

Bachelorarbeit

Verkehrsorganisation von Houten (NL) und Wiener Neustadt im Vergleich

Maximilian Steiner

Datum: 30.03.2016

Kurzfassung

Die verfasste Arbeit vergleicht die Verkehrsorganisation von Houten, eine Stadt in den Niederlanden mit der von Wiener Neustadt in Österreich. Beide Städte besitzen eine vergleichbare Bevölkerungszahl und Einwohnerdichte und befinden sich in der geographischen Nähe zu großen Ballungszentren. Houten gilt im Hinblick auf ihre Verkehrsplanung und Siedlungsstruktur als Musterstadt für den Fuß- und Fahrradverkehr da dieser dort einen hohen Stellenwert genießt. In Wiener Neustadt spielt der motorisierte Individualverkehr hingegen eine große Rolle. Inhalt dieser Arbeit ist eine Beschreibung des Verkehrskonzeptes der beiden Städte, eine Feststellung der Gemeinsamkeiten und Unterschiede sowie die Möglichkeit der Anwendung des Verkehrskonzeptes der niederländischen Stadt Houten auf Wiener Neustadt.

1 Einleitung

Im Rahmen einer Exkursion mit dem Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen der TU Wien in die Niederlande besuchten wir unter anderem die Stadt Houten. Diese befindet sich rund 10 Kilometer südlich der Studentenstadt Utrecht. Eine Verkehrs- und Siedlungsplanung welche sich hauptsächlich auf den Fahrrad- und Fußgängerverkehr konzentriert und diesen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bevorzugt stellt das besondere Merkmal der Stadt Houten dar. Während unseres Aufenthalts bekamen wir am Anfang eine Präsentation eines Experten der Stadtverwaltung und später die Möglichkeit Houten mit dem Fahrrad zu erkunden. Während dieser Tour entstand die Idee, die Verkehrsorganisation von Houten näher zu untersuchen und diese eventuell einer vergleichbaren Stadt in Österreich gegenüberzustellen. Nach Absprache mit dem Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien fiel die Wahl der Vergleichsstadt auf Wiener Neustadt. Die niederösterreichische Stadt befindet sich etwa 50 Kilometer südlich von Wien und besitzt mit einer Bevölkerungszahl von 43.947 Einwohnern (Stand 1.Jänner 2016) [1] ähnliche Eigenschaften wie Houten.

Städte in Europa und der Welt sind zunehmend mit größerem Bevölkerungswachstum konfrontiert. Da mehr Bevölkerung auch mehr Mobilität und ein größeres Transportaufkommen mit sich führt, ist die Verkehrs- und Siedlungsplanung mit der Aufgabe konfrontiert, mit diesen veränderten Umständen verantwortungsvoll umzugehen. Der Klimawandel ist ein zusätzliches Problem, auf welches die Verkehrsplanung sowie die Verkehrspolitik Einfluss nehmen kann.

Im Jahr 2012 betrug der Anteil der durch den Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen 27,1 %. [2] *“Seit 1990 verzeichnet der Sektor Verkehr eine Emissionszunahme von 54 %, im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Fahrleistung im Straßenverkehr“.*[2; S.8]

Aus diesem Grund ist ein verantwortungsvoller und klimaschonender Umgang mit dem Thema Verkehr eine bedeutende Aufgabe. Ein weiterer Grund für diesbezügliche Maßnahmen ist die Lebensqualität der Stadtbevölkerung und somit die Attraktivität des öffentlichen Raumes. Der Architekt Richard Rogers formuliert die Zielsetzung folgendermaßen.

„Um die Bevölkerungsdichte zu erhöhen und im gesamten Stadtgebiet Rad- und Fußwege zu schaffen, müssen die Stadtplaner allerdings mehr qualitätsvolle, ansprechend gestaltete öffentliche Räume und Flächen nach menschlichem Maß und nach umweltfreundlichen, gesundheitsfördernden Aspekten sowie Kriterien der Sicherheit und urbane Lebensqualität schaffen.“ [3; S.9]

Da Mobilität und Bewegungsfreiheit in der Vergangenheit häufig mit der Autobenutzung gleichgesetzt wurde, wurde von Seiten der Stadt- und Verkehrsplanung oft die autogerechte Stadt angestrebt. Dies ist zum Beispiel im österreichischen Wiener Neustadt oder in wesentlich extremerer Weise in vielen Städten der USA zu sehen.

Ein weiteres Problem ist die Sicherheit und Bewegungsfreiheit des nichtmotorisierten Verkehrs bei einer Dominanz des Autoverkehrs. Die Verdrängung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Fahrradverkehrs durch den MIV kann in vielen Städten beobachtet werden.

Um ein Verkehrschaos und Staus zu vermeiden, werden in vielen Städten weitere Hauptverbindungen ausgebaut. Diese Maßnahme ist jedoch umstritten, da die Gefahr besteht, die Verkehrslast nur zeitlich zu verlagern.

Eine Alternative zu dieser Art von Stadtplanung ist eine Verkehrsorganisation, welche andere Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuß- und Fahrradverkehr fördert.

Beispielhaft für diese Art von Verkehrsplanung ist die niederländische Stadt Houten, welche den Hauptbestandteil dieser Arbeit darstellt. Die Stadt südlich von Utrecht fördert massiv den Fahrradverkehr und hat aus diesem Grund schon einen gewissen Grad an Bekanntheit erlangt.

Als Gründe, den Fahrradverkehr auszubauen nennt Michael Meschik, Professor für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur Wien folgende: [4; S.8ff]

- Soziale Nachhaltigkeit
- Ökonomische Nachhaltigkeit
- Ökologische Nachhaltigkeit

Unter sozialer Nachhaltigkeit versteht Meschik das Erhalten von kleinräumiger Versorgungsstrukturen und Wege sowie die leichte Erreichbarkeit von Zielen. Unter Ökonomischer Nachhaltigkeit wird nach Meschik unter anderem die Leistungsfähigkeit und Kostengünstigkeit von Fahrradwegen verglichen zu Straßen für den MIV verstanden. Ökologische Nachhaltigkeit verwendet er im Zusammenhang mit dem geringen Platzbedarf und der Emissionsfreiheit der Verwendung von Fahrrädern. [4] Zusätzlich zu diesen drei Begriffen lässt sich noch das Argument der positive Aspekte auf Gesundheit sowie die subjektive Fahrfreude aufzählen.

