

Manuela Fabian / Claudio Link / Astrid Pietschnig  
Anahi Montalvo / Mark Scherner / David Laumer



Institut für Geographie und Regionalforschung

Projektseminar: Stadt- und Regionalentwicklung in NÖ  
Kleinstädte an der Schiene



Entwicklungsperspektiven für

**WiESELBURG**

universität  
wien





eigene Aufnahmen aus Wieselburg

# Projektbericht

## Gruppe 1: Wieselburg

01305350	Manuela Fabian	Anahi Montalvo Rojo	11747756
01304671	David Laumer	Astrid Pietschnig	11805439
01407901	Claudio Link	Mark Scherner	01201795

*290115 SE Projektseminar aus Angewandter Geographie, Raumforschung und Raumordnung:  
Stadt- und Regionalentwicklung in Niederösterreich - Kleinstädte an der Schiene | 8.00 ECTS*

### Leitung:

Univ.-Prof. Dr. Axel Priebes

Dipl.-Geogr. Dr. Peter Johannes Görgl

**Titelbild: © Toni Rappersberger**



Abb. 1: Baustelle Umfahrung Wieselburg © Paul Plutsch

# Inhalt

<b>Einleitung</b> .....	1
-------------------------	---

## **Forschungsinteresse und**

<b>Methodischer Ablauf</b> .....	2
----------------------------------	---

Literatur- und Dokumentenanalyse.....	2
---------------------------------------	---

Statistische Datenauswertung.....	8
-----------------------------------	---

8 Interviews mit Expert*innen.....	14
------------------------------------	----

Befragung der Stakeholder.....	18
--------------------------------	----

Netzwerk der Akteur*innen .....	19
---------------------------------	----

<b>SWOT-Analyse</b> .....	21
---------------------------	----

Zentraler Ort.....	21
--------------------	----

Arbeit und Bildung.....	22
-------------------------	----

Kooperation .....	23
-------------------	----

Mobilität.....	24
----------------	----

<b>Handlungsempfehlungen</b> .....	28
------------------------------------	----

Engere Abstimmung beim ÖV.....	28
--------------------------------	----

Innovative Mobilitätslösungen .....	29
-------------------------------------	----

MIV-reduzierende Maßnahmen .....	31
----------------------------------	----

Zusammenwachsen durch

Zusammenarbeit.....	33
---------------------	----

ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung.....	34
--	----

Zusammenführung in eine Konzeptkarte...	35
---	----

<b>Resümee</b> .....	37
----------------------	----

Übersicht Interviews.....	39
---------------------------	----

Abbildungsverzeichnis.....	40
----------------------------	----

Literaturverzeichnis .....	42
----------------------------	----

## Verortung Wieselburg im Untersuchungsgebiet "Kleinstädte an der Schiene"

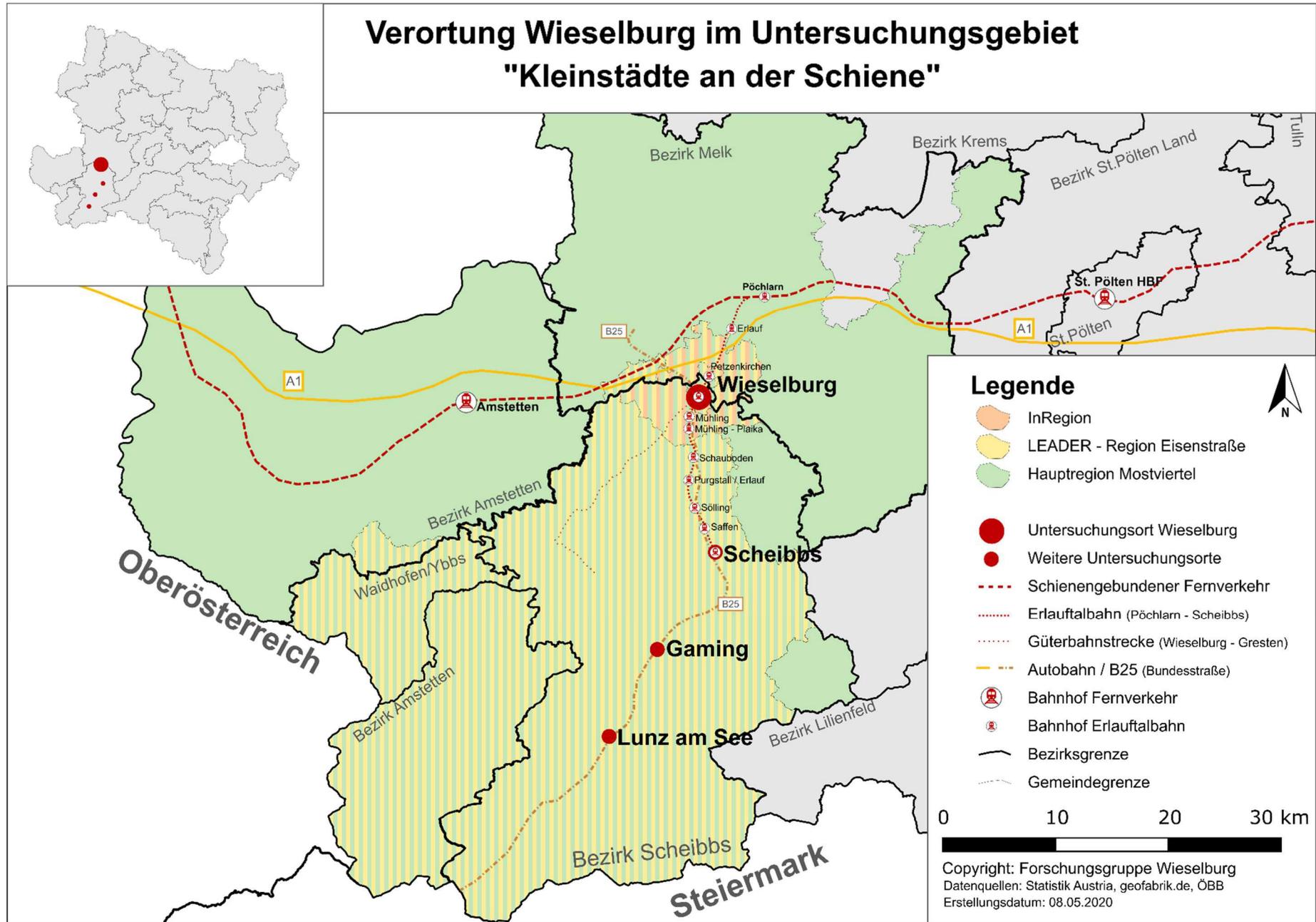


Abb. 2: Verortung Wieselburg im Untersuchungsgebiet „Kleinstädte an der Schiene“

## Einleitung

Auf dem Weg ins Erlauftal - In einem barrierefreien, regelmäßig fahrenden Cityjet Eco wird die Fahrt direkt von St. Pölten bis Wieselburg bequem und schnell zurückgelegt, auch die Mitnahme von Fahrrädern ist kostengünstig und sehr komfortabel möglich. Es fällt auf, dass die Zugverbindung nicht nur stark von Schüler\*innen genutzt wird, sondern auch einige Student\*innen der FH sind am Weg nach Wieselburg. Direkt vor dem Bahnhofsareal fällt der Blick auf eine künstlerisch gestaltete Bushaltestelle und eine Informationstafel über das optimierte und immer besser genutzte InRegion-Taxi, das dicht ausgebaute Radverkehrsnetz inkl. Fahrradverleihsysteme und die in Wieselburg allseits bekannt und genutzte Mobilitätsapp "WieMob". Schnell und einfach kann durch die App zum Beispiel ein Fahrrad ausgebaut werden, mit

dem die Stadtrundfahrt beginnt. Binnen weniger Minuten radelt es sich an breiten Radwegen bequem durch die Stadt, vorbei an den größten Unternehmen der Region wie dem Lichtsystemhersteller ZKW und der Wieselburger Brauerei. So kann man sich Wieselburg vorstellen,

*das Tor zum Erlauftal.*

Derzeit handelt es sich hierbei noch um eine Vision, die aber Wirklichkeit werden kann. Was dafür nötig ist, finden Sie auf den nächsten Seiten in dieser Broschüre über die Forschungsarbeit. Es werden Handlungsempfehlungen für eine adäquate Entwicklung der Gemeinde, insbesondere bezogen auf die Themen Mobilität und Siedlungsentwicklung, dargestellt. Wieselburg ist eine Kleinstadt mit 4.193 (Stand 01.01.2019) Einwohner\*innen im Norden des Bezirks Scheibbs und gilt

als die „geheime Bezirkshauptstadt“, allein durch die enorme Versorgungsfunktion der Gemeinde hinsichtlich Bildung/Forschung, Wirtschaft/Arbeitsmarkt, Tourismus/Messe/Freizeit etc. Wieselburg liegt ebenfalls in der Hauptregion Mostviertel, der LEADER-Region Eisenstraße und in der Kleinregion InRegion, die aus den vier Gemeinden Bergland, Petzenkirchen, Wieselburg und Wieselburg-Land besteht. Gut vernetzt mit dem Umland und mit Ballungsräumen, zeigt besonders die nahe Lage an der Westautobahn (A1) und an der Westbahnstrecke (Wien - Salzburg) das enorme Potenzial Wieselburgs als regionales Zentrum direkt am Tor zum Erlauftal (siehe auch **Abb. 2**).

## Forschungsinteresse und methodischer Ablauf

Das Ziel der vorliegenden Forschungsarbeit war es, zu erarbeiten, welche Potentiale die Stadtgemeinde Wieselburg auf dem Weg zu einer ÖV-orientierten Verkehrsentwicklung nutzen kann. Wie könnte sie beispielsweise ihre Rolle als regionales Zentrum nutzen, um den schienengebundenen ÖV zu fördern? Kann Wieselburg ein Bindeglied zum überregionalen Schienenverkehr bilden? Folgende, daran anschließend, übergeordnete Forschungsfrage soll schließlich den Rahmen der empirischen Arbeit abgrenzen:

*Wie kann die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedeutung der Stadtgemeinde Wieselburg als regionales Zentrum und deren „Lage an der Schiene“ die Rolle des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) stärken und welchen Beitrag kann die Stadtgemeinde Wieselburg zu einer nachhaltigen, ÖV-orientierten Entwicklung in der Region leisten?*

Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurden unterschiedliche Methoden angewendet, welche nun auf den folgenden Seiten in aller Kürze vorgestellt werden (siehe auch **Abb. 3**):

### **Literatur- und Dokumentenanalyse**

Um eine breit fundierte Basis zu erlangen, wurde im ersten Schritt eine umfangreiche Literaturrecherche und -analyse durchgeführt. Der Forschungsfrage nach Veränderungen durch zentrale Orte auf Regionalbahnstrecken folgend, stand ein Überblick über Mobilität (TAMME 2015)

und Mobilitätsorientierungen (SEGERT 2009) im ländlichen Raum an erster Stelle. SIEDENTOP, ROOS und FINA (2013) konstatieren dem ländlichen Raum eine „Autoabhängigkeit“, wenn nicht hohe Investitionen getätigt und neue Verkehrsangebote angeboten werden. MEYER (2013) gibt Lösungsvorschläge zu nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanungen. Durch von der Stadtgemeinde Wieselburg zur Verfügung gestellte (Planungs-)Unterlagen konnten die über Jahre ausgereiften Positionen zur Erschaffung eines intermodalen Knotens mit (Bus-)Bahnhof Wieselburg, die Verkehrsumleitungen aus der Innenstadt hinaus über die Umfahrung Wieselburg (B25), und die Etablierung eines Radverkehrsnetzes nachgezeichnet und für die Zukunft weitergedacht werden. Um den in den letzten Jahren stattgefundenen Planungsprozess

der Stadtgemeinde Wieselburg nachvollziehbar zu machen, wurden das Stadtentwicklungskonzept "Wieselburg 2030. Wir planen Zukunft" (STADTGEMEINDE WIESELBURG 2016), das Mobilitätskonzept Wieselburg (ROSINAK & PARTNER 2018) und das Radverkehrskonzept Stadtgemeinde Wieselburg

(PLANUM und GUT&Co 2020) genau analysiert. Zur Verwendung der Methode der ÖV-Güteklassen, als Form der Erreichbarkeitsanalyse, wurden vor allem die Berichte der ÖROK (2015, 2017, 2018) herangezogen. Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung wurden vor allem aus dem ÖROK-Bericht von 2015 sowie aus einem Beitrag von PFEIFFER (2017) gewonnen. Bei der Internetrecherche zum Thema Mobilität und Verkehr wur-

menhänge zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung wurden vor allem aus dem ÖROK-Bericht von 2015 sowie aus einem Beitrag von PFEIFFER (2017) gewonnen. Bei der Internetrecherche zum Thema Mobilität und Verkehr wur-

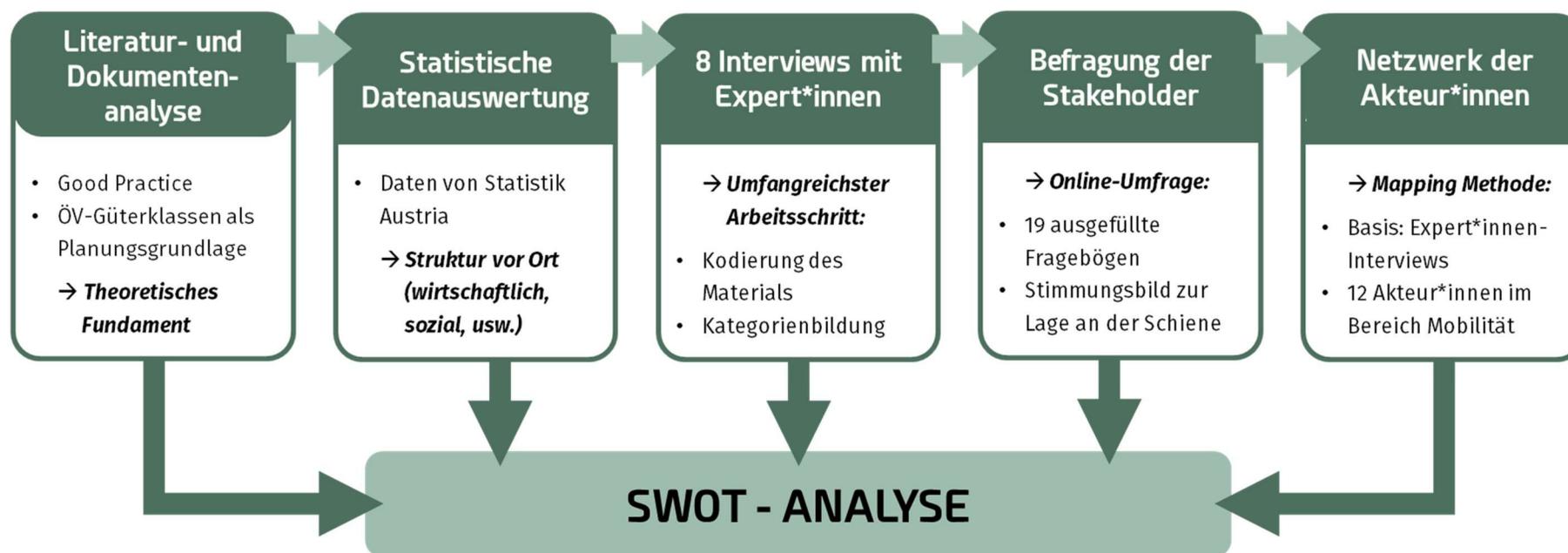


Abb. 3: Methoden und Ablauf; (eigene Darstellung)

den die für die Stadtgemeinde Wieselburg als am relevantesten bewerteten Beispiele herausgesucht, etwa ein Beitrag des ADAC (2016), welcher sich mit der Mobilitätssicherung durch MIV ergänzt durch ÖV-Angebote beschäftigt sowie ein Beitrag der AK (2013) zu den Herausforderungen des ÖV im ländlichen Raum. Beispiele der schienenorientierten Siedlungsentwicklung wurden vom BMVIT und den ÖBB (2017) aufgezeigt.

Die ÖV-Güteklassen bilden ein österreichweites Orientierungsinstrument bzw. -system, welches für eine bessere Abstimmung im Verkehrssystem, vor allem zwischen der ÖV-Erschließung und der Raumentwicklung, dienen soll. Ziel dieser ÖV-Güteklassen ist die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungssystems für Standorte und Gebiete. Hierfür

werden die ÖV-Erschließungsqualität von Haltestellen (Bus, Bahn, etc.) erhoben, sowie eine Analyse der Entfernung des Fußweges zu den Haltestellen. Des Weiteren wird das Nachfragepotenzial der jeweiligen Haltestellen-Standorte untersucht (vgl. ÖROK 2017). Oder in anderen Worten: Das System der ÖV-Güteklassen koppelt die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit derselben. Wie die Bestimmung dieses Potenzials im Detail funktioniert, wird durch **Abb. 4** und **Abb. 5** erläutert.

Folgende Schritte waren notwendig, um eine Analyse für die ÖV-Güteklassen in Wieselburg durchzuführen: Der Datensatz der ÖV-Güteklassen ist über die Austria-Tech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH zu beziehen.

- 1) Zuerst wurde eine Hierarchisierung der ÖV-Kategorien für die Stadtgemeinde Wieselburg - Regionalbahn (120 Erlauftalbahnhof), Buslinien (5, 667, 670, 674, 675, 685) durchgeführt.
- 2) Dies beinhaltete die Festlegung des Betrachtungszeitraums - hierfür werden die Werktage von Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr, zur Schulzeit, sowie in Ferienzeiten, betrachtet.
- 3) Im nächsten Schritt wurden Intervallklassen gebildet. Dabei werden die Abfahrtszeiten und die Intervallzeiten in die Berechnung miteinbezogen.
- 4) Dann wurden die Haltestellen und ÖV-Knotenpunkten in Wieselburg definiert.

