Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

DIPLOMARBEIT

Master's Thesis

Inventarisierung der Österreichischen Fußgängerzonen

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger

E231
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Bauingenieurwesen

von

Michael Schumich
0225894
Schmalkräftengasse 2
A-7083 Purbach am Neusiedler See

Wien, im Mai 2008

Danksagung

Ich möchte mich bei all jenen bedanken, die mich im Laufe meines Studiums und besonders zuletzt bei der Erarbeitung meiner Diplomarbeit unterstützt haben.

Besonderer Dank gilt an dieser Stelle meinem Diplomarbeitsbetreuer Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger, welcher mir in den letzten Monaten immer wieder zahlreiche Tipps gab und mir hilfreich beiseite stand.

Allen Vertretern der Gemeinden ist für die Zeit und die Aufwände zu danken, die sie für mich in Kauf nahmen und mir so Einblick in das lokale Geschehen gaben. Für den zeitlichen Aufwand und die Erkenntnisse, die ich aus den Interviews mit den Verkehrsplanern zog, möchte ich mich bei diesen bedanken. Ein herzliches Danke ergeht auch an die Firmen Tele Atlas und WIGeoGIS für den zur Verfügung gestellten Datensatz.

Meiner Schwester Martina möchte ich für die kritische Auseinandersetzung mit meiner Arbeit sowie für zahlreiche konstruktive Diskussionen, welche mich immer wieder neu erkennen liesen, herzlich Danke sagen. Meinen Eltern, Brigitte und Johannes Schumich, ist für ihre Unterstützung zu danken, da ohne sie mein Studium nicht möglich gewesen wäre. Meiner ganzen Familie möchte ich für die vielen (oft mehrstündigen und langwierigen) Diskussionen danken, von welchen ich denke, dass nicht nur ich zu neuen Erkenntnissen gelangte.

Meiner Freundin Maria-Theresia Moser sei ein besonderer Dank für den Rückhalt den sie mir all die Jahre, besonders in stressigen Situationen, geboten hat, gewidmet.

Besonderen Dank möchte ich Herrn O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher aussprechen, der mich durch seine Vorlesungen und seine Überzeugung dazu inspirierte

die Welt mit anderen Augen zu sehen.

Ich möchte allen meinen Freunden und Studienkollegen, im besonderen Elisabeth Fercsak, Ilse Jenisch und Dietmar Moritz, danken, die mich bei der Erstellung meiner Diplomarbeit mit Tipps und Korrekturen des Textes unterstützten.

Abstract

Since 1961 Austrian pedestrian precincts are planned and executed. There is only few complete information about all the pedestrian precincts in federal territory of Austria. Furthermore, the available ones are not up to date, because the last total inventary has been done in 1992. The master thesis at hand shall change this fact and is a current status report about the topic of pedestrian precincts in Austria.

The literature about pedestrian precincts has been used to completely allow to cover this topic. The master thesis at hand shows the general basics and the planning principles of such areas. The legal background for the founding of pedestrian precincts as well as their running are shown and described with examples.

The results show where Austrian pedestrian precincts exist, moreover the length they have. The data material informes of the relation of the numbers of city inhabitants and the probability of the existing of a pedestrian precinct. Moreover, it is shown which cities have the opportunity to found a pedestrian precinct due to the dependency of number of inhabitants and which existing areas can be extended.

The second part of this work tries to cover the setup process of a pedestrian precinct. The motivation for this part is to encourage cities to solve their problems due to the reduction of resistance of ignorance. A best practice has been drawn up to meet this fact. It is based on literature investigations and especially on depth interviews. These interviews have been conducted with representatives of cities where pedestrian precincts have been built, furthermore with experienced traffic planners to get an additional point of view. The most important points of the best practice have been acquired with the help of these interviews. A democratic process for the implementation of traffic and spacial concepts has been developed in combination with the interviews of the cities.

Zusammenfassung

Seit 1961 werden in Österreich Fußgeherzonen geplant und ausgeführt. Über die bisher errichteten Fußgeherzonen gibt es bisweilen nur wenige über das Bundesgebiet vollständig vorliegende Informationen. Die vorhandenen sind zudem nicht auf dem aktuellen Stand, da die letzte vollständige Inventur 1992 durchgeführt wurde. Die vorliegende Diplomarbeit soll diesen Umstand ändern und einen aktuellen Lagebericht zum Thema Fußgeherzonen in Österreich liefern.

Um eine vollständige Erarbeitung dieses Themas zu ermöglichen, werden die in der Literatur vorliegenden Grundlagen zum Thema Fußgeherzonen dargestellt. Die Arbeit zeigt die allgemeinen Grundlagen auf und geht auf die Planungsgrundsätze in solchen Bereichen ein. Die rechtlichen Hintergründe für die Errichtung von Fußgeherzonen sowie deren Betrieb werden dargestellt und an Beispielen erklärt.

Die Ergebnisse zeigen wo und in welcher Länge Fußgeherzonen in Österreich vorliegen. Das Datenmaterial gibt Auskunft über den Zusammenhang der Anzahl der Einwohner einer Gemeinde und der Wahrscheinlichkeit des Vorhandenseins einer Fußgeherzone. Weiters wird gezeigt welche Gemeinden in Abhängigkeit von der Anzahl ihrer Einwohner das Potential zur Errichtung von Fußgeherzonen aufweisen und in welchen man die bestehenden Bereiche durchaus erweitern kann.

Der zweite Teil der Arbeit setzt sich mit dem Ablauf zur Einführung einer Fußgeherzone auseinander. Die Motivation hinter diesem Teil der Arbeit liegt darin, Gemeinden durch den Abbau des Widerstandes der Unwissenheit zu einer Lösung ihrer Probleme zu ermutigen. Für die vorliegende Arbeit wurde ein Best Practice erstellt, dass diesem Umstand gerecht werden soll. Das Best Practice basiert auf Recherchen in der Literatur und zu einem Großteil aus Tiefeninterviews. Diese Tiefeninterviews wurden mit Vertretern

von Gemeinden geführt, in welchen es bereits Fußgeherzonen gibt. Das Selbige wurde, um eine weitere Perspektive zu erlangen, mit erfahrenen Verkehrsplanern durchgeführt. Anhand dieser Interviews gelang es die wichtigen Punkte im Verfahren zu erarbeiten und in Kombination mit den Interviews der Gemeinden wurde ein demokratischer Prozess zur Umsetzung von Verkehrs- und Raumkonzepten erarbeitet.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis **ix**

1 Einleitung **1**

2 Aufgabenstellung **3**

2.1 Aktuelle Situation der Fußgeherzonen 3

2.2 Erarbeitung eines Ablaufdiagrammes 4

3 Definitionen **7**

3.1 Fußgeherzone 7

3.1.1 StVO – Straßenverkehrsordnung 7

3.1.2 Definition der Firma Tele Atlas 9

3.2 Ziel 11

3.2.1 Exkurs: Zieldiskussion in der Verkehrsplanung 11

3.3 Level of Service 14

4 Literaturrecherche **15**

5 Allgemeines zu Fußgeherzonen **23**

5.1 Was ist eine Fußgeherzone? 23

5.2 Akteure 24

5.3 Sinnhaftigkeit einer Fußgeherzone 25

5.4 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten 26

5.5 Planungsgrundsätze 28

5.5.1 Gestaltung 28

5.5.2 Radfahrer im Fußgeherbereich 28
5.5.3 Öffentlicher Verkehr und Fußgeherzonen 30
5.5.4 Stellplätze 30
5.5.5 Infrastruktur und Einbauten 30

6 Methodik 33
6.1 Ermittlung der Fußgeherzonen 33
6.2 Ermittlung des Best Practice 34

7 Fußgeherzonen in Österreich 39
7.1 Vorgehensweise 39
7.2 Ergebnisse 41

8 Tiefeninterviews 49
8.1 Fußgeherzonen 49
8.1.1 Eisenstadt 50
8.1.2 Frauenkirchen 54
8.1.3 Leoben 59
8.1.4 St. Veit an der Glan 64
8.1.5 Villach 67
8.2 Verkehrsplaner 72
8.2.1 Gerhard Etlinger 73
8.2.2 Hermann Knoflacher 76
8.2.3 Thomas Macoun 79

9 Best Practice 83
9.1 “Der ideale Prozess” 83
9.2 Notwendige Eigenschaften und Elemente 89

10 Conclusio 93
10.1 Diskussion der Ergebnisse 93
10.2 Forschungsausblick 95

I Appendix **97**

A Fragebogen **99**

B Tabellen **103**

Literaturverzeichnis **133**

Abbildungsverzeichnis **135**

Tabellenverzeichnis **137**

Kapitel 1

Einleitung

Die erste Fußgeherzone[1] Österreichs wurde in der Klagenfurter Altstadt im Jahre 1961 eröffnet. Sie enstand in der Kramergasse zwischen dem Neuen Platz und dem Alten Platz. Nach und nach folgten diesem Beispiel dutzende Städte in Österreich, die unter mehr oder weniger großen Widerständen der ansässigen Kaufmannschaft und der Bevölkerung Fußgeherzonen errichteten. Allerdings gab und gibt es keine Institution, die den Aufbau der Fußgeherzonen protokollierte.

Während über die Gestaltung und die architektonischen Elemente einer Fußgeherzone sehr viel an Wissen vorliegt, findet man über die Entstehung, die dahinterliegenden Motive, die Randbedingungen und die wirtschaftlichen Faktoren nur wenige Informationen. Die wenigen vorliegenden Informationen sind zudem nicht auf dem aktuellen Stand, da die recherchierten Unterlagen großteils vor 1990 publiziert wurden.

Fußgeherzonen können, wie Bespiele in dieser Arbeit zeigen, zu einem wirtschaftlichen Aufschwung des betroffenen Straßenabschnitts führen. Allerdings gibt es auch Beispiele, bei welchen die Schaffung eines solchen Bereiches zum wirtschaftlichen Untergang führte. Verantwortlich für den Gewinn oder Verlust in einer Fußgeherzone sind jedenfalls mehrere Faktoren, welche im Folgenden zum Teil erhoben werden sollen.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit zwei wesentlichen Anliegen. Das erste Anliegen ist es, ein aktuelles Inventar der Österreichischen Fußgeherzonen zu ermitteln. Trotz der zahlreichen Daten über Straßen, welche in Österreich erhoben, analysiert und statis-

[1] Bis auf Ausnahmen in Gesetzestexten sowie bei Titeln und zitierten Texten wird der richtigere Terminus Fußgeher verwendet.

tisch ausgewertet werden, liegen keine vollständigen, öffentlich zugänglichen, aktuellen Daten über Anzahl, geografische Lage, Eigenschaften sowie Randbedingungen, über Fußgeherzonen vor. Eine aktuelle Auflistung der Österreichischen Fußgeherzonen, welche nicht nur die Mitglieder des Österreichischen Städtebundes umfasst, sucht man vergebens.

Die vorliegende Arbeit soll dies ändern und eine vollständige Auflistung aller Fußgeherzonen darlegen und damit Grundlagen für weitere Forschungszwecke schaffen und zeigen, wo die notwendigen Informationen vorliegen.

Das zweite Anliegen ist die Erstellung eines "Best Practice" zur Errichtung von Fußgeherzonen. Das Ergebnis soll eine "Anleitung" sein, die die örtlichen Gegebenheiten und die örtliche Bevölkerung bestmöglich in den Planungsprozess einbindet und auf deren Bedürfnisse eingeht. Die größte Erfolgschance, sowohl für die Errichtung der Fußgeherzone als auch den wirtschaftlichen Erfolg der ortsansässigen Unternehmer, soll ermöglicht werden. Um einen solchen "idealen Prozess" zu ermitteln, werden die Verwalter, also die Gemeinden einerseits und die Planer andererseits, über bereits bestehende Bereiche zu den Projekten befragt und wird in der Fachliteratur recherchiert. Aus den gewonnenen Erkenntnissen soll ein Verfahren herausgearbeitet werden, dass den Gemeinden und Planern eine Hilfestellung bietet.

Im Kapitel 2 ist die Aufgabenstellung dieser Arbeit festgehalten. Kapitel 3 definiert einige grundlegende Begriffe, Kapitel 4 geht auf die vorhandene Literatur ein. Allgemeines zu Fußgeherzonen findet sich in Kapitel 5. In Kapitel 6 wird die Methodik, die zur Ermittlung der Fußgeherzonen und der Erstellung des Best Practice angewendet wurde, erläutert. Die Vorgangsweise und die Ergebnisse zur Erhebung der Fußgeherzonen sind in Kapitel 6 festgehalten. Da die Tiefeninterviews einen großen Abschnitt dieser Arbeit ausmachen, ist ihnen ein eigenes Kapitel gewidmet. Das auf den Tiefeninterviews aufgebaute Best Practice ist in Kapitel 9 niedergeschrieben. Kapitel 10 beinhaltet eine Diskussion der Ergebnisse und einen Forschungsausblick, der den Bedarf an weiteren Arbeiten andeuten soll.

Kapitel 2

Aufgabenstellung

Das vorliegende Kapitel erläutert die Aufgabenstellung und die Hintergründe warum diese zustande gekommen ist.

2.1 Aktuelle Situation der Fußgeherzonen

In Österreich gibt es seit den 60er Jahren eine Reihe von Gemeinden, welche Fußgeherzonen in ihren urbanen Bereichen zur Lösung verschiedener Probleme integrierten. Auflistungen, die diese Fußgeherzonen beinhalten, kommen in einigen statistischen Publikationen vor. Eine erste vollständige Auflistung erfasste Natich im Jahre 1982. Die nächste Auflistung findet sich in der 1992 erschienenen Auflage des GOF-Ortsverzeichnis. Das letzte aktuelle Inventar ist im Statistischen Jahrbuch der Österreichischen Städte 2005 zu finden, welche aber nur die Mitglieder des Österreichischen Städtebundes umfasst. Die vorliegenden Daten sind veraltet bzw. nicht für das gesamte Bundesgebiet vorliegend. Ein vollständiges Inventar ist also seit 1992 nicht mehr erstellt worden und führt zur ersten Aufgabenstellung, der Inventarisierung der Österreichischen Fußgeherzonen.

Wo und in welcher Größe liegen Fußgeherzonen in Österreich vor?

Damit soll ein vollständiges Inventar angestrebt werden, das den aktuellen Stand der Fußgeherzonen in ihrer Gesamtheit und mit Größenangaben zur Länge und/oder Fläche festhält, um Trends der Fußgeherzonen in Bezug auf Einwohnerzahlen und Straßenlängen im Bundesgebiet feststellen zu können.

In einer quantitativen Analyse sollen die folgenden Annahmen bestätigt werden. Diese werden für Fußgeherzonen in Österreich getroffen, sollten jedoch, mit Ausnahme von regional bezogenen Annahmen, auch über das Bundesgebiet hinaus gültig sein.

Über die Zusammenhänge der Einwohnerzahlen und der Summe der Längen der Fußgeherzonen einer Gemeinde wird die Annahme getroffen, dass in kleineren Gemeinden weniger Einwohner pro Meter Fußgeherzone zu erwarten sind. Der Hintergrund dieser Annahme liegt in der geringeren Dichte der Bebauung, weswegen sich die selbe Länge in einer kleinen Gemeinde wesentlich stärker auswirkt.

Es wird davon ausgegangen, dass die Wahrscheinlichkeit des Vorhandenseins einer Fußgeherzone mit der Anzahl der Einwohner einer Gemeinde steigt. Gleichzeitig wird die häufigste absolute Anzahl an Fußgeherzonen in kleineren Gemeinden auftreten aus dem einfachen Grund, weil die Anzahl der kleineren Gemeinden wesentlich höher ist.

Die Häufigkeit der Längen der Fußgeherzonen betreffend wird eine logarithmische Normalverteilung erwartet. Das Maximum der Häufigkeiten wird bei rund 220m erwartet, da in diesem Abstand die durchschnittliche Platzentfernung mittelalterlicher Städte liegt (siehe [Knoflacher 1996], S. 163 ff). Es wird angenommen, dass die heutigen Fußgeherzonen meistens zwischen zwei dieser Plätze liegen.

Von einem Nord-Süd oder Ost-West-Gefälle wird nicht ausgegangen, es wird jedoch angenommen, dass im Großraum Wien eine Konzentration von Fußgeherzonen festzustellen sein wird.

2.2 Erarbeitung eines Ablaufdiagrammes

Ein erhebliches Potential für neue Fußgeherzonen dürfte in Gemeinden liegen, in denen eine solche Lösung vielleicht bereits angedacht, jedoch aufgrund der Komplexität des Themas oder zu großen Widerstandes dieser Gedanken nicht weiter fortgeführt wurde. Auch Gemeinden, die sich dazu entschliessen Verkehrsprobleme im Gemeindegebiet durch eine Fußgeherzone zu lösen, oder ihr wirtschaftliches Potential durch eine Fußgeherzone vergrößern zu wollen, stehen vor dem Problem, dass es in der Literatur keine Arbeiten gibt, die den Ablauf eines solchen Verfahrens zeigen, um eine Hilfestellung zu geben.

Um diesen Widerstand abzubauen, beschäftigt sich die zweite Fragestellung dieser Arbeit mit der Erarbeitung eines Ablaufes, der zur erfolgreichen Umsetzung von Fußgeherzonen führt, der Erarbeitung eines Best Practice.

Wie ist ein Best Practice zur Errichtung einer Fußgeherzone zu gestalten?

Dieses soll ein Standardverfahren werden, ein Konzept, dass neben den verantwortlichen Gemeindevertretern auch die Kaufmannschaft und die Bürger in das Verfahren eingliedert. Die wichtigsten Punkte des Verfahrens sollen erklärt werden und ein chronologischer Ablauf, der die einzelnen Schritte, z. B. wann und in welcher Form eine Bürgerbeteilung notwendig ist (Veranstaltung, Umfrage, etc.), erstellt werden.

Kapitel 3

Definitionen

Im Folgenden werden mehrere Begriffe definiert, um das bessere Verständnis der Arbeit zu fördern und die Sichtweise des Verfassers zu verdeutlichen.

3.1 Fußgeherzone

Da Fußgeherzonen bereits gesetzlich definiert sind, ist es sinnvoll diese Definition zu übernehmen. Desweiteren wird die Definition der Firma Tele Atlas angeführt, da diese eine Liste der Fußgeherzonen in Österreich zur Verfügung stellte.

3.1.1 StVO – Straßenverkehrsordnung

Fußgeherzonen sind in Österreich in der **StVO §76 a Fußgängerzone**[1] unter dem Begriff Fußgängerzone in folgender Weise definiert:

> **§ 76 a. Fußgängerzone**
>
> (1) Die Behörde[2] kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder

[1] idF BGBl I 2006/152

[2] Sofern es sich um Gemeindestraßen handelt, ist die Gemeinde die zuständige Behörde. Wenn Bundes- oder Landesstraßen betroffen sind, ist die zuständige Behörde die Landesregierung (siehe StVO §§ 94, 94a, 94b, 94c, 94d).

zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten (Fußgängerzone). Vor Erlassung einer solchen Verordnung ist die Eisenbahnbehörde anzuhören, wenn auf der betroffenen Straßenstelle oder in dem betroffenen Gebiet Schienenfahrzeuge verkehren. In einer solchen Fußgängerzone ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten, sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt; das Schieben eines Fahrrades ist erlaubt. Die Bestimmungen des § 45 über Ausnahmen in Einzelfällen bleiben unberührt.

(2) Sind in einer Fußgängerzone Ladetätigkeiten erforderlich, so hat die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse die Zeiträume zu bestimmen, innerhalb deren eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf. Ferner kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, daß mit

1. Kraftfahrzeugen des Taxi- und Mietwagen-Gewerbes und Fiakern jeweils zum Zubringen oder Abholen von Fahrgästen,
2. Kraftfahrzeugen des Gästewagen Gewerbes zum Zubringen oder Abholen von Fahrgästen von Beherbergungsbetrieben,
3. Fahrrädern und
4. Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3.500kg, die zur Ausübung der Tätigkeit als Handelsvertreter dienen und die mit einer Tafel mit der Aufschrift „Bundesgremium der Handelsvertreter, Kommissionäre und Vermittler“ und mit dem Amtssiegel des Landesgremiums, dem der Handelsvertreter angehört, gekennzeichnet sind,

die Fußgängerzone dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf.

(3) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe sinngemäß, daß am Anfang und am Ende einer Fußgängerzone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Z 9a bzw. 9b) anzubringen sind.

(4) An Stelle einer Zusatztafel können die vorgesehenen Angaben im blauen

Feld des Hinweiszeichens angebracht werden, wenn dadurch die Erkennbarkeit des Zeichens nicht beeinträchtigt wird.

(5) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 dürfen Fußgängerzonen

a) mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie gegebenen falls mit Schienenfahrzeugen und Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs,

b) mit den zur Durchführung einer unaufschiebbaren Reparatur eines unvorhersehbar aufgetretenen Gebrechens notwendigen Fahrzeugen,

c) mit Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes und

d) mit Krankentransportfahrzeugen, sofern der Ausgangs- oder Endpunkt des Krankentransports in der Fußgängerzone liegt,

befahren werden.

(6) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in eine Fußgängerzone nur an den hiefür vorgesehenen Stellen einfahren. Sie haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen (wie Häusern, Brunnen, Laternen, Bänken, Bäumen u. dgl.) einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Schienenfahrzeuge ist nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften festzusetzen.

(7) Fußgänger dürfen in Fußgängerzonen auch die Fahrbahn benützen. Sie dürfen dabei aber den erlaubten Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern.

Im **§ 53. Die Hinweiszeichen** findet man die Hinweiszeichen, die den Anfang und das Ende einer Fußgeherzone anzeigen (siehe Abb. 3.1).

3.1.2 Definition der Firma Tele Atlas

Die Firmendefinition wird hier aus dem Grund festgehalten, da die im späteren Verlauf verwendeten Daten von der Firma Tele Atlas zur Verfügung gestellt wurden. Die Firma

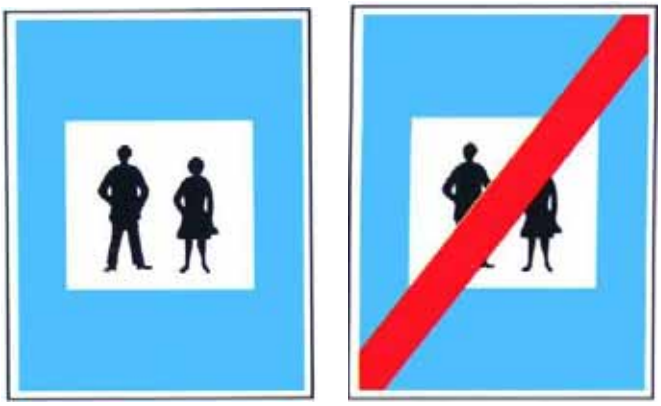


Abbildung 3.1: Hinweiszeichen 9a. „FUSSGÄNGERZONE“ und 9b. „ENDE EINER FUSSGÄNGERZONE“

Tele Atlas definiert Fußgeherzonen folgendermaßen[3]:

14 Road in Pedestrian Zone

14.1 Definition/Description

14.1.1 Definition

Road in Pedestrian Zone is the database representation of the fact that a road is especially designed for pedestrians.

14.1.2 Description

Road in Pedestrian Zone usually relates to roads located in urban areas, more specific in shopping areas and/or tourist areas. There is no specific signpost indicating a road represented by Road in Pedestrian Zone but such road can often be recognised by its physical characteristics e.g. broadened footpaths, cobbles as road pavement, ...

Except for emergency vehicles and delivery vehicles during certain hours, generally no traffic is allowed on the roads represented by Road in Pedestrian Zone. However exceptions are possible. Normal roads where motorised traffic is not allowed are not considered as Road in Pedestrian Zone.

[3]Quelle: Email von Herrn Schmit der Firma WIGeoGIS vom 16.04.2008

Road in Pedestrian Zone does not relate to stairs. Road in Pedestrian Zone is defined independent from the width of the road.

14.2 Capturing Rules

14.2.1 General Capturing Rules

Road in Pedestrian Zone shall be captured for the captured Road Elements with the characteristic of Road in Pedestrian Zone.

3.2 Ziel

Ein Ziel ist folgendermaßen definiert (siehe [mey 1992], Seite 250):

> **Ziel,** ein durch freie, individuelle Entscheidung oder gesellschaftl.-polit. Entscheidungen unter verschiedenen Handlungsmöglichkeiten projektierter, in der Vorstellung und Planung antizipierter zukünftiger Zustand, der zugleich Orientierung ist für die jeweils gegenwärtigen Handlungen und Handlungsfolgen.
>
> im *Sport* die Endmarkierung der Strecke in einem Geschwindigkeitswettbewerb.

Ein Ziel ist also nach **Inhalt**, **Zeit** und **Ausmaß** genau definiert, da es einen zukünftigen Zustand bestimmt.

3.2.1 Exkurs: Zieldiskussion in der Verkehrsplanung

In der heutigen Zeit spricht man sehr oft über Ziele, ohne – nach Meinung des Verfassers – sich über die Aussage des Begriffs bewusst zu sein. So findet man in vielen Verkehrskonzepten "Ziele" wie (siehe z. B. *Generalverkehrskonzept Kärnten 1995*, *Generalverkehrskonzept Burgenland 2002*):

- die Förderung des Radverkehrs, oder
- die Förderung des Umweltverbundes, oder

- die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft sind bestmöglich zu befriedigen,
- u.v.m.

Es handelt sich hier um Verkehrskonzepte, die keine Ziele sondern nur Absichtserklärungen beinhalten.

Ein Zielkatalog kann wie folgt aussehen (aus [Oblak 2003]); bei diesem handelt es sich um einen Auszug aus dem *Masterplan Verkehr 2003* der Stadt Wien:

- Modal-Split (Wege der WienerInnen an allen Tagen)
  - Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bis 2020 auf 25%
  - Erhöhung des Radverkehrsanteils bis 2020 auf 8% (2001)
  - Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs bis 2020 auf 40% (2001)
  - Halten des Fußgängeranteils auf dem Niveau von 2001 (2001)
  - Die Verkehrsmittelwahl soll bis 2020 sowohl bei Männern als auch bei Frauen 75% der Verkehrsarten des Umweltverbundes erreichen (2001)
- Modal-Split (Wege der EinpendlerInnen an allen Tagen)
  - Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und MIV bis 2020 von 35 zu 65 % auf 45 zu 55 % (2001)
- Verkehrsbelastung in Wien
  - Die Fahrleistung mit Kraftfahrzeugen (Kfz/km) soll nicht weiter steigen (2002)
- Verkehrsstärken Kfz-Verkehr
  - Keine weitere Steigerung an den Gürtelquerungen (2000)
- Mobilitätschancen
  - 100% der EinwohnerInnen wohnen bis 2010 im ÖV-Haltestelleneinzugsbereich von 15 Minuten (2002)

  - Der Jahresnetzkartenpreis für Wien bleibt im Verhältnis zum Medianeinkommen zumindest konstant (2002)

- Verkehrssicherheit
  - Die Anzahl der Toten und Verletzten wird bis 2020 um 50% gesenkt (2002)

- Emissionen
  - Die Grenzüberschreitungen bei NO_x an Straßenquerschnitten werden bis 2010 auf Null reduziert (2002)
  - Der Anteil der BewohnerInnen mit Verkehrslärmbelästigung soll bis 2020 um 20 % gesenkt werden (1996)
  - 5% CO_2-Reduktion durch Verkehr pro Kopf bis 2010 (1987)

3.3 Level of Service

Der Level of Service beschreibt die Qualität des Verkehrsflusses. Tabelle 3.1 zeigt die Definition des Level of Service für Fußgeher (siehe [Schnabel et al. 1997], S. 402).

LOS	Fläche pro Person [m^2/P]	Charakteristik
A	$\geq$ 12,1	Fußgänger können sich in gewünschten Bahnen bewegen. Gehgeschwindigkeiten sind frei wählbar. Konflikte zwischen Fußgängern sind unwahrscheinlich.
B	$\geq$ 3,7	Gehgeschwindigkeiten noch frei wählbar. Begegnungskonflikte sind vermeidbar, aber auf andere Fußgänger muss geachtet werden.
C	$\geq$ 2,2	Normale Gehgeschwindigkeit ist möglich. Bei kreuzenden und entgegengesetzten Strömen können Konflikte auftreten.
D	$\geq$ 1,4	Wahl der Geschwindigkeit und überholen eingeschränkt. Bei kreuzenden und entgegengesetzten Strömen Konfliktwahrscheinlichkeit hoch. Um Konflikte zu vermeiden, sind Wechsel der Geschwindigkeit und der Position erforderlich. Fußgängerverkehr ist noch flüssig. In erheblichem Maße treten aber Reibungen auf.
E	$\geq$ 0,6	Fußgänger müssen ihre Geschwindigkeit verringern. Schrittmaß muss häufig angepasst werden. Vorwärtsbewegung nur in einem schleppenden Gang möglich. Für das Überholen ist nur ungenügend Raum vorhanden. Nähert sich die Verkehrsstärke der Durchlassfähigkeit treten Stockungen und Unterbrechungen im Verkehrsfluss auf.
F	$<$ 0,6	Gehgeschwindigkeit eingeschränkt, Vorankommen nur schleppend möglich. Kontakte mit anderen Fußgängern sind häufig und unvermeidbar. Verkehrsfluss ist instabil. Zustand ist eher charakteristisch für wartende Fußgänger, als für bewegende Ströme.

Tabelle 3.1: Definition des Level of Service nach Schnabel/Lohse

Kapitel 4

Literaturrecherche

Zu Beginn der Arbeit wurde in den Katalogen der Österreichischen Nationalbibliothek, der Universitätsbibliotheken der TU Wien, der WU Wien und der Universität Wien nach Grundlagen und ähnlichen Arbeiten recherchiert. Die Ergebnisse der Recherche werden im Folgenden näher ausgeführt.

In seiner Diplomarbeit hat Natich bereits 1983 ein Inventar der Fußgeherzonen in Österreich geführt (siehe [Natich 1983]). Die Arbeit war Bestandteil eines Forschungsprojektes am Institut für Absatzwirtschaft an der WU Wien. Natich verwendete zur Erhebung der Daten über Standort und Anzahl der Fußgeherzonen in Österreich einen Fragebogen, den er an alle Gemeinden aussandte. Außerdem verglich er seine Liste mit einer weiteren des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, das die selbe Erhebung über andere Informationsbeschaffungskanäle durchführte, um die Ergebnisse überprüfen zu können. Die Grundgesamtheit, die er ermitteln konnte, bestand aus 27 Gemeinden, die insgesamt 43 Fußgeherzonen auswiesen. Die Ergebnisse der empirischen Erhebung wurden als Grundlage verwendet, um zu prüfen, ob ideale Eingangsvoraussetzungen für ein Marketingkonzept für Fußgeherzonen vorliegen. Da diese Eingangsvoraussetzungen bei den Gemeinden als auch bei den Interessensgemeinschaften nur beschränkt vorlagen, formulierte Natich Empfehlungen bezüglich der Informationsbeschaffung, der Ziele und Zielkontrolle, sowie über den Einsatz von Instrumenten.

