



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„MOBILITÄT NEUlengbach. Anforderungen an ein
modernes Mobilitätskonzept einer Kleinstadt im räumlich-
funktionalen Einzugsgebiet von Wien.“

verfasst von / submitted by

Claudio Link B.A.

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (M.A.)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Raumforschung und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Axel Priebis

Mitbetreut von / Co-Supervisor:

Dipl. Geogr. Dr. Peter Görgl

Eidesstattliche Erklärung:

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, am 28.05.2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claudio Link', written in a cursive style.

Claudio Link

Danksagung:

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Personen bedanken, die mich bei der Umsetzung meiner Masterarbeit unterstützt haben. Ein besonderer Dank gilt dabei meinen Betreuern, Herrn Univ.-Prof. Dr. Axel Priebis und Herrn Dipl. Geogr. Dr. Peter Görgl, die mich mit konstruktivem Feedback, Lob und Anregungen motiviert und durch die Erstellung der Arbeit begleitet haben.

Da diese Arbeit über die niederösterreichische Themenbörse geschrieben wurde, bedanke ich mich bei Frau Mag.^a Karin Peter für die gelungene Vermittlung und die transparente organisatorische Begleitung. Mein herzlicher Dank gilt auch Frau Michaela Schmitz als meine Ansprechpartnerin vor Ort in Neulengbach, die voller Begeisterung gemeinsam mit dem *Verein Aktive Wirtschaft Neulengbach* die Mobilitätssituation der Gemeinde verbessern möchte. Ein besonderer Dank gilt auch allen Interviewpartner*innen sowie Teilnehmer*innen an meinem Online-Beteiligungsprozess, die mir mit ihrem Engagement sehr geholfen haben, das Ziel meiner Arbeit zu erreichen.

Ich bin sehr dankbar über alle Menschen in meinem privaten Umfeld, die mich nicht nur im Rahmen meiner Masterarbeit unterstützt haben, sondern mich durch meine sehr schöne Studienzeit begleitet haben. Das ist nicht selbstverständlich. Danke an euch!

Zusammenfassung:

Kleinstädte am Rande des suburbanen Raumes – sie besitzen für ihre ländlich geprägten Umgebungen wichtige Zentrumsfunktionen und bilden eine beliebte Siedlungsform im räumlich-funktionalen Einzugsgebiet von Metropolen, jedoch wurden sie bisher in wissenschaftlicher Literatur nicht ausreichend erforscht, da sich Stadtforschung – ebenso mit Blick auf das Thema Mobilität – bisher vermehrt auf Großstädte und Metropolen bezieht. Dass ein Bereich existiert, der nicht deutlich zu den Begriffen Stadt oder Land zuordenbar ist, zeigte SIEVERTS (1999³) mit dem Konzept der Zwischenstadt auf. (vgl. HILPERT et al. 2018: 111; vgl. LICHTENBERGER 1998³: 15; vgl. SIEVERTS 1999³: 14f.) Eine große Herausforderung von diesen Kleinstädten ist, dass sie und deren Zentren häufig unzureichend durch ÖPNV (= Öffentlicher Personennahverkehr) sowie durch Infrastruktur aktiver Mobilität (Fuß- und Radverkehr) ausgestattet sind, sodass sich zeitgemäße Mobilitätsformen nur schwer durchsetzen können und in Kleinstädten noch immer der Trend zu einem Zweitauto-Besitz besteht. Da ein Ziel der Verkehrsplanung ist, „mehr Mobilität und weniger Verkehr“ (TOPP 2003: 292) zu schaffen und Megatrends wie der Klimawandel zu einer Systemveränderung führen können, erkennen immer mehr Gemeinden die Wichtigkeit eines integrierten Mobilitätskonzeptes – so auch die Gemeinde Neulengbach, die das Untersuchungsgebiet dieser Arbeit darstellt. Neulengbach, eingebettet im Wienerwald, ist eine Kleinstadt bestehend aus 15 Katastralgemeinden mit insgesamt 8.304 Einwohner*innen (Stand 01.01.2020) (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2020a: 89), die ab dem Jahre 2021 die Erstellung eines zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes in Auftrag geben werden.

Nach einer theoretischen Einbettung wird sich ein wesentlicher Teil dieser Arbeit der Erhebung des Status-Quo der Gemeinde Neulengbach widmen, welcher durch eine demographische Analyse und eine Verkehrsausstattungsanalyse erhoben wird. Auf die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte werden die qualitativ ausgelegten empirischen Erhebungen dieser Arbeit aufbauen. Expert*inneninterviews und eine Einbeziehung der Bevölkerung sollen gefundene Herausforderungen kritisch aufgreifen und neue Erkenntnisse in Bezug auf die leitenden Forschungsfragen bringen. Mit ausgewählten Bürger*innen wird ein fünfstufiger Beteiligungsprozess durchgeführt, in dem teilnehmende Personen eigene Erfahrungen zu Herausforderungen und möglichen Lösungen einbringen können. In den anschließenden Expert*inneninterviews werden die befragten Personen unter anderem zu den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses befragt.

Zentrale Herausforderungen in der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach betreffen vor allem die starke Zersiedelung der Bevölkerung und die Weitläufigkeit sowie Topographie des Gemeindeareals, was zu einer verstärkten Abhängigkeit zum eigenen PKW führt und weder eine flächendeckende Erschließung durch liniengebundenen ÖPNV noch durch ein Rad- und Fußwegnetz ermöglicht. Mangelnde Infrastrukturausstattung für alternative Mobilitätsformen, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, führt zu einer geringen Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bzw. für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Kinder und Jugendliche. Die bestehenden Herausforderungen sollen mit vier definierten Handlungsfeldern, denen sich im Erstellungsprozess des Mobilitätskonzeptes

weiter gewidmet wird, gelöst werden. Übergreifend ist anzustreben, für Planungen einen Einbezug der Bevölkerung anzustreben. In einem ersten Schritt soll die verkehrsträgerübergreifende Erreichbarkeit von zentralen Orten der Gemeinde verbessert werden, bevor im nächsten Schritt Verkehr um die Kernstadt beruhigt wird. Da das Thema der Klimawandelanpassung in einem Mobilitätskonzept ebenfalls berücksichtigt werden sollte, wird sich damit in einem Handlungsfeld explizit auseinandergesetzt.

Abstract:

Small towns on the outer edges of suburban areas are popular forms of settlement. So far, they have not been sufficiently researched in scientific literature. Urban research, especially with regards to mobility, has been focused on large cities and metropolitan areas. SIEVERTS (1999³) demonstrated in his concept of *Zwischenstadt* that there are areas which cannot be assigned clearly to urban or rural regions. (cf. HILPERT et al. 2018: 111; cf. LICHTENBERGER 1998³: 15; cf. SIEVERTS 1999³: 14f.) Small towns often lack a proper provision of public transport or infrastructure for walking or cycling. These circumstances make it difficult for modern forms of mobility to be established in small towns, where plenty of families own not only one, but two cars. That aspect leads to various traffic-related problems, which brings plenty of municipalities a confrontation with future mobility. Neulengbach, nestled in the western fringe of the Wienerwald, is a small town consisting of 15 cadastral communities with a total of 8.304 inhabitants (as of 01.01.2020) (cf. STATISTIK AUSTRIA 2020a: 89), which will start to implement a mobility concept during 2021.

Firstly, a theoretical research will be conducted, afterwards an analysis of the status quo situation of Neulengbach in regard to traffic will be performed. The status quo will be split into a demographic analysis and into an infrastructural analysis. The following empirical work steps of this paper will be based on the previous analysis steps mentioned. Interviews with experts and an involvement of the public will both be intended in the empirical part. This approach should help answering the leading research questions and bring up the most vital challenges for Neulengbach. A five-stage participatory process will be realised with selected citizens, where participants can communicate their own experiences or ideas for solutions. In the final step, experts will on one hand be questioned about results of the participatory process and on the other hand asked about their experience with traffic in small towns.

Main challenges in Neulengbach concern the large amount of urban sprawl and the topography of the municipality which leads to an increased dependence on automobiles. This does not enable a comprehensive access through public transport or a continuous network of bicycle-paths and footways. The lack of safe infrastructure for pedestrians and cyclists leads to low road safety for these groups and for certain population groups such as children or teenagers. The existing challenges are aimed to be solved through four defined fields of action. One vital aim is to ensure that parts of the population are involved in future planning. Another important step is to improve the multimodal accessibility of central areas in Neulengbach, afterwards an essential goal is to reduce traffic in and around the city centre. Since the issue of adaption to climate change should also be considered, it is addressed in the last field of action.

Inhaltsverzeichnis:

Eidesstattliche Erklärung:.....	2
Danksagung:.....	3
Zusammenfassung:.....	4
Abstract:.....	6
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis:.....	9
Abkürzungsverzeichnis:.....	12
1. Einleitung.....	13
1.1 Verkehr und Mobilität in der Kleinstadt.....	13
1.2 Forschungsleitende Fragestellungen und Hypothesen.....	14
2. Analyseschritte und Aufbau der Arbeit.....	15
3. Mobilitätsplanung in der Kleinstadt – Eine theoretische Einordnung.....	16
3.1 Die Kleinstadt in der aktuellen Stadtforschung.....	17
3.1.1 Kleinstadtdefinitionen.....	17
3.1.2 Stadttypisierungen nach HEINEBERG.....	19
3.1.3 Annäherung an eine Kleinstadttypisierung.....	21
3.1.4 Kleinstadttypus Neulengbach – Kleine Zwischenstadt.....	23
3.2 Verkehr und Mobilität – Für wen und warum?.....	25
3.2.1 Begriffseingrenzungen.....	25
3.2.2 Herausforderungen in Kleinstädten durch Verkehr.....	26
3.3 Mobilitätskonzepte als Lösungsansatz für verkehrsbezogene Herausforderungen.....	29
3.3.1 Mögliche Handlungsfelder.....	30
3.3.2 Mitbestimmung durch Beteiligung.....	33
4. Analyseschritte – Die Erhebung des Status Quo.....	34
4.1 Demographische Analyse.....	34
4.1.1 Räumliche Einbettung der Untersuchungsgemeinde.....	34
4.1.2 Bevölkerungsentwicklung- und Struktur.....	36
4.1.3 Zirkuläre Mobilität.....	46
4.2 Verkehrsausstattungsanalyse.....	48
4.2.1 ÖV-Güteklassen.....	49
4.2.2 Die Ausstattung mit Infrastruktur.....	50
4.2.3 Ausstattungsanalyse des Zentrums.....	58
4.2.3.1 Möglichkeiten einer Zentrenabgrenzung – Zentrumszone und Kernstadt.....	58
4.2.3.2 Die Infrastrukturausstattung des Zentrums.....	61
5. SWOT-Analyse der <i>kleinen Zwischenstadt</i> Neulengbach.....	63
6. Empirische Forschung.....	66
6.1 Methodischer Aufbau.....	66
6.1.1 Bürger*innenbeteiligung.....	66

6.1.2	Teilstandardisierte Expert*inneninterviews	69
6.2	Ergebnisse Bürger*innenbeteiligung	74
6.2.1	Format I – Aktivierende Befragung Mobilitätssituation	75
6.2.2	Format II – Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte	79
6.2.3	Format III – Ziel- und Quellorte von Verkehr	83
6.2.4	Format IV – Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach I	83
6.2.5	Format V – Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach II	86
6.3	Ergebnisse Interviewauswertung	90
6.3.1	Charakteristika der <i>kleinen Zwischenstadt</i>	90
6.3.2	Mobilitätsbezogene Herausforderungen	92
6.3.3	Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung	99
6.3.4	Anforderungen an ein Mobilitätskonzept.....	101
7.	Handlungsempfehlungen – Anforderungen an das Neulengbacher Mobilitätskonzept.....	107
7.1	<i>Wir beziehen ein</i> ... Handlungsfeld Einbezug der breiten Öffentlichkeit	108
7.2	<i>Wir schaffen Erreichbarkeit</i> ... Handlungsfeld Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern ...	108
7.3	<i>Wir beruhigen</i> ... Handlungsfeld Verkehrsberuhigung	113
7.4	<i>Wir schaffen Oasen</i> ... Handlungsfeld Aufenthaltsqualität, urbanes Grün und Klimawandelanpassung.....	114
8.	Schlussfolgerungen	116
9.	Literaturverzeichnis.....	121
10.	Anhang	127

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis:

Abbildung 1: Hauptplatz von Neulengbach; Quelle: Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	13
Abbildung 2: Stadttypen Deutschlands nach dem BBSR; Quelle: HEINEBERG 2018: 2531	20
Abbildung 3: Verortung der Untersuchungsgemeinde Neulengbach (Stand: 01.01.2021); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online.....	35
Abbildung 4: Flächennutzung Neulengbachs nach Raumeinheit in Prozent; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online.....	36
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung Neulengbach, St. Pölten Land und Niederösterreich 1869-2019; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online.....	37
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Neulengbach, St. Pölten Land und Niederösterreich 2002-2020; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online.....	38
Abbildung 7: Komponenten der Bevölkerungsveränderung Neulengbach 2002-2019; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online	39
Abbildung 8: ÖROK-Bevölkerungsprognose, Projektion und Modellfortschreibung; Eigene Darstellung, Datenquelle: ÖROK o.J.: online.....	40
Abbildung 9: Bevölkerungsprognose (Extrapolation) bis 2035; Eigene Darstellung und Berechnung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online.....	42
Abbildung 10: Bevölkerungspyramide Neulengbach 2019; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online.....	43
Abbildung 11: Bevölkerung nach groben Altersgruppen; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online	44
Abbildung 12: Haushaltsgrößen (Privathaushalte) Neulengbachs 2018 in Prozent; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online.....	45
Abbildung 13: Bevölkerung Neulengbachs nach Art des Haushalts 2018 in Prozent; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online	46
Abbildung 14: Einpendler*innen nach Neulengbach 2018; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, STATISTIK AUSTRIA 2018a: online.....	47
Abbildung 15: Auspendler*innen aus Neulengbach 2018; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, STATISTIK AUSTRIA 2018a: online.....	48
Abbildung 16: Ermittlung von Haltestellenkategorien; Quelle: ÖROK 2017: 16	50
Abbildung 17: ÖV-Güteklassen-Matrix; Quelle: ÖROK 2017: 19	50
Abbildung 18: Bahnhof Neulengbach Stadt; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	51
Abbildung 19: Stellplatz zweier Busse (Linien 460 und 462) vor dem BORG Neulengbach; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	52
Abbildung 20: ÖV-Güteklassen (Stand: 12/2019) und ÖPNV-Anbindung (Stand: 10/2020) Neulengbachs; Eigene Darstellung; Datenquellen: AUSTRIATECH (2020), DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020).....	53
Abbildung 21: Fahrten ElektroMobil Neulengbach je Monat; Eigene Darstellung; Datenquelle: VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020).....	54
Abbildung 22: ElektroMobil Startpunkte nach Katastralgemeinden; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020):online, VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020).....	55
Abbildung 23: ÖV-Güteklassen (Stand: 12/2019) und ElektroMobil Startpunkte (Stand: 12/2020) Neulengbachs; Eigene Darstellung; Datenquellen: AUSTRIATECH (2020), DATA.GV.AT. (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020)	55
Abbildung 24: Laabentalradweg im Bereich zwischen Mittelschule und B44, Blickrichtung zur B44; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	56

Abbildung 25: Verkehrsachsen Neulengbach (Stand 02/2021); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online	57
Abbildung 26: Zwei parallel verlaufende Verkehrsachsen, B44 und innere Westbahn; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	57
Abbildung 27: Abgrenzung der Kernstadt Neulengbachs (Stand: 10/2020); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online; GEOFABRIK.DE (2020): online	60
Abbildung 28: Verkehrsinfrastruktur Zentrumszone (Stand: 02/2021); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online	61
Abbildung 29: Fußweg an der B44 innerhalb der Zentrumszone; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021.....	63
Abbildung 30: Einladung Bürger*innenbeteiligung MOBILITÄT NEULengbach; Eigene Darstellung	74
Abbildung 31: Beschreibung der Online-Beteiligungsschritte; Eigene Darstellung	75
Abbildung 32: Stimmungsbild Verkehrsmittelwahl; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I.....	76
Abbildung 33: Stimmungsbild PKW-Nutzung Innenstadt; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I.....	77
Abbildung 34: Stimmungsbild Parkplätze; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I....	78
Abbildung 35: Stark frequentierter Klosterbergparkplatz; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 18.09.2020	78
Abbildung 36: Stimmungsbild Zufriedenheit; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I	79
Abbildung 37: Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte; Eigene Darstellung; Datenquellen: Beteiligungsformat II, DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online	80
Abbildung 38: Vom Laabentalradweg (links im Bild) aus können Geschäfte an der B19 (rechts im Bild) nicht direkt erreicht werden; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	81
Abbildung 39: 50er-Zone und fehlende Gehwege in der Austraße trotz schmaler Zweirichtungs-Fahrbahn; Eigenes Foto; Aufnahmedatum 12.05.2021.....	81
Abbildung 40: Vorschlagskategorisierung Brennpunkte; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat II	82
Abbildung 41: Ziel- und Quellorte von Verkehr; Quelle: Beteiligungsformat III.....	83
Abbildung 42: Von Teilnehmer*innen gewünschte Begegnungszone bzw. gewünschte Öffnung gegen die Einbahn für Radfahrende in der Wiener Straße; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	86
Abbildung 43: Radweg entlang der Klosterbergstraße; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 18.09.2020 ..	93
Abbildung 44: Beengte Platzverhältnisse und hängende Topographie des Hauptplatzes; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021	96
Abbildung 45: Handlungsfeld Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020); GEOFABRIK.DE (2020).....	110
Abbildung 46: Fußgänger*innen Leitsystem; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online	112
Abbildung 47: Handlungsfeld Aufenthaltsqualität, urbanes Grün und Klimawandelanpassung; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020); GEOFABRIK.DE (2020)	116
Tabelle 1: Parameter einer Kleinstadttypisierung; Eigene Darstellung.....	23
Tabelle 2: Herausforderungen der kleinen Zwischenstadt; eigene Darstellung; Datenquellen: CANZLER 2010: 39ff., PORSCHE et al. 2019: 32ff., SCHWEDES et al. 2018: 5.....	29
Tabelle 3: Bevölkerung nach Katastralgemeinden 2001, 2011 und 2020; Eigene Darstellung; Datenquelle: GEMEINDE NEULENGBACH (2020).....	37

Tabelle 4: Liniengebundener ÖPNV Neulengbach; Eigene Darstellung; Datenquelle: VOR (2020): online	51
Tabelle 5: SWOT-Analyse der kleinen Zwischenstadt Neulengbach; Eigene Darstellung	64
Tabelle 6: Ankerbeispiele Interviewaussagen; Eigene Darstellung	74
Tabelle 7: Beschreibung der durchgeführten Beteiligungsformate; Eigene Darstellung.....	75
Tabelle 8: Ergebnis Beteiligungsformat IV (Stand 25.01.2021); Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV	85
Tabelle 9: Ergebnis Beteiligungsformat V; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat V	89
Tabelle 10: Ergänzte Herausforderungen der kleinen Zwischenstadt; Eigene Darstellung; Datenquellen: CANZLER 2010: 39ff., PORSCHE et al. 2019: 32ff., SCHWEDES et al. 2018: 5, Expert*inneninterviews.....	98
Tabelle 11: Bürger*innenideen Handlungsfeld Erreichbarkeit; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV	109
Tabelle 12: Bürger*innenideen Handlungsfeld Verkehrsberuhigung; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV	113
Tabelle 13: Bürger*innenideen Handlungsfeld Aufenthaltsqualität, urbanes Grün und Klimawandelanpassung; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV	115
Tabelle 14: Übersicht Interviewpartner*innen der teilstandardisierten Leitfadeninterviews mit Expert*innen; Eigene Darstellung.....	129

Abkürzungsverzeichnis:

A1	Westautobahn
Anm.	Anmerkung
Ast	Autobahnanschlussstelle
B19	Bundesstraße 19
B44	Bundesstraße 44
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Bev.	Bevölkerung
bzw.	Beziehungsweise
CBD	Central Business District
CJX	Cityjet Xpress
DE	Deutschland
EW	Einwohner*innen
FWP	Flächenwidmungsplan
GPS	Global Positioning System
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
LEADER	Liaison entre actions de developement de l'economie rurale (EU-Programm)
LKW	Lastkraftwagen
Mikro-ÖV	Zum Linienverkehr ergänzende, bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsmittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr (PKW)
m.ü.A.	Meter über Adria
NÖ	Niederösterreich
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
P.O.I.	Point of Interest
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats
REX	Regionalexpress
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

1. Einleitung

1.1 Verkehr und Mobilität in der Kleinstadt

Kleinstädte stellen in Österreich eine beliebte Siedlungsform dar, die einen wesentlichen Prozentsatz der österreichischen Bevölkerung beherbergen. Dennoch ist diese Art der Siedlung in raumbezogener Planung bisher stark unterrepräsentiert. Mobilitätsbezogene Forschungen befassen sich meist einerseits mit Großstädten oder Agglomerationsräumen oder andererseits mit peripheren Randlagen. Kleinstädten, die einer Zwischenlage zwischen den beiden Räumen zuordenbar sind, wird in Forschungen nur wenig Beachtung geschenkt, bisherige Forschungen darüber beziehen sich zumeist auf zeit- und ortsbezogene Fallbeispiele, die es nicht ermöglichen, Ergebnisse von Studien als allgemeingültig zu betrachten oder diese auf andere Kleinstädte zu übertragen. Dass durch eine Vielzahl an kleinen Städten, insbesondere im Umland von Metropolen, ein Siedlungstyp besteht, der weder deutlich Stadt noch Land zuordenbar ist, wurde bereits von mehreren Forschenden wie HEINEBERG (2017⁵) und SIEVERTS (1999³) deutlich gemacht, jedoch existieren nur wenige Forschungen, welche diese Aspekte weiter einbeziehen. Aus den genannten Gründen stellt eine Auseinandersetzung mit Kleinstädten in dieser Arbeit einen wesentlichen Punkt dar, mit dem auch die kleinstadtbezogene Forschungslücke gefüllt werden soll. Da einerseits wenig Wissen über Verkehr und Mobilität in Kleinstädten besteht und andererseits kleine Städte als stark heterogen anzusehen sind, strebt diese Arbeit an, die Ergebnisse der durchgeführten Fallstudie in einem breiteren Kontext eingliedern zu können und auch bisherige Grundlagenforschung miteinzubeziehen sowie weiterzuführen.

Diese Arbeit wird über ein festgelegtes Thema der Themenbörse des Landes Niederösterreichs im Auftrag des Vereins *Aktive Wirtschaft Neulengbach* geschrieben und fokussiert sich daher auf das Fallbeispiel Neulengbach. Die Forschung stellt eine Vorstudie zu dem in Neulengbach geplanten Mobilitätskonzept dar und untersucht, mit welchen Inhalten sich ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept einer Kleinstadt auseinandersetzen soll und auf welchen lokalen verkehrsbezogenen Herausforderungen



Abbildung 1: Hauptplatz von Neulengbach; Quelle: Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

diese Inhalte aufbauen. Neulengbach ist eine Gemeinde mit 8.304 Einwohner*innen (Stand: 01.01.2020) im Bezirk St. Pölten Land in den westlichen Ausläufern des Wienerwaldes. Die Bevölkerung der Gemeinde teilt sich auf 15 Katastralgemeinden und 43 Ortschaften auf, das

Zentrum um den Hauptplatz bildet mit einer intakten Einzelhandelsinfrastruktur eine wesentliche Versorgungsfunktion für die Gemeinde selbst und die umgebenden Gemeinden.

Neulengbach befindet sich direkt an der inneren Westbahnstrecke zwischen Wien und St. Pölten und wird im südlichen Gemeindeteil von der Westautobahn durchzogen. Im Gemeindegebiet befinden sich drei Bahnhaltstellen, wobei eine davon fußläufig in wenigen Minuten von der Neulengbacher Kernstadt aus erreicht werden kann. Diese Arbeit soll es ermöglichen, innerhalb eines theoretischen Rahmens zu erforschen, welche zentralen, verkehrsbezogenen Herausforderungen in Neulengbach bestehen und welche Lösungsansätze dafür in einem Mobilitätskonzept bearbeitet werden sollen.

1.2 Forschungsleitende Fragestellungen und Hypothesen

Aus den genannten Überlegungen leitet sich folgende forschungsleitende Fragestellung ab:

Welche zentralen verkehrsbezogenen Herausforderungen bestehen in der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach und welche Anforderungen entstehen dadurch an ein modernes Mobilitätskonzept der Gemeinde?

Die Forschungsfrage inkludiert zwei wesentliche Aspekte, einerseits sollen zentrale Herausforderungen und Konfliktfelder Neulengbachs definiert werden können, indem sich zunächst aus einer theoretischen Perspektive heraus an mögliche verkehrsbezogene Herausforderungen von strukturell ähnlichen Kleinstädten angenähert wird und diese weiter durch Status-Quo Analyseschritte für Neulengbach deutlich gemacht werden sollen. Andererseits beleuchtet die Forschungsfrage Lösungsansätze, mit denen sich ein Mobilitätskonzept der Gemeinde auseinandersetzen sollte. Die Bearbeitung dieser Fragestellung soll eine adäquate Vorstudie zu dem geplanten Mobilitätskonzept ermöglichen und es zusätzlich zulassen, mithilfe des in den Kapiteln 3.1.3 und 3.1.4 definierten Kleinstadttypus der *kleinen Zwischenstadt* Ergebnisse auf andere, strukturell ähnliche Kleinstädte zu übertragen. Zusätzlich zu der Forschungsfrage sollen folgende forschungsleitende Hypothesen einen roten Faden durch die Arbeit ermöglichen:

- Die größten verkehrsbezogenen Herausforderungen Neulengbachs beziehen sich auf das hohe Maß an Zersiedelung
- Strukturen, insbesondere Verkehrsstrukturen von Kleinstädten in Österreich sind stark heterogen
- Verkehrsinfrastruktur in *kleinen Zwischenstädten* ist vor allem auf MIV-Nutzer*innen ausgelegt, abseits von Verkehrsachsen ist der ÖPNV stark unterrepräsentiert
- Ein Mobilitätskonzept einer *kleinen Zwischenstadt* sollte sich auf definierte Schwerpunkthandlungsfelder konzentrieren
- Die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept sind von demographischen Parametern abhängig
- Der Einbezug der Bevölkerung in Form von konsultativer Beteiligung der breiten Bevölkerung ist für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes unerlässlich

Welche Arbeitsschritte auf die Forschungsfrage und die Hypothesen aufbauen, wird in folgendem Kapitel betrachtet.

2. Analyseschritte und Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Masterarbeit beginnt mit einer theoriegeleiteten Einbettung des Forschungsthemas in einen aktuellen Forschungsstand. Eine Literaturanalyse bildet hier den ersten Arbeitsschritt der durchzuführenden Forschung. Die Auseinandersetzung mit wissenschaftlicher Literatur soll es ermöglichen, Ergebnisse der Fallstudie in einen breiteren Kontext einzubetten, was in dieser Arbeit bedeutet, dass eine Kleinstadtypisierung vorgenommen wird, durch die Neulengbach auf Basis von topographischen, demographischen und strukturellen Merkmalen einem definierten Kleinstadtyp zugeordnet wird. Dadurch soll erreicht werden, die Ergebnisse der Arbeit auf andere Kleinstädte, die ähnlichen Herausforderungen gegenüberstehen, zu übertragen. Für den für Neulengbach definierten Kleinstadtypus werden in der Theorie dieser Arbeit verkehrsbezogene Herausforderungen definiert und auf mögliche Lösungsmöglichkeiten im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes hingewiesen. Auf die Literaturanalyse aufbauend werden zwei ausführliche Analyseschritte durchgeführt, um einen detaillierten Einblick in die Untersuchungsgemeinde zu bekommen und deren Status-Quo zu erheben. Der erste der beiden Analyseschritte stellt eine demographische Analyse dar, die einerseits strukturelle Parameter der Bevölkerung Neulengbachs aufzeigt und andererseits bisherige und zukünftige Bevölkerungsentwicklungen analysiert. Bei dem zweiten Analyseschritt handelt es sich um eine Ausstattungsanalyse, welche sich der aktuellen Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger widmet. In einem stärkeren Genauigkeitsgrad wird die Verkehrsinfrastruktur der Zentrumszone und der Kernstadt Neulengbachs betrachtet. An das Kapitel der Analyseschritte schließt eine zusammenfassende SWOT-Analyse an, von der sich Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für die Kleinstadt Neulengbach ableiten lassen. Die SWOT-Analyse soll ermöglichen, Schwächen im Verkehrssektor zu erkennen und Chancen aufzeigen, mit denen Schwächen kompensiert werden können.

Auf die zwei Analyseschritte aufbauend werden zwei empirische Arbeitsschritte durchgeführt, dazu zählt einerseits eine Bürger*innenbeteiligung, die im Zeitraum von einem Monat aufgrund der Covid-19 Pandemie gänzlich online durchgeführt wird und andererseits teilstandardisierte Expert*inneninterviews. Die Bürger*innenbeteiligung soll einen Einblick in die Wahrnehmung der Mobilitätssituation von ausgewählten Bürger*innen geben, um ein Stimmungsbild zu erlangen und weiters wird angenommen, dass die Bevölkerung des Untersuchungsraumes am besten über spezifische Probleme, Herausforderungen aber zum Teil auch Chancen Bescheid weiß. Beteiligte Personen sollen angeleitet durch den Forscher, der im Beteiligungsprozess die Rolle eines Moderators einnimmt, zunächst Brennpunkte und Schwachpunkte in der Verkehrsinfrastruktur erarbeiten, worauf aufbauend mobilitätsbezogene Wünsche und Ideen gemeinsam erarbeitet und konkretisiert werden. Im zweiten empirischen Schritt, in dem insgesamt sechs teilstandardisierte Expert*inneninterviews durchgeführt

werden, wird der zentralen Fragestellung, welche Anforderungen an ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept einer Kleinstadt bestehen, nachgegangen und zusätzlich Ergebnisse aus der Bürger*innenbeteiligung vorgezeigt, wozu Expert*innen Stellung beziehen können. Expert*inneninterviews werden transkribiert und systematisch im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2010¹¹) inhaltlich strukturiert, die inhaltstragenden Aussagen nach deduktiv formulierten Kategorien gefiltert und diskutiert. Auf Basis aller eben genannten Schritte werden Handlungsempfehlungen in Form von Handlungsfeldern inkl. Fragestellungen formuliert, denen das Mobilitätskonzept von Neulengbach weiter nachgehen sollte.

3. Mobilitätsplanung in der Kleinstadt – Eine theoretische Einordnung

In diesem Kapitel wird sich dem Stand von Mobilitäts- und Kleinstadtforschung gewidmet. Es wird davon ausgegangen, dass die Attraktivität einer Raumeinheit, in dem Fall dieser Untersuchung ist das die Kleinstadt, stark mit der Mobilitäts- und Verkehrssituation derselben zusammenhängt. Es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Attraktivität und Herausforderungen einer kleinen Stadt in einer Wechselwirkung mit mehreren Themen und Aspekten (u.a. Siedlungsentwicklung, soziale Infrastruktur, Erholungsräume, ...) stehen, wovon Mobilität zudem als eines dieser Themen definiert werden kann. In dieser Arbeit wird sich intensiv dem Aspekt von Mobilität und Verkehr gewidmet und betrachtet, wie Mobilität in Kleinstädten zeitgemäß funktionieren kann bzw. zunächst, welchen mobilitätsbezogenen Herausforderungen Kleinstädte ausgesetzt sind. Da kleine Städte in Österreich und Mitteleuropa aber je nach Standort, Größe, Siedlungsstruktur oder ähnlichen strukturellen Faktoren sehr spezifischen Herausforderungen gegenüberstehen, wird es notwendig, Fallbeispiele explizit zu untersuchen, wie es auch in dieser Arbeit in den anschließenden Analysekapiteln am Beispiel von Neulengbach durchgeführt wird. (vgl. GIFFINGER und KRAMAR 2012: 63) Allein durch die Untersuchung einer Fallstudie lassen sich jedoch deren Ergebnisse nicht in einem größeren Kontext einordnen. Um eine Einbettung der Ergebnisse zu ermöglichen, soll eine Kleinstadtkategorisierung eine Übertragung von Ergebnissen dieser Studie auf andere, ähnliche Kleinstädte, ermöglichen. Kleinen Städten wird in Raumwissenschaften deutlich weniger Aufmerksamkeit zugebracht als Metropolen, Stadtregionen oder gegensätzlich stark peripheren Gebieten, PORSCHE et al. (2019: 14) sprechen etwa von einer „raumwissenschaftlichen Aufmerksamkeitslücke“ zwischen Metropolen und peripheren Räumen, in der sich Kleinstädte befinden. Dieser Mangel an Zuwendung, dem dieser Raumtyp in raumbezogener Forschung ausgesetzt ist, unterstreicht die Unvollständigkeit an grundsätzlicher Auseinandersetzung mit Typen von Kleinstädten und zeigt ebenso die Wichtigkeit der Beschäftigung mit kleinstadtspezifischen Forschungsvorhaben in einem generellen Kontext. Eine tiefgehende Auseinandersetzung mit zukunftsfähiger Mobilität soll auch in kleinen Städten durch das Erstellen und Umsetzen von strategischen Mobilitätskonzepten erreicht werden, worauf ebenfalls in diesem Kapitel eingegangen wird.

3.1 Die Kleinstadt in der aktuellen Stadtforschung

Der Begriff der Stadt kann durch mehrere Definitionsmöglichkeiten eingegrenzt werden. Gemäß dem geographischen Stadtbegriff, der eine von zahlreichen Sichtweisen bietet, um städtische Merkmale zu definieren, wird unter einer Stadt eine größere, einwohnerreiche und kompakte Siedlung, die eine hohe Bebauungsdichte, mehrgeschoßige Gebäude (mindestens in der Innenstadt) und eine funktionale innere Gliederung (die City oder Innenstadt als z.B. Hauptgeschäftszentrum) aufweist, verstanden. Eine Stadt besitzt ebenfalls eine hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte, vorrangig im sekundären und tertiären Wirtschaftssektor, und städtische Wohn-, Lebens-, Kultur- und Wirtschaftsformen. (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 27f.) Die Stadt, wenn auch in Österreich einerseits durch das Stadtrecht definiert und andererseits durch Bevölkerungsgrößenklassen der Statistik Austria eingegrenzt, lässt sich weder aus der Perspektive der Stadtgeographie noch aus anderen wissenschaftlichen Forschungsrichtungen global oder historisch exakt eingrenzen. Unterschiedliche Kriterien können je nach Lage auf der Erde Städte anderweitig definieren. Außerdem sind, besonders in hochentwickelten Industriestaaten wie Österreich, Übergänge zwischen Städten und peripheren Räumen nicht immer klar ersichtlich, was in klassischen Literaturwerken durch das Stadt-Land-Kontinuum und in weiterer Folge durch den Prozess der Suburbanisierung erklärt wird. (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 25) Phänomene wie die Suburbanisierung tragen dazu bei, dass Wachstumsschwerpunkte häufig nicht mehr in, sondern um Großstädte entstehen und somit verdichtete Stadtregionen entstehen. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 145f.) Städte werden meist grob nach Einwohner*innenzahlen in mehrere Klassen eingeordnet, dabei kann für gewöhnlich zwischen Großstädten (z.B. ab 100.000 Einwohner*innen), Mittelstädten (z.B. 20.000-100.000 Einwohner*innen) und Kleinstädten (z.B. unter 20.000 Einwohner*innen) unterschieden werden (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 28). Da Definitionen je nach Lage und Gegebenheiten variieren können, sind die Bevölkerungszahlen in den obigen Klammern als Richtwert anzusehen. Sobald in dieser Arbeit über Kleinstädte geschrieben wird, sind angelehnt an HEINEBERG (2017⁵) damit Siedlungen bzw. Gemeinden mit einer Einwohner*innenzahl zwischen 5.000 und 20.000 Menschen gemeint. Kleinstädte nehmen eine zentrale Rolle in dieser Arbeit ein und werden dafür im folgenden Teilkapitel weiter definiert.

3.1.1 Kleinstadtdefinitionen

Kleinstädte besitzen in wissenschaftlichen- und politischen Diskursen wie erwähnt häufig untergeordnete Rollen, einerseits Mobilitätsforschung und andererseits Stadtforschung beziehen sich zumeist auf Großstädte, Agglomerationsräume oder Stadtregionen. Der stark heterogene Raumtyp der Kleinstadt bleibt dabei häufig im Hintergrund und weitgehend unerforscht. Als Grund dafür kann aufgezeigt werden, dass vor allem in Großstädten besonders große und gravierende Herausforderungen durch die Ballung von gesellschaftlichen Problemen und Widersprüchen entstanden sind und sich daraus eine besondere Forschungsfaszination gebildet hat, was dazu führt, dass sich Stadtforschung bis heute auf Großstädte fokussiert und sich Kleinstädte in einer raumwissenschaftlichen Wahrnehmungslücke vorfinden. (vgl. HANNEMANN 2002: 265; vgl. PORSCHE et al. 2019: 3) Trotz des Forschungsfokusses

auf Großstädte hat sich Forschung in gewissen Aspekten auch kleinen Städten gewidmet. Forschungsvorhaben finden häufig in zueinander ähnlicher Form statt, nämlich durch Fallstudien und Fallanalysen, wobei sich dabei am häufigsten auf ein Themenfeld wie z.B. die Siedlungsentwicklung oder Mobilität fokussiert wird und das besagte Themenfeld dabei möglichst tiefgehend analysiert wird. Bei der Forschung mittels Fallstudie können mehrere Methoden, insbesondere Methoden der Sozialwissenschaften, zum Einsatz kommen, wozu unter anderem die Auswertung und Analyse von Sekundärdaten wie Statistiken, leitfadengestützte Interviews, die oftmals als Expert*inneninterviews durchgeführt werden, (teilnehmende) Beobachtungen sowie (standardisierte) Befragungen zählen. Was sich jedoch dabei durch die starke Heterogenität von Kleinstädten als problematisch herausstellt, ist die oftmals fehlende Vergleichbarkeit und das fehlende Versuchen der theoretischen Einbettung von Fallstudien, die besonders in praxisfokussierten Forschungsfeldern wie der angewandten Stadtgeographie (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 22) durchgeführt werden. Forschungserkenntnisse der Kleinstadtforschung sind dadurch zumeist orts- und zeitgebunden und lassen sich in den allermeisten Fällen schwer für allgemeingültig erklären. (vgl. KÖHLER et al. 2018: 9; vgl. PORSCHE et al. 2019: 45) Damit die Ergebnisse der Analyseschritte und empirischen Forschungen dieser Arbeit aber adäquat operationalisiert werden können, wird in dem folgenden Unterkapitel eine weitergehende Strukturierung von Kleinstädten vorgenommen, die einerseits die Heterogenität des Raumtyps aufzeigen soll und andererseits die Ergebnisse der Fallstudie, die sich mit der Gemeinde Neulengbach befasst, in einem weiteren Kontext eingliedern lassen soll und etwaige Schlussfolgerungen auf Herausforderungen ähnlicher Kleinstädte zulässt.

Zuvor ist dennoch klarzustellen, was gängige Definitionen und Abgrenzungsmöglichkeiten von Kleinstädten sind. Die Betrachtung des Raumtypus findet generell durch eine Abgrenzung von zwei Seiten aus statt, einerseits durch die Abgrenzung von der Großstadt bzw. Abgrenzung zu der Mittelstadt und andererseits durch die weniger deutliche Abgrenzung von dem Dorf. (vgl. KOLB 2007: 24) Die meisten statistisch ausgelegten Definitionen unterscheiden Arten von Städten unter anderem in einer quantitativen Betrachtung bezüglich Bevölkerungszahlen, wobei übliche Definitionen wie erwähnt Siedlungen mit zwischen 5.000 und 20.000 Einwohner*innen als Kleinstädte festlegen. Während eine quantitative Eingrenzung als nachvollziehbar und möglichst einfach erscheint, muss gleichzeitig erkannt werden, dass Kleinstädte nicht rein durch eine quantitative Maßzahl abgrenzbar sind, nämlich aufgrund des hohen Maßes ihrer Vielfalt. (vgl. HANNEMANN 2002: 267f.; vgl. PORSCHE et al. 2019: 6). Bedeutsame Unterschiede bestehen nicht nur bei Bevölkerungszahlen, sondern auch historischen Entwicklungen sowie aktuellen Entwicklungsprozessen. Ihre inneren Strukturen und Merkmale können sich somit deutlich voneinander unterscheiden, von Städten mit vergleichsweise hohen Bevölkerungszahlen auf engem Raum und einer somit hohen Bevölkerungsdichte bis hin zu Städten, dessen Bevölkerung stärker zersiedelt ist, können einige Formen von Kleinstädten aufgezeigt werden, was auch die Wichtigkeit einer vertiefenden wissenschaftlichen Betrachtung aufzeigt. (vgl. PORSCHE et al. 2019: 11) Neulengbach als das Fallbeispiel dieser Arbeit zeigt ein stark zersiedeltes Ortsbild, die

Bevölkerung ist auf insgesamt 43 Ortschaften aufgeteilt, ein kompaktes Siedlungsbild bietet hier lediglich das Zentrum bzw. die Kernstadt der Gemeinde sowie die vom Land Niederösterreich ausgewiesene Zentrumszone. Bezogen auf Mobilität gilt in sich mit kleinen Städten befassende Literatur die Stadt der kurzen Wege als Idealbild, gerade in stark zersiedelten Kleinstädten wie Neulengbach ist eine Umsetzung eines derartigen Leitbildes ausschließlich in und um die Kernstadt vorstellbar, da es außerhalb durch die historisch bedingte Siedlungsstruktur und disperse Bevölkerungsverteilung nicht möglich wäre. Allein diese simple Betrachtung zeigt die Heterogenität von Herausforderungen in kleinen Städten auf (vgl. ebd.: 11) und begründet die Notwendigkeit einer weiterführenden Klassifikation von Kleinstadtypen. Städte bzw. städtische Räume können generell durch mehrere Eigenschaften klassifiziert werden, unter anderem nach Einwohner*innenzahlen, der Fläche, nach Ihren topographischen Gegebenheiten, nach Funktionen oder der Zentralität. (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 78ff.) Der Stadtyp der Kleinstadt, wie in dieser Arbeit mit einer Bevölkerungszahl von 5.000 bis 20.000 Einwohner*innen definiert, stellt bereits eine Typisierung nach einer quantitativen Größenklasse dar. Nach dieser Einteilung existierten in Österreich am 01.01.2020 230 Gemeinden mit einer Bevölkerungszahl zwischen 5.000 und 20.000 Einwohner*innen, insgesamt beherbergten diese Gemeinden 1.962.957 Menschen, was einen auf die Bevölkerung Österreichs bezogenen Anteil von 22% zeigt (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2020b: 1).

3.1.2 Stadtypisierungen nach HEINEBERG

HEINEBERG (2018) zeigt mehrere Möglichkeiten auf, um Städte zu kategorisieren. Welche sinnvollen Möglichkeiten der Forscher nennt, wird an dieser Stelle zusammengefasst:

- Typisierung nach Lage: Eine Stadtypisierung nach der Lage einer Gemeinde stellt einen der typischen Ansätze der Stadtgeographie bzw. der klassischen Geographie dar. Unterscheidungen können einerseits durch naturräumliche oder topographische Gegebenheiten getroffen werden (z.B. nach Lage an Wasserkörpern oder besonderen Oberflächenformen wie in Tälern oder an Hanglagen), aber desgleichen durch andere geographische Gesichtspunkte, wie der Lage an politischen Grenzen, der Lage an Verkehrs- oder Siedlungsachsen oder nach der Zentralität, wie durch eine klassische Betrachtung im Zentralen-Orte-System nach Walter Christaller.
- Typisierung nach demographischen Gesichtspunkten: Die Eingrenzung von Gemeinden oder Städten nach demographischen Aspekten findet häufig in einfacher Form durch eine quantitative Abgrenzung nach Bevölkerungszahlen statt, woraus sich bisher eine Eingrenzung in Metropolen oder Großstädte, Mittelstädte und Kleinstädte ergibt. Auch Bevölkerungsdichten werden häufig für eine Typisierung herangezogen, aber tiefgehende, anspruchsvollere Klassifikationen nach weiteren demographischen Aspekten existieren zum heutigen Zeitpunkt kaum.
- Typisierung nach Funktion: Funktionale Stadtypen lassen sich durch die Betrachtung von Funktionen einer Stadt ableiten. Hierbei nennt HEINEBERG (2017⁵) den Typ der Stadt mit einer

besonderen politischen Funktion, der durch territoriale Zentren (Bundes-, Landes-, Bezirkshauptstädte), durch Stadtstaaten, Verwaltungsmittelpunkte oder durch historische Stadtentwicklung (Burg- und Residenzstädte, Festungsstädte) definiert werden kann. Weiters nennt er den Typ der Stadt mit besonderen kulturellen Funktionen (z.B. Universitätsstadt) und als dritten funktionalen Typus beschreibt er Städte mit besonderen Wirtschafts- oder Verkehrsfunktionen (Handelsstädte, Hafenstädte). Funktionale Stadttypen lassen sich laut HEINEBERG (2017⁵) auch tiefgehend mit einigen sozio-ökonomischen Merkmalen durch amtlich erhobene Sekundärdaten abgrenzen und definieren, wobei dieser Aspekt von dem Forscher nicht detaillierter aufgegriffen wird. (vgl. HEINEBERG 2017⁵: 78ff.; vgl. HEINEBERG 2018: 2528f.)

Wie gängige, vereinfachte Stadttypisierungen in der Praxis aussehen können, wird am folgenden Beispiel von Deutschland gezeigt, bei dem das deutsche Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung eine bundesweite Klassifikation von Städten vorgenommen hat:

Stadttypen	Bezugseinheiten	Einwohner	zentralörtliche Funktionen	Untergliederung der Stadttypen
Großstadt	Gemeinde eines Gemeinde-Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde	≥ 100.000	meist oberzentrale Funktion, mindestens jedoch mit mittelzentraler Funktion	15 große Großstädte mit ≥ 500.000 Einwohnern, kleinere Großstädte mit < 500.000 Einwohnern
Mittelstadt	Gemeinde eines Gemeinde-Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde	≥ 20.000 bis < 100.000	überwiegend mittelzentrale Funktion	Große Mittelstädte mit ≥ 50.000 Einwohnern, kleine Mittelstädte mit < 50.000 Einwohnern
Kleinstadt	Gemeinde eines Gemeinde-Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde	≥ 5.000 bis < 20.000 oder:	mit mindestens grundzentraler Funktion	größere Kleinstädte mit ≥ 10.000 Einwohnern, kleine Kleinstädte mit < 10.000 Einwohnern

Abbildung 2: Stadttypen Deutschlands nach dem BBSR; Quelle: HEINEBERG 2018: 2531

Da für diese Arbeit Kleinstädte von besonderer Bedeutung sind, wird hier ausschließlich auf den in Abbildung 2 definierten Stadttypus der Kleinstadt Bezug genommen. Dieser wird nach dem BBSR allgemein in einem Bevölkerungsspektrum von 5.000 bis 20.000 Einwohner*innen eingegrenzt und erneut in größere Kleinstädte (> 10.000 Einwohner*innen) und kleinere Kleinstädte (< 10.000 Einwohner*innen) unterteilt. Weiters definiert das BBSR, dass Kleinstädte in DE mindestens grundzentrale Funktionen besitzen. (vgl. HEINEBERG 2018: 2531) Diese Eingrenzung stellt eine

Möglichkeit zu einer groben Typisierung dar. Aufbauend auf die zuvor genannten Möglichkeiten zur Typisierung nach HEINEBERG (2017⁵) wird in Kapitel 3.1.3 eine Typisierung von Kleinstadttypen vorgenommen.

3.1.3 Annäherung an eine Kleinstadttypisierung

Dieses Teilkapitel soll sich mit einer möglichen, auf Österreichs Kleinstädte bezogenen Kleinstadttypisierung auseinandersetzen. Im Folgenden werden die dafür gewählten Parameter kurz beschrieben und anschließend in Tabelle 1 als Raster dargestellt.

- Typisierung nach Größe: Wie von HEINEBERG (2017⁵ und 2018) beschrieben und vom BBSR durchgeführt, können Städte quantitativ durch ihre Bevölkerungszahlen klassifiziert werden. Für Kleinstädte erscheint hierbei eine Dreiteilung sinnvoll, die Siedlungen in kleine Kleinstädte (5.000-10.000 EW), mittelgroße Kleinstädte (10.000-15.000 EW) und große Kleinstädte (15.000-20.000 EW) unterteilt, da angenommen wird, dass sich je nach Bevölkerungszahl stark differenzierte Herausforderungen und Chancen ergeben können.
- Typisierung nach Lage: Eine Einteilung nach geographischen Lagen gilt ebenso wie die Typisierung nach Größe als einer der klassischen Ansätze, um Städte zu typisieren. Als Möglichkeiten wurden dabei in Kapitel 3.1.2 mehrere Aspekte genannt, wie eine Eingrenzung nach der Lage an Flüssen, in Tälern, an Seen oder ähnlichen Aspekten. Um diesen Ansatz weiterführend aufzugreifen, werden für die Kleinstadttypisierung drei Lageparameter herangezogen. Der erste Parameter unterscheidet die Lage nach der Klasse des Urban-Rural-Index der Statistik Austria. Es wird angenommen, dass für Kleinstädte je nach Position in einem urbanem Großzentrum (wie z.B. Traiskirchen, Groß-Enzersdorf), in einem regionalen Zentrum (wie z.B. Wolkersdorf im Weinviertel, Zwettl) oder in ländlichen Räumen (wie z.B. Poysdorf) sehr differenzierte Herausforderungen, wie eine mögliche Schrumpfung von Kleinstädten in stark peripheren Räumen oder peripheren Randlagen, aber stark steigende Bevölkerungszahlen in der Suburbia, entstehen können. Der zweite Parameter nach Lage beinhaltet topographische Gegebenheiten und unterscheidet nach Lage im Flach- oder Hügelland sowie nach Lage in Tälern/Talböden, da angenommen wird, dass Kleinstädte im Flachland aufgrund der im Allgemeinen größeren verfügbaren Fläche stärker zersiedelt sein können. Ebenso wird angenommen, dass aktive Mobilität vor allem im Flachland eine größere Rolle spielen kann. Der dritte Typisierungsschritt nach Lage kann nach der Lage an Infrastruktur durchgeführt werden, wobei in dieser Abgrenzung Schieneninfrastruktur als Typisierungsgrundlage herangezogen wird. Dabei wird unterschieden zwischen dem Anschluss an schienengebundenen Fernverkehr (Bahnhof von Fernverkehr oder CJX in Gemeinde), an ein regionales Schienennetz (Bahnhof von S-Bahn, Regionalzügen oder REX-Zügen in Gemeinde), an Nebenbahnen (Regionalzugbahnhof [nicht elektrifiziert] in Gemeinde) sowie keinem schienengebundenen Anschluss. Es wird angenommen, dass durch diese Unterscheidung klassifiziert werden kann,

ob eine Kleinstadt an einer bedeutsamen Verkehrsachse liegt. Ebenfalls hängen mobilitätsbezogene Entwicklungen auch davon ab, ob eine Schieneninfrastruktur vorhanden ist bzw. ob Pendler*innenbewegungen, die häufig einen großen Anteil der Wege ausmachen, über schienengebundenen Verkehr stattfinden können.

- Typisierung nach Dichte: Ähnlich wie rein quantitativ durch Bevölkerungszahlen lassen sich Städte durch ihre Dichte abgrenzen, die einen Einblick in die Kompaktheit oder Zersiedelung einer Kleinstadt geben kann, woraus vielfache Handlungsempfehlungen in Punkto Mobilität entstehen können bzw. wodurch gezeigt wird, wie kurze oder weite Wege zurückgelegt werden müssen, um zu einem P.O.I. der Gemeinde zu gelangen.
- Typisierung nach Bevölkerungsentwicklung: Ein ähnlicher demographischer Parameter wie die Bevölkerungsgröße- und Dichte ist die Bevölkerungsentwicklung. Für die Entwicklung einer Kleinstadt ist es notwendig, nicht ausschließlich die absolute Bevölkerungszahl eines Zeitpunktes zu betrachten, sondern ebenfalls die bisherige Bevölkerungsentwicklung (hier: Zeitraum 2000-2020) zu betrachten. Ob die Bevölkerungszahl steigt, schrumpft oder stagniert, kann gleichsam zu unterschiedlichen Handlungsempfehlungen führen bzw. auf unterschiedliche Typen von Kleinstädten hinweisen, da häufig Kleinstädte in suburbanen Räumen besonders starke Bevölkerungszuwächse aufweisen, während Kleinstädte in peripheren Lagen oft von Schrumpfung betroffen sind.
- Typisierung nach Funktion: Ob eine Kleinstadt eine besondere Funktion innehat, wie beispielsweise einen Universitäts- oder Kulturstandort oder selbst eine Bezirks- oder Landeshauptstadt darstellt, kann Indizien über ihre Zentrumsfunktion geben.

