Zistersdorf

Nicht-motorisierter Verkehr

280.109 RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSPLANUNG ZISTERSDORF
2013 W

IMPRESSUM

VERFASSER_INNEN:	PHILLIPP BEJOL	
	CAROLINE NAGL	
	VICTORIA SCHOPF	
BETREUER_INNEN:	DIETER FREI & HELENA LINZER	ÖRTLICHE RAUMPLANUNG
	GERLINDE GUTHEIL-KNOPP-KIRCHWALD	FINANZWISSENSCHAFT
	BARDO HÖRL	VERKEHRSSYSTEMPLANUNG

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Daten zur Mobilität 3
2. Zentrumsanalyse im Hauptort Zistersdorf 8
   2.1. Lokale Zentrumseinrichtungen und Nutzungscluster 9
   2.2. Das Zentrum im Fokus 10
3. Bedingungen des Fußverkehrs 11
   3.1. Fußverbindungen ins Zentrum 11
   3.2. Erreichbarkeit der Stadt zu Fuß 12
   3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs 13
4. Bedingungen des Radverkehrs 19
   4.1. Radverbindungen ins Zentrum 19
   4.2. Erreichbarkeit der Stadt mit dem Rad 20
   4.3. Regionale Radverbindungen 21
   4.4. Impressionen des Radverkehrs 22
5. Bedingungen des öffentlichen Verkehrs 23
   5.1. Anbindung Zistersdorf an das öffentliche Verkehrsnetz 24
   5.2. Anbindung Zistersdorf an das regionale Verkehrsnetz 24

Quellenverzeichnis 26
Abbildungsverzeichnis 27
Diagramm-, Tabellen- und Planverzeichnis 28

1. Allgemeine Daten zur Mobilität

Ausgangslage

Die folgenden Daten sollen einen Einblick in die derzeitige verkehrliche Situation in Zistersdorf geben. Leider sind die aktuellsten Verkehrsdaten nur auf Landesebene verfügbar wodurch eine explizite Betrachtung der Gemeinde nicht möglich ist. Aus dem Jahre 2003 stehen Daten zum Motorisierungsgrad der Bezirke Gänserndorf und Mistelbach sowie Verkehrsdaten zur Region Weinviertel zur Verfügung, welche in dem Bericht *Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2003* vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung veröffentlicht wurden.
Ein Großteil der Statistiken für Niederösterreich stammen aus dem Bericht *Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008* vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Für den Vergleich von Niederösterreich wurde das Land Vorarlberg ausgewählt, da hier eine ähnliche Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2008 vorliegt (*Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008*).

Modal Split

Der Modal Split gibt die Verteilung der täglichen Verkehrsmenge auf einzelne Mobiltitätsformen an. Das bedeutet, dass die zurückgelegten Wege den einzelnen Formen der Fortbewegung (zu Fuß, mit dem Rad, mit dem öffentlichen Verkehr, als PKW-Lenker oder als PKW-Mitfahrer) zugeordnet.

Abbildung 1: Parkplatz bei den Schulen in Zistersdorf

Modal Split im Bundesländer Vergleich

Im untenstehenden Diagramm wird der Modal Split in den Bundesländern Niederösterreich, Wien, Oberösterreich und Vorarlberg dargestellt. Es fällt sofort auf, dass das Land Niederösterreich im Vergleich einen sehr hohen Anteil (53%) der täglichen Wege mit dem Pkw als Lenker verrichtet, welcher sich auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie die Zurücklegung der täglichen Wege zu Fuß auswirkt. In diesen Kategorien sind in Niederösterreich nur sehr niedrige Werte zu verzeichnen.
Das Bundesland Wien hat sowohl den höchsten Anteil an Wegen, die mit dem öffentlichen Verkehr (35%) als auch zu Fuß (27%) zurückgelegt werden. Dies ist vor allem auf ein besseres öffentliches Verkehrsnetz sowie eine höhere Dichte der Siedlungs- und Nutzungsstruktur zurückzuführen.
Der Anteil der Wege, welche mit dem Rad zurück gelegt werden liegt in Niederösterreich bei 7% und unterscheidet sich somit von Wien und Oberösterreich kaum. Nur in Vorarlberg wurde durch gezielte Bemühungen, betreffend des Radverkehrs, ein Anteil von 15% erreicht.

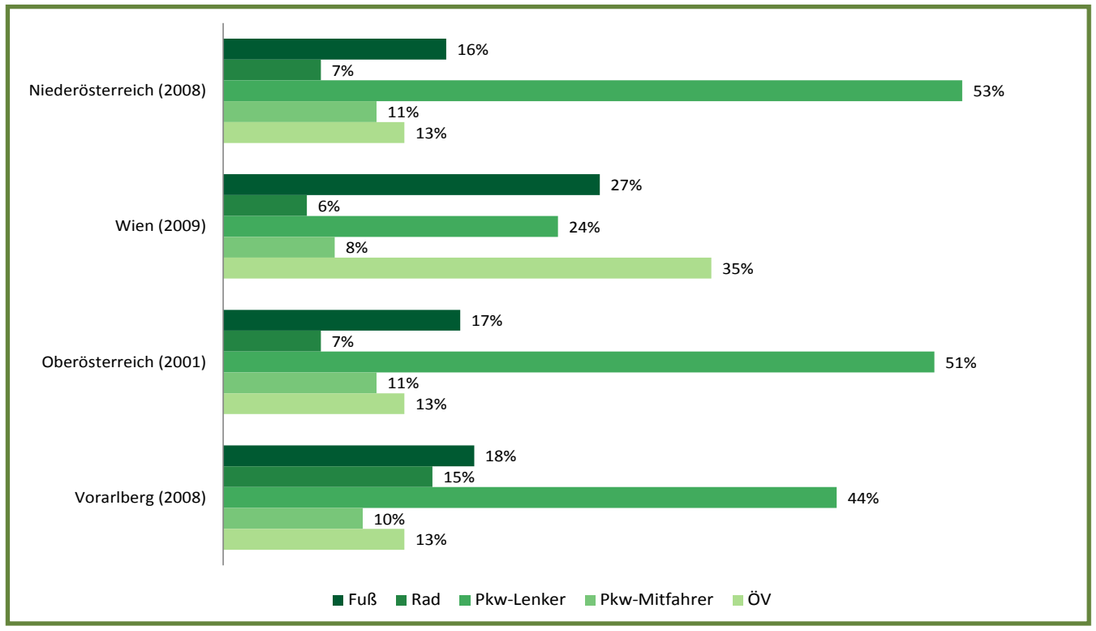


Diagramm 1: Modal Split im Bundesländer Vergleich, Quelle: Verkehr in Zahlen, Österreich 2011; eigene Darstellung

1. Allgemeine Daten zur Mobilität

Modal Split nach Altersklassen

Als nächstes wird der Modal Split für Niederösterreich aufgeschlüsselt nach Altersklassen dargestellt. Die erste Klasse, in welche Personen bis 17 Jahre fallen, unterscheidet sich am stärksten von den anderen. Sie hat den höchsten Anteil an Wegen, die mit dem öffentlichen Verkehr oder als Pkw-Mitfahrer zurückgelegt werden, was vor allem daran liegt, dass Personen dieser Altersklasse oftmals noch keinen Führerschein besitzen und somit ihre Wege nicht als Pkw-Lenker zurücklegen können. Ab 18 Jahren steigt der Anteil der Pkw-Lenker stark an, erreicht seinen Höhepunkt in der Altersklasse von 35 bis 49 mit 69% und sinkt ab 50 Jahren wieder. Demnach steigt der Rad- und Fußanteil wieder entsprechend, während der ÖV-Anteil weiterhin sinkt. Der Anteil der Radfahrer ist in allen Altersklassen ähnlich, während der Fußgänger Anteil relativ große Schwankungen aufweist. Den höchsten Anteil an Personen, welche ihre täglichen Wege zu Fuß erledigen finden sich in der Altersklasse 65+.

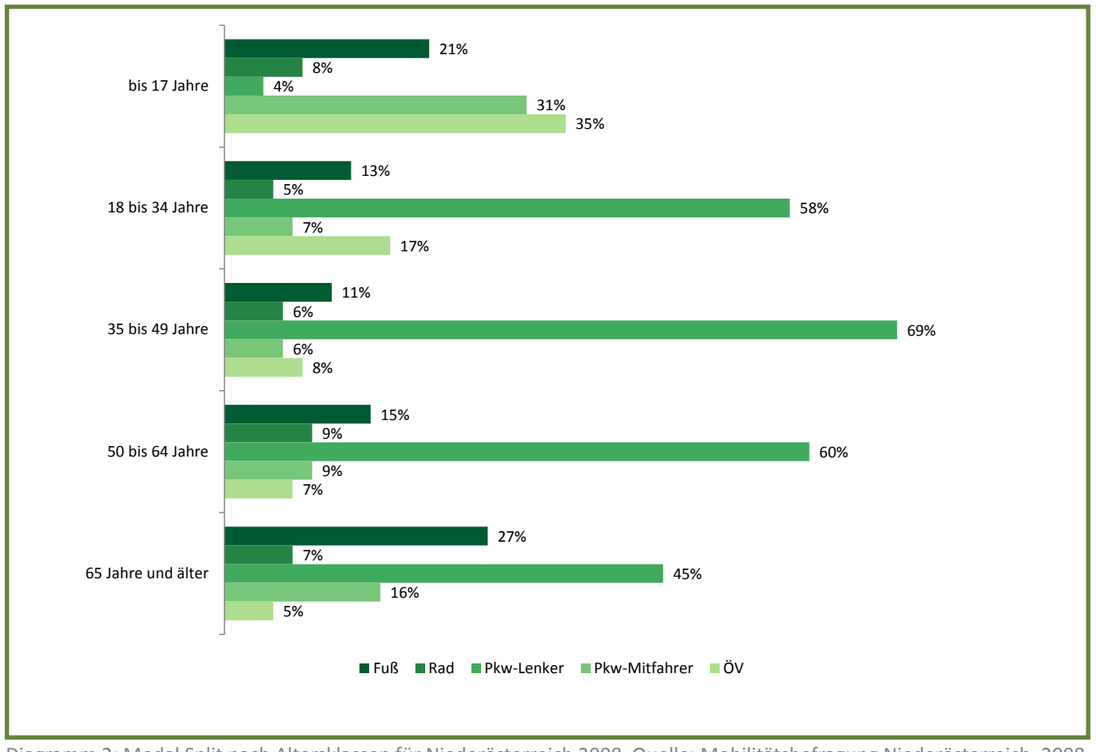


Diagramm 2: Modal Split nach Altersklassen für Niederösterreich 2008, Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; eigene Darstellung

Besitz eines Fahrrades

In folgendem Diagramm werden die Anteile von Fahrrad Besitzern aufgeschlüsselt nach Altersklassen für Niederösterreich und Vorarlberg dargestelllt. In Anbetracht des niedrigen Anteils (7%) an Wegen, die mit dem Rad zurück gelegt werden, hat Niederösterreich einen beträchtlichen Anteil von 78% an Fahrrad Besitzern. In Vorarlberg ist der Anteil der Fahrrad Besitzer noch ein bisschen höher als in Niederösterreich. In beiden Bundesländern nimmt der Anteil an Fahrrad Besitzer ab 65 Jahren stark ab.