1985 analysierte Brandauer in ihrer Arbeit die volkswirtschaftliche Bedeutung der

Fußgeherzonen (siehe [Brandauer 1985]). Sie betrachtet Fußgeherzonen als gemischte öffentliche Güter und leitet von diesen die Kosten und Nutzen auf den nachfragenden Konsumenten ab. Am Beispiel der Stadt Salzburg zeigt sie anhand der Ergebnisse einer Befragung aus dem Jahre 1984 vom Institut für Handelsforschung über die Erweiterung der Fußgeherzone im Jahre 1983, die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Fußgeherzone. Die deutlichsten Auswirkungen sieht Brandauer im Bereich des Einzelhandels und des Gastgewerbes, da durch die Errichtung einer Fußgeherzone ein langfristiger Strukturwandel eingeleitet wird. Das betrifft ihrer Arbeit nach einerseits die Umsatzzahlen inner- und außerhalb der Fußgeherzone, aber auch zusätzliche Änderungen im Sortimentsniveau und in der Branchenstruktur. Dies wiederum führt zur Veränderung der Kundenstruktur. Das kann sich sowohl in, als auch gegen Brandauers angedachter Weise verändern.

Sie schreibt (siehe S. 114):

> ...andererseits bleiben aber eventuell kaufkräftigere Kunden, besonders Autobesitzer, der Innenstadt fern, insbesondere auch wenn die Umschichtung der Waren zu minderwertigerer Ware erfolgt.

Die Kärntner Straße in Wien kann als Beispiel genannt werden, das ihrem Ansatz nicht folgt, in Frauenkirchen hingegen trifft ihr Ansatz zu.

Schwarz geht auf die Fußgeherzone als Planunginstrument und deren Auswirkungen auf die Kernbereiche einer Stadt, unter besonderer Berücksichtigung des Dienstleistungssektors, ein (siehe [Schwarz 1994]). Im Rahmen seiner Diplomarbeit versucht er anhand der Fallstudie Dornbirn, die mannigfachen Effekte eines Innenstadtbereiches darzustellen. Die Fußgeherzone Dornbirns wird dabei nicht als abgeschlossene Einheit, sondern als Teil des Ganzen betrachtet. Die Frage, ob die Fußgeherzone als Instrument der Stadtplanung zu Gute käme, kann Schwarz bei den Auswirkungen auf die Revitalisierung der Innenstadt Dornbirns bejahen. Auch zur Erhaltung der Altbausubstanz im Kernbereich trug die Wirkung der Fußgeherzone positiv bei. Der Kaufmannschaft war die damalige aktuelle Parkplatzsituation jedoch ein Dorn im Auge, da die Parkhäuser von der Bevölkerung nicht frequentiert wurden. Der Großteil der einkaufenden Bevölkerung erledigt ihren Einkauf mit dem PKW, deshalb kommt es dazu, dass diese ihre Runden im Kernbereich "drehen"

um einen Parkplatz im Freien zu finden. Eine weitere Auswirkung der Fußgeherzone ist die verstärkte Nutzung des öffentlichen Bussystems durch den Teil der Kundschaft, die zum Zwecke des Einkaufs auf ihr Auto verzichtet.

Die Diplomarbeit von Loydolt beschäftigt sich mit der Bedeutung und dem Verlust des öffentlichen Raumes und der Frage, ob Fußgeherzonen einen Planungsansatz für dieses Problem in kleineren Städten darstellen (siehe [Loydolt 1995]). Er geht auf die verschiedenen Aspekte ein, die seiner Meinung nach bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen Berücksichtigung finden sollten. Zu diesem Zweck erläutert er die Grundbegriffe Öffentlichkeit, Privatheit, Intimität und Virtualität, sowie Wechselbeziehungen zwischen Öffentlichkeit und Privatheit. Er sieht eine Gesellschaft, die neben dem Verlust der Fähigkeit zur Öffentlichkeit auch mit der Flucht in die Privatheit nicht glücklich wird. Weiters schreibt er, dass für eine Gesellschaft öffentliche Räume geschaffen werden müssen, die sich von der Öffentlichkeit abgewendet und in der Privatheit versteckt hat. Er sieht die Gesellschaft hier in einem Kreislauf gefangen, aus dem er ihr als Planer nicht heraushelfen kann.

Die Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien setzte sich im Rahmen der Arbeit "Fußgängerzonen – Erfahrungen aus wirtschaftlicher Sicht" mit dem Thema im Jahre 1972 auseinander (siehe [Freytag et al. 1972]). Die Arbeit beinhaltet Einzelbeschreibungen der damaligen Fußgeherzonen deutscher Städte (z. B. Bremen, Essen, etc.), sowie Kurzbeschreibungen von Fußgeherzonen im niederländischen Amsterdam und Rotterdam. Die Autoren hielten ausgewählte Eigenschaften der untersuchten Fußgeherzonen, wie die Form und Lage, die bauliche Ausgestaltung, die Passantenfrequenz, die Verkehrsorganisation, wirtschaftliche Aspekte sowie die Einstellung der Kaufmannschaft und Formen ihrer Zusammenarbeit fest.

Weitere Recherchen über die Errichtung von Fußgeherzonen wurden auch in den Fachzeitschriften "Perspektiven" und "Der Aufbau" gemacht, welche sich den Themen Planen, Bauen, Wohnen und Umweltschutz in Wien widmen (siehe [Stadtbauamt 1974])[1]. In mehreren Artikeln der Zeitschriften, die von der Stadtbaudirektion der Stadt Wien

[1] Gefunden in der Universitätsbibliothek der TU Wien.

herausgegeben werden, wurden die Wiener Fußgeherzonen und Diskussionen über diese festgehalten.

In seinem Buch "Das Überleben der Städte" geht Victor Gruen auf die kompakte Gestaltung der städtischen Strukturen und damit auf die Schaffung einer urbanen Umwelt ein (siehe [Gruen 1973]). Gruen war Stadtplaner und Architekt, der in den USA eine Vielzahl an Einkaufszentren plante. Er erkannte jedoch frühzeitig die Schwächen, die eine Stadt aufweist, wenn sie eine Zusammensetzung unifunktioneller Zentren[2] ist. Die drei folgenden Bedingungen sind für seinen Begriff der Urbanität wesentlich (siehe S.113):

1. Gelegenheit zu direkten menschlichen Beziehungen.

2. Gelegenheit zum freien Austausch von Ideen und Gütern.

3. Ein großes Ausmaß menschlicher Freiheit, geschaffen durch die Bereitstellung vielfältigster Auswahlmöglichkeiten.

Da die meisten Städte jenerzeit – und auch der heutigen – Zeit diese Bedingungen nicht erfüllen können, bezeichnete sie Gruen nicht als Städte, sondern als "menschliche Ballungsräume" und schuf den Begriff der "Anti-Stadt". Um den Menschen wieder Urbanität bieten zu können, ist es notwendig nicht unifunktionelle Zentren wie Regierungsviertel, Finanzzentren, Kulturzentren, Musik- und Theaterzentren, Bildungszentren, Altenzentren, Bürozentren, etc. zu planen sondern multifunktionelle Zentren zu schaffen. Ein multifunktionelles Zentrum zeichnet sich dadurch aus, dass möglichst viele urbane Funktionen in ihm vereint sind. Der Vorteil multifunktioneller Zentren ist, dass die Menschen, um ihre Bedürfnisse befriedigen zu können, kürzere Strecken in Kauf nehmen müssen. Die Mischung der Funktionen führt weiters dazu, dass die Menschenleere, die in unifunktionellen Zentren außerhalb der "Betriebszeiten" auftritt (z. B. Regierungsviertel oder Bürozentren am Abend und am Wochenende), im multifunktionellen Zentrum nicht vorkommt. Im Anhang des Buches befindet sich die *Charta von Wien*, ein gelungener

[2] Man spricht von einem unifunktionellen Zentrum, wenn es nur einer Funktion dient, z. B. ein Bürozentrum

Versuch, die *Charta von Athen*[3] aus dem Jahr 1929 auf den damalig aktuellen Stand zu bringen.

In "Verkehrsplanung für den Menschen" hält Knoflacher die Grundlagen für die Verkehrsplanung fest (siehe [Knoflacher 1987]). Er beginnt mit den Eigenschaften der Verkehrsteilnehmer, der Funktion der Sinnesorgane und zeigt, dass sich die Entfernungs- und Zeitmessung des Individuums von der üblichen Messung unterscheidet. Der menschliche Maßstab für Ortsveränderungen hängt von den Empfindungen ab. Diesen liegt das Weber-Fechner'sche Empfindungsgesetz zugrunde, welches Knoflacher mit einem zusätzlichen Vorzeichen ausstattete, da die Reize, die diese Empfindungen auslösen, positiv oder negativ sein können. Die Gleichung lautet dann:

$$I = e^{\pm E}$$

I... Intensität der Reizung
E... Empfindung

Weiters geht er auf die Chancengleichheit, die Änderung der Raumwirksamkeit und die Geschwindigkeiten im Verkehrssystem ein.

Das Buch "Fußgeher- und Fahrradverkehr" beschäftigt sich mit anzuwendenden Planungsprinzipien für die bereits im Titel erwähnten Verkehrsmodi (siehe [Knoflacher 1995]). Knoflacher beschreibt die Eigenschaften der Fußgeher und Radfahrer und geht auf die Schwächen dieser Verkehrsarten ein. Die Analyse der Eigenschaften führt zur Gestaltung der Fußgeherbereiche, und es wird auf die notwendigen Querschnittsbreiten für den Fußgeher eingegangen. Das Fahrrad ist für Knoflacher die einzige Verkehrsart, die nicht nur als Ergänzung zu sehen ist. Die weiteren Verkehrsmodi, der öffentliche Verkehr und der Autoverkehr stellen, zweckmäßig verwendet, nur Ergänzungen zum Fußgeher und Radfahrer dar, da das Auto im heutigen Straßenraum die größte Barriere für den effizientesten Verkehrsteilnehmer, den Fußgeher, ist.

[3] *Die Charta von Athen* ist ein Manifest, das am 4. Kongress der CIAM (Internationale Kongresse für neues Bauen – Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) niedergeschrieben wurde und ein Leitbild des zukünftigen Städtebaus werden sollte. Maßgeblich an der Erarbeitung war Le Corbusier beteiligt, ein französisch-schweizerischer Architekt, der die Architektur des 20. Jahrhunderts prägte.

In “Harmonie von Stadt und Verkehr” stellt Knoflacher die Fragen nach dem “Warum?” und “Woher?” das Verkehrsbedürfnis des Menschen kommt, das ihn dazu verleitet, weite Distanzen zurückzulegen um seine Bedürfnisse erfüllen zu können (siehe [Knoflacher 1996]). Er betrachtet die Stadt als einen Organismus, dessen Maßstab der Mensch sein muss. Das bedeutet, dass das Stadtbild auch für ihn, und nicht für den Autoverkehr gestaltet werden muss. Dementsprechend muss die Stadt ein dichtes Wegenetz mit unterschiedlich weiten Sichtverhältnissen und Plätzen zur Neuorientierung des Fußgehers aufweisen. Ein attraktiv gestaltetes Stadtbild spricht den Benützer an und vermittelt ihm das Gefühl, dass die Wege kürzer sind, dadurch werden weite Wege attraktiver (siehe Abb. 9.2, S. 91). Zurückzuführen ist dies auf die subjektive Zeitempfindung des Menschen und die Tatsache, dass nicht der Raum sondern die Zeit die stabile Größe im Verkehrssystem ist. Es werden Anforderungen an menschengerechte Städte gestellt und Ansätze für die Umsetzung dieser in die Praxis gezeigt.

Knoflacher geht in seinem Buch “Landschaft ohne Autobahnen” auf die Ursachen der Verkehrsprobleme ein (siehe [Knoflacher 1997]). Dabei erläutert er die Verwechslung von Ursache und Wirkung anhand des Gravitationsgesetzes und zeigt, dass das Angebot eines Verkehrsweges die Nachfrage schafft. Anhand der “Economy of Scale”[4], die er erweitert, um das Verkehrssystem für die Güterverteilung, die Zulieferkosten und die Transportkosten bei der Verteilung an die Verbraucher zu berücksichtigen, beweist er, dass der Transportkostenanteil an den Produkten ein wichtiger Regulierungsfaktor ist. Würden alle tatsächlichen Kosten adäquat auf die Produkte umgelegt werden, würden aufgrund hoher Preise die Geschwindigkeiten im System an ein Optimum angepasst werden. Die konzentrierten Massenproduktionsstätten könnten aufgrund der hohen Transportkosten nicht weiter bestehen und müssten wieder auf regionale Betriebe aufgeteilt werden (siehe auch S. 128 ff.).

Das Werk “Siedlungs- und Verkehrsplanung” erläutert die Grundprinzipien von Systemen und Systemwirkungen und beschreibt das Systemverhalten (siehe [Knoflacher 2007]). Es wird auf auf die Modellierung von Verkehrssystemen eingegangen. Dabei erklärt Knoflacher eine sachkundige Vorgangsweise, welche die Eingriffe im System beachtet. Da

[4]Die “Economy of Scale” ist eine Theorie der Betriebswirtschaftslehre, die davon ausgeht, dass eine Steigerung der Stückzahlen eines Produkts zu einer Senkung der durchschnittlichen Produktkosten führt.

die Flächennutzung und der Verkehr ein gekoppeltes, dynamisches System bilden, ist es notwendig diesem Umstand mit einem Modell gerecht zu werden, das beides berücksichtigt. Das, am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, entwickelte Modell Metropolitan Activity Relocation Simulation (MARS), welches versucht diese Anforderungen zu erfüllen, wird vorgestellt und anhand von zwei Beispielen (Madrid, Wien) demonstriert. Die grundlegenden Probleme von Siedlungen werden erläutert und Lösungen vorgestellt.

Für die Erarbeitung eines Fragebogens wurde in [Kirchhoff et al. 2001] und [Holm 1975] recherchiert. Mit Hilfe der Bücher wurde versucht, die Komplexität des Vorgangs der Erstellung eines Fragebogens zu verstehen. Mit dem angeeigneten Wissen wurde ein Fragebogen erstellt, welcher per Email an die Gemeinden ausgesandt werden sollte, um die wesentlichen Eigenschaften der Fußgeherzonen zu erheben. Weitere Informationen zu den Fußgeherzonen kamen aus den im Verlauf des weiteren Textes genannten Verkehrskonzepten und anderen Unterlagen, welche von den Interviewpartnern (siehe Seite 49) zur Verfügung gestellt wurden. Dies sind z.B. Verkehrskonzepte der Gemeinden und Fotos der diversen Fußgeherzonen, die den Zustand der Straßen vor dem Umbau zeigen.

Bei den Recherchen über die bestehenden Fußgeherzonen fanden sich ältere oder nur die Städte betreffenden Auflistungen der Fußgeherzonen. Die 13. Auflage des "GOF–Ortsverzeichnis von Österreich für Wirtschaft und Verkehr" beinhaltet eine Liste der Fußgeherzonen (siehe [gof 1992], S.359). Angegeben wird die Postleitzahl, der Gemeindename, der Name der Straße oder Gasse, sowie die temporäre Begrenzung der Gültigkeit der Fußgeherzone. Allerdings gibt es den Abschnitt Fußgängerzonen nur in dieser Auflage, da sowohl die davor gedruckten Auflagen als auch die späteren Auflagen diesen Abschnitt nicht beinhalten. In den statistischen Jahrbüchern der Jahre 2004 und 2005 sind im Abschnitt "Öffentliche Straßen", die Fußgeherzonen der Städte mit Angaben über die Fläche eigens ausgewiesen (siehe [Frühwirth 2005], S. 53; [Frühwirth 2006], S. 89). Im Nachfolger "Österreichs Städte in Zahlen 2007" werden die Fußgeherzonen nicht mehr eigens ausgewiesen (siehe [Milota 2007], S. 154).

"A Decision Makers' Guidebook" ist eine, von der Europäischen Kommission unterstützte Publikation, die die Entscheidungsträger urbaner Gebiete bei Entscheidungen

über nachhaltige Flächennutzungs- und Transportstrategien unterstützen soll, diese mit Hilfe von Zwischenschritten zu erarbeiten (siehe [May 2003]). In wenigen Schritten wird beginnend bei den Aufgaben nachhaltiger Mobilität erklärt, wie man sich an eine Entscheidung annähert, warum und wie die logische Struktur zur Entscheidungsfindung aufgebaut wird, warum und wie man Ziele definiert und anhand welcher Indikatoren man diese messen kann. Weiters beschäftigt sich die Arbeit mit der Identifikation von Problemen, den Instrumenten, die der Politik zur Verfügung stehen, der Strategieformulierung, der Abschätzung, Optimierung, Implementierung und der Evaluierung von Projekten.

In den recherchierten Arbeiten sind die Grundlagen der Verkehrsplanung und der Siedlungsplanung festgehalten. Es wird auf die Verkehrsprobleme eingegangen und anhand der Betrachtung des Gesamtsystems gezeigt, wo nach ihren Ursachen zu suchen ist. Die Gestaltung von Städten, die ihren urbanen Eigenschaften gerecht wird und die verkehrlichen Probleme löst, muss nicht neu erfunden werden, sie ist in der Literatur mehrere Male vorhanden. Ein Inventar der Fußgeherzonen in Österreich liegt mit dem Stand der Jahre 1983 und 1992 vor. Die Fußgeherzonen der österreichischen Städte wurden in den Jahren 2004 und 2005 ebenfalls inventarisiert. Ein vollständiges aktuelles Inventar liegt jedoch nicht vor.

Standardvorgänge zur Errichtung von Fußgeherzonen konnten in der Literatur nicht gefunden werden, allerdings wurde eine allgemeine Hilfestellung zur Erarbeitung von Strategien im Bereich der nachhaltigen Flächennutzung und des Transportes gefunden.

Kapitel 5

Allgemeines zu Fußgeherzonen

In diesem Kapitel sollen allgemeine Eigenschaften einer Fußgeherzone angeführt werden und es soll die Sinnhaftigkeit von solchen Bereichen diskutiert werden. Außerdem werden die rechtlichen Grundlagen und die Zuständigkeit bei der Errichtung von Fußgeherzonen dargelegt. Im Abschnitt Planungsgrundsätze wird auf die Gestaltung und auf Einbauten dieser Bereiche eingegangen.

5.1 Was ist eine Fußgeherzone?

Fußgeherzonen sind städtische Bereiche, die nur für den Fußgeherverkehr freigegeben sind. Bis auf wenige Ausnahmen, die in der **StVO § 76 a. Fußgängerzone** (siehe S. 7) festgehalten sind, dürfen keine Fahrzeuge diesen Bereich befahren. Weitere Ausnahmen werden entweder durch Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen durch die betreffende Behörde oder durch eine Zusatztafel, die z. B. das Zufahren für Liefer- oder Ladetätigkeiten erlaubt, ermöglicht. Da sich in Fußgeherzonen, bis auf wenige Ausnahmen, keine Fahrzeuge aufhalten, ist die Straße in der Regel nicht in eine Fahrbahn und einen Gehsteig unterteilt, sondern als durchgehende, ebene Fläche gestaltet. Fußgeherzonen können in ihrer flächenmäßigen Ausdehnung nur aus einzelnen Plätzen, Straßen oder Straßenabschnitten bestehen, sie können jedoch auch ganze Innenstadtbereiche betreffen. Meistens handelt es sich bei diesen Zonen um historische Altstadtbereiche, die für den aufrecht gehenden Menschen geplant wurden, und sich deshalb besonders als Fußgeherzone eignen.

5.2 Akteure

Dieser Abschnitt geht auf die Akteure einer Fußgeherzone ein, da diese mehr oder weniger in Konflikt mit den, einer Fußgeherzone zugrunde liegenden, Zielen stehen.

Die Gemeinde ist jener Akteur, welcher die Fußgeherzone überhaupt erst ermöglicht. Sie verwaltet diesen Bereich und sorgt dafür, das Sauberkeit und Ordnung vorherrschen. Ihr gegenüber steht das wählende Volk, dass die Vertreter der nächsten Legislaturperiode wählt.

Die Wirtschaftstreibenden lassen sich in temporäre und nicht temporäre Akteure einteilen. Temporär vorhanden sind die Märkte, welche von ein bis zwei mal wöchentlich bis hin zu monatlichen Abständen das Bild der Stadt für einige Stunden prägen. Außerdem sind täglich Lieferanten in der Fußgeherzone unterwegs, welche die ständig vorhandene Gruppe der Wirtschaftstreibenden, die Besitzer der Geschäftslokale und der Gastwirtschaft, beliefern. Aus Sicht der Wirtschaftstreibenden ist die Fußgeherzone ein Vorteil, da sie die öffentlichen Flächen z. B. in Form eines Gastgartens nutzen können. Allerdings ist bei diesen auch erhebliches Konfliktpotential vorhanden, da in der Regel viele von ihnen einen Kundenverlust an Einkaufszentren befürchten, wenn die Parkplätze aus den Straßen verschwinden.

Die Anrainer profitieren von der Fußgeherzone durch das Steigen der Lebensqualität. Sie haben den Vorteil, dass der Lärm und die Abgase, welche der motorisierte Individualverkehr erzeugt, aus dem Straßenraum verschwinden. Die Fußgeherzone bringt allerdings durch Gastgärten wieder eine andere Art von Lärm mit sich. Die Anfahrt zur eigenen Garage ist zwar durch Ausnahmegenehmigungen möglich, wird aber durch eine Vielzahl an Fußgehern erschwert. Das Abstellen ihres Fahrzeugs ist nur noch auf privaten Flächen möglich, da die öffentlichen Parkplätze der Einführung der Fußgeherzone weichen mussten.

Eine weitere Gruppe umfasst die Kunden und Touristen, welche in enger Beziehung zu den Wirtschaftstreibenden stehen. Je größer das Angebot und die Attraktivität einer Fußgeherzone für die Menschen ist, desto zahlreicher werden diese kommen und die Umsätze ankurbeln. Die Menge der Menschen bringt Leben in die Straße.

Straßenkünstler untermalen die Atmosphäre in der Fußgeherzone. An allen Orten,

welche mit Wohlstand verbunden sind, trifft man neben den Straßenkünstlern auch Bettler an, da diese sich immer dort aufhalten, wo auch für sie etwas übrig bleibt. Da die Menschen an diesen Punkten viel Geld mit sich tragen, treten dort auch vermehrt Diebe als negativer Nebeneffekt der Fußgeherzone auf.

5.3 Sinnhaftigkeit einer Fußgeherzone

Wie wirken sich eigentlich Fußgeherzonen auf den Organismus Stadt aus?

Die Einrichtung einer Fußgeherzone in einem Straßenabschnitt reduziert die Systemgeschwindigkeit, was zu mehreren positiven Effekten führt. Die geringe Geschwindigkeit und die geringe Anzahl der Fahrzeuge, die nur zu vorgegebenen Zeiten einfahren dürfen um die Geschäfte zu beliefern, reduzieren die Schadstoffe auf ein Minimum und erhöhen die Sicherheit des Verkehrs auf ein Maximum. Dies hat zur Folge, dass die Luftqualität erheblich steigt und die Anzahl der Verletzten und Toten sinkt. Die geschaffenen Flächen sind in Längsrichtung nicht von Fahrbahnen durchzogen, weshalb keine Trennwirkung zwischen den Auslagen der Straßenseiten vorliegt. Man kann bequem die Straßenseite wechseln, ohne das sichere Umfeld verlassen zu müssen. Dieser Vorteil spielt vorallem für junge Familien eine große Rolle, da die Eltern nicht um das Wohl ihrer Kinder fürchten müssen. Die Lebensqualität einer Siedlung im Umfeld einer Fußgeherzone wird durch die Einrichtung dieses Bereiches bedeutend erhöht.

Die geringe Geschwindigkeit führt dazu, dass die Zeit der Bewohner solcher Strukturen in den Siedlungen gebunden wird und dadurch auch deren Kaufkraft im Wohnungsumfeld gebunden ist und zur Stärkung der regionalen Wirtschaft führt. Ein kleiner Nahversorger ist in diesem Umfeld wesentlich konkurrenzfähiger gegenüber einem Supermarkt, als in einem autoorientierten Umfeld, in welchem ein großer Supermarkt die Kaufkraft aus der ganzen Region abzieht.

Die Attraktivierung historischer Bereiche durch eine Fußgeherzone belebt die Altstadt mit zusätzlichen Touristenströmen, welche wiederum die wirtschaftlichen Gewinne erhöhen.

Die Errichtung einer Fußgeherzone führt also zu einer Reihen an positiven Effekten

für alle betroffenen Akteure, mit Ausnahme derer, die auf ihr Auto vehement bestehen und von diesem nicht loslassen können.

Die Fußgeherzone kann gezielt als Planungsinstrument verwendet werden, um Verkehrsprobleme zu beherrschen und den örtlichen Unternehmen zu einem wirtschaftlichen Aufschwung zu verhelfen.

Bei nicht vollständiger oder schlechter Umsetzung eines Verkehrskonzepts und einer Flächenwidmungsplanung, welche Einkaufszentren am Ortsrand vorsieht, kann die Errichtung einer Fußgeherzone aber auch zu wirtschaftlichen Verlusten führen (siehe z. B. Frauenkirchen). Grundlegende Regeln bei der Planung und beim Betrieb müssen eingehalten werden, um die Funktion der Fußgeherzone zu gewährleisten. Auf diese Punkte wird im Kapitel "Best Practice" tiefer eingegangen.

5.4 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Die rechtlichen Grundlagen hinsichtlich Fußgängerzonen sind im VIII. Abschnitt der StVO, der den Fußgängerverkehr regelt, in § 76 a StVO zu finden. Die StVO ist ein Bundesgesetz, das dem verfassungsrechtlichen Kompetenztatbestand der Straßenpolizei zuzuordnen ist und gemäß Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG in Gesetzgebung ausschließlich Bundessache ist, während den Ländern hinsichtlich aller Straßen die Vollziehung vorbehalten ist. Soweit es sich hierbei um Verkehrsflächen der Gemeinde handelt, ist die Verwaltung und Besorgung der örtlichen Sicherheitspolizei gemäß Art 118 Abs 3 Z 4 B-VG der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zu übertragen (siehe [Bachmann et al. 2006], S. 248).

Die zur Vollziehung der StVO zuständigen Behörden finden sich in den § 94 ff StVO. Daraus ergibt sich, dass zur Vollziehung dieses betreffenden Bundesgesetzes und somit zur Verordnungserlassung gemäß § 94 a StVO, primär die Landesregierung zuständig ist. Diese kann gemäß § 94 b StVO Vollzugsakte, die nur für den betreffenden politischen Bezirk wirksam werden sollen, der Bezirksverwaltungsbehörde zur Besorgung übertragen. Gemäß § 94 c StVO können diese Angelegenheiten auch der Gemeinde zur Vollziehung übertragen werden, sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfach-

heit gelegen ist. Die Gemeinde, wie auch die Bezirksverwaltungsbehörde werden hierbei gewissermaßen als verlängerter Arm der Landesregierung tätig und sind dieser gegenüber weisungsgebunden.

Darüber hinaus differiert die Zuständigkeit zur Bestimmung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen für Fußgängerzonen gemäß § 94 d Z 8 StVO betreffend Straßen, die nicht als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen zu qualifizieren sind, noch solchen Straßen gleichzuhalten sind, sofern die gewünschten Maßnahmen nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden soll. Diesfalls ist für die Festlegung von Fußgängerzonen die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich und somit primär der Gemeinderat zuständig. Der Landesregierung kommt hier nur ein Aufsichts-, nicht aber ein Weisungsrecht zu.

Soll eine Fußgängerzone in einer Verkehrsfläche einer Gemeinde errichtet werden, ist dafür gemäß Art 118 Abs 3 Z 4 B-VG in Verbindung mit § 94 d StVO die Gemeinde im eigenen Wirkunsgsbereich zuständig. Ist die Errichtung einer Fußgängerzone auf einer Autobahn, Autostraße, Bundesstraße oder Landesstraße erwünscht, obliegt die Bestimmung von Fußgängerzonen der Landesregierung, die diese Kompetenz delegieren kann.

Die Umwidmung einer Verkehrsfläche in eine Fußgängerzone hat durch Erlassung einer Verordnung zu erfolgen. Verordnungen sind von der zuständigen Behörde allein von Amts wegen zu lassen. Begehrt ein Bürger die Errichtung einer Fußgängerzone, kann er die Bestimmung einer Fußgängerzone zwar anregen und somit die Aufmerksamkeit der Behörde auf den betreffenden Sachverhalt lenken, doch hat er keinen Anspruch auf Erlassung einer Fußgängerzone. Wird auf einer Verkehrsfläche der Gemeinde die Erichtung einer Fußgeherzone begehrt, ist hinsichtlich ihrer Bestimmung die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich und somit der Gemeinderat zuständig. Dieser kann einen Antrag auf Errichtung einer Fußgängerzone einbringen. Der eingebrachte Antrag ist als Tagesordnungspunkt der Gemeinderatssitzung festzusetzen, dann kann im Gemeinderat rechtmäßig eine Abstimmung über die Verordnungserlassung durchgeführt werden. Erlässt die Gemeinde eine Verordnung mit der eine Fußgängerzone festgelegt wird, ist diese kundzumachen durch z. B. das Anbringen von Verkehrszeichen am Beginn und Ende der Zone.

5.5 Planungsgrundsätze

Ein Verkehrskonzept muss den Anforderungen einer Stadt gerecht werden und nach diesen formuliert werden. So wird es Unterschiede zwischen Städten geben, deren Funktion es ist die Ämter eines Bezirkes oder eines Landes zu beherbergen und solchen, welche einen Schwerpunkt auf den Einkauf oder den Tourismus setzen. Prinzipiell sollte versucht werden eine Stadt zu schaffen, die als multifunktionelles Zentrum, wie Gruen es vorsieht, gestaltet ist und eine Vielzahl unterschiedlichster Funktionen an einem Ort vereint. Für die Fußgeherzone, egal welchen Schwerpunkt die Stadt verfolgt, sollten immer die selben Grundsätze gelten, wie sie im folgenden beschrieben werden.

5.5.1 Gestaltung

Kurze Weglängen werden durch ein engmaschiges Fußwegenetz erreicht, wie man es in allen Altstädten finden kann. Ein attraktives Umfeld lässt dem Menschen die Weglängen verkürzt erscheinen. Dieses Umfeld wird durch historische Bauten, ansprechende Fassaden und kurze Sichtweiten gebildet. Der Bodenbelag ist so zu gestalten, dass er sich in das Stadtbild einfügt und andererseits, dass den Damen, welche mit Stöckelschuhen unterwegs sind, ein problemloses Gehen ermöglicht wird. Stöckelpflaster sind demnach zu vermeiden, stattdessen bevorzugt man größere (Natur-)Steinplatten.

5.5.2 Radfahrer im Fußgeherbereich

In der Fußgeherzone ist nach StVO § 76 a Absatz 1 nur das Schieben eines Fahrrades erlaubt. Jedoch kann die Behörde nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten laut § 76 a Absatz 2 das Fahren mit einem Fahrrad durch die Anbringung einer Zusatztafel in der Fußgeherzone erlauben.

