

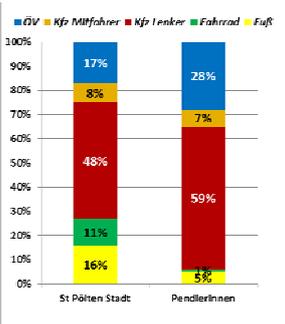
Verkehrskonzepte

GVK Generalverkehrskonzept St. Pölten STEK Stadtentwicklungskonzept Villach

Einleitung

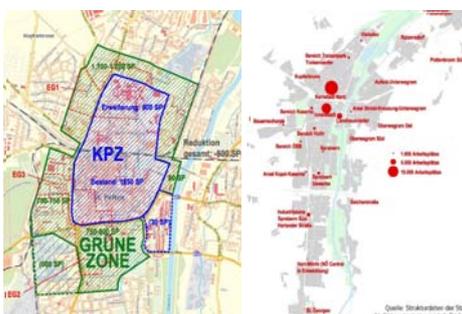
Während Verkehrskonzepte in der Vergangenheit von Fachgutachtern aufgrund ihrer Kenntnisse erstellt wurden, sind sie heute das Ergebnis eines Kommunikationsprozesses, in den Experten zusammen mit Politik, Verwaltung und Bevölkerung einbezogen werden. Das ISV hat in letzter Zeit an zwei Konzepten mitgearbeitet und dabei Grundlagendaten erhoben, künftige Verkehre abgeschätzt, Empfehlungen erarbeitet und diese in der Öffentlichkeit kommuniziert.

Verkehrskonzept St. Pölten

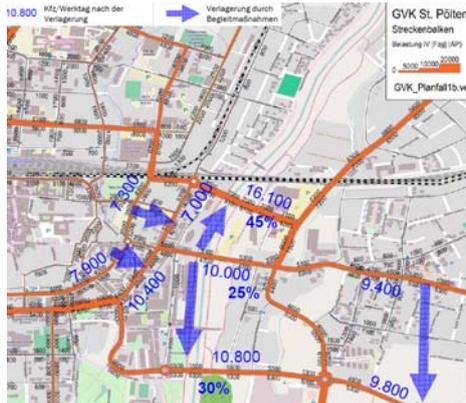


GVK St. Pölten: Modal Split der Stadtbewohner unterscheidet sich von Pendlern

Für eine verkehrspolitische Strategie ist die Kenntnis der Mobilität unerlässlich, nur so können Maßnahmen begründet werden. Deshalb hat das ISV im Herbst 2012 eine Mobilitätsbefragung der St. Pöltner Bevölkerung und der PendlerInnen durchgeführt. Mehr als 1.200 Personen haben daran teilgenommen – ausreichend repräsentativ für eine Hochrechnung. Die wichtigste Kennzahl ist der Modal Split; d.h. die Verteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel: St. Pöltner legen 44 % ihrer Wege im Umweltverbund – also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Für die Befragung hat das ISV auch persönliche Interviews mittels Tablet-PC durchgeführt. Aufgrund (damals) moderner Technologie konnte die Antwortbereitschaft gegenüber postalischen Aussendungen gesteigert werden.



GVK St. Pölten: Parkraumkonzept (links) und Arbeitsplatzverteilung 2012 (rechts)

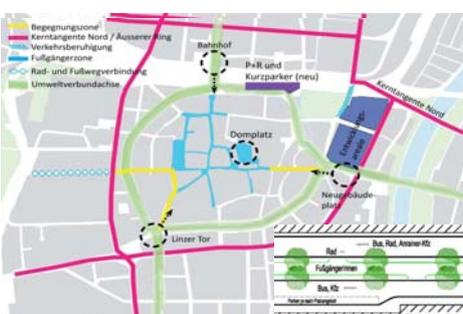


GVK St. Pölten: Verkehrsverlagerungen durch Kerntangente Nord

Auf Grundlage der ausgewerteten Wegetagebücher und aktuellen Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Standorten von Verwaltungen, Krankenhäuser, ...) wurde ein aktivitätenorientiertes, multimodales Verkehrsnachfragemodell (Visem) aufgebaut. Dieses Nachfragemodell wurde anhand von Verkehrsbelastungen (Querschnittsdaten) und Fahrtweitenverteilungen kalibriert. Dann wurde ein Prognosemodell für das Jahr 2025+ abgeleitet; d.h. mit prognostizierter demographischer Veränderung, geplanten Stadtentwicklungsmaßnahmen und in Vorbereitung befindlichen Straßeninfrastrukturmaßnahmen.

