

©Stadtgemeinde Melk



Lebenswert. Mobil. Melk



Mobilitätskonzept 2023



Mobilitätskonzept Melk 2023

Auftraggeber

Stadtgemeinde Melk
Rathausplatz 11
3390 Melk

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

DIⁱⁿ Birgit Grosse
DI Dr. Werner Rosinak

Pfad

Y:\ROSINAK\2022\GZ\22009_MK_Melk\22009_Berichte\22009_Bericht_MK_Melk_20231016_FINAL



GZ 22009

Wien, am 16.10.2023



Inhaltsverzeichnis

Kurz gefasst	4	5	Öffentlicher Verkehr – ganz Melk gut erreichbar	44
1 Gestern. Heute. Morgen.	5	5.1	Ein kundenorientiertes Gesamtsystem	44
1.1 Rückblick	5	5.2	Öffentlicher Verkehr & Radverkehr	45
1.2 Verkehrsanalyse	9	5.3	Abstellbereiche für Busse	46
1.3 Perspektiven	14	6 Neues Bauen – eine zukunftsweisende Mobilität	47	
2 Strategischer Rahmen	15	6.1	Stadtentwicklung & Mobilität: Planen für Morgen	47
2.1 Leitbild	15	6.2	Freiraumqualitäten	49
2.2 Ziele	16	6.3	Mobilität im Wohnbau	50
2.3 Schwerpunkte und Maßnahmen	16	6.4	Stellplatzverordnung NEU	51
2.4 Kontinuierliche Initiativen	18	7 Systematische Öffentlichkeitsarbeit	52	
3 Ein attraktives Radwegenetz	20	7.1	Informationsoffensive	54
3.1 Netzgestaltung und Prioritäten	20	7.2	Mobilität als Aktionsfeld	54
3.2 Funktionelle Gliederung und Ausbaustandards	23	8 Mobilitätspartner	55	
3.3 Radabstellanlagen und E-Bike-Ladestationen	24	8.1	Betriebe	55
4 Neugestaltung des öffentlichen Raumes	26	8.2	Schulen	56
4.1 Straßennetzkategorisierung	27	8.3	Öffentliche Einrichtungen	56
4.2 Geschwindigkeitsregime	28	9 Umsetzung	57	
4.3 Aufenthaltsqualität im Zentrum	29	9.1	Kurzfristige Prioritäten	57
4.4 Knotengestaltung	34	9.2	Mittel- und längerfristiges Programm	58
4.5 Verkehrsberuhigung in den Katastralgemeinden	37	10 Anhang	59	
4.6 Aufmerksamkeit schaffen	42	10.1	Prozess und Organisationsstruktur	59
		10.2	Arbeitsablauf	60
		10.3	Quellen	61



Kurz gefasst

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist strategisch, also handlungsbezogen gedacht – es konzentriert sich auf einige wichtige Schwerpunkte. Es soll als Orientierungshilfe für die Gemeindevertretung für mobilitätsrelevante Themen innerhalb der Stadtgemeinde über den Zeitraum der nächsten 10 bis 15 Jahre dienen. Voraussetzung für die Umsetzung konkreter Projekte ist die politische Willensbildung in der Gemeindevertretung, mit den dafür notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen.

Ebenso wichtig ist, dass Bevölkerung und Wirtschaft „mitmachen“, also die Maßnahmen aktiv unterstützen – in der täglichen Verkehrsmittelwahl durch Schritte vom Bewusstsein zum Handeln oder als Mobilitätspartner im betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Einige kurzfristige Maßnahmen sollen als Pilotprojekte und Demonstratoren einer neuen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik rasch umgesetzt werden: das betrifft etwa den Paradigmenwechsel bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu Gunsten des Aktivverkehrs, also der Fußgänger:innen und des Radverkehrs, verbunden mit einer klimawirksamen Begrünung.

Andere, mittel- und längerfristige Maßnahmen können jedenfalls prozesshaft eingeleitet und vorbereitet werden. Besondere Priorität haben der Ausbau des Radverkehrsnetzes und die Bewerbung des öffentlichen Verkehrs als attraktives Gesamtsystem.

Das neue Mobilitätskonzept muss darüber hinaus Handlungsspielräume für absehbare, aber auch überraschende Entwicklungen offen lassen, ohne die gesteckten Ziele aus den Augen zu verlieren.

Bürgermeister Patrick Strobl



Angesichts der wachsenden urbanen Herausforderungen, wie Verkehrsstaus und Umweltbelastung, haben wir uns dazu entschlossen, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten zu fördern und die Mobilität in unserer Stadt nachhaltiger zu gestalten. Das neue Mobilitätskonzept bietet den Bürgerinnen und Bürgern von Melk eine Vielzahl von attraktiven Optionen, um ihre Wege innerhalb der Stadt effizienter und umweltfreundlicher zurückzulegen. Unser Ziel ist es, die Verkehrssituation in Melk nachhaltig zu verbessern und die Lebensqualität für alle Einwohnerinnen und Einwohner zu steigern. Das Mobilitätskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit Experten und engagierten Bürgerinnen und Bürgern entwickelt und berücksichtigt die individuellen Bedürfnisse unserer Gemeinde. Nur gemeinsam bewegt sich Melk in eine nachhaltige, mobile Zukunft.

Vizebürgermeister Wolfgang Kaufmann



Das neue Mobilitätskonzept soll für den Zeitraum der kommenden zwei Jahrzehnte eine Art Handlungsanleitung zur Umsetzung möglicher Mobilitätsprojekte sein. Diese Feststellung soll daher einerseits für die politischen Verantwortlichen gelten und andererseits auch für die Verwaltung der Stadtgemeinde Melk. Ziel bei der Erstellung dieses zukunftsweisenden Konzeptes waren vor allem die beiden Themen „Sicherheit“ mit Schwerpunktsetzung auf die schwächsten Nutzer:innen unseres Straßenraumes, den Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, sowie die Berücksichtigung der derzeit stattfindenden Klimaveränderung. Wichtig war daher, eine Ausgewogenheit aller möglichen Mobilitätsmaßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer:innen im gesamten Gemeindegebiet zu erarbeiten.

Das neue Mobilitätskonzept für unsere schöne Gemeinde – **Lebenswert. Mobil. Melk**



1 Gestern. Heute. Morgen

© Ro&Pa

1.1 Rückblick

1.1.1 Melk 2000 – 2020

Bevölkerung

Die Stadtgemeinde Melk hat derzeit rund 5.600 Einwohner:innen mit Hauptwohnsitz (rund 6.500 Einwohner:innen mit Nebenwohnsitz), ist Bezirkshauptstadt für den Verwaltungsbezirk Melk und damit Sitz für viele Ämter und Behörden, ebenso mit rund 1.500 Schüler:innen am Schulstandort eine wichtige Schulstadt. Als regionales Verwaltungszentrum und als Tourismusstadt überwiegt der Dienstleistungssektor.

Die Stadt Melk liegt zwischen den in die Donau mündenden Flüssen Melk und Pielach an einem Donauarm. Melk liegt auch direkt an der Westautobahn und an der Westbahn. Eine Donaubrücke führt in den nördlichen Teil des Bezirkes und in das Waldviertel. An der Donau befinden sich Anlegestellen für Donaukreuzfahrt- und -ausflugsschiffe.

Die Stadtgemeinde Melk besteht aus insgesamt zehn Ortschaften bzw. Katastralgemeinden (in Klammern Einwohnerzahl Stand 1. August 2023): Großpriel (55), Kollapriel (23), Melk (3.401), Pielach (330), Pielachberg (473), Pöverding (128), Rosenfeld (31), Schrattenbruck (92), Spielberg (978), Winden (123).

Nach einem stetigen moderaten Wachstum der Bevölkerung bis zum Jahr 2020 ist in den letzten Jahren ein leichter Bevölkerungsrückgang eingetreten, andererseits steigt die Attraktivität Melks als Wohnstandort, was Bevölkerungszuwächse erwarten lässt. Die Altersverteilung der Gemeinde entspricht im wesentlichen dem niederösterreichischem Durchschnitt.



Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung Melk 2012 bis 2023 (Hauptwohnsitze)
(Quelle: Statistik Austria, Stadtgemeinde Melk)



Abbildung 2: Altersverteilung der Bevölkerung von Melk 2022 (Quelle: Statistik Austria)



Wirtschaft

Die Wirtschaftsstruktur der Stadtgemeinde Melk ist von einer Vielzahl an kleinen und mittelständischen Unternehmen in verschiedenen Branchen geprägt. Eine wichtige Rolle spielt der Tourismus – das Stift Melk, das historische Zentrum und die Wachau sind beliebte Ziele. Es gibt eine Vielzahl von Hotels, Restaurants, Cafés und Souvenirgeschäften, die direkt oder indirekt vom Tourismus profitieren.

Der Gewerbepark Ost und das interkommunale Betriebsgebiet Süd liegen direkt an der Westautobahn A1 und der B3a, die über die Donaubrücke die unmittelbare Anbindung an das Waldviertel gewährleistet.

Melk ist mit seinen über 500 Betrieben eine Einpendler:innengemeinde, weil mehr als doppelt so viele Personen einpendeln als auspendeln.

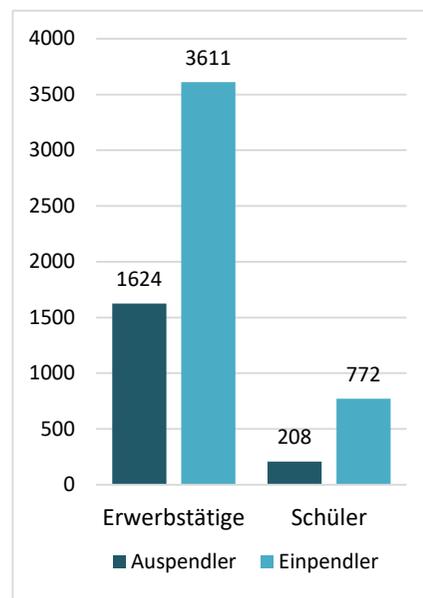


Abbildung 3: Pendlerstatistik 2020
(Quelle: Statistik Austria)

Bildung

Die Stadtgemeinde Melk ist ein wichtiger Schulstandort in der Region, mit etwa 1.500 Schülerinnen und Schülern. In Melk befinden sich drei Kindergärten, davon einer in der Ortschaft Pielach, eine Volksschule, eine Mittelschule und eine Polytechnische Schule sowie das Stiftsgymnasium Melk. Weiters gibt es eine Pädagogische Hochschule, eine Musikschule und eine Volkshochschule.

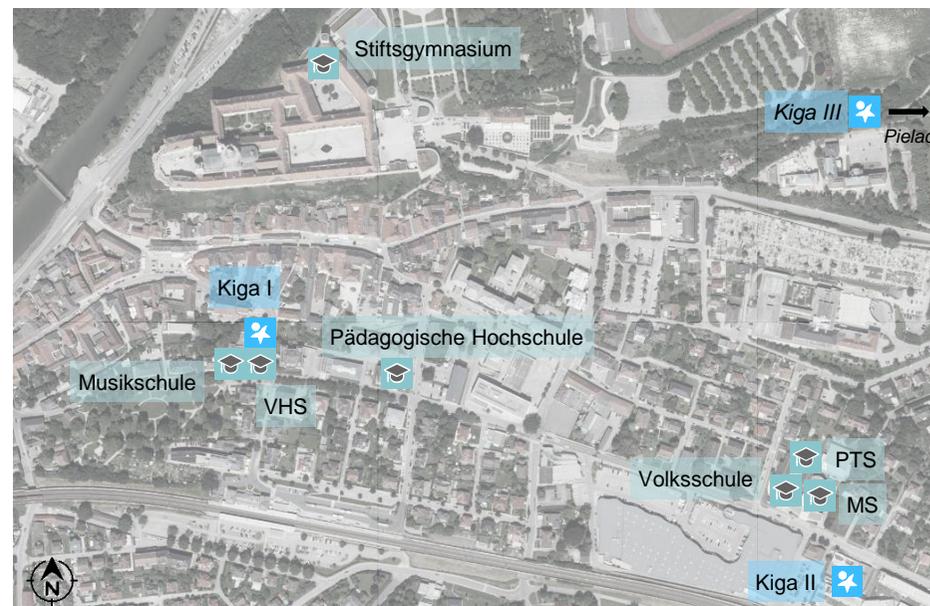


Abbildung 4: Bildungseinrichtungen in Melk (Hintergrundquelle: basemap.at)

Tourismus

Melk liegt am Eingang zur Wachau und ist Teil des UNESCO-Weltkulturerbes. Das Stift Melk über der Stadt ist alljährlich das Ziel von hunderten Touristen aus aller Welt und wurde 2009 zur „Best Historic Destination“ weltweit gewählt.

Von April bis Oktober ist Melk auch ein beliebtes Ziel der Donaulinienschiffahrt Wachau mit jährlich rund 150.000 Besucher:innen. Zusätzlich ist Melk eine der begehrtesten Donauanlegestellen der internationalen Kabinenschiffahrt mit jährlich rund 250.000 bis 300.000 Besucher:innen.

Im Jahr 2022 gab es in Melk knapp 80.000 Übernachtungen, 40% davon sind inländische Gäste, 60% der Gäste kommen aus dem Ausland.

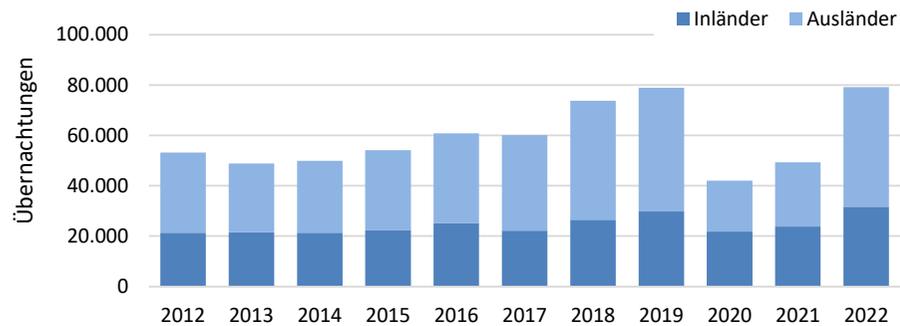


Abbildung 5: Übernachtungen pro Jahr in Melk 2012 bis 2022 (Quelle: Statistik Austria)

Die durchschnittliche Nächtigungsdauer der Tourist:innen beträgt 1,7 Tage. Im Durchschnitt des Bezirkes liegt dieser Wert bei 1,9 Tagen, in Niederösterreich bei 2,8 Tagen. Melk ist somit – u.a. aufgrund der Donauschiffahrt – stark vom Tagestourismus geprägt.



Abbildung 6: Stift Melk



Abbildung 7: Schiffsanlegestelle Melk



1.1.2 Mobilitätskonzept 2008

Eine Evaluierung des Verkehrskonzeptes 1992 erfolgte wegen der steigenden Bedeutung des Themenbereiches Mobilität im Rahmen des neu erstellten Stadtentwicklungskonzeptes 2008.

Unter dem Motto: „Wohlfühlen in Melk und Gleichrangigkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen“ wurde eine Fülle von Maßnahmen erarbeitet.

Viele dieser Maßnahmen wurden – wie die neue Brücke über den Donaualtarm – bereits umgesetzt, manche wieder verworfen. Einige der Maßnahmen werden nun unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen wieder aufgegriffen und im vorliegenden Konzept weiterentwickelt.



Abbildung 8: Gesamtübersicht der Maßnahmen im Mobilitätskonzept Melk 2008 (Quelle: Mobilitätskonzept 2008)

1.1.3 NÖ Stadterneuerung XL

Im Jänner 2020 startete die Stadtgemeinde Melk mit der Landesaktion NÖ Stadterneuerung XL (STERN XL) als NÖ-weites Pilotprojekt. Dieser mehrjährige Prozess zur Dorf- und Stadtentwicklung umfasst sowohl das zentrale Stadtgebiet als auch alle zehn Katastralgemeinden (KG).

Im Zuge von mehreren World-Cafés mit über 100 Melker:innen, einer Informationsveranstaltung und einer Bürgermeistertour konnten interessierte Bürger:innen ihre Anregungen und Wünsche zur Stadtentwicklung einbringen. Aus den 500 gesammelten Ideen zur Mobilität haben

- » die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes sowie
- » der Ausbau des Radwegenetzes (KG verbindend)

einen besonderen Stellenwert für die Stadt. Die Anregungen wurden im vorliegenden Mobilitätskonzept berücksichtigt und größtenteils eingearbeitet.

Alexander F. Svoboda, Stadtgemeinde Melk, Stadt- u. Projektentwicklung:

„Bereits im ersten Stadterneuerungsprozess haben wir 2008 ein Mobilitätskonzept entwickelt – auf dieser Basis baut nunmehr unser neues „Mobilitätskonzept 2.0 Melk“ auf, das wir im Rahmen der aktuellen Aktion der NÖ Stadterneuerung XL erstellt haben. Anliegen der Melker Bürgerinnen und Bürger wurden in unser neues Konzept aufgenommen, Interessensvertretungen haben an der Entwicklung mitgearbeitet – die Gestaltung des öffentlichen Raumes geht vom Menschen aus; als Fußgängerin und Fußgänger bzw. als Radfaherin und Radfahrer.“

Sicherheit steht im Vordergrund – ein wesentlicher Bestandteil ist die Verkehrsberuhigung in den Katastralgemeinden, auch der Ausbau des Radwegenetzes ist ein grundlegender Teil des Konzeptes.

Unser neues klimafreundliches Mobilitätskonzept wird für die nächsten Jahre prägend auf die Mobilität der Stadt Melk wirken – gleichzeitig ist das Konzept für Entwicklungen offen, die vielleicht aus heutiger Sicht noch gar nicht abzuschätzen sind.“



1.2 Verkehrsanalyse

1.2.1 Mobilität

Die aktuelle Verkehrsverhaltenserhebung im Niederösterreichischen Zentralraum fand im Jahr 2018 statt. Die Erhebung liefert wichtige Kennzahlen zur Mobilität der Bevölkerung und weist für die Bewohner:innen des Zentralraumes NÖ für das Jahr 2018 einen Weegeanteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr von 61 % (50 % Lenkende + 11 % Mitfahrende) und einen ÖV-Anteil von 14 % aus. Die weiteren Anteile entfallen auf zu Fußgehen (16 %) sowie Radfahren (7 %).

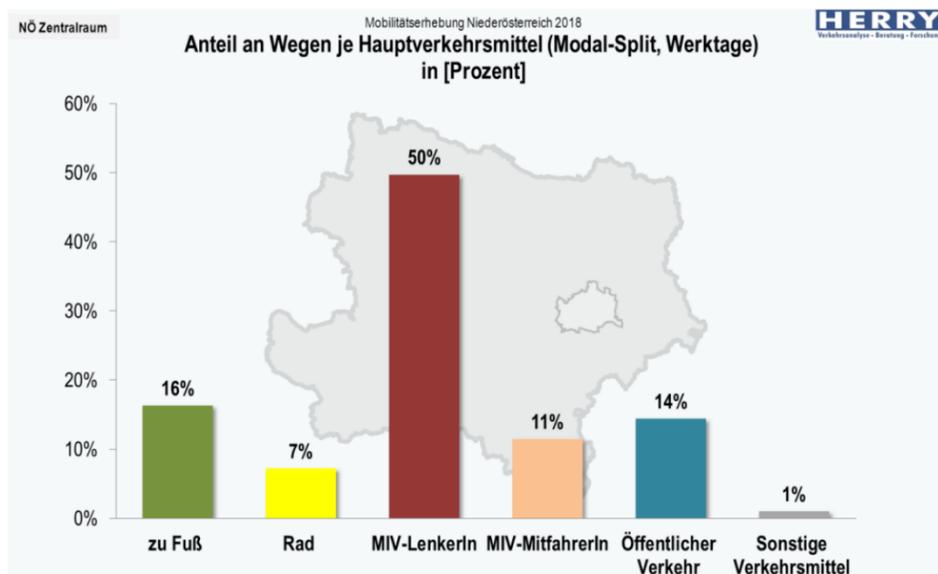


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl der Bewohner:innen des NÖ Zentralraumes 2018 (Werte gerundet) (Quelle: Mobilitätshebung Niederösterreich 2018)

Für eine auf Melk bezogene Auswertung ist die Zahl der Befragten zu gering, wobei ähnliche Mobilitätskennzahlen wie im NÖ Zentralraum unterstellt werden.

1.2.2 Öffentlicher Verkehr

Melk ist sehr gut im Öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bahnhof liegt an der Westbahnstrecke, die Wien und Salzburg verbindet, und ist auch ein wichtiger Knotenpunkt für regionale Zugverbindungen. Der Bahnhof ist etwa einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt.

Melk verfügt über ein gut ausgebautes Busnetz. Insgesamt verkehren in Melk zehn Regionalbuslinien, die allesamt den Bahnhof als zentralen Verkehrsknotenpunkt anfahren.

Ergänzt wird dieser Linienverkehr durch das neue Melker Einkaufs- und Gastro-Taxi „MEGI“, das seit Mitte September das bisherige AST „VOR Flex Melk“ ersetzt. Dies ist eine Kooperation zwischen der Stadtgemeinde Melk, der Melker Wirtschaft und dem Taxi- und Mietwagenunternehmen Zwölfer – Reisen GmbH. Das Taxi-System gilt für alle Melker Gemeindegänger:innen mit Hauptwohnsitz in Melk sowie für die Melker Betriebe, und zwar täglich von 7:00 bis 22:00 Uhr im gesamten Gemeindegebiet von Melk.



Abbildung 10: MEGI-Fahrschein (Quelle: Stadtgemeinde Melk)



Das von der ÖREK-Plattform „Raumordnung und Verkehr“ entwickelte ÖV-Güteklassensystem koppelt die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. Die Innenstadt von Melk weist eine ÖV-Güteklasse A auf und besitzt somit eine hochrangige ÖV-Erschließung. Neben der Siedlungsentwicklung kann dieses Instrument auch für Festlegungen zur Stellplatzverpflichtung dienen. Je besser die ÖV-Erschließung ist, desto niedriger kann die Stellplatzverpflichtung sein.

