TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

EM.O.UNIV.PROF.DIPL.ING.DR.TECHN.
HERMANN KNOFLACHER
A-3414 MARIA GUGGING, HÜTERSTEIG 6
TEL+FAX.: 0043(0)2243/83429, e-mail: officeknoflacher@wolf.ivv.tuwien.ac.at

MARKTGEMEINDE
Ober-Grafendorf

VERKEHRSKONZEPT

BERICHT

Teil 1 - Erhebungen

durchgeführt im Auftrag

der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

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

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

Wien, Februar 2017

OBER GRAFENdorf
Leben beginnt genau hier.
niederösterreichische DORF & STADT erneuerung
HIER INVESTIERT NIEDERÖSTERREICH.
noe regional

Inhaltsverzeichnis

1 AUFGABENSTELLUNG 4

2 VORBEMERKUNG 5

2.1. GRUNDPRINZIP 6
2.2. GRUNDSATZPROBLEME 7

3 RISIKEN BEI DER POLITISCHEN UND FACHLICHEN UMSETZUNG 9

4 ZIELE 11

4.1 VORBEMERKUNG 11
4.2 AUSGANGSITUATION UND DATENGRUNDLAGE 11
4.3 ERGEBNISSE DER WERTEPROFILE 12
4.3.1 Ergebnisse der Gesamtanalyse 12
4.3.2 Detailauswertungen, getrennt nach Gemeinderat und „Übrige“ 15
4.4 STÄRKEN, SCHWÄCHEN, ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG 27
4.5 KONSEQUENZEN FÜR DIE PLANUNG 28

5 ERHEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS 29

5.1 METHODIK 29
5.2 VORBEMERKUNG ZUR AUSWERTUNG DER ERGEBNISSE DER ERHEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS 30
5.3 ERGEBNISSE 31
5.4 SCHLUSSFOLGERUNG 58

6 KUNDENBEFRAGUNG 59

6.1 METHODIK 59
6.2 ERGEBNIS DER KUNDINNENBEFRAGUNG IN DEN BETRIEBEN 61
6.2.1 Angaben über die Befragten 61
6.2.2 Einkaufsverhalten 63
6.2.3 Rahmenbedingungen für den Einkauf 69
6.2.4 Einkaufsverkehr 70
6.3 ERGEBNIS DER KUNDINNENBEFRAGUNG AUF DER STRAßE 74
6.3.1 Angaben über die Befragten 74
6.3.2 Einkaufsverhalten 76
6.3.3 Rahmenbedingungen für den Einkauf 81
6.3.4 Einkaufsverkehr 85

7 BEFRAGUNG DER BETRIEBE 91

7.1 METHODIK 91
7.2 ERGEBNISSE 91
7.2.1 Beteiligte Betriebe 91
7.2.2 KFZ-Verkehr 94
7.2.3 Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden 100
7.2.4 Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken 101

8 HAUSHALTSBEFRAGUNG 104

8.1 METHODIK 104
8.2 ERGEBNIS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG 104
8.2.1 Haushaltsgröße 104
8.2.2 Altersverteilung und Geschlecht der Befragten 105
8.2.3 Berufstätigkeit 106
8.2.4 Arbeits- und Ausbildungsorte 107
8.2.5 Parkplatz am Arbeitsort bzw. am Wohnort 108
8.2.6 Führerscheinbesitz 109
8.2.7 Fahrzeugbesitz und Besitz von Dauerfahrkarten für den ÖPNV 109
8.2.8 Vergleich der Weglänge zur Haltestelle des ÖPNV und zum geparkten Auto 113
8.2.9 Wegehäufigkeit 114

8.2.10 Relative zeitliche Verteilung der Wege ... 116
8.2.11 Verkehrsmittelwahl ... 118
8.2.12 Verteilung nach Reisezweck und Verkehrsmittel für interne und externe Wege ... 120
8.2.13 Wege nach Reiseweiten ... 123
8.2.14 Wege nach Reisezeiten ... 127
8.2.15 Wege nach transportiertem Gewicht ... 131
8.3 FRAGEN AN DIE BEVÖLKERUNG ZU PROBLEMEN DER VERKEHRSORGANISATION ... 134
8.3.1 Struktur der Stadt Ober-Grafendorf ... 134
8.3.2 Fußgängerverkehr ... 142
8.3.3 Radverkehr ... 143
8.3.4 Öffentliche Verkehrsmittel ... 144
8.3.5 Motorisierter Individualverkehr ... 147
8.3.6 Zentrum ... 149
8.3.7 Probleme am Wohnungsstandort durch den Autoverkehr ... 150

9 ERHEBUNG DES QUELL-, ZIEL- UND DURCHZUGSVERKEHRS ... 152

9.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET ... 152
9.2 TAGESGANGLINIEN ... 153
9.3 DURCHZUGSVERKEHR ... 159

10 ZUSAMMENFASSUNG ... 168

ANHANG ... 171

ABBILDUNGSVERZEICHNIS ... 171
TABELLENVERZEICHNIS ... 176
A - FRAGEBOGEN KUNDENBEFRAGUNG IN DEN GESCHÄFTEN ... 177
B – FRAGEBOGEN KUNDENBEFRAGUNG AUF DER STRAßE ... 179
C – FRAGEBOGEN BETRIEBSBEFRAGUNG ... 186
D – FRAGEBOGEN HAUSHALTSBEFRAGUNG ... 193

1 Aufgabenstellung

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

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

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

Deshalb wurden im Jahr 2016 umfangreiche Erhebungen durchgeführt:

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

In den folgenden Kapiteln ist die Auswertung dieser Erhebungen enthalten.
Durch diese Erhebungen besteht eine gute Datenbasis für weiterführende Untersuchungen und die begleitende Kontrolle umgesetzter Maßnahmen.

2 Vorbemerkung

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

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

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

Sämtliche vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf einer detaillierten Analyse der Erhebungen.

2.1. Grundprinzip

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

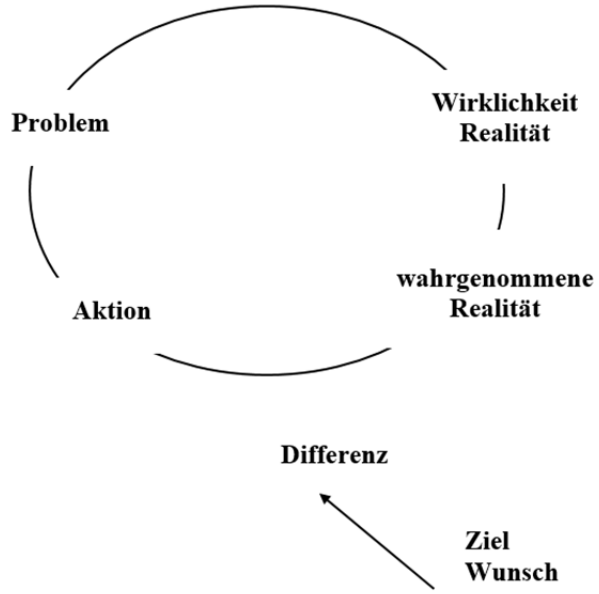


Abbildung 1: Anpassung an die Wirklichkeit

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

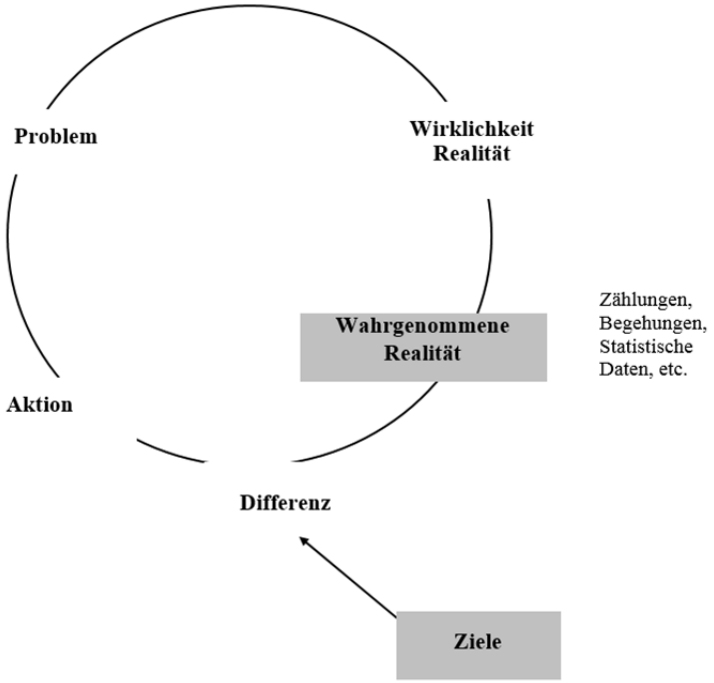


Abbildung 2: Anwendung für die Marktgemeinde Obergrafendorf

2.2. Grundsatzprobleme

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

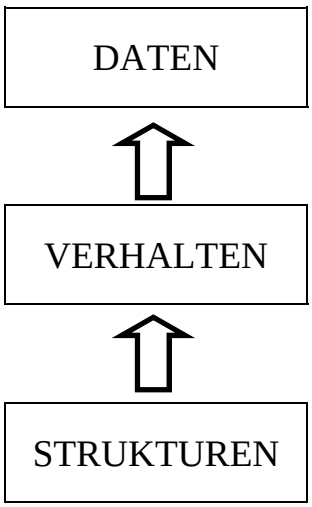


Abbildung 3: Zusammenhang von Strukturen, Verhalten und Daten

Strukturen können baulicher, organisatorischer, gesellschaftlicher oder mentaler Art sein. Bei der Aufzählung dieser verschiedenen Strukturen ist aber zu berücksichtigen, dass sie nicht gleichwertig wirken. Sie folgen im Wesentlichen dem Bauplan des Lebens, sodass die oberen Entwicklungsschichten zwar mehr Flexibilität, dafür aber weniger Wirksamkeit aufweisen als untere Schichten. Zum Beispiel wird durch eine bauliche Anlage das Verhalten wesentlich stärker beeinflusst, als durch jede finanzielle Regelung oder gar durch Empfehlungen zur Änderung der Verhaltensweisen, wenn man zum Beispiel an Parkplätze, Radwege oder sonstige Einrichtungen denkt. Änderungen des Parkplatzangebots werden eine massive Wirkung auf die Verhaltensweise haben, Parktarife oder deren Änderung, in der Regel eine wesentlich geringere und der Aufruf das Auto nicht zu benutzen, um so die Parkplätze freizuhalten, wird fast keinerlei Wirkung haben. Bei der Diskussion von Maßnahmen ist es daher wichtig, dass man sich darüber im Klaren ist, auf welcher Ebene diese Maßnahmen wirksam werden, weil es sonst zu massiven Missverständnissen kommen kann. Zwar können mehrere Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen in die gleiche Richtung wirken, was aber keineswegs bedeutet, dass ihre Wirkung die gleiche ist. In der Regel können Maßnahmen aus der oberen Schicht die Wirksamkeit darunter liegender nur ergänzen, aber nicht ersetzen, während es hingegen umgekehrt sehr wohl der Fall ist, bzw. der Fall sein kann.

3 Risiken bei der politischen und fachlichen Umsetzung

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

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

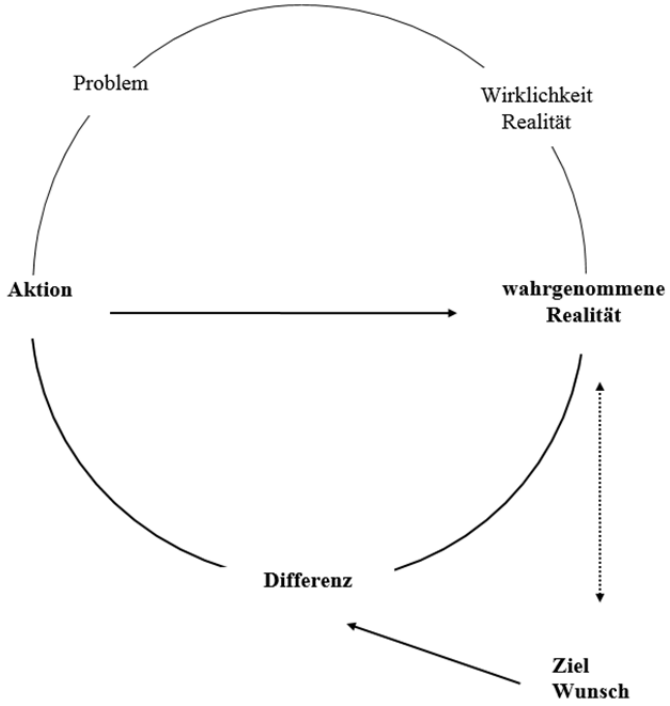


Abbildung 4: Anpassung an die eigenen Vorstellungen und Wünsche

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

4 Ziele

4.1 Vorbemerkung

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

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

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

4.2 Ausgangsituation und Datengrundlage

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

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

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

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

4.3 Ergebnisse der Werteprofile

Für die Sachbereiche

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

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

- die heutige Situation
- die zukünftige Erwartung

4.3.1 Ergebnisse der Gesamtanalyse

Tabelle 1: Sachbereich Wirtschaft

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

1.9	Nahversorgungslage in der Gemeinde	7,10	8,33
1.10	Versorgung mit regionalen Produkten	7,10	8,43
1.11	Tages- und Freizeittourismus	3,81	6,57

Tabelle 2: Sachbereich Sozialsystem

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

Tabelle 3: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt

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

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

Tabelle 4: Sachbereich Kultur/Freizeit

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

Tabelle 5: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde

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

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

4.3.2 Detailauswertungen, getrennt nach Gemeinderat und „Übrige“

4.3.2.1 Sachbereich Wirtschaft

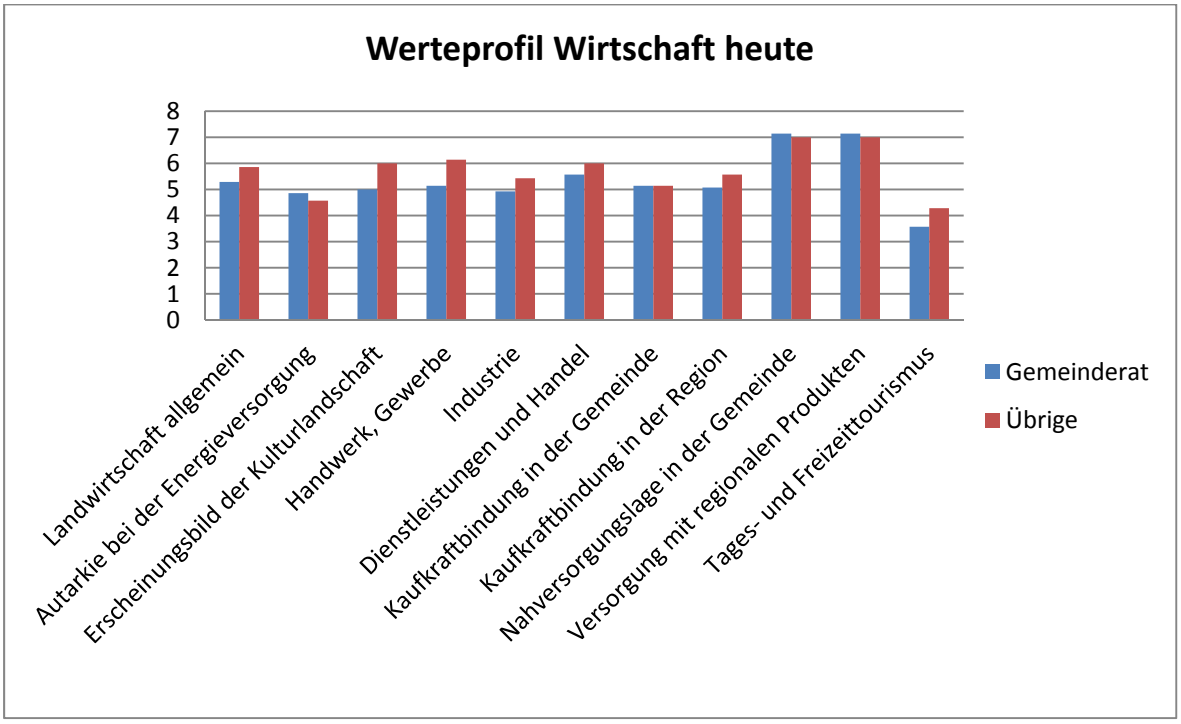


Abbildung 5: Sachbereich Wirtschaft – Werteprofil heute

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

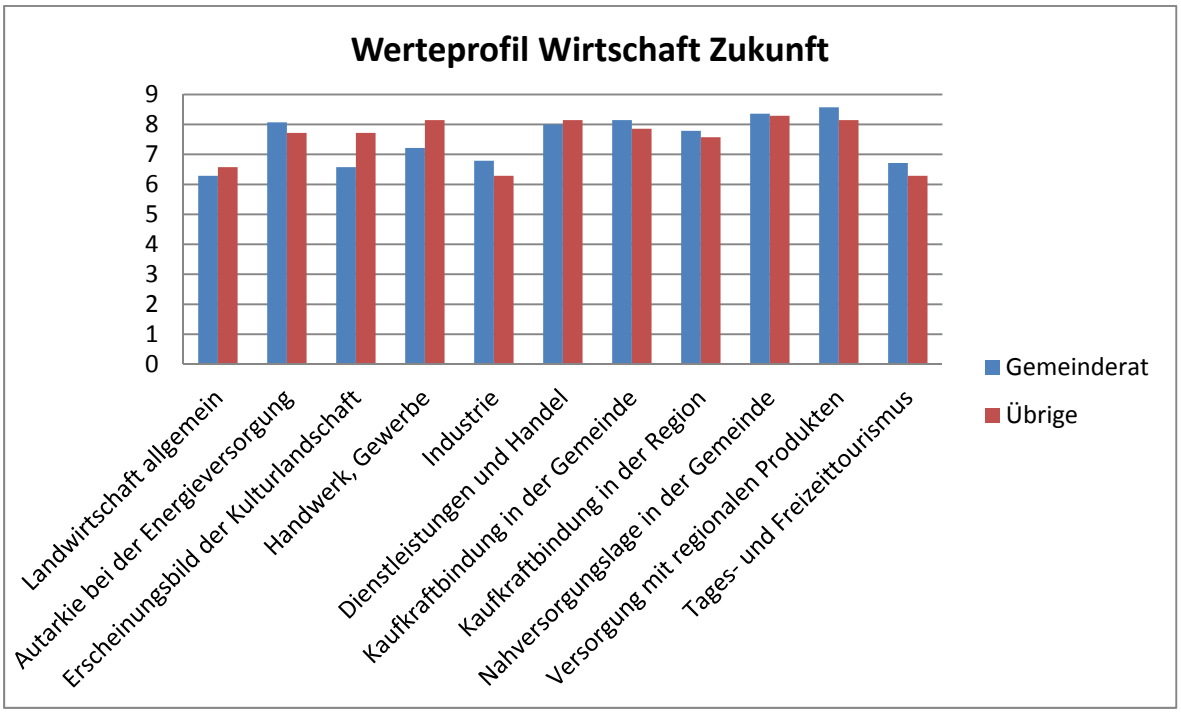


Abbildung 6: Sachbereich Wirtschaft – Werteprofil Zukunft

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

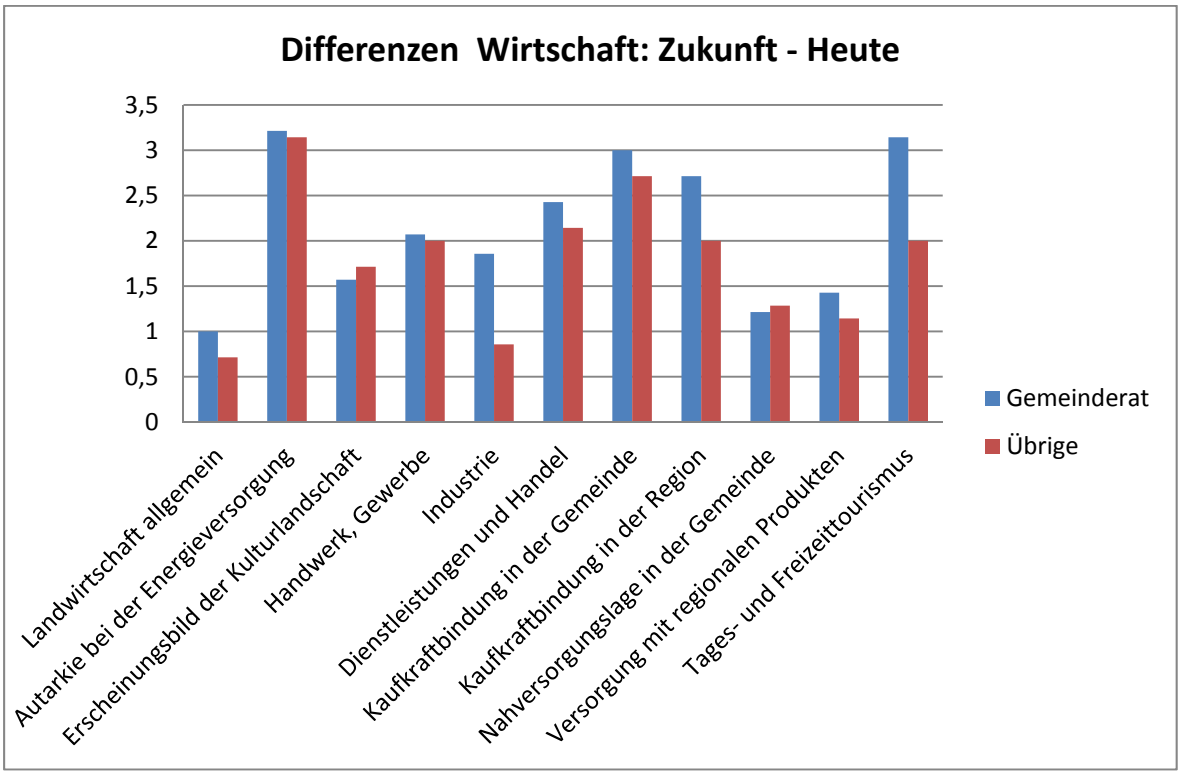


Abbildung 7: Sachbereich Wirtschaft – Differenzen Werteprofil

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

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

4.3.2.2 Sachbereich Sozialsystem

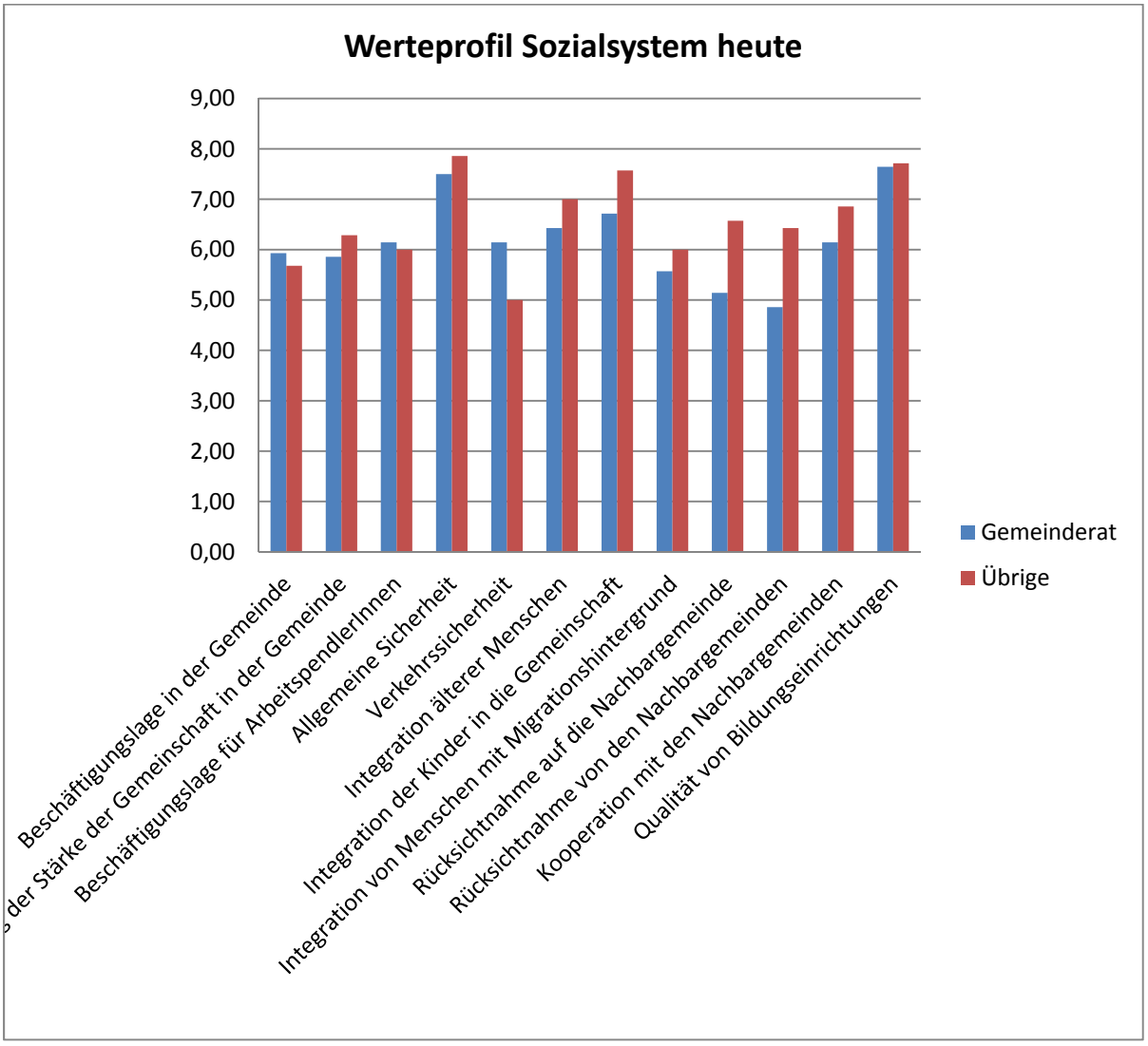


Abbildung 8: Sachbereich Sozialsystem – Werteprofil heute

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

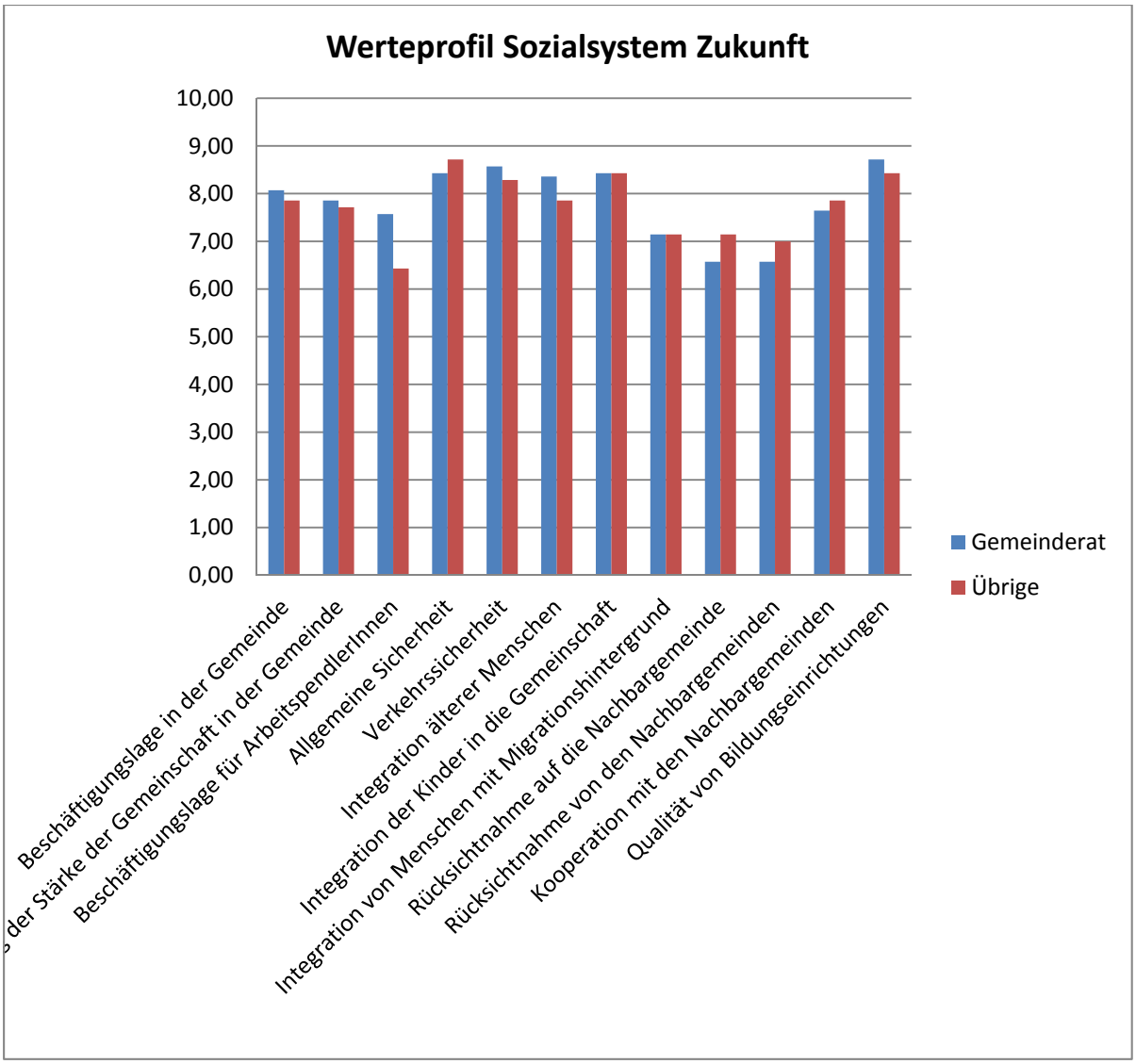


Abbildung 9: Sachbereich Sozialsystem – Werteprofil Zukunft

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

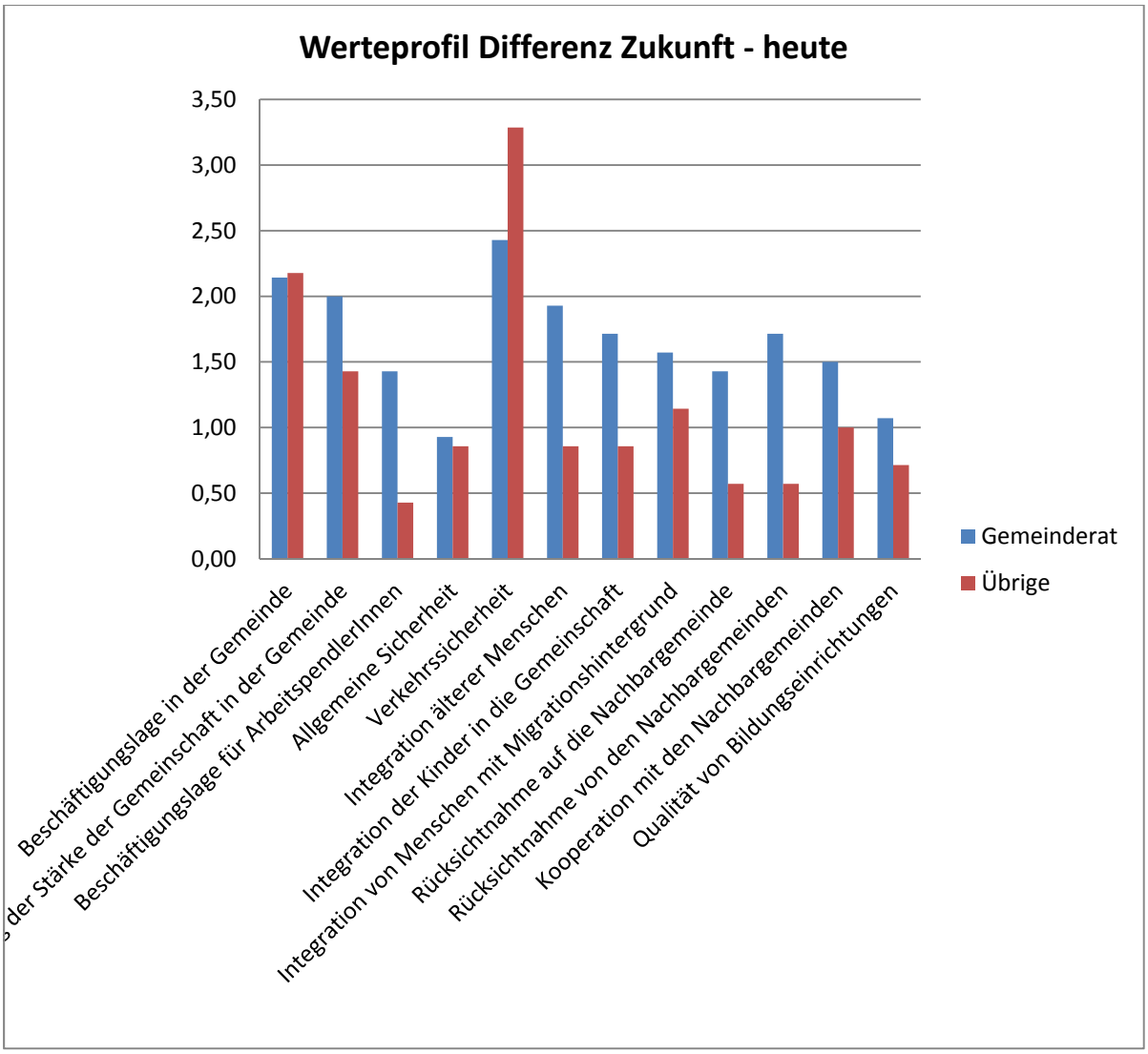


Abbildung 10: Sachbereich Sozialsystem – Differenzen Werteprofil

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

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

und von den Vertreterinnen des Gemeinderates die Punkte:

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

4.3.2.3 Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt

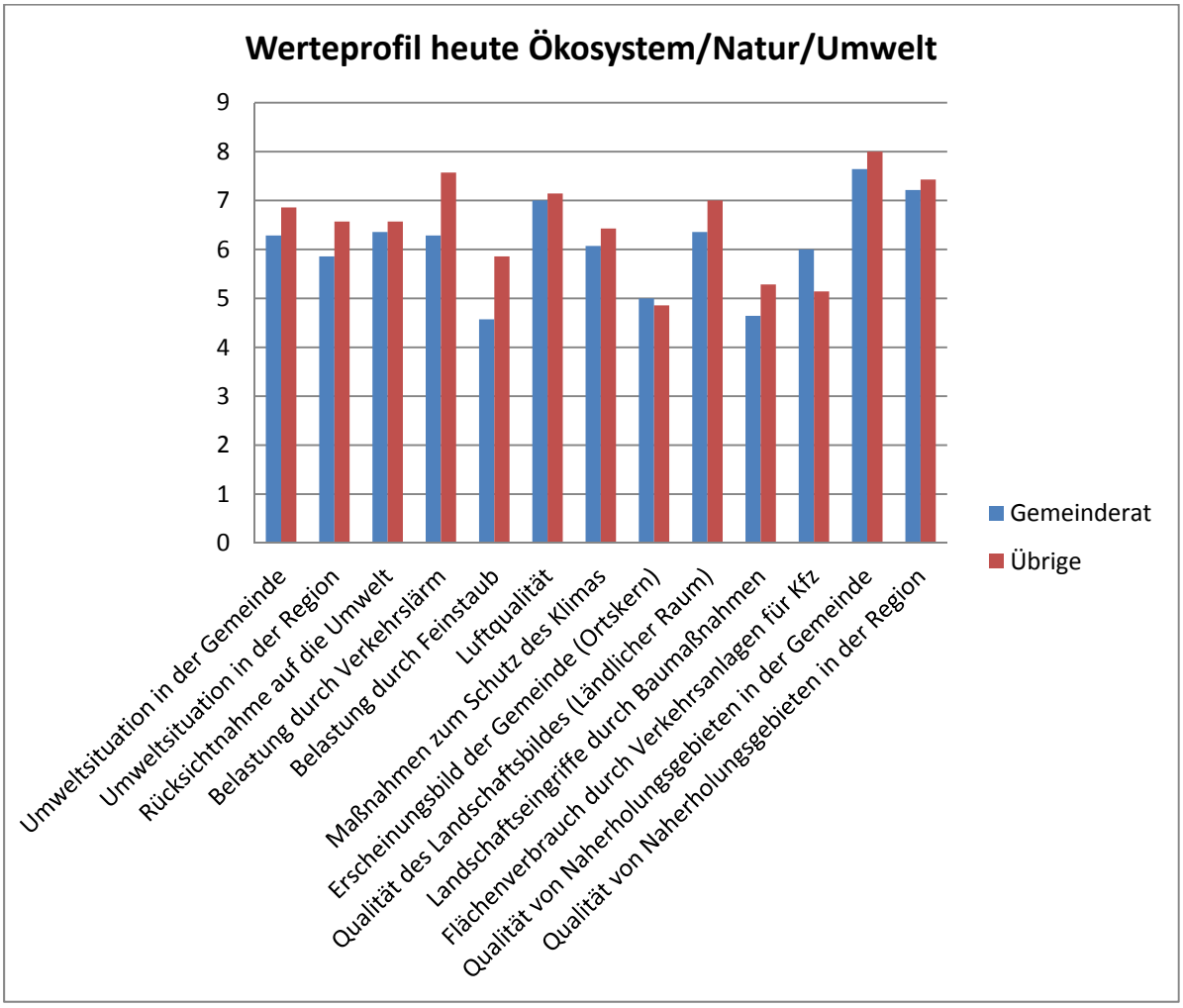


Abbildung 11: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil heute

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

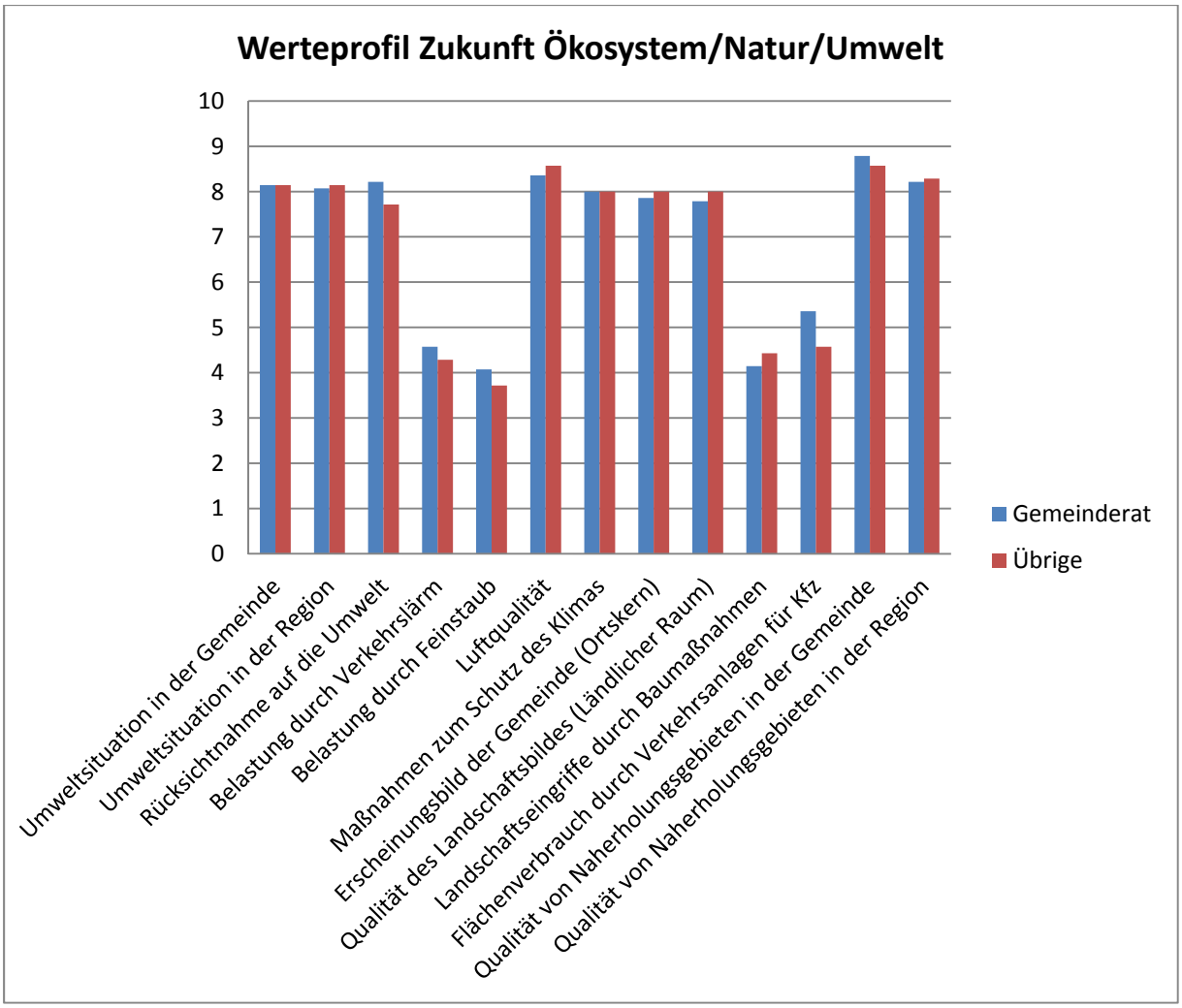


Abbildung 12: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil Zukunft

Das Werteprofil für die Zukunft des Gemeinderates unterscheidet sich nur unwesentlich vom Werteprofil der Übrigen.

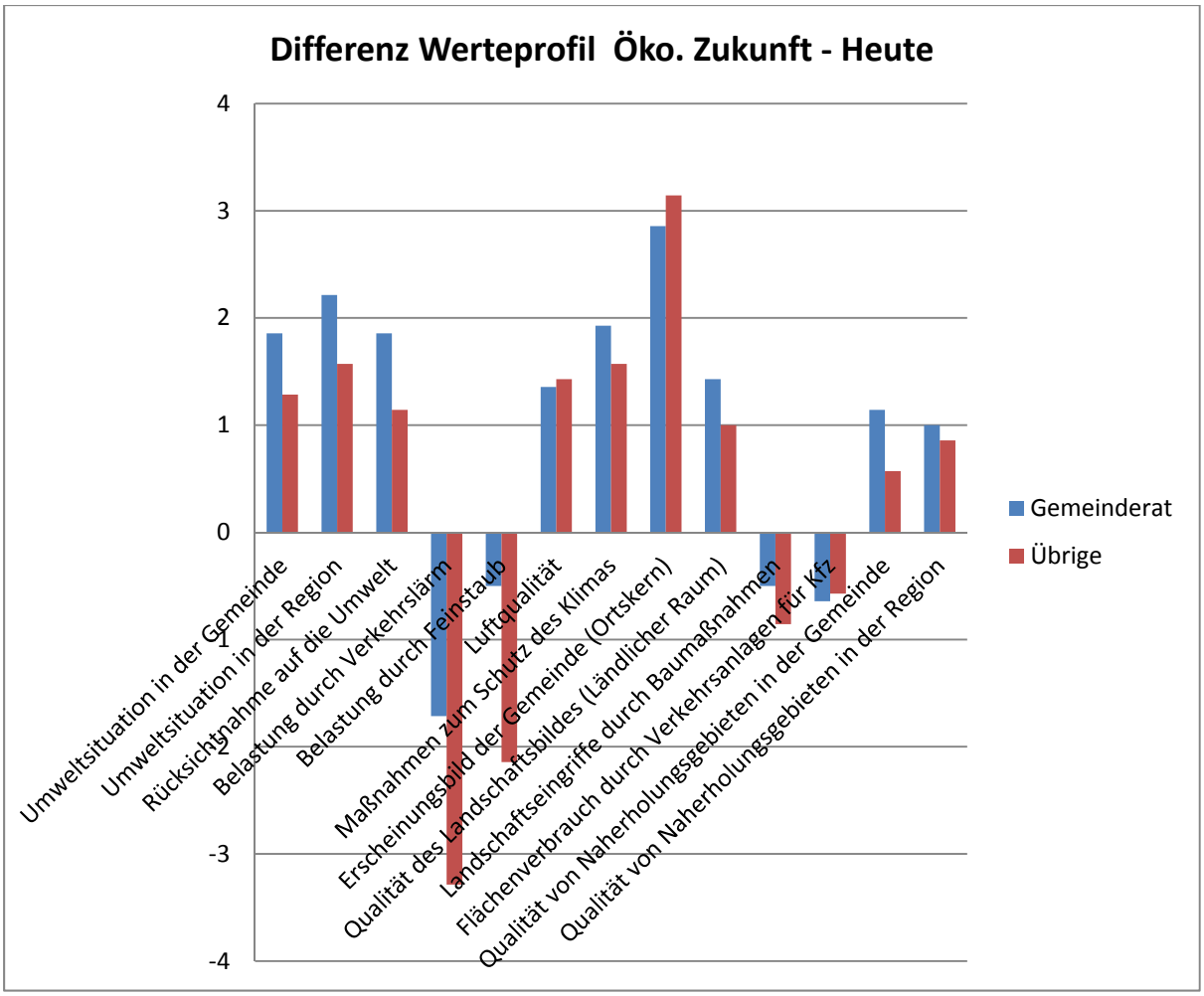


Abbildung 13: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Differenzen Werteprofil

Die Differenzen zeigen die Richtungen der Maßnahmen, die in diesem Sektor wichtig sind. Die Schwerpunkte sind:

Verbesserungen:

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

Verringerung der Belastungen aus

- Verkehrslärm und Feinstaub

4.3.2.4 Sachbereich Kultur und Freizeit

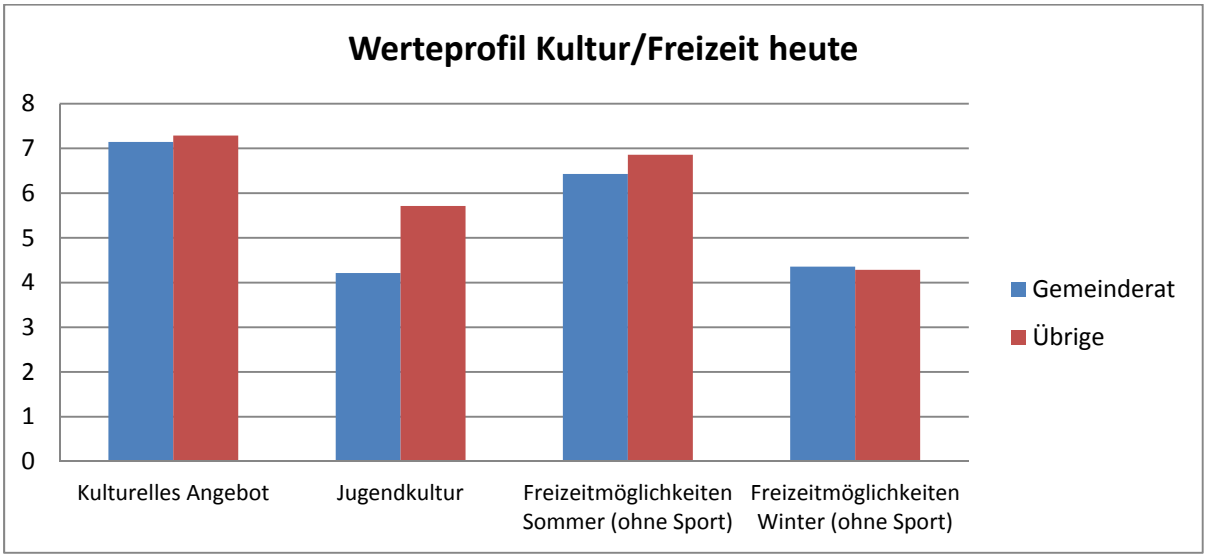


Abbildung 14: Sachbereich Kultur und Freizeit – Werteprofil heute

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

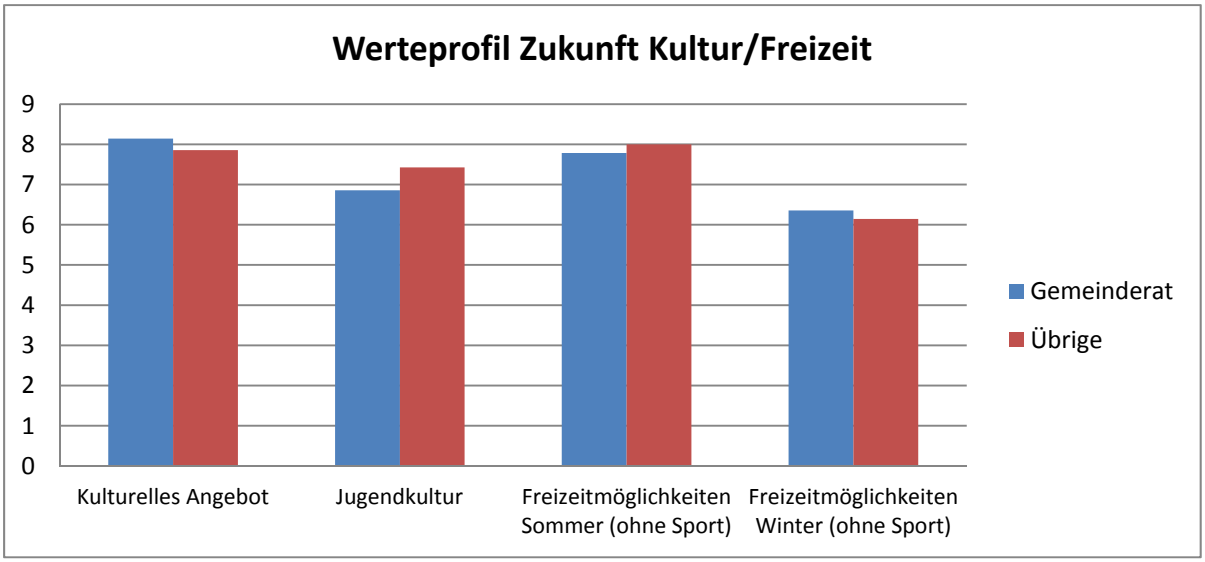


Abbildung 15: Sachbereich Kultur und Freizeit – Werteprofil Zukunft

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

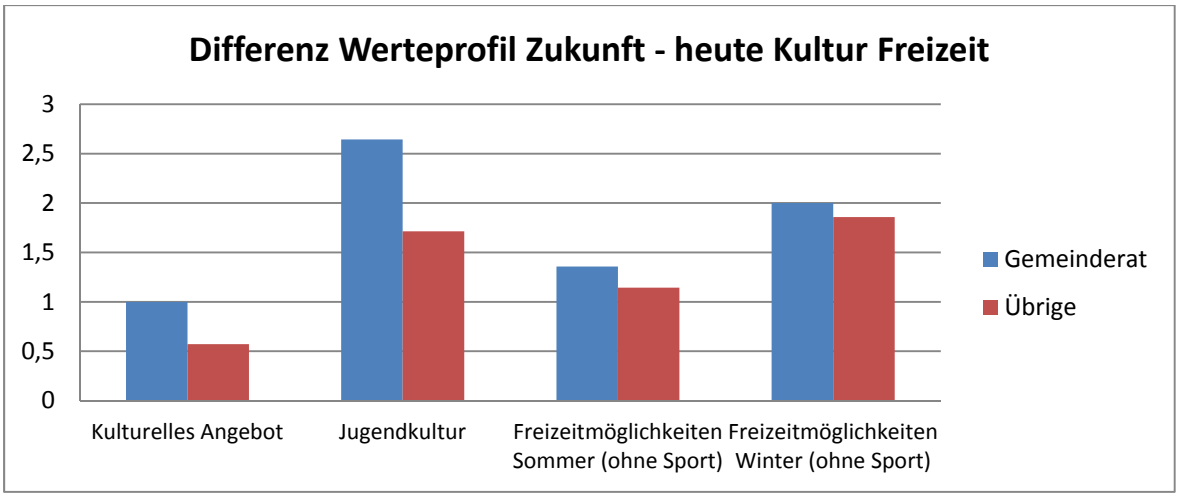


Abbildung 16: Sachbereich Kultur und Freizeit – Differenzen Werteprofil

Der Gemeinderat zeigt in allen Bereichen stärkeren Verbesserungsbedarf.

4.3.2.5 Sachbereich Mobilität in der Gemeinde

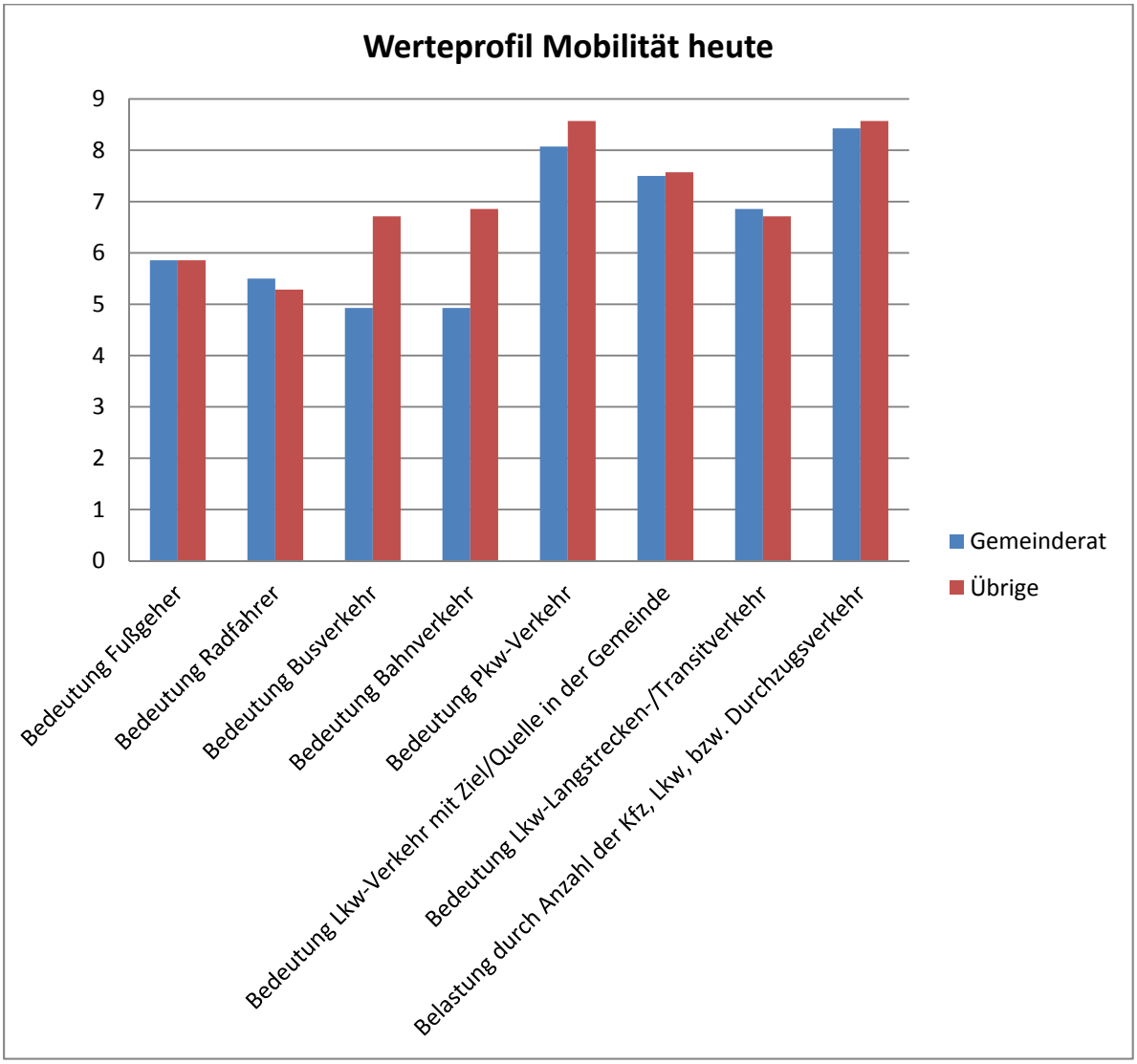


Abbildung 17: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil heute

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

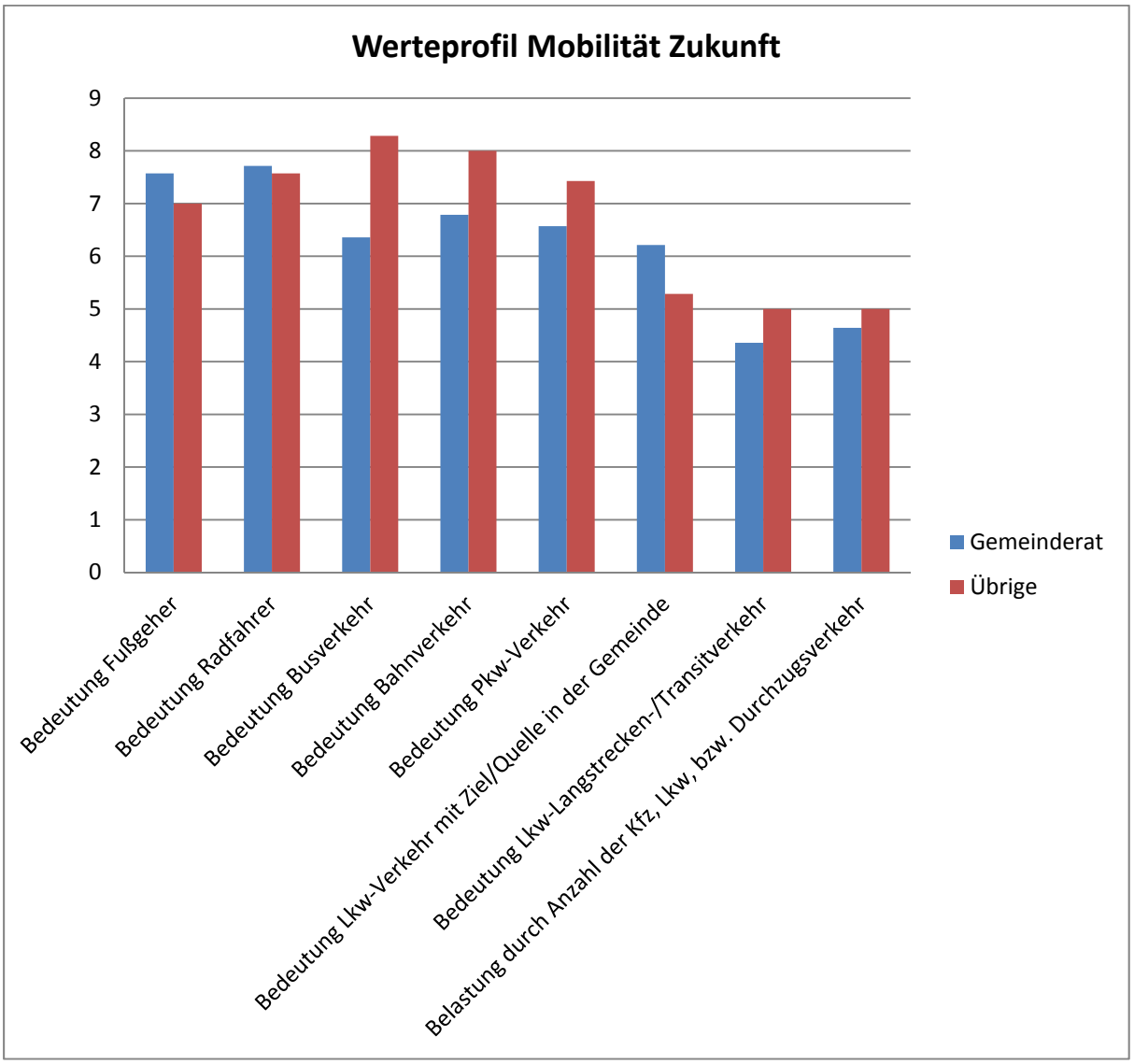


Abbildung 18: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil Zukunft

Dieses Profil zeigt, die Bewertung für die Zukunft:

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

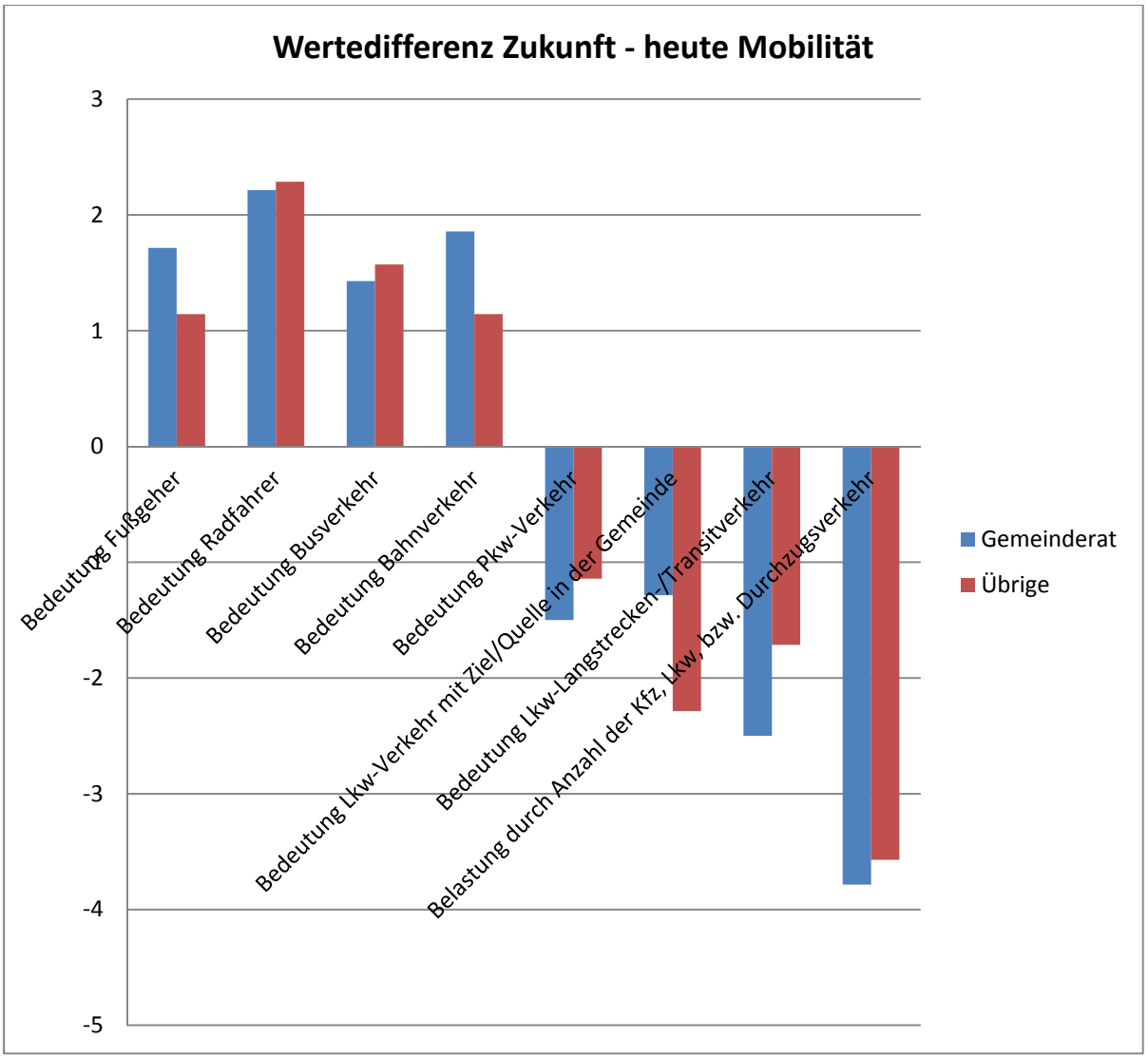


Abbildung 19: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Differenzen Werteprofil

Das Differenzprofil zeigt klare Prioritäten für Fußgänger, Rad-, Bus- und Bahnverkehr und eine Verringerung des Pkw und insbesondere des Schwerverkehr als Ziele.