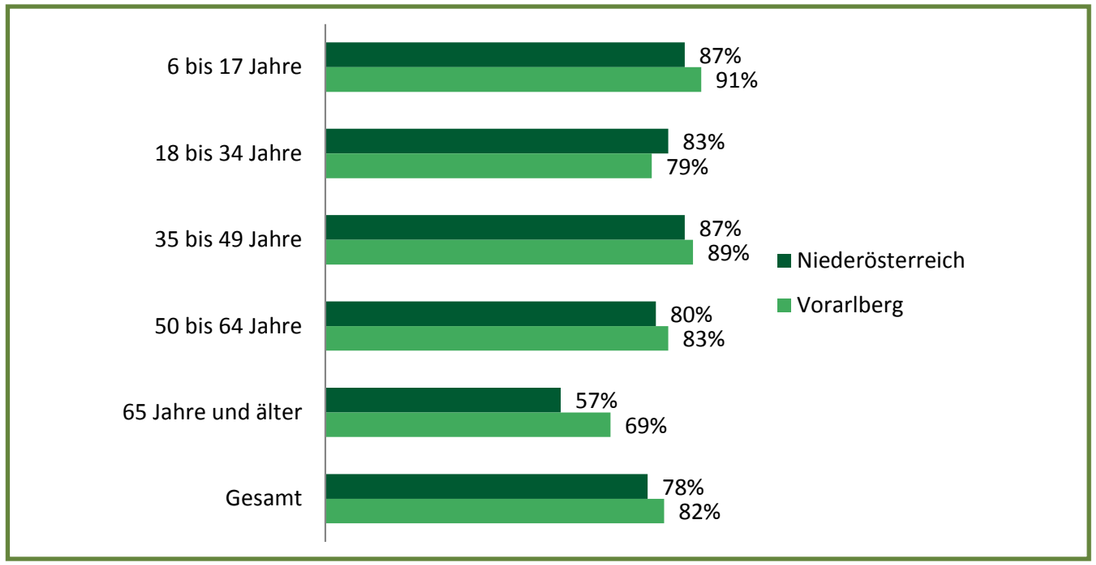


Diagramm 3: Besitz eines Fahrrades für Niederösterreich und Vorarlberg 2008, Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg, 2008; eigene Darstellung

Abbildung 2: Ungenutzte Radabstellanlagen im Stadtkern von Zistersdorf

1. Allgemeine Daten zur Mobilität

Anzahl der Pkw je Haushalt

Niederösterreich hat durchschnittlich mehr Personenkraftwagen je Haushalt als Vorarlberg. Der Anteil der Haushalte, die keinen oder einen Pkw haben, beträgt in Vorarlberg 69% und ist größer als jener in Niederösterreich, welcher 54% aufweist. 46% der niederösterreichischen Haushalte haben sogar mehr als einen Pkw.

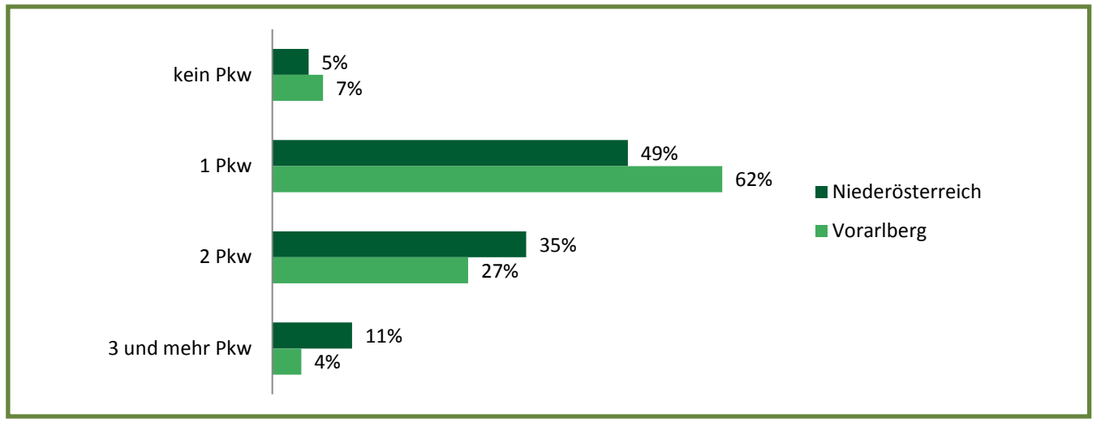


Diagramm 4: Anzahl der Pkw je Haushalt in Niederösterreich und Vorarlberg 2008, Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; eigene Darstellung

Abbildung 3: Gemeinde Gaiselberg: schwere Fahrbahnschäden auf Haupt- und Nebenfahrbahn

Abbildung 4: Bushaltestelle in der Gemeinde Zistersdorf bei der Hauptschule

ÖV-Zeitkartenbesitz

Als letztes wurden noch die Anteile von ÖV-Zeitkartenbesitz aufgeschlüsselt nach Altersklassen von Niederösterreich und Vorarlberg verglichen. In Niederösterreich und Vorarlberg verhält es sich ähnlich wie beim Modal Split aufgeschlüsselt nach Altersklassen. In der Altersklasse 6 bis 17 Jahre ist der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitz noch relativ hoch, er sinkt jedoch ab der zweiten Altersklasse drastisch ab. In der Altersklasse 65+ steigt der Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitz wieder ein wenig an. Insgesamt besitzen 29% der Vorarlberger eine ÖV-Zeitkarte während sich dieser Wert in Niederösterreich nur auf 23% beläuft.

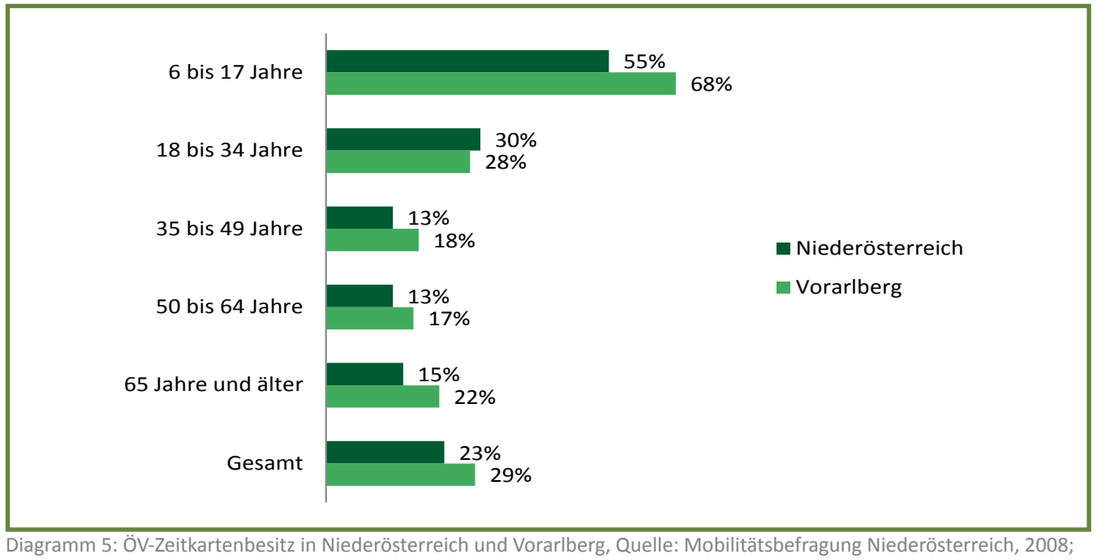


Diagramm 5: ÖV-Zeitkartenbesitz in Niederösterreich und Vorarlberg, Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg, 2008; eigene Darstellung

1. Allgemeine Daten zur Mobilität

Daten auf Bezirksebene

Um auch Daten auf einer kleineren Ebene als auf Landesebene zu finden muss man einige Jahre zurück blicken. In dem Bericht *Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung* aus dem Jahr 2003 gibt es Daten, welche einen genaueren Blick auf die regionale und Bezirksebene ermöglichen.

Entwicklung des Motorisierungsgrades auf Bezirksebene

Auf der Bezirksebene wird leider ausschließlich die Entwicklung des Motorisierungsgrades von 1991 bis 2001 für alle niederösterreichischen Bezirke dargestellt. Im untenstehenden Diagramm wird die Veränderung des Motorisierungsgrades für Mistelbach und Gänserndorf dargestellt. In Mistelbach ist der Motorisierungsgrad innerhalb von zehn Jahren von 420 auf 588 Pkw je 1000 Einwohner angestiegen. In Gänserndorf gibt es einen geringeren Anstieg zu verzeichnen - der Motorisierungsgrad des Bezirks ist von 437 auf 573 Pkw auf 1000 Einwohner angestiegen.

