



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Stadt Zwettl und der Verkehr –  
Prozesse und Veränderungen des Verkehrssystems  
von 1900 bis heute“

Verfasser

Daniel Mistelbauer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2014

Studienkennzahl lt. Studienblatt:  
Studienrichtung lt. Studienblatt:

A 190 313 333  
Lehramtsstudium  
UF Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung  
UF Deutsch

Betreuer:

a.o. Univ. Prof. Mag. Dr. Peter Eigner

### **Eidesstattliche Erklärung**

Hiermit erkläre ich eidesstattlich, dass die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst wurde. Ich habe alle direkten und indirekten Zitat deutlich gekennzeichnet und die Quellen im Literaturverzeichnis korrekt angegeben.

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Die im Anhang vorhandenen Fotografien wurden von mir selbst erstellt.

## **Gender Erklärung**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Diplomarbeit die Sprachform des generischen Maskulinums angewendet. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

## **Vorwort**

Das Verfassen einer Diplomarbeit kann ein hartes Stück Arbeit sein. Man muss dafür viel Zeit aufwenden, sich in eine Thematik vertiefen, man muss sich auch in Geduld üben und es wird auf jeden Fall die Eigenschaft des eigenen Durchhaltevermögens auf die Probe gestellt. Jedoch stellen meines Erachtens diese prüfenden Aspekte den wirklichen Reiz einer solchen Herausforderung dar und genau deswegen geschah abgesehen von der Bewältigung dieser bereits erwähnten Prüfsteine vor allem eines: ich hatte Spaß.

Mein persönlicher Anspruch war es, diesen einmaligen Vorgang des Verfassens einer Diplomarbeit als eine Gelegenheit dafür zu sehen, dass ich mich in einem für mich wichtigen Themenbereich wissenschaftlich betätigen kann. Dadurch kam auch die Wahl meines Themas zustande, die mit der sehr zeitintensiven Arbeit in verschiedenen Archiven verbunden war. Hier zeigte sich während der Recherche eine der größten Herausforderungen, da die jeweiligen Bestände in dem von mir gewählten Zusammenhang noch nicht betrachtet bzw. wissenschaftlich bearbeitet wurden. Schon im Laufe meines Studiums zeigte sich, dass ich ein großes Interesse für die Arbeit mit archivarischen Beständen habe und somit konnte ich eine weitere Vorliebe ausleben.

Zusammenfassend sehe ich diese Diplomarbeit zwar auch als ein hartes Stück Arbeit, das mir viel Geduld und Fleiß abverlangte. Doch vielmehr sehe ich sie als eine einmalige Gelegenheit, sich mit einem persönlichen Thema auseinanderzusetzen und gleichzeitig den eigenen Interessen nachzugehen.

Mein Dank gilt dem Betreuer dieser Arbeit, Herrn a.o. Univ. Prof. Dr. Peter Eigner, der mir sowohl bei der Auswahl meines Themas als auch bei der Durchführung meine Freiheiten ließ und mich bei entscheidenden Punkten hilfreich unterstützte.

Abschließend möchte ich noch speziell meinen Eltern Gertrude und Karl Mistelbauer danken, die mir meine Ausbildung finanziell ermöglicht und mich während der Zeit meines Studiums immer unterstützt haben.

Lichtenau im Waldviertel, im November 2014

Daniel Mistelbauer

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	Seite 6
1.1. Aufbau der Arbeit	
1.2. Methodisches Vorgehen	
2. Grundlagen.....	Seite 11
2.1. Die Stadt Zwettl - Charakterisierung	
2.2. Stadtentwicklungsgeschichte	
2.3. Stadtentwicklungsmodelle	
2.4. Die Theorie der Zentralen Orte und die Stadt Zwettl	
3. Verkehr.....	Seite 35
3.1. Regional- bzw. Wirtschaftspolitik und Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich	
3.1.1. Entwicklung des niederösterreichischen Verkehrsnetzes	
3.1.2. Raumordnung in Niederösterreich	
3.1.3. Regionalwirtschaftliche Entwicklung des Waldviertels	
3.2. Das Verkehrssystem der Stadt Zwettl	
3.2.1. Autoverkehr bzw. Straßen und Brücken	
3.2.2. Eisenbahnverkehr	
3.2.3. Öffentlicher Verkehr	
3.2.4. Fußgänger- und Radfahrerverkehr	
3.2.5. Parkplätze	
3.3. Beispiele für Veränderungen	
3.4. Ausblick	

4. Umfahrung.....	Seite 91
4.1. Grundlagen und Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	
4.2. Das konkrete Projekt – die Umfahrungsstraße von Zwettl	
4.3. Ergebnisse	
5. Zusammenfassung.....	Seite 113
6. Literatur- und Quellenverzeichnis.....	Seite 117
7. Abbildungsverzeichnis.....	Seite 123
8. Anhang.....	Seite 124

## **1. Einleitung**

Es folgt eine kurze Einführung sowohl in das Thema der hier vorliegenden Abhandlung, inklusive einer Erörterung der damit verbundenen konkreten Fragestellung an die Thematik, als auch in den grundlegenden Aufbau sowie eine kurze Bemerkung zur Methode der Erarbeitung. Das Herzstück dieser Abhandlung ist eine Fallstudie zu der Kleinstadt Zwettl in Niederösterreich. Ein besonderer Forschungsschwerpunkt wurde auf die Entwicklung des Verkehrskonzepts der Stadt selbst und auch der umliegenden Region gelegt. Damit sind einerseits der Bezirk Zwettl, andererseits aber auch angrenzende Bezirke wie Krems-Land, Gmünd, Horn und Waidhofen an der Thaya gemeint. Zeitlich begrenzte sich die Forschung dabei vorwiegend auf das 20. Jahrhundert, aber auch der Zeitraum des noch sehr jungen 21. Jahrhunderts wird aufgrund von für diesen Zeitraum geplanten Projekten sowie interessanten Konzepten und Prozessen eine Rolle spielen. Diese zeitliche Einschränkung kommt dadurch zustande, dass eine intensive und vor allem umfassende Auseinandersetzung erfolgen soll.

Die Auswahl der Stadt Zwettl als Beispiel für eine Fallstudie lässt sich durch verschiedene Aspekte erklären: Das persönliche Forschungsinteresse an der Geschichte der Stadt gründet auf der Herkunft des Autors und der Verbundenheit zum Forschungsbereich. Hier sei zu erwähnen, dass auch schon einige kleine Forschungsarbeiten durchgeführt wurden. Die Beschäftigung mit dem Themenfeld der Stadtentwicklung bzw. Stadtwirtschaft und hier speziell dem Bereich des Verkehrssystems stellt nun eine weitere wichtige Ergänzung zu den bereits durchgeführten Recherchen dar.

Auf den ersten Blick erscheint die Beschäftigung mit dem Verkehrssystem einer mehr oder weniger entlegenen Kleinstadt im Waldviertel aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens im Vergleich zu Großstädten wie Wien oder Berlin als keine große Schwierigkeit oder besondere Aufgabe und vielleicht vielen als nicht untersuchungswert. Doch bei einer genaueren und intensiven Beschäftigung können dabei viele essentielle Punkte behandelt werden, und genau hier konnte die Basis für die Forschungsarbeit gelegt werden.

Eine besondere Herausforderung bestand darin angesichts einer relativ geringen Anzahl von bereits getätigten Forschungen mit der Kombination von theoretischen Stadtentwicklungsmodellen und hauptsächlich Primärquellen zu sowohl für die Forschung neuen, als auch vielleicht für die Stadtgemeinde Zwettl nützlichen Ergebnissen zu kommen.

Die Forschungsfragen zu dieser Thematik lauten folgendermaßen:

*„Welche Prozesse und Veränderungen können im Falle des Verkehrssystems der Stadt Zwettl und der umliegenden Regionen im Zeitraum vom 20. bis zum 21. Jahrhundert?“*

*„Lässt sich dabei eine Verbindung mit theoretischen Stadtentwicklungsmodellen ausmachen?“*

In diesen sehr umfangreichen Forschungsfragen finden sich nun zwei Begriffe, auf die nun näher eingegangen wird. Der Begriff „*Verkehrssystem*“ umfasst hierbei einen weiten Bereich. Es wird einerseits die Entwicklung des innerstädtischen Straßennetzes im angegebenen Zeitraum und die dadurch entstandenen Auswirkungen auf den Berufs- sowie Privatverkehr behandelt und andererseits stehen auch Punkte wie öffentliche Verkehrsmittel, die vorhandenen Eisenbahnlinien und Großraumprojekte wie der Bau von Umfahrungsstraßen zur Entlastung des Stadtverkehrs im Blickpunkt. Durch diese Breite des Begriffs soll eine größtmögliche Abdeckung der vielfältigen Entwicklungen des Verkehrssystems gewährleistet werden.

Der zweite große in den Forschungsfragen enthaltene Begriff ist jener der „*theoretischen Stadtentwicklungsmodelle*“. Kurz ist hiermit eine Einbindung bzw. Kombination dieser Forschungsmodelle in die Arbeit mit Primärquellen (Stadtpläne, historische Karten etc.) gemeint. Diese Abhandlung sollte also nicht nur eine ausschließlich quantitative Erhebung von gegenwärtigen bzw. vergangenen Daten werden, sondern die Erkenntnisse aus dem beforschten Material mit Theorien und Argumentationen aus der Forschungsliteratur zu einem aussagekräftigen Ganzen kombinieren.

## 1.1. Aufbau der Arbeit

Der Aufbau der Arbeit lässt sich anhand der einleitenden Erklärungen folgendermaßen beschreiben, wobei zuerst zwei inhaltliche Themenblöcke behandelt werden:

Das Kapitel mit dem Titel „*Die Stadt Zwettl*“ dient als Grundlage für die weiteren Ausführungen und zur Vorstellung des beforschten Themengebiets. Neben einer Charakterisierung und einem Blick auf die Stadtentwicklungsgeschichte erfolgt auch eine Verknüpfung mit Stadtentwicklungsmodellen und der sogenannten Theorie der Zentralen Orte nach Walter Christaller, um die Prozesse der Fallstudie in einen größeren Kontext einzubetten. Diese Vorgehensweise lässt sich öfter in dieser Abhandlung finden, da dadurch die doch sehr individuellen Entwicklungen einen Vergleichswert erfahren und sich so für das Verständnis besser einordnen lassen.

Der zweite thematische Block mit dem Titel „*Verkehr*“ baut auf das erste Kapitel auf und beinhaltet sowohl eine detaillierte Analyse des Verkehrssystems der Stadt Zwettl und der darin vorkommenden Prozesse bzw. die Veränderungen illustrierende Beispiele, einen Abschnitt zum Verkehr allgemein in Niederösterreich im Sinne des bereits zuvor erwähnten Vergleichs, als auch einen Ausblick auf weitere Bautätigkeiten der Stadt.

Der doch etwas größere Umfang dieser zukünftigen Projekte der Stadt zeigt, dass ihr große Entwicklungsschritte bevorstehen und daher finden sich in dieser Abhandlung neben den zwei thematischen Blöcken auch zwei exemplarische Kapitel, die eine eingehende Analyse der konkreten Vorhaben sowie eine Einbettung in den jeweiligen Kontext bieten. Dazu werden im Falle des Projekts des Baus der Umfahrungsstraße einerseits die thematischen Grundlagen betrachtet und andererseits eine Verbindung zum konkreten Bauvorhaben hergestellt, die letztlich in einer Conclusio zusammengefasst wird. Für den Abschnitt betreffend des Einkaufszentrums gibt es aufgrund des noch sehr frühen Planungsstadiums keine Möglichkeit zur Einsichtnahme von Plänen oder Aussagen zu konkreten Zahlen. Daher kommt es hier zu einer vorwiegenden Konzentration auf den Bereich der Theorie bzw. die Behandlung von raumordnungsrechtlichen sowie verkehrstechnischen Fragen.

Als Abschluss der gesamten Arbeit erfolgt ein allgemeines Fazit zu den Erkenntnissen aus der Beschäftigung mit dem Thema durch den Autor und auch ein persönliches Resümee mit den Gedanken zur Forschungsarbeit.

## 1.2. Methodisches Vorgehen

Im Großen und Ganzen ist die hier vorliegende Abhandlung als eine Kombination aus der traditionellen hermeneutischen Arbeitsweise und einer qualitativen Quellenanalyse zu verstehen. Diese Zusammenstellung ergibt sich klarerweise aus der von vornherein festgelegten Themenstellung und der darin inkludierten Forschungsfrage. Zwar gibt es einen gewissen Bestand an Forschungsliteratur für die Stadtentwicklung des gewählten Forschungsgebiets und natürlich auch für den Themenbereich des Verkehrs, doch die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Verkehrssystem der Stadt Zwettl stellt eine Neuheit dar. Aus diesem Grund war es erforderlich, die betreffenden Archivbestände der Stadtarchivs Zwettl und des Niederösterreichischen Landesarchivs zu analysieren und die einzelnen Aktenstücke hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Thematik zu interpretieren. Aufbauend darauf erfolgt in der Arbeit nun die Hypothesenbildung. Dazu sei auch noch erwähnt, dass die Arbeit nicht als bloße Zusammenfassung der bereits bestehenden Erkenntnisse aus der vorhandenen Forschungsliteratur zu sehen ist, sondern als ein neuer Beitrag von verkehrssystematischen Untersuchungen zum ausgewählten Forschungsfeld.

Als Vorbild für die hier angewandte Methode kann die vom Soziologen Philipp Mayring mitgegründete sogenannte „*qualitative Inhaltsanalyse*“ gesehen werden. Grob zusammengefasst ist ihr Ziel die systematische Bearbeitung von Kommunikationsmaterial, wobei aber nicht nur Texte, sondern auch bildliches und plastisches Material gemeint sind. Dabei werden bestimmte Aspekte aus dem gegebenen Material herausgefiltert und unter vorher festgelegten Ordnungskriterien ein Querschnitt durch dieses gelegt bzw. eingeschätzt.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl.: Mayring (2013), S. 468 ff.

Ein weiterer, in dieser Methode enthaltene Aspekt ist die sogenannte „*Dokumenten- und Aktenanalyse*“. Laut diesem Ansatz werden die analysierten Dokumente nach dem Grundverständnis der qualitativen Forschung als eigenständige methodische und situativ eingebettete Leistungen ihrer Verfasser verstanden und somit ergibt sich eine spezifische Zugangsweise durch den Forschenden, der die Dokumente zu einer selbstständigen Datenebene werden lässt.<sup>2</sup>

Aus dieser methodischen Grundlegung ergibt sich die Erkenntnis, dass die analysierten Archivbestände als in ihrem Entstehungskontext verhaftete Datenebenen verstanden werden müssen und damit ein Grundsatz für die in dieser Abhandlung erfolgten Analysen festgelegt wird.

Als Abschluss der Einleitung erfolgt noch eine letzte, aber deswegen nicht minder wichtige Bemerkung: Es ist ausdrücklich nicht das Ziel dieser Arbeit, irgendwelche Lösungen oder Rezepte für den Umgang mit den derzeitigen Verhältnissen bzw. Probleme des Verkehrssystems der Stadt Zwettl, für die Belebung der Innenstadt oder für das Verhindern der Abwanderung bereitzustellen. Gleichzeitig distanzieren mich hiermit auch von jeglichen politischen Färbungen, Projekten und Ideen. Der einzige Zweck der Beschäftigung mit diesen Themen ergibt sich aus dem persönlichen Interesse für die historischen Entwicklungen und dem Drang, diesen für die Gesellschaft elementaren Prozessen in einer wissenschaftlichen Art und Weise nachzugehen.

---

<sup>2</sup> Vgl.: Wolff (2013), S. 503 ff.

## 2. Grundlagen

In diesem Kapitel werden die bereits in der Einleitung erwähnten Aspekte in Bezug auf die Charakterisierung der Stadt Zwettl, die Stadtentwicklungsgeschichte und in weiterer Folge auch die „*Theorie der Zentralen Orte*“ in Verbindung mit dem Untersuchungsgebiet näher betrachtet. Als abschließenden Punkt erfolgt die Auseinandersetzung mit allgemeinen Stadtentwicklungsmodellen inklusive einer Verbindung der dabei enthaltenen Parallelen zur Stadt Zwettl. Diese vier Thematiken sind für eine weitere Analyse des Verkehrssystems der Stadt im folgenden dritten Kapitel essentiell und bedürfen daher einer detaillierten Behandlung.

### 2.1. Die Stadt Zwettl - Charakterisierung

Mit dem Begriff der „*Charakterisierung*“ ist in diesem Zusammenhang eine genauere Darstellung des beforschten Stadtgebiets gemeint. Das Ziel ist es dabei, dieses Stadtgebiet, die dort vorhandene Infrastruktur und auch die geographischen Begebenheiten der Leserin bzw. dem Leser soweit nahezubringen, dass eine für das Verständnis der Ausführungen zum Verkehrssystem notwendige Vorstellung und damit eine Basis für die damit verbundenen Argumentationen entstehen kann.

Der Name „*Zwettl*“ bzw. „*Zwetel*“ wird erstmals in der Gründungsurkunde des nahe gelegenen Stifts aus dem Jahr 1139 genannt und das Stadtrecht ist seit dem Jahr 1200 gültig.<sup>3</sup>



Abbildung 1 – Lage der Stadt Zwettl mit markierter Umgebung (Bezirk Zwettl)

<sup>3</sup> Vgl.: Pongratz / Hakala (1980), S. 17

„Zwettl“ ist nicht nur die Bezeichnung für die Stadt, sondern auch für den gleichnamigen politischen Bezirk, und daher sei darauf hingewiesen, dass im Verlauf dieser Arbeit das Untersuchungsgebiet durchgehend als „Stadt Zwettl“ bzw. „Stadt“ statt nur „Zwettl“ bezeichnet wird. Die Stadt Zwettl gilt als das geographische Zentrum der Region Waldviertel im nordwestlichen Niederösterreich. Sie stellt mit einer Fläche von 256 Quadratkilometern die viertgrößte Stadtgemeinde Österreichs nach Sölden, Wien und Wolfsberg in Kärnten dar.

Die Stadt selbst hatte im Jahr 2011 3922 Einwohner<sup>4</sup> und lässt sich daher nach Heineberg aufgrund ihrer Einwohnerzahl als sogenannte „Landstadt“ definieren.<sup>5</sup>

Gelegen ist das Untersuchungsgebiet in einem Talkessel an einem charakteristischen Flussknoten der vier Flüsse Gradnitzbach, Zwettl, Sierningbach und Kamp auf 520 Meter Seehöhe. Gerade diese Lage kann man als eine wichtige Grundlage für die Entwicklungen des Verkehrssystems annehmen, da dadurch sehr individuelle Anforderungen an die Bevölkerung und deren im Laufe der Zeit entstehende sowie sich immer weiter entwickelnde Mobilität in Form des motorisierten Individualverkehrs vor allem im Laufe des 20. Jahrhunderts gegeben waren bzw. weiterhin sind.

Die Stadt Zwettl ist heute ein wichtiger Standort für viele Betriebe aus verschiedensten Bereichen des Gewerbes bzw. Handels wie zum Beispiel der Firmengruppe Kastner oder der österreichweit größten Filiale der Raiffeisen Lagerhaus GmbH und dieser Umstand spielt auch bei der Planung und Entstehung des Verkehrssystems bzw. der Erreichbarkeit von zum Beispiel Verwaltungsinstitutionen für die Bevölkerung des Bezirks eine wichtige Rolle. Es dürfen dabei aber auch nicht die rund 3900 Einwohner der Stadt außer Acht gelassen werden, da es für sie genauso ein wichtiges Kriterium darstellt, wie diese verschiedenen Punkte zur Gestaltung und Verwaltung ihres Lebens erreicht werden können.

---

<sup>4</sup> <http://www.statistik.at/blickgem/rg3/g32530.pdf> (online am 13. 8. 2013)

<sup>5</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 27 ff.

Die eben erwähnten Bewohner und wirtschaftlichen Betriebe der Stadt teilen sich auf die folgenden Stadtteile auf:

- Zwettl-Stadt (Stadtkern)
- Neu-Zwettl (Nordwesten)
- Syrnau (Südosten)
- Oberhof (Nordosten)
- Bozener-/Kamp-Siedlung (Norden)
- Propstei (Süden)
- Moidrams (Südwesten)
- Gewerbepark Nord bzw. Süd (Osten)

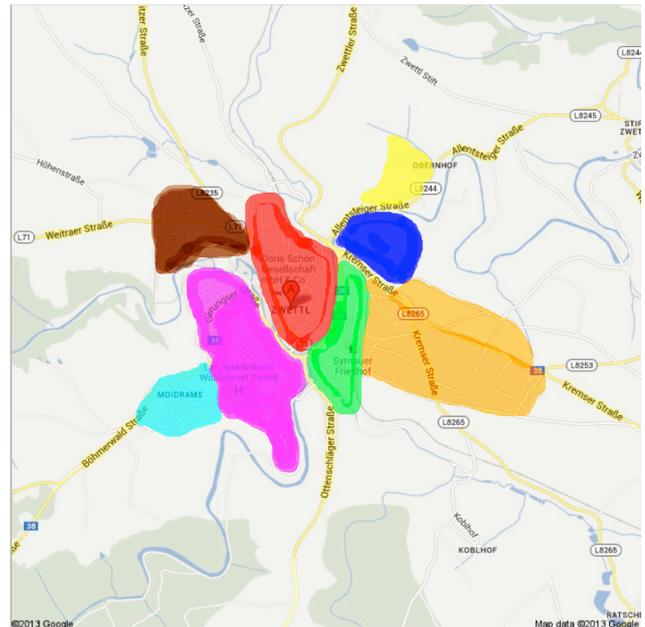


Abbildung 2 – Stadtteile der Stadt Zwettl

Der Stadtkern bzw. dessen Erweiterung Neu-Zwettl sind der Standpunkt verschiedener Institutionen der Stadtverwaltung wie zum Beispiel der Stadtgemeinde, zahlreicher Einzelhandelsbetriebe sowie von Lokalitäten und auch Wohngebäuden. Hier findet sich auch der für die Betrachtung der Geschichte des Verkehrssystems essentielle Bahnhof, auch wenn dieser für den heutigen Verkehr nahezu bedeutungslos ist.

Die sogenannte Syrnau im Südosten der Stadt besteht hauptsächlich aus Wohngebäuden und dort findet sich auch die seit 1617 nachweisbare und für die Stadt namensgebende Zwettler Brauerei, da im Jahr 2000 der Titel „*Braustadt*“ zur Würdigung der langen Bautradition als Beiname beschlossen wurde.<sup>6</sup>

Im nördlichen Bereich befinden sich die Stadtteile Oberhof und Bozener-/Kamp-Siedlung. Ausgehend von im Jahr 1939 fünf angelegten Doppelhäusern entwickelte sich hier in den 1960er Jahren ein vorwiegend aus Wohnhäusern bestehendes neues Siedlungsgebiet. Das ursprünglich eigenständige Dorf Moidrams im Südwesten ist mittlerweile zum größten Teil mit dem Stadtgebiet verwachsen und kann somit auch aus Sicht des Verkehrssystems als Stadtteil gesehen werden.

<sup>6</sup> Vgl.: Knittler (2004)

Im Osten des Stadtgebiets erstreckt sich der jüngste Stadtteil, der im Laufe des letzten Drittels des 20. Jahrhunderts angelegt wurde. Bis zum Frühjahr 2014 wurde hierfür noch die etwas irreführende Bezeichnung „Industriezone“ verwendet. Hier finden sich jedoch diesem Namen nicht ganz gemäß hauptsächlich Wirtschaftseinrichtungen, Lagerhallen und auch Handels- bzw. Gewerbebetriebe. Aus diesem Grund kam es erst vor kurzem zur Neubenennung mit den Titeln „Gewerbepark Nord“ für den Teil nördlich der Kremser Straße (B38) bzw. „Gewerbepark Süd“ für den Abschnitt südlich dieser.<sup>7</sup>

Zuletzt bleibt der Stadtteil Propstei im Süden des Untersuchungsgebietes. Dieser ist auf einer der insgesamt fünf Erhebungen im Umfeld der Stadt, dem sogenannten Propsteiberg, gelegen und die dort befindliche Kirche als eines der ältesten Bauwerke der Stadtgeschichte ist gleichzeitig sowohl Namensgeber für den hauptsächlich aus Wohngebäuden bestehenden Stadtteil, als auch wird sie als einer der Ausgangspunkte der Entwicklungsgeschichte der Stadt Zwettl angenommen.<sup>8</sup>

## 2.2. Stadtentwicklungsgeschichte

Zusätzlich zur Charakterisierung der Stadt ist es für das Verständnis der Argumentationen rund um die Prozesse und Veränderungen des Verkehrssystems essentiell nicht nur den Ist-Stand der Stadt Zwettl zu kennen, sondern auch deren Entwicklungsgeschichte zu beleuchten. Dazu folgt in diesem Abschnitt ein kurzer Abriss zur Entstehung der Stadt, jedoch immer im Hinblick auf das in dieser Arbeit im Zentrum stehende Verkehrssystem.

Als Ausgangspunkte für die Entwicklung der Stadt können einerseits das im Jahr 1139 durch den Orden der Zisterzienser gegründete und etwas abseits des heutigen Stadtgebiets gelegene Stift Zwettl und andererseits, wie bereits weiter oben erwähnt, die Propstei als ältestes Baudenkmal der Stadt angesehen werden.<sup>9</sup> Daneben sei auch darauf hingewiesen, dass die Anlage und Entwicklung einer Siedlung von den morphologischen Voraussetzungen weitgehend abhängig sind.

---

<sup>7</sup> Vgl.: <http://www.meinbezirk.at/zwettl-niederoesterreich/chronik/industriezone-bekommt-neuen-namen-d890125.html> (online am 10. 09. 2014)

<sup>8</sup> Vgl.: Hermann (1964), S. 9

<sup>9</sup> Vgl.: Hermann (1964), S. 8

Genau dieser Umstand und die besonderen Begebenheiten in Form einer Mischung aus Hügelland, Talkessel und Flussknoten veranlassten wohl die Kuenringer in ihrer Funktion als österreichisches Ministerialengeschlecht zur Wiederaufnahme einer Siedlung in diesem Gebiet in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Es sei an dieser Stelle nämlich auch darauf verwiesen, dass bereits vor dem oft genannten Gründungsdatum 1139 ein slawisches Dorf bestanden haben dürfte.<sup>10</sup>

In diesem Zeitraum fand eine generelle Kolonisation des heutigen Waldviertels statt und so kann die Entstehung der Stadt Zwettl eher als Bestandteil einer allgemeinen Tendenz gesehen werden, anstatt sie als einsames Vordringen in einen unbekanntem Teil des Landes einzuordnen. Überhaupt konnten sich die Kuenringer als Ausgangspunkt für die wirtschaftliche sowie kulturelle Entwicklung dieses Landteils verantwortlich zeichnen.

In den Jahren 1230/31 wurde die die Propsteikirche umgebende Anlage inklusive des dort bestehenden Dorfs im Zuge des Ministerialenaufstandes zerstört und nicht wieder aufgebaut.<sup>11</sup> Daraufhin entschied man sich wahrscheinlich im Gegensatz zu einer auf einem Berg gelegenen Burg und einem sie umgebenden Dorf in diesem Zeitraum zur Anlage einer Burgstadt im nahegelegenen Tal beim Zusammenfluss der Flüsse Zwettl und Kamp als neuen Ausgangspunkt. Es sei jedoch an dieser Stelle noch angemerkt, dass diese vor der ersten Stadterweiterung erfolgten Schritte in der Stadtentwicklung jedoch jüngsten Forschungen zufolge<sup>12</sup> als ungesichert angesehen werden müssen, womit die wirkliche Lage der hier angenommenen Kuenringerburg sowie des Dorfes Zwettl lediglich im Bereich der Vermutungen belassen werden muss.

---

<sup>10</sup> Vgl.: Bartonek (1993), S.401

<sup>11</sup> Vgl.: Hermann (1964) S. 9

<sup>12</sup> Vgl.: Knittler (2004)

Die von einer im Laufe der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts neu errichteten Stadtmauer umgebene kleine Stadt wurde an der westlichen Seite vom oberen zum unteren Rand von einer Straße, der heutigen Landstraße, durchzogen und diese kann für den damaligen Zeitraum als Hauptverkehrsachse bezeichnet werden.<sup>13</sup> Entlang dieser auf einem Felsplateau gelegenen Straße entwickelte sich der mittelalterliche Stadtkern inklusive einem Markt.

An den jeweiligen südwestlichen sowie nordwestlichen Enden dieses zentralen Bereiches entstanden im Spätmittelalter Gassen mit Kleinhäusern. Im Unterschied zur damaligen Gewohnheit, eine Burg als Mittelpunkt einer Siedlung zu errichten, lässt sich im Falle des hier vorhandenen Untersuchungsgebiets keine solche Einrichtung finden.<sup>14</sup>

Von diesem Punkt aus begann jedenfalls die Stadt Richtung Nordosten bergauf zu wachsen und erhielt um 1231 ihre erste planmäßige Stadterweiterung mit dem heutigen sogenannten „*Neuen Markt*“. Damit erhielt die Stadt Zwettl jenen Grundriss, der bis ins 19. Jahrhundert in seiner Form erhalten bleiben sollte und als charakteristisch für das Stadtbild gilt. Bereits einunddreißig Jahre zuvor hatte diese entstehende Siedlung das Stadtrecht durch den Babenbergerherzog Leopold VI. erhalten.<sup>15</sup> Die Verleihung des Stadtrechtsprivilegs vom 28. Dezember 1200 bzw. die damals unterfertigte Urkunde stellt keine eigentliche Verleihung eines Stadtrechts dar, denn ihre Bedeutung liegt eher auf der durch Leopold VI. verwendeten Bezeichnung „*urbanos nostros Zwetlenses*“, also „*den Zwettler Bürgern*“. Von da an gilt Zwettl jedenfalls als Stadt und war damit nicht mehr nur als Ort mit Marktfunktion anzusehen.<sup>16</sup> Die hier bezeichnete Siedlung ist somit als zweiter siedlungsgeschichtlicher Abschnitt in der Entwicklung der Stadt Zwettl anzusehen.

Bereits für das 12. und 13. Jahrhundert kann man die noch junge Stadt Zwettl als wichtigen Verkehrsknotenpunkt charakterisieren, da zu dieser Zeit dort schon reger Fisch- und Salzhandel betrieben wurde. Dieser kam durch die Verbindung nach Krems über eine alte Salzstraße zustande, also ein alter Handelsweg auf dem hauptsächlich Salz transportiert wurde.

---

<sup>13</sup> Vgl.: Hermann (1964), S. 10

<sup>14</sup> Vgl.: Knittler (2004)

<sup>15</sup> Vgl.: Hermann (1964), S. 12

<sup>16</sup> Vgl.: Strohmayer (1968), S. 368

Von Südböhmen aus reichte die sogenannte „*Fischstraße*“ über Weitra in die Stadt Zwettl und bot den böhmischen Händlern damit eine Verbindung, um ihre Waren zu transportieren und anbieten zu können.<sup>17</sup> Rückblickend kann man der eigentlich recht ungünstig gelegenen Siedlung eine für die Zeit des Hochmittelalters gut entwickelte Verkehrsanbindung zugute halten.

Neben den bereits genannten Anbindungen finden sich sowohl lokale Wege zu umliegenden Siedlungen, als auch Fernverkehrswege wie zum Beispiel die damalige Gföhler Straße mit einem Verlauf bis zur Kampmündung.<sup>18</sup>

Im Falle der damals umliegenden Siedlungen, die später zur Vorstadt wurden, zeigt sich eine weitere Besonderheit. Denn beispielsweise die Syrnau sowie der Oberhof dürften bereits vor der eigentlichen Stadtgründung bestanden haben, da sie ebenfalls unter den damaligen schon weitaus länger bestehenden Klosterbesitz zu zählen sind. Daher waren diese Standorte zum größten Teil für agrarische Zwecke bestimmt und als Niederlassungen für Kleingewerbe gedacht.<sup>19</sup>

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen entwickelte sich die Stadt Zwettl ab dem Spätmittelalter zu einer Ackerbürgerstadt mit verschiedensten gewerblichen Tätigkeiten. Einerseits bildeten sich agrarische Betriebsflächen sowie die dazugehörigen Wirtschaftsgebäude, andererseits war auch schon seit dem 13. Jahrhundert das Müllereigewerbe vorhanden. Als Beispiel dafür kann die Mühle in der Siedlung Oberhof aus dem Jahr 1280 genannt werden. Natürlich wurden auch die zahlreich vorhandenen Flüsse genutzt und dementsprechend fanden sich verschiedene Schleifmühlen und Schmieden, die die Wasserkraft zur Erzeugung ihrer Güter nutzten. Dieser Charakter blieb dem Stadtgebiet im Vergleich zu anderen Bezirksvororten aus dem 19. Jahrhundert auch lange erhalten.<sup>20</sup>

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts gab es für die Stadt Zwettl kein erhebliches räumliches Wachstum und auch der Anstieg der Bevölkerungszahl zeigt bis dahin keine übermäßig steile Entwicklung.

---

<sup>17</sup> Vgl.: Hermann (1964), S. 18

<sup>18</sup> Vgl.: Knittler (2004)

<sup>19</sup> Vgl.: Knittler (2004)

<sup>20</sup> Vgl.: Knittler (2004)

Durch die in den Jahren 1849/50 durchgeführte Gemeindereform wurde die sogenannte Ortsgemeinde Zwettl konstituiert. Diese setzte sich aus den Katastralgemeinden Zwettl (also die innere Stadt mit den Vorstädten Syrnau und Lederzeil), Koppenzeil, Oberhof und Böhmhof zusammen. Somit ergab sich im Jahr 1850 eine Einwohnerzahl von 2044 Menschen.

Erst mit dem Anschluss an das Bahnnetz durch die mit Mitteln der 1856 gegründeten Sparkasse der Stadt Zwettl ermöglichte Eröffnung der Lokalbahn „*Schwarzenau – Zwettl*“ im Jahr 1896 bzw. deren Verbindung mit der Franz-Josefs-Bahn sowie mit der Annexion Österreichs durch das Dritte Reich gab es auch in der Stadt Zwettl erhebliche Veränderungen hinsichtlich der Bevölkerungszahl. Im relativ kurzen Zeitraum zwischen 1934 und 1953 kamen ca. 800 Menschen mehr in der Stadt unter.<sup>21</sup> Dies bedeutete einen Zuwachs von ca. 25%, und daher musste sich die Stadt räumlich weiter ausbreiten.

Aufgrund der Tallage gab es nur sehr beschränkte Ausbaumöglichkeiten, und dadurch wurde eine Ausweitung auf die die Stadt umgebenden Hochflächen beschlossen. Diesen Schritt kann man als vorerst letzte siedlungsgeschichtliche Entwicklung sehen und das Ergebnis als „*Neu-Zwettl*“ bezeichnen.<sup>22</sup> Bereits 1904 wurde diesbezüglich ein Stadtregulierungsplan für das Villenviertel an der Gerungser Straße beschlossen. Die sogenannten „*Hochsiedlungen*“ entstanden sowohl im Südwesten in Form der „*Brüh*“, entlang der Kremser Straße im Osten in Form des Ausbaus des Stadtteils Oberhof und entlang der Weitraer Straße im Nordwesten. Die verstärkte private Bautätigkeit lässt sich folgendermaßen ausdrücken: Im Zeitraum zwischen 1945 und 2001 wurden ca. 65% der seit Ende dieser Entwicklung insgesamt 3723 bestehenden Häuser errichtet.<sup>23</sup>

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wandelte sich die Stadt Zwettl von einer Ackerbürgerstadt zu einer Schul-, Dienstleistungs-, Einkaufs- und auch immer bedeutenderen Fremdenverkehrsstadt.

---

<sup>21</sup> Ebd., S. 21

<sup>22</sup> Ebd., S. 22 ff.

<sup>23</sup> Vgl.: Knittler (2004)

Das damals noch als Industriezone benannte Siedlungsgebiet im Osten entstand als Folge dieser Entwicklungen ab 1960 und wurde hauptsächlich von Handelsbetrieben besetzt.<sup>24</sup> Es zeigt sich hier ein Prozess der zunehmenden Verstädterung:

Während man im Mittelalter noch von einer engen bzw. dichten Bebauung zum Schutz vor Feinden und der Einrichtung von geringen Fahrweiten ausgehen kann, ergab sich im 18. und 19. Jahrhundert durch die Industrialisierung und die damit einhergehende Entwicklung neuer Produktionsprozesse der Bedarf an großen Produktionsflächen.