Typisierung nach	Parameter I	Parameter II	Parameter III	Parameter IV
Größe	Kleine Kleinstadt (5.000-10.000 Einwohner*innen)	Mittelgroße Kleinstadt (10.000-15.000 EW)	Große Kleinstadt (15.000-20.000 EW)	-
Lage nach Urban-Rural-Index	In urbanen Groß- oder Mittelzentren (I oder II)	In urbanen Kleinzentren oder in regionalen Zentren (III-V)	In ländlichen Gebieten, zentral (VI-VIII)	In ländlichen Gebieten, dezentral (IX-XI)
Dichte	Dicht (>1.000EW/km ²)	Mäßig dicht (500-)	Wenig dicht (<500 EW/km ²)	-

		1.000EW/ km ²)		
Lage nach geographischer Gegebenheit	Tal/Talboden	Flach- oder Hügelland	-	-
Bevölkerungs-entwicklung (Zeitraum 2000-2020)	Wachsend	Stagnierend	Schrumpfend	-
Lage an ÖPNV-Infrastruktur	Anschluss an schienengebundenen Fernverkehr (Fernverkehr inkl. CJX)	Anschluss an ein regionales Schienennetz (S-Bahn, Regionalzüge, REX-Züge)	Anschluss an Nebenbahn (Regionalzüge - nicht elektrifiziert)	Kein schienengebundener Anschluss
Funktion der Kleinstadt	Besondere Funktion (z.B. Universitätsstadt, Bezirks- oder Landeshauptstadt)	Keine besondere Funktion	-	-

Tabelle 1: Parameter einer Kleinstadtypisierung; Eigene Darstellung

Um aus dem Raster in Tabelle 1 eine für ganz Österreich oder den mitteleuropäischen Raum gültige Klassifikation aufzustellen, wäre eine stärkere Grundlagenforschung notwendig, was den Rahmen dieser Masterarbeit sprengen würde. Aus diesem Grund werden an dieser Stelle die Parameter angeführt, welche die Gemeinde Neulengbach betreffen, des Weiteren wird im folgenden Teilkapitel der Kleinstadtyp weiter vorgestellt, in dem sich Neulengbach nach der Klassifikation befindet. Neulengbach stellt eine wenig dicht besiedelte, kleine Kleinstadt dar, die laut dem Urban-Rural-Index der Statistik Austria zentral in ländlichen Gebieten liegt. Die mäßig wachsende Kleinstadt liegt im westlichen Hügelland am Rand des Wienerwaldes direkt an der inneren Westbahnstrecke und besitzt damit einen Zugang zu einer elektrifizierten regionalen Zugverbindung zur Bundeshauptstadt Wien (REX51 und S50) und zur Landeshauptstadt St. Pölten (REX51), die beide in weniger als einer halben Stunde erreicht werden können.

3.1.4 Kleinstadtypus Neulengbach – Kleine Zwischenstadt

Seit Jahrzehnten besteht das Phänomen der Suburbanisierung, worunter ein Prozess der Verlagerung eines demographischen Schwerpunktes von einer Kernstadt in die umliegenden Areale verstanden wird. Hierbei geht es um regionale Wanderungsprozesse von einer Großstadt hin in das Umland derselben.

Siedlungen in suburbanen Arealen zeichnen sich häufig durch eine große Vielfalt aus, da einerseits junge Familien während der Konsolidierungsphase aus der Stadt in das Umland ziehen, andererseits ziehen manche Paare aus der Stadt hinaus, sobald deren Kinder aus dem Haushalt ausgezogen sind. Zusätzlich altern jene Menschen zunehmend, die in den 1960er bis 1980er-Jahren in suburbane Siedlungen gezogen sind. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 145f.) In der Forschung war das Phänomen hingegen lange unberücksichtigt, nachdem in der klassischen Geographie von einem Stadt-Land-Kontinuum gesprochen wird, startete SIEVERTS (1999³) mit dem Konzept der Zwischenstadt einen Erklärungsversuch und definierte Städte im suburbanen Raum dadurch, dass sie weder Stadt noch Land zuordenbar sind und Merkmale von beiden Räumen besitzen. Das Größenspektrum der Zwischenstadt ist vielfältig und kann von kleinen Städten bis hin zu Städtesystemen wie dem Ruhrgebiet eine große Zahl an Städten miteinbeziehen. (vgl. SIEVERTS 1999³: 14f.) Durch die Suburbanisierung und die Stadtfucht sind ebenfalls in Österreich zahlreiche Kleinstädte um Großstädte entstanden bzw. gewachsen, die aufgrund von Pendelbewegungen und herbeigeführter starker Zersiedelung sehr spezifischen Herausforderungen bzw. anderen Herausforderungen als andere Kleinstadttypen ausgesetzt sind.

Neulengbach kann trotz der Lage *zentral im ländlichen Raum* nach dem Urban-Rural-Index zu einem suburbanen Raum gezählt werden, da die Gemeinde einerseits eine schnelle Erreichbarkeit zu der Großstadt Wien und Mittelstadt St. Pölten besitzt und starke Pendler*innenströme zu diesen Städten aufweist (siehe Kapitel 4: Demographische Analyse) sowie eine starke Zersiedelung einerseits durch die historisch bedingte Siedlungsstruktur und andererseits durch den Prozess der Suburbanisierung aufweist. Als kleine, aber wachsende sowie stark zersiedelte Kleinstadt wird für die Gemeinde Neulengbach angelehnt an die Definition SIEVERTS (1999³) folgender Kleinstadttyp definiert: *Kleine Zwischenstadt*. Merkmale dieses Typus sind trotz starker Verflechtungen zu Großstädten ein hohes Maß an Zersiedelung in hügeliger Landschaft oder im Flachland, wodurch vor Ort ein teils ländlicher Charakter besteht. Aufgrund der Randlage im suburbanen Bereich ist ein moderates Bevölkerungswachstum feststellbar, mitunter auch Stagnation. Kleinstädte dieses Typus besitzen vergleichsweise geringe Einwohner*innenzahlen, meist unter 10.000 Menschen. Eine weiterführende Grundlagenforschung, um z.B. ein bundesweites Klassifikationssystem aufzustellen, wird an dieser Stelle ausdrücklich empfohlen.

Aufbauend auf die erwähnten Überlegungen stellt sich die Frage, worauf Forschungen, die sich mit erfolgreichen und zukunftsfähigen Entwicklungen einer kleinen Stadt auseinandersetzen, basieren sollen, wenn für Kleinstädte derart wenig Grundlagenforschung existiert. Hier werden von (Klein)Stadtforscher*innen mehrere Perspektiven aufgezeigt. Allgemein kann es als essenziell angesehen werden, Wissen darüber zu generieren, welche Bevölkerungsgruppen in diesem Stadttyp leben bzw. möglichst viele Informationen über die eigene Forschung zu generieren und welche Entwicklungspotenziale sich daraus für eine kleine Stadt definieren lassen. Eine klare Vorgabe, wie eine

Kleinstadtforschung durchgeführt werden soll, gibt es aber nicht, was die Stadtforschung stark fordert, sich mit der Thematik der Kleinstädte intensiver auseinanderzusetzen, um ein höheres Maß an Grundlagenforschung zu akkumulieren. (vgl. HANNEMANN 2002: 277) Wenn der Rahmen dieser Arbeit auch keine weiterführende theoretische Forschung, sondern die Untersuchung eines Fallbeispiels ermöglicht, werden dennoch Arbeitsschritte und Ergebnisse, die diese Arbeit aufzeigt, für den definierten Kleinstadtyp verallgemeinert und dadurch eingebettet.

3.2 Verkehr und Mobilität – Für wen und warum?

3.2.1 Begriffseingrenzungen

Häufig werden die Begriffe *Verkehr* und *Mobilität* in politischen oder sogar wissenschaftlichen Diskursen nicht klar voneinander abgegrenzt und synonym verwendet. Für eine gelungene Planungspraxis und für das Aufstellen eines zeitgemäßen Mobilitätsmanagements oder zeitgemäßen Mobilitätskonzepten ist es aber essenziell, die Begriffe getrennt voneinander zu betrachten und dadurch die jeweilige, sich deutlich unterscheidende Bedeutung zu erkennen. (vgl. CANZLER 2013³: 922; vgl. SCHWEDES et al. 2018: 5)

Verkehr stellt einen im Vergleich technischen Begriff dar, er wird beschrieben als der realisierte physische Austausch von Personen, Gütern oder Nachrichten über eine Distanz hinweg, besonders in einer globalisierten Welt ist Verkehr also von großer Bedeutung. Je größer die Bewegungsfreiheit in einer Gesellschaft bzw. in der globalisierten Welt ist, desto mehr Verkehr wird erwartet. Konkret formuliert geht es bei dem Begriff um die physische Bewegung von Personen, Gütern oder Informationen von einem Ort A zu einem Ort B. Für physische Bewegungen über Distanzen hinweg, auch abhängig von der Distanz, sind zumeist technische Hilfsmittel (PKW, Bahn, Bus, Fahrrad, etc.) beziehungsweise ein gewisses Maß an Infrastruktur (Straßen, Schienen, Haltestellen, Radwege, etc.) notwendig. (vgl. NUHN und HESSE 2006: 11) Das Maß der Nachhaltigkeit von Verkehr einer Region oder Gemeinde hängt somit von der Art der genutzten technischen Hilfsmittel ab, jedoch kann definiert werden, dass eine Reduktion von Verkehr einen ökologischen Vorteil bringt, da ein höheres Verkehrsaufkommen bisweilen meist gleichbedeutend ist mit einem vermehrten Ausstoß von Emissionen. Für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr erscheint daher eine Reduktion davon als enorm wichtig. (vgl. SCHWEDES et al. 2018: 5)

Bei dem Begriff der Mobilität ist eine Definition nicht in demselben klaren Maße aufzustellen, wie es beim Verkehrsbegriff der Fall ist. Mobilität stellt laut manchen Forscher*innen im Gegensatz zu Verkehr nicht eine reale, physische Überwindung von Raum dar, sondern bezieht sich auf die „subjektive Wahrnehmung des Möglichkeitsraums zur Ortsveränderung.“ (SCHWEDES et al. 2018: 10) Andere Forscher*innen beziehen sich bei dem Mobilitätsbegriff hingegen auf den „Wechsel eines Individuums oder eines Haushaltes zwischen den Einheiten eines Systems“ (WINDZIO 2013³: 664). Gemein haben die genannten Definitionen jedoch, dass Mobilität die Möglichkeit zur Bewegung eines Individuums meint und sich hierbei konkret von der Definition von Verkehr unterscheidet, bei der nur

die Bewegung an sich und nicht die Chance zur Bewegung betrachtet wird. (vgl. CANZLER 2013³: 922) Es können mehrere Arten von Mobilität unterschieden werden, die das Bild etwas deutlicher erscheinen lassen. Grundsätzlich macht eine Unterscheidung zwischen *räumlicher* (oder *regionaler*) und *sozialer Mobilität* Sinn, auch wenn beide Mobilitätsformen häufig gemeinsam auftreten (vgl. BERGER 2013³: 730). Eine Unterscheidung von Mobilität kann ebenso durch die Einteilung in *vertikale Mobilität* (eine Form von sozialer Mobilität, bringt sozialen Auf- oder Abstieg), *horizontale Mobilität* (geographische Mobilität) und *geistige Mobilität* (Wahrnehmungsraum von Mobilität, der auf die Wichtigkeit der Wahrnehmung von Mobilität hindeutet, der aber oftmals in Vergessenheit gerät) gelingen. (vgl. BMVIT 2011: 87) In dem Begriff der Mobilität spielen dadurch nicht nur technische, räumliche oder zeitliche Aspekte eine Rolle, sondern auch der soziale und psychologische Aspekt von Mobilität, dessen beträchtliche Bedeutung gegenwärtig immer häufiger gewürdigt wird und die sich unter anderem durch die geistige Beweglichkeit, aber auch die Integration einer Person in soziale Netzwerke zeigt. Mobilität bestimmt somit auch selbst das Maß der gesellschaftlichen Teilnahme einer Person oder Personengruppe, was zusätzlich die Wichtigkeit der Auseinandersetzung mit diesem Thema aufzeigt und die Abgrenzung mit der Begrifflichkeit *Verkehr* notwendig macht. Ein hohes Maß an Mobilität steht daher für ein hohes Maß an gesellschaftlicher Teilhabe. (vgl. SCHWEDES et al. 2018: 5f.) Dadurch lässt sich ableiten, dass eine Reduktion von Verkehr nicht gleichzeitig zu einer Reduktion von Mobilität führt. Ebenso führt eine gut ausgestattete Verkehrsinfrastruktur nicht automatisch zu einer adäquaten, zeitgemäßen und subjektiv als gut bewerteten Mobilitätssituation. Welches Ziel verfolgt Mobilitätsplanung sinnvollerweise? TOPP (2003) beschreibt hierbei, dass hohe Mobilität bei einem geringen Verkehrsaufwand ein wichtiges Ziel der Stadt und Verkehrsplanung sein sollte und im Zentrum von Planungen stehen sollte. Mobilität soll weiters als Chance zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gesehen werden und kann sogar als wesentlicher Bestandteil von sozialer Dynamik definiert werden. (vgl. TOPP 2003: 292; vgl. WINDZIO 2013³: 664)

3.2.2 Herausforderungen in Kleinstädten durch Verkehr

Der zu einem Zeitpunkt bestehende Verkehr hat je nach Siedlungsstrukturen oder -mustern, ländlichen Räumen oder Agglomerationsräumen deutlich unterschiedliche Rahmenbedingungen. Besonders in Siedlungen, die eine geringe Bevölkerungsdichte aufweisen, lassen sich Verkehre schlechter bündeln, als es in Großstädten oder in Stadtregionen der Fall ist. Die Möglichkeiten zur Bündelung von Verkehr kann je nach Kleinstadttyp deutliche Unterschiede aufzeigen, da Bevölkerungsdichten stark variieren können. In jenen Bereichen, die besonders stark zersiedelt sind, kann gleichzeitig in den meisten Fällen eine stärkere Autoabhängigkeit festgestellt werden. (vgl. PORSCHE et al. 2019: 32) In stärker zersiedelten Kleinstädten findet Verkehr daher vor allem für jene Personen statt, die durch MIV mobil sind, was zu einer Entstehung von mehr Individualverkehr durch die starke Nutzung von PKWs führen kann. Dieses Phänomen kann trotz einer messbaren Verkehrszunahme zu Exklusion und Mobilitätsarmut führen, da beispielsweise die (subjektive) Beweglichkeit von Personen, die keinen Zugang zu MIV besitzen (können), eingeschränkt wird. Bestimmte Kleinstädte stehen häufig vor jenem Dilemma, dass Verkehr

nicht für alle gleich zugänglich ist, sondern klare Vorteile bzw. Nachteile für bestimmte Bevölkerungsgruppen bestehen, wobei die Vorteile für Besitzer*innen von Automobilen bestehen, da Infrastrukturen alternativer Verkehrsmittel nicht adäquat ausgebaut sind. (vgl. ebd.: 32f.) Verstärkt wurde dieses Phänomen jahrzehntelang durch das nicht nur in nachfrageschwachen Räumen vorrangige Ziel der Verkehrsplanung, Straßeninfrastruktur großflächig auszubauen, damit Kapazitäten für den MIV erhöht werden und, damit man dem steigenden Verkehrsfluss entgegenwirken kann (vgl. SCHWEDES et al. 2017: 5). Auch wenn dieser Standpunkt nicht die Probleme des steigenden Verkehrsflusses löst, wird diese Ausrichtung der früheren Verkehrsplanung dadurch nachvollziehbar, dass Mobilität durch MIV für Individuen Selbstbeweglichkeit bedeutet. Der PKW kann in der Theorie als praktisches Verkehrsmittel angesehen werden, das für dessen Nutzer*innen einen hohen Aktionsradius und eine hohe Nutzungsflexibilität bietet und daher als ein nützliches Fortbewegungsmittel für dynamische, sich individualisierende Gesellschaften erscheint. Nutzer*innen von Automobilen besitzen meist große individuelle Bewegungsräume, auch deutlich größer als Nutzer*innen von alternativen Verkehrsmitteln, jedoch steigt durch die Art der Fortbewegung auch der soziale Druck, sich räumlich und zeitlich möglichst flexibel zu verhalten. Dabei wirkt wiederum verstärkend, dass sich neue räumliche Zielpunkte von Personen, hervorgerufen durch steigenden sozialen Druck, durch den Besitz eines PKWs meist von selbst entwickeln und die unbewusste Abhängigkeit zum MIV maßgeblich erhöht wird. (vgl. CANZLER 2010: 39) Trotz Besitz eines eigenen PKWs bilden sich, so argumentiert CANZLER (2010), zumindest in Ballungsräumen ebenso multimodale Routinen, die durch kostenarme Alternativen zum MIV entstehen können (vgl. ebd.: 44). Unter der Annahme, dass Mobilität auf Kosten fossiler Brennstoffe durch MIV in Zukunft stärkere Kosten für Nutzer*innen verursacht, geraten aber besonders kleinere Gemeinden, unter anderem Kleinstädte oder ländliche Areale, in denen Verkehr durch MIV vorrangig ist, unter Druck, da die individuellen Kosten für Mobilität deutlich stärker ansteigen könnten als in Städten und eine Mobilitätswende somit schwerer herbeizuführen ist (vgl. ebd.: 42).

Wie auch die Stadtforschung selbst fokussiert sich bisherige Mobilitätsforschung im Wesentlichen auf Agglomerationsräume, Kleinstädte werden jedoch oft im Rahmen von Pendler*innenbewegungen hin zu Metropolen bzw. größeren Zentren betrachtet. Diese Achsen sind oftmals in diversen Kleinstädten bereits ausreichend mit ÖPNV, u.a. durch Bahnstrecken ausgestattet, abgesehen von diesen ein oder maximal zwei Achsen ist aber charakteristisch, dass ÖPNV-Systeme starke Lücken aufweisen, insbesondere Bussysteme sind zu einem Großteil lückenhaft. (vgl. PORSCHE et al. 2019: 32f.) Im Zusammenhang mit Mobilitätsforschung besteht besonders erheblicher Forschungsbedarf im Sinne einer multimodalen Verkehrsgestaltung, im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung, aber auch im Sinne des Erhalts zentrumsnaher Versorgungsinfrastruktur und der Erreichbarkeit von Innenstädten mittels mehrerer Verkehrsträger, die in der Kleinstadtforschung zentral ist, wenn sie wie diskutiert vor allem autogerecht gestaltet wurden oder werden. (vgl. ebd.: 33f.) Durch die große Platzinanspruchnahme durch nicht ausschließlich Fahrbahnflächen, sondern auch durch weitläufige Parkräume, steht Fußgänger*innen sowie Radfahrer*innen deutlich weniger Raum zur Verfügung, es wird angenommen,

dass Mindeststandards in der Infrastruktur aktiver Mobilität nicht in allen Fällen eingehalten sind. Dadurch sinkt nicht nur die Aufenthaltsqualität einer Kernstadt durch Lärm oder Immissionen deutlich ab, sondern unter Umständen stellt das Überqueren von Straßen eine Gefährdung dar, wobei Kinder, ältere Personen und Menschen mit Beeinträchtigungen besonders betroffen sein können. Die genannten Punkte können wiederum dazu führen, dass Haltestellen des ÖPNV nicht sicher oder einfach fußläufig erreicht werden können bzw. die Wartebereiche ebenso durch Lärm oder Immissionen belastet werden, was den Anreiz, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen, deutlich senkt. Zusätzlich ist ebenso anzunehmen, dass innerstädtischer Einzelhandel durch ein MIV-orientiertes, nicht einladendes Umfeld nicht optimal ausgenutzt werden kann. Die Mobilitätssituation in einer Innenstadt trägt, so kann definiert werden, zu der Attraktivität und Aufenthaltsqualität derselben bei, aber ebenso zu der Entwicklung des Einzelhandels. (vgl. UBA 2017: 5) Eine gelungene planerische Umsetzung von Mobilitätsmöglichkeiten in Kleinstädten kann dadurch nicht nur zur Attraktivität der Gemeinde beitragen, sondern kann ermöglichen, dass die Kernstadt wieder zu einem Mittelpunkt des Lebens der Gemeinde wird. Wie das erreicht werden kann, hängt vom Stadttypus und von der Größe sowie baulichen Rahmenbedingungen und einem sehr essenziellen Punkt, der Art von Verkehrsachse, die durch die Kernstadt bzw. durch die Ortschaft führt, ab. Allgemein kann definiert werden, dass häufig eine Verkehrsberuhigung durch *Shared Spaces* wie Begegnungszonen, ein hohes Maß an Barrierefreiheit, Durchfahrbeschränkungen für LKWs oder Lückenschlüsse im Radwegnetz die Attraktivität steigern können. Zusätzlich zu baulichen Maßnahmen, so wird argumentiert, ist die Einbeziehung der lokalen Bevölkerung von einer immens großen Bedeutung, um möglichst früh deren Verständnis bzw. Akzeptanz für etwaige Projekte, Bauvorhaben und Verkehrsbeschränkungen zu schaffen. (vgl. UBA 2017: 21ff.) In folgendem Raster werden mobilitätsbezogene Herausforderungen, die sich vor allem aufgrund des hohen Maßes an Zersiedelung für den Kleinstadttyp der *kleinen Zwischenstadt*, zu dem Neulengbach zählt, und deren Innenstädte ergeben, zusammengefasst. In späteren Kapiteln werden die definierten Herausforderungen u.a. empirisch überprüft:

Für definierten Kleinstadttypus relevante Herausforderungen		Innenstadtbezogene Herausforderungen
Verkehre lassen sich aufgrund von Zersiedelung schlecht bündeln		Wenig Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
Deckungslücken im ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen abseits von Verkehrsachsen		Aufenthaltsqualität der Kernstadt sinkt durch Lärm und Immissionen
Autoabhängigkeit und Verkehrszunahme und Mobilitätsarmut	dadurch	Überqueren von Straßen stellt eine Gefährdung dar

Mangelnde Ausstattung mit Infrastruktur aktiver Mobilität	Haltestellen des ÖPNV können nicht fußläufig erreicht werden, Wartebereiche besitzen wenig Aufenthaltsqualität durch Lärm und Immissionen
Mindeststandards für Fuß- und Radverkehr werden nicht erfüllt	Erreichbarkeit der Innenstadt durch alternative Mobilitätsformen mangelhaft

Tabelle 2: Herausforderungen der kleinen Zwischenstadt; eigene Darstellung; Datenquellen: CANZLER 2010: 39ff., PORSCHÉ et al. 2019: 32ff., SCHWEDES et al. 2018: 5

Im anschließenden Teilkapitel wird aus einer theoretischen Perspektive heraus betrachtet, mit welchem raumplanerischen Instrument ein Beitrag zur Attraktivitätssteigerung einer Gemeinde erreicht werden soll.

3.3 Mobilitätskonzepte als Lösungsansatz für verkehrsbezogene Herausforderungen

Unter einem Mobilitätskonzept versteht man einen „[...] Lösungsansatz für Individuen, öffentliche oder wirtschaftlich agierende Institutionen“, um „Personen oder Güter effizient, intelligent, flexibel, adäquat, ressourcenschonend und nachhaltig durch die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln (Inter-, Multimodalität) von einem Ausgangs- zu einem Endpunkt zu befördern.“ (GEIS und KASCH 2018: 104)

In Mobilitätskonzepten legen Kommunen verkehrsplanerische Ziele und Leitbilder für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum von ca. zehn bis 15 Jahren fest. Derartige Konzepte sollen jedenfalls Handlungsfelder für alle Verkehrsarten beinhalten und somit den ÖV, den MIV, den Fuß- und Radverkehr sowie den Güterverkehr ansprechen. Einerseits werden Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur gesetzt, aber andererseits auch Maßnahmen zur Verhaltensänderung der Bevölkerung, die *Soft Policies* genannt werden. (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 7)

Wie Maßnahmen umgesetzt werden können, ist von dem Untersuchungsgebiet und Zielgruppen, aber auch von sogenannten Megatrends der Gesellschaft abhängig. Zu aktuellen Megatrends, die sich vollziehen, zählen beispielsweise die Digitalisierung, die Wende zur Nachhaltigkeit, aber auch eine fortschreitende Individualisierung und Alterung, die durch den demographischen Wandel insbesondere in ländlichen Räumen bedingt wird. (vgl. HEGGENBERGER und MAYER 2018: 4f.; vgl. GEIS und KASCH 2018: 97)

Ein Mobilitätskonzept soll dabei Entwicklungen aktueller Megatrends sowie lokale Entwicklungen und somit Veränderungen von Mobilitätsbedürfnissen miteinbeziehen und Mobilität nachhaltiger, zukunftsgerechter und inklusiver gestalten. Das Mobilitätskonzept als ein strategisches Instrument soll eine integrierte Gesamtstrategie bieten, die nachhaltige Mobilitätslösungen für definierte Herausforderungen schaffen soll. (vgl. ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW 2020: online; vgl. SCHWEDES et al. 2017: 6)

Im Allgemeinen wird neben einer nachhaltigen und multi- oder intermodalen Verkehrsgestaltung ebenso eine Verkehrsverlagerung- und Reduktion angestrebt. Ein Mobilitätskonzept soll auf individuelle Bedürfnisse und Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer*innen Bezug nehmen, was auf den inklusiven Charakter von Mobilität hindeutet und den exklusiven Verkehr, der durch MIV entsteht, in Frage stellt. (vgl. SCHWEDES et al. 2017: 6ff.; vgl. WINDZIO 2013³: 664)

Laut dem niederösterreichischen Wegweiser für Mobilitätskonzepte von Gemeinden müssen Konzepte:

- „die Ausgangssituation verkehrsträgerübergreifend beurteilen,
- alle Verkehrsarten behandeln,
- auf verkehrspolitische Ziele und Strategien verweisen und
- auf übergeordnete und zusammenhängende Planungen reagieren.“ (AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 12)

In welcher Art und Weise das geschehen kann, ist von dem Typ des Mobilitätskonzeptes abhängig. Hier können drei wesentliche Arten von Mobilitätskonzepten unterschieden werden. Das *Gesamtkonzept* zeigt eine Vielzahl an Maßnahmen auf, die breite Themengebiete betreffen. Es werden kaum Schwerpunkte gesetzt, was dazu führen kann, dass das Konzept eine geringe Operationalität und fehlenden Praxisbezug besitzt. Die große Bandbreite an Maßnahmen kann jedoch auch als Vorteil gesehen werden. Das *Schwerpunktkonzept* zeigt hingegen Schwerpunkte, wie es schon der Name verrät, deutlicher auf und lässt dadurch einen Fokus der wichtigsten Probleme und Herausforderungen einer Gemeinde zu. Ein Schwerpunktkonzept wird häufig umgesetzt, wenn Ressourcen finanzieller oder zeitlicher Natur begrenzt vorhanden sind. Ein Pluspunkt von Schwerpunktkonzepten sind der Fokus auf gezielte Maßnahmen, der Nachteil ist, dass nicht alle Herausforderungen abgedeckt werden können. Als dritter Typ von Mobilitätskonzepten kann das *Detailkonzept* definiert werden, diese Art von Konzept fokussiert sich auf einzelne Themen oder Aufgabenstellungen. Detailkonzepte können somit beispielsweise auf eine Umgestaltung von Straßen- oder Plätzen oder eine Aufstellung einer Parkraumbewirtschaftung abzielen, sie basieren generell auf bereits bestehende Vorüberlegungen und Studien zu einem Thema. (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 13)

3.3.1 Mögliche Handlungsfelder

Was Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen erreichen sollen, wird in den letzten Jahrzehnten stärker erforscht, wobei die Gründe dafür auch auf den im vorigen Kapitel genannten Herausforderungen beruhen. Auf Initiative des MINISTERIUMS FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ sowie des MINISTERIUMS FÜR VERKEHR (2020) des Landes Baden-Württemberg wurde eine interdisziplinäre Ideenschmiede geschaffen, in der Expert*innen und Akteur*innen gemeinsam Handlungsempfehlungen für mobilitätsbezogene Entwicklungen im ländlichen Raum in Deutschland definiert haben, diese sind in drei Kategorien unterteilt: *Verkehr vermeiden*, *Verkehr verlagern* und *Verkehr verbessern*. Die Handlungsempfehlungen der drei Kategorien werden an dieser Stelle aufgelistet:

- „Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung integriert planen
- Nahmobilität analysieren und Potenziale für den Rad- und Fußverkehr nutzen
- Landesweite Standards in der Fahrgastinformation und Angebotskommunikation etablieren
- Park & Ride-Studie erstellen und interkommunale Lösungen unterstützen
- Kostentransparenz über Mobilitätsinvestitionen bei politischen Entscheidungen verbessern
- Schulverkehr neu organisieren und Taktung entzerren
- (Über-)betriebliches Mobilitätsmanagement im Ländlichen Raum stärken

- Planungsleitfaden für neue Kooperationen zu bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten erstellen
- Zukünftige Möglichkeiten durch autonome Fahrzeuge vordenken“ (MLR und VM 2020: 4ff.)

Um flexibel gestaltbare und innovative Nutzungsarten von Straßenflächen, insbesondere in Innenstädten zu schaffen, hat das UBA (2017) einen Baukasten erstellt, in dem kostengünstige Lösungen für Neugestaltungen im Straßenraum auch zu einer nachhaltigen Mobilität und der Schaffung von höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität beitragen sollen und bereits in internationalen Best-Practice Beispielen umgesetzt wurden (vgl. UBA 2017: 76ff.). Da Neulengbach weder klar dem ländlichen noch dem städtischen Raum zuordenbar ist und dafür angenommen wird, dass Inhalte eines Mobilitätskonzeptes weder ausschließlich ländliche noch ausschließlich städtische Herausforderungen behandeln soll, werden aus den beiden genannten Literaturwerken die potenziell passenden Bausteine kurz vorgestellt, mittels Best-Practice-Beispielen konkretisiert und im empirischen Teil dieser Arbeit auf Ihre Anwendbarkeit überprüft:

- **Nahmobilität analysieren und forcieren (Fuß- und Radverkehr):** Nahmobilität kann auch in zersiedelten Gemeinden wie Neulengbach als machbar gesehen werden, jedoch vorrangig im Zentrum bzw. in Zentrennähe. Daher soll besonders in diesem Bereich der Stellenwert und die Einstellung der Bevölkerung zu Fuß- und Radverkehr erhoben werden, so es auch vom MLR und VM (2020) empfohlen wird. (vgl. MRL und VM 2020: 5) Aus dem durch das UBA (2017) definierten Baukasten können für die Forcierung von Nahmobilität mehrere Aspekte in Diskussion gestellt werden. Um Fußverkehr zu fördern, können beispielsweise Fußgänger*innenleitsysteme, auch *Premium-Gehrouten* genannt, entwickelt werden, durch die in der Bevölkerung mittels eindeutiger und klar verständlicher Wegweisungen attraktiver Fußwege bzw. durch das Darstellen von fußläufig erreichbaren Zielen Bewusstsein für aktive Mobilität geschaffen werden soll. (vgl. UBA 2017: 60, 78) In dem Zusammenhang mit Nahmobilität spielt weiters Radverkehr eine essenzielle Rolle, wobei nicht nur Fahrradnetze als unsicher gelten und nicht gegebenen Mindeststandards entsprechen, sondern ebenfalls häufig ein Mangel an Radabstellanlagen besteht. Wenn Gehwege zu schmal sind bzw. durch andere Nutzungen benötigt werden, wird die Schaffung von Radabstellanlagen auf PKW-Parkplätzen empfohlen. Im Normalfall können bis zu zehn Fahrräder auf einem PKW-Stellplatz Platz finden, was kurzfristig und rasch Infrastruktur für alternative Verkehrsformen fördern kann. (vgl. UBA 2017: 39, 76)
- **Leitfaden für bedarfsorientierte Mobilitätsangebote:** Da bedarfsorientierter ÖV in ländlichen Räumen eine wichtige Rolle spielt, soll auch dieser stark gefördert werden. Als mögliche erfolgreiche Herangehensweise, die jedoch noch weitgehend unerprobt ist, sind Kooperationen und Partner*innenmodelle, wobei Fahrzeuge aus fremden Fuhrparken genutzt werden können. (vgl. MRL und VM 2020: 7f.)

- **Straßenraum für alle nutzbar machen:** Aufbauend auf die Aspekte, die zuvor genannt wurden, können bestimmte Straßenräume so verändert werden, dass mehr Raum für Fuß- bzw. Radverkehr geschaffen wird. Zusätzlich zu der Nutzungsänderung von PKW-Abstellplätzen zu Fahrradabstellplätzen schaffen Gemeinden in stark bebauten Arealen temporäre Spielstraßen, um Sicherheit für Kinder zu ermöglichen und ihnen Platz auf der Straße zu schaffen. (vgl. UBA 2017: 77)
- **Autonomes Fahren:** „Automatisierte Fahrzeuge gelten als große Hoffnung für die Verbesserung des ÖPNV im Ländlichen Raum.“ (MRL und VM 2020: 8) Es werden sich einerseits Kostenvorteile erhofft, da sich ÖPNV mit Fahrpersonal häufig in dünn besiedelten Räumen nicht rentiert, und andererseits soll autonomer ÖPNV bedarfsorientiert und flexibel als Zubringer für liniengebundenen ÖPNV agieren. Der Einsatz von autonomen Fahrzeugen auf Straßenzügen in schwach besiedelten Gebieten liegt derzeit noch weit in der Zukunft und ist mit Unsicherheiten verbunden, wie mit der Frage, ob zusätzliche infrastrukturelle Ausbauten notwendig sind. Dennoch, so wird empfohlen, sollen sich Gemeinden bereits heute mit dem Thema des autonomen Fahrens auseinandersetzen und Szenarien dazu aufstellen, da es sonst in weiter Zukunft zu einem starken Konkurrenzdruck zu anderen ländlich geprägten Gemeinden und erneut zu einer Zunahme des MIV kommen könnte. (vgl. MRL und VM 2020: 8)

Das Land Niederösterreich setzt sich in einer aktuellen Publikation ebenfalls mit diesem Thema auseinander, wobei zehn zentrale Handlungsfelder für Gemeinden in Niederösterreich definiert wurden:

- „Raumordnung und Verkehr
- Klimaschutz
- Klimawandelanpassung
- Aktive Mobilität
- Straßen und ihre Bedeutung
- Begegnungszone und Verkehrsberuhigung
- Stellplatzkonzepte
- Öffentlicher Verkehr
- Betriebsgebiete
- Schulverkehr und Schulumfelder“ (AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 20ff.)

Handlungsfelder für ein Mobilitätskonzept können vielfältig sein, zentral ist wie bereits erwähnt, welche Herausforderungen und Probleme in einer Gemeinde bestehen, um zielgerichtete Maßnahmen setzen zu können. Welche Herausforderungen und Probleme in Neulengbach bzw. in der *kleinen Zwischenstadt* bestehen, wird mit den folgenden Status-Quo Analyseschritten und zwei empirischen Arbeitsschritten erhoben. Welche der genannten Handlungsbereiche die für Neulengbach zentralen Handlungsfelder darstellen, wird in den Kapiteln der empirischen Erhebungen diskutiert.

3.3.2 Mitbestimmung durch Beteiligung

Um überprüfen zu können, welche der eben genannten Inhalte realistische und von der Bevölkerung gewollte Lösungsmöglichkeiten für den Kleinstadtypus Neulengbachs darstellen, wird in dieser Studie die Durchführung einer Bevölkerungsbeteiligung angestrebt. Auch in Literatur wird in zahlreicher Form die Wichtigkeit des Einbezugs der Bevölkerung kommuniziert. CANZLER (2010) argumentiert, dass für ein zukunftsfähiges funktionierendes Mobilitätskonzept innovative und mutige Kooperationen notwendig sind, für die mitunter noch keine Vorbilder oder Best-Practice-Beispiele existieren, auf die man sich berufen kann. Lösungen sollen weniger technischer Natur sein, sondern organisations- und innovationsstark sein. (vgl. CANZLER 2010: 57f.) Es wird begründet, dass bei derartigen Projekten und Vorhaben, die fast den Charakter eines Probelaufs haben, ein besonders praxisnaher und kommunikativ intensiv begleiteter Prozess notwendig sei. Durch angemessene Kommunikation und laufende Evaluierung können nicht nur Folgen ermittelt werden, sondern ebenfalls Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden. Eine Beteiligung der Bevölkerung im Rahmen von innovativen Mobilitätsvorhaben kann somit als essenziell angesehen werden. (vgl. UBA 2017: 72) Beteiligung kann grundsätzlich verpflichtend, auf Richtlinien basierend, oder auf freiwilliger Basis geschehen, wobei in der Verkehrspolitik- und Planung Beteiligung gewöhnlich auf freiwilliger Ebene stattfindet (vgl. BMLRT 2011: 7). Eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Planung eines Mobilitätskonzeptes anzusetzen, kann für die mobilitätsbezogene Entwicklung einige positive Einflüsse bieten. Eine gelungene Beteiligung der breiten Öffentlichkeit, worunter Bürger*innen einer Raumeinheit verstanden werden, kann zu einer Zunahme der Glaubwürdigkeit lokaler Entscheidungsträger*innen aus der z.B. Gemeinde führen, was das Vertrauensverhältnis zwischen einer Gemeinde und deren Bürger*innen stärken kann. Weiters wird eine direkte Demokratie gefördert und Interesse von betroffenen Personen kann geweckt werden. Um eine qualitätsvolle Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, müssen folgende vier Voraussetzungen erfüllt werden:

1. „Die politischen EntscheidungsträgerInnen stimmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu und tragen den Beteiligungsprozess mit (**politisches Commitment**).“
2. „BürgerInnen oder Interessengruppen sind von der Politik, vom Plan, vom Programm oder vom Rechtsakt **betroffen** oder daran **interessiert**.“
3. „Es gibt **Gestaltungsspielraum** zur Entwicklung der Politik, des Plans, des Programms oder des Rechtsaktes und die Entscheidungen sind noch nicht gefallen.“
4. „Die notwendigen zeitlichen, finanziellen und personellen **Ressourcen** zur Beteiligung der Öffentlichkeit stehen zur Verfügung.“ [Hervorh. im Original] (BMLRT 2011: 9)

Im Rahmen von Beteiligungsprozessen bei Mobilitätskonzepten ist es als realistisch anzusehen, dass die genannten vier Punkte umgesetzt werden können, sofern eine Gemeinde bzw. andere politische Entscheidungsträger*innen dem Beteiligungsprozess zustimmen und der Prozess rechtzeitig vor oder während der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes durchgeführt wird und sofern die finanziellen Ressourcen vorhanden sind, um einen begleiteten Beteiligungsprozess durchzuführen. Da alle

Menschen einer Gemeinde von Mobilität betroffen sind, kann klargestellt werden, dass eine Betroffenheit oder Interesse zumindest von einem Teil der Bevölkerung vorhanden wäre. (vgl. ebd.: 8ff.)

4. Analyseschritte – Die Erhebung des Status Quo

4.1 Demographische Analyse

In diesem Kapitel wird eine demographische Analyse der Gemeinde Neulengbach Aufschluss über die bisherige Bevölkerungsentwicklung sowie prognostizierte Bevölkerungsveränderung, über die Altersstruktur und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Rahmen von Pendler*innenströmen der Gemeinde Neulengbach geben. Dabei werden einerseits sekundäre Statistiken der Statistik Austria herangezogen, graphisch aufbereitet und analysiert sowie eigene Erhebungen wie eine Bevölkerungsprognose (Extrapolation) der demographischen Komponenten durchgeführt. Im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes kann die Analyse von demographischen Parametern als unabdingbar angesehen werden, da Mobilität und Verkehr grundsätzlich von demographischen Entwicklungen und Trends abhängig sind und Mobilitätssituationen wiederum demographische Entwicklungen beeinflussen können. Je nach Bevölkerungsstruktur eines Untersuchungsraumes können sich somit unterschiedliche Anforderungen an ein Mobilitätssystem ableiten. (vgl. NUHN und HESSE 2006: 23) Es ist anzunehmen, dass für ähnliche Kleinstädte, die der Kategorie *kleine Zwischenstadt* zuzuordnen sind, auch ähnliche bevölkerungsbezogene Parameter bestehen.

4.1.1 Räumliche Einbettung der Untersuchungsgemeinde

Die Gemeinde Neulengbach liegt in der niederösterreichischen Hauptregion Niederösterreich Mitte im Bezirk St. Pölten Land im westlichen, leicht hügeligen Bereich des Wienerwaldes auf 251 m.ü.A.. Das Gemeindeareal von Neulengbach ist vor allem durch eine Hügellandschaft geprägt, umfasst eine Gesamtfläche von 5.163,58ha (51,63km²) und beherbergt insgesamt, aufgeteilt auf 15 Katastralgemeinden und 43 Ortschaften, 8.304 Einwohner*innen (Stand 01.01.2020). Die Bevölkerungszahl liegt somit deutlich unter der in Kapitel drei definierten Bevölkerungsgrenze von 10.000 Einwohner*innen für die Eingrenzung der kleinen Zwischenstadt. Auf die gesamte Katasterfläche der Gemeinde bezogen ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 161 Personen pro km². Wird die Bevölkerungszahl mit der Gesamtfläche des Dauersiedlungsraumes (79,9% der Gemeindefläche) in Bezug gesetzt, ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 201 Personen pro km² Dauersiedlungsraum, was im Vergleich zu anderen österreichischen Kleinstädten eine geringe Bevölkerungsdichte darstellt. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2020a: 89; vgl. STATISTIK AUSTRIA o.J.: online) Nach der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria, bei der Gemeindegebiete Österreichs mittels 11 unterschiedlicher Raumtypen als (vorwiegend) städtisch bzw. (vorwiegend) ländlich definiert werden, befindet sich Neulengbach in der mittleren der 11 Kategorien. Die Gemeinde wird gemäß der Typologie als „ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral“ (STATISTIK AUSTRIA 2018b: online) definiert, was besonders deutlich auf die passende Zuordnung zur Kategorie *kleine Zwischenstadt* hinweist. An dieser Definition lässt sich die günstige Lage in der Nähe von Zentren, konkret zu der

Landeshauptstadt St. Pölten sowie zur Bundeshauptstadt Wien, ablesen, jedoch deutet die Definition ebenfalls auf das ländlich geprägte Areal in der Gemeinde hin und somit auf den Zwischenraum zwischen den Begriffen Stadt und Land. Neulengbach befindet sich in dem Viertel Niederösterreich Mitte und ist Teil des Bezirkes St. Pölten Land, der im Jahre 2017 in Richtung Osten bis zur Wiener Stadtgrenze erweitert wurde. (vgl. NOE.ORF.AT 2015: online) Weiters ist Neulengbach Teil der LEADER-Region *Elsbeere-Wienerwald* und der Kleinregion *WIR – Wienerwald Initiativ Region*. (vgl. NÖ.REGIONAL.GMBH 2017: online; vgl. REGION ELSBEERE WIENERWALD o.J.: online) Die Lage Neulengbachs in den Regionen ist in folgender Karte dargestellt:



Abbildung 3: Verortung der Untersuchungsgemeinde Neulengbach (Stand: 01.01.2021); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online

Um das Gemeindegebiet weiter zu charakterisieren, wird an dieser Stelle die Flächennutzung der Gemeinde in Bezug zu anderen Raumeinheiten (Bezirk und Bundesland) gesetzt. Wie die Flächennutzung der Gemeinde im Vergleich zu dem Bezirk St. Pölten Land und dem Bundesland Niederösterreich aufgeteilt ist, ist in folgendem Diagramm dargestellt:

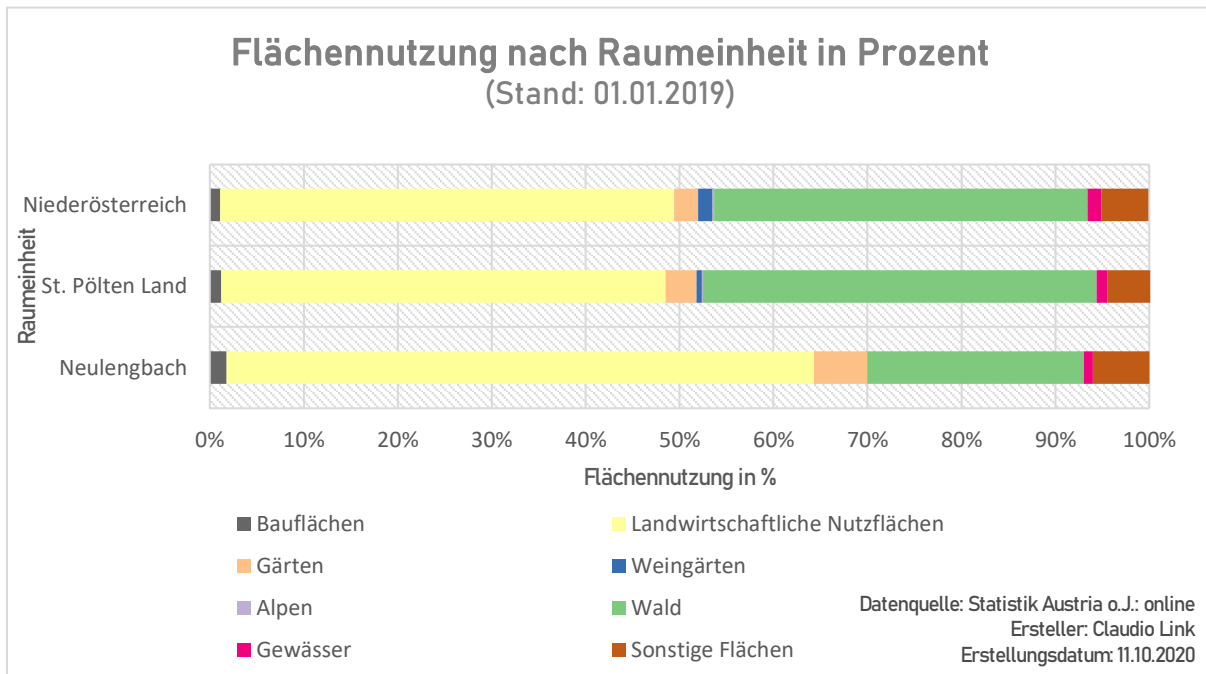


Abbildung 4: Flächennutzung Neulengbachs nach Raumeinheit in Prozent; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Im Vergleich zum Bezirk und zum Land weist Neulengbach trotz der Lage am westlichen Ende des Wienerwaldes einen deutlich geringeren Anteil an Waldflächen auf, während das Gemeindeareal vor allem durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt ist. Der Anteil an Bauflächen der Gemeinde ist ebenfalls größer als der Durchschnitt des Bezirks und des Bundeslandes.

4.1.2 Bevölkerungsentwicklung- und Struktur

Der Begriff Bevölkerung stellt die in einem Areal zu einem bestimmten Zeitpunkt lebenden Menschen dar. Je nach bevölkerungsstatistischer Definition werden bestimmte Personen in den Begriff der Bevölkerung miteinbezogen oder nicht (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016: 19). Nach österreichischer Definition zählen jene Personen zur Wohnbevölkerung, die mindestens 90 Tage ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben (vgl. BMDW 2020: §7). Wenn in dieser Arbeit von der Bevölkerung Neulengbachs die Rede ist, so sind damit alle Menschen gemeint, die laut österreichischer Bevölkerungsstatistik zur Wohnbevölkerung gezählt werden und einen Hauptwohnsitz in Neulengbach besitzen. Wie die Bevölkerung Neulengbachs in den Jahren 2001, 2011 und 2020 auf die 15 Katastralgemeinden aufgeteilt war, ist in Tabelle 3 ersichtlich. Die größte Katastralgemeinde war zu allen drei Untersuchungszeitpunkten Tausendblum, die im Jahre 2020 als einzige Katastralgemeinde eine Bevölkerungszahl von über 2.000 Personen aufwies. Die in allen Zeiträumen zweitgrößte Katastralgemeinde ist Neulengbach selbst, in der sich ebenso das historische Stadtzentrum Neulengbachs inkl. der Burg Neulengbachs befindet. Die Bevölkerungsentwicklung der 15 Teilräume fand jedoch stark unterschiedlich statt. Während Katastralgemeinden wie Großweinberg (3% durchschnittliche jährliche Wachstumsrate), in der die Ortschaft Au am Anzbach liegt, oder Tausendblum (1,24% durchschnittliche jährliche Wachstumsrate) starkem Bevölkerungszuwachs ausgesetzt waren, stagnieren die Bevölkerungszahlen zahlreicher kleinerer Katastralgemeinden, wenige

der Katastralgemeinden haben eine leichte Schrumpfung der Bevölkerungszahlen zu verzeichnen.

Katastralgemeinde	Bev. 2001	Bev. 2011	Bev. 2020
Almersberg	69	82	94
Emmersdorf	137	152	149
Großweinberg	601	943	1 053
Haag	930	886	995
Inprugg	267	263	243
Markersdorf	250	266	253
Neulengbach	1 482	1 529	1 526
Ollersbach	609	653	711
Raipoltenbach	412	412	447
St. Christophen	574	574	611
Tausendblum	1 610	1 902	2 035
Umsee	66	67	62
Unterwolfsbach	82	95	101
Wolfersdorf	31	25	24

Tabelle 3: Bevölkerung nach Katastralgemeinden 2001, 2011 und 2020; Eigene Darstellung; Datenquelle: GEMEINDE NEULENGBACH (2020)

Seit dem Beginn von Bevölkerungszählungen im Jahre 1869 wuchs die Bevölkerungszahl Neulengbachs im Vergleich zum Bezirk St. Pölten Land und zu Niederösterreich überdurchschnittlich stark an, wobei ein starker Bevölkerungsanstieg der Gemeinde besonders in einem rezenten Zeitraum ab den 1990er-Jahren zu verzeichnen ist. Die anschließende Abbildung 5 gibt Aufschluss über die indexierte Bevölkerungsentwicklung von Gemeinde, Bezirk und Bundesland, wobei die jeweiligen Bevölkerungszahlen des Jahres 1869 den Indexwert 100 bilden.

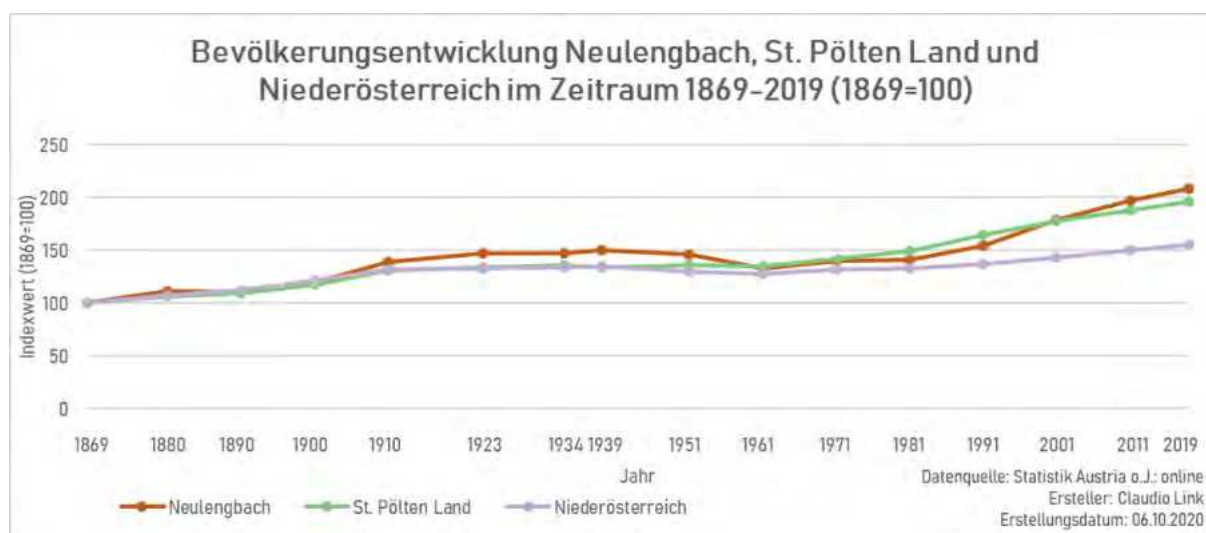


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung Neulengbach, St. Pölten Land und Niederösterreich 1869-2019; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Beginnend mit einem Indexwert von 100 weist heute das Land Niederösterreich den vergleichsweise geringsten Indexwert von 155 und im Vergleich zu den anderen Raumeinheiten die konstanteste Entwicklung auf, der Bezirk St. Pölten Land besitzt einen deutlich höheren Indexwert von 197 und die Gemeinde selbst zeigt einen noch höheren Wert von 208 auf, was bedeutet, dass sich die Bevölkerungszahl in dem Zeitraum von 1869 bis heute mehr als verdoppelt hat. Die Gemeinde

Neulengbach verlor in der Nachkriegszeit des zweiten Weltkrieges jedoch stark an Bevölkerung, nachdem die Zahl seit Beginn des 20. Jahrhunderts stark angestiegen ist. Erst bei der Volkszählung 1991 wurde die Bevölkerungszahl der Vorkriegszeit erneut erreicht und stieg seither stetig an, was auch auf das Phänomen der Suburbanisierung hindeutet. Eine genauere Betrachtung der letzten Jahre in Abbildung 6 macht das rezente, vergleichsweise starke Bevölkerungswachstum der Gemeinde noch deutlicher. Während das Wachstum des Bezirkes und des Landes Niederösterreich moderat und gleichmäßig vonstattengeht, zeigt die Gemeinde Neulengbach im Zeitraum 2002 bis 2020 deutlichere Phasen der Stagnation sowie Phasen eines stärkeren Wachstums. Seit drei Jahren stagniert die Bevölkerungszahl Neulengbachs jedoch weitgehend.