4.4 Stärken, Schwächen, zukünftige Entwicklung

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

Tabelle 6: Stärken der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

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

Tabelle 7: Schwächen der Marktgemeinde Ober-Grafendorf

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

4.5 Konsequenzen für die Planung

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

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

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

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

5 Erhebung des ruhenden Verkehrs

5.1 Methodik

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

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

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

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

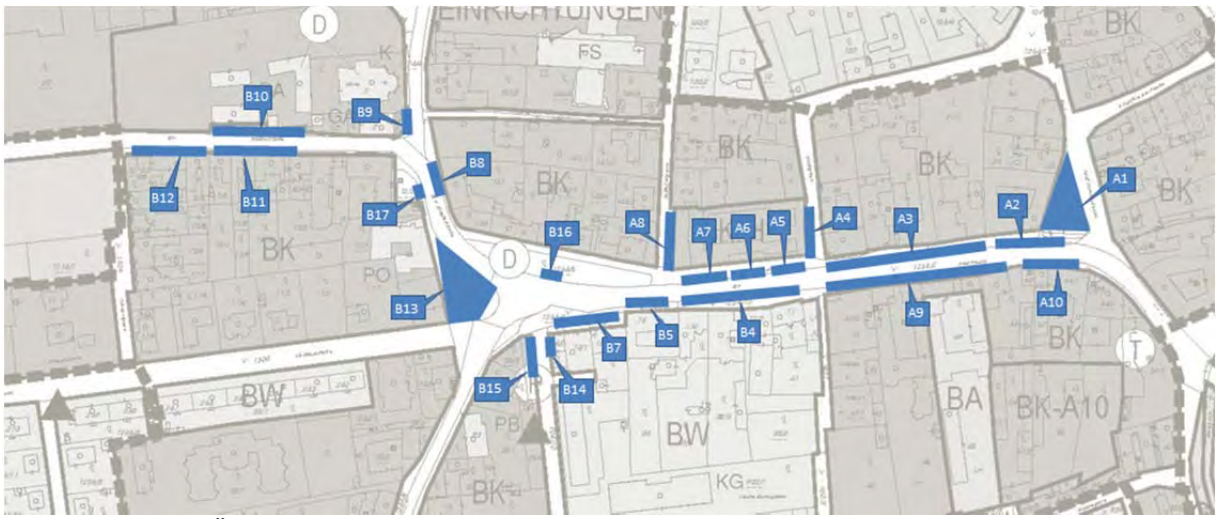


Abbildung 20: Übersicht über die erhobenen Parkplätze in Ober-Grafendorf

Tabelle 8: Liste der untersuchten Stellplätze

		Kapazität
A1	Sparkassenplatz	17
A2	Hauptstraße 19	5
A3	Hauptstraße 11-17	11
A4	Marktgasse	8
A5	Hauptstraße 9	3
A6	Hauptstraße 9	6
A7	Hauptstraße 9	4
A8	Raiffeisengasse	7
A9	Hauptstraße 20-26	9
A10	Hauptstraße 28-30	3
B4	Hauptstraße 10-16	8
B5	Hauptstraße 8	5
B7	Hauptstraße 2-6 (Bank)	8
B8	Hauptplatz 7	2
B9	Gemeindeamt	4
B10	Manker Straße 4	4
B11	Manker Straße 3-9	7
B12	Manker Straße 11-13	7
B13	Hauptplatz	18
B14	Dr. Karl Renner Straße	3
B15	Dr. Karl Renner Straße	3
B16	Pranger	2
B17	Trafik	1

5.2 Vorbemerkung zur Auswertung der Ergebnisse der Erhebung des ruhenden Verkehrs

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

A) **Hauptstraße**
Abschnitte A1 – A10

B) **Hauptplatz und Bahnhof**
Abschnitte B4, B5, B7-B17

5.3 Ergebnisse

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

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

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

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

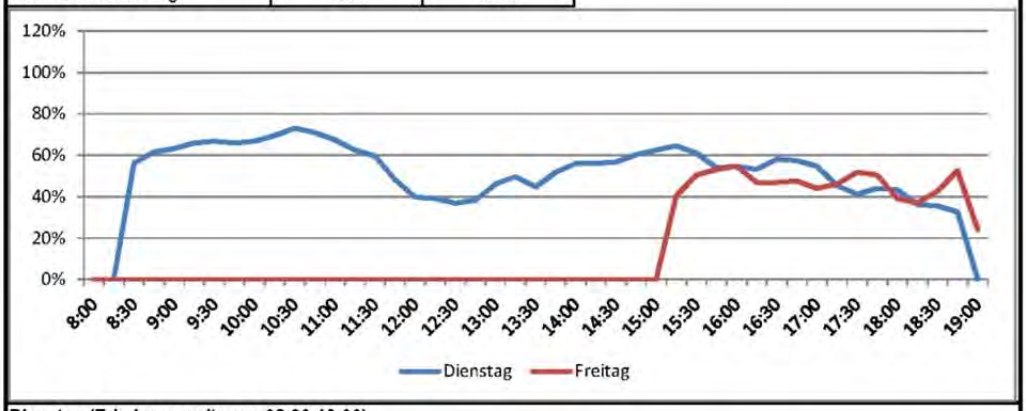
Maßgeblich für die Beurteilung der Situation sind die folgenden Gesamtauswertungen:

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

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

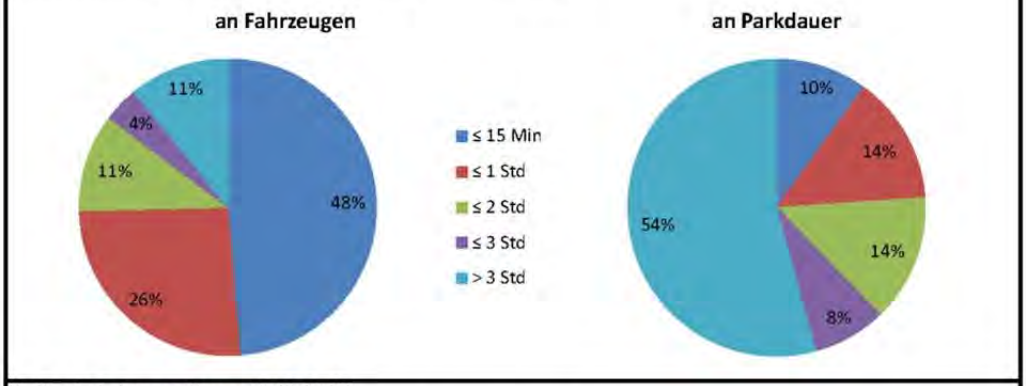
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	33%	37%
Maximale Auslastung	73%	55%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	49%	10%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	11%	54%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	49%	15%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	5%	24%

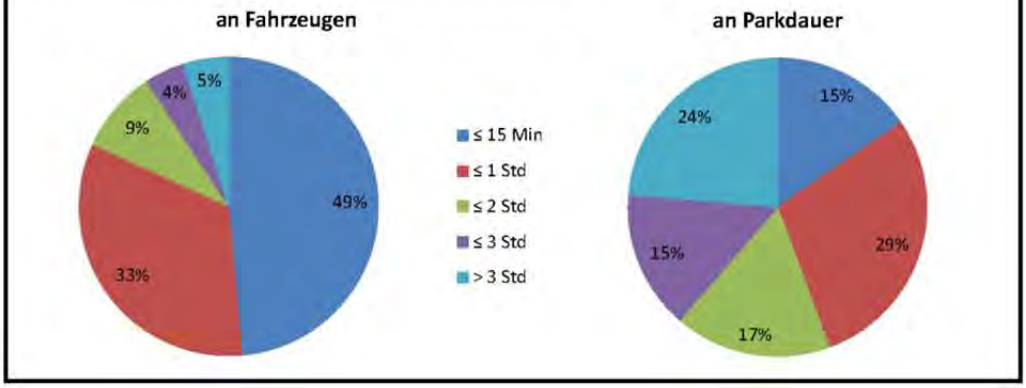


Abbildung 21: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum in Ober-Grafendorf

5.3.1.1 Bereich Hauptstraße

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

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

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

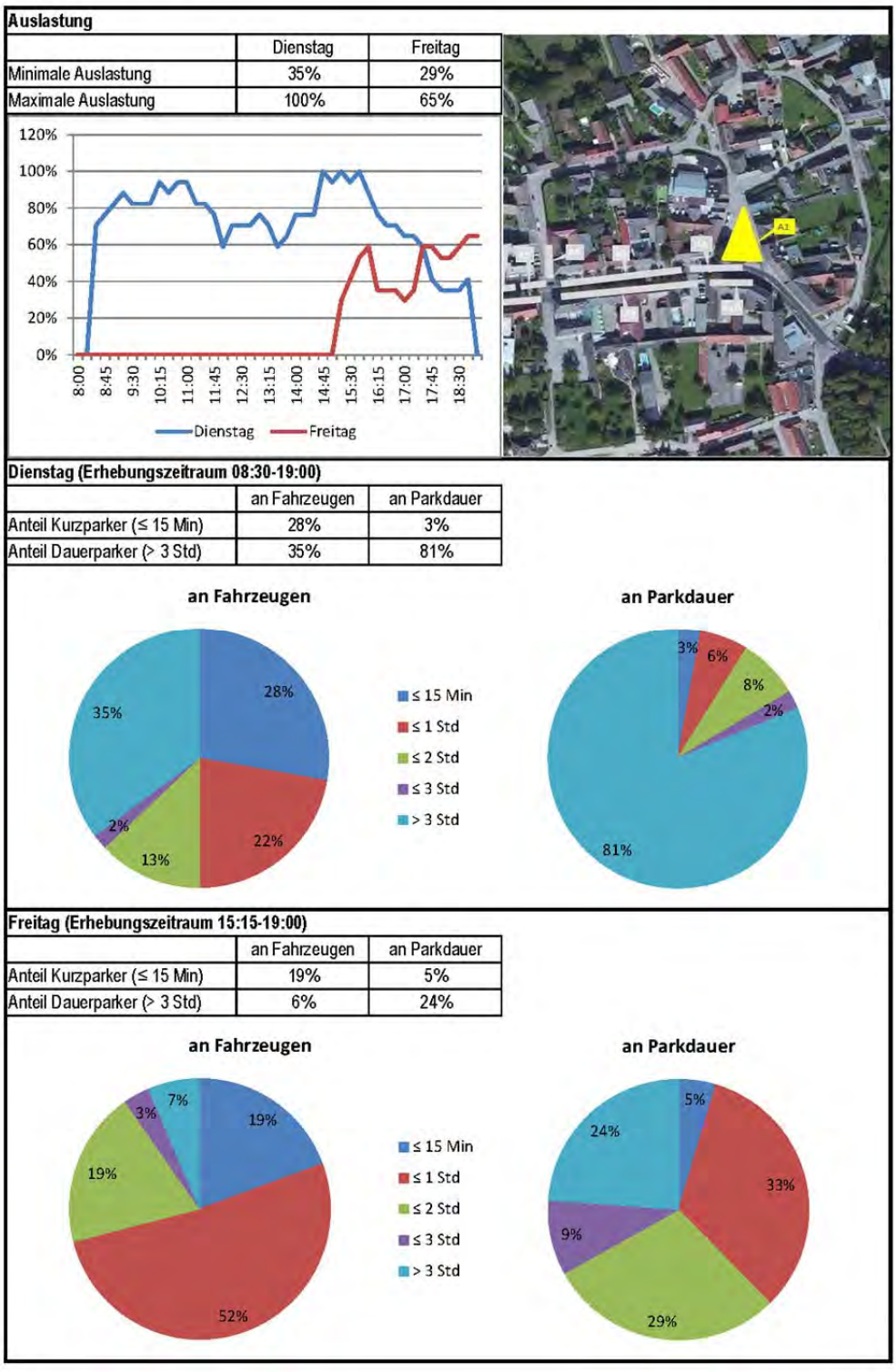
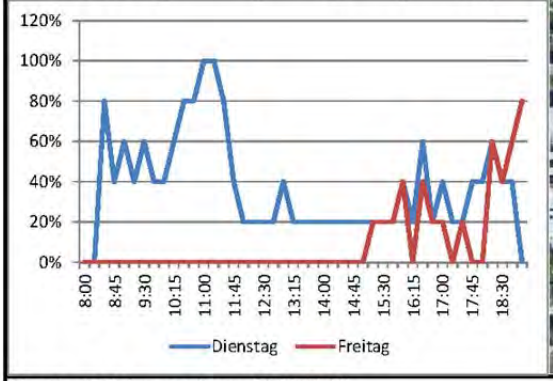


Abbildung 22: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A1

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

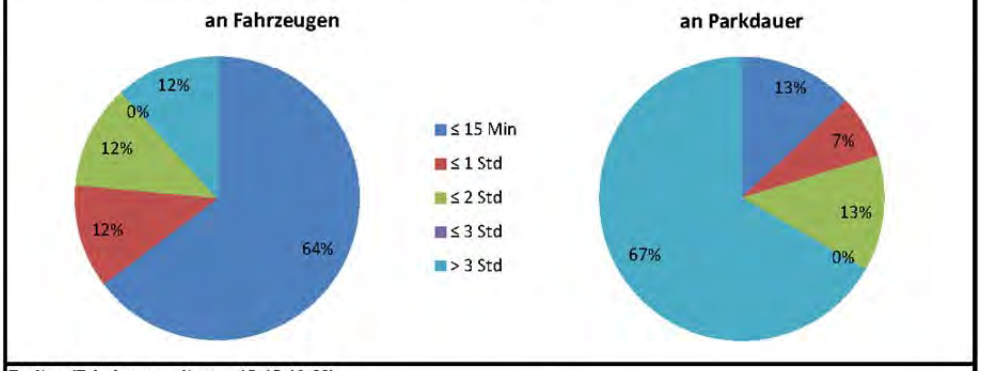
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	20%	0%
Maximale Auslastung	100%	80%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	65%	13%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	12%	67%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	71%	45%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

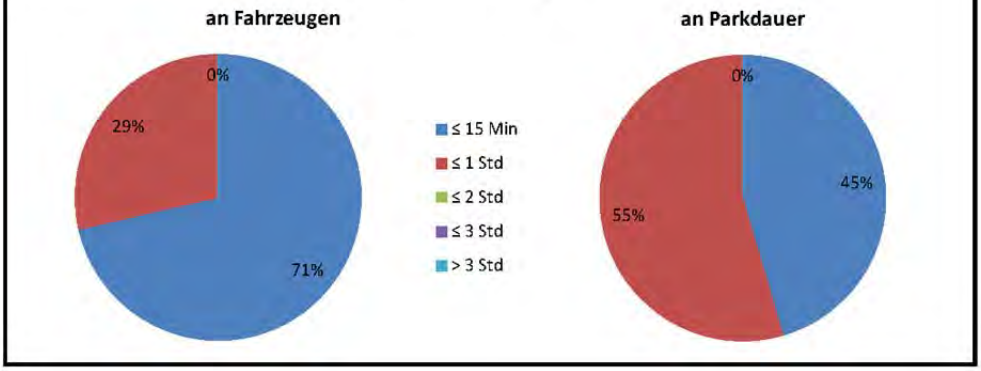
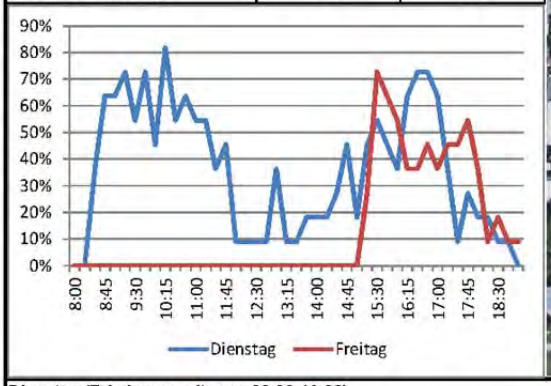


Abbildung 23: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A2

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

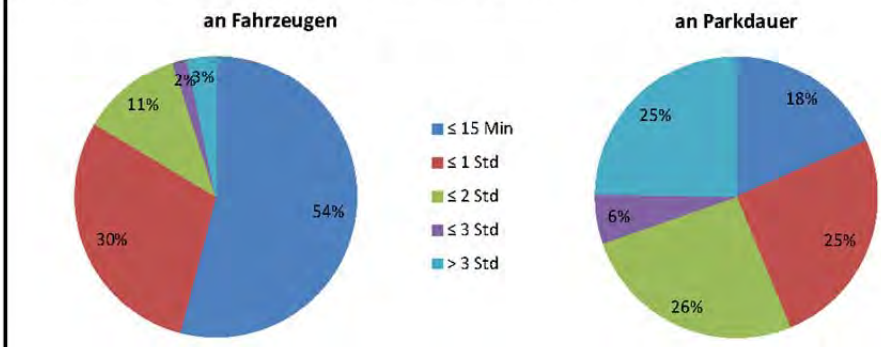
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	9%	9%
Maximale Auslastung	82%	73%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	54%	19%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	3%	25%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	59%	20%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	5%	21%

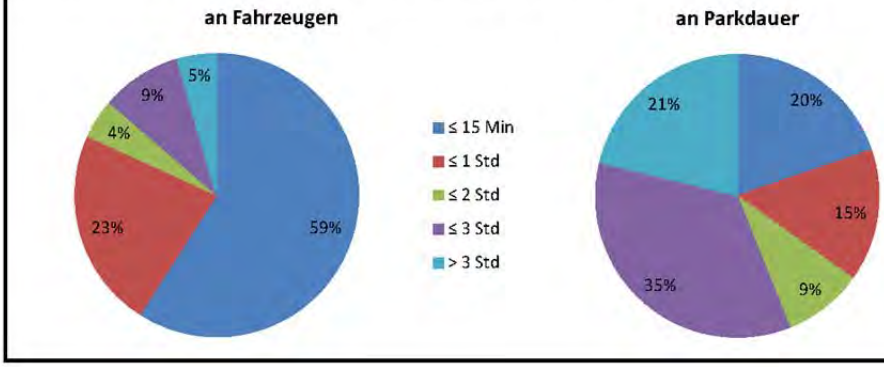


Abbildung 24: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A3

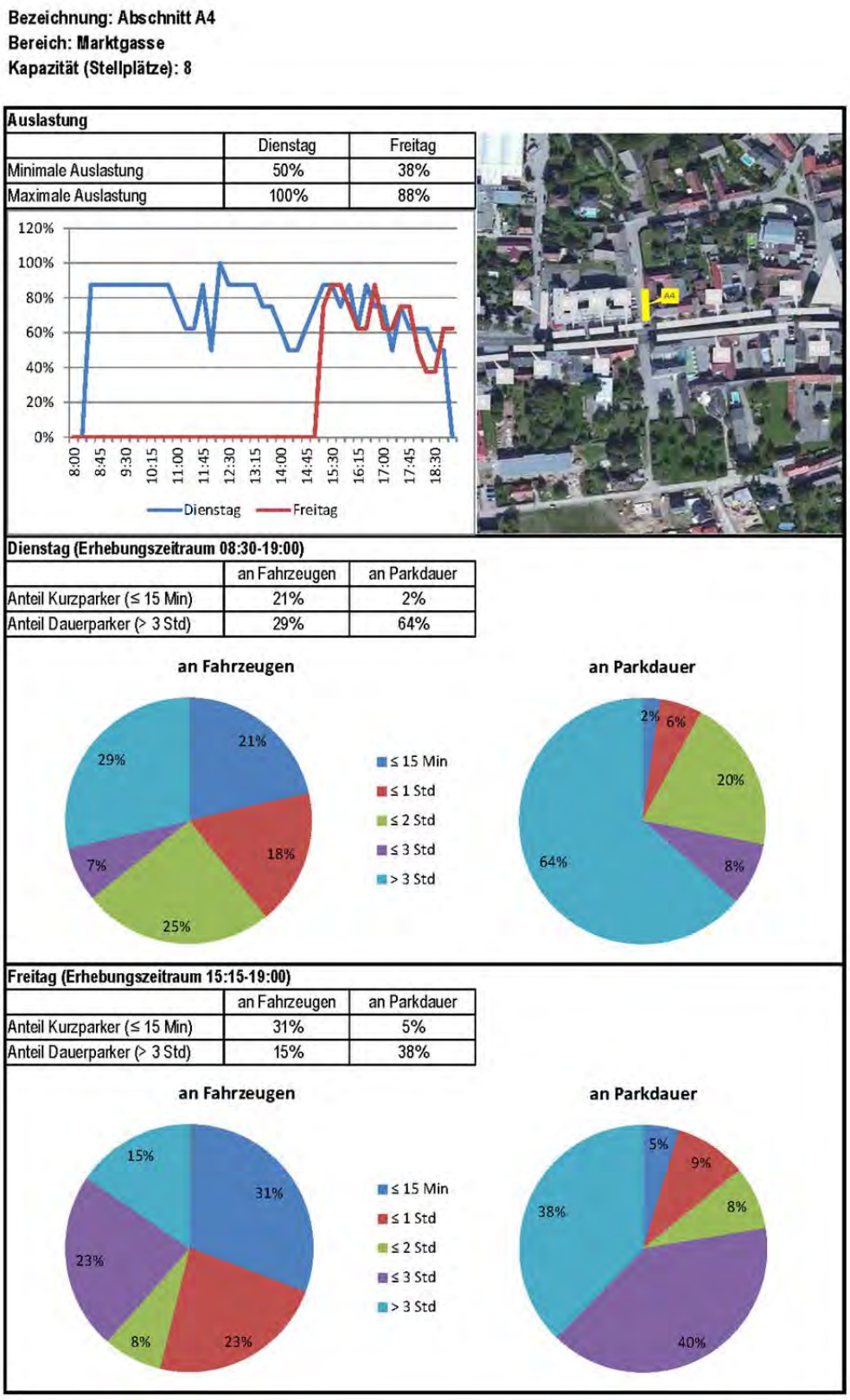


Abbildung 25: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A4

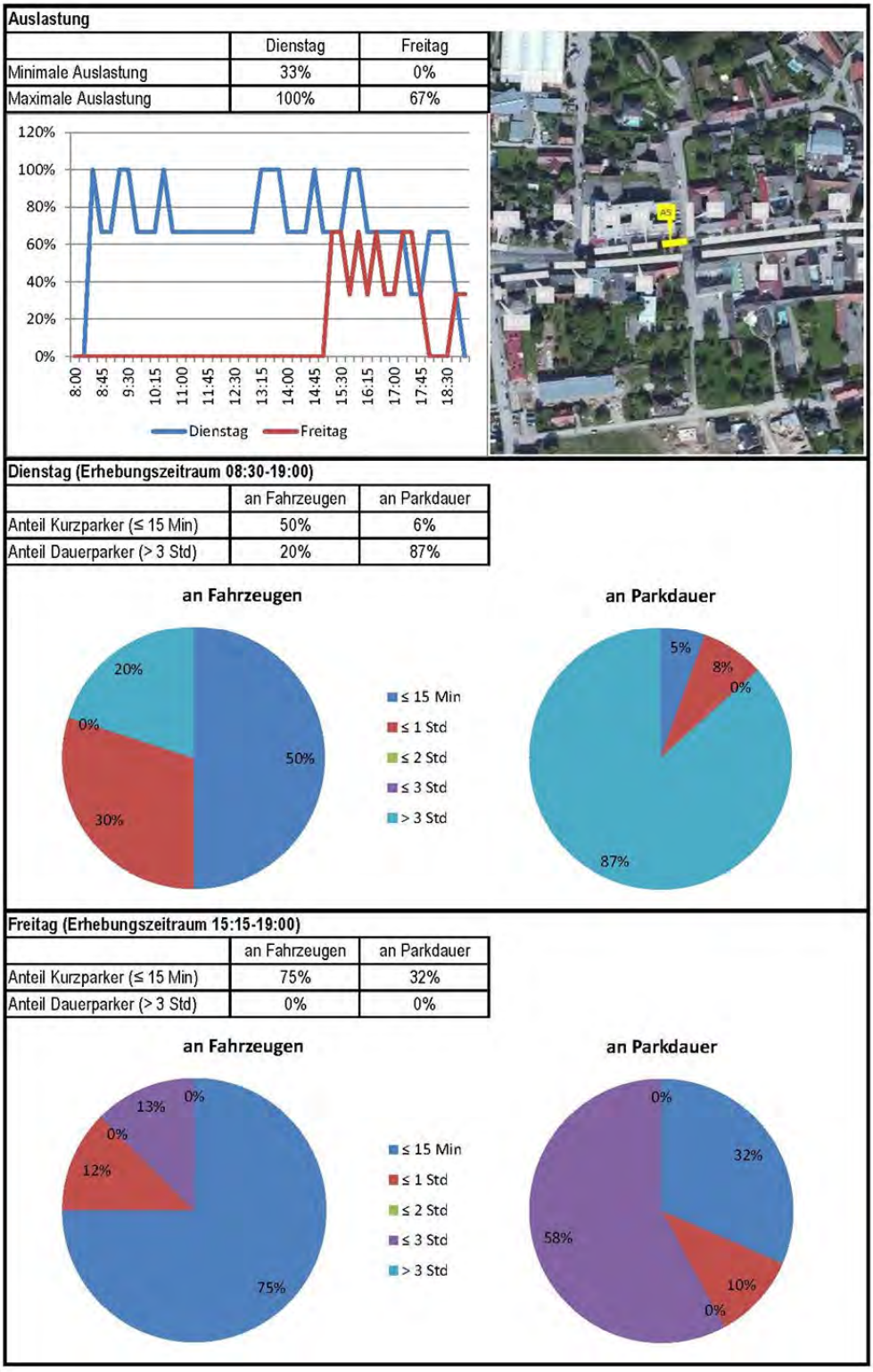


Abbildung 26: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A5

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

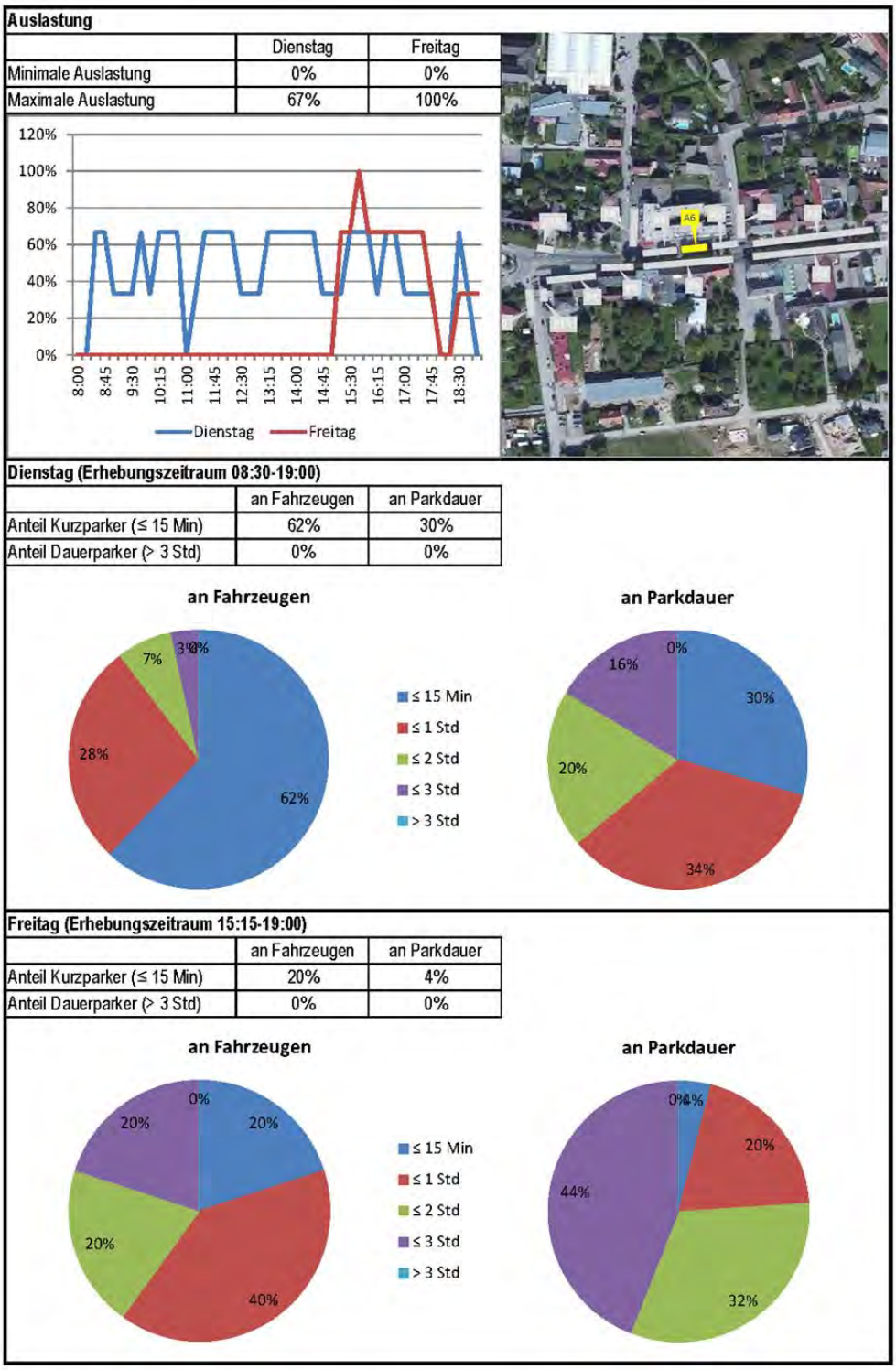
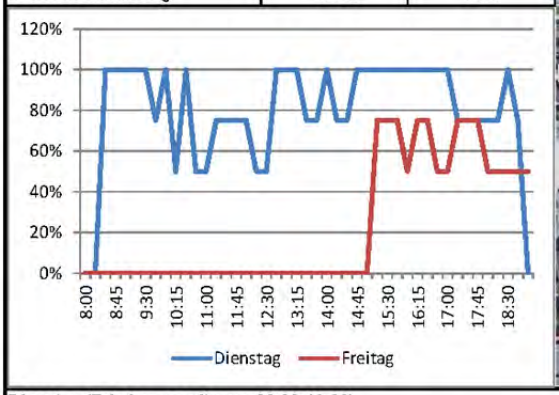


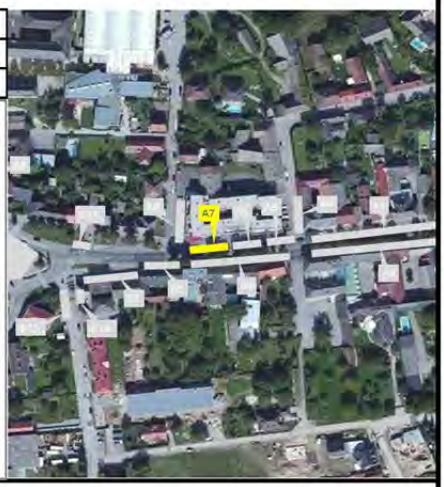
Abbildung 27: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A6

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

Auslastung

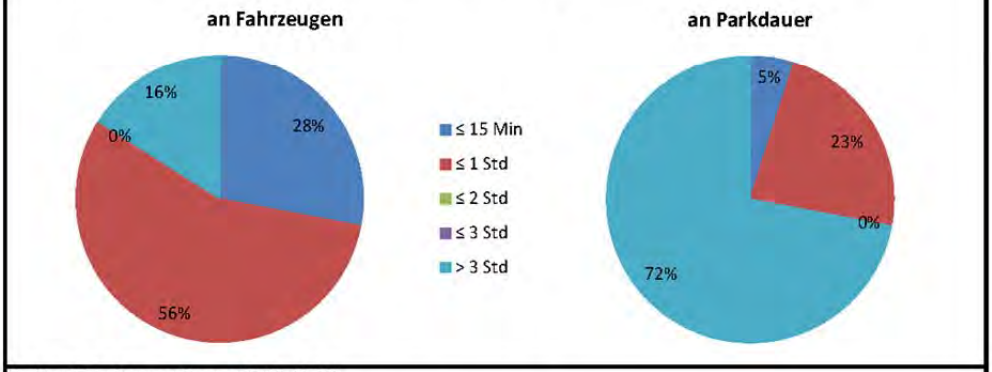
	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	50%	50%
Maximale Auslastung	100%	75%





Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	28%	5%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	16%	72%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	22%	5%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	11%	40%

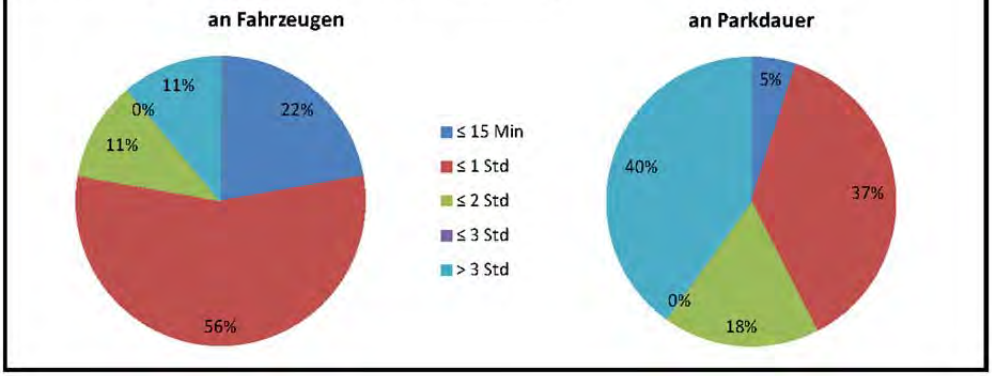


Abbildung 28: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A7

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

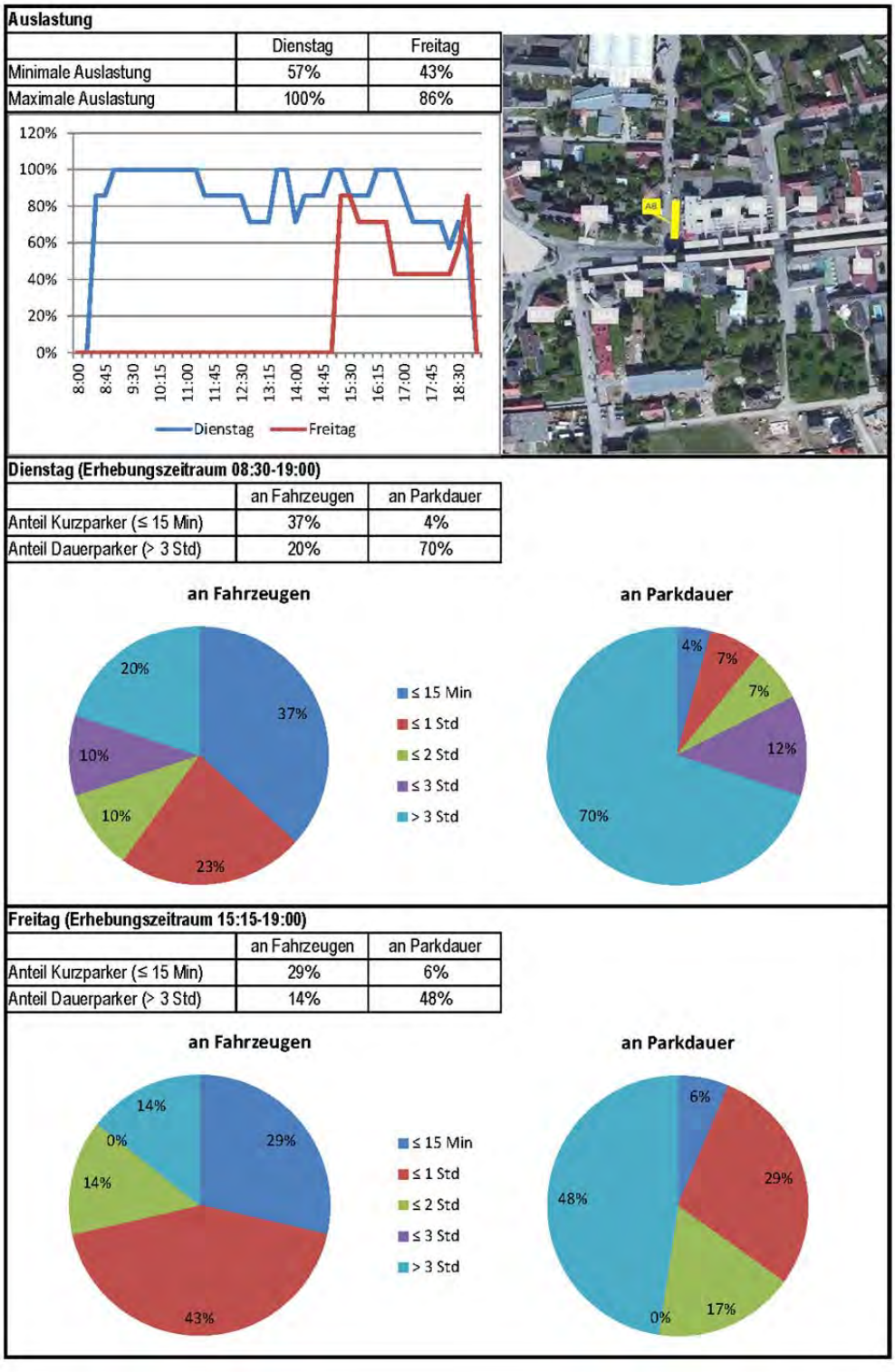


Abbildung 29: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A8

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

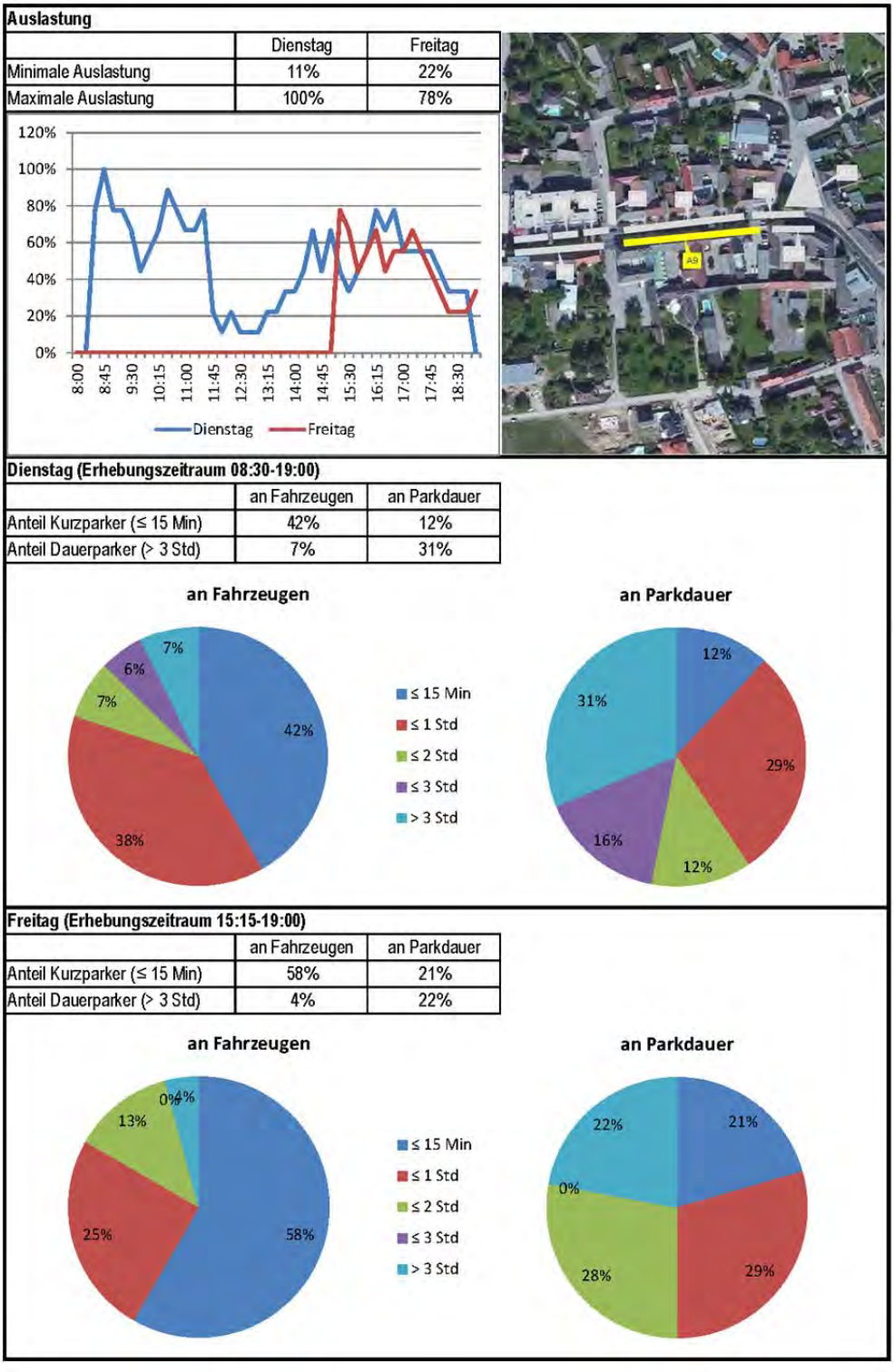
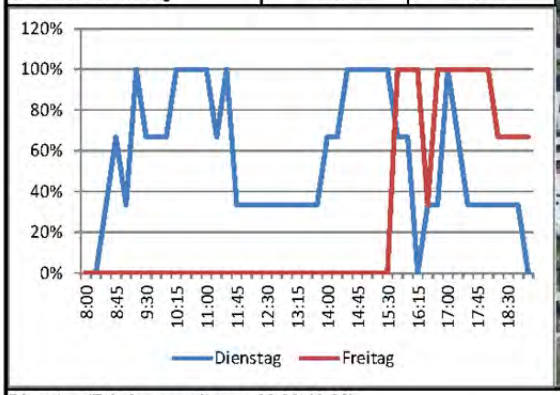


Abbildung 30: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A9

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

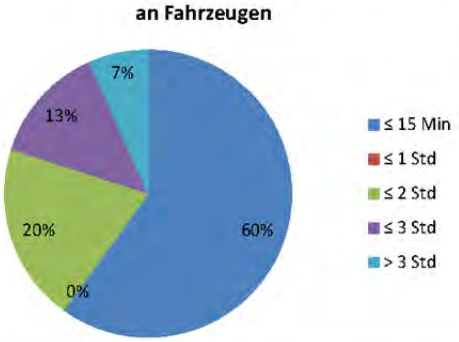
Auslastung

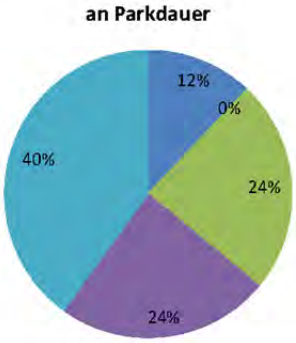
	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	0%	0%
Maximale Auslastung	100%	100%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

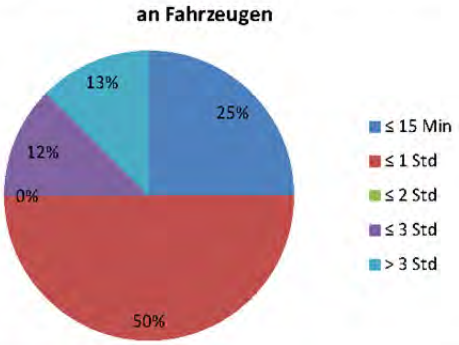
	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	60%	12%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	7%	40%





Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	25%	6%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	13%	39%



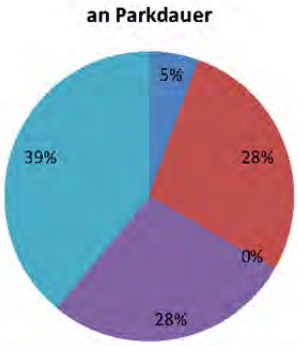


Abbildung 31: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A10

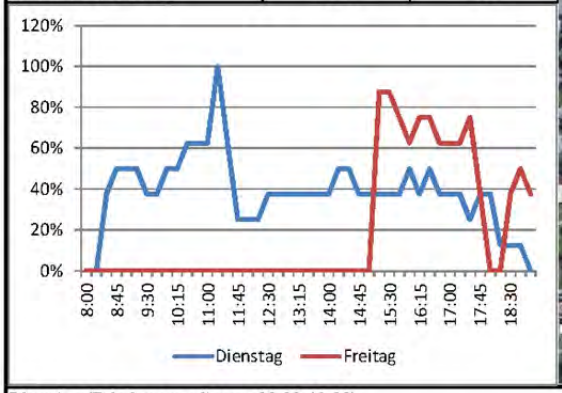
5.3.1.2 Bereich Hauptplatz und Bahnhof

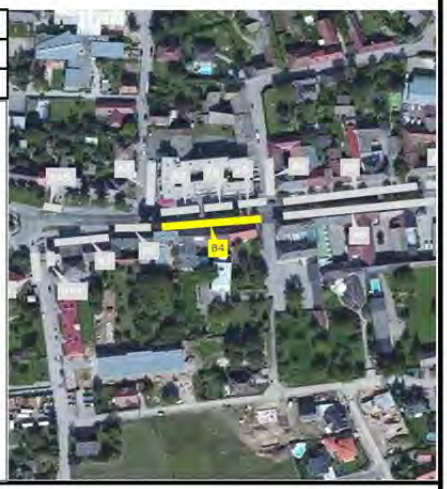
- Die Peaks in denen eine Auslastung von 100 % erreicht wird, finden sich bei den Erhebungsabschnitten im Bereich Hauptplatz bis Bahnhof häufig um etwa 10 Uhr.
- Im Abschnitt B16 (Pranger, 2 Stellplätze) wird die Auslastung von 100 % um 9 Uhr überschritten.
- Abschnitt B14 (Dr. Karl Renner Straße, 3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

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

Auslastung

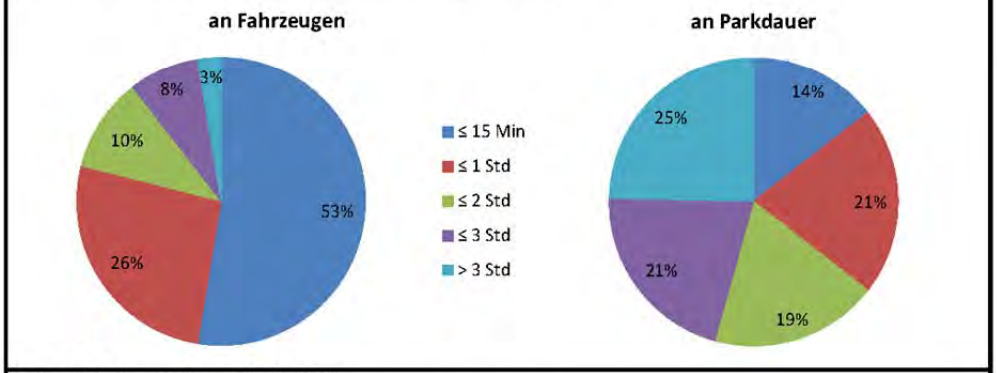
	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	13%	0%
Maximale Auslastung	100%	88%





Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	53%	14%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	3%	25%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	50%	21%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

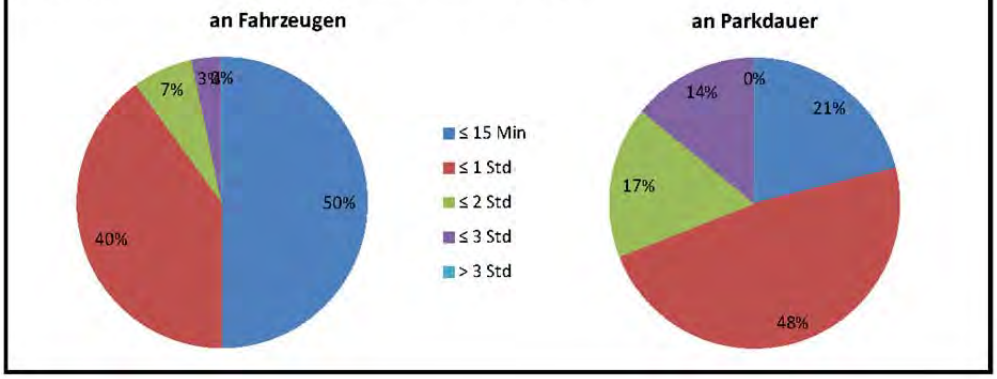
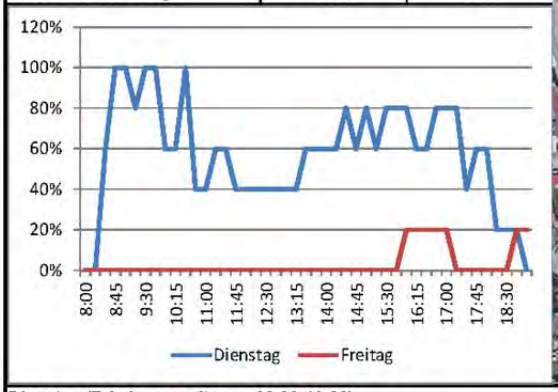


Abbildung 32: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B4

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

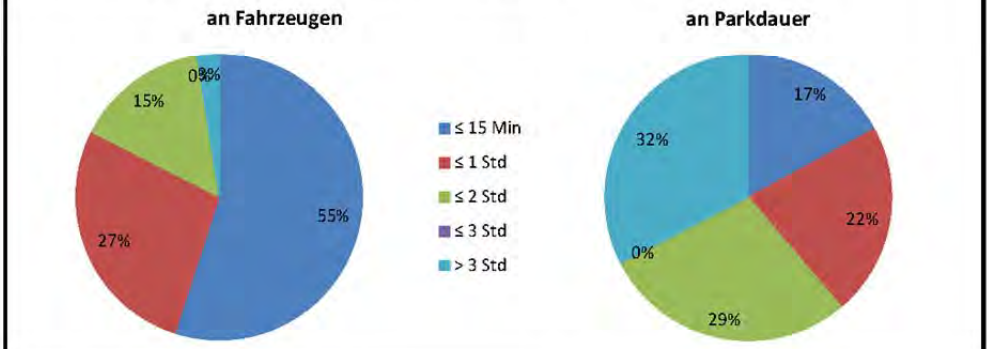
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	20%	0%
Maximale Auslastung	100%	20%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	55%	17%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	3%	33%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	0%	0%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

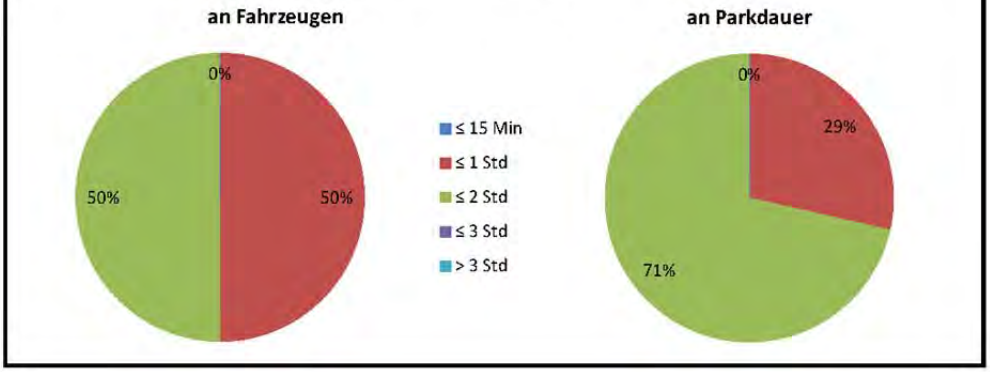
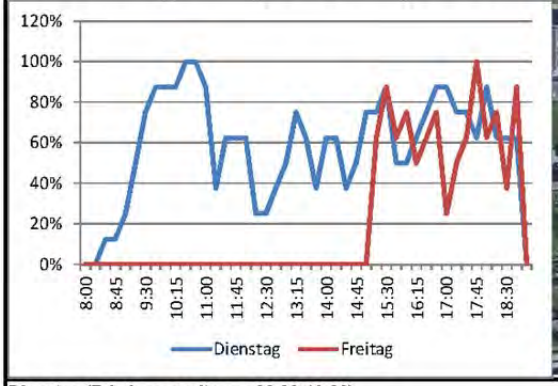


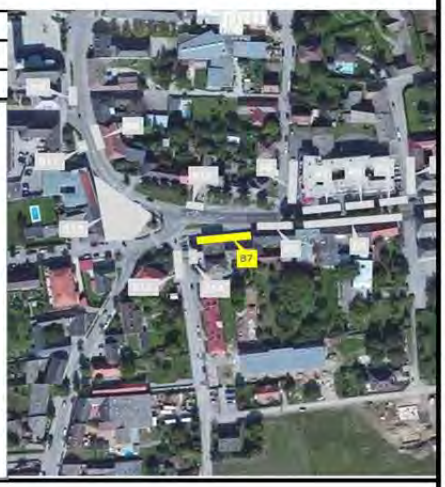
Abbildung 33: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B5

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

Auslastung

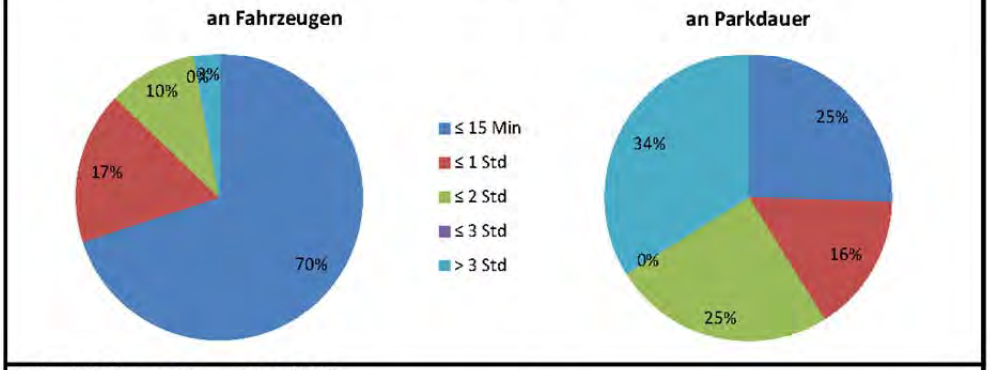
	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	13%	25%
Maximale Auslastung	100%	100%





Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	70%	26%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	3%	34%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	71%	38%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	2%	19%

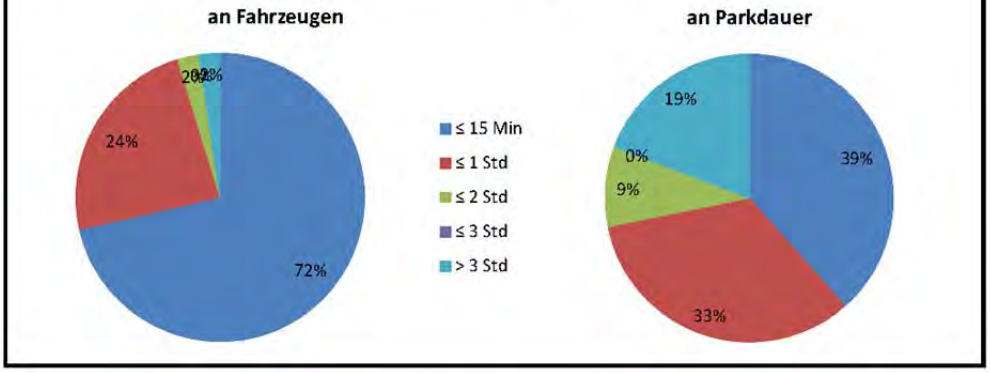
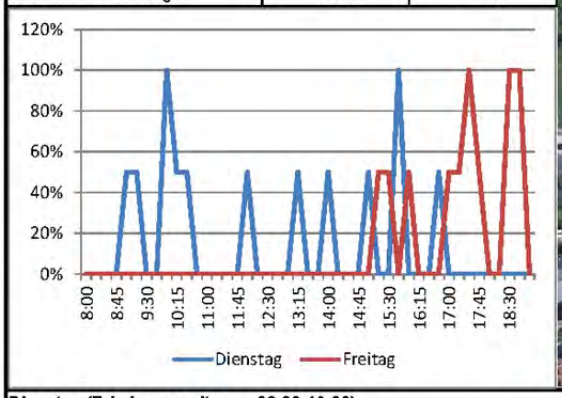


Abbildung 34: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B7

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

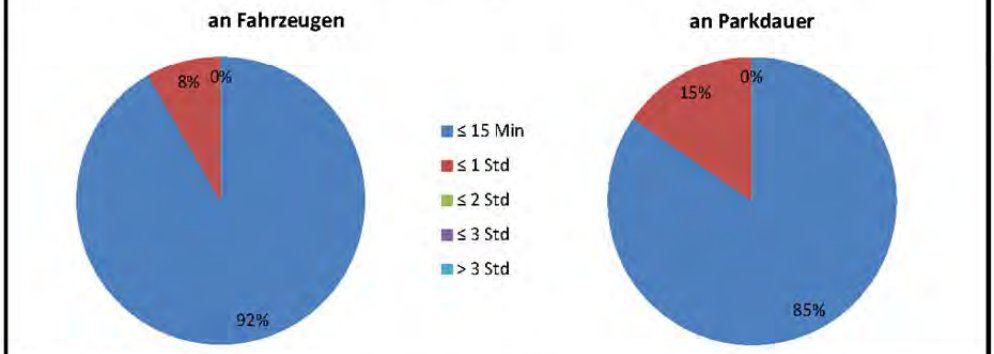
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	0%	0%
Maximale Auslastung	100%	100%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	92%	85%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	67%	50%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

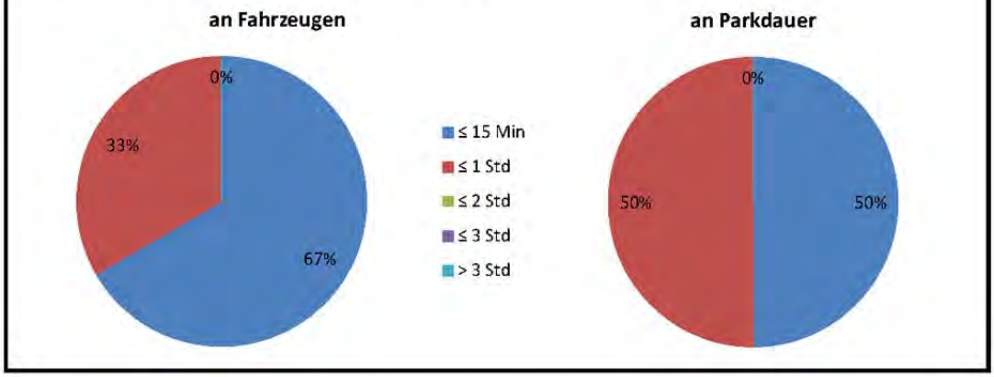
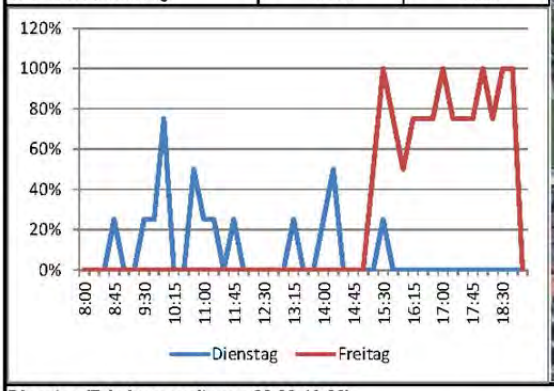


Abbildung 35: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B8

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

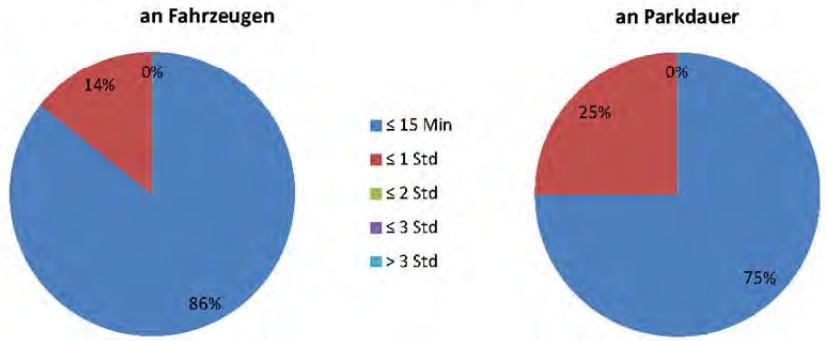
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	0%	50%
Maximale Auslastung	75%	100%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	86%	75%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	72%	38%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

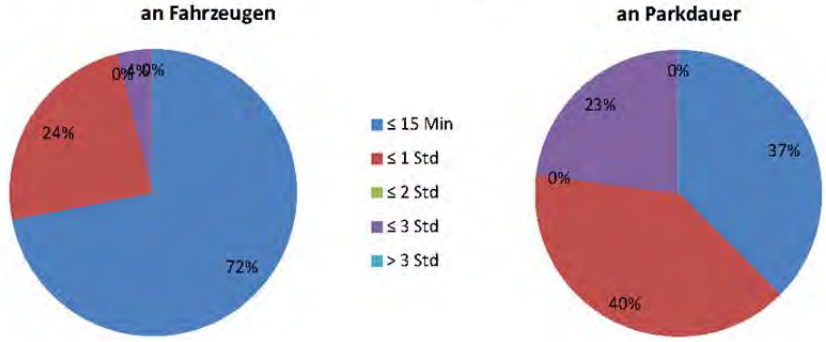
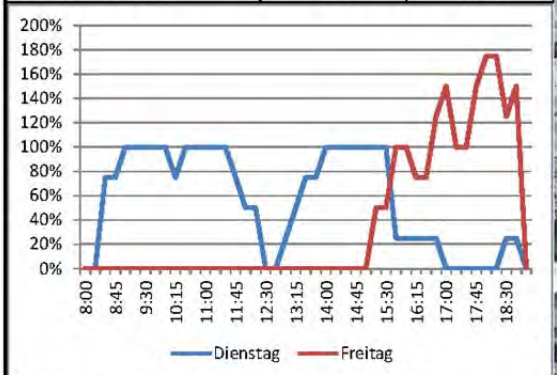


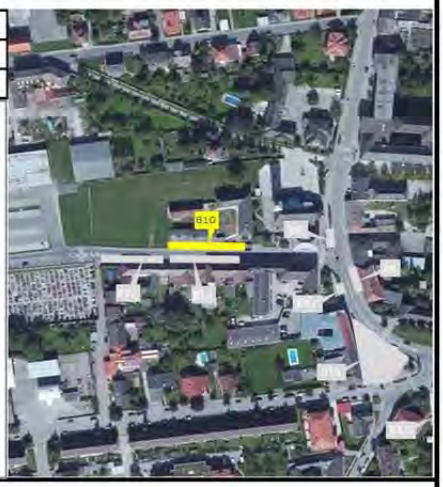
Abbildung 36: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B9