Damit war auch die Zuwanderung aus dem ländlichen Raum verbunden, womit sich das Verlangen nach neuen Wohnungen erklärt. Als Ergebnis der Stadtentwicklungsgeschichte zeigt sich also der Anstieg des Flächenbedarfs im Produktions- und Wohnungsbereich.<sup>25</sup> Diese Art der Zersiedelung brachte wiederum neue Anforderungen an das Verkehrssystem bzw. der Verkehrserschließung mit sich. Andererseits gab es aber im Laufe der Zeit eine Weiterentwicklung der Verkehrstechnologien, um diesen neuen Begebenheiten gerecht zu werden bzw. ein stärkeres peripheres sowie wirtschaftliches Wachstum zu ermöglichen. Eine Siedlungsstruktur mit niedrigeren Dichten bringt aufgrund der größeren Entfernungen eine beträchtliche Erhöhung des Individualverkehrs mit sich. Zugleich wird hier der kausale Zusammenhang zwischen Siedlungsstrukturentwicklung und Verkehrssystem erkennbar.<sup>26</sup> Zusammenfassend kann man bei der Entwicklung der Stadt Zwettl die vier folgenden Schritte annehmen:<sup>27</sup>

1. die ehemalige „*Alt-Siedlung*“ ausgehend von der Propstei
2. die Kernstadt bzw. heutige Altstadt als Anlage im Tal im Sinne einer besseren Verkehrslage und Wehrfähigkeit
3. die jüngere Neustadt als erste Stadterweiterung mit dem heutigen Neuen Markt
4. Die Hochsiedlung bzw. sogenanntes „*Neu-Zwettl*“, bedingt durch die starke Bevölkerungszunahme im Verlauf des Zweiten Weltkriegs

---

<sup>24</sup> Vgl.: Knittler (2004)

<sup>25</sup> Vgl.: Herry (1992), S. 95 – 149, hier S. 101 ff.

<sup>26</sup> Vgl.: Ebd., hier S. 104

<sup>27</sup> Vgl.: Hermann (1964), S. 23

Solche für eine Stadt dieser Größe massiven Veränderungen in einem relativ kurzen Zeitraum von rund hundert Jahren lassen sich direkt auf das damit verbundene Verkehrssystem übertragen. Daher sollen diese Prozesse und Veränderungen im 20. und 21. Jahrhundert im dritten Kapitel dieser Arbeit anhand von illustrierenden Beispielen beleuchtet werden. Doch bevor dies in Angriff genommen werden kann, erfolgen noch zwei Exkurse einerseits in den allgemeinen Bereich der Stadtentwicklungsmodelle und andererseits in das Gebiet der Theorie der Zentralen Orte nach Walter Christaller in Verbindung mit der Stadt Zwettl. Dies soll zur Kontextualisierung der eben dargestellten Entwicklungsschritte dienen.

### 2.3. Stadtentwicklungsmodelle

Die im vorigen Abschnitt dargestellten Entwicklungen für den konkreten Fall der Stadt Zwettl lassen sich besser verstehen, wenn diese in einen übergeordneten Kontext eingebunden werden und somit einen Vergleichswert erfahren. Daher erfolgt in diesem Teil einerseits eine Betrachtung verschiedener theoretischer Stadtentwicklungsmodelle, die für das Untersuchungsgebiet aufgrund ihrer Schwerpunktsetzung eine Bedeutung haben. Andererseits soll es zu einer Verbindung der daraus gewonnenen Erkenntnisse mit den bereits festgestellten Prozessen der Stadt Zwettl kommen.

Zusammengefasst ergab sich im Laufe der historischen Entwicklung des untersuchten Gebiets ab dem 15. Jahrhundert eine Verstädterung, die sich dann ab dem 19. Jahrhundert in einem weiteren Schritt infolge der Industrialisierung und den damit einhergehenden neuen Produktionsprozessen zu einer Zersiedelung weiterentwickelte. Dieser Umstand zeigt bereits eine in Bezug auf die Beschäftigung mit Stadtstrukturentwicklungsmodellen geltende Konstante: Es gibt keine ausschließliche und alleingültige Theorie der Stadtentwicklung.<sup>28</sup> Deshalb muss auch bei der hier vorliegenden Untersuchung eines konkreten Falles auf eine differenzierte Wahrnehmung verschiedener Konzepte geachtet werden, denn jede Stadt entwickelt sich naturgemäß unter individuellen Faktoren und Ausgangsbedingungen.

---

<sup>28</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 101, zitiert nach Holz, I.-H. Stadtentwicklungs- und Standorttheorien unter Einbeziehung des Immobilienmarktes, S. 17

Eine erste Gruppe von Konzepten kann als sogenannte „*Wachstums- und Entwicklungstheorien*“ zusammengefasst werden. Sie stammen eigentlich aus dem Fach der Nationalökonomie und können in Bezug auf städtische Siedlungen durch den Bereich der Stadtwirtschaft verbunden werden. Darunter findet sich beispielsweise die vom französischen Wirtschaftswissenschaftler Francois Perroux in den 1960ern entwickelte „*Theorie der Wachstumspole*“. Der zentrale Gedanke dieses Konzepts sieht die Industrialisierung als Ausgangspunkt aller Entwicklungsbedingungen einer Stadt und als je vielseitiger sich diese erweist, desto eher hat ein Entwicklungsraum die potentielle Chance sich zu vergrößern. Denn durch eine vielseitige Industrie kann eine Ansiedlung von weiteren ergänzenden Unternehmen ausgelöst werden.

Wenn sich nun beispielsweise ein Automobilhersteller in der Nähe einer Stadt niederlässt, dann kann dies dazu führen, dass sich weitere für ihn nützliche Zuliefererindustrien auch dort Standpunkte aufbauen.<sup>29</sup>

Im konkreten Fall der Stadt Zwettl kann diese Theorie, wenn auch nur begrenzt, auf den Ausbau des Gewerbeparks im Osten seit den 1960er Jahren angewandt werden. Man kann hier zwar nicht von schwerer Industrie sprechen, doch im Prinzip greift hier der Grundgedanke des Konzepts von Francois Perroux. Als Beispiel soll hier die aus dem Waldviertel stammende Firma „*Kastner Gruppe GmbH*“ als moderner Großhändler im Lebensmittelbereich genannt werden, die sich bereits 1964 in der Zwettler Kremserstraße mit dem Bau einer neuen Lagerhalle niederließ. In den 1970er und 1980er Jahren begann eine Reihe von weiteren Gewerbetreibenden Niederlassungen in diesem Gebiet der Stadt Zwettl zu errichten, darunter auch einer der von der Verkaufsfläche her größten Raffeisenmärkte Österreichs als Teil der „*Raiffeisen Ware Austria AG*“. In Summe findet sich heute eine Vielzahl an verschiedensten Betrieben in den Gewerbeparks Nord bzw. Süd und die Tendenz ist steigend, womit auch eine Bedeutung für die Verkehrsplanung vorhanden ist. (Eine konkrete Beschäftigung mit diesem Fall wird im dritten Kapitel im Abschnitt „*Beispiele für Veränderungen*“ erfolgen.)

---

<sup>29</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 105

Die weiteren Theorien aus der ersten Gruppe von Stadtentwicklungsmodellen, wie beispielsweise das Zentrum-Peripherie-Modell nach Friedmann oder die Polarization-Reversal-Hypothese nach Richardson, sind für die hier analysierte Thematik nicht unbedingt geeignet, da sie überregional gedacht sind und somit keine konkrete Anwendbarkeit liefern.

Die sozialökologischen Theorien können als zweite Gruppe genannt werden. Diese Modelle stammen aus der sogenannten Chicagoer Schule und sie stellen den Versuch dar, die Vorgänge des Stadtwachstums und die Stadtstruktur selbst theoretisch zu durchdringen.

Wie der Name schon vermuten lässt wurde die Sozialökologie von Wissenschaftlern an der Universität Chicago nach dem Ersten Weltkrieg entwickelt, da die Stadt seit 1890 ein hohes einwanderungsbedingtes Bevölkerungswachstum mit zeitgleichen sozialen und ökonomischen Konflikten aufwies.<sup>30</sup> Auch wenn die auf die Stadt Chicago bzw. auf den nordamerikanischen Raum ausgerichteten Modelle auf den ersten Blick in dem hier dargelegten Kontext als nicht anwendbar erscheinen, so dürfen sie nicht außer Acht gelassen werden. Denn schließlich zählen sie bis heute zu den wichtigsten Stadtstrukturmodellen der Stadtforschung. Hinzu kommt, dass sie einen erweiterten Einblick in diesen hierfür wichtigen Bereich bringen und somit eine bessere Einordnung in den wissenschaftlichen Kontext ermöglichen.

Ein erstes Beispiel ist das von Ernest W. Burgess entwickelte „*Ringmodell der Stadtentwicklung*“ bzw. „*Burgess-Modell*“. Ein wesentliches Merkmal dieses Konzepts ist die grundsätzliche Bestimmung zur Erfassung eines Prozesses und nicht einer statischen Begebenheit. Erkennbar wird dies durch die von Burgess angenommene Basishypothese, dass eine Stadt von innen tendenziell in alle Richtungen gleichmäßig nach außen wächst.<sup>31</sup> Im Fall des Wachstums der Stadt Zwettl kann diese Annahme zumindest für den festgelegten Untersuchungszeitraum nur teilweise bestätigt werden.

---

<sup>30</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 109

<sup>31</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 110

Insgesamt gab es zwar mit dem Ausbau der sogenannten Hochsiedlungen eine Ausdehnung in alle Richtungen vom Stadtzentrum aus, aber durch das in den letzten ca. sechzig Jahren starke Wachstum Richtung Osten in Form des Gewerbeparks kann man nicht von einer ringförmigen Gleichmäßigkeit sprechen. Dieser Umstand dürfte aber auch mit den für das Waldviertel typischen geographischen Begebenheiten zusammenhängen, da nach Osten hin im Gegensatz zum steileren Westen und Norden ein flacheres und somit baufreundlicheres Gebiet vorhanden ist. Die hier dargestellten Ergebnisse sollte nicht dazu dienen, das „*Burgess-Modell*“ zu widerlegen, sondern lediglich den Entwicklungsprozess der Stadt Zwettl zu kontextualisieren.

Gleichzeitig mit dem von Burgess in seinem Modell beschriebenen Ausdehnungsprozess können im Fall der Stadt Zwettl auch Suburbanisierungstendenzen beobachtet werden.

Der Begriff der „*Suburbanisierung*“ bezeichnet einen Vorgang der „*Expansion der Städte in ihr jeweiliges Umland*“<sup>32</sup> und lässt sich für Europa vor allem in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg festlegen. Die damals stattfindenden Aufbauarbeiten waren vor allem mit Umstrukturierungen der Städte verbunden und diese brachten eine Ausdehnung über das bisher erreichte Stadtgebiet hinaus mit sich. Die parallel stattfindende Motorisierung des Individualverkehrs beschleunigte diesen Prozess dementsprechend, da durch die Weiterentwicklung längere Strecken in wesentlich kürzerer Zeit bewältigt werden konnten. Von einer modernen und zielgerichteten Suburbanisierung kann man aber erst ab den 1960er bzw. überhaupt erst nach dem Fall des Eisernen Vorhangs sprechen.<sup>33</sup>

Für die Stadt Zwettl lässt sich dieser allgemeine Vorgang beispielsweise auf die Bereiche der sogenannten Gewerbe- oder Industriesuburbanisierung und der tertiären Suburbanisierung begrenzen, womit eine „*intraregionale Dekonzentration von Produktion bzw. Handel und Dienstleistungen*“<sup>34</sup>, also eine Ausdehnung dieser Bereiche innerhalb der Region, gemeint ist.

---

<sup>32</sup> Heineberg (2006), S. 44

<sup>33</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 43 ff.

<sup>34</sup> Heineberg (2006), S. 44

Die Konzentration auf diese Aspekte ist deswegen notwendig, da in der allgemeinen Suburbanisierungstendenz auch die Dekonzentration der Bevölkerung vorhanden ist. In diesem Bereich kann im Fall der Stadt Zwettl jedoch aufgrund des allgemeinen Bevölkerungsschwunds des letzten Jahrhunderts<sup>35</sup> keine starke Tendenz beobachtet werden. Ein Beleg für die hier angeführte Tendenz im tertiären Sektor ist der ab den 1960er Jahren als neuer Stadtteil entstandene Gewerbepark und der gleichzeitige Rückgang der Anzahl der Geschäftsbetriebe im Stadtzentrum.

Burgess geht in seinem Modell nur von einem vorhandenen Zentrum einer Stadt aus, doch zeigt sich bei einer wachsenden Stadt, dass sich neben dem eigentlichen geographischen Zentrum auch weitere Agglomerationspunkte bilden. Diese Entwicklung hielten die auch zur Chicagoer Schule gehörenden Chauncy D. Harris und Edward Ullman im sogenannten „*Mehrkerne-Modell*“ fest. Dieses geht davon aus, dass mit der Größe einer Stadt und damit der Zunahme von verschiedenen Stadtteilen auch die Zahl von verschiedenen möglichen Stadtkernen wächst.

Beispielsweise kommen zu der Stadtmitte auch Geschäfts- bzw. Kulturzentren oder auch Industriezentren hinzu. Mit diesem Modell sollen also die zentralörtlichen Funktionen einer Stadt berücksichtigt werden.<sup>36</sup> Das „*Mehrkerne-Modell*“ erweist sich im Gegensatz zum Konzept von Burgess eher als Theorie für die Stadtstruktur denn für die Stadtentwicklung, womit es weniger zur Analyse der in einer Stadt vorhandenen Prozesse dient. Trotzdem können sozusagen verschiedene Momentaufnahmen einer Stadtstruktur miteinander verglichen werden. Im Fall der Stadt Zwettl zeigt sich im Bereich des Gewerbes die Entwicklung von mehreren Kernen. An dieser Stelle sei aber erwähnt, dass genau bei der nicht eindeutigen Definition des Begriffs „*Kern*“ eine grundlegende Schwäche des Modells liegt.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Vgl.: <http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g32530.pdf> (online am 28. 10. 2014)

<sup>36</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 114

<sup>37</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 114

Geht man nun aber nach dem Modell von Harris und Ullman vor, so finden sich in der Stadt Zwettl mehrere Gewerbe-Kerne. Einerseits können hier die Geschäftsstraßen im ältesten Bereich der Stadt genannt werden und andererseits das schon mehrmals erwähnte eher weitläufige Gewerbegebiet im Osten des Untersuchungsraums. Noch dazu soll ein derzeit in Planung befindliches Einkaufszentrum in Zentrumsnähe errichtet werden, wodurch ein weiterer Gewerbe-Kern hinzukommen würde. Unter diesem Blickwinkel wird das „*Mehrkerne-Modell*“ den Entwicklungen der Stadt Zwettl auf jeden Fall gerecht, doch trotzdem muss darauf geachtet werden, dass diese primär sozialökologischen Modelle ausschließlich auf Staaten mit freier Marktwirtschaft ausgerichtet sind und daher in Bezug auf Stadtentwicklungen nur eine begrenzte Aussagekraft haben. Trotzdem kann man sie allemal als Ausgangspunkt für weitere Stadtentwicklungsmodelle mit speziellen Schwerpunktsetzungen sehen, die sich auch auf andere Erdteile als Nordamerika beziehen.<sup>38</sup>

Einer dieser neuen Schwerpunkte, die hier Erwähnung finden sollen, beziehen sich dem Thema entsprechend auf die Stadt- sowie vor allem die Verkehrsentwicklung. In den bereits vorgestellten Modellen von Burgess bzw. Harris und Ullmann sind schon grundlegende Gedanken enthalten.

Beispielsweise wurde im „*Ringmodell der Stadtentwicklung*“ schon die Bedeutung von öffentlichen Transportmitteln für die Verteilung der Bevölkerungsgruppen in der Stadt mitbedacht, aber auch das „*Mehrkerne-Modell*“ betrachtet die Verteilung von Hauptverkehrswegen wie Straßen und Eisenbahntrassen.<sup>39</sup>

Historisch gesehen können die Modelle für Verkehrsentwicklung in einer Stadt erst für die Zeit nach der Einführung moderner Verkehrsmittel in der Mitte des 19. Jahrhunderts zur Analyse angewandt werden, da vorher jede damals schon existierende Stadt noch vorwiegend als Fußgängerstadt mit einer relativ kompakten Bauweise, einer hohen Bevölkerungsdichte und kurzen Wegen für Transporte bezeichnet werden muss. Mit der schnellen Weiterentwicklung des Transport- und Verkehrswesens wurde auch ein stärkeres peripheres Wachstum möglich, wodurch sich größere Distanzen zwischen den Wohnungen und Arbeitsplätzen ergaben.

---

<sup>38</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 115 ff

<sup>39</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 120

Ein zusätzlicher Effekt dieser Weiterentwicklung war das starke wirtschaftliche Wachstum und damit die Steigerung des allgemeinen Wohlstands. Die ersten Entwicklungsschübe müssen aber auf den Bereich des öffentlichen Verkehrs eingegrenzt werden, denn erst nach dem Zweiten Weltkrieg setzte in Europa die Massenfertigung des Automobils und damit die Revolution des motorisierten Individualverkehrs ein.<sup>40</sup> Zusammengefasst wurde mit diesen Modellen die Bedeutung der Veränderung der Verkehrstechnologien als neuer Faktor für den Prozess der Stadtentwicklung und –gliederung erkannt.

Als Parallelentwicklung zu diesen Modellen kann die Entstehung von Leitbildern des Städtebaus bzw. der Stadtstruktur gesehen werden. Während man sich in den ersten hierzu zählenden Konzepten noch vornehmlich dem Stadtgrundriss widmete, kam es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum technischen Städtebau und der Schaffung von verschiedenen Baugebietskategorien, die einen Beginn der modernen Bebauungsplanung darstellen. Die Leitbilder richteten sich dabei nach den jeweils vorherrschenden Problemen und so konzentrierte man sich um die Jahrhundertwende einerseits auf die Behebung der Wohnungsnot und andererseits auf die strukturelle Planung einer Stadt.<sup>41</sup>

Im Hinblick auf die Verkehrssysteme muss beachtet werden, dass die mehrheitliche Vorstellung von einer idealen Stadt mit Radialschema vorherrschte. Die im Modell von Thomas Fritsch im Halbkreis angeordneten Wohngebiete wurden um die zentralen Einrichtungen herum angeordnet und die Hauptstraßen als ringartige Straßenzüge zur Verbindung dieser geplant.<sup>42</sup>

Jene grundlegende Idee kann auch als Ausgangspunkt für die sogenannte „*Charta von Athen*“ herangezogen werden. Dieses Programm umfasst einen Forderungskatalog von fünfundneunzig Leitsätzen zum Städtebau und wurde auf einem internationalen Städtebaukongress in der Nähe von Athen entwickelt bzw. im Jahr 1941 anonym veröffentlicht. Darin findet sich die Grundlegung des sogenannten Funktionalismus im Städtebau, der den folgenden zentralen Leitgedanken beinhaltet: Die vier in einem Lebensraum vorhandenen Funktionen Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Verkehr sollen im Städtebau getrennt werden.

---

<sup>40</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 121

<sup>41</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 123

<sup>42</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 128

Eine Stadt soll demnach räumlich sowie funktional klar gegliedert werden, um eine konsequentere und zielgerichtete Planung zu ermöglichen bzw. Störungen zu verhindern. Eine Folge dieser in Deutschland in den 1960er Jahren in die Baugesetzgebung eingeflossenen Ideen war jedoch ein großer Flächenverbrauch. Ein weiteres Problem ergab sich dadurch bei der Erschließung von weniger verdichteten Wohnungsgebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wodurch wiederum der motorisierte Individualverkehr verstärkt wurde.<sup>43</sup>

Die Kombination der Leitbilder einer radial angelegten Stadt, inklusive der Verbindung durch ringartige Straßen, einerseits und der funktionalen Gliederung durch die Charta von Athen andererseits, stärkten die Bedeutung des bereits angesprochenen motorisierten Individualverkehrs. Dabei ist es nicht verwunderlich, dass das von Hans Bernhard Reichow entwickelte Konzept der „*autogerechten Stadt*“ ab den 1960er Jahren großen Anklang in der Städtebauplanung fand und somit zu einer neuen Leitidee wurde.<sup>44</sup> Das Grundkonzept sieht dabei vor, dass alle Planungen an die Bedürfnisse des Autos angepasst werden und dessen Benutzer ungehindert an ihr Ziel gelangen können.

Der eigentliche Sinn und Zweck dahinter war es, die sehr engen und seit dem Mittelalter bestehenden Stadtkerne an die Bedürfnisse der Autofahrer anzupassen und somit die Erreichbarkeit von Punkten innerhalb der Stadt zu erhöhen.

Die Stadt Zwettl kann in dieser Hinsicht als Paradebeispiel gesehen werden, denn trotz des eigentlich dicht bebauten Stadtzentrums und den oftmals engen Gassen gelangt man mit dem Auto an nahezu fast jeden Ort. Jedoch sind in diesem Konzept nicht nur die Erreichbarkeit, sondern auch die ungehinderten Flüsse aller Verkehrsteilnehmer, also jene des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs in Form von Fahrrad- und Fußverkehr, enthalten. In diesem Fall müssen für die Stadt Zwettl doch mehrere Missstände aufgezeigt werden.

---

<sup>43</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 128 ff.

<sup>44</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 130

Ein Beispiel zum Hinweis auf hier mehrere eingelagerte Probleme stellt der Bereich der Landstraße bzw. Hamerlingstraße im Zentrum der Stadt dar. Auf beiden Seiten dieser Straßen finden sich viele Einkaufsmöglichkeiten und dementsprechend kommt es hier zu einem großen Aufkommen an die Straßen kreuzenden Fußgängern und Radfahrern, die ihren Erledigungen nicht mit einem Auto nachgehen müssen oder wollen und auch nicht eine ausreichende Anzahl an Schutzwegen zur Überquerung vorfinden. Trotzdem sind sowohl die Landstraße als auch die Hamerlingstraße in Ermangelung an alternativen Streckenführungen als stark frequentierte Durchzugsstraßen zu kennzeichnen. Diese beiden nur schwer vereinbaren Umstände passen nicht in jenen Teil des Konzepts einer funktional gegliederten bzw. autogerechten Stadt, der die ungehinderten Flüsse aller Verkehrsteilnehmer vorsieht, da sich das hohe Aufkommen an Fußgängern sowie Radfahrern und der auf diese Route gezwungene Durchzugsverkehrs gegenseitig behindern. Als Alternative bzw. Kompromiss für alle Beteiligten in Form der Verkehrsteilnehmer und auch der Geschäftstreibenden der Stadt kann hier im Zusammenwirken mit der derzeit in Bau befindlichen Umfahrung die Errichtung einer Begegnungszone sowohl für die Landstraße als auch für die Hamerlingstraße in Betracht gezogen werden.<sup>45</sup>

Die hier dargestellte Situation zeigt auch, warum das Konzept der autogerechten Stadt relativ bald nach seiner Aufnahme in die Baugesetzgebungen immer kritischer gesehen wurde.

Die funktionale Gliederung einer Stadt und damit auch des Verkehrs kann nicht einseitig auf den motorisierten Individualverkehr bzw. Berufsverkehr ausgerichtet erfolgen, da es dadurch zu sozialen Fehlentwicklungen, wie zum Beispiel vermehrte Unfälle, Lärm und Feinstaubbelastung kommen kann.

Angesichts dieser Entwicklungen kann die Stadt Zwettl nicht gerade als beispielhaft gelten, da hier vor allem im Stadtzentrum ein hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist und bis auf teilweise durch Ampeln geregelte Schutzwege keine funktionstrennende Aufgliederung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer vorzufinden ist.

---

<sup>45</sup> Vgl.: <http://kurier.at/chronik/niederoesterreich/buerger-und-kaufleute-sehen-begegnungszone-als-chance/52.505.702> (6. 10. 2014)

Abschließend können die hier erwähnten Modelle bzw. Leitbilder allesamt als nicht hundertprozentig zutreffend klassifiziert werden, doch ein Modell erwies sich als besonders geeignet für die Analyse der Stadt Zwettl und diesem ist daher im weiteren Verlauf ein eigener Abschnitt gewidmet.

#### 2.4. Die Theorie der Zentralen Orte und die Stadt Zwettl

Die Theorie bzw. das System der Zentralen Orte, von Walter Christaller in den 1930er Jahren entwickelt, ist ein Raumordnungskonzept, wobei Siedlungen nach ihrer Bedeutung für das Umland in zentrale Orte verschiedener Klassen eingeteilt werden. Die Hauptaufgabe von Städten besteht darin, im Mittelpunkt eines Gebietes zu sein, doch um diesen eingrenzenden Begriff zu umgehen, wird bei diesem System vom Mittelpunkt bzw. geometrischen Ort eines Bereichs ausgegangen. Der Begriff der „*Bedeutung*“ eines Zentralen Ortes wird von Christaller nicht mit der Größe oder der Summe des wirtschaftlichen Wirkens erklärt, sondern als „*Ergebnis des Zusammenwirkens der wirtschaftenden Bewohner*“.<sup>46</sup> Dieses Wirken beschreibt er dabei als das Leben einer Stadt, und es steht nicht unbedingt in direktem Zusammenhang mit der Einwohnerzahl.<sup>47</sup> Das Ziel dieses Konzeptes ist es die räumliche Verteilung von Siedlungen zu erklären bzw. Regelmäßigkeiten darin zu erkennen.

Hinzu kommt, dass dieses Modell von Regierungen bei der Raumordnungsplanung und Infrastrukturplanung angewendet wurde bzw. in modifizierter Version noch immer angewendet wird.<sup>48</sup> Es handelt sich hier also um eine Gliederung von Städten als Zentrale Orte mit bestimmten Funktionen, anders gesagt um Städtehierarchien im Hinblick auf ihre Versorgungsfunktion.

Somit kann man auch die Stadt Zwettl aufgrund der dort zu findenden Verwaltungsinstitutionen, den verfügbaren Angeboten des tertiären Sektors (Handel, Gesundheits-, Rechtswesen-, einfache Serviceleistungen) und schließlich ihrer Funktion als Bezirkshauptstadt als Ort mit zentraler Bedeutung für sein Umland definieren. Dieser Umstand erlaubt prinzipiell eine Verbindung des Untersuchungsgebietes mit den Überlegungen von Walter Christaller, die nun in diesem Abschnitt ausgeführt wird.

---

<sup>46</sup> Christaller (1968), S. 26

<sup>47</sup> Vgl.: Christaller (1968), S. 23 ff.

<sup>48</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 86

Die Basis dieses Systems der Zentralen Orte ist die einfache Überlegung, wie oft welche Art von Gütern oder Dienstleistungen von Bewohnern eines Gebiets in Anspruch genommen werden. Aufgrund der einfacheren Erreichbarkeit lassen sich häufiger benötigte Güter oder Dienstleistungen in zentraler Lage lokalisieren. Im Gegensatz dazu brauchen weniger benötigte Güter bzw. Dienstleistungen ein größeres Einzugsgebiet, um wirtschaftlich erfolgreich sein zu können.<sup>49</sup> Die praktische Bedeutung des hier nur kurz dargestellten Modells der Zentralen Orte nach Walter Christaller erlebt seit den 1990er Jahren einen Wiederaufschwung und dies schlägt sich auch in der Raumordnungspolitik auf europäischer Ebene nieder. Schließlich ist das Modell auch von grundsätzlicher Bedeutung für die Zentralitätsforschung und Raumplanung.<sup>50</sup>

Ein Zentraler Ort ist einerseits eine Standortkonzentration von Gütern und Dienstleistungen anbietenden Einrichtungen und andererseits eine Siedlung mit einer Versorgungsfunktion für sie selbst bzw. ihr Umland.<sup>51</sup> Jedoch gestaltet sich die Verbindung durch die von Christaller vorausgesetzten außerordentlich restriktiven Annahmen für dieses Modell der Zentralen Orte mit einem realen Untersuchungsgebiet wie der Stadt Zwettl eher schwierig.

Vor allem dem im Modell enthaltenen Verhalten eines wirtschaftlich völlig rational handelnden Menschen bzw. „*homo oeconomicus*“ und den räumlichen Ausgangsbedingungen einer vereinfachten Wirtschaft in einem homogenen Raum kann dabei schwer Rechnung getragen werden.

Die von Christaller vorgenommene Einstufung in hierarchisch geordnete Größenklassen bzw. Zentralitätsstufen ergibt zwar eine prinzipielle Ähnlichkeit zwischen dem Modell und einer empirischen Erfassung, aber auch erhebliche Unterschiede.<sup>52</sup> Die von verschiedenen Seiten an das Modell herangetragene Kritik und dabei vor allem an den beiden darin enthaltenen Prämissen in Form des „*homo oeconomicus*“ und des vollkommenen Marktes brachte eine Anpassung an die Wirklichkeit hervor. Im Hinblick auf das Thema dieser Forschungsarbeit ist vor allem der Punkt der Mehrfachausrichtung der Konsumenten auf mehrere Zentren bzw. die Variabilität der Zentrenbezogenheit hervor zu streichen.

---

<sup>49</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 86

<sup>50</sup> Ebd., S. 92 ff.

<sup>51</sup> Ebd., S. 87

<sup>52</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 89 ff.

Gerade im ländlichen Bereich, in dem sich die Stadt Zwettl ohne Zweifel befindet, hat die zunehmende Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs zu deutlich vergrößerten Aktionsradien der Konsumenten und infolgedessen zu einer höheren Bereitschaft, verschiedene Zentren aufzusuchen, geführt. Eine weitere Wirklichkeitsanpassung kam hinzu, indem die Verteilung Zentraler Orte nicht allein auf ökonomische Gründe zurückzuführen ist.<sup>53</sup>

Die Stadt Zwettl kann somit nicht als ausschließlicher Zentraler Ort für die dort ansässige Bevölkerung und jene aus dem Umland gesehen werden, da es für sie im Laufe des 20. Jahrhunderts immer leichter wurde, auch umliegende Zentren wie zum Beispiel die Stadt Krems oder die Stadt Horn aufzusuchen. Wenn nun auch die von Kritikern geforderten nicht-wirtschaftlichen Faktoren wie zum Beispiel die Politik und die Verwaltung mitbedacht werden, bedeutet dies eine weitere Ausdifferenzierung. Denn in diesem Fall ist es den Bewohnern der Stadt teilweise nicht möglich, einfach einen anderen Zentralen Ort für ihre Erledigungen aufzusuchen.

Da nun ein Zentraler Ort nicht nur aus einem räumlichen Punkt besteht, sondern sich in Summe aus seinen hierarchisch gegliederten Funktionsbereichen Umland, Hinterland und Einflussgebiet zusammensetzt ist die Bezeichnung „*Zentralörtlicher Bereich*“ angebrachter und weniger irreführend. Zu diesen Bereichen kommt nun eine sogenannte „*Viererstufung*“<sup>54</sup> der zentralen Orte dieser Bereiche hinzu.

Die Stadt Zwettl lässt sich als „*Zentraler Ort höherer Ordnung*“ einstufen. Auf dieser dritten von insgesamt vier Stufen wird der Zentrale Ort von den Einwohnern zur Deckung des allgemeinen episodischen und speziellen Bedarfs genutzt.<sup>55</sup> Als „*Zentraler Ort höherer Ordnung*“ hat die Stadt Zwettl alle drei Funktionsbereiche – Umland, Hinterland und Einflussgebiet - inne. Wäre die Stadt ein „*Zentraler Ort mittlerer Ordnung*“ würde sie nur ein Um- und Hinterland umgeben. Ein „*Zentraler Ort unterer Ordnung*“ verfügt nur über ein Umland als Funktionsbereich.

---

<sup>53</sup> Ebd., S. 90

<sup>54</sup> Ebd., S. 91

<sup>55</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 91

Die Stadt Zwettl als einen Zentralen Ort höchster Ordnung zu definieren wäre zu weit gegriffen, da hiermit „überregionale Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturzentren im Range von Metropolen“<sup>56</sup> bezeichnet werden. Die empirische Erfassung von „Zentralörtlichen Bereichen“ kann auf drei verschiedene Arten erfolgen:<sup>57</sup>

- Analyse der Ausstattung
- Bestimmung der Zentralität mittels Beschäftigtenzahlen
- Erfassung der Inanspruchnahme Zentraler Orte

Im Rahmen dieser Abhandlung erfolgt als eine Art Kurzfassung dieser sonst doch recht aufwendigen Untersuchungen eine Analyse des regionalen Struktur- und Entwicklungsplans der Planungsregion Zwettl, der im Jahr 1979 von der niederösterreichischen Landesregierung veröffentlicht wurde. Bereits zehn Jahre zuvor wurde mit dem Inkrafttreten des Niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes von der ÖVP ein Leitbild in Anlehnung an die Theorie der Zentralen Orte nach Christaller herausgegeben.<sup>58</sup>

In diesem wird die Stadt Zwettl als Zentraler Ort der Stufe IV definiert. Im Vergleich dazu ist laut diesem Plan die Stadt Krems ein Zentraler Ort der Stufe V und die Stadt Weitra ein Zentraler Ort der Stufe III. Die Stadt Zwettl wird somit auf eine Stufe mit zum Beispiel Horn oder Amstetten gestellt.<sup>59</sup> Einen wichtigen Aspekt stellen hier in Zusammenhang mit dem Modell der Zentralen Orte und des Verkehrssystems die Erreichbarkeitsverhältnisse dar.

Wie bereits bei der Charakterisierung angemerkt wurde stellt die Geländebeschaffenheit eine Herausforderung für die Schaffung von Verkehrswegen dar. Dies schlägt sich auch auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. dessen Attraktivität nieder. Im Entwicklungsplan von 1979 wird dabei die Schwierigkeit beim Aufbau eines gut funktionierenden Busliniennetzes durch lange Stehzeiten, Umwege und ungünstige Anschlüsse und die dadurch entstehenden langen Fahrzeiten sowie übermäßige Intervalle angeführt.

---

<sup>56</sup> Heineberg (2006), S. 92

<sup>57</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 93

<sup>58</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 63 – 86, hier S. 76

<sup>59</sup> Stokreiter (1979), S. 20, Karte 6

Dieser Umstand wirkt sich wiederum auf den motorisierten Individualverkehr aus, da mehr Menschen ihre Wege eher mit dem PKW zurücklegen.<sup>60</sup>

Im Bereich der Eisenbahn wird die Führung der Bahnlinien kritisiert, da das Eisenbahnnetz in Niederösterreich hauptsächlich an der Bundeshauptstadt Wien ausgerichtet ist. Mit der eigentlichen Hauptstrecke des Waldviertels in Form der Franz-Josefs-Bahn gestaltet es sich eher schwierig, die Stadt Zwettl zu erreichen, da die meisten Haltestellen sehr weit entfernt sind.<sup>61</sup> In Summe äußern sich diese Zustände des Jahres 1979 in Bezug auf die Erreichbarkeit in den folgenden Zahlen.<sup>62</sup>

- 36 Prozent der Bewohner der Region Zwettl haben keine Bahnhaltestelle oder die nächste Haltestelle ist mehr als 3 Kilometer entfernt.
- nur 34 Prozent der Bewohner der Region Zwettl erreichen von ihrem Gemeindezentrum aus den Bahnhof der Stadt Zwettl in weniger als 45 Minuten Fahrzeit.
- 59 Prozent der Bewohner der Region Zwettl erreichen die Stadt Zwettl in 45 Minuten Busfahrt

Somit kann ca. ein Drittel der Regionsbewohner die Stadt Zwettl mit einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht in unter 45 Minuten Fahrzeit erreichen. Im Vergleich zum restlichen Bundesland waren das teilweise sehr schlechte Werte für die damalige Zeit. Auch wenn hier vorrangig eher schlechte Verhältnisse festgestellt werden konnten, so zeigt sich im Bereich des Straßennetzes ein gutes Bild.

Besonders die Verbindung nach Krems nimmt einen wichtigen Stellenwert ein und es wird auf zukünftige Verbesserungen hingewiesen. Die Stadt Zwettl selbst wird von 72 Prozent der Regionsbewohner mit dem PKW in dreißig Minuten erreicht.<sup>63</sup> Dieser Wert ist für die Größe und die Geländebeschaffenheit des Bezirks ein vergleichsweise sehr guter.

---

<sup>60</sup> Vgl.: Stokreiter (1979), S. 28

<sup>61</sup> Vgl.: Stokreiter (1979), S. 29

<sup>62</sup> Stokreiter (1979), S. 29

<sup>63</sup> Vgl.: Stokreiter (1979), S. 29

Abschließend zeigt sich bei der Verbindung des Modells der Zentralen Orte mit dem Untersuchungsgebiet der Stadt Zwettl ein gemischtes Bild. Wichtig erscheint bei der Zusammenführung dieser beiden Bereiche den vorerst sehr theoretischen Charakter des Modells zu berücksichtigen. Für einen ländlichen Raum wie jenen der Stadt Zwettl kann das Konzept als Analyseinstrument von Infrastruktur- und Versorgungsnetzen, wie zum Beispiel einem Verkehrssystem, aber funktionieren.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Vgl.: Heineberg (2006), S. 99

### **3. Verkehr**

Dieses Kapitel dient als zweite wichtige, thematische Stütze bei der Beschreibung der Prozesse und Veränderungen des Verkehrssystem der Stadt Zwettl im Verlauf des 20. und 21. Jahrhunderts. Dazu erfolgt zuerst eine Darstellung der regionalpolitisch sowie –wirtschaftlich allgemeinen Entwicklung und der historischen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich mit einem Schwerpunkt auf dem Waldviertel, um einen kontextuellen Rahmen bzw. eine inhaltliche Grundlage zu schaffen. Einleitend für die Stadt Zwettl erfolgt dann die genauere Beschreibung und Analyse der wichtigsten Entwicklungen für diesen Zeitraum. Die sich daraus ergebenden Veränderungen für die Bevölkerung der Stadt sind dabei ebenso Gegenstand der Betrachtung wie die zentralen Verkehrsbereiche, deren Betrachtung funktional gegliedert erfolgt. Als Abschluss dieses Abschnitts werden die schlussendlichen Argumentationen anhand einiger Beispiele unterstützt und illustriert sowie ein Ausblick auf die kommenden Veränderungen gegeben.