Um diese Art von Verkehrspolitik zu betreiben benötigt es einiges an Voraussetzungen. Transport und Siedlungspolitik müssen aufeinander abgestimmt sein und beeinflussen einander. Die Siedlungsstruktur sollte eine gewisse Einwohnerdichte mit kurzen Wegen aufweisen, da sonst das Fahrrad an Anreiz verliert. Eine weitere Voraussetzung ist die Topografie und das örtliche Klima.

Meschik beschreibt in seinem zuvor genannten Buch zwei unterschiedliche Arten von Förderung des Radverkehrs: [4; S.35]

- Anreizmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Restriktionen zur Beschränkung konkurrierender Verkehrsmodi

Die Stadt Houten zeigt wie diese Planungsgrundsätze anhand eines realen Beispiels umgesetzt werden können.

2 Verkehrsorganisation in Houten (NL)

2.1 Verkehr in den Niederlanden

In den Niederlanden existieren, verglichen mit anderen europäischen Ländern bezüglich der Verkehrsorganisation einige erwähnenswerte Unterschiede.

Im Gegensatz zu Österreich und anderen Ländern ist in den Niederlanden in der Vergangenheit der Autoverkehr zwar stark gestiegen, jedoch wurde der Fuß- und Fahrradverkehr nicht so stark aus dem öffentlichen Raum verdrängt und trotzdem noch gefördert.

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist in diesem Zusammenhang besonders zu erwähnen, da dieser sehr stark in der Niederländischen Kultur verwurzelt ist. Der Anteil der zurückgelegten Wege im Bezug auf alle zurückgelegten Wege betrug in den Niederlanden im Jahr 2006 26 % wobei der Anteil in einigen Kommunen bis auf 40% steigt. In Österreich beträgt dieser Prozentsatz 9%. [5]

„Die Niederlande sind das einzige Land in Europa, in denen (sic) es mehr Fahrräder als Einwohner gibt“. [5]

Bereits in den Sechziger- und Siebzigerjahren machten sich Stadt- und Verkehrsplaner Gedanken, wie man mit dem großen Bevölkerungswachstum der niederländischen Städte verantwortungsvoll umgehen könnte. Mit 405 Einwohnern pro Quadratkilometer weisen die Niederlande eine der höchsten Bevölkerungsdichten in Europa auf. [6] Aus diesem Grund wird eine rein autoorientierte Betrachtungsweise der Verkehrsplanung als problematisch angesehen. Abgesehen von den politischen Bestrebungen, bietet die niederländische Topographie sowie das relativ milde Klima gute Voraussetzungen für ein großes Fahrradverkehrsaufkommen.

Das Straßenverkehrsnetz für den MIV ist ebenfalls sehr dicht und gut ausgebaut. In den frühen Neunzigerjahren wurde jedoch von Seiten der niederländischen Regierung eine groß angelegte Initiative mit dem Namen "Sustainable Safety" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit injiziert. Die Anzahl der Verkehrsunfälle und Verkehrstote sollten drastisch reduziert werden. Im Rahmen dieser Zielsetzung arbeitete das Institut für Verkehrssicherheitsforschung der Niederlande (eng: Institut for Road Safety Research) einen Maßnahmenkatalog aus. Dieser beinhaltet die drei Schlüsselbegriffe Funktionalität, Homogenität und Vorhersagbarkeit. [7] Unter Funktionalität wird in diesem Rahmen der Verwendungszweck des Verkehrsweges verstanden. Eine Straße sollte von den Verkehrsteilnehmern so verwendet werden wie sie auch konzipiert wurde. Zusätzlich sollten die Wege so kurz und direkt wie möglich gehalten werden. Der Begriff Homogenität beschreibt die Trennung der einzelnen Verkehrsarten und die Reduzierung der möglichen Konfliktpunkte. Die klare Zuordnung der Straßentypen und die Eindeutigkeit der Beschilderung sowie die leichte Orientierung im Straßensystem sind mit dem Überbegriff Vorhersagbarkeit beschrieben. Eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten und eine Ausweitung der 30er-Zonen für den MIV sind Maßnahmen, welche die niederländische Regierung gesetzt hat. Zusätzlich wird stark in die präventive Ausbildung der Verkehrsteilnehmer investiert. Als größtes Ziel wird in den Niederlanden eine möglichst großflächige Verkehrsberuhigung angestrebt. [7]

Das Öffentliche Verkehrsnetz ist in den Niederlanden sehr gut ausgebaut. Verglichen mit anderen EU-Ländern wird die Eisenbahn öfter als Verkehrsmittel der Wahl herangezogen. Dies ist größtenteils auf die gute Erschließung und einer starken Besiedelung der urbanen Räume zurück zu führen. [8] Die niederländische Eisenbahngesellschaft (NS) betreibt das dichteste Eisenbahnnetz Europas. [6] Eine Besonderheit dessen ist der durchgehende Betrieb in der Nacht zwi-

schen den größten Städten wie Amsterdam, Den Haag und Rotterdam sowie die sehr kurze Taktung.

Abgesehen von den Verkehrsmitteln auf dem Festland spielen internationale und nationale Schifffahrtsverbindungen in den Niederlanden eine große Rolle.

