



VERKEHRSKONZEPT BERICHT Teil 1 - Erhebungen

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, Februar 2017









Inhaltsverzeichnis

1	AUI	FGABENSTELLUNG	4
2	VOI	RBEMERKUNG	5
		GRUNDPRINZIP	
		Grundsatzprobleme	
3	RIS	IKEN BEI DER POLITISCHEN UND FACHLICHEN UMSETZUNG	9
4		LE	
-		RBEMERKUNG	
		SGANGSITUATION UND DATENGRUNDLAGE	
		GEBNISSE DER WERTEPROFILE	
	4.3.1	Ergebnisse der Gesamtanalyse	
	4.3.2	Detailauswertungen, getrennt nach Gemeinderat und "Übrige"	
		RKEN, SCHWÄCHEN, ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG	
	4.5 Ko	nsequenzen für die Planung	28
5	ERF	HEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS	29
	5.1 ME	THODIK	29
		RBEMERKUNG ZUR AUSWERTUNG DER ERGEBNISSE DER ERHEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS	
		GEBNISSE	
	5.4 Sci	HLUSSFOLGERUNG	58
6	KUI	NDENBEFRAGUNG	59
	6.1 ME	THODIK	59
	6.2 ERG	GEBNIS DER KUNDINNENBEFRAGUNG IN DEN BETRIEBEN	61
	6.2.1	Angaben über die Befragten	
	6.2.2	Einkaufsverhalten	
	6.2.3	Rahmenbedingungen für den Einkauf	
	6.2.4	Einkaufsverkehr Gebnis der KundInnenbefragung auf der Straße	
	6.3.1	GEBNIS DER KUNDINNENBEFRAGUNG AUF DER STRAßE	
	6.3.2	Einkaufsverhalten	
	6.3.3	Rahmenbedingungen für den Einkauf	
	6.3.4	Einkaufsverkehr	
7	REF	RAGUNG DER BETRIEBE	
		THODIK	
		GEBNISSE	
	7.2.1	Beteiligte Betriebe	
	7.2.2	KFZ-Verkehr	
	7.2.3	Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden	100
	7.2.4	Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken	101
8	HAU	USHALTSBEFRAGUNG	104
		THODIK	
		GEBNIS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG	
	8.2.1	Haushaltsgröße	
	8.2.2	Altersverteilung und Geschlecht der Befragten	
	8.2. <i>3</i> 8.2. <i>4</i>	Berufstätigkeit	
	8.2.4 8.2.5	Arbeits- una Ausbitaungsorte	
	8.2.6	Führerscheinbesitz	
	8.2.7	Fahrzeugbesitz und Besitz von Dauerfahrkarten für den ÖPNV	
	8.2.8	Vergleich der Weglänge zur Haltestelle des ÖPNV und zum geparkten Auto	
	829	Weoehäufiokeit	114

8.2.1	0 Relative zeitliche Verteilung der Wege	116
8.2.1		
8.2.1	2 Verteilung nach Reisezweck und Verkehrsmittel für interne und externe Wege	120
8.2.1		
8.2.1		
8.2.1		
8.3 F	RAGEN AN DIE BEVÖLKERUNG ZU PROBLEMEN DER VERKEHRSORGANISATION	134
8.3.1	Struktur der Stadt Ober-Grafendorf	134
8.3.2	Fußgängerverkehr	142
8.3.3	Radverkehr	143
8.3.4	Öffentliche Verkehrsmittel	144
8.3.5	Motorisierter Individualverkehr	147
8.3.6	Zentrum	149
8.3.7	Probleme am Wohnungsstandort durch den Autoverkehr	150
9 ER	HEBUNG DES QUELL-, ZIEL- UND DURCHZUGSVERKEHRS	152
9.1 U	NTERSUCHUNGSGEBIET	152
	AGESGANGLINIEN	
	URCHZUGSVERKEHR	
10 ZU	SAMMENFASSUNG	168
ANHAN	G	171
ABBILD	UNGSVERZEICHNIS	171
	ENVERZEICHNIS	
		176
	GEBOGEN KUNDENBEFRAGUNG IN DEN GESCHÄFTEN	
	GEBOGEN KUNDENBEFRAGUNG IN DEN GESCHÄFTEN	177
B - FRA	GEBOGEN KUNDENBEFRAGUNG IN DEN GESCHÄFTEN	177 179

1 Aufgabenstellung

Die Marktgemeinde Obergrafendorf (4614 Einwohner, Stand 1. Jänner 2016) beabsichtigt im Zuge des Stadterneuerungsprozesses die Entwicklung des Ortszentrums weiter voranzutreiben. Die Umsetzungsphase soll mit der Erstellung eines Masterplanes für die Zentrumsentwicklung und eines damit verbundenen Verkehrskonzeptes beginnen. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes sollen u.a. folgende Bereiche betrachtet werden:

- Fließender Verkehr: Verkehrsführung, Straßenverläufe, Verkehrsberuhigung
- Öffentlicher Verkehr (Erschließung, kombinierte Verkehrsformen)
- Lückenschluss des Rad- und Fußwegenetzes; Anbindung des Bahnhofs an das Zentrum
- Ruhender Verkehr

Voraussetzung für die Erstellung eines nachhaltigen Verkehrskonzepts ist eine gute Datenbasis. Für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen ist die Einbindung der Bürger und der Wirtschaftstreibenden notwendig. Din Verkehrskonzept wird nicht nur von den Planern und der Gemeindeverwaltung erarbeitet, es muss auch von den Bürgern und den Wirtschaftstreibenden mitgetragen werden.

Deshalb wurden im Jahr 2016 umfangreiche Erhebungen durchgeführt:

- Die Erarbeitung der Ziele des Verkehrskonzepts gemeinsam mit dem Gemeinderat und Interessensvertretungen
- Quell-/Ziel Verkehrserhebung
- Erhebung des ruhenden Verkehrs
- Haushaltsbefragung in der gesamten Gemeinde
- Kunden- und Betriebsbefragung

In den folgenden Kapiteln ist die Auswertung dieser Erhebungen enthalten.

Durch diese Erhebungen besteht eine gute Datenbasis für weiterführende Untersuchungen und die begleitende Kontrolle umgesetzter Maßnahmen.

2 Vorbemerkung

Voraussetzung für die Lösung von Aufgaben im Verkehrswesen ist die geistige Bewältigung der Probleme. Der Verkehr hat eine dienende Funktion im Leben der Menschen und in der Wirtschaft. Die Lösung der Verkehrsaufgaben ist daher nur aus der Gesamtsicht möglich und kann deshalb niemals aus der engeren Betrachtung des Verkehrssystems oder Teilen des Verkehrssystems alleine erfolgen. Oberziele, an denen sich die Lösungen zu orientieren haben, waren daher zu formulieren. Das Ziel dieser Arbeit ist demnach die Entwicklung eines Verkehrskonzepts, das eine signifikante Verminderung des Autoverkehrs und den daraus resultierenden Umweltproblemen sowie den Problemen fiir eine geordnete Siedlungsentwicklung, zur Folge haben soll. Das Verkehrskonzept soll dazu beitragen die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern. Dabei soll die gute Erreichbarkeit aller Ziele und die wirtschaftliche Entwicklung der Marktgemeinde Obergrafendorf gefördert werden.

Die Grundfunktionen jedes Siedlungsraumes, der Maßnahmen für eine zukunftsorientierte Entwicklung ergreift, müssen soweit als möglich wieder auf den Fußgeher, also den Menschen, zurückgeführt werden, wobei die übrigen Verkehrsarten Ergänzungsaufgaben zu übernehmen haben. Die Entwicklung der vergangenen fünf Jahrzehnte ist völlig entgegengesetzt erfolgt. Man hat die funktionierenden Netzwerke der Fußgeher und des öffentlichen Verkehrs zerschnitten und dafür ein, auch rechtlich privilegiertes, Netzwerk für den Autoverkehr geschaffen. Erst in der zweiten Phase dieser Entwicklung begann man in Extremfällen, insbesondere in historischen Zentren, diesen fundamentalen Irrtum zu erkennen und hat sich bemüht die Situation zu verbessern.

Dieses Verkehrskonzept ist das Ergebnis der umfangreichen Arbeiten die von der Gemeinde und dem Auftraggeber geleistet wurden. Ausgangspunkt der Arbeiten war die Aufgabenstellung der Gemeinde. Deren Inhalt war quantitativ und qualitativ so zu untermauern, dass die notwendigen politischen Beschlüsse und die daraus resultierenden Maßnahmen abgeleitet werden können.

Sämtliche vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf einer detaillierten Analyse der Erhebungen.

2.1. Grundprinzip

Eine Verkehrsplanung, wenn sie zielführend sein soll, muss den üblichen Regelmechanismen des Lebens folgen. Probleme, die wahrgenommen werden, beziehen sich auf eine Wirklichkeit. Die Schwierigkeit besteht darin, dass die tatsächliche Wirklichkeit oder Realität nicht im vollen Umfang wahrgenommen werden kann, sondern jeweils nur ein Teil und dieser sogar sehr selektiv. Weicht die wahrgenommene Realität von den Zielen oder den Wünschen ab, dann wird die entstehende Differenz durch Aktivitäten oder Aktionen zu beseitigen versucht. Wenn die Aktionen sich auf das tatsächliche Problem und damit auf die Realität beziehen, kann damit eine immer bessere Anpassung an die Wirklichkeit erfolgen (Bild 2.1).



Abbildung 1: Anpassung an die Wirklichkeit

In der Anwendung für die Marktgemeinde Obergrafendorf erkennt man deutlich die Position des Auftragnehmers und des Auftraggebers. Vom Auftraggeber wurde die Aufgabenstellung festgelegt. Die wahrgenommene Realität stammt aus Zählungen, aus Begehungen und aus den sonstigen statistischen Daten. Der Zweck all dieser Arbeiten besteht darin, eine, von der subjektiven Wirklichkeit jeder Einzelperson möglichst unabhängige, objektiv wahrgenommene Realität, zu beschreiben. Diese wahrgenommene Realität wird in der Regel von der subjektiven Wahrnehmung der Einzelpersonen, gleichgültig in welcher Position sie sich befinden, durchaus abweichen.

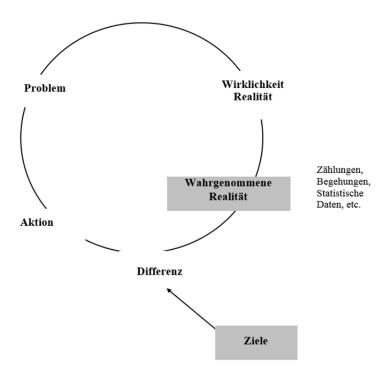


Abbildung 2: Anwendung für die Marktgemeinde Obergrafendorf

2.2. Grundsatzprobleme

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.

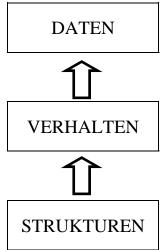


Abbildung 3: Zusammenhang von Strukturen, Verhalten und Daten

Strukturen können baulicher, organisatorischer, gesellschaftlicher oder mentaler Art sein. Bei der Aufzählung dieser verschiedenen Strukturen ist aber zu berücksichtigen, dass sie nicht gleichwertig wirken. Sie folgen im Wesentlichen dem Bauplan des Lebens, sodass die oberen Entwicklungsschichten zwar mehr Flexibilität, dafür aber weniger Wirksamkeit aufweisen als untere Schichten. Zum Beispiel wird durch eine bauliche Anlage 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. Änderungen des Parkplatzangebots werden eine massive Wirkung auf die Verhaltensweise haben, Parktarife oder deren Änderung, in der Regel eine wesentlich geringere und der Aufruf das Auto nicht zu benutzen, um so die Parkplätze freizuhalten, wird fast keinerlei Wirkung haben. 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. Zwar können mehrere Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen in die gleiche Richtung wirken, was aber keineswegs bedeutet, dass ihre Wirkung die gleiche ist. In der Regel können Maßnahmen aus der oberen Schicht die Wirksamkeit darunter liegender nur ergänzen, aber nicht ersetzen, während es hingegen umgekehrt sehr wohl der Fall ist, bzw. der Fall sein kann.

3 Risiken bei der politischen und fachlichen Umsetzung

Dieser Regelkreis zur Beseitigung von Problemen weist zwei massive Risiken auf, die sich sowohl im persönlichen Leben, als auch in der politischen Landschaft und in der fachlichen Tätigkeit, bemerkbar machen:

Erstens das Problem der Verwechslung von wahrgenommener und wirklicher Realität. Dieses Problem resultiert daraus, dass die subjektive Wahrnehmung einer bestimmten Problemsicht als Wirklichkeit betrachtet wird. So wird jede Gruppe von Verkehrsteilnehmern eine andere Sicht der Wirklichkeit haben. Wird nun die subjektive Wirklichkeit als Realität angenommen, werden Aktionen auf diese bezogen und führen zu einer Art Kurzschluss mit Selbstbestätigung, ohne dass die realen Probleme gelöst oder verbessert werden. Man erkennt dieses Verhalten daran, dass man die Probleme, die trotzdem immer weiter zunehmen, versucht mit Hilfshypothesen zu umschreiben oder sie zu negieren oder sie anderen neuen Phänomenen zuordnet. Das heißt, man stellt sich nicht der unangenehmen Aufgabe, seine Wahrnehmung der Realität entsprechend zu korrigieren, oder der objektivierbaren Wirklichkeit unterzuordnen. Dieses Phänomen ist besonders im heutigen Verkehrswesen deshalb sehr stark verbreitet, weil durch die mechanischen Transportsysteme eine Wirklichkeit im System geschaffen wurde, für die wir keine evolutionäre Ausstattung besitzen und so Gefahr laufen, unser subjektives Verhalten als die Realität anzunehmen. **Typische** Beispiele dafür sind der Irrglaube der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung oder die Zunahme der Mobilität durch den Autoverkehr. Beide Hypothesen sind in der Zwischenzeit widerlegt. Wenn die Geschwindigkeiten zunehmen, gibt es keine Zeiteinsparungen im System, sondern nur die Auflösung der kleinen Strukturen zu Gunsten größerer zentraler Strukturen, Wir legen auch nicht mehr Wege zurück als unsere Vorfahren, wir benützen nur das Auto, gehen deshalb weniger zu Fuß und benützen seltener das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel.

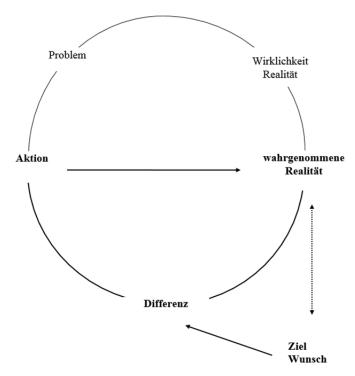


Abbildung 4: Anpassung an die eigenen Vorstellungen und Wünsche

Das zweite Problem besteht ebenfalls in einer Anpassung an die eigenen Vorstellungen und Wünsche dann, wenn die Ziele und die Wünsche auf die eigene wahrgenommene Realität projiziert werden und nicht von dieser unabhängig gesetzt werden.

4 Ziele

4.1 Vorbemerkung

Technische Verkehrssysteme reichen weit über die evolutionäre menschliche Ausstattung hinaus, ebenso auch ihre Wirkungen. Um verantwortliche Lösungen für die Gemeinde zu erarbeiten, müssen Ziele definiert und festgelegt werden.

An den Zielen sind die Wirkungen sämtlicher Planungsmaßnahmen im Verkehr zu überprüfen. Planungen und Vorhaben, die den Zielen entgegengesetzte Auswirkungen haben, sind folglich entsprechend umzuplanen oder nicht durchzuführen.

Ziele müssen unabhängig vom behandelten System sein, nur so kann man Systeme beherrschen. Das Zielsystem muss einfach, klar und verständlich sein.

4.2 Ausgangsituation und Datengrundlage

Da solche Ziele bisher nicht feststanden, mussten sie als Grundlage für das Verkehrskonzept erst formuliert werden. Verkehrsplanung kann niemals Selbstzweck sein, die Organisation des Verkehrs hat immer bestimmten Zwecken zu dienen. Diese Zwecke leiten sich aus anderen Bereichen des Lebens, aus übergeordneten Schichten der Gesellschaft ab. Zu diesem Zweck wurde ein Zielprofil erstellt, das im Wesentlichen die Bereiche Wirtschaft, Tourismus, Soziales, Umwelt und Kultur abdeckt. Für jeden dieser Bereiche wurden die Indikatoren vorgeschlagen und diskutiert.

Um diese Indikatoren beurteilen zu können, wurde eine Skala von 1 bis 10 gewählt und eine Bewertung des Indikators für die heutige Situation und für die zukünftig gewünschte Situation eingetragen. Ist einer der Indikatoren heute wenig bedeutend, erhält er eine niedrige Zahl. Wenn eine höhere Bedeutung in Zukunft erwünscht wird eine entsprechende höhere Zahl eingetragen. Aus der Differenz ist dann zu ermitteln, in welchem Ausmaß bzw. in welcher Dringlichkeit diese übergeordneten Ziele zu erfüllen sind. Um auch den Verkehr zu beurteilen sind anschließend noch die vier Verkehrsarten Fußgeher, Radfahrer, Bahn / Bus sowie der Autoverkehr in dieser Skala einzutragen.

An der Ausarbeitung des Zielkatalogs haben Mitglieder des Gemeinderates und Interessensvertreter (im den folgenden Abbildungen und Tabellen: "Übrige") teilgenommen. Weiters wurde eine Liste der Stärken und Schwächen der Gemeinde erstellt.

Das Ausfüllen des Fragebogens wurde bei einer gemeinsamen Sitzung individuell vorgenommen. Von entscheidender Bedeutung ist aber nicht die absolute Skala, sondern die relative Verschiebung der einzelnen Indikatoren zwischen der Einschätzung der derzeitigen Situation und den zukünftigen gewünschten Zielen.

4.3 Ergebnisse der Werteprofile

Für die Sachbereiche

- Wirtschaft
- Sozialsystem
- Ökosystem/Natur/Umwelt
- Kultur/Freizeit und
- Mobilität in der Gemeinde

wurden mit den Vertretern des Gemeinderates und Interessenvertretern die Indikatoren für die einzelnen Sachbereiche für die heutige Situation und die erwünschte zukünftige bestimmt. Dabei gilt 10 als die beste, 1 als die schlechteste Einschätzung der Situation des jeweiligen Indikators. Ausgewertet wurde sowohl insgesamt, als auch nach den Sachbereichen getrennt für:

- die heutige Situation
- die zukünftige Erwartung

4.3.1 Ergebnisse der Gesamtanalyse

Tabelle 1: Sachbereich Wirtschaft

	Ober-Grafendorf, Zielbefragung 2016				
1.	Wirtschaft	Heute	Zukunft		
1.1	Landwirtschaft allgemein	5,48	6,38		
1.2	Autarkie bei der Energieversorgung	4,76	7,95		
1.3	Erscheinungsbild der Kulturlandschaft	5,33	6,95		
1.4	Handwerk, Gewerbe	5,48	7,52		
1.5	Industrie	5,10	6,62		
1.6	Dienstleistungen und Handel	5,71	8,05		
1.7	Kaufkraftbindung in der Gemeinde	5,14	8,05		
1.8	Kaufkraftbindung in der Region	5,24	7,71		

1.9 Nahversorgungslage in der Ger	neinde 7,10	8,33
1.10 Versorgung mit regionalen Pro	dukten 7,10	8,43
1.11 Tages- und Freizeittourismus	3,81	6,57

Tabelle 2: Sachbereich Sozialsystem

2.	Sozialsystem		
2.1	Beschäftigungslage in der Gemeinde	5,90	8,00
2.2	Einschätzung der Stärke der Gemeinschaft in der Gemeinde	6,00	7,81
2.3	Beschäftigungslage für ArbeitspendlerInnen	6,10	7,19
2.4	Allgemeine Sicherheit	7,62	8,52
2.5	Verkehrssicherheit	5,76	8,48
2.6	Integration älterer Menschen	6,62	8,19
2.7	Integration der Kinder in die Gemeinschaft	7,00	8,43
2.8	Integration von Menschen mit Migrationshintergrund	5,71	7,14
2.9	Rücksichtnahme auf die Nachbargemeinden	5,62	6,76
2.10	Rücksichtnahme von den Nachbargemeinden	5,38	6,71
2.11	Kooperation mit den Nachbargemeinden	6,38	7,71
2.12	Qualität von Bildungseinrichtungen	7,67	8,62

Tabelle 3: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt

3.	Ökosystem / Natur / Umwelt		
3.1	Umweltsituation in der Gemeinde	6,48	8,14
3.2	Umweltsituation in der Region	6,10	8,10
3.3	Rücksichtnahme auf die Umwelt	6,43	8,05
3.4	Belastung durch Verkehrslärm	6,71	4,48
3.5	Belastung durch Feinstaub	5,00	3,95
3.6	Luftqualität	7,05	8,43
3.7	Maßnahmen zum Schutz des Klimas	6,19	8,00
3.8	Erscheinungsbild der Gemeinde (Ortskern)	4,95	7,90
3.9	Qualität des Landschaftsbildes (Ländlicher Raum)	6,57	7,86
3.10	Landschaftseingriffe durch Baumaßnahmen	4,86	4,24

3.11	Flächenverbrauch durch Verkehrsanlagen für Kfz	5,71	5,10
3.12	Qualität von Naherholungsgebieten in der Gemeinde	7,76	8,71
3.13	Qualität von Naherholungsgebieten in der Region	7,29	8,24

Tabelle 4: Sachbereich Kultur/Freizeit

4.	Kultur / Freizeit		
4.1	Kulturelles Angebot	7,19	8,05
4.2	Jugendkultur	4,71	7,05
4.3	Freizeitmöglichkeiten Sommer (ohne Sport)	6,57	7,86
4.4	Freizeitmöglichkeiten Winter (ohne Sport)	4,33	6,29

Tabelle 5: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde

5.	Mobilität in der Gemeinde		
5.1	Bedeutung Fußgeher	5,86	7,38
5.2	Bedeutung Radfahrer	5,43	7,67
5.3	Bedeutung Busverkehr	5,52	7,00
5.4	Bedeutung Bahnverkehr	5,57	7,19
5.5	Bedeutung Pkw-Verkehr	8,24	6,86
5.6	Bedeutung Lkw-Verkehr mit Ziel/Quelle in der Gemeinde	7,52	5,90
5.7	Bedeutung Lkw-Langstrecken-/Transitverkehr	6,81	4,57
5.8	Belastung durch Anzahl der Kfz, Lkw, bzw. Durchzugsverkehr	8,48	4,76

Die Indikatoren geben an, in welche Richtung die Entwicklung verlaufen soll. Die Veränderungen, die zur Verringerung der bestehenden Belastungen und zur Rückstufung der Bedeutung führen sollen, wind farblich rot hervorgehoben. Belastungen aus dem motorisierten Verkehr sollen reduziert werden, ebenso mehr Schutz auf Landschaft und Natur gelegt werden.

4.3.2 Detailauswertungen, getrennt nach Gemeinderat und "Übrige"

4.3.2.1 Sachbereich Wirtschaft

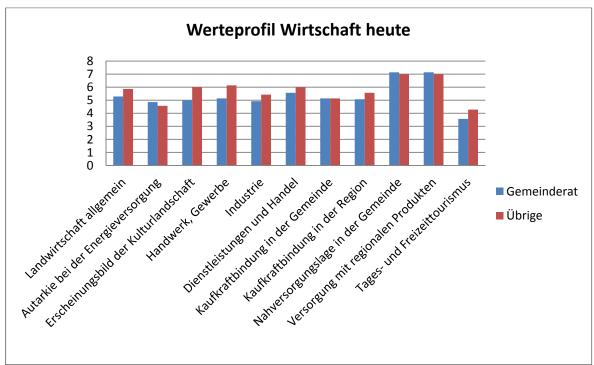


Abbildung 5: Sachbereich Wirtschaft - Werteprofil heute

Die Bewertung des Gemeinderates unterscheidet sich nur gering von den Mittelwerten der übrigen Teilnehmer an der Zielbefragung. Lediglich die Landwirtschaft allgemein, das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft und die Bedeutung von Handwerk und Gewerbe werden im Mittel etwas höher bewertet.

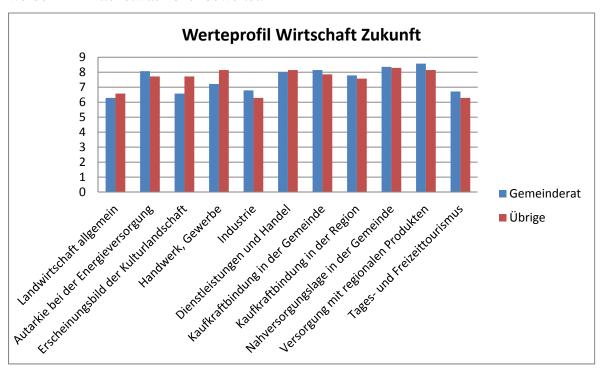


Abbildung 6: Sachbereich Wirtschaft - Werteprofil Zukunft

Bei der Bewertung der einzelnen Indikatoren für die Zukunft ist der Unterschied in diesem Sachbereich noch geringer.

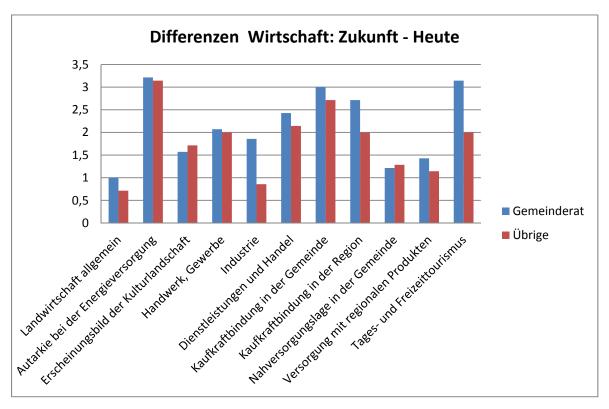


Abbildung 7: Sachbereich Wirtschaft – Differenzen Werteprofil

Die Differenz der Werteprofile zeigt die Schwerpunkte der Gemeinde in den einzelnen Bereichen der Wirtschaft für die Zukunft. Die wichtigsten Bereiche für die Zukunft sind Verbesserungen bei:

- Autarkie bei der Energieversorgung
- im Bereich Dienstleistungen und Handel
- stärkere Kaufkraftbindung in der Gemeinde und besonders vom Gemeinderat betont
- Tages- und Freizeittourismus.

4.3.2.2 Sachbereich Sozialsystem

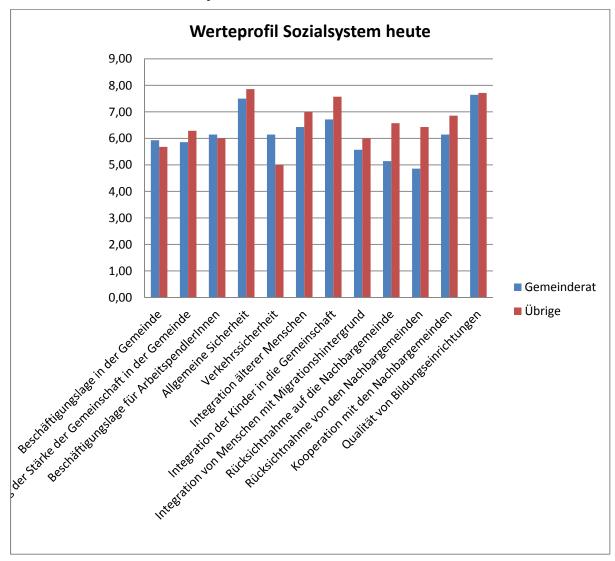


Abbildung 8: Sachbereich Sozialsystem - Werteprofil heute

Die Einschätzung der heutigen Situation durch den Gemeinderat und Übrige zeigt eine bessere Bewertung der Übrigen in den Bereichen Rücksichtnahme auf und von den Nachbargemeinden und der Integration der Kinder in die Gesellschaft. Die Verkehrssicherheit wird vom Gemeinderat besser bewertet als von den Übrigen.

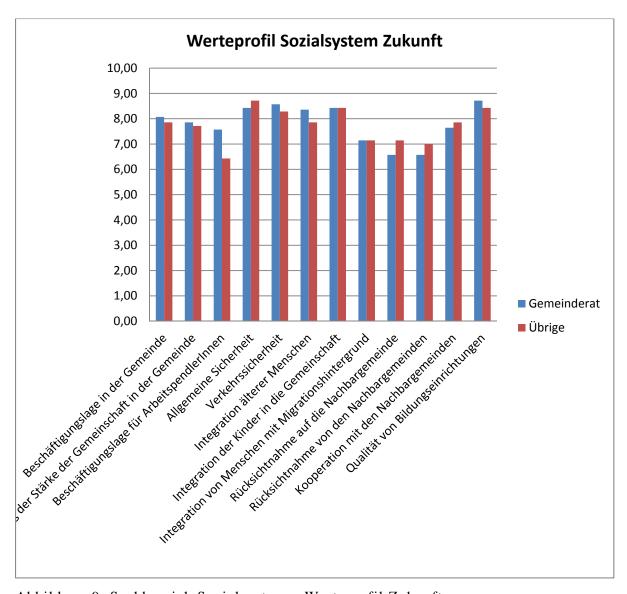


Abbildung 9: Sachbereich Sozialsystem - Werteprofil Zukunft

Bezüglich des Sozialsystems für die Zukunft decken sich die Einschätzungen der beiden Gruppen in praktisch allen Indikatoren.

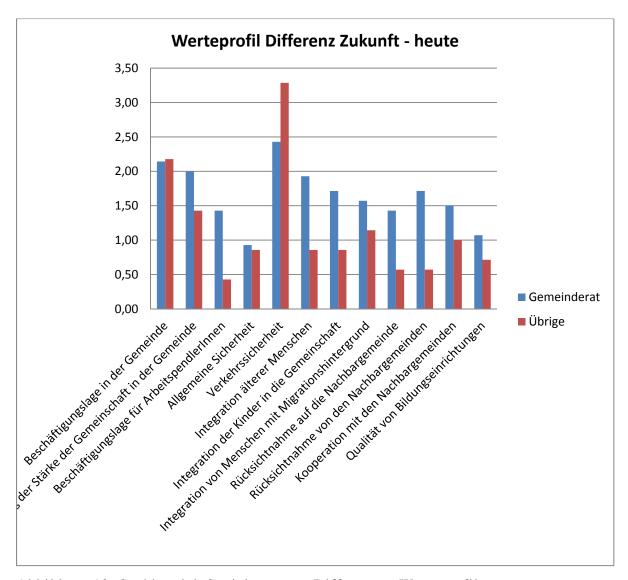


Abbildung 10: Sachbereich Sozialsystem - Differenzen Werteprofil

Die Werteprofile Zwischen Zukunft und heute zeigen die Schwerpunkte der Bemühungen in der Gemeinde. Diese sind:

- Beschäftigungslage in der Gemeinde zu verbessern
- Verstärkung der Gemeinschaft in der Gemeinde
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

und von den Vertreterinnen des Gemeinderates die Punkte:

- Integration, sowohl der Kinder, wie auch der älteren Menschen und jener mit Migrationshintergrund
- gegenseitige Rücksichtnahme zu den Nachbargemeinden

4.3.2.3 Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt

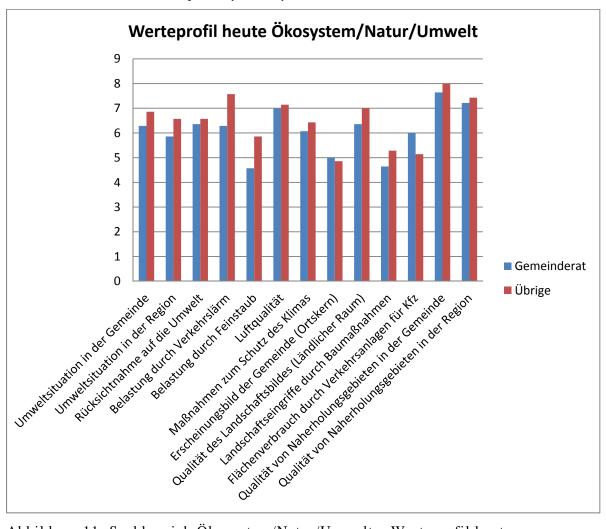


Abbildung 11: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt - Werteprofil heute

Auch bei den Indikatoren dieses Sachbereiches zeigt sich, trotz der Unterschiede der Mittelwerte untereinander eine weitestgehend gleiche Einschätzung der heutigen Situation durch Gemeinderat und Übrige.

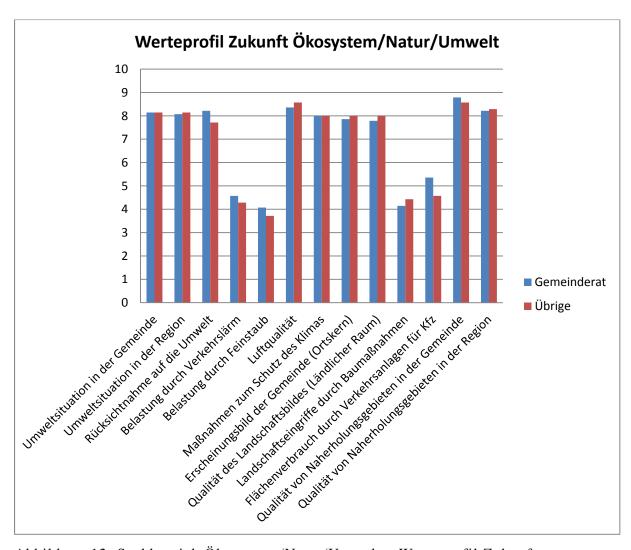


Abbildung 12: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil Zukunft
Das Werteprofil für die Zukunft des Gemeinderates unterscheidet sich nur unwesentlich vom
Werteprofil der Übrigen.

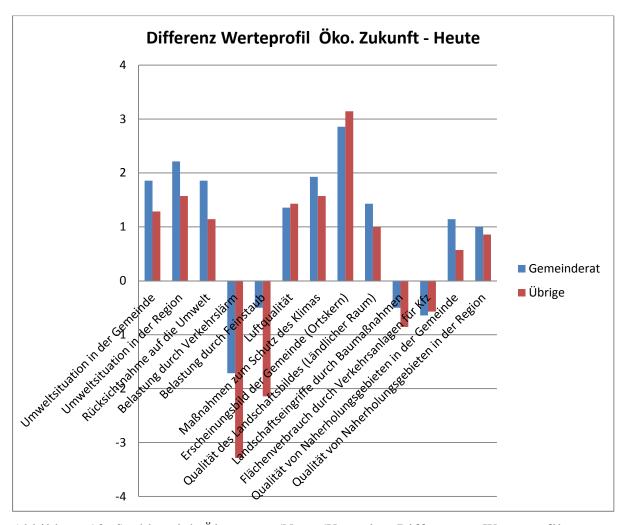


Abbildung 13: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Differenzen Werteprofil Die Differenzen zeigen die Richtungen der Maßnahmen, die in diesem Sektor wichtig sind. Die Schwerpunkte sind:

Verbesserungen:

- in der Umweltsituation in der Gemeinde und Region
- Rücksichtnahme auf die Umwelt, Luftqualität, Klimaschutz
- Erscheinungsbild des Ortes und
- Naherholungsgebiete in der Gemeinde und in der Region

Verringerung der Belastungen aus

• Verkehrslärm und Feinstaub

4.3.2.4 Sachbereich Kultur und Freizeit

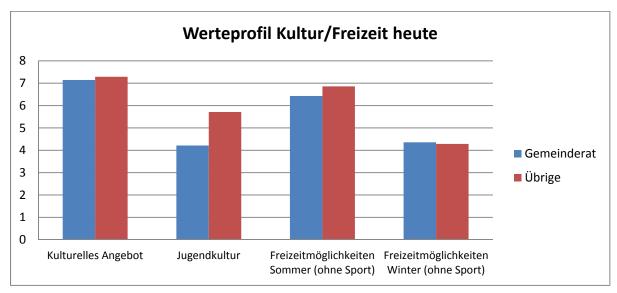


Abbildung 14: Sachbereich Kultur und Freizeit - Werteprofil heute

Während sich beim kulturellen Angebot und den Freizeitmöglichkeiten im Winter die Bewertungen nicht unterscheiden, schätzt der Gemeinderat die Jugendkultur und die Freizeitmöglichkeiten im Sommer etwas geringer ein.

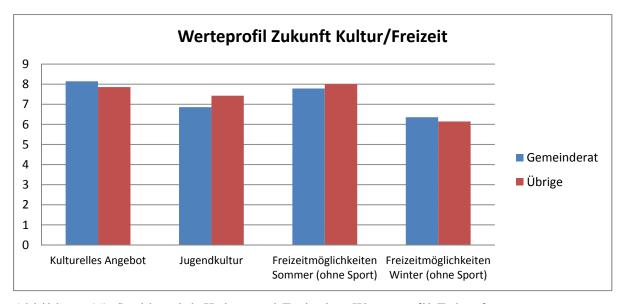


Abbildung 15: Sachbereich Kultur und Freizeit - Werteprofil Zukunft

Auch in diesem Sachbereich sind die Werteprofile der beiden Gruppen für die Zukunft praktisch gleich.

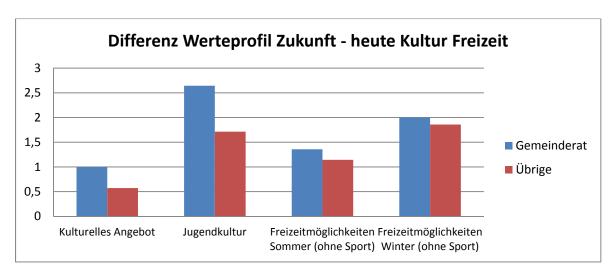


Abbildung 16: Sachbereich Kultur und Freizeit - Differenzen Werteprofil Der Gemeinderat zeigt in allen Bereichen stärkeren Verbesserungsbedarf.

4.3.2.5 Sachbereich Mobilität in der Gemeinde

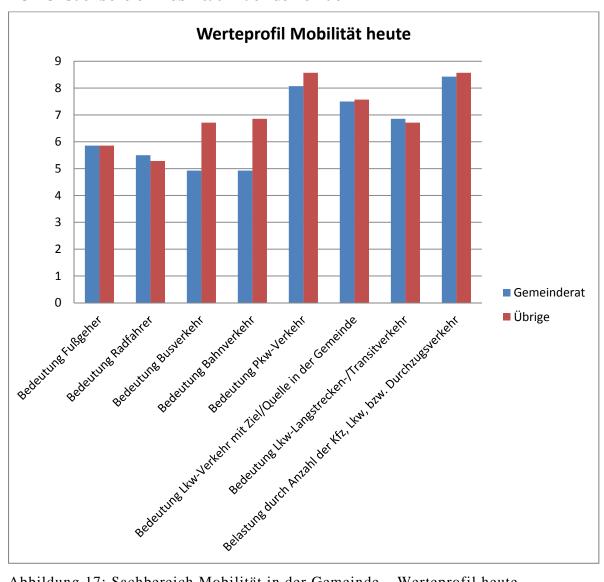


Abbildung 17: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde - Werteprofil heute

Die Bedeutung von Bus und Bahn wird für die Mobilität in der Gemeinde von den Übrigen höher eingeschätzt als durch den Gemeinderat, während sich die Mittelwerte der übrigen Indikatoren weitgehend decken.

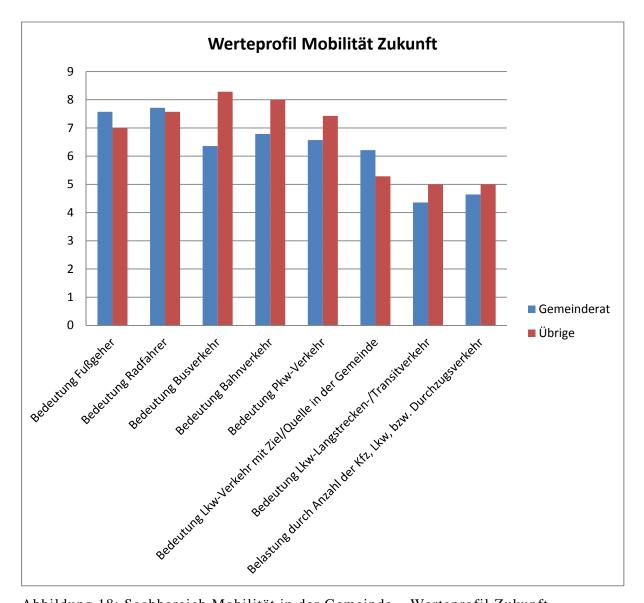


Abbildung 18: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil Zukunft Dieses Profil zeigt, die Bewertung für die Zukunft:

- Fußgeher, Radverkehr, Bus und Bahn, aber auch der private Pkw werden überdurchschnittlich hoch bewertet.
- Belastungen durch den Lkw Verkehr in jeder Form sollen abnehmen.

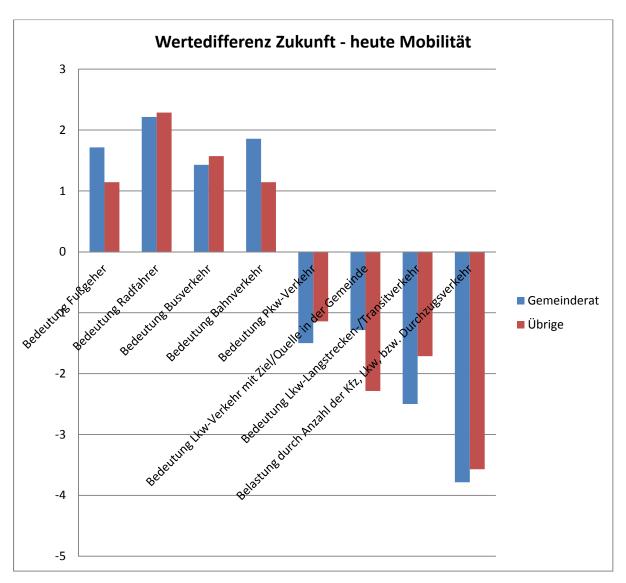


Abbildung 19: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Differenzen Werteprofil
Das Differenzprofil zeigt klare Prioritäten für Fußgänger, Rad-, Bus- und Bahnverkehr und
eine Verringerung des Pkw und insbesondere des Schwerverkehr als Ziele.

