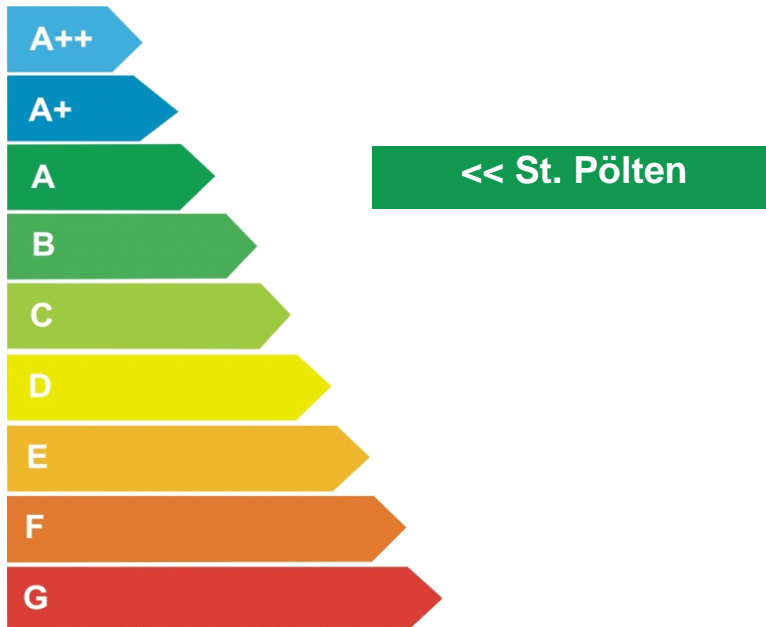


Klimabündnis-Ausweis 2014 St. Pölten

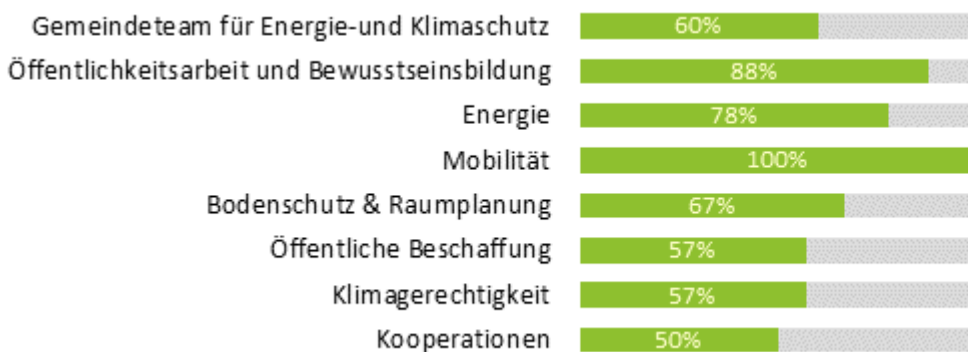


St. Pölten ist Vorreiter.

Der Klimabündnis-Ausweis des Klimabündnis Niederösterreich zeigt, wie aktiv eine Gemeinde im Klimaschutz ist. Topwert ist A++. Er zeigt auch, wie viele der insgesamt 73 möglichen Klimaschutz-Maßnahmen die Gemeinde bereits umgesetzt hat.

St. Pölten liegt im niederösterreichweiten Vergleich im oberen Drittel.

Stand der Aktivitäten nach Themenbereichen



Klimabündnis-Gemeinde seit **27.05.1991**

Das Klimabündnis ist ein globales Klimaschutz-Netzwerk. Die Partnerschaft verbindet Gemeinden, Bildungseinrichtungen und Betriebe in Österreich mit indigenen Völkern in Amazonien. Gemeinsame Ziele sind die Reduktion der Treibhausgase und der Schutz des Regenwaldes.



