

Stellungnahme zum Entwurf der Abänderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes der Stadtgemeinde Stockerau

gemäß Kundmachung AZ 1/2026/GR-AI/In Stockerau, vom 28.01.2026

Einreicher der Stellungnahme

Verein Bürgerinitiative: Tunnel und Grüner Übergang - A22
 ZVR-Zahl 1961551895
 Donaulände-Uferweg 46
 2000 Stockerau

Inhaltsübersicht	Seite
Stellungnahme Zusammenfassung	2
Generelle Anmerkungen zum ÖEK-Entwurf	4
Siedlungskonzept	8
Betriebsstättenkonzept	9
Landschaftskonzept	16
Klima- und Energiekonzept	19
Infrastruktur- und Verkehrskonzept	20
Im ÖEK-Entwurf fehlende Ziele und Maßnahmen	38

Stockerau 06.03.2026

Zusammenfassung

Die Akzeptanz des vorliegenden ÖEK-Entwurfs durch die Bevölkerung scheidet u.a. an den in sich widersprüchlichen und unausgegorenen verkehrlichen Zielen und Maßnahmen. Diese beruhen auf veralteten Fachberichten aus 2015 bzw. 2022, welche (wörtlich) die Aspekte der Stadtentwicklung nicht behandeln¹ und den Planungshorizont des ÖEK nicht abdecken.

Zudem weichen die ÖEK-Maßnahmen von den Fachberichten ab. Bedenklich sind die massiven Differenzen der Verkehrsprognosen zwischen den Fachberichten und den anderwärtig verfügbaren Verkehrsdaten.

Die verkehrlichen Ziele/Maßnahmen sind in den ÖEK-Themenbereichen Siedlung, Betriebsstätten, Infrastruktur- und Verkehr verteilt. In der Zusammenschau erschließt sich ein Stückwerk von aufeinander nicht abgestimmten Maßnahmen.

Die seit Jahrzehnten angestrebte positive Entwicklung des Zentrums erfordert eine drastische Senkung des Kfz-Verkehrs durch eine Verlagerung auf periphere Trassen außerhalb von Wohngebieten und eine Erschließung des Zentrums für Fußgänger und Radfahrer. Der Bau der heutigen A22 zwischen 1964 und 1969 als Stadtumfahrung im Süden und die Nordspange waren Teile dieses Konzepts. Durch die Entwicklung der Süd-Stadtumfahrung zu einer mautpflichtigen hochrangigen Autobahn („Regionenring = Teil der Wienumfahrung) steht die Südroute als Stadtumfahrung nicht mehr zur Verfügung.

Bereits Ende 2010 wurde im Rahmen einer Dorf- und Stadterneuerung eine Haushaltsbefragung² mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

„Wichtigste Anliegen: Lösung der Verkehrsprobleme mit Ausbau des Radwegenetzes, Ausarbeitung eines umfassenden Stadtentwicklungskonzeptes, Stadtkernbelebung“.

Abgeleitet wurden folgende Strategische Ziele (Auszug):

„Der Stadtkern soll belebt werden bei erhöhter Lebensqualität für die BewohnerInnen. Verkehrsprobleme, speziell an der B3, müssen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes gelöst werden.“

Für die Entwicklung des Stockerauer Zentrums ist die Verkehrsentlastung eine essentielle Voraussetzung. Diese Entlastung wurde im vorliegenden ÖEK-Entwurf als Ziel festgeschrieben und mit Maßnahmen unterlegt.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind jedoch nachweisbar nicht geeignet, um eine Lösung zu gewährleisten. Der Beschluss dieses ÖEK-Entwurfs hätte eine weitere und unakzeptable Verlängerung des erdrückenden Zustands zur Folge.

Es ist absolut erstaunlich, dass der in der finalen ÖEK-Fassung enthaltene offensichtliche und unauflösbare Widerspruch in den Verkehrsmaßnahmen zur Genehmigung bei der Landesregierung vorgelegt wird: : Im Zentrum soll eine Einbahn/Begegnungszone entstehen,

¹ Verkehrskonzept Stockerau September 2015 Endbericht Seite 8

² Stadterneuerungskonzept Stockerau Landesverband der NÖ Dorf – und Stadterneuerung DI. Edwin Hanak 2011

jedoch darf dadurch keine Verkehrszunahme in den Wohnbereichen der Verkehrsumlenkung eintreten. Diese gegenseitige Blockade der Ziele/Maßnahmen in Verbindung mit dem fehlenden Plan für eine Lösungssuche in Form einer umfassenden Verkehrsuntersuchung führt unweigerlich zu einer jahrelangen Fortsetzung der schon über 15 Jahre bekannten Problematik.

In einer umfassenden Verkehrsuntersuchung müssen Alternativen von Verkehrsführungen und zentrumsentlastende Verkehrswege entwickelt werden, um im besten Fall Fußgängerzonen im Zentrum zu ermöglichen. Dieser Vorgang hat Auswirkungen auf den Flächenwidmungsplan. Die bisher im ÖEK-Entwurf nicht berücksichtigte Option einer A22-Begleitstraße würde durch die vorliegenden Pläne verunmöglicht.

Abweichend von den Vorgaben des NÖ ROG wurde bei der Ausarbeitung des ÖEK kein Verkehrsplaner eingebunden.

Die als Grundlage für den ÖEK-Entwurf herangezogenen Verkehrsfachberichte berücksichtigten die seit 2015 erfolgten Veränderungen der Stadt nachweisbar nicht, ebenso wie die zukünftige Stadtentwicklung bis 2040 unberücksichtigt bleibt.

Das vorliegende Verkehrskonzept auf der Basis von ungeeigneten Verkehrs-Fachberichten birgt das hohe Risiko von teuren und kaum umkehrbaren Fehlentscheidungen in sich.

Aus den genannten Gründen ersuchen wir, den vorliegenden ÖEK-Entwurf NICHT zum Beschluss im Gemeinderat freizugeben, sondern eine substantielle Nachbesserung zu veranlassen.

Generelle Anmerkungen zum ÖEK-Entwurf

Beginn der Vorbegutachtung – Falscher Zeitpunkt

Begründet durch massive Bedenken gegen den Entwurf des ÖEK-Verkehrskonzepts, wurde am 18.11.2025 ein Initiativantrag an die Frau Bürgermeisterin übergeben. In der Gemeinderatssitzung am 09.12.2025 wurde die Zuweisung an den Verkehrsausschuss beschlossen.

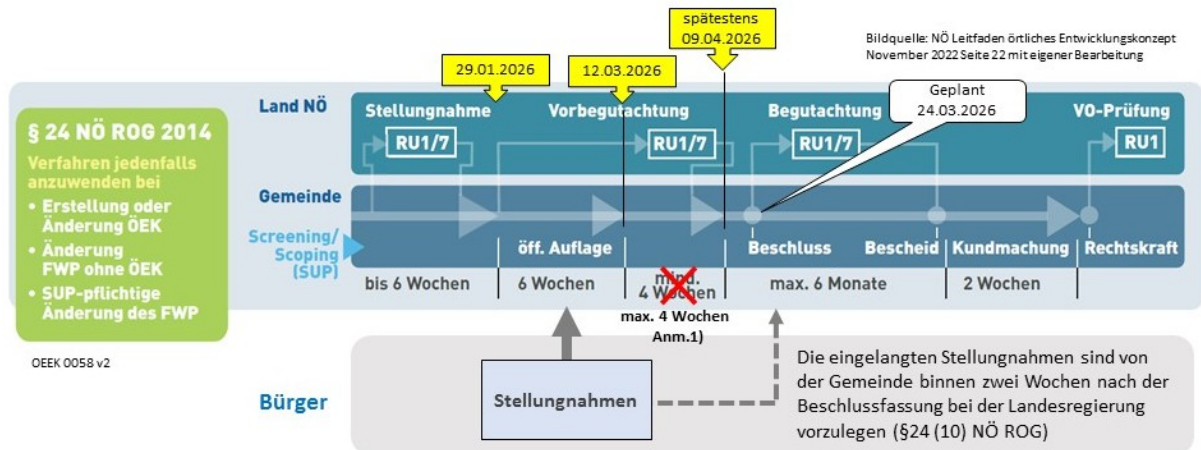
In seiner Wortmeldung in der Gemeinderatssitzung betonte Vizebürgermeister Mag. Falb, dass die im Initiativantrag geforderten Verkehrsmaßnahmen derzeit nicht sinnvoll bearbeitet werden können. Durch die im 1.HJ 2026 anstehende Standortentscheidung für das neue Weinviertelklinikum würden sich - bei einer Wahl für Stockerau - so grundlegende Änderungen ergeben, dass diese Standortentscheidung abzuwarten ist.

Dem Argument des Vizebürgermeisters folgend, beruht demnach der vorliegende ÖEK-Entwurf auf einem provisorischen Verkehrskonzept, welches nicht auf eine Errichtung eines Klinikums vorbereitet ist, aber auch den aktuellen Anforderungen nicht gerecht wird – siehe Stellungnahme zum Verkehrskonzept.

In §25 NÖ ROG sind die Bedingungen für eine Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes angeführt. Bei einer wesentlichen Änderung der Grundlagen wäre ein neuerlicher Bearbeitungsprozess erforderlich.

Mangel

Ineffizienz und verlorene Kosten durch den am 29.01.2026 erfolgten Start der Vorprüfung bzw. der öffentlichen Auflage.



Anm.1): Nach Mail von RU1 MMag. Andrea Kaufmann gemäß § 24 Abs. 5 letzter Satz NÖ ROG

Bürgerbeteiligung – Beschluss und Zusagen nicht umgesetzt

In der Gemeinderatssitzung 22.02.2023 wurde einstimmig beschlossen:

- Beauftragung des Raumplaners gemäß Kostenschätzung vom 05.10.2022 und
- intensive Einbindung der Bevölkerung für eine optimale Vorgehensweise zur zukünftigen Ausrichtung von Stockerau und als Grundlage für ein auf breiter Basis mitgetragenes neues

örtliches Raumordnungsprogramm. Der Leistungsumfang des Raumplaners für die Einbindung der Bevölkerung / GrundeigentümerInnen war Teil der Kostenschätzung vom 05.10.2023.

In dem „Mobilitätskonzept Stockerau Aktualisierung des Verkehrskonzeptes 2015“ – eine Grundlage für das ÖEK-Verkehrskonzept – wurde auf Seite 3 die Wichtigkeit der Einbeziehung der Bevölkerung und die Wichtigkeit der Möglichkeit einer aktiven Beteiligung betont.

Mangel

Die erste und einzige „Beteiligung“ bei der ÖEK-Erstellung erfolgte am 16.06.2025. Wobei diese Veranstaltung im Erläuterungs- und Umweltbericht auf Seite 9 zutreffenderweise „als erste Information der Bürgerinnen und Bürger“ beschrieben wird. Die präsentierten Informationen waren nach der Veranstaltung für die Bürger nicht mehr einsehbar – wurden sogar gemäß IFG als „geheim“ eingestuft³. Die Möglichkeit von Stellungnahmen wurde zeitlich auf 11 Tage begrenzt und erst durch einen Dringlichkeitsantrag um zwei Wochen verlängert. Der Antrag auf digitale Bereitstellung der Unterlagen wurde mehrheitlich von ÖVP und SPÖ abgelehnt. Die Voraussetzungen für eine Bürgerbeteiligung waren demnach mehr als begrenzt, ja sogar spürbar unerwünscht. Offen blieb eine konkrete Rückmeldung, welche Stellungnahmen angenommen bzw. mit welchen Begründungen nicht angenommen wurden.

Auflagedokumente - unvollständig

Laut Grundlagenbericht und Erläuterungsbericht dienten für die Ausarbeitung des Infrastruktur- und Verkehrskonzeptes die Handlungsempfehlungen des Verkehrskonzeptes 2015 und des Mobilitätskonzeptes 2022⁴.

Mangel

Das Mobilitätskonzept 2022 ist Teil der (digitalen) Auflagedokumente. Das Verkehrskonzept 2015 mit wesentlichen Grundlagen für die Ausarbeitung des ÖEK-Verkehrskonzeptes fehlt in den Auflagedokumenten. Daher sind die verkehrlichen ÖEK-Maßnahmen nicht nachvollziehbar.

³ Mail der Hauptverwaltung vom 15.12.2025

⁴ Umwelt- & Erläuterungsbericht Pkt. 3.6 Infrastruktur- und Verkehrskonzept

Ziel-Maßnahmen - Definition nach NÖ ROG nicht eingehalten

§13 (2) NÖ ROG 2014 sieht vor, dass jene Maßnahmen zu bezeichnen sind, die zur Erreichung dieser Ziele gewählt werden.

Mangel „fehlende Maßnahmen“

Manche Ziele stehen für sich allein, ohne dass überhaupt erläutert wird, mit welchen Maßnahmen sie erreicht werden sollen. Hier versagt also die Ziel-Mittel-Relation schon in den Anfängen.

Siedlungskonzept Ziel: I) Anstreben eines Bevölkerungswachstums von max. 1,1 % pro Jahr; dies entspricht einer maximalen Bevölkerungszahl von etwa 20.000 Einwohner:innen (Hauptwohnsitze) für das Jahr 2040 (+3.001 Einwohner:innen im Vergleich zum Jahr 2024)

Siedlungskonzept Ziel: V) Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Siedlungskonzept Ziel: VIII) Transformationsflächen sollen vorrangig für gemeinnützigen Wohnbau mit integrierter Kinderbetreuungsinfrastruktur genutzt werden. Dabei ist besonders auf eine funktionale, attraktive und hochwertige Durchwegung der Areale zu achten

Betriebsstättenkonzept Ziel: III) Schaffung von Arbeitsplätzen durch Betriebsansiedlung, sowie zeitgemäßer Bürogebäude im Stadtgebiet

Betriebsstättenkonzept Ziel: IV) Lösungsorientierter Umgang mit Nutzungskonflikten zwischen Wohngebieten und Betriebsstandorten

Landschaftskonzept Ziel: I) Schutz und langfristige Sicherstellung der ökologischen Vielfalt durch gezielte Naturschutzmaßnahmen, um die Biodiversität zu fördern und den Erholungswert zu steigern

Klima- und Energiekonzept Ziel: III) Stärkung der Energieautonomie im mehrgeschossigen Wohnbau durch umfassende Integration erneuerbarer Energiesysteme

Klima- und Energiekonzept Ziel: IV) Deutliche Reduktion des Energieverbrauchs durch Effizienzsteigerung bei Fahrzeugen, Geräten und Anlagen

Klima- und Energiekonzept Ziel: VI) Stärkung der Energieautonomie im mehrgeschossigen Wohnbau durch umfassende Integration erneuerbarer Energiesysteme

Mangel „wortidentische Maßnahmen“

Im ÖEK wird mehrfach die Formulierung des Ziels wort- oder sinnidentisch als Maßnahme wiederholt. Damit ist die Zielerreichung nicht nachvollziehbar und die gesetzliche Vorgabe wird nicht eingehalten.

