



Institut für Raumplanung und ländliche Neuordnung
Vorstand: Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn. Walter Seher

Betreuerin:
Dipl.-Ing. Dr. Juliane Stark
(Institut für Verkehrswesen)

AUSWIRKUNGEN DER GEPLANTEN „OSTUMFAHRUNG
WIENER NEUSTADT TEIL 2“ AUF DEN RADVERKEHR IM
BEREICH „AM TRIANGEL“

Bachelorarbeit zur Erlangung des akademischen Grades
eines Bakkalaureus der technischen Wissenschaften der
Studienrichtung Landschaftsplanung und Landschafts-
architektur an der Universität für Bodenkultur - Wien

Eingereicht von
David Hacker

Wien, September 2016

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich an Eides statt, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit ohne fremde Hilfe und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Diese Arbeit bzw. ein Teil dieser Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch bei keiner anderen Prüferin / keinem anderen Prüfer als Prüfungsleistung eingereicht.

Mir ist bekannt, dass Zuwiderhandeln geahndet wird („Verwendung unerlaubter Hilfsmittel“) und weitere rechtliche Schritte nach sich ziehen kann.

Wien, am 08.09.2016

David Hacker

Kurzfassung

Der Plan, im Osten Wiener Neustadts eine Umfahungsstraße zu errichten, besteht bereits seit Jahrzehnten und nimmt derzeit (wieder) konkrete Formen an. Diese Arbeit soll die Auswirkungen der Umfahungsstraße – sollte sie so, wie aktuell geplant, errichtet werden – auf den Radverkehr im Gebiet „Am Triangel“ untersuchen. Dabei wird besonderes Augenmerk auf die vorwiegend von RadfahrerInnen genutzte „Franz von Furtenbach-Straße“ gelegt, die nach den aktuell vorliegenden Straßenbauplänen zur Sackgasse würde.

Mithilfe einer Zählung soll ein Gefühl für die Größenordnung des aktuellen Radverkehrsaufkommens in diesem Bereich gewonnen werden. Weiters wurde eine Befragung betroffener RadfahrerInnen durchgeführt, die Erkenntnisse zu den zurückgelegten Wegen, zum allgemeinen Verkehrsverhalten der Befragten und zu deren Einstellung zur geplanten Ostumfahrung liefert.

Abstract

The plan to build a bypass road in the east of Wiener Neustadt has been around for decades and is currently taking (again) to take shape. This paper aims to examine the impact of the bypass road on the bicycle traffic in the area "Am Triangle". Special attention is paid to the "Franz von Furtenbach-road" that would become a dead end according to the currently existing road plans.

A counting of the current traffic shall give a sense of the current bicycle traffic in this area. In addition a survey was carried out which provides knowledge about the routes of the interviewed cyclists, their general travel behavior and their opinion on the planned road.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ziele der Arbeit	5
2	Ausgangslage	6
2.1	Geschichtlicher Abriss	6
2.2	Streckenverlauf und Charakteristika der geplanten Straße	6
2.3	Beabsichtigte Auswirkungen der Umfahrungsstraße	8
2.4	Verkehrszählungen und Prognosen zum motorisierten Verkehr	8
2.5	Status quo und Zielsetzungen bezüglich Radverkehr	8
3	Methoden	9
3.1	Verkehrszählung	9
3.2	Befragung	10
3.2.1	Aufbau des Fragebogens	10
3.2.2	Pretest	11
4	Dateneingabe und Analyse	12
4.1	Verkehrszählung	12
4.1.1	Befragung	12
5	Ergebnisse	13
5.1	Verkehrszählung	13
5.1.1	Zeitliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens	14
5.1.2	Räumliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens	15
5.2	Befragung	17
5.2.1	Fragen zum aktuellen Weg	17
5.2.2	Fragen zur Nutzung von Fahrrad und PKW	21
5.2.3	Fragen zur geplanten Ostumfahrung Wiener Neustadt	22
5.2.4	Auswirkungen, wenn die „Franz von Furtenbach-Straße“ zur Sackgasse wird	24
5.2.5	Fragen zur Person und Statistik	26
6	Fazit	28
7	Literaturverzeichnis	29
7.1.1	Tabellenverzeichnis	30
7.1.2	Abbildungsverzeichnis	30
8	Anhang	31

1 Einleitung

Die aktuell vorliegenden Pläne des Landes Niederösterreichs zum Bau einer Umfahrungsstraße im Osten von Wiener Neustadt lassen Auswirkungen auf den Radverkehr vermuten. Während die Untersuchung der Auswirkungen der geplanten Umfahrung auf die Menge, Verteilung und Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens im gesamten Stadtgebiet von Wiener Neustadt und darüber hinaus nicht Teil dieser Arbeit ist, soll der Blick auf den Radverkehr im Gebiet „Am Triangel“ gerichtet werden, wo unter anderem deshalb Veränderungen zu erwarten sind, da die (auch) von RadfahrerInnen genutzte „Franz von Furtenbach-Straße“ durch den Bau der geplanten Straße zur Sackgasse würde. Als Gebiet „Am Triangel“ wird die Umgebung einer charakteristischen Kurve des Wiener Neustädter Kanals im Osten Wiener Neustadts bezeichnet.

RadfahrerInnen sind sensibel gegenüber Umwegen. Anforderungen an eine anzustrebende Radverkehrs-Infrastruktur umfassen daher unter anderem auch eine umweg- und unterbrechungsfreie, zügige Linienführung (vgl. ASTRA 2001, S. 13).

1.1 Ziele der Arbeit

Erstes Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die vorherrschenden Radverkehrs-Ströme im Gebiet „Am Triangel“ im Osten Wiener Neustadts zu erfassen und Informationen über die Rad fahrenden Nutzer der „Franz von Furtenbach-Straße“ sowie deren Wege, Verkehrsverhalten und Meinungen zur geplanten Ostumfahrung zu erhalten. Dieses Ziel soll einerseits durch eine Zählung und andererseits durch eine Befragung betroffener RadfahrerInnen erreicht werden.

In weiterer Folge sollen die erhobenen Daten statistisch ausgewertet und reflektiert werden, um auf deren Basis die Auswirkungen der Umfahrungsstraße – sollte sie so, wie derzeit geplant, realisiert werden – auf den Radverkehr im Bereich „Am Triangel“ zu untersuchen.

2 Ausgangslage

2.1 Geschichtlicher Abriss

Bereits 1969 wurde eine erste Trassenstudie für eine Ostumfahrung Wiener Neustadts erstellt (vgl. NÖ NACHRICHTEN 2000, S.15). Seit 1975 ist die geplante Trasse der Umfahrungsstraße im Flächenwidmungsplan der Stadt Wiener Neustadt eingetragen (vgl. SCHNEEBERGER 2016). Auch in einem in der ersten Hälfte der 1980er-Jahre publizierten Stadtplan der Stadt Wiener Neustadt wurde die „projektierte Ostumfahrung“ bereits kenntlich gemacht (vgl. FREMDENVERKEHRSVEREIN WR. NEUSTADT o.j.).

Das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept des Jahres 1997 führt die Ostumfahrung Wiener Neustadt bereits als Straßenbauprojekt der höchsten Prioritätsstufe an (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 1997, S. 106) Auch im 2015 publizierten Niederösterreichischen „Mobilitätskonzept 2030+“ wird die „B17 Umfahrung Wr. Neustadt Ost II“ in die Liste der Projekte der Kategorie 1 eingeteilt. Projekte dieser höchsten Prioritätsstufe sollen nach Zielsetzung des Landes Niederösterreichs unter Voraussetzung entsprechender Planungsabläufe bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015, S. 98f.).

Aktuell wurden seitens der Straßenbauabteilung des Landes Niederösterreich Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung fertig ausgearbeitet, um als nächsten geplanten Schritt einen entsprechenden behördlichen Bewilligungsantrag zu stellen (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2016a).

2.2 Streckenverlauf und Charakteristika der geplanten Straße

Die mit einer asphaltierten Gesamtbreite von 8,5 m angelegte Trasse verbindet auf einer Länge von 4,8 km die Mattersburger Schnellstraße S4 mit dem 2008 als B21b eröffneten 1. Teil der Wiener Neustädter Ostumfahrung und bildet so das Schlussstück eines Ringes hochrangiger Straßen rund um die Stadt Wiener Neustadt (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2016a). Der zu erwartende Flächenverbrauch beträgt rund 17,5 ha, die veranschlagten Gesamtkosten belaufen sich auf 32,7 Mio. Euro (vgl. PRÖLL 2015, S. 1).

Im Bereich „Am Triangel“ quert die Trasse drei bestehende Straßen. Während die Straßen „Am Triangel“ und „rechte Kanalzeile“ die Umfahrung mit einer Brücke überqueren werden, wird die „Franz von Furtenbach-Straße“ – eine Straße mit Fahrverbot ausgenommen Anrainer, Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge - zur Sackgasse. Entlang der Umfahrungsstraße soll in diesem Abschnitt ein Begleitweg errichtet werden (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2016b). Sollte die „Franz von Furtenbach-Straße“ (a) wie geplant zur Sackgasse werden, ergeben sich im Wesentlichen zwei unmittelbare Ersatzrouten (Abbildung 1). Einerseits auf bestehender Infrastruktur (b), wobei bei der geplanten

Kreuzung „B 53 / Ostumfahrung“ mit einer Lichtsignalanlage zu rechnen ist und der bestehende zweirichtungs-Geh- und Radweg neben der „Neudörfler Straße“ qualitative Mängel aufweist. Andererseits ermöglicht der die Umfahrungsstraße begleitende Weg eine wohl komfortablere, konfliktärmere Alternativroute (c), die gegenüber der aktuellen Strecke um 900 Meter länger ist, was bei 18 km/h einer Fahrtdauer von 3 Minuten entspricht.

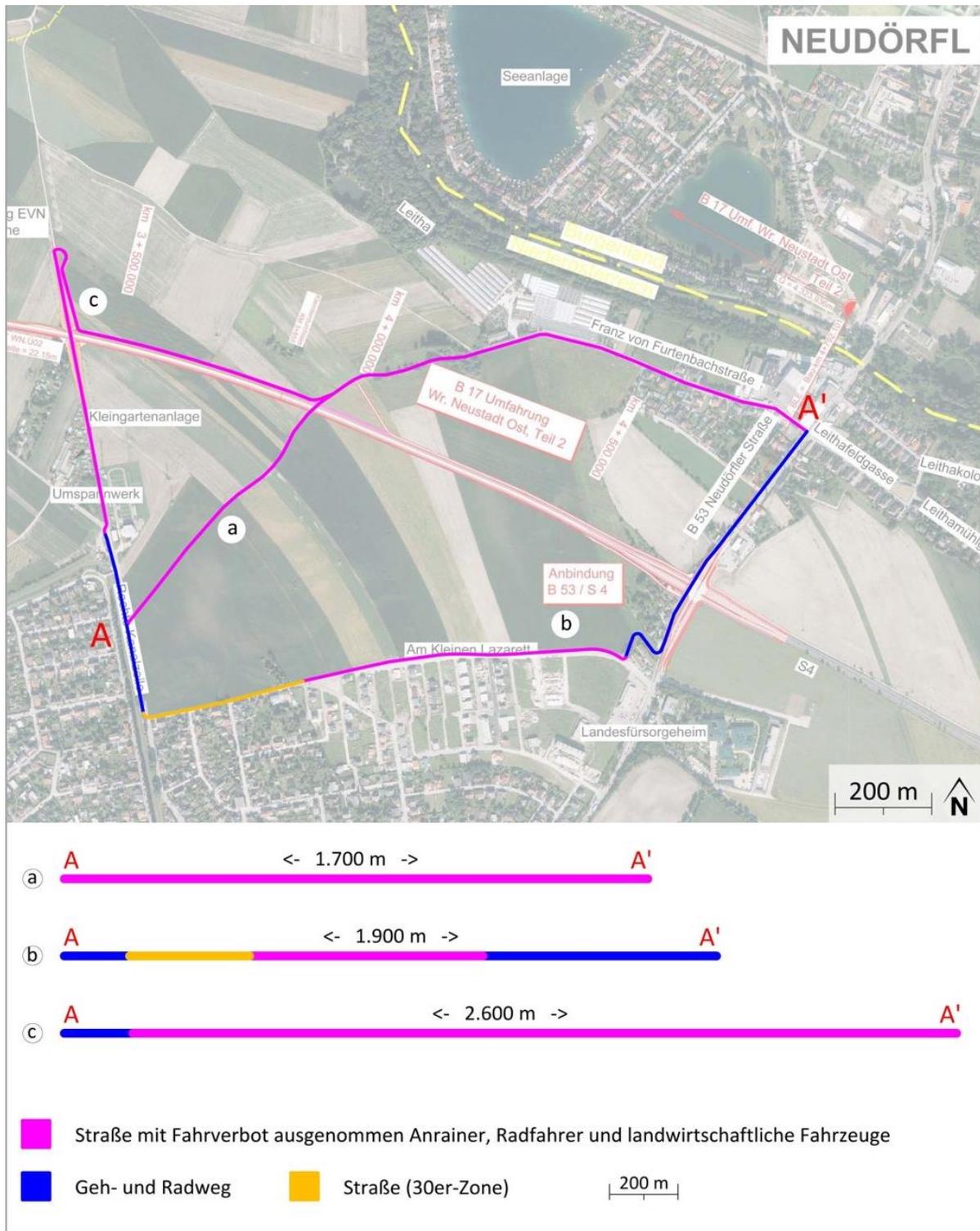


Abbildung 1: Trassenführung Ostumfahrung, Alternativrouten zur „Franz von Furtenbach-Straße“ (Grundlage: Übersichtsplan Ostumfahrung, AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2016b).