Theine untersucht in seiner Arbeit die Auswirkungen gestalterischer Elemente auf die Verträglichkeit von Fußgeher- und Radverkehr. Er unterscheidet für die Gestaltung bei Fußgeherzonen vier Prinzipien, nachfolgend beschrieben mit der dazu vorgesehenen rechtlichen Regelung (siehe [Theine 1984], S. 138):

Prinzip A Eindimensionale Trennung: Verbot für den Radverkehr in Fußgängerzonen

Prinzip B Getrennte Nutzung von Flächen in Fußgängerbereichen durch Radfahrer und Fußgänger: Ausschilderung von Radtrassen in Fußgängerzonen

Prinzip C Mischung der Verkehrsarten in den "Fahrgassen": Radfahrer in gekennzeichneten Bereichen frei

Prinzip D Mischung der Verkehrsarten im gesamten Straßenraum: Radfahren frei

Je nach Erreichen eines Grenzwertes, ausgedrückt in Personen oder Radfahrer pro 5 Min, schlägt er eines der vorher genannten Prinzipien vor. Als verträglichen Bereich für die Prinzipen B, C und D legt er 70 Fußgeher und 20 Radfahrer pro 5 Minuten, oder 50 Fußgeher und 30 Radfahrer fest. Bei Belastungen von über 100 Fußgehern und 30 Radfahrern pro 5 Minuten liegt für ihn ein unverträglicher Bereich vor, welcher nicht zur gemeinsamen Benützung von Fußgehern und Radfahrern geeignet ist. Bei Anwendung der Prinzipien B und C soll der Radfahrstreifen in Straßenmitte liegen und 4m Breite nicht unterschreiten. Sonst ist damit zu rechnen, dass die Radfahrer auch auf die seitlichen Bereiche ausweichen.

Knoflacher meint, die Trennung der Fußgeher und Radfahrer in Form von Längsmarkierungen, wäre ungünstig, da dies zu höheren Geschwindigkeiten beim Radverkehr führt und damit das Konfliktpotential zwischen den beiden Verkehrsarten steigert (siehe [Knoflacher 1995], S. 142). In Fußgeherbereichen schlägt er vor, den Bodenbelag so zu gestalten, dass die Nutzungsmischung erkennbar ist. Für Radfahrer, die ihre Wege mit höheren Geschwindigkeiten zurücklegen wollen, sind eigene Radwege anzubieten.

Fußgeherzonen können in niedrig belasteten Zeiten, für den Radfahrerverkehr geöffnet werden. Die Gestaltung sollte so gewählt werden, dass sie dem Radverkehr keine hohen Geschwindigkeiten ermöglicht. In Längsrichtung sollten für den Radverkehr keine Abgrenzungen, wie sie Theine vorsieht eingebaut werden, da diese wieder zu einer räumlichen Trennwirkung im Straßenraum führt und damit die Fußgeherrelationen stört, wie es bereits mit dem MIV[1] der Fall war.

[1] Motorisierter Individualverkehr

5.5.3 Öffentlicher Verkehr und Fußgeherzonen

Der öffentliche Verkehr kann leicht in eine Fußgeherzone integriert werden, wie zahlreiche Beispiele zeigen (siehe z. B. Graz, Linz). In der StVO ist der öffentliche Verkehr in Fußgeherzonen durch § 76.a Absatz 1 und Absatz 5 geregelt. Laut Absatz 1 muss vor der Erlassung einer Verordnung die Eisenbahnbehörde angehört werden, wenn im betroffenen Straßenabschnitt ein Schienenfahrzeug verkehrt. Absatz 5 regelt, dass mit Schienenfahrzeugen und Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs Fußgeherzonen befahren werden dürfen.

Desweiteren kann man Fußgeherzonen mit einer U-Bahn auszustatten, dadurch ist es möglich in diesem Bereich ein öffentliches Verkehrsmittel anzubieten ohne die Fußgeherrelationen zu stören.

5.5.4 Stellplätze

Stellplätze können in Form von offenen Parkplätzen und Sammelgaragen angeboten werden. Um Einkaufszentren gegenüber konkurrenzfähig zu bleiben, sollten diese in fußläufiger Entfernung zur Fußgeherzone, d.h. in maximal 3 – 5 Gehminuten, liegen. Bei vielen Fußgeherzonen werden diese um den fußläufigen Bereich verteilt angeordnet. Eine weitere Möglichkeit ist, die Parkgarage direkt unter dem Hauptplatz anzuordnen, so dass sich die Auf- und Abgänge zu den Garagen direkt in der Fußgeherzone befinden (siehe z. B. Bruck an der Mur, Leoben). In allen Städten werden weiters eine Reihe an Stellplätzen an der Oberfläche angeboten. Aufgrund des Stellplatzmangels und der Betriebskosten werden sowohl die Oberflächenstellplätze, als auch jene in Parkhäusern bewirtschaftet.

5.5.5 Infrastruktur und Einbauten

Grundsätzlich sind Fußgeherzonen, wie alle anderen Straßenabschnitte auch, mit Beleuchtungskörpern auszustatten. Diese sollen die Straße ausreichend hell erleuchten, damit die Fußgeherzone auch in der Nacht attraktiv wirkt. Die Art der Beleuchtung (direkt, indirekt, etc.) und der Typ des Beleuchtungskörpers ist nach dem Belieben und den Anforderungen der Gemeinde zu wählen.

Da die Fußgeherzonen unter freiem Himmel liegen und Fußgeher witterungsempfindlich sind, ist für einen Witterungsschutz zu sorgen. Dieser soll der geografischen Lage und der Wetterlage vorort angepasst werden. In heißen Gebieten werden bevorzugt Bäume eingeplant, da diese als natürliche Klimaanlage dienen, Schatten spenden und auch bei Regen Schutz bieten. In südlichen Ländern werden z. B. gerne Arkaden als Witterungsschutz gebaut. Eine Stahl-Glas-Konstruktion, welche den gesamten Straßenraum überdeckt, bildet einen lichtdurchlässigen Witterungsschutz (siehe St. Veit an der Glan, Abb. 8.8, S. 68).

Fußgeherzonen, deren Hauptfunktion die einer Einkaufsstraße ist, können mit Einkaufswägen ausgestattet werden. Diese können ähnlich dem System in Supermärkten mit Münzen aus der Verriegelung gezogen werden. Bei Autofahrern ist oft zu beobachten, dass diese ihr Fahrzeug während dem Einkaufen als Schließfach verwenden und immer wieder die gekauften Produkte zum Verwahren ins Auto legen. Um den Fußgehern dieselben Vorteile bieten zu können, wäre es möglich verteilt an mehreren Punkten in der Fußgeherzone Schließfächer anzubringen.

Wenn in der Fußgeherzone Kinderspielplätze in der Nähe von Schanigärten angeordnet werden, können die Eltern kurz entspannen, während ihre Kinder beschäftigt sind. Da längeres Gehen anstrengend wirkt, sollten Sitzgelegenheiten angeboten werden, um den Fußgehern das Rasten zu ermöglichen. In Kombination mit einem Baum kann man an diesen Orten auch an heißen, sonnigen Tagen rasten. An Plätzen wirken Brunnen und Grünflächen auflockernd und laden zum Entspannen ein. Statuen und Säulen wirken ebenfalls als Auflockerung und sind Zeichen vergangener Zeiten, die auch noch heute das Stadtbild prägen. Fahrradständer sollten, wenn das Radfahren in der Fußgeherzone erlaubt ist, an geeigneten Plätzen in der Fußgeherzone angebracht werden, an welchen sie den Fußgeherverkehr nicht stören. Ansonsten können Fahrradständer an jenen Orten zu montiert werden, an welchen die Radwege enden und die Fußgeherzone beginnt.

Je nachdem, welchen zusätzlichen Anforderungen eine Fußgeherzone genügen soll, ist es möglich als Beitrag zum reibungslosen Ablauf der verschiedensten Veranstaltungen zusätzliche Einbauten vorzusehen. Masten, die der Beleuchtung dienen, bieten sich dazu an, für Veranstaltungen als Stromauslässe zu dienen. Außerdem kann eine Wasserver- und eine Wasserentsorgung angeboten werden.

Bei sämtlichen Einbauten ist darauf zu achten, dass diese stabil und gut fixiert sind, um Vandalismus nicht zum Opfer zu fallen.

Kapitel 6

Methodik

In diesem Kapitel soll die der Arbeit zugrundeliegende Methodik vorgestellt werden.

6.1 Ermittlung der Fußgeherzonen

Für die Ermittlung der Fußgeherzonen und ihren Eigenschaften werden mehrere unterschiedliche Methoden und Quellen verwendet, da schwer abschätzbar ist, welche Methode Erfolg bringen wird.

Der erste Ansatz war, die Fußgeherzonen ähnlich einer früheren Diplomarbeit (siehe [Natich 1983]) mit einem Fragebogen zu erheben (siehe im Anhang). Die Überlegung war einen Online-Fragebogen zu erstellen und den Link zu diesem mit Unterstützung des Gemeinde- und Städtebundes an alle Gemeinden Österreichs per Email auszusenden.

Eine weitere Möglichkeit bestand darin, dass Institutionen, wie das KfV[1], sowie der ÖAMTC oder der ARBÖ eventuell Datensätze dazu hätten. Natich hatte in seiner Diplomarbeit bereits mit dem KfV zusammengearbeitet.

Andere Überlegungen gingen dahin, Anbieter von Navigationssystemen zu kontaktieren, da diese keine Autorouten durch Fußgeherzonen führen können und somit diese Bereiche in ihren Datenbanken festgehalten haben müssen. Dabei wurde auch angedacht bei Rettungsdiensten mit Einsatzfahrzeugen anzufragen, unter der Annahme, dass diese die Fußgeherzonen ebenfalls umfahren, ausgenommen die Quelle oder der Zielort des Ein-

[1] Kuratorium für Verkehrssicherheit

satzes liegen in einer Fußgeherzone. Nach Informationen wurde auch beim Gemeindebund, beim Städtebund, bei der WKO und der Statistik Austria gesucht und angefragt.

Weitere Quellen wurden bei kartografischen Diensten gesucht und angefragt. Hier wurde bei den folgenden Institutionen angefragt: Schubert & Franzke GesmbH, GISquadrat, Tele Atlas, Google Maps, Herold, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen.

Sowohl der Gemeindebund, als auch der Städtebund gaben mir Zusagen für die Aussendung meines Fragebogens. Die Anfragen beim KfV, beim ÖAMTC und dem ARBÖ blieben erfolglos und auch beim Gemeindebund fanden sich nicht die gewünschten Informationen. Anders war dies beim Städtebund und der Statistik Austria, welche in Zusammenarbeit jährlich die Mitglieder des Städtebundes statistisch auswerten und deshalb Daten über öffentliche Straßen besitzen (siehe [Frühwirth 2005], [Frühwirth 2006] und [Milota 2007]). Die WKO Wien stellte Informationen über die Kärntner Straße (Altersverteilung, Kaufkraft, Passantenzählung) zur Verfügung. Die Anbieter kartografischer Dienste, Schubert & Franzke GesmbH, sowie GISquadrat und das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, konnten bei der Ermittlung nicht weiterhelfen, da sie die Daten nicht oder nicht in der benötigten Weise haben. Eine Online-Anfrage bei Google Groups, ein Dienst welcher Google Maps betreut, wurde nicht beantwortet. Anscheinend gibt es keine andere Möglichkeit mit Google direkt in Kontakt zu treten, da keine Email-Adressen zur Kontaktaufnahme gefunden wurden. Die Karten der Firma Herold und Google Maps hatten denselben Kartenhersteller, die Firma Tele Atlas. Diese Quelle sollte, wie im nächsten Kapitel "Fußgeherzonen in Österreich" zu sehen sein wird, die Daten hinsichtlich der Fußgeherzonen bereitstellen.

6.2 Ermittlung des Best Practice

Das Best Practice, dass in dieser Diplomarbeit ausgearbeitet wird, zeigt einen idealen Vorgang zur Errichtung einer Fußgeherzone. Es wird die optimalste Aneinanderreihung von notwendigen Prozessen dargestellt, um eventuell entstehende Probleme frühzeitig zu erkennen und in ihrer Anzahl zu minimieren, um den Ablauf so reibungslos wie möglich zu gestalten. Dazu wird ein Ablaufdiagramm erstellt, das zu den jeweiligen Zeitpunkten

auf die zu erledigenden Aufgaben und die notwendigen Maßnahmen hinweist. Das Best Practice dieser Arbeit setzt sich nur mit dem Prozess an sich auseinander, nicht aber mit den besten Gestaltungsmaßnahmen eines solchen Straßenzuges, da hierzu ausreichend Literatur vorhanden ist (siehe [Knoflacher 1995], [Echterhoff 1992], [Stadt Wien 1985], [Stadtplanung 1995] und [Theine 1984]).

Zu Erstellung dieses Ablaufdiagramms werden in mehreren Gemeinden, die jeweils mindestens eine Fußgeherzone auf ihrem Gemeindegebiet aufweisen, mit Vertretern der Gemeinde Tiefeninterviews (siehe S. 49) geführt. Die Tiefeninterviews sollen über die Motive zur Umgestaltung einer Straße in eine Fußgeherzone, sowie über die Randbedingungen (geografische Lage der Gemeinde, Einwohner, Arbeitsplätze,...) und die Eigenschaften dieser Bereiche (flächenmäßige Größe, Länge, Anzahl der Geschäfte,...) Auskunft geben. Weiters werden Informationen über die Einkaufszentren und ihre Wirkung als Konkurrenz am Stadtrand Informationen erhoben. Es soll auch die Erfahrung, welche die einzelnen Gemeinden mit ihrer/-n Fußgeherzone/-n über die Jahre gemacht haben, dazu beitragen, Fehler in neuen Planungen zu vermeiden und einen optimalen Ablauf des Verfahrens zu ermitteln. Die folgende Aufzählung ist eine Liste der, in den Interviews, gestellten Fragen.

- Warum wurde eine Fußgeherzone errichtet? Was waren die Motive?
- Wie war die Situation vor der Errichtung der Fußgeherzone? (Verkehrszählungen, Fotos, etc.)
- Wie ist man bei der Umsetzung vorgegangen? (Konzepte, Vorbereitungen, Werbemaßnahmen, Bewusstseinsbildung)
- Welche verkehrsplanerischen Begleitmaßnahmen wurden gesetzt? (Parkplätze, Umfahrungen, Umleitungen)
- Gab es Widerstände bei der Errichtung der Fußgeherzone? Wenn ja, welche: politische, Bevölkerung, Kaufleute,... und wie ist man damit umgegangen?
- Gibt es noch Widerstände, wird eine andere Lösung gewünscht?
- Erweiterungen der Fußgeherzone:

  - Gab es Erweiterungen?
  - Wie sind diese abgelaufen?
  - Will man die Zone noch erweitern?

- Gibt es Frequenzzählungen in der Fußgeherzonen um die Zahl der Passanten zu ermitteln?
- Allgemeine Daten zur Fußgeherzone:
  - Fläche
  - Länge
  - Leerstände
  - Anzahl der Betriebe
  - Veranstaltungen
  - Einrichtung
- Gibt es Einkaufszentren in ihrer Gemeinde?
- Welche Tipps würden Sie einer Gemeinde geben, welche gerade bei der Planung ihrer Fußgeherzone ist?

Zusätzlich zu den Befragungen der Gemeindevertreter werden mehrere Verkehrsplaner, welche ein solches Projekt bereits umgesetzt haben, über den Ablauf zur Errichtung einer Fußgeherzone interviewt. Bei diesen Interviews stellen die obigen Fragen nur Anhaltspunkte dar. Die Befragten sollen vor allem die eigenen aus ihrer Profession erarbeiteten Vorgangsweisen, sowie ihre Erfahrungen wiedergeben. Großer Wert wird hier insbesondere auf die folgenden Punkte gelegt:

- **Mindestgrößen einer Fußgeherzone:** Gibt es Anforderungen an die längen- und/oder flächenmäßigen Abmessungen einer Fußgeherzonen, die nicht unterschritten werden dürfen um die Funktion zu gewährleisten?
- **Bürgerbeteiligung:** Wie erreicht man eine hohe Bürgerbeteiligung und wie kann man diese nützen?

- **Datenerhebung:** Welche Daten müssen für die Planung erhoben werden?
- **Chronologischer Ablauf:** Wie wurden bisherige Abläufe gestaltet und wo waren die kritischen Punkte im Verfahren?

Auf Basis der durchgeführten Tiefeninterviews wird ein "idealer Vorgang" erarbeitet, der mit Hinweisen auf entscheidende Punkte im Verfahren ausgeführt werden soll. Das Konzept soll in einer allgemeinen Form gehalten werden um die Individualität, der Gemeinden nur im notwendigen Ausmaß einzuschränken.

Kapitel 7

Fußgeherzonen in Österreich

Dieses Kapitel beinhaltet die Vorgehensweise und die aus dieser entstandenen Ergebnisse. Die quantitative Analyse der Daten wird präsentiert und kommentiert.

7.1 Vorgehensweise

Es wurde ein erster Fragebogen unter Zuhilfenahme von [Kirchhoff et al. 2001] und [Holm 1975] erstellt. Über diesen Fragebogen[1] und dessen Aussendung wurde mit Herrn Mag. Lesigang vom Österreichischen Städtebund gesprochen. Dieser meinte, dass die Aussendung des Fragebogens vom Städtebund übernommen werden würde, jedoch noch einige Verbesserungen vorgenommen werden müssten. Diese Verbesserungen wurden mit Hilfe von Experteninterviews, welche in den Gemeinden Eisenstadt, Mödling, Traiskirchen und Wien durchgeführt wurden, angestrebt. Die Experteninterviews sollten klären, welche Fragen zum Erhebung beitragen können oder nicht, und daher im Fragenkatalog beibehalten werden sollten oder nicht.

Mit dem überarbeiteten Fragebogen wurde ein Termin bei kommunalnet.at[2] mit Herrn Vesely wahrgenommen. Es war wichtig, auch den Gemeindebund zur Aussendung sowie zur gemeinsamen Koordination der Aussendung des Fragebogens mit dem Städtebund zu gewinnen, da einige Gemeinden bei beiden Organisationen registriert sind. In einem

[1] siehe Anhang

[2] kommunalnet.at ist eine gemeinsame Plattform des Österreichischen Gemeindebundes, seiner Landesverbände und der Kommunalkredit Austria

kurzen Gespräch wurde klar, dass der Fragebogen zwar ausgesendet werden würde, jedoch mit einer sehr geringen Rücklaufquote zu rechnen wäre. Da ein möglichst vollständiges Inventar angestrebt wird, wurde der Ansatz die Fußgeherzonen und ihre Eigenschaften mit Hilfe dieses Fragebogens zu erheben eingestellt.

Auch Anfragen beim KfV sowie bei den meisten kartografischen Diensten blieben leider erfolglos. Bei weiteren Recherchen im Internet tauchte immer wieder die Firma Tele Atlas als Quelle der verwendeten digitalen Karten auf (z.B. bei www.herold.at und maps.google.at). Die Firma Tele Atlas wies die Anfrage zur Firma WIGeoGIS weiter. WIGeoGIS stellte eine Liste der Österreichischen Fußgeherzonen zur Bearbeitung zur Verfügung (siehe Anhang).

Mit Hilfe einer Datenbank wurden die Daten über die Fußgeherzonen und die Gesamtstraßenlängen der Gemeinden aufbereitet und den GIS-Daten[3] angefügt. Die weitere grafische Bearbeitung und Auswertung erfolgte mit der Software Arcview, einem Programm zur Visualisierung von GIS-Daten.

Nach einem Vergleich der Definition einer Fußgeherzone nach der StVO und der Firma Tele Atlas kann man davon ausgehen, dass die betroffenen Straßenabschnitte nahezu dieselben sind. Die Firma WIGeoGIS übermittelte einen Datensatz, in welchem alle, der Definitionen der Firma Tele Atlas entsprechend, Österreichischen Fußgeherzonen eingetragen sind, mit Ausnahme jener Straßen, welche keinen Straßennamen haben (darunter fallen z.B. einige kleine Gassen im Wiener Prater).

Anhand der Städte, in welchen die Tiefeninterviews geführt wurden, sind die Daten stichprobenartig überprüft worden. Bei der Aufbereitung und der Überprüfung der Daten fielen zwei Fehler auf. Die Stadt St. Veit an der Glan hatte ihre Fußgeherzone erst im Dezember 2007 erweitert, jedoch war diese Erweiterung in den Daten noch nicht enthalten. Weiters war ein Straßenabschnitt in Frantschach bei Wolfsberg bei der Aufbereitung aufgefallen, welcher außerhalb des bebauten Gebietes liegt, aber trotzdem als Fußgeherzone ausgewiesen ist. Alle anderen kontrollierten Straßen stimmen mit dem Datensatz überein. Im weiteren wird angenommen, dass der Datensatz mit der Gesamtheit der tatsächlich vorhandenen Fußgeherzonen übereinstimmt.

[3]Diese wurden vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik bereitgestellt.

Zur statistischen Aufbereitung wurden die Gesamtstraßenlängen der Gemeinden zu dem Datensatz hinzugefügt. Eine vollständige Liste konnte hierbei nicht erreicht werden. Nach zahlreichen Recherchen konnten zumindest die Straßenlängen derjenigen Städte, welche Mitglied beim Österreichischen Städtebund sind, ermittelt werden (siehe [Milota 2007], S. 154). Die gesamte Länge der Straßen der Wiener Gemeindebezirke ist im Statistischen Jahrbuch der Stadt Wien festgehalten (siehe [Hlavac 2007], S. 40). Hier ist noch anzufügen, dass nur die Gemeinde- und Landesstraßen in Wien, nicht aber die Autobahnen und Schnellstraßen in die Datenbank aufgenommen wurden. Der Grund dafür ist, dass die Straßen, welche nach wie vor der Obhut des Bundes unterstellt sind, nicht nach Bezirken aufgeteilt zur Verfügung stehen, sondern nur als Gesamtlänge der Stadt Wien. Da diese jedoch insgesamt nur 51km ausmachen und jene Bezirke mit größeren Straßenlängen betrifft, können sie vernachlässigt werden. Allen anderen Gemeinden kann keine gesamte Straßenlänge zugeteilt werden, da diese Daten bisher nicht existieren. Österreichweit gibt es, die Gesamtstraßenlänge über das Bundesgebiet betreffend, nur grobe Schätzungen.

7.2 Ergebnisse

Als Datengrundlage für die in diesem Kapitel angeführten Grafiken, dienen die auf die Postleitzahlbereiche aufsummierten Längen der Fußgeherzonen, welche in Tabelle B.2 im Anhang zu finden sind. Die Stadt Wien ist auf ihre Bezirke aufgeteilt.

In Abbildung 7.1 sind die Gemeinden mit Fußgeherzonen hervorgehoben. Je länger die Fußgeherzone einer Gemeinde ist, desto dünkler wird das Gemeindegebiet dargestellt. Zu erkennen ist, dass die Stadt Salzburg die längste Fußgeherzone hat (bei Aufteilung der Wiener Fußgeherzonen auf die Gemeindebezirke). Die Grafik bestätigt die Annahme, dass von keinem Nord-Süd oder Ost-West-Gefälle ausgegangen werden kann. Es liegt vorallem im Großraum Wien bis Wiener Neustadt eine Häufung an Fußgeherzonen vor.

Abbildung 7.2 zeigt die Einwohnerzahl bezogen auf die Länge der Fußgeherzone. Wenige Einwohner bezogen auf eine große Fußgeherzonenlänge werden dunkel dargestellt. Umgekehrt werden Gemeinden mit einer geringen Dichte an Fußgeherzonen hell dargestellt. Hier ist zu erkennen, dass in vielen kleinen Gemeinden pro Meter Fußgeherzone

weniger Einwohner als in den großen Städten kommen, also relativ gesehen sehr große Fußgeherzonen vorhanden sind. Je dünkler die Flächen sind, desto höher ist das Angebot an Fußgeherzonen pro Einwohner. Weiters kann gesagt werden, dass der "Level of Service" (siehe S. 14) für den Fußgeher, also die Qualität des Verkehrsflusses für diesen, mit einer geringeren Dichte an Fußgehern zunimmt, was allerdings nicht direkt auf die wirtschaftlichen Erfolge in der Zone umgelegt werden kann (siehe z.B. Frauenkirchen).

In Abbildung 7.3 wird die Länge der Fußgeherzonen auf die Gesamtstraßenlänge der Gemeinde bezogen. Eine auf die Gesamtstraßenlänge bezogene lange Fußgeherzone wird dunkel dargestellt, kurze hingegen hell. Weiters sind, wie im vorigen Abschnitt bereits angemerkt wurde, nicht alle Daten über die Gesamtstraßenlängen vorhanden. Deshalb werden nur jene Gemeinden in dieser Grafik dargestellt, bei welchen es möglich ist, den Bezug herzustellen.

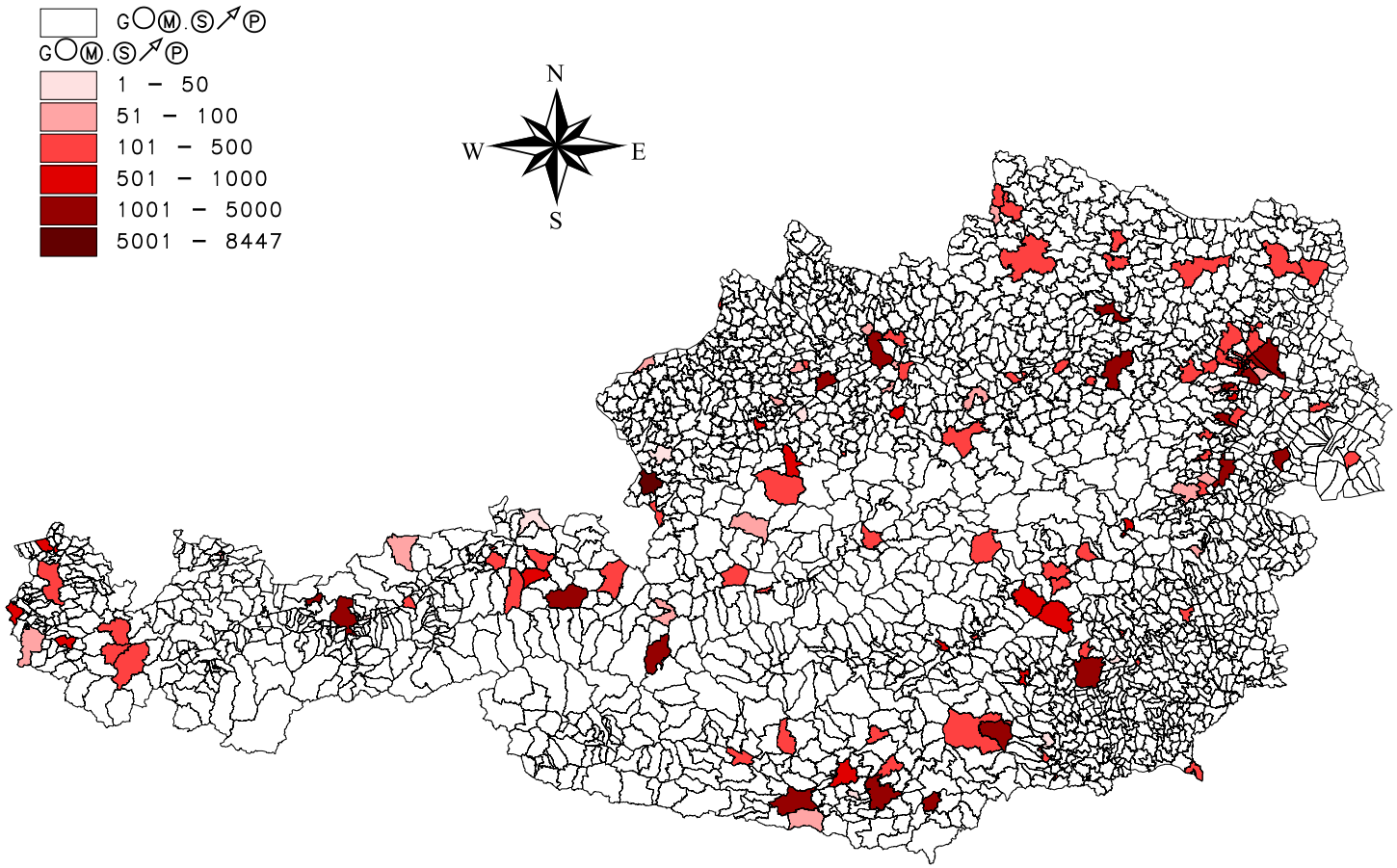


Abbildung 7.1: Geografische Situation der Österreichischen Fußgeherzonen (Angaben in der Legende in [m])