4.4 Stärken, Schwächen, zukünftige Entwicklung

Bei der offenen Frage nach Stärken und Schwächen wuden folgende Punkte genannt:

Tabelle 6: Stärken der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

Stärken
hohe Anzahl an Wirtschaftsbetrieben (Arbeitsplätze) + Nahversorgung
guter Standort für Bildung und Kultur + Bestrebungen in Richtung Klimaschutz
Umwelt, Natur + Freizeitmöglichkeiten + gute Verkehrsanbindungen + hohe Lebensqualität
Bildung (Schulen) + Freizeitmöglichkeiten + Nahversorgung
lebenswerte Gemeinde + Regionalität + Nachhaltigkeit
gute Verkehrsanbindungen + guter Zusammenhalt + bemüht um Verbesserungen
Wirtschaft + Direktvermarkter + Schulen und Ausbildungsstätten
Erholungsziel Ebersdorfer See + gute Lage + starke Betriebe vorhanden + Ab-Hof-Verkauf + Volkshochschule
familienfreundliche Gemeinde + harmonisches Zusammenleben
viele Freizeitmöglichkeiten
sehr gute Infrastruktur + gute Wohnqualität + Freizeitangebote + Naherholungsgebiete + sichere Wohngegend
Ruhe + Gemeinschaft + Ebersdorfer See + Wohnqualität
Lebensqualität
gute Verkehrslage + genügend Freizeitmöglichkeiten + gute Nahversorgung
gute Wohnqualität
komplette Infrastruktur + Sozialbewusstsein
guter Mix von Gewerbe und Handelsbetrieben + gute Erreichbarkeit

Tabelle 7: Schwächen der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

gute Infrastruktur + intakte Umwelt + aktives Vereinsleben + viele Betriebe

Schwächen		
leerstehende Lokale entlang der Hauptstraße		
starke Verkehrsbelastung + Gewerbe- und Industriegebiete nicht gebündelt (Verkehr durch den Ortskern)		
Durchzugsverkehr + Ortsbild		
Gesundheitssystem (Ärztemangel) + Verkehrssituation + Ortsbild		
zu wenig Jugendeinrichtungen (aber positive Ansätze vorhanden)		
viel Verkehr + zu wenig Geschäfte im Ortskern + ev. zu wenig Parkplätze		
Tourismus		
starker Durchzugsverkehr + zu wenig Radwege + Gewerbegebiete zu sehr zersplittert + Schulstraße überlastet		
Durchzugsverkehr + leerstehende Gebäude + ärztliche Versorgung		
Lkw-Durchzugsverkehr		
Durchzugsverkehr + Zentrum (Hauptplatz) fehlt + geringes Gemeinschaftsgefühl		
Tourismus + Freizeitangebot für Jugendliche + Lücken im Einzelhandel + Ärzte		
Verkehrsaufkommen (Durchzugsverkehr)		
kein richtiger Ortskern + Radwege im Ort (Sicherheit für Kinder fehlt) + zu viele Industriegebiete		
starker Durchzugsverkehr + kein richtiger Hauptplatz + fehlende Umfahrungsstraße + zu wenig Parkplätze		
Lage zwischen Stadt und Tal		
kein zentraler Hauptplatz + verschiedene Industriezentren an den Einfahrten		

4.5 Konsequenzen für die Planung

Für die Verkehrsplanung sind die Bereiche Wirtschaft, Tourismus, Soziales, Umwelt und Kultur die übergeordneten Ziele. Es ist daher zu prüfen, ob die Maßnahmen im Verkehrsbereich nicht in Konflikt mit diesen Oberzielen stehen.

Die Richtung im Verkehrsbereich ist eindeutig festgelegt: mehr Fußgeher, mehr Radfahrer, mehr öffentlicher Verkehr und weniger Autoverkehr.

Sämtliche Maßnahmen in diese Richtung stehen sicher nicht in Konflikt mit der Umwelt. D.h. die vom Gemeinderat und den Interessenverbänden vorgegebene Zielrichtung kann in der Planung konsequent umgesetzt werden. Da die Stärkung der drei Verkehrsarten des Umweltverbundes und die Reduktion des Autoverkehrs auf das notwendige Maß weniger Konflikte mit anderen Gemeinden und damit mehr Kooperationsbereitschaft und Kooperationsmöglichkeiten bringt, ist auch diese Gruppe der Oberziele mit dieser Maßnahmenkombination absolut vereinbar. Durch die Reduktion der Reisegeschwindigkeiten werden mehr Aktivitäten in der Nähe gebunden, wodurch die Chance nahe gelegener Arbeitsplätze erhöht wird, wenn diese geschickt in die Strukturen integriert werden. Damit ist auch diesbezüglich kein Konflikt vorhanden.

Der Handel und die Industrie als der Hauptverkehrserreger im Güterbereich sind so in das System zu integrieren, dass negative Auswirkungen auf die übrigen Bereiche weitgehend vermieden werden. Durch entsprechende Geschwindigkeitswahl und günstige Anbindung an übergeordnete Straßen sowie zweckmäßige Verkehrsmittelwahl kann dieser Konflikt weitgehend vermieden werden. Hier ist eine qualifizierte Raum- und Verkehrsplanung gefordert.

5 Erhebung des ruhenden Verkehrs

5.1 Methodik

Um die Nutzung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu dokumentieren, wurde eine detaillierte Erhebung des ruhenden Verkehrs durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Wesentlichen entlang der Hauptstraße. Im Osten wird es begrenzt durch die Manker Straße und im Westen reicht es bis zum Bahnhof.

Die Haupterhebungen im gesamten Untersuchungsgebiet fand am Dienstag, dem 10.5.2016 im Zeitraum 08:30 bis 19:00 Uhr, sowie am Freitag, dem 20.5.2016 von 15:15 bis 19:00 Uhr statt. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 141 Stellplätze untersucht.

Für die Erhebungen wurden die Untersuchungsgebiete in Erhebungsabschnitte unterteilt. Die Liste dieser Erhebungsabschnitte ist in Tabelle 8 enthalten, die Lage der Erhebungsabschnitte ist in Abbildung 20 dargestellt.

Bei der Haupterhebung am Dienstag wurde das gesamte Untersuchungsgebiet untersucht. Dabei wurden in den Erhebungsabschnitten im Straßenraum die Kennzeichen der Fahrzeuge im 15-Minuten-Rhythmus notiert. Die viertelstündliche Registrierung der Kennzeichen in den Untersuchungsabschnitten lässt es zu Aufenthaltsdauer, Umsatzhäufigkeit und damit den Anteil von Kurzparkern und Dauerparkern, die mittlere Parkdauer, sowie die Auslastung abschnittsweise festzustellen.

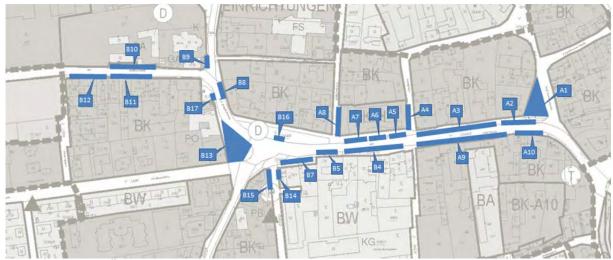


Abbildung 20: Übersicht über die erhobenen Parkplätze in Ober-Grafendorf

Tabelle 8: Liste der untersuchten Stellplätze

		Kapazität
A1	Sparkassenplatz	17
A2	Hauptstraße 19	5
A3	Hauptstraße 11-17	11
A4	Marktgasse	8
A5	Hauptstraße 9	3
A6	Hauptstraße 9	6
A7	Hauptstraße 9	4
A8	Raiffeisengasse	7
A9	Hauptstraße 20-26	9
A10	Hauptstraße 28-30	3
B4	Hauptstraße 10-16	8
B5	Hauptstraße 8	5
B7	Hauptstraße 2-6 (Bank)	8
B8	Hauptplatz 7	2
В9	Gemeindeamt	4
B10	Manker Straße 4	4
B11	Manker Straße 3-9	7
B12	Manker Straße 11-13	7
B13	Hauptplatz	18
B14	Dr. Karl Renner Straße	3
B15	Dr. Karl Renner Straße	3
B16	Pranger	2
B17	Trafik	1

5.2 Vorbemerkung zur Auswertung der Ergebnisse der Erhebung des ruhenden Verkehrs

Für jeden Erhebungsabschnitt ist die Tagesganglinie der Auslastung, die minimale, maximale und mittlere Auslastung verfügbar.

A) Hauptstraße

Abschnitte A1 – A10

B) Hauptplatz und Bahnhof

Abschnitte B4, B5, B7-B17

5.3 Ergebnisse

Die Erhebung erfolgte an einem Dienstag (10.05.2016), einem mittleren Wochentag der auch Schultag ist und an dem keine besonderen Ereignisse (wie Märkte oder Veranstaltungen) stattfanden von 08:30 bis 19:00 Uhr und an einem Freitag (20.05.2016), also einem Markttag von 15:00 bis 19:00 Uhr.

Im Untersuchungsgebiet wurde die Belegung der Stellplätze im Straßenraum im 15-Minuten-Rhythmus erhoben.

Die Auswertung aller Abschnitte in Summe zeigt für den erhobenen Dienstag, dass zu keiner Tageszeit mehr als 73 % des Stellplatzangebots ausgelastet ist. Die höchsten Auslastungen liegen zwischen 8:30 und 11:30 Uhr vor, mit einem Peak um 10:30. Der Anteil der Kurzparker liegt bei 49 %, der der Dauerparker bei 11 %. Diese 11 % bezogen auf die Anzahl der Fahrzeuge machen allerdings hinsichtlich der Parkdauer 54 % aus.

Am Freitag (Nachmittag) beträgt die maximale Auslastung 55%. Der Anteil der Parker bezogen auf die Anzahl und Parkdauer der Fahrzeuge ist aufgrund des kürzeren Erhebungszeitraums nicht mit dem vom Dienstag vergleichbar.

Maßgeblich für die Beurteilung der Situation sind die folgenden Gesamtauswertungen:

- Betrachtet man das gesamte Zentrum von Ober-Grafendorf beträgt die Stellplatzauslastung nie über 73 %.
- Der Anteil der Kurzparker (< 10 Minuten) liegt bezüglich der Anzahl an Fahrzeugen bei 49 %.
- Der Anteil an Dauerparkern (> 3 Stunden) liegt bezüglich der Parkdauer am betrachteten Dienstag bei 54 %.

Bezeichnung: Abschnitt Bereich: Gesamt Kapazität (Stellplätze): 141

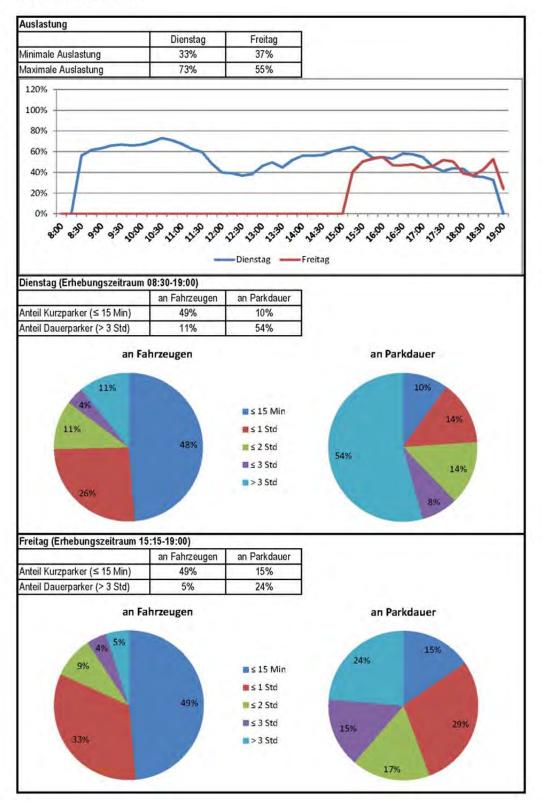


Abbildung 21: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum in Ober-Grafendorf

5.3.1.1 Bereich Hauptstraße

Die Stellplätze wurden im Zeitraum von 08.30 bis 19.00 Uhr untersucht. Für die Erhebungen wurden die Untersuchungsgebiete in Erhebungsabschnitte unterteilt. In den Erhebungsabschnitten wurden am Dienstag auf den öffentlichen Stellplätzen die Kennzeichen der Fahrzeuge im 15-Minuten-Rhythmus notiert. Die viertelstündliche Registrierung der Kennzeichen in den Untersuchungsabschnitten lässt es zu Aufenthaltsdauer, Umsatzhäufigkeit und damit den Anteil von Kurzparkern und Dauerparkern, die mittlere Parkdauer, sowie die Auslastung abschnittsweise festzustellen.

- Betrachtete man die einzelnen Erhebungsabschnitte entlang der Hauptstraße so wird einige Male eine Auslastung von 100 % erreicht. Die tageszeitliche Verteilung variiert dabei zwischen den Abschnitten.
- Abschnitt A1 (Sparkassenplatz, 17 Stellplätze) weist einen besonders hohen Anteil an Dauerparkern auf. 35 % hinsichtlich der Anzahl an Fahrzeugen und 81 % bezüglich der Parkdauer.

Bezeichnung: Abschnitt A1 Bereich: Sparkassenplatz Kapazität (Stellplätze): 17

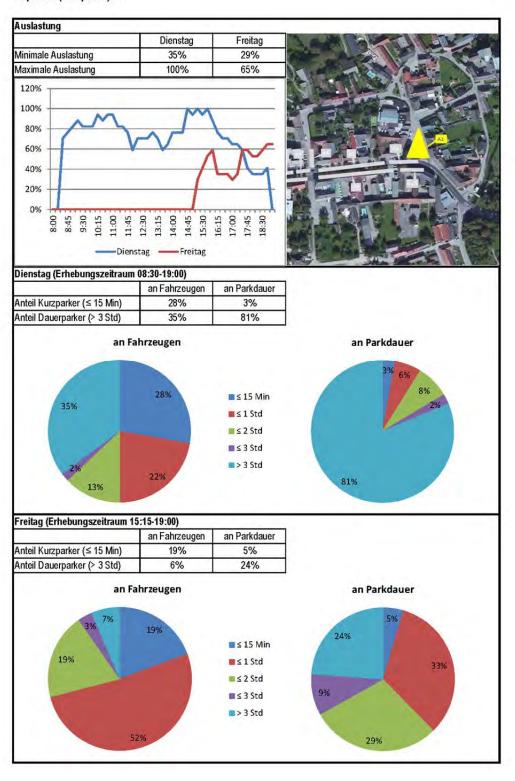


Abbildung 22: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A1

Bezeichnung: Abschnitt A2 Bereich: Hauptstraße 19 Kapazität (Stellplätze): 5

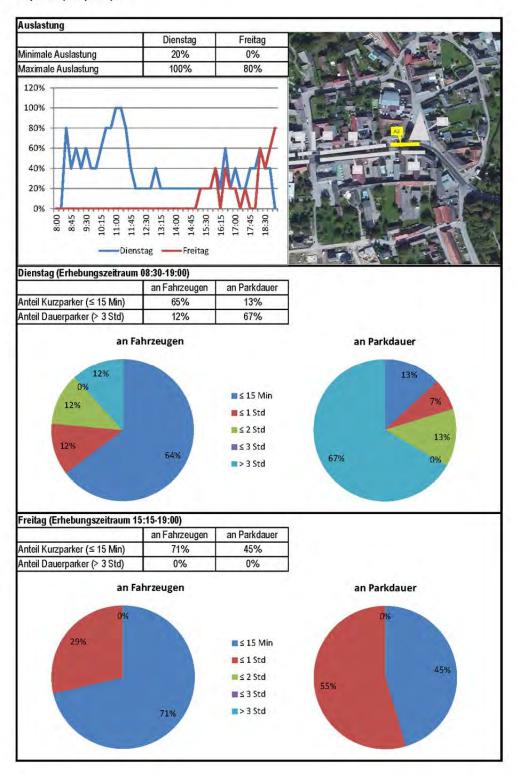


Abbildung 23: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A2

Bezeichnung: Abschnitt A3 Bereich: Hauptstraße 11-17 Kapazität (Stellplätze): 11

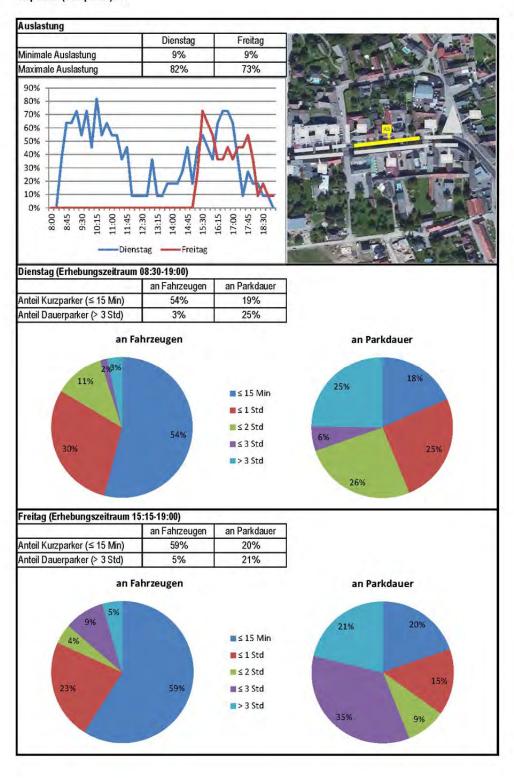


Abbildung 24: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A3

Bezeichnung: Abschnitt A4 Bereich: Marktgasse Kapazität (Stellplätze): 8

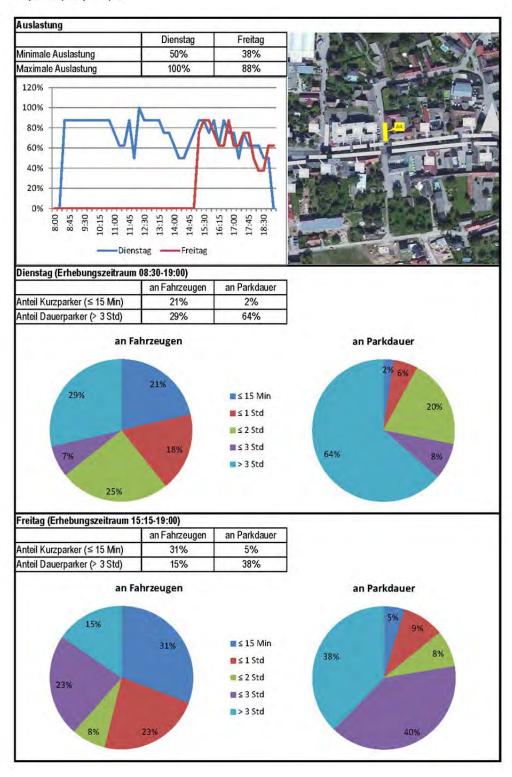


Abbildung 25: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A4

Bezeichnung: Abschnitt A5 Bereich: Hauptstraße 9 Kapazität (Stellplätze): 3

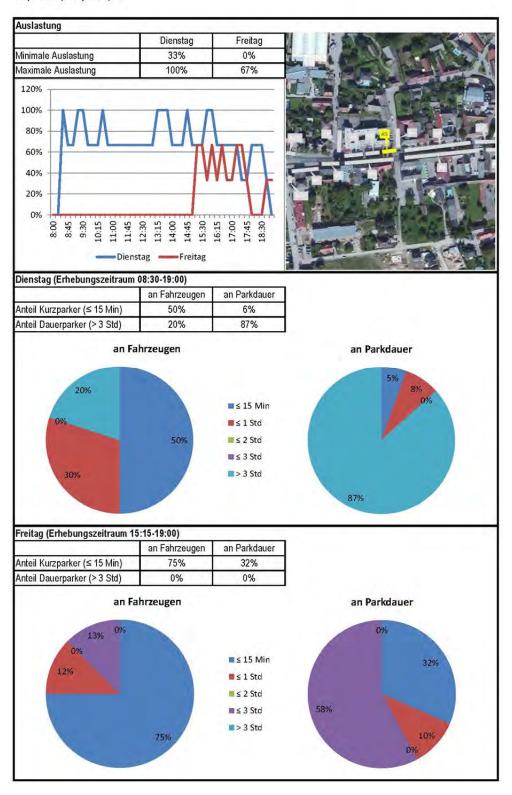


Abbildung 26: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A5

Bezeichnung: Abschnitt A6 Bereich: Hauptstraße 9 Kapazität (Stellplätze): 3

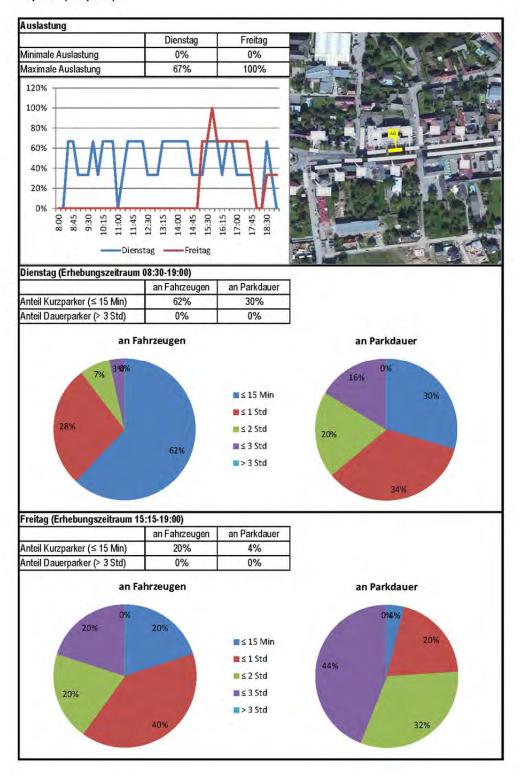


Abbildung 27: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A6

Bezeichnung: Abschnitt A7 Bereich: Hauptstraße 9 Kapazität (Stellplätze): 4

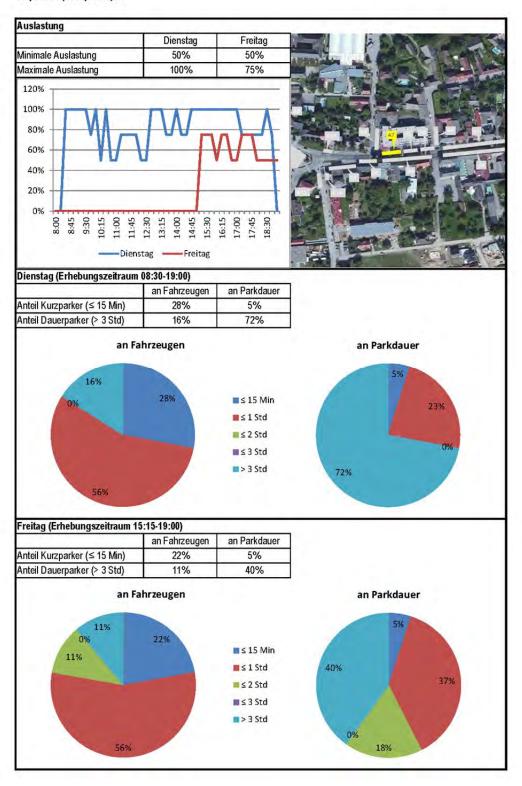


Abbildung 28: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A7

Bezeichnung: Abschnitt A8 Bereich: Raiffeisengasse Kapazität (Stellplätze): 7

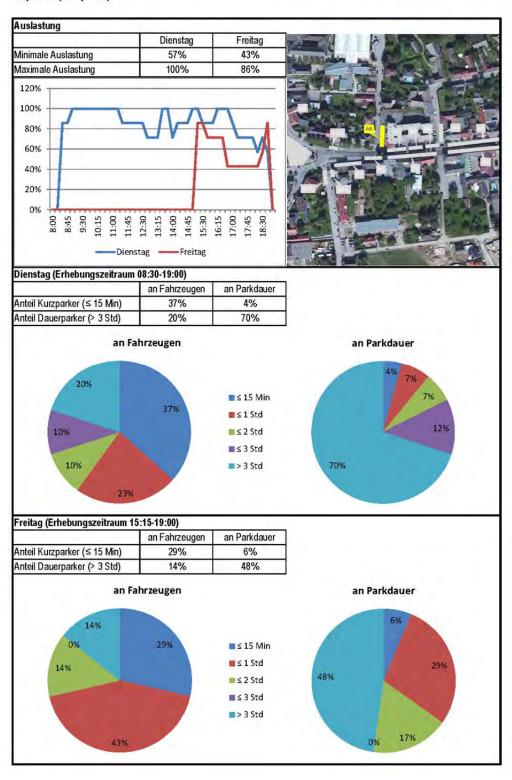


Abbildung 29: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A8

Bezeichnung: Abschnitt A9 Bereich: Hauptstraße 20-26 Kapazität (Stellplätze): 9

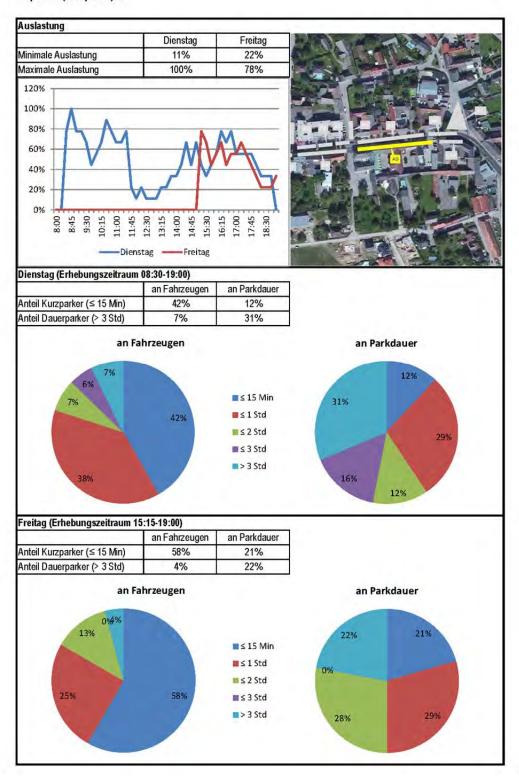


Abbildung 30: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A9

Bezeichnung: Abschnitt A10 Bereich: Hauptstraße 28-30 Kapazität (Stellplätze): 3

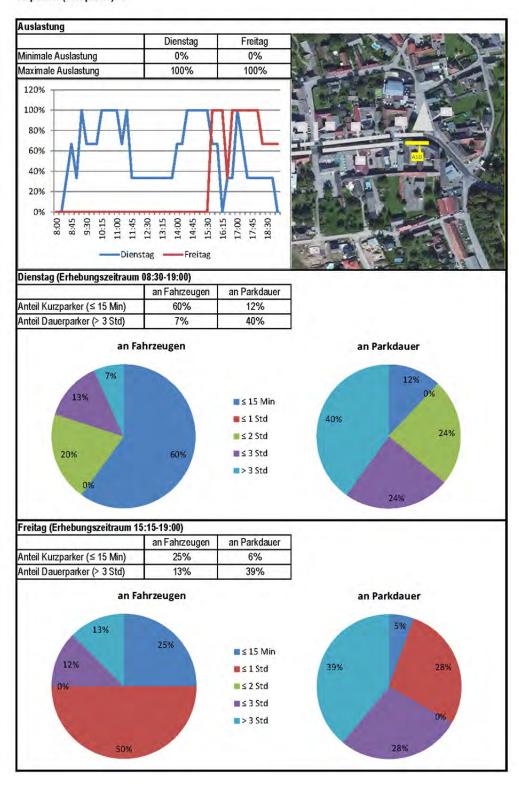


Abbildung 31: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A10

5.3.1.2 Bereich Hauptplatz und Bahnhof

- Die Peaks in denen eine Auslastung von 100 % erreicht wird, finden sich bei den Erhebungsabschnitten im Bereich Hauptplatz bis Bahnhof häufig um etwa 10 Uhr.
- Im Abschnitt B16 (Pranger, 2 Stellplätze) wird die Auslastung von 100 % um 9 Uhr überschritten.
- Abschnitt B14 (Dr. Karl Renner Straße, 3 Stellplätze) beträgt der Anteil an Dauerparkern 100 %, im Abschnitt B15 (Dr. Karl Renner Straße, 3 Stellplätze) an Fahrzeugen 36 % und an Parkdauer 90 %.
- Im Gegensatz dazu gibt es in den Abschnitten B8 (Hauptplatz 7, 2 Stellplätze), B9 (Gemeindeamt, 4 Stellplätze) und B17 (Trafik, 1 Stellplatz) keine Dauerparker (Kurzparkzone).
- Die Stellplätze entlang der Manker Straße werden häufiger als Dauerparkplätze genutzt.

Bezeichnung: Abschnitt B4 Bereich: Hauptstraße 10-16 Kapazität (Stellplätze): 8

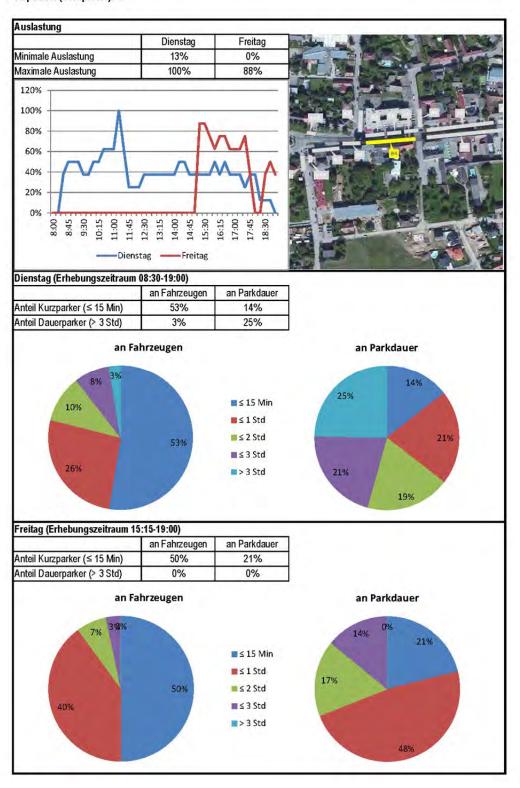


Abbildung 32: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B4

Bezeichnung: Abschnitt B5 Bereich: Hauptstraße 8 Kapazität (Stellplätze): 5

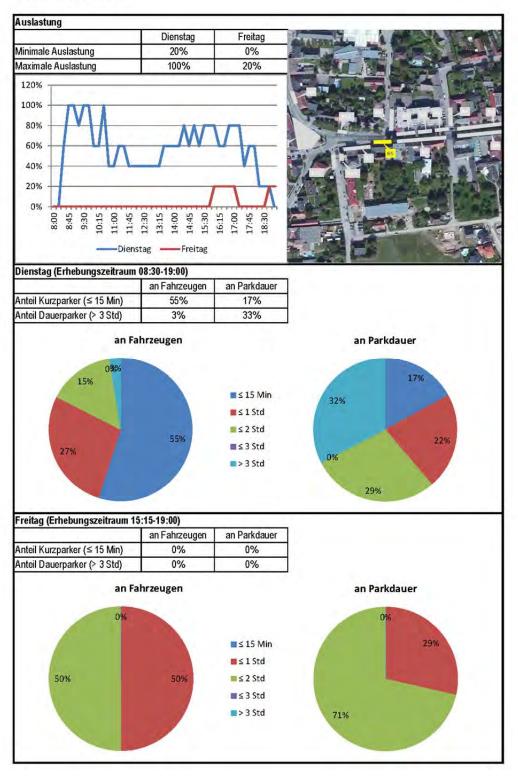


Abbildung 33: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B5

Bezeichnung: Abschnitt B7 Bereich: Hauptstraße 2-6 (Bank) Kapazität (Stellplätze): 8

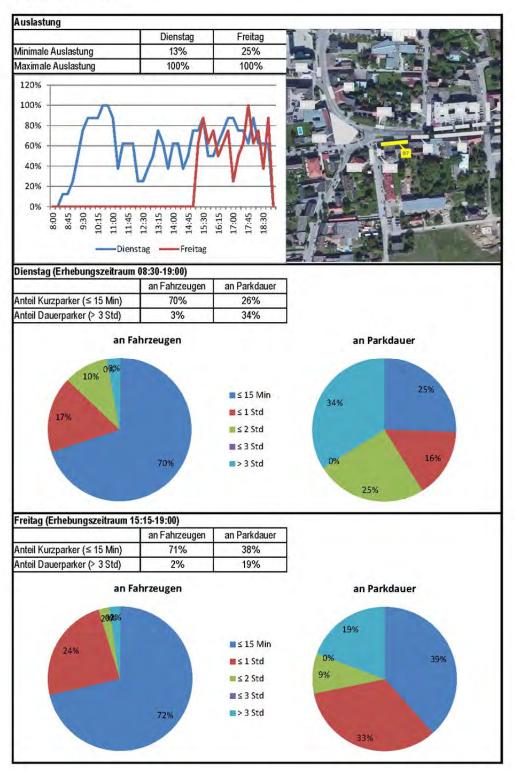


Abbildung 34: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B7

Bezeichnung: Abschnitt B8 Bereich: Hauptplatz 7 Kapazität (Stellplätze): 2

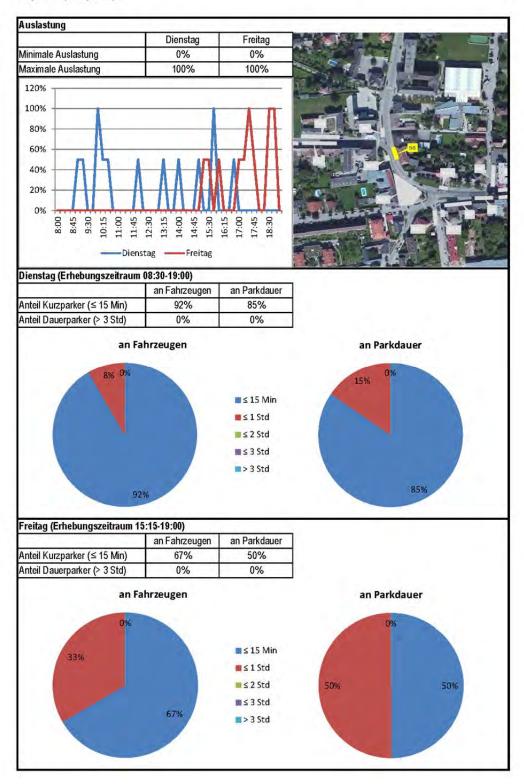


Abbildung 35: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B8

Bezeichnung: Abschnitt B9 Bereich: Gemeindeamt Kapazität (Stellplätze): 4

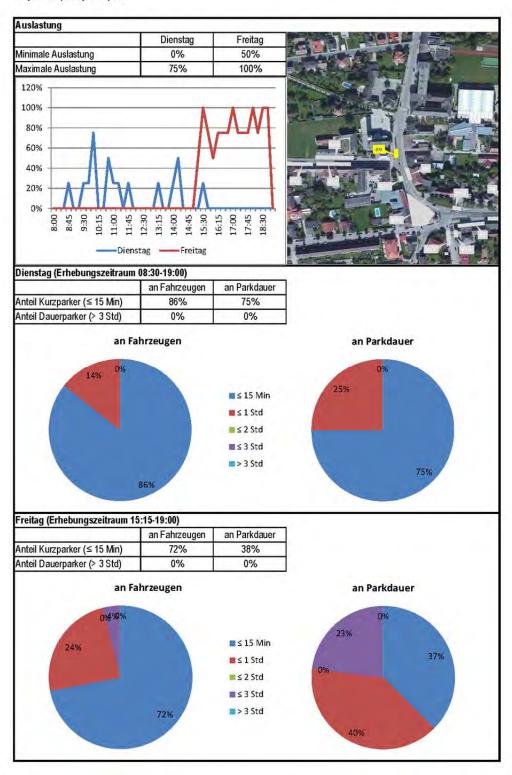


Abbildung 36: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B9

Bezeichnung: Abschnitt B10 Bereich: Manker Straße 4 Kapazität (Stellplätze): 4

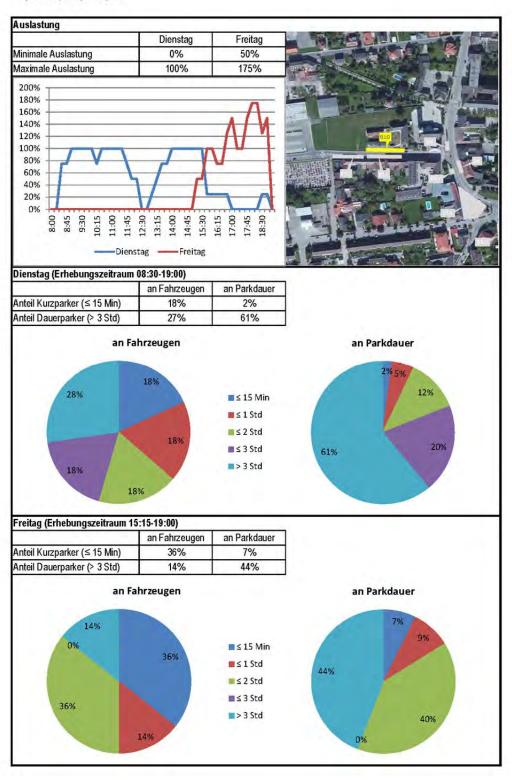


Abbildung 37: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B10

Bezeichnung: Abschnitt B11 Bereich: Manker Straße 3-9 Kapazität (Stellplätze): 7

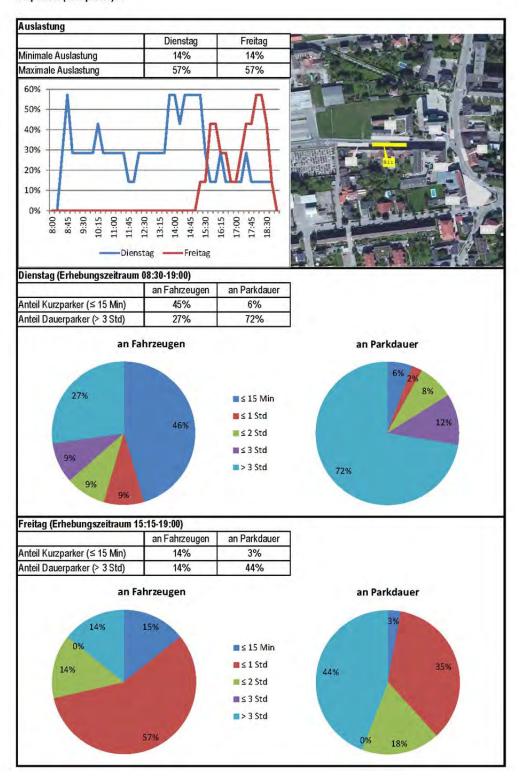


Abbildung 38: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B11

Bezeichnung: Abschnitt B12 Bereich: Manker Straße 11-13 Kapazität (Stellplätze): 7

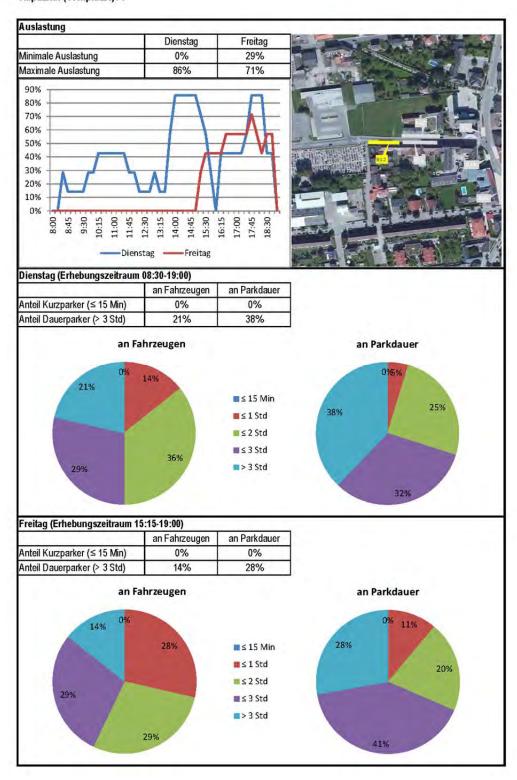


Abbildung 39: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B12

Bezeichnung: Abschnitt B13 Bereich: Hauptplatz Kapazität (Stellplätze): 18

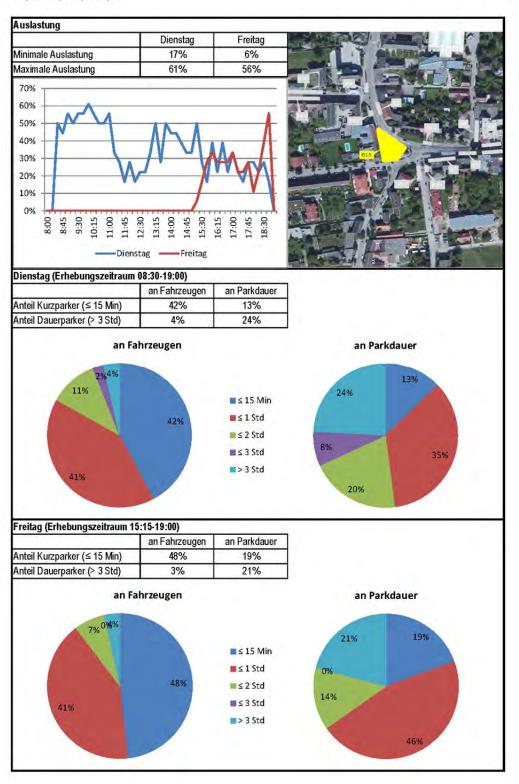


Abbildung 40: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B13

Bezeichnung: Abschnitt B14 Bereich: Dr. Karl Renner Straße Kapazität (Stellplätze): 3

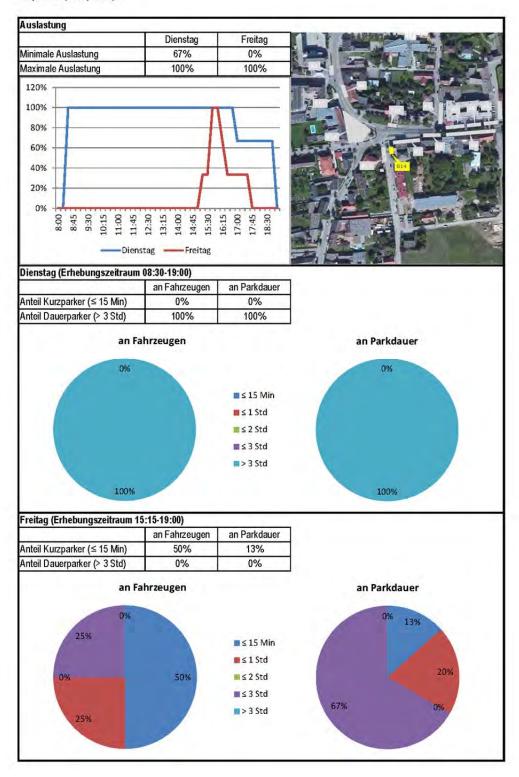


Abbildung 41: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B14

Bezeichnung: Abschnitt B15 Bereich: Dr. Karl Renner Straße Kapazität (Stellplätze): 3

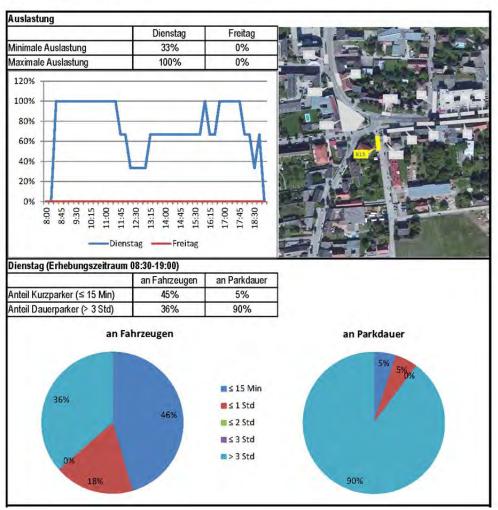


Abbildung 42: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B15

Kapazität (Stellplätze): 2 Auslastung Dienstag Freitag Minimale Auslastung 0% 0% Maximale Auslastung 150% 100% 140% 120% 100% 80% 60% 40% 20% 0% Dienstag Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00) an Parkdauer an Fahrzeugen Anteil Kurzparker (≤ 15 Min) 84% 59% Anteil Dauerparker (> 3 Std) 0% an Parkdauer an Fahrzeugen 19% 11% **■** ≤ 15 Min **■**≤1 Std ■≤2 Std **■** ≤ 3 Std => 3 Std 84% Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00) an Fahrzeugen an Parkdauer Anteil Kurzparker (≤ 15 Min) 80% 67% Anteil Dauerparker (> 3 Std) 0% an Fahrzeugen an Parkdauer 20% **■** ≤ 15 Min 33% **≡**≤1 Std ■≤2 Std **■**≤3 Std 67% ■>3 Std

Bezeichnung: Abschnitt B16

Bereich: Pranger

Abbildung 43: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B16

Bezeichnung: Abschnitt B17 Bereich: Trafik Kapazität (Stellplätze): 1

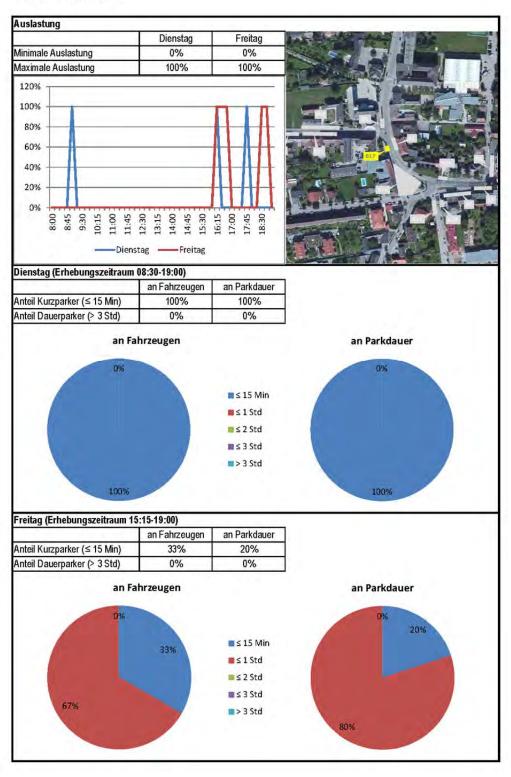


Abbildung 44: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B17

5.4 Schlussfolgerung

Betrachtet man das gesamte Zentrum von Ober-Grafendorf stehen zu keinem Zeitpunkt weniger als 38 freie Stellplätze zur Verfügung. Im Durchschnitt sind zwischen 8:30 und 19:00 65 Stellplätze frei.