- 5) Darauf aufbauend wurden die einzelnen Fußwegdistanzen ermittelt. Es wurden die realen, die Steigungen berücksichtigenden Fußwege, erhoben.
- 6) Danach folgte die Bildung von Distanzklassen und
- 7) abschließend die Festlegung der Zahl der ÖV-Güteklassen.
- 8) Anhand dieser Analyse ergeben sich folgende ÖV-Güteklassen für Wieselburg und die InRegion, welche anhand der Karten (**Abb. 6** und **Abb. 7**) ablesbar sind.

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. <sup>1)</sup>		VII	VIII	VIII
> 210 min. <sup>1)</sup>				

Abb. 4: Haltestellenkategorien (© ÖROK 2015)

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			

Abb. 5: ÖV-Güteklassen (© ÖROK 2015)

# ÖV-Güteklassen InRegion (Datenstand: Juni 2019)

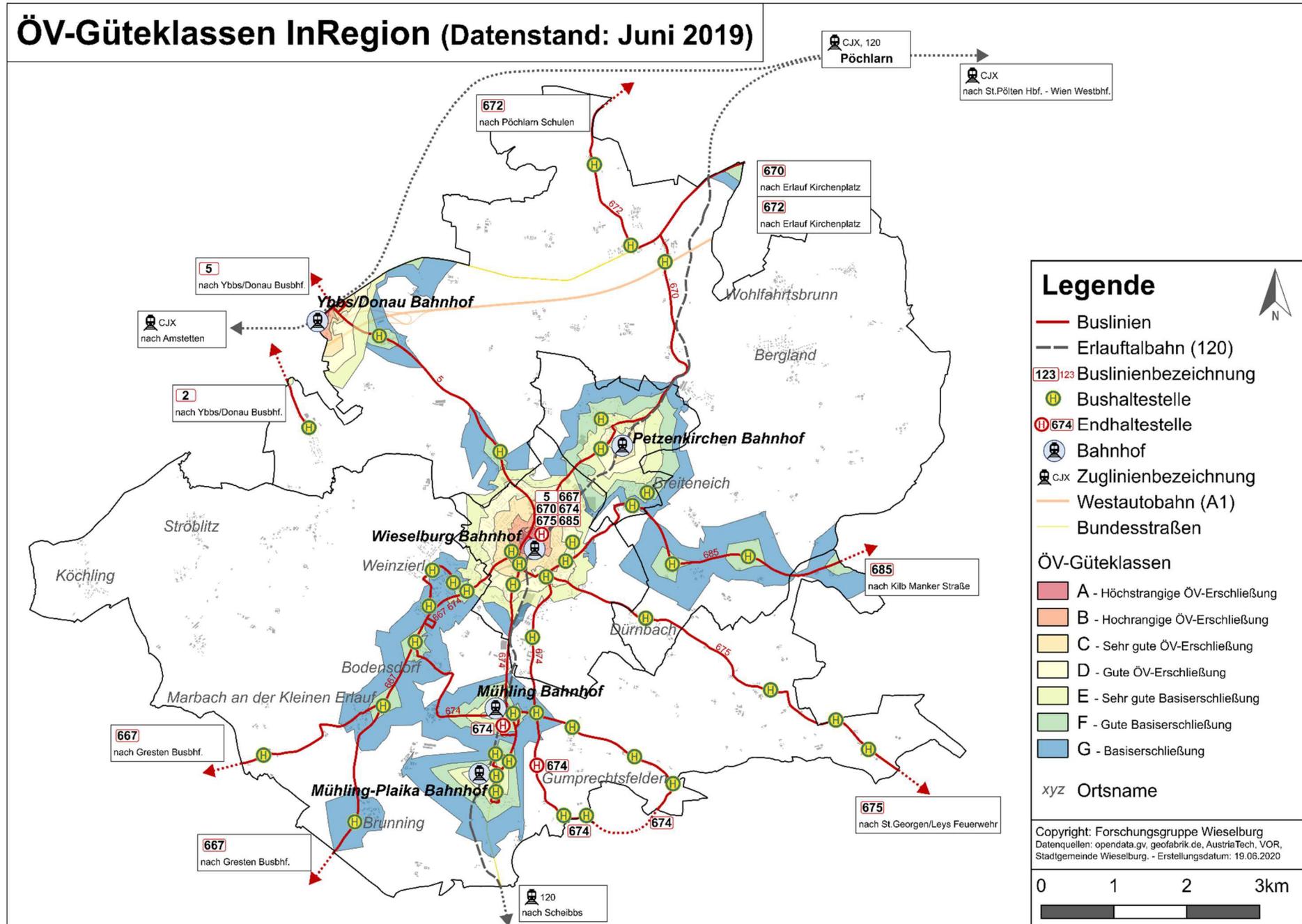


Abb. 6: ÖV-Güteklassen InRegion

# ÖV-Güteklassen Wieselburg (Datenstand: Juni 2019)

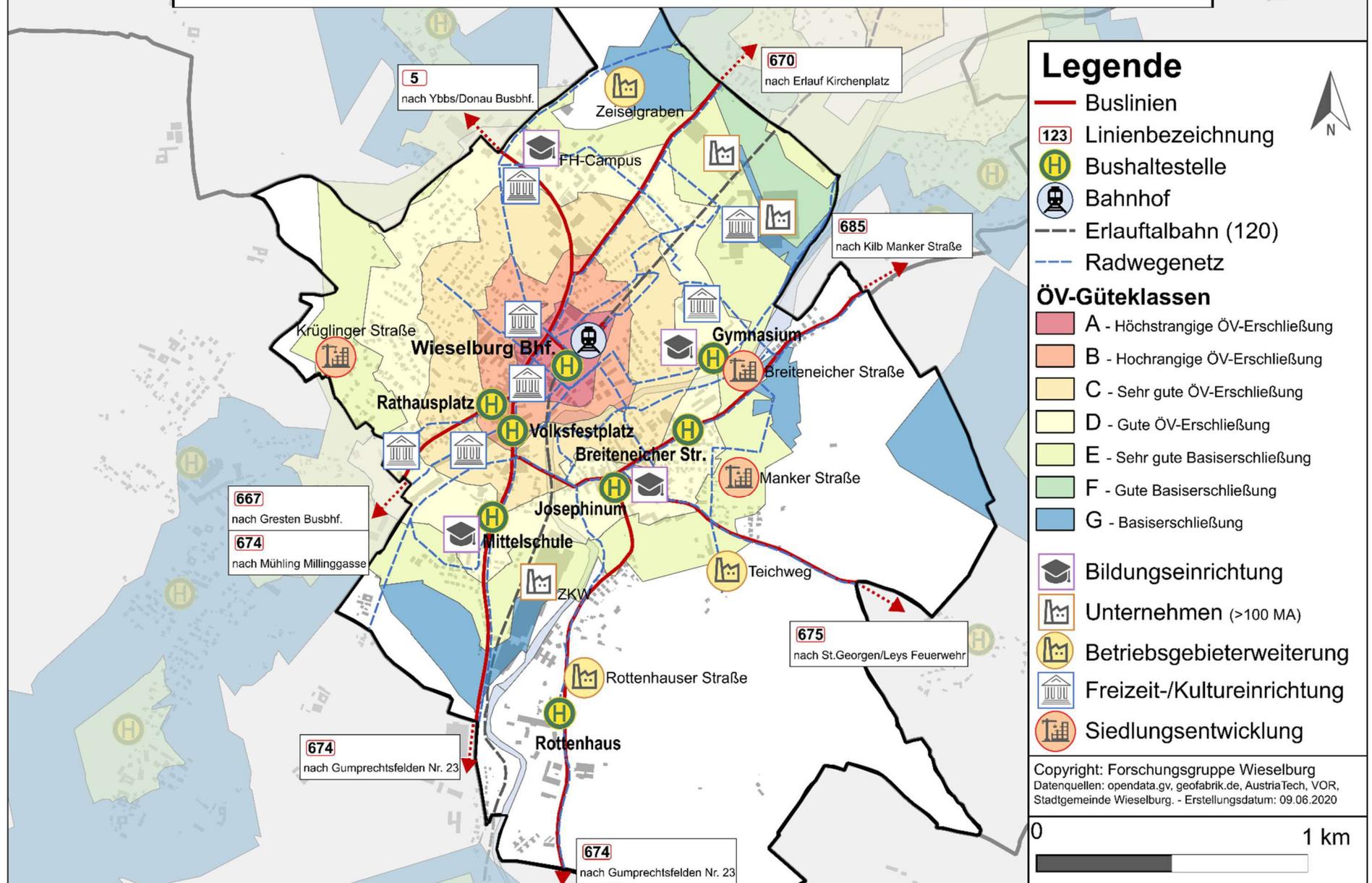


Abb. 7: ÖV-Güteklassen Stadtgemeinde Wieselburg

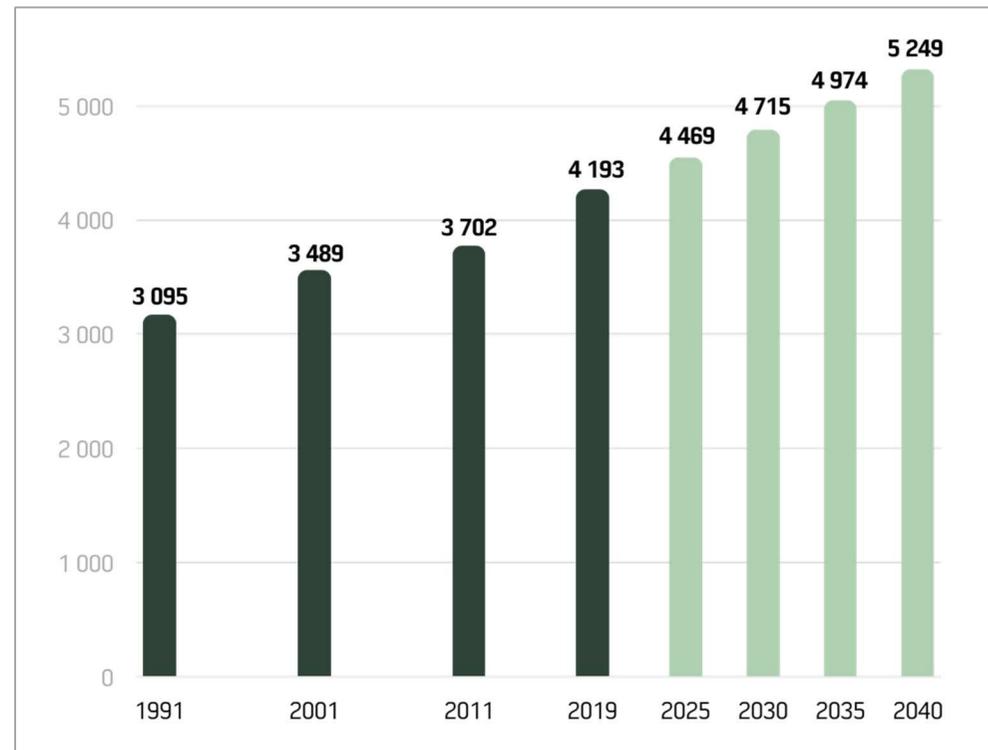
### Statistische Datenauswertung

Für die statistische Sekundärdatenauswertung wurde auf Daten der Statistik Austria (StatCube und StatAtlas) zurückgegriffen. Kennzahlen aus verschiedenen Themenbereichen, beispielsweise „Fläche und Bevölkerung“, Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft, Migration oder Bildung lieferten wichtige Erkenntnisse, um die demografische Struktur der Gemeinde herauszuarbeiten, etwa die Funktion als regionales Zentrum (Arbeits-, Bildungs-, Forschungs- und Einkaufsstadt). Mittels der geometrischen Wachstumsmethode wurde des Weiteren eine Bevölkerungsprognose erstellt (vgl. **Abb. 8**). Demografische Komponenten wie Wanderungssaldo, Geburtenrate und Sterberate ermöglichten die Identifikation von zukünftigen

Entwicklungstendenzen der Stadtgemeinde Wieselburg. Die Bevölkerung Wieselburgs wird demnach von rund 4.200 Einwohner\*innen im Jahr 2019 auf knapp über 4.700 Einwohner\*innen im Jahr 2030 und auf etwa 5.250 Einwohner\*innen im Jahr 2040 ansteigen. Vergleicht man diese Zahlen mit anderen Gemeinden im Bezirk Scheibbs, so zeigt sich, dass Wieselburg eine von wenigen Gemeinden ist, für die eine po-

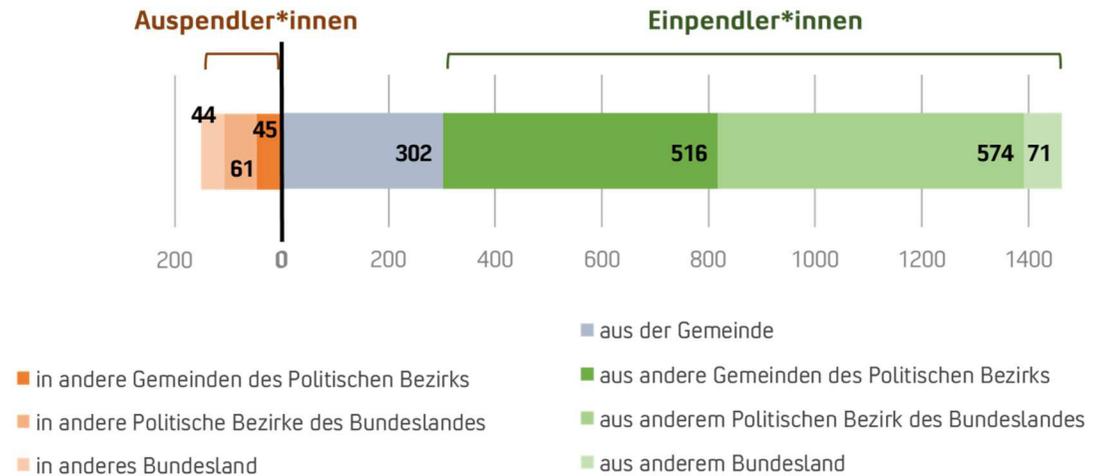
sitive Bevölkerungsentwicklung prognostiziert werden kann.

Die zentrale Bedeutung Wieselburgs für die Region manifestiert sich aber nicht



**Abb. 8:** Bevölkerungsentwicklung 1991-2019 und -prognose bis 2040)

nur in der Bevölkerungsprognose, sondern auch in der Zahl der Schüler\*innen und Student\*innen (vgl. **Abb. 9**) sowie in der Zahl der Einpendler\*innen (vgl. **Abb. 12**), die fast dreimal so hoch ist wie die der Auspendler\*innen (vgl. **Abb. 13**).



**Abb. 9:** Schüler\*innen und Student\*innen in Wieselburg (Stand: 2011)



**Abb. 11:** Gymnasium Wieselburg (eigene Aufnahme)



**Abb. 10:** FH Wieselburg (© FH Wr. Neustadt)

## EINPENDLER\*INNEN NACH WB, 2017

3,732 Gesamt

GEMEINDE	PROZENT
WIESELBURG-LAND	9.16%
PURGSTALL AN DER ERLAUF	5.98%
YBBS AN DER DONAU	5.12%
BERGLAND	4.13%
AMSTETTEN	3.99%
PETZENKIRCHEN	3.75%
OBERNDORF AN DER MELK	3.54%
PÖCHLARN	2.93%
SCHEIBBS	2.55%
RUPRECHTSHOFEN	2.36%

 ANTEIL DER  
EINPENDLER

 MEIST DURCH MIV GEFAHRENE  
ROUTE\*

 ÖFFENTLICHE VERBINDUNG  
VORHANDEN

\* HIER WERDEN DIE FAHRZEITEN MIT ÖV UND DIE VERFÜGBAREN  
VERBINDUNGEN ZWISCHEN WIESELBURG UND DEM ZIELORT BERÜCKSICHTIGT

