

MARKTGEMEINDE Ober-Grafendorf

VERKEHRSKONZEPT BERICHT

Teil 2 – Leitlinien und Grundlagen für Maßnahmen

durchgeführt im Auftrag
der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFTEN
FORSCHUNGSBEREICH VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK
BEARBEITUNG: DIPL.-ING. DR. TECHN. HARALD FREY

BÜRO KNOFLACHER – ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
EM. PROF. DI DR. HERMANN KNOFLACHER

Wien, Mai 2017

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORBEMERKUNG	4
2	EINLEITUNG	6
2.1	ELEMENTE FÜR EINE ERFOLGREICHE UMSETZUNG:	7
2.1.1	<i>Entscheidungsträger mit Systemkenntnis und Verantwortung</i>	<i>7</i>
2.1.2	<i>Informierte Bürger mit Bereitschaft zur Gemeinschaft</i>	<i>8</i>
2.1.3	<i>Aktive Wirtschaftstreibende.....</i>	<i>9</i>
2.2	NOTWENDIGE EIGENSCHAFTEN	10
2.2.1	<i>Fähigkeit, die Ursachen hinter den Erscheinungsformen zu erkennen.....</i>	<i>10</i>
2.2.2	<i>Mit- und Zusammenarbeit bei der Umsetzung der Maßnahmen</i>	<i>11</i>
2.3	PROBLEMURSACHE UND DIE ZENTRALE BEDEUTUNG DER ORGANISATION DER AUTOABSTELLPLÄTZE.....	12
2.3.1	<i>Autoorientiertes Denken und Gesetzesanwendung.....</i>	<i>14</i>
2.3.2	<i>Konzentration der Verkehrslösungen auf den Autoverkehr.....</i>	<i>14</i>
2.4	FOLGEN	15
2.4.1	<i>Zunehmende Orientierung nach außen</i>	<i>15</i>
2.4.2	<i>Erwartungen, dass die Lösung der Probleme von außen kommt</i>	<i>16</i>
2.4.3	<i>Akzeptanz der Gutachterdominanz über Bürgerwünsche.....</i>	<i>16</i>
2.4.4	<i>Fehlen klarer Ziele für die Verkehrsentwicklung.....</i>	<i>17</i>
2.4.5	<i>Flächenwidmung und Bebauung haben eine zentrale Bedeutung für die Lösung und das Erzeugen von Verkehrsproblemen.....</i>	<i>17</i>
3	LEITLINIEN DER KÜNFTIGEN VERKEHRSPOLITIK	19
3.1	RAHMENBEDINGUNGEN UND LEITPRINZIPIEN.....	20
3.1.1	<i>Gestaltungsprinzipien für Menschen.....</i>	<i>20</i>
3.1.2	<i>Stadt der kurzen Wege.....</i>	<i>20</i>
3.2	WOHNEN UND MOBILITÄT.....	22
3.2.1	<i>Siedlungsdichte bestimmt Mobilitätsverhalten.....</i>	<i>26</i>
4	GRUNDLAGEN FÜR DIE MAßNAHMEN	28
4.1	GRUNDLAGEN AUS DEN LEITPRINZIPIEN.....	28
4.1.1	<i>Fußgeher</i>	<i>29</i>
4.1.2	<i>Radverkehr</i>	<i>29</i>
4.1.3	<i>Informationssysteme.....</i>	<i>30</i>
4.1.4	<i>Öffentlicher Verkehr.....</i>	<i>30</i>
4.1.5	<i>Autoverkehr.....</i>	<i>31</i>
4.1.6	<i>Monitoring</i>	<i>32</i>
5	FUSSGÄNGER.....	33

5.1	MAßNAHMEN FÜR DIE FUßGÄNGER.....	33
5.2	VIDEOAUFNAHMEN UND –ANALYSEN DER FUßGÄNGERBEWEGUNGEN AM HAUPTPLATZ.	34
5.2.1	<i>Verlagerungspotentiale – was ist möglich</i>	36
6	RADVERKEHR.....	41
6.1	GRUNDSÄTZE	42
6.2	ANLAGEARTEN IM RADVERKEHR NACH RVS 03.02.13	43
6.2.1	<i>Organisationsprinzipien.....</i>	44
6.2.2	<i>Richtwerte für die Breite von Radwegen.....</i>	46
6.2.3	<i>Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht</i>	46
6.3	RADABSTELLANLAGEN.....	47
6.3.1	<i>Grundsätze</i>	47
6.3.2	<i>Bei Arbeitsplätzen</i>	48
6.3.3	<i>Kundenstellplätze (Einkaufen, Handel, etc.).....</i>	49
6.3.4	<i>Soziale Einrichtungen</i>	50
6.3.5	<i>Haltestellen von Straßenbahn und Bus.....</i>	51
6.3.6	<i>Qualität von Radabstellanlagen.....</i>	51
7	ÖFFENTLICHER VERKEHR	53
8	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR.....	54
8.1	PARKRAUM.....	54
8.1.1	<i>Situation im Bestand</i>	54
8.2	MAßNAHMEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG - STRAßENKATEGORIEN.....	58
8.2.1	<i>Gründe für die Errichtung von Wohnstraßen.....</i>	59
8.2.2	<i>Straßentypologie</i>	59
8.3	VORSCHLÄGE ZUM TOURISMUS.....	67
9	ANHANG.....	70

1 Vorbemerkung

Mit dem Strategiehandbuch zur Standortentwicklung „Unser Ober-Grafendorf gestalten“ wurden Leitbild und Zielsetzungen des Standortmanagements sowie die kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen erarbeitet. Folgende Bereiche und Ziele sind dieser Studie zu entnehmen:

- Lebens-, Wohn-, Tourismus-, Freizeit-, Bildungs-, Kultur-, Aufenthalts- und Wirtschaftsqualität in der Marktgemeinde Ober-Grafendorf steigern.
- Verbesserte Identifikation der Bevölkerung mit der Marktgemeinde Ober-Grafendorf sowie Identität stärken und Image aufbauen.
- Unverwechselbare Positionierung des Standortes Ober-Grafendorf und Aufbau eines professionellen Standortmanagements.
- Professionelle Kommunikation nach innen und außen.
- Wertschätzung und Wertschöpfung der Marktgemeinde Ober-Grafendorf erhöhen.
- Synergien nutzen sowie Einleiten von branchen- und institutionenübergreifenden Kooperationen.
- Mehr Steuereinnahmen durch prosperierende Betriebe.
- Arbeitsplätze halten und gezielt schaffen.

Im Zuge der Bearbeitung dieses umfassenden Programmes wurde auch eine Bürgerbefragung durchgeführt, die für das Verkehrskonzept auch als Bezugssystem einerseits herangezogen wird und andererseits Bereiche, die mit dem Verkehr im weiteren Sinn verbunden sind, abdeckt.

Ziele des Strategiehandbuches sind:

1. Zukunftssicherung der Ober-Grafendorfer Wirtschaft.
2. Ober-Grafendorf – der attraktive Treffpunkt mit Flair.
3. Das optische Erscheinungsbild der Marktgemeinde ist wichtig.
4. Schaffung von attraktivem Wohnraum in der Kernzone.
5. Die Verkehrssituation ist zu optimieren.
6. Ortseinfahrten mit Flair.
7. Kinder- und familienfreundliches Ober-Grafendorf.
8. Permanente Aktivitäten sind unverzichtbar.

9. Gemeinsam haben wir mehr Kraft.
10. Entwicklung und Führung einer Dachmarke.
11. Branchenmix laufend optimieren.
12. Professionelle Bestandspflege und Betriebsansiedlung.
13. Aufbau einer professionellen Standortmanagement-Organisation.
14. Akteure für das Standortmanagement werben und aktiv einbinden.

Abgesehen von der geografischen Situation wird ein Standort durch die Topografie, die natürlichen Ressourcen, die Fähigkeiten der Menschen diese zu nutzen und vor allem auch durch das Verkehrssystem beschreibbar. Standortbedingungen sind natürliche und künstlich erzeugte, also von Menschen gemachte. Beide sind Veränderungen unterworfen und stehen auch in Wechselbeziehung. So können technische Eingriffe natürliche Gegebenheiten verändern, sowohl zum Nutzen, aber auch zum Schaden eines Standortes. Die Entwicklung der technischen Verkehrssysteme hat zu grundlegenden Veränderungen und Verschiebungen, sowohl positive wie auch negative, in der Standortgunst geführt. Als positiv wurden die individuellen Erleichterungen durch die Eisenbahn und später durch das Auto empfunden, als negativ die Lärm- und Abgasbelastungen, der Schwerverkehr direkt wahrnehmbar, indirekt durch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Wirtschaftsstrukturen, die Sozialbeziehungen und die Natur.

Die aus den Analysen der verfügbaren und erhobenen Daten abgeleiteten Maßnahmen des Verkehrskonzeptes können daher auch auf den Inhalten des Standortmanagements aufbauen und diese wechselseitig ergänzen.

2 Einleitung

- Das heutige Verkehrssystem in allen seinen Elementen ist ein von Menschen gemachtes, daher künstliches und kein geheimnisvolles Naturphänomen.
- Alles was geplant, gebaut, organisiert, angeordnet, vorgeschrieben, kontrolliert, finanziert und ausgesprochen wird kommt aus den Hirnen der Beteiligten.
- Alle geplanten und zu beschließenden Maßnahmen entstehen in den Köpfen der Planer, der Verwaltung, der Entscheidungsträger und der Bevölkerung. Alle Maßnahmen sind daher ein Ausdruck des Denkens und der Haltung, des Wertesystems der Beteiligten.
- Daher kommt in dem was umgesetzt wird, die Haltung aller Verantwortlichen zum Ausdruck, ob es um die baulichen, rechtlichen, finanziellen oder organisatorischen Entscheidungen geht.
- Für Tausende von Jahren gab es im Ortsverkehr der Gemeinden und Städte keine Alternative zum Menschen, den Fußgängern. Ihnen haben wir die geschlossene Bauweise der Dörfer, der Städte, die Integration der Natur und die hohe Qualität der gebauten Räume zu verdanken.
- Durch das Auto und seine Wirkungen auf das Hirn der Menschen, wurde die uralte soziale und humane, zivilisatorische und kulturelle innere Struktur des Denkens umgestoßen und ein Wertesystem zugunsten des Autos und damit gegen die Menschen ersetzt.
- Durch die Jahrzehnte lange Fehlausbildung so genannter Verkehrsexperten, haben diese die öffentlichen Räume, die gebauten Strukturen nicht mehr für die Menschen, sondern für die Autos und die Autofahrer gestaltet, die Gesetze nicht mehr nach dem menschlichen Maßstab, sondern nach dem der Autos interpretiert und damit Strukturen geschaffen, die heute zu einem Zwang zur Autonutzung geführt haben.
- In Unkenntnis der Folgewirkungen ihres Handelns, werden Menschen in dieser Umwelt verletzt, getötet, die Gesundheit bedroht, die Freiheit der Mobilität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer eingeschränkt und die Siedlungsstrukturen so organisiert, dass die Familien zerfallen und soziale Beziehungen, der Kernbereich jeder Gemeinschaft, behindert werden, weil die räumliche Nähe nicht mehr gegeben ist.

- Die heutige Formulierung von Zielen geht ins Leere, wenn man die realen Systemwirkungen des Autos auf das Denken und Handeln der Menschen und die Gemeinde nicht kennt.

Das Verkehrskonzept ist daher auf dem heutigen Stand des Wissens über die inneren und äußeren Prozesse und Wirkungen auf Menschen, Wirtschaft und Siedlungsstrukturen unter den Prämissen

- Schutz des Lebens und seiner Grundlagen,
- Schutz der Gesundheit,
- Stärkung der Sozialbeziehungen und der Kultur,
- Stärkung der lokalen Wirtschaft,
- Zukunftssicherung durch Nachhaltigkeit

erstellt.

2.1 Elemente für eine erfolgreiche Umsetzung:

2.1.1 Entscheidungsträger mit Systemkenntnis und Verantwortung

Die Systemwirkungen des heutigen technischen Verkehrs sind nicht direkt sichtbar, sondern erfordern tiefere sachliche Einsichten in die Zusammenhänge zwischen der künstlichen Verkehrsumwelt und dem Verhalten der Menschen. Die sichtbaren Verkehrsbewegungen sind die Folge der Strukturen, also nur die Symptome. Ändert man die Strukturen, ändert sich das Verhalten und damit auch die Daten. Es war und ist einer der Hauptfehler traditioneller Systemsicht, dass man nicht erkannt hat, dass der zunehmende Autoverkehr nicht die Vorgabe für Verkehrsmaßnahmen, sondern die Folge der Standortwahl, der Bauordnung und der auf das Auto zugeschnittenen Organisation des öffentlichen Raumes ist. So sind die Zusammenhänge zwischen Autoverkehr und dem Niedergang der lokalen Geschäfte und Betriebe nicht direkt sichtbar.



Abbildung 1: Die Wirkung des Autos auf den Niedergang der lokalen Geschäfte und Betriebe, sieht man erst an den Folgen, wenn es schon zu spät ist.

Es ist die Geschwindigkeit und Leichtigkeit des Autofahrens, die die Nähe zerstört und das Geld in die Kassen der Konzerne umleitet. Kennt man diese Wirkungen, kann man die Tendenz bremsen oder umkehren, was die Städte bereits durch die Fußgängerzonen, die Förderung des Rad- und öffentlichen Verkehrs erfolgreich praktizieren.

Da diese Dynamik nach wie vor anhält, ja noch verstärkt wird und die Bürger zu diesem Verhalten zwingt, weil die Einkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten nicht mehr in der Nähe sind, erfordert die Sanierung nicht nur Systemkenntnisse, sondern auch die Mitarbeit der Bevölkerung und langfristiges Handeln und nicht zuletzt entsprechendes Geschick.

2.1.2 Informierte Bürger mit Bereitschaft zur Gemeinschaft

Wissen immer mehr Bürger um die Wirkung des Autos auf ihr Verhalten, bringen sie mehr Verständnis für die notwendigen Maßnahmen auf. Dabei kommt den Kinder und den Schulen eine zentrale Rolle zu. Informierte Eltern und Lehrer können das Interesse und die

Leidenschaft für eine bessere Zukunft in den Kindern wecken und ihnen ein Wertesystem vermitteln, in dem nicht mehr das Auto, sondern die Menschen und die Natur im Zentrum stehen. Dazu gehören auch die Autonomie der Mobilität, das Gehen und das Radfahren als selbstbewusste und wichtige Verkehrsträger. Kann man deren Bedeutung nicht nur für die Gesundheit, sondern vor allem auch für die Wirtschaft, die Umwelt und das Miteinander in der Gemeinde in den Schulen vermitteln, können Kinder in die Erwachsenenwelt wirken, wie das schon bei der Mülltrennung erfolgreich umgesetzt wurde. Bürgerinformation und Bürgerabende sind nur der Ausgangspunkt, um das Verständnis für die Maßnahmen zu wecken, die nicht nur, wie in den vergangenen 50 Jahren, ausschließlich der Bequemlichkeit des Autofahrens dienen.

Wichtig ist, dass sich die Bürger bewusst werden, dass sie es sind, die durch ihr Verhalten einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Probleme im Verkehrssystem leisten können. Dazu gehört vor allem die konstruktive und kritische Mitarbeit bei allen Maßnahmen der Gemeinde.

2.1.3 Aktive Wirtschaftstreibende

Betriebe in denen die Menschen in der Gemeinde Arbeit finden waren immer die Grundlage des lokalen Wohlstandes. In Ober-Grafendorf war es die Solarenergie in Form der Wasserkraft der Pielach, die von innovativen Betrieben genutzt wurde und nach wie vor ein lokal verfügbares Potential darstellt. Zwar abseits der Westautobahn gelegen, aber in wenigen Minuten von dort und auch mit der Eisenbahn erreichbar, bietet Ober-Grafendorf für Betriebe, die eine hohe Umweltqualität für sich und ihre Mitarbeiter suchen, attraktive Standortfaktoren, zu denen auch noch die Eisenbahn gehört. Noch nicht oder kaum genutzt wird der Tourismus im Pielachtal. Es gibt praktisch nur einen Beherbergungsbetrieb. Der relativ hohe Anteil des Radverkehrs könnte eine gute Ausgangssituation für die weitere Entwicklung des Radtourismus im Pielachtal werden.

Der öffentliche Raum ist auch Raum für die lokale Wirtschaft. Das bedeutet, dass sie sich diesen auch im Interesse der Gemeinschaft aneignen soll und muss. Das Zentrum bietet gute Möglichkeiten für Gastronomiebetriebe diesen aktiv zu nutzen und damit auch aufzuwerten und als Anziehungspunkt über den Dirndltaler Wochenmarkt hinaus auch für die lokalen Betriebe auszubauen.

2.2 Notwendige Eigenschaften

2.2.1 Fähigkeit, die Ursachen hinter den Erscheinungsformen zu erkennen

Der Niedergang der Ortszentren ist ein Symptom dahinter liegender Ursachen und Zusammenhänge in deren Zentrum das Auto, genau genommen die Zuordnung der Autoabstellplätze zu den Strukturen steht. Werden Wohnungen oder Häuser mit unmittelbar zugeordneten Autoabstellplätzen ausgestattet, wie durch die landesübliche Interpretation der Bauordnungen, ist die Bindung zum Ort von vornherein unterbrochen und durch die Bindung zum Auto ersetzt. Damit ändert sich das Denken und die Zielwahl nach außen, im Einkauf zu den Shoppingzentren mit ihrem Angebot an Parkplätzen, bei der Arbeit nach besserer Bezahlung, wobei die Zeit und Mobilitätskosten nicht mitgerechnet werden. Wenn der Bewohner nicht mit den Füßen auf dem Boden, sondern auf vier Rädern im öffentlichen Raum auftritt, geht die Bindung an das Ortszentrum verloren.

Auch bei Betrieben sind vergleichbare Prozesse im Hintergrund wirksam. Wird ein lokaler Betrieb geschlossen, kann das mehrere Ursachen haben. Diese liegen im Betrieb oder auch außerhalb. Eine davon ist die Wirkung des Verkehrssystems, das durch zwei Faktoren Einfluss auf das Verhalten der Kunden nimmt.

1. Durch die Informationen aus dem Betrieb selbst und über den Betrieb. Warensortiment, Qualität und Preise spielen dabei neben dem Service und der Kundenfreundlichkeit eine Rolle. Spezialprodukte und -angebote, die sonst nicht bestehen, können die Situation der Betriebe ebenso verbessern, wie sachkundige und freundliche Beratung.
2. Durch externe Faktoren. Einer der wesentlichsten ist die Info-Schiene des Fernsehens. Lokale Betriebe haben keine Chance die Mittel für die Fernsehwerbung aufzubringen, wie die internationalen Konzerne. Sie werden daher massiv benachteiligt. Hier ist Aufklärung bereits in den Schulen über diesen Teil des Verkehrssystems erforderlich. Ein weiterer externer Faktor ist der unfaire Wettbewerb zwischen lokalen Anbietern und den großen Handelsketten, die große Abstellflächen für die Autos anbieten. Stärkt man Fußgänger- und Radverkehr hat das positive Wirkungen auf die lokalen Geschäfte.

2.2.2 Mit- und Zusammenarbeit bei der Umsetzung der Maßnahmen

Ein Verkehrskonzept ist nur so gut, was man von ihm umsetzt. Diese Umsetzung ist aber nicht nur Angelegenheit der Verwaltung, der Planer und der Gemeinde, es ist vor allem auch Sache der Bürger und Betriebe mitzugestalten. Nur wenn diese den öffentlichen Raum beanspruchen und „bespielen“ kommt das Leben in das Zentrum. Dazu muss aber der öffentliche Raum einladend und sicher gestaltet werden und das zu Fuß Gehen und Radfahren attraktiver machen als die Benutzung des Autos. Unterbrechungen der Fuß und Radwege an Nebenstraßen zugunsten des Autoverkehrs widersprechen dem elementaren Prinzip der Rücksichtnahme des Stärkeren gegenüber dem Schwächeren und Ungeschützten. Leider ist dies in Ober-Grafendorf „passiert“ und ist zu reparieren.



Abbildung 2: Eine problematische verkehrsrechtliche Situation im Zentrum.

Dieser Umgang mit dem Gesetz zeigt die Werterhaltung und Denkstruktur, die hinter diesen Verkehrszeichen steht. Kennzeichen der menschlichen Zivilisation ist die Rücksichtnahme der Stärkeren auf die Schwächeren und Ungeschützten. Hier wird diese Wertehierarchie in das Gegenteil verkehrt. Durch eine Mitarbeit bei den Maßnahmen können solche Lösungen

vermieden werden. „Die Qualität einer Lösung hängt von der Qualität der vorhergehenden Diskussion ab“.

2.3 Problemursache und die zentrale Bedeutung der Organisation der Autoabstellplätze

Die Strukturen der Marktgemeinde wurden im 20. Jahrhundert nicht mehr wie in den Jahrhunderten zuvor für die Menschen und die lokale Wirtschaft, sondern für das Auto und damit für die Vorherrschaft der Konzerne optimiert. Nicht nur die Verkehrsmaßnahmen, sondern auch die Raum- und Siedlungsentwicklung haben zur Schwächung der Gemeinden und zum Niedergang der lokalen Wirtschaft und des lokalen Handels geführt.

Die zentrale Rolle bei diesem, zunächst nicht sichtbaren Prozess der Zerstörung der Gemeinden und lokalen Wirtschaft hat die Art, wie die Niederösterreichische Bauordnung, die nach wie vor dem §2 der Reichsgaragenordnung aus 1939 entspricht von den Behörden exekutiert wird. Im § 63 wird nicht nur die Anzahl der Stellplätze vorgeschrieben, sondern auch – wie in der RGO – das diese auf dem eigenen Grundstück oder in einer maximalen Entfernung bis 600 m untergebracht werden müssen.