Beispiele:

Ziel: VI) Aktivierung von Baulandreserven und Leerstand

Maßnahme: SVI-1 Aktivierung von Baulandreserven (Baulandmobilisierung)

Ziel: VIII) Sicherstellung des Trinkwasserschutzes durch gezielte Schutzmaßnahmen in besonders sensiblen Gebieten, um die Qualität und Verfügbarkeit von

Trinkwasser langfristig zu gewährleisten

Maßnahme: NVIII-1 Sicherstellung des Trinkwasserschutzes

Mangel „Maßnahmen sinnident ohne Konkretisierung“

Siedlungskonzept Ziel: III) Der Ausbau und die Umgestaltung von wichtigen Plätzen, wie des Rathausplatzes, zielen darauf ab, den Platz zu beleben und einen klimafitten, einladenden Raum für die Bewohner zu schaffen, der gemeinschaftliche Begegnung ermöglicht

Maßnahme: SIII-1a Klimafitte und attraktive Gestaltung des Rathausplatzes (mit höherem Freizeitwert und eventuell Tiefgarage)

Maßnahme: SIII-1b Klimafitte und attraktive Gestaltung des Sparkassenplatzes (mit höherem Freizeitwert)

Siedlungskonzept Ziel: IV) Förderung der Verdichtung und Hochbau in städtischen dafür geeigneten Gebieten, sowohl im Wohnbaugebiet als auch im Betriebsbaugebiet unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauung und Nutzung

Maßnahme: SIV-1 Verdichtungsmaßnahmen, mit Bedacht auf Erhalt der bestehenden Lebensqualität, bzw. Verbesserung derselben

Landschaftskonzept Ziel: II) Erhaltung und Anpassung bestehender und Entwicklung zusätzlicher Grünachsen und Grünflächen im städtischen Raum zur Förderung der Luftqualität, des Mikroklimas und zur Minderung von Hitzeinseln

Maßnahme: NII-1 Erhaltung aller Grünraumachsen und Freizeitwege mit Schattenspendern

Maßnahme: NII-2 Entwicklung und Ausbau von Grünraumachsen und/oder Freizeitwegen mit Schattenspendern

Landschaftskonzept Ziel: VII) Verringerung des Hochwasserrisikos durch die Schaffung und Sicherung von Retentionsflächen in potentiell gefährdeten Bereichen der Stadtgemeinde

Maßnahme: NVII-1 Schaffung und Sicherung von Retentionsflächen in potentiell hochwassergefährdeten Bereichen zur Aufnahme von Überflutungswasser und Verbesserung des Wasserrückhalts.

Landschaftskonzept Ziel: XI) Förderung von nachhaltigen Raumkonzepten zur Konfliktbewältigung zwischen Landwirtschaft, Wohnen und Arbeiten, indem Mischnutzungen integriert werden

Maßnahme: NXI-1 Förderung von nachhaltigen Raumkonzepten zur räumlichen Verbindung von Landwirtschaft, Wohnen und Arbeiten

Mangel „Maßnahmen enthalten Ziele“ und „Ziele enthalten Maßnahmen“

Zahlreiche Formulierungen sind Vermischungen von Zielen und Maßnahmen. Dadurch wird eine konsequente Umsetzung erschwert und eine periodische Evaluierung der Maßnahmenumsetzung behindert.

Stellungnahme zum Themenbereich Siedlungskonzept

Maßnahme SIX-1a und SIX-1b Erweiterungsgebiet Standort A „Pragerstraße“ und Standort B "Marienhöhe"

verstößt gegen die NÖ ROG Standortbestimmungen

Wie im Erläuterungsbericht unter Pkt. 3.5 Klima- und Energiekonzept richtigerweise festgestellt wird, wird der Mindestabstand der bestehenden Windkraftanlagen zu den bestehenden Wohngebieten bereits derzeit nicht eingehalten. Eine weitere Annäherung von neuen Siedlungsgebieten ist daher nicht möglich. Die Lage des Siedlungserweiterungsgebietes Marienhöhe im Lee der Hauptwindrichtung von der Mülldeponie bzw. eines Schotterverarbeitungsbetriebs erscheint bedenklich und wurde nicht thematisiert.



OEEK 00065 v1

● Bestehende Windkraftanlage ● Orientierungspunkt Alois-Rohrauer-Straße GPS 48.393513, 16.194139



OEEK 00054 v1

● Bestehende Windkraftanlage ● Orientierungspunkt Kreuzung Franz Dietz-Weg / Senningerstraße GPS 48.397187, 16.202807



Mangel

Eine Widmung als Wohnbauland ist wegen der Unterschreitung der Mindestabstände nicht genehmigungsfähig.

Betriebsstättenkonzept

Maßnahme WV-1 Ausbauten/Umbauten A22, S3, Bahn – **unhaltbare Verknüpfung von komplexen Maßnahmen**

WV-1 Ausbau der Autobahnausfahrt Stockerau Mitte samt Bahnunterführung Grafendorferstraße, der Abfahrt zur S5 und der Anschlussstelle Nord zur Verkehrsentslastung des Stadtzentrums, Erhöhung der Verkehrssicherheit und der verbesserten Anbindung des Betriebsgebiets für Beschäftigte und Lieferverkehr

Diese Maßnahme enthält vier komplexe Teilmaßnahmen, für deren Verwirklichung Verhandlungen mit den zuständigen Bundes- und Landesdienststellen sowie sonstigen Planungsträgern notwendig sind:

WV-1a (Lkw-fähiger) Ausbau der A22 Anschlussstelle Stockerau Mitte

WV-1b Bahnunterführung Grafendorferstraße

WV-1c Ausbau des A22 Knotens Stockerau „Abfahrt zur S5“

WV-1d Umbau S3 Anschlussstelle Stockerau Nord

Mängel

Die erforderlichen Konsultationen erfolgten nur zum Teil, d.h. es gibt keine klare Aussicht auf eine Realisierbarkeit. Dies gilt auch für Aufstellung eines möglichen Kofinanzierungsbedarfs der den Finanzhaushalt der Gemeinde nicht gefährden darf.

Ein Maßnahmenkonglomerat dieses Umfangs in einer ÖEK-Maßnahme zusammenzufassen, erscheint angesichts der sehr großen Unterschiede von

- örtlicher Lage
 - technischer Komplexität
 - verkehrlichen Auswirkungen
 - beteiligten Planungsträgern
 - Umsetzungshorizonten
- nicht sinnvoll und sollte getrennt werden.

Zudem sind nur zwei der vier Teilmaßnahmen in der Auflage-Plandarstellung enthalten:



Maßnahme WV-1a Ausbau A22 ASt Stockerau Mitte – **nachteilige Auswirkungen**

Wie bereits erwähnt, ist bisher keine Konsultation mit den zuständigen Planungsträgern nachvollziehbar.

Die angepeilte Verkehrsentslastung des Stadtzentrums durch den Ausbau der ASt Mitte erscheint unplausibel und ist durch keine Verkehrsstudie gedeckt. Die Route vom und zum Bahnhof bzw. von den östlich gelegenen Siedlungsbereichen und Betrieben führt auch derzeit nicht durch die Hauptstraße.

Anstelle der erhofften Erhöhung der Verkehrssicherheit erhöht sich das Unfallrisiko in den Ein- und Ausfahrtbereichen der A22 durch die Zulassung von Lkw. Diese Bereiche sind bereits derzeit Unfallzonen⁵, insbesondere durch Auffahrunfälle. Durch die geringere Beschleunigungsfähigkeit der Lkw und die größeren Geschwindigkeitsdifferenzen steigt das Unfallrisiko noch weiter. Die aktuellste Unfallmeldung⁶ mit Personenschaden und sechs beteiligten Fahrzeugen stammt vom 18.02.2026.

A22 Stockerau Mitte - Verkehrsunfälle mit Personenschaden

OEEK 00050 v1

Quelle: <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>



Die beiden Kreisverkehre sind für die Norm-Lkw (Sattelschlepper mit 16 m Gesamtlänge) zu klein und in Verbindung mit der sehr hohen Verkehrsstärke am nördlichen Kreisverkehr verkehrstechnisch untauglich.

Verkehrsstärke:

- 17.000 Kfz/24h (ohne Lkw) von/zur A22 ⁷
- und dem zusätzlichen Durchfahrtsverkehr vom Bahnhof zur Stadt
- bei sehr hohen Tagespitzen.

⁵ Unfalldaten der Statistik Austria 2017-2022,

⁶ 260218 NÖN-Online Bei Stockerau-Mitte Auffahrunfall auf A22: Sechs Fahrzeuge verwickelt, zwei Verletzte

⁷ ASFINAG Einreichprojekt 2016 Verkehrsuntersuchung Einlage A-2.1 Änderung C vom 05.03.2020 Tabelle 17

Verkehrsprognose A22 Ast Stockerau Mitte - Rampen DTVw (Pkw/24h)							
Quelle: ASFINAG Einreichprojekt 2016 Einlage A-2.1 Änderung C vom 05.03.2020							
Rampe	Planfall Prognosejahr Tabelle	PFO ohne Ausbau			PF1 mit Ausbau		
		2025 7	2030	2035 13	2025 10	2030	2035 16
A1	Abfahrt RFB Hollabr	5.649	5.803	5.956	5.329	5.790	6.251
E2	Einfahrt RFB Hollabr	3.735	3.729	3.723	3.916	4.008	4.099
A3	Abfahrt RFB Wien	3.251	3.409	3.566	3.956	4.035	4.113
E4	Einfahrt RFB Wien	3.909	3.893	3.876	4.378	4.291	4.203
Summe ohne Lkw		16.544	16.833	17.121	17.579	18.123	18.666
Datei: A22-0316 v1 StoMitte Rampenbelastung.xlsx		Zusätzlich am Kreisverkehr Nord: Durchfahrtsverkehr Bahnhof - Stadt					

Im Verkehrskonzept 2015 wird die Anschlussstelle Stockerau Mitte der A22 als wesentlicher Faktor für die Lärmbelastung in der Stadt beschrieben (Seite 20). Dies ist auch an Hand der Lärmkarten nachvollziehbar. Eine zusätzliche Auslastung der Trassen durch lärmintensive Lkw ist kontraproduktiv. Eine Einhausung mit den vier Öffnungen für die Rampen kann den Lärm nicht ausreichend eingrenzen.

Die bereits hohe Umweltbelastung (Lärm, Luft) am Zugang für Fußgänger und Radfahrer direkt neben der Zufahrtstrasse wird nochmals erhöht.

Mangel

Die aufgezeigten umfangreichen Mängel schließen eine Realisierung des Lkw-fähigen Ausbaus der ASt Mitte aus. Es fehlt im ÖEK eine Maßnahme über die Einleitung einer gesamtheitlichen Verkehrsuntersuchung. Ein Teil davon sollte sich dem Einfluss der ASt Mitte auf den hohen innerstädtischen Verkehr im Zentrum widmen.

Maßnahme WV-1b Bahnunterführung Grafendorferstraße – gut, aber mit anderer Verkehrsführung

Diese Maßnahme wird voll unterstützt, allerdings nur unter der Bedingung einer geänderten Verkehrsführung, d.h. ohne Lkw-Verkehr über die ASt Mitte, sondern über eine A22-Begleitstraße. Eine Konsultation mit den zuständigen Planungsträgern ist bisher nicht nachvollziehbar.

Mangel

Die bestehende Problematik des Bahnübergangs Alois-Negrelli Straße kann durch die Maßnahme WV-1c wesentlich entschärft werden. Dies wird im ÖEK nicht behandelt.

Maßnahme WV-1c A22 Knoten Stockerau „Abfahrt zur S5“ – wird eine Chance vergeben und eine Option verhindert?

Diese Teilmaßnahme hat keinen direkten Einfluss auf den innerstädtischen Verkehr. Aus welchen Gründen die Maßnahme Eingang in das ÖEK gefunden hat, ist aus dem Erläuterungsbericht nicht ersichtlich.

Indirekt hat der von der ASFINAG im Einreichprojekt 2016 vorgesehene Ausbau des Knotens jedoch eine wesentliche Bedeutung für Stockerau. Eine Neugestaltung des Knotens eröffnet die Chance für eine Wiederherstellung der verlorenen Südumfahrung. Die Knotenform

entstand vor der Entwicklung des Regionenrings und hat heute schwere sicherheits- und verkehrstechnische Nachteile. Zudem ist eine der Rampen nicht hochwassersicher.

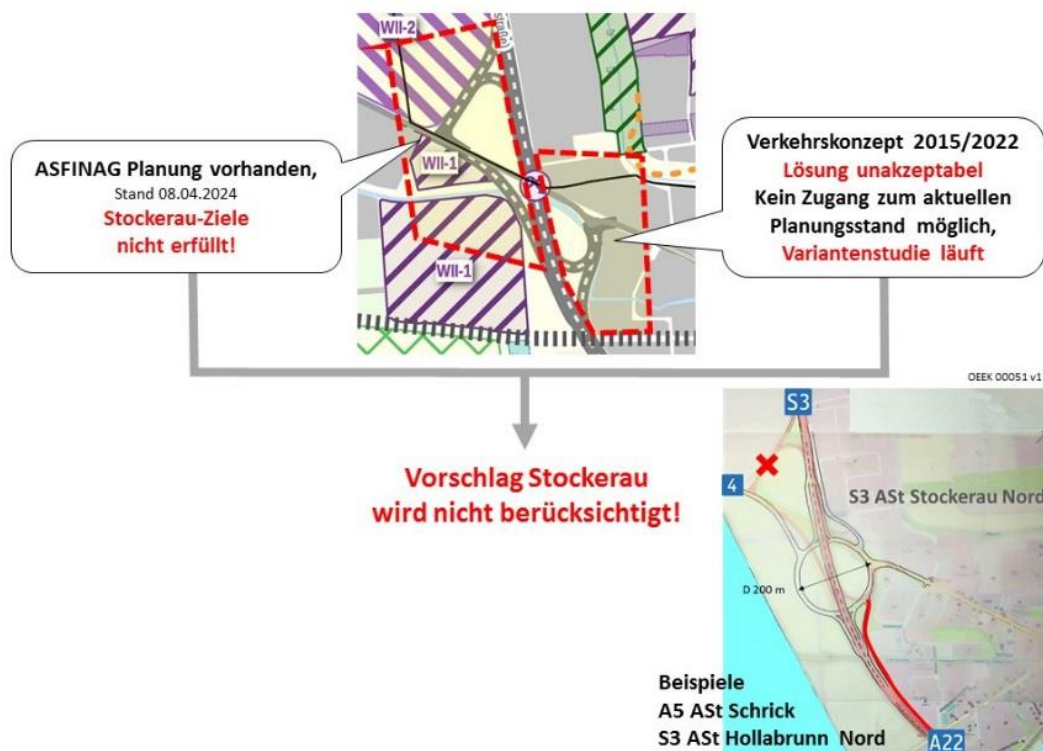
Mangel

Nach heutigem Wissensstand erfolgt ein A22-Ausbau erst in 6 bis 10 Jahren. Die aus den Bürgern kommenden Vorschläge über die Nutzung dieses Zeitfensters zur Aufnahme von Verhandlungen über eine für Stockerau günstige Gestaltung des Ausbaus wurden bisher von den Gemeindevertretern nicht gehört.

