

DIPLOMARBEIT Master Thesis

KAUFKRAFTBINDUNG FÜR DIE LOKALEN GESCHÄFTE IN LANGENZERSDORF

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher

E 230 - 1

Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für
VERKEHRSPPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Bauingenieurwesen

von

Franz Stefan Graßl

0026550

Korneuburgerstraße 169 a
2103 Langenzersdorf

Wien, am 01.10.2012

Franz Stefan Graßl

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsangabe	5
Vorwort des Verfassers - Danksagungen	6
1. Einleitung.....	7
2. Aufgabenstellung.....	7
3. Szenario und geschichtliche Entwicklung.....	9
4. Allgemeiner Zusammenhang zwischen Einkauf, Raumordnung und Verkehr	11
5. Konkretisierung anhand des Fallbeispiels Langenzersdorf	13
6. Vorgangsweise in der Datenbeschaffung	17
6.1. Motivation zur Wahl des Stichtags.....	17
7. Die Auswertung des Fragebogens	19
7.1. Der Haushaltsteil	19
7.2. Der Wegebogenteil.....	21
7.3. Wegeanalyse nach Reiseweiten der Verkehrsmittel.....	31
7.3.1. Welche Geschäfte fehlen im Ort?	35
7.3.2. Radverkehr	40
7.3.3. Autoverkehr.....	41
8. Schlussfolgerungen aus der Umfrage und den Beobachtungen	46
8.1. Einkaufsströme – Kaufkraftabfluss.....	46
8.2. Immissionen auf die Einkäuferin und den Einkäufer.....	47
8.2.1. Lärm.....	47
8.2.1.1. Lärmmessungsergebnisse	48
8.2.2. Optische Reize	50
8.2.3. Geruchsbelästigung.....	51
9. Exkurs: Der Wochenmarkt.....	52
Entwicklung und Aufbau des Wochenmarktes	53
10. Exkurs: Erweiterung des Spar-Einkaufsmarktes	54
11. Perspektiven – Konkrete Maßnahmen.....	55
12. FUSSGEHERZONE.....	56
12.1. Verkehrsberuhigung.....	58
12.2. Der Fußgeher stellt hohe Ansprüche.....	59
12.2.1. Beispiel aus der Praxis – Gmunden	60
12.3. Fußgeherzonenausgestaltung in Langenzersdorf	64
13. SHARED SPACE.....	65
Mögliche Flanierzonenausgestaltung in Langenzersdorf.....	66
14. SAMMELGARAGE.....	67

15. RESUMEE	68
Anhang	71
Abbildungsverzeichnis.....	119
Tabellenverzeichnis	123
Literaturverzeichnis	124

Inhaltsangabe

Die vorliegende Diplomarbeit behandelt die Thematik der Entwicklung des Einkaufsverhaltens und der Strukturen des Zusammenlebens in niederösterreichischen Gemeinden und Städten, besonders in Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrswesens und der Mobilität.

Explizit wird auf die Situation in der niederösterreichischen Gemeinde Langenzersdorf bei Wien eingegangen. Es wird auf die Problematik der weiter fortschreitenden Motorisierung in diesen Gebieten hingewiesen, im Hinblick auf die Gesundheitsrisiken wie Lärm, Abgase und Unfallgefahren, aber vor allem wird auf die wirtschaftlichen Aspekte der Kaufkraftabwanderung aus den Ortskernen hin zur Peripherie eingegangen. Nach der Analyse der vorliegenden Probleme wird die konkrete Erarbeitung von Lösungsansätzen präsentiert, die zu einer Umstrukturierung des Mobilitätsverhaltens im Ort führen, zu einer Ortskernbelebung und einer Bindung der Kaufkraft in Langenzersdorf.

Im Zuge dieser Diplomarbeit wurde in Langenzersdorf eine Umfrage zur Verkehrssituation durchgeführt sowie eine Lärmmessung entlang der Hauptstraße, deren Ergebnisse in die Umplanungsmaßnahmen eingebunden wurden.

Auch wird die Entstehung des Langenzersdorfer Wochenmarkts vorgestellt, der durch den Verfasser und einen Kollegen aus dem Gemeinderat in Langenzersdorf realisiert wurde. Dieser Markt findet jeden Donnerstag im Zentrum statt und stellt einen ersten Schritt zur Belebung des Ortskerns dar.

Vorwort des Verfassers - Danksagungen

An dieser Stelle bedanke ich mich sehr herzlich bei allen, die mir das Verfassen dieser Diplomarbeit, sowie die diversen Untersuchungen dazu ermöglicht haben.

Mein aufrichtiger Dank gilt der ÖVP – Langenzersdorf, allen voran Herrn Bürgermeister Mag. Andreas Arbesser, für die Übernahme der Druckkosten für die Fragebögen. Des weiteren darf ich mich bei Herrn Dr. Heinz Brabec bedanken, der mich beim Ausführen der Fragebögen tatkräftig unterstützt hat, und ohne den es mir nicht möglich gewesen wäre, diese große Zahl in derart kurzer Zeit zu verteilen. Weiters bedanke ich mich bei meiner Schwester Frau Mag. Silvia Graßl für das Korrekturlesen der vorliegenden Diplomarbeit.

Natürlich bedanke ich mich bei allen Langenzersdorferinnen und Langenzersdorfern, die mir den Fragebogen ausgefüllt retourniert haben und auf deren Mithilfe die ganze Untersuchung angewiesen war. Es freut mich, dass 402 Haushalte an der Umfrage teilgenommen haben, obwohl das Ausfüllen des Fragebogens mit seinen 20 Seiten durchaus zeitintensiv war. Für mich beweist diese Rücklaufzahl, dass es sich beim Thema Verkehr und Ortsentwicklung um Bereiche handelt, die den Menschen in Langenzersdorf wichtig sind.

Für die Sensibilisierung und die Bewusstseinsbildung zu dem Thema der vorliegenden Diplomarbeit möchte ich mich ganz herzlich bei meinem Vater, Herrn Bmstr. Viktor Graßl bedanken. Er selbst war in jahrzehntelanger ehrenamtlicher Tätigkeit bemüht, die Kleinbetriebe und Lebensmittelgeschäfte durch diverse Aktionen und Maßnahmen zu unterstützen.

Abschließend gilt mein Dank dem Begleiter meiner Diplomarbeit, Herrn O. Univ. Professor DI Dr.techn. Hermann Knoflacher, der mir Wege aufgezeigt hat, um Veränderungen zu bewirken, auch wenn diese auf den ersten Blick von einer Mehrheit als absurd abgetan werden. Jedoch sind es oftmals gerade diese, die zu einer positiven Entwicklung führen, wie zahlreiche Beispiele aus dem Repertoire Professor Knoflachers bezeugen.

Ich hoffe, mit dieser Arbeit auch meiner Heimatgemeinde Langenzersdorf, an der mir sehr viel gelegen ist, einen Dienst erwiesen zu haben, insbesondere im Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung der Dorfstrukturen, einen Erhalt des gewachsenen Dorfcharakters sowie einer weiterhin lebenswerten Gemeinschaft für kommende Generationen.

Franz Stefan Graßl

Langenzersdorf im September 2012

1. Einleitung

Fährt man durch Niederösterreichs Dorfgemeinden, so ist besonders auffällig, dass diese mehr und mehr den Eindruck erwecken, als reine Schlafgemeinden zu dienen. Aktivitäten gehen hier kaum mehr vor sich, der Ballungsraum Wien hat den Großteil der arbeitenden Bevölkerung bereits abgesaugt. Gearbeitet wird also auswärts, eingekauft ebenso und Gasthaus- und Kaffeehausbesuche werden ebenso an Orten mit größerer Auswahl getätigt.

Ein weiterer Effekt ist die zunehmende soziale Isolation der zurückbleibenden Bevölkerung, besonders der alten Menschen. Denn wo sie früher beim Einkauf und im Kaffeehaus zum Plaudern zusammenkamen, sind nun die Rollläden vor den Schaufenstern heruntergelassen – die Kaufkraft fehlt.

Das Ganze passiert ungeachtet dessen, dass für die Aufrechterhaltung dieser Lebensart – nämlich dem Wohnen in einer dafür gedachten Wohnsiedlung und dem Arbeiten in einem weit entfernten Gewerbegebiet - eine wesentliche Voraussetzung gegeben sein muss: die Fähigkeit, schnell über große Distanzen zu gelangen. In weiterer Folge bedeutet dies den Einsatz fossiler Brennstoffe, Diesel und Benzin, sowie entsprechende Straßen. Dabei ist der Aufwand, der benötigt wird, um Transportmittel dieser Art herzustellen – das Auto – nicht zu vergessen.

Gerade in einer Zeit, in der das Gut Erdöl anscheinend doch eine endliche Ressource zu sein scheint, und das Verbrennen dessen durchaus ernsthafte gesundheitliche Folgen hat, wie die WHO laut Kurier¹ bestätigt hat, ist es eine berechtigte Frage, Sinn und Unsinn dieser Methodik zu untersuchen, Planungsvorschläge zu machen, um Missstände zu beseitigen und Lösungen für die Zukunft zu erarbeiten.

2. Aufgabenstellung

Diese Diplomarbeit beschäftigt sich mit der Situation des Einkaufens der Menschen in ihrem Lebensraum und betrachtet dieses in Zusammenhang mit ihrem Mobilitätsverhalten. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte zeigt den deutlichen Trend, weg vom kleinen Einzelkaufmann, weg vom Greißler und den über viele Generationen geführten Familienbetrieben zur Versorgung der Bevölkerung, hin zum Einkauf in Großbetrieben, Supermärkten und dergleichen.

Während die einen mit dieser Entwicklung durchaus zufrieden sind, sehen andere eine Gefährdung von nachhaltigen Strukturen, von regionalem Handeln und der ansässigen Wirtschaft.

Ansporn zum Verfassen dieser Diplomarbeit war es, dass der Verfasser sich bereits seit Jahren über das Thema des Kaufkraftabgangs und des Ortskernsterbens Gedanken gemacht hatte, jedoch lange Zeit nicht den dazugehörigen schlüssigen Grund finden konnte.

¹ (Daneshmandi, 14.Juni 2012)

Im Zuge des Besuchs von Vorlesungen von Prof. Hermann Knoflacher², Prof. Thomas Macoun³, beide am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaften an der TU Wien, einem Seminar bei Frau Dipl. Päd. Cosima Pilz⁴ in Stockerau, sowie einschlägiger Literatur wurde es für den Verfasser aber offensichtlich, dass die maßgebende Verlagerung des Konsumverhaltens der Menschen weg vom kleinen Gewerbebetrieb hin zum großen Handelskonzern in erster Linie im veränderten Mobilitätsverhalten zu suchen ist.

Das Seminar „Jugendmobilität“ wurde vom Verfasser als Begleitung der Jugendmobilitätsbeauftragten aus Langenzersdorf besucht und war inkludiert in der Ausbildung zum sogenannten Jugendmobilitätscoach des Landes Niederösterreich. Zu den Aufgaben eines Jugendmobilitätscoaches gehören unter anderem das einbringen von Verbesserungsvorschlägen für die Wegegestaltung der Jugendlichen, aber auch das Aufzeigen von ressourcenschonender Mobilität. So ist in Zukunft auf eine nachhaltige Mobilität besonders Wert zu legen, den Öffentlichen Verkehr, und natürlich den Fuß- und Radverkehr. Im Zuge der Ausbildung zum Jugendmobilitätscoach werden auch die Zusammenhänge erarbeitet, welche die Basis für die Grundgesetze des Verkehrswesens bilden. So beschäftigt man sich in der Ausbildung mit den Themen der Mobilitätszeit, der Mobilität, der Reiseweite und so weiter. Der Jugendmobilitätscoach weiß auch, dass die Nachhaltigkeit eines Landes, und somit die Fähigkeit, auch zukünftigen Generationen faire Chancen zu gewähren, am sogenannten „ökologischen Fußabdruck“ gemessen wird.

Dieses Seminar war insbesondere für den Verfasser sehr lehrreich, da es sich mit den mobilitätsrelevanten Fragen beschäftigte, jedoch völlig unabhängig vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaften der TU Wien abgehalten wurde.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es nun also, eine Umplanung des Ortsbestandes aufzuzeigen, einen Weg aus dem zunehmenden Geschäftssterben in den Ortskernen zu finden, und gleichzeitig auch das weitere Ausufern der Dörfer in Peripheriegebiete einzudämmen und mit Hilfe von Untersuchungen die oben aufgestellte Behauptung zu untermauern.

Explizit gezeigt werden Ergebnisse und Maßnahmen zur Änderung der Strukturen am Beispiel der Marktgemeinde Langenzersdorf, gelegen im Bezirk Korneuburg in Niederösterreich.

² (Knoflacher, Vorlesung Verkehrsplanung, 2001 und 2007)

³ (Macoun, 2011)

⁴ (Pilz, 2011)

3. Szenario und geschichtliche Entwicklung

Langenzersdorf ist eine Marktgemeinde in Niederösterreich, in der etwa 8.000 Einwohner mit Hauptwohnsitz leben⁵.

Der Ort ist unweit von Wien gelegen, im Bezirk Korneuburg. Durch Langenzersdorf führt eine zweispurige Hauptstraße, die B3. Annähernd parallel dazu verläuft die A22, die Donauuferautobahn, die wiederum entlang der Donau ihren Verlauf hat.

Wie in der Chronik „900 Jahre Langenzersdorf“⁶ nachzulesen ist, fanden sich in den 1960er Jahren eine Vielzahl an diversen Kleingewerbebetrieben entlang der Hauptstraße, die sich durch den Ort zieht. Die große Auswahl an spezialisierten Lebensmittelgeschäften war besonders auffallend. So waren neben Gemüsegeschäften auch Fleischhauer und Geflügelhändler sowie Fischgeschäfte und Bäckereien anzutreffen.



Abbildung 1: Ein Fehlen an Kaufkraft bewirkt leer stehende Schaufenster in den Ortschaften

Heute findet man auf der Hauptstraße in Kernnähe nur noch eine Fleischerei, die in Familienbesitz ist, sowie die Bäckereifiliale einer Großkette und den Supermarkt eines Großkonzerns. Es stellt sich in gewisser Art ein Paradoxon ein; denn wo früher, in den 1960er Jahren eine Vielzahl an Geschäften war, bei deutlich geringerer Einwohnerzahl, so finden sich bei gestiegener Bevölkerung nun kaum noch Einkaufsmöglichkeiten innerorts.

⁵ Homepage der Marktgemeinde Langenzersdorf; www.langenzersdorf.gv.at

⁶ (Petz & Schwarz, 2008)

Im Laufe der Zeit hat sich das Einkaufsverhalten der Bevölkerung im Ort zunehmend auf die großen Supermärkte verlagert, die vermehrt an Attraktivität gewonnen haben. Diese großen Einkaufsmärkte können, allein schon wegen des hohen Platzbedarfs vorwiegend nur im Umland einer Gemeinde errichtet werden.

Die Folge davon war der Verlust der Kaufkraft im Ortskern. Ergo dessen wurde es für die ansässigen Lebensmittelgeschäfte immer schwieriger, den nötigen Umsatz zu erreichen und ein Massenschließen setzte ein.

Die Konsumwünsche der Bevölkerung können an diesen Standorten befriedigt werden, zudem gibt es eine Vielzahl an weiteren Standorten an der Peripherie. Aus der subjektiven Sicht des Verfassers ist diese Situation nicht wünschenswert.

Das liegt zum einen an der erwiesenermaßen zunehmenden Vereinsamung der älteren Menschen durch fehlende soziale Kontakte, die durchaus auf den Einkaufswegen stattgefunden haben denn es gibt sozusagen eine Symbiose zwischen dem Einkauf und anderen Gewerben. So leben die Gaststätten, Heurigen und Kaffeehäuser durch einen hohen Anteil an Einkäufern mit, da für viele Menschen der Einkauf mit einem anschließenden Kaffeehausbesuch und dem Treffen mit Freunden verbunden wird. Sterben jedoch die Einkaufsmöglichkeiten in einem Ortszentrum ab, so kann diese Symbiose kaum noch hergestellt werden. Daher etablieren sich Kaffeehausketten neben den, an der Peripherie gelegenen Einkaufszentren und schöpfen so weitere Kaufkraft aus dem Ortskern ab.

Zum anderen erzeugen Strukturen, die an der Peripherie angesiedelt sind, höhere Reiseweiten, was die Studie zum Ausdruck bringen soll. Um große Reiseweiten bewältigen zu können, wird ein entsprechendes Transportmittel benötigt: das Auto. Das mündet darin, dass jeder Bürger mehr oder weniger zum Autokauf verpflichtet und gezwungen wird.

Nicht zuletzt wird ein Großteil der Wirtschaftsleistungen für Handelskonzerne außerregional getätigt, was zu einem Rückgang der Wirtschaft in und um die Gemeinden führt. Als Beispiel kann hier die Handwerksbranche angeführt werden. Das Geschäft in der Gemeinde lässt zumeist Umbautätigkeiten vom Professionisten vor Ort durchführen. Die Konzerne hingegen bedienen sich ihrer eigenen Umbaubetriebe, das Geld bleibt also nicht oder nur sehr bedingt in der Region. Die Folge ist ein Rückgang der Aufträge bei den kleinen Handwerksbetrieben, und somit ein Abgang an Arbeitsplätzen und Kaufkraft.

Laut Aussage von Professor Emberger⁷ vom Institut für Verkehrswissenschaften und Verkehrsplanung der TU Wien wurde in einer Studie nachgewiesen, dass die Eröffnung jeweils eines IKEA Markts in Kärnten die Schließung von vier Tischlereibetrieben nach sich zog. Hier ist die Politik gefordert, nicht nur den Vorteil, der durch die Eröffnung eines Großmarkts entsteht zu sehen, sondern gleichzeitig auch den Verlust von Arbeitsplätzen als mögliche Folge in Betracht zu ziehen, auch wenn dieser nur schleichend und scheinbar unbemerkt von staten geht. Wird in der Tischlerei selbst produziert, so arbeiten in einem Großmarkt hauptsächlich Verkäufer. Die Produktion wird vorwiegend außerregional ausgelagert, in Summe bleiben der Region also weniger Arbeitsplätze.

⁷ (Macoun, 2011)

4. Allgemeiner Zusammenhang zwischen Einkauf, Raumordnung und Verkehr

- Es ist zu beobachten⁸, dass die **Mobilität**, also die Anzahl an Wegen, die ein Mensch pro Tag zurücklegt im Durchschnitt einer Kommune überall auf der Welt annähernd gleich ist. Sie bewegt sich zwischen drei und vier Wegen pro Tag und Person.
- Eine ähnliche Konstante stellt die **Mobilitätszeit** dar. Sie drückt aus, wieviel Zeit ein Mensch im Durchschnitt am Tag aufwendet, um physisch mobil zu sein, also um Wege zurückzulegen. Dieser Wert liegt zwischen 60 und 80 Minuten pro Tag⁸.
- Ein variabler Wert ist jener des sogenannten „**Modal Split**“. Dieser gibt die Verteilung der Wege bezogen auf die Verkehrsmittelwahl an. Diese Verteilung sieht beispielsweise in Hongkong anders aus als in Houston. Hier unterscheiden sich die Mobilitätsstrukturen massiv. Auf der einen Seite liegt die Dominanz der Mobilitätsarten beim öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr, auf der anderen Seite zeigt sich ein starker Hang zum motorisierten Individualverkehr.
- Einen wesentlichen Faktor in der Mobilitätsbeurteilung stellt die **Reiseweite** dar. Denn wenn die Mobilität (also die Anzahl der Wege) überall gleich ist, und auch die Zeit, die der Mensch mit der Bewältigung dieser Wege zubringt eine Konstante darstellt, so muss zwangsläufig eine Gemeinschaft, die einen hohen Fußgeheranteil hat, eine geringere Reiseweite aufweisen, als eine Pkw-dominierte Gesellschaft, die mit wesentlich höheren Geschwindigkeiten unterwegs sein kann und muss.

Kann die Umfrage, die für diese Diplomarbeit gemacht wurde, die oben angeführten Regeln bestätigen? Stimmen diese Fakten auch für den Ort Langenzersdorf?

Damit wäre dann auch zu belegen, dass, bedingt durch die niedrige Geschwindigkeit des Fußgehers dessen Reiseweite auch automatisch geringer ist als jene des Autofahrers. Denn wenn die Annahmen stimmen, dann müsste der Autofahrer genauso in diesem konstanten Mobilitätszeitfenster „gefangen“ sein, was bedeutet, dass er seine 60 bis 80 Minuten Mobilitätszeit pro Tag genauso zu verbrauchen hat. Was hier eventuell absurd klingt, kann später anhand des Fallbeispiels Langenzersdorf erläutert werden.

Aus diesen Parametern lässt sich sehr leicht schließen, dass die Zeitersparnis im System gegen null geht, wenn man schnellere Verkehrssysteme benutzt, da die Reiseweiten einfach erhöht werden⁹.

Um nun zum eigentlichen Thema, dem Einkaufsverhalten und der damit zusammenhängenden Kaufkraftbindung zurückzukehren, und damit auch den Faden durchzuziehen, kann man erkennen, dass das Einkaufsverhalten mit dem Mobilitätsverhalten untrennbar verbunden ist. Die Strukturen, die erzeugt werden stehen in enger Wechselwirkung mit dem Einkaufsverhalten der Menschen.

⁸ (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)

⁹ (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)

Wird die Distanz zur Bedingung für Mobilität, so passen sich die Einkaufsstrukturen an, es entstehen vermehrt von den Wohnungen entfernte Shopping Cities und Supermärkte. Menschen, die zuvor zu Fuß unterwegs waren, scheiden nun aus dem Einkaufsprozess aus. Sie müssen sich anpassen und ihr Mobilitätsverhalten ändern, sie müssen „schneller“ werden, um die Distanzen zu überwinden. Gleichzeitig erzeugt die vermehrte Kaufkraftabwanderung aus den Wohnsiedlungen hin zur Peripherie einen Zerfall der dort bis dahin angesiedelten Einkaufsmöglichkeiten, wie es eben der vielzitierte „Greißler“ war.

Durch den Wegfall der nun auch an das schnellere Verkehrssystem angepassten Fußgeher, die nun gezwungenermaßen zu Autofahrern wurden, wird dieser Effekt noch dramatisch verstärkt. Ist der Lebensmittelhändler auf den Umsatz angewiesen, den er macht, wenn die Menschen zu ihm nur einkaufen kommen, um die Dinge zu besorgen, die sie im Supermarkt zu kaufen vergessen haben, kann er nicht mehr existieren.

Im weiteren Schritt entsteht die Notwendigkeit, weitere Peripheriezentren zu erschließen, um die gesteigerte Nachfrage der Einkäufer abzudecken, die ja nun sämtliche Waren außerhalb der Wohnsiedlung beziehen müssen, da die nahversorgenden Kleinbetriebe zusperren mussten.

Es entwickelt sich ein Kreislauf, der sich ständig selbst verstärkt.

Die Gewinner dieses Strukturwandels sind in erster Linie die großen Konzerne, die sich mit großen Schritten den gesamten Lebensmittelmarkt der Welt einverleiben, und somit nahezu zum einzigen Versorger der Menschen werden.

Die kleinen Wirtschaftsbetriebe können in diesen Strukturen nicht mehr überleben, sie sind in diesem Fall zu den Verlierern zu zählen.

Abgesehen von diesen wirtschaftlichen Veränderungen ist die Tatsache offensichtlich, dass dieses Einkaufsverhalten nur durch den Einsatz von externer Energie möglich bleibt. Ohne auf umweltgefährdende Auswirkungen einzugehen, wird ein wichtiger Punkt für den Befürworter dieses Einkaufsverhaltens die Abklärung der Frage sein, woher die Beschaffung dieser Energie für weitere Generationen kommen soll.

Wie also kann man aus diesem Kreislauf ausbrechen? Gibt es überhaupt Möglichkeiten, oder ist man zum Zusehen verurteilt?

5. Konkretisierung anhand des Fallbeispiels Langenzersdorf

Um sich ein Bild der Umgebung machen zu können, findet sich untenstehend der Ausschnitt einer Landkarte. Man erkennt hier ein Gebiet in Niederösterreich, welches etwas nördlich von Wien liegt. Der rote Pfeil markiert die Marktgemeinde Langenzersdorf. Gegenüber, am anderen Donauufer findet man die Stadtgemeinde Klosterneuburg, und im Nordwesten die Stadtgemeinde Stockerau.

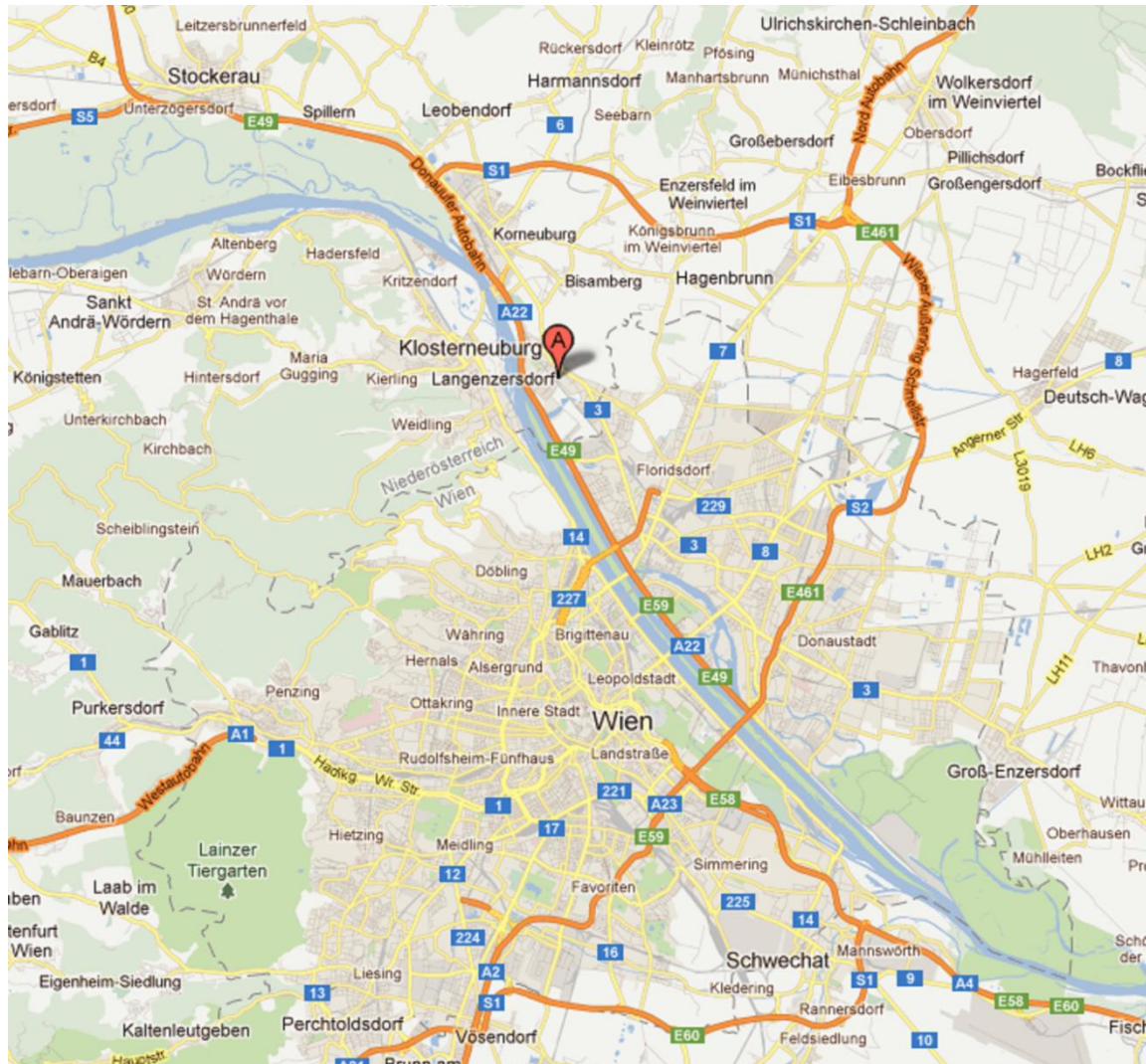


Abbildung 2: Lageplan Langenzersdorf; Quelle googlemaps

Die Straßenanbindung erfolgt durch den Ort mittels B3, der Pragerstraße, welche eine 50 km/h Begrenzung aufweist. Annähernd parallel dazu verläuft die Donauuferautobahn, die A22, hier sechsspurig mit der üblichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h.

Der JDTV (Jährliches durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen) wird an diesen Zählstellen bei Langenzersdorf mit etwa 12.000 auf der B3 und 65.000 auf der A22 angegeben¹⁰. Diese Daten sind

¹⁰<http://www.statistik.at/pub/neuerscheinungen/strassenvkz00web.pdf>

jedoch nur als Abschätzung zu verstehen, denn sie stammen aus dem Jahr 2000, für aktuellere Jahrgänge konnten keine Daten gefunden werden, die zu diesen Zählstellen passen.

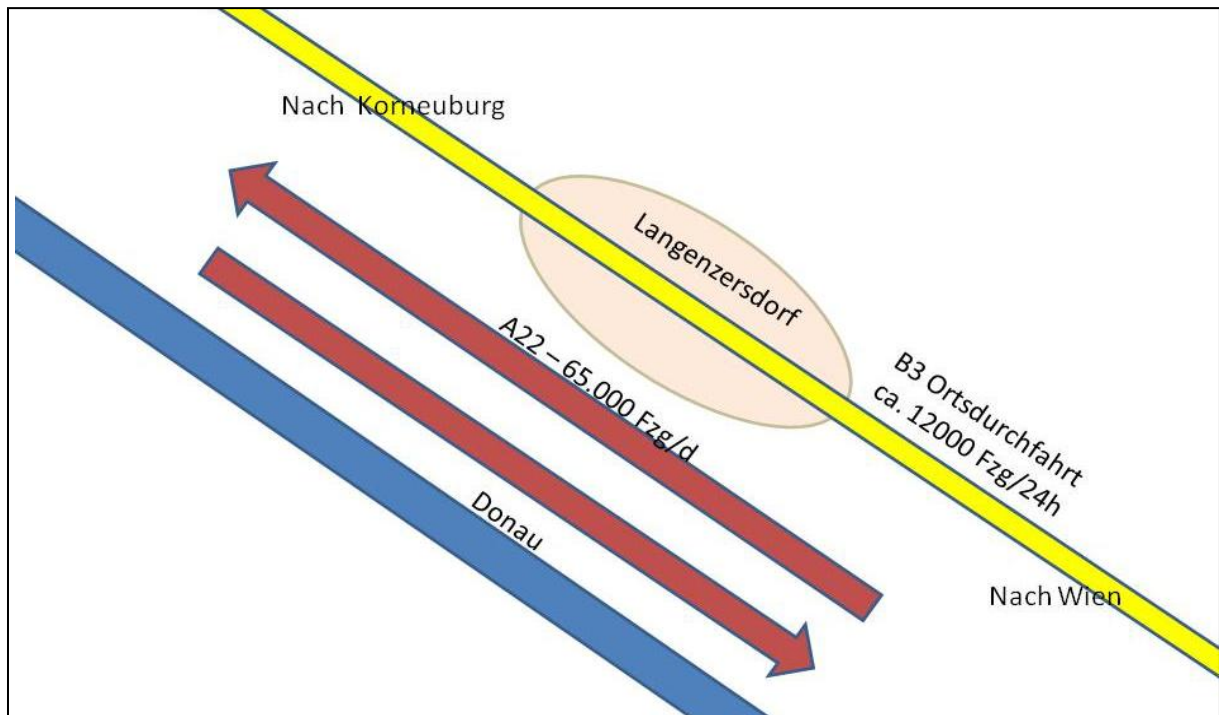


Abbildung 3: Schema des Straßenverlaufs in Langenzersdorf

In den folgenden Abbildungen zeigt sich die Beschaffenheit der Hauptstraße, also der B3, die sich durch den Ort zieht.



Abbildung 4: Hauptplatz Langenzersdorf, Blick nach Wien, Perspektive eines Fußgehers von Straßenniveau



Abbildung 5: Blick vom Gemeindeamt auf die Hauptstraße



Abbildung 6: Hauptstraße (Hauptplatz) Blickrichtung Korneuburg



KORNEUBURG ← **WIEN**

Abbildung 7: Kreuzung am Hauptplatz

6. Vorgangsweise in der Datenbeschaffung

Da, wie bereits oben angeführt, das Einkaufsverhalten und die Kaufkraftbindung vom Mobilitätsverhalten abhängen, war es zunächst wichtig, entsprechendes Datenmaterial zu sammeln. Anhand dessen können dann Aussagen getroffen werden, die empirisch belegbar und daher schlüssig sind.

- **Verkehrsumfrage Langenzersdorf 2010**

Die Umfrage wurde in Form eines 20-seitigen Fragebogens durchgeführt. Es wurde eine Auflage von 1500 Stück angefertigt und diese dann im Ort in den Briefkästen verteilt. Der Fragebogen bezog sich immer auf einen Haushalt und bestand aus einem Haushaltsteil, einem Wegeteil und allgemeinen Fragen.

Der Haushaltsteil bezog sich auf Angaben zu Alter, Führerscheinbesitz, Beruf, Parkplätzen am Grundstück sowie Rad- und Pkw-Besitz und ähnlichem.

Im Wegeteil sollten die Befragten ihre Wege an einem bestimmten Stichtag auflisten (Die sie an diesem Tag getätigt hatten).

Der dritte Teil der Befragung hatte spezifische Fragen zum Einkaufsverhalten und den verschiedenen Verkehrsbereichen wie Fußgeher, Radfahrer, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr zum Inhalt.

6.1. Motivation zur Wahl des Stichtags

Als Stichtag wurde der 18. August 2010 festgesetzt. Grundsätzlich ein Ferientag für die Schüler, dennoch hat sich der Verfasser nach Abwägen der Gründe dafür entschieden.

Am wichtigsten war es, Regenwetter ausschließen zu können. Durch schlechte Witterung würden im Fragebogen wesentliche Mobilitätsstrukturen wegfallen, und die Aussagekraft wäre damit sehr fragwürdig.

Damit im Zusammenhang steht der zweite Punkt: In erster Linie soll sich diese Diplomarbeit mit Einkaufsverhalten befassen, weniger mit Schulwegen, obwohl diese nicht einwandfrei zu trennen sind, da sie sich nach Auffassung des Verfassers sehr wohl überlappen, aber in einem Ausmaß, das für diese Diplomarbeit tolerierbar ist.

Von großem Interesse sind nun also die Fragen (und deshalb ist die regenfreie Zeit so maßgebend): Wenn jemand zu Fuß einkaufen geht, wo tut er oder sie das? Kann man Zusammenhänge in den Strukturen und dem Mobilitätsverhalten dokumentieren? Wo sieht man Chancen, um den Kern zu stärken, also Menschen in den Kern zu ziehen?

Bei Regenwetter wäre die gesamte Umfrage also nutzlos. Der Druck der Fragebögen benötigt eine bestimmte Vorlaufzeit, die Wettervorhersage hat eine gewisse Genauigkeit, die nur

wenige Tage weit reicht, um also ein Maximum an Sicherheit von Schönwetter zu erreichen muss für etwa eine Woche die Prognose gut sein, da ja bereits vor Druckbeginn der Stichtag festgelegt werden muss.

Im September wiederum gibt es durchaus Schönwetterperioden, jedoch ist dieser Monat durch den Wiedereinstieg in den Schulalltag und das Ausnutzen der Nachsaisonurlaube für den Verfasser ebenfalls nicht in Frage gekommen.

- **Lärmpegelmessung am Immissionsort (Hauptstraße Fußgeherbereich)**

Um feststellen zu können, ob der Verkehrslärm im Ortskern auf den Einkäufer Wirkung macht, das heißt, ob sein „Wohlbefinden“ durch Lärm gestört wäre, und zwar nicht nur subjektiv, sondern auch tatsächlich belegbar, wurden zu unterschiedlichen Zeiten an verschiedenen Standorten Lärmpegelmessungen durchgeführt. Laut Forschungsergebnissen¹¹ ist es nämlich erwiesen, dass eine dauerhafte Lärmeinwirkung zur Schädigung des Immunsystems und zu Erkrankungen wie Bluthochdruck führen kann. Der Körper befindet sich sozusagen in einer Art „Angstzustand“, der Stress, der auf den Organismus wirkt macht somit den Einkauf zu einem aufreibenden Erlebnis werden.

(Siehe Kapitel 8.2.1)

¹¹ (Corazza, et al., 1992)

7. Die Auswertung des Fragebogens

Wie bereits erwähnt wurden 1500 Exemplare an Langenzersdorfer Haushalte verteilt. Es ergab sich ein Rücklauf von 402 Stück, das entspricht 26,8 % der ausgeteilten Fragebögen.

Langenzersdorf hat insgesamt ca. 4500 Haushalte laut Auskunft des Gemeindeamtes Langenzersdorf, das bedeutet dass von der Befragung etwa 9 % erfasst wurden.

Im Folgenden sollen nur besonders interessante und auffällige Punkte diskutiert werden, die komplette Auswertung und die Tabellen finden sich im Anhang.

7.1. Der Haushaltsteil

Eine wesentliche Frage im Zusammenhang mit Mobilität und Einkauf ist die Erfassung, wieviele Menschen in einer Gemeinde Arbeit finden, und wieviele davon zum Arbeiten die Gemeinde verlassen müssen.

Arbeitsort/Schulort

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

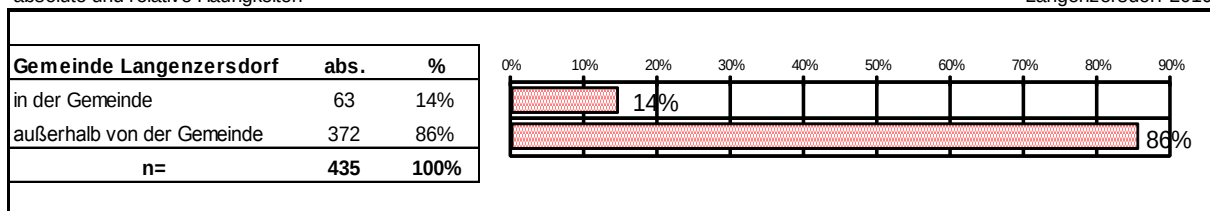


Abbildung 8: Vergleich der Befragten, die in bzw. außerhalb Langenzersdorfs arbeiten



Abbildung 9: Darstellung der Anzahl der Umfrageteilnehmer nach ihren Arbeitsstätten

In der Auswertung des Arbeitsortes der Befragten ist erkennbar, dass ein sehr großer Teil derer außerhalb der Gemeinde arbeiten. Besonders der Ballungsraum Wien bietet vielen Langenzersdorferinnen und Langenzersdorfern einen Arbeitsplatz.

Aus dieser Umfrage kann ein Autobesitzanteil von 690KFZ/1000 Einwohner abgelesen werden.

PKW Besitz

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

ohne Personen < 18 J.

	abs.	%	S%
ja	562	69%	69%
nein/unb.	248	31%	100%
n=	810	100%	

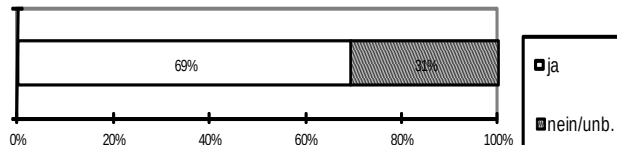


Abbildung 10: Personen, die einen Pkw besitzen

Dadurch, dass sehr viele Menschen den Parkplatz am Wohnort vorfinden, lässt sich auch der hohe Pkw Anteil erklären. Wer keine Wege zurücklegen muss, um den Pkw zu erreichen, kommt erst gar nicht auf die Idee, ein anderes Verkehrsmittel in Erwägung zu ziehen.

Parkplatz am Wohnort

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

Nur für Personen mit Pkw

ohne Personen < 18 J.

	abs.	%	S%
ja	421	74%	74%
nein/unb.	148	26%	100%
n=	569	100%	

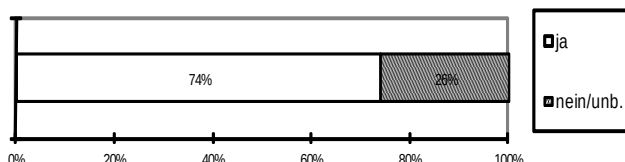


Abbildung 11: Personen, die einen Parkplatz am Wohnort haben

Wege/Tag je Person

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

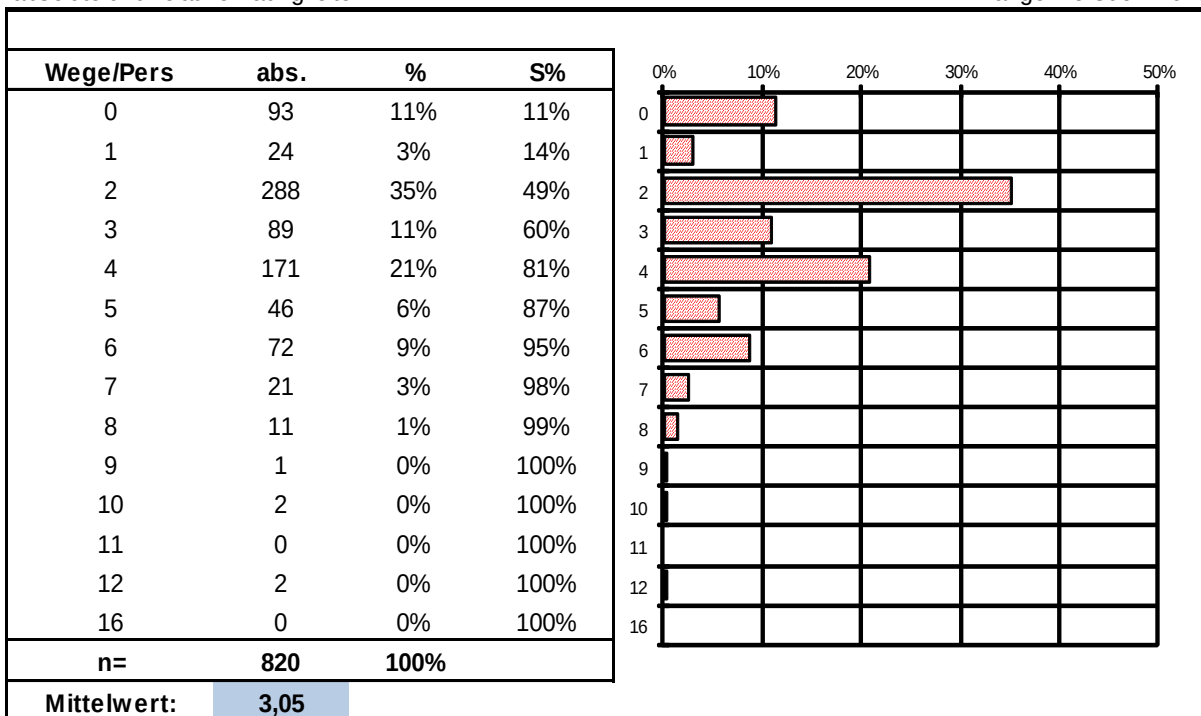


Abbildung 12: Wege pro Person und pro Tag

Der blau unterlegte Bereich der Tabelle zeigt, dass in Langenzersdorf im Durchschnitt eine Person 3,05 Wege pro Tag zurücklegt.

Der Mittelwert verifiziert die Aussagekraft der Umfrage; Er liegt zwischen 3 und 4, genau im Bereich, der eine Konstante darstellt, bezogen auf die Mobilität, wie in Kapitel 4 dargelegt.

7.2. Der Wegebogenteil

- Angaben von Personen, die den öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel wählten:

Entfernung zur Haltestelle

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

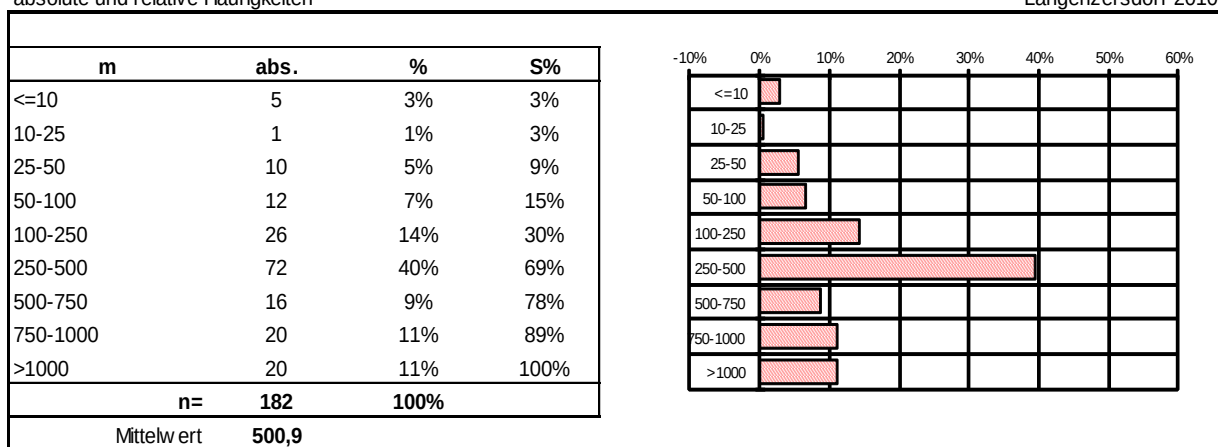


Abbildung 13: Strecke von Weganfang bis zum ÖV

Entfernung von Haltestelle

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

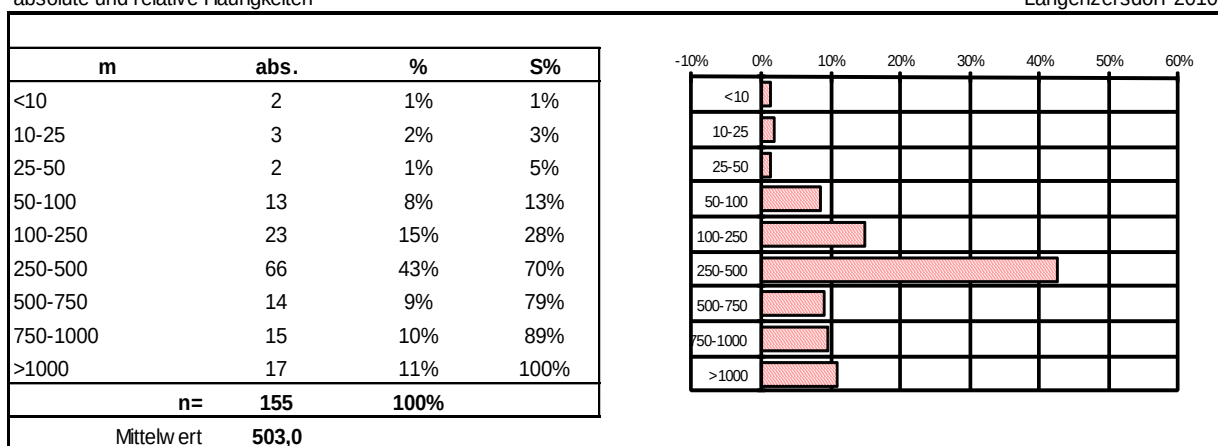


Abbildung 14: Strecke vom Verlassen des ÖV bis zum endgültigen Ziel

Die Diagramme geben an, welche Entfernung die Person am Beginn des Weges zurücklegen muss, bevor sie ein öffentliches Verkehrsmittel in Anspruch nimmt, beziehungsweise welche Entfernung bis zum Ziel sie zurücklegen muss, um nach Benützen des öffentlichen Verkehrsmittels das Ziel zu erreichen. In Worten ausgedrückt bedeutet das, dass die Langenzersdorferinnen und

Langenzersdorfer etwa 500 Meter zurücklegen, um in ein öffentliches Verkehrsmittel zu steigen, und dann dieses verlassen, um weitere 503 Meter zurückzulegen, um am Ziel anzukommen.