„§ 63, (5) Die Abstellanlagen sind grundsätzlich auf dem Baugrundstück herzustellen.

(6) Ist die Herstellung oder Vergrößerung einer Abstellanlage mit der erforderlichen Anzahl von Stellplätzen nach Abs. 1 auf dem Baugrundstück

- technisch nicht möglich,
- wirtschaftlich unzumutbar oder
- verboten (Bebauungsplan),

darf die Anlage auf einem anderen Grundstück hergestellt werden.

Dieses Grundstück muss

- in einer Wegentfernung bis zu 300 m liegen und
- seine Verwendung für die Anlage grundbücherlich sichergestellt sein, wenn dieses Grundstück nicht im Eigentum des Verpflichteten steht.

In begründeten Einzelfällen darf die Wegentfernung auf **bis zu 600 m** erweitert werden.“

Der „begründete Einzelfall“ liegt immer dann vor, wenn durch die Anordnung auf dem eigenen Grundstück der Gemeinde, der lokalen Wirtschaft geschadet, die Verkehrssicherheit

vermindert und die Umweltbelastungen erhöht werden. **Also in jedem Fall** - für Systemkundige und Verantwortliche. Da explizit auf den Bebauungsplan hingewiesen wird, bedeutet das, dass bei dessen Erstellung die Stellplätze in ausreichender Entfernung von den zu errichtenden Wohn- und Geschäftshäusern vorzusehen sind und die Erschließung des Gebietes so zu erfolgen hat, dass sie für die Nutzung mit dem Auto nur in Einzelfällen möglich wird. Hier ist die Gemeinde am Zug, dafür zu sorgen, dass durch qualifizierte Fachleute nachhaltige nicht nur gemeinde- und gemeinschaftsverträgliche, sondern gemeinde- und gemeinschaftsfördernde Neubaugebiete entwickelt werden können.

Der zweite wesentliche Faktor ist die Ausbildung öffentlicher Räume bei dem das Raumordnungsgesetz und dessen Interpretation entweder zum Wohle oder zum Schaden der Gemeinde erfolgen kann. Bisher leider zum Schaden, wenn die Aufschließungsstraßen von 6m und Gehsteigbreiten von 1,25 m als Regelbreite vorgeschrieben werden, wo Wohnwege gemäß ROG die sachlich richtige Lösung sind. Die Breiten der Aufschließungsstraßen im Raumordnungsgesetz 2014 sind im § 32 folgend angegeben.

3. Aufschließungsstraßen 8,50 m

das sind öffentliche Verkehrsflächen, die ausschließlich dem Verkehr dienen, dessen Quellen und Ziele innerhalb dieser Straßen liegen; sie bestehen in der Regel aus 2 Fahrstreifen und den beidseitigen Gehsteigen;

4. Wohnsiedlungsstraßen 6 m

das sind öffentliche Verkehrsflächen von gegenwärtig und absehbar geringer Verkehrsbedeutung für den gemischten Fahrzeug- und Fußgeherverkehr; sie dienen ausschließlich dem Verkehr, dessen Quellen und Ziele innerhalb dieser Straßen liegen; auf ihnen soll der Verkehr beruhigt werden;

5. Wohnwegen 4 m

das sind öffentliche Verkehrsflächen, die der Aufschließung von Bauplätzen für Fußgänger sowie den Einsatzfahrzeugen dienen;

Man sieht, dass das Gesetz, wenn man es sach- und systemkundig anwendet, eine nachhaltige Gemeindeentwicklung ermöglicht, wenn man sich nicht von dem tief im Hirn wirksamen Autovirus diktieren und beherrschen lässt.

2.3.1 Autoorientiertes Denken und Gesetzesanwendung

Ist daher die Problemursache, die nur dann beseitigt werden kann, wenn wieder der Mensch, der ja Fußgänger ist, im Zentrum der Planungen und Maßnahmen steht. Seine Mobilität ist gegen Einschränkungen und Bedrohungen zu sichern. Nicht die Gesetze sind für die Fehler, die begangen wurden und immer noch stattfinden, schuld. Sondern jene die sie anwenden sind für die Folgen zur Verantwortung zu ziehen. Bisher wurde alles zum Wohle des Autoverkehrs gemacht und damit zum Nachteil aller anderen Verkehrsträger.

2.3.2 Konzentration der Verkehrslösungen auf den Autoverkehr

Auch in Ober-Grafendorf ist nach diesem Prinzip – bisher – gehandelt worden. Das ist auch in den Datengrundlagen der vergangenen 20 Jahre zu erkennen. Es gibt Zählungen, Analysen und Studien zum Autoverkehr, aber keine oder kaum Daten zu dem für die Gemeinde und die Wirtschaft wichtigen Fußgänger- und Radverkehr. „Man sieht, worüber man spricht“ bildet sich auch in den Unterlagen zum Verkehr in Ober-Grafendorf deutlich ab. Man weiß Bescheid wie viele Autos auf den Landesstraßen fahren, man hat aber keine Daten, wie viele Fußgänger auf den Straßen unterwegs sind oder wie viele die Fahrbahnen queren wollen. Auch die Vernachlässigung der Mobilität für Behinderte, wie Rollstuhlfahrer, Frauen oder Männer mit Kinderwagen ist in den bestehenden Strukturen zu erkennen.



Abbildung 3: Der schmale Gehsteig ist weder für eine bequeme Begegnung von zwei Erwachsenen breit genug, noch gut mit einem Rollstuhl zu befahren, sondern eher eine „Restfläche“.

2.4 Folgen

2.4.1 Zunehmende Orientierung nach außen

Da durch schnelle Verkehrsmittel keine Reisezeiteinsparung im System möglich ist, kommt es durch den Autoverkehr zu einer Verlängerung der Wege. Quellen und Ziele, früher in der Nähe, liegen entfernt voneinander. Davon profitieren die jeweils größeren Strukturen, die Städte und in der Folge die Konzerne. Wegen der räumlich geringen Ausdehnung und dem geringeren Einwohner- und Arbeitsplatzpotential kommt es statt der früheren Orientierung nach innen, zu einer Orientierung nach außen, in Ober-Grafendorf nach St. Pölten und mit den schnellen Verbindungen auch zunehmend nach Wien. Dorthin, wo vorübergehend mehr Arbeitsplätze angeboten werden, bis diese durch schnellere Verkehrssysteme in noch größerer Entfernung erreicht werden müssen oder durch betriebliche Rationalisierung und Konzentration verloren gehen. Mit der Orientierung nach außen geht im Laufe der Zeit auch die Bindung der Bewohner nach innen verloren.

2.4.2 Erwartungen, dass die Lösung der Probleme von außen kommt

Es gibt natürlich Fälle, wo Lösungen von außen möglich sind, allerdings sind das eher selten der Fall, wenn zum Beispiel eine Betriebsansiedlung vom Land oder dem Bund unterstützt wird, wobei die neoliberalistischen Regeln der EU einschränkend wirken. Die Erwartungen, die man etwa an Umfahrungen stellt, führen meist nicht nur zu Enttäuschungen, sondern zu langfristigen Nachteilen für die umfahrene Gemeinde, wie es viele Beispiele belegen. Auch wenn nur ein Teil der Geschäftseinkommen aus dem Durchgangsverkehr stammt, sichert dieser das Leben vieler Betriebe. Außerdem kann bei sachkundiger Verkehrsorganisation, also Verlangsamung der Geschwindigkeit, Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr das Ausmaß der Störungen aus dem Durchzugsverkehr deutlich reduziert werden ohne dessen Vorteile für die Wirtschaft zu verlieren. Der Widerspruch der Betreiber solcher Verkehrslösungen wird erstaunlicherweise nicht durchschaut: „Der (Auto)Verkehr ist für die Wirtschaft notwendig“ wird erzählt, wenn man bestehende Straßen ausbauen will und wenn man die Umfahrungen im Sinn hat „Mit der Umfahrung wird der Ort entlastet“. Leider auch von den früheren Umsätzen und bekommt dann regelmäßig die Konkurrenz der Super- und Fachmärkte an diesen Umfahrungen, die den lokalen Betrieben den „Rest geben“.

Dagegen hilft nur die Weisheit „Hilf dir selbst, hilft dir Gott“. Im Verkehr bedeutet das, die Oberhoheit über den Verkehr, auch über den Autoverkehr durch die Gemeinde selbst zu erlangen. Dass dies möglich ist, beweisen immer mehr Gemeinde, in denen auf den einstigen Bundes-, heutigen Landesstraßen, Tempo 30 eingeführt und konsequent überwacht wird oder der Straßenraum für den Ort weitgehend zurückgewonnen wurde. Man sollte die eigenen Fähigkeiten zur Problembewältigung nicht unterschätzen.

2.4.3 Akzeptanz der Gutachterdominanz über Bürgerwünsche

In der Praxis kann es vorkommen, dass die Empfehlungen der Verkehrsgutachter im Widerspruch zu den Bürgerwünschen stehen, wodurch sie unbefriedigende Lösungen ergeben können. Dieser Konflikt kann durch die Offenlegung der unterschiedlichen Wertesysteme gelöst werden. Denn sowohl die „Weltsicht“ oder „sachliche Betrachtungsweise“ wie auch die Wünsche der Bürger beruhen auf Wertesystemen. Werden diese nicht offengelegt, sind die Widersprüche nicht lösbar. So kann die gleiche gesetzliche Bestimmung durch unterschiedliche Wertesysteme zu völlig unterschiedlichen Lösungen führen. Dominiert in der Hierarchie die Bequemlichkeit der Autoverkehr wie bisher, ergibt sich eine andere verkehrstechnische Lösung als wenn man sich an den Anforderungen der Menschen, die ja

Fußgänger, Kinder, Alte und Behinderte oder Anrainer sind, orientiert. Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gilt nicht nur für den Autoverkehr. Diese Formulierung in der StVO enthebt niemanden von der Verpflichtung übergeordneter Ziele, wie der Verkehrssicherheit oder der Vermeidung Schäden für die Gesundheit.

In einer intakten Wertehierarchie sind der Schutz des Lebens und die Erhaltung der Gesundheit immer die obersten Ziele, denen sich alle anderen unterordnen müssen. Allein daraus ergibt sich auch die Priorität der Verkehrsträger. Fußgänger an erster Stelle, dann der Radverkehr und der öffentliche Verkehr und erst wenn deren Anforderungen erfüllt sind, der Autoverkehr.

2.4.4 Fehlen klarer Ziele für die Verkehrsentwicklung

Ziele für die Verkehrsentwicklung müssen immer von außen vorgegeben werden und nicht, wie dies bisher vielfach der Fall war, aus den Wünschen einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern, den Autofahrern. Die Ziele für das Verkehrskonzept werden von der gewünschten Gemeindeentwicklung intern und extern durch die Ziele des Landes, des Bundes und die internationalen verbindlichen Ziele vorgegeben. Die Orientierungsgröße ist die Verkehrsmittelwahl, der Modal Split und nicht mehr die Wunschgeschwindigkeiten oder die Behinderungsfreiheit des Autoverkehrs.

2.4.5 Flächenwidmung und Bebauung haben eine zentrale Bedeutung für die Lösung und das Erzeugen von Verkehrsproblemen.

„Steht etwas verkehrt, entsteht Verkehr“ ist eine Tatsache, die auf die zentrale Ursache der Verkehrsprobleme von heute hinweist.

Wird jedes Objekt und jede Nutzung mit Abstellplätzen für Autos ausgestattet ist deren Lage in weiten Grenzen beliebig wählbar und nicht mehr an den Ort oder dessen Zentrum gebunden. Wird daher die Bauordnung wie bisher umgesetzt, sind die gemeinsam erarbeiteten Ziele nicht realisierbar. Der Flächenwidmung und dem Bebauungsplan kommt daher für die Lösung der Probleme in Ober-Grafendorf eine zentrale Bedeutung zu.

Die Stärkung des Zentrums ist nur möglich, wenn die Zahl der Bewohner im und um das Zentrum zunimmt. Die bestehende Schwäche des Zentrums von Ober-Grafendorf liegt auch in der Bebauungsstruktur. Der geschlossenen historischen Bebauung um den Marktplatz fehlt die Fortsetzung in einer kompakten, robusten Ortsentwicklung auf der Rückseite. Die Baustruktur löst sich unmittelbar nach der ersten Baureihe in Einzelobjekte auf, die auch

keine direkten durchgängigen Wege in das Zentrum haben. Daher werden folgende Maßnahmen für die Gemeindeentwicklung vorgeschlagen:

- Verdichtung der Bebauung im und um das Zentrum, wo möglich in geschlossener Bauweise.
- Berücksichtigung des Ortsbildcharakters und seiner Verbesserung bei der Bebauungsplanung.
- Keine Baulandausweisung an der Peripherie, wenn möglich Rücknahme ausgewiesener Baulandreserven. (Das bedeutet nicht, dass von der Gemeinde strategische Ankäufe von Flächen unterbleiben sollen).
- Trennung von Wohnobjekten und Abstellplätzen für private Autos durch Ausweis von Sammelgaragen in ausreichender Entfernung von den gewidmeten Wohngebieten, um den Bedingungen der bestehenden Bauordnung (300m) zu genügen.
- Sicherung des Fußwegenetzes durch Ausweis im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, um im Anlassfall fehlende Fußwege einrichten zu können um die Durchgängigkeit zu verbessern.
- Qualifizierte Umsetzung der Ziele des Raumordnungsgesetzes.

Mit der Flächenwidmung und Bebauungsplanung werden die Randbedingungen für die Entwicklung oder Fehlentwicklung des Verkehrssystems geschaffen. Fehler die hier gemacht werden, sind im Verkehrssystem kaum oder nicht mehr zu reparieren.

Die folgenden Maßnahmen beziehen sich auf die bestehende Situation der Marktgemeinde und umfassen kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Diese Bezeichnung bezieht sich nicht auf den Zeitpunkt ihrer Umsetzung, sondern auf die Wirkung der jeweiligen Maßnahmen. Gerade langfristige Maßnahmen mit kumulativer Wirkung, wie die Neuorganisation der Abstellplätze für Autos sind in jedem Anlassfall sofort umzusetzen, auch wenn sie in Summe erst mittel- oder langfristig voll wirksam werden.

3 Leitlinien der künftigen Verkehrspolitik

Durch die Auswirkungen der „autogerechten Verkehrsplanung“ der 50er und 60er Jahre litt die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Orten. Die Beweggründe für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind – gleich ob in einer kleinen Gemeinde oder in einer Großstadt – in den meisten Fällen heute wie damals

- zu viel motorisierter Verkehr
- zu hohe Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr
- Unsicherheitsempfinden der Fußgänger, Radfahrer und insbesondere Kinder
- fehlendes oder falsches Angebot für Fußgänger und Radfahrer

Probleme traten dort auf, wo Strukturentwicklungen eine wesentliche Steigerung der Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr bewirkten. Die Nutzungsansprüche waren mit konventionellen Planungsansätzen und dem vorhandenen Raumangebot nicht zu erfüllen.

Die Ziele der Städte und Gemeinden – und der Verkehrsberuhigung allgemein – lassen sich wie folgt beschreiben.

- attraktive, geräumige Gehsteige zum Flanieren, Orte zum Aufenthalt und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Förderung des Radverkehrs
- umweltgerechte Mobilität fördern (z. B. „Alltagsradeln“ und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel)
- Beruhigung des KFZ-Verkehrs in Wohngebieten
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Orte beleben, Ortsbildgestaltung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Lärm- und Schadstoffreduktion

An oberster Stelle stehen die Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer. Für jene Personen, welche keinen Führerschein besitzen oder ein Fahrzeug nicht mehr lenken können oder wollen, ist ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr immer wichtiger. In größeren

Orten und auf dem Land gewinnt der öffentliche Verkehr daher immer mehr an Bedeutung. Darauf aufbauend müssen die Maßnahmen entwickelt werden.

3.1 Rahmenbedingungen und Leitprinzipien

3.1.1 Gestaltungsprinzipien für Menschen

Um den öffentlichen Raum allen Menschen gleichberechtigt zugänglich zu machen müssen in der Vergangenheit errichtete Barrieren abgebaut werden. Dafür sind Gestaltungsprinzipien jenseits von Regelquerschnitten, die in der Mitte der Straße die Fahrbahn vorsehen und den Fußgeher an den Rand, auf Restflächen, verdrängen, notwendig. Der Abbau von Konfliktpotenzialen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer kann nur durch Reduktion der Geschwindigkeiten erfolgen. Basis bildet der Fußgeher mit seinem Bedürfnissen und Anforderungen an die Gestaltung. Eine notwendige Gleichberechtigung bedarf der Abkehr bisherigen Prioritätenreihungen in der Planung, die zum Tatsachenrecht avanciert ist. So wurde das Recht jener, die sich entlang der Fahrbahnen mit ihren Geschwindigkeiten in der Stadt fortbewegen, zum Unrecht, zur Barriere jener, deren Wege und sozialen Bindungen quer zur Fahrtrichtung verlaufen.

3.1.2 Stadt der kurzen Wege

Die Struktur unseres Verkehrssystem (allen voran die physische Struktur) bestimmt die Art unserer Mobilität und hat Einfluss auf Gesundheit, Sozialbeziehungen, etc. Eine lebenswerte Stadt, kann als Stadt der kurzen Wege bezeichnet werden. Eine Stadt der kurzen Wege existiert jedoch nur als Stadt der Fußgehergeschwindigkeiten.¹ Eine Nachvollziehbarkeit dieser Erkenntnis ist ohne Aufgabe des Dogmas der Geschwindigkeit nicht möglich. Mobilitätslösungen für die Zukunft müssen sich demnach in erster Linie an den Erreichbarkeiten für den nicht motorisierten Verkehr orientieren. Derzeit vielfach existierende Barrieren für diese stadtverträglichste Form der Mobilität müssen, entsprechend den zukünftigen Anforderungen und Rahmenbedingungen, abgebaut werden. Großflächige Fußgeherzonen, die durch ein attraktives Wegenetz für das zu Fuß gehen verbunden sind, müssen die Städte durchziehen. Diese Strukturen bieten auch die Voraussetzungen für ein sicheres Radfahren in der Stadt. Das dichte Wegenetz zu Fuß Gehender ist gleichzeitig ein komplexes Sozialnetz, das eine lebenswerte Stadt ausmacht. Persönliche Begegnungen,

¹ Vgl. Knoflachner (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 1996.

optische oder akustische Wahrnehmungen, Beobachtungen und Gewohnheiten prägen das menschliche Sein und Lernen. Wird dieses informelle Netz erschwert oder unterbunden, kann keine lebenswerte Stadt entstehen, eine bestehende zerfällt.²

Bei Mobilitätslösungen, die die Lebensqualität erhöhen, müssen deshalb:

- der Aspekt der sozialen Ausgewogenheit im öffentlichen Raum zur Diskussion gestellt werden.
- die Attraktivität der Wohnbereiche und die Sicherheit des Wohnumfeldes betrachtet werden.
- die Nahversorgung und die Vielfalt wieder den Stadtraum prägen.
- die lokalen Geschäfte und die lokale Wirtschaft gestärkt werden.
- den Anteil von Fußgehern, Radfahrern und Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel am Modal Split erhöhen.

Ein wesentlicher Faktor ist die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer. Fußgeher und Radfahrer sind die Grundlage und Stütze kleiner, vielfältiger lokaler Geschäfte, Autofahrer sind die Voraussetzung für periphere Super- und Fachmärkte. Je langsamer die Reisegeschwindigkeit in einem Ort ist, umso mehr wird die lokale Wirtschaft und auch das lokale Handwerk gestärkt und kann aus dieser Basis heraus seine Potentiale weiter ausdehnen. Die stärkste Belebung historischer Ortskerne konnte bisher weltweit durch die Förderung des Fußgeherverkehrs, insbesondere durch Fußgeherzonen, bewirkt werden. Darum sind neben attraktiven Nutzungen mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, verbesserte Angebote im öffentlichen Verkehr sowie eine barrierefreie Gestaltung aller Verkehrsanlagen wichtig. Darüber hinaus muss das Image umweltfreundlicher Verkehrsmittel verbessert werden: Wer mit dem Bus fährt oder zu Fuß geht, schont die Umwelt und integriert sich in das Sozialsystem der Gemeinschaft. Es steht ihm daher entsprechende Anerkennung zu.

Jeder Eingriff in eine der Verkehrsarten hat Wechselwirkungen auf alle anderen Formen der Mobilität. Es gibt keine isolierten Maßnahmen nur im Autoverkehr ohne Auswirkungen auf Fußgeher, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr, ebenso wie auch umgekehrt. Die Zielrichtung ist vorgegeben und bedeutet eine Reduktion des Autoverkehrs durch verschiedene Maßnahmen baulicher, organisatorischer und finanzieller Art.

² Vgl. Knoflachner (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 1996.

- Will man vielfältige kleine Geschäfte für eine optimale Versorgung der Bevölkerung, ist dies nur durch die Dominanz des Fußgehers und des Radfahrers möglich. Dazu ist ein öffentlicher Raum erforderlich der zum Aufenthalt und zum zu Fuß gehen einlädt.
- Hohe Verkehrssicherheit, geringe Lärm- und Abgasbelastungen sind durch die physikalischen Gesetze vorgegeben und nur durch Geschwindigkeiten unter 30 km/h zu erreichen.