2.2 Houten

Houten ist eine Stadt in den Niederlanden mit ungefähr 48.000 Einwohnern und einer Fläche von 55,49 km² 10 Kilometer südlich von Utrecht. Die Einwohnerdichte beträgt 874 Einwohner pro Quadratkilometer. [9] Die Stadt bildet ein Aushängeschild für die niederländische Verkehrspolitik. Houten ist als Planstadt im Zuge zweier Stadterweiterungen um einen alten historischen Kern entstanden. Die Ursprünge des alten Stadtkernes lassen sich bis auf das neunte Jahrhundert zurückführen. [10]

Das Besondere dieser Stadt ist, dass sie von 1979 bis heute von 4.000 Einwohnern auf fast 50.000 Einwohner anwuchs. [4; S.42] Auslöser für diesen rasanten Siedlungsausbau war das große Bevölkerungswachstum in den Niederlanden generell und speziell in der anliegende Stadt Utrecht. (s. Abb. 1 u. 2)

Bereits 1966 wurden die ersten Überlegungen bezüglich einer Stadterweiterung angestellt. Diese verlief in zwei Phasen. Die erste Stadterweiterung geschah von 1966 bis 1998 und die zweite erfolgte in einem Zeitraum zwischen 1992 und 2015. 1979 begannen die ersten Besiedelungen. [10]. Es wurde jeweils um die zwei vorhandenen Bahnhöfe Houten und Houten Castellum eine Siedlungsstruktur aufgebaut.



Abbildung 1: Houten 1950 [10]

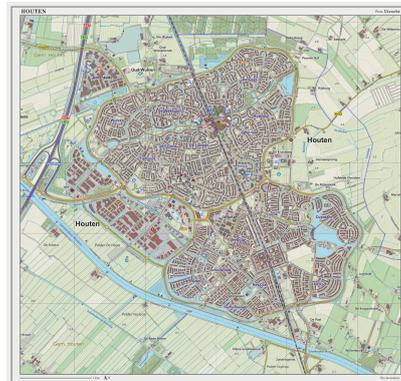


Abbildung 2: Houten heute [10]

Von Anfang an wurde bei der Verkehrsplanung in Kombination mit der Siedlungsplanung eine Bevorzugung des Fuß- und Fahrradverkehrs gegenüber dem MIV angestrebt. Der niederländische Architekt und Stadtplaner Robert Derks war maßgebend an der Planung beteiligt und setzte seinen städteplanerischen Ansatz der "gefilterten Durchlässigkeit" (eng: Filtered Permeability) um. [11; S.49] Bei diesem Ansatz werden für die gleiche Entfernung die Wege für den Fuß- und Fahrradverkehr kürzer gestaltet als für den motorisierten Individualverkehr. Auf diese Weise wurde der nichtmotorisierte Verkehr in Houten bevorzugt behandelt.

Das Gebiet Houten wird durch eine Ringstraße (nl. Rondweg) umschlossen. Diese Straße für den MIV kann mit einer Maximalgeschwindigkeit von 70 km/h befahren werden und von dort führen Stichstraßen in die einzelnen Gebiete. Auf diese Weise ist es für Pkws nicht möglich den Ort direkt zu durchqueren um zum Beispiel im Zentrum einkaufen zu gehen. Wenn das Auto als Verkehrsmittel gewählt wird, müssen die Bewohner zuerst ihren Stadtteil verlassen, auf die Ringstraße auffahren und zu einem späteren Zeitpunkt in die gewünschte Stichstraße einbiegen um an den Zielort zu gelangen. (s. Abb. 3) Um diese langen Wege zu vermeiden, wird das Fahrrad als

Fortbewegungsmittel gewählt oder gleich zu Fuß gegangen. Der Zusammenhang zwischen Siedlungsplanung und Verkehrsorganisation lässt sich am Beispiel der Stadt Houten gut erkennen.

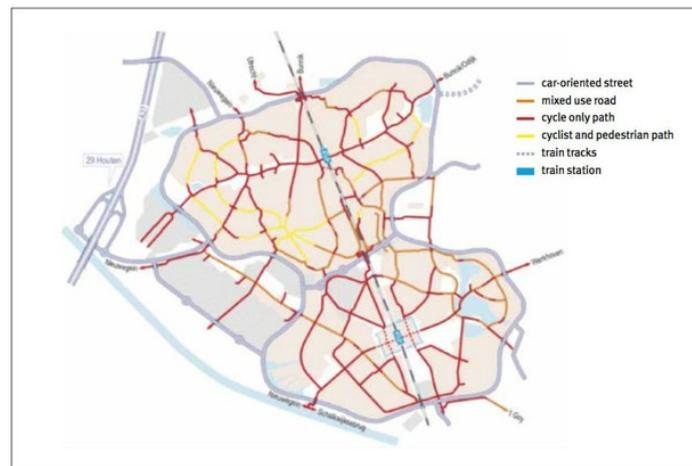


Abbildung 3: Verkehrsorganisation in Houten [11]

Im Bereich des Bahnhofes Houten wurde zusätzlich zu dem alten bestehenden Stadtkern ein neues Zentrum mit einem großen runden Platz geschaffen. Somit stellt der Bahnhof "Houten" den Mittelpunkt des nördlichen Teils der Stadt dar. Der südliche Teil wird durch den neueren 2010 eröffneten Bahnhof "Houten Castellum" erschlossen. [10] Von der Bahnstation Houten lässt sich die Stadt Utrecht in zehn Minuten per Bahn erreichen. Die Stadt befindet sich auf der Bahnstrecke Utrecht-Boxel. Beide Bahnhöfe sind von der jeweiligen Stadthälfte maximal zwei Kilometer vom Gebiet innerhalb der Ringstraße entfernt und somit schnell zu erreichen. Das zweite Zentrum bietet der Bevölkerung hingegen Freizeitangebote wie Cafés und Restaurants.

[11] Der Bahnhof Houten ist ein zweistöckiges Gebäude mit Gleisen und Bahnsteigen im ersten Geschoss und 4000 Fahrradabstellplätzen sowie diversen Einrichtungen wie einem Fahrradverleih im Erdgeschoss. [12] „In Houten werden ca. 48% aller Wege unter 7,5 km mit dem Fahrrad und weitere 15 % zu Fuß zurückgelegt.“ [4; S.44] Die Fahrradstraßen sind gut beschildert, asphaltiert und rot eingefärbt, wobei hingegen die Stichstraßen, bei denen es zu einer gemeinsamen Nutzung aller Verkehrsteilnehmer inklusive dem MIV kommt, grau gestaltet sind. Die Fahrradstraßen sind von den von Autos befahrbaren Straßen vollkommen getrennt. Die Hauptfahrradrouten haben gegenüber dem Autoverkehr Vorrang. [11; S.47] Nach niederländischem Recht dürfen auch niedrig motorisierte Mopeds die Fahrradwege befahren. [11; S.48] Da die Kleinmotorräder jedoch nicht in einem großen Ausmaß benutzt werden, stellt diese Tatsache keine große Konfliktgefahr mit dem Radverkehr in Houten dar.

