

Verkehrszählungen als Grundlage

- Der Verkehr muss allgemein gezählt werden, damit VerkehrsplanerInnen errechnen können, wie sich der neue Zuzug auswirken wird. Es wird Zählungen geben, um abzuschätzen, wie Kreuzungen funktionieren.
- Es gibt immer Unterschiede zwischen einer persönlichen, betroffenen und einer technisch-fachlichen, verkehrstechnischen Sicht. Diese beiden Ansichten führen zu unterschiedlichen Grenzwerten, sind aber beide wichtig und müssen daher diskutiert werden.
- Anrainer vermuten dass alle Probleme kommen, die bei einem großes Wohnviertel zu erwarten sind. So wird der Verkehr zunehmen (das wird nicht das erste Übel sein), aber es wird zu Parkplatzproblemen, und zu Frequenzproblemen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln kommen.
- *Laut Verkehrsplaner finden bei 300 Wohneinheiten um die 1000 Planfahrten pro Tag statt (300 Wohneinheiten * 2,5 = 600 Personen. Bei 3 Wegen/Person am Tag, bedeutet das wiederum 900-100 Autofahrten am Tag (500 hin und 500 zurück). Von diesen sind 30 % in der Früh unterwegs.) Das bedeutet, wenn jeder mit dem Auto unterwegs wäre, um die 50 - 100 Autofahrten/Stunde über mehrere Einfahrten – Das ist nicht viel. „Es wird zu keinen Problemen kommen, welche nicht bewältigbar sind.“*
- Auf die umliegenden Verkehrsaufkommen soll eingegangen werden. Diese müssen in einen Verkehrsplan eingebaut werden.
- Der ruhende Verkehr (Bau einer Parkgarage nötig?) im Ortskern. Hier muss erhoben werden, wie viel ruhender Verkehr tatsächlich vorhanden ist?

Die Entwicklung des Individualverkehrs

- Auch wenn man im Alltag die Bahn nutzt, wird man in der Freizeit auf das Auto zurückgreifen, da es laut Aussagen nicht möglich ist, etwas ohne das Auto zu erledigen. Wocheneinkäufe können beispielsweise nicht mit dem Fahrrad erledigt werden. Dieser Fakt muss in die Planung miteinbezogen werden. Zusätzlich kann man die Leute auch nicht zwingen, wo sie einkaufen wollen.
- Für zukünftige Einbahnregelungen soll ein Vergleich mit dem Zustand bei einem Fußballmatch verglichen werden. Zusätzlich muss man den Straßenquerschnitt der Dr. Karl-Renner-Alle prüfen, um zu klären, ob sich diese für eine Einbahn eignet. Genauso wie die Dr. Karl-Renner-Allee soll die Bahnstraße zu einer Einbahn werden, allerdings mit einer Begegnungszone. Wichtig ist es, zu betonen, dass es noch nicht beschlossen ist, ob Einbahnstraßen überhaupt eingesetzt werden und wie.
- Der Autoverkehr wird sich, durch den Bau des neuen Wohngebietes und damit verbundenen Zuzug, vermehren. Daher ist es wichtig, dass sich der Individualverkehr weiterentwickelt. Man muss hier vom bestehenden Mix ausgehen, das bedeutet es soll eine organische Entwicklung geschehen, so dass hier und dort etwas entstehen kann. Gleichzeitig gibt es aber auch Meinungen unter den BürgerInnen, die eine generelle Veränderung der Mobilität sehr begrüßen würden.

- Es ist wichtig, dass der Verkehr von Kindern ferngehalten wird!
- Es gibt keine Garantie, dass sich Verkehr wie prognostiziert entwickeln wird, außer durch das Einsetzen von Strafen („das kann's aber auch nicht sein“)
- (Verkehrsplaner) *Neue Nutzungen werden Auswirkungen haben, andernfalls müsste man den Platz leer stehen lassen. Egal, um was für eine Mischnutzung es sich handelt, ob ausgeglichen oder Wohnungsbau lastiger, wird es wichtig sein, Auswirkungen möglichst gering zu halten. Aber komplett ohne Auswirkungen wird es nicht funktionieren. Es wird keine Nutzungen geben, welche keinen Verkehr erzeugt. Man hat an diesem Standort aber Möglichkeiten, welche man sonst selten findet.*
- Auch der bestehende Fußballplatz ist ein Verkehrserreger, der dann wegfällt.