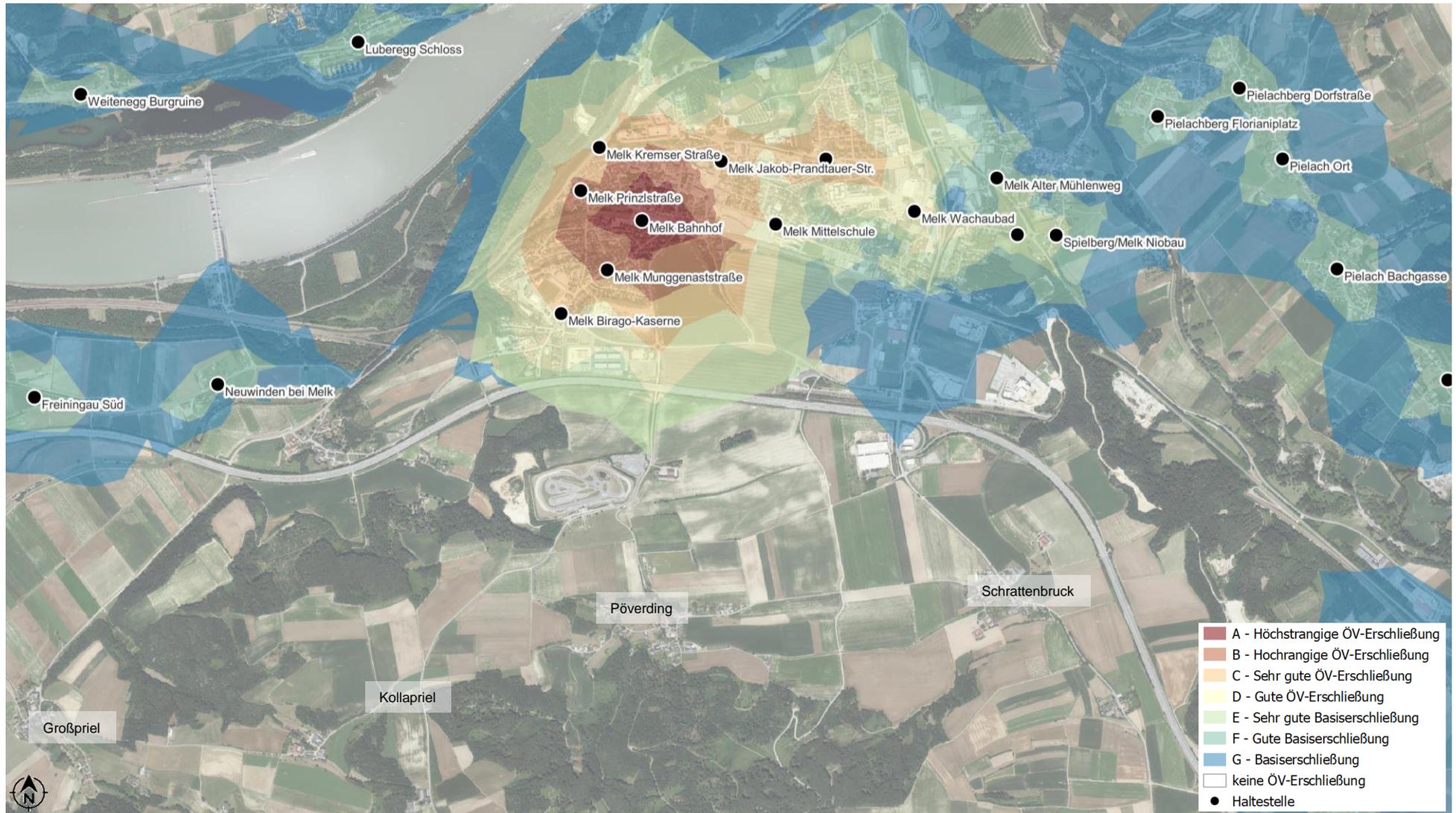


Abbildung 11: ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto) (Quelle: ÖROK, 2022)



1.2.3 Radverkehr

Eine der bekanntesten Fahrradstrecken in Melk ist der Donauradweg als Teil des EuroVelo 6. In der Stadt selbst befinden sich baulich getrennte Radfahranlagen in der Abt Karl-Straße, in der Postbreite und im Salmannsgraben. Ansonsten werden Radfahrer:innen überwiegend im Mischverkehr geführt.

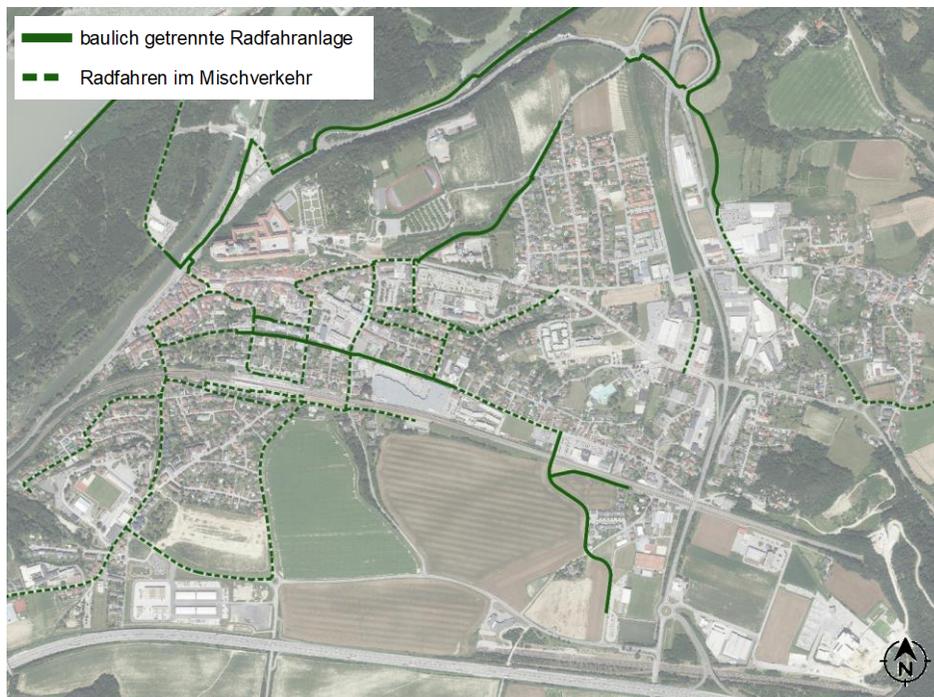


Abbildung 12: Radverkehrsnetz in Melk (Bestand 2022)
(Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)

1.2.4 Fußverkehr

Das Stadtzentrum von Melk bietet eine gute fußläufige Erschließung. Die meisten wichtigen Sehenswürdigkeiten der Stadt, wie das Stift Melk und die Altstadt, sind zu Fuß gut erreichbar und liegen in unmittelbarer Nähe zueinander. Die Fußgängerzone ermöglicht einen sicheren und angenehmen Spaziergang in der Innenstadt, wenngleich das historische Kopfsteinpflaster keine Barrierefreiheit bietet. Als Grünfläche lädt insbesondere der Stadtpark, der Stiftspark und die nahegelegene Kolomania mit dem Schiffsfahrtszentrum zum Flanieren und Entspannen ein.

Mehrere durch bunte Glassteine markierte Themenwege im Stadtzentrum leiten zu den Sehenswürdigkeiten. Vor allem den „Roten Faden“ nutzen Tourist:innen zur Altstadtbesichtigung.

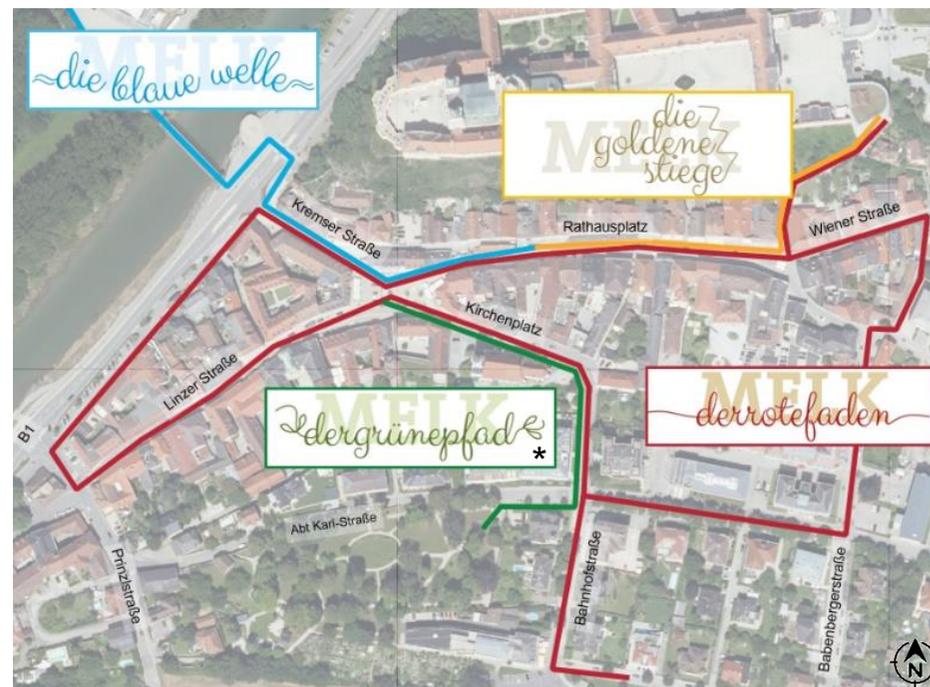


Abbildung 13: Themenwege in Melk (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)
(Quelle Routen: Stadt Melk) (* genauer Verlauf „Grüner Pfad“ noch in Planung)



1.2.5 Kfz-Verkehr

Melk liegt direkt an der Westautobahn A1 und der Landesstraße B1. Die Donaubrücke verbindet Melk mit den nördlichen Teilen des Bezirks und mit dem Waldviertel. Die nächsten größeren Städte sind rasch erreichbar. Die Landeshauptstadt St. Pölten ist 20 km entfernt, Wien 80 km, Linz 90 km.

Verkehrserhebungen im Herbst 2022 weisen auf die Verkehrsbedeutung der wichtigsten Straßen von Melk hin: die Wiener Straße wird werktags von knapp 7.000 Kfz/Tag befahren, die Abt Karl-Straße von 3.000 - 5.000 Kfz/Tag. Diese Straßen dienen somit überwiegend der lokalen Erschließung, der Durchgangsverkehr verläuft nördlich und vor allem südlich der Stadt. Die Landesstraße B1 weist im Bereich der Hubbrücke eine Verkehrsstärke von täglich etwa 7.500 Kfz auf.

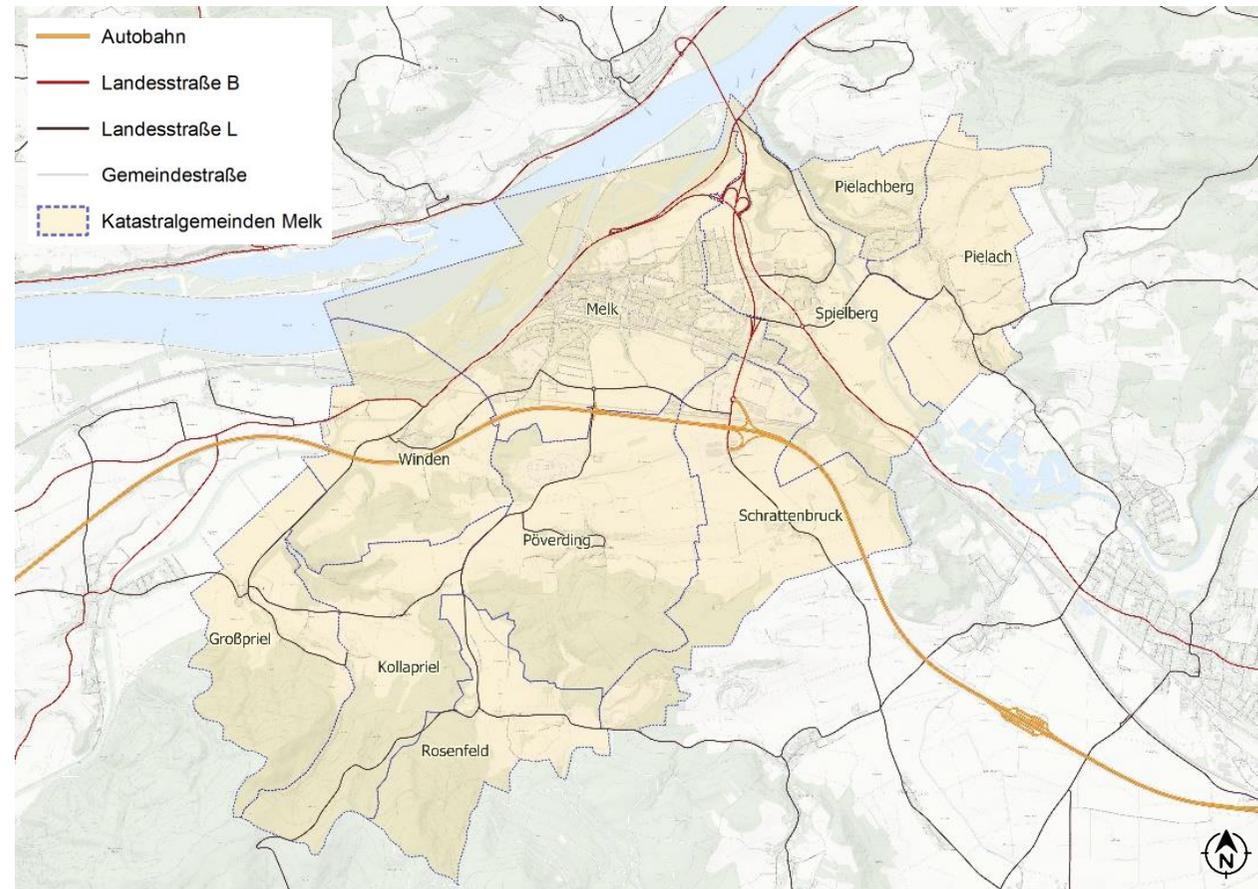


Abbildung 14: Großräumige Kfz-Verkehrerserschließung (Hintergrundquelle: Geoland Basemap)

1.2.6 Ruhender Verkehr

Seit Mai 2016 gibt es in der Melker Innenstadt eine Parkraumbewirtschaftung, aufgeteilt in eine blaue und eine grüne Parkzone. In der blauen Zone ist das Parken auf die gesetzliche Maximaldauer von drei Stunden beschränkt. In der grünen Zone kann das Fahrzeug um 2,50 Euro den ganzen Tag lang abgestellt werden. Die ersten zehn Minuten ist das Parken in der blauen Zonen gratis.

Am Bahnhof Melk stehen den Bahnkunden rund 220 Stellplätze auf einer Park&Ride-Anlage der ÖBB zur Verfügung. Dieser Parkplatz ist seit November 2022 mit einem digitalen Zugangssystem ausgestattet, damit die Stellplätze ausschließlich den Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen.

Öffentliche E-Ladestellen befinden sich derzeit am Sparkassenparkplatz und gegenüber der Stadtpfarrkirche, ebenso gibt es mehrere private Anbieter.

Bei der Autobahnabfahrt ist ein öffentlicher E-Ladepark für alle Kfz in Planung. Ebenso wird es ab dem Jahr 2024 zehn E-Ladestellen am Hafenspitz/Schiffahrtszentrum Melk geben.

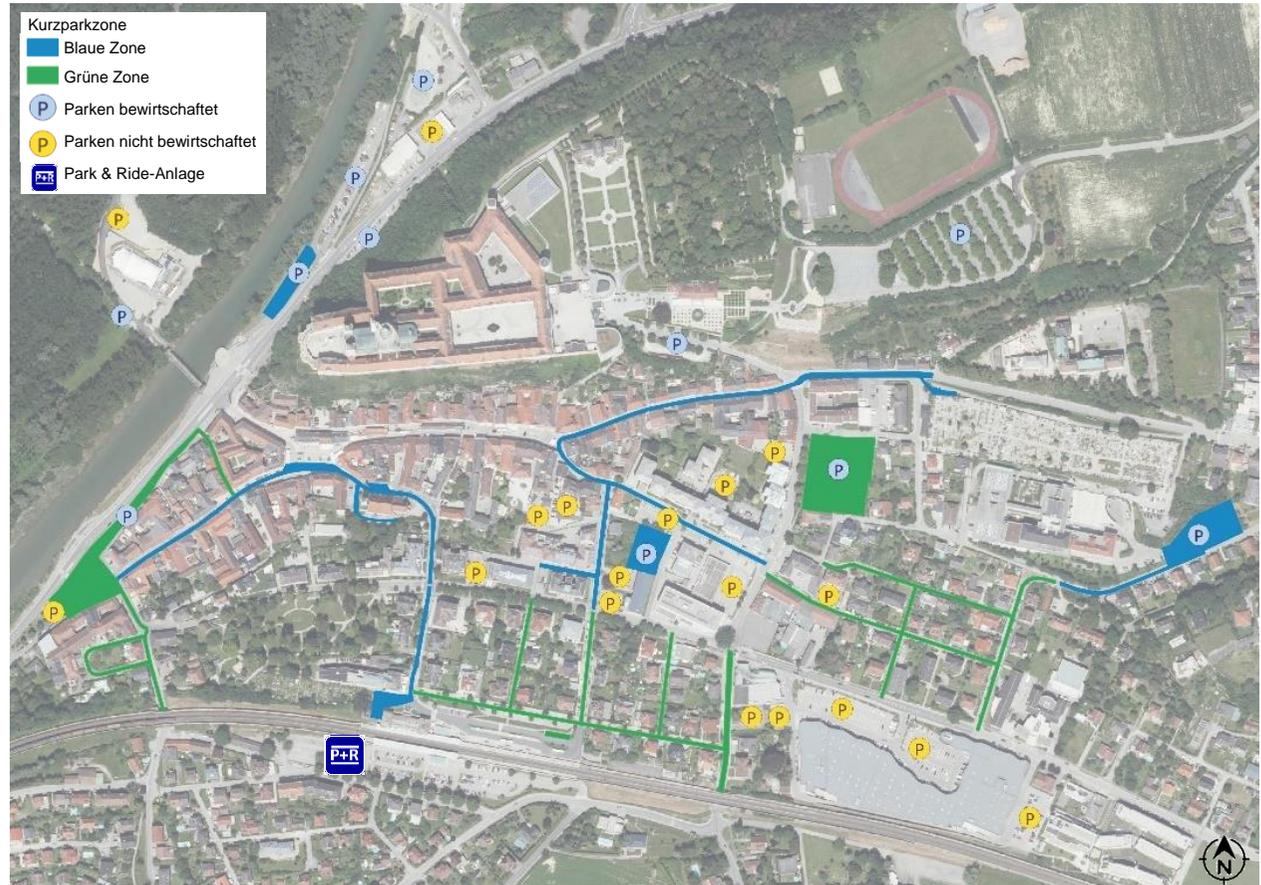


Abbildung 15: Parken in Melk (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)



1.3 Perspektiven

1.3.1 Mobilität im Wandel

Die Mobilität befindet sich derzeit in einem starken Wandel. Klimaveränderungen und damit verbundene Umweltprobleme sind auch bei uns „angekommen“ und beginnen die tägliche Mobilität zu beeinflussen, etwa durch den Trend zu Elektrofahrzeugen, die Benzin- und Dieselautos ersetzen. Der Radverkehr nimmt in Städten stark zu.

Klimaveränderungen und eine Urbanisierung, die auch kleinere Städte erreicht, rücken auch den öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum wieder in den Vordergrund, verbunden mit einschränkenden Regelungen für den motorisierten Individualverkehr. Straßen sollen „klimafit“, aber auch flexibel nutzbar sein und ein lebenswertes innerstädtisches Umfeld schaffen.

1.3.2 Landespolitik

Die Verkehrspolitik Niederösterreichs verankert das längerfristige Mobilitätskonzept 2030+ durch operative fünf-Jahres-Pakete.

Die bisherigen Handlungsfelder für eine zukunftsweisende Mobilität werden mit dem neuen Mobilitätspaket NÖ 2023-2027 um das Thema Bewusstseinsbildung ergänzt.

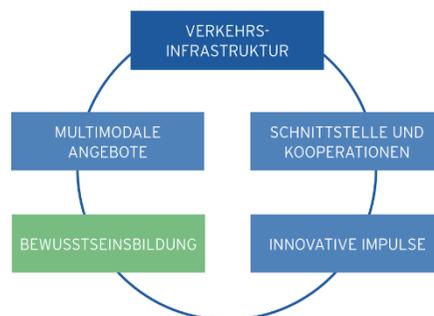


Abbildung 16: Handlungsfelder im Mobilitätspaket NÖ 2023-2027

Für das Mobilitätskonzept Melk sind die folgenden neuen Schwerpunkte in der Landespolitik von besonderer Relevanz:

- » Weiterentwicklung des Linienverkehrs (Bahn/Bus) zu einem umfassenden „Flächenangebot“ (u.a. Flex-ÖV)
- » Programm Aktive Mobilität (u.a. Radschnellwege und Radbasisnetz)
- » Verhaltensänderungen in der Mobilität anregen

Ziel einer gesamthaften Planung und Umsetzung liniengebundener und bedarfsgesteuerter Verkehre in der Flächenerschließung ist ein leistungsstarkes und linienorientiertes ÖV-Angebot abseits liniengebundener ÖV-Achsen.

Statt derzeit 22 % sollen in Niederösterreich im Jahr 2030 mehr als 40 % aller Wege mit dem Fahrrad, dem E-Bike, dem Roller oder zu Fuß absolviert werden.

Die Strategie „Aktive Mobilität“ beinhaltet die Umsetzung von elf Radschnellwegen – einer dieser Korridore verläuft von Emmersdorf über Melk nach Loosdorf – und die zusätzliche Schaffung eines innerörtlichen Radbasisnetzes.



Abbildung 17: Radschnellwege NÖ (Ausschnitt)

Attraktive Angebote im Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) reichen nicht aus, um die gewünschten Verhaltensänderungen zu erreichen; es bedarf einer über die traditionelle Bewusstseinsbildung hinausgehende Öffentlichkeitsoffensive, die – gestützt auf Erkenntnisse in der Verhaltensökonomie – vom Wissen zum Handeln führt. Dieser Schwerpunkt des Landes sollte mit lokalen Initiativen verschränkt werden.

2 Strategischer Rahmen

Entschlossenes, konsequentes Handeln setzt strategisches Denken voraus:

- » sich auf (wenige) Schwerpunkte konzentrieren,
- » angesichts und trotz ungewisser Entwicklungen Entscheidungen treffen,
- » eine überraschende, flexible Handlungsdynamik erzeugen –

all das zeichnet Strategien aus.

Das Mobilitätskonzept Melk wurde in diesem Sinne strategisch erarbeitet: es soll kurz- und mittelfristig für Bevölkerung und Besucher:innen „spürbar“ werden, es benennt wenige Handlungsfelder, die besondere Anstrengungen erfordern.

Deshalb richtet es sich nicht nur an Politik und Verwaltung, sondern vor allem auch an alle jene, die in Melk „als Mobilitätspartner“ leben und arbeiten. Das Mobilitätskonzept strebt also einen Dialog an, enthält weniger große Worte als viele kleine Maßnahmen, die den Weg einer nachhaltigen Mobilität markieren.

Was braucht es auf diesem Weg: einen guten Grund, ihn gemeinsam zu gehen – also eine Perspektive, vermittelt durch ein **Leitbild**.

Und dann braucht es **Ziele**, die ein solches Leitbild greifbar machen; vor allem aber **Schwerpunkte** und Initiativen, mit denen Ziele glaubhaft erreichbar sind.

2.1 Leitbild

Wie können Ziele und Schwerpunkte zusammengefasst, mit einem Bild und einer „Überschrift“ vermittelt werden? Alle im Beratungsprozess Beteiligten haben sich diese Frage gestellt – und das ist das abgestimmte Ergebnis.



Lebenswert.
Mobil.
Melk



2.2 Ziele

Aus dem Diskurs in der Projektsteuerung und im Arbeitskreis (siehe Kapitel 10.1 Prozess und Organisationsstruktur) werden folgende operativen Ziele & Handlungsschwerpunkte abgeleitet:



Den öffentlichen Raum neu gestalten, und dabei vor allem für Menschen, die zu Fuß gehen – unter Berücksichtigung der Inklusion – und auch dem Radverkehr mehr Platz und mehr Sicherheit schaffen.



Dafür sorgen, dass ganz Melk im öffentlichen Verkehr – mit Bahn, Bus und Flex ÖV – gut erreichbar ist.



Ein attraktives Radwegenetz schaffen – mit Verbindungen in die Katastralgemeinden und Anbindung an das Radschnellwegenetz des Landes Niederösterreich.