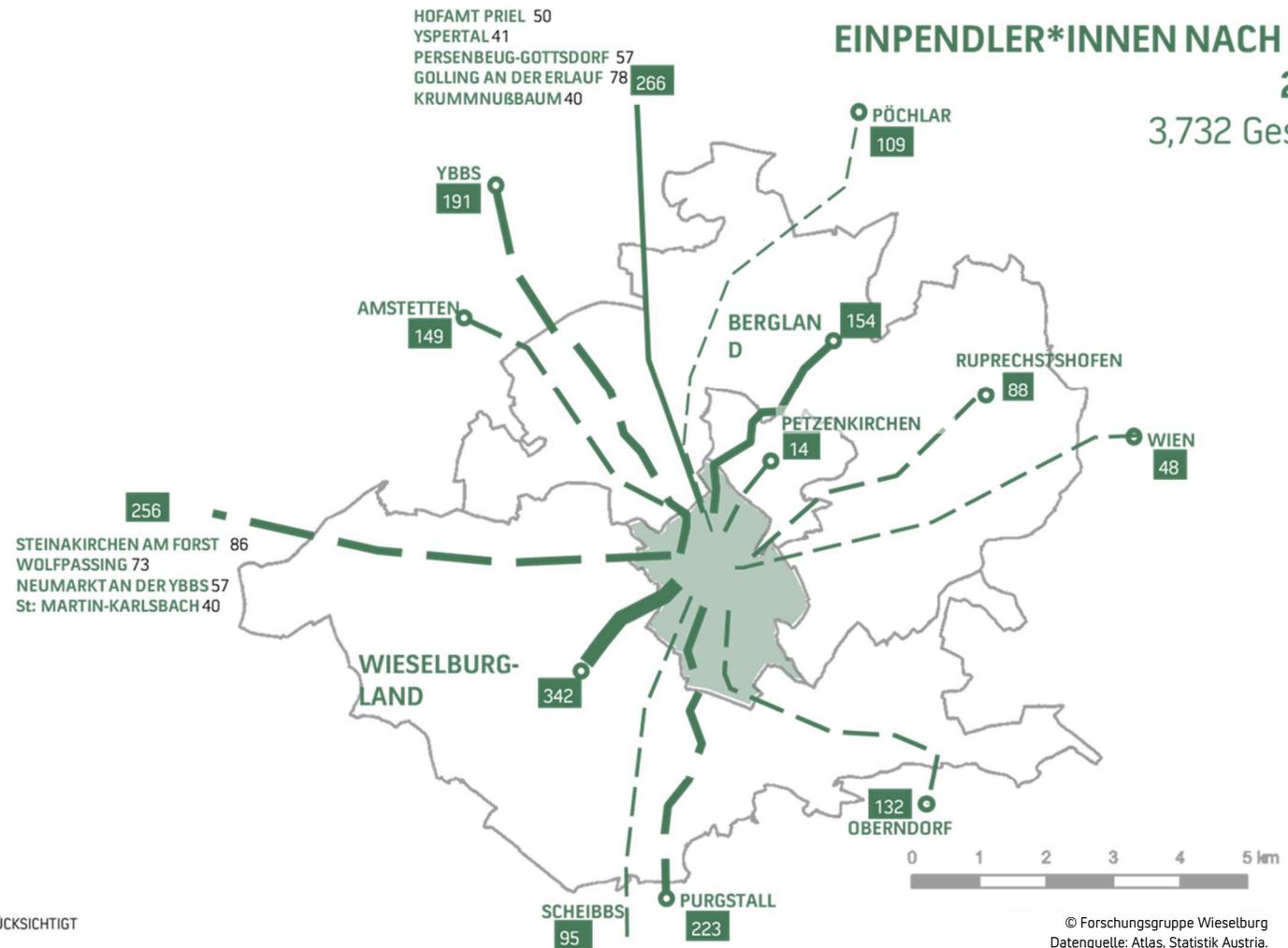
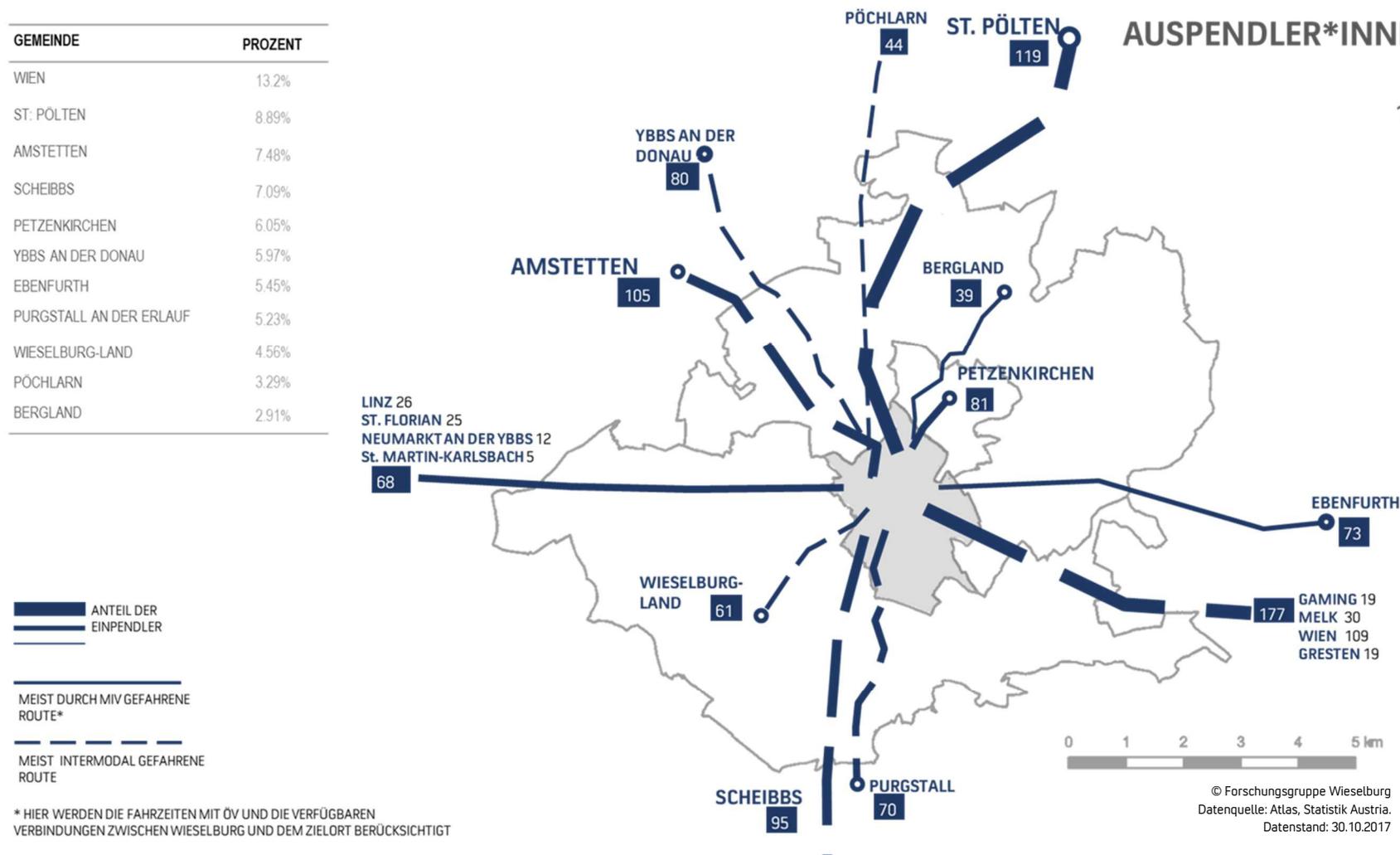


Abb. 12: Einpendler\*innen nach Wieselburg

GEMEINDE	PROZENT
WIEN	13.2%
ST. PÖLTEN	8.89%
AMSTETTEN	7.48%
SCHEIBBS	7.09%
PETZENKIRCHEN	6.05%
YBBS AN DER DONAU	5.97%
EBENFURTH	5.45%
PURGSTALL AN DER ERLAUF	5.23%
WIESELBURG-LAND	4.56%
PÖCHLARN	3.29%
BERGLAND	2.91%

**AUSPENDLER\*INNEN VON WB, 2017**  
1,339 Gesamt



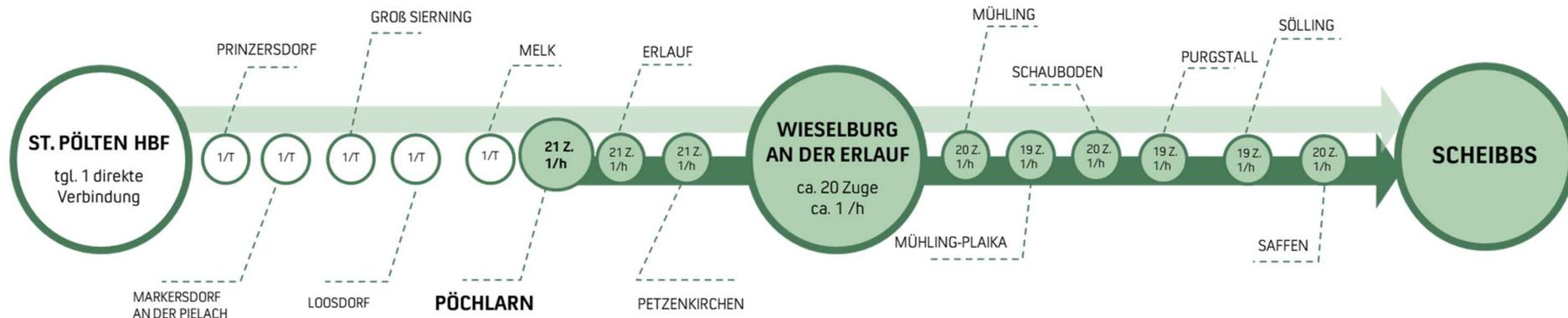
\* HIER WERDEN DIE FAHRZEITEN MIT ÖV UND DIE VERFÜGBAREN VERBINDUNGEN ZWISCHEN WIESELBURG UND DEM ZIELORT BERÜCKSICHTIGT

Abb. 13: Auspendler\*innen aus Wieselburg

Die Erkenntnisse der statistischen Datenerhebung zur Funktion Wieselburgs als regionales Arbeitszentrum mit einer Auszubehnder\*innenquote von 1:5 wurden auch in den Expert\*inneninterviews bestätigt. Beide methodischen Schritte verdeutlichen das vorhandene Potenzial Wieselburgs zur Stärkung des ÖVs.

In den Bereich der statistischen Analyse fallen auch die Auswertung der Nutzungszahlen des InRegion-Taxi (**Abb. 15**) sowie die Auswertung und Aufbereitung der Fahrplan-Zeiten der Erlauftalbahn. Ihre Stundentaktung ist für eine Nebenbahn im ländlichen Raum grundsätzlich sehr gut, wobei die Direktverbindungen zwischen Wieselburg und St. Pölten, als Anschlussstelle zum höherrangigen

Schienennetz, sehr konzentriert mit zwei Verbindungen in der Früh von Wieselburg nach St. Pölten und einer Verbindung von St. Pölten nach Wieselburg angeboten wird (vgl. **Abb. 14**). Abends gibt es keine Direktverbindungen zwischen Wieselburg und St. Pölten. Die Stundentaktung der Erlauftalbahn betrifft somit vorwiegend den ÖPNV zwischen Pöchlarn und Scheibbs.



**Abb. 14:** Bahnverbindungen St. Pölten Hbf – Pöchlarn – Wieselburg – Scheibbs (Mo-Sa); (eigene Darstellung).

# Nutzer\*innen InRegion-Taxi (Dezember 2017 - März 2020)

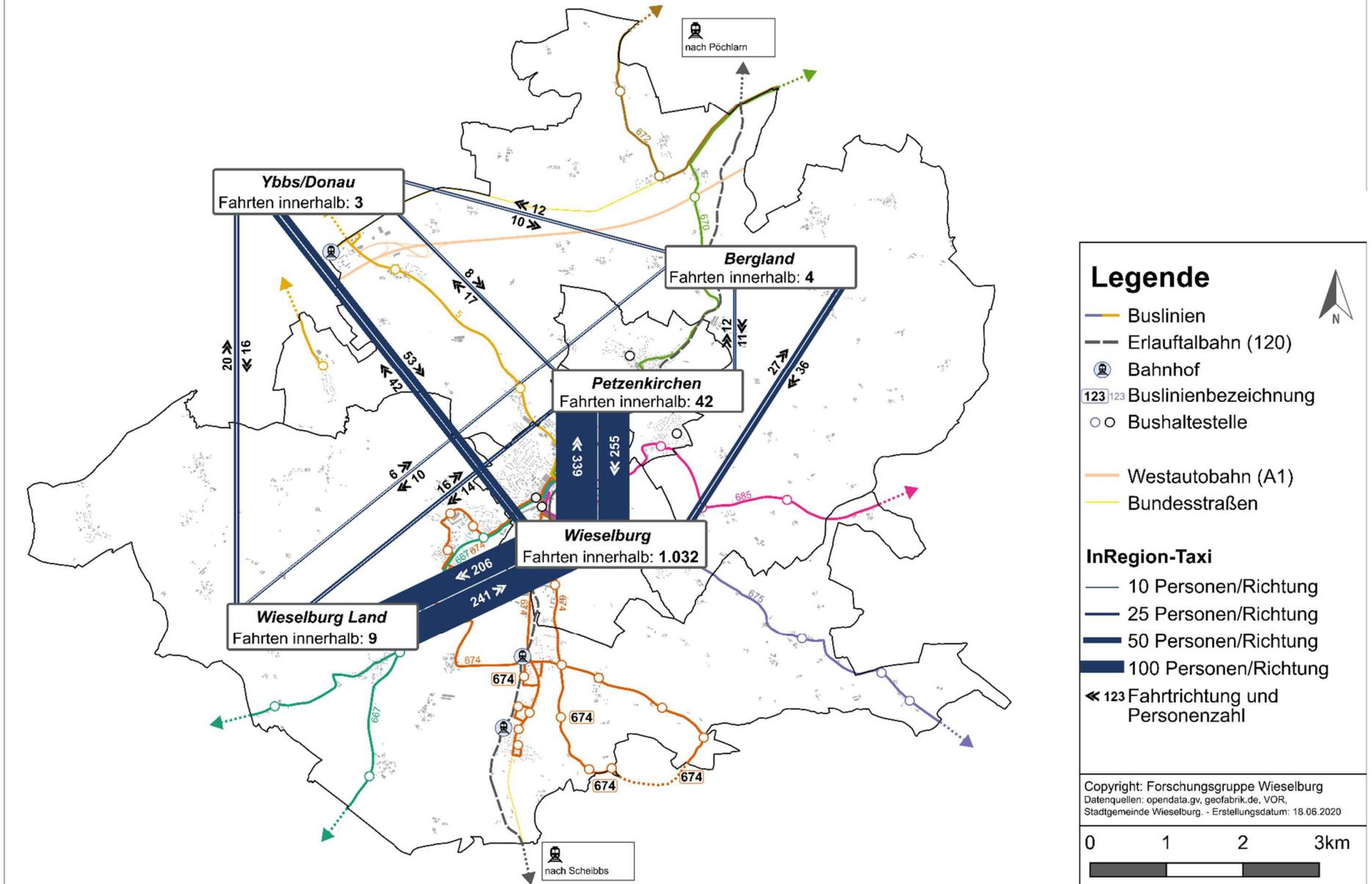


Abb. 15: Nutzer\*innen InRegion-Taxi

## 8 Interviews mit Expert\*innen

Um die gewonnenen Erkenntnisse aus der Literaturrecherche und -analyse sowie den Beobachtungen im Forschungsfeld mit den lokalen Bedürfnissen und Sachverhalten zu erweitern, wurden zwischen Anfang Mai bis Anfang Juni mit wichtigen lokalen Akteur\*innen sechs qualitative Interviews per Videokonferenz sowie zwei weitere schriftliche Interviews geführt. Das erste Interview wurde mit Josef Leitner, dem Bürgermeister von Wieselburg, geführt, um einen ersten Einblick in die Stadtpolitik sowie deren Schwerpunktsetzung hinsichtlich Mobilität und Verkehr zu gewinnen. (04.05.2020). Darauf aufbauend wurde der Verkehrsplaner Oliver Wurz von Rosinak & Partner, der maßgeblich an der Erstellung des Mobilitätskonzepts von Wieselburg aus dem Jahre 2018 beteiligt war, zu den aktuellen

verkehrsplanerischen Aktivitäten und Maßnahmen in Wieselburg, (18.05.2020) interviewt. Die inhaltlichen Schwerpunkte des Interviews mit Irene Weiß, bis 2017 Vizebürgermeisterin sowie Autorin des Buches "Lebensader Erlauftalbahn. Zum 130. Jährigen Jubiläum der Bahnlinie", waren die historische Entwicklung sowie die aktuellen Herausforderungen der Erlauftalbahn (20.05.2020). Mit der Leiterin des Studienbereiches Campus Wieselburg, Lorena Meierhofer, wurde vor allem über den Einfluss der Bildungsinstitutionen auf den Schienenverkehr in Wieselburg sowie deren Anbindung an den Öffentlichen Verkehr gesprochen (27.05.2020). Die Zuständigkeiten der Regionalbahnplanung im Mostviertel wurden im Gespräch mit Robert Gnant, Betriebsmanager der ÖBB sowie Gemeinderat in Wieselburg, thematisiert

(27.05.2020). Abschließend erfolgte ein Interview mit Stefan Hauptmann, Vice President und General Plant Manager der ZKW Lichtsysteme GmbH, dem größten Arbeitgeber in Wieselburg bzw. der Region. Inhaltliche Schwerpunkte des Gespräches waren der Güterverkehr in Wieselburg sowie der motorisierte Individualverkehr der Mitarbeiter\*innen (03.06.2020). Das schriftliche Interview mit dem Mobilitätsmanager des Regionalen Mobilitätsmanagement Mostviertel der NÖ.REGIONAL GmbH, Bernhard Zehetgruber, beinhaltete vor allem die mobilitätsbezogene Aufgaben, Zielsetzungen und Instrumente auf Landesebene (29.05.2020). Das zweite schriftliche Interview wurde mit Werner Roher, dem Mesesedirektor der Wieselburg Messe GmbH, zum Kontext Tourismus und Öffentlicher Verkehr durchgeführt (04.06.2020). Dieses

umfangreiche Interview-Material wurde dann induktiv kodiert, das heißt, der Inhalt der Interviews wurde komprimiert indem thematische Kategorien gebildet wurden (vgl. **Abb. 16**).

Eine Auswahl an besonders aussagekräftigen und inhaltlich relevanten Zitaten aus den Interviews findet sich auf den nächsten beiden Seiten.