Aufgrund dieser zahlreichen Bemühungen wurde die niederländische Stadt 2008 zur fahrradfreundlichsten Stadt der Niederlande gekürt. [10]

Trotz dieser Bestrebungen, den nicht motorisierten Verkehr zu fördern, ist Houten keine autofreie Stadt. Verglichen zum Fahrradanteil von 3 bis 4 Fahrrädern pro Haushalt kommen in der niederländischen Stadt 415 PKWs auf 1000 Einwohner. [11; S.56] Diese Autos parken jedoch auf der Hinterseite der meist zweistöckigen Wohngebäude und werden so von den Fahrradwegen aus kaum wahrgenommen.

Um eine sichere Überquerung der Ringstraße für Fahrradfahrer und Fußgänger zu gewährleisten, gibt es entlang dieser mehrere Unterführungen und Brücken.

Die Stadt Utrecht ist innerhalb einer halben Stunde mit dem Fahrrad zu erreichen.

Um die Attraktivität des Fahrradverkehrs zusätzlich zu steigern wurde bei besonderen Knotenpunkten wie zum Beispiel beim abgebildeten Kreisverkehr, eine eigene Fahradebene ausgeführt. (s. Abb. 4) Diese sorgt für einen ungehinderten Verkehrsfluss für Fahrradfahrer und für ein sicheres Vorankommen.



Abbildung 4: Kreisverkehr an der Ringstraße [13]

Generell ist zu sagen, dass bei der Kombination der beiden Verkehrsmittel in Houten das Prinzip verfolgt wurde, bei ähnlichen Geschwindigkeiten Fahrrad und Autoverkehr zu mischen und auf eine sichere Koexistenz mit gegenseitiger Rücksichtnahme zu setzen. Dies ist zum Beispiel bei den Stichstraßen zu beobachten. Bei der Ringstraße mit einer Verkehrsgeschwindigkeit von bis zu 70 km/h und einer großen Differenz der Geschwindigkeiten zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern gibt es eine vollkommene Entkoppelung.

Der motorisierte Verkehr in Houten findet hauptsächlich auf der Ringstraße statt. Die niederländische Stadt ist über die Autobahnen A27 und A12 an das niederländische Autobahnnetz angebunden.

Im Gebiet der Stadt lässt sich eine große Anzahl an Grün und Wasserflächen finden. In den Stadtteilen Loerik und Hofstad im Südosten der Stadt ist eine ganze Siedlung entlang Wasserflächen gebaut. Vom neuen Zentrum der Bahnstation "Houten" aus erstrecken sich zwei begrünte Verbindungsäste in Richtung Osten und Westen. Diese sind mit einem Hauptfahrradweg ausgestattet und dienen als allgemeiner Zubringer zum Zentrum oder umgekehrt zu den Wohnsiedlungen. Im Süden Houtens sind diese Grünflächen als Pentagon angelegt. Zusätzlich gibt es noch eine große Anzahl an Sport und Spielplätzen.

3 Wiener Neustadt

Um das niederländische Houten mit einer Stadt in Österreich im Bereich der Siedlungsplanung und Verkehrsorganisation zu vergleichen müssen bei beiden Untersuchungsobjekten ähnliche Rahmenbedingungen herrschen. Obwohl Planstädte der jüngeren Vergangenheit wie Houten in Österreich fast nicht zu finden sind, ist Wiener Neustadt ein Beispiel für eine viel ältere Planstadt. Sie wurde Ende des zwölften Jahrhunderts mit dem Lösegeld der Entführung des englischen Königs Richard Löwenherz errichtet. Die Gründung der Stadt fand 1194 statt. [1]

Die damals geplante Stadt entsprach in der Form einem Rechteck und besaß Stadtmauern mit Stadttoren. Von diesen Toren aus führten Straßen in die verschiedenen Richtungen. Zentrum der Stadt war und ist heute noch immer der Hauptplatz mit den Abmessungen von 80 mal 160 Metern.

Wiener Neustadt galt seit dem 19. Jahrhundert als Industriestadt und auch heute sind dort noch einige Industriebetriebe angesiedelt. Eine große Veränderung stellte die Anbindung an die Südbahn 1841 dar. [14] Von nun an war es möglich schnell Waren nach Wien und in andere Städte zu bringen. Dieser Umstand löste einen Zuzug von Arbeitskräften und somit ein Bevölkerungswachstum aus.

Auf Grund der guten Verkehrsanbindung, siedelten sich während der Zeit des Nationalsozialismus Rüstungs- und Kriegsindustriebetriebe an. Aus diesem Grund war die Stadt Ziel vieler Luftangriffe und gilt als die am stärksten zerstörte Städte des zweiten Weltkrieges in Österreich. In den Vierziger- und Fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts wurde Wiener Neustadt fast komplett wieder aufgebaut.

Um eine Vergleichbarkeit mit der niederländischen Stadt zu gewährleisten ist es weiter wichtig, dass Rahmenbedingungen wie Bevölkerungsanzahl und die Dichte der Besiedelung ähnliche Größen aufweisen. Wiener Neustadt hat zum Stand des 1. Jänner 2016 48.118 Einwohner. Die Fläche beträgt 60,9 Quadratkilometer. [1] Die Stadt befindet sich 50 Kilometer südlich von Wien und ist 20 Kilometer von Ungarn entfernt.