2.3 Beabsichtigte Auswirkungen der Umfahrungsstraße

Mit dem Bau der projektierten Umfahrungsstraße soll das Stadtzentrum hinsichtlich der Belastungen durch Luftschadstoffen und Lärm entlastet werden und die Trennwirkung, die von bestehenden Straßen im Ortsgebiet ausgeht, verringert werden. Geschehen soll dies durch eine Verlagerung des Durchzugsverkehrs, insbesondere Schwerverkehrs, auf die Umfahrungsstraße. In den entlasteten Wohngebieten wird dadurch vom Land Niederösterreich eine Steigerung der Lebensqualität erwartet (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2016a).

2.4 Verkehrszählungen und Prognosen zum motorisierten Verkehr

Im Zuge der Planungen des Landes Niederösterreichs wurde Wiener Neustadts Hauptstraßennetz einer Verkehrsuntersuchung unterzogen. Neben der Zählung des aktuellen Kfz-Aufkommens wurden Prognosen für zwei Planfälle erstellt. Planfall 0 prognostiziert die Situation im Jahr 2030 ohne den Bau zusätzlicher Straßen und ohne Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Für diesen Fall ist ausgehend von den 2013 gezählten Werten eine deutliche Steigerung des Kfz-Aufkommens auf Wiener Neustadts Hauptstraßen zu erwarten. Für den Straßenzug „Nestroystraße-Stadionstraße“ würde dies konkret eine Zunahme von aktuell 11.600 Kfz/Tag auf 15.300 Kfz/Tag im Jahr 2030 bedeuten. Auf der „Grazer Straße“ wäre eine Steigerung von aktuell 26.100 Kfz/Tag auf 30.300 Kfz/Tag im Jahr 2030 zu erwarten. Allerdings wird auch in Planfall 1 – der von der Fertigstellung des Umfahrungsringes ausgeht – mit einem (geringeren) Zuwachs hinsichtlich des Kfz-Aufkommens auf den innerstädtischen Hauptstraßen gerechnet. Für den Straßenzug „Nestroystraße-Stadionstraße“ sind in diesem Fall 14.400 Kfz/Tag im Jahr 2030 prognostiziert, für die „Grazer Straße“ 27.900 Kfz/Tag (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2015c, S. 8f.).

2.5 Status quo und Zielsetzungen bezüglich Radverkehr

Das Land Niederösterreich hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen „in nächster Zeit“ von 8 auf 14 Prozent zu steigern (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015a, S. 47). In Wiener Neustadt werden derzeit (Stand der letzten Erhebung: 2013) 10 Prozent der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dieser Wert liegt einerseits leicht über dem niederösterreichischen Durchschnitt, andererseits „im unteren Durchschnitt vergleichbarer Städte“ (ZIS+P VERKEHRSPLANUNG 2014, S. 10). Im Energiekonzept der Stadt Wiener Neustadt wurde 2012 das Ziel festgeschrieben, den Anteil des Radverkehrs auf 15 Prozent aller zurückgelegten Wege zu steigern (vgl. CONPLUSULTRA 2012, S. 47).

3 Methoden

Zur Erfüllung der eingangs beschriebenen Ziele dieser Arbeit wurden eine Verkehrszählung und eine Befragung durchgeführt. Die folgenden Absätze dienen der Erläuterung der methodischen Vorgangsweise.

3.1 Verkehrszählung

Zur Erhebung des aktuellen Verkehrsaufkommens wurde im Bereich „Am Triangel“ an zwei Tagen eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Zählung mittels Strichliste erfolgte am Samstag, 28.05.2016 von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr sowie am Donnerstag, 02.06.2016 von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr jeweils durch eine Zählperson bei sonnigem, weitgehend niederschlagsfreiem Wetter. Dabei wurden sowohl die Verkehrsströme des Fuß- und Radverkehrs als auch die des motorisierten Verkehrs erfasst. Die zählende Person war durchgehend am „Schneeweiß-Steg“ (Brücke über den Wiener Neustädter Kanal) positioniert. Durch die erhöhte Lage der Brücke konnten 5 Verkehrsflächen („Am Triangel“, „rechte Kanalzeile ost“, „rechte Kanalzeile west“, „Franz von Furtenbach-Straße“, „Wiener Neustädter-Straße und „Schneeweiß-Steg“) in die Zählung miteinbezogen werden. Die Positionierung der Zählperson ist in Abbildung 2 dargestellt, das verwendete Zählblatt ist dem Anhang beigelegt.

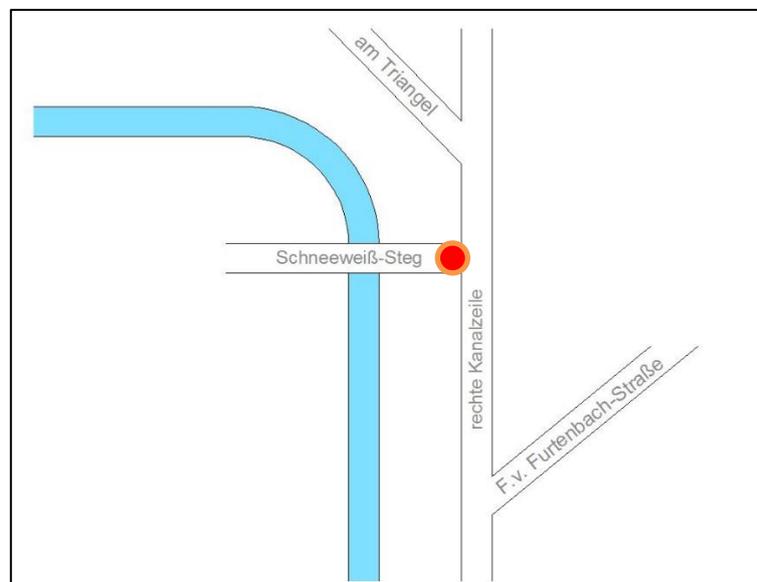


Abbildung 2: Positionierung der Zählperson am „Fritz Schneeweiß-Steg“

3.2 Befragung

Um nähere Informationen über die NutzerInnen der „Franz von Furtenbach-Straße“ zu erhalten, wurden 50 RadfahrerInnen ab 16 Jahren zu verschiedenen Tageszeiten und Wochentagen stichprobenartig befragt. Dazu war die befragende Person in der „Franz von Furtenbach-Straße“ stationiert und bat die vorbeifahrenden RadfahrerInnen, für die Befragung stehenzubleiben, die dann vor Ort durchgeführt wurde und rund 5 bis 10 Minuten pro Person in Anspruch nahm. Die Befragungszeiten sowie der Anteil der Befragten Personen am Gesamtaufkommen aller RadfahrerInnen in der „Franz von Furtenbach-Straße“ zum jeweiligen Zeitpunkt sind in Tabelle 1 dargestellt.

	RadfahrerInnen gesamt	RadfahrerInnen befragt	Anteil der befragten Personen
18.06.2016; 10:30 bis 11:30 (Sa)	13	3	23 %
22.06.2016; 16:30 bis 19:30 (Mi)	31	13	42 %
23.06.2016; 08:45 bis 11:30 (Do)	40	7	18 %
25.06.2016; 10:30 bis 11:30 (Sa)	15	3	20 %
26.06.2016; 18:00 bis 18:30 (So)	4	1	25 %
23.07.2016; 10:30 bis 12:30 (Sa)	24	7	29 %
23.07.2016; 16:30 bis 19:00 (Sa)	25	11	44 %
29.07.2016; 07:30 bis 09:00 (Fr)	8	5	63 %
GESAMT	160	50	31 %

Tabelle 1: Übersicht über die Eckdaten der Befragung

3.2.1 Aufbau des Fragebogens

Der verwendete Fragebogen (Anhang) weist 8 offene und 14 geschlossene Fragen auf, die in 3 Blöcke gegliedert werden können. Im ersten Teil des Fragebogens werden Details zum aktuellen Weg des/der Befragten erhoben (Start- und Zielpunkt, Distanz, Zweck und Häufigkeit). Weiters wird zur Erfassung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens der befragten Personen im ersten Block abgefragt, wie oft Fahrrad und PKW (als Lenker) genutzt werden und wie häufig die Strecke Wiener Neustadt-Lichtenwörth mit dem Rad zurückgelegt wird.

Der zweite Block des Fragebogens hat den Informationsstand über die geplante Umfahrungsstraße sowie mögliche Auswirkungen des Straßenbauprojekts auf den aktuellen Weg (Änderung der Route, Verkehrsmittelwahl, Zielwahl oder Häufigkeit) zum Inhalt. Auch die persönliche Erwartungshaltung in Bezug auf positive und negative Auswirkungen der geplanten Umfahrungsstraße und ob die Ostumfahrung insgesamt für „eine gute Sache“ gehalten wird, wird abgefragt.

Der dritte Block dient der statistischen Erfassung soziodemographischer Merkmale (Geburtsjahr, Geschlecht, höchste abgeschlossene Ausbildung, Wohnort).

3.2.2 Pretest

Bevor der erstellte Fragebogen tatsächlich zum Einsatz kam, wurde anhand mehrerer Probebefragungen ein sogenannter Pretest durchgeführt. Neben der Korrektur von Tippfehlern wurden 3 Änderungen vorgenommen:

Im ersten Block wurden 2 Fragen hinzugefügt: „Fahren Sie auch am Hin- bzw. Rückweg auf dieser Straße?“ (Frage 6) und „Wie häufig fahren Sie mit dem Rad von Wiener Neustadt nach Lichtenwörth?“ (Frage 9).

Im zweiten Block wurde die Aussage „Dem Bau neuer Straßen stehe ich grundsätzlich ablehnend gegenüber“ aus der Befragung gestrichen.

4 Dateneingabe und Analyse

Nach der Durchführung von Zählung und Befragung wurden die vorliegenden Rohdaten zur elektronischen Datenverarbeitung eingegeben und in weiterer Folge analysiert. Die diesbezüglichen Abläufe werden in den folgenden Absätzen beschrieben.

4.1 Verkehrszählung

Nach Abschluss der mittels Strichlisten durchgeführten Zählung wurde die gezählte Anzahl an Verkehrsteilnehmern getrennt nach Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Kfz), Route und Stunde in eine Tabelle in Microsoft Excel übertragen. Danach konnten Diagramme zur Darstellung der zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens direkt in Microsoft Excel erstellt werden. Die Kreuzungsstromdiagramme, die der Darstellung der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die untersuchten Verkehrsflächen dienen, wurden mit AutoCAD erstellt.

4.1.1 Befragung

Die händisch ausgefüllten Fragebögen wurden in codierter Form in eine Microsoft Excel-Tabelle übertragen. Die meisten Diagramme, die zur graphischen Darstellung der einzelnen Befragungsergebnisse erstellt wurden, konnten direkt in Excel abgefasst werden. Eine Ausnahme bildet die Graphik „Start- und Zielorte der befragten RadfahrerInnen“, deren Zeichnung mittels AutoCAD erfolgte.

5 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Resultate textlich, tabellarisch und graphisch beschrieben, die mittels der bereits erläuterten Methoden (Zählung und Befragung) gewonnen wurden.

5.1 Verkehrszählung

Insgesamt wurden am Samstag, 28.05.2016 im Zeitraum von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr 313 RadfahrerInnen und 91 FußgeherInnen gezählt (durchschnittlich 31,1 RadfahrerInnen bzw. 9,1 FußgeherInnen pro Stunde). Davon nutzten 96 RadfahrerInnen und 15 FußgeherInnen die „Franz von Furtenbach-Straße“ (durchschnittlich 9,6 RadfahrerInnen bzw. 1,5 FußgeherInnen pro Stunde). Im selben Zeitraum passierten motorisierte Fahrzeuge im Ausmaß von 1269,5 PKW-Einheiten (davon 1216 PKW) die Zählstelle (durchschnittlich 126,95 PKW-Einheiten pro Stunde). Motorisierte Fahrzeuge wurden gemäß RVS 05.04.31 auf PKW-Einheiten umgerechnet (Tabelle 2).

Fahrzeugart	PKW-Einheiten
Motorrad	0,5
PKW	1
LKW, Bus, Traktor	2
LKW / Traktor + Anhänger	4

Tabelle 2: Umrechnung motorisierter Fahrzeuge auf PKW-Einheiten (RVS 05.04.31)

Am Donnerstag, 02.06.2016 wurden im Zeitraum von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr 214 RadfahrerInnen (durchschnittlich 17,8 pro Stunde) und 112 FußgeherInnen (durchschnittlich 9,3 pro Stunde) gezählt. Davon nutzten 75 RadfahrerInnen und 18 FußgeherInnen „die Franz v. Furtenbach-Straße“ (durchschnittlich 6,25 RadfahrerInnen bzw. 1,5 FußgeherInnen pro Stunde) Gleichzeitig wurden motorisierte Fahrzeuge im Ausmaß von 1962 PKW-Einheiten (davon 1927 PKW) erfasst (durchschnittlich 163,5 PKW-Einheiten pro Stunde).