### **Wieselburg**

- Zentralität
- Bevölkerung & Arbeitsmarkt
- Gesundheitswesen
- Landwirtschaft
- Tourismus
- Bildung

### **Mobilität**

- Planungs-Kommunikation
- MIV
- Parkplatzsituation
- Radwegenetz
- Umfahrung
- ÖV
- Inregion-Taxi
- Fahrgemeinschaften
- Güterverkehr
- Buslinien/Haltestellen

### **Erlaufalbahn**

- Bedeutung
- Taktung
- Anbindung Westbahnstrecke
- Potenzial

### **Siedlungsentwicklung**

- Strategien/ÖV-Orientierung
- Flächenreserven/Bauland
- Projekte

### **Regionale Kooperation**

- InRegion
- Interkommunale Kooperation

### **Zukunftsperspektiven**

- Herausforderungen

**Abb. 16:** aus den Interviews induktiv codierte Themen

„Es hat sich im Lauf der letzten [...] 40, 50 Jahre durch die Schulen und durch [...] die Wirtschaft [...] unheimlich gemausert. [...] nur Wieselburg ist nicht schön. [...] Es ist jetzt kein attraktiver Ort, aber es ist ein attraktiver Ort zum Leben, weil alles da ist [...].“

**Autorin und Vizebürgermeisterin a.D. Irene Weiß**

„Der Einfluss der Messe auf die Beherbergungszahlen ist sicher beträchtlich, weil die Leute durch die Messen ja auch auf den Ort überhaupt erst aufmerksam werden. [...] Die Aussteller belegen die Nächtigungskapazitäten im Umkreis von bis zu 25 km.“ **Messedirektor Werner Roher**

„Die Mittel, die der Verkehrsplanung zur Verfügung stehen, sind einfach nicht mächtig genug [...] die Fehler der Siedlungs- und Raumplanung wett zu machen.“

**Oliver Wurz (Rosinak & Partner)**

„Eine Haltestelle bei der Firma ZKW [...] ist etwas schwierig. Das ist eine politische Geschichte, ob alle zwei drei Kilometer eine Haltestelle gebraucht wird und ob dafür Geld da ist.“

**ÖBB-Betriebsmanager Robert Gnant**

„Wir liegen zwischen Amstetten und St. Pölten gut positioniert [...] und haben [...] viele Firmen und Institutionen [...], die kaum wer anderer hat [...], das heißt, wir haben da doch eine sehr geballte Wirtschaftskraft, die uns einerseits eine zentrale Funktion in der unmittelbaren Region beschert, aber auch darüber hinaus ausstrahlt.“

**Bürgermeister Josef Leitner**

„Wieselburg ist eine riesige Schulstadt. Mit dem Gymnasium, den Josefinum und der FH, mit großen Internaten und Schülern aus ganz Österreich. Da ist die FH der nächste logische Schritt, damit man in einer Gemeinde alles anbieten kann vom Kindergarten bis zur Fachhochschule.“

**FH-Studienbereichsleiterin Lorena Meierhofer**

„Die Taktung passt nicht zu unserem Schichtbetrieb. Die Mitarbeiter kommen entweder zu spät zu Schichtbeginn oder müssen zu früh aus der Schicht weg, um den Zug zu bekommen. [...] Wäre ein Direktanbindung nach St. Pölten oder in Zukunft auch an Wien vorhanden, dann wäre es [...] sicher attraktiv.“

**ZKW-General Plant Manager Stefan Hauptmann**

„Das Mobilitätsangebot entlang der Erlauftalbahn ist grundsätzlich positiv. Regionalstrecke zwar verkürzt, aber vorhanden. Elektrifizierung geplant. Zeichen aus Klimapolitik bzw. Bund und Land sprechen für einen dauerhaften Erhalt.“

**Bernhard Zehetgruber (Mobilitätsmanagement Mostviertel)**

„Sobald die Umfahrung in Betrieb ist, wird sich die Verkehrssituation für uns ändern. Zumindest der LKW Verkehr wird dann um die Stadt herum geleitet. 120 LKW pro Tag fahren dann im Leitsystem zu uns nicht mehr durch das Ortsgebiet.“

**ZKW-General Plant Manager Stefan Hauptmann**

„Das Radfahren [...] ist [...] in Wieselburg lebensgefährlich. [...] und wir hoffen, dass im September die Umfahrung eröffnet wird, dass es dann ruhiger wird. [...] Nur ich brauche nicht ein Radkonzept zum Spaßradln, ich brauche ein Radkonzept [...] für den Alltag.“

**Autorin und Vizebürgermeisterin a.D. Irene Weiß**

„Wir haben massive Probleme mit der Anreise. Das Mobilitätsverhalten der Studierenden ist für uns eine der größten Herausforderungen! Es bilden sich zwar Fahrgemeinschaften, aber 80% bis 90% fahren mit dem Auto. Eine öffentliche Anreise ist de facto nicht möglich, wenn wir von den berufsbegleitenden Studierenden sprechen. [...] Die FH war beim Mobilitätskonzept nicht beteiligt. Das Parkplatzproblem der FH wurde dort nicht thematisiert.“

**FH-Studienbereichsleiterin Lorena Meierhofer**

„Die Schiene spielt bei uns eine untergeordnete Rolle und das wird sich auch nicht ändern. Wir sind nicht an der Westbahn.“

**Bürgermeister Josef Leitner**

### Befragung der Stakeholder

Um die lokalen Akteur\*innen in die Untersuchung einzubinden und ein Stimmungsbild zu unterschiedlichen Thematiken zu erhalten, wurde (unter anderem basierend auf den Erkenntnissen der Literaturanalyse) eine Online-Stakeholder-Befragung ansässiger Betriebe und Unternehmen durchgeführt. Insgesamt wurden 205 potenzielle Teilnehmer\*innen kontaktiert, welche über diverse Internetquellen (Wirtschaftskammer, firmenabc, Herold, Homepage Stadtgemeinde Wieselburg) recherchiert wurden. 19 von ihnen haben sich an der Umfrage beteiligt. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 9,3%. Die Umfrage wurde in mehrere Fragenblöcke gegliedert. Der Fokus wurde, neben branchenspezifischen Fragestellungen zu den Themen Bildung und Tourismus, auf das Mobilitätsverhalten



Abb. 17: thematische Blöcke der Stakeholder-Befragung

- Tourismus, Gastronomie, Beherbergung & Freizeit (4)
- Lebensmittel, Einzel- & Großhandel (3)
- Bildung & Forschung (2)
- Herstellung von Waren (2)
- Automobilhandel und Werkstatt (1)
- Dienstleister Mobilität (1)
- Einzelhandel (1)
- Energie- / Wasserversorgung & Abfallentsorgung (1)
- Information & Kommunikation (1)
- Messe-/Veranstaltungszentrum (1)
- Möbelhandel (1)
- Öffentlicher Dienst (1)

Abb. 18: Bereiche aus denen die befragten Stakeholder kommen (in Klammer die Anzahl der Stakeholder)

von Mitarbeiter\*innen bzw. zum (schienegebundenen und nicht-schienegebundenen) ÖV-Angebot vor Ort gelegt. Ebenfalls wurden Meinungen über die Verortung und die Identität Wieselburgs und Motive zur firmeneigenen Standortwahl abgefragt, um zu erkennen, inwiefern eine Verbundenheit zum Firmenstandort existiert. Abschließend wurde

erhoben, welche potenziellen Zukunftsvisionen die Unternehmer\*innen von Wieselburg haben und worin sie Potenziale für Wieselburg wahrnehmen können.

Insgesamt kam heraus, dass die Qualität (Abb. 19) und Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs für das eigene Unternehmen (Abb. 20) eher negativ beurteilt wird

**Netzwerk der Akteur\*innen**

Im Sinne einer „Mapping-Methode“, mit der die Mobilitätsangebote mit den Institutionen und politischen Ebenen verbunden wurden, wurde im letzten methodischen Schritt vor der SWOT-Analyse ein Netzwerk der Mobilitäts-Akteur\*innen analysiert und dargestellt. Als Grundlage dienten Erkenntnisse aus der

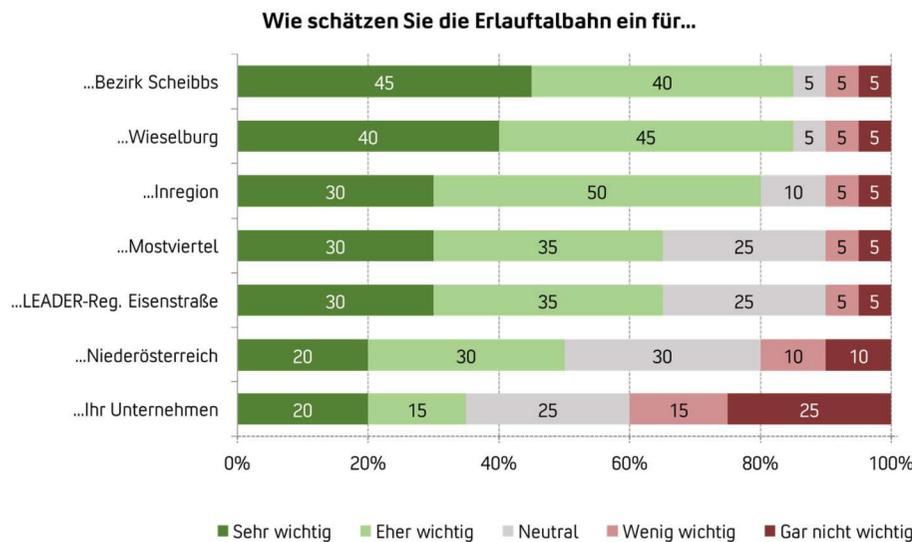


Abb. 20: Beurteilung der Erlaufalbahn in der Stakeholder-Befragung (in Prozent); n=19

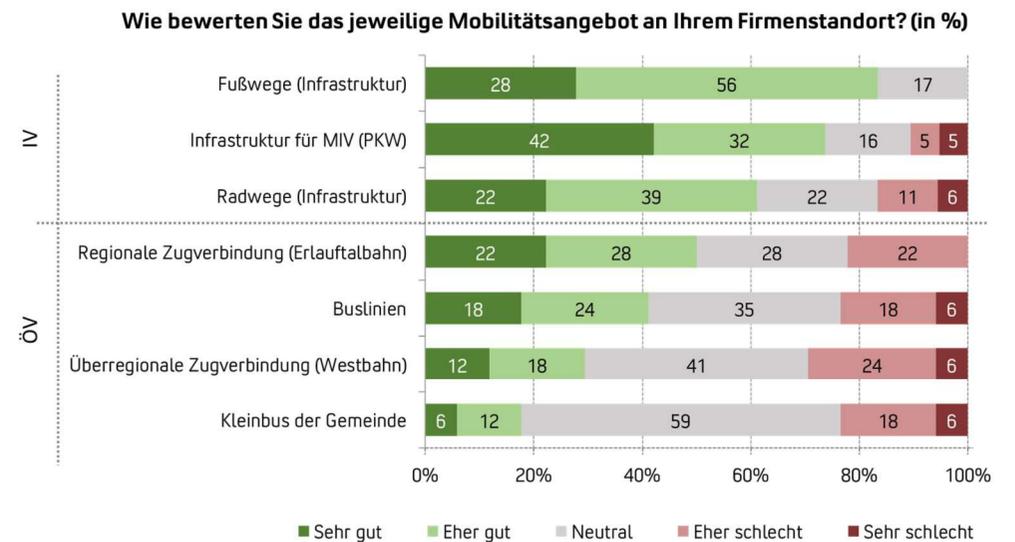


Abb. 19: Beurteilung des Mobilitätsangebots in der Stakeholder-Befragung (in Prozent); n=19

Literaturanalyse sowie die in den Expert\*inneninterviews erhobenen maßgeblichen Institutionen in Wieselburg, in der InRegion, im Bezirks Scheibbs und in Niederösterreich. Die herausgearbeiteten Verbindungen zwischen Akteur\*innen und Mobilitätsangeboten sollen die politische Potenziale und den Handlungsspielraum der jeweiligen Akteur\*innen veranschaulichen. Dadurch wird auch deutlich, ob und inwieweit Handlungsempfehlungen zu konkreten verkehrs- und raumplanerischen Maßnahmen an die jeweiligen Akteur\*innen gerichtet werden können. Das Mapping der Akteur\*innen bildet damit die Grundlage für klare Forderungen zu den Mobilitätsangeboten und den dafür zuständigen Stellen

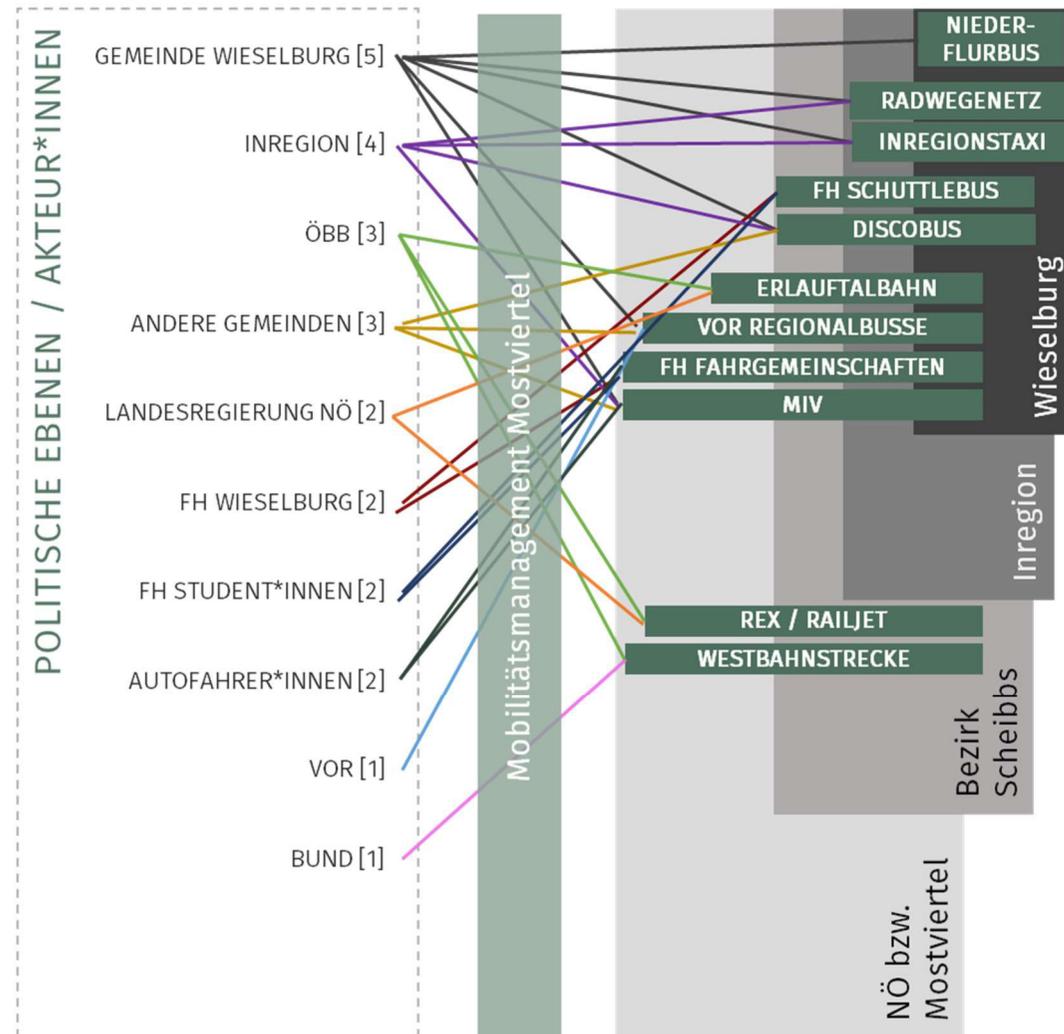


Abb. 21: Analyse des Netzwerks der Mobilitäts-Akteur\*innen

# SWOT-Analyse

Alle Ergebnisse, die in den einzelnen empirischen Arbeitsschritten gewonnen werden konnten, wurden im Rahmen der SWOT-Analyse zusammengeführt, interpretiert und in vier thematische Bereiche geclustert:

- Wieselburg als Zentraler Ort
- Arbeit und Bildung
- Kooperation
- Mobilität

## Zentraler Ort

Wieselburg als „heimliche Bezirkshauptstadt“ bietet zentrale Versorgungsfunktionen für die InRegion, aber auch den Bezirk Scheibbs (Messe-, Einkaufs-, Schul-, Ausbildungs-, Forschungs- und Arbeitsstadt). Die Zentralität kann zukünftig über ein Gesundheitszentrum in Bahn-

hofsnähe, das sich gerade in Bau befindet, unterstrichen werden. Als Kleinstadt mit den Annehmlichkeiten des Landes werden bei der Planung von Freiräumen,

Nachverdichtungen und Gewerbeflächen besondere Rahmenbedingungen geboten. Wieselburg wächst und die Bevölke-

<b>Zentraler Ort</b>	
 <b>STÄRKEN</b>	 <b>SCHWÄCHEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrale Versorgungsfunktion für den Bezirk (Messe-, Einkaufs-, Schul-, Ausbildungs-, Forschungs- und Arbeitsstadt) →“Heimliche Bezirkshauptstadt”</li> <li>• Kleinstadt mit den Annehmlichkeiten des Landes</li> <li>• Stetiges Bevölkerungswachstum</li> <li>• Messtourismus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schwacher Tourismus hat keine Priorität in der Stadtpolitik (kaum Förderungen)</li> <li>• Zunehmende Überalterung der Bevölkerung</li> </ul>
 <b>CHANCEN</b>	 <b>RISIKEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitszentrum für den Bezirk</li> <li>• Messeplatz als ÖV-GK-Potenzialraum</li> <li>• Freiraum, Gewerbeflächen, alternative Nutzungen, Nachverdichtung</li> <li>• Nähe zum Skitourismus (Ötscher) → Attraktivierung von Freizeittourismus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt-Land Differenzen</li> </ul>

Abb. 22: SWOT / Themenbereich: Zentraler Ort

zung wird älter. Diese Mischung aus demographischer Stärke und Schwäche sollte in Kooperation mit den umliegenden Gemeinden beachtet werden, so können die unterschiedlichen Bedürfnisse der demographischen Gruppen

auch zur Überwindung der Stadt-Land Differenzen genutzt werden. Wieselburg beherbergt einen konstanten Messtourismus. Dessen Förderung steht aber nicht im Fokus der Stadtpolitik. Durch die Nähe zum Ötscher könnten Tourist\*innen

zu einem erweiterten Freizeittourismus bewegt werden.