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

Auslastung

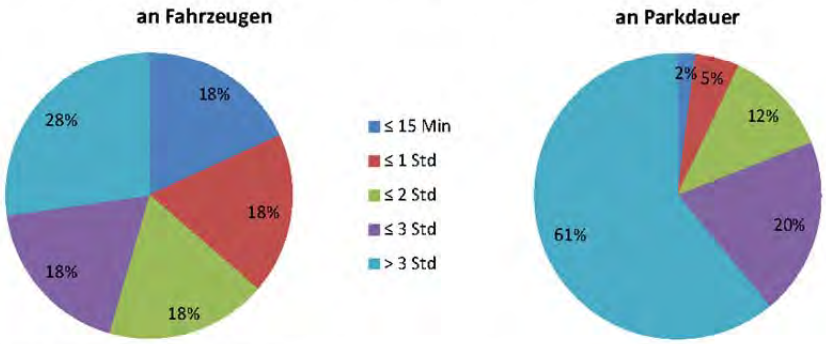
	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	0%	50%
Maximale Auslastung	100%	175%





Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	18%	2%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	27%	61%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	36%	7%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	14%	44%

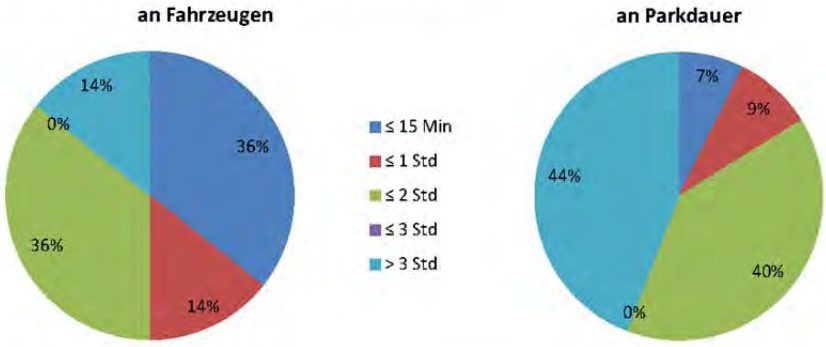
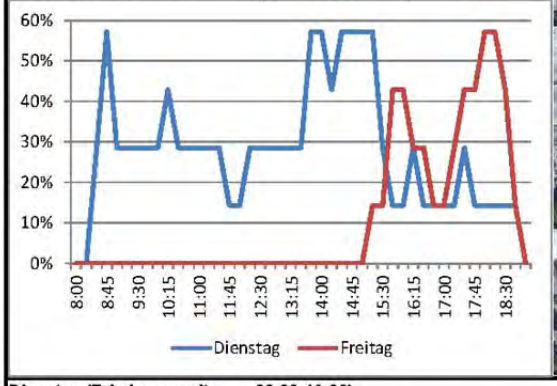


Abbildung 37: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B10

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

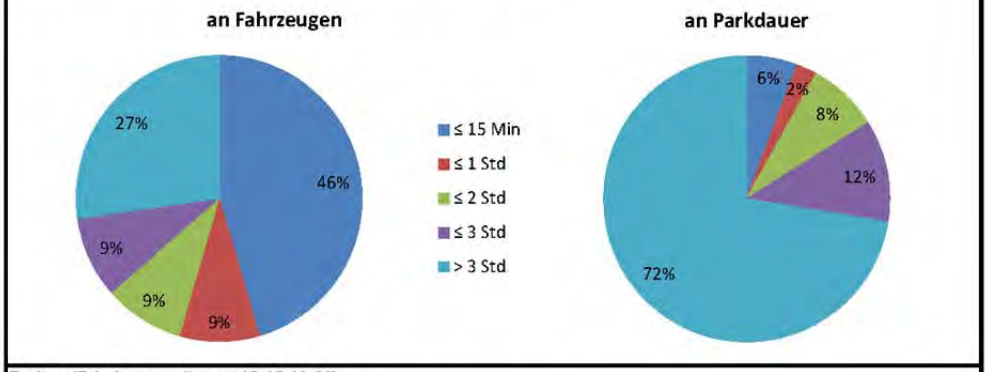
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	14%	14%
Maximale Auslastung	57%	57%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	45%	6%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	27%	72%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	14%	3%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	14%	44%

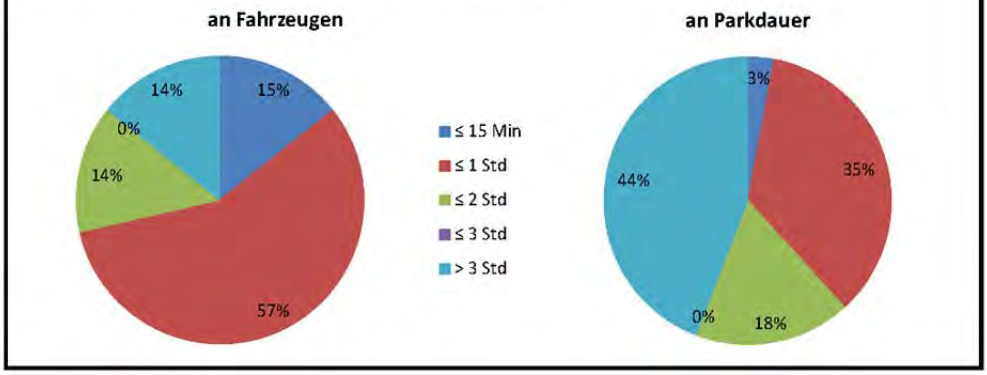


Abbildung 38: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B11

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

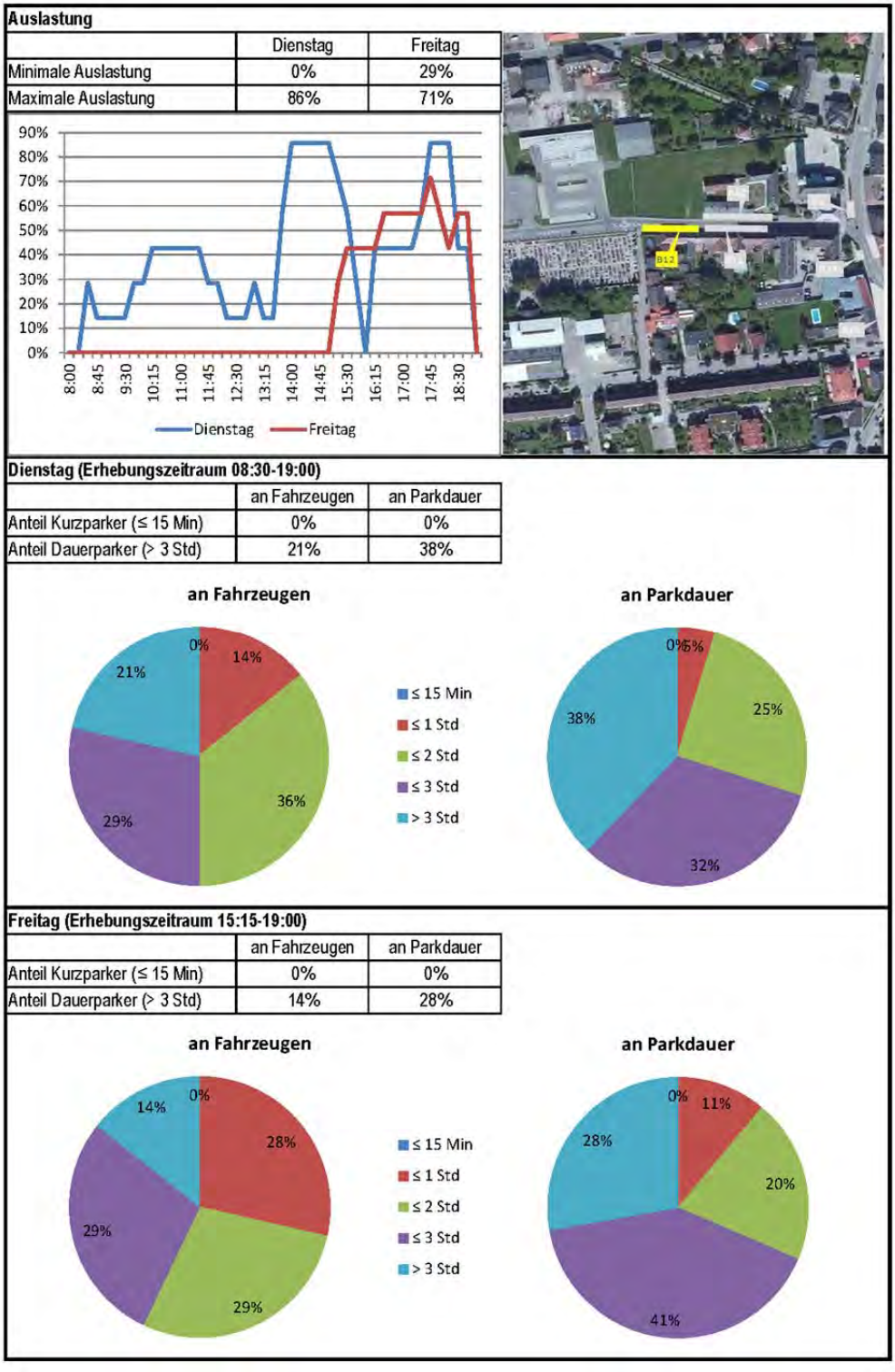
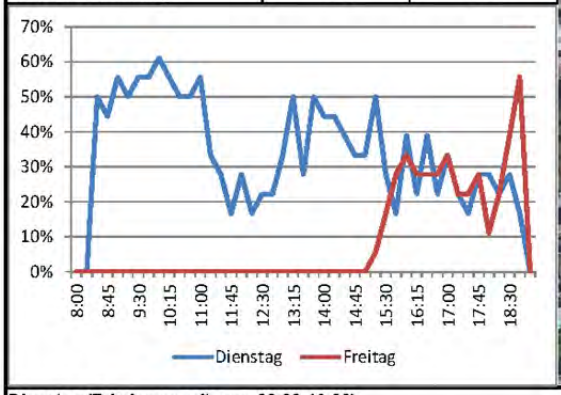


Abbildung 39: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B12

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

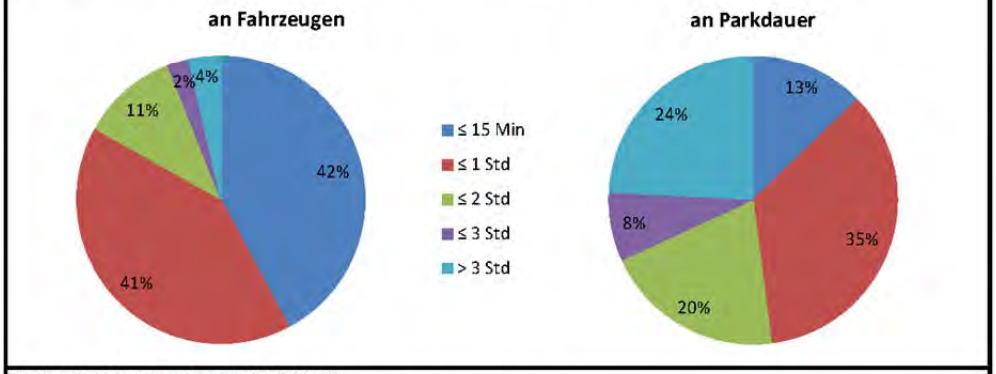
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	17%	6%
Maximale Auslastung	61%	56%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	42%	13%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	4%	24%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	48%	19%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	3%	21%

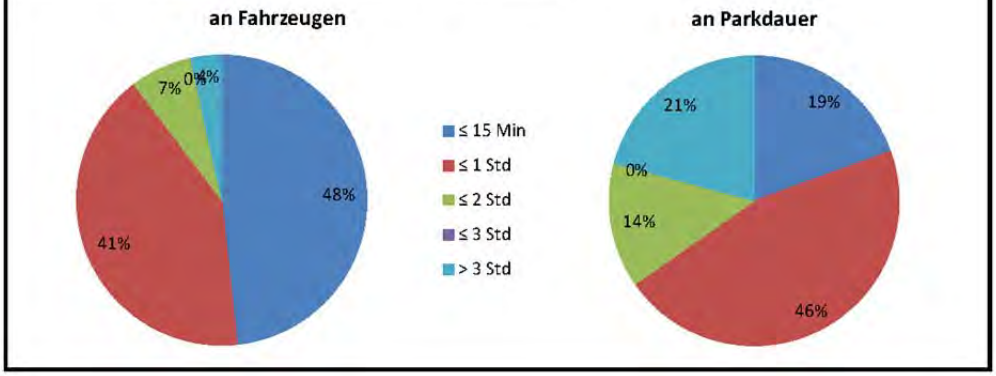
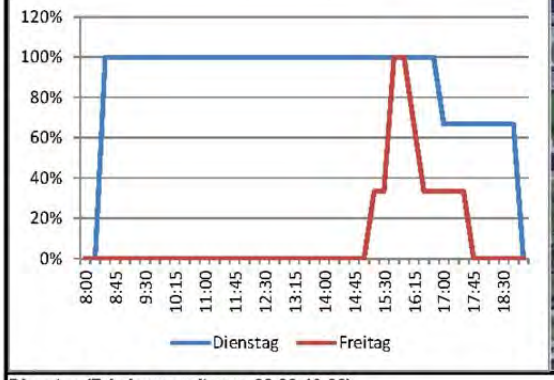


Abbildung 40: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B13

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

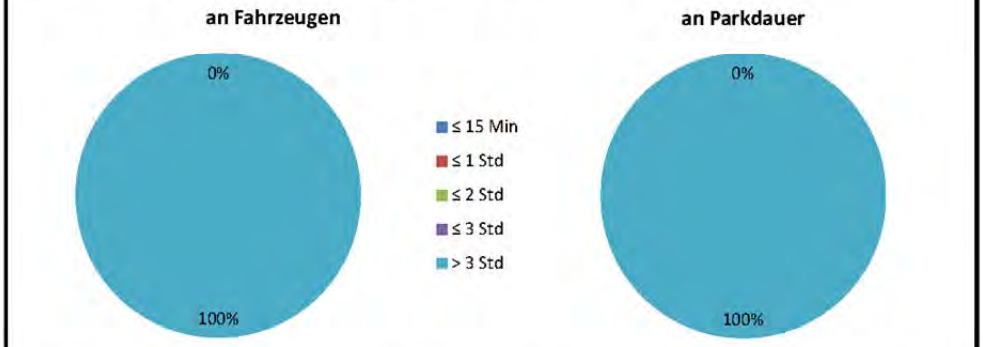
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	67%	0%
Maximale Auslastung	100%	100%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	0%	0%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	100%	100%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	50%	13%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

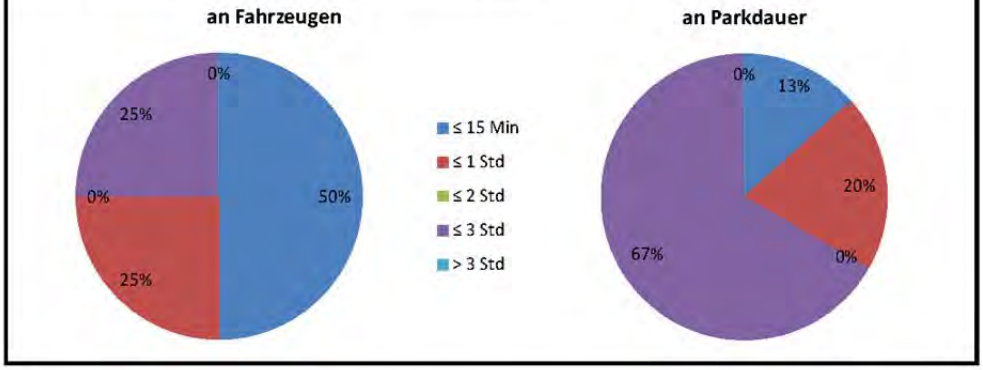
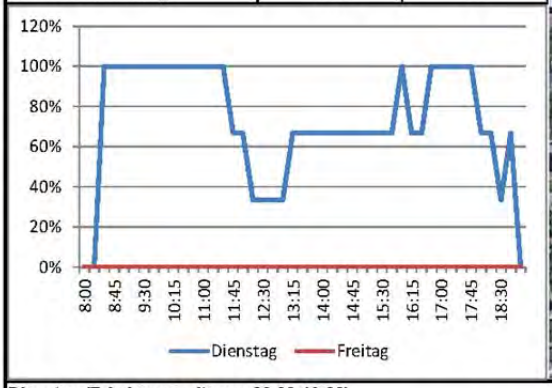


Abbildung 41: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B14

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

Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	33%	0%
Maximale Auslastung	100%	0%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	45%	5%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	36%	90%

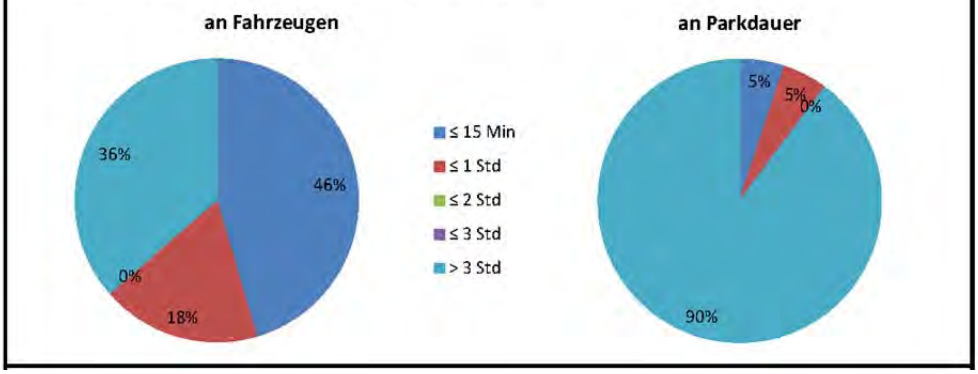
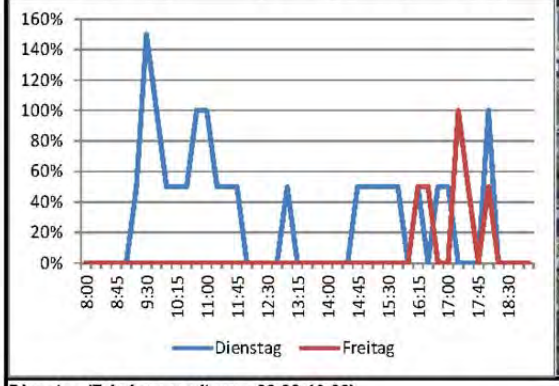


Abbildung 42: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B15

Bezeichnung: Abschnitt B16
Bereich: Pranger
Kapazität (Stellplätze): 2

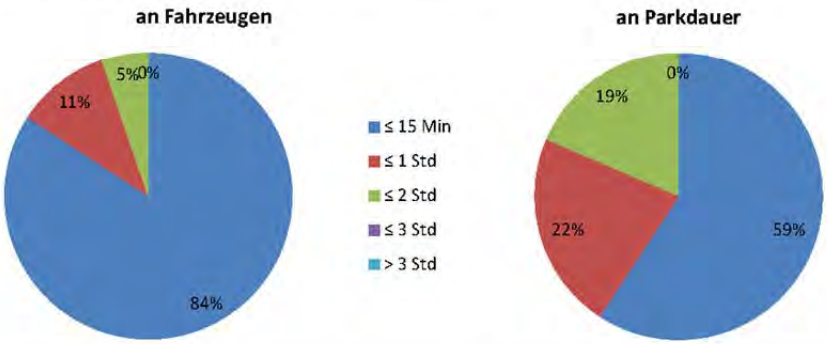
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	0%	0%
Maximale Auslastung	150%	100%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	84%	59%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	80%	67%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

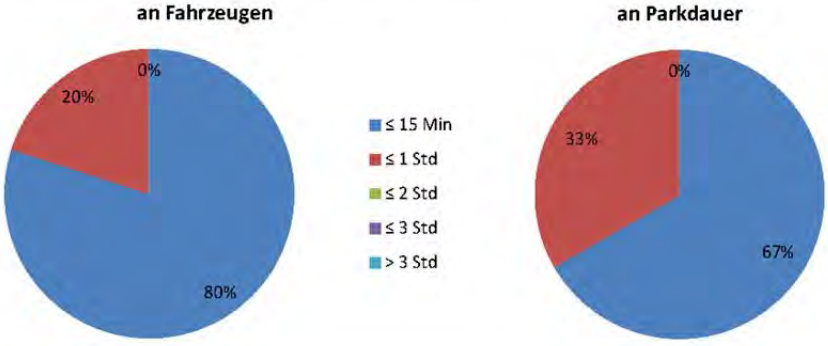
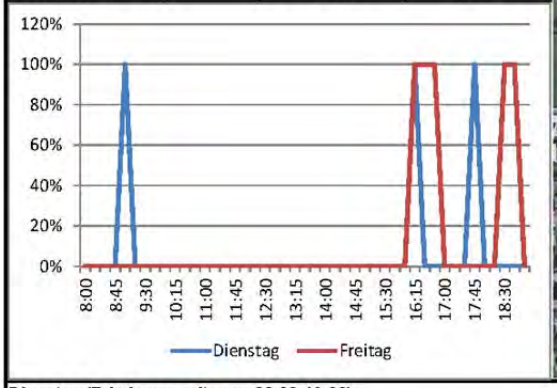


Abbildung 43: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B16

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

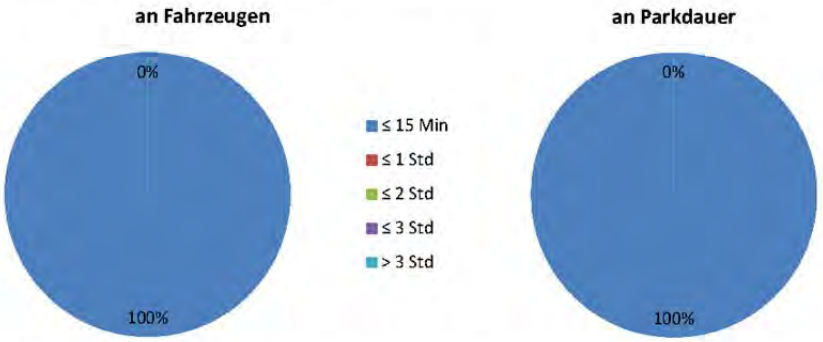
Auslastung

	Dienstag	Freitag
Minimale Auslastung	0%	0%
Maximale Auslastung	100%	100%



Dienstag (Erhebungszeitraum 08:30-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	100%	100%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%



Freitag (Erhebungszeitraum 15:15-19:00)

	an Fahrzeugen	an Parkdauer
Anteil Kurzparker (≤ 15 Min)	33%	20%
Anteil Dauerparker (> 3 Std)	0%	0%

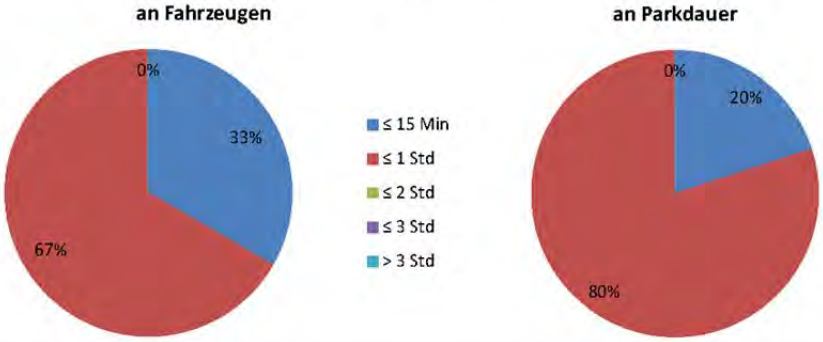


Abbildung 44: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B17

5.4 Schlussfolgerung

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

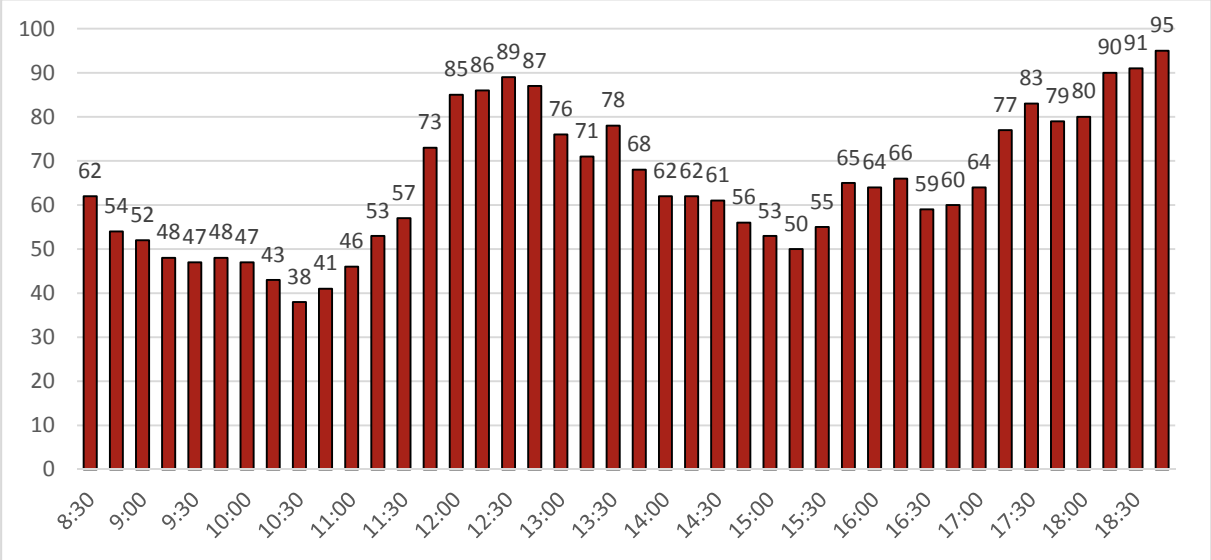


Abbildung 45: Mindestanzahl an freien Stellplätzen im gesamten Zentrum von Ober-Grafendorf

6 Kundenbefragung

6.1 Methodik

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

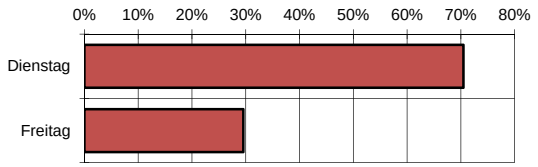
Insgesamt wurden 46 Interviews durchgeführt. Ein Großteil der Befragungen (61 %) wurde zwischen 16:00 und 19:00 Uhr durchgeführt. 73 % der Befragungen fanden auf der Hauptstraße statt.

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

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Tag	abs.	%
Dienstag	**31**	70%
Freitag	**13**	30%
n=	**44**	**100%**



Uhrzeit		
7:00-8:00	**1**	2%
8:00-9:00	**6**	14%
9:00-10:00	**2**	5%
10:00-11:00	**2**	5%
11:00-12:00	**3**	7%
12:00-13:00	**0**	0%
13:00-14:00	**0**	0%
14:00-15:00	**0**	0%
15:00-16:00	**3**	7%
16:00-17:00	**12**	28%
17:00-18:00	**3**	7%
18:00-19:00	**11**	26%
unbekannt	**1**	
n=	**43**	**100%**

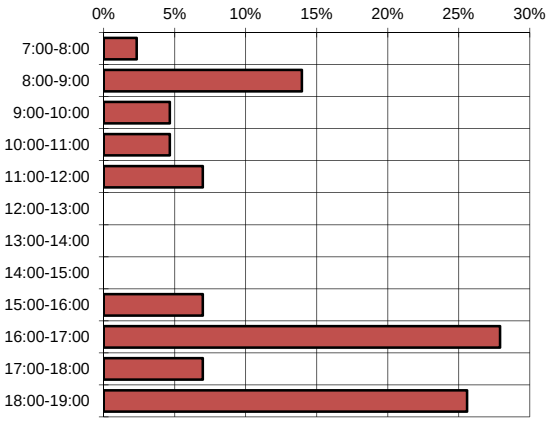


Abbildung 46: Befragungstage und zeitliche Verteilung der Befragungen

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Befragungsort	abs.	%
Fabrikgasse	**2**	5%
Hauptstraße	**32**	73%
Hauptstraße (Mariazeller Straße)	**1**	2%
Manker Straße (Penny)	**1**	2%
Manker Straße (Spar)	**1**	2%
Markt	**7**	16%
n=	**44**	**100%**

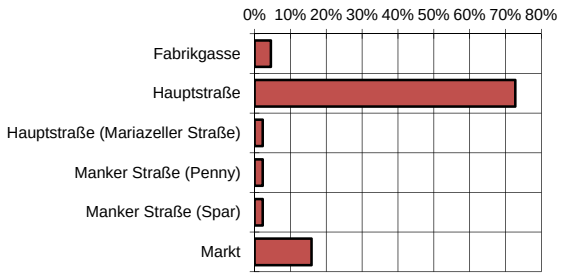


Abbildung 47: Ort der Befragungen

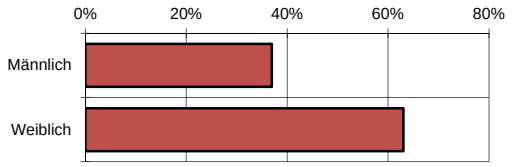
6.2 Ergebnis der KundInnenbefragung in den Betrieben

6.2.1 Angaben über die Befragten

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Geschlecht	abs.	%
Männlich	17	37%
Weiblich	29	63%
n=	46	100%



Alter	abs.	%
14-19	1	2%
20-29	11	23%
30-39	3	6%
40-49	10	21%
50-59	14	29%
60-69	7	15%
> 69	2	4%
n=	48	100%

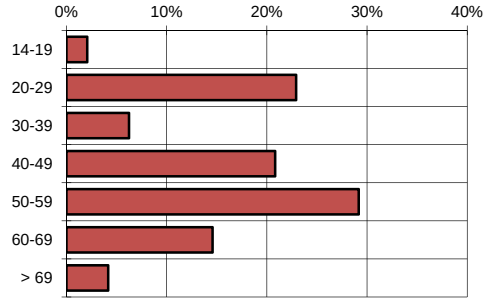
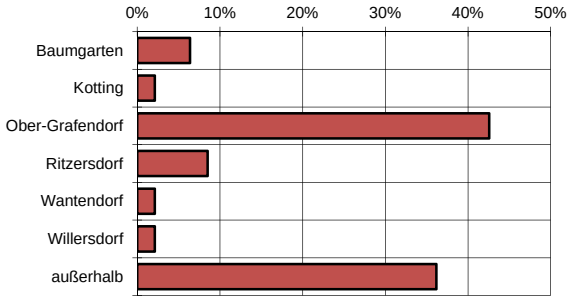


Abbildung 48: Geschlecht und Alter der Befragten

Wohnort	abs.	%
Baumgarten	3	6%
Kotting	1	2%
Ober-Grafendorf	20	43%
Ritzersdorf	4	9%
Wantendorf	1	2%
Willersdorf	1	2%
außerhalb	17	36%
n=	47	100%



Wohnort - außerhalb	abs.	%
Bischofstetten	2	12%
Dietmannsdorf	1	6%
Eschenau	1	6%
Hafnerbach	2	12%
Kilb	2	12%
Markersdorf	2	12%
Pyhra	1	6%
Rabenstein an der Pielach	1	6%
St. Margarethen/Sierning	1	6%
St. Pölten	2	12%
Wien	1	6%
Wilhelmsburg	1	6%
n=	17	100%

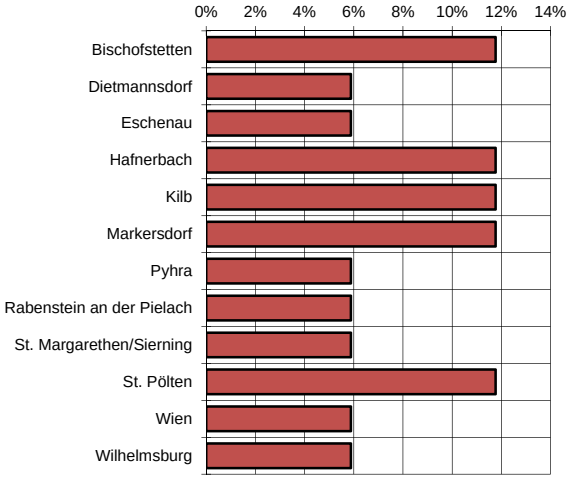
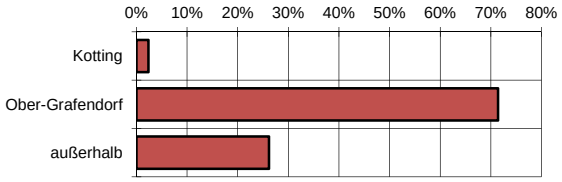


Abbildung 49: Wohnort der Befragten

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Arbeitsort	abs.	%
Kotting	1	2%
Ober-Grafendorf	30	71%
außerhalb	11	26%
n=	42	100%



Arbeitsort - außerhalb	abs.	%
Hafnerbach	1	9%
Hofstetten	1	9%
Kilb	1	9%
Prinzersdorf	1	9%
St. Pölten	6	55%
Wien	1	9%
n=	11	100%

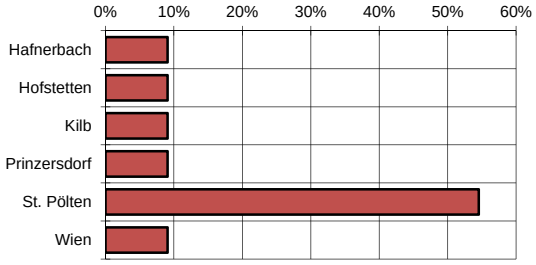


Abbildung 50: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten

6.2.2 Einkaufsverhalten

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

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Dauer	abs.	%
1 Tag	29	60%
2-4 Tage	8	17%
1 Woche	3	6%
2-4 Wochen	3	6%
1 Monat	2	4%
> 1 Monat	2	4%
zum ersten Mal hier	1	2%
n=	48	100%

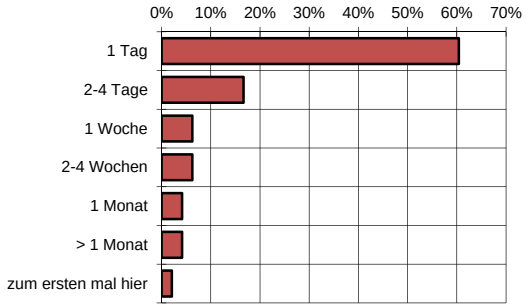


Abbildung 51: Wann waren Sie zuletzt im Zentrum von Ober-Grafendorf einkaufen?

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Anzahl Geschäfte	abs.	%
1	6	13%
2	11	23%
3	10	21%
4	7	15%
5	6	13%
6	4	9%
7	2	4%
8	0	0%
9	1	2%
10	1	2%
n=	47	100%

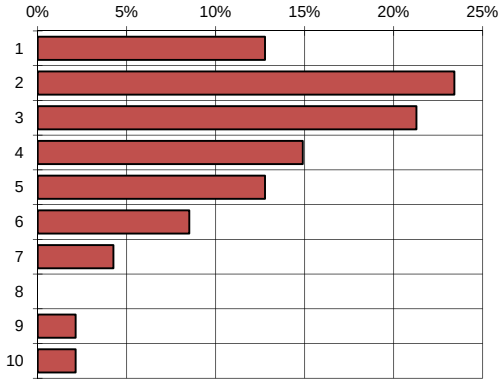
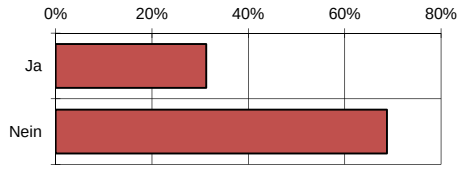


Abbildung 52: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Geschäfte außerhalb Zentrum	abs.	%
Ja	15	31%
Nein	33	69%
n=	48	100%



Welche	abs.	%
Supermärkte (Billa, Spar)	8	44%
Discounter (Penny, Hofer)	4	22%
Happy Home	2	11%
Paukowitsch	1	6%
Lagerhaus	1	6%
Restaurant	1	6%
Styx	1	6%
n=	18	100%

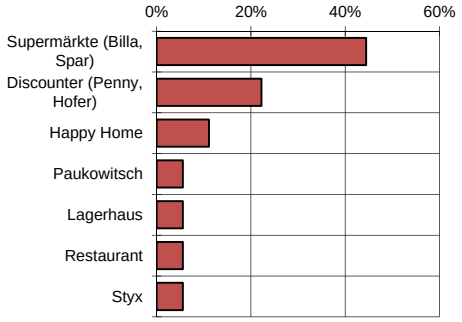


Abbildung 53: Geschäfte außerhalb des Zentrums

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

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

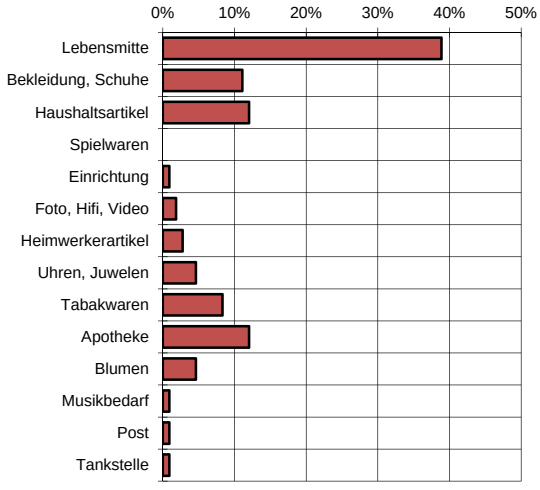


Abbildung 54: Eingekaufte Waren

Preis [€]	abs.	%
< 10	0	0%
10	4	10%
20	6	15%
30	6	15%
40	4	10%
50	4	10%
60	1	3%
70	4	10%
80	0	0%
90	1	3%
100	5	13%
> 100	4	10%
n=	39	100%
Durchschnitt	61	

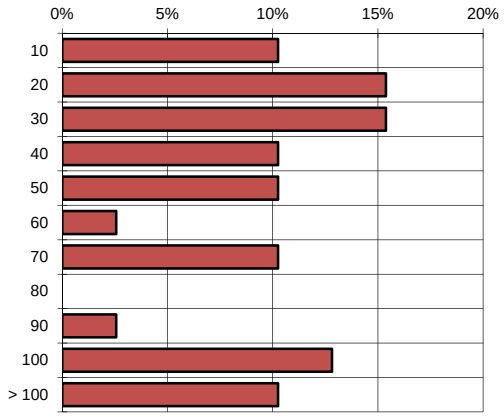


Abbildung 55: Einkaufsumme

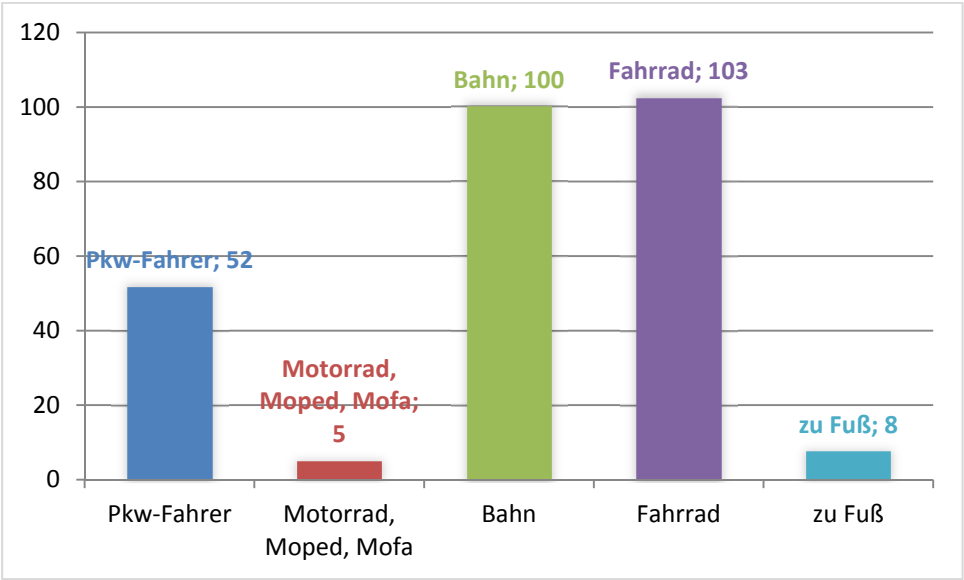


Abbildung 56: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel

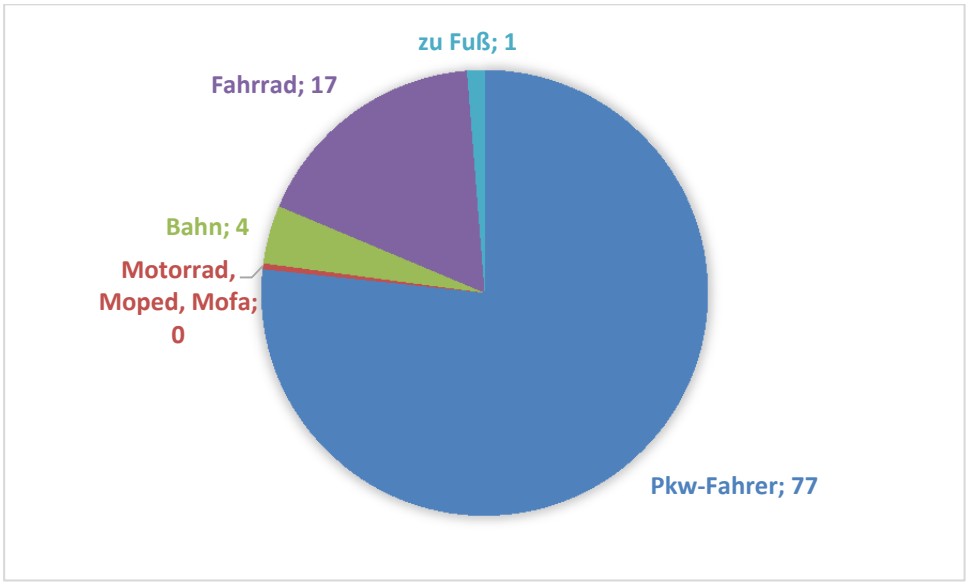


Abbildung 57: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel

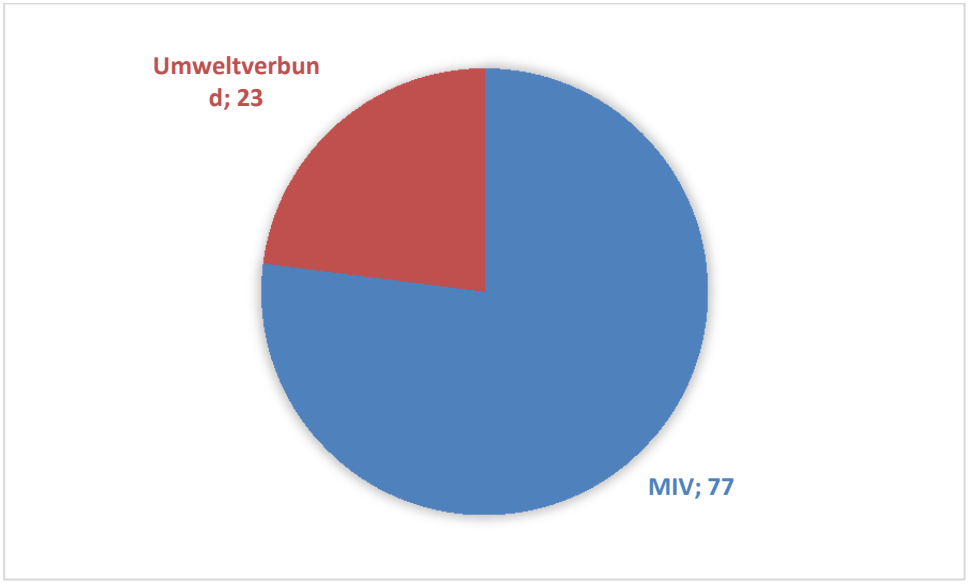


Abbildung 58: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Gewicht [kg]	abs.	%
<1	**2**	6%
1 bis 2	**8**	23%
2 bis 3	**4**	11%
3 bis 4	**1**	3%
4 bis 5	**4**	11%
5 bis 6	**6**	17%
6 bis 7	**0**	0%
7 bis 8	**1**	3%
8 bis 9	**1**	3%
9 bis 10	**0**	0%
10 bis 15	**3**	9%
15 bis 20	**2**	6%
20 bis 30	**2**	6%
> 30	**1**	3%
n=	**35**	**100%**
Durchschnitt	**6**	

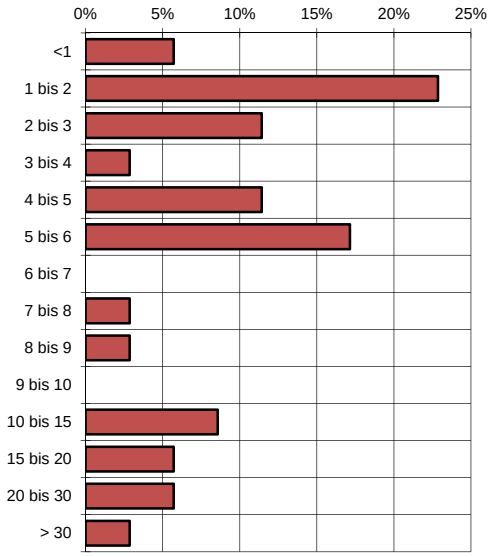


Abbildung 59: Gesamtgewicht der Einkäufe

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Aktivitäten	abs.	%
keine	**21**	21%
Gaststätte	**15**	15%
Arzt	**5**	5%
Amt	**5**	5%
Verabredung	**7**	7%
Arbeitsstelle	**14**	14%
Schule	**0**	0%
Bummeln/Flanieren	**6**	6%
Bank	**18**	18%
Post	**8**	8%
Kultur/Veranstaltung	**2**	2%
Andere	**0**	0%
n=	**101**	**100%**

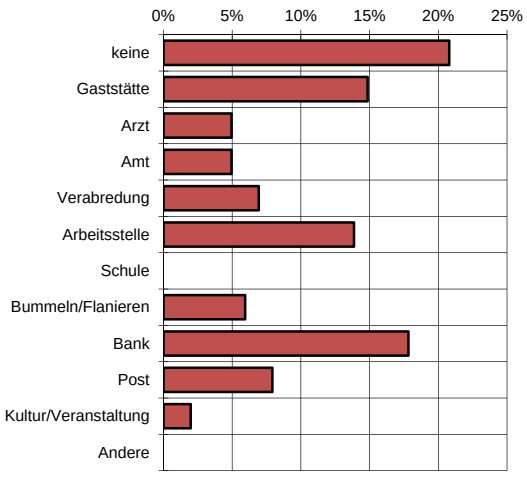


Abbildung 60: Einkäufe verbunden mit anderen Aktivitäten

6.2.3 Rahmenbedingungen für den Einkauf

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Bewertung Zentrum	abs.	%
sehr gut	**7**	16%
gut	**24**	55%
befriedigend	**11**	25%
schlecht	**2**	5%
sehr schlecht	**0**	0%
weiß nicht	**0**	0%
n=	**44**	**100%**

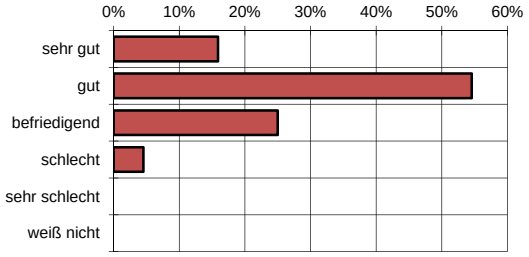
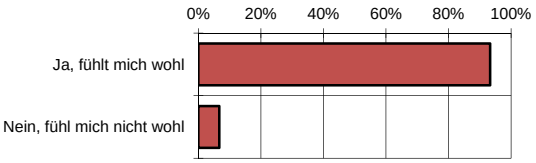


Abbildung 61: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als Einkaufsort

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Bewertung Zentrum	abs.	%
Ja, fühlt mich wohl	**42**	93%
Nein, fühl mich nicht wohl	**3**	7%
n=	**45**	**100%**



Warum nicht?	abs.	%
zu viel Verkehr	**2**	40%
Durchzugsverkehr	**1**	20%
Parkplatzmangel	**1**	20%
Zebrastreifen an falscher Stelle	**1**	20%
n=	**5**	**100%**

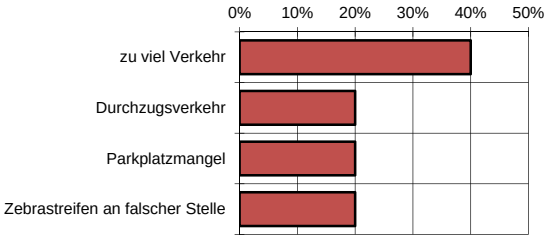


Abbildung 62: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als allgemein

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Mängel	abs.	%
Bekleidung	**18**	50%
Bioladen	**1**	3%
Gastronomiebetrieb auch Montag u. Dienstag	**1**	3%
Lebensmittel, Supermarkt	**8**	22%
Sanitätsgeschäft	**1**	3%
Schreibwaren	**2**	6%
Schuhe	**1**	3%
Spielwaren	**2**	6%
Sportartikel	**2**	6%
n=	**36**	**100%**

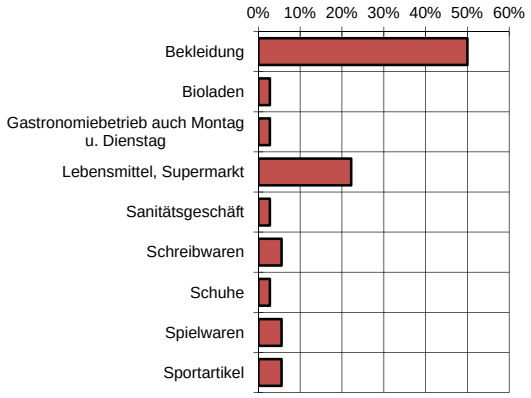


Abbildung 63: Welche Geschäfte fehlen im Zentrum

6.2.4 Einkaufsverkehr

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Hauptverkehrsmittel	abs.	%
Pkw-Fahrer	**35**	76%
Pkw-Mitfahrer	**0**	0%
Motorrad, Moped, Mofa	**2**	4%
Bahn	**1**	2%
Regionalbus	**0**	0%
Fahrrad	**4**	9%
zu Fuß	**4**	9%
Anderes	**0**	0%
n=	**46**	**100%**

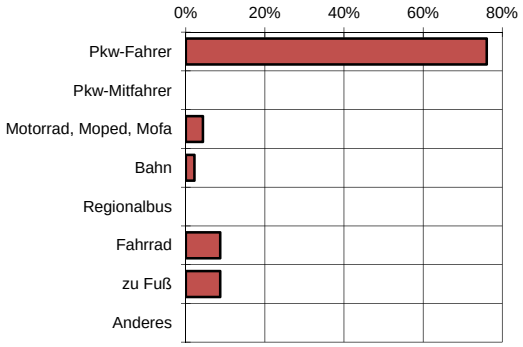


Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Bewertung Erreichbarkeit	abs.	%
sehr gut	**20**	44%
gut	**17**	38%
befriedigend	**7**	16%
schlecht	**0**	0%
sehr schlecht	**0**	0%
weiß nicht	**1**	2%
n=	**45**	**100%**

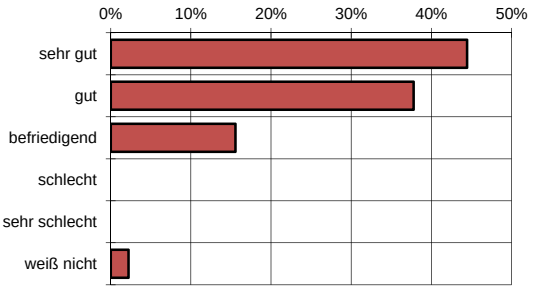


Abbildung 65: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem Hauptverkehrsmittel

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Bewertung Parkplatzsituation	abs.	%
sehr gut	**5**	11%
gut	**15**	33%
befriedigend	**11**	24%
schlecht	**10**	22%
sehr schlecht	**2**	4%
weiß nicht	**2**	4%
n=	**45**	**100%**

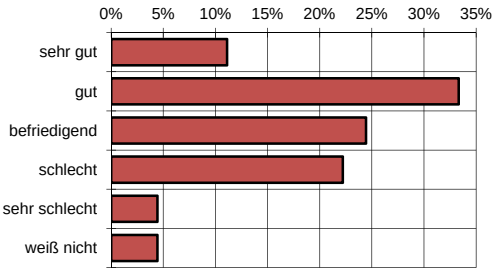


Abbildung 66: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Parkplatz	abs.	%
Hauptplatz	**4**	13%
Hauptstraße	**21**	70%
Privatparkplatz	**5**	17%
n=	**30**	**100%**

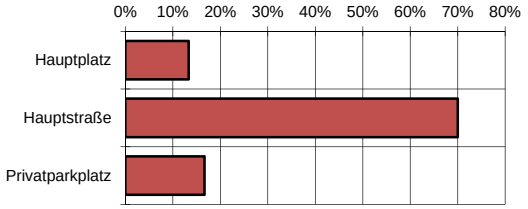


Abbildung 67: Örtlichkeit des Stellplatzes

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Parkplatzwechsel	abs.	%
Nein	**18**	56%
1 mal	**5**	16%
2 mal	**9**	28%
n=	**32**	**100%**

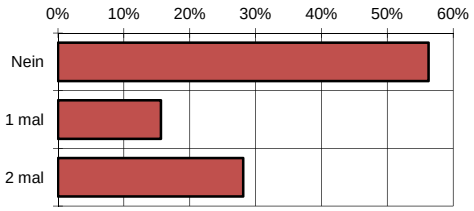


Abbildung 68: Parkplatzwechsel zwischen dem Aufsuchen mehrerer Geschäfte

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Parkplatzsuchdauer [min]	abs.	%
0	15	56%
1	5	19%
2	3	11%
3	1	4%
4	0	0%
10	2	7%
20	1	4%
30	0	0%
n=	27	100%

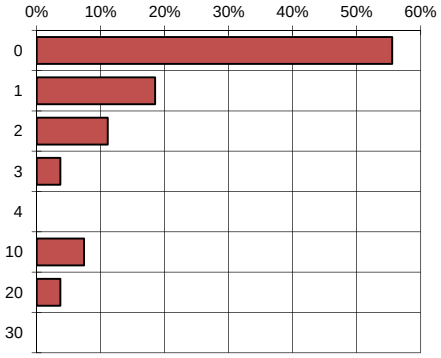


Abbildung 69: Dauer der Parkplatzsuchzeit für den ersten aufgesuchten Parkplatz

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Entfernung Parkplatz-Geschäft [m]	abs.	%
< 10	7	23%
10 bis 20	2	6%
21-30	4	13%
31-50	4	13%
51-100	7	23%
101-200	4	13%
201-300	1	3%
301-500	1	3%
> 500	1	3%
n=	31	100%

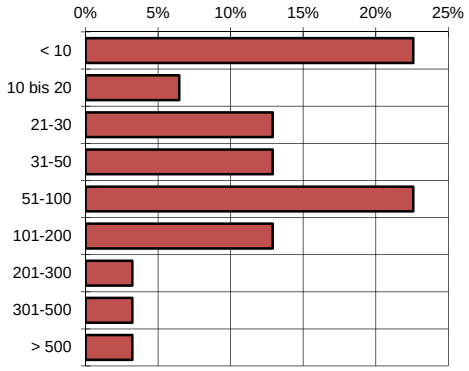


Abbildung 70: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Entfernung Parkplatz-Geschäft [min]	abs.	%
1	8	35%
2	7	30%
3	4	17%
4	0	0%
5	2	9%
6	0	0%
7	0	0%
8	1	4%
9	1	4%
10	0	0%
n=	23	100%

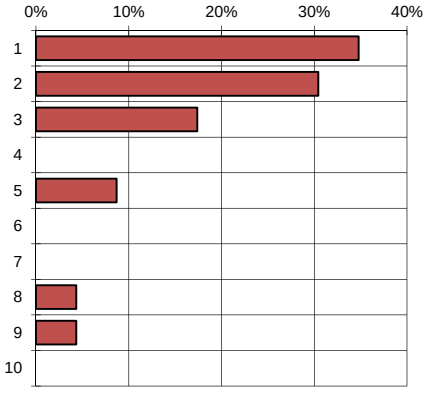


Abbildung 71: Gehdauer vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

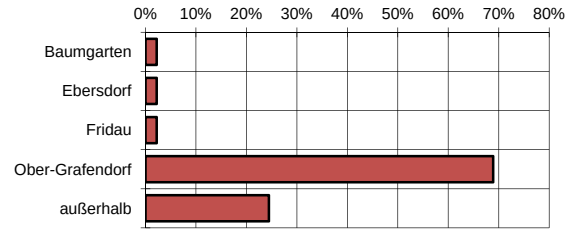
6.3 Ergebnis der KundInnenbefragung auf der Straße

6.3.1 Angaben über die Befragten

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Wohnort	abs.	%
Baumgarten	**1**	2%
Ebersdorf	**1**	2%
Fridau	**1**	2%
Ober-Grafendorf	**31**	69%
außerhalb	**11**	24%
n=	**45**	**100%**



Wohnort - außerhalb	abs.	%
Bischofstetten	**1**	9%
Hofstetten	**1**	9%
Kirchstetten	**1**	9%
Lilienfeld	**1**	9%
Neidling	**1**	9%
Rabenstein an der Pielach	**1**	9%
St. Georgen	**2**	18%
St. Margarethen	**1**	9%
Weinburg	**2**	18%
n=	**11**	**100%**

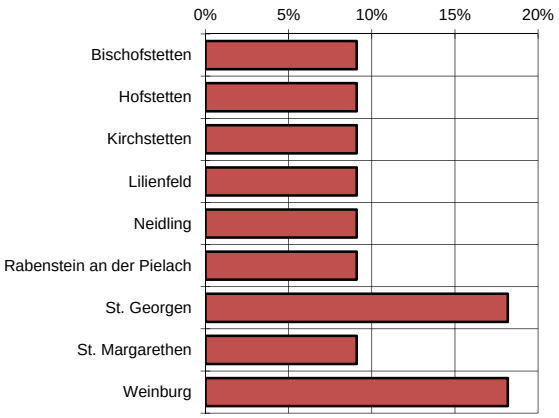
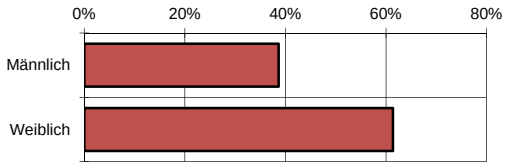


Abbildung 72: Wohnort der Befragten

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Geschlecht	abs.	%
Männlich	17	39%
Weiblich	27	61%
n=	44	100%



Alter	abs.	%
14-19	2	5%
20-29	4	9%
30-39	12	27%
40-49	7	16%
50-59	5	11%
60-69	8	18%
> 69	6	14%
n=	44	100%

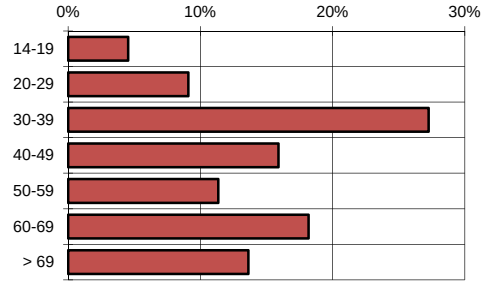
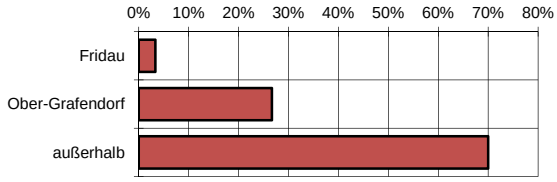


Abbildung 73: Geschlecht und Alter der Befragten

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Arbeitsort	abs.	%
Fridau	1	3%
Ober-Grafendorf	8	27%
außerhalb	21	70%
n=	30	100%



Arbeitsort - außerhalb	abs.	%
Etsdorf am Kamp	1	5%
Lilienfeld	1	5%
Markersdorf	1	5%
Pyhra	1	5%
Rabenstein an der Pielach	1	5%
St. Georgen	1	5%
St. Pölten	12	57%
Weinburg	1	5%
Wilhelmsburg	2	10%
n=	21	100%

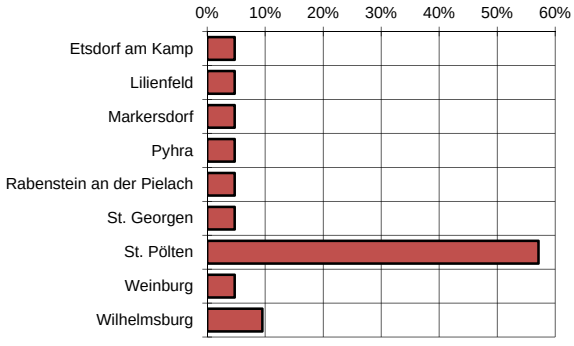


Abbildung 74: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten

6.3.2 Einkaufsverhalten

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Dauer	abs.	%
1 Tag	**16**	36%
2-4 Tage	**13**	29%
1 Woche	**12**	27%
2-4 Wochen	**1**	2%
1 Monat	**0**	0%
> 1 Monat	**3**	7%
zum ersten Mal hier	**0**	0%
n=	**45**	**100%**

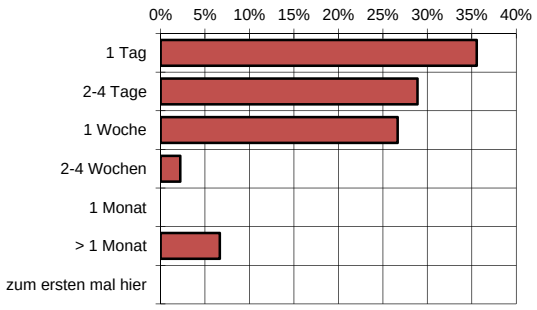


Abbildung 75: Wann waren Sie zuletzt hier einkaufen?

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Anzahl Geschäfte	abs.	%
1	21	47%
2	12	27%
3	10	22%
4	1	2%
5	1	2%
n=	45	100%

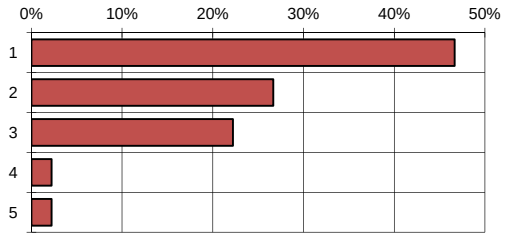
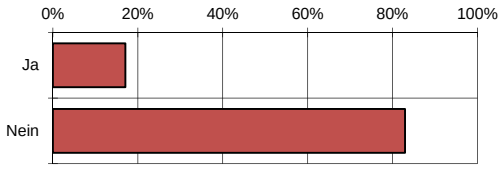


Abbildung 76: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Geschäfte außerhalb Zentrum	abs.	%
Ja	7	17%
Nein	34	83%
n=	41	100%



Welche	abs.	%
Supermärkte (Billa, Spar)	3	75%
Discounter (Hofer)	1	25%
n=	4	100%

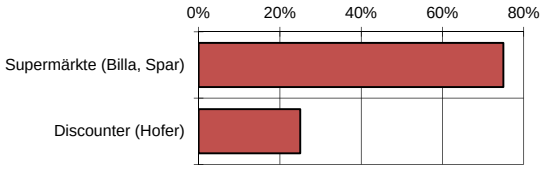


Abbildung 77: Befinden sich dabei auch Geschäfte außerhalb des Zentrums?