- **Angaben von Personen, die den motorisierten Individualverkehr, also Personenkraftwagen oder Motorrad, als Verkehrsmittelart wählen:**

Entfernung vom PKW

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

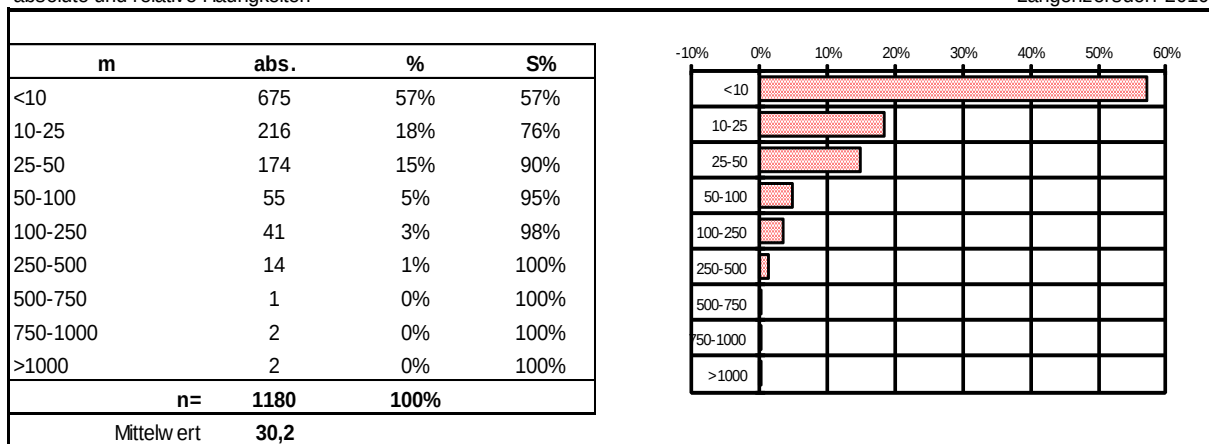


Abbildung 15: Strecke vom Weganfang bis zum Privat-Pkw

Entfernung zum PKW

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

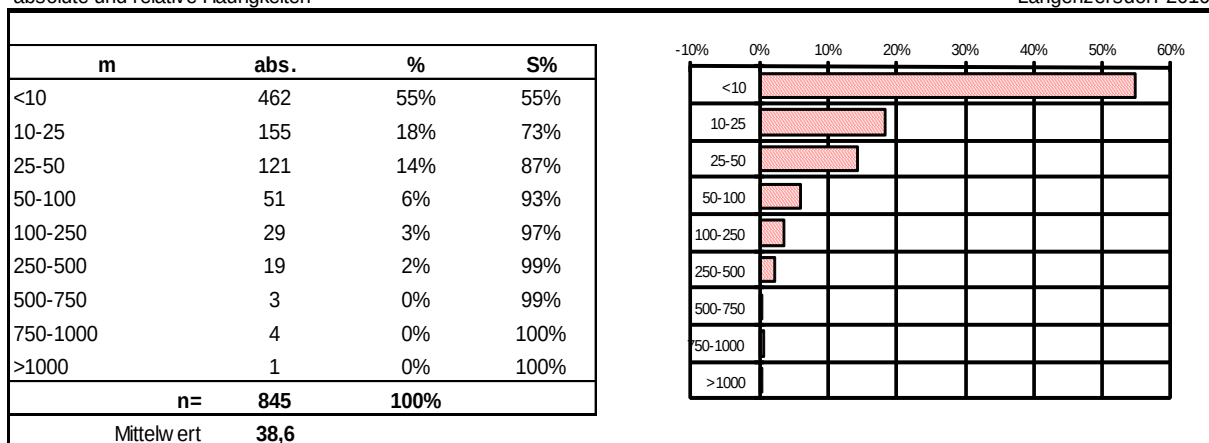


Abbildung 16: Strecke vom Verlassen des Pkw bis zum endgültigen Ziel

Diese beiden Diagramme zeigen das Äquivalent der vorherigen zwei, nämlich diesmal wird der MIV (Motorisierter Individualverkehr) – Benutzer analysiert. Die Person legt auf ihrem Weg zuerst 30 Meter zurück, steigt dann in das Verkehrsmittel, beispielsweise den Pkw, und stellt diesen nach Gebrauch auf einem Parkplatz ab. Schließlich hat sie noch knapp 40 Meter bis zu ihrem endgültigen Ziel zurückzulegen.

Schlussfolgerung:

Der Vergleich zeigt in aller Deutlichkeit, dass der Benutzer des öffentlichen Verkehrsmittels einen um zwölf bis 15 mal so hohen Zwischenweg einzulegen hat als der Benutzer eines Pkw. Der Grund dafür ist leicht erklärt: ¹²Wenn der Parkplatz so viel näher liegt (Abbildung 13 und Abbildung 14), als die Haltestelle des ÖV (Abbildung 15 und Abbildung 16), so bleibt dem Verkehrsteilnehmer kaum noch eine Wahl. Unbewusst sucht er den Weg des geringsten Energieverbrauchs.

Eine mögliche Lösung für dieses Problem der Parkraumbewirtschaftung findet sich in der Schaffung eines Sammelparkplatzes (Siehe Plan 1 und 2). Vor Inbetriebnahme des eigenen Pkw muss somit zuvor ein Fußweg von etwa 200 Meter zurückgelegt werden.

Dieses wäre vor allem für die lokale Wirtschaft von besonderem Interesse, denn der Grund für die zunehmende Zerschlagung des Kleingewerbes in den Dörfern und auch Städten liegt nach Ansicht des Verfassers besonders in der Einfachheit der Benützung von schnellen Verkehrssystemen, die hohe Reiseweiten ermöglichen. Schnell ist auf diesem Weg die Peripherie erreicht und die großen Handelshäuser florieren mitten in der „grünen Wiese“¹³.

Wird jedoch ein Fußweg von angesprochenen 200 Metern dazwischengeschaltet, kann das Kleingeschäft um die Ecke diese Kaufkraft binden und davon profitieren, auch wenn das vermeintliche „Supersonderangebot“ im Diskontgeschäft am Stadtrand günstiger ist als beim Familienbetrieb im Zentrum.

Wege nach Haupt-Verkehrsmittel

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

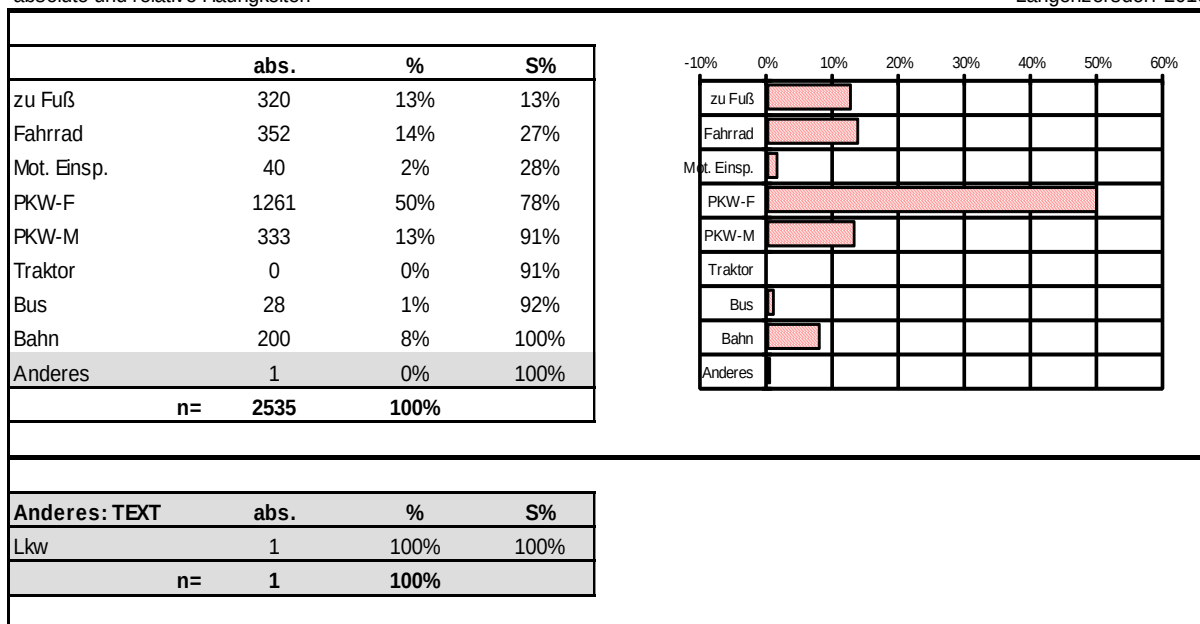


Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl

¹² (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)(Seite 347)

¹³ (Seiss, Juni 2012)

Abbildung 17 zeigt den hohen Autofahreranteil. Die Hälfte aller Bewegungen findet mit dem Pkw als Fahrer statt, an zweiter Stelle liegt das Fahrrad mit 14%, damit bereits weit abgeschlagen. An Tagen mit weniger schönem Wetter würde dieser Wert vermutlich noch weiter absinken.

Wege nach Reiseweiten

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

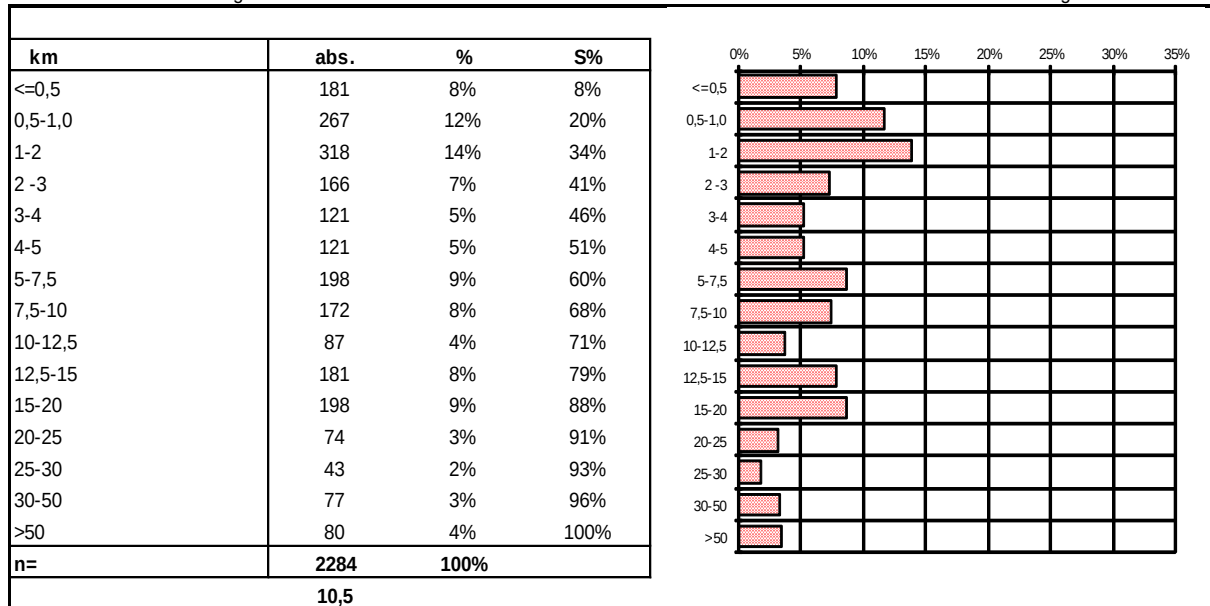


Abbildung 18: Reiseweiten

In Langenzersdorf liegt die durchschnittliche Reiseweite pro Weg bei 10.500 Metern – der hohe Wert erklärt sich aus dem großen Anteil an Pkw - Verkehrsteilnehmern. (Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl)

Laut Abbildung 9 arbeitet ein Großteil der Langenzersdorferinnen und Langenzersdorfer in Wien. Damit erklärt sich auch der hohe Wert an Kilometern, die hier zurückgelegt werden müssen. Schnelle Verkehrssysteme sind notwendig, um dort arbeiten zu können, andererseits sind sie auch der Grund dafür, warum vor Ort weniger Arbeit zu finden ist, da sie den Abfluss in den Ballungsraum Wien überhaupt erst begünstigen.

Wege nach Reisezeiten

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

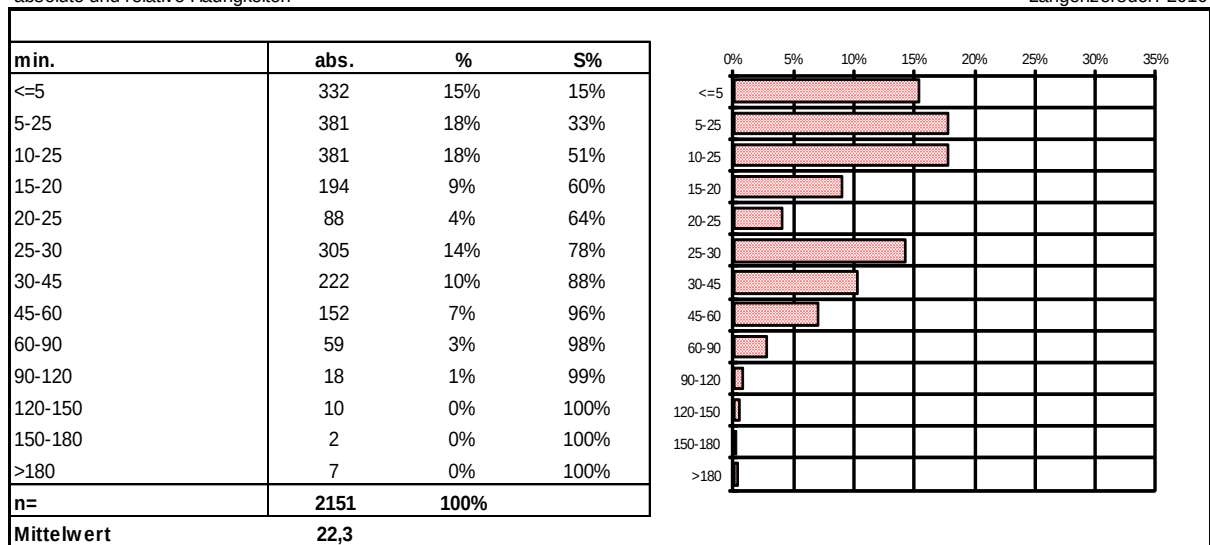


Abbildung 19: Reisezeiten

Laut dem Buch „Zur Harmonie von Stadt und Verkehr“¹⁴, beträgt die Mobilitätszeit eine Konstante von 60 – 80 Minuten pro Person und pro Tag. Die Mobilität beträgt laut Abbildung 23 3,05 Wege pro Tag und Person.

Multipliziert man 3,05 Wege mit 22,3 Minuten so erhält man die Mobilitätszeit von 68 Minuten. Das bedeutet, dass diese genau im regulären Bereich liegt – ein weiterer Aspekt für die Aussagekraft dieser Umfrage.

Modal Split für den Arbeitsweg

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	Einsp.Kfz.	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Anzahl
Langenzersdorf	16	16	12	164	9	61	278

relative Häufigkeiten

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	Einsp.Kfz.	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Anzahl
Langenzersdorf	6%	6%	4%	59%	3%	22%	100%

Modal Split für den Arbeitsweg

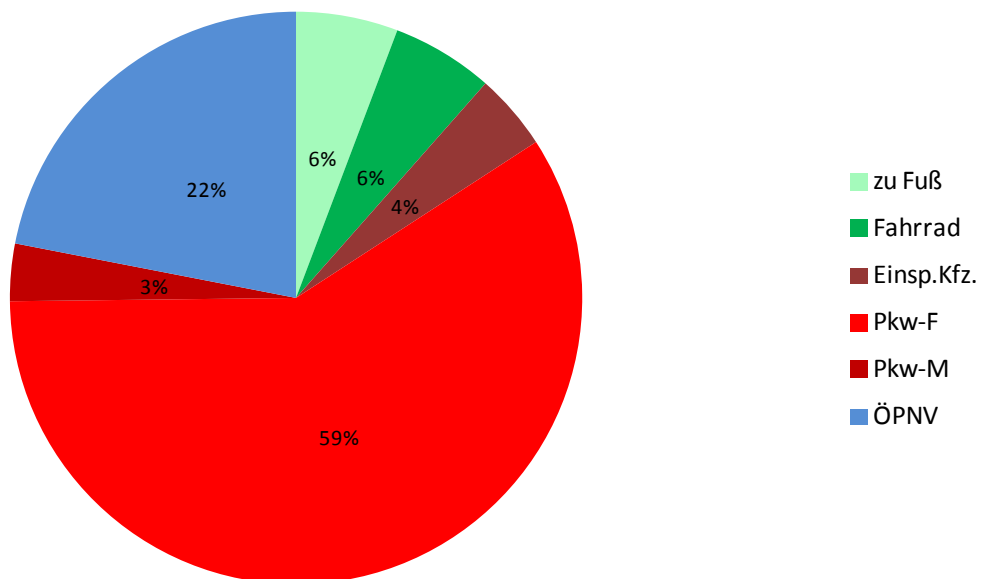


Abbildung 20: Arbeitsverkehr

Der Modal Split für den Arbeitsweg ist durch die Dominanz der langen Wege geprägt. (Siehe auch Abbildung 8: Vergleich der Befragten, die in bzw. außerhalb Langenzersdorfs arbeiten). Man kann deutlich den hohen Grad an motorisiertem Individualverkehr erkennen, der sich mit insgesamt 66 % zu Buche schlägt. An zweiter Stelle steht der öffentliche Verkehr mit 22 %, während sich der nichtmotorisierte Verkehr auf 12 % beläuft.

¹⁴ (Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, 1996)

Modal Split für den Einkaufsweg

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	Einsp.Kfz.	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Anzahl
Langenzersdorf	57	71	3	195	54	13	393

relative Häufigkeiten

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	Einsp.Kfz.	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Anzahl
Langenzersdorf	15%	18%	1%	50%	14%	3%	100%

Modal Split für den Einkaufsweg

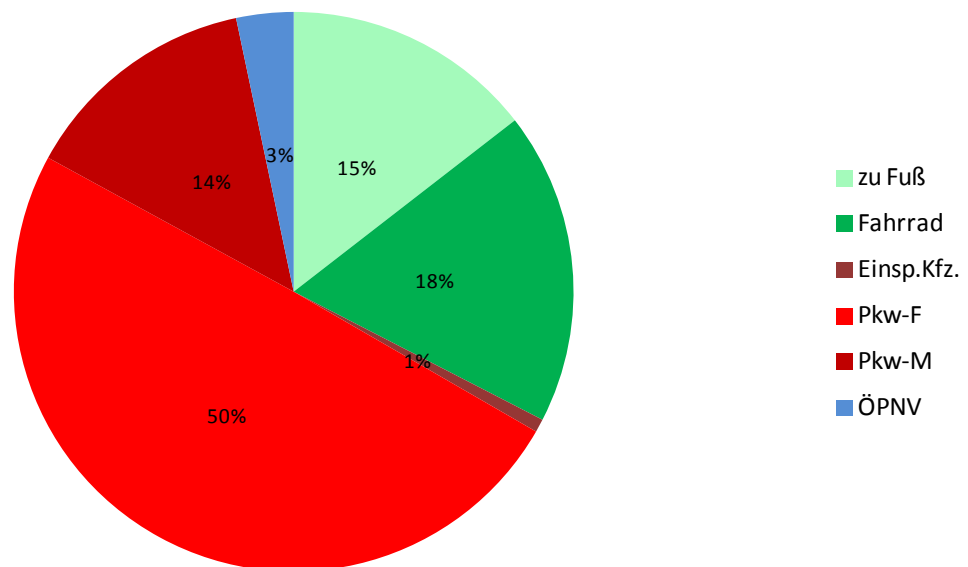


Abbildung 21: Einkaufsverkehr innerhalb und außerhalb des Ortes

Das Diagramm in Abbildung 21 zeigt den gesamten Verkehr, der durch Einkaufswege entstanden ist. Es stellt somit den Verkehr dar, der nach Wien und die Umlandgemeinden abfließt, sowie den Einkaufsverkehr im Ortskern und den am Langenzersdorfer Aussenbereich.

Hier spielt der öffentliche Verkehr im Vergleich zum Diagramm des Arbeitsverkehrs, so gut wie keine Rolle. 65 % des Einkaufs wird mittels MIV erledigt, allerdings macht sich hier bereits Fußgeher und Radfahrer stärker bemerkbar mit immerhin 33 % gemeinsam.

Modal Split für den internen Einkaufsweg im Ortskern

absolute Häufigkeiten

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	MIV	Anzahl
Langenzersdorf	44	47	52	143

relative Häufigkeiten

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	MIV	Anzahl
Langenzersdorf	31%	33%	36%	100%

Modal Split für den internen Einkaufsweg im Ortskern

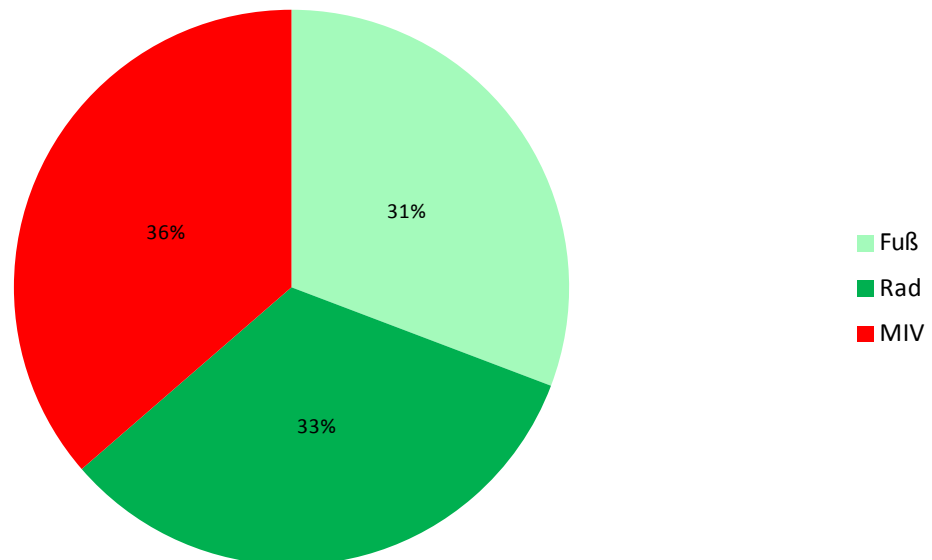


Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl der Einkäufer im Ortskern

Der Einkaufsweg im Ortskern zeigt sich mit einer starken Tendenz zum nichtmotorisierten Verkehr. Anscheinend sind hier die Reiseweiten noch mit niedriger Geschwindigkeit bewältigbar.



Hier wird bei einer Verkehrsplanung, die das Ortszentrum stärken soll, der Hebel anzusetzen sein! Unterstützt man die nichtmotorisierten Verkehrsmittel, so wird man die Kaufkraft im Ortskern binden können und diesen beleben.

Fraktion	Nichtmotor.	Motor
Langenzersdorf	64%	36%

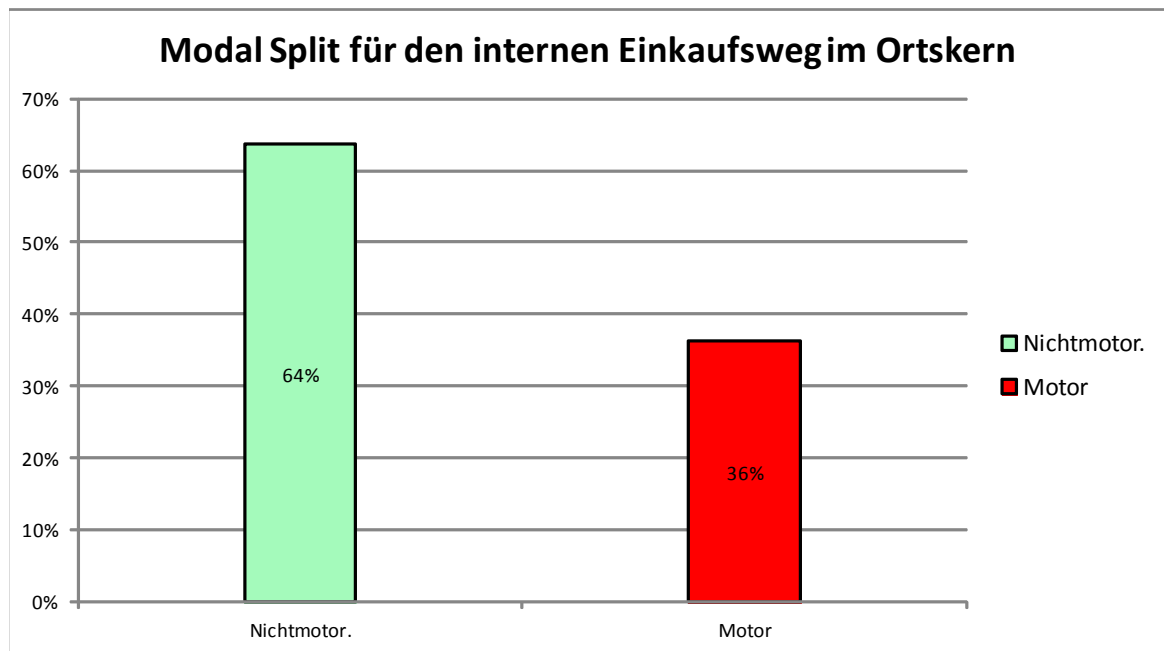


Abbildung 23: Vergleich der nichtmotorisierten Einkäufer mit den motorisierten im Ortskern



Abbildung 24: Hauptplatzbereich – Ortskern

Modal Split für den internen Einkaufsweg im Ortskern

absolute Häufigkeiten

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	MIV	Anzahl
Langenzersdorf	8	25	105	138

relative Häufigkeiten

Fraktion	zu Fuß	Fahrrad	MIV	Anzahl
Langenzersdorf	6%	18%	76%	100%

Modal Split für den internen Einkaufsweg ohne Ortskern

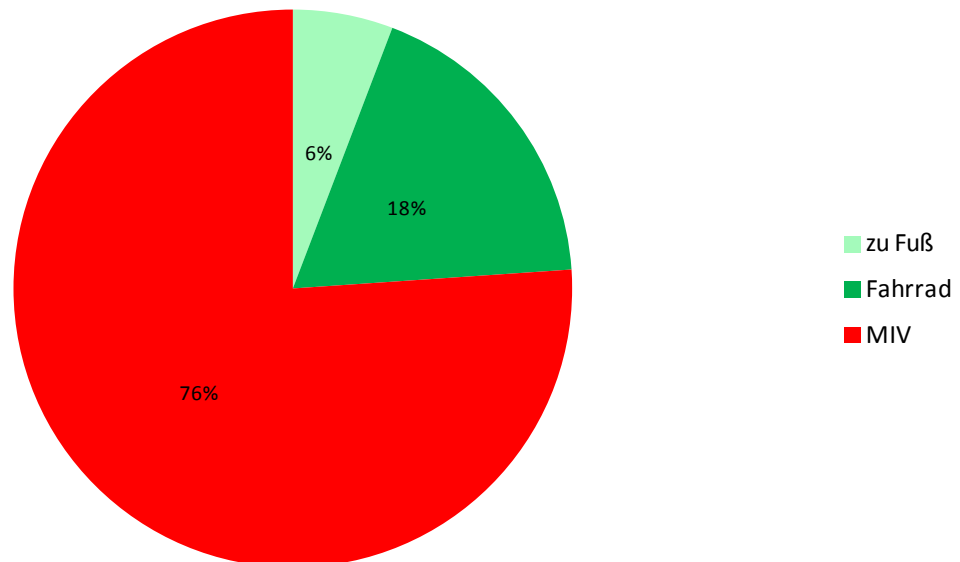


Abbildung 25: Einkaufswege im Ort ohne die Wege, die im Ortskern unternommen wurden

Im Vergleich dazu zeigt jedoch der interne Einkaufsverkehr in Langenzersdorf, bei dem jedoch das Kerngebiet ausgeblendet wurde, eine extrem starke Tendenz zum Automobilverkehr.



Verkehrsplanung, die das Einkaufsverhalten an der Peripherie stärken möchte, muss diese Verkehrsmittelarten bevorzugt behandeln, was zu einer Abschwächung der Kaufkraft im Ortskern führt!

Fraktion	Nichtmotor.	Motor
Langenzersdorf	24%	76%

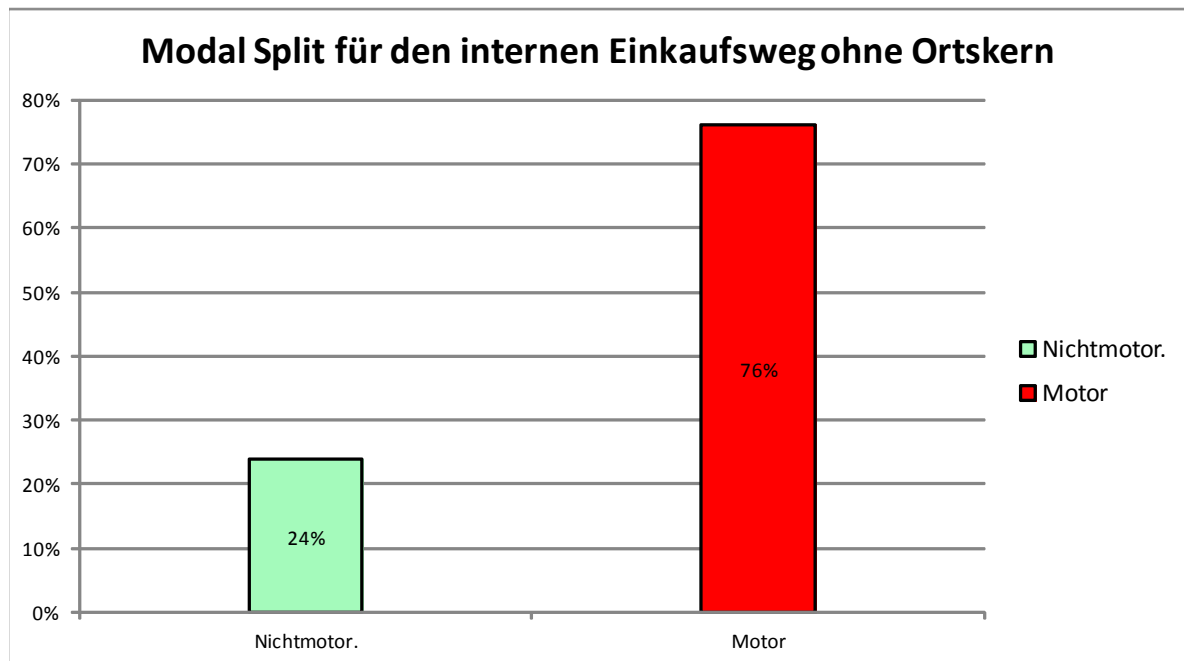


Abbildung 26: Vergleich der nichtmotorisierten Einkäufer mit den motorisierten außerhalb des Ortskerns, jedoch innerhalb Langenzersdorfs



Abbildung 27: Beispiel für einen Einkaufsort, der außerhalb des Kerns von Langenzersdorf liegt

In Abbildung 27 erkennt man die Zusammenhänge sehr deutlich; Es dominieren hier in erster Linie Straßen für Autos, sowie Parkplätze für diese. Selbst wenn Geschäfte, die hier angesiedelt sind

Fahrradständer und ähnliches anbieten, um den emissionslosen Verkehr (sieht man vom Emissionsausstoß ab, der bei der Fahrraderzeugung entsteht) scheinbar zu unterstützen, so sieht man doch, dass das Fahrradfahren oder zu Fuß gehen auf diesen Straßen und Parkplatzanordnungen eher einem Speißrutenlauf ähnelt. Es darf deshalb nicht verwundern, dass der Autofahreranteil hier enorm hoch ist, der Mensch hat kaum noch eine Wahl. Das Auto ist innerhalb dieser Strukturen einfach das sicherste und bequemste Verkehrsmittel.

7.3. Wegeanalyse nach Reiseweiten der Verkehrsmittel

Reiseweite nach Verkehrsmittel

Summenhäufigkeiten

Langenzersdorf2010

RZ: gesamt								
km	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
<=0,5	129	48	19	0	42%	14%	1%	0%
0,5-1,0	95	75	105	1	73%	37%	8%	1%
1-2	29	95	190	7	83%	65%	21%	4%
2-3	13	37	111	3	87%	77%	28%	6%
3-4	10	12	103	1	90%	80%	35%	6%
4-5	19	16	91	10	96%	85%	41%	12%
5-7,5	3	10	166	17	97%	88%	52%	21%
7,5-10	5	10	140	23	99%	91%	61%	33%
10-12,5	0	3	65	19	99%	92%	65%	43%
12,5-15	2	12	130	41	100%	95%	74%	65%
15-20	1	12	155	33	100%	99%	84%	82%
20-25	0	0	57	17	100%	99%	88%	91%
25-30	0	3	39	8	100%	100%	90%	95%
30-50	0	0	79	2	100%	100%	95%	96%
>50	0	0	70	7	100%	100%	100%	100%
2348	306	333	1520	189	13%	14%	65%	8%
	13%	14%	65%	8%				
KM Mittel	1,33	3,18	12,71	15,36				

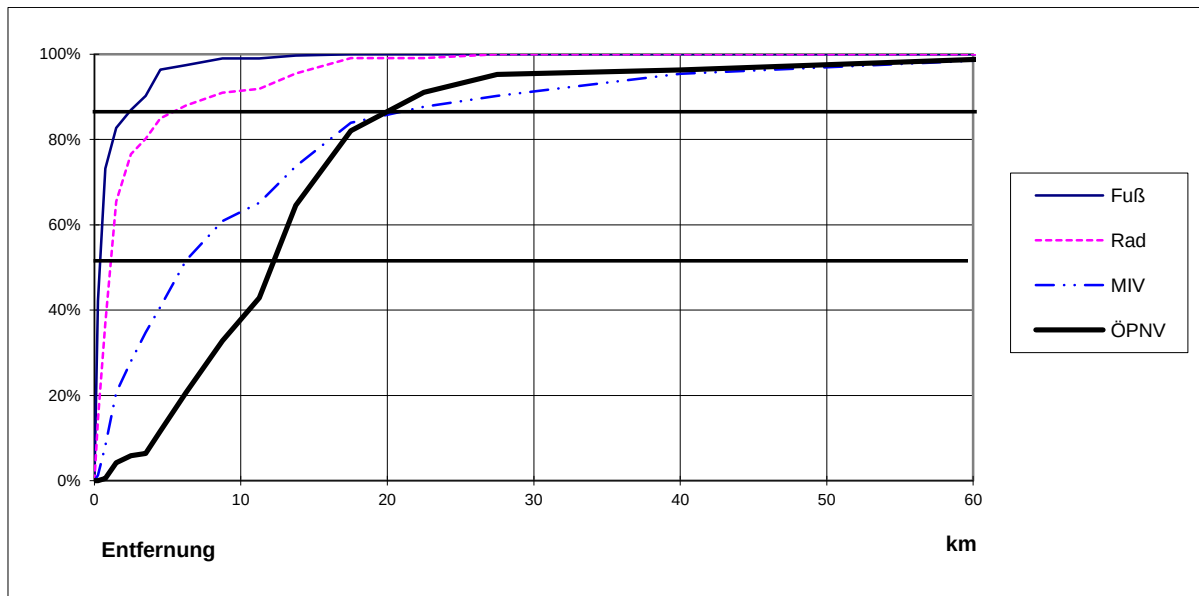


Abbildung 28: Reiseweiten geordnet nach Verkehrsmittel für alle Wege

Abbildung 28 zeigt einen wichtigen Zusammenhang, der ein Verkehrssystem auszeichnet: Wenn jede Person im Verkehrssystem pro Tag die selbe Zeitdauer verbringt (also in etwa 70 Minuten), wie aus Abbildung 12: Wege pro Person und pro Tag) und Abbildung 19: Reisezeiten) hervorgeht, müssen zwangsläufig schnelle Verkehrsmittel zu einer Ausdehnung der Reiseweiten führen.

Der Umkehrschluss, man würde weniger Zeit im Verkehrssystem verbringen, wenn man hohe Geschwindigkeiten fährt wurde bereits von Professor Knoflacher¹⁵ widerlegt. **Die Zeitersparnis im Verkehrssystem existiert nicht. Der Zeitverbrauch schrumpft nicht, sondern die Distanz nimmt zu!**

Im Durchschnitt geht der Langenzersdorfer, bzw. die Langenzersdorferin 1,30 km pro Weg zu Fuß, mit dem Rad werden bereits 3,20 km pro Weg zurückgelegt.

Wirklich auseinanderklaffen beginnt dieser Wert dann beim Pkw und dem ÖV, wo pro Weg 12,70, bzw. 15,40 km zurückgelegt werden.

Durchaus plausibel erscheinen diese Werte, wenn man eine einfache Rechnung durchführt:

22,3 Minuten wurden in Abbildung 19: Reisezeiten) pro Weg ermittelt. $60/22,3 = 2,70$

Diese 22,3 Minuten sind also 2,7 mal in einer Stunde enthalten.

1,30 km mal 2,7 ergibt somit eine durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von 3,50 km/h;

3,20 mal 2,7 ergibt eine durchschnittliche Fahrradfahrgeschwindigkeit von etwa 9 km/h, und

12,70 mal 2,7 liefert eine Durchschnittsgeschwindigkeit eines Pkws von etwas über 34 km/h.

Diese Werte sind absolut realistisch, und sie bestätigen wiederum die Umfrageergebnisse, aber vor allem führen sie klar vor Augen, dass die Wegezanzahl gleich bleibt, genau wie auch die Fahrtzeit, somit sich aber die Entfernung zwangsläufig durch die hohe Geschwindigkeit erhöhen muss.

¹⁵ (Knoflacher, Fußgeher- und Fahrradverkehr-Planungsprinzipien, 1995)

Der Kaufkraftabfluss ist die Folge, denn diese Distanzen sind in einem Ort geschweige denn in einem Zentrumsbereich nicht verfügbar. – Das „Greißlersterben“ und der Untergang vieler Kaffeehäuser und Gaststätten sind die Folge daraus, denn nur durch die schnellen Verkehrssysteme wird es dem Einkäufer überhaupt möglich, Angebote von Einkaufszentren in der „grünen Wiese“, also am Stadtrand wahrzunehmen.

Deshalb wird auch der Fußgeher und der Radfahrer von Professor Knoflacher¹⁶ als der Verkehrsteilnehmer bezeichnet, der eine Siedlungsstruktur zusammenhält.

¹⁶ (Knoflacher, Vorlesung Verkehrsplanung, 2001 und 2007)

RZ: Einkauf

km	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
<0,5	29	14	4	0	53%	20%	2%	0%
0,5-1,0	17	14	20	1	84%	41%	10%	8%
1-2	7	25	57	2	96%	77%	35%	25%
2-3	0	9	29	0	96%	90%	47%	25%
3-4	1	1	22	0	98%	91%	57%	25%
4-5	1	4	15	1	100%	97%	63%	33%
5-7,5	0	2	33	3	100%	100%	77%	58%
7,5-10	0	0	17	2	100%	100%	85%	75%
10-12,5	0	0	5	0	100%	100%	87%	75%
12,5-15	0	0	13	0	100%	100%	92%	75%
15-20	0	0	10	2	100%	100%	97%	92%
20-25	0	0	1	0	100%	100%	97%	92%
25-30	0	0	3	1	100%	100%	98%	100%
30-50	0	0	4	0	100%	100%	100%	100%
>50	0	0	0	0	100%	100%	100%	100%
369	55	69	233	12	15%	19%	63%	3%

KM Mittel	0,70	1,57	5,79	8,92
------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

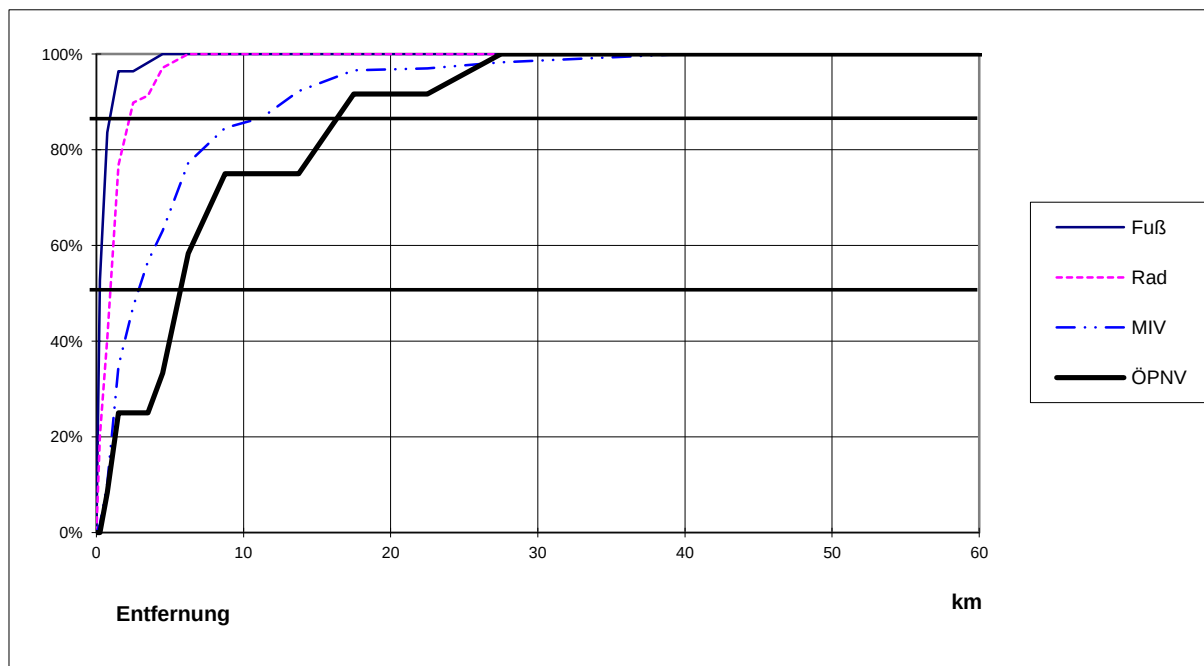


Abbildung 29: Reiseweiten für den Einkaufsverkehr

Um dem Argument eines Einkaufszentrums entgegenzuwirken, an der Peripherie würden sehr viele Radfahrer einkaufen gehen, doch bedingt durch schlechtes Wetter bzw. Regen würde das in dieser Umfrage nicht zum Vorschein kommen, war es besonders wichtig, den Stichtag auf gute Wetterverhältnisse abzustimmen.

7.3.1. Welche Geschäfte fehlen im Ort?

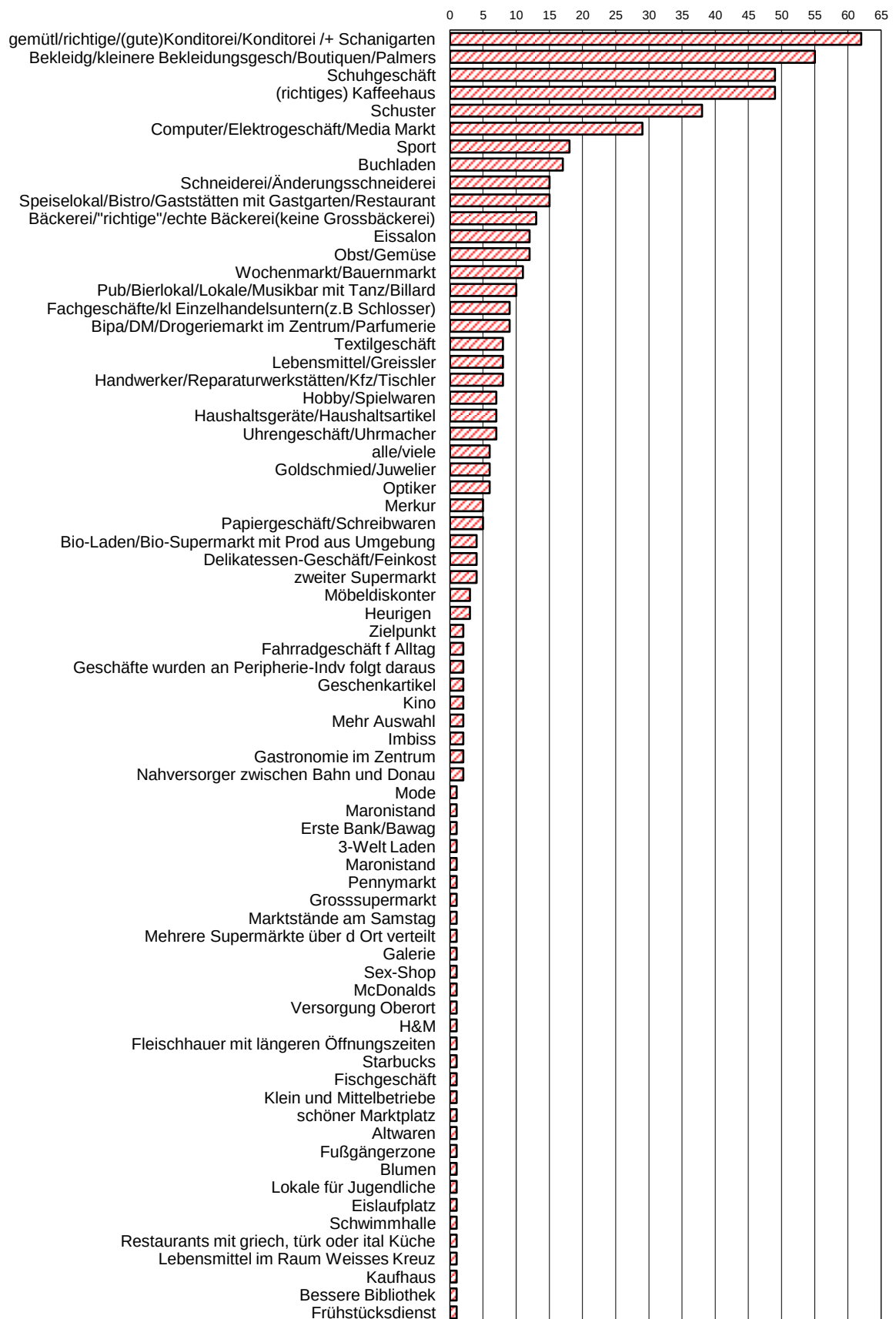


Abbildung 30: Geschäfte, die nach Meinung der Befragten im Ort fehlen

Besonders Kaffeehäuser mit Schanigärten werden von den Befragten vermisst. Die Eigenschaften dieser Konditorei bzw. dieses Kaffeehauses sollten jedoch individuell sein, wie man in Abbildung 30 erkennen kann, also nicht dem Muster einer Kette folgen, wie diese heute oft anzutreffen sind. Die Menschen wollen gerne draußen an der Straße sitzen können, ihren Kaffee oder ihr Getränk konsumieren und das Vorgehen auf der Straße beobachten.

Auch Bekleidungsgeschäfte verschiedenster Art sowie Schuhgeschäfte werden besonders häufig genannt.

Gefährdung der Fußgeher durch fehlende und/oder zu schmale Gehsteige?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

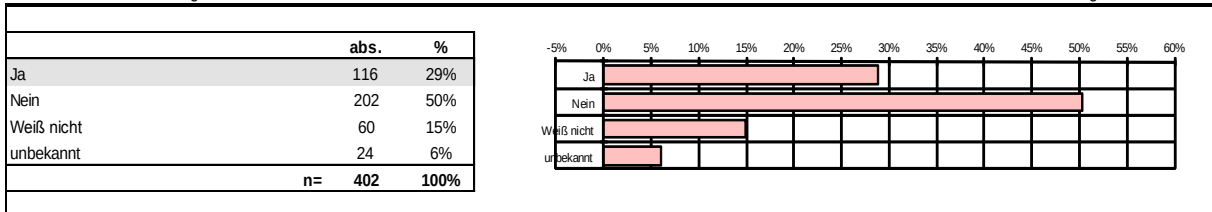


Abbildung 31: Werden Fußgeher durch zu schmale Gehsteige gefährdet?

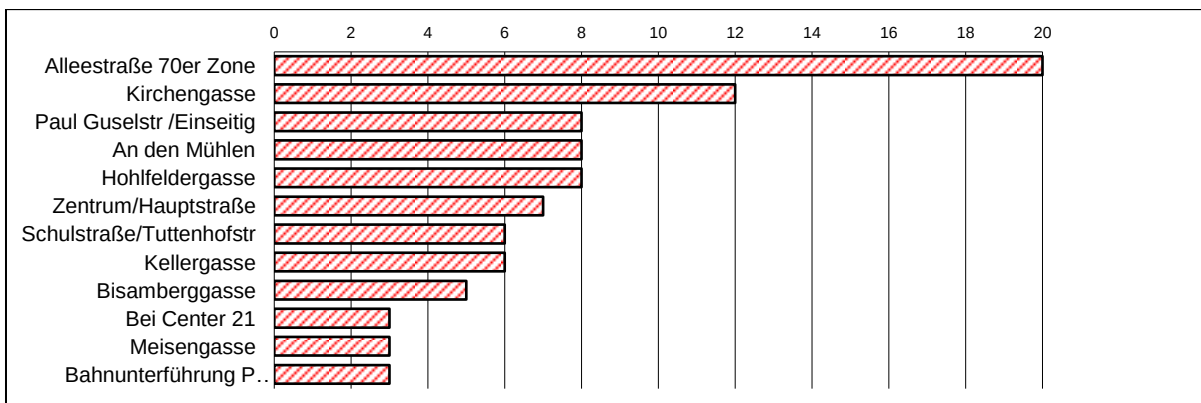


Abbildung 32: Grafische Darstellung der Verteilung der fehlenden Gehsteige

Besonders ein Gehsteig in der 70 km/h Zone wird vermisst. Es handelt sich hierbei um eine lange Gerade, die das Siedlungsgebiet mit dem Industriegebiet verbindet. Fußgeher müssen hier auf der Fahrbahn oder entlang der Böschung gehen. Wünschenswert wäre auch ein besseres Fußwegenetz in der Kirchengasse, beziehungsweise in Kombination mit einem Schutzweg über die Hauptstraße, siehe Abbildung 34.

Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

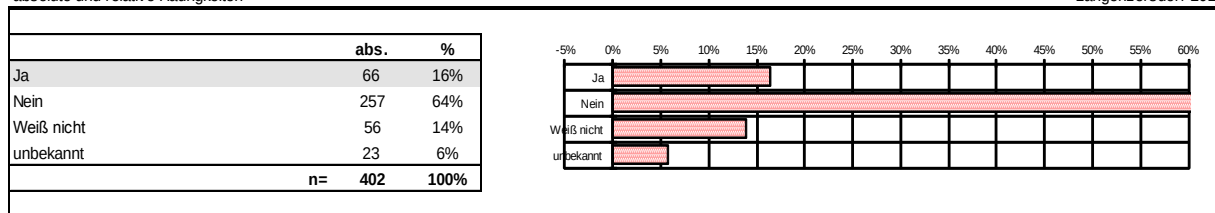


Abbildung 33: Gibt es fehlende Zebrastreifen?

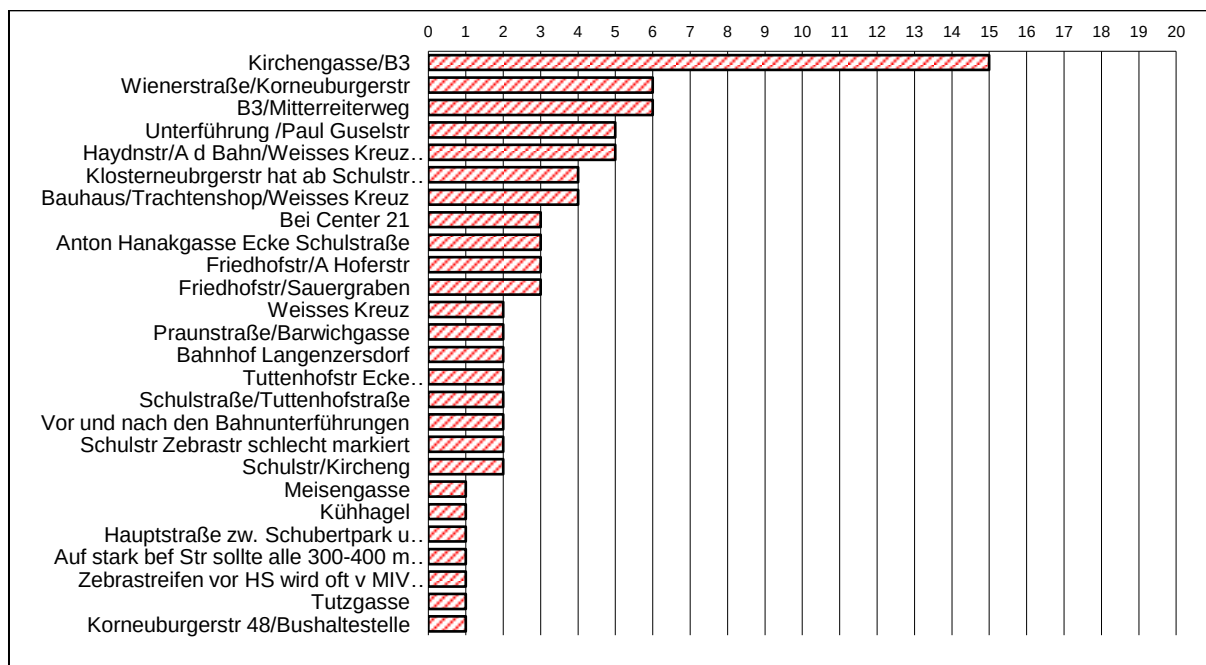


Abbildung 34: Grafische Darstellung der Angabe über die Orte der fehlenden Zebrastreifen

Die ersten drei Angaben über fehlende Zebrastreifen trifft das Problem der Querung der Hauptstraße. Durch den starken Autoverkehr wird das Übersetzen auf die andere Straßenseite für Radfahrer und Fußgeher sehr schwierig. Damit wird das Einkaufsverhalten massiv beeinflusst. Gleichzeitig werden keine Bummelspaziergänge mehr mit Kindern unternommen, da die Gefahr überfahren zu werden so groß ist. Gewinner dieser Situation sind die Einkaufszentren, wo man den Parkplatz direkt vor der Tür hat, und sich innerhalb des Einkaufszentrums eine autofreie Zone befindet.

Allgemein sehen viele Befragte die Hauptstraße als großes Hindernis beim Fußweg.

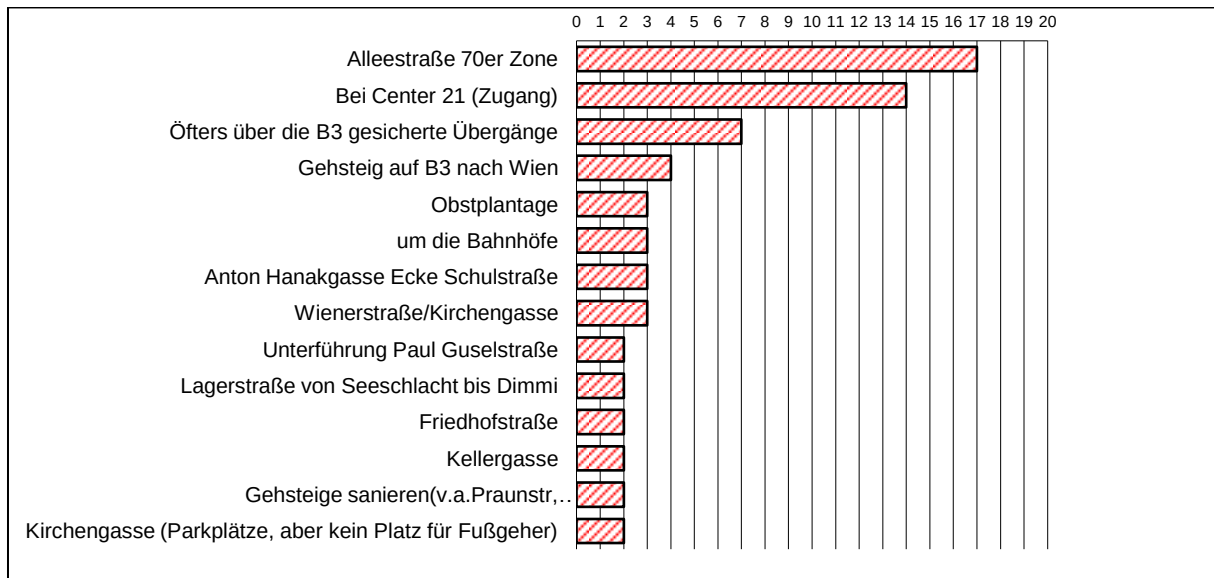


Abbildung 35: Wo sollen Fußgehverbindungen errichtet oder verbessert werden?

Auch bei der Errichtung der Fußgehverbindungen legen die Befragten Wert darauf, die Situation im 70 km/h Bereich der Alleestraße für den Fußgeher zu verbessern.

Wie zufrieden Sind Sie mit der Gestaltung des Zentrums von Langenzersdorf?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

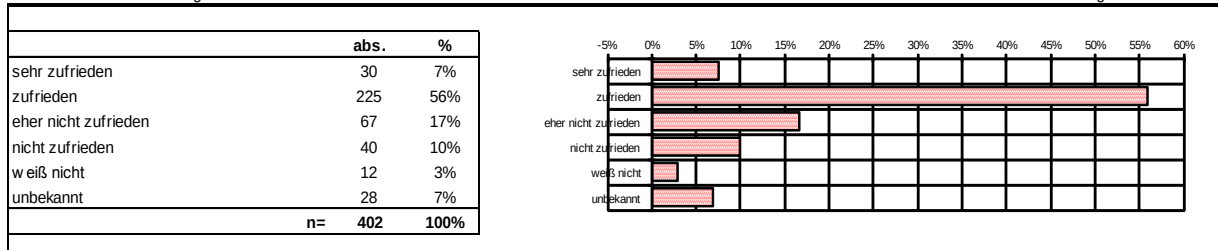


Abbildung 36: Zufriedenheitsangabe zur Zentrumsgestaltung

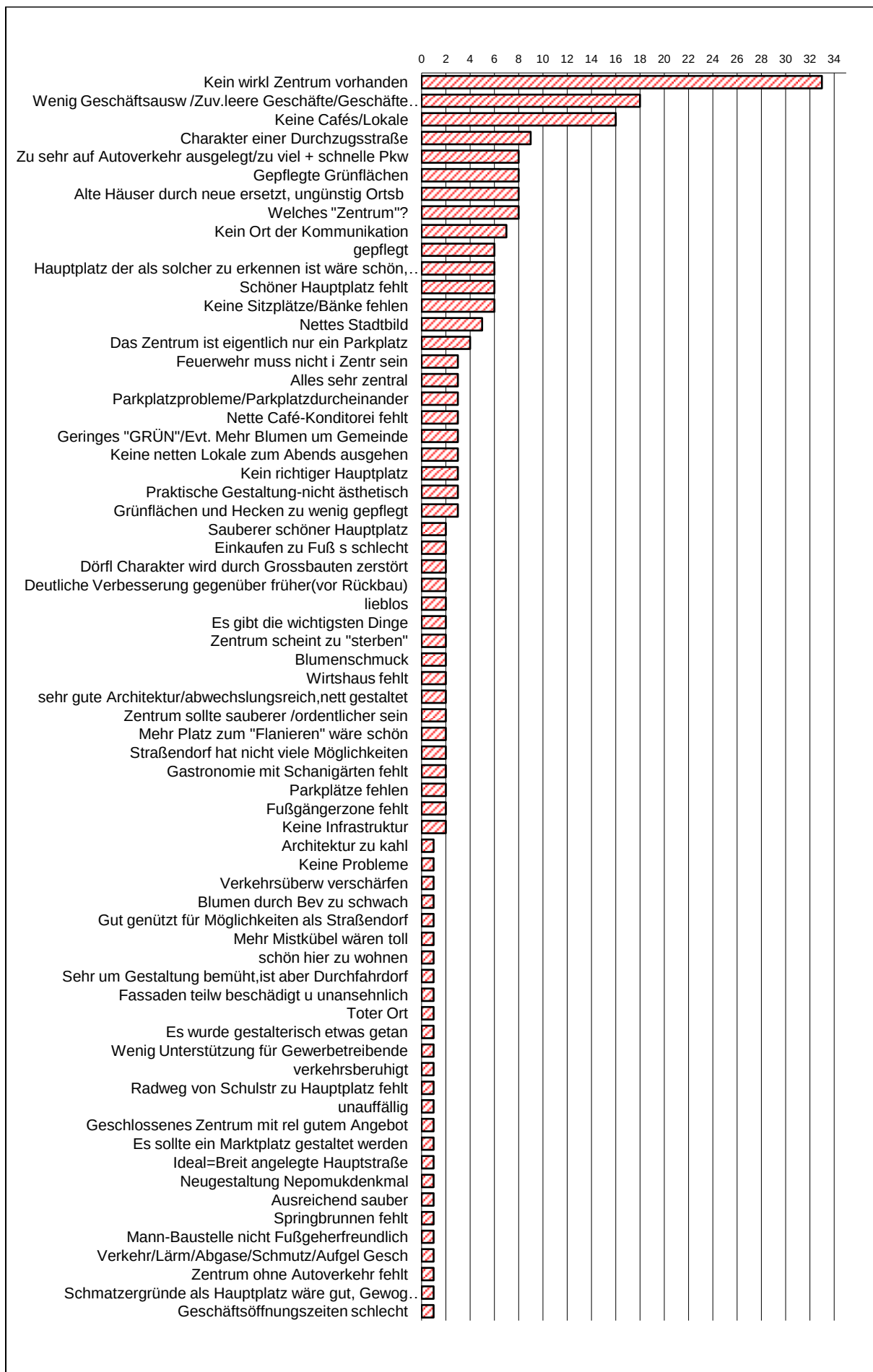


Abbildung 37: Grafische Darstellung der Statements zur Ortskerngestaltung

Zu Abbildung 37: Grafische Darstellung der Statements zur Ortskerngestaltung: Die meisten bedauern in ihren Statements zum Ortskern das Fehlen eines eigentlichen Platzes, eines Treffpunkts. Tatsächlich besteht der Langenzersdorfer Hauptplatz aus einer Kreuzung zweier Straßen, der B3 und der Klosterneuburgerstraße.

Des weiteren sehen viele das Fehlen von Geschäften und Kaffeehäusern als Problem an.

Außerdem empfinden viele die Hauptstraße als Durchzugsstraße, was der Aufenthaltsqualität empfindlich schadet.

Die am meisten genannten Statements sind durchwegs negativ, woraus man schließen kann, dass für viele die Aufwertung des Ortskerns ein wichtiges Anliegen darstellt.

7.3.2. Radverkehr

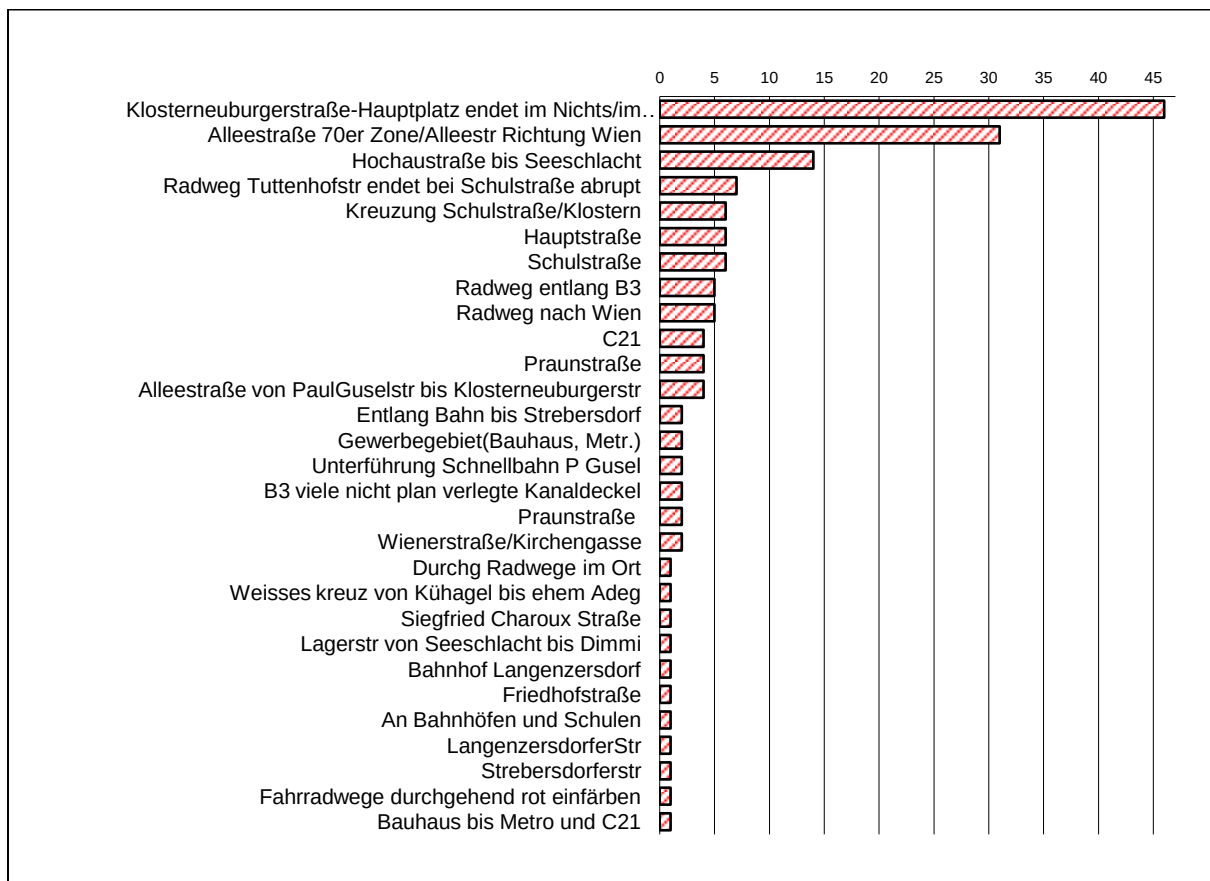


Abbildung 38: Grafische Darstellung über die Anliegen zur Radwegverbesserung

Ein bekanntes Problem in Langenzersdorf im Ortskern stellt das abrupte Enden des Radweges in der Klosterneuburgerstraße dar. Aus der Umfrage zum Thema Fußgeher (Abbildung 32: Grafische Darstellung der Verteilung der fehlenden Gehsteige) ist die Situation in der 70er Zone der Alleestraße bekannt. Auch die Radfahrer wünschen sich hier Verbesserungen.

7.3.3. Autoverkehr

Im Folgenden soll durch Vergleiche der Antworten aller Befragten, mit den Antworten der Anrainer der Hauptstraße das Verkehrsproblem zum Ausdruck gebracht werden. Das Einkaufserlebnis, die Kaufkraftbindung und somit die wirtschaftliche Belebung des Ortskerns wird nach Meinung des Verfassers nur über eine einkäuferfreundliche Verkehrsgestaltung zu erzielen sein. Dass es hier entlang der Hauptstraße Handlungsbedarf gibt, zeigt ebendieser Vergleich. Menschen, die direkt betroffen sind, erleben den Verkehrsfluss anders, deshalb zeigen die Diagramme mit der roten Umrandung die Sichtweise der Anrainer der B3, während die übrigen Diagramme und Tabellen weiterhin wie gehabt die Aussagen des Gesamtortes widerspiegeln.

Der Grund warum in den vorigen Rubriken wie beispielsweise Fahrradverkehr oder Fußgeherverkehr keine Vergleiche gezogen wurden ist, weil keine nennenswerten Unterschiede aufgetreten sind. Vergleiche wurden lediglich dort gezogen, wo eklatante Unterschiede aufgefallen sind.

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?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

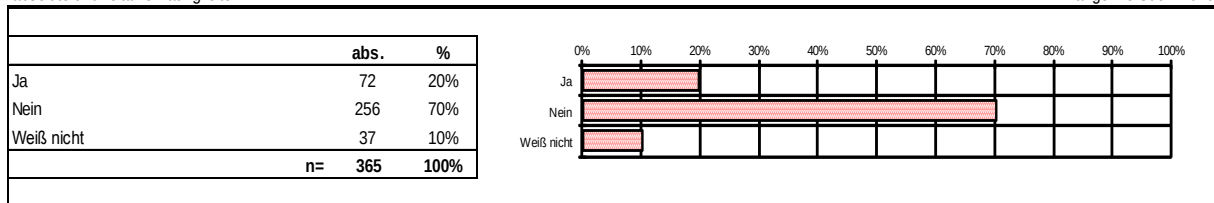


Abbildung 39: Frage nach Vorstellbarkeit einer Sammelgarage

Anwohner der Hauptstraße:

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?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

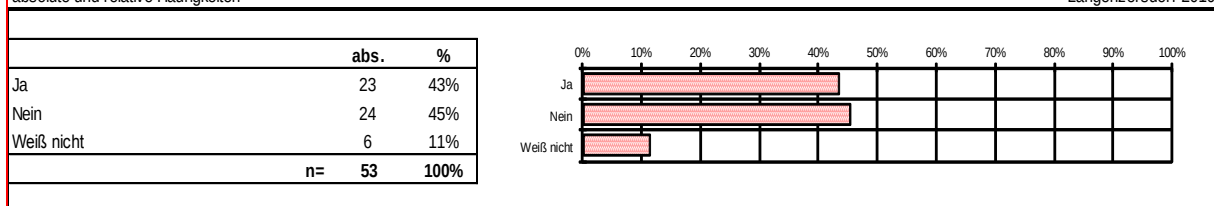


Abbildung 40: Frage nach Vorstellbarkeit einer Sammelgarage NUR aus der Sicht von Anwohnern der Hauptstraße

Im Vergleich der gesamten Befragten im Ort und der Befragten, die entlang der Hauptstraße wohnen, zeigt sich ein merklicher Unterschied. Während im gesamten Ortsgebiet eine Sammelgarage mit einer fußläufigen Entfernung von 200 Metern überwiegend abgelehnt wird, würden beinahe die Hälfte der Hauptstraßenanrainer einen Fußweg akzeptieren, um die Verkehrsbelastung zu dämpfen. Anscheinend handelt es sich um ein großes Anliegen und die Menschen leiden unter dem herrschenden motorisierten Verkehrsaufkommen.

Gibt es zuviel Lkw-Verkehr in der Gemeinde?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

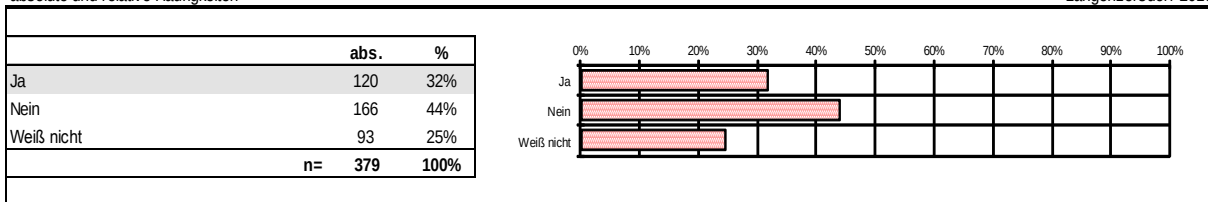


Abbildung 41: Beurteilung des Lastwagenverkehrs

Anwohner der Hauptstraße:

Gibt es zuviel Lkw-Verkehr in der Gemeinde?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

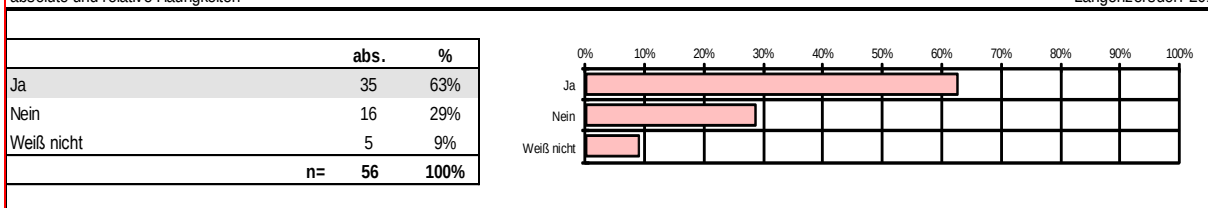


Abbildung 42: Beurteilung des Lastwagenverkehrs NUR von Anrainern der Hauptstraße

Ein ganz ähnliches Bild ergibt sich, wenn man nach der subjektiven Empfindung über den Lastkraftwagenverkehr im Ort geht. Auch hier werden die Unterschiede deutlich, die zwischen den Befragten an der Hauptstraße und jenen des Gesamtortes vorhanden sind.

Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

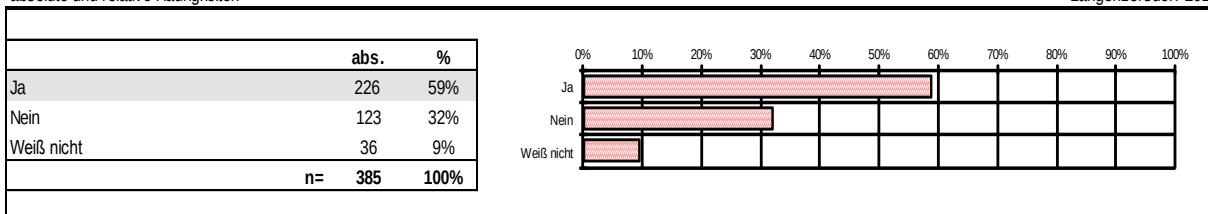


Abbildung 43: Beurteilung der Fahrgeschwindigkeit in der Gemeinde

Anwohner der Hauptstraße:

Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

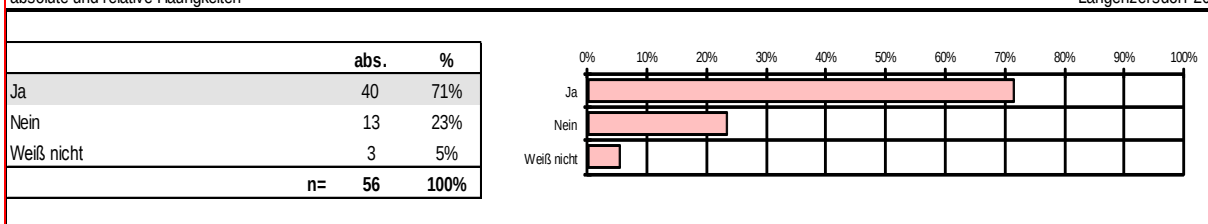


Abbildung 44: Beurteilung der Fahrgeschwindigkeit in der Gemeinde NUR durch die Anrainer der B3

Grundsätzlich empfindet eine Mehrheit der Befragten die Geschwindigkeiten in der Gemeinde als zu hoch. Beim Vergleich zeigt sich, dass wieder die Anwohner der B3 hiervon am stärksten betroffen sind – die B3 ist ja eine 50 km/h Zone.

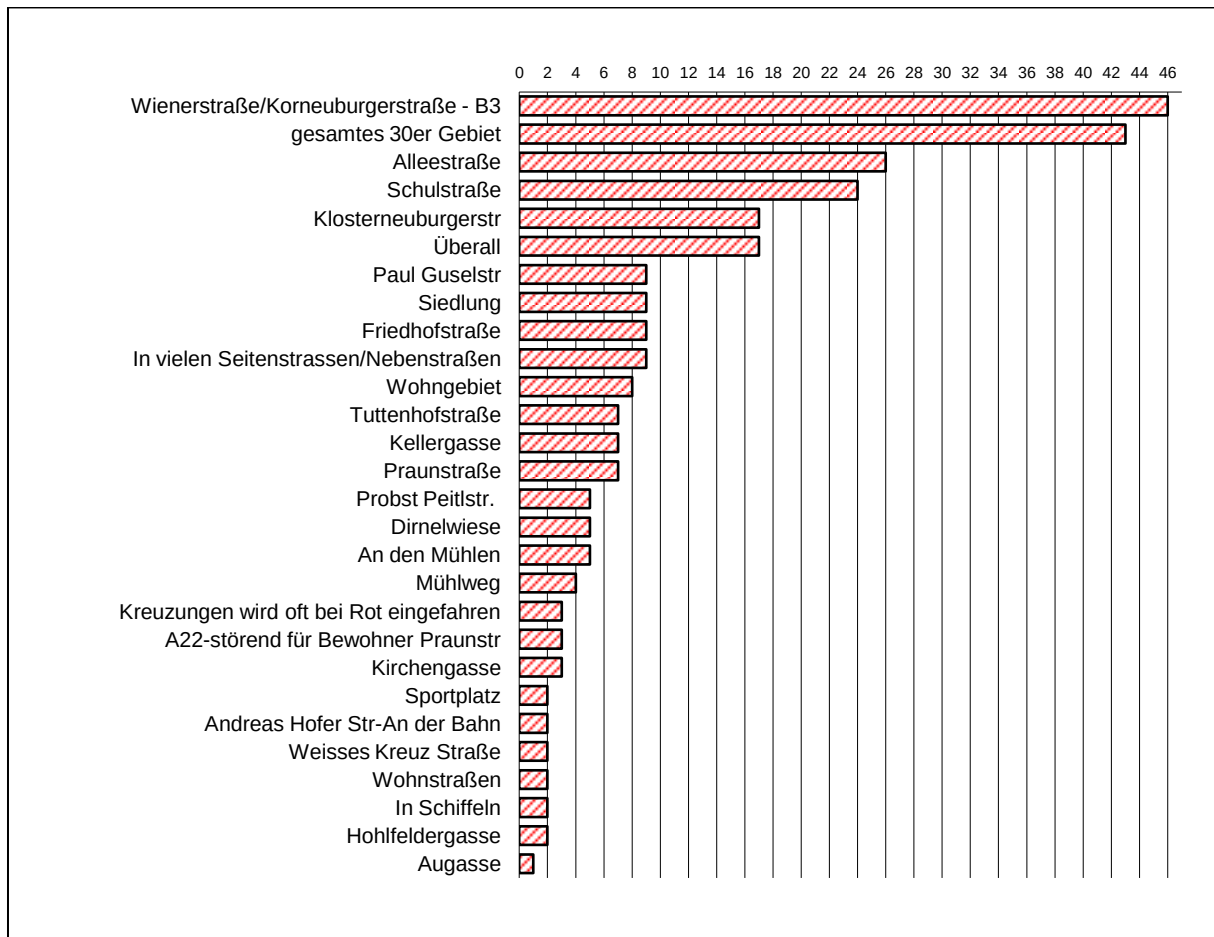


Abbildung 45: Wo werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

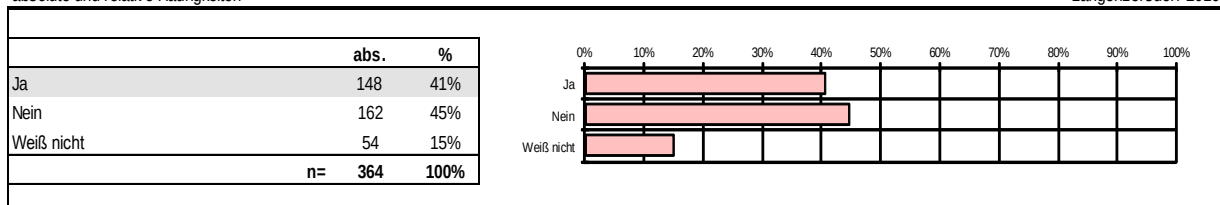


Abbildung 46: Beurteilung ob geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden sollen

Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

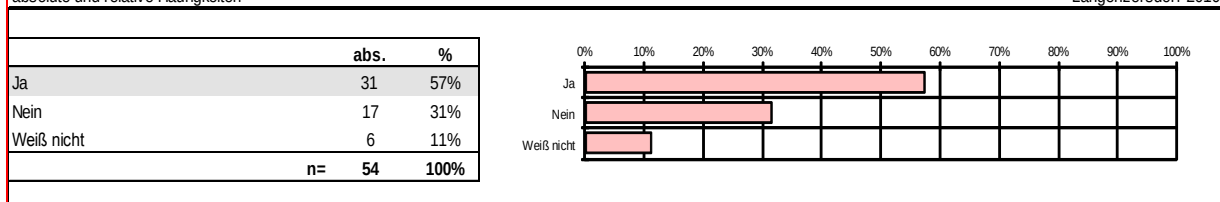


Abbildung 47: Beurteilung ob geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden sollen, nur von Anrainern der B3 beantwortet

Der Vergleich zeigt wieder, dass besonders die Anrainer der Hauptstraße unter den hohen Geschwindigkeiten leiden. Während im Gesamtortsgebiet mehr Haushalte gegen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen stimmten, so haben die Anrainer entlang der Achse Wien - Korneuburg mit deutlicher Mehrheit für die Verlangsamung plädiert.

Ist der Verkehr auf der Hauptstraße für Sie ein Problem?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

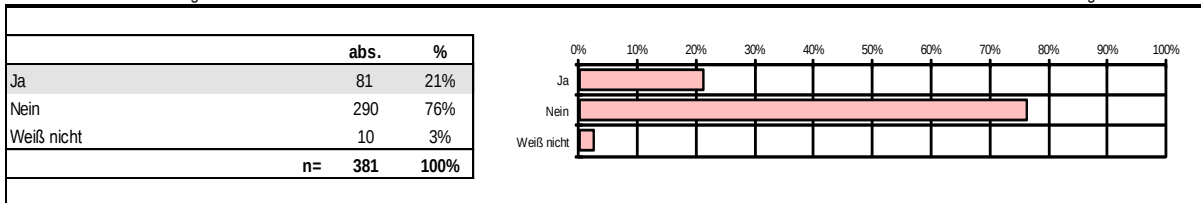


Abbildung 48: Bewertung des Verkehrs auf der Hauptstraße

Ist der Verkehr auf der Hauptstraße für Sie ein Problem?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

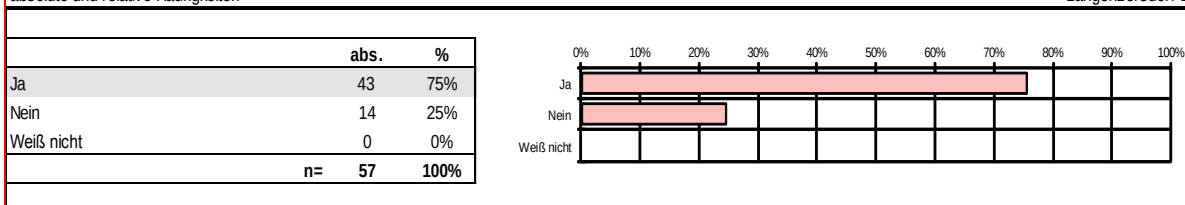


Abbildung 49: Bewertung des Verkehrs auf der Hauptstraße ausschließlich durch die Anrainer

Betrachtet man die Umfrage für den gesamten Ort, so fällt ein Problemgebiet unter den Tisch: Die Belastung der Anrainer der Hauptstraße durch den ebendort vorhandenen Verkehr. Die Umfrage ergibt, dass kaum jemand darunter leidet. Befragt man jedoch die Anwohner, so haben 75 Prozent durchaus ein Problem mit der Belastung an der Hauptstraße. Diese Aussagen sind für ein Verkehrskonzept wichtig, da gerade der Bereich des Ortes, welcher an der Hauptstraße liegt belebt werden soll. Und nach Ansicht des Verfassers ist ebendiese Verkehrsbelastung ein wesentlicher Hemmschuh für die Gestaltung eines Einkaufs- und Wohlfühlbereichs.

Wäre eine Verminderung des Durchzugsverkehrs entlang der B3 für Sie ein wichtiges Anliegen?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

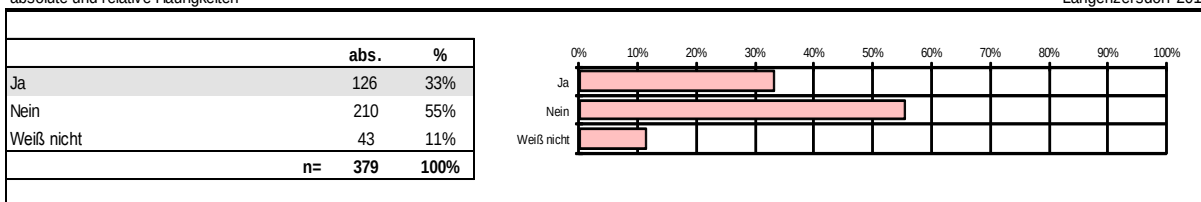


Abbildung 50: Wichtigkeit der Verminderung des Durchzugsverkehrs

Wäre eine Verminderung des Durchzugsverkehrs entlang der B3 für Sie ein wichtiges Anliegen?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

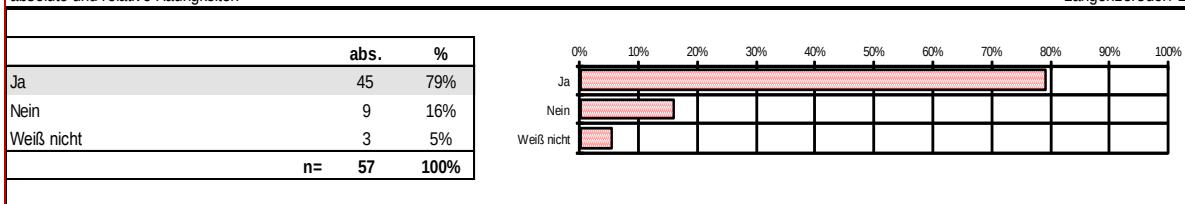


Abbildung 51: Wichtigkeit der Verminderung des Durchzugsverkehrs NUR für die Anrainer der B3

Ganz ähnlich wie beim Vergleich von Abbildung 48: Bewertung des Verkehrs auf der Hauptstraße) und Abbildung 49: Bewertung des Verkehrs auf der Hauptstraße ausschließlich durch die Anrainer)

verhält es sich auch bei der Verminderung des Durchzugsverkehrs. Beinahe 80 Prozent der Anrainer sehen die Verminderung als notwendig an. Dieses kann nur durch eine Attraktivierung für andere Verkehrsmittel erfolgen. Gleichzeitig soll aber auch der Autoverkehr eingedämmt werden. Dies erfolgt durch kurvenreichere Streckenführung und eine „Entschleunigung“.

8. Schlussfolgerungen aus der Umfrage und den Beobachtungen

8.1. Einkaufsströme – Kaufkraftabfluss

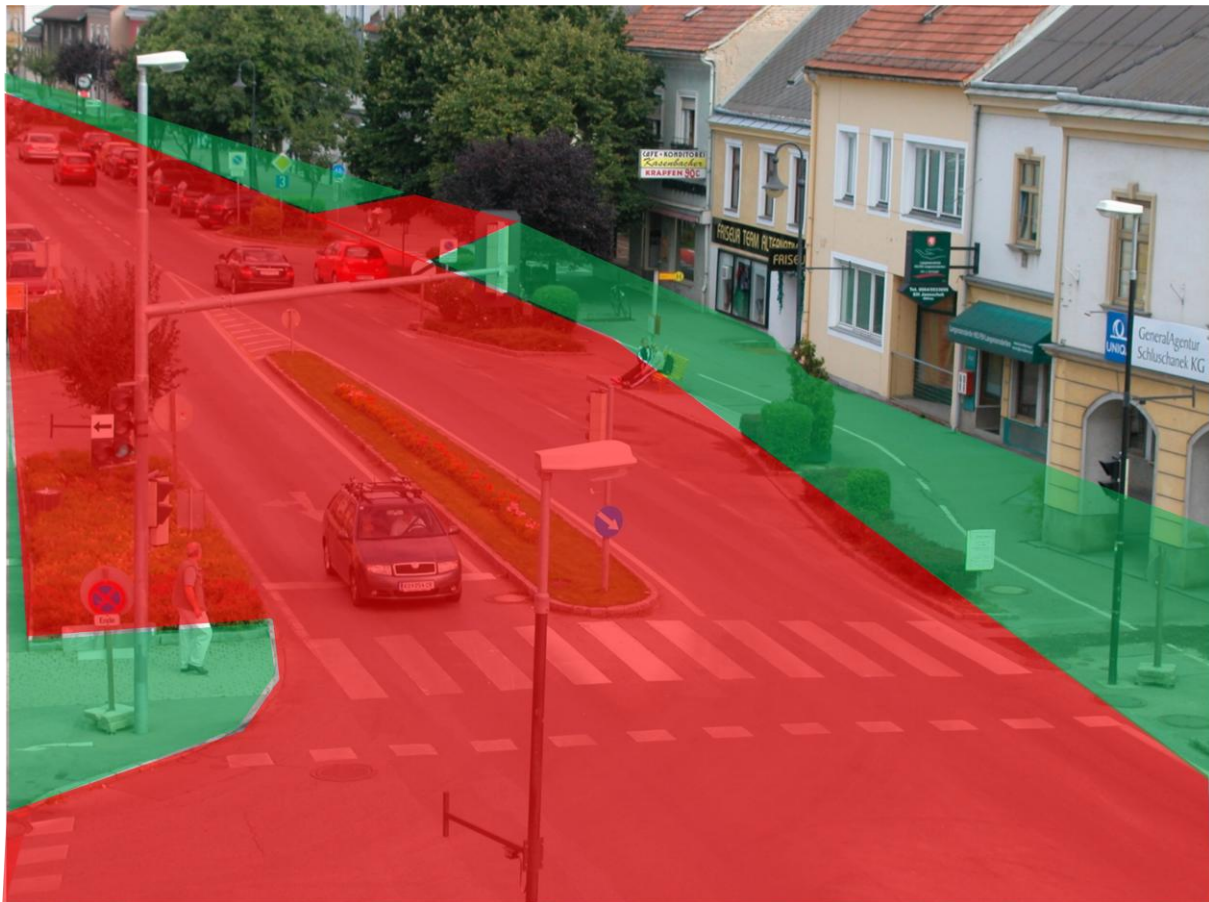


Abbildung 52: Farbliche Darstellung der gewidmeten Flächen

Durch die farbliche Hinterlegung der Flächen ist deutlich die Flächenaufteilung ersichtlich. Der rot hinterlegte Bereich dient dem motorisierten Individualverkehr, während die grünen Flächen für Fußgänger und Radfahrer reserviert sind.

Man erkennt in Abbildung 23: Vergleich der nichtmotorisierten Einkäufer mit den motorisierten im Ortskern) dass bei guter Wetterlage beinahe zwei Drittel der Einkäufe nichtmotorisiert erledigt werden, aber dennoch ist der Großteil des Hauptplatzes für ein Drittel der Einkäufer ausgebildet. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Kaufkraft über den roten Bereich an die Peripherie strömt.

Fazit: Um die Kundschaft des Kernbereichs ansprechen zu können, muss auf deren Bedürfnisse eingegangen werden.

Ein Hauptplatzbereich, der in erster Linie eine Gefahrenzone denn einer Einkaufs- und Freizeitoase gleicht, ist zum Sterben verurteilt, und genau das zeigt uns auch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte.

Wichtig ist, den Fußgänger als Verkehrsteilnehmer zu gewinnen. Er ist derjenige, der die kürzeste Reiseweite in Anspruch nimmt, deshalb auch im Kernbereich bleibt, und außerdem ist es ihm möglich, in Schaufenster zu blicken. Die Werbung über Schaufenster ist ein maßgeblicher Faktor für Geschäfte entlang von Gehsteigen.

Der einmal seitens des Wirtschaftsbands Langenzersdorf zitierte Slogan: „**Fahr nicht fort, kauf im Ort**“ enthält die maßgebende Information, auf die es für Kleinbetriebe, für die sich der Wirtschaftsband im Ort stark gemacht hat und nach wie vor macht, ankommt: die Reiseweite. Jemand, der fährt, kommt aus dem Ortsgebiet hinaus, lässt hier kein Geld mehr, sondern deponiert es im Umland.

Man hat hier deutlich – bewusst oder unbewusst - die Möglichkeit des Fahrens angesprochen, sich weiter weg zu bewegen. Bei einem Fußgeher wäre dies undenkbar. Die Distanz zum Umland würde ihn überfordern.

8.2. Immissionen auf die Einkäuferin und den Einkäufer

Im Folgenden werden die Einwirkungen auf den Menschen untersucht, die ihm einen negativen Anreiz geben, im Ortszentrum einen Einkaufsbummel zu machen oder entlang der Hauptstraße zu flanieren. Damit sind eben jene Faktoren gemeint, die im Organismus eine Aversion erzeugen, an diesem Ort zu verweilen.

8.2.1.Lärm

Der Einkäufer oder die Einkäuferin ist immer als Fußgeher unterwegs, auch wenn er oder sie mit dem Auto angereist ist. Somit ist er oder sie den diversen Immissionen schutzlos ausgeliefert.

Die Lärmimmission ist ein wesentlicher Faktor, der auf den Menschen einwirkt und ihm entweder ein Gefühl des Behagens oder des Unbehagens vermittelt. In Zonen der Unbehaglichkeit¹⁷ hält sich der Mensch nicht gerne auf, er sieht seine Existenz bedroht. Dies entspricht einem vollkommen normalen Verhalten aus der Natur – die ständige Aufmerksamkeit um im rechten Moment fliehen zu können. Deshalb wird er auch in einem solchen Bereich nie zur Entspannung kommen und ein Einkaufserlebnis nicht genießen können.

¹⁷ (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)

8.2.1.1. Lärmmessungsergebnisse



Abbildung 53: Lärmmessungen zu verschiedenen Uhrzeiten wochentags entlang der B3 – Hauptstraße, hier Hauptplatz

Um die Aufenthaltsqualität des Hauptplatzes und der Hauptstraße für den Menschen in Zahlen fassen zu können, wurden unter anderem mehrere Lärmmessungen durchgeführt.

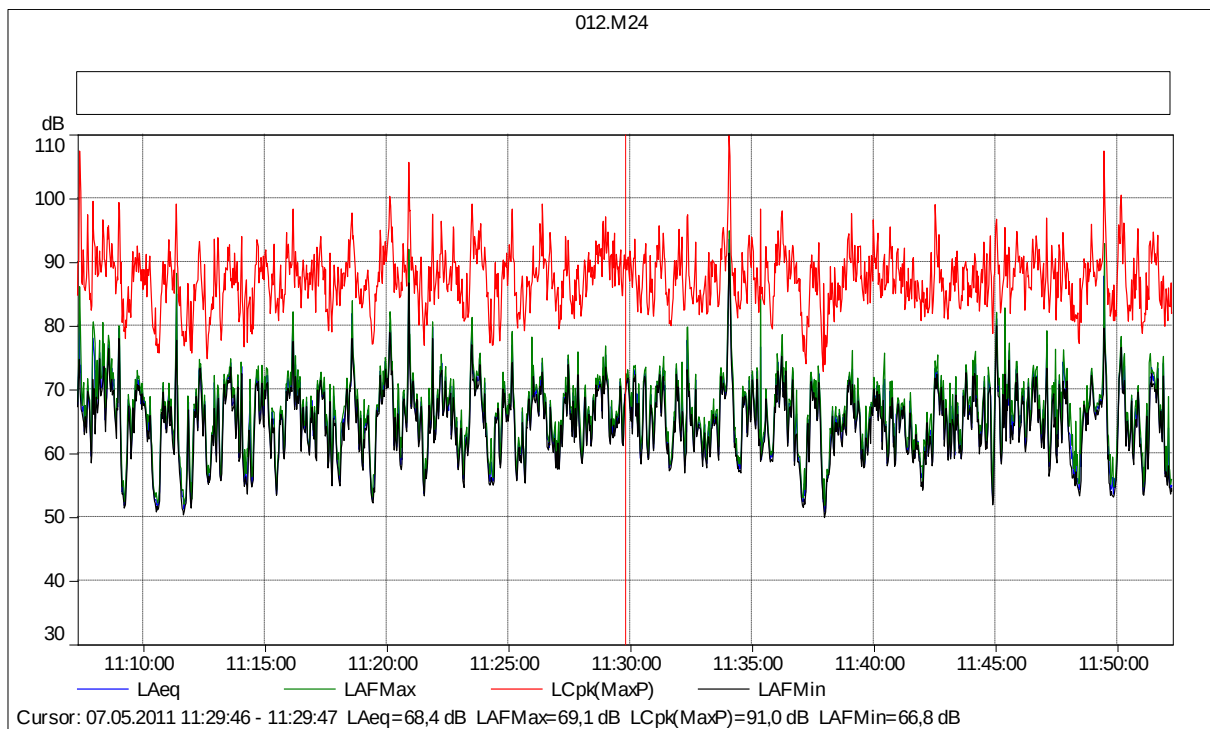


Abbildung 54: Lärmmessung am Samstag, den 7.5.2011 am Hauptplatz in Langenzersdorf

In obenstehender Abbildung erkennt man den Verlauf des Schallpegels am Langenzersdorfer Hauptplatz im Mai an einem Einkaufssamstag. Der äquivalente Dauerschalldruckpegel beträgt 70 dB.¹⁸ Laut Seite 108 des Buchs „Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung“¹⁹ befinden wir uns mit diesem Wert in der Zone der Erträglichkeit, also bereits außerhalb der Zone der Behaglichkeit. Besonders für die Kaffeehausbesucher und Einkäufer, aber vor allem auch für die Anrainer stellt dieser Schalldruckpegel mit Spitzen bis 95 dB einen negativen Reiz dar.