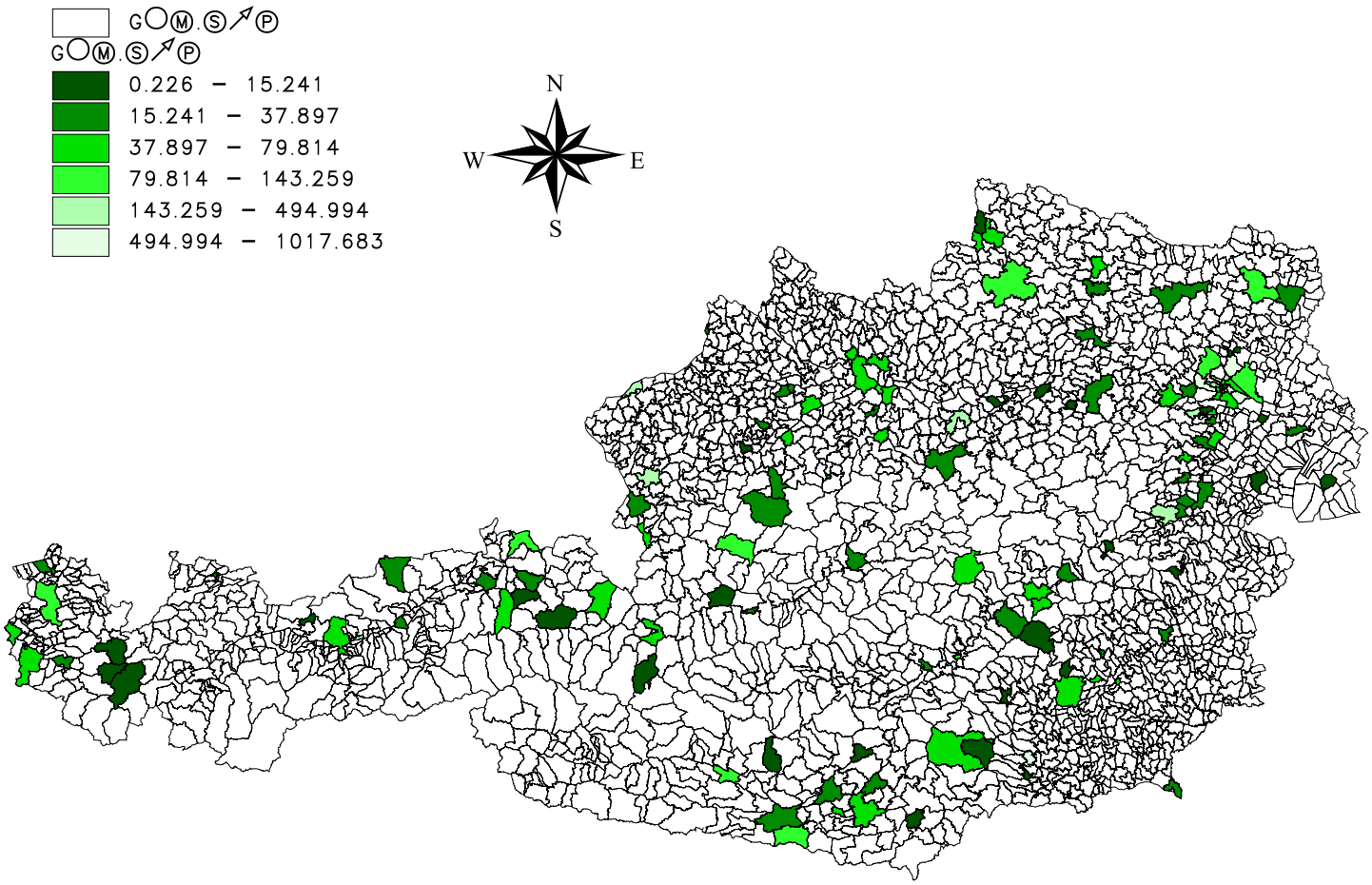


Abbildung 7.2: Einwohner auf Länge der Fußgeherzonen standardisiert

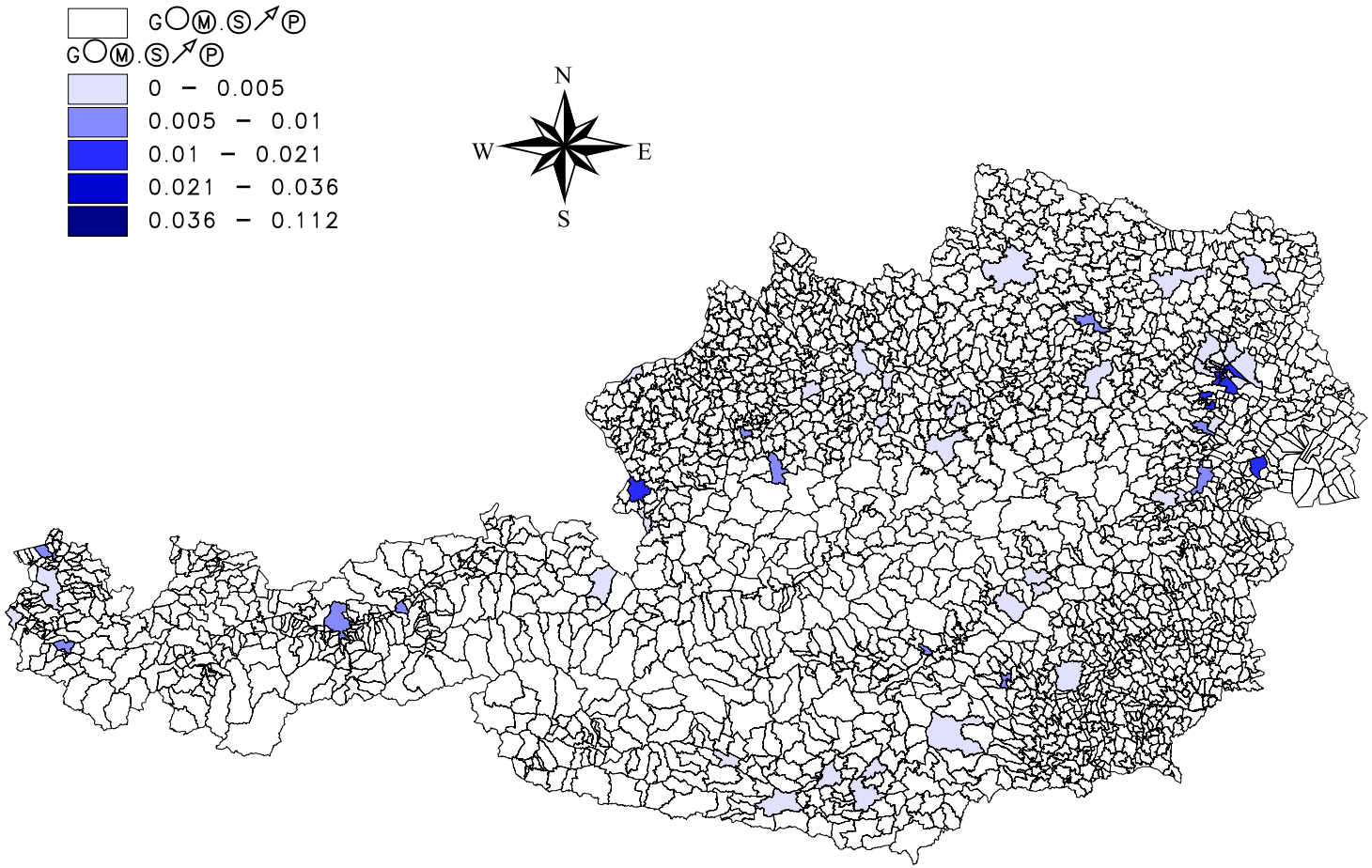


Abbildung 7.3: Länge der Fußgeherzone standardisiert auf die Gesamtstraßenlänge im Gemeindegebiet

Die Auswertung der Verteilung der Längen der Österreichischen Fußgeherzonen findet sich in Abb. 7.4 wieder. Die häufigsten Längen pro Gemeinde befinden sich um den Bereich von 200 Metern. Dies bestätigt die Annahme, dass sowohl ein Maximum an Häufigkeiten vorliegt als auch, dass sich dieses Maximum im Bereich von rund 220m befindet. Die drei großen Ausreißer sind Graz mit ca. 4000m, der erste Wiener Bezirk mit ca. 6000m und die Stadt Salzburg mit fast 8500m Fußgeherzone. Deren Fußgeherzonen beinhalten nicht nur einzelne Straßen, sondern ganze Altstadtbereiche.

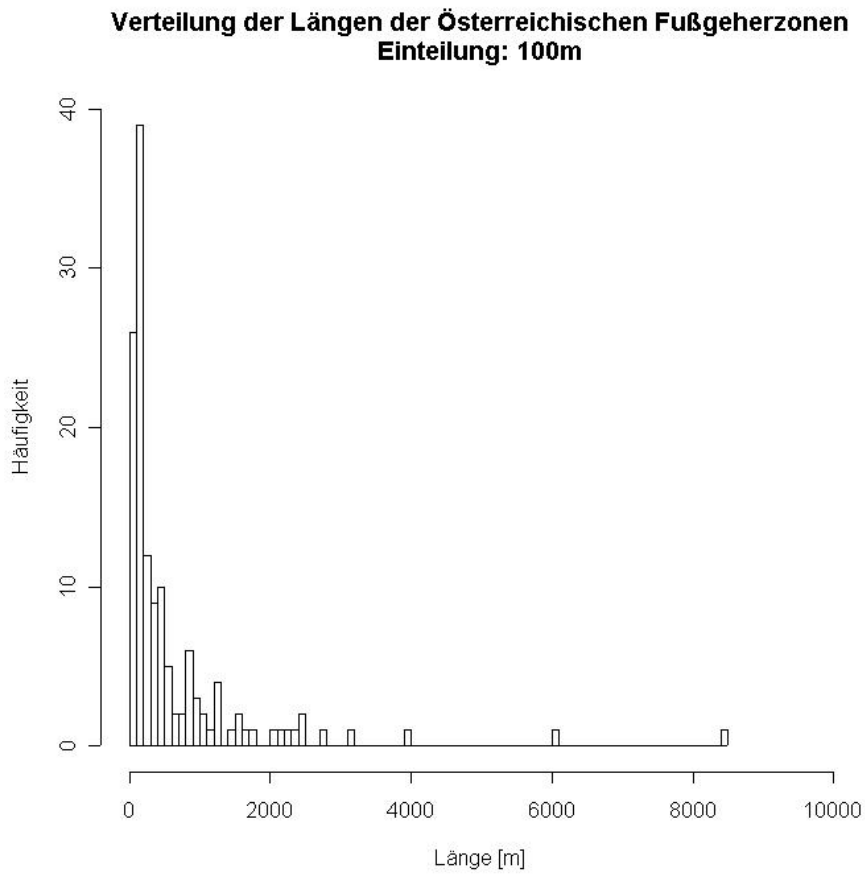


Abbildung 7.4: Verteilung der Längen der Österreichischen Fußgeherzonen

Das Diagramm in Abbildung 7.5 zeigt die Fußgeherzonen eingeteilt nach Anzahl der Einwohner der Gemeinden. Diese wurden in die folgenden sechs Klassen eingeteilt: in Gemeinden mit

- unter 1.000 Einwohner,
- 1.000 bis 5.000 Einwohner,

- 5.000 bis 10.000 Einwohner,
- 10.000 bis 50.000 Einwohner,
- 50.000 bis 100.000 Einwohner, sowie mit
- über 100.000 Einwohner.

Das Diagramm bestätigt die beiden getroffenen Annahmen, dass die Wahrscheinlichkeit des Auftretens einer Fußgeherzone mit der Anzahl der Einwohner steigt (blaue Balken). Auch die Annahme, dass aufgrund der größeren Anzahl an kleineren Gemeinden, bei diesen prozentuell bezogen auf die Gesamtheit der Gemeinden, mehr Fußgeherzonen vorhanden sind, wurde bestätigt. Womit allerdings nicht gerechnet wurde, ist die Tatsache, dass etwa 30% der Fußgeherzonen in Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern liegen (30,15%).

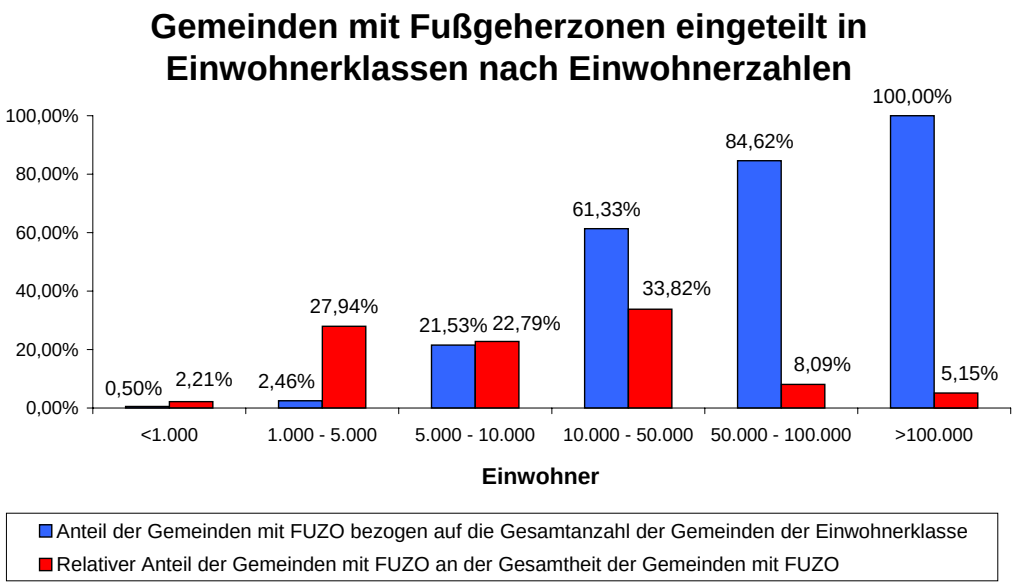


Abbildung 7.5: Gemeinden mit Fußgeherzonen eingeteilt in Einwohnerklasse nach Einwohnerzahlen

Abbildung 7.6 zeigt die Anzahl der Fußgeherzonen, die bei den drei bisher bundesweit durchgeführten Erhebungen festgestellt wurde.

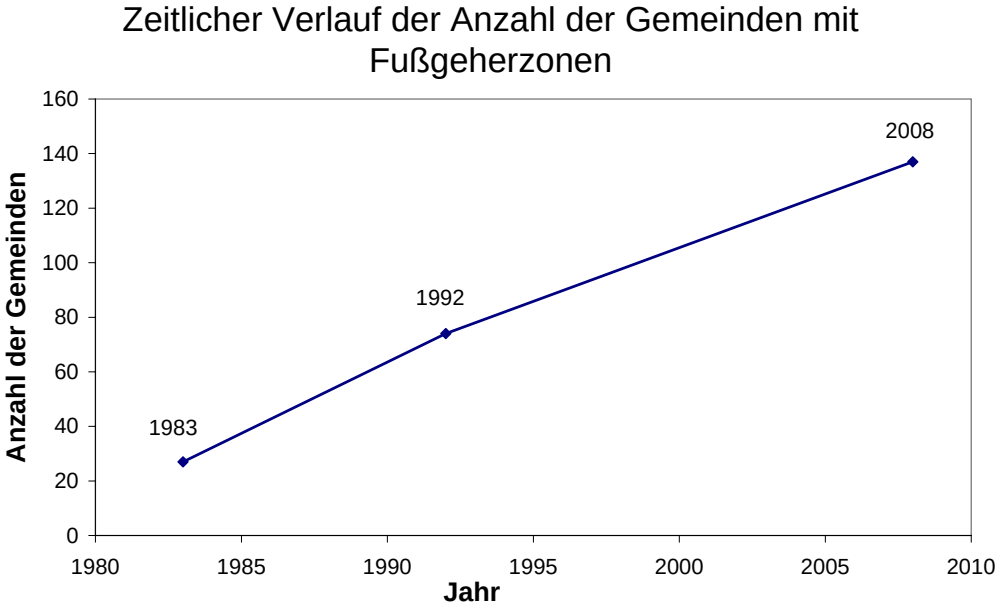


Abbildung 7.6: Zeitlicher Verlauf der Errichtung von Fußgeherzonen

Kapitel 8

Tiefeninterviews

In diesem Kapitel werden die für die Arbeit durchgeführten Tiefeninterviews festgehalten. Sie sollen eine wesentliche Grundlage für das nächste Kapitel darstellen. Die Interviews wurden einerseits mit Vertretern der Gemeinden und andererseits mit Verkehrsplanern durchgeführt. Der Grund dafür ist, dass sowohl die Sicht- und die Arbeitsweise des Planers als auch derjenigen, die mit einem Verkehrskonzept "leben" und es verwalten müssen, festgehalten werden sollen. Vor dem Tiefeninterview fand jeweils eine Begehung der Fußgeherzone statt, um einen Überblick über das jeweilige Stadtzentrum zu bekommen.

Die Tiefeninterviews werden im Folgenden als zusammengefasster Text wiedergegeben. Diese Form wurde zur besseren Lesbarkeit und Weitergabe der gewonnenen Informationen gewählt. Alle Aussagen der Interviewpartner werden sinngemäß wiedergegeben. Alle Texte wurden den interviewten Personen zur Kontrolle der Richtigkeit der Angaben und zum Gegenlesen übermittelt sowie in der gedruckten Form freigegeben. Einige Interviewpartner wollten nicht namentlich erwähnt werden, ihre Identitäten sind dem Autor bekannt.

8.1 Fußgeherzonen

In insgesamt acht zufällig gewählten Gemeinden, welche im Besitz einer Fußgeherzone sind, wurde um ein Interview angefragt. Eine der Gemeinden sagte sofort ab, zwei weitere antworteten nach mehreren Anfragen nicht mehr. In Zusammenarbeit mit fünf Gemeinden wurden die folgenden Interviews erarbeitet und Datenmaterial gesammelt.

8.1.1 Eisenstadt

Eisenstadt ist eine kleine Stadt auf dem Land, die aufgrund ihrer Funktion als Landeshauptstadt und der dadurch bedingten Arbeitsplätze im Verwaltungs-, Dienstleistungs- und sozialen Sektor eine Situation aufweist, die atypisch ist. Atypisch deshalb, da die Tagesbevölkerung durch Einpendler (Angestellte, Beamte, Schulgänger, etc.) relativ hoch gegenüber der Wohnbevölkerung ist. Außerdem beherbergt Eisenstadt mehrere Schulen, darunter auch eine Fachhochschule.

Im Jahre 1981 stehen 10.059 Einwohner (Volkszählung) 10.416 Arbeitsplätzen gegenüber. Davon waren 6.593 durch Einpendler abgedeckt (siehe Katalog Fußgängerzone Eisenstadt). Dies führte zu mehreren Problemen, beginnend mit dem täglichen Verkehrschaos jeweils in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend. Weiters gab es einen chronischen Parkplatzmangel, da die arbeitenden Menschen die Parkplätze den ganzen Tag über benötigten.

Errichtungsjahr	1992
Erweiterung	1993
Einwohner	11.334
Arbeitsplätze	13.581
Länge [m]	1.145
Stellplätze	∼2.300

Tabelle 8.1: Steckbrief Eisenstadt (Einwohner und Arbeitsplätze siehe Statistik Austria, Volks- und Arbeitsstättenzählung 2001

Gerhard Linortner Das Tiefeninterview über die Fußgeherzone der Landeshauptstadt des Burgenlandes wurde mit Herrn Sen. Rat DI Gerhard Linortner, dem ehemaligen Baudirektor der Stadt, am 8. März 2008 geführt.

Folgende Unterlagen konnte mir Herr Linortner zur Verfügung stellen:

- Katalog Fußgängerzone Eisenstadt [kat 1987]
- Fotos der Hauptstraße vor dem Umbau

Herr DI Linortner begann das Gespräch mit: “Man kann nicht einfach eine Straße in

eine Fußgeherzone umbauen. Sie muss Teil eines generellen Konzeptes einer Gemeinde sein."

So war es auch in Eisenstadt. Im Jahre 1975 wurde Herr Prof. Knoflacher von der Stadtgemeinde Eisenstadt mit der Erstellung eines generellen Verkehrskonzeptes beauftragt. 1977 wurde der Generalverkehrsplan fertiggestellt.

Bei einer so aussichtslosen Ausgangslage, wie sie in Abbildung 8.1 zu sehen ist, gibt es nur noch die Möglichkeit, die Situation mit einem völlig neuen Ansatz zu lösen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme wurde im generellen Konzept eine Fußgeherzone vorgesehen.

Abbildung 8.1: Blick in die Hauptstraße vor und nach dem Umbau

Um diese in die Realität umsetzen zu können, waren die folgenden vorbereitenden Maßnahmen notwendig. Nach der Implizierung der Fußgeherzone im Verkehrskonzept ist es ratsam, eine politische Lobbybildung zu betreiben. Die größte Skepsis kommt normalerweise aus der Geschäftswelt. Hier ist es sehr wichtig, die Meinungsträger zu überzeugen und als Partner zu gewinnen. Stehen diese hinter dem Projekt, dann gelingt es auch, den Großteil der Betroffenen zu überzeugen.

Der nächste Schritt ist die ideelle Aufbereitung in der Bevölkerung. Dies geschieht über verschiedene Wege, begonnen bei propagandistischen Aussendungen. In Eisenstadt wurde öfters zu Anlässen wie Martini[1] die Hauptstraße für den motorisierten Verkehr gesperrt (siehe Abb. 8.2), um der Bevölkerung die nach dem Umbau vorherrschende Situation darzustellen. Weiters ist in mehreren Ausstellungen die Problematik des Verkehrs, wie

[1] Hl. Martin, Landespatron des Burgenlandes (11. November)

z.B. der wirtschaftliche Verlust und der enorme Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs, verdeutlicht worden.

Abbildung 8.2: Für den Fußgeher geöffnete Hauptstraße zu Martini

Die Bundesstraßenverwaltung musste miteinbezogen werden, da die Fußgeherzone auf der damaligen Bundesstraße errichtet werden sollte. In Zusammenarbeit mit der Bundesstraßenverwaltung konnte die Durchzugsstraße aufgelassen und der Stadtgemeinde als Gemeindestraße übertragen werden. Der Verkehr fließt seit dem Umbau nur noch über die Ruster Straße und die Ödenburger Straße.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die rechtzeitige, d.h. die frühest mögliche, Deponierung der Planung bei den Trägern der Infrastruktur. Die betroffenen Einrichtungen sind der Wasserleitungsverband, die Erdgasversorgungseinrichtung, die Betreiber der Telefon- und Postleitungen sowie die Instandhalter der Kanalisation. Diese Wichtigkeit ist damit zu begründen, dass diese Einrichtungen ihr Budget für die Leitungen im betroffenen Gebiet auslegen können, so dass eventuelle Instandhaltungen oder Instandsetzungen sowie mittelfristige Vorhaben von Erweiterungen vorgezogen werden können. Diese sollen im Zu-

ge der Bauarbeiten durchgeführt werden. Damit kann man verhindern, dass in den Jahren nach der Umgestaltung wieder Bauarbeiten im neugestalteten Straßenzug stattfinden.

Erst wenn diese Vorbereitungen getroffen und alle technischen Probleme im Ansatz gelöst werden konnten, sollte mit der Detailplanung begonnen werden. Die Detailplanung umfasst die Gestaltung der Fußgeherzone, sowie das Einrichten eines Ersatzverkehrs und die Erstellung eines Konzeptes über das Stellplatzangebot in der Nähe der Fußgeherzone.

Das Angebot der Stellplätze vor und nach dem Umbau, die Distanz zu den jeweiligen Parkplätzen sowie die Parkdauer zählen zu den wichtigsten Argumenten, um die Geschäftswelt zu überzeugen. Eisenstadt hatte vor dem Umbau 1.606 Stellplätze und plante zusätzliche 694 Stellplätze, d.h. in Summe 2.300 Stellplätze, zu errichten. Ein Großteil dieser Stellplätze ist innerhalb von ca. 3 – 4 Gehminuten erreichbar.

Thomas Job Ein weiteres Gespräch führte ich mit Herrn Mag. pharm. Thomas Job vom Stadtmarketing Eisenstadt am 12. April 2008.

Herr Job konnte mir Frequenzzählungen, die das Stadtmarketing von der Firma Infrapool anfertigen lässt, zur Verfügung stellen. Die Zählungen laufen unter dem Titel "Frequenzwelle" und werden jährlich im Oktober in über 80 Städten durchgeführt. Der Oktober wird deshalb gewählt, da er ein durchschnittlicher Monat für den Handel ist.

In Abbildung 8.3 ([Schaffner 2007], S. 24) kann man den Rückgang der Passanten in der Innenstadt durch den Bau von Einkaufs- und Fachmarktzentren an der Peripherie Eisenstadts erkennen. Im letzten Jahr ist jedoch wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Herr Job meinte, dass selbst bei Errichtung weiterer Einkaufszentren, dies der Fußgeherzone heute keine Schaden mehr zufügen kann, da sie sich für ein gewisses Warensortiment etabliert hat.

Die Wochenmärkte, die jeweils dienstags und freitags zwischen den Monaten März und November stattfinden, motivieren ca. 12% zusätzliche Personen dazu in die Fußgeherzone zu gehen.

Seit kurzem gibt es in Eisenstadt eine Rückvergütung der Parkgebühr bei einem Einkauf in der Fußgeherzone. Um das zu ermöglichen, musste die Stadt sämtliche Parkautomaten umrüsten. Desweiteren gibt es zur Zeit einen Antrag auf ein Parkleitsystem in der Gemeinde. Der Grund dafür ist, dass einige Parkplätze überfüllt sind, während andere

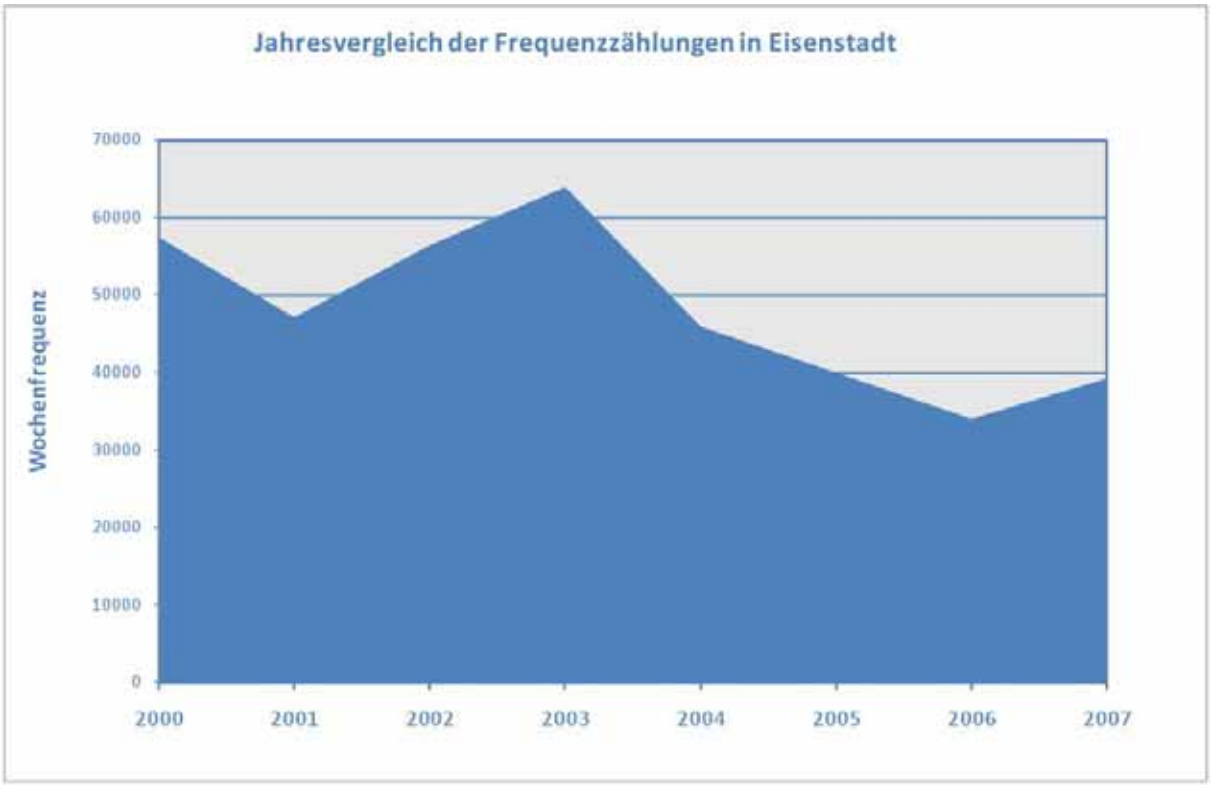


Abbildung 8.3: Jährlicher Verlauf der Wochenfrequenzen in Eisenstadt seit 2000

überhaupt nicht angenommen werden.

8.1.2 Frauenkirchen

Für die Fußgeherzone in Frauenkirchen konnten zwei Interviews festgehalten werden. Das erste wurde mit Herrn Sepp Sailer und das zweite mit Herrn Josef Ziniel geführt. Da für diese Gemeinde zwei Interviews geführt wurden, kommt es in den folgenden Abschnitten zu Überschneidungen.

Frauenkirchen ist eine Stadtgemeinde im Zentrum des Seewinkels, und war immer schon ein Wallfahrtsort. In den letzten 30 Jahren konnte sich der Ort als Einkaufs- und Schulzentrum im Seewinkel etablieren. Die Gemeinde hat laut der letzten Volkszählung (2001) 2.850 Einwohner bei ca. 1.000 Arbeitsplätzen.

Die Fußgeherzone hat eine Länge von ca. 250m und eine Fläche von ca. 5.250m^2.

Errichtungsjahr	93
Einwohner	2.850
Arbeitsplätze	∼1.000
Länge [m]	188,5
Stellplätze	∼200

Tabelle 8.2: Steckbrief Frauenkirchen

Abbildung 8.4: Hauptstraße in Frauenkirchen

Sepp Sailer war zum Zeitpunkt der Errichtung der Obmann des Stadtmarketings. Seitens der Wirtschaft versuchte man Mitte der 80ziger Jahren eine Fußgeherzone zu initiieren. Der damalige Werbeverein in Frauenkirchen unterstützte in dieser Hinsicht die Unternehmer. Ein weiteres Motiv war "weil's modern war". Zu diesem Zeitpunkt wurden österreichweit in vielen Gemeinden Fußgeherzonen errichtet.

In den Jahren 85 – 88 gab es eine Reihe an öffentlichen Diskussionen über eine mögliche Einführung der Zone. Eine spätere Abstimmung der betroffenen Anrainer und Unterneh-

mer über die Einführung im Jahre 1988 fiel positiv für die Fußgeherzone aus (siehe Tab. 8.3 aus [Frauenkirchen 2007]). Die Situation vor dem Umbau war eine Straße mit Gehsteigen, Bäumen und Parkplätzen. Die wirtschaftliche Lage der Geschäfte im Bereich der heutigen Fußgeherzone war sehr gut. Leerstehende Geschäftslokale waren nicht vorhanden.

Der Umbau der Hauptstraße war Teil eines größeren Konzeptes. Bei der Eröffnung herrschte ein Branchenmix in der Hauptstraße vor. Es waren laut Herrn Sailers Aussagen keine "echten" Frequenzbringer in der Fußgeherzone vorhanden. Begleitend zum Bau der Fußgeherzone wurde ein zentraler Parkplatz hinter der Fußgeherzone errichtet. Weiters wurden die Parkplätze beim Friedhof und am Anfang der Josefistraße genützt und gekennzeichnet. Bei einigen Häusern wurden "Durchstiche" geplant[2], die jedoch nicht zustande kamen, da die Eigentümer die Häuser für diesen Zweck nicht verkauften. Einige Unternehmen haben ihrer Kundschaft freien Durchgang durch ihr Geschäftslokal gewährt und praktizieren das noch heute so.

Die Arbeitsgruppe „Stadtmarketing Frauenkirchen 2000plus" wurde 1997 gegründet. Sepp Sailer war bis 2004 Obmann dieses Vereines. Als Mitgliedsbetriebe waren alle Unternehmen vorgesehen – was leider nicht gelang. Viele Unternehmer konnten sich mit den Arbeitsthemen nicht identifizieren. Trotzdem wurde vom Vorstand und von den Arbeitsgruppen erfolgreiche Arbeit geleistet. Neben einem neuen Verkehrsleitplan wurde auch die Kurzparkzone (nicht bewirtschaftet) umgesetzt, weiters wurde das Eventmarketing für Frauenkirchen intensiviert (wöchentlicher Bauernmarkt, Faschingsgaudi, ORF-Schlagernacht, Martiniloben, Christkindlmarkt, Weihnachtsprogramm an den Wochenenden, etc.)

Eine weitere wesentliche Chance für die Fußgeherzone wäre gewesen, den Kunden ausgeweitete Öffnungszeiten anzubieten (z.B. Donnerstag Nachmittag geöffnet, Freitag Abend längere Öffnungszeit, „Siesta" im Sommer und ab 16:00 Uhr geöffnet, etc.). Dies wurde leider von den uneinsichtigen Unternehmern nicht realisiert.

Aufgrund der heute schlechten wirtschaftlichen Situation der Unternehmen in der Fußgeherzone (es gibt eine große Anzahl an leer stehenden Geschäftslokalen, vor allem im mittleren Bereich der Straße) gibt es Stimmen, die sich für einen Rückbau in eine befahr-

[2]Mit Durchstichen meinte Herr Sailer, dass man durch Höfe von bestehenden bzw. durch den Abriss von Gebäuden kurze Wege in die Fußgeherzone schafft.

bare (Einbahn)Straße mit internen Parkplätzen stark machen.

Bisher wurden diese Widerstände seitens der Unternehmer gegen die Fußgeherzone immer wieder zurückgedrängt. Ein wesentlicher Punkt sind die hohen Mieten, die in der Fußgeherzone verlangt werden. Weiters ziehen immer mehr Unternehmungen an den Stadtrand von Frauenkirchen und bieten ihren Kunden Stellplätze vor der Geschäftstür. Trotz einer vorhandenen Infrastruktur für Veranstaltungen in der Fußgeherzone wird das Angebot nur sehr selten wahrgenommen. Es gibt keine zentrale Arbeitsgruppe, die die Veranstaltungen organisieren würde.

Als Tipps für Gemeinden, die eine Fußgeherzone einrichten wollen, gab mir Herr Sailer folgende Anregungen:

- Anstellung eines „Citymanagers“, der die Veranstaltungen hauptberuflich organisiert und die Verwaltung bündelt,
- möglichst kurze Wege zur Fußgeherzone sicherstellen,
- den „Branchenmix“ beachten und den Ausbau intensiv betreiben,
- die Öffnungszeiten den wirtschaftlichen Gegebenheiten der Stadt anpassen und
- vernünftige Mietpreise bei den Geschäftslokalen realisieren.