Der Vergleich der Durchschnittswerte pro Stunde (Tabelle 3) zeigt, dass am Samstag (28.05.) wesentlich mehr RadfahrerInnen unterwegs waren, als am Donnerstag (02.06.). Es passt dies mit dem bei der Zählung subjektiv gewonnenen Bild überein, dass ein Großteil der RadfahrerInnen zu Ausflugszwecken unterwegs war. Bei den FußgeherInnen konnten keine Unterschiede zwischen Werktag und Wochenende festgestellt werden. Auch dieser Umstand deckt sich mit der Wahrnehmung, dass ein großer Teil der FußgeherInnen mit Hund(en) und/oder Kindern unterwegs waren, die unter der Woche ebenso einer Runde im Freien bedürfen, wie am Wochenende.

Festgestellt werden konnte auch, dass die „Franz von Furtenbach-Straße“ an beiden Zähltagen auch von Kraftfahrzeugen genutzt wurde, die augenscheinlich weder der Landwirtschaft noch Anrainern zuordenbar waren und die diese Straße somit nicht benutzen dürften.

	Samstag, 28.06.2016		Donnerstag, 02.06.2016	
	gesamt	Ø pro Stunde	gesamt	Ø pro Stunde
RadfahrerInnen	313	31,30	214	17,80
<i>davon F. v. Furtenbach-Straße</i>	96	9,60	75	6,25
FußgeherInnen	91	9,10	112	9,30
<i>davon F. v. Furtenbach-Straße</i>	15	1,50	18	1,50
PKW-E (motorisiert)	1269,5	126,95	1962	163,50
<i>davon F. v. Furtenbach-Straße</i>	44	4,40	44,5	3,71

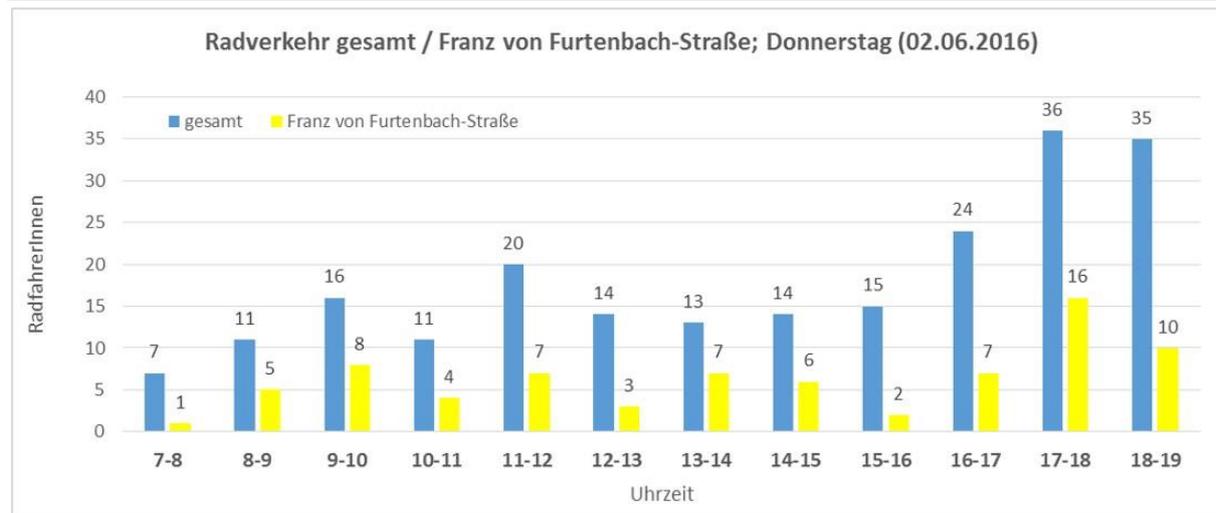
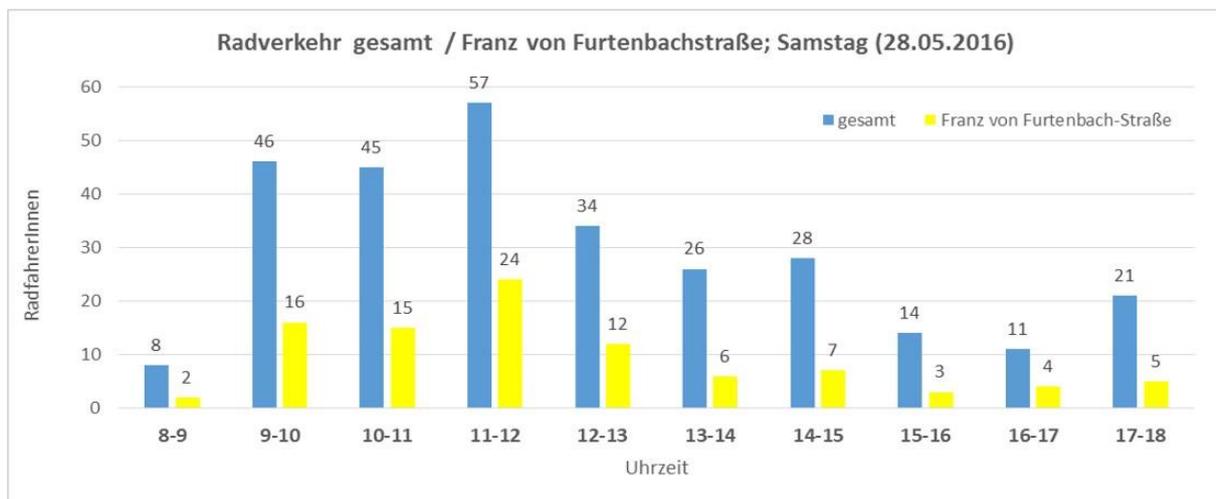
Tabelle 3: Vergleich des Verkehrsaufkommens zu den Zeiträumen der Zählung

Zur weiteren Analyse wurde einerseits die zeitliche Verteilung des erfassten Verkehrsaufkommens dargestellt und andererseits die räumliche Verteilung der Verkehrsströme in Kreuzungsstromdiagrammen ersichtlich gemacht.

5.1.1 Zeitliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens

Betrachtet man die Verteilung der gezählten RadfahrerInnen im Tagesverlauf (Abbildungen 3 und 4), so sind deutliche Unterschiede im erfassten Aufkommen je nach Tageszeit zu erkennen. Ebenso unterscheidet sich die zeitliche Verteilung des Radverkehrsaufkommens am Donnerstag von der am Samstag. Während am Donnerstag die höchsten Mengen von 16 bis 19 Uhr (Ende der Zählung) erfasst wurden, liegt die Spitze am Samstag am späten Vormittag. Weiters fällt auf, dass die „Franz von Furtenbach-Straße“ in der jeweils ersten Stunde der Zählung (Samstag: 8 bis 9 Uhr, Donnerstag: 7 bis 8 Uhr) sehr wenig frequentiert wurde. Dieser Umstand legt den Schluss nahe, dass die Straße nur von wenigen RadfahrerInnen für Fahrten zum Arbeitsplatz genutzt wird.

Im restlichen Tagesverlauf sind hingegen keine merkbaren Unterschiede ersichtlich, wenn man das gesamt-Gebiet „am Triangel“ mit der Franz von Furtenbach-Straße hinsichtlich der zeitlichen Verteilung des Radverkehrsaufkommens miteinander vergleicht.



Abbildungen 3 und 4: zeitliche Verteilung des Radverkehrsaufkommens im Bereich „Am Triangel“ und in der „Franz von Furtenbach-Straße“ am Samstag, 28.05.2016 und Donnerstag, 02.06.2016

5.1.2 Räumliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens

Die Betrachtung von Verkehrsströmen kann neben den bereits beschriebenen Informationen zur Verkehrsmenge und -zusammensetzung Aufschluss über die räumliche Verteilung der Verkehrsteilnehmer geben und ermöglichen so in weiterer Folge Rückschlüsse auf Quellen und Ziele. Sieht man sich nun die räumliche Verteilung der gezählten RadfahrerInnen auf die fünf erfassten „Äste“ an (Abbildungen 5 und 6), so wird zunächst ersichtlich, dass der westliche Abschnitt der „rechten Kanalzeile“ sowohl am Donnerstag als auch am Sonntag am meisten frequentiert war, während der östliche Abschnitt dieser Straße an beiden Tagen den am wenigsten genutzten Ast darstellt. Weiters fällt auf, dass die Relation „Am Triangel“ <> „rechte Kanalzeile west“ am Samstag einen wesentlich höheren Stellenwert hat als am Donnerstag. Dies könnte darauf zurückzuführen, dass am Wochenende verhältnismäßig mehr RadfahrerInnen den Thermenradweg bzw. EuroVelo 9 nutzen, der auf dieser Strecke verläuft.

Betrachtet man die „Franz von Furtenbach-Straße“, so fällt auf, dass die mit Abstand stärkste Relation zum „Schneeweiß-Steg“ besteht. Dies wirft die Vermutung auf, dass die „Franz von Furtenbach-Straße“ für RadfahrerInnen eine Verbindung zwischen den jenseits des Wiener

Neustädter Kanals liegenden Wohn- und Handelsgebieten auf der einen Seite und den Gemeinden Neudörfel und Katzelsdorf auf der anderen Seite darstellt.

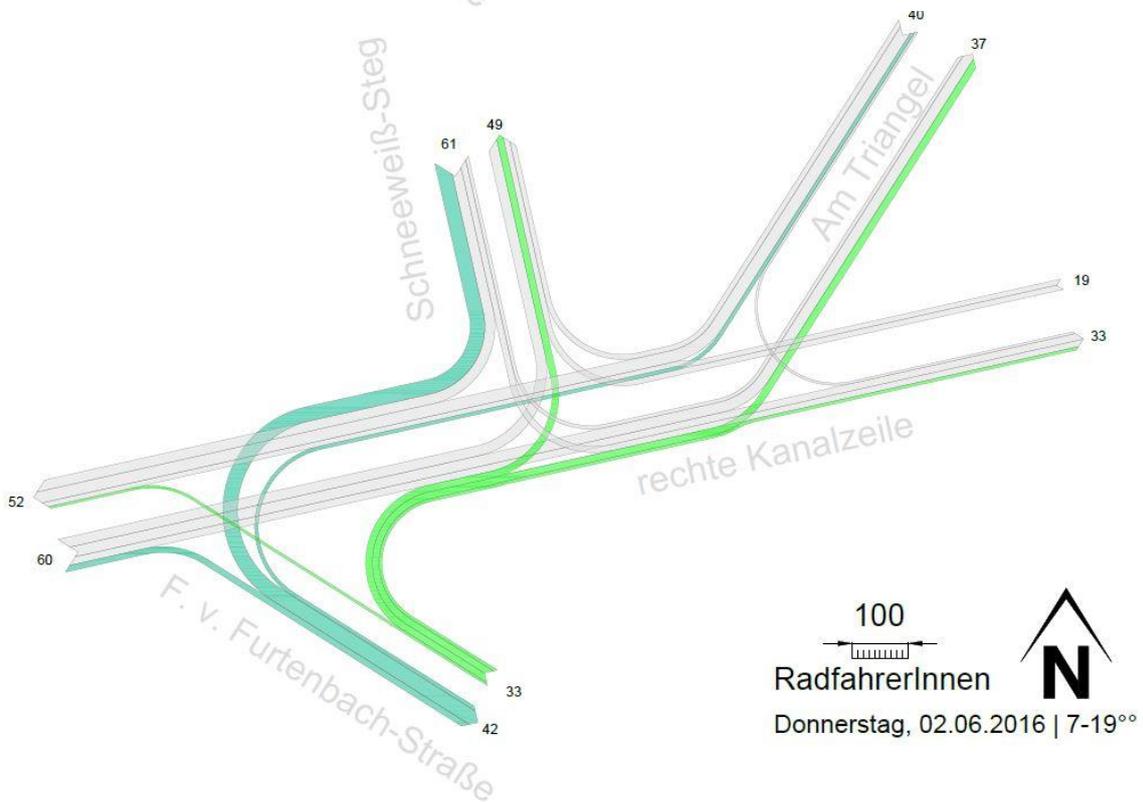
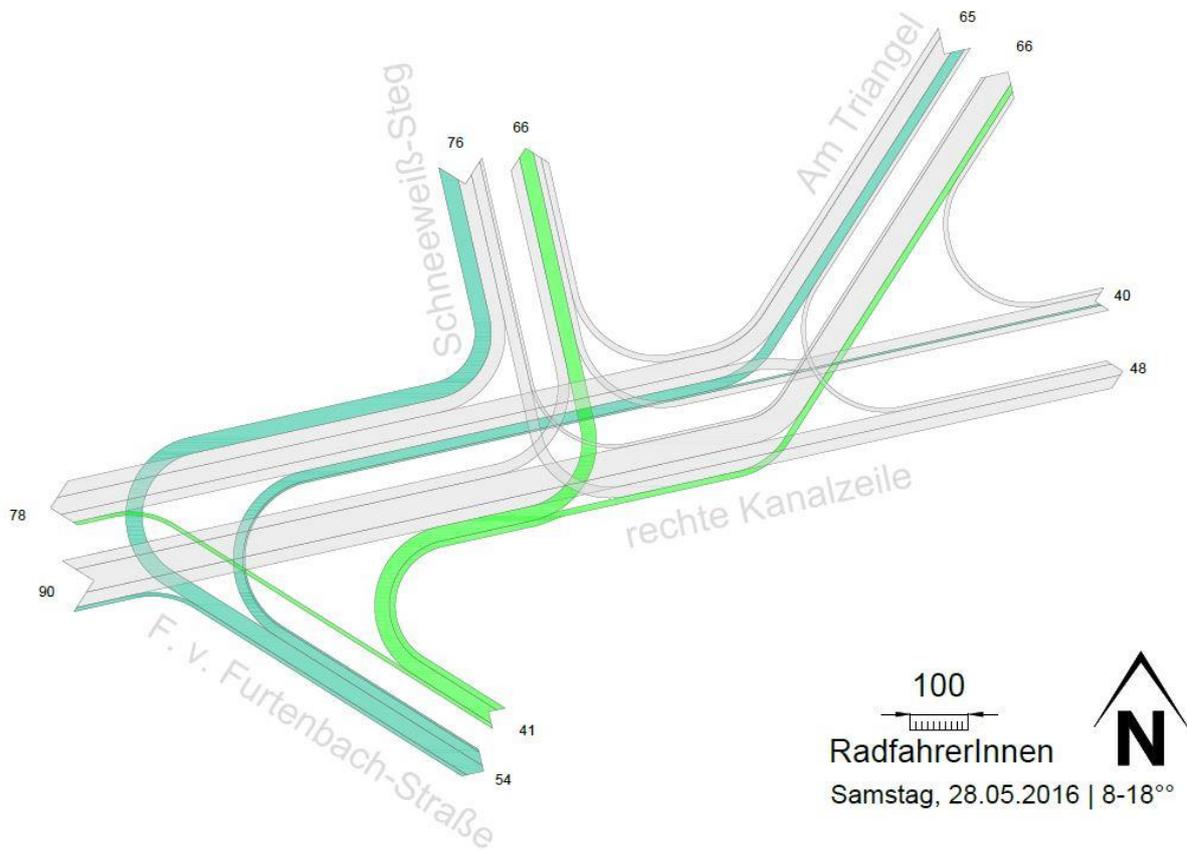


