

Christof Kastner
Landstraße 5
3910 Zwettl

VerkehrsConsulting OG
Palmgasse 10/2. Stock
1150 Wien
e-mail: office@verkehrsconsulting.at
www.verkehrsconsulting.at

Wien, 05. Mai 2017

**Stellungnahme mit Schwerpunkt Verkehr zum Erläuterungsbericht
Stadtgemeinde Zwettl – Örtliches Raumordnungsprogramm –
295. Änderung; Örtliches Entwicklungskonzept/Flächenwidmungsplan
24. März 2017, Büro Dr. Paula ZT-GmbH**

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
2. Anbindung mit Öffentlichem Verkehr (ÖV)	4
3. Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)	9
4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	14
5. Gesamtbeurteilung	16

Hinweis:

In Angelegenheit EKZ Kampcenter Zwettl wurde von der Fa. Juhász&Markgraf bereits ein Kommentar (22.10.2012) zur Raumverträglichkeitsprüfung zum ursprünglich geplanten EKZ Kampcenter Zwettl, insbesondere zur Verkehrstechnischen Untersuchung 2012, Technischer Bericht, 21.06.2012, Retter & Partner ZT-GmbH verfasst.

1. Einleitung

Vorgeschichte

Gegenstand der vorliegenden Kurz-Analyse ist die Raumverträglichkeitsprüfung zum aktuell geplanten EKZ Kampcenter in Zwettl. Unsere Kommentare beziehen sich dabei insbesondere zur Verkehrsthematik zu Erläuterungsbericht, 24. März 2017, GZ G16185/EK295/17 und GZ G16185/F295/17, Büro Dr. Paula ZT-GmbH.

Projekt Darstellung

Das auf einem ehemaligen Gärtnergelände in der Gartenstraße, in Nahlage zum Hauptplatz beabsichtigte EKZ ist mit einer Verkaufsfläche von rd. 8.500 m² Verkaufsfläche projektiert, nachdem das ursprüngliche Projekt mit rund 14.000 m² offensichtlich verworfen wurde (siehe auch Hinweis oben).

Ziel der Stadtgemeinde Zwettl ist – wie auch beim ursprünglichen Projekt – offenbar, dass *„das Einzugsgebiet der Stadt Zwettl erweitert und damit die Marktposition ausgebaut“* werden soll.

Einzugsgebiet

Die Stadtgemeinde Zwettl weist aktuell rund 11.000 Einwohner auf. Gemeinsam mit den im Umfeld befindlichen (größeren) Gemeinden (Großgöttfritz und Schweiggers) leben ca. 14.500 Einwohner im Großraum Zwettl.

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung weisen alle drei Gemeinden einen Rückgang auf (Zwettl minus 4,4%, Schweiggers minus 1,3%, Großgöttfritz minus 8,0%; Datengrundlage: 2016).

Erreichbarkeiten

[Auszug aus Kommentar „Juhász&Markgraf Verkehrsconsulting 22.10.2012“]

Im näheren Umkreis (Fahrzeit max. 20 Minuten) leben rund 22.000 Einwohner. Im weiteren Einzugsgebiet, das bis in die Bezirke Gmünd, Waidhofen an der Thaya und Krems Land hinein reicht, leben 38.000 Einwohner. In Summe können somit rd. 73.000 Menschen durch das EKZ angesprochen werden.

Nachfolgend werden anhand der Isochromen die zeitlichen Erreichbarkeiten zu Fuß, mit Fahrrad sowie mit PKW im Umfeld des geplanten Kampcenter Zwettl aufgezeigt:

