

## Übersicht zu den Einzelblättern

- B01 Feedback zur Veranstaltung vom 16.06.2025
- B02 Bürgereinbindung bei der ÖEK-Erstellung
- B03 Verkehrskonzept - Bürgereinbindung, Transparenz und Kommunikation
- K01 Vollständigkeit des ÖEK
- K02 Umweltbelastung Lärm
- K03 Umweltbelastung Luftschadstoffe
- K04 Orts- und Landschaftsbild
- K05 Präsentation von Zielen und Maßnahmen
- K06 Ziele und Maßnahmen im ÖEK allgemeine Anmerkungen
- K07 Ziel und Maßnahme V1. mangelhaft
- K08 Maßnahme V7. mangelhaft
- K09 Maßnahme S1b. mangelhaft
- K10 Maßnahme S5. mangelhaft
- K11 Nachverdichtung und Zielkonflikt zu Grünraum
- K12 Umsetzung der Stadtentwicklung
- K13 Beschlossener und beauftragter Leistungsumfang vs. Stand 16.06.2025
- V01 Zusammenfassung der Stellungnahmen „Verkehr“
- V02 Kernfahrbahnkonzept im Zentrum
- V03 Umfahrungen zur Verkehrsentslastung des Zentrums
- V04 Nordumfahrung/Nordspange
- V05 Südspange / Ausbau der ASt Mitte
- V06 Verkehrsuntersuchungen
- V07 Verkehrsprognosen
- V08 Verkehrsdaten Diskrepanz 1
- V09 Verkehrsdaten Diskrepanz 2
- V10 Anschluss des Betriebsgebiets West  
und Verbesserung der Verkehrssicherheit an der S3 Ast Nord
- V11 Gestaltung des A22-Ausbaus und der Bahn-Infrastruktur
- V12 Zielverfehlung durch Verkehrserhöhung im Stadtbereich

### **Betrifft: Feedback zur Veranstaltung vom 16.06.2025**

#### Kritik

Das Ziel der Information über den „finalen ÖEK-Entwurf“ zu informieren, wurde nicht annähernd erreicht. Sowohl die verfügbare Zeit als auch das Ausstellungskonzept waren dafür nicht geeignet.

Spürbar war die begrenzte Bereitschaft der anwesenden GemeindevertreterInnen auf Argumente der BesucherInnen gesprächsweise einzugehen, es wurde auf die Abgabemöglichkeit von schriftlichen Stellungnahmen verwiesen. Das vorgestellte Konzept wurde eher verteidigt, um offenbar die begonnene Planung möglichst ohne ernsthafte Auseinandersetzung mit Wünschen oder Einwänden umsetzen zu können.

Für das Verständnis des ÖEK-Entwurfs ganz wesentliche Elemente – die neue Verkehrsführung durch das Zentrum und die dadurch mögliche Verkehrsberuhigung, das Angebot für Radfahrer und die Gestaltung von Sparkassa- und Rathausplatz wurden nicht visualisiert.

Völlig unbefriedigend war die Ablehnung der Bereitstellung der präsentierten Unterlagen auf der Gemeindehomepage, was mit dem „Entwurfsstadium“ begründet wurde. In heutiger Zeit ein nicht akzeptables Verständnis von Bürgerservice und Bürgerinformation, da jeder der wollte Fotos der Tafeln erstellen konnte. Selbst die Beamer-Folien werden nicht bereitgestellt.

Das Zugeständnis zu einer schriftlichen Abgabe einer Stellungnahme war positiv, allerdings ist zu beanstanden:

- zu kurze Abgabefrist (bis Fr 27.06.2025),
- keine Teilnahmemöglichkeit für Personen, welche die Veranstaltung nicht besuchen konnten, mangels veröffentlichter Informationen,
- keine Zusage zu einer Rückmeldung über die Analyse der Stellungnahmen bzw. der Berücksichtigungsmöglichkeit im ÖEK oder gar zu einer weiteren Bürgerveranstaltung.

Im ursprünglich vom Auftragnehmer vorgeschlagenen Konzept der Bürgereinbindung und -information ist man somit weit entfernt.

#### Anregung

Moderierte Präsentationen der einzelnen Plakate per Beamer vor einem Plenum mit begrenzter Teilnehmeranzahl (z.B. 20-25), um gezielte Fragen und Diskussionen zu ermöglichen. Wiederholung der Veranstaltung je nach Nachfrage.

### **Betrifft: Bürgereinbindung bei der ÖEK-Erstellung**

#### Kritik

Laut der vom Gemeinderat beschlossenen Beauftragung des Planungsbüros ZT waren 60 Mannstunden vorgesehen für „Einbindung Bevölkerung / GrundeigentümerInnen / Verfügbarmachung von Baulandflächen“

Konkret wurde für die Einbindung der Bürger folgender Ablauf geplant (Quelle: Amtsbericht vom 04.02.2023 bzw. Mail von G. Altinger an M. Rosenberger vom 03.02.2023):

**1.HJ. 2023:** Vorstellung der Inhalte der einzelnen Konzepte, Ziele, Maßnahmen, des örtlichen Entwicklungskonzepts und um die Überlegungen der Bürger:innen anzuhören und soweit möglich auch zu berücksichtigen.

**Anfang 2024:** Vorstellung der Analyseergebnisse im Rahmen einer Informationsveranstaltung mit Fragenbeantwortung und Sammlung von Anregungen aus der Bevölkerung.

**Danach:** Präsentation der Ergebnisse in einer temporären Ausstellung an einem öffentlich zugänglichen Ort für die Dauer von ca. 2 Wochen.

Keiner dieser Punkte wurde umgesetzt. Die Präsentation vom 16.06.2025 ersetzt keine der ursprünglich geplanten Informationsveranstaltungen. Zudem ist dieser Termin im Ablauf viel zu spät. Folge: Anregungen aus der Bevölkerung werden eher abgelehnt, da Mehrkosten und Zeitverzögerungen verursacht werden.

#### Anregung

Nachholen der beauftragten und zugesagten Bürgereinbindungen, um einen Konsens über die Ziele und Maßnahmen zu unterstützen.

### **Betrifft: Verkehrskonzept - Bürgereinbindung, Transparenz und Kommunikation**

#### Kritik

Das als Grundlage für die ÖEK-Entwicklung verfügbare Verkehrskonzept 2015 wurde 2022 in Teilbereichen überarbeitet. In der Stadtzeitung vom September 2022 wurde folgendes angekündigt: *„Nach vielen intensiven Beratungen in einem begleiteten Arbeitskreis liegt nun ein Werkstattbericht mit ersten Ergebnissen vor, der am Nationalfeiertag im Rathaus präsentiert wird. Ein besonderer Schwerpunkt ist die Aufwertung der Stockerauer Innenstadt – für Fußgänger:innen und dem zunehmenden Radverkehr, aber auch als attraktiver öffentlicher Aufenthaltsraum. Das erfordert Überlegungen, wie der Autoverkehr reduziert werden kann; dafür werden mehrere Alternativen überlegt, die nun zur Diskussion gestellt werden sollen. .... Um eine möglichst rasche Verbesserung der Ist-Situation zu erreichen, sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen innerhalb von etwa fünf Jahren umgesetzt werden.“*

In der Dezember-Ausgabe der Stadtzeitung unter dem Titel „Großes Interesse am Nationalfeiertag“ ist noch eine kurze Erwähnung zu finden: *„Nach dem Festakt herrschte im Rathaus bei der Informationsausstellung über mögliche Varianten zum Verkehrskonzept großes Interesse.“*

Das Ergebnis der Rückmeldungen zu den präsentierten Alternativen und die letztlich gewählte Alternative wurde nicht kommuniziert und ist auch nicht auf der Gemeinde-Homepage zu finden.