Umgesetzte Maßnahmen St. Pölten

1) Gemeindeteam für Energie und Klimaschutz

- Wir haben in unserer Gemeinde eine Ansprechperson für Energie und Klimaschutz (z.B. Klimabündnis-KoordinatorIn, e5-TeamleiterIn).
- Es gibt in unserer Gemeinde Arbeitsgruppen, die sich mit Energie und Klimaschutz beschäftigen.
 - Energieteam
 - Energie- oder Umweltausschuss
 - Sonstiges: Umweltschutzkomitee , euronet 50:50
- Wir haben die Ansprechperson für Energie und Klimaschutz mit einem Budget ausgestattet.

2) Öffentlichkeitsarbeit & Bewusstseinsbildung

- Wir präsentieren uns als aktive Gemeinde im Energie- und Klimaschutzbereich.
- Wir informieren über Energie- und Klimaschutz in unserer Gemeindezeitung.
- Wir informieren über Energie und Klimaschutz auf unserer Gemeindehomepage.
- Wir arbeiten im Energie und Klimaschutz mit lokalen Medien zusammen.
- Wir nehmen an Energie- und Klimaschutz-Aktionstagen und Kampagnen teil.
- Wir organisieren Energie- und Klimaschutz-Veranstaltungen wie Filmvorführungen, Vorträge und Diskussionen.
- Wir haben einen Jahres-Medienplan Energie und Klimaschutz in der Gemeinde.

3a) Energie – Erhebung, Planung und Beratung

- Wir haben eineN EnergiebeauftragteN bestellt.
- Wir bieten BürgerInnen Information und Beratung für Energiesparmaßnahmen und Erneuerbare Energien.
 - Energieberatungstage
 - Sonstiges: Energieseminar f. Hausbauer 2 -3 Mal/Jahr
- Wir haben in unserer Gemeinde AbsolventInnen von energierelevanten Aus- und Weiterbildungen.
 - Energieberatungsausbildung
 - Ausbildung EnergiebeauftragteR
- Wir haben innerhalb der letzten 10 Jahre eine CO2-Grobbilanz erstellt.
- Wir erheben regelmäßig die Energiedaten der Gemeindeobjekte.
 - Kommunale Energiebuchhaltung
 - Separate Erfassung vom Stromverbrauch der Straßenbeleuchtung
 - Energieausweise für gemeindeeigene Gebäude
 - Jährlicher kommunaler Energiebericht und Präsentation vor Gemeinderat
- Wir haben innerhalb der letzten 10 Jahre ein Energieleitbild / Energiekonzept erstellt bzw. arbeiten daran.

3b) Energiesparen/Energieeffizienz

- Wir informieren und motivieren GemeindemitarbeiterInnen bzgl. Energiesparen.

- Wir haben unsere öffentliche Beleuchtung nach energieeffizienten Kriterien umgestellt.
- Wir optimieren den Gebäudebestand der Gemeinde durch umfassende thermische Sanierung und andere bauliche Maßnahmen.
- Wir halten uns bei Neubauten durch die Gemeinde an Passiv- oder Niedrigstenergiehausstandards.

3c) Erneuerbare Energie

- Wir bieten BürgerInnen Förderungen für Erneuerbare Energien (Solar, Photovoltaik, Biomasse,...).
- Wir haben gemeindeeigene Gebäude mit thermischen Solaranlagen ausgestattet.
- Wir verfügen in gemeindeeigenen Gebäuden über Photovoltaikanlage/n.
- Wir nutzen für die Heizung gemeindeeigener Gebäude Biomasse und/oder -Nahwärme.