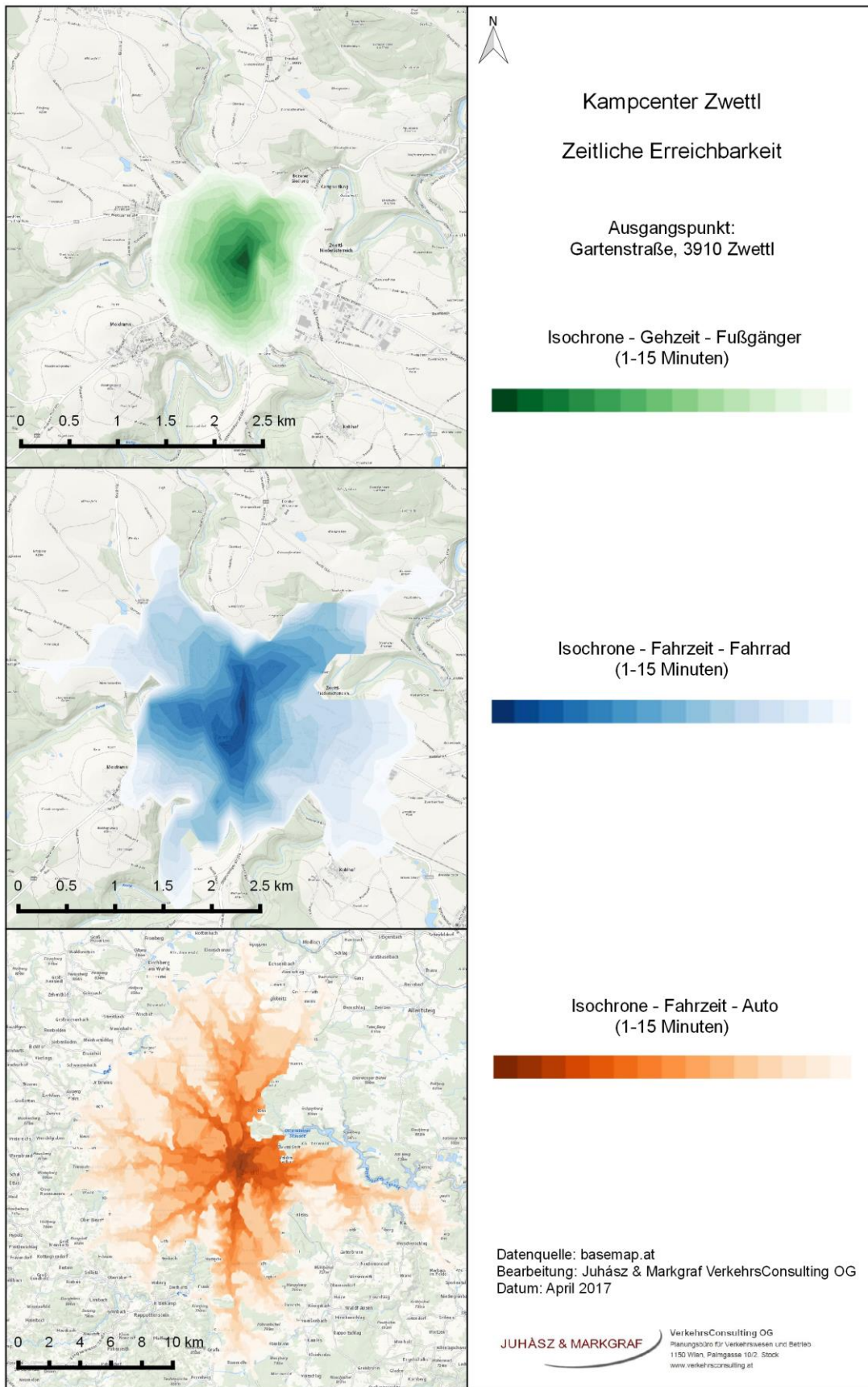


Abb. 1: Erreichbarkeiten (Fußgänger/Fahrrad/PKW)

Im folgenden wird auf einzelne Passagen im Erläuterungsbericht Büro Dr. Paula – im folgenden kurz „Erläuterungsbericht“ – eingegangen:

2. Anbindung mit Öffentlichem Verkehr (ÖV)

Erläuterungsbericht S. 56 (Tabellenausschnitt)

<p>ÖV-Anbindung gegeben bzw. herstellbar Ist an dem jeweiligen Standort ein geeigneter Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz (Haltestellen des lokalen und regionalen ÖV) gegeben bzw. ist dieser herstellbar?</p>		<p>Landesstraße 38 queren. Standort 1: Stadtbushaltestelle Allentsteigerstraße (130 m), Bushaltestelle des Regionalverkehrs Wieselbus (130 m); Standort 2: Stadtbushaltestelle Gartenstraße Wirtschaftskammer (90 m), Haltestelle Gartenstraße Stadtamt (190 m), Bushaltestelle des Regionalverkehrs (140 m); Standort 3: Stadtbushaltestelle Kremserstraße/Goethestraße (15 m), Bushaltestelle des Regionalverkehrs (325 m); Standort 4: Stadtbushaltestelle Synamer Platz (15 m), Bushaltestelle des Regionalverkehrs (500 m);</p>
---	--	--

Gemäß Erläuterungsbericht werden die Standorte hinsichtlich der ÖV-Erschließung mit „teilweise erfüllt“ (gelb) bis „erfüllt“ (grün) dargestellt.

Erläuterungsbericht S. 68 (insbesondere Tabelle)

„Berechnung lt. RVS 02.01.13, BMVIT Straßenforschung

Für die Berechnung der äußeren Kfz-Gesamtverkehrserzeugung von Einkaufszentren und Multifunktionalen Zentren anhand der Faktoren der RVS 02.01.13 /4/, gelten die nachstehenden Rahmenbedingungen.

- **Größenordnung:** EKZ klein (unter 20.000m² BGF)
- **Lage:** zentral, innerhalb des geschlossenen bebauten Siedlungsgebietes bzw. in Nähe des Stadtzentrums
- **MIV Anteil:** Grundsätzlich ist die ÖV Erschließung zwischen gut und schlecht einzustufen, da einerseits der Stadtbushaltestellen Intervalle von 60 Minuten aufweist, jedoch zusätzliche Busangebote (Postbus etc.) durch die nahegelegene Bushaltestelle vorhanden sind. Das EKZ ist im Stadtzentrum gelegen, MIV Restriktionen sind nicht vorhanden. Auch aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit des EKZ vom Stadtzentrum und von den umliegenden Parkplätzen (Parkspirale etc.) wird der MIV-Anteil mit ca. 80% angesetzt.

Abbildung 5-9: MIV-Anteil an Gesamtwegen lt. /4/

Lage	ÖV-Erschließung in Haupt- und Nebenverkehrszeit		
	sehr gut ¹⁾	gut ²⁾	schlecht ³⁾
peripher ⁴⁾	0,60	0,80	0,97
zentral ⁵⁾	0,45	0,70	0,95
zentral ⁶⁾	0,10	0,30	0,90

- ¹⁾ Attraktives Angebot mit Intervallen bis zu 7,5' } an einer Haltestelle im unmittelbaren Umfeld des EKZ/MFZ
²⁾ Dichtes Angebot mit Intervallen länger als 7,5' und bis zu 30' }
³⁾ Kein Angebot oder Angebot mit Intervallen länger als 30'
⁴⁾ Am Siedlungsrand oder im Freiland
⁵⁾ Innerhalb des geschlossen bebauten Siedlungsgebietes zumindest in der Nähe des Stadt- oder Stadtteilzentrums
⁶⁾ Im Stadt- oder Stadtteilzentrum, im Bereich von MIV-Restriktionen (z.B. Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung)