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Waren	abs.	%
Lebensmitte	42	27%
Haushaltsartikel	26	17%
Bekleidung, Schuhe	6	4%
Einrichtung	0	0%
Blumen	14	9%
Apotheke	30	19%
Spielwaren	1	1%
Bücher	1	1%
Computer, Elektronik, Foto	6	4%
Uhren, Juwelen	5	3%
Trafik	21	14%
Sportartikel	1	1%
Tankstelle	2	1%
n=	155	100%

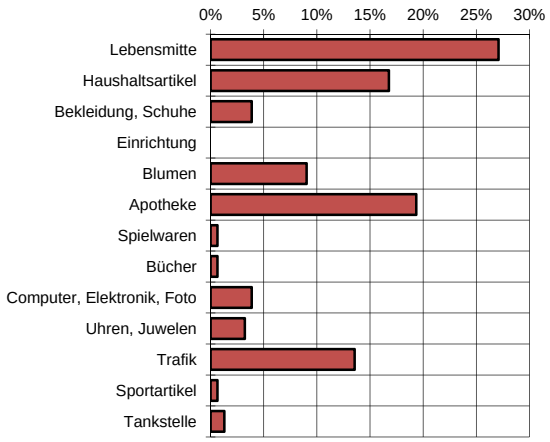


Abbildung 78: Eingekaufte Waren

Preis [€]	abs.	%
< 10	6	13%
10	5	11%
20	12	27%
30	3	7%
40	3	7%
50	6	13%
60	2	4%
70	0	0%
80	3	7%
90	3	7%
100	2	4%
> 100	0	0%
n=	45	100%
Durchschnitt	36	

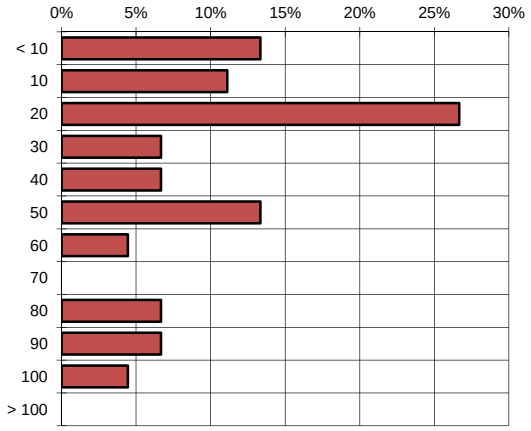


Abbildung 79: Einkaufsumme

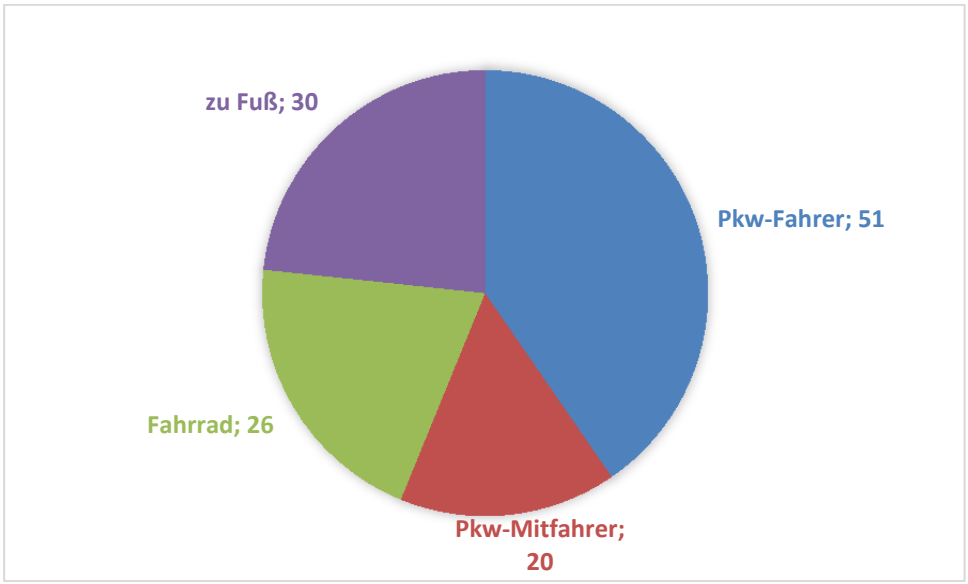


Abbildung 80: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel

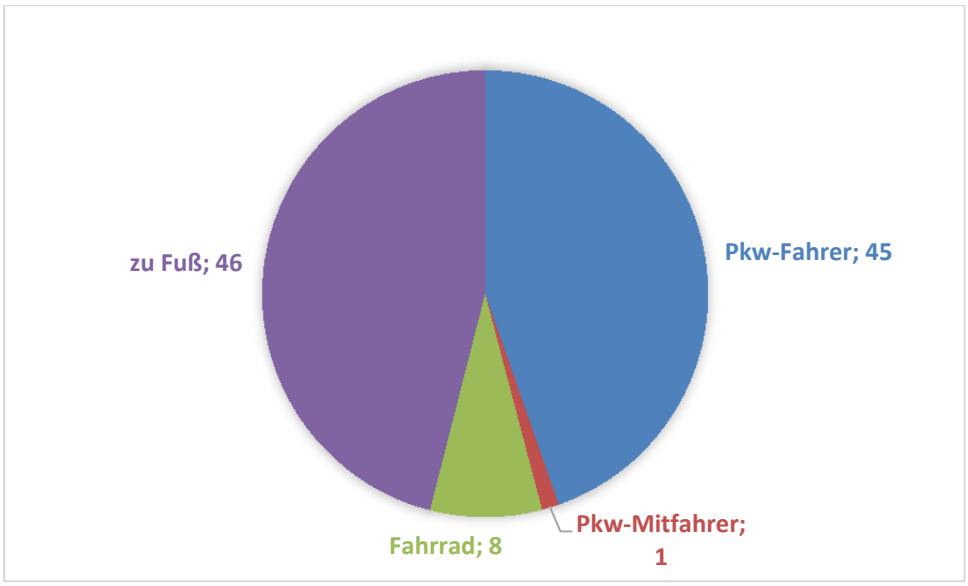


Abbildung 81: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel

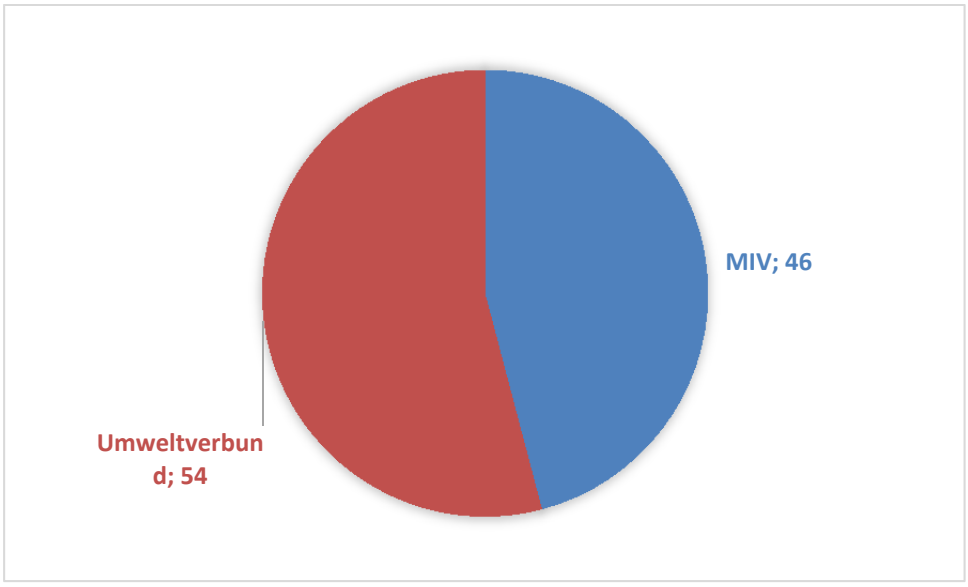


Abbildung 82: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund

Gewicht [kg]	abs.	%
<1	**6**	15%
1 bis 2	**14**	34%
2 bis 3	**5**	12%
3 bis 4	**5**	12%
4 bis 5	**1**	2%
5 bis 6	**4**	10%
6 bis 7	**3**	7%
7 bis 8	**0**	0%
8 bis 9	**0**	0%
9 bis 10	**1**	2%
10 bis 15	**2**	5%
15 bis 20	**0**	0%
20 bis 30	**0**	0%
> 30	**0**	0%
n=	**41**	**100%**
Durchschnitt	**3**	

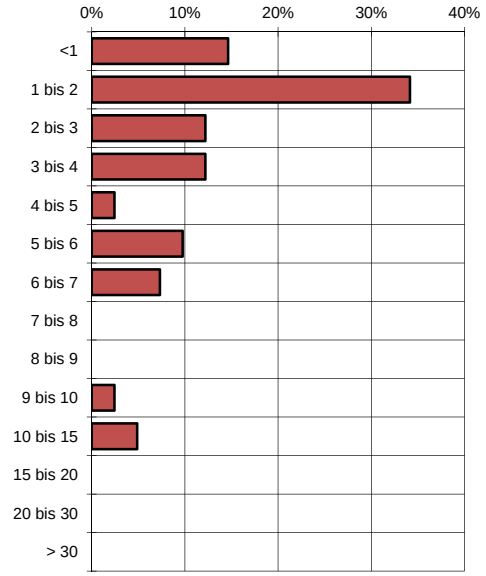
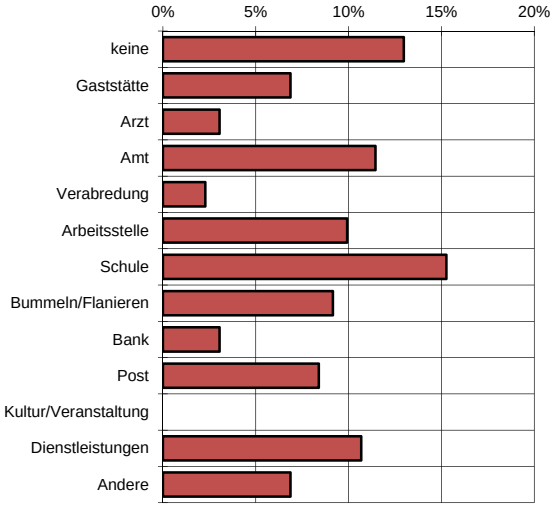


Abbildung 83: Gesamtgewicht der Einkäufe

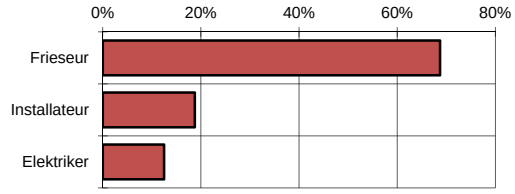
absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Aktivitäten	abs.	%
keine	17	13%
Gaststätte	9	7%
Arzt	4	3%
Amt	15	11%
Verabredung	3	2%
Arbeitsstelle	13	10%
Schule	20	15%
Bummeln/Flanieren	12	9%
Bank	4	3%
Post	11	8%
Kultur/Veranstaltung	0	0%
Dienstleistungen	14	11%
Andere	9	7%
n=	131	100%



Dienstleister	abs.	%
Frieseur	11	69%
Installateur	3	19%
Elektriker	2	13%
n=	16	100%



Andere	abs.	%
Bücherei	1	11%
Friedhofsbesuch	1	11%
Radfahren	3	33%
Spaziergang mit dem Hund	1	11%
Sport	2	22%
Therapie	1	11%
n=	9	100%

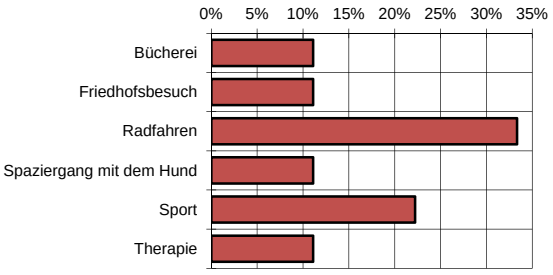


Abbildung 84: Einkauf verbunden mit anderen Aktivitäten

6.3.3 Rahmenbedingungen für den Einkauf

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

- Das Warenangebot im Zentrum von Ober-Grafendorf wird von je 43 % der Befragten als sehr gut und gut bewertet – 5 5 bewerten es als schlecht.

  Die Öffnungszeiten werden von 50 % als sehr gut, von 43 % als gut, allerdings von 5 % als sehr schlecht bewertet.

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Bewertung Ober-Grafendorf	abs.	%
sehr gut	**20**	45%
gut	**16**	36%
befriedigend	**3**	7%
schlecht	**3**	7%
sehr schlecht	**0**	0%
weiß nicht	**2**	5%
n=	**44**	**100%**

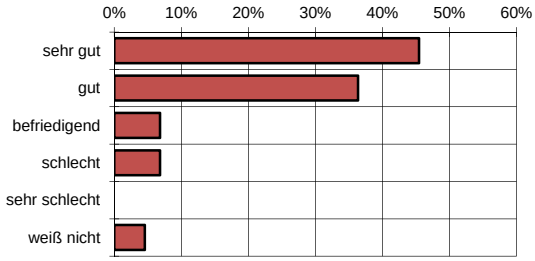


Abbildung 85: Bewertung von Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsort

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Bewertung Zentrum	abs.	%
sehr gut	**26**	59%
gut	**13**	30%
befriedigend	**4**	9%
schlecht	**0**	0%
sehr schlecht	**0**	0%
weiß nicht	**1**	2%
n=	**44**	**100%**

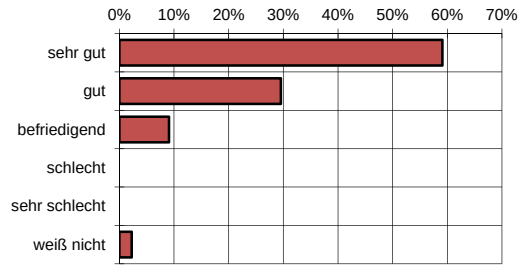
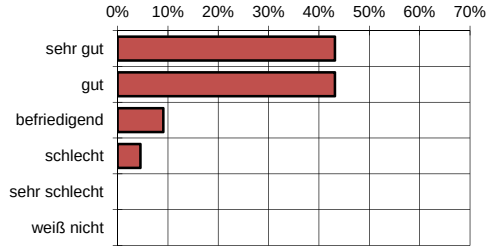
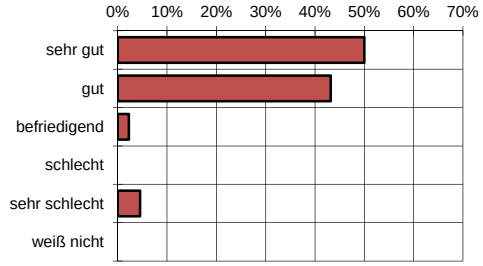


Abbildung 86: Bewertung des Zentrums von Ober-Grafendorf als Einkaufsort

Warenangebot	abs.	%
sehr gut	19	43%
gut	19	43%
befriedigend	4	9%
schlecht	2	5%
sehr schlecht	0	0%
weiß nicht	0	0%
n=	44	100%



Öffnungszeiten	abs.	%
sehr gut	22	50%
gut	19	43%
befriedigend	1	2%
schlecht	0	0%
sehr schlecht	2	5%
weiß nicht	0	0%
n=	44	100%



Service	abs.	%
sehr gut	29	66%
gut	13	30%
befriedigend	1	2%
schlecht	0	0%
sehr schlecht	0	0%
weiß nicht	1	2%
n=	44	100%

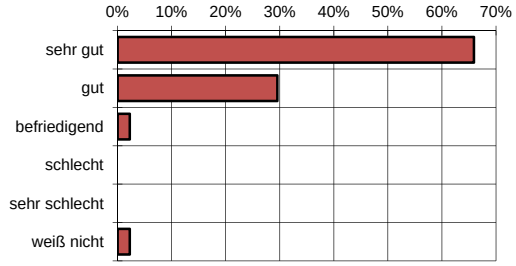


Abbildung 87: Bewertung von Service und Kundenfreundlichkeit in den Geschäften im Zentrum

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Mängel	abs.	%
Baumarkt	1	3%
Bekleidung	10	26%
Buchhandlung	4	10%
Cafe	2	5%
Drogeriemarkt	1	3%
Haushaltsartikel	1	3%
Lebensmittel, Supermarkt	9	23%
Schreibwaren, Schulbedarf	3	8%
Schuhe	3	8%
Skateshop	2	5%
Spielwaren	1	3%
Sportartikel	2	5%
n=	39	100%

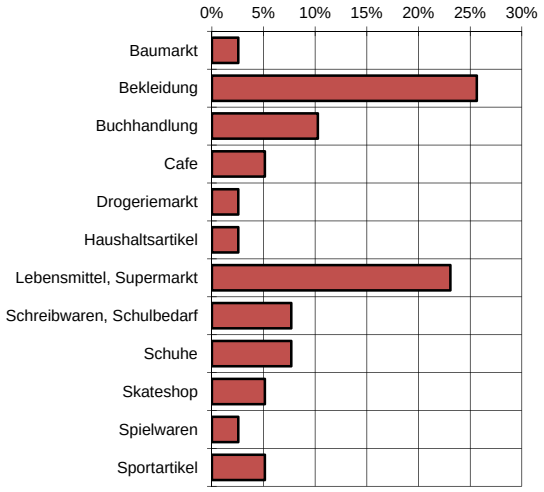
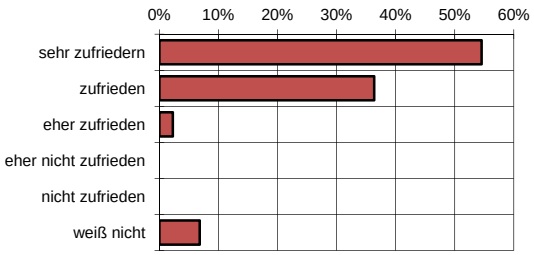


Abbildung 88: Welche Geschäfte fehlen im Zentrum

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

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



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

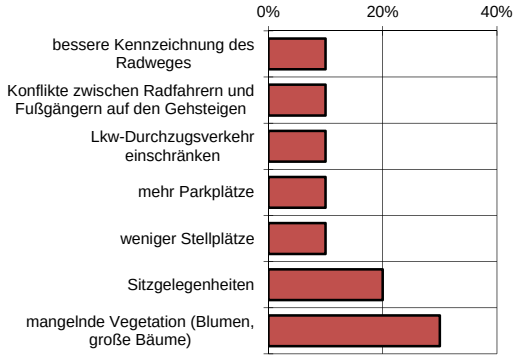


Abbildung 89: Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße?

6.3.4 Einkaufsverkehr

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Hauptverkehrsmittel	abs.	%
Pkw-Fahrer	**14**	31%
Pkw-Mitfahrer	**1**	2%
Motorrad, Moped, Mofa	**0**	0%
Bahn	**0**	0%
Regionalbus	**0**	0%
Fahrrad	**5**	11%
zu Fuß	**25**	56%
Anderes	**0**	0%
n=	**45**	**100%**

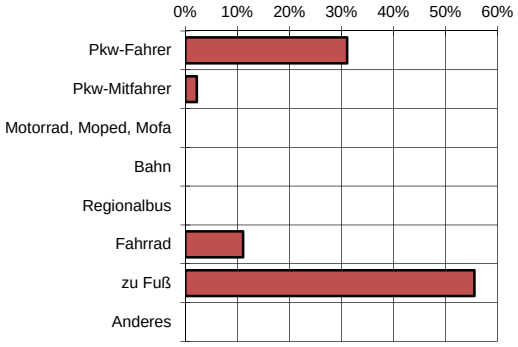
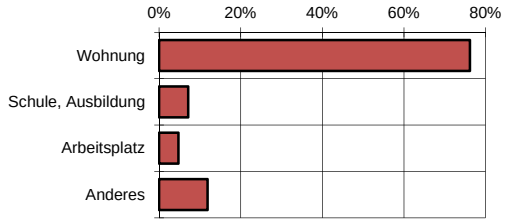


Abbildung 90: Verkehrsmittelwahl

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Ausgangsort	abs.	%
Wohnung	**32**	76%
Schule, Ausbildung	**3**	7%
Arbeitsplatz	**2**	5%
Anderes	**5**	12%
n=	**42**	**100%**



Anderes	abs.	%
Arzt	**2**	50%
Besuch	**1**	25%
Kindergarten	**1**	25%
n=	**4**	**100%**

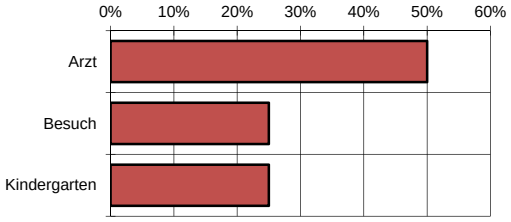


Abbildung 91: Ausgangsort

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Reisedauer [min]	abs.	%
1	5	13%
2	5	13%
3	4	10%
4	0	0%
5	7	18%
6 bis 10	8	20%
11 bis 15	5	13%
16 bis 20	3	8%
21 bis 30	2	5%
31 bis 40	0	0%
41 bis 50	1	3%
> 50	0	0%
n=	40	100%

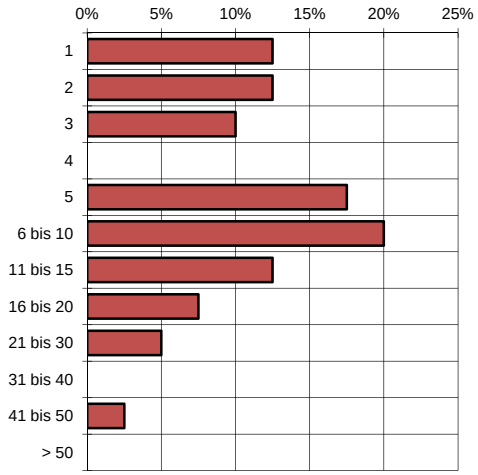


Abbildung 92: Reisezeit zum Einkaufsort

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Bewertung Erreichbarkeit	abs.	%
sehr gut	30	67%
gut	13	29%
befriedigend	0	0%
schlecht	1	2%
sehr schlecht	0	0%
weiß nicht	1	2%
n=	45	100%

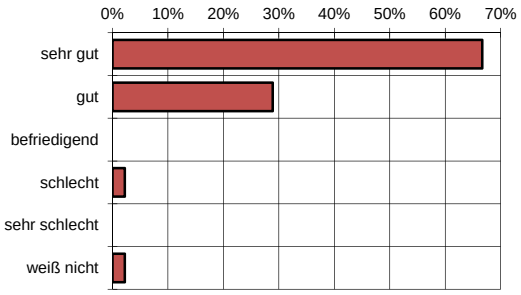


Abbildung 93: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem Hauptverkehrsmittel

Bewertung Parkplatzsituation - Straße

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Bewertung Parkplatzsituation	abs.	%
sehr gut	14	31%
gut	18	40%
befriedigend	2	4%
schlecht	1	2%
sehr schlecht	0	0%
weiß nicht	10	22%
n=	45	100%

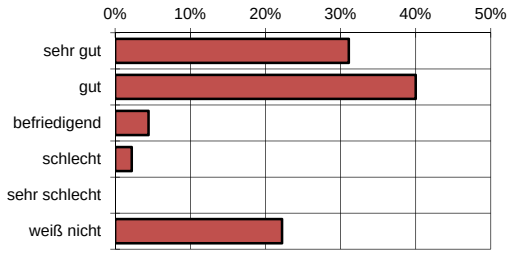


Abbildung 94: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Parkplatz	abs.	%
Mankerstraße	1	10%
Supermarkt	1	10%
Bahnhof	0	0%
Hauptplatz, Schulstraße	2	20%
Hauptstraße	5	50%
Wo anders	1	10%
n=	10	100%

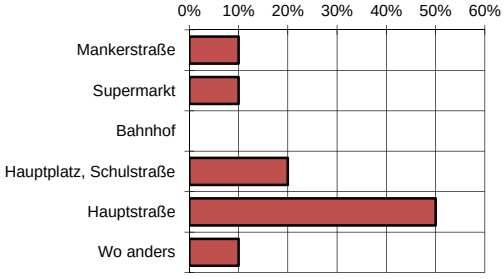


Abbildung 95: Wo parken Sie?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Parkplatzwechsel	abs.	%
Nein	2	50%
1 mal	1	25%
2 mal	1	25%
n=	4	100%

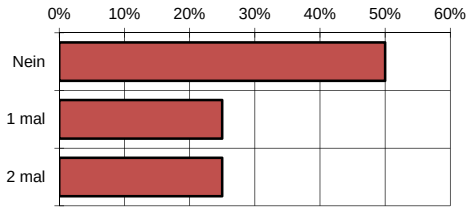


Abbildung 96: Wenn Sie mehrere Geschäfte (Ziele) aufsuchen wollen, wechseln sie zwischendurch den Parkplatz?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Parkdauer [min]	abs.	%
< 5	1	11%
5 bis 10	2	22%
11 bis 20	3	33%
21 bis 30	0	0%
31 bis 60	1	11%
61 bis 120	1	11%
121 bis 180	1	11%
> 180	0	0%
n=	9	100%

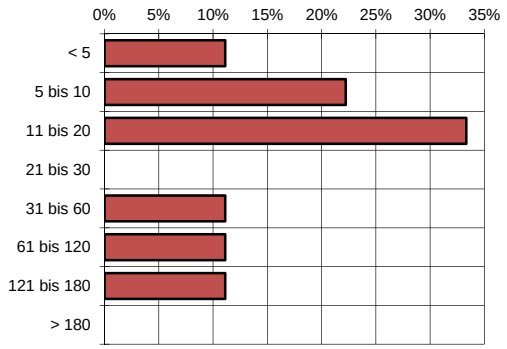
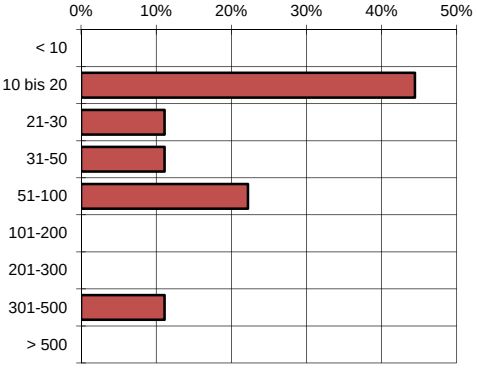


Abbildung 97: Parkdauer am ersten aufgesuchten Parkplatz

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

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



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

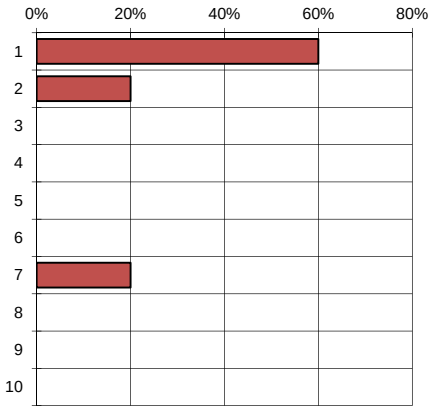


Abbildung 98: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

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

Hohe Verkehrsmenge (inkl. Stau)	16
Durchzugsverkehr (bes. LKW)	8
mangelhafte Infrastruktur für Fußverkehr (Schutzwege, schmale Gehsteige, etc.)	6
mangelhafte Infrastruktur für Radverkehr (fehlende Markierungen, subjektive Sicherheit, etc.)	5
zu hohe Geschwindigkeiten	3
mangelhafte Infrastruktur für MIV (schmale Fahrbahn, etc.)	1
Verkehrslärm	1

7 Befragung der Betriebe

7.1 Methodik

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

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

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

7.2 Ergebnisse

7.2.1 Beteiligte Betriebe

Der Fragebogen wurde von 24 Betrieben in Obergrafendorf beantwortet.

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Ort	abs.	%
Fridau	2	10%
Kotting	1	5%
Ober-Grafendorf - Hauptstraße	9	45%
Ober-Grafendorf - Andere	8	40%
n=	**20**	**100%**

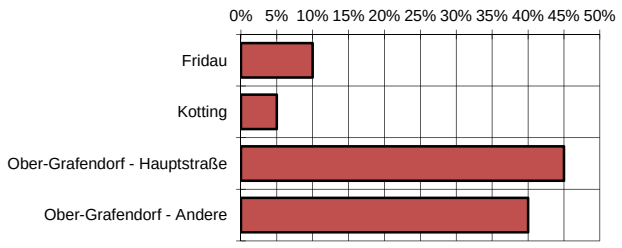


Abbildung 99: Betriebsstandort

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Anzahl	abs.	%
1	1	4%
2	8	33%
3	6	25%
4	4	17%
5	4	17%
> 5	1	4%
n=	24	100%
Mittelwert=	4,00	

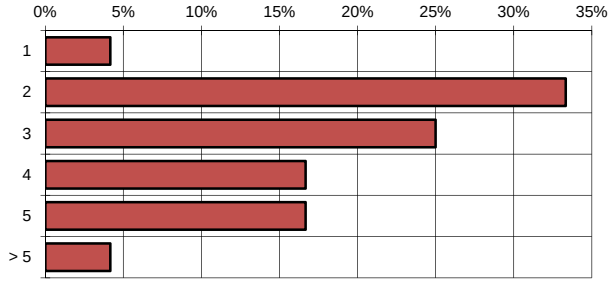


Abbildung 100: Anzahl der unselbständig Beschäftigten in Ihrem Betrieb

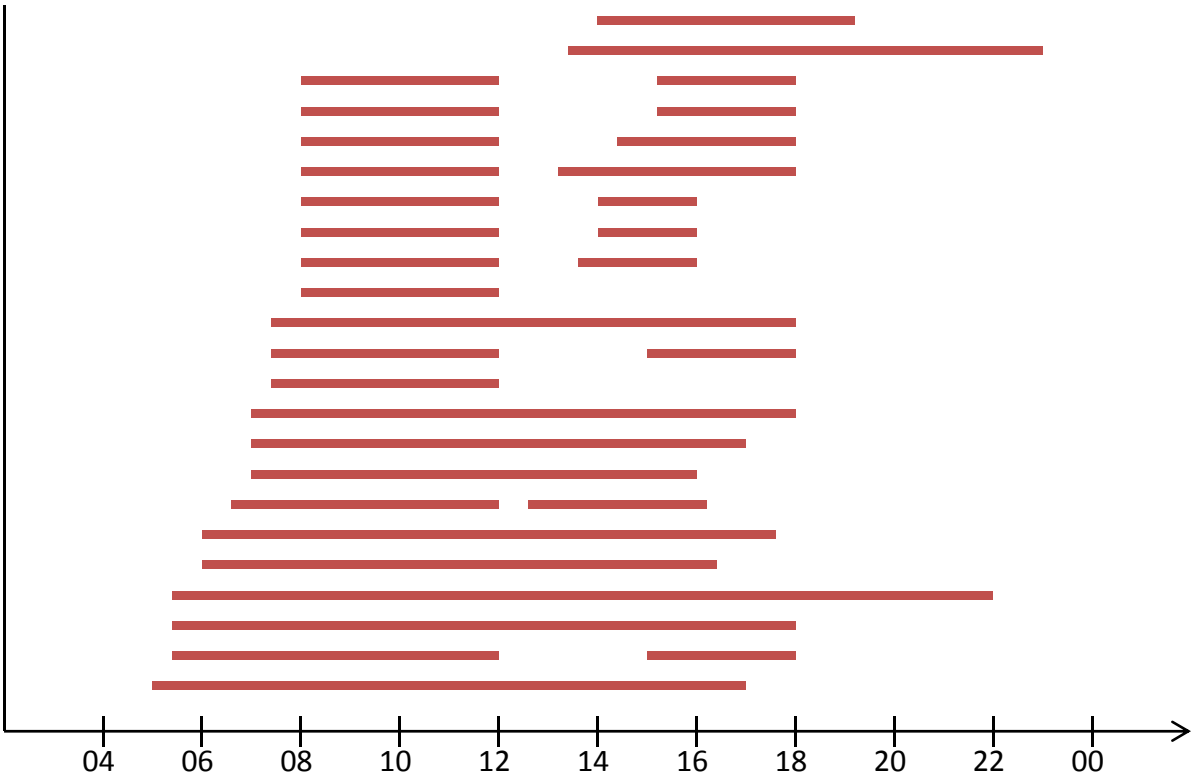


Abbildung 101: Öffnungszeiten Montag – Freitag

Dauer [h]	abs.	%
4 bis 4,5	2	9%
5 bis 5,5	1	4%
6 bis 6,5	3	13%
7 bis 7,5	4	17%
8 bis 8,5	0	0%
9 bis 9,5	5	22%
10 bis 10,5	3	13%
11 bis 11,5	2	9%
12 bis 12,5	2	9%
13 bis 13,5	0	0%
14 bis 14,5	0	0%
15 bis 15,5	0	0%
16 bis 16,5	1	4%
n=	23	100%

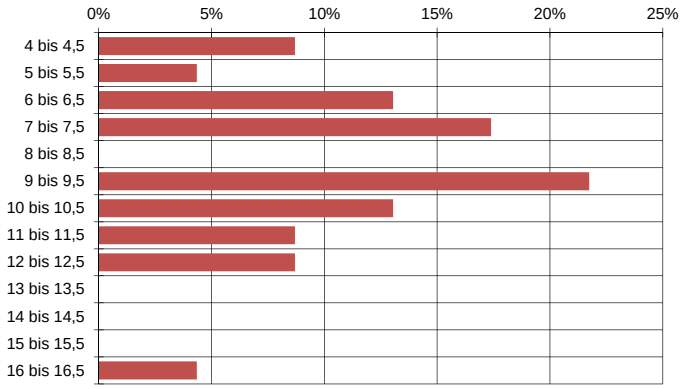


Abbildung 102: Öffnungsdauer Montag – Freitag

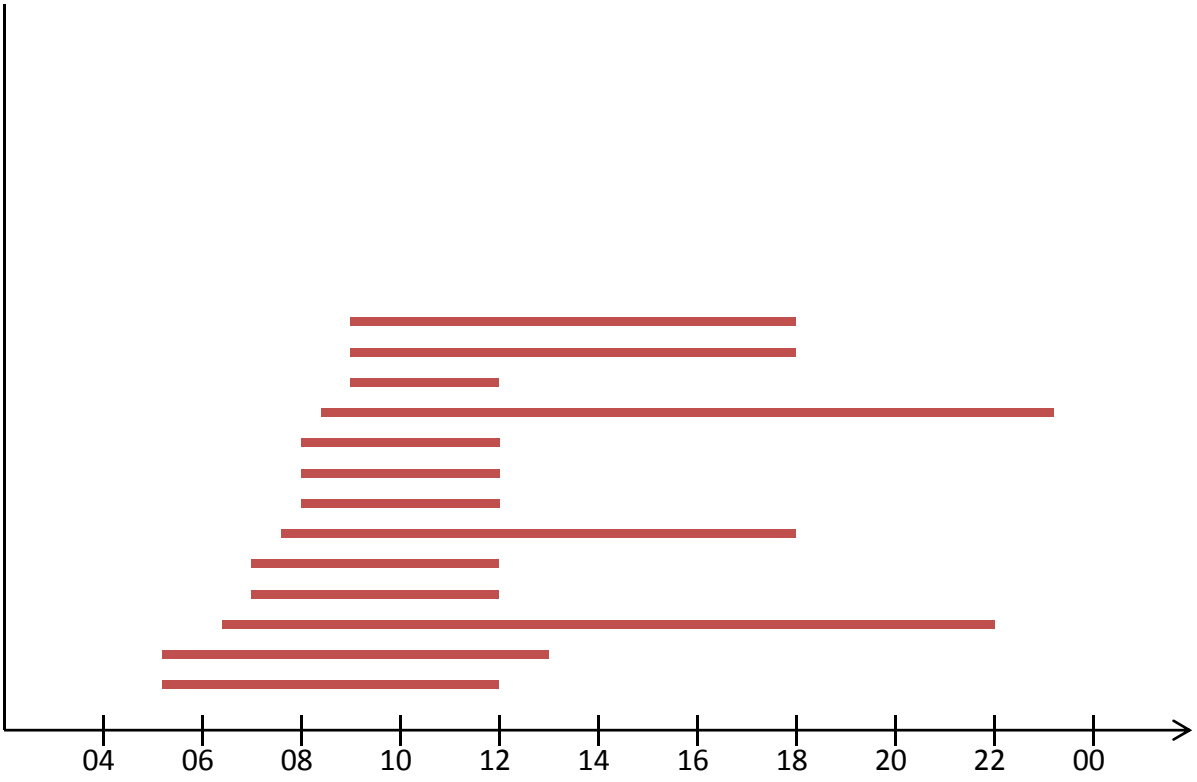


Abbildung 103: Öffnungszeiten Samstag

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Dauer [h]	abs.	%
3 bis 3,5	1	8%
4 bis 4,5	3	23%
5 bis 5,5	2	15%
6 bis 6,5	1	8%
7 bis 7,5	1	8%
8 bis 8,5	0	0%
9 bis 9,5	2	15%
10 bis 10,5	1	8%
11 bis 11,5	0	0%
12 bis 12,5	0	0%
13 bis 13,5	0	0%
14 bis 14,5	1	8%
15 bis 15,5	1	8%
n=	13	100%

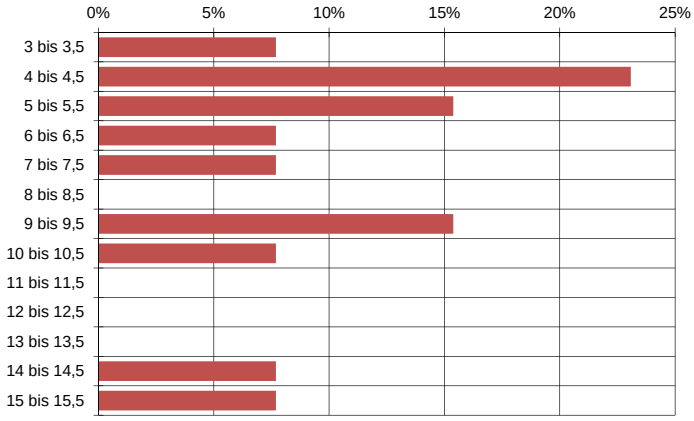


Abbildung 104: Öffnungsdauer Samstag

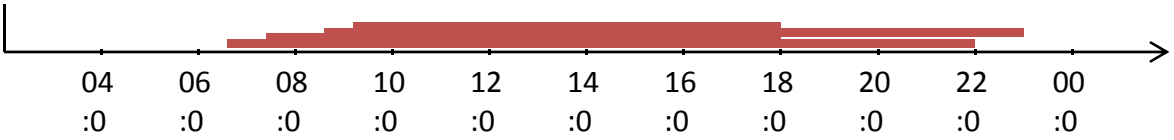


Abbildung 105: Öffnungszeiten Sonntag

7.2.2 KFZ-Verkehr

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

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

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

Die Betriebe wurden auch gefragt welche Verkehrsprobleme sie am meisten betreffen und welche Lösungen sie vorschlagen:
Die größten 3 Probleme sind:

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

Die wichtigsten Lösungsvorschläge sind:

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

betriebseigene Fahrzeuge	abs.	%
Ja	**19**	83%
Nein	**4**	17%
n=	**23**	**100%**

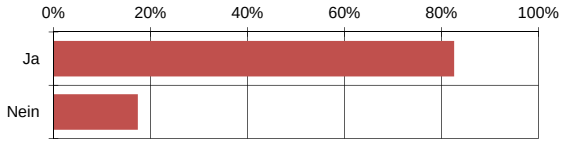


Abbildung 106: Betriebseigene Fahrzeuge

absolute Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.					
Fahrzeug	1	2	3	> 3	> 10	> 20
PKW/Kombi	7	4	2	2	0	1
Lieferwagen	5	1	0	1	0	0
LKW < 3,5 t	2	1	1	0	1	1
LKW < 7,5 t	0	0	0	0	0	0
LKW > 7,5 t	1	0	0	1	0	0
LKW mit Anh.	0	1	0	0	0	0
Sattelfahrzeug	0	0	0	1	0	0
Traktor	0	0	0	0	0	0

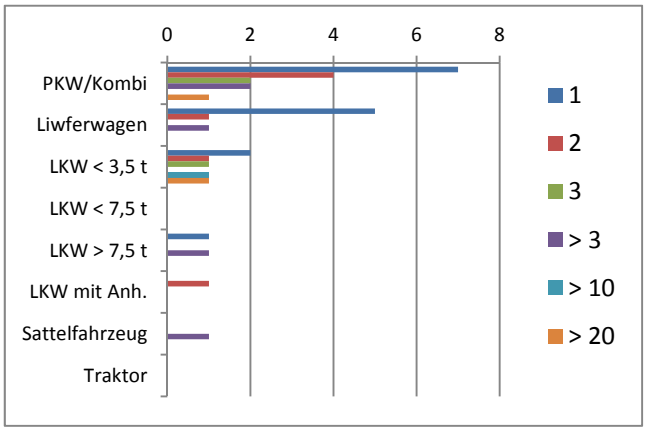


Abbildung 107: Anzahl und Art betriebseigener Fahrzeuge

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Häufigkeit	abs.	%
Mehrmals täglich	9	39%
einmal täglich	2	9%
mehrmals pro Woche	8	35%
1 Mal pro Woche	2	9%
Mehrmals pro Monat	1	4%
1 Mal pro Monat	0	0%
Seltener	1	4%
n=	23	100%

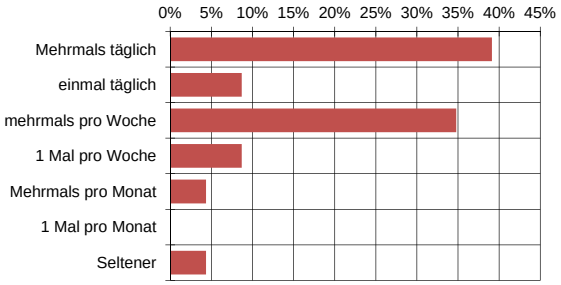


Abbildung 108: Wie oft erhalten Sie Warenlieferungen?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Uhrzeit	abs.	%
4:00-6:00	1	1%
6:00-8:00	12	14%
8:00-10:00	19	23%
10:00-12:00	18	22%
12:00-14:00	10	12%
14:00-16:00	13	16%
16:00-18:00	8	10%
18:00-20:00	2	2%
n=	83	100%

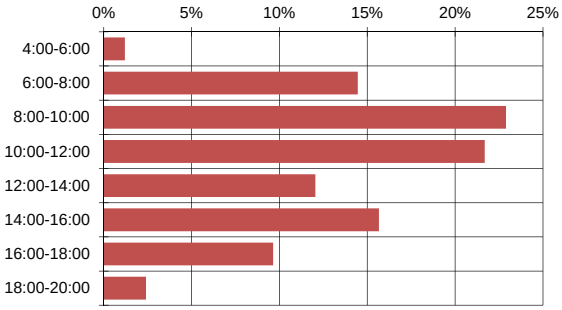
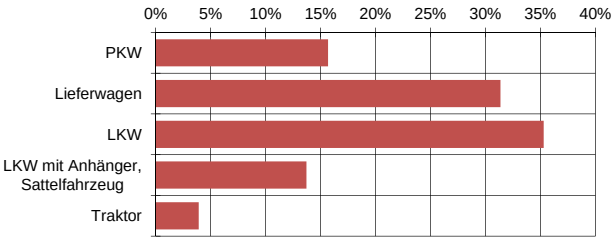


Abbildung 109: Zu welcher Uhrzeit erfolgen diese Warenlieferungen?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Mehrfachantworten

Fahrzeug	abs.	%
PKW	8	16%
Lieferwagen	16	31%
LKW	18	35%
LKW mit Anhänger, Sattelfahrzeug	7	14%
Traktor	2	4%
n=	51	100%



Fahrzeugbesitzer	abs.	%
betriebseigene Fahrzeug	7	12%
Fahrzeug des Lieferanten	21	36%
Spedition	15	25%
Post, Paketdienst	16	27%
n=	59	100%

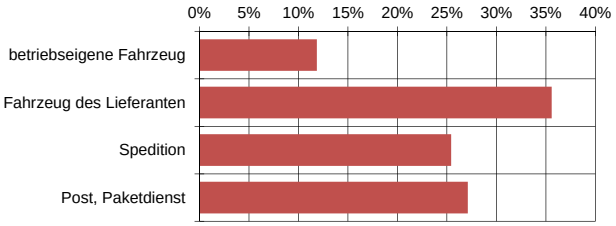
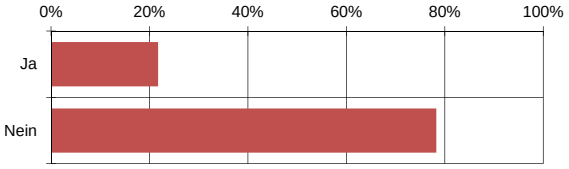


Abbildung 110: Mit welchem Verkehrsmittel erfolgen üblicherweise diese Warenlieferungen?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

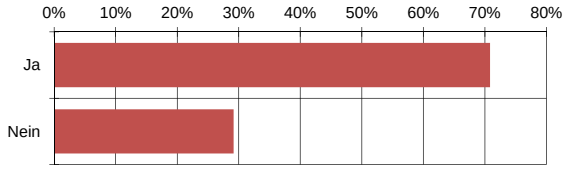
Parkplätze für Angestellte	abs.	%
Ja	5	22%
Nein	18	78%
n=	23	100%



kostenpflichtig?	abs.	%
Ja	0	0%
Nein	16	100%
n=	16	100%

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

Parkplätze für Angestellte	abs.	%
Ja	17	71%
Nein	7	29%
n=	24	100%



Anzahl	abs.	%
1	2	13%
2	2	13%
3	1	7%
4	0	0%
5	3	20%
6	1	7%
7	0	0%
8	1	7%
9	0	0%
10	4	27%
50	1	7%
n=	15	7%

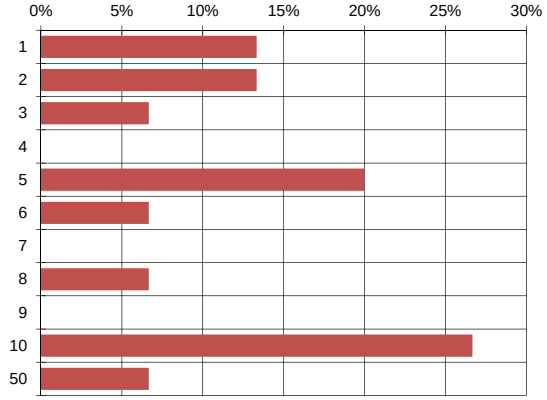
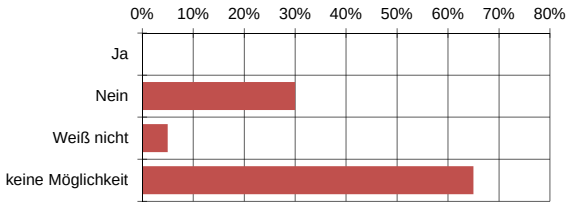


Abbildung 112: Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für seine Kunden?

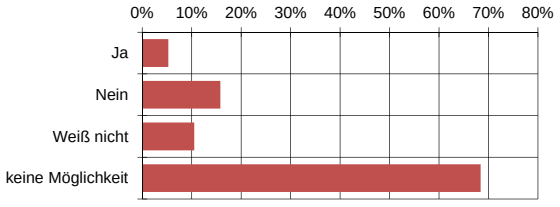
Nur Beschäftigte die mindestens zu zweit einen PKW für die Fahrt zur Arbeit benutzen erhalten einen kostenlosen Firmenparkplatz (zu Förderung von Fahrgemeinschaften)

	abs.	%
Ja	0	0%
Nein	6	30%
Weiß nicht	1	5%
keine Möglichkeit	13	65%
n=	20	100%



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

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



Unterstützung von Arbeitnehmern bei der Benutzung des Fahrrads für die Fahrt zur Arbeit (Abstellmöglichkeiten, Spinde, Umkleideräume, Duschen, Information zu Kilometergeld, etc.).

	abs.	%
Ja	**8**	40%
Nein	**2**	10%
Weiß nicht	**2**	10%
keine Möglichkeit	**8**	40%
n=	**20**	**100%**

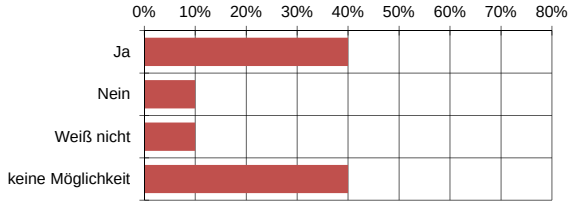


Abbildung 113: Sind Sie bereit, zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in Lana an folgenden Maßnahmen teilzunehmen?

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

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

Tabelle 11: Welche Lösungen schlagen Sie vor?

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

7.2.3 Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden

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

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Verkehrsmittel	abs.	%
zu Fuß	**12**	11%
Fahrrad	**10**	9%
öffentliche Verkehrsmittel	**4**	3%
Motorrad, Moped, Mofa	**4**	3%
Auto	**85**	74%
n=	**115**	**100%**

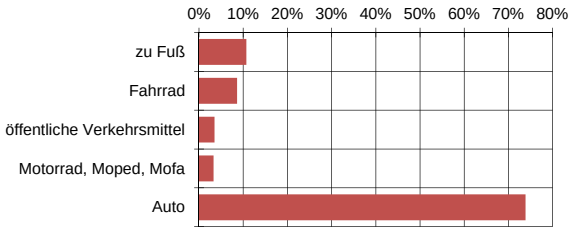


Abbildung 114: Wissen Sie mit welchen Verkehrsmitteln Ihre Kunden zu Ihrem Betrieb kommen?

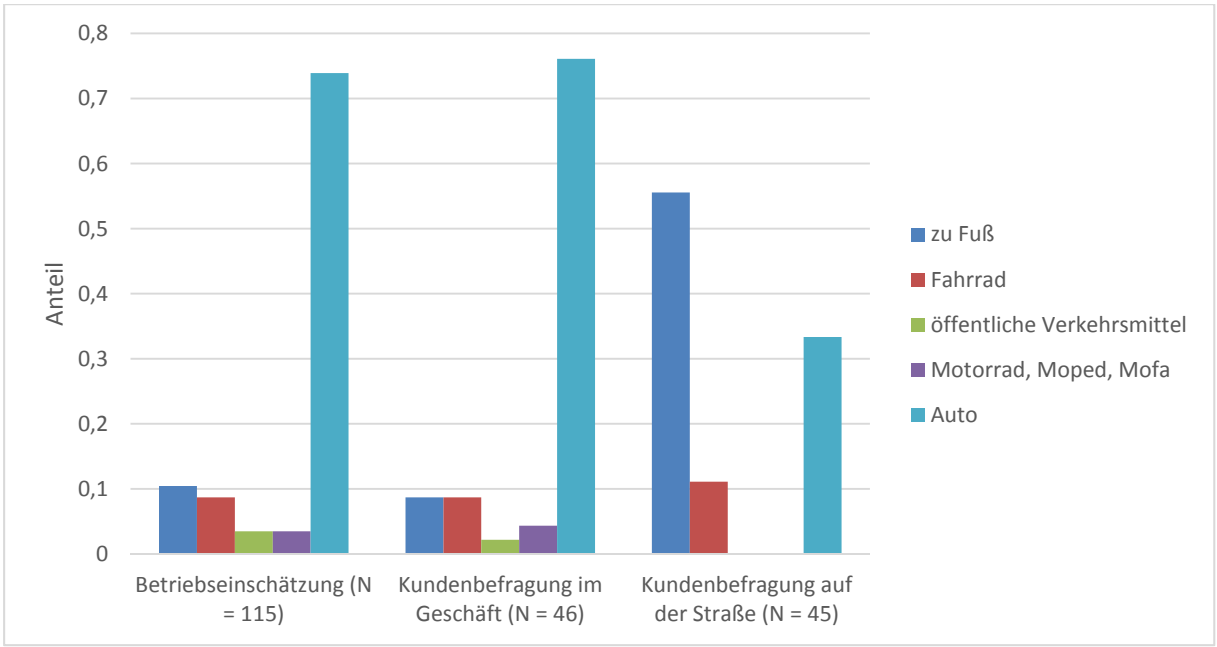


Abbildung 115: Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl der Kunden bei der Kundenbefragung und der Einschätzung der befragten Betriebe

7.2.4 Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken

Am häufigsten werden als wichtigste folgende 3 Stärken genannt:

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

Am häufigsten werden als wichtigste folgende 4 Schwächen genannt:

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

Am häufigsten werden Chancen in folgenden 3 Bereichen genannt:

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

Am häufigsten werden Chancen in folgenden 2 Bereichen genannt:

- Errichtung einer Umfahrungsstraße
- Zentrumssterben, Leerstände

74 % der befragten Betriebe bewerten das Wirtschaftsklima im Allgemeinen als gut. Als Vorschläge zur Verbesserung wurden vor allem die Zusammenarbeit regionaler Betriebe, sowie die Bereitstellung günstiger Betriebsflächen genannt.
Interessant ist, dass die Nähe zu St. Pölten sowohl als eine der größten Stärken, also auch als eine der wesentlichen Schwächen genannt wird.

Tabelle 12: Stärken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

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

Tabelle 13: Schwächen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

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

Tabelle 14: Chancen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

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

Tabelle 15: Risiken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf

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

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

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

Vielfältigkeit der Branchen	1
Attraktivierung des Ortszentrums	1

8 Haushaltsbefragung

8.1 Methodik

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

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

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

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

	Statistik	Befr.	Rücklauf
Haushalte	2221	422	19%
Personen	4614	928	20%

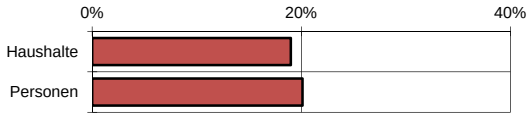


Abbildung 116: Rücksendequote der Haushaltsbefragung

8.2 Ergebnis der Haushaltsbefragung

8.2.1 Haushaltsgröße

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

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

mit dem Personen < 6 J.

HG	abs.	%	S%
1	101	24%	24%
2	206	49%	73%
3	57	14%	86%
4	46	11%	97%
5	12	3%	100%
n=	**422**	**100%**	
Mittelwert=	**2,20**		

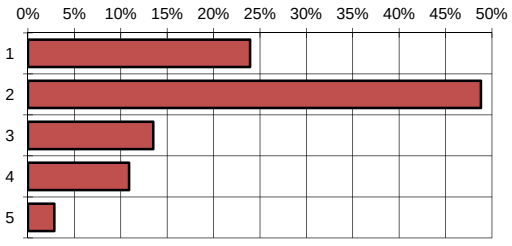


Abbildung 117: Haushaltsgröße

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

mit dem Personen < 6 J.