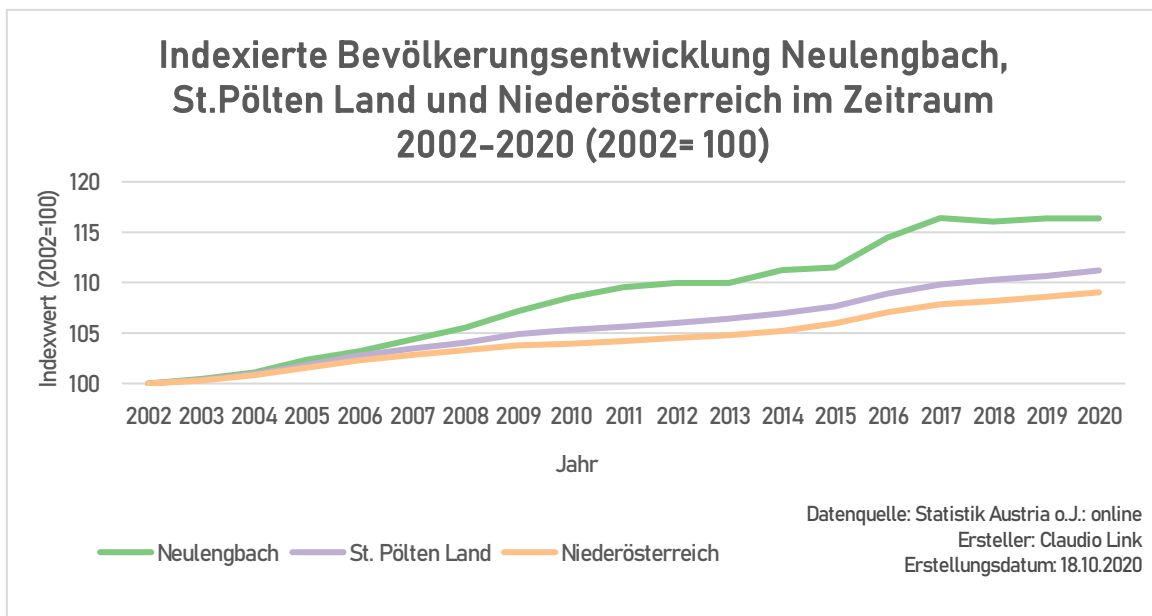


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Neulengbach, St. Pölten Land und Niederösterreich 2002-2020; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Worauf die Bevölkerungsveränderungen Neulengbachs zurückzuführen sind, wird an dieser Stelle genauer betrachtet. Die Geburtenbilanz besteht aus der Differenz der Absolutzahl der Geburten und der Absolutzahl der Sterbefälle eines definierten Zeitraumes, bei einer positiven Zahl spricht man von einem Geburtenüberschuss, bei einer negativen Zahl von einem Sterbeüberschuss. Die Wanderungsbilanz bildet sich aus der Differenz von Zuzügen und Wegzügen in einem Areal während eines bestimmten Zeitraumes. Alle Zahlen kombiniert ergeben zusammen die demographische Grundgleichung und somit die gesamte Bevölkerungsveränderung. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016: 23)

Die Bevölkerungszuwächse der Gemeinde sind, wie in Abbildung 7 dargestellt, vor allem auf eine in den meisten Jahren positive Wanderungsbilanz zurückzuführen, die stärkste Zuwanderung und somit insgesamt der stärkste Bevölkerungszuwachs in die Gemeinde wurde im Jahre 2015 verzeichnet, hier kann einerseits ein Zusammenhang mit der weltweiten Flüchtlingskrise bestehen, da die Außenwanderungen in diesem Jahr auf einem auffällig hohen Niveau, etwa doppelt so hoch wie in den Jahren zuvor waren, jedoch trägt auch eine besonders hohe Binnenwanderungszahl in diesem Jahr zu dem Bevölkerungszuwachs bei. (vgl. STATISTIK AUSTRIA o.J.: online) Die Geburtenbilanz der

Gemeinde hingegen ist in den meisten Jahren leicht negativ. Auffällig ist, dass bis zum Jahre 2010 die Wanderungsbilanz konstante positive Werte zeigt, ab dem Jahre 2010 prägen jedoch starke Schwankungen der Wanderungsbilanz das Bild. Das moderate Wachstum, das durch die Gesamtveränderung der demographischen Grundgleichung besteht, kann es ermöglichen, für zukünftige Siedlungsentwicklungen gezielt Baulandreserven in einem zentralen Raum der Gemeinde zu nutzen.

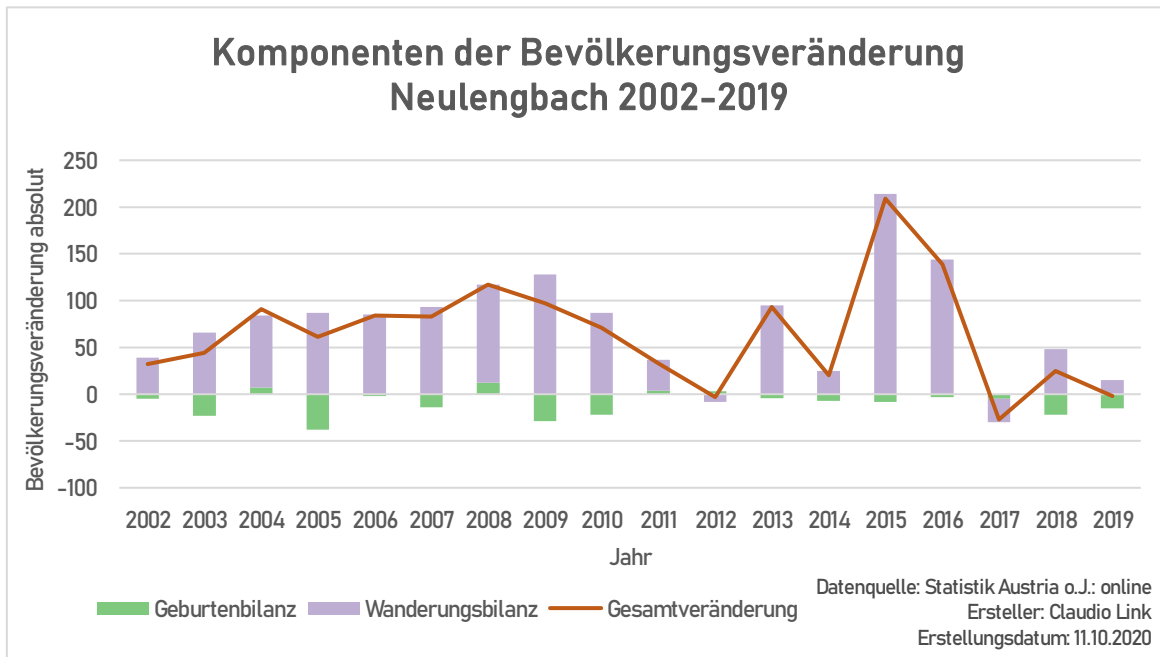


Abbildung 7: Komponenten der Bevölkerungsveränderung Neulengbach 2002-2019; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Bevölkerungsprognosen:

Bevölkerungsprognosen, auch Bevölkerungsvorausberechnungen genannt, sollen die zukünftige Bevölkerungsveränderung anhand mehrerer Parameter vorausschätzen, was durch unterschiedliche Methoden durchgeführt werden kann. Die folgend gezeigte Bevölkerungsprognose der ÖROK für den Bezirk St. Pölten Land baut auf eine Komponenten-Methode auf, bei der die Entwicklungen der drei demographischen Komponenten Fertilität (Fruchtbarkeit), Mortalität (Sterblichkeit) und Wanderungen für einen zukünftigen Zeitraum, in diesem Fall bis zu dem Jahr 2040, prognostiziert werden. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016: 156)

Prognostiziert wird von der ÖROK, dass die Bevölkerung des Bezirks St. Pölten Land in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter deutlich steigen wird. Dabei wurde von der ÖROK einmal der gesamte Bezirk zur Analyse herangezogen, zusätzlich wurde aber der Bezirk St. Pölten Land ohne jene Gemeinden betrachtet, die bis zum 01.01.2017 zum Bezirk Wien Umgebung gehörten, dazu zählen die Gemeinden Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach und Wolfsgraben. (vgl. ÖROK 2019: 63) In dieser Arbeit werden die eben aufgelisteten Gemeinden fortan als Wienerwaldgemeinden bezeichnet. Die Bevölkerungsprognose für 2040 ergibt für den Bezirk ohne den Wienerwaldgemeinden einen Indexwert von fast 110, was bedeutet, dass die Bevölkerungszahlen kontinuierlich ansteigen wird und das stärker als bei der Betrachtung des gesamten Bezirkes St. Pölten Land. Der Gesamtbezirk weist

im Jahr 2040 einen Indexwert von 106 auf, Wachstum wird für den ganzen Bezirk somit ebenfalls prognostiziert, jedoch nicht in einem derart starken Ausmaß. Ab 2040 wird die Prognose durch eine Projektion und einen Modellrechnungszeitraum ergänzt, die ebenfalls ähnlich starkes Bevölkerungswachstum vorhersagen. (vgl. ÖROK o.J.: online)

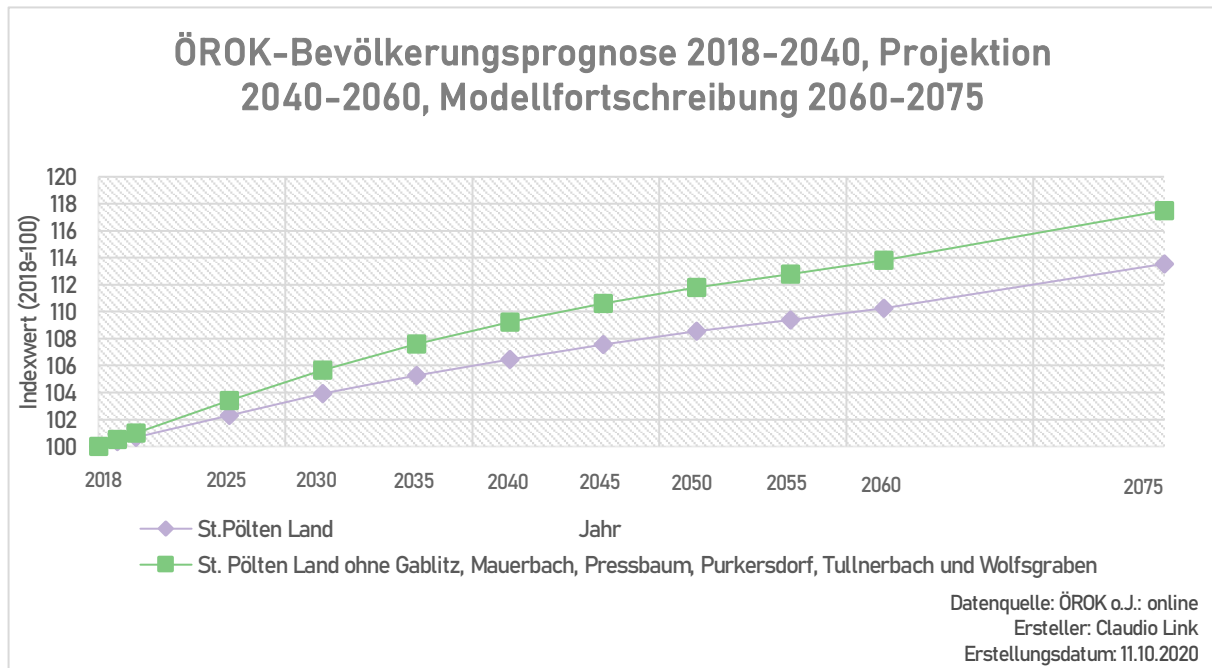


Abbildung 8: ÖROK-Bevölkerungsprognose, Projektion und Modellfortschreibung; Eigene Darstellung, Datenquelle: ÖROK o.J.: online

Um für Neulengbach selbst eine grobe Abschätzung zu erlangen, wie sich die Bevölkerungszahl in den kommenden Jahren verändern kann und somit etwaige Handlungsempfehlen integriert mit der Siedlungsentwicklung planen zu können, zeigt die folgende, als Extrapolation aufgebaute Prognoserechnung einen Prognosebereich auf, in dem sich die Bevölkerungszahl Neulengbachs bis 2035 entwickeln könnte. Unter einer Extrapolation ist eine Vorausberechnung der Bevölkerung mittels mehrerer mathematischer Wachstumsfunktionen zu verstehen. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016: 156) Da eine Aufstellung einer ausführlichen Prognoseberechnung durch einen Miteinbezug der drei demographischen Komponenten, wie von der ÖROK durchgeführt, oder durch eine Betrachtung von Kohorten-Komponenten wie der Einbezug von altersspezifischen Fertilitätsraten im Rahmen dieser Arbeit unrealistisch wäre, wird mithilfe einer Extrapolation eine vereinfachte Form einer Bevölkerungsprognose berechnet, die aufgrund des sonst erheblichen Aufwandes keine externen Faktoren (u.a. prognostizierte Alterung der Neulengbacher Bevölkerung, Bautätigkeit der Gemeinde, Migrationstrends, etc.) miteinbezieht. Die durchgeführten Berechnungen basieren auf den Neulengbacher Entwicklungen der vier Parameter der demographischen Grundgleichung (Geburten, Sterbefälle, Zuwanderungen sowie Abwanderungen). (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016: 23; vgl. DAVIS 1995: 6f.) Die für die Analyse benutzten Daten stammen aus Gemeindedaten der STATISTIK AUSTRIA (o.J.). Mittels dreier bis 2035 fortgeschriebenen mathematischen Funktionen, die im folgenden Absatz erläutert werden, werden auf Basis der Entwicklungen der Parameter der

demographischen Grundgleichung aus dem Zeitraum 2002 bis 2019 mögliche zukünftige Entwicklungen mathematisch ermittelt, wobei nach allen drei Funktionen für jeden der vier Parameter unterschiedliche prognostizierte Werte entstehen. Jede Komponente (Geburten etc.) wird einzeln prognostiziert, daraus entstehen durch die drei unterschiedlichen Funktionen drei Szenarien für jeweils Geburtenzahlen, Sterbefälle sowie Zu- und Abwanderungen.

DAVIS (1995) beschreibt, dass eine Vielzahl von mathematischen Funktionen für die Durchführung einer Extrapolation von Bevölkerungszahlen existieren, jedoch bieten insbesondere fünf Funktionen eine sinnvolle Abschätzung. Für die in dieser Arbeit durchgeführte Bevölkerungsprognose werden drei der fünf Funktionen berechnet, die Exponentialfunktion (*exponential function*), die lineare Funktion (*linear function*) und die Potenzfunktion (*modified exponential function*). Eine lineare Funktion bildet die plausibelste Variante, um zukünftige Bevölkerungsentwicklungen zu ermitteln, während eine Exponentialfunktion häufig ein überdurchschnittlich hohes Wachstum bzw. eine überdurchschnittlich starke Schrumpfung vorhersagt, somit einen Hang für das Übertriebene aufweist. Eine Potenzfunktion hingegen zeigt durch abflachende Kurven ein unterdurchschnittlich niedriges Wachstum oder eine unterdurchschnittlich schwache Schrumpfung an. (vgl. DAVIS 1995: 8ff.)

Auf Basis der Berechnungen entstehen insgesamt drei Szenarien, die folgendermaßen zu interpretieren sind:

- Bevölkerungsveränderung im Wachstumsszenario: Maximale Geburtenzahl minus minimale Sterbefälle und maximale Zuwanderung minus minimale Abwanderung
- Bevölkerungsveränderung im Hauptszenario: Mittlere Geburtenzahl minus mittlere Sterbefälle und mittlere Zuwanderung minus mittlere Abwanderung
- Bevölkerungsveränderung im Schrumpfungsszenario: Minimale Geburtenzahl minus maximale Sterbefälle und minimale Zuwanderung minus maximale Abwanderung

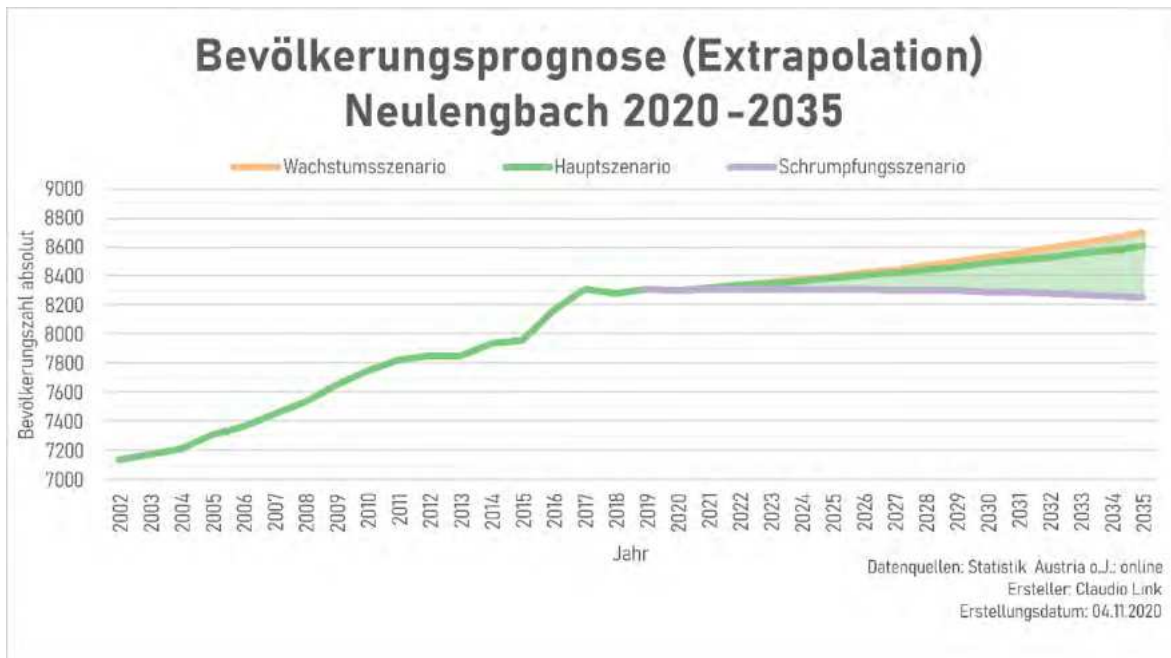


Abbildung 9: Bevölkerungsprognose (Extrapolation) bis 2035; Eigene Darstellung und Berechnung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Zwei der drei vorhandenen Szenarien (Wachstumsszenario und Hauptszenario) zeigen jeweils ein leichtes, aber kontinuierliches Bevölkerungswachstum an, während ein Szenario (Schrumpfungsszenario) eine leichte Bevölkerungsabnahme prognostiziert. Durch den gesamten Prognosehorizont über alle Szenarien wird bis 2030 eine Bevölkerungszahl zwischen 8.290 und 8.530 Menschen prognostiziert, bis 2035 zeigt der Horizont eine Bevölkerungszahl zwischen 8.250 und 8.700 Menschen auf. Bei einer genauen Betrachtung fällt auf, dass das berechnete Hauptszenario numerisch sehr nah am Wachstumsszenario liegt. Aus diesem Grund und durch die Betrachtung der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der ÖROK, laut der für den Bezirk St. Pölten Land (ohne Wienerwaldgemeinden) ein vergleichsweise noch höheres Bevölkerungswachstum vermutet wird, liegt die Vermutung nahe, dass die Bevölkerung Neulengbachs stärker steigen könnte, als das Wachstumsszenario der obigen Extrapolation vorhersagt. (vgl. ÖROK o.J.: online)

Altersstruktur:

Durch Bevölkerungspyramiden kann eine Bevölkerungsstruktur anhand von Geschlechter- sowie Altersproportionen einer Gesellschaft graphisch dargestellt werden, wobei die Altersverteilungen meist in Ein- oder summiert in Fünf-Jahres-Kohorten angezeigt werden. Die Bevölkerung wird so aufgeteilt, dass links Männer und rechts Frauen dargestellt werden, zumeist in absoluten Zahlen. Generell können durch Untersuchungen von bestimmten Alterskohorten oder Untersuchungen nach Geschlechtern Bevölkerungsgruppen beispielsweise als Zielgruppen definiert werden, um Handlungsempfehlungen oder Analysen danach zu richten. Per Definition müssen Bevölkerungsgruppen lediglich ein gemeinsames Merkmal (z.B. Alter) aufweisen, um sie als solche bezeichnen zu können, sie müssen nicht in direkter Interaktion zueinanderstehen, wie es bei einer Sozialgruppe der Fall wäre. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 19ff.) Die Bevölkerungspyramide von Neulengbach (Abb. 10) zeigt eine

für Industriestaaten typische Urnenform auf. (vgl. PRB 2011: 5ff; DE LANGE et al. 2014: 13; WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 22)

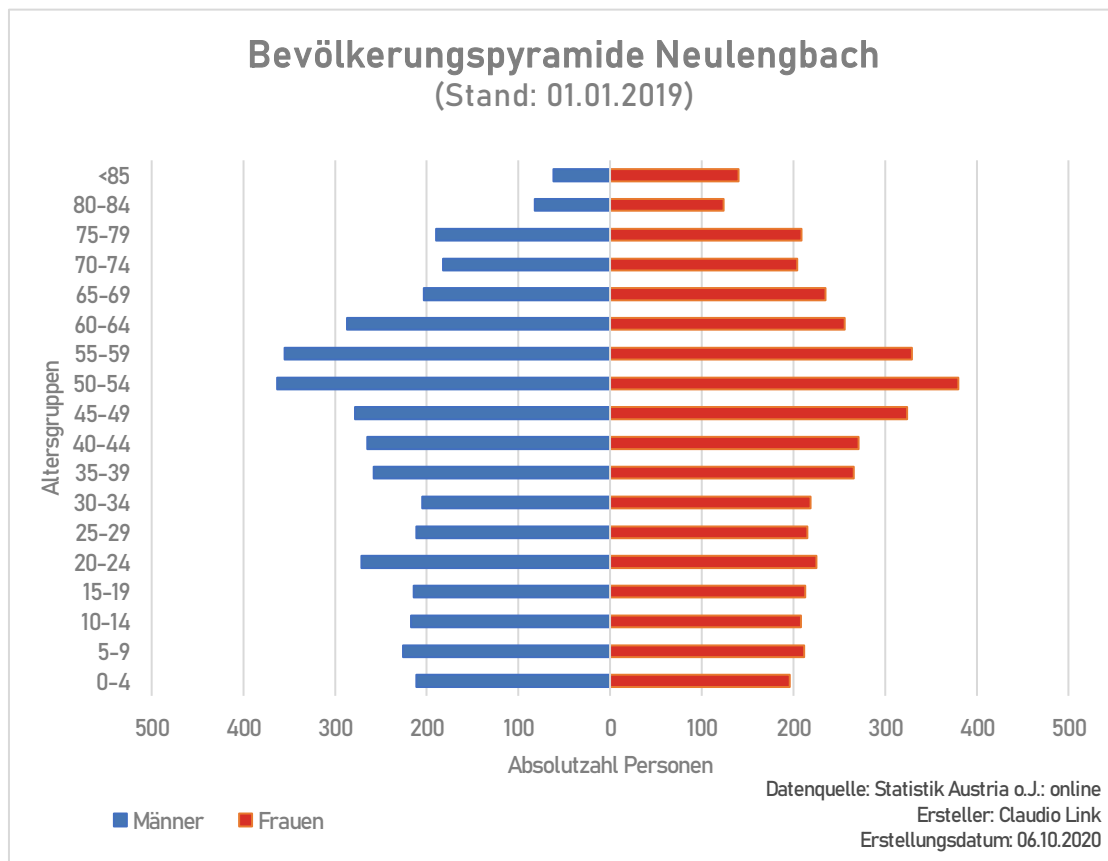


Abbildung 10: Bevölkerungspyramide Neulengbach 2019; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Markante Ausreißer existieren jedoch bei den Männern der Altersgruppe 20-24, die eine deutlich größere Anzahl bilden als die umliegenden Altersgruppen. Die Alterskohorte mit der größten Bevölkerungszahl bildet bei den zwei dargestellten Geschlechtern jene der 50-54-Jährigen. Aufgrund der aktuellen Altersstruktur und der hohen Anzahl der Bevölkerungsgruppe der 50-59-Jährigen ist davon auszugehen, dass in Zukunft die Anzahl der *alten Alten* (70 oder 75 bis 85 Jahre) bzw. die Anzahl der *Hochbetagten* (älter als 85 Jahre) weiter ansteigen wird (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 73). Besonders im Kontext Mobilität bringt die Alterung einer Gesellschaft vielfältige Herausforderungen mit sich, da mit fortschreitendem Alter die generelle Mobilitätsfähigkeit- und Bereitschaft eines Individuums abnimmt (vgl. TETI et al. 2014: 324f.).

Eine gröbere Aufteilung nach Altersklassen und drei Untersuchungszeitpunkten (2001, 2011 und 2019) zeigt in Abbildung 11 die Anteile der erwerbsfähigen Bevölkerung (15-64 Jahre) im Vergleich zur nicht-erwerbsfähigen Bevölkerung (0-14 Jahre sowie 65+ Jahre) und deren Veränderungen seit dem Jahr 2001 auf. Eine Einteilung in diese drei breiten Altersgruppen gilt in der Bevölkerungsgeographie als übliche Herangehensweise, um die Altersstruktur einer Bevölkerung zu betrachten (vgl. BÄHR et al. 1992: 172). Über die drei betrachteten Zeitpunkte kann festgestellt werden, dass der prozentuelle Anteil der Alterskohorte 0-14-Jahre kontinuierlich abnimmt, der Anteil der Altersklasse der erwerbsfähigen Bevölkerung weitgehend stagniert bzw. nur sehr leicht abnimmt, während der Anteil der über 65-

jährigen Personen zunimmt und im Jahr 2019 beinahe bei 20% lag. So kann auch der allgemeine Trend von Veränderungen der Altersstrukturen hin zu älteren Altersgruppen ebenfalls in Neulengbach festgestellt werden. Durch generell steigende Lebenserwartungen und einem geringer werdenden Fertilitätsniveau ist ebenfalls anzunehmen, dass sich der Trend der Alterung in Industriestaaten generell weiter fortsetzen wird. (vgl. MUSIL 2019: 256; vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 73)

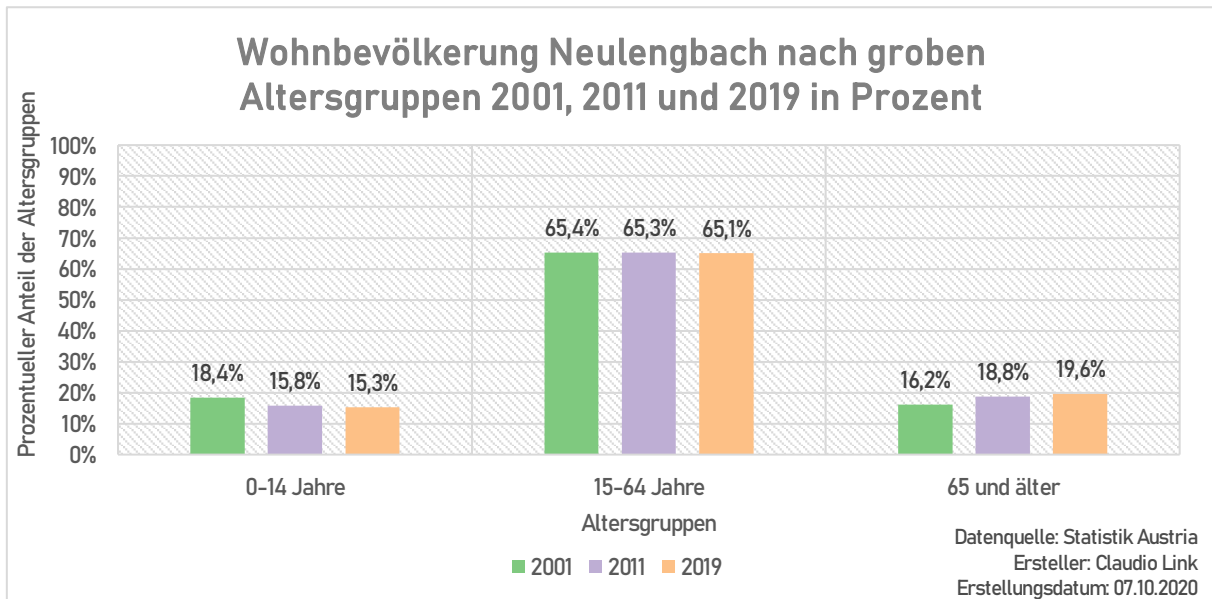


Abbildung 11: Bevölkerung nach groben Altersgruppen; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Haushalte und Familien:

Da auch Haushaltsgrößen und Familienstrukturen einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten einer Gemeinde haben können, setzt sich die Arbeit an dieser Stelle mit den Haushalts- bzw. Familienstrukturen der Gemeinde Neulengbach auseinander. Bisherige Forschungen zeigen, dass Familien im Durchschnitt mobiler sind als andere Haushaltsformen und seltener auf nachhaltige Mobilitätsformen (Anm.: ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zurückgreifen und häufiger den eigenen PKW nutzen. (vgl. SCHNEIDER und HILGERT 2017: 2) Ebenfalls in Bezug auf eine Zielgruppendefinition ist es notwendig, auf etwaige auffällige Familienstrukturen Acht zu geben.

Ein Haushalt besteht entweder aus einer Einzelperson, die für sich alleine wirtschaftet oder aus mehreren Personen, die zusammenwohnen, über mehrere Einkommen verfügen bzw. gemeinsam hauswirtschaften (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 20). Am 31.10.2018 lebten im Durchschnitt 2,37 Menschen in einem Haushalt in Neulengbach, 2,36 Menschen im Bezirk St. Pölten Land und auf ganz Niederösterreich bezogen 2,39 Menschen, somit sind die durchschnittlichen Haushaltsgrößen in der Gemeinde mit jenen des Bezirkes und des Landes vergleichbar, auch unterscheiden sie sich wenig von den umliegenden Gemeinden. Fast ein Drittel der Bevölkerung Neulengbachs lebte an dem Stichtag 31.10.2018 in einem Einpersonenhaushalt, 31% in Zweipersonenhaushalten und insgesamt 37% der Menschen wohnten in Dreipersonen- oder größeren Haushalten, was nicht auf auffällige Familienstrukturen schließen lässt, da auch die Prozentanteile der

Haushaltsgrößen in etwa im Durchschnitt der umliegenden Gemeinden liegen. (vgl. STATISTIK AUSTRIA o.J.: online; vgl. STATISTIK AUSTRIA 2018c: online)

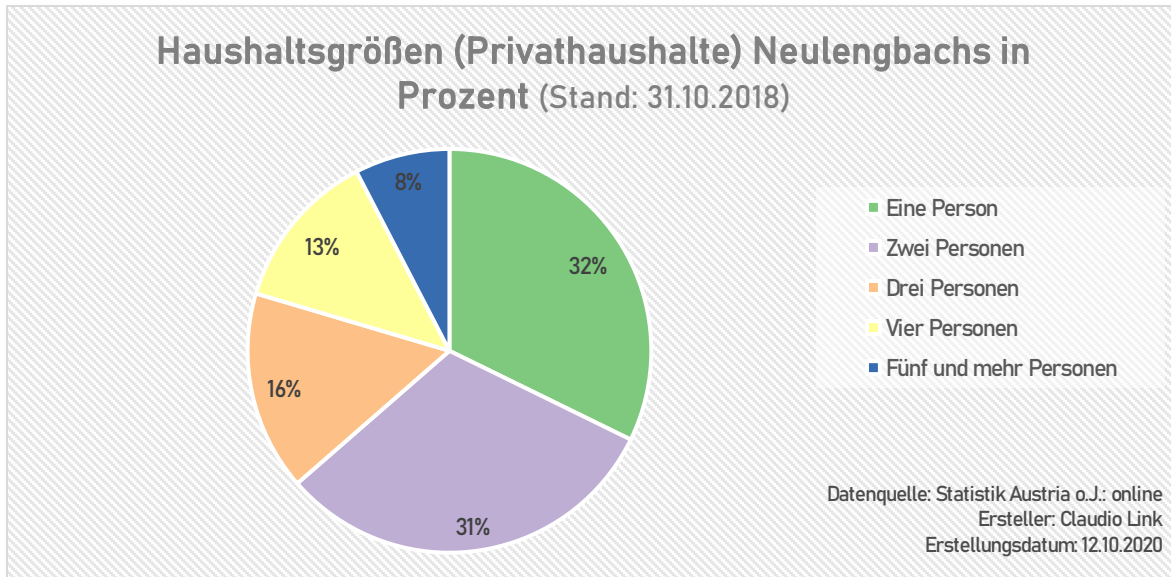


Abbildung 12: Haushaltsgrößen (Privathaushalte) Neulengbachs 2018 in Prozent; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

Der Begriff der Familie hat sich über Jahre hinweg einem Wandel vollzogen, während früher traditionelle Familienbilder bestehend aus Mutter, Vater und Kind(ern) vorrangig waren, ist der heutige Begriff der Kernfamilie stark an gesellschaftliche Entwicklungen angepasst. Jedoch wird auch der Begriff der Kernfamilie unterschiedlich ausgelegt, während in Deutschland Eltern-Kind-Gemeinschaften in mehreren Variationen als Kernfamilie bezeichnet werden, zählen in der Familienstatistik Österreichs auch Personen, die ohne Kind in einer Ehe oder Partnerschaft leben zu dem Begriff der Kernfamilie. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 20f.; STATISTIK AUSTRIA 2019: 1) Die durchschnittliche Personengröße einer Kernfamilie in Neulengbach beträgt 2,85 Personen, in Kernfamilien mit Kindern beträgt die durchschnittliche Kinderzahl 1,68 Kinder/ Familie (vgl. STATISTIK AUSTRIA o.J.: online). 97,4% der Bevölkerung Neulengbachs wohnten am 31.10.2018 in einem Privathaushalt und 79,9% aller Einwohner*innen lebten zu diesem Zeitpunkt in einer Kernfamilie, was ebenso in etwa dem österreichweiten Schnitt entspricht und auf keine markante Abweichung hinweist (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2019: 1f.).

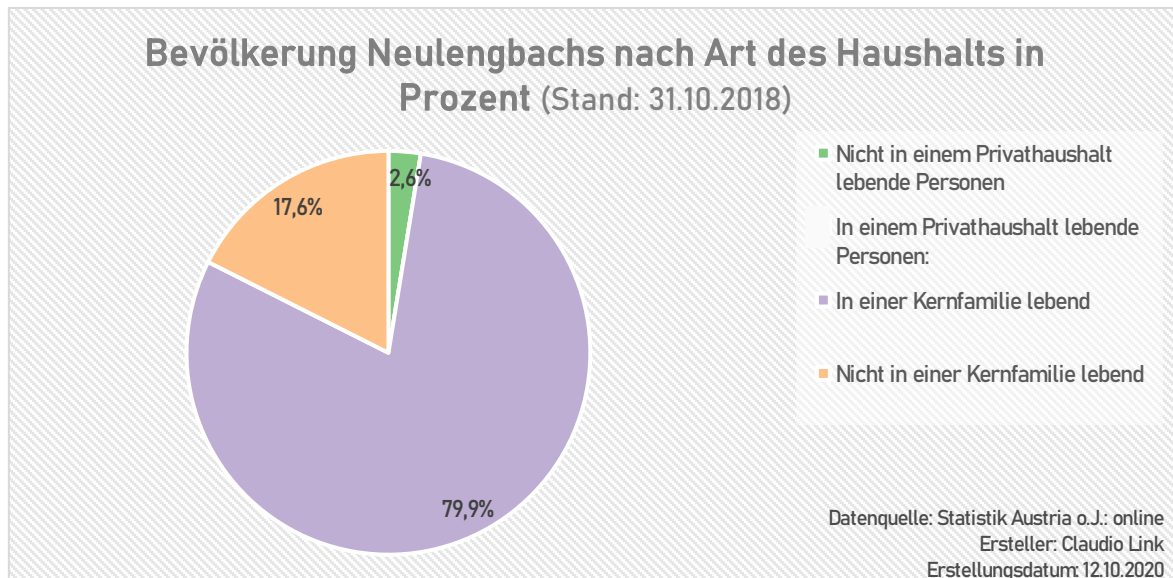


Abbildung 13: Bevölkerung Neulengbachs nach Art des Haushalts 2018 in Prozent; Eigene Darstellung; Datenquelle: STATISTIK AUSTRIA o.J.: online

4.1.3 Zirkuläre Mobilität

Unter dem umgangssprachlichen Begriff Pendeln, zirkulärer Mobilität oder Zirkulation versteht man die räumliche Alltagsmobilität, die zwischen Wohn- und Arbeitsort bzw. Wohn- und Schulort oder anderen Orten, die in einer Regelmäßigkeit besucht werden, entsteht. Zirkuläre Mobilität kann auch Bewegungen miteinschließen, die mehr als einen Tag, sogar mehr als einen Monat andauern, wie z.B. bei Arbeitsverhältnissen im Tourismusbereich. Sobald dabei aber ein Umzug getätigt wird, spricht man nicht mehr von Zirkulation, sondern von temporärer Migration. (vgl. WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2016²: 24) In dem Kontext dieses Teilkapitels ist ausschließlich die Zirkulation und nicht die Migration von Bedeutung.

In Neulengbach gab es im Jahre 2018 insgesamt 1.876 Einpendler*innen, 2.747 Auspendler*innen und 1.202 Binnenpendler*innen (Zirkulation innerhalb der Gemeindegrenzen), was die Gemeinde vor allem zu einer Auspendler*innengemeinde macht und zeigt, dass ein großer Anteil der Bevölkerung Neulengbachs pendelt (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2018a: online). In den folgenden Karten sind Neulengbachs Ein- und Auspendler*innen nach Ziel- bzw. Quellorten dargestellt:

Neulengbach gelangen, pendeln deutlich weniger Personen in die Nachbargemeinden aus. Die höchsten Werte verzeichnen hier Altengbach mit 94 Personen und Böheimkirchen mit 77 Personen.

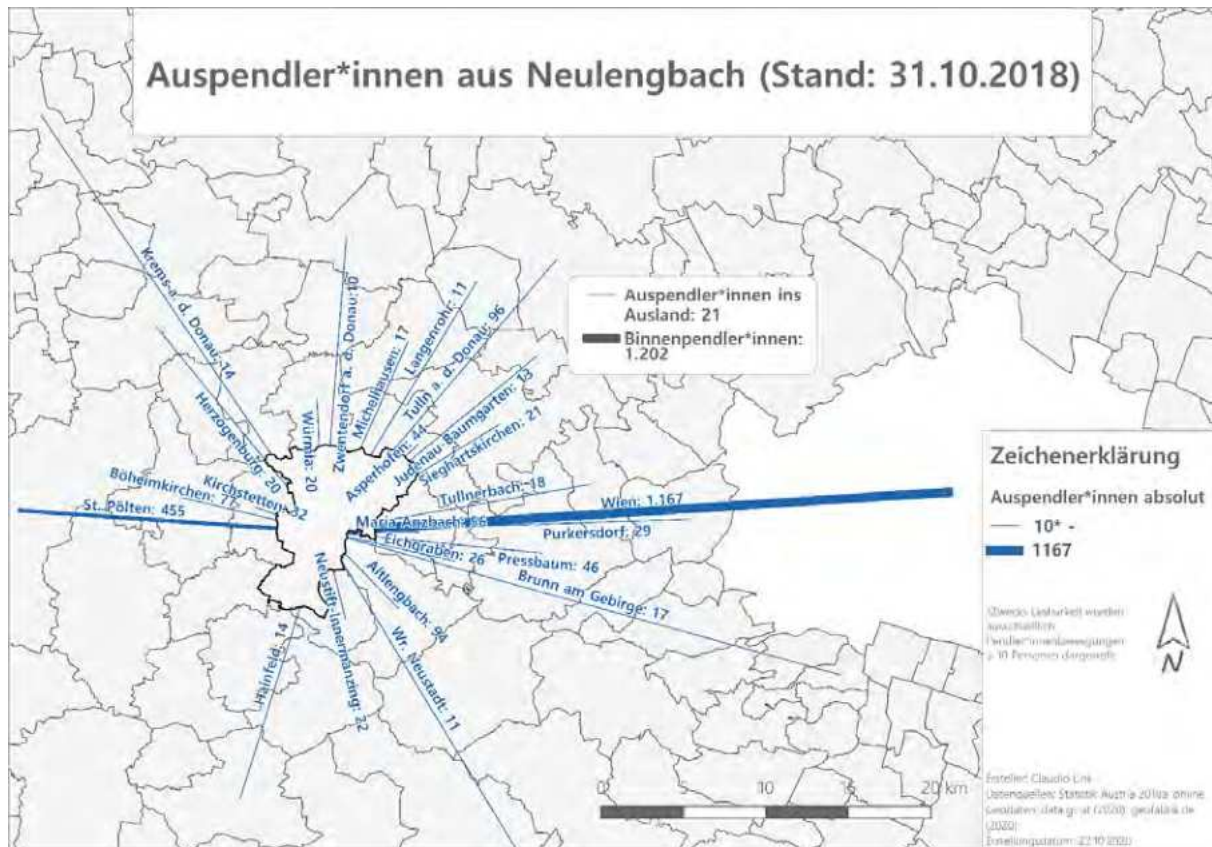


Abbildung 15: Auspendler*innen aus Neulengbach 2018; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, STATISTIK AUSTRIA 2018a: online

Durch das große Gemeindegebiet und die hohe Anzahl an gemeindeeigenen Ortschaften können jedoch ebenfalls innerhalb der Gemeinde durch die 1.202 Binnenpendler*innen erhebliche Verkehrsströme in der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach entstehen. Wie die Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur aussieht, wird im nächsten Teilkapitel behandelt.

4.2 Verkehrsausstattungsanalyse

An die Bevölkerungsanalyse anschließend folgt in diesem Kapitel eine Ausstattungsanalyse der Gemeinde. Hier soll erarbeitet werden, wie der Status Quo mit Ausstattung rund um Mobilität und Verkehr in Neulengbach aussieht. Die Ausstattung mit Mobilitätsinfrastruktur und deren Stärken sowie Schwächen lassen im weiteren Vorgehen eine tiefere Eingliederung derselben in den theoretischen Rahmen zu und lassen Schlüsse über die Verkehrsinfrastrukturen von vergleichbaren Kleinstädten zu. So kann überprüft werden, ob sich für Neulengbach definierbare Herausforderungen mit in Literatur genannten Mobilitätsherausforderungen für Kleinstädte decken oder ob teils oder gänzlich andere Problematiken bestehen. Was für die meisten Kleinstädte als allgemeingültig gesehen werden kann, ist, dass sich Mobilitätsforschung so gut wie nie auf Kleinstädte bezieht, sondern sich hauptsächlich mit Agglomerationsräumen oder Metropolen befasst. Von PORSCHE et al. (2019) wird aufgezeigt, dass Mobilität von Personen in Kleinstädten zumeist auf Pendler*innenbewegungen reduziert wird und, dass

die Pendler*inneninfrastruktur hin zu den nächsten Zentren häufig überdurchschnittlich gut ausgebaut ist, worauf die im vorigen Kapitel gezeigten starken Pendler*innenströme zu den Zentren Wien und St. Pölten hinweisen. Innerhalb von Kleinstädten soll abgesehen von Busverbindungen, die hauptsächlich auf den Schüler*innenverkehr ausgerichtet sind, ein nur wenig leistungsfähiges ÖPNV-Netz existieren und Verkehrsplanung auf den MIV ausgelegt sein. (vgl. PORSCHE et al. 2019: 32)

In diesem Kapitel werden die wichtigsten mobilitätsbezogenen Infrastrukturen Neulengbachs dargestellt, insbesondere liegt hier ein Fokus auf dem ÖPNV-Liniennetz und der Radinfrastruktur des Gemeindeareals, da damit erörtert werden kann, ob die oben genannten Herausforderungen ebenfalls auf Neulengbach zutreffen. Auf den Fußverkehr wird sich aufgrund der Weitläufigkeit des Untersuchungsareals zu einem späteren Zeitpunkt fokussiert. Die ÖV-Güteklassen, ein Werkzeug für die bundesweite Analyse des öffentlichen Verkehrs, sollen eine vertiefende Darstellung des ÖV-Angebotes ermöglichen und werden in dieser Arbeit gemeinsam mit dem ÖPNV-Liniennetz auf einer Karte abgebildet (vgl. SCHWILLINSKY et al. 2018: 212). Anschließend werden die bedeutendsten Verkehrsachsen aller Verkehrsmittel definiert und dargestellt. Der Ausstattung mit MIV-Infrastruktur wird sich zwar ebenso, aber nicht in einer derartigen Intensität gewidmet, da davon auszugehen ist, dass die vor Ort vorhandene Infrastruktur ohnehin auf Bedürfnisse von MIV-Nutzer*innen ausgelegt ist (vgl. PORSCHE et al. 2019: 32). Darauf folgend wird, zusätzlich zum Vorhandensein einer definierten Zentrumszone in Neulengbach, die Kernstadt der Gemeinde abgegrenzt und gemeinsam mit der Zentrumszone infrastrukturell in einem stärkeren Genauigkeitsgrad analysiert, da die Kernstadt von Gemeinden und deren Ausstattung mit Infrastruktur im Hinblick auf Standorterreichbarkeit, Parkraumgestaltung und Aufenthaltsqualität maßgeblich für den Standorterfolg einer Innenstadt beitragen kann und somit wesentlich zur Attraktivierung einer Gemeinde beitragen kann (vgl. MANFRAHS 2020: 21). Fußläufige Erreichbarkeit und das Konzept der Städte der kurzen Wege spielt grundsätzlich im Kontext von Kleinstädten eine übergeordnete Rolle, in Gemeinden mit stark zersiedelter Bevölkerung wie der *kleinen Zwischenstadt* ist jedoch ein derartiges Konzept nur im Rahmen der Kernstadt bzw. einem verdichteten Zentralraum vorstellbar. Eine Abgrenzung der Kernstadt und eine Analyse der Fußweginfrastrukturen zu zentralen Orten stellt dahingehend einen wesentlichen Aspekt dar.

4.2.1 ÖV-Güteklassen

Das Instrument der ÖV-Güteklassen, das Raumentwicklung bzw. Siedlungsentwicklung mit Mobilitätsentwicklung koppeln soll, wurde ursprünglich von Schweizer Straßenplaner*innen entworfen. In Österreich war Vorarlberg das erste Bundesland, das 2014 für das Land ein einheitliches ÖV-Güteklassen-System entwickeln wollte. Ausgehend davon begannen drei Jahre später Bestrebungen, ein für ganz Österreich einheitlich aufgebautes Güteklassen-System anzufertigen. (vgl. ÖROK 2017: 9) Somit soll das Instrument, das mittlerweile österreichweit einheitlich vorliegt, bundesweit Informationen über ÖPNV-Bedienungsqualitäten von Arealen, Gemeinden oder konkreten Standorten liefern und in Ergänzung dazu Aufschlüsse über ungenutzte Nachfragepotenziale von

Gebieten geben. Miteinbezogen werden in dem österreichischen Modell einerseits Intervalle an Haltestellen und andererseits die fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Stationen. (vgl. ebd.: 7) Das System der ÖV-Güteklassen berücksichtigt ausschließlich linien- und fahrplanbezogenen ÖPNV, Mikro-ÖV-Systeme wie Sammeltaxis oder Gemeindebusse werden in dem Instrument aufgrund mangelnder graphischer Darstellbarkeit nicht berücksichtigt (vgl. ebd.: 8).

Bei der Berechnung der Güteklassen werden zunächst Haltestellenkategorien (siehe Abb. 16) durch Intervallberechnungen sowie abhängig nach Verkehrsmitteln gebildet. Im anschließenden Schritt werden die ermittelten Haltestellenkategorien mit Entfernungen zu einer jeweiligen Haltestelle verknüpft, was je nach Distanz und Haltestellenkategorie zu einer bestimmten Güteklasse führt. (vgl. ebd.: 16ff.)

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, 0-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. ¹⁾		VII	VIII	VIII
> 210 min. ¹⁾				

Abbildung 16: Ermittlung von Haltestellenkategorien; Quelle: ÖROK 2017: 16

¹⁾entspricht dem Angebotsmindeststandard von 4 Abfahrten / Richtung

Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Abbildung 17: ÖV-Güteklassen-Matrix; Quelle: ÖROK 2017: 19

4.2.2 Die Ausstattung mit Infrastruktur MIV:

Das Gemeindegebiet wird im südlichen Bereich von der A1, der Westautobahn durchschnitten und besitzt eine Teilanschlussstelle (Abfahrt St. Christophen) im Gemeindeareal, bei der ausschließlich von St. Pölten kommend die Autobahn verlassen werden kann und nur in Richtung St. Pölten aufgefahren werden kann. Knapp an das Gemeindegebiet angrenzend befindet sich im Südosten die Anschlussstelle Altlenzbach. Von der Ast. aus ist Wien in ca. 25 Kilometern Entfernung und St. Pölten in ca. 19 Kilometern Entfernung über die A1 erreichbar. Durch die Lage nahe an der Westachse sind Wien und St. Pölten als wichtige Zentren mittels MIV einfach zu erreichen. (vgl. STADTGEMEINDE NEULENGBACH o.J.: online; vgl. ASFINAG 2018: online) Weiters wird das Gemeindegebiet von zwei Bundesstraßen (B19 und B44) durchzogen, die B19 führt von der Anschlussstelle Altlenzbach in nördlicher Richtung durch das Gemeindegebiet, nahe dem Bahnhof *Neulengbach Stadt* zweigt die B44 in östlicher Richtung ab (vgl. STADTGEMEINDE NEULENGBACH o.J.: online). Keine der beiden Bundesstraßen und keine

Landesstraße verläuft direkt durch das Stadtzentrum um den Hauptplatz und Rathausplatz, wodurch davon ausgegangen werden kann, dass im Zentrum kaum Durchzugsverkehr vorherrscht. Für den MIV können drei wesentliche Verkehrsachsen definiert werden, einerseits die Westautobahn (A1), und andererseits die beiden Bundesstraßen B19 und B44. Am Ende der Ausstattungsanalyse der Gemeinde werden die Verkehrsachsen der unterschiedlichen Verkehrsformen graphisch in Abbildung 26 dargestellt.

ÖPNV-Anbindung:

Ebenfalls im Kontext des ÖPNV profitiert die Gemeinde von der direkten Lage an der Westachse, was mittels REX-Zügen über die innere Westbahnstrecke an Werktagen halbstündliche Verbindungen nach Wien und St. Pölten, und somit eine vergleichsweise gut ausgestattete Verbindung für Pendler*innen ermöglicht. Zusätzlich zu Zügen des REX51 verkehren stündlich Zuggarnituren der S50 von Wien kommend bis zur Endhaltestelle *Neulengbach Bahnhof*. Insgesamt befinden sich innerhalb des Gemeindeareals drei Bahnhöfe, von Osten in Richtung Westen sind das die Bahnhöfe *Neulengbach Stadt* (durch REX51 und S50 angebunden), *Neulengbach* (durch REX51 und S50 angebunden) und *Ollersbach* (durch REX51 angebunden).

Linienbezeichnung	Verkehrsmittelart	Streckenverlauf	Kurspaare/ Tag Mo-Fr	Betriebszeit	Kurspaare/ Tag Sa	Kurspaare/ Tag So
REX51	Zug	Wien Westbahnhof - Neulengbach - St. Pölten HBF	33	4:24-0:55	23,5	70
S50	Zug	Neulengbach Bahnhof - Wien Westbahnhof	21*	4:41-1:19	20,5*	20,5*
442	Buslinie	Neulengbach Stadt Bahnhof - Tullnerfeld Bahnhof - Tulln Schubertpark	12	5:05-19:55	Kein Betrieb	Kein Betrieb
456	Buslinie	Neulengbach Stadt Bahnhof - Laaben Angermühle (- Klamm Klammhöhe)	15	5:12-20:31	Kein Betrieb	Kein Betrieb
457	Buslinie	Neulengbach Stadt Bahnhof - Eichgraben-Altengbach Bahnhof	7	6:46-18:31	Kein Betrieb	Kein Betrieb
440	Buslinie	Neulengbach Schulzentrum - Pressbaum Sacré Coeur	13,5	6:30-18:25	Kein Betrieb	Kein Betrieb
482	Buslinie	Neulengbach Stadt Bahnhof - Ollersbach Bahnhof	8	7:13-8:25	Kein Betrieb	Kein Betrieb

*Kurspaare von Wien bis Unter-Purkersdorf oder Eichgraben-Altengbach wurden nicht beachtet.