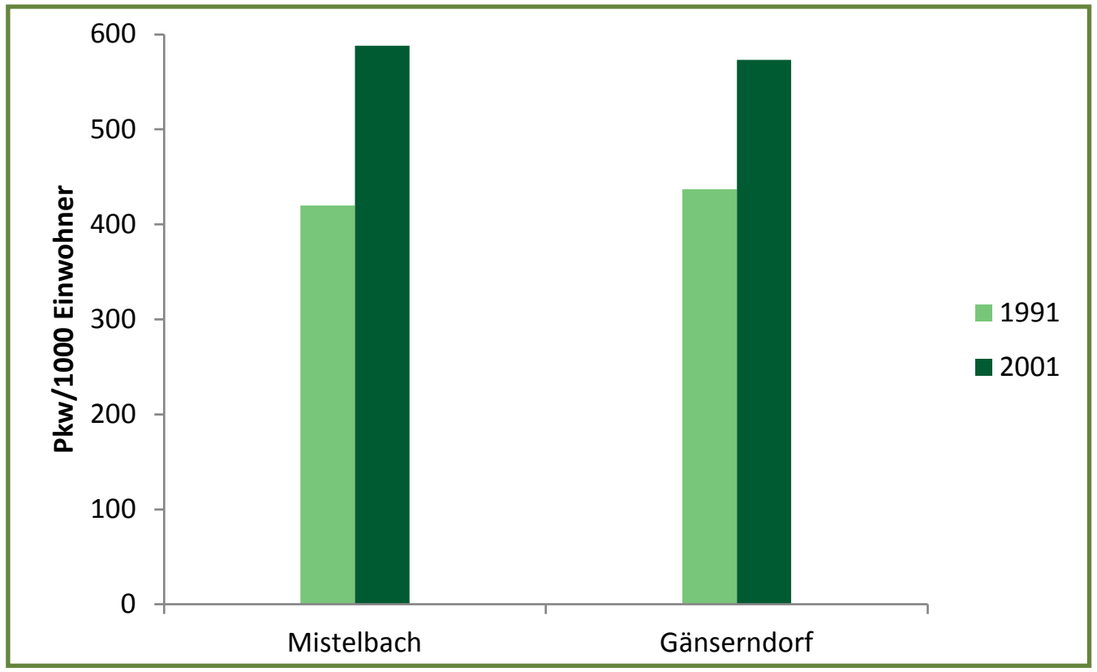


Diagramm 6: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Mistelbach und Gänserndorf, Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2003; eigene Darstellung

Modal Split Daten für die Region Weinviertel und Waldviertel

Für die regionale Ebene standen im Jahr 2003 Daten zum Modal Split für die Regionen Waldviertel und Weinviertel zur Verfügung. Beide Regionen weisen einen ähnlich hohen Anteil an Pkw-Lenkern auf. Die Region Weinviertel weist mit einem Wert von 18% einen doppelt so hohen Fuß-Anteil als das Waldviertel auf. Das Waldviertel hat einen höheren Anteil an Wegen, welche mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, als das Weinviertel.
Die Modal Split Daten der Regionen sind jenen der Bundesländer in denen sie liegen sehr ähnlich.

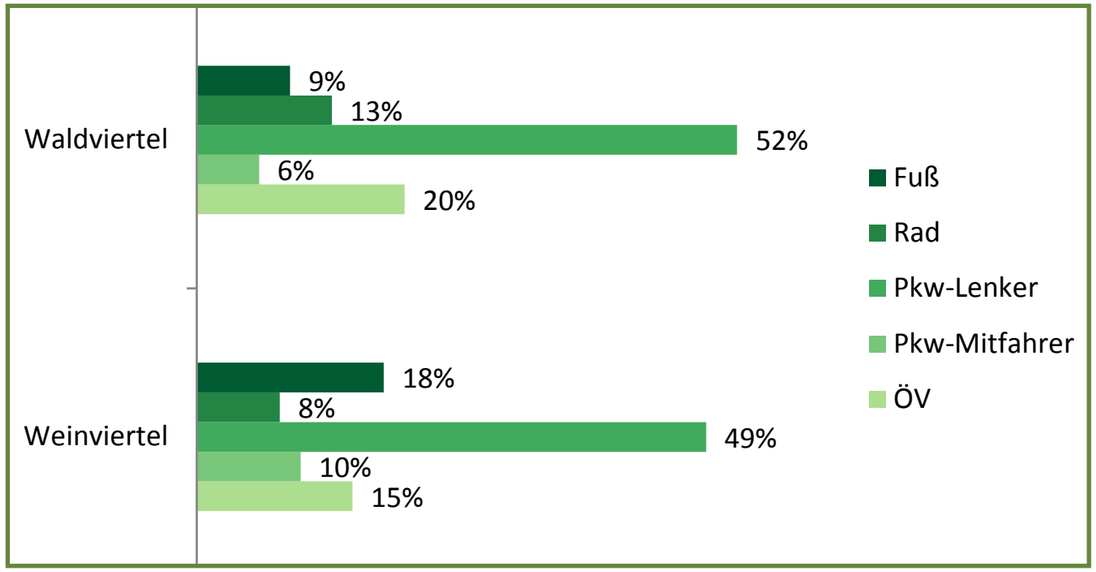


Diagramm 7: Modal Split auf Regionsebene 2003, Quelle: Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2003; eigene Darstellung

Abbildung 5: Bushaltestelle vor der Hauptschule im Hauptort Zistersdorf

2. Zentrumsanalyse im Hauptort Zistersdorf

Lokale Zentrumseinrichtungen und Nutzungscluster

Die Karte „Lokale Zentrumseinrichtungen und Nutzungscluster“ (siehe Seite 9) gibt einen Überblick über die Stadt Zistersdorf selbst. Das Gebiet wurde in drei Nutzungsbereiche (Gewerbe-, Wohn- und Zentrumsgebiet) eingeteilt. Das Zentrum wird von der ehemaligen Stadtmauer eingegrenzt und hebt sich durch eine dichtere Bebauung der Gebäude von den anderen zwei Gebieten ab.
Im Zentrumsgebiet liegt das Amtshaus, die Kirche, das Pfarrheim, das Hotel „Eldu“, kleinere Geschäfte und der Großteil der Bildungseinrichtungen. Das Schloss das sich im südwestlichen Bereich des Gebiets befindet wird als Wohnquartier für Schüler der Berufsschule und Höhere technischen Lehranstalt (HTL) während der Schulzeit genutzt. In der restlichen Zeit ist das Schloss unbewohnt und kann für Veranstaltungen genutzt werden.Östlich des Schlosses befinden sich die Berufsschule, die HTL, die Volksschule, die Musikschule, die Sonderschule und die Hauptschule.

Das Wohngebiet bildet sich um das Zentrum, ist im Osten durch das Gewerbegebiet begrenzt und erweitert sich im Westen stark. Im Wohngebiet sind vorwiegend Einfamilienhäuser und vereinzelte Wohnhäuser vorzufinden. Im westlichen Teil befinden sich Nahversorger, wie zum Beispiel ein Spar, Billa, Hofer oder die Bäckerei Geier. Außerdem gibt es mit der Polytechnischen Schule und den zwei Kindergärten noch weitere Bildungseinrichtungen. Im Osten gibt noch eine Wallfahrtskirche und im Westen ein Seniorenheim.

Das Gewerbegebiet liegt im Osten und erstreckt sich als ein Band von Norden nach Süden. Wichtige Einrichtungen sind das Lagerhaus, die A.S.A, das AMS und der Bahnhof mit seiner bestehenden Güterverbindung.

Schließlich gibt es noch drei wichtige Grünflächen, die als Sport- und Freizeitmöglichkeiten verwendet werden. Einerseits der Park, angrenzend am Gewerbegebiet, der sehr idyllisch wirkt und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist und andererseits die zwei Grünflächen südlich des Schlosses. Der Schlosspark, der nicht sonderlich genutzt wird, hätte durchaus Potential. Die größere Fläche südlich des Schlossparks wird vorwiegend als Sportfläche genutzt.

Die wichtigsten Einrichtungen der Stadt Zistersdorf wie zum Beispiel die Bildungseinrichtungen oder Verwaltungsgebäude sind im Zentrum angesiedelt und werden in der folgenden Karte farblich hervorgehoben.