In neuen Stadtentwicklungsgebieten und generell im Wohnbau eine zukunftsweisende Mobilität sicherstellen, mit einer nach der Lage im Stadtgebiet angepassten Stellplatzverpflichtung – verbunden mit alternativen Mobilitätsangeboten – und Vorgaben für die Gestaltung des Umfeldes.



Mobilität im Rahmen eines Stadtdialogs zu einem dauerhaften Thema machen – durch eine systematische Öffentlichkeitsarbeit.



Bei der Umsetzung Mobilitätspartner gewinnen, die zum Erfolg des Mobilitätskonzepts beitragen können.

Insgesamt zielt das Mobilitätskonzept darauf ab, die Bedingungen im Umweltverbund – Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr – spürbar zu verbessern und damit dem Klimaschutz und einer Anpassung an den Klimawandel zu entsprechen.

2.3 Schwerpunkte und Maßnahmen

Glaubhafte Mobilitätspolitik verknüpft Ziele mit Handlungen – als besondere, dringende und/oder wichtige Schwerpunkte oder als Maßnahmen, die kontinuierlich umgesetzt werden sollen.

Die Maßnahmenvorschläge, die auf Basis der Problemanalyse erarbeitet wurden, wurden fünf Schwerpunkten mit mehreren Handlungsfeldern zugeordnet und in den folgenden Kapiteln konkreter beschrieben.

Leopold Emminger, Gemeinderat:

„Ich komme aus der Praxis; und da war es mir wichtig, dass wir uns auf konkrete Maßnahmen konzentriert haben – aber natürlich gestützt auf Ziele.“

Es ist wichtig im Bezug auf Mobilität ein Miteinander zwischen Autofahrer:innen, Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu finden. Dies ist zwar nicht immer einfach, aber in gewissen Maße sicher möglich und wurde hier auch versucht umzusetzen. Die gesetzten Schwerpunkte sind wichtig und erfordern natürlich die nötigen Maßnahmen, welche auch sinnvoll sind.“

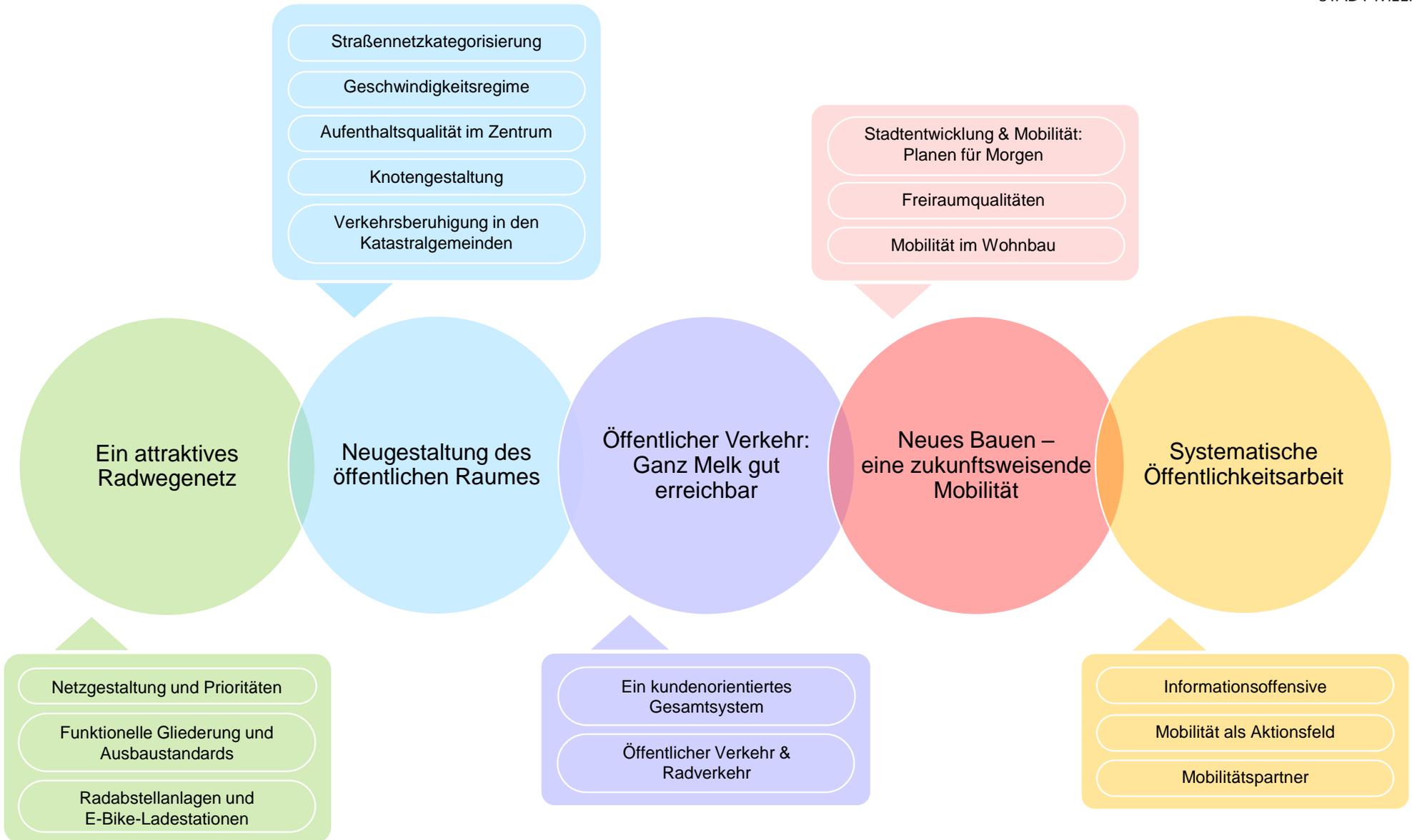


Abbildung 18: Schwerpunkte und Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes



2.4 Kontinuierliche Initiativen

Es gibt Aufgaben, die nicht von heute auf morgen, auch nicht durch große Kraftanstrengungen erledigt werden können.

2.4.1 Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet die systematische Beseitigung von Unfall- und Gefährdungsstellen, wie z.B. die Verlängerung des Geh- und Radweges in der Abt Karl-Straße im Bereich des Schulzentrums (vgl. Radbasisnetz Kapitel 3.1).



Abbildung 19: Schulvorfeld Schulzentrum Melk

2.4.2 Anpassungsmaßnahmen an Klimaveränderungen

Grundsätzlich sind Klimaschutz und Klimawandelanpassung zu unterscheiden: im Klimaschutz gibt es einen auf europäischer Ebene vereinbarten Zielpfad, der durch den Mobilitätsmasterplan 2030 (2021) des Bundes konkretisiert wurde – als „neuer Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor“.

Bei der Anpassung an den Klimawandel stehen Maßnahmen im Vordergrund, die teilweise schon vorhandene negative Auswirkungen – etwa die Zunahme von Hitzeperioden und Starkregenereignisse – abmildern. Aus einem Katalog ausgewählter Maßnahmen und der Wirkungen und Umsetzungshorizonte können Prioritäten für Melk abgeleitet werden. Vorrang sollen Maßnahmen haben, die besonders wirksam und in absehbarer Zeit umsetzbar sind. Die Schwerpunkte des Konzeptes entsprechen diesen Prioritäten.

Klimaschutz	Wirkung	Horizont
Flächendeckendes Geschwindigkeitsregime	●●	K
Zusammenhängendes Radverkehrsnetz	●	K
Anpassung der Stellplatzverpflichtung	●●	K, M
Mobilitätskonzepte für größere Siedlungsentwicklungen	●●	K

Anpassung an den Klimawandel	Wirkung	Horizont
Entsiegelung u. Neugestaltung von Plätzen u. Straßen	●●	K, M
Regenwassermanagement	●●●	M
Straßenbegleitgrün bei Straßenbauprojekten (Baumalleen, Einzelbäume, Sträucher etc.)	●●●	M
Beschattung von öffentlichen Aufenthaltsräumen und ÖV-Haltestellen	●	K, M
Verpflichtende Beurteilung der Wirkung von (Infrastruktur-) Projekten auf das Mikroklima	●●	K

K	Kurzfristig	(1-5 Jahre)	●●●	sehr hohe Wirkung
M	Mittelfristig	(5-10 Jahre)	●●	hohe Wirkung
			●	geringe Wirkung

Abbildung 20: Maßnahmenspektrum Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel



2.4.3 Inklusionsmaßnahmen

Inklusion ist ein Querschnittsthema bei allen Planungen. Im Straßenbau geht es um

- » Planung möglichst auf einer Ebene in verkehrsberuhigten Gebieten, möglichst keine erhöhten Gehsteige
- » Akustische und optische Signale bei Verkehrslichtsignalanlagen und wichtigen Querungen
- » Visuelle Gestaltungselemente, z.B. im Vorfeld von Schulen und Kindergärten, „Tactical Urbanism“ (vgl. Kapitel 4.6.1)



Abbildung 21: Begegnungszone Wiener Straße, mit Gestaltungspotenzial

2.4.4 Fußwegenetz

Für Wegenetze sind folgende Grundsätze zu beachten:

- » Das Fußwegenetz hat sich an den potenziellen Ziel- und Quellpunkten bzw. den sich daraus ergebenden Wunschlinien zu orientieren.
- » Im dichtbebauten Stadtgebiet sind beidseitige Gehsteige anzustreben, mit einer Regelbreite von 2,0 m und Zuschlägen, wenn der Gehsteig direkt an einen Schrägparkstreifen angrenzt.
- » Vorhandene Barrieren (z.B. komplizierte Verkehrslösungen, Umwege, Niveauunterschiede) sollen als längerfristige Aufgabe kontinuierlich beseitigt bzw. überwunden werden, unter anderem im Zuge von Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten.
- » Beim Winterdienst darf auf Fußwege nicht vergessen werden. Die ausreichende Beleuchtung von Fußwegen in Parks und entlang von Grünzügen soll dabei helfen, diese Achsen auch bei Dunkelheit und im Winter als attraktive Abschnitte im Fuß- bzw. Radwegenetz zu etablieren.
- » Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes in Stadtentwicklungsgebieten, etwa als Begegnungszonen, Fußgängerzonen oder Wohnstraßen.

Heidegund Niederer, Stadtrat-Ressort Inklusion:

„Als zuständige Stadträtin freut es mich, dass Inklusion im Mobilitätskonzept berücksichtigt wird. Ich hoffe, dass die Maßnahmen kurz- und mittelfristig umgesetzt werden.“

3 Ein attraktives Radwegenetz

© Ro&Pa

Der Radverkehr hat Rückenwind, nimmt in vielen Städten stark zu – nicht nur im Freizeit- und Tourismusverkehr, sondern auch im sogenannten Alltagsverkehr. Angesichts dieser steigenden Nachfrage fördert das Land Niederösterreich den Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes, also Radschnellwege und ein Radbasisnetz; ein entsprechendes Zielnetz liegt vor.

Für die dicht bebauten Stadtgebiete von Melk ist der öffentliche Straßenraum begrenzt, für getrennte Radwege ist viel zu wenig Platz. Deshalb führen Radrouten auch im Mischverkehr mit dem übrigen Kfz-Verkehr, allerdings auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau („Tempo 30“) und auf Straßen mit möglichst geringer Verkehrsbedeutung, also auf Sammelstraßen und Anrainerstraßen.



© Ro&Pa

Abbildung 22: Einfahrt Kolomaniau / Rollfährstraße

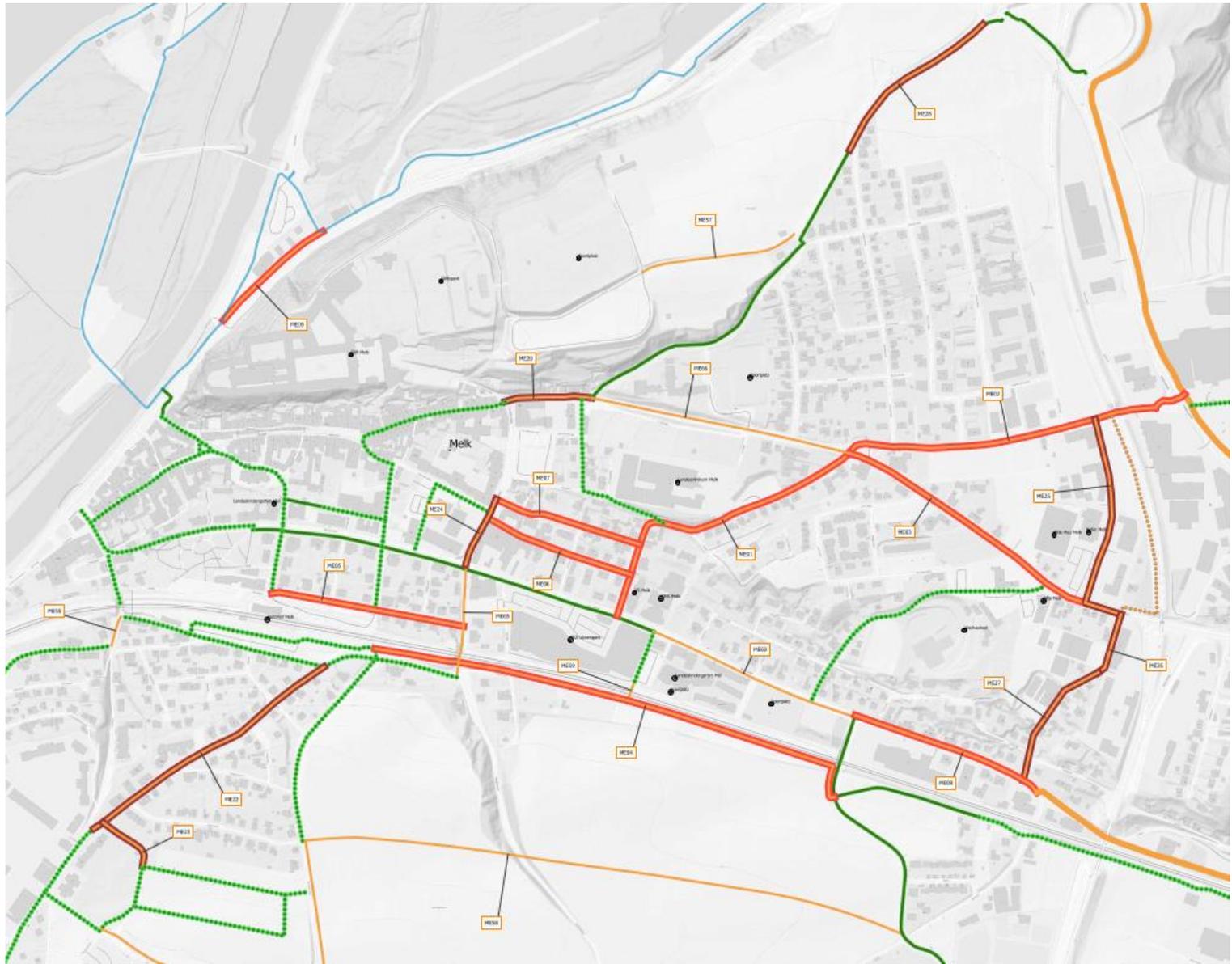
3.1 Netzgestaltung und Prioritäten

Das innerstädtische Radverkehrsnetz enthält Haupttrouten, die den Wunschlinien der Radfahrer:innen entsprechen: Zwei Routen verbinden Melk mit dem Radschnellweg des Landes, diese Routen bilden mit mehreren Nord-Süd-Verbindungen ein zusammenhängendes Netz, das kurzfristig realisiert werden soll (Priorität 1).

Zwischen diesem Hauptnetz, im Zentrum und in den Wohngebieten gilt das Mischprinzip – Radverkehr und Kfz-Verkehr auf einer gemeinsamen Fahrbahn. Einbahnen werden auf Öffnung für den Radverkehr geprüft und zur Vermeidung von Umwegfahrten allenfalls geöffnet.

Johannes Haselsteiner, Radlobby Melk:

„Der Radverkehr spielt in Melk als Stadt der kurzen Wege eine bedeutende Rolle. Das Mobilitätskonzept wird als strategische Grundlage dabei helfen, eine lückenlose Planung in Zukunft umzusetzen und so das Radfahren in Melk weiter zu attraktivieren.“



- Route Radbasisnetz ohne Ausbaubedarf**
- von Kfz-Verkehr baulich getrennte Radfahranlage
 - - - Route mit Radfahren im Mischverkehr mit Kfz
- Route Radbasisnetz mit Ausbaubedarf**
- Ausbau Priorität 1 (Vorprojekt)
 - Ausbau Priorität 2
 - Ausbau Priorität 3
 - externes Ausbauprojekt
 - - - Routenvariante
 - Maßnahmennummer
 - Korridor Radschnellweg
- NOE Topradrouten**
- NOE Topradrouten

Abbildung 23: Radverkehrsnetz im Zentrum
(Quelle: Radbasisnetz und Ausbaubedarf Potenzialregion Melk, Schneider Consult)



Abbildung 24: Radwege in die Katastralgemeinden – Spielberg, Pielach, Pielachberg
(Quelle: Radbasisnetz und Ausbaubedarf Potenzialregion Melk, Schneider Consult)



Abbildung 26: Radwege in die Katastralgemeinden – Schrattenbruck, Pöverding
(Quelle: Radbasisnetz und Ausbaubedarf Potenzialregion Melk, Schneider Consult)



Abbildung 25: Radverkehrsnetz in die Katastralgemeinden – Winden, Neuwinden
(Quelle: Radbasisnetz und Ausbaubedarf Potenzialregion Melk, Schneider Consult)

Route Radbasisnetz mit Ausbaubedarf

-  Ausbau Priorität 1 (Vorprojekt)
-  Ausbau Priorität 2
-  Ausbau Priorität 3
-  externes Ausbauprojekt
-  Routenvariante
-  Maßnahmennummer
-  Korridor Radschnellweg

Route Radbasisnetz ohne Ausbaubedarf

-  von Kfz-Verkehr baulich getrennte Radfahranlage
 -  Route mit Radfahren im Mischverkehr mit Kfz
- NOE Topradrouten**
-  NOE Topradrouten

Die Katastralgemeinde Großpriel ist über den Melktalradweg angebunden. Die Katastralgemeinden Kollapriel und Rosenfeld können bei geringen Kfz-Verkehrsstärken im Mischverkehr über das regionale Straßennetz erreicht werden.

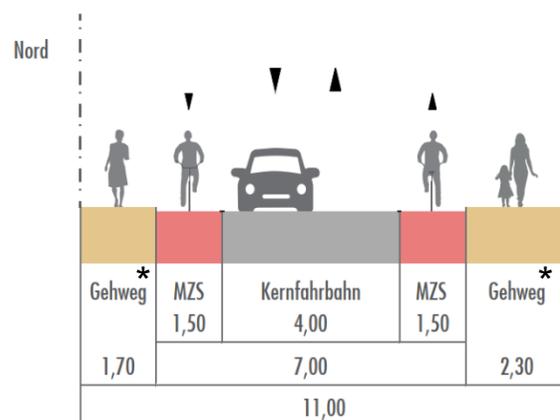
3.2 Funktionelle Gliederung und Ausbaustandards

Das Radverkehrsnetz im Zentrum gliedert sich funktionell in:

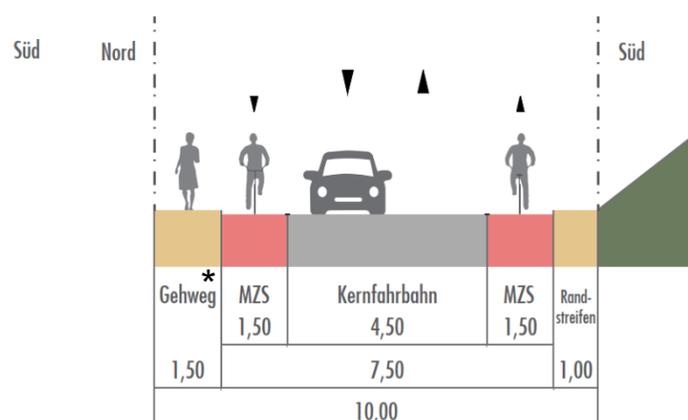
- » baulich getrennte Radwege
- » gemischte Geh- und Radwege
- » Radrouten im Mischverkehr, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen oder Radfahren gegen die Einbahnregelung

Variante A: Mehrzweckstreifen

Jakob-Prandtauer-Straße bis Krankenhausstraße



Krankenhausstraße bis Himmelreichstraße



Variante B: gemischter Geh- und Radweg

Jakob-Prandtauer-Straße bis Himmelreichstraße

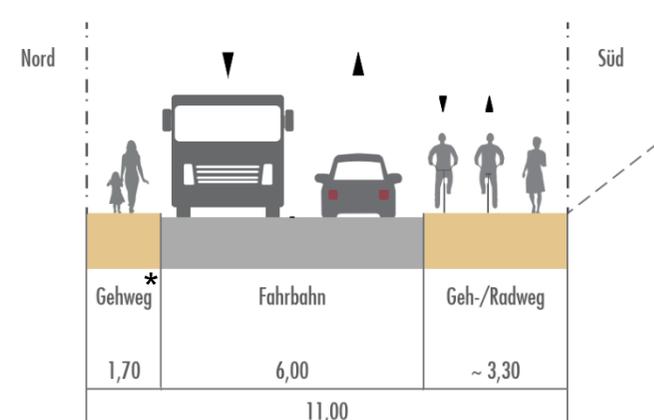


Abbildung 27: Radverkehrsquerschnitte in Varianten, Beispiel Wiener Straße (* Bestand)

Für die Querschnittsgestaltung von Radverkehrsanlagen ist die RVS-Richtlinie 03.02.13 (2022) heranzuziehen, mit Einsatzgrenzen nach Verkehrsstärke und Fahrgeschwindigkeit. Demnach sollen Haupttrouten folgende Mindestbreiten (ohne Schutzstreifen) aufweisen:

- » Einrichtungsradweg ... 2,3 m
- » Radfahrstreifen ... 1,3 m
- » Zweirichtungsradweg ... 3,3 m
- » Mehrzweckstreifen ... 1,3 m

Die Kernfahrbahn bei Mehrzweckstreifen muss auf Landesstraßen mindestens 4,5 m betragen und kann bei Tempo 30 auf Gemeindestraßen auf bis 3,5 m reduziert werden. Eine diesbezügliche Abstimmung erfolgte im Zuge des Stakeholder-Prozesses mit dem Amtssachverständigen für Verkehr des Landes Niederösterreich.

3.3 Radabstellanlagen und E-Bike-Ladestationen

3.3.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum

Nicht zuletzt wegen des Radverkehrstourismus verfügt Melk über zahlreiche Radabstellanlagen im Zentrum und fünf Nextbike-Stationen mit Leihrädern. Diese Radabstellanlagen sollen laufend und bedarfsorientiert erweitert werden.

Zusätzliche Abstellanlagen sind entlang der prioritären Radrouten notwendig, etwa entlang der Abt Karl-Straße und bei hochfrequentierten öffentlichen Einrichtungen und Einkaufsnutzungen, aber auch an den Schnittstellen der Multimodalität, also bei Parkplätzen (Kupferkannenparkplatz) und künftigen Garagen.