Abbildung 5 und 6: räumliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens im Bereich „Am Triangel“ am Samstag, 28.05. bzw. am Donnerstag, 02.06.2016

5.2 Befragung

Folgende Ergebnisse konnten, gegliedert nach Themenblöcken, aus der Auswertung der Befragung gewonnen werden:

5.2.1 Fragen zum aktuellen Weg

Betrachtet man die Länge der Wege, auf denen sich die Befragten gerade befanden, so fällt auf, dass einerseits knapp bei der Hälfte der Befragten die Weglänge weniger als 5 Kilometer misst, die durchschnittliche Weglänge jedoch aufgrund etlicher deutlich längerer Wege (bis zu 50 Kilometer) 13,74 Kilometer beträgt (Abbildung 7). Dieser Wert gibt bereits eine erste Vorahnung, dass ein großer Teil der Wege nicht innerhalb von Wiener Neustadt zurückgelegt wird.

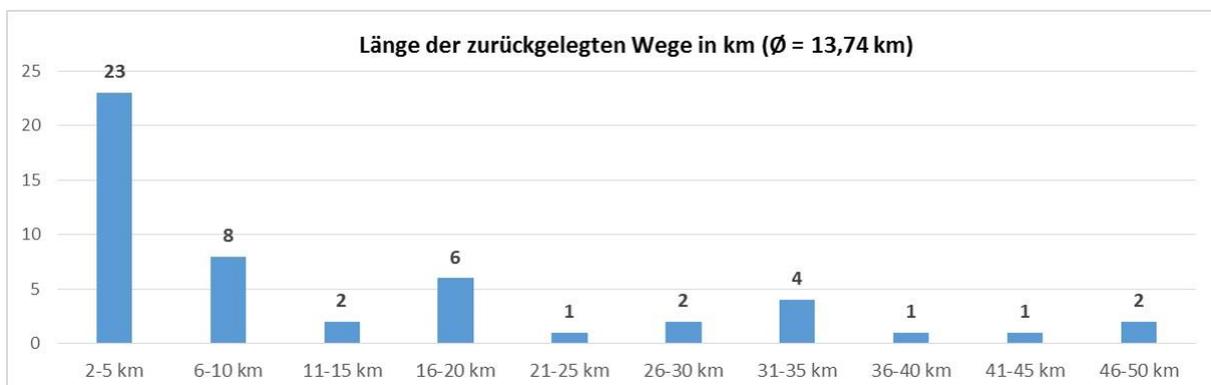


Abbildung 7: Länge der zurückgelegten Wege (n=50)

Tatsächlich befanden sich nur 11 der 50 befragten RadfahrerInnen auf einem Binnenweg innerhalb Wiener Neustadts. Die verbleibenden 39 starteten entweder ihre Fahrt in einer anderen Gemeinde oder hatten eine andere Gemeinde als Wiener Neustadt zum Ziel, was aufgrund der Lage der „Franz von Furtenbach-Straße“ am östlichen Rand von Wiener Neustadt nicht weiter verwunderlich ist. Insbesondere die Vermutung, dass die „Franz von Furtenbach-Straße“ von RadfahrerInnen auf Wegen zwischen Wiener Neustadt und Neudörfel genutzt wird, wird durch die Ergebnisse der Befragung bestätigt – mehrfach waren die befragten Personen am Weg vom / zum Neudörfel Badesees. Insgesamt wurden je 12 verschiedene Start- und Zielgemeinden genannt, wobei etwa die Hälfte dieser Gemeinden nur von jeweils einer befragten Person angegeben wurde (Abbildung 8).

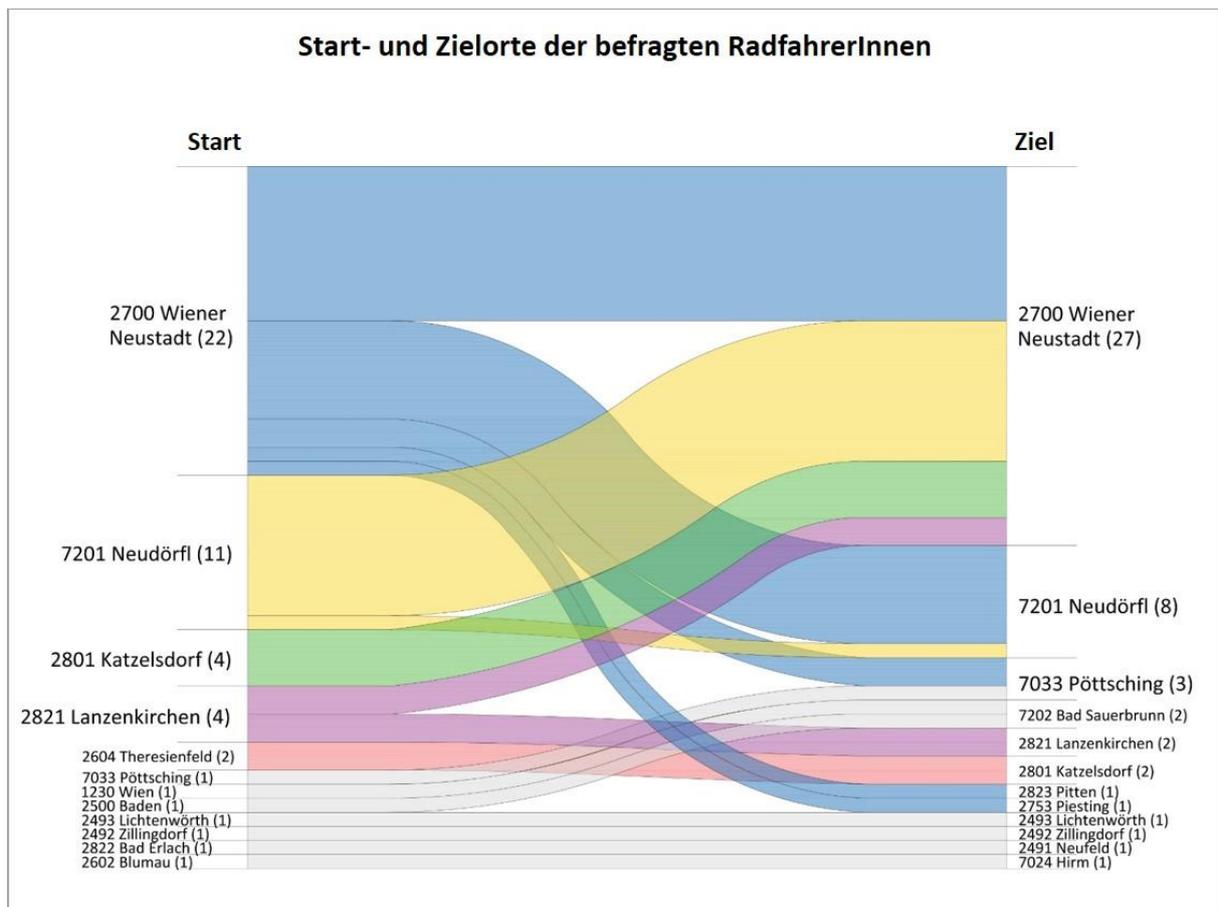


Abbildung 8: Start- und Zielorte der befragten RadfahrerInnen (n=50)

Der Umstand, dass ein Teil der befragten RadfahrerInnen dieselbe Gemeinde außerhalb Wiener Neustadts sowohl als Start- als auch als Zielort nennt, erklärt sich durch den hohen Anteil des Freizeit- bzw. Sportverkehrs. Diese RadfahrerInnen befanden sich demnach auf einer „Fahrrad-Runde“ ohne weiteres Ziel.

Drei Viertel der Befragten gaben nämlich Erholung / Sport / Freizeit als Zweck ihres Weges an, wobei sich keine der befragten Personen auf einer mehrtägigen Radtour befand. 10 RadfahrerInnen bzw. 20,4 Prozent waren auf dem Weg zu einem Einkauf oder einer Erledigung. Nur 2 befragte RadfahrerInnen fuhren zum Arbeitsplatz bzw. von dort nach Hause. Keiner der Befragten nannte die Kategorien „dienstlich / geschäftlich“ oder „Ausbildung“ als Wegzweck (Abbildung 9).

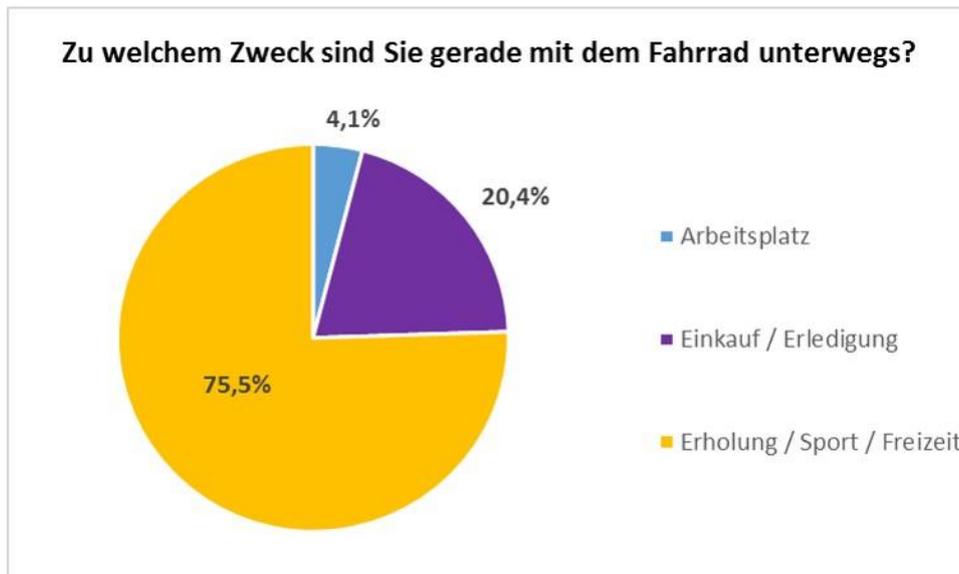


Abbildung 9: Wegzwecke der befragten RadfahrerInnen (n=49)

Etwa zwei Drittel der befragten RadfahrerInnen gaben an, die „Franz von Furtenbach-Straße“ auch für den Hin- bzw. Rückweg zu wählen. Ein Drittel wählt dafür eine andere Strecke. Eine Person wusste noch nicht, welche Strecke sie für den Rückweg nutzen wird (Abbildung 10).



Abbildung 10: Nutzung der „Franz von Furtenbach-Straße“ auch am Hin- bzw. Rückweg (n=49)

Nur 8,7 Prozent der befragten RadfahrerInnen legen den aktuellen Weg „(fast) täglich“ mit dem Fahrrad zurück, immerhin ein gutes Drittel „2-3 mal pro Woche“. Je ca. ein Viertel der Befragten legt diesen Weg „2-3 mal pro Monat“ oder „seltener als 1 mal pro Monat“ zurück. Die verbleibenden 6,5 Prozent der befragten RadfahrerInnen geben an, „(fast) nie“

denselben Weg mit dem Fahrrad zurückzulegen (Abbildung 11). Der relativ hohe Anteil an Personen, die den aktuellen Weg nur selten zurücklegen ist in Zusammenhang mit den Wegzwecken (hoher Anteil Freizeitverkehr) erklärbar.