Bezüglich der Verkehrssituation stellt Wiener Neustadt einen Verkehrsknotenpunkt dar. Aus Sicht des MIV liegt die Stadt direkt an der Südautobahn der A2. Sie verbindet Wien über Graz und Klagenfurt mit Italien. Die Mattersburgerstraße S4 verläuft südlich von Wiener Neustadt und verbindet die Südautobahn mit der Burgenlandschnellstraße S31. Die Landesstraße B17 und B 21b stellen eine Ortsumfahrung dar. Der zweite Abschnitt der B17 im Osten der Stadt ist derzeit in der Planungsphase. [15]

Aus Sicht des Zugverkehrs liegt Wiener Neustadt an der Südbahnstrecke. Die Bundeshauptstadt Wien ist mit dem schnellsten Zug in 30 Minuten zu erreichen. Züge fahren in den Süden nach Graz, Klagenfurt sowie aber auch nach Italien und Tschechien. Der Bahnhof hat eine Frequenz von 25.000 Zuggästen und bedient rund 700 Züge täglich. [14]

Im Zentrum sind Fußgängerzonen vorhanden. Die Wiener Straße, die Herzog-Leopold-Straße und die Neukirchnerstraße sind für den Autoverkehr gesperrt und verlaufen vom Hauptplatz ausgehend in die Himmelsrichtungen Norden, Osten und Süden. Das Befahren der Fußgängerzonen mit dem Fahrrad ist zu gewissen Uhrzeiten gestattet. In der Stadt lassen sich Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Geh- und Radwege sowie reine Radwege finden. Teilweise sind Radfahrstreifen direkt auf dem Gehsteig aufgebracht. Weitere Radwege verbinden Wiener Neustadt mit umliegenden Gemeinden. Die internationale Radverbindung Eurovelo 9, die die Nordsee mit der Adria verbindet geht ebenfalls durch die niederösterreichische Stadt.

Wiener Neustadt besitzt mehrere große Grün- und Wasserflächen. Der Akademie- und Stadtpark sowie Badeseen sind Naherholungsgebiete. Im Norden der Stadt befindet sich das Stadtviertel Civitas Nova. Es beinhaltet Industriebetriebe, Wohnbauten und Veranstaltungszentren. Dieser Stadtteil wird durch eine eigene Bahnstation bedient.

Das Mobilitätsverhalten in Wiener Neustadt wurde 2013 in einer Studie des Magistrats Wiener Neustadt untersucht. In dieser Studie wurde das Verkehrsaufkommen von 2013 mit dem der Jahre 1990, 1996 und 2003 verglichen. Der MIV ist mit 58% aller Wege recht hoch, wobei von diesen 58% wiederum 46 % Autolenker darstellten. Der ÖV Anteil beträgt 14% und der Fahrradverkehr 10 %. „Der Fußgängerverkehr ist von 25% 1990 auf 18% 2013 zurückgegangen“ [16; S.3] (s. Abb. 5) Dies führt die Studie auf die starke Zersiedelung sowie auf die Erweiterung der autoorientierten Einkaufsmärkte zurück.

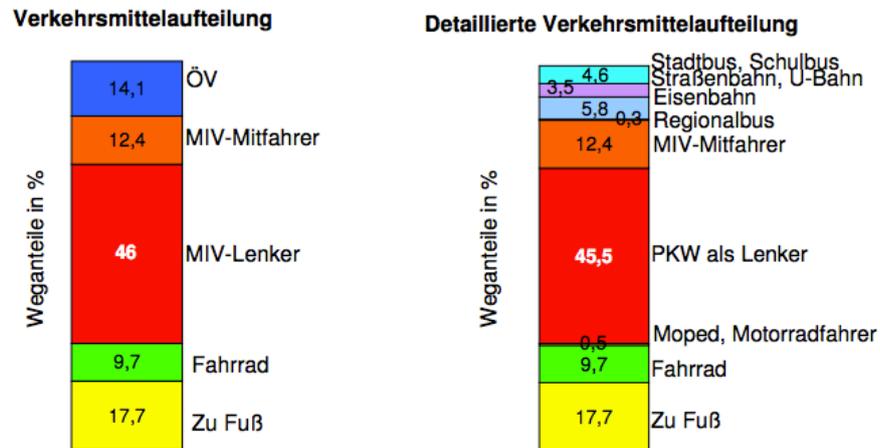


Abbildung 5: Mobilitätsverhalten aufgeteilt auf Verkehrsmittel [16]

„82 % aller Wege haben ihren Ausgangspunkt oder ihr Ziel in der Wohnung bzw. im Wohnhaus. 30% der Wege werden zwischen „Wohnung“ und „Erledigung“ zurückgelegt, jeder fünfte zwischen der „Wohnung“ und „Arbeit. Dies unterstreicht die Bedeutung der Raumplanung bzw. Siedlungsentwicklung für das Verkehrsverhalten.“ [16; S.9]

Rund um die Stadt befinden sich mehrere Einkaufszentren wie zum Beispiel der Fischapark im Osten, welche schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Die Innenstadt Wiener Neustadts weist im Gegensatz dazu wie in vielen anderen Städten auch einen relativ hohen Anteil an leerstehenden Geschäften auf und wird somit für die Besucher der Innenstadt zunehmend unattraktiv. Zusätzlich zu dieser Dezentralisierung des Einkaufsverhaltens befinden sich viele Arbeitsplätze am Stadtrand und sind nur mit dem Auto gut erreichbar. Das Industriegelände Nord im Norden der Stadt ist ein Beispiel hierfür. Der Weganteil des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs beträgt 39% und der Berufspendlerverkehr stellt 20 % der gesamten Wege dar. [16; S.13].