Maßnahme WV-1d Umbau S3 Anschlussstelle Stockerau Nord – Geheimnistuerei der Planer mit Risiko eines nachhaltigen Schadens für Stockerau

Für diese Maßnahme liegt eine Konsultation⁸ vor. Allerdings wird auf die Notwendigkeit einer Abstimmung mit der ASFINAG verwiesen. Insofern fehlt auch hier eine schriftliche Aussage.

Der derzeitige Informationsstand vom Dezember 2025 belegt, dass die für Stockerau angestrebten Verbesserungen nicht erfüllt werden.

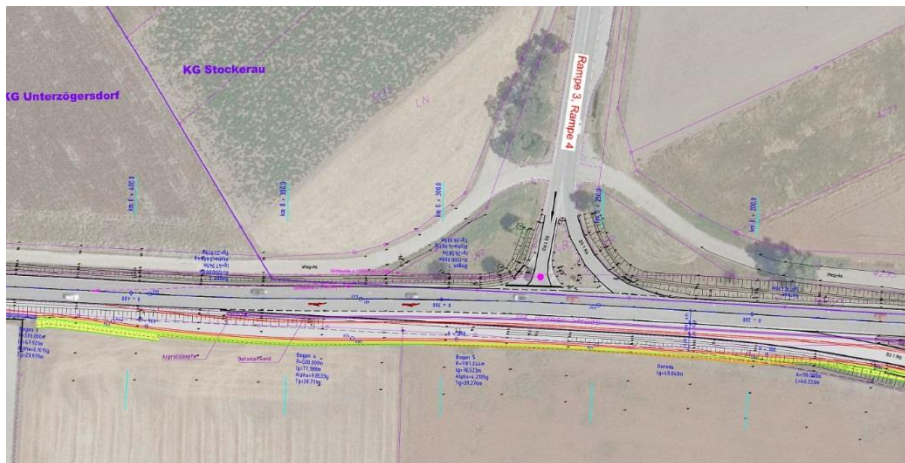


⁸ Abteilung Landesstraßenplanung ST3-A-19/195-2025 vom 02.12.2025

Wie eine IFG-Anfrage bei der ASFINAG⁹ ergab, befindet sich das Projekt noch in der Phase der Variantenstudie. Ein stadtseitig geschwärtzter Plan wurde von der ASFINAG zur Verfügung gestellt. Eine Umgestaltung der ASt Nord hat aus Sicht der Stockerauer mehrere Ziele:

- Entschärfung der Anbindung der Hornerstraße,
- Anschluss an das Gewerbegebiet,
- Sicherung der Möglichkeit einer A22-Begleitstraße (Südumfahrung)
- Entschärfung der Anbindung der S3 an die B4

Aus dem geschwärtztem ASFINAG-Plan geht hervor, dass die verkehrs- und sicherheitstechnisch höchst bedenkliche Anbindung der S3 Ausfahrtsrampe an die B4 offenbar durch Zulegung einer Fahrspur nur teilentwärtzt wird.



Quelle: Ausschnitt aus ASFINAG S3/B4 Stockerau Nord Einreichprojekt vom 08.04.2024

Wie die Lösung der anderen drei Problempunkte aussehen, ist derzeit nicht bekannt. Jedenfalls ist der Entwurf aus dem Mobilitätskonzept 2022 funktionell unakzeptabel und verunmöglicht die Option Südumfahrung und hat weitere massive Nachteile:

A22-Anschlussstelle Nord –Plan?

Quelle: Mobilitätskonzept Stockerau - Aktualisierung des Verkehrskonzepts 2015 ENTWURF 13.07.2022

4

Kreisverkehr D 35 m und Zweibrückenlösung

Nochmals verkleinerter Radius verschärft die bestehenden Probleme beim Einfädeln in den 130 km/h-Verkehr

von	zu/nach	Kreisverkehr - Grad
B4 aus Horn	Gewerbegebiet	90
	S3 Hollabrunn	180
	B3 Stockerau	270
B3 aus Stockerau	S3 Hollabrunn	90
	Gewerbegebiet	180
Gewerbegebiet	S3 Hollabrunn	90
	B3 Stockerau	180
	S3 Wien/Tulln	?
	B4 Horn	?

- Anschluss an Südumfahrung ❌
- Anschluss an Nordspange ❌
- Anschluss des Betriebsgebiets **nur über Norden!** ❌
- Verbesserte Nutzbarkeit der ASt für Fahrtrichtung nach Wien und Tulln ❌
- Entschärfung der B3 und B4 Problemstellen ⚠️
- Entfall des westlichsten Teiles der Nordspange ❌
- Rückgewinnung von Flächen für Grünland oder Betriebe ❌

⚠️ Kreisverkehr zu klein für Pkw-Lkw-Mischverkehr

❌ Nicht erfüllt

⁹ ASFINAG-Mail vom 19.12.2025

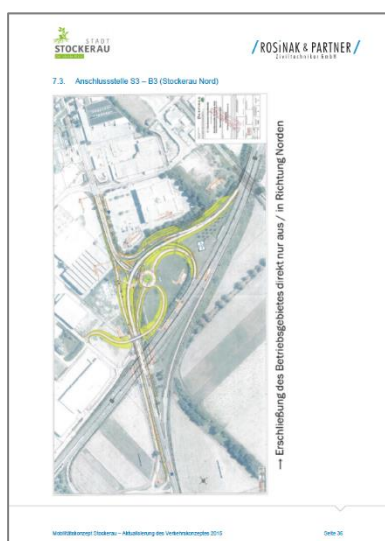
Mängel

Die für Stockerau höchst unvorteilhafte Lösung der Anbindung der S3 an die B4 wird nur zum Teil verbessert. Die Stadtgemeinde zeigte bisher keine Bereitschaft, die Option einer Umfahrv Variante Süd (A22-Begleitstraße) in Betracht zu ziehen und durch einen Verkehrsplaner einen Variantenvergleich anzustoßen:

- innerstädtische Umfahrlösungen des Stadtzentrums,
- Realisierung der Nordspangen in Teilbereichen oder im vollen Umfang
- Wiederherstellung einer Südumfahrung in Form einer A22-Begleitstraße
- oder eine Kombination dieser Möglichkeiten.

Maßnahme WV-1d Umbau S3 Anschlussstelle Stockerau Nord – Ungelöste

Verkehrsanbindung der Betriebsgebiets östlich der S3



Für die Anbindung dieses Betriebsgebiets liegt bisher keine Lösung vor. Auf Seite 36 des Mobilitätskonzepts 2022 wird ausdrücklich erwähnt: „Erschließung des Betriebsgebietes direkt nur aus / in Richtung Norden“. Dieser Anschluss ist jedoch nicht im ÖEK vorgesehen.

Mangel

Kein Lösungsvorschlag verfügbar

Maßnahme WII-1 Ausweisung geeigneter Betriebs- Erweiterungsgebiete - Priorität 1 – Klärungsbedarf bei Betriebsgebiets westlich der S3 und südlich der B4

Die Verkehrsanbindung dieses Bereiches ist nicht dargestellt. Eine Berücksichtigung einer Zufahrt ist am ASFINAG-Plan¹⁰ nicht erkennbar.

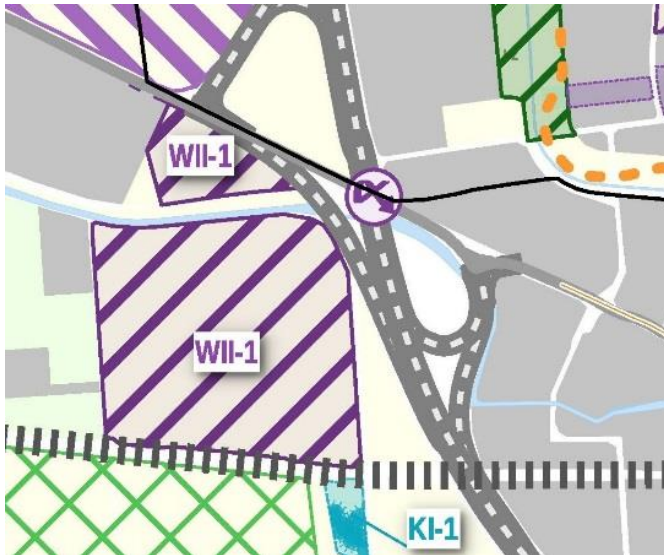
Bei einer Realisierung einer Kreisverkehrslösung an der ASt Nord könnte ein Planungskonflikt bezüglich Flächenbedarf verursacht werden.

Die beiden Betriebsgebiete grenzen an den Arabach, der in den Göllersbach mündet. Insofern stellt sich die Frage der Überschwemmungssicherheit bei Starkregenereignissen.

Die Gerinnedaten sind in den Einreichdaten der ASFINAG¹¹ ersichtlich.

¹⁰ ASFINAG S3/B4 Stockerau Nord Einreichprojekt vom 08.04.2024

¹¹ ASFINAG Einreichprojekt 2016 Technischer Bericht Oberflächenwasser Einlage C-4.1



Mängel

Ausführung der ASt Nord bisher nicht bekannt.

Verkehrsanbindung und Hochwassersicherheit unklar.

Stellungnahme zum Themenbereich

Landschaftskonzept

Ziel I) Schutz und langfristige Sicherstellung der ökologischen Vielfalt durch gezielte Naturschutzmaßnahmen, um die Biodiversität zu fördern und den Erholungswert zu steigern – umstrittene Auslegung des Ziels

Wie im Grundlagenbericht festgehalten, ist die Stockerauer Au das bedeutendste Naherholungsraum für das Stadtgebiet¹². Sie stellt eine landschaftliche Besonderheit dar und besitzt einen besonders schützenswerten Charakter¹³.

Dazu im Erläuterungsbericht unter Pkt. 2.3 auf Seite 22:

„Die Stadtgemeinde ist durch ein außergewöhnlich großes Ausmaß an Au- und Natura-2000-Gebieten geprägt. Diese sensiblen Naturräume liegen überwiegend südlich der A22 und der S5 und sind durch die Verkehrsinfrastruktur räumlich vom Siedlungsbereich getrennt. In der zukünftigen Planung wird deren Bestand konsequent gesichert und weitergehende Nutzungen werden grundsätzlich ausgeschlossen. Zulässig sind lediglich notwendige infrastrukturelle Maßnahmen sowie gezielte Verbesserungen im Sinne des Naturschutzes, der Wasser- und Forstwirtschaft und der Erholungsfunktion.“

Es wird also

- 1) die konsequente Bestandssicherung zugesagt,
- 2) die weitere (Anm. wirtschaftliche?) Nutzung grundsätzlich ausgeschlossen,
- 3) der Naturschutz, die Bewirtschaftung gezielt verbessert.

Die laufende rechtliche Klärung über die Zulässigkeit der bisherigen Waldbewirtschaftung wird im ÖEK unverständlicherweise nicht thematisiert. Davon hängt jedoch die Ausgestaltung des Punktes 3) entscheidend ab. Die vergangene Entwicklung des Bereichs südlich der A22 lässt an der Ernsthaftigkeit des Ziels ohnehin zweifeln (Kaiserrast, Schottergrube, Überlegungen einen Wohnmobilstellplatz zu errichten/zu genehmigen...).

Mängel

Exakt zu diesem wesentlichen Ziel fehlen jegliche Maßnahmen, insbesondere aber die Berücksichtigung der laufenden rechtlichen Klärung.

Maßnahme NII-1 – bestehende Grünraumachsen nicht erhaltenswert?

NII-1 Erhaltung aller Grünraumachsen und Freizeitwege mit Schattenspendern

Mangel

Wie bereits in der Stellungnahme N03 im Juni 2025 eingemeldet, fehlen folgende bestehende und wesentliche Grünachsen in der Auflage-Plandarstellung :

¹² Grundlagenbericht Jänner 2026 Seite 57

¹³ Grundlagenbericht Jänner 2026 Seite 64



Unter den Linden – Am Kellern / Th. Pampichler-Straße



OEEK 00048 v1

Marienhöhe



Bereich entlang des Senningbachs

Auf Seite 76 wird festgehalten, dass die bewaldeten Flächen der sogenannten „Marienhöhe“ als Schutzwald ausgewiesen sind und hohe Schutz- und Wohlfahrtsfunktionen erfüllen. Dennoch ist diese Grünachse nicht planlich verortet.

Auf Seite 12 des Erläuterungsberichts sind zusätzlich folgende Durchgrünung im Bestand erwähnt, aber nicht im Plan verortet: Friedhof, Erholungszentrum, Stadtpark, Vorplatz Niembsch-Hof, Bahnhofsvorplatz, Erholungszentrum Donaulände, Freizeit Kaiserrast.

Maßnahme NIII-1 Pflege, Anpassung, Renaturierung der bestehenden Natur- und Forstflächen zur Stärkung ihrer ökologischen Funktionen

Maßnahme NIII-2 Verbesserung bestehender Natur- und Forstflächen zur Stärkung ihrer ökologischen Funktionen – **Wiederholung von Zielen ohne Maßnahmen**

Mangel

Sinnidentische Zielformulierungen anstelle einer Konkretisierung von Maßnahmen, zudem ohne planlicher Verortung.

V) Schutz der Au und keine weitere Nutzung südlich der A22 und der S5, um den Bestand der Au, sowie ihren ökologischen und Naherholungswert nachhaltig zu sichern. Ausnahmen sind infrastrukturellen Maßnahmen (z.B. Brunnen, Wasserversorgungsleitungen, Druckleitungen, waldpädagogische und forstwirtschaftliche Einrichtungen, etc.) und Verbesserungen - umstrittene Auslegung des Ziels

Wie beim Ziel I) angemerkt, ist auch hier die Klärung der zulässigen Bewirtschaftung bzw. Nutzung beim LVwG anhängig. Erst nach Vorliegen der gerichtlichen Entscheidung kann eine rechtskonforme Festlegung von Maßnahmen erfolgen.