Tabelle 4: Liniengebundener ÖPNV Neulengbach; Eigene Darstellung; Datenquelle: VOR (2020); online



Abbildung 18: Bahnhof Neulengbach Stadt; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

Zusätzlich zu der Bahnverbindung verkehren durch das Gemeindegebiet fünf Buslinien, deren Betriebsdetails gemeinsam mit den Zugverbindungen in Tabelle 4 dargestellt sind. Auffällig ist bei einer Betrachtung der Tabelle, dass alle Buslinien ausschließlich unter der Woche verkehren, an Wochenenden wird kein einziger Kurs aller fünf Linien geführt, was auf einen Fokus für pendelnde Personen, Schüler*innen oder erwerbstätige Personen hindeutet. Ein großer Schwerpunkt der Kursführungen liegt bei Betrachtung von Fahrplänen erkennbar am Schulverkehr, was durch den verstärkten Busverkehr in der Früh und zu Mittag zu Schulen anzunehmen ist. (vgl. VOR 2020: online)



Abbildung 19: Stellplatz zweier Busse (Linien 460 und 462) vor dem BORG Neulengbach; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

ÖV-Güteklassen (Stand: 12/2019) und ÖPNV-Anbindung (Stand: 10/2020) Neulengbachs

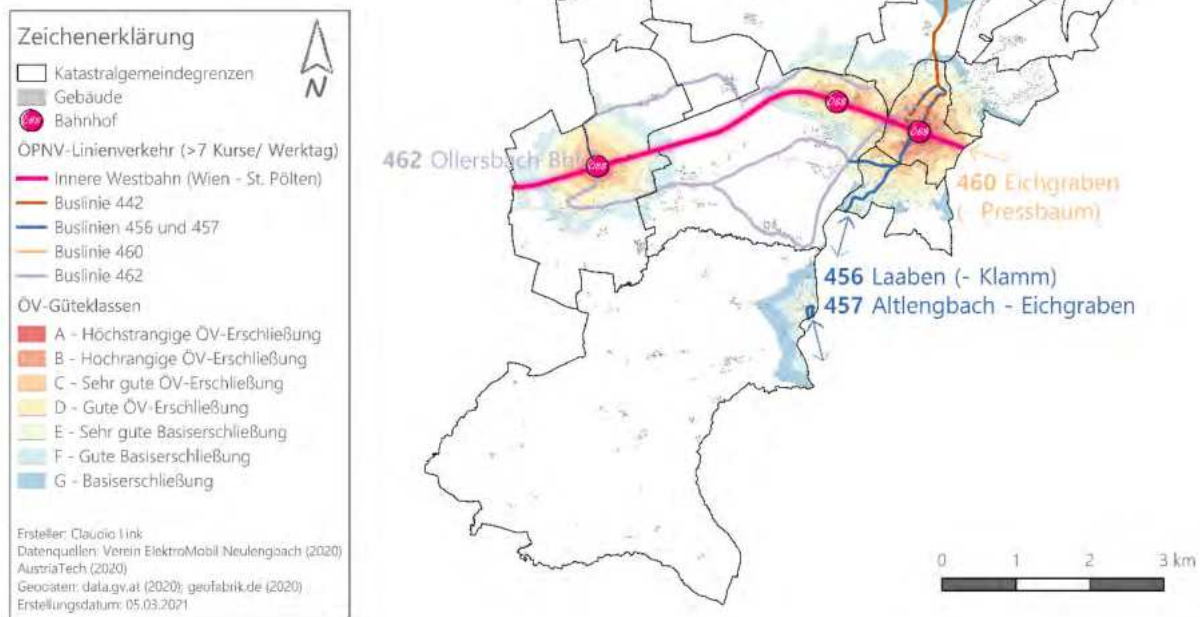


Abbildung 20: ÖV-Güteklassen (Stand: 12/2019) und ÖPNV-Anbindung (Stand: 10/2020) Neulengbachs; Eigene Darstellung; Datenquellen: AUSTRIATECH (2020), DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020)

Die Bahn, die über die innere Westbahnstrecke fährt, verkehrt konsistent ganztägig und ebenfalls an Wochenenden mit zusammengezhlt mehr als 40 Kurspaaren, jedoch ist besonders bei liniengebundenen Busverbindungen in der Gemeinde ein lückenhaftes Angebot zu erkennen. An Wochenenden besteht bei einer Ankunft an einem der Neulengbacher Bahnhöfe keine Möglichkeit, in eine Linienbusverbindung bzw. einen liniengebundenen ÖPNV umzusteigen und den Weg z.B. nach Hause zurückzulegen. An Werktagen ist dies auch nur bedingt möglich, durch eine regelmäßige Taktung ist vor allem die Nord-Süd-Achse (Linie 442 nach Tulln und Linie 456 nach Laaben bzw. Klamm) an den Bahnhof *Neulengbach Stadt* angebunden. Viele der Kurse bzw. Kurspaare der anderen Buslinien enden oder beginnen zu unregelmäßigen Zeiten an Schulstandorten und variieren die Kursführung je nach Uhrzeit. Als ÖPNV-Verkehrsachse wird aus diesen Gründen ausschließlich die Bahnverbindung der inneren Westbahnstrecke Wien – St. Pölten gezählt. In der folgenden Karte sind alle liniengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel mit mehr als sieben Kurspaaren je Werktag gemeinsam mit den ÖV-Güteklassen dargestellt. Zentral für die Güteklassen sind die drei im Gemeindegebiet vorhandenen Bahnhöfe, was um die Bahnhöfe *Neulengbach Stadt* und *Neulengbach* das Vorhandensein der Güteklasse A ermöglicht und somit für diese Bereiche eine höchstrangige ÖV-Bedienung aufzeigt. Teile von Siedlungsgebieten in Katastralgemeinden besitzen keine ÖV-Güteklasse und somit keine Basiserschließung durch ÖPNV. Eine Erschließung mit bedarfsorientierten Verkehrsmitteln könnte

daher in diesen Ortsteilen (z.B. Raipoltenbach, Au am Anzbach, Almersberg, ...) im Vordergrund stehen.

Seit 2019 existiert zusätzlich zum liniengebundenen ÖPNV ein Elektrotaxi als bedarfsorientiertes Mikro-ÖV Verkehrsmittel, das den weitläufigen Katastralgemeinden bzw. Ortschaften Neulengbachs eine Verkehrsanbindung ermöglichen soll. Durch monatliche Mitgliedsbeiträge von Nutzer*innen und ehrenamtliche Fahrer*innen eines Vereins wird der Betrieb des ElektroMobils aufrechterhalten. (vgl. ELEKTROMOBIL NEULENGBACH 2020: online) Etliche ländliche Regionen greifen mittlerweile auf derartige alternative Mobilitätsformen zurück, um auch bei geringer Siedlungsdichte eine umweltfreundliche Fortbewegungsart zu ermöglichen. Wie sich die Fahrgastzahlen seit der Inbetriebnahme im Oktober des Jahres 2019 entwickelt haben, ist in folgendem Diagramm zu sehen:

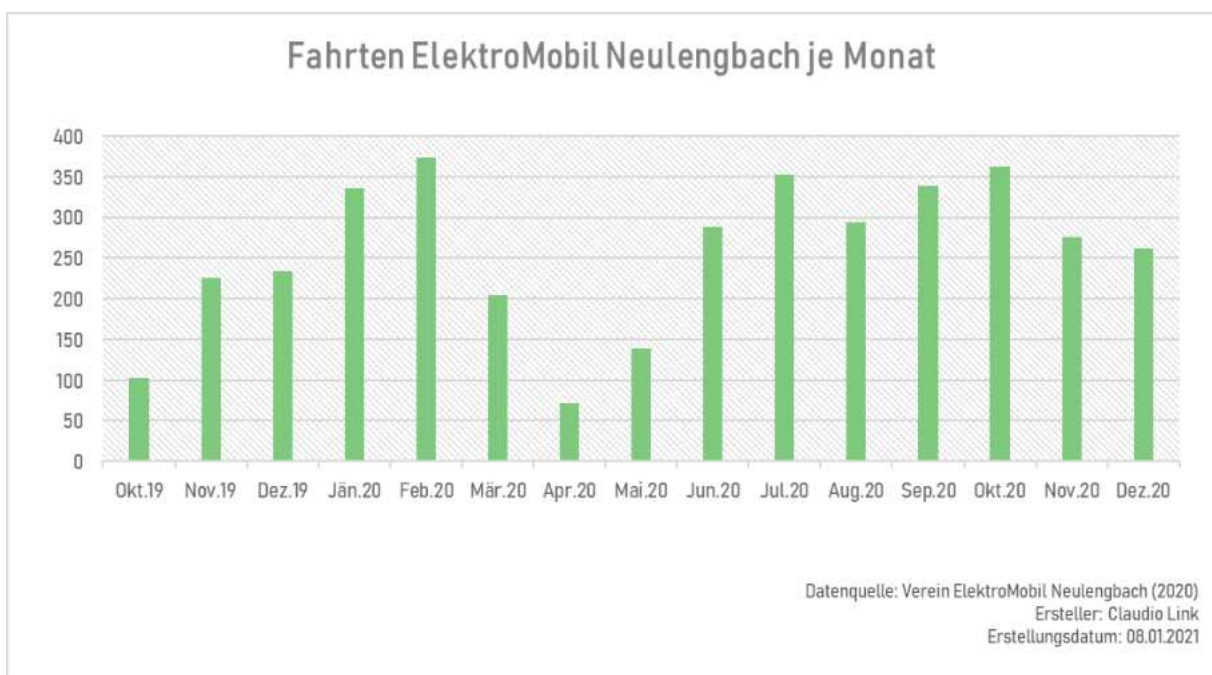


Abbildung 21: Fahrten ElektroMobil Neulengbach je Monat; Eigene Darstellung; Datenquelle: VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020)

Abgesehen von den durch die Covid-19 Pandemie und Lockdowns am stärksten betroffenen Monaten stiegen die Fahrgastzahlen von der Inbetriebnahme bis Februar 2020 deutlich an. Im März und April des Jahres 2020 wurden fast ausschließlich Botenfahrten ohne Passagiere durchgeführt, was die im März relativ hohe Anzahl der Fahrten erklärt. (vgl. VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH 2020) Seit Juli des Jahres 2020 waren kaum Steigerungen von Fahrgastzahlen erkennbar, aufgrund der sich seit Oktober bzw. November erneut zuspitzenden Covid-19 Situation und deren Einfluss kann keine generelle Aussage bzw. Prognose über den Verlauf von Fahrgastzahlen getroffen werden. Von welchen Katastralgemeinden aus das ergänzende ÖV-Angebot besonders stark genutzt wurde, ist in der Karte in Abbildung 22 zu sehen. Da nicht von allen Fahrten des ElektroMobils GPS-Koordinaten vorhanden sind, können in den Abbildungen 22 und 23 nur jene Fahrten dargestellt werden, zu denen konkrete GPS-Daten bestehen.

ElektroMobil Neulengbach Startpunkte von Fahrten (Zeitraum 30.09.2019-23.12.2020)

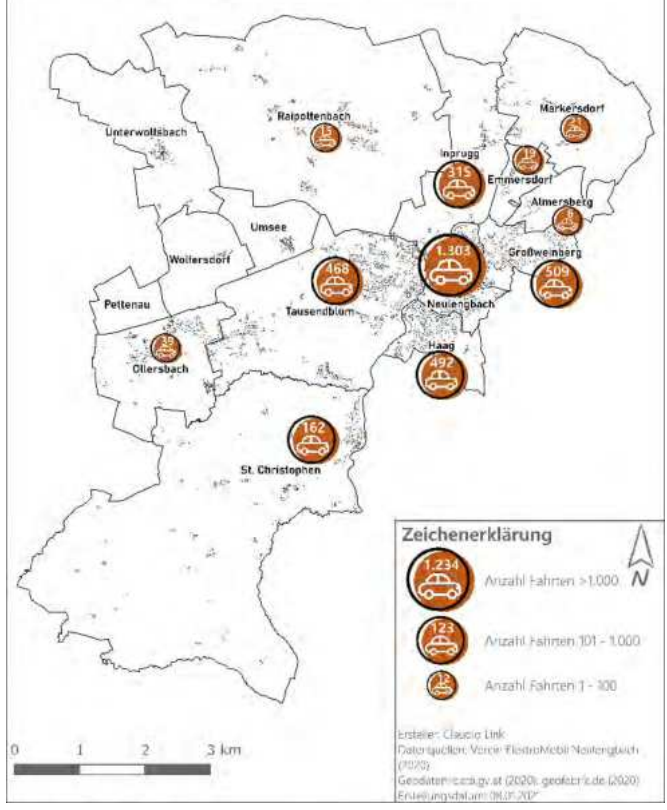


Abbildung 22: ElektroMobil Startpunkte nach Katastralgemeinden; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020):online, VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020)

ÖV-Güteklassen (Stand: 12/2019) und ElektroMobil Startpunkte (Stand: 12/2020) Neulengbachs

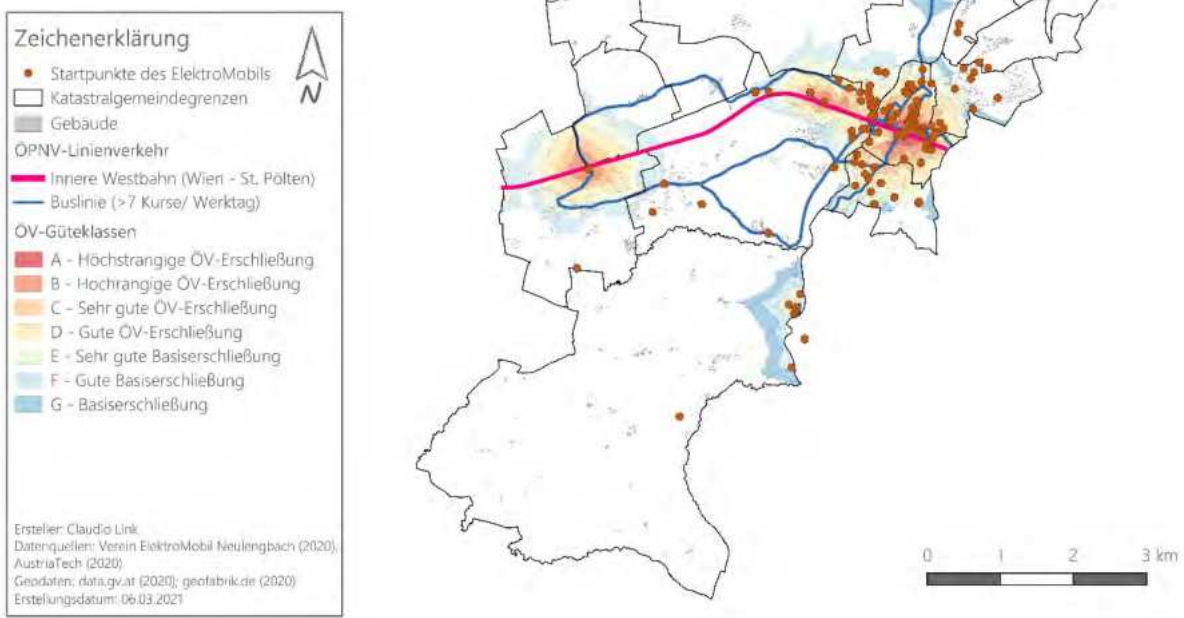


Abbildung 23: ÖV-Güteklassen (Stand: 12/2019) und ElektroMobil Startpunkte (Stand: 12/2020) Neulengbachs; Eigene Darstellung; Datenquellen: AUSTRIATECH (2020), DATA.GV.AT. (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online, VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020)

Radinfrastruktur:

Im gesamten Gemeindegebiet kann keine große Anzahl an Radinfrastrukturen gefunden werden, wobei durch Neulengbach mehrere wichtige Radrouten führen. Von Süden, aus der Gemeinde Laaben kommend, führt der *Laabentalradweg* nach Neulengbach. Auch innerhalb des Ortsgebietes bildet dieser Radweg eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Im Norden der Gemeinde schließt der *Große-Tulln-Radweg* an den *Laabentalradweg* an und führt weiter in Richtung Norden bis nach Tulln. Ein großer Teil der beiden genannten Radrouten führt im Gemeindegebiet über wenig stark befahrene Straßen, nur Teilabschnitte sind als ausgewiesener Radweg baulich von Fahrbahnen getrennt. Als ergänzende wichtige Radroute, jedoch nicht so umfangreich ausgebaut wie die Nord-Süd-Verbindungen, kann der *Wienerwaldradweg* genannt werden, der als Radroute über Maria-Anzbach bzw. Altlengbach und Eichgraben nach Purkersdorf führt. Es ist anzunehmen, dass sich die drei genannten Routen vor allem auf den Freizeitverkehr fokussieren, da sie vom Land Niederösterreich touristisch beworben werden und die Radwege kaum an zentrale Knotenpunkte der Gemeinde angebunden sind, lediglich das Gymnasium Neulengbach liegt direkt am *Laabentalradweg*, welcher nördlich des Gymnasiums ebenso die Neulengbacher Zentrumszone durchquert.



Abbildung 24: Laabentalradweg im Bereich zwischen Mittelschule und B44, Blickrichtung zur B44; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

Es ist jedoch zu vermuten, dass für Neulengbacher*innen bzw. Pendler*innen zusätzliche sichere Radverkehrswege zu zentralen Orten wie der Kernstadt oder den Bahnhöfen auch den Alltagsradverkehr innerhalb der Gemeinde fördern könnte, wobei durch den Beteiligungsprozess im empirischen Teil dieser Arbeit das Stimmungsbild ausgewählter Personen aus der Bevölkerung dazu überprüft wird. Innerorts in der Katastralgemeinde Neulengbach sowie zu den anderen Katastralgemeinden hin existiert kein geschlossenes Radverkehrsnetz. Mit dem Stand aus dem Jahre 2019 bestehen keine Bestrebungen, in naher Zukunft das Neulengbacher Radwegnetz auszubauen, jedoch sollen mithilfe von Aktionen wie dem *Radlpass* das Radfahren gefördert werden. Bei dem *Radlpass* handelt es sich um eine Kooperation mit lokalen Einzelhandelsbetrieben, wobei bei Einkäufen, die mit dem Rad getätigt werden, *Radlpass-Pickerl* gesammelt werden können, mit denen weiters Preise gewonnen werden können. (vgl.

MEINBEZIRK.AT 2019: online) Als Radachse wird aufgrund der geringen Dichte der bestehenden Infrastruktur nur die Nord-Süd-Verbindung durch den *Laabentalradweg* angegeben.

Verkehrsachsen:

In folgender Karte sind alle zuvor beschriebenen Verkehrsachsen Neulengbachs dargestellt:

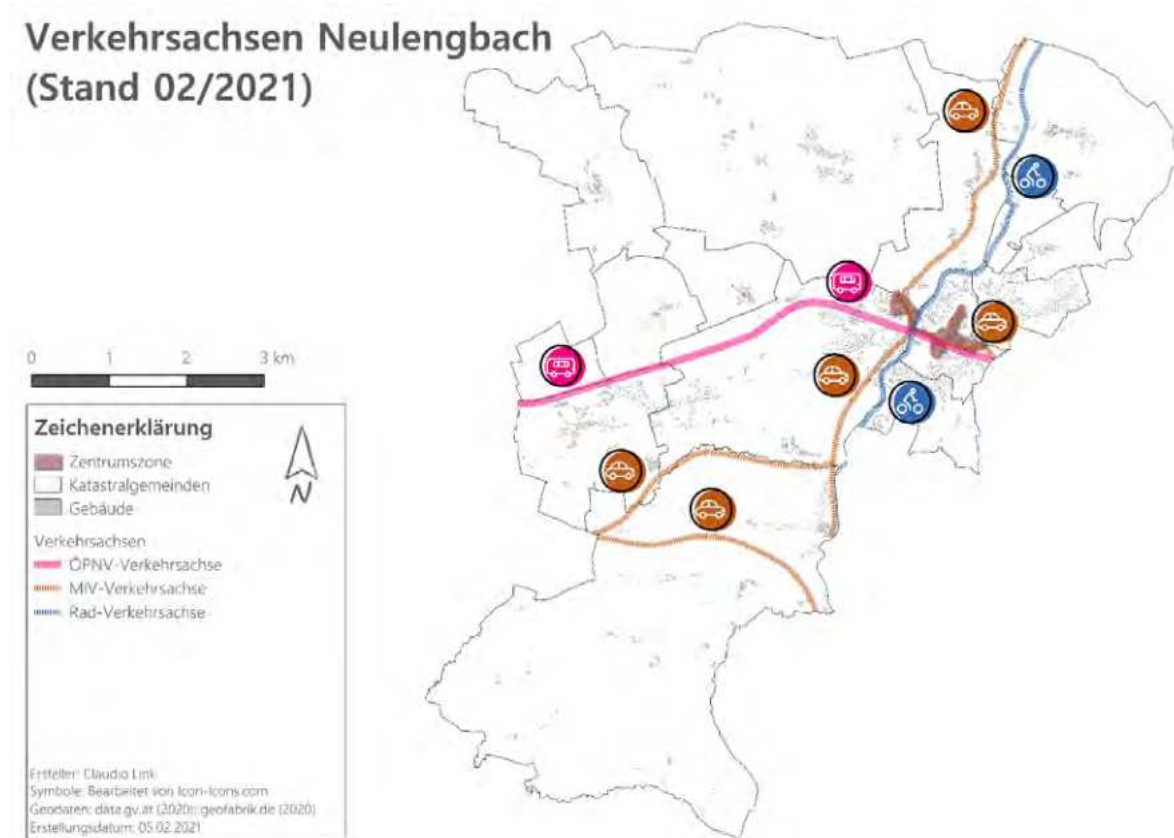


Abbildung 25: Verkehrsachsen Neulengbach (Stand 02/2021); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online



Abbildung 26: Zwei parallel verlaufende Verkehrsachsen, B44 und innere Westbahn; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

4.2.3 Ausstattungsanalyse des Zentrums

Um die Infrastruktur von zentralen Orten in einem größeren Genauigkeitsgrad zu untersuchen, wird sich in diesem Kapitel der Infrastruktur des Zentrums gewidmet. Dafür wird einerseits die Zentrumszone des Landes Niederösterreich sowie andererseits die eigens abgegrenzte Kernstadt herangezogen. Die schriftliche Analyse der Infrastruktur der Innenstadt basiert auf Vor-Ort-Begehungen sowie auf der Kartierung der Mobilitätsinfrastruktur in Abbildung 28.

4.2.3.1 Möglichkeiten einer Zentrenabgrenzung – Zentrumszone und Kernstadt

Möglichkeiten, um zentrale Bereiche einer Gemeinde abzugrenzen, gibt es vielfältige. Eine Abgrenzung der Innenstadt ist für diese Forschung ein wichtiger Arbeitsschritt, da in Literatur mehrfach hervorgehoben wird, wie essenziell Kernstädte und Zentren für die Attraktivität von Kleinstädten sind und da die Beliebtheit und Funktionalität einer Innenstadt stark mit der Standorterreichbarkeit und Parkraumsituation zusammenhängt, ist es notwendig, konkreter auf die Infrastruktur der Kernstadt einzugehen. Im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes kann es dadurch förderlich sein, ein Augenmerk auf die Erreichbarkeit der Kernstadt zu legen (vgl. MANFRAHS 2020: 21).

Zentrumszone:

Wie im Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz von 2014 festgehalten wird, besteht für Gemeinden die Möglichkeit, im Rahmen des örtlichen Flächenwidmungsplans Zentrumszonen auszuweisen, die im genannten FWP einer Gemeinde mit dem nach der Widmung folgenden Zusatz K, stehend für Kerngebiet, gekennzeichnet werden. Dabei können „bestehende oder geplante Ortskerne [...] als Zentrumszone im Flächenwidmungsplan festgelegt werden.“ (AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2020: 15) Festgelegt werden die genauen Zonen durch einen Gemeinderatsbeschluss, wobei mehrere Anforderungen an Zentrumszonen gemäß dem NÖ Raumplanungsgesetz bestehen. So müssen die Areale eine dichte Wohnbebauung und eine Bevölkerungszahl von mindestens 1.800 Einwohner*innen aufweisen, was jedoch mitunter dazu führen kann, dass Zentrumszonen in kleinen Gemeinden größer angelegt werden müssen als grundsätzlich notwendig wäre. Zusätzlich müssen die Zonen über „eine gute Verkehrsanbindung im individuellen und/oder öffentlichen Verkehrsnetz, welche auch die Ansiedlung von Handelseinrichtungen zulässt,“ und „dichtere Baustrukturen als der Umgebungsbereich und einen Durchmischungsgrad von Wohn- und anderen Nutzungen (z. B. öffentliche Einrichtungen, Büros, Handels- und Dienstleistungsbetriebe), der über das in Wohngebieten übliche Ausmaß deutlich hinausgeht.“, verfügen. (AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2020: 15) Für zukünftige, auch mobilitätsbezogene Planungen in Neulengbach und anderen *kleinen Zwischenstädten* kann diese rechtlich festgelegte Abgrenzung des Zentrums eine wichtige Rolle spielen. Die definierte Zentrumszone verläuft durch insgesamt vier der Katastralgemeinden Neulengbachs, wobei den wesentlich größten flächenbezogenen Anteil die Katastralgemeinde Neulengbach besitzt, Anteile zählen weiters zu Tausendblum und Inprugg, nur ein minimaler Anteil zählt zu der Katastralgemeinde Großweinberg. Von dem historischen Ortskern Neulengbachs um den Hauptplatz ausgehend verläuft das definierte Zentrum in Richtung Osten entlang

der Wiener Straße bis hin zum Norden des Friedhofs der Gemeinde. In westlicher Richtung vom Bahnhof *Neulengbach Stadt* ausgehend, der ebenfalls zu dieser Zone zählt, verläuft die Zentrumszone entlang eines schmalen Areals an der Bahnstraße und in Richtung Nordwesten entlang der Tullner Straße. Zusätzlich kann es laut der durchgeführten Literaturrecherche notwendig sein, die Kernstadt einer Gemeinde bzw. einer Kleinstadt präziser und enger abzugrenzen. Wie und mit welchen Begründungen das in dieser Arbeit durchgeführt wird, wird an dieser Stelle beleuchtet.

Abgrenzung einer Kernstadt:

Innenstädte oder Kernstädte lassen sich nur bedingt in exakter und einheitlicher Weise abgrenzen, wobei mehrere Methoden und Instrumente Möglichkeiten bieten, einen solchen Analyseschritt durchzuführen. (vgl. STEPPER und WIETZEL 2009: 263) WURM et al. meinen, dass fehlende eindeutige Vorgaben und das Vorhandensein mehrerer Durchführungsmöglichkeiten von Kernstadtabgrenzungen dazu führen, dass eine Vielfalt von Verfahren und ein hohes Maß an Unsicherheit dabei entstanden sind. Sie führen weiter aus, dass nicht einmal eine einheitliche Begriffsdefinition von Stadtzentren existiert, denn ein Stadtzentrum, synonym in dieser Arbeit auch Kernstadt genannt, kann, aber muss nicht gleichzeitig die Innenstadt sowie die Altstadt (historisches Zentrum) beschreiben. Jedoch können gemeinsame Merkmale in Hinblick auf Kernstädte definiert werden, wozu vor allem die Nutzung, deren Diversität sowie Morphologie und Dichte gezählt werden können. (vgl. WURM et al. 2015: 180f.) Ebenso kann eine Nutzung der bereits vorhandenen Ausweisung einer Zentrumszone eine zusätzliche Möglichkeit sein, mobilitätsbezogene Planungen durchzuführen. Methoden, mit denen Kernstädte noch exakter abgegrenzt werden können, sind beispielsweise der Schaufensterindex, der CBD Höhen- und Intensitätsindex. Da insbesondere der Einzelhandel eine der Leitfunktionen der Innenstadt Neulengbachs darstellt, wird an dieser Stelle die Maßzahl der Geschäftsdichte benutzt, um eine Abgrenzung möglichst nachvollziehbar und für das Untersuchungsareal angemessen durchzuführen. (vgl. STEPPER und WIETZEL 2009: 263ff.) Wichtig ist jedoch, als Forscher das Bewusstsein darüber zu besitzen, dass keine Abgrenzungsvariante als die einzig richtige Methode gesehen werden kann und diverse Ausführungen zu unterschiedlichen Ergebnissen führen können. In diesem Fall werden zur Kernstadt alle Straßenabschnitte am und rund um den Hauptplatz gezählt, deren Anteil an Gebäuden mit sichtbarer Erdgeschoßnutzung (ausgenommen leerstehende Geschäftslokale) über 90% liegt, so verläuft die geschaffene Grenze entweder entlang von Straßenkreuzungen, die Straßenabschnitte begrenzen, oder schließt mit dem Ende von geschlossener Bebauung ab. Bei Betrachtung von Abbildung 27, in der die hier durchgeführte Abgrenzung der Kernstadt dargestellt wird, ist klar zu erkennen, dass in der Kernstadt eine sehr hohe Dichte an Erdgeschoßzonennutzungen vorherrscht, während außerhalb der Abgrenzung entweder klare bauliche Lücken bestehen oder keine flächendeckenden Erdgeschoßnutzungen aufzufinden sind. Die Kartierung lässt ebenso auf die starke Intaktheit des innerstädtischen Einzelhandels schließen. Nach der Schätzung eines Büros für Verkehrsplanung beträgt

die Verkaufsfläche in der hier definierten Kernstadt 7.125m², es wird angenommen, dass ca. 200 Menschen in der Kernstadt beschäftigt sind (vgl. KOMOBILE W7 GMBH 2019: 2).

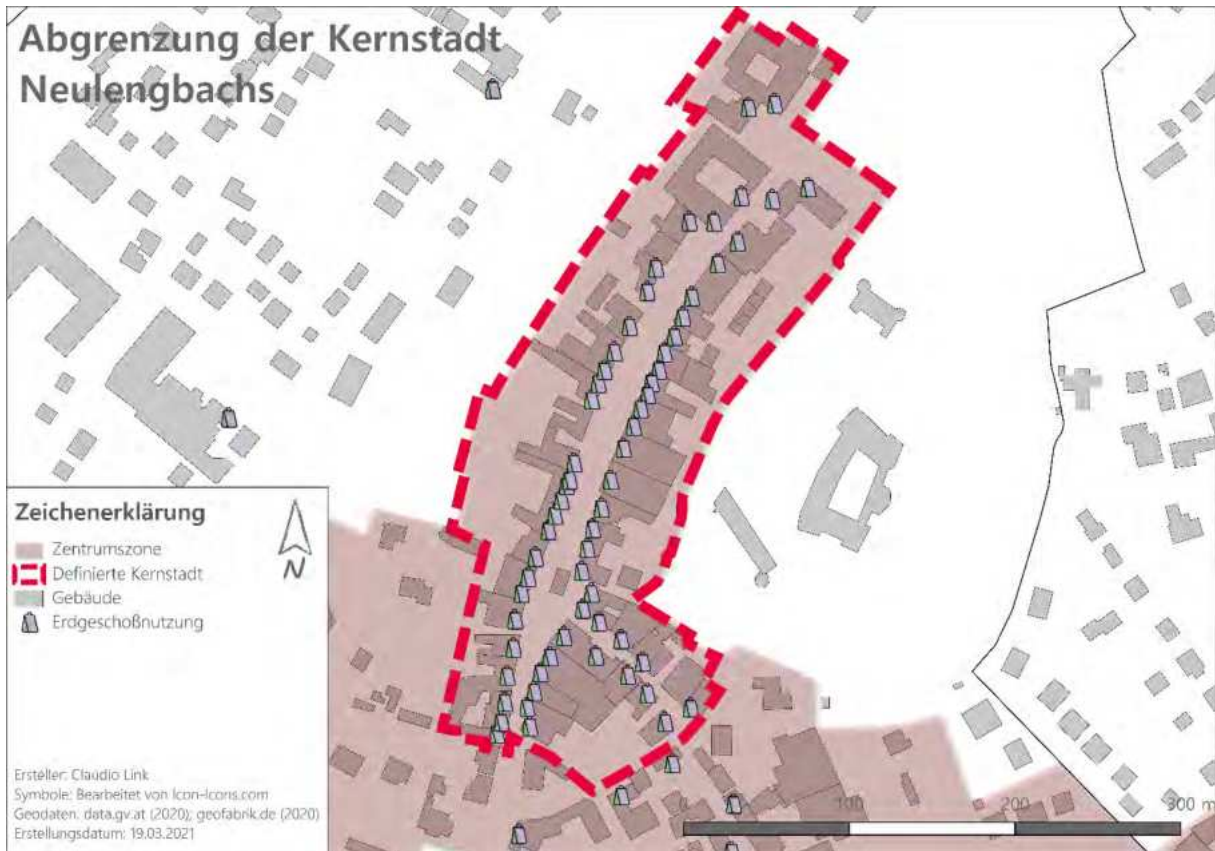


Abbildung 27: Abgrenzung der Kernstadt Neulengbachs (Stand: 10/2020); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online; GEOFABRIK.DE (2020): online

4.2.3.2 Die Infrastrukturausstattung des Zentrums



Abbildung 28: Verkehrsinfrastruktur Zentrumszone (Stand: 02/2021); Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online

MIV:

Durch den Bereich der Zentrumszone führen beide im Ortsgebiet vorhandenen Bundesstraßen, die sich im westlichen Bereich der Zentrumszone kreuzen. Die B19, von Süden nach Norden verlaufend, bindet zahlreiche Geschäfte im Bereich der Zentrumszone an, die B44 in östliche Richtung führt am Bahnhof *Neulengbach Stadt* und nahe an der Kernstadt vorbei. Direkt durch die Kernstadt führt jedoch keine Bundes- oder Landesstraße, die starken Durchzugsverkehr verursacht. Um die Kernstadt befinden sich ohne die beim Bahnhof *Neulengbach Stadt* ansässige P&R-Anlage mehr als 200 kostenfreie Abstellplätze, wovon am Parkplatz in der Reichelgasse 68 Parkplätze zur Verfügung stehen, am Klosterbergparkplatz (inkl. Parkplatz am Kirchenplatz) im Norden der Kernstadt stehen 106 uneingeschränkte Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Weiters befinden sich entlang der Wiener Straße insgesamt 39 Abstellplätze in der Kurzparkzone. Innerhalb der Kernstadt existieren aktuell 97 Stellplätze in der für 1 ½ Stunden kostenlosen Kurzparkzone. Laut dem Planungsbüro KOMOBILE übersteigt das Parkplatzangebot die vor Ort bestehende Nachfrage nach Parkmöglichkeiten. (vgl. KOMOBILE W7 GMBH 2019: 3f.) Aufgrund dieses Vergleichs kann gezeigt werden, dass sich, wie in zahlreichen anderen Kleinstädten ersichtlich, ebenfalls in der Innenstadt *Neulengbachs* die von PORSCHE et al. (2019) diskutierte überdurchschnittlich gute Ausstattung mit MIV-bezogener Infrastruktur zeigt, auch wenn sie nicht in dem Ausmaß notwendig wäre (vgl. PORSCHE et al. 2019: 32). Da angenommen werden kann, dass einerseits ca. 90% der Kund*innen mittels MIV in die Kernstadt

anreisen, aber Verkehrslärm durchaus einen störenden Einfluss auf die Aufenthaltsqualität besitzen kann (vgl. KOMOBILE W7 GMBH 2019: 4f.), scheint hier ein Spannungsfeld zu existieren, von dem erwartet wird, dass sich beteiligte Bürger*innen im Beteiligungsprozess und befragte Expert*innen dazu äußern werden.

ÖPNV-Anbindung:

Innerhalb der gesamten Zentrumszone liegen ein Bahnhof (*Neulengbach Stadt*) und vier Bushaltestellen (*Neulengbach Stadt Bahnhof, Kirchenplatz, Volksschule* und *Umseer Straße*). Durch die zentrale Lage der Kernstadt und der räumlichen Nähe zum Bahnhof *Neulengbach Stadt* kann in nur wenigen Gehminuten knapp außerhalb der Innenstadt ein schienengebundenes Verkehrsmittel erreicht werden, wodurch sich ein erheblicher Erreichbarkeitsvorteil für die Innenstadt ergibt. Das nördliche Ende der Kernstadt ist durch eine Bushaltestelle (*Neulengbach Kirchenplatz*) angebunden, die von den Buslinien 442 (nach Tulln) und 456 (nach Laaben) erschlossen wird, direkt am Hauptplatz sowie am Rathausplatz befindet sich jedoch keine vom liniengebundenen ÖPNV genutzte Bushaltestelle, was einen erheblichen Nachteil für die Anreise aus umliegenden Ortschaften bzw. Ortsteilen darstellt. Auch an der B19 innerhalb der Zentrumszone befindet sich keine Bushaltestelle bzw. keine regelmäßig befahrene Buslinie. Durch die dort ebenso zahlreich vorhandenen Geschäftsbetriebe kann davon ausgegangen werden, dass es sich hier um ein ähnlich stark besuchtes Areal wie die Kernstadt handelt. Am Rathausplatz befindet sich zusätzlich ein Taxistandplatz mit zwei Stellplätzen. Am Kirchenplatz im Norden der Kernstadt liegt weiters ein Carsharing-Standort.

Radinfrastruktur:

Die Anbindung mittels Radinfrastruktur ist in der gesamten Zentrumszone kaum gegeben, nur an wenigen Stellen führt ein Radweg zur Zentrumszone, der *Laabentalradweg* quert das Areal zwischen der Kernstadt und der B19 entlang des Laabenbaches. Im Bereich der Kernstadt befinden sich keine ausgewiesenen Radwege, wobei das nördliche Ende der Kernstadt durch einen kurzen (ca. 300 Meter langen), steilen und baulich getrennten Radweg bzw. Rad- und Fußweg zwischen Kirchenplatz und der weiter im Norden liegenden Kreuzung Klosterbergstraße/ Ulmenhofstraße/ Almersbergstraße angebunden ist. Auch Fahrradabstellanlagen sind in der Zentrumszone sowie in der Kernstadt kaum zu finden, in der Kernstadt stehen insgesamt verteilt auf drei Abstellanlagen nur 19 Fahrradstellplätze zur Verfügung. In der Zentrumszone befinden sich die meisten Fahrradabstellplätze direkt am Bahnhof *Neulengbach Stadt* (56 Fahrradstellplätze) sowie in der Park&Ride-Anlage (25 Fahrradstellplätze). Am nördlichen Rand der Kernstadt befindet sich ein Freirad-Verleih, bei dem Fahrräder kostenlos ausgeborgt werden können.

Fußinfrastruktur:

Entlang der großen MIV-Verkehrsachsen (B19 sowie B44) verlaufen an den meisten Bereichen schmale Gehwege, auch von der Kernstadt Neulengbachs ausgehend führen Fußwege zu wichtigen Knotenpunkten und P.O.I.s wie z.B. zum Bahnhof *Neulengbach Stadt*, zur Volksschule und zu umliegenden Parkmöglichkeiten, wie die obige Karte aufzeigt. Jedoch ist beispielsweise die

Volksschule von Süden kommend nicht durch einen Gehweg erreichbar, was besonders für Kinder, die zu Fuß ihren Schulweg antreten, eine suboptimale Situation darstellt. Innerhalb der Kernstadt befinden sich auf beiden Gebäudeseiten schmale Fußwege, um über die beiden Teilstraßen am Hauptplatz zu wechseln, müssen nicht nur die Straßen- und Parkflächen überquert werden, sondern eine Geländekante von ca. einem bis zwei Metern überwunden werden, was ein Queren des Hauptplatzes nur an drei Stellen möglich macht. Gesicherte Straßenüberquerungen in Form von Zebrastreifen sind ausschließlich an zwei Stellen auf Höhe des Rathauses und am Kirchenplatz möglich. Auf die gesamte Zentrumszone bezogen bestehen vor allem in Nebenstraßen sichere Überquerungsmöglichkeiten durch Zebrastreifen oder Signalanlagen, entlang der Bundesstraßen sind sichere Überquerungen in nur geringer Dichte vorhanden, was zu der Annahme führt, dass Fußwege entlang der B44 und B19 als wenig attraktiv wahrgenommen werden.



Abbildung 29: Fußweg an der B44 innerhalb der Zentrumszone; Eigenes Foto; Aufnahme datum: 12.05.2021

5. SWOT-Analyse der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach

Eine SWOT-Analyse soll an dieser Stelle die wesentlichen Analyseergebnisse aus Kap. 4 zusammenfassen. Eine SWOT-Analyse stellt ein Instrument des strategischen Managements bei Unternehmen dar, kann aber auch in anderen Kontexten verwendet werden. Sie kann besonders dann dienlich sein, wenn eine Bestandsaufnahme durchgeführt werden soll, auf der neue Planungen beruhen. Die Analyse prüft innerhalb eines Untersuchungsgegenstandes oder in diesem Falle eines Untersuchungsgebietes, welche Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken für ein definiertes Thema bestehen. Diese werden einander gegenübergestellt und Ergebnisse genutzt, um künftige Planungen strategisch auszurichten. Aufgrund der Formulierung der Forschungsfrage und dem daher eingehenden Fokus auf Herausforderungen der Gemeinde, kann es als sinnvoll angesehen werden, Schwächen der Gemeinde in Planungen, die durch ein Mobilitätskonzept durchgeführt werden, auszugleichen, um Chancen im Rahmen davon nutzen zu können. (vgl. PAUL und WOLLNY 2020³: 69f.)

Stärken	Schwächen
Gute Erreichbarkeit von Wien und St. Pölten	Zwei Durchzugsstraßen
Ausstattung entlang Verkehrsachsen	Autolastige Infrastruktur
Zentrale Lage der Bahnhöfe	Busverkehrs-Taktung
Zugverkehrs-Taktung	Keine Buskurse an Wochenenden
Existenz eines bedarfsorientierten Verkehrs	Kein geschlossenes Radwegnetz
Freizeit-Radrouten im Gemeindegebiet	Schmale oder fehlende Fußwege
Stark verdichtete Kernstadt	Keine ÖPNV-Haltestelle in Kernstadt
Carsharing-Standort am Kirchenplatz	Verkehrslärm in Kernstadt
Freiräder	Wenig Radabstellplätze in Zentrumszone
Park&Ride Anlage	
Chancen	Risiken
Moderates Bevölkerungswachstum	Starke Zersiedelung, großes Gemeindegebiet
Intakte Geschäftsstruktur Kernstadt	Fortschreitende Alterung
Erreichbarkeit in Kernstadt	Topographie der Gemeinde
Keine Durchzugsstraße in Kernstadt	Autoabhängige Infrastrukturen
Ausreichende Parkmöglichkeiten um die Kernstadt	Geländekante in Kernstadt

Tabelle 5: SWOT-Analyse der kleinen Zwischenstadt Neulengbach; Eigene Darstellung

Stärken:

Wichtige Stärken der Gemeinde betreffen die Lage an Verkehrsachsen (Alte Westbahnstrecke und A1) und die dadurch gute Erreichbarkeit der Städte Wien und St. Pölten, die Verkehrsausstattung entlang dieser Verkehrsachsen kann ebenso als Stärke definiert werden. Besonders der Bahnhof *Neulengbach Stadt* liegt sehr nahe an der Kernstadt bzw. am Rande der Zentrumszone und besitzt eine große Park&Ride-Anlage und zahlreiche überdachte Radabstellplätze (sowohl am Bahnhofsgelände als auch in der Park&Ride-Anlage), wodurch angenommen werden kann, dass Pendler*innenverkehr gut durch die Bahn abgedeckt werden kann. Die halbstündliche Taktung von REX51-Zügen kann als Stärke gesehen werden. Eine weitere große Stärke der Gemeinde ist die intakte Geschäftsstruktur der Kernstadt ohne bzw. mit nur wenigen vorübergehenden Leerständen. Am Rande der Kernstadt gelegen existiert ein Carsharing- und Freirad-Standort, bei dem Fahrräder sowie zwei E-Bikes kostenlos ausborgt werden können. Durch das Gemeindeareal verlaufen drei (*Laabentalradweg*, *Große-Tulln-Radweg*, *Wienerwaldradweg*) wichtige Freizeit-Radrouten, die vom Land Niederösterreich beworben werden. Was eine weitere Stärke von Neulengbach darstellt, ist, dass seit 2019 ein bedarfsorientierter Verkehr in Form des ElektroMobils Neulengbach vorhanden ist, was eine gute Rahmenbedingung für weitere Überlegungen zum bedarfsorientierten Verkehr darstellt.

Schwächen:

Eine große Schwäche, die viele Kleinstädte betreffen kann, ist die autolastige Verkehrsinfrastruktur der Gemeinde, was an der mangelhaften Ausstattung durch breite Gehwege, sichere Radabstellplätzen, durch dezentral platzierte Bushaltestellen und durch Verkehrslärm in der Zentrumszone deutlich wird. Durchzugsverkehr herrscht durch die zwei das Ortsgebiet durchziehenden Bundesstraßen, die ebenfalls durch die Zentrumszone führen. Es wird angenommen, dass besonders der Bereich um die Kreuzung der beiden Bundesstraßen stark von Verkehrslärm und Immissionen betroffen ist und besonders unattraktiv für aktive Mobilität ist. Lückenhafte Busverkehrstaktungen, die vor allem auf Schüler*innenverkehr ausgelegt sind, können als große Schwäche definiert werden, am Wochenende verkehrt im gesamten Gemeindegebiet kein Buskurs. Durch eine teils dezentrale Platzierung von Bushaltestellen befindet sich nur am Rande der Kernstadt eine nicht überdachte Bushaltestelle, was eine Anreise in das Zentrum mittels ÖPNV unbequem macht, auch in der Zentrumszone sind Bushaltestellen mit Ausnahme der Haltestelle am Bahnhof *Neulengbach Stadt* dezentral platziert.

Chancen:

Die Gemeinde ist anders als andere Kleinstädte nur von einem moderaten Bevölkerungswachstum geprägt, was der Gemeinde ermöglichen könnte, langfristig durch bestehende Baulandreserven Siedlungsgebiete zu verdichten und gegen die starke Zersiedlung zumindest in zentralen Bereichen vorzugehen. Die intakte Geschäftsstruktur der Innenstadt zeigt die Attraktivität und Wichtigkeit des Zentrums auf, auch dass keine Durchzugsstraße (Anm.: Bundes- oder Landesstraße) durch die Kernstadt führt, kann als Chance für die Gemeinde gesehen werden, da der Hauptplatz ohne Durchzugsverkehr mehr Aufenthaltsqualität besitzen kann. Die Nähe zum Bahnhof *Neulengbach Stadt* sowie zahlreiche Parkmöglichkeiten in und vor allem um die Kernstadt fördern die Erreichbarkeit. Die zahlreichen Parkmöglichkeiten können laut einer Verkehrserhebung sogar als Überangebot gesehen werden.

Risiken:

Die definierten Risiken betreffen einerseits die Größe des Gemeindeareals und die starke disperse Verteilung der Bevölkerung auf insgesamt 43 Ortschaften und andererseits die herausfordernden Topographien der Gemeinde, die für aktive Mobilität ein Hindernis darstellen können, sowie die Geländekante in der Kernstadt der Kleinstadt, die einerseits die verfügbare Fläche begrenzt und es andererseits schwierig machen kann, einen barrierefreien Hauptplatz zu schaffen. Die autolastige Infrastruktur kann ebenso als Risiko gesehen werden, da davon auszugehen ist, dass eine Autoabhängigkeit langfristig bestehen bleiben könnte, dazu gehörig ist das Risiko der demographischen Veränderungen hin zu einer fortschreitenden Alterung, da mit fortschreitendem Alter von Individuen die Mobilitätsbereitschaft abnimmt. Durch die autoabhängigen Strukturen kann es daher geschehen, dass ältere Menschen, sobald sie auf das eigene Automobil verzichten, vom gesellschaftlichen Leben abgeschnitten werden.

6. Empirische Forschung

6.1 Methodischer Aufbau

6.1.1 Bürger*innenbeteiligung

Da es wie in Kapitel 3.3.2 als Erfordernis angesehen wird, die Bevölkerung im Rahmen von mobilitätsorientierten Forschungen oder Erstellungen von Mobilitätskonzepten miteinzubeziehen, wird eine Mitwirkung ausgewählter Personen aus der Bevölkerung ebenfalls im Rahmen dieser Masterarbeit angestrebt. Anders als ursprünglich geplant wird die Beteiligung aufgrund der Covid-19 Pandemie vollständig online durchgeführt. Wie der Prozess im Detail umgesetzt wird, wird in den folgenden Zeilen beschrieben. Beteiligung, auch Partizipation genannt, kann in diversen Kontexten stattfinden, so dass keine juristisch korrekte Definition dafür vorhanden ist (vgl. ARL 2005: 86). Einheitlich kann hingegen definiert werden, dass Beteiligung für interessierte sowie betroffene Personen(gruppen) der Öffentlichkeit eine Möglichkeit bietet, ihre Wünsche, Interessen oder Anliegen im Rahmen von Planungen und anderen Verfahren aufzuzeigen. Die Öffentlichkeit allein ist jedoch ein wenig greifbarer Begriff, so gibt es Unterteilungen in die breite-, die organisierte Öffentlichkeit und die Fachöffentlichkeit. Zu der breiten Öffentlichkeit werden die Bürger*innen einer Raumeinheit gezählt, dessen Einbezug im Beteiligungsprozess dieser Arbeit im Rahmen einer informalen Öffentlichkeitsbeteiligung angestrebt wird, dabei wird die Teilnahme bestimmter gesellschaftlicher Gruppen durch Funktion sowie Eignung ermöglicht. Diese Beschränkung der Teilnahme entsteht dadurch, dass für den online durchgeführten Beteiligungsprozess ein gewisses Maß an Medienkompetenz notwendig ist, was einschließt, dass der Prozess nicht allen Gruppen der breiten Öffentlichkeit gleichermaßen zugänglich ist. Eine durch Funktion sowie Eignung ermöglichte Teilnahme stellt indes ein gängiges Mittel zur Auswahl einer Personengruppe für Partizipationsprozesse dar. (vgl. BMLRT 2011: 24, 133f.) Partizipative Ansätze gelten im Allgemeinen als eine stark engagierte Forschung, die gesellschaftliche Teilhabe an Forschungsvorhaben ermöglicht, wodurch sich dieser Forschungsstrang deutlich von klassischen Formen der wissenschaftlichen Wissensproduktion unterscheidet, was für Forscher*innen, die einen partizipativen Ansatz in ihre Forschung integrieren, eine kritische Auseinandersetzung damit erfordert. Durch intensive Kommunikation mit Bürger*innen kann die/der Forscher*in im Beteiligungsprozess eine Moderator*innenrolle einnehmen, die unparteiisch ausgeführt werden sollte, wodurch sich zeitweise von der Forscher*innenrolle distanziert wird. (vgl. BITTNER und MICHEL 2018: 300) Obwohl angenommen wird, dass eine Beteiligung in diesem Forschungsvorhaben sinnvoll durchgeführt werden kann, da die Bevölkerung am besten über Probleme und spezifische Herausforderungen Bescheid weiß und in zahlreichen Literaturwerken die Bedeutung von Beteiligungsprozessen hervorgehoben wird, sind partizipative Forschungsansätze nicht frei von Kritik. Daher ist es als Forscher*in notwendig, im Vorfeld ein Bewusstsein über mögliche Schwächen und Kritikpunkte der Methode zu gelangen. Wie bereits durch das Fehlen von einheitlichen Definitionen von Partizipation deutlich gemacht wird, ist partizipative Forschung meist ein sehr offener Prozess, der keinem festgelegten Forschungs- oder Ablaufmuster folgt. Daraus entsteht der Kritikpunkt,

dass dieser offene Forschungsprozess mit einer sinkenden Professionalisierung einhergeht. Diesem Kritikpunkt wird in dieser Forschung damit begegnet, dass das Forschungsmuster im Vorhinein festgelegt wird und transparent kommuniziert wird. Ebenfalls wird auf eine mangelnde Trennung zwischen wissenschaftlichen Ansätzen und politischem Aktivismus hingedeutet und vor einer Idealisierung von lokalem Wissen gewarnt. (vgl. ebd.: 301) Eine adäquate Trennung zwischen Wissenschaft und Politik soll in dieser Arbeit durch das Aufziehen des Prozesses über eine unabhängige, politisch neutrale Facebook-Gruppe erreicht werden. Der Idealisierung von lokalem Wissen soll sich durch die auch in Expert*inneninterviews angestrebte Diskussion der genannten Inhalte entgegengesetzt werden.