3.2 Wohnen und Mobilität

- Sammelgaragen (am Rande des Gebietes) - auch um ein autofreies Wohnumfeld zu schaffen
- reduzierter Stellplatzschlüssel
- gute Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (mit entsprechender Bedienungsqualität)
- gute Fuß- und Radwegverbindung zu den Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs (Nahversorgung, etc..);

Effekte

Die Flächenversiegelung und Energieverbrauch für Mobilität sollen reduziert werden (reduzierter Stellplatzschlüssel)

- Die Mobilitätskosten der Bewohner sollen reduziert werden, insbesondere durch Verzicht auf einen eigenen PKW (Wegfall Stellplatzmieten I Reduzierung PKW-Kosten bei Nutzung CarSharing)
- Ein differenziertes Angebot an Mobilitätsmitteln soll zur gemeinsam Nutzung zur Verfügung gestellt werden

Konsequente Anwendung der Bauordnung

Die bisherige Praxis im Umgang mit Fragen des Parkraumes entspricht keineswegs den im Gesetz vorgesehenen Möglichkeiten, die durchaus dazu beitragen können, optimale Lösungen im Gesamtsystem anzustreben. Die Garagengesetze der Bundesländer lassen durchaus zu, Parkplätze in Entfernungen von 300 bis zu 500 m vom Objekt einzurichten, was für städtische Verhältnisse die Lösung der meisten Verkehrsprobleme bedeuten würde. Eine sachgemäße Anwendung dieses Gesetzes würde auch dafür sorgen, dass der "Parkdruck" durch den

Ankauf von Zweit- und Drittautos wesentlich gemildert wird. Dieser Parkdruck führt zu einer ständigen Korrektur der vorgeschriebenen Stellplätze je Wohneinheit nach oben.

Das Auto verteuert den Wohnbau durch Stellplatzverpflichtung

Die Zwangsverpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen je Wohneinheit, wie sie in den Bauordnungen der Länder vorgesehen ist, verteuert den Wohnbau. Dieses Geld muss bei anderen Ausstattungsqualitäten eingespart werden. Gemeinschaftsfördernde Einrichtungen und Aufenthaltsflächen können meist nicht im ausreichenden Maße oder nur mit hohen Zusatzkosten für die Benutzer verwirklicht werden. Kann ein Teil der Stellplätze eingespart oder die Kosten für die Errichtung reduziert werden, kann dieses Geld für Gemeinschaftsräume, Werkstätten, ausreichende und gut ausgestattete Fahrradabstellräume oder großzügig gestalteten Grünraum verwendet werden.

Sammelgaragen

Die Garagen oder Stellplätze bei Siedlungsgebieten sollten zumindest die gleiche Entfernung vom Wohnort aufweisen wie die Haltestelle des nächsten öffentlichen Verkehrsmittels – eine Grundlage für die Chancengleichheit zwischen öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr, ohne dass dabei ganz auf ein Auto verzichtet werden muss. Rund 70 Prozent der heutigen Fahrbahnen in den Nebenstraßen wären überflüssig, Flächen, die wieder Menschen zur Verfügung stünden. Die verbleibenden rund 30 Prozent der Straßen wären wesentlich weniger stark befahren, da die dann noch verkehrenden Fahrzeuge höhere Besetzungsgrade aufweisen und die notwendigen motorisierten Fahrten auf etwa 10 bis 30 Prozent der heutigen zurückgehen.³

Sammelgaragen haben eine Reihe von positiven Auswirkungen:

- Reduzierter Flächenverbrauch

Autos brauchen Platz zum Fahren und Parken und führen auch kleinmaßstäblich zur Distanzvergrößerung, indem sie nur eine geringere Baudichte zulassen. Jeder Parkplatz verbraucht 15 - 19 m². Dieser Raum geht für andere Aktivitäten verloren; ein multifunktionaler Gebrauch ist bei der Lage und Einrichtung der Parkplätze nicht möglich.⁴ Straßenräume können am menschlichen Maßstab orientiert werden, wie er

³ Knoflacher (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 1996.

⁴ Leferink (1995): Verkehrsberuhigte Stadtquartiere – Perspektiven für städtisches Wohnen; Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, Nr.2, 03/1995

sich aus der Wahrnehmung und der Fußgängergeschwindigkeit ergibt, und müssen nicht den Ansprüchen des Autoverkehrs folgen.⁵ Dies ermöglicht u. a. die bauliche Verdichtung, ohne dass es zu einem Verlust an Wohnqualität kommt. Der Flächengewinn kann sich in vielfältiger Weise positiv im Quartier auswirken: Die Erdgeschossbereiche der Wohngebäude können dadurch eine architektonische und städtebauliche Aufwertung erfahren. Dies ermöglicht in einigen Fällen eine Erweiterung privater Wohn- oder Wohnfolgefächern nach innen und außen. Anstelle von Garagen oder Stellplätzen können gemeinschaftlich genutzte Flächen und Räume im Quartier zur Verfügung gestellt werden. Solche gemeinschaftlich genutzten Räume ermöglichen wiederum „städtebauliche“ Angebote über das Quartier hinaus. Sie öffnen mit Caferäumen, Fahrradwerkstätten etc. Die Projekte nach außen und beziehen so die Nachbarschaft in die Chancen der autoreduzierten Struktur mit ein.⁶ Rund 70 Prozent der heutigen Fahrbahnen in den Nebenstraßen wären überflüssig. Somit steht diese Fläche wieder den Menschen zur Verfügung. Die verbleibenden rund 30 Prozent Straßen sind wesentlich weniger ausgelastet, weil die dann noch verkehrenden Fahrzeuge höhere Besetzungsgrade aufweisen und der Gesamtanteil der insgesamt notwendigen motorisierten Fahrten auf etwa 10-30 Prozent der heutigen zurückgeht.⁷

Besonders in Neubaugebiet bestehen weitreichende Möglichkeiten, da durch den Verzicht auf Stellplätze Kosten und Flächen eingespart werden können.

- **Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas**

Eine Minimierung der Flächen für Oberflächenparkplätze und Fahrbahnen ermöglicht Baumpflanzungen, etc. um das Mikroklima im Gebiet zu verbessern.

- **Höhere Akzeptanz von Fußwegeweiten**

Das autofreie, kurzweiligere und attraktivere Umfeld erhöht die Akzeptanz durchschnittlicher Wegeweiten zu Fuß. Die meisten Wege werden kürzer, weil in solchen Strukturen die Grundgeschwindigkeit die des Fußgängers ist und sich Mobilität zu entfernteren Zielpunkten durch zum Beispiel verbesserte Nahversorgung erübrigt.

- **Höherer Auslastungsgrad der Autos**

⁵ Aydin (1994): Autofreies Wohnen; Realisierungschancen in Neubaugebieten. Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung 12/1994.

⁶ Christ (2000): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere; Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, Nr.29, 12/2000

⁷ Knoflachner (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 1996.

Die zentralen Garagen in den Wohngebieten erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass mehrere Verkehrsteilnehmer den gleichen Zielpunkt haben und das auch entdecken. Damit steigt der Besetzungsgrad des Fahrzeugs. Eine grobe Abschätzung zeigt, dass auf diese Art rund 80 Prozent des heutigen Autoverkehrs auf kurzen Distanzen vermeidbar wäre, durch die Neuordnung im System und durch ein attraktiveres Angebot für alle anderen Verkehrsteilnehmer.

- **Gestaltung der Straßenräume**

Autos die an der Oberfläche abgestellt werden, dienen dem Zubringerverkehr, also dem Laden und Entladen, für Krankentransporte, der Ver- und Entsorgung, dem Handel, den mobilitätseingeschränkten Personen, etc. Die Straßenräume sind nicht dirigistisch unterteilt und durch Niveauunterschiede getrennt sowie anhand von Regelquerschnitten in Fahrflächen aufgeteilt. Eine Gestaltung entsprechend dem so genannten „shared space“ Prinzip ist Voraussetzung.

- **differenzierte Quartiere mit individuellen Nutzungsmöglichkeiten und Identität**

- **Intelligente Zulieferdienste**

Eine zentrale Warenannahme am Rand des Gebietes bietet die Möglichkeit, von dort umweltschonend und autofrei den Warenverkehr in das Gebiet hinein zu organisieren.

- **Höhere Verkehrssicherheit**

Risikogruppen können sich frei durch eine verkehrsberuhigte Siedlung bewegen, weil Konfrontationen zwischen Autos einerseits und Radfahrern und Fußgängern andererseits entfallen oder stark verringert sind. Kinder können auf der Straße spielen und (abhängig von der Größe und dem Zuschnitt des Quartiers) selbständig zur Schule oder zum Einkaufen gehen. Die Lebenswelt der Kinder, die insbesondere durch das Unfallrisiko in den Großstädten im Laufe der Jahre drastisch eingeschränkt wurde, wird vergrößert.⁸

- **Sozial sichere Umgebung**

- **Geringere Kosten für Straßenerhaltung**

- **Reduktion in der Versiegelung der Oberfläche**

- **keine Abwertung von straßenseitigen Wohnungen**

- **öffentlicher Raum als Sozialisierungsraum, Lebensraum, Wirtschaftsraum, etc.**

Die Nachfrage autofreier Menschen mit hoher örtlicher Kaufkraftbindung bietet in einem solchen Gebiet die Chance, dass dort kleinteilige Nahversorgungsbetriebe

⁸ Leferink (1995): Verkehrsberuhigte Stadtquartiere – Perspektiven für städtisches Wohnen; Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, Nr.2, 03/1995

wirtschaftlich tragbar werden. Ebenso können sich spezielle Dienstleistungen entwickeln, wie Hol- und Bringdienste, Fahrradverleih und -reparatur und vieles andere mehr.⁹ Auch das Nachfragepotential nach Einkaufsmöglichkeiten und anderen Quartierseinrichtungen ist größer, wenn die Bewohner sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen. Dies liefert einen Impuls für lokale Arbeitsplätze.¹⁰

Das Ausgrenzen des Sicherheitsrisikos Autoverkehr weitet die Spielfläche für Kinder auf das gesamte Quartier aus, die Wohnwege werden in ihrer Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion aufgewertet.¹¹

- **Reduktion der Umweltbelastung**

Durch die Reduktion des Autoverkehrs kommt es zu spürbar niedrigeren verkehrsbedingten Umweltbelastungen im unmittelbaren Wohnbereich. Diese fallen umso höher aus, je größer und kompakter das verkehrsberuhigte oder autofreie Wohnquartier ist.¹²

3.2.1 Siedlungsdichte bestimmt Mobilitätsverhalten

Zersiedelung macht eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Verkehr schwieriger und teurer. Je geringer die Siedlungsdichte, desto höher ist der Motorisierungsgrad.¹³ Dort, wo die Siedlungsdichte hoch ist, nutzt jede dritte Person täglich öffentliche Verkehrsmittel. Dort wo verstreut gewohnt wird, ist hingegen nur jede 15. Person täglich mit Bahn oder Bus unterwegs. Entsprechend hoch ist die Nutzung des Autos. Rund 45 Prozent fahren in Regionen mit niedriger und mittlerer Bevölkerungsdichte täglich mit dem Auto, bei hoher Bevölkerungsdichte sind es nur 27 Prozent.¹⁴ Die verstärkte Autoabhängigkeit fördert die Zersiedelung weiter. Mit kompakten Siedlungsstrukturen und prinzipieller Verkehrsberuhigung sowie weniger Parkplätzen für Pkw kann langfristig eine Reduktion des Pkw-Verkehrs von etwa 20 bis 30 Prozent erreicht werden.

⁹ Aydin (1994): Autofreies Wohnen; Realisierungschancen in Neubaugebieten. Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung 12/1994.

¹⁰ Leferink (1995): Verkehrsberuhigte Stadtquartiere – Perspektiven für städtisches Wohnen; Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, Nr.2, 03/1995

¹¹ Christ (2000): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere; Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, Nr.29, 12/2000

¹² Christ (2000): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere; Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, Nr.29, 12/2000

¹³ Newman, P. & Kenworthy, J., 1989; Atlas Environnement du Monde Diplomatique 2007.

¹⁴ VCÖ – Presseaussendung: Pendeln für Niederösterreicher günstiger als Wohnen in Wien - 10.05.2012; URL: <http://www.vco.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2012-69>; Stand 6.4.2013

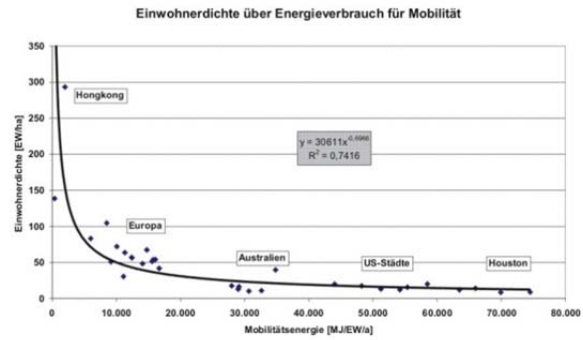
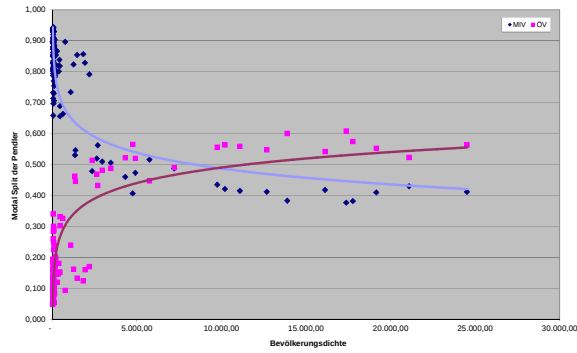


Abbildung 4: Quelle (Abb. Links): Statistik Austria, eigene Darstellung
Abbildung 5(rechts): Zusammenhang zwischen Fläche pro Einwohner und Energieaufwand für Mobilität. Mit abnehmender Siedlungsdichte steigt der Energieverbrauch nahezu ins. Quelle:¹⁵

¹⁵KNOFLACHER, H. (2007):Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung. Böhlau Verlag, Wien.

4 Grundlagen für die Maßnahmen

Das Basismaterial für die Planung besteht vorwiegend aus den unterschiedlichsten Daten. Diese Daten spiegeln das Verhalten der Bevölkerung wieder. Will man die Daten verändern, ist es daher notwendig, eine Verhaltensänderung herbeizuführen. Das Verhalten ist aber keineswegs eine willkürliche Größe sondern wird entscheidend von den Strukturen beeinflusst. Das heißt, wenn wir

versuchen wollen Daten zu ändern ist es notwendig, Strukturen zu verändern.

Strukturen können baulicher, organisatorischer, gesellschaftlicher oder mentaler Art sein. Durch eine bauliche Anlage wird das Verhalten wesentlich stärker beeinflusst, als durch jede finanzielle Regelung oder gar durch Empfehlungen zur Änderung der Verhaltensweisen, wenn man zum Beispiel an Parkplätze, Radwege oder sonstige Einrichtungen denkt.

Bei der Diskussion von Maßnahmen ist es daher wichtig, dass man sich darüber im Klaren ist, auf welcher Ebene diese Maßnahmen wirksam werden, weil es sonst zu massiven Missverständnissen kommen kann.

4.1 Grundlagen aus den Leitprinzipien

Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass er die Sozialkontakte der Menschen in Ober-Grafendorf fördert und nicht behindert und damit der innere Zusammenhalt der Bevölkerung der Gemeinde gestärkt wird.

1. Alle Maßnahmen sind vor der Beschlussfassung auf ihre Wirkungen in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht zu bewerten (sowohl quantitativ als auch qualitativ). Die Bewertung hat sich auf die gesamte Lebensdauer der Maßnahmen zu erstrecken.

2. Für die Bewertung sind Indikatoren aus den Bereichen:

- Ökonomie
- Ökologie und
- Soziales zu erstellen

Nicht nur Verkehrsmaßnahmen, sondern auch alle verkehrsrelevanten Maßnahmen (z.B. Raumordnungsmaßnahmen) sind dieser Bewertung zu unterwerfen und den Entscheidungsträgern als Grundlage zu liefern.

4.1.1 Fußgeher

- Gesicherte und ausreichend dimensionierte Fußwege zwischen den Wohn- und Zielpunkten (insbesondere Schulen, Geschäften, Freizeiteinrichtungen und Haltestellen des ÖV)
- Attraktive Umfeldgestaltung, weil dadurch die akzeptierte Fußweglänge um über 70% im Vergleich zu einem autoorientierten Umfeld erhöht werden kann
- Niveaugleiche Übergänge in entsprechenden Abstand, da der Zusammenhang des Ortes von den Fußgeherbeziehungen vor allem quer zur Fahrbahn abhängig ist.
- In Neubaugebieten sicherer Fußwegenetze im Abstand von 20 bis 50m (Feinstruktur des Wegenetzes)
- Sitzgelegenheiten (Bänke, etc.)
- Wahl von verdichteten Bebauungsformen
- Bei schmalen öffentlichen Räumen, Verzicht auf Gehsteige, dafür unterschiedliche Materialwahl um Bewegungsräume für Fußgeher sicherzustellen (Pflasterungen, im Notfall Markierungen)
- Wetterschutz
- Barrieren abzubauen, die zu Umwegen zwingen
- Verbindungen und Kreuzungen mit andern Verkehrsteilnehmern sicher zu gestalten.
- Ausreichend breite Gehsteige, falls nicht Begegnungszonen vorliegen, anzuordnen
- Sitzgelegenheiten
- Höhenunterschiede zu vermeiden, wozu auch Aufpflasterungen an Kreuzungen mit Gehsteigen gehören.
- Sichere Schulwege
- Parkverbote an Stellen wo der Platz für Fußgeher fehlt
- Eine Straßenraumgestaltung in der sich der Mensch als Fußgeher wohl fühlt.
- Gute und sichere Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Ort und des Bahnhofes

4.1.2 Radverkehr

Entwicklung des Radverkehrs zum Hauptverkehrsträger für mittlere Distanzen (500-3000 m) durch:

- Radwege und Radfahranlagen
- Radabstellplätze mit Wetterschutz für längerfristiges Abstellen (Bike&Ride), sichere Abstellmöglichkeiten an allen Zielen, wie Ämtern, Geschäften, Bahnhof, Haltestellen,...etc.
- Attraktives Bike&Ride beim Bahnhofes
- Wegweisung im Ort und Einbindung in das regionale Radwegenetz
- Förderung des Radverkehrs in den Schulen und durch die Gemeinde
- Werbung für den Radverkehr durch die Gaststätten und Betriebe

Wirkungen:

- Gemeinsam mit dem sicheren Umfeld kommt es zu einer deutlichen Erhöhung der Attraktivität für das Radfahren.
- Zunahmen des Radverkehrsanteiles als Ergänzung zu den Fußgehern
- Verbesserung der Gesundheit der Bewohner und Beschäftigten
- Einsparung von Kosten bei den privaten und der Gemeinde
- Bindung von Kaufkraft in der Gemeinde
- Erweiterung der Freizeitmöglichkeiten
- Stärkung des umweltfreundlichen Ziel- und Quellverkehrs, insbesondere der Pendler aus und in die Gemeinde
- Verbesserung der Sozialbeziehungen

4.1.3 Informationssysteme

- Wegweiser
- Ortspläne
- (Boden-)Markierungen
- Fahrpläne für den ÖV
- Information der Bevölkerung über die Kostenstrukturen und Gesundheitsrisiken im
- Verkehrssystem

4.1.4 Öffentlicher Verkehr

Der ÖV ist weitgehend von den Organisationsmaßnahmen im Autoverkehr abhängig.

- Haltestellen mit Wetterschutz und guter Zugänglichkeit

- Fahrpläne in den Ämtern, den Schulen und Gaststätten bringen den öffentlichen Verkehr in das Bewusstsein der Bevölkerung.
- Haltestellen sind grundsätzlich ohne Busbuchten auszubilden.
- Tarifinfo für die Bevölkerung und Preisvergleiche mit dem Auto für die wichtigsten Ziele
- Attraktive Fußwegverbindung zum Bahnhof

Wirkungen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für längere Wege, weil das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtert wird
- Kostenreduktion durch höheren Besetzungsgrad und geringer Folgekosten
- Förderung des sozialen Zusammenhaltes
- Neue kritische Kunden im öffentlichen Verkehr unterstützen dessen Qualitätsverbesserung
- Geringere Umweltbelastungen, wenn Autobenutzer umsteigen
- Effizienterer Einsatz öffentlicher Mittel

4.1.5 Autoverkehr

Im öffentlichen Raum abgestellte Fahrzeuge behindern alle anderen Verkehrsteilnehmer und sind nur für Einkaufszwecke und Erledigungen, nicht aber für Dauerparken zuzulassen.

- Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung
- Für neu errichtete Parkplätze sind die Flächen im öffentlichen Raum im Umkreis von 300m anderen Nutzungen zuzuführen
- Gestaltung von Grünflächen, Baumpflanzungen im Parkstreifen
- Mischflächen im Zentrum (shared-space)
- Reduktion des Durchzugsverkehrs
- Wohnstraßen in sensiblen Gebieten
- Leichtere Querungsmöglichkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen für die Menschen
- Stärkung des Zentrums
- Klare Gliederung der Gemeindestruktur, durch Zeitbindung und einheitliche Organisationsstruktur.

Wirkungen:

- Entlastung des Zentrums vom Durchzugsverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Bindung von Kaufkraft durch Temporeduktion
- Verringerung der Lärm- und Abgasbelastungen
- Mehr Raum für zielkonforme Verkehrsarten an den bestehenden Engstellen
- Bessere Straßenraumgestaltung durch geringere Fahrstreifenbreiten

4.1.6 Monitoring

- Laufende Kontrolle aller umgesetzten Maßnahmen durch Zählungen, Messungen, Erhebungen, Befragungen.

Auf Basis der durchgeführten Erhebungen und der Auswertung der bisherigen Verkehrskonzepte für die Gemeinde Ober-Grafendorf werden Maßnahmen mit Prioritätenreihung ausgearbeitet. Die resultierenden Planungsvorschläge umfassen die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsarten in Form eines integrativen Verkehrskonzeptes.