Im Verkehrskonzept 2015 und in der Aktualisierung von 2022 wird die Notwendigkeit der Einbindung der Bevölkerung mehrmals betont. Letztlich war geplant: *„Die Bevölkerung soll im Herbst 2022 informiert werden, um zum Konzept Stellung nehmen zu können.“*

Nach dem jetzigen Informationsstand kam es zu dieser Informationsmaßnahme nicht.

#### Anregung

Nachholen der Bürgerinformation und Bürgereinbindung, um einen breiter getragenen Konsens zu ermöglichen.

### **Betrifft: Vollständigkeit des ÖEK**

#### Kritik

Im ÖEK sind alle für die Gemeinde relevanten Themenbereiche zu erfassen bzw. zu bearbeiten (siehe NÖ Leitfaden).

Die Mindestanforderungen sind im ROG definiert.

Mit dem finalen ÖEK-Entwurf, der am 16.06.2025 vorgestellt wurde, werden nur die Mindestanforderungen erfüllt.

Es fehlen folgende wichtige Themen:

- Relevante Umweltprobleme und Erfordernisse des Umweltschutzes, vor allem Schutz vor Lärm, Verunreinigungen der Luft,...
- Orts- und Landschaftsbild,
- Erhaltung und Entwicklung der Standorteignung für Tourismus,
- Hochwasserschutz.

Im Detail werden diese Punkte in getrennten Blättern bearbeitet.

#### Anregung

Die fehlenden Themenbereiche sind hochrelevant für die Entwicklung der Stadt und müssen daher im ÖEK ergänzt werden.

### **Betrifft: Umweltbelastung Lärm**

#### Kritik

Im ÖEK sind alle für die Gemeinde relevanten Themenbereiche zu erfassen bzw. zu bearbeiten (siehe NÖ Leitfaden).

Zumindest seit Mitte der 1980er-Jahre ist die von der A22 ausgehende hohe Lärmbelastung im Stadtgebiet, aber auch im Naherholungsgebiet ein Thema.

Seit 2006 ist durch die Lärmberechnungen in den Einreichunterlagen der ASFINAG<sup>1</sup> aktenkundig, dass in weiten Bereichen der Stadt die Lärmgrenzwerte erreicht bzw. überschritten werden. Durch die angestiegene Verkehrsstärke hat sich die Situation weiter verschlechtert, was auch in den ASFINAG-Einreichunterlagen von 2016 dokumentiert wird.

Im Verkehrskonzept 2015 ist vermerkt: „Die empfohlenen Grenzwerte für Wohnen werden entlang der Hauptverkehrsachse B3 deutlich überschritten..“. Weiters wird auf die Lärmemissionen der Autobahn und der Bahn Bezug genommen.

Im Aktionsplan 2018<sup>2</sup> wurde die A22 bei Stockerau als verbesserungsbedürftiger Bereich aufgenommen.

Die im ASFINAG Einreichprojekt 2016 vorgesehenen Maßnahmen sind weder ausreichend und noch nachhaltig. Die Beweise für diese Argumente können bei Bedarf vorgelegt werden.

Die Lärmbelastung durch die Bahn und durch den innerstädtischen Bereich sind weitere Themenbereiche, die einer Verbesserung bedürfen.

#### Anregung

Der fehlende Themenbereich muss daher im ÖEK mit Zielen und Maßnahmen ergänzt werden.

---

<sup>1</sup> Einlage 2.4.1 Planzeichen A22/36-06

<sup>2</sup> Umgebungslärm – Aktionsplan Österreich 2018 Teil 1 A&S außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen

### **Betrifft: Umweltbelastung Luftschadstoffe**

#### Kritik

Im ÖEK sind alle für die Gemeinde relevanten Themenbereiche zu erfassen bzw. zu bearbeiten (siehe NÖ Leitfaden).

Im Verkehrskonzept 2015 wird festgestellt, dass die Grenzwerte nach dem Immissionschutzgesetz Luft (IG-L) an der Messstelle Schulweg eingehalten werden. Anmerkung dazu: Im Oktober 2005 – also 10 Jahre vor 2015 - wurde die Messstation vom Schulweg zur Dieselstraße verlegt.

Die Aussage „Grenzwerte werden eingehalten“ ist heute nicht mehr haltbar. Durch die Messwerte der mobilen Messstation ist bekannt, dass im Nahbereich der A22 hohe NO<sub>2</sub>-Konzentrationen auftreten. Dies ist besonders wegen der direkten Lage des Sportareals (laut Ausbauplan 4 m vom Fahrbahnrand) kritisch, da sich auf dieser Anlage auch Kinder und Jugendliche zum Schulsport aufhalten und auch Menschen bei mehrstündigen Veranstaltungen von der hohen Luftschadstoffbelastung betroffen sind.

Neben der NO<sub>2</sub>-Problematik im Nahbereich der A22 ist die flächige Feinstaubbelastung von PM<sub>2,5</sub> über dem zukünftigen Grenzwert zu beachten.

Mit der Halbierung der Grenzwerte ab 2030, die schon ab Anfang 2026 zu beachten sind, sind die Aussagen von 2015 hinfällig.

Anzunehmen ist, dass durch das hohe Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum die Luftbelastung ebenfalls zu hoch ist.

#### Anregung

Es ist eine Neubewertung der Luft-Umweltbelastung erforderlich und der fehlende Themenbereich muss im ÖEK zu ergänzt werden.

### **Betrifft: Orts- und Landschaftsbild**

#### Kritik

Im ÖEK sind alle für die Gemeinde relevanten Themenbereiche zu erfassen bzw. zu bearbeiten (siehe NÖ Leitfaden).

Ein ROG-Leitziel lautet: *„Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes“*

Eine Realisierung des geplanten A22-Ausbaus schädigt das Orts- und Landschaftsbild im Bereich des Au-Zugangs Hagenstraße und des Parkdecks. Neben dem Verlust des Grünbereiches nördlich der A22 beweist die Untersuchung eines Architekten, dass die derzeit noch bestehende Sichtverbindung zwischen Stadt und Au verloren geht. Die Verbindung zwischen der Donau-Au und Stockerau ist ein wesentliches historisches und identitätsstiftendes Merkmal.

Damit steht der A22-Ausbau auch im Widerspruch zu dem ROG-Leitziel: *„Erhaltung und Entwicklung der besonderen Eigenart und kulturellen Ausprägung der Dörfer und Städte.“*

Der Verlust der Sichtbarkeit des landschaftlichen Merkmals schädigt auch wirtschaftliche Interessen in Bezug auf die Attraktivität für einen schonenden Nahtourismus.

#### Anregung

Der fehlende Themenbereich muss im ÖEK zu ergänzt werden. Mit einer Einhausung und einem grünen Übergang wären die genannten ROG-Leitziele erfüllbar.