Die Bedeutung des Bahnhofs von St. Andrä- Wördern

- Das Gebiet ist an der Bahn günstig gelegen. Innerhalb von 23 Minuten ist man mit dem Zug in Wien. Das ist ein Anziehungspunkt für den Zuzug von Jungen in dieses Gebiet. Auch für Ältere ist die von großem Vorteil.
- Das Problem sind die Intervalle der Züge nach und von Wien. Die (schnellen) Rex Züge fahren durch, obwohl der Park und Ride ausgebaut worden ist. Dadurch ist auch die Auslastung der Züge ein Problem. Von Wien nach STAW sind die Stehplätze voll. Alle steigen in STAW aus, danach ist der Zug leer. Eine Verdichtung im Zentrum hat den Vorteil, dass auch eine Verbesserung des Taktes auf Grund von höherer Nachfrage möglich ist.
- Es bedarf einer großräumigen Planung des öffentlichen Verkehrs. Auch der Anschluss der Busse an die Züge muss mitgedacht werden.
- Wenn 300 Wohnungen gebaut werden wird es zu Frequenzproblemen der öffentlichen Verkehrsmittel kommen. Ein damit verbundenes besseres Angebot bei den Zügen wäre sehr wünschenswert, einige der Bewohner hegen aber Zweifel, ob diese kommen wird.

Probleme mit den Pendlern „Park & Ride“ – Anlage

- Andere „Kleingemeinden“ wachsen auch und erzeugen in Wördern mehr Verkehr. Sie kommen zB. aus Hintersdorf usw. nutzen die Park und Ride Anlage. Sie erzeugen im Zentrum mehr Verkehr. Die „Park & Ride“ – Anlage ist sehr gut ausgelastet (bis auf den letzten „Zipfl“)
- Man hat beim Bahnhof das Problem des „Flaschenhals“/Nadelöhrs. So gibt es zum Bahnhof hin viel ruhenden Verkehr, vor allem auf der Dr. Karl-Renner-Allee. Aufgrund dieses „Nadelöhrs“ und der Tatsache, dass viele die „Park & Ride“ -Anlage als weiter entfernt empfinden, wird das Auto oft schon vorher abgestellt (z.B. Allee)
- Die AnrainerInnen der, um den Bahnhof liegenden Straßen und Gassen, werden durch den Verkehr beeinträchtigt, da viele PendlerInnen/ZugfahrerInnen in der Renner-Allee parken (PendlerIn: „I steh schon seit zehn Jahren da, i wird weiter da stehn!“) und zum Bahnhof gehen und so den AnrainerInnen Parkplätze wegnehmen.
- Die Park und Ride Anlage ist ein Lärmerzeuger. Es gibt den Wunsch nach einer Lärmschutzwand.
- Man soll einen sinnvollen Ort für Parkplätze neben dem Bahnhof finden und nicht außerhalb, da dies den Verkehr ankurbelt.

Parkraumbewirtschaftung warum, wie und wo

- Vom Land Niederösterreich ist ein Parkplatz / Wohnung vorgeschrieben
Der aktuell (von der Gemeinde) vorgeschriebener Schlüssel beträgt 1,5. Laut Aussagen besitzt jeder Haushalt am Land mindestens ein Auto bzw. muss mindestens ein Auto haben. Auch wenn die Planer vorweg den Schlüssel von 1,5 Parkplätzen / Wohnung für zu hoch halten, soll man ihn vorerst nicht reduzieren. („Habe drei Autos auf dem Eigengrund. Sind in Wörtern und nicht in der Seestadt, die an die U-Bahn angebunden ist.“)
- Die Parklätze sind voll. Das Parkplatzproblem hängt mit der Tatsache zusammen, dass in STAW kaum jemand nur ein Auto besitzt. Baut man allerdings mehr Parkplätze, so wird das vor allem Menschen mit einem Auto in das neue Wohngebiet anziehen. Man darf trotz den Forderungen für mehr Parkplätze nicht außer Acht lassen, dass das Gebiet direkt am Bahnhof liegt, was sich auf das Mobilitätsverhalten und die benötigten Parkplätze auswirken (kann). Hier ist auch wichtig zu beachten, dass der Zuzug (aus Wien) vor allem aus jungen Familien bestehen soll, welche meist nicht solche AutoliebhaberInnen sind. (Was wenn Zuziehende 3 Autos haben?)
- Man kann die Parkraumbewirtschaftung steuern, indem man nur eine gewisse Anzahl von Parkplätzen in der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt, und diese bewirtschaftet. (Kurzparkzone, beschränktes Anrainerparken.
- Wo parkt man im Dorfzentrum bzw. wo sind Parkplätze für zentrale Gewerbe und Dienstleister vorgesehen? Hier werden eigene Kurzzeitparkplätze vorgeschlagen sind, welche den BesucherInnen der Gewerbe und der Dienstleister vorbehalten sind.