#### 3.1. Regional- bzw. Wirtschaftspolitik und Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich

Die Stadt Zwettl liegt im Herzen des Waldviertels und diese Region wiederum stellt eines der vier Viertel des Landes Niederösterreichs dar. Es genügt hier daher nicht den alleinigen Blick auf den Untersuchungsraum der Stadt Zwettl und dessen unmittelbare Umgebung zu werfen, sondern auch die Betrachtung der überregionalen politischen sowie wirtschaftlichen Entwicklungen leistet ihren Beitrag zum besseren Verständnis von lokalen Veränderungen und Prozessen. Daher soll dieser als Kontext gedachte Abschnitt dazu dienen, eine umfassende Kenntnis der niederösterreichischen Verkehrsinfrastruktur mit allen damit verbundenen Faktoren kennenzulernen und die daraus entstehenden Kenntnisse in Kombination mit den Ergebnissen aus dem Untersuchungsraum in die Schlussfolgerung miteinfließen zu lassen.

##### 3.1.1 Entwicklung des niederösterreichischen Verkehrsnetzes

Die wirtschaftliche Entwicklung einer Region ist einerseits untrennbar mit der Verkehrsinfrastruktur verbunden, da durch reibungslose Transporte von Gütern das System am Leben erhalten wird. Andererseits trifft die Politik als elementare Komponente wichtige Entscheidungen zur Kontrolle des wirtschaftlichen Systems.

Bevor jedoch auf diese Zusammenhänge genauer eingegangen werden kann, bedarf es einer Darstellung der historischen Entstehung des niederösterreichischen Verkehrsinfrastruktursystems:

Die ersten Spuren des niederösterreichischen Straßennetzes reichen bis in die spätere Antike zurück und der Beleg dafür ist die sogenannte „*Tabula Peutingeriana*“, eine Straßenkarte des römischen Reiches die in ihrer Urform bis in die Zeit der severischen Kaiser von 193-217 n. Chr. zurückgeht. Seinen Namen erhält das in der heutigen Form erhaltene und im Laufe der Zeit oftmals übertragene Schriftstück vom Augsburger Ratsschreiber Konrad Peutinger. Da es ziemlich sicher für den offiziellen Gebrauch gedacht war, sind die auf der Karte verzeichneten Straßen sogenannte „*viae publicae*“, also öffentliche Straßen erster Ordnung bzw. Reichsstraßen und keine Verbindungen zwischen den Dörfern, also Straßen zweiter Ordnung bzw. „*viae vicinales*“. Eine besonders wichtige Verbindung stellt die Limesstraße dar, die parallel zur nördlichen Reichsgrenze in Form der Donau verlief. Sie war eine „*viae militaris*“, also eine Straße des Militärs und unterstand dessen besonderer Kontrolle.<sup>65</sup>

Das heutige Niederösterreich machte nur einen eher kleinen Teil des damaligen römischen Imperiums aus und daher ist es nicht verwunderlich, dass das römische Straßennetz in diesem Abschnitt auf der Karte nur mangelhaft berücksichtigt wurde. Die damalige Limesstraße wird zwischen Carnuntum und Lauriacum (dem heutigen Enns in Oberösterreich) verzeichnet, aber die römische Munizipalstadt Cetium (das heutige St. Pölten) bleibt die Karte schuldig, obwohl sie wahrscheinlich auch auf einer der wichtigen Reichsstraßen lag. Wenn man nun die „*Tabula Peutingeriana*“ als alleinige Quelle zur Rekonstruktion des niederösterreichischen Straßennetzes heranziehen würde, bliebe das Ergebnis sehr lückenhaft. Leider ist es auch schwer, die Straßen durch Grabungen aufzuspüren, da die römischen Reichsstraßen keine Pflasterstraßen, sondern nur Schotterstraßen waren. Weiters dürften die damaligen Straßen von den heutigen modernen Trassen bedeckt sein. Die Straßen zweiter Ordnung oder die kleineren Feldwege haben sich praktisch nicht erhalten.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Vgl.: Ubl (1993), S. 20

<sup>66</sup> Vgl.: Ubl (1993), S. 21 ff.

Trotzdem bleiben bei einem genaueren Studium der antiken Karte einige wenige Erkenntnisse, die nützlich sind. Durch die starke Hervorstreichung der Limesstraße zeigt sich, dass hier der militärische Schwerpunkt in der Provinz Noricum gelegen haben dürfte. Das Alpenvorland hingegen war weder militärisch noch wirtschaftlich bedeutend für die Römer, da hier auch keine Straße erster Ordnung verläuft. In der Provinz Pannonien jedoch finden sich neben der Ost-West-Verbindung entlang der Donau auch zwei Nord-Süd-Straßen von Vindobona und Carnuntum aus nach Italien. Bei der zweiten Straße handelt es sich um einen Abschnitt der sogenannten alten „Bernsteinstraße“, die auch eine wichtige Handelsroute der damaligen Zeit darstellte.<sup>67</sup>

Anhand dieser ersten Feststellung zeigt sich, dass mit den Römern eine erste Form von Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich entstanden ist. Sie war in erster Linie für das Militär und den Handel von Bedeutung, denn so konnten einerseits gezielte Grenzüberwachungen stattfinden und andererseits die Waren innerhalb des Reichs gezielt transportiert werden. Doch diese Quelle führt in Richtung Norden nur bis zur damaligen Reichsgrenze in Form Donau und lässt somit das für diese Abhandlung im Zentrum stehende Waldviertel außer Acht. Daher empfiehlt es sich die Quellen jener Zeit zu betrachten, die während der Besiedlung dieser Region entstanden, um somit letztlich auch die Verbindung mit der Stadt Zwettl herzustellen.

Unabhängig vom Straßennetz des römischen Reichs unterhalb der Donau entwickelte sich ab dem Frühmittelalter teilweise vom prähistorischen Ursprung ausgehend im Waldviertel ein weitaus dichteres Straßennetz, da die deutsche Kolonisationstätigkeit, die sich nach den neu errichteten lokalen Zentren ausrichtete, mit einer Ausweitung der Kolonisationspfade und in weiterer Folge des Straßennetzes verbunden war. Jedoch dürfen diese Wege nicht mit den bereits erwähnten Reichsstraßen bzw. Straßen erster Ordnung verglichen werden. Am Nordufer der Donau befand sich lediglich eine Straße, die von militärischer Bedeutung gewesen sein dürfte. Südlich der Donau war die Siedlungskontinuität entlang der von den Römern angelegten Straßen gewahrt worden und somit blieben diese auch bestimmend für den späteren Verkehr.

---

<sup>67</sup> Vgl.: Ubl (1993), S. 22

Als eine erste Verbindung zwischen den Regionen nördlich und südlich der Donau kann die von Traismauer ausgehende Kamptalstraße genannt werden, die durch zahlreiche archäologische Funde als bedeutende Verkehrslinie gedeutet wurde.<sup>68</sup>

Als Ergänzung zu den Quellen der Straßenverläufe kann die Ortsnamen- und Siedlungsgeschichte zur Erörterung des Waldviertler Straßennetzes beitragen. Beispielsweise kann aufgrund der Entstehungsgeschichte von Ortsnamen das Vordringen der Slawen entlang des Kamptals in Richtung Norden nachgewiesen werden.<sup>69</sup> Wie bereits im Kapitel der Charaktisierung angedeutet wurde ist auch im Fall der Stadt Zwettl der Name auf den slawischen Ursprung „Svetlá“ zurückzuführen, das wiederum vom tschechischen Adjektiv „svetly“ abgeleitet werden kann und soviel wie „licht“ oder „hell“ bedeutet. Ins Deutsche übersetzt bedeutet der Begriff „Svetlá“ soviel wie „Lichtung“ oder „Rodung“. Dieser Umstand wird durch Urkunden aus dem Stift Zwettl bestätigt, da dieses darin im Lateinischen als „Claravallis“ bzw. „lichtes Tal“ bezeichnet wird.<sup>70</sup>

Ein weiterer wichtiger Verkehrsweg der damaligen Zeit war die sogenannte nördliche Hochstraße, da entlang dieses Weges das obere Waldviertel erschlossen wurde und dieser auch einen Zugang von Böhmen über Gmünd zum Donautal darstellte. Nachdem die Ungarnkriege im 11. Jahrhundert erfolgreich beendet werden konnten, gab es, vorangetrieben durch die österreichischen Markgrafen, wieder eine verstärkte Siedlungstätigkeit. Auch die Kamptalstraße wurde besonders zahlreich genutzt, da sich der Babenberger Leopold II. einen Sitz am damaligen Verkehrsknotenpunkt in Gars am Kamp errichtete. Von dort aus führte eine Straße in Richtung Nordwesten nach St. Leonhard und Altpölla, der sogenannte „Polansteig“. Dieser Weg führte auch in die Umgebung der Stadt Zwettl und verband sich westlich von ihr mit dem sogenannten „Böhmsteig“. In diesem Gebiet hatte sich zu jener Zeit bereits das Ministerialiengeschlecht der Kuenringer festgesetzt. Von Krumau, einer ihrer Herrschaftssitze, führte ein Weg durch den Gföhler Wald ins Kremstal und von dort schließlich bis zur Donau. Aber weitaus wichtiger war die Straße von Langenlois über Gföhl zur Stadt Zwettl, da sie eine Fortsetzung des militärischen Sichtweges entlang des Wagrams darstellte.

---

<sup>68</sup> Vgl.: Csendes (1968), S. 83 ff.

<sup>69</sup> Vgl.: Csendes (1968), S. 84

<sup>70</sup> Vgl.: Bartonek (1996), S. 401

Ein weiterer für die spätere Stadt Zwettl bedeutender Weg führte im Südwesten des Waldviertels entspringend zwischen dem Ostrong und dem Weitental über Martinsberg in Richtung Norden. Dieser sogenannte „*Griessteig*“ verlief dann in einer späteren Fortsetzung mit dem bereits erwähnten Titel „*Böhmsteig*“ weiter zur Siedlung Zwettl.<sup>71</sup> Auch vom südlich davon gelegenen Ottenschlag aus kann für diese Zeit bereits eine Straße nachgewiesen werden. Dieser ging von Pöggstall aus in Richtung Norden nach Ottenschlag und dann schließlich zur Siedlung Zwettl.

Mit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts gelangte die Siedlungstätigkeit zu einem zwischenzeitlichen Ende und damit hatte auch der Ausbau des Straßennetzes in seiner damaligen Form zu einem Abschluss gefunden. Auch die Siedlung Zwettl erfuhr in dieser Zeit einen Aufschwung in Form der ersten Siedlungsentwicklungsschritte. Aufgrund der in zahlreichem Ausmaß vorhandenen Verkehrswege konnte auch der Handel bzw. der damit verbundene Verkehr aufblühen, doch gleichzeitig brauchte man dadurch auch eine bewusste Infrastruktur- und Handelspolitik.

Als Ausdruck dafür entstanden im späten 12. bzw. frühen 13. Jahrhundert erste Zollstätten, beispielsweise 1182 und 1190 in Weitra. Dieser Ort wurde überhaupt in dieser Zeit zu einem wichtigen Handels- und Verkehrszentrum, wobei die Siedlung Zwettl durch ihre direkte Verbindung sicherlich ihren Anteil hatte. In weiterer Folge entwickelte sich der Verkehrsweg von Weitra über die Siedlung Zwettl nach Gföhl zu einem solch beliebten Handelsweg, dass man die Konkurrenz mit den Donautalstraßen nicht scheuen musste. Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen im 13. Jahrhundert entstanden also auch in der Siedlung Zwettl Zollstätten und die damit verbundenen Einnahmen wurden auch sicherlich in die Erhaltung des guten Straßenzustandes investiert. Diese grundlegenden Entwicklungen waren von so großer Bewandtnis, dass sie, wenn man von einigen lokalen Veränderungen absieht, bis ins 18. Jahrhundert weiterwirkten.<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> Vgl.: Csendes (1968), S. 85

<sup>72</sup> Vgl.: Csendes (1968), S. 86 ff.

### 3.1.2. Raumordnung in Niederösterreich

Die bereits erwähnte Notwendigkeit einer bewussten Infrastrukturpolitik lässt sich in diesem Zusammenhang mit dem Begriff der „*Raumordnung*“ verbinden. Schon unter der Herrschaft der bereits im vorigen Kapitel erwähnten Römer gab es im Bereich des heutigen Niederösterreichs so etwas wie Raumordnung, da von ihnen ausgehend Bautraditionen weitergegeben wurden, die die Anlage der mittelalterlichen Städte und die Standortwahl von ländlichen Siedlungen beeinflussten.<sup>73</sup> Der Begriff an sich wurde erstmals im Jahr 1925 durch den schlesischen Regierungsbaumeister Gustav Langen verwendet, der darunter eine bewusst angestrebte Raumstruktur verstand. Das niederösterreichische Raumordnungsgesetz aus dem Jahr 1968 definiert den Begriff folgendermaßen: „*... [Raumordnung ist] die vorausschauende Gestaltung eines Gebietes zur Gewährleistung der bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraumes unter Bedachtnahme auf die natürlichen Gegebenheiten sowie die abschätzbaren wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bedürfnisse seiner Bewohner und der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft.*“<sup>74</sup>

Diese doch etwas kryptische Formulierung lässt sich durch das folgende Zitat vereinfachen: „*Raumordnung [...] widmet sich der Aufgabe, die „Nutzung“ des Raumes eines bestimmten Gebietes so zu beeinflussen, dass diese den jeweils bestgeeigneten Standorten zugeordnet wird und Behinderungen sowie Störungen [...], aber auch Gefahren [...] möglichst ausgeschaltet werden.*“<sup>75</sup>

Zusätzlich muss man dabei zwischen einer sogenannten „*örtlichen*“ und einer „*überörtlichen*“ Dimension der Raumordnung unterscheiden. Im ersten Fall ist die jeweilige Gemeinde für ihr Gemeindegebiet zuständig, im zweiten Fall wird ein weitaus größeres Gebiet betreut und die daraus resultierenden Vorgaben müssen von den Gemeinden im Rahmen der örtlichen Raumordnung umgesetzt werden.

---

<sup>73</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 63

<sup>74</sup> Kunze (1973), S. 1, zitiert nach dem niederösterreichischen Raumordnungsgesetz 1968 (LGB 1.275/1968)

<sup>75</sup> Silberbauer (2006), S. 63

Die Aufgabe der Regionalpolitik ist es, dass die Bautätigkeiten nicht ungeordnet stattfinden und so die Siedlungsentwicklung ordnungsgemäß verläuft, damit die Lebensqualität eingehalten werden kann.<sup>76</sup>

Die Anfänge einer Raumordnung, wie sie von Langen propagiert wurde, sind für Niederösterreich in Zeiten der Monarchie ab der Mitte des 19. Jahrhunderts anzusetzen. Auch wenn hier keine richtigen Großstädte vorhanden waren, gab es zumindest Ansätze einer städtischen Raumordnung. Es dauerte aber trotzdem lange, bis diese sich auch in den kleineren Städten durchsetzte. Die Grundlage dafür war der zwischen 1817 und 1840 angelegte sogenannte „*Franzische Kataster*“, der zwar für die Grundsteuerbemessung gedacht war, aber teilweise auch heute noch für Flächenwidmungen verwendet wird. Das im Jahr 1862 in Kraft getretene Reichsgemeindengesetz verschaffte den Gemeinden einen selbstständigen Wirkungsbereich und auch die im Jahr 1867 neu gestaltete Verfassung trug dazu bei, dass die räumlichen Planungen von den Ländern in Form von Bauordnungen zu erlassen waren.<sup>77</sup>

Mit Hilfe der Katasterpläne wurden nach und nach für die Stadt- und Raumplanung notwendige Niveaupläne erstellt, in denen die Beschaffenheit des Geländes festgehalten wurde. Gerade für Städte wie die Stadt Zwettl war dies sehr wichtig, da hier durch die hügelige Landschaft teilweise sehr große Niveauunterschiede zu verzeichnen sind.

Die ersten konkreten städtischen Raumordnungspläne, auch „*Regulierungspläne*“ genannt, hatten neben den Bestimmungen für die Bautätigkeiten im Bereich des Hochbaus auch Vorgaben für die Errichtung von Straßen zum Inhalt. Beispielsweise bestimmte die Bauordnung aus dem Jahr 1883 für Hauptverkehrsstraßen eine Mindestbreite von fünfzehn Metern und für die übrigen Straßen und Gassen eine geringste Breite von zwölf Metern. Diese Angaben waren aber völlig überdimensioniert und wurden selbst nach dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs nie so umgesetzt. Dies ist ein Beispiel dafür, dass zu Zeiten der Monarchie zwischen den gesetzlichen Vorgaben und der praktischen Umsetzung in der Raumordnung in den größeren Städten viel Spielraum herrschte.

---

<sup>76</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 63

<sup>77</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 64 ff.

Dementsprechend selten kam es vor allem in den kleineren Städten auch zu wirklichen Umsetzungen der in den Regulierungsplänen enthaltenen Vorgaben bezüglich der baulich-räumlichen Struktur.<sup>78</sup>

In den Jahren der Zwischenkriegszeit wurde die Weiterentwicklung der Raumordnung in Niederösterreich eher wenig vorangetrieben, auch wenn es in dieser Zeit im internationalen Bereich durch die Charta von Athen aus dem Jahr 1933 große Fortschritte gab. Im Jahr 1922 gab es eine Änderung der aus der Monarchie übernommenen Bauordnung, aber diese beinhaltete lediglich die Verringerung der Mindestbreite von Straßen in Gebieten für den Kleinhausbau von zwölf auf sechs Meter. Damit sollte aufgrund der immer größer werdenden Wohnungsnot eine Bauerleichterung eingeführt werden.<sup>79</sup>

Die Zeit zwischen den Jahren 1938 und 1945 brachte für die Raumordnung im Gebiet des damals nicht mehr vorhandenen Niederösterreich zwar einen sichtlichen Aufschwung, die damit verbundene Ideologie und die darin enthaltenen autoritären, rassistischen, jüdenfeindlichen und antimarxistischen Elemente lassen diesen aber in einem anderen Licht erscheinen. Zweifellos lassen sich in den damaligen Plänen Vorgaben entdecken, die alleine der Kriegsvorbereitung und dem Führerprinzip dienen sollten. Noch dazu war die ab 1938 dafür zuständige Stelle in Form der „Reichsstelle für Raumordnung“ von der Gunst der Machträger in den jeweiligen Ministerien abhängig und somit weitgehend wirkungslos. In Summe können die durch das NS-Regime hervorgerufenen Entwicklungen als lediglich wenig nachhaltig und realitätsfern betrachtet werden. Zudem verblieben die meisten Vorhaben durch den relativ schnell eintretenden Kriegszustand im Bereich der Planungsphase.<sup>80</sup>

Die Zeit nach 1945 kann als eine Art des Wiedererwachens charakterisiert werden, da bereits 1948 die Raumplanung in Form eines eigenen Amtes in der niederösterreichischen Landesregierung verankert wurde. Schließlich entwickelte sich im Lauf der Jahre daraus das „Insitut für Raumplanung“, womit auch der Weg zum bereits weiter oben zitierten, ersten niederösterreichischen Raumordnungsgesetz beschrritten werden konnte.

---

<sup>78</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 67

<sup>79</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 69

<sup>80</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 71 ff.

Dieses wurde im Jahr 1968 nach vielen Anläufen tatsächlich geschaffen und damit gab es auch endlich einen gesetzlich verankerten „*Neubeginn*“ der niederösterreichischen Raumplanung.<sup>81</sup>

In diesem so richtungsweisenden und grundlegenden Beschluss sind insgesamt vier übergeordnete Ziele enthalten, die an dieser Stelle nun zusammengefasst wiedergegeben werden.<sup>82</sup>

1. Die Verkehrsstruktur des Landes soll in ganz Niederösterreich dem von der Bevölkerung und der Wirtschaft ausgehenden Verkehrsbedarf entsprechen.
2. Die Verbesserungen der Verkehrsstruktur sollen im Sinne einer bestmöglichen regionalen Entwicklung durchgeführt werden.
3. Die Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsstruktur soll wirtschaftlich und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung unter besonderer Beachtung der Zentralen Orte erfolgen. Der Verkehr innerhalb und zwischen den Regionen soll dabei auf die Hauptverkehrswege ausgerichtet sein.
4. Die Anlage von Verkehrswegen und der Betrieb von Verkehrseinrichtungen sollen nicht die Wohn- und Erholungsgebiete stören.

Die Antwort auf die Frage, ob diese Richtlinien auch wirklich erreicht wurden bzw. werden, soll am Schluss dieses Abschnitts folgen. Zuerst jedoch kommt es noch zu einer Bestandsaufnahme des damaligen sowie heutigen Verkehrswegenetzes in Niederösterreich.

Dieses wird zum Großteil durch die Lage der Bundeshauptstadt Wien bestimmt, da auf sie alle internationalen Verkehrswege im Straßen- sowie Eisenbahnbereich abgestimmt sind. Die Donau bildet trotz der zahlreichen Brücken in Ybbs, Melk, Krems, Tulln, Wien und Hainburg eine Art natürliche Barriere für den Nord-Süd-Verkehr, da dieser dadurch nicht vollkommen reibungslos erfolgen kann.

---

<sup>81</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 74 ff.

<sup>82</sup> Vgl.: Kunze (1973), S. 15 ff.

Die Größe des Bundeslandes bringt auch eine Vielzahl von verschiedenen topographischen Verhältnissen mit sich und in Kombination mit den historischen Entwicklungen haben sich somit auch unterschiedliche Verkehrsverhältnisse geschaffen.<sup>83</sup> Dieser Umstand hat natürlich einen Einfluss auf die unterschiedliche Verkehrsgunst der jeweiligen Regionen, die wesentlich von der Lage der Hauptachsen des Verkehrs abhängig ist. Dazu zählen die Ost-West-Verbindungen in Form der Westautobahn (A1) und der Stockerauer Schnellstraße (S5) für den Straßenbereich bzw. die Westbahn im Eisenbahnbereich.

Ebenfalls im Bereich des Wiener Beckens ergibt sich durch die Nord-Süd-Verbindungen in Form der Südautobahn (A2) im Raum Wiener Neustadt, der Semmering-Schnellstraße (S6) und der Wiener Außenringautobahn (A21) ein engmaschiges Verkehrsnetz. Besonders die letztgenannte Verbindung schafft durch ihre Verknüpfung mit der Westautobahn einen besonders wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Das Weinviertel ist auch von Nord-Süd-Verbindungen (S3, B6) durchzogen, die neben der Bewältigung des Pendlerverkehrs auf die Verknüpfung mit den Nachbarländern ausgelegt sind.

Für die Verkehrsgunst des Waldviertels sind die West-Ost-Achse in Form der Franz-Josefs-Bahn im Eisenbahnbereich und verschiedene Schnell- und Bundesstraßen (S33, B2, B4, B38, B37) im Straßenbereich verantwortlich. Die vielen Nebenbahnstrecken der Franz-Josefs-Bahn sind ausschließlich Stichbahnen. Abgesehen von diesen Strecken wird das Waldviertel von bedeutenden Verkehrswegen nur am Rande erschlossen, da hier kein ausgeprägtes Zentrum vorhanden ist. Ein Beispiel dafür ist die verhältnismäßig schlechte Verbindung nach Süden über Melk oder Ybbs zur Westautobahn.<sup>84</sup>

Trotz der festgestellten Mängel besaß das Land Niederösterreich bereits laut einer im Jahr 1964 veröffentlichten Statistik eines der dichtesten Straßennetze an befestigten Straßen und Fahrwegen. Der damalige Nutzungsgrad wurde mit 26 Kilometer pro hundert Einwohnern angegeben und ergab somit den für die damaligen Verhältnisse besten Wert aller neun Bundesländer.<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> Vgl.: Kunze (1973), S. 27

<sup>84</sup> Vgl.: Kunze (1973), S. 28 ff.

<sup>85</sup> Vgl.: Kunze (1973), S. 29 ff.

### 3.1.3. Regionalwirtschaftliche Entwicklung des Waldviertels

Auf Basis des nun ausreichend dargestellten niederösterreichischen Straßennetzes konnten die regionalwirtschaftlichen Entwicklungen im Waldviertel ihren weiteren Lauf nehmen. In der allgemeinen Wahrnehmung wurde diese Region in der Vergangenheit des Öfteren mit den Attributen „rückständig“, „abgeschieden“ oder auch „entwicklungsarm“ verbunden und diese Einschätzungen wurden dann mit den dort vorzufindenden geographischen, topographischen und polit-ökonomischen Begebenheiten begründet.

Tatsächlich finden sich im Waldviertel keine großen Ballungsräume, der Tourismus und die Landwirtschaft haben mit eher nachteiligen Standorten zu kämpfen und der Eiserner Vorhang verhinderte jahrzehntelang grenzüberschreitende wirtschaftliche Aktivitäten mit den Nachbarländern. Diese eher schwierige Situation machte es auch der Politik nicht unbedingt einfach, zu einer gemeinsamen Problemlösung zu finden und daher scheint es nicht allzu überraschend, dass in diesem Zeitraum viele Menschen aus der Region abwanderten. Die für die Bevölkerung des Waldviertels bzw. für seine wirtschaftliche Entwicklung vorhandenen Herausforderungen können dabei folgendermaßen zusammengefasst werden:<sup>86</sup>

- Die ungünstigen natürlichen Verhältnisse durch karge Böden, geringe Niederschläge und raues Klima verursachen späte Ernten und damit niedrigere Preise.
- Periphere Lage zu Wien und Linz als große und überregionale Ballungszentren
- Ab 1945 Lage an einer „toten“ Grenze und damit bis zum Fall des Eisernen Vorhangs keine Verbindung zu Gebieten, mit denen vorher enge Beziehungen bestanden
- Ineffizientes Verkehrsnetz, da kein starkes Ballungszentrum der Region als Orientierungspunkt vorhanden ist. Nur die Bezirkshauptstadt Gmünd ist an die Franz-Josefs-Bahn angebunden. Das Straßennetz ist einseitig nach Wien ausgerichtet und der Westen ist damit schlechter erreichbar.
- Keine Industrieorte

---

<sup>86</sup> Vgl.: Jäger (1990), S.51 – 60, hier: S. 52

Eine Folge dieser Ausgangsbedingungen war eine im Vergleich zum restlichen Österreich schwache Wirtschaftsentwicklung und damit geringere Steuereinnahmen der Gemeinden durch das schwache persönliche Einkommen der Bevölkerung. Diese wiederum reagierte mit einer starken Abwanderung und damit kam es zu einem Verlust von qualifizierten Arbeitskräften.

Der Zeitraum am Ende der 1980er Jahre und dem darauffolgenden Jahrzehnt brachte für das Waldviertel viele Veränderungen mit sich, denn einerseits kam es mit dem Fall des Eisernen Vorhangs zu einer Wiederbelebung der „toten“ Grenze zur Tschechoslowakei bzw. ab 1993 der Tschechischen Republik und andererseits zu einer immer stärker werdenden Verbindung mit der damaligen Europäischen Gemeinschaft.

Nur zehn Jahre zuvor hatte die Region noch mit den Folgen der Weltwirtschaftskrise im Jahr 1975 mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Beispielsweise gab es in den Bezirken Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Horn und Zwettl von 1975 bis 1981 bei den Arbeitslosenzahlen eine Steigerung von 32 Prozent. Im Vergleich dazu verzeichnete das Land Niederösterreich einen Anstieg von „nur“ zehn Prozent in diesem Zeitraum. Angesichts dieser Entwicklungen mussten Maßnahmen gesetzt werden und so kam es zur Erstellung des sogenannten „Waldviertelplans“. Dieser bestand aus Vorschlägen für regionale Entwicklungsmaßnahmen und wurde vom „*Österreichischen Institut für Raumplanung*“ in Zusammenarbeit mit dem Bund, Ländern und verschiedenen Interessensvertretungen ausgearbeitet und genau dies bzw. das damit verbundene Zurücktreten der einzelnen Parteiinteressen stellt auch seine Besonderheit dar.<sup>87</sup>

Konkret wurden durch den Waldviertelplan beispielsweise verschiedene Förderungen zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Bereich der Industrie, des Gewerbes sowie des Fremdenverkehrs und in weiterer Folge Pilotprojekte wie das Moorheilbad Harbach oder die Kuranstalt Bad Großpertholz beschlossen.

---

<sup>87</sup> Vgl.: Baum (1991), S. 201 ff.

Daraus resultierte auch, dass das Waldviertel im Vergleich zum restlichen Niederösterreich bzw. Österreich insgesamt bei den durch Förderungen geschaffenen Arbeitsplätzen überaus stark vertreten ist.<sup>88</sup>

Trotz solcher Verbesserungsmaßnahmen gab es auch Bereiche, die keine besonderen Erfolge verzeichneten: Schon damals zeichnete sich der immer stärker werdende Rückgang im Bereich des Eisenbahnverkehrs ab und konnte auch nicht verhindert werden. Die Folge war eine Anzahl von Einstellungen des Personen- und Güterverkehrs von Nebenbahnen der Franz-Josefs-Bahn und damit eine Forcierung des Straßenbaus. Die im Waldviertelplan verankerten Maßnahmen brachten nur für die Hauptlinie selbst eine Besserung.<sup>89</sup>

Auch eines der eigentlich zentralen Ziele des „*Waldviertelplans*“ in Form einer Begrenzung der Bevölkerungsabwanderung wurde nicht erreicht und damit setzte sich eine seit Beginn des 20. Jahrhunderts laufende Entwicklung fort. Speziell in den Jahren zwischen 1981 und 1987 kam es im Waldviertel zu einem Rückgang der Bevölkerungszahlen im Ausmaß von 4,1 Prozent. Im Bereich der Schaffung von Arbeitsplätzen kam es auch nicht zur Erfüllung der Ziele, da nur etwa 2500 statt der geplanten 4600 Stellen eingerichtet werden konnten.<sup>90</sup>

Zusammenfassend kann man beim „*Waldviertelplan*“ zwar nicht unbedingt von einem vollen Erfolg sprechen, doch es konnten die durch die Wirtschaftskrise hervorgerufenen Schwierigkeiten innerhalb der Region zumindest teilweise ausgeglichen bzw. negative Trends ausgebremst werden. Auch im Vergleich mit anderen damaligen Problemregionen wie dem nördlichen Weinviertel oder dem Südburgenland, konnte das Waldviertel den Strukturwandel besser bewältigen.<sup>91</sup>

Dies zeigte sich nicht nur durch geringer werdende Abwanderungszahlen, sondern es entstand mit dem Raum zwischen Krems und dem seit dem Jahr 1986 als Landeshauptstadt geltenden St. Pölten ein neues wirtschaftliches Zentrum.

---

<sup>88</sup> Vgl.: Baum (1991), S. 203

<sup>89</sup> Vgl.: Baum (1991), S. 204

<sup>90</sup> Vgl.: Baum (1991), S. 206

<sup>91</sup> Vgl.: Baum (1991), S. 209

Die verkehrstechnische Verbindung ins Waldviertel bzw. dem Raum Zwettl als erster Anschlusspunkt brachte eine bessere Erreichbarkeit der Region mit sich und es kam zu einer stärkeren wirtschaftlichen Verflechtung und Mobilität der Bevölkerung. Die bereits mit dem Raumordnungsmanagement verbundenen erwähnten Strategien schienen somit endlich zu greifen und hatten auch mit der im Jahr 2004 in Kraft getretenen EU-Erweiterung eine neue Herausforderung zu bestreiten. Das direkte Nachbarland Tschechien brachte zwar neue Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung mit sich, die gleichzeitig auftretende Konkurrenz durfte aber auch nicht außer Acht gelassen werden. Mit Wien gab es aber auch einen direkten Konkurrenten in Österreich und hier verstand es das Land Niederösterreich bzw. das Waldviertel die neuen Standortbedingungen zum eigenen Vorteil zu nutzen, denn schließlich entwickelten sich diese Regionen in den Bereichen Wirtschaft und Beschäftigung signifikant rascher als der Rest von Österreich.<sup>92</sup>

Der Bereich des Verkehrs bzw. der Infrastruktur hatte bzw. hat noch immer seine größte Herausforderung in Form eines nicht existenten, zentralen Ballungsraums. Stattdessen finden sich mehrere kleinere Ballungszentren und dazwischen verhältnismäßig große räumliche Entfernungen, die sich schließlich als Nachteil für die wirtschaftliche Entwicklung des Waldviertels auswirken.

Ein entscheidender Baustein für das Funktionieren einer modernen Wirtschaft ist zweifellos ein durchdachtes und reibungslos arbeitendes Transportsystem, da dieses für die Mobilität der arbeitenden Bevölkerung sorgt, die zuverlässige sowie pünktliche Lieferung von Waren gewährleistet und in weiterer Folge somit wesentlich zur Standortqualität einer Region beiträgt.<sup>93</sup> Auch wenn das Land Niederösterreich in der Mitte der 1970er Jahre ein bereits sehr dichtes Straßennetz aufwies, so verbleibt das Waldviertel bei einer Gegenüberstellung der Fläche und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur trotzdem als schwach erschlossen.

---

<sup>92</sup> Vgl.: Kramer/Sinabell (2003), S. 1 ff.

<sup>93</sup> Vgl.: Kramer/Sinabell (2003), S. 95

Gleichzeitig trägt die vergleichsweise geringe Bevölkerungszahl bzw. die mäßige wirtschaftliche Aktivität dazu bei, dass das vorhandene Verkehrssystem kaum ausgelastet wird und so weder große Modernisierungen/Ausbauten stattfinden noch die im Bereich des öffentlichen Verkehrs vorhandene schlechte Erreichbarkeit der Ballungszentren behoben wird. Zudem wäre eine dichtere Erschließung aufgrund der geringen Siedlungsstruktur zwischen den regionalen Zentren wirtschaftlich nicht tragbar.<sup>94</sup>

Die regionalen Zentren Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Zwettl, Horn, Krems und Melk können von der Bevölkerung nur mit dem Auto innerhalb von dreißig Minuten erreicht werden, daher ist dieses auch das bevorzugte Verkehrsmittel der Waldviertler. Trotzdem ist die Erreichbarkeit dieser Standorte vom südlichen Teil des Bezirkes Zwettl und dem nördlichen Teil des Bezirks Horn eher schwierig.

Die überregionalen Zentren St. Pölten, Wien und Linz können von den nördlichen und westlichen Teilen des Waldviertels aus auch mit dem Auto nicht innerhalb einer Stunde erreicht werden. Der Individualverkehr wäre somit auf einen Ausbau der Straßen mit Überholspuren angewiesen und die Bevölkerung der Dörfer braucht weitere Ortsumfahrungen, um den Durchzugsverkehr zu vermindern. Von Seiten der Betriebe im Waldviertel bräuchte es eine noch bessere Anbindung an die überregionalen Verkehrsachsen, um die Mobilität der Angestellten zu erhöhen. Vor allem die Verbindungen zur Westautobahn und nach Linz sind für eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs nicht ausreichend. Ein Beispiel für eine diesbezüglich positive Entwicklung ist der Ausbau der Mühlviertler Schnellstraße bei Unterweikersdorf in Oberösterreich, der ab November 2014 für eine leistungsfähige Abwicklung des Pendlerverkehrs aus dem nordwestlichen Waldviertel sorgen soll.<sup>95</sup>

Im Bereich der Eisenbahn zeigt sich eine weitere für das Waldviertel problematische Entwicklung, da die ÖBB die zentrale Verbindung in Form der Franz-Josefs-Bahn in den letzten Jahrzehnten immer stärker vernachlässigte.