### Betrifft: Präsentation von Zielen und Maßnahmen

#### Kritik

Der Zweck der Informationsveranstaltung am 16.06.2025 war die Information der Besucherinnen und Besucher über den finalen ÖEK-Entwurf. Die wesentlichen zu vermittelnden Inhalte des Entwurfes umfassen wohl die festgelegten Ziele und die dafür vorgesehenen Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Im Weiteren ist die Verortung der Maßnahmen darzustellen.

Tatsächlich waren auf den Tafeln Listen vorbereitet. Bei näherer Betrachtung fand der/die BesucherIn jedoch ein Sammelsurium von Zielen und ein Sammelsurium von Maßnahmen. Der für das Verständnis wichtige Zusammenhang zwischen einem Ziel und den zugehörigen Maßnahmen blieb auf der Strecke. Die vom Land vorgegebenen zugehörigen Oberziele waren nicht sichtbar.

Die präsentierte Art der Gruppierungen von Zielen und Maßnahmen ist sowohl für die Vermittlung des ÖEK an die BesucherInnen als auch für die spätere Umsetzung und Erfolgskontrolle hinderlich.

#### Anregung

Neustrukturierung der Ziele und Maßnahmen nach dem Prinzip, dass jedem einzelnen Ziel ein oder mehrere Maßnahmen zugeordnet werden, die beschreiben, wie das Ziel erreicht werden soll.

Ein Beispiel:

Ziele und Maßnahmen des Handlungsfeldes	
<b>Ziele des Leitsatzes</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Hollabrunn wird als familienfreundliche Stadt wahrgenommen und bietet Wohnraum für jede Lebenslage der Bevölkerung <b>Z23</b></li><li>Zeitgemäße Infrastruktur in allen Bereichen zur Verfügung stellen <b>Z24</b></li><li>Diversifizierung des Kultur- und Freizeitangebotes <b>Z25</b></li><li>Positionierung als Bildungsgemeinde als langfristiges Ziel verfolgen <b>Z26</b></li></ul>	
<b>Entwicklungsziele für die Stadt- und Ortsteile</b>	
<i>Städtisch/Zentraler Siedlungsraum</i> <ul style="list-style-type: none"><li>Bildungs- und Freizeitcluster Hollabrunn: Stärkung und Weiterentwicklung des Stadtteils als Bildungs- und Freizeitcluster von regionaler Bedeutung</li></ul>	
<i>Katastralgemeinde Breitenwaida</i> <ul style="list-style-type: none"><li>Dorfkern mit Versorgungsfunktion: Stärkung der Versorgungsfunktion und Erhalt der vorhandenen sozialen Infrastruktur</li></ul>	
<i>Ländlich geprägter Siedlungsraum</i> <ul style="list-style-type: none"><li>Erhalt der vorhandenen sozialen Infrastruktur</li></ul>	
<b>Maßnahmen</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li><b>M57</b> Soziale Infrastruktur für jede Lebenslage der Bevölkerung prüfen und sicherstellen</li><li><b>M58</b> Digitalisierung für die Entwicklung der Stadt (Breitband, 5G) weiter forcieren</li><li><b>M59</b> WLAN-Hotspots im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen</li><li><b>M60</b> Prüfung der Auslastung und Potenziale vorhandener Veranstaltungsräume</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>M61</b> Job- und Bildungsmesse als Chance für den Bildungsstandort beibehalten und nach Möglichkeit die erarbeitete Position weiter ausbauen</li><li><b>M62</b> Konzentration von Bildungseinrichtungen in der Kernstadt Hollabrunn im Bereich des Bildungs- und Freizeitclusters mit hochwertigen Freiräumen und guter Erschließung im Umweltverbund</li><li><b>M63</b> Verknüpfung von Ausbildung und Arbeitswelt</li></ul>

### **Betrifft: Ziele und Maßnahmen im ÖEK allgemeine Anmerkungen**

#### Kritik

Die Vorgaben des ROG NÖ (NÖ Raumordnungsgesetz 2014) sind bei der ÖEK-Erstellung zu beachten. Der „NÖ Leitfadens örtliches Entwicklungskonzept“ enthält detaillierte Beschreibungen der Vorgehensweise.

Die vorgegebenen Planungsschritte sind dabei

- Erarbeitung der Grundlagen und Analyse für alle relevanten Themenbereiche
- Definition der Entwicklungsziele (Zeitraum 10 bis 20 Jahre)
- Festlegung der Maßnahmen zur Erreichung der Ziele mit nachvollziehbarer Begründung.

Wichtig ist, dass ein Entwicklungskonzept nicht nur theoretische Ziele formuliert, sondern auch konkrete, umsetzbare Maßnahmen enthält, die in einzelnen Phasen realisiert werden können. Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen muss technisch möglich sein, z.B. bezüglich der Infrastruktur oder der Verfügbarkeit von Technologien.

Das ÖROP-Begutachtungsprotokoll enthält folgende Fachfrage für die inhaltliche Prüfung des Entwicklungskonzepts: *„Sind die Maßnahmen im Hinblick auf die verfolgten Ziele wirkungsvoll?“* Es muss der Zusammenhang zwischen Ziel und Maßnahme klar erkennbar sein.

Die Argumentation der Vertreter der Stadtregierung<sup>1</sup> – „nur Rahmen, keine konkreten Projekte“ und „nur generelle Aussagen erforderlich“ ist nachweisbar falsch und dient nur dazu, den Bürgern Sand in die Augen zu streuen.

Laut dem ROG sind alle Festlegungen im ÖEK in nachvollziehbarer Weise zu begründen (§ 13 ROG). Tatsache ist, dass die im ÖEK definierten Ziele und Maßnahmen z.B. auf deren Umweltauswirkungen zu prüfen sind. Daher sind diese „umfassend zu bearbeiten“ und es hat „ein Vergleich unterschiedlicher Alternativen/Varianten“ zu erfolgen (§ 24 ROG). Dies bedingt zumindest eine Grobdefinition der Maßnahme. Es ist jedenfalls nicht als Definition eines Projekts zu verstehen, wie die Vertreter der Stadtgemeinde versuchen zu vermitteln.

Die im ÖEK genannte „Sicherung der Flächen für die Umfahrungsspange Nord“ ist eine Absichtserklärung, die im Fall der Realisierung tiefgreifende Auswirkungen erwarten lässt. Eine Prüfung von Alternativen liegt nicht vor.

#### Anregung

Genauere Überprüfung des vorliegenden ÖEK-Entwurfs auf den Zusammenhang von Zielen und Maßnahmen zur Erreichung des Ziels. Zu jedem Ziel müssen die Maßnahmen zur Erfüllung des Ziels festgelegt werden.

---

<sup>1</sup> Kurier vom 19.06.2025

### **Betrifft: Ziel und Maßnahme V1. mangelhaft**

#### Kritik

Zu jedem Ziel sind Maßnahmen festzulegen, mit denen das Ziel erreicht werden soll. Die Maßnahme V1. erfüllt diese Vorgabe nicht.

Ziel: Erhalt oder Reduzierung der bestehenden Verkehrsstärke im Ortsgebiet bei gleichzeitiger Entlastung sensibler Bereiche.

Maßnahme: V1. Ziel ist es, die Verkehrsstärke auf heutigem Niveau zu halten oder zu reduzieren und durch gezielte Lenkung und Entlastung sensibler Bereiche die Lebensqualität im Ortsgebiet zu verbessern.