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Zwettl ist durch verschiedene Wiesel- und Postbuslinien gut mit den Regionen Krems, St. Pölten, Horn, Waidhofen/Taya, Gmünd, Weitra, Schrems, Gföhl und Groß Gerungs verbunden. Zum Teil liegen Verbindungen in Richtung Wien und Linz vor. Insgesamt befahren ca. 19 Buslinien das Gemeindegebiet. Die Hauptumschlagpunkte sind in Zwettl der Busbahnhof an der Gerungser Straße sowie die Haltestelle Kampplatz an der Böhmerwald Straße B 38. Weiters verfügt Zwettl über eine eigenständige Stadtbuslinie, welche in stündlichem Takt verkehrt und Haltestellen im Zentrum mit dem übrigen Stadtgebiet (inkl. Zwettl Stift und Rudmanns) verbindet.

vgl. § 1 Abs. 2 Leit-
ziele Z. 3 Beson-
dere Leitziele für
die örtliche Raum-
ordnung Pkt. b) NÖ
ROG 2014

Die Erreichbarkeit des ggst. Umwidmungsbereiches durch den öffentlichen Verkehr ist durch die Stadtbuslinie, deren Route durch die Gartenstraße verläuft (Haltestelle unmittelbar angrenzend an den ggst. Änderungsbereich), und durch die Bushaltestelle Kampplatz östlich des Kamp an der Böhmerwald Straße B 38 (Entfernung rd. 175 m zum gegenständlichen Gebiet) gegeben.

Hiebei wird die „Gegebenheit“ der Erreichbarkeit mittels Öffentlichem Verkehr angeführt.

Stellungnahme:

Die überregionale Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt in erster Linie über den Busbahnhof Zwettl, der allerdings rund 700 Meter entfernt liegt.

Hinweis: Der Bahnpersonenverkehr Zwettl – Schwarzenau mit Anbindung an die Franz Josefs-Bahn (Wien – Gmünd) wurde bereits im Dezember 2010 eingestellt.

Tabelle 1:

Linie	Route	Einschränkungen/Anmerkungen	Eignung Note*)
1370	Zwettl – Schrems	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, nur drei Kurse an schulfreien Tagen	4
1374	Zwettl – Großgerungs	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, tw. nur an bestimmten Tagen	4-5
1380	Zwettl – Schönbach	kein Taktverkehr, nur an Schultagen	4
1382	Zwettl – Bärnkopf	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, nur drei Kurse an schulfreien Tagen	4
1386	Zwettl – Ottenschlag – Schönbach	kein Taktverkehr, nur an Schultagen	4-5
1388	Zwettl – Schönbach – Weitra	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, nur vier Kurse an schulfreien Tagen	4
1394	Zwettl – Großgöttfritz – Zwettl	kein Taktverkehr, nur an Schultagen (1 Kurspaar)	4-5
1398	Zwettl – Waldhausen – Zwettl	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, nur drei Kurse an schulfreien Tagen	4-5

1400	Zwettl – Eschabruck/Edelhof – Zwettl	kein Taktverkehr, nur an Schultagen (1 Kurspaar)	4-5
1420	Zwettl – Rastendorf – Krems/D.	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, tw. auch an schulfreien Tagen; auch SA-Verkehr	3-4
7660	Zwettl – Allentsteig	kein Taktverkehr, nur an Schultagen	4-5
WA14	Zwettl – Schwarzenau – Dobersberg	kein Taktverkehr; Ganzjahresverkehr; auch SA-Verkehr	3-4
WA31	Zwettl – Gmünd	kein Taktverkehr; Ganzjahresverkehr	3-4
WA32	Zwettl – Langschlag	kein Taktverkehr, größtenteils Schultage, komplizierter fahrplantechnisch dargestellter Routenverlauf	4
WA33	Zwettl – Arbesbach	kein Taktverkehr; Ganzjahresverkehr	3-4
1036 1372 1376 1416 7620 7663		Buslinien, die für den EKZ-Verkehr nicht geeignet sind (fahrplanmäßiger Betrieb außerhalb der Geschäftszeiten!)	5

*) Bewertung erfolgt hier nach einem Schulnotensystem (siehe auch unten)

Der Stadtverkehr Zwettl (ÖBB Postbuslinie 1391) verkehrt von 7:00 bis ca. 18:00 im Stundentakt, die befahrene Rundlinie erschließt dabei weite Teile des Stadtgebietes von Zwettl.

Die Stadtbushaltestellen

- Gartenstraße (Wirtschaftskammer),
- Gartenstraße (Stadtamt),
- Klosterstraße (Schulinstitut) und
- Hamerlingstraße/Neuer Markt

befinden sich in einer Distanz zum EKZ von 200 bis 280 m.

Nach Fertigstellung des EKZ ist gemäß den Projektunterlagen eine Verlegung der Bushaltestellen bzw. eine neue Haltestelle bei der neu zu errichtenden Kampbrücke vorgesehen.