Josef Ziniel ist Bürgermeister der Gemeinde Frauenkirchen. Herr Ziniel stellte mir das Buch “Chronik II 1982 – 2007” zur Verfügung [Frauenkirchen 2007].

Die Idee der Fußgeherzone entstand als Initiative des Stadtmarketings als Versuch, die Einkaufsstraße attraktiver zu machen und den Ortskern zu stärken. Die Fußgeherzone ist ein Teil des Stadtentwicklungskonzepts. Weiters wollte man einen Veranstaltungs- und Freizeitort schaffen.

Vor dem Umbau der Hauptstraße lag eine relativ ramponierte Straße vor, teilweise waren Schotterflächen als Ergebnis von Kanalarbeiten übriggeblieben. Das Hauptproblem lag darin, dass die Straße von der Bevölkerung, den Geschäftsleuten und ihren Angestellten verparkt wurde. Zu den Stoßzeiten war es sehr eng. Es kam zu kleinen Stauungen und die Kunden parkten aufgrund des Parkplatzmangels und den fehlenden Markierungen wo gerade Platz war.

Nach langen Diskussionen und einer Abstimmung der betroffenen Bürger (siehe Tab. 8.3), die positiv für eine Fußgeherzone ausfiel, kam es zu einem Dorferneuerungsprojekt. Dieses wurde mit Initiative des Landes gefördert und man band die Berufsgruppen und die Bevölkerung mit ein. Ein Dorferneuerungsbeirat, der das Projekt begleiten sollte, wurde geschaffen. Im Oktober 1988 wurde der Architekt DI Thell mit der Planung einer Fußgeherzone beauftragt.

	für FUZO	für Einbahnregelung
Bürger der Stadtgemeinde	70%	22%
Kunden von auswärts	68%	17%
Geschäftsinhaber	56,6%	38%

Tabelle 8.3: Abstimmung für Fußgeherzone oder Einbahnregelung in Frauenkirchen (siehe [Frauenkirchen 2007]

Die Vorbereitungen umfassten Gemeindeveranstaltungen, Projektpräsentationen, Besichtigungsfahrten in Städte und eine Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer. Da Frauenkirchen das Einkaufszentrum der Region war, fanden Untersuchungen des Einkaufsverhaltens im Seewinkel statt.

Bereits drei Jahre vor dem Umbau wurde eine neue Parkfläche in der Nähe der Hauptstraße geschaffen. Die durch Frauenkirchen führenden Straßen wurden den neuen Gegebenheiten angepasst, in einer Begleitstraße wurde eine Einbahnregelung eingeführt. Durch diese konnten zusätzlich Parkplätze geschaffen werden. Insgesamt gibt es laut Schätzung von Herrn Ziniel rund 200 Parkplätze in der näheren Umgebung der Fußgeherzone.

Direkte Widerstände durch die Bevölkerung gab es nicht, aber einzelne Anrainer hatten sich gegen das Projekt ausgesprochen. Bäume, die dem Umbau zum Opfer fielen, wurden wieder 1:1 ersetzt. Im Februar 1994 wurde die neue Hauptstraße eröffnet.

Die heutige Situation ist von schlechter Frequenz und vielen Leerständen vor allem in der Mitte der Zone geprägt. Viele der Familienbetriebe, die in der Fußgeherzone ihr Geschäftslokal haben, hatten bzw. haben keinen Nachfolger. Ein Billa und ein Konsum, die bei der Eröffnung in der Fußgeherzone als Frequenzbringer die Straße belebten sind heute geschlossen (Konsum) oder in den Gewerbepark abgesiedelt. Dieser am Ortsrand abseits eines Konzepts entstandene Gewerbepark ist eine große Konkurrenz. Mit diesen

von privaten Grundbesitzern geschaffenen zusammenhängenden Bauplätzen können die teuer vermieteten Standorte im Ortszentrum nicht konkurrieren. Die Gemeinde ist über jeden Betrieb froh, der sich auf ihrem Gebiet niederlässt. Glücklicher wäre man natürlich, wenn dies in der Hauptstraße der Fall wäre.

An eine Erweiterung der Fußgeherzone ist nicht angedacht, die Tendenz zum Rückbau liegt näher, jedoch fehlt dazu das nötige Geld, da der Bau der Fußgeherzone damals ATS 10 Mio. ausmachte.

Die Fußgeherzone wird auch zu Werbezwecken genützt. Z.B. in Verbindung als Veranstaltungsort ist dem Besucher klar, wohin er muss, wenn er "Frauenkirchen" und "Fußgeherzone" liest. In der Fußgeherzone finden jährlich rund 10 Veranstaltungen statt.

Da die Fußgeherzone ohnehin sehr schlecht besucht ist, sieht man davon ab, die Parkplätze in der Gemeinde zu bewirtschaften.

Herr Ziniel meinte, dass eine Fußgeherzone nicht unbedingt eine Geschäftsstraße sein müsse. Er kann sich die Straße auch als eine Kaffeemeile mit kleinen Shoppinganlagen und Möglichkeiten zum Relaxen und als beruhigte Kommunikationsanlage vorstellen. Diese Erwartungen sind verknüpft mit der Tatsache, dass kürzlich ca. 2km außerhalb der Gemeinde mit dem Bau einer neuen Therme begonnen wurde. Man hofft, auf die Belebung der Fußgeherzone durch Kurgäste, allerdings ist man mit der letztgültigen Entscheidung noch vorsichtig.

Folgende Tipps würde Herr Ziniel Gemeinden bei der Errichtung einer Fußgeherzone geben:

1. Schaffung vieler Parkplätze

2. Etablierung namhafter Frequenzbringer, da Kleinbetriebe nur mitlaufen können

8.1.3 Leoben

Leoben ist mit ca. 25.800 Einwohner (Volkszählung 2001[3]) die zweitgrößte Stadt der Steiermark. Diese Industriestadt im mittleren Murtal beherbergt mehrere große Unternehmen wie z.B. die voestalpine AG und die Brauerei Göss und kann damit ca. 15.100

[3]siehe www.statistik.at

Arbeitsplätze anbieten. Weiters hat die Montanuniversität ihren Sitz in Leoben.

Errichtungsjahre	83 – 85
Erweiterung	96 – 97
Einwohner	25.804
Arbeitsplätze	∼15.100
Länge [m]	956,8
Stellplätze	∼920

Tabelle 8.4: Steckbrief Leoben

Walter Krenn Das Interview über die Stadt Leoben führte ich mit Herrn Bmstr. Ing. Walter Krenn am 27. März 2008. Herr Krenn ist der Leiter der Abteilung "Straßen- und Brückenbau und Öffentliche Beleuchtung".

Das Motiv zur Gestaltung einer Fußgeherzone in der Altstadt Leobens war der Umstand, dass der Bereich sich als "reine" Blechlawine darstellte. In der Altstadt wurden mehrere Straßen und Gassen in diversen Abschnitten zu Fußgeherzonen umgestaltet. Wie ich mit Herrn Krenn nach dem Interview beim Durchforsten des Stadtarchivs feststellen konnte, waren ursprünglich 5 Abschnitte geplant gewesen. Herr Krenn erzählte mir während des Interviews, dass die Zone letztendlich in 3 Abschnitten zum jetzigen Ausmaß von $15.000m^2$ geführt wurde.

Der erste Verkehrsplan wurde im Jahre 1967 erstellt. Der in den Jahren 83 – 85 realisierte Umbau der Kirchgasse, des Kirchplatzes und der Timmersdorfergasse in eine Fußgeherzone dürfte darin noch nicht enthalten gewesen sein. Dieser erste Abschnitt war anscheinend als alleinstehendes Projekt geplant. Im nächsten kleineren Abschnitt kamen die Peter Tunner Straße und die Straußgasse hinzu. Der 3. Abschnitt umfasst den gesamten Hauptplatz, einen Teil der Homangasse und die Josef Graf Gasse. Dieser letzte in den Jahren 96 – 97 errichtete Abschnitt war bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2000 enthalten und somit Teil eines Konzepts, welches das gesamte Stadtgebiet betraf. 1990 wurde mit Vorerhebungen und Zählungen begonnen, um die Grundlagen zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes zu schaffen.

Ein Gutachten über die Waasenbrücke, Straußgasse und Krottendorfergasse ergab, dass vor dem Umbau rund 11.500 Kfz täglich in die Altstadtfuhren, wovon ca. 3.900 Kfz

Abbildung 8.5: Hauptplatz in Leoben

Durchgangsverkehr waren.

Vorbereitet wurde das Projekt durch das damalige Hochbauamt. Dabei wurden die Fassaden und der Platz aufgenommen, und es wurde ein Wettbewerb mit einer Jury durchgeführt. Ausgeschrieben war dabei die Planung und Gestaltung der Fußgeherzone Hauptplatz, der Architekt Boris Podrecca gewann den Wettbewerb.

Der Umbau des Hauptplatzes war nicht unumstritten. Im Vorfeld des Umbaus wurden mehrere Teillösungen diskutiert, in denen z. B. nur der halbe Hauptplatz umgebaut werden sollte oder in verschiedensten Weisen zumindest ein kleiner Querschnitt dem MIV[4] bleiben sollte. Die Politiker wären in diesem Punkt beinahe "umgefallen". Dem Architekten Podrecca gelang es, die Politiker und die Bevölkerung in mehreren hitzigen Diskussionen davon zu überzeugen, dass der Umbau des gesamten Hauptplatzes und nicht die Um-

[4]Motorisierter Individualverkehr

setzung einer halben Lösung für Leoben das beste Ergebnis wäre. Eine Bürgerbefragung brachte mit 132 zu 2 Stimmen ein positives Ergebnis für den Bau der Fußgeherzone. Die Bevölkerung war also dafür, die Kaufleute hatten aber Angst um die Parkplätze. Beworben wurde das Projekt über die Stadtzeitung.

Das vom Architekten vorgelegte Konzept wurde bis auf die Wahl des Bodenbelags zur Gänze realisiert. Von den $12.000m^2$ des Hauptplatzes wurden $4.000m^2$ mit Granit verlegt, $500m^2$ mit anderen Natursteinen und der Rest mit Betonsteinen.

Historisch gesehen führte die Bundesstraße B17, die Wien mit Kärnten verbindet, über die Josef Graf Gasse (damals noch die Kärntner Straße) durch das Zentrum der Stadt. Die Umlegung des Verkehrs der B17 erfolgte auf die erste Leobener Umfahrung bzw. im weiteren Ausbau auf die S6.

Der 1. Abschnitt der Fußgeherzone ist sehr gut angekommen. Die Geschäftswelt war auch vor dem Umbau intakt. Vor dem Umbau des Hauptplatzes waren in der Mitte des Platzes rund 80 Parkplätze vorhanden. Der Parkplatz wurde mit einer 3-spurigen Einbahnstraße umfahren, die Brunnen waren jeweils mit zwei Pappeln begrünt, entlang der Fassaden gab es breite Gehwege.

Der Hauptplatz findet heute großen Anklang. Es finden jedes Wochenende Veranstaltungen statt, die das Stadtmarketing organisiert. Aufgrund des großen Andranges musste die Anzahl der Veranstaltungen begrenzt werden. Zu Spitzenzeiten kommen renommierte Künstler wie Elton John, Eros Ramazzotti oder die Söhne Mannheims nach Leoben.

Um Veranstaltungen dieser Art durchführen zu können, wurde der Hauptplatz mit folgenden Einrichtungen ausgestattet:

- mobile Bühne
- 9 Masten sind mit einem Kollektorkanal für die Stromversorgung ausgestattet
- 4 Masten enthalten Auslässe mit 64 Ampere sowie Wasseranschlüsse (trotzdem wird bei großen Konzerten ein zusätzlicher Generator benötigt)
- Spiegelrasterbeleuchtung und Häuserbeleuchtung

Seit kurzem beherbergt die Leobener Fußgeherzone auch ein Einkaufszentrum. Durch das Zusammenfassen mehrerer Gebäude, darunter das renovierte Dominikanerkloster, un-

ter einer Stahl-Glaskonstruktion enstand das “Leoben City Shopping” (LCS). Dabei wurde der letzte über den Hauptplatz führende Straßenabschnitt zur Fußgeherzone umfunktioniert.

Unter dem Hauptplatz befindet sich eine Tiefgarage mit 150 Stellplätzen. Die Garage ist unterirdisch mit weiteren rund 150 Stellplätzen unter dem Kongreßhaus verbunden. Diese Lösung wurde gewählt, da man die Ab- und Auffahrt aus architektonischen Gründen nicht am Hauptplatz situieren wollte. Die Garage unter dem Hauptplatz ist mit einer öffentlichen Toiletteanlage ausgestattet. Mit dem LCS wurde eine zusätzliche Parkgarage mit 620 Stellplätzen geschaffen. Fast alle Parkplätze der Leobener Altstadt werden bewirtschaftet.

Weitere begleitende Maßnahmen, die im Zuge des Baus gesetzt wurden, waren die Erneuerung der Kanalisation und die Erneuerung der Hausanschlüsse durch die Gaswerke. Während des Umbaus wurden die Hausbesitzer mit ca. 10 – 20% gefördert, wenn die Fassade des Hauses bis zur Fertigstellung der Fußgeherzone renoviert wurde. Einen direkten ÖV-Anschluss gibt es nicht, die Haltestellen finden sich in den Seitengassen.

Zur Zeit gibt es keine Widerstände gegen die Fußgeherzone. Zu einer Erweiterung wird es nicht kommen, da die Zone in ihrem jetzigen Ausmaß als ausreichend betrachtet wird.

Das LCS findet man in der Stadt, da man in Leoben kein Einkaufszentrum auf “der grünen Wiesen” zulassen wollte. Im Wirtschaftspark Leoben West haben mehrere industrielle Unternehmen sowie ein Baumarkt ihren Sitz. Im Gewerbegebiet Ost gibt es mehrere Logistikunternehmen und Frächter.

Im Jahre 1965 wurde die erste Leobener Umfahrung errichtet. Diese war 3-spurig, sodass man in beiden Richtungen überholen konnte, was allerdings dazu führte, dass die Umfahrung sehr unfallträchtig war. 1987/88 wurde die Umfahrung beim Bau der S6 in diese eingegliedert.

Die folgenden Tipps würde Herr Krenn einer Gemeinde bei der Errichtung einer Fußgeherzone geben:

- Voraussetzung für den Erfolg ist, dass die Verkehrsumlegung funktioniert. Das muss man auch der Bevölkerung verständlich machen.

- Keine halben Lösungen realisieren, nicht halbseitig behübschen.

- Vorher radikal andenken, wo der Verkehr später fließt.

8.1.4 St. Veit an der Glan

St. Veit an der Glan ist eine Stadtgemeinde nördlich von Klagenfurt mit 13.813 Einwohnern[5]. Die Stadt lebt vom Tourismus und bietet im Wirtschaftsstandort "St. Veit – Süd" Platz für Unternehmen wie Fundermax, W3C – Wood Carinthian Competence Center und setzt einen Schwerpunkt auf Solartechnologie.

Errichtung	1974
Erweiterung	2007
Einwohner	13.813
Arbeitsplätze	6.685
Länge [m]	1900
Fläche [ha]	∼1,7
Stellplätze	∼1260

Tabelle 8.5: Steckbrief St. Veit an der Glan

Das Interview über die Fußgeherzone in St. Veit führte ich am 10. April 2004 mit einem Vertreter des Bauamtes, welcher zuständig für die Straßenpolizei der Stadtgemeinde ist.

Die St. Veiter Altstadt war bis Ende der 80er Jahre mit Wohnstraßen versehen, d.h. befahrbar. Dann folgte ein politischer Wechsel und man änderte den Bereich innerhalb der Stadt in eine Fußgeherzone um. Im Jahre 1992 kam es wieder zu einer Rückwidmung, wodurch nur ein Teilbereich der Altstadt, die Hauptstraße, als Fußgeherzone erhalten blieb. Der Rest der Straße innerhalb der Stadtmauern ist mit Fahrverboten ausgestattet worden, wodurch nur Anrainern, Geschäftsinhabern und Hotelgästen die Zufahrt gestattet wurde. Die Motive hinter dieser Rückwidmung waren rechtliche Gründe sowie der hohe bürokratische Aufwand, der durch die Ausstellung der Ausnahmegenehmigungen anfiel. Seit Dezember 2007 ist der Bereich innerhalb der Stadtmauern nun trotzdem wieder zu einer Fußgeherzone umgewidmet worden, da allseits der Wunsch nach einer globalen Fußgeherzone laut wurde. Die Anrainer erhielten für ihre Parkplätze Ausnahmegenehmigungen; die Lieferzeiten sind auf die Morgen- und Abendstunden begrenzt. Zum jetzigen Zeitpunkt[6]

[5] siehe www.stveit.carinthia.at
[6] Stand seit April 2004

Abbildung 8.6: Hauptplatz in St. Veit

gibt es etwa 70 – 80 Ausnahmegenehmigungen für die Zufahrt von Anrainern zu ihren Stellplätzen (auf privaten Grund).

Vorbereitet wurde die Fußgeherzone mit der juristischen Abteilung der Stadt. Umfragen über die Einführung der Fußgeherzone wurden nicht durchgeführt. Zeitungsberichten zufolge gab es eigentlich nur Befürworter. Die Bevölkerung wurde von der lokalen Presse über die Vor- und Nachteile der Fußgeherzone informiert, Anrainer und Geschäftsinhaber wurden gesondert informiert. Da es auch in der vorherigen Situation praktisch keinen Durchzugsverkehr gab, musste nicht auf einen zu verlagerndenden Verkehr geachtet werden.

Eine Erweiterung der Fußgeherzone ist nicht geplant. Der Bereich steht zur Zeit im Testbetrieb, die ersten Beschwerden haben sich bereits beruhigt. Nach etwa ein- bis zweijährigem Bestehen soll anhand der gesammelten Erfahrungen ein Resümee gezogen

werden, um, wenn notwendig, punktuelle Änderungen des Flächenausmaßes vorzunehmen. Einen der Gründe hierfür stellt z. B. die Lage der Feuerwehrstation dar, welche zum jetzigen Zeitpunkt in der Fußgeherzone liegt. Weiters gibt es bereits Gespräche zwischen der Kaufmannschaft und dem Bürgermeister, um spezifische Probleme zu lösen.

Über die Fußgeherzone werden die unterschiedlichsten Standpunkte vertreten. Das Hauptproblem liegt bei der Ladezeit; hier wird es wahrscheinlich noch zu einer Feinabstimmung kommen. Das kann die Verlegung oder Verlängerung der Ladezeit um eine Stunde sein. In einer der früheren Lösungen wurde die Ladezeit mit einer Ampel am Beginn der Fußgeherzone signalisiert.

Im Bereich der Fußgeherzone findet man rund 200 Gewerbetreibende. Im Vorjahr (Anm. 2007) gab es in der Altstadt 3 – 4 leere Geschäftslokale, momentan sind wieder alle Leerstände gefüllt. Bisher gab es keine Frequenzzählungen, und es sind auch keine Erhebungen geplant.

In nächster Umgebung der Altstadt gibt es 3 Parkhäuser mit insgesamt 650 Stellplätzen. Zum entferntesten Parkhaus legt man einen Fußweg von ca. 160m bis in die Fußgeherzone zurück. Weiters gibt es noch 600 bewirtschaftete Stellplätze und Dauerstellplätze.

In St. Veit gibt es eine Reihe an Veranstaltungen, die im folgenden aufgezählt werden. Für diese Veranstaltungen ist die Fußgeherzone auf dem Hauptplatz mit 3 Stromauslässen ausgestattet.

- Wöchentlich öffnet mittwochs und samstags ein Bauernmarkt.
- 1 mal monatlich hat man die Möglichkeit einen Flohmarkt zu besuchen.
- Zu Ostern, ein Mal im Sommer und ein Mal im Winter kann man Krämermärkte besuchen.
- 2 mal jährlich finden Einkaufsnächte, in denen bis 21:00 Uhr geöffnet ist, statt.
- Weiters gibt es noch zusätzlich ca. 10 diverse Veranstaltungen

Die Fußgeherzone steht unter dem Motto “Einkaufszentrum Innenstadt” und wird als solche beworben. Am Beginn der Fußgeherzone stehen jeweils eigens konzipierte Ein-

kaufswagen, die für die Befahrung des Altstadt-Pflaster geeignet sind, zur Verfügung (siehe Abb. 8.7). Die Klagenfurter Straße ist als überdachter Bereich ausgeführt und bietet dadurch auch die Möglichkeit des unbeeinträchtigten Besuches bei schlechten Witterungsverhältnissen (siehe Abb. 8.8).

Abbildung 8.7: Einkaufswagen des Einkaufszentrums St. Veit

Am Stadtrand liegt ein Einkaufszentrum mit einem Interspar und einem Fachmarktzentrum. Da keine weiteren Geschäftsflächen laut Flächenwidmungsplanung zur Verfügung stehen, ist die Erweiterung dieses Einkaufszentrums eher unwahrscheinlich.

Die folgenden Tipps würden die zuständigen Sachbearbeiter einer Gemeinde zur Errichtung einer Fußgeherzone geben:

- einen Verkehrsexperten beiziehen
- Betroffene befragen

8.1.5 Villach

Villach liegt im Westen des Klagenfurter Beckens und ist mit 57.497 Einwohnern[7] als zweitgrößte Stadt Kärntens ein wichtiger Wirtschaftsstandort und ein Schulzentrum. Mehrere große Unternehmen wie z.B. die Siemens AG und Infineon Technologies Austria AG haben in Villach ihren Platz gefunden. Seit einigen Jahren sind in Villach die FH Kärnten

[7] Volkszählung 2001

Abbildung 8.8: Witterungsgeschützter Bereich der St. Veiter Fußgeherzone

und das Forschungszentrum Carinthian Tech Research zuhause. Die Stadt bietet 32.133 Menschen Arbeitsplätze (siehe Arbeitsstättenzählung 2001).

Errichtungsjahre	1976
Erweiterung	87 – 88
Einwohner	57.497
Arbeitsplätze	32.133
Länge [m]	2.493
Stellplätze	∼8.900

Tabelle 8.6: Steckbrief Villach

Das Interview über die Fußgeherzone der Stadt Villach führte ich mit Vertretern der Abteilungen Stadt- und Verkehrsplanung und Tiefbau.

Die beiden Herren stellten mir die Verkehrsplanungskonzepte, Unterlagen zu den Stell-

plätzen sowie die Einsicht in alle die Fußgeherzone betreffenden Unterlagen zur Verfügung.

Abbildung 8.9: Blick auf den Villacher Hauptplatz vor und nach dem Umbau

Da durch die Errichtung der Süd- und der Tauernautobahn für Villach eine Eskalation des Straßenverkehrs erwartet wurde, hatte man sich dazu entschlossen, einen Generalverkehrsplan zur Bewältigung ausarbeiten zu lassen (siehe [Dorfwirth und Köstenberger 1970], Seite II). In diesem Verkehrskonzept war bereits die Errichtung einer Fußgeherzone Teil der Gesamtlösung. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Fußgeherzone als alleinstehendes Projekt nicht zur Lösung des Problems führt (siehe [Dorfwirth und Köstenberger 1970], Seite 91). Als Voraussetzung sollte die Westtangente und die Errichtung mehrerer Parkplätze realisiert werden, die eine Erweiterung der Fußgeherzone in der Altstadt ermöglichen. Folgende Straßen und Plätze wurden für den Umbau angedacht: der Hauptplatz, der Obere und Untere Kirchenplatz, der Hans-Gasser-Platz, die Ringmauergasse und die Lederergasse. Es wurde auch ein zweiter Bereich mit der Gerbergasse, Moritschstraße und die Ostseite des Hauptplatzes festgelegt. Ein dritter Bereich sollte südwestlich des Bahnhofsplatzes mit der Willroiderstraße, dem Bahnhofplatz, der Bahnhofstraße, der Draupromenade und dem Kassinsteig umgesetzt werden.

Im Generalverkehrsplan 1983 [Knoflacher 1983] sieht man an den Ergebnissen einer Umfrage (Seite 25), dass von der Mehrheit der Befragten eine Erweiterung der Fußgeherzone (Widmanngasse, Oberer und Unterer Kirchenplatz und angrenzende Gassen) gewünscht wird. Als nächste Ausbaustufe wurde der Hauptplatz und die Klagenfurter Straße zwischen der Bahnhofsstraße und der Brauhausgasse empfohlen. Die Errichtung der Fußgeherzone auf dem Hauptplatz war aber erst nach der Eröffnung der Westtangente

möglich, da hier eine Hauptverkehrsstraße (Nord-Süd-Achse) durch die Altstadt verlief, die umgelegt werden musste. Weiters sollten die anliegenden Wohnbereiche verkehrsberuhigt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass nur die flächenhafte Umsetzung dieser Maßnahmen in Kombination mit dem Bau von Parkgaragen sinnvoll ist.

Jahr	**Ausbaubereich**	**Fläche m²**
1976	Oberer und Unterer Kirchenplatz und Widmanngasse	5.660
1984	Rathausplatz	1.140
1987	Hans-Gasser-Platz	5.530
	Schanzgasse	150
1988	Hauptplatz	5.170
	Rathausgasse	250
	Seilergasse	300
	Karlgasse	380
1989	Kaiser-Josef-Platz	1.800
	Ankershofengasse	500
	Dietrichsteingasse	410
	Leiningengasse West	210
1990	Paracelsusgasse	640
	Leitegasse Ost (Paracelsusgasse – Widmanngasse)	570
1991	Widmanngasse (Draulände – Leitegasse)	1.310
	Bambergergasse	360
1993	Lederergasse	1.880
	Widmanngasse (Leitegasse – Drauparkstraße)	650
	Leitegasse West	650
	Kunigundengasse	150
	Drauparkstraße	300
1995	Standesamtsplatz	1.260
1996	Nikolaiplatz	1.750
1999	Neugestaltung Rathausplatz	
2002	Neugestaltung Widmanngasse (Cafe Rainer – Hans-Gasser-Platz)	
2004	Neugestaltung Unterer Kirchenplatz	
	Neugestaltung Weißbriachgasse	
	Neugestaltung Kaiser-Heinrich-Gasse	
2005	Neugestaltung Oberer Kirchenplatz	
	Neugestaltung Senushof	
		31.020

Tabelle 8.7: Ausbau der Fußgeherzone in Villach

In Tabelle 8.7 ist der erfolgte Ausbau der Fußgeherzone chronologisch aufgelistet. Widerstände gab es vor allem beim Umbau des Hans-Gasser-Platzes, dessen Mitte ein

Rondeau von O. Schober für den Autobahnhof bildete. Der Widerstand betraf weniger die Errichtung der Fußgeherzone und die Verlegung des Autobahnhofs, sondern den Abriss des sanierungsbedürftigen Gebäudes. Die Politik verpflichtete sich damals, das Rondeau ordnungsgemäß abzubauen und zu späterer Zeit an einem geeigneten Platz zu rekonstruieren. Heute trifft man Schobers Bauwerk in Bad Bleiberg an.

Die Skepsis die Fußgeherzone betreffend war zum Teil sehr groß, ihre Errichtung ist aber trotzdem beschlossen und umgesetzt worden. Zum heutigen Zeitpunkt ist keine Erweiterung der Fußgeherzone geplant.

In Villach trifft man insgesamt ca. 9.900 Stellplätze an, wovon ∼4.500 private Stellplätze und 4.400 öffentliche Stellplätze sind. In der Altstadt selbst gibt es 1.760 Stellplätze in Parkhäusern.

Um mit dem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen zu können, gibt es direkt im Anschluss an die Fußgeherzonen Haltestellen.

In der Fußgeherzone finden laufend Veranstaltungen statt. Die folgende Aufzählung ist eine Liste der derzeitigen Großveranstaltungen:

- Kirchtag
- Fasching
- Keramikmarkt
- Laurenziusmarkt
- Jacobimarkt
- Kirchenmarkt
- Go-Kart-Rennen
- Autoshow
- Old-Timer Treffen
- Osterfest
- Eislaufplatz (3 Monate)

- Christkindlmarkt

Für die Veranstaltungen werden Stromauslässe, Wasser- und Abwasseranschlüsse auf den zentralen Plätzen bereitgestellt.

Seit dem Vorjahr wird in der Stadt der CityBonus angeboten. Das ist eine Wertkarte in Form eines Schlüsselanhängers, die bei jedem Einkauf in ausgewählten Geschäften mit Punkten aufgeladen wird. Diese kann der Kunde in der Kurzparkzone, in Einkaufsgutscheinen oder bei Linienbussen einlösen. Das Stadtmarketing Villach hat ein speziell auf die Innenstadt abgestimmtes Programm, das die Altstadt bewusst fördern soll.

In Villach gibt es 3 Einkaufszentren, wovon das Größte $24.000m^2$ Verkaufsfläche umfasst. Limitiert werden die Einkaufszentren zur Zeit über die Kontingente an Verkaufsflächen EKZ 1 + 2, die zur Zeit ausgeschöpft sind. Das neueste Einkaufszentrum ist ca. 1 Jahr alt und löste seinen Vorgänger, der ca 25 – 30 Jahre an diesem Standort war ab. Die Eröffnung war deutlich in der Stadt zu spüren. Manche Betriebe sind aus der Fußgeherzone in das Einkaufszentrum abgewandert.

Aus fachlicher Sicht können folgende Tipps für die Einführung einer Fußgeherzone in einer Gemeinde gegeben werden:

- Niemals ohne Bürgerbeteiligung arbeiten, und diese auch zur Meinungsbildung nutzen.
- Grundlagen erheben:
  - nicht nur Verkehrströme, sondern auch Verkaufsflächen
- Raumplaner einbinden
- die Plätze und Straßen in Wettbewerben vergeben
- Alternativen zur Fußgeherzone vergleichen → erst dann vorschlagen

8.2 Verkehrsplaner

Im Zuge der Arbeit wurde nach Planern recherchiert, welche bereits Erfahrungen mit der Errichtung von Fußgeherzonen haben. Dabei wurde bei einigen Verkehrsplanern und

Architekten nach Kontaktpersonen zur Durchführung der Interviews gefragt. Die meisten Anfragen blieben leider unbeanwortet. Eines der Büros sagte aufgrund mangelnder Erfahrung auf diesem Gebiet ab.

8.2.1 Gerhard Etlinger

Herr Etlinger ist technischer Mitarbeiter am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV) und hat eine Reihe an Fußgeherzonen bei ihrer Umsetzung begleitet. Das Interview mit Herrn Etlinger wurde am 18. März 2008 geführt.

Fußgeherzonen werden von den Gemeinden nicht direkt beauftragt. Meistens treten Gemeinden oder Bürgerinitiativen mit dem IVV in Verbindung, wenn es darum geht Verkehrsprobleme zu lösen oder wenn zum Beispiel das Land eine Umfahrung gegen den Willen einer Gemeinde oder einer Bürgerinitiative errichten will. Diese beauftragen das Institut mit der Erstellung eines generellen Verkehrskonzeptes. Da das Institut und Herr Prof. Knoflacher dafür bekannt sind die Verkehrsprobleme mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu lösen, kommt es hier bereits zu einer Vorselektion.

Für die Durchführung des Auftrages ist es wichtig von der Gemeinde formulierte quantitative Ziele zu bekommen. Sind diese nicht vorhanden, müssen sie gemeinsam mit der Gemeinde erarbeitet werden. Das kann zum Beispiel mit Hilfe eines Fragebogens geschehen.