- o Definition eines integrativen Gesamtverkehrssystems
- o Entwicklung von Maßnahmen für kurz-, mittel- und langfristige Eingriffe in das System und Wirkungsanalyse der Maßnahmen
- o Dringlichkeitsreihung Realisierungskonzept
- o Querschnittsgestaltung für 3 „gestaltungstypische“ Querschnitte
- o Abstimmung mit der Verwaltung in der Marktgemeinde

Anhand der Ziele und der daraus abgeleiteten Indikatoren sowie der Wirkungsanalyse werden zielkonforme Maßnahmen für die politische Umsetzung vorbereitet und mit der Gemeindeplanung abgestimmt und eine Umsetzungsstrategie erarbeitet, die den realistischen finanziellen, organisatorischen und administrativen Möglichkeiten entspricht.

5 FUSSGÄNGER

5.1 Maßnahmen für die Fußgänger

Jedes nachhaltige Verkehrssystem und daher auch -konzept ist auf eine maximale Berücksichtigung der Menschen, die ja Fußgänger sind, abzustimmen und aufzubauen. Für Ober-Grafendorf eine schwierige Ausgangslage, da der Anteil der Wege zu Fuß bereits sehr gering ist.

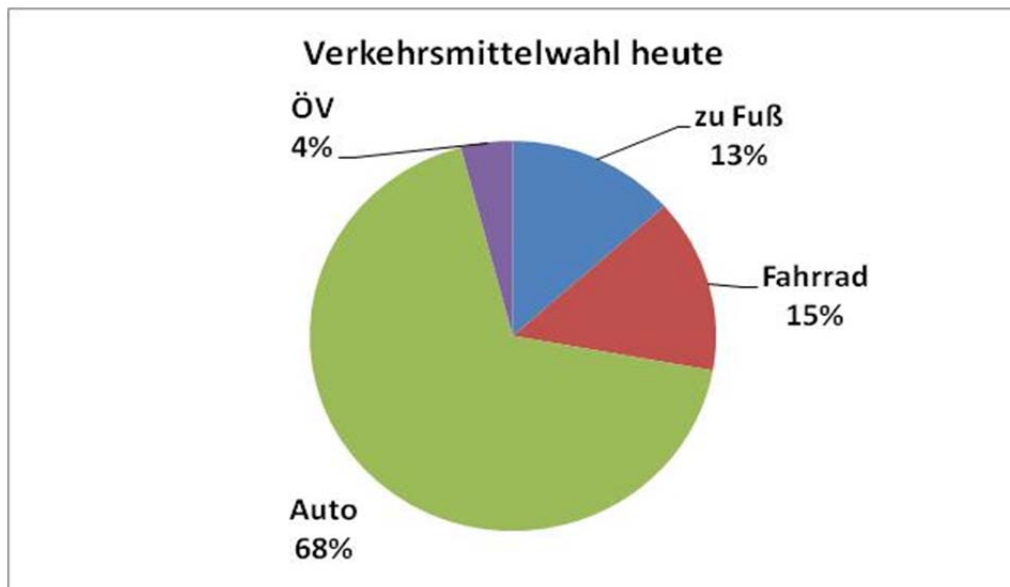


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in der Marktgemeinde Ober-Grafendorf im Jahr 2016 (alle Wege).

Nur 13% aller Wege sind Fußwege. Dieser geringe Wert zeigt, dass die Randbedingungen für das zu Fuß gehen, im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern offensichtlich sehr ungünstig sind.

Von den rund 14.000 Wegen der Wohnbevölkerung sind daher nur rund 1.800 Fußwege und rund 2.100 Wege mit dem Fahrrad.

Die Auswertung nach den Zwecken zeigt aber auch, dass der Anteil der Fuß- und Radwege in der Freizeit deutlich höher liegt. Schüler und Auszubildende liegen ebenfalls wesentlich günstiger in der Verkehrsmittelwahl, vor allem durch den hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs.

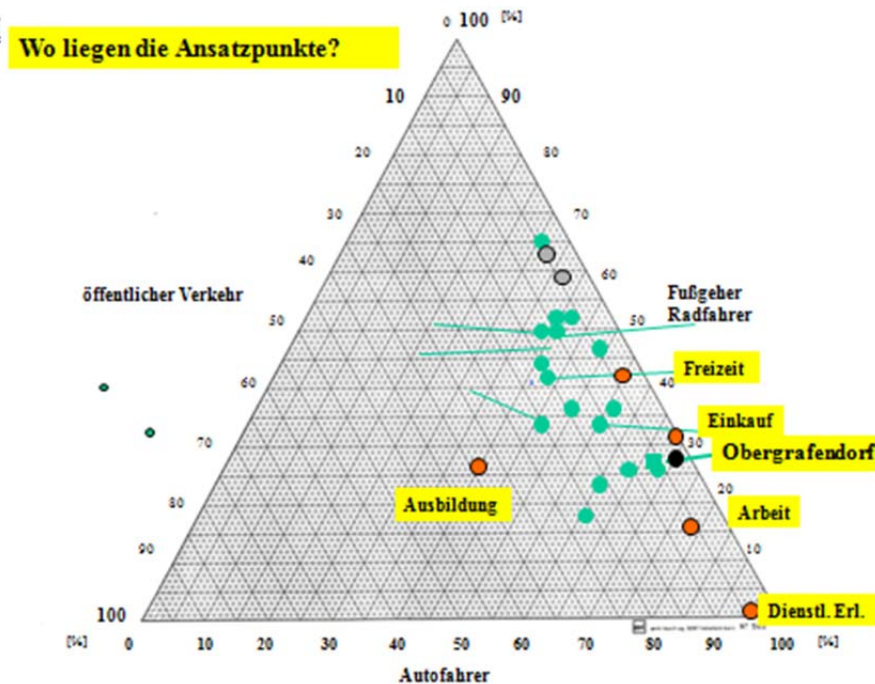


Abbildung 7: Lage der Marktgemeinde Ober-Grafendorf in der Verkehrsmittelwahl

Horizontal ist der Anteil des Autoverkehrs aufgetragen, rechts von unten nach oben der Anteil der Fußgänger und Radfahrer und links von oben nach unten der Anteil der öffentlichen Verkehrs. Dienstliche Erledigungen werden nahezu ausschließlich mit dem Auto ausgeführt. Nur 4% mit dem öffentlichen Verkehr. Den höchsten Anteil an Fuß- und Radwegen findet man in der Freizeit. Den höchsten Anteil des öffentlichen Verkehrs beim Ausbildungsverkehr.

5.2 Videoaufnahmen und –analysen der Fußgängerbewegungen am Hauptplatz.

Am Dienstag dem 12. 05. 2016 wurde eine ganztägige Aufzeichnung der Verkehrsbewegungen am Hauptplatz gemacht und die Fußgängerbewegungen ausgewertet. Beobachtungszeitraum war von 8 h bis 21 h. Was man im öffentlichen Raum beobachten kann sind die Symptome gegebener Strukturen. Sind weniger Fußgänger als Autos zu beobachten, dann ist das ein Zeichen, dass die Strukturen für Fußgänger ungleich schlechter sind als für Autofahrer. Will man daher nachhaltige Verkehrsteilnehmer fördern, wie die Fußgänger, muss man deren Strukturen deutlich verbessern. An der Gesamtzahl der Wege ändert sich nicht, lediglich an der Verkehrsmittelwahl sind Verschiebungen möglich. Das folgende Bild zeigt den Ausschnitt mit den erfassten Gehlinien der Fußgänger.

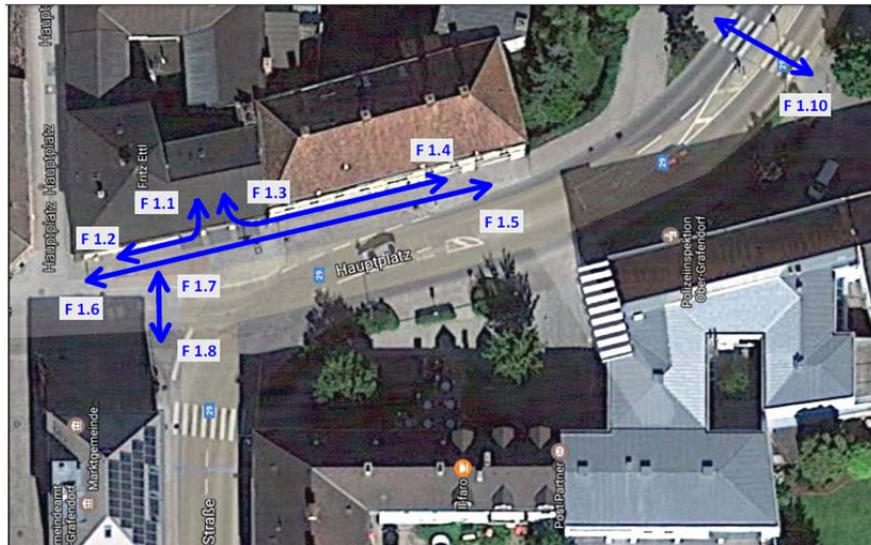


Abbildung 8: Ausschnitt des Aufnahmebereiches mit den erfassten Gehlinien.

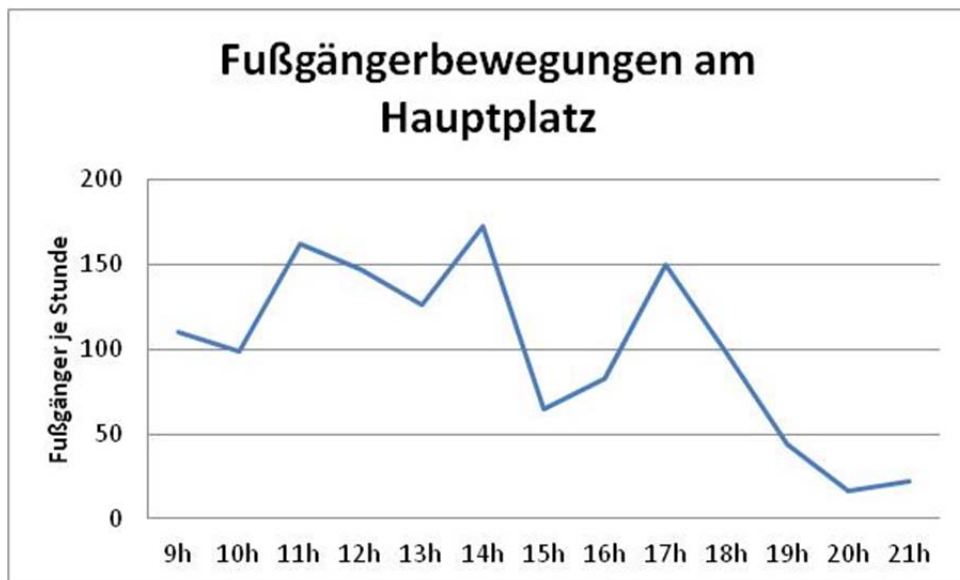


Abbildung 9: Tagesganglinie der Fußgänger am Hauptplatz.

Der Hauptplatz wird pro Stunde am Vormittag von etwa 150 bis 170 Fußgängern frequentiert. Über Mittag sinkt die Frequenz deutlich ab und erreicht um 17h wieder eine Spitze. Insgesamt wurden pro Tag rund 1.200 Fußgängerbewegungen in diesem Bereich gezählt. Die Videobeobachtungen sind nicht direkt mit den Werten der Haushaltserhebung vergleichbar, da hier auch Teilwege gezählt werden. Diese geringe Zahl an Fußgängern im Straßenraum beweist, dass die Strukturen des öffentlichen Raumes nicht als fußgängerfreundlich zu bezeichnen sind.

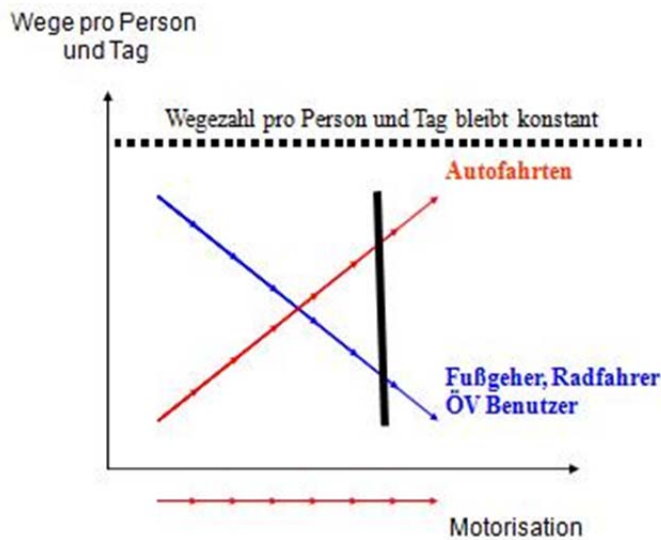


Abbildung 10: Die Gesamtzahl der Wege ist eine Konstante. Es verschieben sich nur die Anteile der Verkehrsteilnehmer.

Die Position von Ober-Grafendorf entspricht etwa der schwarzen Linie auf der rechten Seite des Diagramms und kennzeichnet keinen nachhaltigen Verkehrszustand. Um den Anteil der Fußgänger zu steigern, ist daher eine Reihe von Maßnahmen umzusetzen.

5.2.1 Verlagerungspotentiale – was ist möglich

Der Anteil der für die Marktgemeinde lebenswichtigen Fußgänger kann nur erhöht werden, wenn man ihnen Strukturen anbietet, die das zu Fuß gehen attraktiver machen, als sich in das Auto zu setzen, um auch ganz kurze Strecken zurückzulegen. Aus den Weglängenverteilungen kann man abschätzen, wie hoch der Anteil der Autofahrten ist, die durch Fußwege ersetzt werden können.

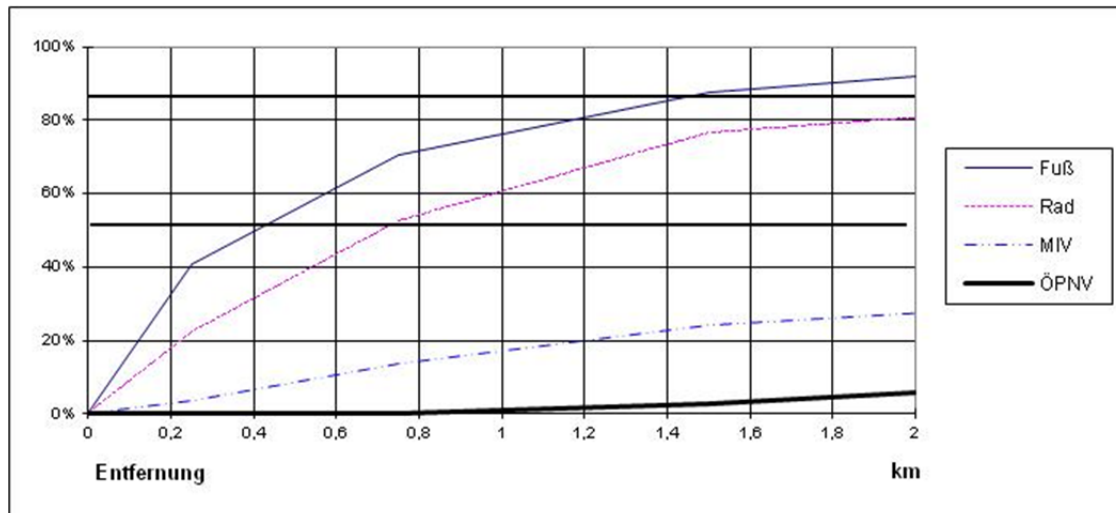


Abbildung 11: Verteilung aller Weglängen bis zu 2 km

Wenn man annimmt, dass nur die Weglängen, die von 50% der Fußgänger – rd. 420m - angenommen werden, auch von den AutofahrerInnen akzeptiert werden, wären das bereits 10% der Autofahrten der Ober-GrafendorferInnen. Bei 1 km sind das bereits 19%. Nimmt man den Radverkehr noch dazu, der bei der Topografie von Ober-Grafendorf attraktiv gestaltet werden kann, sind es 26% der kurzen Autofahrten, die nicht länger als 2 km sind. Damit besteht theoretisch – und auch praktisch – **ein Verlagerungspotential von 26% Autofahrten auf den Fußgänger- und Radverkehr**. Damit kann der Anteil der gemeinde- und sozialverträglichen Fuß- und Radwege von derzeit 28% um 17%-Punkte auf 45% gesteigert werden.

Gegliedert nach den wichtigsten Wegezwecken ergibt sich folgendes Bild:

Wege zur Arbeit werden überwiegend mit dem Auto zurückgelegt, 77%. Nur 6% gehen zu Fuß zur Arbeit und auch nur 11 % mit dem Fahrrad. 6% benützen den öffentlichen Verkehr. Kurze Arbeitswege unter 1 km werden allerdings kaum mit dem Auto zurückgelegt.

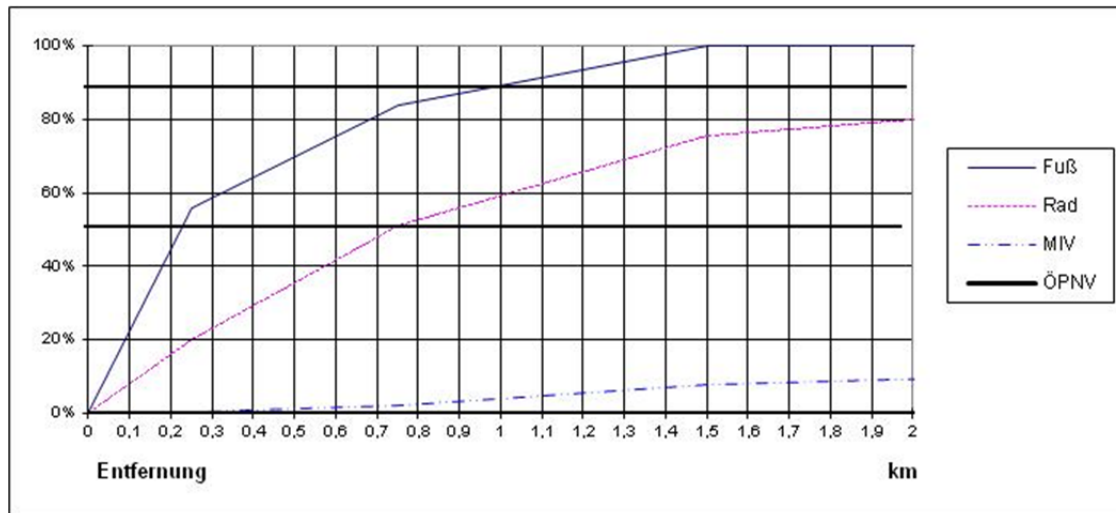


Abbildung 12: Verteilung der kurzen Arbeitswege

Ausbildungswege werden nicht nur mit dem Umweltverbund zurückgelegt, 19% zu Fuß, nur 9% mit dem Fahrrad, aber 19% mit dem ÖV. Ein nicht unwesentlicher Teil, 43%! sind allerdings Wege mit dem MIV. 20% der Ausbildungswege mit dem MIV sind kürzer als 1 km.