---

<sup>94</sup> Vgl.: Kramer/Sinabell (2003), S. 95

<sup>95</sup> Vgl.: [http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/oberoesterreich/-/asset\\_publisher/1\\_47143/content/s-10-muhlviertler-schnellstrasse-unterweikersdorf---freistadt-nord-b-310-?p\\_o\\_p\\_id=56\\_INSTANCE\\_I8LKwiYWAPVa](http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/oberoesterreich/-/asset_publisher/1_47143/content/s-10-muhlviertler-schnellstrasse-unterweikersdorf---freistadt-nord-b-310-?p_o_p_id=56_INSTANCE_I8LKwiYWAPVa) (online am 6. 10. 2014)

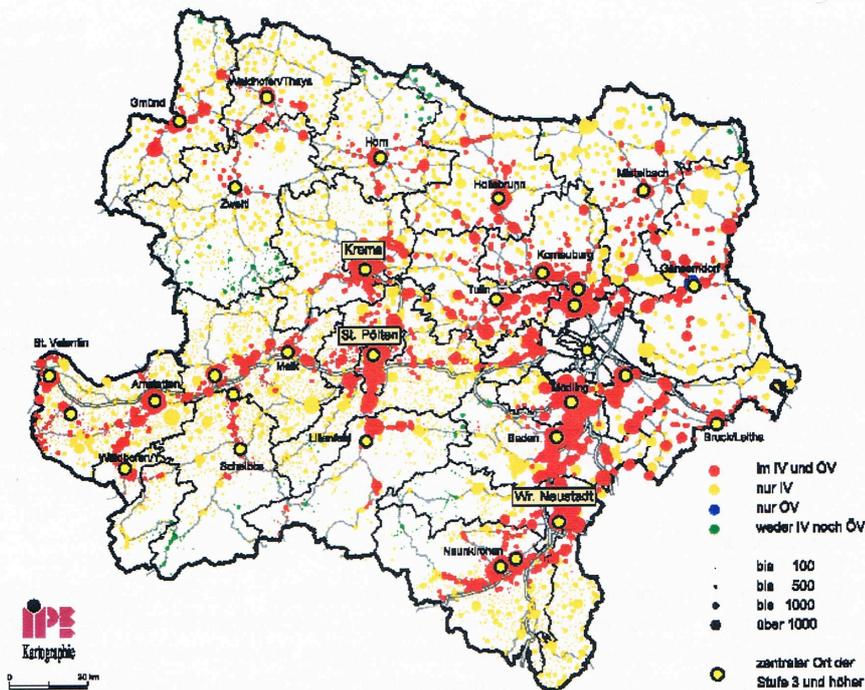
Sie war somit nach der Öffnung der Grenzen nicht in der Lage, den wachsenden Güterverkehr von und zur Tschechoslowakei bzw. dem späteren Tschechien ausreichend zu bewältigen und somit musste dieser auf das Straßennetz ausgelagert werden. Durch die Sparpolitik der österreichischen Bundesbahnen ist in Zukunft nicht mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen, womit im Fall des Waldviertels dem Grundsatz einer an den Anforderungen höherer Qualität, optimaler Vernetzung und organisatorischer Innovation ausgerichteten Verkehrsinfrastruktur nicht ausschließlich entsprochen wird.<sup>96</sup>

Aus den oben dargestellten Prozessen geht eindeutig hervor, dass im Falle des Waldviertler Verkehrssystems nicht von einem Kapazitätsproblem gesprochen werden kann, sondern die Herausforderungen eher in den Bereichen der langen Reisedauer, des mangelhaften Ausbaus und der Erreichbarkeit von gewissen Zielen zu suchen sind.

Diesen Umstand belegen auch die folgenden beiden Grafiken, die die Anzahl der Wohnbevölkerung zeigen, die innerhalb von dreißig bzw. fünfzig Minuten das nächstgelegene regionale bzw. überregionale Zentrum erreichen. Bei der ersten Grafik zeigen sich noch einmal genau die Problembereiche südlich von Zwettl bzw. nördlich von Horn.

---

<sup>96</sup> Vgl.: Kramer/Sinabell (2003), S. 12 ff.



Q: Erreichbarkeitsmodell EMIV und EMÖV, IPE GesmbH.

**Abbildung 3 – Anzahl der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 30 Minuten das nächstgelegene regionale Zentrum erreicht<sup>97</sup>**

Die zweite Grafik zeigt generell für das nordwestliche Waldviertel eine schlechte Erreichbarkeit der überregionalen Zentren von Niederösterreich und Wien. Der Faktor der Transportzeit erweist sich somit als zentraler Aspekt bei der Analyse eines Verkehrssystems.

<sup>97</sup> Kramer/Sinabell (2003), S. 96

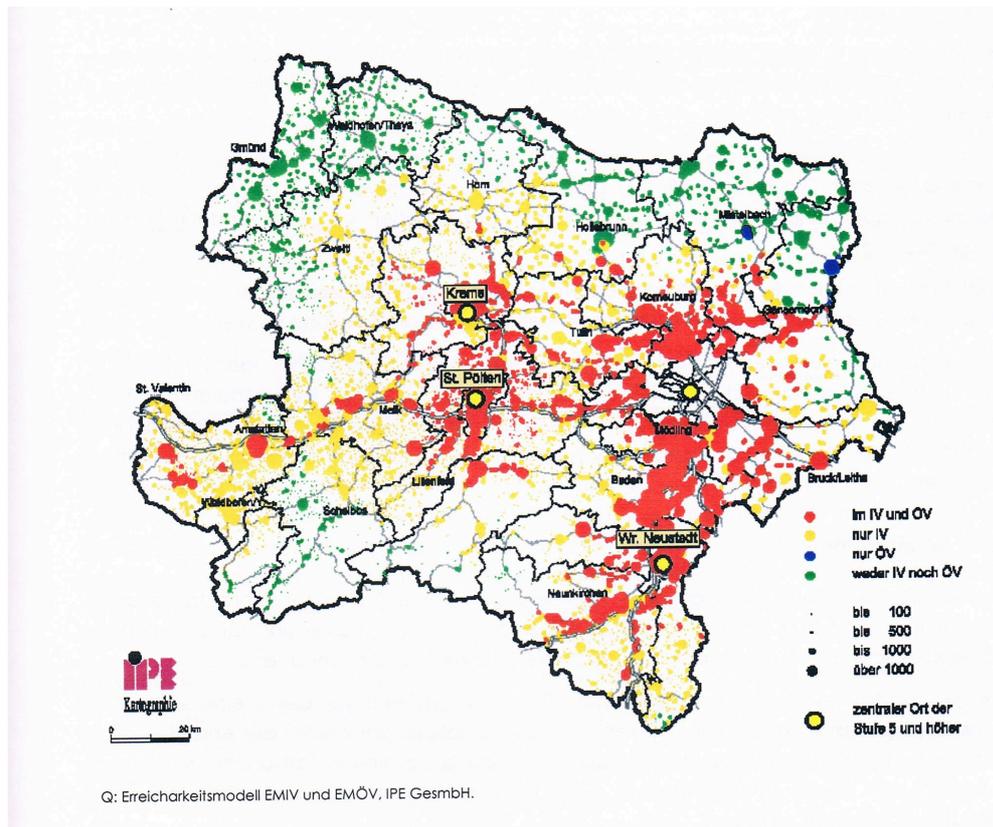


Abbildung 4 - Anzahl der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 50 Minuten das nächstgelegene überregionale Zentrum erreicht<sup>98</sup>

Im Falle des Waldviertels rückten die Straßenverbindungen nach dem Zweiten Weltkrieg immer stärker in das Zentrum der Aufmerksamkeit, da die Franz-Josefs-Bahn ihrer Rolle als Nordwest-Südost-Achse zwischen Wien und Prag bis heute durch den Rückgang des Personenverkehrs nicht mehr gerecht wurde und somit ihre ursprüngliche Bedeutung verlor. Dies dürfte auch mit der teilweise fraglichen Linienführung zusammenhängen, da die Franz-Josefs-Bahn im Waldviertel eigentlich nur mit Gmünd eine direkte Anbindung besitzt, an Horn hingegen führt sie gänzlich vorbei. Auch der durch die Ostöffnung immer stärker werdende Straßenverkehr selbst wird durch die Autobahnverbindungen Linz-Budweis-Prag, Wien-Znaim-Prag, Wien-Brünn-Prag und Wien-St.Pölten-Linz eigentlich am Waldviertel vorbeigeleitet.<sup>99</sup>

<sup>98</sup> Kramer/Sinabell (2003), S. 97

<sup>99</sup> Vgl.: Kramer/Sinabell (2003), S. 97

Die Probleme des Waldviertels lassen sich also allgemein mit der Ausrichtung an die Anforderungen höherer Qualität, Vernetzung und Innovation lösen, wobei auch die mit der immer stärker werdenden Einbindung in die Europäische Union Veränderungen nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Konkret bedeutet dieser Lösungsansatz folgendes:

Die höhere Qualität des Waldviertler Verkehrssystems lässt sich durch eine bessere Verbindung zu den internationalen Verkehrsachsen wie die verschiedenen Verbindungen nach Prag oder auch die Westautobahn und einer damit verbundenen kürzeren Transportzeit erreichen.

Der für Ende 2014 geplante Anschluss des nordwestlichen Waldviertels an die Mühlkreisautobahn in Form der Mühlviertler Schnellstraße bei Unterweikersdorf kann als erster Ansatz für die Lösung des Qualitätsproblems gesehen werden. Eine weitere Maßnahme könnte eine Wiener Nordumfahrung sein, da dadurch der „*Stauraum*“ Wien umgangen werden kann und sich somit eine kürzere Anfahrtszeit zum Flughafen Schwechat bzw. zur Ostautobahn (A4) ergibt.

Zuletzt könnte auch die stärkere Verknüpfung der Bereiche Straße, Bahn und Schifffahrt zu einer Aufwertung des Waldviertels und in weiterer Folge zu einer umweltbewussten und innovativen Verkehrsentwicklung beitragen. Der Ballungsraum Krems könnte durch seinen gleichzeitigen Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn und die Donau als Verbindung zwischen dem Straßennetz und den wesentlich umweltfreundlicheren Bereichen Eisenbahn und Schifffahrt als eine Art „*Umschlagplatz*“ dienen.<sup>100</sup>

Insgesamt zeigt sich das Waldviertel in regionalwirtschaftlicher und verkehrsinfrastruktureller Hinsicht zwar als ein sehr schwieriges Ausgangsfeld, aber gleichzeitig ist sehr viel Potential vorhanden. Dieses lässt sich dann auch angesichts der immer stärkeren Einbindung in die Europäische Union bzw. den damit verbundenen Erleichterungen im wirtschaftspolitischen Bereich und des immer schneller voranschreitenden technischen Fortschritts leichter nutzen.

Wie sich die nun angemessen dargestellten wirtschaftspolitischen sowie verkehrsinfrastrukturtechnischen Prozesse auf die Stadt Zwettl auswirkten bzw. noch immer auswirken, soll unter anderem der folgende Abschnitt zeigen.

---

<sup>100</sup> Vgl.: Kramer/Sinabell (2003), S. 98

### 3.2. Das Verkehrssystem der Stadt Zwettl

Durch die verhältnismäßig eher geringen Veränderungen der Verkehrswege bzw. des -systems seit der Gründung der Stadt Zwettl bis ins 18. Jahrhundert soll das Hauptaugenmerk vorerst auf die Entwicklungen im Zeitraum des 20. und 21. Jahrhunderts gelegt werden. Hierzu zählen sowohl die Bereiche des motorisierten Individualverkehrs, als auch des Bahnverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Fußgänger- sowie Radverkehrs und auch der vorhandenen Parkplätze, die auch in dieser Reihenfolge abgehandelt werden.

Bevor jedoch auf die tatsächlichen Entwicklungen eingegangen werden kann, bedarf es einer genauen Bestimmung des Begriffs „*Verkehrssystem*“. Wie bereits in der Einleitung zu dieser Abhandlung beschrieben wurde, wird hierbei ein weiterer Bereich mit vielen darin enthaltenen Akteuren behandelt, um der thematischen Breite des Begriffs gerecht zu werden. Verkehrssysteme spielen für die Beurteilung der Siedlungsstrukturentwicklung eine wesentliche Rolle und dies ist auch als Begründung für die Beschäftigung damit zu sehen. Ein Verkehrssystem verbindet die aus der Charta v. Athen bekannten vier Funktionalitäten: Wohnen, Arbeit, Erholen und Bewegen. Verkehr entsteht somit aus dem Bedürfnis der Menschen an unterschiedlichen Standorten diesen Daseinsgrundfunktionen nachzugehen und auch die Siedlungsstruktur spielt dabei eine nicht unwesentliche Rolle.<sup>101</sup> Gerade der in der Siedlungsstruktur enthaltene Indikator der Entfernung des Wohnorts zum Arbeitsplatz bzw. zur Schule hat dabei einen großen Einfluss.<sup>102</sup> Daher ist es essentiell die Verkehrssystemplanung mit den Zielen der Raumplanung abzustimmen. Das Verkehrssystem einer Stadt kann als Summe von folgenden Funktionen gesehen werden: als Funktion<sup>103</sup>

- der Verkehrsbezirke
- der Verkehrsmittel
- der Verkehrssystemrouten
- der Fahrzwecke
- von Personenmerkmalen (z.B.: landwirtschaftliche Bevölkerung)
- von Zeitkomponenten

---

<sup>101</sup> Vgl.: Sammer (1992), S. 43 – 70, hier S. 45

<sup>102</sup> Vgl.: Sammer (1992), S. 43 – 70, hier S. 53

<sup>103</sup> Vgl.: Herry (1992), S. 95 - 149, hier S. 126

Daneben gibt es externe Komponenten wie die Kosten, die Unfallfolgen, die Umweltauswirkungen und den Nutzen.

Der Untersuchungszeitraum für das Verkehrssystem der Stadt Zwettl erstreckt sich in etwa über das ganze 20. Jahrhundert mit einigen zeitlichen Schwerpunktsetzungen und auch den Beginn des 21. Jahrhunderts, da es hier ebenfalls bereits spannende Entwicklungen zu analysieren gibt. Durch die besondere Lage gleichzeitig als Zentrum einer Region und andererseits als verkehrsgeographischer und hydrographischer Knotenpunkt ergibt sich hier verbunden mit den Anforderungen der Bevölkerung an das Verkehrssystem eine interessante Ausgangslage. Es zeigt sich auch ein Widerspruch im Hinblick auf die Verkehrsverträglichkeit: Auf der einen Seite steht die Überlastung durch den motorisierten Individualverkehr und auf der anderen Seite das stadtstrukturelle Ziel, Kaufkraft und Wohnbevölkerung in der Stadt zu halten.<sup>104</sup> Zum Zwecke der Übersichtlichkeit erfolgt an dieser Stelle wie bereits erwähnt eine nochmalige Aufteilung in die für die Analyse zentralsten Verkehrsbereiche:

### 3.2.1 Autoverkehr bzw. Straßen und Brücken

Die folgenden hier dargestellten Entwicklungen können als historische Ausgangslage für die Prozesse des 20. Jahrhunderts im Verkehrssystem der Stadt gesehen werden:

Die für die Stadt Zwettl verfügbaren Quellen in Form der Ratsprotokolle, die sinnvolle Schlüsse auf die Topographie und damit auch die Straßenverhältnisse zulassen, gehen bis in das 16. bzw. 17. Jahrhundert zurück und von hier aus kann eine Grundlage für die weiteren Beschreibungen in Form der frühneuzeitlichen Straßenverläufe geschaffen werden. Einer daraus entstehenden Rekonstruktion zufolge können zwei wichtige Fernverkehrsstraßen mit Verbindung zum unmittelbaren Stadtbereich festgestellt werden.

Die erste von Krems kommende Straße führte von der östlichen Stadtgrenze über den Galgenberg in die Syrnau bis in den Talkessel von Zwettl.

---

<sup>104</sup> Vgl.: Snizek (1992), S. 71 – 94, hier S. 80

Von dort führte sie über die seit 1449 nachgewiesene Kampbrücke<sup>105</sup> an den südlichsten Punkt der Stadtmauer in Form des Kremser bzw. Unteren Tors. Ab hier begann die damals für Stadt Zwettl wichtigste Straße in Form der Landstraße, die bis zum nordwestlichen Ende der Stadt in Form des Weitraer bzw. Oberen Tors führte und die Funktion einer innerstädtischen Verbindung hatte.

Wie die damalige Bezeichnung dieses Teils der Stadtmauer schon besagt, führte die dort anschließende Fernverkehrsstraße ab diesem Punkt weiter in die Stadt Weitra. Der von Osten an die Stadt Zwettl heranführende Teil führte dann ab 1872 nicht mehr ausschließlich über den Galgenberg in die Syrnav, sondern es wurde eine neue Straßenführung weiter nördlich und dann entlang des rechten Kampufers angelegt, um eine nicht so stark ansteigende Streckenführung zu erreichen.

Die zweite Fernverkehrsstraße führte von Westen her aus der Richtung von Groß Gerungs an das Stadtgebiet heran. Von der Hochfläche und dem damaligen Dorf Moidrams ausgehend verlief sie über die heutige zwischen Propstei und Statzenberg verlaufende Propsteigasse bis ins Tal der Zwettl. Im Bereich der heutigen Hamböckbrücke überquerte sie den Fluss und verband sich vor dem Unteren Tor mit der von Krems kommenden Straße, womit eine außerhalb an der damaligen Stadt vorbeiführende Durchzugsstraße bestand. Diese Verbindung wurde im Jahr 1881 durch die heutige Gerungser Straße abgelöst. Sie verlief nun zu Beginn ausgehend von der Hamböckbrücke parallel zur Zwettl und führte in einem Bogen um den Statzenberg herum.

Damit gelang es eine wesentlich geringere Steigung als bei der Propsteigasse zu erreichen und somit eine leichter zu bewältigende Verbindung mit der Fernverkehrsstraße im Westen herzustellen.<sup>106</sup> Die später von Süden hinzugekommene Straße von Ottenschlag mündete zu dieser Zeit noch in der Syrnav und verband sich dort mit der Kremser Straße.

---

<sup>105</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 370

<sup>106</sup> Vgl.: Moll (1997), S. 23

Erst durch die im Zusammenhang mit der neuen Südwestumfahrung im Jahr 1987 errichteten Brücken über den Kamp konnte diese nicht mehr zeitgemäße Verbindung aufgelöst werden, damit der von Süden immer stärker werdende Verkehr direkt an die Hauptverkehrsadern angeschlossen werden konnte.<sup>107</sup> Oftmals ging man in den früheren Quellen auch von einer zweiten Straßenachse im rechten Winkel zur Landstraße aus, doch diese dürfte zumindest vor 1900 nicht bestanden haben. Eine dieser Behauptung nahekommende Verbindung stellt die aus Nordosten an das damalige Oberhofer Tor reichende Straße nach Stift Zwettl bzw. Allentsteig dar. Innerhalb der Stadt verlief sie weiter über die frühere Juden- bzw. Hafnergasse oder auch heutige Hamerlingstraße bis sie schließlich in der Stadtmitte in der Landstraße mündet.<sup>108</sup>

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts fanden großräumige Sanierungsarbeiten und Stadt- bzw. Straßenregulierungen statt. Dazu wurden im Jahr 1835 die wichtigsten Straßen gepflastert und auch die historischen Stadttore fielen dreißig Jahre (1857 das Oberhofer Tor, 1860 das Kremser bzw. Untere Tor und 1868 das Weitraer bzw. Obere Tor) später den Anforderungen des Verkehrs zum Opfer bzw. wurden teilweise bereits 1800 die Stadtgräben zugeschüttet. Auf einem Abschnitt dieses zugeschütteten Grabens verläuft zum Beispiel heute die 1896 angelegte Bahnhofstraße im Norden der Stadt Zwettl und auch am linken Ufer des Zwettl-Flusses wurden auf den Fundamenten der Zwingermauern Straßen und Wege angelegt.<sup>109</sup> Eine weitere wichtige Entwicklung sind die Straßenverbreiterungen, vor allem in der Zwettler Altstadt in den Jahren 1862 und 1895.

Beispiele hierfür stellten die bereits genannte frühere Juden- bzw. Hafnergasse bzw. die heutige Hamerlingstraße dar, die durch den Abriss eines Hauses bei ihrer Einmündung in den Hauptplatz verbreitert werden konnte.<sup>110</sup>

---

<sup>107</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 380

<sup>108</sup> Vgl.: Moll (1997), S. 23

<sup>109</sup> Vgl.: Knittler (2004)

<sup>110</sup> Vgl.: Pongratz / Hakala (1980), S.87 ff.

Diese Prozesse im Verkehrssystem können schon als Vorboten für das 20. Jahrhundert gesehen werden, da hier vor allem im und direkt nach dem Zweiten Weltkrieg allgemeine Asphaltierungen durchgeführt wurden, um der (wie schon im vorhergehenden Kapitel bemerkt wurde) schnell größer werdenden Bevölkerungszahl und den damit verbundenen Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Damit gehen die im zweiten Kapitel bereits dargestellten generellen Umwälzungen in der Stadt Zwettl wie zum Beispiel die Vergrößerung des Krankenhauses, der Neubau von Schulgebäuden, viele Neuerrichtungen von Wohngebäuden entlang der Gerungserstraße und die Neuerrichtung des Gebäudes der Zwettler Bezirkshauptmannschaft einher.

Die Stadt Zwettl schien also allgemein neu zu erwachen, da in diesem kurzen Zeitraum sehr viel mehr Veränderungen als im Vergleich zu den Jahrhunderten davor stattfanden.<sup>111</sup>

Im Übergang vom 20. ins 21. Jahrhundert fand und findet weiterhin ein immer weiterer Ausbau der Zubringerstraßen im Interesse des für das Waldviertel zunehmenden und daher wichtigen Fremdenverkehrs statt. Dazu zählen etliche Verbreiterungen der Verbindungen zwischen Krems und der Stadt Zwettl in Form der Bundesstraße 37 bzw. zwischen der Stadt Zwettl und Waidhofen an der Thaya in Form der Bundesstraße 36 und auch die für das Jahr 2017 geplante Umfahrung. Mit dem heutigen Stand finden sich im Untersuchungsgebiet die folgenden Verbindungen bzw. Bestandteile des Verkehrssystems:<sup>112</sup>

- Fünf Fernverkehrsstraßen
- 25 Straßen mit Lagebezeichnungen, die das Gelände aus der Nähe kennzeichnen und daneben zwölf Straßen mit einer Zielangabe als Namen
- 14 Straßen mit Personennamen
- Vier Plätze (Hauptplatz, Dreifaltigkeitsplatz, Neuer Markt, Srynauer Platz)
- Drei Straßen, die nach österr. Herrschergeschlechtern benannt sind (Babenbergergasse, Kuenringerstraße, Habsburgergasse)
- Zwei Straßen, die an historische Ereignisse erinnern (Schwedengasse und Bozener Straße)

---

<sup>111</sup> Vgl.: Merinsky (1966), S. 106 ff.

<sup>112</sup> Vgl.: Pongratz / Hakala (1980), S. 668

Ein wichtiger Faktor für das Verkehrssystem außerhalb der Altstadt sind die an erster Stelle stehenden fünf Fernverkehrsstraßen mit der von Nordwesten kommenden Weitraer Straße, der von Südwesten heranführenden Böhmerwald bzw. Gerungser Straße, der von Süden zur Stadt Zwettl führenden Ottenschläger Straße, der von Norden nach Osten durch das Stadtgebiet verlaufenden Schwarzenauer Straße und der von Osten kommenden Kremser Straße. In diesem Bereich sind die Schwarzenauer Straße als Verbindung zwischen der Nord- und der Ostgrenze des Stadtgebiets und die Gerungserstraße als Zubringer von Westen an diese Nord-Ost-Achse die beiden Hauptverkehrsachsen.

Für den Bereich innerhalb der Altstadt übernimmt die bei der Charakterisierung bereits erwähnte Landstraße, die einerseits als Verlängerung der Weitraer Straße und andererseits als Verbindung zwischen dieser und der zur Gerungser Straße bzw. Kremser Straße führenden Syrner Brücke dient, eine zentrale Funktion im Zwettler Verkehrssystem, vor allem für den innerstädtischen Verkehr. Vor der Neubenennung der Verkehrsflächen im Jahr 1892 wurde diese Straße noch unterteilt. Einerseits war sie im Bereich vom Kremser bzw. Unteren Tor bis zur Kreuzung mit der heutigen Kuenringerstraße als Untere Landstraße, andererseits ab diesem Punkt bis zum Weitraer bzw. Oberen Tor als Obere Landstraße bekannt. Dazwischen hatte sie auch einmal den Namen Kaiser-Wilhelm-Straße, aber ab der Neubenennung bis heute gilt der Name Landstraße.<sup>113</sup>

Der Bereich, in dem sich die Kuenringerstraße, die Landstraße und die von Nordosten heranführende Hamerlingstraße treffen, wird entsprechend der aus dem Jahr 1727 stammenden und dort befindlichen Dreifaltigkeitssäule als Dreifaltigkeitsplatz bezeichnet. Folgt man der Hamerlingstraße nach Nordosten, gelangt man zum seit 1286 bekannten Neuen Markt. Dies ist aber nicht die einzige Verbindung, denn auch die Bürgergasse im oberen Bereich der Altstadt verbindet die Landstraße mit diesem Platz.

Mit der bereits erwähnten Errichtung der Bahnhofstraße im Jahr 1896 wurden die Reste der Stadtmauer durchbrochen und so mit der Berggasse eine weitere Verbindung eingerichtet.

---

<sup>113</sup> Vgl.: Hakala (1970), S. 68

Eine letzte und damit nicht minder wichtige innerstädtische Verbindung des Weitraer Tors bzw. Oberen Tors mit dem Neuen Markt stellt die frühere Post- bzw. seit 1892 bis heute genannte Florianigasse dar.<sup>114</sup>

Insgesamt vereinigen sich heute acht größere Straßenzüge im Tal des Zwettler Stadtgebiets und somit kann dieses als wichtiger Verkehrsknotenpunkt des südlichen Waldviertels bezeichnet werden, da hier sowohl die von Norden kommende Bevölkerung aus den Bezirken Gmünd und Waidhofen an der Thaya als auch die von Osten und Südwesten kommenden Verkehrsteilnehmer aus den Bezirken Horn und Krems-Land einen essentiellen Verbindungspunkt für ihre Wege vorfinden.

Ein letzter und deswegen nicht unerheblicher Bestandteil des Verkehrssystems für den motorisierten Individualverkehr inkl. teilweise den öffentlichen Verkehr einerseits und für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr andererseits stellen die nach dem heutigen Stand insgesamt zehn Brücken im Stadtgebiet von Zwettl dar. Gerade durch die Lage in einem durch die zusammentreffenden Flussläufe von Zwettl und Kamp hervorgerufenen Talkessel sind die Brücken seit jeher wichtig, um die Aufgabe als strategisch wichtiger Verkehrsknotenpunkt zu bewältigen. Schon bei den bereits geschilderten früheren Straßenverläufen kam den Brücken eine wichtige Aufgabe im Verkehrssystem zu. Beispielsweise diente die damalige Kampbrücke seit 1449 als direkte Verbindung für die von Osten kommende Kremser Straße mit dem inneren Stadtgebiet und der von Westen kommenden Fernverkehrsstraße, die ihrerseits wieder über die damalige Park- bzw. Perzlbrücke und spätere Hamböckbrücke führte.<sup>115</sup>

Um die Wichtigkeit der Brücken einer genauen Analyse zu unterziehen, werden die jeweiligen Beispiele einzeln betrachtet und dargestellt:

- Die frühere Kampbrücke bzw. heutige Syrner Brücke: Die erstmalige Erwähnung dieses Bauwerks findet sich in einer Urkunde vom 19. September 1449, in der der Rat der Stadt Zwettl den Verkauf eines Grundstücks jenseits des Kamps beschließt.

---

<sup>114</sup> Vgl.: Hakala (1970), S. 69

<sup>115</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 368

In einer weiteren Erwähnung im Jahr 1655 wird von einem Hochwasser berichtet, bei dem sowohl die über die Zwettl führende Perzlbrücke als auch die Kampbrücke schwer beschädigt wurden und somit eine Neuerrichtung notwendig wurde. Die damalige Lage erwies sich durch viele weitere Beschädigungen als nicht unbedingt vorteilhaft und somit wurde der Bau an einer schmaleren Stelle des Kamps beschlossen bzw. 1865 abgeschlossen. Damit ergab sich der Standort der heutigen Syrner Brücke mit der Mündung in den ebenfalls neu errichteten Syrner Platz am rechten Kampufer und der Mündung in die Landstraße am linken Kampufer. Ein besonderes Merkmal dieses noch aus Holz bestehenden Neubaus stellte ein eigener Fußgängersteg dar. Noch vor der Jahrhundertwende wurde der Plan der Fertigung einer Eisenbrücke im Jahr 1893 umgesetzt und im Jahr 1970 wiederum durch die noch heute bestehende Betonbrücke ersetzt.<sup>116</sup> Die Syrnerbrücke fungiert heute als wichtige Verbindung der Landstraße mit der Südwestumfahrung durch die für den Durchzugsverkehr elementare Gerungser Straße. Jedoch kommt es an diesem zentral gelegenen Punkt durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und die Vermischung vom Durchzugsverkehr mit dem innerstädtischen Verkehr immer wieder zu Überlastungen, die möglicherweise durch die von der zukünftigen Umfahrungsstraße bezweckte Entflechtung der Vergangenheit angehören könnten.

- Die frühere Park-/Perzlbrücke bzw. heutige Hamböckbrücke: Ähnlich wie bei der Kamp- bzw. Syrner Brücke kam es auch hier zu einer durch ein Hochwasser hervorgerufenen Beschädigung und in weiterer Folge zu einem Neubau im Jahr 1877. Anstatt der schrägen Anlage der Überführung wie bei der früheren Bauform wurde die von nun an Hamböckbrücke genannte Verbindung gerade über die Zwettl gebaut. Im Jahr 1927 wurde auch sie zu einer Betonbrücke mit Fußgängerstegen umgebaut und ist bis heute noch so erhalten.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 371 ff.

<sup>117</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 372 ff.

Die heutige Funktion der Hamböckbrücke beschränkt sich auf einen ausschließlich stadtauswärts gerichteten Verkehr von der Promenade zur Gerungser Straße, inklusive der zusätzlichen Regelung durch eine Ampel. Durch Stege können die Fußgänger hier die Zwettl überqueren und gelangen so nach der Überquerung der Gerungser Straße mit Hilfe eines ampelgeregelten Schutzweges entweder in die Stadt oder auch in nahegelegene Parks.

- Die Wichtlbrücke: Erst mit der Errichtung der Gerungser Straße im Jahr 1881 scheint die Wichtlbrücke an Bedeutung gewonnen zu haben, denn vorher bestand an dieser Stelle nur der sogenannte Röhrensteg bzw. spätere Wichtlsteg. Dieser diente zur Überbrückung der damaligen Zwettler Wasserleitung oder auch Brühlwasserleitung. Mit einer im Jahr 1907 abgehaltenen Sitzung des Bezirksstraßen-Ausschusses kam es zum Beschluss des Baus einer neuen Brücke, der schließlich im Jahr darauf durchgeführt wurde.

Im Jahr 1970 wurde die heutige Wichtlbrücke als Stahlbetonbrücke neu errichtet.<sup>118</sup> Wie die Hamböckbrücke dient sie heute für die Verbindung des ausschließlich stadtauswärts gerichteten Verkehrs über die Kuenringerstraße zur Gerungser Straße, wobei hier aber die Möglichkeit besteht, einerseits nach Südosten in Richtung Hamböckbrücke und andererseits nach Nordwesten in Richtung Ausfahrt nach Moidrams abzubiegen. Hier können auch Fußgänger auf eigens errichteten Gehsteigen die Zwettl überqueren und so von der Stadt aus nach einer Überquerung der Gerungser Straße mit Hilfe eines ampelgeregelten Schutzweges das Wohnungsgebiet am Propstei- und Statzenberg erreichen.

- Die Sierningbachbrücke: Diese Verbindung hatte im Gegensatz zur Wichtlbrücke eine viel größere Bedeutsamkeit, als ihr heute zukommt. Noch bis in das Jahr 1986 hatte sie den gesamten Verkehr in bzw. aus Süden von und nach Richtung Ottenschlag zu bewältigen.

---

<sup>118</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 373 ff.

Lange Zeit bestand diese Überführung aus Holz, doch im Jahr 1867 fand ein erster Schritt der Erneuerung durch eine gemauerte Brücke statt. Schließlich wurde diese kurz nach der Jahrhundertwende im Jahr 1903 von 5,5m auf 9,9m verbreitert.

Im Jahr 1986 kam es durch das Abtragen der alten Lagerhausmühle zur Neuerrichtung einer Straße entlang des Kamps und der Zwettl und folglich zur Verbindung der Gerungser Straße und der Kremser Straße mit der Ottenschläger Straße.<sup>119</sup> Trotz dieses scheinbaren Bedeutungsverlustes ist die Sierningbachbrücke auch heute ein wichtiges Element im Zwettler Verkehrssystem, denn durch diese Verbindung gelangt man im Osten der Stadt über die Syrnauer Straße stadtauswärts zur Ottenschläger Straße in Richtung Süden ohne den Kamp noch einmal zusätzlich überqueren zu müssen.

- Die Brücke bei der Mayermühle: In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand aus dem ehemaligen Bründlsteg die Verknüpfung der heutigen Hauensteinerstraße mit der Kamptalstraße in Form einer Brücke über den Kamp auf der Höhe der Mayermühle. Der ursprüngliche Steg befand sich entgegen dem Flusslauf gesehen oberhalb der Mühle und 1865 wollte man eine Neuerrichtung unterhalb dieser durchsetzen, um die damaligen Vororte Syrnau und Koppenzeil verkehrstechnisch miteinander zu verbinden. Infolgedessen sollte der Verkehr zwischen den beiden Orten erheblich erleichtert werden. Bereits sieben Jahre nach diesem Beschluss wurde das Projekt aber eingestellt, doch die Errichtung einer Brücke in einer Gemeindefassung durchgesetzt. Nach einigen Streitigkeiten über die Finanzierung gelangte man schließlich im Jahr 1875 zu einer Einigung und im Frühjahr 1876 wurden die Bauarbeiten fertiggestellt.<sup>120</sup> Diese Brücke wird gegenwärtig immer noch ihrem ursprünglichen Zweck gerecht, da sie als zusätzliche Überbrückung des Kamps eine hilfreiche Verkehrsverbindung für die Bewohner entlang der Kamptal- bzw. Hauensteinerstraße darstellt.

---

<sup>119</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 374 ff.

<sup>120</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 375 ff.

Wie die Sierningbachbrücke bringt sie den Vorteil für die von dort aus in Richtung Süden stadtauswärts Fahrenden mit sich, den Kamp nicht noch einmal zusätzlich überqueren zu müssen.

- Die Gradnitzbachbrücke: Diese Brücke stellte neben der früheren Kampbrücke eine der ältesten Brücken der Stadt Zwettl dar. Das sehr frühe Bestehen dieser lässt sich mit der Relevanz für das Stift Zwettl erklären, denn durch sie gelang man damals auf den kürzesten Weg vor das Oberhofer Tor. Ein genaues Datum der Entstehung lässt sich nicht finden, aber es dürfte nicht lange nach der Erbauung des Klosters liegen. Wie bei der Brücke bei der Mayermühle gelang man in der Mitte des 19. Jahrhunderts zu dem Entschluss die bis dahin als Holzbrücke bestehende Verbindung zu modernisieren. Tatsächlich stellte sie über all die Jahre eine sehr wichtige Verknüpfung dar und somit wurde 1861 eine steinerne Brücke errichtet. Etwas mehr als hundert Jahre später bedeutete aber das weitaus größeren Bauvorhaben der Oberhoferbrücke das Ende der Gradnitzbachbrücke, da es notwendig war den Gradnitzbach an einer anderen Stelle weiter östlich in den Kamp münden zu lassen und infolgedessen eine Überbrückung nicht mehr gebraucht wurde.<sup>121</sup>
- Die Oberhofer Brücke: Unter all den genannten Brücken stellt die neue Oberhofer Brücke die größte für den Straßenverkehr dar. Durch ihren Bau bzw. die Eröffnung im Dezember 1980 konnten insgesamt drei kleinere über den Kamp, den Gradnitzbach bzw. den Mühlbach führende Brücken ersetzt und damit auch das Problem eines oftmals vorkommenden Hochwassers des Kamps bzw. der infolgedessen auftretenden Straßensperren beseitigt werden.<sup>122</sup> Die in Zukunft durch den voranschreitenden Klimawandel immer größere werdende Wahrscheinlichkeit solcher Naturerscheinungen scheint das aufwendige Konstrukt jedenfalls ausreichend zu rechtfertigen.

---

<sup>121</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 376 ff.

<sup>122</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 376 ff.

In Kombination mit der Ende des Jahres 1987 fertiggestellten Südwest-Umfahrung der Stadt Zwettl und der daraus resultierenden direkten Verbindung der Kremser Straße und der Zwettler Straße mit der Gerungser Straße stellt die Oberhofer Brücke einen der wichtigsten Knotenpunkte im Zwettler Verkehrssystem dar. Die beiden Kreisverkehre an den jeweiligen Enden der Brücke sind von großer Notwendigkeit, da sich dadurch an dieser essentiellen Stelle eine flüssige Verkehrsführung ergibt.

Denn auch der Stadtteil Oberhof und die zum Stift Zwettl führende Allentsteiger Straße aus nordöstlicher Richtung sind somit gleichberechtigt an die Straßenführung angebunden.