Die ursprüngliche Durchführung des Beteiligungsprozesses war vor Ort in Neulengbach im Zeitraum Dezember 2020 bis Jänner 2021 geplant. Da es zu diesem Zeitpunkt jedoch maßgebliche Einschränkungen durch die Covid-19 Pandemie und (Teil-)Lockdowns gab, wird dieser Prozess zur Gänze online durchgeführt. Im Beteiligungsprozess sollen dennoch klassische Instrumente und Werkzeuge der Öffentlichkeitsbeteiligung eingesetzt werden und mittels Online-Tools für den Zweck der Forschung leicht adaptiert werden. Bereits vor der Covid-19 Pandemie galt Online-Beteiligung als eine neu aufkommende Form der Partizipation (vgl. ebd.: 301). Im Zentrum dieses Partizipationsprozesses stehen dabei folgende Beteiligungsmethoden:

- Internetinformation: Die Methode der Internetinformation bietet sich an, wenn größere Personengruppen über eine längere Dauer informiert werden sollen, wie in diesem Fall über den Beteiligungsprozess selbst sowie über Ergebnisse davon und Aspekte, die das geplante Mobilitätskonzept oder die Vorstudie dazu betrifft. Auch ermöglicht die Internetinformation im Rahmen der Covid-19 Pandemie eine sichere Übermittlung von Informationen. Es muss bedacht werden, dass durch diese Methode nicht die ganze Bevölkerung erreicht werden kann, im Jahr 2009 zählten über 70% der Bevölkerung zu Internetnutzer*innen und obwohl anzunehmen ist, dass dieser Anteil bis heute weiter gestiegen ist, kann ein Teil der Bevölkerung über diese Methode nicht eingebunden werden, weshalb eine Teilnahme bestimmter Bevölkerungsgruppen im Vorhinein angestrebt wird. (vgl. BMLRT 2011: 24, 34)
- Partizipatives Kartieren: Wie Partizipation generell folgt auch die Methode des partizipativen Kartierens keinem klaren Leitfadens, sondern zeigt sich als ein offener Prozess auf. Das partizipative Kartieren stellt ein gemeinschaftliches Erstellen von Karten, Skizzen oder Karteninhalten dar. (vgl. BITTNER und MICHEL 2018: 304ff.) Ausgelegt auf das Beteiligungsverfahren dieser Arbeit sollen von Bewohner*innen Neulengbachs Karteninhalte in das Online-Tool *Padlet* eingetragen werden, dabei liegt der Fokus auf Quell- und Zielorten von Verkehr innerhalb Neulengbachs.
- Aktivierende Befragung: Bei aktivierenden Befragungen gilt es als zentral, Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung zu erkennen, generell soll durch diese Methode zusätzlich das

Engagement von Bürger*innen erhöht werden, zudem sollen Meinungen und Einstellungen zu Sachverhalten kundgetan werden. Im Rahmen dieser Arbeit wird diese Methode mit Online-Beteiligungstools durchgeführt, die die Erstellung von Umfragen zulassen, aber auch Möglichkeiten zu einer zusätzlichen Stellungnahme inkludieren sollen. (vgl. BMLRT 2011: 36)

- **Stellungnahmeverfahren:** Nachdem in Form von aktivierenden Befragungen Inhalte von beteiligten Personen selbst ausgearbeitet werden, werden diese in Stellungnahmeverfahren, die teils in einem Format gemeinsam mit aktivierenden Befragungen stattfinden, von beteiligten Personen gegenseitig bewertet und zu Ideen schriftlich Stellung genommen. Stellungnahmen werden je nach in dieser Arbeit durchgeführten Formaten mittels Abstimmungen nach einem Punktesystem sowie mittels schriftlicher Stellungnahmen durchgeführt. Diese Art der konsultativen Bevölkerungsbeteiligung ist gut dokumentierbar und weist ein hohes Maß an Transparenz auf, weshalb es für diese Arbeit als gut geeignet angesehen wird. Ein wesentlicher Nachteil ist, dass sich bei dieser Beteiligungsmethode einzelne Gruppen, die gut untereinander organisiert sind, in den Vordergrund bringen können. (vgl. ebd.: 37)

Eingeleitet wird der Beteiligungsprozess wie oben erwähnt, über eine eigens erstellte Facebook-Gruppe, um die Trennung zwischen Wissenschaft und politischem Aktivismus zu verdeutlichen (vgl. BITTNER und MICHEL 2018: 301). Dennoch wurden Gemeindevertreter*innen gebeten, für die Facebook-Gruppe zu werben. Über die Gruppe wird nicht nur eine offene Kommunikation unter Beteiligten miteinander ermöglicht, sondern auch eine wechselseitige Kommunikation mit dem Forscher selbst. Zusätzlich eignet sich eine Facebook-Gruppe gut, um gesammelt über die Forschung selbst, Ergebnisse davon und andere Sachverhalte zu informieren. Die verwendeten Online-Beteiligungstools werden in der Facebook-Gruppe verlinkt, dabei handelt es sich um die Websites *Google Forms*, *Tricider* und *Padlet*, die in den oben aufgezeigten Methoden Beteiligung ermöglichen. Die Durchführung dieser Beteiligung kann als Test für zukünftige Online-Beteiligungsprozesse gesehen werden, da im Vergleich noch wenige Referenzerfahrungen dazu bestehen.

Grundsätze der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Es gibt zahlreiche definierbare Grundsätze von Öffentlichkeitsbeteiligung, die in jedem Partizipationsprozess berücksichtigt werden sollten und deswegen an dieser Stelle zusammenfassend aufgelistet werden: Eine Einbeziehung der Bevölkerung ist auf einem gleichberechtigten Niveau anzustreben, was zu besser durchführbaren Lösungsansätzen beitragen kann. Ein Beteiligungsprozess und dessen Ergebnisse sollten transparent und nachvollziehbar gestaltet sein. In jedem Beteiligungsprozess gibt es ein gewisses Maß an Gestaltungsmöglichkeiten und Einflussnahmen, diese müssen zu Beginn des Prozesses klar kommuniziert werden, damit die beteiligten Personen die Art der Einflussnahme im Vorhinein realistisch wahrnehmen können. Weiters muss eine Chancengleichheit der beteiligten Personen angestrebt werden, mit interessierten Bürger*innen soll in einem gleichen Maße kommuniziert werden und niemandes Argumente bevorzugt werden. Beteiligte Personen und deren Argumente müssen in jedem Falle ernst genommen werden, es ist sich untereinander mit Fairness und

Respekt zu begegnen, wobei die Rollen zwischen Bürger*innen und Moderator*innen bzw. politischen Entscheidungsebenen unmissverständlich verteilt sein müssen. Sollten Konflikte zwischen Teilnehmer*innen entstehen, muss daher der/ die Moderator*in eingreifen. Inhalte und Rahmenbedingungen des Prozesses müssen so kommuniziert werden, dass sie für alle Teilnehmenden verständlich sind. (vgl. BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH und BMLRT 2008: 7f.)

Intensitätsstufen und Einflussmöglichkeiten:

Bei Öffentlichkeitsbeteiligungen existieren drei wesentliche Stufen von Einflussmöglichkeiten bzw. Intensitätsstufen, es kann zwischen informativer Öffentlichkeitsbeteiligung, konsultativer Öffentlichkeitsbeteiligung und kooperativer Öffentlichkeitsbeteiligung unterschieden werden. Eine reine Information stellt den niedrigsten Grad an Beteiligung dar, worin Menschen über Planungen, Entscheidungen oder Umsetzungen lediglich informiert werden. Elemente von informativer Öffentlichkeitsbeteiligung, wie zum Beispiel die Informierung über das geplante Mobilitätskonzept Neulengbachs, werden in dieser Arbeit miteinfließen. Vor allem wird im Rahmen dieser Masterarbeit aber die konsultative Öffentlichkeitsbeteiligung angewandt, hierbei können teilnehmende Personen aus der Bevölkerung Stellung zu Sachverhalten, Ideen oder Umsetzungen beziehen, in dieser Forschung können Beteiligte weiters selbst Ideen und Vorschläge einbringen. Kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung, der stärkste Grad der Einflussnahme, wird in dieser Arbeit nicht angestrebt und kann generell ausschließlich von Entscheidungsträger*innen genehmigt werden. (vgl. BMLRT 2011: 28f.; 134)

6.1.2 Teilstandardisierte Expert*inneninterviews

Interviews gelten als bekannte und häufig verwendete Datenerhebungsmethode und sind grob der Erhebungsart der Befragung zuzuordnen (vgl. VON DEM BERGE 2020: 276). Üblicherweise kann in qualitativer Forschung zwischen mehreren Interviewformen unterschieden werden, wobei Unterteilungen je nach Forscher*in variieren können. Gemäß FLICK (1995) können Interviews in drei Gruppen eingeteilt werden, in die Gruppe der Erzählungen, Leitfaden-Interviews (beinhalten z.B. Form des teilstandardisierten Interviews), bei denen mit einem im Vorfeld erstellten Leitfaden gearbeitet wird, und in Gruppenverfahren. (vgl. FLICK 1995: 94ff.; vgl. REUBER und PFAFFENBACH 2005: 129) In dieser Arbeit wird als Teil der empirischen Datenerhebung die Durchführung von teil- oder halbstandardisierten Expert*inneninterviews angestrebt, die laut FLICK (1995) der Gruppe von Leitfaden-Interviews zuzuordnen sind (vgl. FLICK 1995: 94ff.). Teilstandardisierte Interviews werden in der Regel mit einer kleinen Anzahl an Proband*innen durchgeführt und anschließend nach einer definierten Methode inhaltlich ausgewertet, worauf in diesem Kapitel ebenso eingegangen wird. „Das Ziel der hier behandelten teilstandardisierten Befragungen ist die Gewinnung empirisch möglichst allgemeingültiger Aussagen.“ (VON DEM BERGE 2020: 280) Diese angestrebten allgemeingültigen Erklärungen beruhen vor allem auf eine angegebene theoretische Einordnung und dazu definierten Hypothesen. Der Grad der Standardisierung des Interviews ist dabei abhängig von der konkreten Formulierung der Hypothesen. Expert*inneninterviews als Erhebungsmethode zu wählen, kann aus

mehreren Gründen geschehen, unter anderem aus dem Nicht-Vorhandensein anderer adäquater Datenquellen, aus Effizienzgründen oder weil der Feldzugang für Forschende erschwert ist. In dieser Arbeit wurden jedoch Expert*inneninterviews als Erhebungsmethode gewählt, da die vorliegenden untersuchten Prozesse und mögliche Entwicklungen als stark komplex eingeordnet werden können, sodass der Forscher nicht alle Aspekte anderweitig bzw. selbstständig erheben kann. Expert*innen können in dieser Form des Interviews als Personen mit einem großen Wissensstand über die Thematik gesehen werden, von deren Wissen Forschende selbst Wissen über ein definiertes Themengebiet erlangen können. Teilstandardisierte Expert*inneninterviews sind mittels Leitfäden durchzuführen, der in Themenblöcke gegliedert ist. Der Leitfaden dieser Arbeit ist in zwei Themenblöcke gegliedert, die Fragen beinhalten, welche für die Interviewpartner*innen klar verständlich und in deren Kommunikationsspektrum stattfinden. Damit soll vermieden werden, Forschungsfragen und Hypothesen ungefiltert an Interviewpartner*innen wiederzugeben. Ein Interviewleitfaden besteht weiters aus Haupt- oder Leitfragen, die in jedem Fall den interviewten Personen gestellt werden und zusätzlichen Fragen, die bei Bedarf, falls diese nicht bereits durch die Hauptfrage beantwortet wurden, explizit gestellt werden. (vgl. VON DEM BERGE 2020: 280ff.)

Der Interviewleitfaden dieser Forschung ist in folgende zwei Themenbereiche aufgeteilt:

- *Kleinstadt und Mobilität*: In dem ersten Schritt werden Aspekte der Forschungsfrage und Hypothesen aufgegriffen und Expert*innen dazu befragt, dabei lautet die Leitfrage: *Mit welchen Inhalten sollte sich ein erfolgreiches Mobilitätskonzept einer Kleinstadt/ der Kleinstadt Neulengbach auseinandersetzen?* Ob in der Leitfrage konkret nach Neulengbach oder nach Kleinstädten in einem allgemeinen Kontext gefragt wird, hängt von dem Maß an räumlichem Wissen der Interviewpartner*innen über die Untersuchungsgemeinde ab. Anschließende Fragen behandeln mobilitätsbezogene Herausforderungen von Kleinstädten und mögliche Lösungsansätze dazu.
- *Ergebnisse Bürger*innenbeteiligung*: Im zweiten Teil des Leitfadens werden Expert*innen ausgewählte Ergebnisse der Online-Bürger*innenbeteiligung vorgelegt und gebeten, dazu Stellung zu beziehen. Dabei wird vor allem diskutiert, ob es sich um überraschende, besonders typische oder atypische Ergebnisse handelt. Ebenso werden in diesem Teil des Interviews Lösungsansätze und Lösungsideen der beteiligten Personen diskutiert und betrachtet, wie realistisch eine Umsetzung bestimmter Ideen wäre.

Im Anhang dieser Arbeit sind die Interviewpartner*innen und deren jeweilige Funktionen tabellarisch dargestellt, bei der Auswahl von Expert*innen wurde darauf geachtet, Interviews gleichermaßen mit politischen Entscheidungstragenden (IP1, IP2), mit Planer*innen, die einen Bezug zu der Untersuchungsgemeinde besitzen (IP3, IP6) und Planer*innen ohne Bezug zu Neulengbach (IP4, IP5) durchzuführen, um ein möglichst breites Spektrum an Meinungen einholen zu können und Diskrepanzen aufzuzeigen.

Bevor die Auswertung der Interviews durchgeführt wird, werden Audioaufnahmen der Interviews mithilfe von Transkriptionen in Word-Dokumenten verschriftlicht und damit für die weitere Analyse aufbereitet. Transkripte geben nicht die Realität direkt wieder, jedes genannte Wort wird so schriftlich wiedergegeben, wie es von der interviewenden Person verstanden wurde. Es wird eine subjektive Realität geschaffen, die nicht komplett in einem Textdokument abbilden kann, was gesprochen, getan oder gezeigt wurde. Dennoch ist das Transkript der einzige Zugang zu einer Realität, die der/die Forscher*in besitzt. (vgl. FLICK 1995: 194; vgl. REUBER und PFAFFENBACH 2005: 153f.) Um vor allem eine hohe Lesbarkeit des Transkripts zu ermöglichen und da in dieser Arbeit der Inhalt mehr als die Art des Gesprochenen (Anm.: Dialekt) im Vordergrund steht, wird eine Transkription in Schriftdeutsch angestrebt (vgl. REUBER und PFAFFENBACH 2005: 155ff.), dafür werden Transkriptionsregeln nach KUCKARTZ (2014²) herangezogen, der in seinem Leitfaden eine Verschriftlichung in ein Schriftdeutsch anstrebt. (vgl. KUCKARTZ 2014²: 136f.; vgl. FUß und KARBACH 2019²: 30f.)

Die anschließende Auswertung der Interviews wird an das Verfahren der *Qualitativen Inhaltsanalyse* nach MAYRING (2010¹¹) angelehnt. Zunächst werden deduktiv Kategorien gebildet, durch diese Art der Kategorienbildung werden diese anhand von theoretischen Überlegungen wie den Hypothesen ausgearbeitet und auf das zu untersuchende Material hin operationalisiert. Im Anschluss werden Ankerbeispiele für Kategorien definiert (siehe Tabelle 6), bevor inhaltstragende Aussagen gefiltert und zu Kategorien zugeordnet werden. Angelehnt ist die Auswertung an das Verfahren der inhaltlichen Strukturierung im Rahmen der Inhaltsanalyse, das Ziel davon ist es, zentrale Aussagen zu Kategorien zuzuordnen. Das Verfahren lässt zu, besondere inhaltliche Aspekte aus dem Transkriptionsmaterial herauszufiltern. (vgl. MAYRING 2010¹¹: 65, 83, 98) Aus diesen Überlegungen leitet sich folgendes, an MAYRING (2010¹¹) angelehntes, Ablaufschema ab:

1. Deduktive Kategorienbildung
2. Definition von Ankerbeispielen und Kodierregeln
3. Materialdurchlauf und Zuordnung von Aussagen zu Kategorien
4. Überprüfung und Anpassung von Kategorien
5. Erneuter Materialdurchlauf
6. Ergebnisdarstellung

In folgender Tabelle sind die Kategorien mit den zugehörigen Definitionen, Ankerbeispielen und Kodierregeln abgebildet:

Kategorie	Definition	Ankerbeispiele	Kodierregeln
a) Charakteristika der kleinen Zwischenstadt	Beschreibende Aussagen über Neulengbach, die kleine Zwischenstadt oder Kleinstädte <ul style="list-style-type: none"> • Wenn über <i>Kleinstädte</i>, <i>Neulengbach</i> oder <i>ähnliche Kleinstädte</i> gesprochen wird • Beschreibt einen Zustand in einer der genannten Orte 	„Neulengbach als Kleinstadt liegt eigentlich (...) am Rande des Speckgürtels von Wien kann man sagen, ich habe- es hat sehr hohe Potenzialstellung“ (IP 3: Z. 5-6) „Es ist für mich ähm (.) ein Ort, der einfach sehr lebenswert ist, auch aufgrund seiner Lage halt, na. Weil man halt einerseits am Land ist in einer mittelhügeligen bzw. bergigen Region, wo man nahe zu Zentren wie Wien und St. Pölten ist. Vor allem zu Wien natürlich. Und ja, von dem her eigentlich optimal, weshalb auch glaube ich viele gerne bei uns in der Region wohnen (.) würden.“ (IP1: Z. 13-17)	Definitionspunkte deuten auf Kategorie a) hin
b) Mobilitäts-bezogene Herausforderungen	Verkehrsbezogene Herausforderungen, Probleme oder Schwierigkeiten, die in Neulengbach oder Kleinstädten entstehen <ul style="list-style-type: none"> • Wenn über <i>Kleinstädte</i>, <i>Neulengbach</i> oder <i>ähnliche Kleinstädte</i> gesprochen wird • Wenn über Herausforderungen, Probleme, Schwachpunkte oder Brennpunkte gesprochen wird • Wenn ein Aspekt thematisiert wird, der von den Interviewpartner*innen kritisch betrachtet wird 	„[...] einer der Brennpunkte dort die Kreuzung beim Spar, weil die einfach- ja es ist schon was dort passiert, es wird sicher wieder was passieren. Und im Bereich der Brücke selbst scheint es für mich selbst als Laie sage ich einmal jetzt schwerer zu lösen.“ (IP1: Z. 219-222) „ABER ein ganz ein großes Problem im Bereich der Verkehrssicherheit, auch für Kinder sind parkende Autos. PARKENDE Autos gibt es sehr viele. Meiner Meinung nach	Definitionspunkte deuten auf Kategorie b) hin

		<p>ZU viele“ (IP3: Z. 122-124)</p> <p>„Neulengbach Stadt ist ja relativ klein. Neulengbach als Gemeinde hat zehntausend Einwohner, wenn ich dann an eine Kleinstadt gehe, die zwanzig bis fünfzigtausend Einwohner hat, ist die Geschäftsstraße natürlich eine andere Dimension (.) mit anderen Herausforderungen.“ (IP6: Z. 23-26)</p>	
<p>c) Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung</p>	<p>Bedürfnisse, Wünsche und Verhaltensweisen von Menschen im Untersuchungsort oder ähnlichen Kleinstädten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn über <i>Menschen</i>, die <i>Bevölkerung</i> oder über <i>Personen</i> gesprochen wird • Es wird angesprochen, was <i>Personen tun, machen, wollen, wünschen</i> oder mit ähnlichen Verben beschrieben 	<p>„Die Bürger kennen ihre Gemeinde und wissen, wo der Schuh drückt, das kommt hier klar zum Ausdruck,[...]“ (IP6: Z. 245-246)</p>	<p>Definitionspunkte deuten auf Kategorie c) hin</p>
<p>d) Anforderungen an ein Mobilitätskonzept</p>	<p>Inhalte, Aspekte werden erwähnt, die für ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept essenziell sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird über <i>Entwicklungen, Entwicklungsprozesse, Ziele, Lösungen, Trends, Konzepte</i> oder <i>Maßnahmen</i> gesprochen • Es wird konkret angesprochen, welche Inhalte in einem Mobilitätskonzept behandelt werden sollen 	<p>„Deshalb braucht es ein umfassendes Konzept, das alle diese Punkte beinhaltet.“ (IP3: Z. 91-92)</p> <p>„[...], wo kann ich mit dem Mitteleinsatz am effizientesten Maßnahmen treffen, die möglichst vielen Menschen nutzen.“ (IP4: Z. 138-140)</p>	<p>Definitionspunkte deuten auf Kategorie d) hin</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Es werden <i>wichtige, zentrale</i> oder <i>mögliche</i> Handlungsfelder beschrieben 		
--	--	--	--

Tabelle 6: Ankerbeispiele Interviewaussagen; Eigene Darstellung

6.2 Ergebnisse Bürger*innenbeteiligung

Vor dem Freischalten des ersten Formates wurde über die Facebook-Gruppe *MOBILITÄT NEU*lengbach *Öffentlichkeitsbeteiligung* über das Vorhaben der Masterarbeit sowie über die geplante Erstellung eines Mobilitätskonzeptes der Gemeinde ab dem Jahre 2021 informiert. Abbildung 30 zeigt die Einladung zur Facebook-Gruppe, die Vertreter*innen der Gemeinde und der Aktiven Wirtschaft Neulengbach zugesandt wurde, damit von der Gemeinde dafür Werbung gemacht werden kann, zusätzlich wurde eigenständig in Facebook-Gruppen mit Neulengbach-Bezug Werbung gemacht. Mittels Abbildung 31 wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligungsgruppe über den vorläufigen, mit Anfang Dezember definierten Ablauf des Prozesses informiert. Zum Zeitpunkt des Starts des ersten Formates am 21.12.2020 waren 104 Mitglieder in der Gruppe anwesend. Tabelle 7 zeigt zusammenfassend Informationen zu dem jeweiligen Beteiligungsformat.

Mit diesem QR-Code direkt zur Facebook-Gruppe!

**Bürger*innenbeteiligung
MOBILITÄT NEU**lengbach

Initiator und Ansprechpartner: Claudio Link, Student des Masterstudiengangs Raumforschung und Raumordnung, Universität Wien
Auftraggeber: Aktive Wirtschaft Neulengbach
Betreuende Professoren: Univ. Prof. Dr. Axel Prieb, Dipl. Geogr. Dr. Peter Görgl

Was?
 Ab 2021 wird für Neulengbach ein **Mobilitätskonzept** erstellt. Im Rahmen meiner Masterarbeit führe ich dafür eine Vorstudie durch. Damit Sie, als Expert*innen der Bevölkerung, zeigen können, worauf es für Sie im Bereich Verkehr und Mobilität ankommt, führe ich eine Online-Beteiligung durch.

Wo?
 Online über die Facebook-Gruppe "MOBILITÄT NEU"lengbach *Öffentlichkeitsbeteiligung*
 Sollten Sie kein Facebook besitzen und Interesse haben, schreiben Sie bitte eine Mail an link.claudio29@gmail.com!

Wann?
 Ende Dezember 2020 bis
 Ende Jänner 2021

Wie?
 Insgesamt 5 unkomplizierte Teilbeteiligungen à maximal 10 Minuten: Kurze anonyme Umfragen, Ideensammlungen, Aufzeigen von Mobilitätsvisionen

Abbildung 30: Einladung Bürger*innenbeteiligung *MOBILITÄT NEU*lengbach; Eigene Darstellung



Online-Beteiligungsschritte



Abbildung 31: Beschreibung der Online-Beteiligungsschritte; Eigene Darstellung

For- mat	Zeitraum	Tool	Methode	Intention	Zentrales Ergebnis
I	21.12.- 31.12.2020	Google Forms	Aktivierende Befragung	Interesse wecken, zentrale Themen erkennen, Testung der Anzahl der Teilnehmer*innen	Stimmungsbild zu verkehrs- bezogenen Überlegungen
II	04.01.- 11.01.2021	Tricider	Aktivierende Befragung & Stellungnahme- verfahren	Identifizieren von Verkehrsbrennpunkten und Mobilitätsschwach- punkten	Brennpunktkarte und Brennpunkt- clusterung
III	11.01.- 18.01.2021	Padlet	Partizipatives Kartieren	Wichtige Ziele von Verkehr identifizieren	Karte mit Zielorten von Verkehr
IV	18.01.- 25.01.2021	Padlet	Aktivierende Befragung & Stellungnahme- verfahren	Mobilitätsbezogene Ideen von beteiligten Personen sammeln	Ideenliste
V	25.01.- 01.02.2021	Padlet	Stellungnahme- verfahren	Filterung und Konkretisierung der wichtigsten Ideen	Erweiterte Ideenliste/ Maßnahmen- katalog Bürger*innen

Tabelle 7: Beschreibung der durchgeführten Beteiligungsformate; Eigene Darstellung

6.2.1 Format I – Aktivierende Befragung Mobilitätssituation

Die erste aktivierende Befragung wird vom 21.12. bis 31.12.2020 freigeschaltet, in diesem Zeitraum nehmen insgesamt 42 Personen an der Online-Befragung über das Tool *Google Forms* teil, von der 39 Personen in Neulengbach wohnhaft sind. Da in den anderen Beteiligungsformaten aufgrund der

technischen Rahmenbedingungen nicht überprüft werden kann, welche Personen zur Bevölkerung Neulengbachs zu zählen sind, wird im Format I ebenfalls bewusst auf eine Filterung der Meinungen jener Personen, die ihren Hauptwohnsitz nicht in Neulengbach besitzen, verzichtet. Dass gleichermaßen alle beteiligten Personengruppen berücksichtigt werden und auch jene Menschen, die z.B. Familie in Neulengbach besitzen oder in Neulengbach arbeiten, von dem Thema Verkehr betroffen sein können, soll damit betont werden. Das erste Format hat zum Ziel, Bewertungen und Meinungen über die aktuelle Verkehrs- und Mobilitätssituation Neulengbachs einzuholen. Ebenso soll erreicht werden, eine reflektive Auseinandersetzung für Teilnehmer*innen zu dem Thema zu ermöglichen und ein Stimmungsbild über die aktuelle Mobilitätssituation Neulengbachs zu erlangen. Das Ziel des ersten Formates ist es daher nicht, Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage zu erlangen, sondern eine Auseinandersetzung der Beteiligten mit Mobilität in deren Kommunikationsspektrum zu ermöglichen. Der erste Teil der Befragung widmet sich dem individuellen Verkehrsverhalten, wobei danach gefragt wird, welche Verkehrsmittel von den befragten Personen benutzt werden, wobei der Großteil der Wege von Befragten mit dem PKW zurückgelegt werden. Zahlreiche Wege werden auch zu Fuß zurückgelegt, die prozentuellen Anteile der Bahn- und Radverbindungen sind ebenfalls hoch. Nur wenige Wege werden von Teilnehmer*innen mit dem ElektroMobil oder den Buslinien zurückgelegt.

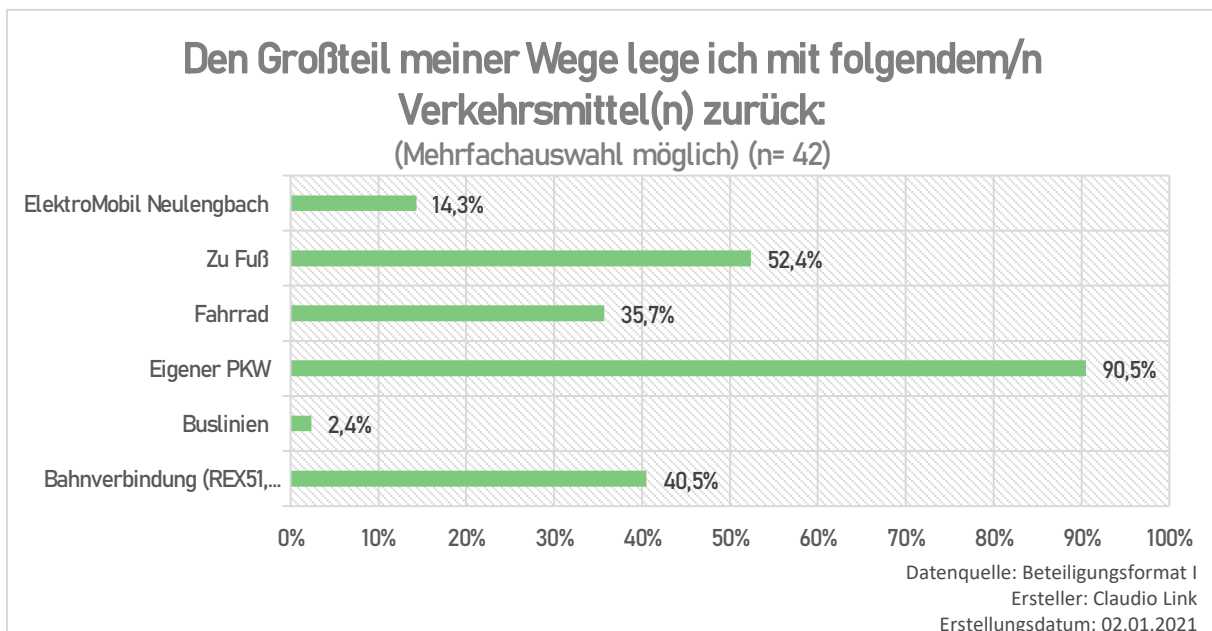


Abbildung 32: Stimmungsbild Verkehrsmittelwahl; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I

Worauf die Verkehrsmittelwahl zurückzuführen ist, wird im Anschluss durch die offene Fragestellung *Was führt Sie zu Ihrer Verkehrsmittelwahl?* erfragt. Als zentrales Argument für die Nutzung von PKWs wird einerseits die hohe Praktikabilität und Flexibilität genannt, was auf die Frage auch zu Antworten wie „Mein Auto ist ein Auto, damit habe ich alles was ich brauche ;)“ (Beteiligungsformat I 2020: Antwort 14) führt, andererseits wird argumentiert, dass der eigene PKW oft die bequemste Möglichkeit zur Fortbewegung darstellt: „Es ist am praktischsten und von Emmersdorf weg geht zB Einkaufen mit dem Fahrrad nur bedingt.“ (Beteiligungsformat I 2020: Antwort 8) Als interessant stellt sich die

Diskrepanz dar, dass die häufigsten Antworten den eigenen PKW nennen, aber von zahlreichen Personen dennoch die Möglichkeit zur umweltfreundlichen Fortbewegung gewünscht wird.

Da die Erreichbarkeit der Kernstadt sowie der Zentrumszone eine zentrale Rolle in der Verkehrssituation von Neulengbach spielt, wurde nach der Anreise in die Innenstadt Neulengbachs gefragt, um darüber ein erstes Stimmungsbild zu dem Thema der Erreichbarkeit wichtiger Orte zu bekommen. Zur Innenstadt wird in der Beschreibung des Fragenblocks der Hauptplatz, Rathausplatz und Kirchenplatz gezählt, was der Definition der Kernstadt in Kapitel 4.2.3.1 entspricht. In Abbildung 28 zeigt sich das Bild auf, dass häufig ein PKW von befragten Personen benutzt wird, wenn die Kernstadt besucht wird. 28,6% der befragten Personen geben an, immer mit dem PKW in die Innenstadt zu fahren, 40,5% benutzen bei einem Innenstadtbesuch häufig ein Auto. Mehr als zwei Drittel der Teilnehmer*innen (69,1%) nutzt somit häufig oder immer einen PKW, um in die Innenstadt zu gelangen, nur 7,1% der Teilnehmenden nutzen dafür nie ein Auto. Zuvor wurde, um abschätzen zu können, in welchen Ortsteilen befragte Menschen wohnen, nach ihren wichtigsten Verkehrsrouten gefragt, wobei deutlich wurde, dass zahlreiche Teilnehmer*innen in den Katastralgemeinden Großweinberg, Markersdorf, Tausendblum und Haag wohnen.

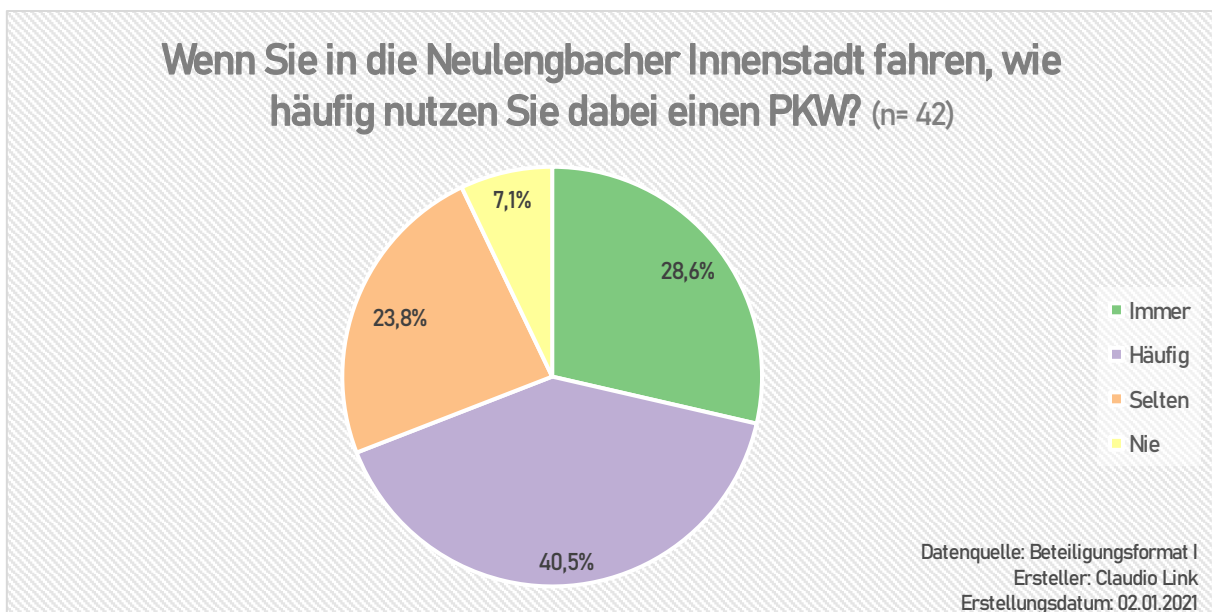


Abbildung 33: Stimmungsbild PKW-Nutzung Innenstadt; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I

Anschließend werden all jene Personen, die selten, häufig oder immer einen PKW nutzen, um in die Innenstadt zu gelangen, in der folgenden Frage nach den bevorzugten Parkmöglichkeiten gefragt. Obwohl um die Kernstadt mehrere kostenfreie und zeitlich unbegrenzte Parkmöglichkeiten (Klosterbergparkplatz, Parkplatz Reichelgasse, Wiener Straße, Parkplatz Alter Markt, Park&Ride-Anlage) existieren und laut einer Erhebung des Verkehrsplanungsbüros KOMOBILE (2019) ausreichend Parkmöglichkeiten für Besucher*innen des Zentrums bieten, bevorzugen mehr als zwei Drittel von 39 Befragten einen Parkplatz direkt in der Kurzparkzone der Innenstadt. Auch die Parkmöglichkeiten in der Wiener Straße und am Klosterbergparkplatz werden, so angegeben, von zahlreichen Befragten

häufig benutzt. Der Parkplatz am Alten Markt, der am weitesten von der Innenstadt entfernt ist und südlich vom Bahnhof *Neulengbach Stadt* liegt, wird nur von einer befragten Person häufig genutzt.

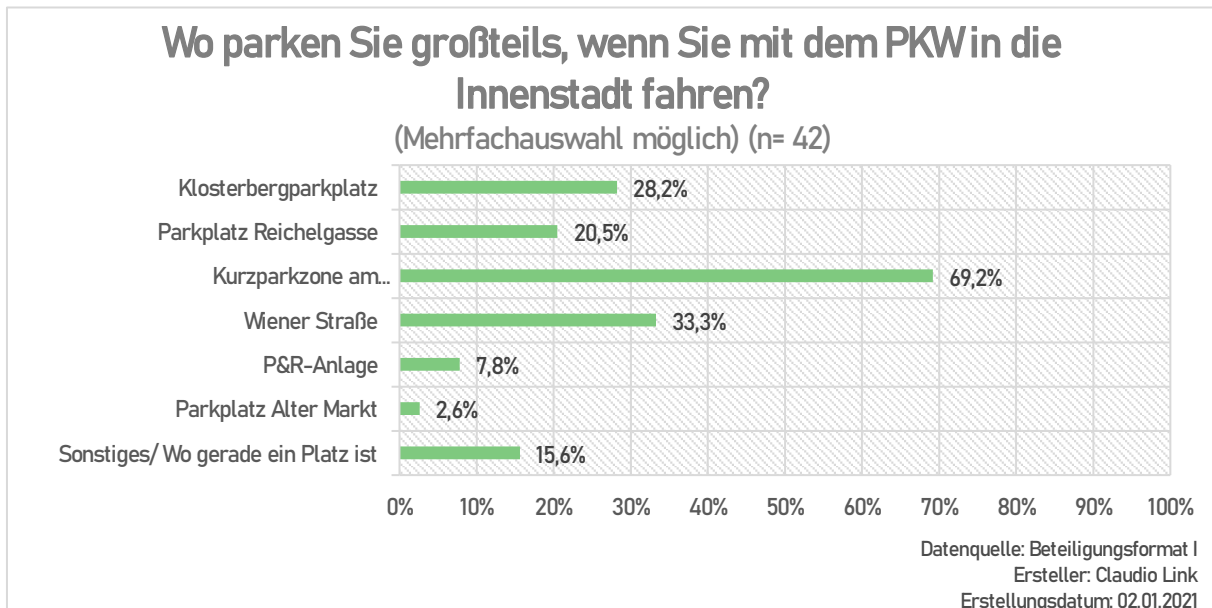


Abbildung 34: Stimmungsbild Parkplätze; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I



Abbildung 35: Stark frequentierter Klosterbergparkplatz; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 18.09.2020

Der letzte Teil der ersten aktivierenden Befragung gibt einen Einblick in die Zufriedenheit der Befragten mit ausgewählten Mobilitätsparametern. Im folgenden Diagramm wurden die Mittelwerte der Bewertungen in einem Netzdiagramm dargestellt, um eine direkte Vergleichbarkeit der einzelnen Aspekte zu bekommen. Eine hohe Zufriedenheit herrscht unter den Teilnehmer*innen allgemein mit der Erreichbarkeit von zentralen Orten wie der Innenstadt und der Bahnhöfe, in einem weiteren Schritt wäre zu erfragen, durch welche Verkehrsmittel die Erreichbarkeit bereits gegeben ist. Auch die Zugverbindungen der inneren Westbahnstrecke von Wien nach St. Pölten werden durchschnittlich gut

bewertet. Drei scheinbar kritische Punkte stellen die Buslinien, das Radwegnetz und die allgemeine Verkehrssicherheit dar. Mit der abschließenden Möglichkeit, ein Statement zur Mobilitätszufriedenheit zu setzen wurde deutlich, dass die meisten befragten Personen nie oder selten Buslinien benutzen, da die Anbindung von zentralen Orten (Anm.: Kernstadt, Geschäfte/ Fachmarktzentrum an der B19, Bahnhöfe) an Katastralgemeinden kaum vorhanden ist. Auch ist kein sicheres Radwegenetz und teils Fußwegnetz vom Zentrum Neulengbachs zu anderen Katastralgemeinden hin vorhanden, was laut einigen Statements auch auf die für Fahrradfahrer*innen und zu Fuß-Geher*innen besonders niedrige

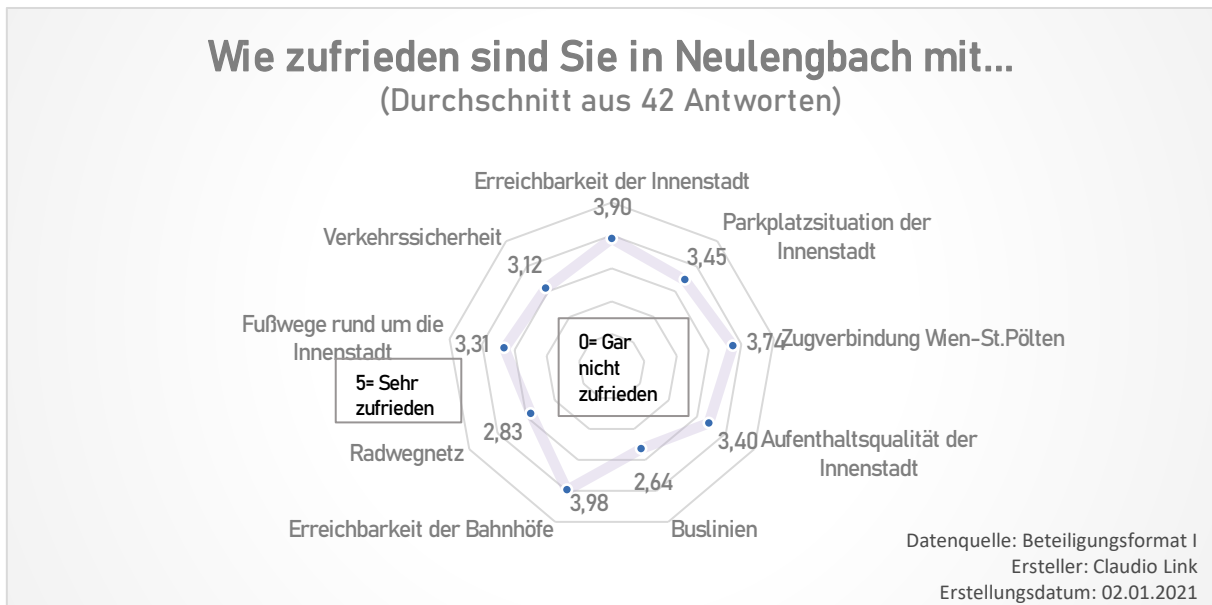


Abbildung 36: Stimmungsbild Zufriedenheit; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat I

Verkehrssicherheit zurückzuführen ist. Damit scheinen bereits einige Brennpunkte erkannt, im anschließenden Format wird sich detaillierter mit Brennpunkten auseinandergesetzt.

6.2.2 Format II – Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte

Im zweiten Beteiligungsformat wird im Zeitraum 04.01. bis 11.01.2021 eine aktivierende Befragung inkl. Stellungnahmeverfahren über die Plattform *Tricider* durchgeführt. Bürger*innen wird hierbei folgende Frage gestellt: *Wo sind für Sie die Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte Neulengbachs?* Beteiligte können Vorschläge für Brennpunkte und Verkehrsschwachpunkte in ihrer Gemeinde niederschreiben und andere niedergeschriebene Aspekte mit einem Punkt bewerten, sollten sie dem Argument zustimmen. Zusätzlich können Teilnehmer*innen schriftlich miteinander diskutieren bzw. zu Vorschlägen schriftlich Stellung beziehen, was ausführlich genutzt wird. Die Teilnahme ist ähnlich zahlreich wie jene des ersten Beteiligungsformates. Insgesamt werden in diesem Format 48 Vorschläge und dazu 50 Kommentare gepostet, durch die Rahmenbedingungen der benutzten Website und (freiwillige) Anonymität kann jedoch keine eindeutige Zahl an teilnehmenden Personen definiert werden, wie es im ersten Format war, was im Vergleich zu nicht online durchgeführten Beteiligungsprozessen einen erheblichen Nachteil darstellt. Deutlich wurde rasch, dass nicht ausschließlich Probleme aufgezeigt wurden, sondern auch zahlreiche Ideen und Lösungsansätze im

Kontext zu bestehenden Brennpunkten niedergeschrieben und diskutiert wurden, welche in der Reihung des Abstimmungsergebnisses die am höchsten bewerteten Punkte darstellen. In der Karte in Abbildung 37 sind alle Vorschläge dargestellt, für die vier oder mehr Personen abgestimmt haben.

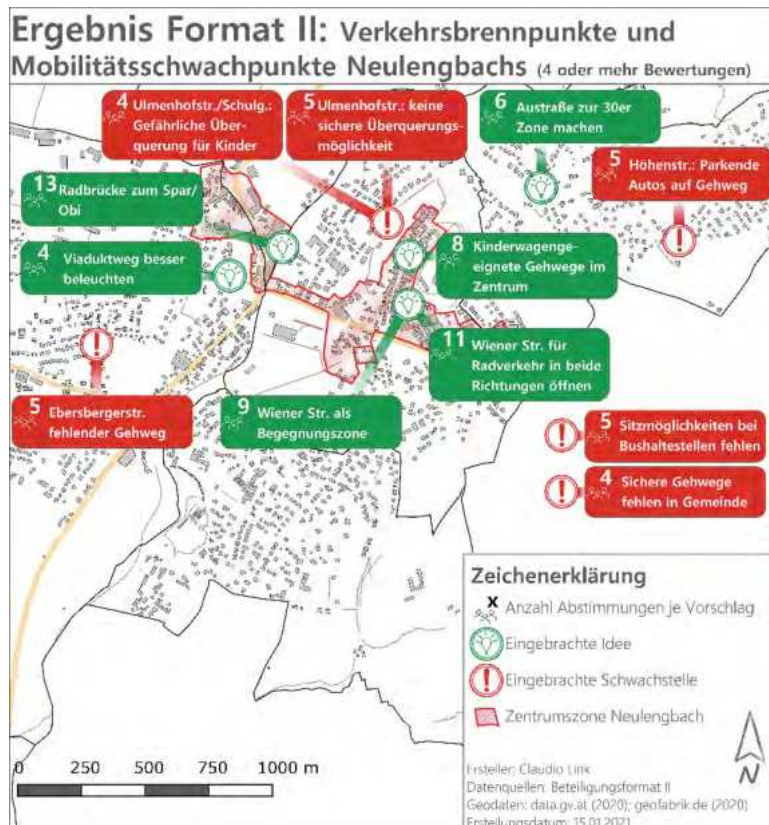


Abbildung 37: Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte; Eigene Darstellung; Datenquellen: Beteiligungsformat II, DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online

Die obersten vier der besten bewerteten Vorschläge befinden sich räumlich allesamt in der vom Land Niederösterreich ausgewiesenen Zentrumszone. Auffällig ist auch, dass sechs der in der Karte dargestellten Vorschläge nicht ausschließlich Brennpunkte, sondern auch Ideen zu Lösungsvorschlägen beinhalten. Die Themen Radverkehr und Fußverkehr wurden ebenfalls stark aufgegriffen, der Vorschlag mit 13 Abstimmungen betrifft einen Lösungsvorschlag für den Umweg, der vom Laabentalradweg hin zu Geschäften an der B19 existiert. Der Umweg, der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen über die B44 und B19 entlang eines schmalen Gehsteiges oder über die Straßenfläche führt, stört zahlreiche der teilnehmenden Personen, wie in der Diskussion zu dem Punkt gesehen werden kann. (vgl. Beteiligungsformat II: Antwort 1)



Abbildung 38: Vom Laabentalradweg (links im Bild) aus können Geschäfte an der B19 (rechts im Bild) nicht direkt erreicht werden; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

Die folgenden zwei Vorschläge mit 11 und neun Stimmen betreffen beide die Wiener Straße, hierbei wird einerseits die für Radfahrer*innen fehlende Anbindung an das Zentrum von Süden kommend kritisiert und andererseits „Der Hürdenlauf wegen am Gehsteig parkenden Autos [...]“ (Beteiligungsformat II 2021: Antwort 3) bemängelt, als mögliche Lösung wurde die Schaffung einer Begegnungszone genannt bzw. der Wunsch, die Wiener Straße in beiden Richtungen für den Radverkehr freizugeben. Besonders zahlreich werden in weiteren Vorschlägen Beispiele für mangelnde Fußinfrastruktur genannt, wie in der Austraße, Höhenstraße und Ebersbergerstraße, die laut Angaben der Beteiligten allesamt wichtige Fußwege zu um das Zentrum bzw. um Bahnhöfe liegende, dicht besiedelte Siedlungen darstellen. Ebenfalls stört laut den Teilnehmer*innen die die 50er-Zone in der schmalen Austraße die Verkehrssicherheit von Fußgehenden und Radfahrenden.



Abbildung 39: 50er-Zone und fehlende Gehwege in der Austraße trotz schmaler Zweirichtungsfahrbahn; Eigenes Foto; Aufnahmedatum 12.05.2021

Brennpunktclustering:

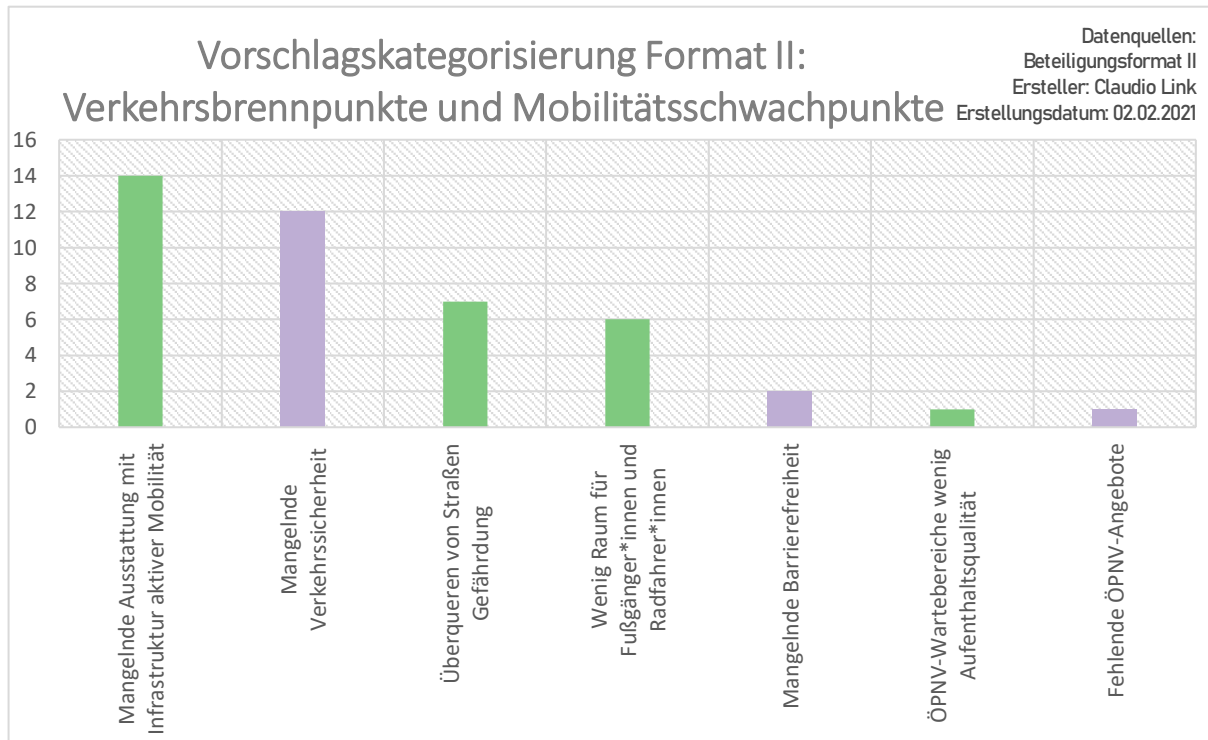


Abbildung 40: Vorschlagskategorisierung Brennpunkte; Eigene Darstellung; Datenquelle: Beteiligungsformat II

Um alle von Teilnehmer*innen aufgezählten Brennpunkte zusammenfassend miteinzubeziehen, werden diese hier kategorisiert. 43 der 48 eingebrachten Vorschläge sind in deutlicher Form Brennpunkten oder Verkehrsschwachpunkten zuzuordnen. Diese 43 Vorschläge werden an dieser Stelle nach den in Kapitel 3.2.2 definierten Verkehrsherausforderungen des Kleinstadttyps der *kleinen Zwischenstadt* kategorisiert (grüne Säulen in Abb. 32) bzw. mit weiteren Herausforderungen ergänzt (violette Säulen in Abb. 32), falls Vorschläge zu keinem der theoretisch definierten Herausforderungen zuordenbar sind. 14 Punkte betreffen die Kategorie *Mangelnde Ausstattung mit Infrastruktur aktiver Mobilität*, sechs werden in die Kategorie *wenig Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen* eingeordnet, wobei diese Kategorie sich von der ersten Kategorie dadurch unterscheidet, dass schmale Gehsteige und Fußwege im gesamten Ortsgebiet und parkende PKWs auf Gehsteigen, nicht ausschließlich im Stadtzentrum, angesprochen werden. Die Kategorie der *mangelnden Ausstattung mit Infrastruktur aktiver Mobilität* befasst sich mit fehlenden Gehsteigen oder Radwegen. Zahlreiche der eingebrachten Argumente betreffen die Verkehrssicherheit, 12 Punkte sind dieser ergänzenden Kategorie zuzuordnen, sieben Argumente befassen sich explizit mit der Gefährdung, die beim Überqueren von Straßen entsteht. Da sich nicht alle genannten Brennpunkte in die theoretische Einteilung eingliedern lassen, werden an dieser Stelle Herausforderungen um drei Kategorien, *mangelnde Verkehrssicherheit*, *mangelnde Barrierefreiheit* und *fehlende ÖPNV-Angebote*, erweitert. Aspekte der Kategorie *mangelnde Verkehrssicherheit* beziehen sich stark auf ein geringes Maß an Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr, aber auch auf unübersichtliche Kreuzungsbereiche für den MIV. Mangelnde Barrierefreiheit wird durch zwei Vorschläge ersichtlich, die beinhalten, dass Schwachpunkte von

Mobilität schnell gefunden werden, sobald Orte aus Sicht des Behindertengleichstellungsgesetzes betrachtet werden (vgl. Beteiligungsformat II: Antwort 23). Ein Argument bezieht sich auf eine geringe Aufenthaltsqualität von ÖPNV-Stationen bzw. darauf, dass insbesondere bei Bushaltestellen Überdachungen fehlen, die vor Niederschlag schützen, dass Sitzgelegenheiten fehlen und, dass an mehreren Stationen die Aufenthaltsqualität durch Lärm und Immissionen gemindert wird. Ein Vorschlag betrifft *fehlende ÖPNV-Angebote* und fordert einen Permanentverkehr mit einem E-Shuttle. (vgl. Beteiligungsformat II: Antworten 8 und 21)

6.2.3 Format III – Ziel- und Quellorte von Verkehr

Da es für ein vertieftes Verständnis der aktuellen Verkehrssituation Neulengbachs essenziell ist, sich mit Ziel- und Quellorten von Verkehr in Neulengbach zu beschäftigen, wird im Zeitraum 11.01.-18.01.2021 über die Website *Padlet* eine partizipative Kartierung von Orten, die häufig von der Bevölkerung aufgesucht werden, durchgeführt. Insgesamt sind 132 Punkte in der Karte in Abb. 33 eingezeichnet. Sobald ein bereits in der Karte eingetragener Ort von Personen besucht wird wie beispielsweise der Bahnhof *Neulengbach Stadt*, können Teilnehmer*innen diesen Ort als zusätzliche/r Besucher*in markieren. 122 der 132 eingetragenen Nadeln befinden sich innerhalb des Gemeindeareals Neulengbachs, davon liegen wiederum 43% (53 Markierungen) in der vom Land Niederösterreich ausgewiesenen Zentrumszone sowie 23% (28 Markierungen) in der eigens definierten Kernstadt. Die häufigsten Ziele stellen neben der Kernstadt die Geschäfte beim Fachmarktzentrum an der B19 (11 Markierungen), weitere Handelseinrichtungen an der Kreuzung B19/ St. Pöltner Straße (8 Markierungen), Punkte in der Ortschaft Au am Anzbach (Katastralgemeinde Großweinberg) (8 Markierungen) und der Bahnhof Neulengbach Stadt (4 Markierungen) dar.