Tabelle 2:

Linie	Route	Einschränkungen/Anmerkungen	Eignung Note*)
1393	Stadtverkehr Zwettl	Stunden-Taktverkehr, MO-FR, SA vormittags	3

*) Bewertung erfolgt hier nach einem Schulnotensystem (siehe auch unten)

Insgesamt zeigt die „ÖV-Landkarte“ Zwettls folgendes Bild:

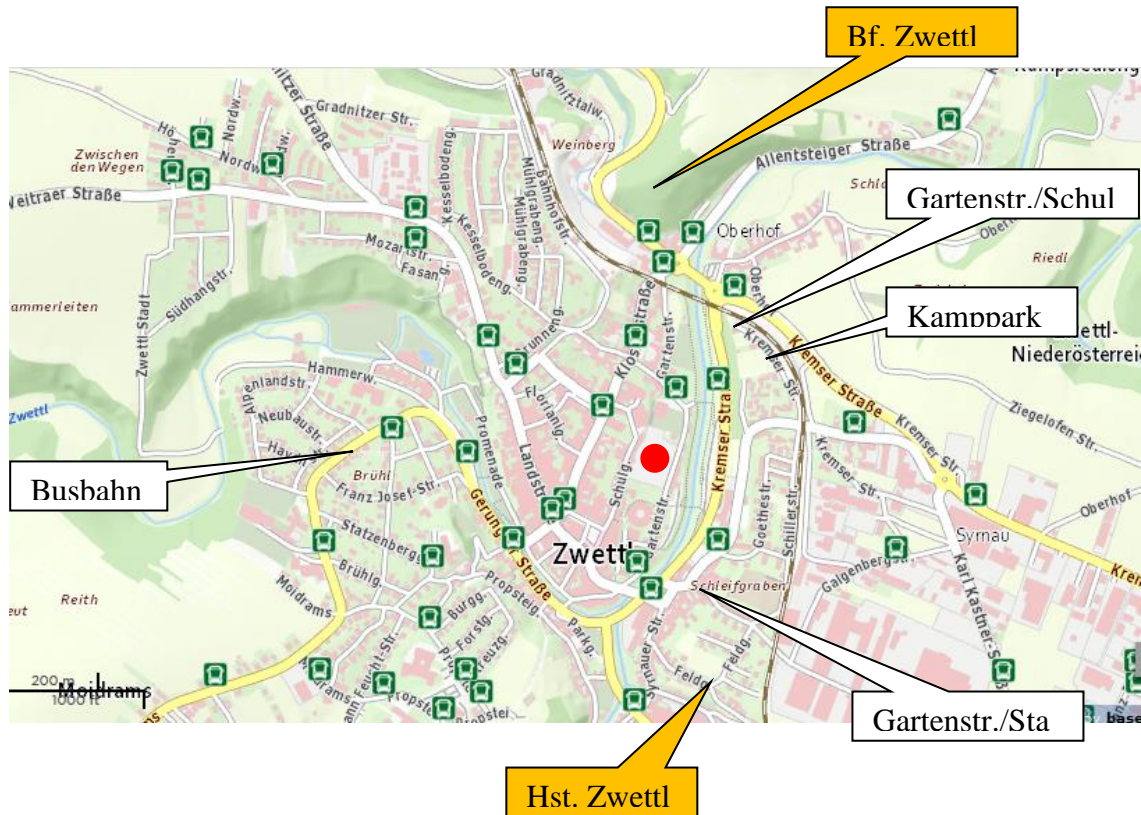


Abb. 2: ÖV-Haltestellen in Zwettl (roter Punkt = Standort Kampcenter); gelb hinterlegt sind Bahnstationen (derzeit) ohne Personenverkehr

Wichtigste Bushaltestellen:

Zwettl Busbahnhof: nicht fußläufig erreichbar

Zwettl Kampsparkplatz: fußläufig erreichbar bzw. zumutbar

Zwettl Gartenstraße/Stadtamt und Zwettl Gartenstraße/Schulturm: fußläufig erreichbar; Bedienung durch Stadtbus (Linie 1393)

Ehemalige Bahnstationen (bei mittel-/langfristiger Reaktivierung):

Bahnhof Zwettl: nicht fußläufig erreichbar bzw. zumutbar

Haltestelle Zwettl Stadt: nicht fußläufig erreichbar bzw. zumutbar

Die „ÖV-Landkarte“ zeigt zwar ein dichtes Netz an Haltestellen auf (gelb hinterlegter Bahnhof bzw. Haltestelle weisen seit 2010 keinen Personenverkehr mehr auf; dienen daher nur der Information!) – die Abbildung suggeriert auch ein dichtes ÖV-Angebot – allerdings zeigt insbesondere die Tabelle 1, dass sämtliche Regionalbuslinien keinen Taktverkehr aufweisen. Ferner verkehren die meisten Kurse nur an Schultagen. Demnach werden Haltestellen größtenteils nur wenige Male am Tag bedient.

Demgegenüber verkehrt die Stadtbuslinie 1393 in einem Stundentakt und würde sich in einer ersten Betrachtung für eine ÖV-Anbindung an das Kampcenter eignen. Auch liegen die (Stadtbus-)Haltestellen Gartenstraße/Stadtamt sowie Gartenstraße/Schulturm günstig zum Standort Kampcenter.

Allerdings werden die oben angeführten Vorteile durch die Aspekte Intervall und Fahrzeit aufgezehrt: Ein Intervall von 60 Minuten fällt gemäß RVS-Tabelle „Abbildung 5-9“ (siehe weiter unten) in die Kategorie „ÖV-Erschließung schlecht“ („Kein Angebot oder Angebot mit Intervallen länger als 30““).

Darüberhinaus darf die Reisezeit nicht außer Acht gelassen werden:

Der Stadtbus verkehrt auf einer fixen Route durch das Stadtgebiet von Zwettl und weist eine Umlauf-Fahrzeit (vom Anfangspunkt bis zum Endpunkt, der wiederum Ausgangspunkt ist) von einer Stunde auf. Im ungünstigen Fall müssen daher die zum Ziel (hier: Gartenstraße) nächstgelegenen Haltestellen genutzt werden, da sonst die Reisezeit in absolut unakzeptable Bereiche liegen würde (z.B. Galgenbergstraße – Gartenstraße/Schulturm: 46 Minuten). Dies führt aber wiederum zu einer gewissen „Kompliziertheit“ hinsichtlich der ÖV-Nutzung, was das „entrée“ zum Öffentlichen Verkehr naturgemäß erschwert.