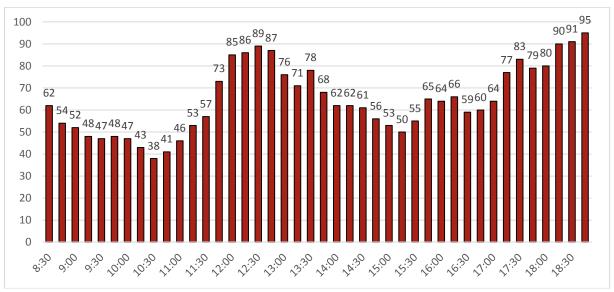


Abbildung 45: Mindestanzahl an freien Stellplätzen im gesamten Zentrum von Ober-Grafendorf

6 Kundenbefragung

6.1 Methodik

Auf der Hauptstraße und am Markt in Ober-Grafendorf wurden am Dienstag 10. und Freitag 13. (und Freitag 20.) Mai 2016 Befragungen von KundInnen per Fragebogen durchgeführt (s. Anhang A - Fragebogen Kundenbefragung in den Geschäften). Befragt wurden während des ganzen Tages zu den Geschäftsöffnungszeiten ausschließlich Personen mit Kaufabsicht und KäuferInnen die älter als 14 Jahre waren. Das Wetter an den Befragungstagen war trocken, sonnig und warm.

Insgesamt wurden 46 Interviews durchgeführt. Ein Großteil der Befragungen (61 %) wurde zwischen 16:00 und 19:00 Uhr durchgeführt. 73 % der Befragungen fanden auf der Hauptstraße statt.

Zusätzlich zu den Interviews wurden vom Wirtschaftsverband während eines Monats Fragebögen in den Geschäften im Zentrum aufgelegt (s. Anhang B – Fragebogen Kundenbefragung auf der Straße). Die Kunden in den Betrieben sollten ersucht werden diesen Fragebogen auszufüllen, was zwischen 9. und 20. Mai 2016 geschah. In dieser Zeit wurden 48 Fragebögen ausgefüllt.

Dienstag

Freitag

Tag

n=

Uhrzeit 7:00-8:00

8:00-9:00

9:00-10:00

10:00-11:00

11:00-12:00

12:00-13:00

13:00-14:00

14:00-15:00

15:00-16:00

16:00-17:00

17:00-18:00

18:00-19:00

unbekannt

abs.

31

13

44

1

6

2

2

3

0

0

0

3

12

3

11

1 43 %

70%

30%

100%

2%

14%

5%

5%

7%

0%

0%

0%

7%

28%

7%

26%

100%

Abbildung 46: Befragungstage und zeitliche Verteilung der Befragungen

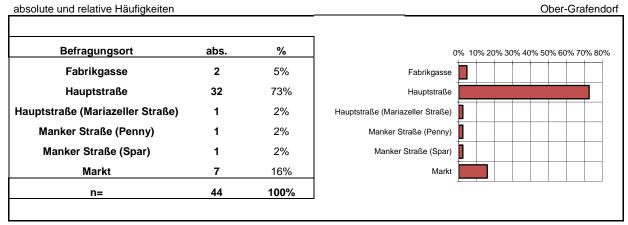


Abbildung 47: Ort der Befragungen

6.2 Ergebnis der KundInnenbefragung in den Betrieben

6.2.1 Angaben über die Befragten

- 63 % der Befragten waren Frauen.
- 29 % waren zwischen 50 und 59 Jahre alt 23 % zwischen 20 und 29.
- 64 % der Befragten leben innerhalb des Gemeindegebiets von Ober-Grafendorf, davon die meisten in Ober-Grafendorf selbst.
- 71 % der Befragten arbeiten in Ober-Grafendorf. 55 % derer, die außerhalb des Gemeindegebiets arbeiten, gehen ihrem Beruf in St. Pölten nach.

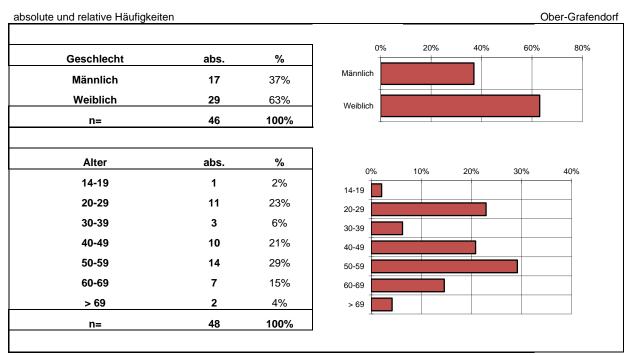


Abbildung 48: Geschlecht und Alter der Befragten

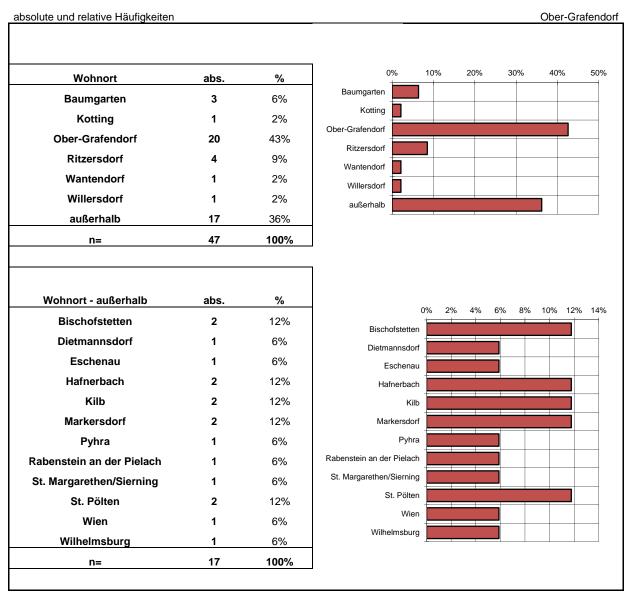


Abbildung 49: Wohnort der Befragten

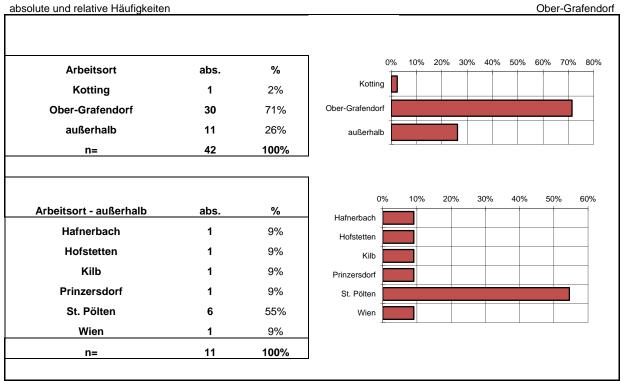


Abbildung 50: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten

6.2.2 Einkaufsverhalten

- 60 % der Befragten gaben an, am Tag zuvor ebenfalls im Zentrum von Ober-Grafendorf eingekauft zu haben. Weitere 17 % haben zuletzt in den letzten zwei bis vier Tage dort eingekauft. Meistens wurden 2 (23 %) oder 3 (21 %) Geschäfte aufgesucht.
- 31 % der Befragten suchen am Befragungstag auch Geschäfte außerhalb des Zentrums auf, dabei zu 66 % Lebensmittelgeschäfte.
- 39 % der Befragten kauften Lebensmittel, gefolgt von Produkten aus der Apotheke, Haushaltsartikeln und Bekleidung.
- Die durchschnittliche Einkaufssumme beträgt 61 € Dabei geben die AutofahrerInnen im Durchschnitt 52 € NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs 100 € RadfahrerInnen 103 €und Fußgeher 8 €pro Tag aus.
- Das durchschnittliche Gewicht der transportierten Einkäufe beträgt 6 kg. 29 % der Einkäufe sind jedoch leichter als 2 kg. 24 % aller Einkäufe sind schwerer als 10 kg.

 79 % der Einkaufswege werden mit anderen Aktivitäten verbunden. Am häufigsten sind hierbei Wege zur Bank (18%), Besuche von Gaststätten (15 %) oder Arbeit (14 %).

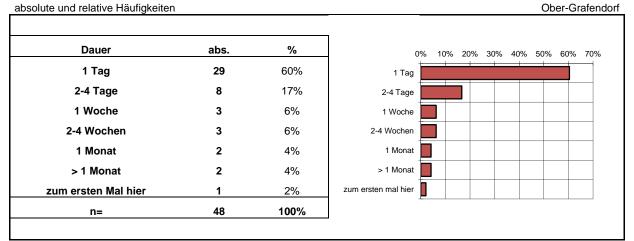


Abbildung 51: Wann waren Sie zuletzt im Zentrum von Ober-Grafendorf einkaufen?

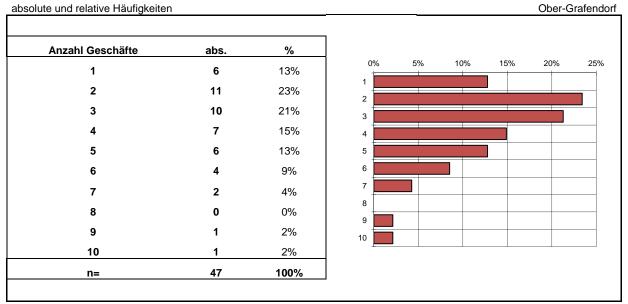
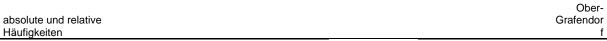


Abbildung 52: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte



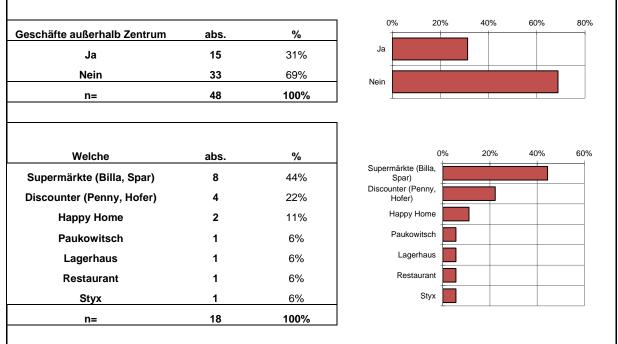


Abbildung 53: Geschäfte außerhalb des Zentrums

]			Mehrfachantwo		
Waren	abs.	%						
Lebensmitte	42	39%						
Bekleidung, Schuhe	12	11%	0%	10%	20%	30%	40%	50%
Haushaltsartikel	13	12%	Lebensmitte Bekleidung, Schuhe					
Spielwaren	0	0%	Haushaltsartikel					
Einrichtung	1	1%	Spielwaren					
Foto, Hifi, Video	2	2%	Einrichtung					
Heimwerkerartikel	3	3%	Foto, Hifi, Video					
Uhren, Juwelen	5	5%	Heimwerkerartikel Uhren, Juwelen	1				
Tabakwaren	9	8%	Tabakwaren					
Apotheke	13	12%	Apotheke					
Blumen	5	5%	Blumen					
Musikbedarf	1	1%	Musikbedarf					
Post	1	1%	Post Tankstelle					
Tankstelle	1	1%						
n=	108	100%						

Abbildung 54: Eingekaufte Waren

Abbildung 55: Einkaufsumme

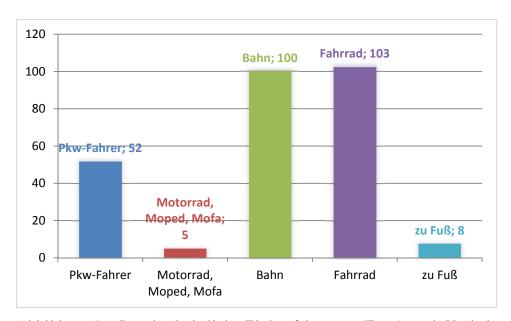


Abbildung 56: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel

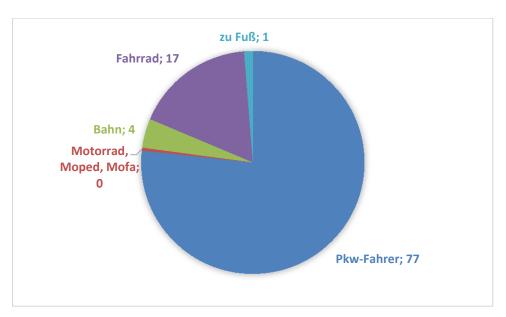


Abbildung 57: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel

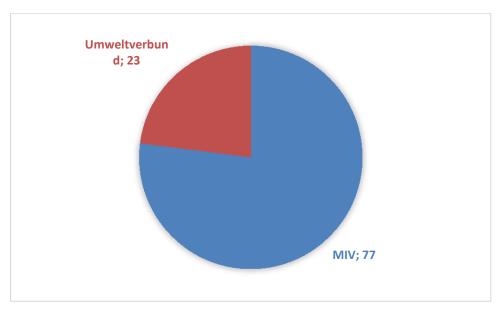


Abbildung 58: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund

100%

Abbildung 59: Gesamtgewicht der Einkäufe

n= Durchschnitt 35

6

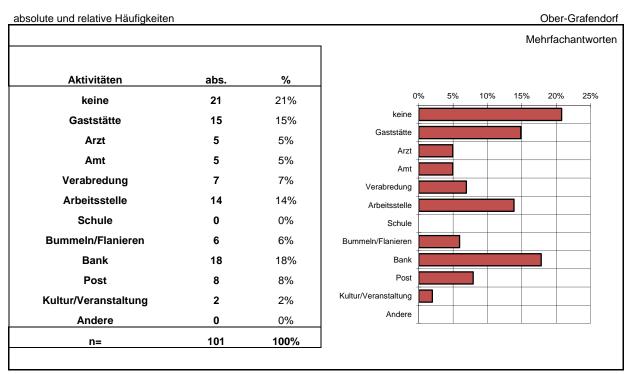


Abbildung 60: Einkäufe verbunden mit anderen Aktivitäten

6.2.3 Rahmenbedingungen für den Einkauf

- 55% der Befragten bewerten Ober-Grafendorf als Einkaufsort als gut, 16 % sogar als sehr gut. 5 % bewerten die Situation als schlecht.
- 93 % der Befragten fühlen sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl. Der relevanteste Beschwerdepunkt sind hohe Verkehrsmengen bzw. Durchzugsverkehr.
- 50 % der Befragten finden, dass im Zentrum von Ober-Grafendorf Bekleidungsgeschäfte fehlen. 22 % wünschen sich mehr Supermärkte.

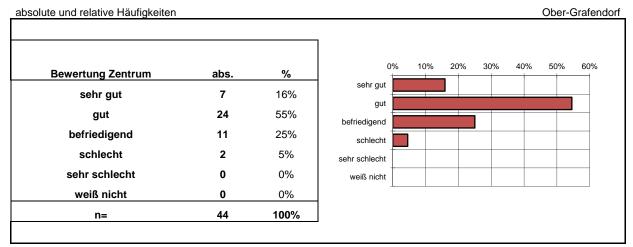


Abbildung 61: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als Einkaufsort

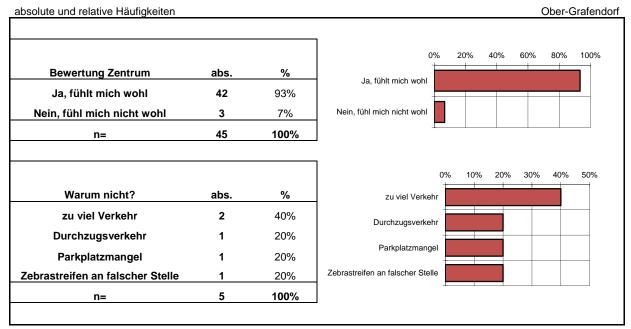


Abbildung 62: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als allgemein

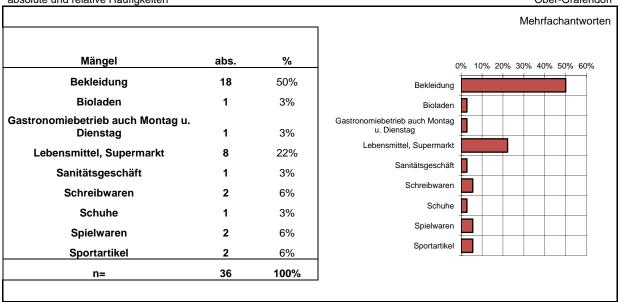


Abbildung 63: Welche Geschäfte fehlen im Zentrum

6.2.4 Einkaufsverkehr

- Die überwiegende Mehrheit der Befragten (76 %) fährt selbst mit dem Auto zum Einkaufen. 18 % gehen zu Fuß, oder fahren mit dem Fahrrad und nur eine Person nutzte den öffentlichen Verkehr.
- Die Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem jeweiligen Hauptverkehrsmittel wird von 44
 % aller Kunden als sehr gut und von 38 % als gut bewertet. Für niemanden ist die Erreichbarkeit schlecht oder sehr schlecht.
- Die Parkplatzsituation im Zentrum wird von 33 % aller Befragten als gut und von 11 % als sehr gut bewertet. Für 22 % ist die Situation schlecht und für 4 % sehr schlecht zu sein. Sowohl die gleichzeitig durchgeführte Parkraumerhebung, als auch die Einschätzung der Erreichbarkeit der Geschäfte ergibt ein anderes Bild. Es stehen immer ausreichend freie Stellplätze zur Verfügung. Wahrscheinlich nicht immer unmittelbar vor dem Ziel, aber immer, aufgrund der geringen Ausdehnung des Zentrums, nur einen kurzen Fußweg entfernt.
- 70 % der Befragten parkten ihr Auto auf der Hauptstraße.
- 56 % der Befragten wechseln den Parkplatz zwischen dem Aufsuchen verschiedener Geschäfte/Ziele nicht.
- 56 % der befragten Personen gaben an 0 Minuten nach einem Parkplatz gesucht zu haben. 11 % suchen 10 Minuten oder länger nach einem freien Parkplatz.

 23 % der Befragten parkten weniger als 10 Meter vom Geschäft entfernt – 55 % zwischen 10 und 100 Meter. 82 % brauchen weniger als 4 Minuten vom Parkplatz zum Geschäft.

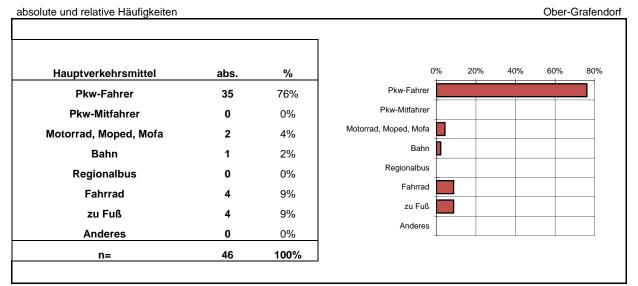


Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl

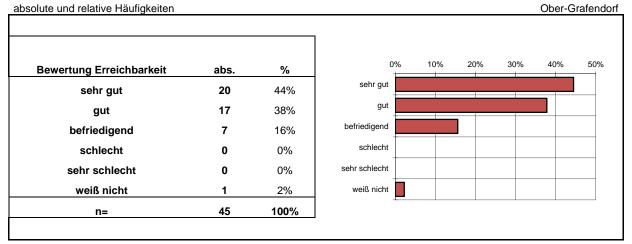


Abbildung 65: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem Hauptverkehrsmittel

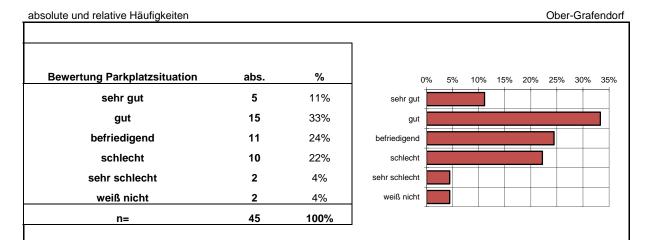


Abbildung 66: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf

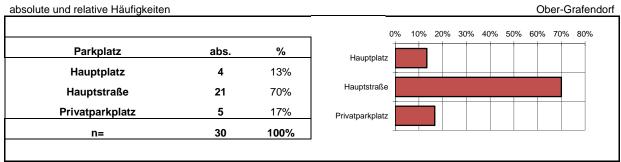


Abbildung 67: Örtlichkeit des Stellplatzes

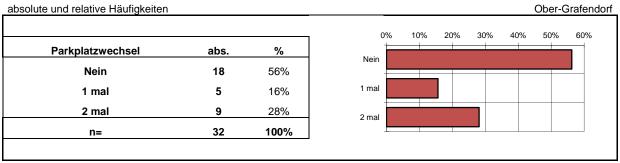
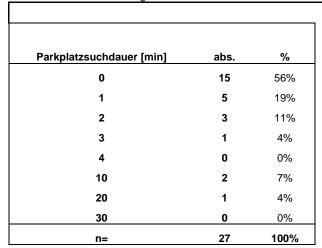


Abbildung 68: Parkplatzwechsel zwischen dem Aufsuchen mehrerer Geschäfte



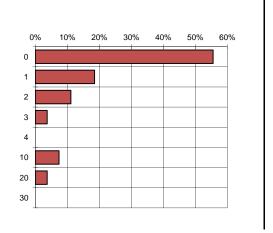


Abbildung 69: Dauer der Parkplatzsuchzeit für den ersten aufgesuchten Parkplatz

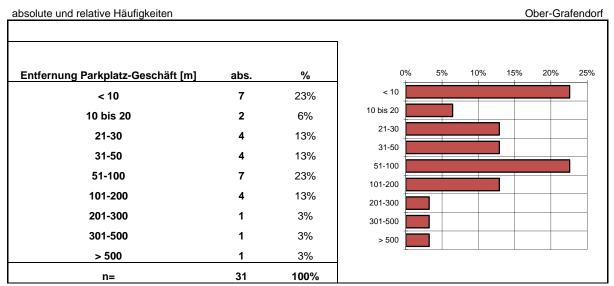


Abbildung 70: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

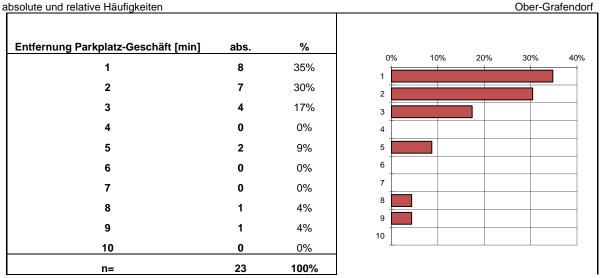


Abbildung 71: Gehdauer vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

6.3 Ergebnis der KundInnenbefragung auf der Straße

6.3.1 Angaben über die Befragten

- 61% der Befragten waren Frauen.
- 27 % waren zwischen 30 und 39 Jahre alt 45 % zwischen 40 und 69.
- 69 % der Befragten wohnen in Ober-Grafendorf selbst 24 % außerhalb des Gemeindegebiets.
- 27 % der Befragten arbeiten in Ober-Grafendorf selbst. 70 % haben ihren Arbeitsplatz außerhalb des Gemeindegebiets, davon die meisten in St. Pölten.

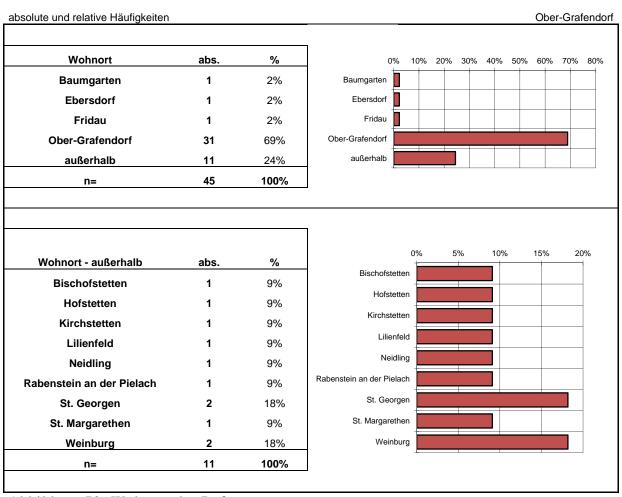


Abbildung 72: Wohnort der Befragten

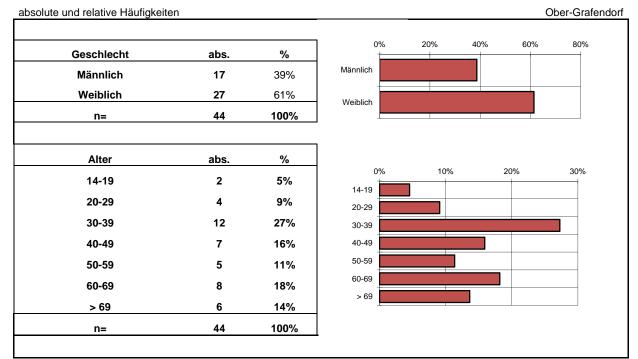


Abbildung 73: Geschlecht und Alter der Befragten

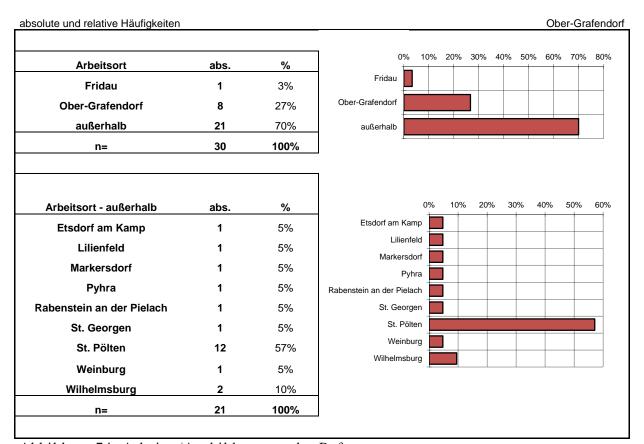


Abbildung 74: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten

6.3.2 Einkaufsverhalten

- 37 % der Befragten gaben an am Tag zuvor ebenfalls im Zentrum von Ober-Grafendorf eingekauft zu haben 29 % innerhalb der letzten zwei bis vier Tage und 27 % zuletzt vor einer Woche. 47 % der Befragten besuchten nur ein Geschäft.
- 17 % der Befragten suchten am Befragungstag auch Geschäfte außerhalb des Zentrums auf, darunter ausschließlich Lebensmittelgeschäfte.
- 27 % der Befragten kauften Lebensmittel, 19 % Produkte aus der Apotheke, 17 % Haushaltsartikel und 14 % Tabakwaren.
- Die durchschnittliche Einkaufssumme beträgt 36 € Dabei geben AutofahrerInnen im Durchschnitt 51 € RadfahrerInnen 26 €und FußgeherInnen 30 €pro Tag aus.
- Das durchschnittliche Gewicht aller Einkäufe liegt bei 3 kg. 49 % aller Einkäufe sind leichter als 2 kg. Nur 5 % sind schwerer als 10 kg.
- In 87 % der Fälle wird der Einkauf mit anderen Aktivitäten verbunden. Die häufigsten Aktivitäten sind dabei Schule (15 %), Amtswege (11 %) und das Aufsuchen von Dienstleistungsunternehmen (11 %). Bei letzterem wurden häufig Friserubesuche angegeben.

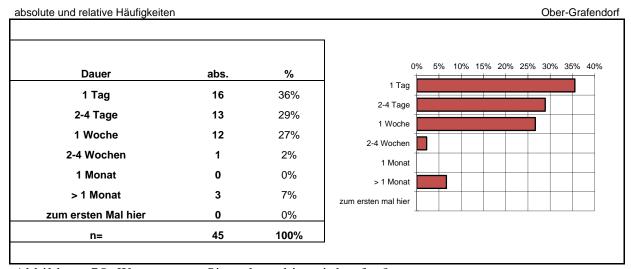


Abbildung 75: Wann waren Sie zuletzt hier einkaufen?

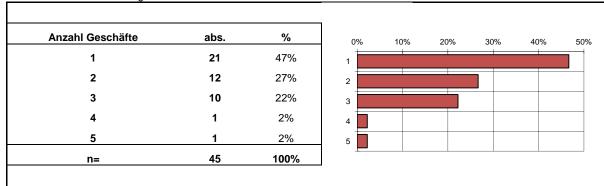


Abbildung 76: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte

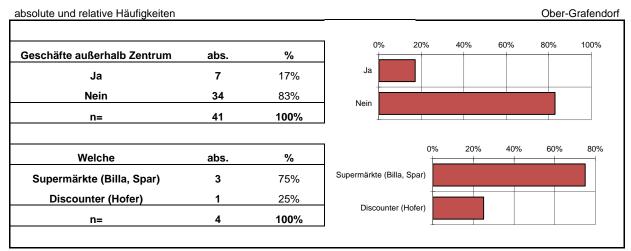


Abbildung 77: Befinden sich dabei auch Geschäfte außerhalb des Zentrums?

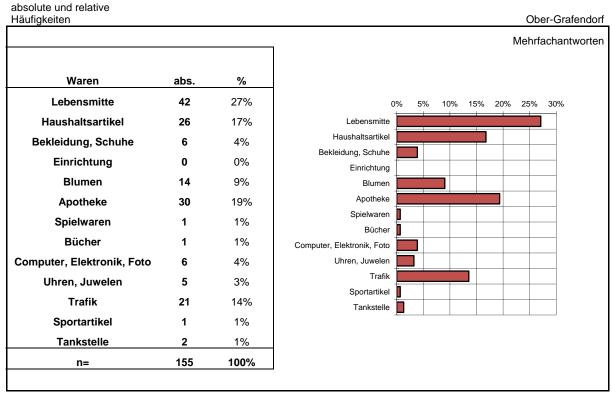


Abbildung 78: Eingekaufte Waren

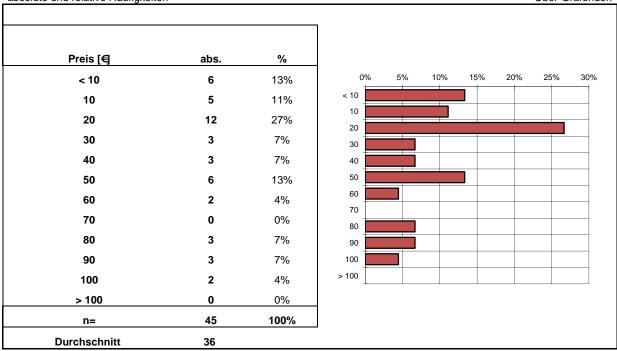


Abbildung 79: Einkaufsumme

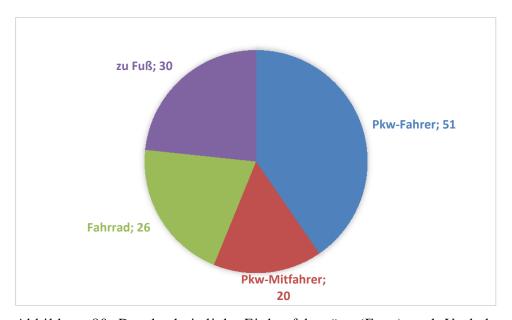


Abbildung 80: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel

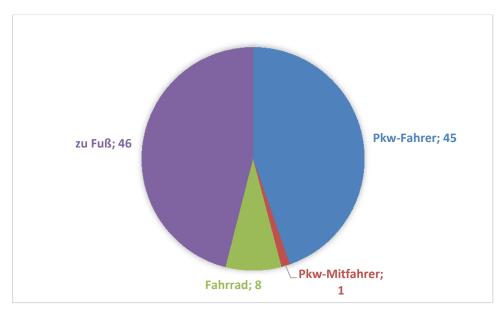


Abbildung 81: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel

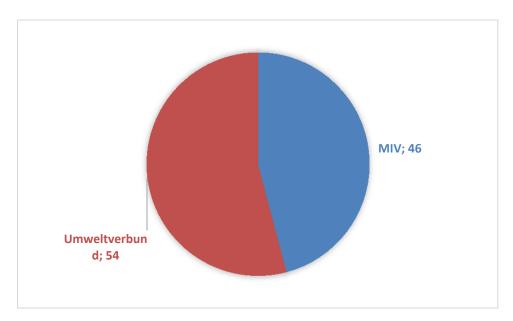


Abbildung 82: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund

os. 6 4 5 1 4 3 0	% 15% 34% 12% 12% 2% 10% 7% 0%	<1 1 bis 2 2 bis 3 3 bis 4 4 bis 5 5 bis 6 6 bis 7 7 bis 8		10%	20%	30%	40
4 5 5 1 4 3	34% 12% 12% 2% 10% 7% 0%	<1 1 bis 2 2 bis 3 3 bis 4 4 bis 5 5 bis 6 6 bis 7	22 33 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3				
5 5 1 4 3	12% 12% 2% 10% 7% 0%	1 bis 2 2 bis 3 3 bis 4 4 bis 5 5 bis 6 6 bis 7					
5 1 4 3	12% 2% 10% 7% 0%	3 bis 4 4 bis 5 5 bis 6 6 bis 7	55]				
1 4 3	2% 10% 7% 0%	4 bis 5 5 bis 6 6 bis 7	5 5				
4 3)	10% 7% 0%	5 bis 6 6 bis 7	5				
3	7% 0%	6 bis 7	7				
)	0%						
		7 bis 8	3				
)							
	0%	8 bis 9	,				
I	2%	9 bis 10					
2	5%	10 bis 15	5				
)	0%	15 bis 20)				
)	0%	20 bis 30)				
)	0%	> 30)				
1	100%						
(0 0 0 41	0 0% 0 0%	0 0% 20 bis 30 0 0% > 30	0 0% 20 bis 30 0 > 30	0 0% 20 bis 30 0 > 30	0 0% 20 bis 30 0	0 0% 20 bis 30 0 > 30

Abbildung 83: Gesamtgewicht der Einkäufe

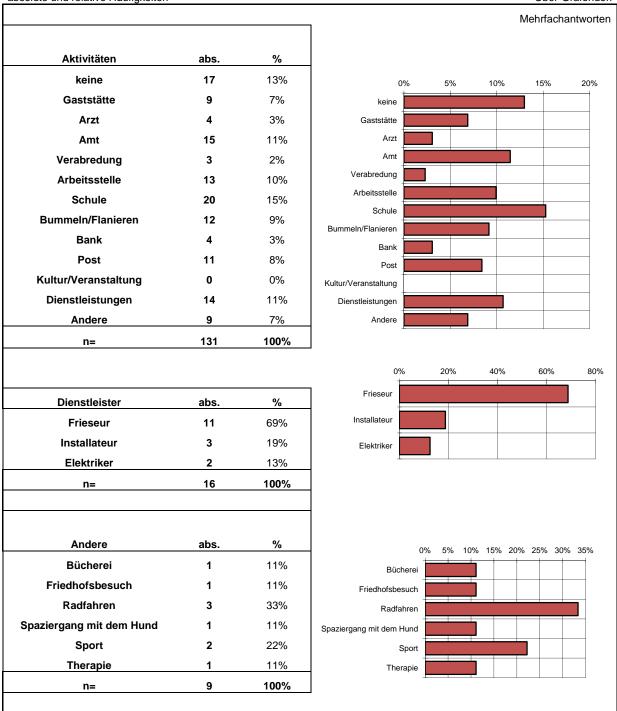


Abbildung 84: Einkauf verbunden mit anderen Aktivitäten

6.3.3 Rahmenbedingungen für den Einkauf

- 45 % der Befragten bewerten Ober-Grafendorf als Einkaufsgemeinde insgesamt als sehr gut, weitere 36 % als gut. 7 % bewerten die Situation als schlecht.
- 59 % der Befragten bewerten das Zentrum von Obergrafendorf als Einkaufsort als sehr gut – 30 % als gut. Das Zentrum wird von niemandem als schlecht oder sehr schlecht bewertet.

- Das Warenangebot im Zentrum von Ober-Grafendorf wird von je 43 % der Befragten als sehr gut und gut bewertet – 5 5 bewerten es als schlecht.
 - Die Öffnungszeiten werden von 50 % als sehr gut, von 43 % als gut, allerdings von 5 % als sehr schlecht bewertet.
 - Der Service in den Geschäften im Zentrum wir von 66 % als sehr gut, sowie von 30 % als gut bewertet. Keine der befragten Personen bewertet die Situation negativ.
- Auf die Frage, welche Geschäfte im Zentrum fehlen antworteten 26 % mit Bekleidung und 23 % mit Supermarkt bzw. Lebensmittel.
- 55 % der Befragten sind mit der neu gestalteten Hauptstraße in Ober-Grafendorf sehr zufrieden – weitere 36 % sind zufrieden. Die Situation wurde von niemandem negativ bewertet. Kritikpunkte die allerdings mehrfach angesprochen wurden sind mangelnde Vegetation und Sitzgelegenheiten.

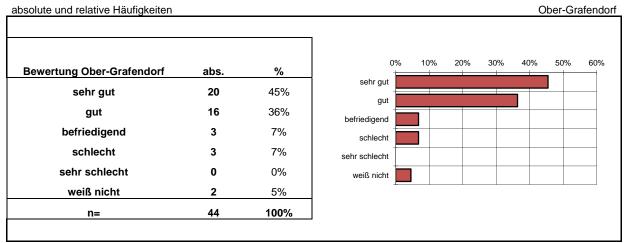


Abbildung 85: Bewertung von Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsort

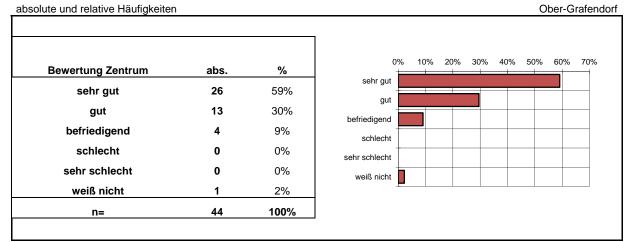
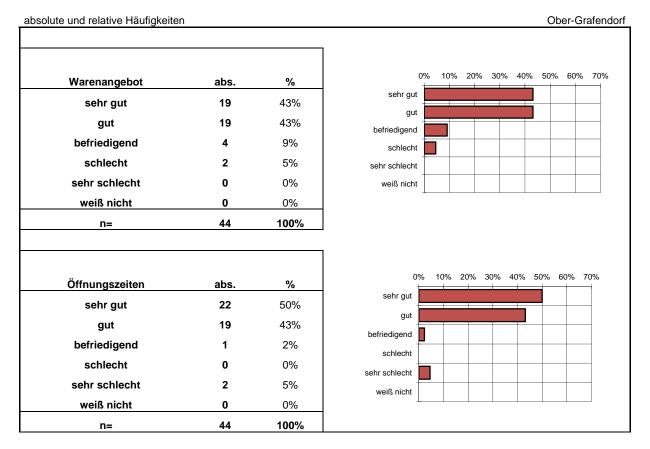


Abbildung 86: Bewertung des Zentrums von Ober-Grafendorf als Einkaufsort



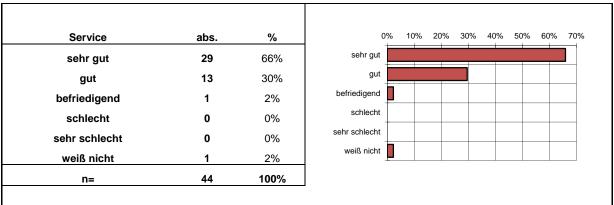
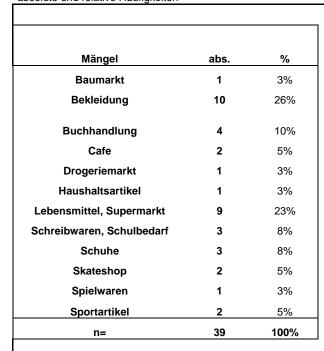


Abbildung 87: Bewertung von Service und Kundenfreundlichkeit in den Geschäften im Zentrum



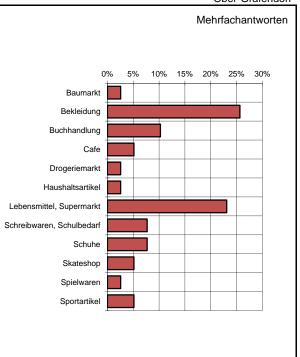


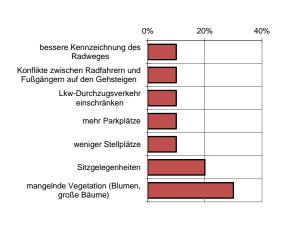
Abbildung 88: Welche Geschäfte fehlen im Zentrum

absolute und relative Häufigkeiten

n=	44	100%
weiß nicht	3	7%
nicht zufrieden	0	0%
eher nicht zufrieden	0	0%
eher zufrieden	1	2%
zufrieden	16	36%
sehr zufrieden	24	55%
Bewertung Hauptstraße	abs.	%

	0%	10	%	20%	30	1%	40%	50)%	60%
sehr zufriederr										
zufrieder]			
eher zufrieder										
eher nicht zufrieder	1									
nicht zufrieder	1									
weiß nich	t									
	-1-									

Verbesserungsvorschläge	abs.	%
bessere Kennzeichnung des Radweges	1	10%
Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf den Gehsteigen	1	10%
Lkw-Durchzugsverkehr einschränken	1	10%
mehr Parkplätze	1	10%
weniger Stellplätze	1	10%
Sitzgelegenheiten	2	20%
mangeInde Vegetation (Blumen, große Bäume)	3	30%
n=	10	100%



6.3.4 Einkaufsverkehr

- Die Mehrheit der Befragten kam zu Fuß (56 %) oder mit dem Fahrrad (11 %) zum Einkaufen. Die restlichen 33 % fuhren mit dem Auto.
- Der Ausgangsort zum Einkaufen war für 76 % der Befragten die eigene Wohnung.
- Bei 36 % der Befragten war die Reisedauer vom Ausgangsort zum Einkaufsort 1 bis 3 Minuten. 20 % brauchen länger als 10 Minuten, 5 % über 20.
- Die Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum von Ober-Grafendorf mit dem jeweiligen Hauptverkehrsmittel wird von 67 % aller Kunden als sehr gut und von 29 % als gut bewertet. Nur für 2 % ist die Erreichbarkeit schlecht.
- Die Parkplatzsituation im Zentrum wird von 71% aller Befragten sehr gut bzw. gut, bewertet. Nur für 2 % ist sie schlecht. Kritikpunkte zur Parkplatzsituation sind zu wenige Parkplätze, Kurzparkzonen und mangelhafte Markierung der Parkplätze. Sowohl die gleichzeitig durchgeführte Parkraumerhebung, als auch die Einschätzung der Erreichbarkeit der Geschäfte ergibt ein anderes Bild. Es stehen immer ausreichend freie Stellplätze zur Verfügung. Wahrscheinlich nicht immer unmittelbar vor dem Ziel, aber immer, aufgrund der geringen Ausdehnung des Zentrums, nur einen kurzen Fußweg entfernt.
- 50 % der Befragten parken ihr Auto am Tag der Befragung auf der Hauptstraße.
- 50 % der Befragten wechseln den Parkplatz zwischen dem Aufsuchen verschiedener Geschäfte/Ziele nicht.
- Bezüglich der Parkplatzsuchdauer gaben ausschließlich 10 Personen an 0 Minuten nach einem freien Stellplatz gesucht zu haben.
- Ein Drittel der KundInnen parkt 11 bis 20 Minuten ein weiteres Drittel 10 Minuten oder kürzer. Das restliche Drittel parkt zwischen einer halben und 2 Stunden.
- 44 % der Befragten parkten 20 Meter oder weniger vom aufgesuchten Geschäft entfernt – weitere 44 % zwischen 20 und 100 Meter. 80 % brauchen weniger als 3 Minuten vom Parkplatz zum Geschäft.
- Das eindeutig relevanteste Verkehrsproblem ist in Ober-Grafendorf mit 16 Nennungen die hohe Verkehrsmenge, inklusive der daraus resultierenden Staus. 8 Mal wurde der

starke Durchzugsverkehr genannt, gefolgt von mangelnder Infrastruktur für FußgeherInnen (6 Nennungen) und für RadfahrerInnen (5 Nennungen).