4) Mobilität

- Wir haben eineN MobilitätsbeauftragteN bestellt.
- Wir setzen bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Attraktivierung der klimafreundlichen Mobilität (z.B. Europ. Mobilitätswoche).
- Wir als Gemeinde bieten Dienstfahrräder und/oder geben bei Dienstfahrten klimafreundlichen Verkehrsarten den Vorzug.
- Wir haben innerhalb der letzten 10 Jahre ein Mobilitätsleitbild / Mobilitätskonzept erstellt - bzw. arbeiten daran.
- Wir haben ein eigenes Budget für die Umsetzung des Mobilitätsleitbildes / Mobilitätskonzepts.
- Wir haben in unserer Gemeinde AbsolventInnen eines Mobilitätslehrgangs (z.B. KommunaleR MobilitätsbeauftragteR).
- Wir achten bei Raumplanung, Ortsentwicklung und Nahversorgung auf die gute Erreichbarkeit mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln.
- Wir fördern aktiv den Radverkehr (z.B. Radverkehrsanlagen, Radständer, Bike+Ride, Leihräder).
 - Radabstellanlagen bei zentralen Orten (z.B. überdachte Radständer, Bike&Ride)
 - Leihradsysteme (z.B. Nextbike)
 - Schaffung und Ausbau attraktiver Radverbindungen
 - Radkampagnen und Bewusstseinsbildung
 - Sonstiges: RADTAG 2014 am Rathausplatz
- Wir fördern aktiv das zu Fuß gehen (z.B. attraktive Gehwege, Querungshilfen).
- Wir verbessern das Angebot im öffentlichen Verkehr z.B. mit Anrufsammeltaxi, Schnuppertickets oder Gemeindebussen.
- Wir nutzen/fördern E-Mobilität.
- Wir nutzen/fördern Carsharing.
- Wir richten verkehrsberuhigte bzw. autofreie Bereiche (Begegnungszonen) ein und/oder haben eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

5) Bodenschutz & Raumplanung

- Wir unterstützen als Gemeinde Biolandwirtschaft in der Region.
- Wir setzen Maßnahmen und Projekte zum Grundwasserschutz um.

- ✔ Wir fördern die Innenentwicklung der Gemeinde und erhöhen die EinwohnerInnen-dichte im bestehenden Siedlungsgebiet.
- ✔ Wir nutzen das Instrument der Bebauungsplanung zur Realisierung einer flächensparenden Siedlungsentwicklung.
- ✔ Wir berücksichtigen Klimaschutz-Strategien und Maßnahmen der Energieraumplanung bei der Flächenwidmung.
- ✔ Wir ermöglichen eine maximale Versickerung von Regenwasser an Ort und Stelle.

6) Öffentliche Beschaffung

- ✔ Wir geben regionalen, saisonalen und biologischen Produkten den Vorzug.
- ✔ Wir achten beim Kauf von IT auf Energieeffizienzklassen und faire Arbeitsbedingungen.
- ✔ Wir verwenden umweltfreundliche Reinigungsmittel.
- ✔ Wir berücksichtigen bei unseren Kaufentscheidungen die Wiederverwertbarkeit, Langlebigkeit, Reparaturfreundlichkeit.

7) Klimagerechtigkeit

- ✔ Wir unterstützen mit dem bereits erfolgten Beitritt zum Klimabündnis indigene Völker beim Erhalt des Amazonas-Regenwaldes.
- ✔ Wir informieren unsere BürgerInnen über die Klimabündnis-Partnerschaft.
- ✔ Wir informieren unsere BürgerInnen über die globalen Auswirkungen ihres Lebensstils.
- ✔ Wir verzichten zum Schutz der Regenwälder auf Tropenholz.

8) Kooperationen

- ✔ Wir kooperieren im Bereich Klimaschutz mit Bildungseinrichtungen.
- ✔ Wir kooperieren im Bereich Klimaschutz mit Betrieben und/oder Vereinen.
- ✔ Wir kooperieren mit klima:aktiv.

Best-Practice St. Pölten

Biomasse - Fernwärme

Nutzung von Abwärme einer Müllverbrennungsanlage, eines Biomassekraftwerkes und eines Wärmekraftwerkes durch Errichtung einer 31km langen Fernwärmeleitung zwischen Dürnrohr und St. Pölten.

Projekthalt und Ziel

Projekthalt ist die Lieferung von Nutzwärme der Kraftwerke der EVN am Standort Dürnrohr zur Versorgung der Stadt St.Pölten mit Fernwärme. Ziele des Projektes sind die Versorgungssicherheit (keine Abhängigkeit von Erdgas und Heizöl) an Fernwärme, sowie die Steigerung der Energieeffizienz, verbunden mit Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz.