### Arbeit und Bildung

Das umfangreiche Bildungsangebot Wieselburgs vom Kindergarten bis zur Fachhochschule, die hohe Konzentration von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und überregionale Arbeitgeber, zu nennen die ZKW Lichtsysteme Group und die Brauerei Wieselburg, machen Wieselburg zu einer starken Einpendler\*innen-Gemeinde. Dadurch steigt auch die Erwerbstätigenquote stetig an. Das hohe MIV Aufkommen durch Einpendler\*innen sollte durch neue und bessere Mobilitätsangebote des ÖV für Pendler\*innen umgelenkt werden. Durch die Leuchtkraft der FH und deren internationaler, teils berufsbegleitender, Student\*innenschaft sind Anreise nach und

<b>Arbeit/Bildung</b>	
 <b>STÄRKEN</b>	 <b>SCHWÄCHEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfangreiches Bildungsangebot (Kindergärten bis FH)</li> <li>• Weiträumiges Einzugsgebiet der FH</li> <li>• Hohe Konzentration an hochqualifizierten F&amp;E-Einrichtungen</li> <li>• Große überregionale Arbeitgeber (ZKW &amp; Wieselburger Brauerei)</li> <li>• Starke Einpendler*innen-Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen für berufsbegleitend Student*innen schwierig</li> <li>• Rückgang der Zahl an Schüler*innen am Wohnort</li> <li>• Dezentrale Lage der Bildungseinrichtungen &amp; Unternehmen</li> </ul>
 <b>CHANCEN</b>	 <b>RISIKEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ständiger Anstieg der Erwerbstätigenquote</li> <li>• Bessere Mobilitätsangebote für Pendler*innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Flächenreserven für den FH-Campus</li> </ul>

Abb. 23: SWOT / Themenbereich: Arbeit/Bildung

Unterkunft in Wieselburg nicht bedarfsgerecht auf die Bedürfnisse der Student\*innen zugeschnitten. Die Randlage der FH an der Gemeindegrenze und die geringen Flächenreserven für deren Campus spitzen die Problemlage des stehenden und suchenden MIV Verkehrs zu. Positiv wirken sich jedoch die vorhandenen, privaten Fahrgemeinschaften der Student\*innen und Lehrenden aus. Die dezentrale Lage der Schulen und Unternehmen machen die Anreise mit Bahn und Bus weniger attraktiv und führt zu einem erhöhten Parkdruck an den jeweiligen Standorten. Bessere Mobilitätsangebote könnten hier eine Chance sein.

**Kooperation**

Wieselburg ist eingebettet in die InRegion, mit deren Gemeinden die Stadt

stark vernetzt ist. Planungen werden teilweise in regionaler Manier umgesetzt. Die Kooperation überwindet Gemeindegrenzen

<b>Kooperation</b>	
 <b>STÄRKEN</b>	 <b>SCHWÄCHEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksübergreifende, kleinregionale Kooperation (→ InRegion)</li> <li>• Informelle Zusammenarbeit und Planung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise getrennte kommunale Planung und Umsetzung von ÖV-Angeboten</li> <li>• Keine kommunale Handlungsspielraum für Bahnprojekte</li> <li>• Kaum Beteiligung wichtiger Akteure*innen (FH, ZKW)</li> </ul>
 <b>CHANCEN</b>	 <b>RISIKEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeübergreifende Konzeptarbeit → Mobilitätskonzept, Verkehrskonzept, Flächenmanagement und regionales Entwicklungskonzept</li> <li>• Gemeindezusammenlegung → Koordinierte Vergabe von Baugründen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrenzte Flächenreserven aufgrund der Gemeindegröße</li> <li>• Selbsterhaltungstrieb der Gemeinden und parteipolitische Stadt-Land Differenzen</li> </ul>

Abb. 24: SWOT / Themenbereich: Kooperation

zen und Zuständigkeitsbereiche vor allem durch informelle und ungezwungene Zusammenarbeit, die in die Planungshoheiten der einzelnen InRegion-Partnergemeinden nicht eingreift. Das macht Absprachen in der Umsetzung von ÖV-Angeboten zwar ineffizienter, die Gemeinden können aber ihre parteipolitischen Präferenzen mit mehr Gewicht in die Planung einbringen. Auch wenn es nur begrenzte kommunale Handlungsspielräume für Bahnprojekte gibt, so könnte die InRegion über gemeindeübergreifende Konzeptarbeit ihre Bedarfe gegenüber dem Land unterstreichen und in Fragen der MIV Lenkung ihre Planung gemeinsam konzeptionieren. Dabei sind auch die wichtigen Akteur\*innen FH und ZKW zu berücksichtigen. Deren Bedarfe nicht mitzudenken und nicht zu involvieren kann ansonsten zu einem vielschichtigen

Problem werden. Wieselburg ist zwar die zentrale Gemeinde der InRegion, jedoch durch begrenzte Flächenreserven auf die umliegenden Gemeinden in Fragen der Baulandgestaltung angewiesen.

### **Mobilität**

Aus einer ländlichen Einpendler\*innen-Gemeinde wie Wieselburg ist der MIV nicht wegzudenken. Wenn jedoch der Nachfrage nach besseren ÖV-Anbindungen nachgekommen wird und attraktive Angebote geschaffen werden, kann der Pendler\*innenstrom umgelenkt werden. Den Parkplatzmangel in Wieselburg wird zumindest in der Innenstadt mit einem Parkleitsystem begegnet. Bei den dezentralen Bildungsstandorten ist die Lage angespannter. Bei der Planung von neuen Standorten in Wieselburg wären es daher sinnvoll, die ÖV-GK zu berücksichtigen.

Welche Probleme der MIV für Wieselburg bereitet, ist an dem Durchzugsverkehr der B25 und dem Bau der Umfahrung zu sehen. Die Umfahrung lässt den Hauptplatz auch als mögliche verkehrsberuhigte Zone denkbar werden, auf dem der hohe Fußgängerinnen-Anteil erweitert wird. Kritisch zu begleiten sind Folgen für die Innenstadt, wenn die Umfahrung möglicherweise nicht angenommen wird. Zudem muss angemerkt werden, dass die Umfahrung nur den Schwerverkehr in das große Erlauftal aus dem Ortszentrum verlagert, nicht jedoch den aus dem kleinen. Am Bahnhof Wieselburg kommen die Mobilitätsangebote von Erlaufbahn, VOR-Bussen, InRegion-Taxi und Niederflerbus zusammen, er ist der intermodale Verkehrsknoten der InRegion. Von Wieselburg haben Pendler\*innen, wenn auch mit Wartezeiten, einen Anschluss an

<b>Mobilität</b>	
 <b>STÄRKEN</b>	 <b>SCHWÄCHEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Bus-)Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt</li> <li>• Bestehendes multimodales ÖV-Angebot: Erlauftalbahn, Busse des VOR, IN-Region-Taxi, Niederflerbus</li> <li>• Erlauftalbahn mit hochrangigen Zugverbindungen</li> <li>• InRegion-Taxi als dezentrales linienungebundenes ÖV-Angebot</li> <li>• hoher Fußgänger*innenanteil und Parkplatzleitsystem in der Innenstadt</li> <li>• Anschluss an überregionales Radwegenetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung an Schiene spielt keine Rolle bei der Ausweisung von neuen Siedlungsgebieten</li> <li>• ÖV hat kaum Bedeutung bei Messeveranstaltungen</li> <li>• Geringe Bedeutung der Erlauftalbahn bei neuen Projekten, für die Stadtpolitik, und für den Einkauf- und Messestandort</li> <li>• Zugausstattung</li> <li>• Kaum Handlungsspielraum der Gemeinden bei Erlauftalbahn</li> <li>• InRegion-Taxi wird von Student*innen kaum genutzt</li> <li>• ÖV nicht attraktiv für Pendler*innen</li> <li>• Hohes Verkehrsaufkommen → Durchzugsverkehr B25</li> <li>• Parkplatzmangel</li> <li>• Keine ÖV-Haltestelle bei der FH</li> <li>• Lückenhaftes und uneinheitliches Radwegenetz</li> </ul>
 <b>CHANCEN</b>	 <b>RISIKEN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientierung an den ÖV-Güteklassen</li> <li>• Bahnstrecke kann zentrale Achse in der Region sein</li> <li>• Bahnstation beim ZKW-Standort</li> <li>• Bessere Bustaktung nach Ybbs</li> <li>• Hauptplatz wird durch neue Umfahrung verkehrsberuhigt</li> <li>• Besseres Radwegenetz → Anbindung von Zentrum, Bahnhof, Bildungseinrichtungen... an Siedlungsgebiete und Nachbargemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhter Parkdruck an den Schulstandorten</li> <li>• Parkplatznachfrage der FH kann nicht mehr bedient werden</li> <li>• Umfahrung wird nicht angenommen</li> <li>• Unzureichendes ÖV-Angebot für Bevölkerungswachstum</li> <li>• Erlauftalbahn wird nicht touristisch genutzt</li> <li>• Steigerung der Einpendler*innen → Lock-in-Risiko der Mobilität, unzureichende ÖV-Versorgung</li> <li>• Akzeptanzeinbußen des Radwegenetzes durch geringe Alltagstauglichkeit</li> </ul>

Abb. 25: SWOT / Themenbereich: Mobilität

hochrangigen Zugverkehr. Die Taktung der Bahn ist stabil. Die Anbindung an die Schiene spielt bei der Ausweisung von neuen Siedlungsgebieten nur eine untergeordnete Rolle, ebenso bei Messeveranstaltungen. Die Bahnstrecke kann jedoch in ihrer Bedeutung zur zentralen Achse der Region gedacht werden. Besonders die Zugausstattung und die Zugänglichkeit mit Kinderwagen und Rollstuhl sind hier zu nennen. Auch wenn die Gemeinden keine Planungshoheit bei der Erlauftalbahn haben, ist die Forderung nach besseren Taktungen, Zügen und mehr Haltestellen (zum Beispiel bei ZKW) nicht zu unterschätzen. Ein theoretischer Totalausfall der öffentlichen Nutzung kann nämlich nicht durch eine touristische Umnutzung wie etwa bei der Ybbstalbahn der Schiene ausgeglichen werden. Dafür ist der Standort touristisch

nicht attraktiv genug. Der VOR Busverkehr Richtung Ybbs wird hingegen nicht ausreichend regional und überregional gedacht. Mit einer Station bei der FH und einer an die Züge in Ybbs angepassten Taktung könnten ÖV Angebote für Student\*innen der FH attraktiver werden. Das InRegion-Taxi als dezentrales linienungebundenes ÖV-Angebot ergänzt bestehende liniengebundene Angebote. Auch der Anschluss an überregionale

Radwegenetze durch aktuelle Radwegeplanungen in Wieselburg machen den Umstieg vom Auto auf das Rad attraktiver. Das derzeit noch lückenhafte Radwegenetz kann ausgebaut werden: Die Anbindung des Zentrums, von Bildungs- und Wirtschaftsstandorten und vor allem von neuen Siedlungsgebieten – auch in den umliegenden Gemeinden – ist möglich. Alle Maßnahmen in Kombination mit

einer strengeren Parkraumbewirtschaftung können zu einer Abnahme des Parkdrucks führen, der für die Mobilität in Wieselburg zu einem Lock-In-Risiko werden kann: Steigende Einwohner\*innenzahlen, bei gleichzeitig steigenden Einpendler\*innenzahlen und einem Ausbleiben von ÖV-Angeboten.



Abb. 26: Gleisübergang am Bahnhof (eigene Aufnahme)



Abb. 27: Busbahnhof (eigene Aufnahme)

	 <b>STÄRKEN</b>	 <b>SCHWÄCHEN</b>	 <b>CHANCEN</b>	 <b>RISIKEN</b>
Zentraler Ort	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zentrale Versorgungsfunktion für den Bezirk (Messe-, Einkaufs-, Schul-, Ausbildungs-, Forschungs- und Arbeitsstadt) → "Heimliche Bezirkshauptstadt"</li> <li>Kleinstadt mit den Annehmlichkeiten des Landes</li> <li>Stetiges Bevölkerungswachstum</li> <li>Messtourismus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>schwacher Tourismus hat keine Priorität in der Stadtpolitik (kaum Förderungen)</li> <li>Zunehmende Überalterung der Bevölkerung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gesundheitszentrum für den Bezirk</li> <li>Messeplatz als ÖV-GK-Potenzialraum</li> <li>Freiraum, Gewerbeflächen, alternative Nutzungen, Nachverdichtung</li> <li>Nähe zum Skitourismus (Ötscher) → Attraktivierung von Freizeittourismus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt-Land Differenzen</li> </ul>
Arbeit/Bildung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umfangreiches Bildungsangebot (Kindergärten bis FH)</li> <li>Weiträumiges Einzugsgebiet der FH</li> <li>Hohe Konzentration an hochqualifizierten F&amp;E-Einrichtungen</li> <li>Große überregionale Arbeitgeber (ZKW &amp; Wieselburger Brauerei)</li> <li>Starke Einpendler*innen-Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen für berufsbegleitend Student*innen schwierig</li> <li>Rückgang der Zahl an Schüler*innen am Wohnort</li> <li>Dezentrale Lage der Bildungseinrichtungen &amp; Unternehmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ständiger Anstieg der Erwerbstätigenquote</li> <li>Bessere Mobilitätsangebote für Pendler*innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geringe Flächenreserven für den FH-Campus</li> </ul>
Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezirksübergreifende, kleinregionale Kooperation (→ InRegion)</li> <li>Informelle Zusammenarbeit und Planung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Teilweise getrennte kommunale Planung und Umsetzung von ÖV-Angeboten</li> <li>Keine kommunale Handlungsspielraum für Bahnprojekte</li> <li>Kaum Beteiligung wichtiger Akteure*innen (FH, ZKW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeindeübergreifende Konzeptarbeit → Mobilitätskonzept, Verkehrskonzept, Flächenmanagement und regionales Entwicklungskonzept</li> <li>Gemeindezusammenlegung → Koordinierte Vergabe von Baugründen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Begrenzte Flächenreserven aufgrund der Gemeindegroße</li> <li>Selbsterhaltungstrieb der Gemeinden und parteipolitische Stadt-Land Differenzen</li> </ul>
Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Bus-)Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt</li> <li>Bestehendes multimodales ÖV-Angebot: Erlaufthalbahn, Busse des VOR, IN-Region-Taxi, Niederflurbus</li> <li>Erlaufthalbahn mit hochrangigen Zugverbindungen</li> <li>InRegion-Taxi als dezentrales linienungebundenes ÖV-Angebot</li> <li>hoher Fußgänger*innenanteil und Parkplatzleitsystem in der Innenstadt</li> <li>Anschluss an überregionales Radwegenetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung an Schiene spielt keine Rolle bei der Ausweisung von neuen Siedlungsgebieten</li> <li>ÖV hat kaum Bedeutung bei Messeveranstaltungen</li> <li>Geringe Bedeutung der Erlaufthalbahn bei neuen Projekten, für die Stadtpolitik, und für den Einkauf- und Messestandort</li> <li>Zugausstattung</li> <li>Kaum Handlungsspielraum der Gemeinden bei Erlaufthalbahn</li> <li>InRegion-Taxi wird von Student*innen kaum genutzt</li> <li>ÖV nicht attraktiv für Pendler*innen</li> <li>Hohes Verkehrsaufkommen → Durchzugsverkehr B25</li> <li>Parkplatzmangel</li> <li>Keine ÖV-Haltestelle bei der FH</li> <li>Lückenhaftes und uneinheitliches Radwegenetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orientierung an den ÖV-Güteklassen</li> <li>Bahnstrecke kann zentrale Achse in der Region sein</li> <li>Bahnstation beim ZKW-Standort</li> <li>Bessere Bustaktung nach Ybbs</li> <li>Hauptplatz wird durch neue Umfahrung verkehrsberuhigt</li> <li>Besseres Radwegenetz → Anbindung von Zentrum, Bahnhof, Bildungseinrichtungen... an Siedlungsgebiete und Nachbargemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhter Parkdruck an den Schulstandorten</li> <li>Parkplatznachfrage der FH kann nicht mehr bedient werden</li> <li>Umfahrung wird nicht angenommen</li> <li>Unzureichendes ÖV-Angebot für Bevölkerungswachstum</li> <li>Erlaufthalbahn wird nicht touristisch genutzt</li> <li>Steigerung der Einpendler*innen → Lock-in-Risiko der Mobilität, unzureichende ÖV-Versorgung</li> <li>Akzeptanzeinbußen des Radwegenetzes durch geringe Alltagstauglichkeit</li> </ul>

Abb. 28: SWOT-Analyse

## Handlungsempfehlungen

### Engere Abstimmung ÖV

Um eine engere Abstimmung des gesamten ÖV Angebotes (Bahn, Busse, InRegion-Taxi, geplanter Niederflurbus) mit den Institutionen und Betrieben (FH Campus Wieselburg, Schulen, ZKW Group, Messe Wieselburg, Kino Wieselburg, etc.) in Wieselburg zu erreichen, wird empfohlen, eine Stabsstelle "ÖV-Angelegenheiten" mit Bürgerservice im Bereich der Umwelt- und Mobilitätsangelegenheiten der Gemeinde einzurichten. Durch die Vernetzung der unterschiedlichen Akteur\*innen und die Ermöglichung eines Wissenstransfers (z.B. FH Campus Wieselburg kann vom Verkehrskonzept der Messe Wieselburg lernen) soll das vorhandene



Potenzial zur Stärkung und Attraktivierung des ÖVs genutzt werden. Die Stabsstelle "ÖV-Angelegenheiten" sollte als Ansprechperson bzw. Experte hinsichtlich Mobilitätsagenden in die Kooperationsstruktur der Kleinregion eingebunden werden und in Mobilitätsfragen, welche die InRegion betreffen, als Vertreter von Wieselburg agieren (z.B. Ausweitung geplanter Niederflurbus der Stadtgemeinde Wieselburg auf InRegion). In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die bereits bestehenden Mobilitätsbeauftragten der Stadtgemeinde Wieselburg (siehe Handlungsempfehlung: Zusammenwachsen durch Zusammenarbeit) als Stabsstellenleitung einzusetzen. In diesem Zusammenhang sollte die Stabsstelle "ÖV-Angelegenheiten" auch eine gemeinsame proaktive Vermarktung des ÖV (inkl. Erlaufthalbahn) in Kombination mit der

Schaffung von Angeboten - Kombinationsangebote für Pendler\*innen, Student\*innen, Schüler\*innen, Messebesucher\*innen, aber auch spezielle Tourismusangebote für Wintersport- und Sommerfreizeitaktivitäten (z.B. Anreise mit der Erlaufthalbahn bis Scheibbs, weiter mit Bus bzw. Shuttle zum Ötscher oder bis Lunz am See zum Ybbstalradweg) - forcieren und als Anlaufstelle für die Bevölkerung dienen, um nicht nur den ÖV gezielter zu vermarkten, sondern auch deren nachhaltige Aspekte wie etwa CO<sup>2</sup>-Reduktion in den Vordergrund zu stellen und dadurch zum Schutz der Umwelt und des Klimas beizutragen. Dadurch soll eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung erzielt werden.