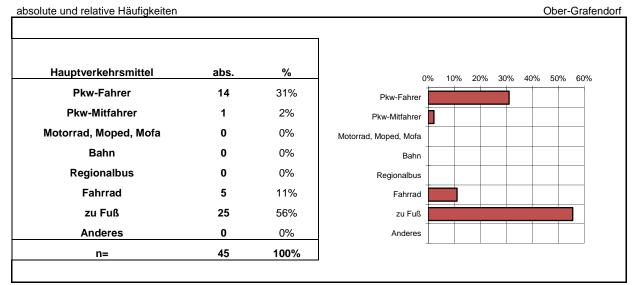


Abbildung 90: Verkehrsmittelwahl

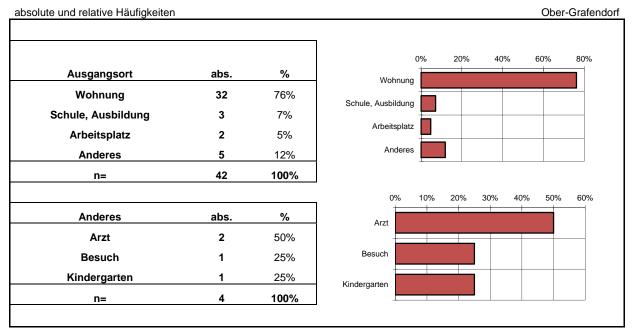


Abbildung 91: Ausgangsort

100%

Abbildung 92: Reisezeit zum Einkaufsort

n=

40

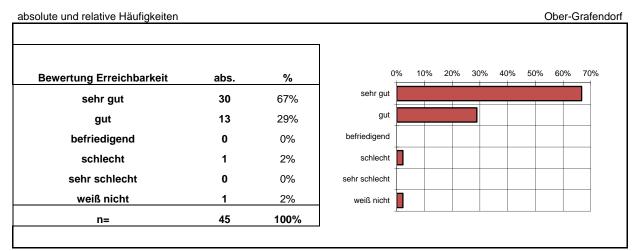


Abbildung 93: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem Hauptverkehrsmittel

Bewertung Parkplatzsituation - Straße

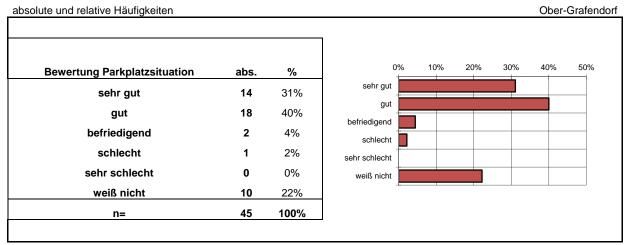


Abbildung 94: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf

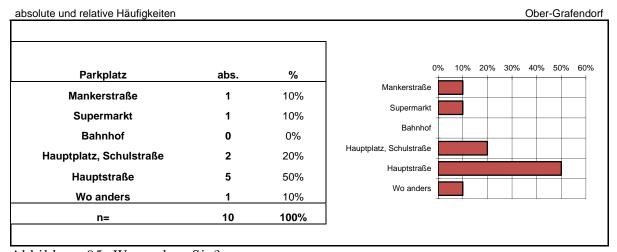


Abbildung 95: Wo parken Sie?

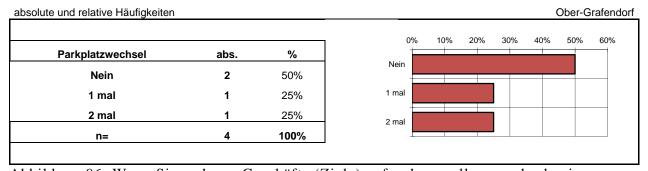


Abbildung 96: Wenn Sie mehrere Geschäfte (Ziele) aufsuchen wollen, wechseln sie zwischendurch den Parkplatz?

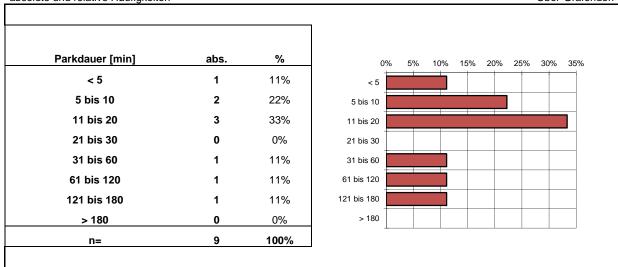


Abbildung 97: Parkdauer am ersten aufgesuchten Parkplatz

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

absolute und relative Haufigkeiten			Ober-Graiend
]
Entfernung Parkplatz-Geschäft [m]	abs.	%	
< 10	0	0%	0% 10% 20% 30% 40% 50%
10 bis 20	4	44%	<10
21-30	1	11%	10 bis 20
31-50	1	11%	21-30
51-100	2	22%	31-50
101-200	0	0%	51-100
201-300	0	0%	201-300
301-500	1	11%	301-500
> 500	0	0%	> 500
n=	9	100%	

Entfernung Parkplatz-Geschäft [min]	abs.	%					
1	3	60%	0%	20%	40%	60%	80%
2	1	20%	1 2				
3	0	0%	3				_
4	0	0%	4				
5	0	0%	5				
6	0	0%	6				
7	1	20%	7				
8	0	0%	8				
9	0	0%	9				
10	0	0%	10				
n=	5	100%					

Abbildung 98: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

Tabelle 9: Welche Verkehrsprobleme bereiten Ihnen in Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten? (Mehrfachantworten)

Hohe Verkehrsmenge (inkl. Stau)	16		
Durchzugsverkehr (bes. LKW)			
mangelhafte Infrastruktur für Fußverkehr (Schutzwege, schmale Gehsteige, etc.)	6		
mangelhafte Infrastruktur für Radverkehr (fehlende Markierungen, subjektive Sicherheit, etc.)	5		
zu hohe Geschwindigkeiten	3		
mangelhafte Infrastruktur für MIV (schmale Fahrbahn, etc.)	1		
Verkehrslärm	1		

7 Befragung der Betriebe

7.1 Methodik

Die Mitarbeit der Wirtschaft ist ein wichtiger Beitrag zu einer praxisorientierten Verkehrsplanung und Regionalpolitik. Die Ergebnisse der Betriebsbefragung geben einen Überblick über deren Mobilitätsbedürfnisse und die Einschätzung des Verkehrs.

Auf dieser Basis können dann unter Einbeziehung aller anderen Erhebungen jene Maßnahmen verantwortlich geplant und umgesetzt werden, die notwendig sind, um die Verkehrsorganisation im Untersuchungsbereich zu gestalten.

Die Fragebögen wurden im Zuge eines Workshops ausgeteilt bzw. mittels Post zugesandt (s. Anhang C – Fragebogen Betriebsbefragung).

7.2 Ergebnisse

7.2.1 Beteiligte Betriebe

Der Fragebogen wurde von 24 Betrieben in Obergrafendorf beantwortet.

- Der Großteil der Betriebe, die den Fragebogen beantworteten, befindet sich auf der Hauptstraße in Ober-Grafendorf.
- Die meisten Betriebe beschäftigen 2 (33 %) oder 3 (25 %) unselbstständige ArbeitnehmerInnen.
- Die Öffnungszeiten von Montag bis Freitag variieren sehr stark. Die meisten Betriebe (22 %) haben 9 oder 9,5 Stunden am Wochentag geöffnet 43 % haben kürzere Öffnungszeiten, 35 % längere. Samstag haben die meisten Betriebe (23 %) 4 oder 4,5 Stunden lang geöffnet 24 % 10 Stunden oder länger. 10 Betriebe bleiben samstags geschlossen. 4 Betriebe haben außerdem sonntags geöffnet.

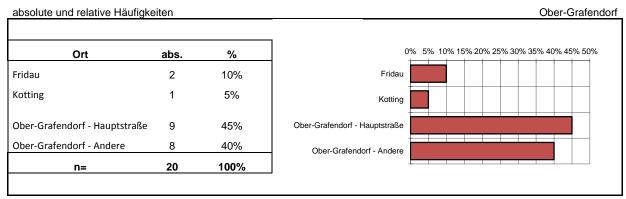


Abbildung 99: Betriebsstandort

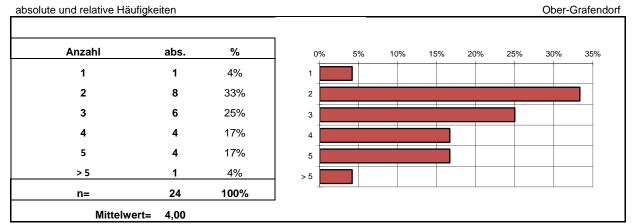


Abbildung 100: Anzahl der unselbständig Beschäftigten in Ihrem Betrieb

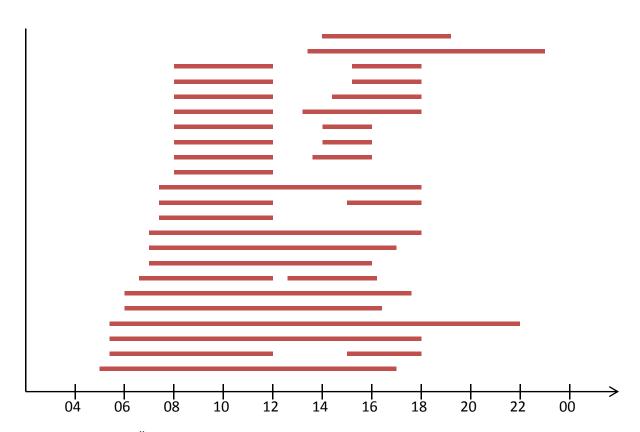


Abbildung 101: Öffnungszeiten Montag - Freitag

Abbildung 102: Öffnungsdauer Montag – Freitag

0%

4%

100%

0

1

23

16 bis 16,5

n=

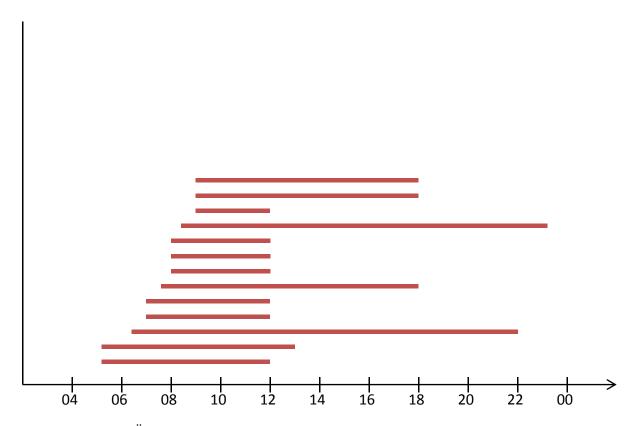


Abbildung 103: Öffnungszeiten Samstag

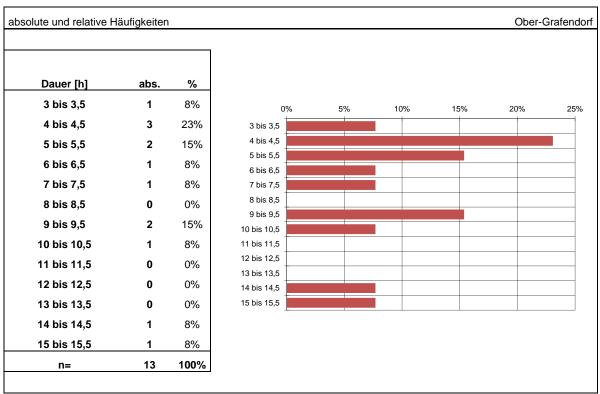


Abbildung 104: Öffnungsdauer Samstag

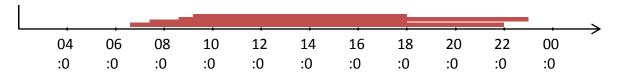


Abbildung 105: Öffnungszeiten Sonntag

7.2.2 KFZ-Verkehr

- Über Firmenfahrzeuge verfügen 83% der Betriebe. Die meisten besitzen einen oder zwei Pkw/Kombis oder einen Lieferwagen.
- Die Mehrzahl der befragten Betriebe erhalten Lieferungen mehrmals täglich (39 %) oder mehrmals pro Woche (35 %).
- Geliefert wird vor Allem vormittags zwischen 06:00 und 12:00 Uhr (59 %) mit einem Peak zwischen 8:00 und 10:00. Die Nachmittagsspitze befindet sich zwischen 14:00 und 16:00 Uhr.
- Die meisten Lieferungen erfolgen mittels LKW (35%), gefolgt von Lieferwägen (31%) und PKW (16%). 88% der Lieferungen erfolgen mit betriebsfremden Fahrzeugen, darunter am häufigsten mit dem Fahrzeug der jeweiligen Lieferanten.

• 78 % der Betriebe stellen den Angestellten keine eigenen Parkplätze zur Verfügung. Unter den übrigen 22 % gibt es keine kostenpflichtigen Parkplätze. Für die KundInnen stellt sich die Situation umgekehrt dar: 71 % der Betriebe bieten diesen Parkplätze an. Die Anzahl der zur Verfügung gestellten Parkplätze teilt sich auf je ein Drittel 1 bis 3 Parkplätze, ein Drittel 4 bis 9 Parkplätze und ein Drittel 10 oder mehr Parkplätze auf.

Je ein Großteil der Betriebe geben an weder Fahrgemeinschaften noch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ihrer Angestellten unterstützen zu wollen, wobei wiederum jeweils der Großteil behauptet dazu nicht die Möglichkeit zu haben. Allerdings wären 40 % der befragten Betriebe bereit ihre Angestellten bei der Nutzung eines Fahrrads zu unterstützen.

Die Betriebe wurden auch gefragt welche Verkehrsprobleme sie am meisten betreffen und welche Lösungen sie vorschlagen:

Die größten 3 Probleme sind:

- Probleme der Straßen- oder Verkehrsinfrastruktur (z.B. enge Straßen, unübersichtliche Ausfahrten, kurze Grünphase, etc.)
- Probleme mit der Parkplatzsituation
- Probleme mit Fuß- oder Radverkehr

Die wichtigsten Lösungsvorschläge sind:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit (z.B. durch Verkehrsspiegel)
- Restriktionen für den ruhenden Verkehr (z.B. Kurzparkzonen, Parkverbote)
- Tempolimits, Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie Anpassungen der Straßeninfrastruktur (z.B. Verkehrsinseln, Abbiegespuren, etc.)

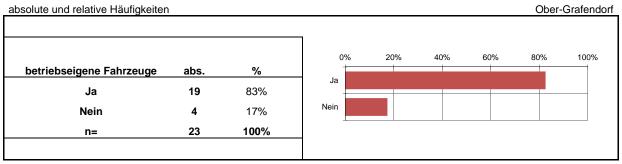
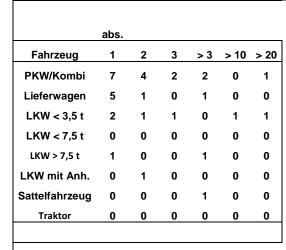


Abbildung 106: Betriebseigene Fahrzeuge

Ober-Grafendorf absolute Häufigkeiten



absolute und relative Häufigkeiten

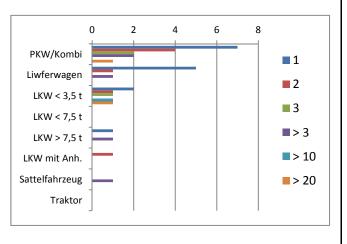


Abbildung 107: Anzahl und Art betriebseigener Fahrzeuge

Häufigkeit abs. % 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40% 45% Mehrmals täglich 9 39% Mehrmals täglich einmal täglich 2 9% einmal täglich mehrmals pro Woche 8 35% mehrmals pro Woche 1 Mal pro Woche 2 9% 1 Mal pro Woche Mehrmals pro Monat

Mehrmals pro Monat

1 Mal pro Monat 1 Mal pro Monat 0 0% Seltener Seltener 4% 100% 23 n=

4%

Abbildung 108: Wie oft erhalten Sie Warenlieferungen?

1

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf Mehrfachantworten Uhrzeit abs. 10% 15% 20% 25% 4:00-6:00 1 1% 4:00-6:00 6:00-8:00 14% 12 6:00-8:00 8:00-10:00 19 23% 8:00-10:00 10:00-12:00 18 22% 10:00-12:00 12:00-14:00 10 12% 12:00-14:00 14:00-16:00 13 16% 14:00-16:00 16:00-18:00 8 16:00-18:00 10% 18:00-20:00 18:00-20:00 2 2% 100% 83 n=

Abbildung 109: Zu welcher Uhrzeit erfolgen diese Warenlieferungen?

Ober-Grafendorf

Abbildung 110: Mit welchem Verkehrsmittel erfolgen üblicherweise diese Warenlieferungen?

100%

59

n=

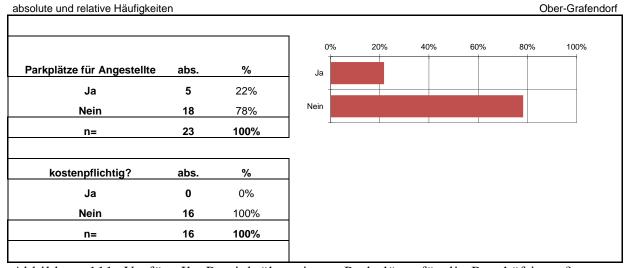


Abbildung 111: Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für die Beschäftigten?

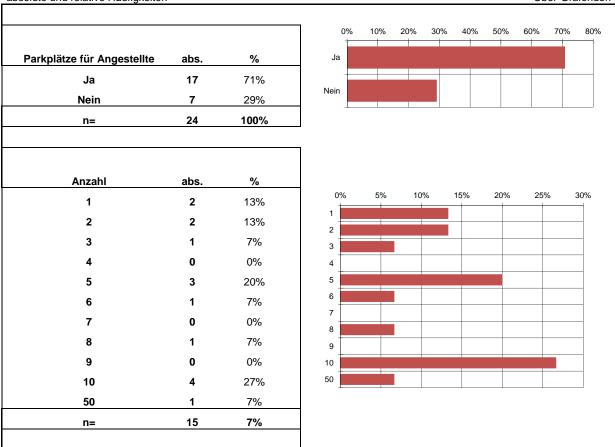
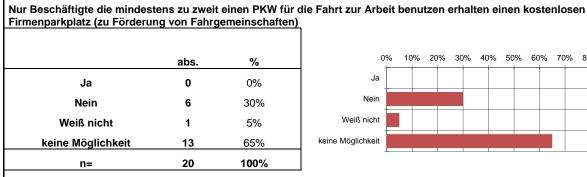
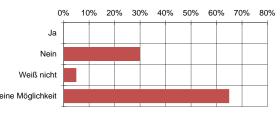


Abbildung 112: Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für seine Kunden?

absolute und relative Häufigkeiten

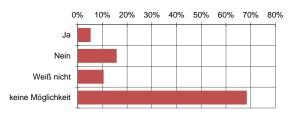
Ober-Grafendorf





Unterstützung von Arbeitnehmern bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit (Arbeitszeit an Fahrpläne angepasst, Zuschüsse zur Fahrkarte (Job-Ticket), usw.)

	abs.	%
Ja	1	5%
Nein	3	16%
Weiß nicht	2	11%
keine Möglichkeit	13	68%
n=	19	100%



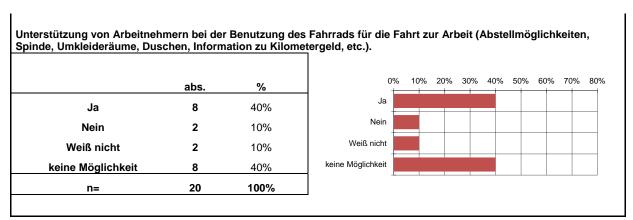


Abbildung 113: Sind Sie bereit, zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in Lana an folgenden Maßnahmen teilzunehmen?

Tabelle 10: Welche Verkehrsprobleme(nicht nur beim Autoverkehr) bereiten Ihrem Betrieb in Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten?

Probleme der Straßen- oder Verkehrsinfrastruktur (z.B. enge Straßen, unübersichtliche Ausfahrten, kurze Grünphase, etc.)	8
Probleme mit der Parkplatzsituation	6
Probleme mit Fuß- oder Radverkehr	4
Probleme durch hohe Verkehrsmengen (z.B. Stau)	3
Verkehrssituation Menkerstraße	2
Probleme durch mangelnden öffentlichen Verkehr	1

Tabelle 11: Welche Lösungen schlagen Sie vor?

Verbesserung der Übersichtlichkeit (z.B. durch Verkehrsspiegel)	4
Restriktionen für den ruhenden Verkehr (z.B. Kurzparkzonen, Parkverbote)	3
Tempolimits	2
Trennung von Fuß- und Radverkehr	2
Anpassungen der Straßeninfrastruktur (z.B. Verkehrsinseln, Abbiegespuren, etc.)	2
Umfahrungsstraße	1
zusätzliche Haltestelle für den öffentlichen Verkehr	1
Mehr Parkplätze	1

7.2.3 Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden

Im Fragebogen wurden die Betriebe auch nach der Verkehrsmittelwahl der Kunden gefragt, um die Antworten mit jenen der Kundenbefragung zu vergleichen.

In den meisten Fällen werden die Anteile der FußgängerInnen und RadfahrerInnen und der BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel von den Betrieben unterschätzt und der Anteil der PKW-BenutzerInnen überschätzt. Im gegenständlichen Fall stimmt die Einschätzung der Verkehrsmittelwahl durch die Betriebe erstaunlich gut mit der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl überein. Lediglich die Kundenbefragung auf der Straße liefert ein anderes Bild, was auf die kurzen Wege (und damit die Untererfassung bei der Befragung) vom jeweiligen Parkplatz zum Geschäft zurückzuführen sein dürfte.

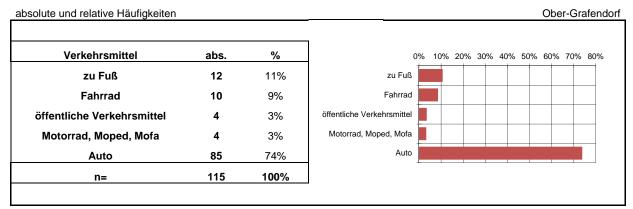


Abbildung 114: Wissen Sie mit welchen Verkehrsmitteln Ihre Kunden zu Ihrem Betrieb kommen?

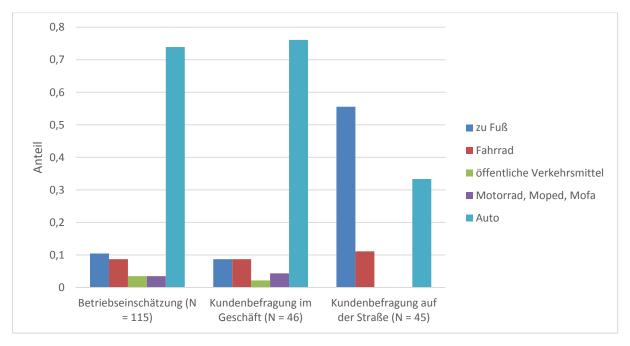


Abbildung 115: Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl der Kunden bei der Kundenbefragung und der Einschätzung der befragten Betriebe

7.2.4 Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken

Am häufigsten werden als wichtigste folgende 3 Stärken genannt:

- Gute Verkehrsanbindung (bes. Nähe zu St. Pölten)
- gute städtebauliche Struktur sowie Infrastruktur des Ortes
- gute Parkplatzsituation (ausreichend und billig)

Am häufigsten werden als wichtigste folgende 4 Schwächen genannt:

- Verkehrsanbindung (bes. zu nahe zu St. Pölten)
- Verkehrsmenge
- Mangelnde Zusammenarbeit regionaler Betriebe
- Leerstände

Am häufigsten werden Chancen in folgenden 3 Bereichen genannt:

- Bevölkerungszuwachs
- Attraktivierung des Orts (Belebung, etc.)
- Spezialisierung

Am häufigsten werden Chancen in folgenden 2 Bereichen genannt:

- Errichtung einer Umfahrungsstraße
- Zentrumssterben, Leerstände

74 % der befragten Betriebe bewerten das Wirtschaftsklima im Allgemeinen als gut. Als Vorschläge zur Verbesserung wurden vor allem die Zusammenarbeit regionaler Betriebe, sowie die Bereitstellung günstiger Betriebsflächen genannt.

Interessant ist, dass die Nähe zu St. Pölten sowohl als eine der größten Stärken, also auch als eine der wesentlichen Schwächen genannt wird.

Tabelle 12: Stärken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

Gute Verkehrsanbindung (bes. Nähe zu St. Pölten)	13
MIV	3
ÖV	1
gute städtebauliche Struktur sowie Infrastruktur des Ortes	4
gute Parkplatzsituation (ausreichend und billig)	3
Arbeitsplätze	2
Vielfältigkeit der Branchen	2
Unterstützung durch Bürgermeister & Genossenschaften	1
Anzahl der EinwohnerInnen	1
Größe der Gebäude	1

Tabelle 13: Schwächen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

Verkehrsanbindung (bes. zu nahe an St. Pölten)	4
MI	V 2
Ö	V 2
Verkehrsmenge	2
mangelnde Zusammenarbeit regionaler Betriebe	2
Leerstände	2
fehlende Umfahrungsstraße	1
Fehlendes Veranstaltungszentrum	1
Ortsbild	1
Unterkünfte für ArbeitnehmerInnen (teuer und mangelhaft)	1
Flächenwidmung	1
Parkplatzsituation	1

Tabelle 14: Chancen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

Bevölkerungszuwachs	2
Attraktivierung des Orts (Belebung, etc.)	2
Spezialisierung	2
Erweiterung des Standorts	1
Anerkennung von Qualität	1
Tourismus	1
Neue Produktionshalle	1

Tabelle 15: Risiken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

Umfahrungsstraße	3
Zentrumsterben, Leerstände	2
Ansiedlungen im Bereich der Firmenareale	1
Straßenverkehrsinfrastruktur (Zufahrt für Lieferanten)	1
Geringe Möglichkeit zur Expansion	1
Restriktionen für den ruhenden Verkehr	1
Fehlende Adaptierungsarbeiten	1
Backshops in Supermärkten	1

Tabelle 16: Vorschläge zur Stärkung des Wirtschaftsklimas in Ober-Grafendorf

Zusammenarbeit regionaler Betriebe	3
Bereitstellung günstiger Betriebsflächen	2
Verkehrsanbindung für KundInnen	1
Faire Arbeitsweise der Betriebe	1
Schaffung von Wohnungen und Geschäftsflächen	1

Vielfältigkeit der Branchen	1
Attraktivierung des Ortszentrums	1

8 Haushaltsbefragung

8.1 Methodik

Die Mitarbeit der Bevölkerung im Rahmen von Haushaltsbefragungen stellt die Grundbedingung einer bürgernahen Verkehrsplanung dar.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sollten einen Überblick über die Einschätzung des Verkehrs- und Umweltzustandes geben. Darüber hinaus ist die subjektive Bewertung des Verkehrssystems durch die Bevölkerung dokumentiert. Am Schluss des Fragebogens konnten die BürgerInnen ausführlich ihre Meinung zu (nicht nur) Verkehrsproblemen und auch Lösungsvorschläge eintragen. An jeden Haushalt wurde im Frühjahr 2016 der Fragebogen (s. Anhang D – Fragebogen Haushaltsbefragung) verschickt, der für den Stichtag 10.5.2016 ausgefüllt werden sollte.

422 korrekt ausgefüllte Fragebogen standen für die Auswertung zur Verfügung. Das entspricht einer Rücksendequote von 20 % bezogen auf die EinwohnerInnen, sowie 19 % bezogen auf die Haushalte.

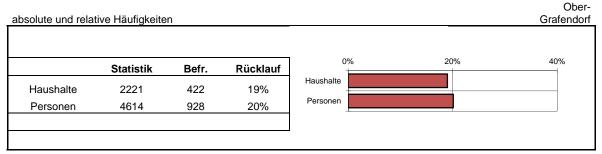
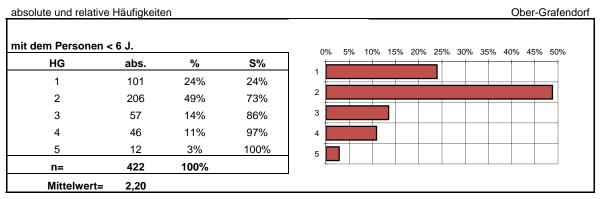


Abbildung 116: Rücksendequote der Haushaltsbefragung

8.2 Ergebnis der Haushaltsbefragung

8.2.1 Haushaltsgröße

Es dominieren die Zweipersonenhaushalte mit 49 %. 24 % der befragten Personen leben in Einpersonenhaushalten, 14 % in Drei- und 11 % in Vierpersonenhaushalten.



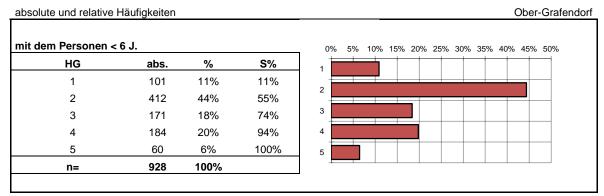


Abbildung 118: Personenanteil je Haushaltsgröße

8.2.2 Altersverteilung und Geschlecht der Befragten

Es nahmen etwas mehr Frauen als Männer an der Befragung teil.

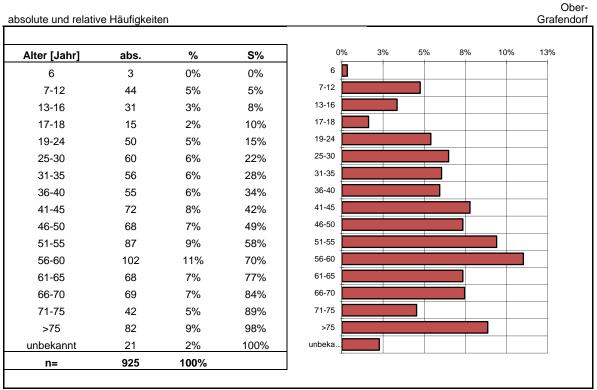


Abbildung 119: Altersklassen

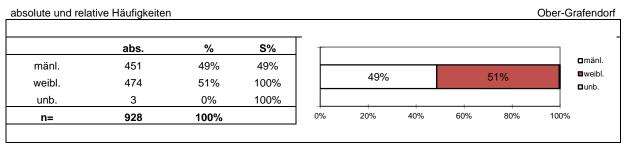


Abbildung 120: Geschlecht der Befragten

8.2.3 Berufstätigkeit

Unter den Befragten sind 38% voll berufstätig und 13% teilzeitbeschäftigt. Der Beschäftigungsgrad des Sample ist überdurchschnittlich: arbeitslos sind 2%. In Ausbildung befinden sich derzeit 14 %, im Haushalt sind 3 % beschäftigt und der Anteil der PensionistInnen beträgt 29 %. 48 % der Bevölkerung sind nicht berufstätig. Der Großteil der Berufstätigen sind Angestellte (21 %), gefolgt von 10 % Arbeitern und 6 % Beamten.

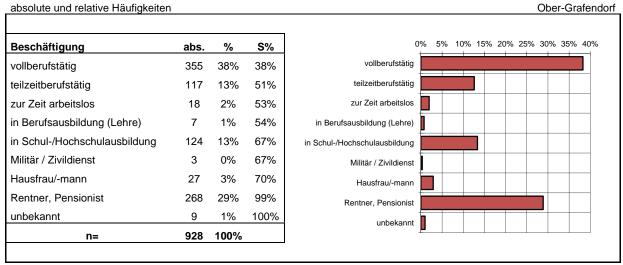


Abbildung 121: Berufstätigkeit

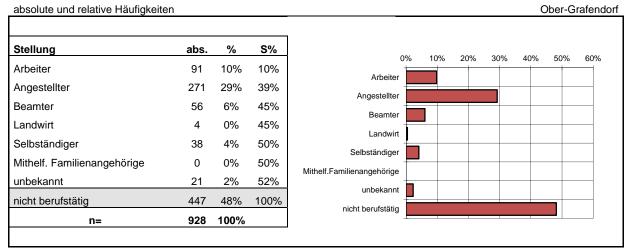


Abbildung 122: Stellung im Beruf

8.2.4 Arbeits- und Ausbildungsorte

8.2.4.1 Arbeitsorte

24 % der Bevölkerung gehen ihrer Arbeit innerhalb des Gemeindegebiets von Ober-Grafendorf nach. Die überwiegende Mehrheit (92%) davon arbeitet in der Gemeinde Ober-Grafendorf. Von den 76 % der Personen, die außerhalb der Gemeinde arbeiten pendeln 53 % nach St. Pölten und 14 % nach Wien.

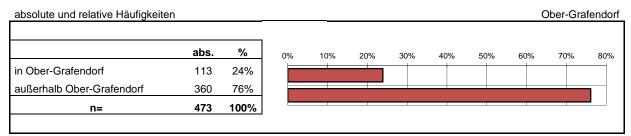


Abbildung 123: Arbeitsort

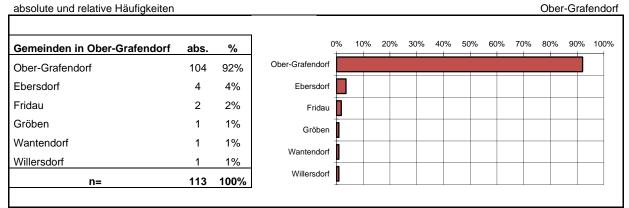


Abbildung 124: Arbeitsorte in der Gemeinde Ober-Grafendorf

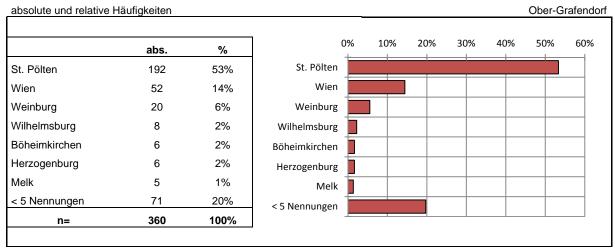


Abbildung 125: Arbeitsorte außerhalb von Ober-Grafendorf

8.2.4.2 Ausbildungsorte

45 % besuchen ihren Ausbildungsort innerhalb des Gemeindegebiets. Unter den 55 %, die ihre Ausbildung nicht in Ober-Grafendorf absolvieren, pendeln 56 % nach St. Pölten und 30 % nach Wien.

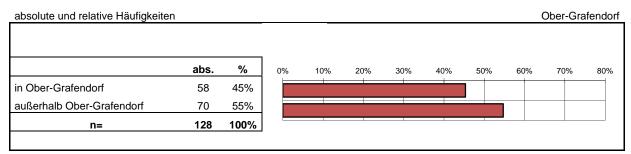


Abbildung 126: Ausbildungsort

abs.	%
58	100%
58	100%
	58

Abbildung 127: Ausbildungsorte in Ober-Grafendorf

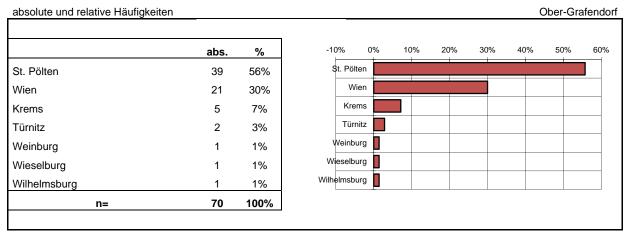


Abbildung 128: Ausbildungsorte außerhalb von Ober-Grafendorf

8.2.5 Parkplatz am Arbeitsort bzw. am Wohnort

Für die Autobesitzer bestehen am Wohnort ideale Verhältnisse: 87% verfügen über einen eigenen Parkplatz. Am Arbeitsplatz ist die Situation ebenfalls äußerst günstig: 71% verfügen über einen eigenen Parkplatz.

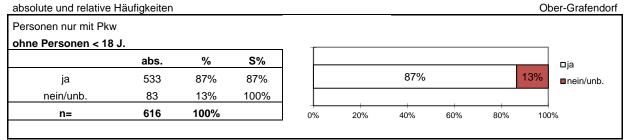


Abbildung 129: Parkplatz am Wohnort

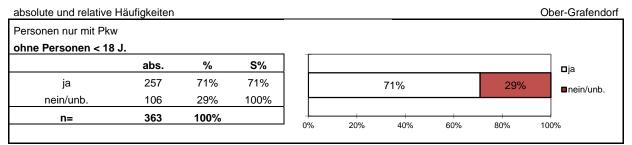


Abbildung 130: Parkplatz am Arbeitsplatz

8.2.6 Führerscheinbesitz

Der Anteil der Führerscheinbesitzer für PKW ist mit 88% sehr hoch, für Motorräder beträgt er hohe 30 %.

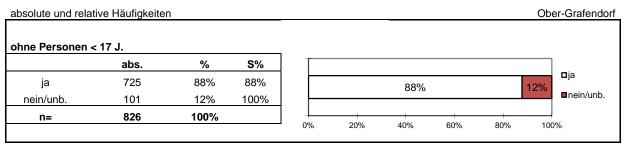


Abbildung 131: Führerscheinbesitz - PKW

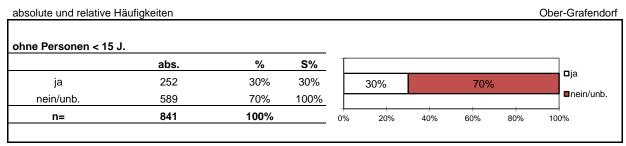


Abbildung 132: Führerscheinbesitz - Einspuriges Kfz

8.2.7 Fahrzeugbesitz und Besitz von Dauerfahrkarten für den ÖPNV

75% der über 18-jährigen besitzen einen Pkw, 12% ein einspuriges motorisiertes Fahrzeug. 55% der Befragten über 8 Jahre besitzen ein Fahrrad.

37 % besitzen eine Dauerfahrkarte für öffentliche Verkehrsmittel, wobei es sich bei den meisten um die ÖBB Vorteilscard handelt.

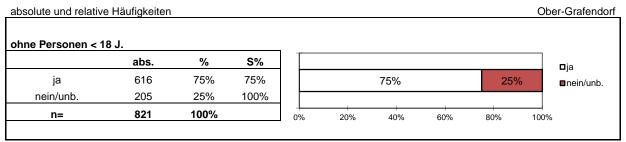


Abbildung 133: PKW-Besitz

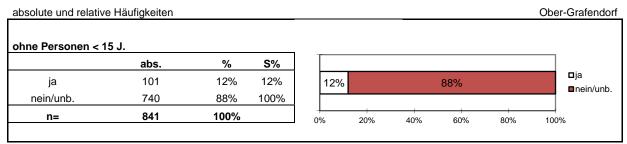


Abbildung 134: Besitz eines einspurigen Kfz

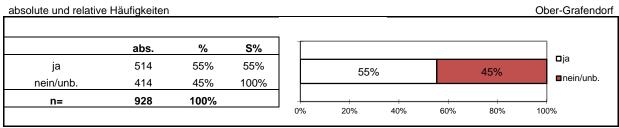


Abbildung 135: Besitz eines Fahrrads

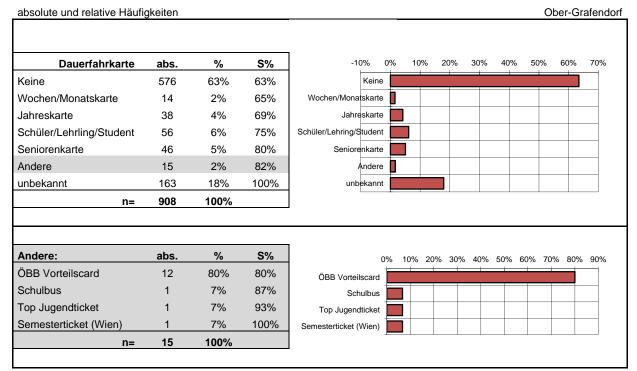


Abbildung 136: Besitz einer Dauerfahrkarte für öffentliche Verkehrsmittel

Tabelle 17: Fahrzeugbesitz nach Altersklassen

gesamtes Untersuchungsgebiet

Ober-Grafendorf

			PKW	gesannes		Mot. Eins			Fahrrad		Ö	PNV Ausv	veis
Alter		abs.	%	S%	abs.	%	S%	abs.	%	S%	abs.	%	S%
7-12	ja		-			-		33	75%	4%	8	22%	1%
	nein							11	25%	5%	29	78%	5%
13-16	ja		-			-		20	65%	7%	21	68%	8%
	nein							11	35%	8%	10	32%	9%
17-18	ja		-		6	40%	1%	10	67%	9%	15	100%	11%
	nein				9	60%	2%	5	33%	10%	0	0%	11%
19-24	ja	29	58%	4%	5	10%	2%	29	58%	13%	24	65%	15%
	nein	21	42%	6%	45	90%	8%	21	42%	16%	13	35%	16%
25-30	ja	47	78%	12%	4	7%	8%	37	62%	20%	13	25%	18%
	nein	13	22%	14%	56	93%	15%	23	38%	22%	38	75%	23%
31-35	ja	50	89%	20%	11	20%	16%	37	66%	26%	4	8%	24%
	nein	6	11%	20%	45	80%	22%	19	34%	28%	46	92%	30%
36-40	ja	47	85%	26%	6	11%	23%	37	67%	33%	4	8%	31%
	nein	8	15%	27%	49	89%	29%	18	33%	35%	46	92%	37%
41-45	ja	63	88%	35%	10	14%	30%	42	58%	39%	9	14%	38%
	nein	9	13%	36%	62	86%	37%	30	42%	43%	57	86%	46%
46-50	ja	63	93%	44%	16	24%	39%	40	59%	47%	7	13%	47%
	nein	5	7%	45%	52	76%	46%	28	41%	50%	46	87%	53%
51-55	ja	69	79%	53%	14	16%	47%	46	53%	55%	6	9%	54%
	nein	18	21%	55%	73	84%	56%	41	47%	60%	64	91%	63%
56-60	ja	79	77%	65%	11	11%	57%	58	57%	66%	4	5%	64%
	nein	23	23%	68%	91	89%	68%	44	43%	71%	80	95%	75%
61-65	ja	51	75%	74%	7	10%	69%	37	54%	75%	13	24%	76%
	nein	17	25%	76%	61	90%	77%	31	46%	79%	41	76%	82%
66-70	ja	52	75%	83%	6	9%	77%	38	55%	83%	14	26%	84%
	nein	17	25%	85%	63	91%	85%	31	45%	86%	40	74%	89%
71-75	ja	28	67%	88%	2	5%	85%	14	33%	88%	7	23%	90%
	nein	14	33%	90%	40	95%	90%	28	67%	91%	23	77%	93%
>75	ja	37	45%	94%	0	0%	90%	24	29%	94%	15	31%	95%
	nein	45	55%	100%	82	100%	100%	58	71%	100%	33	69%	100%
n=		811			826			901			730		

Besitz - PKWalle über 18 die "ja" oder "nein" geantwortet habenBesitz - Einspurige Kfz.alle über 16 die "ja" oder "nein" geantwortet habenBesitz - Fahrradalle über 6 die "ja" oder "nein" geantwortet haben

ÖPNV Ausweis alle über 6 die geantwortet haben

8.2.8 Vergleich der Weglänge zur Haltestelle des ÖPNV und zum geparkten Auto

Eine wesentliche Randbedingung zur Beurteilung der Verkehrssituation ist die Zuordnung der Strukturen zu den einzelnen Verkehrssystemteilen. Der Weg zur Haltestelle spielt dabei eine entscheidende Rolle. Die Befragung zeigt jenes, aus einer Vielzahl untersuchter Gemeinden, bekannte Ergebnis, dass der Weg zur Haltestelle verglichen mit jenem zum PKW, im Durchschnitt sehr lang ist.