Eine zahlenmäßige Abschätzung des ÖV-Anteils ergibt beim Kampcenter EKZ Zwettl mit geschätzten jährlich 1,2 Mio. € Besuchern gerade 1,8%. Hierbei wird „sehr optimistisch“ unterstellt, dass jeder Buskurs von zehn Kampcenter-Besuchern genutzt wird, was jedoch keinesfalls den Erfahrungswerten entspricht.

Einen weiteren Aspekt, der zur Verminderung des oben errechneten ÖV-Anteils führt sind Ladenschlusszeiten nach 18 Uhr, die zumindest an bestimmten Einkaufstagen zu erwarten sind. Diese liegen außerhalb der fahrplanmäßigen Buszeiten, sodass diesfalls mit überhaupt keiner ÖV-Nutzung gerechnet werden darf.

Das gleiche gilt für GastronomiebesucherInnen nach 18 Uhr, also außerhalb der üblichen Geschäftszeiten im Hinblick auf die Unmöglichkeit einer ÖV-Nutzung. Diesbezüglich muss auch angeführt werden, dass diese GastronomiebesucherInnen, die das Kampcenter nur aus diesem einen Motiv besuchen in der obigen Besucherzahl (1,2 Mio.) noch gar nicht berücksichtigt wurden!

Auch bei anderen Einkaufszentren liegen die ÖV-Anteile zumeist (weit) unter der 10%-Grenze, obwohl die ÖV-Erschließung zum Teil als „sehr gut“ betrachtet werden kann bzw. eine weit höhere Bedienungsqualität als in Zwettl aufweist:

- SCS Vösendorf: 24,6 Mio. Besucher [medianet.at] – optimistischer ÖV-Anteil: 4%
- EUROPARK Salzburg: 10,5 Mio. Besucher [medianet.at] – optimistischer ÖV-Anteil: 5%
- G3 Shopping Resort Gerasdorf: 4,3 Mio. Besucher [medianet.at] – optimistischer ÖV-Anteil: 9%

Bei sämtlichen oben angeführten Fallbeispielen liegt eine „sehr gute“ Anbindung vor (Intervalle jeweils unter 30 Minuten, z.T. sogar bei 7½ Minuten!). Um auch hier auf der sicheren Seite zu liegen, wird wiederum angenommen, dass mit jedem Kurs (Bahn/Bus) jeweils 50 Personen (!) ins Einkaufszentrum anreisen.

Fazit:

Der ÖV-Anteil beim Kampcenter Zwettl liegt (bestenfalls) jedenfalls unter 1,8% und kann daher in weiterer Folge vernachlässigt werden.

3. Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

Erläuterungsbericht S. 97f

In der gegenständlichen Passage (nächste Seite) werden unter Zugrundelegung des Bestandes sowie noch erforderlicher Straßen- und Wegmaßnahmen die Rahmenbedingungen für den Nicht-motorisierten Individualverkehr (Fußgänger, Radfahrer) für das vorliegende Projekt durchaus positiv bewertet.

Nicht motorisierter Individualverkehr (NMIV)

Im Zentrum von Zwettl ist ein gut ausgebautes Gehwegenetz vorhanden. Der Kamp, die Zwettl sowie die Stadtmauer bilden großteils Barrieren für die Durchlässigkeit des NMIV. Fußgängerbrücken über den Kamp bestehen auf östlicher Seite des Stadtzentrums (Höhe Wirtschaftskammer und Parkspirale) und über die Zwettl westlich des Stadtzentrums (Höhe Stadtsaal und Promenade). Fußläufige Durchlässe über/durch die Stadtmauer bestehen im Bereich der Parkspirale und durch die Talbergstiege. Erstere ist barrierefrei. Es liegen keine gesonderten Anlagen für den Radverkehr vor. Eine Führung des Radfaherverkehrs erfolgt, mit Ausnahme des parallel der Gewässer verlaufenden Weges, gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf einer Fahrbahn.

Der ggst. Standort ist bisher über einen Rad-/Gehweg entlang des Kampufers und in weiterer Folge über die Fußgängerbrücken auf Höhe der Parkspirale und auf Höhe der Wirtschaftskammer sowie direkt über die Gartenstraße erreichbar. Der Rad-/Gehweg entlang des Kamp wird durch die ggst. Umwidmung nicht beeinträchtigt und wird im Zuge der Brückenerrichtung berücksichtigt, sodass weiterhin ein barrierefreier Verlauf der Wege entlang des Kamp sichergestellt wird.

Die fußläufige Verbindung mit der Schulgasse soll durch einen Fußgängersteg hergestellt werden. Die Fußwegeverbindung zwischen der ggst. Fläche und der Schulgasse wird durch die Bestimmung für die Ausgestaltung von Freiflächen im Rahmen der Bebauungsplanung sichergestellt. Das Umwidmungsareal grenzt unmittelbar an die Schulgasse an. Die Entfernung der ggst. Fläche zum Hauptplatz (Zentrum) beträgt rd. 150 m (je nach Messpunkt).

vgl. § 1 Abs. 2 Leit-
ziele Z 1 Gene-
relle Ziele Pkt e)
2. Pkt. NÖ ROG
2014

Die Einbindung des ggst. Standortes mit Handelsschwerpunkt in das übrige Stadtzentrum bedingt künftig Neugestaltungsmaßnahmen. Die Gemeinde sieht dafür zweierlei Maßnahmen vor. Einerseits wird eine Fußwegeverbindung zwischen Schulgasse und Hamerlingstraße angestrebt. Ein Gebäudeabbruch hat bereits stattgefunden. Im Zuge eines nachfolgenden Verfahrens soll die geplante Fußwegeverbindung im Rahmen der Flächenwidmungsplanung gesichert werden. Andererseits hat die Gemeinde hinsichtlich der zeitnahen Fertigstellung der Umfahrung von Zwettl *die Neuordnung des Verkehrsnetzes im Stadtzentrum zum Ziel*. Im Rahmen eines angedachten Verkehrskonzeptes sollen notwendige verkehrstechnische und gestalterische Maßnahmen geprüft werden. Bestandteil soll hier u.a. auch die Neugestaltung der Schulgasse als Verbindung zum Hauptplatz sein.