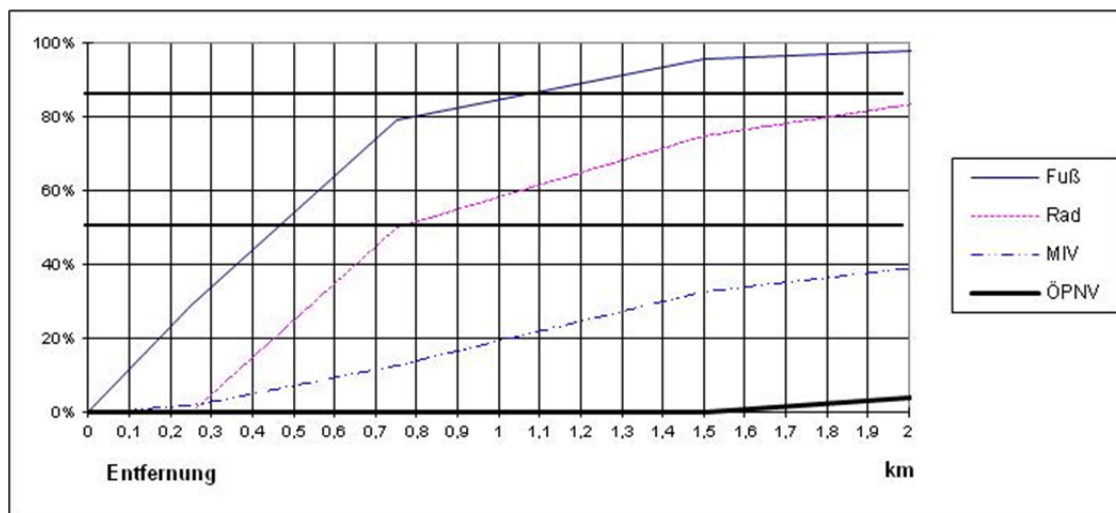


Abbildung 13: Verteilung der kurzen Ausbildungswege

Einkaufswege in Ober-Grafendorf sind überwiegend autodominiert, 66%, was auch an den Supermärkten im Ort und in Spratzern/St. Pölten liegt. Rund 40% aller Einkaufswege mit dem Auto sind kürzer als 1 km. 14% erledigen ihre Einkäufe zu Fuß, 18% mit dem Fahrrad. Während Fußgänger und Radfahrer ihre Einkäufe ausschließlich im Ort erledigen, führen mehr als 40% der Einkäufe mit dem Auto zu Zielen außerhalb der Gemeindegrenzen. Will man daher die lokale Wirtschaft fördern – ein Ziel des Standortmanagements - sind die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

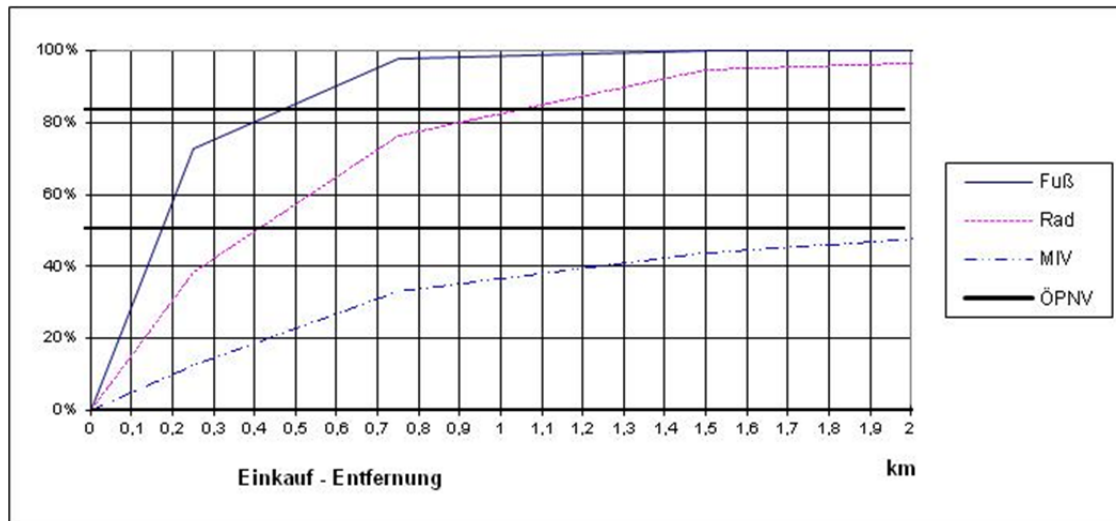


Abbildung 14: Verteilung der kurzen Einkaufswege

Freizeitwege weisen die höchsten Anteil Fußgänger, 23% und Radfahrer 18% auf. Aber immer noch werden 54% der Freizeitwege mit dem Auto zurückgelegt, obwohl rund 25% kürzer als 2 km sind. 50% der Fußwege in der Freizeit sind länger als 1 km, 25% länger als 2 km. Das bedeutet, dass die Strukturen für Freizeitwege ungleich attraktiver sind, als für alle anderen Wegezwecke. Ein Ort mit Flair, wie im Strategiehandbuch gefordert, lädt zum Verweilen und nicht zum Wegfahren ein. Damit wird das Qualitätsmerkmal „Flair“ an der Verkehrsmittelwahl messbar. Ein Ort mit Flair lädt zum zu Fuß gehen ein und hat daher einen viel höheren Anteil an Fußgängern und einen geringen Anteil an Autofahrten im Freizeitbereich. Hier ist auf dem Vorhandenen aufzubauen und dieses zu erweitern.

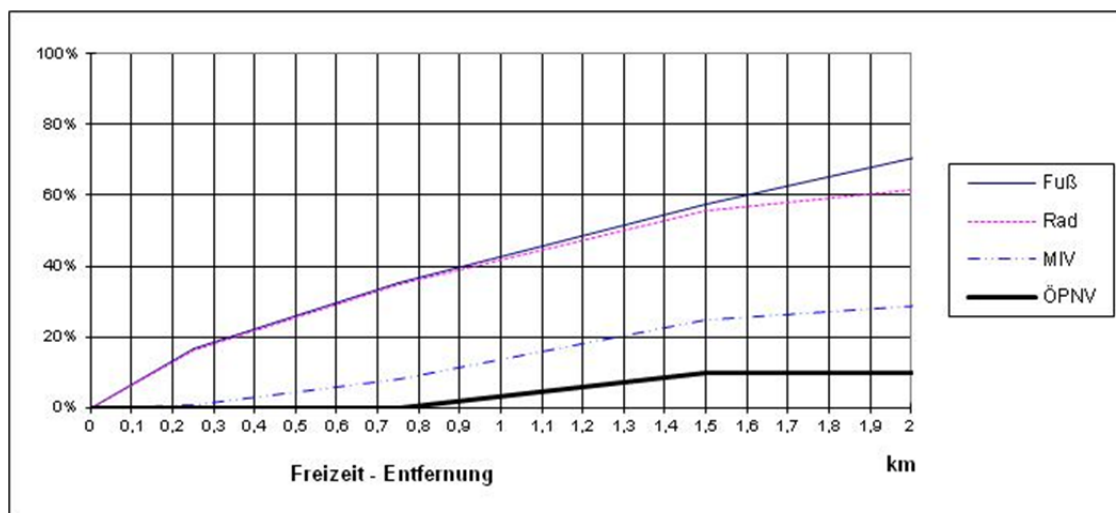


Abbildung 15: Verteilung der kurzen Freizeitwege

Bis zu einer Entfernung von 2 Kilometern verlaufen Fuß- und Radwege in der Längenverteilung absolut identisch. Das bedeutet, dass sie die gleichen Ziele im Ort haben. Erst ab 2 km werden von den Radfahrern entfernte Ziele in Entfernungen bis zu 18 km und

mehr in der Freizeit angefahren. Eine Chance für die Entwicklung des Radtourismus! Auch die Autofahrer suchen in dieser Entfernung in der Freizeit ihre Ziele auf, wie es die Reiseweitenverteilung beweist.

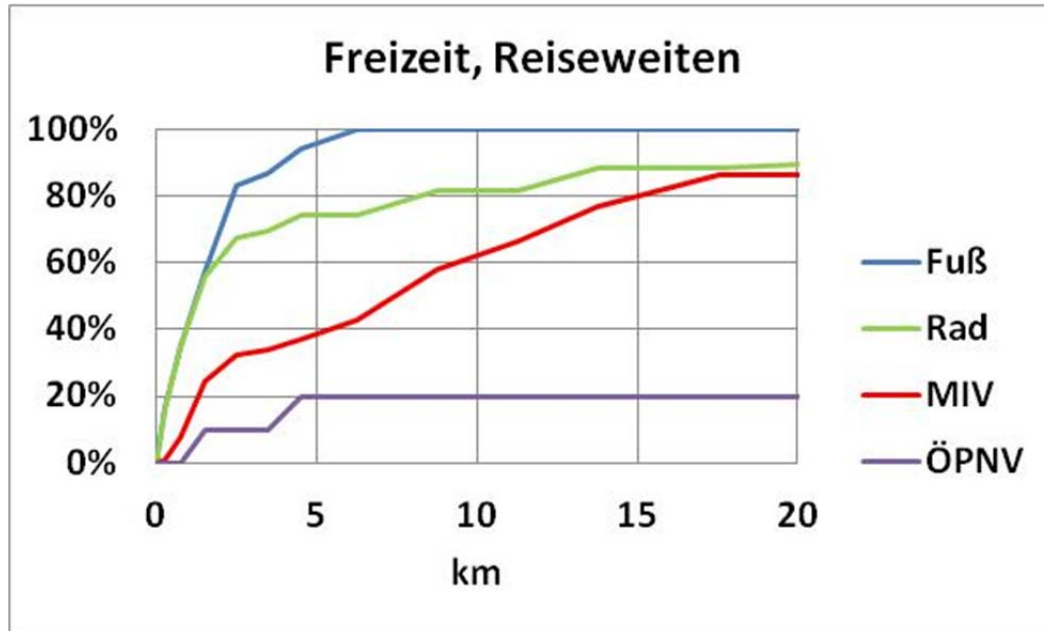


Abbildung 16: Freizeit-Reiseweiten bis 20 km

6 Radverkehr

Ober-Grafendorf hat von der Topografie sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr

Ober-Grafendorf hat topografisch und von der Siedlungsstruktur sehr gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Dieses Potential wird allerdings durch die massive Bevorzugung des Autoverkehrs, insbesondere auf den Landesstraßen unterdrückt. Es gibt, mit Ausnahme des gemischten Fuß- und Radweges auf einer Seite der Hauptstraße keinen ausgewiesenen Radweg, keine Radfahrstreifen und auch keine „Sharrows“, die man zumindest dort anbringen muss, wo der Platz für die vorhin genannten Lösungen nicht vorhanden ist. Auch fehlen Fahrradabstellplätze bei allen Zielen, ausgenommen das Gemeindeamt. Dort befindet sich auch die Ladestation für e-Bikes. Mit diesen kann die durchschnittliche Reiseweite verdoppelt werden. Der Anteil des Fahrrades im Binnenverkehr könnte, wenn man die kurzen Autofahrten ersetzt mindestens verdoppelt werden.

Ungenützte Potentiale für Handel und Gastronomie im Zentrum.

Das Fahrrad bietet unter den Gegebenheiten ungenützte Potentiale für den Handel, die Gastronomie und den Tourismus. Ober-Grafendorf liegt am Pielachtalweg von Melk nach Kirchberg an der Pielach und könnte diese Position touristisch ebenso nutzen wie etwa die südlich davon gelegene Gemeinde Rabenstein an der Pielach. Dort wird der Radverkehr gezielt beworben, es gibt einen Radverleih und ein einschlägiges Fachgeschäft. In Kombination mit dem Donauradweg bieten sich hier touristische Potentiale.

Werbung mit den Spezifika der Marktgemeinde – liegt am Strom des Mariazeller Tourismus

Die Pfarrkirche mit ihrer Geschichte, dem Altarbild von Daniel Gran sowie die Geschichte des Hochaltars sind für die Besucher mögliche Sehenswürdigkeiten. Auch das Schloss Fridau bietet ein nicht nur für den Tourismus ausbaufähiges Potential. Auch die günstige Lage mit den Möglichkeiten von Ober-Grafendorf aus Sehenswürdigkeiten, Museen, Galerien und Ausflüge in die reizvolle Umgebung zu machen ist ein Potential für Hotel- und Beherbergungsbetriebe. Der Pielachtaler Dirndlmarkt hat eine Struktur, die gute Voraussetzungen für weitere touristische Potentiale bietet. Eine Spezialisierung im Radverkehr wäre zu prüfen.

6.1 Grundsätze

Die Qualität der Abstellanlagen ist ein Hauptkriterium für die Verwendung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel. Fehlen geeignete Abstellanlagen bzw. sind diese schlecht erreichbar oder in unzureichender Entfernung von Quell- und Zielort wird das Rad aufgrund verringerter Attraktivität weniger häufig genutzt (Meschik 2008, S. 173). Daraus ergeben sich Anforderungen an Abstellanlagen (Meschik 2008, S. 23): Diese müssen:

- Sich unmittelbar am Ziel befinden;
- Das Fahrrad vor Diebstahl und Beschädigung schützen (die Abstellanlagen unterliegen sozialer Kontrolle, sind an belebten Stellen untergebracht und gut beleuchtet;
- Einfach zu bedienen und ihre Funktionsweise einfach zu begreifen sein;
- Ohne Niveauunterschied erreichbar sein;
- Direkt, ungehindert und fahrend erreichbar sein;
- Deutlich gekennzeichnet und leicht zu finden sein;
- Überdachte und eingebaute Abstellanlagen schützen vor Witterungseinflüssen.

Im Bezug auf die Lage der Abstellanlage gilt, dass sie umso näher beim Ziel sein muss, je kürzer die Aufenthaltsdauer am Ziel ist.

Aufenthaltszeit	Zulässige Entfernung [m]	Diebstahlschutz
Sehr kurz	max. 15	Gering
Bis 2 Stunden	max. 30	Mittel
Langfristig	max. 260	Hoch

Tabelle 1: Zulässige Entfernungen der Radabstellanlagen in Abhängigkeit der Aufenthaltszeit; Quelle: (Meschik 2008, S. 174)

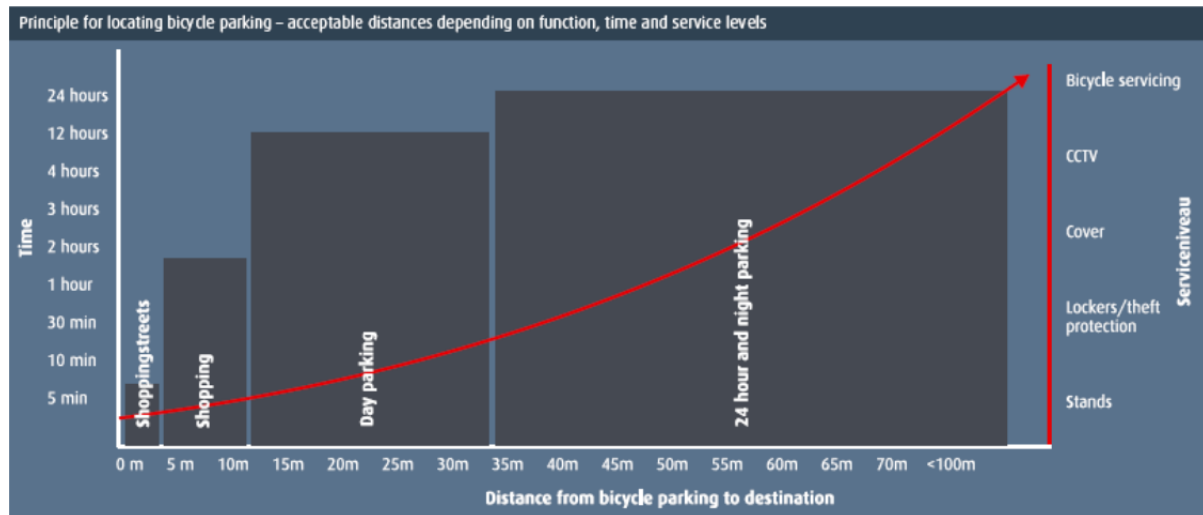


Abbildung 17: Entfernungen der Radabstellanlagen zum Zielort in Abhängigkeit der Nutzung (bzw. daraus abgeleiteter Abstelldauer) und Qualität der Abstellanlage; Quelle: (Celis et al. 2008).

Die durchschnittlichen Kennzahlen für Fahrrad-Abstellplätze sind in Abhängigkeit des aktuellen bzw. angestrebten Fahrrad-Anteils an der Verkehrsmittelwahl zu sehen. Es existieren zahlreiche Orientierungswerte, welche bereits in Normen oder Verordnungen festgeschrieben wurden (vgl. Schweizer Norm SN 640 065, Oberösterreichische Bautechnikverordnung, etc.). Dabei kommt es durchaus zu Unterschieden in den Größenordnungen, die im nachfolgenden betrachtet werden.

Die Kapazitäten der Abstellanlagen müssen ausreichen, um die erwarteten Fahrräder aufnehmen zu können und sollen im Falle höheren Bedarfs in der Zukunft erweiterbar sein (Meschik 2008). Werden Radabstellanlagen nachträglich anhand von Zählungen errichtet, ist zu beachten, dass in der Regel die Nachfrage nach Abstellplätzen durch Realisierung dieser steigt. Das Resultat einer Zählung entspricht daher dem Minimalbedarf und muss mit einem Erweiterungsfaktor multipliziert werden (Sigrist et al. 2008, S. 8).

6.2 Anlagearten im Radverkehr nach RVS 03.02.13

Für die Gestaltung der jeweiligen Verkehrsflächen werden die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) bei Projektierung und Straßenraumgestaltung herangezogen. Diese RVS Radverkehr 03.02.13 ist auf alle für den Radverkehr zugelassenen Verkehrsflächen anzuwenden. Sie behandelt unter anderem folgende Themenbereiche:¹⁶

- Funktion und Einsatzmöglichkeiten des Radverkehrs,

¹⁶ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/recht/rvs.html>

- Verkehrssicherheit,
- Radverkehrsnetz,
- Kriterien für die Auswahl der Radverkehrsanlage,
- Entwurfselemente,
- Planung im Streckenbereich,
- Knotenpunkte,
- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf Radverkehrsanlagen,
- Bau und Erhaltung von Radverkehrsanlagen,
- Wegweisung für den Radverkehr, sowie
- Fahrradabstellanlagen

6.2.1 Organisationsprinzipien

In der RVS werden folgende Organisationsprinzipien für den Radverkehr im Ortsgebiet sowie im Freilandbereich gelistet.

	Straßentyp	Erlaubte Höchstgeschw.	Anzustrebendes Organisationsprinzip	Querschnitt
Untergeordnete Straßen	Fußgängerzone (ausgen. Radfahrer)*	Schrittgeschw. (bis 10 km/h)	Mischprinzip Fußgänger und Rad	Niveaugleiche Verkehrsfläche
	Wohnstraße*	Schrittgeschw. (bis 10 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Begegnungszone*	≤ 20 km/h (≤ 30 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Anliegerstraße, Sammelstraße	≤ 30 km/h (≤ 40 km/h)	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn
Untergeordnete Straße für MIV, übergeordnete Straße für Fahrrad	Fahrradstraße*	Anrainer ≤ 30 km/h	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn

Übergeordnete Straßen	Begegnungszone*	$\leq 20 \text{ km/h}$ ($\leq 30 \text{ km/h}$)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Sammelstraße, Hauptstraße	$\leq 50 \text{ km/h}$	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt oder Mischprinzip Rad und Kfz	Radfahr- od. Mehrzweckstreifen, straßenbegleitende Radwege
	Hauptstraße, Hochleistungsstraße	$> 50 \text{ km/h}$	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt	Radwege, evtl. Radfahrstreifen

*) werden als solches verordnet

Straßentyp	V_{85}	Anzustrebendes Organisationsprinzip	Querschnitt
Selbständig geführter Geh- und Radweg*	—	Mischprinzip Fußgänger und Rad	Niveaugleiche Verkehrsfläche
Land- oder forstwirtschaftlicher Güterweg; Begleitweg	$\leq 50 \text{ km/h}$	Mischprinzip Fußg., Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche
Fahrradstraße*	$\leq 30 \text{ km/h}$	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn
Untergeordnete Straßen (DTV $\leq 2.000 \text{ Kfz/24 h}$)	$\leq 80 \text{ km/h}$	Misch- oder Trennprinzip	Fahrbahn, Radfahranlagen
Übergeordnete Straßen (DTV $> 2.000 \text{ Kfz/24 h}$)	$> 50 \text{ km/h}$	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt	Radwege, evtl. Radfahrstreifen (bis $V_{85} \leq 80 \text{ km/h}$)

*) werden als solches verordnet

Abbildung 18: Organisationsprinzipien für den Radverkehr im Ortsgebiet sowie im Freilandbereich.
Quelle: RVS 03.02.13, FSV, 2001.

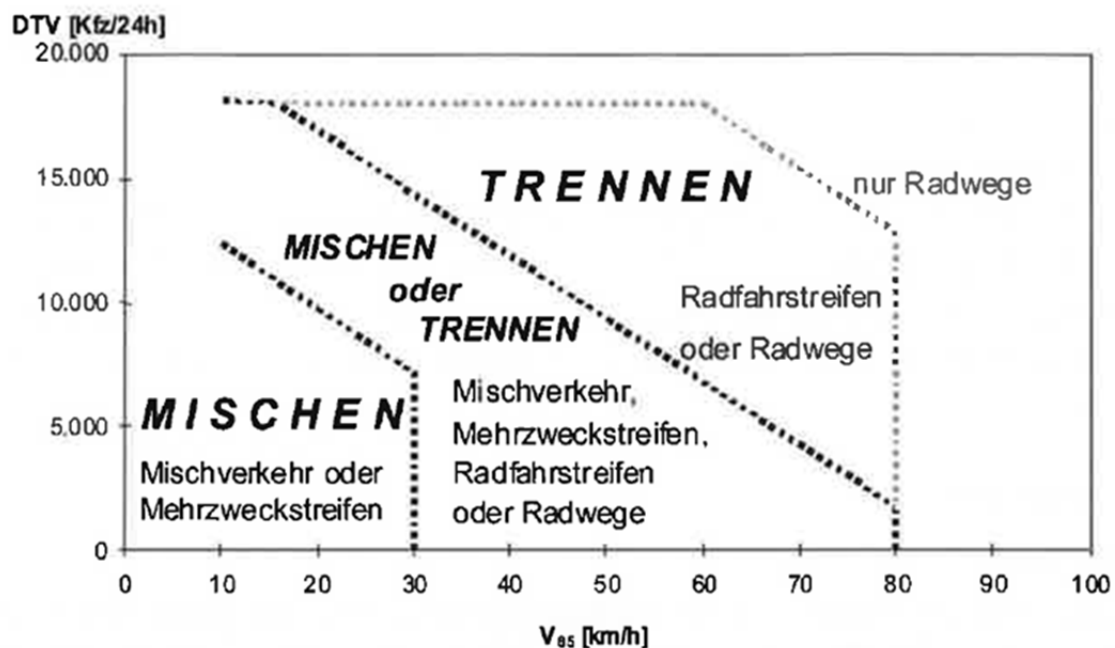


Abbildung 19: Hinweise für die Mischung, bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen. Quelle: RVS 03.02.13, FSV, 2001.

6.2.2 Richtwerte für die Breite von Radwegen

Radweg	Regelbreite	Mindestbreite
Einrichtungsverkehr	2,00 bis 1,60 m	1,00 m
Zweirichtungsverkehr	3,00 m	2,00 m

6.2.3 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Gründe für Radwegnutzpflicht-Aufhebungen:¹⁷

1. Mehr Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger

Bei Radwegen am Gehsteig und gemischten Rad- und Gehwegen stellt die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ein Mehr an Sicherheit und Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger dar.

2. Mehr Sicherheit und Flexibilität für Radfahrende

Radfahrerinnen und Radfahrer werden von Autofahrenden schneller erkannt und wahrgenommen, wenn sie auf der Fahrbahn radeln. Sie sind dabei nicht hinter parkenden Autos versteckt. Das erhöht die Sicherheit. Denn gerade Knotenpunkte zwischen Fahrbahn und Radweg Unfallhäufungspunkte, was auch die Unfallanalysen der MA46 bestätigen.