Die Entfernung zur Haltestelle liegt in der Gemeinde im Mittel bei 386 Meter. 27% der Haushalte sind 500 Meter oder weiter von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt.

Untersucht man die am Stichtag tatsächlich zurückgelegten Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zeigt sich eben dieses Bild. Die durchschnittliche Entfernung liegt bei etwa 363 m. 25 % der BenutzerInnen mussten weiter als 500 m gehen.

Untersucht man die Wege vom Ausgangspunkt zum geparkten Auto zeigt sich, dass 30 % der AutobenutzerInnen weniger weit als 100 m gehen müssen – 9 % sogar weniger als 10 m. Die durchschnittliche Entfernung zum geparkten Pkw liegt bei 36 m. Weniger als 1 % der Befragten müssen mehr als 500 m zu ihrem geparkten Auto zurücklegen.

Unter diesen Randbedingungen hat der öffentliche Verkehr, obwohl die Verhältnisse besser als in vielen anderen Gemeinden sind, nur geringe Chancen gegenüber dem Auto. Die Chancengleichheit geht bereits an den Ausgangspunkten verloren.

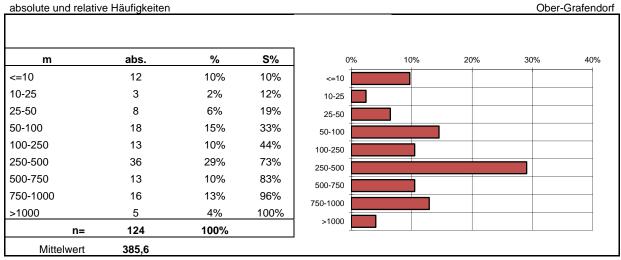


Abbildung 137: Entfernung der Haltestelle vom Wohnort

Entfernung von Haltestelle

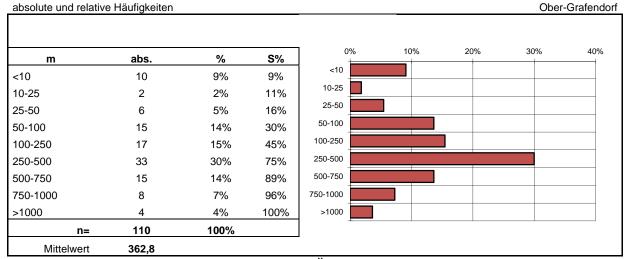


Abbildung 138: Entfernung zur Haltestelle (ÖPNV-Benutzer am Stichtag)

Entfernung zum PKW

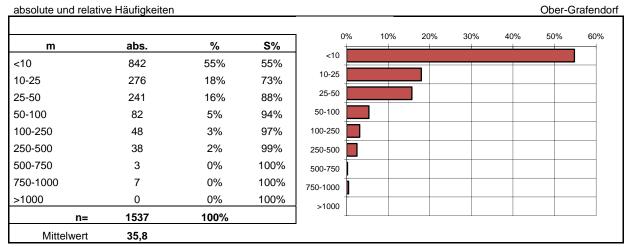


Abbildung 139: Entfernung zum geparkten PKW (IV-Benutzer am Stichtag)

8.2.9 Wegehäufigkeit

Als Weg wird im Fragebogen jede außerhalb des Hauses zurückgelegte Strecke definiert, unabhängig vom benützten Verkehrsmittel. Auch Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, sind in dieser Auswertung berücksichtigt. Von den Befragten werden im Durchschnitt (wenn die BewohnerInnen, die keinen Weg zurückgelegt haben, nicht berücksichtigt werden) 3 Wege täglich pro BewohnerIn außerhalb des Hauses zurückgelegt. Dies liegt an der Untergrenze der Werte, die in einer Vielzahl untersuchter Gemeinden erhoben wurden (zwischen 3 und 3,5 Wegen pro Tag und Person).

Bei der Erhebung wurden am Stichtag 2748 Wege registriert. Die erfassten Personen legten üblicherweise mehrere Wege pro Tag zurück (Wegeketten). Am häufigsten sind Wegeketten

von 4 oder 2 Wegen pro Tag. Wegeketten mit mehr als 6 Wegen haben nur einen Anteil von 17 %.

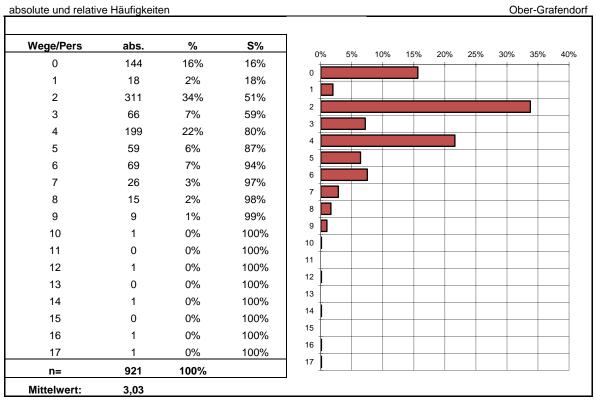


Abbildung 140: Wege pro Tag und Person

1 18 1% 1% 2 622 23% 23% 3 198 7% 30% 4 796 29% 59% 5 295 11% 70% 6 414 15% 85% 7 182 7% 92% 8 120 4% 96% 9 81 3% 99% 9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 1% 100% 16 17 17 1% 100% 17	Wege/Pers	abs.	%	S%	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30
3 198 7% 30% 3 4 796 29% 59% 4 5 295 11% 70% 5 6 414 15% 85% 6 7 182 7% 92% 7 8 120 4% 96% 8 9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 10 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 16 1% 100% 16 16 100%	1	18	1%	1%	1						
4 796 29% 59% 4 5 295 11% 70% 5 6 414 15% 85% 6 7 182 7% 92% 7 8 120 4% 96% 8 9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 10 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 14 1% 100% 15 16 16 1% 100% 16 16	2	622	23%	23%	2]	
5 295 11% 70% 5 6 414 15% 85% 6 7 182 7% 92% 7 8 120 4% 96% 8 9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 10 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 1% 100% 15 16 16 1% 100% 16	3	198	7%	30%	3						
6 414 15% 85% 6 7 182 7% 92% 7 8 120 4% 96% 8 9 81 3% 99% 9 9 10 10 10 0% 100% 11 1 1 0 0% 100% 11 1 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 16 1% 100% 16	4	796	29%	59%	4						
7 182 7% 92% 7 8 120 4% 96% 8 9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 10 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 1% 100% 16	5	295	11%	70%	5						
8 120 4% 96% 8 9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 10 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 1% 100% 16	6	414	15%	85%	6						
9 81 3% 99% 9 10 10 0% 100% 10 11 0 0% 100% 11 12 12 0% 100% 12 13 0 0% 100% 13 14 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 16 1% 100% 16	7	182	7%	92%	7						
10	8	120	4%	96%	8						
11 0 0% 100% 11 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	9	81	3%	99%	9						
12 12 0% 100% 12 13 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 16 1% 100% 16 16 17 100%	10	10	0%	100%	10						
13 0 0% 100% 13 13 14 14 1% 100% 14 15 0 0% 100% 15 16 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 16 17 100% 16 16 16 16 17 100% 16 16 16 16 16 17 100% 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16	11	0	0%	100%	11						
14 14 1% 100% 14 15 16 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 17 100% 16 16 16 16 17 100% 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16 16	12	12	0%	100%	12						
15 0 0% 100% ₁₅ ₁₆ ₁₆ ₁₇ ₁₇ ₁₈ ₁₈ ₁₆ ₁₆	13	0	0%	100%	13						
16 16 1% 100% 16 16 17 100%	14	14	1%	100%	14						
17 19 1009	15	0	0%	100%	15						
17 17 1% 100%	16	16	1%	100%	16						
	17	17	1%	100%	17						

Abbildung 141: Wegeanteil je Wegekette

8.2.10 Relative zeitliche Verteilung der Wege

Die Wege der Befragten sind gekennzeichnet durch drei Spitzen:

- eine starke Morgenspitze um 07.00 Uhr,
- eine weniger ausgeprägte Mittagsspitze um 13.00Uhr.
- eine flache Nachmittagsspitze zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Die Verkehrsspitze am Morgen wird am deutlichsten von den NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel um 6:00 Uhr, gefolgt von FußgeherInnen mit einer Spitze um 7:00 Uhr geprägt. Pkw- und Radwege haben am Morgen etwa den gleichen Anteil, wobei die Spitze bei den Radwegen flacher und zeitlich später ist. Es sind vor allem Ausbildungswege, die diese Spitze prägen, gefolgt von Arbeitswegen und Hol-/ und Bringverkehr.

Der Großteil der Einkaufswege findet am Vormittag zwischen 08.00 und 10.00 Uhr statt.

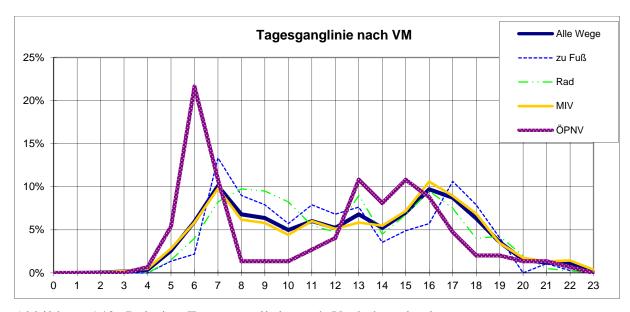


Abbildung 142: Relative Tagesganglinie nach Verkehrsmittel

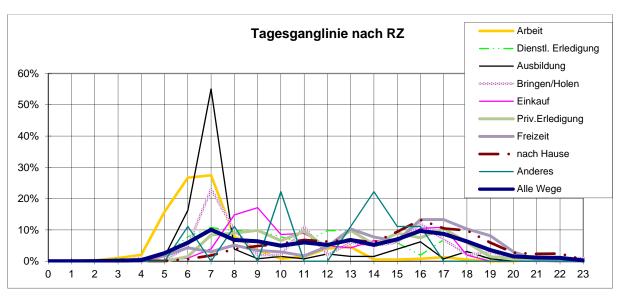


Abbildung 143: Relative Tagesganglinie nach Reisezwecken

8.2.11 Verkehrsmittelwahl

Das Verhalten der Bevölkerung drückt sich in der Verkehrsmittelwahl aus. Die Verkehrsmittelwahl ist das Ergebnis der Strukturen, also kein Naturgesetz, sondern das Ergebnis der Randbedingungen durch technische und verkehrspolitische, sowie finanzpolitische Parameter.

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl nach dem <u>Hauptverkehrsmittel</u> zeigt sich dass 13 % der Wege der Befragten zu Fuß, 14 % mit dem Fahrrad und lediglich 4 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Der sogenannte Umweltverbund aus Fußgeher-, Radund öffentlichem Verkehr hat damit einen Anteil von 31 % an der Gesamtmobilität. 54 % der Wege werden mit dem Pkw als Fahrer und 12 % als Mitfahrer zurückgelegt. Nicht aufgelistete Verkehrsmittel werden von 2 % der Befragten genutzt, wobei es sich in den meisten Fällen um die U-Bahn oder den Schulbus handelt.

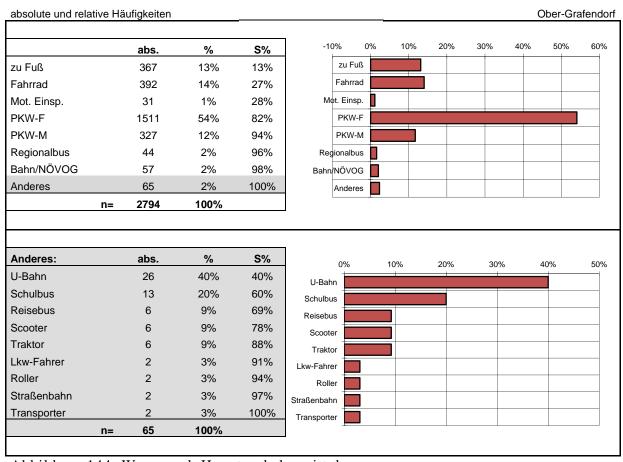


Abbildung 144: Wege nach Hauptverkehrsmittel

Die Gesamtauswertung zeigt, dass der Anteil der MIV-BenutzerInnen ab der Altersklasse 19-24 Jahre auf etwa 60% steigt und erst bei den über 55-Järigen wieder sinkt.

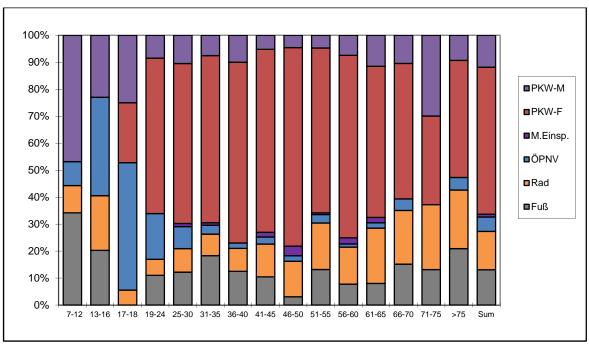


Abbildung 145: Verteilung der Wege nach Altersklassen und Hauptverkehrsmittel. Gesamt

Tabelle 18: Verkehrsmittelwahl nach Reisezwecken. Anteile in %.

	Zu Fuß	Fahrrad	Mot. Einspurige	PKW- Fahrer	PKW- Mitfahrer	ÖPNV
Gesamt	13,09	14,22	1,06	54,50	11,81	5,32
Arbeit	6,34	11,46	3,17	67,56	4,63	6,83
Dienstweg	2,44	3,25	2,44	78,86	8,13	4,88
Ausbildung	17,01	9,52	2,72	12,93	28,57	29,25
Einkauf	13,25	17,35	1,89	54,26	10,09	3,15
Freizeit	22,18	17,34	1,61	33,47	18,95	6,45

Beim Reisezweck **Arbeit** dominieren die Pkw-Benutzer (72%). 6% der Arbeitswege werden zu Fuß und rund 12% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Öffentliche Verkehrsmittel werden für 7% der Arbeitswege benützt.

Bei **Dienstwegen** ist der Anteil der PKW-Benutzer (87%) noch höher wie bei den Wegen zum Arbeitsplatz. Zu Fuß werden lediglich 2% und mit dem Fahrrad 3% der Dienstwege zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr wird für 5% der Wege benützt.

Die Wege zu den **Ausbildungsplätzen** werden von 17% zu Fuß und von rund 10% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ein Auto benutzen (Als Fahrer oder Beifahrer) rund 42% und 30% den ÖPNV.

13% der **Einkaufswege** werden zu Fuß und 17% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für 64% der Einkaufswege wird das Auto und für 3% ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt.

22% der **Freizeitwege** werden zu Fuß und 17% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für 52% der Einkaufswege wird das Auto und für 6% ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt.

8.2.12 Verteilung nach Reisezweck und Verkehrsmittel für interne und externe Wege

Je besser eine Gemeinde ihre Aufgaben erledigt und je mehr Möglichkeiten sie anbietet, umso geringer ist der Anteil der Wege die aus der Gemeinde hinausführen. Innerhalb der Gemeinde werden 48% aller Wege zurückgelegt. Bei den Wegen innerhalb der Gemeinde überwiegt knapp der Umweltverbund mit 54%. Bei den Wegen, die aus der Gemeinde hinausführen dominiert der motorisierte Verkehr mit 87 %.

43 % der Wege zur Arbeit innerhalb der Gemeinde werden mit dem Fahrrad getätigt, bei Arbeitswegen die aus der Gemeinde hinaus führen dominiert der Pkw mit 89 %. Ausbildungswege werden etwa gleich oft innerhalb der Gemeinde und außerhalb zurückgelegt. Außerhalb zu 55 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hol- und Bringverkehr wird zu fast drei Viertel innerhalb der Gemeinde abgewickelt und das zu 68 % mit dem Pkw. 62 % der Einkaufswege finden in der Gemeinde statt und das mit knapp über 50 % mit dem Pkw. Einkäufe außerhalb der Gemeinde werden zu 89 % mit dem Pkw getätigt. Private Erledigungen finden ebenfalls mit einer knappen Mehrheit von 52 % innerhalb der Gemeinde statt. 55 % aller Freizeitwege bleiben innerhalb der Gemeinde, wobei die meisten Wege (40 %) zu Fuß getätigt werden.

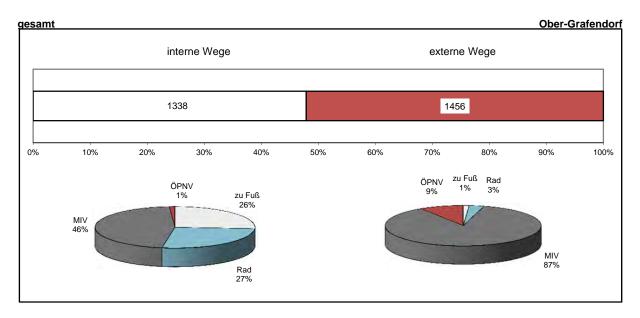
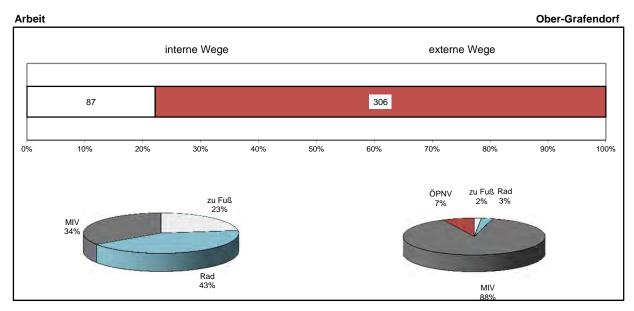
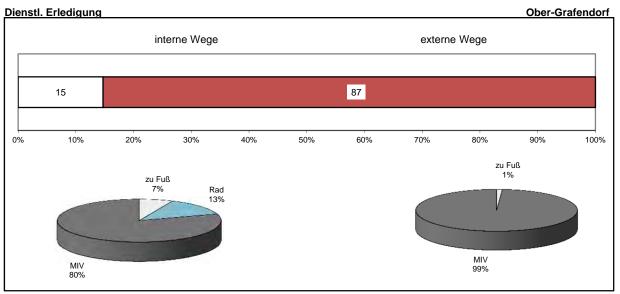


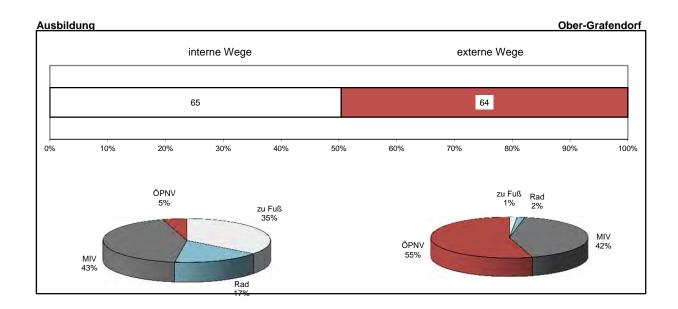
Abbildung 146: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen

Tabelle 19: Verkehrsmittelwahl bei internen und externen Wegen nach Reisezwecken

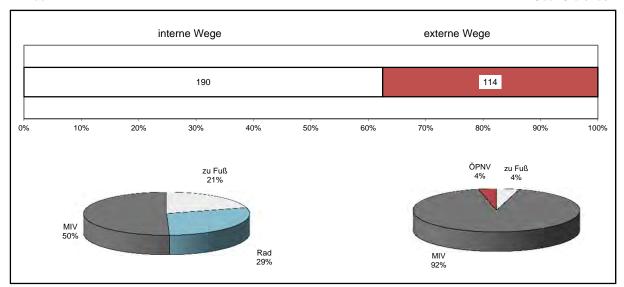
	Interne Wege [%]					Externe Wege [%]				
	Zu Fuß	Fahrrad	PKW-	ÖPNV		Zu Fuß	Fahrrad	PKW-	ÖPNV	
Gesamt	26	27	46	1		1	3	87	9	
Arbeit	23	43	34	0		2	3	89	7	
Dienstweg	7	13	80	0		1	0	99	0	
Ausbildung	35	17	43	5		2	2	42	55	
Bringen/Holen	17	15	68	0		0	0	100	0	
Einkauf	21	29	51	0		4	0	92	4	
Priv. Erledig.	25	23	52	0		2	4	89	4	
Freizeit	40	26	32	2		2	9	82	8	

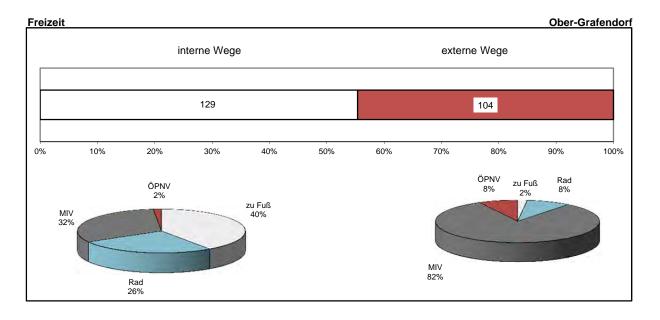




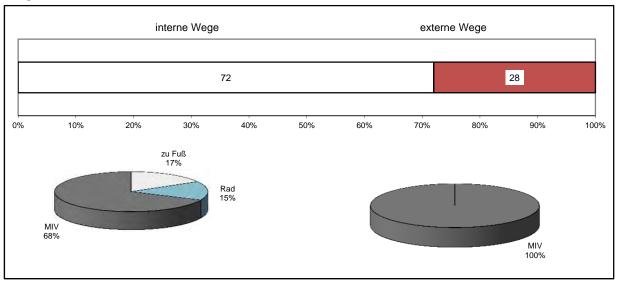












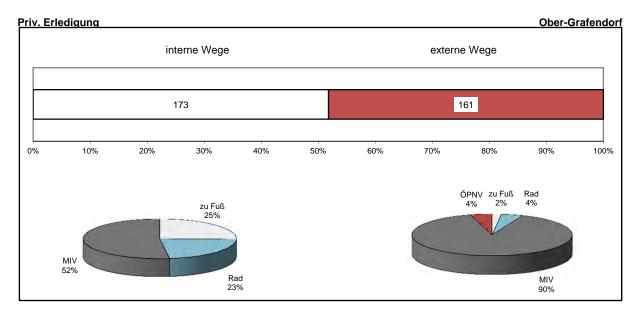


Abbildung 147: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen nach Reisezwecken

8.2.13 Wege nach Reiseweiten

26 % aller getätigten Wege sind kürzer als 1 km, weitere 13 % sind zwischen 1 und 2 km lang. 12 % der Wege sind 20 km oder länger. Die durchschnittliche Reiseweite beträgt 11 km. Unterschiede gibt es zwischen den Verkehrsmitteln. Die größten Distanzen werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. 41 % der Wege sind länger als 12,5 km. Beim Auto sind das nur 19 %.

14 % aller Autowege sind kürzer als 1 km und könnten durchaus auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Zudem sind 37 % der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden kürzer als 5 km.

Besonders beim Ausbildungsverkehr, Bring- und Holverkehr, sowie beim Einkaufsverkehr werden sehr kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt. Beim Einkaufen sind ein Drittel der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, kürzer als 1 km. Sehr deutlich sichtbar ist, vor allem beim Reisezweck Einkauf, dass die Gemeinde von Fußgehern und Radfahrern zusammengehalten wird. Die Autofahrer zerstören die kleinen Strukturen und damit den lokalen Arbeitsmarkt und die lokale Geschäftsstruktur.

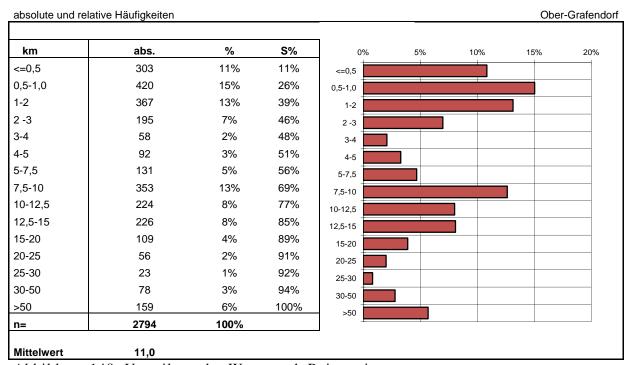


Abbildung 148: Verteilung der Wege nach Reiseweiten

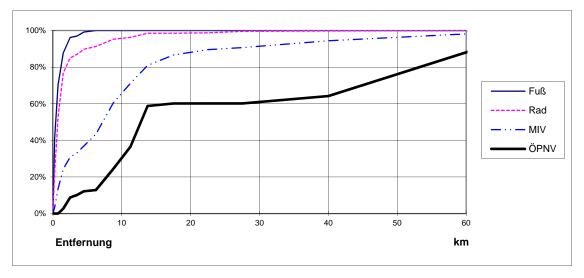


Abbildung 149: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Gesamt (n=2794)

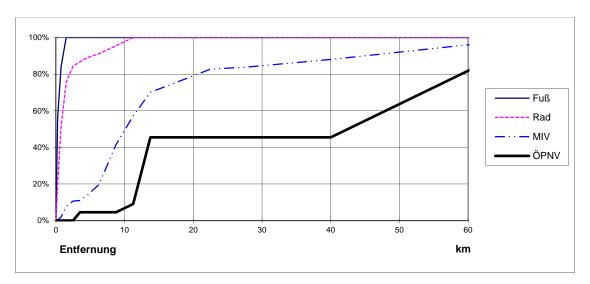


Abbildung 150: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393)

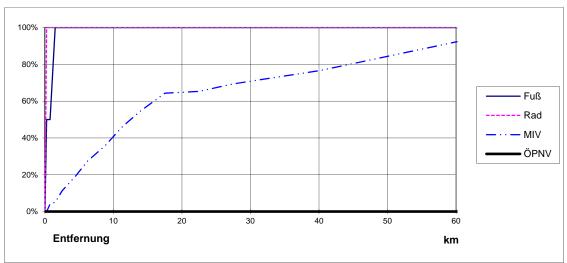


Abbildung 151: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Dienstliche Erledigungen (n=102)

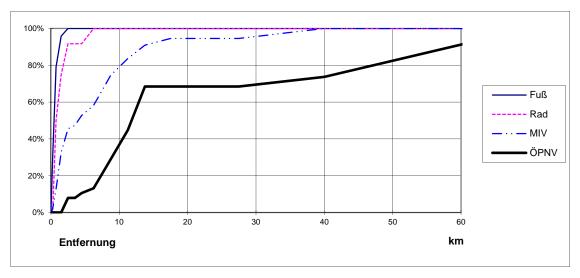


Abbildung 152: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129)

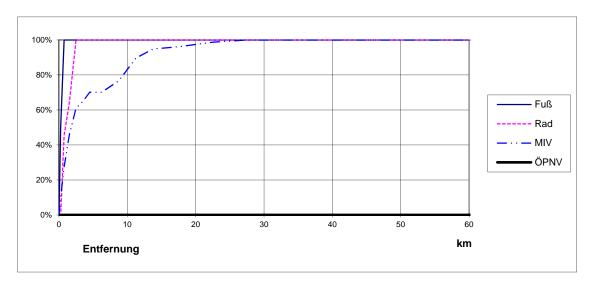


Abbildung 153: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)

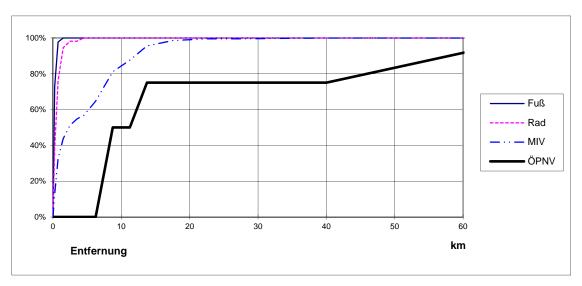


Abbildung 154: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkaufen (n=304)

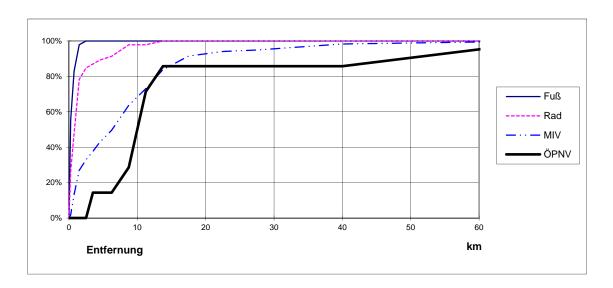


Abbildung 155: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334)

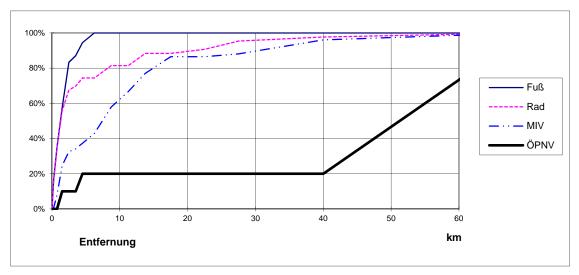


Abbildung 156: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233)

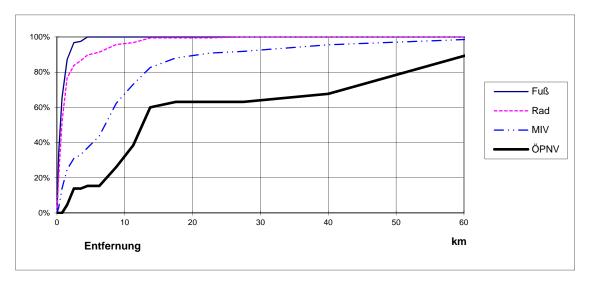


Abbildung 157: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)

8.2.14 Wege nach Reisezeiten

Entsprechend der Verteilung der Reiseweiten ist jene der Reisezeiten: 26 % der Wege sind kürzer als 5 Minuten, weitere 20 % dauern 5-10 und weitere 17 % 10-25 Minuten. Das bedeutet, dass zwei Drittel der Wege kürzer als 25 Minuten dauern. Eine weitere kleine Spitze (11 %) tritt bei 25-30 Minuten auf. Die durchschnittliche Reisedauer der Gemeinde beträgt 17 Minuten.

Die Reisezeitverteilung nach Verkehrsmittel zeigt, dass die Reisezeiten zwischen Fahrrad, zu Fuß gehen und Auto sehr ähnlich sind, die des öffentlichen Verkehrs jedoch deutlich höher. 70 % sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehr als 25 min unterwegs, 10 % mit dem Auto, 6 % zu Fuß und 4 % mit dem Fahrrad. Die deutlichste Abweichung von diesem Bild zeigt der

Reisezweck Arbeit, bei dem die Reisezeiten der Fuß- und Radwege deutlich unter der der Wege mit dem Auto liegen.

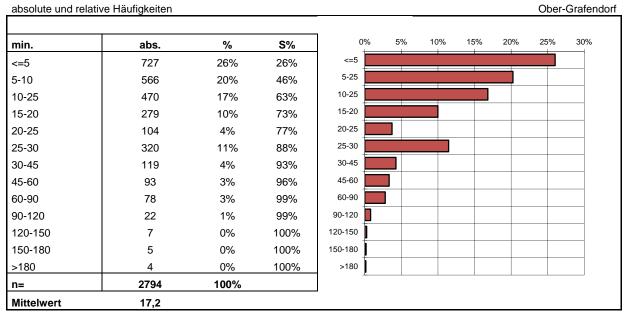


Abbildung 158: Verteilung der Wege nach Reisezeiten

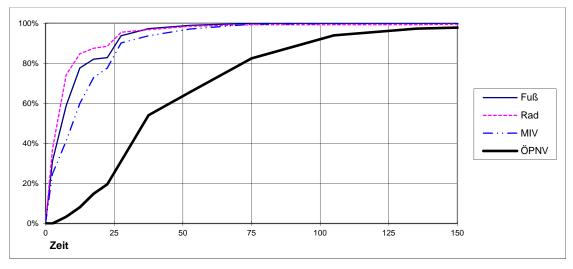


Abbildung 159: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Gesamt (n=2794)

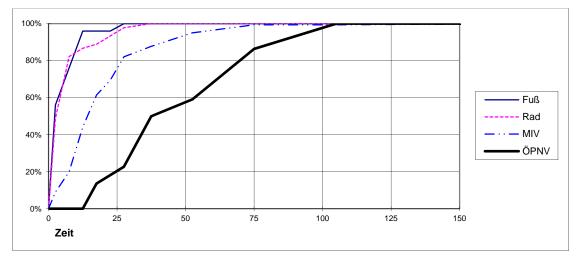


Abbildung 160: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393)

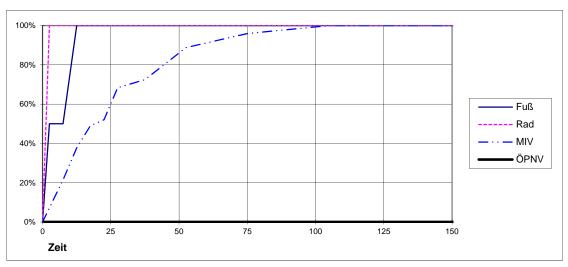


Abbildung 161: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck dienstliche Erledigungen (n=102)

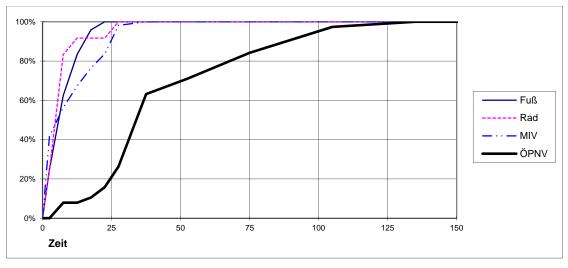


Abbildung 162: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129)

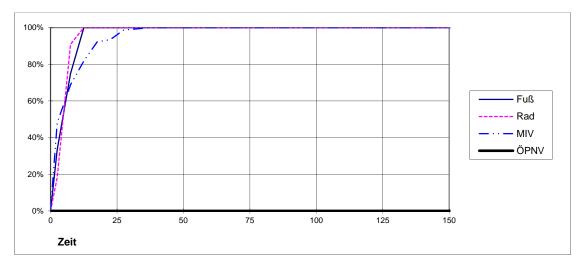


Abbildung 163: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)

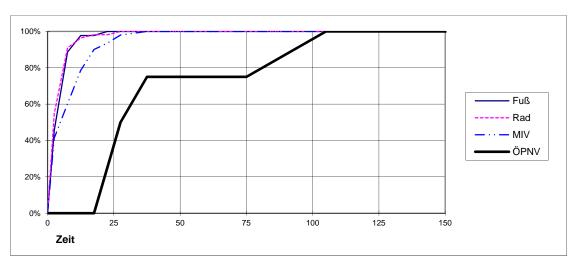


Abbildung 164: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkauf (n=304)

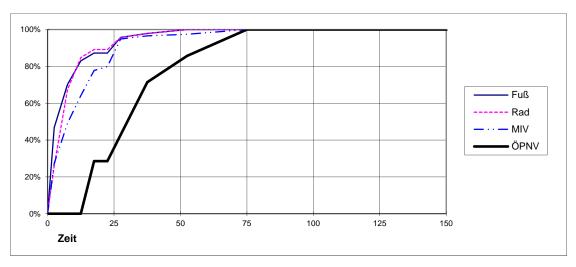


Abbildung 165: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334)

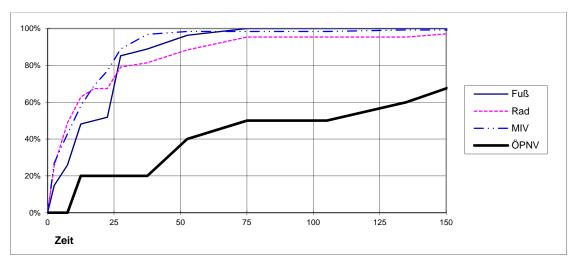


Abbildung 166: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233)

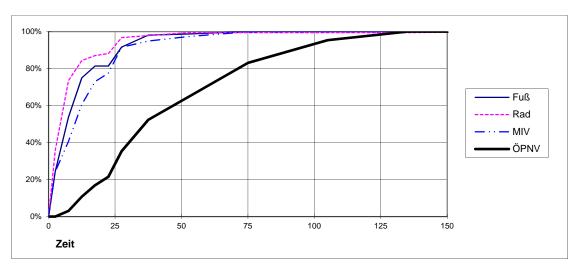


Abbildung 167: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)

8.2.15 Wege nach transportiertem Gewicht

23 % der Wege der Befragten dienen Transporten. Das entspricht den Werten die in einer Vielzahl untersuchter Gemeinden erhoben wurden. 94 % der transportierten Lasten haben ein Gewicht von unter 10 kg, wobei es sich bei 77 % um gar kein Ladegut handelt.

Am häufigsten werden Waren, unabhängig vom Gewicht, mit dem Auto als FahrerIn (22 %) oder als MitfahrerIn (23%) transportiert, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 36 %. Zu Fuß und mit dem Rad wird in 23 % der Fälle eine Last transportiert. Waren unter 10 kg werden häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln, als mit dem Pkw transportiert und kaum noch zu Fuß und mit dem Fahrrad (1 %) Allerdings transportieren 13 % aller MIV-FahrerInnen und 17 % der MitfahrerInnen Lasten unter 10 kg. Diese Transporte könnten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad getätigt werden. Waren über 20 kg werden nur noch mit dem Auto transportiert.

Abbildung 168: Transportiertes Gewicht. Alle Wege

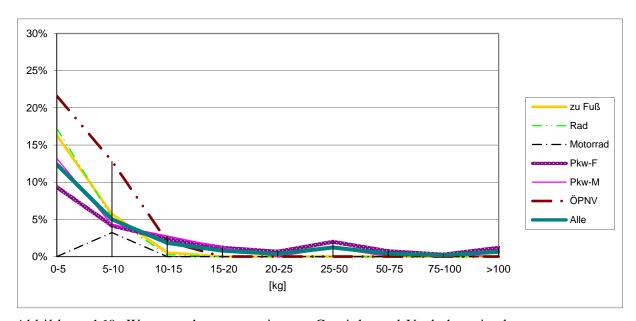


Abbildung 169: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel

Tabelle 20: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel:

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf abs. ÖPNV kg zu Fuß Rad Motorrad Pkw-F Pkw-M Alle 284 30 1177 251 94 2145 309 0-5 60 69 0 141 43 32 345 14 19 139 5-10 21 21 1 63 10-15 2 1 0 36 9 3 51 15-20 0 0 0 18 4 0 22 20-25 0 0 0 10 0 0 10 25-50 0 0 0 30 4 0 34 50-75 0 0 0 11 0 0 11 0 0 5 75-100 0 4

>100	0	0	0	18	0	0	18
n=	367	400	31	1508	326	148	2780
				%			
kg	zu Fuß	Rad	Motorrad	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Alle
0	77%	77%	97%	78%	77%	64%	77%
0-5	16%	17%	0%	9%	13%	22%	12%
5-10	6%	5%	3%	4%	4%	13%	5%
10-15	1%	0%	0%	2%	3%	2%	2%
15-20	0%	0%	0%	1%	1%	0%	1%
20-25	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
25-50	0%	0%	0%	2%	1%	0%	1%
50-75	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
75-100	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
>100	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%
n=	23%	23%	3%	22%	23%	36%	23%

8.3 Fragen an die Bevölkerung zu Problemen der Verkehrsorganisation

Die Fragen zu Verkehrsproblemen wurden überwiegend von der ältesten und der zweitältesten Person im Haushalt ausgefüllt.

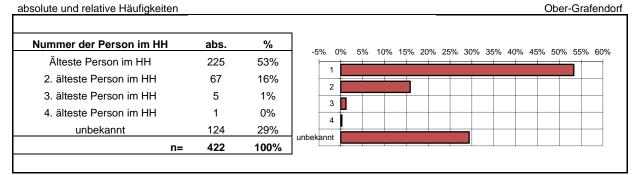


Abbildung 170: Wer hat die Fragen beantwortet?

8.3.1 Struktur der Stadt Ober-Grafendorf

Die Struktur der Stadt wird durch folgende Kennzahlen definiert:

- Innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen 59 % der Befragten ein Lebensmittelgeschäft, 52 % den Kindergarten, 47 % eine Schule, 41 % eine Bücherei, 52% einen Kinderspielplatz, 30 % eine Sportstätte, 47 % einen Arzt, 46 % eine Apotheke, 46 % ein Postamt, 45 % eine Bank sowie 53 % eine Gaststätte.
- in der Stadt gekauft werden 74 % der Lebensmittel, 55 % der Haushaltsartikel, nur 10 % der Bekleidung und Schuhe und 17 % der anderen Konsumgüter. Außerhalb von Ober-Grafendorf wird zu 60 % im Internet oder via Versand eingekauft. Je 5 % kaufen in Melk, Wilhelmsburg und Krems ein.
- An Werktagen verbringen 85 % der Befragten ihre Freizeit in Ober-Grafendorf. An Wochenenden ist dieser Anteil niedriger: 71 % verbringen tagsüber und 79 % am Abend ihre Freizeit in der Stadt.

59 % der Befragten bewerten die Stadt Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsort gut, weitere 16 % sogar sehr gut. 20 % beurteilen die Situation als befriedigend und nur 2 % als schlecht.

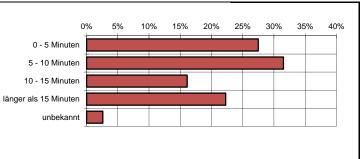
Auf die Frage welche Geschäfte in Ober-Grafendorf fehlen antworteten 111 Personen mit Bekleidungsgeschäft und 38 mit Supermarkt (Hofer).