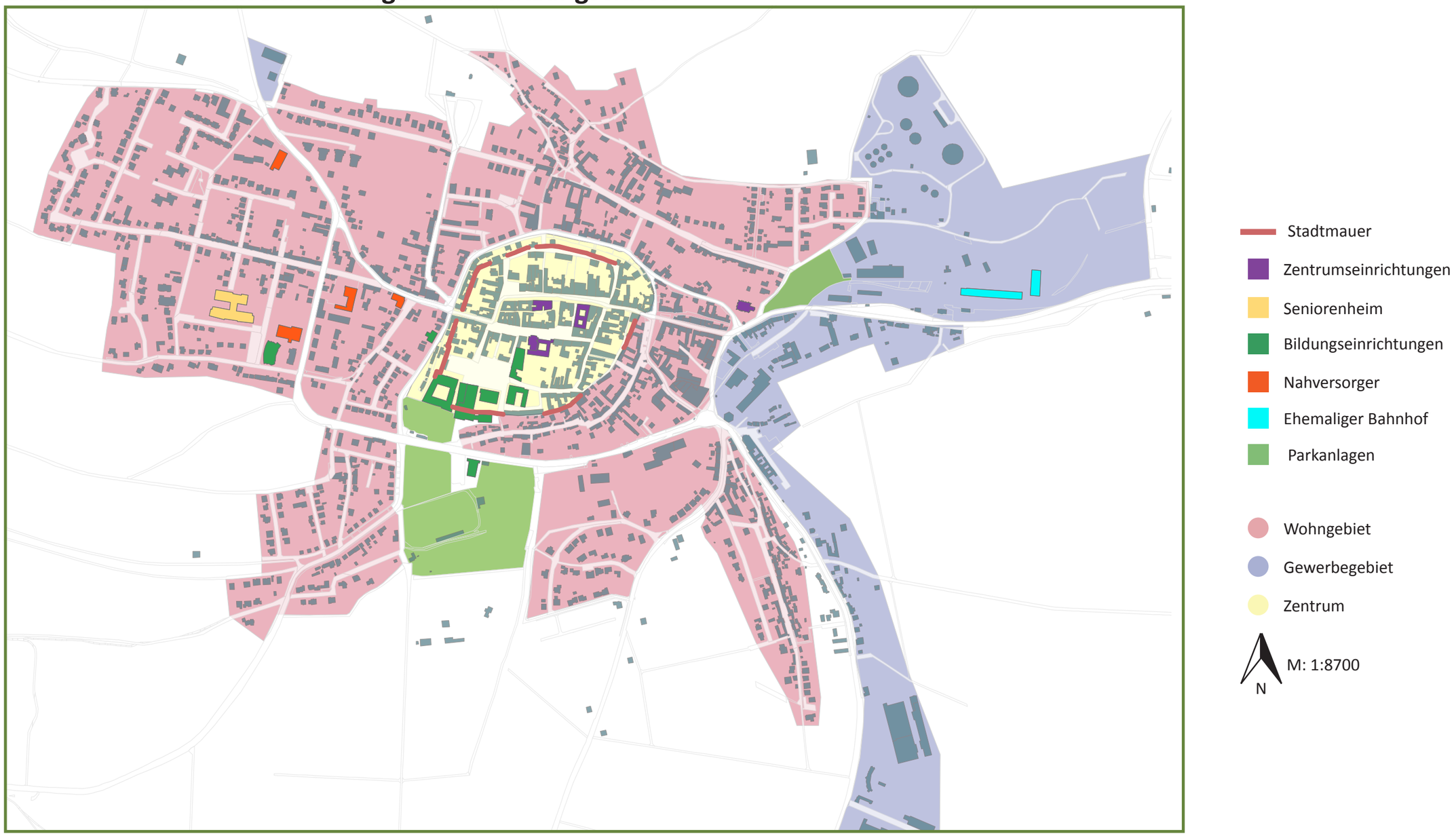
Zentrum im Fokus

Die Karte „Zentrum im Fokus“ zeigt das Zentrum der Stadt Zistersdorf im Detail und stellt wichtige Fußgängerverbindungen dar.
Die Stadt Zistersdorf ist generell gut für den Fußverkehr ausgestattet. Obwohl das Zentrumsgebiet mit mehr als ausreichend Parkplätzen gestaltet wurde, beläuft sich der Großteil der Wege im Kerngebiet zu Fuß. Es ist darauf geachtet worden den Fußverkehr und die wichtigsten Fußverbindungen in der Innenstadt mit genügend Schutzwegen zu sichern.
Die wichtigsten Fußverbindungen führen ins Stadtzentrum, zu den Bildungseinrichtungen und Nahversorgern. Eine Hauptverbindung für den Fußverkehr ist die Kirchengasse, die vom Zentrum aus zu den Schulen führt. Sie wird täglich von Eltern benutzt die ihre Kinder zur Schule bringen. Eine weitere Hauptverbindung liegt im nördlichen Stadtteil. Die Verbindung der Stadtgrabengasse mit der Naglergasse ist für die Bewohner eine Abkürzung ins Zentrum. Somit können alle wichtigen Einrichtungen zu Fuß erreicht werden. Man kann daher durchaus sagen, dass Zistersdorf eine Stadt der kurzen Wege ist.
Die Parkplätze am Schlossplatz werden vorwiegend von Berufs- oder HTL-Schülern benutzt. Hingegen wird der Parkplatz südlich des Schlosses für den Kindergarten und Sportplatz freigehalten.

Abbildung 6: Kirchenplatz im Hauptort Zistersdorf

2. Zentrumsanalyse im Hauptort Zistersdorf

2.1. Lokale Zentrumseinrichtungen und Nutzungscluster



Plan 1: Darstellung der Lokalen Zentrumseinrichtungen und der Nutzungscluster, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

2.2. Zentrum im Fokus

Plan 2: Zentrum im Fokus, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

3. Bedingungen des Fußverkehrs

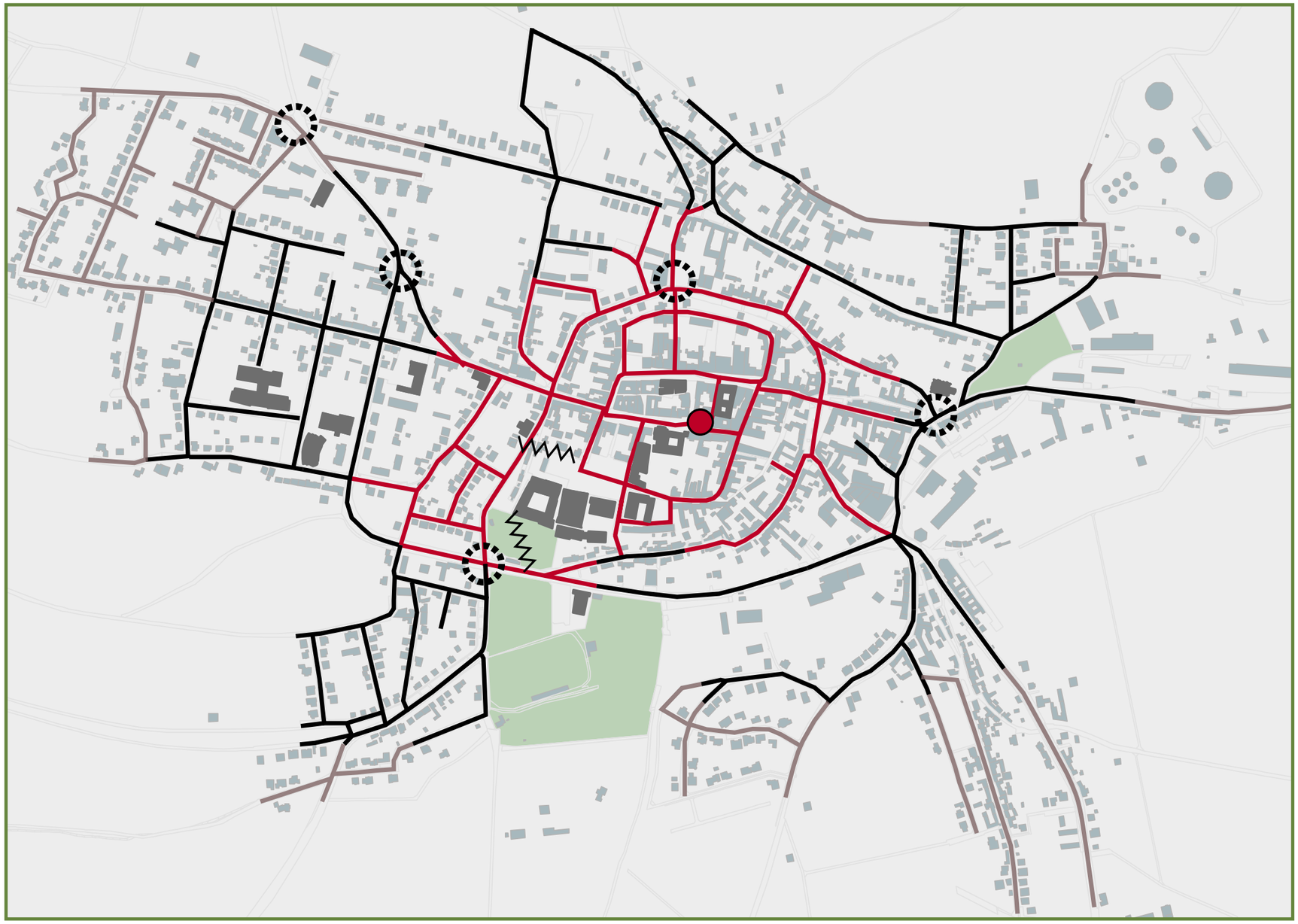
3. 1. Fußverbindungen ins Zentrum

Plan 3: Fußverbindungen ins Zentrum, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

Die Karte „Fußwege ins Zentrum“ verdeutlicht die wichtigsten Verbindungsachsen ins Zentrum zu Fuß. Um die Stadtmauer führen die Stadtgrabengasse und die Umfahrungsstraße, die mit mehreren Zugängen ins Zentrumgebiet verbunden sind. Während die östlichen und westlichen Eingänge auch für den motorisierten Verkehr zu erreichen sind, sind die anderen zwei nur zu Fuß zu bewältigen.

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.2. Erreichbarkeit der Stadt zu Fuß



Plan 4: Erreichbarkeit der Stadt zu Fuß, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

Grundsätzlich ist die Stadtgrenze Zistersdorfs vom Zentrum aus innerhalb von 20 Minuten zu erreichen. Dies zeigt die Karte „Erreichbarkeit der Stadt zu Fuß“.
Als Ausgangspunkt für die Messungen wurde der Kirchenplatz ausgewählt. Von dort aus ist das Zentrum in 6 Minuten zu erreichen.
Die Wege zu den Wohngebieten im Norden, Osten, Süden und Teile des Westens können innerhalb von 12 Minuten zurückgelegt werden, während man für das restliche Wohngebiet im Westen und die Gewerbegebiete im Osten über 12 Minuten benötigt.
In der Karte werden sowohl Problemstellen als auch räumliche Barrieren dargestellt. So gibt es beispielsweise keine direkte Verbindung zwischen dem Schloss und der Umfahrungsstraße oder zwischen dem Schlossplatz und der Schlossberggasse.
Problemstellen befinden sich zumeist an Kreuzungen. Die Kreuzungen an der Umfahrungsstraße sind meist ohne Schutzwege ausgestattet. Durch die stark frequentierte Straße herrscht hier große Gefahr für den Fußverkehr.

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs

Hauptort Zistersdorf

Die Bedingungen für Fußgänger im Hauptort kann als befriedigend bis gut eingestuft werden. Dabei muss jedoch zwischen dem Zentrum und den übrigen Teilen differenziert werden. Deshalb wurde in der weiteren Analyse auf jeden Bereich explizit eingegangen.

Zentrum

Das Zentrum Zistersdorfs verfügt fast durchwegs über ausreichend breite Gehwege, wodurch sowohl die Verbindungsfunktion gegeben ist als auch zum Verweilen einlädt. Anhand der Abbildung 1 lässt sich dieser Umstand gut festmachen, denn es ist einerseits der großzügig angelegte Gehsteig und andererseits die Straßenmöblierung erkennbar.

Abbildung 7:Kreuzung Hauptstraße, Naglergasse

Der Kirchenplatz (im Volksmund auch Baumhacklplatz genannt), auf welchem wöchentlich ein Markt abgehalten wird, wurde im Zuge der Stadterneuerung 1999 zusammen mit dem Platz vor dem Stadtamt und dem Platz vor dem Kulturhaus umgestaltet. Dadurch wurde die Situation für Fußgänger deutlich verbessert, was auch anhand von Abbildung 8 ersichtlich wird. Der Brunnen wurde vom örtlichen Bäcker Baumhackl gestaltet.