Ablauf des Projekts

Der Projektstart fand im Jahr 2007 mit der Vertragsunterzeichnung Fernwärme St.Pölten GmbH statt.

Die Stadt St.Pölten wies bereits zuvor einen hohen Versorgungsgrad mit Fernwärme auf. Das bestehende Netz umfasst rund 70 km, 46 % der Firmen und Haushalte (6000 Kunden, 950 Häuser) werden mit Fernwärme versorgt, wobei die beiden Fernheizwerke bisher nahezu ausschließlich mit Erdgas betrieben wurden. Mit der „Fernwärme neu“ solle durch Nutzung von Abwärme von den Kraftwerken der EVN in Dürnrohr eine Abkopplung von diesem fossilen Brennstoff erfolgen.

Die EVN betreibt am Standort Dürnrohr eine Müllverbrennungsanlage für Hausmüll mit einer Kapazität von 500.000 Tonnen pro Jahr, eine Biomasseanlage und ein Wärmekraftwerk. Zur Nutzung der Abwärme dieser Anlagen für die Fernwärmeversorgung St.Pöltens wurde eine 31 km lange Fernwärmeleitung (längste Österreichs!) nach St.Pölten errichtet. Der Wärmeverlust ist gering. Temperaturverlust des Vorlaufs beträgt bei 140°C 2K.

Ab der Heizperiode 2009 / 2010 sollen bis zu 200 Gigawattstunden pro Jahr über diese Leitung geliefert werden, womit rund 2/3 der Fernwärmeversorgung regional abgedeckt werden. Die damit erreichte Einsparung an Erdgas beträgt jährlich rund 21 Mio m³, die Einsparung an CO₂ rund 40.000 Tonnen pro Jahr.

In Verbindung mit dem neuen Fernwärmekonzept wird derzeit von der EVN, in Zusammenarbeit mit Experten der Stadt, ein Energiekonzept ausgearbeitet. Dieses sieht als Schwerpunkte Versorgungssicherheit, Klimaschutz, Einsatz erneuerbarer Energieträger, sparsamer und effizienter Einsatz von Energie sowie die Ausweitung der umweltfreundlichen Fernwärmeleitung vor.

Seit 1.10.2009 erfolgt die Wärmelieferung von Dürnrohr, welche bis zu zwei Drittel den Wärmebedarf von St. Pölten abdeckt.

Projektbeteiligung und -finanzierung

Die Investitionskosten betragen rund 35 Millionen Euro.

CO₂-Einsparung in Tonnen

Die eingesparte Menge an Erdgas entspricht rund 40.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.

Projekterfolge

Mit Fertigstellung der Leitung und Lieferung von Wärme ab der Heizperiode 2009/2010 sind die genannten Ziele Versorgungssicherheit und Steigerung der Energieeffizienz, verbunden mit Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz, erreicht.

Nachhaltige/langfristige Perspektiven und Anregungen

Die getätigten Investitionen (Errichtung der Fernwärmeleitung) sind bisher beispiellos bei der Fernwärmeversorgung St. Pölten. Durch die Folgeprojekte (Netzerweiterung und –verdichtung) soll der Umstieg auf eine nachhaltige und sichere Energieversorgung vorangetrieben werden.

Motivationsfaktoren - wie entstand die Inspiration zum Projekt?

Die Stadt St.Pölten betreibt bereits seit Anfang der 1950er Jahre, als eine der ersten Städte Österreichs, ein Fernwärmenetz mit Kraft – Wärmekopplung. Motivationsfaktor war daher die Sicherstellung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Wärmeversorgung und damit verbunden einer Senkung der Emissionen an Schadstoffen und klimaaktiven Gasen.