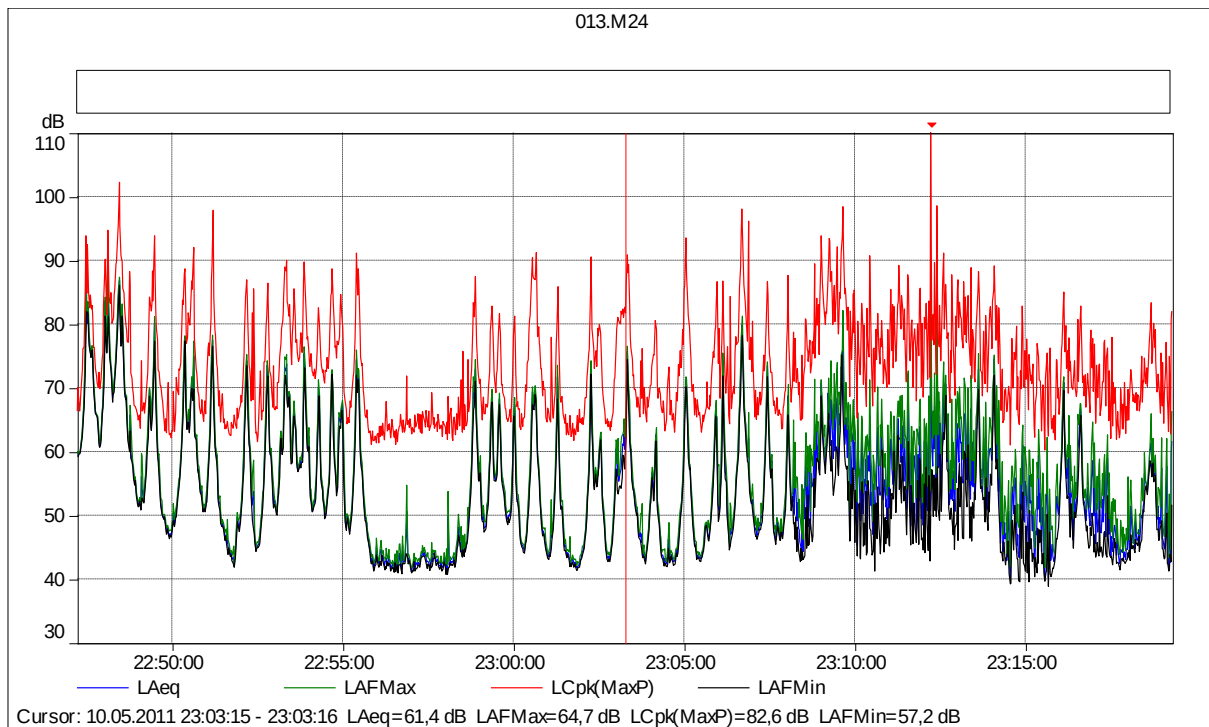


Abbildung 55: Nachtmessung im Mai am Hauptplatz in Langenzersdorf

Auch in der Nacht unter der Woche ist am Hauptplatz von Langenzersdorf verhältnismäßig viel Lärm, und zwar beinahe ausschließlich durch motorisierten Individualverkehr hervorgerufen, denn Personen waren zu diesem Zeitpunkt kaum unterwegs. Der äquivalente Dauerschalldruckpegel betrug hier 66,6 dB. Mit einer Spitze von 94,6 dB ist es in der Nacht immer noch sehr laut.

Grundsätzlich gilt für den Bereich Kerngebiet/Büro und Handel nachts ein Grenzwert von 50dB und tagsüber von 60 dB. Diese Werte beziehen sich allerdings auf Messergebnisse, die direkt beim Fenster genommen wurden. Hier wurde in Nähe der Straße gemessen, deshalb sind sie für diese Skala nicht repräsentativ. Es soll nur dazu dienen, sich ein Bild zu machen, wie die Lautstärke einzuordnen wäre. 10 dB Erhöhung entsprechen einer Verdoppelung der Lautstärke.

¹⁸ Anm. des Verfassers zu den Lärmpegeldiagrammen: Die Werte unter den Diagrammen beziehen sich nur auf die Stelle an der sich der rote Strich befindet. Die genauen Auswertungstabellen wurden nicht in die Diplomarbeit eingefügt sondern liegen beim Verfasser auf. Die erwähnten Werte wurden diesen Auswertungstabellen entnommen. Die Auswertung wurde vom Institut für Verkehrswesen an der TU Wien durchgeführt.

¹⁹ (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)

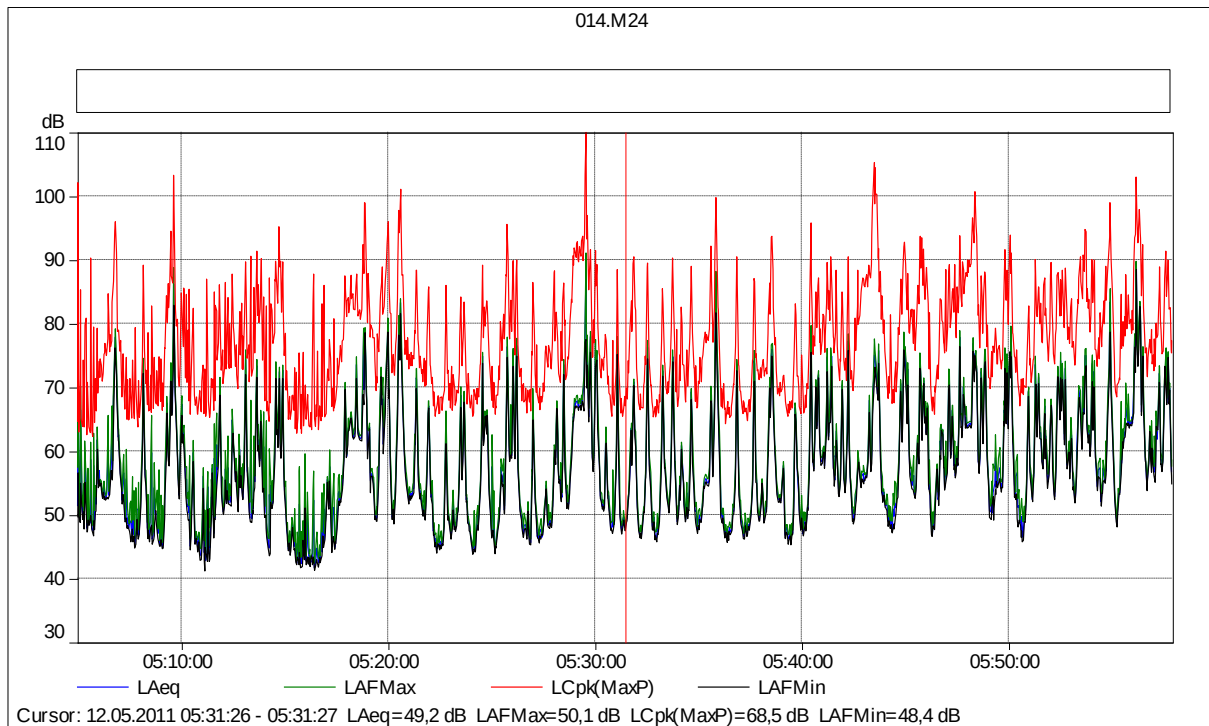


Abbildung 56: Messergebnisse am Hauptplatz früh am Morgen

Mit einem Dauerschallpegel von 67,2 dB ist es am Morgen bereits lauter als bei der Messung um Mitternacht, vor allem durch den einsetzenden Frühverkehr.

8.2.2.Optische Reize

Optische Reize können durchaus positive Empfindungen ausüben. Denkt man nur zum Beispiel an die Möglichkeit des Schaufensters. Hier wird dekoriert, um den Passanten Lust auf den Einkauf zu machen. Genau das machen sich die Geschäfte in Fußgeherzonen zunutze.

Ein anderes Beispiel für einen positiven optischen Reiz auf den Menschen ist der Spaziergang durch einen blühenden Park.

Obwohl in Langenzersdorf durchaus durch ansprechende Fassaden und Grünflächen mit Vegetation dem Passanten eine gewisse Ästhetik und ein hoher Wert für das Auge vermittelt wird, muss festgestellt werden, dass diese Reize mittlerweile nach subjektiver Ansicht des Verfassers durch intensivere überdeckt wurden.

Die 50 km/h Geschwindigkeitsgrenze auf der Hauptstraße vermittelt dem Menschen, der sich entlang des Gehsteigs bewegt, ein Bild der Gefahr. Speziell Menschen mit Kleinkindern müssen besonders darauf achten, dass diese nicht in den Gefahrenbereich gelangen. Deshalb wird die Hauptstraße auch kaum als Ort des Spazierengehens benutzt, wie sich der Verfasser selbst durch viele Beobachtungen überzeugen konnte.

8.2.3. Geruchsbelästigung

Laut dem Buch „Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung“²⁰ nimmt der Mensch Empfindungen besonders in Form von Differenzen wahr. So würde zum Beispiel jemand, der sich einige Zeit in einem Stall aufhält, den Stallgeruch nicht mehr wahrnehmen. Würde jedoch dieser von draußen aus der frischen Luft in denselben Stall gehen, so würde er den Geruch des Stalls als stark empfinden.

Ähnlich verhält es sich mit den Abgasen. Die höchste Abgasbelastung hat laut Seite 189 im Buch „Fußgeher- und Fahrradverkehr“²¹ der Autofahrer selbst. Er bemerkt es nur nicht, da er ständig in der Umgebung ist, ähnlich wie der Stallarbeiter.

Der Fußgeher jedoch atmet frische Luft, die hin und wieder mit einem Teil Abgas gemischt ist. Diese empfindet er dann als störend, obwohl sie nicht in derselben Konzentration ist wie im Auto.

Laut KURIER²² bestätigten jüngste Untersuchungen den lange gehegten Verdacht, dass Dieselabgas ein Mitverursacher von Lungen- und Blasenkrebs sei. Von der Weltgesundheitsbehörde (WHO) wurde es neu eingestuft und damit rangiert Dieselabgas nun auf einer Höhe mit Asbest, Senfgas und Arsen!

Diese Substanzen gilt es vom Menschen fernzuhalten, zumal es ausreichend belegt ist, dass es abgesehen vom Störfaktor auch ein kanzerogenes Risiko mit sich bringt.

²⁰ (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)

²¹ (Knoflacher, Fußgeher- und Fahrradverkehr-Planungsprinzipien, 1995)

²² (Daneshmandi, 14.Juni 2012)

9. Exkurs: Der Wochenmarkt

In der Umfrage wurde seitens der Bevölkerung mehrfach der Wunsch geäußert, auch in der Marktgemeinde Langenzersdorf einen Wochenmarkt zu installieren.

Wenn man Umfragen und Analysen betrachtet, so erkennt man, dass auf Märkten der Fußgeher als Einkäufer besonders stark auftritt.²³

Dieser Umstand macht sich nach Knoflacher²⁴ darin bemerkbar, dass der Ortskern belebt wird. Wo Menschen zu Fuß unterwegs sind, dort tritt Kommunikation auf, dort gewinnt die Qualität des Aufenthalts zusätzlich – man fühlt sich wohl.

Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Freude an der Kommunikation sowie durch den Abwechslungsreichtum einer feingliedrigen gewachsenen Stadtstruktur nimmt die Zahl der Passanten zu. Darauf kann und muss die Wirtschaft reagieren, denn plötzlich ist die Möglichkeit gegeben, durch diese Besucher Waren zu verkaufen. Im Gegenzug müssen diese Menschen keinen Autoweg mehr in den Supermarkt am Ortsende unternehmen.



Abbildung 57: Wochenmarkt auf dem Hauptplatz in Langenzersdorf

²³ (Macoun, 2011)

²⁴ (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007)

Entwicklung und Aufbau des Wochenmarktes

Gemeinsam mit Wirtschaftsbundobmann Gemeinderat Bernhard Rainer wurde vom Verfasser begonnen, das Konzept für den Wochenmarkt zu erarbeiten. Zum Einen soll der Markt Menschen ins Zentrum ziehen, es soll regionale Ware verkauft werden, zum anderen soll aber auch der positive Nutzen aus der Werbewirksamkeit eines solchen Marktes für die einheimischen Wirtschaftsbetriebe generiert werden.

Ziel war es, den Hauptplatz für einen Tag in der Woche von seinem Zweck, als Parkplatz zu dienen zu entbinden und diese Fläche dem Markt, also den „Standeln“ und seinen Besuchern zu überlassen. In Plan 1 und Plan 2 ist sein Standort ersichtlich.

Im ersten Schritt wurde mit den ortsansässigen Betrieben gesprochen, weiters wurde die Absicht einen Markt zu gestalten, in den lokalen Zeitungen publiziert. Schließlich meldeten sich aufgrund dieser Artikel Marktfahrer und Kleinproduzenten, die sich für einen Standplatz interessierten.

Nach einer Sitzung mit allen Interessierten und einer Vorbereitungszeit von wenigen Wochen war es am Donnerstag, den 12. Mai 2011, schließlich soweit. Der erste Markt wurde abgehalten. Feierlich eröffnet wurde er von Bürgermeister Mag. Andreas Arbesser, musikalisch umrahmt wurde die Eröffnungsfeier durch die Musikkapelle Langenzersdorf. Zahlreiche Gemeindevertreter waren anwesend, vor allem aber auch sehr viele interessierte Bewohnerinnen und Bewohner.



Abbildung 58: Impressionen vom Wochenmarkt

10. Exkurs: Erweiterung des Spar-Einkaufsmarktes

In den letzten Monaten hat sich in der Ortsentwicklung die Anfrage der Firma „SPAR“ nach einer Vergrößerung des Supermarktes als wegweisend herausgestellt. Werden Verkaufsfläche und Stellplätze erhöht, steigen auch die autofahrenden Verkehrsteilnehmer und Einkäufer.

In Abbildung 25: Einkaufswege im Ort ohne die Wege, die im Ortskern unternommen wurden) wird deutlich, welche Auswirkung das auf den Modal Split im Ort hätte. Weitere Umlagerungen zum Autoverkehr würden zu einer erneuten Steigerung der Reiseweiten führen.(nach Meinung des Verfassers) Auch Knoflacher geht in seinem Buch (Knoflacher, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007) auf diese Problematik ein. Die Firma Spar möchte das Angebot an Parkplätzen um 150 % steigern, um nach eigenen Aussagen, Spitzen abdecken zu können.



Abbildung 59: Spar - Markt Langenzersdorf

Wie man in Abbildung 59: Spar - Markt Langenzersdorf) deutlich erkennen kann, ist hier besonders der Autofahrer gut aufgehoben. Alleine die großen Distanzen (immerhin liegt der Spar Markt rund zwei Kilometer vom Gemeindeamt des Ortes entfernt) erlauben es kaum, mit dem Rad zu fahren, geschweige denn zu Fuß zu gehen. Ein solcher Markt muss, um rentabel zu sein, ein großes Einzugsgebiet abdecken, und damit erhöht sich der Radius und somit die Reiseweite. Damit wohnt in Fußwegweite nur noch ein geringer Teil der hier zusammenströmenden Kaufkraft.

Genau das spiegelt sich dann in der Umfrageauswertung wider.

11. Perspektiven – Konkrete Maßnahmen

Wie die vorangehenden Kapitel zeigen, muss in erster Linie eine Forcierung des Fußgehverkehrs erfolgen, um eine wirtschaftlich, sozial und strukturelle Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Besonders Abbildung 23: Vergleich der nichtmotorisierten Einkäufer mit den motorisierten im Ortskern) zeigt die bevorzugte Verkehrsmittelwahl der Einkäufer im Ortskern – zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Daraus lässt sich ableiten, dass zu einer Stärkung der lokalen Geschäfte auf diese Verkehrsmittel besonders Wert zu legen ist.

Einzelne Forderungen der Bürgerinnen und Bürger im Fragebogen können etwas leichter umgesetzt werden. So wie der Wochenmarkt, dessen Realisierung in Kapitel 9 beschrieben wurde. Ebenfalls ein kurzfristiges Ziel ist es, den Wunsch der fußgehenden Bevölkerung nach mehr Sitzgelegenheiten (also Bänken und dergleichen), zu befriedigen.

Andere Maßnahmen erfordern tiefe Einschnitte und Veränderungen im Bereich der Strukturen. Die nachfolgenden Kapitel sollen sich mit diesen Veränderungen beschäftigen.

12. FUSSGEHERZONE

Für den zu Fuß gehenden Menschen ist eine Fußgeherzone das ideale Straßenbild, da hier beinahe ausschließlich auf seine Bedürfnisse eingegangen werden kann. Hier ist es möglich, eine Mischung aus Atmosphäre, Ruhe, Ästhetik, Gefahrlosigkeit und Highlights zu gestalten.

Um die Kaufkraft zu binden, das heißt die Brieftaschen im Ortskern zu belassen, bedarf es grundlegender struktureller Maßnahmen. Man kann nicht vom Menschen erwarten, das Einkaufszentrum, das nur wenige Kilometer entfernt ist, zu meiden, wenn die Rahmenbedingungen für den Einkauf dort geradezu ideal ausgelegt sind. Das Auto direkt im Haus, der Parkplatz direkt vor dem Eingang des Supermarkts, eine ständige Beschallung durch Radio und Fernsehen über sämtliche vermeintliche Schnäppchen. Auch wenn der Einkäufer damit, plakativ gesagt, am eigenen Ast sägt (denn er vernichtet unbewusst und ungewollt auf diesem Wege Arbeitsplätze in der Region), so hat er doch ständig das Gefühl, Geld zu sparen und auf der Gewinnerseite zu sein.

Im Gegenzug dazu sieht die Situation beim früheren Greißler ums Eck bedeutend anders aus. Wer würde den Fußweg bevorzugen, wenn sein Auto im eigenen Haus steht? Selbst wenn er willens wäre, den kleinen Familienbetrieb zu stützen fährt er, wenn kein Parkplatz direkt davor ist, unweigerlich weiter in den nächsten Großmarkt. Das Verkehrssystem verlangt das. Die kleinen Wirtschaftseinheiten verlangen nach Parkplätzen und unterstützen damit unwissentlich ihren eigenen Untergang. Denn durch die Anlegung von Parkplätzen und die Vernichtung von Aufenthaltsbereichen raubt sich der Greißler nach und nach die Fläche für seine eigentliche Klientel – den Fußgeher.

Es müssen plausible Anreize geschaffen werden, Ansätze die den Menschen dort abholen, wo es nicht bereits zu spät ist. Eine gute Methode ist laut Knoflacher²⁵ die Sammelgarage, die bewirkt, das Auto nicht direkt vor der Wohnungstüre zur Verfügung zu haben. Auf dem Fußweg zum Auto hätte der Mensch somit eine Zeitspanne zur Verfügung, um sich bewusst zu werden, ob dieser Weg mit dem Auto überhaupt Sinn hätte.

Des Weiteren müsste die Attraktivität des öffentlichen Guts auf die Bedürfnisse des Menschen und nicht auf die des Autos abgestimmt werden. Nur so lädt man Menschen zum Verweilen ein. Das bedeutet eine Minimierung der Störeinflüsse wie Lärm, Abgase und schnelle und somit gefährliche Verkehrssysteme.

Nach Meinung des Verfassers spiegelt sich der Verfall des Kleingewerbes äquivalent zur Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wider. Während multinationale Konzerne tatsächlich ohne diese schnellen Verkehrssysteme nicht überleben können, sind die nachhaltig agierenden Familienbetriebe keineswegs davon abhängig.

Das Gegenteil ist eher der Fall: Der Schaden, der durch den zunehmenden Autoverkehr nach wie vor angerichtet wird, ist verheerend. In vielen Ortschaften können Menschen ohne Auto nicht einmal mehr ihre Grundnahrungsmittel erwerben.

²⁵ (Knoflacher, Vorlesung Verkehrsplanung, 2001 und 2007)

Aber gerade die Kleinbetriebe werden durch Großkonzerne gerne als „Stimmvieh“ missbraucht. So wird Propaganda betrieben und dem Wirtschaftstreibenden Angst gemacht, er würde keinen Absatzmarkt mehr für seine Waren in der Umgebung finden, und deshalb unbedingt weitere Absatzmärkte über die Autobahnen erschließen müssen. Wenn man jedoch durch die verschiedenen Fußgeherzonen schlendert bemerkt man, wie sich der Verfasser selbst überzeugen konnte, wie gerade in diesen autofreien Gebieten eine große Vielfalt an Geschäften findet, selten jedoch an Durchzugsstraßen mit hoher Verkehrsbelastung.

In den nachfolgenden Abbildungen sollen einige Fußgeherzonen dargestellt werden. Man sieht, dass auf jedem dieser Bilder eine große Frequenz von Menschen zu sehen ist. Die autofreien Bereiche sind offensichtlich ein Magnet für Einkäufer, und damit ein Garant für den Absatz von Waren.



Abbildung 60: Fußgeherzone in Krems in Niederösterreich²⁶

²⁶ (<http://www.kaufinkrems.at/stor.html>, 2012)



Abbildung 61²⁷: Klagenfurt



Abbildung 62²⁸: Heidelberg



Abbildung 63²⁹: Heidelberg



Abbildung 64³⁰: Wien - Kärntnerstraße

Die Errichtung einer Fußgeherzone ist keineswegs unproblematisch, zu sehr sind Gewohnheiten im Denken vieler Menschen verankert, und diese sind nicht gewillt, davon abzulassen. Vor allem Zweifel ob der Funktionsweise dieser „langsamen“ Verkehrsart machen sich häufig breit.

Freilich ist Langenzersdorf von Einwohnerzahl und Infrastruktur nicht mit der Innenstadt von Wien zu vergleichen. Doch auch in Wien gab es Widerstand bei der Einführung der Fußgeherzone in der Kärntnerstraße, wie der Verwirklicher dieser, Professor Hermann Knoflacher dem Verfasser in einem der Begleitgespräche im Zuge der Erstellung dieser Diplomarbeit versicherte. Es war für kaum jemanden vorstellbar, dass ein „Stock im Eisen Platz“ einmal autofrei sein könnte, wurden seinerzeit dort doch Spitzen von 60.000 Kraftfahrzeugen pro Tag gezählt³¹.

12.1. Verkehrsberuhigung

Langenzersdorf hat einen sehr klassischen Weg in der Geschichte der Umfahungsstraßen genommen. Früher galt die B3 als sogenannte „Blutstraße“³² aufgrund der vielen Verkehrsoffer.

²⁷ (<http://www.klagenfurt.at/euro08/deutsch/sehenswuerdigkeiten-klagenfurt.asp>, 2012)

²⁸ (<http://www.lemonpage.de/kurzreisen/heidelberg-ausflug.html>, 2012)

²⁹ (<http://www.lemonpage.de/kurzreisen/heidelberg-ausflug.html>, 2012)

³⁰ (http://magazin-city.at/Fussgaengerzonen_mayer.155.0.html, 2012)

³¹

³² (Erich Gusel, 1999)

Deshalb wurde als Entlastung die Donauuferautobahn errichtet. Die B3 konnte zurückgebaut werden und der Hauptverkehrsstrom begann über die A22 zu fließen. Die zunehmende Motorisierung in den Jahren danach führte dazu, dass nun sowohl die Hauptstraße als auch die Donauuferautobahn stark belastet sind.

Deshalb hat die Entschleunigung der Hauptstraße absolute Priorität. Der Fußgeher muss beim Queren Vorrang vor jedem anderen Verkehrsmittel erhalten

Für den Einkäufer ist die Eigenschaft der Verkehrsruhe ein besonders wichtiger. Es ist leicht vorstellbar, dass man beim Flanieren ungern ständig auf schnelle Autos achten möchte. Besonders unangenehm und riskant wird das, wenn man sich mit Kleinkindern auf öffentlichem Gut bewegt, da schon ein Moment der Unachtsamkeit folgenschwere Unfälle verursachen kann. Aus diesem Grund wird auch gerne in Einkaufszentren ausgewichen. Diese sind ja eigentlich überdachte Fußgeherzonen.

12.2. Der Fußgeher stellt hohe Ansprüche

Um dem Fußgeher den Aufenthalt angenehm zu gestalten, sind Betonwände und kahle Fassaden fehl am Platze. Der Mensch hat Zeit, bei Gehgeschwindigkeit die Umgebung auf sich wirken zu lassen.

Die Gestaltung muss also diesen Ansprüchen gerecht werden. Erforderlich sind jedenfalls Wasserstellen wie Brunnen, Grünflächen und Bäume, eine Oberflächenversickerung an Ort und Stelle sowie möglichst geschwungene Fußwegführungen. Der Fußweg soll interessant und spannend sein, denn hinter jeder Biegung gibt es Neues zu entdecken.

Das Projekt Kärntnerstraße in Wien war beispielgebend für viele weitere: Eine der größten Befürchtungen der ansässigen Geschäftstreibenden war das Fernbleiben sämtlicher Kaufkraft, konnte diese nun nur noch schwer mit dem Pkw anreisen. Laut Knoflacher hat sich aber das Gegenteil gezeigt: Die Autos sind sozusagen „verschwunden“, zurückgekehrt ist allerdings die Kaufkraft umso stärker. So konnte der Handel in der Fußgeherzone Umsatzzuwächse verbuchen, da auch die Menschen wieder vermehrt zum Flanieren und zum Betrachten der Schaufenster in die Wiener Innenstadt gekommen waren.

Die Situation ist derer in Langenzersdorf nicht unähnlich. Mit der zunehmenden Automatisierung ist auch hier der Ortskern zunehmend verödet. Bekleidungsgeschäfte und Lebensmittelgeschäfte können dem Druck der peripher angeordneten „Supereinkaufstempel“ nicht standhalten.

Bindet man die Kaufkraft jedoch wieder im Ortskern, so hat es für viele Wirtschaftstreibende wieder Sinn, eben für diese Kaufkraft ein Geschäft zu eröffnen – sei es nun ein Kaffeehaus, ein Eissalon, ein Lebensmittel- oder Mode- und Bekleidungsgeschäft – mit dem Schaufenster wird wieder der Mensch und nicht die Maschine zum Mittelpunkt des Einkaufserlebnisses.

12.2.1. Beispiel aus der Praxis – Gmunden

In Gmunden in Oberösterreich, das direkt am Traunsee in malerischer Umgebung liegt, zeigt sich nach Meinung des Verfassers deutlich die Auswirkung einer Steuerung des Mobilitätsverhaltens.

Es ist zu beobachten, dass es in jenen Teilen der Stadt, die beinahe zur Gänze dem Autoverkehr gewidmet wurden, zur Schließung der ansässigen Betriebe kam. (Abgesehen davon waren Staus die weitere Folge). Diese Gewerbeeinrichtungen dürften dem Aussehen nach bereits seit geraumer Zeit in Familienbesitz gewesen sein. Trotzdem folgen nun die Schließungswellen im großen Ausmaß entlang der stark befahrenen Routen.



Abbildung 65: Brücke über die Traun



Abbildung 66: Gmunden



Abbildung 67: Verkehrsfläche für Fußgeher zu schmal

In den Abbildungen oben (Abbildung 65 bis Abbildung 67) erkennt man die Verkehrsflächenaufteilung im Herzen Gmundens. Während der Autoverkehr forciert wurde, musste dem Menschen zunehmend mehr Gehfläche genommen werden, um unter den beengten Platzverhältnissen die zweispurige Straße aufrecht erhalten zu können. Die Folgen davon sind, dass Menschen ein Unwohlbefinden entwickeln, wenn sie neben schnell vorbeifahrenden Autos auf schmalen Gehsteigen ihren Weg bestreiten müssen.

Behinderte Menschen, Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwägen könnten beispielsweise die Passage auf Abbildung 67 gar nicht ohne fremde Hilfe überwinden.

Die Folge davon ist ein Ausbleiben der Menschen.



Abbildung 68: Leerstehende Schaufenster im Zentrum Gmundens



Abbildung 69: Leerstehende Schaufenster im Zentrum Gmundens

Nach Ansicht des Verfassers spiegeln Abbildung 68 und Abbildung 69 den Effekt des Fernbleibens der Menschen als Einkäufer wider.

Im Gegensatz dazu sieht man am Beispiel des Rathausplatzes in Gmunden direkt am Traunsee, wo ein stark frequentierter Markt stattfindet, die Effekte eines autofreien Bereichs. Hier bewegen sich Menschen und die ansässigen Wirts- und Kaffeehäuser profitieren ebenso davon wie die „Marktstandler“, die angefangen von Geschirr über Gewand, Süßigkeiten, Spielzeug und vieles mehr anbieten.



Abbildung 70: Der Rathausplatz in Gmunden ist für Bummler besonders attraktiv

Ähnliches sieht man auch in der Altstadt Gmundens. In der, aufgrund der Entstehungsgeschichte mittelalterlich anmutenden Stadtstruktur ist der Autoverkehr ebenso untersagt. Sie lädt dafür die Fußgeher auf einen Spaziergang und einen Einkaufsbummel ein. (Siehe Abbildung 71)



Abbildung 71: Gmundener Altstadt - Fußgeherzone

In der Fußgeherzone Gmundens existiert eine abwechslungsreiche Abfolge von den verschiedensten Geschäften, von Modeboutiquen über Schuhgeschäfte, von Buch- und Papierwaren über Optiker, Antiquitätenhändler und viele mehr.

Nach Ansicht des Verfassers bilden genau diese Entschleunigung und die damit zusammenhängenden Effekte das Mittel, um auch in Langenazersdorf wieder die Kaufkraft im Ort zu behalten, um den Kern des Orts wieder zu beleben und ihn zu einem Treffpunkt von Jung und Alt zu gestalten.

12.3. Fußgeherzonenausgestaltung in Langenzersdorf

Siehe Plan 1 im Anhang

Mit der Errichtung einer Fußgeherzone im Ortskern wären die mit dem starken Pkw-Verkehrsaufkommen zusammenhängenden Probleme, wie in den vorigen Kapiteln beschrieben, beseitigt.

Als einziges reguläres motorisiertes Fahrzeug wäre der Autobus zugelassen, sämtliche andere motorisierten Verkehrsmittel bedürfen einer Ausnahmegenehmigung. (Anmerkung des Verfassers: Absolutes Fahrverbot bezeichnet in dieser Diplomarbeit Kraftfahrzeugfahrverbot ausgenommen Behinderte, Feuerwehr, Rettung und Polizei, Baustellenverkehr wie z. Bagger oder Radlader als Zufahrende sowie natürlich der Zulieferverkehr zu den Wirtschaftsbetrieben und Geschäften zu bestimmten Stunden)

Sinnvoll wäre es auch, ein Lebensmittelgeschäft zum Einrichten eines eigenen Lieferservices von Bierkisten und Mineralwasser und ähnlichem anzuregen. Somit wäre die Versorgung der Anwohner der Fußgeherzone mit schweren Gütern sichergestellt, und es müsste wesentlich weniger mit eigenen Pkws zugefahren werden.

Ob das Fahrrad benutzt werden darf oder aber geschoben werden muss, bedarf einer gesonderten Diskussion und soll hier nicht festgelegt werden. Der Verfasser spricht sich jedoch für einen moderaten Radverkehr aus – eventuell sogar mit Leihrädern bei der Sammelgarage, wo die Menschen, die das Auto abstellen, mit dem Rad einkaufen gehen könnten.



Abbildung 72: Versickerungsfähige Oberfläche

Die Beschaffenheit des Bodens sollte, wie in (Knoflacher, Fußgeher- und Fahrradverkehr-Planungsprinzipien, 1995) beschrieben, sowohl ansprechende Formen aufweisen, als auch angenehm zum „Begehen“ sein. Offene Pflasterung, die eine Versickerung an Ort und Stelle zulässt, wäre eine denkbare Option.

Weiters ist von Bedeutung, den Menschen Sitzgelegenheiten zur Verfügung zu stellen. Ein Brunnen für die heißen Sommermonate sorgt für die entsprechende Kühlung und durch eine reiche Vegetation soll besonders im Sitzbereich für ein angenehmes Mikroklima gesorgt werden. Außerdem ist es sinnvoll, die Vegetation als Windbrecher einzusetzen.

Die Fußgeherzone könnte ihren Anfang an der Kreuzung Tutzgasse nehmen und bis zur Kreuzung Kirchengasse geführt werden. Somit hätte sie eine Länge von etwa 600 Metern.

Der Nachteil an diesem Modell wäre, dass der gesamte motorisierte Individualverkehr auf andere Routen umgeleitet werden müsste. Nach Überzeugung des Verfassers wäre das nicht mehr der volle Umfang an Autoverkehr, da sich durch die Fußgeherzone eine Mobilitätsumlagerung ergeben würde, aber dennoch würde es eine gehörige Mehrbelastung der Anrainer bedeuten. Im Speziellen unzulässig ist dies vor allem, da der Verkehr die Ausweichroute an der Hauptschule vorbeinehmen müsste. Die Gefährdung der Schüler beim Queren der Straße wäre einfach zu hoch.

Auf Anregung von Professor Knoflacher wäre eine Möglichkeit, den Fußgehern wieder mehr Platz im öffentlichen Raum zu geben, ohne den Autofahrern abrupt einen Schranken vorzuschieben, die Einrichtung eines sogenannten Shared-Space-Modells in Langenzersdorf.

13. SHARED SPACE

Siehe Plan 2 im Anhang



Abbildung 73: Begegnungszone in der Schweiz in Burgdorf³³

33

(http://www.begegnungszonen.ch/home/zone_show.aspx?mode=View&id=798&bu=%2Fhome%2Fzone_liste.aspx, 2012)

Abbildung 73 zeigt ein Bild eines solchen Modells in Burgdorf in der Schweiz.

Das Konzept des Shared Space beruht darauf, dass sich sämtliche Fortbewegungen, sei es nun mit dem Pkw, dem Fahrrad oder zu Fuß, auf einer Ebene abspielen. Es findet keine Barrierewirkung durch Gehsteige statt, die einzelnen Verkehrsteilnehmer müssen sich aneinander anpassen.

Es gibt verschiedene Varianten des Shared Space Ansatzes. In der Literatur werden sie sehr häufig auch als Begegnungszonen oder Flanierzonen bezeichnet. Der wesentliche Unterschied zur zuvor beschriebenen Fußgeherzone ist, dass der Autoverkehr zugelassen ist, wenn auch mit erheblicher Geschwindigkeitsbeschränkung.

Mögliche Flanierzonenausgestaltung in Langenzersdorf

Um die Verlangsamung des Verkehrs im Ort zu erzielen, soll die Hauptstraße mit der derzeitigen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zur Flanierzone umgewandelt werden. Hierbei ist die Durchfahrt für den MIV gestattet, jedoch mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h. Die Streckenführung der Straße muss eine gewundene Form ergeben, um an den Seiten eine Abwechslung aus Plätzen zu schaffen. Ebenso können diese Plätze zum Aufstellen von Bänken und Tischen und Sonnenschirmen verwendet werden. Diese sollen den Menschen zum Verweilen einladen. Genauso soll auch ein Obstgeschäft die Möglichkeit haben, die Früchte an diesen Plätzen ausstellen zu können, oder ein Blumengeschäft seine Pflanzen.

Ein weiterer Vorteil einer gewundenen Streckenführung ist die unbewusste Geschwindigkeitsreduzierung, die der Autofahrer vornehmen muss, um sicher durch die kurvigen Straßen zu fahren. Bei einer gerade verlaufenden Strecke ist es beträchtlich einfacher, eine hohe Geschwindigkeit zu halten.

Die Gesamtfahrbahnbreite soll von derzeit 6,50 m auf 5,50 m reduziert werden.

Die Kombination aus dem Sinuslauf, den der Autofahrer unbewusst zurücklegt³⁴, und der Verschmälerung der Fahrbahn dienen zusätzlich der Reduktion der Geschwindigkeit. So wird es auch für den Autofahrer leichter, denn subjektiv ist seine Geschwindigkeit auf schmaler Strecke höher als sie tatsächlich ist.

Der Radfahrer hat die Straße ebenso zu benutzen, damit fällt der bisher bestehende Radfahrstreifen am Gehweg weg und somit hat der Fußgeher ein großes Umfeld, um sich ungestört bewegen zu können.

Die Fußgeherübergänge sollen als Zebrastreifen gestaltet sein, jedoch ohne Ampelanlage, sodass das Queren für die Fußgeher erleichtert wird. Damit hat der Einkäufer einfacher die Möglichkeit, die

³⁴ (Knoflacher, Vorlesung Verkehrsplanung, 2001 und 2007)

Straßenseite zu wechseln. Der Autofahrer hat Haltepflcht. Ähnlich wird es auch in Langenzersdorfs Nachbargemeinde Korneuburg am Hauptplatz gehandhabt. Durch das Wegfallen der Wartezeit an der Ampel, -das Stehen bei schlechter Witterung ist für den ungeschützten Menschen zermürend- erfreuen sich wieder zunehmend Leute am Einkauf am Hauptplatz.

Ein Schwachpunkt an dieser Überlegung könnte jedoch nach Auffassung des Verfassers die hohe Geschwindigkeit in Korneuburg sein. Dort sind 50 Stundenkilometer zugelassen. Wenn sich jemand rasch auf den Zebrastreifen bewegt, ist es für den herannahenden Autofahrer sehr schwer anzuhalten. 20 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit und eventuell eine Schwelle vor dem Übergang als Zwang langsamer zu werden würden hierbei Abhilfe schaffen.

Da es keine Gehsteige gibt, wird das Fortbewegen mit dem Rollstuhl oder dem Kinderwagen deutlich verbessert. Durch das Herabsetzen der Geschwindigkeit und dem Schaffen großzügiger Flächen wird auch auf die Kinderfreundlichkeit und somit Familienfreundlichkeit geachtet. Ziel ist es, dass Familien gerne einen Spaziergang durch den Ort unternehmen, sei es nun um gemeinsam einkaufen zu gehen oder einfach nur, um das Ortsbild und die Schaufenster auf sich wirken zu lassen.

14. SAMMELGARAGE

Bei beiden Modellen würde sich die Errichtung einer Sammelgarage auf den sogenannten „Schmatzer-Gründen“ anbieten. (siehe Plan)

Diese Parkfläche kann von der Schulstraße aus erreicht werden. In Richtung Hauptstraße kann sie nur über einen Durchgang zu Fuß verlassen werden.

Ziel der Sammelgarage ist es zum einen, verloren gegangene Parkflächen zu ersetzen, zum anderen jedoch dient sie vor allem dazu, den anderen Verkehrsmitteln eine reale Chance zu geben. Die Bushaltestelle soll noch vor dem Auto erreichbar sein, zumindest jedoch auf gleicher Höhe. Ebenso wurde in den vorangegangenen Kapiteln zu einer Verkehrsplanung angeregt, die zu einem Wiederaufleben der früher bereits bestehenden Nahversorger führt. Somit ist der Weg zum Auto zu Fuß bereits durch das Passieren mehrerer Einkaufsmöglichkeiten geprägt. Wer dann immer noch zum Einkauf mit dem Auto fahren möchte, der soll dies auch tun dürfen. Es wird sich jedoch herausstellen, dass viele Leute den richtigen Nahversorger, der eben vor allem zu Fuß erreichbar ist, schätzen lernen.

15. RESUMEE

Bereits seit vielen Jahren wird in Langenzersdorf immer wieder der Wunsch geäußert, den Ortskern zu beleben und den Menschen in der Gemeinde die Möglichkeiten zu geben, ohne motorisierte Unterstützung die Waren des täglichen Bedarfs einkaufen zu können.

Denkansätze dazu gibt es durchaus von den verschiedensten Gruppierungen und politischen Lagern.

Nach Meinung des Verfassers kann es aber nur dann zielführend sein, wenn sich Gewerbebetriebe ohne Unterstützung und Subventionen von außen selber halten können. Das war in der Vergangenheit der Fall, eine Vielzahl von kleinen und kleinsten Familienbetrieben hat in den Ortschaften über Generationen hin ihr Auskommen gefunden.

In der Gegenwart von einem Unternehmer zu verlangen, ein Geschäft in Form eines Nahversorgers in der Größe eines Greißlerbetriebes mitten in Langenzersdorf zu errichten, wäre unseriös da es von vornherein zum Scheitern verurteilt ist. Wie die letzten Jahrzehnte der Chronik Langenzersdorfs eindeutig zeigen, war der Trend des Geschäftsterbens trotz aller nicht Bemühungen aufzuhalten.

Wichtig für die Zukunft ist es, das Verhalten des Einkäufers – und dieser ist der wesentliche Faktor, ob ein Geschäft rentabel ist oder nicht – immer im Zusammenhang mit Fragen der Mobilität und der Raumplanung zu diskutieren. Denn diese bilden den Schlüssel und sind die notwendigen Steuerungselemente. Jede Gemeinde, jede Region muss für sich selbst definieren: Will man große Handelshäuser forcieren, nach amerikanischen Vorbild richtige Schlagsiedlungen arrangieren und damit einen hohen Autoverkehrsanteil in Kauf nehmen oder legt man Wert auf Kleinbetriebe und eine verstärkte Durchmischung der Nutzungen, wobei dies auch zu Konflikten führen kann zwischen den Bedürfnissen der Wohnenden und derer der Gewerbetreibenden.

Wenn die Durchmischung der Strukturen von Wohnen und Handel erreicht werden soll, so muss eine Trendumkehr geschafft werden, und zwar nicht nur in großen Städten mit den Fußgeherbereichen, sondern auch in kleineren Ortschaften. Der Mensch muss sich zusehends auf seine ursprüngliche Fortbewegungsart besinnen, das Gehen. Der Fußgeher muss als Wirtschaftsfaktor voll anerkannt und nicht mehr, so wie oftmals üblich, milde belächelt werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Trendumkehr des Einkaufsverhaltens der Langenzersdorfer nur durch die verkehrsplanerische Umgestaltung des öffentlichen Raumes in Langenzersdorf geschafft werden kann.

Das bedeutet die Neuorientierung hin zu einer modernen Hauptstraße. Im ersten Schritt soll der Autoverkehrsanteil am Modal Split reduziert werden. Dazu bedarf es der Verschmälerung der Ortsdurchfahrt mit einer gleichzeitigen Drosselung der Geschwindigkeit, einer „Entschleunigung“. 20 Stundenkilometer soll das Tempolimit betragen, der Radfahrer bewegt sich im Autoverkehr, und an den Seiten findet der Fußgeherverkehr möglichst großzügig Platz.

Da der Straßenverlauf geschwungen geführt werden soll, werden immer wieder Plätze geschaffen, die Aufenthaltsort für die Menschen und Ausstellungsort für die Wirtschaftsbetriebe sein sollen. Schematisch wird der Straßenverlauf in Plan Nummer 2 dargestellt.

Das Ziel ist es, die Entkoppelung von Einkauf und Autofahren zu erreichen. Zu diesem Zweck wird das Wohnen vom Parken getrennt, eine Sammelgarage wird auf den sogenannten „Schmatzergründen“ (siehe Plan) geschaffen, und ermöglicht so, zwar das Auto zur Verfügung zu haben, aber vor der Autofahrt die Wahl zu haben, sich für ein anderes Mobilitätsverhalten zu entscheiden.

Hat der Autoverkehr im Zuge dieser Maßnahmen eine merkliche Abschwächung bekommen, so kann über die permanente Einführung einer Fußgeherzone nachgedacht werden. Diese bedeutet die absolute Autofreiheit auf Langenzersdorfs Hauptstraße. Ausnahme hierbei ist die Buslinie, die weiter mit reduzierter Geschwindigkeit entlang der B3 verkehren darf.

Durch die Reduktion der motorisierten Verkehrsstärke aufgrund der Zunahme des Fußgehverkehrs und der damit zusammenhängenden Arbeitsplatzschaffung im Ortskern kann der restliche MIV über eine Einbahnstraßenregelung wie in Plan 1 dargestellt geführt werden.

Die architektonische Ausgestaltung ist grundsätzlich mit offenen Strukturen zu erreichen, die ein Regenwasserversickern an Ort und Stelle begünstigen, sowie einer Vegetation, die das Mikroklima positiv beeinflussen wird. Ausreichende Sitzgelegenheiten und Springbrunnen sollen zum Verweilen einladen und bieten den Menschen die Möglichkeit, den öffentlichen Raum endlich wieder als Treffpunkt zu benutzen.

Wenn das gelingt, kann das Leben wieder in die Ortschaften, laut dieses Konzepts eben hier nach Langenzersdorf, zurückkehren, Arbeitsplätze werden wieder vor Ort verfügbar und Kommunikation und sozialer Zusammenhalt im Ort werden wieder erlebbar. Im Sinne einer gesünderen Bevölkerung und eines lebenswerten Ortes wird die Luft sauberer und die Lärmbelastung zurückgedrängt.

Man ist keineswegs dazu verurteilt, hilflos dem Trend der Zeit zuzusehen, denn, wie der Verfasser gemeinsam mit seinem Kollegen aus dem Gemeinderat, Herrn Bernhard Rainer, zeigen konnte, diese Entwicklungen sind durchaus umkehrbar. Bereits durch die Einrichtung des Wochenmarktes, der anfangs auf große Skepsis auch innerhalb der Gemeinde gestoßen ist, ist es gelungen, Menschen in den Ortskern zu ziehen. Der Donnerstagvormittag, an dem der Wochenmarkt stattfindet, ist mit Sicherheit ein normaler Wochentag, an dem ein Großteil der Bevölkerung auswärts arbeiten geht, und dennoch findet der Markt beträchtlichen Anklang. Es ist nun an der Zeit, nachdem der Grundstock gelegt wurde, über einen zweiten Markttag am Samstagvormittag nachzudenken, um so einen noch größeren Zustrom der Bevölkerung zu gewinnen.

Die positiven Auswirkungen des Markttages machen sich rasch bemerkbar. Die Menschen beginnen, das Marktgeschehen wieder als Treffpunkt wahrzunehmen. Man geht einkaufen und trifft auf diesem Wege Bekannte, mit denen man direkt am Markt einen Kaffee genießt, oder sich im Kaffeehaus nebenan zusammensetzt. Der soziale Kontakt wird auf diese Art wieder zusehends gestärkt.

Ein weiterer Effekt des Marktgeschehens ist, dass hier wieder vermehrt zu Fuß einkaufen gegangen wird, natürlich in erster Linie von den Anrainern. Die Struktur eines Wochenmarkts entspricht in erster Linie dem Einkaufsverhalten des Fußgeher und des Radfahrers. Nach Meinung des Verfassers werden diese Mobilitätsarten in Zukunft die bedeutendsten sein, da sie kaum von Fremdenergien abhängig sind und damit vom Problem der Ressourcenknappheit unberührt bleiben womit sie genau im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung von Lebensräumen sind.

Die positiven Aspekte der Markteinführung lassen sich noch weiter ausweiten, wenn man konsequent Verkehrs- und Raumplanung für den Menschen und nicht für die Maschinen betreibt. Natürlich ist dies ein Prozess, der in Jahren, wenn nicht sogar Jahrzehnten zu beschreiten sein wird, umso wichtiger wird es sein, nun weitere Schritte zur Umplanung der Verkehrsstrukturen in Langenzersdorf zu setzen.