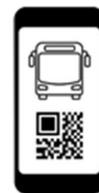
Hinsichtlich der vorhandenen Busverbindungen wird eine Überprüfung der Buslinien, der Verteilung von Haltestellen (z.B.

Errichtung einer Haltestelle “Zeiselgraben/FH Campus Wieselburg” und einer Haltestelle “ZKW”) sowie deren Taktung empfohlen. In Bezug auf den Bahnverkehr kann eine Kompatibilitätüberprüfung von nachgefragten Zielorten wie der FH Öffnungszeiten sowie des ZKW Schichtbetriebes mit der Taktung der Erlaufalbahn empfohlen werden. Grundsätzlich ist hier beides - Anpassung FH und ZKW an Taktung Erlaufalbahn oder Anpassung Taktung Erlaufalbahn an FH und ZKW - denkbar, wobei der Handlungsspielraum und Einflussbereich der Gemeinde zur Taktung der ÖBB sehr begrenzt ist (Landesebene). Damit der Bus- und Bahnverkehr eine attraktive Mobilitätsalternative für die gesamte Bevölkerung darstellt, sollte eine Überarbeitung des Bus- und Bahnnetzes nicht aus-

schließlich auf einer Bedarfsanalyse basieren, da auch Angebot Nachfrage generieren kann.

### Innovative Mobilitätslösungen

Es wird empfohlen, die Haltestellen im Gemeindegebiet als “ÖV-Aushängeschild” mittels Ideenwettbewerb partizipativ neu zu gestalten und die bestehenden alternativen Mobilitätsformen durch das Anbieten einer Mobilitäts-App sowie durch die Neuausrichtung des InRegion-Taxis breiter nutzbar zu machen bzw. zu optimieren. Durch die Forcierung der Stadtpolitik, als Schlüsselakteur und Initiator, auf innovative Mobilitätslösungen soll die Attraktivität des ÖV und das Bewusstsein für den ÖV gesteigert werden,



aber auch das vorhandenen Mobilitätsangebot in der Stadtgemeinde erweitert bzw. verbessert werden.

Zur Gestaltung der Haltestellen als ÖV-Aushängeschild wird vorgeschlagen, verschiedene Partizipationsverfahren zur bedarfsorientierten Ausstattungsqualität der Bushaltestellen (digitale Fahrpläne, Lademöglichkeit für kleine elektronische Geräte wie Handys, Begrünung, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, etc.), sowie einen Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung von innovativen und außergewöhnlichen Bushaltestellen unter Einbindung von lokalen und regionalen Architekt\*innen bzw. Student\*innen und Schüler\*innen sowie Interessierten aus der Bevölkerung durchzuführen.

Des Weiteren wird empfohlen, das bestehende Konzept der Facebook- Fahrgemeinschaftsgruppe des FH Campus Wieselburg aufzugreifen und zu einer Mobilitäts-App ("WieMob" - Wieselburgs Mobilitäts-App) weiterzuentwickeln, die nicht nur potenzielle PKW-Fahrgemeinschaften anzeigt, sondern auch den bestehenden ÖV (Erlauftalbahn, Busse) und Mikro-ÖV (InRegion-Taxi, geplanter Niederflerbus) sowie das Radwegenetz und die empfohlenen Fahrradverleihstandorte der Stadtgemeinde Wieselburg bzw. der InRegion in die Routenplanung unter Ausweisung des jeweiligen ökologischen Fußabdrucks einbindet. Die Mobilitäts-App "Wie-Mob" würde eine kompakte, gesamtheitliche Schnittstelle aller Mobilitätsangebote liefern und somit den Benutzer\*innen eine einfache und zentrale Möglichkeit

bieten, die unterschiedlichsten Mobilitätsformen auf einen Blick zu erfassen und als Entscheidungsgrundlage für die Wahl der Mobilitätsform dienen. Die Mobilitäts-App könnte in enger Zusammenarbeit mit dem FH Campus Wieselburg als Studienprojekt mit Bedarfserhebung der potenziellen Nutzer\*innen sowie Ausformulierung der Anforderungen seitens der Student\*innen mit möglicher (über)kommunaler Subventionierung begonnen werden.

Eine weitere Empfehlung im Kontext von innovativen Mobilitätslösungen ist die detaillierte Datenerhebung (z.B. Start- und Zielorte, tatsächliche Streckenführung) zur

**Wettbewerb BUS:HALT** 437.992  
LAND KÄRNTEN

# Halte Stelle

mehr als nur Warten

*Zweckmäßigkeit in Form gegessen: Behälter als Landwehr mit der Option zur integrierten Nutzung. Mögliche Nutzung zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel in Kombination mit anderen Mobilitätsformen (z.B. Bike) oder dem Bus. Einmalig ist es eine der besten Lösungen und eine Teil der Lösung, nicht ein Gebilde.*

*weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön*

*Möglichkeit* *weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön*

*weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön*

*Möglichkeit* *weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön*

**Eigenschaften** **nicht nur am Ort, sondern mit Ort** **Nutzung**

**aus einem Guss** **weniger ist oft mehr** **eine regionale Prägung ist durch folgende Mittel möglich durch:**

*weil ich finde es schön*

**Vorteile** **techn. Details** **Beilagen**

*weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön* *weil ich finde es schön*

Abb. 29: Wettbewerb BUS:HALT (Quelle: www.ktn.gv.at)

Effizienzbeurteilung und Identifizierung der am häufigsten befahrenen Strecken sowie basierend darauf die Neuausrichtung bzw. Umstrukturierung des InRegion-Taxis. Es wird empfohlen die am stärksten frequentierten Streckenführungen, welche mittels detaillierter Datenerhebung eruiert werden, sowie die Strecke Bahnhof Wieselburg - FH Campus - Ybbs-Kemmelbach und vice versa angepasst an die FH Unterrichtszeiten als kostenlose, fixierte Stammstrecke anzubieten sowie Abweichungen von Stammstrecken weiterhin mit einem Kostenbeitrag von zwei Euro anzubieten. Diese Neuausrichtung soll einerseits die Attraktivität und Nutzung des InRegions-Taxis steigern, und andererseits neuralgische Strecken, welche nicht oder kaum an den ÖV angebunden sind, jedoch ein hohes Potenzial vorweisen mittels verstärktem Mikro-ÖV-

Angebot einbinden. Der Lückenschluss zwischen Bahnhof Wieselburg - FH Campus - Ybbs-Kemmelbach ist hier von besonderer Bedeutung, um die schienengebundenen Anreise über die Westbahnstrecke sowie die Erlauftalbahn zu gewährleisten und zu stärken. Des Weiteren könnte eine Neuausrichtung des InRegion-Taxis die Anzahl der mittels PKW anreisenden Student\*innen und Lehrenden, aber auch Pendler\*innen nach bzw. von Wieselburg reduzieren. Dies könnte unter anderem auch dem Parkplatzproblem des FH Campus Wieselburg entgegenwirken (MIV erschweren und Mikro-ÖV stärken), sowie den FH Campus Wieselburg finanziell entlasten. Dadurch bestünde seitens der FH kein Bedarf mehr, eigenen Mikro-Angebote auszuarbeiten.

### MIV-reduzierende Maßnahmen

In Kombination mit der engeren Abstimmung des ÖV (siehe Handlungsempfehlung: Engere Abstimmung ÖV) mit Institutionen und Einrichtungen als Pull-Faktor, wird empfohlen auch Hindernisse am Zielort für den motorisierten Individualverkehr als Push-Faktor in Wieselburg zu nutzen. Diesbezüglich müsste jedoch zuallererst ein Analyseschritt vorgeschaltet werden, um zu erheben wo es zielführend und umsetzbar wäre dies in Wieselburg umzusetzen (z.B. Parkplatzreduktion am FH Campus Wieselburg, den Schulen, am Hauptplatz, etc.). In diesem Kontext ist jedoch klar, dass diese Maßnahme auf der politischen Ebene höchst wahrscheinlich



keine allzu große Zustimmung erfahren wird, wobei der Fokus hierbei nicht auf der adäquaten politischen Vermarktungsstrategie liegt, sondern darin, Maßnahmen, welche einen positiven Effekt auf den ÖV erzeugen könnten, als Diskussionsgrundlage für die Stadtpolitik aufzuzeigen.

Zur Erhöhung der Attraktivität des Bahnverkehrs wird empfohlen, die geplante Elektrifizierung der Erlauftalbahn als geeignete Gelegenheit zur Evaluierung der Ausstattungsqualität und des Zugmaterials zu nutzen sowie die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzer\*innengruppen und potenziellen Zielgruppen (Berufspendler\*innen, Schulpendler\*innen, Tourist\*innen, ältere Personen, etc.) zu erheben. Zum Beispiel bedeutet dies für

die Zielgruppe Berufs- und Schulpendler\*innen die Ausstattung des Zuges mit Arbeitsplatzmöglichkeiten (Tischen) und WLAN, für Tourist\*innen die Bereitstellung von kostengünstigen Fahrradabstellplätzen (Ausrichtung auf Radtourismus und Radpendler\*innen) und für ältere Reisende adäquate Einstiegs- (Niederflurzug) und Sitzmöglichkeiten. Außerdem könnte ein spezielles Angebot für Radpendler\*innen aus der InRegion oder entlang der Erlauftalbahn den regionalen Radverkehr bzw. Radtourismus und gleichzeitig die Erlauftalbahn stärken.

Aufbauend auf der thematischen Schwerpunktsetzung der Stadtgemeinde Wieselburg hinsichtlich des Ausbaus des Radwegenetzes (Pull-Faktor) als alternative Mobilitätsform wird die stufenweise, an die Fertigstellung der jeweiligen Routen,

Implementierung eines Fahrradverleihsystemes (Push-Faktor) an den wichtigsten Knotenpunkten sowie den Zielorten des Radnetzes (z.B. Bahnhof, ZKW, Schulen, Brauerei, Siedlungsgebieten, etc.) empfohlen. Dadurch soll die Akzeptanz und Nutzung des Radwegenetzes durch die Bevölkerung sowie Einpendler\*innen gefördert werden. Des Weiteren wird in diesem Zusammenhang auch eine enge Kooperation mit den ortsansässigen Großbetriebe hinsichtlich der konkreten Standorte und Anzahl der Fahrräder sowie der Finanzierung als geeignete Umsetzungsstrategie empfohlen.

**Zusammenwachsen durch Zusammenarbeit<sup>1</sup>**

Im überregionalen Kontext wird empfohlen, die bestehende Struktur der Mobilitätsgemeinden mit ihren namentlich genannten Mobilitätsbeauftragten in den Gemeinden entlang der Erlauftalbahn für eine interkommunale Kooperation und Abstimmung hinsichtlich einer gesamtheitlichen Mobilitätsplanung in Zusammenarbeit mit dem regionalen Mobilitätsmanagement der Hauptregion Mostviertel der NÖ.Regional GmbH vom Land Niederösterreich zu nutzen. Jene Gemeinden, welche noch keine Mobilitätsgemeinde sind, sollen durch diese Kooperation angeregt werden,



sich ebenfalls in Fragen der Mobilität zu engagieren bzw. sich als Mobilitätsgemeinde zu deklarieren. Die Mobilitätsbeauftragten der Stadtgemeinde Wieselburg bekleiden gleichzeitig die Leitungsfunktion der neu eingerichteten Stabsstelle "ÖV-Angelegenheiten" (siehe Handlungsempfehlung: Engere Abstimmung ÖV), welche somit den Dreh- und Angelpunkt zwischen kommunalen und interkommunalen Mobilitätsagenden für die Stadtgemeinde Wieselburg darstellt. Dieses Setting soll genutzt werden, um regelmäßige mobilitätsbezogene Abstimmungen mit bestimmten Schwerpunkten z.B. "Anpassung an die Erlauftalbahntaktung" zu veranstalten, um die Nutzung des ÖVs effektiver und effizienter abzustimmen sowie gemeinsam Lösungen für bestimmte Fragestellungen im Bereich der Mobilität zu erarbeiten. Die größeren

Gemeinden bzw. jene, welche eine wichtige Station an der Erlauftalbahn einnehmen - Pöchlarn, Wieselburg und Scheibbs - kommt in diesem Setting aufgrund ihrer Lage als Start- oder Endpunkt der Erlauftalbahn oder ihrer Zentrumsfunktion eine tragende Rolle zu, wobei sich alle beteiligten Gemeinden auf Augenhöhe, unabhängig ihrer jeweiligen Größe, Lage oder Funktion, begegnen sollen. Das übergeordnete Ziel dieses Settings ist es ein gemeinsames Mobilitätskonzept auch unter Einbeziehung von ansässigen Firmen, Unternehmen, Betriebe und Institutionen zu erstellen. Auch kleinräumige Mobilitätskonzepte sollen sich in weiterer Folge in das übergeordnete Mobilitätskonzept einfügen. Des Weiteren soll die Erstellung des gemeinsamen Mobilitätskonzeptes durch den FH Campus Wie-

<sup>1</sup> Zitat aus der Interview mit Bürgermeister Josef Leitner (04.05.2020)

selburg, als Institution mit lokalem Wissen und planerischer Expertise, wissenschaftlich begleitet werden. Auch hinsichtlich einer Forderung nach einem Schnellzugstopp in Ybbs-Kemmelbach, um die Anbindung an das höher-rangige Schienennetz für Pendler\*innen zu verbessern bzw. attraktiver zu gestalten, könnte ein gemeinsames Auftreten der Gemeinden mit Unterstützung des regionalen Mobilitätsmanagements einen größeren Einfluss bzw. Druck auf die Landesebene ausüben, da die Gemeinden selbst in diesem Kontext über keinen Handlungsspielraum bzw. Kompetenz verfügen.

### ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung

Da die (ÖV)-Verkehrsplanung nur in begrenztem Umfang mögliche Versäumnisse der Siedlungs- und Raumentwicklung kompensieren kann, wird empfohlen, neben dem bereits in der Stadtplanung verankertem Leitsatz "Innen- vor Außenentwicklung" (Aussage des Bürgermeisters Josef Leitner) auch den Grundsatz der "ÖV-orientierten Raum-, Siedlungs- und Projektentwicklung" bei öffentlichen aber auch privaten Einrichtungen zukünftig verstärkt zu berücksichtigen. Dadurch soll das vorhandene ÖV-Angebot (überregional, regional, Mikro-ÖV) gestärkt, der Motorisierte Individualverkehr



gesenkt und eine alternative Mobilitätsform, auch unter dem Aspekt der nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität, für die Bevölkerung im ländlichen Raum angeboten werden. Eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung entspricht dem Leitbild, dass vorrangig Siedlungsgebiete mit sehr guter öffentlicher Anbindung erschlossen werden, bevor Areale am Stadtrand für eine zukünftige Bebauung herangezogen werden. Die Erhebung der Baulandreserven der Stadtgemeinde Wieselburg in der ÖV Güteklasse A und B (bereits dicht bebauten Gebiet mit hoch-rangiger Verkehrsanbindung) ergab, dass bei einer Annahme von 80 (GK A) bzw. 75 (GK B) Personen pro Hektar potenziell 65 weitere Bewohner\*innen in bereits sehr gut angebotenen und als Bauland gewidmeten Flächen angesiedelt werden könnten (vgl. **Abb. 30**).