Hier wird das Ziel als Maßnahme wiederholt ohne eine Konkretisierung. Offen bleibt WIE die Verkehrsreduzierung erreicht werden soll. Sogar das Wort Ziel kommt in der Maßnahme vor, wobei das Ziel noch um die Verbesserung der Lebensqualität erweitert wird.

Allein die in sich widersprüchliche Zieldefinition „Erhalt oder Reduzierung“ verhindert jede Nachvollziehbarkeit der zugehörigen Maßnahmen und deren Verortungen.

#### Anregung

Überarbeitung von Ziel und Maßnahme.

### **Betrifft: Maßnahme V7. mangelhaft**

#### Kritik

Maßnahmen müssen die Schritte zur Erfüllung des Ziels beschreiben. Eine *Wiederholung* der Zielformulierung verfehlt die Aufgabenstellung.

Ziel: Einhausung der A22 im Kernbereich der Stadt zum Schutz vor Emissionen für die Bevölkerung und das Naturschutzgebiet

Maßnahme: V7. Einhausung der A22 im Kernbereich der Stadt und Nahbereich des Naturschutzgebiets Au

#### Anregung

Überarbeitung der Maßnahme.

### **Betrifft: Maßnahme S1b. mangelhaft**

#### Kritik

Maßnahmen müssen die Schritte zur Erfüllung des Ziels beschreiben. Eine *Wiederholung* der Zielformulierung ist nicht ausreichend und verfehlt die Aufgabenstellung.

Ziel:                   Qualitätsvolle Gestaltung von Freiflächen im Stadtgebiet zur Aufwertung des öffentlichen Raums und Stärkung der Aufenthaltsqualität

Maßnahme:   S1b. Qualitätsvolle Gestaltung von Freiflächen im Stadtgebiet

#### Anregung

Überarbeitung der Maßnahme.

### **Betrifft: Maßnahme S5. mangelhaft**

#### Kritik

Maßnahmen müssen die Schritte zur Erfüllung des Ziels beschreiben. Eine *Wiederholung* der Zielformulierung ist nicht ausreichend. Konkret wird in S5. die Zielvorgabe durch die Lebensqualität erweitert, statt einer Definition einer Maßnahme.

Ziel: Förderung der Verdichtung und Hochbau in städtischen dafür geeigneten Gebieten, sowohl im Wohnbauland als auch im Betriebsbauland unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauung und Nutzung

Maßnahme: S5. Verdichtungsmaßnahmen, mit Bedachtnahme auf Erhalt der bestehenden Lebensqualität, bzw. Verbesserung derselben

#### Anregung

Überarbeitung der Maßnahme.

### **Betrifft: Nachverdichtung und Zielkonflikt zu Grünraum**

#### Kritik

Das Ziel „Förderung der Verdichtung und Hochbau in städtischen dafür geeigneten Gebieten, sowohl im Wohnbauland als auch im Betriebsbauland unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauung und Nutzung“ ist grundsätzlich zu unterstützen. Einschränkend ist anzumerken:

- Nachnutzung von leerstehenden Objekten ist zu priorisieren
- Nachverdichtungen wie dies bisher in Stockerau praktiziert wurde, stellt eine Bedrohung dar. Grünräume wurden vernichtet, Ensembles wurden zerstört, auf die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur wurde nicht bzw. nicht ausreichende geachtet,
- die daraus entstandenen Problemstellen werden im ÖEK-Entwurf nicht behandelt.

#### Anregung

- Bestehende Problemstellen im ÖEK identifizieren und mit Maßnahmen versehen.
- Eine qualitätsvolle Nachverdichtung durch eine Grünraumverordnung nach den Empfehlungen der Boku<sup>1</sup> sicherstellen.
- Überprüfung der Stellplatzverordnung auf deren Wirksamkeit. Bei Abweichungen (mangelnde Nutzung vorgesehener Stellplätze oder Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze zu gering) Implementierung entsprechender Maßnahmen, um die Nutzung öffentlicher Stellplätze zu senken.

---

<sup>1</sup> QUALITÄTSVOLLE NACHVERDICHTUNG DURCH DIE GRÜNRAUMVERORDNUNG Institut für Landschaftsarchitektur (ILA), Universität für Bodenkultur Wien Juni 2023

### **Betrifft: Umsetzung der Stadtentwicklung**

#### Kritik

Die Umsetzung einer Stadtentwicklung ist eine komplexe, schwierige Aufgabe. Abgesehen von den finanziellen Rahmenbedingungen ist die Situation auch wegen der notwendigen Einbindung einiger stadt-externer Handlungsträger eine spannende politische Herausforderung.

Selbst innerhalb der Stadt ist das „Langfristprojekt“ ein Querschnittsthema, welches die Koordination mehrerer Ausschüsse erfordert.

Nicht zuletzt wird eine verstärkte Informationspolitik und Einbindung der Bevölkerung gefordert, die bisher oft nicht zufriedenstellend gelaufen ist.

#### Anregung

Installation eines Projektmanagement mit dem expliziten Auftrag, das beschlossene Entwicklungskonzept umzusetzen und regelmäßig an die Gemeindevertreter und die Bevölkerung über den Fortschritt zu berichten. Der Projektleiter ist mit entsprechenden Durchgriffsrechten (z.B. Matrix-Organisation) auszustatten.

Für die Bürgereinbindung wäre angeraten, entweder externe Spezialisten als Moderatoren zu engagieren oder für eine interne Weiterbildung zu sorgen.

### **Betrifft: Beschlossener und beauftragter Leistungsumfang vs. Stand 16.06.2025**

#### Kritik

Laut Amtsbericht 14/2023/GR/Al-In vom 04.02.2023 über die Änderung und Neudarstellung des örtlichen Entwicklungskonzeptes wurde folgender Leistungsumfang beschlossen:

- Festlegung **konkreter zukunftssträchtiger Bestimmungen**, die auch aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen (Migration / Zuwanderung im Speckgürtel / Überalterung / ...) und globale Veränderungen (Klimawandel / Energieversorgung / Energieerzeugung / ...) berücksichtigen
- Einbindung der Bevölkerung für eine optimale Vorgehensweise zur zukünftigen Ausrichtung von Stockerau als Grundlage für ein auf breiter Basis mitgetragenes neues örtliches Raumordnungsprogramm.
- Die Ergebnisse der gesamten Arbeit werden immer gemeinsam mit den Gemeindevertreter\*innen (im Rahmen des zuständigen Ausschusses) diskutiert und in der Folge auch der Bevölkerung vorgestellt.
- Aufbereitung der naturräumlichen Rahmenbedingungen (Natura 2000 Flächen, überflutungsgefährdete Gebiete, Ortsbild- und landschaftsprägende Elemente und Faktoren, etc.), damit Beeinträchtigungen der unterschiedlichen Nutzungen hintangehalten werden können.
- In der zugrundeliegenden Kostenschätzung der RaumRegionMensch ZT GmbH vom 05.10.2022 wurde auch die Einbindung eines Fachplaners Verkehr vorgesehen für:
  - Mobilität / Park and Ride / Fahrradverkehr
  - Überlegungen zu einem Rad- und Fußwegenetz, unabhängig vom MIV
  - Ausarbeitung von Detailkonzepten – Mobilitätskonzept
  - Verkehrsgestaltung Innenstadt

Bei der Präsentation des „finalen ÖEK-Entwurfs“ waren die „konkreten zukunftssträchtigen Bestimmungen“ weitgehend nicht erkennbar. In der bisherigen Bearbeitungszeit des ÖEK von 27 Monaten erfolgte keine der geplanten Bürgerbeteiligungen bzw. -informationen. Die aktuellen Themen Hochwasser, Ortsbild und landschaftsprägende Elemente (z.B. A22-Ausbau) wurden offenbar nicht bearbeitet bzw. wurden am 16.06.2025 nicht präsentiert. Die unverzichtbare Einbindung eines Verkehrsfachplaners erfolgte nicht.