Aus heutiger Sicht können folgende Maßnahmen zum Schutz der Au empfohlen werden:

- Naturnahe Bewirtschaftung unter Einhaltung der FFH- und VS-Richtlinie und unter Berücksichtigung der Bagatelleschwellen der BfN-Konventionen wie z.B. Nachpflanzung und Förderung von Naturverjüngung auf geschädigten Flächen (durch Eschentriebsterben), Sicherung der öffentlichen Wege durch Einzelstammentnahme von gefährlichen Bäumen (im Zuge der Wegesicherungspflicht), Erweiterung der außernutzungsgestellten Flächen, Neophyten-Bekämpfung, Belastung von liegendem und stehendem Totholz, alle Maßnahmen zur Förderung und Stärkung der Biodiversität um den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken, Einbindung und Information der Bevölkerung zum besseren Verständnis für diese Maßnahmen.

- Baulicher Schutz vor Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt resultierend aus dem laufenden Betrieb der A 22 wie motorseitige Schadstoffe (z.B. überhöhte NOx-Belastung), Schwermetalle aus Bremsstaub und „Mikroplastik“ aus Reifenabrieb, Lärm, Mortalität durch Kollisionen mit Fahrzeugen, Barrierewirkung durch die Autobahntrasse,...

Mangel

Das laufende LVwG-Verfahren und die daraus folgenden Handlungsableitungen werden nicht erwähnt.

Ernsthafte Bemühungen um den Schutz der Au gemäß FHH- und VS-Richtlinie erfordern weit mehr Maßnahmen.

NV-1 Keine Neuausweisung von Schottergruben südlich der A22 und S5, um die Au zu bewahren und den ökologischen Wert zu erhalten. Die Arrondierung bestehender Gruben (bis max. 3 ha) ist zulässig - keine bedingungslosen Arrondierungen zulässig

Im Schutzgebiet gibt es mehrere bestehende Gruben, bei denen es sich um wertvollste Amphibien-Biotope handelt. Arrondierungen (bis zu 3 ha) wären enorme Eingriffe in diese Lebensräume und sind ohne NVP nicht gestattet.

Mangel

Fehlende Klarstellung unter welchen eingeschränkten Bedingungen eine Arrondierung zulässig wäre.

Stellungnahme zum Themenbereich

Klima- und Energiekonzept

Ziel V) Aktive Einbindung privater Haushalte in die Energiewende durch gezielte Förderung von Eigenstromerzeugung, Beteiligungsmodellen und die Forcierung klimaneutraler Bauweisen (z. B. Nutzung erneuerbarer Energien, Wärmepumpen, Passivhausbauweisen) – fehlende Maßnahmen zu Fernwärme

KV-2 Forcierung einer klimaneutralen Bauweise (z.B. Nutzung von erneuerbaren Energien, Wärmepumpen, Passivhausbauweisen, usw.)

Angesichts

- der weitverbreiteten Verwendung von Gasheizungen ohne Bedarf eines eigenen „Brennstofflagers“
 - des begrenzten Zugriffs auf Grundwasser für den effizienten Betrieb von Wärmepumpen
 - vieler kleinflächiger Einfamilienhaus-Grundstücke ohne Möglichkeit der Erdwärmennutzung
 - der Lärm-Problematik von Luft-Wärmepumpen in eng bebauten Siedlungen
 - der Feinstaub-Emissionen von Holz- und Pelletsheizungen
 - der Notwendigkeit die überhöhte Feinstaubbelastung zu senken (PM2,5 ab 2030)
- bleibt praktisch nur die Option des Fernwärmeanschlusses, wenn kein Brennstofflager zur Verfügung steht.

Der bisherige Ausbau des Fernwärmenetzes richtet sich nach der Wirtschaftlichkeit des Netzausbaus, d.h. Bereiche mit Einfamilienhäusern werden nur dann angeschlossen, wenn diese „zufällig“ an einer Strecke zu einem Großverbraucher liegen.

Um das Ziel V zu erreichen, muss auch für die stark durch Einfamilienhausbebauung geprägten Stadtgebiete¹⁴ - insbesondere dort, wo kein wirtschaftlich vertretbarer Zugriff auf Grundwasser gegeben ist – der Zugang zu Fernwärme gewährleistet werden.

Mangel

Entsprechende Maßnahme ist im ÖEK nicht vorgesehen.

¹⁴ Erläuterungs- und Umweltbericht Seite 34

Stellungnahme zum Themenbereich

Infrastruktur- und Verkehrskonzept

Verkehrskonzept – wurde nicht durch fachlich geeignete Personen erstellt

Laut §13 (4) NÖ ROG 2014 sind bei der Erstellung oder Abänderung eines örtlichen Raumordnungsprogrammes fachlich geeignete Personen heranzuziehen.

Der von der Stadtgemeinde beauftragte Raumplaner wies in seiner Kostenschätzung vom 05.10.2022 auf die Notwendigkeit der Einbindung eines Verkehrsplaners hin. Diese Kostenschätzung war die Grundlage für den einstimmigen Gemeinderatsbeschluss über die Beauftragung des Raumplaners.

Bei der Entwicklung des Verkehrskonzepts waren neben dem Raumplaner ein Gremium von Gemeinderät:innen¹⁵, jedoch kein Verkehrsplaner beteiligt. Dies wird auf Seite 113 nochmals bestätigt.

In der Konsultation der Straßenbauabteilung¹⁶ wird ebenfalls die Notwendigkeit einer positiven Stellungnahme eines verkehrstechnischen Sachverständigen eingefordert.

Mangel

Bei der Ausarbeitung des Verkehrskonzepts war keine fachlich geeignete Person, d.h. kein Fachplaner Verkehr eingebunden.

Verkehrskonzept – Verwendung veralteter Verkehrsuntersuchungen

Wie der Raumplaner auf Seite 125 des Erläuterungsberichts feststellt, haben sich die Rahmenbedingungen seit 2014 in mehrerer Hinsicht – insbesondere für Infrastruktur- und Verkehrskonzept - geändert. Dadurch ist eine Überarbeitung erforderlich.

Das nun vorliegende Verkehrskonzept stützt sich auf zwei Verkehrsuntersuchungen
Zitat aus Erläuterungs- und Umweltbericht Seite 113:

„Bei der Grundlagenerhebung zur sozialen und technischen Infrastruktur wurde in enger Abstimmung mit den zuständigen Abteilungen der Stadtverwaltung zusammengearbeitet und basierend auf den Vorarbeiten der Rosinak & Partner/ Ziviltechniker GmbH die erforderlichen Grundlagen erarbeitet. Das rechtskräftige Örtliche Entwicklungskonzept sah die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes vor und dies erfolgte erstmals 2015. Im Jahr 2022 erfolgte eine Überarbeitung seitens der Rosinak & Partner/ Ziviltechniker GmbH, die Erkenntnisse und Expertise flossen in die Erstellung des Infrastruktur- und Verkehrskonzeptes ein.“

Das Verkehrskonzept 2015 beruht auf einer Verkehrserhebung 2013, die auch als Grundlage für das Mobilitätskonzept 2022 herangezogen wird. Das Mobilitätskonzept 2022 behandelt jedoch nur Teilaspekte des Verkehrs.

¹⁵ Erläuterungs- und Umweltbericht Seite 8

¹⁶ Abteilung Landesstraßenplanung ST3-A-19/195-2025 vom 02.12.2025

Mangel

Die vom Raumplaner im Erläuterungsbericht dokumentierten seit 2014 veränderten Rahmenbedingungen wurden bei der Ausarbeitung des Verkehrskonzepts nicht berücksichtigt. Die als notwendig erachtete Überarbeitung des Infrastruktur- und Verkehrskonzepts¹⁷ erfolgte nicht. Damit ist das vorliegende Verkehrskonzept zu verwerfen und eine Aktualisierung durch Fachplaner erforderlich.

Verkehrskonzepte - Planungshorizont 10 bis 15 Jahre nicht erfüllt

Die Bevölkerungsentwicklung wurde im ÖEK bis 2040 geschätzt bzw. dafür Ziele und Maßnahmen definiert. Dem Infrastruktur- und Verkehrskonzept wurde nur ein Planungshorizont bis 2030¹⁸ zugrunde gelegt. Weder das Verkehrskonzept 2015 noch das Mobilitätskonzept 2022 geht über den Planungshorizont 2030 hinaus.

Mangel

Mit dem Planungshorizont von nur 5 Jahren ist die Vorgabe für die ÖEK-Erstellung von 10 bis 15 Jahren nicht erfüllt.

Verkehrskonzept 2015 – Aspekte der Stadtentwicklung nicht berücksichtigt

Das Verkehrskonzept 2015 wurde zwischen April 2014 und September 2015 ausschließlich zur Bestimmung von verkehrlichen Maßnahmen erstellt. Aspekte der Stadtentwicklung wurden in dieser Verkehrsuntersuchung nicht behandelt¹⁹.

Mangel

Das Verkehrskonzept 2015 kann neben dem nicht ausreichenden Planungshorizont auch wegen der fehlenden Berücksichtigung der ÖEK-Maßnahmen in den Bereichen Siedlungs-, Landschafts-, Betriebsstättenkonzept, Infrastruktur- und Verkehrs-, Klima- und Energiekonzept nicht als Handlungsrichtlinie für das ÖEK herangezogen werden.

Mobilitätskonzept 2022 – keine geeignete Grundlage für das ÖEK-Verkehrskonzept

Das Mobilitätskonzept 2022 konzentriert sich auf wenige Schwerpunkte, erhebt also keinen Anspruch auf Vollständigkeit²⁰. Es beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Zentrumsentwicklung und mit dem Ausbau von Fuß- und Radwegen und entspricht einer Detaillierung des Verkehrskonzepts 2015. Der Endbericht stammt aus Mitte 2022. Ein neuer erweiterter Planungshorizont wird nicht festgelegt. Die aktuellen ÖEK-Maßnahmen, die erst ab März 2023²¹ bis Mitte 2025 ausgearbeitet werden, sind naturgemäß nicht berücksichtigt.

Mangel

Wie bereits beim Verkehrskonzept erläutert, ist auch das Mobilitätskonzept keine geeignete Grundlage für die Ausarbeitung der ÖEK-Verkehrskonzepts.

¹⁷ Erläuterungs- und Umweltbericht Seite 125 Mitte

¹⁸ Verkehrskonzept Stockerau September 2015 Endbericht Seite 18, 19

¹⁹ Verkehrskonzept Stockerau September 2015 Endbericht Seite 8

²⁰ Mobilitätskonzept Stockerau Aktualisierung des Verkehrskonzeptes 2015 ENTWURF Seite 5

²¹ Erläuterungs- und Umweltbericht Seite 8

Mobilitätskonzept 2022 – kein finaler Status

Das in den Auflegedokumenten enthaltene Mobilitätskonzept trägt den Status „ENTWURF“. Es repräsentiert daher kein finales Konzept, sondern einen nicht abgeschlossenen Zwischenstand.

Auch aus diesem Grund kann dieses Dokument maximal als Information dienen. Für die Erstellung des ÖEK-Verkehrskonzepts ist das Mobilitätskonzept nur im Zuge einer fachlichen Bearbeitung verwendbar.

Mangel

Die Einbeziehung einer fachlich geeigneten Person d.h. einen Verkehrsplaner erfolgte nicht.

Mobilitätskonzept 2022 – Ungeeignete Bewährungsprobe

Bezüglich Eignung der Südvariante für die Einbahnverkehrsführung wird auf Seite 9 festgestellt: *„Eine derartige Verkehrslösung hat ihre „Bewährungsprobe“ anlässlich einer Baustelle an der B3 bereits einmal bestanden. Ein funktioneller Vorschlag für die beiden Routen ist im Anhang 7.2 dargestellt“*

Diese Darstellung ist sachlich unrichtig und in keiner Weise auf eine dauerhafte Verkehrsführung umlegbar.

Begründung 1

Die damalige Verkehrsführung²² in Fahrtrichtung Wien erfolgte über die Bahnhofstraße zum Neubau und nicht über die Donaustraße.

Begründung 2

Die Dauer dieser Verkehrsführung von nur 59 Tagen (8,4 Wochen) war absehbar und die Unannehmlichkeiten wird von den Verkehrsteilnehmern dadurch leichter akzeptiert.

Begründung 3

Die Kreuzung Donaustraße-In der Au ist angesichts der deutlich abweichenden Verkehrsprognosen für die A22 ASt Mitte und der nicht untersuchten Anbindung der neuen Wohngebiete²³ (Neubau der Wohnanlagen Frieden und Das Kolomann) ein neuralgischer Punkt.

Mangel

Fehlende Verkehrsuntersuchung

ÖEK-Verkehrsmaßnahmen – Widersprüche zu den beiden zugrunde gelegten Fachberichten

Von den 34 Punkten der beiden Verkehrs-Fachberichte sind 21 nicht im ÖEK bzw. sind widersprüchlich enthalten. Die wesentlichen Differenzen zwischen Fachberichten und ÖEK

- Einbahnführung unterschiedliche Beurteilungen und widersprüchliche Maßnahmen
- keine Realisierung der Ostspange

²² Unsere Stadt April 2009

²³ Verkehrskonzept Stockerau Fortschreibung 2021 3. Arbeitskreissitzung 16.02.2022 Seite 20

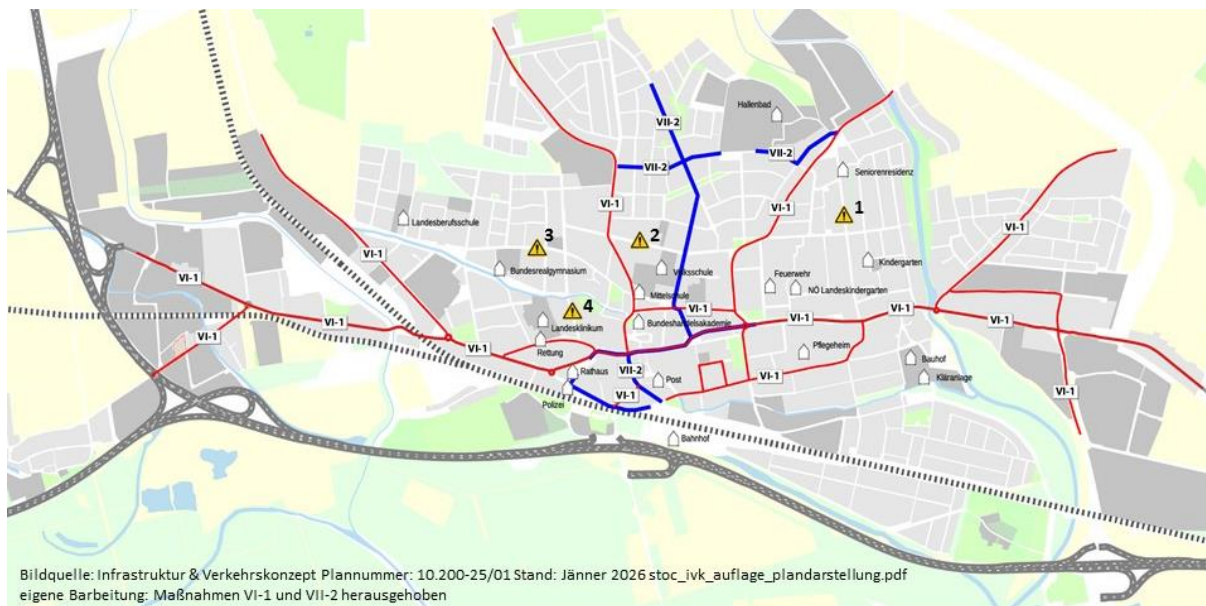
- Parkraumkonzept rund um das Zentrum fehlt
- Anbindung des Betriebsgebiets West ohne Lösung
- fehlende Radweganschlüsse an das Au-Erholungsgebiet

Die beiden Fachberichte sind für die ÖEK-Erstellung nicht geeignet, bzw. würden einer Aufarbeitung durch einen Fachplaner bedürfen.