Preise

Climate Star 2009

Best-Practice St. Pölten

Stadtbuskonzept LUP & Stadtwandern mit dem LUP in St.Pölten

Entwicklung eines Stadtbuskonzeptes zur Schaffung einer Grundversorgung an Mobilität unter Einsatz umweltfreundlicher Erdgasbusse. 2011 NEU: „Stadtwandern mit dem LUP“ LUP & grüne Adern - eine klimafreundliche Kombination! LUP fahren und zu Fuss gehen im Grünen! Die Bezeichnung "grüne Adern" für die Grünzüge der Stadt stammt aus dem neuen Landschaftskonzept St. Pölten LAKS 2010.

Projekinhalt und Ziel

Ziel des Projektes war die Schaffung eines Stadtbus – Systems mit einheitlichem Erscheinungsbild, konsequentem Taktfahrplan, komfortablen Fahrzeugen und einfacher begreifbarer Liniennetze. Hierzu wurde die erforderliche Infrastruktur (Verkehrssystem, Busse, etc.) geschaffen und in einzelnen Detailprojekten ein entsprechendes Linien- und Fahrplansystem ausgearbeitet. Das geplante Konzept wurde umgesetzt, die Netzlänge beträgt rund 110 km.

LUP & grüne Adern:

Das Liniennetz des LUP hat viele Berührungspunkte mit dem Netz der grünen Adern ! Eine klimafreundliche Kombination, die man nützen sollte. Breitenwirkung: Die Werbung mit einer Start-Tour wirkt schon ! St.Pöltner Vereine wie OEAV, Naturfreunde, Kneipp- Aktiv Club nehmen Stadtwandern mit dem LUP ab jetzt auch in ihre Tourenplanung auf.

ZIELE:

- Attraktivierung des öff. Nahverkehrs der Stadt St. Pölten:
- Schaffung eines symmetrischen und integralen Taktfahrplanes
- Anbieten eines Halbstundentaktes auf jeder Linie
- Ausbildung von Umstiegshaltestellen
- direkte Linienführungen von außen liegenden Stadtteilen in das Zentrum (Hauptbahnhof)
- Vermeidung von Linienaufsplittungen und zeitlich variierenden Linienführungen

Ablauf des Projekts

VIn den Jahren 2002/2003 erfolgte die Vergabe zur Erstellung eines grundsätzlichen Stadtbuskonzeptes an das Verkehrsplanungsbüro Müller & Romann (Zürich). Dieses Grundsatzkonzept wurde im Zeitraum 2006 / 2007 überarbeitet und fortgeschrieben. Die Inbetriebnahme des Systems erfolgte im Dezember 2007. Davor waren umfangreiche Vorarbeiten und Investitionen, wie Kreuzungsumbauten, Entwicklung eines Corporate Designs, die Errichtung von Haltestellen (insgesamt 333 Stück), Busspuren, Ampelanlagen und einer Erdgastankstelle erforderlich.

Durch das LUP – Konzept sind alle größeren Stadtteile, die wichtigsten Arbeitgeber, Institutionen, Schulen, etc. durch 10 Linien im Halbstundentakt an das Zentrum angebunden und miteinander vernetzt. 80 % der Wohngebiete haben im Umkreis von 300 m eine LUP – Haltestelle. Der Hauptbahnhof dient als Knotenpunkt, womit eine Anbindung an den öffentlichen, überregionalen Verkehr gegeben ist. Dynamische Fahrgastinformationssysteme im Bus und bei den Umsteigeknoten erleichtern die Orientierung. Die 23 Fahrzeuge der LUP – Flotte werden mit Erdgas betrieben (reduzierte Lärm- und Feinstaubbelastung). Wesentliche Eckpunkte des Konzeptes sind der symmetrische und integrale Taktfahrplan, der Halbstundentakt und die direkte Linienführung von außen liegenden Stadtteilen in das Zentrum.