- Brücken der Südwest-Umfahrung: Neben der neuen Oberhofer Brücke haben die im Zuge der Errichtung der Südwest-Umfahrung gebauten Brücken über den Kamp einen sehr hohen Stellenwert für den Zwettler Stadtverkehr. Sie verzögerten zwar den Bau der gesamten Umfahrung etwas, konnten aber im Jahr 1987 fertiggestellt werden. Vor allem durch die Brücke zwischen Syrnauer Brücke und Hamböckbrücke konnte eine direkte Verbindung der Gerungser Straße mit der Kremser Straße hergestellt werden und somit ein Großteil des Verkehrs aus dem unmittelbaren Altstadtbereich herausgeholt werden. Die zweite Brücke im Süden führt die Ottenschläger Straße an die Gerungser Straße heran, womit auch die Sierningbachbrücke und die Brücke bei der Mayermühle erheblich entlastet wurden.<sup>123</sup>
- Die Eisenbahnbrücke: Auch wenn diese Brücke nicht direkt für den Straßenverkehr dient, stellt sie doch auch eine Stütze für diesen Teil des Verkehrssystems dar. Man kann sich der Bedeutung sehr leicht bewusst werden, wenn man an eine die Straßenführung kreuzende Eisenbahntrasse und die damit verbundenen Wartezeiten für den Straßenverkehr in diesem zentralen Bereich denkt. Mit der Fortsetzung der Bahnstrecke von Schwarzenau über Zwettl nach Martinsberg wurde auch eine Überbrückung des Kamps bzw. überhaupt des gesamten Kamptals notwendig und daher kam es zum sehr kostspieligen Bau der Eisenbahnbrücke, der 1905/06

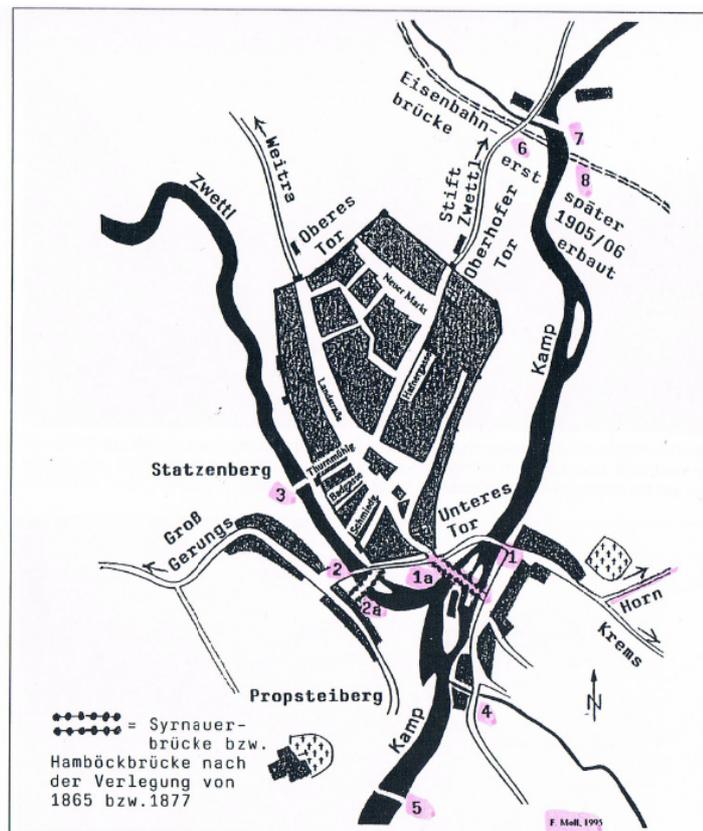
---

<sup>123</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 380 ff.

beendet werden konnte.<sup>124</sup> Im Jahr 1998 musste die Brücke einer Generalsanierung unterzogen werden, bei der die Tragwerke komplett ausgetauscht wurden. Um keine Straßensperren errichten zu müssen, wurde eine damals weltweit neuartige Sanierungsmethode entwickelt und eingesetzt.

Auch die Errichtung eines Straßentunnels wurde notwendig, um die Arbeiten reibungslos durchführen zu können.<sup>125</sup> Obwohl es heute keinen Personenverkehr und nur mehr sehr wenig Güterverkehr auf dieser Strecke gibt, ist die Eisenbahnbrücke ein wesentlicher Bestandteil des Stadtbilds und kann zweifelsohne als Wahrzeichen der Stadt gesehen werden.

Zur Verdeutlichung der Argumentation rund um die Brückenbauwerke der Stadt Zwettl findet sich hier noch eine Abbildung, die aber nicht ganz aktuell ist. Hier fehlt einerseits die im Jahr 1881 angelegte Gerungser Straße und noch die seit 1987 bestehende Südwest-Umfahrung mit ihren zwei Brücken, doch trotzdem gelangt man damit zu einer besseren Übersicht.



#### Brücken in der Stadt Zwettl

- 1 Große Brücke über den Kamp, Syrnauer Brücke (Johanneskapelle)
- 1a Syrnauer Brücke, Neubau 1865 (unterhalb der Lagerhausmühle)
- 2 Parkbrücke, Perzlbrücke über die Zwettl zur Abzweigung der Propsteigasse und der Kampalstraße
- 2a Hamböckbrücke, erst seit 1927, Neuerrichtung an dieser Stelle 1877
- 3 Wichtlbrücke seit 1908 über die Zwettl, vorher Röhrensteg
- 4 Syrningbachbrücke, steinerne Brücke 1867 errichtet
- 5 Brücke bei der Mayermühle über den Kamp, Verbindung Syrnau-Koppenzeil / Steg errichtet 1865, Brücke 1872
- 6 Gradnitzbachbrücke, gemauerte und gewölbte Brücke errichtet 1861
- 7 Oberhoferbrücke, neueste Brücke, erst 1976/77 an der Stelle von drei alten Brücken errichtet
- 8 Eisenbahnbrücke, 1905/06 gebaut

Abbildung 5 – Brücken der Stadt Zwettl<sup>126</sup>

<sup>124</sup> Vgl.: Strohmayer (1998), S. 379

<sup>125</sup> Vgl.: Waldviertler Heimatbund (1999), S. 300 ff.

<sup>126</sup> Strohmayer (1998), S. 369

Eine letzte an dieser Stelle genannte Brücke befindet sich zwar nicht im unmittelbaren Bereich des Stadtgebiets, aber sie sollte trotzdem aufgrund ihrer besonderen Entstehungsgeschichte beachtet werden. Das Stift Zwettl wurde ca. in den Jahren 1140 bis 1180 in seiner ersten Ausbaustufe errichtet und dazu gehörte auch der erste Vorläufer jener Brücke über den Kamp, die heute als älteste noch befahrene Brücke Niederösterreichs gilt.

Notwendig wurde die Verbindung durch das Heranschaffen des Baumaterials von der anderen Seite des Flusses in Form von Steinen und Holz. Eine erste offizielle Erwähnung stammt aus dem Jahr 1670 und in dieser Zeit entstanden auch die frühesten Darstellungen des Stifts. Im Jahr 1902 wurde die Brücke ein letztes Mal im großen Ausmaß umgestaltet, da die Fahrbahn verbreitert werden musste.

In der Mitte der 1990er Jahre wurde jedoch in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Bundesdenkmalamt ein Rückbau in den Zustand vor 1902 inklusive einer gleichzeitigen Renovierung durchgeführt. Dabei entstand auch ein neu gestalteter Fußgängersteg.<sup>127</sup>

### 3.2.2. Eisenbahnverkehr

Neben den Straßen und dem darauf zu findenden motorisierten Individualverkehr stellte die Eisenbahn in Form des Personen- und Güterverkehrs einen weiteren wichtigen Bereich für das Verkehrssystem des Untersuchungsgebietes dar.

Bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es erste Bemühungen von Seiten der Stadt Zwettl eine Verbindung mit der Eisenbahn einzurichten. Die damals für die Planung zuständige Kaiser-Ferdinands-Nordbahn plante damals die sogenannte Donau-Kamptallinie ausgehend von Stockerau nach Hadersdorf am Kamp und weiter über die Stadt Zwettl bis nach Weitra<sup>128</sup>, aber die realisierte Streckenführung umging zentrale Orte wie Horn, Waidhofen an der Thaya und eben auch Zwettl.

---

<sup>127</sup> Vgl.: Waldviertler Heimatbund (1993), S. 401

<sup>128</sup> Vgl.: Winkler (1996), S. 426

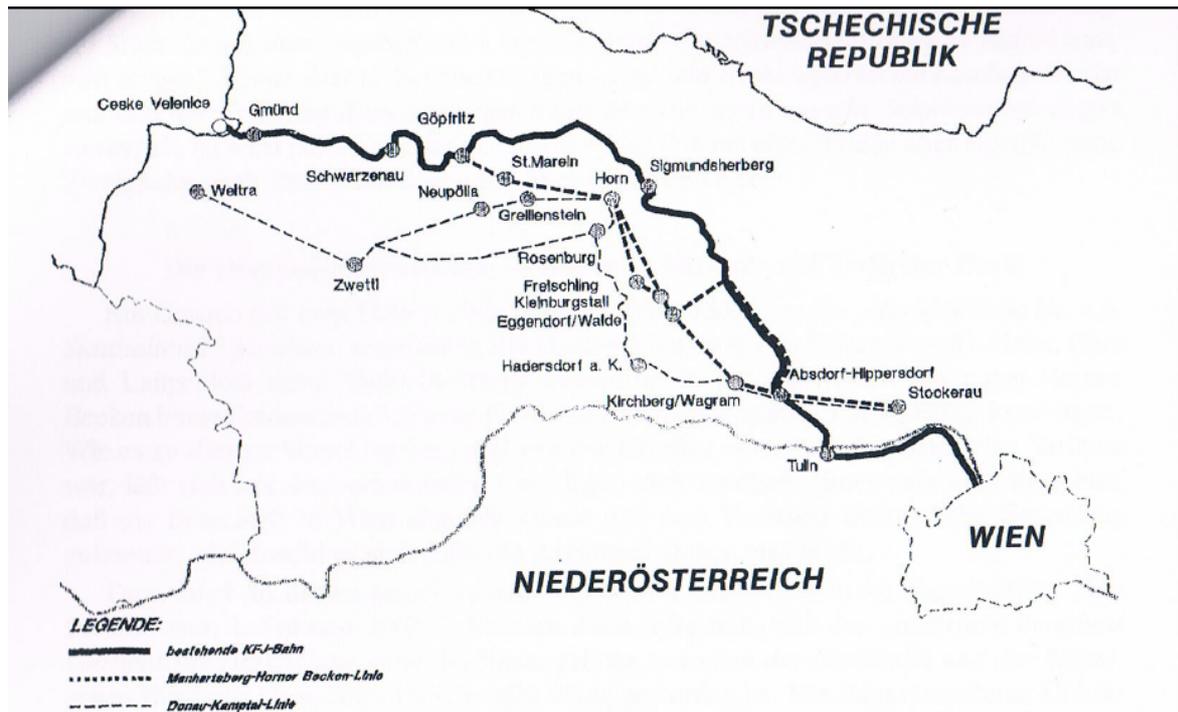


Abbildung 6 – Skizze der realisierten Streckenführung der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn<sup>129</sup>

Lediglich die Stadt Gmünd wurde an diese sogenannte „Kaiser-Franz-Josefs-Bahn“ angeschlossen und wurde damit zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort.<sup>130</sup> Die Stadt Zwettl wurde zumindest durch die Umbenennung der Station Schwarzenau in „Schwarzenau-Zwettl“ im Jahr 1871 gewürdigt, da so auch die Nähe der Stadt angedeutet werden sollte.

Nach der Einrichtung einer Linie von Schwarzenau nach Waidhofen an der Thaya im Jahr 1891 begann auch die Stadt Zwettl wieder ihre Bemühungen für eine Anbindung an das Eisenbahnnetz aufzunehmen. Dazu wurde 1892 ein eigenes Eisenbahnkomitee gegründet, das mit den zuständigen staatlichen und militärischen Behörden Kontakt aufnehmen sollte. Tatsächlich hatten diese auch Interesse an einer Eisenbahnlinie als Verbindung zwischen der Donau und dem tschechischen Iglau, wobei die Stadt Zwettl als wichtiger Punkt in diesen Planungen vorgesehen war. Die finanziellen Mittel für eine Planung musste dabei die Stadt selbst aufbringen, da einerseits der Staat nichts beisteuern konnte bzw. wollte und andererseits die ansässigen Industriellen nur bedingt interessiert waren.

<sup>129</sup> Winkler (1996), S. 422 – 438, hier: S. 426

<sup>130</sup> Vgl.: Komlosy (2006), S. 217 – 340, hier: S. 314

Bereits im Jahr 1893 konnte man das Projekt einer Bahnstrecke „*Iglau-Zwettl-Amstetten*“ fertigstellen, doch von staatlicher Seite wurde eher der Plan von kurzen Lokalbahnen als solchen kostspieligen Durchzugslinien präferiert.

Da nun aber schon die Pläne vorlagen, wollte man von Seiten der Stadt Zwettl zumindest einen Teil dieser verwirklicht wissen. Die logische Folge war der Bau des für alle Beteiligten interessantesten Abschnittes von Schwarzenau nach Zwettl, wobei sich auch die weitere Finanzierung als sehr schwierig gestaltete. Noch im Mai 1895 gab es von den Vertretern aus Iglau einen nochmaligen Versuch, um den nördlichen Teil von Mähren bis nach Niederösterreich zu verwirklichen, aber auch hier galt es die Probleme der lokalen Finanzierung zu bewältigen. Im Fall der Stadt Zwettl konnten diese bewältigt werden und so begann man mit umfangreichen Bauarbeiten, da einerseits im Stadtteil Oberhof über dem Gradnitzbachtal ein Bahnhof gebaut und andererseits der Stadtgraben zugeschüttet werden musste, um eine Zufahrtsstraße in Form der heutigen Bahnhofsstraße verwirklichen zu können. Zur Illustrierung dieses Projekts findet sich hier ein Bauplan, auf dem auch die neu errichtete Bahnhofsstraße in gelber Farbe eingezeichnet wurde.

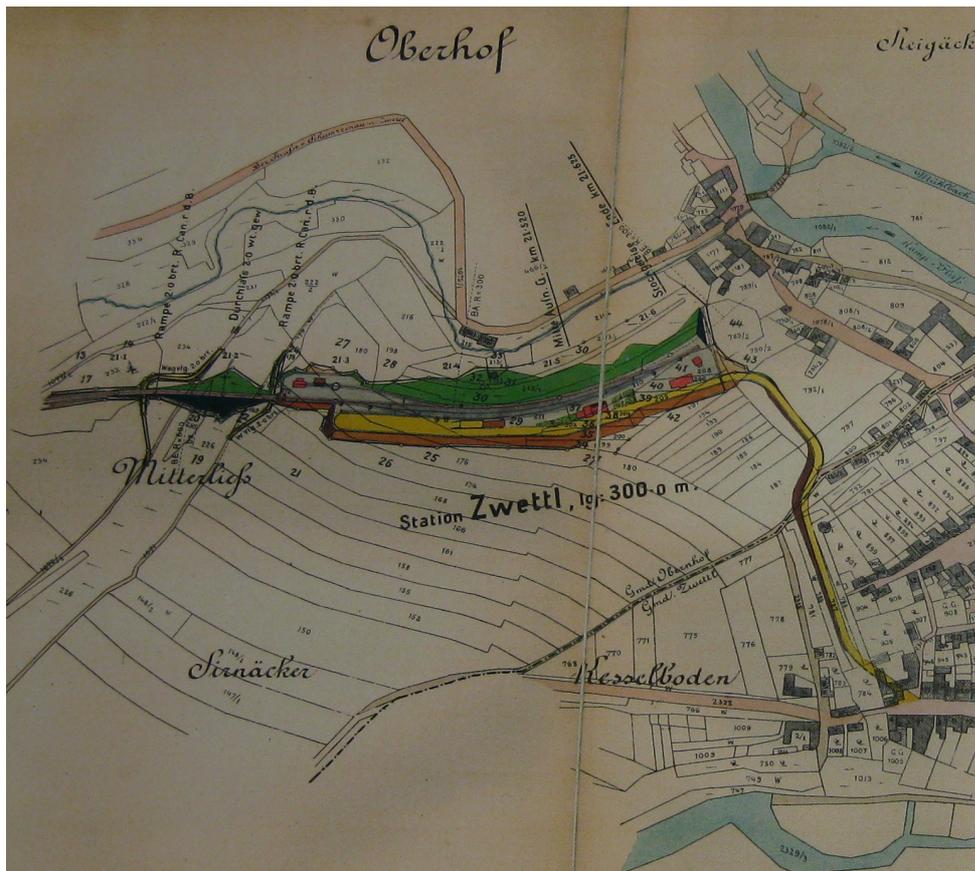


Abbildung 7 - Bahnhofsbau mit Bahnhofstraße<sup>131</sup>

Die Eröffnung der Zwettler Lokalbahn „Schwarzenau – Zwettl“ am 4. Juli 1896 kann als Meilenstein in der Entwicklung des Verkehrssystems gesehen werden, da hiermit sozusagen der Anschluss der Stadt Zwettl an den Weltverkehr mit der Franz-Josefs-Bahn stattfand. Von nun an konnte man auf der 21,5 Kilometer langen Lokalstrecke direkt mit der Eisenbahn der k.k. Staatsbahnen in die Stadt Zwettl reisen, wobei täglich drei Zugpaare auf der Strecke verkehrten und man dafür ca. eine Stunde und zwanzig Minuten benötigte.<sup>132</sup>

Trotz dieser neuen großen Errungenschaft hatte man nicht auf die Weiterverfolgung des ursprünglichen Projekts vergessen, vor allem da dieses auch in Konkurrenz zu einer vom Land Niederösterreich geplanten Schmalspurbahn von Krems nach Gutenbrunn (in der Nähe von Martinsberg) inklusive Abzweigungen nach Gföhl und Ottenschlag geriet. Somit wurde die Stadt Zwettl 1897 wieder aktiv und versuchte wiederum die nötigen Gelder zu beschaffen, doch die Unterstützung hielt sich auch dieses Mal in Grenzen.

<sup>131</sup> Plan Bahnhofsbau mit Bahnhofstraße – StAZ Akten K 089 – Allgemeine Gemeindeakten

<sup>132</sup> Vgl.: Anton (2011), S. 10

Infolgedessen wurde das Projekt in zwei Planungsphasen geteilt, wobei das erste Teilstück die Streckenführung von der Stadt Zwettl nach Martinsberg beinhaltete. Es dauerte nun sechs Jahre bis die erforderlichen Mittel gesammelt werden und die ersten konkreten Bauplanungen beginnen konnten.

Diese gestalteten sich eher schwierig, da einerseits die Anrainergemeinden die Streckenführung natürlich sehr nahe an ihren jeweiligen Orten vorbeigeführt wissen wollten und andererseits die Eisenbahngesellschaft sich aufgrund der damit verbundenen teureren Bahnhofsbauten weigerte. Das Ergebnis dieses Konflikts waren Stationen, die sehr weit von den jeweiligen Ortschaften entfernt waren und zunehmend an Interesse verloren, da die langen Fußwege für die Menschen immer unattraktiver wurden.

Im Jahr 1906 wurde die Zwettler Lokalbahn bis Martinsberg schließlich provisorisch in Betrieb genommen, und damit kam es in der Stadt Zwettl auch zum Bau der 26 Meter hohen und 271 Meter langen Eisenbahnbrücke über das Kamptal. Die Streckenführung verlangte auch einen weiteren Brückenbau über das Kremstal vor Ottenschlag. Beide Bauten galten für die damalige Zeit als Sensation und waren auch mit dementsprechenden Kosten verbunden, doch die Aussicht auf eine Verbindung zur Donau dürfte schließlich den Ausschlag zur Realisierung gegeben haben.

Die offizielle Eröffnung dieses neuen Abschnitts fand am 15. Oktober 1906 statt und die neue Strecke brachte auch eine zweite Station für das unmittelbare Stadtgebiet von Zwettl in Form der Haltestelle Syrnau mit sich. Diese wurde in ihren letzten Betriebsjahren „*Zwettl-Stadt*“ genannt.<sup>133</sup>

Mit der erfolgreichen Realisierung dieser Teilpläne wurden auch nie die weiterführenden Ziele der ursprünglichen Streckenplanung aus den Augen verloren. Bereits 1903 konnte man mit der Übernahme der Teilstrecken nach Waidhofen an der Thaya und weiter bis nach Zlabings den nördlichsten Punkt der Linie in Form von Iglau erreichen. Nun stand man aber nach der Fortsetzung nach Martinsberg vor der weitaus größeren Herausforderung die Strecke bis zur Donau zu realisieren.

---

<sup>133</sup> Vgl.: Anton (2011), S. 19 ff.

Streitigkeiten über die Streckenführung und die Favorisierung des Eisenbahnministeriums der Verwirklichung der Donauuferbahn brachten die Planungen ins Stocken und schließlich brachte die beiden Weltkriege ein jähes Ende des Baus von Lokalbahnen. Erst ab dem Ende der 1950er Jahre gab es wieder weitere Planungen, doch diese beschäftigten sich eher mit dem Rückbau des Eisenbahnbetriebes.

Schließlich kam, verbunden mit dem immer stärker werdenden Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs, im Jahr 1986 das Ende des Personenverkehrs zwischen Martinsberg und der Stadt Zwettl. Eine letzte große Investition wurde zur Renovierung der Eisenbahnbrücke der Stadt Zwettl aufgebracht.<sup>134</sup> Der Güterverkehr zwischen Schwarzenau und Martinsberg schien durch die Ansiedlung von weiteren Betrieben in der Nähe der Bahn gesichert, denn sowohl das Holzsägewerk in Waldhausen bzw. eine Müllverladeanlage in Klein-Schönau, als auch einige Auftraggeber in der Stadt Zwettl selbst galten als wichtige Unterstützer. Der Personenverkehr ging aber immer mehr zurück und seit der Fahrplanumstellung im Jahr 2006 verkehrten bis ins Jahr 2010 nur noch sieben Zugpaare.<sup>135</sup>

In Summe gab es also sehr viele Pläne im Bereich der Eisenbahn, tatsächlich realisiert wurden aber nur wenige davon. Von der Zwettler Bevölkerung gab es im Allgemeinen wenig Widerstand gegen die Bahn. Belegt ist dies durch Initiativen und das finanzielle Engagement der Zwettler Bürger für die Realisierung des Vorhabens.

Im Gegensatz dazu gab es in anderen Städten der Region Befürchtungen der dort ansässigen Transportbetriebe vor bevorstehenden Gewinneinbußen. Es waren aber weniger die regionalen als die überregionalen, oft an militärische Überlegungen gebundenen, Interessen, die den Ton bei Entscheidungen angaben und somit waren sämtliche Bahnen des Waldviertels als sogenannte Stichbahnen zum Abtransport der in den jeweiligen Regionen verfügbaren Waren konzipiert.

---

<sup>134</sup> Vgl.: Anton (2011), S. 39 ff.

<sup>135</sup> Vgl.: Liebhart (2007), S. 137 – 155, hier: S. 148

Diese Bahnen erleichterten aber auch die Personenmobilität sowie die Reisen in Verwaltungs- und Konsumzentren.<sup>136</sup>

Die Zwettler Eisenbahn ist heute nur mehr selten aktiv und bewältigt vorwiegend Gütertransporte in Form von Holzverladungen in Waldhausen, doch eine gänzliche Schließung droht. Vor der sogenannten „Autoflut“ wurde sie auch noch hauptsächlich für den Personenverkehr benutzt, aber mit der fortschreitenden Motorisierung durch Autos sowie Lastkraftwagen bzw. durch die Weiterentwicklung des Busliniennetzes waren die Österreichischen Bundesbahnen zusehends zum Handeln gezwungen.

Daher kam es am 12. Dezember 2010 mit der alljährlichen Umstellung des Fahrplans zur Einstellung des Güterverkehrs zwischen Waldhausen und Martinsberg sowie des Personenverkehrs zwischen Schwarzenau und Zwettl. Letztlich blieb nur mehr der Güterverkehr zwischen Schwarzenau und Waldhausen bestehen, da sich hier ein großes Sägewerk in unmittelbarer Nähe befindet. Aufgrund der Tarifpolitik der ÖBB und des allgemein zu beobachtenden Rückgang des Bahnverkehrs im Waldviertel ist es wahrscheinlich nur mehr eine Frage der Zeit, bis auch dieser Restbetrieb eingestellt wird. Somit wurde auch die Zubringerfunktion zur Franz-Josefs-Bahn deutlich verringert, da selbst diese als Personenverkehrslinie immer mehr infrage gestellt wird.<sup>137</sup> Denn auch hier werden die frequenzstärkeren Züge immer mehr auf Busbetrieb umgestellt und somit der Personenverkehr immer mehr in die Hände der Postbus AG gelegt.<sup>138</sup> Was jedoch bleibt, ist der Widerspruch zwischen regionalen und zentralen Interessen, der an diesem Bereich des Zwettler Verkehrssystems manifest wird.

### 3.2.3. Öffentlicher Verkehr

Als dritter wichtiger Faktor für das Verkehrssystem der Stadt Zwettl sind die öffentlichen Verkehrsmittel in Form des sogenannten Stadtbusses für den Stadtbereich und die Postbuslinien für den überregionalen Bereich zu nennen.

---

<sup>136</sup> Vgl.: Pongratz / Hakala (1980), S. 445

<sup>137</sup> Vgl.: Anton (2011), S. 7

<sup>138</sup> Vgl.: Liebhart (2007), S. 137 – 155, hier: S. 148

Der Stadtbus wurde im Jahr 1999 auf Initiative der Abteilung der Zwettler Sozialdemokraten eingeführt und umfasst einen Fahrplan mit fünfzig Haltestellen.<sup>139</sup> Betrieben wird diese Einrichtung ebenfalls von der Österreichischen Postbus AG.<sup>140</sup>

Ein Problem stellt hier die Streckenführung dar, da diese in Summe nur eine im Kreis geführte Linie enthält und Fahrgäste somit im ungünstigsten Fall dazu gezwungen sind, lange Fahrtzeiten auf sich zu nehmen, um zum gewünschten Ziel zu gelangen. Es sollte aber auch erwähnt werden, dass diese Art des Angebots eine Erleichterung für Menschen ohne eigenem PKW oder mit einer körperlichen Beeinträchtigung mit sich bringt.

Die erste im Waldviertel bestehende Buslinie, betrieben von der damaligen österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, gab es seit dem Jahr 1919 als Verbindung zwischen den Städten Krems und Gföhl. Vier Jahre später wurde auch die Stadt Zwettl in dieses System mit Verbindungen nach Gföhl, Schrems und Groß Gerungs eingebunden. Mit dem Stand Dezember 1981 verkehrten im Waldviertel insgesamt 91 Omnibusse.<sup>141</sup> Zusätzlich zu den bestehenden Bus- und Bahnlinien richtete der sogenannte Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) im Jahr 2011 das regionale Busliniennetz „*Waldviertel-Linien*“ ein, die als Verbindung zwischen den Zentren, und damit auch der Stadt Zwettl gedacht sind.

#### 3.2.4. Fußgänger- und Radfahrerverkehr

Der hier behandelte, aber trotzdem mindestens genauso wichtige Bereich der hier behandelt werden soll, betrifft die Fußgänger sowie Radfahrer als Bestandteil des Verkehrssystems. Im Falle der Behandlung des Leitbilds der „*autogerechten Stadt*“ im zweiten Kapitel dieser Abhandlung wurde schon teilweise eine hier vorhandene Problematik angeschnitten.

Die Stadt Zwettl kann als sehr gutes Beispiel für einen Teil dieses Leitbilds gesehen werden, da sie auf jeden Fall autogerecht ist und somit zumindest den motorisierten Individualverkehr über alle anderen Verkehrsteilnehmer stellt.

---

<sup>139</sup> Vgl.: [http://www.gemeinde-zwettl.spoe.at/mediaarchiv//429/media/050\\_Zwettler\\_Wegweiser/2004-4\\_ZW.pdf](http://www.gemeinde-zwettl.spoe.at/mediaarchiv//429/media/050_Zwettler_Wegweiser/2004-4_ZW.pdf) (online am 13. 8. 2014)

<sup>140</sup> Vgl.: <http://www.zwettl.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?detailonr=109990592> (online am 13. 8. 2014)

<sup>141</sup> Vgl.: Waldviertler Heimatbund (1982), S. 216

In jüngerer Zeit gibt es aufgrund von stärker werdenden Umweltbewegungen immer wieder Ideen, die dieses Leitbild infrage stellen und eine Gleichberechtigung aller in einem Verkehrssystem vorhandenen Faktoren einfordern. Die Stadt Zwettl hat hier auf jeden Fall einen großen Nachholbedarf, denn im Stadtgebiet gibt es keine speziell gekennzeichneten Fahrradstreifen und auch keine verkehrsberuhigten Zonen. Damit sind Fahrradfahrer bzw. auch teilweise Fußgänger darauf angewiesen, sich die Straßen mit dem motorisierten Verkehr zu teilen, womit sich wiederum die Wahrscheinlichkeit von Unfällen steigert.

Wie bereits erwähnt wurde, sind im Leitbild der „*autogerechten Stadt*“ nicht nur die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs enthalten, sondern auch die ungehinderten Flüsse aller Verkehrsteilnehmer.

Im Fall der Stadt Zwettl ist nur eine einseitige Ausführung dieses Leitbilds vorhanden, denn auch wenn beispielsweise die Autofahrer an nahezu jeden Ort im Stadtgebiet gelangen können, so werden alle anderen Verkehrsteilnehmer bzw. deren Bedürfnisse dadurch an den Rand gedrängt. Damit kann von einem ungehinderten Verkehrsfluss aller nicht mehr die Rede sein. Die Errichtung von speziell gekennzeichneten Fahrradwegen an den stärker befahrenen Stellen könnte hier Abhilfe schaffen und auch die stärkere Etablierung von verkehrsberuhigten Zonen, beispielsweise im Bereich der Landstraße, der Hamerlingstraße und auch des anschließenden Neuen Markts, wären eine Weiterentwicklung im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

### 3.2.5. Parkplätze

Der letzte, an dieser Stelle angeführte Verkehrsbereich behandelt die in der Stadt Zwettl vorhandenen Parkmöglichkeiten. Der Faktor der Parkraumbewirtschaftung stellt für den motorisierten Individualverkehr einen essentiellen Teil des Verkehrssystems dar, da das Vorhandensein einer Parkmöglichkeit unter anderem ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Verkehrsteilnehmer zum Verbleib in der Stadt sein kann.

Diese Entscheidungsfindung wirkt sich umgehend auf die vorhandenen Geschäfts- sowie Fremdenverkehrsbetriebe bzw. deren wirtschaftlichen Gewinn aus, denn genügend Parkmöglichkeiten in der unmittelbaren Nähe verleiten eher dazu, Halt zu machen und somit die vorhandenen Angebote auch wirklich wahrzunehmen.

Die Stadt Zwettl sieht sich selbst unter anderem auch als „*Einkaufsstadt*“<sup>142</sup> und daher war bzw. ist es auch notwendig, die potentiellen Kunden mittels eines ausreichenden Angebots an Stellplätzen für den fahrbaren Untersatz zum Verweilen und Konsumieren zu animieren. Dadurch kam es im Jahr 1997 zum Bau und auch zur Eröffnung eines im Zentrum des Stadtgebiets gelegenen Parkhauses, der sogenannten „*Zwettler Parkspirale*“, das Platz für insgesamt 330 Fahrzeuge bietet.<sup>143</sup> Durch die besondere Lage gelangt man über einen eigens angelegten Weg innerhalb kürzester Zeit direkt in die Zwettler Innenstadt und damit auch zu den Geschäfts- und Fremdenverkehrsbetrieben. Auch das angrenzende Kino, die Stadtverwaltung und weitere Betriebe bzw. Institutionen außerhalb der Altstadt sind somit mit genügend Parkmöglichkeiten versorgt.

Die Innenstadt selbst und hier besonders die Bereiche Landstraße, Gartenstraße, Hamerlingstraße, Schulgasse, Hauptplatz, Neuer Markt und Teile der Klosterstraße sind als eine gebührenfreie Kurzparkzone markiert, die insgesamt Platz für 351 Fahrzeuge bieten. Entlang an Teilen der Weitraer Straße, der Bahnhofsstraße, der Gerungser Straße, der Promenade, der Brunnengasse, der Kuenringerstraße und der Gartenstraße finden sich gebührenfreie Parkräume, die Platz für 264 Fahrzeuge bieten.

Die Busbahnhöfe einerseits zwischen der Zwettl und der Gerungser Straße, andererseits zwischen der Gartenstraße und dem Kamp bieten auch noch weitere Parkmöglichkeiten, die aber eher für Fahrgemeinschaften und damit den Teilnehmern des Durchzugsverkehrs dienen. Diese Ausführungen lassen sich durch die folgende Grafik zusätzlich verdeutlichen:

---

<sup>142</sup> <http://www.zwettl.gv.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=218224716&detailonr=218224716> (online am 3. 11. 2014)

<sup>143</sup> Vgl.: [http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_19970924\\_OTS0052/neue-parkgarage-fuer-330-fahrzeuge-im-zwettler-stadtzentrum](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_19970924_OTS0052/neue-parkgarage-fuer-330-fahrzeuge-im-zwettler-stadtzentrum) (online am 3. 11. 2014)

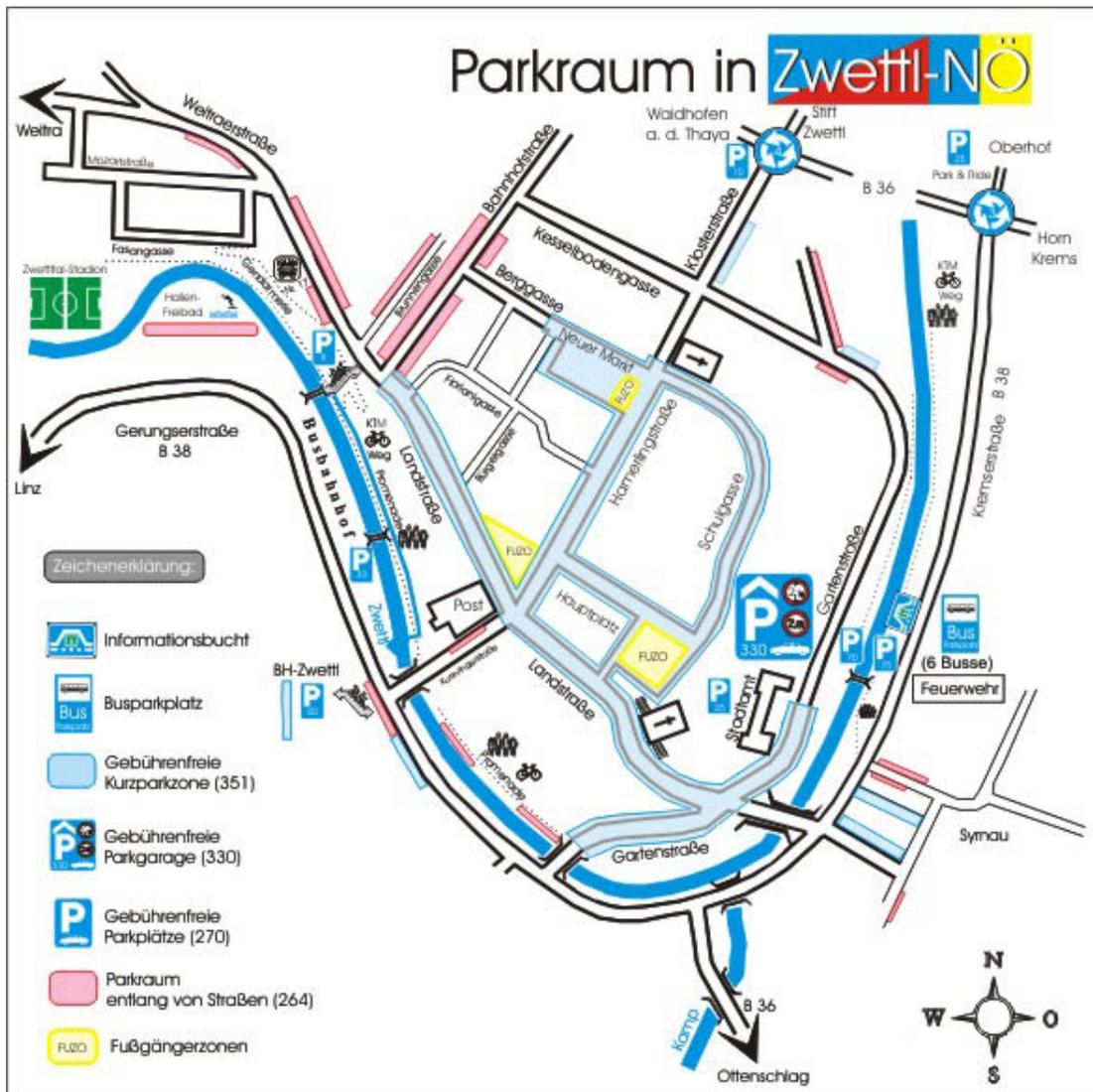


Abbildung 8 – Parkmöglichkeiten der Stadt Zwettl<sup>144</sup>

An den in der Abbildung angeführten Zahlen und Beispielen der Parkraumbewirtschaftung zeigt sich eindeutig, dass trotz einer verkehrstechnisch schwierigen Lage von Seiten der Stadt Zwettl darauf geachtet wurde, dass genügend Parkmöglichkeiten sowohl für den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr, als auch für den Durchzugsverkehr vorhanden sind.

Wie eingangs zu diesem Abschnitt bemerkt wurde, stellt dieser Aspekt eine wichtige Grundlage für einen Teil der Wirtschaft einer Stadt dar und auch einem möglichst reibungslosen Ablauf auf den Verkehrswegen kommt dies zugute.