Maßnahme	Bestand 2025	Verkehrskonzept 2015		Mobilitätskonzept 2022			ÖEK Entwurf Jänner 2026			Handlungsbedarf im ÖEK nicht abgedeckt		
		erfüllt?	enthalten?	Seite	enthalten?	Seite	Anm.	enthalten?	Seite	Anm.	2015/2022	21
Datei: ÖEKE 0062 v1_Vergleich ÖEK mit Verkehrsfachberichten.xlsx												
Ostspange	N	J	26, 42	N			N				X	X
Flächiges Tempo 30	tw	J	26	N			J				X	-
Langsamverkehr B3	N	J	26	J		10	J				X	-
Südspange	N	J	26, 44	N			J				X	-
Lkw-taugliche A22 AST Mitte	N	J	26	N			J				X	-
Radwegnetz mit Anschluss zum Au-Erholungsgebiet	N	J	28	N			N				X	X
Zentrum Einbahn	N	N	36	J		10	J		Länge 370 m		X	-
Zentrum abgestuftes Geschwindigkeitsregime	N	J	36	J		25	J				X	-
Zentrum Neordnung der Straßenquerschnitte	N	J	36	J		12	N		nicht explizit erwähnt		X	X
Zentrum Platzgestaltung als Aufenthaltsräume	N	J	36	tw			J				X	-
Zentrum Verkehrssteuerung durch Lichtsignalanl.	N	J	36	N			N				X	X
Betreiberschluss West S3-L30	N	J	36, 43	tw		23	tw		kein Anschluss an L30, massive Ausweitung des Betriebsgebietes ostl. und westl. der S3		X	X
Kreisverkehr Pragerstraße	J	J	38	N			erledigt				-	-
Zentrum Gestaltung Sparkasseplatz	N	J	40	J		10, 24, 32	J				X	-
Zentrum Mittelinsel Sparkasseplatz	N	J	39	N		32	N				X	X
Zentrum Gestaltung Rathausplatz	N	J	40	J		10, 18, 24	J				X	-
Zentrum Aufwertung Platz bei Landstraße	N	J	41	N		10, 30	N				X	X
Zentrum Aufwertung Platz bei Landstraße	N	J	41	J		15	N				X	X
Zentrum Aufwertung der Querung Bahnhofstraße – Schießstattgasse	N	J	41	N			N				X	X
Zentrum Aufwertung Kleiner Marktplatz	N	J	41	N		10, 31	N				X	X
Zentrum Aufwertung des "Osttores"	J	J	41	N			N				-	-
Entwicklung Bahnhofsviertel	N	J	44	N			J				X	-
Neuralgische Knoten Donaustraße – In der Au mit Lichtsignalanl. und MZS	tw	J	45	N			N				X	X
Neuralgischer Knoten „Scharfes Eck“	N	J	46	N			N				X	X
Neuralgischer Knoten „Osttor“	J	J	47	N			erledigt				-	-
Neuralgischer Knoten B3 Wiener Straße – Wiesener Straße	J	J	48	N			erledigt				-	-
Neuralgischer Knoten B3 Josef-Wolfik-Straße – Prager Straße	J	J	49	N			erledigt				-	-
Neuralgischer Knoten Anschlussstelle Stockerau Mitte	N	J	50	N			J				X	-
Verkehrsberuhigung - systematische, an Kriterien orientierter Vorgangsweise	tw	J	55	N			N				X	X
Gestaltungsgrundsätze für neue Siedlungen	N	J	56	N			N				X	X
Verkehrssicherheit – „Vision Zero“	tw	J	57	N			N				X	X
Parken Erweiterung des P&R und B&R Angebots	N	J	58	N			tw		untergeordnete Erwähnung		X	X
Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung	N	J	59	N			N				X	X
Öffentlichkeitsarbeit als wichtiger Projektbestandteil	N	J	60	N			N				X	X
Zentrum Begegnungszone	N	N		J		14	N				X	X
Entsiegelung bzw. Neugestaltung Dr. Karl-Renner Platz	N	N		J		24	N				X	X
Regenwassermanagement	N	N		J		24	N				X	X
Straßenbegleitgrün	tw	N		J		24	J				X	-
Beschattung öffentlicher Aufenthaltsräume	N	N		J		24	J				X	-

Maßnahme VI-1 Verkehrsstärke auf heutigem Niveau halten oder reduzieren – Verkehrsschwerpunkte ohne Maßnahmen

Die Maßnahme ist weitflächig vorgesehen – siehe rote Markierung im nachfolgenden Bild.



Bildquelle: Infrastruktur & Verkehrskonzept Plannummer: 10.200-25/01 Stand: Jänner 2026 stoc_ivk_aufgabe_plandarstellung.pdf
eigene Bearbeitung: Maßnahmen VI-1 und VII-2 herausgehoben

OEEK 00052 v1

ÖEK-Maßnahmen Verkehr

- **VI-1** Verkehrsstärke auf heutigem Niveau halten oder reduzieren
(Für die Evaluierung muss Verkehrsstärke im Bestand dokumentiert sein!)
- **VII-2** Sanierung und Ausbau bestehender Straßen zur
Sicherstellung von Leistungsfähigkeit und Sicherheit

1

Bestehende Verkehrsschwerpunkte sind jedoch nicht abgedeckt.

Beispiele:	Verkehrsstärke ²⁴
1 Nikolaus-Heidstraße	5.400 Kfz/Tag
2 Manhartstraße	5.000 bis 6.000 Kfz/Tag
3 Belvederegasse	5.000 bis 6.000 Kfz/Tag
4 Th. Pampichler Straße	5.000 bis 6.000 Kfz/Tag

Für z.T. deutlich weniger belastete Straßen wurde die Maßnahme VI-1 geplant:

Beispiele:	Ernstbrunner Straße	4.500 bis 5.000 Kfz/Tag
	Prager Straße	2.000 bis 3.000 Kfz/Tag
	Senninger Straße	2.000 bis 3.000 Kfz/Tag
	Wiesener Straße	2.000 bis 3.000 Kfz/Tag

Mangel

Im Erläuterungs- und Umweltbericht ist für diese Diskrepanz keine Erklärung auffindbar.

²⁴ Verkehrskonzept Stockerau September 2015 Endbericht Seite 18

Maßnahme VI-1 Verkehrsstärke auf heutigem Niveau halten oder reduzieren – Fehlende Daten für Evaluierung

Diese Maßnahme stellt eine Grundlage für die positive Entwicklung der Stadt dar. Daher ist eine periodische Evaluierung erforderlich, um bei etwaigen Abweichungen entsprechend reagieren zu können.

Aus dem Leitfaden örtliches Entwicklungskonzept: *Die Ziele zu konkretisieren bzw. zu quantifizieren und mit einem Zeithorizont zu hinterlegen, ermöglicht eine Evaluierung des Fortschritts.*

Mangel

In den Auflageunterlagen fehlen die Ist-Verkehrsstärken an den Bezugspunkten. Daher ist eine Evaluierung nicht möglich.

Maßnahme VI-2 Sicherung der Flächen für die Umfahrungsspanne Nord (Gfrei) von Stockerau zur Entlastung der Innenstadt, um Durchgangsverkehr zu reduzieren und Hauptachsen flüssiger zu halten – Freihaltung ohne Begründung

Die Formulierung der Maßnahme suggeriert eine direkte Wirksamkeit in Form einer Verkehrsentslastung durch die „Sicherung der Flächen“. Diese Darstellung wird im Erläuterungsbericht korrigiert. Es handelt sich ausschließlich nur um die Sicherung künftiger Handlungsspielräume und hat keinerlei verkehrliche Auswirkungen.

Die Freihaltung der Flächen wurde im März 2011 im Gemeinderat mehrheitlich beschlossen. Die Grundlage dazu bildete die Verkehrsuntersuchung 2009 mit Verkehrsdaten aus 2007. Die heutigen Rahmenbedingungen sind mit 2007 nicht vergleichbar. 18 Jahre nach der Verkehrsuntersuchung ist die Verlängerung dieser Freihaltung für weitere 10 bis 15 Jahre – also dann insgesamt 28 bis 33 Jahre nach der zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung – höchst fragwürdig. Die notwendige Maßnahme im ÖEK würde lauten: Freihaltung der Flächen der Umfahrungsspanne Nord und Einleitung einer Verkehrsuntersuchung auf der Basis des ÖEK zur Entscheidungsfindung über die Sinnhaftigkeit der weiteren Freihaltung sowie Entscheidung (gemeinsam insbes. mit der Landesstraßenverwaltung) über die Errichtung einer Voll- oder Teilumfahrung nord-östlich des Siedlungsgebietes.

Nicht zu übersehen sind die kritischen Anmerkungen über die Nordumfahrung im Verkehrskonzept 2015 Seite 26:

Eine durchgängige Nordumfahrung von der B3 bis zur B4 ist stadtstrukturell abzulehnen, weil dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten Stockeraus in Richtung Norden erheblich eingeschränkt würden.

Diese Argumentation würde jegliche Umfahrung verbieten, die nicht entlang bestehender Verkehrslinien läuft.

Mängel

Irreführende Formulierung der Maßnahme,
Verlängerung der Flächenfreihaltung für die Nordspanne ohne fachlicher Grundlage.
Die Notwendigkeit von peripheren Verkehrsführungen ergibt sich aus den bisher nicht verfügbaren Routen für die Verkehrsverlagerung aus dem Zentrum.

Maßnahme VII-1 Schaffung einer Einbahnregelung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder alternativ die Einrichtung einer Begegnungszone, um den Verkehrsfluss im Stadtzentrum auf der B3 zwischen Stögerstraße und Schillerstraße zu verbessern – Fehlende Möglichkeit einer Verkehrsverlagerung / keine Gewährleistung der Aufenthaltsqualität

Mit der Maßnahme VII-1 soll folgendes Ziel erreicht werden:

II) Umsetzung gezielter Verkehrsmaßnahmen zur Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens und zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtgebiet

Folgende weitere Ziele und Maßnahmen werden bei der Umsetzung von VII-1 beeinflusst:

Siedlungskonzept Ziel II) Qualitätsvolle Gestaltung des Stadtzentrums im Hinblick auf die Freiflächen und Wegeverbindungen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und Stärkung der Aufenthaltsqualität

Siedlungskonzept Ziel III) Der Ausbau und die Umgestaltung von wichtigen Plätzen wie des Rathausplatzes zielen darauf ab, den Platz zu beleben und einen klimafitten, einladenden Raum für die Bewohner zu schaffen, der gemeinschaftliche Begegnung ermöglicht

Siedlungskonzept Maßnahme SIII-1b Klimafitte und attraktive Gestaltung des Sparkassenplatzes (mit höherem Freizeitwert)

I&V-Konzept Ziel I) Erhalt oder Reduzierung der bestehenden Verkehrsstärke im Ortsgebiet bei gleichzeitiger Entlastung sensibler Bereiche

I&V-Konzept Maßnahme VI-1 Verkehrsstärke auf heutigem Niveau halten oder reduzieren

I&V-Konzept Ziel V) Schaffung nachhaltiger Lösungen für den ruhenden und fließenden Verkehr

Im Erläuterungsbericht Seite 115 unter Pkt. 3.6.3 wird dies nochmals konkretisiert:
Die Maßnahme dient der Verbesserung der Verkehrsorganisation und Aufenthaltsqualität im zentralen Abschnitt der Landesstraße B3 im Stadtzentrum Stockerau. ... Beide Varianten verfolgen dasselbe Ziel: eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere des Durchzugsverkehrs, bei gleichzeitiger Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die Geschwindigkeitsreduktion, klare Verkehrsorganisation und Aufwertung des Straßenraumes werden Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr vermindert, die Querbarkeit verbessert und die Aufenthaltsqualität im Zentrum erhöht.

Die Maßnahme entspricht den im Mobilitätskonzept Stockerau 2022 empfohlenen kurz- und mittelfristigen Schritten („Mehr Platz im Zentrum“) und soll – unter Beteiligung der Bevölkerung – in einem abgestuften Prozess umgesetzt werden. Diese Maßnahme wurde in Abstimmungsprozessen mit den Entscheidungsträgern begrüßt und daher als Maßnahme in das Örtliche Entwicklungskonzept aufgenommen.

Dem gegenüber bzw. zum Vergleich finden sich folgende Feststellungen in den relevanten Dokumenten:

im Verkehrskonzept 2015 Endbericht Seite 36

Ein mehrfach vorgeschlagenes Einbahnsystem im Zentrum schafft zwar Platz für den

nichtmotorisierten Verkehr, verlagert aber Verkehrsströme in bislang ruhige Wohngebiete und erhöht tendenziell das Geschwindigkeitsniveau – abgesehen von den damit verbundenen Konflikten mit den AnrainerInnen.