Im Allgemeinen wird nur ein Konzept und keine Varianten angeboten, da sonst die Gefahr besteht, dass sich die Gemeinde aus den verschiedenen Varianten jeweils Teile herausnimmt. Die formulierten Ziele können nur erreicht werden, wenn ein an die Ziele angepasstes generelles Konzept umgesetzt wird.

Zur Erstellung des Konzeptes ist es notwendig umfangreiche Erhebungen durchzuführen. Diese sollten so genau wie möglich sein und umfassen:

- Haushaltsbefragungen
  - Mobilitätsbefragung: Wege sind oft sehr kurz, z.B. sehr viele Autowege sind kürzer als 1km und sind somit durch Fuß- oder Radwege ersetzbar
  - Wegebögen

- Kundenbefragungen
  - Was wird wie oft gekauft?
  - Wo wird gekauft?
  - Welches Verkehrsmittel wird benutzt?
  - Wo wird geparkt?
- Parkdauer: Ermittlung mit Hilfe einer Kennzeichenerhebung
- Auslastung der Stellplätze
- Verkehrszählungen
- Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaftstreibenden
- Geschwindigkeitsmessungen

Die Wirtschaft sollte von vornherein miteingebunden sein, damit man früh genug erkennen kann, wo Probleme auftreten können. Wichtig für die Umsetzung des Konzeptes ist von Beginn an sehr bürgernahe, in Form von mindestens 2 – 3 Bürgerversammlungen, zu arbeiten. Diese sollten zu folgenden Zeitpunkten stattfinden:

- vor der Befragung,
- bei fertiger Analyse und
- bei der Vorstellung des Konzeptes.

Wenn alle erforderlichen Daten erhoben sind, werden Maßnahmen erarbeitet. Diese sind so zu setzen, dass die formulierten Ziele erreicht werden. Erst jetzt wird überlegt, ob sich eine Fußgeherzone günstig im Konzept erweist. Ist das der Fall wird sie mit allen anderen Maßnahmen innerhalb der Gemeindeverwaltung vorgeschlagen. Danach werden die Maßnahmen in der Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt. Hier gibt es Befürworter und Gegner. Die Gegner lassen sich in Anrainer, Autofahrer, Zweifler und Wirtschaftstreibende unterteilen. Die Anrainer sind meist mit Zufahrtsgenehmigungen zufriedenzustellen. Die Argumente der Zweifler und Wirtschaftstreibenden sind mit einer soliden Datenbasis

zu widerlegen. Die Gruppe der grundsätzlichen Autofahrer kann man auch mit der besten Datenbasis nicht überzeugen. Das ist, wenn man alle anderen gewonnen hat, auch nicht mehr notwendig. Die Diskussion kann, wenn die Argumente ausgehen, schnell sehr emotional und ideologisch werden. Gegen die Einführung einer Kurzparkzone wird oft argumentiert, dass das die Kunden vom Einkaufen abhält. Die Erhebungen ergeben meistens, dass der Kunde nur etwa 30 – 40 Minuten für seine Einkäufe benötigt. Die Dauerparker sind für die Wirtschaft eher uninteressant.

Erkennt man die Funktion der Gemeinde im Raum, d.h. weiß man durch die Verkehrserhebung, ob die Gemeinde hauptsächlich von Quell- und Zielverkehr oder vom Durchzugsverkehr belastet ist, kann man die Maßnahmen besser setzen und argumentieren. In einer Gemeinde mit Quell- und Zielfunktion kann man ohne größere Probleme auch Hauptverkehrswege kappen und diese in Fußgeherzonen umbauen ohne größere Verbindungen schaffen zu müssen. Auch beim Bau von kleineren Umfahrungen macht es Sinn die alte Hauptverkehrsstraße zu kappen, da sonst der neue Querschnitt im System sowohl die alte Straße im Ortsgebiet als auch die neue Umfahrung umfasst.

Hat die Politik ein starkes Rückgrat, dann ist die Umsetzung einer Fußgeherzone sehr sicher. Wichtig für eine Fußgeherzone sind ein guter Branchenmix und Frequenzbringer. Frequenzbringer sind zum Beispiel Lebensmittelgeschäfte, Drogerien, Ärzte, Apotheken, Gastronomien, Banken und die Post.

Bei der Planung muss man dafür sorgen, dass eine gute Erreichbarkeit der Geschäfte gegeben ist. Hier ist zu beachten, dass zu den Stellplätzen nur kurze Distanzen zurückzulegen sind, da man sonst gegen Einkaufszentren keine Chance hat. Die Anbindung der öffentlichen Verkehrsmittel, der Radfahrer und Fußgeher ist genauso wichtig. Die entsprechende Infrastruktur ist bereitzustellen und an des übergeordnete Netz anzuschließen. Flankierende Maßnahmen, wie zum Beispiel Überdeckungen auf den Zugangswegen, gehören auch zur Erreichbarkeit.

Grenzen für das Konzept ergibt die Topographie. Bei großen Niveauunterschieden wird man auf den Radfahrer eher verzichten müssen, da diese Form der Fortbewegung sehr steigungsempfindlich ist.

8.2.2 Hermann Knoflacher

Seit 1975 ist o. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher Ordinarius des Institutes für Verkehrsplanung an der TU Wien. In Österreich und den umliegenden Ländern hat er eine Vielzahl an verkehrstechnischen Konzepten zur Lösung von Verkehrsproblemen vorgeschlagen und viele davon realisiert. Herr Knoflacher ist vor allem für die Lösung von Verkehrsproblemen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, darunter fällt eine Reihe an Fußgeherzonen, bekannt geworden. Das Interview mit Herrn Knoflacher wurde am 19. Mai 2008 geführt.

Im Allgemeinen wird von den Gemeinden keine Fußgeherzone gewollt, diese sind "nur" an der Lösung ihrer Verkehrsprobleme interessiert. Aus den Ergebnissen der Untersuchungen, welche notwendig sind, um die Ursachen der vorhandenen Probleme festzustellen, ergibt es sich für die Gemeinde vorteilhaft, eine Fußgeherzone zu errichten. Da historische Stadtgebiete immer schon Fußgeherzonen waren, führt eine Wiedererrichtung in diesem Bereich automatisch wieder zur Revitalisierung der betroffenen Stadt.

Die Lösungsansätze müssen immer auf die Randbedingungen des jeweiligen Patienten angepasst werden. Deshalb ist z. B. Wien mit einem hervorragend ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem anders zu behandeln, als Eisenstadt, eine Gemeinde, welche sehr stark vom motorisierten Individualverkehr abhängig ist. Die vorangegangenen Untersuchungen zeigen, wovon die Geschäfte im Bereich der späteren Fußgeherzone abhängig sind. Diese Punkte sind bei der Planung zu beachten, um diesen keinen Schaden zuzufügen.

Je nach Gemeinde und politischer Konstellation ist es notwendig sich Gedanken darüber zu machen, wie man die Fußgeherzone einführt. Einer Gemeinde kann entweder taktisch, oder über einen offenen demokratischen Prozess zu ihrer Fußgeherzone verholfen werden. Unter einer taktischen Einführung wird verstanden, dass das gesamte Projekt vorbereitet wird und man abwartet, bis die Gunst der Stunde genützt werden kann. In der Vergangenheit erwiesen sich folgende Momente günstig: in Eisenstadt wurde die Ablöse des Kammerpräsidenten abgewartet, da dieser eine solche Lösung nicht zulies. Der Folgende, war zwar von der Lösung auch nicht überzeugt, duldete diese jedoch. In Innsbruck z. B. waren die Pläne ebenfalls schon des längeren fertig und warteten auf die Umsetzung. Der entscheidende Moment war in diesem Fall gekommen, als bekannt wurde, dass die

Olympiade in Innsbruck stattfinden sollte, und die Stadt eine Lösung für dieses Ereignis brauchte. Außerdem können baulich notwendige Maßnahmen zu diesem Zweck verwendet werden. Müssen zum Beispiel in einem Straßenabschnitt Leitungen erneuert werden, ist es notwendig diesen für den Verkehr zu sperren. Diese Situation kann man ausnützen, und dahingehend argumentieren, dass in diesem Abschnitt ebenso eine Fußgeherzone möglich wäre, da man sie nicht für den MIV benötigt. Da in der Regel der Belag in einer Fußgeherzone sehr teuer ist, werden bei der baulichen Umsetzung des Bereiches auch die Leitungen im Untergrund mitsaniert.

In manchen Städten glauben oftmals vereinzelte Personen, Nutznießer der aktuellen Lage zu sein. Deshalb sprechen sich diese, in dem Glauben, dass die angestrebte Lösung bei ihnen zu Verlusten führen kann, gegen die Fußgeherzone aus, ohne die Zusammenhänge zu verstehen. Anstatt Anstrebungen zu unternehmen, die innerörtliche Qualität einer Stadt nachhaltig zu verbessern, wird um ein paar Parkplätze gestritten. In Japan hingegen werden z. B. Outlet-Center errichtet, welche kitschige Nachbauten europäischer Städte darstellen, da dies für die Kundschaft sehr ansprechend wirkt. Der größte Widerstand gegen die Errichtung von Fußgeherzonen geht immer von der Kaufmannschaft aus. Herr Knoflacher kann dies gut verstehen, da die Menschen immer Angst vor Veränderungen haben. Um ihnen diese Ängste nehmen zu können, ist es notwendig, die Grundlagen zu erheben und die Kaufmannschaft anhand von diesen zu überzeugen. Diese umfassen die Erhebung der Kaufkraft, der Mobilitätsverhältnisse, des Lieferverkehrs, etc. Weiters müssen Erhebungen für die notwendigen Begleitmaßnahmen durchgeführt werden, dies umfasst den Parkplatzbedarf und das Wissen über die benötigten Installationen. Dazu bedarf es einer Ermittlung der Aktivitäten, welche später in der Fußgeherzone stattfinden sollen, da die entsprechenden Leitungen bereits beim Bau vorgesehen werden müssen.

Die Vitaltät der umgebauten Straße muss in jedem Fall aufrecht erhalten bleiben. Wenn keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Erreichung der Fußgeherzone vorhanden sind, müssen Parkplätze am Rand des Bereiches vorgesehen werden. In der Grazer Herrengasse wurde die Straßenbahn in der Fußgeherzone belassen. Diese Lösung wurde Mitte der 70er Jahre eingeführt und birgt keine Konfliktpotentiale. Die Straßenbahn fährt nur langsam durch die Herrengasse und die Fußgeher nutzen den Fahrweg hauptsächlich zum Queren.

Auf keinen Fall sollte man Radtrassen durch eine Fußgeherzone legen, da das Konfliktpotential zu hoch ist. In Fußgeherzonen, welche nicht stark frequentiert sind, kann das Radfahren erlaubt werden. Die Radfahrer passen sich, je nach Verkehrsstärke der Fußgeher, an deren Geschwindigkeit an und steigen bei zu dichtem Aufkommen ab. In Eisenstadt wurde der Busbahnhof am ursprünglichen Ort belassen, da dieser auf einer Parallelstraße zur Fußgeherzone liegt, und damit zur Belebung dieser beiträgt.

Ohne Gesamtkonzept ist es nicht möglich eine Fußgeherzone zu realisieren. Das Rundherum muss vorbereitet werden und muss hinzupassen. In Eisenstadt dauerte der Vorgang ca. 15 Jahre. Allerdings kann dies, wie am Bespiel der Gemeinde Schlanders in Südtirol zu sehen ist, auch wesentlich schneller gehen. Das Verkehrskonzept für Schlanders war im Sommer 1992 fertiggestellt worden. Damals hieß es, dass man in den nächsten zehn Jahren soweit wäre, eine Fußgeherzone umzusetzen. Im Februar des darauffolgenden Jahres wurde allerdings bereits der Gemeinderatsbeschluss gefasst und so konnte die Fußgeherzone innerhalb eines halben Jahres, im Juni, provisorisch eröffnet werden. Das ist allerdings den dortigen Politikern zu verdanken, welche mit der Bevölkerung in den Wirtshäusern diskutierten und sie auf diesem Wege überzeugen konnten.

Sämtliche Fußgeherzonen, die Herr Knoflacher geplant und zu deren Umsetzung er verholfen hat, weisen Umsatzzuwächse auf. Es kann zwar immer wieder eintreten, das Geschäftsinhaber in Pension gehen, deren Geschäftslokale werden aber wieder von anderen Personen weiter verwendet.

Eine obere Grenze der Größe der Fußgeherzone gibt es nicht, wie man in der Inneren Stadt in Wien sieht, sind auch große Bereiche kein Problem. Ursprünglich war geplant gewesen, den gesamten ersten Bezirk in eine Fußgeherzone zu verwandeln. Die notwendige Erschließung durch den öffentlichen Verkehr ist in Wien jedenfalls gegeben. Bei einer gut gestalteten Fußgeherzone sind weit aus größere Wegelängen der Fußgeher zu erwarten, als sie bei der Akzeptanz der Wege zu den Haltestellen vorliegt (siehe Abb. 9.2). Bei dem Vergleich von Eisenstadt mit Wien, müsste Wien seine Fußgeherzonen auf eine Länge von ca. 120km ausbauen, um ähnliche Verhältnisse zu schaffen.

Veranstaltungen können dazu verwendet werden, um anfangs Menschen in die Fußgeherzone zu ziehen. Zwangsläufig ermöglichen diese Bereiche neue Möglichkeiten, die von

den Gemeinden auch genützt werden sollten.

Bei Shoppingzentren, die an oder in der Fußgeherzone liegen, ist Vorsicht geboten. Es ist darauf zu achten, dass die Betreiber solcher Anlagen nach den selben Regeln, wie alle anderen Wirtschaftstreibenden in der Fußgeherzone, spielen. Zum Problem werden diese Anlagen, wenn sie die Vorteile, welche die Gesellschaft geschaffen hat, wie ein Parasit ausnützen, und die Kaufkraft aus der Fußgeherzone absaugen. Dies ist der Fall, wenn sie im Gebäude eigene Parkplätze haben. Nachdem sie den selben Spielregeln, wie alle anderen auch, zu folgen haben, müssen deren Parkplätze an denselben Orten untergebracht werden, wie jene der anderen Unternehmer. Wenn es notwendig ist den Parkplatz zu erweitern, so sind diese Kosten vom Shoppingzentrum zu tragen. Shoppingzentren, die den gleichen Verpflichtungen nachkommen, wie auch andere Unternehmer, und als Frequenzbringer dienen, sind positiv zu betrachten.

Für Shoppingzentren, welche am Ortsrand situiert sind, gilt das Gleiche. Da sie sich so positionieren, dass sie die Vorteile der Gesellschaft, welche enorme Vorleistungen in Form von Autobahnen und anderen Zubringer erbracht hat, ausnützen, führt dies zu Wettbewerbsverzerrungen und zu einer üblen Verfälschung des Marktes. Sie haben dieselben Verpflichtungen, wie alle anderen Unternehmen zu bringen, und müssten deshalb Parkgebühren einheben und diese an die Kommune, welche die Vorleistungen erbracht hat, weiterreichen. Um das zu realisieren, besteht allerdings die Notwendigkeit der Änderung von Landesgesetzen.

8.2.3 Thomas Macoun

Ao. Univ. Prof. DI Dr. techn. Thomas Macoun ist Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien. Durch einen Beitrag in den Oberösterreichischen Nachrichten über Gmunden wurde man in Bad Ischl auf Herrn Macoun aufmerksam und nahm mit ihm Kontakt auf. Für die Gemeinde Bad Ischl entwickelte Herr Macoun ein Verkehrskonzept, das eine Fußgeherzone beinhaltet. Aufgrund der politischen Umstände ist das Projekt nach einem einstimmigen Beschluss für die Umsetzung zur Zeit zum Stillstand gekommen. Das Interview mit Herrn Macoun wurde am 29. April 2008 geführt.

Das Motiv für eine Fußgeherzone ist zumeist eine Ruhezone für die Bevölkerung zu

schaffen, ohne die in Städten üblichen hohen Umweltbelastungen in den zentralen Bereichen. Die Geschäftswelt ist in vielen Fällen gegen ein solches Projekt. Es gibt kaum die Möglichkeit zu sagen, man nimmt einen Teil der Straße heraus und gestaltet daraus eine Fußgeherzone. Eine Fußgeherzone muß immer in eine größere Lösung, in ein Gesamtkonzept, eingebettet werden. Wenn möglich sollte eine win-win-Situation für den öffentlichen Verkehr und die Fußgeherzone hergestellt werden.

Ohne den Bürgermeister an seiner Seite zu haben, hat man keine Chance ein Konzept umzusetzen. Das liegt einerseits daran, da die Befugnisse des Bürgermeisters sehr groß sind und er die regierenden Parteien im Hintergrund hat. Andererseits ist der Bürgermeister auch derjenige, der seine Bürger am besten kennt. Wird der Druck durch die Bevölkerung, Autofahrerclubs, etc. oder gegnerischen Parteien zu groß, springen auch die Bürgermeister wieder ab.

Grundsätzlich sind von vornherein die groben Vorgaben mit der Gemeinde abzuklären, erst dann ist es sinnvoll ein Konzept zu erstellen. In die einzelnen Parteien und Lobbies muss man sehr viel Zeit investieren um die bestehenden Ängste abbauen zu können. Ist man ortskundig ist das sehr von Vorteil, hat man sogar einen persönlichen Bezug zur Gemeinde, wird man von Beginn an anders behandelt. Es erleichtert den Vorgang und baut Vorurteile ab. Bei allen Veranstaltungen ist es wichtig einen persönlichen "Draht" zu den Menschen aufzubauen um, wie auch schon oben erwähnt, die Ängste der Betroffenen abzubauen. Vor allem den "Schreiern" im Publikum muss man viel Zeit widmen. Dabei muss das Ziel nicht unbedingt sein, dass sie plötzlich für das Projekt sind, es reicht wenn man sie dazu bringt sich ruhig zu verhalten und keinen Unmut in den Saal zu bringen.

Die Entscheidungsträger sind nicht nur zu überzeugen, man muss sie vorbereiten und ihnen auch die Argumente mit denen sie der Öffentlichkeit gegenüber treten mitgeben. Die letzte Entscheidung fällt meistens aus dem Bauch heraus. Selbst wenn 2/3 der Menschen für eine Lösung ist, gibt es noch immer ein weiteres Drittel, das von den gegnerischen Parteien genutzt wird eine Stimmung gegen das Projekt aufzubauen. Die Befragung kann über die Parteien ablaufen, die sich in der Gemeinde umhören. Die Entscheidungsfindung wird im Verkehrsausschuss oder im Gemeinderat getroffen. Abgestimmt wird nur dann darüber, wenn die Politiker glauben, dass sie eine Mehrheit hinter sich haben.

Normalerweise gibt es immer mehrere Varianten, die z.B. die Fahrtrichtungen der Einbahnen oder die Zugangsmöglichkeiten zu den Parkhäusern (z.B. unter dem Hauptplatz) betreffen.

Die Parkraumerhebung und die Parkraumbilanz sind das Um und Auf. Viele Stellplätze werden von den Geschäftsleuten und ihrem Personal selbst genutzt. Man verstellt dadurch für seine Kunden die Stellplätze, während andere Plätze ca. 5 mal im selben Zeitraum umgesetzt werden.

Ein Argument gegen eine Fußgeherzone sind fast immer die abnehmende Attraktivität bei langen Zugangswegen. Um dem gegenüber zu treten hat es sich bewährt ein Einkaufszentrum mit der Fußgeherzone zu vergleichen. Die flächenmäßige Größe des IKEA in der SCS[8] übertrifft einige Altstädte. Legt man ein solches Einkaufszentrum über eine Altstadt um die Größen direkt vergleichen zu können, bringt dies einige Menschen zum Staunen. Die bei einem Einkauf zurückgelegten Weglängen sind enorm. Attraktiv sind diese großen Distanzen dennoch, da ein Einkaufszentrum heute das bieten kann, was in den Städten fehlt:

- einen Witterungsschutz,
- keine Autos,
- Kommunikationsräume und
- man kann die Kinder laufen lassen, ohne sich sorgen zu müssen.

Eine Fußgeherzone hängt nicht so sehr von der Größe, sondern mehr von der Geschäftsstruktur ab. Für den Kunden ist es wichtig, dass er alle seine Wege in der Stadt erledigen kann.

Es sollte entweder ein Mediationsverfahren stattfinden oder man bedient sich der Medien zur Informationsweitergabe. Die Medien sind aber auch mit Vorsicht zu genießen. Bei den Präsentationen ist vorallem auf die Wortwahl zu achten. Jedes falsche Wort wird von den Medien gerne groß aufgemacht.

[8] Shopping City Süd, Vösendorf

Eine gewisse Distanz zum Projekt ist wichtig, damit dem Planer keine Eigeninteressen nachgesagt werden können, welche in Diskussionen Probleme bereiten können.

In Bad Ischl liegt folgende Situation vor: der Kern der Stadt wird in einer Art Kreisverkehr umfahren. Sperrt man eine der beiden Einbahnstraßen, die diesen Kreisverkehr ermöglichen, ist in der gesperrten Richtung nur noch ein großräumiges Ausweichen über die Umfahrungsstraße möglich. In Bad Ischl lag bereits eine Reihe an sektoralen Planungen vor, die z.B. die Radwege oder den ruhenden Verkehr betreffen. In der aktuellen Verkehrskonzeption wurden die bestehenden Planungen zusammengefasst und die Verkehrswirksamkeit der einzelnen Maßnahmen beurteilt. Die Bewertung erfolgte anhand einer Nutzwertanalyse und an der Errechnung von Verkehrswerten. In einem zweiten Schritt war dann die Aufgabe eine verkehrliche Lösung mit einer Fußgeherzone zu finden und herauszufinden welche Investitionen die kostengünstigsten mit der größten Wirkung sind. Dabei waren natürlich alle Verkehrsmodi (Fußgeher, Radfahrer, ÖV, usw.) zu berücksichtigen.

Das vorgeschlagene Konzept zwingt durch die Sperre der Durchfahrt in einer Richtung auf die Umfahrung auszuweichen. Der öffentliche Verkehr wird nicht durch die Fußgeherzone geführt, kann aber wie auch der Radverkehr eine lokale Umgehung (Stifterkai) nutzen. Es wurden 4 Varianten angeboten, die vorallem den öffentlichen Verkehr betrafen.

Eine der Basen der Umsetzung war eine eigene Haushaltsbefragung. In Bad Ischl wurde vor dem Verkehrsausschuss ca. alle eineinhalb Monate eine Präsentation und Besprechungen der Zwischenergebnisse und des Planungsfortschrittes abgehalten. Bürgerversammlungen gab es insgesamt 4, eine davon war von der Wirtschaftskammer organisiert worden.

Der politische Hintergrund für die heute noch nicht umgesetzte Konzeption ist, dass die im Verkehrsausschuss von allen Parteien befürwortete Lösung nach Ende des Ausschusses von einigen Parteien den Medien gegenüber mit anderen Meinungen, wie z.B. der Zweiteilung der Stadt, vertreten wurde. Der neue Bürgermeister selbst vertritt das Verkehrskonzept als nicht unmittelbare Lösung, aber es sei die Umsetzung des Konzeptes als Lösung der Zukunft angestrebt.

Kapitel 9

Best Practice

In diesem Kapitel wird das auf Basis der Tiefeninterviews erstellte Best Practice erläutert. In Tabelle 9.1 ist eine Zusammenfassung der Tiefeninterviews dargestellt.

Aufgrund dessen, da die Gemeinden in ihrer Größe und der Struktur ihrer Organisation sehr unterschiedlich sind, arbeiten die Interviewpartner in verschiedenen Abteilungen. Vor allem bei den Fußgeherzonen, die schon in den 70er Jahren errichtet wurden, war es schwierig Interviewpartner zu finden. Zum einen waren die Aufgabenbereiche früher von einer Person abgedeckt, die heute bereits in Pension ist, zum anderen waren es früher andere Abteilungen, die diese Kompetenzen damals abdeckten. Jeder Interviewpartner hatte einen eigenen Aufgabenschwerpunkt. Durch die Aufteilung der Aufgaben war es schwieriger die Daten vollständig zu ermitteln, so dass die oben genannten Fragen mehr einen "roter Faden" darstellten, der durch das Gespräch führte.

Diese Erfahrungen und die Entstehung der Fußgeherzonen in den Gemeinden sowie das Wissen, das die Verkehrsplaner weitergaben, sind zu einem idealen Prozess zusammengesetzt worden. Dieser soll zur Errichtung einer "lebendigen" Fußgeherzone führen, die als Lebensraum und Handelszone für den Menschen dient.

9.1 "Der ideale Prozess"

Im folgenden werden die einzelnen Punkte dieses idealen Prozesses, welchen die Abbildung 9.1 darstellt, erklärt.

	Eisenstadt	Frauenkirchen	Leoben	St. Veit/Glan	Villach
Einwohner 2001	11.334	2.850	25.804	13.813	57.497
Länge Fuzo [m]	1.145	189	957	1.974	2.493
Arbeitsplätze	13.581	1.339	15.114	6.885	32.133
Motiv	Verkehrs-chaos	Verkehrschaos, Straße rampo-niert, initiiert durch Kauf-mannschaft	Verkehrs-chaos	n.b.	Verkehrs-chaos
Errichtung	1992	1993	1983 – 85	1974	1976
Erweiterung	1993		96 – 97	2007	87 – 88
Stellplätze	2.300	200	920	1.260	8.900
Konzept	ja	ja	ja	ja	ja
Veranstaltungen	>50	<20	>50	>50	>50
Infrastruktur für Veranstal-tungen	ja	nein	ja	ja	ja
Einkaufszentrum	ja	nein	in Fuzo	ja	ja
Gewerbepark	ja	ja	ja	ja	ja

Tabelle 9.1: Zusammenfassung der Tiefeninterviews

Verkehrschaos am Hauptplatz: In fast allen Gemeinden herrscht ein chaotischer Zustand, der meistens am Hauptplatz oder auf der Hauptstraße anzutreffen ist. Diese Bereiche waren früher die Hauptverkehrsachsen und hatten einen beträchtlichen Teil an Durchzugsverkehr aufzuweisen (siehe z.B. Leoben). Ein weiteres Problem vor dem die Verantwortlichen stehen, stellt der akute Parkplatzmangel bzw. das vorhandene Chaos mit den parkenden Fahrzeugen dar.

Gemeinde/Vereine/Öffentlichkeit für Lösung der Probleme: Je nachdem in welcher Institution das Problem zuerst erkannt wird, wird mit der Suche nach Lösungen des Problems begonnen. In einigen Gemeinden ist es die Gemeinde selbst, in anderen führt auch die Kaufmannschaft z.B. in Form des Stadtmarketings zum Anstoss.

Zielformulierung: Hat die Gemeinde das Problem erkannt, muss man sich klar werden, wie der zukünftige Zustand der Gemeinde das Leben der Menschen beeinflussen soll. Hierzu ist es notwendig einen Zielkatalog gemäß der Definition von Seite 11 zu formulieren. Die Formulierung der Ziele kann bereits unter Einbeziehung eines Planers erfolgen. Neben den Zielen werden auch Indikatoren ausgewählt, anhand

derer man den Zustand der Fußgeherzone in kurzen Intervallen feststellen kann (z.B. Leerstände, Frequenzzählungen,...)

Bürgerversammlung/Presseaussendung: In einer Bürgerversammlung und/oder einer Presseaussendung informiert man die Bevölkerung über das begonnene Verfahren sowie über die nächsten durchzuführenden Schritte. Es werden die gesetzten Ziele vorgestellt und die Bevölkerung auf die in den kommenden Wochen folgenden Erhebungen vorbereitet.

Erhebung und Analyse des IST–Zustandes: Die Datenerhebung umfasst mindestens:

- Haushaltsbefragungen
- Kundenbefragungen
- Erhebung der Parkdauer
- Auslastung der Stellplätze
- Verkehrszählungen
- Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaftstreibenden
- Geschwindigkeitsmessungen

Je genauer die genannten Erhebungen durchgeführt werden, desto einfacher ist es einen Teil der gegnerischen Argumente in den späteren öffentlichen Diskussionen zu widerlegen.

Öffentliche Diskussion der Analyse: Die Bürger und die Kaufmannschaft werden über die Analyse informiert. Die Differenz zwischen den in der Analyse erhobenen Daten und der Ziele der Gemeinde werden dargelegt. Die Probleme werden erläutert und zur Diskussion gebracht. Die Vorschläge der Anwesenden zur Lösung der Probleme werden festgehalten. Die Bevölkerung wird darüber informiert, dass ein Planer mit der Erstellung eines generellen Verkehrs- und Raumkonzeptes beauftragt wird.

Erstellung eines generellen Verkehrs- und Raumkonzeptes: Auf der Basis der erhobenen Daten wird ein generelles Verkehrs- und Raumkonzept erstellt. Das Kon-

zept muss in jedem Fall einem holistischen Ansatz folgen. Das Verkehrskonzept und das Raumkonzept müssen einander ergänzen und die gesteckten Ziele erreichen. Geplant wird für den Zeitraum der nächsten 10 – 20 Jahre. Die Verkehrsprobleme in der Gemeinde sollen nach Möglichkeit mit einer Fußgeherzone gelöst werden, um die Stärkung der innerstädtischen Wirtschaft zu forcieren.

Um weitere Verkehrsprobleme zu vermeiden und ein Sterben der Geschäfte in der Innenstadt zu vermeiden, wird die Errichtung von Einkaufszentren an der Peripherie weitestgehend ausgeschlossen oder unterbunden. Hier ist zumindest ein regionaler Ansatz von Nöten, der das Zusammenarbeiten der Gemeinden in der Region bedeutet. Die Notwendigkeit liegt darin begründet, da die Betreiber der Einkaufszentren leicht in andere Gemeinden ausweichen können.

Die im vorigen Schritt festgehaltenen Vorschläge sollen bei Möglichkeit Anwendung finden.

Spätestens mit Beginn dieses Prozesses werden die Träger der Infrastruktureinrichtungen informiert, damit diese ihr Budget auf den angestrebten Zeitraum zum Erneuern und Sanieren ihrer Infrastruktur zurechtlegen können.

Konzept mit der Kaufmannschaft diskutieren: Das erarbeitete Konzept wird der Kaufmannschaft erläutert und mit ihr diskutiert, um mögliche Mängel im Konzept feststellen zu können. Dieser Prozess soll, je nachdem wieviel übersehen wurde, mit der Erstellung des Konzeptes rückgekoppelt werden und bei Bedarf öfters durchlaufen werden.

Von großer Bedeutung ist das Überzeugen der Meinungsträger, welche den Großteil der Anderen mitreißen können.

Konzept der Öffentlichkeit vorstellen und diskutieren: Das Konzept wird der Bevölkerung vorgestellt und mit ihr diskutiert. Es wird gezeigt warum das Konzept diese Form angenommen hat und wie und in welchem Ausmaß die Ziele erreicht werden. Die Vorteile, die diese Lösung für die Bevölkerung bringt (z.B. die Erhöhung der Lebensqualität durch die Verringerung der Emissionen) und wie die Probleme, welche für die Anrainer entstehen, gelöst werden, wird dargestellt (z.B. Zufahrts-

genehmigung). Desweiteren werden die Begleitmaßnahmen die zur Umsetzung der Fußgeherzone notwendig sind vorgestellt (z.B. bei einem hohen Anteil an Durchzugsverkehr die Umlegung des Verkehrs auf einen anderen eventuell neu zu errichtenden Straßenabschnitt und/oder die Schaffung von Parkplätzen um das Zentrum).