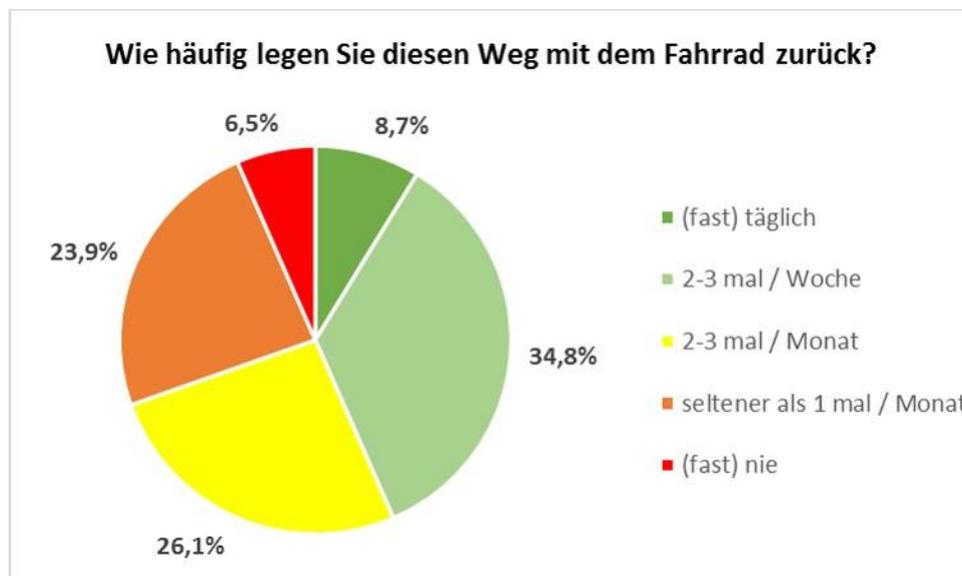


Abbildung 11: Häufigkeit, mit der der aktuelle Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird (n=46)

Es wurde auch abgefragt, wie oft Wege zwischen Wiener Neustadt und Lichtenwörth mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Hälfte der Befragten tut dies „(fast) nie“, nur 1 Person gab an, „(fast)“ täglich zwischen Wiener Neustadt und Lichtenwörth mit dem Fahrrad zu fahren (Abbildung 12).

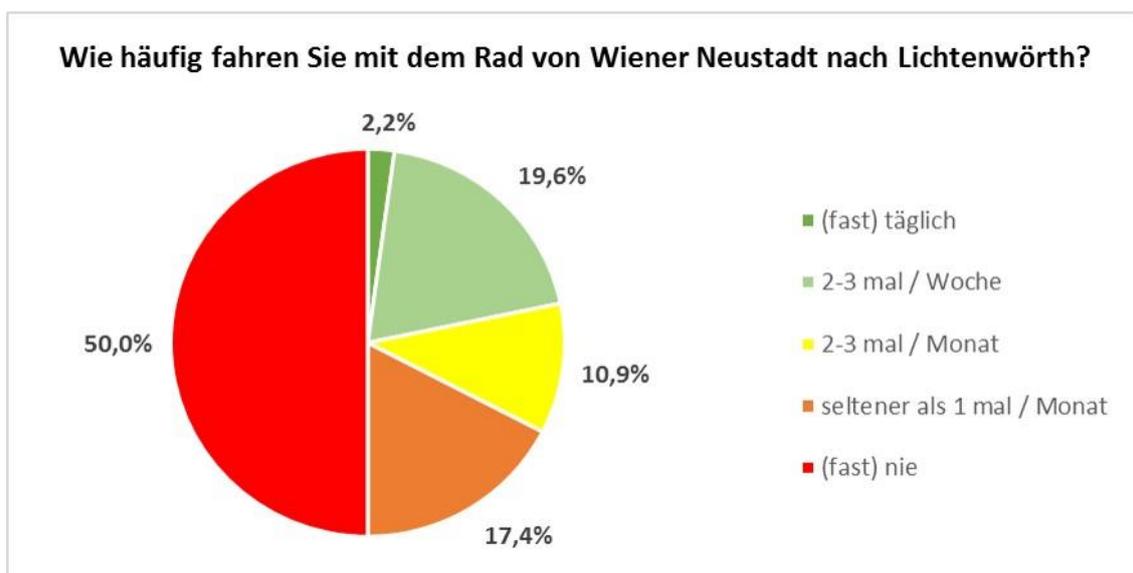


Abbildung 12: Häufigkeit von Wegen mit dem Rad zwischen Wiener Neustadt und Lichtenwörth (n=46)

5.2.2 Fragen zur Nutzung von Fahrrad und PKW

Mehr als die Hälfte der befragten RadfahrerInnen ist „(fast) täglich“ mit dem Fahrrad unterwegs, ein weiteres knappes Drittel „2-3 mal pro Woche“. Die verbleibenden 13 Prozent der Befragten nutzen das Fahrrad „2-3 mal pro Monat“. Die Optionen „seltener als 1 mal pro Monat“ und „(fast) nie“ wurden von keiner der befragten Personen gewählt (Abbildung 13).

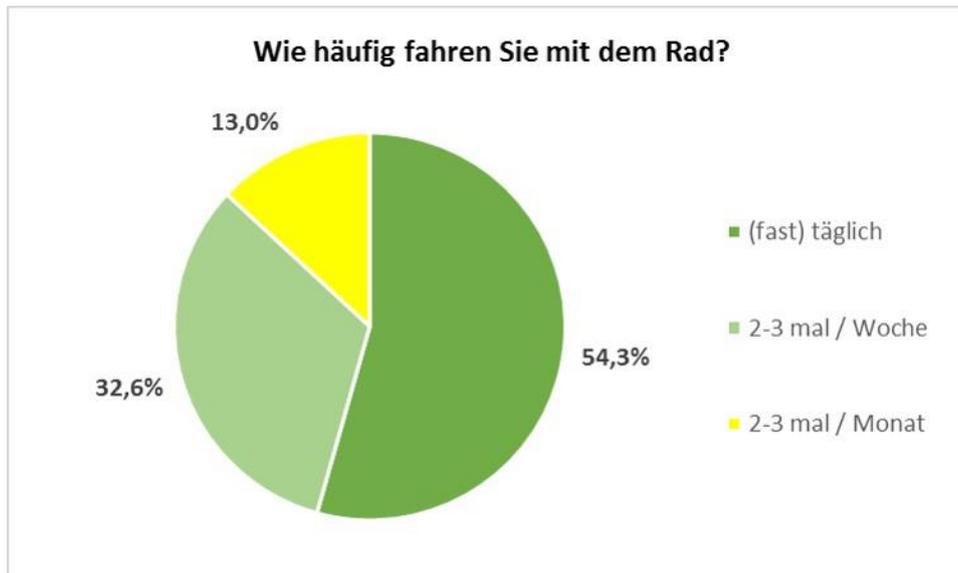


Abbildung 13: Häufigkeit, mit der mit dem Rad gefahren wird (n=46)

Der PKW hingegen wird von 10,9 Prozent der Befragten „(fast) nie“ als Lenker genutzt, 17,4 Prozent nutzen ihn „2-3 mal pro Monat“. Je rund ein Drittel der befragten RadfahrerInnen lenkt „2-3 mal pro Woche“ oder „(fast) täglich“ einen PKW. Somit fahren die Befragten im Durchschnitt häufiger mit dem Fahrrad als mit dem PKW (Abbildung 14).

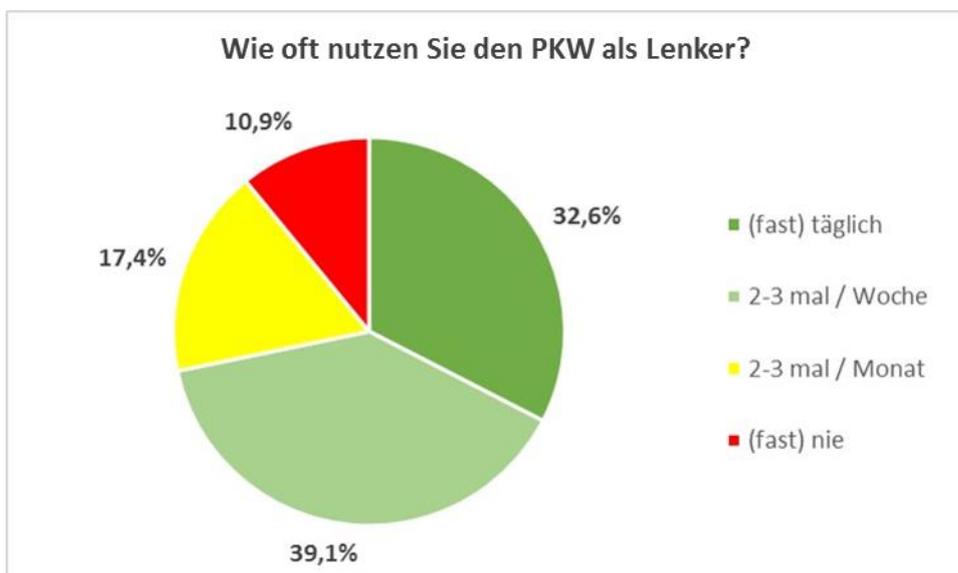


Abbildung 14: Häufigkeit, mit der der PKW als Lenker genutzt wird (n=46)

5.2.3 Fragen zur geplanten Ostumfahrung Wiener Neustadt

Wie im Vorfeld vermutet, ist die geplante Ostumfahrung den meisten Befragten – darunter auch viele Personen mit Wohnsitz außerhalb Wiener Neustadts - durch die jahrzehntelange Präsenz des Themas ein Begriff (Abbildung 15).



Abbildung 15: Bekanntheitsgrad der geplanten Ostumfahrung (n=46)

Der Aussage „Ich fühle mich gut über die Planungen zur Ostumfahrung informiert.“ stimmen hingegen nur 4,4 Prozent der Befragten zu oder „eher zu“ (je eine Person). Zwei Drittel der befragten RadfahrerInnen stimmen „eher nicht zu“ oder „nicht zu“. 30 Prozent reihen Ihren Informationsstand in der Mitte ein (Abbildung 16).

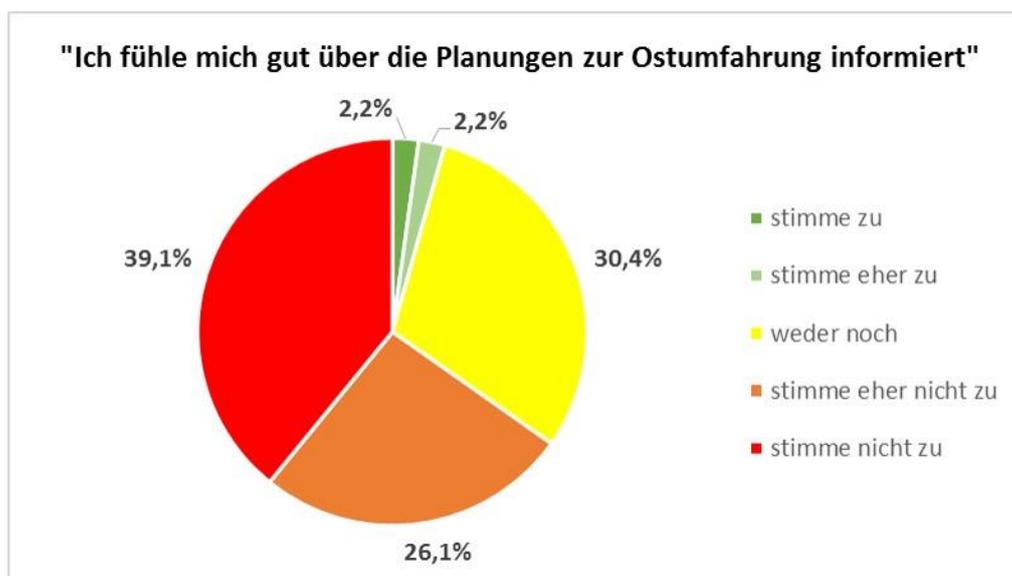


Abbildung 16: Informationsstand über die geplante Ostumfahrung (n=46)

Betrachtet man die Antworten auf die Frage, ob der Bau der Ostumfahrung „insgesamt eine gute Sache“ sei, so zeigt sich einerseits ein breites Meinungsspektrum und andererseits große Unentschlossenheit. Jeweils 19,6 Prozent der befragten RadfahrerInnen wollen die Frage nach der Zustimmung zur Aussage „Ich halte den Bau der Ostumfahrung insgesamt für eine gute Sache“ nicht beantworten oder positionieren sich in der Mitte („weder noch“). Weitere 19,6 Prozent der Befragten stimmen „nicht zu“ oder „eher nicht zu“. 13,0 Prozent wählten die Option „stimme eher zu“, 28,3 Prozent die Option „stimme zu“ (Abbildung 17).