Das Einbahnsystem wurde nicht empfohlen!

im Mobilitätskonzept 2022

Die Abbildung 2 zeigt ein Einbahnsystem zwischen Grafendorfer Straße und Donaustraße (Länge 520 m) mit einem Tempolimit 30 km/h

Reduktion um ca. 40 % auf max. 6.000 Kfz / Tag in der Hauptstraße

Zusatzverkehr im Südabschnitt (Donaustraße – Neubau – Grafendorfer Straße)

ca. 3.500 Kfz/24h (laut Verkehrskonzept Stockerau 3. Arbeitskreissitzung 16.02.2022 Seite 5)

Entfall von Parkplätzen im Bereich Neubau (Südseite)

im Erläuterungsbericht Seite 115

„Diese Maßnahme wurde in Abstimmungsprozessen mit den Entscheidungsträgern begrüßt und daher als Maßnahme in das Örtliche Entwicklungskonzept aufgenommen.“

Mängel

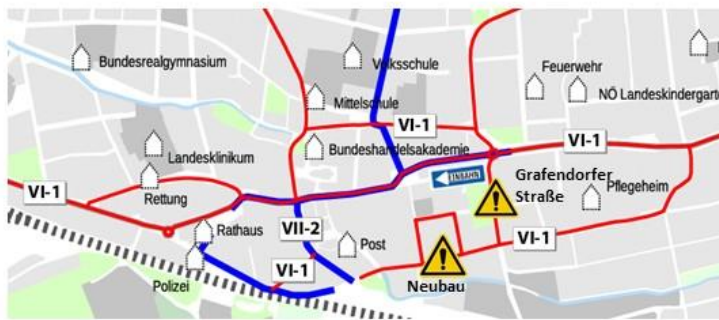
Die im Verkehrskonzept um 30% kürzere Einbahnführung (370 m) entspricht nicht dem Mobilitätskonzept 2022.

Die Verkehrsverlagerungen wurden nicht oder nur unzureichend untersucht. Die einzig verfügbare grobe Abschätzung von Verkehrsverlagerungen erfolgte für das Jahr 2021²⁵ ohne Berücksichtigung der Stadtentwicklung bis 2040.

Neben der Verlagerung des Hauptverkehrs von West nach Ost auf den Südabschnitt, sind weitere spürbare Verlagerungen in folgende (Wohn-)Bereichen zu erwarten: Rathausplatz, Bahnhofstraße, Brodschildstraße, Belvederegasse, Manhartstraße, Neubau-Weineckgasse.

Für den Südabschnitt Neubau und Grafendorfer Straße ist laut dem ÖEK-Verkehrskonzept keine Steigerung der Verkehrsstärke (Maßnahme VI-1) zulässig. Dies gilt auch für andere potentielle Ausweichstrecken.

²⁵ Verkehrskonzept Stockerau 2. Arbeitskreissitzung 15. Dezember 2021 Seite 13



Bildquelle: Infrastruktur & Verkehrskonzept Plannummer: 10.200-25/01 Stand: Jänner 2026 stoc_ivk_aufgabe_plandarstellung.pdf eigene Bearbeitung: Maßnahmen VI-1 und VII-2 herausgehoben

- VI-1 Verkehrsstärke auf heutigem Niveau halten oder reduzieren
- VII-2 Sanierung und Ausbau bestehender Straßen zur Sicherstellung von Leistungsfähigkeit und Sicherheit



Bildquelle: Verkehrskonzept Stockerau 3. Arbeitskreissitzung 16. Februar 2022 Seite 5

Zusatzbelastung auf der Südvariante: ca. 3.500 Kfz/24h

OEEK 00059 v1

Durch diesen Ziel- bzw. Maßnahmenkonflikt ist eine Umsetzung des Einbahn-/Begegnungszonen-Konzept nicht möglich.

Selbst wenn dieser Widerspruch auflösbar wäre, kann bezweifelt werden, ob die Ziele „Stadtkern als lebendiger, attraktiver und identitätsstiftender Mittelpunkt der Stadtgemeinde²⁶, verbesserte Aufenthaltsqualität und Querbarkeit bzw. Verminderung der Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr“ im Stadtzentrum durch eine Verkehrsreduktion von nur 40% (bei Einbahn auf bis zu 6.000 Kfz/24h) und Erhalt der Parkplätze in der Hauptstraße²⁷ erreicht wird.

Mit einer Realisierung der zweiten Alternative „Begegnungszone“ ist eine wesentlich geringere Verkehrsabsenkung im Zentrum²⁸ erzielbar. Daher werden die o.g. Ziele noch deutlicher verfehlt.

Die Kfv-Empfehlung²⁹ wäre nicht einhaltbar:

„Bei mehr als 300 Kfz in der Spitzenstunde sollten eigene Bereiche für den Fußverkehr vorgesehen werden. Dies gilt für alle Begegnungszonen, aber speziell für Straßen mit schmalen Querschnitt.“

Zitat aus dem NÖ Leitfaden Begegnungszonen³⁰:

„Die Verkehrsstärken sollten in Begegnungszonen des Typs „enger Straßenraum“ 2.000 Kfz pro Tag und 100 Lkw pro Tag im Regelfall nicht überschreiten. Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken sind vertiefende verkehrstechnische und verkehrssicherheitstechnische Prüfungen erforderlich. Wird die Kfz-Leistungsfähigkeit einer Straße durch eine Begegnungszone spürbar verringert, sind mögliche Verlagerungseffekte auf das umliegende Straßennetz zu prüfen und zu bewerten.“

²⁶ Erläuterungs- und Umweltbericht Pkt. 3.2.1 Seite 56

²⁷ Mobilitätskonzept Stockerau Aktualisierung des Verkehrskonzeptes 2015 Seite 16 Tabelle 1

²⁸ Mobilitätskonzept Stockerau Aktualisierung des Verkehrskonzeptes 2015 Seite 16 Tabelle 1

²⁹ KfV - Sicher Leben #13 KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) Gegenüberstellung von Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheitsparametern 2018 Tabelle 42

³⁰ Verkehrsberuhigung 2017 Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden NÖ 2017 Seite 14

Die RVS-Einsatzkriterien für Begegnungszonen³¹ legen die Grenze auf 1.000 Kfz/24h über der eine vertiefende Prüfung erforderlich ist.

Daraus folgend ist eine Begegnungszone im engen Straßenraum des Zentrums kaum bzw. nur bei einer sehr starken Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch geeignete Umfahrungen realisierbar.

Diese offensichtliche Inkohärenz weist auf die fehlende fachliche Prüfung durch einen Verkehrsplaner hin.

Die optimale Variante für die Attraktivierung des Zentrums wären streckenweise Fußgängerzonen. Diese Alternative wurde ohne Begründung nicht in Betracht gezogen.

Maßnahme VII-2 Sanierung und Ausbau bestehender Straßen zur Sicherstellung von Leistungsfähigkeit und Sicherheit – fragwürdiger Ausbau Radingergasse

Laut Erläuterungsbericht Seite 116 stehen die Joseph-Haydn-Gasse sowie die Johann-Strauß-Promenade im Fokus dieser Maßnahme und sollen zur Entlastung der Hauptverkehrsrouten beitragen und als alternative innerstädtische Verbindungen ausgebaut werden. Damit würden diese bisherigen Ruhelagen, die 30 km/h Zonen darstellen, erheblich belastet.



Die Routenführung im Osten über die Radingergasse erscheint nicht durchdacht und wegen der engen Verbauung unplausibel.

Im Mobilitätskonzept 2022 wurde eine völlig andere Maßnahme – ohne Nutzung der Radingergasse - diskutiert:

TO 6 Siedlungsentwicklung und Netzgestaltung
Kreisverkehr Heild-Weck



Quelle: Folie aus 3. Arbeitskreissitzung 16. Februar 2022

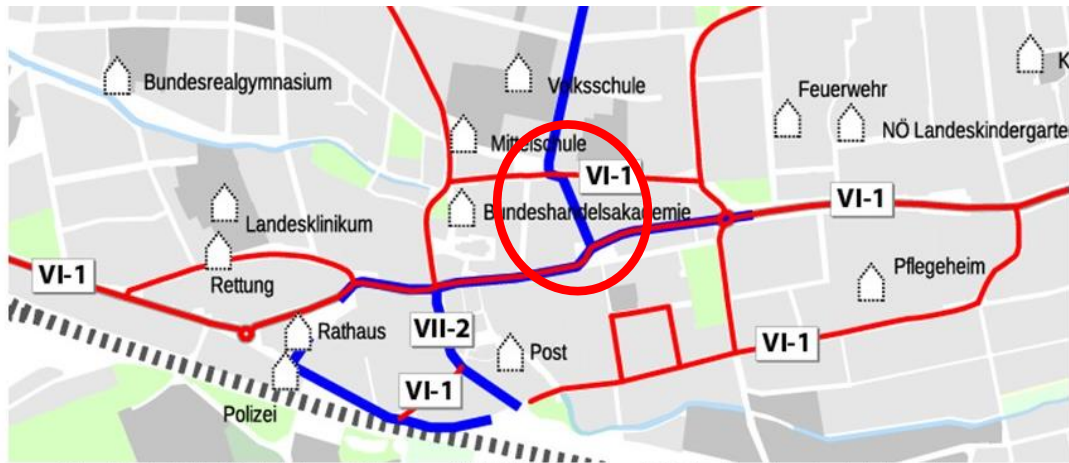
Mangel

Beurteilung durch einen Fachplaner liegt nicht vor.

³¹ RVS ARBEITSPAPIER Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen Seite 6 Tabelle 1

Maßnahme VII-2 Sanierung und Ausbau bestehender Straßen zur Sicherstellung von Leistungsfähigkeit und Sicherheit – erklärungsbedürftiger Ausbau Klesheim-Straße - Sparkassaplatz

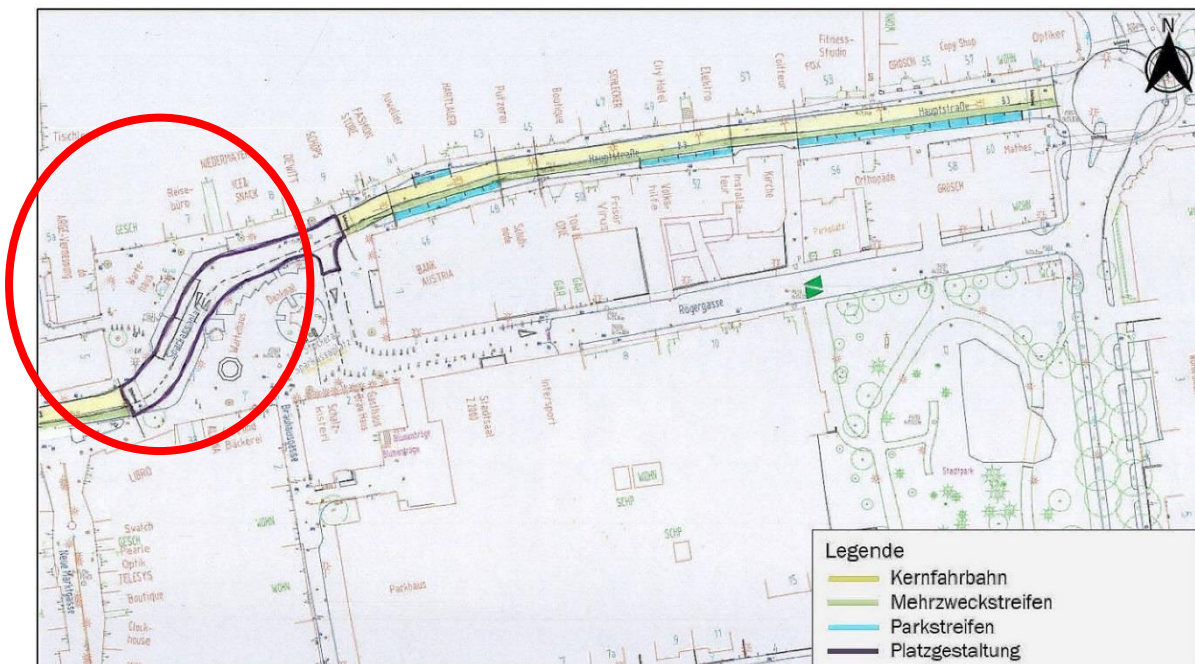
Laut Erläuterungsbericht Seite 116 stehen die Joseph-Haydn-Gasse sowie die Johann-Strauß-Promenade im Fokus dieser Maßnahme und sollen zur Entlastung der Hauptverkehrsrouten beitragen und als alternative innerstädtische Verbindungen ausgebaut werden.



Bildquelle: Infrastruktur & Verkehrskonzept Plannummer: 10.200-25/01 Stand: Jänner 2026 stoc_ivk_aufgabe_plandarstellung.pdf OEEK 00056 v1
eigene Bearbeitung: Maßnahmen VI-1 und VII-2 herausgehoben

- VI-1 Verkehrsstärke auf heutigem Niveau halten oder reduzieren
- VII-2 Sanierung und Ausbau bestehender Straßen zur Sicherstellung von Leistungsfähigkeit und Sicherheit

Die Routenführung der als alternative innerstädtische Verbindungen auszubauenden Nord-Süd-Strecke³² überquert die Brodschildstraße und endet südlich am Sparkassaplatz in der Einbahn- bzw. Begegnungszone. Diese völlig neue Verbindung von der Brodschildstraße zum Sparkassenplatz ist in keinem Bericht erläutert, in den Verkehrskonzepten 2015/2022 nicht enthalten und nur durch genaues Studium des Planes 10.200-25/01 erkennbar.



Quelle: Mobilitätskonzept 2022 Seite 32

³² Erläuterungs- und Umweltbericht Pkt. 3.6.4 Seite 116

Nur im 2015-Konzept auf Seite 53 wird für diese Strecke eine Attraktivierung des privaten Durchgangs als verbesserte Querungshilfe vorgeschlagen. Für die Brodschildstraße als auch für den Bereich der Hauptstraße ist keine Verkehrssteigerung vorgesehen (Maßnahme VI-1), sodass ein Zusatzverkehr nicht möglich ist und ein Anschluss an eine neue Nord-Süd-Verbindung nicht sinnvoll erscheint.

Zudem steht diese neue Verbindung im Widerspruch zu **Siedlungskonzept Ziel III)** Der Ausbau und die Umgestaltung von wichtigen Plätzen - wie des Rathausplatzes - zielen darauf ab, den Platz zu beleben und einen klimafitten, einladenden Raum für die Bewohner zu schaffen, der gemeinschaftliche Begegnung ermöglicht

Maßnahme SIII-1b Klimafitte und attraktive Gestaltung des Sparkassenplatzes (mit höherem Freizeitwert)

Zum Sparkassaplatz im Erläuterungsbericht auf Seite 59:

Durch die Reduktion von Störungen, sowie eine verbesserte Organisation der Verkehrs- und Aufenthaltsflächen soll mehr Raum für Fußgänger:innen und Aufenthalt geschaffen werden. Dabei stehen insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund, wie etwa punktuelle Begrünung und Beschattung, eine verbesserte Möblierung, sichere Wegeverbindungen, Entsiegelung sowie eine gestalterische Aufwertung des Platzraums. Ziel ist es, den Aufenthalt angenehmer zu gestalten und die Verweildauer im Stadtkern zu erhöhen, ohne den funktionalen Ablauf des Handels- und Dienstleistungsbetriebs einzuschränken.