Abbildung 8: Kirchenplatz im Hauptort Zistersdorf

Im Rahmen eines Versuchs die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen, wurden im September 2013 drei Schutzwege rot eingefärbt. Dies wurde vor allem zum Schutz der Schüler umgesetzt, da sich diese Kreuzungen an stark frequentierte Schulwegen befinden.

Abbildung 9: Kreuzung Schloßberggasse, Kaiserstraße

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs

Abbildung 10: Dragowanitschgasse

Eine wichtige Verbindung für Fußgänger durch das Zentrum ist die Dragowanitschgasse. Diese verläuft vom nördlichen Stadttor zum Stadtamt und ist ausschließlich für Fußgänger benutzbar. Über die Pröbstlgasse und die Kirchengasse sind in weiterer Folge die Schulen im Süden des Zentrums über Fußgängerzonen zu erreichen.

Barrierefreiheit in Zistersdorf

Barrierefreiheit ist im Zentrum Zistersdorfs nicht durchwegs gegeben. Das nördliche Stadttor ist nur über Stufen zu erreichen, was für mobilitätseingeschränkte Personen ein nahezu unüberwindbares Hindernis ist und dadurch erhebliche Umwege entstehen. Des Weiteren sind teilweise Straßenmöblierungen unglücklich in der Mitte des Gehsteigs platziert, wodurch für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen der Weg erschwert wird.

Abbildung 11: Altes Stadttor im Norden des Hauptortes

Abbildung 12: Straßenlaterne in der Meierhofgasse

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs

Außerhalb des Zentrums

Wie schon erwähnt, ist die Situation für Fußgänger außerhalb des Stadtzentrums als befriedigend einzustufen. Gehsteige sind durchwegs und zumeist auch in angemessener Breite vorhanden. Trotzdem gibt es Defizite in der Qualität und der Barrierefreiheit einiger Verbindungen. So ist der Weg vom Schlosspark nach Süden zu den Sportarealen durch Pflanzenwuchs beeinträchtigt und scheint selten benutzt zu sein.

Abbildung 13: Schloßpark in Zistersdorf

Außerdem weisen die Gehsteige zum Teil erhebliche Schäden auf.

Abbildung 14: Schloßberggasse

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs

Situation in den Katastralgemeinden

Da die acht Katastralgemeinden Zistersdorfs in Struktur und Aufbau einander sehr ähnlich sind, wird nicht auf jede einzelne gesondert eingegangen. Stattdessen wird die Situation anhand von Fotos aus den unterschiedlichen Orten dargestellt. Zum grundsätzlichen Verständnis sei erklärt, dass die Katastralgemeinden mit Ausnahme von Windisch-Baumgarten durchwegs über eine durch den Ort verlaufenden Hauptstraße mit einer parallel verlaufenden Nebenfahrbahn (häufig getrennt durch einen Bach) verfügen. Die Hauptstraße weist an mindestens einer Seite einen Gehsteig auf. Die Nebenfahrbahn verfügt häufig über keine für Fußgänger dezidiert ausgewiesene Bereiche, jedoch ist das Verkehrsaufkommen nicht ausgesprochen hoch, weshalb darauf verzichtet werden kann.
In Windisch-Baumgarten ist die Situation aufgrund der geringen Größe der Katastralgemeinde etwas anders. Hier gibt es im wesentlichen lediglich zwei Straßen, welche durch den Ort verlaufen.

Abbildung 15: Hauptstraße mit Nebenfahrbahn in der Katastralgemeinde Loidesthal

Wie man in Abbildung zwölf erkennen kann, gibt es auf den Nebenfahrbahnen der Hauptstraße häufig keine Gehsteige, jedoch ist genügend Platz für Fußgänger vor den Häusern vorhanden. Deshalb kann auf eine Errichtung von Gehwegen verzichtet werden.

Abbildung 16: Katastralgemeinde Windisch Baumgarten

Abbildung 17: Katastralgemeinde Groß-Inzersdorf

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs

Zum Thema Barrierefreiheit findet man in der Gemeinde Gaiselberg einige Negativbeispiele vor. So ragen Treppen von Hauseingängen auf den Gehsteig oder sind Anschlüsse für die örtliche Feuerwehr fehlplatziert beziehungsweise nicht abgesichert.

Abbildung 18 & 19: Barrieren in der Katastralgemeinde Gaiselberg

Charakteristisch für Zistersdorfs Katastralgemeinden sind abseits von den Hauptstraßen liegende Nebenstraßen. Diese verfügen über keine Gehsteige, sind aber auch nicht vom Kfz- und Fußgängerverkehr sonderlich stark frequentiert.

Abbildung 20: Katastralgemeinde Blumenthal

Straßenmöblierung findet man eher selten in den Katastralgemeinden und wenn, sind lediglich Sitzbänke vorhanden. Diese werden häufig deplatziert und sind strategisch nicht besonders gut attraktiv.

Abbildung 21: Missglückte Straßenmöblierung in der Katastralgemeinde Gösting

3. Bedingungen des Fußverkehrs

3.3. Impressionen des Fußgängerverkehrs

Abbildung 22: Erneuerung des Gehwegs an der Hauptstraße in Loidesthal

Abbildung 23: Erneuerung des Gehwegs an der Hauptstraße in Eichhorn

Positiv anzumerken ist, dass in Loidesthal und Eichhorn die Gehwege derzeit umgebaut werden.

Es sind erste Ansätze von perönlichen Aneignungen des öffentlichen Raums in den Katastralgemeinden erkennbar. Mittels Straßenmöblierung wurde ein gemeinschaftlich nutzbarer Kommunikationsraum vor der eigenen Haustür geschaffen. Dadurch wird der generationenübergreifende Austausch gefördert und der Vereinsamung entgegengewirkt.

Abbildung 24: Aneignung des öffentlichen Raums, Katastralgemeinde Blumenthal

4. Bedingungen des Radverkehrs

4.1. Radverbindungen ins Zentrum

Plan 5: Radverbindungen ins Zentrum, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

Die Karte „Radverbindungen ins Zentrum“ zeigt die möglichen Abstell- und Verleihplätze und Zufahrten für Radfahrer, die ins Zentrum gelangen wollen.
Die Verbindungen ins Zentrum sind bis auf die Eingänge im Norden und Süden die Gleichen wie für die Fußgänger. Dadurch ist es mit dem Rad schwerer ins Zentrum zu gelangen. Man muss als Radfahrer relativ große Umwege machen, wenn man aus dem nördlichen oder südlichen Teil der Stadt kommt. Weiters gibt es in der ganzen Stadt keinen einzigen Radfahrstreifen geschweige denn ein durchgängiges Radwegenetz. Daraus ist zu schließen, dass sich der Radverkehr auf der selben Fahrbahn wie der motorisierte Individualverkehr aufhält. Dies stellt eine enorme Gefahr für alle Beteiligten dar.

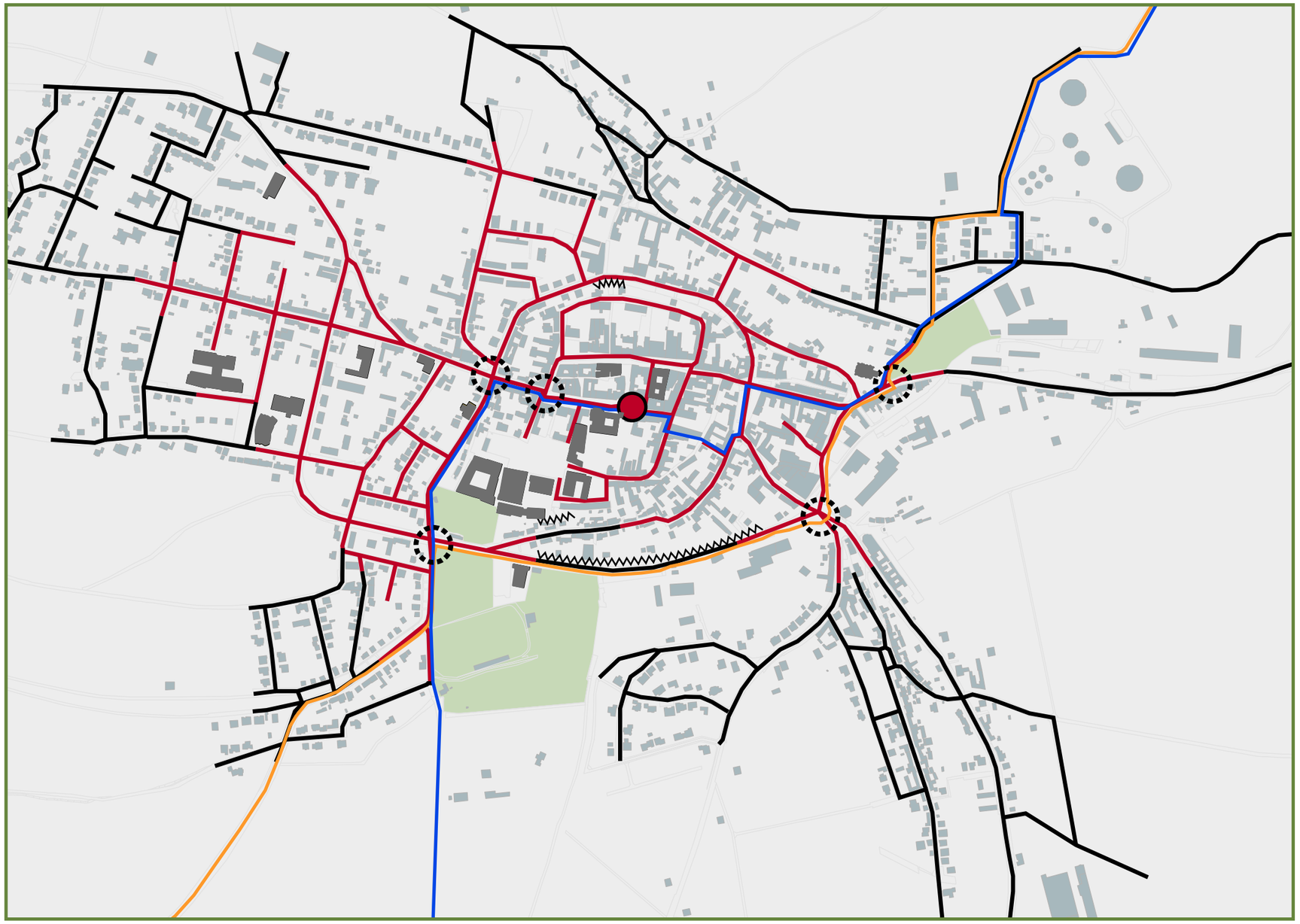
- Zentrumseinrichtungen
- Seniorenheim
- Bildungseinrichtungen
- Nahversorger
- Parkanlagen
- Radabstellanlagen
- Radverleih
- Hauptwege des Radverkehrs
- Stadtmauer

N

M: 1:5700

4. Bedingungen des Radverkehrs

4.2. Erreichbarkeit der Stadt mit dem Rad



Plan 6: Erreichbarkeit der Stadt mit dem Rad, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

Die Karte „Erreichbarkeit der Stadt mit dem Rad“ stellt die Wegzeiten für den Radverkehr in der Stadt dar. Außerdem zeigt sie Problemstellen und Barrieren auf.