Damit Radabstellplätze gut nutzbar sind, sollen sie als Anlehnbügel z.B. als Modell „Wiener Bügel“ ausgeführt werden, die das Umfallen verhindern und ein diebstahlsicheres Abschließen am Rahmen (insbesondere für E-Bikes) ermöglichen. Seitliche Abstände von Zweier- oder Dreierpaketen von Anlehnbügeln, die somit vier bis sechs Fahrräder aufnehmen können, bieten an den außenliegenden Bügeln auch die Möglichkeit Lastenfahrräder abzustellen.

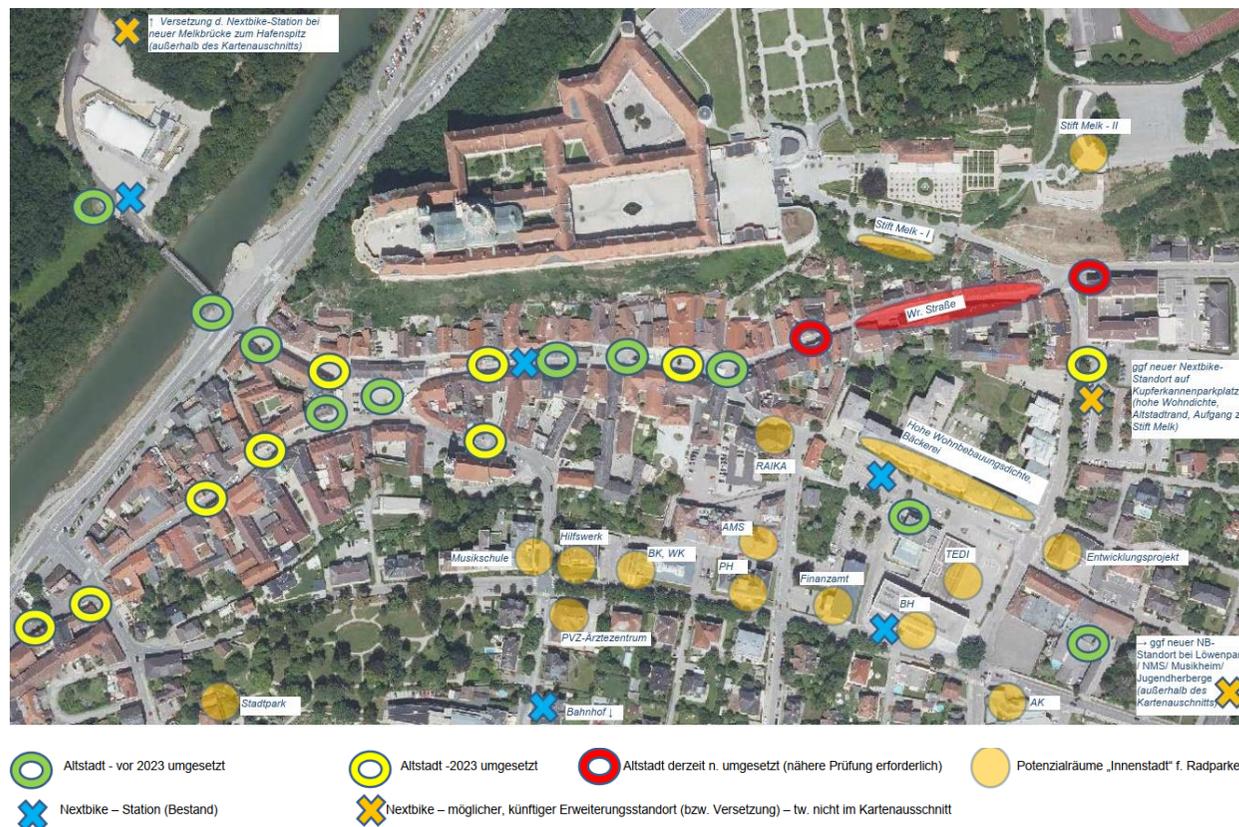


Abbildung 28: Radabstellanlagen: Bestand und Ausbaustandorte (Quelle: Radlobby Melk)

Ladestationen für E-Bikes im öffentlichen Straßenraum erlangen insbesondere für den Fahrradtourismus eine immer größere Bedeutung. Die Standorte werden je nach technischer Eignung in Abstimmung mit dem Stadtmarketing festgelegt. Mögliche Standorte wären: Tourismusinfostelle, Rathausplatz, Sparkassenparkplatz/Boulevard, Mole Melk, Wachauarena, Parkplatz Räcking, Wachaubad, Kirchenplatz, Bahnhofstraße/Firma Leopoldinger, Stift Melk (Radparkplatz), Park&Ride-Anlage Bahnhof (ÖBB).

3.3.2 Fahrradparken im Wohnbau

Für eine nachhaltige Mobilität sind attraktive Radabstellanlagen im Wohnbau besonders wichtig – leicht erreichbar, also vorzugsweise im Erdgeschoß angeordnet, wettergeschützt und gegen Diebstahl und Vandalismus gesichert.



© Herta Hurnaus

Abbildung 29: Fahrradraum mit ausreichend Platz und hochwertigen Fahrradständern



© Ro&Pa

Abbildung 30: Fahrradabstellplätze am Gang vor der Wohnung



© Ro&Pa

Abbildung 31: Fahrradstellplätze im Foyer



© Ro&Pa

Abbildung 32: Fahrradabstellplätze überdacht im Freiraum einer Wohnhausanlage

4 Neugestaltung des öffentlichen Raumes

Der „Mobilitätswandel“ – geänderte Werthaltungen, steigende Mobilitätskosten, demografische Entwicklungen und damit Veränderungen bei der täglichen Verkehrsmittelwahl – verändert auch die Ansprüche an den öffentlichen Raum. Das betrifft:

- » Eine Orientierung an den Grundbedürfnissen Bewegung und Aufenthalt, was eine andere Straßennetztypologie nahelegt,
- » eine neue Verteilung von Verkehrsflächen, hin zum Aktivverkehr (Fuß- und Radverkehr),
- » die gemeinsame Nutzung knapper Straßenräume im dicht bebauten Stadtgebiet,
- » Maßnahmen zur Anpassung an die Klimaveränderungen, im wesentlichen durch Begrünung, Beschattung und Entsiegelung.

Dieser Bedeutungswandel erfordert Maßnahmen auf Netzebene (Verkehrsbedeutung und Geschwindigkeitsregime), die Aufwertung von Aufenthaltsräumen und die (beispielhafte) Neugestaltung von neuralgischen Knoten, mit einem Paradigmenwechsel in der Verkehrs- und Straßenplanung.



Abbildung 33: Straßennetztypologie
(Quelle: Rosinak & Partner nach Transport for London (TFL), adaptiert)

4.1 Straßennetzkategorisierung

Das Straßennetz Melks wird nach Verkehrsbedeutung und Zuständigkeit gegliedert, mit wenigen Hauptstraßen und netzergänzenden Sammelstraßen sowie mit Landesstraßen, für die besondere Ausbaustandards gelten.



Abbildung 34: Straßennetzkategorisierung Zentrum Melk (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)

Die übrigen Gemeindestraßen sind Erschließungsstraßen und Anliegerstraßen mit Verkehrsstärken unter 3.000 Kfz pro Tag.

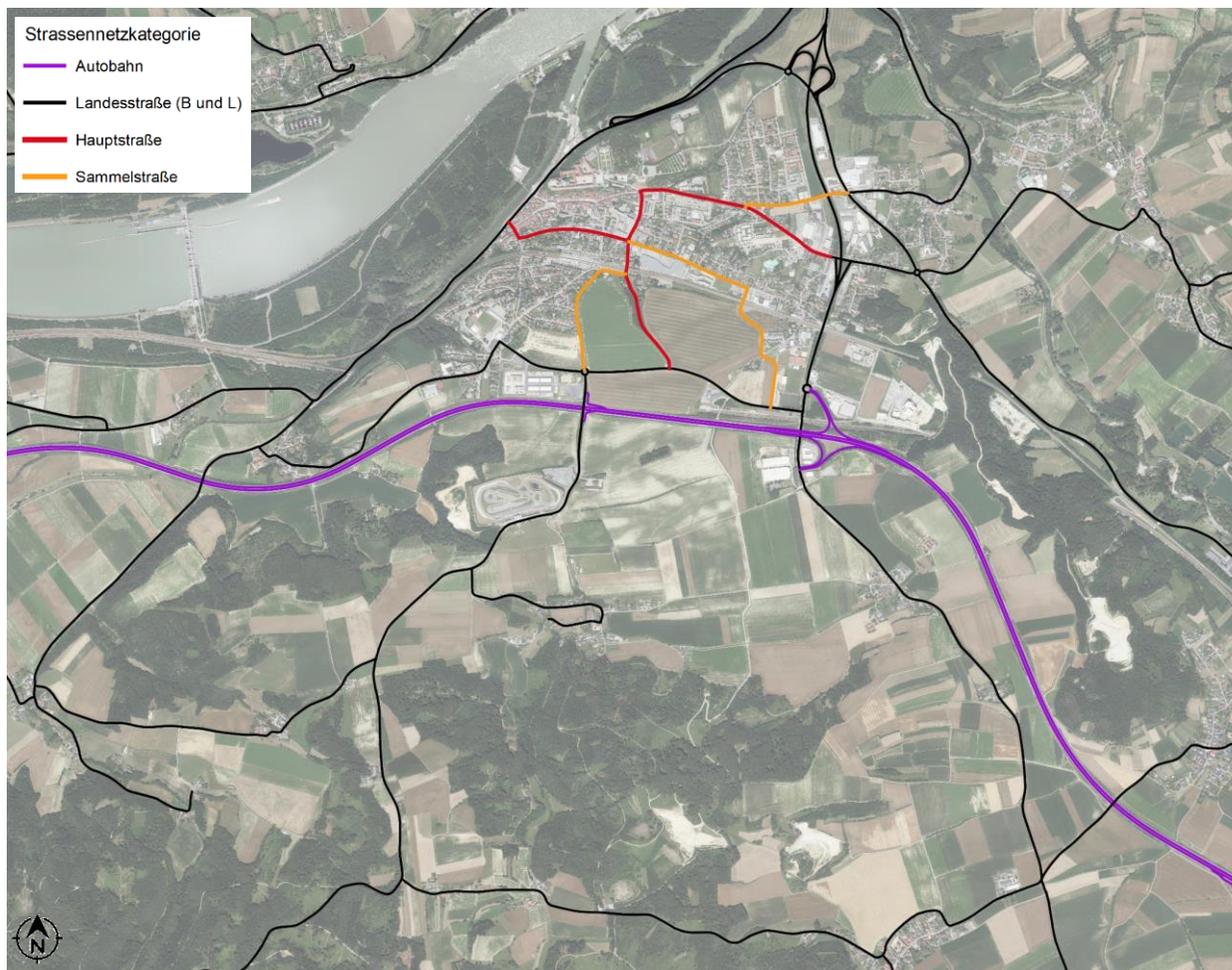


Abbildung 35: Straßennetzkategorisierung (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)

Michael Platzer, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung, Fachbereich Strategische Planung:

„Die Kategorisierung des Straßennetzes wird durch die verantwortliche Straßenverwaltung vorgenommen und erfolgt nach den unterschiedlichen räumlich-verkehrlichen Funktionen der einzelnen Straßenabschnitte. Dabei ist die Bedeutung eines Straßenabschnitts für die Sicherstellung der Erreichbarkeit räumlicher Nutzungen maßgeblich. Die aus der Raumstruktur abgeleiteten Verbindungsfunktionen sind durch das Setzen von Erreichbarkeitsstandards zu ergänzen, wobei festzulegen ist, wie lange in einem bestimmten Funktionsbereich eine Fahrt vom Ausgangsstandort zum Zielstandort höchstens dauern darf.“

4.2 Geschwindigkeitsregime

Eine wesentliche Rahmenbedingung für den Gestaltungsspielraum in Straßen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Abgestimmt auf die Straßennetzkategorie (vgl. Kapitel 4.1) wird in Melk eine flächenhafte Tempo 30-Regelung angestrebt – in einem Großteil des Stadtgebietes sind bereits im Bestand Tempo 20, Tempo 30, Begegnungszonen, Fußgängerzonen oder Wohnstraßen verordnet, deren Gültigkeit aufrechterhalten bleibt.

Aus der Netzkategorie und der Geschwindigkeitsregelung leiten sich die Ausbauelemente für Straßenabschnitte und Knotengestaltungen ab.

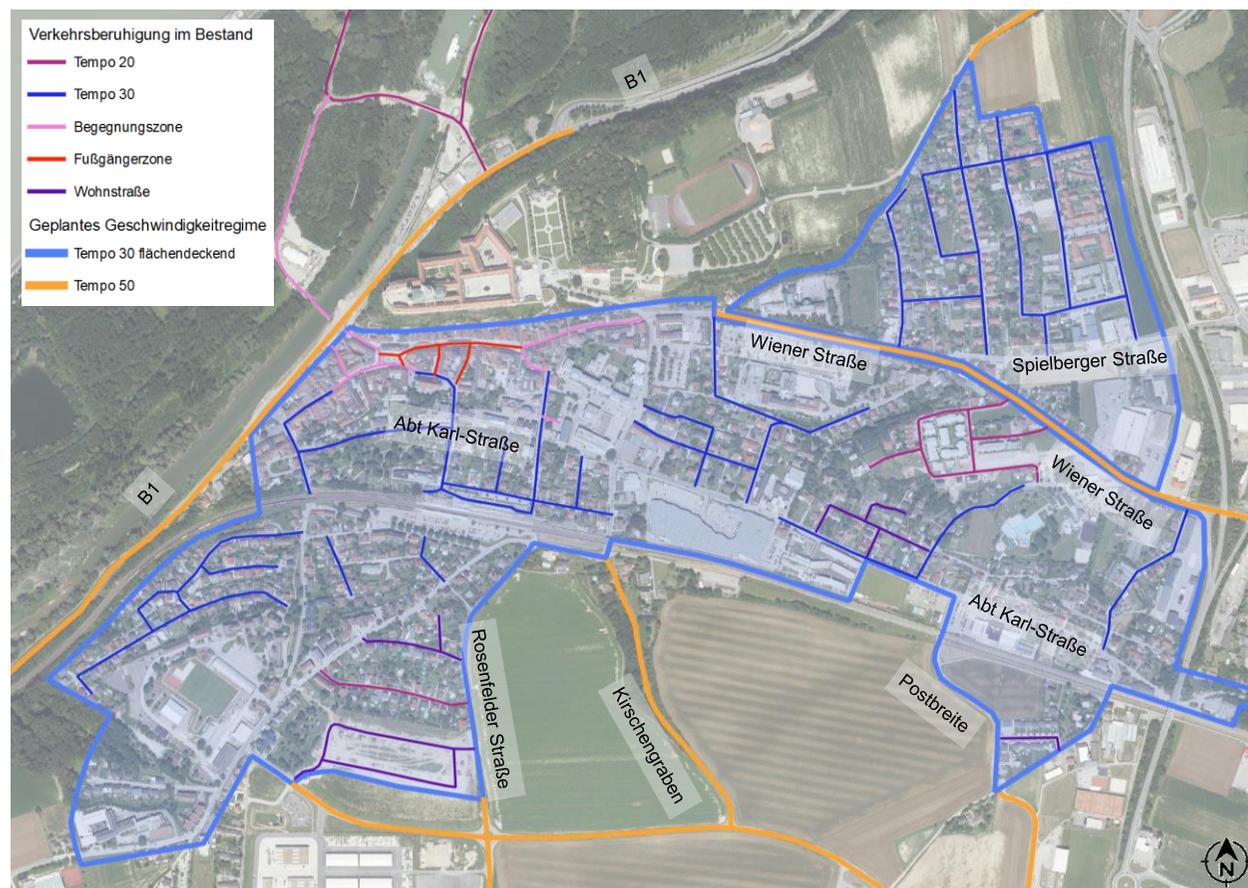


Abbildung 36: Geschwindigkeitsregime Bestand und Planung (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)

In den Katastralgemeinden ist im Bestand – auch z.T. auf Landesstraßen – in Wohngebieten und bei Engstellen Tempo 30 verordnet.



Abbildung 37: Tempo 30 in Pielachberg/Pielach im Bestand (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)

In Pielach ist eine Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Zone in Richtung Süden geplant (vgl. Kapitel 4.5.3).

In Neuwinden soll die Ortsdurchfahrt neu gestaltet und damit eingehend Tempo 50 verordnet werden (vgl. Kapitel 4.5.2).

4.3 Aufenthaltsqualität im Zentrum

Das Zentrum ist gemeinhin die Visitenkarte einer Stadt, wobei in Melk der Rathausplatz und der Hauptplatz bereits als Fußgängerzone bzw. als Begegnungszone gestaltet wurden. Diese Qualitäten im Zentrum sollen erweitert und gestärkt werden.

Im Zuge der Stadtentwicklung „Boulevard“ östlich der Babenbergerstraße soll ein neues kompaktes Stadtquartier mit einem verkehrsfreien Anger im Bereich der Abbe Stadler-Gasse entstehen. Die erforderlichen Stellplätze sollen in einer zentralen Parkgarage untergebracht werden. In Zusammenhang damit soll eine geänderte Einbahnregelung Umwegfahrten im Zentrum entgegen wirken.

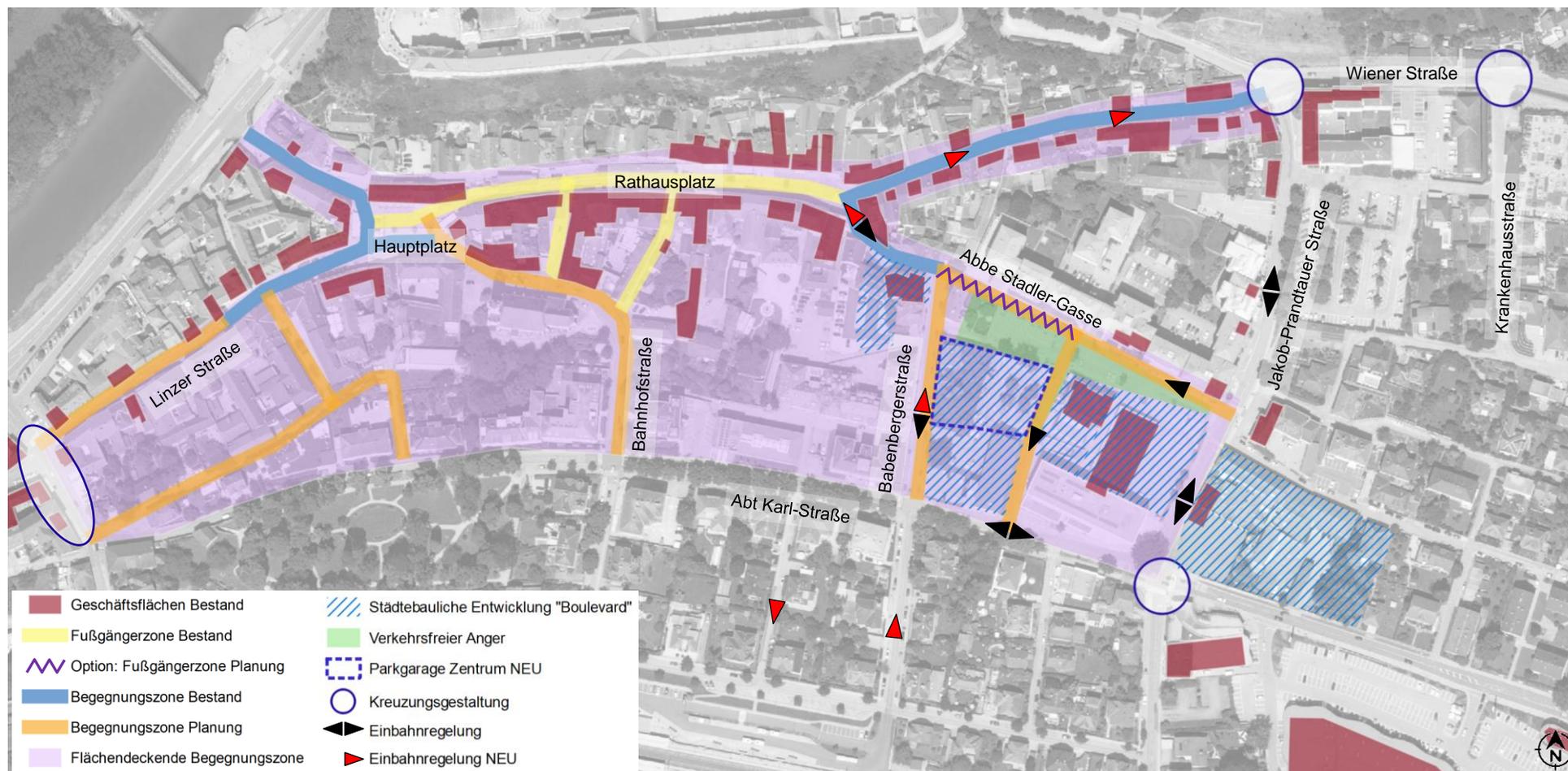


Abbildung 38: Verkehrsorganisation im Zentrum (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)



4.3.1 Rathausplatz

Am Rathausplatz ist ein „Upgrade“ mit attraktiven Aufenthaltsbereichen, mit Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen überlegenswert, entwickelt im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens.

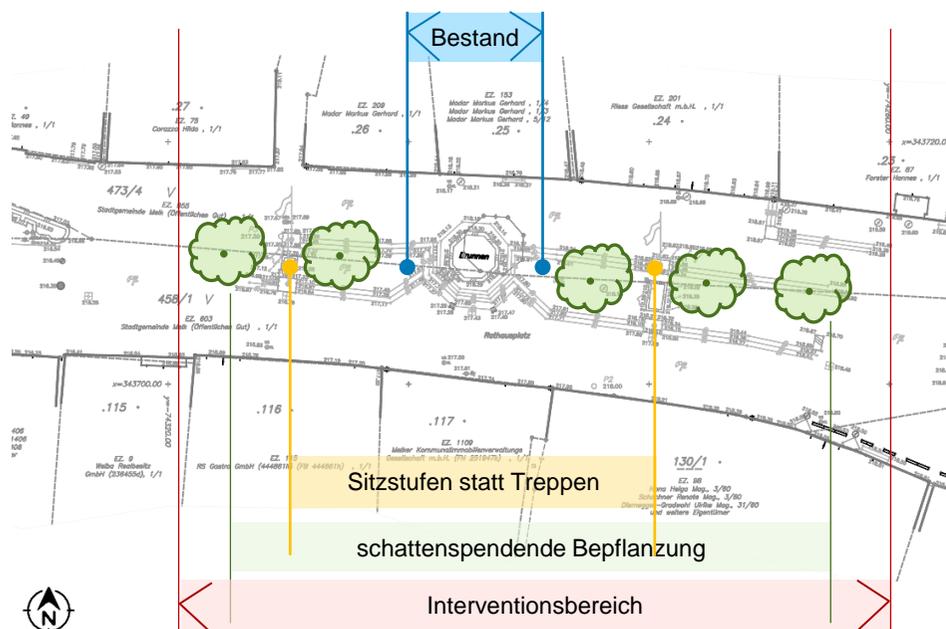


Abbildung 39: Funktionsvorschlag Rathausplatz
(Hintergrundquelle: Lage- und Höhenplan Rathausplatz, Kochberger)



Abbildung 40: Rathausplatz im Bestand

4.3.2 Hauptplatz

Am Hauptplatz sollte im Bereich der Sitzstufen auf der Südseite ein breites Vorfeld gestaltet werden, allenfalls mit einer abschirmenden Begrünung und einem kühlenden Wasserspiel.