Das Projekt wurde durch intensive Öffentlichkeitsarbeit, 8 Bürgerinformationsveranstaltungen und einer eigenen LUP – Emailadresse begleitet. Das 1 Jahr LUP (2008) übertraf mit 3,5 Millionen Fahrgästen (Steigerung von + 41 %) alle

Erwartungen. Wie aus den Reaktionen der Bevölkerung zu erkennen ist, wurde ein Vorbildwirkung auch für benachbarte Gemeinden erzielt.

Das LUP Konzept ist nur Teil eines Gesamtkonzeptes der Stadt St. Pölten mit dem Ziel den MIV zu senken. Weitere wichtige Bestandteile sind das Radwegenetz, die Fußgängerzone, das Angebot an Nachttaxis sowie die zur Verfügungstellung von Diensträdern für Gemeindebedienstete.

LUP & grüne Adern:

Start der Planung November 2010, dann Entwürfe und Produktion der 4 Folder mit den Tourenvorschlägen als Kooperation zwischen Tourismusinformatik St. Pölten und Referat Umweltschutz - Lebensraum Start Tour 30. April 2011 weiterhin immer wieder Werbung in den nächsten Jahren

Projektbeteiligung und -finanzierung

Die Kosten für die Herstellung der Infrastruktur beliefen sich auf rund € 2,5 Mio, die jährlichen Betriebskosten betragen rund € 4,5 Mio. Die Projektinitiierung und Begleitung erfolgte durch die Stadtplanung und die Verkehrsabteilung der Stadt St. Pölten. Die Finanzierung der Betriebsführung des neuen Stadtbusses erfolgt durch Kostenteilung zwischen Bund, Land NÖ und Stadt St. Pölten.

Projekterfolge

Die Einführung des LUP - Konzeptes erbrachte im ersten Jahr (2008) mit 3,5 Millionen Fahrgästen eine Steigerung um 1 Million Fahrgäste (+ 41 %). Das Konzept wurde mit dem VCÖ - Mobilitätspreis und der Verleihung des VOR - AWARDS ausgezeichnet.

LUP & grüne Adern:

Werbung: 2 Wochen vor der Start-Tour auf der Startseite der Homepage der Stadt Klimabündnis Niederösterreich Homepage
Ankündigung der Start Tour in der NÖN, St. Pölten konkret, Werbung bei der WISA 2011

Nachhaltige/langfristige Perspektiven und Anregungen

Die hierzu seitens der Stadt St. Pölten getätigten Investitionen (Bau von ca. 115 neuen Haltestellen, Kreuzungsumbauten, Errichtungen von VLSA, Schaffung eines neuen Corporate Designs "LUP",.....) sind bisher beispiellos in der Förderung des Nahverkehrs St. Pölten.

LUP & grüne Adern:

Bewerbung des Begriffes der "grünen Adern" aus dem Landschaftskonzept LAKS 2010 mit gleichzeitiger Werbung für den Stadtbus LUP

Motivationsfaktoren - wie entstand die Inspiration zum Projekt?

Grundversorgung an Mobilität für die Bevölkerung, Senkung des Anteils am MIV zugunsten des ÖV und damit Senkung der CO₂ - Emissionen.

LUP & grüne Adern:

Bewegung in Grünräumen hat auch einen gesundheitlichen Aspekt und ist zugleich klimafreundlich, wenn man sie mit der Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert oder mit dem Rad dorthin fährt.

Werbung für klimafreundliche Anreise zu den geführten Naturspaziergängen in St. Pölten

Best-Practice St. Pölten

Dienstfahräder

Da gerade im Stadtbereich der Einsatz von Fahrrädern, beispielsweise bei Überprüfungen, Verhandlungen und Besprechungen, nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch zeitsparender ist, wurden 22 Dienstfahrädern mit Mehrfachnutzung angeschafft.

Projekthalt und Ziel

Das Projekt steht unter dem Motto: "Das Auto steht sooft es geht". Zusätzliche Vorteile sind keine Parkplatzprobleme, z. T. kürzere Wege und körperliche Aktivität. Eine Mehrfachnutzung pro Abteilung ist möglich.