HG	abs.	%	S%
1	101	11%	11%
2	412	44%	55%
3	171	18%	74%
4	184	20%	94%
5	60	6%	100%
n=	**928**	**100%**	

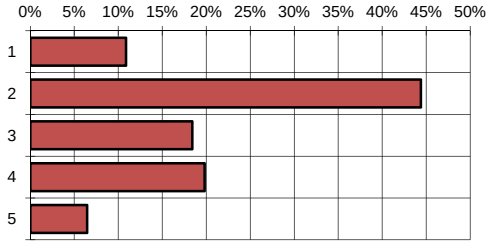


Abbildung 118: Personenanteil je Haushaltsgröße

8.2.2 Altersverteilung und Geschlecht der Befragten

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Alter [Jahr]	abs.	%	S%
6	3	0%	0%
7-12	44	5%	5%
13-16	31	3%	8%
17-18	15	2%	10%
19-24	50	5%	15%
25-30	60	6%	22%
31-35	56	6%	28%
36-40	55	6%	34%
41-45	72	8%	42%
46-50	68	7%	49%
51-55	87	9%	58%
56-60	102	11%	70%
61-65	68	7%	77%
66-70	69	7%	84%
71-75	42	5%	89%
>75	82	9%	98%
unbekannt	21	2%	100%
n=	**925**	**100%**	

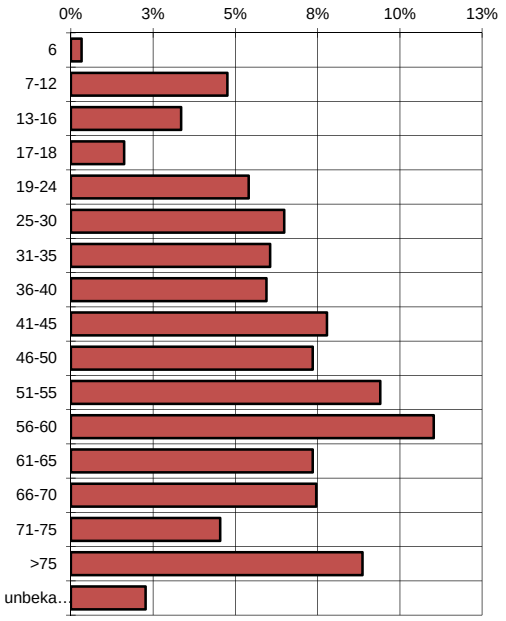


Abbildung 119: Altersklassen

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%	S%
männl.	451	49%	49%
weibl.	474	51%	100%
unb.	3	0%	100%
n=	**928**	**100%**	

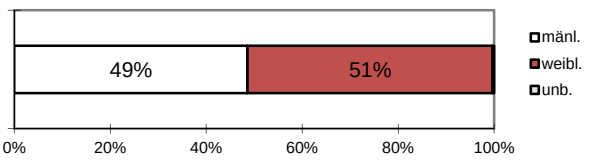


Abbildung 120: Geschlecht der Befragten

8.2.3 Berufstätigkeit

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Beschäftigung	abs.	%	S%
vollberufstätig	355	38%	38%
teilzeitberufstätig	117	13%	51%
zur Zeit arbeitslos	18	2%	53%
in Berufsausbildung (Lehre)	7	1%	54%
in Schul-/Hochschulausbildung	124	13%	67%
Militär / Zivildienst	3	0%	67%
Hausfrau/-mann	27	3%	70%
Rentner, Pensionist	268	29%	99%
unbekannt	9	1%	100%
n=	**928**	**100%**	

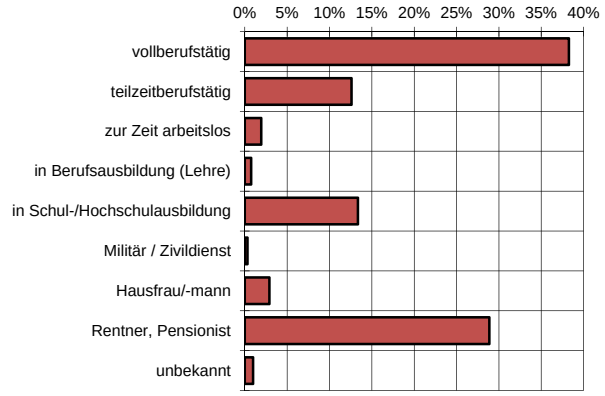


Abbildung 121: Berufstätigkeit

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Stellung	abs.	%	S%
Arbeiter	91	10%	10%
Angestellter	271	29%	39%
Beamter	56	6%	45%
Landwirt	4	0%	45%
Selbständiger	38	4%	50%
Mithelf. Familienangehörige	0	0%	50%
unbekannt	21	2%	52%
nicht berufstätig	447	48%	100%
n=	**928**	**100%**	

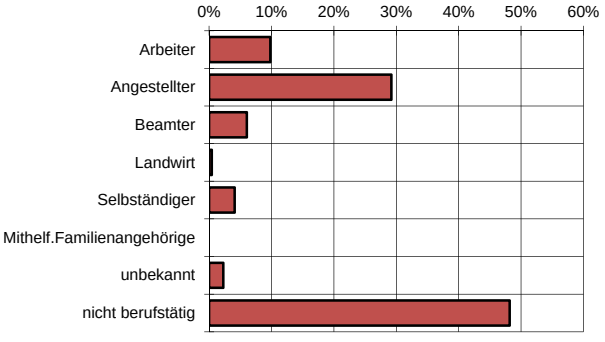


Abbildung 122: Stellung im Beruf

8.2.4 Arbeits- und Ausbildungsorte

8.2.4.1 Arbeitsorte

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
in Ober-Grafendorf	113	24%
außerhalb Ober-Grafendorf	360	76%
n=	**473**	**100%**

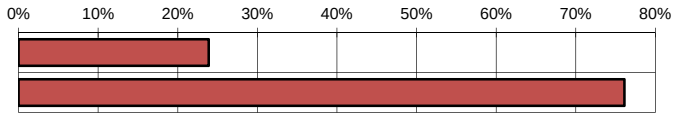


Abbildung 123: Arbeitsort

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Gemeinden in Ober-Grafendorf	abs.	%
Ober-Grafendorf	104	92%
Ebersdorf	4	4%
Fridau	2	2%
Gröben	1	1%
Wantendorf	1	1%
Willersdorf	1	1%
n=	**113**	**100%**

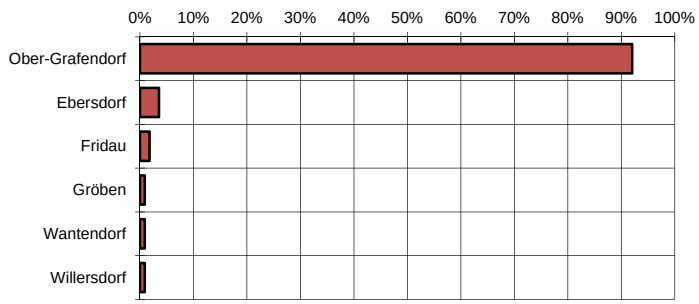


Abbildung 124: Arbeitsorte in der Gemeinde Ober-Grafendorf

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
St. Pölten	192	53%
Wien	52	14%
Weinburg	20	6%
Wilhelmsburg	8	2%
Böheimkirchen	6	2%
Herzogenburg	6	2%
Melk	5	1%
< 5 Nennungen	71	20%
n=	**360**	**100%**

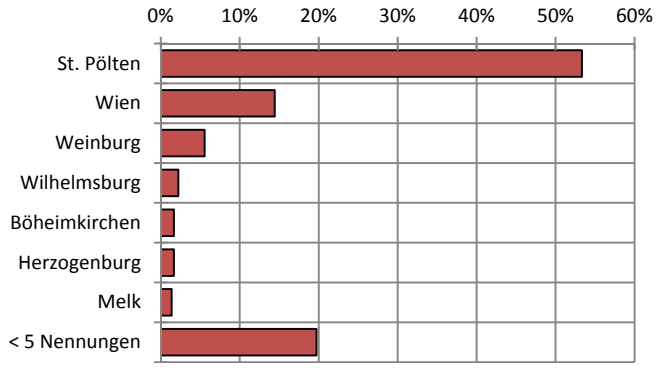


Abbildung 125: Arbeitsorte außerhalb von Ober-Grafendorf

8.2.4.2 Ausbildungsorte

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
in Ober-Grafendorf	58	45%
außerhalb Ober-Grafendorf	70	55%
n=	**128**	**100%**

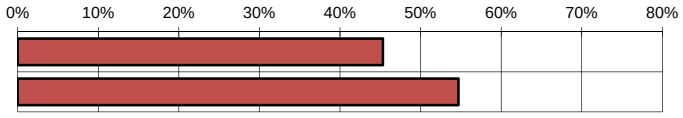


Abbildung 126: Ausbildungsort

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Gemeinden in Ober-Grafendorf	abs.	%
Ober-Grafendorf	58	100%
n=	**58**	**100%**

Abbildung 127: Ausbildungsorte in Ober-Grafendorf

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
St. Pölten	39	56%
Wien	21	30%
Krems	5	7%
Türnitz	2	3%
Weinburg	1	1%
Wieselburg	1	1%
Wilhelmsburg	1	1%
n=	**70**	**100%**

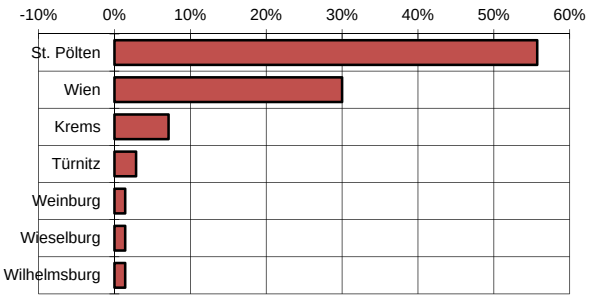


Abbildung 128: Ausbildungsorte außerhalb von Ober-Grafendorf

8.2.5 Parkplatz am Arbeitsort bzw. am Wohnort

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Personen nur mit Pkw
ohne Personen < 18 J.

	abs.	%	S%
ja	533	87%	87%
nein/unb.	83	13%	100%
n=	**616**	**100%**	

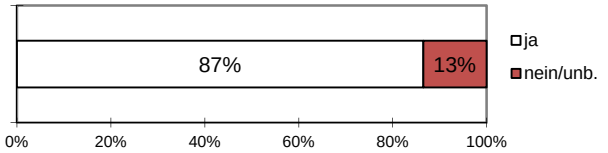


Abbildung 129: Parkplatz am Wohnort

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Personen nur mit Pkw
ohne Personen < 18 J.

	abs.	%	S%
ja	257	71%	71%
nein/unb.	106	29%	100%
n=	**363**	**100%**	

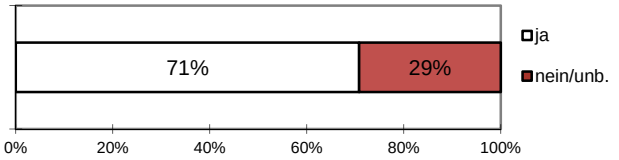


Abbildung 130: Parkplatz am Arbeitsplatz

8.2.6 Führerscheinbesitz

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

ohne Personen < 17 J.

	abs.	%	S%
ja	725	88%	88%
nein/unb.	101	12%	100%
n=	**826**	**100%**	

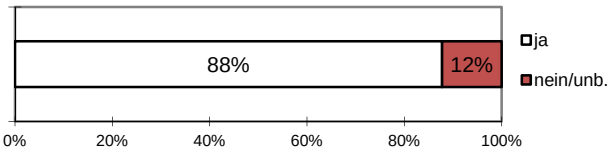


Abbildung 131: Führerscheinbesitz – PKW

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

ohne Personen < 15 J.

	abs.	%	S%
ja	252	30%	30%
nein/unb.	589	70%	100%
n=	**841**	**100%**	

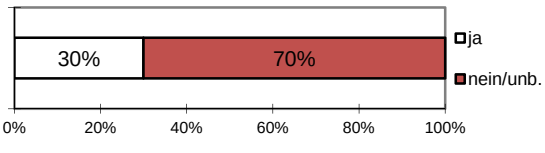


Abbildung 132: Führerscheinbesitz – Einspuriges Kfz

8.2.7 Fahrzeugbesitz und Besitz von Dauerfahrkarten für den ÖPNV

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

ohne Personen < 18 J.

	abs.	%	S%
ja	616	75%	75%
nein/unb.	205	25%	100%
n=	**821**	**100%**	

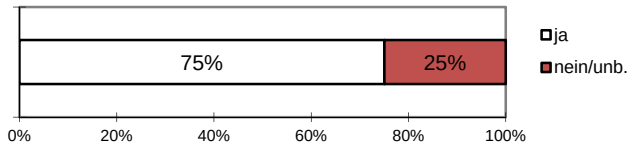


Abbildung 133: PKW-Besitz

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

ohne Personen < 15 J.

	abs.	%	S%
ja	101	12%	12%
nein/unb.	740	88%	100%
n=	**841**	**100%**	

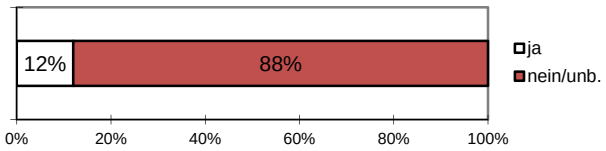


Abbildung 134: Besitz eines einspurigen Kfz

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%	S%
ja	514	55%	55%
nein/unb.	414	45%	100%
n=	**928**	**100%**	

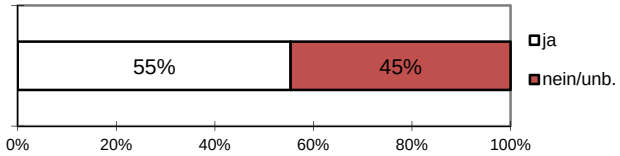
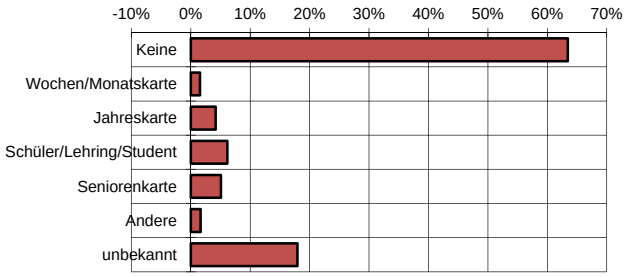


Abbildung 135: Besitz eines Fahrrads

Dauerfahrkarte	abs.	%	S%
Keine	576	63%	63%
Wochen/Monatskarte	14	2%	65%
Jahreskarte	38	4%	69%
Schüler/Lehrling/Student	56	6%	75%
Seniorenkarte	46	5%	80%
Andere	15	2%	82%
unbekannt	163	18%	100%
n=	**908**	**100%**	



Andere:	abs.	%	S%
ÖBB Vorteilscard	12	80%	80%
Schulbus	1	7%	87%
Top Jugendticket	1	7%	93%
Semesterticket (Wien)	1	7%	100%
n=	**15**	**100%**	

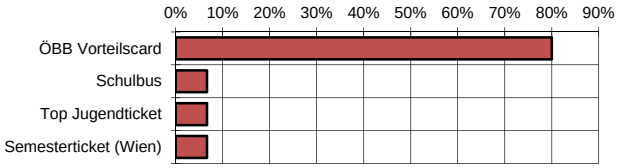


Abbildung 136: Besitz einer Dauerfahrkarte für öffentliche Verkehrsmittel

Tabelle 17: Fahrzeugbesitz nach Altersklassen

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

Besitz - 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

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

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

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

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

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

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

m	abs.	%	S%
<=10	12	10%	10%
10-25	3	2%	12%
25-50	8	6%	19%
50-100	18	15%	33%
100-250	13	10%	44%
250-500	36	29%	73%
500-750	13	10%	83%
750-1000	16	13%	96%
>1000	5	4%	100%
n=	**124**	**100%**	
Mittelwert	**385,6**		

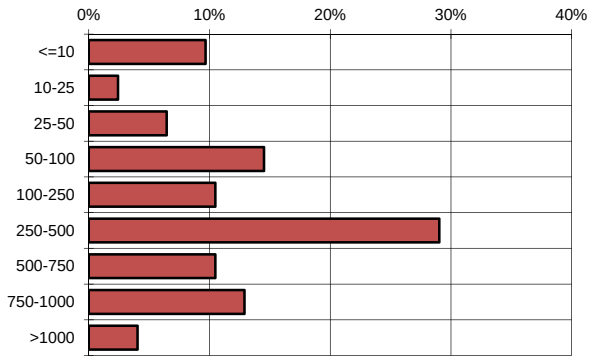


Abbildung 137: Entfernung der Haltestelle vom Wohnort

Entfernung von Haltestelle

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

m	abs.	%	S%
<10	10	9%	9%
10-25	2	2%	11%
25-50	6	5%	16%
50-100	15	14%	30%
100-250	17	15%	45%
250-500	33	30%	75%
500-750	15	14%	89%
750-1000	8	7%	96%
>1000	4	4%	100%
n=	**110**	**100%**	
Mittelwert	**362,8**		

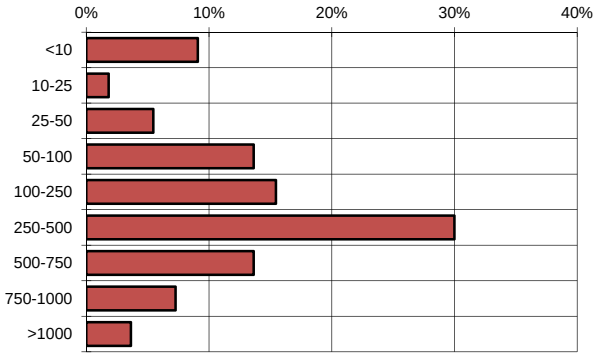


Abbildung 138: Entfernung zur Haltestelle (ÖPNV-Benutzer am Stichtag)

Entfernung zum PKW

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

m	abs.	%	S%
<10	842	55%	55%
10-25	276	18%	73%
25-50	241	16%	88%
50-100	82	5%	94%
100-250	48	3%	97%
250-500	38	2%	99%
500-750	3	0%	100%
750-1000	7	0%	100%
>1000	0	0%	100%
n=	**1537**	**100%**	
Mittelwert	**35,8**		

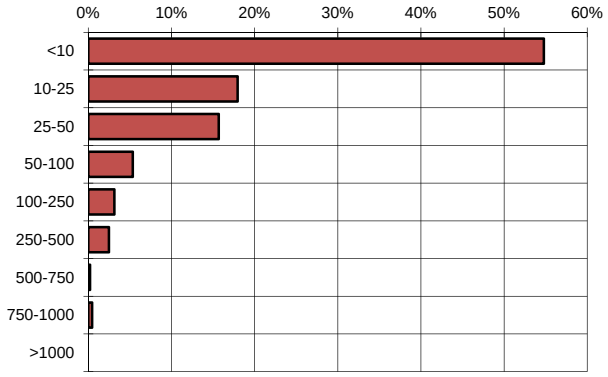


Abbildung 139: Entfernung zum geparkten PKW (IV-Benutzer am Stichtag)

8.2.9 Wegehäufigkeit

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

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Wege/Pers	abs.	%	S%
0	144	16%	16%
1	18	2%	18%
2	311	34%	51%
3	66	7%	59%
4	199	22%	80%
5	59	6%	87%
6	69	7%	94%
7	26	3%	97%
8	15	2%	98%
9	9	1%	99%
10	1	0%	100%
11	0	0%	100%
12	1	0%	100%
13	0	0%	100%
14	1	0%	100%
15	0	0%	100%
16	1	0%	100%
17	1	0%	100%
n=	**921**	**100%**	
Mittelwert:	**3,03**		

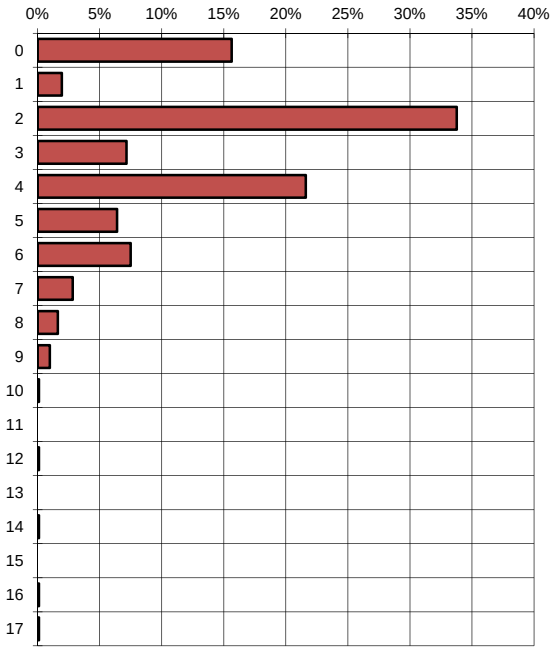


Abbildung 140: Wege pro Tag und Person

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Wege/Pers	abs.	%	S%
1	18	1%	1%
2	622	23%	23%
3	198	7%	30%
4	796	29%	59%
5	295	11%	70%
6	414	15%	85%
7	182	7%	92%
8	120	4%	96%
9	81	3%	99%
10	10	0%	100%
11	0	0%	100%
12	12	0%	100%
13	0	0%	100%
14	14	1%	100%
15	0	0%	100%
16	16	1%	100%
17	17	1%	100%
n=	**2748**	**100%**	

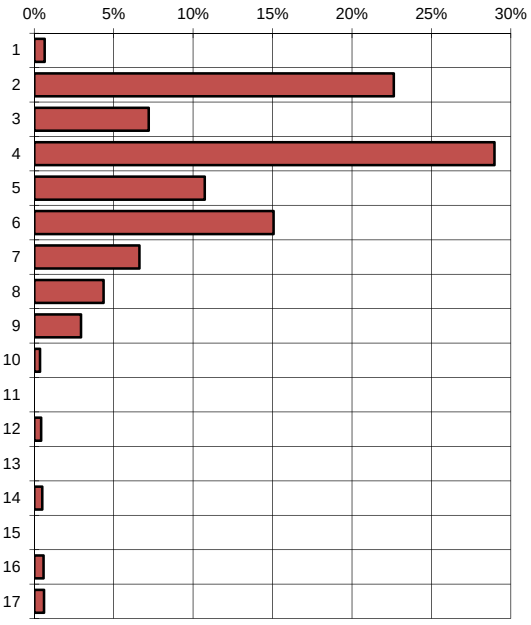


Abbildung 141: Wegeanteil je Wegekette

8.2.10 Relative zeitliche Verteilung der Wege

Die Wege der Befragten sind gekennzeichnet durch drei Spitzen:

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

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

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

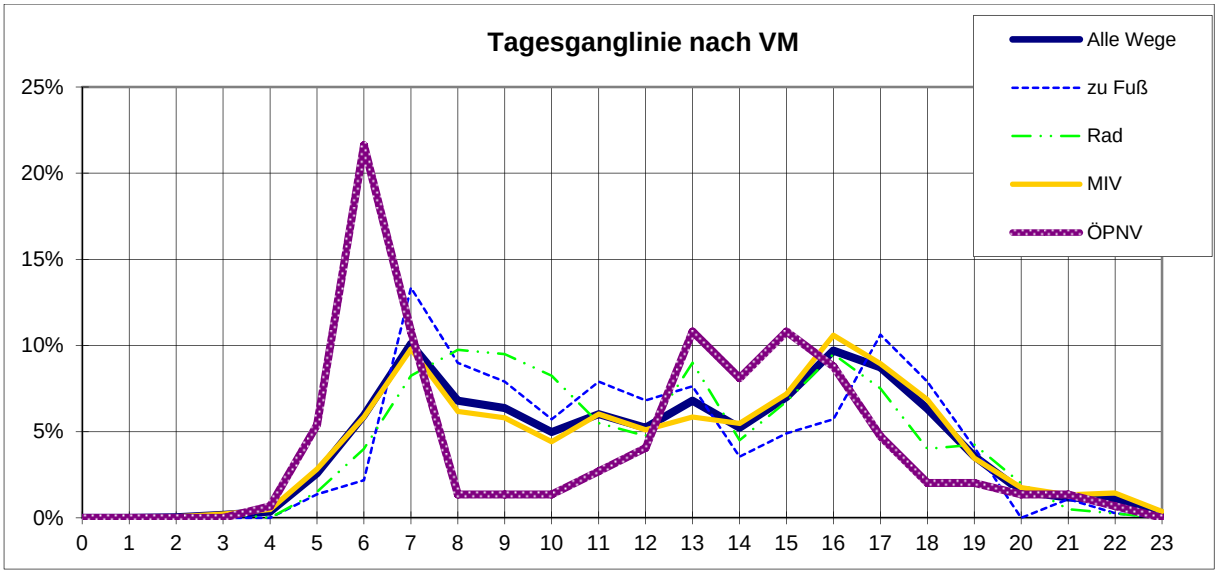


Abbildung 142: Relative Tagesganglinie nach Verkehrsmittel

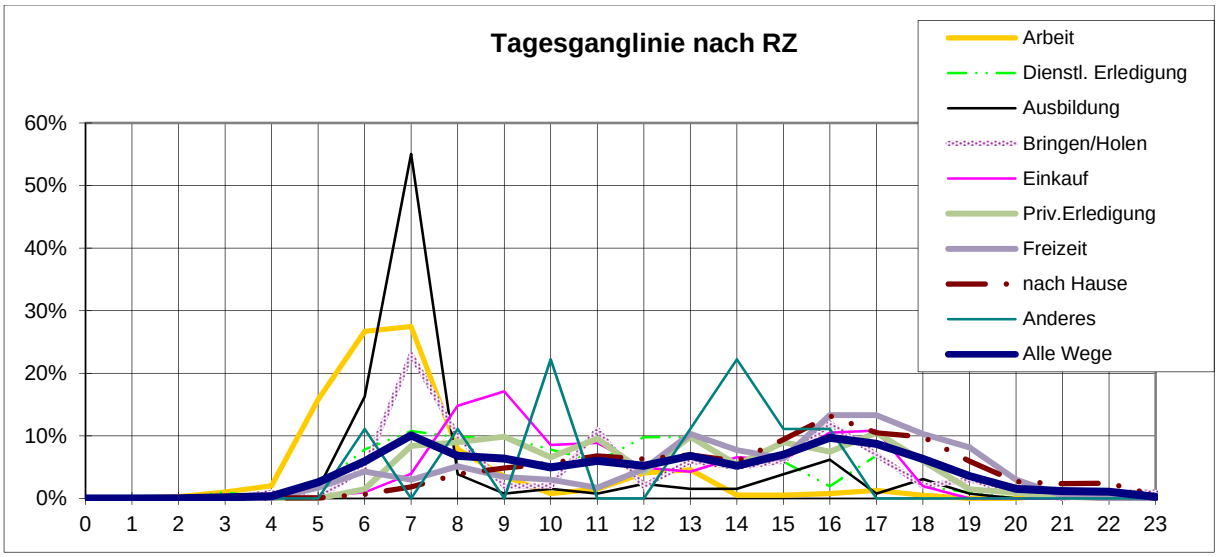


Abbildung 143: Relative Tagesganglinie nach Reisezwecken

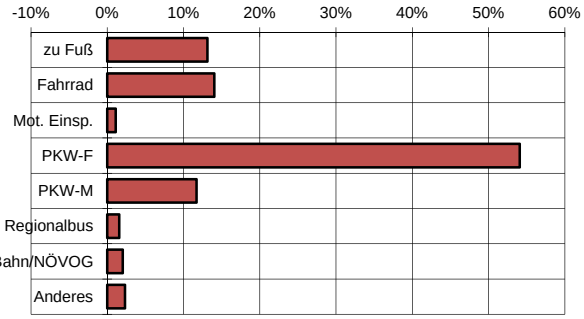
8.2.11 Verkehrsmittelwahl

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

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%	S%
zu Fuß	367	13%	13%
Fahrrad	392	14%	27%
Mot. Einsp.	31	1%	28%
PKW-F	1511	54%	82%
PKW-M	327	12%	94%
Regionalbus	44	2%	96%
Bahn/NÖVOG	57	2%	98%
Anderes	65	2%	100%
n=	**2794**	**100%**	



Anderes:	**abs.**	**%**	**S%**
U-Bahn	26	40%	40%
Schulbus	13	20%	60%
Reisebus	6	9%	69%
Scooter	6	9%	78%
Traktor	6	9%	88%
Lkw-Fahrer	2	3%	91%
Roller	2	3%	94%
Straßenbahn	2	3%	97%
Transporter	2	3%	100%
n=	**65**	**100%**	

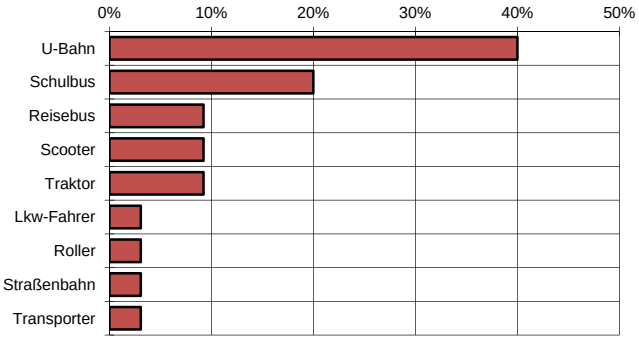


Abbildung 144: Wege nach Hauptverkehrsmittel

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

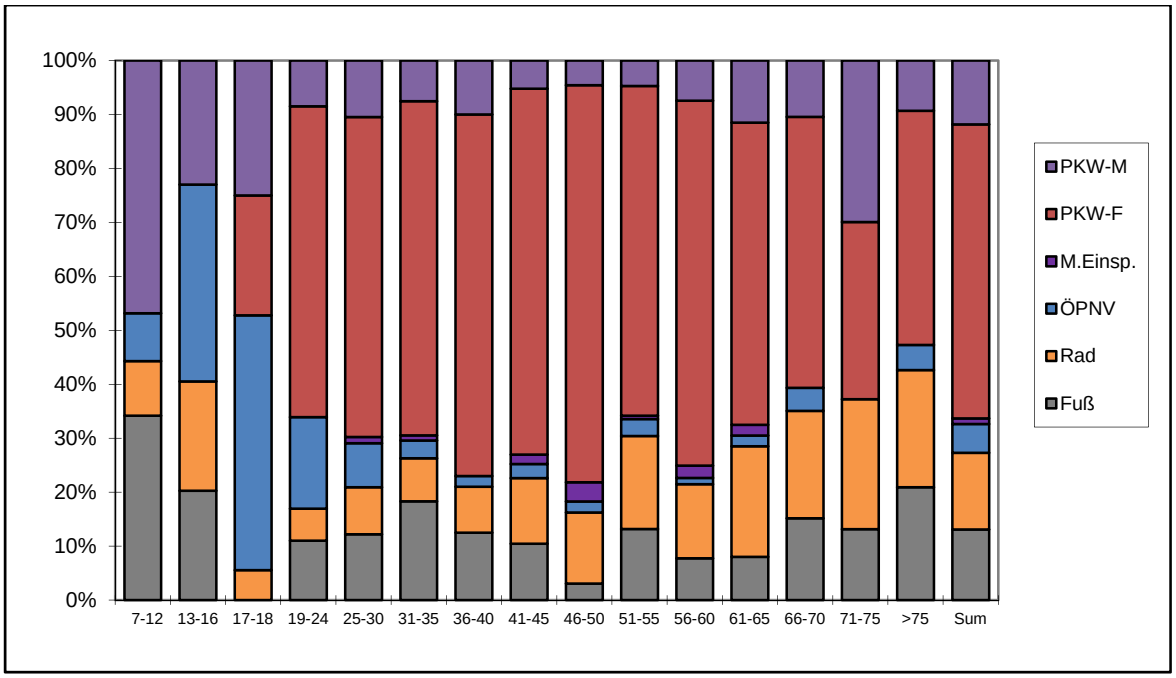


Abbildung 145: Verteilung der Wege nach Altersklassen und Hauptverkehrsmittel. Gesamt

Tabelle 18: Verkehrsmittelwahl nach Reisezwecken. Anteile in %.

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

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

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

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

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

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

8.2.12 Verteilung nach Reisezweck und Verkehrsmittel für interne und externe Wege

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

43 % der Wege zur Arbeit innerhalb der Gemeinde werden mit dem Fahrrad getätigt, bei Arbeitswegen die aus der Gemeinde hinaus führen dominiert der Pkw mit 89 %. Ausbildungswege werden etwa gleich oft innerhalb der Gemeinde und außerhalb zurückgelegt. Außerhalb zu 55 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hol- und Bringverkehr wird zu fast drei Viertel innerhalb der Gemeinde abgewickelt und das zu 68 % mit dem Pkw.

62 % der Einkaufswege finden in der Gemeinde statt und das mit knapp über 50 % mit dem Pkw. Einkäufe außerhalb der Gemeinde werden zu 89 % mit dem Pkw getätigt. Private Erledigungen finden ebenfalls mit einer knappen Mehrheit von 52 % innerhalb der Gemeinde statt. 55 % aller Freizeitwege bleiben innerhalb der Gemeinde, wobei die meisten Wege (40 %) zu Fuß getätigt werden.

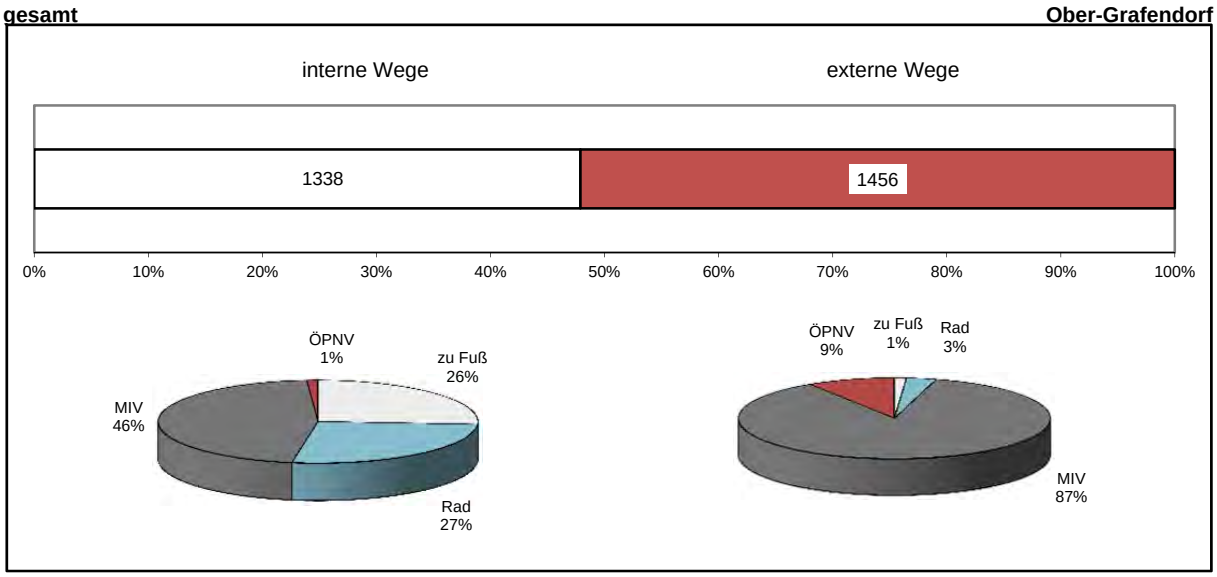
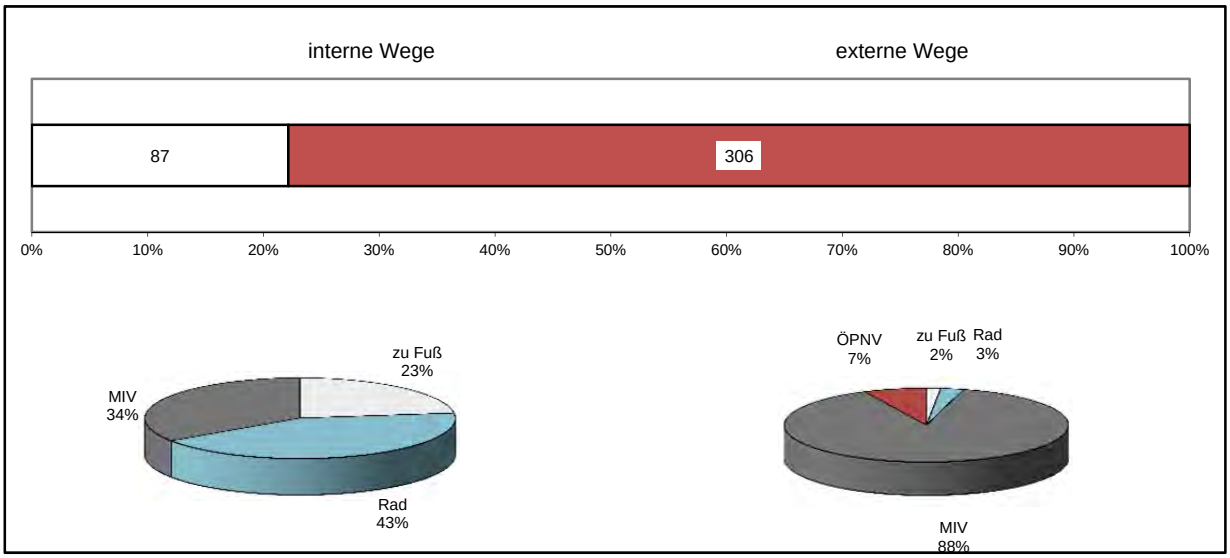


Abbildung 146: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen

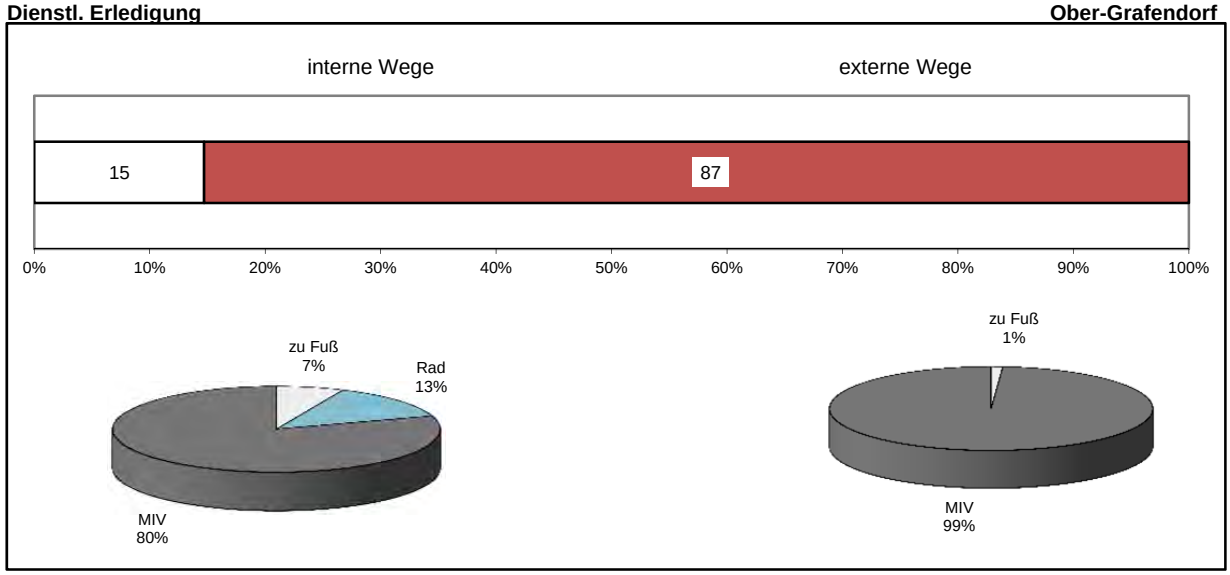
Tabelle 19: Verkehrsmittelwahl bei internen und externen Wegen nach Reisezwecken

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

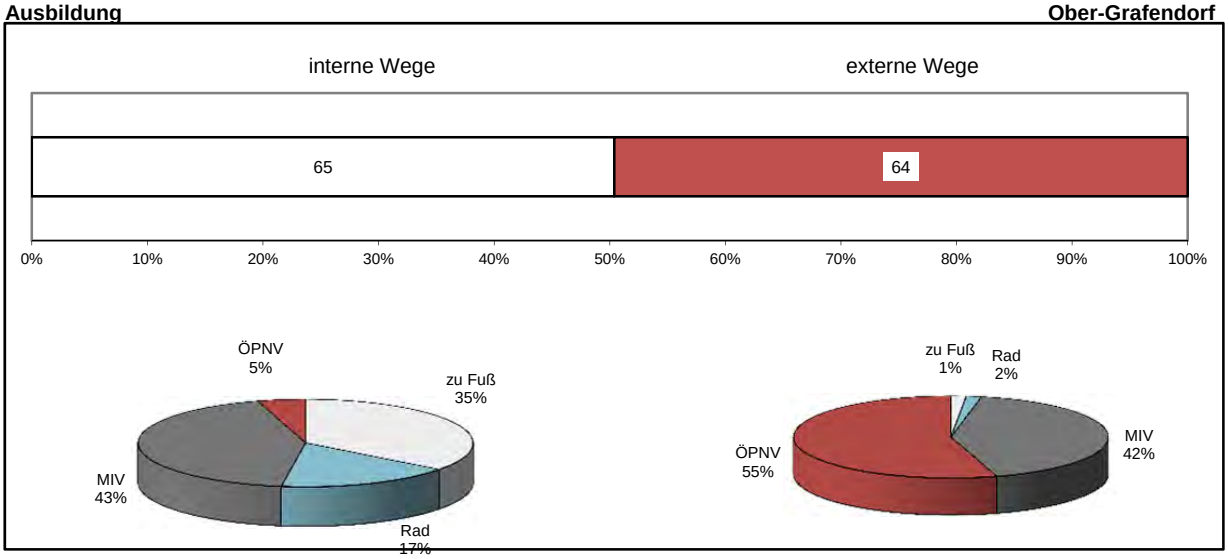
Arbeit **Ober-Grafendorf**



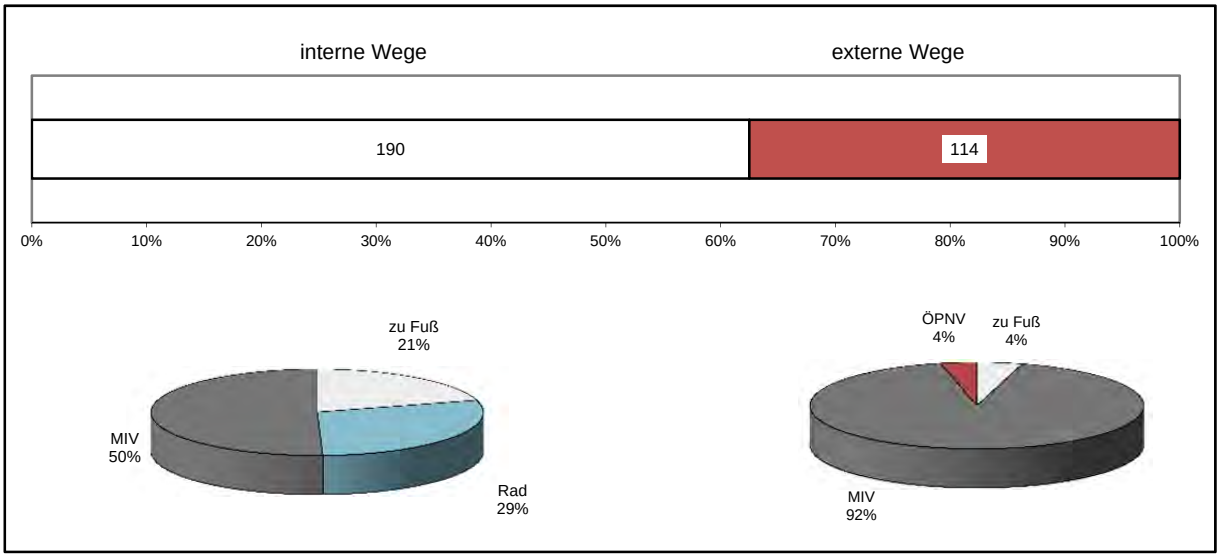
Dienstl. Erledigung **Ober-Grafendorf**



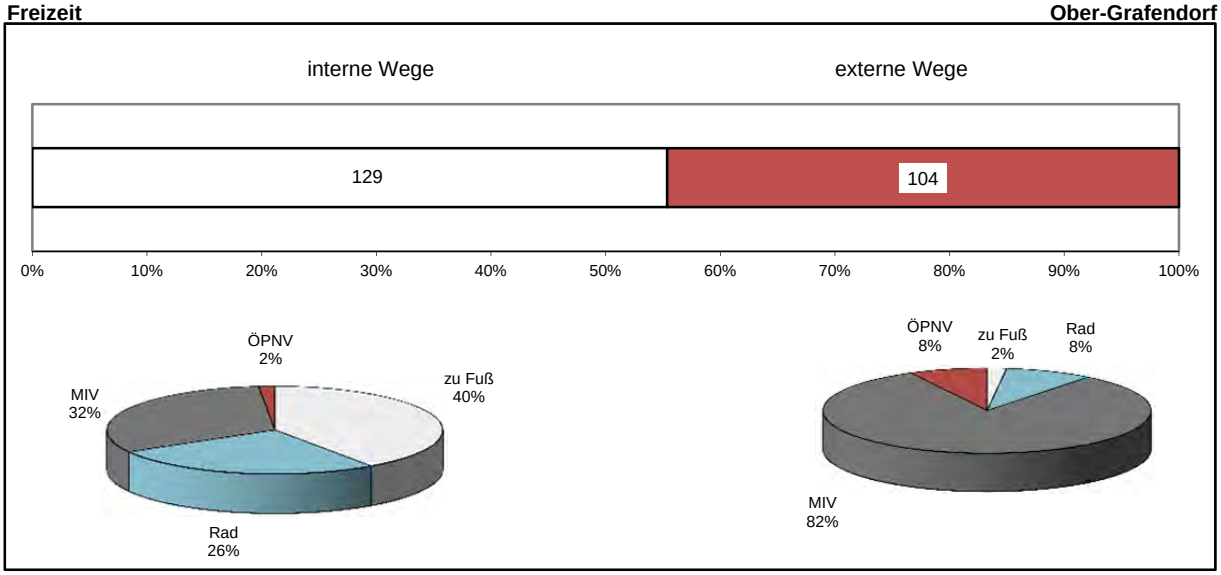
Ausbildung **Ober-Grafendorf**

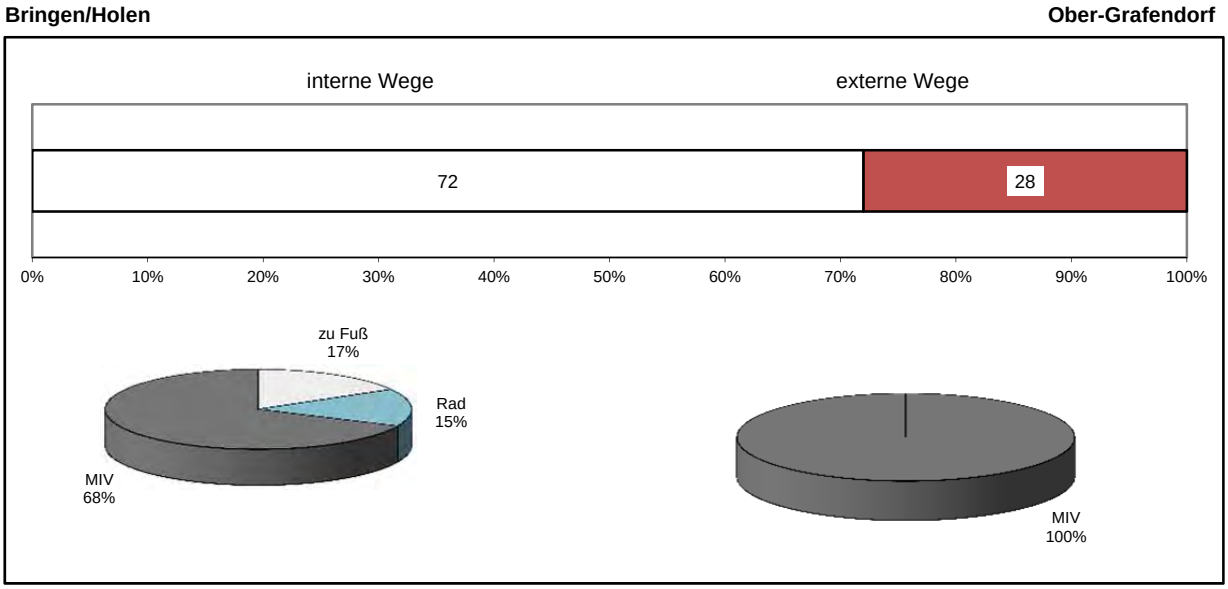


Einkauf **Ober-Grafendorf**



Freizeit **Ober-Grafendorf**





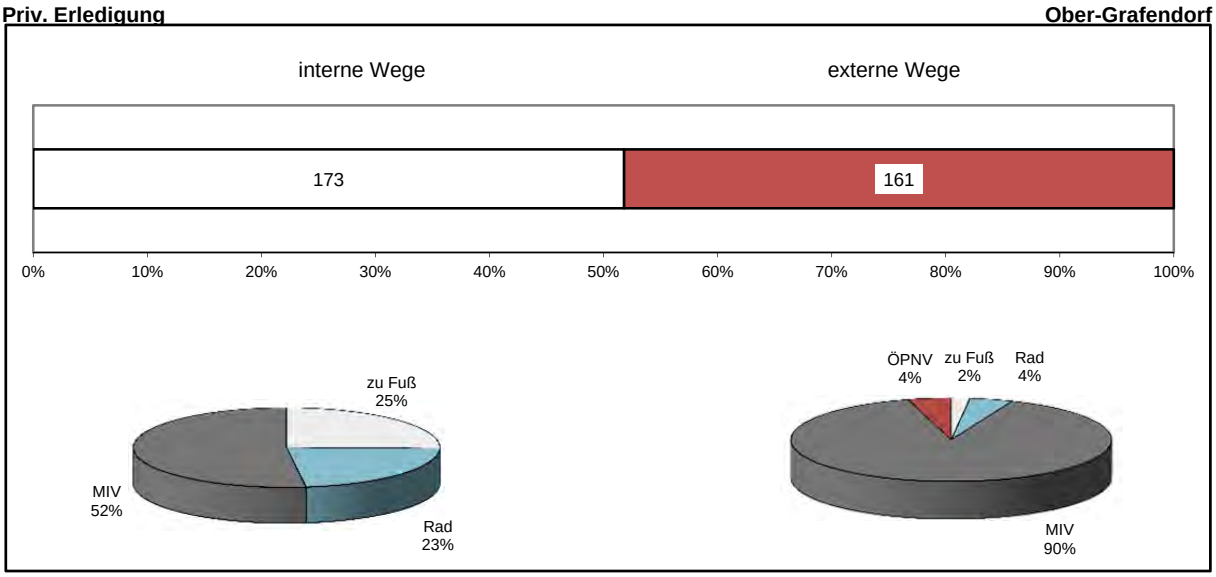


Abbildung 147: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen nach Reisezwecken

8.2.13 Wege nach Reiseweiten

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

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

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

km	abs.	%	S%
<=0,5	303	11%	11%
0,5-1,0	420	15%	26%
1-2	367	13%	39%
2 -3	195	7%	46%
3-4	58	2%	48%
4-5	92	3%	51%
5-7,5	131	5%	56%
7,5-10	353	13%	69%
10-12,5	224	8%	77%
12,5-15	226	8%	85%
15-20	109	4%	89%
20-25	56	2%	91%
25-30	23	1%	92%
30-50	78	3%	94%
>50	159	6%	100%
n=	**2794**	**100%**	
Mittelwert	**11,0**		

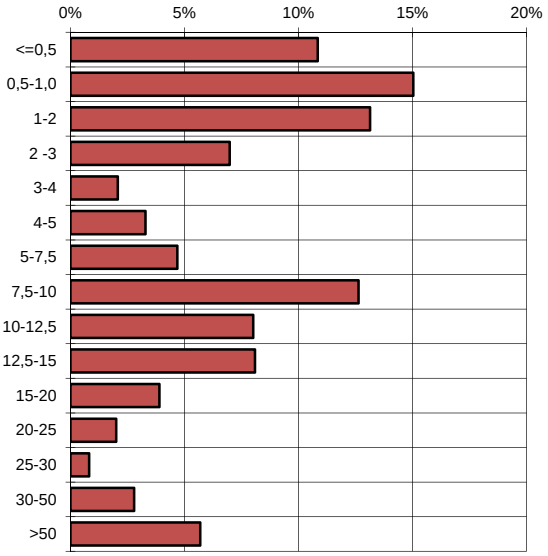


Abbildung 148: Verteilung der Wege nach Reiseweiten

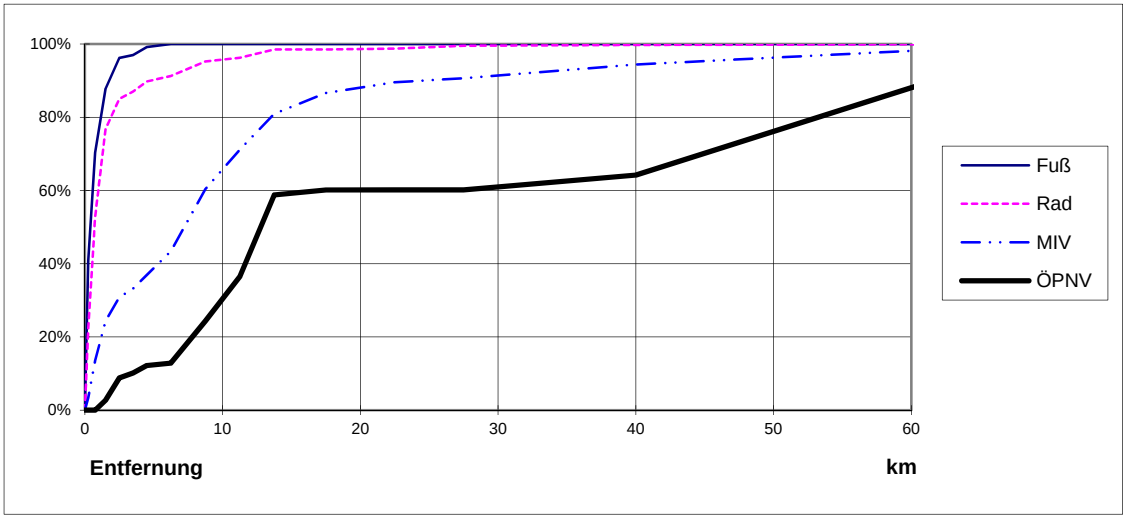


Abbildung 149: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Gesamt (n=2794)

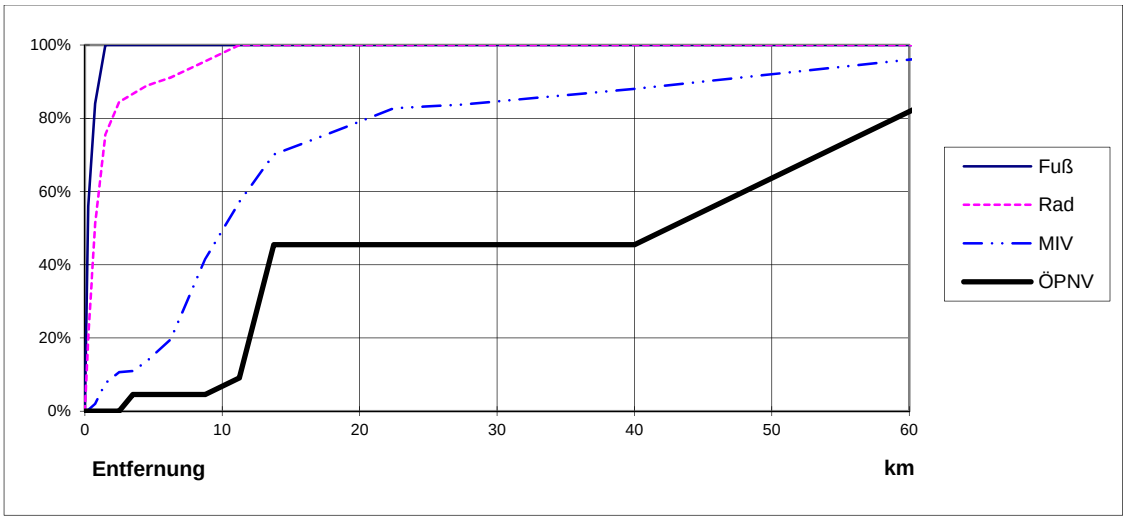


Abbildung 150: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393)

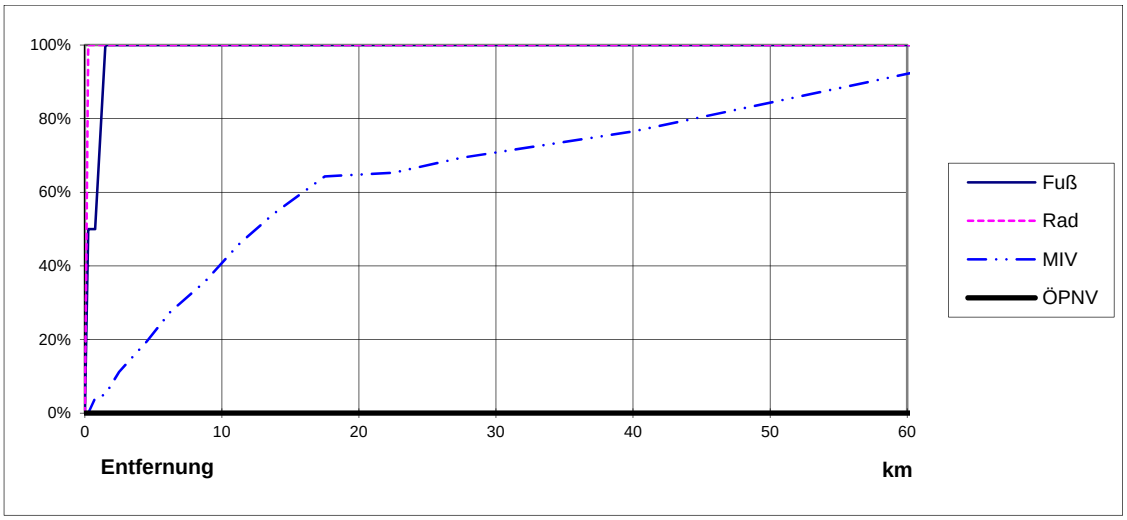


Abbildung 151: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Dienstliche Erledigungen (n=102)

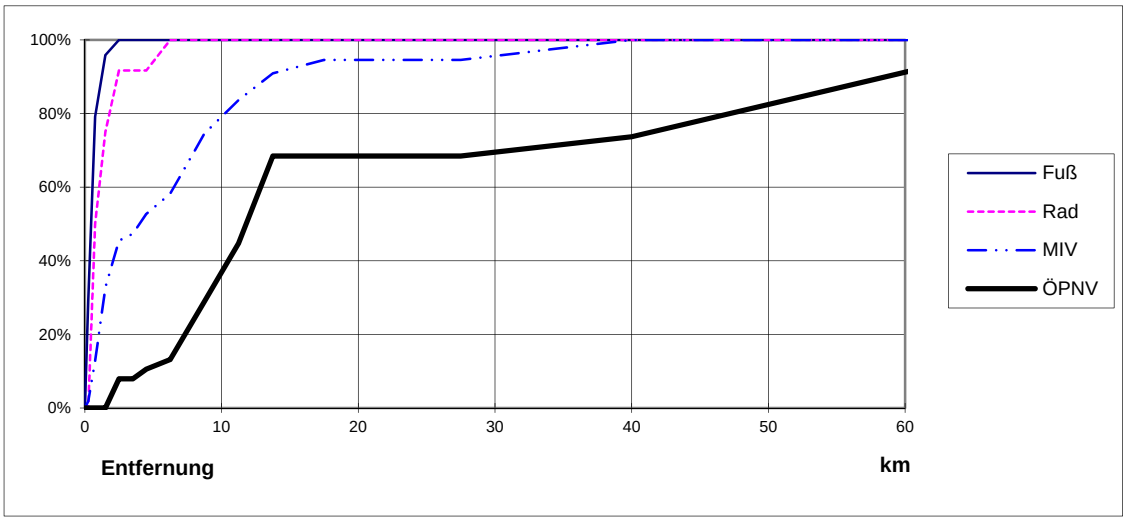


Abbildung 152: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129)

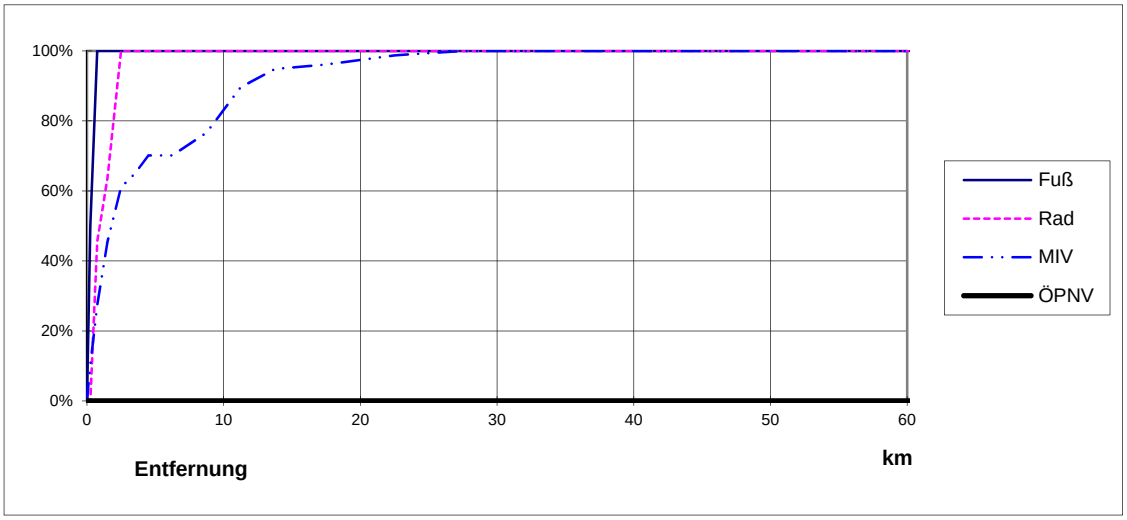


Abbildung 153: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)

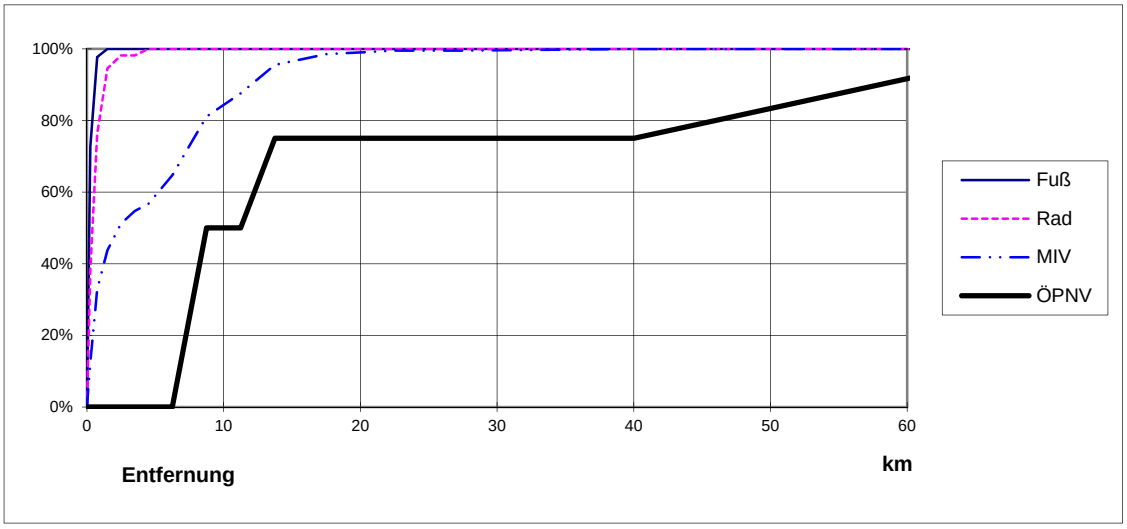


Abbildung 154: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkaufen (n=304)

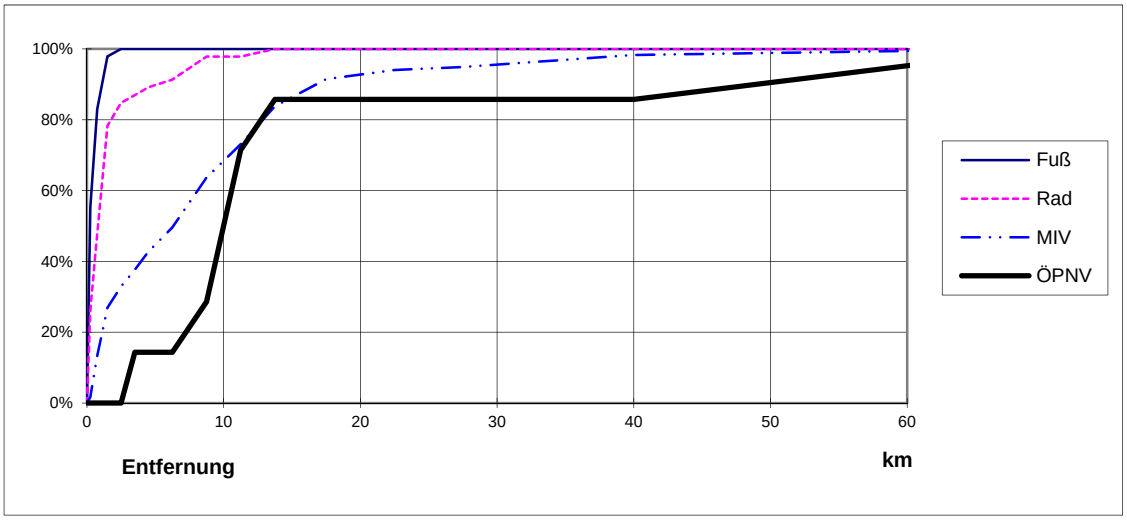


Abbildung 155: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334)

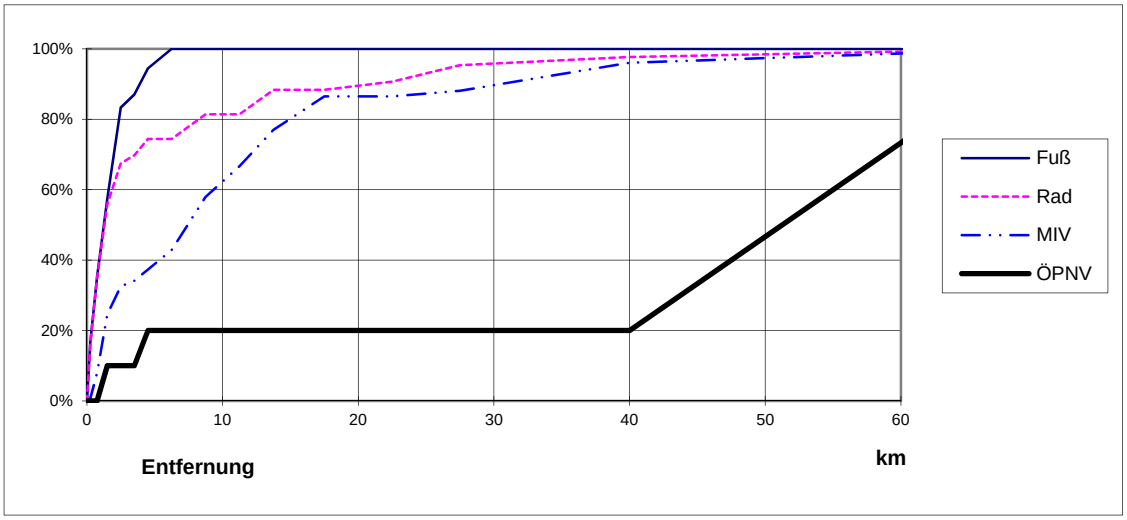


Abbildung 156: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233)

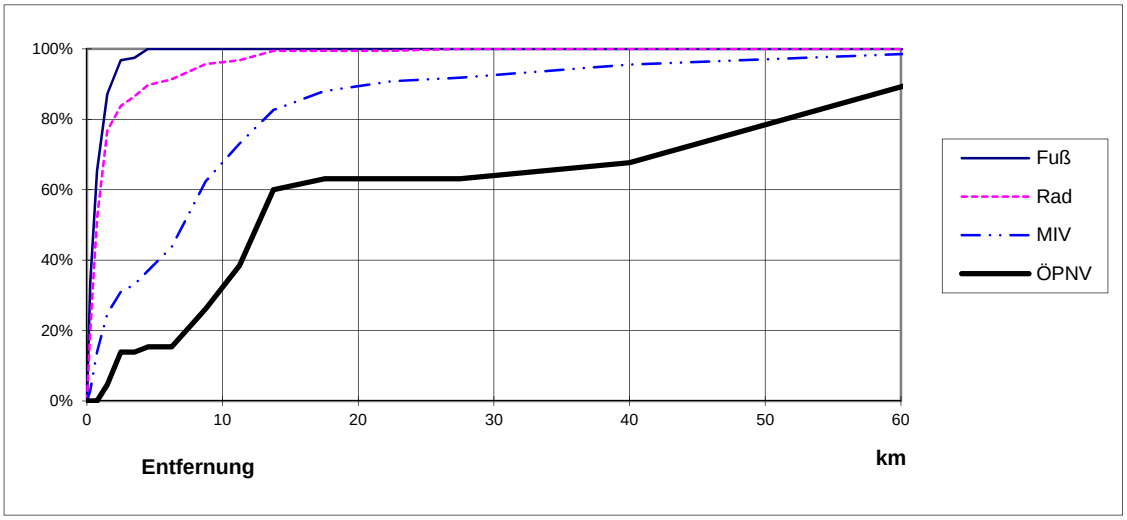


Abbildung 157: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)

8.2.14 Wege nach Reisezeiten

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

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

min.	abs.	%	S%
<=5	727	26%	26%
5-10	566	20%	46%
10-25	470	17%	63%
15-20	279	10%	73%
20-25	104	4%	77%
25-30	320	11%	88%
30-45	119	4%	93%
45-60	93	3%	96%
60-90	78	3%	99%
90-120	22	1%	99%
120-150	7	0%	100%
150-180	5	0%	100%
>180	4	0%	100%
n=	**2794**	**100%**	
Mittelwert	**17,2**		