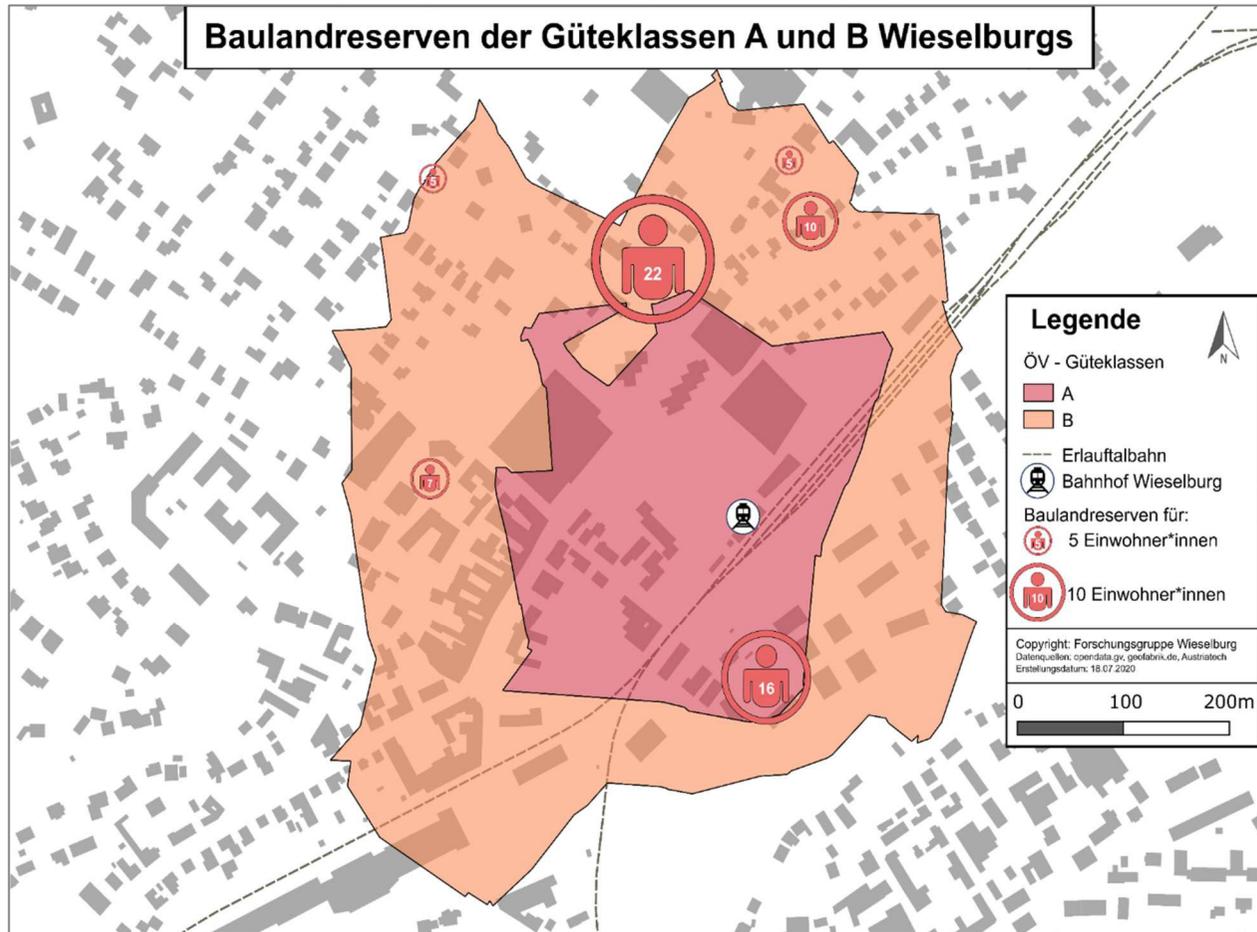


Abb. 30: Baulandreserven der Güteklassen A und B Wieselburgs

**Zusammenführung in eine Konzeptkarte**

Das Kernstück der Analyse stellt schließlich eine Konzeptkarte dar, in die die Handlungsempfehlungen kartographisch zusammengefasst wurden. Dadurch sollen alle vorgeschlagenen Maßnahmen auf einen Blick veranschaulicht und eine Grundlage für weitere Überlegungen geschaffen werden. Die Potenziale in der Gemeinde Wieselburg werden dadurch kompakt und übersichtlich dargestellt.

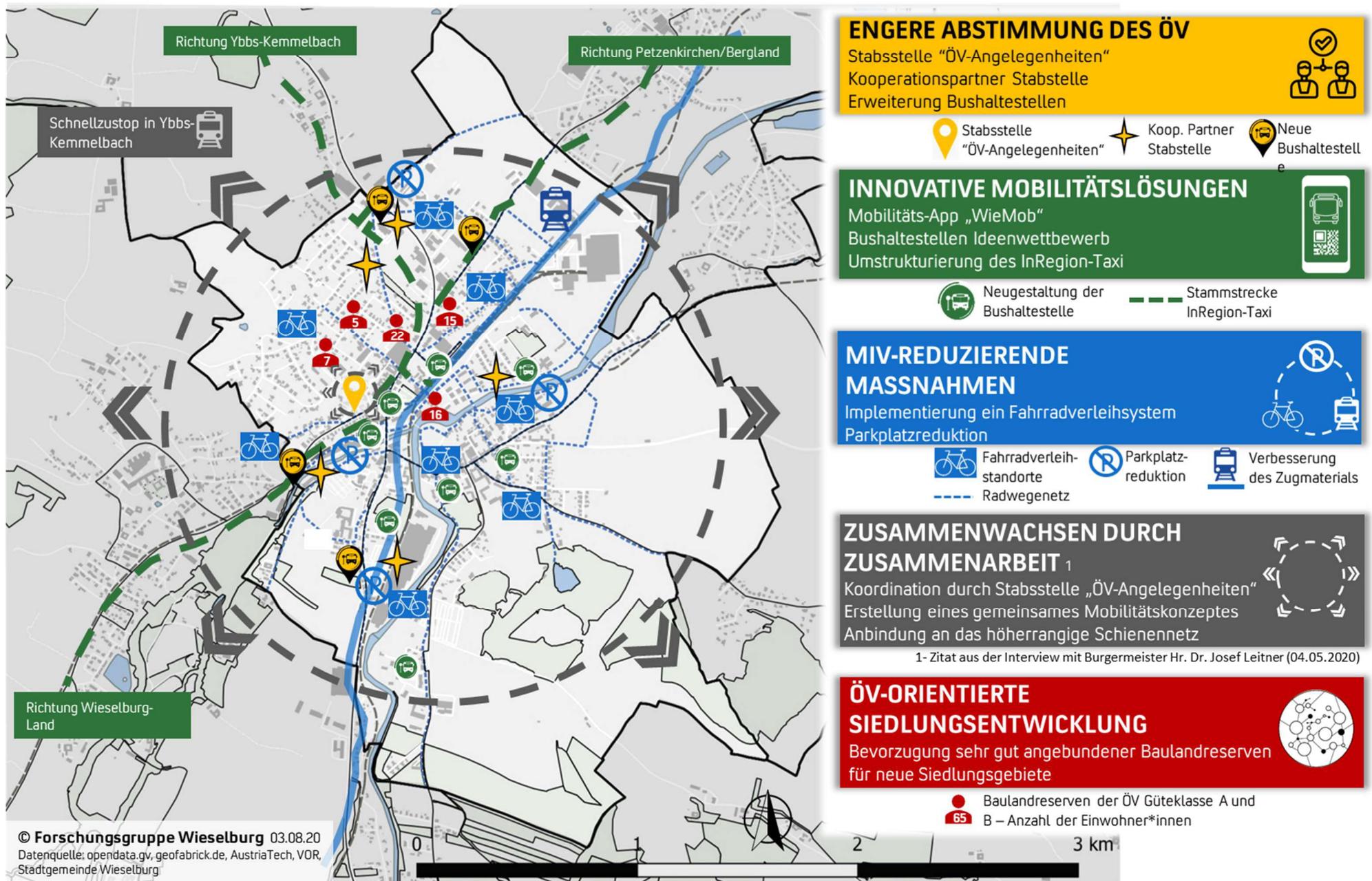


Abb. 31: Konzeptkarte - Handlungsempfehlungen für Wieselburg

## Resümee

Am Anfang dieser Forschungsarbeit standen viele Fragezeichen. Wir fragten fast schon fordernd:

„Wie kann die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedeutung der Stadtgemeinde Wieselburg als regionales Zentrum und deren „Lage an der Schiene“ die Rolle des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) stärken und welchen Beitrag kann die Stadtgemeinde Wieselburg zu einer nachhaltigen, ÖV-orientierten Entwicklung in der Region leisten?“

Wir fragten danach, welchen Beitrag Wieselburg für den ÖV leisten und wie die Stadtgemeinde diesen stärken kann. Auf den vorherigen Seiten haben umfassend dargestellt, wie Wieselburg im regionalen Kontext organisatorisch und strukturell positioniert ist. Wieselburg wurde als Tor

zwischen den Bezirken Melk und Scheibbs, als Zentrum der Kleinregion InRegion und weiter als regionales Versorgungszentrum von Scheibbs, ja als „Heimliche Bezirkshauptstadt“, herausgearbeitet. Wieselburgs Ausgangslage (siehe Stärken und Schwächen in der SWOT) sind für eine Kleinstadt an der Schiene sehr solide und mit den zentralen Versorgungsfunktionen für InRegion und den Bezirk Scheibbs gab es ausreichend Anknüpfungspunkte für Handlungsempfehlungen den ÖV über die Steuerung von Angeboten zu stärken. Kurz und mittelfristig steht Wieselburg vor den klassischen Herausforderungen vieler Kleinstädte im Ländlichen Raum (siehe dazu Chancen und Risiken in der SWOT), allen voran der Demographische Wandel und Siedlungsdruck nebst ÖV Angeboten für die sich neu austarierenden

Altersschichten. Wieselburg hat diese Trends erkannt und mit den Konzepten „Wieselburg 2030“ die Bevölkerung in diese Planung mit einbezogen und in der gemeindeübergreifenden Kooperation der InRegion die schon angezählten Kirchtürme angefangen zu überwinden. Auf dieser kooperativen Planungsgrundlage konnten in den vergangenen Jahren die Projekte Umfahrung realisiert und das Radwegenetz konzeptioniert werden.

Nachdem wir erkannt haben, dass Gemeinden nur einen eingeschränkten Einfluss auf die Planung und Umgestaltung der ÖBB Regionalbahnen haben können, blieben und zur Beantwortung unserer Forschungsfrage vordergründig nur die indirekten Stärkungen der zentralen Versorgungsfunktion der Stadt: Hervorzuhe-

ben sind die Attraktivierung der liniengebundenen (Buslinie über FH nach Ybbs, Niederflerbus, neue Haltestellen bei FH und ZKW), linien(un)gebundenen (Stammstrecke InRegion-Taxi) und individuellen (Radwegenetz, App für Fahrgemeinschaften) Infrastruktur. Daran anschließend konnten wir über die ÖV-Güteklassen aufzeigen, welche Siedlungspotentiale der Baulandreserven in hochrangiger Anbindung zur „Lage an der Schiene“ auszumachen sind und wie etwa über das Radwegenetz auch Siedlungsgebiete in Entfernung zum Zentrum an den Bahnhof herangerückt werden können. Um eine striktere Parkraumbewirtschaftung wird jedoch auch Wieselburg nicht herumkommen, wie wir mit den MIV reduzierenden Maßnahmen aufzeigen.

Wieselburg, Kleinstadt am Land, Tor zwischen Bezirken, Zentrum von Kleinregion und Bezirk, kommt nicht nur in der Versorgung der Region eine zentrale Rolle zu, sondern ebenso in der Vermittlung der Interessenslagen. Wieselburg kann „zwischen den Stühlen“, entlang von Parteilinien und konkurrierenden Interessen moderieren. Der Leitsatz „Zusammenwachsen durch Zusammenarbeit“ betont die gut vernetzte Informalität der regionalen Einzelperspektiven auf Ebene der InRegion. Wir empfehlen die guten Erfahrungen der Informalität durch formelle Stellen zu stärken. Eine Stabsstelle ÖV-Angelegenheiten mitsamt Kooperationspartner\*innen der Stadtgesellschaft kann Mobilität koproduzierend ausrichten und

in den Fokus der nachhaltig ausgerichteten Stadtpolitik setzen. Auf Anregung Wieselburgs könnten Stabsstellen für ÖV-Angelegenheiten auch in den Gemeinden der InRegion gegründet werden, perspektivisch: In den Gemeinden entlang der Erlauftalbahn. In Verhandlungen mit der niederösterreichischen Landesregierung kann informelle Zusammenarbeit verstrickt mit formellen Stellen langfristig die Forderung der Kleinstädte an der Schiene nach einer Bahnstrecke im Erlauftal sichern..

# Übersicht Interviews

## **Via Videokonferenz:**

- 04.05.2020 JOSEF LEITNER: seit 2019 BGM Wieselburg
- 18.05.2020 OLIVER WURZ: Rosinak & Partner - Mobilitätskonzept 2018
- 20.05.2020 IRENE WEIß: ehemalige Vizebürgermeisterin und Autorin von „Lebensader Erlauftalbahn“
- 27.05.2020 LORENA MAIERHOFER: Leiterin Fachbereich Marketing & Studienbereich Campus FH Wieselburg
- 27.05.2020 ROBERT GNANT: ÖBB-Betriebsmanager und seit 2019 Gemeinderat in Wieselburg
- 03.06.2020 STEFAN HAUPTMANN: General Plant Manager ZKW

## **Schriftlich:**

WERNER ROHER: Direktor Messe Wieselburg (4. Juni)

BERNHARD ZEHETGRUBER: NÖ.regional GMBH: Regionales Mobilitätsmanagement – Hauptregion Mostviertel (15 Mai)

# Abbildungsverzeichnis

<b>Abb. 1:</b> Baustelle Umfahrung Wieselburg © Paul Plutsch .....	1
<b>Abb. 2:</b> Verortung Wieselburgs im Untersuchungsgebiet „Kleinstädte an der Schiene“ .....	1
<b>Abb. 3:</b> Methoden und Ablauf; (eigene Darstellung).....	3
<b>Abb. 4:</b> Haltestellenkategorien (© ÖROK 2007) .....	5
<b>Abb. 5:</b> ÖV-Güteklassen (© ÖROK 2007) .....	5
<b>Abb. 6:</b> ÖV-Güteklassen InRegion .....	6
<b>Abb. 7:</b> ÖV-Güteklassen Stadtgemeinde Wieselburg .....	7
<b>Abb. 8:</b> Bevölkerungsentwicklung 1991-2019 und -prognose bis 2040) .....	8
<b>Abb. 9:</b> Schüler*innen und Student*innen in Wieselburg (Stand: 2011).....	9
<b>Abb. 11:</b> FH Wieselburg (© FH Wr. Neustadt) .....	9
<b>Abb. 10:</b> Gymnasium Wieselburg (eigene Aufnahme) .....	9
<b>Abb. 12:</b> Einpendler*innen nach Wieselburg .....	10
<b>Abb. 13:</b> Auspendler*innen aus Wieselburg.....	11
<b>Abb. 14:</b> Bahnverbindungen St. Pölten Hbf – Pöchlarn – Wieselburg – Scheibbs (Mo-Sa); (eigene Darstellung) .....	12
<b>Abb. 15:</b> Nutzer*innen InRegion-Taxi .....	13

<b>Abb. 16:</b> aus den Interviews induktiv codierte Themen.....	15
<b>Abb. 17:</b> thematische Blöcke der Stakeholder-Befragung.....	18
<b>Abb. 18:</b> Bereiche aus denen die befragten Stakeholder kommen (in Klammer die Anzahl der Stakeholder .....	18
<b>Abb. 20:</b> Beurteilung der Erlauftalbahn in der Stakeholder-Befragung (in Prozent); n=19.....	19
<b>Abb. 19:</b> Beurteilung des Mobilitätsangebots in der Stakeholder-Befragung (in Prozent); n=19 .....	19
<b>Abb. 21:</b> Analyse des Netzwerks der Mobilitäts-Akteur*innen .....	20
<b>Abb. 22:</b> SWOT / Themenbereich: Zentraler Ort .....	21
<b>Abb. 23:</b> SWOT / Themenbereich: Arbeit/Bildung .....	22
<b>Abb. 24:</b> SWOT / Themenbereich: Kooperation .....	23
<b>Abb. 25:</b> SWOT / Themenbereich: Mobilität.....	25
<b>Abb. 26:</b> Gleisübergang am Bahnhof (eigene Aufnahme).....	26
<b>Abb. 27:</b> Busbahnhof (eigene Aufnahme).....	26
<b>Abb. 17:</b> SWOT-Analyse.....	27
<b>Abb. 29:</b> Wettbewerb BUS:HALT (Quelle: <a href="http://www.ktn.gv.at">www.ktn.gv.at</a> ).....	30
<b>Abb. 30:</b> Baulandreserven der Güteklassen A und B Wieselburgs.....	35
<b>Abb. 31:</b> Konzeptkarte - Handlungsempfehlungen für Wieselburg.....	36

# Literatur

ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) (Hrsg.) (2016): Mobilitätssicherung im ländlichen Raum. Herausforderungen. Handlungsfelder. Empfehlungen. - München.; auch online unter: [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/fi\\_mobilit%C3%A4tsicherung\\_l%C3%A4ndlicher\\_raum\\_0216\\_257264.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_mobilit%C3%A4tsicherung_l%C3%A4ndlicher_raum_0216_257264.pdf) (15.06.2020).

AK (Arbeiterkammer - Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien) (Hrsg.) (2013): Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich. - Wien.; auch online unter: [https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/Verkehr\\_und\\_Infrastruktur\\_49.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/Verkehr_und_Infrastruktur_49.pdf) (15.06.2020).

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2015): Ausbau der Schieneninfrastruktur in Niederösterreich. Vortrag.; auch online unter: [http://www.stadt-umland.at/fileadmin/sum\\_admin/uploads/sum\\_forum\\_2016\\_oepnv/10\\_aichinger\\_Vortrag\\_Schieneninfrastruktur\\_SUM\\_5.09\\_Endfassung.pdf](http://www.stadt-umland.at/fileadmin/sum_admin/uploads/sum_forum_2016_oepnv/10_aichinger_Vortrag_Schieneninfrastruktur_SUM_5.09_Endfassung.pdf) (15.06.2020)

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2015): Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+.; auch online unter: [http://www.noe.gv.at/noe/NOEL\\_Mobilitaetskonzept\\_180815\\_Druckversion.pdf](http://www.noe.gv.at/noe/NOEL_Mobilitaetskonzept_180815_Druckversion.pdf) (15.06.2020).