Abbildung 41: Sitzstufen Hauptplatz im Bestand

Hannes Ebner, Vertreter Wirtschaft/Gastro:

„Die Melker Gastronomie ist eine tragende Säule der Stadt Melk. Als serviceorientierte Gastgeber wollen wir den Melkerinnen und Melkern sowie unseren Gästen von nah und fern ihren Besuch in Melk so angenehm wie möglich gestalten, dazu gehören u.a. Parkmöglichkeiten in der Nähe der Lokale und eine unkomplizierte öffentliche Anreise. Der Bereich Linzerstraße samt Hauptplatz ist ganzjährig ein gastronomischer sowie touristischer Hotspot. Ein innovatives und zielgerichtetes Mobilitätskonzept betrachtet und bedient die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, sei es mit geplanten Ladestationen für E-Bikes in Lokalnähe oder Parkmöglichkeiten für Abendgäste in der Melker Innenstadt.“

4.3.3 Boulevard

Das Stadtentwicklungsgebiet Boulevard liegt mitten in der Melker Innenstadt und erstreckt sich vom ehemaligen Forsthaus bis zum Schnabl-Eck. Als Nutzungen sind neben Wohnbau ein Generationencafé, ein Hotel oder ein Nahversorger für die Innenstadt vorgesehen sowie eine konsumfreie Grünzone.

Der Boulevard soll eine attraktive, fußgänger:innenfreundliche Verbindung zwischen dem Löwenpark und der Altstadt schaffen. Die Aufenthaltsqualität in dieser Zentrumszone soll gesteigert werden, um Bürger:innen, Gäste und Konsument:innen zum Verweilen einzuladen.

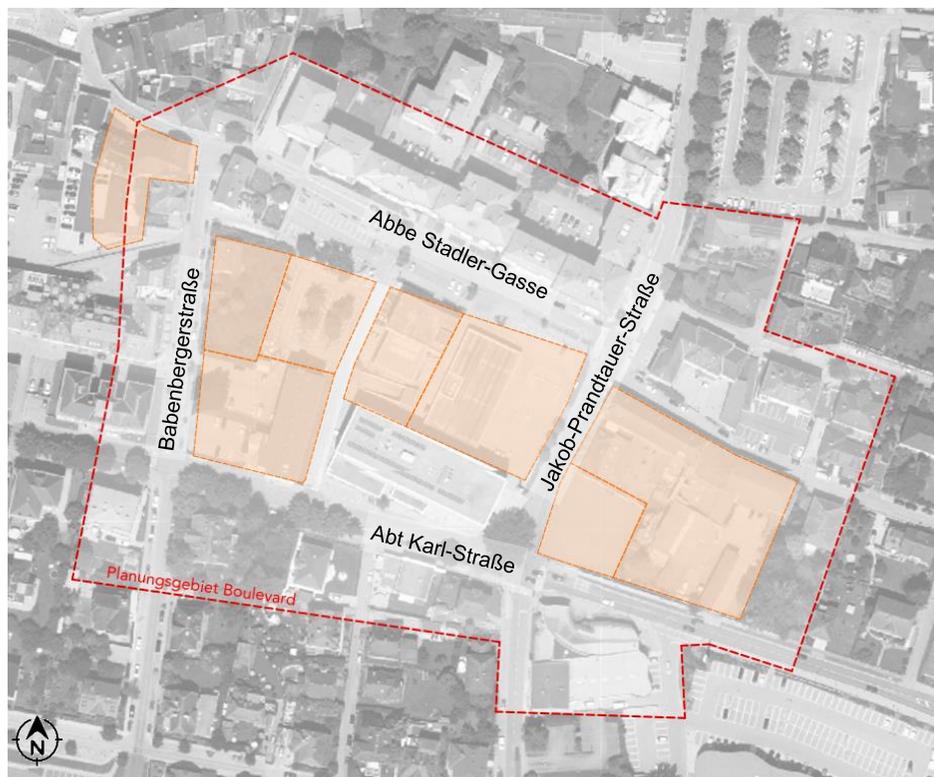


Abbildung 42: Planungsgebiet Boulevard (Quelle: Superwien)

4.3.4 Babenberger Straße Süd

Die Babenberger Straße ist im Abschnitt zwischen der Lindestraße und der Abt Karl-Straße derzeit mit Kfz in beiden Richtungen befahrbar. Geplant ist eine Einbahnführung in Richtung Norden, mit zusätzlich beidseitigen schatten spendenden Maßnahmen und mit einem Radfahrstreifen gegen die Einbahn in Richtung Süden zum Bahnhofsvorplatz.

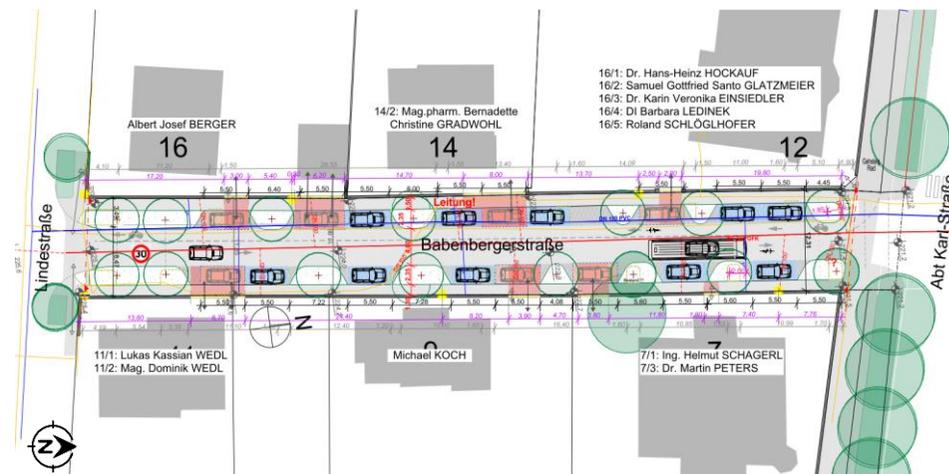


Abbildung 43: Konzept Babenberger Straße Süd
(Quelle: Christian Winkler Landschaftsplanung)

Maria-Eva Graf, Vertreterin Wirtschaft/Handel:

„Verschiedene, unterschiedliche Mobilitätsformen, öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr finde ich für das Melker Stadtzentrum sowie für Wirtschaft und Geschäfte von großer Bedeutung.

Die Erarbeitung passender Lösungen für eine vielfältige, nachhaltige Mobilität für das Stadtzentrum sind daher sehr zu begrüßen.“



4.3.5 Wiener Straße – Bäckerei Teufner bis Rathausplatz

Die Wiener Straße soll im Bereich zwischen der Bäckerei Teufner und dem Rathausplatz zur „Grünen Kunstmeile Melk“ werden. Das Gestaltungskonzept sieht eine barrierefreie niveaugleiche Oberflächengestaltung, großzügige Grünelemente mit Torwirkung in regelmäßigen Abständen („Grüne Brücken“), die Änderung der Einbahnführung, die Sicherung von Stellplätzen sowie Bereiche für bestehende und neue Kunstwerke, Schanigärten sowie öffentliche Verweilzonen vor.



Abbildung 45: Visualisierung „Grüne Brücken“
(Quelle: Christian Winkler Landschaftsplanung)

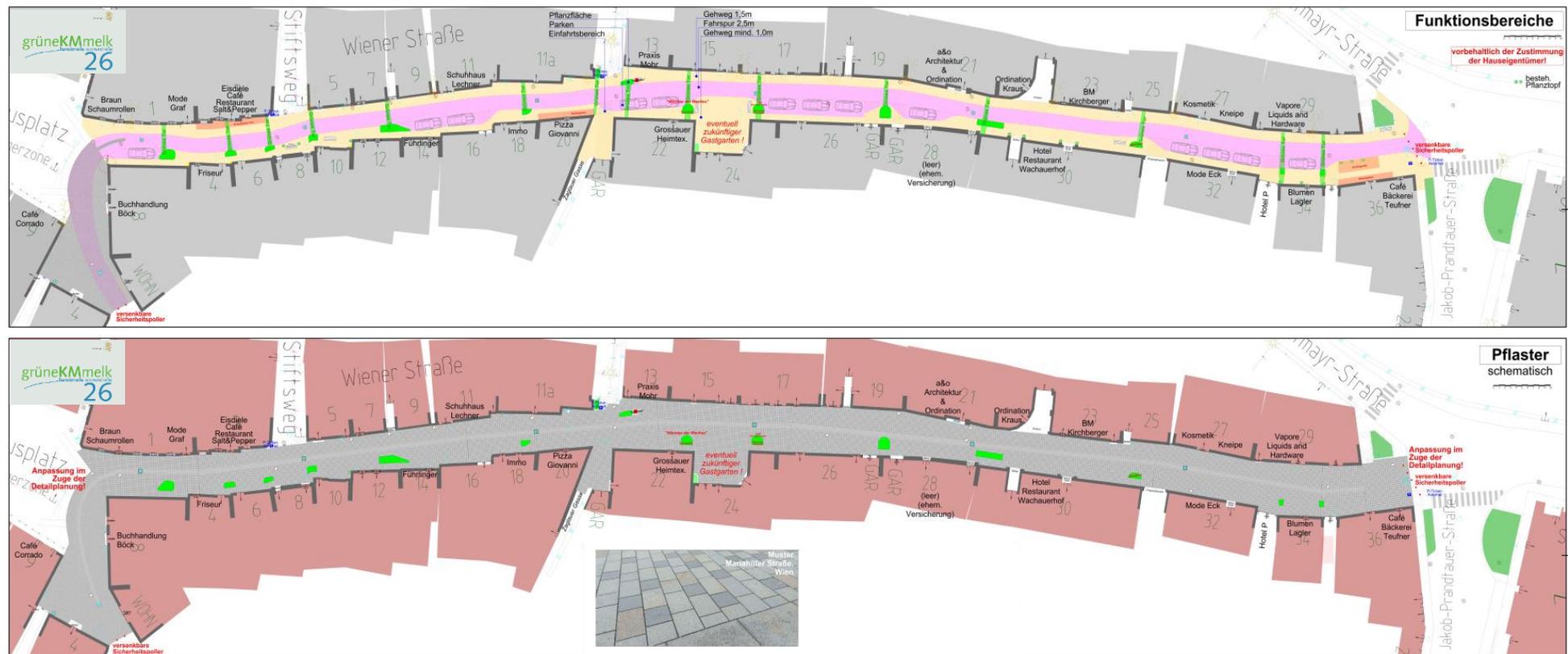


Abbildung 44: Gestaltungskonzept Wiener Straße, Bäckerei Teufner bis Rathausplatz (Quelle: Christian Winkler Landschaftsplanung)

4.3.6 Kronbichl

Am Kronbichl wird im Zuge der geplanten Straßen- und Einbautensanierungen auch die Oberfläche neu gestaltet. Vorgesehen sind die Errichtung von Gehsteigen, die Markierung von neuen wasserdurchlässigen Parkstreifen sowie Fahrbahnanhebungen im Kreuzungsbereich zur Geschwindigkeitsreduktion.

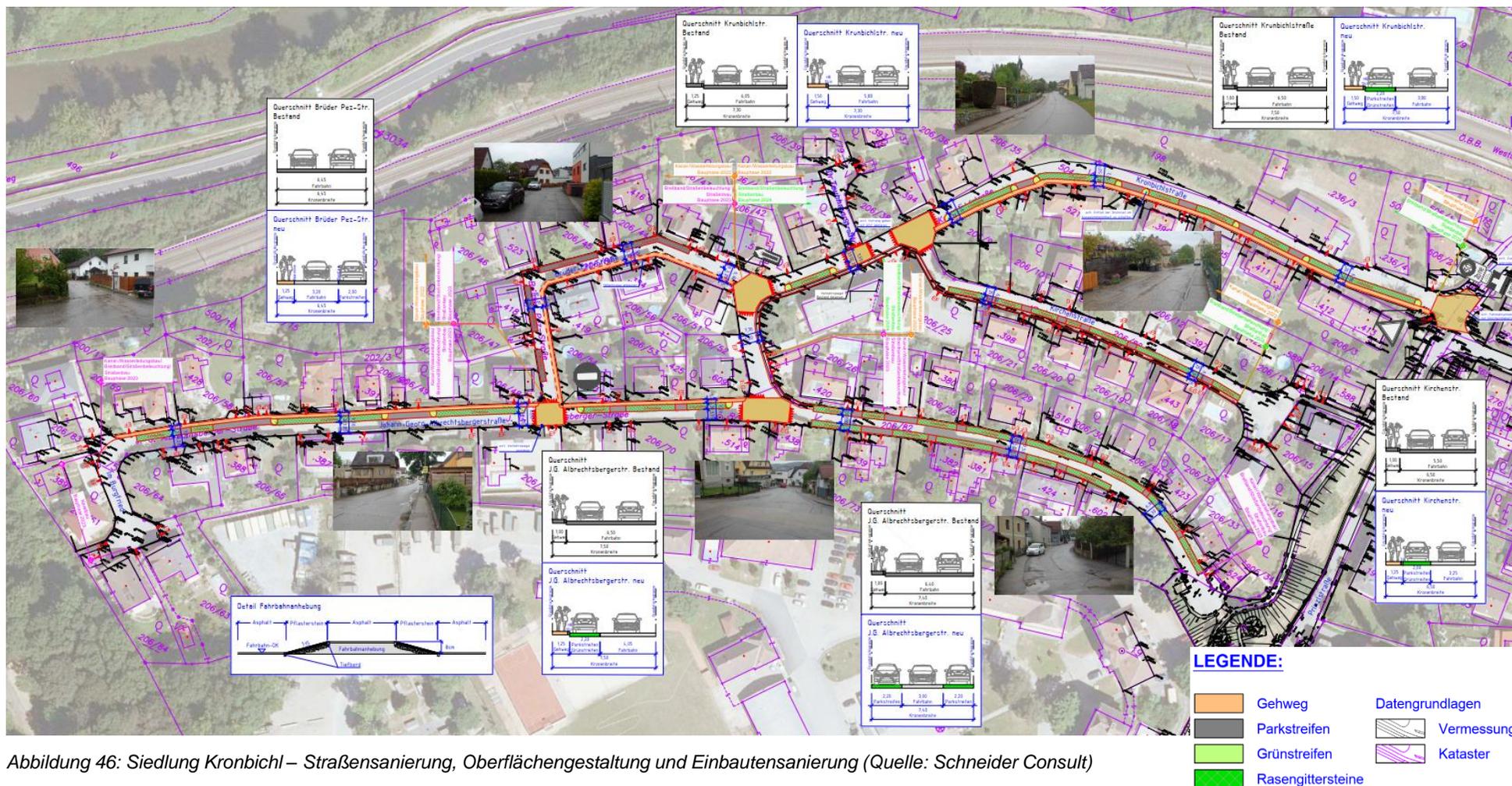


Abbildung 46: Siedlung Kronbichl – Straßensanierung, Oberflächengestaltung und Einbautensanierung (Quelle: Schneider Consult)



4.4 Knotengestaltung

4.4.1 B1-Rollfahrestraße

Die Verbindung vom Zentrum zum Donauufer bzw. zum Donauradweg ist für den Freizeit- und Tourismusverkehr, für Fußgänger:innen und den Radverkehr besonders wichtig. Derzeit gibt es eine gemeinsame Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr, eine getrennte Radverkehrsquerung ist angesichts der hohen Frequenz geboten. In weiterer Folge soll ein farblich getrennter Radweg zur Hubbrücke führen.



Abbildung 47: Funktionaler Gestaltungsvorschlag Überquerung B1 bei Rollfahrestraße (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)



Abbildung 87: Überquerung B1 bei Rollfahrestraße im Bestand

4.4.2 Kreuzung Wiener Straße – Krankenhausstraße – Salmannsgraben

Vom Zentrum zum Salmannsgraben Richtung Donaubrücke bzw. Donauradweg führt eine wichtige Radroute, ein Lückenschluss in diesem Abschnitt der Wiener Straße und eine gesicherte Querung sind vorgesehen.

Verbunden damit soll eine Torsituation geschaffen werden, die den „Eintritt“ ins Stadtzentrum auch für Autofahrer:innen sichtbar macht und eine geringe Fahrgeschwindigkeit nahe legt.

Bei der Krankenhausstraße soll in der Wiener Straße im übrigen auch die Tempo 30-Regelung stadteinwärts beginnen.



Abbildung 50: Kreuzung Wiener Straße – Krankenhausstraße – Salmannsgraben

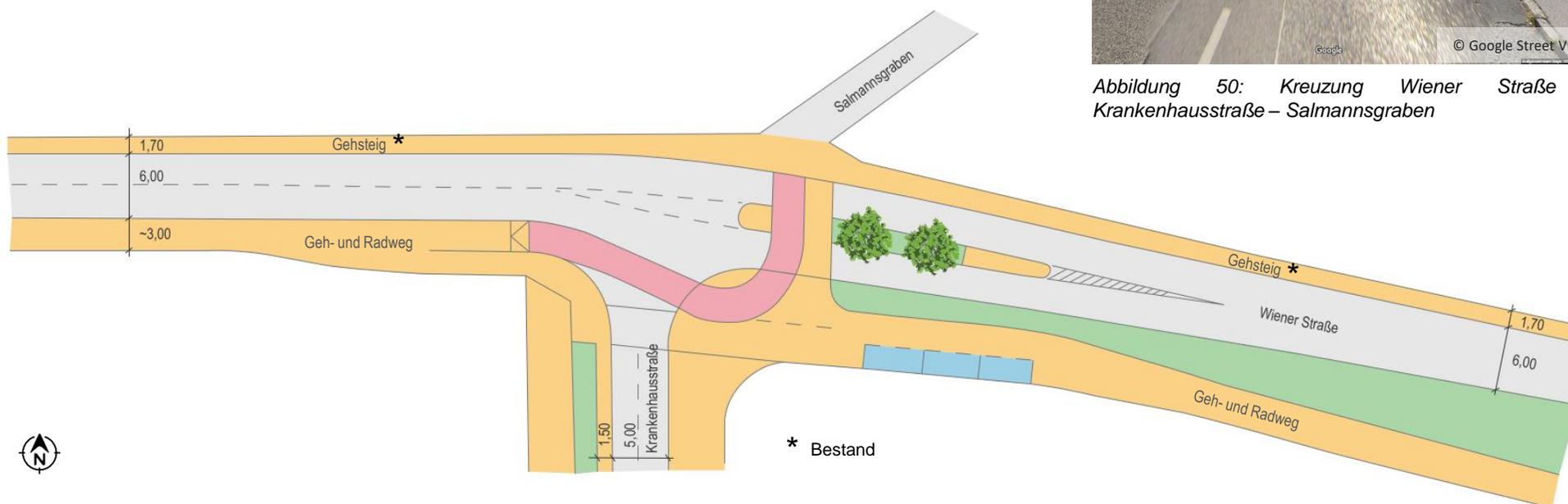


Abbildung 49: Genereller Gestaltungsvorschlag Kreuzung Wiener Straße – Krankenhausstraße – Salmannsgraben

4.4.3 Kreuzung Abt Karl-Straße – Jakob-Prandtauer-Straße

Der denkmalgeschützte Baum, die „Turnereiche“, wird vom Autoverkehr „umspült“, dies beeinträchtigt seinen Lebensraum. Deshalb soll die Kreuzung Abt Karl-Straße – Jakob-Prandtauer-Straße deutlich kompakter gestaltet werden, mit gesicherten Querungen für Fußgänger:innen Richtung Innenstadt und Boulevard und mehr Grünraum. Der dargestellte Vorschlag ist im weiteren zu konkretisieren, er muss verkehrstechnisch funktionieren und in seiner Qualität ausführlich argumentiert werden.

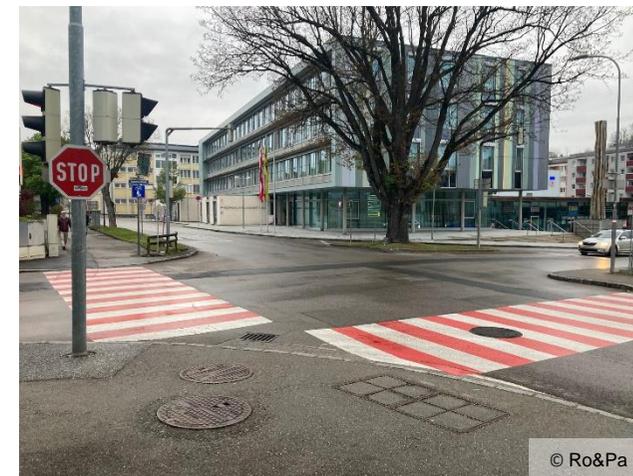


Abbildung 52: Kreuzung Jakob-Prandtauer-Straße – Abt Karl-Straße – Hummelstraße

Harry Oberlerchner, Stadtgemeinde Melk:

"Kreuzungen sind oft markante und teils komplexe Bereiche jedes Verkehrsraums. Deren Gestaltung muss allen Verkehrsarten eine klare und intuitive Benützung vermitteln. Dies ist nicht nur ein wesentliches Sicherheitskriterium, sondern trägt auch maßgeblich am Wohlfühlen im Verkehrsraum bei."

Abbildung 10: Genereller Gestaltungsvorschlag Kreuzung Jakob-Prandtauer-Straße – Abt Karl-Straße – Hummelstraße



4.5 Verkehrsberuhigung in den Katastralgemeinden

4.5.1 Allgemeines

Die Melker Mobilitätspolitik gilt nicht nur für das Stadtgebiet, sie soll auch die Katastralgemeinden erreichen. Das betrifft:

- » Radverbindungen
- » das Angebot im Öffentlichen Verkehr, insbesondere flexible Angebotsformen wie das neue Melker Einkaufs- und Gastro-Taxi „MEGI“,
- » angepasste Geschwindigkeitsregelungen in neuralgischen Bereichen, etwa in Pielach und Pielachberg beim Kindergarten III



Abbildung 53: Glockenturmstraße in Spielberg

4.5.2 Neuwinden: Ortsdurchfahrt und Radweganbindung

Im Zuge des Planungsprozesses wurde die Ortsdurchfahrt von Neuwinden intensiv diskutiert, nunmehr liegt ein abgestimmter funktioneller Vorschlag vor. Er enthält:

- » Fahrbahnteiler zur Einengung der Fahrbahn
- » Querungsfläche als gepflasterte Fläche auf gleicher Ebene
- » Bauliche Temposchwelle im Zuge der Radwegplanung
- » Beide Bushaltestellen (als Kaphaltestellen) in Ortsmitte
- » Gehbereich mit Grünstreifen für optische Gliederung durch Abgrenzung von der Fahrbahn
- » Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h
- » Zusätzliche Baumbepflanzung

Eine neue Brücke über den Melkfluss soll für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen eine neue attraktive Verbindung zwischen den Ortsteilen Winden und Neuwinden darstellen und führt die Radfahrer:innenströme in Richtung Donauradweg. Diese kurze neue Verbindung verschafft zudem den Netzschluss im Radverkehr in Richtung Großpriel.