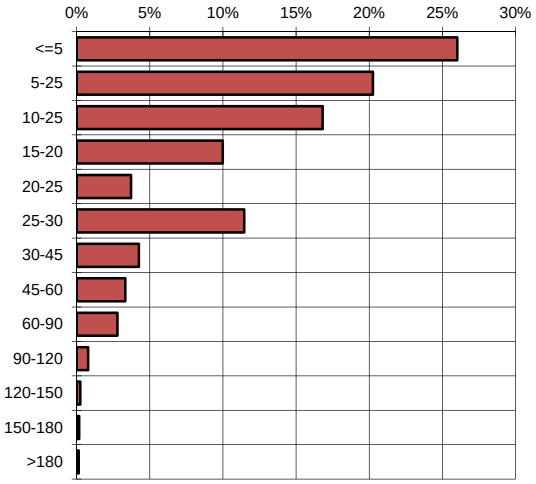


Abbildung 158: Verteilung der Wege nach Reisezeiten

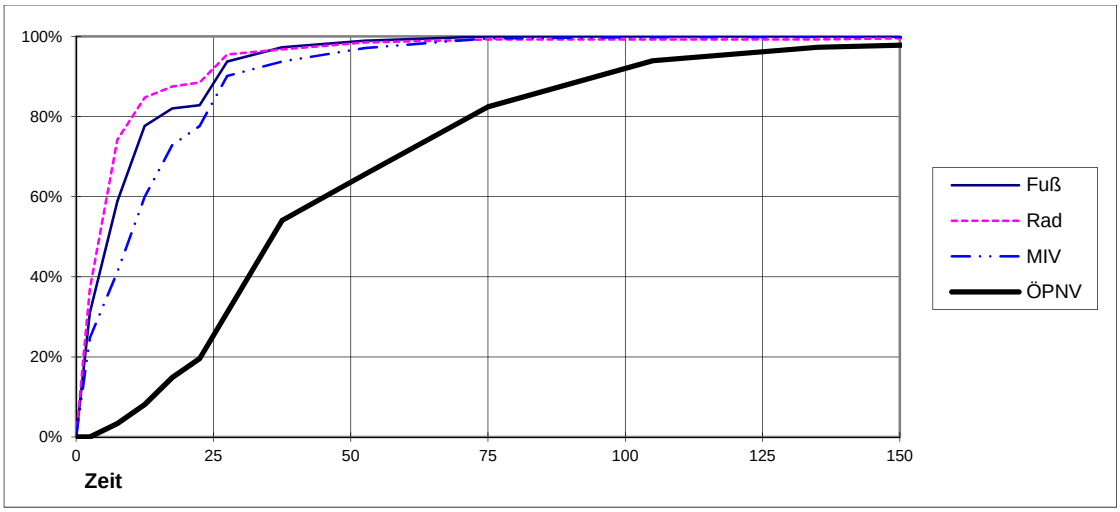


Abbildung 159: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Gesamt (n=2794)

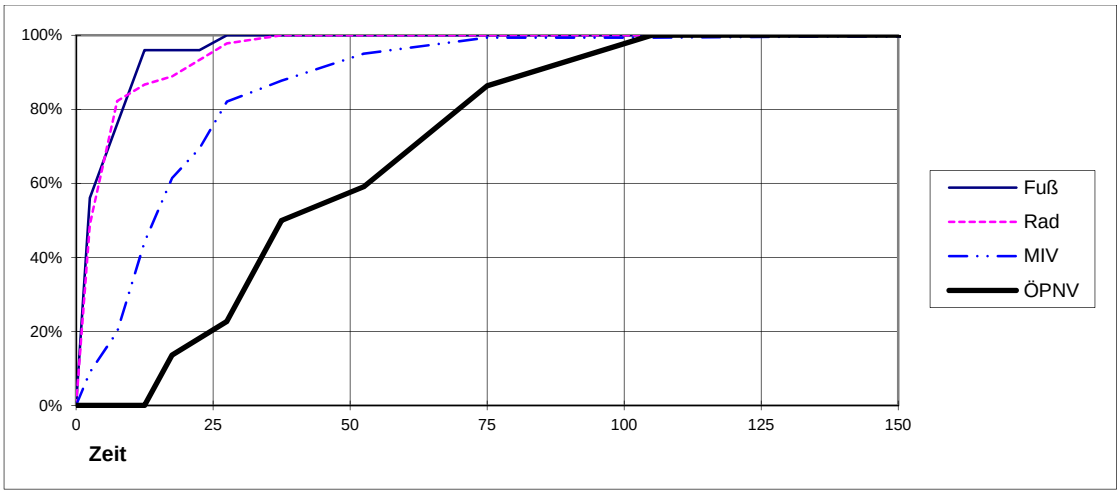


Abbildung 160: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393)

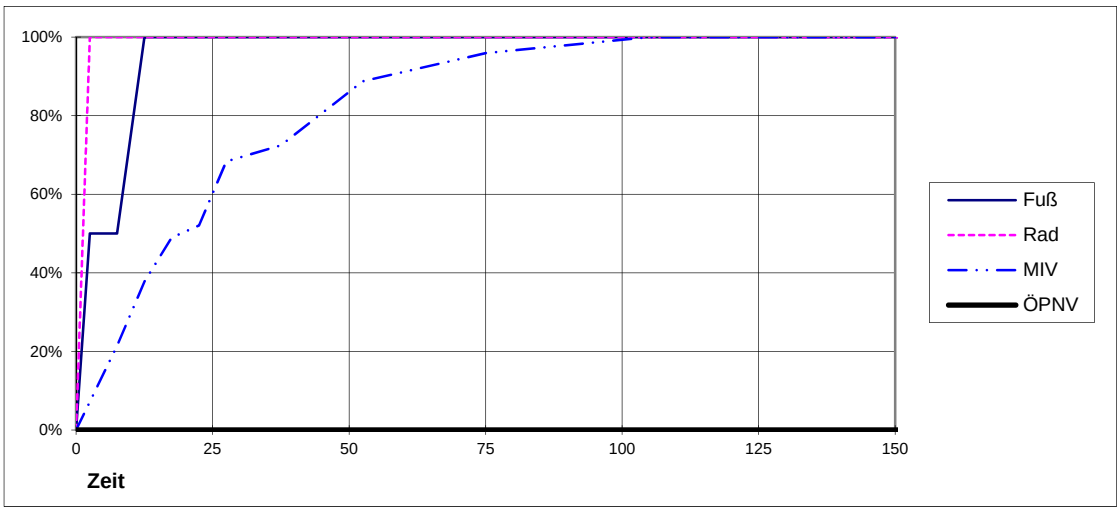


Abbildung 161: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck dienstliche Erledigungen (n=102)

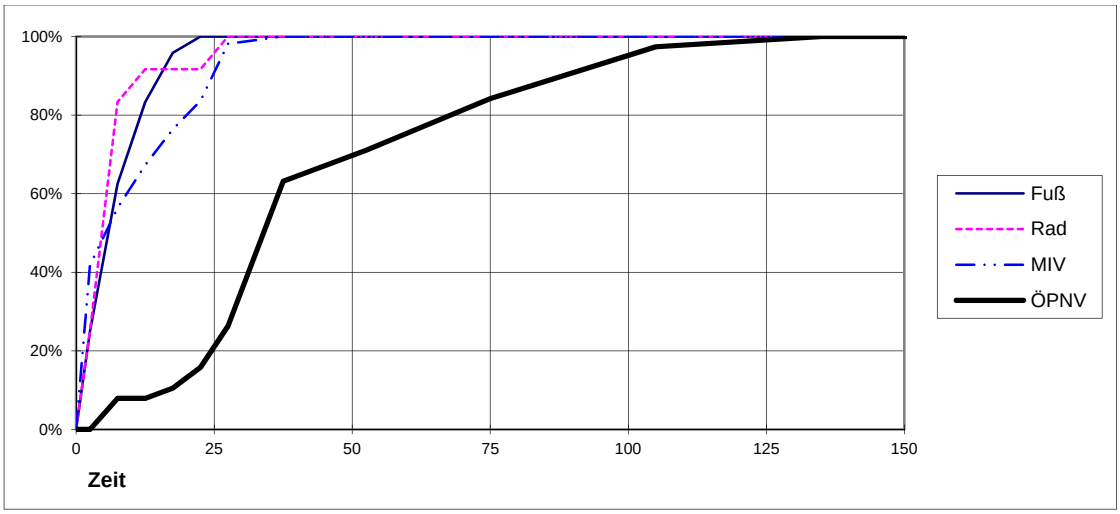


Abbildung 162: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129)

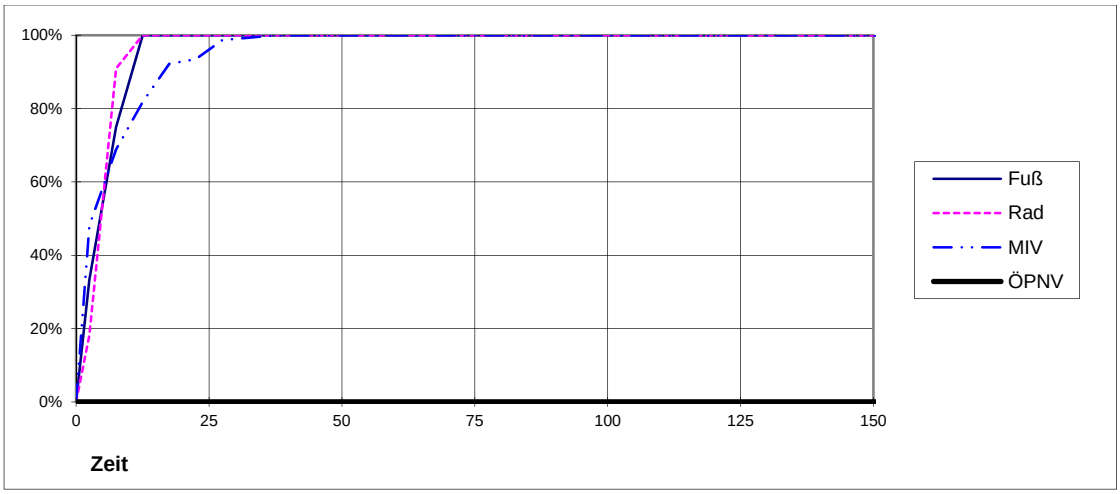


Abbildung 163: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)

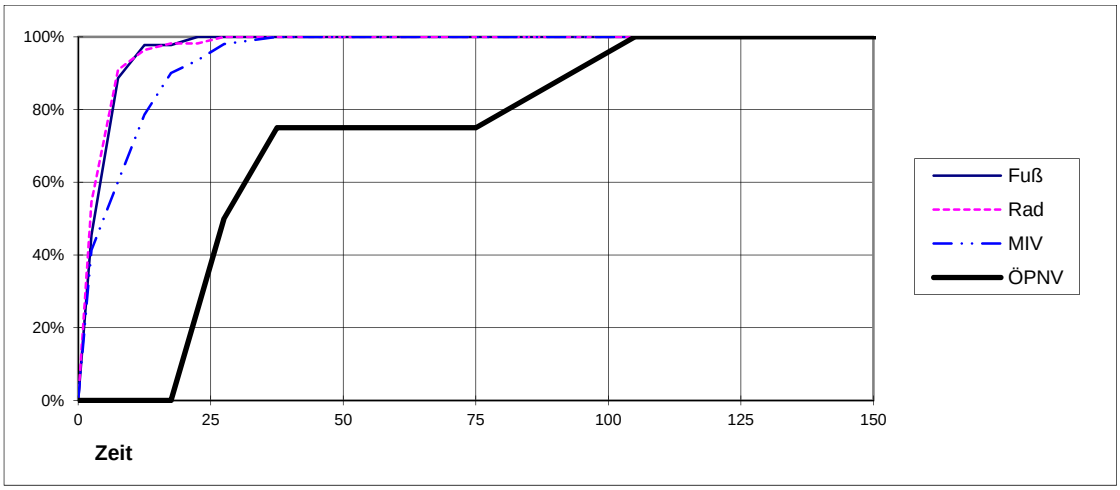


Abbildung 164: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkauf (n=304)

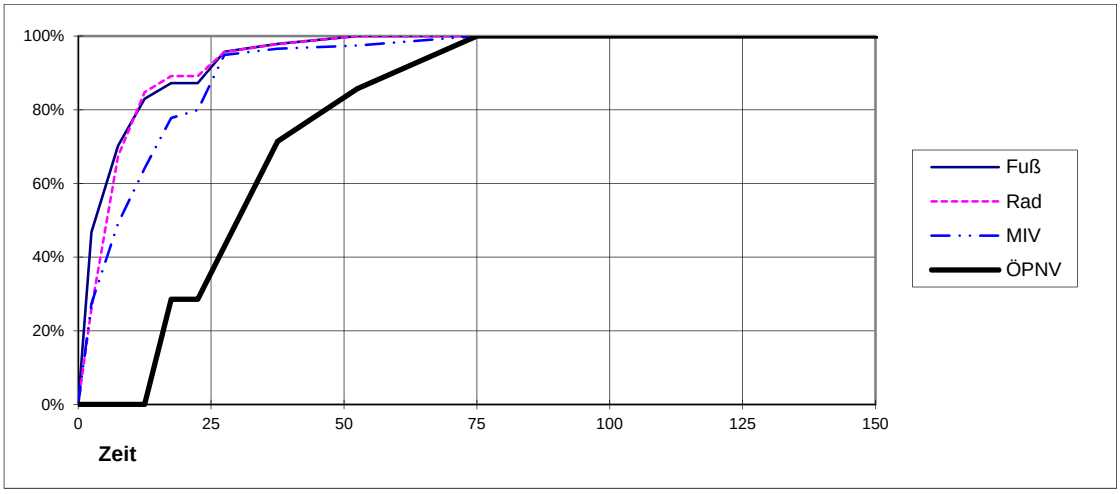


Abbildung 165: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334)

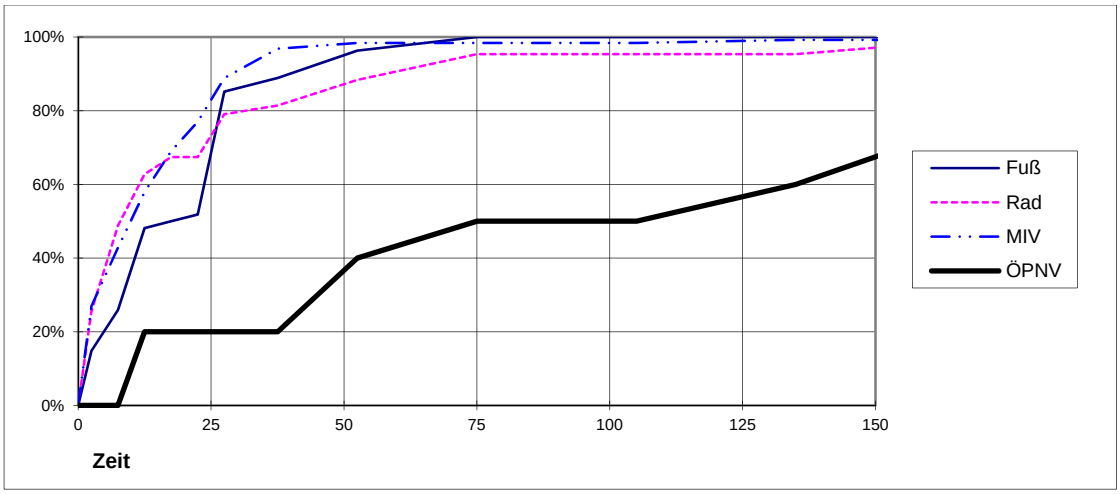


Abbildung 166: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233)

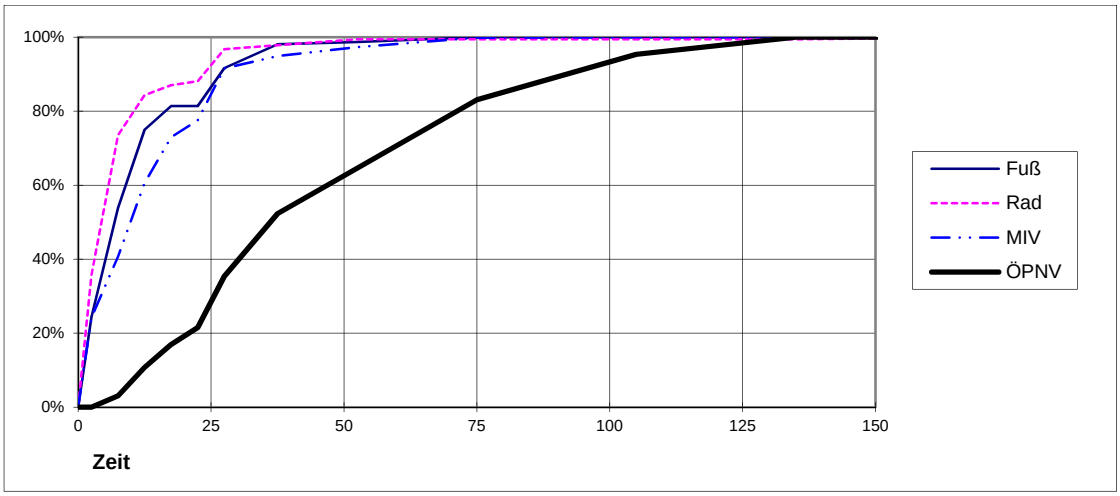


Abbildung 167: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)

8.2.15 Wege nach transportiertem Gewicht

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

kg	abs.	%	S%
0	2145	77%	77%
0-5	345	12%	90%
5-10	139	5%	95%
10-15	51	2%	96%
15-20	22	1%	97%
20-25	10	0%	98%
25-50	34	1%	99%
50-75	11	0%	99%
75-100	5	0%	99%
>100	18	1%	100%
n=	**2780**	**100%**	

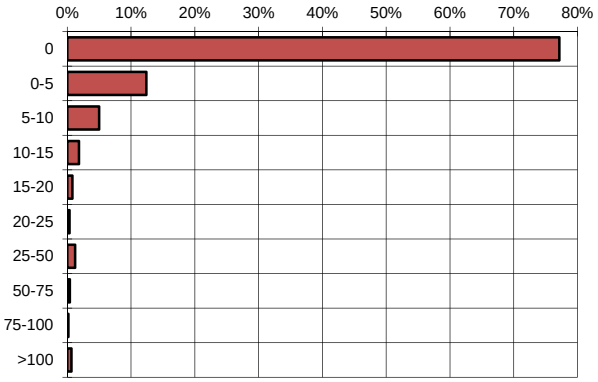


Abbildung 168: Transportiertes Gewicht. Alle Wege

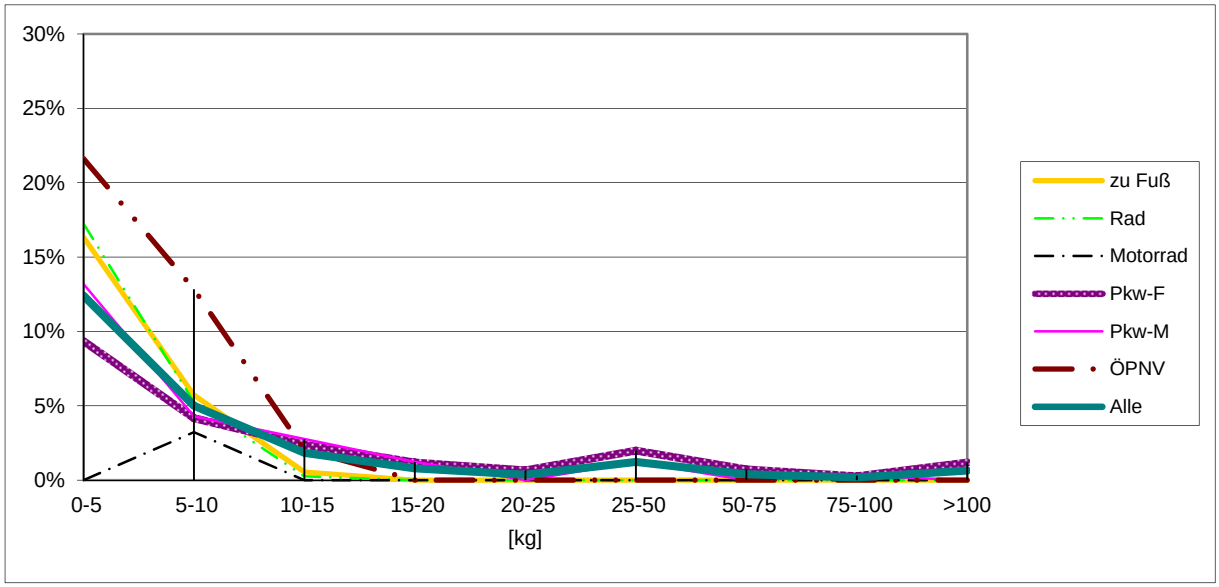


Abbildung 169: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel

Tabelle 20: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel:

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

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

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

8.3 Fragen an die Bevölkerung zu Problemen der Verkehrsorganisation

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

Nummer der Person im HH	abs.	%
Älteste Person im HH	225	53%
2. älteste Person im HH	67	16%
3. älteste Person im HH	5	1%
4. älteste Person im HH	1	0%
unbekannt	124	29%
n=	**422**	**100%**

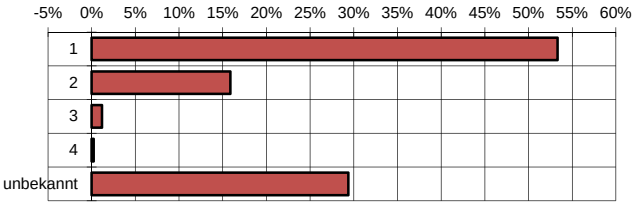


Abbildung 170: Wer hat die Fragen beantwortet?

8.3.1 Struktur der Stadt Ober-Grafendorf

Die Struktur der Stadt wird durch folgende Kennzahlen definiert:

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

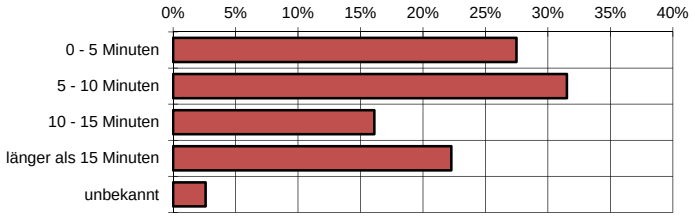
59 % der Befragten bewerten die Stadt Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsort gut, weitere 16 % sogar sehr gut. 20 % beurteilen die Situation als befriedigend und nur 2 % als schlecht.

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

Supermarkt, Lebensmittel

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

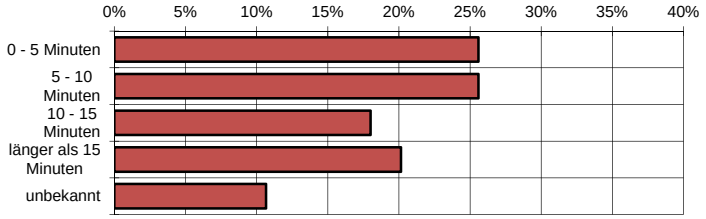
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	116	27%
5 - 10 Minuten	133	32%
10 - 15 Minuten	68	16%
länger als 15 Minuten	94	22%
unbekannt	11	3%
n=	**422**	**100%**



Kindergarten

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

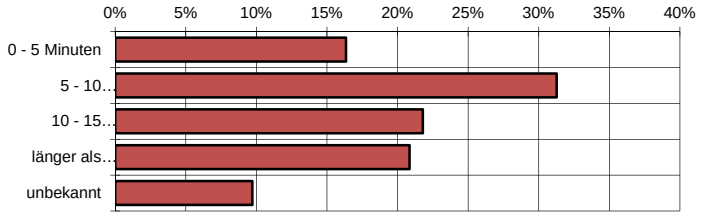
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	108	26%
5 - 10 Minuten	108	26%
10 - 15 Minuten	76	18%
länger als 15 Minuten	85	20%
unbekannt	45	11%
n=	**422**	**100%**



Schule

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

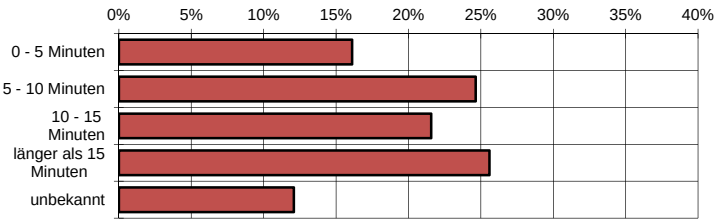
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	69	16%
5 - 10 Minuten	132	31%
10 - 15 Minuten	92	22%
länger als 15 Minuten	88	21%
unbekannt	41	10%
n=	**422**	**100%**



Bücherei

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

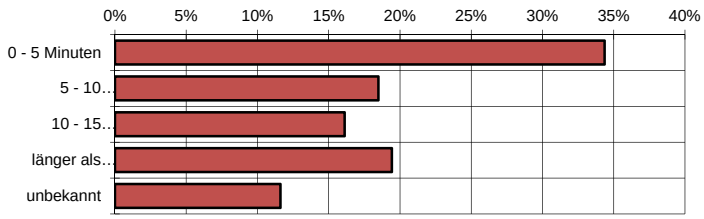
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	68	16%
5 - 10 Minuten	104	25%
10 - 15 Minuten	91	22%
länger als 15 Minuten	108	26%
unbekannt	51	12%
n=	**422**	**100%**



Kinderspielplatz

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

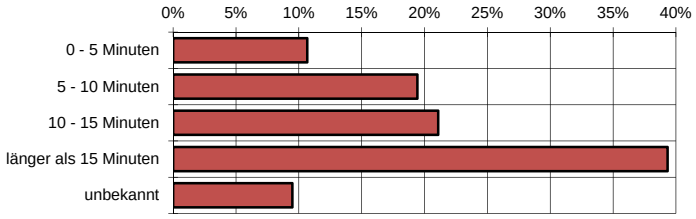
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	145	34%
5 - 10 Minuten	78	18%
10 - 15 Minuten	68	16%
länger als 15 Minuten	82	19%
unbekannt	49	12%
n=	**422**	**100%**



Sportstätte

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

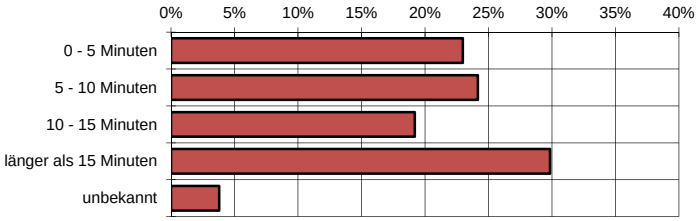
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	45	11%
5 - 10 Minuten	82	19%
10 - 15 Minuten	89	21%
länger als 15 Minuten	166	39%
unbekannt	40	9%
n=	**422**	**100%**



Arzt

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

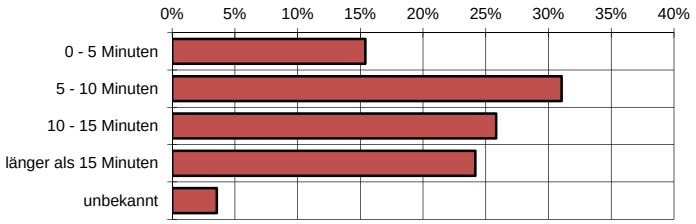
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	97	23%
5 - 10 Minuten	102	24%
10 - 15 Minuten	81	19%
länger als 15 Minuten	126	30%
unbekannt	16	4%
n=	**422**	**100%**



Apotheke

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

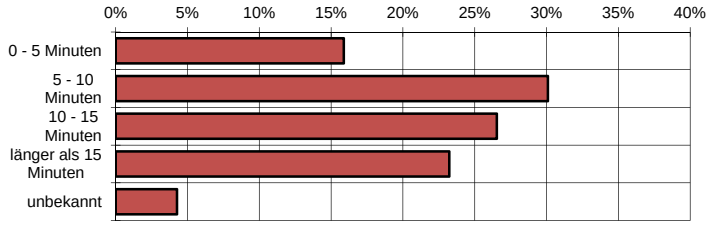
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	65	15%
5 - 10 Minuten	131	31%
10 - 15 Minuten	109	26%
länger als 15 Minuten	102	24%
unbekannt	15	4%
n=	**422**	**100%**



Postamt

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

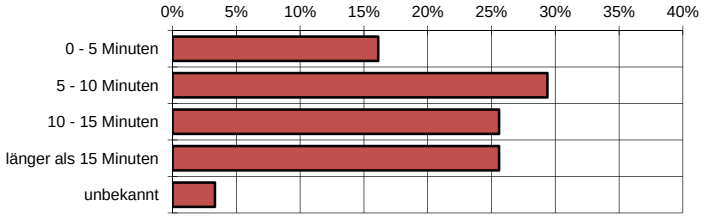
zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	67	16%
5 - 10 Minuten	127	30%
10 - 15 Minuten	112	27%
länger als 15 Minuten	98	23%
unbekannt	18	4%
n=	**422**	**100%**



Bank

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	68	16%
5 - 10 Minuten	124	29%
10 - 15 Minuten	108	26%
länger als 15 Minuten	108	26%
unbekannt	14	3%
n=	**422**	**100%**



Gaststätte

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

zu **Fuß** erreichbar in	**abs.**	**%**
0 - 5 Minuten	90	21%
5 - 10 Minuten	137	32%
10 - 15 Minuten	89	21%
länger als 15 Minuten	82	19%
unbekannt	24	6%
n=	**422**	**100%**

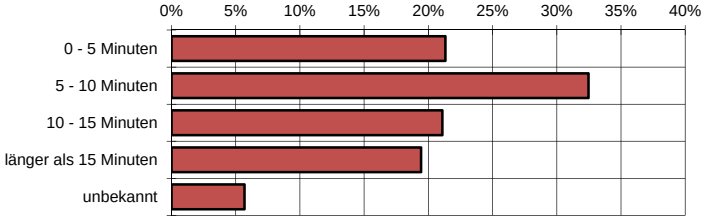
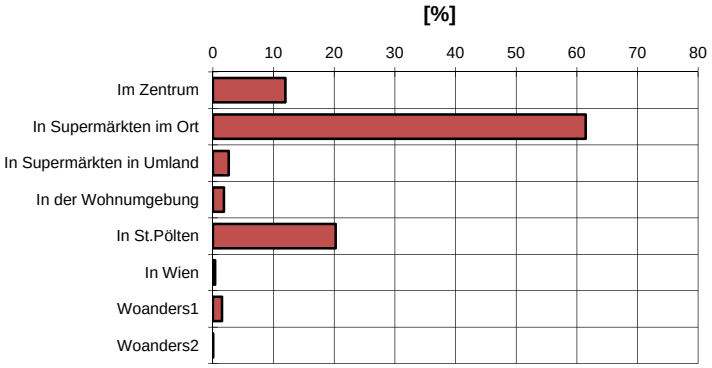


Abbildung 171: In der Nähe der Wohnung zu Fuß erreichbare Einrichtungen

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

Lebensmittel

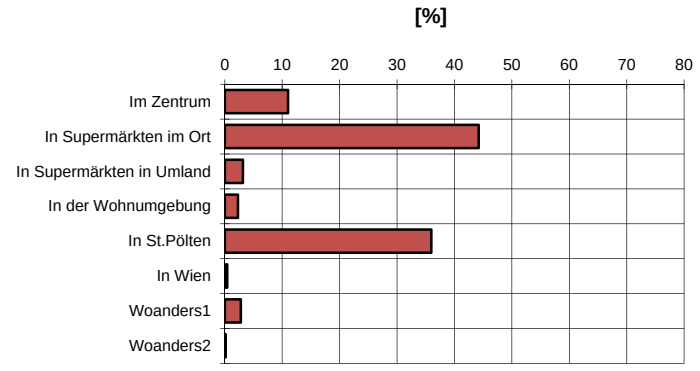
	%
Im Zentrum	12,0
In Supermärkten im Ort	61,5
In Supermärkten in Umland	2,6
In der Wohnumgebung	1,8
In St.Pölten	20,2
In Wien	0,4
Woanders1	1,5
Woanders2	0,0



	%=	100

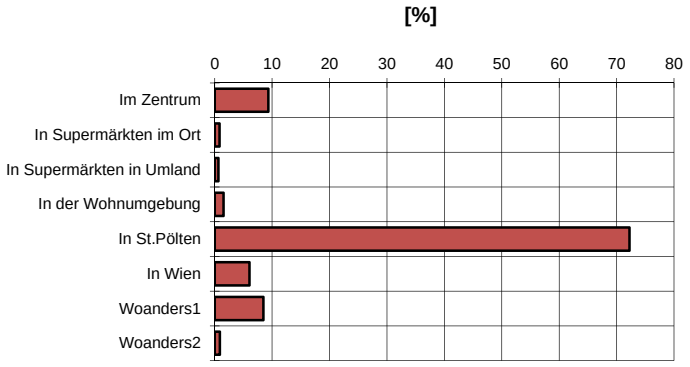
Haushaltsartikel

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



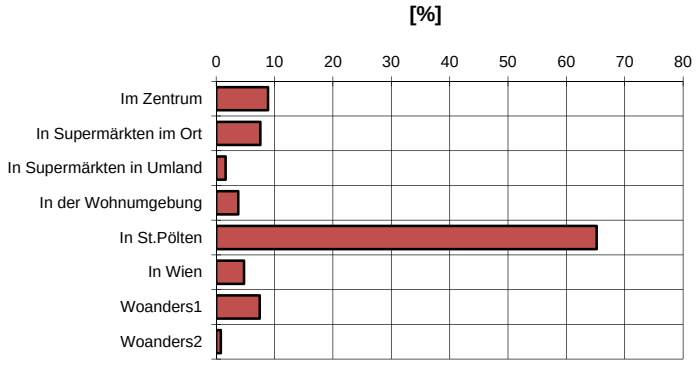
Bekleidung,Schuhe

	%
Im Zentrum	9,3
In Supermärkten im Ort	0,8
In Supermärkten in Umland	0,7
In der Wohnumgebung	1,5
In St.Pölten	72,2
In Wien	6,1
Woanders1	8,5
Woanders2	0,9
%=	100

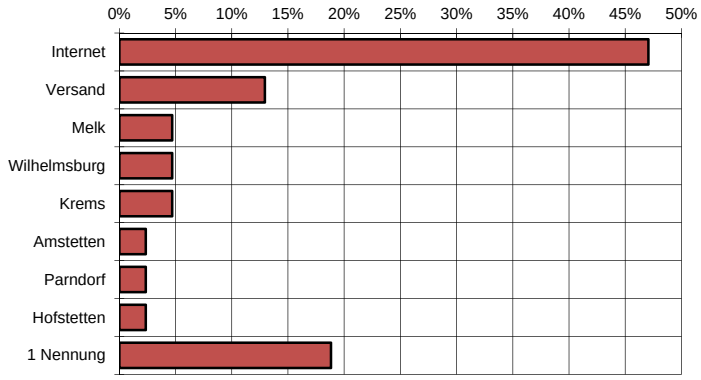


Anderes

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



Woanders1	abs.	%
Internet	40	47%
Versand	11	13%
Melk	4	5%
Wilhelmsburg	4	5%
Krems	4	5%
Amstetten	2	2%
Parndorf	2	2%
Hofstetten	2	2%
1 Nennung	16	19%
n=	85	100%



Woanders2	abs.	%
Internet	5	38%
Krems	3	23%
Traisen	2	15%
Leibnitz	1	8%
Linz	1	8%
Wieselburg	1	8%
n=	13	100%

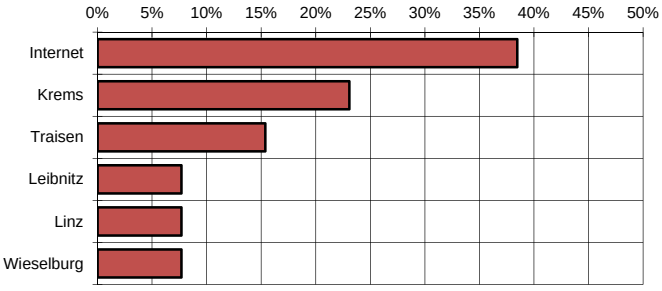
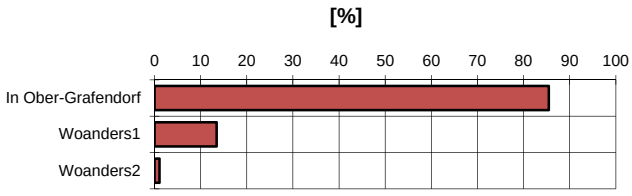


Abbildung 172: Bezugsquellen ausgewählter Warengruppen

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

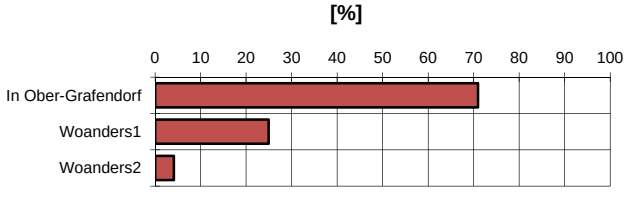
an Werktagen

	%
In Ober-Grafendorf	85
Woanders1	13
Woanders2	1
%=	100



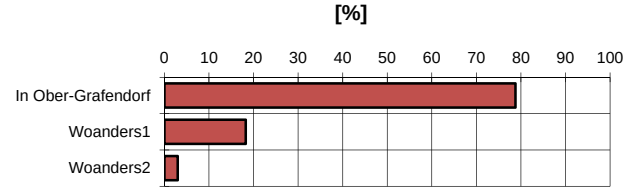
am Wochenende tagsüber

	%
In Ober-Grafendorf	71
Woanders1	25
Woanders2	4
%=	100



am Wochenende abends

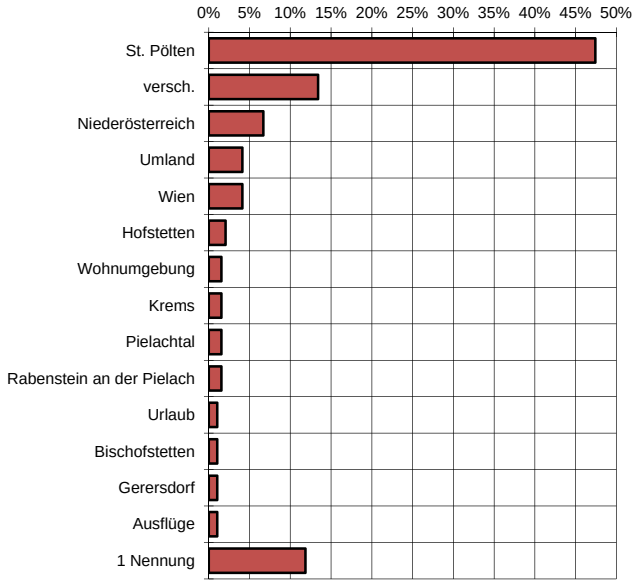
	%
In Ober-Grafendorf	79



Woanders1		18
Woanders2		3
	%=	**100**

Mehrfachantwort

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



Mehrfachantwort

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

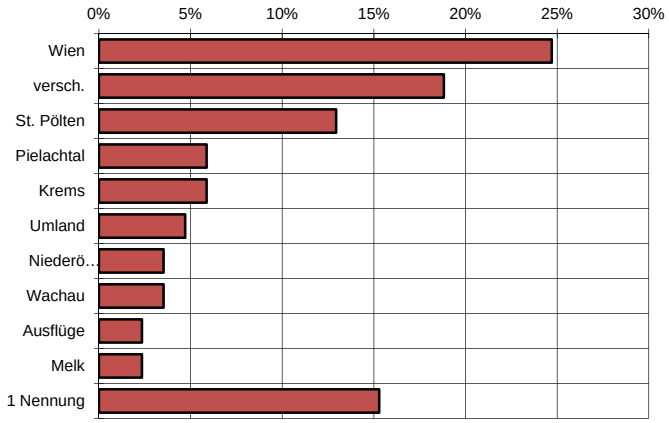
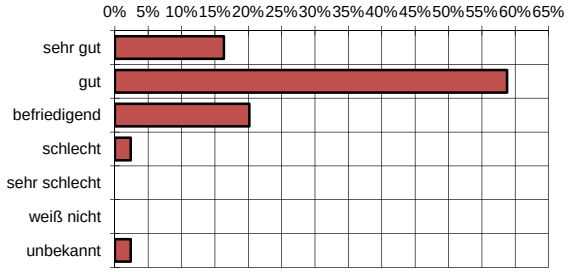


Abbildung 173: Freizeit-Orte

absolute und relative Häufigkeiten

Ober-Grafendorf

	abs.	**%**
sehr gut	69	16%
gut	248	59%
befriedigend	85	20%
schlecht	10	2%
sehr schlecht	0	0%
weiß nicht	0	0%
unbekannt	10	2%



n=	422	100%

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

8.3.2 Fußgängerverkehr

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
sehr gut	79	19%
gut	249	59%
befriedigend	75	18%
schlecht	12	3%
sehr schlecht	1	0%
weiß nicht	1	0%
unbekannt	5	1%
n=	422	100%

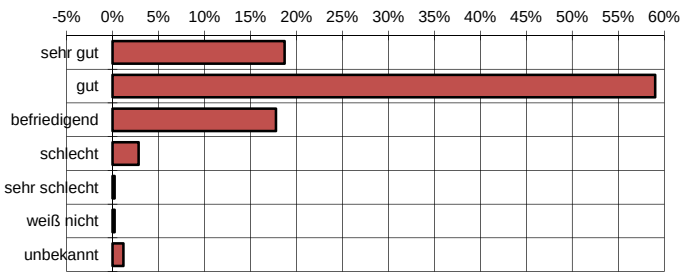


Abbildung 175: Bewertung der Sicherheit für Fußgänger

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	114	27%
Nein	263	62%
Weiß nicht	39	9%
unbekannt	6	1%
n=	422	100%

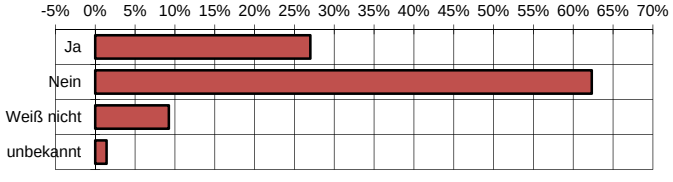


Abbildung 176: Gefährdung der Fußgänger durch fehlende oder zu schmale Gehsteige

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	102	24%
Nein	254	60%
Weiß nicht	46	11%
unbekannt	20	5%
n=	422	100%

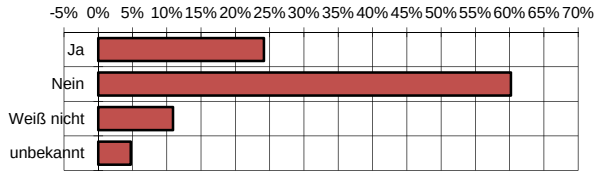


Abbildung 177: Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	149	35%
Nein	25	6%
Weiß nicht	226	54%
unbekannt	22	5%
n=	422	100%

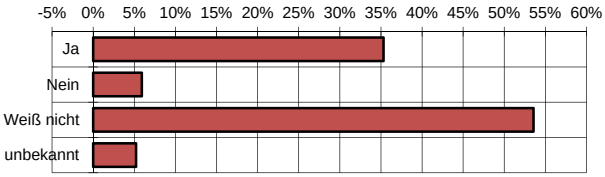


Abbildung 178: Werden mobilitätseingeschränkte Personen genügend berücksichtigt?

8.3.3 Radverkehr

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

6 % bewerten die Sicherheit für RadfahrerInnen in Ober-Grafendorf als sehr gut, 52 % als gut. 5 % bewerten die Situation als schlecht oder sehr schlecht. Gründe dafür sind vor allem fehlende Radwege und eine fehlende Trennung zwischen Rad- und Gehwegen.

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

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	247	59%
Nein	63	15%
selten	102	24%
unbekannt	10	2%
n=	422	100%

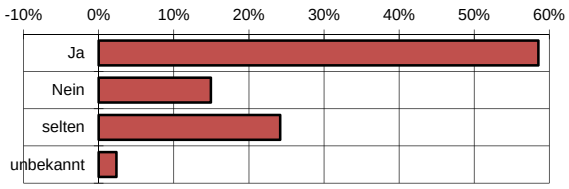


Abbildung 179: Benutzen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel innerhalb der Gemeinde?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
sehr gut	25	6%
gut	219	52%
befriedigend	117	28%
schlecht	16	4%
sehr schlecht	5	1%
weiß nicht	28	7%
unbekannt	12	3%
n=	422	100%

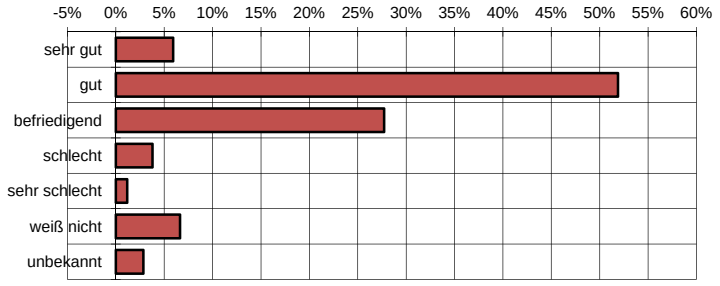


Abbildung 180: Bewertung der Sicherheit für Radfahrer in der Stadt

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	233	55%
Nein	38	9%
Weiß nicht	132	31%
unbekannt	19	5%
n=	422	100%

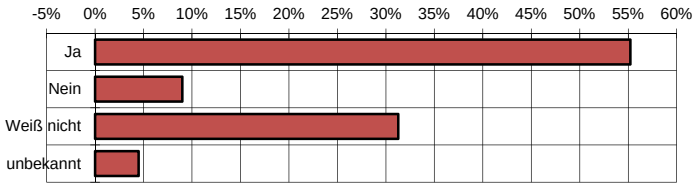


Abbildung 181: Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?

8.3.4 Öffentliche Verkehrsmittel

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

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
täglich	20	5%
Mind.einmal wöchentl.	27	6%
Mind.einmal monatl.	47	11%
seltener als einmal monatl.	177	42%
nie	139	33%
unbekannt	12	3%
n=	422	100%

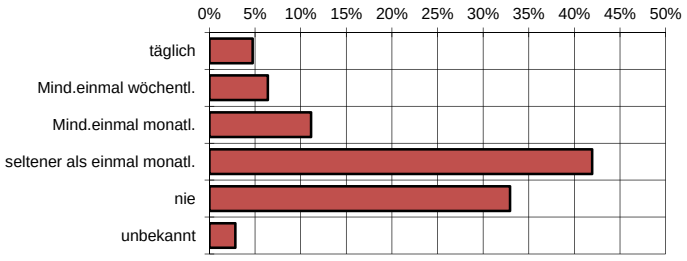


Abbildung 182: Wie oft benutzen Sie üblicherweise öffentliche Verkehrsmittel?

	abs.	%
Regionalbahn (NÖVOG)	182	40%
ÖBB	171	38%
Regionalbusse	99	22%
E-CarSharing	0	0%
n=	**452**	**100%**

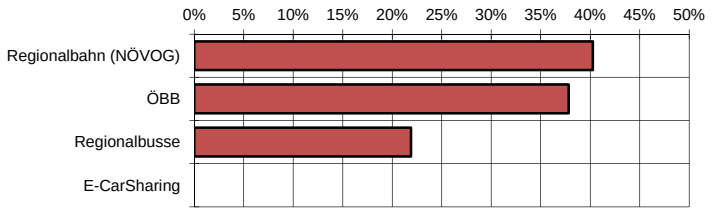
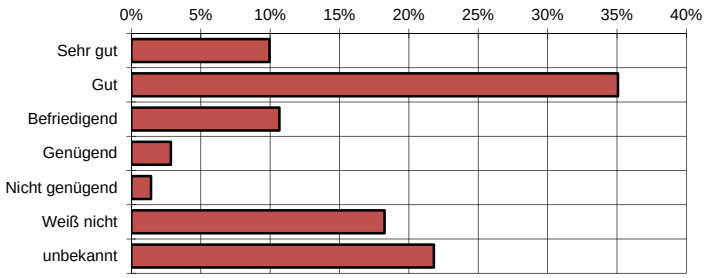


Abbildung 183: Welche öffentlichen Verkehrsmittel benutzen Sie üblicherweise?

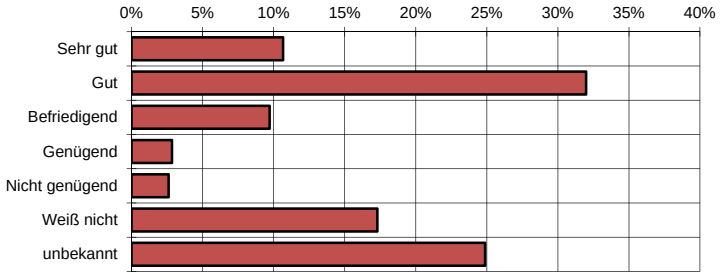
Information

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



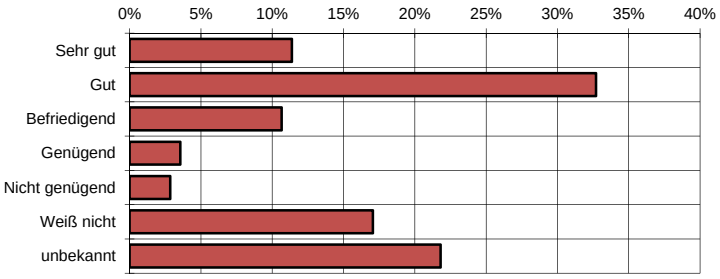
Liniennetz

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



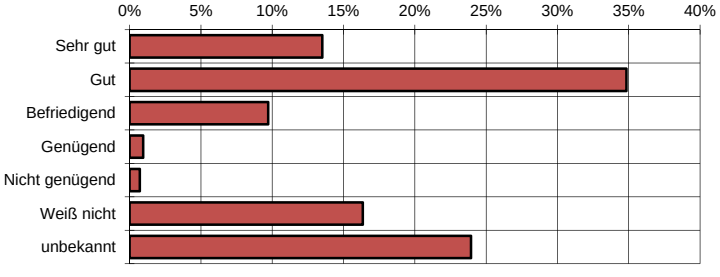
Fahrplan

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



Komfort

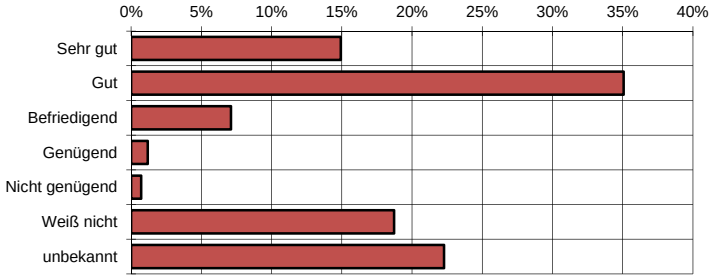
	abs.	%
Sehr gut	57	14%
Gut	147	35%
Befriedigend	41	10%
Genügend	4	1%



Nicht genügend	3	1%
Weiß nicht	69	16%
unbekannt	101	24%
n=	**422**	**100%**

Pünktlichkeit

	abs.	%
Sehr gut	63	15%
Gut	148	35%
Befriedigend	30	7%
Genügend	5	1%
Nicht genügend	3	1%
Weiß nicht	79	19%
unbekannt	94	22%
n=	**422**	**100%**



Abstimmung beim Umsteigen

	abs.	%
Sehr gut	20	5%
Gut	85	20%
Befriedigend	49	12%
Genügend	14	3%
Nicht genügend	7	2%
Weiß nicht	138	33%
unbekannt	109	26%
n=	**422**	**100%**

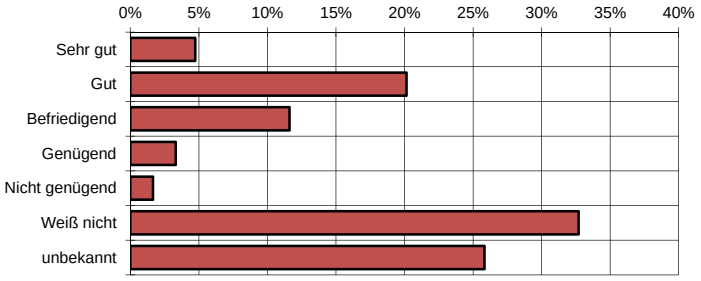
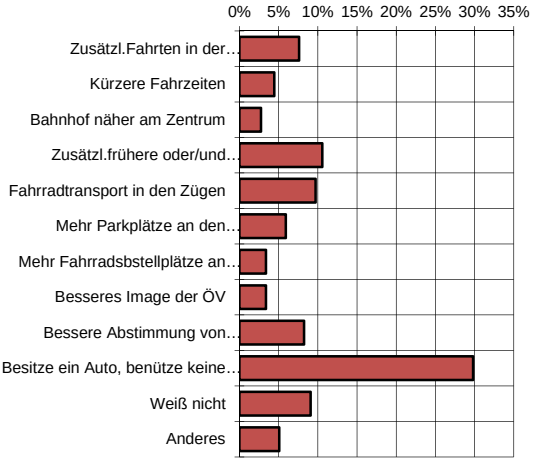


Abbildung 184: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Zusätzl.Fahrten in der Hauptverkehrszeit	36	8%
Kürzere Fahrzeiten	21	4%
Bahnhof näher am Zentrum	13	3%
Zusätzl.frühere oder/und spätere Fahrten	50	11%
Fahrradtransport in den Zügen	46	10%
Mehr Parkplätze an den Bahnhöfen	28	6%
Mehr Fahrradsbstellplätze an den Bahnhöfen	16	3%
Besseres Image der ÖV	16	3%
Bessere Abstimmung von Bussen und Zügen	39	8%
Besitze ein Auto, benütze keine ÖV	141	30%



Weiß nicht		43	9%
Anderes		24	5%
	n=	**473**	**100%**

Anderes	**abs.**	**%**
Preise	7	29%
günstigere Tarife	3	13%
günstigere Fahrkarten	2	8%
niedrigere Ticketpreise	2	8%
Pünktlichkeit	2	8%
bessere Verbindung nach St. Pölten	1	4%
geschützte Warteräume	1	4%
leistbare Tickets für Familien	1	4%
mehr Flexibilität	1	4%
mit Transport meist nicht umsetzbar	1	4%
näher gelegene Haltestellen	1	4%
Unterstellmöglichkeiten	1	4%
Verbindung zum Arbeitsort (Scheibbs)	1	4%
n=	**24**	**100%**

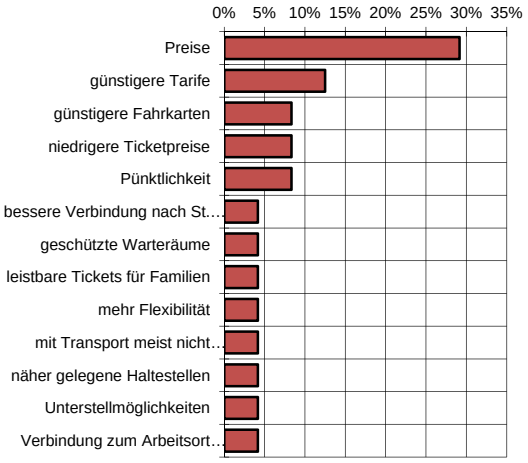


Abbildung 185: Unter welchen Bedingungen würden sie Bahnlinien des öffentlichen Verkehrs öfter benutzen?

8.3.5 Motorisierter Individualverkehr

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

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

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	**%**
Ja	256	63%
Nein	108	27%
Weiß nicht	40	10%
n=	**404**	**100%**

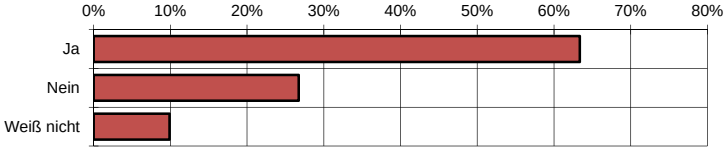


Abbildung 186: Sind in Ober-Grafendorf ausreichend öffentliche Parkplätze für Pkws vorhanden?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	57	15%
Nein	265	70%
Weiß nicht	55	15%
n=	377	100%

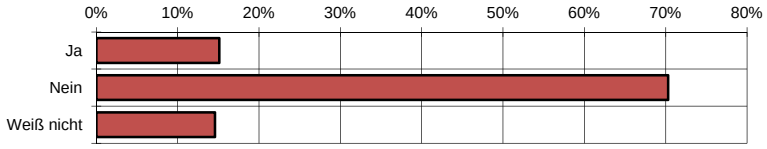


Abbildung 187: Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto nicht direkt bei der Wohnung, sondern auf einem bis zu 200 m entfernten Sammelparkplatz abzustellen, um zur Verkehrsberuhigung in Ihrer Wohnumgebung beizutragen?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	245	60%
Nein	86	21%
Weiß nicht	74	18%
n=	405	100%

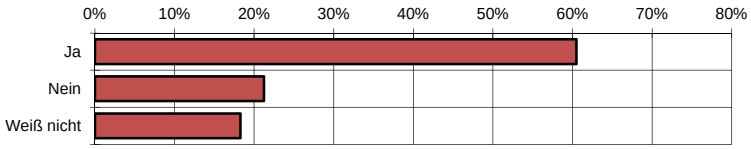


Abbildung 188: Gibt es in Ober-Grafendorf zu viel LKW-Verkehr?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	207	51%
Nein	141	35%
Weiß nicht	58	14%
n=	406	100%

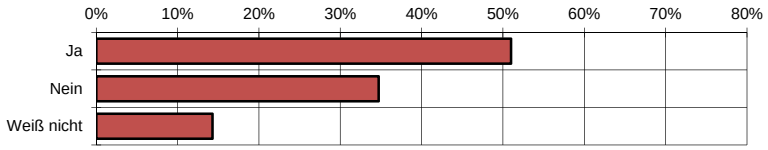


Abbildung 189: Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

absolute und relative Häufigkeiten Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	129	32%
Nein	209	52%
Weiß nicht	65	16%
n=	403	100%

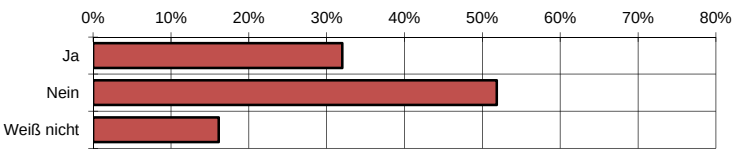


Abbildung 190: Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?

8.3.6 Zentrum

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
Ja	344	82%
Nein	50	12%
Weiß nicht	17	4%
unbekannt	11	3%
n=	**422**	**100%**

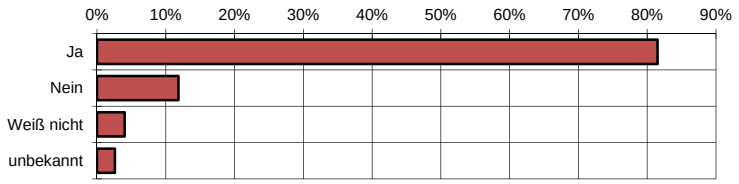


Abbildung 191: Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
sehr zufrieden	115	27%
zufrieden	192	45%
eher zufrieden	64	15%
eher nicht zufrieden	19	5%
nicht zufrieden	18	4%
weiß nicht	4	1%
unbekannt	10	2%
n=	**422**	**100%**

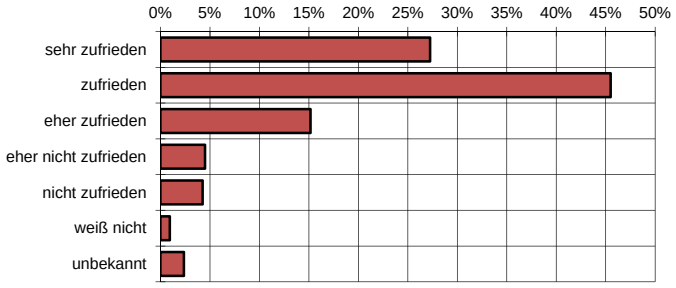


Abbildung 192: Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße im Zentrum?

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

	abs.	%
sehr zufrieden	43	10%
zufrieden	205	49%
eher zufrieden	80	19%
eher nicht zufrieden	42	10%
nicht zufrieden	20	5%
weiß nicht	21	5%
unbekannt	11	3%
n=	**422**	**100%**

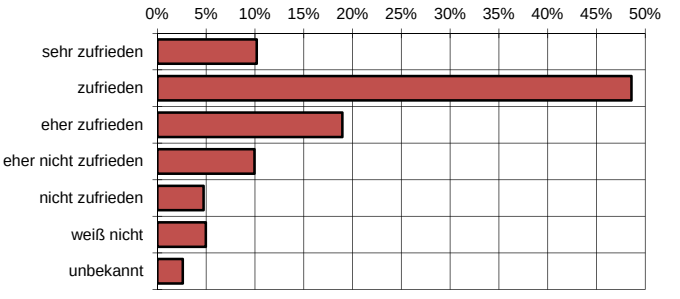


Abbildung 193: Wie zufrieden sind Sie mit der Schulstraße?