#### Anregung

- Erstellung einer gesamtheitlichen Verkehrsuntersuchung, um die Verkehrsabsenkung und das ambitionierte und breit unterstützte Ziel der Verkehrsabsenkung im Stadtzentrum ohne wesentliche Zusatzbelastungen in anderen Wohnbereichen zu ermöglichen.
- Mindestforderung: Aufnahme des o.g. Punktes in die ÖEK-Maßnahmen
- Überarbeitung und Ergänzung des ÖEK-Entwurfs
- Vorstellung des überarbeiteten ÖEK-Entwurfs vor der gesetzlichen Auflage

### **Betrifft: Zusammenfassung der Stellungnahmen „Verkehr“**

Die langjährige und aus breiten Bevölkerungskreisen kommende Forderung nach Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur des Stadtkerns setzt eine wesentliche Reduzierung des Verkehrs voraus. Um die Wiederbelebung des Stadtzentrums zu ermöglichen, muss der Verkehr auf der Hauptstraße/Josef Wolfik Straße zumindest auf ein Viertel des heutigen Niveaus abgesenkt werden.

Der am 16.06.2025 vorgestellte finale ÖEK-Entwurf enthält keine Maßnahmen, die nur annähernd diese Verkehrsabsenkung sicherstellt. Im Gegenteil – es wird die gegenwärtig unakzeptable Situation für weitere 10 bis 15 Jahre fortgesetzt d.h. weiter verschlimmert.

Die im finalen ÖEK-Entwurf enthaltene Maßnahme (V1.) beweist die mehr als vagen Pläne. Hier wird endgültig klar, dass der so wichtige Punkt nicht ernsthaft angepackt wird.

**„Ziel ist es, die Verkehrsstärke auf heutigem Niveau zu halten oder zu reduzieren und durch gezielte Lenkung und Entlastung sensibler Bereiche die Lebensqualität im Ortsgebiet zu verbessern.“**

Der an sich gute Ansatz der verengten Kernfahrbahn mit den Radfahrstreifen ist durch die fehlenden Festlegungen für die dafür unbedingt notwendigen Umfahrungen blockiert.

Für die im ÖEK-Entwurf enthaltenen „Umfahrungsfragmente“ fehlt eine Absicherung durch eine Verkehrsuntersuchung. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden weitere Verschärfungen in bereits heute bestehenden Problemzonen verursacht.

Um es nochmals klarzulegen:

**Zuerst müssen die Umfahrungen verfügbar sein, dann ist der Rückbau/Umbau des Stadtkerns möglich. Dies ist durch eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit Prognosen bis 2040 zu bestätigen.**

### **Betrifft: Kernfahrbahnkonzept im Zentrum**

#### Kritik

Eine der wesentlichsten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt ist die Senkung der Verkehrsbelastung des Stadtkerns und auch der Verkehrshauptachsen zum Stadtzentrum.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z.1. NÖ ROG sind die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegungen im ÖEK zu dokumentieren. Ein Teil davon ist das „Infrastruktur- und Verkehrskonzept, einschließlich der vorhandenen Infrastruktur sowie von Potenzialen und Mängeln vorhandener Infrastruktur“

Als Grundlage für den am 16.06. präsentierten „finalen ÖEK-Entwurf“ diente das Verkehrskonzept 2015 samt einer Teilüberarbeitung aus 2022. Die dafür verwendeten Verkehrsuntersuchungen stammen aus den Jahren 2009 und 2013 sind daher 12 bis 16 Jahre alt.

**Durch die in der Zwischenzeit erfolgten Erweiterungen der Siedlungsgebiete und Wohnbauten haben sich die Verhältnisse so verändert, dass ein Konzept mit einem Planungshorizont bis 2040 nicht aufgebaut werden kann.**

**In der Verkehrsuntersuchung 2015<sup>1</sup> wurde bestätigt, dass für eine Halbierung des Verkehrs im Zentrum ein Maßnahmenpaket von „Verkehrsberuhigung und Umfahrung“ erforderlich ist.**

**Aus verschiedenen öffentlich zugänglichen Studien mit Angaben über den Zusammenhang zwischen Fahrbahnbreite/Kernfahrbahnbreite und möglicher Verkehrsstärke ist ersichtlich, dass teilweise deutlich breitere Kernfahrbahnen notwendig sind, als im Verkehrskonzept 2022 vorgesehen sind (3,5 – 4,0 m im Gegenverkehrsbereich).**

**Um die Realisierbarkeit des Kernfahrbahnkonzepts abschätzen zu können, ist die Angabe der maximal möglichen Verkehrsbelastung (Kfz, Lkw&Bus und Fahrrad) der erwartbaren Verkehrsnachfrage laut Prognosen gegenüberzustellen.**

**Diese Gegenüberstellung fehlt und aus diesem Grund liegt für die Umsetzbarkeit der Maßnahme „Kernfahrbahn“ keine nachvollziehbare Grundlage vor.**

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen.

---

<sup>1</sup> TO 4 Verkehrserhebungen Verkehrsprognose 2030 mit Maßn. Planfall 1 aus 3. Arbeitskreissitzung 25.09.2014

### **Betrifft: Umfahrungen zur Verkehrsentslastung des Zentrums**

#### Kritik

Eine der wesentlichsten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt ist die Senkung der Verkehrsbelastung des Stadtkerns und auch der Verkehrshauptachsen zum Stadtzentrum.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z.1. NÖ ROG sind die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegungen im ÖEK zu dokumentieren. Ein Teil davon ist das „Infrastruktur- und Verkehrskonzept, einschließlich der vorhandenen Infrastruktur sowie von Potenzialen und Mängeln vorhandener Infrastruktur“.

**Wie aus der Verkehrsuntersuchung 2015 hervorgeht, ist die Verkehrsminderung im Zentrum nur in Verbindung mit einer wirksamen Umlenkung des Verkehrs auf eine „Umfahrung“ realisierbar. Im ÖEK-Entwurf ist dies textlich verankert:**

***„V6. Sicherung der Flächen für die Umfahrungsspanne Nord (Gfrei) von Stockerau zur Entlastung der Innenstadt und Rückgewinnung von öffentlichem Raum für Fuß- und Radverkehr.“***

Demnach ist das Kernfahrbahnkonzept solange nicht umsetzbar, bis eine Lösung für eine Umfahrung gefunden wurde. Die Voraussetzung für eine Genehmigung des bestehenden ÖEK ist damit nicht gegeben.