Supermarkt, Lebensmittel

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

	abs.	%
	116	27%
	133	32%
	68	16%
	94	22%
	11	3%
n=	422	100%
	n=	116 133 68 94

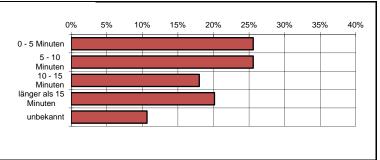


Kindergarten

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		108	26%
5 - 10 Minuten		108	26%
10 - 15 Minuten		76	18%
länger als 15 Minuten		85	20%
unbekannt		45	11%
	n=	422	100%

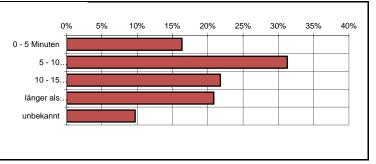


Schule

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		69	16%
5 - 10 Minuten		132	31%
10 - 15 Minuten		92	22%
länger als 15 Minuten		88	21%
unbekannt		41	10%
	n=	422	100%

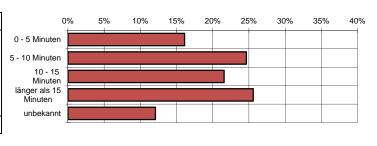


Bücherei

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		68	16%
5 - 10 Minuten		104	25%
10 - 15 Minuten		91	22%
länger als 15 Minuten		108	26%
unbekannt		51	12%
	n=	422	100%

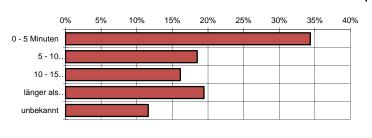


Kinderspielplatz

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		145	34%
5 - 10 Minuten		78	18%
10 - 15 Minuten		68	16%
länger als 15 Minuten		82	19%
unbekannt		49	12%
	n=	422	100%

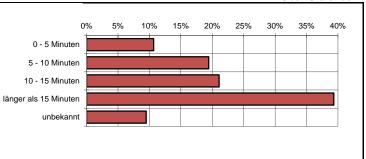


Sportstätte

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		45	11%
5 - 10 Minuten		82	19%
10 - 15 Minuten		89	21%
länger als 15 Minuten		166	39%
unbekannt		40	9%
	n=	422	100%

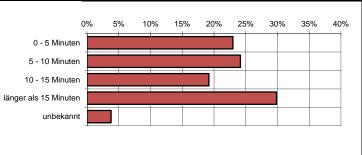


Arzt

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		97	23%
5 - 10 Minuten		102	24%
10 - 15 Minuten		81	19%
länger als 15 Minuten		126	30%
unbekannt		16	4%
	n=	422	100%

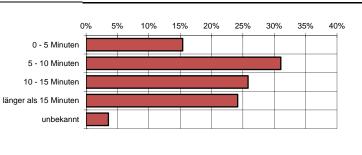


Apotheke

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

zu Fuß erreichbar in		abs.	%
0 - 5 Minuten		65	15%
5 - 10 Minuten		131	31%
10 - 15 Minuten		109	26%
länger als 15 Minuten		102	24%
unbekannt		15	4%
	n=	422	100%



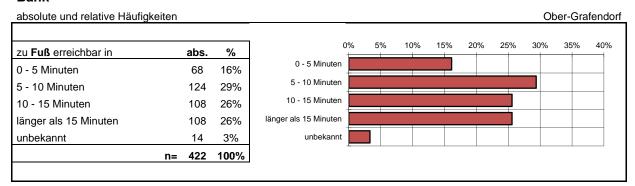
Postamt

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf 0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40% zu Fuß erreichbar in abs. % 0 - 5 Minuten 0 - 5 Minuten 67 16% 5 - 10 5 - 10 Minuten 127 30% Minuten 10 - 15 10 - 15 Minuten 27% 112 Minuten länger als 15 Minuten länger als 15 Minuten 98 23% unbekannt 4% 18 unbekannt

100%

n= 422

Bank



Gaststätte

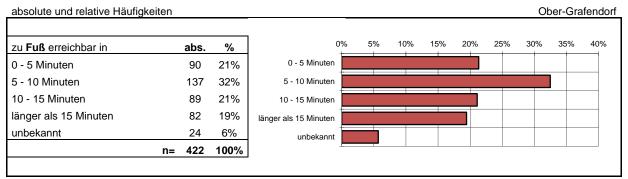
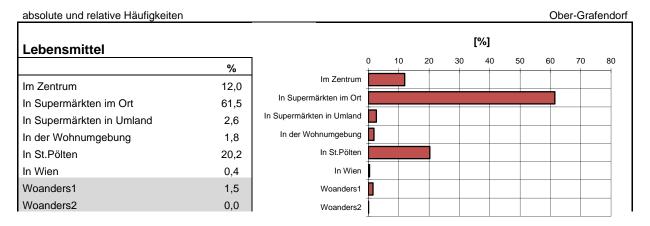
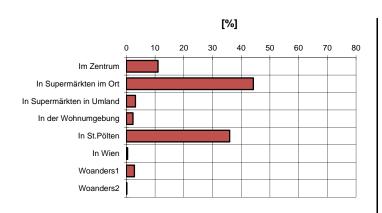


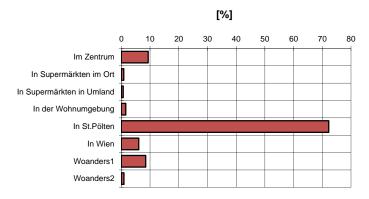
Abbildung 171: In der Nähe der Wohnung zu Fuß erreichbare Einrichtungen



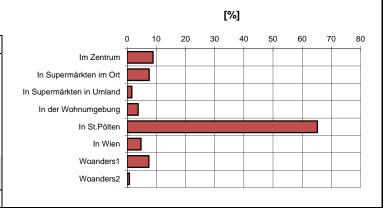
%=	100
/0-	100

Haushaltsartikel		
		%
Im Zentrum		11,0
In Supermärkten im Ort		44,2
In Supermärkten in Umland		3,1
In der Wohnumgebung		2,3
In St.Pölten		36,0
In Wien		0,4
Woanders1		2,8
Woanders2		0,1
	%=	100
Bekleidung,Schuhe		
		%
Im Zentrum		9,3
In Supermärkten im Ort		0,8





Anderes		
		%
Im Zentrum		8,9
In Supermärkten im Ort		7,6
In Supermärkten in Umland		1,6
In der Wohnumgebung		3,8
In St.Pölten		65,2
In Wien		4,8
Woanders1		7,4
Woanders2		0,8
	%=	100



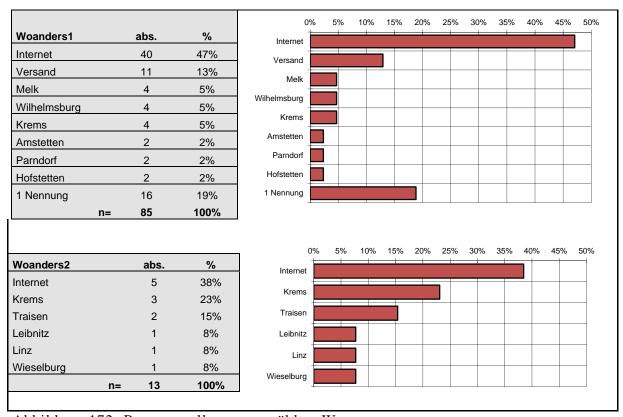
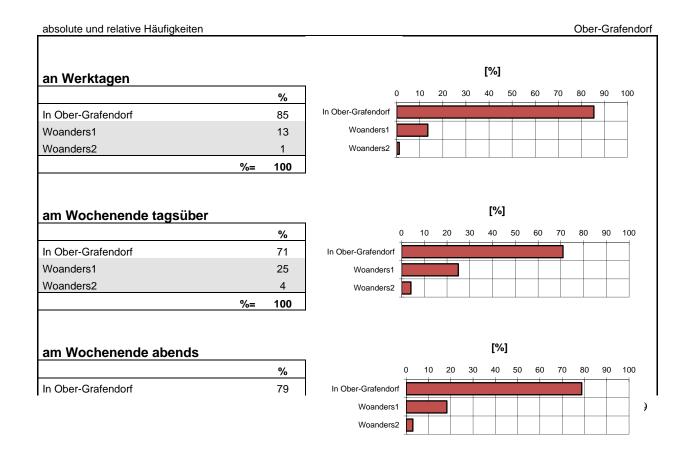


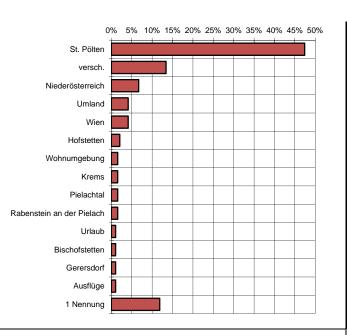
Abbildung 172: Bezugsquellen ausgewählter Warengruppen



	%=	100
Woanders2		3
Woanders1		18

Mehrfachantwort

		Menrachantwort
Woanders1	abs.	%
St. Pölten	92	47%
versch.	26	13%
Niederösterreich	13	7%
Umland	8	4%
Wien	8	4%
Hofstetten	4	2%
Wohnumgebung	3	2%
Krems	3	2%
Pielachtal	3	2%
Rabenstein an der Pielach	3	2%
Urlaub	2	1%
Bischofstetten	2	1%
Gerersdorf	2	1%
Ausflüge	2	1%
1 Nennung	23	12%
n=	194	100%



Mehrfachantwort

		Moninadhantwort
Woanders2	abs.	%
Wien	21	25%
versch.	16	19%
St. Pölten	11	13%
Pielachtal	5	6%
Krems	5	6%
Umland	4	5%
Niederösterreich	3	4%
Wachau	3	4%
Ausflüge	2	2%
Melk	2	2%
1 Nennung	13	15%
n=	85	100%

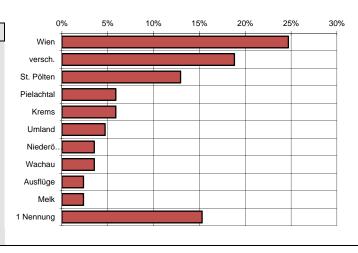


Abbildung 173: Freizeit-Orte

absolute und relative Häufigkeiten

absolute und relative Haufigkeiten		
	abs.	%
sehr gut	69	16%
gut	248	59%
befriedigend	85	20%
schlecht	10	2%
sehr schlecht	0	0%
weiß nicht	0	0%
unbekannt	10	2%

Ober-Grafendorf

											_,	
0	% 5% 1	∪%15° +	%20% 	625%	630°	%35	%40	%45 —	%50	% 55	%60	%65
sehr gut												
gut												
befriedigend												
schlecht												
sehr schlecht												
weiß nicht												
unbekannt												

n=	422	100%

Abbildung 174: Wie bewerten Sie die Stadt Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsstandort?

8.3.2 Fußgängerverkehr

- Die Sicherheit für FußgängerInnen wird von 59 % gut und von 19 % sehr gut bewertet. Nur 3 % bewerten sie schlecht. Die häufigsten Gründe waren dabei ein fehlender Zebrastreifen vor dem Gemeindeamt, sowie eine mangelnde Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr.
- 27 % finden, dass eine Gefährdung durch fehlende oder zu schmale Gehsteige besteht.
 Besonders gefährdet werden dabei die Haltergasse (10 Nennungen) und die Manker Straße (8 Nennungen) angegeben.
- Gefährdungen durch fehlende oder schlecht markierte Zebrastreifen werden von 24 % angegeben. Je 9 Personen finden diese Situation bei der Raika-Sparkasse, sowie auf der Hauptstraße problematisch. 8 Personen nennen die Mariazeller Straße.
- Die mangelhafte Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen wird von 35 % angegeben. Am problematischsten Stellt sich das bei der Kirche dar (4 Nennungen).
- Verbesserte Fußgängerverbindungen werden besonders beim Gemeindeamt (9 Nennungen) gewünscht. Je 6 Nennungen werden für die Hauptstraße, sowie für die Pielachbrücke abgegeben.

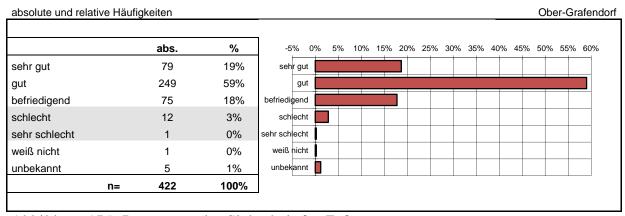


Abbildung 175: Bewertung der Sicherheit für Fußgänger

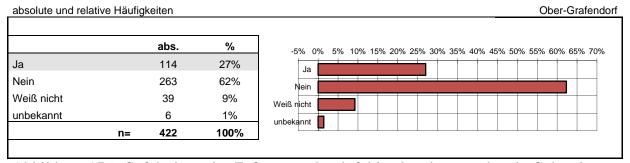


Abbildung 176: Gefährdung der Fußgänger durch fehlende oder zu schmale Gehsteige

Abbildung 177: Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?

100%

422

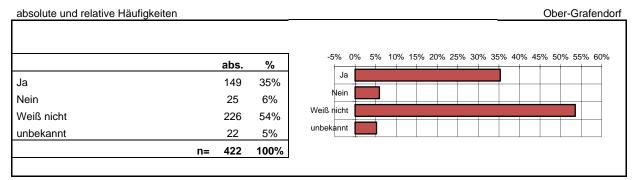


Abbildung 178: Werden mobilitätseingeschränkte Personen genügend berücksichtigt?

8.3.3 Radverkehr

59 % der Befragten benutzen das Fahrrad regelmäßig als Verkehrsmittel. Fallweise nutzen es weitere 24 %. Für die 15 %, die angeben nie ein Fahrrad zu nutzen, sind die Hauptgründe fehlende Transportmöglichkeiten für Güter und zu weite Wege.

6 % bewerten die Sicherheit für RadfahrerInnen in Ober-Grafendorf als sehr gut, 52 % als gut.

5 % bewerten die Situation als schlecht oder sehr schlecht. Gründe dafür sind vor allem fehlende Radwege und eine fehlende Trennung zwischen Rad- und Gehwegen.

Eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist vor allem in der Manker Straße (35 Nennungen), der Pielachbrüche (23 Nennungen), sowie der Hauptstraße (21 Nennungen) vordringlich.

55 % der Befragten findet dass ausreichend Stellplätze für Fahrräder vorhanden sind. Abstellmöglichkeiten werden am Bahnhof und im Zentrum erwünscht.

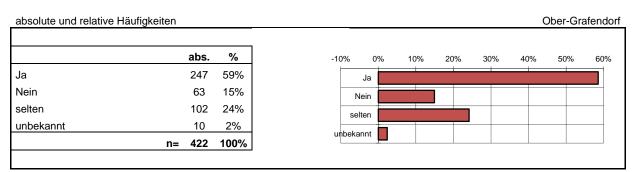


Abbildung 179: Benutzen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel innerhalb der Gemeinde?

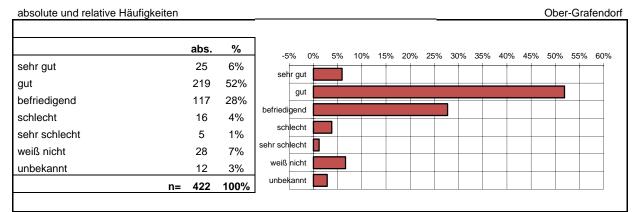


Abbildung 180: Bewertung der Sicherheit für Radfahrer in der Stadt

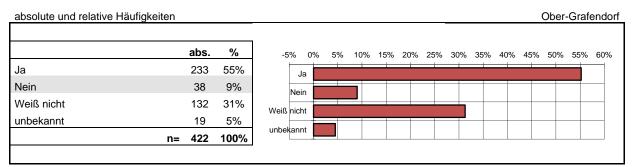


Abbildung 181: Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?

8.3.4 Öffentliche Verkehrsmittel

75 % der Befragten benutzen nie oder seltener als einmal im Monat öffentliche Verkehrsmittel, 11 % benutzen sie täglich oder mindestens einmal pro Woche. Das meist genutzte Verkehrsmittel ist dabei die Regionalbahn, gefolgt der ÖBB. Hauptkritikpunkt zur Situation des öffentlichen Verkehrs sind zu wenige Verbindungen.

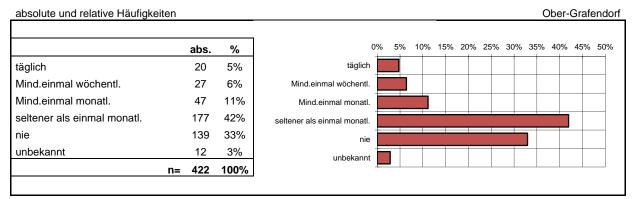
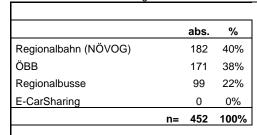


Abbildung 182: Wie oft benutzen Sie üblicherweise öffentliche Verkehrsmittel?

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf



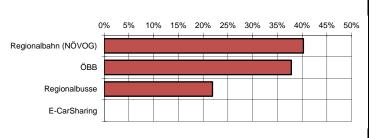
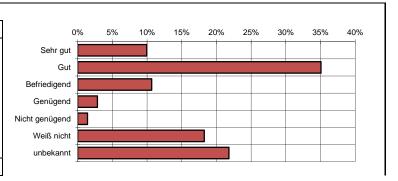
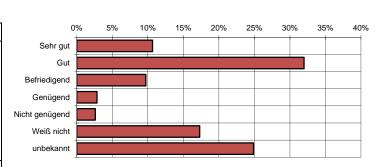


Abbildung 183: Welche öffentlichen Verkehrsmittel benutzen Sie üblicherweise?

Information			
		abs.	%
Sehr gut		42	10%
Gut		148	35%
Befriedigend		45	11%
Genügend		12	3%
Nicht genügend		6	1%
Weiß nicht		77	18%
unbekannt		92	22%
	n=	422	100%

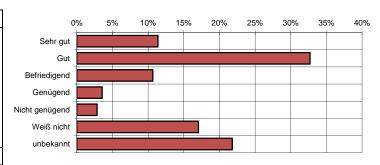


Liniennetz			
		abs.	%
Sehr gut		45	11%
Gut		135	32%
Befriedigend		41	10%
Genügend		12	3%
Nicht genügend		11	3%
Weiß nicht		73	17%
unbekannt		105	25%
	n=	422	100%



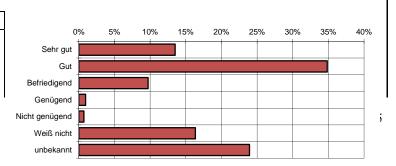
Fahrplan

		abs.	%
Sehr gut		48	11%
Gut		138	33%
Befriedigend		45	11%
Genügend		15	4%
Nicht genügend		12	3%
Weiß nicht		72	17%
unbekannt		92	22%
	n=	422	100%



Komfort

	abs.	%
Sehr gut	57	14%
Gut	147	35%
Befriedigend	41	10%
Genügend	4	1%



Nicht genügend		3	1%										
Weiß nicht		69	16%										
unbekannt		101	24%										
	n=	422	100%										
Pünktlichkeit													
Turkinginion		abs.	%		0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%
Sehr gut		63	15%	Sehr gut	_	376	1078	1376	2076	2376	30%	3376	40 /6
Gut		148	35%	Gut	=								
Befriedigend		30	7%	Befriedigend									
Genügend		5	1%	Genügend	=								
Nicht genügend		3	1%	Nicht genügend	=								
Weiß nicht		79	19%	Weiß nicht	-				-				
unbekannt		94	22%	unbekannt									-
	n=	422	100%	unbekanni				_					
Abstimmung beim Umst	eigen												
<u> </u>		abs.	%		0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%
Sehr gut		20	5%	Sehr gu	ut 🔲								
Gut		85	20%	Gu	ut 📗								
Befriedigend		49	12%	Befriedigen	d 🗍								
Genügend		14	3%	Genügen	d 🗐								
Nicht genügend		7	2%	Nicht genügen	d 🗍								
Weiß nicht		138	33%	Weiß nich								1	
unbekannt		109	26%	unbekanr	_							-	
	n=	422	100%	a ordin									

Abbildung 184: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel

absolute und relative Häufigkeiten	Ober-Grafendo		
	aha	<u></u> %	0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35%
Zer Well Enhance in the Heavet and above 29	abs.		Zusätzl.Fahrten in der
Zusätzl.Fahrten in der Hauptverkehrszeit	36	8%	Kürzere Fahrzeiten
Kürzere Fahrzeiten	21	4%	Bahnhof näher am Zentrum
Bahnhof näher am Zentrum	13	3%	Zusätzl.frühere oder/und
Zusätzl.frühere oder/und spätere Fahrten	50	11%	
Fahrradtransport in den Zügen	46	10%	Fahrradtransport in den Zügen
Mehr Parkplätze an den Bahnhöfen	28	6%	Mehr Parkplätze an den
Mehr Fahrradsbstellplätze an den Bahnhöfen	16	3%	Mehr Fahrradsbstellplätze an
Besseres Image der ÖV	16	3%	Besseres Image der ÖV
Bessere Abstimmung von Bussen und Zügen	39	8%	Bessere Abstimmung von
Besitze ein Auto, benütze keine ÖV	141	30%	Besitze ein Auto, benütze keine
			Weiß nicht
			Anderes

Weiß nicht		43	9%						
Anderes		24	5%						
	n=	473	100%						
			0/		1	1	1	1	1
Anderes		abs.	%		0	0% 5%	0% 5% 10% 15%	0% 5% 10% 15% 20% 2	0% 5% 10% 15% 20% 25% 30
Preise		7	29%		Preise	Preise	Preise	Preise	Preise
günstigere Tarife		3	13%	l	günstigere Tarife	günstigere Tarife	günstigere Tarife	günstigere Tarife	günstigere Tarife
günstigere Fahrkarten		2	8%	l	günstigere Fahrkarten	günstigere Fahrkarten	günstigere Fahrkarten	günstigere Fahrkarten	günstigere Fahrkarten
niedrigere Ticketpreise		2	8%	I	niedrigere Ticketpreise	niedrigere Ticketpreise	niedrigere Ticketpreise	niedrigere Ticketpreise	niedrigere Ticketpreise
Pünktlichkeit		2	8%	ĺ	Pünktlichkeit	Pünktlichkeit	Pünktlichkeit	Pünktlichkeit	Pünktlichkeit
bessere Verbindung nach St. Pölten		1	4%	I	bessere Verbindung nach St	bessere Verbindung nach St	bessere Verbindung nach St	bessere Verbindung nach St	bessere Verbindung nach St
geschützte Warteräume		1	4%		geschützte Warteräume	geschützte Warteräume	geschützte Warteräume	geschützte Warteräume	geschützte Warteräume
leistbare Tickets für Familien		1	4%	l	leistbare Tickets für Familien	leistbare Tickets für Familien	leistbare Tickets für Familien	leistbare Tickets für Familien	leistbare Tickets für Familien
mehr Flexibilität		1	4%	l	mehr Flexibilität	mehr Flexibilität	mehr Flexibilität	mehr Flexibilität	mehr Flexibilität
mit Transport meist nicht umsetzbar		1	4%	l	mit Transport meist nicht	mit Transport meist nicht	mit Transport meist nicht	mit Transport meist nicht	mit Transport meist nicht
näher gelegene Haltestellen		1	4%	l	näher gelegene Haltestellen	- · · ·	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	· · · — — —	· · · =
Unterstellmöglichkeiten		1	4%		Unterstellmöglichkeiten	· =	· -	· =	· =
Verbindung zum Arbeitsort (Scheibbs)		1	4%		Verbindung zum Arbeitsort	Verbindung zum Arbeitsort	Verbindung zum Arbeitsort	Verbindung zum Arbeitsort	Verbindung zum Arbeitsort
	n=	24	100%	I					

Abbildung 185: Unter welchen Bedingungen würden sie Bahnlinien des öffentlichen Verkehrs öfter benutzen?

8.3.5 Motorisierter Individualverkehr

63% der Befragten finden, dass in Ober-Grafendorf ausreichend Pkw-Stellplätze vorhanden sind. Mangel besteht vor allem auf der Hauptstraße. Die Erhebung des ruhenden Verkehrs zeigt aber, dass überall im Zentrum ein Überangebot an Parkplätzen besteht. Die Bereitschaft Sammelparkplätze in der Wohnumgebung zu nutzen ist mit 15 % gering.

60 % der Befragten sind der Ansicht, dass die Belastung durch LKW in der Stadt zu hoch ist. Hier wird ebenfalls die Hauptstraße am häufigsten genannt, gefolgt von der Manker Straße.

Zu hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs werden von 51% der Befragten beanstandet, vor allem in Tempo 30 Zonen, sowie der Manker Straße. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen bzw. Kontrollen wünschen trotzdem nur 32 % der Befragten.

absolute und re	lative Häufigko	eiten						<u>-</u>		Ober-0	Grafendo
	abs.	%	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%
Ja	256	63%	Ja			_					
Nein	108	27%	Nein								
Weiß nicht	40	10%							_		
n=	404	100%	Weiß nicht								
			•								

Abbildung 186: Sind in Ober-Grafendorf ausreichend öffentliche Parkplätze für Pkws vorhanden?

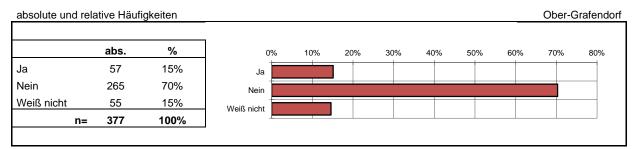


Abbildung 187: Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto nicht direkt bei der Wohnung, sondern auf einem bis zu 200 m entfernten Sammelparkplatz abzustellen, um zur Verkehrsberuhigung in Ihrer Wohnumgebung beizutragen?

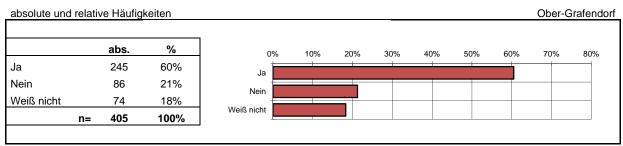


Abbildung 188: Gibt es in Ober-Grafendorf zu viel LKW-Verkehr?

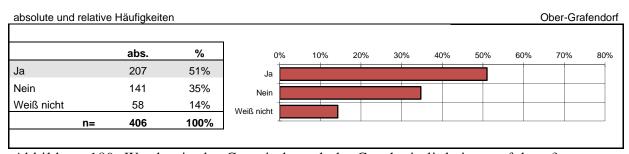


Abbildung 189: Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

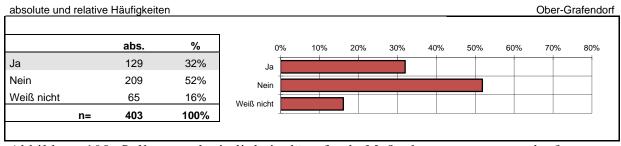


Abbildung 190: Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?

8.3.6 Zentrum

80 % der Befragten fühlen sich im Zentrum wohl. Für die, die sich nicht wohl fühlen ist zu viel (Durchzugs-)Verkehr das größte Problem. 9 % sind mit der neu gestalteten Hauptstraße im Zentrum nicht zufrieden. In der Schulstraße, mit der 15 % unzufrieden sind, ist der Hauptkritikpunkt, dass die Tempo 30 Zone nur während des Schulbetriebs gilt.

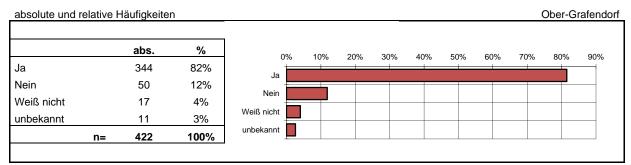


Abbildung 191: Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?

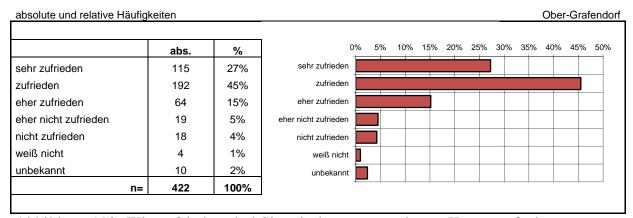


Abbildung 192: Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße im Zentrum?

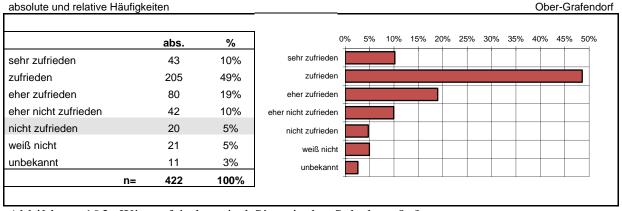
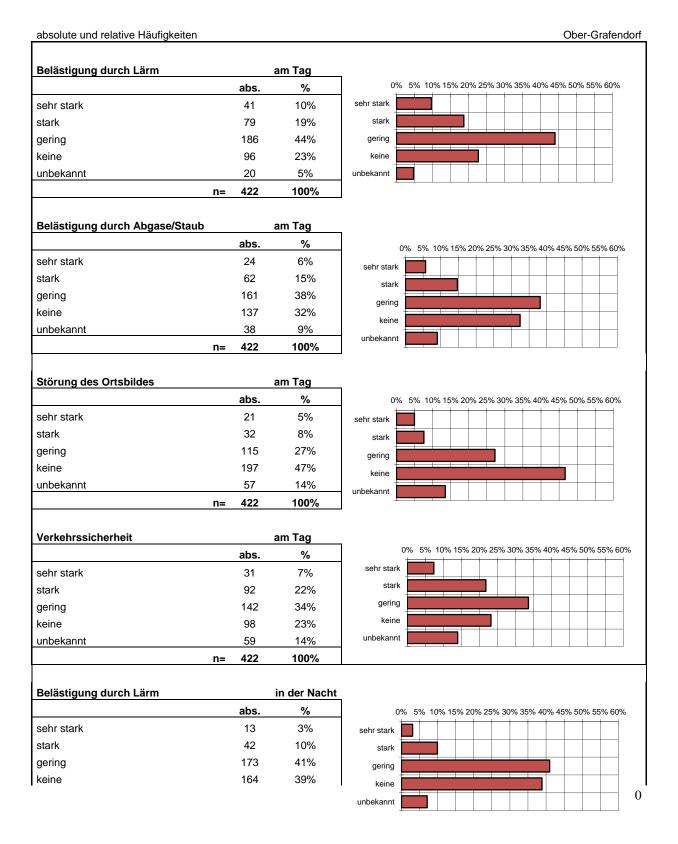


Abbildung 193: Wie zufrieden sind Sie mit der Schulstraße?

8.3.7 Probleme am Wohnungsstandort durch den Autoverkehr

Tagsüber gibt die Mehrheit der Befragten für die Verkehrsprobleme Lärm, Abgase sowie Verkehrssicherheit an, dass diese sie gering belästigen. Nachts wird von einer Überzahl Lärm als gering belästigendes Verkehrsproblem eingestuft.



	n=	122	100%	
unbekannt		30	7%	

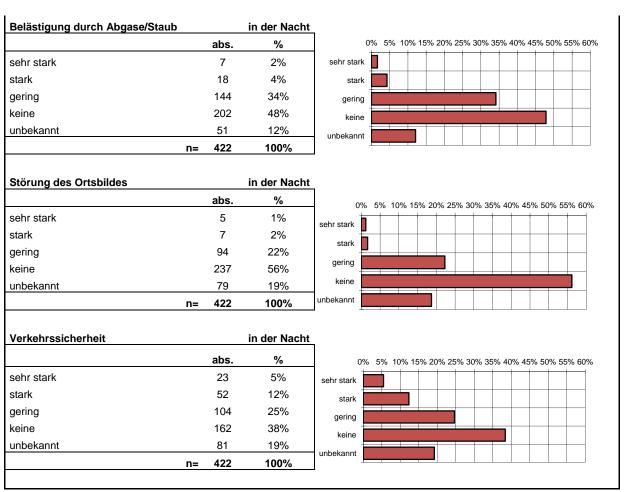


Abbildung 194: Probleme am Wohnungsstandort durch den Straßenverkehr

9 Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchzugsverkehrs

Zur Ermittlung der Verkehrsstärken und Abschätzung des Durchzugsverkehrs fand am Dienstag, dem 10.05.2016 von 05:30 Uhr bis 19:30 Uhr eine automatische Verkehrszählung inkl. Kennzeichenerkennung statt. Im Zuge der Auswertung konnten so nicht nur richtungsgenaue Tagesganglinien der einzelnen Querschnitte sondern auch Fahrtrouten identifiziert werden.

9.1 Untersuchungsgebiet

Die Zählstellen fanden sich an den 4 hochrangigen Ortseinfahrten, um den Großteil des Quell-/Ziel- bzw. Durchzugsverkehrs zu erfassen.

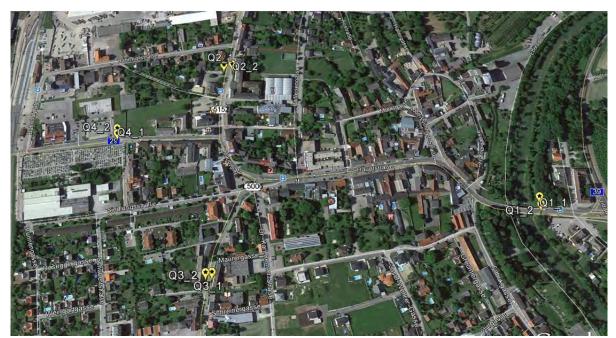


Abbildung 195: Standorte der automatischen Verkehrszählanlagen

Tabelle 21: Ergebnisse der Verkehrszählung

Querschnitt	PKW	LKW	Busse	ges. /Spur	Ges. Querschnitt
Q1_1	4755	225	34	5014	
Q1_2	4596	204	36	4836	9850
Q2_1	2324	82	22	2428	
Q2_2	2280	93	23	2396	4824
Q3_1	1510	36	21	1567	
Q3_2	1465	34	16	1515	3082
Q4_1	2745	73	34	2852	
Q4_2	2884	112	31	3027	5879

9.2 Tagesganglinien

Die Tagesganglinien geben die Verkehrsmengen je Viertelstunde über den Tagesverlauf an.

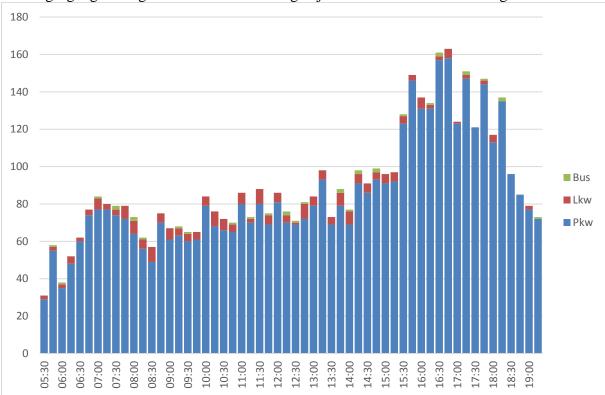


Abbildung 196: Tagesganglinie Zählstelle Q1_1

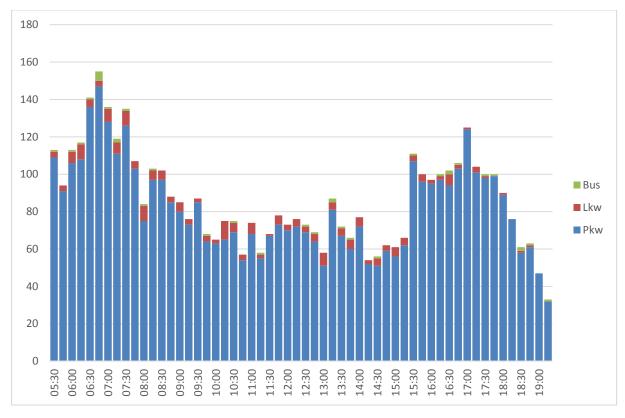


Abbildung 197: Tagesganglinie Zählstelle Q1_2

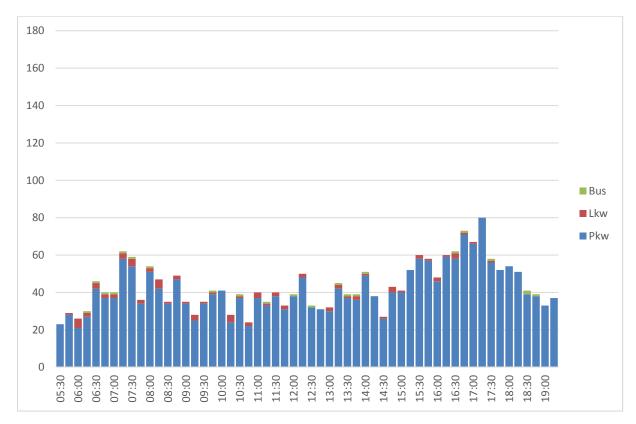


Abbildung 198: Tagesganglinie Zählstelle Q2_1

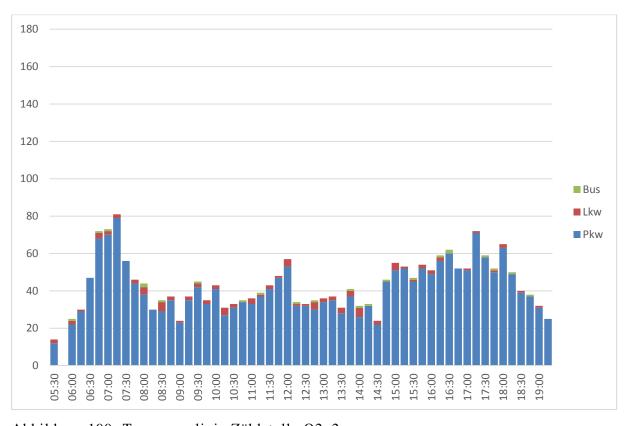


Abbildung 199: Tagesganglinie Zählstelle Q2_2

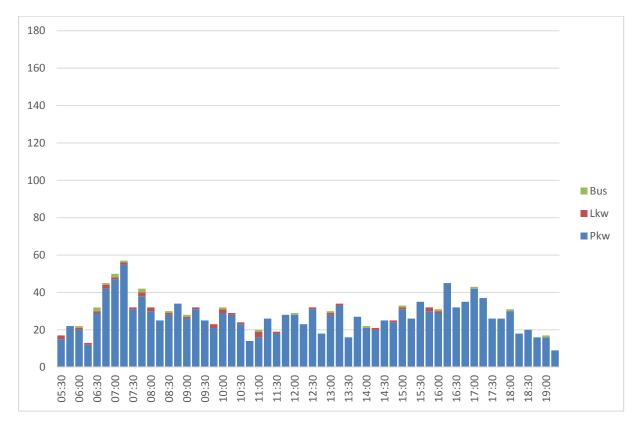


Abbildung 200: Tagesganglinie Zählstelle Q3_1

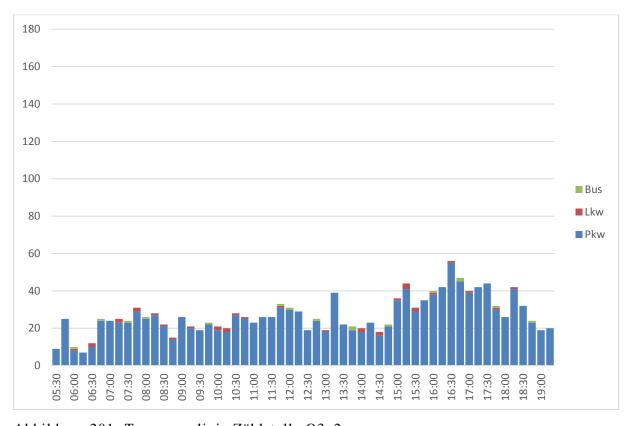


Abbildung 201: Tagesganglinie Zählstelle Q3_2

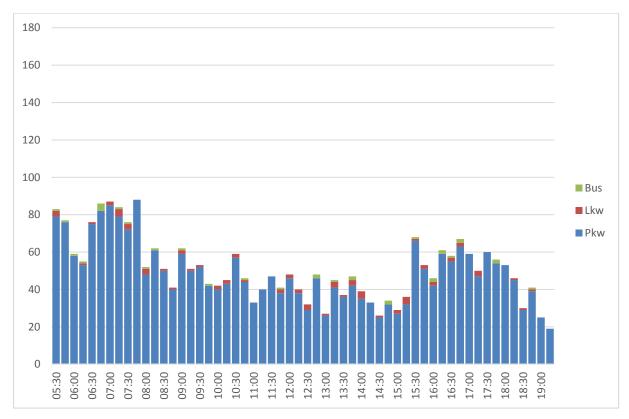


Abbildung 202: Tagesganglinie Zählstelle Q4_1

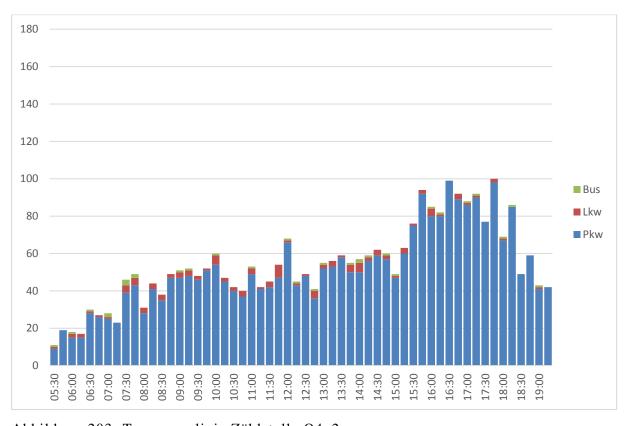


Abbildung 203: Tagesganglinie Zählstelle Q4_2

Der Vergleich der Aus- und Einfahrten je Zählstelle offenbart tageszeitliches Unterschiede infolge Pendlerverkehrs. Vor allem die Zählstellen 1 und 4 zeigen, dass der Kfz-Verkehr vormittags deutlich Richtung Osten (Richtung St. Pölten) gerichtet ist und am Nachmittag retour. Der Zusatz _1 steht für die Ortseinfahrt, _2 für die Ausfahrt.



Abbildung 204: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 1 (Ost)

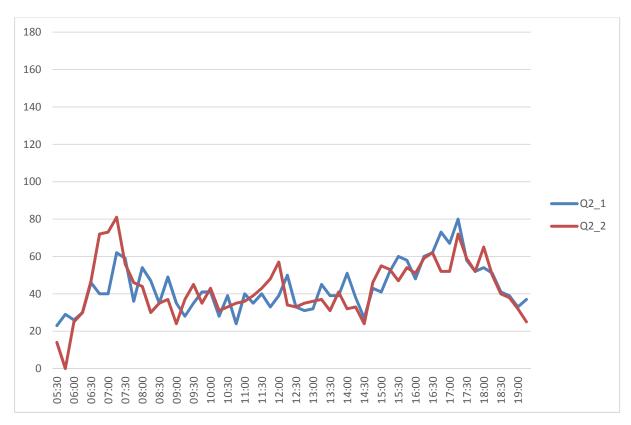


Abbildung 205: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 2 (Nord)

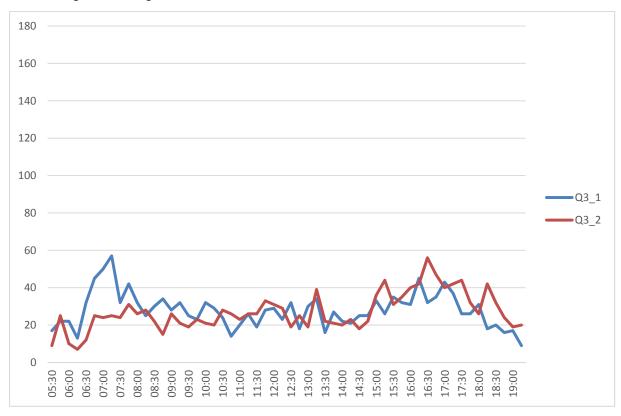


Abbildung 206: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 3 (Süd)

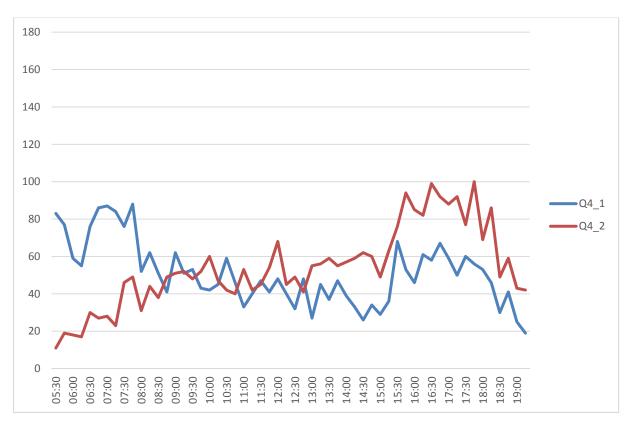


Abbildung 207: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 4 (West)

9.3 Durchzugsverkehr

Für die Ermittlung des Durchzugsverkehrs wurde eine maximale Durchfahrtsdauer von 5 Minuten angenommen, d.h. Kennzeichen, die innerhalb von 5 Minuten an 2 Zählstellen registriert wurden, zählen als Transit. Die 5 Minuten ergeben sich aus folgender Darstellung der Durchfahrtsdauern. Bei jenen > 5 Minuten kann von einem Halt im Untersuchungsgebiet ausgegangen werden.