„Der bestehende Trend zum dezentralen Wohnen (Zersiedelung) und zur Zentralisierung der Versorgungseinrichtungen verlängert die Wege und führt zu autoabhängigen Strukturen“ [16; S.9]

Diese Situation führt zu einer Dominanz des MIV in Wiener Neustadt. Die Hauptverkehrsrouten sind die Grazerstraße, die Neudörflerstraße, die Fischauergasse, die Neunkirchnerstraße sowie die Puchbergerstraße. Die Grazerstraße, welche eine wichtige Nord-Südverbindung für den MIV durch die Stadt darstellt hat mit einem sehr großen Verkehrsaufkommen zu kämpfen. Zusätzlich zu dieser Belastung teilt sie die Stadt zwischen Innenstadt und Akademiepark in zwei Teile. Die Straße selber ist für den Fuß- und Fahrradverkehr nur wenig attraktiv. Eine Entlastung dieser Verbindung soll die teilweise fertiggestellte Ostverbindung darstellen. Einige Bewohner und auch Experten kritisieren jedoch, dass diese die Dominanz des Autoverkehrs weiter steigern, für die Anrainer im betroffenen Gebiet eine Verminderung der Lebensqualität darstelle und dass die geplante Umfahrung das Verkehrsproblem nur zeitlich aufschieben würde.

Um den Fahrradverkehr in der Stadt zu fördern gibt es mehrere Radwege sowie das Fahrradleihsystem „Nextbike“ mit 12 Standorten. Die Fahrradwege sind meistens neben den parkenden PKWs auf der Straße als Radfahrstreifen angeordnet oder auf dem Gehsteig eingezeichnet. Als Resultat dieser Maßnahme bleibt für beide Verkehrsteilnehmer wenig Platz auf den Gehsteigen beziehungsweise sind die Radfahrstreifen viel zu schmal. Das folgende Bild zeigt exemplarisch die Situation am Eyserspergring. Zwei Personen haben kaum Platz um neben dem Fahrradstreifen nebeneinander zu gehen. (s. Abb. 6)



Abbildung 6: Exemplarische Darstellung der Situation für den Rad- und Fußgängerverkehr auf dem Eyerspergring

Die Mehrzweckstreifen sind an Stellen, bei denen es zu gefährlichen Situationen zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern beziehungsweise Fahrradfahrern und dem MIV kommen könnte, rot eingefärbt. Fahrradabstellplätze sind im Bereich der Innenstadt zwar vorhanden, waren jedoch zu dem Zeitpunkt der Besichtigungen der Stadt im Winter überfüllt. Der Bahnhof bietet überdachte Abstellplätze für circa 350 Fahrräder.

In dem von den Wiener Neustädter Stadtwerken in Auftrag gegebenen Energiekonzeptes der Stadt ist der Verkehr mit 30,6% des Energieverbrauchs als größter Energieverbraucher aufgelistet. Bei den CO₂ Emissionen stellt der Verkehr sogar einen Anteil von 34,2% an den Gesamtemissionen dar. [17]

Teile der Bevölkerung haben diesen akuten Handlungsbedarf bereits erkannt und fordern einen nachhaltigeren Umgang mit dem Thema Verkehr. Die Radlobby Wiener Neustadt fordert unter anderem: [18]

- Erstellung eines ganzheitlichen Radkonzepts für Wiener Neustadt inklusive der Ernennung eines Fahrradbeauftragten
- Vorzug des Radverkehr in der Verkehrspolitik
- Fahrradfreundlichere Gassen und Anbindung an Stadtviertel wie Civitas Nova
- Sanierung diverser Radrouten
- Maßnahmen zur Eindämmung des MIV

All diese Überlegungen sind im Gegensatz zu Wiener Neustadt in Houten von Anfang an bedacht worden.

3.1 Anwendung der Verkehrsorganisation von Houten auf Wiener Neustadt

Um die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer gerechter und verantwortungsbewusster zu gestalten, ist es sinnvoll, andere Städte im Vergleich zu betrachten. Der größte Unterschied zu Houten ist die grundsätzliche Herangehensweise von Beginn an. Da Wiener Neustadt wesentlich älter und viel langsamer gewachsen ist, war dies in der niederösterreichischen Stadt nicht möglich. Houten hat sich in der Vergangenheit entschieden, den Radverkehr als Alternative zu dem MIV stark zu fördern.

Um wie in Houten den Fahrradverkehr stärker zu forcieren können die beschriebenen Pull und Push Faktoren aus dem Buch von Michael Meschik "Planungshandbuch Radverkehr" angewendet werden. Die "Pull Faktoren" bestehen aus Anreizen die den Fahrradverkehr fördern.

Diese sehen folgende Maßnahmen vor: [4; S.25]

- Eigene Flächen wie zum Beispiel Fahrradstraßen für den Fahrradverkehr
- Energieverbrauch für Fahrradfahren minimieren

- Komfort sicherzustellen (überdachte Abstellplätze)
- Ein angenehmes Fahrradklima zu schaffen (Public Awareness Konzept)
- Sicherheit (Geschwindigkeit des MIV verringern)

Push Faktoren welche den MIV einschränken würden können mit folgenden Maßnahmen erreicht werden: [4; S.25]

- Geschwindigkeitsdämpfung (Tempo 30 Zonen)
- Erhöhung des Raumwiderstandes (Parkplätze sind nicht in unmittelbarer Nähe)
- Parkraumbewirtschaftung (Reduzierung des Parkraums, Parkgebühren)
- Volkswirtschaftliche Maßnahmen (Erhöhung der Mineralölsteuer)
- Geringeres Platzangebot für den MIV (breiter Radfahrstreifen, Busspuren)

Am Beginn dieser Maßnahmen sollte die Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung angestrebt werden. Ist dieses vorhanden können Maßnahmen zur Regulierung des MIV getroffen werden.