Manfred Berger, KG-Botschafter:

„Brücken verbinden – eine Radfahr- und Fußgängerbrücke über den Melkfluss kann die Lebensqualität im Westen der Stadtgemeinde verbessern, wie wir uns das derzeit noch gar nicht vorstellen können.“



Abbildung 54: Radroute Winden – Neuwinden
(Quelle: Radbasisnetz und Ausbaubedarf Potenzialregion Melk, Schneider Consult)

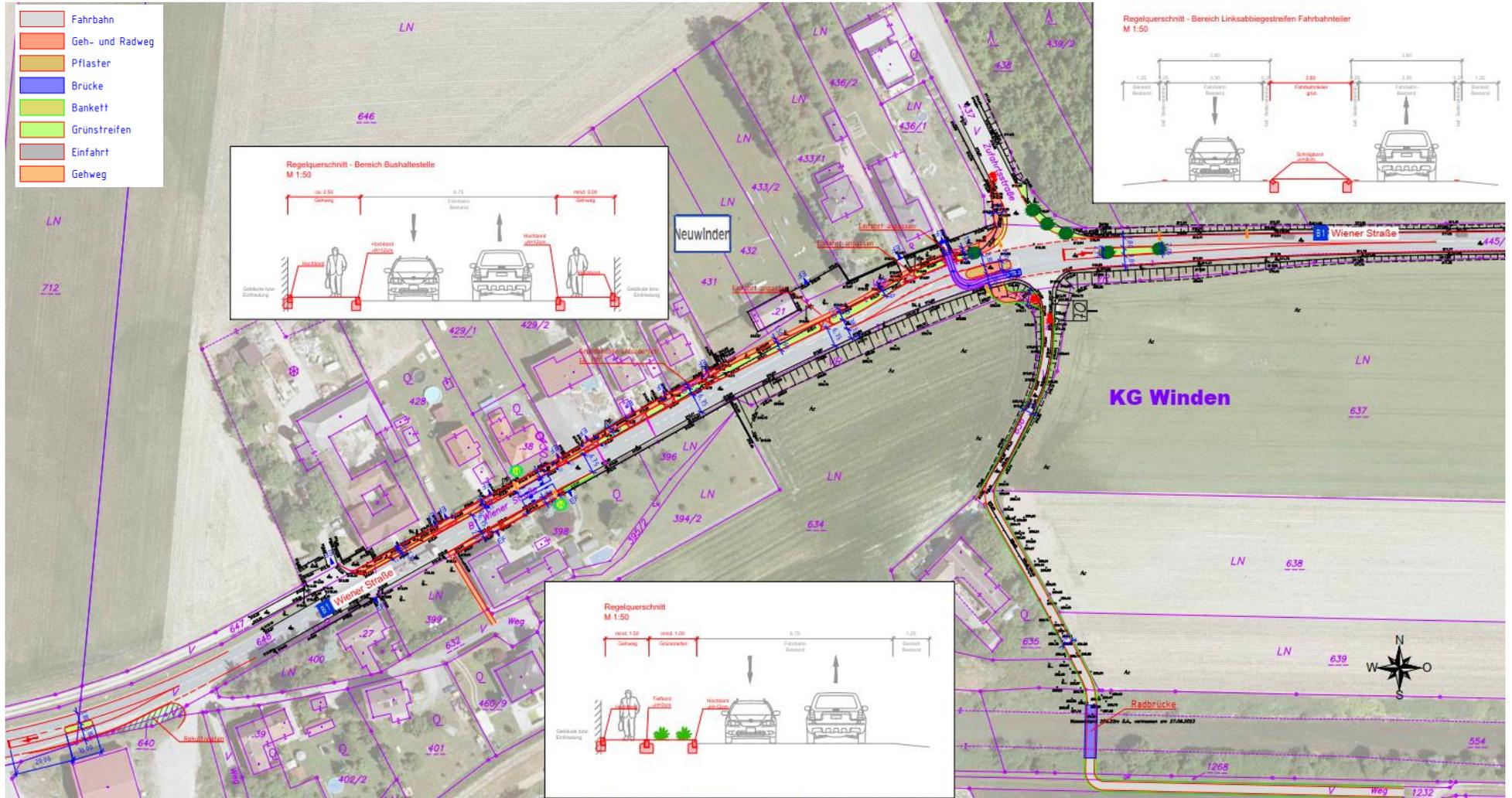


Abbildung 55: Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Neuwinden (Quelle: Schneider Consult)

4.5.3 Pielach: Pielacher Straße

In Pielach soll entlang der Pielacher Straße (Landesstraße L5348) ein ostseitiger Gehsteig geschaffen werden, verbunden mit einer Verschmälerung der Fahrbahn. Erst durch diese baulichen Maßnahmen kann die Tempo 30-Zone bis zur Abzweigung der Ursprunger Straße ausgeweitet werden.

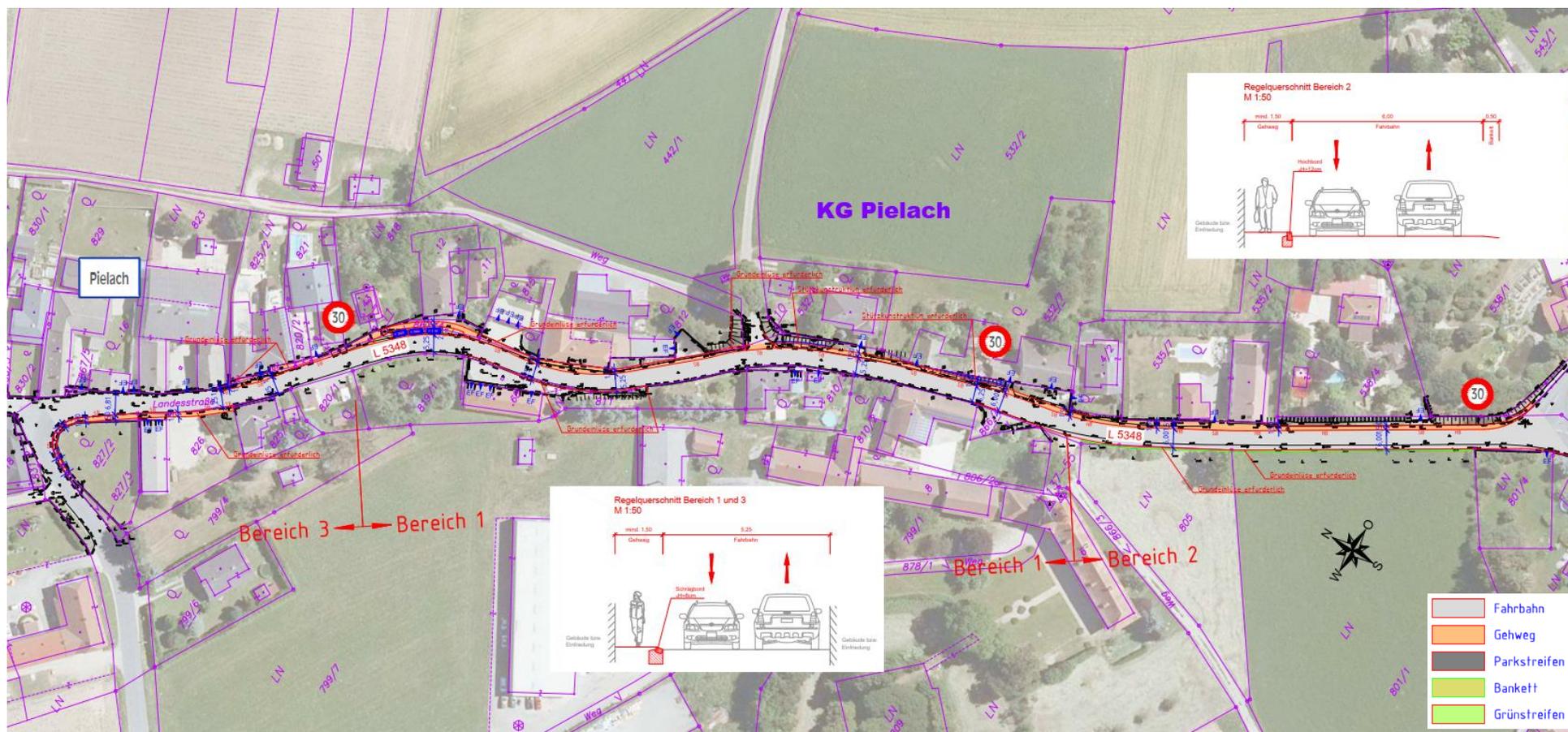


Abbildung 56: Verkehrsberuhigung Pielacher Straße (Quelle: Schneider Consult)

4.5.4 Spielberg: Glockenturmstraße

In der Glockenturmstraße soll durch bauliche Maßnahmen und Bodenmarkierungen die derzeit gefahrene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden, Tempo 30 ist bereits verordnet. Zusätzlich soll ein Gehsteig in neuralgischen Bereichen geschaffen werden.



Abbildung 57: Glockenturmstraße, Glockenturm



Abbildung 58: Glockenturmstraße, Nähe Hofladen

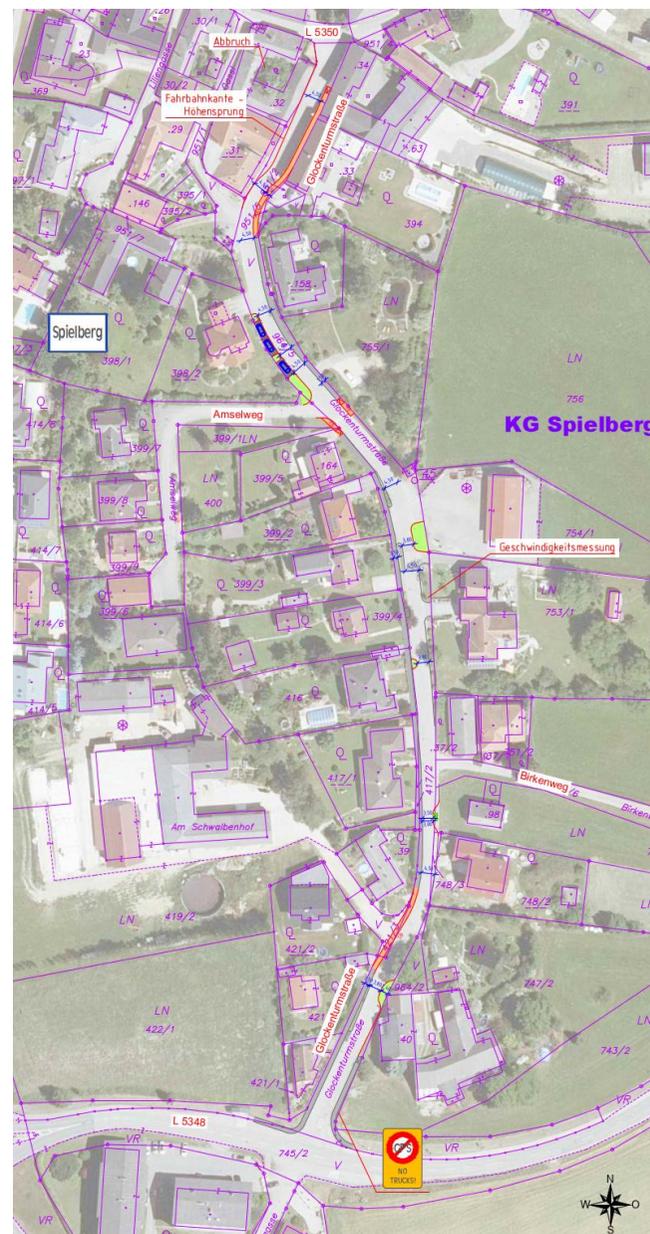
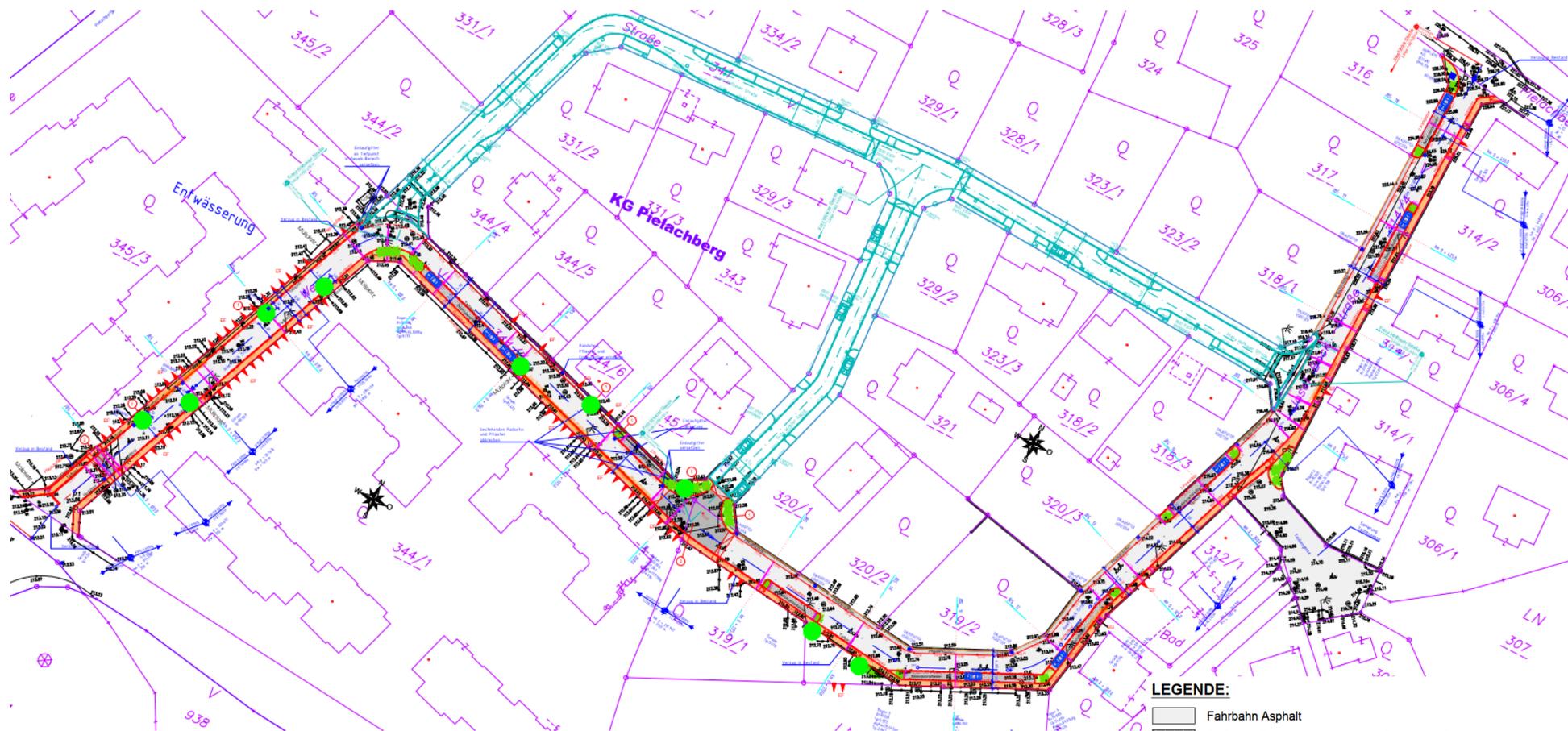


Abbildung 59: Verkehrsberuhigung Glockenturmstraße (Quelle: Schneider Consult)



4.5.5 Pielachberg / Josef-Böck-Straße und Taubengasse



LEGENDE:

Fahrbahn Asphalt	Datengrundlagen
Stellplatz Rasengitter	Kataster
Gehweg asphaltiert	Vermessung
Grünfläche	SC Projekt 2019
Fahrbahnrampe	Einlaufgitter
Fahrbahn Asphalt Anhebung	
Pflasterstreifen	
Bordstein	
Hochbord 12cm*	Hochbord mit Lücke (siehe Detail 1)*
Tiefbord*	Schrägbord*

Abbildung 60: Gestaltungskonzept Pielachberg (Quelle: Schneider Consult)

In Pielachberg sehen die Planungen zur Verkehrsberuhigung die Errichtung von Gehsteigen, die Anhebung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich der Josef-Böck-Straße mit der Fritz Winkler Gasse sowie die Anordnung von Grünflächen vor.

*Ausbildung Randstein bei Ausführung in Absprache mit Grundeigentümer

4.6 Aufmerksamkeit schaffen

4.6.1 Tactical Urbanism

Der Bedeutungswandel im öffentlichen Raum zeigt sich nicht nur in verkehrstechnischen Regelungen und einer definitiven Neuverteilung der Verkehrsflächen, er betrifft zunehmend funktionelle und gestalterische Interventionen, die buchstäblich Zeichen setzen sollen:

- » bemalte Kfz-Verkehrsflächen, bunte Texturen als Hinweise auf andere Ansprüche im Straßenraum, z.B. im Bereich der Schulen und Kindergärten
- » rechtlich unverbindliche Querungshilfen, die eine gegenseitige Rücksichtnahme erzielen sollen
- » Straßengestaltungen als Signale einer flexiblen Nutzung (temporäre Sperrungen für Veranstaltungen, u. dgl.)

Es gibt aber auch darüber hinausgehende „Aneignungen“, etwa mit Pop-Up-Parks und Grätzeloasen, durch die Umwandlung von Parkflächen (siehe Kapitel 7.2).



Abbildung 61: Beispiel Bad Radkersburg



Abbildung 62: Beispiel Schwarzach, Vorarlberg (Pilotversuch von sieben Gemeinden in Vorarlberg: einheitliche Bodenmarkierung vor Volksschulen und Kindergärten)



Abbildung 63: Beispiel Bunte Kreuzung Perchtoldsdorf (Tröschgasse x Rosegggasse) (Quelle: www.perchtoldsdorf.at/Mehr_Farbe_fuer_mehr_Achtsamkeit)

4.6.2 Pilotprojekt Abt Karl-Straße

Wenn verkehrstechnische Maßnahmen zu Gunsten des Aktivverkehrs ausgeschöpft sind, sind Interventionen abseits des Verkehrsrechts überlegenswert – wie etwa in der Abt Karl-Straße nördlich der Prinzlstraße. Neben einer Gehsteigverbreiterung auf der Ostseite können bunte Fahrbahntexturen – etwa als „Trittstufen“ – die Ansprüche der Fußgänger:innen verdeutlichen und mehr Aufmerksamkeit erzeugen.

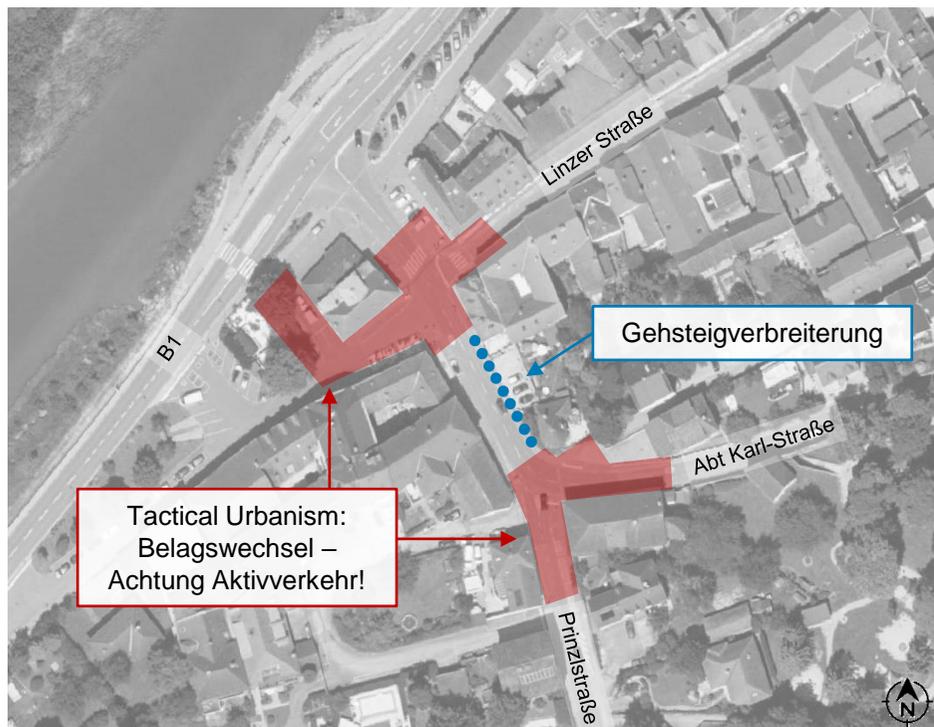


Abbildung 64: Tactical Urbanism Bereich Abt Karl-Straße / Prinzlstraße
(Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)



Abbildung 65: Prinzipskizze Gestaltung Kreuzung Abt Karl-Straße – Prinzlstraße

Weitere Aktionen sind in der Abt Karl-Straße beim Schulzentrum bzw. beim Kindergarten II sowie in Pielachberg beim Kindergarten III geplant.

5 Öffentlicher Verkehr – ganz Melk gut erreichbar

© Ro&Pa

5.1 Ein kundenorientiertes Gesamtsystem

Das Mobilitätspaket Niederösterreich 2023-2027 enthält unter dem Leitsatz „Verkehrsmittel intelligent verknüpfen und Bewusstsein für verändertes Verhalten schaffen“ einen Handlungsschwerpunkt im öffentlichen Verkehr, als besonderes Zukunftsthema:

- » *„Verknüpfung des Linienverkehrs (Eisenbahn, Regionalbusse) mit bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten bzw. Mikro-ÖV im flächigen Verkehr und außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie die Integration von Sharing- und Leihsystemen. Ziel ist es, in ländlichen Bereichen ein öffentliches Mobilitätsangebot zu realisieren, das dazu beitragen kann, Fahrten mit dem privaten PKW zu substituieren.“*
- » *„Förderung der aktiven Mobilität durch den Ausbau von Landesradnetzen, stärkere Berücksichtigung der Ansprüche der Fußgängerinnen und Fußgänger.“*
- » *„Einer an den jeweiligen Lebensverhältnissen orientierten Bewusstseinsbildung, wobei die Erkenntnisse der Verhaltensökonomie – mit Impulsen und „Anstößen“ – genutzt werden sollen.“*

So soll bis 2032 in allen Regionen Niederösterreichs ein integrierter Regionalverkehr, der Linienverkehre (Bahn, Bus) mit flexiblen Angeboten verknüpft und als benutzerfreundliches, die individuellen Ansprüchen erfüllendes Gesamtsystem geschaffen werden.

Von September 2022 bis September 2023 lief in der Stadtgemeinde Melk das einjährige Pilotprojekt „AST Flex“, und zwar an Werktagen von 8:00 bis 18:00 Uhr. Die Weiterführung des Projekts „AST Flex“ erfolgt seit September 2023 in Form des neuen Melker Einkaufs- und Gastro-Taxi „MEGI“ – eine Kooperation zwischen der Stadtgemeinde Melk, der Melker Wirtschaft und einem Taxi- und Mietwagenunternehmen. Als Bedienebiet gilt das gesamte Gemeindegebiet von Melk mit allen zehn Katastralgemeinden und einem verlängerten attraktiven Bedienzeitraum von Montag bis Sonntag von 7:00 bis 22:00 Uhr.

Darüber hinaus denkbar sind öffentliches E-Car-Sharing an definierten Standorten im Gemeindegebiet oder Rail & Drive am Bahnhof.

Besonders wichtig ist eine **Informationsoffensive**, die auch Benutzungsanreize setzt, und zwar über bisherige Angebote:

- » ÖV-Schnuppertickets, die in der Gemeinde ausgeborgt werden können (Ausweitung des bisherigen Angebots)
- » ÖV-Tickets im Rahmen von Mobilitätsinfo-Startpaketen für neue Bewohner:innen

Zweckmäßigerweise werden derartige Anreize mit Initiativen des Landes abgestimmt. Längerfristig ist eine Neuorganisation des Busverkehrs vorgesehen, mit fixen Linien, flexiblen ÖV-Angebotsformen und Schulbussen.