<sup>144</sup> <http://www.zwettl.gv.at/system/web/zustaendigkeit.aspx?detailonr=217121571> (online am 3. 11. 2014)

### 3.3. Beispiele für Veränderungen

Zur Veranschaulichung von Prozessen und Veränderungen des nun ausreichend dargelegten Verkehrssystems folgen an dieser Stelle drei konkrete Beispiele, die allesamt mit Hilfe von Akten aus dem Zwettler Stadtarchiv recherchiert und analysiert wurden. Auch wenn die Umgestaltung der Straßenverläufe schon umfassend betrachtet wurde, so zeigen sich trotzdem konkrete Aspekte, deren Wandlung einer detaillierten Analyse bedarf, um im Hinblick auf die Forschungsfrage zu ausreichenden Erkenntnissen zu gelangen.

#### 3.3.1. Südwest-Umfahrung

Die Analyse bzw. Feststellung dieses Prozesses gelang mit Hilfe von verschiedenen im Stadtarchiv gelagerten historischen Stadtplänen der Stadt Zwettl und der daraus ersichtlichen Entstehung dieses heute so wichtigen Verkehrsknotenpunkts. Doch zuerst erfolgt eine Art Schilderung der Ausgangslage bzw. Begründung, warum nun gerade dieser Punkt ausgewählt wurde.

Der Bereich der heutigen Südwest-Umfahrung stellt nicht nur für die letzten ca. hundertzwanzig Jahre einen wichtigen Teil des Zwettler Verkehrssystems dar, sondern er erfuhr mit der immer wichtiger werdenden Bedeutung von Verkehrswegen über den Zeitraum der letzten Jahrhunderte oftmalige Veränderungen.

Die bereits erwähnten ersten Quellen, die einen Rückschluss auf die topographischen Verhältnisse der Stadt Zwettl zulassen, führen bis in das 17. Jahrhundert zurück und ermöglichen auch die Erstellung einer Rekonstruktion in Form einer Skizze.

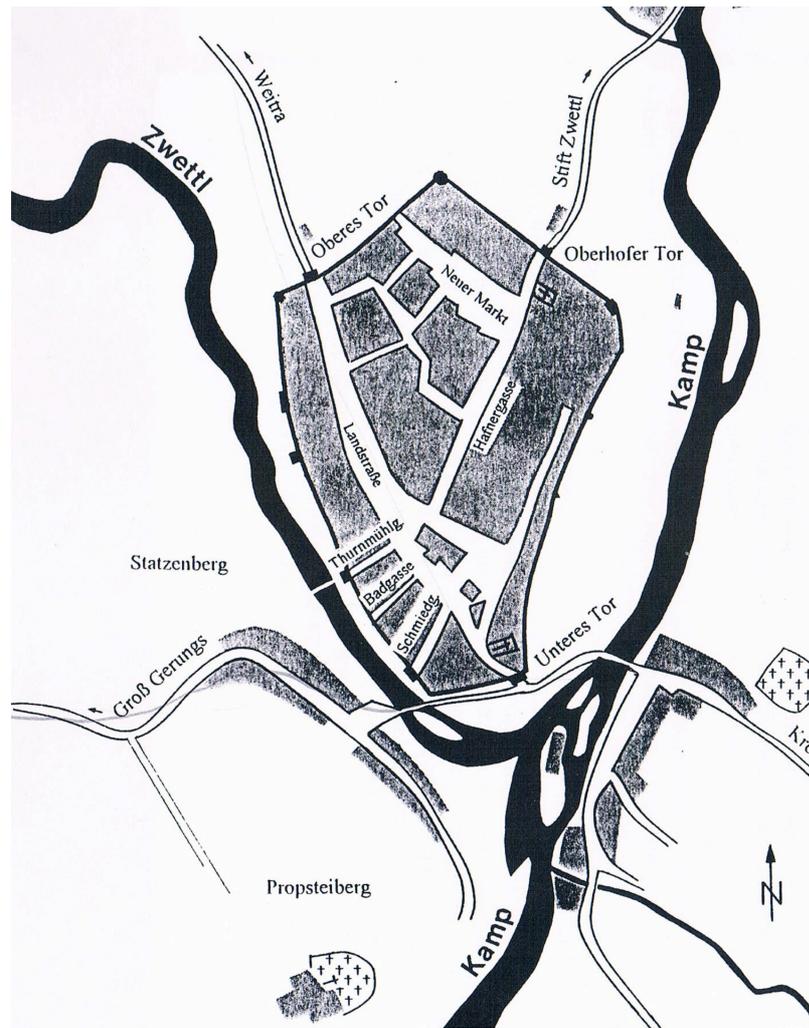


Abbildung 9 – Verkehrssystem der Stadt Zwettl im 17. Jahrhundert<sup>145</sup>

Man erkennt hier bereits die zentrale Lage der noch ummauerten Stadt Zwettl am Zusammenlauf der beiden Flüsse Zwettl und Kamp sowie der von Krems, Groß Gerungs, Weitra und dem Stift Zwettl kommenden Straßen. Der Kamp erscheint hier noch unregelmäßig und seinem damaligen natürlichen Verlauf entsprechend.

Die frühere Kampbrücke führt im Südosten die alte Kremser Straße an das Untere Tor heran und verbindet sich an dieser Stelle mit der von Westen kommenden Straße aus Groß Gerungs. Diese führte damals noch als einzige Ausfallstraße in Form der Propsteigasse nach Westen über den steilen Propsteiberg durch das in dieser Zeit noch eigenständige Dorf Moidrams auf die Hochfläche hinaus.

<sup>145</sup> Moll (1997), S. 22 – 25, hier S. 24

Für die damaligen frühneuzeitlichen Verhältnisse war diese Straßenanlage wahrscheinlich auch mehr als ausreichend, da sie dem Zweck diente, die hauptsächlich mit Fuhrwerken ausgestatteten Menschen sowohl von den Vororten, als auch von den weiter entfernten Städten direkt an die Stadt Zwettl heranzuführen. Beim Blick auf einen Straßenplan von Zwettl aus dem Jahr 1888 zeigen sich hingegen schon viele neue Entwicklungen im Bereich der hier im Zentrum stehenden Durchzugsstraßen.



Abbildung 10 - Stadtplan aus dem Jahr 1888<sup>146</sup>

Beispielsweise zeigt sich ein erster Verlauf der im Jahr 1881 angelegten Gerungser Straße (gelb eingefärbt) als neue Ausfallstraße nach Westen. Hier wurde ein neuer Weg als Ersatz für den beschwerlichen Anstieg über den Propsteiberg gefunden, bei dem man gegen den Flusslauf an der Zwettl entlang und dann am Statzenberg vorbei eine deutlich geringere Steigung zu bewältigen hatte.

<sup>146</sup> „Plan von Zwettl“, 1888, Stadtarchiv Zwettl, Karton 118, Allg. Gemeindeakten 1939

Infolgedessen entstand dann auch am Statzenberg das sogenannte Villenviertel als neues Wohngebiet. Im Stadtgebiet endete die neue Gerungser Straße dann zwischen der Wichtlbrücke und der im Jahr 1877 neu errichteten Hamböckbrücke. Mit dieser Erweiterung gelang es die bis dahin bedeutungslose bzw. als Sackgasse fungierende Kuenringerstraße (grün eingefärbt) einer neuen Aufgabe zuzuführen, da man über sie und die anschließende Wichtlbrücke nun von der Stadt aus direkt nach Westen gelangte und nicht mehr nur über die Hamböckbrücke fahren bzw. gehen musste.

Die direkte Verbindung nach Osten funktionierte zu dieser Zeit noch ausschließlich über die ab dem Jahr 1865 neu errichtete Syrner Brücke (lila eingefärbt) und dann weiter über die neue Kremser Straße (blau eingefärbt). Diese wurde 1872 angelegt und somit musste der Verkehr nicht mehr ausschließlich durch die Syrner und über den auch eher steilen Galgenberg geführt werden, sondern man fuhr nun den Kamp flussabwärts entlang nach Norden, um dann schließlich nach Osten in Richtung Horn und Krems abzubiegen.

Von Süden her führte die Ottenschläger Straße (orange eingefärbt) im Jahr 1888 noch direkt in die Syrner und verband sich dort mit der Syrner Straße (rot eingefärbt) bzw. im weiteren Verlauf mit der Syrner Brücke. Der Verkehr aus Ottenschlag wurde also zuerst durch einen Vorort geführt, bevor man vor das Untere Stadttor und damit zum Stadtzentrum gelang. Die damals schon fertige Brücke bei der Mayermühle (weiß eingefärbt) kann im Süden als einzige indirekte Verbindung zur Ausfallstraße nach Westen gesehen werden. Zu dieser fuhr man über die Hauensteinerstraße (türkis eingefärbt), um dann über die Kampalstraße (rosa eingefärbt) zur Gerungser Straße zu gelangen. Der andere und etwas aufwendigere Weg von Süden zur Ausfallstraße nach Westen führte nur über das Stadtzentrum.

Ein Stadtplan aus dem Jahr 1999 zeigt neuerlich ein wesentlich vorangeschrittenes Straßenbild.

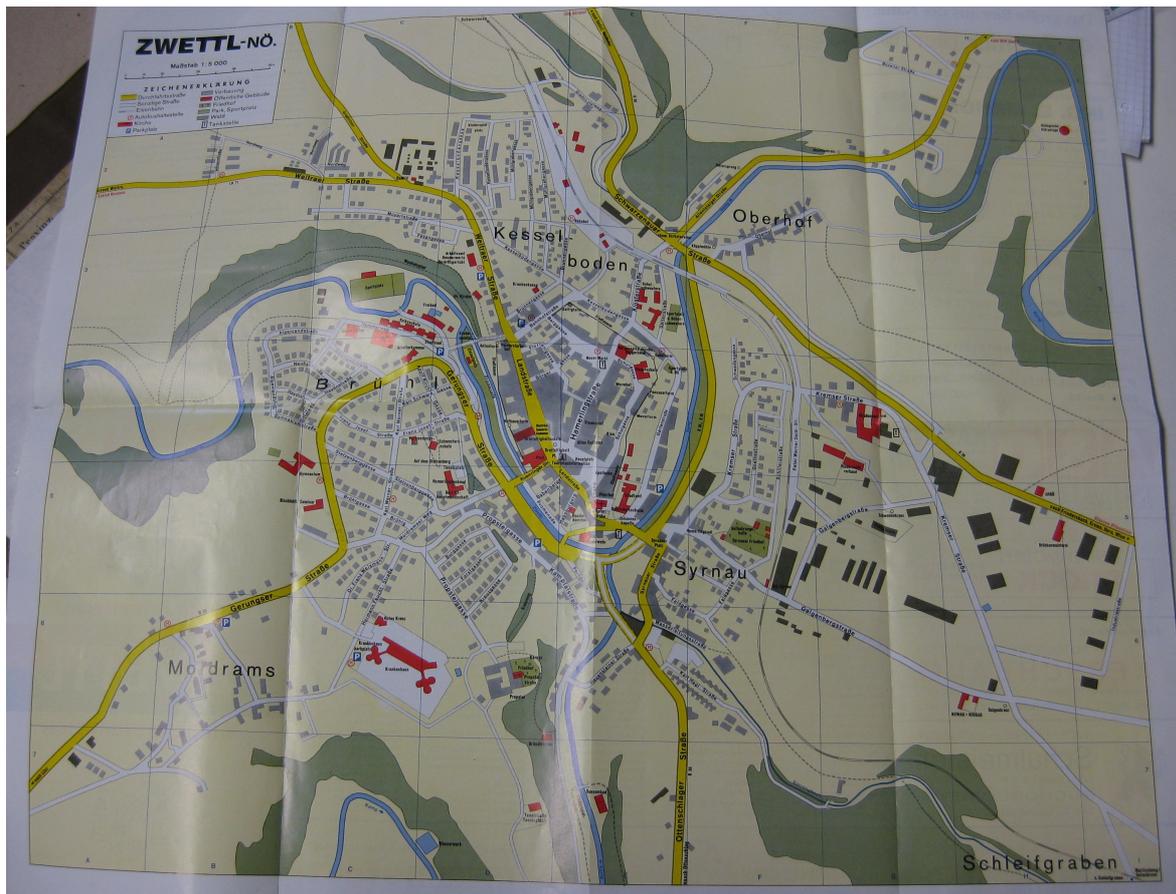


Abbildung 11 - Stadtplan aus dem Jahr 1999<sup>147</sup>

Die Gerungser Straße verläuft hier mittlerweile schon bis zur Höhe der Parkgasse. Drei­ßig Jahre vor der Veröffentlichung dieses Plans wurde die Syrnauer Brücke, die eine gerade Verbindung zur Landstraße darstellt, zu einer Betonbrücke umgebaut und war damit bereit für die Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs.<sup>148</sup> Auch die im Jahr 1987 fertiggestellten Brücken über den Kamp, einerseits zwischen der Hamböckbrücke und der Syrnauer Brücke, andererseits etwas weiter südlich als Weiterführung der Ottenschläger Straße, tragen ihren Teil zur Entstehung der Umfahrung bei.

Dadurch konnten nämlich die wesentlich kleinere Sierningbachbrücke und die Brücke bei der Mayermühle entlastet bzw. der Durchzugsverkehr aus diesen damals schon dicht bebauten Wohngebieten entfernt werden. Andererseits ist hier auch die Syrnauer Straße auf dem rechten Kampufer als Verbindung zwischen Ottenschläger Straße und Syrnauer Brücke gekennzeichnet.

<sup>147</sup> Stadtplan Zwettl, 1999, Stadtarchiv Zwettl, Karton 221, Div. Stadtpläne und Landkarten 20./21. Jh.

<sup>148</sup> Vgl.: Pongratz / Hakala (1980), S. 88

Da diese Straße aber relativ schmal ist und durch ein Wohngebiet verläuft, war die Fertigstellung der direkten Verbindung von Ottenschläger Straße und Gerungser Straße in Form der Südwest-Umfahrung angesichts der „Autoflut“ mehr als notwendig.

Auch die Verbindung über die am rechten Kampufer entlang führende Verlängerung der Gerungser Straße bis zum neuen Knotenpunkt bei der Oberhofer Brücke stellt einen wichtigen Bestandteil für die Funktionsweise der Südwest-Umfahrung dar. Hiermit wurde die mittlerweile auch schon wieder in die Jahre gekommene Kremser Straße aus dem Jahr 1872 entlastet und eine direkte Verknüpfung mit der über die Oberhofer Brücke führenden Schwarzenauer Straße hergestellt. Diese führt von Norden an das Stadtgebiet heran, um es dann in südöstlicher Richtung wieder Richtung Horn und Krems zu verlassen. Entlang dieser Straße bildete sich auf der Hochebene im Osten ab den 1990er Jahren dann der neue Gewerbepark.

Der aktuellste Stadtplan der Stadt Zwettl aus dem Jahr 2002 zeigt eine durchgehende Verbindung der Gerungser Straße über die Verlängerung der Landstraße in Form der 1970 als Betonbrücke errichteten Syrner Brücke bis hin zum Kreisverkehr mit der Oberhofer Brücke, wo die Schwarzenauer Straße aus dem Norden kommend die obere Hälfte des Stadtgebiets durchkreuzt. Mit dieser Verbindung entstand eine Hauptverkehrsachse und damit ein notwendiger Bestandteil für ein voll funktionsfähiges Verkehrssystem. Symbolhaft wirkt hier die Kreuzung zwischen Gerungser Straße und der Verlängerung der Landstraße über die Syrner Brücke vor den nicht mehr vorhandenen Toren der Altstadt der Stadt Zwettl.



Abbildung 12 - Stadtplan aus dem Jahr 2002<sup>149</sup>

In Summe verbinden sich im Bereich der Südwest-Umfahrung drei der fünf wichtigsten Straßen des Untersuchungsgebiets, und daher kann man in diesem Fall von einer verkehrstechnisch zentralen Bedeutung der Umfahrung ausgehen.

Trotz dieser Weiterentwicklung zeigt sich hier ein mit der Zeit entstandenes, für das Zwettler Verkehrssystem charakteristisches Problem: die Route von Osten nach Westen Richtung Groß Gerungs verläuft mittlerweile größtenteils durch Wohngebiete und auch die nach Nordwesten führende Straße in Richtung Weitra kreuzt den dicht bebauten Stadtkern.

<sup>149</sup> Stadtplan Zwettl, 2002, Stadtarchiv Zwettl, Karton 221, Div. Stadtpläne und Landkarten 20./21. Jh.

Den durchreisenden Verkehrsteilnehmern bleiben somit keine Alternativen, und dadurch werden sie zu einem Hindernis für die Bewohner und Betriebe der Stadt bei deren Erledigungen. Speziell in den täglichen Hauptverkehrszeiten entstehen dadurch große Verzögerungen für beide Gruppen und eine Trennung dieser beiden Verkehrsteilnehmergruppen würde zu einer Entlastung des Verkehrssystems führen. Der Verlauf einer Hauptverkehrsrouten durch den Stadtkern ist für die heutigen Verhältnisse bzw. für das immer stärker werdende Verkehrsaufkommen nicht mehr zeitgemäß und bedarf daher einer Alternative. Inwiefern die bereits fertig geplante Umfahrung eine Veränderung bringt wird sich zeigen, eine kurze Einschätzung dazu folgt im dazugehörigen Kapitel.

Zusammenfassend kristallisiert sich eine zentrale Schwäche des Zwettler Verkehrssystems in Form der immer noch schlechten Erreichbarkeit der Ausfallstraße nach Nordwesten in Richtung Weitra heraus, da diese nur durch das Stadtzentrum über die Landstraße hindurch erreicht werden kann. Lediglich die Errichtung einer bereits in Bau befindlichen Nordwest-Umfahrung wird dieses Problem lösen können, wobei aber nicht die damit verbundenen und möglicherweise negativen Auswirkungen auf die Stadt selbst außer Acht gelassen werden dürfen. Daher wird diesem Aspekt noch ein ganzes Kapitel der Abhandlung gewidmet.

### 3.3.2. Plan einer Straßenverbreiterung der Weitraer Straße:

Eine weitere in den damaligen Entwicklungsplänen enthaltene, aber niemals realisierte Veränderung im Verkehrssystem des Untersuchungsgebiets ist bei der Stadterweiterung beim Schritt auf die Hochebene zu in Form von „*Neu-Zwettl*“ im Norden der Stadt zu finden. Obwohl es in den Jahren von 1938 bis 1945 wohl kriegsbedingt kaum zu nennenswerten Bautätigkeiten in der Stadt Zwettl kam, kann diese Entwicklung als Beispiel für weitere ähnliche Bauvorhaben in der Stadt in dieser Zeit gesehen werden.

Konkret ist hier die Sprache vom Vorhaben einer Straßenverbreiterung des letzten Teilstücks der Weitraer Straße vor dem Übergang in die Landstraße im Zuge des ersten Bauabschnitts bei der Stadterweiterung, ersichtlich an einem Plan aus dem Jahr 1940.

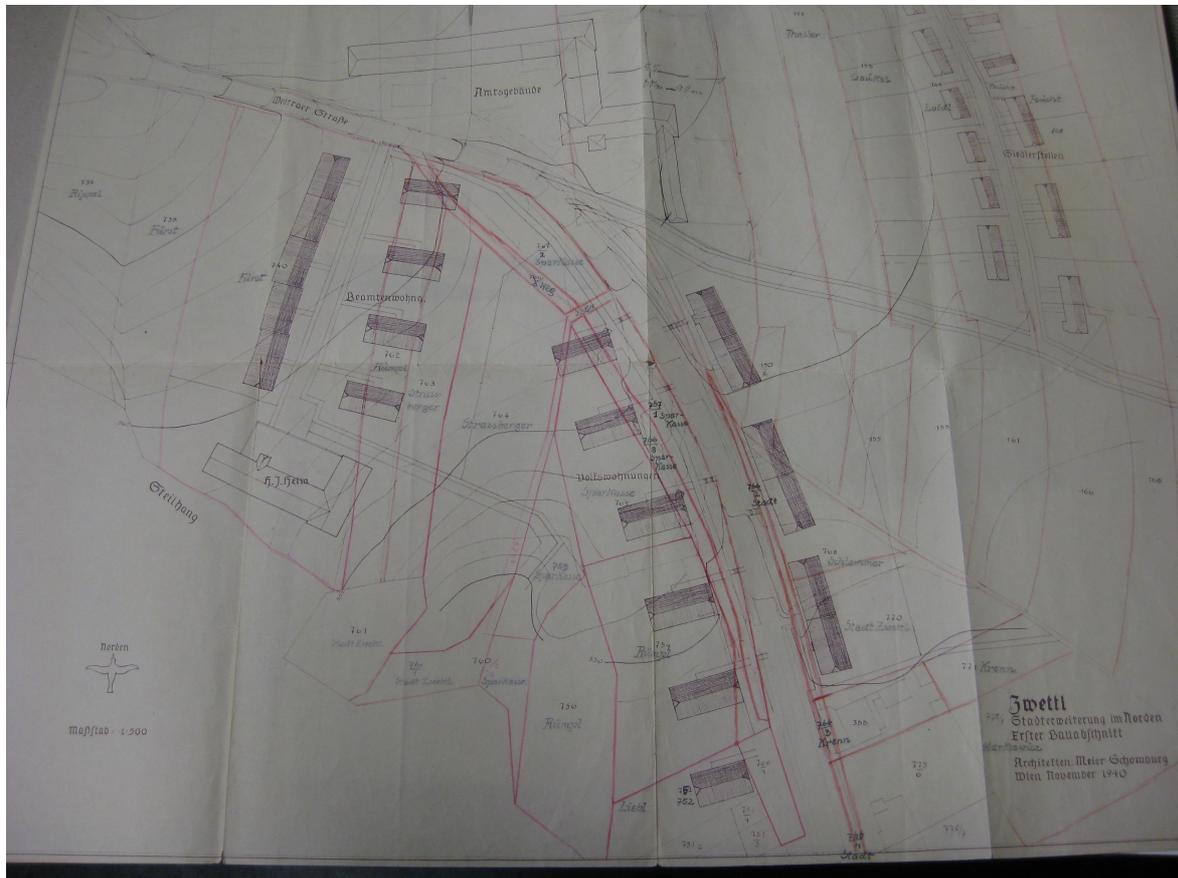


Abbildung 13 – Stadterweiterung im Norden, Erster Bauabschnitt (1940)<sup>150</sup>

Verbunden mit verschiedenen Aktenstücken, die im Zuge der Baupläne der Nationalsozialisten entstanden, zeigt sich hier ein eindeutiges Bild. Die Straßenverbreiterungen sollten dem damals immer stärker werdenden motorisierten Individualverkehr gerecht werden, und dafür schien großes Interesse von Seiten des Dritten Reichs zu bestehen. Schließlich galt es die mit den Plänen des Regimes verbundenen notwendigen Truppenbewegungen zu ermöglichen und hierfür waren gut ausgebaute Straßen eine wichtige Grundlage. Dazu war und ist die Weitraer Straße eine wichtige Verbindung in den Norden des Waldviertels und daher wäre die Verbreiterung kein beiläufiges Produkt gewesen, sondern eine zielgerichtete Maßnahme.

<sup>150</sup> Stadterweiterung im Norden, Erster Bauabschnitt, 1940, Stadtarchiv Zwettl, Karton 320, Bauangelegenheiten 1903 - 1973

Es kommt noch die bereits festgestellte Problematik hinzu, dass diese Ausfallstraße nach Norden auch damals schon eine Schwachstelle des Zwettler Verkehrssystems darstellte und eventuell wollte man durch einen solchen Ausbau dieser Problematik entgegenwirken.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Raumordnung in Niederösterreich wurden bereits die wenig nachhaltigen und realitätsfernen Planungen des NS-Regimes für diese Region angesprochen und das hier dargestellte Beispiel deckt sich mit der Feststellung, dass die meisten Vorhaben durch den Kriegsausbruch im Bereich der Planungsphase verblieben. Belegt wird dies weiters durch im Zwettler Stadtarchiv zahlreich vorhandene Bebauungspläne aus der NS-Zeit, die nahezu gänzlich unrealisiert blieben.

### 3.3.3. Einführung der Rechtsfahrordnung:

Auch dieser Prozess steht in direkter Verbindung mit den Plänen der ab 1938 in Österreich herrschenden Nationalsozialisten. Wie bereits beim zweiten Beispiel bemerkt wurde, kam es in der Stadt Zwettl zur Planung von hinreichenden Veränderungen und dazu zählt auch die im damaligen deutschen Reich allgemeine Einführung der Rechtsfahrordnung.

Dazu wurde ein Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Zwettl an die Stadtgemeinde vom 15. September 1938 gefunden, in welchem auf die Umstellung auf den Rechtsfahrverkehr in der Nacht vom 18. auf den 19. September hingewiesen wird. Darin wird eine Verteilung von Flugzetteln in der Stadt und in den Marktgemeinden angeordnet.<sup>151</sup> Auf diesen Flugzetteln steht folgender Text:

*„Volksgenossen! In der Nacht vom 18. auf den 19. September 1938, Mitternacht, wird auch in Niederdonau der Straßenverkehr von Links- auf den Rechtsverkehr umgestellt. Zur klaglosen Durchführung dieser Maßnahme ist die Sorgfalt aller Verkehrsteilnehmer erforderlich.*

*Kraftfahrer! Radfahrer! Haltet euch streng an die Grundregeln des Straßenverkehrs! Fahrt rechts! Weicht rechts aus! Überholt links! Beim Einbiegen nach rechts führt einen engen, nach links einen weiten Bogen aus.*

*In der Übergangszeit wird jede Geschwindigkeit, die den besonderen Verhältnissen der Verkehrsumstellung nicht Rechnung trägt, als eine Gefährdung*

---

<sup>151</sup> Vgl.: Einführung der Rechtsfahrordnung, 1938, Stadtarchiv Zwettl, Karton 111, Allg. Gemeindeakten 1938, Zt. 247/4

*des Verkehrs gewertet werden. Fußgänger! Benützt ausschließlich die vorgesehenen Gehwege!*

*Überquert die Fahrbahn nur an den hierfür bestimmten Orten und nicht schräg, sondern senkrecht zur Richtung des Fahrverkehrs.*

*Vor Überschreiten der Fahrbahn blickt zuerst nach links und dann nach rechts. Unterlasst das Auf- und Abspringen von Straßenbahnen oder Autobussen.*

*Eltern und Erzieher! Achtet auf Eure Kinder und belehrt sie rechtzeitig, sich im Straßenverkehr richtig zu verhalten! Straßen sind keine Kinderspielplätze! Landeshauptmannschaft Niederdonau“<sup>152</sup>*

Dieses Beispiel zeigt abschließend auch die direkten und unmittelbaren Auswirkungen auf die Bevölkerung, die bei Veränderungen des Verkehrssystems einer Stadt entstehen. Notwendig wurde diese für das gesamte deutsche Reich allgemeine Einführung des Rechtsfahrverkehrs durch die Häufung von Unfällen aufgrund von Unachtsamkeit der Verkehrsteilnehmer, wie auch verschiedene Aktenstücke des Stadtarchivs belegen.

#### 3.4. Ausblick

Als Abschluss des zweiten thematischen Kapitels erfolgt nun der Versuch eines Ausblicks auf die kommenden Entwicklungen, die das Verkehrssystem der Stadt Zwettl betreffen. Das Wort „*Versuch*“ sei an dieser Stelle besonders betont, da die hier erwähnten Projekte teilweise noch nicht fixiert wurden bzw. sich noch in der Planungsphase befinden. Dieser Abschnitt dient auch als eine Art Vorbereitung für das in der Einleitung erwähnte folgende Kapitel in Form der exemplarischen Stütze des Konzepts dieser Abhandlung.

Der Verkehr ist für die Stadt Zwettl ein oftmals erörtertes Thema und es zeigen sich viele verschiedene Standpunkte in der öffentlichen Diskussion sowie in der Stadt- bzw. Regionalpolitik.

Ein während der Analyse des Untersuchungsgebiets festgestelltes Spannungsfeld zeigt sich beim Vergleich vom durch die in der Stadt lebenden Menschen verursachten motorisierten Individualverkehr und dem durch Pendler erzeugten Durchzugsverkehr.

---

<sup>152</sup> Flugzettel Einführung der Rechtsfahrordnung, 1938, Stadtarchiv Zwettl, Karton 111, Allg. Gemeindeakten 1938

Neben den in der Stadt ansässigen Betrieben und den Einwohnern gibt es eben auch die wichtige Gruppe der Durchreisenden, die das Verkehrssystem dazu nutzen, zu einem weiter entfernten Punkt zu gelangen. Wie bereits bemerkt wurde, behindern sich diese beiden Komponenten bei der Bewältigung ihrer Wege durch die Stadt, da für gewisse Wege keine Alternativen zur Verfügung stehen.

Aus diesem Grund wurde vom Land Niederösterreich eine Umfahrung der Stadt Zwettl festgelegt, um das Stadtgebiet weitgehend zu entlasten. Dieser Schritt schien angesichts der Überlastung des Zwettler Verkehrssystems mehr als notwendig. Ein symbolischer Baustart fand am 25. Februar 2013 statt. Die Lösung besteht, darin einen Halbring um das Stadtgebiet zu ziehen und damit die von Osten an die Stadt heranführende Bundesstraße 38 mit der nach Groß Gerungs führenden Böhmerwald Straße im Westen zu verbinden.

Angesichts der Höhe der Projektkosten von ca. 170 Millionen Euro und der bautechnischen Ausmaße dieses Vorhabens zeigt sich die zentrale Stellung der Stadt Zwettl in den Zukunftsplänen der Raumplanung des Landes Niederösterreich. Diese Erweiterung des Verkehrssystems bringt sowohl für die Stadtbewohner bzw. die in der Stadt ansässigen Betriebe als auch für den Durchzugsverkehr aus heutiger Sicht erhebliche Entlastungen mit sich.

Durch die Trennung dieser beiden Komponenten wird das Verkehrssystem der Stadt Zwettl selbst wieder seinem eigentlichen Aufgabenbereich zugeführt und muss nicht auch noch den durch Durchreisende verursachten Verkehr bewältigen. Es zeigt sich hier die notwendige Zielsetzung der überörtlichen Raumplanung, eine abgestimmte Entwicklung einer Region zwischen einer Stadt und ihrem Umland einzuleiten.<sup>153</sup> Andererseits könnte die Umfahrung aber auch einen Rückgang beim Tourismus bzw. Umsatzzahlen der Betriebe mit sich bringen und hier zeigt sich die Bedeutung des eingangs verwendeten Begriffs „*Spannungsfeld*“. Eine genauere Betrachtung dieses Umstands folgt im vierten Kapitel.

In Bezug auf den Verkehr bleiben aber letztendlich die Entlastung und die Rückführung auf die ursprünglichen Aufgaben des Systems in Form der Bewältigung des eigentlich im Vordergrund stehenden innerstädtischen Verkehrs.

---

<sup>153</sup> Vgl.: Herry (1992), S. 95 – 149, hier S. 147

Es darf dabei aber auch nicht auf die für die Stadt Zwettl wichtigen Faktoren des Tourismus und des Gewerbes vergessen werden und dafür sorgt ein Verkehrssystem, das im Idealfall die problemfreie An- und Abreise in Zusammenarbeit mit den dafür notwendigen Zubringerstraßen von der geplanten Umfahrung ermöglicht.

Dieser Punkt in Form der bereits in Bau befindlichen Umfahrung und die damit verbundenen bevorstehenden Veränderungen spielen für das Zwettler Verkehrssystem eine große Rolle. Daher gilt es sie einer detaillierten Analyse zu unterziehen, um in weiterer Folge zur Betrachtung der Prozesse und Veränderungen beizutragen.

## 4. Umfahrung

Eine Umfahrungsplanung kann allgemein als klares Zeichen für die Entlastung des Individualverkehrs in einem Ballungszentrum und auch durchaus als probates Mittel dafür gesehen werden, es müssen dabei aber gleichermaßen die damit verbundenen Effekte für gewisse Bereiche einer Stadt gesehen werden, die sich eventuell negativ auswirken können. Diese und weitere Umstände bzw. deren Betrachtung sollen Bestandteil dieses Kapitels sein. Wie bereits in der Einleitung erwähnt wurde, dient es als exemplarische Stütze für die Beantwortung der Forschungsfrage und die Tragweite der hier behandelten Inhalte ist so umfangreich, dass ihnen ein ganzes Kapitel gewidmet wird. Dazu sollen zuerst als Basis die theoretischen Grundlagen eines solchen Projekts und deren Bedeutung für die weitere Entwicklung der Stadt erörtert werden. In einem zweiten Teil erfolgt dann die Darstellung des konkreten Projekts in Verbindung mit dem Analysegebiet in Form der Stadt Zwettl. In einem letzten Abschnitt sollen die aus den ersten beiden Teilen des Kapitels hervorgegangenen Erkenntnisse verknüpft werden, um schließlich zur Beantwortung der Forschungsfrage für diese Abhandlung beizutragen.

### 4.1. Grundlagen und Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

In diesem ersten Abschnitt geht es primär darum die grundlegenden Fragen nach den Beweggründen für den Bau einer Umfahrung und nach den damit verbundenen Auswirkungen einer Realisierung auf die städtebaulichen Strukturen zu beantworten. Aber auch die Erwartungen bzw. Befürchtungen verschiedener Bevölkerungsgruppen werden behandelt, denn gerade das große Interesse an bzw. die Furcht vor solchen Projekten treiben die sie umgebenden Diskussionen an. Es sei an dieser Stelle aber auch erwähnt, dass die hier angeführten Darstellungen sich ausschließlich auf den Bereich der Theorie beschränken und somit kein Anspruch auf eine allgemeine Gültigkeit erhoben wird.

#### 4.1.1 Theorie, Gründe und Planung einer Umfahrung

In Bezug auf die Terminologie gibt es vorweg noch einen Hinweis: In der Literatur finden sich oftmals mehrere Begriffe wie zum Beispiel „*Ortsumgehung*“, „*Umgehungsstraße*“ und „*Umfahrungsstraße*“, wobei aber alle im Prinzip die selbe Bedeutung bzw. Funktion haben.

Diese besteht nämlich darin, ein Ballungszentrum vom Straßenverkehr durch Umleitung des Verkehrsflusses zu entlasten, um damit in weiterer Folge den Verkehr im Zentrum zu verbessern. Der dritte Begriff „*Umfahrungsstraße*“ kommt fast ausschließlich in Österreich und in der Schweiz vor und daher wird er auch in dieser Arbeit vorrangig verwendet. Außerdem liegt der in ihm verwendete Ausdruck des „*Fahrens*“ dem auf diesen Straßen stattfindenden Verkehr näher als der Ausdruck des „*Gehens*“.

Aufgrund der vielen verschiedenen Entstehungsbedingungen und der daraus hervorgegangenen Realisierungen finden sich zahlreiche Definitionen von Umfahrungsstraßen. Eine erste wichtige Unterscheidung liegt beispielsweise darin, ob die Umfahrung innerhalb oder außerhalb des bebauten Stadt- bzw. Ortsgebietes liegt. Vom ersten Standpunkt aus können nämlich auch innerstädtische Ringstraßen als Umfahrungsstraßen bezeichnet werden, da sie die Geschäftsbereiche im Stadtzentrum umgehen. Auch die verschiedenen Bedeutungen einer Umfahrungsstraße für den Durchzugsverkehr einerseits und für den innerstädtischen bzw. innerörtlichen Verkehr spielen eine große Rolle bei der näheren Bestimmung des Begriffs. Hinzu kommt auch die weitere wichtige Eigenschaft einer Umfahrungsstraße, dass sie keine höhengleichen Kreuzungen und Einmündungen von anderen Straßen beinhalten soll.<sup>154</sup> Aus all diesen vielfältigen Herangehensweisen lässt sich jedoch eine zentrale Eigenschaft herausfiltern, die mit dem folgenden Zitat belegt werden soll und als Ausgangsbasis für die weiteren Ausführungen dient:

*„Es ergibt sich [...], dass als Umfahrungsstraßen Straßen sehr verschiedener Art und unterschiedlicher Zwecke bezeichnet werden können, denen jedoch das Eine gemeinsam ist, dass sie in der Absicht angelegt wurden, den örtlichen vom überörtlichen Verkehr zu trennen, und dadurch die Verkehrsverhältnisse sowohl für den örtlichen wie für den überörtlichen Verkehr zu verbessern.“*<sup>155</sup>

Diese sehr eindeutige Begriffsbestimmung zeigt einen für die weitere Argumentation sehr wichtigen Bestandteil der Definition einer Umfahrungsstraße.

---

<sup>154</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 11 ff.