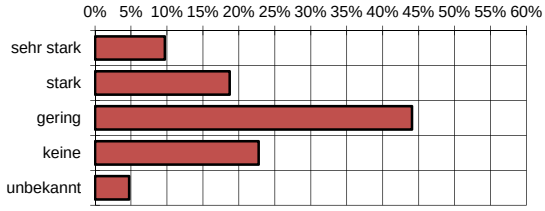
8.3.7 Probleme am Wohnungsstandort durch den Autoverkehr

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

absolute und relative Häufigkeiten — Ober-Grafendorf

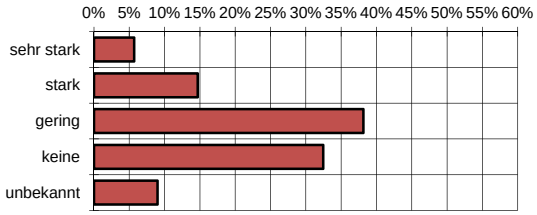
Belästigung durch Lärm — **am Tag**

	abs.	%
sehr stark	41	10%
stark	79	19%
gering	186	44%
keine	96	23%
unbekannt	20	5%
n=	**422**	**100%**



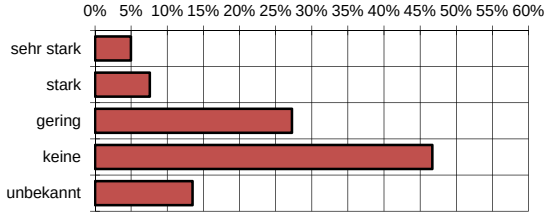
Belästigung durch Abgase/Staub — **am Tag**

	abs.	%
sehr stark	24	6%
stark	62	15%
gering	161	38%
keine	137	32%
unbekannt	38	9%
n=	**422**	**100%**



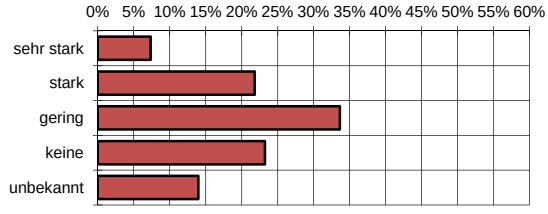
Störung des Ortsbildes — **am Tag**

	abs.	%
sehr stark	21	5%
stark	32	8%
gering	115	27%
keine	197	47%
unbekannt	57	14%
n=	**422**	**100%**



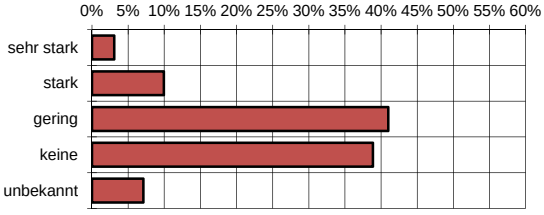
Verkehrssicherheit — **am Tag**

	abs.	%
sehr stark	31	7%
stark	92	22%
gering	142	34%
keine	98	23%
unbekannt	59	14%
n=	**422**	**100%**



Belästigung durch Lärm — **in der Nacht**

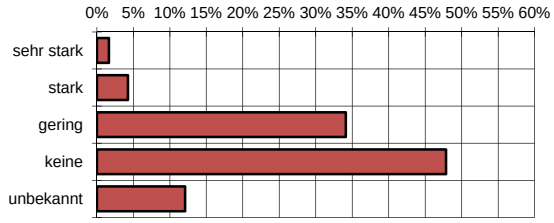
	abs.	%
sehr stark	13	3%
stark	42	10%
gering	173	41%
keine	164	39%



unbekannt		30	7%
	n=	**422**	**100%**

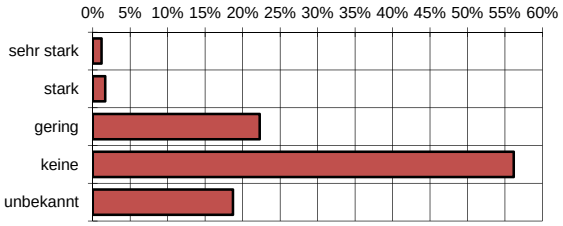
Belästigung durch Abgase/Staub **in der Nacht**

	abs.	%
sehr stark	7	2%
stark	18	4%
gering	144	34%
keine	202	48%
unbekannt	51	12%
n=	**422**	**100%**



Störung des Ortsbildes **in der Nacht**

	abs.	%
sehr stark	5	1%
stark	7	2%
gering	94	22%
keine	237	56%
unbekannt	79	19%
n=	**422**	**100%**



Verkehrssicherheit **in der Nacht**

	abs.	%
sehr stark	23	5%
stark	52	12%
gering	104	25%
keine	162	38%
unbekannt	81	19%
n=	**422**	**100%**

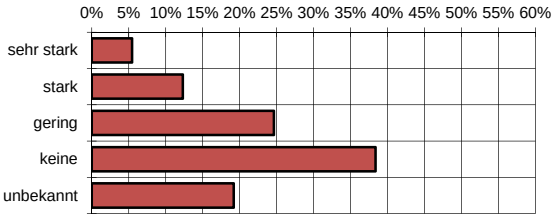


Abbildung 194: Probleme am Wohnungsstandort durch den Straßenverkehr

9 Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchzugsverkehrs

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

9.1 Untersuchungsgebiet

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

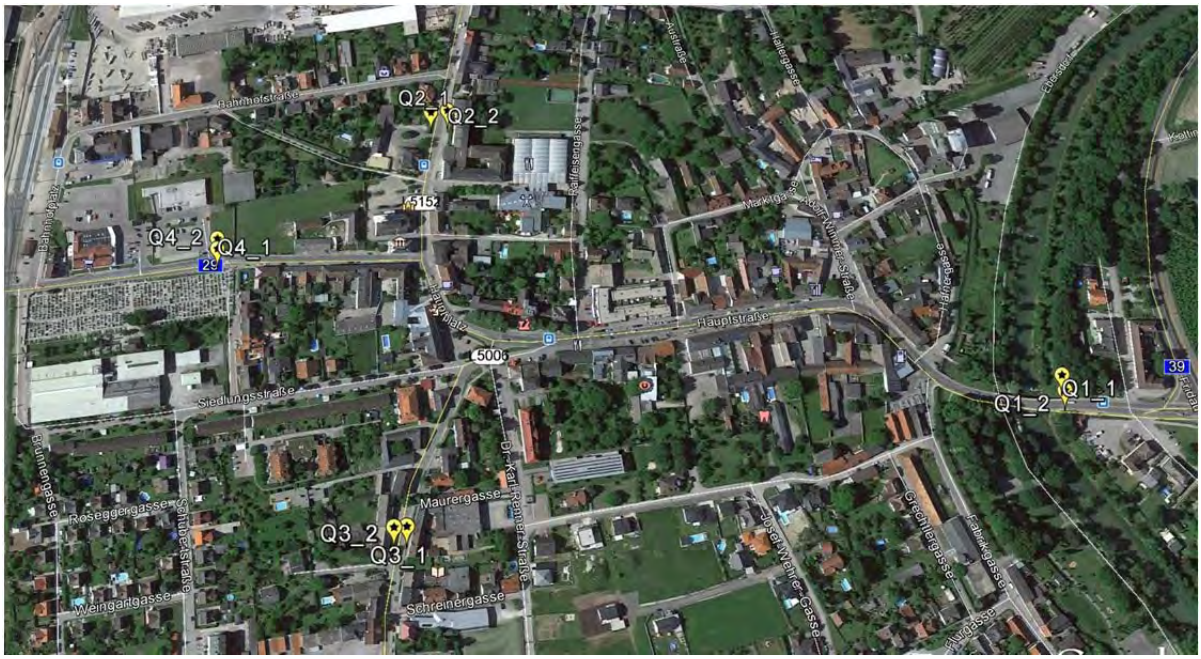


Abbildung 195: Standorte der automatischen Verkehrszählanlagen

Tabelle 21: Ergebnisse der Verkehrszählung

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

9.2 Tagesganglinien

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

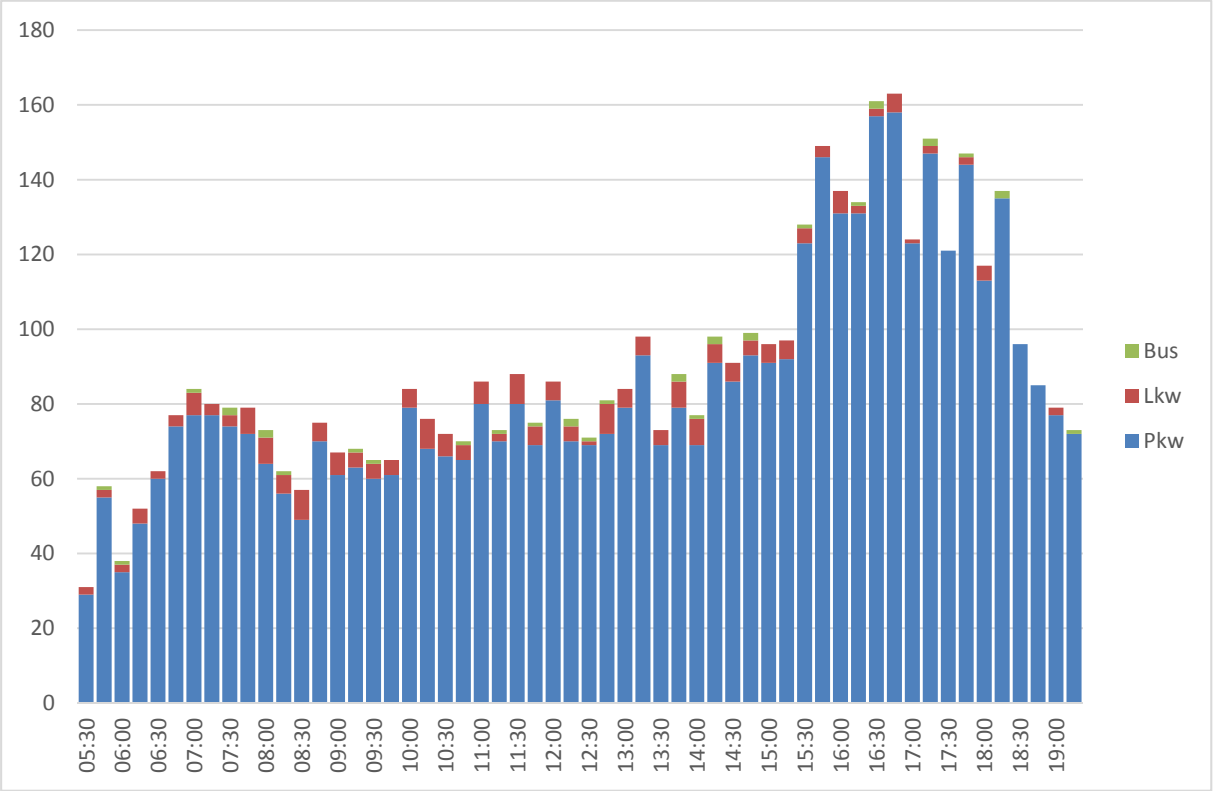


Abbildung 196: Tagesganglinie Zählstelle Q1_1

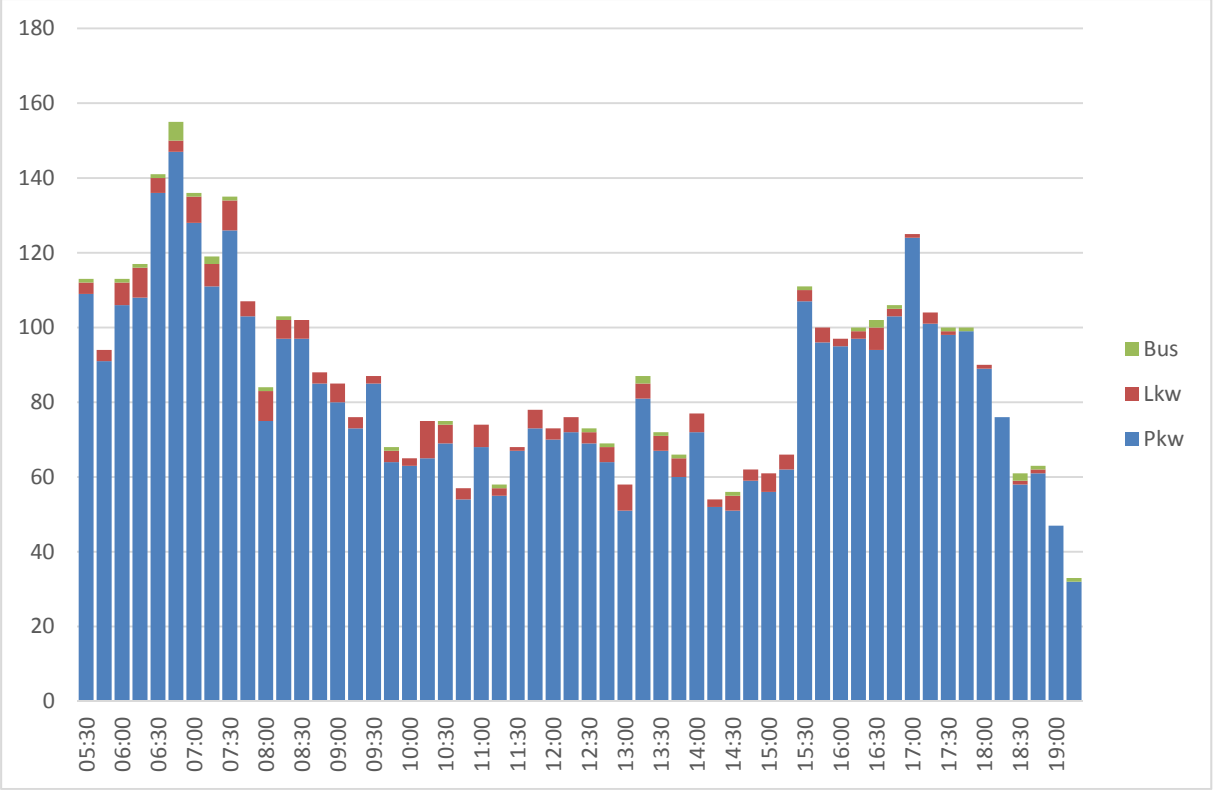


Abbildung 197: Tagesganglinie Zählstelle Q1_2

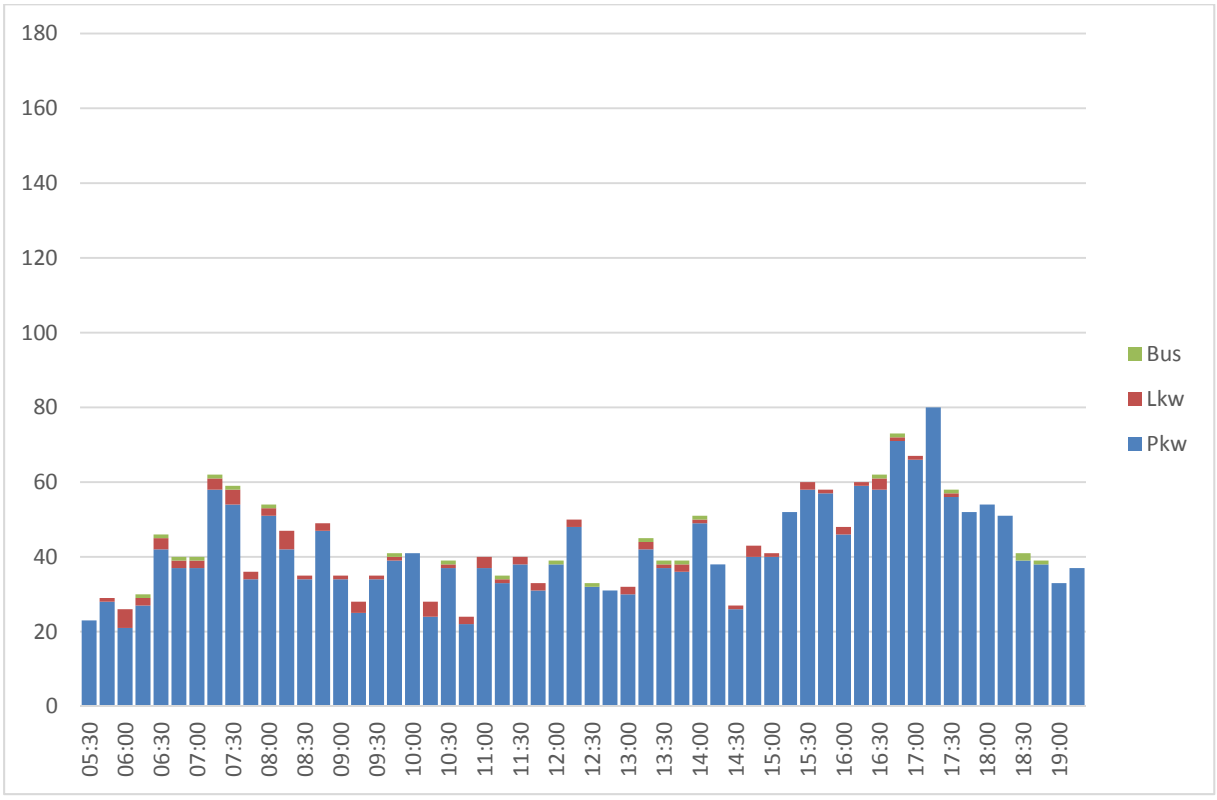


Abbildung 198: Tagesganglinie Zählstelle Q2_1

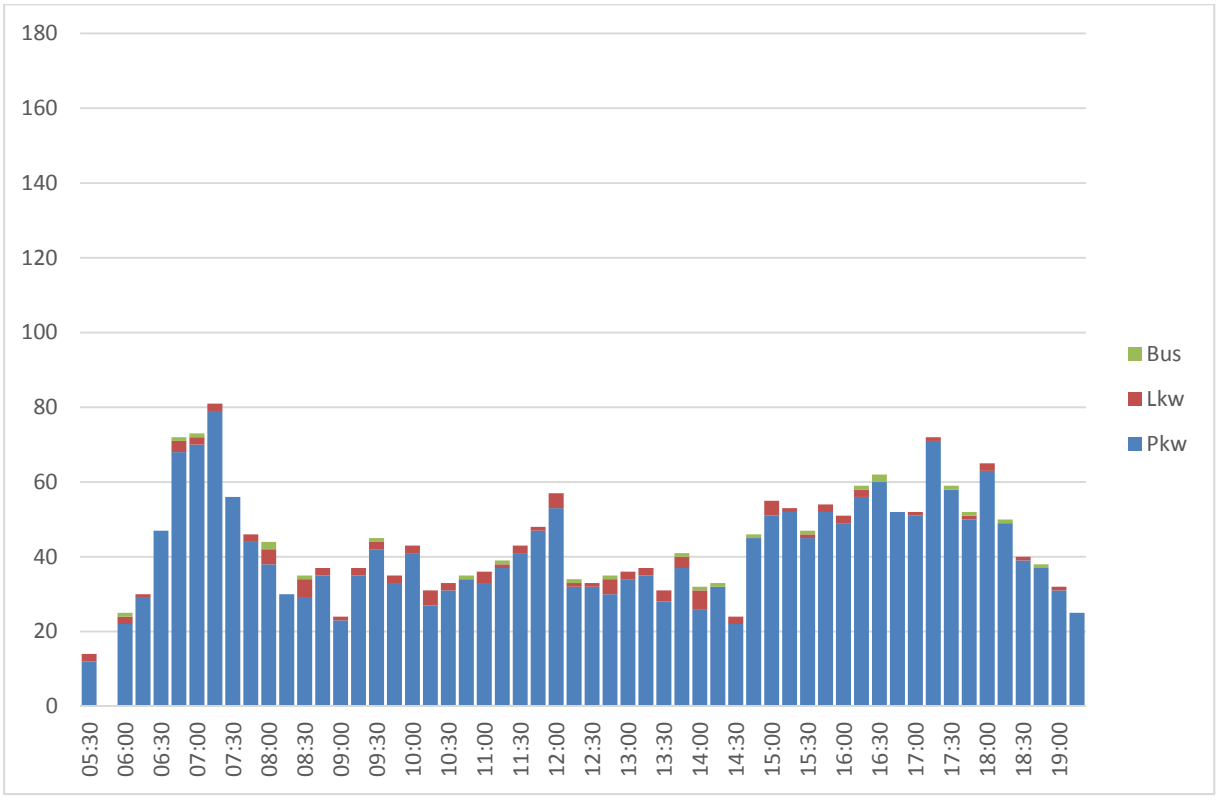


Abbildung 199: Tagesganglinie Zählstelle Q2_2

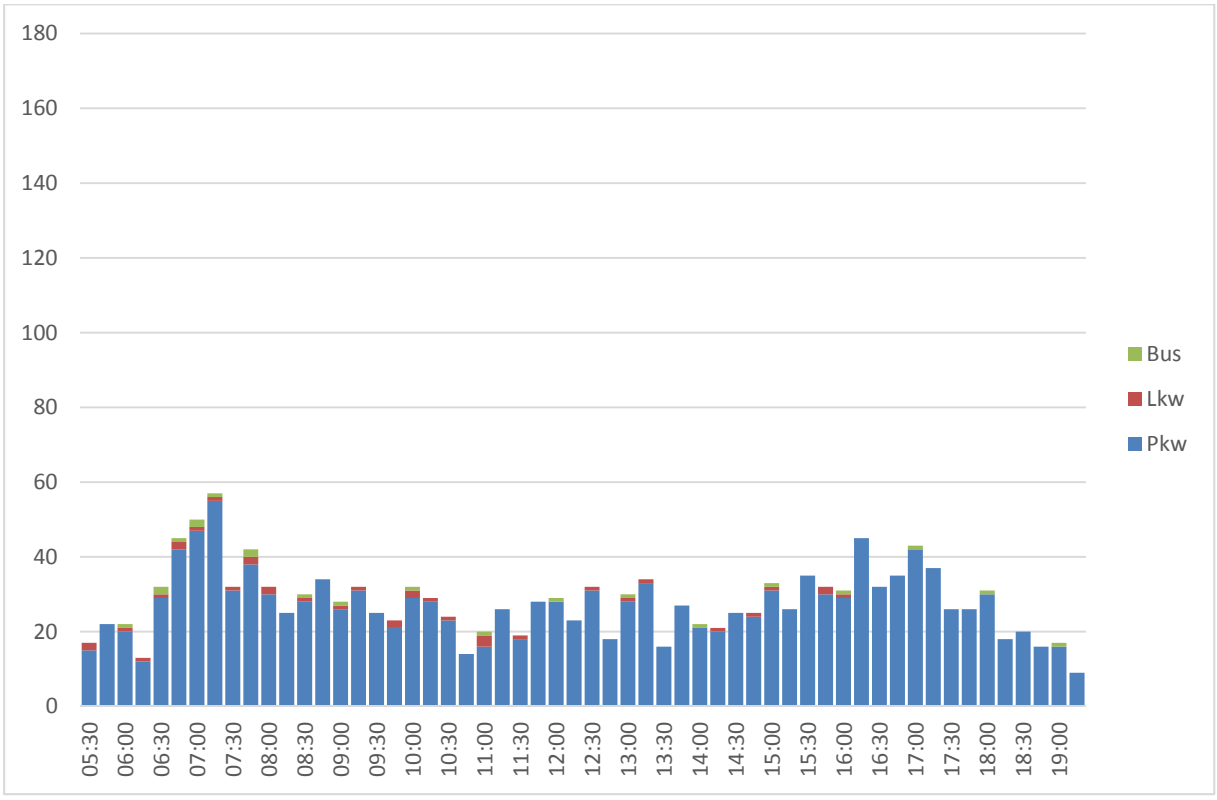


Abbildung 200: Tagesganglinie Zählstelle Q3_1

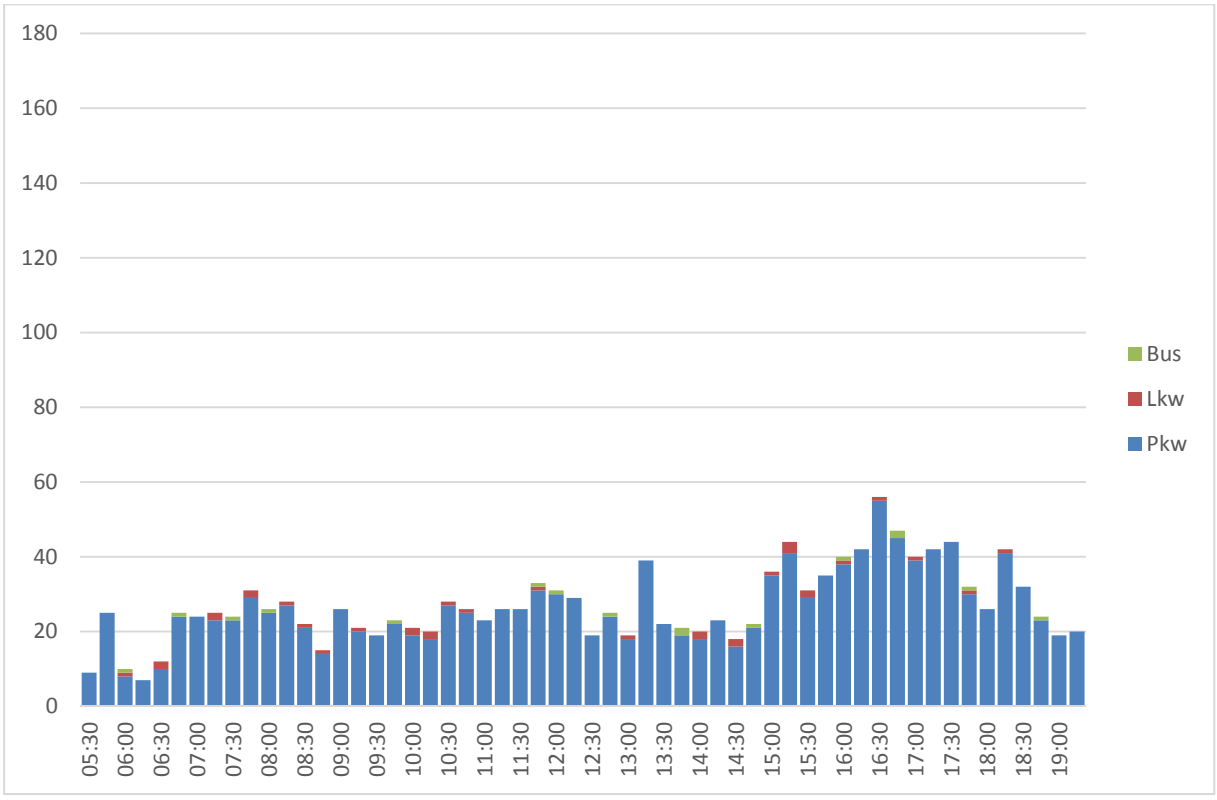


Abbildung 201: Tagesganglinie Zählstelle Q3_2

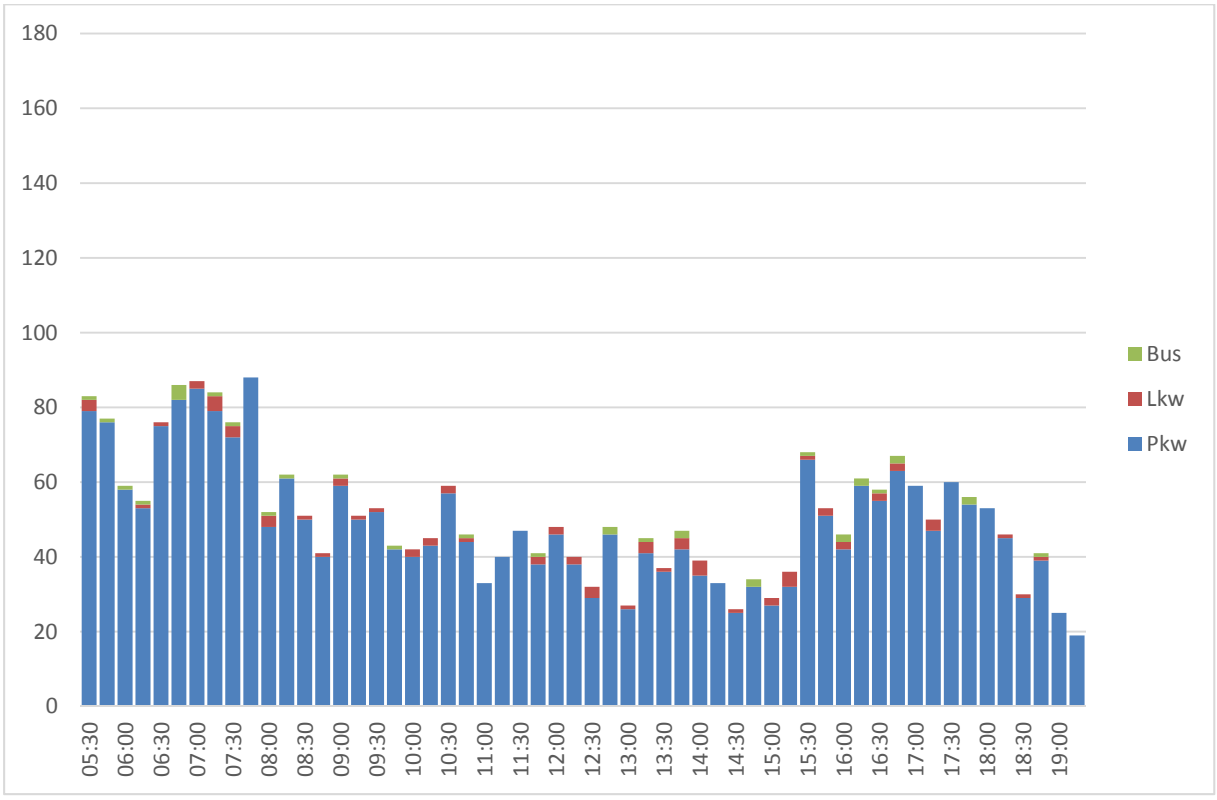


Abbildung 202: Tagesganglinie Zählstelle Q4_1

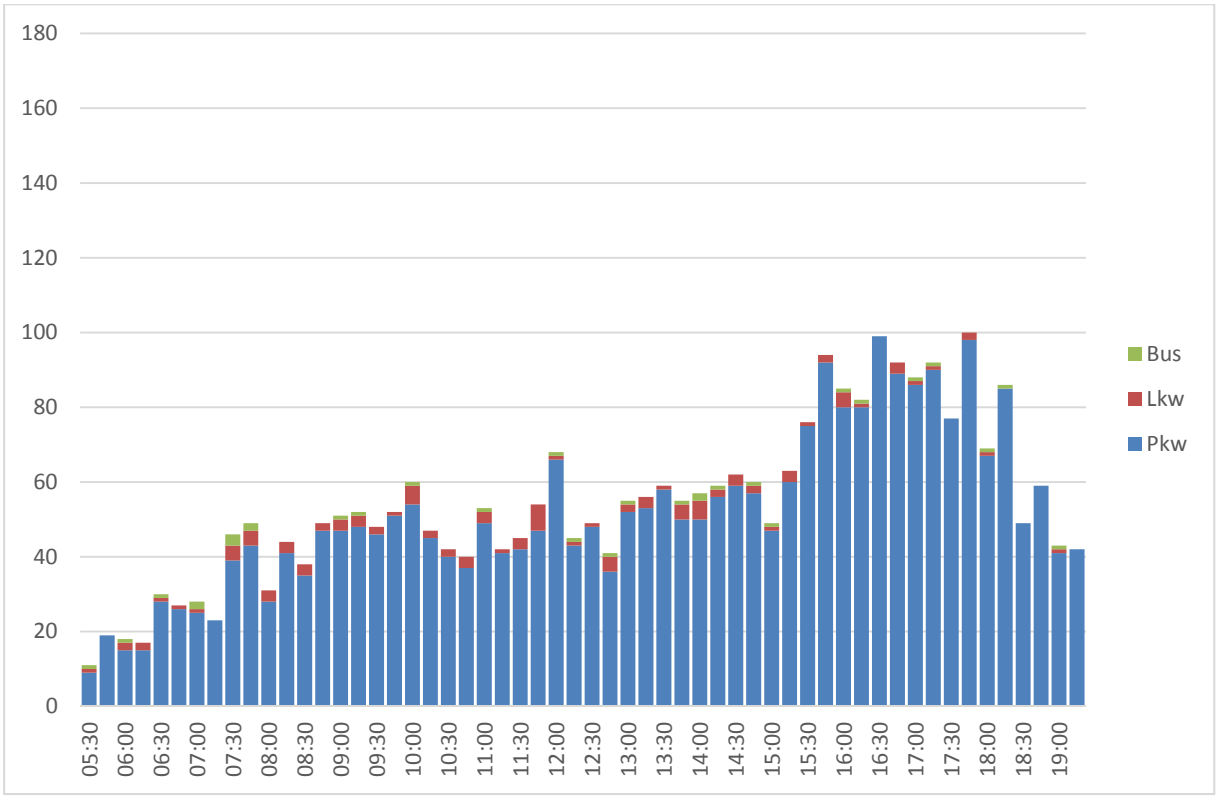


Abbildung 203: Tagesganglinie Zählstelle Q4_2

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

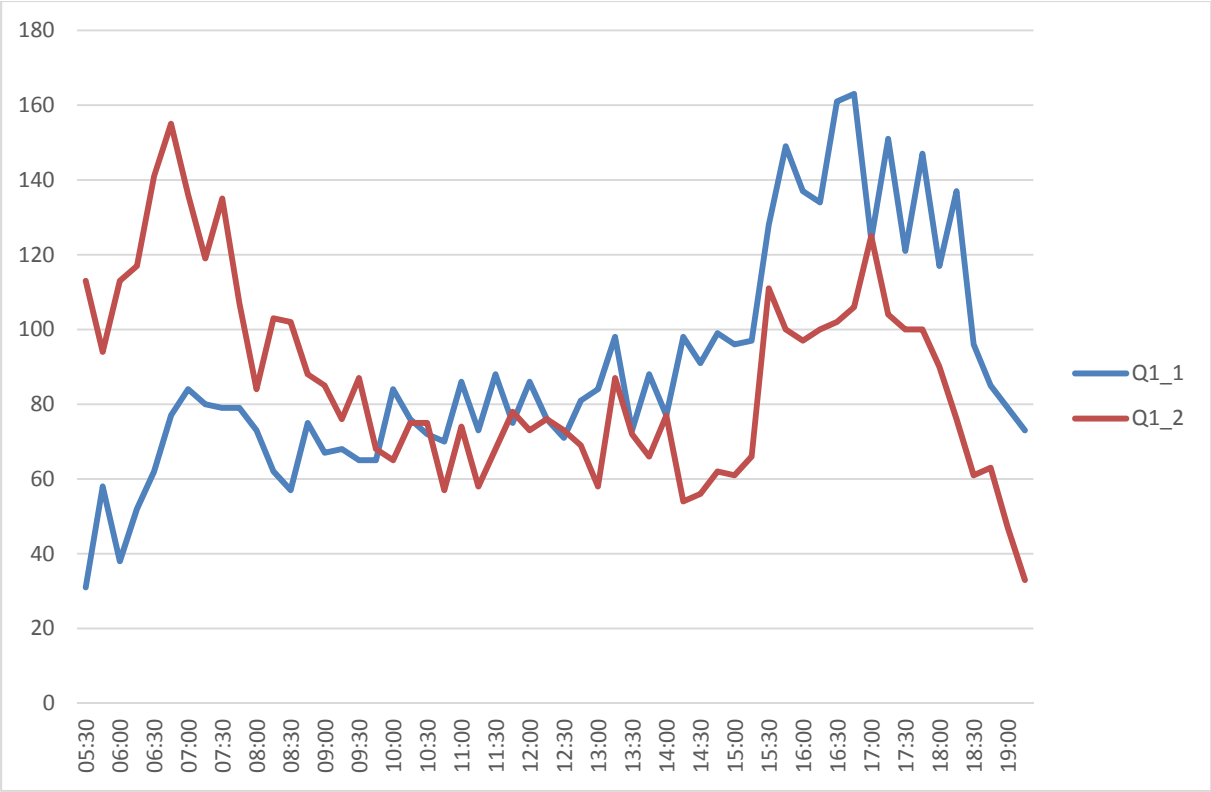


Abbildung 204: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 1 (Ost)

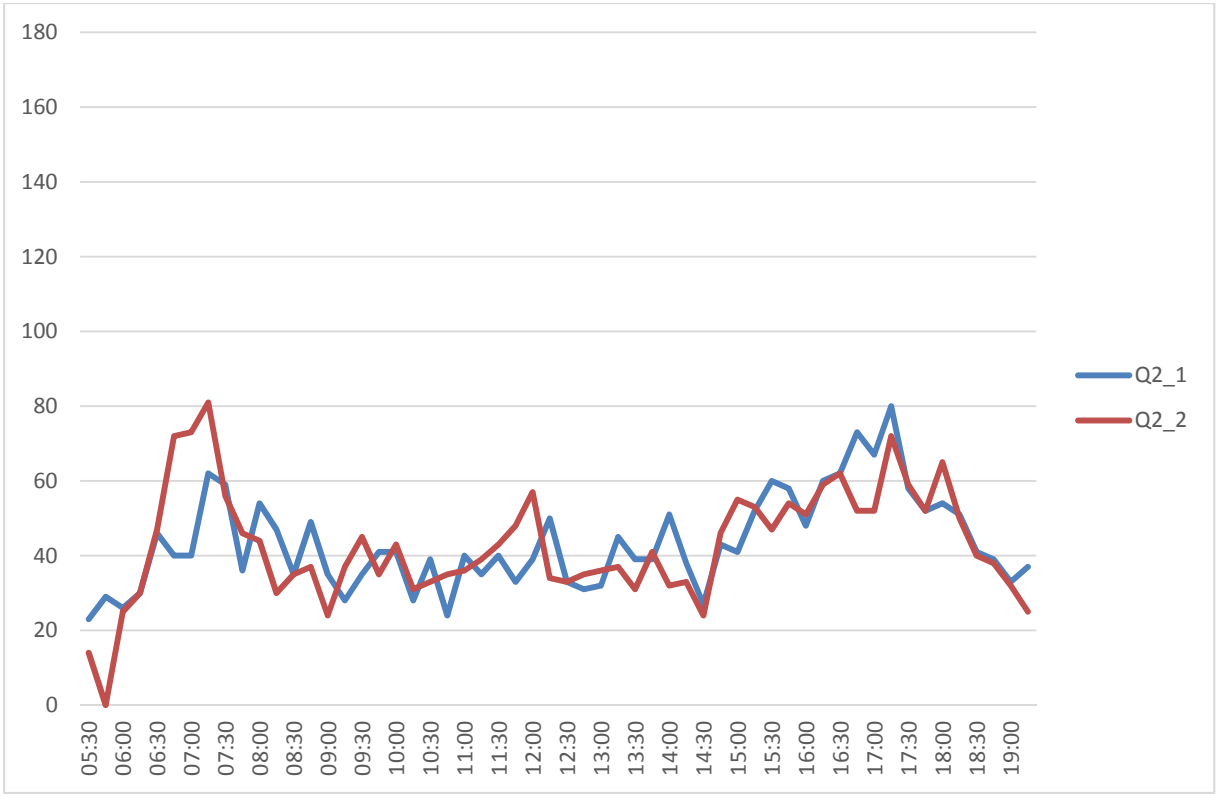


Abbildung 205: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 2 (Nord)

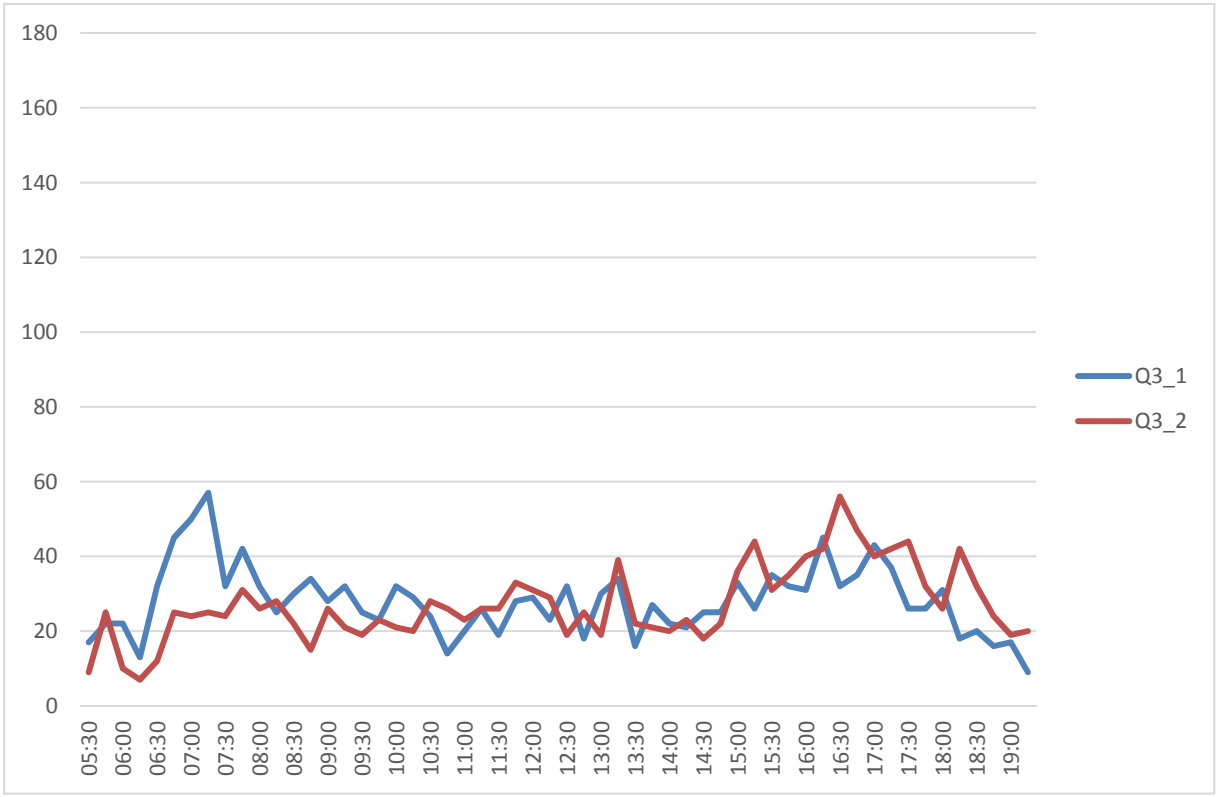


Abbildung 206: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 3 (Süd)

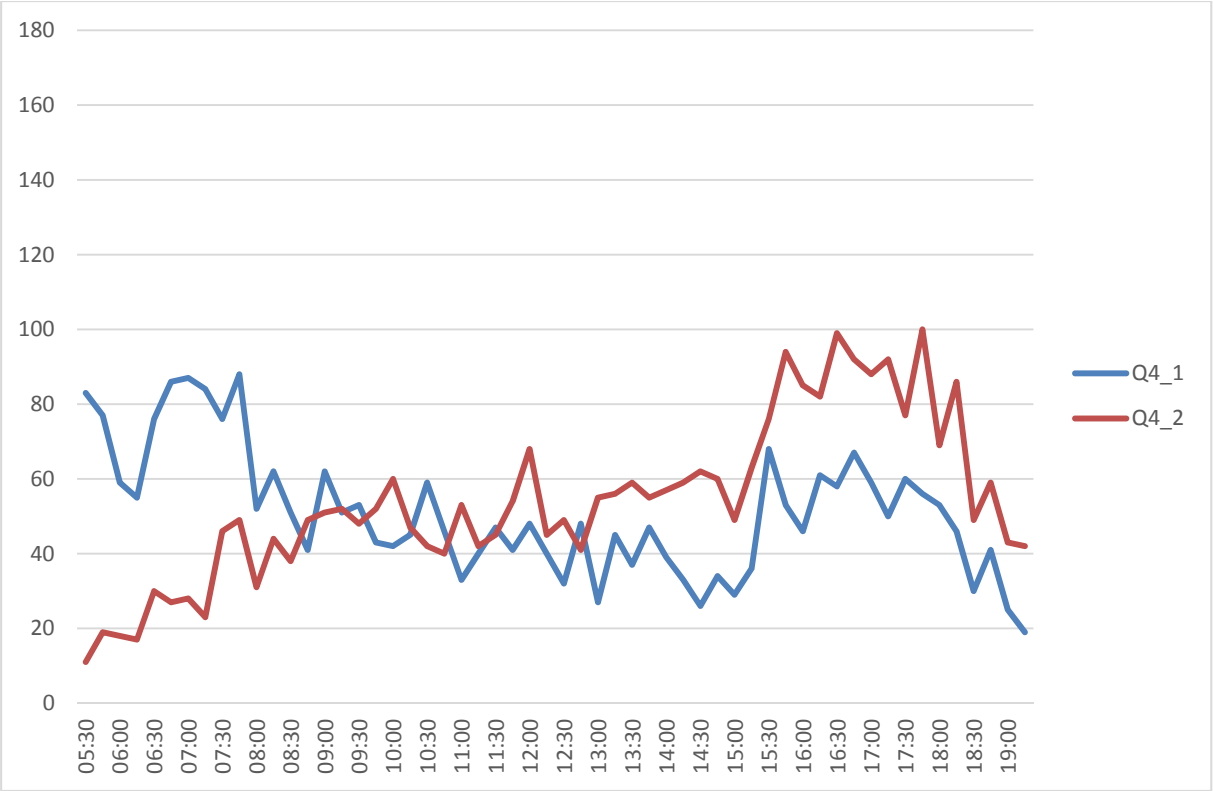


Abbildung 207: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 4 (West)

9.3 Durchzugsverkehr

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

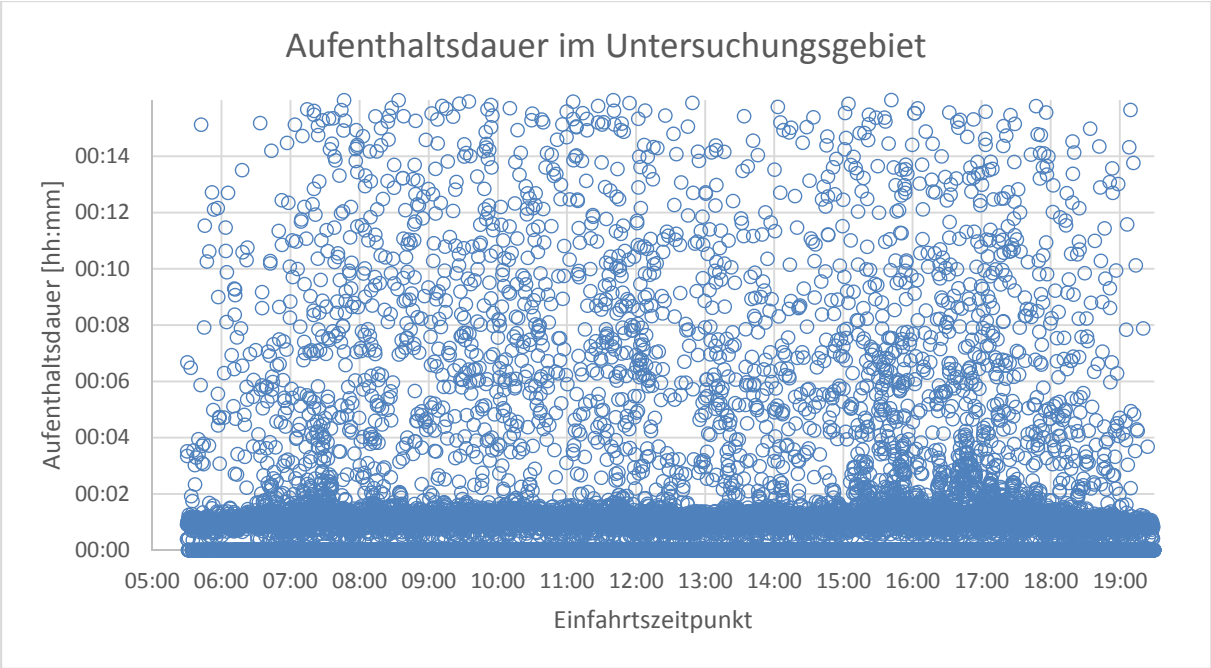


Abbildung 208: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

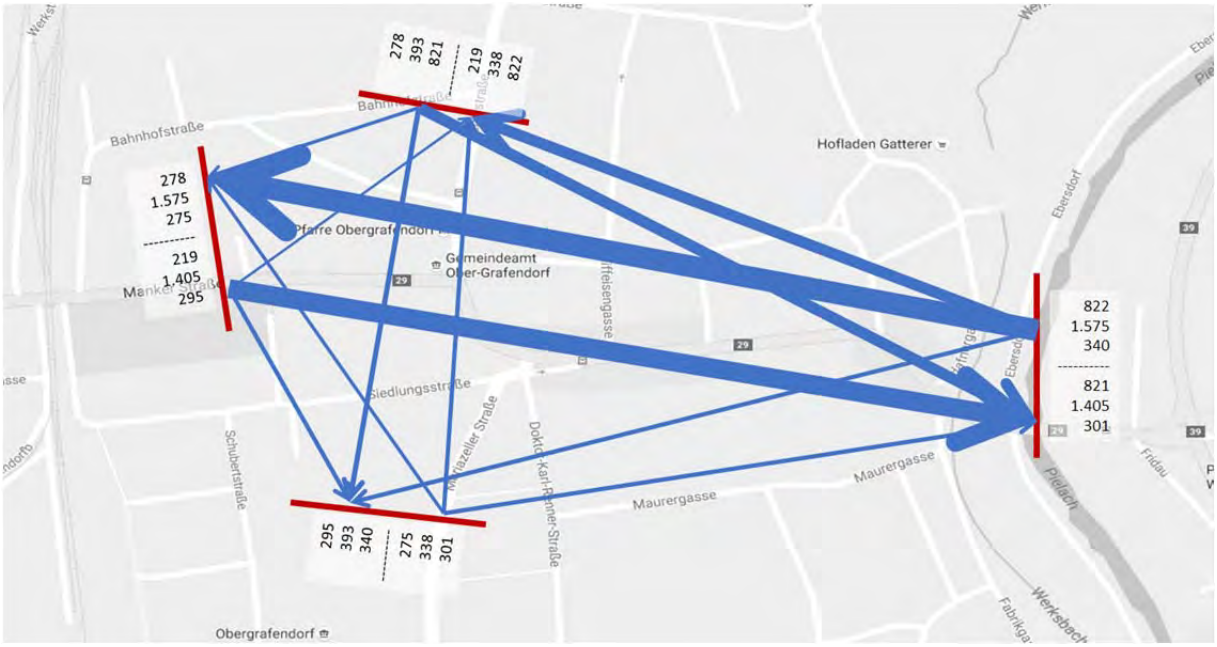


Abbildung 209: Visualisierung und Quantifizierung des Pkw-Durchzugsverkehrs nach Achsen (< 5 Minuten)