5.2 Öffentlicher Verkehr & Radverkehr

Zwischen diesen Verkehrsmitteln sind Synergien möglich, also sollen sie genutzt werden. Stark frequentierte ÖV-Knoten im Linienverkehr (Bahnhof, Zentrum) sollen als Schnittstellen der Multimodalität ausgestaltet werden, mit Next Bike-Stationen und einem Mobility-Point am Bahnhof, etwa auch einem Rail & Drive-Angebot der ÖBB.

An einem Mobility-Point werden unterschiedliche Mobilitätsangebote und Services miteinander verknüpft und einfach verfügbar gemacht. Durch die Bündelung mehrerer Mobilitätsangebote werden Multimodalität und Intermodalität gefördert.



Abbildung 67: Next bike Bahnhof Melk

@Ro&Pa

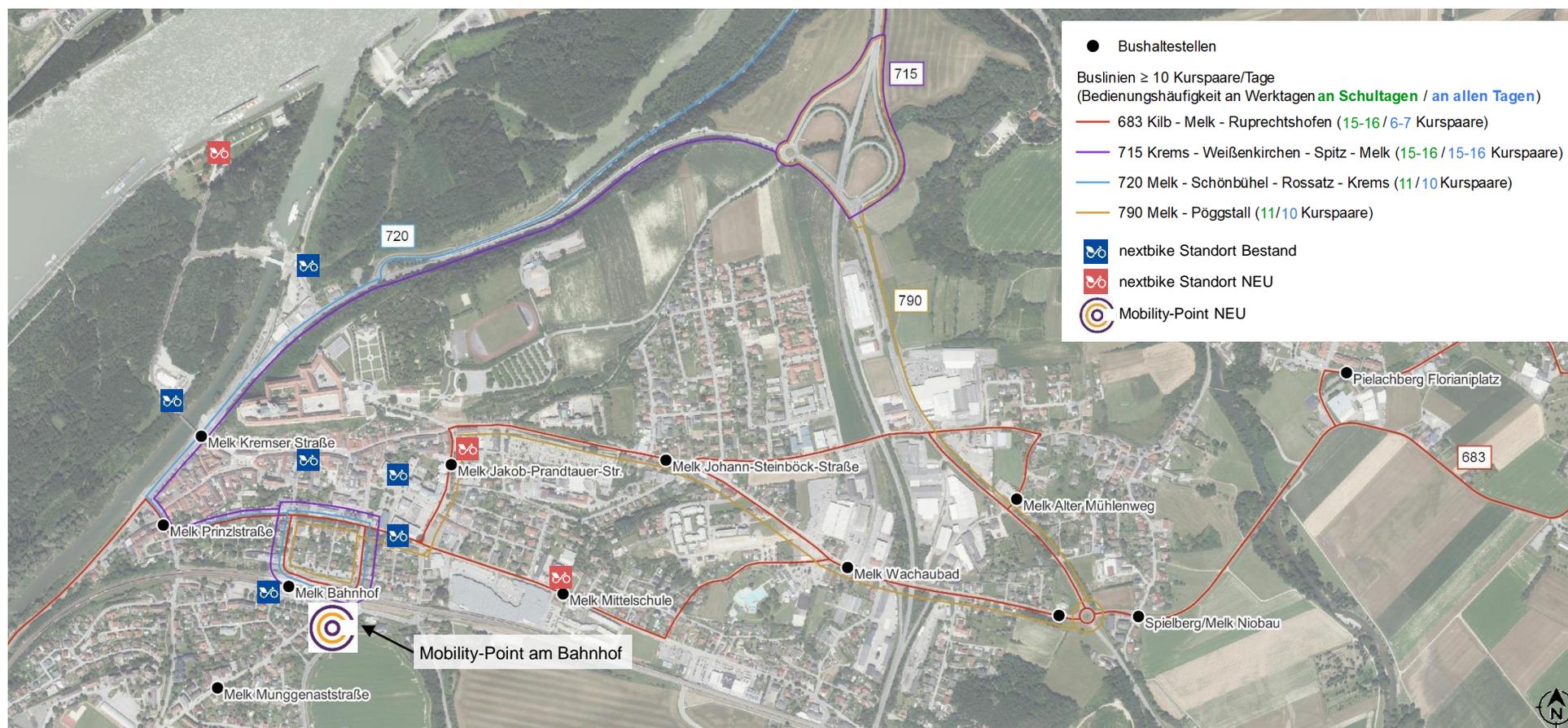


Abbildung 66: Öffentlicher Verkehr und Radverkehr (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)

5.3 Abstellbereiche für Busse

Sowohl der Linienverkehr des VOR als auch der Bustourismus benötigen Abstellbereiche. Grundsätzlich müssen solche Bereiche möglichst nahe an den jeweiligen Haltestellen angeordnet werden, um Leerfahrten kurz zu halten.

- » Für die VOR-Buslinien wird ein Abstellbereich beim Schubertstadion vorgesehen, der möglichst nahe zum Schulzentrum liegt.
- » Für Touristenbusse gibt es eine Ein- und Ausstiegsstelle bei der Wachauarena. Ein Abstellbereich ist beim Busparkplatz am Hafenspitz vorhanden, zusätzlich wird eine Abstellzone beim Busparkplatz in der Pionierstraße eingerichtet.

Diese Abstellbereiche sind so angeordnet, dass Busfahrten durch das dichtbebaute Stadtgebiet vermieden werden.



Abbildung 68: Abstellbereich für Linienbusse (Hintergrundquelle: Google Maps)



Abbildung 69: Halte- und Parkbereiche für Touristenbusse (Hintergrundquelle: Google Maps)

6 Neues Bauen – mit einer zukunftsweisenden Mobilität

@Ro&Pa

Melk verfügt über erhebliche Baulandreserven, vor allem im Süden der Westbahn, die schon mittelfristig genutzt werden sollen. Dazu kommen kleinere Entwicklungsgebiete für Wohnen bzw. Arbeiten, auch in diese Gebiete sollen die Schwerpunkte des neuen Mobilitätskonzeptes Eingang finden.

6.1 Stadtentwicklung & Mobilität: Planen für Morgen

Für die SEK-Erweiterungsgebiete südlich der Bahn, als Wohngebiet und Betriebsgebiet vorgesehen, ist angesichts des Umfangs eine besondere Vorgangsweise notwendig: für das Wohngebiet soll im Einvernehmen mit den Grundeigentümern ein kooperatives Planungsverfahren erfolgen, das in ein Leitbild und einen daraus abgeleiteten **Masterplan** mündet. Für den interdisziplinären Arbeitsprozess sind Rahmenbedingungen erforderlich, die das öffentliche Interesse widerspiegeln. Das betrifft

- » Vorgaben zur Nutzungsdurchmischung, die in einer „Stadt der kurzen Wege“ notwendig ist
- » Nutzungsflexibilität angesichts sich verändernder Werthaltungen und demografischer Tendenzen (Wohnungstypen, Umwandlung von Nutzungsfunktionen, flexible Erdgeschoßzonen)
- » Schaffung von Zentralität als „Gegenpol“ zum gewachsenen Stadtzentrum, etwa durch Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen und Versorgungsattraktoren

- » Vernetzung mit dem Zentrum durch Abbau der Barriere Westbahn durch eine Fuß- und Radwegunterführung
- » Maßvolle bauliche Verdichtung im Nahebereich des Bahnhofs
- » Stellplatzkonzept für Fahrräder und Kraftfahrzeuge, verbunden mit einem Pkw-Stellplatzregulativ
- » Mobilitätsdienstleistungen (Mobility-Points), die zu einer umweltschonenden Multimodalität beitragen

Diese Rahmenbedingungen sind im Planungsprozess zu berücksichtigen und im Masterplan so zu verankern, dass sie – als Qualitätskriterien formuliert – Gegenstand vertraglicher Vereinbarungen mit Projektentwicklern werden können (Vertragsraumordnung). Diese Qualitätskriterien sind bei den einzelnen Entwicklungsetappen im Rahmen von Mobilitätskonzepten durch Maßnahmen zu belegen.

Auch für das südlich anschließende Betriebsgebiet ist eine aktive Besiedlungspolitik erforderlich, die Nutzungsinteressen der Stadtgemeinde und Freiraumqualitäten sicherstellt – etwa in Form eines innovativen betrieblichen Themenparks.



Diese Abbildung zeigt die Lage bereits gewidmeter, aber noch nicht bebauter Grundstücke sowie die potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete in der Gemeinde, welche im Stadtentwicklungskonzept SEK2.0ME in Bearbeitung aufliegen.

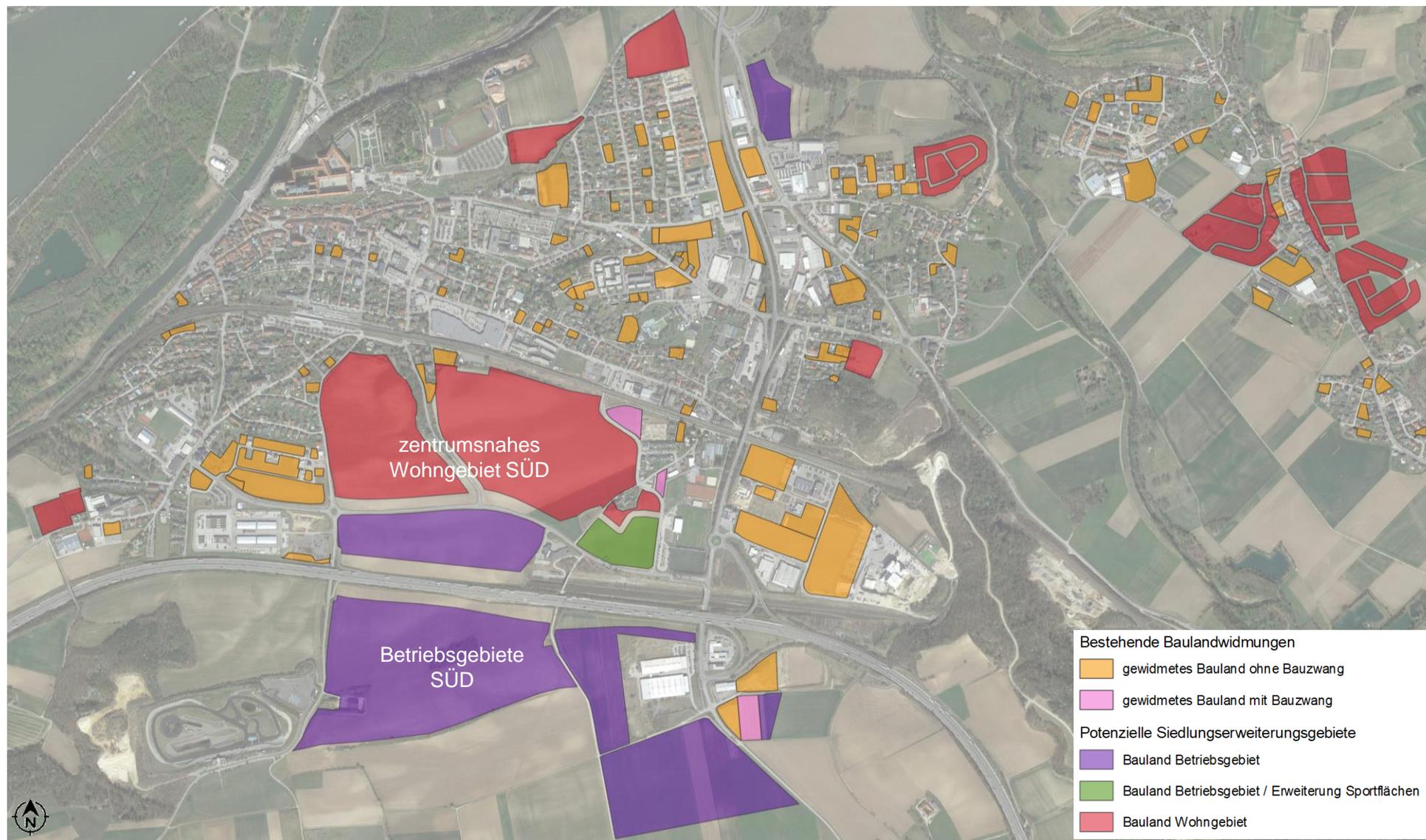


Abbildung 70: Siedlungsentwicklung Melk (Hintergrundquelle: Geoland Basemap Orthofoto)



6.2 Freiraumqualitäten

Für die Funktion und Gestaltung öffentlicher Freiräume sind Vorgaben notwendig, die als „Partituren“ einen ausreichenden Planungsspielraum eröffnen. Das umfasst:

- » die Straßentypologie mit Hinweisen zur Querschnittsgestaltung, von der Fußgängerzone und Begegnungszone bis zu Anlieger- und Sammelstraßen
- » die Ausformung von identitätsstiftenden Platzbereichen, mit Überlegungen zur temporären Mehrfachnutzung
- » Maßnahmen zu Anpassung an Klimaveränderungen, wie Begrünung und Beschattung, Kühlungseinrichtungen („Wasserspiele“), helle Materialien und weniger versiegelte Flächen, Be- und Entwässerungssysteme



Abbildung 71: Beispiel Promenade St. Pölten (Quelle: dnd)



Abbildung 72: Beispiel Freiraumplanung im Städtebau: Biotechnologie-Standort Mainz (Quelle: www.mainz.de)

Anna Detzhofer, dnd Landschaftsplanung:

„Freiräume machen das Potenzial einer Stadt aus. Sie bringen Menschen zusammen, leisten einen wichtigen Beitrag zur Klimawandelanpassung, sie bringen quasi die Natur vor die Haustüre. Plätze, Straßen und Parks sind aber auch identitätsstiftende Bewegungsräume, die für alle Menschen und zu unterschiedlichsten Zeiten zur Verfügung stehen.“



6.3 Mobilität im Wohnbau

Bei Wohnhausanlagen sind Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu berücksichtigen: gut erreichbare und geschützte Radabstellanlagen, erweiterbar für eine steigende Nachfrage, unter Berücksichtigung der entsprechenden RVS-Richtlinien und mit Ladestationen für E-Bikes. Bei größeren Wohnhausanlagen sind Mobility-Points zweckmäßig, wo unterschiedliche Mobilitätsangebote und Services wie E-Car-Sharing, Radabstellanlagen inkl. Ladestationen für E-Bikes, Lastenräder zum Ausborgen, Paketboxen etc. miteinander verknüpft und einfach verfügbar gemacht werden.

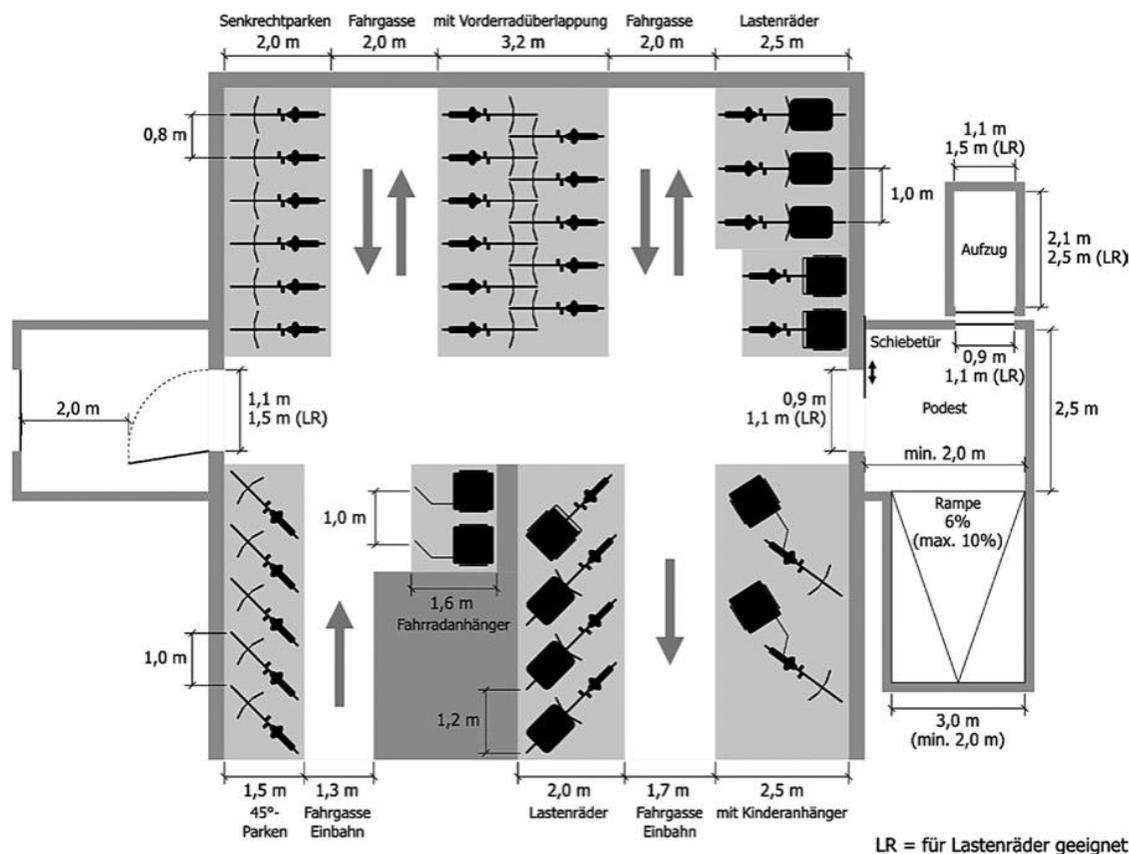


Abbildung 73: Mindestmaße für ebenerdige Fahrradaufstellung und Zufahrten bzw. Zugänge (Quelle: RVS 03.02.13)

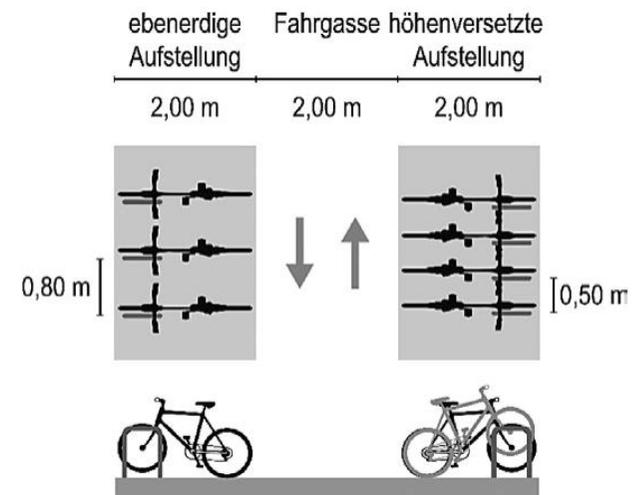


Abbildung 74: Abmessungen und Platzbedarf von Einstellbügeln (Quelle: RVS 03.02.13)

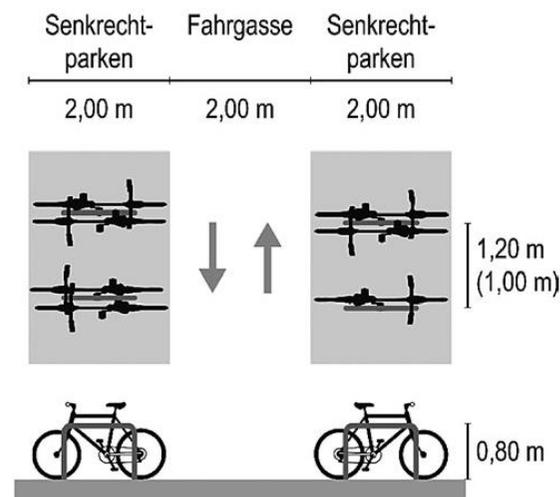


Abbildung 75: Abmessungen und Platzbedarf von Anlehnbügeln (Quelle: RVS 03.02.13)



6.4 Stellplatzverordnung NEU

Die neue Stellplatzverordnung soll Pkw-Fahrten reduzieren, um eine umweltfreundliche Mobilität zu erreichen. Die wirksamste Maßnahme ist dabei eine Regelung des Pkw-Stellplatzangebotes – sowohl für Bewohner:innen als auch im Zielverkehr der Beschäftigten und Besucher:innen.

Solche Regelungen berücksichtigen die Lage im Stadtgebiet, das Angebot im öffentlichen Verkehr und das Potenzial für alternative Mobilitätsdienstleistungen. Sie verknüpfen das Pkw-Stellplatzangebot mit dem Angebot an Radabstellanlagen und von Sharing-Fahrzeugen, erfordern aber auch eine „kritische Masse“ von Wohnungen und Nutzungen im Zielverkehr.

Die Stadt Melk erarbeitet derzeit eine solche Stellplatzverordnung; die Beschlussfassung in den Gremien der Stadtgemeinde Melk ist bis Ende des Jahres geplant und wird ein Teil der neu überarbeiteten Bebauungsbestimmungen sein.

Folgende Kriterien sollen insbesondere beim großflächigem Wohnbau Berücksichtigung finden:

- » Lage im Stadtgebiet
- » Wohnungsgrößen
- » Sonderwohnformen, z.B. Junges Wohnen, Betreubares Wohnen, Betreutes Wohnen
- » E-Ladestationen
- » Angebot an Car-Sharing
- » Fahrradinfrastruktur mit Abstellplätzen und Ladestationen

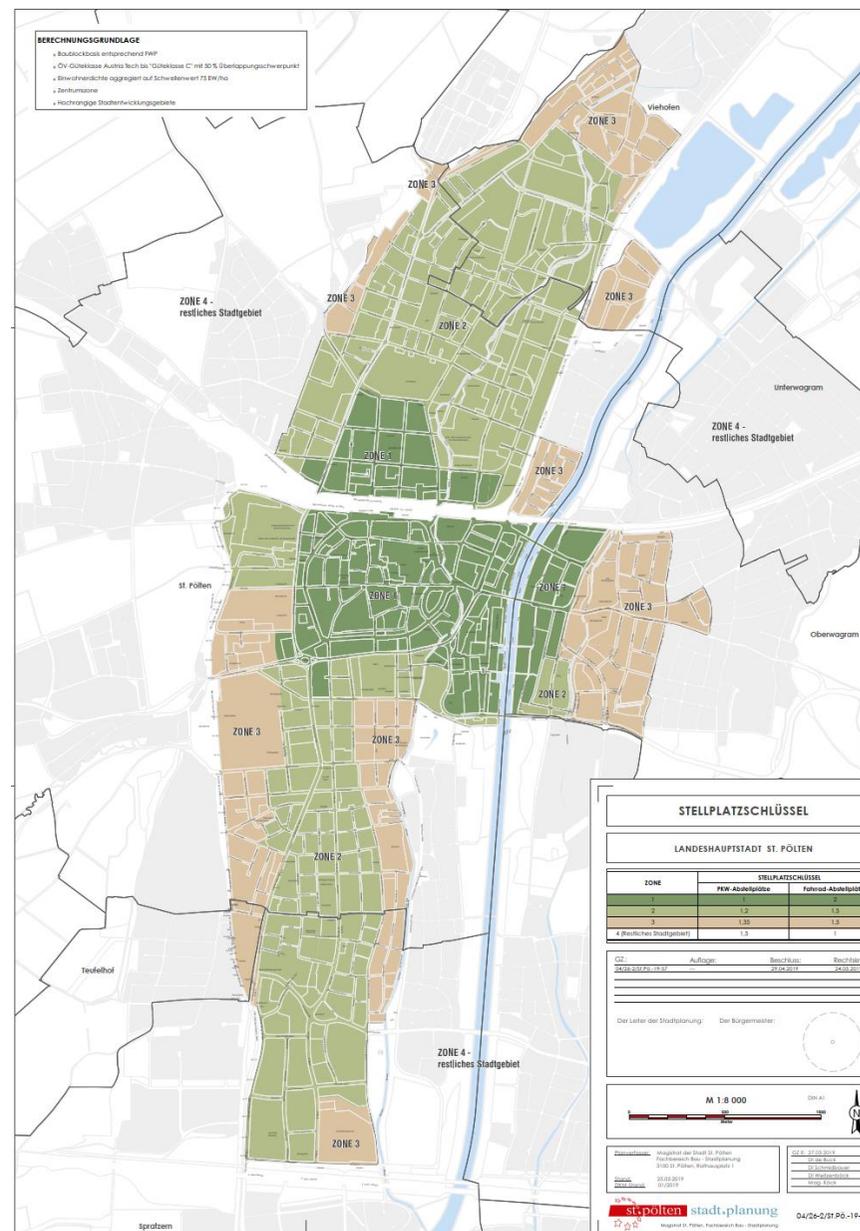


Abbildung 76: Stellplatzregulativ St. Pölten (Quelle: Magistrat St. Pölten)



7 Systematische Öffentlichkeitsarbeit

@Ro&Pa

Wie werden Mobilitätskonzepte wirksam? Der wichtigste Akteur bei der Wahl der täglichen Mobilität ist die betroffene Bevölkerung, wobei für Veränderungen gemeinhin „Bewusstseinsbildung“ als notwendig erachtet wird. Allerdings zeigt sich in der Mobilitätsforschung, dass Bewusstsein und Handeln weit auseinanderklaffen: was nachhaltig und umweltschonend ist, das ist den Meisten bekannt – es fehlt am Tun!