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2015): Regionalentwicklung im NÖ Alpenraum am Beispiel des individuellen und öffentlichen Verkehrs. Vortrag gehalten am 30.09.2015 in Lunz am See.; auch online unter: [https://www.cipra.org/de/cipra/oesterreich/files/CIPRA\\_30092015\\_Popp.pdf](https://www.cipra.org/de/cipra/oesterreich/files/CIPRA_30092015_Popp.pdf) (15.06.2020).

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2017): Mobilitätspaket Niederösterreich 2018–2022.; auch online unter: [http://www.noe.gv.at/noe/Mobilitaetspaket-Niederoesterreich\\_2018-2022\\_ES.pdf](http://www.noe.gv.at/noe/Mobilitaetspaket-Niederoesterreich_2018-2022_ES.pdf) (15.06.2020).

BAKE D. (2009): CarSharing – eine Option für kleine Kommunen?. - In: In: LandInForm 3, 24.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)

BMEL (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft) (Hrsg.) (2019): Ländliche Regionen verstehen Fakten und Hintergründe zum Leben und Arbeiten in ländlichen Regionen. - Berlin.; auch online unter: [https://www.zukunftsforum-laendliche-entwicklung.de/fileadmin/SITE\\_MASTER/content/Dokumente/Downloads2015/BMEL\\_Laendlich\\_Bro\\_2015\\_barrierefrei.pdf](https://www.zukunftsforum-laendliche-entwicklung.de/fileadmin/SITE_MASTER/content/Dokumente/Downloads2015/BMEL_Laendlich_Bro_2015_barrierefrei.pdf) (15.06.2020).

- BMLRT (Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus) (Hrsg.) (2018): Mobilität im Tourismus. Ausgangssituation und Trends.; online: <https://www.bmlrt.gv.at/tourismus/tourismuspolitische-themen/tourismusbilidat/tourismusbilidat-trends.html> (15.06.2020).
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (Hrsg.) (2016): Schwerpunkt Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung. Vortrag gehalten am 16.11.2016.; auch online unter: [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u\\_Region/1.0-EREK/OEREK\\_2011/PS\\_RO\\_Verkehr/Infrastrukturtag\\_2016/Siedlungsentwicklung-%c3%96V\\_WAMPERA\\_2016-11-16.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.0-EREK/OEREK_2011/PS_RO_Verkehr/Infrastrukturtag_2016/Siedlungsentwicklung-%c3%96V_WAMPERA_2016-11-16.pdf) (15.06.2020).
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (Hrsg.) (o.J.): ISR. Intermodale Schnittstellen im Radverkehr. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb für Verwaltung, Verkehrsdienstleistungsanbieter und Planer. Handbuch.; auch online unter: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/ISRHandbuch-1.pdf> (15.06.2020)
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) und ÖBB INFRASTRUKTUR AG (2017): BahnRaum. Schienenorientierte Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung; online: [https://projekte.ffg.at/anhang/5b7fb03379c99\\_Handbuch\\_1701009\\_final.pdf](https://projekte.ffg.at/anhang/5b7fb03379c99_Handbuch_1701009_final.pdf) (15.06.2020)
- BMWFW (Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft) (Hrsg.) (2014): Nachhaltige Mobilität im Tourismus Leitfaden. - Wien.; auch online unter: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:a3d83af4-66bf-4dc9-8778-a2ae0a17a436/leitfaden\\_mobilitaet.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:a3d83af4-66bf-4dc9-8778-a2ae0a17a436/leitfaden_mobilitaet.pdf) (15.06.2020).
- DEFFNER J. (2009): Von Mobilitätsbedürfnissen zu zukunftsfähigen Angeboten. - In: LandInForm 3, 18-19.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)
- DEGEL C. (2017): Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Prioritäten in der Siedlungsentwicklung oder "Es braucht nicht überall alles". Vortrag gehalten am 24.10.2017 in Aargau.; auch online unter: [https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news\\_section\\_file/file/4294/praes-06\\_degelo.pdf?lm=1509527784](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4294/praes-06_degelo.pdf?lm=1509527784) (15.06.2020).
- GEMEINDEN DER INREGION (2017): Vertrag zur Führung einer Kleinräumigen öffentlichen Mobilitätslösung (IN-Region-Taxi) in der Kleinregion IN-Region.
- GÜNTHER S. (2009): Auch in Zukunft mobil auf dem Lande?. - In: LandInForm 3, 12-14.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)

- HOLZER V., MOLITOR R. und ZEHETGRUBER Ch. (2015): Klimaaktiv mobil – die Klimaschutzinitiative des BMLFUW im Verkehrsbereich: zwei Beispiele. - In: Regionale Schienen 3, 36-37.; online auch unter: [https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:692e082d-7bc5-4888-af5c-8114cf41d3e4/2015-F-03\\_S30-37.pdf](https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:692e082d-7bc5-4888-af5c-8114cf41d3e4/2015-F-03_S30-37.pdf) (15.06.2020).
- HOLZ-RAU Ch. (2018): Motorisierter Individualverkehr. - In: ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. - Hannover, 1577-1584.
- HOLZ-RAU Ch. und SCHEINER J. (2016): Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken? - In: Raumforschung und Raumordnung 74 (5), 451–465.; auch online unter: <https://content.sciendo.com/downloadpdf/journals/rara/74/5/article-p451.xml> (15.06.2020).
- JACOBY Ch. und BRAUN N. (2016): Neue Mobilitätsformen und -technologien. Merkmale und Potenziale für eine nachhaltige Raumentwicklung. - In: WAPPELHORST S. und JACOBY Ch. (Hrsg.): Potenziale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung. - Hannover, 1-47.; auch online unter: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49821-1> (15.06.2020).
- JANSEN U. (2009): Zahlt sich mehr Flexibilität im Nahverkehr aus?. - In: LandInForm 3, 20-21.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)
- MAYER-ERTL K., HOLZER V. und LUNG E. (2015): Nachhaltige Mobilität im Tourismus erfordert kooperative Lösungen. - In: Regionale Schienen 3, 32-35.; online auch unter: [https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:692e082d-7bc5-4888-af5c-8114cf41d3e4/2015-F-03\\_S30-37.pdf](https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:692e082d-7bc5-4888-af5c-8114cf41d3e4/2015-F-03_S30-37.pdf) (15.06.2020).
- MEYER J. (2013): Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung. Grundlagen und Lösungsvorschläge. - Wiesbaden.
- NÖ REGIONAL GMBH (Hrsg.) (2019): Regionales Mobilitätsmanagement. Hauptregion Mostviertel.; auch online unter: [https://www.noeregional.at/fileadmin/root\\_noeregional/dokumente/Mobilit%C3%A4t/Folder\\_Mobilita%CC%88t\\_Mostviertel\\_2019.pdf](https://www.noeregional.at/fileadmin/root_noeregional/dokumente/Mobilit%C3%A4t/Folder_Mobilita%CC%88t_Mostviertel_2019.pdf) (15.06.2020).
- NOVÖG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft MBH) (Hrsg.) (2011): Die neue Landesbahn. Vortrag gehalten am 26.01.2011.; auch online unter: <https://niederosterreich.gruene.at/themen/verkehr/enquete-alles-auto-oder/dr-stindl-noevog.pdf> (15.06.2020).
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg.) (2018): ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016). Analysen zum ÖV und MIV. - Wien. (= ÖROK-Schriftenreihe 203); auch online unter: [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/publikationen/Schriftenreihe/203/OEROK-SR\\_203\\_web.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Schriftenreihe/203/OEROK-SR_203_web.pdf) (15.06.2020).

- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2017): ÖREK-Partnerschaft. „Plattform Raumordnung & Verkehr“. Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen. Abschlussbericht. - Wien.; auch online unter: [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u.\\_Region/1.OEREK/OEREK\\_2011/PS\\_RO\\_Verkehr/OeV-G%C3%BCteklassen\\_Bericht\\_Final\\_2017-04-12.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_RO_Verkehr/OeV-G%C3%BCteklassen_Bericht_Final_2017-04-12.pdf) (15.06.2020).
- ÖROK (Österreichischen Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2015): ÖREK-Partnerschaft. „Plattform Raumordnung & Verkehr“. Bericht der ÖREK-Partnerschaft zu „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“. - Wien.; auch online unter: [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u.\\_Region/1.OEREK/OEREK\\_2011/PS\\_RO\\_Verkehr/Empfehlungspapier\\_final\\_2015-03-31.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_RO_Verkehr/Empfehlungspapier_final_2015-03-31.pdf) (15.06.2020).
- PFEIFER S. (2017): Analyse der Wirkungen disperser Siedlungsstrukturen auf die Verkehrsmittelwahl unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung gezeigt am Linzer Umland. - Diplomarbeit, Technische Universität Wien, Wien.; auch online unter: <http://repositum.tuwien.ac.at/obvutwhs/download/pdf/1793313?originalFilename=true> (15.06.2020).
- RICHTER S. (2009): „Mobilität wird individueller“. - In: LandInForm 3, 16-17.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)
- RITTLER Ch. (2017): ÖV-Planung am Land am Beispiel Südliches Mostviertel (NÖ). Vortrag gehalten am 18.01.2017 in Wien.; auch online unter: [https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/RingVO\\_OeffentlicherVerkehr/2017-01-18\\_rittler.pdf](https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/RingVO_OeffentlicherVerkehr/2017-01-18_rittler.pdf) (15.06.2020).
- ROSINAK & PARTNER (Hrsg.) (2018): Mobilitätskonzept Wieselburg. - Wieselburg.
- SCHEDLMAYER RAUMPLANUNG ZT GMBH (Hrsg.) (2018): INREGION. Koordinierung der raumplanerischen Gemeindeentwicklungen. Planungsbericht.
- SCHENK E. (2009): Sektorenübergreifende Angebote: Gut gedacht, schwer gemacht. - In: LandInForm 3, 22.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)
- SCHIEFELBUSCH M. (2018): Öffentlicher Personenverkehr. - In: ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. - Hannover, 1631-1637.

- SCHLUMP Ch. (2015): Intermodal, multimodal, supermodal? Aktuelle und künftige Mobilität unter der Lupe. - In: Informationen zur Raumentwicklung 2, 83-92.; auch online unter: [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2015/2/Inhalt/dl-schlump.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2015/2/Inhalt/dl-schlump.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (15.06.2020).
- SCHULZ A. (o.J.): Bahnverkehr.; online: <https://www.tourismus-schulz.de/verkehr-und-tourismus/bahnverkehr> (15.06.2020).
- SCHWARZ J. und ASCHE H. (2007): GIS als Instrument zur Bewertung von Streckenstilllegungen im Regionalbahnverkehr. – In: STROBL, BLASCHKE und GRIESEBNER (Hrsg.): Angewandte Geoinformation 2007. Beiträge zum 19. AGIT-Symposium. – Salzburg, 709-717.
- SCHWILLINSKY S., WEISS L. und HERBST S. (2018): ÖV-Güteklassen – ein Werkzeug zur Analyse der Versorgung eines Standortes mit ÖV. – In: Journal für Angewandte Geoinformatik 4, 212-217.; auch online unter: <https://www.researchstudio.at/wp-content/uploads/2019/08/Herbst-2018.pdf> (15.06.2020).
- SEGERT A. (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen. - In: Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft., 3, 1-17.; auch online unter: <https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:e35cdd20-6249-4dba-9682-9ecc126a659a/Astrid%20Segert%20-%20Mobilit%C3%A4tsorientierungen%20-%20eigenst%C3%A4ndiger%20Faktor%20f%C3%BCr%20die%20Entwicklung%20nachhaltiger%20Mobilit%C3%A4t.pdf> (15.06.2020).
- SIEDENTOP S., ROOS S. und FINA S. (2013): Ist die „Autoabhängigkeit“ von Bewohnern städtischer und ländlicher Siedlungsgebiete messbar? Entwicklung und Anwendung eines Indikatorenkonzepts in der Region Stuttgart - In: Raumforschung und Raumordnung 71, 329–341.; auch online unter: <https://content.sciendo.com/downloadpdf/journals/rara/71/4/article-p329.xml> (15.06.2020).
- SIEGMANN J. (2018): Schienenverkehr. - In: ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. - Hannover, 2107-2117.
- STADTGEMEINDE WIESELBURG (Hrsg.) (2016): Wieselburg 2030. Wir planen Zukunft. Stadtentwicklungskonzept für die Stadtgemeinde Wieselburg. - Wieselburg.
- STADTGEMEINDE WIESELBURG (Hrsg.) (o.J.): Der Bahnhof.; online, [https://www.wieselburg.gv.at/Der\\_Bahnhof](https://www.wieselburg.gv.at/Der_Bahnhof) (15.06.2020).

- STADTGEMEINDE WIESELBURG, PLANUM und GUT&CO (Hrsg.) (2020): Radverkehrskonzept Stadtgemeinde Wieselburg. - Workshop gehalten am 15.01.2020 in Wieselburg.
- STS (Institut für Technik und Wissenschaftsforschung) und VERKEHRPLUS (2016): Mikro-ÖV Strategie Steiermark. - Graz.; auch online unter: [https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12559834\\_135144166/a7f29dbb/Mikro-%C3%96V-Strategie\\_8.1\\_Web.pdf](https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12559834_135144166/a7f29dbb/Mikro-%C3%96V-Strategie_8.1_Web.pdf) (15.06.2020).
- TAMME O. (2015): Mobilität im ländlichen Raum (eine Bestandsaufnahme). - In: Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft., 3, 1-10.; auch online unter: [https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:26eacbb9-d2c2-405f-b11d-e4113f8dd833/08\\_Tamme\\_Mobilit%C3%A4t\\_laendlicherRaum.pdf](https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:26eacbb9-d2c2-405f-b11d-e4113f8dd833/08_Tamme_Mobilit%C3%A4t_laendlicherRaum.pdf) (15.06.2020).
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.) (2014): Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern.; online: <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2013-2017/2014-02%20Mikro-OeV/VCOe-Factsheet%20Mikro-OeV.pdf> (15.06.2020).
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.) (2016): „Bewusstseinsbildung für Öffentlichen Verkehr an Schulen und Kindergärten“. VCÖ-Hintergrundbericht. - Wien.; auch online: unter: [http://www.metamorphosis-project.eu/sites/default/files/downloads/vcoe\\_hintergrundbericht\\_oef-fischool\\_20160425.pdf](http://www.metamorphosis-project.eu/sites/default/files/downloads/vcoe_hintergrundbericht_oef-fischool_20160425.pdf) (15.06.2020)
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.) (2018): VCÖ: Mobilitätsarmut in Österreich vor allem in ländlichen Regionen verbreitet. VCÖ: Öffentlicher Verkehr, Gemeinde-Busse und bessere Rad-Infrastruktur erhöhen soziale Fairness.; online: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-mobilitaetsarmut-in-oesterreich-vor-allem-in-laendlichen-regionen-verbreitet> (15.06.2020).
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.) (2019): In Gemeinden und Regionen Mobilitätswende voranbringen.; auch online unter: [https://publik.tu-wien.ac.at/files/publik\\_278774.pdf](https://publik.tu-wien.ac.at/files/publik_278774.pdf) (15.06.2020).
- VOR (Der Verkehrsverbund) (Hrsg.) (2016): Mobil im südlichen Mostviertel. online: <https://www.wieselburg.gv.at/system/web/Get-Document.ashx?fileid=1148569&cts=1490085014> (15.06.2020)
- VOR (Der Verkehrsverbund) (Hrsg.) (o.J.): Linienfahrpläne Wieselburg. online: <https://p2w.vor.at/api/pdf/ttb?line%5B0%5D=vor%3A90667%3A+%3AH%3Aj20&line%5B1%5D=vor%3A90674%3A+%3AR%3Aj20&line%5B2%5D=vor%3A90675%3A+%3AR%3Aj20&line%5B3%5D=vor%3A90685%3A+%3AR%3Aj20&line%5B4%5D=vor%3A01120%3AL%3A>

H%3Aj20&line%5B5%5D=vor%3A76YD5%3A+%3AR%3Aj20&line%5B6%5D=vor%3A90670%3A+%3AR%3Aj20&line%5B7%5D=vor%3A90674%3A+%3AH%3Aj20&locationTitle=Wieselburg&query=Wieselburg (15.06.2020).

WAGNER P. und DUKIEWICZ G. (2009): Dank Verkehrsoptimierung ausgeschlafen zur Schule. - In: LandInForm 3, 23.; auch online unter: <http://docplayer.org/11624160-Mobilitaet-im-laendlichen-raum.html> (15.06.2020)

WITTOWSKY D. und AHLMEYER F. (2018): Verkehr im ländlichen Raum. - In: ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. - Hannover, 2791-2797.

WOLF H. (2014): Intermodales Verkehrskonzept für den ländlichen Raum Lösungsansatz eMORAIL. - Vortrag gehalten am 22.10.2014 in Wiener Neustadt.; auch online unter: [https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/arbeitswegependler/Praesentation\\_Helmut\\_Wolf\\_22.10.2014.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/arbeitswegependler/Praesentation_Helmut_Wolf_22.10.2014.pdf) (15.06.2020).

ZIBUSCHKA F. (2012): NÖ-Strategie. Strategie für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum. Vortrag gehalten am 18.06.2012 in Ernstbrunn.; auch online unter: [https://static.rm-waldviertel.at/21/download/ch\\_bildung/zibuschka\\_praesentation.pdf](https://static.rm-waldviertel.at/21/download/ch_bildung/zibuschka_praesentation.pdf) (15.06.2020)