Ablauf des Projekts

Mitte März 2006 wurden alle Abteilungen und Bereiche im Magistrat angeschrieben, um ihre Wünsche bezüglich Anzahl und Größe der Fahrräder zu erheben. Davon ausgehend wurden Angebote für Fahrräder eingeholt.

Kriterien für die Modellauswahl waren wenig Wartungsaufwand durch Innengangschaltung, mehr Fahrkomfort durch Federgabeln und gefederte Sattelstützen, Nabendynamo und Standrücklicht. Als zusätzliche Ausrüstung der Fahrräder wurden beispielsweise Pumpe, Spiralschloss oder Schnellspanner für die Sattelhöhe definiert.

Die Auswahl erfolgte durch Preis- und Qualitätsvergleich. Die Anzahl an Rädern wurde unter der Prämisse der Mehrfachnutzung pro Abteilung optimiert.

Außerdem wurden Überlegungen betreffend der Fahrrad-Abstellplätze unter Berücksichtigung der raschen Erreichbarkeit und Sicherheit sowie betreffend den Service (Winterservice wie Ölen, etc.) und Reparatur der Fahrräder durchgeführt. Zur Beschriftung der Räder wurde ein Logo-Aufkleber - "Fahrrad der Landeshauptstadt St.Pölten" entworfen und den Abteilungen zur Verfügung gestellt.

Die Übergabe der ersten 16 Fahrräder an die Angestellten erfolgte am 22. Mai 2006 durch den Bürgermeister Mag. Matthias Stadler, weitere 6 Fahrräder wurden am 02. August 2006 übergeben. Bei den 22 übergebenen Fahrrädern handelt es sich um 12 Damenräder und 10 Herrenräder.

Folgende Abteilungen nahmen das Angebot in Anspruch: Magistratsdirektion, Finanzabteilung, Sozialhilfe, Jugendhilfe, Umweltschutz, Stadtplanung, Baupolizei, Vermessung, Wahlamt, Wasserwerk, Gewerbeabteilung, Kulturabteilung, Hausverwaltung, Tourismus, Hilfsdienst, Schulverwaltung.

Projektbeteiligung und -finanzierung

Der Kaufpreis pro Rad betrug rund € 200,00.

Projekterfolge

Erste Erhebungen ergaben, dass die gefahrenen Kilometer pro Rad und Woche (je nach Wetter) 8 - 30 km betragen. Nach der Übergabe der ersten Fahrräder wurde der Wunsch auch bei anderen Abteilungen und Jugendorganisationen geweckt. Besonders vorgestellt wurde die "Aktion Dienstfahräder" beim "Autofreien Tag". In der Bevölkerung bzw. bei Außendiensten bei Firmen werden die Dienstfahräder als umweltfreundliche und nachahmungswürdige Aktion gesehen, da bei örtlicher PKW-Benutzung immer häufiger Verkehrs-, Parkplatz- und Zeitprobleme auftreten. Vor allem in der Innenstadt und im Nahbereich ergeben sich, aufgrund der Schnelligkeit und bei der Parkplatzsuche, gravierende Vorteile.

Nachhaltige/langfristige Perspektiven und Anregungen

Das Dienstfahrrad hat sich gut etabliert und wird als sinnvolle Alternative, speziell für Kurzstrecken, von den Kollegen angenommen. Dies soll auch in Zukunft erhalten bleiben, bzw. ausgebaut werden. Außerdem haben wir eine klima:aktiv mobil Partnerschaft.

Motivationsfaktoren - wie entstand die Inspiration zum Projekt?

Zurverfügungstellung eines alternativen Verkehrsmittels für die Bediensteten mit dem Hintergedanken Vorbildwirkung zu leisten.

Preise

Das Projekt hat an noch keinem Wettbewerb teilgenommen!