Der Präsentation des Konzeptes folgt eine öffentliche Diskussion in der auf die Anliegen der Bevölkerung eingegangen wird.

Öffentlichkeitsarbeit: Die Pläne werden öffentlich ausgestellt um jedem Bürger die Möglichkeit zu geben, das Konzept in aller Ruhe durchzusehen. Eventuelle Anliegen werden gesammelt und nach Möglichkeit in die Planung aufgenommen.

Es werden Veranstaltungen organisiert bei welchen die Straße für den MIV gesperrt wird, um das Gefühl vermitteln zu können, wie die Straße später aussieht und wie man sie nutzen kann.

Weitere bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Ausstellungen, die zum Beispiel den Beitrag zum Klimaschutz aufzeigen, sind spätestens mit diesem Schritt zu starten.

Abstimmung über die Errichtung

Ergebnisse präsentieren: Nach einer intensiven Vorbereitungszeit und dadurch einer hohen Bürgerbeteiligung sollte einem positiven Abstimmungsergebnis nichts mehr im Wege stehen. Ist das nicht der Fall beginnt man den Regelkreis von vorne zu durchlaufen.

Politische Entscheidung: Die politischen Entscheidungsträger müssen nun die Entscheidung fällen, welche die Struktur und damit die Chancen der nächsten Jahre der Gemeinde wesentlich beeinflussen. Fällt die Entscheidung für die Errichtung der Fußgeherzone, so ist im selben Prozess das rechtliche Verfahren, wie auf Seite 26 festgehalten, durchzuführen.

Umsetzung: Die Umsetzung des Konzeptes beginnt mit der Errichtung der Begleitmaßnahmen. Zuerst werden die notwendigen Umfahrungen und Parkplätze geschaffen. Mit dem Beginn des Baues der Fußgeherzone starten die Träger der Infrastruktureinrichtungen. Bei Fertigstellung dieser Arbeiten folgt der Unter- und Oberbau

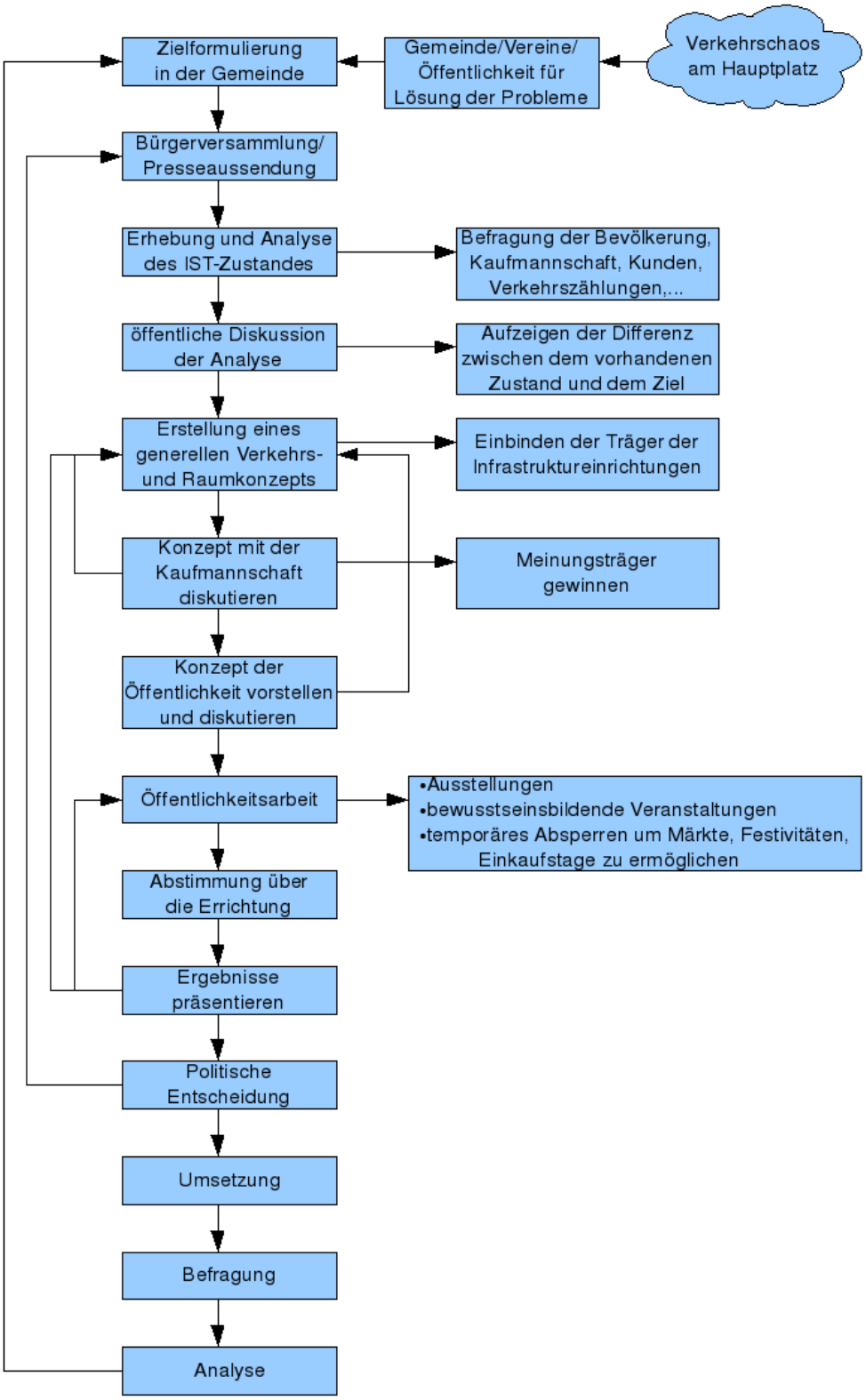


Abbildung 9.1: Ablauf der Errichtung einer Fußgeherzone

der neuen Straße. Danach beginnt die Ausstattung des neuen Raumes mit Gestaltungselementen und der Bepflanzung.

Befragung: Um eine Bilanz ziehen zu können, welche vor allem für den verantwortlichen Politiker wichtig ist, sowie eine Vorher–Nachher–Untersuchung zu erarbeiten, ist es notwendig etwa ein bis zwei Jahre nach Fertigstellung des Projektes erneute Befragungen durchzuführen.

Analyse: Anhand der Befragungen wird analysiert, inwieweit die Lösung Erfolg hat und die Ziele erreicht werden. Bei erfolgreicher Planung soll zur eventuellen Erweiterung der Regelkreis geschlossen werden und man beginnt von Neuem.

9.2 Notwendige Eigenschaften und Elemente

Der wichtigste Punkt, der in fast allen Interviews auffällt, ist, dass eine Fußgeherzone immer in einem Gesamtkonzept verankert werden muß. Das ist sowohl allen umgesetzten Projekten zu entnehmen, als auch den Empfehlungen der Verkehrsplaner.

Der Stadtkern (die Fußgeherzone und die umliegenden verkehrsberuhigten Straßenzüge) soll vom Bautyp her ein multifunktionelles Zentrum bilden, wie es Gruen in seinem Buch beschreibt ([Gruen 1973], S.131). Ein multifunktionelles Zentrum entspricht

> ...vielmehr der natürlichen und organischen Struktur, die schon die ersten menschlichen Siedlungen überall dort aufweisen, wo der nomadische Jäger sich der Landwirtschaft, dem Handel und dem Gewerbe zuwandte.

Weiters schreibt er ([Gruen 1973], S. 132):

> Das Ziel sollte vielmehr darin liegen, möglichst viele “kerngerechte” urbane Funktionen in konzentrierter Weise zu vereinen und damit der Tendenz zur Zersplitterung, Sterilität sowie Zeit- und Energievergeudung entgegenzuwirken.

Das Ziel muß also sein, eine Struktur zu schaffen, in welcher der Mensch mit möglichst kurzen Wegen alle seine Bedürfnisse, sei es ein Einkauf, ein Kaffee im Gastgarten, Wege

zum Amt, etc. befriedigen kann. Damit wird die Zwangsmobilität auf ein Mindestmaß beschränkt. Diese Beschreibung gibt auch die Mindestgröße einer Fußgeherzone wieder: das flächen- bzw. längenmäßige Ausmaß muss die Vielfalt der menschlichen Bedürfnisse und Aktivitäten abdecken können.

Fußgeherzonen müssen also in einem größeren Kontext gesehen werden. Eine Fußgeherzone soll den Kern eines multifunktionellen Zentrums bilden und einen Bereich menschlichen Maßstabs darstellen in welchem man sich gefahrlos bewegen und widerstandslos von einer Straßenseite zur anderen wechseln kann. "Der ideale Prozess" ist nicht nur ein idealer Prozess zur Errichtung einer Fußgeherzone. Diese Vorgangsweise unterstützt eine Gemeinde ihr individuelles Konzept zu finden, um wieder ein multifunktionelles Zentrum zu schaffen. Gerade die "alten" Strukturen der organisch gewachsenen Gemeinden bieten sich für ein Gesamtkonzept dieser Art an.

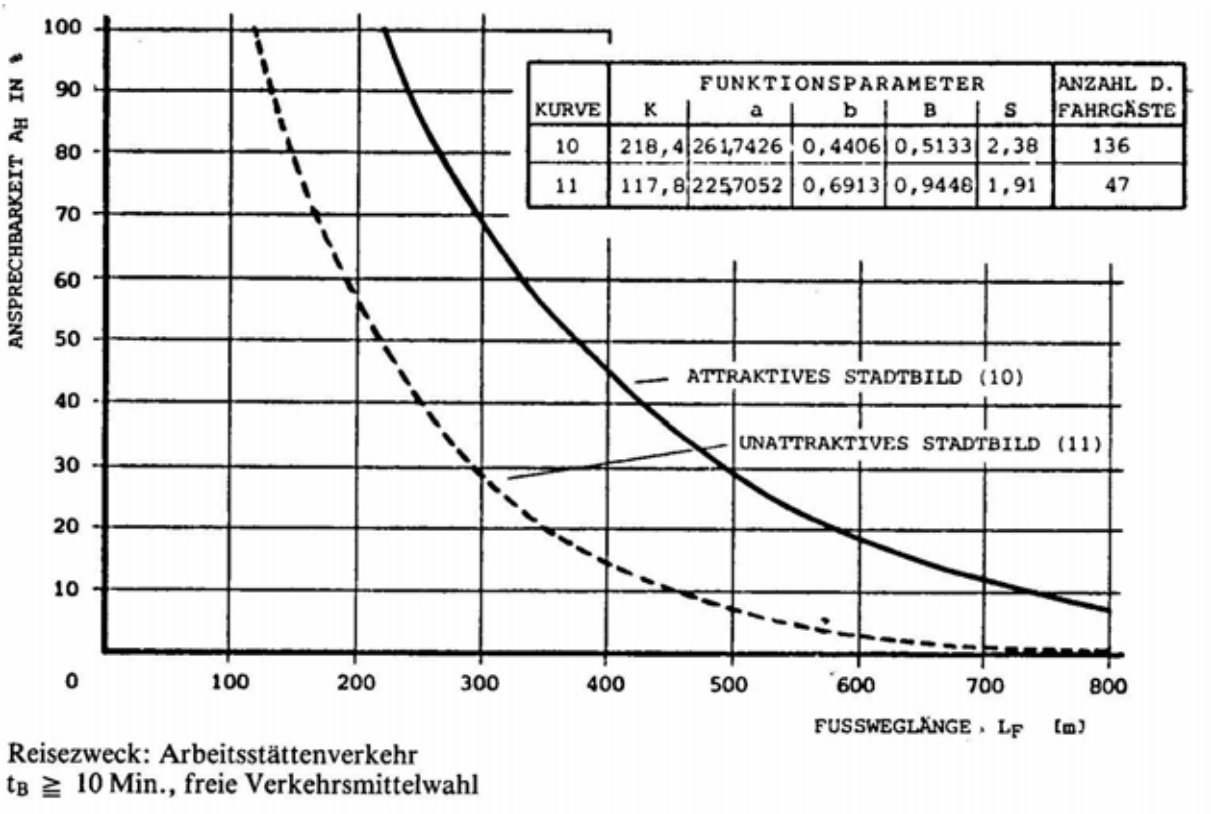
Um die Lebensfähigkeit zu garantieren, ist es notwendig, dass im Kern eine durchmixte Geschäftsstruktur vorliegt. Die wichtigsten Einrichtungen, die öfters von jedem einzelnen Bürger gebraucht werden, müssen vorhanden sein. Die folgende Aufzählung zeigt eine Liste dieser Einrichtungen[1]:

- Bank
- Öffentliche Gebäude (Gemeindeamt/Rathaus/Polizei)
- Touristeninformation
- Apotheke
- Ärzte

Die Wichtigkeit des Vorhandenseins dieser Anziehungspunkte konnte durch eigene Erhebungen bestätigt werden. Alle der befragten Gemeinden, außer Frauenkirchen, weisen alle diese Einrichtungen in ihren Fußgeherzonen auf[2]. In Frauenkirchen trifft man keinen dieser Anziehungspunkte in der Fußgeherzone an, was ein Anhaltspunkt für den unbefriedigenden wirtschaftlichen Erfolg ist. In einer "funktionierenden" Fußgeherzone wird

[1] Die Aufzählung ist nicht nach der Wichtigkeit gereiht.
[2] Eine Ausnahme stellt das Fehlen der Apotheke in der Leobener Fußgeherzone dar.

man immer Einrichtungen brauchen, welche eine gewisse Grundfrequenz an Passanten ermöglichen, womit noch keine großen Kaufhäuser, sogenannte Magnetbetriebe, gemeint sind. Diese Magnetbetriebe leisten natürlich einen erheblichen Betrag zur Passantenfrequenz, man sollte sich jedoch nicht nur auf diese verlassen, da sie eben so schnell wieder abwandern können, wie sie gekommen sind.



KURVE	FUNKTIONSPARAMETER K	a	b	B	S	ANZAHL D. FAHRGÄSTE
10	218,4	261,7426	0,4406	0,5133	2,38	136
11	117,8	225,7052	0,6913	0,9448	1,91	47

Abbildung 9.2: Akzeptanz der Fußweglänge

Damit Fußgeherzonen gegenüber Einkaufszentren konkurrieren können, ist es wichtig die Erreichbarkeit dieser Bereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen, da der MIV nicht leistungsfähig genug ist, die großen Verkehrsströme in urbanen Gebieten abzuwickeln (siehe z. B. die Wiener Innenstadt). In ländlichen Regionen, wie z. B. in Eisenstadt, in welchen schlechte Verhältnisse bei der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr vorherrschen, muss vermehrt auf den MIV gesetzt werden. Dementsprechend ist eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen erforderlich, welche in fußläufiger Entfernung um den Bereich der Fußgeherzone angeboten werden sollte, da größere Entfernungen zu einem Verlust der Ansprechbarkeit der Kunden führt, wie das auch bei der Akzeptanz

der Entfernungen zu Haltestellen der Fall ist (siehe Abb. 9.2). Um die Kunden auch dazu bewegen zu können, dass sie das Fahrrad als Vekehrsmittel nutzen, ist es notwendig die Fußgeherzone in ein Fahrradnetz zu integrieren und Abstellmöglichkeiten anzubieten. Diese können, wenn das Radfahren in der Fußgeherzone erlaubt ist, in der Fußgeherzone situiert werden, ansonsten wäre die Positionierung an den Eingangsbereichen der Fußgeherzone sinnvoll.

Die Gestaltung der Fußgeherzone obliegt dem Architekten oder Städtebauer. Grundlegende Punkte sind im Abschnitt "Planungsgrundsätze" des Kapitels "Allgemeines zu Fußgeherzonen" bereits festgehalten. Wichtig ist, dass die Gestaltung nicht zu viele Elemente umfasst und dadurch überladen wirkt

Kapitel 10

Conclusio

Dieses Kapitel setzt sich kritisch mit den vorliegenden Ergebnissen auseinander und gibt einen Ausblick auf notwendige zukünftige Arbeiten.

10.1 Diskussion der Ergebnisse

Beim Aufbereiten der Rohdaten, als auch der Erstellung der quantitativen Analyse, fielen immer wieder Ungereimtheiten auf, so dass die vorliegende Liste mit älteren abgeglichen wurde, um festzustellen ob Fehler vorliegen. Die Gemeinde Frantschach fiel z. B. auf, da eine 2.800m lange Fußgeherzone für eine Gemeinde mit 3.148 Einwohner als unwahrscheinlich erschien. Bei einem Gespräch mit dem Gemeindeamt wurde der Verdacht bestätigt, dass dies ein Fehler in der Datengrundlage ist, da es in Frantschach keine Fußgeherzone gibt.

In St. Veit an der Glan wurde z. B. die Fußgeherzone erst im Dezember 2007 um eine beträchtliche Fläche erweitert, diese Änderung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht in die Datenbank eingeflossen.

Die untenstehende Tabelle (siehe Tab. 10.1) zeigt alle Gemeinden, welche laut Natich oder dem GOF-Ortsverzeichnis bereits eine Fußgeherzone hatten, in der aktuellen Liste jedoch nicht vorkommen. Durch persönliche Telefonate mit den betroffenen Gemeinden wurde geklärt, welche Fußgeherzonen tatsächlich vorhanden sind und welche zum jetzigen Zeitpunkt nicht existieren. Eine Problematik, die dabei bewusst wurde ist, dass im

GOF-Ortsverzeichnis einige Fußgeherzonen aufscheinen, welche zeitlich begrenzt gültig sind, und anscheinend deshalb keinen Eingang in die vorliegende Liste der Firma Tele Atlas gefunden haben. Zum einen wurden sie in der quantitativen Analyse nicht berücksichtigt, da ein Teil von ihnen nur temporär gültig ist, zum anderen, da keine genauen Längenangaben vorlagen.

PLZ	Gemeinde	Natich	GOF-Ortsverz.	bestätigt	temporär
2103	Langenzersdorf		x	nein	
3601	Dürnstein	x	x	x	
3671	Marbach an der Donau		x	nicht mehr	
3970	Harbach		x	nein	
4050	Traun		x	nicht mehr	
4830	Hallstatt		x	nein	
4910	Ried im Innkreis		x	nein	
5700	Zell am See	x		x	
6330	Kufstein		x	x	x
6456	Obergurgl		x		
6561	Ischgl		x	x	x
6780	Schruns	x	x	x	
9063	Maria Saal		x	nein	
9900	Lienz	x	x	x	x

Tabelle 10.1: In früheren Publikationen bereits angeführte Fußgeherzonen, welche die aktuelle Auflistung nicht beinhaltet.

Das größte Potential für die Errichtung neuer Fußgeherzonen liegt sicherlich bei Städten mit 10.000 bis 50.000 Einwohnern (siehe Abb. 7.5, S. 47). Bei Betrachtung kleinerer Städte, wie z. B. Eisenstadt oder St. Veit an der Glan, wird deutlich, dass die Großstädte ein erhebliches Potential aufweisen, ihre Fußgeherzonen um ein Vielfaches der jetzigen Ausdehnung zu erweiteren. Bezieht man die Anzahl der Einwohner Eisenstadts auf die Länge der Fußgeherzone, ergibt dies 9,9 Einwohner je Meter Fußgeherzone, in St. Veit sogar 7,27 Einwohner je Meter Fußgeherzone. In Wien müssen sich 90,9 Einwohner einen Meter Fußgeherzone teilen, d.h. Wien müsste seine Fußgeherzonen mit dem Faktor 10 erweitern, um gleiche Verhältnisse zu schaffen, wie sie in einigen kleineren österreichischen Städten bereits vorherrschen[1].

[1]Die Werte errechnen sich jeweils mit den Daten der Volkszählung 2001 und der, in der Arbeit festgehaltenen Längen der Fußgeherzonen

Das Best Practice wurde besonders aus den Tiefeninterviews hergeleitet. Da die Erfahrungen mitwirkender Personen die Grundlage boten, ist davon auszugehen, dass der Vorgang bei der Errichtung einer Fußgeherzone nach dieser Anleitung gelingen wird. Es muss allerdings angemerkt werden, dass anhand dieser Vorlage noch keine Fußgeherzone errichtet wurde.

10.2 Forschungsausblick

Eine erhebliche Anzahl von Fußgeherzonen konnte sich in den letzten 50 Jahren in Österreich etablieren. Jedoch findet man nur wenige Informationen und Analysen sowie wirtschaftswissenschaftliche Arbeiten, welche auf die wesentlichen Faktoren, die diese Bereiche beeinflussen, eingehen. Um diesen Umstand zu beseitigen, ist erheblicher Forschungsaufwand notwendig. Im Folgenden werden die nächsten wichtigen Schritte, die gesetzt werden sollten, festgehalten.

Um die Richtigkeit der vorliegenden Informationen über die derzeitigen Fußgeherzone überprüfen zu können, ist es notwendig zumindest eine weitere aktuelle Quelle zu finden, mit welcher die Daten abgeglichen werden können. Gezeigt wurde, dass die Daten bei Anbietern von digitalen Karten vorliegen und diese auch bereit sind Daten weiterzugeben. In dieser Richtung ist es sicherlich möglich weitere Anbieter solcher Informationen zu finden.

Da die flächenhafte Erfassung der Fußgeherzonen nur in wenigen Gemeinden vorliegt, war es nicht möglich einen Zusammenhang zwischen der Fläche und der Länge einer Fußgeherzone herzustellen. Für weitere wissenschaftliche Arbeiten, welche die Wirtschaftlichkeit einer Fußgeherzone analysieren und berechnen soll, erscheint es wichtig diesen Bezug als Grundlage zu haben, da weder die Länge noch die Fläche alleine eine Fußgeherzone ausreichend charakterisieren kann. Deshalb ist ein weiterer Bedarf einer flächenhaften Erhebung der Fußgeherzonen gegeben.

Eine Möglichkeit mehrere Eigenschaften zu erhalten, ist die Daten über einen Fragebogen zu erheben, wie dies am Anfang dieser Arbeit in Betracht gezogen wurde. Um eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erreichen, wäre es möglich, einige wenige Fragen

an einen Fragebogen welcher von einem Ministerium ausgesendet wird, anzuhängen.

Außerdem ist es notwendig Kriterien zu erarbeiten, mit welchen abschätzbar wird, ob eine Gemeinde die erforderlichen Bedingungen erfüllt, um ihr mit einer Fußgeherzone einen wirtschaftlichen Aufschwung verschaffen zu können. Diese sollten in Form eines Entscheidungsfindungskatalogs festgehalten werden und auf Kriterien wie die Anzahl der Einwohner einer Stadt, die Attraktivität des betroffenen Bereichs sowie auf die Art der Nutzung der Verkaufsflächen, etc. eingehen. Wie mehrmals in der vorliegenden Arbeit erwähnt wurde, ist die Erreichbarkeit der Fußgeherzone ein ganz wesentlicher Punkt und deshalb sollte dieses Kriterium ebenfalls in diesen Katalog einfliessen. Ein wesentlicher und wahrscheinlich sehr schwieriger Punkt bei der Erarbeitung des Katalogs wird die Gewichtung der Kriterien bilden.

Das Best Practice ist aus Erfahrungen erarbeitet worden und scheint erfolgversprechend zu sein, dennoch stellt es nur die theoretische Erarbeitung eines idealen Prozesses dar. Um Schwachstellen auffinden zu können, bedarf es der Umsetzung des Modells anhand eines realen Beispiels. Der nächste Schritt wäre demnach nach mehreren Gemeinden zu suchen, welche sich dazu bereit erklären anhand dieses Modells bei der Errichtung ihrer Fußgeherzone vorzugehen. Nach jedem vollständigen Durchlauf sollte der Ablauf anhand der neu hinzugewonnenen Erfahrungen evaluiert werden.

Die Arbeit soll nicht nur eine Grundlage für weiterführende Arbeiten bieten, sie soll bestehende Unklarheiten und Ängste der Gemeinden vor Fußgeherzonen nehmen und diese dazu ermutigen ihr Stadtzentrum für den Menschen zu attraktivieren.

Teil I

Appendix

Anhang A

Fragebogen

Geografische Daten

Frage 1 Wie lautet der Gemeindecode Ihrer Gemeinde? *) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 2 Wie lautet der Name Ihrer Gemeinde? *)

Fußgängerzone vorhanden?

Frage 3 Gibt es in Ihrer Gemeinde eine Fußgängerzone? *)

- Ja.
- Nein.

Angaben zur Fußgängerzone

Frage 4 Wieviele Fußgängerzonen gibt es in Ihrer Gemeinde? Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 5 In welchem Jahr wurde die Fußgängerzone errichtet? (bei mehreren Fußgängerzonen das Jahr der Errichtung der ersten angeben) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 6 Welche Länge umfasst Ihre Fußgängerzone [m]? (bei mehreren die Gesamtlänge aller angeben) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 7 Welche Fläche umfasst die Fußgängerzone [m^2]? (bei mehreren die Gesamtfläche aller angeben) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 8 Ist in Ihrer Fußgängerzone das Radfahren gestattet?

- Ja.
- Nein.
- teilweise

Frage 9 Werden in Ihrer Fußgängerzone Frequenzzählungen durchgeführt?

- Ja.
- Nein.

Frage 10 Wann wurde die letzte Frequenzzählung durchgeführt?

Frage 11 Wieviele Passanten wurden im stärksten Abschnitt gezählt? Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 12 Ist Ihre Fußgängerzone immer gültig? (Mehrfachnennungen, wenn z.B. saisonale und temporäre Einschränkungen vorhanden sind, möglich)

- Ja unsere Fußgängerzone ist das ganze Jahr über von 0 bis 24 Uhr gültig.
- Nein. Die Fußgängerzone ist nur saisonal gültig.
- Nein. Die Fußgängerzone ist nur im folgenden Zeitraum gültig:

Frage 13 Wieviele Unternehmen gibt es in Ihrer Fußgängerzone? (bei mehreren Fußgängerzonen die Gesamtanzahl aller angeben) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 14 Wieviele leerstehende Geschäftslokale gibt es in Ihrer Fußgängerzone? Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 15 Mit welchen Verkehrsmitteln ist Ihre Fußgängerzone angebunden?

- Bus
- Bahn
- Stadtbus
- Strassenbahn
- U-Bahn

- PKW

Frage 16 Wie groß ist die mittlere Distanz zu den öffentlichen Verkehrsmitteln? (Angabe in [m]) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 17 Wie viele Parkplätze gibt es in der Umgebung (im Umkreis von 500m) Ihrer Fußgängerzone(n)?

- $\langle$ 100
- $\langle$ 200
- $\langle$ 500
- $\langle$ 1000
- $\langle$ 1500
- $\rangle$ 2000

Frage 18 Wie groß ist der Anteil der bewirtschafteten Parkplätze? (Angabe in [%]) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 19 Wie groß ist die mittlere Distanz zu den Parkplätzen? (Angabe in [m]) Bei der Antwort sind nur Ziffern (0-9) zulässig

Frage 20 Gibt es in Ihrer Fußgängerzone eine oder mehrere der folgenden Unternehmensformen:

- Post
- Bank
- Apotheke
- Arzt
- Öffentliche Gebäude (Amt, Polizei, etc.)
- Bekleidung
- Möbel
- Lokale/Restaurant/Gastwirtschaft
- Lebensmittel

Anhang B

Tabellen

Tabelle B.1: Fußgeherzonen in Österreich (Quelle: Tele Atlas, WIGeoGIS)

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
1010	Wien	Annagasse	224,9
1010	Wien	Ballgasse	139,0
1010	Wien	Blumenstockgasse	64,6
1010	Wien	Blutgasse	117,5
1010	Wien	Bognergasse	36,0
1010	Wien	Bräunerstraße	114,2
1010	Wien	Churhausgasse	50,1
1010	Wien	Desider-Friedmann-Platz	15,1
1010	Wien	Doktor-Karl-Lueger-Platz	22,3
1010	Wien	Domgasse	43,0
1010	Wien	Donnergasse	39,4
1010	Wien	Dorotheergasse	62,9
1010	Wien	Drahtgasse	62,6
1010	Wien	Fichtegasse	66,6
1010	Wien	Franz-Josefs-Kai	219,6
1010	Wien	Franziskanerplatz	103,2
1010	Wien	Führichgasse	25,6
1010	Wien	Fütterergasse	53,8

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
1010	Wien	Georg-Coch-Platz	134,0
1010	Wien	Goldschmiedgasse	103,8
1010	Wien	Graben	278,3
1010	Wien	Grashofgasse	41,9
1010	Wien	Haarhof	87,4
1010	Wien	Hafnersteig	43,9
1010	Wien	Heßgasse	45,2
1010	Wien	Himmelpfortgasse	21,4
1010	Wien	Irisgasse	32,8
1010	Wien	Jasomirgottstraße	18,8
1010	Wien	Johannesgasse	52,4
1010	Wien	Jordangasse	110,5
1010	Wien	Judengasse	73,7
1010	Wien	Judenplatz	124,0
1010	Wien	Kärntner Durchgang	59,5
1010	Wien	Kärntner Straße	500,4
1010	Wien	Kohlmarkt	196,8
1010	Wien	Körblergasse	27,7
1010	Wien	Krugerstraße	100,4
1010	Wien	Kupferschmiedgasse	40,4
1010	Wien	Kurrentgasse	97,8
1010	Wien	Kühfußgasse	71,4
1010	Wien	Mahlerstraße	67,4
1010	Wien	Maysedergasse	21,6
1010	Wien	Morzinplatz	44,7
1010	Wien	Mölker Bastei	74,7
1010	Wien	Mölker Steig	139,5
1010	Wien	Naglergasse	242,3
1010	Wien	Neuer Markt	22,8

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
1010	Wien	Parisergasse	68,2
1010	Wien	Rabensteig	111,0
1010	Wien	Rotenturmstraße	42,0
1010	Wien	Ruprechtsplatz	104,1
1010	Wien	Ruprechtsstiege	40,4
1010	Wien	Salzgasse	36,1
1010	Wien	Schottenbastei	62,7
1010	Wien	Schreyvogelgasse	88,7
1010	Wien	Schultergasse	67,7
1010	Wien	Schwedenplatz	109,9
1010	Wien	Seilergasse	29,6
1010	Wien	Seitenstettengasse	98,5
1010	Wien	Singerstraße	18,7
1010	Wien	Spiegelgasse	27,7
1010	Wien	Stephansplatz	304,8
1010	Wien	Sterngasse (1. Bezirk)	55,0
1010	Wien	Stock-im-Eisen-Platz	85,9
1010	Wien	Theodor-Herzl-Platz	90,4
1010	Wien	Trattnerhof	71,2
1010	Wien	Tuchlauben	112,4
1010	Wien	Wallnerstraße	26,9
1010	Wien	Wächtergasse	46,9
1010	Wien	Weihburggasse	19,9
1020	Wien	Antifaschismusplatz	200,7
1020	Wien	Calafattiplatz	58,2
1020	Wien	Eduard-Lang-Weg	434,1
1020	Wien	Hans-Kraus-Weg	64,7
1020	Wien	Heinestraße	62,4
1020	Wien	Jantschweg	215,7