Die bereits erwähnte Theorie der "gefilterten Durchlässigkeit", welche in Houten angewendet wurde, und die Wege für den MIV gegenüber den Fuß- und Fahrradverkehr verlängert, kann auch in Wiener Neustadt herangezogen werden. Hierfür dürften die großen Landesstraßen wie die B17 die direkte Durchquerung des inneren Stadtgebietes nicht zulassen. Lenker des MIV könnten somit nur über Stichstraßen, welche sich nur über einer Ringstraße erreichen ließen zu den Siedlungen zufahren. Von diesen Stichstraßen würden weitere Stichstraßen in die einzelnen Siedlungsgebiete führen. Aus der Fischauer Gasse, der Zehnergasse, der Ungargasse, der Wiener Straße und der Pottendorferstraße würden bei dieser Umplanung unter anderem Stichstraßen werden. (s. Abb. 7) Diese sind nicht miteinander verbunden sodass es nicht möglich ist zum Beispiel über die Pottendorferstraße zu der Fischauergasse zu fahren. Um das Konzept der Ringstraße in Houten zu verwenden können die vorhandenen Straßen in Wiener Neustadt genützt werden. Da die westliche Umfahrungsstraße in Wiener Neustadt sich erst in Planungsphase befindet, beziehungsweise umstritten ist, wird diese nicht in die Umplanung einbezogen. Somit ergibt sich eine nicht geschlossene Umfahrungsstraße entlang der B17, B21, B21b, A2 und der S4, von der aus die einzelnen Stichstraßen erreicht werden können. Auf den Bau des letzten Teilstücks der Umfahrung könnte somit verzichtet werden und die Lebensqualität der Anrainer in dem betroffenen Gebiet würde sich somit auch nicht zum Schlechteren wandeln.

Vor dem Bahnhof würde sich die Schaffung eines zweiten Stadtzentrums wie in Houten anbieten. Die maximale Entfernung zwischen Siedlungen innerhalb dieser Ringstraße und dem Bahnhof beziehungsweise dem Hauptplatz würde ähnlich wie in Houten 2,5 Kilometer nicht überschreiten. Diese Distanz ist für den Fahrradverkehr gut geeignet.

Ein weiterer Schritt wäre eine Verkehrsberuhigung der historischen Altstadt durch eine für den Fahrradverkehr geöffnete Fußgängerzone, welche sich über das gesamte Gebiet erstreckt. Von der Altstadt würden radial Fahrradwege in die verschiedenen Himmelsrichtungen wegführen. Ein Beispiel hierfür wäre die Zehnergasse westlich des Bahnhofes. Grünflächen wie die Hauptallee im Akademiepark und die Schmuckerau könnten ähnlich wie in Houten mit Fahrradwegen ausgestatte grüne Erschließungsäste des Stadtzentrums sein. (s. Abb. 7) Eine Heruntersetzten der maximalen Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Stichstraßen könnte eine Koexistenz des MIV und des Fahrradverkehrs an den gemeinsam genutzten Verkehrsflächen gewährleisten. Der derzeit bestehende Bahnhofplatz könnte, wie in der niederländischen Stadt in ein zweites modernes Zentrum umgebaut werden und sollte wesentlich mehr Fahrradabstellplätze aufweisen. Wie bereits von der Radlobby Wiener Neustadt gefordert, sollten neue Stadtgebiete wie die Civitas Nova mit Radwegen besser und direkter erschlossen werden. Bei den Knotenpunkten zwischen Radweg, Fußweg und Umfahrungsstraße stellen Unterführungen beziehungsweise Fuß- und Radverkehrsbrücken sichere Möglichkeiten der Überquerung dar. Da der Großteil der zurückgelegten Wege zwischen "Wohnung" und "Einkauf und Erledigungen" beziehungsweise zwischen "Wohnung" und "Arbeit" geschehen, erweist es sich als sinnvoll, diese

Wege zu verkürzen und die Nahversorgung in der Stadt zu fördern. Dies könnte durch einen hohen Anteil an Fuß- und Fahrradverkehr erfolgen und langfristig den Stadtkern neu beleben. Die folgende Abbildung zeigt die Umplanung Wiener Neustadts, die sich am Verkehrskonzept der Stadt Houten orientiert.