3. Mehr Platz für steigenden Radverkehr

An überlasteten Zwei-Richtungsradwegen kommt es häufig zu Konflikten zwischen schnellen und langsamen Radfahrenden. Flotte und geübte Radfahrende können auf die Fahrbahn ausweichen, genauso Radfahrende mit (Lasten-)Fahrrädern oder Anhängern. Ungeübte, langsamere Radfahrende oder Eltern mit Kindern haben so mehr Platz und Sicherheit auf dem Radweg.

¹⁷ <http://www.argus.or.at/aktuell/journal/erste-radwegbefreiung-wien-operngasse-fuer-radlerinnen>

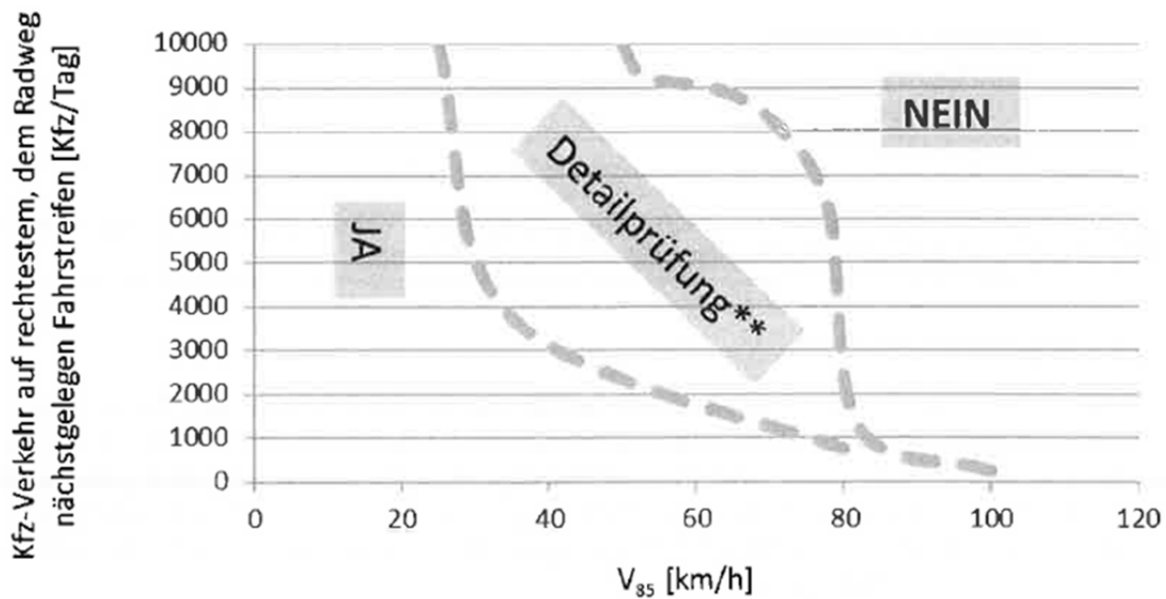


Abbildung 20: Bewertungsdiagramm zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht.

6.3 Radabstellanlagen

6.3.1 Grundsätze

Die Qualität der Abstellanlagen ist ein Hauptkriterium für die Verwendung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel. Fehlen geeignete Abstellanlagen bzw. sind diese schlecht erreichbar oder in unzureichender Entfernung von Quell- und Zielort wird das Rad aufgrund verringerter Attraktivität weniger häufig genutzt. Daraus ergeben sich Anforderungen an Abstellanlagen. Diese müssen: ¹⁸

- Sich unmittelbar am Ziel befinden;
- Das Fahrrad vor Diebstahl und Beschädigung schützen (die Abstellanlagen unterliegen sozialer Kontrolle, sind an belebten Stellen untergebracht und gut beleuchtet;
- Einfach zu bedienen und ihre Funktionsweise einfach zu begreifen sein;
- Ohne Niveauunterschied erreichbar sein;
- Direkt, ungehindert und fahrend erreichbar sein;
- Deutlich gekennzeichnet und leicht zu finden sein;
- Überdachte und eingebaute Abstellanlagen schützen vor Witterungseinflüssen.

¹⁸ Meschik M. (2008); Planungshandbuch Radverkehr; Wien; Springer Verlag.

In Bezug auf die Lage der Abstellanlage gilt, dass sie umso näher beim Ziel sein muss, je kürzer die Aufenthaltsdauer am Ziel ist.

Zusammenfassender Überblick über erforderliche Stellplatzkapazitäten bei den wichtigsten Nutzungsarten:

Nutzung	Normen, Richt- und Leitlinien, etc.				
	SN 640 065 (Stufe B, 8 bis 15%)	Hinweise zum Fahrradparken	Oö. BauTV 1994	Fahrradparke n in Berlin	Bicycle parking manual - Dänemark
1. Wohnen	0,5-0,6 Abstellfelder/ Zimmer	1 Stk./30m ² Gesamtwohn- fläche	1 Stk./ 50m ² Wohnnutzfläche	2 Stk. / Wohnung	2-2,5 Stk. /100m ² Wohnfläche
2. Arbeiten	1 Stk. /12,5 Arbeitsplätzen	1 Stk./3,3 Arbeitsplätzen	1 Stk./ 20 Arbeitsplätzen	1 Stk./ 100m ² Brutto-Büro- grundfläche	1 Stk./ 2,5 arbeitenden Personen
3. Geschäfte (sonstige)	1 Stk./25-50m ² Verkaufsfläche	1 Stk./25-40m ² Verkaufsfläche	1 Stk./ 50 Kunden	1 Stk./100m ² Bruttogrund- fläche	1-2 Stk./100m ² Verkaufs- fläche

Tabelle 2: Spezifische Abstellbedarfswerte nach Nutzung und Quelle; Quelle: (VSS 1996 in Meschik 2008, S. 175).

6.3.2 Bei Arbeitsplätzen

Die Radparkplätze für Mitarbeitende und für die Kundschaft können, müssen aber nicht am gleichen Ort sein. Wegen der unterschiedlichen Parkierdauer sind auch die Anforderungen an die Anlagen verschieden (z.B. überdachte Radabstellplätze für Mitarbeitende). Bei Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende gilt:

Die Räder werden meist einen halben Tag oder länger geparkt. Es werden aber auch Dienstfahrten mit dem Rad zurückgelegt. Deshalb müssen die Anforderungen sowohl an Lang- als auch an Kurzzeitparkierung erfüllt werden. Radparkplätze für Mitarbeitende sind zu überdachen und möglichst in abschließbaren Anlagen anzuordnen. Vor der Arbeit bringen manche Mitarbeitende ihre Kinder in Kinderkrippen oder Tagesschulen und benötigen Flächen für Spezialfahrzeuge oder Anhänger.

Anforderungen:

- Ablagemöglichkeit oder Schließfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.;
- Umkleideraum / Dusche;
- Stromanschluss für Elektrowelos;
- Pumpstation, Werkzeug.

Die Radabstellkapazitäten für „Arbeiten“ werden überwiegend je Arbeitsplatz angegeben. Daneben finden sich auch Angaben je Brutto-Bürogrundfläche.

Nutzung	Normen, Richt- und Leitlinien, etc.				
	SN 640 065 (Stufe B, 8 bis 15%)	Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 1995)	OÖ BauTech VO 1994	Fahrradparken in Berlin	Bicycle parking manual - Dänemark
2. Arbeiten	1 Stk. /12,5 Arbeitsplätzen	1 Stk./3,3 Arbeitsplätzen	1 Stk./ 20 Arbeitsplätzen	1 Stk./ 100m ² Brutto-Büro- grundfläche	1 Stk./ 2,5 arbeitenden Personen

Spezifische Abstellbedarfswerte für die Nutzung Arbeiten.

Nutzung	Normen, Richt- und Leitlinien, etc.				
	SN 640 065 (Stufe B, 8 bis 15%)	Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 1995)	OÖ BauTech VO 1994	Fahrrad- parken in Berlin	Bicycle parking manual - Dänemark
Geschäfte (sonstige)	1 Stk./100 m ² Verkaufsfläche (Geschäfte des tägl. Bedarfs)	1 Stk./25 ¹⁾ - 40 ²⁾ m ² Verkaufsfläche ³⁾ (als NF)	1 Stk./ 50 Kunden	1 Stk./ 100 m ² Brutto- grund-fläche ¹⁺²⁾ (=BGF)	1-2 Stk./ 100 m ² Verkaufs- fläche (in Abh.von der Lage in der Stad-tregion)
¹⁾ Geschäfte des tägl. Bedarfs, ²⁾ Fachgeschäfte, ³⁾ 1 Abstellplatz je 80 m ² Verkaufsfläche in Supermärkten (für d. Nahversorgung)					

Abbildung 21: Spezifische Abstellbedarfswerte für die Nutzung Arbeiten und spezifische Abstellbedarfswerte für die Nutzung Geschäfte. Quellen: Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 1995); Schweizer Norm SN 640 065 (VSS 1996); Fahrradparken in Berlin (Spath + Nagel 2008); Dänisches „Bicycle parking manual“ (Celis et al. 2008); Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb (Sigrist et. al. 2008); klima:aktiv haus Kriterienkatalog (Lebensministerium 2008).

6.3.3 Kundenstellplätze (Einkaufen, Handel, etc.)

Kundinnen und Kunden parken ihre Räder meist nur kurze Zeit und tagsüber; Mitarbeitende parken länger. Für Spezialfahrzeuge und Anhänger muss zusätzliche Fläche reserviert werden. Bei der Bedarfsermittlung wird kann grundsätzlich zwischen Verkaufsgeschäften des täglichen Bedarfs, sonstigen Geschäften und Einkaufszentren unterschieden werden. Nicht alle Leitfäden, Normen und Verordnungen gehen auf diese detaillierte Unterscheidung ein bzw. geben für die unterschiedlichen

Geschäftsstrukturen generelle Richtgrößen an. Geschäfte des täglichen Bedarfs sind Lebensmittelgeschäfte, mittlere und kleine Filialen der Großverteiler sowie Quartierzentren mit gemischtem Angebot. Sonstige Geschäfte sind alle übrigen Verkaufsgeschäfte. Der Bedarf an Radstellplätze kann dabei von Betrieb zu Betrieb sehr unterschiedlich sein. Als durchschnittliche Kenngröße kann 1 Radabstellplatz / 100m² Bruttogrundfläche herangezogen werden.

Radverkehr – Geschäftsbereich

Mindestanforderungen:

- Schutz vor Diebstahl (kombinierte Vorderradhalter und Anlehnbügel)
- Zufahrt ohne Niveauunterschied
- Nähe zum Gebäude-Eingang (bis max. 10 m)
- Witterungsschutz
- Mindestanzahl: bei Geschäften für Waren des täglichen Bedarfs:
- 1 Abstellplatz je 25 m² Verkaufsfläche (Richtlinie ÖFSV)

6.3.4 Soziale Einrichtungen

Bei der Bedarfsermittlung anhand der angegebenen Nutzung wird zwischen Kindergarten, Volksschule und allgemein bildende höhere Schule (AHS) unterschieden. Darüber hinaus können auch weitere Differenzierungen zwischen Unterstufe und Oberstufe, etc. gemacht werden. Anforderungen für Fahrradparken bei Schulen Schüler/innen parken ihre Fahrräder meist für längere Zeit und tagsüber. Abends werden Schulen für Veranstaltungen und Kurse genutzt. Diese Mehrfachnutzung ist bei der Wahl des Standorts und der Ausstattung der Anlage zu berücksichtigen.

Anforderungen für Fahrradparken bei Schulen:

- verkehrssichere Zufahrten (für Schulkinder besonders wichtig);
- Anlage muss fahrend erreicht werden können;
- gut einsehbar (am besten von einem Klassenzimmer aus) und gut beleuchtet;
- Schutz vor Diebstahl;
- überdacht;
- dezentrale Anlagen bei mehreren Eingängen / Gebäuden.

Nutzung	Normen, Richt- und Leitlinien, etc.				
	SN 640 065 (Stufe B, 8 bis 15%)	Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 1995)	OÖ BauTech VO 1994	Fahrradparken in Berlin	Bicycle parking manual - Dänemark
Kindergarten	k.A.	0,07 je Kindergartenplatz	k.A.	1 je Gruppen- raum	k.A. (Reserve-flächen freihalten)
Volksschule	k.A.	0,3 Abstellfelder/ Ausbildungsplatz	k.A.	0,2 je Schüler	1 je Schüler ab >4 Jahre
AHS	0,4 Abstell- felder/Schüler	0,7 Abstellfelder/ Ausbildungsplatz	k.A.	0,33 je Schüler	s.o.

Abbildung 22: Spezifische Abstellbedarfswerte für Nutzung Ausbildung. Quellen: Hinweise zum Fahrradparken (FGSV 1995); Schweizer Norm SN 640 065 (VSS 1996); Fahrradparken in Berlin (Spath + Nagel 2008); Dänisches „Bicycle parking manual“ (Celis et al. 2008); Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb (Sigrist et. al. 2008); klima:aktiv haus kriterienkatalog (Lebensministerium 2008).

6.3.5 Haltestellen von Straßenbahn und Bus

Für die zu errichtenden Radabstellplätze im öffentlichen Raum bei Haltestellen von Bahn und Bus werden lediglich Richtwerte angegeben. Eine detaillierte Kapazitätsabschätzung ist durch Erhebungen im Betrieb zu ermitteln. Als Basisausstattung sind zumindest 2-5 Bügel bei den Haltestellen (ohne Umsteigerelation) vorzusehen (4-10 Stellplätze). Haltestellen sind auch Anziehungspunkte für wirtschaftliche Aktivitäten im Bereich Handel und Dienstleistungen, etc. Für diese Nutzungen wurden notwendige Kapazitäten berechnet und dargestellt. Radabstellplätze bei Haltestellen bieten ein zusätzliches Stellplatzangebot auch für diese Nutzungen. Bei den Endhaltestellen von Buslinien sind die Kapazitäten zu erhöhen. In jedem Fall sind Vorbehaltsflächen zu reservieren.

	Radabstellplätze
Richtwert Bahnhöfe, Endhaltestellen Bus: Radabstellplätze pro 10 Wegreisenden	1-4
Richtwert Haltestellen Bus: Radabstellplätze pro Haltestelle	5

Tabelle 3: Spezifische Richtwerte bei Haltestellen von Bus; Quelle: (Sigrist et al. 2008).

Gemäß den Rahmenbedingungen in Ober-Grafendorf kann der Richtwert bei regulären Haltestellen mit 3 Bügeln angesetzt werden, für die Bahnstation werden rund 15-20 Bügeln vorgesehen, inkl. Möglichkeit der Erweiterung.

6.3.6 Qualität von Radabstellanlagen

Es gibt unterschiedliche Typen von Radabstellinfrastruktur. Von einer großen Anzahl wurden für einen möglichen Anwendungsbereich zwei Arten prototypisch mit Vor- und Nachteilen dargestellt.

Vorderradhalter		Halterung für das Vorderrad; nur in abschließbaren Räumen geeignet	gering			60,- Euro	Vorteile - billig Nachteile - Rahmen nicht anschliessbar - Kippgefahr - Felgen können verbiegen, Scheibenbremsen beschädigt werden - erhöhter Reinigungsaufwand
Anlehnbügel		- Anlehn- und Anschliessmöglichkeit des Rahmens - ideal für fast jede Nutzung im öffentlichen Raum	hoch			300,- bis 350,- Euro	Vorteile - gute Einordnung - leicht zu reinigen - für Spezialvelos / Anhänger geeignet - kann für Feste, Umzüge usw. entfernt werden (falls aufgeschraubt oder in Hülsen versetzt) Nachteile - Fundament nötig

Abbildung 23: Matrix der Eignung von Radabstellsystemen; Quelle: Sigrist et al. (2008).

7 Öffentlicher Verkehr

Im Binnenverkehr spielt der öffentliche Verkehr, wie oben angeführt, eine sehr geringe oder keine Rolle. Für die Außenverbindungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sind die Eisenbahn und Busverbindungen in dem Ausmaß wichtig, in dem an den Zielbahnhöfen gute Anbindungen zu den endgültigen Zielen bestehen. Der Fahrplan nach St. Pölten und in der Folge zur Westbahnstrecke weist einen Stundentakt auf der Eisenbahn und dazwischen einen Bus-Takt auf, so dass sich in etwa ein Halbstundentakt nach St. Pölten ergibt. In Richtung Ober-Grafendorf von 4:17h bis 20:55h. In den Verkehrsspitzen am Morgen, zu Mittag und Abend wird mit den Verstärkerkursen ein 10 Minuten bis 20 Minuten-Takt angeboten. Die Fahrzeit von Bahnhof zum Bahnhof beträgt 16 bis 22 Minuten und ist mit dem Auto durchaus konkurrenzfähig. Nicht aber zu den abseits der Bahnhöfe liegenden Ziele. Auch Wien ist über die Schnellverbindungen ab 5h 34 bis nach 21h in einer knappen Stunde sehr gut erreichbar. Bei Fahrzeiten über einer Stunde steigt der Anteil der ÖV auf bis zu 30% der Autofahrten an. Dieser Anteil ist zu erhöhen.

8 Motorisierter Individualverkehr

Das Auto wurde zum dominierenden Verkehrsträger der Marktgemeinde gemacht und hat damit auch seine Wirkungen entfaltet. Den individuellen Vorteile der bestehenden Strukturen für die Autobenutzer, wie üppiges Platzangebot zum Abstellen und Fahren, die hohen Geschwindigkeiten und die Bequemlichkeit erweisen sich nachweisbar teilweise als Nachteile nicht nur für alle anderen Verkehrsträger, sondern auch für die lokale Wirtschaft, die lokalen Beschäftigungsmöglichkeiten, die Sozialbeziehungen und die Umweltqualität. Lärm, Abgase und Risiken im öffentlichen Raum sind die bekannten unerwünschten Effekte der hohen zulässigen Geschwindigkeiten.

8.1 Parkraum

8.1.1 Situation im Bestand

Die zentrale Aufgabe für die Lösung der Probleme, nicht nur im Verkehrsbereich der Gemeinde.

Alle Verfügbaren Abstellplätze im Zentrum werden irgendwann im Laufe eines Tages mit Autos besetzt. Wenn man diese Spitzen addiert ergibt sich eine theoretisch mögliche Nutzung von 99%. Interessant ist aber bereits bei diesem Vergleich dass an Spitzentagen des Besuches, wie dem Markttag am Freitag, der Durchschnittswert dieser Spitzen auf 87% sinkt, also niedriger ist als an normalen Tagen. Dafür gibt es zwei Erklärungen:

1. Die Überwachung funktioniert am Freitag besser als sonst.
2. Die Autofahrer entwickeln mehr Selbstdisziplin und Rücksichtnahme.

Analysiert man hingegen die tatsächliche Auslastung des Parkraumes, zeigt sich ein völlig anderes Bild:

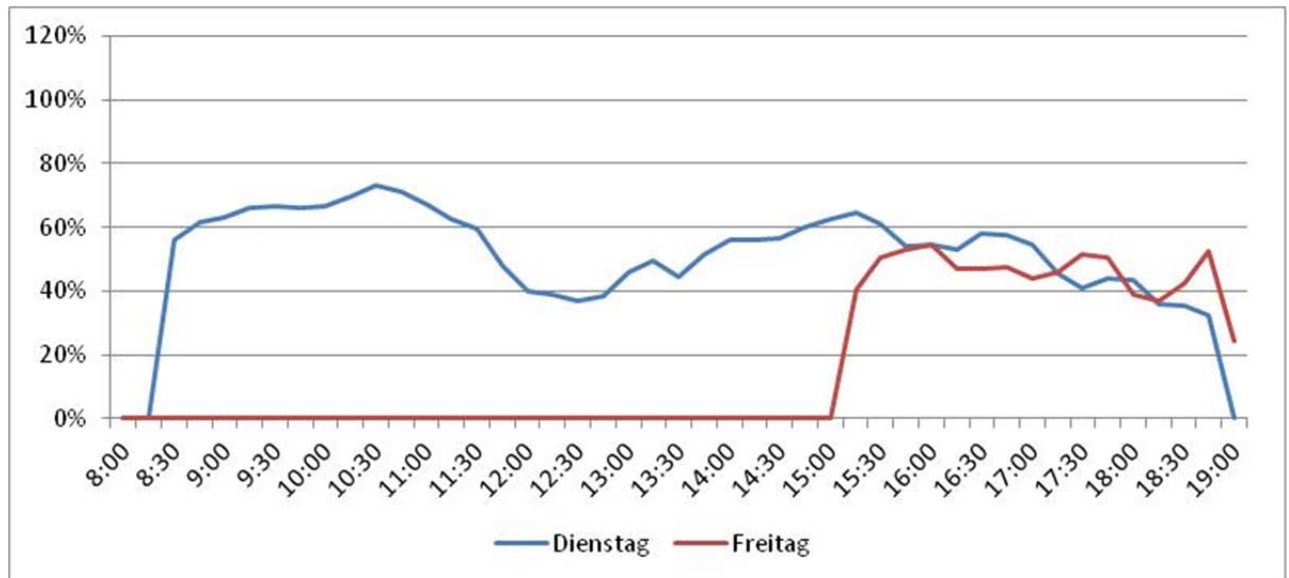


Abbildung 24: Zeitlicher Verlauf der Auslastung der Abstellplätze im Zentrum an einem Dienstag und am Markttag am Freitag (nur Nachmittag).

Die Auslastung der Abstellplätze liegt im Zentrum mit rund 60% im Bereich vergleichbarer Geschäftsstraßen von Gemeinden.