Abbildung 41: Ziel- und Quellorte von Verkehr; Quelle: Beteiligungsformat III

6.2.4 Format IV – Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach I

Im vierten Format wird vom 18.-25.01.2021 ein gemeinschaftliches Brainstorming inkl. einer Stellungnahme mittels Abstimmung auf einer Online-Pinnwand der Website *Padlet* durchgeführt. Beteiligte können hier Ihre konkreten Ideen und Visionen, die zuvor bereits teilweise direkt zum Forscher oder über eines der bisherigen Formate kommuniziert wurden, eintragen und gegenseitig

bewerten. Ideen mit über zehn positiven Abstimmungen am Stichtag des 25.01.2021 werden einerseits in dem folgenden empirischen Schritt der Expert*inneninterviews diskutiert und dessen mögliche Umsetzung im fünften Beteiligungsformat von den beteiligten Bürger*innen konkretisiert. Insgesamt werden in diesem Beteiligungsschritt 39 Ideen eingebracht und bewertet. In Tabelle 8 sind all diese Ideen aufgelistet, um einen Einbezug von Meinungen aller zu gewährleisten und das Ergebnis transparent darzustellen.

Idee	Positive Abstimmungen	Negative Abstimmungen
Radbrücke vom Laabentalradweg zum Spar/ Obi	23	2
Kinderwagengeeignete und behindertengerechte Gehwege und Überquerungen im gesamten Gemeindegebiet, insb. im Stadtzentrum	17	0
Geschwindigkeitsreduktionen durch bauliche Maßnahmen um tatsächliche 30er-Zonen zu erreichen	17	0
Fahrradwege mit Katastralgemeinden vernetzen und Radwegnetz verdichten	16	0
Verlängerung Gehweg Weinbergstraße bis zum Kindergarten	16	0
Begegnungszonen im Stadtzentrum, zB Wiener Straße bis B44	14	0
Gehweg vom Parkhaus entlang der Hauptstraße in den Ort viel zu schmal	13	0
Schaffung und Erhaltung attraktiver Fußwege	13	0
Wiener Straße für Radverkehr in beide Richtungen öffnen	13	0
Abschnitt Neulengbach - Emmersdorf sicherer gestalten	12	0
Durchfahrtssperre bei Sindelarstraße oder Sportplatz	12	0
Überquerungsmöglichkeiten Ulmenhofstraße sicherer machen, inkl. Zebrastreifen Kreuzung Klosterbergstraße	12	0
Austraße zur 30er-Zone machen	11	0
Radweg entlang der Bahnstrasse (Kreuzung B19 bis Abzweigung Stadtzentrum Neulengbach)	10	0
Zebrastreifen B19 Übergang Hofer zu DM	10	0
Flächendeckend 30er Zonen	11	1
Fußgängerzone im Stadtzentrum Neulengbach	12	2
gesicherte Überquerung der B19 in Inprugg für Rad- und Fußverkehr (inkl. Anbindung Radweg)	9	0
Gehweg Hainfelder Straße sicherer machen (zu schmal)	8	0
Gehweg in der Höhenstraße ohne abgestellte Autos	8	0

Abstellplätze für zwei- und vierrädrigen Verkehr gleichgewichteter aufteilen (Zentrum)	8	0
Sichere Sitzmöglichkeiten bei den Bushaltestellen im gesamten Gemeindegebiet	8	0
Befestigung Verbindungsstück zwischen Lieglweg und Danckelmannallee (aktuell stellenweise tiefer Schotter)	7	0
Garnisonstraße 30er	7	0
Gehsteige im Stadtzentrum autofrei machen	7	0
Viaduktweg für Radfahrer öffnen	8	1
Mehr geregelte Fußgängerübergänge auf der B19!	6	0
Radbrücke Emmersdorfer Straße zur Untereichengasse	7	1
mehr Sicherheit auf den Gehwegen (keine Autos, Markierungen für Sehschwache, Entfernung von Schnee und Glatteis, Abschrägungen für Rollstühle und Kinderwägen,...)	5	0
30er Zone Dorfstraße Markersdorf	5	0
Schaffung eines Anrufsammeltaxis/ Rufbusses/ Minibusses	7	2
E-Shuttle Permanentverkehr auf festgelegter Strecke	7	3
Viaduktweg besser beleuchten	3	0
Nextbike-System für Neulengbach	6	3
Fußgängerübergang auf der B44 beim Heitzerhofweg hinüber zum Gehweg entlang der Friedhofsmauer.	2	0
Verlängerung des Gehweges auf der Höhenstraße	3	1
Weinbergstraße als Spielstraße	3	1
Verkehrsspiegel an Kreuzungen Hohlweggasse/ Kröner- und Gebauergasse	1	0

Tabelle 8: Ergebnis Beteiligungsformat IV (Stand 25.01.2021); Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV

Aufgeteilt auf die in Kapitel 3.2.2 definierten Herausforderungen beziehen sich besonders zahlreiche Lösungsansätze auf die mangelnde Ausstattung mit Infrastruktur aktiver Mobilität, was vor allem Vernetzungen von Fuß- und Radwegen betrifft. Dazu bestehen Vorschläge, die Radbrücken z.B. vom Laabentalradweg zur B19 und neue Radwege, z.B. entlang der Bahnstraße beinhalten oder Verlängerungen von Gehsteigen. Deutlich wird ebenfalls der Wunsch nach einer Schaffung von mehr und sicheren Überquerungen von Straßen, besonders von stark befahrenen Verkehrsachsen wie der B19. Einige Wünsche betreffen Verkehrsberuhigungen, wie die Errichtung von 30er-Zonen, um Straßenabschnitte auch durch bauliche Maßnahmen sicherer zu machen und andererseits, um das Zentrum mittels Begegnungszone oder Fußgängerzone zu beruhigen. Welche der von beteiligten Bürger*innen vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes als leicht umsetzbar definiert werden können, sollte bei der Erstellung dessen weiter geprüft werden. In Kapitel 7 werden

Handlungsfelder definiert, mit denen sich laut Expert*innenmeinungen und laut der Literaturrecherche Mobilitätskonzepte einer *kleinen Zwischenstadt* auseinandersetzen sollen. Zu jeweiligen definierten Handlungsfeldern werden beispielhaft passende Bürger*innenideen der Kapitel 6.2.4 und 6.2.5 hinzugefügt und hervorgehoben.



Abbildung 42: Von Teilnehmer*innen gewünschte Begegnungszone bzw. gewünschte Öffnung gegen die Einbahn für Radfahrende in der Wiener Straße; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

6.2.5 Format V – Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach II

Im letzten Format des Beteiligungsprozesses, von 25.01.-01.02.2021 durchgeführt, sollen die beteiligten Personen alle in Tabelle 9, somit die im Abstimmungsprozess beliebtesten, genannten Ideen mit über zehn positiven Abstimmungen konkretisieren und deren mögliche Umsetzungen ausarbeiten. Um die Interaktion zwischen Forscher und Bürger*innen zu stärken, wurden bei manchen der Ideen zu Beginn Fragen vom Forscher gestellt, auf die Bürger*innen eingehen konnten. Da dieser Beteiligungsschritt als zentrales Ergebnis des Prozesses gesehen werden kann und Meinungen der Bevölkerung unbedingt miteinbezogen werden sollen, wird das Ergebnis in folgendem Maßnahmenkatalog der beteiligten Bürger*innen vollständig dargestellt und die zentralen Ideen hervorheben. Die Inhalte der Tabelle inkl. dazugehörigen Grafiken sind von teilnehmenden Personen erarbeitet, kursiv markierte Diskussionsanregungen wurden vom Forscher zu Start des Beteiligungsformates hinzugefügt.

Maßnahmenkatalog beteiligter Bürger*innen:

Idee (Abstimmungsergebnis Format IV in Klammer)	Kommentieren Sie, wie die Umsetzung der jeweiligen Punkte realistisch aussehen könnte.
Radbrücke vom Laabentalradweg zum Spar/ Obi (+21)	<ul style="list-style-type: none"> • Holzbrücke für Fuß- und Radverkehr • Routen davor und danach müssen mitgeplant werden. Wie kommt man zum Hofer/Lidl/Penny/... aber auch in die andere Richtung ins Ortszentrum, vom/zum Bahnhof,...
Kinderwagengeeignete und behindertengerechte Gehwege und Überquerungen im gesamten	<ul style="list-style-type: none"> • Überquerungen werden sicherer wenn die Kfz Geschwindigkeit reduziert wird.

<p>Gemeindegebiet, insb. im Stadtzentrum (+17)</p>	
<p>Geschwindigkeitsreduktionen durch bauliche Maßnahmen um tatsächliche 30er-Zonen zu erreichen (+17)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Welche baulichen Maßnahmen sind dafür Ihrer Meinung nach sinnvoll?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnverschwenkungen um Fahrbahnteiler herum errichten • Fahrbahn schmaler machen • Vorbild Holland - das ist eine dort ganz normale Straße, welche in beide Richtungen befahren werden kann.  <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlich zu baulichen Maßnahmen ja, sonst würde weiterhin die 30er-Beschränkung überschritten werden
<p>Fahrradwege mit Katastralgemeinden vernetzen und Radwegnetz verdichten (+16)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Was/ Wo sind Ihrer Meinung nach wichtige Routen/ Knotenpunkte? Welche Orte müssen angebunden werden? (z.B. Bahnhof Neulengbach Stadt, Hauptplatz, ...)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radwegenetz verdichten sagt sich so leicht. Wir sind am Land, die Verkehrsdichte ist insgesamt aktuell nicht so hoch, dass gesonderte Radweginfrastruktur abseits der Hauptstraßen auf breiter Basis finanzierbar wäre. Meiner Einschätzung nach müssen Maßnahmen gesetzt werden, die bestehenden Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger sicherer zu machen. #Tempolimit • Auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, z.B. B19 oder Bahnstraße wären echte Radwege (keine Alibistreifen) und ordentliche Gehwege hingegen sehr wichtig. Die Hainfelderstraße wäre auch ein lohnendes Beispiel. Und natürlich eine sichere Anbindung von Inprugg <ul style="list-style-type: none"> - Radfahren auf der B19 ist gefährlich und würde es auch mit Radwegen bleiben. Es gibt ja den Radweg Grosse Tulln. - Von Inprugg aus kann man die B19 überqueren in die Stadlgasse und dann vor der Brücke rechts gehen und kommt so nach Neulengbach. - Sichere Radwege zu den Geschäften brauchen wir

<p>Verlängerung Gehweg Weinbergstraße bis zum Kindergarten (+16)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch eine Spielstraße möglich, um ein gleichberechtigtes und kindersicheres Nebeneinander zu garantieren.
<p>Begegnungszonen im Stadtzentrum, zB Wiener Straße bis B44 (+14)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Denken Sie an eine mögliche Begegnungszone. Wie sollte diese aussehen? (Sitzmöglichkeiten, Radabstellplätze, Wegbeschilderungen,...)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Sommer Schattenmöglichkeit durch Grün. Vertikalbeete aufstellen. Sitzmöglichkeit mit Tischchen z.B. fürs Schreiben oder fürs Stricken (Anleitung auflegen können) • Der Bereich Wienerstraße bis Postgasse hat bereits sehr breite Gehsteige, allerdings nicht breit genug, um Radfahren (gegen die Einbahn) und begehen für Fußgänger gemeinsam zu ermöglichen. Es würden ebenso nur 2-4 Parkplätze wegfallen. Alle anderen UnternehmerInnen haben eigene Parkplätze. Da auch viele Eltern und Kinder diese Strecke (Richtung VS) frequentieren, könnte man hier erproben, wie so eine Begegnungszone in Neulengbach funktionieren könnte, ohne große bauliche Maßnahmen vornehmen zu müssen. Im Prinzip müsste das Teilstück 'nur' auf ein Niveau gebracht werden.
<p>Gehweg vom Parkhaus entlang der Hauptstraße in den Ort viel zu schmal (+13)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Gibt es Ihrer Meinung nach einfache Möglichkeiten, den Gehweg zu verbreitern?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Indem der Zaun nicht großzügig auf Kosten des Gehsteigs aufgestellt wird. Aktuell sind breite Steher verbaut, welche erst innerhalb des Randsteins beginnen. Und ja, die beste Idee wäre wohl der Straße ihrem Autobahncharakter zu nehmen und ein paar cm Breite für Fußgänger und Radfahrer abzuzweigen.
<p>Schaffung und Erhaltung attraktiver Fußwege (+13)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Was macht einen Fußweg für Sie attraktiv? (Wegbreite, Beschattung, Sitzmöglichkeiten, Erreichbarkeit,...)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gute Frage. Auch: wo möchte man hingehen? Es gab eine Studie vom VCÖ, die haben beschrieben, dass die Fließgeschwindigkeit des KFZ Verkehrs neben dem Gehsteig viel damit zu tun hat wie viele Leute dort gehen. Hat also etwas mit der Attraktivität zu tun. Breite ist wichtig, damit ein sicherer Abstand zu KFZ gegeben ist. • Attraktiv beginnt bei der Benutzbarkeit für alle Personengruppen und beim Sicherheitsgefühl - beides ist wenig gegeben. Wichtig sind auch geringe Einflüsse von Lärm, Gerüchen, Staub, Abgasen und gut erreichbare Frequenzpunkte. Ein Gleichgewicht von Verweilen wollen und vieles erledigen wollen ist wichtig. Dazu zählt Infrastruktur von Geschäften, Arztpraxen etc., Grünplätze... es sollte halt für alle etwas dabei



	<p>sein - dzt. sind Zentrum, B19, B44 nur für den durchfahrenden Autoverkehr attraktiv.</p> 
<p>Wiener Straße für Radverkehr in beide Richtungen öffnen (+13)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzen!
<p>Abschnitt Neulengbach - Emmersdorf sicherer gestalten (+12)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Mit welchen Maßnahmen kann das gelingen?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> •  <ul style="list-style-type: none"> • Tempolimit • Gehsteig auf zumindestens einer Seite
<p>Durchfahrtssperre bei Sindelarstraße oder Sportplatz (+12)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beim Stadionende je einen großen Steinblock am Weg und in der Wiese aufstellen (um ein Umfahren auszuschließen) und mit Reflektoren absichern - einfach und günstig und schnell umsetzbar.
<p>Überquerungsmöglichkeiten Ulmenhofstraße sicherer machen, inkl. Zebrastreifen Kreuzung Klosterbergstraße (+12)</p>	<p><i>Diskussionsanregung des Forschers: Mit welchen Maßnahmen können Überquerungsmöglichkeiten sicherer werden?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • [1. Kommentar wegen Unlesbarkeit entfernt] • Tempolimit, Schwellen, Verengung, Zebrastreifen.... nur bitte nicht noch eine Ampel.
<p>Austraße zur 30er-Zone machen (+11)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • vorhandene 30er-Zone erweitern, Halte- und Parkverbote, Fahrbahnschwellen im Kreuzungsbereich Schielestraße, Markierungen für Fuß- und Radverkehr (siehe Niederlande), Gespräche mit AnrainerInnen, wenn erforderlich Präsenzkontrolle

Tabelle 9: Ergebnis Beteiligungsformat V; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat V

6.3 Ergebnisse Interviewauswertung

6.3.1 Charakteristika der *kleinen Zwischenstadt*

In der ersten durch die strukturierende Inhaltsanalyse gefilterten Kategorie berichten Interviewpartner*innen über ihre Wahrnehmung Neulengbachs und anderer Kleinstädte, was zu einer verbesserten Beschreibung des definierten Raumtyps der *kleinen Zwischenstadt* führen soll, um in den anschließenden Teilkapiteln deutliche Aussagen über Herausforderungen und mögliche Inhalte eines Mobilitätskonzepts formulieren zu können.

Zunächst wird von Interviewpartner*innen auf einer zusammenfassenden Ebene ausgeführt, was Kleinstädte in Österreich ausmacht und warum eine Auseinandersetzung mit dieser Siedlungsform notwendig ist. Besonders die mobilitätsbezogene Auseinandersetzung mit Kleinstädten ist als essenziell anzusehen. Da Kleinstädte im suburbanen Raum oft ideal zu Lebensentwürfen von Individuen passen, werden sie in Zukunft weiterhin einen beliebten Wohnort darstellen und daher soll man sich damit auseinandersetzen, wie sich Mobilitätsansprüche, die Menschen haben, an die Rahmenbedingungen der Kleinstädte anpassen sind. (vgl. IP4: Z. 17-23) Das Argument des befragten Mobilitätsdesigners (IP4) impliziert, dass Mobilitätsbedürfnisse von Menschen noch nicht oder unzureichend an die beliebte Siedlungsform der Kleinstadt angepasst sind, aber auch, dass sich Mobilitätsbedürfnisse an vorhandene Strukturen in Kleinstädten einbetten müssen. Da kleine Städte auch häufig Bevölkerungswachstum ausgesetzt sind, unterscheiden sie sich laut Frau WENINGER von ROSINAK&PARTNER (IP5) nicht besonders von Groß- oder Mittelstädten, mit Ausnahme der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung, da Kleinstädte keine so leistungsfähigen ÖPNV-Verkehrsmittel besitzen wie größere Städte, zusätzlich sind der Fuß- und Radverkehr im Normalfall unterrepräsentiert. (vgl. IP5: Z. 15-18) Es ist anzunehmen, dass hier vor allem von Kleinstädten in suburbanen Gebieten die Rede ist, da diese häufig durch die vorhandene Suburbanisierung Bevölkerungswachstum aufweisen, während Bevölkerungen von Kleinstädten in Randlagen schrumpfen können. Da für Neulengbach ebenso ein leichtes Bevölkerungswachstum prognostiziert wird, scheint die Stadt adäquat zu der Definition von IP5 zu passen. „Das ist (..) sonst mit Kleinstädten (..) aus der verkehrsplanerischen Sicht äh haben sie alle ähnlich vergleichbaren Probleme, hängt vom Einzugsbereich ab, sind sie Einkaufsstadt, sind Sie Verwaltungstadt, sind sie sonst ein Zentrum und das sind meistens ländlichen Einzugsbereiche. Meistens natürlich dann auf eine individuelle Mobilität angewiesen sind, entweder Auto oder Fahrrad. Hängt immer von den Einzugsbereichen ab, [...]“ (IP6: Z. 4-9) Herr MOLITOR aus dem Verkehrsplanungsbüro KOMOBILE (IP6) schließt mit dieser Aussage ein, dass zwischen Kleinstädten Unterschiede bestehen, obwohl sie in gewissen verkehrsplanerischen Parametern eine Ähnlichkeit besitzen. Ebenso beschreibt er den Aspekt, dass aufgrund der Strukturen häufig auf individuelle Mobilitätsformen wie dem MIV oder Radverkehr zurückgegriffen wird, weil eine Angewiesenheit dazu besteht. Hierbei wird angenommen, dass in der *kleinen Zwischenstadt*, die ein hohes Maß an Zersiedelung aufweist, Abhängigkeit zu individueller Mobilität vor allem im Kontext zum MIV vorherrscht. Verkehrsbezogene Herausforderungen, die in Neulengbach bzw. in dem

definierten Kleinstadttypus auffindbar sind, werden im folgenden Teilkapitel ausführlicher behandelt, zunächst werden noch typische Charakteristika von Neulengbach aufgezeigt.

Der Vizebürgermeister und Stadtrat für Mobilität und Jugend Neulengbachs (IP1) sieht nicht nur Kleinstädte generell als beliebt an, sondern auch Neulengbach: „Es ist für mich ähm (.) ein Ort, der einfach sehr lebenswert ist, auch aufgrund seiner Lage halt, na. Weil man halt einerseits am Land ist in einer mittelhügeligen bzw. bergigen Region, wo man nahe zu Zentren wie Wien und St. Pölten ist. Vor allem zu Wien natürlich. Und ja, von dem her eigentlich optimal, weshalb auch glaube ich viele gerne bei uns in der Region wohnen (.) würden.“ (IP1: Z. 13-17) Zentral in dieser Aussage ist die Lebensqualität, die laut seiner Angabe einerseits durch die Lage im ländlichen Raum entsteht und andererseits durch die Nähe zu wichtigen Zentren vorhanden ist. Das Zitat deutet darauf hin, dass besonders durch das Zusammenspiel dieser zwei Faktoren Neulengbach als sehr lebenswerte Gemeinde gesehen wird und zeigt ebenfalls, dass Neulengbach als ein ländlich geprägter Ort wahrgenommen werden kann, der von der Nähe zu den Zentren Wien und St. Pölten profitiert. Dieser Aspekt deckt sich mit der Klassifikation der Statistik Austria nach dem Urban-Rural-Index, laut dem Neulengbach in einem ländlichen Raum, aber in ausgeprägter Nähe zu Zentren liegt. Herr POLATSCHEK-FRIES (IP3), ein Mobilitätsmanager der Region NÖ-Mitte beschreibt Neulengbach in ähnlicher Form, für ihn liegt die Kleinstadt am Rande des Speckgürtels von Wien und besitzt eine hohe Potenzialstellung, mobilitätsbezogen befindet sich die Gemeinde seiner Ansicht nach in der begünstigten Lage, örtlich direkt an der inneren Westbahnstrecke zu liegen, wodurch bereits ein adäquates Verkehrsangebot für Pendler*innen auf der Westachse und Schüler*innen besteht, was sich mit der Sichtweise von PORSCHE et al. (2019) deckt, die beschreiben, dass Pendler*inneninfrastruktur in Kleinstädten häufig vergleichsweise adäquat ausgebaut ist. (vgl. IP3: Z. 5-6 und Z. 100-103; vgl. PORSCHE et al. 2019: 32f.) Weiters wird Neulengbach als wichtiger wirtschaftlicher Standort gesehen, wie der Vizebürgermeister von Eichgraben (IP2) beschreibt, sind die meisten Geschäfte der ganzen Region in Neulengbach und die Gemeinde kann für ihn weiters als Ort gesehen werden, in den man aus umliegenden Katastralgemeinden oder anderen Gemeinden zum Einkaufen fährt. (vgl. IP2: Z. 7-8) Was der Interviewpartner jedoch nicht definiert, ist, welcher Raum für ihn als ganze Region gilt. Eine häufige Praxis beim Einkaufen in der Kernstadt Neulengbachs ist es, mit dem eigenen PKW in die Innenstadt zu fahren und möglichst direkt vor den aufgesuchten Geschäften zu parken: „Weil in Neulengbach ist das ganz klar, man schaut am Parkplatz, geht einkaufen und fährt wieder.“ (IP2: Z. 247-248) IP3 beschreibt ebenfalls diese Praxis, aber fügt hinzu, dass trotzdem zahlreiche Möglichkeiten existieren würden, nahe an der Kernstadt zu parken: „[...] man hätte auch die Möglichkeit, sehr sehr sehr zentrumsnah zu parken und dann in das Zentrum zu spazieren.“ (IP3: Z. 88-89) Die Aussage spielt auf die um die Kernstadt liegenden Parkplätze an, über dessen Nutzung in Kap. 6.2.1 ein Stimmungsbild von beteiligten Personen gesammelt wurde, wobei deutlich wurde, dass der Großteil der Befragten direkt in der Kurzparkzone am Hauptplatz parkt. Die angesprochene Kernstadt, in der sich der Hauptplatz befindet, wird von IP6 als ein historisches und sehr kompaktes Zentrum angesehen: „Ähm, Neulengbach

Stadt hat ein äh- einen historisch sehr intakten Kern, ist aber historisch sehr klein.“ (IP6: Z. 36-38) Er beschreibt weiter, dass Charakteristika des Zentrums auch von der Größe der Kernstadt und historisch bedingten Platzverhältnissen abhängig sind und je nach Struktur einer Klein- oder Mittelstadt die Innenstadt gänzlich anderen Rahmenbedingungen und somit Herausforderungen gegenübersteht. (vgl. IP6: Z. 23-26) Bezogen auf die Verkehrssituation des Untersuchungsortes, wird, abgesehen von der Innenstadt, besonders die innere Westbahnstrecke als wichtiges Verkehrsmittel hervorgehoben. Ebenfalls IP2 meint dazu, dass es sich bei der Bahnstrecke um eine gut ausgebaute und bekannte Verkehrsverbindung handelt. (vgl. IP2: Z. 208) In den Ergebnissen der Ausstattungsanalyse wurde bereits aufgezeigt, dass die innere Westbahnstrecke durch ihre Taktung und Anbindung an Wien sowie St. Pölten die wichtigste ÖPNV-Verkehrsachse darstellt.

6.3.2 Mobilitätsbezogene Herausforderungen

IP4 beschreibt, dass mobilitätsbezogene Herausforderungen in Kleinstädten eine weitaus gravierendere Rolle besitzen als in Großstädten, weil sich darin, auch wenn sie anderen Herausforderungen gegenüberstehen, bereits länger und intensiver damit beschäftigt wurde. (vgl. IP4: Z. 11-13) Auf den folgenden Seiten wird sich mit den als zentral anzusehenden verkehrsbezogenen Herausforderungen der *kleinen Zwischenstadt* beschäftigt und deren Einflüsse auf die Verkehrssituation aufgearbeitet. Dass Verkehr in allen Fällen Herausforderungen und Konflikte mit sich bringt, beschreibt Frau WENINGER mit folgender Aussage: „[...] ,Verkehr ist immer ein Konfliktthema, [...]“ (IP5: Z. 203) Deshalb kann angenommen werden, dass sich Lösungsansätze eines Mobilitätskonzeptes auf konkrete Konfliktfelder und somit auf die Lösung von Schwächen oder Risiken beziehen sollen.

Topographie und Zersiedelung:

Eine der am häufigsten genannten und diskutierten Herausforderungen Neulengbachs besteht in der Weiträumigkeit des Gemeindeareals. IP3 bezeichnet das große Gemeindegebiet gemeinsam mit den hügeligen topographischen Gegebenheiten der Gemeinde als die größte Herausforderung, der die Kleinstadt gegenübersteht. (vgl. IP3: Z. 9-10) Auch der Vizebürgermeister sieht eine der mobilitätsbezogenen Herausforderungen in der Zurücklegung großer Distanzen, um von einer der Katastralgemeinden zu zentral gelegenen Punkten zu gelangen. Kritisch aufgegriffen wird von dem Interviewpartner hier auch, dass ÖPNV-Systeme in abgelegenen Katastralgemeinden, als Beispiele werden die Katastralgemeinden Raipoltenbach und Markersdorf genannt, auch in Zukunft keine bedeutende Rolle spielen werden, da sie nicht rentabel wären. (vgl. IP1: Z. 127-130) Da Teile Neulengbachs weder durch aktive Mobilität, noch durch liniengebundenen ÖPNV erreichbar sind, wird angenommen, dass ein leistungsfähiger bedarfsorientierter ÖV eine wichtige Rolle in der Gemeindemobilität einnehmen könnte. Wenn es um die Setzung von Maßnahmen geht, um den MIV zu reduzieren, sieht Herr TERZIC Zersiedelung als ein Grundproblem für Verkehr an, wofür laut ihm abgesehen von weit zurückführenden historischen Entwicklungen misslungene Raumplanung verantwortlich ist. Besonders eindringlich formuliert er den Einfluss von Zersiedelung auf Maßnahmen, die darauf abzielen, den Autoverkehr zu reduzieren: „[...] ,dass Zersiedelung halt schon der Tod von

vielen Maßnahmen ist, die man setzen möchte, um jetzt zum Beispiel Autoverkehr zu reduzieren.“ (IP4: Z. 106-107) Die Aussage impliziert, dass aufgrund von Zersiedlung weniger Maßnahmen dazu führen können, den MIV zu reduzieren, als es in anderen Gemeinden mit einer dichteren Bevölkerungsstruktur der Fall wäre, was sich mit der Annahme deckt, dass liniengebundene ÖPNV und aktive Mobilität nicht in allen Bereichen einer zersiedelten Kleinstadt den Mobilitätsbedarf decken können. Neben der Siedlungsstruktur kann wie erwähnt auch die Topographie einer Gemeinde zu Herausforderungen beitragen. Im ÖPNV oder selbst im bedarfsorientierten ÖV stellt sich die Frage, ob eine realistische Bedienung durch die Topographie oder durch das Straßennetz umsetzbar ist, oder ob große Umwege durch naturräumliche Hindernisse wie Hügel entstehen. Je mehr naturräumliche Hindernisse hier bestehen, desto mehr Aufwand muss für einen Betrieb eines (bedarfsorientierten) ÖV-Mittels betrieben werden, was nach Herrn MOLITOR je nach vorhandener Topographie selbst die Chancen eines bedarfsorientierten ÖV-Mittels in Frage stellt. (vgl. IP6: Z. 123-132) Auch wenn in Neulengbach durch das Hügelland nur kleine naturräumliche Hindernisse bestehen, ist anzunehmen, dass gewisse Umwege zurückgelegt werden müssen, um zu ausgewählten Ortschaften zu gelangen. Wie IP3 und IP6 sieht ebenfalls der Vizebürgermeister von Eichgraben verkehrsbezogene Herausforderungen Neulengbachs in der Topographie und beschreibt das Problem anhand einer konkreten, nahe an der Kernstadt gelegenen Örtlichkeit: „Ich habe noch nie wen gesehen, der die steile Straße (Anm.: Klosterbergstraße, mit dem Rad) hinauffahrt, also das ist eher dieses Problem.“ (IP2: Z. 290-292)



Abbildung 43: Radweg entlang der Klosterbergstraße; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 18.09.2020

Die Klosterbergstraße verbindet die Kernstadt mit den nördlich davon liegenden Gebieten und stellt eine deutliche Steigung hin zur Kernstadt dar. Per ausgewiesenem und baulich getrenntem Radweg stellt diese Straße die einzige Zufahrt zur Kernstadt für den Radverkehr dar. Die möglichen Einschränkungen durch Topographien erscheinen in der Gemeinde Neulengbach als zentral. Über größere Distanzen innerhalb der Gemeindegrenzen ist eine alltägliche Verkehrsbewältigung durch aktive Mobilitätsformen wie Radfahren nicht realistisch, für IP3 stellt aktive Mobilität jedoch grundsätzlich einen wichtigen Aspekt in Hinsicht der Gestaltung nachhaltiger Verkehrsformen dar, aber er beschreibt ebenso, dass

aktive Mobilität hin zur Kernstadt nicht aus allen Katastralgemeinden möglich ist. (vgl. IP3: Z. 83) Bezüglich der Thematik der Topographien wird von einem Interviewpartner aufgezeigt, dass durch E-Bikes eine Überwindung von mehreren Höhenmetern machbar wird, wobei angenommen wird, dass nur ein kleiner Prozentsatz der Bevölkerung Neulengbachs Zugang zu einem E-Bike hat. Laut zwei Interviewpartnern ist der Trend der E-Bikes für Kleinstädte ein wesentlicher Trend, der einige Chancen bieten kann und topographische Herausforderungen überwinden kann. (vgl. IP4: Z. 59-61; vgl. IP6: Z. 129-130)

Zweitauto-Besitz:

Eine bedeutende Herausforderung, die auch durch lückenhafte ÖPNV-Systeme bzw. durch weitläufige Entfernungen entsteht, ist laut dem Vizebürgermeister Neulengbachs folgende: „[...] jeder besitzt seine eigenen zwei Autos [...]“ (IP1: Z. 140) Da der MIV in ländlich geprägten Gebieten im Vergleich zu anderen Gebieten sehr präsent ist, bringt das für Neulengbach wesentliche Herausforderungen mit sich. „Da geht es halt dann oft darum, muss man halt leider sagen, Basismaßnahmen zu setzen, um das Zweitauto zu vermeiden.“ (IP4: Z. 112-113) Dass in Neulengbach auf das Erstauto verzichtet werden kann, wird wie von IP4 auch von anderen Interviewpartner*innen als unrealistisch angesehen, wodurch von IP4 benannt wird, dass Maßnahmen, um das Zweitauto zu vermeiden, vor allem von Bedeutung sind. Dass die Abhängigkeit vom eigenen PKW groß ist, zeigt auch folgendes Zitat: „Natürlich ist die Erreichbarkeit, wenn man die Realität pragmatisch ansieht, es ist ein ländlicher Einzugsbereich und viele Wege sind am Auto, sind auch oft angewiesen am Auto unter den heutigen Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung, [...]“ (IP6: Z. 184-186) Dieses Zitat führt zu der Annahme, dass unter anderen Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik die Abhängigkeit zum eigenen PKW verringert werden könnte, so ist aber gleichzeitig zu erwarten, dass alleine ein Mobilitätskonzept einer Gemeinde nicht die Macht besitzen kann, das Verkehrsverhalten der Bevölkerung einer Gemeinde dahin zu lenken, dass die Abhängigkeit vom MIV stark reduziert wird.

Als eine Möglichkeit, die Abhängigkeit vom Zweitauto zu reduzieren, werden Maßnahmen wie Carsharing und Bedarfsverkehr genannt, die jedoch durch das verbreitete Gefühl der Abhängigkeit zum PKW erst verzögert angenommen werden. (vgl. IP2: Z. 87-89) Eine Alternative zum Zweit-PKW wie Carsharing wird trotz der dadurch möglichen Senkung von klimaschädlichen Emissionen und der Bereitstellung eines neuen Angebotes als kritisch gesehen: „[...]], aber es löst jetzt noch nicht wirklich die- also die Probleme, dass Gruppen, die ein Auto nicht nutzen können, also vor allem Kinder und Menschen ohne Führerschein oder Menschen, die sich ein Auto nicht leisten können, dass die sozusagen dann ein bisschen von Mobilitätsangeboten abgeschnitten sind.“ (IP4: Z. 198-201) Dass Autoabhängigkeit Gruppen, die keinen Zugang zu MIV haben, nicht nur von Mobilität selbst abschneiden, zeigt auch folgende Aussage des Vizebürgermeisters von Neulengbach: „[...] man sieht, dass die alten oder die ältere Bevölkerung SEHR schwer auf das Auto verzichtet, weil es in dem Moment, wo sie auf das Auto verzichten, das soziale Leben eigentlich für sie vorbei ist. Also sie kommen nicht mehr zum Wirten [...]“ (IP1: Z. 340-342) Die Aussage zeigt den von SCHWEDES et al.

(2018) erwähnten theoretischen Aspekt, dass Mobilität auch als Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gesehen werden kann. In diesem Fall hätte ein Verzicht auf das Auto laut IP1 einen Verzicht auf soziales Leben als Konsequenz, was in dem Zitat durch die mangelnde Erreichbarkeit des Wirtshauses beispielhaft deutlich wird und auf einen zentralen Bedarf für ein Handlungsfeld für bedarfsorientierten Verkehr hindeutet. Eine Abhängigkeit vom Automobil kann daher auch für Kinder und Jugendliche, die noch keinen Führerschein besitzen können, belangvolle soziale Folgen haben bzw. dazu führen, dass Wege kaum selbstständig zurückgelegt werden können.

Mangelnde Alternativen zum MIV:

„[...] es mangelt noch an Alternativen (..) um überhaupt weniger mit dem PKW in die Innenstadt zu fahren.“ (IP3: Z. 294-295) Die Aussage von Herrn POLATSCHKEK-FRIES zeigt, dass mangelnde alternative Verkehrs- und Mobilitätsangebote zu zentralen Punkten hin auch in Neulengbach eine Herausforderung darstellen und greift die eben diskutierte Problematik der Autoabhängigkeit von einer anderen Sichtweise auf. Alternativangebote werden trotz der Notwendigkeit als aufwändige Maßnahme gesehen, die häufig nicht in großer Zahl angenommen werden (vgl. IP4: Z. 133-135). Wenn Alternativangebote vorhanden sind, stellen immer noch zwei Aspekte Hindernisse im Hinblick auf deren Nutzung dar. Häufig weiß ein großer Teil der Bevölkerung nicht ausreichend über alternative Verkehrsangebote Bescheid, sodass diese nicht als praktische Möglichkeit zur Fortbewegung angesehen werden. Im Bereich des ÖPNV kann dazu das Thema unzureichender Fahrgastinformation genannt werden, was in Österreich unter anderem in Vorarlberg als besser aufgezogen gilt. (vgl. IP4: Z. 177-184, Z. 215-216) Der andere Aspekt, der der Nutzung alternativer Verkehrsangeboten im Weg steht, ist der Bereich der Verkehrssicherheit bei aktiver Mobilität, das neben Meinungen der beteiligten Personen im partizipativen Prozess dieser Arbeit auch IP1 in Neulengbach als problematisch ansieht, vor allem entlang stark befahrener Verkehrsachsen: „[...] weil die alle- gerade die B19 ist für Radverkehr eine ziemliche Katastrophe. Also wir haben vor allem im Bereich der sogenannten Scharfbrücke oder Kreuzung B19 B44 ist halt einfach- das ist halt dort einfach schlecht für Radfahrer.“ (IP1: Z. 203-205) Dadurch ist anzunehmen, dass wie bereits bei den theoretisch definierbaren Herausforderungen in Kapitel 3.2.2, mangelnde Verkehrssicherheit eine zentrale Herausforderung im Bereich aktive Mobilität darstellt und sich mit Verkehrssicherheit, vor allem im Bereich der aktiven Mobilität, auseinandergesetzt werden muss. Eine niedrige Verkehrssicherheit stellt für IP3 vor allem für Kinder eine erhebliche Gefährdung dar, die häufig durch ruhenden Verkehr besteht. Erwachsene Menschen nehmen dabei die Gefahren, die für Kinder im Verkehr entstehen, nicht ausreichend wahr. (vgl. IP3: Z. 358-360)

Verkehrssituation der Kernstadt und ruhender Verkehr:

Eine weitere verkehrsbezogene Herausforderung existiert laut den meisten Interviewpartner*innen in der Verkehrssituation der Innenstadt, die sich vor allem um die Parksituation dreht. „Ich fand das auch sehr interessant, dass der Herr Molitor von Komobile eben gesagt hat, dass eigentlich genug Parkplätze vorhanden sind. Dass war auch so eine Information, wo man gemerkt hat bei vielen, auch bei den Geschäftsleuten im Zentrum, AHA okay, das hat uns eigentlich noch keiner gesagt. Aber das hat nicht

dem entsprochen, was sie gefühlt jeden Tag erleben, dass die Leute im Kreis fahren und im Kreis fahren und im Kreis fahren und sich aufregen, dass sie keinen Parkplatz kriegen.“ (IP1: Z. 388-393) IP1 spricht eine bereits in dieser Arbeit diskutierte Parkraumerhebung der Innenstadt der KOMOBILE W7 GMBH (2019) an, für deren Ausarbeitung IP6 verantwortlich war. Laut der angesprochenen Erhebung wären ausreichend kostenfreie Parkplätze um das Zentrum vorhanden, jedoch erscheint die Situation in der Kurzparkzone der Innenstadt subjektiv für den Vizebürgermeister und zahlreiche Bürger*innen so, dass zu wenig Parkraum vorhanden ist. Laut Romain MOLITOR (IP6) steht in Kleinstädten häufig die Innenstadt unter Druck, weil einerseits historische Zentren flächenmäßig stark begrenzt sind und den heutigen Anforderungen an Einzelhandel teilweise nicht mehr entsprechen, dazu kommt ein Konkurrenzdruck durch Fachmarktzentren und Einkaufszentren, die deutlich größere Einzugsgebiete besitzen. Damit Menschen mit anderen Verkehrsmitteln als dem PKW in die Innenstadt fahren, ist es notwendig, Angebote zu schaffen, um Kunden des Einzelhandels anzuziehen, wobei häufig keine ausreichenden Flächen für das Aufziehen von alternativen Mobilitätsangeboten vorhanden sind. (vgl. IP6: Z. 9-15, Z. 103-107, Z. 185-192) Eine Herausforderung der Innenstadt Neulengbachs, die den Raum ebenfalls begrenzt, besteht in der hängenden Topographie des Hauptplatzes. (vgl. ebd: Z. 247-248)



Abbildung 44: Beengte Platzverhältnisse und hängende Topographie des Hauptplatzes; Eigenes Foto; Aufnahmedatum: 12.05.2021

In Neulengbach kann die Kernstadt dennoch als intaktes Zentrum mit wenig Leerstand gesehen werden. „[...] da haben wir genau das Problem, es ist ein ernsthafter Hauptplatz mit sehr vielen Geschäftsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten und so weiter und da hat man genau die, die in ihrer Ruhe gestört werden von den Autos der anderen. Aber das Ganze lebt davon, dass die Leute dort einkaufen fahren.“ (IP2: Z. 241-244) IP2 zeigt hiermit die Herausforderung auf, dass einerseits der Einzelhandel der Kernstadt auf jene Personen angewiesen ist, die vor allem mit dem PKW in die Innenstadt fahren und andererseits die Aufenthaltsqualität durch im Kreis fahrende und parkplatzsuchende PKWs sinkt. IP3 sieht die aktuelle Verkehrssituation der Innenstadt als nicht einfach an, da Verkehr dort sehr autolastig ist und sehr viele Parkplätze existieren. Jeder Diskurs bzw. jegliche Umsetzungen von Verkehrsberuhigungen, Herr POLATSCHKE-FRIES nannte hierbei das Beispiel der

Begegnungszone Pöchlarn, werden gewöhnlich von den ansässigen Wirtschaftstreibenden als kritisch gesehen, weil diese von der Kundenfrequenz abhängig sind, jedoch wurde von IP1 erwähnt, dass durch die Erhebung des Verkehrsplanungsbüros KOMOBILE auch unter Wirtschaftstreibenden ein sogenannter Aha-Effekt entstanden ist, was eine Diskrepanz zwischen den beiden Aussagen aufzeigt. (vgl. IP1: Z. 388-393; vgl. IP3: Z. 27-28, Z. 68-77) Dass zahlreiche Menschen mit dem eigenen Auto in das Zentrum anreisen, kann auch mit der Situation in Neulengbach zusammenhängen, dass kaum Radwege und mancherorts nur schmale Fußwege in die Kernstadt oder Zentrumszone führen. Dass sich keine Bushaltestelle direkt in der Kernstadt befindet, kann ebenfalls dazu beitragen, dass alternative Verkehrsformen von Bürger*innen als unpraktisch angesehen werden. Laut Frau WENINGER sind Fußverkehr und Radverkehr in Niederösterreich generell wenig beachtete Themen. (vgl. IP5: Z. 17-18) Wie bereits erwähnt, spielt auch für die Verkehrsplanerin der ruhende Verkehr für die Verkehrssituation der Innenstadt eine wesentliche Rolle. „Das ist das schwierigste Thema überhaupt.“ (IP5: Z. 86-87) IP5 beschreibt den ruhenden Verkehr als ein Schlüsselthema für den öffentlichen Raum, mit dem sich auch interdisziplinär in einem Mobilitätskonzept auseinandergesetzt werden sollte. (vgl. IP5: Z. 85-87) IP3 sieht im ruhenden Verkehr als eine zusätzliche, aber sehr essenzielle Herausforderung den bereits kurz erwähnten Aspekt der Verkehrssicherheit, die oft besonders für Kinder durch parkende PKWs nicht gewährleistet ist. „Man muss nur einmal durch äh durch eine Straße gehen, durch ein Ortszentrum gehen und sich auf die Höhe eines Kindes begeben. Du siehst nicht und du wirst nicht gesehen als Kind. Das ist ein ganz großes Problem. Erwachsene sehen oft die Problematik gar nicht, weil wir sind meistens höher als ein Auto und haben den Überblick, aber Kinder gehen da unter und das ist verkehrssicherheitstechnisch ein großes Problem.“ (IP3: Z. 356-360) Die Verkehrssicherheit kann ebenfalls als Schlüsselpunkt für die Verkehrssituation im öffentlichen Raum, auch im Raum der Kernstadt, aufgezeigt werden. Während in Literatur zu Mobilität in Kleinstädten wenig von Verkehrssicherheit gesprochen wird, erwähnen mehrere der Expert*innen diesen Aspekt, einerseits wie zuvor beschrieben, aktive Mobilitätsformen betreffend und andererseits, wie in diesem Absatz beschrieben, die Verkehrssicherheit der Kinder betreffend. Aufgrund dessen soll die Verkehrssicherheit für den Bereich der aktiven Mobilität im Rahmen von Umsetzungen eines Mobilitätskonzeptes erhöht werden.

Gestaltung des öffentlichen Raumes:

„[...] in Städten oder im Wiener Zentrum ist das inzwischen weitgehend üblich, dass man vernünftige Gehsteigbreiten hat, wo man auch mit dem Kinderwagen oder so ordentlich fahren kann, dass man eine (..) gewisse Mindestqualität der Gestaltung des öffentlichen Raumes hat und das fehlt in Kleinstädten oft schon noch stark. Da hat man (..) manchmal Bereiche, da gibt es gar keine Fußwege, dann sind diese lausigen Gehsteige irgendwo zwischen ein und eineinhalb Meter Breite und äh die sind wirklich eine Notlösung oft. Also, also da geht man, wenn man gehen muss, aber man will da nicht gehen.“ (IP4: Z. 84-90) Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes geht es nicht ausschließlich, wie eben diskutiert, um Aspekte der Verkehrssicherheit, sondern auch um Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten, die in

Kleinstädten häufig nicht adäquat gegeben sind. Interdisziplinäre Lösungsansätze, die nicht nur Verkehrssicherheit, sondern auch Aufenthaltsqualität schaffen, stellen daher eine große Beliebtheit dar. Wenn es um eine Gestaltung des öffentlichen Raumes geht, stehen oft finanzielle Aspekte gewissen Maßnahmen im Weg.

Finanzielle Aspekte:

Da Finanzen in kleinen Städten in der Regel begrenzt sind und Projekte, die eine Umgestaltung von Plätzen und Straßen mit sich ziehen, häufig kostspielig sind, können finanzielle Aspekte ebenso als Herausforderung gesehen werden. „[...] - die finanziellen Mittel sind ja begrenzt in aller Regel in solchen Gemeinden.“ (IP4: Z. 137-138) Kostspielige Umsetzungen sind aus diesem Grund häufig nicht möglich und als unrealistisch anzusehen, was es zentral macht, in Planungen Gemeindefinanzen überlegt einzusetzen. Welche Bereiche bzw. welche Schwerpunkte als besonders essenziell gesehen werden, wird in Kap. 7 dargestellt. Zunächst werden an dieser Stelle die durch die Literaturanalyse gefundenen mobilitätsbezogenen Herausforderungen durch in diesem Kapitel und in Kapitel 6.2.2 aufgezeigte Herausforderungen ergänzt. In Tabelle 10 sind ergänzte Herausforderungen **fett gedruckt** dargestellt.

Für die kleine Zwischenstadt relevante Innenstadtbezogene Herausforderungen	
Verkehre lassen sich aufgrund von Zersiedelung schlecht bündeln	Wenig Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
Deckungslücken im ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen abseits von Verkehrsachsen	Aufenthaltsqualität der Kernstadt sinkt durch Lärm und Immissionen -> Gestaltung des öffentlichen Raumes mangelhaft
Autoabhängigkeit und dadurch Verkehrszunahme und Mobilitätsarmut	Überqueren von Straßen stellt eine Gefährdung dar
Mangelnde Ausstattung mit Infrastruktur aktiver Mobilität	Haltestellen des ÖPNV können nicht fußläufig erreicht werden, Wartebereiche besitzen wenig Aufenthaltsqualität durch Lärm und Immissionen
Mindeststandards für Fuß- und Radverkehr werden nicht erfüllt	Erreichbarkeit der Innenstadt durch alternative Mobilitätsformen mangelhaft
Mangelnde (bedarfsorientierte) ÖPNV-Angebote	
Mangelnde Barrierefreiheit	
Beschränkte finanzielle Mittel	
Mangelnde Verkehrssicherheit	
Topographien und weite Distanzen	

Tabelle 10: Ergänzte Herausforderungen der kleinen Zwischenstadt; Eigene Darstellung; Datenquellen: CANZLER 2010: 39ff., PORSCHE et al. 2019: 32ff., SCHWEDES et al. 2018: 5, Expert*inneninterviews

6.3.3 Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung

In diesem Kapitel wird sich mit angesprochenen Bedürfnissen und Gewohnheiten der ansässigen Bevölkerung auseinandergesetzt, um besonders typische Gewohnheiten zu definieren und um sich anhand dessen mit erfolgsbringenden Inhalten eines Mobilitätskonzepts auseinandersetzen zu können. Durch dieses Teilkapitel soll weiters ein Vergleich zu dem Stimmungsbild aus dem Beteiligungsprozess geschaffen werden.

Gewohnheiten:

Für IP5 verhalten sich Menschen so, wie es für sie zweckmäßig ist und dadurch kann niemand zu einer Verhaltensänderung gezwungen werden. Was man laut der Interviewpartnerin jedoch tun kann, ist es, die Voraussetzungen für Verkehr zu ändern. Verhaltensänderungen funktionieren generell dann, sobald sich etwas an einem System, in diesem Fall am Verkehrssystem, ändert. (vgl. IP5: Z. 103-108) Aufgrund dieser Aussage ist anzunehmen, dass Menschen sich so verhalten, wie es für sie praktisch und einfach ist. Durch bestehende Verkehrsstrukturen, in denen Infrastruktur für alternative Verkehrsformen lückenhaft sind, ist eine hohe MIV-Nutzung ebenso wenig verwunderlich. Laut IP5 kann ein Zwang, der manchmal von Planer*innen oder aus der Politik verlangt wird, nicht zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung führen, sondern eine Trendwende im Verkehrssystem wäre laut ihrer Aussage notwendig. Was man als Planer*in oder als Gemeinde tun kann, ist es, Voraussetzungen für Menschen zu ändern. IP6 sieht den Aspekt der Gewohnheiten ebenfalls als kritisch an. Wenn man beispielsweise erreichen möchte, dass weniger Menschen ihre Kinder mit dem Auto direkt vor die Schule bringen, dauert das mitunter Jahre, bis diese Gewohnheiten geändert werden. (vgl. IP6: Z. 215-216) Was Menschen in Neulengbach ebenfalls gewohnt sind, ist die Parkplatzsituation in der Kernstadt, so wie sie heute ist. Die teilnehmenden Personen des Beteiligungsprozesses gaben an, in den meisten Fällen in der Kernstadt bzw. der Kurzparkzone am Hauptplatz zu parken, wenn die Kernstadt mit dem Auto besucht wird. Aus diesem Grund ist bei einer Umsetzung von Maßnahmen, die eine Verkehrsberuhigung oder Parkplatzreduktion am Hauptplatz anstreben, zu prüfen, wie die Akzeptanz dafür in der Bevölkerung gesteigert werden kann. Alle Schritte, die darauf abzielen, früh Bewusstsein über mögliche Planungen zu schaffen, sind als wichtig anzusehen.