Anhang

Fragebogenauswertung

Berufstätigkeit

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

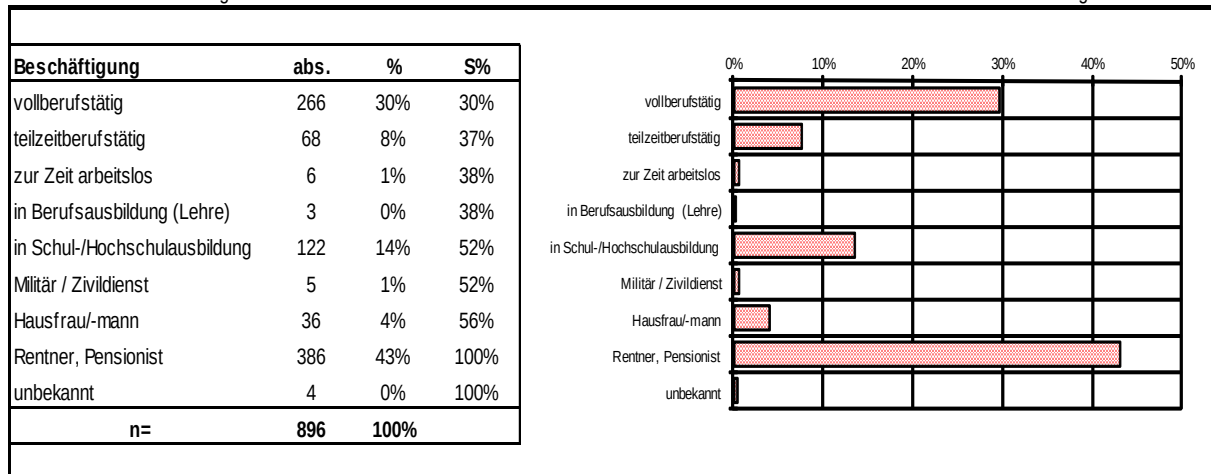


Abbildung 74: Berufstätigkeit der Umfrageteilnehmer

Stellung im Beruf

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

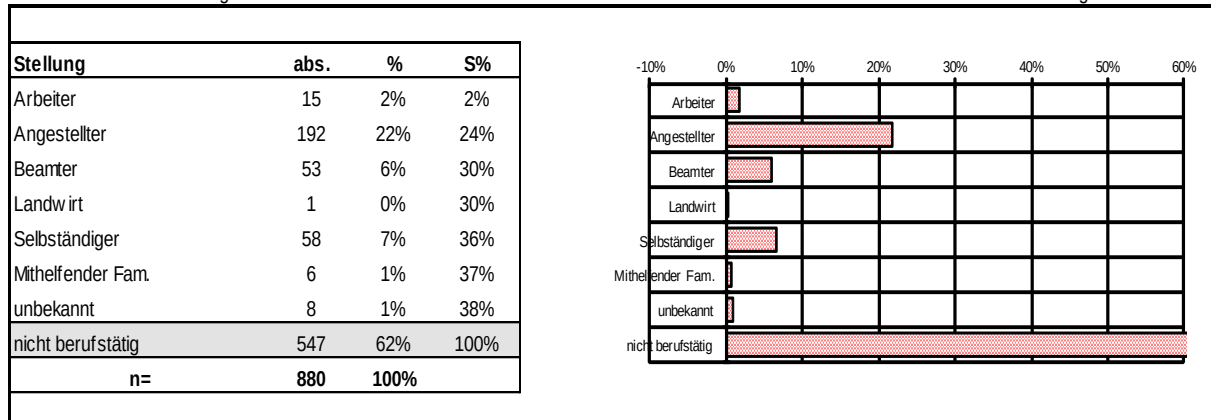


Abbildung 75: Stellung im Beruf der Umfrageteilnehmer

Personen in Verkehrsbefragung nach Straßen

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

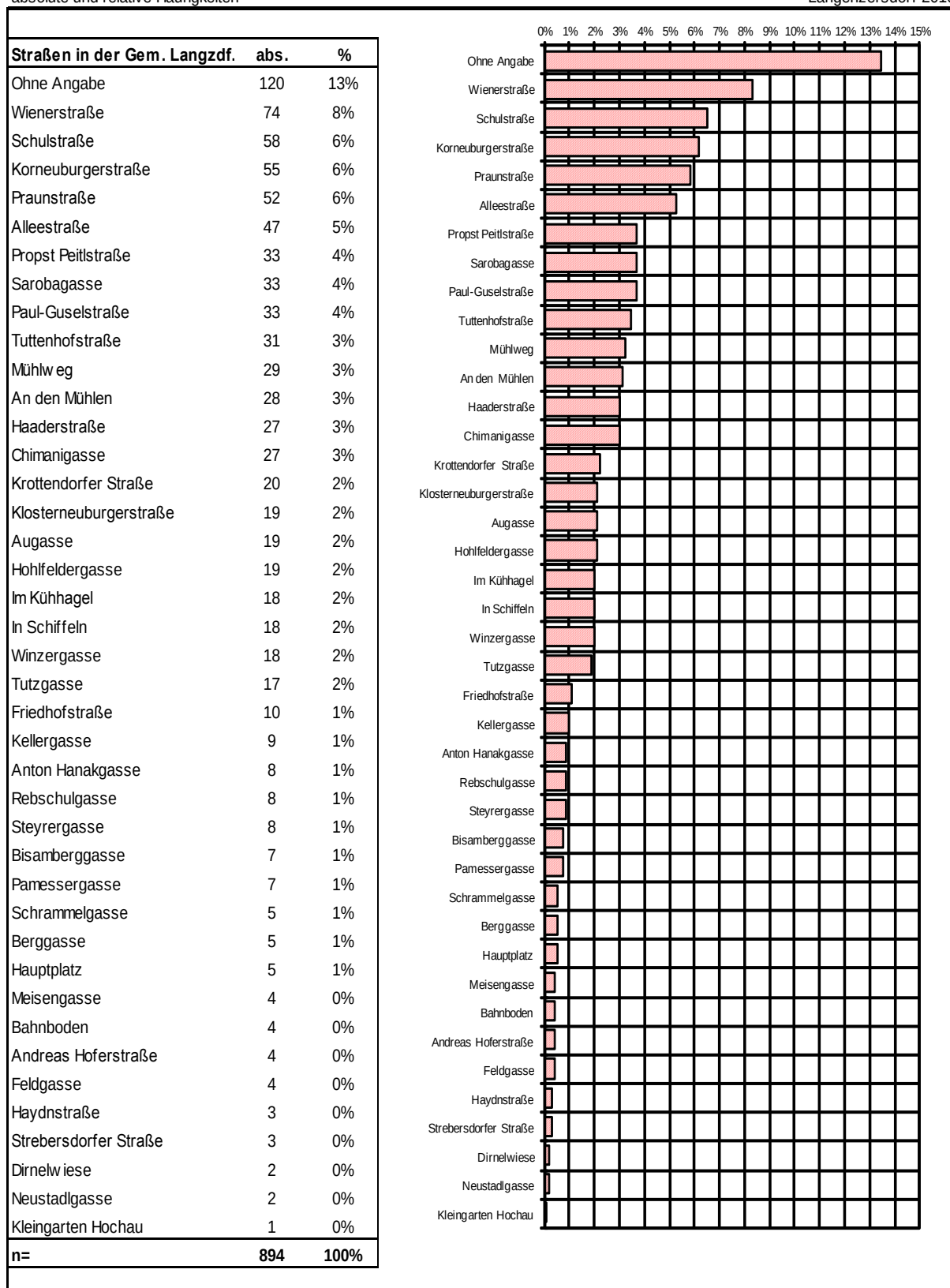


Abbildung 76: Anzahl der Teilnehmer an der Umfrage, nach Straßen geordnet

Arbeitsort/Schulorte in der Gemeinde Langenzersdorf (Str.)

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

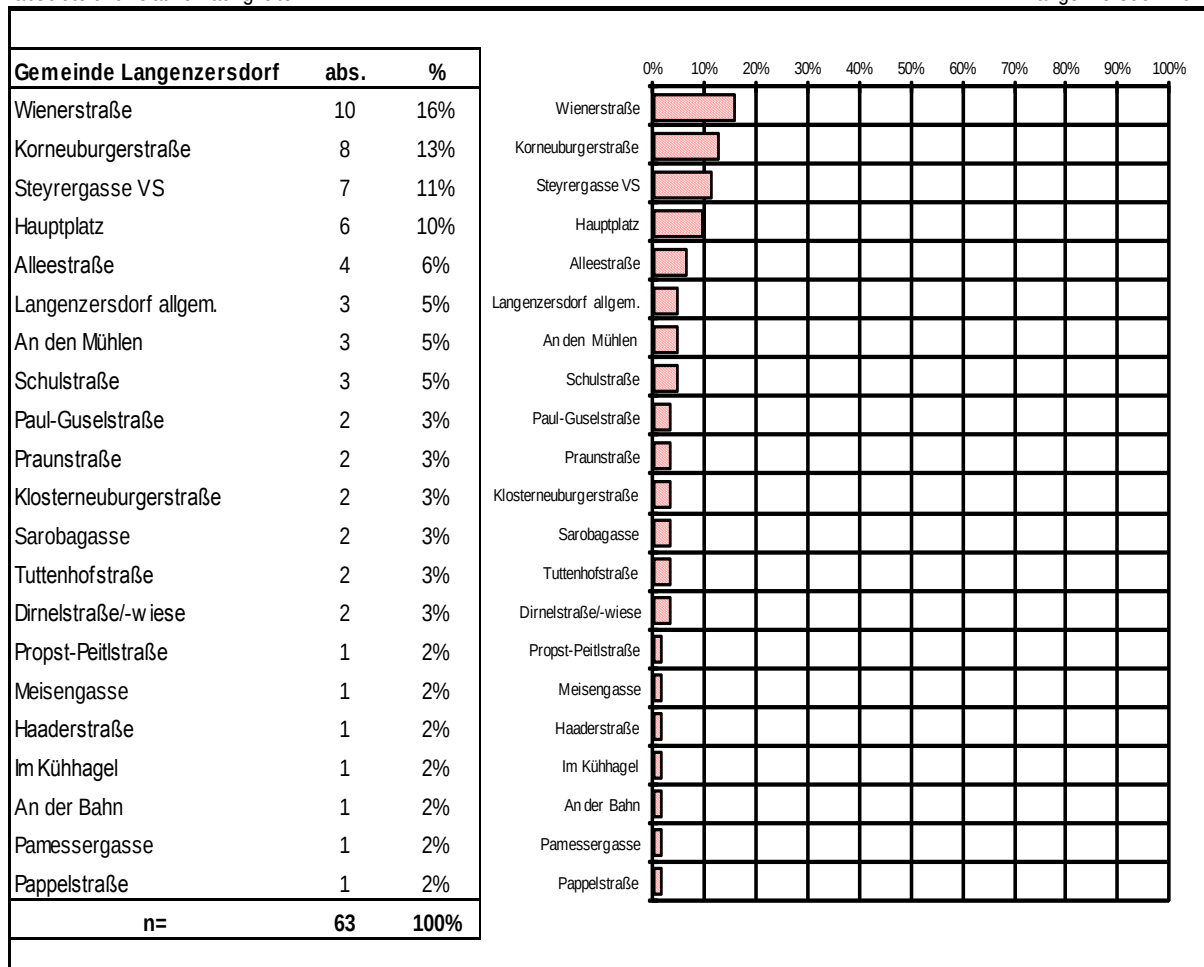


Abbildung 77: Arbeitsort aller Befragten, die in Langenzersdorf arbeiten

Arbeitsort/Schulorte außerhalb von der Gemeinde Langenzersdorf

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

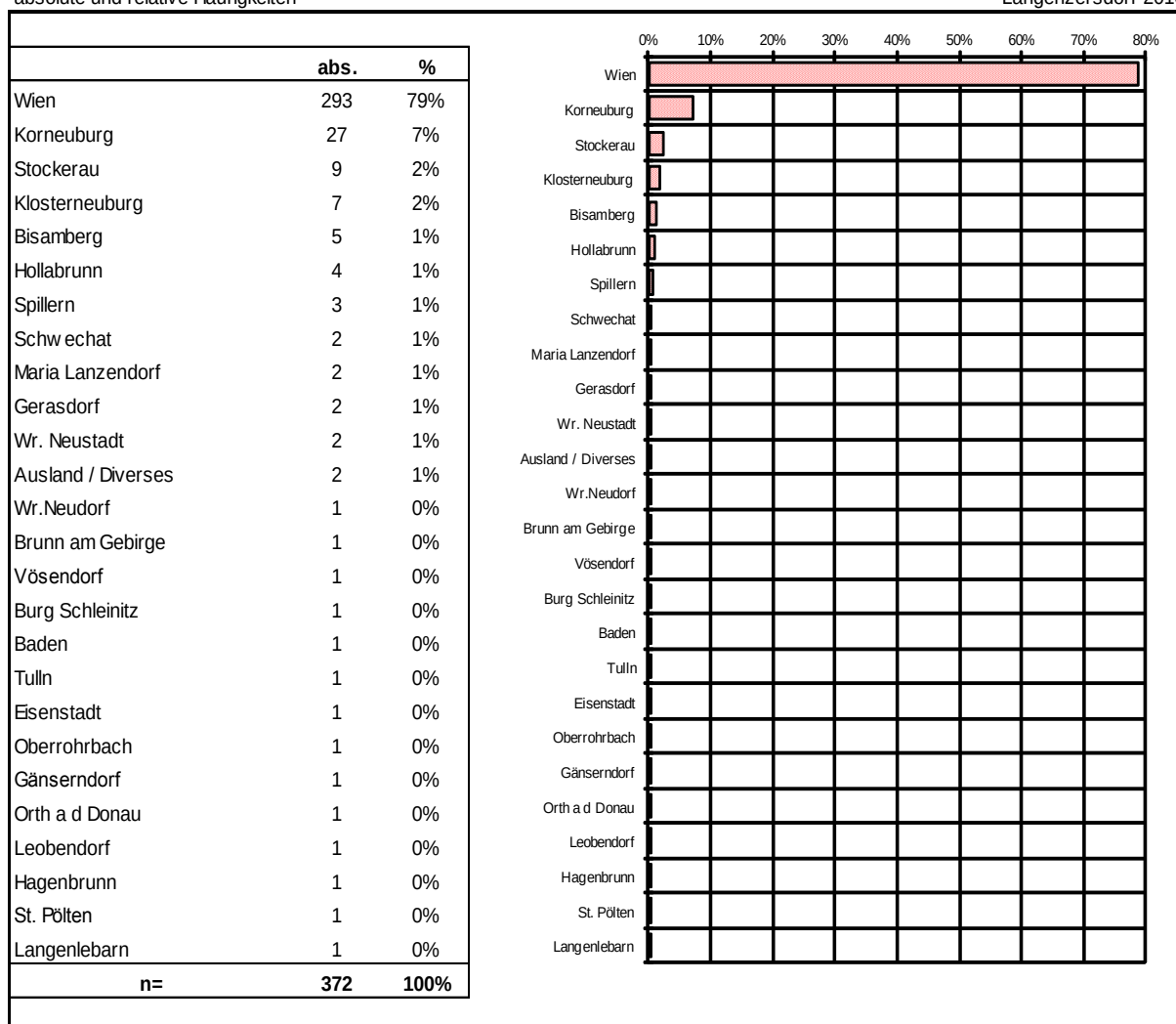


Abbildung 78: Arbeitsort der Befragten, die nicht in Langenzersdorf arbeiten

Geschlecht

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

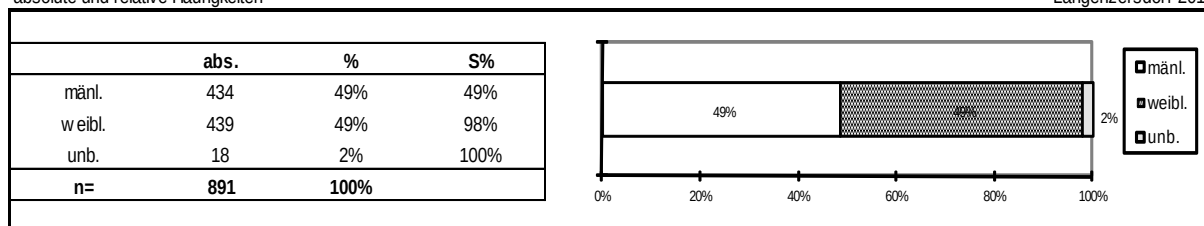


Abbildung 79: Trennung der Umfrageteilnehmer nach dem Geschlecht

Besitz eines einspurigen Kfz.

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

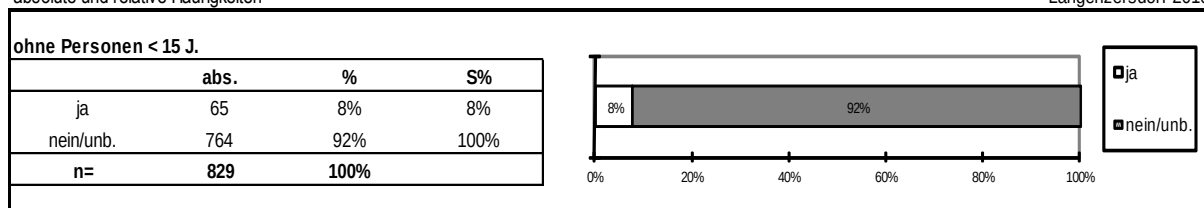


Abbildung 80: Personen, die ein Motorrad besitzen

Fahrrad Besitz

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

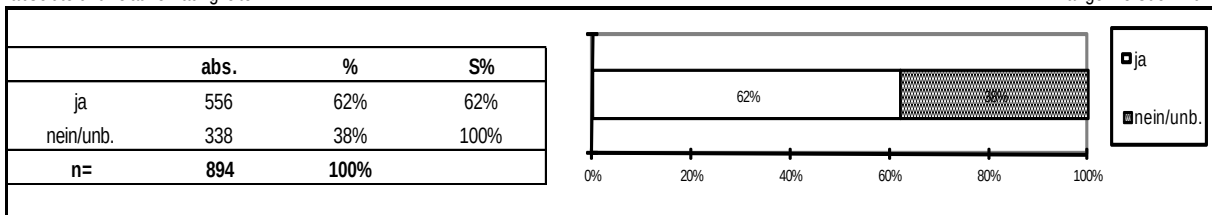


Abbildung 81: Personen, die ein Fahrrad besitzen

Parkplatz am Arbeitsplatz

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

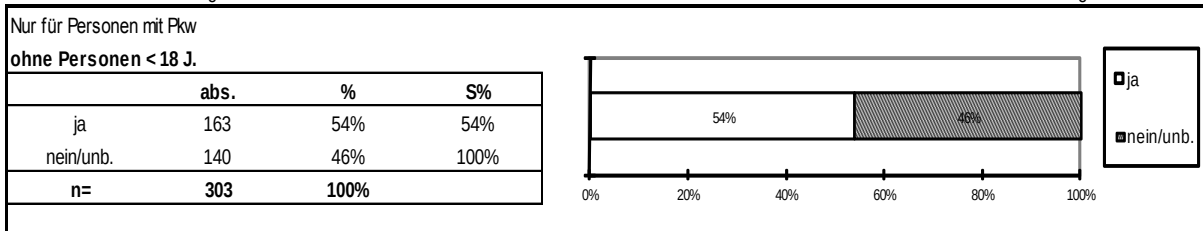


Abbildung 82: Personen, die einen Parkplatz am Arbeitsplatz haben

Führerscheinbesitz - PKW

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

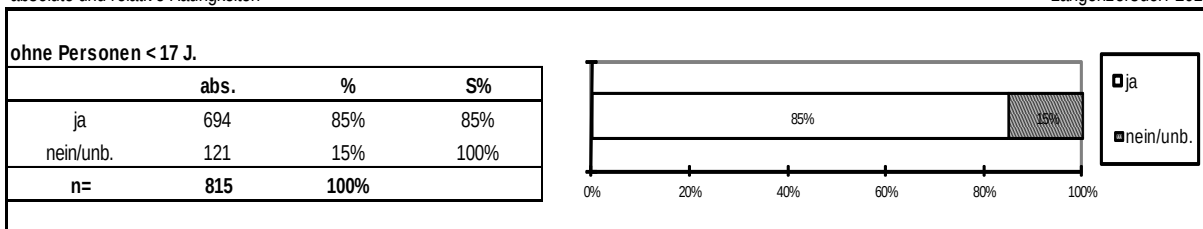


Abbildung 83: Personen, die im Besitz eines Pkw-Führerscheins sind

Führerscheinbesitz - eines einspurigen Kfz.

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

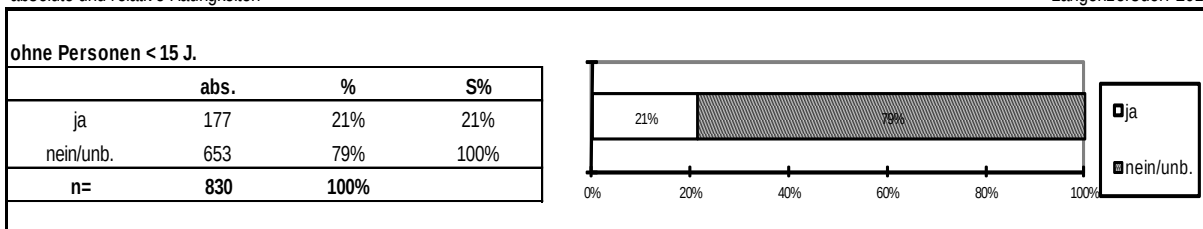


Abbildung 84: Personen, die im Besitz eines Motorradführerscheins sind

Besitz einer Dauerfahrkarte

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

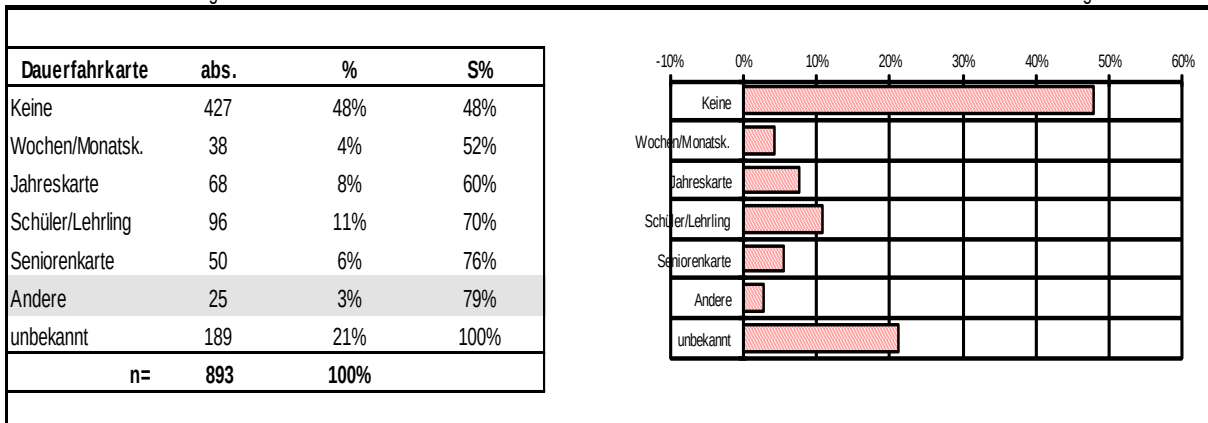


Abbildung 85: Besitz von Fahrkarten für den ÖV

Haushaltsgröße

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

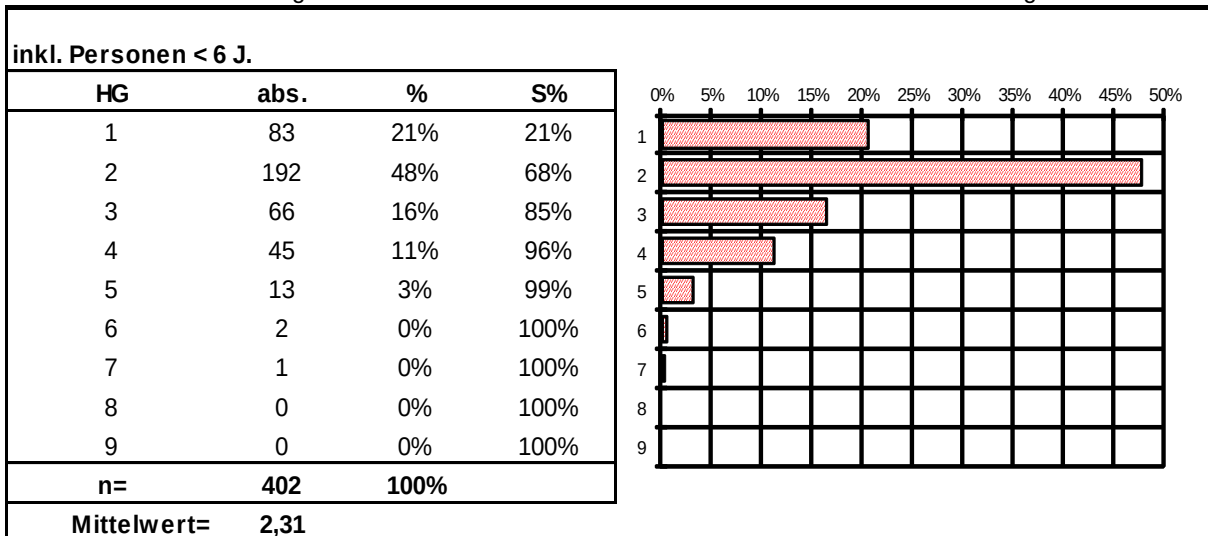


Abbildung 86: Personen pro Haushalt

Personenanteil je Haushaltsgröße

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

mit dem Personen < 6 J.

HG	abs.	%	S%
1	83	9%	9%
2	384	41%	50%
3	198	21%	72%
4	180	19%	91%
5	65	7%	98%
6	12	1%	99%
7	7	1%	100%
8	0	0%	100%
9	0	0%	100%
n=	929	100%	

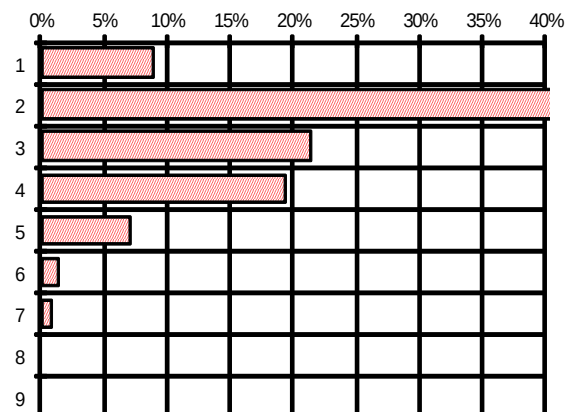


Abbildung 87: Haushalte unterteilt in Personenanzahl

Entfernung zur Haltestelle (Frage im Haushaltsbogen)

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

Entf.	abs.	%	S%
<=10	14	3%	3%
10-25	10	2%	6%
25-50	10	2%	8%
50-100	24	6%	14%
100-250	83	21%	35%
250-500	63	16%	51%
500-750	61	15%	66%
750-1000	33	8%	74%
>1000	13	3%	77%
unbekannt	91	23%	100%
n=	402	100%	
Mittelwert	323,7		

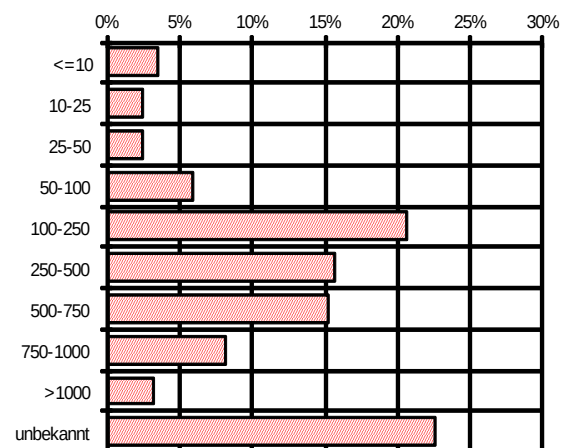


Abbildung 88: Entfernung des jeweiligen Haushalts zur nächsten Haltestelle des ÖV

Altersklassen

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

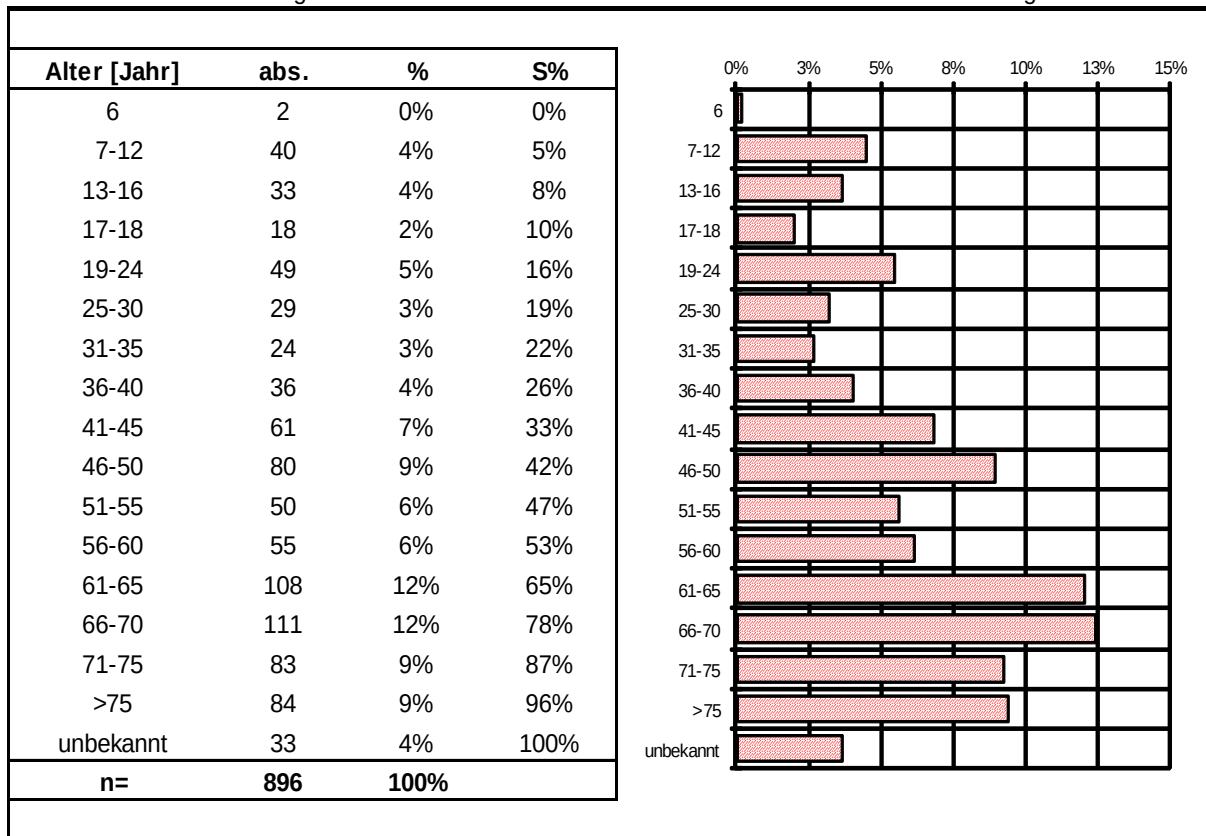


Abbildung 89: Aufteilung der Personen in Altersklassen

Wegeanteil je Wegeketten

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

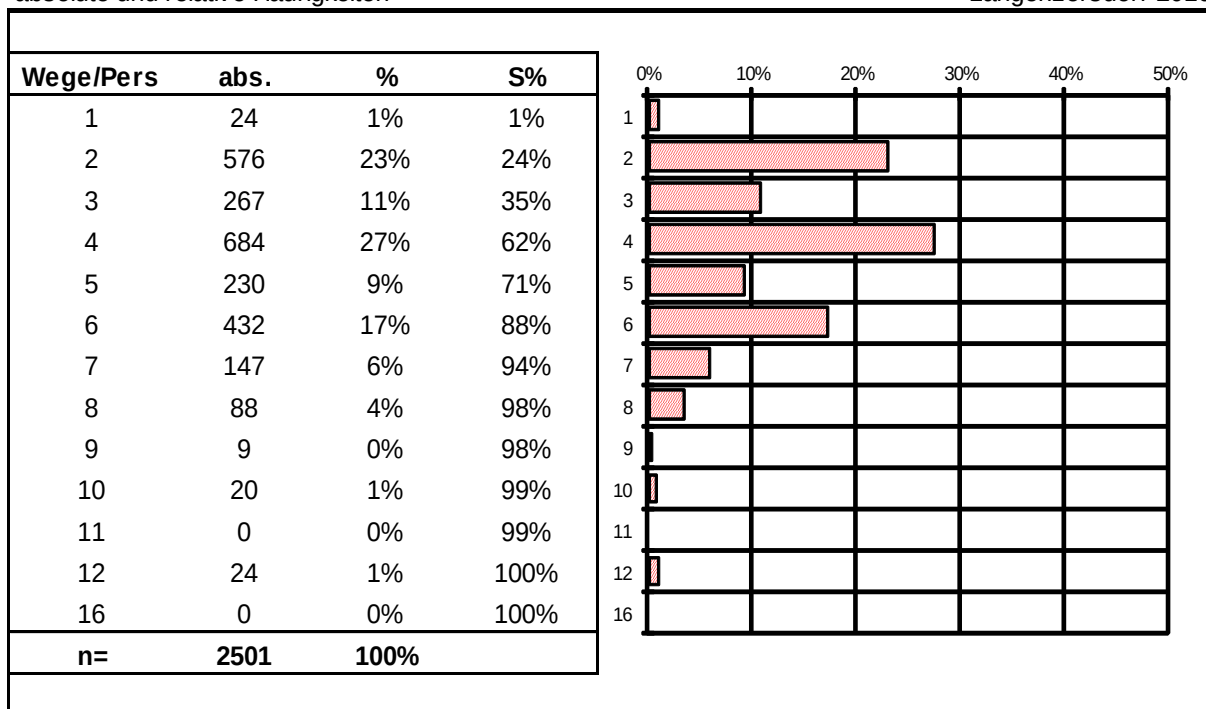


Abbildung 90: Anteil der Wege nach Anzahl

Fahrzeugbesitz nach Altersklassen

gesamtes Untersuchungsgebiet Langenzersdorf 2010

Alter		PKW			Mot. Einsp.			Fahrrad			ÖPNV Ausweis		
		abs.	%	S%	abs.	%	S%	abs.	%	S%	abs.	%	S%
7-12	ja	0		0%	0			31	82%	4%	22	59%	3%
	nein	0		0%	0			7	18%	4%	15	41%	5%
13-16	ja	0		0%	0			25	71%	7%	30	97%	10%
	nein	0		0%	0			10	29%	8%	1	3%	10%
17-18	ja	0		0%	0	0%	0%	15	83%	10%	16	100%	12%
	nein	0		0%	18	100%	2%	3	17%	11%	0	0%	12%
19-24	ja	23	47%	3%	5	10%	3%	35	71%	15%	33	72%	17%
	nein	26	53%	6%	44	90%	9%	14	29%	16%	13	28%	19%
25-30	ja	17	59%	9%	3	10%	9%	17	59%	18%	10	38%	20%
	nein	12	41%	10%	26	90%	12%	12	41%	20%	16	62%	22%
31-35	ja	20	83%	13%	1	4%	12%	17	71%	22%	7	29%	23%
	nein	4	17%	13%	23	96%	15%	7	29%	22%	17	71%	26%
36-40	ja	25	71%	16%	9	25%	16%	28	76%	26%	10	32%	27%
	nein	10	29%	18%	27	75%	20%	9	24%	27%	21	68%	30%
41-45	ja	56	90%	25%	3	5%	20%	45	71%	32%	21	40%	33%
	nein	6	10%	26%	56	95%	27%	18	29%	34%	32	60%	38%
46-50	ja	69	86%	35%	17	22%	29%	63	79%	41%	17	25%	40%
	nein	11	14%	36%	62	78%	37%	17	21%	43%	52	75%	48%
51-55	ja	42	84%	42%	5	10%	38%	37	77%	48%	13	29%	49%
	nein	8	16%	43%	46	90%	44%	11	23%	49%	32	71%	54%
56-60	ja	38	69%	48%	6	11%	45%	35	63%	53%	8	17%	55%
	nein	17	31%	50%	51	89%	51%	21	38%	55%	38	83%	61%
61-65	ja	77	71%	60%	5	5%	52%	56	52%	62%	15	18%	63%
	nein	31	29%	64%	106	95%	65%	52	48%	68%	67	82%	72%
66-70	ja	73	65%	73%	6	6%	66%	64	58%	75%	23	30%	76%
	nein	39	35%	78%	101	94%	79%	46	42%	81%	53	70%	83%
71-75	ja	58	70%	86%	2	2%	79%	38	46%	85%	22	35%	86%
	nein	25	30%	89%	81	98%	89%	45	54%	90%	41	65%	92%
>75	ja	44	52%	95%	0	0%	89%	34	40%	94%	17	31%	95%
	nein	40	48%	100%	84	100%	100%	50	60%	100%	37	69%	100%
n=		771			787			862			699		

Besitz - PKW

alle über 18 die "ja" oder "nein" geantwortet haben

Besitz - Einspurige Kfz.

alle über 16 die "ja" oder "nein" geantwortet haben

Besitz - Fahrrad

alle über 6 die "ja" oder "nein" geantwortet haben

ÖPNV Ausweis

alle über 6 die geantwortet haben

Abbildung 91: Besitz von Pkw, Motorrad, Fahrrad sowie ÖV-Ausweis aufgelistet nach Altersklassen

Transportiert?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

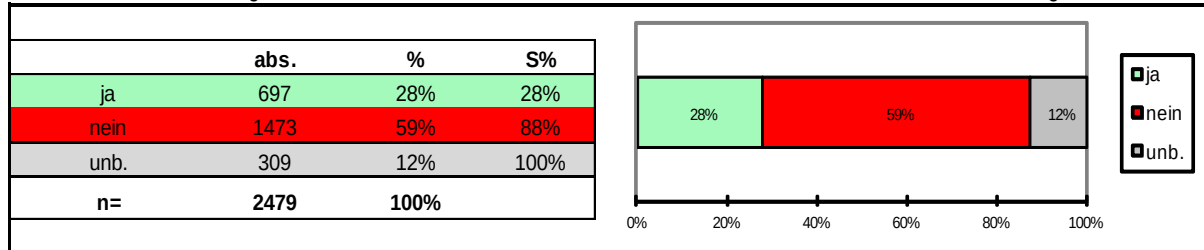


Abbildung 92: Angabe der Befragten ob bei dem Weg etwas transportiert wurde

Transportiertes Gewicht

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

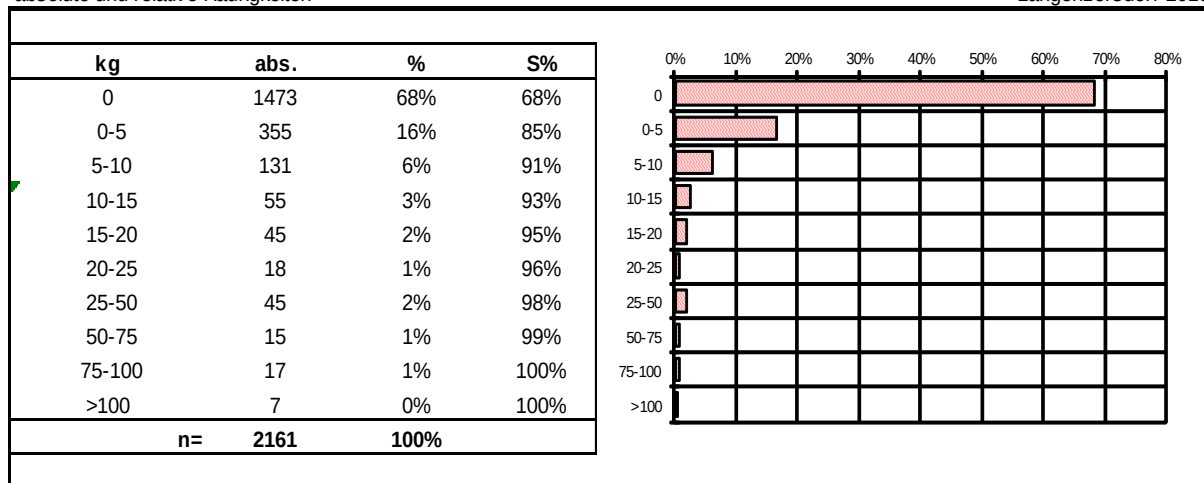


Abbildung 93: Gewichtsabschätzung beim Transport

Transportiertes Gewicht nach VMW1

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

kg	abs.						
	zu Fuß	Rad	Motorrad	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Alle
0	199	210	27	738	199	153	1526
0-5	50	75	7	150	33	46	361
5-10	10	7	1	98	13	7	136
10-15	0	2	0	44	8	1	55
15-20	0	1	0	35	6	0	42
20-25	0	2	0	14	2	0	18
25-50	0	0	0	40	4	0	44
50-75	0	0	0	14	1	0	15
75-100	0	0	0	15	2	0	17
>100	0	0	0	6	1	0	7
n=	259	297	35	1154	269	207	2221

kg	%						
	zu Fuß	Rad	Motorrad	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Alle
0	76,83%	70,71%	77,14%	63,95%	73,98%	73,91%	68,71%
0-5	19,31%	25,25%	20,00%	13,00%	12,27%	22,22%	16,25%
5-10	3,86%	2,36%	2,86%	8,49%	4,83%	3,38%	6,12%
10-15	0,00%	0,67%	0,00%	3,81%	2,97%	0,48%	2,48%
15-20	0,00%	0,34%	0,00%	3,03%	2,23%	0,00%	1,89%
20-25	0,00%	0,67%	0,00%	1,21%	0,74%	0,00%	0,81%
25-50	0,00%	0,00%	0,00%	3,47%	1,49%	0,00%	1,98%
50-75	0,00%	0,00%	0,00%	1,21%	0,37%	0,00%	0,68%
75-100	0,00%	0,00%	0,00%	1,30%	0,74%	0,00%	0,77%
>100	0,00%	0,00%	0,00%	0,52%	0,37%	0,00%	0,32%
n=	23,17%	29,29%	22,86%	36,05%	26,02%	26,09%	31,29%

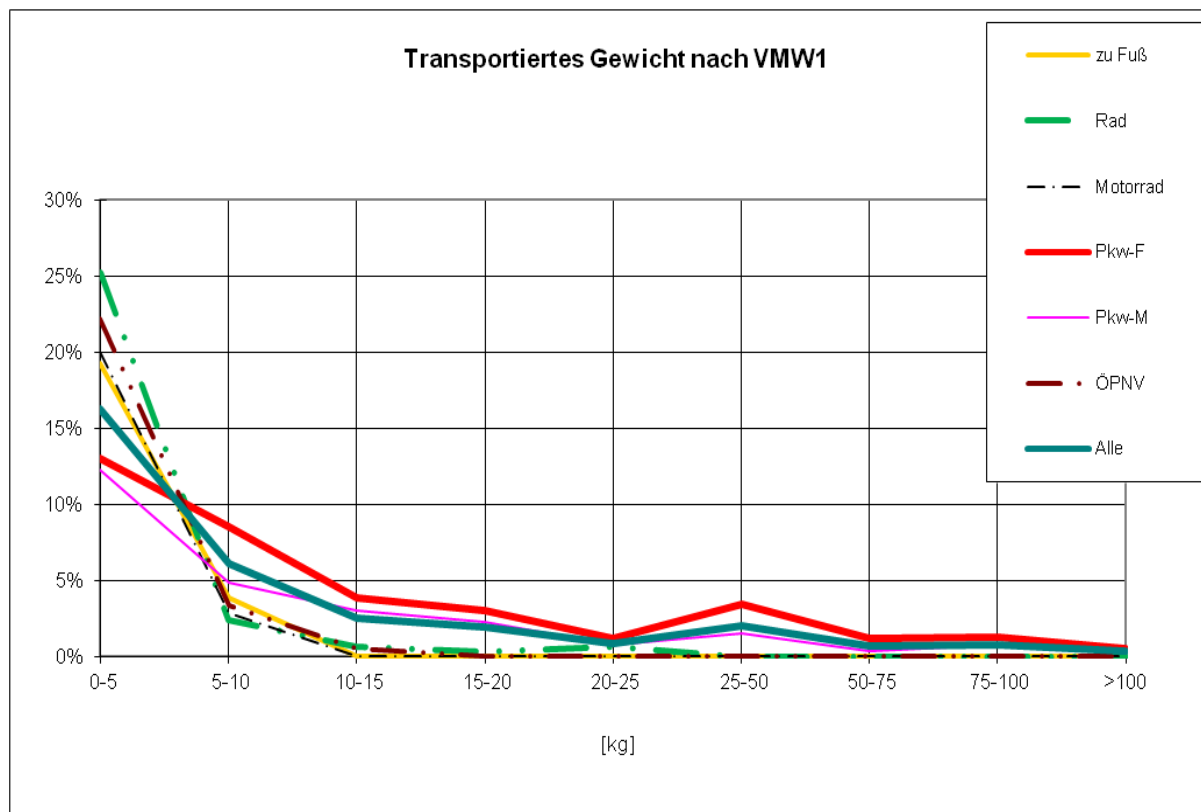


Abbildung 94: Gewicht nach Verkehrsmittel sortiert

Wege nach Reisezwecken

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

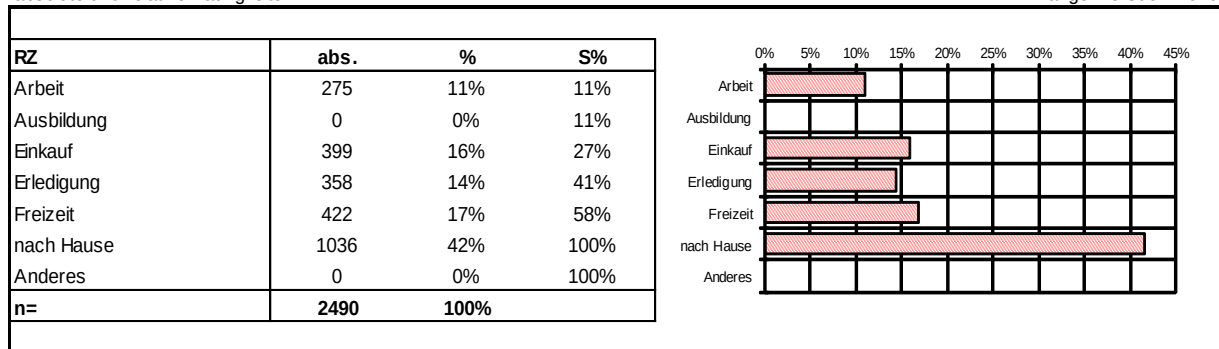


Abbildung 95: Unterteilung der Wege nach dem Grund

Intern/Extern Wege

Arbeit u Ausbildung

Langenzersdorf
2010

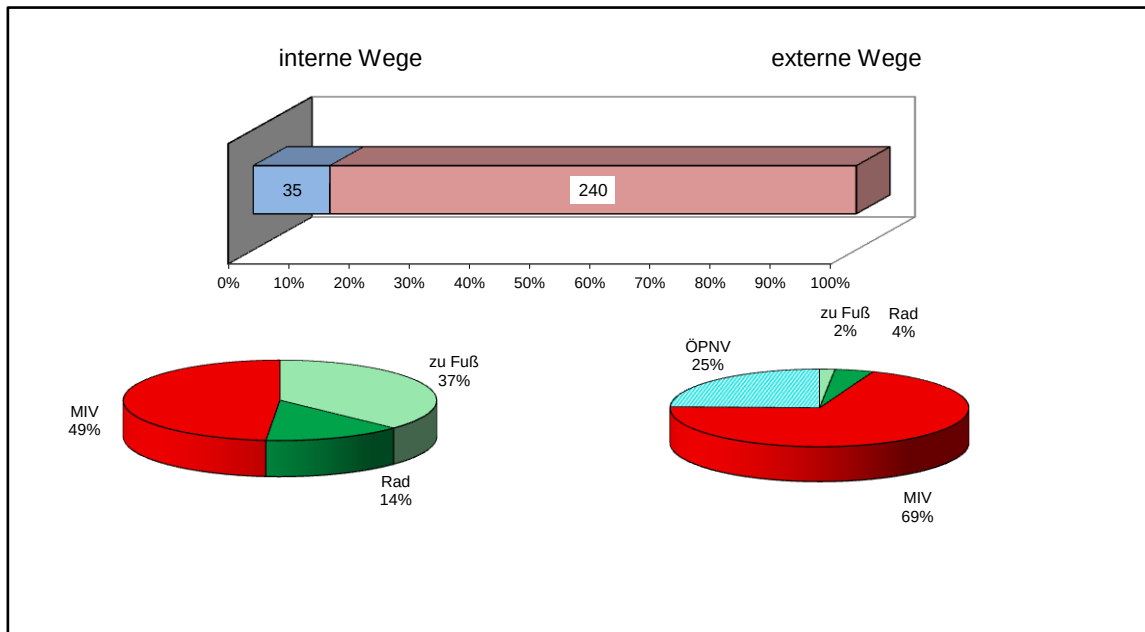


Abbildung 96: Wege zur Arbeit, aufgeteilt in intern und extern

Intern/Extern Wege

Einkauf

Langenzersdorf
2010

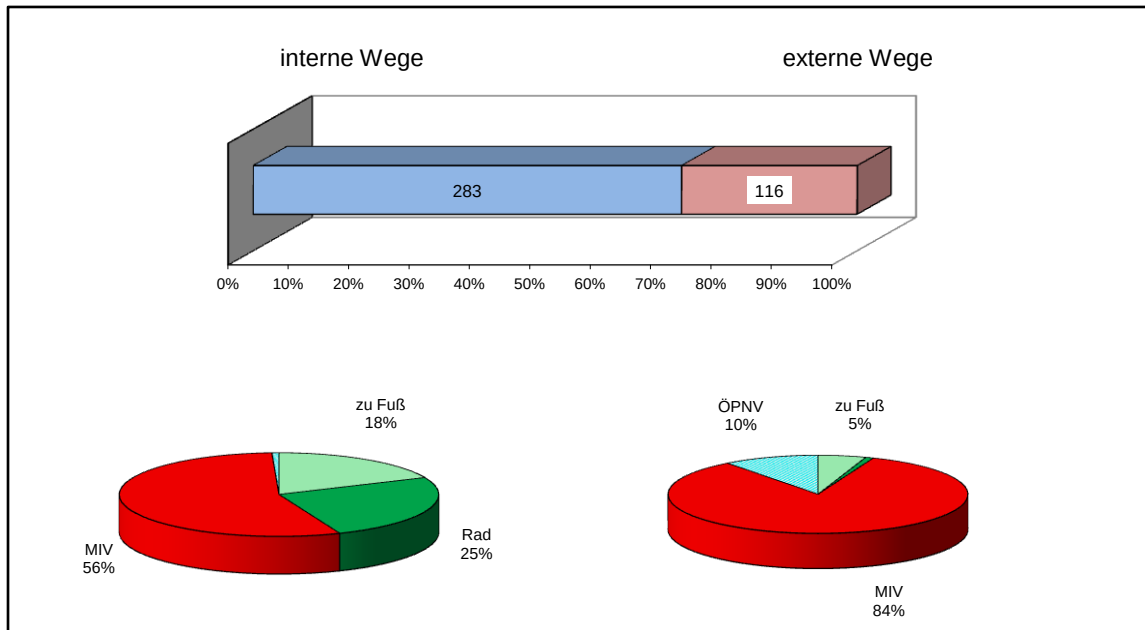


Abbildung 97: Wege zum Einkauf, aufgeteilt in intern und extern

Intern/Extern Wege

Langenzersdorf
2010

Erledigung

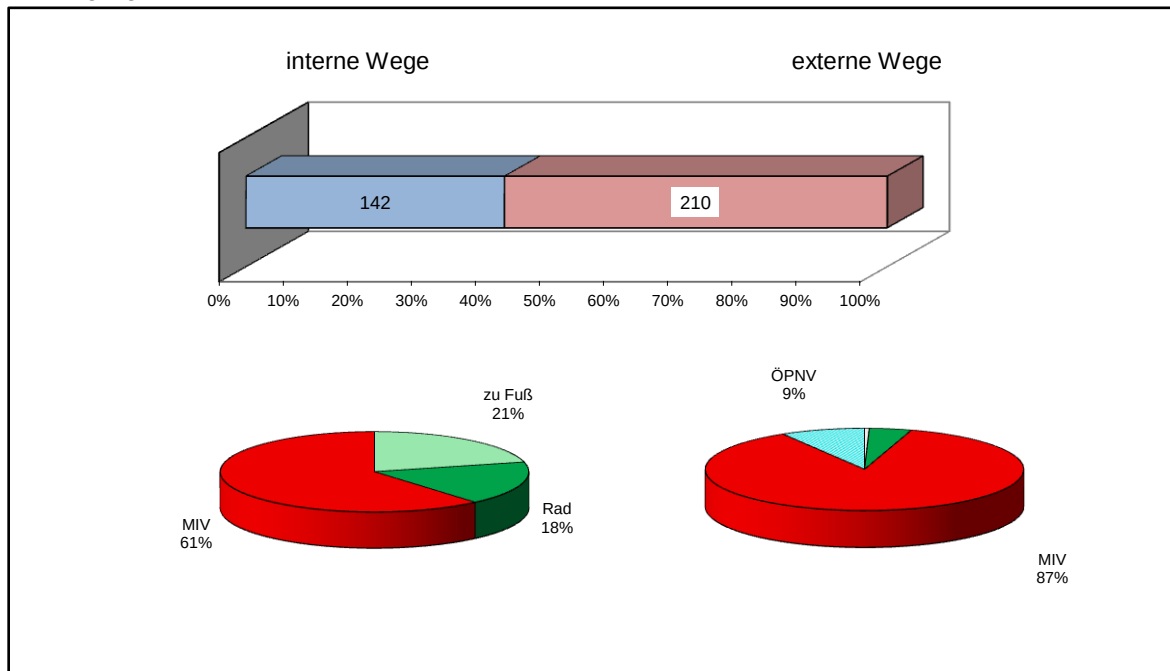


Abbildung 98: Erledigungswege, aufgeteilt in außerhalb und innerhalb Langenzersdorfs