Die Verteilung nach den beanspruchten Zeiten zeigt, dass die Überwachung der Kurzparkzeiten nicht wirksam funktioniert. 11% der Fahrzeuge sind Dauerparker mit Aufenthaltszeiten über 3 Stunden, die aber 54% der verfügbaren Parkstunden „verbrauchen“. Das Problem ist daher die ineffiziente Parkraumnutzung.

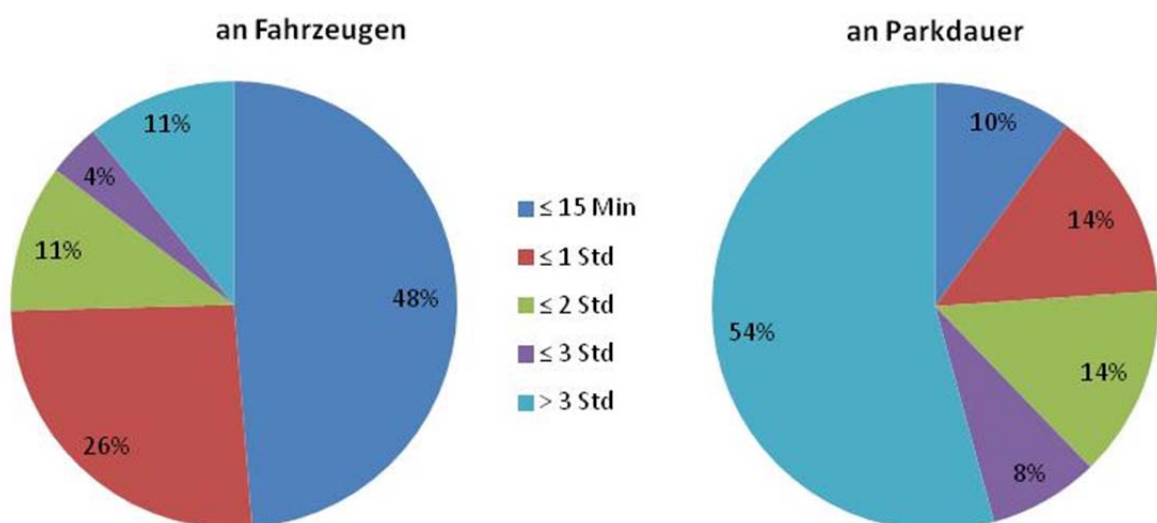


Abbildung 25: Verteilung der Fahrzeuge nach Parkzeiten und beanspruchte Parkstunden nach Parkdauer am Dienstag.

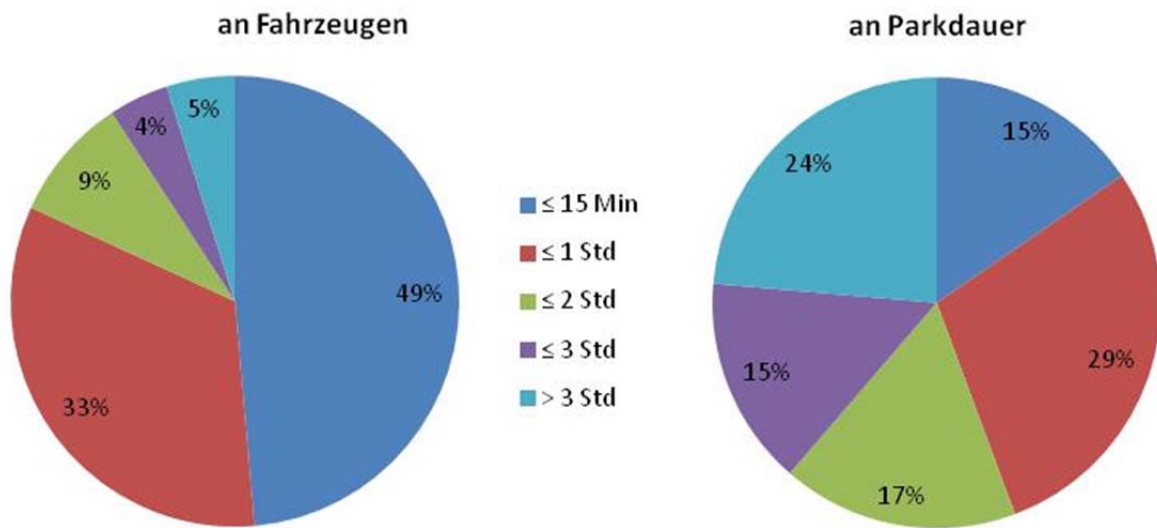


Abbildung 26: Verteilung der Fahrzeuge nach Parkzeiten und beanspruchte Parkstunden nach Parkdauer am Freitag (Markttag).

Der Anteil der Dauerparker über 3 Stunden beträgt am Freitag nur 5 % aller Fahrzeuge, diese beanspruchen aber 24% der verfügbaren Parkzeit. Das Verhältnis zwischen den Anteil an Dauerparkern und der beanspruchten Fläche von 1:5 ist an beiden Tagen gleich. Die Effizienz der Parkraumnutzung entspricht auch dem Nutzen für die Geschäftswelt. Zwar steigen die Ausgaben den Kunden bis zu einer Parkdauer von 1,5 Stunden und sinken mit zunehmender Dauer der Parkzeit ab etwa 2 Stunden deutlich.

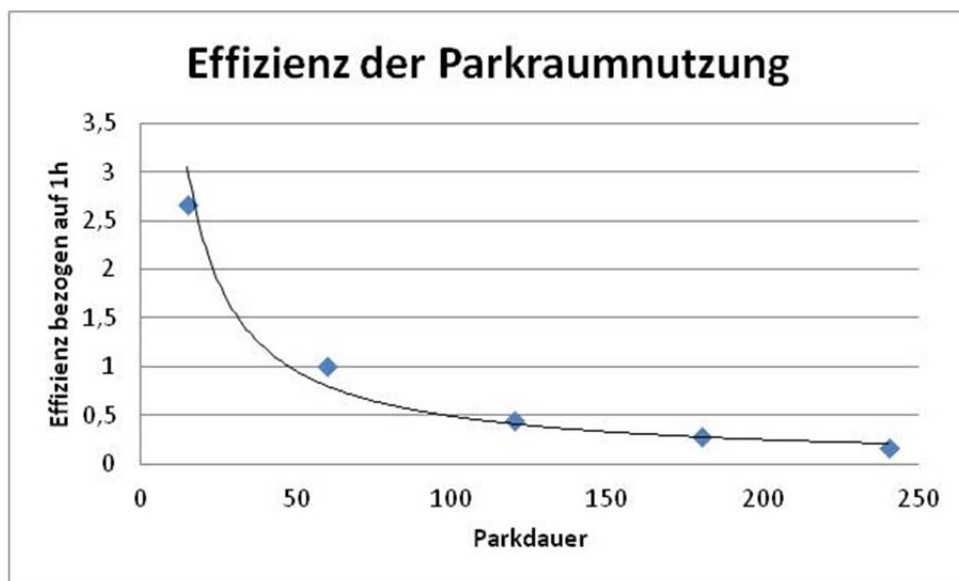


Abbildung 27: Mit steigender Parkdauer sinkt die Effizienz der Parkraumnutzung auch für die Kunden.

Bequemlichkeit und mangelnde Überwachung der Kurzparkzeiten wirken sich nachteilig für die Geschäfte aus, wenn andere Kunden keinen Parkplatz in der Nähe ihres Zieles finden. Es besteht ein üppiges Parkraumangebot bei den Supermärkten an der Mankerstraße im Westen. Anhand der erhobenen Daten kann man abschätzen wie viele Kunden parken können, wenn die Parkdauer auf eine Stunde begrenzt und dieser Wert auch eingehalten würde.



Abbildung 28: Anzahl der Kunden, bei Einhaltung von 1 Stunde Parkdauer.

Zusammenfassend zeigen die Erhebungen, dass im Zentrum von Ober-Grafendorf derzeit kein Parkraumangel im Durchschnitt herrscht, sondern mehr als die Hälfte des Parkraumes durch Dauerparker über 3 Stunden „konsumiert“ wird.

Als erste Maßnahmen wird daher eine verstärkte Überwachung vorgeschlagen. Dass man noch gebührenfrei Kurzparken darf ist aber bewusst zu machen.

Die Einführung von Parkgebühren ohne adäquate Parkgebühren auch bei den Shoppingzentren in der Marktgemeinde würde für die lokalen Geschäfte im Zentrum ein Nachteil sein, der zu vermeiden ist. Hier zeigt sich eine Lücke in den rechtlichen Randbedingungen, die zu einer massiven Benachteiligung der lokalen ortsgebundenen Betriebe führt, weil die Autoabstellplätze nicht nach ihrer Funktion, sondern nach dem Grundeigentum bei den Gebühren behandelt werden. In Kombination mit dem Autoabstellplatz bei der Wohnung oder auf dem eigenen Grundstück führt das zum Niedergang der lokalen Geschäfte und Betriebe, weil der Gesetzgeber – hier das Land – die Wirkungsmechanismen des Autoverkehrs auf die Wirtschaft nicht verstanden hat.

Zentral, nicht nur für die Lösung der Verkehrsprobleme ist eine grundlegende Änderung der Parkraumregelung im Strukturbereich.

Die zentrale Langfristmaßnahme mit Beginn der sofortigen Umsetzung:

Solange die Bauordnung so exekutiert wird, das bei jeder Wohnung, jedem Wohnungsneubau und neuem Betrieb, die Abstellplätze für Autos auf eigenem Grund oder in unmittelbarer Nähe vorgeschrieben werden, werden damit Zwangssituationen zur Benutzung des Autos erzeugt und alle ortsverträglichen Mobilitätsformen fundamental benachteiligt und alle Ziele des Standortmanagements und Verkehrskonzeptes unterlaufen.

Eine Lösung der Verkehrsprobleme und auch der meisten Standortprobleme der Marktgemeinde ist längerfristig nur möglich, wenn es zu einer grundlegend neuen Organisation der Abstellplätze für Autos kommt.

- Autoabstellplätze sind – in Übereinstimmung mit der Bauordnung, die das explizit zulässt – mindestens in einer Entfernung von allen Wohnobjekten/Büros etc. vorzusehen und in den Bebauungsplänen festzuschreiben, die größer ist als die Entfernung zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und den Wert von 600m – gemäß Bauordnung – nicht überschreitet..
- Damit wird den Menschen die Wahlfreiheit der Verkehrsmittelwahl, die ihnen mit der heutigen Behördenpraxis genommen wird, wieder zurückgegeben.
- Diese Maßnahme führt nicht nur zur erwünschten Verkehrsmittelwahl im Ort, sondern bindet Kaufkraft, Betriebe und Geschäfte in der Marktgemeinde, die bisher und immer noch in die große zentralen Strukturen abwandern.
- Mit der Umsetzung dieser Maßnahme, die nur schrittweise – und vermutlich mit großen Schwierigkeiten gegen das geistige Beharrungsvermögen und eingefahrene Gewohnheiten – umgesetzt werden kann, kommt es zu den Effekten, die in den Zielen des Standortmanagements gefordert und auch in den Zielen der Gemeinde- und Wirtschaftsvertretungen im Verkehrskonzept erarbeitet wurden. Die Marktgemeinde kann damit den angestrebten „Flair“ entwickeln, da dieser nur über den öffentlichen Raum, die lokalen Sozial- und Wirtschaftsbeziehungen aufgebaut werden kann.

8.2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung - Straßenkategorien

- Fußgängerzone
- Begegnungszone

- Wohnstraße
- Tempo 30-Zonen

8.2.1 Gründe für die Errichtung von Wohnstraßen

- Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs, im Speziellen des Fußgängerverkehrs; dies schließt die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Fußgängerniveau (=Schrittgeschwindigkeit, also 4 – 10 km/h) z. B. bei Schulen, Pensionistenheimen
- Unterbindung des Durchzugsverkehrs – Verlagerung auf andere, dafür geeignetere Straßenzüge
- Fehlen von privaten oder öffentlichen Freiflächen
- Aufenthaltsfunktion von Fußgängern überwiegt tatsächlich gegenüber der Nutzung mit Kraftfahrzeugen

8.2.2 Straßentypologie

a) Sammelstraßen

Charakter:

Sammel- und erschließungsorientiert, kleinräumig, linear, gegliedert, keine Mittellinien, Parkierung, Zufahrten, Querungen für zu Fuß Gehende uneingeschränkt

Querschnitt:

- Die Fahrbahnbreite ist möglichst schmal zu halten und keine Mittellinie anzubringen.
- Radfahrende sind auf Radstreifen (Kernfahrbahn) oder im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr zu führen.
- Auf Quartierstrassen sind Querungen bei Haltestellen, Kreuzungen und wichtigen Wegverbindungen für zu Fuß Gehende anzuordnen.
- Bei Bedarf sind in bedeutenden Räumen des öffentlichen Lebens flächige Querungsmöglichkeiten anzuordnen.

b) Anlieger bzw. Aufenthaltsstraßen

Charakter:

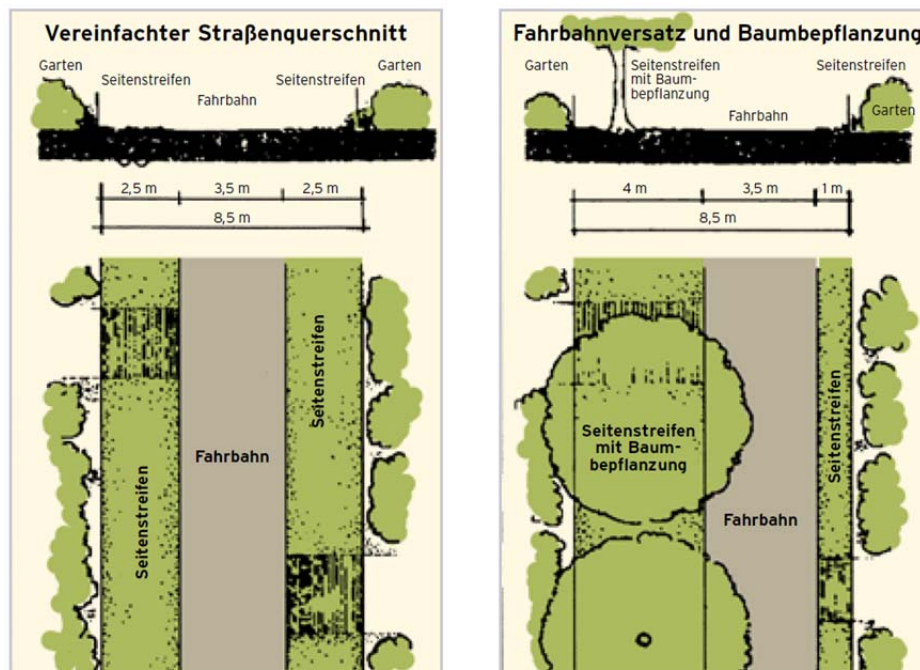
Aufenthaltsorientiert, kleine Zonen mit gleichem Gebietscharakter, Fahr- und Gehbereich durchgehend ein Niveau



Abbildung 29: Beispielsquerschnitt für eine Aufenthaltsstraße. Quelle: Stadträume 2010 – Umsetzung der Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum. Stadt Zürich, Tiefbauamt

c) Der vereinfachte Straßenquerschnitt¹⁹

Ziel sollten eine möglichst schmale Fahrbahn und einfach gestaltete Randbereiche sein. Es wird nur eine Kernfahrbahn (3,50 m bis 4,00 m) asphaltiert, die Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer gleichermaßen benutzen. Für den Gegenverkehr sind Ausweichen vorgesehen, die auch zum Parken und Gehen verwendet werden können.



¹⁹ Amt der NÖ Landesregierung. Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Verkehrsberuhigung 2011. Heft 28. St.Pölten, 2011.

Abbildung 30: Beispiel für einen „vereinfachten“ Straßenquerschnitt im unterrangigen Netz.²⁰

In der Praxis wird im meist 8,50 m breiten Straßenquerschnitt mit einer 1-streifigen Fahrbahn mit einer Breite von 3,50 m bis 4,00 m und entsprechenden Ausweichen für den Begegnungsfall das Auslangen gefunden. Wird die Fahrbahn 4,00 m breit gebaut, so können sich langsam fahrende PKW ohne Ausweichen in der Nebenfläche begegnen. Auf eigene Gehsteige kann verzichtet werden.

Die verbleibenden Restflächen neben der Fahrbahn von insgesamt 5,00 m können nach Bedarf gestaltet werden. Der Mindestabstand zwischen Fahrbahnrand und Grundstücksgrenze soll mindestens 0,50 m betragen. Dieser Streifen entlang der Grundstücksgrenze dient als Auftrittsfläche zum Verlassen der Grundstücke und somit der Verkehrssicherheit – „Sehen und gesehen werden“. Im Winter dient dieser Streifen auch als Schneeablage. Fahrbahnversätze sollen alle 40m bis 50m eingeplant werden, um den monotonen Straßenverlauf zu unterbrechen, den Kraftfahrzeuglenker zu einem bremsenden Lenkmanöver zwingen und ihn zu erinnern, dass er sich in einem verkehrsberuhigten Siedlungsbereich bewegt.

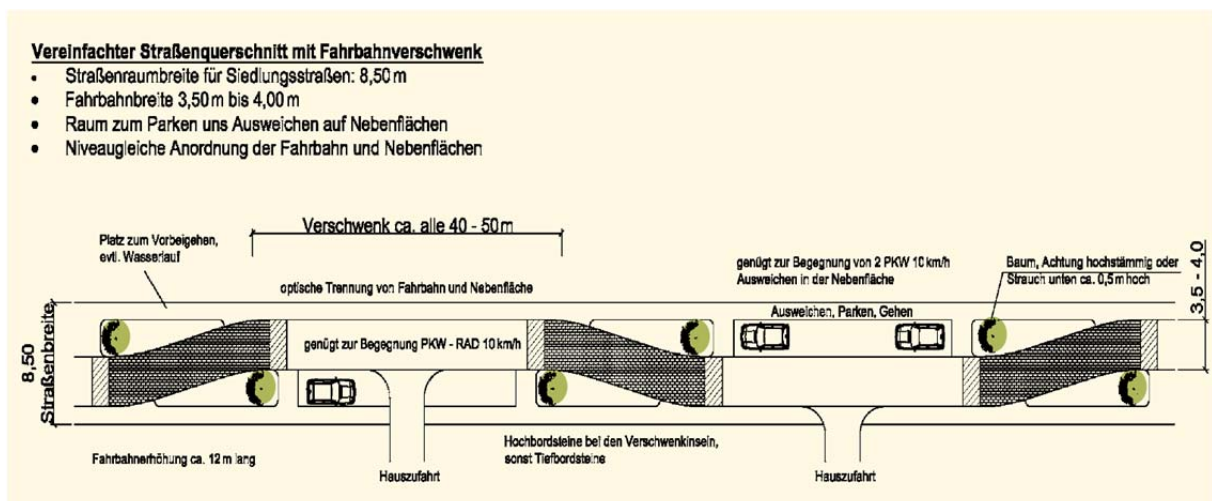


Abbildung 31: Beispiel für einen „vereinfachten“ Straßenlängsschnitt (Grundriss) im unterrangigen Netz.²¹

Menschenorientierte Gesetzanwendung

20 Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Verkehrsberuhigung 2011. Heft 28. St.Pölten, 2011.

21 Amt der NÖ Landesregierung. Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Verkehrsberuhigung 2011. Heft 28. St.Pölten, 2011.

Die Anwendung von Richtlinien oder der Umsetzung gesetzlicher Bestimmungen hängt von der den Entscheidungen zugrunde liegenden Werthaltung ab und führt damit zu unterschiedlichen Lösungen. Die bisher überwiegend anzutreffende Haltung war auf den Autoverkehr bezogen und nicht auf die Menschen, also die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, aber auch nicht auf die Bewohner entlang der Fahrbahnen. So kann bei Verkehrszählungen der potentielle Querungsbedarf dann nicht mehr erfasst werden, wenn durch die bestehenden Strukturbedingungen der Anteil der Fußgänger auf andere Verkehrsträger ausgewichen ist oder Umwege in Kauf nimmt um das Risiko zu meiden. Die Strukturen bestimmen immer das Verhalten, aus dem dann die Daten nach der jeweiligen Sicht auf das System abgeleitet, also erzeugt werden.