Best-Practice St. Pölten

Neufassung des Generalverkehrskonzepts St. Pölten mit Lebensraumachsen

Die Stadt St. Pölten hat im Zeitraum von 2012 bis 2014 ihr Generalverkehrs-konzept neu gefasst. Hierbei wurde die Bevorrangung der Verkehrsträger des Umweltverbundes gegenüber dem MIV festgeschrieben, um den Anteil der von den St. PöltnerInnen im Umweltverbund zurückgelegten Weegeanteil am Modal-Split auf 52% (bzw. 34% bei den EinpendlerInnen) anzuheben.

Projekinhalt und Ziel

Ein wesentlicher Schwerpunkt des neuen Generalverkehrskonzepts sind die Lebensraumachsen. Diese sollen künftig entlang von vier durch das Siedlungs-gebiet verlaufende und im Stadtzentrum von St. Pölten endenden Straßen-züge umgesetzt werden. Auf diesen soll der nichtmotorisierte Verkehr sowie der öffentl. Personennahverkehr begünstigt und der ortsfremde Durchzugs-verkehr durch gezielte verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf parallel zu den vier Achsen verlaufende (bzw. bis dahin realisierte) Umfahrungsstraßen verlagert werden. Der Erfolg der Maßnahmen ist anhand der im Generalver-kehrskonzept festgeschriebenen Modal-Split-Zielwerte überprüfbar.

Ablauf des Projekts

Der Projektstart erfolgte im Jahre 2012 mit einer umfassenden Mobilitäts-erhebung (Haushalts- und Pendlerbefragung in den Arbeits- und Ausbildungs-stätten mittels Fragebogen) sowie Verkehrserhebungen im St. Pöltner Stadtgebiet. In der darauffolgenden ersten Bürgerinformation wurden die Ergebnisse der Mobilitätserhebung und der Verkehrserhebungen der Öffentlichkeit präsentiert sowie die Problemfelder umrissen. Hierbei hatten die BürgerInnen die Möglichkeit Themen zu nennen, die in den darauffolgenden Workshops behandelt wurden. Die Phase der Konzepterstellung begann im Frühling 2013 und endete im Frühling 2014 (vorläuf. Projektende).

Projektbeteiligung und -finanzierung

Initiiert wurde das Projekt von der Stadtplanung des Magistrats der Stadt St. Pölten mit tatkräftiger Unterstützung des Landes Niederösterreich. Eingebunden wurden sämtliche betroffenen Diensstellen beider Gebiets-körperschaften. Des Weiteren wurden die polit. Vertreter der Umlandgemein-den, die betroffenen Verkehrsanbieter (Postbus, ÖBB, VOR, etc.) und die Interessensvertretungen (WKO, ÖAMTC, ARBÖ, etc.) eingebunden. Die Bürgerbeteiligung erfolgte im Zuge der Präsentation der Erhebungs- ergebnisse & ersten Befunde (Info & Workshop) sowie im Zuge der Präsen-tation des Rohberichts (Möglichkeit der Stellungnahme zum Rohbericht).

Projekterfolge

Das Projekt erhielt eine breite Zustimmung in der Bevölkerung sowie eine großteils positive Berichterstattung in den Medien. Im September 2014 wurde es zudem mit dem niederösterreichischen VCÖ-Mobilitätspreis 2014 ausgezeichnet .

Nachhaltige/langfristige Perspektiven und Anregungen

Das Projekt "Neufassung des Generalverkehrskonzepts St. Pölten" wurde von Beginn an entsprechend medial begleitet. Wichtig ist zudem eine über die reine Information hinausgehende Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Gewährung der Möglichkeit zur Stellungnahme der Betroffenen. Es sollte jedoch bei jeder Gelegenheit auf den großen

Maßstab ("Flughöhe") sowie den langfristigen Umsetzungshorizont eines solchen Konzepts hingewiesen werden. Es dürfen keine unrealistischen Erwartungshaltungen in der Bevölkerung geschürt werden.

Motivationsfaktoren - wie entstand die Inspiration zum Projekt?

Die Überarbeitung des aus dem Jahre 1989 stammenden Generalverkehrskonzept wurde notwendig, da es aufgrund der sich zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen nicht mehr zeitgemäß war.