Intern/Extern Wege

Langenzersdorf
2010

Freizeit

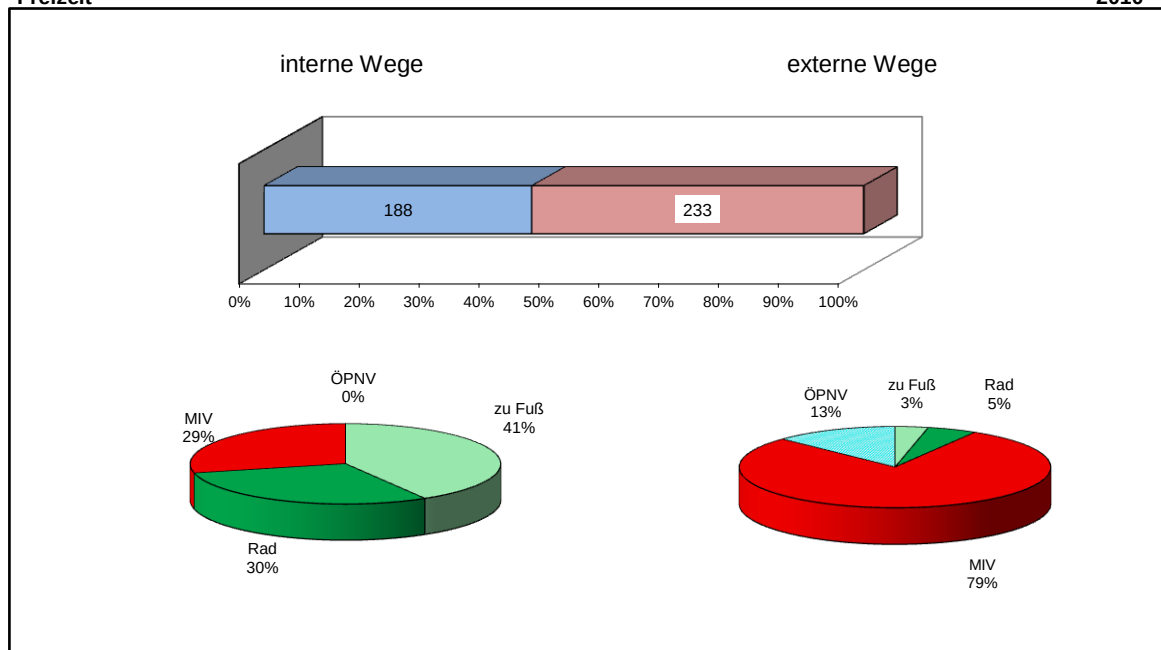


Abbildung 99: Wege für Freizeitaktivitäten, aufgeteilt in intern und extern

Intern/Extern Wege

Langenzersdorf
2010

nach Hause

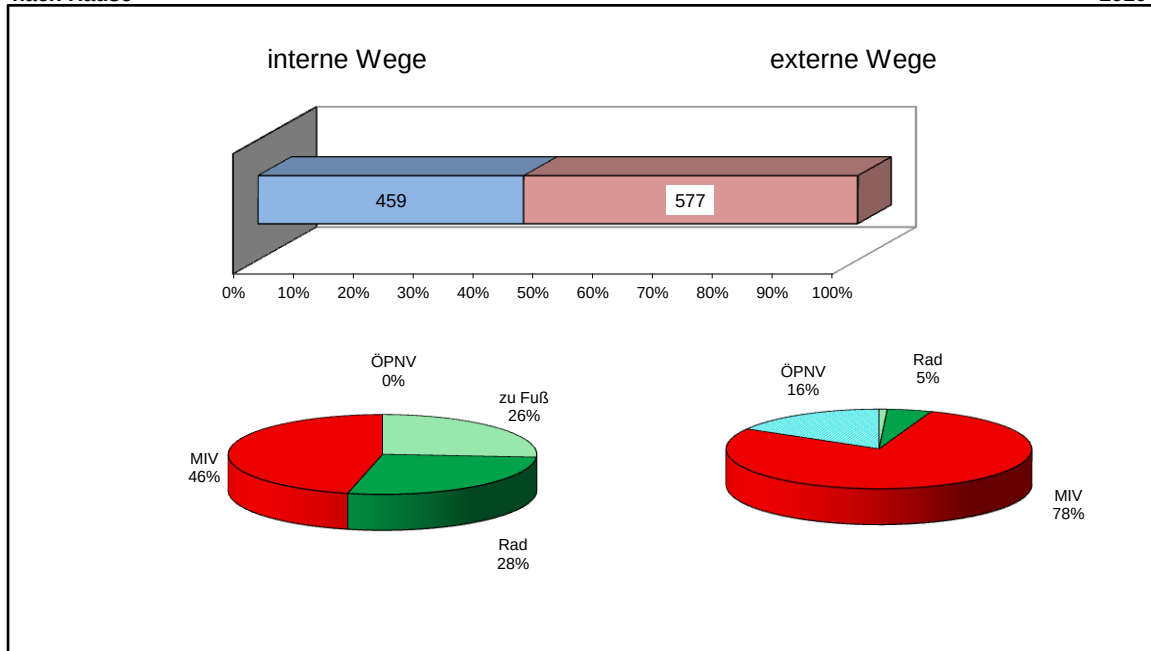


Abbildung 100: Wege nach Hause, aufgeteilt in intern und extern

Intern/Extern Wege

Langenzersdorf
2010

gesamt

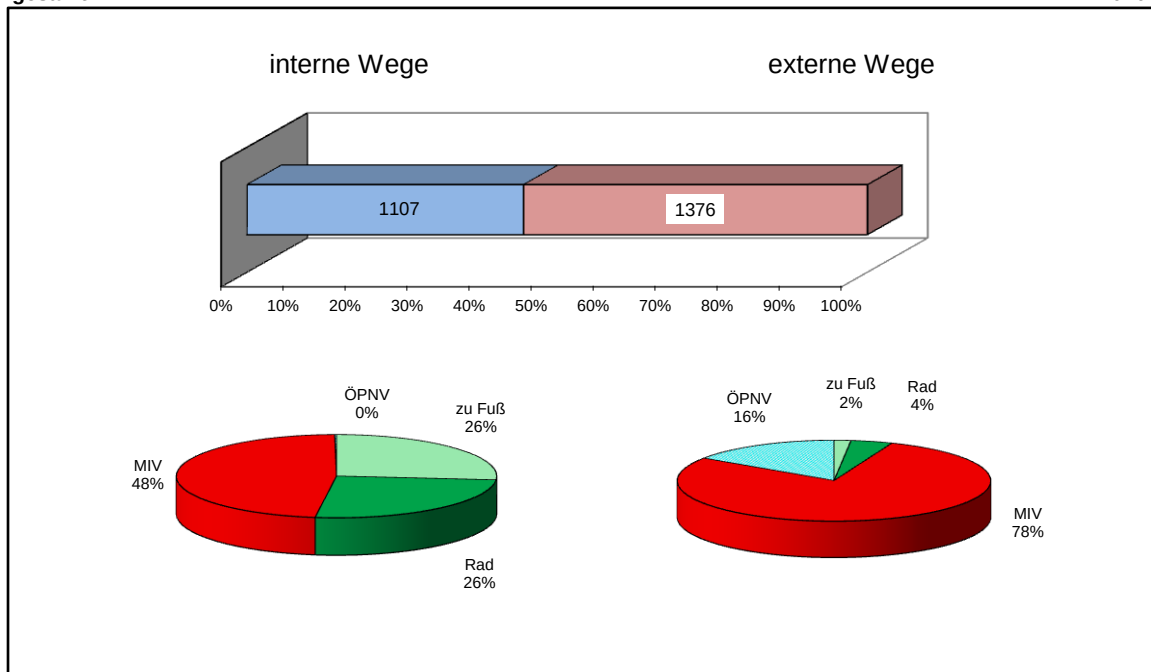


Abbildung 101: Gesamtmobilitätsarten der Wege, aufgeteilt nach intern und extern

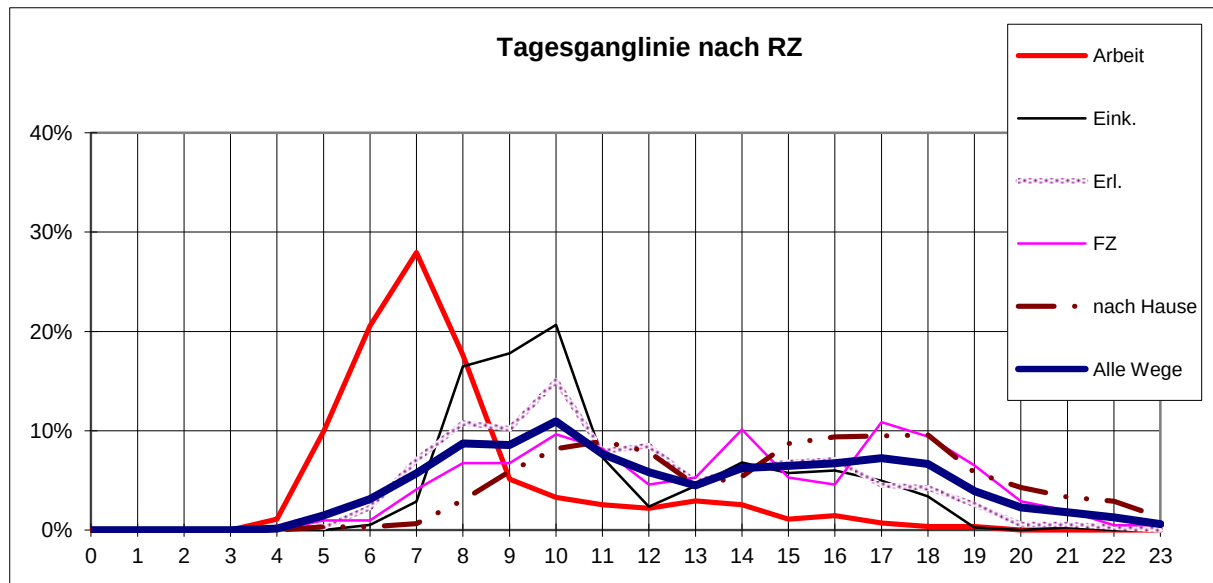


Abbildung 102: Tagesganglinie nach dem Reisezweck

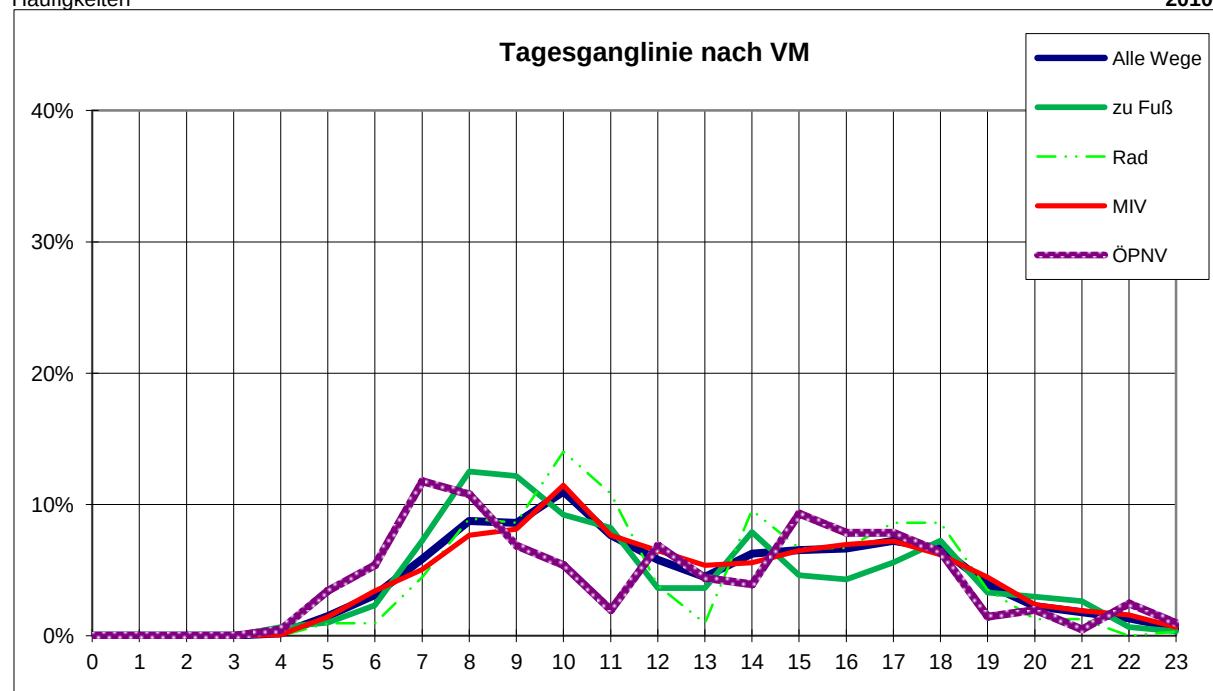


Abbildung 103: Tagesganglinie nach dem Verkehrsmittel

RZ: Arbeit

km	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
<0,5	11	2	2	0	73%	14%	1%	0%
0,5-1,0	3	4	4	0	93%	43%	4%	0%
1-2	1	0	5	1	100%	43%	7%	2%
2-3	0	1	3	1	100%	50%	8%	4%
3-4	0	0	3	1	100%	50%	10%	6%
4-5	0	0	8	1	100%	50%	15%	8%
5-7,5	0	1	14	2	100%	57%	23%	11%
7,5-10	0	1	22	5	100%	64%	37%	21%
10-12,5	0	1	20	8	100%	71%	49%	36%
12,5-15	0	1	24	14	100%	79%	63%	62%
15-20	0	3	28	9	100%	100%	80%	79%
20-25	0	0	12	7	100%	100%	87%	92%
25-30	0	0	6	3	100%	100%	90%	98%
30-50	0	0	9	0	100%	100%	96%	98%
>50	0	0	7	1	100%	100%	100%	100%
249	15	14	167	53	6%	6%	67%	21%

KM Mittel	0,43	7,04	16,02	15,44
------------------	-------------	-------------	--------------	--------------

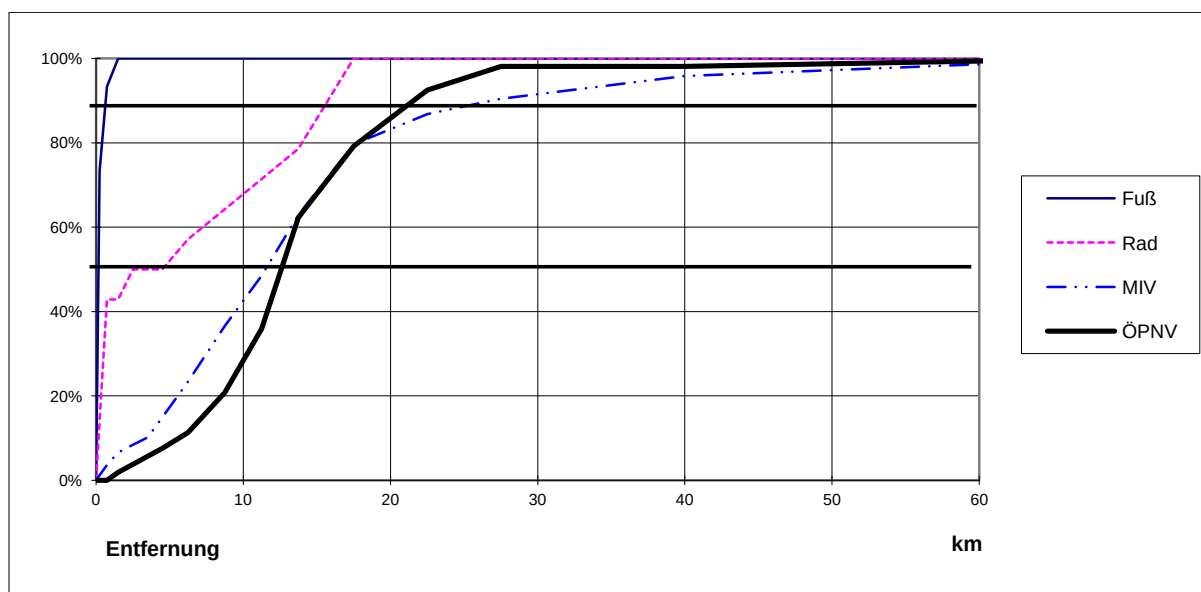


Abbildung 104: Reiseweiten für die Arbeitswege, aufgeteilt nach den Mobilitätsarten

RZ: Erledigung

km	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
<0,5	19	6	5	0	66%	17%	2%	0%
0,5-1,0	7	7	17	0	90%	37%	9%	0%
1-2	3	9	26	1	100%	63%	20%	6%
2-3	0	2	23	1	100%	69%	29%	12%
3-4	0	2	18	0	100%	74%	37%	12%
4-5	0	3	18	1	100%	83%	44%	18%
5-7,5	0	1	24	3	100%	86%	54%	35%
7,5-10	0	1	18	4	100%	89%	61%	59%
10-12,5	0	0	4	1	100%	89%	63%	65%
12,5-15	0	2	17	1	100%	94%	70%	71%
15-20	0	2	35	4	100%	100%	84%	94%
20-25	0	0	8	0	100%	100%	88%	94%
25-30	0	0	6	1	100%	100%	90%	100%
30-50	0	0	12	0	100%	100%	95%	100%
>50	0	0	12	0	100%	100%	100%	100%
324	29	35	243	17	9%	11%	75%	5%

KM Mittel	0,50	3,52	12,83	10,87
------------------	-------------	-------------	--------------	--------------

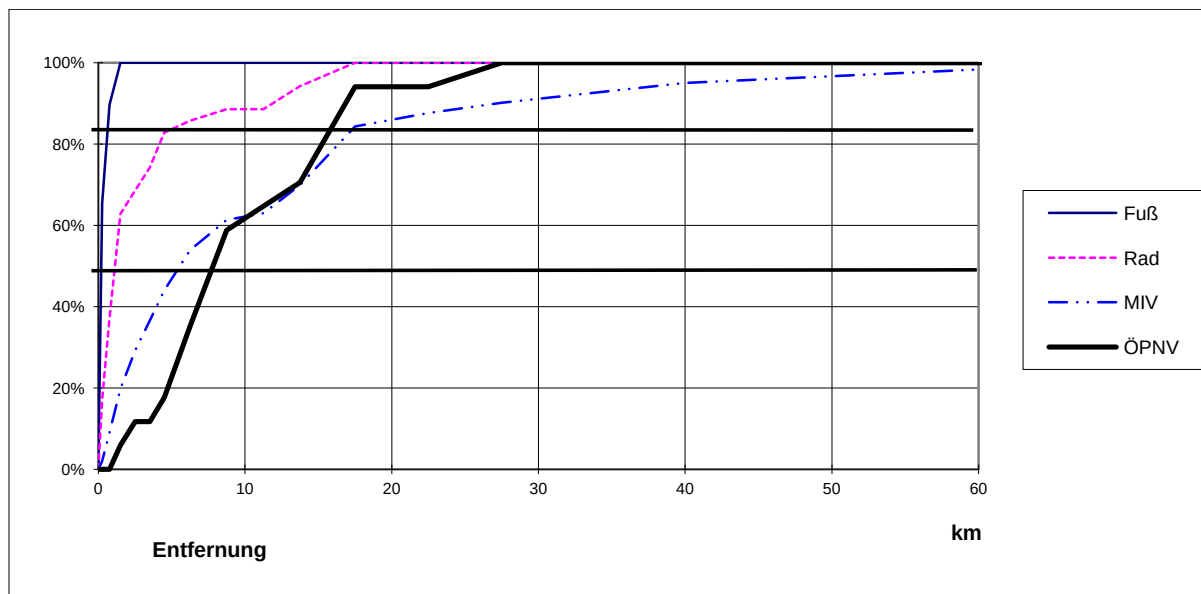


Abbildung 105: Reiseweiten für die Erledigungswege

Summenhäufigkeiten Langenzersdorf2010

RZ: Freizeit

km	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
<0,5	15	4	1	0	18%	6%	0%	0%
0,5-1,0	29	15	15	0	52%	28%	7%	0%
1-2	6	18	18	0	60%	54%	15%	0%
2-3	7	7	9	0	68%	64%	19%	0%
3-4	5	4	13	0	74%	70%	25%	0%
4-5	11	5	13	2	87%	77%	30%	11%
5-7,5	3	1	18	3	90%	78%	38%	26%
7,5-10	5	4	23	1	96%	84%	48%	32%
10-12,5	0	2	8	0	96%	87%	52%	32%
12,5-15	2	5	21	5	99%	94%	61%	58%
15-20	1	2	19	4	100%	97%	69%	79%
20-25	0	0	11	1	100%	97%	74%	84%
25-30	0	2	8	0	100%	100%	78%	84%
30-50	0	0	27	0	100%	100%	89%	84%
>50	0	0	24	3	100%	100%	100%	100%
400	84	69	228	19	21%	17%	57%	5%

KM Mittel	2,70	4,58	19,38	21,46
-----------	------	------	-------	-------

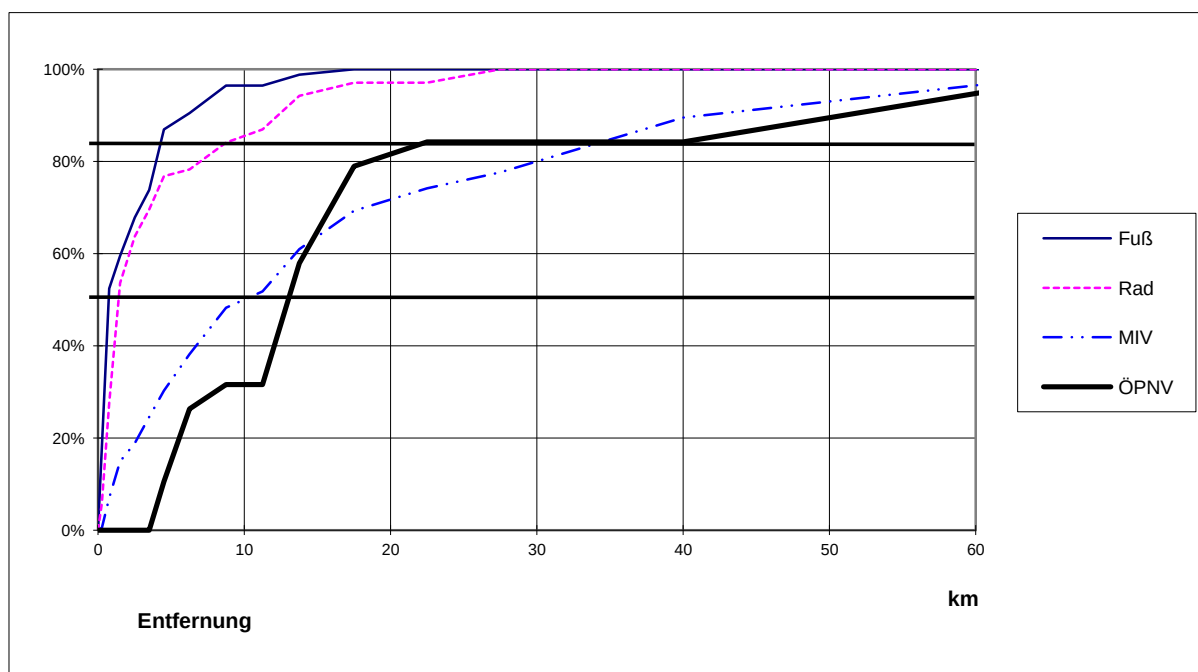


Abbildung 106: Reiseweiten für den Freizeitverkehr

RZ: nach Hause								
km	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
<0,5	55	22	7	0	45%	15%	1%	0%
0,5-1,0	39	35	49	0	76%	39%	9%	0%
1-2	12	43	84	3	86%	68%	22%	3%
2-3	6	18	47	1	91%	81%	29%	5%
3-4	4	5	47	0	94%	84%	36%	5%
4-5	7	4	37	5	100%	87%	42%	10%
5-7,5	0	5	77	6	100%	90%	54%	17%
7,5-10	0	4	60	11	100%	93%	63%	30%
10-12,5	0	0	28	10	100%	93%	67%	41%
12,5-15	0	4	55	21	100%	96%	76%	65%
15-20	0	5	63	14	100%	99%	85%	81%
20-25	0	0	25	9	100%	99%	89%	91%
25-30	0	1	16	3	100%	100%	92%	94%
30-50	0	0	27	2	100%	100%	96%	97%
>50	0	0	27	3	100%	100%	100%	100%
1006	123	146	649	88	12%	15%	65%	9%

	12%	15%	65%	9%
KM Mittel	0,99	2,83	11,97	15,73

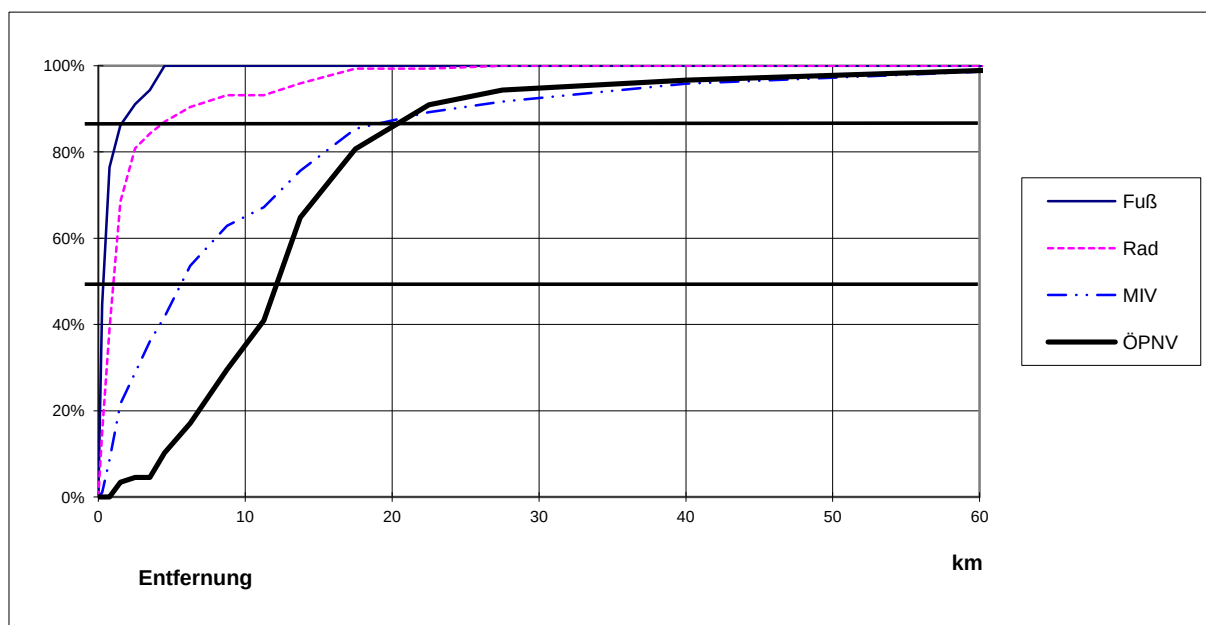


Abbildung 107: Reiseweiten für den Nach-Hause-Verkehr

Nummer der Person bei den Fragen zum Haushalt

absolute und relative Häufigkeiten

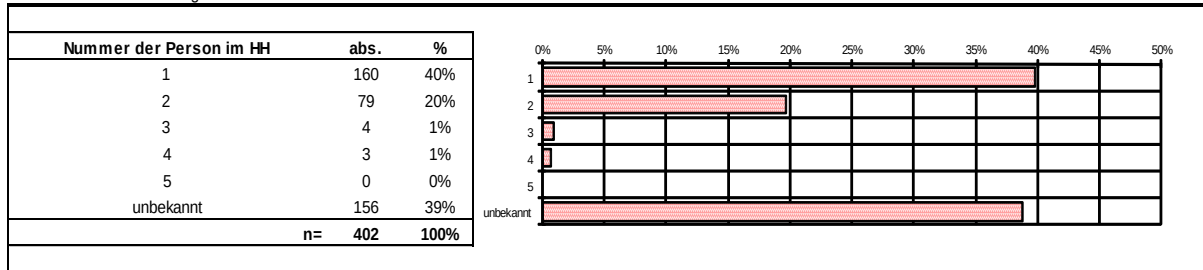


Abbildung 108: Aufschlüsselung nach der Personennummer, die den allgemeinen Teil beantwortet (Nummer 1=älteste Person im Haushalt)

Entfernung zu diversen Infrastruktureinrichtungen

Supermarkt, Lebensmittel

absolute und relative Häufigkeiten

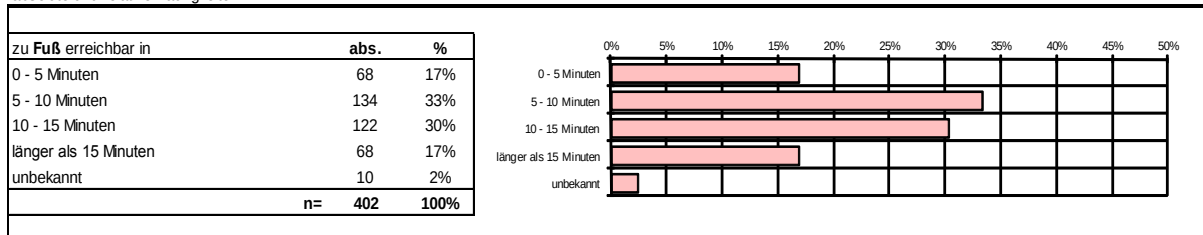


Abbildung 109: Fußwegweite zum Lebensmittelgeschäft

Kindergarten

absolute und relative Häufigkeiten

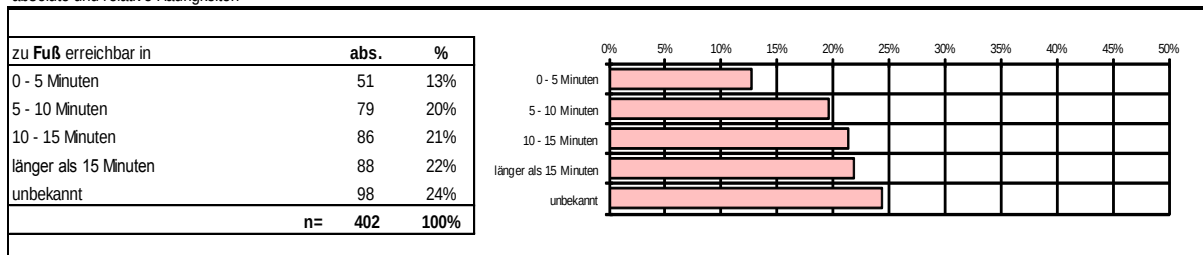


Abbildung 110: Fußwegweite zum Kindergarten

Schule

absolute und relative Häufigkeiten

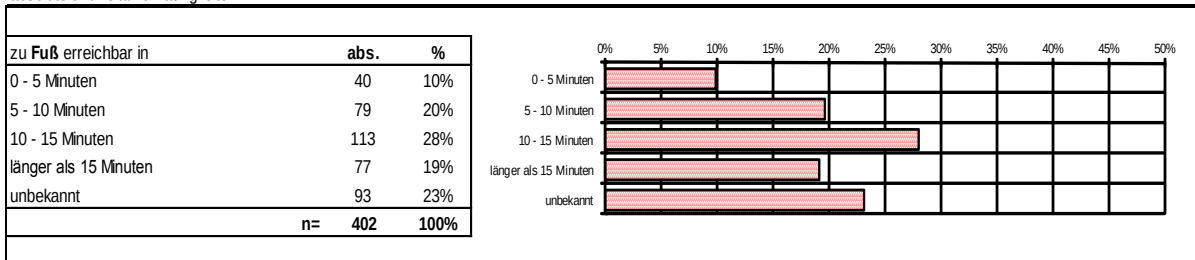


Abbildung 111: Fußwegweite zur Schule

Bibliothek

absolute und relative Häufigkeiten

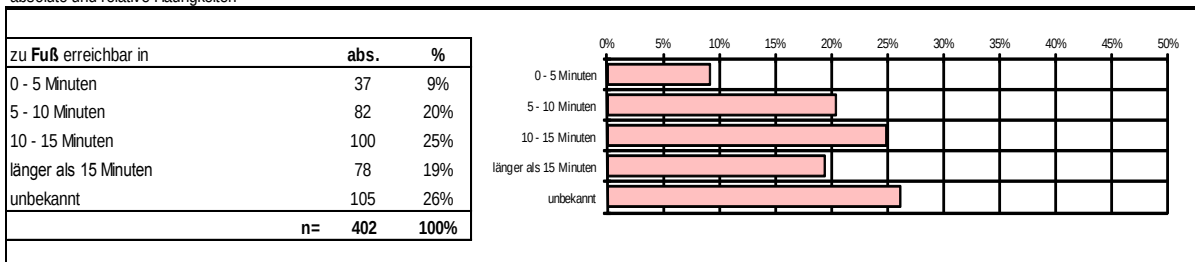


Abbildung 112: Fußwegweite zur Bibliothek

Kinderspielplatz

absolute und relative Häufigkeiten

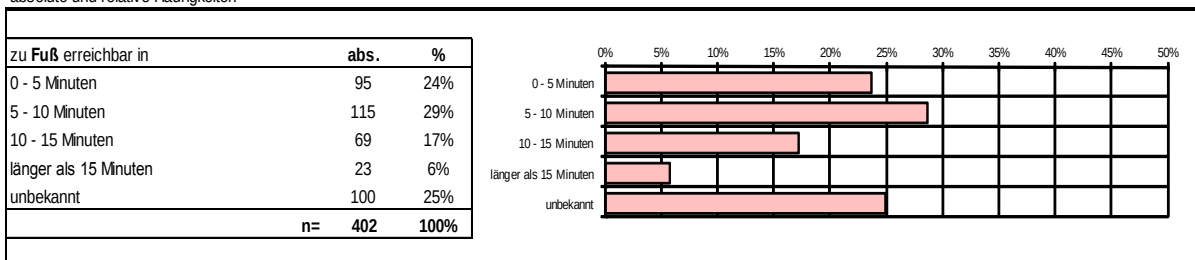


Abbildung 113: Fußwegweite zum Kinderspielplatz

Sportstätte

absolute und relative Häufigkeiten

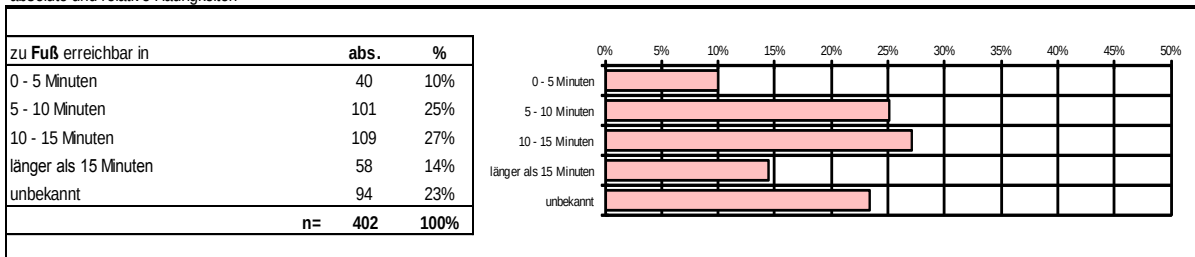


Abbildung 114: Fußwegweite zur Sportstätte

Arzt

absolute und relative Häufigkeiten

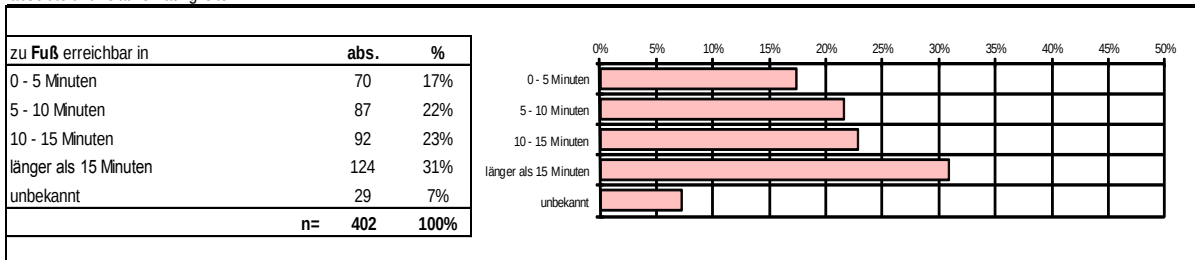


Abbildung 115: Fußwegweite zum Arzt

Apotheke

absolute und relative Häufigkeiten

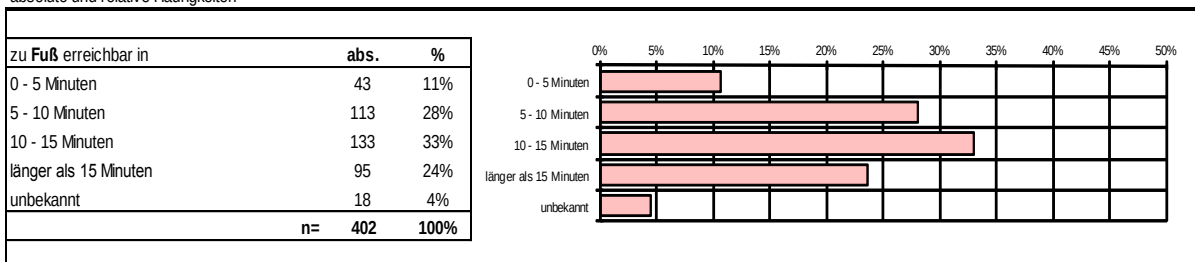


Abbildung 116: Fußwegweite zur Apotheke

Postamt

absolute und relative Häufigkeiten

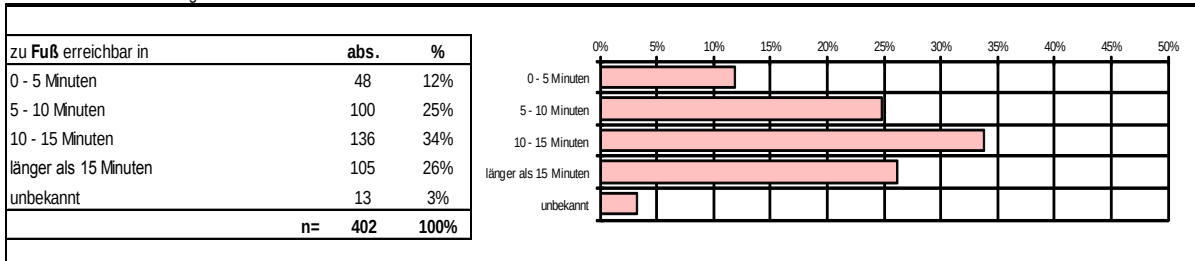


Abbildung 117: Fußwegweite zum Postamt

Bank

absolute und relative Häufigkeiten

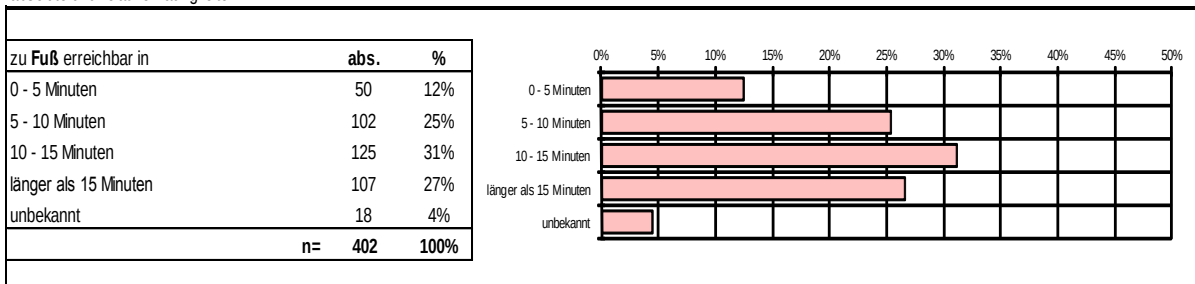


Abbildung 118: Fußwegweite zur Bank

Gemeindeamt

absolute und relative Häufigkeiten

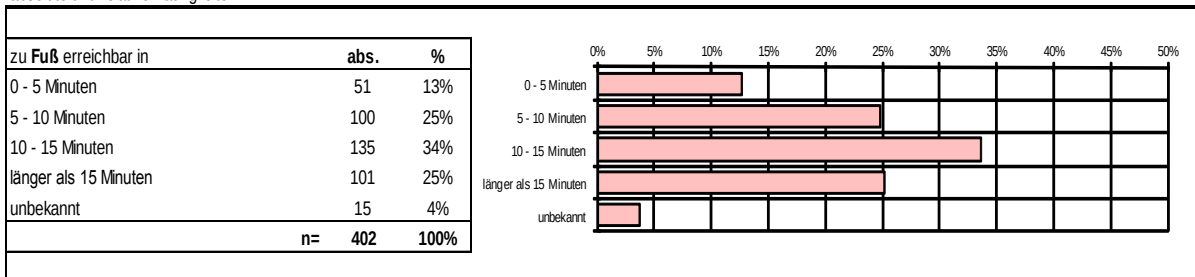


Abbildung 119: Fußwegweite zum Gemeindeamt

Gaststätte

absolute und relative Häufigkeiten

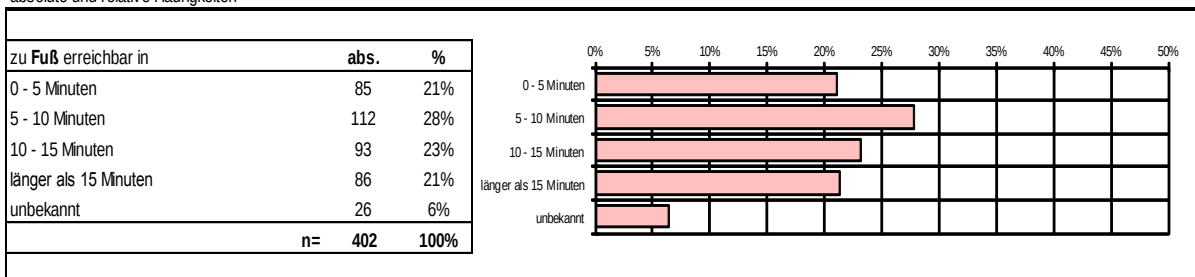


Abbildung 120: Fußwegweite zum Gasthaus

Wo werden üblicherweise die Waren bezogen?