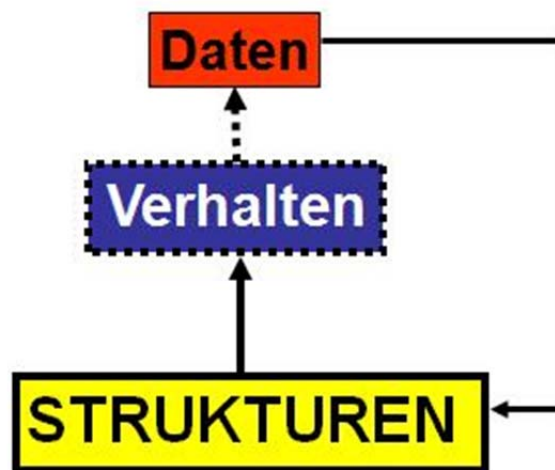


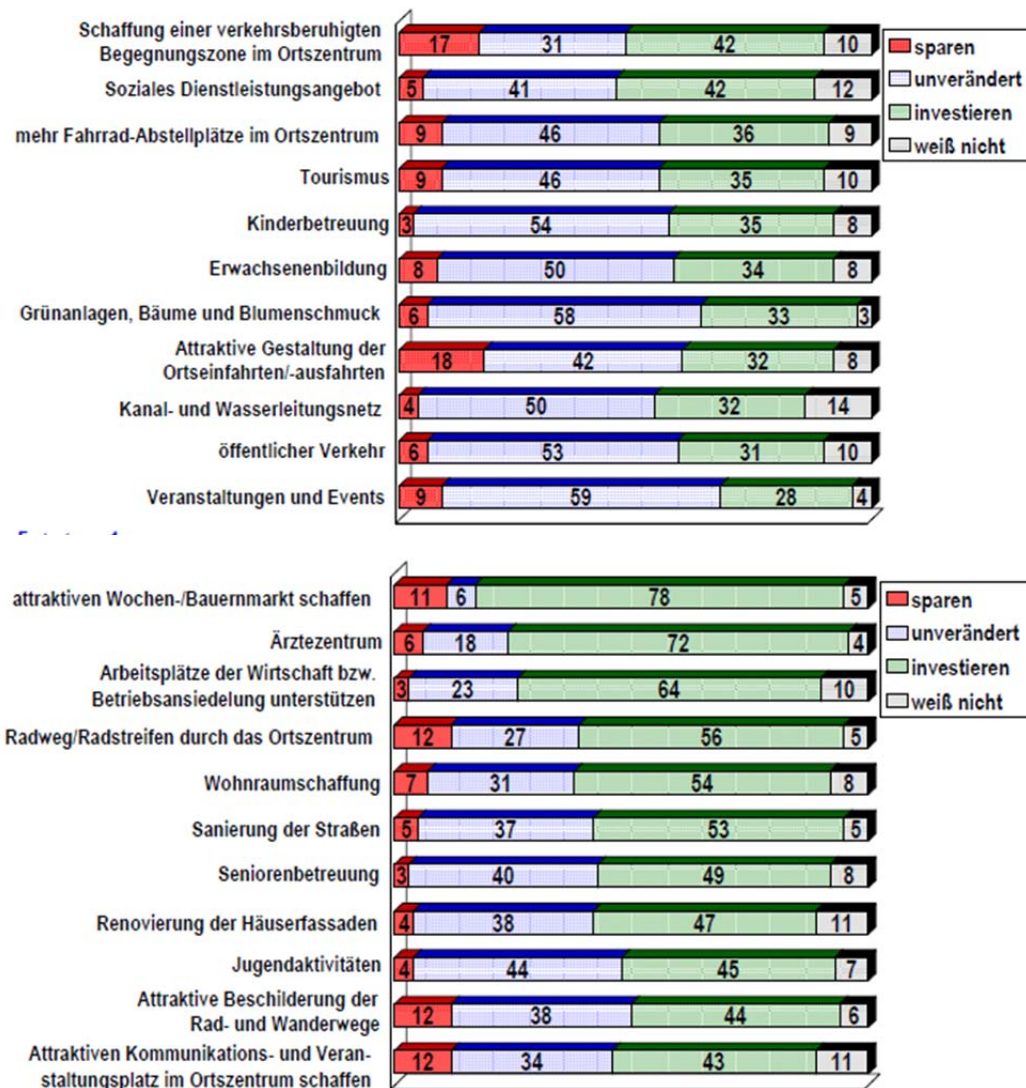
Abbildung 32: Strukturen, bauliche, rechtliche, soziale oder kulturelle bestimmen immer das Verhalten. Daten werden aus dem Verhalten abgeleitet und durch die Methode erzeugt.

Man beobachtet daher bei Zählungen nicht die tatsächlich erwünschten Verkehrsbewegungen, sondern nur die durch die bestehenden Strukturen zugelassenen bzw. geförderten.

Übereinstimmungen mit der Standortentwicklung der Marktgemeinde (Strategiehandbuch)

Das Verkehrssystem ist Mittel zum Zweck und hat sich daher den übergeordneten Zielen der Gemeindeentwicklung anzupassen. In dem Strategiehandbuch zur Standortentwicklung wurden auch Erwartungen der Bürger zur Entwicklung der Marktgemeinde erhoben, die sich weitgehend mit den Ergebnissen der Haushaltserhebung decken. Das sehr günstige Parkraumangebot wird auch in dieser Analyse bestätigt, wie aus den folgenden Grafiken zu entnehmen ist.

Was von der Marktgemeinde Ober-Grafendorf erwartet wird



EGGER & PARTNER

Standortentwicklung "Unser Ober-Grafendorf gestalten" / Bevölkerungsbefragung

Basis: 533 Interviews

Abbildung 33: Erwartungen der Bevölkerung an die Marktgemeinde Ober-Grafendorf (Strategiehandbuch)

Ideen zur Attraktivierung des Erscheinungsbildes der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

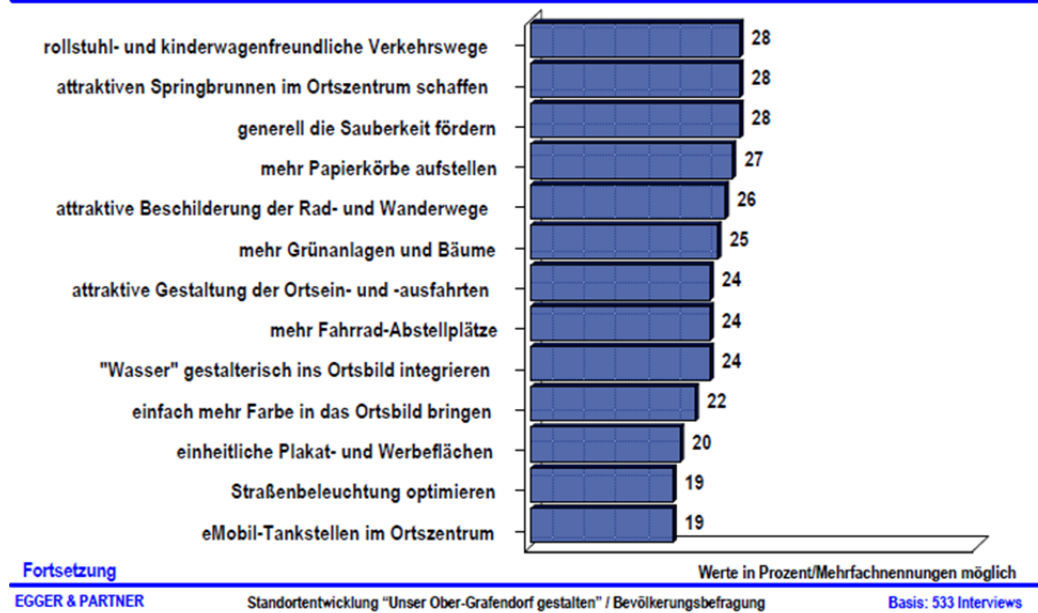


Abbildung 34: Vorschläge der Bevölkerung zur Attraktivierung des Erscheinungsbildes (Strategiehandbuch)

Finden Sie immer leicht einen Parkplatz im Ortszentrum von Ober-Grafendorf?

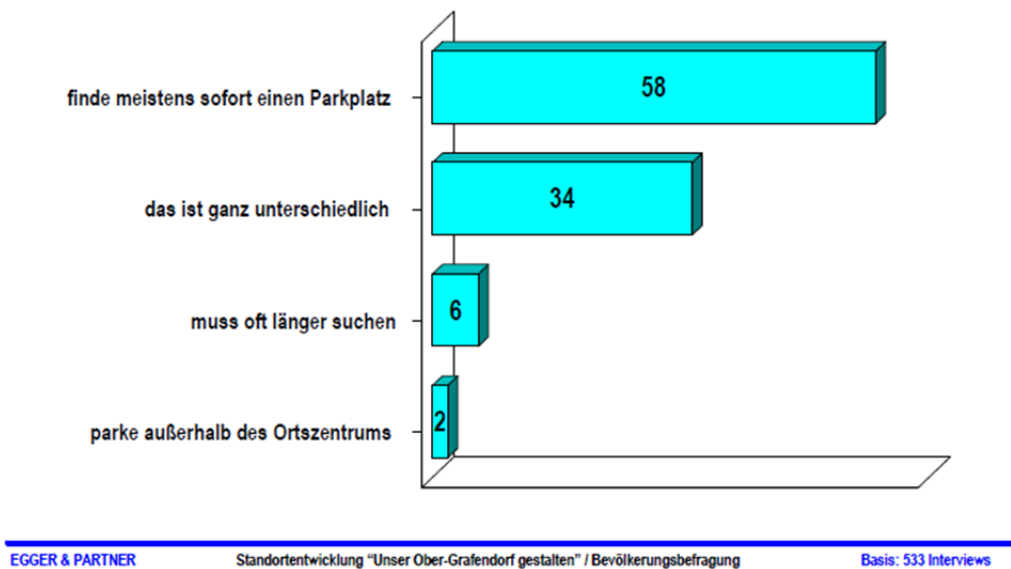


Abbildung 35: Parkplatzverfügbarkeit im Zentrum

Ideen bezüglich der Parkplätze im Ortszentrum von Ober-Grafendorf

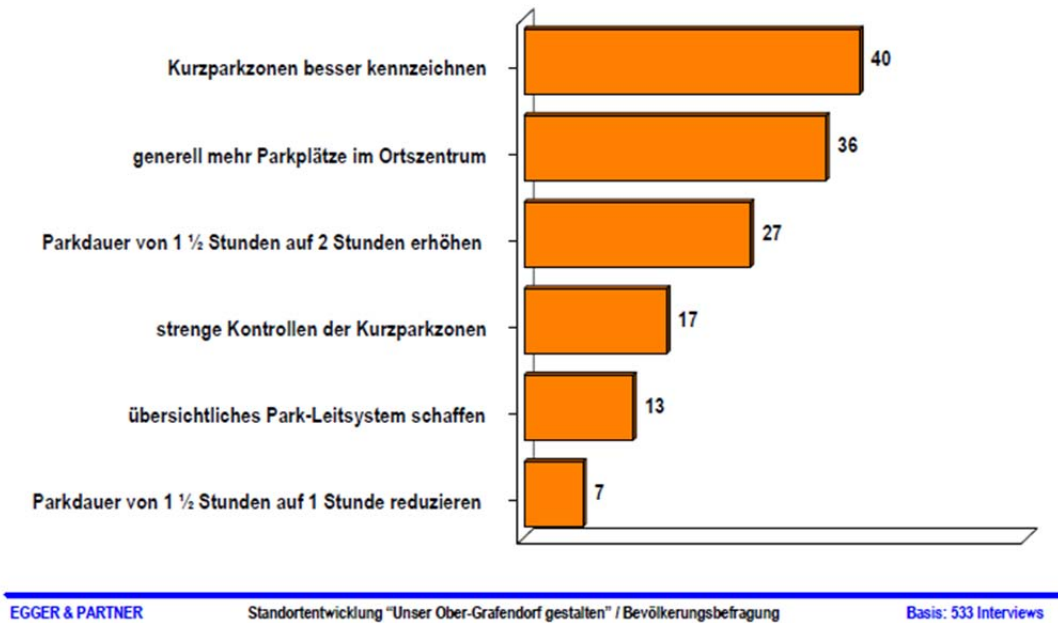


Abbildung 36: Vorschläge der Bevölkerung zum Parkraum im Zentrum

Die sehr günstige Parkraumsituation im Zentrum wird auch die die aktuelle Parkraumerhebung bestätigt. Die von den Verfassern gezogenen Schlüsse zur Verkehrsorganisation des Zentrums auf Seite 52 stehen jedoch im Widerspruch zu den Anforderungen eines Zentrums als Kommunikations- und Wirtschaftsraum der Marktgemeinde. Das Zentrum muss mehr sein als ein Einkaufszentrum. Gerade in Ober-Grafendorf ist der Unterschied zwischen einem attraktiven Gemeindezentrum und dem gesichtslosen Umfeld der westlich gelegenen Shoppingcenter deutlich zu erkennen.

Die Parkplatzphilosophie von Ober-Grafendorf muss langfristig so wie in Einkaufszentren sein. Das heißt, eine „Maximal-Version an Parkplätzen“ ist anzustreben: Also wenn das Ober-Grafendorfer Ortszentrum gerade maximal stark besucht wird, so muss der Kunde trotzdem noch einen Parkplatz im Ortszentrum (höchstens in 50 m Luftlinie Entfernung vom Ortszentrum) bekommen. Eine Grundsatzregel ist: Je 20 m²-Verkaufsfläche ist ein Parkplatz im Ortszentrum oder in Ortszentrums-Nähe zu errichten. Daher sind mittel-/langfristig mehr Parkplätze im Ortszentrum zu schaffen und die bestehenden Kurzparkzonen sind besser zu kennzeichnen.

Die wichtigsten Instrumente für dieses wichtige Modul sind:

- Schaffung eines dynamischen Park-Leitsystems, um die Erreichbarkeit und den Verkehrsfluss im Ober-Grafendorfer Ortszentrum optimal zu regeln
- Der „Schilderwald“ sollte mittelfristig verschwinden
- Des Weiteren sollten zentrale Informationstafeln bei allen Ortseinfahrten geschaffen werden

Abbildung 37: Auszug aus dem „Strategiehandbuch“ Seite 52.

Von den Bürgern werden hingegen davon abweichende Projekte als besonders wichtig und als rasch umsetzbar vorgeschlagen, die durchaus mit der Zentrumsaufwertung und dem Tourismus kompatibel sind.

Welche Projektvorschläge finden Sie besonders wichtig bzw. welche Projekte sollten rasch umgesetzt werden?



Abbildung 38: Projektvorschläge, die von der Bevölkerung als besonders wichtig eingestuft werden

Jedes attraktive Zentrum entspricht dem Maßstab des Menschen. Nur in diesem findet er sich wieder und damit auch wohl. Verträglich mit diesem Maßstab sind Fußgänger, der Rad- und öffentliche Verkehr. Eine Fußgängerzone ist in Ober-Grafendorf im Zentrum nicht möglich. Hingegen kann durch eine ausgewogenes Verkehrsmanagement und Aufwertung der ortsverträglichen Mobilität gegenüber den Shoppingzentren eine Aufwertung erfolgen, die durch die Märkte noch gesteigert werden kann.

Anzustreben sind:

- Gute Bedingungen für Fußgänger.
- Ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Geschäftsnähe.
- Priorität für Bushaltestellen gegenüber dem Autoverkehr.
- Natürliche Klimatisierung durch Baumbestand (Alleen)
- Nutzung des öffentlichen Raumes durch die anliegenden Geschäfte und Betriebe.

Die Vitalität einer Gemeinde ist ebenso wie die einer Stadt an der Zahl der Menschen abzulesen, die sich freiwillig im öffentlichen Raum bewegen. Leider wird dieses fundamentale Lebensprinzip durch die Praxis der Bauordnung mit den Parkplätzen am Wohnort zerstört, seit das Auto die anderen Formen der Mobilität ersetzt, bzw. beseitigt hat. Die Projektvorschläge der Bürger decken sich absolut mit den Zielen und Maßnahmen des Verkehrskonzeptes. Auch die Vorschläge für das Orientierungssystem und dessen Umsetzung sind aus dem „Strategiehandbuch“ direkt zu übernehmen, ebenso wie auch die Gestaltung der Orteingänge.

8.3 Vorschläge zum Tourismus

Zum Tourismus enthält das Strategiehandbuch nur die unterdurchschnittlichen Bewertungen für das touristische Angebot, die touristische Vermarktung und die Übernachtungsmöglichkeiten. Zum Letzteren sind neben den obigen Ausführungen aus der Sicht des Verkehrskonzeptes folgende Potentiale für die Marktgemeinde hervorzuheben:

- Der Ausbau und die Nutzung des Radtourismus, wie oben angeführt.
- Die Nutzung der zum Zentralraum St. Pölten günstig gelegenen Marktgemeinde für eine Hotellerie für Geschäftsleute.

Dies deckt sich auch mit dringlichen Projekten, die von den Bürgern vorgeschlagen werden:

Vorgeschlagen werden Maßnahmen zum Radverkehr und für attraktive Erholungswege für die Fußgänger mit Bezug zum Naturerlebnis.

Welche Projektvorschläge finden Sie besonders wichtig bzw. welche Projekte sollten rasch umgesetzt werden?



Abbildung 39: Potential für Wienpendler

Wie die Haushalterhebung gezeigt hat, pendeln Teile der Bewohner bereits heute nicht nur in den Zentralraum St. Pölten, sondern auch nach Wien. Mit dem Schnellverkehr auf der Westbahnstrecke, wird sich dieser Effekt noch weiter verstärken. Diese Wirkung ist aber nicht nur über das Verkehrssystem gegeben, sondern auch über das Preis-Leistungsverhältnis von Mieten und Monats- bzw. Jahreskarten zwischen Wien und dem Umland, zu dem auch Ober-Grafendorf geworden ist. Darauf einzustellen ist für die Zukunft wichtig, um Abwanderung zu verhindern. Chancen bieten sich an, die aber aktiv genutzt und fair beworben werden müssen.

Mit der Fahrzeit von Ober-Grafendorf zum Hauptbahnhof Wien von einer Stunde, liegt die Marktgemeinde zeitlich in einem Einzugsbereich, der dem der Wiener Randgemeinden im Nordwesten der Stadt entspricht. Dies ist noch nicht in das Bewusstsein der Wohnungssuchenden gelangt. Der VOR-Monatskartenpreis von unter 200€ liegt unter dem Preisunterschied für die Miete einer Wohnung über 100m², der zwischen dem Wohnungsmarkt in Wien und Ober-Grafendorf besteht. Dass man damit auch in unmittelbarer

Nähe zu attraktiven Erholungs- und Freizeiträumen und einer überschaubaren Umgebung leben kann, ist für manche Wohnungssuchende interessant.

Vergleichbare Entwicklungen gibt es in anderen Destinationen von und nach Wien bereits, wie etwa Eisenstadt. Voraussetzungen dafür sind immer die Attraktivierung des Ortes und insbesondere des Zentrums. Neben der Gemeinde spielen die örtlichen Unternehmer für die Aufwertung des Ortes eine ebenso zentrale Rolle.

9 Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Wirkung des Autos auf den Niedergang der lokalen Geschäfte und Betriebe, sieht man erst an den Folgen, wenn es schon zu spät ist.....	8
Abbildung 2: Eine problematische verkehrsrechtliche Situation im Zentrum.	11
Abbildung 3: Der schmale Gehsteig ist weder für eine bequeme Begegnung von zwei Erwachsenen breit genug, noch gut mit einem Rollstuhl zu befahren, sondern eher eine „Restfläche“.	15
Abbildung 4: Quelle (Abb. Links): Statistik Austria, eigene Darstellung.....	27
Abbildung 5(rechts): Zusammenhang zwischen Fläche pro Einwohner und Energieaufwand für Mobilität. Mit abnehmender Siedlungsdichte steigt der Energieverbrauch nahezu ins. Quelle:	27
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in der Marktgemeinde Ober-Grafendorf im Jahr 2016 (alle Wege).	33
Abbildung 7: Lage der Marktgemeinde Ober-Grafendorf in der Verkehrsmittelwahl.....	34
Abbildung 8: Ausschnitt des Aufnahmebereiches mit den erfassten Gehlinien.....	35
Abbildung 9: Tagesganglinie der Fußgänger am Hauptplatz.....	35
Abbildung 10: Die Gesamtzahl der Wege ist eine Konstante. Es verschieben sich nur die Anteile der Verkehrsteilnehmer.....	36
Abbildung 27: Verteilung aller Weglängen bis zu 2 km.....	37
Abbildung 28: Verteilung der kurzen Arbeitswege	38
Abbildung 29: Verteilung der kurzen Ausbildungswege	38
Abbildung 30: Verteilung der kurzen Einkaufswege	39
Abbildung 31: Verteilung der kurzen Freizeitwege	39
Abbildung 32: Freizeit-Reiseweiten bis 20 km.....	40
Abbildung 37: Zeitlicher Verlauf der Auslastung der Abstellplätze im Zentrum an einem Dienstag und am Markttag am Freitag (nur Nachmittag).	55
Abbildung 38: Verteilung der Fahrzeuge nach Parkzeiten und beanspruchte Parkstunden nach Parkdauer am Dienstag.	55
Abbildung 39: Verteilung der Fahrzeuge nach Parkzeiten und beanspruchte Parkstunden nach Parkdauer am Freitag (Markttag).	56
Abbildung 40: Mit steigender Parkdauer sinkt die Effizienz der Parkraumnutzung auch für die Kunden.	56
Abbildung 41: Anzahl der Kunden, bei Einhaltung von 1 Stunde Parkdauer.	57
Abbildung 42: Beispielsquerschnitt für eine Aufenthaltsstraße. Quelle: Stadträume 2010 – Umsetzung der Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum. Stadt Zürich, Tiefbauamt.....	60
Abbildung 43: Beispiel für einen „vereinfachten“ Straßenquerschnitt im unterrangigen Netz.....	61
Abbildung 44: Beispiel für einen „vereinfachten“ Straßenlängsschnitt (Grundriss) im unterrangigen Netz.	61
Abbildung 47: Strukturen, bauliche, rechtliche, soziale oder kulturelle bestimmen immer das Verhalten. Daten werden aus dem Verhalten abgeleitet und durch die Methode erzeugt.	62
Abbildung 48: Erwartungen der Bevölkerung an die Marktgemeinde Ober-Grafendorf (Strategiehandbuch).....	63
Abbildung 49: Vorschläge der Bevölkerung zur Attraktivierung des Erscheinungsbildes (Strategiehandbuch) ..	64

Abbildung 50: Parkplatzverfügbarkeit im Zentrum	64
Abbildung 51: Vorschläge der Bevölkerung zum Parkraum im Zentrum.....	65
Abbildung 52: Auszug aus dem „Strategiehandbuch“ Seite 52.	66
Abbildung 53: Projektvorschläge, die von der Bevölkerung als besonders wichtig eingestuft werden.....	66
Abbildung 54: Potential für Wienpendler	68