Nach dem zeitaufwändigen Schritt der Verkehrsmodellerstellung begann die eigentliche planerische Aufgabe: die Auswirkungen verschiedener Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsveränderungen im Öffentlichen Verkehr auf die Verkehrsnachfrage mit Hilfe des Verkehrsmodells zu beurteilen und Empfehlungen abzuleiten. Dazu zählt:

- Mehr Lebensqualität durch weniger städtischen Kfz-Verkehr und Autoabhängigkeit reduzieren
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Kfz-Haupttruten (S34, Kerntangente Nord)
- Stadtbussystem ausweiten
- Stärkung des Radverkehrs durch Radwegenetz
- Öffentlichen Raum aufwerten und Lebensraumachsen schaffen
- Parkraumbewirtschaftung ausweiten



GVK St. Pölten: innerstädtisches Verkehrsnetz mit Umweltverbundachse auf der Promenade

Stadtentwicklungskonzept Villach

Bei der Überarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Villach werden inhaltlich als auch prozessbezogen neue Ansätze getestet. Zum einen wird das Thema „nachhaltige, energieeffiziente Stadtentwicklung“ stärker fokussiert, zum anderen werden Stakeholdereinbindung und BürgerInnenbeteiligung von Beginn an strategisch mitgedacht und methodisch entsprechend umgesetzt. Neben lokalen Stakeholdern und externen Projektpartnern sind mehrere Institute der Technischen Universität Graz am Planungsprozess beteiligt, um inhaltliches Know-How und Innovationen verschiedener Fachbereiche einzubringen. Aktuelle Themen und Fragestellungen der „Stadt der Zukunft“, wie urbane Mobilität, urbanes Wohnen und Arbeiten, erneuerbare Energiesysteme sowie neue Governance Modelle und Beteiligung werden behandelt.

Das ISV leitet inhaltlich die Themengruppen „Urbane Infrastruktur“ und „Umwelt & Ressourcen“. Nach einer Recherche internationaler Strategien und Trends anhand von best-practice-Beispielen europäischer Städte folgt eine detaillierte Analyse bisheriger Strategien, Planungskonzepte sowie bestehender Potentiale und Herausforderungen in der Stadt Villach. Darauf aufbauend werden zukünftige Leitthemen und Ziele der Stadtentwicklung definiert, Zielgebiete im Stadtgebiet verortet sowie Handlungsempfehlungen abgeleitet und Beispiele für mögliche Maßnahmen zur Zielerreichung gegeben.



Konzepte werden partizipativ erarbeitet

Projekte

Generalverkehrskonzept St. Pölten (2012 – 2014),
Stadtentwicklungskonzept Villach (2014 – 2015)

Auftraggeber

Land Niederösterreich, Stadt St. Pölten, Stadt Villach

Bearbeiter

Martin Fellendorf, Michael Haberl, Birgit Kohla

Partner

Rosinak & Partner ZT GmbH, Institut für Städtebau TU Graz

Veröffentlichungen

Vielzahl von Präsentationen auf politischer Ebene u.a.