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

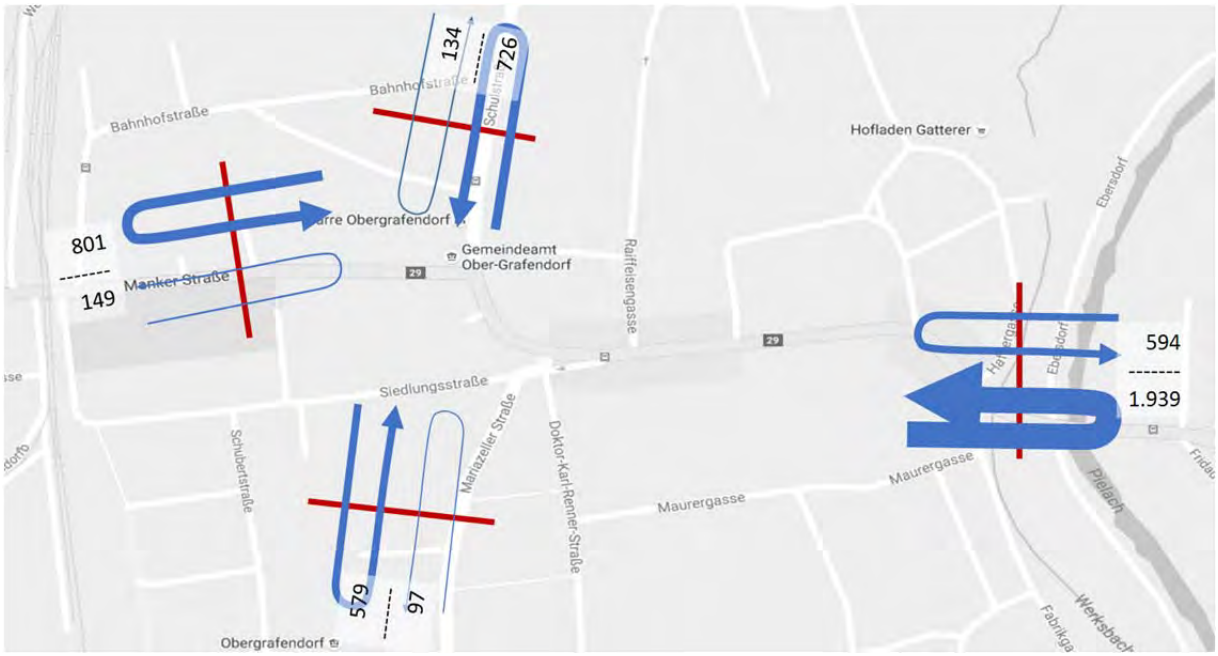


Abbildung 210: Ein-/Auspendler nach Richtungen

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

Abbildung 211: Quell-/Zielverkehr nach Richtungen

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

Tabelle 22: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Pkw

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

Tabelle 23: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Lkw

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

Tabelle 24: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Busse

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

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

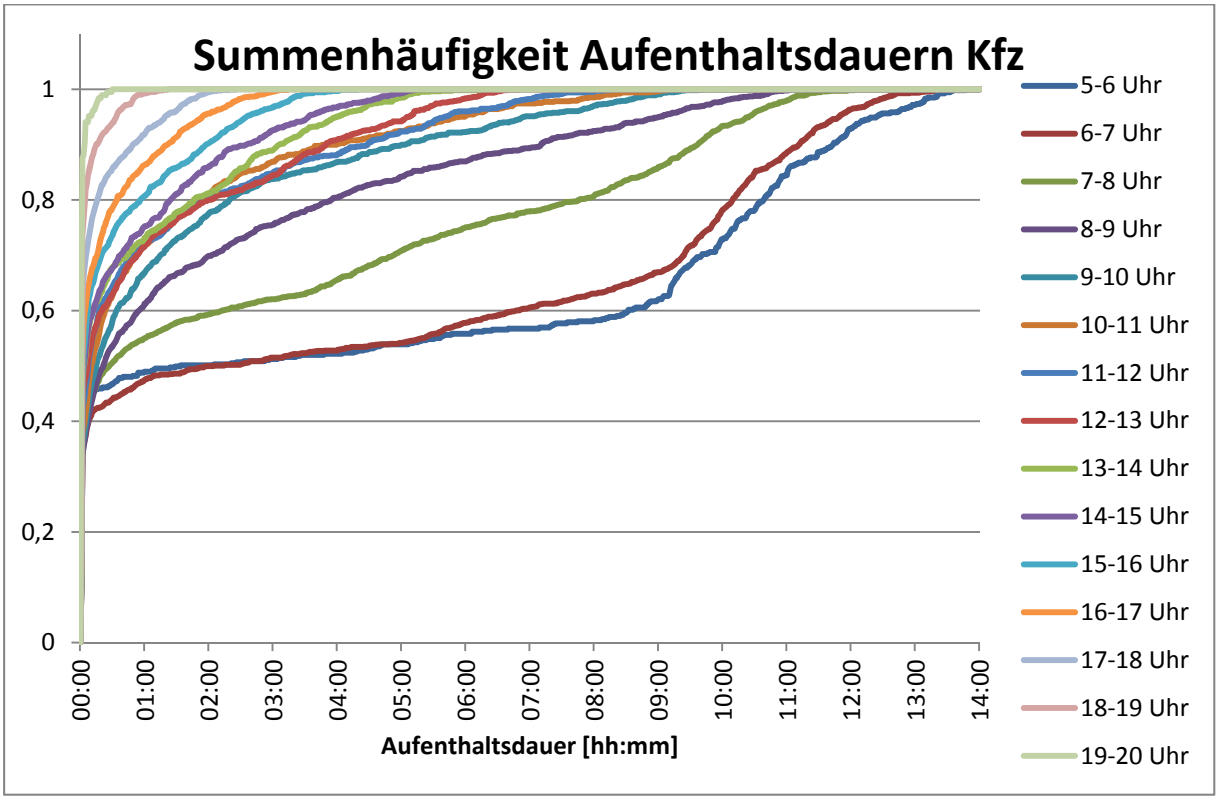


Abbildung 212: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft

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

Tabelle 25: Ermittlung der Durchzugsverkehrsanteile nach Fahrzeugarten

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

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

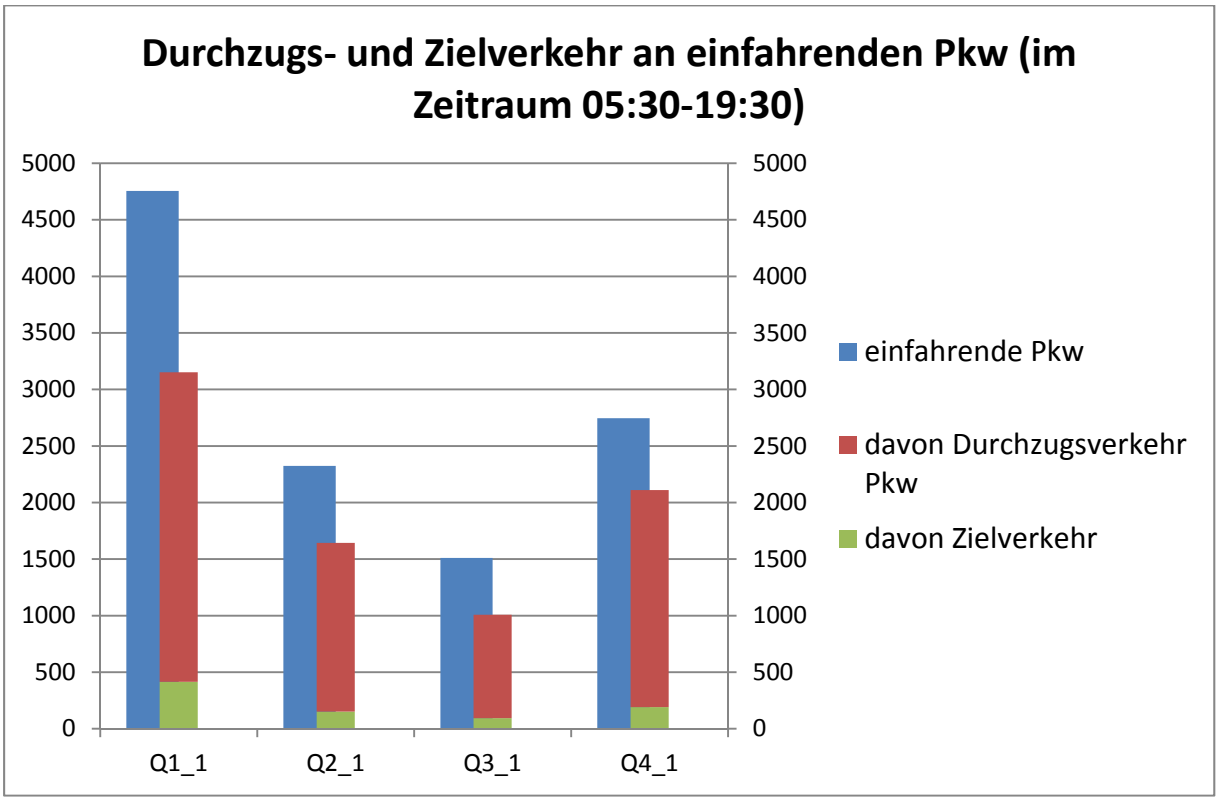


Abbildung 213: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Pkw

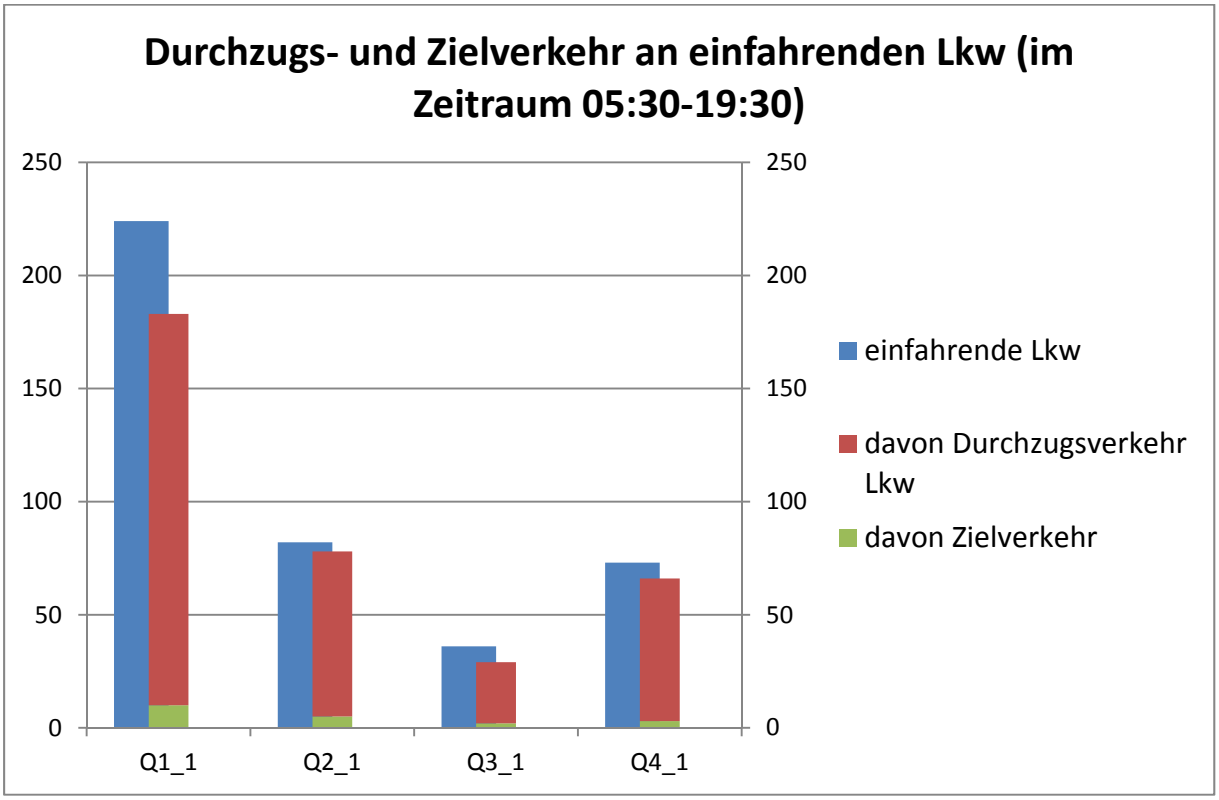


Abbildung 214: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Lkw

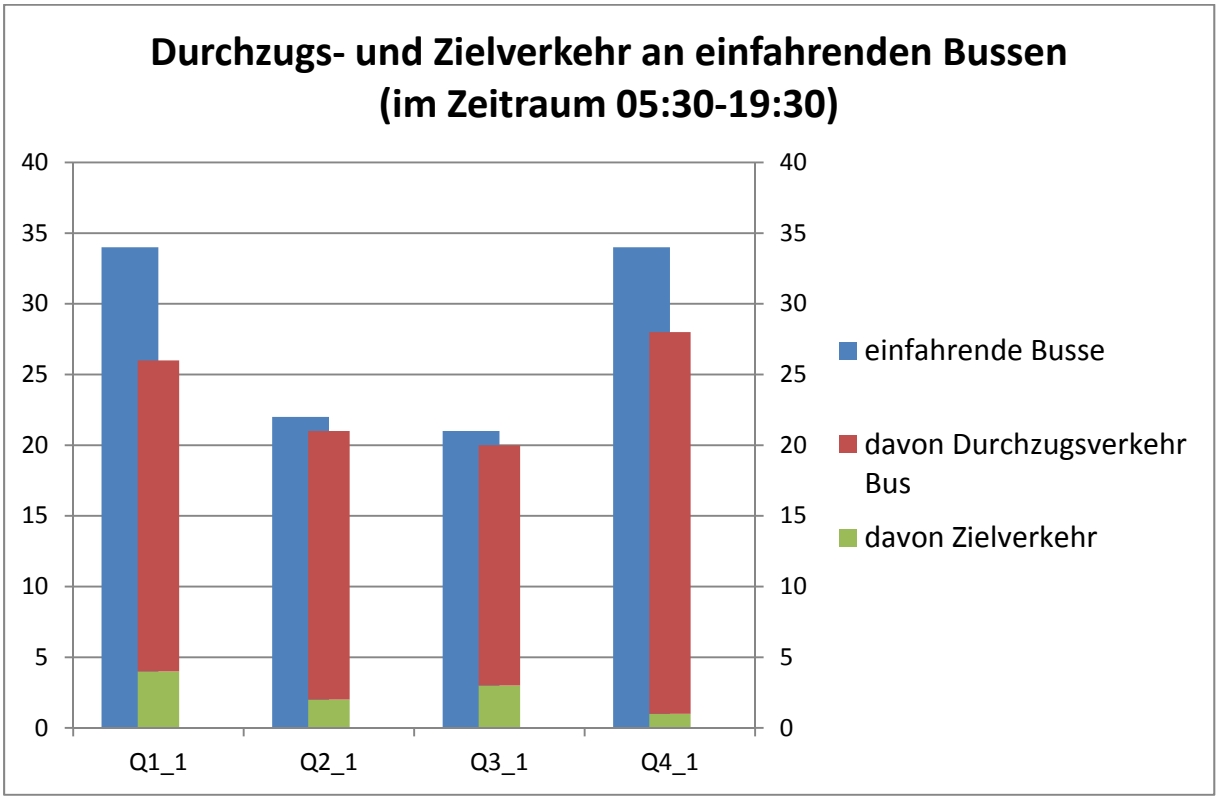


Abbildung 215: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Bussen

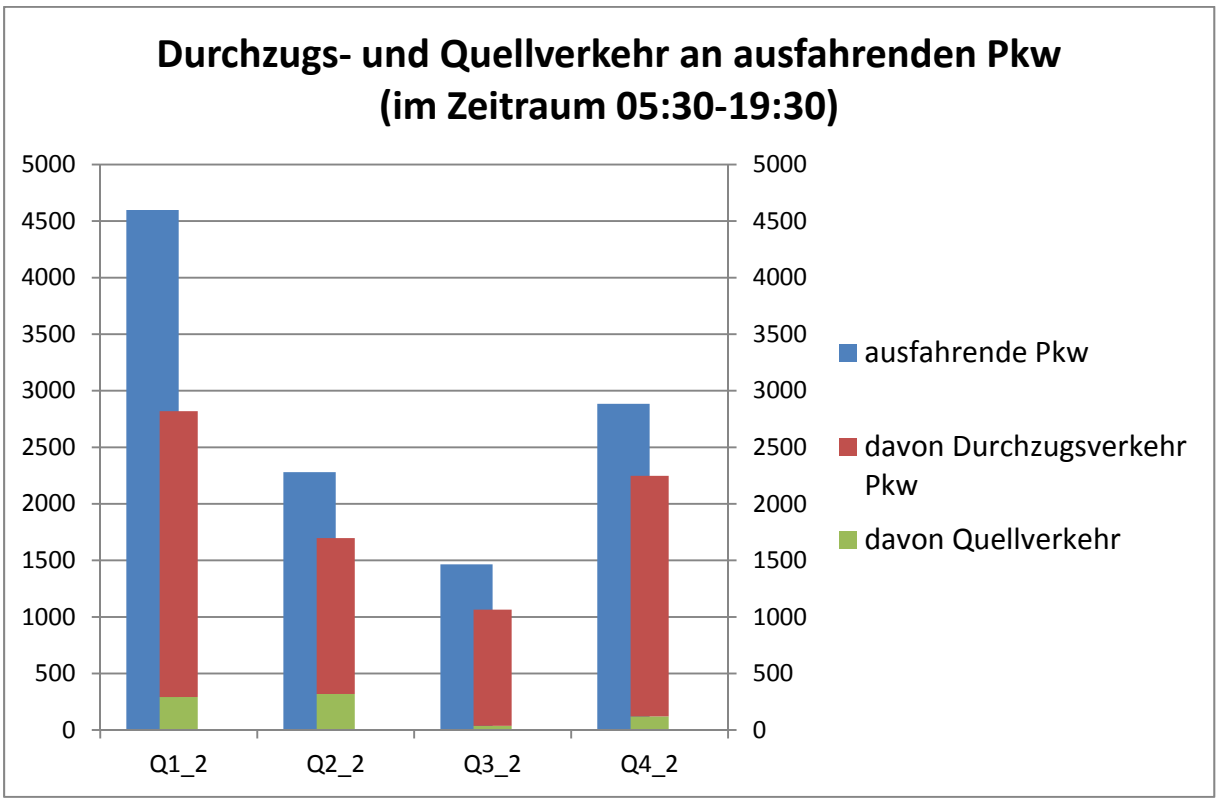


Abbildung 216: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Pkw

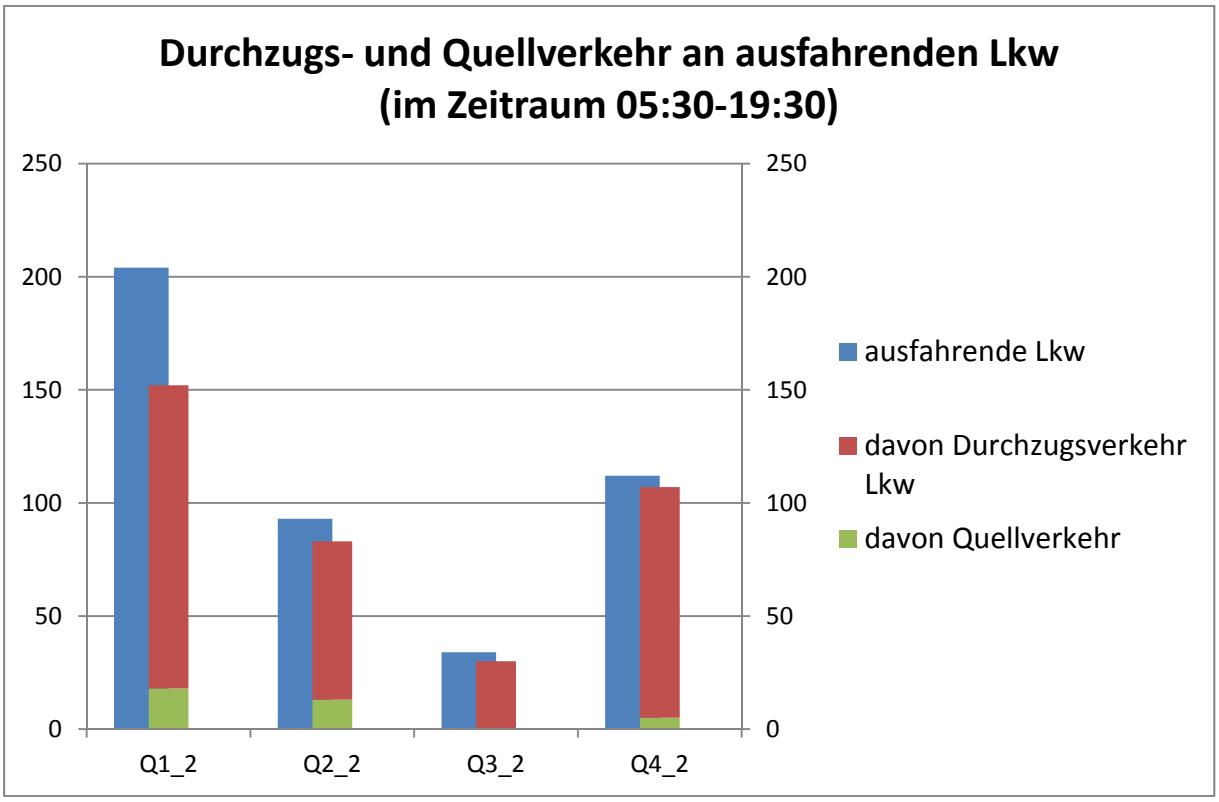


Abbildung 217: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Lkw

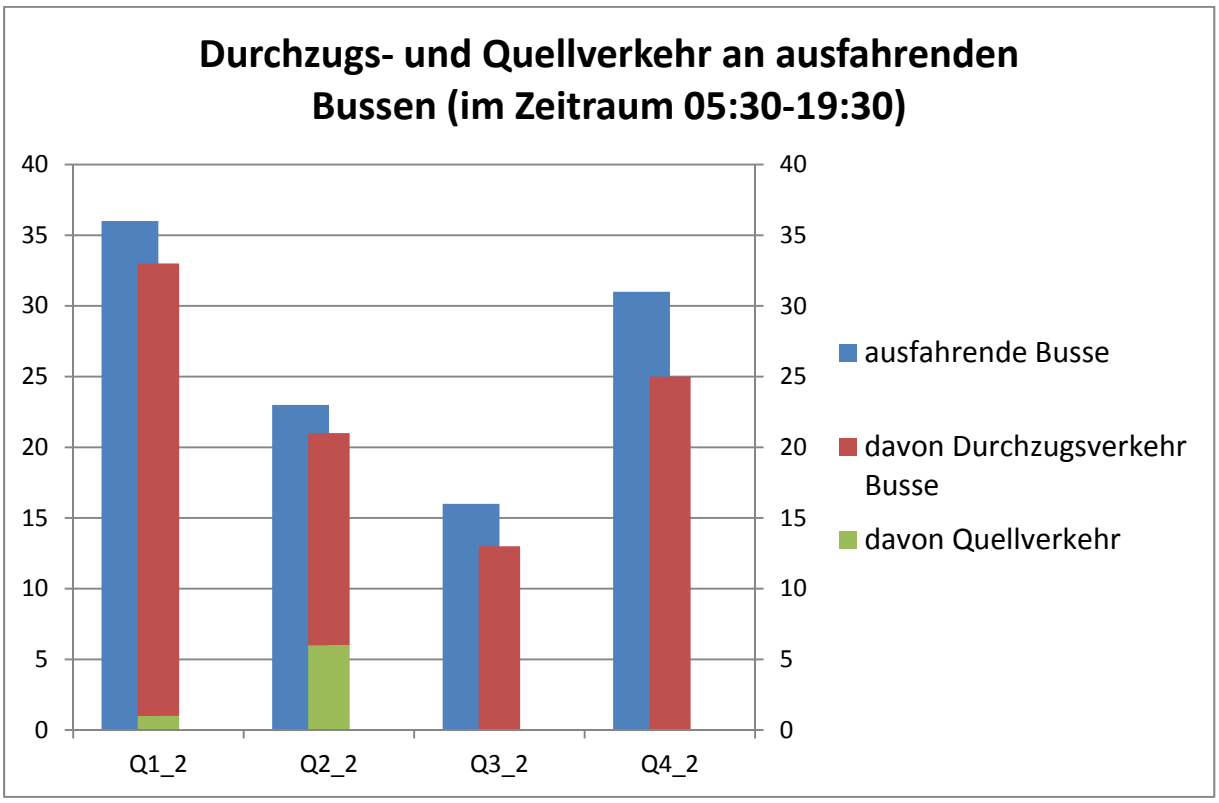


Abbildung 218: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Bussen

10 Zusammenfassung

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

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

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

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

Die Kundenbefragung liefert wichtige Erkenntnisse über das Einkaufs- und Mobilitätsverhalten der KundInnen in Ober-Grafendorf. An zwei Tagen wurden Einkaufende im Zentrum befragt; gleichzeitig lagen in diversen Geschäften Fragebögen auf, die von den Kunden ausgefüllt werden konnten. Insgesamt wurden 46 Interviews geführt und 48 Fragebögen ausgefüllt.
Die Ergebnisse der zwei Erhebungsmethoden unterscheiden sich aufgrund der Stichprobenziehung – bei den Interviews auf der Straße wurden Fußgänger und radfahrende Einkäufer übererfasst, da Autolenker meist nur sehr kurze Fußwege ins Geschäft zurücklegen.
Die Parkplatzsituation im Zentrum wird von ca. der Hälfte aller Rückmeldungen (Fragebögen) als sehr gut oder gut bewertet, von einem Viertel als schlecht oder sehr schlecht

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

Im gleichen Zeitraum wurde eine Betriebsbefragung durchgeführt, um einen Überblick über deren Mobilitätsbedürfnisse und die Einschätzung des Verkehrs zu erhalten. 24 Betriebe beantworteten den im Zuge eines Workshops ausgeteilten bzw. mittels Post versandten Fragebogen.
83% der Betriebe verfügen über Firmenfahrzeuge. Die Mehrzahl der befragten Betriebe erhält Lieferungen mehrmals täglich (39 %) oder mehrmals pro Woche (35 %) – meist mittels LKW (35%), Lieferwagen (31 %) und PKW (16 %). 78 % der Betriebe stellen den Angestellten keine eigenen Parkplätze zur Verfügung, 71 % der Betriebe bieten jedoch Kundenparkplätze an.

Die Kundenbefragungen und Verkehrserhebungen wurden von einer Haushaltsbefragung begleitet, die an alle Haushalte ausgeschickt und schriftlich bzw. online ausgefüllt werden konnte. 422 korrekt ausgefüllte Fragebögen entsprechen einer Rücklaufquote von19 %.
Über 40% der Voll- bzw. Teilzeit Berufstätigen arbeiten in Wien, 24% in Ober-Grafendorf und ca. 11% in Wien. 45% der Auszubildenden bleiben in Ober-Grafendorf, 30% pendeln nach St. Pölten, 16% nach Wien.
Die durchschnittliche Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle liegt bei etwa 363 m. 25 % der BenutzerInnen mussten weiter als 500 m gehen. Die durchschnittliche Entfernung zum geparkten Pkw liegt bei 36 m. Weniger als 1 % der Befragten müssen mehr als 500 m zu ihrem geparkten Auto zurücklegen.
Entsprechend stellt sich die Verkehrsmittelwahl am Stichtag dar: 13 % der Wege am Stichtag wurden zu Fuß als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt, 14 % mit dem Fahrrad und lediglich 4

% mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der sogenannte Umweltverbund aus Fußgeher-, Rad- und öffentlichem Verkehr hat damit einen Anteil von 31 % an der Gesamtmobilität. 54 % der Wege werden mit dem Pkw als Fahrer und 12 % als Mitfahrer zurückgelegt. Der Pkw-Anteil überwiegt v.a. bei Arbeits- und Dienstwegen. Der öffentliche Verkehr erreicht seinen höchsten Anteil bei Ausbildungswegen. Rad- und Fußstrecken werden am ehesten in der Freizeit zurückgelegt.
26 % aller getätigten Wege sind kürzer als 1 km, weitere 13 % sind zwischen 1 und 2 km lang. Insgesamt sind 50% der Wege kürzer als 5 km. 14 % aller Autowege sind kürzer als 1 km und könnten durchaus auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Zudem sind 37 % der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, kürzer als 5 km.

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

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anpassung an die Wirklichkeit 6
Abbildung 2: Anwendung für die Marktgemeinde Obergrafendorf 7
Abbildung 3: Zusammenhang von Strukturen, Verhalten und Daten 7
Abbildung 4: Anpassung an die eigenen Vorstellungen und Wünsche 10
Abbildung 5: Sachbereich Wirtschaft – Werteprofil heute 15
Abbildung 6: Sachbereich Wirtschaft – Werteprofil Zukunft 16
Abbildung 7: Sachbereich Wirtschaft – Differenzen Werteprofil 16
Abbildung 8: Sachbereich Sozialsystem – Werteprofil heute 17
Abbildung 9: Sachbereich Sozialsystem – Werteprofil Zukunft 18
Abbildung 10: Sachbereich Sozialsystem – Differenzen Werteprofil 19
Abbildung 11: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil heute 20
Abbildung 12: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Werteprofil Zukunft 21
Abbildung 13: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt – Differenzen Werteprofil 22
Abbildung 14: Sachbereich Kultur und Freizeit – Werteprofil heute 23
Abbildung 15: Sachbereich Kultur und Freizeit – Werteprofil Zukunft 23
Abbildung 16: Sachbereich Kultur und Freizeit – Differenzen Werteprofil 24
Abbildung 17: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil heute 24
Abbildung 18: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Werteprofil Zukunft 25
Abbildung 19: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde – Differenzen Werteprofil 26
Abbildung 20: Übersicht über die erhobenen Parkplätze in Ober-Grafendorf 29
Abbildung 21: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum in Ober-Grafendorf 32
Abbildung 22: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A1 34
Abbildung 23: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A2 35
Abbildung 24: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A3 36
Abbildung 25: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A4 37
Abbildung 26: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A5 38
Abbildung 27: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A6 39
Abbildung 28: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A7 40
Abbildung 29: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A8 41
Abbildung 30: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A9 42
Abbildung 31: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt A10 43
Abbildung 32: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B4 45

Abbildung 33: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B5 46
Abbildung 34: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B7 47
Abbildung 35: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B8 48
Abbildung 36: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B9 49
Abbildung 37: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B10 50
Abbildung 38: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B11 51
Abbildung 39: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B12 52
Abbildung 40: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B13 53
Abbildung 41: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B14 54
Abbildung 42: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B15 55
Abbildung 43: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B16 56
Abbildung 44: Ergebnis der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum im Abschnitt B17 57
Abbildung 45: Mindestanzahl an freien Stellplätzen im gesamten Zentrum von Ober-Grafendorf 58
Abbildung 46: Befragungstage und zeitliche Verteilung der Befragungen 60
Abbildung 47: Ort der Befragungen 60
Abbildung 48: Geschlecht und Alter der Befragten 61
Abbildung 49: Wohnort der Befragten 62
Abbildung 50: Arbeits-/Ausbildungsort der Befragten 63
Abbildung 51: Wann waren Sie zuletzt im Zentrum von Ober-Grafendorf einkaufen? 64
Abbildung 52: Anzahl der aufgesuchten Geschäfte 64
Abbildung 53: Geschäfte außerhalb des Zentrums 65
Abbildung 54: Eingekaufte Waren 65
Abbildung 55: Einkaufsumme 66
Abbildung 56: Durchschnittliche Einkaufsbeträge (Euro) nach Verkehrsmittel 66
Abbildung 57: Anteil der Wertschöpfung nach Verkehrsmittel 67
Abbildung 58: Anteil der Wertschöpfung nach MIV und Umweltverbund 67
Abbildung 59: Gesamtgewicht der Einkäufe 68
Abbildung 60: Einkäufe verbunden mit anderen Aktivitäten 68
Abbildung 61: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als Einkaufsort 69
Abbildung 62: Bewertung des Zentrums Ober-Grafendorf als allgemein 69
Abbildung 63: Welche Geschäfte fehlen in der Altstadt 70
Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl 71
Abbildung 65: Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem Hauptverkehrsmittel 71
Abbildung 66: Bewertung der Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf 72
Abbildung 67: Örtlichkeit des Stellplatzes 72
Abbildung 68: Parkplatzwechsel zwischen dem Aufsuchen mehrerer Geschäfte 72

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

Abbildung 114: Wissen Sie mit welchen Verkehrsmitteln Ihre Kunden zu Ihrem Betrieb kommen? 100
Abbildung 115: Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl der Kunden bei der Kundenbefragung und der Einschätzung der befragten Betriebe 100
Abbildung 116: Rücksendequote der Haushaltsbefragung 104
Abbildung 117: Haushaltsgröße 105
Abbildung 118: Personenanteil je Haushaltsgröße 105
Abbildung 119: Altersklassen 105
Abbildung 120: Geschlecht der Befragten 105
Abbildung 121: Berufstätigkeit 106
Abbildung 122: Stellung im Beruf 106
Abbildung 123: Arbeitsort 107
Abbildung 124: Arbeitsorte in der Gemeinde Ober-Grafendorf 107
Abbildung 125: Arbeitsorte außerhalb von Ober-Grafendorf 107
Abbildung 126: Ausbildungsort 108
Abbildung 127: Ausbildungsorte in Ober-Grafendorf 108
Abbildung 128: Ausbildungsorte außerhalb von Ober-Grafendorf 108
Abbildung 129: Parkplatz am Wohnort 109
Abbildung 130: Parkplatz am Arbeitsplatz 109
Abbildung 131: Führerscheinbesitz – PKW 109
Abbildung 132: Führerscheinbesitz – Einspuriges Kfz 109
Abbildung 133: PKW-Besitz 110
Abbildung 134: Besitz eines einspurigen Kfz 110
Abbildung 135: Besitz eines Fahrrads 110
Abbildung 136: Besitz einer Dauerfahrkarte für öffentliche Verkehrsmittel 111
Abbildung 138: Entfernung der Haltestelle vom Wohnort 113
Abbildung 139: Entfernung zur Haltestelle (ÖPNV-Benutzer am Stichtag) 114
Abbildung 140: Entfernung zum geparkten PKW (IV-Benutzer am Stichtag) 114
Abbildung 141: Wege pro Tag und Person 115
Abbildung 142: Wegeanteil je Wegekette 115
Abbildung 143: Relative Tagesganglinie nach Verkehrsmittel 116
Abbildung 144: Relative Tagesganglinie nach Reisezwecken 117
Abbildung 145: Wege nach Hauptverkehrsmittel 118
Abbildung 146: Verteilung der Wege nach Altersklassen und Hauptverkehrsmittel. Gesamt 119
Abbildung 147: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen 120
Abbildung 148: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen nach Reisezwecken 123
Abbildung 149: Verteilung der Wege nach Reiseweiten 124
Abbildung 150: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Gesamt (n=2794) 124
Abbildung 151: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393) 125
Abbildung 152: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Dienstliche Erledigungen (n=102) 125
Abbildung 153: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129) 125
Abbildung 154: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100) 126
Abbildung 155: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkaufen (n=304) 126
Abbildung 156: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334) 127
Abbildung 157: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233) 127
Abbildung 158: Reiseweite nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190) 127
Abbildung 159: Verteilung der Wege nach Reisezeiten 128

Abbildung 160: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Gesamt (n=2794) 128
Abbildung 161: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Arbeit (n=393) 129
Abbildung 162: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck dienstliche Erledigungen (n=102) 129
Abbildung 163: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Ausbildung (n=129)..... 129
Abbildung 164: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Bringen/Holen (n=100)..... 130
Abbildung 165: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Einkauf (n=304)..... 130
Abbildung 166: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck private Erledigungen (n=334) 130
Abbildung 167: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck Freizeit (n=233) 131
Abbildung 168: Reisezeit nach Verkehrsmittel. Reisezweck nach Hause (n=1190)..... 131
Abbildung 169: Transportiertes Gewicht. Alle Wege..... 132
Abbildung 170: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel..... 132
Abbildung 171: Wer hat die Fragen beantwortet? 134
Abbildung 172: In der Nähe der Wohnung zu Fuß erreichbare Einrichtungen 137
Abbildung 173: Bezugsquellen ausgewählter Warengruppen 139
Abbildung 174: Freizeit-Orte..... 140
Abbildung 175: Wie bewerten Sie die Stadt Ober-Grafendorf insgesamt als Einkaufsstandort? 141
Abbildung 176: Bewertung der Sicherheit für Fußgänger..... 142
Abbildung 177: Gefährdung der Fußgänger durch fehlende oder zu schmale Gehsteige 142
Abbildung 178: Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?..... 143
Abbildung 179: Werden mobilitätseingeschränkte Personen genügend berücksichtigt? 143
Abbildung 180: Benutzen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel innerhalb der Gemeinde?..... 143
Abbildung 181: Bewertung der Sicherheit für Radfahrer in der Stadt..... 144
Abbildung 182: Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?..... 144
Abbildung 183: Wie oft benutzen Sie üblicherweise öffentliche Verkehrsmittel?..... 144
Abbildung 184: Welche öffentlichen Verkehrsmittel benutzen Sie üblicherweise?..... 145
Abbildung 185: Bewertung der öffentlichen Verkehrsmittel..... 146
Abbildung 186: Unter welchen Bedingungen würden sie Bahnlinien des öffentlichen Verkehrs öfter benutzen? 147
Abbildung 187: Sind in Ober-Grafendorf ausreichend öffentliche Parkplätze für Pkws vorhanden? 148
Abbildung 188: Können Sie sich vorstellen, Ihr Auto nicht direkt bei der Wohnung, sondern auf einem bis zu 200 m entfernten Sammelparkplatz abzustellen, um zur Verkehrsberuhigung in Ihrer Wohnumgebung beizutragen?..... 148
Abbildung 189: Gibt es in Ober-Grafendorf zu viel LKW-Verkehr?..... 148
Abbildung 190: Werden in der Gemeinde zu hohe Geschwindigkeiten gefahren? 148
Abbildung 191: Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden? 148
Abbildung 192: Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl? 149
Abbildung 193: Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße im Zentrum?.. 149
Abbildung 194: Wie zufrieden sind Sie mit der Schulstraße? 149
Abbildung 195: Probleme am Wohnungsstandort durch den Straßenverkehr..... 151
Abbildung 196: Standorte der automatischen Verkehrszählanlagen 152
Abbildung 197: Tagesganglinie Zählstelle Q1_1..... 153
Abbildung 198: Tagesganglinie Zählstelle Q1_2..... 153
Abbildung 199: Tagesganglinie Zählstelle Q2_1..... 154
Abbildung 200: Tagesganglinie Zählstelle Q2_2..... 154
Abbildung 201: Tagesganglinie Zählstelle Q3_1..... 155
Abbildung 202: Tagesganglinie Zählstelle Q3_2..... 155
Abbildung 203: Tagesganglinie Zählstelle Q4_1..... 156

Abbildung 204: Tagesganglinie Zählstelle Q4_2 156
Abbildung 205: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 1 (Ost) 157
Abbildung 206: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 2 (Nord) 158
Abbildung 207: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 3 (Süd) 158
Abbildung 208: Vergleich der Einfahrten bzw. Ausfahrten der Zählstelle 4 (West) 159
Abbildung 209: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft 160
Abbildung 210: Visualisierung und Quantifizierung des Pkw-Durchzugsverkehrs nach Achsen (< 5 Minuten) 160
Abbildung 211: Ein-/Auspendler nach Richtungen 161
Abbildung 212: Quell-/Zielverkehr nach Richtungen 161
Abbildung 213: Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten Geschäft 163
Abbildung 214: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Pkw 165
Abbildung 215: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Lkw 165
Abbildung 216: Durchzugs- und Zielverkehr an einfahrenden Bussen 166
Abbildung 217: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Pkw 166
Abbildung 218: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Lkw 167
Abbildung 219: Durchzugs- und Quellverkehr an ausfahrenden Bussen 167

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sachbereich Wirtschaft 12
Tabelle 2: Sachbereich Sozialsystem 13
Tabelle 3: Sachbereich Ökosystem/Natur/Umwelt 13
Tabelle 4: Sachbereich Kultur/Freizeit 14
Tabelle 5: Sachbereich Mobilität in der Gemeinde 14
Tabelle 6: Stärken der Marktgemeinde Ober-Grafendorf 27
Tabelle 7: Schwächen der Marktgemeinde Ober-Grafendorf 27
Tabelle 8: Liste der untersuchten Stellplätze 30
Tabelle 9: Welche Verkehrsprobleme bereiten Ihnen in Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten? (Mehrfachantworten) 90
Tabelle 10: Welche Verkehrsprobleme(nicht nur beim Autoverkehr) bereiten Ihrem Betrieb in Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten? 99
Tabelle 11: Welche Lösungen schlagen Sie vor? 99
Tabelle 12: Stärken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf 101
Tabelle 13: Schwächen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf 102
Tabelle 14: Chancen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf 102
Tabelle 15: Risiken des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf 102
Tabelle 16: Vorschläge zur Stärkung des Wirtschaftsklimas in Ober-Grafendorf 102
Tabelle 17: Fahrzeugbesitz nach Altersklassen 112
Tabelle 18: Verkehrsmittelwahl nach Reisezwecken. Anteile in %. 119
Tabelle 19: Verkehrsmittelwahl bei internen und externen Wegen nach Reisezwecken 121
Tabelle 20: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel: 132
Tabelle 21: Ergebnisse der Verkehrszählung 152
Tabelle 22: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Pkw 162
Tabelle 23: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Lkw 162
Tabelle 24: Darstellung aller erfassten Relationen im Untersuchungszeitraum - Busse 163
Tabelle 25: Ermittlung der Durchzugsverkehrsanteile nach Fahrzeugarten 164

A - Fragebogen Kundenbefragung in den Geschäften

MARKTGEMEINDE Ober-Grafendorf

Geschäftsstempel:

KUNDINNENBEFRAGUNG 2016

Die Gemeinde Ober-Grafendorf hat die **Erstellung eines Mobilitätskonzepts** beschlossen. Grundvoraussetzung für eine gute Erarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen ist die **Einbindung der BürgerInnen und der Wirtschaftstreibenden**. Ein Mobilitätskonzept wird nicht nur von den PlanerInnen und der Gemeindeverwaltung erarbeitet, es muss auch von den BürgerInnen und den Wirtschaftstreibenden mitgetragen werden. Je zahlreicher dieser Fragebogen beantwortet wird, desto besser kann auf die Bedürfnisse sowohl der Geschäfte, als auch der KundInnen eingegangen werden. Wir bitten Sie deshalb, die Fragen vollständig zu beantworten.

1. Datum:_____ **Uhrzeit**_____

2. Weiblich O **Männlich** O

3. Alter

O 14-19	O 20-29	O 30-39	O 40 - 49	O 50 - 59	O 60- 69	O über 60Jahre

4. Wo wohnen Sie?

in Ober-Grafendorf, Katastralgemeinde: _____

außerhalb von Ober-Grafendorf: _____

5. Wo ist Ihr Arbeits- oder Ausbildungsplatz?

in Ober-Grafendorf, Katastralgemeinde: _____

außerhalb von Ober-Grafendorf: _____

6. Wann waren Sie zum letzten Mal zum <u>Einkaufen</u> im Zentrum von Ober-Grafendorf?

vor	O 1 Tag	O 1 Woche	O 1 Monat
	O 2 - 4 Tagen	O 2 - 4 Wochen	O länger als 1 Monat
	O Ich bin zum ersten Mal zum Einkaufen hier		

7. Suchen Sie mehrere Geschäfte auf?

O Nein	O Ja wie viele?_____ Geschäfte

8. Befinden sich dabei auch Geschäfte außerhalb des Zentrums?

O Nein	O Ja, Welche?_____

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

O Lebensmittel	O Bekleidung, Schuhe	O Haushaltsartikel
O Spielwaren	O Einrichtungsgegenstände	O Foto, Hifi, Video
O Heimwerkerartikel	O Uhren, Juwelen	O Tabakwaren
O Apotheke	O Sonstige:	

10. Wieviel wollen Sie heute für alle Ihre Einkäufe ausgeben? _____ Euro

11. Schätzen Sie bitte das Gesamtgewicht (in Kilogramm) Ihrer Einkäufe: _____ kg

12. Welche anderen Aktivitäten verbinden Sie mit Ihren Einkäufen?

O Keine	O Verabredung	O Bank.
O Gaststätte, Café	O Arbeitsstelle	O Post
O Arzt	O Schule	O Kultur, Veranstaltung
O Amt	O Bummel, Flanieren	Andere:

13. Wie bewerten Sie das Zentrum von Ober-Grafendorf als Einkaufsort?

O sehr gut	O gut	O befriedigend	O schlecht	O sehr schlecht	O weiß nicht

14. Welche Geschäfte (Produkte) fehlen im Zentrum von Ober-Grafendorf?

_____

15. Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?

O Ja	O Nein, Warum nicht? _____

16. Mit welchem <u>Hauptverkehrsmittel</u> sind Sie heute hierher gekommen?

O Pkw-Fahrer	O Pkw-Mitfahrer	O Motorrad, Moped, Mofa	O Regionalbus
O Bahn	O Fahrrad	O zu Fuß	Anderes:

17. Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem benützten <u>Hauptverkehrsmittel</u>

O sehr gut	O gut	O befriedigend	O schlecht	O sehr schlecht	O weiß nicht

18. Wie bewerten Sie die Parkplatzsituation im Zentrum von Ober-Grafendorf?

O sehr gut	O gut	O befriedigend	O schlecht	O sehr schlecht	O weiß nicht

DIE FRAGEN 19 BIS 22 SIND NUR VON AUTOFAHRERN ZU BEANTWORTEN!

19. Wo haben Sie geparkt?

_____

20. Wenn Sie mehrere Geschäfte im Zentrum aufsuchen, wechseln sie den Parkplatz?

O Nein	O Ja, wie oft? _____ mal

21. Parkplatzsuchzeit für den ersten Parkplatz : _____ Minuten

22. Entfernung vom ersten Parkplatz zum ersten aufgesuchten Geschäft:

ca. _____ Meter ca. _____ Minuten Gehzeit

B – Fragebogen Kundenbefragung auf der Straße

MARKTGEMEINDE
Ober-Grafendorf

KUNDINNENBEFRAGUNG 2016

Die erste Frage (an Personen über 14 Jahre) lautet:
„Sind Sie zum Einkaufen hier?“, wenn die Frage mit ja beantwortet wird, wird das Interview durchgeführt (bei nein wird die Befragung abgebrochen).

O Dienstag, 10. April	O Freitag, 13. April

O 07 - 08	O 08 - 09	O 09 - 10	O 10 - 11	O 11 - 12	O 12 - 13	Uhr
O 13 - 14	O 14 - 15	O 15 - 16	O 16 - 17	O 17 - 18	O 18 - 19	Uhr

Angaben zur Person:

O männlich	O weiblich

Alter

O 14-19	O 20-29	O 30-39	O 40 - 49	O 50 - 59

O 60-69	O Über 69 Jahre

Wo wurde die Befragung durchgeführt?

O	Hauptstraße	O	Markt
Anderer Bereich:			

FRAGE 1 BIS 22 AN ALLE BEFRAGTEN STELLEN

1) Wo wohnen Sie?

Ober-Grafendorf Katastralgemeinde	☐ Ober-Grafendorf	☐ Ritzersdorf	☐ Kotting
	☐ Ebersdorf	☐ Gattmannsdorf	☐ Gröben
	☐ Baumgarten	☐ Neustift	☐ Kuning
	☐ Rennersdorf	☐ Willersdorf	☐ Badendorf
	☐ Fridau	☐ Grub	☐ Reitzing
	☐ Wantendorf	☐ Gasten	
☐ St. Pölten ☐ _____ (Woanders)			

2) Wo ist Ihr Arbeitsplatz (Ausbildungsplatz)?

Ober-Grafendorf Katastralgemeinde	☐ Ober-Grafendorf	☐ Ritzersdorf	☐ Kotting
	☐ Ebersdorf	☐ Gattmannsdorf	☐ Gröben
	☐ Baumgarten	☐ Neustift	☐ Kuning
	☐ Rennersdorf	☐ Willersdorf	☐ Badendorf
	☐ Fridau	☐ Grub	☐ Reitzing
	☐ Wantendorf	☐ Gasten	
☐ St. Pölten ☐ _____ (Woanders)			

3) Wann waren Sie zum letzten Mal zum Einkaufen hier?

vor:

O 1 Tag	O 1 Woche	O 1 Monat
O 2 - 4 Tagen	O 2 – 4 Wochen	O länger als 1 Monat
O Ich bin zum ersten Mal zum Einkaufen hier		

4) Suchen Sie mehrere Geschäfte auf?

O Nein	O Ja	Wenn ja, wie viele? _____

5) Befinden sich dabei auch Geschäfte außerhalb des Gemeindezentrums?

O Nein	O Ja	Wenn ja, welche? _____
_____		

6) Welche Waren kaufen Sie? (Mehrfachantworten möglich)

O Lebensmittel	O Spielwaren
O Haushaltsartikel	O Bücher
O Bekleidung, Schuhe	O Computer,Elektronik, Foto
O Einrichtungsgegenstände	O Uhren, Juwelen
O Blumen	O Trafik
O Apotheke	O Sportartikel
Sonstiges: _____	

7) Mit welchen anderen Aktivitäten verbinden Sie Ihre Einkäufe?

O Nichts Anderem	O Amtsweg	O Gaststätte
O Arbeitsplatz	O Arztbesuch	O Kulturelle Veranstaltungen
O Schule	O Bank	O Verabredung
O Bummeln, Flanieren		
Aufsuchen eines Dienstleistungsbetriebs (Friseur, Installateur, etc.) Welchen?		
etwas Anderem:_____		

8) Schätzen Sie, wieviel Sie heute für alle Ihre Einkäufe ausgeben werden?

Euro _____

9) Schätzen Sie bitte das Gesamtgewicht (in Kilogramm) Ihrer Einkäufe

Kilogramm _____

10) Wie bewerten Sie Ober-Grafendorf INSGESAMT als Einkaufsgemeinde?

O Sehr gut	O Befriedigend	O Sehr schlecht
O Gut	O Schlecht	O Weiß nicht

11) Wie bewerten Sie das ZENTRUM von Ober-Grafendorf als Einkaufsort?

O Sehr gut	O Befriedigend	O Sehr schlecht
O Gut	O Schlecht	O Weiß nicht

12) Wie bewerten Sie Service und Kundenfreundlichkeit in den Geschäften im Zentrum?

	sehr gut	gut	Befrie-digend	schlecht	Sehr schlecht	Weiß nicht
Warenangebot	O	O	O	O	O	O
Öffnungszeiten	O	O	O	O	O	O
Service	O	O	O	O	O	O

13) Welche Geschäfte fehlen im Zentrum von Ober-Grafendorf? (Bitte nehmen Sie eine Reihung vor: 1. = das wichtigste Geschäft, usw.)

1.)	
2.)	
3.)	

14) Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?

O ja	O nein	O weiß nicht

Wenn nein, nennen Sie bitte die Gründe: (Beginnen Sie bitte mit dem Wichtigsten)

1.)	
2.)	
3.)	

15) Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße?

O sehr zufrieden	O zufrieden	O eher zufrieden
O eher nicht zufrieden	O nicht zufrieden	O weiß nicht

Wenn Sie nicht zufrieden sind, wie könnte Ihrer Meinung nach die Hauptstraße attraktiver werden? (Beginnen Sie bitte mit dem Wichtigsten)

1.)	
2.)	
3.)	

16) Mit welchem <u>Hauptverkehrsmittel</u> sind Sie heute hierher gekommen?

O Pkw – Fahrer	O Regionalbus
O Pkw – Mitfahrer	O Fahrrad
O Motorrad, Moped, Mofa	O zu Fuß
O Bahn	
Anderes:	

17) Von woher kommen Sie jetzt?

O Wohnung	O Schule, Ausbildung
O Arbeitsplatz	O Anderes: _____

18) Wie lange haben Sie gebraucht um von Ihrem Ausgangspunkt hierher zu kommen?

_____ Minuten

19) Bewertung der Erreichbarkeit der Geschäfte im Zentrum mit dem <u>Hauptverkehrsmittel:</u>

O Sehr gut	O Befriedigend	O Sehr schlecht
O Gut	O Schlecht	O Weiß nicht

20) Wie bewerten Sie die Parkplatzsituation im Zentrum?

O Sehr gut	O Befriedigend	O Sehr schlecht
O Gut	O Schlecht	O Weiß nicht

21) Wenn Sie mit der Parkplatzsituation nicht zufrieden sind teilen Sie uns den Grund (die Gründe) mit:

1.)	
2.)	
3.)	

22) Welche Verkehrsprobleme (nicht nur beim Autoverkehr) bereiten Ihnen in Ober-Grafendorf die größten Schwierigkeiten? (bitte nehmen Sie eine Reihung vor: 1. = das größte Problem, usw.)

1.)	
2.)	
3.)	

FRAGE 23 BIS 27 NUR AN PKW-FAHRER STELLEN

23) Wo parken Sie? (Mehrfachantworten möglich)

O 1 Manker Straße	O 4 Hauptplatz, Schulstraße
O 2 Supermarkt	O 5 Hauptstraße
O 3 Bahnhof	O Woanders:

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

O Nein	O Ja Wenn ja, wie oft:_____

25) Dauer der Parkplatzsuchzeit für den ersten aufgesuchten Parkplatz in Minuten:

ca. _____Minuten

26) Geschätzte Parkdauer am ersten aufgesuchten Parkplatz in Minuten:

ca. _____Minuten

27) Entfernung vom ersten aufgesuchten Parkplatz zum ersten Ziel oder Geschäft:

ca. _____ Meter ca. _____Minuten

C – Fragebogen Betriebsbefragung

MARKTGEMEINDE
Ober-Grafendorf

BETRIEBSBEFRAGUNG 2016

Liebe Ober-Grafendorferinnen!
Liebe Ober-Grafendorfer!

Die Marktgemeinde Ober-Grafendorf ist durch ihre besondere geographische Lage als Verkehrsknotenpunkt geprägt. Das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen stellt die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen. Das Bedürfnis nach Mobilität wird aber auch in Zukunft steigen. Neue verkehrstechnische Entscheidungen sind daher gefragt, um die Mobilität und damit den Wohlstand und das positive Lebensgefühl in Ober-Grafendorf sicher zu stellen.
Die Organisation des Verkehrs stellt daher ein wichtiges und zentrales Thema dar.
Um diese Verkehrsplanung optimal nach den Vorstellungen und Bedürfnissen der Wirtschaftstreibenden ausrichten zu können, wird im Auftrag der Marktgemeinde eine Betriebsbefragung zu diesem Thema durchgeführt. Parallel dazu wird eine Verkehrszählung durchgeführt. Mit der Untersuchung wurde das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien beauftragt. Zusätzlich zu dieser Betriebsbefragung finden auch eine Haushaltsbefragung und eine Erhebung des ruhenden Verkehrs statt. Darüber hinaus werden mittels Straßenbefragungen und Zählungen in der Gemeinde weitere Daten erhoben.
Die Ergebnisse werden öffentlich vorgestellt und die daraus abzuleitenden Maßnahmen sollen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, sowie den Institutionen aus Wirtschaft und Gesellschaft entwickelt werden. Denn dies stellt die Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Erstellung eines Verkehrskonzeptes und die Realisierung der Maßnahmen dar.
Bitte füllen Sie den beigefügten Erhebungsbogen sorgfältig aus. Sie können den Fragebogen im Gemeindeamt abgeben oder per Mail direkt an die TU Wien schicken. Sie haben damit die Gelegenheit, ihre Bedürfnisse und Ihre Wünsche in diese Planung einzubringen. Sie unterstützen damit unser gemeinsames Vorhaben, Ober-Grafendorf in eine lebenswerte und attraktive Zukunft zu führen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe
Ihr

Bürgermeister
DI (FH) Rainer Handlfinger

WICHTIGE HINWEISE

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

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

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

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

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

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

1.) Name des Betriebs
Wenn der Betrieb anonym bleiben will, bleibt dieser Abschnitt leer

2.) Betriebsstandort:

3.) Branche(n)	
a)	**b)**

4.) Geben Sie bitte die Anzahl der **unselbständig** Beschäftigten in Ihrem Betrieb an:					
O	keine Beschäftigten	O	10-19 Beschäftigte	O	100-199 Beschäftigte
O	1-4 Beschäftigte	O	20-49 Beschäftigte	O	200-499 Beschäftigte
O	5-9 Beschäftigte	O	50-99 Beschäftigte	O	Mehr als 500 Beschäftigte

5.) Betriebszeiten, bzw. Öffnungszeiten:	
Montag	
Dienstag	
Mittwoch	
Donnerstag	
Freitag	
Samstag	
Sonntag	

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

7.) Wie oft erhalten Sie Warenlieferungen?			
O	Mehrmals täglich	O	1 Mal pro Woche
O	1 Mal täglich	O	Mehrmals pro Monat
O	Mehrmals pro Woche	O	1 Mal pro Monat
Seltener. Wie oft ? _____			

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

9.) Mit welchem Verkehrsmittel erfolgen üblicherweise diese Warenlieferungen? (Mehrfachantworten möglich)			
O	PKW	O	LKW
O	Lieferwagen	O	LKW mit Anhänger, Sattelfahrzeuge
Anderes. Welches? _____			

Mit

O	Betriebseigenen Fahrzeugen	O	Spedition
O	Fahrzeug des Lieferanten	O	Post, Paketdienst
Sonstige. Welche? _____			

10.) Mit welchen Verkehrsmitteln kommen Ihre Beschäftigten zum Betrieb? Schätzen Sie bitte die Anteile.	
Weiß nicht	O
Zu Fuß……	_____ %
Mit dem Fahrrad……	_____ %
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln …..	_____ %
Motorrad, Moped, Mofa……	_____ %
Mit dem Auto……..	_____ %

11.) Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für die Beschäftigten?				
O Nein	O Ja	Wenn ja, kostenpflichtig?	O Ja O Nein	Wie viele? _____

12.) Wissen Sie, mit welchen Verkehrsmitteln Ihre Kunden zu Ihrem Betrieb kommen? Schätzen Sie bitte die Anteile.	
Weiß nicht	O
Zu Fuß……	_____ %
Mit dem Fahrrad……	_____ %
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln …..	_____ %
Motorrad, Moped, Mofa……	_____ %
Mit dem Auto……..	_____ %

13.) Verfügt Ihr Betrieb über eigene Parkplätze für seine Kunden?			
O Nein	O Ja	Wenn ja, wie viele? _____	O Kein Kundenverkehr

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

Welche Lösungen schlagen Sie vor?

a)	
b)	
c)	

15.) Sind Sie bereit, zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in Ober-Grafendorf an folgenden Maßnahmen teilzunehmen?

	ja	nein	Weiß nicht	Keine Möglichkeit
Nur Beschäftigte die mindestens zu zweit einen PKW für die Fahrt zur Arbeit benutzen erhalten einen kostenlosen Firmenparkplatz (zu Förderung von Fahrgemeinschaften)	O	O	O	O
Unterstützung von Arbeitnehmern bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit (Arbeitszeit an Fahrpläne angepasst, Zuschüsse zur Fahrkarte (Job-Ticket), usw.)	O	O	O	O
Unterstützung von Arbeitnehmern bei der Benutzung des Fahrrads für die Fahrt zur Arbeit (Abstellmöglichkeiten, Spinde, Umkleideräume, Duschen, Information zu Kilometergeld, etc.).	O	O	O	O

16.) Wie bewerten Sie Ober-Grafendorf als Wirtschaftsstandort?

O	Sehr gut	O	Schlecht
O	Gut	O	Sehr schlecht
O	Befriedigend	O	Weiß nicht

17.) Stärken und Schwächen des Betriebsstandorts Ober-Grafendorf
(bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = der wichtigste Bereich, usw.)

Stärken:

a)	
b)	
c)	

Schwächen:

a)	
b)	
c)	

18.) Welche Chancen und Risiken sehen Sie in den nächsten 10 Jahren für Ihren Betrieb
(bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = der wichtigste Bereich, usw.)

Chancen:

a)	
b)	
c)	

Risiken:

a)	
b)	
c)	

19.) Vorschläge zur Stärkung des Wirtschaftsklimas in Ober-Grafendorf
(bitte nehmen Sie eine Reihung vor: a. = der wichtigste Bereich, usw.)

a)	
b)	
c)	

D – Fragebogen Haushaltsbefragung

MARKTGEMEINDE
Ober-Grafendorf

HAUSHALTSBEFRAGUNG 2016

Liebe Ober-Grafendorferinnen!
Liebe Ober-Grafendorfer!

Die Marktgemeinde Ober-Grafendorf ist durch ihre besondere geographische Lage als Verkehrsknotenpunkt geprägt. Das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen stellt die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen. Das Bedürfnis nach Mobilität wird aber auch in Zukunft steigen. Neue verkehrstechnische Entscheidungen sind daher gefragt, um die Mobilität und damit den Wohlstand und das positive Lebensgefühl in Ober-Grafendorf sicher zu stellen.
Die Organisation des Verkehrs stellt daher ein wichtiges und zentrales Thema dar.
Um diese Verkehrsplanung optimal nach den Vorstellungen und Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner ausrichten zu können, wird im Auftrag der Marktgemeinde eine Befragung aller Haushalte zu diesem Thema durchgeführt. Parallel dazu wird eine Verkehrszählung durchgeführt. Mit der Untersuchung wurde das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien beauftragt. Zusätzlich zu dieser Haushaltsbefragung finden auch eine Betriebsbefragung und eine Erhebung des ruhenden Verkehrs statt. Darüber hinaus werden mittels Straßenbefragungen und Zählungen in der Gemeinde weitere Daten erhoben.
Die Ergebnisse werden öffentlich vorgestellt und die daraus abzuleitenden Maßnahmen sollen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, sowie den Institutionen aus Wirtschaft und Gesellschaft entwickelt werden. Denn dies stellt die Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Erstellung eines Verkehrskonzeptes und die Realisierung der Maßnahmen dar.
Bitte füllen Sie den beigefügten Erhebungsbogen sorgfältig aus. Sie können den Fragebogen mit dem Kuvert portofrei an uns zurücksenden, oder im Gemeindeamt abgeben. Sie haben damit die Gelegenheit, ihre Bedürfnisse und Ihre Wünsche in diese Planung einzubringen. Sie unterstützen damit unser gemeinsames Vorhaben, Ober-Grafendorf in eine lebenswerte und attraktive Zukunft zu führen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe
Ihr

Bürgermeister
DI (FH) Rainer Handlfinger

WICHTIGE HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DER FRAGEBÖGEN

Bitte füllen Sie den Wegebogen für diesen Stichtag aus:

DIENSTAG 10. MAI 2016

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

  Die Fragebögen können auch direkt im Gemeindeamt abgeben werden.
- Sie haben auch die Möglichkeit, die Fragebögen online auszufüllen – unter: https://de.surveymonkey.com/r/Obergrafendorf

HAUSHALTSBOGEN

Wie weit ist die nächste Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels von Ihrer Wohnung entfernt?

_____Meter

_____Geh-Minuten

KATASTRALGEMEINDE (bitte ankreuzen)

☐ Ober-Grafendorf	☐ Ritzersdorf	☐ Kotting
☐ Ebersdorf	☐ Gattmannsdorf	☐ Gröben
☐ Baumgarten	☐ Neustift	☐ Kuning
☐ Rennersdorf	☐ Willersdorf	☐ Badendorf
☐ Fridau	☐ Grub	☐ Reitzing
☐ Wantendorf	☐ Gasten	

☒ Zutreffendes ankreuzen!

Personen im Haushalt, älter als 6 Jahre		Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
Nummer der Person		**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
ANGABEN ZUR PERSON	Geschlecht	_____ Geburtsjahr ☐ männl. ☐ weibl.	_____ Geburtsjahr ☐ männl. ☐ weibl.	_____ Geburtsjahr ☐ männl. ☐ weibl.	_____ Geburtsjahr ☐ männl. ☐ weibl.	_____ Geburtsjahr ☐ männl. ☐ weibl.
BERUFSTÄTIG	voll berufstätig teilzeitbeschäftigt zur Zeit arbeitslos	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
NOCH IN AUSBILDUNG	in Berufsausbildung (Lehre) in Schul-/Hochschulausbildung	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
NICHT ERWERBSTÄTIG	Militär / Zivildienst Hausfrau/-mann Rentner(in), Pensionist(in)	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
STELLUNG IM BERUF	Arbeiter(in) Angestellte(r) Beamter, Beamtin Landwirt(in) Selbständig(e)r Mithelfende(r) Familienangehörige(r)	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
ARBEITSPLATZ ODER AUSBILDUNGSSTÄTTE	In Ober-Grafendorf: Bitte Katastralgemeinde eintragen Außerhalb von Ober-Grafendorf: Bitte Gemeinde eintragen	_____ _____	_____ _____	_____ _____	_____ _____	_____ _____
PKW-STELLPLATZ AM AUSBILDUNGS-/ARBEITSORT	Steht Ihnen am Arbeits- oder Ausbildungsort ein eigener Pkw-Stellplatz zur Verfügung?	ja ☐	Ja ☐	Ja ☐	Ja ☐	Ja ☐
PKW-ABSTELLPLATZ AM WOHNORT	Steht Ihnen am Wohnort ein privater Abstellplatz für Ihren Pkw zur Verfügung?	ja ☐	Ja ☐	Ja ☐	Ja ☐	Ja ☐
FÜHRERSCHEIN	für Pkw für Motorrad	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐
FAHRZEUGBESITZ (FÜR PRIVATE NUTZUNG)	Pkw/Kombi/Kleinbus Moped/Motorrad/Mofa Fahrrad/E-Bike	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
BESITZ VON DAUERFAHRKARTEN FÜR EIN ÖFFENTLICHES VERKEHRSMITTEL	Keine Wochen/Monatskarte Jahreskarte Schüler/Lehrling/Studentenkarte Seniorenkarte andere Dauerfahrkarte und zwar: _____	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

WEGEBOGEN für Person Nr. _____(Nummer der Person auf Seite 3)

Waren Sie am Stichtag, **10. Mai 2016** außer Haus? Ja ☐ Nein ☐

Ausgangspunkt des ersten Weges: ☐ Wohnung ☐ Arbeitsplatz ☐ Anderer, und zwar: _____ Ausgangspunkt: _____ (Straße oder Platz) (Ort)

	ERSTER WEG	ZWEITER WEG	DRITTER WEG
Um wieviel UHR haben Sie diesen Weg begonnen?	Beginn (Uhrzeit)_____	Beginn (Uhrzeit)_____	Beginn (Uhrzeit)_____
Zu welchem ZIEL bzw. ZWECK haben Sie diesen Weg unternommen?	**ZIEL/ZWECK** Arbeitsplatz ☐ Dienstl./geschäftl. ☐ Ausbildung/Schule ☐ Bringen/Holen/ Begleitung ☐ Einkauf ☐ Private Erledigung ☐ Sonstige Freizeit ☐ Nach Hause ☐ Anderes, und zwar: _____	**ZIEL/ZWECK** Arbeitsplatz ☐ Dienstl./geschäftl. ☐ Ausbildung/Schule ☐ Bringen/Holen/ Begleitung ☐ Einkauf ☐ Private Erledigung ☐ Sonstige Freizeit ☐ Nach Hause ☐ Anderes, und zwar: _____	**ZIEL/ZWECK** Arbeitsplatz ☐ Dienstl./geschäftl. ☐ Ausbildung/Schule ☐ Bringen/Holen/ Begleitung ☐ Einkauf ☐ Private Erledigung ☐ Sonstige Freizeit ☐ Nach Hause ☐ Anderes, und zwar: _____
Mit welchem VERKEHRSMITTEL oder mit welchen Verkehrsmitteln (auch mehrere sind möglich) sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?	**VERKEHRSMITTEL** zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Moped, Motorrad ☐ Pkw als Fahrer ☐ Pkw als Mitfahrer ☐ Regionalbus ☐ Bahn/NÖVOG ☐ Anderes: _____	**VERKEHRSMITTEL** zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Moped, Motorrad ☐ Pkw als Fahrer ☐ Pkw als Mitfahrer ☐ Regionalbus ☐ Bahn/NÖVOG ☐ Anderes: _____	**VERKEHRSMITTEL** zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Moped, Motorrad ☐ Pkw als Fahrer ☐ Pkw als Mitfahrer ☐ Regionalbus ☐ Bahn/NÖVOG ☐ Anderes: _____
Nur bei Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels auszufüllen! Schätzen Sie die ENTFERNUNG vom Ausgangspunkt zur Einstiegstelle und von der Ausstiegstelle zum ZIEL	**ENTFERNUNG** zur Haltestelle ca. _____ m von der Haltestelle ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zur Haltestelle ca. _____ m von der Haltestelle ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zur Haltestelle ca._____ m von der Haltestelle ca._____ m
Nur bei Kfz-Benützung auszufüllen! Schätzen Sie die ENTFERNUNG vom Ausgangspunkt zu Ihrem Kfz und nach der Fahrt vom Kfz-Abstellplatz zum ZIEL	**ENTFERNUNG** zum abgestellten Pkw ca. _____ m vom Abstell-platz ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zum abgestellten Pkw ca. _____ m vom Abstell-platz ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zum abgestellten Pkw ca. _____ m vom Abstell-platz ca. _____ m
Haben Sie etwas TRANSPORTIERT?	**TRANSPORTIERT?** ja ☐ nein ☐ Gewicht _____ kg	**TRANSPORTIERT?** ja ☐ nein ☐ Gewicht _____ kg	**TRANSPORTIERT?** ja ☐ nein ☐ Gewicht _____ kg
Wo lag das ZIEL dieses Weges? Geben Sie bitte die ZIELADRESSE an!	**ZIELADRESSE** _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)	**ZIELADRESSE** _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)	**ZIELADRESSE** _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)
Um wieviel UHR sind Sie dort angekommen?	**ANKUNFT** _____ (Uhrzeit)	**ANKUNFT** _____ (Uhrzeit)	**ANKUNFT** _____ (Uhrzeit)
Schätzen Sie bitte die LÄNGE DES ganzen WEGES!	**LÄNGE DES WEGES** ca. _____ km	**LÄNGE DES WEGES** ca. _____ km	**LÄNGE DES WEGES** ca._____ km

BITTE TRAGEN SIE WEITERE WEGE ODER DEN RÜCKWEG IN DIE JEWEILS NÄCHSTE SPALTE EIN

BITTE FÜR DIENSTAG 10. MAI 2016 AUSFÜLLEN!

VIERTER WEG	FÜNFTER WEG	SECHSTER WEG	SIEBENTER WEG
Beginn (Uhrzeit)_____	Beginn (Uhrzeit)_____	Beginn (Uhrzeit)_____	Beginn (Uhrzeit)_____
ZIEL/ZWECK	**ZIEL/ZWECK**	**ZIEL/ZWECK**	**ZIEL/ZWECK**
Arbeitsplatz ☐	Arbeitsplatz ☐	Arbeitsplatz ☐	Arbeitsplatz ☐
Dienstl./geschäftl. ☐	Dienstl./geschäftl. ☐	Dienstl./geschäftl. ☐	Dienstl./geschäftl. ☐
Ausbildung/Schule ☐	Ausbildung/Schule ☐	Ausbildung/Schule ☐	Ausbildung/Schule ☐
Bringen/Holen/ Begleitung ☐	Bringen/Holen/ Begleitung ☐	Bringen/Holen/ Begleitung ☐	Bringen/Holen/ Begleitung ☐
Einkauf ☐	Einkauf ☐	Einkauf ☐	Einkauf ☐
Private Erledigung ☐	Private Erledigung ☐	Private Erledigung ☐	Private Erledigung ☐
Sonstige Freizeit ☐	Sonstige Freizeit ☐	Sonstige Freizeit ☐	Sonstige Freizeit ☐
Nach Hause ☐	Nach Hause ☐	Nach Hause ☐	Nach Hause ☐
Anderes, und zwar: _____	Anderes, und zwar: _____	Anderes, und zwar: _____	Anderes, und zwar: _____
VERKEHRSMITTEL	**VERKEHRSMITTEL**	**VERKEHRSMITTEL**	**VERKEHRSMITTEL**
zu Fuß ☐	zu Fuß ☐	zu Fuß ☐	zu Fuß ☐
Fahrrad ☐	Fahrrad ☐	Fahrrad ☐	Fahrrad ☐
Moped, Motorrad ☐	Moped, Motorrad ☐	Moped, Motorrad ☐	Moped, Motorrad ☐
Pkw als Fahrer ☐	Pkw als Fahrer ☐	Pkw als Fahrer ☐	Pkw als Fahrer ☐
Pkw als Mitfahrer ☐	Pkw als Mitfahrer ☐	Pkw als Mitfahrer ☐	Pkw als Mitfahrer ☐
Regionalbus ☐	Regionalbus ☐	Regionalbus ☐	Regionalbus ☐
Bahn/NÖVOG ☐	Bahn/NÖVOG ☐	Bahn/NÖVOG ☐	Bahn/NÖVOG ☐
Anderes: _____	Anderes: _____	Anderes: _____	Anderes: _____
ENTFERNUNG zur Haltestelle ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zur Haltestelle ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zur Haltestelle ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zur Haltestelle ca. _____ m
von der Haltestelle ca. _____ m	von der Haltestelle ca. _____ m	von der Haltestelle ca. _____ m	von der Haltestelle ca. _____ m
ENTFERNUNG zum abgestellten Pkw ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zum abgestellten Pkw ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zum abgestellten Pkw ca. _____ m	**ENTFERNUNG** zum abgestellten Pkw ca. _____ m
vom Abstell-platz ca. _____ m	vom Abstell-platz ca. _____ m	vom Abstell-platz ca. _____ m	vom Abstell-platz ca. _____ m
TRANSPORTIERT? ja ☐ nein ☐ Gewicht _____kg	**TRANSPORTIERT?** ja ☐ nein ☐ Gewicht _____kg	**TRANSPORTIERT?** ja ☐ nein ☐ Gewicht _____kg	**TRANSPORTIERT?** ja ☐ nein ☐ Gewicht _____ kg
ZIELADRESSE _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)	**ZIELADRESSE** _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)	**ZIELADRESSE** _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)	**ZIELADRESSE** _____ (Straße, Platz) _____ (Gemeinde)
ANKUNFT _____ (Uhrzeit)	**ANKUNFT** _____ (Uhrzeit)	**ANKUNFT** _____ (Uhrzeit)	**ANKUNFT** _____ (Uhrzeit)
LÄNGE DES WEGES ca. _____ km	**LÄNGE DES WEGES** ca. _____ km	**LÄNGE DES WEGES** ca. _____ km	**LÄNGE DES WEGES** ca. _____ km

BITTE ALLE WEITEREN WEGE DIESES TAGES IN EINEN WEITEREN WEGEBOGEN EINTRAGEN!

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

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

FRAGEN ZU VERKEHRSPROBLEMEN

⊗ Zutreffendes bitte ankreuzen

1. Infrastruktur, Versorgung und Freizeit

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

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

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

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

1.3. Wie bewerten Sie Ober-Grafendorf als Einkaufsstandort?

O sehr gut	O gut	O befriedigend
O schlecht	O sehr schlecht	O weiß nicht

1.4. Welche Geschäfte/Einkaufsmöglichkeiten fehlen in der Gemeinde?

_____

_____

_____

1.5. Wo verbringen Sie üblicherweise Ihre Freizeit? Schätzen Sie bitte die Anteile

	an Werktagen	am Wochenende tagsüber	am Wochenende abends
In Ober-Grafendorf	%	%	%
Woanders (bitte eintragen):			
1.) : _____	%	%	%
2.) : _____	%	%	%
Summe	**100 %**	**100 %**	**100 %**

2. Fußgängerverkehr

2.1. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Fußgänger in Ober-Grafendorf?

O sehr gut	O gut	O befriedigend
O schlecht	O sehr schlecht	O weiß nicht

Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb:

_____

_____

2.2. Sind Fußgänger durch fehlende und/oder zu schmale Gehsteige gefährdet?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Ja, wo?_____

2.3. Fehlen Zebrastreifen oder sind sie schlecht markiert?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Ja, wo?_____

2.4. Sind mobilitätseingeschränkt Personen genügend berücksichtigt?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Nein, wo?_____

2.5. Wo sollen Fußgängerverbindungen verbessert oder errichtet werden?

_____

_____

3. Radverkehr

3.1. Benützen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel?

O Ja	O Nein	O selten

Wenn Nein, warum nicht? _____

3.2. Bewerten Sie bitte die Sicherheit für Radfahrer in Ober-Grafendorf?

O sehr gut	O gut	O befriedigend
O schlecht	O sehr schlecht	O weiß nicht

Wenn Sie die Situation schlecht oder sehr schlecht bewerten, geben Sie bitte an, weshalb:

_____

_____

3.3. Wo ist die Errichtung von Radfahrwegen vordringlich, bzw. wo sind bestehende Radfahrmöglichkeiten zu verbessern oder sicherer zu gestalten?

_____

_____

3.4. Sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn nein, wo fehlen welche? _____

_____

4. Öffentlicher Verkehr

4.1. Wie oft benützen Sie üblicherweise ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL?

O täglich	O mindestens einmal wöchentlich	O seltener als einmal monatlich
	O mindestens einmal monatlich	O nie

4.2. Welche? (Mehrfachantworten möglich)

O Regionalbahn (NÖVOG)	O Regionalbusse
O ÖBB	O E-CarSharing

4.3. Wie bewerten Sie die ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL?

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

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

_____

_____

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

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

5. Autoverkehr

5.1. Sind in Ober-Grafendorf ausreichend öffentliche Parkplätze vorhanden?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Nein, **wo** und **wann** fehlen welche? _____

_____

5.2. 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?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

5.3. Gibt es zu viel Lkw-Verkehr?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Ja, **wo** und **wann**? _____

_____

5.4. Werden zu hohe Geschwindigkeiten gefahren?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Ja, wo_____

_____

5.5. Sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gesetzt werden?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn Ja, wo? _____

_____

6. Zentrum von Ober-Grafendorf

6.1. Fühlen Sie sich im Zentrum von Ober-Grafendorf wohl?

O Ja	O Nein	O Weiß nicht

Wenn nein, nennen Sie bitte die Gründe: (Beginnen Sie bitte mit dem Wichtigsten)

a) _____

b) _____

c) _____

6.2. Wie zufrieden sind Sie mit der neu gestalteten Hauptstraße im Zentrum?

O sehr zufrieden	O zufrieden	O eher zufrieden
O eher nicht zufrieden	O nicht zufrieden	O weiß nicht

Wenn Sie nicht zufrieden sind, was sollte Ihrer Meinung nach verbessert werden? (Beginnen Sie bitte mit dem Wichtigsten)

a) _____

b) _____

c) _____

6.3. Wie zufrieden sind Sie mit der Schulstraße?

O sehr zufrieden	O zufrieden	O eher zufrieden
O eher nicht zufrieden	O nicht zufrieden	O weiß nicht

Wenn Sie nicht zufrieden sind, was sollte Ihrer Meinung nach verbessert werden? (Beginnen Sie bitte mit dem Wichtigsten)

d) _____

e) _____

_____

7. Probleme am WOHNUNGSSTANDORT durch Straßenverkehr

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

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

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

Sonstiges: _____

_____

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

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