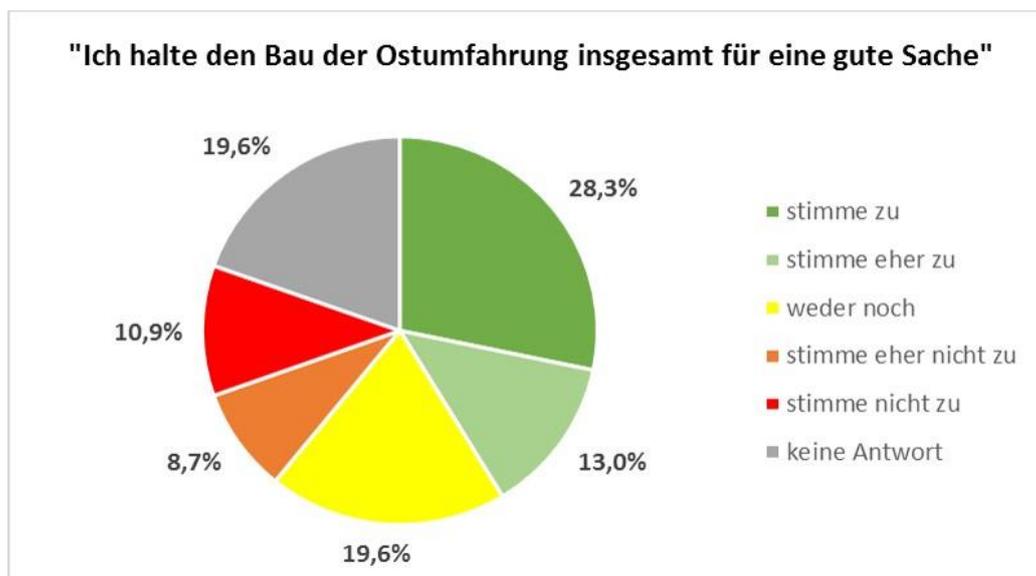


Abbildung 17: Meinung zur geplanten Ostumfahrung (n=46)

Hinsichtlich der erwarteten positiven Auswirkungen wird von den Befragten mit der geplanten Ostumfahrung vor allem der Wunsch nach weniger Verkehr in der Innenstadt und auf den Hauptstraßen Wiener Neustadts verknüpft. Abgesehen davon, dass die „Franz von Furtenbach-Straße“ zur Sackgasse würde, wird von den befragten RadfahrerInnen einerseits die Sorge geäußert, dass es durch die Realisierung der Ostumfahrung insgesamt oder an einzelnen Orten mehr Verkehr geben könnte und andererseits befürchtet, dass die Natur, die Au bzw. das Landschaftsbild unter dem Bau der Umfahrungsstraße leiden würden (Abbildung 18).

Mehrmals wurde geäußert, dass es einer asphaltierten Alternative zur „Franz von Furtenbach-Straße“ für Radfahrer bedürfe, sollte diese zur Sackgasse werden. Ein Radfahrer berichtete von seinem Eindruck, dass die Umfahrung Eggendorf Entlastungen im Ort gebracht habe. Hingegen schilderten zwei Personen ihren Eindruck, dass die 2012 fertiggestellte Umfahrung Theresienfeld keine merkbare Entlastung im Ort gebracht, der Verkehr insgesamt aber zugenommen habe.

„Welche positiven Auswirkungen erwarten Sie sich von der Ostumfahrung?“

weniger Verkehr / Entlastung Innenstadt (12)

Entlastung Nestroystraße / hohe Brücke (7)

kürzere / schnellere PKW-Wege (6)

Entlastung Neudörfler Straße (3)

Entlastung Grazer Straße (2)

ruhiger in den Wohngebieten (1)

Entlastung Stadionstraße (1)

weniger Abgase (1)

gut für den Verkehr (1)

„Welche negativen Auswirkungen erwarten Sie sich von der Ostumfahrung?“
(abgesehen von der Sackgasse „Franz von Furtenbach-Straße“)

schade um Natur / Landschaft / Au (7)

insgesamt **mehr Verkehr** (4)

mehr Verkehr in Wohnnähe (2)

mehr Lärm (2)

Belastung bei Einmündung Pottendorfer Straße (1)

mehr Verkehr in Lichtenwörth (1)

Einschränkung der Siedlungsentwicklung (1)

Geldverschwendung (1)

Abbildung 18: erwartete positive und negative Auswirkungen der geplanten Ostumfahrung
(n=45 Befragte / 53 Nennungen)

5.2.4 Auswirkungen, wenn die „Franz von Furtenbach-Straße“ zur Sackgasse wird

Etwas mehr als die Hälfte der befragten RadfahrerInnen würde es subjektiv „stören“, wenn die „Franz von Furtenbach-Straße“ zur Sackgasse würde (Abbildung 19).

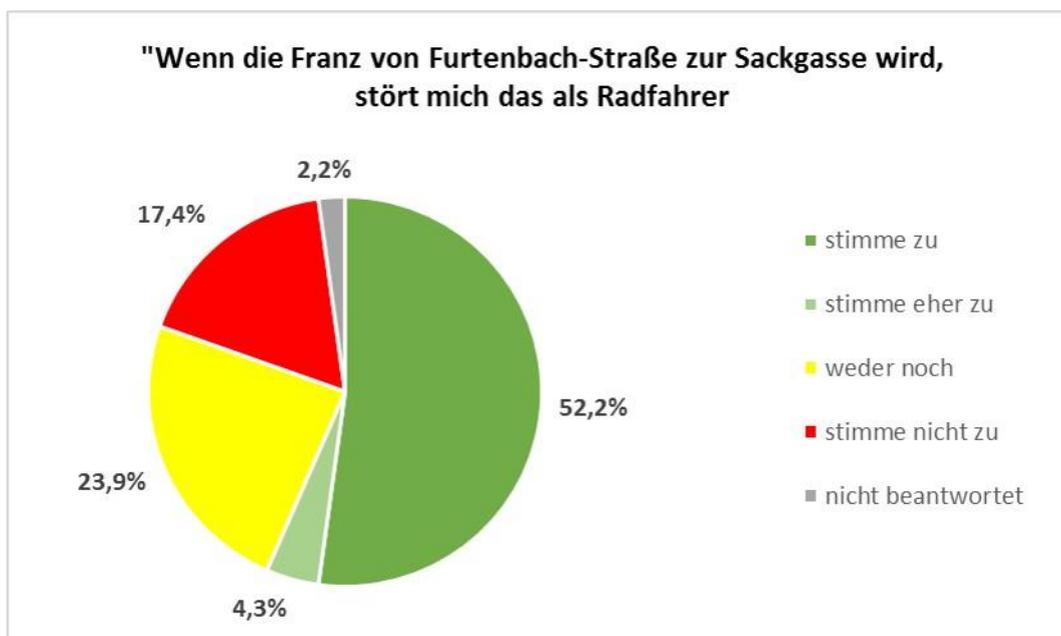


Abbildung 19: subjektive „Störung“ durch eine mögliche Sackgasse (n=46)

Bis auf 3 RadfahrerInnen (6,5 Prozent) geben alle Befragten an, dass sich „nur“ die Route des aktuellen Weges ändern würde, wenn die „Franz von Furtenbach-Straße“ als Sackgasse nicht mehr passierbar wäre. 3 Personen würden erwägen, den Weg mit dem PKW zurückzulegen (Abbildung 20).

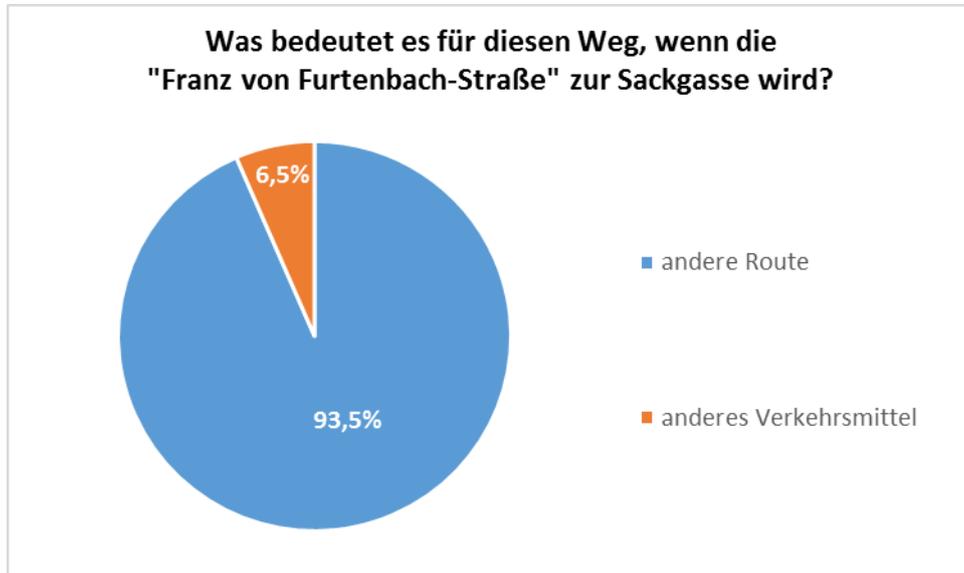


Abbildung 20: Auswirkung einer möglichen Sackgasse auf den aktuellen Weg (n=46)

Lediglich eine Person gibt an, seltener mit dem Fahrrad zu fahren, sollte die „Franz von Furtenbach-Straße“ zur Sackgasse werden. 3 Personen wählten die Option „weder noch“, was in diesem Fall wohl als „vielleicht“ zu werten ist. Der mit mehr als 90 Prozent deutlich überwiegende Rest der befragten RadfahrerInnen ist sich sicher, auch dann nicht seltener mit dem Fahrrad zu fahren, wenn die „Franz von Furtenbach-Straße“ nicht mehr passierbar wäre (Abbildung 21).

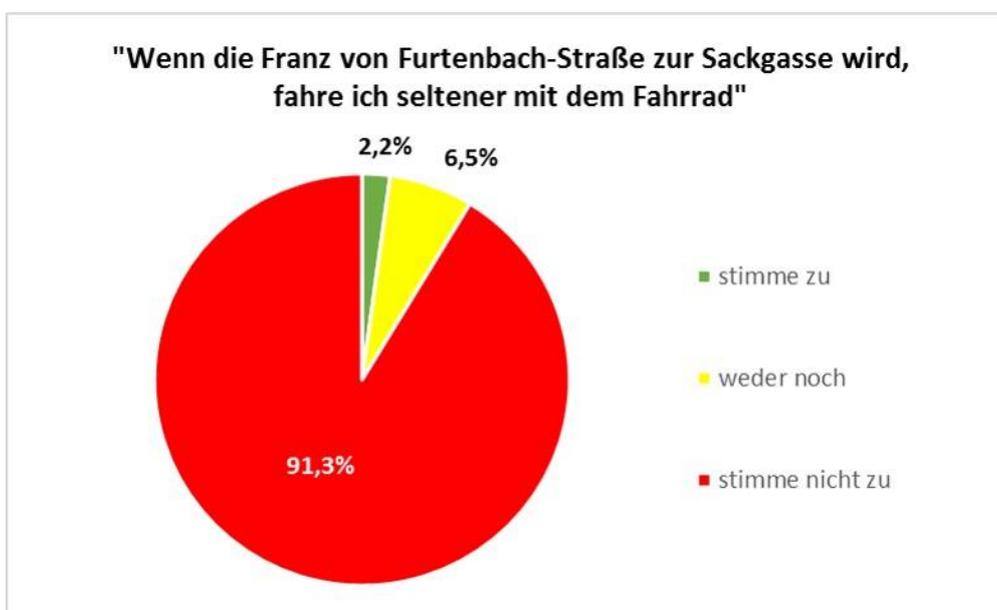


Abbildung 21: Auswirkung einer möglichen Sackgasse auf die Radfahr-Häufigkeit (n=46)

5.2.5 Fragen zur Person und Statistik

Das Durchschnittsalter der befragten RadfahrerInnen liegt bei 57 Jahren. Die jüngste Person war 16 Jahre, die älteste 86 Jahre alt (Abbildung 22).

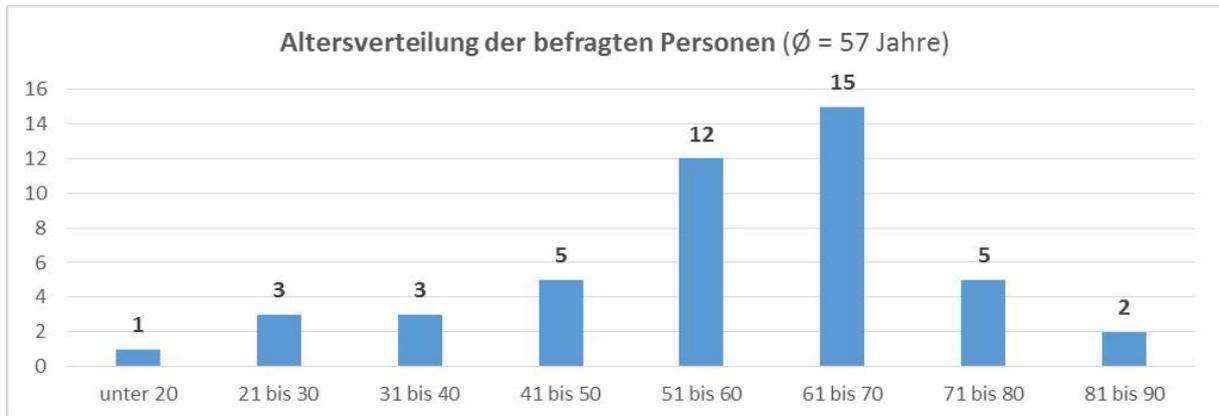


Abbildung 22: Altersverteilung der befragten Personen (n=46)

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (52 Prozent) hat ihren Hauptwohnsitz in Wiener Neustadt. Weitere 30 Prozent wohnen in Neudörf, Lanzenkirchen oder Katzelsdorf. Die verbleibenden 18 Prozent verteilen sich auf sieben Gemeinden, aus denen je eine befragte Person stammt. Insgesamt wurden somit zwölf verschiedene Wohnortgemeinden genannt (Abbildung 23).