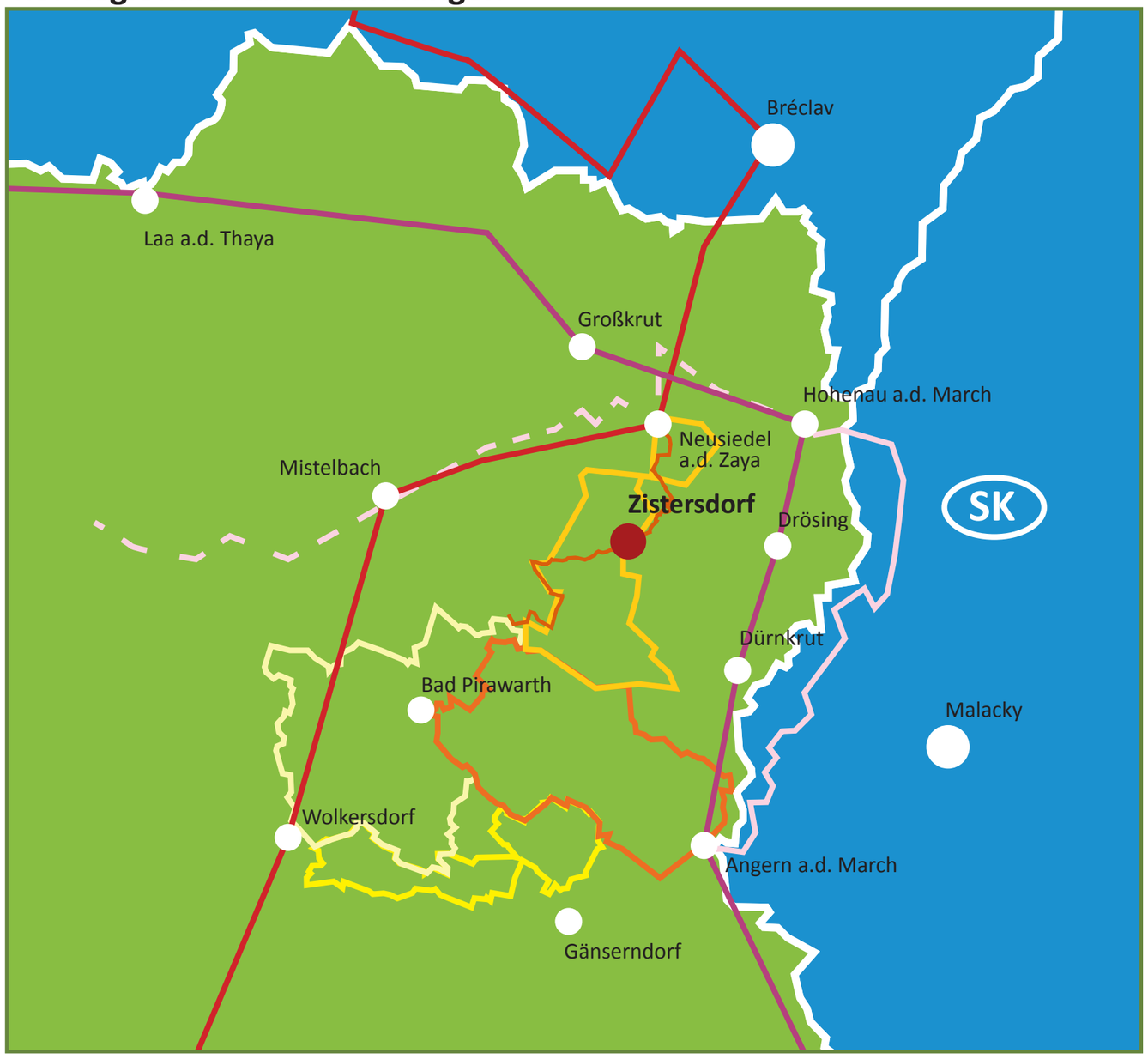
Grundsätzlich ist die Stadtgrenze Zistersdorf vom Zentrum aus mit dem Rad innerhalb von 6 Minuten zu erreichen. Das Zentrum und weite Teile des Wohngebiets können in drei Minuten erreicht werden. Dennoch gibt es an bestimmten Kreuzungen Probleme mit dem motorisierten Verkehr.

Auch hier wurden drei Barrieren für den Radverkehr deutlich. Einerseits die schon zuvor erwähnten Stufen, die mit dem Rad nicht zu überwinden wären und andererseits stellt die Umfahrungsstraße eine große Gefahr dar. Hier müssen sich die Radfahrer die Bundesstraße mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, da es weder Radweg noch Radfahrstreifen gibt.

- Wichtige Einrichtungen
- Ausgangspunkt für Messungen
- Muskatellerradweg
- Bernsteinradweg
- < 3 Minuten Fahrzeit
- > 3 Minuten Fahrzeit
- Problemstellen
- Räumliche Barrieren
- N
- M: 1:7800

4. Bedingungen des Radverkehrs

4.3. Regionale Radverbindungen



Plan 7: Regionale Radverbindungen, Datengrundlage: Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

Die Karte „Regionale Radverbindungen“ zeigt das überregionale Angebot an Radwegen und Radrundkursen.
Im kleinregionalem Rahmenkonzept wird explizit darauf verwiesen, dass die Radwege innerorts der Gemeinden als sehr unattraktiv gelten. Weiters erfolgt der Radverkehr zwischen den Gemeinden auf Feld- und Güterwegen. Zwei größere Radrouten führen durch die Gemeinden. Einerseits der Bernsteinradweg, welcher an der Bernsteinstraße entlang führt.
Dieser schließt im Norden an den „EURO- VELO 9“, der europäische Radweg, welcher von der Ostsee bis zur Adria verläuft, an.
Zusätzlich gibt es noch den Muskatellerradweg der in und um die Region Zistersdorf führt. Er startet in Erdpreß, südlich von Loidesthal, und führt durch Groß- Inzersdorf, Zistersdorf und Gösting bis nach Neusiedl an der Zaya. Dort dreht die Radroute wieder in den Süden und läuft weiter zwischen Maustrenk und Windisch Baumgarten an Gaiselberg vorbei, durch Blumenthal und wieder zurück nach Erdpreß. Auch er schließt in Neusiedel an der Zaya an den Euro Velo 9 an. Im Norden grenzt der Muskatellerradweg an zwei weitere Radrundkurse, den Traminer und den Zweigelt, an.

- EUROVELO 9
- Muskateller Radweg
- Bernsteinradweg
- Kamp-Thaya-March Radweg
- Zweigelt
- Traminer
- OMV-Radtour
- Alpen-Karpaten-Korridor
- Zubringer Alpen-Karpaten-Korridor

N

4. Bedingungen des Radverkehrs

4.4. Impressionen des Radverkehrs

Situation im Hauptort

In der gesamten Großgemeinde Zistersdorf sind die Bedingungen für den Radverkehr bestenfalls als mäßig einzustufen. Es sind einige Abstellplätze für Fahrräder im Zentrumsbereich vorhanden. Dezidierte Radwege oder Radfahrstreifen vermisst man gänzlich in der gesamten Gemeinden.

Abbildung 25: Radabstellplätze im Zentrum

Abbildung 26: Fehlender Radfahrstreifen im Zentrumsbereich

Situation in den Katastralgemeinden

Aufgrund der strukturellen Ähnlichkeiten der Katastralgemeinden Zistersdorfs wird auf eine gesonderte Beschreibung verzichtet. Die Gemeinden werden jeweils von einer Hauptstraße durchzogen, welche mit der Ausnahme von Windisch-Baumgarten von einer Nebenstraße begleitet werden. Es finden sich hier keine Radfahrstreifen auf den Hauptstraßen, jedoch könnte der Radverkehr auf die Nebenstraßen ausweichen. Vor allem, weil diese lediglich zum Zu- und Abfahren zu den Häusern benutzt werden. Weiters finden sich auf den Nebenfahrbahnen des Öfteren erhebliche Fahrbahnschäden. Positiv anzumerken ist die Beschilderung der regionalen Radrouten, auf die man in allen Katastralgemeinden häufig trifft, jedoch wenn man dieser Beschilderung folgt oftmals sich selbst überlassen wird und man nie sicher sein kann, ob man sich immer noch auf der Radroute befindet oder nicht.

Abbildung 27: Beschildete Radroute in Groß-Inzersdorf

Abbildung 28: Haupt- und Nebenstraße in Blumenthal

5. Bedingungen des öffentlichen Verkehrs

In folgendem Abschnitt über den öffentlichen Personenverkehr wird die Erschließung und Erreichbarkeit von ÖV-Stationen der Gemeinde Zistersdorf betrachtet. Dabei wird zum einen die Erschließung innerorts sowie die regionale Anbindung analysiert und in Karten dargestellt.