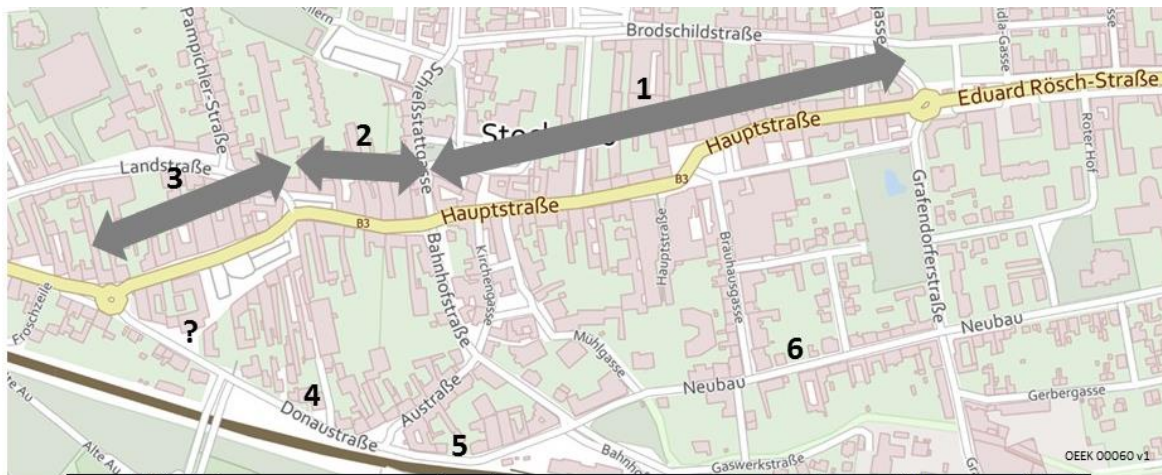
Mängel

Die Routenführung durch den derzeitigen Gewerbehof ist durch die Verkehrsuntersuchungen 2015/2022 nicht abgedeckt. Die Widersprüche zu anderen Zielen weisen darauf hin, dass keine fachliche Prüfung stattgefunden hat.

Maßnahme VIV-1 Errichtung von überdachten Radabstellanlagen bei Mobilityhubs sowie Schließung bestehender Lücken im Radwegenetz, insbesondere durch lückenlose Verbindungen entlang oder parallel zentraler Achsen (z. B. B3, Schießstattgasse und Verbindung Unterzögersdorf—Oberzögersdorf), um den Radverkehr als gleichwertige Mobilitätsform zu fördern – Fehlender Platz für Radverkehr im Zentrum

Im Mobilitätskonzept 2022 wird das Radwegkonzept im Stadtzentrum dargestellt. Für den Einbahnbereich zwischen Grafendorferstraße und Bahnhofstraße ist ein Fahrstreifen für Kfz und Rad (Breite 3,5 m) und ein Radfahrstreifen in der Gegenrichtung vorgesehen.

Für die Bereiche mit Gegenverkehr wird ein Kernfahrbahn-Konzept mit einer Breite von 3,5 m vorgeschlagen.



Nr	Detail: OEEK 0060 v1.11.04			Verkehr	MZS	KFB	MZS	Anmerk.	Fahrstreifen Mischverkehr	RFS in Gegenrichtg	Anmerk.	Fahrbahn Breite
	Seite	Abb.	Bereich									
1	12	5	Hauptstraße im Einbahnabschnitt	E					3,5	mit Sharrow's	2,0	5,5
2	12	6	Hauptstraße im Begegnungsverkehr	B	1,5	3,5	1,5					6,5
	17	12	Hauptstraße im Begegnungsverkehr	B	1,5	3,5	1,5					6,5
	18	13	Hauptstraße im Begegnungsverkehr	B	1,5	3,5	1,5					6,5
	30		Hauptstraße	B	1,5	3,5	1,5					6,5
3	30		Rathausplatz Nord	B	1,75	4,0	1,75	Schematisches Dooring				7,5
4	33		Donaustraße im Begegnungsverkehr	B	2	4,0	2	schlecht leserlich				8,0
			Donaustraße	B	1,75	4,0	1,75					7,5
5	34		Donaustraße im Einbahnabschnitt	E					3,5			5,5
6	12	7	Neubau im Begegnungsverkehr	B	1,5	3,5	1,5			2,0	schlecht leserlich	6,5
	35		Neubau	B	1,5	3,5	1,5					6,5

Mangel Einbahnbereich

Bei einer Kfz-Verkehrsstärke von bis zu 6.000 Kfz/24h mit hohen Tagesspitzen bis über 400 Kfz/h ist ein Mischverkehr von Kfz und Rad auf einer Breite von 3,5 m nicht realistisch. Ein Überholvorgang von Rädern nur unter Nutzung des Gegenverkehr-Radfahrestreifens denkbar. Ein sicherer Radverkehr ist bei diesen Platzverhältnissen, geringen Fahrbahnbreiten und der hohen Kfz-Verkehrsstärke nicht möglich.

Mangel Gegenverkehrsereich

Die vorgeschlagene Kernfahrbahnbreite von 3,5 m widerspricht den einschlägigen Empfehlungen von $\geq 4,5 \text{ m}^{33}$.

Zitat aus der Fachdokumentation: *Falls die oben angegebenen Minimalmasse für den Kern aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht sichergestellt werden können, soll keine Kernfahrbahn markiert werden, da ansonsten der MIV permanent auf den Radstreifen ausweicht. Damit geht die angedachte Flächenaufteilung verloren und der Radstreifen verliert seine Schutzwirkung.*

³³ Fachdokumentation Kernfahrbahn Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu

Maßnahme VIV-1 Errichtung von überdachten Radabstellanlagen bei Mobilityhubs sowie Schließung bestehender Lücken im Radwegenetz, insbesondere durch lückenlose Verbindungen entlang oder parallel zentraler Achsen (z. B. B3, Schießstattgasse und Verbindung Unterzögersdorf—Oberzögersdorf), um den Radverkehr als gleichwertige Mobilitätsform zu fördern – Radwegenetz: fehlende Radweg-Verbindung zum Erholungsgebiet

Zitat aus dem Grundlagenbericht Seite 57: „Der bedeutendste Naherholungsraum für das Stadtgebiet ist die Stockerauer Au, südlich der A22 Donauuferautobahn.“

Im ÖEK-Entwurf findet sich keine Darstellung oder Erwähnung der Radweg-Verbindungen zum Naherholungsraum der Au. Die vier verfügbaren Zugänge zur Au haben keinen Anschluss an das planlich vorgesehene Radwegenetz. Der neuralgischste Punkt befindet sich an der Donaustraße und bedarf einer dringenden Festlegung, wie ein sicherer Radweg zur Au hergestellt werden kann.



Mangel

Radwege zum Nacherholungsgebiet fehlen im Radwegkonzept.

Maßnahme VIV-1 Errichtung von überdachten Radabstellanlagen bei Mobilityhubs sowie Schließung bestehender Lücken im Radwegenetz, insbesondere durch lückenlose Verbindungen entlang oder parallel zentraler Achsen (z. B. B3, Schießstattgasse und Verbindung Unterzögersdorf—Oberzögersdorf), um den Radverkehr als gleichwertige Mobilitätsform zu fördern – Mobilityhub:s gut gemeint, schlecht erläutert, wenig durchdacht

Die Formulierung der Maßnahme gibt vor, dass „Mobilityhubs“ in Stockerau verfügbar sind. Diese sollen durch überdachte Radabstellanlagen ergänzt werden. Diese Darstellung ist nicht nachvollziehbar, da keine „Mobilityhubs“ in der Stadt bzw. im Gemeindegebiet bekannt sind.

Die notwendige Maßnahme würde lauten „Errichtung von zentralen Umsteigepunkten („Mobilityhubs“) wie Bahnhof, Stadtzentrum oder größeren Wohnquartieren, um den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln (Rad–Bahn–Bus) zu erleichtern.“ Unlogisch erscheint, dass Pkw/MIV darin nicht erwähnt werden.

Durch die Vermischung der Maßnahmen „Errichtung von Radstellanlagen“ und „Schließung von Radwegelücken“ ist keine eindeutige Verortung der Mobilityhubs am Plan möglich.

Mangel

Unverständliche und nicht nachvollziehbare Maßnahme, die auch im Erläuterungsbericht nicht klargestellt wird.

Maßnahme VV-1 Entwicklung eines Parkdecks oder Tiefgarage zur Bündelung des ruhenden Verkehrs außerhalb sensibler innerstädtischer Bereiche und zur Reduktion des Flächenverbrauchs – wichtige Maßnahme, jedoch fehlendes Konzept

Diese Maßnahme ist planlich nicht verortet³⁴.

Zum Kfz-Parkraum sind noch zwei weitere Maßnahmen im Siedlungskonzept enthalten:

SIII-1a Klimafitte und attraktive Gestaltung des Rathausplatzes (mit höherem Freizeitwert und eventuell Tiefgarage)

SX-1 Transformation des Bahnhofes als Schlüsselraum für Stadtentwicklung und Mobilität (Stadtbus, Garage und Fußgängerpassage zum Rathausplatz)

Eine fachlich qualifizierte Stellplatzplanung rund um das Zentrum samt einer App-gestützten Stellplatzbewirtschaftung ist eine Voraussetzung für die Senkung der Verkehrsbelastung und Aufwertung der Innenstadt.

Dieses Thema blieb bisher unbeachtet und wurde keiner verkehrsfachlichen Planung unterzogen. Die in den Maßnahmen erwähnten Orte liegen entweder im Zentrum (Rathausplatz) ohne klarer Verkehrserschließung oder südlich der Zentralachse. Dies gilt auch für das bestehende Parkhaus beim Sparkassaplatz bzw. die Stellplätze bei der Marktgasse. Nördlich der Zentralachse stehen keine größeren Parkflächen zur Verfügung.

Mangel

Das Fehlen eines Stellplatzkonzepts ist ein schwerer Mangel. Für die Schaffung eines attraktiven Zentrums mit einem reduzierten motorisierten Verkehrsaufkommen fehlt damit eine wesentliche Voraussetzung. Eine kurzfristige Erstellung einer Parkraumplanung ist unverzichtbar. Letztlich sind dafür auch Vorkehrungen im Flächenwidmungsplan zu treffen.

³⁴ Legende am Plan 10.200-25/01

Maßnahme VVI-1 Einhausung und/oder grüner Übergang der A22 im Kernbereich der Stadt und Nahbereich des Naturschutzgebiets Au – höchst unterstützenswerte Maßnahme, aber fehlende Grundsatzüberlegungen

Es wird folgendes Ziel verfolgt:

VI) Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Einhausung der A22 im Kernbereich der Stadt sowie Schaffung eines grünen Übergangs zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung und zum Schutz angrenzender Naturräume

Die im Erläuterungsbericht unter Pkt. 3.6.10 auf Seite 121 bis 124 enthaltenen Argumente sind vollständig zu unterstützen.

Dennoch sind folgende Ergänzungen erforderlich:

Zielkonflikte

Die an dieser Stelle bestehenden Zielkonflikte erfordern eine gesamtheitliche Untersuchung der Verkehrsfunktion der ASt Mitte unter Berücksichtigung der raumplanerischen Wirkung.

Rund um die A22 Anschlussstelle Stockerau Mitte treffen mehrere Anforderungen auf engem Raum aufeinander:

- Lkw-fähiger Ausbau der Rampen (Maßnahme WV-1)
- Lärmschutz in der Stadt und in der Au (Einhausung statt Lärmschutzwände)
- Senkung der Luftbelastung durch Kfz-Emissionen
- Ortsbildschutz, Sichtverbindung zur Au (Einhausung statt Lärmschutzwände)
- Senkung der Trennwirkung (Kfz-freier grüner Übergang für Au-Besucher)
- Beibehaltung der Au-Zufahrtsmöglichkeit für den Wirtschaftsverkehr
- Reduktion der innerstädtischen Verkehrsbelastung
- Eventuell mehrspuriger A22-Ausbau
- Wirkung der ASt Mitte auf den hochrangigen A22-Verkehr (Knotenabstände, Geschwindigkeitsdifferenz,..)

Nach den eigenen Analysen ist die ASt Mitte ein Verkehrsmagnet und damit eine wesentliche Ursache für die hohe Verkehrsbelastung im Stadtzentrum. Die verkehrstechnisch ungünstige Gestaltung der ASt Nord verstärkt diesen Effekt.

Massive Differenzen der Verkehrsprognosen

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 genannt³⁵. 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% innerorts³⁶ 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.

³⁵ Verkehrskonzept Stockerau September 2015 Endbericht Seite 18

³⁶ Verkehrskonzept Stockerau September 2015 Endbericht Seite 18 und 19

Aus den ASFINAG Einreichunterlagen stehen Daten für die Rampenbelastung der ASt Mitte zur Verfügung:

Verkehrsprognose A22 Ast Stockerau Mitte - Rampen DTVw (Pkw/24h)							
Quelle: ASFINAG Einreichprojekt 2016 Einlage A-2.1 Änderung C vom 05.03.2020							
Rampe	Planfall Prognosejahr Tabelle	PFO ohne Ausbau			PF1 mit Ausbau		
		2025 7	2030	2035 13	2025 10	2030	2035 16
A1	Abfahrt RFB Hollabr	5.649	5.803	5.956	5.329	5.790	6.251
E2	Einfahrt RFB Hollabr	3.735	3.729	3.723	3.916	4.008	4.099
A3	Abfahrt RFB Wien	3.251	3.409	3.566	3.956	4.035	4.113
E4	Einfahrt RFB Wien	3.909	3.893	3.876	4.378	4.291	4.203
Summe ohne Lkw		16.544	16.833	17.121	17.579	18.123	18.666
Datei: A22-0316 v1 StoMitte Rampenbelastung.xlsx		Zusätzlich am Kreisverkehr Nord: Durchfahrtsverkehr Bahnhof - Stadt					

Die ASFINAG-Daten liegen mit 16.800 und 18.100 ganz wesentlich über denen des städtischen Verkehrskonzepts (9.200 – 10.000). Eine Diskrepanz dieser Größenordnung bedarf einer genaueren Untersuchung.

Während sich die Angaben der ASFINAG auf die Rampen beziehen, ist der Bezugspunkt bei der Angabe im städtischen Konzept unklar. Jedenfalls ist der Bereich um die Kreuzung Donaustraße – In der Au bereits heute eine verkehrstechnische Problemzone. Die Rückstaus von der Ampel zum Kreisverkehr sind täglich zu beobachten.