Für Straßengestaltungsmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbindung der Ebene der Gartenstraße mit der Schulgasse werden Flächen im ggst. Umwidmungsbereich als öffentliche Verkehrsfläche (Vö) gesichert. Durch die Errichtung eines zusätzlichen Gehsteiges und Gestaltungselementen zur Verkehrsberuhigung soll das bestehende ÖV- und Fuß-/Radverkehrsnetz unterstützt und somit die Erreichbarkeit zusätzlich verbessert werden. Durch die

verkehrliche Planung wird versucht, vor allem den Fußgänger- wie auch den öffentlichen Verkehr zu fördern und somit eine umweltfreundliche Verkehrsanbinde sicherzustellen.

Stellungnahme:

Jüngste Untersuchungen [Österreich unterwegs 2013/14] zeigen auf, dass der Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden bei 18% liegt, mit dem Fahrrad werden 7% der Wege zurückgelegt. Allerdings wurde in der Studie auch erhoben, dass der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) an Werktagen rund 17% beträgt.

Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Wege zumeist nicht aus einem einzigen Motiv heraus zurückgelegt werden. Vielmehr lehrt die Erfahrung, dass innerhalb einer Wegkette mehrere Fahrtzwecke erfüllt werden (siehe nachstehende Grafik).

So ist es durchaus üblich, dass beispielsweise auf dem Weg zur/aus der Arbeit andere Erledigungen, wie Einkaufen, etc. durchgeführt werden.

Speziell zum Radverkehr hinsichtlich des vorliegenden Projektes Kampcenter Zwettl ist darüberhinaus zu beachten, dass sich das geplante Einkaufszentrum etwa am „tiefsten“ Punkt der Stadt befindet. Dies führt wiederum dazu, dass insbesondere bei der Fahrt vom Kampcenter praktisch in allen Richtungen nicht unerhebliche Steigungen zurückzulegen sind, was den Attraktivitätsgrad des Fahrrades naturgemäß mindert.

In diesem Zusammenhang darf dabei nicht die Tatsache übersehen werden, dass die Einkaufsware auch – diesfalls „bergauf“ (!) – abtransportiert werden muss, was zu einer weiteren Nutzungseinschränkung bzw. Verminderung der Akzeptanz führt. Diese Erfahrung gilt für Fußgänger, Radfahrer aber auch für ÖV-Nutzer!

Weiters ist wiederum der Gastronomiebesucherverkehr zusätzlich zu berücksichtigen, der erfahrungsgemäß einen nur geringen Radfahreranteil aufweist (in der Regel weit unter 5%).

Ein weiteres Manko bei vergleichbaren Einkaufszentren stellen die fehlenden Fahrradabstellmöglichkeiten im Hinblick auf eine gesicherte Hinterstellung (felgenschonende Abstellung, Diebstahl- und Vandalismusschutz, etc.) dar. Fairerweise muss jedoch gesagt werden, dass dieser Nachteil durch entsprechende Maßnahmen vermindert bzw. beseitigt werden kann.

Ähnliches gilt für die jeweiligen Marketingmaßnahmen bei Einkaufszentren. Hinsichtlich der Anreise sind diese in der Regel sehr stark auf die PKW-Nutzung ausgelegt („Gratisparkplätze“, gute Zufahrtsmöglichkeiten, etc.). Viel weniger prominent werden dabei schon ÖV-Anbindungen behandelt („Bushaltestelle in der Nähe“, „Informationen auf der Verkehrsunternehmer-Homepage“, etc.). Fußgänger- und Radverkehr werden in derartigen Werbemaßnahmen üblicherweise überhaupt nicht angeführt.