Anbindung Zistersdorf an das öffentliche Verkehrsnetz

Die Gemeinde Zistersdorf wird nur von zwei Buslinien (Linie 420 und Linie 1008) erschlossen. Im Hauptort gibt es 6 Bushaltestellen, wobei nur 2 davon von beiden Linien erschlossen werden. Um die Haltestellen wurde ein Einzugsbereich von 300 Metern gelegt. Die Einzugsbereiche von 300 Metern decken einen Großteil des Siedlungsgebietes und sogut wie alle wichtigen Nutzungseinrichtungen ab. Nur im Süd-Westen werden 3 Nutzungseinrichtungen nicht durch den Einzugsbereich der Haltestellen abgedeckt.
Zusätzlich wurden die Fahrzeiten und Kurse der zwei Buslinien sowohl für unter der Woche als auch am Wochenende analysiert und in untenstehenden Tabelle dargestellt. Die Tabelle beinhalten die Richtungen in welche die Buslinien fahren, die Betriebszeiten, die Kurse sowie die durchschnittlichen Wartezeiten an einer Haltestelle je Intervall für beide Buslinien.
So kann man erkennen, dass die Linie 1008 Montags bis Freitags im Intervall von 11:00 bis 16:00 vier mal nach Jedenspeigen fährt. Daraus ergib sich eine durchschnittliche Wartezeit von 75 Minuten zwischen den einzelnen Kursen.

Ort	Buslinie	In Richtung	Betriebszeiten		Interval von Betriebsbeginn bis 11:00	Kurse	Durchschnittliche Wartezeit in Minuten	Interval von 11:00-16:00	Kurse	Durchschnittliche Wartezeit in Minuten	Interval von 16:00 bis Betriebsende	Kurse	Durchschnittliche Wartezeit in Minuten
			Von	Bis									
Zistersdorf	Montag - Freitag												
	1008	Jedenspeigen	06:14	19:01	06:00-11:00	3	100	11:00-16:00	4	75	16:00-19:01	4	45,25
		Mistelbach	04:58	19:03	04:58-11:00	4	90,5	11:00-16:00	4	75	16:00-19:03	4	45,75
	420	Floridsdorf	04:34	18:28	04:34-11:00	6	64,33	11:00-16:00	5	60	16:00-18:28	5	29,6
	Samstag												
	1008	Jedenspeigen	06:14	16:21	06:00-11:00	1	300	11:00-16:00	1	300	16:00-16:21	1	21
		Mistelbach	07:41	17:03	07:41-11:00	1	199	11:00-16:00	1	300	16:00-17:03	1	183
	420	Floridsdorf	05:40	15:45	05:40-11:00	1	320	11:00-16:00	2	150			
	Sonntag												
	1008	Zistersdorf	06:14	16:21	06:00-11:00	1	300	11:00-16:00	1	300	16:00-16:21	1	21
		Mistelbach	10:41	17:25	10:30-11:00	1	30	11:00-16:00	0		16:00-17:25	1	85
	420	Floridsdorf	09:00	15:00	09:00-11:00	1	120	11:00-15:00	1	240			

Tabelle 1: Frequenzen der Buslinien in Zistersdorf, Datengrundlage: Fahrplandaten 2013 des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, eigene Darstellung

Abbildung 29: Bushaltestelle in Groß-Inzersdorf

Angebotsqualiät

Die Qualität des öffentlichen Verkehrs in Zistersdorf ist bezogen auf den Busverkehr eher schlecht. Wobei dies nicht an den Zielen, die sie anfahren oder gar der Länge der Fahrten liegt sondern nur an der niedrigen Kursanzahl in den definierten Intervallen. Das Angebot ist unter der Woche besser als an Wochenenden und Feiertagen. Am Wochenende gibt es oftmals je Intervall nur einen Kurs, auf welchen die Bewohner Zistersdorf angewiesen sind. Verpasst man diesen einen Bus hat man keine andere Möglichkeit seine Wege mit dem ÖV zurückzulegen. Die üblichen Ansprüche - unabhängig, flexibel und spontan - welche Personen an ihre Mobilität stellen, werden durch das öffentliche Verkehrsangebot in Zistersdorf nicht befriedigt.

Alternative Wein4tler Express

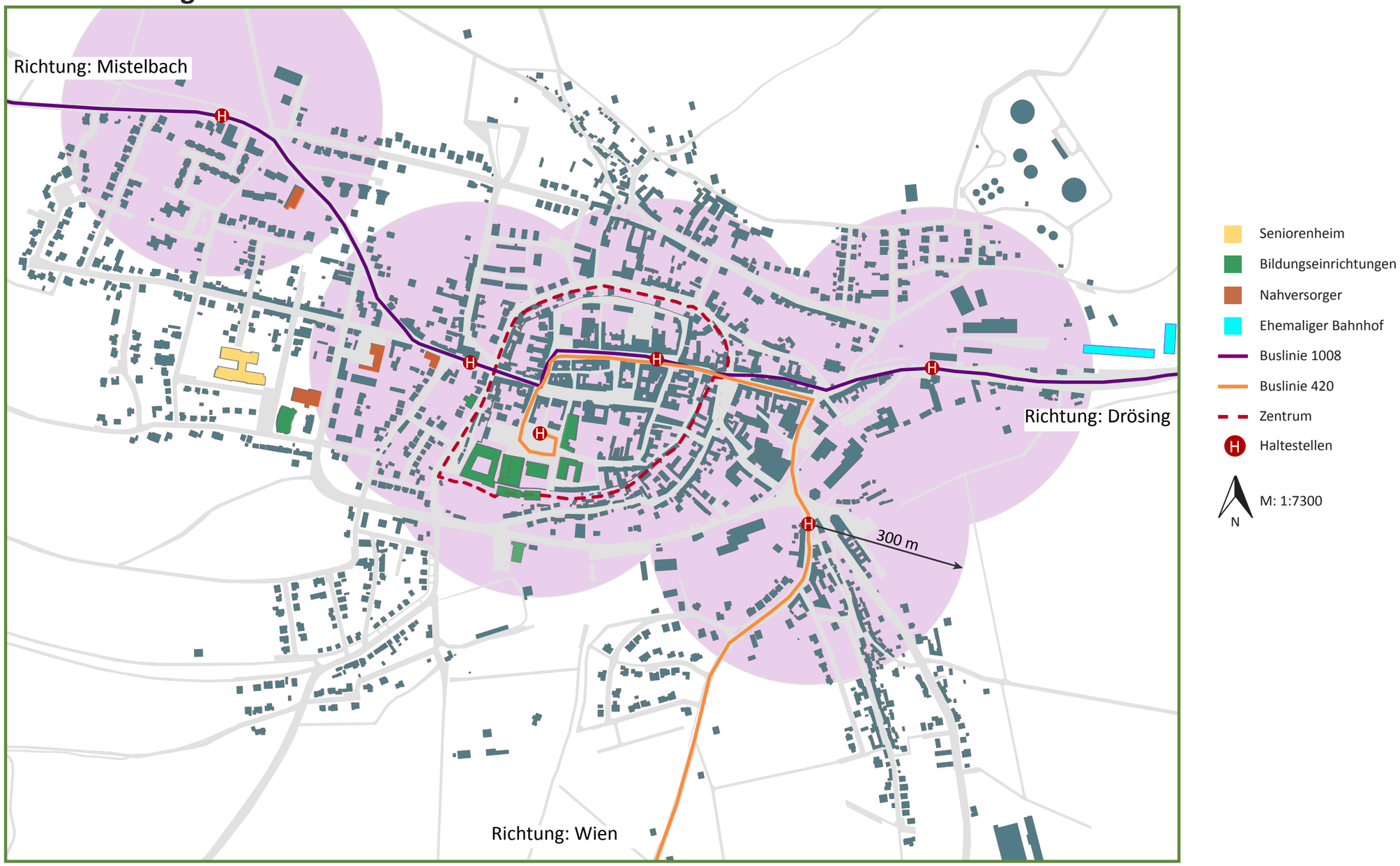
Der Wein4tler Express ist ein Taxiunternehmen, welches Fahrten innerhalb der Region aber auch Krankentransporte, Behinderten-, Schultransporte, Disco- und Einkaufsfahrten sowie Sammeltaxifahrten und Kurierdienste anbieten. Ein Taxi kann telefonisch rund um die Uhr, sieben Tage die Woche bestellt werden. Es ist auch möglich eine Fahrt schon im vorraus zu planen und festzulegen. Das Prinzip des Wein4tler Express ist dem der Anrufsammeltaxis sehr ähnlich.

Rückblick

Im Jahr 2001 wurde der Personenverkehr auf der Lokalbahnstrecke Zistersdorf-Drösing eingestellt. Seit damals fahren lediglich Güterzüge von Drösing nach Zistersdorf oder zur Müllverbrennungsanlage der A.S.A. Der Bahnhof lag im Osten des Gemeindgebiets und wird in der folgenden Karte verortet.

5. Bedingungen des öffentlichen Verkehrs

5.1. Anbindung Zistersdorf an das öffentliche Verkehrsnetz



Plan 8: Anbindung Zistersdorf an den öffentlichen Verkehr, Datengrundlage: Fahrplandaten 2013 des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012, eigene Darstellung