<sup>155</sup> Mayerhofer (1971), S. 12, zitiert nach Heller, F. Die Erfahrung und der Standpunkt Deutschlands in der Frage der Umfahrungsstraßen, In: Die Durch- oder Umfahrung von Städten und Dörfern, Niederschrift einer Tagung vom November 1955

Durch sie wird nicht nur ausschließlich dem durchreisenden bzw. dem im Ort oder in der Stadt fahrenden Verkehrsteilnehmer geholfen, sondern man gelangt durch die Trennung beider Verkehrsflüsse zur gegenseitigen Entlastung. Ein letztes wichtiges Element im Konzept einer Umfahrungsstraße besteht schließlich darin, dass durch eine Verbindung von zwei überregionalen Strecken die Option geschaffen wird, eine verkehrshemmende innerstädtische Durchfahrt zu vermeiden.<sup>156</sup>

Eine klare Abgrenzung gibt es auch zum in diesem Zusammenhang des Öfteren verwendeten Begriff der „*Umlegung*“, bei der das Ausbauen einer Straße in einem weniger bebauten Stadt- oder Ortsgebiet gemeint ist. Hier kommt es lediglich zu einer Aufwertung mit einer höheren funktionellen Bedeutung in einem Verkehrssystem, da die Verkehrsströme nicht getrennt, sondern sozusagen nur von einer überlasteten Straße auf die andere „*umgelegt*“ werden. Der Ort oder die Stadt wird dabei nicht umfahren, sondern mit der Aufwertung wird eine Parallelstraße geschaffen, die lediglich als Entlastungsstraße dienen soll.<sup>157</sup>

Eine letzte Unterscheidung bei den verschiedenen Typen von Umfahrungsstraßen ist jene zwischen einer inneren und einer äußeren Umfahrung. Der erste Typus kommt in Bereichen zur Anwendung, wo kleinere und noch weiter voneinander entfernte Zentren vorhanden sind. Doch durch die im Flachland immer weiter voranschreitende Ausdehnung von Siedlungsflächen kommt es gezwungenermaßen zu einem Ineinanderfließen oder auch Zusammenwachsen der Ballungsräume und daran müssen auch die Verkehrsverbindungen angepasst werden. Eine äußere Umfahrung würde hier dem tatsächlichen Zweck des Verkehrs zwischen den zusammengewachsenen Zentren nicht dienen und daher gibt es den zweiten Typus in Form der inneren Umfahrung oder auch „*Tangente*“. Ihre Funktion ist die Sammlung und Verteilung dieses inneren Ziel- und Quellverkehrs, um so die verschiedenen Zentren vom fremden Verkehr zu entlasten. Sie muss aber als wirkliche innere Umfahrung ohne Kreuzungen geplant werden, da sie nur so ihrer Sammlungs- und Verteilungsfunktion gerecht wird und damit in weiterer Folge die Zentren neu verbindet.<sup>158</sup>

---

<sup>156</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 49

<sup>157</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 12

<sup>158</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 53 ff.

Die historische Entwicklung von Umfahrungsstraßen beginnt schon bei der Anlage von ersten Siedlungen und den sie indirekt verbindenden Verkehrswegen. Die damaligen Vorläufer des Umfahrungsprinzips äußerten sich dadurch, dass Siedlungen abseits der Straßen errichtet wurden, um eine höhere Sicherheit gewährleisten zu können. Als Beispiel dafür können die in die Römerzeit angelegten Burgsiedlungen herangezogen werden und auch im umgekehrten Fall finden sich anhand der neu angelegten Militärstraßen Verbindungen, die von der Hauptstadt durchgangsfrei in die Grenzgebiete führten.<sup>159</sup>

Doch erst die Erfindung des Automobils am Ende des 19. Jahrhunderts und der damit in Gang gekommene technische Fortschritt brachte auch eine stark veränderte Situation für den Straßenbau mit sich. Das Auto bewegte sich damals nicht nur viel schneller als alle vorangegangenen Entwicklungen des Straßenverkehrs, sondern es hatte auch eine höhere Reichweite und benötigte dafür gut ausgebaute Straßenanlagen. Dabei war es nicht zielführend, den immer stärker werdenden Fernverkehr auf dem historischen Straßennetz gezwungenermaßen durch die Ortschaften zu leiten, da dies nicht nur sehr lang dauerte, sondern auch eine große Lärm- und Umweltbelastung für die ansässige Bevölkerung mit sich brachte. Der überregionale Verkehr ohne Beziehung zu den einzelnen Ortschaften oder Städten musste also auf Straßen außerhalb dieser Gebiete umgeleitet werden.<sup>160</sup>

Die ersten groß angelegten Bauvorhaben lassen sich für den Raum Österreich aber erst in der Zwischenkriegszeit verorten und durch die damals vorhandenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten konnten auch nur wenige wirklich realisiert werden. Der Großteil davon findet sich bis auf wenige Ausnahmen im Osten der Steiermark und im Burgenland eher im Westen im Raum von Tirol. Auch der Anschluss an das Deutsche Reich im Jahr 1938 und damit das Inkrafttreten der deutschen Straßenbaugesetze brachte keine großen Veränderungen mit sich, da der baldige Kriegszustand die Straßenbauten in den Hintergrund treten ließ.

---

<sup>159</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 13

<sup>160</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 49

Erst mit dem Jahr 1955 und dem immer höher werdenden Anzahl an Kraftfahrzeugen in Österreich begann auch ein Anstieg von Umfahrbauten, obwohl hier aber nicht auf den großen Widerstand von strikten Gegnern dieser Projekte vergessen werden darf.<sup>161</sup>

Trotzdem finden sich in der Theorie immer wieder zahlreiche Argumente für die Verwirklichung des Baus einer Umfahrbaustraße und dieser Umstand dürfte unter anderem auch mit der fortschreitenden Motorisierung sowie dem damit verbundenen Lebensstandard zusammenhängen. Die Relevanz dieser für Bereiche wie die innere Politik und den Handel soll anhand einer Auswahl von Beweggründen dargestellt werden, die im folgenden Abschnitt detailliert beleuchtet werden:

- Die Ortsdurchfahrt allgemein bzw. die enge Ortsdurchfahrt: Mit dem im 20. Jahrhundert größer werdenden Verkehrsaufkommen kam die frühere Bedeutung von Siedlungen abhanden. Diese waren eigentlich um eine Straße herum angelegt worden, doch im Verlauf der Zeit schnitten die Überlandstraßen und der darauf stattfindende Verkehrsstrom die Siedlungen sozusagen in zwei Hälften. Dadurch ergaben sich neben dem erhöhten Lärmpegel auch Gefahren für die ansässige Bevölkerung und auf der anderen Seite auch Behinderungen für den Straßenverkehr. Mit der zunehmenden wirtschaftlichen Entwicklung gesellte sich zum motorisierten Individualverkehr auch der Schwerlastenverkehr hinzu, der die bereits erwähnten Problemzonen verschärfte bzw. erweiterte. Dieser Durchzugsverkehr wirkt sich aber auch auf den Fremdenverkehr einer Siedlung aus, da die kulturellen Stätten oft nicht ausreichend zugänglich sind. Anhand von Beispielen wie St. Pölten, Horn oder Wels zeigt sich, dass immer mehr Städte den Durchzugsverkehr aus dem inneren historischen Stadtkern abgezogen haben und so dem wachsenden Verkehrsaufkommen begegnen. Im Fall von historisch bedingten, engen Ortsdurchfahrten wie beispielsweise in Melk zeigt sich, dass der durch Engstellen behinderte Durchzugsverkehr sich wiederum hemmend auf den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr auswirkt.<sup>162</sup>

---

<sup>161</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 15 ff.

<sup>162</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 29 ff.

- Lange Ortsdurchfahrt: Dieser spezielle Fall beinhaltet oftmals zwar nicht die Problematik einer engen Ortsdurchfahrt, doch die große Länge einer Siedlung kann auch zu einer Häufung von Gefahrenpunkten führen. Diese Art von Ortsdurchfahrten tritt beispielsweise in Bereichen mit vielen Erhebungen auf, da sich hier die Bebauung durch das steile Gelände hauptsächlich auf den Talboden beschränkt. Der Verkehr muss sich somit auch mit einer Begrenzung auf einen bestimmten Baubereich bei den Straßen begnügen und gleichzeitig die Nähe von Hausausfahrten beachten. Daraus ergeben sich häufig geringere Geschwindigkeiten durch jeweilige Zu- und Ausfahrten. Ebenso stellen den Straßenverlauf querende Fußgänger einen Gefahrenbereich dar, da sie sich oftmals zwischen den Gebäuden auf den beiden Straßenseiten hin- und her bewegen. Im Bereich des Straßenverkehrs gilt der Grundsatz, dass ein Verkehrsweg nur so leistungsfähig ist wie sein schwächster Punkt und bei langen Ortsdurchfahrten mit vielen Problemzonen verstärkt sich dieser erheblich. Daraus ergibt sich letzten Endes sowohl ein hoher zusätzlicher Zeitaufwand für den Durchzugsverkehr, als auch eine erhöhte Gefahr für die ansässige Bevölkerung wodurch sich eine Umfahrungsstraße als Lösung sehr gut anbietet.<sup>163</sup>
- Behinderung des innerörtlichen bzw. innerstädtischen Verkehrs und des Wirtschaftslebens: Wenn ein Ort oder eine Stadt vom Durchzugsverkehr belastet wird, dann wird der dort ebenfalls stattfindende Ziel- und Quellverkehr eingeschränkt, da es durch das Einbiegen bzw. die Geschwindigkeitsverminderung zu Stauungen und damit in weiterer Folge zu einem Zeitverlust kommt. Betroffen sind hier in erster Linie die ein- und ausparkenden Verkehrsteilnehmer in Form von Angestellten, Einkaufenden und dem Anlieferungsverkehr. Diese Situation wird durch Park- und Halteverbote oder den Ausbau der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen nur verschärft, da sie zwar dem Durchzugsverkehr nutzen, aber nicht dem innerstädtischen Verkehr. Solche Maßnahmen wirken sich in weiterer Folge auch auf ansässige Handelsbetriebe aus, da sie die Erreichbarkeit sowohl für Kunden als auch für Zulieferer der Geschäfte erschweren.

---

<sup>163</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 35 ff.

Auch die Fußgänger stellen sich auf diese Situation ein und werden so die leichter erreichbaren Einrichtungen für ihre Erledigungen wählen.<sup>164</sup>

- Zeitlich kürzere Verkehrsverbindungen: Der Faktor Zeit spielt für einen Verkehrsteilnehmer eine große Rolle, denn schließlich gilt es das geplante Ziel mit einem möglichst geringen Zeitaufwand zu erreichen. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass die Zeitersparnis zu den zentralen Gründen für den Bau einer Umfahrungsstraße zählt, denn somit lassen sich auch die Kosten für den Treibstoffverbrauch und die Fahrzeugabnutzung verringern.<sup>165</sup> Ob im Falle eines konkreten Umfahrungsstraßenbaus auch wirklich eine Zeitersparnis eintritt, muss nicht unbedingt ausschlaggebend für dessen Realisierung sein. Alleine die Verminderung von Gefahren und die gegenseitige Entlastung von Durchzugs- und innerstädtischem Verkehr sollten Grund genug dafür sein die Planung einer Umfahrung in Angriff zu nehmen.

Tatsächlich finden sich in der Praxis viele kleinere Städte, die an Hauptverkehrsstraßen liegend eine Verbindung zu größeren überregionalen Ballungszentren darstellen und somit mit einem starken Ausmaß an Durchzugsverkehr zu kämpfen haben. Auch wenn der ebenfalls immer stärker werdende Verkehr der dort ansässigen Bevölkerung zu Problemen wie Unfallhäufungen und Staubbildungen beiträgt, so würde eine Trennung der beiden Verkehrsflüsse eine erhebliche Erleichterung für die jeweiligen Verkehrssysteme mit sich bringen. Die Behinderung des Durchzugsverkehrs durch den Binnenverkehr kann dabei aber nicht als alleiniges Kriterium für die Entscheidung zum Bau einer Umfahrungsstraße gelten. Dabei müssen auch der Grad an Lärm- und Staubbelästigung und die Häufung von Unfällen stärker in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden, um so die Lebenssituation in vielen kleineren Städten verbessern zu können.

Im Unterschied dazu muss bei größeren Städten davon ausgegangen werden, dass ein Großteil des Verkehrs ohnehin den Weg durch die Stadt wählt, um Erledigungen wie Einkäufen, Reparaturen oder Besichtigungen nachzugehen.

---

<sup>164</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 42 ff.

<sup>165</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 45

Diese Ausnahme darf aber nicht undifferenziert auf kleine Städte umgelegt werden, da sonst die eigentliche Bedeutung einer Umfahrungsstraße ignoriert wird.<sup>166</sup>

Prinzipiell gilt es bei der Planung von Umfahrungsstraßen auf die folgenden Aspekte zu achten: Die Trasse sollte mit einem ausreichenden Abstand am Ort bzw. an der Stadt vorbeiführen, um einerseits die räumliche Bewegungsfreiheit von baulichen Orts- bzw. Stadterweiterungen nicht einzuschränken und andererseits den Lebensstandard im Ort bzw. in der Stadt nicht durch Lärmbelästigung und Abgase zu gefährden. Ein weiteres Abrücken bringt zwar günstigere Gestaltungsmöglichkeiten bei der Planung und Anlage mit sich, die Umfahrungsstraße selbst wird dabei aber länger und somit kostspieliger. Ein weiteres wichtiges Kriterium für eine durchdachte Planung von Umfahrungsstraßen stellen die verschiedenen Ortsanschlüsse dar. Diese sollten so gestaltet werden, dass der Verkehr, der in den Ort bzw. die Stadt hineinführt, nicht durch die Umfahrungsstraße davon abgehalten wird und umgekehrt der Durchzugsverkehr auch die Umfahrungsstraße benutzen bzw. nicht trotzdem durch den Ort oder die Stadt fahren soll.<sup>167</sup>

Ein weiteres Kriterium, das bei der Planung von Umfahrungsstraßen miteinbezogen werden sollte, ist die Größe des an sie anzuschließenden Ballungszentrums. Hier können drei verschiedene Größenordnungen festgelegt werden:<sup>168</sup>

- a. Bei einer Land- oder Kleinstadt führt die Umfahrungsstraße ganz an der Stadt vorbei und die frühere Hauptstraße zweigt in einer größeren Entfernung des Siedlungsgebietes davon ab und verbindet sich wieder mit der Umfahrungsstraße auf der entgegengesetzten Seite. Die frühere Hauptstraße hat nun die neue Funktion einer internen Bedienungstraße, indem sie die innerstädtischen Straßen mit der Umfahrungsstraße verbindet.

---

<sup>166</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971) S. 49 ff.

<sup>167</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971) S. 50 ff.

<sup>168</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971) S. 56

- b. Im Fall einer Stadt von mittlerer Größe ist die für den Durchzugsverkehr gedachte Umfahrungsstraße nicht so weit vom Siedlungsgebiet entfernt und führt idealerweise am Geschäftsgebiet entlang, nachdem sie von der Hauptverkehrsstraße abzweigt. Die Nähe am Geschäftsgebiet lässt sich damit begründen, dass die Umfahrungsstraße auch den dort stattfindenden Verkehr aufnimmt und so die Hauptverkehrsstraße doppelt entlastet.
- c. Die Großstadt wird oftmals von mehreren Hauptverkehrsstraßen durchzogen und die Umfahrungsstraßen kreuzt diese an mehreren Punkten in der näheren Umgebung des Siedlungsgebietes. Hier besteht die Funktion der Umfahrungsstraße darin, den regionalen Verkehr auf die gewünschten Stadtteile aufzuteilen und den Durchzugsverkehr von einer Hauptverkehrsachse zur anderen zu leiten.

Für alle drei Größentypen gilt, dass die Umfahrungsstraße idealerweise nie wesentlich länger ist als die eigentliche Hauptverkehrsstraße.

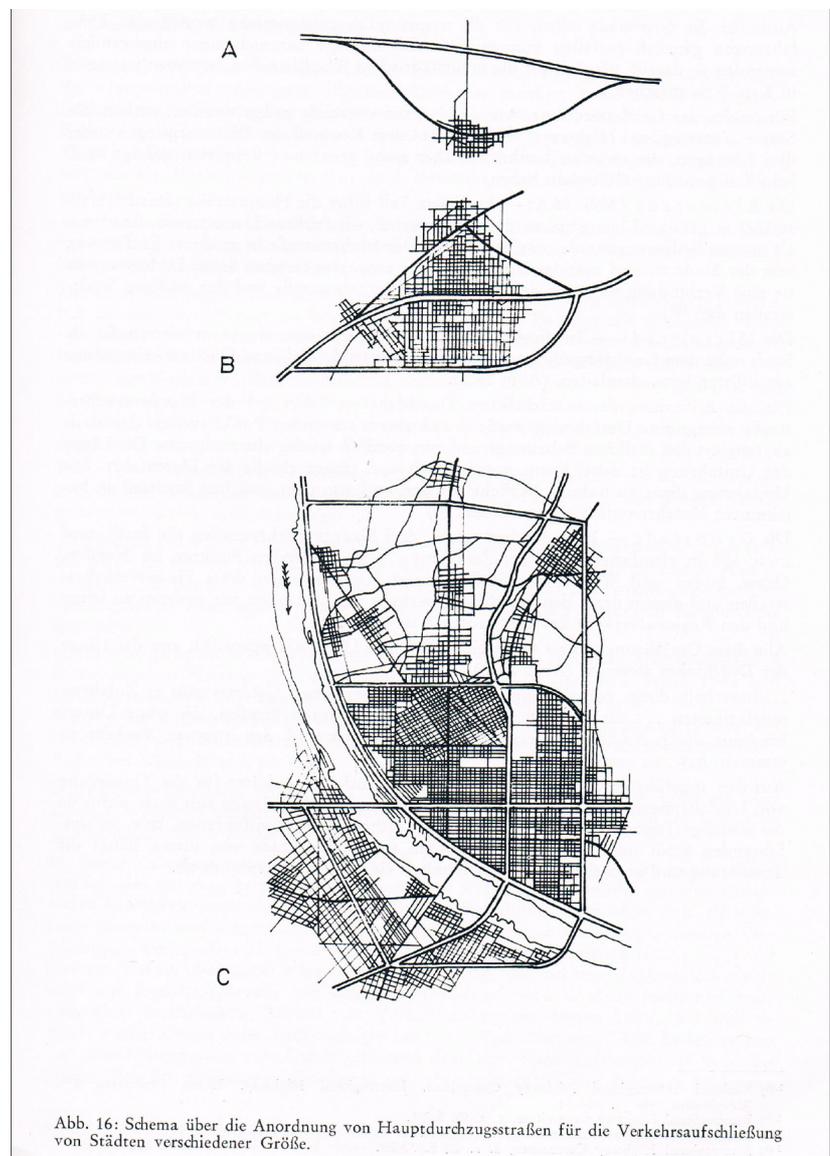


Abbildung 14 - Umfahungstypen<sup>169</sup>

<sup>169</sup> Mayerhofer (1971), S. 55

Auch wenn sich anhand der in diesem Abschnitt angeführten Auflistungen schon Grundsätze und Prinzipien für den Bau von Umfahrungsstraßen herauslesen lassen, so können diese nur als reine Theorie gelten. Bei einer konkreten Planung müssen sowohl die individuelle Topographie eines Baugebiets als auch das Wachstum der zu umfahrenden Siedlung in die Überlegungen miteinbezogen werden und gerade diese beiden Punkte stellen ein wesentliches Kriterium für die Realisierung von solchen Projekten dar.<sup>170</sup>

#### 4.1.2. Die Auswirkungen von Umfahrungsstraßen

Die Plausibilität der im vorigen Abschnitt angeführten Beweggründe für den Bau einer Umfahrungsstraße lässt sich durch das Beleuchten der Auswirkungen einer solchen Maßnahme begründen. Daher soll in diesem Abschnitt auf die regionalen sowie lokalen Folgen, aber auch auf die Effekte für die Verkehrssicherheit und das Geschäftsleben einer Siedlung eingegangen werden.

Die Wirksamkeit einer Umfahrungsstraße für die sie umgebende Region lässt sich teilweise schon aus den bereits angeführten Gründen zur Durchführung eines solchen Projekts erkennen. Trotzdem lohnt es sich auch konkret auf die regionalen Auswirkungen einzugehen. Grundlegend dienen gut ausgebaute sowie idealerweise kreuzungsfreie Straßen dem Verkehrsfluss und damit ebenfalls der Wirtschaft bzw. dem Fremdenverkehr. Die Zeit- und Streckenverkürzungen tragen ebenfalls zur Ersparnis der einzelnen Verkehrsteilnehmer bei. Dies sind alles sehr allgemeine Punkte, die sich aus dem Wegfall der Nachteile einer Ortsdurchfahrt ergeben. Aber die direkten Effekte für die Region zeigen sich beispielsweise anhand der dort ansässigen Wirtschaftsbetriebe, die aufgrund von besseren Straßenverbindungen in Kombination mit einer Umfahrungsstraße unabhängiger von anderen Transportwegen wie zum Beispiel der Eisenbahn werden. Dadurch können sie sich auch in eine bessere Position zum Absatzmarkt begeben. Sollte nun aber die Notwendigkeit des Transports mit der Eisenbahn gegeben sein, dann kann eine Umfahrungsstraße auch als Vorteil dienen. Wenn diese so angelegt ist, dass sie sich mit der Bahnlinie kreuzt oder nahe an dieser vorbeiführt, dann können sich hier Industrie- und Gewerbetreibende ansiedeln und die Nähe der beiden Verkehrsbänder für die Güterverladung nutzen.

---

<sup>170</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 56

Im Bereich des Fremdenverkehrs kommt die durch die Umfahrungsstraße ermöglichte Trennung von Schwerlastenverkehr und Ortsdurchfahrtsstraße zum Tragen. Diese Auswirkung bedeutet für den regionalen Tourismus und das Gastgewerbe eine erhebliche Aufwertung, da die Lebensqualität durch den Wegfall von Verkehrsbehinderungen, Lärm- und Umweltbelästigung deutlich zunimmt. Ersichtlich wird dies beispielsweise an der Zunahme der Nächtigungszahlen in Salzburger Gemeinden. Als Beispiel kann die Gemeinde St. Gilgen mit 3081 Einwohnern (Stand: Volkszählung 1951) herangezogen werden, die im Zeitraum von 1957 bis 1960 eine Umfahrungsstraße erhielt: In dieser Zeit stiegen wie auch bei anderen Gemeinden mit neuer Umfahrungsstraße die Anzahl an Übernachtungen, im speziellen Fall von St. Gilgen von 210.000 auf 230.000 und in den beiden Jahren danach immerhin auf fast 320.000.<sup>171</sup>

Dadurch lässt sich ganz genau zeigen, dass selbst beim Bau der Umfahrung eine absolute Steigerung der Nächtigungszahlen gelang und auch danach eine starke Zunahme dieser eintrat.<sup>172</sup>

Die lokalen Effekte überschneiden sich ebenso mit den bereits erwähnten regionalen und allgemeinen Auswirkungen, da zum Beispiel der Wegfall des Schwerlastenverkehrs lokale Behinderungen entfallen lässt und auch die Strukturverbesserungen durch die Lage an einer leistungsfähigen Umfahrungsstraße begründet werden können. Wie bereits erwähnt trägt die Entflechtung von lokalem Verkehr und Durchzugsverkehr allgemein zur Besserung der lokalen Verhältnisse bei. Die ausschließlich lokalen Folgen sind eher bei den ortsansässigen Geschäfts- und Gastbetrieben und der neuen Unfallsituation im Vergleich zur vorigen Verkehrssituation zu finden. Durch einen flüssigeren Lokalverkehr in Form von Zulieferern, Kunden oder auch kulturell Interessierten gibt es einen positiven Effekt für die Geschäftsentwicklung und den Fremdenverkehr. Denn eine Stadt wird wohl eher besucht werden, wenn die Möglichkeiten einer guten Erreichbarkeit inklusive vorhandener Parkgelegenheiten gegeben sind. Diese Aspekte tragen nämlich wesentlich zu einer positiven Geschäftsentfaltung bei.<sup>173</sup>

---

<sup>171</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 91, Abb. 37

<sup>172</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 92

<sup>173</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 93

Weniger Verkehrsbehinderungen bedeutet logischerweise auch die Zunahme von Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, also sowohl für Fahrzeuglenker als auch für Fußgänger. Dabei muss aber im Zusammenhang mit der Errichtung von Umfahrungsstraßen eine klare Unterscheidung zwischen der Unfallsituation auf der alten Ortsdurchfahrtsstraße und jener auf der neuen Umfahrungsstraße gemacht werden. Oftmals werden die Unfallstatistiken nämlich für ein gesamtes Gemeindegebiet erhoben, wodurch die Auswirkung der Umfahrung nicht wirklich erkannt werden kann.

Im Falle der alten Ortsdurchfahrtsstraße lässt sich das zuvor genannte Prinzip bestätigen, da eine allgemeine Tendenz des Rückgangs von Verkehrsunfällen zu beobachten ist. Dieser Rückgang ist aber oft auch so groß, dass sich für das gesamte Gemeindegebiet eine Abnahme der Unfallzahlen verzeichnen lässt.

Bei der Umfahrungsstraße kann die Anzahl der Unfälle eigentlich nur steigen, da sie im Gegensatz zu den bereits vorhandenen Straßen einfach eine neue Straße darstellt und dabei kommt hinzu, dass durch die höhere Geschwindigkeitsbegrenzung auch eine Häufung von starken Unfällen verzeichnet werden kann. Ebenfalls können ungünstig errichtete Abzweigungen von der bzw. Einmündungen in die neue Umfahrungsstraße ein erhöhtes Unfallrisiko darstellen. Dieser Umstand lässt die Vermutung entstehen, dass allein der Bau einer Umfahrungsstraße nicht unbedingt zu einem Rückgang der Unfälle im gesamten Gemeindegebiet beiträgt, denn schließlich ist die Verkehrssicherheit einer Siedlung von vielen weiteren Faktoren abhängig. Unterm Strich steht aber die abnehmende Verkehrsdichte auf der Ortsdurchfahrtsstraße und daher eine verbesserte Situation für die dort zahlreich vorhandenen Fußgänger und Radfahrer. Wenn es nun auch zu einer sicheren Trassenführung und der Errichtung ordentlicher Anschlüsse und Abzweigungen kommt, dann würden Umfahrungsstraßen noch mehr zur allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen.<sup>174</sup>

Die hartnäckigsten Gegner der Realisierung einer Umfahrungsstraße sind traditionell im Bereich der ansässigen Geschäftstreibenden und hier speziell den Fremdenverkehrsbetrieben einer Siedlung zu finden, denn sie fürchten Umsatzeinbußen bedingt durch die geringere Anzahl an Durchreisenden.

---

<sup>174</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 96

Einige Gegenbeispiele konnten im Laufe dieses Abschnitts schon angeführt werden, aber aufgrund der oftmals großen Widerstände soll auch dieses Thema eine isolierte Betrachtung erhalten. An den Anfang der Argumentation soll an dieser Stelle ein Zitat des ehemaligen Staatssekretärs im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Vinzenz Kotzina von einer Eröffnungsrede zu einer Fremdenverkehrstagung aus dem Jahr 1964 angeführt werden:

*„Gesamtwirtschaftlich bedeutsam sind schließlich als besondere Aufgabe die Anlage von Umfahrungsstraßen bei jenen Orten, die fremdenverkehrsmäßig durch den Kraftfahrzeugverkehr zu ersticken drohen. Wenn auch in dieser Hinsicht von lokalen Stellen vielfach Bedenken wegen Beeinträchtigung der an den alten Standorten befindlichen Fremdenverkehrsbetriebe zur Geltung gebracht werden, so lässt sich nunmehr aufgrund jahrelanger Erfahrung feststellen, dass auf die Dauer gesehen der Bau von Umfahrungsstraßen noch in jedem Ort für den Fremdenverkehr von Nutzen war.“*<sup>175</sup>

Die Darstellung dieser Ausführungen eines Politikers sollen hier aber nicht als alleiniges überzeugendes Argument für den Bau einer Umfahrungsstraße dienen, sondern lediglich zeigen, dass dieses Thema schon sehr lange seinen Platz im wirtschaftspolitischen Diskurs hat. Trotzdem lässt sich anhand verschiedener empirischer Untersuchungen zeigen, dass für Fremdenverkehrsbetriebe in den Siedlungen nicht nur Nachteile entstehen, wenn eine Umfahrungsstraße errichtet wird.

Einerseits konnten bei vielen Gemeinden wie zum Beispiel in der Wachau durch die Verkehrsentlastung bestehende Flächen zu Parkmöglichkeiten umgewandelt werden und diese wiederum halfen den ansässigen Geschäftsbetrieben sowie dem Gastgewerbe ihren Umsatz zu steigern. Auf der anderen Seite waren gerade diese Fälle vom Parkverbot besonders betroffen und lassen somit den Vergleich etwas hinken. Ein leichtes Opfer von Umfahrungsstraßen sind jene Gast- und Fremdenverkehrsbetriebe, die hauptsächlich auf den Durchzugsverkehr angewiesen sind, doch können auch hier neu geschaffene Parkflächen zu einer besseren Erreichbarkeit und damit zu höheren Umsatzzahlen beitragen.

---

<sup>175</sup> Mayerhofer (1971), S. 98, zitiert nach: Kotzina, V., Organischer Aufbau des österreichischen Straßennetzes, In: Wiener Zeitung vom 24. 3. 1964

Die Auswirkungen einer Umfahrungsstraße auf die Geschäftsbetriebe bzw. das Gastgewerbe können somit nicht verallgemeinert werden und müssen einer individuellen Betrachtung unterzogen werden. Wenn zum Beispiel wie im Fall der Stadt Melk Attraktionen für den Fremdenverkehr vorhanden sind, so werden auch die darauf angewiesenen Gastbetriebe trotz einer bestehenden Umfahrung davon profitieren, weil die Durchreisenden aufgrund des Besuchs nicht an der Stadt vorbeifahren und gegebenenfalls den Besuch der Stadt mit einer Rast in einem Gastbetrieb verbinden werden.

Gibt es für diese aber keinen Grund die Umfahrungsstraße zu verlassen, dann werden auch die auf den Tourismus spezialisierten Geschäfte und Gasthöfe Umsatzeinbußen zu verzeichnen haben. Die Proteste gegen eine Umfahrung sind also angebracht, falls eine Siedlung mit ihrem Gewerbe nur mehr vom Durchzugsverkehr abhängig ist. Wenn nun aber die Städte oder Dörfer eher auf die eigene Arbeits- und Wohnbevölkerung ausgerichtet sind, dann wird eine Umfahrungsstraße nicht zu einem wirtschaftlichen Einbruch führen.<sup>176</sup>

Diese Argumentation kann mit einer empirischen Untersuchung des Bezirks North Sacramento im US-Bundesstaat Kalifornien unterstützt werden. Hier wurde ein ca. sechs Kilometer langes Teilstück der North Sacramento Autostraße im Jahr 1941 eröffnet und dieses zog von den ca. 39.000 auf der bestehenden Straße fahrenden Fahrzeugen um die 18.000 ab. In den darauffolgenden Jahren stieg die Handelstätigkeit in den direkt umliegenden Gebieten um 48,5 Prozent an. Im Gegensatz dazu betrug der Anstieg in anderen weiter entfernten Gebieten nur 10 Prozent. Hier konnten fast alle Handelsbetriebe und Gastgewerbe einen Geschäftszuwachs als Folge des Umfahrungsbaus verzeichnen, nur die vom Verkehr abhängigen Service-Stationen mussten Einbußen hinnehmen. Trotz dieser negativen Fälle zeigte sich im Durchschnitt ein beträchtlicher Gewinn.<sup>177</sup>

---

<sup>176</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 98 ff.

<sup>177</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 99 ff.

Anhand dieser Beobachtungen kann festgestellt werden, dass sich sowohl in Europa, und hier speziell Österreich, als auch in Nordamerika, bei den selben Vergleichsmethoden in Form der Analyse der prozentuellen Veränderung des Detailhandels ähnliche Ergebnisse bei den Auswirkungen von Umfahrungsstraßen auf Siedlungen zeigen. Der Grund für die günstigen Effekte ist aber nicht allein bei der Entlastung des Lokalverkehrs und dem daraus resultierenden Anstieg von Parkmöglichkeiten zur besseren Erreichbarkeit der Betriebe zu suchen.

Eine weitere Erklärung ist nämlich jene, dass sich neben den Umfahrungsstraßen keine Betriebe ansiedeln und so der Durchreisende, der gewillt ist einzukaufen, auf den Weg in die Siedlung machen muss.

Weiters geht aus diesen Untersuchungen hervor, dass Durchreisende nicht unbedingt einen großen Anteil an den Verkaufszahlen der ansässigen Betriebe haben, sondern eher die Ortsansässigen hauptsächlich für den Umsatz verantwortlich sind. Oft sind es somit auch die Betriebe selbst, die für einen Rückgang des Gewinns sorgen.<sup>178</sup>

Als abschließendes Resümee für die Auswirkungen von Umfahrungen auf das in einer Siedlung ansässige Gewerbe dient die folgende Feststellung: Zuerst muss erkannt werden, dass sich Befürchtungen und Effekte nicht verallgemeinern lassen und die jeweils individuelle Ausgangslage als Basis für Urteile herangezogen werden sollte. Es bringt daher nichts eine Umfahrungsstraße noch vor einer detaillierten Analyse des Untersuchungsgebiets zu verurteilen und dementsprechend gilt es nun auf das konkrete Projekt der Umfahrungsstraße im Umfeld des Untersuchungsgebiets der Stadt Zwettl näher einzugehen.

#### 4.2. Das konkrete Projekt – die Umfahrungsstraße von Zwettl

Seit nun fast zehn Jahren geisterte das Thema einer geplanten Umfahrungsstraße für die Stadt Zwettl durch die lokale sowie regionale Berichterstattung und erst vor zwei Jahren wurde durch den niederösterreichischen Landtag nach Abschluss aller damit verbundenen Planungs- sowie Projektvergabearbeiten und einer Umweltverträglichkeitsprüfung die Realisierung des Projekts beschlossen.

---

<sup>178</sup> Vgl.: Mayerhofer (1971), S. 101

Dieser Abschnitt dient nun dazu das konkrete Projekt „PPP (Public - Privat - Partnership) B38 Umfahrung Zwettl“ genauer zu beschreiben, um letztendlich im anschließenden Teil eine detaillierte Analyse durchführen zu können.

Zuerst erfolgt aber eine kurze Beschreibung der Entstehungsgeschichte: Im Februar 2008 begann die Stadt Zwettl im Rahmen einer Informationsveranstaltung ihre Bürgerinnen und Bürger über den neuesten Stand der Planungsergebnisse zu informieren. Dabei verkündete man eine bereits im Oktober des Jahres 2007 erfolgte Festlegung der Trassenabschnitte „Nord“ und „West“ sowie die nunmehrige Fixierung des Abschnittes „Ost“. Interessanterweise ist dies auch jener Teil der künftigen Umfahrung, bei dem im Sommer 2014 die Bauarbeiten begonnen haben.

Während dieser Planungsphase waren natürlich mehrere Varianten des Trassenverlaufs im Gespräch, aber man entschied sich in diesem Fall für die stadtnahe Version aufgrund der höheren ökologischen Verträglichkeit und der niedrigeren Errichtungskosten. Zudem sollen dabei die umliegenden Siedlungen Rudmanns und die Waldrandsiedlung nicht durch zu starke Luft- und Feinstaubbelastung beeinträchtigt werden. Weiters soll durch den geplanten Verlauf im Gelände und die dadurch entstehende Tieflage der Straße eine Art natürlicher Lärmschutz entstehen. Nach Abschluss dieser Entscheidungsprozesse ging man in den Jahren 2008 bis 2010 dazu über die Trasse terrestrisch vermessen zu lassen und auch die konkreten Planungs- sowie Genehmigungsverfahren wurden gestartet. Der Baubeginn wurde für das Jahr 2010 festgelegt. In Bezug auf die geplanten Kosten veranschlagte man damals eine Summe in der Höhe von in etwa vierzig Millionen Euro für das gesamte Projekt.<sup>179</sup>

Nach dem aktuellsten Stand soll die Trasse dabei in nördlicher Richtung an der Stadt vorbei verlaufen und damit mit einer Gesamtlänge von ca. 10,7 Kilometer die Verbindungen in Richtung Norden nach Waidhofen an der Thaya in Form der Bundesstraße 36 in Kombination mit der geplanten Anschlussstelle Zwettl-Mitte und Weitra in Form der Weitraer Straße in Kombination mit der geplanten Anschlussstelle Zwettl-West einbinden.

---

<sup>179</sup> Vgl.: <http://www.zwettl.at/system/web/news.aspx?bezirkonr=0&detailonr=219444653> (online am 8. 10. 2014)

Auch der Bau von mehreren Brücken ist dabei vorgesehen, mit denen man unter anderem sowohl den Kamp mit einem Bauwerk von ca. 125 Metern Länge bzw. fünfzehn bis zwanzig Metern Höhe, als auch die Zwettl mit einem Bauwerk von ca. 180 Metern Länge bzw. fünfundzwanzig bis dreißig Metern überqueren will. Nicht berücksichtigt wurde dabei eine Anschlussstelle im Süden, wodurch auch der von Ottenschlag kommende Verkehr die Umfahrung nutzen könnte. Eine vollständige Umrundung der Stadt ist aber aufgrund der Geländegegebenheiten nur sehr schwer zu realisieren und würde den finanziellen Rahmen überschreiten.

Entgegen der früheren Planung als zweispurige Straße soll die Umfahrung nach neuestem Stand als eine drei-streifige Straße ausgeführt werden, um ein gefahrloses Überholen zu ermöglichen. Nur der Trassenabschnitt „West“ soll mit zwei Spuren realisiert, da hier ein geringeres Verkehrsaufkommen erwartet wird.