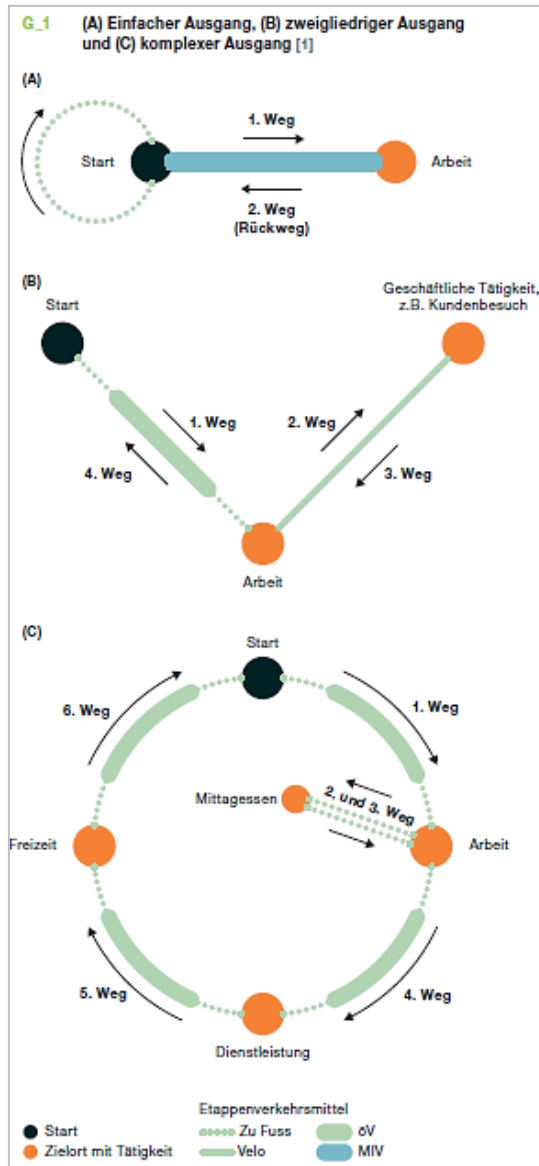


Abb. 3: Wegeketten – die täglichen Aktivitäten [Quelle: Dietrich, W. 2013]

Ein weiterer Aspekt ist die Verkehrsmittelwahl nach Verfügbarkeit von Parkplätzen (vgl. Grafik unten). Demnach verdoppelt sich der MIV-Anteil bei einer Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Zielort (in der Graphik Arbeitsplatz).

Da bei Einkaufszentren von genügend Gratis-Parkplätzen auszugehen ist, trifft dieses Argument auch beim Kampcenter Zwettl zu.

**Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel
 (Modal-Split) der Berufstätigen in [Prozent]**

Wochentag:
 Jahreszeit:
 Kategorien:
 Stichprobe:

Werktage
 Gesamtjahr
 Abstellplatz Arbeitsort
 n=78.257 Wege

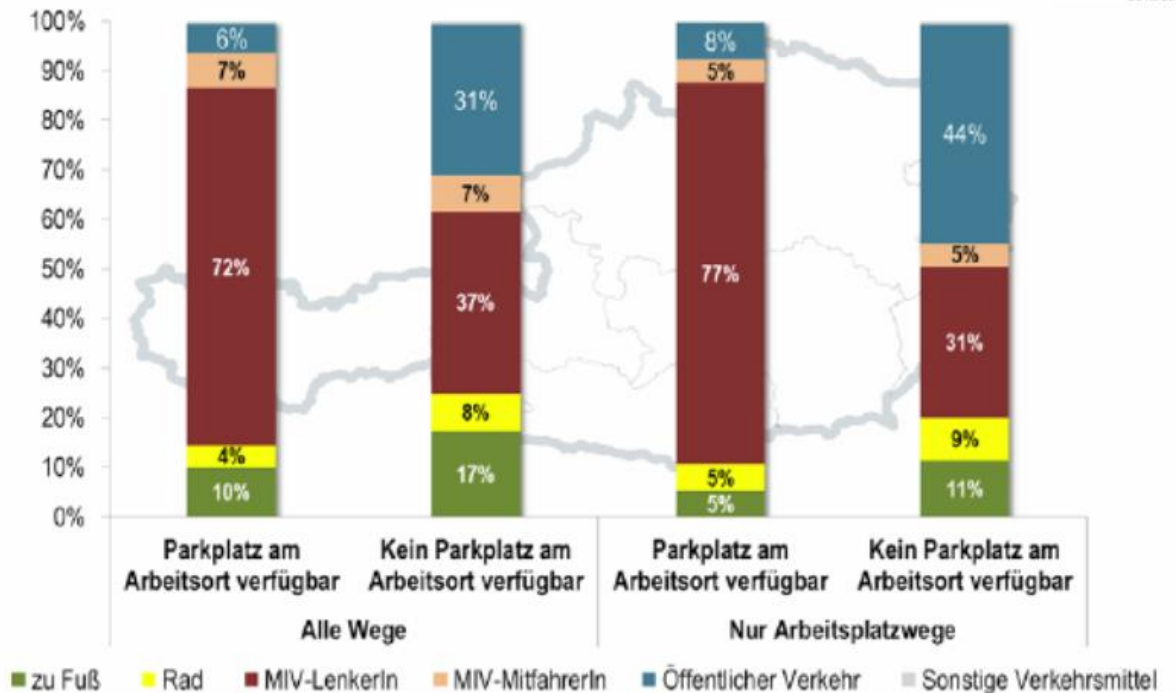


Abbildung 4.5-12: Modal-Split im Werktagverkehr nach Verfügbarkeit eines Pkw-Abstellplatzes am Arbeitsort

Abb. 4 [Graphik aus Studie „österreich unterwegs 2013/14“]

Fazit:

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse wird von einem Nicht-motorisierter Individualverkehrs-Anteil (Fußgänger, Radfahrer) von maximal 5% ausgegangen.

- *MIV-Anteil:* 80 % (lt./4/)
- *Besetzungsgrad Mo bis Freitag:* 1,4 Personen/Kfz (lt./4/)
- *Besetzungsgrad Samstag:* 1,5 Personen/Kfz (lt./4/)
- *Faktor zur Berücksichtigung des maßgeblichen Tages*
- *Freitag* 1,2 (lt./4/)
- *Samstag* 1,3 (lt./4/)

Gesamtverkehrserzeugung Q, MIV-anteil 80%:

$$\begin{aligned} Q_{Mi,Do} &= 11.515 \text{ Wege/Tag} \times 80\% \times 1,0 / 1,4 = 6.580 \text{ Kfz-Fahrten/Tag} \\ Q_{Fr} &= 11.515 \text{ Wege/Tag} \times 80\% \times 1,2 / 1,4 = 7.896 \text{ Kfz-Fahrten/Tag} \\ Q_{Sa} &= 11.515 \text{ Wege/Tag} \times 80\% \times 1,3 / 1,5 = 7.984 \text{ Kfz-Fahrten/Tag} \end{aligned}$$