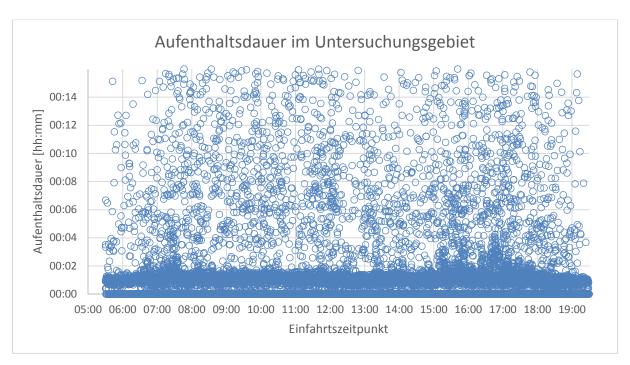


Abbildung 208: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

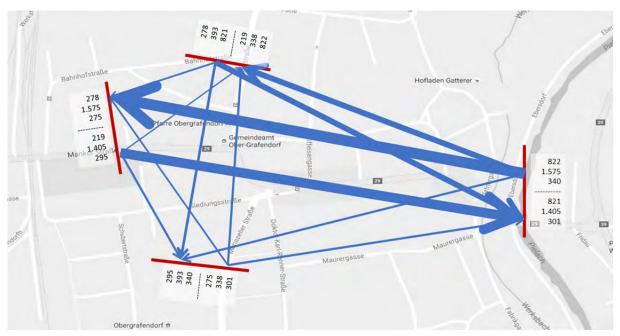


Abbildung 209: Visualisierung und Quantifizierung des Pkw-Durchzugsverkehrs nach Achsen (< 5 Minuten)

Als Ein- bzw. Auspendler wurden jene Fahrzeuge identifiziert, deren Kennzeichen 2x an der gleichen Zählstelle registriert wurden.

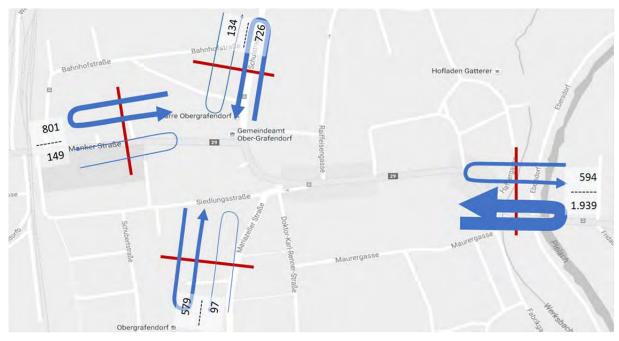


Abbildung 210: Ein-/Auspendler nach Richtungen

Jene Fahrzeuge, deren Kennzeichen nur einmal während des Untersuchungszeitraumes erkannt wurden, wurden als Quell- bzw. Zielverkehr gewertet, wobei durch die Beschränkung auf die Zeitraum von 05:30 bis 19:30 Uhr ev. manche Ein-/Auspendelwege nicht erkannt werden könnten – z.B. Ausfahrten aus dem Untersuchungsraum vor 05:30 bzw. Rückkehr nach 19:30 Uhr.



Abbildung 211: Quell-/Zielverkehr nach Richtungen

In den folgenden Tabellen sind die Verkehrsstärken je Relation nach Fahrzeugarten dargestellt, also Fahrzeuge, die an 2 Zählstellen identifiziert wurden.

Tabelle 22: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Pkw

	Q1_1	Q1_2	Q2_1	Q2_2	Q3_1	Q3_2	Q4_1	Q4_2
Q1_1	19	594	158	931	73	418	48	1747
Q1_2	1939	17	83	17	41	7	35	41
Q2_1	29	992	55	134	39	414	16	345
Q2_2	74	77	726	30	13	27	120	12
Q3_1	21	396	83	374	18	97	46	319
Q3_2	42	90	7	18	579	9	8	26
Q4_1	51	1562	40	263	25	320	19	149
Q4_2	31	117	69	49	19	69	801	15

Tabelle 23: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Lkw

	Q1_1	Q1_2	Q2_1	Q2_2	Q3_1	Q3_2	Q4_1	Q4_2
Q1_1	1	14	9	63	3	21	1	94
Q1_2	68	0	2	3	0	1	5	0
Q2_1	0	63	0	0	0	7	0	6
Q2_2	7	2	34	0	0	0	3	2
Q3_1	1	16	1	7	0	0	0	5
Q3_2	1	0	0	0	18	0	0	1
Q4_1	1	59	0	2	0	4	0	1
Q4_2	3	14	3	1	0	2	25	0

Tabelle 24: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Busse

	Q1_1	Q1_2	Q2_1	Q2_2	Q3_1	Q3_2	Q4_1	Q4_2
Q1_1	0	1	3	13	0	0	1	9
Q1_2	15	0	1	0	1	0	2	1
Q2_1	0	18	0	0	0	1	0	1
Q2_2	0	1	6	2	0	0	5	0
Q3_1	0	1	0	1	0	0	1	15
Q3_2	1	0	0	0	5	0	2	1
Q4_1	0	14	0	1	2	13	1	0
Q4_2	1	0	2	0	0	2	13	2

Die meisten Tagespendler kommen zwischen 5 und 7 Uhr nach Ober-Grafendorf. Ab Mittag bleiben über 80 % der Besucher mit Kfz nur noch weniger als 2 Stunden.

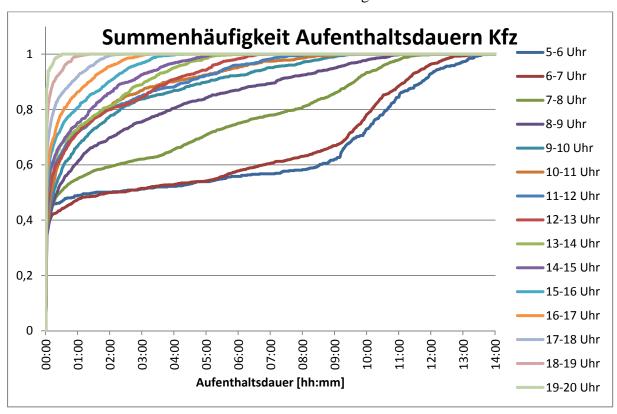


Abbildung 212: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

Die folgende Tabelle enthält die Durchzugsverkehrsanteile nach Fahrzeugarten. Am stärksten ist der Durchzugsverkehr auf der Relation Q4 nach Q1, wo er knapp 52% beträgt. D.h. über die Hälfte der Kfz, die auf der Manker Straße von Westen her nach Ober-Grafendorf einfahren, verlassen die Marktgemeinde unmittelbar wieder im Osten über die Pielachbrücke.

Tabelle 25: Ermittlung der Durchzugsverkehrsanteile nach Fahrzeugarten

gesan	nt einf	ahrend	le Kfz	von	nach	DV al	osolut			DV rel	ativ		
Pkw	Lkw	Bus	gesan	nt		Pkw	Lkw	Bus	gesamt	Pkw	Lkw	Bus	gesamt
4755	224	34	5013	Q1_1	Q2_2	822	62	13	897	16,4%	1,2%	0,3%	17,9%
				Q1_1	Q3_2	340	19	0	359	6,8%	0,4%	0,0%	7,2%
				Q1_1	Q4_2	1575	92	9	1676	31,4%	1,8%	0,2%	33,4%
				Q1_1	alle	2737	173	22	2932	54,6%	3,5%	0,4%	58,5%
2324	82	22	2428	Q2_1	Q1_2	821	61	17	899	33,8%	2,5%	0,7%	37,0%
				Q2_1	Q3_2	393	7	1	401	16,2%	0,3%	0,0%	16,5%
				Q2_1	Q4_2	278	5	1	284	11,4%	0,2%	0,0%	11,7%
				Q2_1	alle	1492	73	19	1584	61,4%	3,0%	0,8%	65,2%
1510	36	21	1567	Q3_1	Q1_2	301	16	1	318	19,2%	1,0%	0,1%	20,3%
				Q3_1	Q2_2	338	6	1	345	21,6%	0,4%	0,1%	22,0%
				Q3_1	Q4_2	275	5	15	295	17,5%	0,3%	1,0%	18,8%
				Q3_1	alle	914	27	17	958	58,3%	1,7%	1,1%	61,1%
2745	73	34	2852	Q4_1	Q1_2	1405	57	14	1476	49,3%	2,0%	0,5%	51,8%
				Q4_1	Q2_2	219	2	1	222	7,7%	0,1%	0,0%	7,8%
				Q4_1	Q3_2	295	4	12	311	10,3%	0,1%	0,4%	10,9%
				Q4_1	alle	1919	63	27	2009	67,3%	2,2%	0,9%	70,4%

Die folgenden Abbildungen zeigen den Durchzugs- und Zielverkehr an den einfahrenden Kfz bzw. den Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Kfz unterteilt nach Fahrzeugarten.

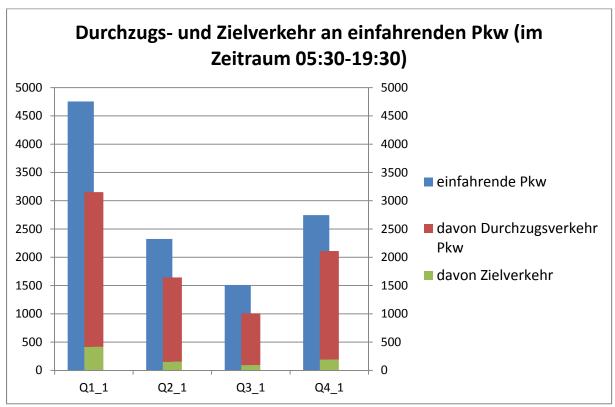


Abbildung 213: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Pkw

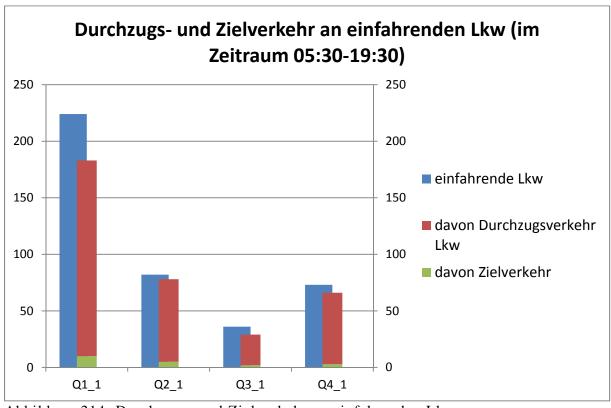


Abbildung 214: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Lkw

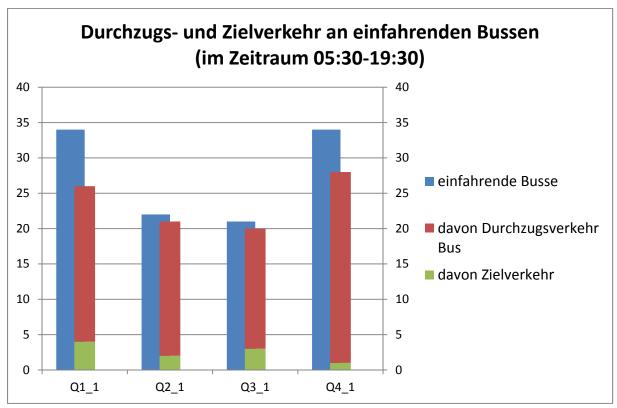


Abbildung 215: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Bussen

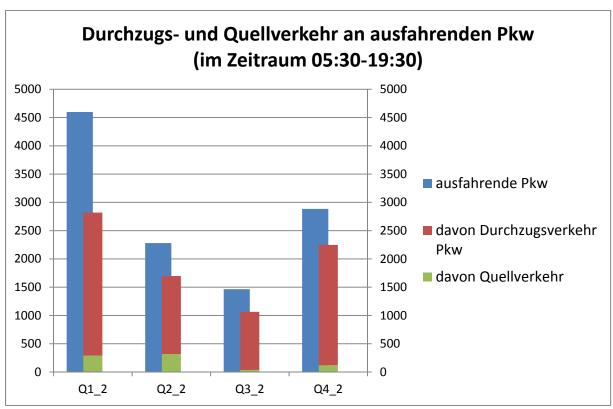


Abbildung 216: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Pkw

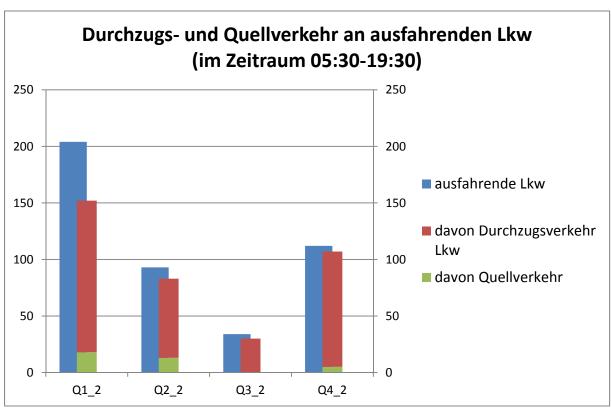


Abbildung 217: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Lkw

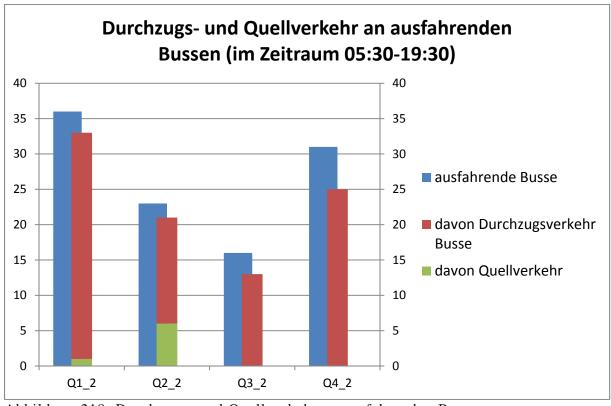


Abbildung 218: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Bussen

10 Zusammenfassung

Die Zielerhebung zeigt, dass bei den wesentlichen Indikatoren eine klare Tendenz Richtung Verbesserung erzielt werden soll. So soll in den Bereichen:

- Belastung durch Verkehrslärm
- Belastung durch Feinstaub
- Landschaftseingriffe durch Baumaßnahmen
- Flächenverbrauch durch Verkehrsanlagen für Kfz
- Bedeutung und Belastung von Pkw und Lkw-Verkehr

In ihrer Bedeutung bzw. Einfluss zukünftig abnehmen, bzw. reduziert werden, während allen anderen Indikatoren in Zukunft in ihrer Wirkung/Bedeutung zunehmen sollen.

Zur Einschätzung der Parkraumsituation in der Marktgemeinde wurde eine Erhebung des ruhenden Verkehrs vorgenommen. An einem Dienstag (normaler Wochentag) und einem Freitag (Markttag) wurde die Stellplatzbelegung und Parkdauer im Untersuchungsgebiet zwischen 08:30 und 19:00 Uhr bzw. zwischen 15:15 und 19:00 Uhr erhoben. Die Analyse ergab, dass zu keiner Tageszeit mehr als 73 % der Stellplätze ausgelastet sind, d.h. dass immer mindestens 38 Stellplätze im Zentrumsbereich frei sind. Die höchsten Auslastungen liegen zwischen 8:30 und 11:30 Uhr vor, mit einem Peak um 10:30. Der Anteil der Kurzparker liegt bei 49 %, der der Dauerparker (> 3h Parkdauer) bei 11 %. Diese 11 % (der Fahrzeuge) machen allerdings hinsichtlich der Parkdauer 54 % aus.

Die Kundenbefragung liefert wichtige Erkenntnisse über das Einkaufs- und Mobilitätsverhalten der KundInnen in Ober-Grafendorf. An zwei Tagen wurden Einkaufende im Zentrum befragt; gleichzeitig lagen in diversen Geschäften Fragebögen auf, die von den Kunden ausgefüllt werden konnten. Insgesamt wurden 46 Interviews geführt und 48 Fragebögen ausgefüllt.

Die Ergebnisse der zwei Erhebungsmethoden unterscheiden sich aufgrund der Stichprobenziehung – bei den Interviews auf der Straße wurden Fußgänger und radfahrende Einkäufer übererfasst, da Autolenker meist nur sehr kurze Fußwege ins Geschäft zurücklegen. Die Parkplatzsituation im Zentrum wird von ca. der Hälfte aller Rückmeldungen (Fragebögen) als sehr gut oder gut bewertet, von einem Viertel als schlecht oder sehr schlecht

(Diskrepanz zur Parkraumerhebung). Bei den Interviewten bewerteten 71% die Parkplatzsituation als sehr gut oder gut.

Am häufigsten werden Lebensmittel gekauft. Die meisten Wege werden mit anderen Aktivitäten (Arbeit, Schule, Erledigung) verbunden. 71% bzw. 81% bewerten Ober-Grafendorf als Einkaufsort als sehr gut und gut. 93 % der Befragten fühlen sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl. Der relevanteste Beschwerdepunkt sind hohe Verkehrsmengen bzw. Durchzugsverkehr. 50 % der Befragten finden, dass im Zentrum von Ober-Grafendorf Bekleidungsgeschäfte fehlen. 55 % der Befragten sind mit der neu gestalteten Hauptstraße in Ober-Grafendorf sehr zufrieden – weitere 36 % sind zufrieden. Kritikpunkte die allerdings mehrfach angesprochen wurden sind mangelnde Vegetation und Sitzgelegenheiten.

Im gleichen Zeitraum wurde eine Betriebsbefragung durchgeführt, um einen Überblick über deren Mobilitätsbedürfnisse und die Einschätzung des Verkehrs zu erhalten. 24 Betriebe beantworteten den im Zuge eines Workshops ausgeteilten bzw. mittels Post versandten Fragebogen.

83% der Betriebe verfügen über Firmenfahrzeuge. Die Mehrzahl der befragten Betriebe erhält Lieferungen mehrmals täglich (39 %) oder mehrmals pro Woche (35 %) – meist mittels LKW (35%), Lieferwagen (31 %) und PKW (16 %). 78 % der Betriebe stellen den Angestellten keine eigenen Parkplätze zur Verfügung, 71 % der Betriebe bieten jedoch Kundenparkplätze an.

Die Kundenbefragungen und Verkehrserhebungen wurden von einer Haushaltsbefragung begleitet, die an alle Haushalte ausgeschickt und schriftlich bzw. online ausgefüllt werden konnte. 422 korrekt ausgefüllte Fragebögen entsprechen einer Rücklaufquote von 19 %.

Über 40% der Voll- bzw. Teilzeit Berufstätigen arbeiten in Wien, 24% in Ober-Grafendorf und ca. 11% in Wien. 45% der Auszubildenden bleiben in Ober-Grafendorf, 30% pendeln nach St. Pölten, 16% nach Wien.

Die durchschnittliche Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle liegt bei etwa 363 m. 25 % der BenutzerInnen mussten weiter als 500 m gehen. Die durchschnittliche Entfernung zum geparkten Pkw liegt bei 36 m. Weniger als 1 % der Befragten müssen mehr als 500 m zu ihrem geparkten Auto zurücklegen.

Entsprechend stellt sich die Verkehrsmittelwahl am Stichtag dar: 13 % der Wege am Stichtag wurden zu Fuß als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt, 14 % mit dem Fahrrad und lediglich 4

% mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der sogenannte Umweltverbund aus Fußgeher-, Radund öffentlichem Verkehr hat damit einen Anteil von 31 % an der Gesamtmobilität. 54 % der Wege werden mit dem Pkw als Fahrer und 12 % als Mitfahrer zurückgelegt. Der Pkw-Anteil überwiegt v.a. bei Arbeits- und Dienstwegen. Der öffentliche Verkehr erreicht seinen höchsten Anteil bei Ausbildungswegen. Rad- und Fußstrecken werden am ehesten in der Freizeit zurückgelegt.

26 % aller getätigten Wege sind kürzer als 1 km, weitere 13 % sind zwischen 1 und 2 km lang. Insgesamt sind 50% der Wege kürzer als 5 km. 14 % aller Autowege sind kürzer als 1 km und könnten durchaus auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Zudem sind 37 % der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, kürzer als 5 km.

Zur Ermittlung der Verkehrsstärken und Abschätzung des Quell-, Ziel und Durchzugsverkehrs fand an einem Dienstag (normaler Wochentag) von 05:30 Uhr bis 19:30 Uhr eine automatische Verkehrszählung inkl. Kennzeichenerkennung statt. An den Tagesganglinien wird die Bedeutung der xxx als Durchzugsverkehrsroute deutlich sichtbar. Über 50% der von Westen in das Zentrum einfahrenden Kfz verlassen Ober-Grafendorf unmittelbar wieder über die Pielachbrücke – besonders am Vormittag. Auf der Nord- und Süd- ein- bzw. -ausfahrt wurden nur geringe tageszeitliche Schwankungen registriert.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anpassung an die Wirklichkeit	6
Abbildung 2: Anwendung für die Marktgemeinde Obergrafendorf	7
Abbildung 3: Zusammenhang von Strukturen, Verhalten und Daten	
Abbildung 4: Anpassung an die eigenen Vorstellungen und Wünsche	10
Abbildung 5: Sachbereich Wirtschaft – Werteprofil heute	
Abbildung 6: Sachbereich Wirtschaft – Werteprofil Zukunft	16
Abbildung 7: Sachbereich Wirtschaft – Differenzen Werteprofil	16
Abbildung 8: Sachbereich Sozialsystem – Werteprofil heute	17
Abbildung 9: Sachbereich Sozialsystem – Werteprofil Zukunft	18
Abbildung 10: Sachbereich Sozialsystem – Differenzen Werteprofil	19
Abbildung 11: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil heute	20
Abbildung 12: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil Zukunft	21
Abbildung 13: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Differenzen Werteprofil	22
Abbildung 14: Sachbereich Kultur und Freizeit – Werteprofil heute	23
Abbildung 15: Sachbereich Kultur und Freizeit – Werteprofil Zukunft	23
Abbildung 16: Sachbereich Kultur und Freizeit – Differenzen Werteprofil	24
Abbildung 17: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil heute	24
Abbildung 18: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil Zukunft	25
Abbildung 19: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Differenzen Werteprofil	26
Abbildung 20: Übersicht über die erhobenen Parkplätze in Ober-Grafendorf	29
Abbildung 21: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum in Ober-	
Grafendorf	32
Abbildung 22: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	hnitt
A1	34
Abbildung 23: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	hnitt
A2	35
Abbildung 24: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	hnitt
A3	36
Abbildung 25: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	hnitt
A4	
Abbildung 26: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
A5	38
Abbildung 27: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
A6	
Abbildung 28: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
A7	
Abbildung 29: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
A8	
Abbildung 30: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
A9	
Abbildung 31: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
A10	
Abbildung 32: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Absc	
B4	45

Abbildung 33: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschni B5	itt 46
Abbildung 34: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschni B7	itt
Abbildung 35: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib8	itt
Abbildung 36: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B9	itt
Abbildung 37: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B10	
Abbildung 38: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B11	itt
Abbildung 39: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B12	
Abbildung 40: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B13	53
Abbildung 41: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B14	54
Abbildung 42: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B15	55
Abbildung 43: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B16	56
Abbildung 44: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnib B17	
Abbildung 45: Mindestanzahl an freien Stellplätzen im gesamten Zentrum von Ober-Grafendorf	58
Abbildung 46: Befragungstage und zeitliche Verteilung der Befragungen	
Abbildung 47: Ort der Befragungen	
Abbildung 48: Geschlecht und Alter der Befragten	61
Abbildung 49: Wohnort der Befragten	62
Abbildung 50: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten	
Abbildung 51: Wann waren Sie zuletzt im Zentrum von Ober-Grafendorf einkaufen?	
Abbildung 52: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte	64
Abbildung 53: Geschäfte außerhalb des Zentrums	65
Abbildung 54: Eingekaufte Waren	65
Abbildung 55: Einkaufsumme	
Abbildung 56: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel	
Abbildung 57: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel	
Abbildung 58: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund	
Abbildung 59: Gesamtgewicht der Einkäufe	
Abbildung 60: Einkäufe verbunden mit anderen Aktivitäten	
Abbildung 61: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als Einkaufsort	
Abbildung 62: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als allgemein	
Abbildung 63: Welche Geschäfte fehlen in der Altstadt	
Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl	71
Abbildung 65: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem	
Hauptverkehrsmittel	
Abbildung 66: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf	
Abbildung 67: Örtlichkeit des Stellplatzes	
Abbildung 68: Parkplatzwechsel zwischen dem Aufsuchen mehrerer Geschäfte	72

Abbildung 69: Dauer der Parkplatzsuchzeit für den ersten aufgesuchten Parkplatz	73
Abbildung 70: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft	73
Abbildung 71: Gehdauer vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft	73
Abbildung 72: Wohnort der Befragten	74
Abbildung 73: Geschlecht und Alter der Befragten	75
Abbildung 74: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten	75
Abbildung 75: Wann waren Sie zuletzt hier einkaufen?	76
Abbildung 76: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte	77
Abbildung 77: Befinden sich dabei auch Geschäfte außerhalb der Altstadt?	
Abbildung 78: Eingekaufte Waren	
Abbildung 79: Einkaufsumme	
Abbildung 80: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel	78
Abbildung 81: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel	
Abbildung 82: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund	
Abbildung 83: Gesamtgewicht der Einkäufe	
Abbildung 84: Einkauf verbunden mit anderen Aktivitäten	
Abbildung 85: Bewertung von Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsort	
Abbildung 86: Bewertung des Zentrums von Ober-Grafendorf als Einkaufsort	
Abbildung 87: Bewertung von Service und Kundenfreudlichkeit in den Geschäften im	
Zentrum	83
Abbildung 88: Welche Geschäfte fehlen in der Altstadt	
Abbildung 89: Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße?	
Abbildung 90: Verkehrsmittelwahl	
Abbildung 91: Ausgangsort	
Abbildung 92: Reisezeit zum Einkaufsort	
Abbildung 93: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem	
Hauptverkehrsmittel	87
Abbildung 94: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf	
Abbildung 95: Wo parken Sie?	
Abbildung 96: Wenn Sie mehrere Geschäfte (Ziele) aufsuchen wollen, wechseln sie	00
zwischendurch den Parkplatz?	88
Abbildung 97: Parkdauer am ersten aufgesuchten Parkplatz	
Abbildung 98: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft	90
Abbildung 99: Betriebsstandort	
Abbildung 100: Anzahl der unselbständig Beschäftigten in Ihrem Betrieb	
Abbildung 101: Öffnungszeiten Montag – Freitag	
Abbildung 102: Öffnungsdauer Montag – Freitag	
Abbildung 103: Öffnungszeiten Samstag	
Abbildung 104: Öffnungsdauer Samstag	
Abbildung 105: Öffnungszeiten Sonntag	
Abbildung 106: Betriebseigene Fahrzeuge	
Abbildung 107: Anzahl und Art betriebseigener Fahrzeuge	
Abbildung 108: Wie oft erhalten Sie Warenlieferungen?	
Abbildung 109: Zu welcher Uhrzeit erfolgen diese Warenlieferungen?	
Abbildung 110: Mit welchem Verkehrsmittel erfolgen üblicherweise diese Warenlieferur	
Abbildung 110. Wit weichem Verkentsmittel erfolgen üblicherweise diese Walenheierung	_
Abbildung 111: Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für die Beschäftigten?	
Abbildung 112: Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für seine Kunden?	
Abbildung 113: Sind Sie bereit, zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in Lana an folge	
Maßnahmen teilzunehmen?	
ITHWITHINIT WILL WILL WILL WILL WILL WILL WILL WI	//

Abbildung 114: Wissen Sie mit welchen Verkehrsmitteln Ihre Kunden zu Ihrem Betrieb	
kommen?	. 100
Abbildung 115: Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl der Kunden bei der	
Kundenbefragung und der Einschätzung der befragten Betriebe	. 100
Abbildung 116: Rücksendequote der Haushaltsbefragung	. 104
Abbildung 117: Haushaltsgröße	
Abbildung 118: Personenanteil je Haushaltsgröße	
Abbildung 119: Altersklassen	
Abbildung 120: Geschlecht der Befragten	
Abbildung 121: Berufstätigkeit	
Abbildung 122: Stellung im Beruf	
Abbildung 123: Arbeitsort	
Abbildung 124: Arbeitsorte in der Gemeinde Ober-Grafendorf	. 107
Abbildung 125: Arbeitsorte außerhalb von Ober-Grafendorf	. 107
Abbildung 126: Ausbildungsort	
Abbildung 127: Ausbildungsorte in Ober-Grafendorf	
Abbildung 128: Ausbildungsorte außerhalb von Ober-Grafendorf	
Abbildung 129: Parkplatz am Wohnort	109
Abbildung 130: Parkplatz am Arbeitsplatz	
Abbildung 131: Führerscheinbesitz – PKW	
Abbildung 132: Führerscheinbesitz – Einspuriges Kfz	
Abbildung 133: PKW-Besitz	
Abbildung 134: Besitz eines einspurigen Kfz	
Abbildung 135: Besitz eines Fahrrads	
Abbildung 136: Besitz einer Dauerfahrkarte für öffentliche Verkehrsmittel	
Abbildung 138: Entfernung der Haltestelle vom Wohnort	
Abbildung 139: Entfernung zur Haltestelle (ÖPNV-Benutzer am Stichtag)	
Abbildung 140: Entfernung zum geparkten PKW (IV-Benutzer am Stichtag)	
Abbildung 141: Wege pro Tag und Person	
Abbildung 142: Wegeanteil je Wegekette	
Abbildung 143: Relative Tagesganglinie nach Verkehrsmittel	
Abbildung 144: Relative Tagesganglinie nach Reisezwecken	
Abbildung 145: Wege nach Hauptverkehrsmittel	. 118
Abbildung 146: Verteilung der Wege nach Altersklassen und Hauptverkehrsmittel. Gesan	
Abbildung 140. Verteilung der Wege nach Alterskrassen und Hauptverkeinsmitter. Gesan	
Abbildung 147: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen	
Abbildung 148: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen nach Reisezwecker	
Abbildung 149: Verteilung der Wege nach Reiseweiten	
Abbildung 150: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Gesamt (n=2794)	
Abbildung 151: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393)	
	. 123
Abbildung 152: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Dienstliche Erledigungen	125
(n=102)	125
Abbildung 154: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)	
Abbildung 155: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkaufen (n=304)	
Abbildung 156: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=33	
Abbildana 157. Daiganaita noch Varlabaggittal Daiganas als Espirait (n. 222)	127
Abbildung 157: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233)	
Abbildung 158: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)	
Abbildung 159: Verteilung der Wege nach Reisezeiten	. 128

Abbildung 160: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Gesamt (n=2794)	. 128
Abbildung 161: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393)	. 129
Abbildung 162: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck dienstliche Erledigungen (n=	
Abbildung 163: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129)	
Abbildung 164: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)	
Abbildung 165: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkauf (n=304)	
Abbildung 166: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334)	
Abbildung 167: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233)	
Abbildung 168: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Abbildung 169: Transportiertes Gewicht. Alle Wege	122
Abbildung 170: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel	
Abbildung 171: Wer hat die Fragen beantwortet?	
Abbildung 172: In der Nähe der Wohnung zu Fuß erreichbare Einrichtungen	
Abbildung 173: Bezugsquellen ausgewählter Warengruppen	
Abbildung 174: Freizeit-Orte	
Abbildung 175: Wie bewerten Sie die Stadt Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsstand	
Abbildung 176: Bewertung der Sicherheit für Fußgänger	
Abbildung 177: Gefährdung der Fußgänger durch fehlende oder zu schmale Gehsteige	
Abbildung 178: Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?	. 143
Abbildung 179: Werden mobilitätseingeschränkte Personen genügend berücksichtigt?	. 143
Abbildung 180: Benutzen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel innerhalb der Gemeinde?	. 143
Abbildung 181: Bewertung der Sicherheit für Radfahrer in der Stadt	. 144
Abbildung 182: Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	
Abbildung 183: Wie oft benutzen Sie üblicherweise öffentliche Verkehrsmittel?	
Abbildung 184: Welche öffentlichen Verkehrsmittel benutzen Sie üblicherweise?	
Abbildung 185: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel	
Abbildung 186: Unter welchen Bedingungen würden sie Bahnlinien des öffentlichen	
Verkehrs öfter benutzen?	147
Abbildung 187: Sind in Ober-Grafendorf ausreichend öffentliche Parkplätze für Pkws	,
vorhanden?	148
Abbildung 188: Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto nicht direkt bei der Wohnung, sonde	
auf einem bis zu 200 m entfernten Sammelparkplatz abzustellen, um zur Verkehrsberuhig	
in Ihrer Wohnumgebung beizutragen?	
Abbildung 189: Gibt es in Ober-Grafendorf zu viel LKW-Verkehr?	140
Abbildung 190: Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?	
Abbildung 191: Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?	
Abbildung 192: Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?	
Abbildung 193: Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße im Zentrum?.	
Abbildung 194: Wie zufrieden sind Sie mit der Schulstraße?	
Abbildung 195: Probleme am Wohnungsstandort durch den Straßenverkehr	
Abbildung 196: Standorte der automatischen Verkehrszählanlagen	
Abbildung 197: Tagesganglinie Zählstelle Q1_1	
Abbildung 198: Tagesganglinie Zählstelle Q1_2	
Abbildung 199: Tagesganglinie Zählstelle Q2_1	
Abbildung 200: Tagesganglinie Zählstelle Q2_2	
Abbildung 201: Tagesganglinie Zählstelle Q3_1	
Abbildung 202: Tagesganglinie Zählstelle Q3_2	
Abbildung 203: Tagesganglinie Zählstelle Q4_1	. 156

Abbildung 204: Tagesganglinie Zählstelle Q4_2	156
Abbildung 205: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 1 (Ost)	
Abbildung 206: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 2 (Nord)	
Abbildung 207: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 3 (Süd)	
Abbildung 208: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 4 (West)	
Abbildung 209: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft	
Abbildung 210: Visualisierung und Quantifizierung des Pkw-Durchzugsverkehrs nach	
Achsen (< 5 Minuten)	160
Abbildung 211: Ein-/Auspendler nach Richtungen	161
Abbildung 212: Quell-/Zielverkehr nach Richtungen	161
Abbildung 213: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft	163
Abbildung 214: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Pkw	
Abbildung 215: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Lkw	165
Abbildung 216: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Bussen	166
Abbildung 217: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Pkw	166
Abbildung 218: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Lkw	
Abbildung 219: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Bussen	167
Takallan manaishair	
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 1: Sachbereich Wirtschaft	12
Tabelle 2: Sachbereich Sozialsystem	
Tabelle 3: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt	
Tabelle 4: Sachbereich Kultur/Freizeit	
Tabelle 5: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde	
Tabelle 6: Stärken der Marktgemeinde Ober-Grafendorf	
Tabelle 7: Schwächen der Marktgemeinde Ober-Grafendorf	
Tabelle 8: Liste der untersuchten Stellplätze	30
Tabelle 9: Welche Verkehrsprobleme bereiten Ihnen in Ober-Grafendorf die größten	0.0
Schwierigkeiten? (Mehrfachantworten)	
Tabelle 10: Welche Verkehrsprobleme(nicht nur beim Autoverkehr) bereiten Ihrem Betri	
Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten?	
Tabelle 11: Welche Lösungen schlagen Sie vor?	
Tabelle 13: Schwächen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf	
Tabelle 14: Chancen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf	
Tabelle 15: Risiken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf	
Tabelle 16: Vorschläge zur Stärkung des Wirtschaftsklimas in Ober-Grafendorf	
Tabelle 17: Fahrzeugbesitz nach Altersklassen	
Tabelle 18: Verkehrsmittelwahl nach Reisezwecken. Anteile in %.	
Tabelle 19: Verkehrsmittelwahl bei internen und externen Wegen nach Reisezwecken	
Tabelle 20: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel:	
Tabelle 21: Ergebnisse der Verkehrszählung	
Tabelle 22: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Pkw	162
Tabelle 23: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Lkw	
Tabelle 24: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Busse	
Tabelle 25: Ermittlung der Durchzugsverkehrsanteile nach Fahrzeugarten	
	201

A - Fragebogen Kundenbefragung in den Geschäften

MARKTGEMEINDE Ober-Grafendorf Geschäftsstempel: **KUNDINNENBEFRAGUNG 2016** Die Gemeinde Ober-Grafendorf hat die Erstellung eines Mobilitätskonzepts beschlossen. Grundvoraussetzung für eine gute Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen ist die Einbindung der BürgerInnen und der Wirtschaftstreibenden. Ein Mobilitätskonzept wird nicht nur von den PlanerInnen und der Gemeindeverwaltung erarbeitet, es muss auch von den BürgerInnen und den Wirtschaftstreibenden mitgetragen werden. Je zahlreicher dieser Fragebogen beantwortet wird, desto besser kann auf die Bedürfnisse sowohl der Geschäfte, als auch der KundInnen eingegangen werden. Wir bitten Sie deshalb, die Fragen vollständig zu beantworten. 1. Datum: Uhrzeit 2. Weiblich O Männlich O 3. Alter O über 0 14-19 O 20-29 O 30-39 0 40 - 49 0 50 - 59 0 60-69 60Jahre 4. Wo wohnen Sie? in Ober-Grafendorf, Katastralgemeinde: außerhalb von Ober-Grafendorf: 5. Wo ist Ihr Arbeits- oder Ausbildungsplatz? in Ober-Grafendorf, Katastralgemeinde: außerhalb von Ober-Grafendorf: 6. Wann waren Sie zum letzten Mal zum Einkaufen im Zentrum von Ober-Grafendorf? O 1 Woche O 1 Tag O 1 Monat vor O 2 - 4 Wochen O länger als 1 Monat O 2 - 4 Tagen O Ich bin zum ersten Mal zum Einkaufen hier 7. Suchen Sie mehrere Geschäfte auf? O Nein O Ja wie viele? Geschäfte 8. Befinden sich dabei auch Geschäfte außerhalb des Zentrums?

O Nein

Welche?

O Ja,

9. Welche Waren kaufen Sie heute ein (Mehrfachantworten 1	9.	. Welche Waren	kaufen Sie heute ein	(Mehrfachantworten	möglich)
---	----	----------------	----------------------	--------------------	----------

					-				
O Lebensmittel		O Beklei	dung,	Schuhe	О На	ushaltsart	ikel		
O Spielwaren		O Einric	O Einrichtungsgegenstände				O Foto, Hifi, Video		
O Heimwerkeran	rtikel	O Uhren	O Uhren, Juwelen				O Tabakwaren		
O Apotheke		O Sonsti	ge:						
10. Wieviel wolle	n Sie heute	für alle Ihre	Einki	iufe ausgeben'	?		Euro		
11. Schätzen Sie	bitte das Ge	esamtgewich	t (in K	ilogramm) Ihi	rer Einkä	iufe:	kg		
12. Welche ander	ren Aktivitä	iten verbind	en Sie	mit Ihren Einl	käufen?				
O Keine		O Verab	redung		O Bar	nk.			
O Gaststätte, Ca	fé	O Arbeit	sstelle		O Pos	st			
O Arzt		O Schule			O Ku	ltur, Verai	nstaltung		
O Amt		O Bumm	el, Fla	nieren	Ander	e:			
13. Wie bewerten	sie das Ze	entrum von C)ber-G	rafendorf als	Einkauf	sort?			
O sehr gut	gut	O befriedige	end	O schlecht	O sehr	schlecht	O weiß nicht		
14. Welche Gesch	näfte (Prod	ukte) fehlen	im Zeı	ntrum von Obe	er-Grafe	ndorf?			
15. Fühlen Sie sic	ch im Zentr	um von Obe	r-Graf	fendorf wohl?					
O Ja O N	Nein, Wa	rum nicht?					1		
16. Mit welchem	<u>Hauptverk</u>	<u>ehrsmittel</u> si	nd Sie	heute hierher	gekomm	ien?			
O Pkw-Fahrer	O Pkw	-Mitfahrer	ОМо	otorrad, Moped	, Mofa	O Regio	onalbus		
O Bahn	O Fahr	rad	O zu			Anderes			
17. Bewertung de	er Erreichb	arkeit der G	eschäf	te mit dem bei	ıützten <u>I</u>	<u>Iauptverl</u>	kehrsmittel		
O sehr gut	gut	O befriedige	end	O schlecht	O sehr	schlecht	O weiß nicht		
18. Wie bewerten	ı Sie die Pa	rkplatzsituat	tion im	Zentrum von	Ober-G	rafendor	r?		
O sehr gut	gut	O befriedige	end	O schlecht	O sehr	schlecht	O weiß nicht		
DIE FRAGEN	19 BIS 22 S	SIND NUR	VON	AUTOFAHR	ERN Z	U BEAN	TWORTEN!		
19. Wo haben Sie	e geparkt?								
20. Wenn Sie mel	hrere Gescl	näfte im Zen	trum a	ufsuchen, wec	hseln sie	den Parl	kplatz?		
O Nein	O Ja	a, wie oft?					mal		
21. Parkplatzsucl	hzeit für de	n ersten Par	kplatz	:			Minuten		
22. Entfernung v	om ersten I	Parkplatz zu	m erst	en aufgesuchte	en Gesch	äft:			
ca		Meter		ca			Minuten Gehzeit		

B – Fragebogen Kundenbefragung auf der Straße



KUNDINNENBEFRAGUNG 2016

"Sind	Sie zum	Ein	n Persone kaufen hie nein wird d	r?", we	nn die	Frag	e mit ja		ntw	ortet wird	, wire	d das Inte	rview
0	Dienstag	g, 10	. April			C) Freit	tag, 1	3. /	April			
0	07 - 08	0	08 - 09	0 09	9 - 10	0	10 - 1	1	0	11 - 12	0	12 - 13	Uhi
0	13 - 14	0	14 - 15	0 1	5 - 16	0	16 - 1	7	0	17 - 18	0	18 - 19	Uhi
O Alter	männlicl			0	weibli	ch							
0	14-19		O 20-2	29	0	30-	39	0	40	- 49	0	50 - 59	
0	60-69		O Übe	er 69 Ja	hre								
Wo۱	wurde die	e Be	fragung d	urchge	führt?	?							
0	Hauptsti	aße				0	Markt						
And	erer Bere	ich:											

FRAGE 1 BIS 22 AN ALLE BEFRAGTEN STELLEN

4) Ma walman GiaO							
1) Wo wohnen Sie?							
	☐ Ober-Grafendorf		Ritzersdorf		Kotting		
	☐ Ebersdorf		Gattmannsdorf		Gröben		
Ober-Grafendorf	☐ Baumgarten		Neustift		Kuning		
Katastralgemeinde	☐ Rennersdorf		Willersdorf		Badendorf		
	☐ Fridau		Grub		Reitzing		
	☐ Wantendorf		Gasten				
□ St. Pölten							
<u> </u>	(Noa	nders)				
2) Wo ist Ihr Arbeitspl	latz (Ausbildungspla	tz)?					
	☐ Ober-Grafendorf		Ritzersdorf		Kotting		
	☐ Ebersdorf		Gattmannsdorf		Gröben		
	☐ Baumgarten		Neustift		Kuning		
Ober-Grafendorf Katastralgemeinde	☐ Rennersdorf		Willersdorf		Badendorf		
Ratastraigementue	☐ Fridau		Grub		Reitzing		
	☐ Wantendorf		Gasten		Relizing		
	- Wantendon	_	Custon				
☐ St. Pölten		۸/					
	()	/voa	nders)				
Wann waren Sie zu	m letzten Mal zum Ei	nka	ufen hier?				
vor:							
O 1 Tag	O 1 Woche		O 1 M	onat			
O 2 - 4 Tagen	O 2-4 Wocher	n	O läng	er als	1 Monat		
O Ich bin zum ersten Mal zum Einkaufen hier							
4) Suchen Sie mehrer	e Geschäfte auf?						
O Nein O Ja	Wenn ja, wie viele?						

	semiluen s	oron dabor da	ch Geschäf			3 0			
0	Nein		Wenn ja, welche?						
) V	Velche Wa	aren kaufen :	Sie? (Mehrfa	acha	ntworten m	ögli	ch)		
0	Lebensm	ittel		0	Spielwaren				
0	Haushalts	sartikel		0	Bücher				
0	Bekleidur	ıg, Schuhe		0	Computer, E	Elektı	ronik, Foto		
0	Einrichtur	ngsgegenständ	е	0	O Uhren, Juwelen				
0	Blumen			0	O Trafik				
0	Apotheke			0	Sportartikel				
) N	/lit welche	en anderen A	ktivitäten ve	erbin	den Sie Ihr	e Ei	nkäufe?		
0	Nichts Ar	nderem	O Amtsw	ea		О	Gaststätte		
			104						
0	Arbeitspla	atz	O Arztbe			О	Kulturelle Veranstaltungen		
452	Arbeitspla Schule	atz	O Arztbe			0			
0	Schule	atz n, Flanieren					Veranstaltungen		
0	Schule Bummelr		O Bank	such	ur, Installateu	О	Veranstaltungen Verabredung		
	Schule Bummelr	ı, Flanieren	O Bank	such	ur, Installateu	О	Veranstaltungen Verabredung		
O Auf	Schule Bummelr suchen ein lchen?	n, Flanieren es Dienstleistu	O Bank	such		O ur, et	Veranstaltungen Verabredung		
O Auf We etw	Schule Bummelr suchen ein lchen? ras derem:	ı, Flanieren es Dienstleistu	O Bank	such		O ur, et	Veranstaltungen Verabredung c.)		
O Auf	Schule Bummelr suchen ein lchen? ras derem:	n, Flanieren es Dienstleistu Sie, wieviel S	O Bank Ingsbetriebs (such		O ur, et	Veranstaltungen Verabredung		
O Auf	Schule Bummelr suchen ein lchen? ras derem:	n, Flanieren es Dienstleistu Sie, wieviel S	O Bank Ingsbetriebs (Frise	Ihre Einkäu	Our, et	Veranstaltungen Verabredung c.)		
O Auf Ne And	Schule Bummelr suchen ein lchen? as derem: Schätzen	n, Flanieren es Dienstleistu Sie, wieviel S	O Bank Ingsbetriebs (Frise	Ihre Einkäu	Our, et	Veranstaltungen Verabredung c.)		