Rosinak & Partner ZT GmbH, TU Graz (2014):
Generalverkehrskonzept St. Pölten, www.st-poelten.gv.at

Verkehrskonzepte

Generalverkehrskonzept St. Pölten Stadtentwicklungskonzept Villach

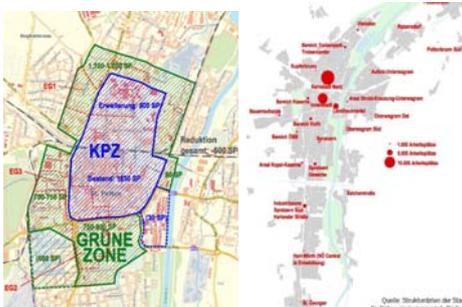
Einleitung

Während Verkehrskonzepte in der Vergangenheit von Fachgutachtern aufgrund ihrer Kenntnisse erstellt wurden, sind sie heute das Ergebnis eines Kommunikationsprozesses, in den Experten zusammen mit Politik, Verwaltung und Bevölkerung einbezogen werden. Das ISV hat in letzter Zeit an zwei Konzepten mitgearbeitet und dabei Grundlagedaten erhoben, künftige Verkehre abgeschätzt, Empfehlungen erarbeitet und diese in der Öffentlichkeit kommuniziert.

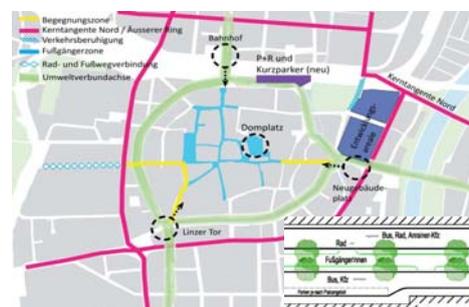
Für eine verkehrspolitische Strategie ist die Kenntnis der Mobilität unerlässlich, nur so können Maßnahmen begründet werden. Deshalb hat das ISV im Herbst 2012 eine Mobilitätsstudie der st. pöltner Bevölkerung und der pendlerInnen. Mehr als 1.200 Personen haben daran teilgenommen – ausreichend repräsentativ für eine Hochrechnung. Die wichtigste Kennzahl ist der so genannte Modal Split, das ist die Verteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel: die St. Pöltner legen 44 % ihrer Wege im Umweltverbund – also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. So gibt es insgesamt gute Gründe, ein neues Generalverkehrskonzept für St. Pölten zu erarbeiten – als verkehrspolitischen Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre.



Das .



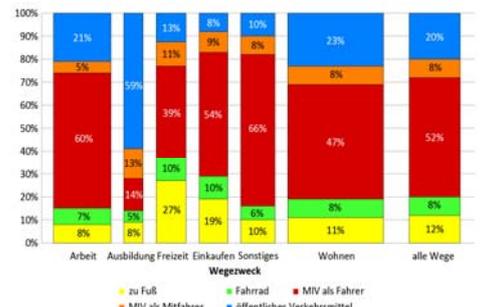
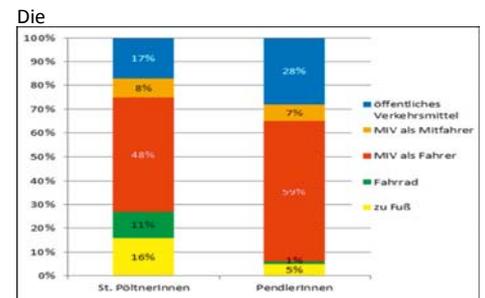
Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam .



GVK St. Pölten: innerstädtisches Verkehrsnetz mit Umweltverbundachsen auf der Promenade

Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam .

Mobilitätslabor Graz



Projekte

Generalverkehrskonzept St. Pölten (2012 - 2014),
Stadtentwicklungskonzept Villach (2014 - 2015)

Auftraggeber

Land Niederösterreich, Stadt St. Pölten, Stadt Villach

Bearbeiter

Martin Fellendorf, Michael Haberl, Birgit Kohla

Partner

Rosinak & Partner ZT GmbH, Institut für Städtebau TU Graz

Veröffentlichungen

Vielzahl von Präsentationen auf politischer Ebene u.a.

Rosinak & Partner ZT GmbH, TU Graz (2014):

Generalverkehrskonzept St. Pölten, www.st-poelten.gv.at