Will man also verändertes Verhalten anregen, müssen die individuellen Lebensverhältnisse mit ihren objektiven und subjektiven Wahlmöglichkeiten beachtet werden.

Regina Rausch, Amt der NÖ Landesregierung, RU7 Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten:

„Melk ist eine Stadt, die bereits viele Mobilitätsangebote bieten kann: eine hochrangige ÖV-Erschließung, vor allem durch den zentral gelegenen Bahnhof inklusive Busbahnhof, aber auch Radfahren ist nicht nur mit dem eigenen Rad, sondern mit den Leihrädern von „nextbike“ sehr gut möglich. Diese Angebote werden noch viel zu wenig als Alternative zum eigenen PKW wahrgenommen. Daher braucht es sowohl leicht zugängliche, gut aufbereitete Informationen, als auch ein Bewusstmachen, wie sehr man sich selbst als auch der Umwelt Gutes tut, wenn man diese Angebote des Umweltverbundes auch nutzt!“

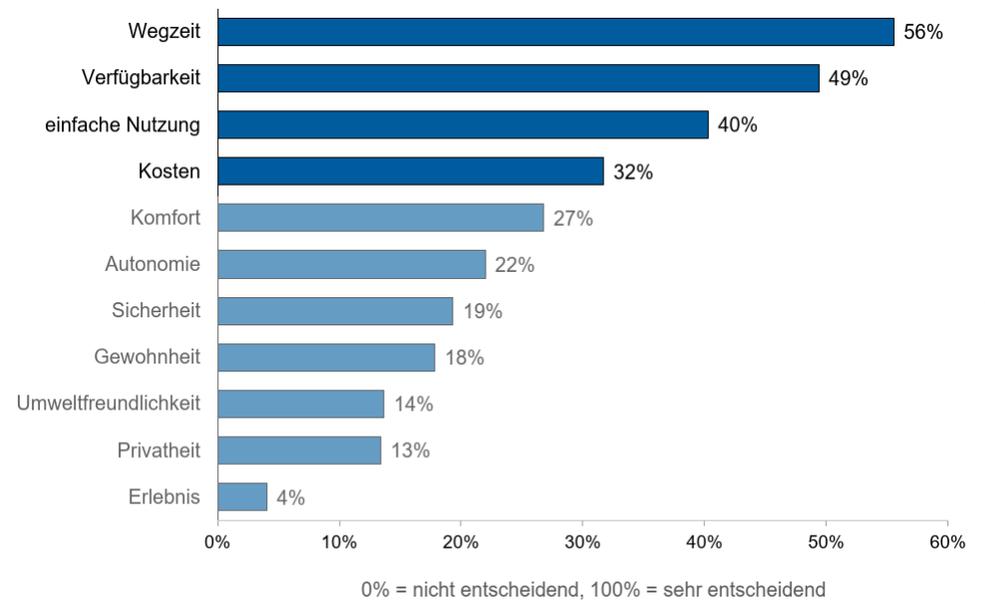


Abbildung 77: Entscheidungskriterien für Arbeits- und Ausbildungswege in Niederösterreich (Quelle: MAKAM Research, 2022)



Mobilitätsentscheidungen fallen nach objektiven Merkmalen, aber auch nach subjektiven Gesichtspunkten, denen man sich durch eine systematische Öffentlichkeitsarbeit, beginnend bei einer breiten Information über das neue Mobilitätskonzept widmen muss – aber auch durch Maßnahmen, die an die individuellen Lebensverhältnisse angepasst sind.

Welche Maßnahmen werden von der Bevölkerung akzeptiert?

Aus der qualitativen Mobilitätsforschung können folgende verkehrspolitische Handlungsfelder abgeleitet werden:

- » Die größte Akzeptanz ist beim Ausbau des Fuß- und Radverkehrsnetzes, bei flexiblen und flächendeckenden Angeboten im Öffentlichen Verkehr und bei Maßnahmen zur Veränderung der Mobilität von Schüler:innen zu erwarten.
- » Zustimmung finden auch multimodale Mobilitätsangebote, Informationskampagnen und – ganz konkret – autofreie Zonen bei Schulen.
- » Der Reduktion von Pkw-Stellplätzen – für Fachleute ein wirksames Instrument zur Veränderung der Mobilität – steht die Bevölkerung skeptisch gegenüber. Hier müssen die angestrebten Qualitäten den subjektiven Nachteilen von Stellplatzverlusten gegenüber gestellt werden.

Das neue Mobilitätskonzept berücksichtigt diese Prioritäten durch besondere Handlungsschwerpunkte: den Radverkehr, einen nachfrageorientierten Öffentlichen Verkehr, die Kinder- und Jugendmobilität und die Bedeutung der Information.



Abbildung 78: Informationsveranstaltung zum Mobilitätskonzept 20. September 2023



7.1 Informationsoffensive

Für den Umweltverbund – also den Öffentlichen Verkehr, den Fußverkehr und den Radverkehr – soll die Informationsbasis spürbar verbessert werden:

- » über das Angebot im öffentlichen Verkehr
- » mit einer laufend aktualisierten Rad- und Fußwegkarte, und einem Angebot auf einschlägigen Apps, wie sie im Tourismus und Freizeitverkehr zunehmend verwendet werden



Abbildung 79: Routenplaner zum Radfahren, Wandern und Laufen
(Quelle: www.komoot.de)



Abbildung 80: LiDo-Fußwegkarte

7.2 Mobilität als Aktionsfeld

Ergänzend zu bzw. im Rahmen von Mobilitätsveranstaltungen von Bund- und Land soll der Weg zu einer nachhaltigen Mobilität „orchestriert“ werden, etwa durch Aktionstage für den Aktivverkehr, mit temporären Aneignungen von Straßenräumen oder mit Erfolgsgeschichten von Mobilitätspartnern aus Bevölkerung und Wirtschaft.

Angestrebte und erreichte Veränderungen der Mobilität werden damit zu einer Erzählung, die den weiteren, ebenso schwierigen wie notwendigen Weg erleichtern können.



Abbildung 81: Parklet in Wien (Quelle: <https://gratzlose.at/parklets>)



Abbildung 82: Temporärer Pop Up Park, Yarraville (Australien)

8 Mobilitätspartner

© Ro&Pa

8.1 Betriebe

Im Zuge des Beratungsprozesses für das Mobilitätskonzept wurden einige Betriebe über das Potenzial im betrieblichen Mobilitätsmanagement informiert, das vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Rahmen des Projektes „klimaaktiv“ gefördert wird.

Wichtig ist, dass Angebote für eine umweltschonende Mobilität von Beschäftigten und Besucher:innen den Interessen des Unternehmens entsprechen und die Möglichkeiten der Betroffenen berücksichtigen. Das erfordert einen aktivierenden Beratungsprozess.

Folgende Betriebe haben das Informationsangebot genutzt und auch Wünsche zur Verbesserung der Infrastruktur – insbesondere für den Radverkehr – deponiert:

- » gugler* DruckSinn
- » Josef Schuberth & Söhne KG
- » BKS Steuerberatung GmbH & Co KG
- » Fonatsch GmbH
- » Gottwald GmbH & CO KG

Insgesamt besteht die Bereitschaft, die Mobilitätspolitik der Stadt partnerschaftlich zu unterstützen.

Birgit Baier, gugler* DruckSinn:

„Für uns als ökologische Druckerei & ökosoziales Kommunikationshaus spielt die klimafreundliche An- / u. Abreise unserer Mitarbeiter:innen und Kund:innen zum Betrieb eine wichtige Rolle. Derzeit ist es noch so, dass die meisten Mitarbeiter:innen mit ihrem privaten PKW anreisen. Die wenigen Mitarbeiter:innen, welche per Bahn anreisen, haben die Möglichkeit über einen eigenen Taxi-Servicedienst vom Bahnhof zum Betriebsgelände und zurück zu gelangen. Dienstreisen werden, wenn möglich, nur mit den betriebseigenen E-PKWs oder per Bahn angetreten. Unsere Kund:innen und Gäste, welche per Bahn anreisen, holen wir persönlich mit unseren E-PKWs ab oder Sie nutzen den Taxi-Servicedienst der Stadt Melk. Darüber hinaus können Kund:innen, welche mit dem eigenen E-PKW anreisen, ihr Fahrzeug bei zwei unserer mit Ökostrom gespeisten E-Ladestationen aufladen. So leisten wir unseren Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität Zukunft!“

Heinz Schuberth, Josef Schuberth & Söhne KG:

„Als stationäres Handelsunternehmen spielt Mobilität in Form der täglichen An- und Abfahrt für Kund:innen, Mitarbeiter:innen und Lieferanten eine bedeutende Rolle. Mit dem wachsenden Anspruch, Mobilität auch ökologisch zu optimieren, freuen wir uns darauf, im Rahmen unseres Projektes „Schuberth Future“ in unserer Gemeinde Mobilitätspartner zu sein und einen wichtigen Beitrag zur Errichtung der Ziele zu leisten.“

8.2 Schulen

Das Mobilitätsverhalten wird von Jugend an geprägt. Deshalb ist die Kommunikation mit Kindern und Jugendlichen über eine verantwortungsvolle Verkehrsmittelwahl so wichtig.

Im übrigen zeigen Forschungsergebnisse, dass Jugendliche das Verhalten der Eltern beeinflussen können. Folgende Maßnahmen sind mittelfristig vorgesehen:

- » Information des Lehrkörpers mit einem Angebot vertiefter Kommunikationsformate (Projektunterricht, Best Practices, u. dgl.)
- » Initiativen für eine partizipative Gestaltung von Schulumfeldern



© VS Bruck/Leitha



© VS Bruck/Leitha

Abbildung 83: Schulfeld Volksschule Bruck/Leitha
(Quelle: <https://www.klimabuendnis.at/volksschule-bruck-an-der-leitha>)



© Ro&Pa

Abbildung 84: Workshop mit Schulkindern in Bregenz

8.3 Öffentliche Einrichtungen

Die in Melk ansässigen Institutionen werden über das neue Mobilitätskonzept informiert, verbunden mit Angeboten für einen weiterführenden Dialog – etwa über ein betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 8.1).



9 Umsetzung

© Ro&Pa

Im folgenden Kapitel sind Empfehlungen für die nächsten Umsetzungsschritte angeführt. So ist für den zielgerichteten Einsatz von Gemeinderessourcen (finanzielle Mittel und Arbeitsaufwand) wichtig, welche Maßnahmen prioritär gesetzt werden sollen, wer die relevanten Handlungsträger und Initiatoren sind und welche Abhängigkeiten allenfalls bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen zu beachten sind.

Kostenschätzungen sind auf Basis von Konzeptvorschlägen schwierig und auf Basis des derzeitigen Kenntnisstandes nicht zielführend. Erst durch planerische Entwürfe für konkrete Projekte und den Realisierungshorizont lassen sich belastbare Kostenschätzungen ermitteln.

Prioritäten und Maßnahmenprogramm bilden einen generellen Handlungsrahmen für konkrete Projekte und Planungsprozesse; Handlungsfenster oder einschränkende Rahmenbedingungen können Maßnahmen beschleunigen oder verzögern.

9.1 Prioritäten

Innerhalb von 3 bis 5 Jahren sollen die folgenden Maßnahmen (ohne Prioritätenreihung) umgesetzt werden, nicht zuletzt als Repräsentanten entschlossenen Handelns:

Maßnahme	Handlungsträger
Radbasisnetz Priorität 1	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ
Lückenschluss Geh- und Radweg Abt Karl-Str., Bereich Schulzentrum bis ÖBB-Unterführung	Stadtgemeinde Melk
Radabstellanlagen entlang des Radbasisnetzes Priorität 1 sowie bei zentralen Einrichtungen	Stadtgemeinde Melk
Next-bike Standort Jakob-Prandtauer-Straße, Schulzentrum, Hafenspitz	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ
Geschwindigkeitsregime, T30-Regelung	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ
Pielacher Straße, Glockenturmstraße: Tempo 30, Gehsteige	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ
Querung B1 bei Rollfahrestraße	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ
Kreuzungen Wiener Straße – Krankenhausstraße, Abt Karl-Straße – Jakob Prandtauer Straße, Babenbergerstraße Süd	Stadtgemeinde Melk
Ortsdurchfahrt Neuwinden	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ
Melker Einkaufs- und Gastro-Taxi „MEGI“, begleitende Öffentlichkeitsarbeit	Stadtgemeinde Melk, Land NÖ



9.2 Maßnahmenprogramm

Die folgenden Maßnahmen (ohne Prioritätenreihung) betreffen einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren, also den Handlungsrahmen des neuen Mobilitätskonzepts. Mittelfristig heißt eine Umsetzung innerhalb von etwa acht Jahren, längerfristig danach.

Schwerpunkt	Maßnahme	Umsetzungshorizont		
		Kurzfristig *	Mittelfristig	Langfristig
Ein attraktives Radwegenetz	Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen Winden – Neuwinden	X		
	Radabstellplatz-Offensive entlang Radhaupttrouten sowie bei zentralen Einrichtungen	X		
	Fahrradparken im Wohnbau: Qualitätskriterien im Geschößwohnbau umsetzen	X	X	X
Neugestaltung des öffentlichen Raumes	Ausweitung der Begegnungszonen im Zentrum	X	X	
	Neugestaltung innere Wiener Straße		X	
	Änderung der Einbahnregelung im Zentrum (im Zuge Stadtentwicklung „Boulevard“)		X	
	Zentrale Parkgarage im Zentrum (im Zuge Stadtentwicklung „Boulevard“)		X	
	Verkehrsfreier Anger in der Abbe Stadler-Gasse (im Zuge Stadtentwicklung „Boulevard“)		X	
	Umgestaltung Rathausplatz		X	X
	Umgestaltung Hauptplatz Süd			X
Öffentlicher Verkehr: Ganz Melk gut erreichen	Ausweitung Verleih ÖV-Schnupperticket	X		
	Mobility-Point am Bahnhof		X	X
Neues Bauen: eine zukunftsweisende Mobilität	Planungsprozess Stadtentwicklung Süd (inklusive Masterplan)		X	X
	Besiedelungskonzept Betriebsgebiet Melk Süd	X	X	
	Stellplatzkonzept für Fahrräder und Kraftfahrzeuge im Geschößwohnungsbau	X		
Systematische Öffentlichkeitsarbeit	Role Models als Vorbildwirkung		X	
	Aktionstage für aktive Mobilität	X	X	

* zusätzlich zu den prioritären Maßnahmen

10 Anhang

10.1 Prozess und Organisationsstruktur

Ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept entsteht im Dialog mit den wesentlichen Akteur:innen; externe Berater:innen bringen ihre Außensicht ein, liefern fachliche Inputs zu Handlungsmöglichkeiten und begleiten diesen Diskurs fachlich und organisatorisch. Nach diesem Prinzip wurde der Beratungsprozess zum Mobilitätskonzept Melk gestaltet.

Das Mobilitätskonzept wurde innerhalb eines Jahres gemeinsam im Rahmen eines Arbeitskreises sowie einer politischen Steuerungsgruppe erarbeitet. Diese beiden Gremien setzten sich aus Vertreter:innen der Gemeinde (Handel, Gastronomie, Senior:innen, junge Mütter und Väter, Radlobby, KG-Botschafter:innen, etc.), aus Politik und Verwaltung zusammen. Die Projektsteuerung oblag der politischen Vertretung der Gemeinde, die Projektbearbeitung bei Rosinak & Partner.

Daneben gab es Besprechungen mit den relevanten Stakeholdern und Ortsbegehungen. Bei einem Mobilitätstreffen wurden ausgewählte Betriebe über die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements erstinformiert und als Mobilitätspartner gewonnen.

Schließlich wurde die Bevölkerung, die bereits im Vorfeld im Zuge des Stadterneuerungsprozesses „NÖ Stadterneuerung XL“ zahlreiche Ideen und Anregungen hinsichtlich Mobilität gesammelt hat, im Zuge einer Abschlussveranstaltung über die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes informiert.

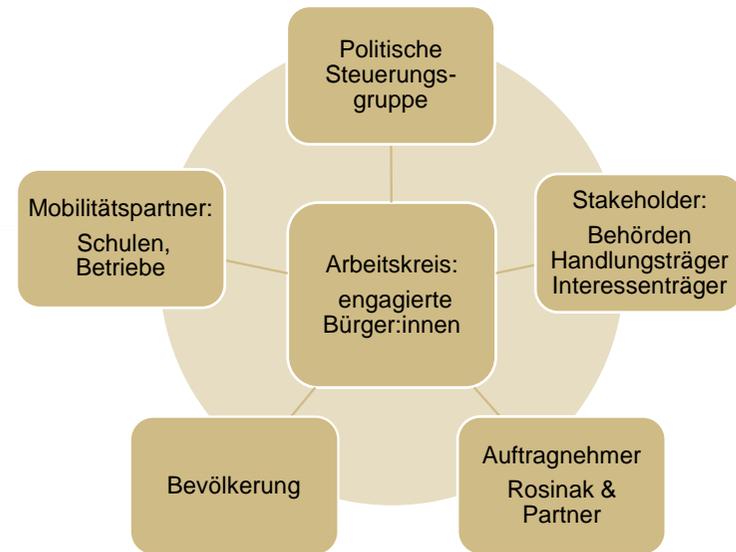


Abbildung 52: Organisationsstruktur



10.2 Arbeitsablauf

In einem zyklischen Arbeitsprozess wurden wichtige Ziele formuliert und daraus Schwerpunkte und Maßnahmen abgeleitet; aufgrund deren Wirkungen wurden die Ziele adaptiert, neue Schwerpunkte formuliert. Notwendige Analysen begleiteten den Arbeitsprozess. Eine abschließende Bürger:innen-Informationsveranstaltung fand am 20. September 2023 statt.

Arbeitspaket	2022				2023						
	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	
Grundlagen											
Analysen, Erhebungen											
Herausforderungen, Trends											
Zielkonzept											
Maßnahmenprogramm											
Bericht											
Kommunikation	Projektsteuerung	↓ Start	↓				↓	↓		↓	↓
	Arbeitskreis		↓		↓		↓	↓	↓	↓	
	Stakeholder					↓		↓			
	Sachverständiger NÖ							↓			

Abbildung 63: Zeitplan

Der Diskussionsprozess ist damit aber nicht beendet. Die Umsetzung von Maßnahmen soll auch in weiterer Folge an die Bürger:innen von Melk kommuniziert werden. Bei besonderen Vorhaben empfiehlt sich eine Einbeziehung der Bevölkerung bereits bei der Planung. Die Akzeptanz von Lösungen und das Verständnis für unterschiedliche Standpunkte kann dadurch spürbar erhöht werden.

Insgesamt gab es etwa 20 formelle Besprechungen mit einer zwischenzeitlichen und umfangreichen informellen Kommunikation – ein Indiz, wie wichtig eine dialogorientierte Arbeitsweise ist. Als Auftragnehmer hat uns die Energie der Stadtpolitik und Stadtverwaltung beeindruckt, schließlich ist das Engagement der Handlungsträger ein wichtiges Erfolgsmerkmal.

Mitglieder der politischen Steuerungsgruppe

(in alphabetischer Reihenfolge):

Barbara Bilderl (Gemeinderätin), Leopold Emminger (Gemeinderat), Anette Ess (Stadtgemeinde Melk), Wolfgang Kaufmann (Vizebürgermeister, Projektleiter), Harry Oberlerchner (Stadtgemeinde Melk), Rudolf Kuntner (Gemeinderat), Mario Sattler (Mobilitätsbeauftragter Stadtgemeinde Melk), Alexander F. Svoboda (Stadtgemeinde Melk)

Teilnehmer:innen des Arbeitskreises

(in alphabetischer Reihenfolge):

Stadtgemeinde Melk:

Manfred Berger (KG-Botschafter Winden), Johannes Ebner (Vertreter Wirtschaft/Gastro), Maria-Eva Graf (Vertreterin Wirtschaft/Handel), August Grubhofer (Vertreter Senioren/Bürger), Nicole Gutleiderer (Vertreterin „junge Mütter“/Bürgerin), Johannes Haselsteiner (Vertreter Radlobby, Bürger), Gabriele Liebentritt (KG-Botschafterin Melk), Markus Madar (Vertreter Wirtschaft/Gastro), Lorena Meierhofer (GF in MTV/Stadmarketing Melk), Heidegund Niederer (STR-Ressort Inklusion/Politik), Harry Oberlerchner (Stadtgemeinde Melk), Regina Rausch (Vertreterin Land NÖ), Mario Sattler (Mobilitätsbeauftragter), Roland Schönbichler (KG-Botschafter Spielberg-Pielach-Pielachberg), Christoph Weber (Mobilitätsbeauftragter/noe.regional)

Bearbeitungsteam Rosinak & Partner

Birgit Grosse, Werner Rosinak



10.3 Quellen

- » Mobilitätspaket Niederösterreich 2023-2027
Amt der NÖ Landesregierung, 2022
- » Ergebnisse zur Befragung zum Mobilitätsverhalten in Niederösterreich
Herry Consult, makam research, 2022
- » Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser
Amt der NÖ Landesregierung, 2021
- » Mobilitätskonzept Melk
Retter & Partner, 2008
- » Verkehrszählungen Melk
Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2022
- » Monitoring Melk
Standort + Markt, 2022
- » Boulevard Melk - Stadtentwicklung
Superwien, 2022
- » Radbasisnetz und Ausbaubedarf – Potentialregion Melk
Trafility, Schneider Consult, 2022
- » Radfahren in Melk – Zustand, Chancen & Potenziale
BOKU, 2019
- » Lisa.Tulln
Mobility Lab NÖ, 2021