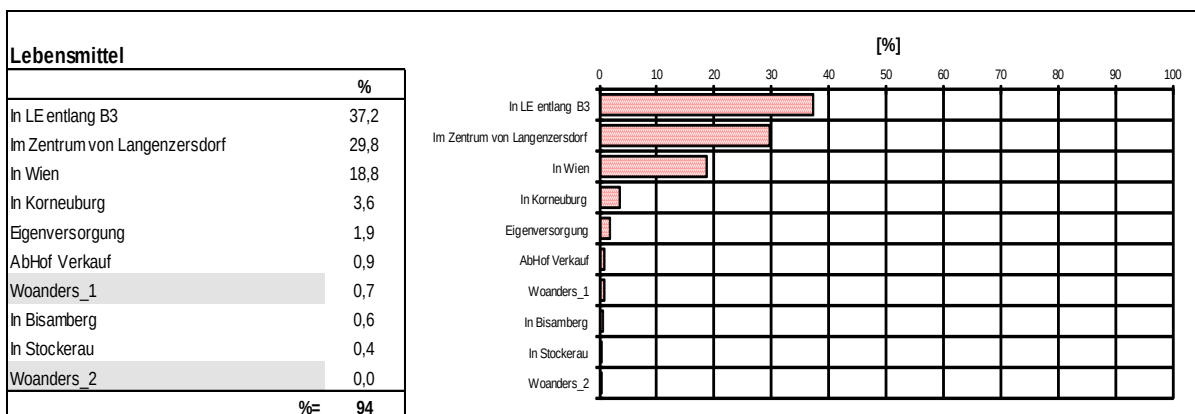


Abbildung 121: Einkauf von Lebensmitteln nach Orten

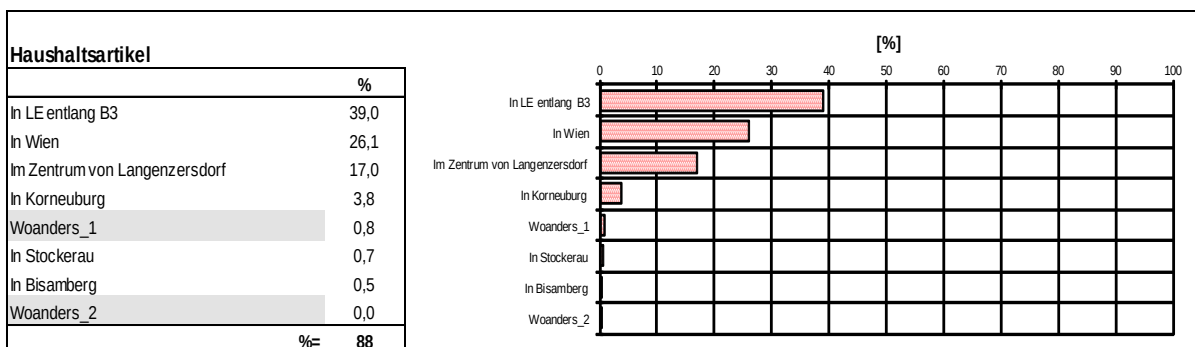


Abbildung 122: Einkauf von Haushaltsartikeln nach Orten

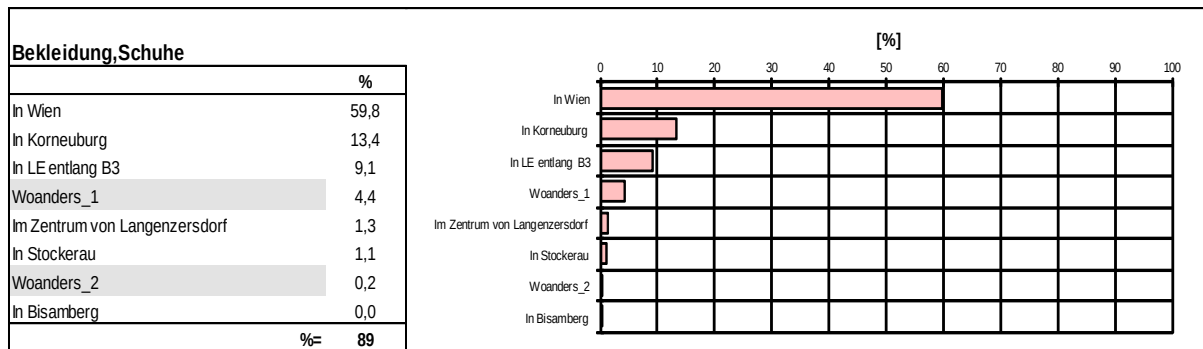


Abbildung 123: Einkauf von Bekleidung nach Orten

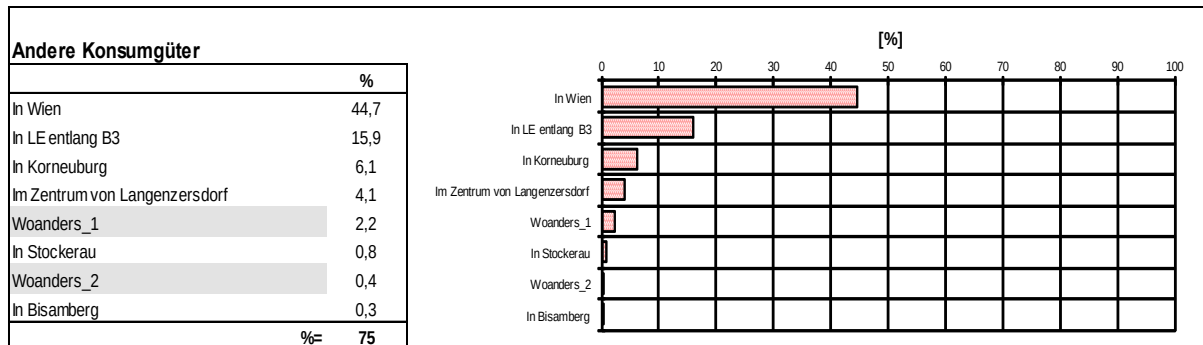


Abbildung 124: Einkauf von anderen Konsumgütern nach Orten

Woanders 1 - Angaben

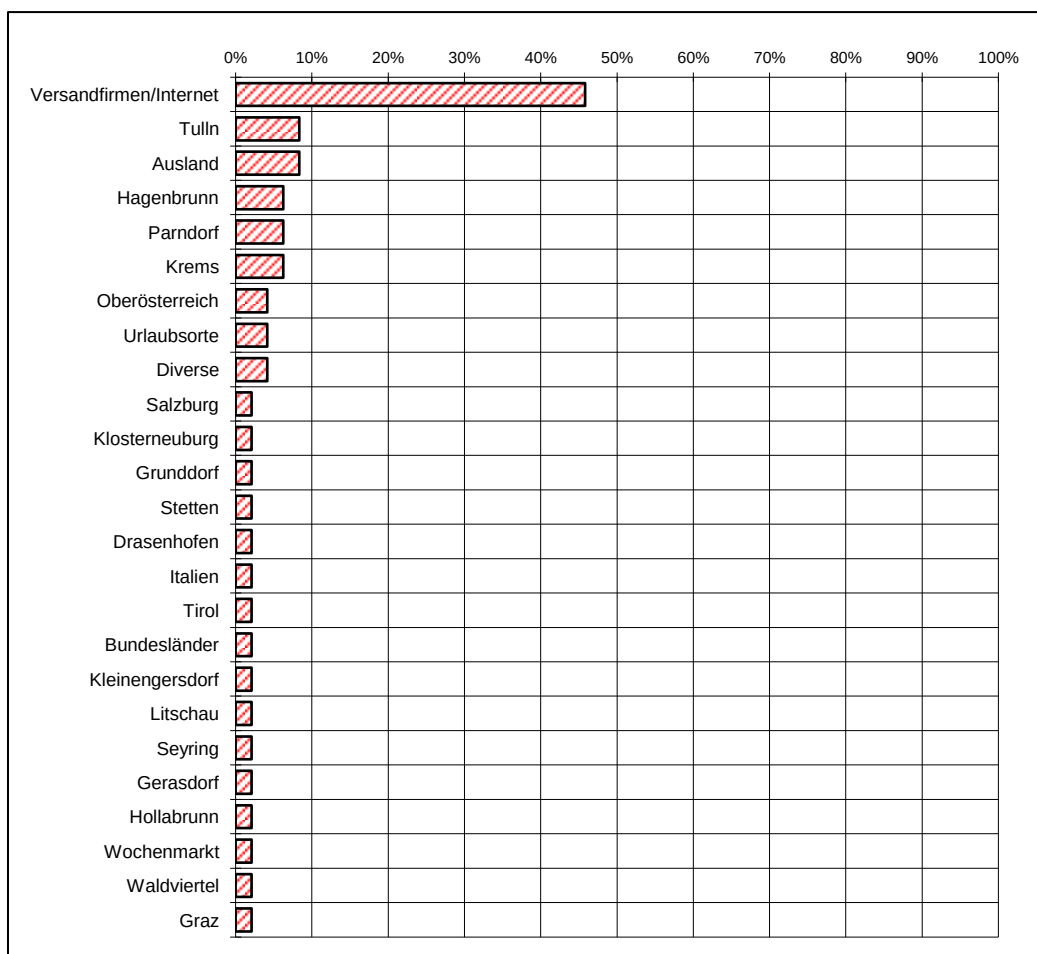


Abbildung 125: Darstellung der Einkaufsorte die gesondert angeführt wurden

Woanders 2 - Angaben

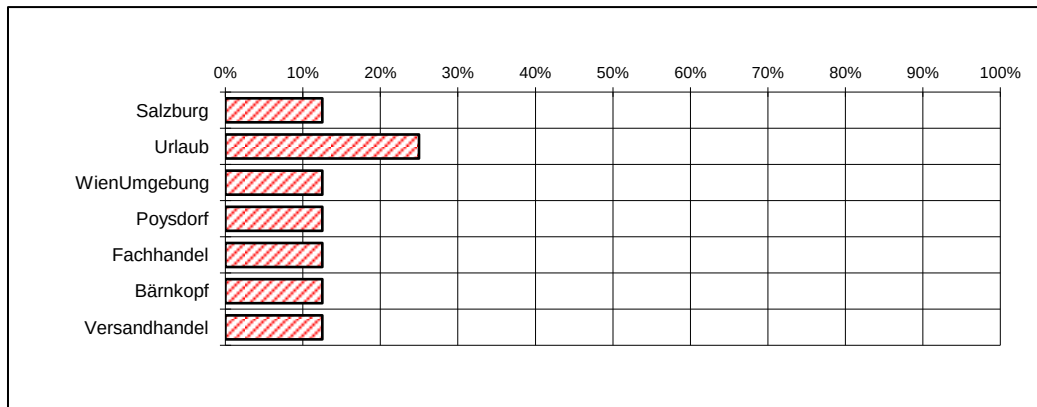


Abbildung 126: Darstellung der Einkaufsorte, die gesondert angeführt wurden

Wie bewerten Sie Langenzersdorf als Einkaufsort?

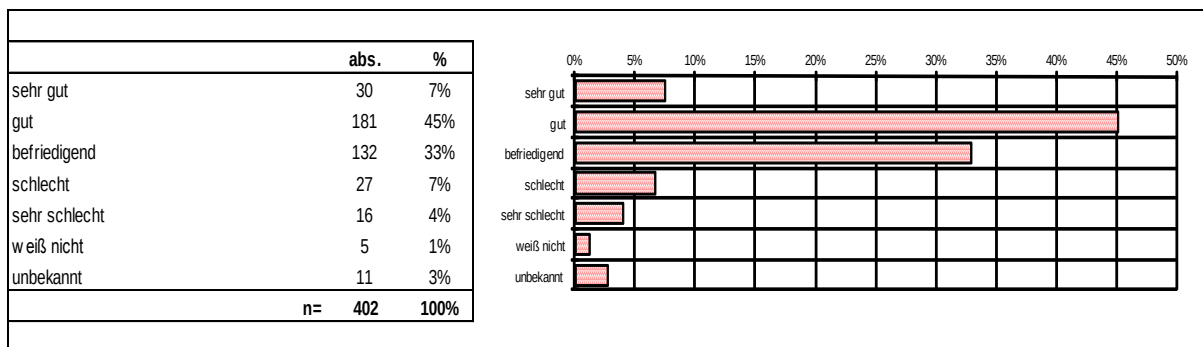


Abbildung 127: Bewertung von Langenzersdorf nach seiner Einkaufsattraktivität

Wo verbringen Sie üblicherweise Ihre Freizeit?

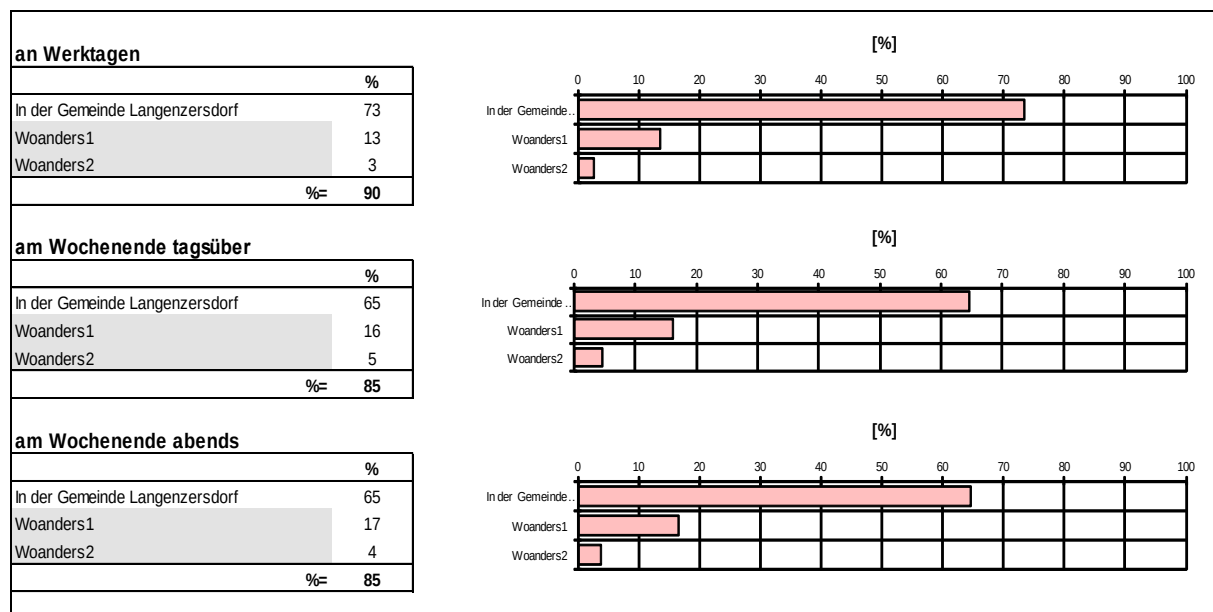


Abbildung 128: Angabe über den Ort der Freizeitaktivitäten

Angaben Woanders 1	Anzahl
Wien	414
Niederösterreich	39
Bisamberg	25
Div Ausflüge	23
Verschiedene/Andere	21
Korneuburg	13
Österreich	12
Umliegende Gemeinden	10
Urlaub	8
Waldviertel	8
Wien und Umgebung	8
Steiermark	8
Stockerau	8
Hagenbrunn	6
Burgenland/Neusiedlersee	6
Theater, Konzerte/Kino	5
Kärnten	3
Hollabrunn	3
Schlag	3
Tuttendörfl	3
Bärnkopf	3
Semmering	3
Weinviertel	3
Klosterneuburg	2
Amstetten	2
Fahrradtour	2
Bad Floridsdorf	1
Donauinsel	1
Eichgraben	1
Hausleiten	1
Heurigen	1
Flugplatz	1
Lobau	1
In den Bergen	1
Grafenwörth	1
sum:	650

Tabelle 1: Wo wird die Freizeit ausserorts verbracht?

Angaben Woanders 2	Anzahl
Wien	50
Andere/Diverse	36
Niederösterreich	32
Ausflug	17
Korneuburg	14
Nähere Umgebung	14
Urlaubsort	11
Bisamberg	8
Österreich	8
Bei Freunden	6
Hagenbrunn	6
Steiermark	5
Salzburg	3
In den Bergen	3
Stockerau	3
Windischgarsten	3
Wienerwald	3
Litschau	3
Theater, Konzerte	2
Kärnten	2
Graz	1
Spillern	1
Land	1
Hollabrunn	1
Klosterneuburg	1
Oberösterreich	1
Strebersdorf Schule	1
sum:	236

Tabelle 2: Wo wird die Freizeit ausserorts verbracht?

Fußgeherverkehr

Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Fußgeher in Langenzersdorf

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

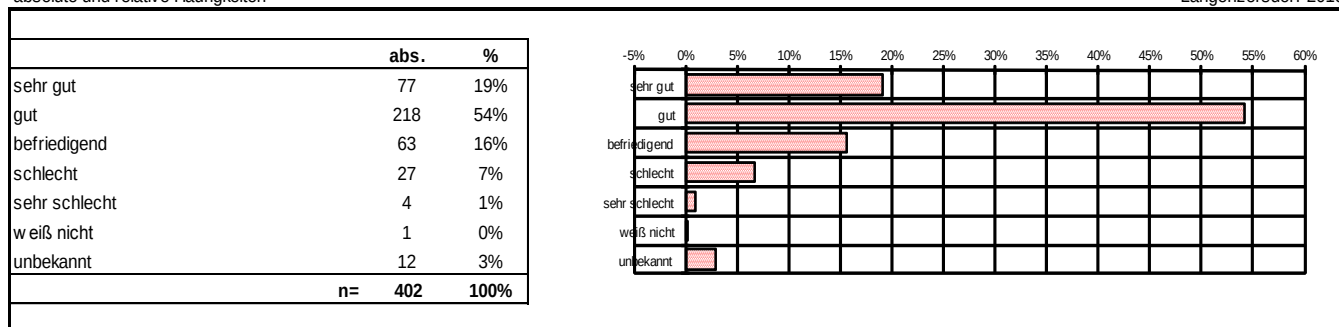


Abbildung 129: Sicherheit für Fußgeher in Langenzersdorf

Wenn Sie die Situation für Fußgeher schlecht oder sehr schlecht bewerten:

(Mehrfachantwort)

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

TEXT	Anzahl
Undisziplinierte Radfahrer und Fußgeher	8
Verwachsene Gehsteige	7
Rad und Fußgeher zusammen auf einem Niveau ist schlecht	6
Gehsteige fehlen	5
Zu wenig Zebrastreifen über B3	5
Entlang der Hauptstraße fahren Autos oft bei rot über Kreuzung	3
Autofahrer überschreiten ungestraft Höchstgeschwindigkeit	3
Autos zu schnell/Auf der Hauptstraße herrscht rasender Verkehr	3
Obstplantage	2
Die Klosterneuburgerstraße hat ab Schulstr keinen Übergang	2

An den Mühlen/schlechte Beleuchtung/kein Gehweg	2
Viel zu wenig Zebrastreifen	2
Manchmal Angst vor Hunden/gefährliche Hunde	2
Mangelnde Schneeräumung der Gehsteige	2
Schulweg und Weg zum KIGA gefährlich	2
Zebrastreifen Schulstr sehr gefährlich für Schulkinder	2
Schlechte + gefährliche Gehsteige im Altortgebiet entlang der B3	2
Die Ampelschaltung ist Fußgeherunfreundlich, zu lange Wartezeiten	2
Gehsteige in schlechtem Zustand	2
Gehsteige zu schmal	2
Stowassergasse Gehsteig fehlt	1
Seeschlachtbereich	1
Gehst Dirnelwiese zu schmal	1
Golfplatz	1
Radweg/Gehweg Hauptstraße	1
Undisziplinierte Radfahrer an den Mühlen	1
Radweg/GehwKlosterneuburgerstr endet plötzlich	1
Garagenausfahrten über Gehsteige	1
Gehsteig zum Wertstoffsammelz fehlt	1
Wenkogasse kein Gehsteig	1
30erZonen zu schlecht markiert, Autos zu schnell	1
Rasengittersteine gefährlich umknöcheln	1
Straßenlaternen am Gehsteig(Friedhofstr,Kellerg)	1
Kreuzung Kirchengasse Hauptstr. Besonders gefährlich	1
Zu viel Durchzugsverkehr	1
Gefährdung durch plötzlich beg/endende Radwege	1
Autos beachten Zebrastreifen beim Abbiegen nicht(Hauptplatz)	1
Querung B3 schwer möglich	1
Schlechte Sicht durch Hecken	1
Bahnhof Handlauf fehlt!	1
B3/Mitterreiterweg	1
PaulGuselstraßeunter Brücke Fußweg gefährlich	1
sum:	86

Tabelle 3: Warum wurde die Sicherheit für Fußgeher in Langenzersdorf mit „Schlecht“ bewertet?

Gefährdung der Fußgeher durch fehlende Gehsteige?

Wenn **Ja**, wo?
absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)
Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Alleestraße 70er Zone	20
Kirchengasse	12
Paul Guselstr /Einseitig	8
An den Mühlen	8
Hohlfeldergasse	8
Zentrum/Hauptstraße	7
Schulstraße/Tuttenhofstr	6
Kellergasse	6
Bisamberggasse	5
Bei Center 21	3
Meisengasse	3
Bahnunterführung P Guselstr	3
An der Bahn	3
Weidengasse	2
Durch parkende Autos	2
Hohlfeldergasse	2
Obere Kirchengasse	2
Tutzgasse	2
In Schiffeln	2
Durch Radfahrer	2
Siedlungsgebiet durch Büsche	2
Kreuzung In Schiffeln/Kircheng/Kellerg	2
Mautgasse	2
Korneuburgerstr 31 Parkende Autos auf Gehweg	2
B3 Nach Wien kein Gehsteig	2
Bahnboden	2
Stowassergasse	1
Entlang Bahn nach Wien	1
Golfplatz	1
NeustadlgassezwSaroba und Alleestr	1
ÖAMTC	1
Kreisverkehr	1
Sarobagasse Gehsteigkante kaputt	1
Dr.Weinbrennerstraße	1
Wenkogasse	1

Friedhofstraße	1
Weisses Kreuz Straße	1
Steyrergasse(Hydrant, Mülltonnen)	1
Vor Sasin Mülltonnen am Radweg	1
Weisses Kreuz Straße	1
Dr.Ludwigstr	1
Uferstraße	1
Wenkogasse	1
Halb Langenzersdorf	1
Durchgang Topolanski-Bergg s verschmutzt-Rutschgefahr	1
Fuß-Rad Wienerstr/Schubertpark durch Steine getrennt	1
In Schiffeln	1
Jubiläumsgasse	1
Friedhofstraße	1
Schulbereich	1
Wiener Straße	1
Engelweg	1
Scheibenmais	1
DrGStelzmüllerg	1
Nichtbeachten v Zebrastreifen durch Autofahrer	1
Baustellen	1
Dirnelwiese	1
Berggasse	1
Bahngasse	1
Siedlung	1
Mühlweg	1
Dirnelwiese nach Strebersdorf schlecht beleuchtet	1
Steyrergasse Gehst f Schulkinder zu schmal	1
sum:	155

Tabelle 4: Wo findet eine Gefährdung der Fußgeher durch mangelnde Gehsteige statt?

Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?

Wenn **Ja**, wo?

absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Kirchengasse/B3	15
Wienerstraße/Korneuburgerstr	6
B3/Mitterreiterweg	6
Unterführung /Paul Guselstr	5
Haydnstr/A d Bahn/Weisses Kreuz beim Spielplatz	5
Klosterneuburgerstr hat ab Schulstr keinen Übergang	4
Bauhaus/Trachtenshop/Weisses Kreuz	4
Bei Center 21	3
Anton Hanakgasse Ecke Schulstraße	3
Friedhofstr/A Hoferstr	3
Friedhofstr/Sauergraben	3
Weisses Kreuz	2
Praunstraße/Barwichgasse	2
Bahnhof Langenzersdorf	2
Tuttenhofstr Ecke Mühlweg,Mühlweg/Tuttenhofstr	2
Schulstraße/Tuttenhofstraße	2
Vor und nach den Bahnunterführungen	2
Schulstr Zebrastr schlecht markiert	2
Schulstr/Kircheng	2
Meisengasse	1
Kühnagel	1
Hauptstraße zw. Schubertpark u Klosterneuburger	1
Auf stark befStr sollte alle 300-400 m Zebrastreifen	1
Zebrastreifen vor HS wird oft v MIV missachtet	1
Tutzgasse	1
Korneuburgerstr 48/Bushaltestelle	1
Alleestraße	1
Neustadlgasse	1
Barwichgasse	1
Zebrastr Schulstr und Andreas Hoferg für Schulkind gef	1
In Schiffeln/Kircheng/Kellerg	1
Klosterneuburgerstraße /Bahnhof	1

Hohlfelderg/Jubiläumsg	1
Alleestr/P Guselstr	1
Mühlweg	1
Ackerlgasse	1
sum:	90

Tabelle 5: Wo fehlen Zebrastreifen?

Kinderwagen und Behinderte

Sind Kinderwagen oder Behinderte genügend berücksichtigt?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

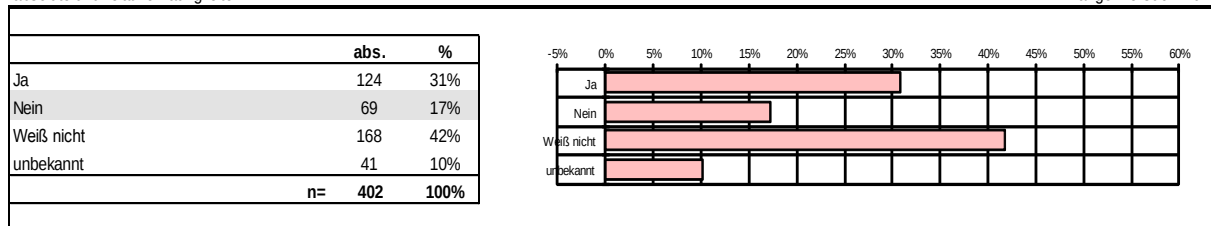


Abbildung 130: Berücksichtigung von Kinderwagen und Behinderten

Wenn **Nein**, wo?

(Mehrfachantwort)

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Auf-Abgang Schnellbahn	16
Abschrägungen/Gehsteigrampen unzureichen/zu wenig	6
Durch Gehsteigkanten u Hydranten u Laternen zu schmal	4
Alleestraße 70er Zone	3
Kirchengasse	3
Hohlfeldergasse	3
Parkstreifen neben den Gebüsch-Aussteigen schwierig	3
An den Mühlen	2
Kellergasse	2
Tutzgasse Laternen am Weg	2
I Winter schlechte Gehstgräun/Schneehaufen auf Gehst	2
In allen kleinen Gassen	2
Ampelübergänge Intervalle zu kurz	2
Überquerungen B3	2
Wienerstraße	2
Bei Center 21	1
Dirnelwiese	1
Fuss-und Radw gemeinsam	1
Gehsteige durch Sträucher blockiert	1
Bahnboden	1
Paul GuselstraßeKorneuburgseits	1
Entfernung zu Geschäften sehr gross	1
Teilweise ungenügende Auffahrmögl in Siedlung	1
Weg zum Kindergarten	1
Praxiszentrum nur Treppe, kein Lift	1
Viele Busse mit Stufen	1
Im Schulbereich	1
Hydranten auf Gehst(Jubiläumsg, Steyrerg....)	1
Jubiläumsgasse	1
Unterführung Paul Gusel für Rollstuhl zu steil	1
Generell nicht wegen der hohen Geschwindigkeiten	1
Altortgebiet	1
Gaststätten	1
Bei div. Einkaufsmöglichkeiten	1
Bisamberggasse	1
Im ganzen Ortsgebiet	1
Anlagen für Sehbehinderte fehlen	1
Bahnhof Handlauf fehlt!	1
Generell	1
Kreuzung Friedhofstr/Hauptstraße	1
Gehsteige Siedlung Zustand schlecht	1
sum:	80

Tabelle 6: Wo gibt es Mängel bei der Berücksichtigung Behinderter und Kinderwagen

Wo sollen Fußgehverbindungen verbessert oder errichtet werden?

(Mehrfachantwort)

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Alleestraße 70er Zone	17
Bei Center 21 (Zugang)	14
Öfters über die B3 gesicherte Übergänge	7
Gehsteig auf B3 nach Wien	4
Obstplantage	3
um die Bahnhöfe	3
Anton Hanakgasse Ecke Schulstraße	3
Wienerstraße/Kirchengasse	3
Unterführung Paul Guselstraße	2
Lagerstraße von Seeschlacht bis Dimmi	2
Friedhofstraße	2
Kellergasse	2
Gehsteige sanieren(v.a.Praunstr, Wenkogasse,Dirnelwiese	2
Kirchengasse (Parkplätze, aber kein Platz für Fußgeher)	2
Schulstr/Kirchengasse	2
Wiener Straße/Korneuburgerstr	2
WeissesKreuzStraße von Bauhaus zu Meisengasse	2
Hohlfeldergasse	2
Dirnelwiese zur Seeschlacht	2
Räder sollen auf Straße	1
Metro	1
Golfplatz	1
Engelweg/Augasse	1
Obere Kirchengasse	1
Tuttenhofstr Ecke Mühlweg	1
Direkt vor Einlaufbauwerk(Keine Gehsteige mehr)	1
Hauptplatz akkustische Ampeln	1
Pragerstraße Langenzersdorf Strebersdorf	1
Tuttenhofstr bis Golfplatz	1
Klosterneuburgerstr/Jahnstraße	1
Schulstraße/Tutzgasse	1
Tuttenhofstraße (zu einseitig)	1
Pamesserg/Berggasse Weg neu schottern	1
Bahnausgang bei KIGA nur einseit. Ausgang v Bahndamm	1
Jubiläumsgasse	1
Weg vomHauptplatz zur Volksschule	1
Bisambergg (Parkplätze, aber kein Platz für Fußgeher)	1
Die Grünphasen sind für Fussgeher zu kurz	1
Schulweg Volksschüler	1
Gehsteig bei Gemeindeparkplatz	1
Korneuburgerstr/Bisambergg bei Ampel	1
Verbindung TuttendörfFaGass zu B3	1
Bisamberggasse	1
An den Mühlen	1
Dirnelwiese nach Strebersdorf	1
Verflachung des Gehsteigs BahnunterfGuselstr	1
Dirnelstr zur Busstation	1
Über B3 zu Seniorenwohnheim	1
Tuttenhofstr Höhe Fichtengasse Gehsteig endet im Nichts	1
Prader Spielplatz/Haydnstr	1
sum:	107

Tabelle 7: Angabe der Stellen, an denen Fußgehverbindungen verbessert werden sollten

Zufriedenheit mit der Gestaltung des Zentrums

absolute Häufigkeiten		Langenzersdorf2010
TEXT		Anzahl
Kein wirkl Zentrum vorhanden		33
Wenig Geschäftsausw /Zuv.leere Geschäfte/Geschäfte sterben		18
Keine Cafés/Lokale		16
Charakter einer Durchzugsstraße		9
Zu sehr auf Autoverkehr ausgelegt/zu viel + schnelle Pkw		8
Gepflegte Grünflächen		8
Alte Häuser durch neue ersetzt, ungünstig Ortsb		8
Welches "Zentrum"?		8
Kein Ort der Kommunikation		7
gepflegt		6
Hauptplatz der als solcher zu erkennen ist wäre schön, Treffp für Einwohner		6
Schöner Hauptplatz fehlt		6
Keine Sitzplätze/Bänke fehlen		6
Nettes Stadtbild		5
Das Zentrum ist eigentlich nur ein Parkplatz		4
Feuerwehr muss nicht i Zentr sein		3
Alles sehr zentral		3
Parkplatzprobleme/Parkplatzdurcheinander		3
Nette Café-Konditorei fehlt		3
Geringes "GRÜN"/Evt. Mehr Blumen um Gemeinde		3
Keine netten Lokale zum Abends ausgehen		3
Kein richtiger Hauptplatz		3
Praktische Gestaltung-nicht ästhetisch		3
Grünflächen und Hecken zu wenig gepflegt		3
Sauberer schöner Hauptplatz		2
Einkaufen zu Fuß s schlecht		2
Dörfli Charakter wird durch Grossbauten zerstört		2
Deutliche Verbesserung gegenüber früher(vor Rückbau)		2
lieblos		2
Es gibt die wichtigsten Dinge		2
Zentrum scheint zu "sterben"		2
Blumenschmuck		2
Wirtshaus fehlt		2
sehr gute Architektur/abwechslungsreich,nett gestaltet		2
Zentrum sollte sauberer /ordentlicher sein		2
Mehr Platz zum "Flanieren" wäre schön		2
Straßendorf hat nicht viele Möglichkeiten		2
Gastronomie mit Schanigärten fehlt		2
Parkplätze fehlen		2
Fußgängerzone fehlt		2
Keine Infrastruktur		2
Architektur zu kahl		1
Keine Probleme		1
Verkehrsüberw verschärfen		1
Blumen durch Bev zu schwach		1
Gut genutzt für Möglichkeiten als Straßendorf		1
Mehr Mistkübel wären toll		1
schön hier zu wohnen		1
Sehr um Gestaltung bemüht,ist aber Durchfahrtdorf		1
Fassaden teilw beschädigt u unansehnlich		1
Toter Ort		1
Es wurde gestalterisch etwas getan		1
Wenig Unterstützung für Gewerbetreibende		1
verkehrsberuhigt		1
Radweg von Schulstr zu Hauptplatz fehlt		1
unauffällig		1
Geschlossenes Zentrum mit rel gutem Angebot		1
Es sollte ein Marktplatz gestaltet werden		1
Ideal=Breit angelegte Hauptstraße		1
Neugestaltung Nepomukdenkmal		1
Ausreichend sauber		1
Springbrunnen fehlt		1
Mann-Baustelle nicht Fußgeherfreundlich		1
Verkehr/Lärm/Abgase/Schmutz/AufgelGesch		1
Zentrum ohne Autoverkehr fehlt		1
Schmatzergründe als Hauptplatz wäre gut, Gewog unüberlegt errichtet		1
Geschäftsöffnungszeiten schlecht		1
sum:		235

Tabelle 8: Positive und negative Statements zur Ortskerngestaltung

Fahrradverkehr

Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

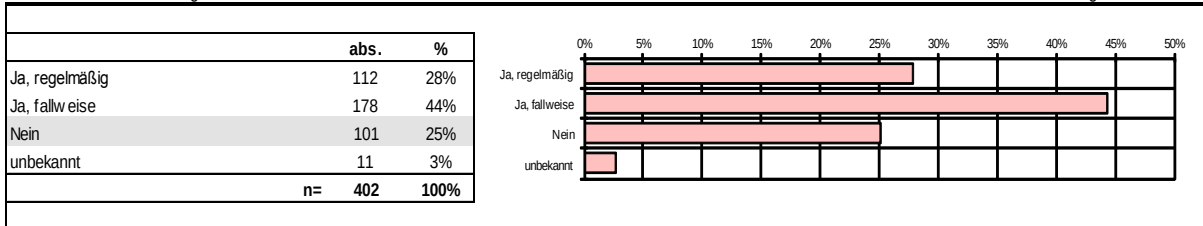


Abbildung 131: Angabe über Radbenutzung

Wenn **Nein**, warum nicht?

absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf 2010

TEXT	Anzahl
Zu krank/Gehbehindert	10
Zu alt	9
Gleiche Trasse wie Fußgeher	6
Keine Übung im Fahren	4
Angst v Diebstahl/Schnellbahn	4
Besitze keins	4
Nur zum Vergnügen/Sportgerät	3
Kinder noch zu klein	3
Weite Strecken	2
Kein Bedarf	2
Zeitmangel	2
Sicherheitsrisiko	2
Kann damit nicht iArbeit fahren	1
Po schmerzt	1
Mit Auto schneller erreichbar	1
ängstlich	1
Zu wenige Radwege(Schulstr)	1
Bequemlichkeit	1
Kein Interesse	1
Transport oder Theater fahren nicht mögl	1
\$29b	1
Habe Pkw	1
sum:	61

Tabelle 9: Gründe, warum man das Fahrrad nicht benutzt

Bewerten Sie die Sicherheit für Radfahrer in Langenzersdorf?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

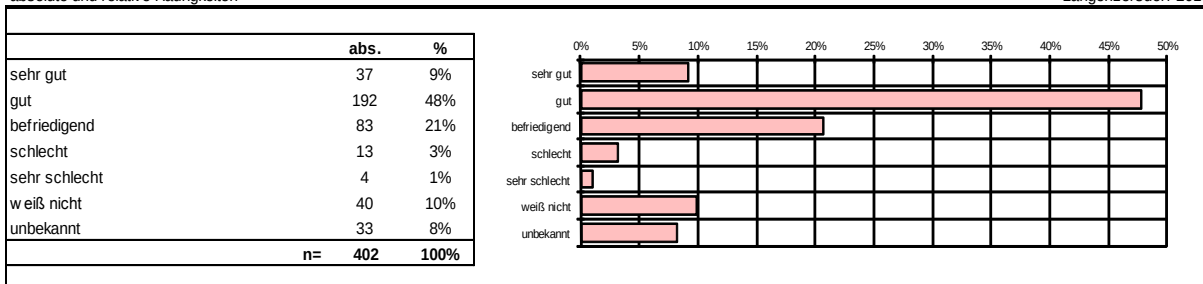


Abbildung 132: Sicherheit für Radfahrer in Langenzersdorf

Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten:

(Mehrfachantwort)

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Klosterneuburgerstraße-Hauptplatz endet im Nichts	9
Alleestraße bis Industriegebiet	6
Manchmal enden die Fahrradwege plötzlich!	6
Undisziplinierte Radfahrer/Rennradfahrer	4
Gleiche Trasse wie Fußgeher	3
Radweg Tuttenhofstr endet bei Schulstraße abrupt	3
Viele Radfahrer fahren gegen die Richtung	3
Rücksichtslose Autofahrer	2
Holpern auf Straßen/Radwegen	2
Wienerstraße/Kirchengasse Gefährlich!	2
Golfplatz	1
Zu wenig Richtungspfeile auf den Radwegen	1
Klosterneuburgerstr/Kreuzungsbereich Spiegel	1
Radwege teilweise kaputt	1
Friedhofstr/W Kreuz sieht man Auto nicht v Haydn	1
Radwege sind wie Einbahnen-umständlich	1
Radfahrer auf Straße und Autoverkehr verlangsamen	1
Klosterneuburgerstr unsicher	1
Schulstr unsicher	1
Kellerg unsicher	1
Fahrtrichtungen Hpstr nicht realisierbar	1
Unachtsame Fußgeher	1
Autoverkehr zu viel und schnell	1
Büsche verhindern manchmal Sicht	1
Diebstähle auf Bahnhöfen-Kameras montieren	1
sum:	55

Tabelle 10: Warum wurde die Sicherheit für Radfahrer mit „Schlecht“ bewertet?

Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind bestehende

Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten?

(Mehrfachantwort)

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Klosterneuburgerstraße-Hauptplatz endet im Nichts/im Gegenverk	46
Alleestraße 70er Zone/Alleestr Richtung Wien	31
Hochaustraße bis Seeschlacht	14
Radweg Tuttenhofstr endet bei Schulstraße abrupt	7
Kreuzung Schulstraße/Klostern	6
Hauptstraße	6
Schulstraße	6
Radweg entlang B3	5
Radweg nach Wien	5
C21	4
Praunstraße	4
Alleestraße von PaulGuselstr bis Klosterneuburgerstr	4
Entlang Bahn bis Strebersdorf	2
Gewerbegebiet(Bauhaus, Metr.)	2
Unterführung Schnellbahn P Gusel	2
B3 viele nicht plan verlegte Kanaldeckel	2
Praunstraße	2
Wienerstraße/Kirchengasse	2
Durchg Radwege im Ort	1
Weisseskreuz von Kühagel bis ehemAdeg	1
Siegfried Charoux Straße	1
Lagerstr von Seeschlacht bis Dimmi	1
Bahnhof Langenzersdorf	1
Friedhofstraße	1
An Bahnhöfen und Schulen	1
LangenzersdorferStr	1
Strebersdorferstr	1
Fahrradwege durchgehend rot einfärben	1
Bauhaus bis Metro und C21	1
Entkoppeln v parallel laufenden Rad-u Fußwegen	1
Volksschule	1
KIGA 1	1
Tuttenhofstr/Mühlweg (rote Markierung wäre wichtig)	1
Tuttenhofstr/Mautg.(rote Markierung wäre wichtig)	1
Deutliche Markierung v Radwegen	1
Tuttenhofstr Richtung Golfplatz	1
Vorrang für Radverkehr bei Klosterneuburgerstr wäre gut	1

Verbindung Hauptplatz-Volksschule sehr unsicher	1
Durchfahrt Topolanski-In Schiffeln verbessern	1
Kreuzg Wienerstr/Winzergrube im Radweg	1
Holpern auf Straßen	1
generell mehr Verkehrsschilder	1
Verbindung Dirnelwiese - Seeschlacht	1
Ausfahrt Spar	1
Anbindung ALLER radwege an Radweg B3	1
Strebersdorferstr und Langenzersdorferstr	1
Steyrergasse zur Volksschule	1
Gesamtes Ortsgebiet	1
sum:	180

Tabelle 11: Wo sollen Radfahrwege errichtet werden, bzw. wo sollen sie verbessert werden?

Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

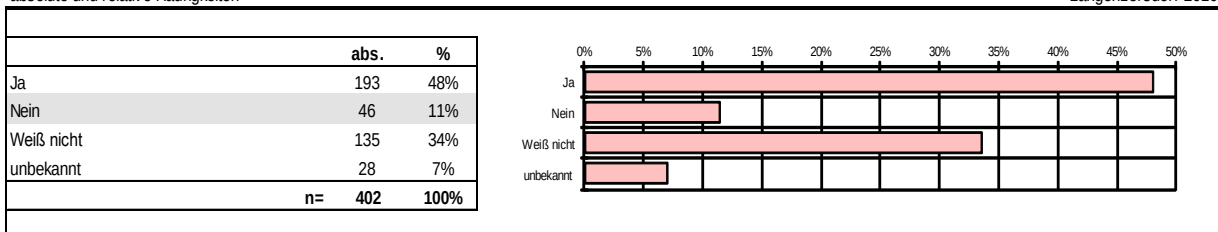


Abbildung 133: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Wenn **Nein**, wo fehlen welche?

absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf 2010

TEXT	Anzahl
Vor den Geschäften	10
Diebstahlsichere b schnellbahn	5
Apotheke	5
Postamt	5
Billa	5
Hauptplatz	4
Bahnhofnähe	3
Im Zentrum	2
Wienerstraße	2
Kellergasse	1
Gemeindeamt	1
Banken	1
Alle Öffentlichen u halböffentl Plätze	1
Astro, Tchibo	1
Metro und Umgebung	1
Neue Radstände sind nicht geeignet	1
Seeschlacht	1
Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten fehlen	1
Kindergarten überdachte Abstellplätze fehlen	1
Kirche überdachte Abstellplätze fehlen	1
Seeschlacht überdachte Abstellplätze fehlen	1
Volksschule Überdachte Abstell fehlt	1
Vor Kaufhäusern	1
Wohnhausanlagen(GEDESAG)	1
Waldviertler Stube, China-Restaurant	1
Bauhaus	1
Leiner	1
Gemeinschaftspraxis	1
sum:	60

Tabelle 12: Wo sollen Abstellvorrichtungen für Fahrräder vorgesehen werden?

Öffentlicher Verkehr

Bus

Wie oft benutzen Sie üblicherweise öffentliche regionale LINIENBUSSE?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

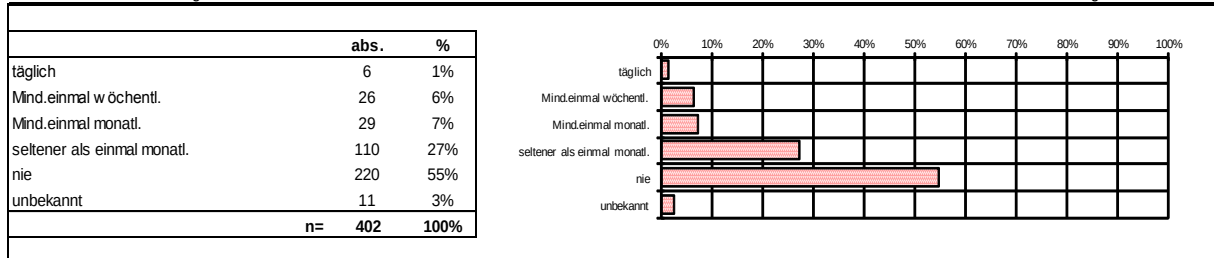


Abbildung 134: Benutzung des Busses

Wie beurteilen Sie die öffentlichen regionalen LINIENBUSSE?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

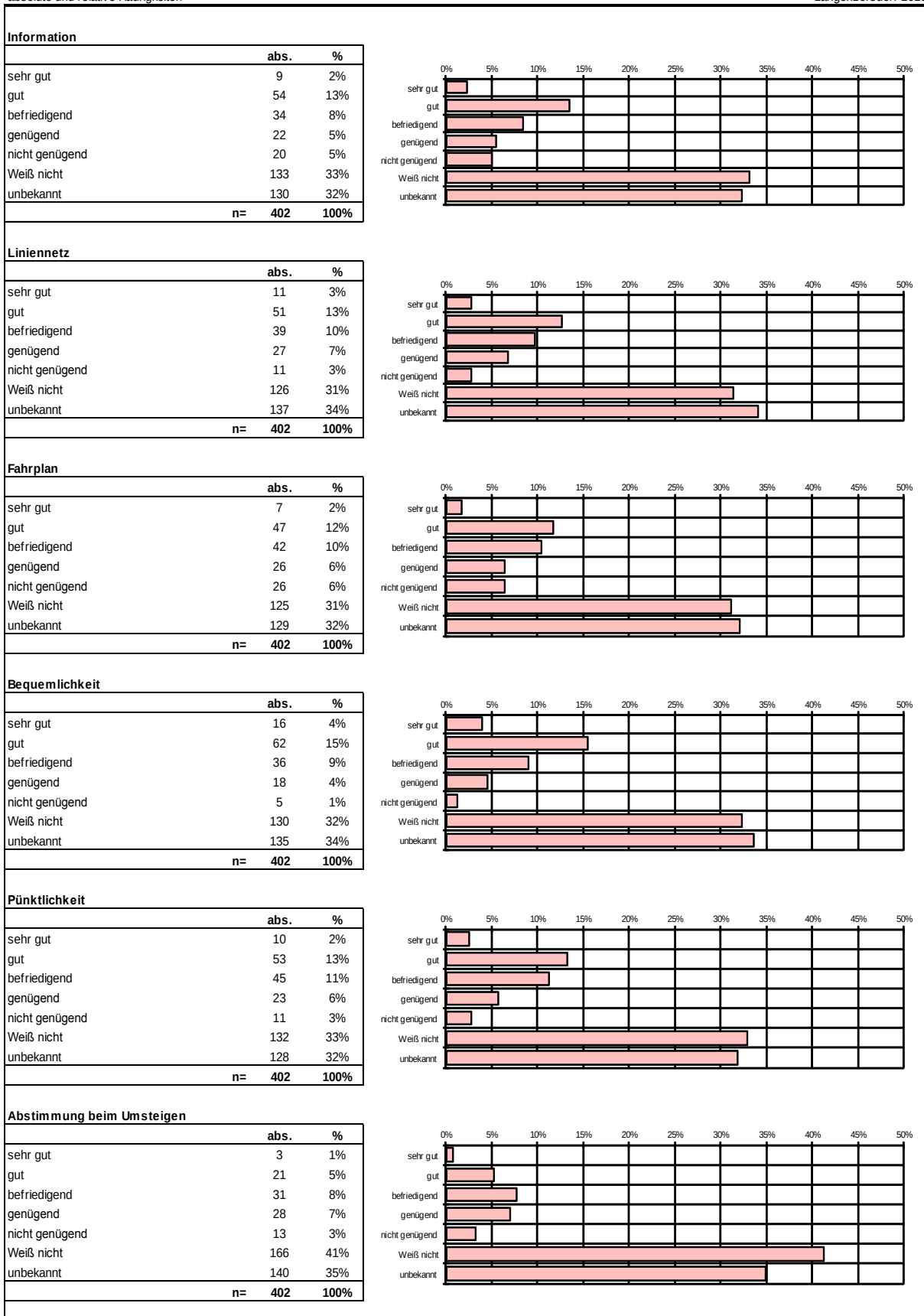


Abbildung 135: Qualitätsbeurteilung der Linienbusse

Sind die BUSVERBINDUNGEN für Sie ausreichend?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

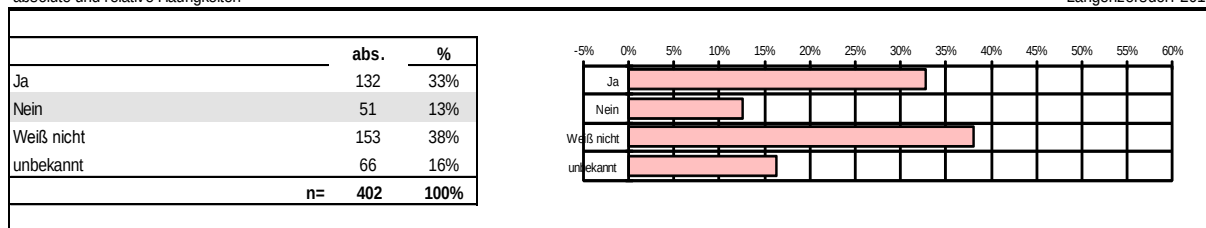


Abbildung 136: Busverbindungen

Wenn **Nein**, was sollte verbessert werden?