Eine ähnliche Situation ist beim B3-Kreisverkehr Horner Straße/Tullner Straße zu beobachten:

Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzept 2015 wurde für die Horner Straße B3 eine Verkehrsstärke von 10.100 Kfz/24h für 2030 prognostiziert³⁷. Umgelegt auf 2025 ist ein Verkehr von 9.800 Kfz/24h durch Interpolation zwischen 2013 und 2030 ableitbar. In der Aussendung des NÖ-Straßendienstes vom 16.06.2025³⁸ 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 verstehen³⁹.

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 erfordert eine genauere Untersuchung.

Luftschadstoffe

Die anvisierte „Reduktion der Schadstoffbelastung“ ist mit dieser Maßnahme nicht erreichbar. Darauf wird in der Stellungnahme „Im ÖEK fehlende Ziele und Maßnahmen“ eingegangen.

Mängel

Die um 50% bzw. über 80% höheren Verkehrsprognosen anderer Quelle stellen die städtischen Verkehrsplanungen völlig in Frage. Ein Verkehrskonzept als Teil eines ÖEK mit

³⁷ Zwischenbericht 3. Arbeitskreissitzung vom 25.09.2014

³⁸ NÖ PRESSEINFORMATION vom 16.06.2025 Kreisverkehrs B 3 / L 45 in Stockerau wird saniert

³⁹ Mail der Straßenmeisterei Sierndorf vom 18.06.2025

einem Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren darf nicht auf einer derartigen Unsicherheit aufgebaut werden. Schwerwiegende Fehlentscheidungen könnten daraus folgen.

Eine gesamtheitliche Verkehrsuntersuchung mit einer Alternativenprüfung von Umfahrungslösungen (Nordspange, A22-Begleitstraße..), einer Optimierung der ASt Nord und verkehrlichen Auswirkungen der ASt Mitte fehlt.

Stellungnahme zum Themenbereich

Im ÖEK-Entwurf fehlende Ziele und Maßnahmen

Laut NÖ Leitfaden sollen im ÖEK alle für die Gemeinde relevanten Themenbereiche bearbeitet werden⁴⁰. Die Mindestanforderungen sind im NÖ ROG definiert.

Luftqualität und Grenzwerteinhaltung

Im Verkehrskonzept 2015 wird auf Seite 20 festgestellt, dass die Grenzwerte nach dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) an der Messstelle „Schulweg“ eingehalten werden.

Durch die Halbierung der Grenzwerte ab 2030, d.h. innerhalb des ÖEK-Planungshorizonts und durch das gesetzlich vorgesehene „Monitoring“ ab Anfang 2026⁴¹ ist die Feststellung von 2015 nicht mehr haltbar und es besteht Handlungsbedarf. An der mobilen Messstation wurde die höchste Schadstoffbelastung aller NÖ-Messpunkte gemessen.

Im Grundlagenbericht kommt das Thema Luftqualität nicht vor.

Eine Förderung der Luftqualität soll laut Erläuterungsbericht mit dem Ziel *II) Erhaltung und Anpassung bestehender und Entwicklung zusätzlicher Grünachsen und Grünflächen im städtischen Raum zur Förderung der Luftqualität, des Mikroklimas und zur Minderung von Hitzeinseln* verfolgt werden.

Angesichts der bestehenden, überhöhten Luftbelastung erscheinen die zugeordneten Maßnahmen NII-1 und NII-2 „NII-1 Erhaltung und Ausbau von Grünraumachsen“ völlig ungenügend.

Ist-Zustand Luftschadstoff PM_{2,5}

Bis Ende 2024 wurde PM_{2,5} an der mobilen Messstelle bei ASt Mitte gemessen. Die Messwerte liegen im Problemfeld B (siehe nachfolgendes Bild A22-0254), d.h. ein Monitoring ist erforderlich.

Ist-Zustand Luftschadstoff NO₂

NO₂ ist ein typischer verkehrsbezogener Schadstoff von Verbrennungsmotoren. An der mobilen Messstation in A22-Nähe lagen die NO₂-Messwerte im Problemfeld A. Die 2030er-Grenzwerte wurden überschritten. Weitere Messungen sind unbedingt erforderlich, jedoch mangels Messstation nicht verfügbar.

Bestätigt wird die zu hohe NO₂-Belastung entlang von Autobahnen im NÖ-Jahresbericht⁴². Demnach wäre in der direkten Umgebung der A22 mit einer NO₂-Belastung von 25 µg/m³ zu rechnen.

⁴⁰ NÖ Leitfaden örtliches Entwicklungskonzept November 2022 Seite 23

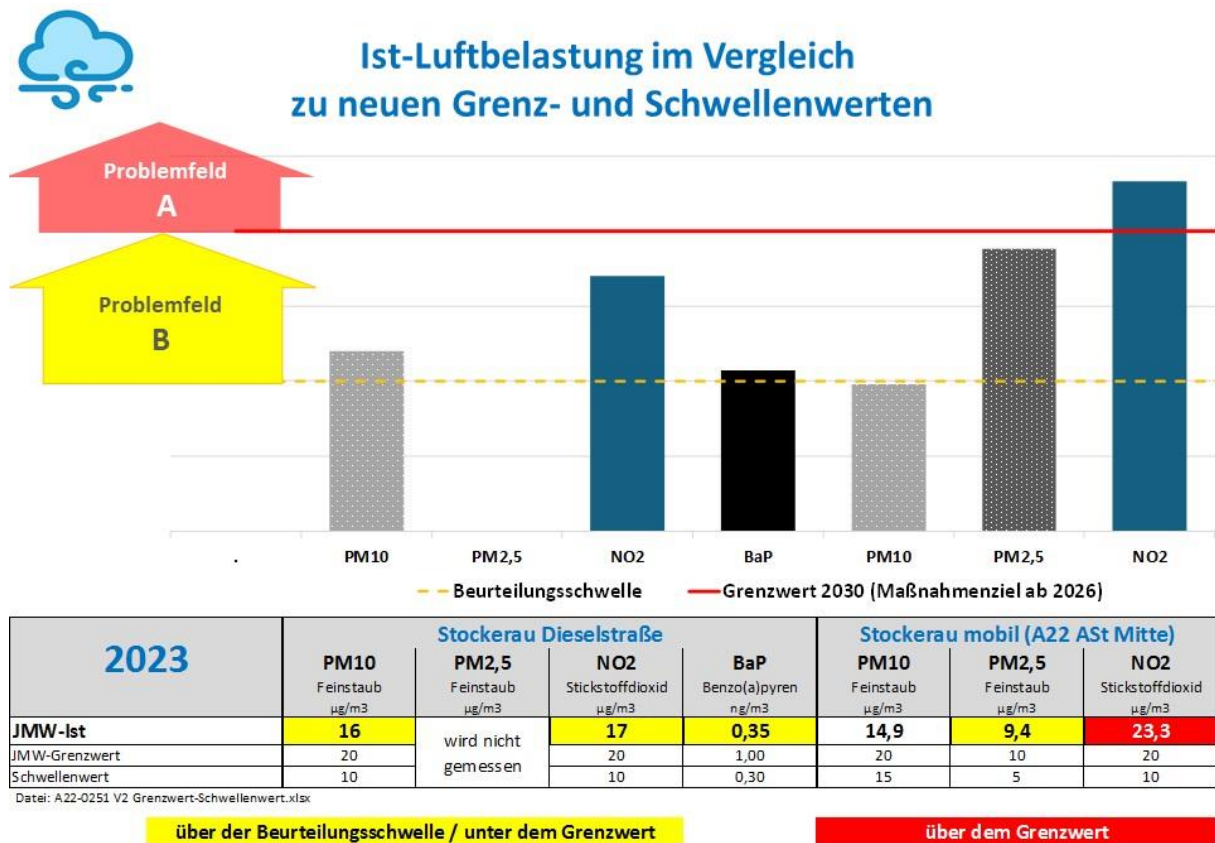
⁴¹ Roadmap laut RICHTLINIE (EU) 2024/2881

⁴² Jahresbericht der Luftgütemessungen in Niederösterreich 2024 Seite 23, 24

Exakt in dieser direkten Umgebung befindet sich das Stockerauer Sportareal Alte Au. Mit Studien und Veröffentlichungen ist belegbar, dass eine sportliche Betätigung bei erhöhter Luftschadstoffbelastung vermieden werden soll.

Die EU-Richtlinie sieht ab 01.01.2026 für den Zeitbereich ab 01.01.2026 bis 2030 vor:
 Problemfeld A – Überschreitung des NO₂-Grenzwertes für 2030
 Zusätzlich zu den vorgeschriebenen ortsfesten Messungen sollen Modellierungsanwendungen oder orientierende Messungen zur Beurteilung der Luftqualität verwendet werden. Weiters: Überwachung der Hintergrundkonzentrationen und Untersuchung der Ablagerung von Schadstoffen. (Kap IV Art. 19 Absatz 4)

Problemfeld B – Überschreitung der Beurteilungsschwelle
 In Gebieten, in denen die Beurteilungsschwellen überschritten werden, sollten ortsfeste Messungen vorgeschrieben werden. Modellierungsanwendungen und orientierende Messungen können die Daten aus ortsfesten Messungen ergänzen... (Absatz 12) und (Art. 8 Absatz 2)



A22-0254 V4

11

Die Einhausung der A22 (Ziel VI Maßnahme VVI-1) kann zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung in sensiblen Bereichen z.B. beim Sportareal Alte Au nur dann beitragen, wenn die Einhausung auch für diesen Bereich vorgesehen ist. Dies ist nach der planlichen Darstellung nicht gegeben. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Schadstoffanreicherung vor Einhausungsportalen, aber auch bei den Öffnungen von Einhausungen bei Anschlusspunkten zu legen.

Eine nachhaltige Luftschadstoffbelastung im Kernbereich der Stadt Stockerau⁴³ durch eine Einhausung ist durch die Distanz von über 150 m nicht zu erwarten. Dazu sind andere Maßnahmen notwendig, insbesondere um die überhöhte Feinstaubbelastung (PM_{2,5}) zu senken.

Mängel

Seit Abbau der mobilen Messstation wird PM_{2,5} in Stockerau nicht gemessen. Die Messstation Dieselstraße ist dafür nicht ausgerüstet.

Für die Erhebung der NO₂-Belastung entlang der A22 ist die Station Dieselstraße nicht geeignet, da die Verkehrsstärke in diesem Bereich nur ca. 20% der A22-Verkehrsstärke beträgt.

Innerstädtische Luftgütemessungen an den Hauptachsen sind nicht bekannt.

Derzeit fehlen die in der EU-Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen. Der Gesundheitsschutz der Stockerauer Bevölkerung ist nicht gewährleistet.

Im ÖEK fehlen geeignete Maßnahmen, um die Hauptquellen der schädlichen Immissionen – Verkehr und Heizung – zu beeinflussen.

Lärmbelastung und Grenzwerteinhaltung

Gemäß Erläuterungsbericht soll durch die Einhausung der A22 (Ziel VI Maßnahme VVI-1) die vom hochrangigen Verkehrsweg A22 (Donauuferautobahn) ausgehende Lärmbelastung im Kernbereich der Stadt Stockerau nachhaltig gesenkt werden.

Es liegen umfangreiche Lärmuntersuchungen vor, die eine weite Ausdehnung der Lärmbelastung über den Grenzwerten nachweisen. Die Notwendigkeit einer Lärmsenkung im Kernbereich der Stadt – wie im Erläuterungsbericht dargestellt – geht an den tatsächlichen Handlungserfordernissen vorbei. Besonders die näher an der A22 und S3 liegenden Wohngebiete sind vom Lärm betroffen.

Durch die bis dato noch immer erfolglosen Bemühungen um ein Tempolimit samt Überwachung wäre eine kurzfristige Verbesserung möglich. Eine nachhaltige Verbesserung in einer für Stockerau vorteilhaften Ausgestaltung ist mit den überregionalen Handlungsträgern zu verhandeln.

Der Vermerk im Erläuterungsbericht auf Seite 122 „Unabhängig davon ist die Gemeinde bestrebt, die Schritte zu einer Umsetzung der Querungsmöglichkeiten anzustoßen.“ ist gut, jedoch nicht ausreichend. Es geht um wesentliche Änderungen in der Gestaltung des Ausbaus, wenn die Option einer A22-Begleitstraße berücksichtigt werden soll. Vor allem ist aber unverständlich, dass die so wichtigen und für Jahrzehnte prägenden „Schritte“ nicht auf die Ebene der ÖEK-Maßnahmen gehoben wurde.

⁴³ Erläuterungs- und Umweltbericht Jänner 2026 Seite 121 Pkt. 3.6.10

Durch die Langfristigkeit der Maßnahme „Einhausung / grüner Übergang“ hat auch die Einführung eines überwachten Tempolimits eine hohe Wichtigkeit. Diese Maßnahme fehlt im ÖEK-Konzept.

A22-Ausbau

Die A22 hatte und hat wesentlichen Einfluss auf die Stadtentwicklung in positiver als auch in nachteiliger Weise. Der Ausbau kann diese Wirkungen je nach Detailgestaltung jeweils verstärken. Sollte der Ausbau wie im Einreichprojekt 2016 realisiert werden, überwiegen eindeutig die negativen Auswirkungen. Tatsächlich werden gemäß der Planung auch Flächen der Stadtgemeinde beansprucht.

Im ÖEK-Entwurf werden die Aspekte des A22-Ausbaus nur gestreift und die Flächenbeanspruchungen nicht thematisiert. Die Liste der Planungskonsultationen⁴⁴ enthält keine Anforderung bezüglich A22-Ausbau, obwohl der Ausbau in den ÖEK-Planungshorizont fällt.

Bahn Ausbau und Erhöhung der Taktfrequenz

Die Bahntrasse führt durch das Stadtgebiet und verursacht Beschwerden über die Lärmentwicklung insbesondere von nächtlichen Lastzügen. Ein anhaltendes Problem sind die überlangen Wartezeiten an dem Bahnübergang Alois Negrelli-Straße.

Die beabsichtigte Erhöhung der Taktfrequenz und die verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung vom Lkw- auf den Bahntransport verschärfen das Problem.

Im ÖEK-Entwurf wird ein allfälliger Bahnausbau nicht behandelt. Die Liste der Planungskonsultationen enthält keine Anforderung bezüglich Bahnunterführung oder den ab 2029 geplanten zweigleisigen Ausbau der Nordwestbahn.

⁴⁴ LISTE DER PLANUNGSKONSULTATIONEN aus der Vorprüfung RU1-R-600/072-2025 Veröffentlichung vom 20.11.2025