10)	Wie bewerten Si	e Obe	r-Gr	afendorf I	NSGESAN	/IT als E	Ein	kaufsgem	einde?	
0	Sehr gut		0	Befriedige	nd	0	Se	ehr schlecht		
0	Gut		0	Schlecht	0	O Weiß nicht				
11)	Wie bewerten Si	e das	ZEN	ITRUM vo	n Ober-Gr	afendo	rf a	als Einkau	fsort?	
0	O Sehr gut			Befriedige	nd	0	O Sehr schlecht			
0	O Gut			O Schlecht C				eiß nicht		
12)	12) Wie bewerten Sie Service und Kundenfreundlichkeit in den Geschäften im Zentrum?									
		seh gu		gut	Befrie- digend	schlech	nt	Sehr schlecht	Weiß nicht	
Wa	renangebot	О		О	О	0		О	О	
Öffı	nungszeiten	О		О	О	0		О	О	
Ser	vice	О		О	О	0		О	О	
13)	Welche Geschäf (Bitte nehmen Si								t, usw.)	
1.)										
2.)										
3.)										
14)	14) Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?									
	O ja			O n	ein			O weiß nic	cht	
Wer	nn nein, nennen Sie	bitte di	ie Gr	ünde: (Beg	innen Sie b	itte mit d	em	Wichtigste	n)	
1.)										
2.)										
3.)										

\								
15)	Wie zufrieden sind Sie r	nit der neu	gestalteten Hau	ptstraße?				
1	O sehr zufrieden	0 :	zufrieden	O eher zufrieden				
fi	O eher nicht zufrieden	0	nicht zufrieden	O weiß nicht				
	Venn Sie nicht zufrieden sind, wie könnte Ihrer Meinung nach die Hauptstraße attraktiv verden? (Beginnen Sie bitte mit dem Wichtigsten)							
1.)								
2.)								
3.)								
16)	Mit welchem Hauptver	rkehrsmitt	el sind Sie heut	te hierher gekommen?				
0	Pkw – Fahrer		O Regionalbu	s				
0	Pkw – Mitfahrer		O Fahrrad					
0	Motorrad, Moped, Mofa		O zu Fuß					
0	Bahn							
And	leres:							
17)	Von woher kommen S	ie jetzt?						
0	Wohnung		O Schule, Aus	sbildung				
0	Arbeitsplatz		O Anderes:					
18)	Wie lange haben Sie g kommen?	jebraucht	um von Ihrem A	Ausgangspunkt hierher zu				
	ROHIHICH:							
	Minuten							
19)	Bewertung der Erreich Hauptverkehrsmittel		er Geschäfte im	Zentrum mit dem				
0	Sehr gut	O Befrie	digend	O Sehr schlecht				
0	Gut	O Schle	cht	O Weiß nicht				

0	Sehr gut	0	Befriedigend	0	Sehr schlecht
0	Gut	0	Schlecht	0	Weiß nicht
21)	Wenn Sie mit der Park den Grund (die Grün		zsituation nicht zufried mit:	den	sind teilen Sie uns
1.)					
2.)					
3.)					
22)		grö	e (nicht nur beim Autov ßten Schwierigkeiten? ößte Problem, usw.)		
1.)					
2.)					
3.)					
			•		

20) Wie bewerten Sie die Parkplatzsituation im Zentrum?

FRAGE 23 BIS 27 NUR AN PKW-FAHRER STELLEN

	GIOL EU L		HOR AN THINTAINER OTELLER
23)	Wo parken Sie	? (Me	hrfachantworten möglich)
0	1 Manker Straße	9	O 4 Hauptplatz, Schulstraße
0	2 Supermarkt		O 5 Hauptstraße
0	3 Bahnhof		O Woanders:
Ba Villidgansstralid 7/	Eahrhofstraße 2 Manker Straße 1	norstrabe	BahirhOlstro Sporthall Ober- Grandert Gemeinde int Ober- Grandert Hauptpilitz Gemeinde int Ober- Grandert Gemeinde int Ober- Grandert Gemeinde int Ober- Grandert Hauptpilitz Grandert Gran
24)	Wenn Sie meh zwischendurc		schäfte (Ziele) aufsuchen wollen, wechseln sie
0	Nein	O Ja	Wenn ja, wie oft:
25)	Dauer der Park Minuten:	(platzsu	chzeit für den ersten aufgesuchten Parkplatz in
ca	Minut	en	
26)	Geschätzte Pa	rkdauei	am ersten aufgesuchten Parkplatz in Minuten:
ca	Minut	en	
27)	Entfernung vo Geschäft:	m erste	n aufgesuchten Parkplatz zum ersten Ziel oder
ca.	Mete	r	ca. Minuten

C – Fragebogen Betriebsbefragung



BETRIEBSBEFRAGUNG 2016

Liebe Ober-Grafendorferinnen! Liebe Ober-Grafendorfer!

Die Marktgemeinde Ober-Grafendorf ist durch ihre besondere geographische Lage als Verkehrsknotenpunkt geprägt. Das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen stellt die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen. Das Bedürfnis nach Mobilität wird aber auch in Zukunft steigen. Neue verkehrstechnische Entscheidungen sind daher gefragt, um die Mobilität und damit den Wohlstand und das positive Lebensgefühl in Ober-Grafendorf sicher zu stellen.

Die Organisation des Verkehrs stellt daher ein wichtiges und zentrales Thema dar.

Um diese Verkehrsplanung optimal nach den Vorstellungen und Bedürfnissen der Wirtschaftstreibenden ausrichten zu können, wird im Auftrag der Marktgemeinde eine Betriebsbefragung zu diesem Thema durchgeführt. Parallel dazu wird eine Verkehrszählung durchgeführt. Mit der Untersuchung wurde das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien beauftragt. Zusätzlich zu dieser Betriebsbefragung finden auch eine Haushaltsbefragung und eine Erhebung des ruhenden Verkehrs statt. Darüber hinaus werden mittels Straßenbefragungen und Zählungen in der Gemeinde weitere Daten erhoben.

Die Ergebnisse werden öffentlich vorgestellt und die daraus abzuleitenden Maßnahmen sollen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, sowie den Institutionen aus Wirtschaft und Gesellschaft entwickelt werden. Denn dies stellt die Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Erstellung eines Verkehrskonzeptes und die Realisierung der Maßnahmen dar.

Bitte füllen Sie den beigefügten Erhebungsbogen sorgfältig aus. Sie können den Fragebogen im Gemeindeamt abgeben oder per Mail direkt an die TU Wien schicken. Sie haben damit die Gelegenheit, ihre Bedürfnisse und Ihre Wünsche in diese Planung einzubringen. Sie unterstützen damit unser gemeinsames Vorhaben, Ober-Grafendorf in eine lebenswerte und attraktive Zukunft zu führen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe Ihr

Bürgermeister DI (FH) Rainer Handlfinger

WICHTIGE HINWEISE

Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte in der Zeit Montag bis Freitag 8:00 - 12:00, Montag bis Mittwoch 13:30 - 15:30, Donnerstag 13:30 - 18:00 an Herrn Gottfried Berndl, Tel. 02747/2313-213.

Die statistische Auswertung erfolgt unter strenger Geheimhaltung aller Angaben und Eintragungen und ohne Bezug auf einzelne Betriebe. Ihre Angaben werden vertraulich behandelt und ausschließlich im Rahmen der Untersuchung ausgewertet und der Marktgemeinde Ober-Grafendorf nur in Form der Gesamtauswertung mitgeteilt.

Der Erfolg der Untersuchung hängt entscheidend davon ab, dass möglichst alle Betriebe daran teilnehmen.

Den ausgefüllten Fragebogen geben Sie bitte im Gemeindeamt ab oder senden ihn eingescannt per Mail direkt an das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien, ulrich.leth@tuwien.ac.at.

Für weitere Bemerkungen, Anregungen, Wünsche legen Sie bitte ein zusätzliches Blatt ein

VIELEN DANK FÜR IHRE MÜHE; SIE HABEN DAMIT WESENTLICH ZUR POSITIVEN ENTWICKLUNG VON OBER-GRAFENDORF BEIGETRAGEN!

1.) N	Name des B	etriebs						
Wer	Wenn der Betrieb anonym bleiben will, bleibt dieser Abschnitt leer							
2.) I	Betriebsstar	ndort:						
3.) I	Branche(n)							
a)					b)			
4.) (Geben Sie b	itte die Anzahl	der <u>w</u>	nselbständ	ig Beschäftigten i	in Ih	rem Betrieb an:	
O	keine Beso	chäftigten	О	10-19 Bes	chäftigte	О	100-199 Beschäftigte	
O	1-4 Besch		О	20-49 Bes	chäftigte	О	200-499 Beschäftigte	
0	5-9 Besch	äftigte	О	50-99 Bes	chäftigte	О	Mehr als 500 Beschäftigte	
5.) I	Betriebszeit	ten, bzw. Öffnun	ıgszei	ten:				
Mor	ıtag							
Dier	nstag							
Mitt	woch							
Don	nerstag							
Frei	tag							
Sam	stag							
Som	ntag							

6.) Verfügt der Betrieb über eigene Fahrzeuge?						
O Ja	O Nein					
Wenn ja, geben Sie bitte die Anzahl der Fahrzeuge bekannt:						
PKW, Kombi	LKW über 7,5 t Gesamtgewicht					
Lieferwagen bis 1,5 t Nutzlast	LKW mit Anhänger					
LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht	Sattelfahrzeuge					
LKW 3,5 - 7,5 t Gesamtgewicht	Traktoren					
Andere :						

O	Mehrmals täglich	О	1 Mal pro Woche	
О	1 Mal täglich	0	Mehrmals pro Monat	
O	Mehrmals pro Woche	0	1 Mal pro Monat	

8.)	8.) Zu welcher Tageszeit erfolgen diese Warenlieferungen?								
О	00.00 - 02.00	О	08.00 - 10.00	О	16.00 – 18.00				
О	02.00 - 04.00	О	10.00 - 12.00	О	18.00 - 20.00				
О	04.00 - 06.00	0	12.00 - 14.00	О	20.00 - 22.00				
О	06.00 - 08.00	0	14.00 - 16.00	0	22.00 – 24.00				

٠.,	Mit welchem Verkehrsmittel erfol (Mehrfachantworten möglich)	gen ubhener w	eise uiese Whiteimeterungen.
O	PKW	О	LKW
О	Lieferwagen	О	LKW mit Anhänger, Sattelfahrzeuge

Mit

О	Betriebseigenen Fahrzeugen	О	Spedition
О	Fahrzeug des Lieferanten	О	Post, Paketdienst
Sor	nstige. Welche?	•	

10.) Mit welchen Verkehr: Schätzen Sie bitte die		nmen Ihre Beschä	ftig	ten zun	ı Betrieb'	?		
Weiß nicht O								
Zu Fuß			_ %					
Mit dem Fahrrad			_%					
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln %								
Motorrad, Moped, Mofa%								
Mit dem Auto	**********		_ %					
11.) Verfügt Ihr Betrieb ü	ber eigene P	arkplätze für die l	Bes	chäftig	ten?			
O Nein O Ja	Wenn ja,	kostenpflichtig?		Ja Nein	Wie vi	ele?		
12.) Wissen Sie, mit welch Schätzen Sie bitte die Weiß nicht		smitteln Ihre Kund	den	zu Ihre	em Betrie	b kommen?		
Weiß ment								
Zu Fuß			_%					
Mit dem Fahrrad								
Mit öffentlichen Verkehrsm			_%					
Motorrad, Moped, Mofa			_%					
Mit dem Auto			_%					
13.) Verfügt Ihr Betrieb ü	ber eigene P	arkplätze für sein	e K	unden'				
O Nein O Ja	Wenn ja, wie viele?				Kein I	Kundenverkehr		

	Welche Verkehrsprobleme (nicht nur beim Autoverkehr) bereiten Ihrem Betrieb in Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten? (bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = das größte Problem, usw.)
a)	
b)	
c)	
Wel	che Lösungen schlagen Sie vor?
a)	
b)	
c)	

15.) Sind Sie bereit, zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in Ober-Grafendorf an folgenden Maßnahmen teilzunehmen?				
	ja	nein	Weiß nicht	Keine Möglichkeit
Nur Beschäftigte die mindestens zu zweit einen PKW für die Fahrt zur Arbeit benutzen erhalten einen kostenlosen Firmenparkplatz (zu Förderung von Fahrgemeinschaften)	О	О	О	O
Unterstützung von Arbeitnehmern bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit (Arbeitszeit an Fahrpläne angepasst, Zuschüsse zur Fahrkarte (Job-Ticket), usw.)	0	0	0	0
Unterstützung von Arbeitnehmern bei der Benutzung des Fahrrads für die Fahrt zur Arbeit (Abstellmöglichkeiten, Spinde, Umkleideräume, Duschen, Information zu Kilometergeld, etc.).	О	О	0	О

16.	16.) Wie bewerten Sie Ober-Grafendorf als Wirtschaftsstandort?					
О	Sehr gut	О	Schlecht			
О	Gut	О	Sehr schlecht			
О	Befriedigend	О	Weiß nicht			

17.)	Stärken und Schwächen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf (bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = der wichtigste Bereich, usw.)
	Stärken:
a)	
b)	
c)	
	Schwächen:
a)	
b)	
c)	
10\	Welche Chancen und Risiken sehen Sie in den nächsten 10 Jahren für Ihren Betrieb
	(bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = der wichtigste Bereich, usw.)
	Chancen:
a)	
b)	
c)	
	Risiken:
a)	
b)	
c)	
10)	Vousabläge grun Stäulenner des Wintschofteldinger im Oben Confer Jouf
19.)	Vorschläge zur Stärkung des Wirtschaftsklimas in Ober-Grafendorf (bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = der wichtigste Bereich, usw.)
a)	
b)	
c)	

D – Fragebogen Haushaltsbefragung



HAUSHALTSBEFRAGUNG 2016

Liebe Ober-Grafendorferinnen! Liebe Ober-Grafendorfer!

Die Marktgemeinde Ober-Grafendorf ist durch ihre besondere geographische Lage als Verkehrsknotenpunkt geprägt. Das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen stellt die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen. Das Bedürfnis nach Mobilität wird aber auch in Zukunft steigen. Neue verkehrstechnische Entscheidungen sind daher gefragt, um die Mobilität und damit den Wohlstand und das positive Lebensgefühl in Ober-Grafendorf sicher zu stellen.

Die Organisation des Verkehrs stellt daher ein wichtiges und zentrales Thema dar.

Um diese Verkehrsplanung optimal nach den Vorstellungen und Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner ausrichten zu können, wird im Auftrag der Marktgemeinde eine Befragung aller Haushalte zu diesem Thema durchgeführt. Parallel dazu wird eine Verkehrszählung durchgeführt. Mit der Untersuchung wurde das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien beauftragt. Zusätzlich zu dieser Haushaltsbefragung finden auch eine Betriebsbefragung und eine Erhebung des ruhenden Verkehrs statt. Darüber hinaus werden mittels Straßenbefragungen und Zählungen in der Gemeinde weitere Daten erhoben.

Die Ergebnisse werden öffentlich vorgestellt und die daraus abzuleitenden Maßnahmen sollen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, sowie den Institutionen aus Wirtschaft und Gesellschaft entwickelt werden. Denn dies stellt die Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Erstellung eines Verkehrskonzeptes und die Realisierung der Maßnahmen dar.

Bitte füllen Sie den beigefügten Erhebungsbogen sorgfältig aus. Sie können den Fragebogen mit dem Kuvert portofrei an uns zurücksenden, oder im Gemeindeamt abgeben. Sie haben damit die Gelegenheit, ihre Bedürfnisse und Ihre Wünsche in diese Planung einzubringen. Sie unterstützen damit unser gemeinsames Vorhaben, Ober-Grafendorf in eine lebenswerte und attraktive Zukunft zu führen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe

Ihr

Bürgermeister DI (FH) Rainer Handlfinger

WICHTIGE HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DER FRAGEBÖGEN Bitte füllen Sie den Wegebogen für diesen Stichtag aus:

DIENSTAG 10. MAI 2016

- Bitte füllen Sie die Wegebögen möglichst am Abend des Stichtages aus, wenn der ganze Tagesablauf noch in guter Erinnerung ist. Füllen Sie zuerst die Fragen zum Haushalt und dann die Wegebögen genau aus!
- Für jede Person in Ihrem Haushalt, die 6 Jahre und älter ist, gibt es einen Wegebogen. Bitte helfen Sie Ihren Kindern beim Ausfüllen. Sollten in Ihrem Haushalt mehr als 5 Personen leben, die älter als 6 Jahre sind, können Sie einen zusätzlichen Fragebogen entweder selbst kopieren oder aus dem Internet herunterladen (http://www.ober-grafendorf.at/) oder unter der unten angegebenen Telefonnummer anfordern. Ein zusätzlicher Wegebogen (selbst kopieren, aus dem Internet herunterladen oder unter der unten angegebenen Telefonnummer anfordern) ist auch zu benutzen, wenn eine Person am Stichtag mehr als 7 Wege unternommen hat. Die Nummer der Person aus dem HAUSHALTSBOGEN ist in das entsprechende Kästchen des WEGEBOGENS einzutragen, z.B. ist für die Person mit NUMMER 1 beim HAUSHALTSBOGEN im WEGEBOGEN ebenfalls die NUMMER 1 einzutragen, usw.
- Bitte alle Wege des ganzen Stichtages eintragen. Ein Weg ist hier immer eine Strecke von einem Ausgangspunkt zu einem Ziel. Nach einem Zwischenstopp beginnt ein neuer Weg. Vergessen Sie bitte nicht, auch die Wege nach Hause als eigene Wege einzutragen!
- Bei Wegen außerhalb von Ober-Grafendorf nur die Gemeinde angeben. Bei einer Wegekette mit mehreren Wegen außerhalb von Ober-Grafendorf nur die erste Gemeinde nach dem Verlassen und die letzte Gemeinde vor der Wiederkehr nach Ober-Grafendorf angeben. Vergessen Sie keinen Weg! Auch Fußwege, kurze Wege und die jeweiligen Rückwege sind wichtig. Unter einem "Weg" ist die Ortsveränderung vom Ausgangspunkt bis zur Zieladresse zu verstehen, die Sie zu einem bestimmten Zweck (z.B. Einkauf oder Arbeitsplatz oder nach Hause) aufgesucht haben.
- Hierbei können Sie auch mehrere Verkehrsmittel benutzt haben. Bitte geben Sie zu jedem Weg alle benutzten Verkehrsmittel an!
- Beim Ausfüllen des Fragebogens werden aus Gründen des Datenschutzes keine Namen oder Hausnummern erhoben. Deshalb ist ein Bezug auf einzelne Personen oder Haushalte nicht möglich. Darüber hinaus werden Ihre Angaben vertraulich behandelt, nur im Rahmen der Untersuchung ausgewertet und der Marktgemeinde Ober-Grafendorf nur in Form der Gesamtauswertung mitgeteilt.
- Der Erfolg der Untersuchung hängt entscheidend davon ab, dass möglichst alle Haushalte antworten.
- Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte von Montag 9. bis Freitag 13. Mai 2016 in der Zeit Montag bis Freitag 8:00 - 12:00, Montag bis Mittwoch 13:30 - 15:30, Donnerstag 13:30 -18:000 an Herrn Gottfried Berndl, Tel. 02747/2313-213.
- Die ausgefüllten Fragebögen schicken Sie bitte umgehend im beiliegenden Umschlag portofrei an die Marktgemeinde Ober-Grafendorf, Hauptplatz 2.
 - Die Fragebögen können auch direkt im Gemeindeamt abgeben werden.
- Sie haben auch die Möglichkeit, die Fragebögen online auszufüllen unter: https://de.surveymonkey.com/r/Obergrafendorf

HAUSHALTSBOGEN						
Wie weit ist die nächste Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels von Ihrer Wohnung entfernt? Meter Geh-Minuten			TASTRALGEME Dber-Grafendor Ebersdorf Baumgarten Rennersdorf Fridau Wantendorf		orf	otting röben uning adendorf eitzing
区 Zutreff	endes ankreuzen!					
	aushalt, älter als 6 Jahre	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
Nummer der	Person	1	2	3	4	5
Angaben zur Person	Geschlecht	Geburtsjahr □ □ männl. weibl.	Geburtsjahr □ □ männl. weibl.	Geburtsjahr □ □ männl. weibl.	Geburtsjahr □ □ männl. weibl.	Geburtsjahr □ □ männl. weibl.
Berufstätig	voll berufstätig teilzeitbeschäftigt zur Zeit arbeitslos					
NOCH IN AUSBILDUNG	in Berufsausbildung (Lehre) in Schul-/Hochschulausbildung					
NICHT ERWERBSTÄTIG	Militār / Zivildienst Hausfrau/-mann Rentner(in), Pensionist(in)					
STELLUNG IM BERUF	Arbeiter(in) Angestellte(r) Beamter, Beamtin Landwirt(in) Selbständig(e)r Mithelfende(r) Familienangehörige(r)	00000	00000	00000	00000	00000
Arbeitsplatz oder Aus- bildungsstätte	In Ober-Grafendorf: Bitte Katastralgemeinde eintragen Außerhalb von Ober-Grafendorf: Bitte Gemeinde eintragen					
PKW-STELLPLATZ Steht Ihnen am Arbeits- oder AM AUSBILDUNGS -/ARBEITSORT Stellplatz zur Verfügung? ja □		ja 🗆	Ја 🗆	Ја 🗆	Ја 🗆	Ја 🗆
PKW-ABSTELL- PLATZ AM WOHNORT	Steht Ihnen am Wohnort ein privater Abstellplatz für Ihren Pkw zur Verfügung?	ja 🗆	Ја 🗆	Ја 🗆	Ја 🗆	Ја 🗆
Führerschein	für Pkw □ für Motorrad □			00		
Fahrzeugbesitz (für private Nutzung)	Pkw/Kombi/Kleinbus Moped/Motorrad/Mofa Fahrrad/E-Bike	000	000	0 0	0	0 0
BESITZ VON DAUERFAHR- KARTEN FÜR EIN ÖFFENTLICHES VERKEHRS- MITTEL	Keine Wochen/Monatskarte Jahreskarte Schüler/Lehrling/Studentenkarte Seniorenkarte andere Dauerfahrkarte und zwar:	0000	0000	0000		0000

WEGEBOGEN für Person Nr(Nummer der Person auf Seite 3)					
Waren Sie am Stichtag, 10.	Mai 2016 außer Haus?	Ja □ Nein			
Ausgangspunkt des	Wohnung Arbeitsplatz Anderer, und zwar:	Ausgangspunkt: (Straße oder Pl	latz) (Ort)		
	ERSTER WEG -	→ ZWEITER WEG →	DRITTER WEG		
Um wieviel UHR haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn (Uhrzeit)	Beginn (Uhrzeit)	Beginn (Uhrzeit)		
Zu welchem ZIEL bzw. ZWECK haben Sie diesen Weg unternommen?	ZIEL/ZWECK Arbeitsplatz	ZIEL/ZWECK Arbeitsplatz	ZIEL/ZWECK Arbeitsplatz		
Mit welchem VERKEHRSMITTEL oder mit welchen Verkehrsmitteln (auch mehrere sind möglich) sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?	VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrrad Moped, Motorrad Pkw als Fahrer Pkw als Mitfahrer Regionalbus Bahn/NÖVOG Anderes:	VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrrad Moped, Motorrad Pkw als Fahrer Pkw als Mitfahrer Regionalbus Bahn/NÖVOG Anderes:	VERKEHRSMITTEL zu Fuß Fahrrad Moped, Motorrad Pkw als Fahrer Pkw als Mitfahrer Regionalbus Bahn/NÖVOG Anderes:		
Nur bei Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels auszufüllen! Schätzen Sie die ENTFERNUNG vom Ausgangspunkt zur Einstiegstelle und von der Ausstiegstelle zum ZIEL	ENTFERNUNG zur Haltestelle ca m von der Haltestelle ca m ENTFERNUNG	ENTFERNUNG zur Haltestelle ca m von der Haltestelle ca m ENTFERNUNG	ENTFERNUNG ZUI Haltestelle ca m von der Haltestelle ca m ENTFERNUNG		
auszufüllen! Schätzen Sie die ENTFERNUNG vom Ausgangspunkt zu Ihrem Kfz und nach der Fahrt vom Kfz-Abstellplatz zum ZIEL	zum abgestellten Pkw ca m vom Abstell- platz ca m	zum abgestellten Pkw ca m vom Abstell- platz ca m	zum abgestellten Pkw cam vom Abstell- platz cam		
Haben Sie etwas TRANSPORTIERT?	TRANSPORTIERT? ja nein Gewicht kg	TRANSPORTIERT? ja nein Gewicht	TRANSPORTIERT? ja nein Gewicht kg		
Wo lag das ZIEL dieses Weges? Geben Sie bitte die ZIELADRESSE an!	ZIELADRESSE (Straße, Platz)	ZIELADRESSE (Straße, Platz)	(Straße, Platz)		
Um wieviel UHR sind Sie dort angekommen?	(Gemeinde) ANKUNFT	(Gemeinde) ANKUNFT(Uhrzeit)	(Gemeinde) ANKUNFT(Uhrzeit)		
Schätzen Sie bitte die	LÄNGE DES WEGES	LÄNGE DES WEGES	LÄNGE DES WEGES		

BITTE FÜR DIENSTAG 10. MAI 2016 AUSFÜLLEN! VIERTER WEG FÜNFTER WEG SECHSTER WEG SIEBENTER WEG Beginn Beginn Beginn Beginn (Uhrzeit) ZIEL/ZWECK ZIEL/ZWECK ZIEL/ZWECK ZIEL/ZWECK Arbeitsplatz Arbeitsplatz Arbeitsplatz Arbeitsplatz Dienstl./geschäftl. Dienstl./geschäftl. Dienstl./geschäftl. Dienstl./geschäftl. Ausbildung/Schule Ausbildung/Schule Ausbildung/Schule Ausbildung/Schule Bringen/Holen/ Bringen/Holen/ Bringen/Holen/ Bringen/Holen/ Begleitung Begleitung Begleitung Begleitung Einkauf Einkauf Einkauf Einkauf Private Erledigung Private Erledigung Private Erledigung Private Erledigung Sonstige Freizeit Sonstige Freizeit П Sonstige Freizeit П Sonstige Freizeit П П Nach Hause П Nach Hause П Nach Hause Nach Hause П Anderes, und zwar: Anderes, und zwar: Anderes, und zwar: Anderes, und zwar: VERKEHRSMITTEL VERKEHRSMITTEL VERKEHRSMITTEL VERKEHRSMITTEL zu Fuß zu Fuß zu Fuß zu Fuß Fahrrad Fahrrad Fahrrad Fahrrad Moped, Motorrad Moped, Motorrad Moped, Motorrad Moped, Motorrad Pkw als Fahrer Pkw als Fahrer Pkw als Fahrer Pkw als Fahrer Pkw als Mitfahrer Pkw als Mitfahrer Pkw als Mitfahrer Pkw als Mitfahrer Regionalbus Regionalbus Regionalbus Regionalbus Bahn/NÖVOG Bahn/NÖVOG Bahn/NÖVOG Bahn/NÖVOG Anderes: Anderes: Anderes: Anderes: ENTFERNUNG ENTFERNUNG ENTFERNUNG ENTFERNUNG ZUT zur 711r ZUT Haltestelle Haltestelle Haltestelle Haltestelle m von der von der von der von der Haltestelle Haltestelle Haltestelle Haltestelle ca. ca. ca. ca. ENTFERNUNG ENTFERNUNG ENTFERNUNG ENTFERNUNG zum abgestellten zum abgestellten zum abgestellten zum abgestellten Pkw ca. Pkw ca. Pkw ca. Pkw ca. vom Abstellvom Abstellvom Abstellvom Abstellplatz ca. platz ca. platz ca. platz ca. TRANSPORTIERT? TRANSPORTIERT? TRANSPORTIERT? TRANSPORTIERT? ja nein Gewicht ja nein Gewicht ja nein Gewicht ja nein Gewicht ZIELADRESSE ZIELADRESSE ZIELADRESSE ZIELADRESSE (Straße, Platz) (Straße, Platz) (Straße, Platz) (Straße, Platz) (Gemeinde) (Gemeinde) (Gemeinde) (Gemeinde) ANKUNFT ANKUNFT ANKUNFT ANKUNFT (Uhrzeit) (Uhrzeit) (Uhrzeit) (Uhrzeit) LÄNGE DES WEGES LÄNGE DES WEGES LÄNGE DES WEGES LÄNGE DES WEGES ca. BITTE ALLE WEITEREN WEGE DIESES TAGES IN EINEN WEITEREN WEGEBOGEN EINTRAGEN!

Dieser Fragebogen ist nur von einem Haushaltsmitglied (eventuell in Abstimmung mit allen anderen Mitbewohnern im Haushalt) zu beantworten

Ausgefüllt von Person Nr.: (Nummer der Person auf Seite 3)

FRAGEN ZU VERKEHRSPROBLEMEN

1. Infrastruktur, Versorgung und Freizeit

1.1. Gibt es in der Nähe Ihrer Wohnung folgende zu Fuß erreichbare Einrichtungen?

	zu Fuß erreichbar in				
	0 - 5 Minuten	5 - 10 Minuten	10 - 15 Minuten	länger als 15 Min.	
Supermarkt, Lebensmittel	О	0	О	0	
Kindergarten	O	0	О	О	
Schule	О	О	О	0	
Bücherei	О	0	0	0	
Kinderspielplatz	О	0	О	0	
Sportstätte	О	0	О	0	
Arzt	О	О	О	0	
Apotheke	О	0	О	0	
Postpartner	О	0	О	0	
Bank	О	О	О	0	
Gaststätte	О	0	0	0	

1.2. Wo beziehen Sie üblicherweise die folgenden Waren? Schätzen Sie bitte die Anteile

	Lebensmittel	Haushalts- artikel	Bekleidung, Schuhe	Anderes
Im Zentrum	%	%	%	%
In Supermärkten im Ort	%	%	%	%
In Supermärkten im Umland	%	%	%	%
In der Wohnumgebung	%	%	%	%
In St. Pölten	%	%	%	%
In Wien	%	%	%	%
Woanders (bitte eintragen):				
1.):	%	%	%	%
2.):	%	%	%	%
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

O galar out	O mut		hafriadiaand	
O sehr gut			befriedigend	
O schlecht	O sehr sc	hlecht O	weiß nicht	
1.4. Welche Geschäfte/Einka	ufsmöglichkeiten	fehlen in der Gemein	nde?	
l.5. Wo verbringen Sie üblic	herweise Ihre Fre		Sie bitte die Anteile	
	an Werktagen	am Wochenende tagsüber	am Wochenende abends	
In Ober-Grafendorf	9/	6 %	%	
Woanders (bitte eintragen):				
1.):	9/	6 %	%	
2.):	9/	6 %	%	
Summe	100 %	6 100 %	100 %	
2. Fußgängerverkehr	cherheit für Fußgä	inger in Ober-Grafe	ndorf?	
O sehr gut	O gut	0	befriedigend	
O schlecht	O sehr sc	hlecht O	O weiß nicht	
Venn Sie die Situation schlecht	oder sehr schlecht	bewerten, geben Sie l	pitte an, weshalb:	
2.2. Sind Fußgänger durch fe	hlende und/oder z	zu schmale Gehsteige	gefährdet?	
O Ja	O Nei		O Weiß nicht	

. Radverkehr 1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Venn Nein, warum nicht? 2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Venn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind la Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten?	3. Fehlen Zebrastreilen ode	er sind sie schlecht markiert?	
A. Sind mobilitätseingeschränkt Personen genügend berücksichtigt? O Ja O Nein O Weiß nicht Venn Nein, wo? 5. Wo sollen Fußgängerverbindungen verbessert oder errichtet werden? A. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Venn Nein, warum nicht? 2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Venn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	O Ja	O Nein	O Weiß nicht
O Ja O Nein O Weiß nicht /enn Nein, wo? 5. Wo sollen Fußgängerverbindungen verbessert oder errichtet werden? 1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten /enn Nein, warum nicht? 2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht /enn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten?	/enn Ja, wo?		
/enn Nein, wo? 5. Wo sollen Fußgängerverbindungen verbessert oder errichtet werden? 6. Radverkehr 1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten 7. O Ja O Nein O selten 7. O selten 7. O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht 7. O sehr Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 8. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	4. Sind mobilitätseingeschr	änkt Personen genügend berü	cksichtigt?
A.1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Venn Nein, warum nicht? A.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Venn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: A.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind hand Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? A.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	O Ja	O Nein	O Weiß nicht
3. Radverkehr 1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Venn Nein, warum nicht? 2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Venn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind la Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	Venn Nein, wo?		
A.1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Venn Nein, warum nicht? A.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Venn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: A.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind hand Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? A.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	.5. Wo sollen Fußgängerve	rbindungen verbessert oder er	richtet werden?
3.1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Wenn Nein, warum nicht? 3.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind hand Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?			
3.1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel? O Ja O Nein O selten Wenn Nein, warum nicht? 3.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind hand Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?			
O Ja O Nein O selten Wenn Nein, warum nicht? 3.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	3. Radverkehr		
Wenn Nein, warum nicht? 3.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf? O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	3.1. Benützen Sie das Fahrr	ad als Verkehrsmittel?	
O sehr gut O gut O befriedigend O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	O Ja	O Nein	O selten
O schlecht O sehr schlecht O weiß nicht Venn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?	~		
Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb: 3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind la Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten? 3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?		- C	
	Venn Sie die Situation schlech	t oder sehr schlecht bewerten, ge	eben Sie bitte an, weshalb:
o su o rom o mon			
	Radfahrmöglichkeiten z 3.4. Sind ausreichend Abst	zu verbessern oder sicherer zu ellmöglichkeiten für Fahrräde	gestalten? r vorhanden?
	Radfahrmöglichkeiten z 3.4. Sind ausreichend Abst O Ja	zu verbessern oder sicherer zu ellmöglichkeiten für Fahrräde	r vorhanden? O Weiß nicht

4. Öffentlicher Verkehr

4.1. Wie oft benützen Sie <u>üblicherweise</u> ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL?

O 4"-1:-1-	O mindestens einmal wöchentlich	O seltener als einmal monatlich
O täglich	O mindestens einmal monatlich	O nie

4.2. Welche? (Mehrfachantworten möglich)

О	Regionalbahn (NÖVOG)	0	Regionalbusse
О	ÖBB	0	E-CarSharing

4.3. Wie bewerten Sie die ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL?

	sehr gut	gut	befriedigend	genügend	nicht genügend	weiß nicht
Information	О	О	0	О	0	0
Liniennetz	О	О	0	О	О	0
Fahrplan	О	О	О	О	О	0
Komfort	О	О	0	О	О	0
Pünktlichkeit	О	О	0	О	О	0
Abstimmung beim Umsteigen	О	О	0	О	0	0

Wenn Sie nicht zufrieden sind, nennen Sie bitte die Gründe:

4.4. Unter welchen Bedingungen würden Sie die öffentlichen Verkehrsmittel öfter benützen?

(Mehrfachantworten möglich)	Bahn	Regionalbus
Zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit	0	0
Kürzere Fahrzeiten	0	0
Bahnhof näher am Zentrum	О	0
Zusätzliche frühere oder/und spätere Fahrten	0	0
Fahrradtransport in den Zügen	0	0
Mehr Parkplätze an den Bahnhöfen	0	0
Mehr Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen	0	0
Besseres Image der öffentlichen Verkehrsmittel	0	0
Bessere Abstimmung von Bussen und Zügen	О	0
Ich besitze ein Auto und benütze grundsätzlich keine öffentlichen Verkehrsmittel	О	0
Weiß nicht	0	0
Anderes:	0	0

5. Autoverkehr		
5.1. Sind in Ober-Grafendo	orf ausreichend öffentliche Parl	splätze vorhanden?
O Ja	O Nein	O Weiß nicht
Wenn Nein, wo und wann feh	len welche?	
	en Sammelparkplatz abzustell	der Wohnung, sondern auf eine en, um zur Verkehrsberuhigun
O Ja	O Nein	O Weiß nicht
5.3. Gibt es zu viel Lkw-Ver	T	
O Ja	O Nein	O Weiß nicht
Wenn Ja, wo und wann?		
5.4. Werden zu hohe Gesch	windigkeiten gefahren?	
O Ja	O Nein	O Weiß nicht
Wenn Ja, wo		
5.5. Sollen geschwindigkeit	sdämpfende Maßnahmen geset	zt werden?
О Ја	O Nein	O Weiß nicht
Wenn Ja, wo?		

Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?								
	O Ja		O Nein	O Weiß nicht				
nn r	nein, nennen Sie bitte die	Griinde: ()	Beginnen Sie bitte m	it dem Wichtigsten)				
O1111 1.				it dem Wendgsten)				
_								
-								
		97.9	gestalteten Haunts	traße im Zentrum?				
2. V	Vie zufrieden sind Sie n	nt der neu	gestarteten Haupts					
	Vie zufrieden sind Sie n sehr zufrieden	O O	zufrieden	O eher zufrieden				
O O in S	sehr zufrieden eher nicht zufrieden Sie nicht zufrieden sind, n Wichtigsten)	O O was sollte	zufrieden nicht zufrieden	O eher zufrieden O weiß nicht verbessert werden? (Beginn				
O O Tenn S	sehr zufrieden eher nicht zufrieden Sie nicht zufrieden sind, n Wichtigsten)	O O was sollte	zufrieden nicht zufrieden Ihrer Meinung nach	O eher zufrieden O weiß nicht verbessert werden? (Beginn				
O O Tenn S it den	sehr zufrieden eher nicht zufrieden Sie nicht zufrieden sind, n Wichtigsten)	O O was sollte	zufrieden nicht zufrieden Ihrer Meinung nach	O eher zufrieden O weiß nicht verbessert werden? (Beginn				
O O enn Sit den	sehr zufrieden eher nicht zufrieden Sie nicht zufrieden sind, n Wichtigsten)	O O was sollte	zufrieden nicht zufrieden Ihrer Meinung nach	O eher zufrieden O weiß nicht verbessert werden? (Beginn				

7. Probleme am WOHNUNGSSTANDORT durch Straßenverkehr

		AM	TAG		IN DER NACHT			
	sehr stark	stark	gering	keine	sehr stark	stark	gering	keine
Belästigung durch Lärm	О	0	О	О	0	О	О	О
Belästigung durch Abgase/Staub	О	О	О	О	0	О	О	О
Störung des Ortsbildes	О	О	О	О	О	0	0	О
Verkehrssicherheit	О	О	О	О	0	О	О	0

8. Was erwarten Sie von einem Verkehrskonzept in Ober-Grafendorf? (Maximal 6 Antworten)

0	Förderung der wirtschaftlichen Aktivitäten in der Marktgemeinde	О	Mehr Verkehrssicherheit
0	Wirtschaftliche Stärkung des Zentrums	О	Weniger PKW-Verkehr im Zentrum
О	Wirtschaftliche Stärkung der Region	О	Weniger LKW-Verkehr im Zentrum
0	Bessere Erreichbarkeit aller Ziele mit dem Auto	0	Weniger Lärm und Abgase durch Verkehr
0	Kürzere Reisezeiten mit dem Auto	0	Förderung des öffentlichen Verkehrs
0	Effiziente Parkplatzordnung	0	Förderung des Radverkehrs
О	Sichere Fußwege	О	Schonung von Umwelt und Landschaft
О	Sichere Schulwege	О	Weniger Feinstaubbelastung

Sonstiges:				

Für weitere persönliche Bemerkungen, Anregungen, Wünsche legen Sie bitte ein zusätzliches Blatt ein

VIELEN DANK FÜR IHRE MÜHE; SIE HABEN DAMIT WESENTLICH ZUR POSITIVEN ENTWICKLUNG VON OBER-GRAFENDORF BEIGETRAGEN!