Parken in der Kernstadt:

„[...] ABER solange es die Möglichkeiten gibt, im Zentrum zu parken, direkt vor meinem Geschäft, direkt vor meinem Gasthaus- gut, das geht jetzt eh nicht, aber in normalen Zeiten gibt es das. Wenn ich die Möglichkeit habe, dort wirklich stehenzubleiben, dann ist es schwierig, die Leute wegzubringen oder davon abzuhalten.“ (IP3: Z. 309-312) Auch hier ist anzumerken, dass Gewohnheiten von Menschen sich nicht ändern werden, solange sie die Möglichkeit haben, direkt vor der zu besuchenden Handelseinrichtung zu parken. Welchen Effekt eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt bzw. eine Reduktion von Parkmöglichkeiten für MIV, beispielsweise herbeigeführt durch aufwändige Maßnahmen wie die Gestaltung einer Begegnungszone, hier mit sich bringen würde, ist ein wichtiger zu diskutierender Aspekt, bei dem die Meinungen der Expert*innen deutlich auseinandergehen. Laut Herrn MOLITOR hätte das einen geteilten Effekt. Manche Menschen würden ihre Gewohnheiten dadurch

nicht aufgeben und mit dem PKW an einen anderen Ort Einkaufen fahren, an dem sie vor dem Geschäft parken können. Jedoch würde eine andere Gruppe von Menschen Angebote, die durch ein verbessertes Ambiente im verkehrsberuhigten konsumfreien Bereich entstehen, interessant finden. (vgl. IP6: Z. 208-213) Der Vizebürgermeister von Eichgraben hat dazu einen deutlichen Standpunkt: „[...] dann fahren die Leute woanders hin, wo sie direkt vor das Geschäft fahren können.“ (IP2: Z. 254) Alle Themengebiete, die sich um eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes drehen oder eine Verkehrsberuhigung mit sich bringen, müssen in jedem Fall sehr sensibel betrachtet werden, um derartige mögliche Auswirkungen auf die Innenstadt und einen Abfluss von Kaufkraft zu vermeiden. Wie eine Verkehrsberuhigung umgesetzt werden kann, ohne einen Abfluss von Kaufkraft zu riskieren, wird in Kapitel 6.3.4 behandelt. Herr POLATSCHKEK-FRIES war bereits im Jahre 2016 bei einem Treffen zwischen politischen Entscheidungsträger*innen, Wirtschaftstreibenden und Planer*innen in Neulengbach, um das Thema einer Begegnungszone zu diskutieren. Auch laut seiner Erfahrung besteht eine Angst unter manchen Wirtschaftstreibenden, dass bei einer möglichen Umgestaltung die Menschen nicht mehr in die Innenstadt zum Einkaufen kommen. Durch die Angst unter Wirtschaftstreibenden überträgt sich diese auch auf die politische Ebene, da die Politik ein großes Interesse hat, dass die Geschäftsstruktur in der Innenstadt intakt bleibt. (vgl. IP3: 320-324) Ob bzw. wie sich die Covid-19 Pandemie zusätzlich auf diese Angst auswirkt, ist hierbei zu überprüfen. Aus diesem Grund wird im folgenden Absatz analysiert, wie die befragten Expert*innen zu einem Einbezug der Bevölkerung im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes bzw. bei der Umsetzung von Maßnahmen stehen.

Einbezug der Bevölkerung:

In der Literatur wird ein Einbezug von Bürger*innen als sehr essenziell angesehen. Das Meinungsbild zwischen den Expert*innen erscheint in diesem Punkt weitgehend ähnlich. Der Einbezug von Bürger*innen wird als durchaus wichtig angesehen: „[...] Sie sind eigentlich auf die Bürger manchmal sehr angewiesen, weil die ihre Gemeinden ja viel besser kennen.“ (IP5: Z. 187-188) Da Bürger*innen ihre Gemeinde besser kennen als externe Planer*innen, macht es Sinn, diese in Entwicklungsprozesse miteinzubeziehen. Auch steht man als Planer*in vor folgendem Problem, welches durch das Wissen von Bürger*innen lösbar wäre. Wenn eine Forschung in einer Kleinstadt durchgeführt wird und etwas im Feld erhoben wird, ist man als Forscher*in nur über einen zeitlich begrenzten Zeitraum vor Ort, weswegen nicht das vollständige Gemeindeareal gesichtet werden kann. Ebenfalls nimmt man den Untersuchungsraum als Forscher*in ausschließlich zu einer bestimmten Tages- und Jahreszeit wahr. Wie die Situation an Wochenenden, in der Nacht oder zeitlich in der Früh ist, kann man nur von der Bevölkerung erfahren, weswegen der Input der Menschen als sehr wichtig angesehen werden kann. (vgl. IP5: Z. 183-187) Da die Bevölkerung jene Menschen sind, die Nutzer*innen von Mobilitätsangeboten sind, sollen Veränderungen laut IP2 von der Bevölkerung selbst initiiert werden: „Aber sonst kann die Veränderung NUR von der Bevölkerung selber kommen.“ (IP2: Z. 132-133) Wenn von Bevölkerung die Rede ist, ist jedoch zu beachten, dass nie die gesamte Bevölkerung miteinbezogen oder angesprochen werden kann. Mittels partizipativer Prozesse können ein Stimmungsbild oder Wünsche jener Personen,

denen das Thema der Mobilität wichtig ist, erhoben werden (vgl. IP3: Z. 190). Zu berücksichtigen ist ebenfalls, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen aufgrund von Barrieren nicht die Möglichkeit besitzen, ihre Wünsche und Meinungen kundzutun. Es gibt beispielsweise Personen, die sich in Beteiligungsprozessen nicht artikulieren können, weil beispielsweise Sprachbarrieren oder andere Hemmungen vorhanden sind, oder aus Zeitgründen bzw. aus mangelnder subjektiver Betroffenheit gar nicht teilnehmen wollen. (vgl. IP6: Z. 309-312) „[...] ich glaube das braucht sehr viel Fingerspitzengefühl und sehr gute Kommunikation. Eine gute Gesprächsbasis mit ALLEN Beteiligten. Bevölkerung, Wirtschaftstreibenden, Politik und Entscheidungsträgern.“ (IP3: Z. 325-327) Wenn sich eine Gemeinde dafür entscheidet, Bürger*innen einzubeziehen, braucht es laut IP3 nicht nur einen Einbezug ausgewählter Personen aus der Bevölkerung, sondern wie in dem obigen Zitat beschrieben, auch einen Einbezug von Vertreter*innen von Wirtschaftstreibenden oder aus der Politik, da diese auch von Maßnahmen betroffen sind. Wenn Bedürfnisse einer Bevölkerung miteinbezogen werden wollen, stellt sich die Frage, ob bestimmte Altersgruppen besonders berücksichtigt werden sollen. Der nächste Absatz widmet sich aus diesem Grund den Meinungen der befragten Expert*innen zu diesem Thema.

Bedürfnisse von Altersgruppen:

„[...] , ältere Leute sind teilweise nicht mehr ganz so mobil wie jüngere, haben andere Bedürfnisse, manche können nicht mehr Auto fahren, manche wollen nicht mehr Auto fahren, manche können nicht Radfahren oder wollen nicht Radfahren, das heißt, es muss ein Paket geschürt- geschnürt werden, dass alle Bevölkerungsgruppen- oder alle Altersgruppen abdeckt. Und da muss man- gerade für Kinder, also und ältere Personen schon darauf Rücksicht nehmen, was die für Bedürfnisse haben. Ein Großteil in der Mitte, also sagen wir jetzt fünfzehn bis- bis äh sechzig oder fünfundsechzig, ahm (.) bis auf ein paar Ausnahmen eh sehr agil und flexibel und hätten- HÄTTEN viele Möglichkeiten.“ (IP3: Z. 336-343) Dieses Zitat spielt auf die größere Flexibilität der breiten Altersgruppe der erwerbsfähigen Bevölkerung an, die rein theoretisch laut IP3 Möglichkeiten hätten, mobil zu sein. Aus diesem Grund sieht der Interviewpartner den Bedarf, sich eher auf Bedürfnisse jener Personen zu fokussieren, die nicht zur erwerbsfähigen Bevölkerung zählen, was besonders auf eine notwendige Angebotsschaffung von alternativen Verkehrsmitteln und einer Erhöhung von Verkehrssicherheit hindeutet. Der Vizebürgermeister von Eichgraben sieht Unterschiede, die zwischen Bedürfnissen unterschiedlicher Altersgruppen bestehen, vor allem über sich unterscheidende Lebensstile, während es für ältere Menschen ein Lebensziel gewesen ist, Dinge wie einen PKW zu besitzen, um selbstbestimmt leben zu können, steht bei jüngeren Menschen häufiger der Lebensentwurf *Nutzen statt Besitzen* im Vordergrund. Jedoch gibt es einen immer stärkeren Austausch und Diskurs zu diesem Thema, was laut ihm auch zu einer allgemein besseren Annahme von neuen Mobilitätsformen über Altersgruppen hinweg führen kann. (vgl. IP2: Z. 109-115)

6.3.4 Anforderungen an ein Mobilitätskonzept

In diesem Teilkapitel wird sich mit der zentralen Frage auseinandergesetzt, welche Inhalte und Themen ein Mobilitätskonzept der Stadt Neulengbach und anderen *kleinen Zwischenstädten* beinhalten sollte.

Betrachtung aller Verkehrsträger:

Auf die Frage, womit sich ein modernes Mobilitätskonzept auseinandersetzen soll, antwortete Romain Molitor folgendermaßen: „Mit allen vier Verkehrsmitteln. Ziemlich banal. Zu Fuß, Rad, ÖV und Auto und dann natürlich auch die Intermodalität oder Multimodalität dazwischen. Das ist ziemlich banal. Deswegen denke ich, dass man das auch fokussieren soll, was vorher manchmal nicht gemacht wurde. Man hat immer nur die sektoralen Betrachtungsweisen gehabt, so vorher vor zehn, zwanzig Jahren.“ (IP6: Z. 71-74) Eine Auseinandersetzung mit allen Verkehrsmitteln steht für den Experten im Mittelpunkt, ein wesentlicher Unterschied zu früheren Betrachtungsweisen von Konzepten ist, dass vor einiger Zeit vor allem eine separate Betrachtung der Verkehrsträger stattfand. Dass Wege verknüpft durch Intermodalität oder Multimodalität zurückgelegt werden können, sollte in einem modernen Mobilitätskonzept seiner Meinung nach ebenfalls betrachtet werden. Ansonsten sieht der Interviewpartner die Inhalte als vergleichsweise einfach an, indem man alle Verkehrsträger betrachtet. Erreichbarkeiten innerhalb der Gemeinde sind ebenfalls als sehr wichtig anzusehen, Maßnahmen sollten darauf abzielen, zentrale Punkte wie die Kernstadt oder die Zentrumszone mittels allen vier Verkehrsmitteln gut erreichbar zu machen. Dazu sollte man wissen, was wichtige Einzugsbereiche von Zielen von Verkehr und welche Ziele von besonderer Bedeutung sind, was unter anderem durch das Format III des Beteiligungsprozesses erhoben wurde und besonders die Zentrumszone inkl. dem Bahnhof *Neulengbach Stadt* als zentralen Knotenpunkt und die Kernstadt als wichtigste Zentren hervorhebt. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Areale sollte hiermit im Vordergrund stehen und eine multi- oder intermodale Verkehrsgestaltung in den Arealen ermöglicht werden, was bereits durch die Park&Ride-Anlage sowie Fahrradabstellplätzen beim Bahnhof teilweise geschaffen wurde. (vgl. IP6: Z. 108-116) Einen ähnlichen Gedankenansatz verfolgt Andrea WENINGER von ROSINAK&PARTNER. „[...] es (Anm.: Mobilitätskonzept) muss jedenfalls verkehrsträgerübergreifend sein.“ (IP5: Z. 43) Eine Betrachtung aller Verkehrsträger miteinander steht somit auch bei dieser Aussage im Zentrum. Welche Umsetzungen tatsächlich als sinnvoll anzusehen sind, ist abhängig von den Verkehrsproblemen der Gemeinde, von den Punkten, an denen effizient, sichtbar und einfach gehandelt werden kann und von Inhalten, die die Gemeinde z.B. politisch weiterbringen. Ein Konzept sollte sich ihrer Meinung nach an bestimmte Schwerpunkte knüpfen, die später in diesem Kapitel noch diskutiert werden, die Aussage von IP5 bezieht sich jedenfalls auf die Sinnhaftigkeit von Schwerpunktkonzepten, die bereits durch eine Hypothese dieser Arbeit aufgegriffen wurde (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 13). Moderne Mobilitätskonzepte sollten weiters keinen belehrenden Charakter besitzen, sondern Projekte und mögliche Umsetzungen beinhalten, die leicht ausführbar sind. Zusätzlich sollte jedes zukunftsfähige Mobilitätskonzept das Thema Klimawandelanpassung und Fußverkehr beinhalten, was beides besonders in Konzepten von Kleinstädten stark unterrepräsentiert ist. (vgl. IP5: Z. 52-55, Z. 66-73) Was laut einem politischen Entscheidungsträger Neulengbachs, dem Vizebürgermeister der Gemeinde, ein Mobilitätskonzept erreichen sollte, ist folgendes: „[...] das Mobilitätskonzept soll quasi einen Pfad äh (.) zeichnen, wo man

quasi sagt okay, diesem Pfad folgen [...] wir [...]“ (IP1: Z. 39-40) Dem Pfad soll hierbei laut dem Interviewpartner in einem zehn- bis zwanzigjährigen Zeitraum gefolgt werden. Weiters hat der Vizebürgermeister ebenso den Anspruch, dass man sich mit allen Verkehrsträgern, insbesondere mit umweltschonenden Verkehrsträgern, auseinandersetzt, um möglichst viele Mobilitätsfreiheiten für die Bevölkerung zu ermöglichen. (vgl. IP1: Z. 28-41) Konkrete Maßnahmen sollen sich laut IP1 weniger auf eine Radwegevernetzung mit allen Katastralgemeinden fokussieren, sondern sich eher zielgerichtet auf Schlüsselstellen beziehen, die keine großen finanziellen Volumina benötigen, was entweder auf den Wunsch nach einem Schwerpunktkonzept oder Detailkonzept hinweist. (vgl. IP1: Z. 65-75; vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 13) Für IP3 soll sich das Mobilitätskonzept Neulengbachs vor allem in einem ersten Schritt auf eine verbesserte Erreichbarkeit des Zentrums mit alternativen Verkehrsmitteln abzielen und in einem zweiten Schritt das Zentrum zumindest teilweise verkehrszuberuhigen. (vgl. IP3: Z. 39-40) „[...], wenn ich das Zentrum attraktiv sicher gestalten möchte, dann glaube ich ist insofern notwendig, die Autos aus dem Zentrum nicht ganz, aber ein paar Autos rauszubringen, sprich die Parkplätze zu reduzieren.“ (IP3: Z. 34-36) Zentral ist für den Mobilitätsmanager zuvor jedoch die Schaffung von Erreichbarkeit der Kernstadt. Aufgrund der Meinungen von IP5 und IP6 kann festgelegt werden, dass Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern verbessert werden soll. IP2 sieht die Stärke eines Mobilitätskonzeptes ebenfalls in einer „Mischung“ (IP2: Z. 20) von ÖPNV, Bedarfsverkehr und MIV, wobei er ebenso betont, dass es schwierig ist, von der Vorreiterrolle des PKWs wegzukommen, da lange gewollt war, dass Menschen Automobile besitzen. Deshalb sollen laut Herrn MASCHL vor allem Hauptachsen mittels öffentlichen Verkehrs abgedeckt werden, zusätzlich sieht er es als großen Vorteil an, wenn ein Bedarfsverkehr in der Gemeinde vorhanden ist, um Fahrten abseits von Hauptverkehrsrouten zu ermöglichen, ohne auf den MIV angewiesen zu sein. Ein weiteres Hauptziel sollte sein, dass es für Menschen attraktiv ist, im eigenen Ort einzukaufen und lokale Geschäfte zu besuchen. (vgl. IP2: Z. 23-34, Z. 91-93) Was jedoch in seiner Aussage und von dem Interviewpartner kaum angesprochen wird, ist die aktive Mobilität, die für die Erreichbarkeit der Zentrumszone und Kernstadt jedoch eine bedeutende Rolle besitzt. Dass sich ein Mobilitätskonzept besonders lokalen Problemen und möglichen Lösungen widmen soll, beschreibt auch IP4, der argumentiert, dass es auf zielgerichtete Lösungsansätze mehr ankommt, als für alle Themengebiete Maßnahmen zu erstellen. (vgl. IP4: Z. 45-47) Ein weiterer Aspekt wird von ihm angesprochen, der von keiner anderen Person der Expert*innen diskutiert wird, für ihn stellen Alltagswege wie Pendler*innenströme eine große Rolle und die Frage, wie auch Menschen, die nicht direkt im Einzugsgebiet vom Bahnhof leben, trotzdem die Bahn benützen können. (vgl. IP4: Z. 57-65) Die Interviewaussagen der Interviewpartner*innen zu den wichtigsten Inhalten eines Mobilitätskonzeptes von Neulengbach betreffen vor allem die Betrachtung aller Verkehrsträger, wie es in dem Wegweiser für Mobilitätskonzepte von Niederösterreichs Gemeinden als zentraler Punkt hervorgehoben wird (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 12). Insgesamt von vier Interviewpartner*innen (IP1, IP4, IP5 und IP6) wird klar herausgehoben, dass es

mehr Sinn macht, auf lokale Spezifika und Herausforderungen zu achten, als ein breites Spektrum an Handlungsmaßnahmen zu setzen. Durch diese Hindeutung auf die Sinnhaftigkeit eines Schwerpunktkonzeptes wird an dieser Stelle auf mögliche Inhalte eines solchen Konzeptes eingegangen, die in Bezug auf Schwerpunkte bzw. lokal wichtige Themen besonders häufig genannt wurden:

Interdisziplinäre Betrachtung der Kernstadt:

Das Mobilitätsangebot im Zentrum spielt für einige der befragten Expert*innen eine wichtige Rolle. „Mh ja, also ich gerade stelle mir das Neulengbacher Zentrum wenn es wirklich zum Teil zumindest verkehrsberuhigt wäre, würde das wirklich einen ganz anderen Charme haben.“ (IP1: Z. 90-91) Die Vorstellung einer Verkehrsberuhigung im Zentrum würde der Neulengbacher Vizebürgermeister im Bezug der Wahrnehmung des Zentrums positiv sehen. „[...] ich glaube eben auch, dass eine verkehrsberuhigende Maßnahme, wie sie auch immer ausschaut, nicht nur quasi es verbieten würde zu parken zum Beispiel, sondern ich glaube auch, dass das mit Personen etwas machen würde. Wenn man eben sieht, was der Raum eigentlich sonst alles kann, na.“ (IP1: Z. 385-388) Wenn eine Verkehrsberuhigung bedeuten würde, dass Parkplätze wegfallen, glaubt er trotzdem, dass das einen Effekt auf die Bevölkerung hätte, und dass deutlicher gesehen wird, dass eine Umnutzung des öffentlichen Raumes einen Aha-Effekt auslösen könnte. Für IP3 ist ein zentraler Punkt, der die Kernstadt Neulengbachs betrifft, dass das Zentrum gestärkt wird. Dabei stellt für ihn ebenfalls eine Verkehrsberuhigung ein mögliches Handlungsfeld dar. Bevor jedoch eine Verkehrsberuhigung durchgeführt wird, ist für den Mobilitätsmanager zentral, dass zuerst Möglichkeiten geschaffen werden, anderweitig in die Kernstadt zu gelangen. Deshalb benötigt es laut ihm ein Konzept, das einerseits die Erreichbarkeit des Zentrums umfasst und in einem zweiten Schritt eine Verkehrsberuhigung anstrebt. (vgl. IP3: Z. 26-36) Eine Erreichbarkeit des Zentrums mit allen vier Verkehrsmitteln sieht Herr MOLITOR ebenfalls als essenziell an. „Aber ich kann im Zentrum das Angebot für alle vier machen, die die zu Fuß kommen wollen, die die mit dem Rad kommen wollen, es ist doch angenehmer in das Zentrum mit dem Rad zu fahren, wie an den Ortsrand am Kreisverkehr in einer Kiste (Anm.: Fachmarktzentrum), wo ich das oft nicht erreiche. Und ich habe auch immer in der Regel Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Zentrum. Also da habe ich schon ein Asset. Ich kann mehr Personen, mehr Gruppen erreichen.“ (IP6: Z. 187-192) Er sieht ebenfalls die Stärke des Zentrums darin, dass es besser mit dem Fahrrad erreichbar ist als ein Fachmarktzentrum am Ortsrand. Ebenso spricht er an, dass es ein Vorteil eines Zentrums ist, dass meist eine ÖPNV-Haltestelle vorhanden ist, was jedoch im Falle von Neulengbach, wie es die Ausstattungsanalyse gezeigt hat, nur bedingt der Fall ist. Da sich eine Bushaltestelle am nördlichen Rand der Kernstadt befindet und innerhalb der Zentrumszone neben dem Bahnhof *Neulengbach Stadt* nur wenige Bushaltestellen liegen, müsste sich in einem Mobilitätskonzept ebenso mit einer Verbesserung der Lage dieser auseinandergesetzt werden. Der angesprochene Punkt der Erreichbarkeit der Kernstadt mit dem Fahrrad ist ebenso ein zu verbessernder Punkt, da die Kernstadt nur an einer Stelle per ausgewiesenem Radweg erreichbar ist und sich nur wenige Fahrradabstellplätze in der Kernstadt befinden. Für Frau WENINGER von ROSINAK&PARTNER ist eine erfolgsversprechende

Maßnahme, wenn es Gemeinden gelingt, ihre Zentren zu beleben. Sie beschreibt, dass dieser Schritt in der heutigen Zeit deutlich herausfordernder ist, jedoch kann eine derartige Maßnahme die aktive Mobilität einer Gemeinde fördern. Dieser Effekt kann auch in Form einer Parkraumbewirtschaftung des Zentrums erreicht werden. (vgl. IP5: Z. 109-112) Auch in dieser Aussage wird die Wichtigkeit einer Ortskernbelebung hervorgehoben und der Zusammenhang, dass eine Belebung der Kernstadt einen positiven Effekt auf Fuß- und Radverkehr besitzt. Dass eine Ortskernbelebung eine schwierige Aufgabe für Gemeinden darstellt, wurde von der Expertin ebenso explizit erwähnt. Gestalterische Aspekte im Ortszentrum stellen für sie ebenfalls einen wichtigen Punkt dar, wodurch die Aufenthaltsqualität eines Zentrums gestärkt werden kann. (vgl. IP5: Z. 80-81) Es ist anzunehmen, dass sich die Punkte Ortskerngestaltung, aktive Mobilität und Klimawandelanpassung gegenseitig beeinflussen, da gestalterische Aspekte häufig mit urbanem Grün geschaffen werden können. Gestalterische Aspekte können jedoch ebenfalls die Umnutzung eines Parkplatzes in einen z.B. Fahrradabstellplatz betreffen oder die Gestaltung von Fußwegen, was wiederum einen Einfluss auf aktive Mobilität besitzen kann. Gestalterische Elemente und Kleinmaßnahmen zur Klimawandelanpassung und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität besitzen für IP4 ebenso eine starke Wichtigkeit: „Ja also, da meine ich einfach Maßnahmen im Sinne von, dass man, wenn man jetzt einen Hauptplatz hat zum Beispiel, dass man dort eine gewisse Gestaltungsqualität hat, dass man eine gewisse Aufenthaltsqualität hat, vielleicht mit ich weiß nicht, wenn man es zeitgemäß gestaltet mit Bäumen, mit Sitzgelegenheiten, mit vielleicht einfach gestalterischen Elementen, seien das jetzt Brunnen oder Kunst oder was auch immer.“ (IP4: Z. 323-327) Der Vizebürgermeister von Eichgraben, IP2, ist der Einzige der Interviewpartner*innen, der die Rolle des Zentrums als nicht derart wichtig ansieht, solange innerhalb der Gemeinde eingekauft wird, ist für ihn weniger relevant, an welcher Stelle. Auch sieht er die Zielgruppe eines Mobilitätskonzept in jenen Menschen, die keinen eigenen PKW besitzen. (vgl. IP2: Z. 32-45) Da jedoch die Rolle des Zentrums von fünf der Interviewpartner*innen als eine essenzielle gesehen wird, ist es als sinnvoll anzusehen, sich in einem Schwerpunktkonzept mit der Kernstadt auseinanderzusetzen, was laut dem Wegweiser für Mobilitätskonzepte von niederösterreichischen Gemeinden mehrere Handlungsfelder miteinschließen könnte.

Aktive Mobilität:

Ein weiterer Schwerpunkt wäre neben der Kernstadt nach dem Vorkommen der Interviewaussagen für das Handlungsfeld aktive Mobilität zu setzen, was aufgrund der weitläufigen Distanzen und hügeligen Topographie nicht gemeindeweit zu betrachten ist, sondern vor allem auf zentrumsnahe, verdichtete Gebiete fokussiert soll. Für IP3 und IP6 soll aktive Mobilität einen großen Stellenwert in einem Mobilitätskonzept besitzen: „[...] für die aktive Mobilität einerseits, aus jeder KG wird es nicht gehen, aber sinnvolle, auch verkehrssichere Rad- und Fußwege. Ganz wichtig.“ (IP3: Z. 83-84) „[...] Gehwege, Fahrradwege und Radwegenetz, das sind durchaus Sachen, die sehr sehr sinnvoll sind.“ (IP6: Z. 277-278) Auch hier wird aufgeworfen, dass aktive Mobilität aus Teilen der weitläufigen Katastralgemeinden zum Zentrum nicht realistisch sind, aber dennoch werden von beiden Interviewpartnern sichere Fuß-

und Radwege als sehr sinnvoll angesehen. Dabei kommt die Frage auf, was als verkehrssicherer Rad- oder Fußweg gesehen werden kann. Laut dem niederösterreichischen Leitfaden für Mobilitätskonzepte bestehen im Handlungsfeld zur aktiven Mobilität folgende Mindeststandards für den Fußverkehr, die in diesem Fall als verkehrssichere Fußwege gesehen werden können. In Ortszentren, wie zum Beispiel innerhalb der Kernstadt Neulengbachs, ist eine Breite des Gehsteigs von mindestens zwei Metern anzustreben, um die Mindeststandards zu erreichen, außerhalb davon eine Breite von mindestens 1,5 Metern. Fuß- und Radwege als Mischformen sollen zusammen eine Mindestbreite von 2,5 Metern besitzen, eine Breite von 3,5 Metern stellt allerdings die Standardbreite für gemischte Rad- und Fußwege dar. Fußverkehr und Kfz-Verkehr sollte in Mischform nur in Wohnstraßen oder Anliegerstraßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30km/h für Kfz-Verkehr existieren, sofern die Schwelle von 500 Kfz pro Tag nicht überschritten wird. (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 22) Für IP4 ist es wichtig, zunächst zu untersuchen, welche Fußverbindungen zentral sind: „[...] was können zumindest für den Anfang einmal wichtige Fußverkehrsverbindungen sein und wie kann man die auch (..) gestalterisch und und äh, ja von der Praktikabilität auf ein Niveau bringen, dass man sie auch gerne nutzt.“ (IP4: Z. 91-93) Es ist anzunehmen, dass Fußverkehrsverbindungen gerne genutzt werden, sobald erstens die eben genannten Mindeststandards vorhanden sind und andererseits als gestalterisch schön wahrgenommen werden. Laut den im fünften Beteiligungsformat befragten Bürger*innen ist genau die Schaffung von gewissen Mindeststandards, die eine angemessene Breite eines Gehweges und Verkehrssicherheit betreffen, zentral für eine Attraktivitätssteigerung von Fußwegen. Auch, dass zentrale Orte einfach durch Fußwege angebunden sein sollten, wird hervorgehoben. Mindeststandards, die für Radverkehr als notwendig anzusehen sind, sind von Straßenstrukturen abhängig. Hauptstraßen im Ortsgebiet, auf denen 50km/h gefahren wird und mehr als 6.000 Kfz pro Tag unterwegs sind, benötigen baulich getrennte Radwege oder Radfahrstreifen, die sich auf Straßenniveau befinden. In Nebenstraßen mit einer 30km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung kann eine gemeinsame Straßennutzung sinnvoll sein, solange Radfahren als sicher wahrgenommen wird. Als sinnvoll kann auch die Ausweisung von Fahrradstraßen gesehen werden, in denen Fahrradfahrer*innen Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer*innen wie dem MIV besitzen, was die Verkehrssicherheit von Radfahrenden deutlich steigern kann und Radverkehr forcieren kann, ohne große infrastrukturelle Maßnahmen setzen zu müssen. So könnten rasch zusätzliche Radverbindungen durch das Siedlungsnetz geschaffen werden. (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 24)

Vermeidung von Zweitautos:

Notwendig erscheint zusätzlich das Thema der Vermeidung von Zweitautos innerhalb der Gemeinde, das jedoch mit anderen bereits genannten Punkten, wie der Betrachtung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern, zusammenhängt. Da von Interviewpartner*innen häufig über die Vermeidung von Zweitautos gesprochen und diskutiert wurde, werden hier die zentralen Aussagen der Expert*innen analysiert. „[...] weniger abhängig sind vom eigenen PKW zum Beispiel in den Katastralgemeinden.

Das wäre so ein Anspruch zum Beispiel.“ (IP1: Z. 42-44) Die Aussage des Vizebürgermeisters von Neulengbach impliziert, dass derzeit, wie in Kapitel 6.3.2 dargestellt, eine Autoabhängigkeit in den weitläufigen Katastralgemeinden besteht und, dass angestrebt werden soll, es Menschen zu ermöglichen, auf alternative Verkehrsangebote zurückgreifen zu können. Dass eine Vermeidung von Zweitautos und nicht eine Vermeidung des Erstautos generell im Raum steht, ist im Hinblick auf Klimaschutz ein zu diskutierender Punkt, jedoch ist zu erwarten, dass aufgrund der lang bestehenden autolastigen Strukturen und individuellen Bedürfnissen von Menschen bzw. aus dem Mangel an alternativen Fortbewegungsangeboten noch über einen längerfristigen Zeitraum eine Autoabhängigkeit vorhanden sein wird. „Und am Land wird es immer noch- da wird äh das Auto, der Individualverkehr eine lange Vorreiterstellung einnehmen, solange es sich alle leisten können, es ist ja achtzig Jahre daran gearbeitet worden, dass Leute Autos kaufen.“ (IP2: Z. 91-93) Die Aussage von Herrn MASCHL unterstreicht jedenfalls diese Vermutung und sagt aus, dass sich Strukturen möglicherweise nur langsam verändern. Aus diesem Grund können Maßnahmen, die auf die Vermeidung eines Zweitautos abzielen, als ein weiterer definierbarer Schwerpunkt gesehen werden, da anzunehmen ist, dass viele Haushalte im Neulengbacher Gemeindeareal Zweitautos besitzen. „Viel viel wichtiger ist, dass man im Hintergrund oder im Vorder- Strukturen schafft, dass ich weniger PKWs habe. Und das, wie kann ich das schaffen? Indem ich andere Strukturen, indem ich andere Angebote schaffe.“ (IP3: Z. 140-142) Für den Mobilitätsmanager steht im Vordergrund, neue Strukturen oder Angebote zu schaffen, damit ein Umstieg auf alternative Verkehrsmittel einfacher möglich gemacht wird. Die Erreichbarkeit zentraler Punkte sollen laut dem Interviewpartner daher in einem ersten Schritt verbessert werden. Ein restriktiver Schritt ist laut ihm erst im Anschluss sinnvoll. (vgl. IP3: Z. 29-31) Der Vizebürgermeister von Neulengbach hofft zusätzlich auf eine stärkere Etablierung von Sharing-Angeboten. „[...] dort (Anm.: in den Katastralgemeinden) HOFFE ich, oder glaube ich es auch, dass es sich Richtung Carsharing einiges entwickeln wird.“ (IP1: Z. 131-132) In welcher Vernetzungsdichte ein solches Angebot vorhanden sein müsste, damit es von zahlreichen Menschen genutzt wird, wäre weiterführend zu erheben, jedoch ist anzunehmen, dass ein Zugang zu Carsharing flächendeckend vorhanden sein müsste.

Im folgenden Kapitel werden aus theoretischen Inhalten verknüpft mit den Stimmungsbildern aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und Expert*innenmeinungen aus den Interviews Handlungsempfehlungen durch die Definition von Handlungsfeldern geschaffen. Jedes Handlungsfeld beinhaltet eine zentrale Fragestellung, mit der sich ein Mobilitätskonzept weiter auseinandersetzen sollte und mögliche durchführbare Projekte, die mittels graphischer Darstellungen anschaulich dargestellt werden sollen.

7. Handlungsempfehlungen – Anforderungen an das Neulengbacher

Mobilitätskonzept

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln mittels Analysen und empirischen Arbeiten erhoben wurde, wie einerseits der Status-Quo der Verkehrssituation in Neulengbach aussieht und andererseits, welche verkehrsbezogenen Herausforderungen und Inhalte in der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach zentral

sind, werden die Ergebnisse an dieser Stelle diskutiert und Handlungsempfehlungen in Form von Schwerpunkt-Handlungsfeldern definiert. Ein zukünftig erstelltes Mobilitätskonzept soll sich auf die Auseinandersetzung mit den folgenden Themenfeldern und Fragestellungen fokussieren können.

7.1 Wir beziehen ein... Handlungsfeld Einbezug der breiten Öffentlichkeit

Da besonders die Bevölkerung ein ausführliches Wissen über die eigene Gemeinde besitzt und Problemfelder sowie Herausforderungen kennt, wird im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes eine Bürger*innenbeteiligung ausdrücklich empfohlen. Als besonders effektiv kann ein kooperativer Arbeitsprozess gesehen werden, in dem längerfristig mit einer Arbeitsgruppe bestehend aus Expert*innen wie Raumplaner*innen und fünf bis zehn interessierten Personen aus der Bevölkerung Maßnahmen erarbeitet werden. Die Möglichkeit, an einem Beteiligungsprozess teilzunehmen, sollte die gesamte Bevölkerung durch breite Information im Vorfeld bekommen. Selbst wenn beim Erstellungsprozess eine Arbeitsgruppe von nur fünf bis zehn Personen intensiv involviert ist, kann mit einem „Aposteleffekt“ (IP5: Z. 179) und einer Weitertragung von Informationen gerechnet werden. Ebenso kann gesagt werden, dass Wissen über geplante Projekte die Akzeptanz von Maßnahmen und Projekten erhöhen kann. Projekte, die im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden, sind in einem Beteiligungsprozess zu diskutieren, die folgenden Kapiteln bieten dazu Handlungsempfehlungen und mögliche Pilotprojekte.

Eine Altersgruppe der Bevölkerung, die in jedem Fall explizit in einem Mobilitätskonzept miteinbezogen werden soll, entweder direkt in der Arbeitsgruppe oder durch Beteiligung an Schulen wie z.B. über einen Ideenwettbewerb, sind Kinder und Jugendliche. Die häufig nicht erfüllten Bedürfnisse dieser Altersgruppe wurden im Beteiligungsprozess dieser Arbeit und teils von Expert*innen deutlich hervorgehoben, wobei der Aspekt der Verkehrssicherheit deutlich im Vordergrund steht.

7.2 Wir schaffen Erreichbarkeit... Handlungsfeld Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern

„[...] , bevor man das Zentrum [...] verkehrsmäßig eventuell beruhigt, ist es wichtig, auch die Möglichkeit zu schaffen, aus allen Teilen der Gemeinden anderweitig in das Zentrum zu kommen.“ (IP3: Z. 29-31)

Diese Ideen/Wünsche bringen Bürger*innen zu diesem Handlungsfeld ein:

Idee	Positive Abstimmungen	Negative Abstimmungen
Radbrücke vom Laabentalradweg zum Spar/ Obi	23	2

Kinderwagengeeignete und behindertengerechte Gehwege und Überquerungen im gesamten Gemeindegebiet, insb. im Stadtzentrum	17	0
Fahrradwege mit Katastralgemeinden vernetzen und Radwegnetz verdichten	16	0
Verlängerung Gehweg Weinbergstraße bis zum Kindergarten	16	0
Wiener Straße für Radverkehr in beide Richtungen öffnen	13	0
Radweg entlang der Bahnstrasse (Kreuzung B19 bis Abzweigung Stadtzentrum Neulengbach)	10	0
Abstellplätze für zwei- und vierrädrigen Verkehr gleichgewichteter aufteilen (Zentrum)	8	0

Tabelle 11: Bürger*innenideen Handlungsfeld Erreichbarkeit; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV

Dass sich in einem Mobilitätskonzept mit allen Verkehrsträgern (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV) auseinandergesetzt werden sollte, wird nicht nur in der Theorie durch den neuen Planungsleitfaden für Mobilitätskonzepte des Landes Niederösterreich hervorgehoben (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 12), sondern ebenfalls von Expert*innen im Rahmen der empirischen Erhebungen bestätigt. Betont wird, dass keine sektorale, separate Betrachtung der Verkehrsträger anzustreben ist, sondern eine integrierte, intermodale Gestaltung. Die Status-Quo Analysen dieser Arbeit haben gezeigt, dass die Erreichbarkeit der Neulengbacher Zentrumszone sowie der Kernstadt nicht optimal gestaltet ist. Als eine Leitfrage für ein Mobilitätskonzept kann daher folgende Fragestellung dienen: **Wie kann die Erreichbarkeit der Neulengbacher Zentrumszone von den Katastralgemeinden aus mit allen Verkehrsträgern verbessert werden?** Die Erreichbarkeit der Zentrumszone, dessen ausgewiesene Fläche die Kernstadt, den Bahnhof Neulengbach Stadt und zahlreiche Geschäfte entlang der B19 miteinbezieht, spielt für die Gemeinde einerseits wirtschaftlich eine zentrale Rolle und andererseits kann mithilfe der klaren räumlichen Abgrenzung definiert werden, welcher räumliche Bereich im Zentrum der Handlungsempfehlung steht. Trotz der Betrachtung aller Verkehrsträger soll vor allem eine Schaffung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten im Vordergrund stehen, da der MIV in Neulengbach wie in vielen anderen Kleinstädten stark überrepräsentiert ist. Folgende Karte gibt einen Überblick über potenzielle Projekte in diesem Handlungsfeld, bevor diese aufgeteilt nach Verkehrsträgern schriftlich beschrieben werden.

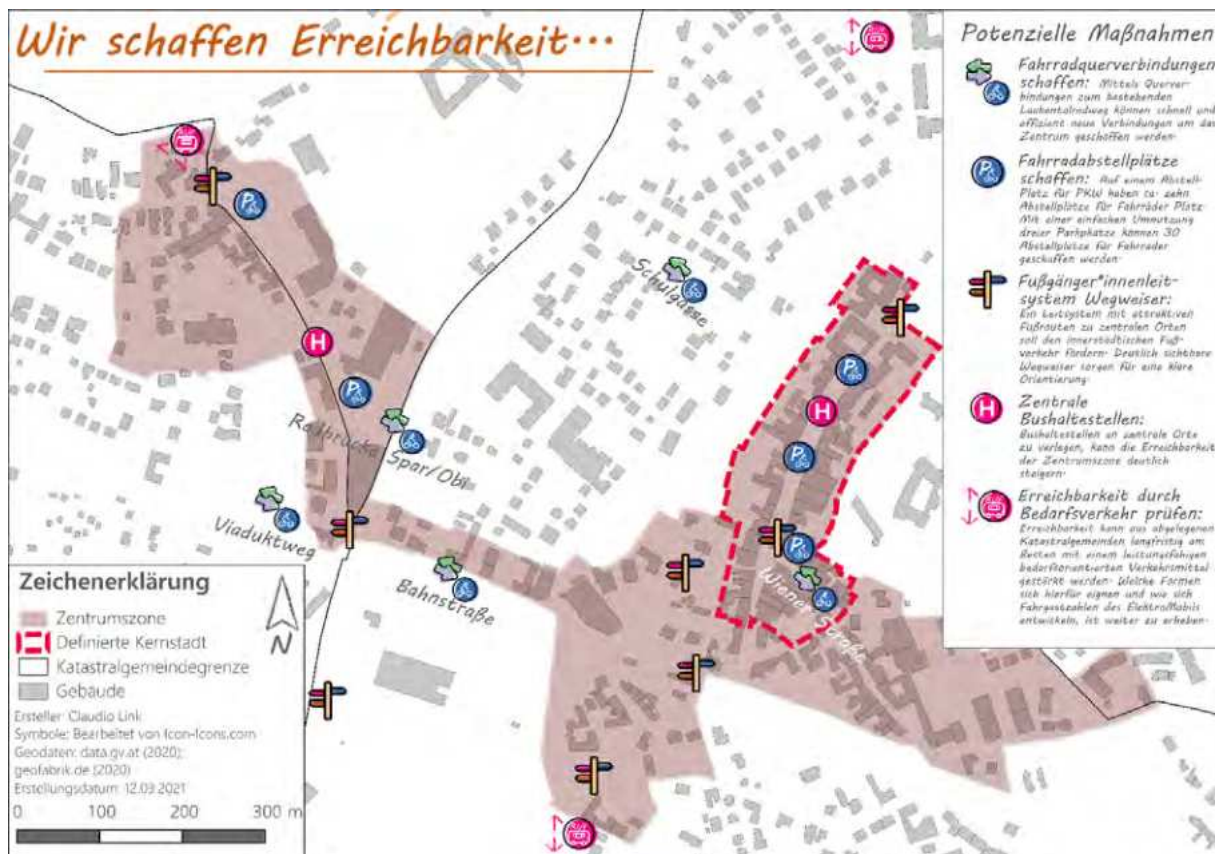


Abbildung 45: Handlungsfeld Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020); GEOFABRIK.DE (2020)

Mobilitätslösungen für folgende Verkehrsträger werden für die Umsetzung im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes empfohlen:

- **Aktive Mobilität:** Von teilnehmenden Personen im Beteiligungsprozess dieser Arbeit wurde intensiv auf den Mangel an Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr hingewiesen. Aktive Mobilität ist aufgrund der großen Distanzen vom Neulengbacher Gemeindeareal zur Zentrumszone nicht aus allen Katastralgemeinden vorstellbar, jedoch bietet sich eine verbesserte Anbindung aus umliegenden Gebieten bzw. Katastralgemeinden stark an. Dafür wird einerseits empfohlen, Querverbindungen zu dem bestehenden *Laabentalradweg* zu schaffen, um die östlich davon gelegene Kernstadt, den Bahnhof *Neulengbach Stadt* und die nahe gelegene Ortschaft *Au am Anzbach* sowie die im Westen gelegenen Geschäfte an der B19 anzubinden. Diese Maßnahme kann zu einer stärkeren Vernetzung und Verdichtung des Radwegnetzes in einem zentralen Bereich beitragen, wie es auch im Beteiligungsprozess von zahlreichen der mitwirkenden Personen gewünscht wäre. Der Wunsch nach einer Rad- und Fußgänger*innenbrücke zwischen dem *Laabentalradweg* und dem *Spar bzw. Obi* an der B19 war die am meisten gewünschte Maßnahme der Teilnehmer*innen des Beteiligungsprozesses, und eine Umsetzung wäre laut dem Vizebürgermeister von *Neulengbach* ein sehr wichtiges Thema, da die derzeitige dortige Verkehrssituation für

Verkehrsteilnehmer*innen der aktiven Mobilität eine hohe Gefährdung bringt. (vgl. IP1: Z. 202-205) Eine Auseinandersetzung, wie die Erreichbarkeit der Kernstadt mit dem Fahrrad verbessert werden kann, wird ebenso empfohlen. Dafür kann die Wiener Straße für Radfahrende gegen die Einbahn geöffnet werden, wobei das westlichste Ende der Wiener Straße baulich verändert werden müsste. (vgl. IP3: Z. 215-218) Dieser Punkt wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls häufig gewünscht und wird in der Gemeinde bereits behandelt. Einen positiven Effekt auf die aktive Mobilität kann auch eine Schaffung von neuen Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der Kernstadt haben. Wenn dafür beispielsweise drei MIV-Parkplätze zu Fahrradabstellplätzen umgenutzt werden, können 30 Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden. Um Fußverkehr und die Sicherheit dessen zu fördern, müssen sichere und breite Fußwege sowie Überquerungen geschaffen werden. Da das jedoch nur bedingt in der historisch beengten Neulengbacher Kernstadt durchführbar wäre und ein Umbau hier kostspielig wäre, soll vor allem das Fußwegnetz um die Kernstadt verbessert werden. *Premium-Gehrouten* sind ausgewiesene Gehwege, die von zentralen Orten wie der Kernstadt zu anderen wichtigen Punkten führen, sie sollen das Bewusstsein in der Bevölkerung für Fußverkehr fördern und sichere, attraktive Fußwege anzeigen. Entlang dieser zentralen Wege wäre ein Ausbau von Gehwegen notwendig, um die Attraktivität von Fußverkehrsachsen zu stärken. Handlungsempfehlungen im Bereich aktive Mobilität können dennoch als kostengünstig und leicht umsetzbar angesehen werden, wodurch eine Umsetzung bereits in den kommenden drei Jahren erfolgen kann.

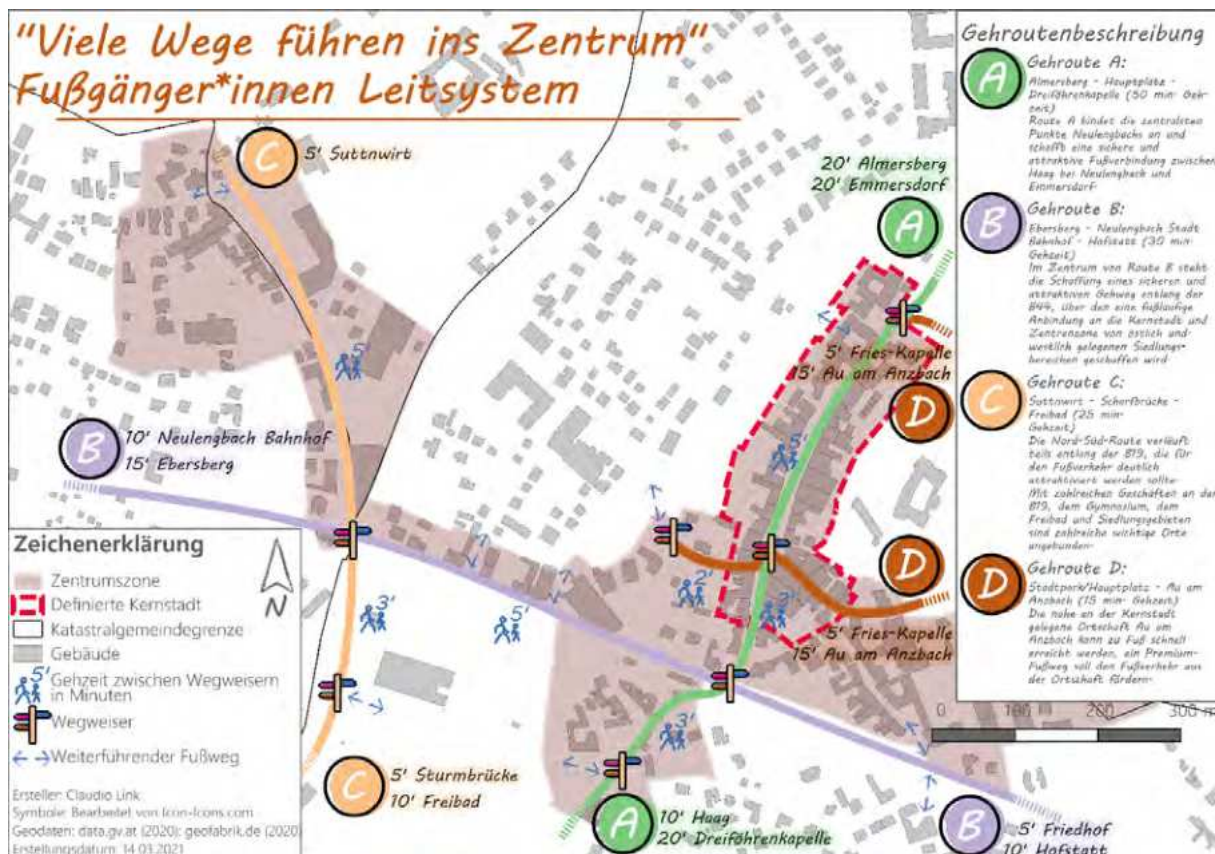


Abbildung 46: Fußgänger*innen Leitzsystem; Datenquellen: DATA.GV.AT (2020): online, GEOFABRIK.DE (2020): online

- ÖPNV: Ein großer Schwachpunkt der Infrastruktur der Zentrumszone sind die suboptimalen Standorte von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Daher wird empfohlen, eine Verlegung von Bushaltestellen anzustreben, sodass direkt am Hauptplatz oder Rathausplatz eine ÖPNV-Haltestelle geschaffen wird. Für ÖPNV-Verkehre können neben Intervallen nur dann höhere Nutzer*innenzahlen entstehen, wenn Haltestellen zentral liegen und sicher zugänglich sind. Zusätzlich sind eine Beleuchtung und überdachte Sitzgelegenheiten dafür essenzielle Ausstattungsqualitäten, die derzeit bei Bushaltestellen wie z.B. am Kirchenplatz nicht vorhanden sind. Da nicht alle Bereiche des Gemeindeareals mit liniengebundenem Busverkehr angebunden werden können und für Siedlungseinheiten unter 250 Einwohner*innen kein liniengebundener ÖPNV vorgesehen ist (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2021: 35), spielt bedarfsorientierter ÖPNV eine enorm wichtige Rolle im Handlungsfeld Erreichbarkeit. Da durch die Covid-19 Pandemie und die erst kurze Bestandsdauer des ElektroMobils Neulengbach keine deutlichen Aussagen zur Annahme des Mobilitätsangebotes getätigt werden können, ist in einem Mobilitätskonzept weiter zu evaluieren, wie sich Nutzer*innenzahlen entwickeln. Da sowohl Interviewpartner*innen sowohl ausgewählte Personen aus der Bevölkerung ausgesagt haben, dass das ElektroMobil aufgrund der begrenzten Kapazitäten nicht viele Verkehrsprobleme lösen kann, ist für

einen mittelfristigen Zeitraum bis 2030 anzustreben, ein zusätzliches, leistungsfähigeres bedarfsorientiertes Verkehrsmittel aufzustellen, beispielsweise ein Anrufsammeltaxi in Kooperation mit einem Taxiunternehmen oder einem gemeindeeigenen Rufbus. Es wird empfohlen, dass in einem Mobilitätskonzept potenzielle Mitfinanzierungen durch das Land Niederösterreich geprüft werden.

- MIV: Das Automobil wird in ländlichen Gebieten noch lange eine zentrale Rolle spielen. Deshalb ist in punkto Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln eine Empfehlung, Menschen einen Verzicht auf das Zweitauto zu ermöglichen, was durch eine verbesserte Angebotsschaffung der anderen Verkehrsträger erreicht werden kann. In der Parksituation der Kernstadt sind Kund*innen des Einzelhandels bzw. Kurzparker*innen gegenüber Langparker*innen vorzuziehen. Wie ein Stellplatzkonzept sinnvollerweise aufgezoogen werden kann, wird im folgenden Teilkapitel beleuchtet.