Tiefgaragen

- STAW ist ein Zuzugsort, deswegen werden Tiefgaragen und Wohnungen nicht leerstehend sein. –
- Es werden mehr Autoabstellplätze in Tiefgaragen, gewünscht. Hier stellt sich die Frage, ob eine Tiefgaragenbewirtschaftung möglich und regelbar ist.
- Die Tiefgaragen sollen baulich so gestaltet werden, dass sie in Zukunft für andere Nutzungen Möglichkeiten bieten. Das bedeutet, dass man die „Hülle“ der Tiefgaragen so gestalten, dass auch andere Nutzungen möglich sind. Eine wichtige Frage lautet hier: „Wie will man Tiefgaragen, auf denen Wohnungen stehen, in Zukunft anders nutzen?“. Es besteht unter der Bevölkerung durchaus die Befürchtung, dass man Tiefgaragen nicht nachnutzen kann. Als Alternative werden mehrstöckige Parkdecks vorgeschlagen. (wird untersucht).
- Die Zu- und Abfahrten zu den Tiefgaragen soll das Höhenprofil der Gemeinde nützen. So sollen die Zufahrten in der gesamten Gemeinde, flächenbündig drei Meter breit sein.
- Sind Hauptstraße und Schlossgasse zu schmal?
- Gibt es den Bedarf einer Zufahrt in die Tiefgarage beim Gemeindeamt? Die aktuelle Zufahrt zum Gemeindezentrum wird kritisiert.

Warum wird im Zentrum verdichtet? Wäre es nicht sinnvoller, das neue Wohngebiet außerhalb anzusiedeln?

- „Man solle die Qm pro Kopf im schon verbauten Gebiet aufstocken und keine neue Siedlung bauen bzw. wenn Gebiet gebaut werden soll, und wenn dann am Ortsrand“
- Wenn man 300 Wohneinheiten in die grüne Wiese stellt, **müssen** die Bewohnen mit dem Auto fahren. Sie haben keine andere Wahl. Wenn sie es sich leisten können haben dann Familien 2 Autos. Dann haben alle 2-3 Autos. Die Menschen dort haben keine Möglichkeit ohne Auto den Zug nach Wien zu benutzen, sie müssen zum Park und Ride Parkplatz fahren. Sie haben auch keine Möglichkeit ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. („Ich rechne mit 500+ KFZ“- „Heute haben alle 2-3 Autos!“ „Für mich ist das eine Katastrophe, da mehr Autos kommen werden.“)
- Bewohner der 300 Wohneinheiten im Zentrum, das einen fußläufig erreichbaren Bahnhof in der Nähe hat, haben Möglichkeiten mit dem Zug zu fahren, ohne in ein Auto steigen zu müssen. Sie haben die Möglichkeit, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.
- Auch wenn vermutet wird, dass viele der „neuen Bewohnern nur das Auto benutzen werden, macht die Situierung von Bebauungen („Es gibt Leute, die fahren immer mit dem Auto, egal ob ins Zentrum oder nicht, das wird bei den Neu-Zuziehenden genauso sein.“) einen großen Unterschied. Die Bewohner von Siedlungen in der Nähe von Bahnhöfen haben die Möglichkeit die Bahn fußläufig zu erreichen. Sie müssen nicht durch die Bestandssiedlung mit dem Auto zum „Pendlerbahnhof“ fahren.
- Eine bessere Verkehrsmittelaufteilung ist im neuen Gebiet leichter möglich – deswegen eignet sich das geplante Gebiet (in Bahnhofsnähe) für einen Zuzug. Das Gebiet vergrößert das Potenzial, dass sich Bereitschaft erhöht, das Mobilitätsverhalten zu verändern
- Wenn eine Siedlung mit schlechter Anbindung an das öffentliche Netz gebaut wird, wird der Verkehr mit Sicherheit stark zunehmen, auch, oder sogar sicher in Bahnhofsnähe, da der Pendlerverkehr zum Bahnhof zunehmen wird.
- „Wenn im Zentrum 300 Wohnungen entstehen, dann soll und kann das flächenmäßige Wachstum von STAW gestoppt werden.“