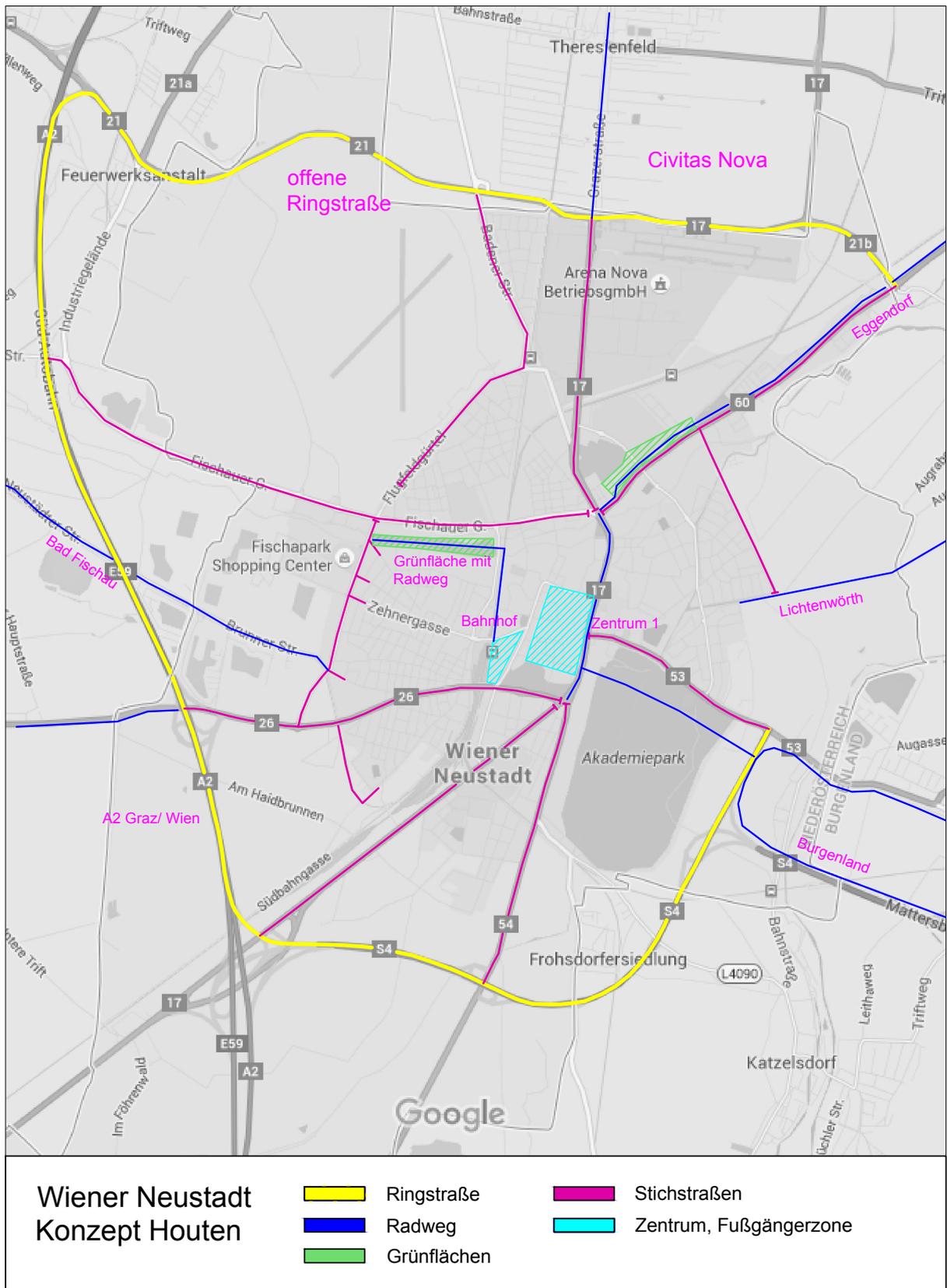


Abbildung 7: Neuorganisation der Verkehrssituation in Wiener Neustadt [19]

4 Schlussfolgerung

In Wiener Neustadt ist wie in anderen Städten in Österreich zu beobachten, dass zwar einige Maßnahmen zu Förderung alternativer Verkehrsmittel getroffen werden, jedoch die restriktiven Maßnahmen gegenüber dem MIV nicht oder nur in geringen Maß verfolgt werden. Fahrradwege befinden sich oft auf Gehsteigen, behindern den Fußgängerverkehr und enden plötzlich. Dies erweckt den Anschein, als würde die letzte Konsequenz in der Umsetzung fehlen. Dies ist vermutlich ein Kompromiss, der aus den unterschiedlichen Ansichten in der Bevölkerung und den politischen Parteien entstanden ist.

In den Niederlanden ist das Fahrradfahren seit langen in der Kultur verwurzelt und ist aus dem Alltagsleben nicht wegzudenken. In der Hochblüte des Autoverkehrs in den Fünfziger und Sechziger Jahren galt es hierzulande als unmodern sich mit dem Fahrrad fortzubewegen. In dieser Zeit wurden in der Verkehrs- und Siedlungsplanung autofreundliche Strukturen geschaffen. Diese entstandenen Strukturen beeinflussen das Verhalten der Stadtbewohner noch heute und zusätzlich ist der Trend der Zersiedelung auch in Wiener Neustadt zu beobachten. Aus diesem Grund sind öffentliche Kampagnen und Bewusstseinsbildung der Bevölkerung ein wichtiges Mittel um ein verantwortungsbewussteres Verhalten und eine breite Unterstützung bei der Änderung der Verkehrsorganisation zu gewährleisten. Der öffentliche Raum sollte allen Verkehrsteilnehmer gleiche Rechte zusprechen und nicht, wie es oft zu sehen ist, den motorisierten Individualverkehr bevorzugen. Die städteplanerischen Veränderungen zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs müssen von der Bevölkerung akzeptiert und auch angenommen werden. Aus diesem Grund ist eine möglichst frühe Einbeziehung und Aufklärung sinnvoll.

Houten erweckte den Eindruck, die Einwohner seien stolz auf die Tatsache, dass ihre Stadt durch ihre Verkehrsorganisation Bekanntheit erlangt hat. Diese Denkweise sollte aus Sicht der nachhaltigen Verkehrsplanung auf Wiener Neustadt übertragen werden und würde so eine große Chance für die Stadt darstellen.

Literaturverzeichnis

- [1] Website Wiener Neustadt: www.wiener-neustadt.at, 2016. Web, 12.02.2016
- [2] Österreichisches Umweltbundesamt: *Klimaschutzbericht 2014*, Wien 2014
- [3] Gehl J.: *Städte für Menschen*, S9 Berlin 2015
- [4] Meschik M. *Planungshandbuch Radverkehr*; Wien 2008
- [5] Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft: *Radfahren in den Niederlanden 2009*. Web, 13.02.2016
- [6] Wikipedia Niederlande: de.wikipedia.org/wiki/Niederlande. Web, 13.02.2016
- [7] Wegman F., Dijkstra A., Schermers G., Vliet P. Institut for Road Safety Research Netherlands: *Sustainable Safety in the Netherlands: the vision, the implementation and the safety effects*, Leidschendam 2005
- [8] Ministry of Transport, Public Works and Water Management: *Public Transport in the Netherlands*, Den Haag 2010
- [9] Wikipedia Houten: de.wikipedia.org/wiki/Houten. Web, 15.02.2016
- [10] Wikipedia Houten (en): en.wikipedia/wiki/Houten. Web, 15.02.2016
- [11] Foletta N. ITDP Europe: *Houten, Utrecht the Netherlands*. Web, 13.02.2016
- [12] Leben J. *Das Rad parkt in der Einfahrt*, Radzeit 3/2008. Web, 20.02.2016
- [13] Botermans André: *Bicycle Town Houten*, Präsentation, 23.09.2015
- [14] Wikipedia Wiener Neustadt, de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neustadt, Web 18.02.2016
- [15] Website Niederösterreich, www.noel.gv.at: Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Wiener Neustadt. Web, 17.02.2016
- [16] Magistrat Wiener Neustadt: *Mobilitätsverhalten Wiener Neustadt 2013*, Graz 2014
- [17] Wiener Neustädter Stadtwerke und Kommunal Service GmbH: *Energiekonzept Wiener Neustadt 2012*
- [18] Interview mit Hannes Höller via Email, Radlobby Wiener Neustadt am 10.02.2016
- [19] Kartenmaterial Google Maps, Wiener Neustadt. Web, 20.02.2016