#### **Wesentliche Schwachstellen der Umfahrung Nord**

- keine ausreichende Verkehrsminderung im geplanten Einbahnbereich<sup>1</sup>
- fehlender Lückenschluss zur S5
- kein Angebot für einen A22-Ausweichverkehr (regelmäßiges Verkehrschaos in Stockerau)
- keine zentrumsnahe Möglichkeit der Nutzung einer stadtschonenden Verbindung zu den Ost-West-Stadträndern.
- Flächenverbrauch, Länge der Trasse
- Trennung des nordseitigen Grünraums

Angesichts dieser Nachteile und der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ist laut ROG vorgesehen: ***„Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt; dabei sind auch Alternativen zu prüfen und die Untersuchungen im Umweltbericht zu dokumentieren“***

Der aus der Bevölkerung kommende Vorschlag einer Alternativlösung „Südumfahrung“ wurde bisher seitens der Stadtgemeinde abgelehnt. Mangels nachvollziehbarer überzeugender Alternativen und der nachgewiesenen Voraussetzung einer Umfahrung für die Verkehrssenkung im Zentrum ist die Ablehnung nicht verständlich.

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen.

---

<sup>1</sup> Verkehrsuntersuchung 2009

### **Betrifft: Nordumfahrung/Nordspange**

#### Kritik

In der Maßnahme V6. wird die Sicherung der Flächen für die Umfahrungsspange Nord (Gfrei) festgelegt. Über den Nutzen der Nordumfahrung gab es bereits 2009 eine Verkehrsuntersuchung. Damaliges Ergebnis: Vollausbau nicht sinnvoll und *„Eine durchgängige Nordumfahrung von der B3 bis zur B4 ist stadt-strukturell abzulehnen, weil dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten Stockeraus in Richtung Norden erheblich eingeschränkt würden.“*

Im Verkehrskonzept 2015 wird dies relativiert, jedoch klargestellt, dass die Untersuchung von 2009 (auf Basis von Verkehrszählungen aus 2007!) nicht für eine Entscheidung ausreicht und weiterführende Überlegungen notwendig sind.

In der 2022 durchgeführten Aktualisierung des Mobilitätskonzepts kommt die Nordumfahrung nicht vor. Darin wird nur festgestellt, dass es bei den Maßnahmen im Radverkehr, im Zentrum, bei der Ostspange und der Betriebsgebieterschließung im Westen, aber auch bei der Entwicklung des Bahnhofsviertels mit der Südspange zur A22 keinen Fortschritt gab.

**Es ist unter den gegebenen Umständen unverständlich, dass**

- die Freihaltung der Flächen für 10 bis 15 Jahre fortgeschrieben wird,
- keine Entscheidungsgrundlagen beschafft werden, um eine Klarstellung zu ermöglichen,
- noch dazu, wo die dadurch blockierte Ostspange einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsabsenkung im Stadtbereich schaffen würde.

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen

### Betrifft: Südspange / Ausbau der ASt Mitte

#### Kritik

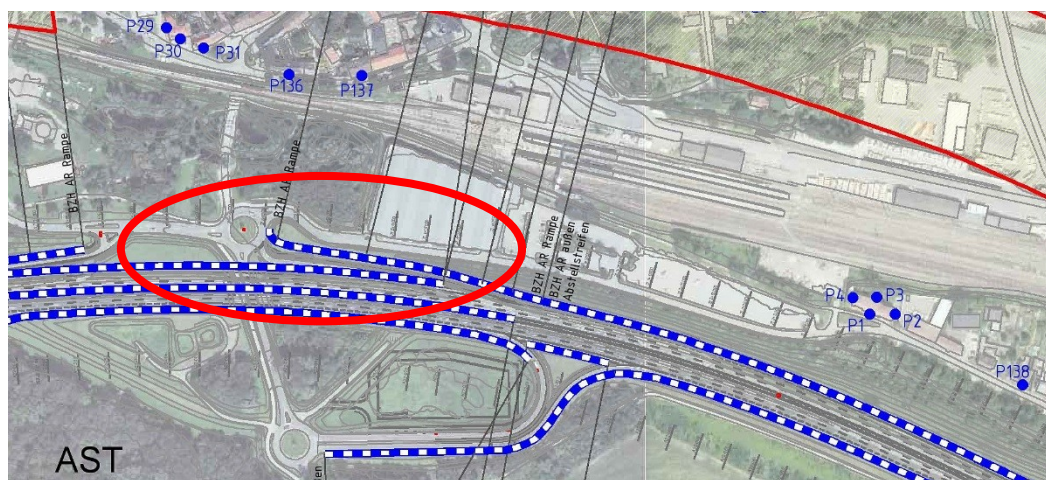
Die Erstellung des Verkehrskonzepts 2015 erfolgte vor der Einreichung des A22-Ausbaus<sup>1</sup>. Bei der Aktualisierung des Verkehrskonzepts im Jahr 2022 standen jedoch alle Planungsunterlagen des A22-Ausbaus zur Verfügung.

Laut Quellenangabe in der 2022er-Aktualisierung wurde der A22-Ausbauplan nicht berücksichtigt, obwohl durchaus Konfliktbereiche zwischen dem A22-Ausbau und dem Verkehrskonzept bestehen.

Laut Verkehrsprojekt ist die Entwicklung des Bahnhofsviertels mit einer Südspange von der Grafendorfer Straße zum Donaulände-Uferweg weiterhin zu verfolgen. Im ÖEK ist die Maßnahme unter W4b. definiert: „Ausbau der Autobahnausfahrt Stockerau Mitte samt Bahnunterführung Grafendorferstraße...“

#### **Diese Maßnahme (Lkw-fähiger Ausbau der A22-Unterführung),**

- ist mit dem A22-Ausbauprojekt nicht abgestimmt (§ 13 ROG),
- wird durch die Engstelle beim Parkdeck behindert,
- ist wegen des stadtseitigen Platzbedarfs für die Eintiefung kaum realisierbar,
- ist bei Starkregen oder Grundhochwasser nicht passierbar (Unterführung),
- wird für Fußgänger und Radfahrer wegen Lärm und Luftschadstoffen noch belastender.



Quelle: ASFINAG Einreichunterlagen A22\_FSE\_C\_01\_02\_C\_UELB\_LS-Massnahmen\_Mai\_2020

Eine weitere Verfolgung der Südspange wird unterstützt, jedoch wird der Lkw-fähige Ausbau der A22-Unterführung abgelehnt. Abgesehen vom o.g. Platzproblem wird die Lärm- und Luftbelastung für die fußläufigen Au-Besucher und die Radfahrer in der um 50% verlängerten Unterführung noch unerträglich.

#### Anregung

Entwicklung von Alternativen, z.B. Südumfahrung

<sup>1</sup> ASFINAG Antrag auf Feststellung gem. §§ 24 Abs 5 UVP-G iVm 23a Abs 2 Z 3 UVP-G vom 28.09.2016

### **Betrifft: Verkehrsuntersuchungen**

#### Kritik

Eine der wesentlichsten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt ist die Senkung der Verkehrsbelastung des Stadtkerns und auch der Verkehrshauptachsen zum Stadtzentrum.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z.1. NÖ ROG sind die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegungen im ÖEK zu dokumentieren. Ein Teil davon ist das „Infrastruktur- und Verkehrskonzept, einschließlich der vorhandenen Infrastruktur sowie von Potenzialen und Mängeln vorhandener Infrastruktur“

**Als Grundlage für den am 16.06. präsentierten „finalen ÖEK-Entwurf“ diente das Verkehrskonzept 2015 samt einer Teilüberarbeitung aus 2022. Die dafür verwendeten Verkehrsuntersuchungen stammen aus den Jahren 2009 und 2013 sind daher 12 bis 16 Jahre alt.**

**Durch die in der Zwischenzeit erfolgten Erweiterungen der Siedlungsgebiete und Wohnbauten haben sich die Verhältnisse so verändert, dass für ein Konzept mit einem Planungshorizont bis 2040 keine tragfähigen Grundlagen vorhanden sind.**

**Durch das Fehlen von aktuellen Verkehrszählungen sind die bestehenden Mängel der vorhandenen Infrastruktur (z.B. Überlastungszonen wie z.B. die Donaustraße) nicht dokumentiert und nicht mit Maßnahmen belegt.**

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen.