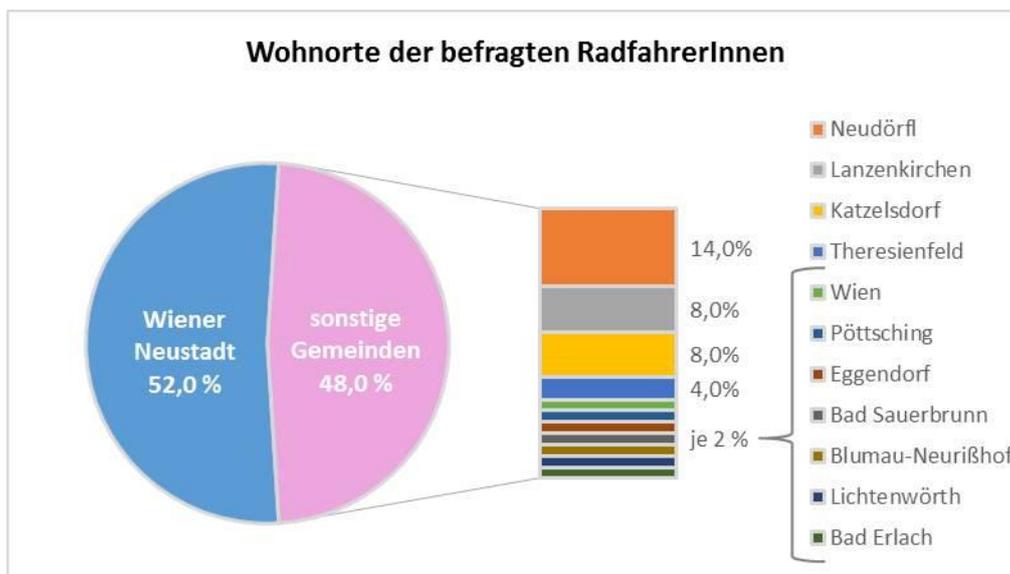


Abbildung 23: Wohnorte der befragten RadfahrerInnen (n=46)

12,8 Prozent der befragten Personen verfügen über ein abgeschlossenes Universitäts- oder Fachhochschulstudium – dieser Wert deckt sich mit dem Bildungsstand der österreichischen Bevölkerung (13,1 Prozent – vgl. STATISTIK AUSTRIA 2013).

Je etwa ein Viertel der Befragten gaben Pflichtschule, Lehre oder Matura als höchste abgeschlossene Ausbildung an. 8,5 Prozent entfallen auf Fachschulen ohne Matura, eine Person hatte keinen Abschluss (Abbildung 24).

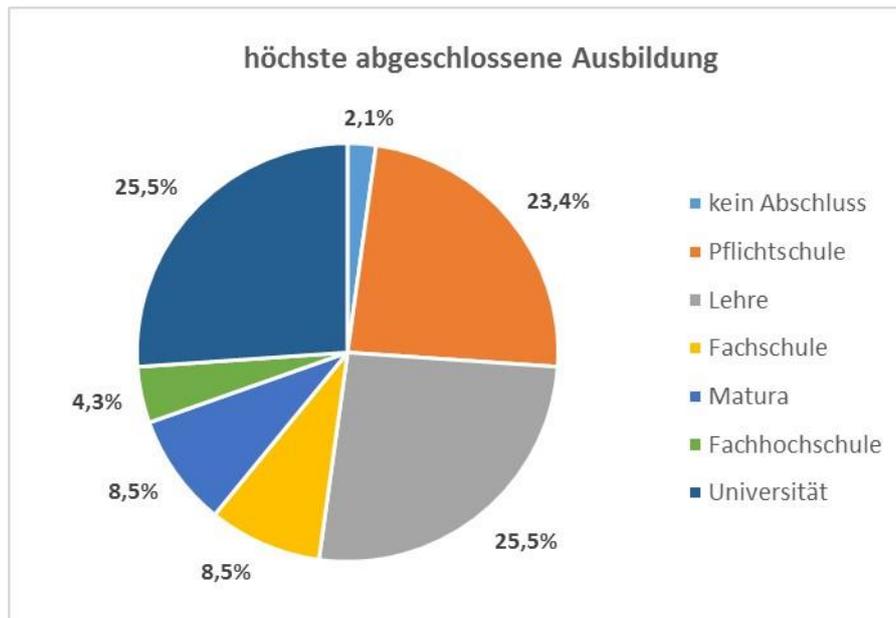


Abbildung 24: höchste abgeschlossene Ausbildung der befragten RadfahrerInnen (n=46)

Die Geschlechterverteilung ist relativ ausgeglichen: Es wurden 21 Frauen (42 Prozent) und 29 Männer (58 Prozent) befragt.

6 Fazit

Es kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die „Franz von Furtenbach-Straße“ von rund einem Drittel der RadfahrerInnen im Bereich „Am Triangel“ genutzt wird und vor allem für Freizeit-Radfahrende eine beliebte Strecke darstellt. Es würde den überwiegenden Teil der NutzerInnen zwar stören, wenn die Straße zur Sackgasse würde, die daraus resultierenden Umwege würden aber zumeist in Kauf genommen werden, solange eine für Radfahrer geeignete und asphaltierte Alternativroute gegeben ist. Hervorzuheben ist die Funktion der „Franz von Furtenbach-Straße“ als Teil einer attraktiven Verbindung für Radfahrende zwischen Neudörfel und Wiener Neustadt.

Der geplante Bau der Ostumfahrung wirft unter den Befragten geteilte Meinungen und Erwartungen hervor, wobei die Anzahl derer, die die Ostumfahrung für eine „gute Sache“ halten überwiegt und ein großer Teil der Befragten keine eindeutige Meinung zu diesem Thema hat. Die Beschäftigung mit der Frage, ob die erwarteten positiven Auswirkungen durch den Bau der Umfahrungsstraße auch tatsächlich erfüllt werden können und welche sonstigen Auswirkungen von diesem Straßenbauprojekt ausgehen können, war nicht Teil dieser Arbeit und kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Was jedenfalls ersichtlich wurde, ist, dass viele der befragten Personen (auch jene mit Wohnsitz in Wiener Neustadt) über einen geringen Informationsgrad zur geplanten Ostumfahrung verfügen und sich oftmals auch mehr Information wünschen würden. Bemerkenswert ist auch, dass laut den vorliegenden Verkehrsprognosen im Jahre 2030 auch bei Bau der Ostumfahrung im Stadtzentrum Wiener Neustadts keine Entlastung gegenüber dem Status quo zu erwarten ist.

7 Literaturverzeichnis

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (1997): NÖ Landesverkehrskonzept 1997; St. Pölten

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2015a): Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+, Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern; St. Pölten

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2015c): Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Raum Wiener Neustadt, B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2 – Projektinformation Aktuell April 2015; St. Pölten

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2016a): Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Wiener Neustadt; online im Internet: http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Planungen-Beratung/Strassenbauvorhaben/b17_umfahrung_wiener_neustadt.html (abgerufen am 13.08.2016)

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (2016b): Übersichtsplan B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2; online im Internet: http://www.noel.gv.at/bilder/d99/TP_01.01-03_LP_Uebersichtslageplan.pdf (abgerufen am 14.08.2016)

Bundesamt für Strassen ASTRA (2001): Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr; C. Pestalozzi, Dr. S. Lager, F. Schmid; Forschungsbericht 483; VSS, Zürich

CONPLUSULTRA (2012): Energiekonzept Wiener Neustadt; erstellt von ConPlusUltra GmbH, St. Pölten im Auftrag der Wr. Neustädter Stadtwerke; online im Internet: http://www.klimaundenergiemodellregionen.at/images/doku/B287546_konzept.pdf (abgerufen am 13.08.2016)

FREMDENERKEHRSVEREIN WIENER NEUSTADT (o.j.): Stadtplan von Wiener Neustadt; inventarisiert vom Stadtarchiv Wiener Neustadt im Jahr 1985

NIEDERÖSTERREICHISCHE NACHRICHTEN (2000): Wr. Neustädter Zeitung Nr. 7 vom 15.2.2000; St. Pölten

PRÖLL (2015): schriftliche Beantwortung einer Anfrage im Niederösterreichischen Landtag; online im Internet: <http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LVXVIII/06/666/666B.pdf> (abgerufen am 13.08.2016)

RVS 05.04.31 (1998): Einsatzkriterien von Verkehrslichtsignalanlagen; zu beziehen bei der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße, Schiene und Verkehr (FSV).

SCHNEEBERGER (2016): schriftliche Beantwortung im Gemeinderat Wiener Neustadt; online im Internet: <https://drive.google.com/file/d/0B-rcgiMWGf0FUUw1Zl9QVjFxcnc/view> (abgerufen am 13.08.2016)

ZIS+P VERKEHRSPLANUNG (2014): Mobilitätsverhalten Wiener Neustadt 2013, vorher-nachher-Vergleich 1990-1996-2003-2013; erstellt von ZIS+P Verkehrsplanung im Auftrag des Magistrats der Stadt Wiener Neustadt; Graz

7.1.1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Eckdaten der Befragung.....	10
Tabelle 2: Umrechnung motorisierter Fahrzeuge auf PKW-Einheiten.	13
Tabelle 3: Vergleich des Verkehrsaufkommens in den gezählten Zeiträumen.	14

7.1.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Trassenführung Ostumfahrung, Alternativrouten zur „Franz von Furtenbach-Straße“ (Grundlage: Übersichtsplan Ostumfahrung, AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG 2016b).	7
Abbildung 2: Positionierung der Zählperson am „Fritz Schneeweiß-Steg“.....	9
Abbildungen 3 und 4: zeitliche Verteilung des Radverkehrsaufkommens im Bereich „Am Triangel“ und in der Franz von Furtenbach-Straße am Samstag, 28.05.2016 und Donnerstag, 02.06.2016.....	15
Abbildungen 5 und 6: räumliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens im Bereich „Am Triangel“ am Samstag, 28.05. bzw. am Donnerstag, 02.06.2016	16
Abbildung 7: Länge der zurückgelegten Wege (n=50).....	17
Abbildung 8: Start- und Zielorte der befragten RadfahrerInnen (n=50)	18
Abbildung 9: Wegzwecke der befragten RadfahrerInnen (n=49).....	19
Abbildung 10: Nutzung der „Franz von Furtenbach-Straße“ auch am Hin- bzw. Rückweg (n=49).....	19
Abbildung 11: Häufigkeit, mit der der aktuelle Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird (n=46).....	20
Abbildung 12: Häufigkeit von Wegen mit dem Rad zwischen Wiener Neustadt und Lichtenwörth (n=46)	20
Abbildung 13: Häufigkeit, mit der mit dem Rad gefahren wird (n=46)	21
Abbildung 14: Häufigkeit, mit der der PKW als Lenker genutzt wird (n=46).....	21
Abbildung 15: Bekanntheitsgrad der geplanten Ostumfahrung (n=46)	22
Abbildung 16: Informationsstand über die geplante Ostumfahrung (n=46).....	22
Abbildung 17: Meinung zur geplanten Ostumfahrung (n=46)	23
Abbildung 18: erwartete positive und negative Auswirkungen der geplanten Ostumfahrung (n=45).....	24
Abbildung 19: subjektive „Störung“ durch eine mögliche Sackgasse (n=46)	24
Abbildung 20: Auswirkung einer möglichen Sackgasse auf den aktuellen Weg (n=46)	25
Abbildung 21: Auswirkung einer möglichen Sackgasse auf die Radfahr-Häufigkeit (n=46)	25
Abbildung 22: Altersverteilung der befragten Personen (n=46)	26
Abbildung 23: Wohnorte der befragten RadfahrerInnen (n=46)	26
Abbildung 24: höchste abgeschlossene Ausbildung der befragten RadfahrerInnen	27
Abbildung 25: Fragebogen.....	31
Abbildungen 26 und 27: räumliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens im Bereich „Am Triangel“ am Samstag, 28.05. bzw. am Donnerstag, 02.06.2016)	31
Abbildung 28: Zählblatt	33
Abbildung 29: „Franz von Furtenbach-Straße“ im Juni 2016	34

Quelle der Abbildungen / Tabellen, soweit nicht anders angegeben: eigene Erstellung (2016)