Entwicklung der Bahngasse

- Die Bahngasse geht mitten durch das geplante Zentrum. Das geht nicht, da das Zentrum eine Fußgängerzone werden muss. Hier ist die Frage, wie sich das in Zukunft, auf den Verkehr auswirken wird. Hier bestehen unterschiedliche Meinungen. So wird die Meinung vertreten, dass der Zuzugsweg über die Hauptstraße führt und somit auf die Bahngasse verzichtet werden kann. Gleichzeitig besteht aber die Meinung, dass die Bahngasse unverzichtbar für den Verkehr ist, da jeder LKW bzw. jedes Motorboot durch die Bahngasse fahren muss, da die Bahnunterführung zu niedrig ist. Dies muss noch geprüft werden.
- Die Bahngasse hat das Potenzial, eine Entwicklungsachse im neuen Ortszentrum zu werden, wenn der anliegende Platz vor der NEWAG Halle zum Wochenmarkt wird. Zwar gibt es schon einen Wochenmarkt in St. Andrä, bei der Kirche, allerdings muss man, um diesen zu erreichen, die B14 überqueren, was für niemanden eine angenehme Angelegenheit ist.
- Diskutieren eins zu eins, wie in der Stadt: Wenn ich in Wien wohne, kaufe ich alles zu Fuß, wenn es einen Wochenmarkt gibt ist dies auch hier möglich.

Zukunft des Verkehrs- Änderung des Mobilitätsverhalten

- Autonomes Fahren wird in Zukunft gewünscht, dadurch sollen auch Parkplätze geschaffen werden. Außerdem soll auf Alternativen zum eigenen Auto gesetzt werden, wie zum Beispiel „CarToGo“ oder „Carsharing“. Die „CarToGo“-s sollen zentral stehen und per Anruf erreichbar sein. In STAW würden fürs Erste voraussichtlich 10 Autos reichen. Die Thematik des „Carsharings“ wäre aber am einfachsten zu lösen und man sollte in STAW mit fünf Autos beginnen.
- 300 AuspendlerInnen in STAW, davon 2/3 aus Wien. Wenn es schwierig wird zu parken, werden mehr Leute mit der Bahn fahren.
- Ein realistischer Blick, auf die Mobilität, ist laut BürgerInnen wichtig. Es besteht die Erwartung, dass die ÖBB-Taktung nicht steigen und der Individualverkehr nicht abnehmen wird, wenn es zu einem Zuwachs kommt. (Das soll untersucht werden)
- Die Qualität & Quantität der Fahrradabstellplätze ist wichtig, um die Attraktivität des Fahrrads zu heben. Zwar ist STAW flach und daher für RadfahrerInnen gut geeignet, es gibt allerdings einen Nachholbedarf an guten Abstellplätzen. So werden zum Beispiel Abstellplätze beim „Nah & Frisch“ gewünscht.
- Es besteht der Wunsch nach weiteren Modellen, so ist zum Beispiel Zu Fuß gehen gesünder, als mit dem Auto zu fahren. So sollen zum Beispiel werden Grünwege gebaut werden, für die Umwelt und die Gesundheit.
- Das Zentrum muss Fußgängerzone werden, hierfür soll eine geeignete Durchwegung geplant werden, da diese ein Zentrum am Leben hält.