5. Bedingungen des Öffentlichen Verkehrs

5.2. Anbindung Zistersdorf an das regionale Verkehrsnetz

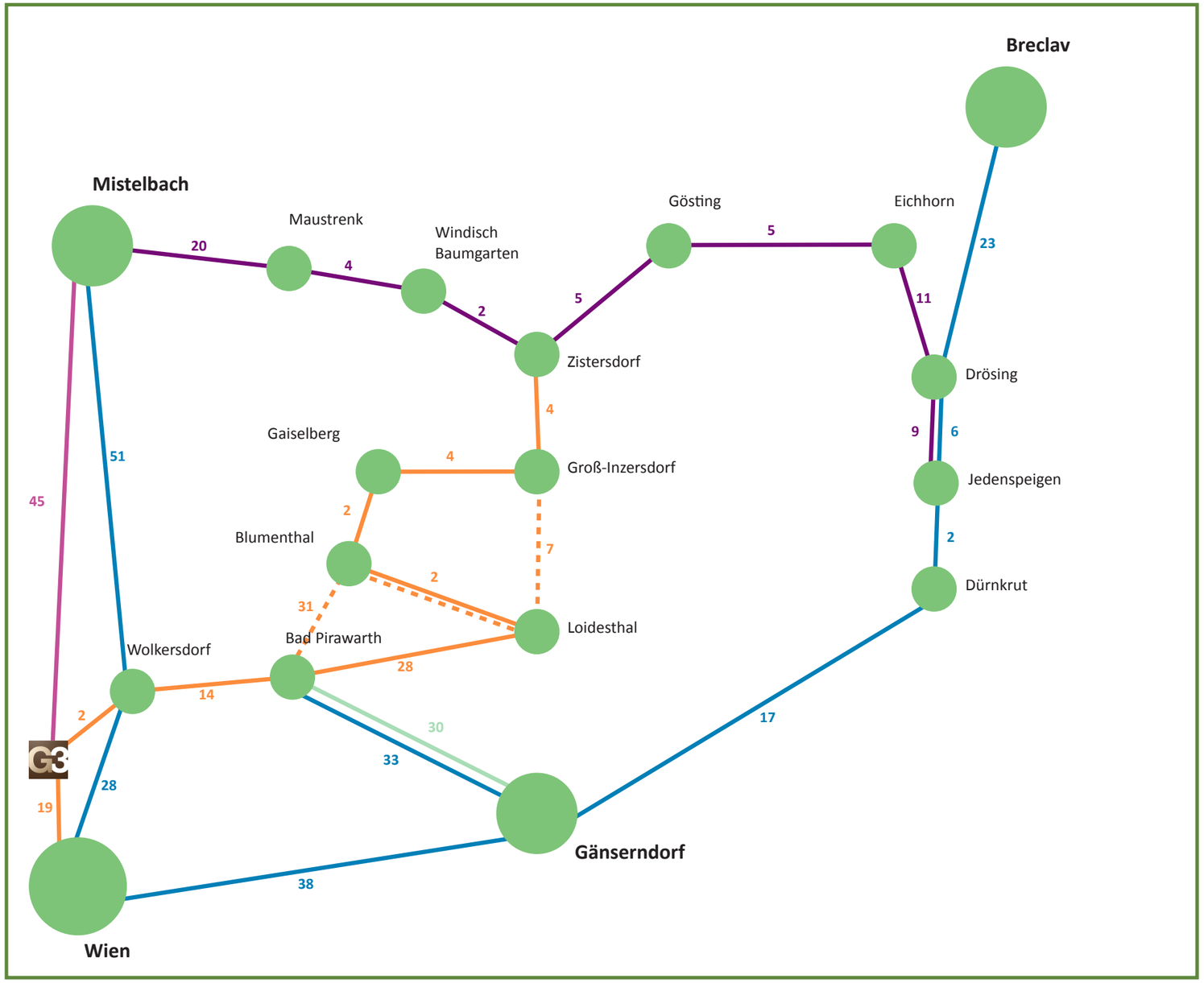


Abbildung 30: Regionale Verflechtungen des ÖV, Datengrundlage: Fahrplandaten 2013 des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

Regionale Verbindungen

Die Buslinien 420 und 1008, welche Zistersdorf erschließen, verbinden die Gemeinde mit ihren Katastralgemeinden und den nächst größeren Städen. Die Linie 1008 ermöglicht es innerhalb von 26 Minuten von Zistersdorf nach Mistelbach oder innerhalb von 21 Minuten nach Drösing, zu gelangen. In Drösing liegt der nächstgelegene Bahnhof, von dem aus man innerhalb von 23 Minuten nach Breclav und in 25 Minuten in Gänserndorf erreichen kann. Von Zistersdorf gibt es einige Varianten um nach Wien zu kommen, die schnellste und bequemste ist die direkte Fahrt mit der Buslinie 420. Die Fahrt dauert 75 Minuten und beinhaltet keine Umstiege.
Auch an das im Jahr 2012 errichtete Einkaufszentrum G3 in Gerasdorf ist von Zistersdorf aus innerhalb von 54 Minuten zu erreichen.
Wie man sieht kann man relativ schnell größere Städte wie Mistelbach, Gänserndorf und Wien erreichen. Das Problem hierbei ist nur, dass die Buslinien, welche die Gemeinde Zistersdorf erschließen eine niedrige Kursanzahl haben wodurch es zu sehr hohen Wartezeiten und einer Einschränkung der Flexibilität kommt.

- Ort
- Zug
- Buslinie 420
- Buslinie 431
- Buslinie 424
- Buslinie 1008
- 8 Zeit in Minuten

Quellen

Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012

Gemeinde Zistersdorf (2013): Homepage im Internet: www.zistersdorf.at

Herry Max (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg), Wien

Herry Max (2008): Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung (Hrsg), Wien

Herry Max (2011): Verkehr in Zahlen, Ausgabe 2011, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg), Wien

Radwege in Österreich: Radroutendaten, Online im Internet: www.radwege.com, abgerufen am 20.10.2013

Rathauspost der Großgemeinde Zistersdorf, Ausgabe Nr. 222 September/Oktober 2013

Regionale Zentren im Netz: Neugestaltung der Innenstadt von Zistersdorf, Online im Internet: www.rin.at, abgerufen am 02.11.2013

Seite 23: Logo des G3 in Gerasdorf: http://d2j5szgmy1mxcd.cloudfront.net/images/logo_grey.png

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH (2013): Fahrplandaten des Jahresfahrplan 2013, Online im Internet: www.vor.at, abgerufen am 17.10.2013

Wein4tler Express: Informationen, Online im Internet: www.wein4tel-express.at, abgerufen am 31.10.2013

Alle Fotoaufnahmen wurden durch das Autorenteam erstellt, sofern nicht anders angegeben.

Abbildungsverzeichnis

Abbildungsnummer	Seite	Quelle
Abbildung 1: Parkplatz bei den Schulen in Zistersdorf	3	eigene Aufnahme
Abbildung 2: Ungenutzte Radabstellanlagen im Stadtkern von Zistersdorf	4	eigene Aufnahme
Abbildung 3: Gemeinde Gaiselberg: schwere Fahrbahnschäden auf Haupt- und Nebenfahrbahn	5	eigene Aufnahme
Abbildung 4: Bushaltestelle in der Gemeinde Zistersdorf bei der Hauptsschule	5	eigene Aufnahme
Abbildung 5: Bushaltestelle vor der Hauptschule im Hauptort Zistersdorf	6	eigene Aufnahme
Abbildung 6: Kirchenplatz im Hauptort Zistersdorf	7	eigene Aufnahme
Abbildung 7:Kreuzung Hauptstraße, Naglergasse	12	eigene Aufnahme
Abbildung 8: Kirchenplatz im Hauptort Zistersdorf	12	eigene Aufnahme
Abbildung 9: Kreuzung Schloßberggasse, Kaiserstraße	12	eigene Aufnahme
Abbildung 10: Dragowanitschgasse	13	eigene Aufnahme
Abbildung 11: Altes Stadttor im Norden des Hauptortes	13	eigene Aufnahme
Abbildung 12: Straßenlaterne in der Meierhofgasse	13	eigene Aufnahme
Abbildung 13: Schloßpark in Zistersdorf	14	eigene Aufnahme
Abbildung 14: Schloßberggasse	14	eigene Aufnahme
Abbildung 15: Hauptstraße mit Nebenfahrbahn in der Katastralgemeinde Loidesthal	15	eigene Aufnahme
Abbildung 16: Katastralgemeinde Windisch Baumgarten	15	eigene Aufnahme
Abbildung 17: Katastralgemeinde Groß-Inzersdorf	15	eigene Aufnahme
Abbildung 18 & 19: Barrieren in der Katastralgemeinde Gaiselberg	16	eigene Aufnahme
Abbildung 20: Katastralgemeinde Blumenthal	16	eigene Aufnahme
Abbildung 21: Missglückte Straßenmöblierung in der Katastralgemeinde Gösting	16	eigene Aufnahme
Abbildung 22: Erneuerung des Gehwegs an der Hauptstraße in Loidesthal	17	eigene Aufnahme
Abbildung 23: Erneuerung des Gehwegs an der Hauptstraße in Eichhorn	17	eigene Aufnahme
Abbildung 24: Aneignung des öffentlichen Raums, Katastralgemeinde Blumenthal	17	eigene Aufnahme
Abbildung 25: Radabstellplätze im Zentrum	21	eigene Aufnahme
Abbildung 26: Fehlender Radfahrstreifen im Zentrumsbereich	21	eigene Aufnahme
Abbildung 27: Beschildete Radroute in Groß-Inzersdorf	21	eigene Aufnahme
Abbildung 28: Haupt- und Nebenstraße in Blumenthal	21	eigene Aufnahme
Abbildung 29: Bushaltestelle in Groß-Inzersdorf	22	eigene Aufnahme
Abbildung 30: Regionale Verflechtungen des ÖV	24	Datengrundlage: Fahrplandaten 2013 des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, eigene Darstellung

Diagramm-, Tabellen- und Planverzeichnis

Nummer	Seite	Quelle/ Datengrundlage
Diagramm 1: Modal Split im Bundesländer Vergleich	3	Verkehr in Zahlen, Österreich 2011; eigene Darstellung
Diagramm 2: Modal Split nach Altersklassen für Niederösterreich 2008	4	Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; eigene Darstellung
Diagramm 3: Besitz eines Fahrrades für Niederösterreich und Vorarlberg 2008	4	Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg, 2008; eigene Darstellung
Diagramm 4: Anzahl der Pkw je Haushalt in NIederösterreich und Vorarlberg 2008	5	Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg, 2008; eigene Darstellung
Diagramm 5: ÖV-Zeitkartenbesitz in Niederösterreich und Vorarlberg	5	Mobilitätsbefragung Niederösterreich, 2008; Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg, 2008; eigene Darstellung
Diagramm 6: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Mistelbach und Gänserndorf	6	Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2003; eigene Darstellung
Diagramm 7: Modal Split auf Regionsebene 2003	6	Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2003; eigene Darstellung
Tabelle 1: Frequenzen der Buslinien in Zistersdorf	22	Fahrplandaten 2013 des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, eigene Darstellung
Plan 1: Darstellung der Lokalen Zentrumseinrichtungen und der Nutzungscluster	8	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 2: Zentrum im Fokus	9	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 3: Fußverbindungen ins Zentrum	10	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 4: Erreichbarkeit der Stadt zu Fuß	11	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 5: Radverbindungen ins Zentrum	18	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 6: Erreichbarkeit der Stadt mit dem Rad	19	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 7: Regionale Radverbindungen	20	Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012
Plan 8: Anbindung Zistersdorf an den öffentlichen Verkehr	23	Fahrplandaten 2013 des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, Digitale Katastralmappe Zistersdorf 2012, eigene Darstellung