8 Anhang

1	Witterung:		Anmerkungen
	Temp.:	Niederschlag:	
2	Datum & Uhrzeit:		
		:	
3	Startpunkt/-zeit Ihres Weges (Ort, Straße/POI)		:
4	Ziel Ihres Weges (Ort, Straße/POI)		
5	Welche Distanz legen Sie bei diesem Weg ca. zurück?		
6	Fahren Sie auch am Hin- bzw. Rückweg auf dieser Straße?		ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
7	Zu welchem Zweck sind Sie gerade mit dem Fahrrad unterwegs?		
	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/>	dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung <input type="checkbox"/>
	Erholung/Sport/Freizeit <input type="checkbox"/>	=> mehrtägig: <input type="text"/> Tage	Sonstiges, und zwar: <input type="text"/>
8	Wie häufig legen Sie diesen Weg mit dem Fahrrad zurück?		
	(fast) täglich <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Woche <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Monat <input type="checkbox"/> seltener als 1 mal / Monat <input type="checkbox"/> (fast) nie <input type="checkbox"/>
9	Wie häufig fahren Sie mit dem Rad von Wiener Neustadt nach Lichtenwörth?		
	(fast) täglich <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Woche <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Monat <input type="checkbox"/> seltener als 1 mal / Monat <input type="checkbox"/> (fast) nie <input type="checkbox"/>
10	Wie häufig fahren Sie mit dem Rad?		
	(fast) täglich <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Woche <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Monat <input type="checkbox"/> seltener als 1 mal / Monat <input type="checkbox"/> (fast) nie <input type="checkbox"/>
11	Wie oft nutzen Sie den PKW als LenkerIn?		
	(fast) täglich <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Woche <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Monat <input type="checkbox"/> seltener als 1 mal / Monat <input type="checkbox"/> (fast) nie <input type="checkbox"/>
12	Haben Sie schon von der Ostumfahrung Wiener Neustadt gehört / gelesen?		ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
13	Wie sehr stimmen Sie der folgenden Aussage zu? (1=ich stimme zu, 2=ich stimme eher zu, 3=weder noch, 4=ich stimme eher nicht zu, 5=ich stimme nicht zu)		
	Ich fühle mich gut über die Planungen zur Ostumfahrung informiert. <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5		
14	Die Ostumfahrung wird nach aktuellem Planungsstand in diesem Bereich drei Straßen kreuzen. Die Straßen "Am Triangel" und "Rechte Kanalzeile" werden die Umfahrung mit einer Brücke überqueren. Die "Franz von Furtenbach-Straße" wird zur Sackgasse. Was bedeutet das für diesen Weg?		Änderung der... (Mehrfachantwort möglich) Verkehrsmittelwahl <input type="checkbox"/> Zielwahl <input type="checkbox"/> Häufigkeit <input type="checkbox"/> Sonstiges, und zwar: <input type="text"/>
	Kommentar <input type="text"/>		
15	Wie oft müssen Sie Umwege in Kauf nehmen, wenn die Franz von Furtenbach-Straße zur Sackgasse wird?		
	(fast) täglich <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Woche <input type="checkbox"/>	2-3 mal / Monat <input type="checkbox"/> seltener als 1 mal / Monat <input type="checkbox"/> (fast) nie <input type="checkbox"/>
16	Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zu? (1=ich stimme zu, 2=ich stimme eher zu, 3=weder noch, 4=ich stimme eher nicht zu, 5=ich stimme nicht zu)		
(a)	Wenn die Franz von Furtenbach-Straße zur Sackgasse wird, stört mich das als RadfahrerIn.		<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5
(b)	Wenn die Franz von Furtenbach-Straße zur Sackgasse wird, fahre ich seltener mit dem Fahrrad.		<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5
(c)	Ich halte den Bau der Ostumfahrung insgesamt für eine gute Sache.		<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 5
17	Welche positiven Auswirkungen erwarten Sie sich von der Ostumfahrung?		
	als RadfahrerIn	als PKW-LenkerIn	keine <input type="checkbox"/>
18	Welche negativen Auswirkungen erwarten Sie?		
	als RadfahrerIn	als PKW-LenkerIn	keine <input type="checkbox"/>
19	sonstige Anmerkungen <input type="text"/>		
20	Wohnort (PLZ, Straße)	Geburtsjahr	M <input type="checkbox"/> W <input type="checkbox"/>

Abbildung 25: Fragebogen

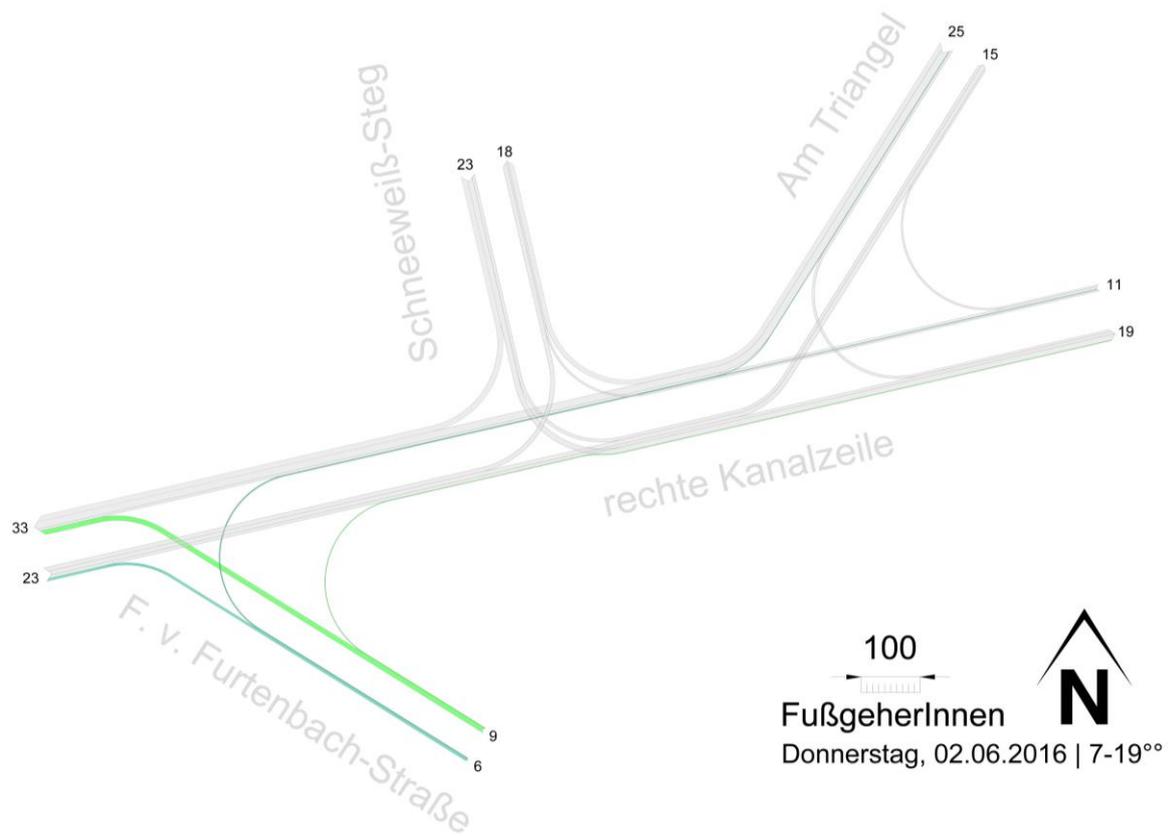
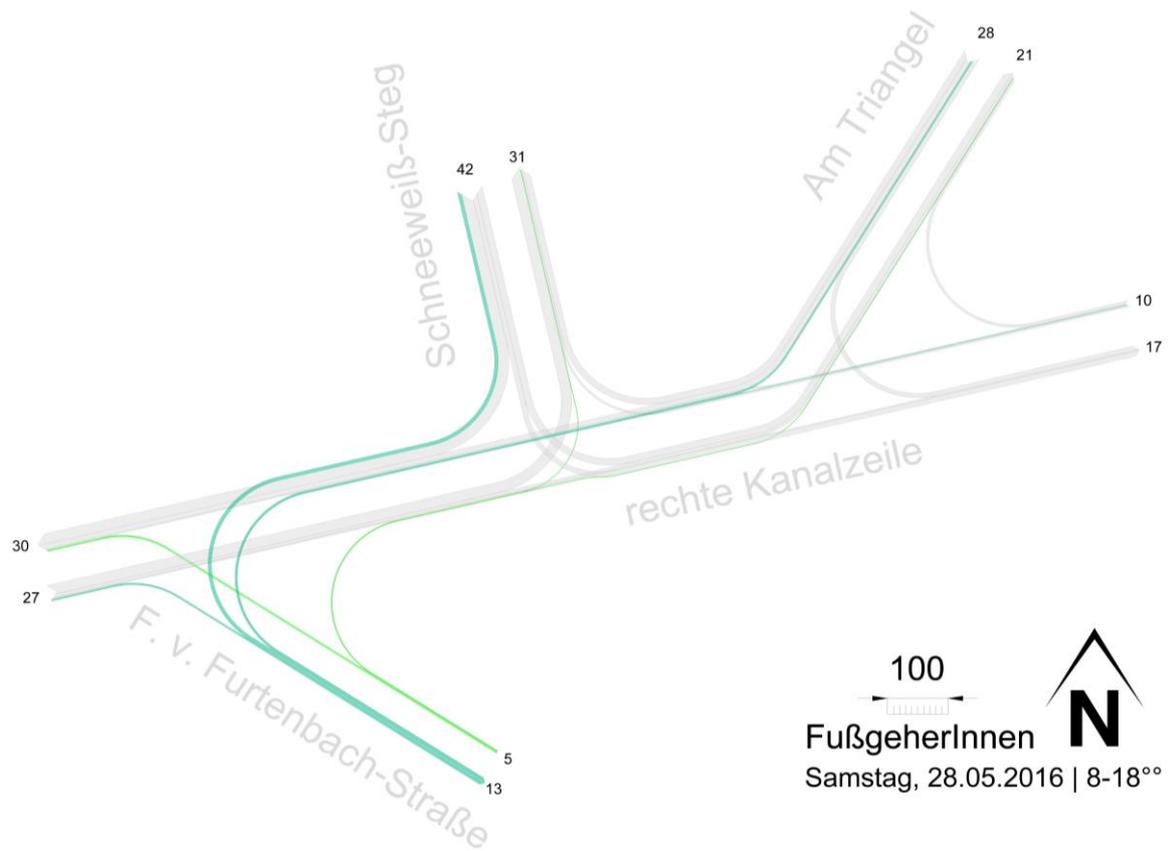


Abbildung 26 und 27: räumliche Verteilung des erfassten Radverkehrsaufkommens im Bereich „Am Triangel“ am Samstag, 28.05. bzw. am Donnerstag, 02.06.2016)

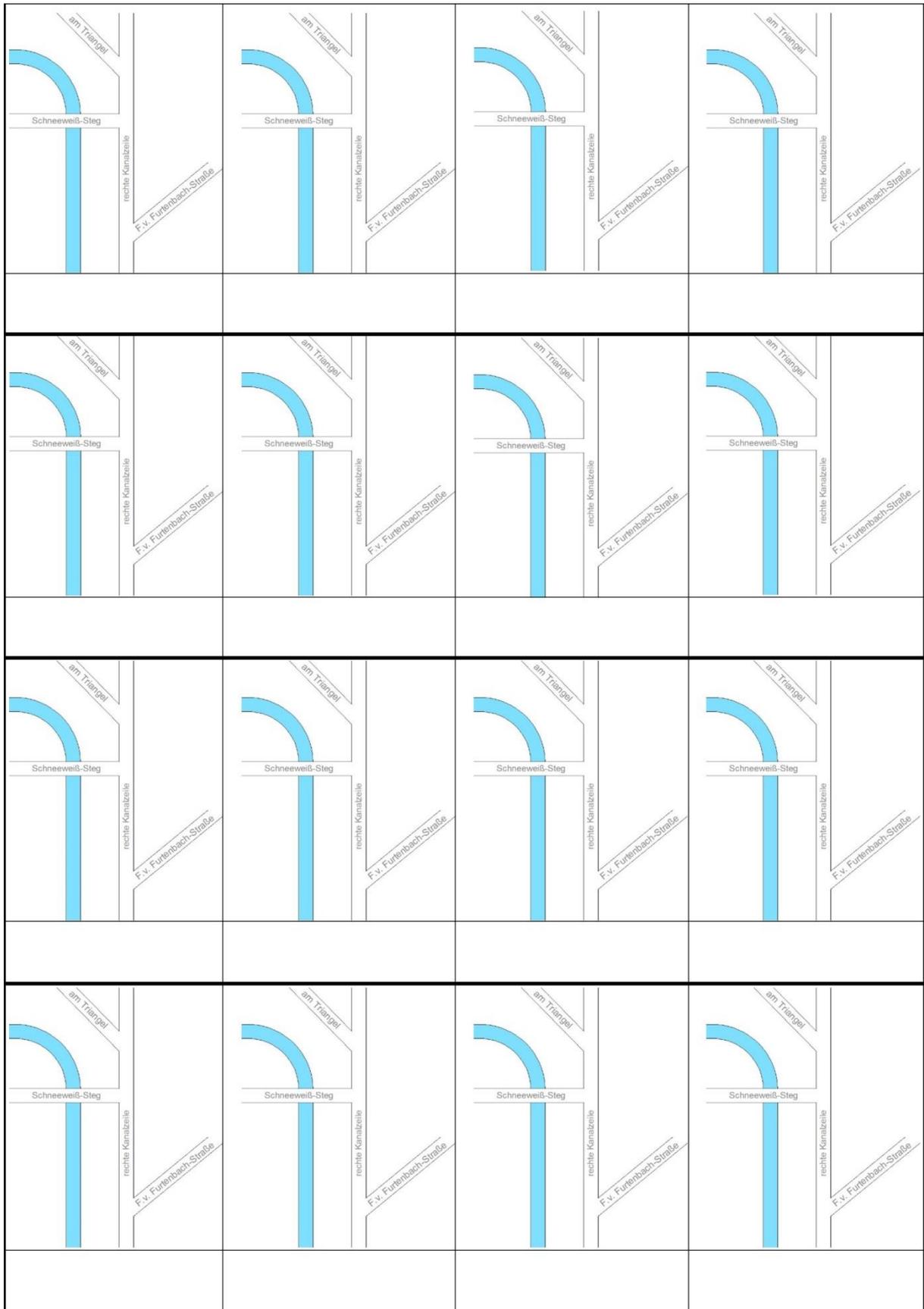


Abbildung 28: Zählblatt (Routen wurden von Hand eingezeichnet und dann per Strichliste gezählt)



Abbildung 29: „Franz von Furtenbach-Straße“ im Juni 2016