- *Spitzenstundenanteil* 15% (lt./4/)
- *Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke MSV:*

$$\text{MSVFR (ein-/ausfahrend)} = (7.896 \text{ Kfz-Fahrten/Tag} / 2) \times 0,15 = \mathbf{592 \text{ Kfz-Fahrten/h}}$$

$$\text{MSVSA (ein-/ausfahrend)} = (7.984 \text{ Kfz-Fahrten/Tag} / 2) \times 0,15 = \mathbf{599 \text{ Kfz-Fahrten/h}}$$

Es lässt sich somit laut obenstehender Berechnung eine äußere Gesamtverkehrserzeugung von gerundet ca. **6.600 Kfz-Fahrten/Tag (an durchschnittlichen Wochentagen)** und bis zu **8.000 Kfz-Fahrten/Tag (Samstag)** an der neuen Zufahrt zum EKZ abschätzen. Zu den Spitzenstunden ist mit einem maximalen Verkehrsaufkommen von bis zu **600 Kfz-Fahrten/h** zu rechnen.

Stellungnahme:

Ausgehend von einer Weghäufigkeit 11.515 geht der Erläuterungsbericht von einem **Besetzungsgrad** 1,4 bis 1,5 aus.

Laut jüngster Studie „österreich unterwegs 2013/14“ beträgt der Besetzungsgrad der Pkw's im Österreich-Schnitt rund 1,3 Personen. Andere Stellen geben auch deutlich geringere Werte für den Besetzungsgrad an (z. B. rund 1,1 [VCÖ]).

Erschwerend kommt hinzu, dass sich eine zunehmende Motorisierung besetzungsgradsenkend auswirkt. Mit 677 PKW je 1000 Einwohner weist der Bezirk Zwettl von allen österreichischen Bezirken

die dritthöchste PKW-Motorisierung auf. Es ist unbestritten, dass eine hohe Verfügbarkeit zu einem Spitzenanteil an MIV-Wegen führt [Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr (FIS); Deutschland; u.a.]. Im Ländlichen Raum – besonders im Waldviertel – sind die Lebensgewohnheiten fast vollständig an das Auto angepasst.

Während der Besetzungsgrad mit der Haushaltsgröße zunimmt, sinkt er mit zunehmendem Pkw-Besitz im Haushalt ab [FIS].

Die hier angegebenen Werte 1,4-1,5 liegen demnach im obersten Bereich, wobei aber konkrete Erfahrungen / Benchmarks von vergleichbaren EKZ fehlen.

In weiterer Folge wird – um auf der sicheren Seite zu liegen – ein maximaler Besetzungsgrad von 1,3 angenommen sowie ein MIV-Anteil von 95% (siehe Kapitel davor) unterstellt. Demnach ergibt sich dann folgendes neues Bild:

$$\begin{aligned} \text{QM}_{i,\text{Do}} &= 11.515 \text{ Wege/Tag} \times 95\% \times 1,0/1,3 = 8.415 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag} \\ \text{QFr} &= 11.515 \text{ Wege/Tag} \times 95\% \times 1,2/1,3 = 10.629 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag} \\ \text{QSa} &= 11.515 \text{ Wege/Tag} \times 95\% \times 1,3/1,3 = 11.515 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag} \end{aligned}$$

Zum Vergleich: Die hier erhobenen täglichen Kfz-Verkehrszahlen entsprechen in etwa dem Verkehrsaufkommen der Landesstraße B1 in den verkehrsstärkeren Bereichen St. Pölten und Amstetten.

Bei einem Spitzenstundenanteil von 15% ergeben sich an Samstagen folglich 864 Kfz-Fahrten pro Stunde und dieser Wert liegt demnach rund 45% höher als im Erläuterungsbericht angegeben!

In den oben angeführten Zahlen bzw. im Erläuterungsbericht sind zusätzliche Verkehre durch (Waren-)Zulieferung sowie Ver- und Entsorgungslogistik noch gar nicht berücksichtigt! Ferner kommt noch der Arbeitsplatzverkehr (MitarbeiterInnen des EKZ Kampcenter) hinzu.

5. Gesamtbeurteilung

Der im Erläuterungsbericht vom 24. März 2017, Büro Dr. Paula ZT-GmbH erhobene Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 80% erscheint als zu gering bzw. zu optimistisch betrachtet. Der 20%-Anteil Nicht-motorisierter Individualverkehr ist mit Fußgänger- und Radverkehr aufgrund der Gegebenheiten nicht erreichbar. Auch der Öffentliche Verkehr spielt dabei keine nennenswerte Rolle.

Realistischerweise kann von einem MIV-Anteil von rund 95% ausgegangen werden. Diese Beurteilung wird auch durch bestehende Fallbeispiele (existierende Einkaufszentren) erhärtet. Ferner müssen auch noch die Gäste aus dem Gastronomiebereich berücksichtigt werden, die den MIV-Anteil zusätzlich belasten. Darüberhinaus kommen noch das Verkehrsaufkommen für die Ver- und Entsorgung des Einkaufszentrums sowie der Arbeitsplatzverkehr hinzu.

Ein weiteres Hauptmotiv für eine verstärkte PKW-Nutzung sind darüberhinaus die vorhandenen Gratis-Parkplätze.

Erschwerend kommt noch hinzu, dass die PKW-Nutzung und deren eher geringer Besetzungsgrad durch den hohen Motorisierungsquote (hier) im Bezirk Zwettl zusätzlich genährt wird.

Dr. Andreas Juhász