7.3 Wir beruhigen... Handlungsfeld Verkehrsberuhigung

„Die meisten Verkehrskonzepte, die wir machen, beschäftigen sich intensiv mit dem ruhenden Verkehr, weil das halt so ein Schlüssel für den öffentlichen Raum ist. Das ist das schwierigste Thema überhaupt.“ (IP5: Z. 85-87)

Diese Ideen/Wünsche bringen Bürger*innen zu diesem Handlungsfeld ein:

Idee	Positive Abstimmungen	Negative Abstimmungen
Geschwindigkeitsreduktionen durch bauliche Maßnahmen um tatsächliche 30er-Zonen zu erreichen	17	0
Begegnungszonen im Stadtzentrum, zB Wiener Straße bis B44	14	0
Austraße zur 30er-Zone machen	11	0
Flächendeckend 30er Zonen	11	1
Fußgängerzone im Stadtzentrum Neulengbach	12	2
Abstellplätze für zwei- und vierrädrigen Verkehr gleichgewichteter aufteilen (Zentrum)	8	0

Tabelle 12: Bürger*innenideen Handlungsfeld Verkehrsberuhigung; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV

In einem mittel- bzw. langfristigen Zeitraum bis 2030 bzw. 2035 eine Verkehrsberuhigung der Kernstadt anzustreben, wird als eine wichtige Handlungsempfehlung für die Gemeinde definiert. Eine Verkehrsberuhigung wurde von Seiten zahlreicher im Beteiligungsprozess mitwirkenden Personen sowie von einem Großteil der Expert*innen als positiv hervorgehoben, jedoch erst zu einem Zeitpunkt, nachdem anderweitige Angebote geschaffen worden sind, um die Kernstadt zu erreichen, um eine

bestmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung und unter Wirtschaftstreibenden hervorzurufen. Zunächst wird deshalb empfohlen, im Kontext eines Mobilitätskonzeptes durch eine Parkraumerhebung zu überprüfen, wie stark der Parkraum der Kernstadt im Tagesverlauf ausgelastet ist und wie lange die jeweilige Parkdauer von PKWs im Tagesverlauf beträgt. Eine zentrale Fragestellung, der daher in einem Mobilitätskonzept nachgegangen werden soll, ist folgende: ***Wie stark ist der Parkraum der Kernstadt im Tagesverlauf eines Werktages ausgelastet und welche Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung ergeben sich daraus?*** Ein ebenso essenzieller Punkt zusätzlich zur Parkraumbewirtschaftung ist die Bewusstseins-schaffung über das Vorhandensein von kostenlosen Parkmöglichkeiten um die Kernstadt. Bewusstseins-schaffung kann unter anderem durch ein attraktives und gut lesbares Fußgänger*innenleitsystem geschaffen werden, das bereits im vorigen Kapitel empfohlen wurde. Information zum Parkraum oder zu verfügbaren Parkplätzen können mittels Infoscreen oder durch gut lesbare Karten vermittelt werden sowie kurze Fußwege zwischen Parkplätzen und der Kernstadt angezeigt werden. Wenn die Punkte der Parkraumbewirtschaftung erfolgreich umgesetzt werden, kann über die Art einer Verkehrsberuhigung diskutiert werden, wobei hierbei die Wünsche der ansässigen Bevölkerung unbedingt miteinzubeziehen sind. Je größer das Wissen und der Miteinbezug der Bevölkerung über geplante verkehrsberuhigende Projekte ist, umso besser kann ein Projekt, das eine Verkehrsberuhigung anstrebt, angenommen werden. Verkehrsberuhigung kann weiters über den Raum der Kernstadt hinausgehen, wenn es darum geht, Straßen mittels Geschwindigkeitsbeschränkungen sicherer zu gestalten. Im Beteiligungsprozess wurde von mehreren Teilnehmer*innen der Wunsch nach Geschwindigkeitsbeschränkungen für den MIV eingebracht, und dass diese durch bauliche Maßnahmen durchgesetzt werden. Da teilnehmenden Bürger*innen und einem Experten besonders die Sicherheit von Kindern wichtig ist, wird empfohlen, in einem Mobilitätskonzept zu prüfen, wie innerhalb 250- oder 500m-Radien um Schulen, Kindergärten und Horte Verkehrsbrennpunkte durch Geschwindigkeitsbeschränkungen entschärft werden können.

7.4 *Wir schaffen Oasen...* Handlungsfeld Aufenthaltsqualität, urbanes Grün und Klimawandelanpassung

„Das sind so die Debatten, wie gehe ich mit einem öffentlichen Raum um und was mache ich damit? Kann ich ihn anders nutzen, kann ich ihn für einen Baum nutzen? Das Stichwort Klimawandelanpassungsstrategien, [...]“ (IP6: Z. 179-181)

Diese Ideen/Wünsche bringen Bürger*innen zu diesem Handlungsfeld ein:

Idee	Positive Abstimmungen	Negative Abstimmungen
Begegnungszonen im Stadtzentrum, zB Wiener Straße bis B44	14	0
Schaffung und Erhaltung attraktiver Fußwege	13	0

*Tabelle 13: Bürger*innenideen Handlungsfeld Aufenthaltsqualität, urbanes Grün und Klimawandelanpassung; Eigene Darstellung; Quelle: Beteiligungsformat IV*

In einem Mobilitätskonzept soll das Handlungsfeld Klimawandelanpassung einen großen Stellenwert besitzen. Da besonders in Kleinstädten dieser Punkt wenig Berücksichtigung findet, kann Neulengbach hier eine Vorreiterrolle einnehmen, sofern sich intensiv damit auseinandergesetzt wird. Das Handlungsfeld der Klimawandelanpassung betrifft vor allem dicht bebaute Gebiete, da vor allem innerhalb dieser Hitzeinseln entstehen, aus diesem Grund ist dieses Handlungsfeld räumlich auf die Zentrumszone sowie auf die Kerne von Ortsteilen fokussiert. Es wird empfohlen, dass sich ein Mobilitätskonzept mit dieser Fragestellung weiter auseinandersetzen sollte: ***Durch welche Maßnahmen im Handlungsfeld Klimawandelanpassung kann die Aufenthaltsqualität der Zentrumszone/ der Ortskerne kostengünstig gestärkt werden?*** Gängige einfache Gestaltungsmöglichkeiten bieten hier beispielsweise mobile Begrünungen, vertikale Begrünungen oder die Schaffung von schattigen Sitzgelegenheiten. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden Grünflächen bzw. Aufenthaltsqualität von beteiligten Personen nicht direkt angesprochen, jedoch werden im Beteiligungsformat V mehrere Möglichkeiten genannt, mit urbanem Grün die Aufenthaltsqualität zu fördern. Folgende Karte der Kernstadt soll effiziente, flexible und rasch umsetzbare Handlungsmöglichkeiten aufzeigen, wie Maßnahmen zur Schaffung von urbanem Grün und Handlungen zur Klimawandelanpassung effektiv umgesetzt werden können. Es wird empfohlen, in diesem Handlungsfeld nicht ausschließlich die Kernstadt Neulengbachs zu betrachten, sondern wie in der Karte dargestellt, dichte Ortskerne im gesamten Gemeindegebiet zu berücksichtigen.

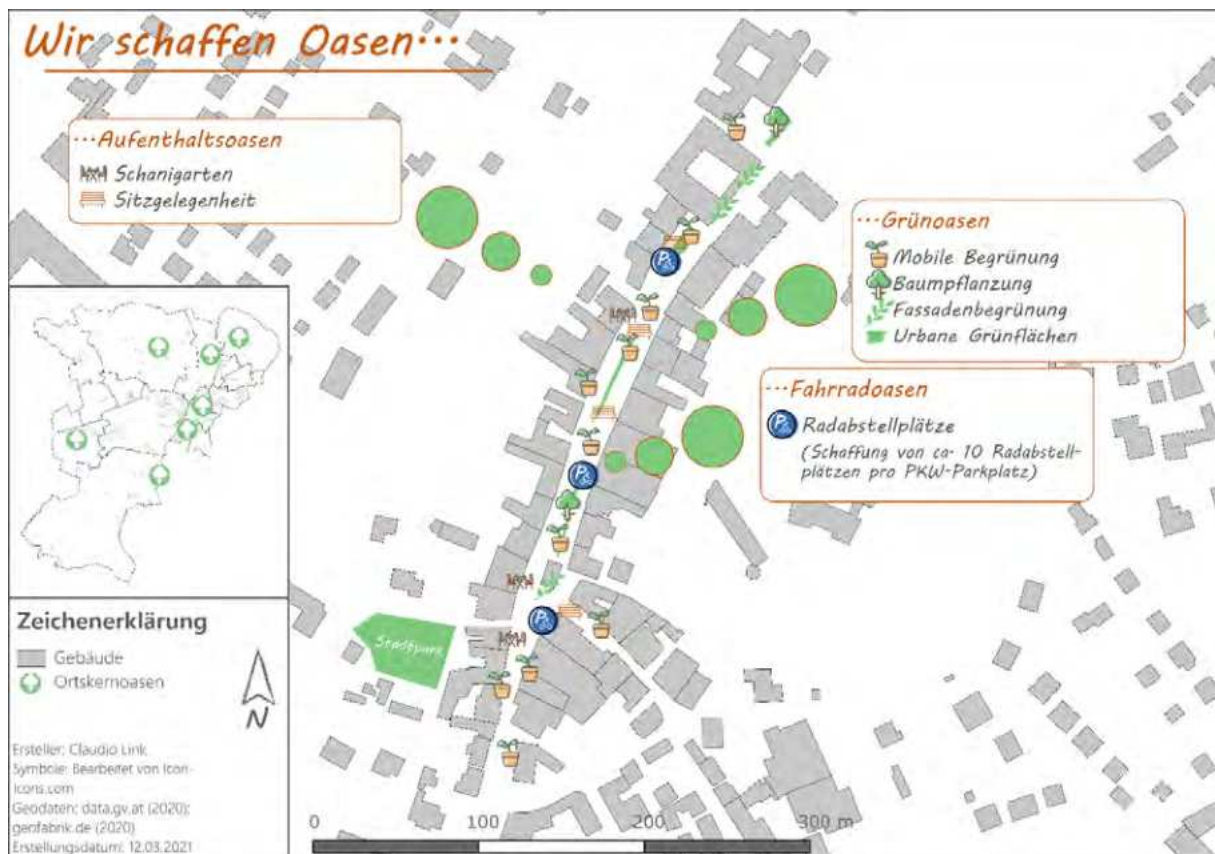


Abbildung 47: Handlungsfeld Aufenthaltsqualität, urbanes Grün und Klimawandelanpassung; Eigene Darstellung; Datenquellen: DATA.GV.AT. (2020); GEOFABRIK.DE (2020)

8. Schlussfolgerungen

In der vorliegenden Masterarbeit wurde untersucht, welche verkehrsbezogenen Herausforderungen in der *kleinen Zwischenstadt* am Fallbeispiel von Neulengbach bestehen und welche Lösungsansätze im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes dafür ausgearbeitet werden können. Die *kleine Zwischenstadt* als in dieser Arbeit definierter Kleinstadttypus leitet sich vom Konzept der Zwischenstadt von Thomas SIEVERTS (1999³) ab, welches sich auf Städte bezieht, die weder den Begriffen Stadt noch Land klar zuordenbar sind und Merkmale von beiden Raumtypen besitzen. Das Konzept betrifft vor allem Stadtregionen bzw. Städtennetze, die aus zusammengewachsenen, sich ausdehnenden Siedlungsfeldern bestehen. (vgl. SIEVERTS 1999³: 14f.) Da Neulengbach eine Kleinstadt mit nur knapp über 8.000 Einwohner*innen ist und nicht mit der Wiener Metropolregion baulich zusammengewachsen ist, stellt sich die Frage, wieso in dieser Arbeit dennoch das Heranziehen des Konzepts der Zwischenstadt als passend erscheint. Neulengbach kann deshalb gut darin eingegliedert werden, da die vor Ort vorhandenen Siedlungsstrukturen dem Konzept der Zwischenstadt sehr ähnlich sind, so wird im Werk von SIEVERTS (1999³) erwähnt, dass zahlreiche Menschen auch in Mitteleuropa nach einem Wohnort streben, von dem eine Metropole bzw. Stadt schnell erreichbar ist, aber die Umgebung des Wohnortes dennoch ländlich geprägt ist. (vgl. SIEVERTS 1999³: 16) Auch Interviewpartner*innen, die im Rahmen dieser Arbeit befragt wurden, greifen dieses Phänomen auf und nehmen Neulengbach ebenfalls als eine Kleinstadt am Rande des Speckgürtels von Wien wahr, aber sehen den Raum, in dem

Neulengbach eingebettet ist, als ländlich an. Aus diesem Grund wird Neulengbach in dieser Arbeit als *kleine Zwischenstadt* beschrieben, die mehrere Charakteristika aufweist: Eine der mittleren Klassen des Urban-Rural-Index der Statistik Austria, die räumliche Nähe zu Groß- oder Mittelstädten und eine geringe Bevölkerungsdichte sowie eine Einwohner*innenzahl unter 10.000 Menschen. Welche verkehrsplanerischen Herausforderungen in dem Kleinstadttyp der *kleinen Zwischenstadt* bestehen können bzw. welche möglichen Lösungen existieren, wurde ebenfalls im Kapitel der theoretischen Einordnung betrachtet. Die definierten Herausforderungen werden zu einem späteren Zeitpunkt dieses Kapitels zusammenfassend beleuchtet.

Die Analysen dieser Arbeit haben gezeigt, dass Neulengbach eine leicht wachsende Kleinstadt ist, für die in den nächsten zehn bis 15 Jahren ein weiteres leichtes Bevölkerungswachstum prognostiziert wird. Bisheriges und zukünftiges Bevölkerungswachstum ist vor allem auf eine positive Wanderungsbilanz zurückzuführen. Aufgrund der nahen Lage zu der Metropole Wien und der Mittelstadt St. Pölten und der ländlich geprägten Landschaft ist Neulengbach als beliebtes Siedlungsgebiet am Rande des suburbanen Gebietes zu betrachten. Die Bevölkerung Neulengbachs ist auf 43 Ortschaften aufgeteilt, was zu einem stark zersiedelten Ortsbild führt, Altersklassen der Bevölkerung verlagern sich langsam hin zu älteren Altersgruppen, was zeigt, dass eine zunehmende Alterung der Bevölkerung wie in vielen anderen Gemeinden, Regionen und ganzen Industriestaaten besteht. Haushalts- und Familienstrukturen Neulengbachs unterscheiden sich nur wenig zu jenen Strukturen umliegender Gemeinden bzw. Gemeinden des Landes Niederösterreich. Die auf die demographische Analyse aufbauende Ausstattungsanalyse hat gezeigt, dass Infrastruktur besonders für den MIV stark ausgebaut ist, was sich mit Herausforderungen, die in kleinstadtbezogener Literatur genannt werden, deckt. ÖPNV-Infrastruktur ist entlang der Verkehrsachse Wien – St. Pölten über die innere Westbahnstrecke besonders gut ausgebaut und bietet hier vor allem für Pendler*innen und Schüler*innen ein adäquates Angebot. Da Pendler*innenströme vor allem nach Wien und St. Pölten stark ausgeprägt sind, stellt die innere Westbahn für die Bewältigung dieser Wege ein enorm wichtiges ÖPNV-Verkehrsmittel dar. Abseits von Verkehrsachsen ist die ÖPNV-Infrastruktur jedoch lückenhaft, auch die Infrastruktur für aktive Mobilität kann als lückenhaft angesehen werden. Eine detailliertere Betrachtung der Zentrumszone und der Kernstadt hat gezeigt, dass selbst in zentralen Bereichen der Stadtgemeinde Lücken in der Infrastruktur für ÖPNV und aktive Mobilität (Anm.: Fußwege, Radwege) bestehen.

Im Beteiligungsprozess wurden von teilnehmenden Personen Mobilitätsschwachpunkte vor allem in den Bereichen der mangelnden Ausstattung mit Infrastruktur aktiver Mobilität und der mangelnden Verkehrssicherheit genannt. Während sich die Herausforderung der mangelnden Ausstattung mit Fuß- und Radinfrastruktur mit in Literatur gefundenen Problemfeldern von Kleinstädten deckt, ist die Verkehrssicherheit ein Aspekt, der in Literatur kaum genannt wird, jedoch aufgrund des Stimmungsbildes der teilnehmenden Personen in Neulengbach eine bedeutende Rolle einnimmt. Mangelnde Verkehrssicherheit ist dabei vor allem auf enge oder fehlende Gehwege sowie eine geringe

Anzahl an sicheren Überquerungen über stark befahrene Straßen zurückzuführen und betrifft somit vor allem Fußgehende. Von Bürger*innen aufgezeigte Lösungswege betreffen daher die Schaffung von Überquerungsmöglichkeiten, Implementierungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen, beispielsweise durch bauliche Maßnahmen und die Errichtung von Gehwegen. Im Bereich der aktiven Mobilität steht für die Teilnehmer*innen eine Vernetzung des bestehenden Radwegnetzes und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Kernstadt im Zentrum.

Ergebnisse der Expert*inneninterviews wurden in vier deduktiv erstellte Kategorien unterteilt. Von den befragten Expert*innen wurde aufgezeigt, dass Neulengbach vor allem ländlich geprägt ist, jedoch trotzdem zum Wiener Speckgürtel gezählt werden kann, was die Gemeinde zu einer sehr beliebten Wohngegend macht. Die Bahnverbindung der inneren Westbahn wird als gut ausgebaut wahrgenommen und stellt wie bereits durch die Ausstattungsanalyse definiert eine gut ausgebaute Infrastruktur für Pendler*innen dar. Zentrale verkehrsbezogene Herausforderungen, die genannt wurden, betreffen mehrere miteinander vernetzte Themenfelder, die sich nur teils mit in der Literaturrecherche gefundenen Herausforderungen decken. In der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach betreffen die essenziellen Herausforderungen zunächst die Topographie und die Weitläufigkeit des Gemeindeareals, wodurch für Teile der Bevölkerung weite Distanzen überwunden werden müssen, um zu zentral gelegenen Orten zu gelangen. Diese Wege sind daher nicht in allen Fällen durch aktive Mobilitätsformen zurücklegbar und aufgrund von lückenhaften ÖPNV-Systemen können diese Wege ebenfalls schwer mittels ÖV zurückgelegt werden. Eine weitere Herausforderung, die aus dem Mangel an alternativen Fortbewegungsarten entsteht, ist die Abhängigkeit vom Zweitauto, die laut Expert*innen in Neulengbach besteht und daher ebenfalls als zentral gesehen werden kann. Die starke MIV-Abhängigkeit führt zu einem weiteren Konfliktfeld, das die Innenstadt bzw. Kernstadt betrifft: Ruhender Verkehr wird generell als ein Aspekt mit viel Konfliktpotenzial im Verkehr gesehen, in punkto Verkehrsberuhigung bzw. Parkraumbewirtschaftung besteht in der Gemeinde die Kontroverse, dass einerseits eine Verkehrsberuhigung der Kernstadt angestrebt werden soll, aber dass auf der anderen Seite eine berechtigte Sorge herrscht, dass durch eine Parkraumbewirtschaftung Kaufkraft aus dem Zentrum abfließen könnte. Eine Verkehrsberuhigung oder Parkraumbewirtschaftung durchzuführen, ohne zuvor eine bessere Erreichbarkeit mit alternativen Mobilitätsformen zu schaffen bzw. ohne die Gestaltungsqualität der Kernstadt zu stärken, kann daher das eben genannte Konfliktfeld bestärken. Expert*innen beschrieben, dass Gewohnheiten der Bevölkerung wie die Nutzung des eigenen PKWs und das Parken in der Kernstadt nur schwer zu ändern sind und, dass diese sich nur ohne Zwang ändern sollten. Daher wird es als zentral angesehen, ausgewählte Personen aus der Bevölkerung und Wirtschaftstreibende bei derartigen Planungen miteinzubeziehen und daher früh ein Bewusstsein für mögliche Umsetzungsvarianten einer Parkraumbewirtschaftung zu schaffen, was auch im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes einen wichtigen Punkt darstellt. Welche weiteren Anforderungen, auf all die genannten Überlegungen aufbauend, an ein Mobilitätskonzept der Gemeinde Neulengbach bestehen, wurde im Rahmen von Handlungsfeldern beschrieben. Ein essenzieller Punkt ist es dabei,

Erreichbarkeit von zentralen Punkten wie der Zentrumszone mit allen Verkehrsträgern zu forcieren. Im nahen Umfeld der Zentrumszone spielt aktive Mobilität dabei eine große Rolle, wozu im betreffenden Handlungsfeld mehrere mögliche Projektumsetzungen genannt wurden. Radwegevernetzungen und die Erstellung eines Fußwegeleitsystems besitzen hierbei eine hohe Priorität und können leicht umgesetzt werden. Die langfristige Schaffung eines weiteren, leistungsfähigeren bedarfsorientierten Verkehrs steht hier ebenso im Zentrum. Im Anschluss an die Verbesserung von Erreichbarkeit kann eine Verkehrsberuhigung der Kernstadt angestrebt werden, um das Ortsbild attraktiver zu gestalten und mehr Raum für Fußgehende und Radfahrende zu schaffen bzw. konsumfreie Räume zum Verweilen zu schaffen. Eng verknüpft ist dieses definierte Handlungsfeld der Verkehrsberuhigung mit dem Handlungsfeld Klimawandelanpassung, das auch in einem Mobilitätskonzept berücksichtigt werden sollte und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität von Ortszentren stärken kann.

Aufbauend auf die eben zusammengefassten Ergebnisse stellt sich nun die Frage, ob die definierte Forschungsfrage und die zugehörigen forschungsleitenden Hypothesen vollständig beantwortet werden konnten. Ziel der Masterarbeit war es, folgende Forschungsfrage zu beantworten: **Welche zentralen, verkehrsbezogenen Herausforderungen bestehen in der *kleinen Zwischenstadt* Neulengbach und welche Anforderungen entstehen dadurch an ein modernes Mobilitätskonzept der Gemeinde?** Zentrale Herausforderungen wurden in Tabelle 10 in Kap. 6.3.2, aufbauend auf die Literaturanalyse, Meinungen aus dem Beteiligungsprozess dieser Arbeit und Expert*innen im Rahmen der Leitfadenterviews, definiert und werden für Neulengbach als zentral angesehen. Herausforderungen betreffen eine starke Autoabhängigkeit, insbesondere die Abhängigkeit vom Zweitauto und die mangelnde Ausstattung durch ÖPNV, auch bedingt durch eine starke Zersiedelung. Zentral ist ebenso ein Mangel an Infrastruktur für aktive Mobilitätsformen bzw. Fuß- und Radwege, die als unsicher und unattraktiv wahrgenommen werden. Dieser Punkt führt zu einer geringen Barrierefreiheit und zu einer geringen (subjektiven) Verkehrssicherheit für Fußgehende und Radfahrende. Besonders Kinder, Jugendliche und Senior*innen sind als Verkehrsteilnehmer*innen dadurch gefährdet. Dass diese Herausforderungen ebenfalls in anderen *kleinen Zwischenstädten* bestehen, wird vermutet, kann aber ohne weiterführende Forschungen empirisch nicht bestätigt werden. Welche Kleinstädte Österreichs neben Neulengbach zu dem Kleinstadtyp der *kleinen Zwischenstadt* zu zählen sind und ob diese den gleichen verkehrsbezogenen Herausforderungen gegenüberstehen, wäre dabei ebenfalls zu prüfen. Der zweite Teil der Forschungsfrage, der sich damit beschäftigt, welche Anforderungen an das Mobilitätskonzept Neulengbachs bestehen, konnte im Rahmen der Forschung durch die Handlungsempfehlungen beantwortet werden, die einerseits theoretische Aspekte und Analyseschritte, aber auch Meinungen aus der Bevölkerung und Expert*innenmeinungen miteinbeziehen und mögliche Mobilitätslösungen aufzeigen. Die Hypothesen können zu einem Teil bestätigt werden, so beziehen sich die größten verkehrsbezogenen Herausforderungen der Kleinstadt auf das hohe Maß an Zersiedelung. Verkehrsinfrastrukturen sind, wie die Ausstattungsanalysen und Expert*innenmeinungen gezeigt haben, stark auf den MIV ausgelegt, der ÖPNV ist abseits der inneren Westbahnstrecke stark unterrepräsentiert.

Es kann ebenso, unter anderem aus finanziellen Gründen, als sinnvoll angesehen werden, ein Mobilitätskonzept als Schwerpunktkonzept aufzubauen, damit sich zielgerichtet mit den wichtigsten Problemfeldern einer Gemeinde auseinandergesetzt werden kann. Zwei Hypothesen können jedoch widerlegt werden. Die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept sind auch von demographischen Parametern abhängig, jedoch können andere infrastrukturelle Parameter wie die Ausstattung mit Infrastruktur und die bestehenden Strukturen des Zentrums als wesentlicher angesehen werden, weswegen die Hypothese widerlegt werden kann. Widerlegt werden kann ebenso, dass im Rahmen eines Partizipationsprozesses die breite Öffentlichkeit durch einen konsultativen Beteiligungsprozess miteinbezogen werden soll. Eine intensivere Einbeziehung ausgewählter Personen durch einen kooperativen Beteiligungsprozess kann zu besser akzeptierten Maßnahmen und Projekten führen. Weiters kann eine der Hypothesen nicht vollständig beantwortet werden, Strukturen von Kleinstädten in Österreich können laut der Literaturrecherche als heterogen angesehen werden und sich durch die in Tabelle 1 gezeigten Parametern voneinander unterscheiden, jedoch kann durch diese Arbeit nicht gezeigt werden, in welchem Ausmaß die Heterogenität vorhanden ist.

Diese Arbeit kann als Vorstudie zu der Durchführung des Mobilitätskonzeptes von Neulengbach gesehen werden, weshalb weiterführende Forschung im Rahmen des Konzeptes sinnvollerweise auf diese Arbeit aufbauen soll. Um eine bewusste Weiterführung der Forschung zu ermöglichen, wurden im Kapitel der Handlungsempfehlungen Fragestellungen erarbeitet, mit denen sich die Gemeinde sowie Planer*innen weiter befassen sollen. Diese Masterarbeit greift zusätzlich eine kleinstadtbezogene Forschungslücke im Bereich der Grundlagenforschung auf und schafft durch eine Einordnung Neulengbachs in einer Kleinstadtypisierung eine Einbettung von Ergebnissen der Fallstudie, die auf ähnliche Kleinstädte übertragen werden können. Eine z.B. bundesweite Aufstellung einer Kleinstadtypisierung stellt einen Weg dar, um Grundlagenforschung weiter fortzuführen.

9. Literaturverzeichnis

- AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG** (Hrsg.) (2020): Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Raumordnungsgesetz 2014, Fassung vom 11.12.2020. – St. Pölten. – auch online unter: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/LrNO/20001080/N%c3%96%20ROG%202014%2c%20Fassung%20vom%2017.03.2021.pdf> [Zugegriffen am 17.02.2021]
- AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG** (Hrsg.) (2021): Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden. Wegweiser. – St. Pölten.
- ARL** (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.) (2005):
- ASFINAG** (Hrsg.) (2018): Knoten und Anschlussstellen Autobahnen und Schnellstraßen 2018. – online unter: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:UNHjHLdeLswJ:https://www.asfinag.at/media/3520/knoten-und-anschlussstellen-autobahnen-und-schnellstrassen-2018.xls.xlsx+&cd=2&hl=de&ct=clnk&gl=at> [Zugegriffen am 27.10.2020]
- BÄHR J., JENTSCH C. und KULS W.** (1992): Bevölkerungsgeographie. – Berlin, New York. (= Lehrbuch der Allgemeinen Geographie 9)
- BERGER P.** (2013³): Soziale Mobilität. – In: **MAU S. und SCHÖNECK N.** (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. – Bremen, 730-744.
- BITTNER C. und MICHEL B.** (2018): Partizipatives Kartieren als Praxis einer kritischen Kartographie. – In: **WINTZER J.** (Hrsg.): Sozialraum erforschen: Qualitative Methoden in der Geographie. – Bern, 297-312.
- BMDW** (Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort) (Hrsg.) (2020): Bundesgesetz über die Durchführung von Volks-, Arbeitsstätten-, Gebäude- und Wohnungszählungen (Registerzählungsgesetz). – online unter: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004583>
- BMLRT** (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft) (Hrsg.) (2011): Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung. Praxisleitfaden. – Wien.
- BMVIT** (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (Hrsg.) (2011): Verkehr in Zahlen – Ausgabe 2011. – Wien; auch online unter: [Verkehr in Zahlen 2011 \(bmk.gv.at\)](http://www.bmk.gv.at/Verkehr_in_Zahlen_2011) [Zugegriffen am 15.12.2020]
- BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH und BMLRT (BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT)** (Hrsg.) (2008): Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung. Empfehlungen für die gute Praxis. – Wien; auch online unter: https://www.partizipation.at/fileadmin/media_data/Downloads/Standards_OeB/standards_der_oeffentlichkeitsbeteiligung_2008_druck.pdf [Zugegriffen am 03.03.2021]
- CANZLER W.** (2010): Mobilitätskonzepte der Zukunft und Elektromobilität. – In: **HÜTTL R., PISCHETSRIEDER B. und SPATH D.** (Hrsg.): Elektromobilität. Potenziale und wissenschaftlich-technische Herausforderungen. – München und Berlin, 39-62.
- CANZLER W.** (2013³): Verkehr und Mobilität. – In: **MAU S. und SCHÖNECK N.** (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. – Bremen, 922-935.

- DAVIS C.** (1995): Demographic Projection Techniques for Regions and Smaller Areas. – Vancouver.
- DE LANGE N., GEIGER M., HANEWINKEL V. und POTT A.** (2014): Bevölkerungsgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie 9)
- ELEKTROMOBIL NEULENGBACH** (Hrsg.) (2020): Elektromobil Neulengbach. –online unter: <https://www.elektromobil-neulengbach.at/> [Zugegriffen am 29.10.2020]
- FLICK U.** (1995): Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften. – Reinbek bei Hamburg.
- FUßS. und KARBACH U.** (2019²): Grundlagen der Transkription. Eine praktische Einführung. – Opladen und Toronto.
- GEIS F. und KASCH E.** (2018): IngolSMART – das innovative Mobilitätskonzept für die Stadt Ingolstadt. – In: Wagner H. und Kabel S. (Hrsg.): Mobilität 4.0 – neue Geschäftsmodelle für Produkt- und Dienstleistungsinnovationen. – Ingolstadt. (= Schwerpunkt Business Model Innovation), 97-138.
- GIFFINGER R. und KRAMAR H.** (2012): Kleinstädte als Wachstumsmotoren ländlich-peripherer Regionen: Das Beispiel Waldviertel. – In: disP – The Planning Review 48 (2), 63-76.
- HANNEMANN C.** (2002): Die Herausbildung räumlicher Differenzierungen – Kleinstädte in der Stadtforschung. – In: LÖW M. (Hrsg.): Differenzierungen des Städtischen. – Opladen. (= Stadt, Raum und Gesellschaft 15), 265-278.
- HEGGENBERGER R. und MAYER C.** (2018): Predictive Analytics in der Mobilitätsbranche. - In: Wagner H. und Kabel S. (Hrsg.): Mobilität 4.0 – neue Geschäftsmodelle für Produkt- und Dienstleistungsinnovationen. – Ingolstadt. (= Schwerpunkt Business Model Innovation), 1-30.
- HEINEBERG H.** (2017⁵): Stadtgeographie. – Paderborn.
- HEINEBERG H.** (2018): Stadt. – In: ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. – Hannover, 2231-2243.
- HILPERT M., VÖLKENING N. und BECK C.** (2018): Innenstädte im ländlichen Raum. Wirksame Maßnahmen zur Revitalisierung zentraler Einzelhandelslagen im ruralen Umfeld. – In: Standort 42, 111-116.
- KÖHLER T., KREHL A., LELONG B., PLÖGER J., REIMER M., SIEDENTOP S., WECK S. und ZAKRZEWSKI P.** (2018): International vergleichende Stadtforschung. Eine Handreichung für die wissenschaftliche Praxis im ILS. – Dortmund; auch online unter: https://www.ils-forschung.de/files/publikationen/pdfs/handreichung_intern_vergleichende_stadtforschung.pdf [Zugegriffen am 24.11.2020]
- KOLB A.** (2007): Die Kleinstadt auf dem Weg in die Moderne. – In: Pro-Regio-Online. Zeitschrift für den Ländlichen Raum 2007 (4), 12-134; auch online unter: <http://www.pro-regio-online.de/downloads/kleinmoderne.pdf> [Zugegriffen am 24.11.2020]
- KOMOBILE W7 GMBH BÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG** (Hrsg.) (2019): Parken in Neulengbach Stadt. Kurzbericht. – Wien.
- KUCKARTZ U.** (2014²): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. – Weinheim, Basel.

- LICHTENBERGER E.** (1998³): Stadtgeographie. Band 1: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. – Stuttgart. (=Teubner Studienbücher der Geographie)
- MANFRAHS F.** (2020): Citymanagement. Innenstadt-Belebung mit System – starke Zentren mit Erlebnisqualität gestalten. – Gelsenkirchen.
- MAYRING P.** (2010¹¹): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. – Weinheim und Basel.
- MEINBEZIRK.AT** (Hrsg.) (2019): Radeln was das Zeug hält. – online unter: https://www.meinbezirk.at/wienerwaldneulengbach/c-lokales/radeln-was-das-zeug-haelt_a3413673 [Zugegriffen am 15.11.2020]
- MRL und VM** (Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg und Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) (Hrsg.) (2020): Empfehlungen aus der Ideenschmiede Mobilität im ländlichen Raum 2020. – Stuttgart.
- MUSIL R.** (2019): Immobiliengeographie. Märkte, Akteure, Politik. – Braunschweig. (=Das Geographische Seminar)
- NOE.ORF.AT** (Hrsg.) (2015): Bezirk Wien-Umgebung wird aufgelöst. – online unter: <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2730923/> [Zugegriffen am 05.05.2021]
- NÖ.REGIONAL.GMBH** (Hrsg.) (2017): Kleinregion „Wir Fünf im Wienerwald“ nimmt Gestalt an. – online unter: <https://www.noeregional.at/aktuelles/news/news-details/artikel/kleinregion-wir-fuenf-im-wienerwald-nimmt-ge/> [Zugegriffen am 05.05.2021]
- NUHN H. und HESSE M.** (2006): Verkehrsgeographie. – Paderborn. (= Grundriss allgemeine Geographie)
- ÖROK** (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (o.J.): Ausführliche Tabellen zur kleinräumigen ÖROK-Prognose 2018. – online unter: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2018/BevPrognose_2018_Ergebnisse.xlsx [Zugegriffen am 05.11.2020]
- ÖROK** (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2017): Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen. – Wien.
- ÖROK** (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2019): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018-2040 mit einer Projektion bis 2060 und Modellfortschreibung bis 2075 (ÖROK-Prognose). – Wien. (auch online unter: http://www.statistik.at/web_de/downloads/oerok/bericht_bevoelkerungsprognose_2019.pdf)
- PAUL H. und WOLLNY V.** (2020³): Instrumente des strategischen Managements. Grundlagen und Anwendung. – Berlin, Boston.
- PORSCHÉ L., STEINFÜHRER A. und SONDERMANN M.** (Hrsg.) (2019): Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen. – In: Arbeitsberichte der ARL 28
- PRB** (Population Reference Bureau) (Hrsg.) (2011): PRB's Population Handbook. A quick guide to population dynamics for journalists, policymakers, teachers, students, and other people interested in demographics. – auch online unter <https://www.prb.org/wp-content/uploads/2011/09/prb-population-handbook-2011.pdf> [Zugriff am 16.10.2020]

- REGION ELSBEERE WIENERWALD** (Hrsg.) (o.J.): Region Elsbeere Wienerwald. – online unter: https://www.elsbeere-wienerwald.at/ueber_uns/leaderregion [Zugegriffen am 05.05.2021]
- REUBER P. und PFAFFENBACH C.** (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. Beobachtung und Befragung. – Braunschweig. (=Das Geographische Seminar)
- SCHNEIDER U. und HILGERT T.** (2017): Urbane Familienmobilität im Wandel. Wie sind Familien im Alltag mobil und wie bewerten sie neue Mobilitätskonzepte? – Karlsruhe. (= Working Paper Sustainability and Innovation 2017 (8)).
- SCHWEDES O., STERNKOPF B. und RAMMERT A.** (2017): Mobilitätsmanagement. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement. – Berlin.
- SCHWEDES O., DAUBITZ S., RAMMERT A., STERNKOPF B. und HOOR M.** (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. – In: IVP-Discussion Paper 2018 (1)
- SCHWILLINSKY S., WEISS L. und HERBST S.** (2018): ÖV-Güteklassen – ein Werkzeug zur Analyse der Versorgung eines Standortes mit ÖV. – In: AGIT – Journal für Angewandte Geoinformatik (4) 2018, 212-217.
- SIEVERTS T.** (1999³): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt Raum und Zeit Stadt und Land. – Gütersloh, Berlin.
- STADTGEMEINDE NEULENGBACH** (Hrsg.) (o.J.): Anreise. – auch online unter: https://www.neulengbach.gv.at/Stadtgemeinde/Unsere_Gemeinde/Anreise [Zugegriffen am 27.10.2020]
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (o.J.): Ein Blick auf die Gemeinde. 31926 – Neulengbach. – auch online unter <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=31926> [Zugriff am 10.10.2020]
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (2018a): STATatlas. Atlas der Erwerbsspendlerinnen und -pendler. – auch online unter <https://www.statistik.at/atlas/> [Zugriff am 20.10.2020]
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (2018b): STATatlas. Gliederungen nach städtischen und ländlichen Gebieten. – auch online unter <https://www.statistik.at/atlas/> [Zugriff am 19.10.2020]
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (2018c): Haushalte 2018 nach Größe und Politischen Bezirken. – online unter: https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=078614 [Zugriff am 06.11.2020]
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (2019): Familien 2018: Rund 80% leben in einer Kernfamilie. Pressemitteilung: 11.997-063/19. – Wien.
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (2020a): Bevölkerung am 1.1.2020 nach Ortschaften (Gebietsstand 1.1.2020). – Wien.
- STATISTIK AUSTRIA** (Hrsg.) (2020b): Gemeindegrößenklassen mit Einwohnerzahl 1.1.2020. – Wien.
- STEPPER H. und WIETZEL I.** (2009): Innerstädtisches Entwerfen in der City 3.0. – IN: Real Corp Tagungsband 2009.
- TETI A., GRITNER U., KUHLMEY A. und BLÜHER S.** (2014): Wohnmobilität im Alter. Altersgerechtes Wohnen als primärpräventive Strategie. – In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie (4) 2014, 320-328.

- TOPP H.** (2003): Mehr Mobilität, weniger Verkehr bei Innen- vor Außenentwicklung. – In: Raumforschung und Raumordnung 2003 (4), 292-296.
- UBA** (Umweltbundesamt Deutschland) (Hrsg.) (2017): Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken. – Dessau-Roßlau; auch online unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf [Zugegriffen am 17.11.2020]
- VON DEM BERGE B.** (2020): Teilstandardisierte Experteninterviews. – In: **TAUSENDPFUND M.** (Hrsg.): Fortgeschrittene Analyseverfahren in den Sozialwissenschaften. Ein Überblick. – Hagen. (= Grundwissen Politik), 275-300.
- WEHRHAHN R. und SANDNER LE GALL V.** (2016²): Bevölkerungsgeographie. – Darmstadt (= Geowissenschaften kompakt)
- WINDZIO M.** (2013³): Räumliche Mobilität. – In: **MAU S. und SCHÖNECK N.** (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. – Bremen, 664-675.
- WURM M., GOEBEL J., TAUBENBÖCK H. und WAGNER G.** (2015): Am Ende der Kernstadt. Ein Versuch der Abgrenzung des Physischen durch das Subjektive. – In: **TAUBENBÖCK H., WURM M., ESCH T. und DECH S.** (Hrsg.): Globale Urbanisierung. Perspektive aus dem All. – Berlin 179-190.
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW** (Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen) (Hrsg.) (2020): Kommunale Mobilitätskonzepte. – online unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/kommunale-mobilitaetskonzepte> [Zugegriffen am 13.11.2020]

Datenquellen:

AUSTRIATECH (2020): Shapefiles der ÖV-Güteklassen

Beteiligungsformat I (2020): Aktivierende Befragung Mobilitätssituation

Beteiligungsformat II (2021): Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte

Beteiligungsformat III (2021): Ziel- und Quellorte von Verkehr

Beteiligungsformat IV (2021): Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach I

Beteiligungsformat V (2021): Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach II

DATA.GV.AT (2020): Geodaten Verwaltungsgrenzen (Landes-, Bezirks-, Gemeinde- und Katastralgemeindengrenzen), Hauptregionen NÖ, Kleinregionen NÖ; online unter <https://www.data.gv.at/> [Zugegriffen am 03.12.2020]

GEMEINDE NEULENGBACH (2020): Ortschaften je Katastralgemeinde, Bevölkerung nach Ortschaften

GEOFABRIK.DE (2020): Geodaten Gebäude, Landnutzungen, Straßen, Schienen und Gewässer; online unter <https://download.geofabrik.de/europe.html> [Zugegriffen am 08.10.2020]

ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (o.J.): Ausführliche Tabellen zur kleinräumigen ÖROK-Prognose 2018. – online unter: [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum u. Region/2.Daten und Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose 2018/BevPrognose 2018 Ergebnisse.xlsx](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2018/BevPrognose_2018_Ergebnisse.xlsx) [Zugegriffen am 05.11.2020]

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (o.J.): Ein Blick auf die Gemeinde. 31926 – Neulengbach. – auch online unter <https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=31926> [Zugriff am 10.10.2020]

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2018a): STATatlas. Atlas der Erwerbsspendlerinnen und -pendler. – auch online unter <https://www.statistik.at/atlas/> [Zugriff am 20.10.2020]

VEREIN ELEKTROMOBIL NEULENGBACH (2020): Fahrgastzahlen des ElektroMobils nach Tageszeit und Datum, Start- und Zielpunkten

VOR (Verkehrsverbund Ostregion) (Hrsg.) (2020): Linienfahrplan; online unter <https://www.vor.at/fahrplan/fahrplanservices/linienfahrplan/?L=0> [Zugegriffen am 20.12.2020]

Symbole:

Icon-Icons.com (2021): Symbole bearbeitet von User Baianat; online unter <https://icon-icons.com/de/users/GqOIhDkCWEXIWRatwWrxK/icon-sets/> [Zugegriffen am 10.03.2021]

Icon-Icons.com (2021): Symbole bearbeitet von User Iconika; online unter <https://icon-icons.com/de/users/gAWF5g1m7ULjDbcicxslD/icon-sets/> [Zugegriffen am 11.03.2021]

Informationen zu Farben:

Farbpaletten für Karten und Diagramme wurden von der Website Colorbrewer2.0 gewählt; online unter <https://colorbrewer2.org/#type=qualitative&scheme=Accent&n=8> [Zugegriffen am 17.03.2021]

10. Anhang

I. Fragestellungen Bürger*innenbeteiligung:

Format I – Aktivierende Befragung Mobilitätssituation

In welcher Gemeinde wohnen Sie?

Den Großteil meiner Wege lege ich mit folgendem/n Verkehrsmittel(n) zurück: (Mehrfachauswahl möglich)

Was führt Sie zu Ihrer Verkehrsmittelwahl? Muss es besonders einfach, umweltfreundlich, etc. sein? Schreiben Sie hier Ihre Gedanken dazu auf.

Was sind für Sie die wichtigsten Verkehrsrouten innerhalb Neulengbachs? (z.B. "von Katastralgemeinde xy in die Innenstadt", ...) Wenn mehrere Routen für Sie von Bedeutung sind, tragen Sie mehrere Routen ein.

Wenn Sie in die Neulengbacher Innenstadt fahren, wie häufig benutzen Sie dabei einen PKW?

Wo parken Sie großteils, wenn Sie mit dem PKW in die Innenstadt fahren? (Mehrfachauswahl möglich)

Wie zufrieden sind Sie in Neulengbach...

Format II – Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte

Was/ Wo sind für Sie die Verkehrsbrennpunkte und Mobilitätsschwachpunkte Neulengbachs?

Format III – Ziel- und Quellorte von Verkehr

Hier können Sie anonym die wichtigsten Ziele innerhalb Neulengbachs eintragen. Wenn Ihre wichtigsten Ziele bereits eingetragen sind, klicken Sie auf das betroffene Ziel und bewerten es mit einem Herz. (Achtung, für diese Website ist es empfehlenswert, einen PC zu benutzen!) Um einen neues Ziel zu erstellen, klicken Sie auf das Plus rechts oben am Bildschirm und ziehen Sie die rote Nadel auf das gewünschte Ziel. Optional kann ein eine Beschreibung zu dem Ort hinzugefügt werden. Es dürfen mehrere Ziele von Ihnen eingetragen werden!

Format IV – Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach I

Nun geht es zu dem wichtigsten Teil der Beteiligung: Hier haben Ihre Ideen und Visionen Platz. Um eine neue Idee hinzuzufügen, klicken Sie auf das Plus in der rechten unteren Ecke. Bewerten Sie andere Ideen mittels "Daumen hoch" oder "Daumen runter". Mit den am höchsten bewerteten Ideen wird sich in meiner Vorstudie zum Mobilitätskonzept explizit auseinandergesetzt und Expert*innen darüber befragt!

Format V – Mobilitätsvision Gemeinde Neulengbach II

Hier finden Sie die für Sie wichtigsten Punkte (alle mit > 10 positiven Bewertungen) der Ideensammlung aufgelistet. Wir gehen ins Detail. Kommentieren Sie, wie die Umsetzung der jeweiligen Punkte realistisch aussehen könnte. Um das Format interaktiver zu gestalten und das Ziel davon klarer zu zeigen, habe ich Ihnen zu einigen Punkten Fragen gestellt, auf die Sie eingehen können!

II. Ergebnisse Bürger*innenbeteiligung:

Alle gesammelten Ergebnisse und Meinungen von Bürger*innen sind auf der beigelegten CD zu finden.

III. Interviewleitfaden:

Meine Masterarbeit dreht sich um das in Neulengbach geplante Mobilitätskonzept, dessen Erstellung ab dem Frühjahr 2021 beginnen soll. Dafür erarbeite ich im Rahmen der Masterarbeit eine „Vorstudie“, in der ich untersuche, mit welchen Inhalten und Aspekten sich ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept einer Kleinstadt auseinandersetzen soll. Der Leitfaden ist in zwei Themenbereiche gegliedert.

a. Kleinstädte und Mobilität

Einstiegsfrage: Was verbinden Sie persönlich mit Neulengbach bzw. mit Kleinstädten?

Leitfrage: **Mit welchen Inhalten sollte sich ein erfolgreiches Mobilitätskonzept einer Kleinstadt auseinandersetzen?**

- Wie kann Ihrer Meinung nach die Mobilitätssituation zu der Attraktivierung einer Kleinstadt beitragen?
- Wie kann Mobilität in einer stark zersiedelten Kleinstadt funktionieren?
- Wie kann man gegen die Vorreiterstellung des MIV (=motorisierter Individualverkehr) in Kleinstädten vorgehen? Muss man das Ihrer Meinung nach?
- Welche Rolle spielt Bürger*innenbeteiligung bei Entwicklungsprozessen? Welche Rolle spielt sie im Kontext Mobilität?

b. Ergebnisse aus Analysen und Bürger*innenbeteiligung

In diesem Kapitel zeige ich Ihnen Auszüge aus Ergebnissen aus eigenen Analysen sowie aus dem Bürger*innenbeteiligungsprozess, den ich online mit Personen aus der Bevölkerung Neulengbachs durchgeführt habe.

- Wie schätzen Sie dieses Meinungsbild über Mobilitätsschwachpunkte Neulengbachs ein?
- Das Elektromobil Neulengbach als Mikro-ÖV existiert noch nicht lange. In der Bevölkerung herrscht folgendes Meinungsbild darüber. Sehen Sie das auch so oder anders?
- Sollte man ältere Altersgruppen in Mobilitätskonzepten Ihrer Meinung nach besonders berücksichtigen? Warum schon bzw. warum nicht?
- Laut Beteiligungsprozess ist das Meinungsbild über Autoverkehr in der Innenstadt differenziert. Die meisten Menschen (Anm.: 2/3 der Befragten) parken direkt in der Innenstadt, aber sehr viele Menschen wünschen sich eine verkehrsberuhigte Innenstadt (als Begegnungs- oder Fußgängerzone). Was ist Ihre Meinung zu diesen Ergebnissen?

IV. Übersicht Interviewpartner*innen:

Folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Interviewpartner*innen dieser Masterarbeit. Alle Interviews wurden als teilstandardisierte Leitfadeninterviews mit Expert*innen durchgeführt.

Bezeichnung	Name	Tätigkeit	Interviewt am:
IP1	Paul Mühlbauer	Vizebürgermeister Neulengbach und Stadtrat für Umwelt-, Klima- und Hochwasserschutz, Alternativenergie, Mobilität und Jugend (Grüne)	22.01.2021, 14:00-14:50; Plattform Zoom
IP2	Ing. Johannes Maschl, MSc	Vizebürgermeister Eichgraben, Geschäftsführender Gemeinderat für Generationen, Bildung und Sport (ÖVP); Vorstand Verein ElektroMobil Eichgraben	27.01.2021, 16:00-16:45; Plattform Zoom
IP3	DI Peter Polatschek-Fries	Mobilitätsmanager NÖ.REGIONAL.GMBH, Region NÖ-Mitte	28.01.2021, 14:00-14:45; Plattform Zoom
IP4	DI Laurentius Terzic	Mobilitätsdesigner con.sens Verkehrsplanung	02.02.2021, 15:00-15:45; Plattform Zoom
IP5	DI ⁱⁿ Andrea Weninger	Geschäftsführerin ROSINAK&PARTNER	16.02.2021, 18:00-18:45; Plattform Zoom
IP6	DI Dr. techn. Romain Molitor	Geschäftsführer KOMOBILE W7 GMBH	19.02.2021, 15:00-15:50; Plattform Zoom

Tabelle 14: Übersicht Interviewpartner*innen der teilstandardisierten Leitfadeninterviews mit Expert*innen; Eigene Darstellung

V. Einwilligungserklärungen:

Die Einwilligungserklärungen aller Interviewpartner*innen sind auf der beigelegten CD zu finden.

VI. Interviewtranskripte:

Die vollständigen Interviewtranskripte sind auf der beigelegten CD zu finden.

VII. Datennutzungsbedingung ÖV-Güteklassen:

Bedingungen Datennutzung

System der ÖV-Güteklassen

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Dateneigentümer stellt dem/der Datenbezieher/in Daten zu den sogenannten ÖV-Güteklassen zur Verfügung.

Das System der ÖV-Güteklassen wurde im Auftrag der Konferenz der Landesverkehrsreferenten im Rahmen der ÖREK (Österreichisches Raumentwicklungskonzept) Umsetzungsplattform „Raumordnung und Verkehr“ inhaltlich abgestimmt. Die ÖV-Güteklassen werden derzeit jährlich auf Basis der jeweils aktuellen Fahrpläne berechnet.

Die Nutzung der Daten durch den/die Datenbezieher/in unterliegt dabei folgenden Bestimmungen:

1. Die Datensätze dürfen im Rahmen des genannten Projekts durch den/die Datenbezieher/in kostenfrei genutzt werden.
2. Der/Die Datenbezieher/in gewährt dem BMK, sowie den Landesverwaltungen Zugang zu den Projektergebnissen (z.B. Studienberichte, Ergebnisse, Services) für deren interne Nutzung.
3. Die zur Verfügung gestellten Datensätze dürfen weder entgeltlich noch unentgeltlich weiterverbreitet werden. Dies bezieht sich auch auf abgeleitete Datensätze, Publikationen und Services die eine vergleichbare Auswirkung hätten. Soll im Rahmen des Projekts direkt auf die gegenständlichen Daten verwiesen werden, so ist hierbei folgende URL als Zugangspunkt zu den Daten zu nutzen:
<https://www.mobilitydata.gv.at/daten/öv-güteklassen>
4. Die Richtigkeit der übergebenen Daten und deren uneingeschränkte Verfügbarkeit kann vom Dateneigentümer aus technischen Gründen nicht garantiert werden. Eine Haftung des Dateneigentümers für allfällige Schäden, die bei der Benützung der Daten entstehen könnten, wird ausgeschlossen.

5. Die Daten werden wie vorliegend zur Verfügung gestellt. Es besteht kein Anspruch auf
- a. Aktualisierung der Daten,
 - b. Durchführung von darüber hinausgehenden Datenauswertungen bzw. -aufbereitungen und auf
 - c. methodisch-inhaltliche Unterstützung jeglicher Art.
6. Im Falle der Nichteinhaltung der Nutzungsbedingungen, kann vom Datenlieferanten gegenüber dem/der Datenbezieher/in ein Anspruch auf Schadenersatz geltend gemacht werden, der sich an der Größe der Beschaffungskosten der übergebenen Daten orientiert.

Informationen zum/zur Datenbezieher/in:

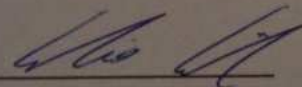
Claudio Link BA (Student an der Universität Wien), 1110 Wien, Domesgasse 6/ Tür 42

Der/Die Datenbezieher/in verwendet die übergebenen Daten und daraus resultierenden Informationen für folgende Zwecke:

Für meine Masterarbeit an der Universität Wien im Studiengang Raumforschung und Raumordnung. Das Thema der Masterarbeit ist unter folgendem Link einsehbar:
https://www.projects4students.net/projekt_details_p4s.php?projekt_id=1846&tiq=0

Ich bin rechtswirksam zeichnungsberechtigt für den/die oben genannte/n Datenbezieher/in und akzeptiere die oben beschriebenen Bedingungen zur Datennutzung der ÖV-Güteklassen.

Wien am, 17.10.2020



Unterschrift

CLAUDIO LINK

Name in Blockbuchstaben