(Mehrfachantwort)

absolute Häufigkeiten

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Kürzere Intervalle	22
232 zu früh eingestellt/allg zu früh eingest a Abend	14
Fahrzeiten/Nicht Zur selben Zeit wie Bahn-abstimmen	8
Nachtbetrieb	5
Wochenendverkehr verbessern	3
Pünktlichkeit ungenügend	3
Anschluss Strebersdorf S-Bahn	2
Hoher Preis	2
z.B.direkter weg nach Spillern, Stockerau	2
Abendverkehr sollte verbessert werden	2
232 Intervall auf 10 - 15 min	1
236 Richtung Strebersdorf	1
Bus hat deutliche Verspätungen in der Früh	1
Bus nach Tulln fehlt	1
Schülerbus nach Strebersdorf fährt zu spät	1
Mehr Behindertengerechtere Busse	1
Preis von LE zur Zone 100 zu hoch	1
Netz verbessern Schulweg Korneuburg	1
Umstellung auf Taxi Betrieb	1
Fahrplan als Postwurfsendung wäre gut	1
Nachtbus für Jugend fehlt	1
Im Vergleich zu Wien sehr schwach	1
Busse von jeder S-Bahnankunft durch d Ort	1
sum:	76

Tabelle 13: Verbesserungswünsche der Befragten zu den Linienbussen

Bahn

Wie oft benützen Sie üblicherweise die BAHN?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

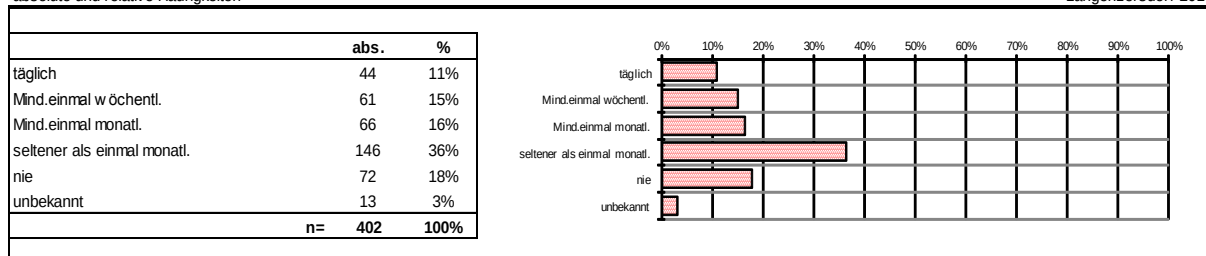


Abbildung 137: Bahnbenutzung

Wie beurteilen Sie die BAHN?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

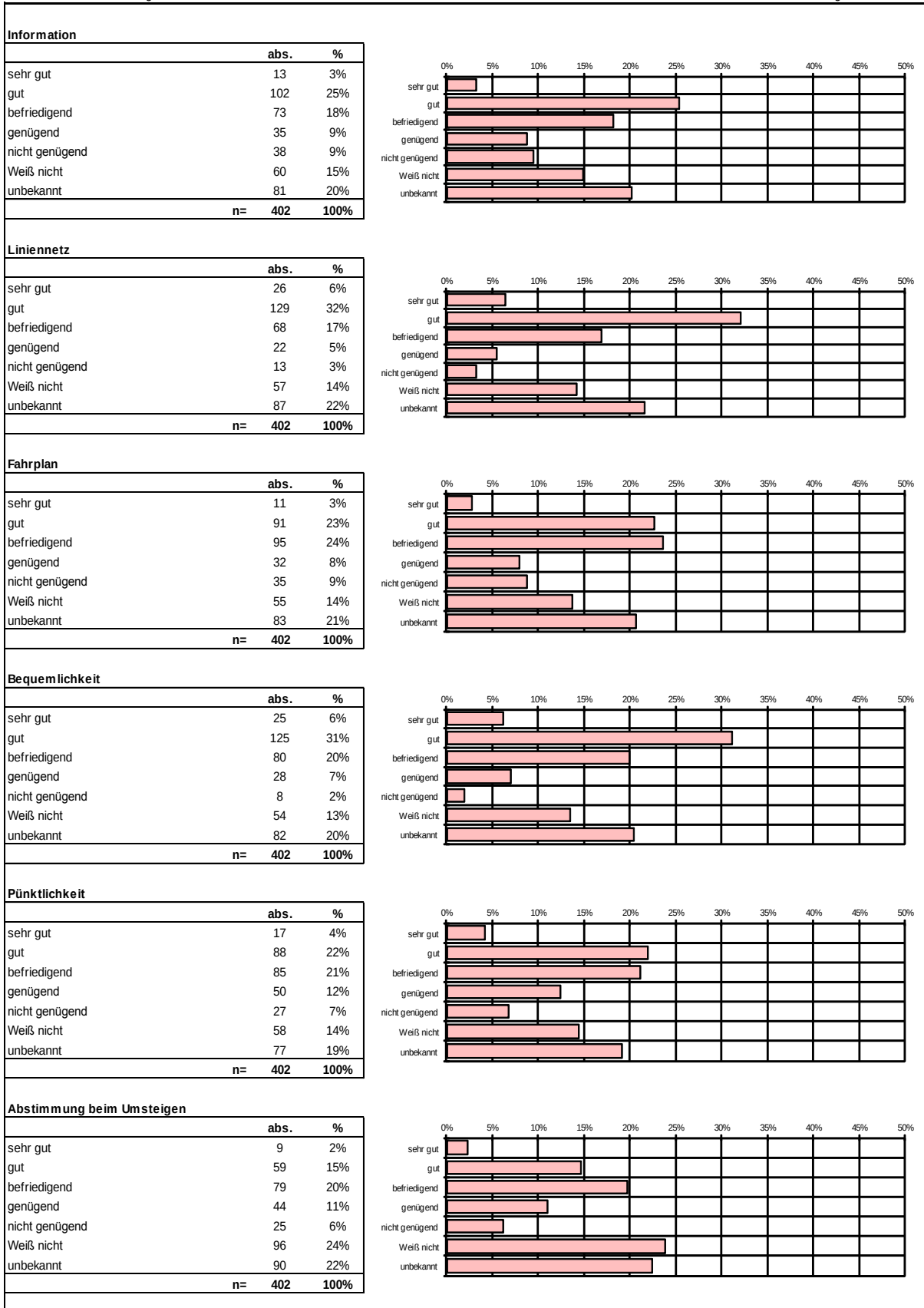


Abbildung 138: Qualitätsbeurteilungen der Bahn

Sind die BAHNVERBINDUNGEN für Sie ausreichend?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

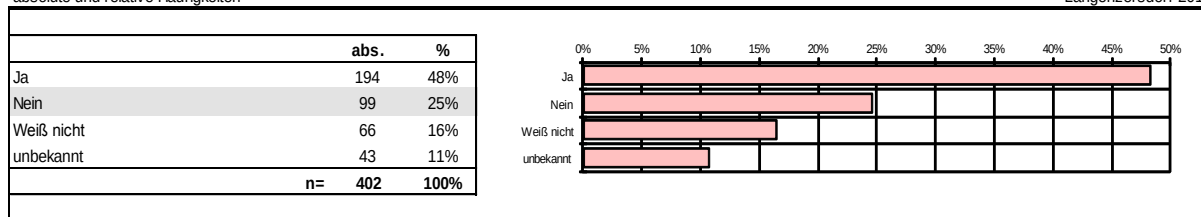


Abbildung 139: Zufriedenheit mit den Bahnverbindungen

Wenn **Nein**, was sollte verbessert werden?

absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf 2010

TEXT	Anzahl
Intervall verkürzen / auch nach 22 h/15 min Intervall	67
Spätabends mehr Verb	18
Mehr Halte in Langenzersdorf	10
Zone bis LE ausweiten	9
Pünktlichkeit ungenügend	5
Leichtere Zugänglichkeit zu Fahrkarten/Vorverkauf	5
Bessere Information über Änderungen	4
Besser Abstimmung beim Umsteigen	4
Intervall Strebersdorf verkürzen	3
Preis von LE zur Zone 100 zu hoch	3
In der Früh überfüllt/Mehr Züge i d Früh	3
Mehr Halte in Bisamberg	2
Hoher Preis	2
Nach Tulln oder Wachau, Horn sehr umständlich	2
Fahrplan/Infos als Postwurfsendung wäre gut	2
Finanzielle Unterstützung durch Gemeinde für Zone bis LE	2
Automaten oft defekt und kompliziert zu bedienen	2
RechtzVerspätbekanntgeb	1
Züge erneuern, damit weniger Ausfälle	1
Fahrpläne am Bahnhof fehlen	1
U-Bahn für Langenzersdorf	1
Pünktliche Abfahrtszeiten	1
Regelmäßigkeit verbessern	1
Direktverbindung Liesing fehlt	1
Im Vergleich zu Wien sehr schwach	1
Bahnaufgang mühsam mit Fahrrad/unmögl mit Rollstuhl	1
Station weit entfernt	1
Station Dirnelwiese wäre ideal	1
sum:	154

Tabelle 14: Anregungen zur Verbesserung der Bahnverbindungen

Autoverkehr

Sind ausreichend öffentliche Parkplätze in der Gemeinde vorhanden?

absolute und relative Häufigkeiten

Langenzersdorf 2010

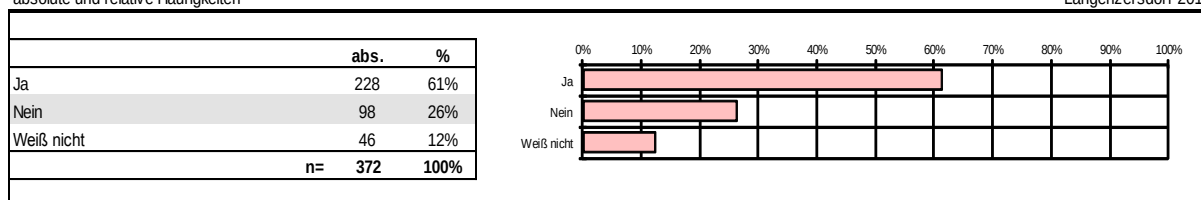


Abbildung 140: Parkplatzanzahl im Ort ausreichend?

Wenn nein, **wo** und **wann** fehlen welche?

absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf 2010

TEXT	Anzahl
Hauptplatz	19
Hauptplatz und Umgebung	15
Hauptstraße bei Veranstaltungen	10
Hauptstraße	10
Tagsüber beim Gemeindeamt	5
Bei Geschäften, bei Post, Gemeinde, Bank	4

Bei der Kirche/den Kirchen	4
Hauptstraße beim Einkaufen	3
Im Ortszentrum-Kurzparkzone ist keine ideale Lösung/Für Wohnende	3
Wohnstraßen/durch Grüninseln	2
Kirche	2
überall, ganzer Ort	2
Schulstraße	2
Hohlfelderg an Einkaufstagen	2
Hauptstraße tagsüber	2
Winzergasse	2
Volksschule	2
Hauptschule	2
Museum	2
Wienerstr abends und Wochenende	2
vor Arztpraxen	2
Klosterneuburgerstraße für Anrainer	1
Enzoplatz	1
Schulstraße	1
Kirchengasse	1
Behindertenparkplätze	1
Mißbrauch der Kurzparkzonen	1
Während Öffnungszeiten bei Marien Apotheke	1
Ortsgebiet an Werktagen	1
Zentraler Parkplatz ohne Kurzparkzone fehlt	1
Im Winter in der Kellergasse	1
Klosterneuburgerstraße tagsüber	1
Vor der Volksschule in d Früh u zu mittags	1
Fußballplatz	1
Wienerstr von Hauptplatz bis Winzergasse	1
Am Abend	1
Schulstr abend und Wochenende	1
Hauptstraße für Anrainer	1
Bisamberggasse zur Heurigenzeit	1
Grüninseln nehmen Parkplätze weg	1
Bahnhof	1
Parkplatzverlust durch dauernd auf d Str stehende Müllt	1
Pamessergasse	1
sum:	119

Tabelle 15: An welchen Stellen fehlen öffentliche Parkplätze?

Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren? : (Gesamtortauswertung)

Wenn **ja**, wo?
absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)
Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Wienerstraße/Korneuburgerstraße - B3	46
gesamtes 30er Gebiet	43
Alleestraße	26
Schulstraße	24
Klosterneuburgerstr	17
Überall	17
Paul Guselstr	9
Siedlung	9
Friedhofstraße	9
In vielen Seitenstrassen/Nebenstraßen	9
Wohngebiet	8
Tuttenhofstraße	7
Kellergasse	7
Praunstraße	7
Probst Peitlstr.	5
Dirnelwiese	5
An den Mühlen	5
Mühlweg	4
Kreuzungen wird oft bei Rot eingefahren	3
A22-störend für Bewohner Praunstr	3
Kirchengasse	3
Sportplatz	2
Andreas Hofer Str-An der Bahn	2
Weisses Kreuz Straße	2
Wohnstraßen	2
In Schiffeln	2
Hohlfeldergasse	2
Augasse	1

Chimanigasse	1
Haaderstraße	1
Kreuzung Wienerstraße/Strebersdorferstr	1
Rebschulgasse	1
Alleestraße vor Kindergarten	1
Klosterneuburgerstr vor Hauptschule	1
Seeschlacht	1
Unterführung Donauinsel bis Praunstr	1
Winzergasse	1
Magdalenenhofstr	1
Wienerstr Bereich Dr. Ludwigstr	1
Bisamberggasse	1
sum:	291

Tabelle 16: Wo werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

Wenn ja, wo? (Mehrfachantwort)
absolute Häufigkeiten Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Wienerstraße/Hauptsstraße	29
Alleestraße	16
Mobile Überw/Polizeikontrollen	14
Schulstraße	11
30er Gebiet	8
Klosterneuburgerstraße	7
Paul Guselstr/Unterführung	6
überall(im Gemeindegeb)	5
Friedhofstraße	5
Wohngebiete	4
Dirnelwiese	4
Donauuferautobahn A22	4
Tuttenhofstraße	4
Radar	4
Praunstraße	4
Zentrum	3
An den Mühlen	3
Mühlweg	3
Kellergasse	3
Hauptplatz / Bundesstraße Tempo30	3
Andreas Hofer Str-An der Bahn	2
Weisses Kreuz Straße	2
In vielen Seitenstrassen	2
Schwellen	2
30 im ganzen Ortsgebiet	2
Hohlfeldergasse	2
Kirchengasse	2
Probst Peitl Straße	1
Sportplatz	1
Chimanigasse	1
Siedlungsgebiete	1
Rebschulgasse	1
Um Hauptschule	1
Alleestr vor KIGA2	1
Unterführung Donauinsel bis Praunstr	1
Winzergasse	1
Volksschule	1
KIGA	1
Bisambergg	1
Magdalenenhofstr	1
Schwellen auf B3	1
Rechtsvorrang in Siedlung	1
Wohnstraßen	1
mehr Bodenmarkierungen	1
sum:	171

Tabelle 17: Wo sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?

Gibt es zu viel LKW-Verkehr in der Gemeinde: (Gesamtortauswertung)

Wenn ja, **wo** und **wann**?
absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)
Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Hauptstraße	38
Alleestraße	12
B3 tagsüber	11
B3 Täglich	8
Praunstraße an Werktagen	5
Metro/Bauhaus/Quester	4
Paul Guselstraße	4
Klosterneuburgerstraße	4
LKW Durchfahrt wird nicht beachtet u nicht kontroll	4
Hauptstraße morgens	4
Schulstraße	3
A22-störend für Bewohner Praunstr	3
Tuttenhofstraße	2
Mühlweg	2
immer	2
Überall	2
Probst Peitl Straße	1
LKW weichen von A22 aus	1
Augasse zu mittags	1
Weisses Kreuz Straße	1
Kreuzung Wienerstraße/Strebersdorferstr	1
Schulstraße 6-18h	1
Tutzgasse	1
Ortsgebiet, Montag - Samstag	1
Friedhofstraße tagsüber	1
Bei Baustellen	1
Ganztags/Alleestr und Querstr	1
Alleestr Morgens und Abends	1
Nebenstraßen	1
Hohlfeldergasse tagsüber	1
Hauptstraße	1
Wienerstraße ganztags	1
B3 Werktags	1
sum:	125

Tabelle 18: Wo findet der Lastwagenverkehr am stärksten statt?

Wie häufig fühlen Sie sich am Wohnungsstandort durch den Verkehr gestört?

Wenn ja, wie häufig?
absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)
Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Täglich	16
Ständig/Immer	6
Zu Stoßzeiten (muss man aufpassen)	5
Montag bis Samstag	4
Öfters	4
Gelegentlich	3
Nachts	3
Morgens	3
Oft	3
2x pro Woche	2
5x pro Woche	2
Tagsüber	2
Fast immer	2
Täglich, vor allem früh u abends	2
Sehr häufig	2
Ganztägig	2
Tag und Nacht	2
Sehr viel Durchzugsverkehr	1
Regelmässig	1
Wenn Unfall auf A22	1
2-3mal pro Woche	1
Vormittags	1
3mal pro Tag	1
Immer, außer 23-5Uhr	1
Zentrum wird durch Autoverkehr unattraktiv	1
sum:	71

Tabelle 19: Wie häufig fühlen Sie sich durch den Verkehr am Wohnungsstandort gestört?

Wenn ja, weshalb?
absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)
Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Lärm	20
Überhöhte Geschwindigkeit	6
Ohne Ampel fast kein Queren möglich	5
Zu viele KFZ/nur 1 Pers pro pkw	5
Durchzugsfahrten	3
AutoRaser, Quietschende Reifen	3
Zu viele LKW	3
Einparken/Ausparken in Parkplatz/Garage fast unmöglich	3
Wohne an der Hauptstraße	3
Im Sommer bei geöffnetem Fenster	2
Besonders LKW und Motorräder	2
Abgase	2
Queren der Straße gefährlich	2
Täglich in der Früh sehr laut	1
Schmutz	1
Überfahren der Sperrfläche bei Billa beim Umkehren	1
Anschluss an A22 fehlt	1
sum:	63

Tabelle 20: Weshalb fühlen Sie sich am Wohnungsstandort durch den Verkehr gestört?

Belästigungen am Wohnungsstandort am Tag

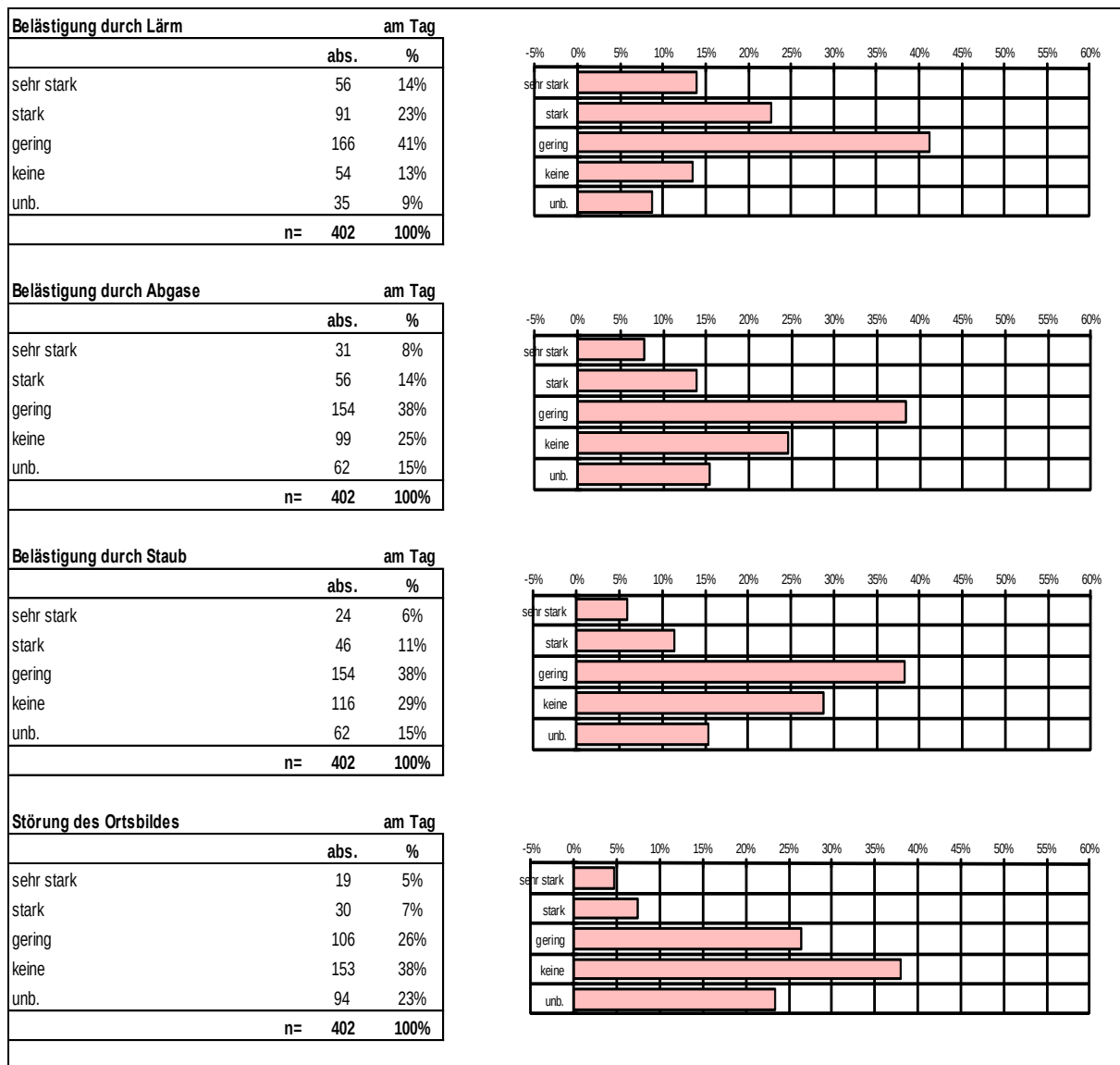


Abbildung 141: Immissionsbelästigungen durch den Verkehr am Wohnungsstandort am Tag

Belästigungen am Wohnungsstandort in der Nacht



Abbildung 142: Immissionsbelästigungen durch den Verkehr am Wohnungsstandort am Tag

Was erwarten Sie von einem Verkehrskonzept in Langenzersdorf?

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf 2010

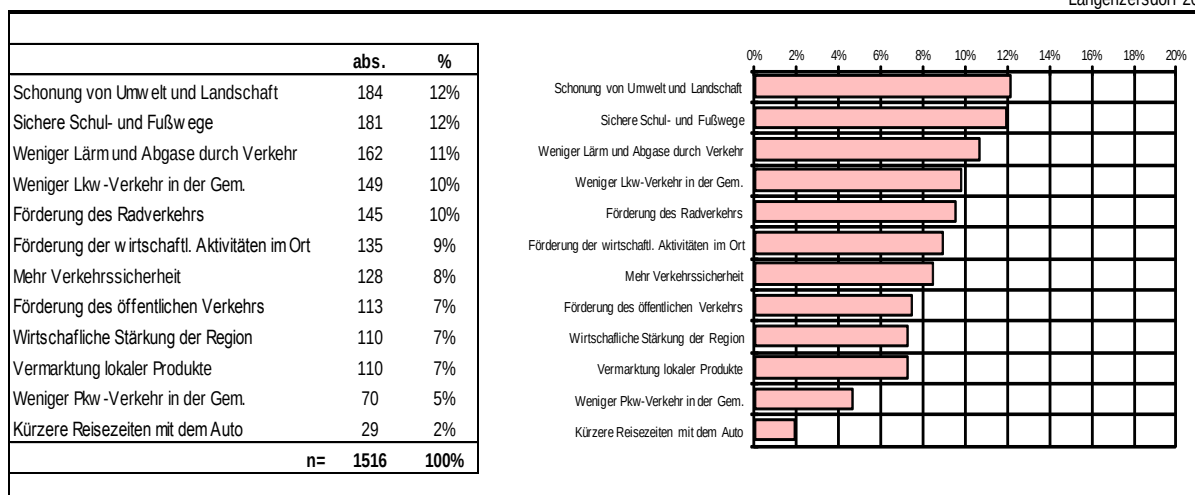


Abbildung 143: Erwartungen der Befragten an ein Verkehrskonzept

Was erwarten Sie von einem Verkehrskonzept in Langenzersdorf?

Sonstiges:

absolute Häufigkeiten

(Mehrfachantwort)

Langenzersdorf2010

TEXT	Anzahl
Geschw. U Lärmmessungen v Mopeds	5
Mehr Kontrolle durch Polizei	4
Weniger Lärmbelästigung u Abgase durch die Autobahn	4
mehr Lebensqualität	3
Schulbus sollte eingestellt werden/ meist leer	2
Förderung eines Schönen Ortskerns-Fußgängerzone	2
A22 Lärmsack auf 100 runtersetzen	2
Überwachung der Geschw	1
Verb. der Engstelle Alleestr96	1
Nichts Kluges	1
Links abbiegen auf B3 Fahrtrichtung KO ermögl	1
Wünsche mir grüne Wohnoase und kein Streben nach Stadtflair, Parkplätze vorm Haus, Inselwahn beenden	1
Sind mit Verkehrslage zufrieden	1
Schulstr zu Stoßzeiten unerträgl	1
Wege zu Fuß erledigen	1
Nichts Gutes, da diese Erhebung in einer verkehrsber Zeit durchgef wird	1
Verkehrsberuhigung Alleestr durch Einbahnverkehr	1
Rückbau Einspuriges Fahrbahnkonzept Alleestr	1
Busbetrieb einstellen und dafür Taxi Betrieb mit Spezpreis	1
Viel Grün in den Straßen ohne MIV zu "verteufeln"	1
Gezielte und besondere Förderung von gehobenen Gewerbebetrieben ausschließlich im Ortszentrum	1
Wiese hinter OMV könnte als Sammelparkpl genutzt werden, dafür kein Parken vor Haus	1
Ampelschaltung vor Autobahnauffahrt sollte richtige Geschwindigkeit mit grün belohnen	1
Fußgeher u Radfahrer müssen gefördert werden, Pkw eingeschränkt	1
Keine weiteren Schikanen gegen Autofahrer	1
Autobahnauffahrt bei Beginn Donauinsel	1
Einrichten von Schülerlotsen	1
Fahrradabstellplätze vor Wohnhausanlagen	1
Verschönerung des Ortskerns	1
Natur und Umweltschutz	1
Bänke und Ruheinseln für Ältere, Behinderte und Kinder	1
B3 ist Stiefkind in Langenzersdorf	1
Errichtung Ortszentrum,wo Menschen sich aufhalten und einkaufen	1
Lärmschutzwand hindert Wildtiere daran über Bahntrasse zu kommen	1
Zugang zu Donau durch Autobahn abgeschnitten	1
Autos im Ort nur von Anrainern zulassen. Besucher müssen zahlen	1
Qualitätssicherung und mehr Infos über ansässige Betriebe	1
Weniger Durchzugsverkehr Guselstr-Alleestr	1
Radrennfahrer auf Radwegen	1
Entlastung B3 durch Umfahrung/od Einbahnen od Tunnel	1
Kein Durchzugsverkehr entlang B3	1
sum:	56

Tabelle 21: Erwartungen an ein Verkehrskonzept in Langenzersdorf

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ein Fehlen an Kaufkraft bewirkt leer stehende Schaufenster in den Ortschaften	9
Abbildung 2: Lageplan Langenzersdorf; Quelle googlemaps	13
Abbildung 3: Schema des Straßenverlaufs in Langenzersdorf	14
Abbildung 4: Hauptplatz Langenzersdorf, Blick nach Wien, Perspektive eines Fußgeherers von Straßenniveau	15
Abbildung 5: Blick vom Gemeindeamt auf die Hauptstraße.....	15
Abbildung 6: Hauptstraße (Hauptplatz) Blickrichtung Korneuburg	16
Abbildung 7: Kreuzung am Hauptplatz.....	16
Abbildung 8: Vergleich der Befragten, die in bzw. außerhalb Langenzersdorfs arbeiten.....	19
Abbildung 9: Darstellung der Anzahl der Umfrageteilnehmer nach ihren Arbeitsstätten	19
Abbildung 10: Personen, die einen Pkw besitzen	20
Abbildung 11: Personen, die einen Parkplatz am Wohnort haben.....	20
Abbildung 12: Wege pro Person und pro Tag	20
Abbildung 13: Strecke von Weganfang bis zum ÖV	21
Abbildung 14: Strecke vom Verlassen des ÖV bis zum endgültigen Ziel.....	21
Abbildung 15: Strecke vom Weganfang bis zum Privat-Pkw.....	22
Abbildung 16: Strecke vom Verlassen des Pkw bis zum endgültigen Ziel	22
Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl.....	23
Abbildung 18: Reiseweiten.....	24
Abbildung 19: Reisezeiten	24
Abbildung 20: Arbeitsverkehr	25
Abbildung 21: Einkaufsverkehr innerhalb und außerhalb des Ortes	26
Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl der Einkäufer im Ortskern.....	27
Abbildung 23: Vergleich der nichtmotorisierten Einkäufer mit den motorisierten im Ortskern.....	28
Abbildung 24: Hauptplatzbereich – Ortskern.....	28
Abbildung 25: Einkaufswege im Ort ohne die Wege, die im Ortskern unternommen wurden.....	29
Abbildung 26: Vergleich der nichtmotorisierten Einkäufer mit den motorisierten außerhalb des Ortskerns, jedoch innerhalb Langenzersdorfs.....	30
Abbildung 27: Beispiel für einen Einkaufsort, der außerhalb des Kerns von Langenzersdorf liegt	30
Abbildung 28: Reiseweiten geordnet nach Verkehrsmittel für alle Wege.....	32
Abbildung 29: Reiseweiten für den Einkaufsverkehr	34
Abbildung 30: Geschäfte, die nach Meinung der Befragten im Ort fehlen.....	35
Abbildung 31: Werden Fußgeher durch zu schmale Gehsteige gefährdet?	36
Abbildung 32: Grafische Darstellung der Verteilung der fehlenden Gehsteige.....	36
Abbildung 33: Gibt es fehlende Zebrastreifen?	37
Abbildung 34: Grafische Darstellung der Angabe über die Orte der fehlenden Zebrastreifen	37
Abbildung 35: Wo sollen Fußgeherverbindungen errichtet oder verbessert werden?	38
Abbildung 36: Zufriedenheitsangabe zur Zentrumsgestaltung.....	38
Abbildung 37: Grafische Darstellung der Statements zur Ortskerngestaltung	39
Abbildung 38: Grafische Darstellung über die Anliegen zur Radwegverbesserung	40
Abbildung 39: Frage nach Vorstellbarkeit einer Sammelgarage.....	41
Abbildung 40: Frage nach Vorstellbarkeit einer Sammelgarage NUR aus der Sicht von Anwohnern der Hauptstraße.....	41
Abbildung 41: Beurteilung des Lastwagenverkehrs	42
Abbildung 42: Beurteilung des Lastwagenverkehrs NUR von Anrainern der Hauptstraße	42

Abbildung 43: Beurteilung der Fahrgeschwindigkeit in der Gemeinde	42
Abbildung 44: Beurteilung der Fahrgeschwindigkeit in der Gemeinde NUR durch die Anrainer der B3	42
Abbildung 45: Wo werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?	43
Abbildung 46: Beurteilung ob geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden sollen	43
Abbildung 47: Beurteilung ob geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden sollen, nur von Anrainern der B3 beantwortet	43
Abbildung 48: Bewertung des Verkehrs auf der Hauptstraße	44
Abbildung 49: Bewertung des Verkehrs auf der Hauptstraße ausschließlich durch die Anrainer	44
Abbildung 50: Wichtigkeit der Verminderung des Durchzugsverkehrs	44
Abbildung 51: Wichtigkeit der Verminderung des Durchzugsverkehrs NUR für die Anrainer der B3 ..	44
Abbildung 52: Farbliche Darstellung der gewidmeten Flächen	46
Abbildung 53: Lärmmessungen zu verschiedenen Uhrzeiten wochentags entlang der B3 – Hauptstraße, hier Hauptplatz	48
Abbildung 54: Lärmmessung am Samstag, den 7.5.2011 am Hauptplatz in Langenzersdorf	48
Abbildung 55: Nachtmessung im Mai am Hauptplatz in Langenzersdorf	49
Abbildung 56: Messergebnisse am Hauptplatz früh am Morgen	50
Abbildung 57: Wochenmarkt auf dem Hauptplatz in Langenzersdorf	52
Abbildung 58: Impressionen vom Wochenmarkt	53
Abbildung 59: Spar - Markt Langenzersdorf	54
Abbildung 60: Fußgeherzone in Krems in Niederösterreich	57
Abbildung 61: Klagenfurt	58
Abbildung 62: Heidelberg	58
Abbildung 63:: Heidelberg	58
Abbildung 64: Wien - Kärntnerstraße	58
Abbildung 65: Brücke über die Traun	60
Abbildung 66: Gmunden	60
Abbildung 67: Verkehrsfläche für Fußgeher zu schmal	60
Abbildung 68: Leerstehende Schaufenster im Zentrum Gmundens	61
Abbildung 69: Leerstehende Schaufenster im Zentrum Gmundens	61
Abbildung 70: Der Rathausplatz in Gmunden ist für Bummler besonders attraktiv	62
Abbildung 71: Gmündener Altstadt - Fußgeherzone	63
Abbildung 72: Versickerungsfähige Oberfläche	64
Abbildung 73: Begegnungszone in der Schweiz in Burgdorf	65
Abbildung 74: Berufstätigkeit der Umfrageteilnehmer	71
Abbildung 75: Stellung im Beruf der Umfrageteilnehmer	71
Abbildung 76: Anzahl der Teilnehmer an der Umfrage, nach Straßen geordnet	72
Abbildung 77: Arbeitsort aller Befragten, die in Langenzersdorf arbeiten	73
Abbildung 78: Arbeitsort der Befragten, die nicht in Langenzersdorf arbeiten	74
Abbildung 79: Trennung der Umfrageteilnehmer nach dem Geschlecht	74
Abbildung 80: Personen, die ein Motorrad besitzen	74
Abbildung 81: Personen, die ein Fahrrad besitzen	75
Abbildung 82: Personen, die einen Parkplatz am Arbeitsplatz haben	75
Abbildung 83: Personen, die im Besitz eines Pkw-Führerscheins sind	75
Abbildung 84: Personen, die im Besitz eines Motorradführerscheins sind	75
Abbildung 85: Besitz von Fahrkarten für den ÖV	76
Abbildung 86: Personen pro Haushalt	76

Abbildung 87: Haushalte unterteilt in Personenanzahl	77
Abbildung 88: Entfernung des jeweiligen Haushalts zur nächsten Haltestelle des ÖV	77
Abbildung 89: Aufteilung der Personen in Altersklassen	78
Abbildung 90: Anteil der Wege nach Anzahl.....	78
Abbildung 91: Besitz von Pkw, Motorrad, Fahrrad sowie ÖV-Ausweis aufgelistet nach Altersklassen	79
Abbildung 92: Angabe der Befragten ob bei dem Weg etwas transportiert wurde	80
Abbildung 93: Gewichtsabschätzung beim Transport.....	80
Abbildung 94: Gewicht nach Verkehrsmittel sortiert	81
Abbildung 95: Unterteilung der Wege nach dem Grund	82
Abbildung 96: Wege zur Arbeit, aufgeteilt in intern und extern.....	83
Abbildung 97: Wege zum Einkauf, aufgeteilt in intern und extern.....	83
Abbildung 98: Erledigungswege, aufgeteilt in außerhalb und innerhalb Langenzersdorfs	84
Abbildung 99: Wege für Freizeitaktivitäten, aufgeteilt in intern und extern.....	84
Abbildung 100: Wege nach Hause, aufgeteilt in intern und extern.....	85
Abbildung 101: Gesamtmobilitätsarten der Wege, aufgeteilt nach intern und extern	85
Abbildung 102: Tagesganglinie nach dem Reisezweck	86
Abbildung 103: Tagesganglinie nach dem Verkehrsmittel.....	86
Abbildung 104: Reiseweiten für die Arbeitswege, aufgeteilt nach den Mobilitätsarten.....	87
Abbildung 105: Reiseweiten für die Erledigungswege	88
Abbildung 106: Reiseweiten für den Freizeitverkehr	89
Abbildung 107: Reiseweiten für den Nach-Hause-Verkehr	90
Abbildung 108: Aufschlüsselung nach der Personennummer, die den allgemeinen Teil beantwortet (Nummer 1=älteste Person im Haushalt)	91
Abbildung 109: Fußwegweite zum Lebensmittelgeschäft	91
Abbildung 110: Fußwegweite zum Kindergarten.....	91
Abbildung 111: Fußwegweite zur Schule	92
Abbildung 112: Fußwegweite zur Bibliothek	92
Abbildung 113: Fußwegweite zum Kinderspielplatz	92
Abbildung 114: Fußwegweite zur Sportstätte.....	92
Abbildung 115: Fußwegweite zum Arzt	93
Abbildung 116: Fußwegweite zur Apotheke	93
Abbildung 117: Fußwegweite zum Postamt.....	93
Abbildung 118: Fußwegweite zur Bank.....	93
Abbildung 119: Fußwegweite zum Gemeindeamt.....	94
Abbildung 120: Fußwegweite zum Gasthaus	94
Abbildung 121: Einkauf von Lebensmitteln nach Orten	94
Abbildung 122: Einkauf von Haushaltsartikeln nach Orten	94
Abbildung 123: Einkauf von Bekleidung nach Orten.....	95
Abbildung 124: Einkauf von anderen Konsumgütern nach Orten	95
Abbildung 125: Darstellung der Einkaufsorte die gesondert angeführt wurden.....	95
Abbildung 126: Darstellung der Einkaufsorte, die gesondert angeführt wurden.....	96
Abbildung 127: Bewertung von Langenzersdorf nach seiner Einkaufsattraktivität.....	96
Abbildung 128: Angabe über den Ort der Freizeitaktivitäten.....	97
Abbildung 129: Sicherheit für Fußgeher in Langenzersdorf.....	98
Abbildung 130: Berücksichtigung von Kinderwagen und Behinderten.....	101
Abbildung 131: Angabe über Radbenutzung	104
Abbildung 132: Sicherheit für Radfahrer in Langenzersdorf.....	104

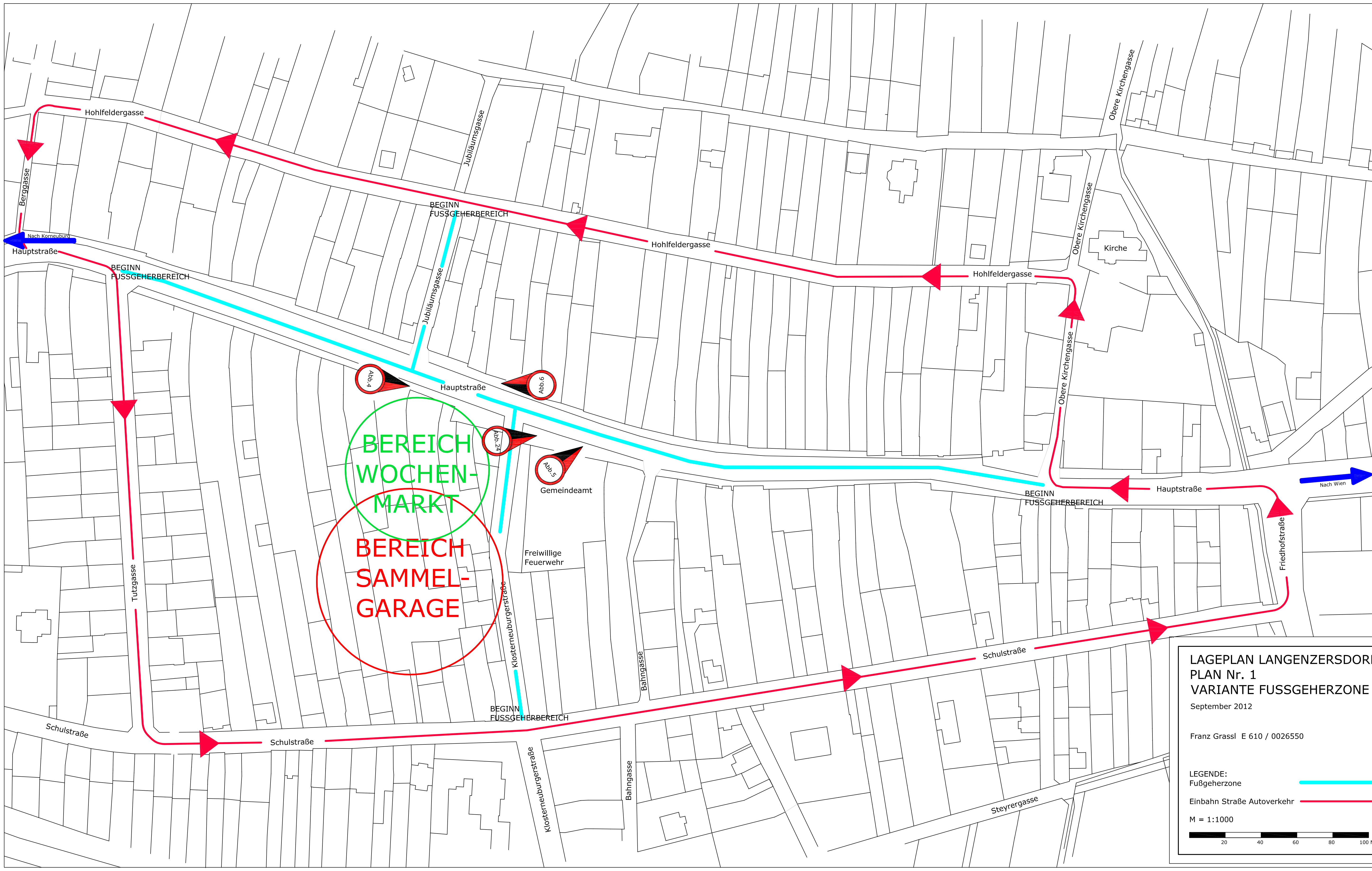
Abbildung 133: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	106
Abbildung 134: Benutzung des Busses.....	107
Abbildung 135: Qualitätsbeurteilung der Linienbusse	108
Abbildung 136: Busverbindungen	109
Abbildung 137: Bahnbenutzung	109
Abbildung 138: Qualitätsbeurteilungen der Bahn	110
Abbildung 139: Zufriedenheit mit den Bahnverbindungen	111
Abbildung 140: Parkplatzanzahl im Ort ausreichend?	111
Abbildung 141: Immissionsbelästigungen durch den Verkehr am Wohnungsstandort am Tag.....	116
Abbildung 142: Immissionsbelästigungen durch den Verkehr am Wohnungsstandort am Tag.....	117
Abbildung 143: Erwartungen der Befragten an ein Verkehrskonzept	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wo wird die Freizeit ausserorts verbracht?.....	97
Tabelle 2: Wo wird die Freizeit ausserorts verbracht?.....	98
Tabelle 3: Warum wurde die Sicherheit für Fußgeher in Langenzersdorf mit „Schlecht“ bewertet? ..	99
Tabelle 4: Wo findet eine Gefährdung der Fußgeher durch mangelnde Gehsteige statt?.....	100
Tabelle 5: Wo fehlen Zebrastreifen?	101
Tabelle 6: Wo gibt es Mängel bei der Berücksichtigung Behinderter und Kinderwagen	101
Tabelle 7: Angabe der Stellen, an denen Fußgeherverbindungen verbessert werden sollten.....	102
Tabelle 8: Positive und negative Statements zur Ortskerngestaltung	103
Tabelle 9: Gründe, warum man das Fahrrad nicht benutzt	104
Tabelle 10: Warum wurde die Sicherheit für Radfahrer mit „Schlecht“ bewertet?	105
Tabelle 11: Wo sollen Radfahrwege errichtet werden, bzw. wo sollen sie verbessert werden?	106
Tabelle 12: Wo sollen Abstellvorrichtungen für Fahrräder vorgesehen werden?	106
Tabelle 13: Verbesserungswünsche der Befragten zu den Linienbussen	109
Tabelle 14: Anregungen zur Verbesserung der Bahnverbindungen	111
Tabelle 15: An welchen Stellen fehlen öffentliche Parkplätze?	112
Tabelle 16: Wo werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?	113
Tabelle 17: Wo sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?	113
Tabelle 18: Wo findet der Lastwagenverkehr am stärksten statt?	114
Tabelle 19: Wie häufig fühlen Sie sich durch den Verkehr am.....	114
Tabelle 20: Weshalb fühlen Sie sich am Wohnungsstandort durch den Verkehr gestört?	115
Tabelle 21: Erwartungen an ein Verkehrskonzept in Langenzersdorf	118

Literaturverzeichnis

- Corazza, Daimler, Ernst, Federspiel, Herbst, Langbein, et al. (1992). *Kursbuch Gesundheit*. Kiepenheuer & Witsch, Köln.
- Daneshmandi, L. (14.Juni 2012). Diesel gefährlicher als angenommen. *KURIER* , 1.
- Erich Gusel, J. B. (1999). *Langenzersdorf - heute*. Langenzersdorf: Marktgemeinde Langenzersdorf.
- http://magazin-city.at/Fussgaengerzonen_mayer.155.0.html. (August 2012).
- http://www.begegnungszonen.ch/home/zone_show.aspx?mode=View&id=798&bu=%2Fhome%2Fzone_liste.aspx. (Juli 2012).
- <http://www.kaufinkrems.at/stor.html>. (August 2012).
- <http://www.klagenfurt.at/euro08/deutsch/sehenswuerdigkeiten-klagenfurt.asp>. (Juli 2012).
- <http://www.lemonpage.de/kurzreisen/heidelberg-ausflug.html>. (August 2012).
- Knoflacher, H. (1995). *Fußgeher- und Fahrradverkehr-Planungsprinzipien*. Böhlau Verlag Wien-Köln-Weimar.
- Knoflacher, H. (2007). *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung*. Wien-Köln-Weimar: Böhlau.
- Knoflacher, H. (2001 und 2007). Vorlesung Verkehrsplanung. Technische Universität Wien.
- Knoflacher, H. (1996). *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr*. Wien: böhlau.
- Langenzersdorf, DI Wailzer. (2010). Planvorlage Straßenverlauf Langenzersdorf.
- Macoun, T. (2011). Vorlesung Transport & Siedlungswesen. Technische Universität Wien.
- Petz, G., & Schwarz, E. (2008). *900 Jahre Langenzersdorf*.
- Pilz, C. (2011). Seminar "Jugendmobilität in Niederösterreich". Z2000 Veranstaltungssaal Stockerau.
- Seiss, R. (Juni 2012). Drive-in-Shopping. *Bauzeitung der WKO* , 3.
- www.langenzersdorf.gv.at. (Juli 2012).



BEREICH
WOCHEN-
MARKT

BEREICH
SAMMEL-
GARAGE

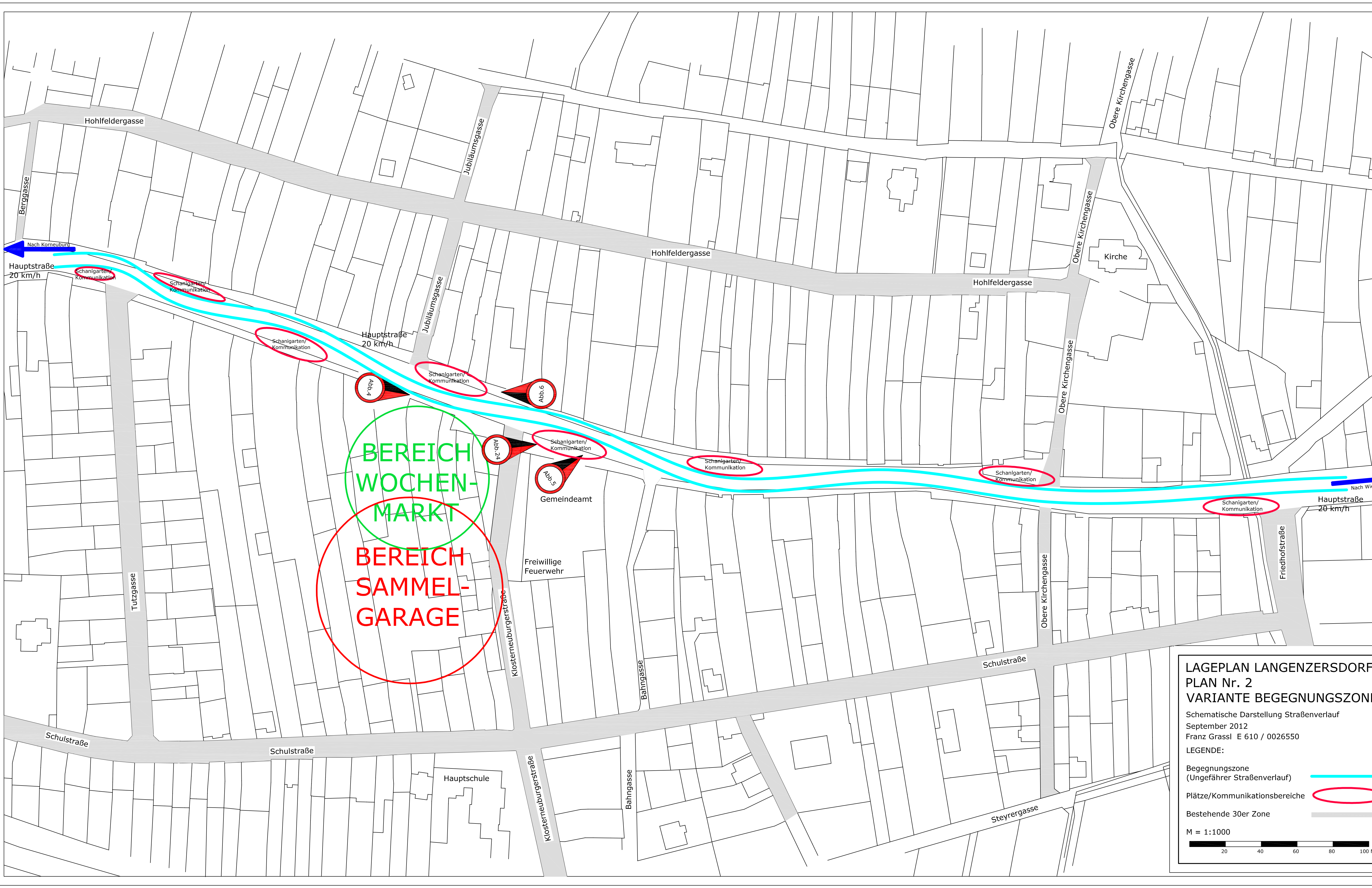
LAGEPLAN LANGENZERSDORF
PLAN Nr. 1
VARIANTE FUSSGEHERZONE
September 2012

Franz Grassl E 610 / 0026550

LEGENDE:
Fußgeherzone
Einbahn Straße Autoverkehr

M = 1:1000

20 40 60 80 100 Meter



LAGEPLAN LANGENZERSDORF
PLAN Nr. 2
VARIANTE BEGEGNUNGSZONE

Schematische Darstellung Straßenverlauf
September 2012
Franz Grassl E 610 / 0026550

LEGENDE:

Begegnungszone
(Ungefährer Straßenverlauf)

Plätze/Kommunikationsbereiche

Bestehende 30er Zone

M = 1:1000

20

40

60

80

100 Meter