### **Betrifft: Verkehrsprognosen**

#### Kritik

Eine der wesentlichsten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt ist die Senkung der Verkehrsbelastung des Stadtkerns und auch der Verkehrshauptachsen zum Stadtzentrum.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z.1. NÖ ROG sind die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegungen im ÖEK zu dokumentieren. Ein Teil davon ist das „Infrastruktur- und Verkehrskonzept, einschließlich der vorhandenen Infrastruktur sowie von Potenzialen und Mängeln vorhandener Infrastruktur“

Als Grundlage für den am 16.06. präsentierten „finalen ÖEK-Entwurf“ diente das Verkehrskonzept 2015 samt einer Teilüberarbeitung aus 2022. Die dafür verwendeten Verkehrsuntersuchungen stammen aus den Jahren 2007 und 2013 sind daher 12 bis 18 Jahre alt.

**Das ÖEK gilt als Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre, wobei die Entwicklung der Gemeinde in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren<sup>1</sup> in Betracht gezogen werden soll. Im konkreten Fall wären dies Planungshorizonte bis 2035/2040/2045.**

**Für das ÖEK steht derzeit eine Verkehrsprognose bis 2030 zur Verfügung, die jedoch**

- auf veralteten Verkehrszählungen aus 2013 und älter beruht und
- sich auf den Bestand ohne die im ÖEK-Entwurf enthaltenen Maßnahmen bezieht.

**Weiters gibt es eine Prognose mit Berücksichtigung von Maßnahmen<sup>2</sup>, die heute nicht mehr in Betracht gezogen werden und daher aus mehrfachen Gründen nicht mehr gültig ist.**

**Folglich steht für den Planungshorizont bis 2040 und für das im Zentrum vorgesehene Kernfahrbahnkonzept (mit deutlich eingeschränkter Kapazität und ohne konkreten Plan für eine Umfahrung) keine Verkehrsprognose zur Verfügung, die eine Realisierbarkeit nachvollziehbar machen würde.**

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen.

---

<sup>1</sup> #2 Das Leitbild NÖ Leitfadens örtliches Entwicklungskonzept

<sup>2</sup> TO 4 Verkehrserhebungen Verkehrsprognose 2030 mit Maßn. Planfall 1 aus 3. Arbeitskreissitzung 25.09.2014

### **Betrifft: Verkehrsdaten Diskrepanz 1**

#### Kritik

Eine der wesentlichsten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt ist die Senkung der Verkehrsbelastung des Stadtkerns und auch der Verkehrshauptachsen zum Stadtzentrum.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z.1. NÖ ROG sind die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegungen im ÖEK zu dokumentieren. Ein Teil davon ist das „Infrastruktur- und Verkehrskonzept, einschließlich der vorhandenen Infrastruktur sowie von Potenzialen und Mängeln vorhandener Infrastruktur“

Als Grundlage für den am 16.06. präsentierten „finalen ÖEK-Entwurf“ diente das Verkehrskonzept 2015 samt einer Teilüberarbeitung aus 2022. Die dafür verwendeten Verkehrsuntersuchungen stammen aus den Jahren 2009 und 2013 sind daher 12 bis 16 Jahre alt.

**Im Verkehrskonzept 2015 wird eine Verkehrsstärke des Zubringers zur A22-ASt Stockerau Mitte (In der Au): „bis zu 8.000 Kfz/Tag“ für den Bestand 2013 genannt. Für die A22 selbst wird eine Verkehrsstärke von 50.000 und 55.000 Kraftfahrzeuge pro Tag vermerkt.**

**Als Prognose für 2030 wird ein Anstieg von 15% innerorts und 25% auf der A22 abgeschätzt.**

**Unter der Annahme von +15% bis +25% ergäbe sich für 2030 eine Erhöhung der Zubringerbelastung von 8.000 auf 9.200 bzw. 10.000 Kfz/24h.**

**Aus den ASFINAG Einreichunterlagen<sup>1</sup> stehen Daten für die Trassenbelastung der ASt Mitte zur Verfügung. Diese liegen für 2030 deutlich über denen des städtischen Verkehrskonzepts, nämlich bei 17.600 – also ca. 80% darüber.**

**Während sich die Angaben der ASFINAG auf die Rampen beziehen und die 17.600 Kfz/24h als Verkehrsbelastung des Kreisverkehrs Hagenstraße gelten, ist der Bezugspunkt bei der Angabe im städtischen Konzept unklar. Jedenfalls ist der Bereich um die Kreuzung Donaustraße – In der Au bereits heute eine verkehrs- und für Fußgänger und Radfahrer sicherheitstechnische Problemzone. Die Rückstaus von der Ampel zum Kreisverkehr sind täglich zu beobachten.**

**Eine Diskrepanz dieser Größenordnung bedarf einer genaueren Untersuchung.**

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen

---

<sup>1</sup> Verkehrsuntersuchung Einlage A-2.1 Tabelle 7 und Tabelle 10

### **Betrifft: Verkehrsdaten Diskrepanz 2**

#### Kritik

Eine der wesentlichsten Grundlagen für die Entwicklung der Stadt ist die Senkung der Verkehrsbelastung des Stadtkerns und auch der Verkehrshauptachsen zum Stadtzentrum.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z.1. NÖ ROG sind die Entscheidungsgrundlagen für die Festlegungen im ÖEK zu dokumentieren. Ein Teil davon ist das „Infrastruktur- und Verkehrskonzept, einschließlich der vorhandenen Infrastruktur sowie von Potenzialen und Mängeln vorhandener Infrastruktur“

Als Grundlage für den am 16.06. präsentierten „finalen ÖEK-Entwurf“ diente das Verkehrskonzept 2015 samt einer Teilüberarbeitung aus 2022. Die dafür verwendeten Verkehrsuntersuchungen stammen aus den Jahren 2009 und 2013 sind daher 12 bis 16 Jahre alt.

**Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzept 2015 wurde für die Horner Straße B3 eine Verkehrsstärke von 10.100 Kfz/24h für 2030 prognostiziert<sup>1</sup>. Umgelegt auf 2025 ist ein Verkehr von 9.800 Kfz/24h durch Interpolation zwischen 2013 und 2030 ableitbar.**

**In der aktuellen Aussendung des NÖ-Straßendiensts über die Sanierung des Kreisverkehrs B 3 / L 45 Tullner Straße wird ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von rund 16.000 Fahrzeugen am Tag genannt. Dies ist als Summe aus L45 (Tullnerstraße bei Bahnübergang) mit rd. 2.700 KFZ und der B3 (Hornerstraße) Kreuzung L30 (Pragerstraße ) rd. 13.000 KFZ zu verstehen<sup>2</sup>.**

**Unter der Annahme der Aufteilung des Verkehrs aus der Tullner Straße wären dies für die B3 ein Verkehr von ca. 14.500 Kfz/24h. Damit liegt das Verkehrsaufkommen ca. 50% über dem Wert der Prognose.**

**Eine Diskrepanz dieser Größenordnung bedarf einer genaueren Untersuchung.**

#### Anregung

Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung im Bestand einschließlich von Prognosen bis 2040 für alternative Verkehrslösungen

---

<sup>1</sup> Zwischenbericht 3. Arbeitskreissitzung vom 25.09.2014

<sup>2</sup> Mail der Straßenmeisterei Sierndorf vom 18.06.2025

# Stellungnahme Änderung ÖEK

# V10

laut den Informationen aus der Präsentation vom 16.06.2025

OeEK-V10 v1 vom 17.06.2025

## Betrifft: Anschluss des Betriebsgebiets West und Verbesserung der Verkehrssicherheit an der S3 Ast Nord

### Kritik

Die Erschließung des Betriebsgebietes West erfordert eine taugliche Verkehrsanbindung. Gleichzeitig sollen die sicherheitstechnisch problematischen Anbindungen der S3 an die B3 bzw. B4 entschärft werden.

Der im Verkehrskonzept 2022 enthaltene Entwurf kann nicht überzeugen. Andere Alternativen, die in Betracht gezogen wurden, sind nicht bekannt.



Durch den Entfall der westlichen S3-Rampen werden Flächen frei.

Allerdings kollidiert der Kreisverkehr mit dem Betriebs-Erweiterungsgebiet - Priorität 2 (W2a)

### Anregung

Entwicklung und Bewertung von alternativen Lösungen. Sicherung der Flächen für einen Kreisverkehr nach dem Muster von A5 Ast Schrick.

### **Betrifft: Gestaltung des A22-Ausbaus und der Bahn-Infrastruktur.**

#### Kritik

Bei der Erstellung des ÖEK ist laut § 13 ROG zu berücksichtigen:

*„(1) Ausgehend von den Zielen dieses Gesetzes und den Ergebnissen aufbereiteter Entscheidungsgrundlagen hat jede Gemeinde ein örtliches Raumordnungsprogramm aufzustellen und zu verordnen. Dabei ist auf Planungen und Maßnahmen des Bundes, des Landes und benachbarter Gemeinden Bedacht zu nehmen, soweit sie für die Raumordnung relevant sind.“*

Es ist davon auszugehen, dass nicht jedes Vorhaben des Bundes und des Landes kritik- und machtlos hingenommen werden muss.

Nicht zu vergessen ist dabei, dass die südlich der Stadt gelegene Trasse nur zum Zweck der Entlastung des Stadtzentrums gebaut wurde. Erst die nachfolgende „schleichende“ Aufwertung der Trasse zu einer höchstrangigen Autobahn bewirkte eine spürbar verminderte Nutzbarkeit als Umfahrung. Die hohe Differenzgeschwindigkeit zwischen dem lokalen Verkehr und dem hochrangigen Verkehr bzw. die wiederholten Staus machen die Umfahrungsmöglichkeit unattraktiv.

#### Anregung

Wir erwarten von der Stadtgemeinde die Aufnahme von Verhandlungen mit den Handlungsträgern. Wenn darüber Unklarheiten bestehen, soll Beratungen mit den zuständigen Landesstellen<sup>1</sup> aufgenommen werden. Insbesondere die Konsultation der Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) erscheint erforderlich, um einen Abgleich der langfristigen Maßnahmen aller Handlungsträger zu ermöglichen.

Aufgabenbereiche von RU7:

[https://www.noel.gv.at/noe/Kontakt-Landesverwaltung/Abteilung\\_Gesamtverkehrsangelegenheiten.html](https://www.noel.gv.at/noe/Kontakt-Landesverwaltung/Abteilung_Gesamtverkehrsangelegenheiten.html)

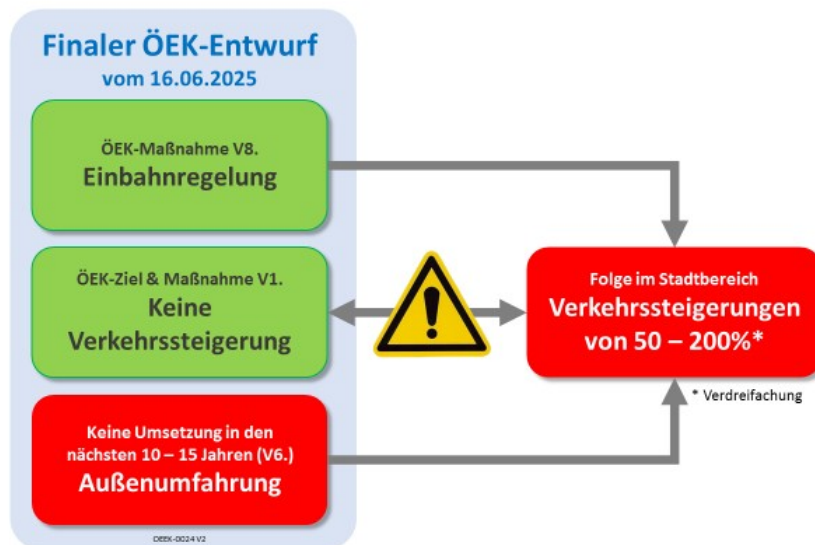
---

<sup>1</sup> Verfahrensführenden Behörde des Landes NÖ für ÖEK: Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht (RU1) unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachabteilungen, vorwiegend die Abteilungen Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) sowie Allgemeiner Baudienst (BD1).

#### Betrifft: Zielverfehlung durch Verkehrserhöhung im Stadtbereich

##### Kritik

Die Senkung der Verkehrsbelastung im Zentrum und auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt ist ein ganz wesentliches und langjähriges Anliegen der Bevölkerung. Im finalen ÖEK-Entwurf wurden nun Ziele und Maßnahmen festgelegt, die innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre keine Lösung bringen, ja sogar das Ziel verfehlen. Die Einzelziele stellen einen Widerspruch in sich dar.



2009 wurden die Auswirkungen der Nordspange in sechs unterschiedlichen Ausbaustufen untersucht. Ergebnis: Verkehrsabsenkungen von -25% bis -50% wären in Teilbereichen der Stadt realisierbar. Allerdings sind diese Untersuchungen fast 20 Jahre alt (Daten aus 2007).

In der Verkehrsuntersuchung von 2021/2022 wurde die nun im ÖEK-Entwurf enthaltene Einbahnregelung (von Ost nach West) analysiert. Aus den Daten ist ableitbar, dass auf der „Südroute von West nach Ost“ massive Verkehrssteigerungen zu erwarten sind:

Donaustraße (bereits heute eine Problemzone) + 50%

Neubau + 75%

Grafendorferstraße +200% (Verdreifachung)

Zu vermuten ist, dass auch die Brodschildstraße und die Manhartstraße höher belastet werden, was jedoch nicht näher untersucht wurde.

Andere Alternativen zur Nordspange wurden damals nicht betrachtet.

##### Anregung

- Überarbeitung des ÖEK, um die Widersprüche in Zielsetzungen und Maßnahmen aufzulösen.
- Neudefinition von Zielen bezüglich Veränderungen der Verkehrsstärke (siehe Stellungnahme K07).
- Verkehrsuntersuchung über mögliche Verkehrsumlenkungen in unterschiedlichen Varianten inklusive einer Prognose bis 2040