In den stärker befahrenen Abschnitten „Nord“ und „Ost“ sollen niveaufreie Anschlussstellen mit Kriechspuren und ebenfalls keine niveaugleichen Kreuzungen errichtet werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Insgesamt sollen im Rahmen des Umfahrungsbaus sechs Anschlussstellen (Rudmanns, Zwettl Ost, Zwettl Nord als Anschluss zur B36, eine Halbanschlussstelle zur L8235, Zwettl West als Anschluss zur L71 und Zwettl Süd-West) eingerichtet werden. Zur Bekämpfung des Lärms werden im Bereich von Rudmanns Lärmschutzwände mit einer Höhe von ca. 2,5 Metern errichtet werden.<sup>180</sup>

Der oben erwähnte Zeitplan konnte aber nicht eingehalten werden, da aus dem aktuellsten Projekplan hervorgeht, dass das Vergabeverfahren erst mit April 2013 eingeleitet wurde. Dieses sollte mit Juli 2014 abgeschlossen sein und der neue Baubeginn wurde mit Sommer 2014 festgelegt.<sup>181</sup> Die vollständige Fertigstellung und Verkehrsfreigabe dieses Projekts ist für das Jahr 2017 geplant.<sup>182</sup>

---

<sup>180</sup> Vgl.: [http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B\\_38\\_Umfahrung\\_Zwettl\\_3.html](http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_38_Umfahrung_Zwettl_3.html) (online am 8. 10. 2014)

<sup>181</sup> Vgl.: <http://www.noe-landtag.at/service/politik/landtag/LVXVIII/03/384/384M.pdf> (online am 8. 10. 2014)

<sup>182</sup> Vgl.: [http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B\\_38\\_Umfahrung\\_Zwettl.wai.html](http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_38_Umfahrung_Zwettl.wai.html) (online am 13. 8. 2014)



Abbildung 15 – Umfahrung Zwettl<sup>183</sup>

In dieser öffentlich einsehbaren Projektbeschreibung des niederösterreichischen Landtags aus dem Jahr 2014 wird der Grund für die Errichtung einer Umfahrung folgendermaßen beschrieben:

*„Am Straßenbestand im Stadtzentrum von Zwettl an der B38 Böhmerwaldstraße, der B36 Zwettler Straße sowie der L71 kommt es derzeit auf grund des Durchzugs- und Schwerlastverkehrs zu hohen Verkehrsbelastungen. Die Errichtung der Umfahrungsstraße bewirkt eine Verlagerung des Durchzugsverkehrs und des Schwerlastverkehrs aus dem Stadtgebiet, es wird dadurch eine wesentliche Entlastung des Stadtzentrums erzielt, die Verkehrssicherheit im städtischen Straßennetz und die Lebensqualität der anrainenden Wohnbevölkerung erhöht, sowie de Erreichbarkeit des NÖ Zentralraumes verbessert.“<sup>184</sup>*

Auch die anfangs noch veranschlagten Projektkosten sind erheblich auf die Summe von 173 Millionen Euro gestiegen, wobei hier auch die betriebliche Erhaltung der Umfahrung bis in das Jahr 2042 enthalten ist.

<sup>183</sup> [http://www.noel.gv.at/bilder/d43/Uebersichtslageplan\\_Trasse1.jpg](http://www.noel.gv.at/bilder/d43/Uebersichtslageplan_Trasse1.jpg) (online am 8. 10. 2014)

<sup>184</sup> <http://www.noel-landtag.at/service/politik/landtag/LVXVIII/03/384/384M.pdf> (online am 8. 10. 2014)

Der Entscheidung der Finanzierung eines solch hohen Betrags ging auch eine Debatte zu diesem Punkt beim Beschluss des Landesbudgets für das Jahr 2015 im niederösterreichischen Landtag voraus, wobei im Vorhinein einerseits von der Regierung von „ehrgeizigen Zielen“ und andererseits von der Opposition von einem „Budgetschmäh“ gesprochen wurde.<sup>185</sup>

Der symbolische Baustart für die Umfahrungsstraße von Zwettl fand mehr als ein Jahr zuvor im Februar 2013 statt. Hier wurde noch von einer Fertigstellung im Jahr 2016 und Gesamtkosten in der Höhe von rund 90 Millionen Euro ausgegangen.<sup>186</sup>

### 4.3. Ergebnisse

Als Abschluss des vierten Kapitels sollen die aus den beiden vorangegangenen Abschnitten hervorgegangenen Erkenntnisse zusammengeführt werden, um eine Analyse dieses zukünftigen und aufgrund der finanziellen sowie räumlichen Ausmaße elementaren Bestandteils des Verkehrssystems der Stadt Zwettl zu erstellen.

Anhand der bereits ausreichend dargestellten Grundlagen lässt sich die geplante Umfahrungsstraße eindeutig als sogenannte „*äußere Umfahrung*“ klassifizieren, da sie in einem großen Bogen am eigentlichen Stadtgebiet vorbeiführt. Die Stadt Zwettl wurde bereits bei der Charakterisierung als Kleinstadt eingestuft und so erweist sich auch die Umfahrungsstraße im Zusammenspiel mit der künftigen Ortsdurchfahrt als Bedienungsstraße als geeignet. Trotzdem findet sich im Bereich des Stadtteils Bozener Siedlung auch ein nicht mehr so großer Abstand zum zukünftigen Trassenverlauf, aber aufgrund dieses stadtnahen Verlaufs von einer inneren Umfahrung zu sprechen wäre doch eher ungenau.

Ebenfalls im Bereich der Definition einer Umfahrungsstraße inklusive ihrer Funktion der gegenseitigen Entlastung der Verkehrsflüsse einerseits des Durchzugsverkehr und andererseits des innerstädtischen Verkehrs zeigt sich eine klare Übereinstimmung mit der aus der Projektbeschreibung des niederösterreichischen Landtags zitierten Darstellung.

---

<sup>185</sup> Vgl.: <http://derstandard.at/2000002072085/Umstrittene-Umfahrung-um-173-Millionen-Euro> (online am 8. 10. 2014)

<sup>186</sup> Vgl.: <http://www.zwettl.at/system/web/fotogalerie.aspx?bezirkonr=0&detailonr=223953561&menuonr=218224933> (online am 8. 10. 2014)

In diesem Sinne kann man bei der geplanten Umfahrung von Zwettl auch nicht von einer Tangente sprechen, da andere Zentren wie beispielsweise die Städte Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya oder Krems viel zu weit entfernt sind.

In Bezug auf die im ersten Abschnitt dieses Kapitels angeführte Auswahl an Gründen für den Bau einer Umfahrungsstraße lassen sich für den Fall der Umfahrung von Zwettl zumindest drei dieser Bedingungen anwenden:

1. Die Stadt Zwettl wird zusehends durch das Fehlen einer leistungsfähigen Bahnverbindung vom Schwerlastenverkehr durchzogen, der die bereits vorhandenen Problemzonen aufgrund von Engstellen speziell im Bereich der Altstadt verschärft. Natürlich sind damit auch Auswirkungen auf den Fremdenverkehr verbunden, wodurch die kulturellen Stätten nicht mehr so leicht zugänglich sind. Mit der Umfahrung wird dieser mit der Stadt nur indirekt verbundene Durchzugsverkehr abgezogen und so dem wachsenden Verkehrsaufkommen bestmöglich begegnet. Die in diesem Zusammenhang bereits angesprochene Problematik in Form der alternativlosen Streckenführung nach Weitra dürfte damit auch der Vergangenheit angehören. Die dabei geplante „Anschlussstelle Zwettl-West“ könnte nach ihrer derzeitigen Konzeption zu einer Entlastung dieses Nadelöhrs beitragen, da sie eine weitere alternative Routenführung bereitstellt und somit eine der zentralen Eigenschaften einer Umfahrungsstraße beinhaltet. In erster Linie wird der nach Weitra führende Durchzugsverkehr aus dem Zentrum herausgeholt und auch der stadtauswärts führende Verkehr aus dem Zentrum kann die Umfahrungsstraße als weitere Option nutzen, um nach Südwesten zu gelangen und somit die oftmals überlastete Gerungser Straße vom Verkehr befreien.
2. Durch den starken Durchzugsverkehr kommt es auch zu einer Behinderung des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs und in weiterer Folge zu einer Einschränkung der wirtschaftlichen Entwicklung.

Auch hier ist die grundlegende Funktion einer Umfahrungsstraße als probates Mittel zur Lösung zu sehen, da durch den frei gewordenen Platz mehr Parkmöglichkeiten geschaffen werden können und so eine bessere Erreichbarkeit der Geschäfts- und Gastbetriebe gewährleistet wird.

3. Eine große Zeitersparnis wird aufgrund der großen Länge des geplanten Umfahrungsbaus nicht zu erreichen sein, aber an dieser Stelle sollte auch die dadurch eintretende Verminderung von Gefahren zumindest im innerstädtischen Bereich als großer Vorteil gesehen werden. Von Seiten der niederösterreichischen Landesregierung wird folgendermaßen auf diesen Punkt hingewiesen: *„Zusätzlich erfolgt durch die teilweise Verlagerung des Verkehrs aus dem Stadtgebiet von Zwettl auf die Umfahrung eine Reduktion der Unfallrate, die in Freilandabschnitten deutlich unter jenen in Ortsgebieten liegt.“*<sup>187</sup>

Diesem Punkt kann hier nur teilweise zugestimmt werden, da bereits nachgewiesen wurde, dass mit der erhöhten Geschwindigkeitsbegrenzung auf Umfahrungsstraßen auch die Gefahr einhergeht, dass es zu starken Unfällen kommt. Infolgedessen wird die Verkehrssicherheit der gesamten Region nur teilweise erhöht.

Weitere im ersten Abschnitt angesprochene Planungspunkte dürften im Fall des Projekts der Umfahrung von Zwettl auch eingehalten werden, denn die Trasse verläuft mit einem ausreichenden Abstand zum Stadtgebiet und gewährleistet damit einerseits die räumliche Bewegungsfreiheit für (zugegebenermaßen unrealistische) Stadterweiterungen und andererseits die Beibehaltung des Lebensstandards durch das Vermeiden von Lärmbelästigung und Luftverschmutzung. Die tatsächlichen Werte können dabei aber erst nach der Inbetriebnahme nachgewiesen werden. Die jeweiligen Ortsanschlüsse stellen gemäß den Planungen ebenfalls eine ausreichende Gewährleistung der Verkehrsflüsse dar. Auch der Bereich der lokalen, regionalen, verkehrssicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Umfahrungsstraße kann erst nach einer vollständigen Inbetriebnahme sowie einer längeren Betriebszeit analysiert werden.

---

<sup>187</sup> [http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B\\_38\\_Umfahrung\\_Zwettl\\_3.html](http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_38_Umfahrung_Zwettl_3.html) (online am 8. 10. 2014)

Alle diesbezüglichen Vorhersagen können lediglich als Prognosen gelten und müssen daher als nicht unbedingt seriös eingestuft werden. Trotzdem sei an dieser Stelle nur eine Voraussicht erlaubt: Die Stadt Zwettl zeichnet sich durch für die Region einzigartige Geschäftsbetriebe sowie Kulturstätten aus und kann auch auf eine ausreichend bestehende Wohnbevölkerung zurückgreifen.

Daher kann die Stadt nicht zu jenen Siedlungen gezählt werden, die eine wirtschaftliche Stagnation oder gar negative Entwicklung aufgrund einer Umfahrungsstraße zu befürchten haben.

Die in der zitierten Projektbeschreibung enthaltene und zentral hervorgestellte Funktion der Entflechtung der Verkehrsflüsse des Durchzugsverkehrs einerseits und des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs andererseits bringt in den Bereichen Verkehrssicherheit und Wirtschaft so viele Vorteile mit sich, dass der Umfahrbau zumindest auf dem Papier zu befürworten ist. Inwiefern die teilweise nicht ausreichend geplante und aufgrund dessen zurecht kritisierte Finanzierung des Projekts und die tatsächlichen Auswirkungen nach der Inbetriebnahme dabei eine Rolle spielen werden, werden die Jahre nach der Fertigstellung zeigen.

## 5. Zusammenfassung

In diesem abschließenden Kapitel werden nun die aus der Analyse des Untersuchungsgebietes hervorgegangenen Erkenntnisse in Bezug auf die in der Einleitung vorgestellte Forschungsfrage dargestellt, und ein persönliches Fazit durch den Autor beschließt die Beschäftigung mit dem Themengebiet.

Die in der Forschungsfrage gesuchten Prozesse und Veränderungen des Verkehrssystems der Stadt Zwettl für den Zeitraum des 20. und 21. Jahrhunderts konnten zweifelsfrei an den im dritten Kapitel vorgestellten Beispielen und der exemplarischen Stütze des Konzepts in Form des vierten Kapitels festgemacht werden. Weiters konnten auch Verbindungen zu mehreren theoretischen Stadtentwicklungsmodellen und hier speziell dem Modell in Form der Theorie der Zentralen Orte nach Christaller hergestellt werden, wenn auch mit Abstrichen. Vor der Analyse war es jedoch wichtig sich den Begriffen „*Verkehrssystem*“ und „*theoretisches Stadtentwicklungsmodell*“ in Kombination mit dem Untersuchungsgebiet bewusst zu werden. Eine ausreichende Verbindung von Theorie und Praxis stellte eine der größten Herausforderungen dar, da besonders im Falle der Theorie der Zentralen Orte ein sehr restriktives System vorliegt und es daher in dem hier vorliegenden Fall nicht sehr praxistauglich erscheint. Trotzdem drückt sich die Zentralität der Stadt Zwettl neben den für den Bezirk wichtigen Verwaltungs- sowie Serviceinstitutionen jedenfalls auch durch die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und –wege zweifelsfrei aus. In diesem Zusammenhang darf aber auch nicht auf die durch die immer geringere Beachtung des öffentlichen Verkehrs, und hier besonders dem Bereich der Eisenbahn, entstehende Benachteiligung gewisser Teile der Gesellschaft vergessen werden, die auch dazu führt, dass der Charakter eines Zentralen Ortes nicht mehr so klar vorhanden ist.

Durch die Analyse der im dritten und Kapitel dargestellten Beispiele konnten viele wichtige Erkenntnisse erreicht werden. In erster Linie zeigen sich vor allem durch das erste Beispiel „*Südwest-Umfahrung*“ die für den Zeitraum verhältnismäßig starken Bautätigkeiten und die dadurch herbeigeführten sowie notwendigen Veränderungen im Verkehrssystem.

Das zweite Beispiel zeigte einen mit dem „Anschluss“ an das Dritte Reich entstehenden Anstieg an Planungstätigkeiten und überhaupt erlebte die Raumplanung in Niederösterreich in diesem Zeitraum einen Aufschwung nach einer eher stiefmütterlichen Behandlung dieses Bereichs in der Zwischenkriegszeit. Hier muss aber erwähnt werden, dass diese Art der Raumplanung eng mit der Ideologie der Nationalsozialisten verbunden war und fast immer den Kriegsvorbereitungen diente. Fakt ist aber, dass es eben verhältnismäßig viele Planungen für Veränderungen im Bereich des Verkehrs in ganz Niederösterreich gab.<sup>188</sup>

Auch in den Jahren danach schien die Stadt Zwettl in ihrer Entwicklung erst richtig voranzukommen, wie durch viele Bauinitiativen und die Verwirklichung wichtiger Projekte wie zum Beispiel der Stadterweiterung Richtung Norden und der Erschließung des Industriegebiets im Osten sichtbar wird. Anhand dieser Entwicklungen kann man von einer, wenn auch in relativ geringem Ausmaß stattfindenden, physischen Urbanisierung sprechen, da hier eine Ausbreitung bzw. ein Wachstum von städtischen Lebensformen zu beobachten ist. Dies zeigt sich klar durch die Verlängerung von wichtigen Hauptverkehrsrouten, wie an den Beispielen „Südwest-Umfahrung“ und „Oberhofer Brücke“ gezeigt wurde. Der Ausbau der Straßen wird durch ein größer werdendes Verkehrsaufkommen notwendig und dieses wiederum wird von der wachsenden Bevölkerung ausgelöst. Eine Ausweitung der Verkehrsrouten ist also die logische Folge des Prozesses der Urbanisierung.

Im Bereich der Entwicklung der Eisenbahn im Verlauf des 20. Jahrhunderts zeigte sich ein Widerspruch zwischen regionalen und zentralen Interessen betreffend der Streckenplanung und deren Realisierung. Auf der einen Seite steht hier die Initiative von Bürgern der Stadt Zwettl, die Eisenbahn möglichst nahe an das Stadtgebiet heranzubringen, und auf der anderen Seite die tatsächliche Realisierung mit einer an vielen wichtigen Städten vorbeiführenden Bahnlinie. Was bleibt ist die Kompromisslösung in Form von Stichbahnen und der vorwiegend zum Gütertransport genutzten Eisenbahn.

---

<sup>188</sup> Vgl.: Silberbauer (2006), S. 63 – 86, hier: S. 71 ff.

Damit setzte sich aber das überregionale bzw. zentrale Interesse durch, da Gütertransporte im Gegensatz zu Personentransporten eher der Vorstellung einer genügenden Absatzsicherung und in weiterer Folge der Ansiedlung von Betrieben entsprechen.

Denn für diese bedeutet die Nähe zur Bahn einen gewissen Standortvorteil und damit ergibt sich wiederum die Bevorzugung des Transports von Gütern im Gegensatz zu Personen. Somit wurde auch eine weitgehende Orientierung von der Peripherie ins Zentrum verstärkt und dadurch das Waldviertel bzw. auch die Bevölkerung der Stadt Zwettl im Sinne der Weiterentwicklung des Verkehrssystems beim Faktor Personenverkehr im Bereich der Eisenbahn benachteiligt.<sup>189</sup>

Eine weitere wichtige Erkenntnis, die aus der Analyse des Verkehrssystems der Stadt Zwettl hervorging, ist die starke Wahrnehmung dieser Stadt als Verkehrsknotenpunkt im Bereich des motorisierten Individualverkehrs von Seiten des Landes Niederösterreich bzw. der hier zuständigen Raumplanungsabteilung. Wie bei der Charakterisierung des Untersuchungsgebiets festgestellt wurde, stellt diese Stadt als Zentrum des Waldviertels einen wichtigen Verbindungspunkt für die politischen Bezirke Waidhofen an der Thaya, Horn, Krems-Land und Gmünd dar. Diese essentielle Aufgabe kann nur ein gut geplantes Verkehrssystem bewältigen und dazu zählt auch die stetige Weiterentwicklung dieses Instruments.

Meines Erachtens zeigt ein Projekt wie die für das Jahr 2017 geplante Umfahrung und die damit verbundene Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch die Entflechtung vom Durchzugsverkehr, dass die Stadt Zwettl einen wichtigen Teil in den Zukunftsplänen des Landes Niederösterreich darstellt und damit ihrem Titel als Zentrum des Waldviertels gerecht wird. Man kann bei solchen gegenwärtigen Prozessen bis zu einem gewissen Grad von einer Abkehr vom eher überholten Konzept der sogenannten „*autogerechten Stadt*“ sprechen.

Die „*autogerechte Stadt*“ muss im Kontext der Charta von Athen betrachtet werden, da auch hier die klaren Flächenzuweisungen einen zentralen Aspekt darstellen.

---

<sup>189</sup> Vgl.: Komlosy (2006), S. 217 – 340, hier: S. 324

In Summe sollen hier gemäß dem Titel alle den Verkehr betreffenden Planungsmaßnahmen dem ungehinderten Fluss des motorisierten Individualverkehrs untergeordnet werden, um auch eine Anbindung der oftmals im Mittelalter geplanten Städte an die Mobilitätsbedürfnisse der immer mehr werdenden Autofahrer zu erreichen.

Mit der baldigen Realisierung der Umfahrung erfolgt nun im Fall der Stadt Zwettl aber eine Abkehr von diesen Bestrebungen, da die Faktoren „Durchzugsverkehr“ und „innerstädtischer Ziel- und Quellverkehr“ dadurch voneinander getrennt werden. Diese Entwicklung spricht auch für ein höheres Bewusstsein von Seiten der niederösterreichischen Verkehrsplanung für die negativen Auswirkungen des hohen innerstädtischen Verkehrs in Form von Unfallhäufungen, Umweltbelastung und vor allem der Überlastung Verkehrssystems, das nicht für ein solch hohes Ausmaß von Verkehrsaufkommen ausgelegt ist.

Abschließend zeigt sich bei der Beobachtung der Prozesse und Veränderungen des Verkehrssystems der Stadt Zwettl auch eine mögliche Verbindung mit umfassenderen Kontexten. Einerseits wurde mit den ersten beiden konkreten Beispielen „Südwest-Umfahrung“ und „Plan einer Straßenverbreiterung der Weitraer Straße“ ein Zusammenhang mit dem Vorgang der physischen Urbanisierung festgestellt und andererseits zeigt sich mit der für das Jahr 2017 geplanten Umfahrung der Stadt Zwettl neben der Entlastung des innerstädtischen Verkehrs auch eine Abkehr vom Konzept der autogerechten Stadt, die eigentlich jeglichen Verkehr durch das Stadtgebiet präferiert.

Der in und um eine Stadt vorhandene Verkehr ist ein dynamischer Faktor und so sollte auch die Planung eines modernen Verkehrssystems beschaffen sein. Im Fall der Stadt Zwettl wird anhand von Projekten wie der Umfahrung ein Bewusstsein für diesen Aspekt und damit auch die Bereitschaft zur Innovation und Weiterentwicklung gezeigt, zumindest in Bezug auf das Verkehrssystem.

## **6 . Literatur- und Quellenverzeichnis**

Anton, Thomas: Die Zwettler Lokalbahn, Reihe: Auf Schienen unterwegs, Erfurt: Sutton Verlag (2011)

Bartonek, Antonin: Kulturführer Waldviertel – Weinviertel – Südmähren, Wien: Deuticke (1993)

Christaller, Walter: Die zentralen Orte in Süddeutschland, Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen, Reprografischer Nachdruck der 1. Auflage, 2. unveränderte Auflage, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (1968)

Dollinger, Hans: Die totale Autogesellschaft, München: Hanser (1972)

Heineberg, Heinz: Stadtgeographie, 3., aktualisierte und erweiterte Auflage, Paderborn: Ferdinand Schöningh Verlag (2006)

Hermann, Johann: Die Stadt Zwettl, Zwettl: Stadtgemeinde Zwettl (1964)

Knittler, Herbert: Zwettl, Kommentar zur Siedlungsgeschichte, 8. Lieferung 2004, In: Österreichischer Städteatlas, Wien: Wiener Stadt- und Landesarchiv (2004)

Kramer, Helmut / Sinabell, Franz: Regionalpolitische Strategien für das Waldviertel, Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag der Raiffeisen-Holding Niederösterreich-Wien, Mit Beiträgen von Gudrun Biffli, Julia Bock-Schappelwein, Wilfried Puwein, Egon Smeral, Wien: WIFO – Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung (2003)

Kunze, Eduard: Verkehrswege Niederösterreichs, Reihe: Planungs- und Entscheidungsgrundlagen, Nummer 12, Wien: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. R/2 (Raumordnung) (1973)

Mayerhofer, Rainer: Umfahungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung, Wien: Österreichische Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung (1971)

Müllauer, Norbert: Bibliographie des Bezirkes Zwettl, „Unser geistiges Erbe“, Versuch einer Gesamtübersicht über das selbstständig erschienene Schrifttum, Stadtgemeinde Allentsteig bis Stadtgemeinde Zwettl – NÖ, 1. Auflage, Zwettl: Ed. Muno (2012)

Pongratz, Walter / Hakala, Hans: Die Kuenringerstadt, Reihe: Zwettl-Niederösterreich, Band 1, Zwettl (1980)

Snizek, Sepp: Systemvergleich zwischen Umfahrungsstraßen und Ortsdurchfahrten, Reihe: Straßenforschung, Heft 35, Wien: Bundesministerium für Bauten und Technik (1975)

Stokreiter, Franz: Zwettl, Wien: Land Niederösterreich, Abt. R/2 (Raumordnung) (1979)

Waldviertler Heimatbund: Das Waldviertel, Zeitschrift des Waldviertler Heimatbundes für Heimatkunde und Heimatpflege des Waldviertels und der Wachau, 31. (42.) Jahrgang, Juli-Sept. 1982

Waldviertler Heimatbund: Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 42. (53.) Jahrgang, Heft 4/1993

Waldviertler Heimatbund: Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 46. (57.) Jahrgang, Heft 4/1997

Waldviertler Heimatbund: Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 48. (59.) Jahrgang, Heft 3/1999

#### Aufsätze:

Baum, Josef: Die regionalwirtschaftliche Entwicklung des Waldviertels in den achtziger Jahren, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 40. (51.) Jahrgang, Heft 3/1991

Csendes, Peter: Die Altstraßen des Waldviertels, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Wachauer und Waldviertler Zeitschrift für Heimatkunde und Heimatpflege, 17. (28.) Jahrgang, April-Juni 1968, Folge 4/6

Hakala, Hans: Zwettler Straßen- und Hausnummern, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Wachauer und Waldviertler Zeitschrift für Heimatkunde und Heimatpflege, 19. (30.) Jahrgang, April-Juni 1970, Folge 4/6

Herry, Max: Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemplanung, In: Technische Universität Wien, Fakultät für Raumplanung und Architektur: Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemplanung, Beiträge zu einem Seminar der Fakultät für Raumplanung und Architektur der Technischen Universität Wien, Reihe: Bökemann, Dieter (Hg.), Wiener Beiträge zur Regionalwissenschaft, Band 14, Wien: Institut für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Wien (1992)

Jäger, Werner: Gedanken zur wirtschaftlichen Entwicklung des zentralen Waldviertels, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 39. (50.) Jahrgang, Heft 1/1990

Komlosy, Andrea: Vom Kleinraum zur Peripherie. Entwicklungsphasen der wirtschaftlichen Abhängigkeit im 19. Jahrhundert, In: Knittler, Herbert (Hg.), Wirtschaftsgeschichte des Waldviertels, Reihe: Schriftenreihe des Waldviertler Heimatbundes, Band 47, Horn-Waidhofen an der Thaya: Waldviertler Heimatbund (2006)

Liebhart, Paul: Nostalgiebahn Waldviertel – neues Standbein für unrentable Nebenbahnen, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 56. (67.) Jahrgang, Heft 2/2007

Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse, In: Flick, Uwe / von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines (Hg.), Qualitative Forschung, Ein Handbuch, Reihe: Rowohlt's Enzyklopädie, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt (2013)

Moll, Friedel: Die Sache mit dem Stanesser Tor in Zwettl, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 46. (57.) Jahrgang, Heft 1/1997

Sammer, Gerd: Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemplanung, In: Technische Universität Wien, Fakultät für Raumplanung und Architektur: Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemplanung, Beiträge zu einem Seminar der Fakultät für Raumplanung und Architektur der Technischen Universität Wien, Reihe: Bökemann, Dieter (Hg.), Wiener Beiträge zur Regionalwissenschaft, Band 14, Wien: Institut für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Wien (1992)

Silberbauer, Gerhard: Raumordnung und Regionalpolitik, In: Wagner, Manfred (Hg.), Niederösterreich und seine Kulturen, Reihe: Niederösterreich, Eine Kulturgeschichte von 1861 bis heute, Band 3, Wien: Böhlau (2006)

Snizek, Sepp: Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemplanung, In: Technische Universität Wien, Fakultät für Raumplanung und Architektur: Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemplanung, Beiträge zu einem Seminar der Fakultät für Raumplanung und Architektur der Technischen Universität Wien, Reihe: Bökemann, Dieter (Hg.), Wiener Beiträge zur Regionalwissenschaft, Band 14, Wien: Institut für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Wien (1992)

Strohmayr, Franz: Brücken und Stege in der Stadt Zwettl, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 47. (58.) Jahrgang, Heft 4/1998

Ubl, Hansjörg: Die „Tabula Peutingeriana“ und die Spuren des römischen Straßennetzes in Niederösterreich, In: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung III/2, Kulturabteilung (Hg.), Verkehrsbauten, Von Straßen, Bahnen und Kanälen, Reihe: Denkmalpflege in Niederösterreich, Band 10, Wien: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung III/2, Kulturabteilung (1993)

Winkler, Walter: Warum liegt Horn nicht an der Franz Josefs-Bahn? Eine Klarstellung, In: Waldviertler Heimatbund (Hg.), Das Waldviertel, Zeitschrift für Heimat- und Regionalkunde des Waldviertels und der Wachau, 45. (56.) Jahrgang, Heft 4/1996

Wolff, Stephan: Dokumenten- und Aktenanalyse, In: Flick, Uwe / von Kardorff, Ernst / Steinke, Ines (Hg.), Qualitative Forschung, Ein Handbuch, Reihe: Rowohlt's Enzyklopädie, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt (2013)

#### Hochschulschriften:

Fuchs, Stefan: Diplomarbeit: „Das Infrastruktursystem des Waldviertels – Anbindung einer peripheren Naturlandschaft?“, Pöggstall (2010)

Merinsky, Karl: Dissertation: „Das Ende des Zweiten Weltkrieges und die Besatzungszeit im Raum von Zwettl in Niederösterreich“, Wien (1966)

#### Internet:

[http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/oberoesterreich/-/asset\\_publisher/1\\_47143/content/s-10-muhlviertler-schnellstrasse-unterweikersdorf---freistadt-nord-b-310-?p\\_o\\_p\\_id=56\\_INSTANCE\\_I8LKwiYWAPVa](http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/oberoesterreich/-/asset_publisher/1_47143/content/s-10-muhlviertler-schnellstrasse-unterweikersdorf---freistadt-nord-b-310-?p_o_p_id=56_INSTANCE_I8LKwiYWAPVa)

<http://derstandard.at/2000002072085/Umstrittene-Umfahrung-um-173-Millionen-Euro>

[http://www.gemeinde-zwettl.spoe.at/mediaarchiv//429/media/050\\_Zwettler\\_Wegweiser/2004-4\\_ZW.pdf](http://www.gemeinde-zwettl.spoe.at/mediaarchiv//429/media/050_Zwettler_Wegweiser/2004-4_ZW.pdf)

<http://kurier.at/chronik/niederoesterreich/buerger-und-kaufleute-sehen-begegnungszone-als-chance/52.505.702>

<http://www.meinbezirk.at/zwettl-niederoesterreich/chronik/industriezone-bekommt-neuen-namen-d890125.html>

<http://www.meinbezirk.at/zwettl-niederoesterreich/wirtschaft/zwettler-betriebe-werden-verlieren-d235931.html>

[http://www.noegv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B\\_38\\_Umfahrung\\_Zwettl\\_3.html](http://www.noegv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_38_Umfahrung_Zwettl_3.html)

[http://www.noegv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B\\_38\\_Umfahrung\\_Zwettl.wai.html](http://www.noegv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_38_Umfahrung_Zwettl.wai.html)

[http://www.noe.gv.at/bilder/d43/uebersichtslageplan\\_Trasse1.jpg](http://www.noe.gv.at/bilder/d43/uebersichtslageplan_Trasse1.jpg)

[http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B\\_38\\_Umfahrung\\_Zwettl\\_3.html](http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_38_Umfahrung_Zwettl_3.html)

<http://www.noe-landtag.at/service/politik/landtag/LVXVIII/03/384/384M.pdf>

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_19970924\\_OTSO052/neue-parkgarage-fuer-330-fahrzeuge-im-zwettler-stadtzentrum](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_19970924_OTSO052/neue-parkgarage-fuer-330-fahrzeuge-im-zwettler-stadtzentrum)

[http://www.stadtarchiv-zwettl.findbuch.net/php/main.php?ar\\_id=3729](http://www.stadtarchiv-zwettl.findbuch.net/php/main.php?ar_id=3729)

<http://www.statistik.at/blickgem/rg3/g32530.pdf>

<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g32530.pdf>

<http://www.zwettl.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?detailonr=109990592>

<http://www.zwettl.gv.at/system/web/zustaendigkeit.aspx?detailonr=217121571>

<http://www.zwettl.gv.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=218224716&detailonr=218224716>

#### Stadtarchiv Zwettl:

Plan Bahnhofsbau mit Bahnhofstraße – Stadtarchiv Zwettl, Karton 089, Allg. Gemeindeakten 1902-1903

„Plan von Zwettl“, 1888, Stadtarchiv Zwettl, Karton 118, Allg. Gemeindeakten 1939

Stadtplan Zwettl, 1999, Stadtarchiv Zwettl, Karton 221, Div. Stadtpläne und Landkarten 20./21. Jh.

Stadtplan Zwettl, 2002, Stadtarchiv Zwettl, Karton 221, Div. Stadtpläne und Landkarten 20./21. Jh.

Stadterweiterung im Norden, Erster Bauabschnitt, 1940, Stadtarchiv Zwettl, Karton 320, Bauangelegenheiten 1903 - 1973

Flugzettel Einführung der Rechtsfahrordnung, 1938, Stadtarchiv Zwettl, Karton 111, Allg. Gemeindeakten 1938

## 7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Lage der Stadt Zwettl mit markierter Umgebung (Bezirk Zwettl).....	Seite 11
Abbildung 2 – Stadtteile der Stadt Zwettl .....	Seite 13
Abbildung 3 – Anzahl der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 30 Minuten das nächstgelegene regionale Zentrum erreicht.....	Seite 51
Abbildung 4 – Anzahl der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 50 Minuten das nächstgelegene überregionale Zentrum erreicht.....	Seite 52
Abbildung 5 – Brücken in der Stadt Zwettl.....	Seite 66
Abbildung 6 – Skizze der realisierten Streckenführung der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn.....	Seite 68
Abbildung 7 – Bahnhofsbau mit Bahnhofstraße .....	Seite 70
Abbildung 8 – Parkmöglichkeiten der Stadt Zwettl.....	Seite 77
Abbildung 9 – Verkehrssystem der Stadt Zwettl im 17. Jahrhundert.....	Seite 79
Abbildung 10 – Stadtplan aus dem Jahr 1888.....	Seite 80
Abbildung 11 – Stadtplan aus dem Jahr 1999.....	Seite 82
Abbildung 12 – Stadtplan aus dem Jahr 2002.....	Seite 84
Abbildung 13 – Plan der Stadterweiterung im Norden, Erster Bauabschnitt (1940).....	Seite 86
Abbildung 14 – Umfahungstypen.....	Seite 99
Abbildung 15 – Umfahung Zwettl.....	Seite 108

## 8. Anhang



Blick auf die Landstraße in Richtung Weitra an der Kreuzung mit der Hamerlingstraße (nach rechts) und der Kuenringerstraße (nach links)



Blick auf die Kuenringerstraße mit anschließender Wichtlbrücke



**Blick auf die Hamerlingstraße in Richtung Norden**



**Blick auf die Brücke über den Kamp als Teil der Südwest-Umfahrung**



**Blick auf die Altstadt von Zwettl**



**Blick auf die Südwest-Umfahrung mit angrenzender Syrner Brücke über den Kamp**



**Blick auf den Gewerbepark-Süd**

### Zusammenfassung:

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Entwicklung des Verkehrssystems der Stadt Zwettl in Niederösterreich in den Jahren von 1900 bis heute. Dazu wurden einerseits die in diesem Zeitraum vorhandenen Prozesse und Veränderungen in Form einer Fallstudie analysiert und andererseits die Vorgänge mit allgemeinen Stadtentwicklungsmodellen verglichen. Zu den behandelten Bereichen zählen sowohl der motorisierte Individualverkehr, als auch der öffentliche Verkehr, der Eisenbahnverkehr, Parkplätze und auch der Fußgänger- und Radfahrverkehr. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die derzeit in Bau befindliche Umfahrungsstraße gelegt, da sie und die damit verbundenen Auswirkungen für die Stadt Zwettl, deren Umland und auch das Land Niederösterreich ein Projekt von großer Bedeutung darstellt.

### Abstract:

This thesis is about the development of the traffic system of the city „Zwettl“ in Lower Austria in the years from 1900 until today. In order to do this there was on the one hand a case study of the processes and changes in this period of time and on the other hand there was a comparison between these instances and overall city development theories. The covered fields are: motorized individual traffic, public transport, rail movement, parking facilities, pedestrian and cyclist traffic. The current construction of the bypass got a special treatment, because this project and all of its repercussions have such a peculiar meaning for the city of „Zwettl“, the surrounding region and the state of Lower Austria

## **Lebenslauf**

**Name:** Daniel Mistelbauer  
**Geburtsdatum:** 8. Jänner 1988  
**Geburtsort:** St. Pölten  
**Staatsbürgerschaft:** Österreich  
**Eltern:** Gertrude und Karl Mistelbauer

### **Ausbildung:**

seit 2009: Lehramtsstudium in den Unterrichtsfächern Geschichte, Sozialkunde und politische Bildung sowie Deutsch an der Universität Wien

2008: Ablegung der Reifeprüfung am Bundesoberstufenrealgymnasium Krems mit gutem Erfolg

2004 bis 2008: Besuch des Bundesoberstufenrealgymnasiums Krems

2002 bis 2004: Besuch der Höheren Technischen Bundeslehr- und Versuchsanstalt St. Pölten

1998 bis 2002: Besuch der Regionalhauptschule Waldviertel in Rastendorf

1994 bis 1998: Besuch der Volksschule Lichtenau