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
1020	Wien	Karl-Kolarik-Weg	253,3
1020	Wien	Komödiengasse	56,0
1020	Wien	Kratky-Baschik-Weg	216,5
1020	Wien	Lassallestraße	150,8
1020	Wien	Leichtweg	214,1
1020	Wien	Prater	78,0
1020	Wien	Rondeau	109,9
1030	Wien	Radetzkystraße	135,5
1050	Wien	Rechte Wienzeile	145,6
1050	Wien	Siebenbrunnenplatz	208,9
1060	Wien	Barnabitengasse	320,7
1060	Wien	Brückengasse	77,3
1060	Wien	Mariahilfer Straße	60,0
1060	Wien	Stiegengasse (6. Bezirk)	82,0
1070	Wien	Gutenberggasse	181,0
1070	Wien	Lerchenfelder Gürtel	217,7
1070	Wien	Sankt-Ulrichs-Platz	156,0
1070	Wien	Schrankgasse	116,7
1070	Wien	Spittelberggasse	181,4
1070	Wien	Zeismannsbrunngasse	65,7
1080	Wien	Lerchenfelder Gürtel	88,6
1090	Wien	Alserbachstraße	95,5
1090	Wien	Borschkegasse	34,0
1090	Wien	Währinger Gürtel	227,8
1100	Wien	Columbusplatz	190,7
1100	Wien	Erlachgasse	129,8
1100	Wien	Favoritenstraße	875,6
1100	Wien	Keplergasse	8,1
1100	Wien	Keplerplatz	164,1

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
1100	Wien	Laaer Wald	394,6
1100	Wien	Pernerstorfergasse	23,6
1100	Wien	Quellenstraße	179,4
1100	Wien	Raaber-Bahn-Gasse	53,2
1100	Wien	Reumannplatz	192,5
1100	Wien	Viktor-Adler-Platz	245,3
1110	Wien	Mailergasse	98,1
1120	Wien	Bonygasse	60,0
1120	Wien	Füchselhofgasse	82,4
1120	Wien	Hilschergasse	27,3
1120	Wien	Krichbaumgasse	17,1
1120	Wien	Meidlinger Hauptstraße	524,5
1120	Wien	Meidlinger Platzl	94,3
1120	Wien	Ratschkygasse	11,3
1120	Wien	Reschgasse	64,8
1120	Wien	Rosasgasse	112,4
1120	Wien	Theresienbadgasse	196,6
1120	Wien	Zeleborgasse	31,0
1140	Wien	Felbigergasse	110,3
1150	Wien	Gstaltmeyrgasse	146,9
1150	Wien	Kardinal-Rauscher-Platz	135,0
1150	Wien	Meiselstraße	263,9
1150	Wien	Schwendergasse	124,5
1150	Wien	Selzergasse	81,0
1150	Wien	Wurmsergasse	92,7
1160	Wien	Johannes-Krawarik-Gasse	5,4
1160	Wien	Ottakringer Straße	101,4
1160	Wien	Weinheimergasse	67,3
1180	Wien	Gertrudplatz	76,9

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
1180	Wien	Kutschkergasse	148,1
1200	Wien	Wehlistraße	169,9
1210	Wien	Pius-Parsch-Platz	125,7
1220	Wien	Georg-Ehrlich-Weg	168,7
1220	Wien	Herbert-Boeckl-Weg	314,5
1220	Wien	Kurt-Absolon-Weg	226,3
1220	Wien	Kurt-Ohnsorg-Weg	157,7
1220	Wien	Rosvaengegasse	190,0
2020	Hollabrunn	Hauptplatz (Hollabrunn)	117,5
2020	Hollabrunn	Sparkassegasse	243,4
2102	Hagenbrunn	Bergstraße	125,5
2130	Mistelbach	Thomas-Freund-Gasse	119,2
2225	Zistersdorf	Kirchengasse	102,4
2225	Zistersdorf	Pröbstlgasse	82,4
2225	Zistersdorf	Schloßplatz	37,9
2340	Mödling	Babenbergergasse	116,2
2340	Mödling	Brühler Straße	145,5
2340	Mödling	Fleischgasse	215,0
2340	Mödling	Herzoggasse	96,7
2340	Mödling	Kaiserin-Elisabeth-Straße	265,2
2340	Mödling	Pfarrgasse	78,1
2340	Mödling	Schrannenplatz	30,1
2345	Brunn am Gebirge	Am Platengrund	178,7
2380	Perchtoldsdorf	Ahornweg	48,1
2380	Perchtoldsdorf	Birkenweg	221,8
2380	Perchtoldsdorf	Buchenweg	401,0
2380	Perchtoldsdorf	Eichenweg	303,8
2380	Perchtoldsdorf	Eschenweg	46,5
2380	Perchtoldsdorf	Fliederweg	84,7

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
2380	Perchtoldsdorf	Lindenweg	383,7
2380	Perchtoldsdorf	Wüstenrotstraße	11,3
2391	Perchtoldsdorf	Lindenweg	14,9
2432	Schwadorf	Am Ziegelofen	116,4
2460	Bruck an der Leitha	Kirchengasse	303,6
2460	Bruck an der Leitha	Schubertstraße	26,5
2500	Baden	Beethovengasse	155,3
2500	Baden	Frauengasse	151,7
2500	Baden	Hauptplatz	210,6
2500	Baden	Neustiftgasse	15,4
2500	Baden	Pfarrgasse	180,5
2500	Baden	Rathausgasse	169,2
2500	Baden	Theresiengasse	50,4
2500	Baden	Wassergasse	329,0
2514	Traiskirchen	Hauptplatz	204,7
2560	Berndorf	Alexanderstraße	120,0
2560	Berndorf	Präsident-John-Fitzgerald-Kennedy-Platz	8,2
2620	Neunkirchen	Hauptplatz	84,6
2620	Neunkirchen	Herrengasse	146,6
2620	Neunkirchen	Mühlgasse	59,6
2630	Ternitz	Stapfgasse	67,9
2700	Wiener Neustadt	Adlergasse	99,4
2700	Wiener Neustadt	Allerheiligengasse	78,7
2700	Wiener Neustadt	Allerheiligenplatz	62,5
2700	Wiener Neustadt	Augustingasse	27,8
2700	Wiener Neustadt	Beethovengasse	83,8
2700	Wiener Neustadt	Böheimgasse	151,1
2700	Wiener Neustadt	Deutschgasse	53,9
2700	Wiener Neustadt	Domgasse	43,0

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
2700	Wiener Neustadt	Friedrichgasse	88,0
2700	Wiener Neustadt	Grünangergasse	53,1
2700	Wiener Neustadt	Herrengasse	133,0
2700	Wiener Neustadt	Herzog-Leopold-Straße	332,7
2700	Wiener Neustadt	Keßlergasse	63,6
2700	Wiener Neustadt	Neunkirchner Straße	252,8
2700	Wiener Neustadt	Petersgasse	29,1
2700	Wiener Neustadt	Reyergasse	78,3
2700	Wiener Neustadt	Rosengasse	40,5
2700	Wiener Neustadt	Schulgasse	101,9
2700	Wiener Neustadt	Singergasse	81,1
2700	Wiener Neustadt	Sparkassengasse	83,1
2700	Wiener Neustadt	Wiener Straße	329,9
2731	Sankt Egyden am Steinfeld	Gartengasse	85,0
2753	Markt Piesting	Herbert-Seiser-Platz	117,7
2872	Mönichkirchen	Tauchen	81,6
3002	Purkersdorf	Bachgasse	109,9
3002	Purkersdorf	Hauptplatz	135,0
3031	Pressbaum	Josef-Perger-Straße	108,2
3100	Sankt Pölten	Domgasse	97,5
3100	Sankt Pölten	Fuhrmannsgasse	16,4
3100	Sankt Pölten	Herrengasse	81,4
3100	Sankt Pölten	Herrenplatz	79,4
3100	Sankt Pölten	Kremser Gasse	248,0
3100	Sankt Pölten	Kugelgasse	113,5
3100	Sankt Pölten	Landhausplatz	95,3
3100	Sankt Pölten	Linzer Straße	116,9
3100	Sankt Pölten	Marktgasse	98,8
3100	Sankt Pölten	Rathausgasse	67,9

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
3100	Sankt Pölten	Rathausplatz	311,4
3100	Sankt Pölten	Riemerplatz	102,2
3100	Sankt Pölten	Schreinergasse	135,6
3100	Sankt Pölten	Stiftsgasse	35,1
3100	Sankt Pölten	Wiener Straße	199,3
3231	Sankt Margarethen an der Sierning	Linsberg	104,1
3300	Amstetten	Preinsbacher Straße	100,3
3340	Waidhofen an der Ybbs	Hoher Markt	235,9
3340	Waidhofen an der Ybbs	Oelberggasse	49,0
3340	Waidhofen an der Ybbs	Olbergasse	46,9
3340	Waidhofen an der Ybbs	Paul-Rebhuhn-Gasse	55,1
3370	Ybbs an der Donau	Brauhausgasse	74,2
3370	Ybbs an der Donau	Herrengasse	168,1
3370	Ybbs an der Donau	Kirchengasse	120,7
3370	Ybbs an der Donau	Professor-Schuh-Gasse	54,9
3390	Melk	Hauptplatz	15,3
3390	Melk	Hauptstraße	131,4
3390	Melk	Rathausplatz	80,9
3390	Melk	Sterngasse	210,7
3400	Klosterneuburg	Hofkirchnergasse	95,0
3400	Klosterneuburg	Kreutzergasse	105,6
3500	Krems an der Donau	Dachsberggasse	31,5
3500	Krems an der Donau	Dreifaltigkeitsplatz	65,1
3500	Krems an der Donau	Gaheisgasse	56,5
3500	Krems an der Donau	Josef-Faber-Gasse	57,4
3500	Krems an der Donau	Judengasse	27,7
3500	Krems an der Donau	Kirchengasse	47,6
3500	Krems an der Donau	Marktgasse	36,2
3500	Krems an der Donau	Obere Landstraße	314,7

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
3500	Krems an der Donau	Schuhmachergasse	51,1
3500	Krems an der Donau	Schwedengasse	122,3
3500	Krems an der Donau	Sparkassengasse	45,9
3500	Krems an der Donau	Spänglergasse	63,6
3500	Krems an der Donau	Stiebargasse	51,0
3500	Krems an der Donau	Täglicher Markt	58,9
3500	Krems an der Donau	Untere Landstraße	227,3
3571	Gars am Kamp	Hauptplatz	107,5
3571	Gars am Kamp	Marktgasse	51,6
3580	Horn	Pfarrgasse	128,1
3873	Brand-Nagelberg	Brand	139,4
3910	Zwettl-Niederösterreich	Dreifaltigkeitsplatz	48,7
3910	Zwettl-Niederösterreich	Hauptplatz	67,7
3943	Schrems	Hauptplatz	136,9
3950	Gmünd	Stadtplatz	82,9
4020	Linz	Adlergasse	67,0
4020	Linz	Alter Markt	30,3
4020	Linz	Altstadt	126,1
4020	Linz	Badgasse	56,2
4020	Linz	Bethlehemstraße	114,9
4020	Linz	Bischofstraße	217,4
4020	Linz	Buchnerplatz	136,0
4020	Linz	Friedensplatz	96,6
4020	Linz	Hahnengasse	83,2
4020	Linz	Harrachstraße	133,4
4020	Linz	Hauptplatz	40,6
4020	Linz	Herrenstraße	156,4
4020	Linz	Hofberg	80,5
4020	Linz	Hofgasse	214,5

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
4020	Linz	Johann-Konrad-Vogel-Straße	44,9
4020	Linz	Landstraße	581,8
4020	Linz	Magazingasse	126,9
4020	Linz	Marienstraße	159,9
4020	Linz	Pfarrplatz	61,2
4020	Linz	Schmidtorstraße	120,8
4020	Linz	Spittelwiese	170,2
4020	Linz	Stefan-Fechter-Weg	157,2
4020	Linz	Tummelplatz	75,9
4020	Linz	Wimhölzelstraße	121,1
4040	Linz	Kirchengasse	50,9
4209	Engerwitzdorf	Kirchenplatz	102,0
4400	Steyr	Berggasse	175,2
4400	Steyr	Enge Gasse	214,7
4400	Steyr	Kirchengasse	115,5
4400	Steyr	Sparkassenplatz	114,0
4400	Steyr	Stadtplatz	84,3
4470	Enns	Linzer Straße	186,7
4481	Asten	Ringstraße	64,8
4492	Hofkirchen im Traunkreis	Winkling	82,8
4560	Kirchdorf an der Krems	Simon-Redtenbacher-Platz	127,8
4600	Wels	Almgasse	48,3
4600	Wels	Altstadt	90,9
4600	Wels	Bäckergasse	156,6
4600	Wels	Burggasse	190,4
4600	Wels	Freiung	65,4
4600	Wels	Hafergasse	146,1
4600	Wels	Kaiser-Josef-Platz	240,6
4600	Wels	Minoritengasse	93,5

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
4600	Wels	Sankt-Georgs-Gasse	97,5
4600	Wels	Schmidtgasse	178,2
4600	Wels	Stadtplatz	110,7
4654	Bad Wimsbach-Neydharting	Markt	47,0
4692	Niederthalheim	Kirchengasse	53,7
4701	Bad Schallerbach	Kurallee	196,8
4707	Schlüßlberg	Marktplatz	94,2
4780	Schärding	Kirchengasse	29,0
4780	Schärding	Oberer Stadtplatz	53,0
4780	Schärding	Silberzeile	96,7
4802	Ebensee	Marktgasse	204,1
4802	Ebensee	Soleweg	65,0
4810	Gmunden	Kirchengasse	114,4
4810	Gmunden	Kolpingplatz	58,1
4810	Gmunden	Kursaalgasse	47,1
4810	Gmunden	Museumplatz	62,0
4810	Gmunden	Rathausplatz	173,5
4810	Gmunden	Salzfertigergasse	43,2
4810	Gmunden	Sparkassegasse	84,5
4822	Bad Goisern	Kirchengasse	60,8
4840	Vöcklabruck	Stadtplatz	219,4
4840	Vöcklabruck	Uferweg	634,6
5020	Salzburg	Alter Markt	110,7
5020	Salzburg	Bergstraße	158,2
5020	Salzburg	Brodgasse	110,3
5020	Salzburg	Döllerergässchen	80,0
5020	Salzburg	Dreifaltigkeitsgasse	130,2
5020	Salzburg	Festungsgasse	206,7
5020	Salzburg	Getreidegasse	325,5

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
5020	Salzburg	Goldgasse	139,0
5020	Salzburg	Hagenauerplatz	61,9
5020	Salzburg	Herbert-von-Karajan-Platz	48,8
5020	Salzburg	Herrengasse	186,5
5020	Salzburg	Imbergstiege	219,3
5020	Salzburg	Judengasse	158,5
5020	Salzburg	Klampferergasse	42,8
5020	Salzburg	Königsgässchen	64,3
5020	Salzburg	Kranzlmarkt	54,1
5020	Salzburg	Krotachgasse	112,8
5020	Salzburg	Lederergasse	89,0
5020	Salzburg	Linzer Gasse	486,7
5020	Salzburg	Mozartplatz	90,7
5020	Salzburg	Pfeifergasse	172,7
5020	Salzburg	Platzl	41,9
5020	Salzburg	Priesterhausgasse	164,0
5020	Salzburg	Rathausplatz	51,0
5020	Salzburg	Richard-Mayr-Gasse	53,5
5020	Salzburg	Sebastian-Stief-Gasse	80,8
5020	Salzburg	Sigmund-Haffner-Gasse	85,9
5020	Salzburg	Stefan-Zweig-Weg	4.010,6
5020	Salzburg	Steingasse	694,2
5020	Salzburg	Vierthalerstraße	89,9
5020	Salzburg	Waagplatz	43,1
5020	Salzburg	Wolf-Dietrich-Straße	82,9
5201	Seekirchen am Wallersee	Stiftsgasse	44,8
5280	Braunau am Inn	Färbergasse	81,3
5400	Hallein	Bruckhäuserplatz	14,8
5400	Hallein	Gollinger-Tor-Gasse	80,0

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
5400	Hallein	Griesplatz	75,6
5400	Hallein	Metzgergasse	55,5
5400	Hallein	Oberer Markt	44,6
5400	Hallein	Pangratzgasse	60,1
5400	Hallein	Unterer Markt	95,0
5532	Filzmoos	Neuberg	104,7
5621	Sankt Veit im Pongau	Markt	69,6
5630	Bad Hofgastein	Hamplplatz	169,2
5630	Bad Hofgastein	Kaiser-Franz-Platz	84,9
5630	Bad Hofgastein	Kirchenplatz	35,8
5630	Bad Hofgastein	Kirchplatz	66,3
5630	Bad Hofgastein	Kurgartenstraße	131,4
5630	Bad Hofgastein	Kurpromenade	276,1
5630	Bad Hofgastein	Postgasse	95,4
5630	Bad Hofgastein	Pyrkerstraße	117,4
5630	Bad Hofgastein	Rudolf-Bachbauer-Gasse	111,7
5630	Bad Hofgastein	Sparkassengasse	89,0
5630	Bad Hofgastein	Tauernplatz	65,5
5753	Saalbach-Hinterglemm	Dorfplatz	238,9
5753	Saalbach-Hinterglemm	Kohlmaisliftweg	197,8
5753	Saalbach-Hinterglemm	Oberdorf	114,9
5753	Saalbach-Hinterglemm	Ronachweg	677,3
5753	Saalbach-Hinterglemm	Schulstraße	263,2
5753	Saalbach-Hinterglemm	Skiliftstraße	171,3
5753	Saalbach-Hinterglemm	Unterdorf	169,1
5753	Saalbach-Hinterglemm	Unterer Ronachweg	213,9
5760	Saalfelden am Steinernen Meer	Loferer Straße	148,8
5760	Saalfelden am Steinernen Meer	Rathausplatz	90,1
6020	Innsbruck	Badgasse	85,2

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
6020	Innsbruck	Burggraben	144,7
6020	Innsbruck	Domplatz	353,7
6020	Innsbruck	Herzog-Friedrich-Straße	287,0
6020	Innsbruck	Hofgasse	144,1
6020	Innsbruck	Kiebachgasse	184,5
6020	Innsbruck	Maria-Theresien-Straße	382,8
6020	Innsbruck	Pfarrgasse	72,6
6020	Innsbruck	Riesengasse	92,6
6020	Innsbruck	Schlossergasse	170,3
6020	Innsbruck	Seilergasse	175,5
6020	Innsbruck	Sparkassenplatz	61,9
6020	Innsbruck	Stiftgasse	205,5
6060	Hall in Tirol	Oberer Stadtplatz	29,9
6100	Seefeld in Tirol	Bahnhofstraße	133,0
6100	Seefeld in Tirol	Dorfplatz	140,9
6100	Seefeld in Tirol	Hohe-Munde-Straße	31,9
6100	Seefeld in Tirol	Innsbrucker Straße	155,4
6100	Seefeld in Tirol	Klosterstraße	265,7
6100	Seefeld in Tirol	Maximilianweg	143,3
6100	Seefeld in Tirol	Münchner Straße	117,0
6100	Seefeld in Tirol	Reitherspitzstraße	76,3
6130	Schwaz	Franz-Josef-Straße	281,7
6130	Schwaz	Fuggergasse	53,1
6130	Schwaz	Hans-Sachs-Gasse	146,4
6215	Achenkirch	Achenkirch	81,3
6240	Rattenberg	Inngasse	32,2
6240	Rattenberg	Klostergasse	76,0
6240	Rattenberg	Südtiroler Straße	296,0
6345	Kössen	Dorf	42,8

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
6351	Söll	Dorf	145,2
6365	Kirchberg in Tirol	Badergasse	40,7
6365	Kirchberg in Tirol	Dorfplatz	80,9
6370	Kitzbühel	Achenpromenade	381,7
6370	Kitzbühel	Einfangweg	90,0
6370	Kitzbühel	Hinterstadt	114,5
6370	Kitzbühel	Sterzinger Platz	43,9
6370	Kitzbühel	Vorderstadt	170,6
6380	Sankt Johann in Tirol	Bahnhofstraße	87,4
6380	Sankt Johann in Tirol	Dechant-Wieshofer-Straße	113,0
6380	Sankt Johann in Tirol	Hauptplatz	139,0
6380	Sankt Johann in Tirol	Speckbacherstraße	46,1
6580	Sankt Anton am Arlberg	Dorfstraße	342,0
6580	Sankt Anton am Arlberg	Gemeindegasse	51,4
6580	Sankt Anton am Arlberg	Walter-Schuler-Weg	83,4
6600	Lechaschau	Sankt-Mang-Straße	59,9
6700	Bludenz	Josef-Wolf-Platz	24,4
6700	Bludenz	Mühlgasse	137,0
6700	Bludenz	Sturnengasse	171,0
6700	Bludenz	Unteres Tor	51,8
6700	Bludenz	Werdenbergerstraße	162,0
6710	Nenzing	Ramschwagplatz	80,0
6762	Klösterle	Stuben	176,4
6764	Lech	Anger	82,4
6764	Lech	Oberlech	99,1
6800	Feldkirch	Entenbachgasse	25,0
6800	Feldkirch	Gymnasiumgasse	150,8
6800	Feldkirch	Raiffeisenplatz	34,4
6800	Feldkirch	Rosengasse	103,7

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
6800	Feldkirch	Schlossergasse	70,7
6800	Feldkirch	Schmiedgasse	161,8
6850	Dornbirn	Bahnhofstraße	92,1
6850	Dornbirn	Europapassage	48,5
6850	Dornbirn	Marktplatz	58,5
6850	Dornbirn	Marktstraße	189,4
6850	Dornbirn	Realschulpassage	24,4
6850	Dornbirn	Winkelgasse	19,3
6900	Bregenz	Altgasse	49,3
6900	Bregenz	Bahnhofstraße	216,9
6900	Bregenz	Deuringstraße	45,9
6900	Bregenz	Inselstraße	18,3
6900	Bregenz	Jahnstraße	71,0
6900	Bregenz	Kaiserstraße	231,4
6900	Bregenz	Kaspar-Hagen-Straße	66,4
6900	Bregenz	Leutbühel	63,9
6900	Bregenz	Maurachgasse	34,1
6900	Bregenz	Rathausstraße	42,3
6900	Bregenz	Schulgasse	45,8
7000	Eisenstadt	Colmarplatz	82,5
7000	Eisenstadt	Esterhazyplatz	114,4
7000	Eisenstadt	Fanny-Elßler-Gasse	105,3
7000	Eisenstadt	Franz-Schubert-Platz	130,5
7000	Eisenstadt	Hauptstraße	450,6
7000	Eisenstadt	Josef-Stanislaus-Albach-Gasse	66,6
7000	Eisenstadt	Joseph-Weigl-Gasse	86,3
7000	Eisenstadt	Matthias-Markhl-Gasse	109,2
7132	Frauenkirchen	Hauptstraße	188,5
8010	Graz	Abraham-a-Santa-Clara-Gasse	73,8

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
8010	Graz	Albrechtgasse	167,4
8010	Graz	Am Eisernen Tor	168,4
8010	Graz	Badgasse	49,8
8010	Graz	Bürgergasse	27,9
8010	Graz	Enge Gasse	53,5
8010	Graz	Färbergasse	172,0
8010	Graz	Färberplatz	40,7
8010	Graz	Fischer-von-Erlach-Gasse	57,2
8010	Graz	Franziskanerplatz	152,2
8010	Graz	Frauengasse	94,1
8010	Graz	Glockenspielplatz	39,7
8010	Graz	Hans-Sachs-Gasse	159,8
8010	Graz	Hauptplatz	284,7
8010	Graz	Herrengasse	308,3
8010	Graz	Hofgasse	116,8
8010	Graz	Jakominiplatz	333,4
8010	Graz	Jungferngasse	64,4
8010	Graz	Kapaunplatz	57,5
8010	Graz	Landhausgasse	23,7
8010	Graz	Mehlplatz	61,7
8010	Graz	Mesnergasse	73,2
8010	Graz	Murgasse	154,0
8010	Graz	Neue Welt	29,1
8010	Graz	Neue-Welt-Gasse	28,2
8010	Graz	Paradiesgasse	50,1
8010	Graz	Prokopigasse	119,8
8010	Graz	Schlossergasse	48,7
8010	Graz	Schloßbergplatz	61,3
8010	Graz	Schmiedgasse	226,2

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
8010	Graz	Sparkassenplatz	28,8
8010	Graz	Sporgasse	290,7
8010	Graz	Stempfergasse	152,1
8010	Graz	Stubenberggasse	142,6
8010	Graz	Tummelplatz	16,5
8020	Graz	Annenstraße	27,3
8020	Graz	Griesgasse	91,6
8020	Graz	Mariahilferplatz	42,4
8020	Graz	Mariahilferstraße	242,7
8020	Graz	Marschallgasse	108,3
8020	Graz	Nikolaiplatz	120,6
8020	Graz	Stigergasse	50,9
8020	Graz	Südtiroler Platz	149,8
8046	Stattegg	Sonnenweg	416,8
8063	Eggersdorf bei Graz	Kirchplatz	40,5
8130	Frohnleiten	Am Tabor	51,7
8130	Frohnleiten	Dinergaßl	82,6
8130	Frohnleiten	Hauptplatz	366,7
8130	Frohnleiten	Leobnertor	101,1
8160	Weiz	Bismarckgasse	57,7
8160	Weiz	Rathausgasse	122,3
8160	Weiz	Südtiroler Platz	23,3
8200	Gleisdorf	Hauptplatz	101,3
8230	Hartberg	Theatergaßl	26,8
8230	Hartberg	Wiener Straße	226,1
8490	Bad Radkersburg	Hauptplatz	107,1
8530	Deutschlandsberg	Hauptplatz	10,2
8541	Schwanberg	Waldweg	288,2
8552	Eibiswald	Eibiswald	115,6

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
8580	Köflach	Doktor-Hanns-Koren-Platz	63,8
8580	Köflach	Hauptplatz	120,2
8580	Köflach	Judenburger Straße	160,1
8580	Köflach	Kärntner Straße	96,4
8580	Köflach	Kirchengasse	118,8
8580	Köflach	Peter-Rosegger-Gasse	171,9
8580	Köflach	Volksbankplatz	30,4
8600	Kapfenberg	12.-Februar-Straße	115,2
8600	Bruck an der Mur	Burggasse	98,8
8600	Kapfenberg	Grazer Straße	71,1
8600	Kapfenberg	Koloman-Wallisch-Platz	132,5
8600	Bruck an der Mur	Mittergasse	233,4
8600	Kapfenberg	Rathausgasse	58,1
8600	Kapfenberg	Schmiedgasse	49,2
8650	Kindberg	Hauptstraße	184,2
8680	Mürzzuschlag	Hammergasse	55,0
8680	Mürzzuschlag	Sparkassenplatz	109,4
8680	Mürzzuschlag	Toni-Schruf-Gasse	161,7
8680	Mürzzuschlag	Wiener Straße	544,6
8700	Leoben	Erzherzog-Johann-Straße	39,3
8700	Leoben	Hauptplatz	186,4
8700	Leoben	Homanngasse	126,0
8700	Leoben	Josef-Graf-Gasse	117,8
8700	Leoben	Kirchgasse	168,7
8700	Leoben	Kirchplatz	31,2
8700	Leoben	Peter-Tunner-Straße	91,1
8700	Leoben	Straußgasse	85,9
8700	Leoben	Timmersdorfergasse	110,4
8720	Knittelfeld	Hauptplatz	148,4

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
8750	Judenburg	Hauptplatz	154,4
8750	Judenburg	Schlossergasse	136,1
8750	Judenburg	Weyergasse	145,7
8750	Judenburg	Ziehrergasse	78,6
8790	Eisenerz	Bergmannsplatz	72,9
8790	Eisenerz	Doktor-Karl-Renner-Straße	19,6
8790	Eisenerz	Lindmoserstraße	55,6
8940	Liezen	Bahnhofweg	152,4
8940	Liezen	Kulturhausplatz	69,4
8940	Liezen	Kulturhausstraße	199,9
8970	Schladming	Hauptplatz	182,6
8970	Schladming	Parkgasse	22,8
8970	Schladming	Steirergasse	20,1
9020	Klagenfurt	Alte Rathausgasse	58,9
9020	Klagenfurt	Alter Platz	212,1
9020	Klagenfurt	Badgasse	104,3
9020	Klagenfurt	Doktor-Arthur-Lemisch-Platz	92,1
9020	Klagenfurt	Eggergasse	110,0
9020	Klagenfurt	Fleischbankgasse	106,9
9020	Klagenfurt	Glasergasse	35,1
9020	Klagenfurt	Kiki-Kogelnik-Gasse	77,5
9020	Klagenfurt	Kramergasse	131,5
9020	Klagenfurt	Landhaushof	42,0
9020	Klagenfurt	Osterwitzgasse	144,1
9020	Klagenfurt	Pfarrhofgasse	114,8
9020	Klagenfurt	Renngasse	90,7
9020	Klagenfurt	Rennplatz	29,3
9020	Klagenfurt	Spitalgasse	133,0
9020	Klagenfurt	Wiener Gasse	86,7

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
9122	Sankt Kanzian am Klopeiner See	Am See X	136,4
9122	Sankt Kanzian am Klopeiner See	Am See XIII	146,3
9122	Sankt Kanzian am Klopeiner See	Am See XV	364,7
9122	Sankt Kanzian am Klopeiner See	Seepromenade	960,6
9210	Pörtschach am Wörther See	Elisabethstraße	46,0
9300	Sankt Veit an der Glan	Hauptplatz	181,6
9300	Sankt Veit an der Glan	Herzog-Bernhard-Straße	163,9
9342	Gurk	Doktor-Schnerich-Straße	105,6
9400	Wolfsberg	Felfergasse	67,4
9400	Wolfsberg	Sporergasse	160,9
9400	Wolfsberg	Wiener Straße	89,1
9413	Frantschach-Sankt Gertraud	Obergösel	2.789,5
9500	Villach	10.-Oktober-Straße	79,6
9500	Villach	Ankershofengasse	46,4
9500	Villach	Bambergergasse	92,7
9500	Villach	Dietrichsteingasse	56,8
9500	Villach	Drauparkstraße	39,2
9500	Villach	Hans-Gasser-Platz	79,4
9500	Villach	Hauptplatz	233,1
9500	Villach	Kaiser-Heinrich-Gasse	49,9
9500	Villach	Kaiser-Josef-Platz	86,8
9500	Villach	Karlgasse	126,0
9500	Villach	Kirchenplatz	235,2
9500	Villach	Lederergasse	163,8
9500	Villach	Leiningengasse	86,3
9500	Villach	Leitegasse	109,3
9500	Villach	Paracelsusgasse	139,1
9500	Villach	Rathausgasse	9,5
9500	Villach	Rathausplatz	39,9

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.1 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Straßenbezeichnung	Länge
9500	Villach	Seenußhof	43,7
9500	Villach	Seilergasse	130,8
9500	Villach	Standesamtsplatz	34,3
9500	Villach	Weißbriachgasse	142,6
9500	Villach	Widmanngasse	468,6
9546	Bad Kleinkirchheim	Krokusweg	58,4
9546	Bad Kleinkirchheim	Teichstraße	61,5
9546	Bad Kleinkirchheim	Zirkitzer Weg	66,9
9560	Feldkirchen in Kärnten	Amthofgasse	133,3
9560	Feldkirchen in Kärnten	Bahnhofstraße	142,6
9560	Feldkirchen in Kärnten	Bürgergasse	108,1
9560	Feldkirchen in Kärnten	Kirchgasse	196,4
9560	Feldkirchen in Kärnten	Malerwinkel	52,3
9560	Feldkirchen in Kärnten	Ossiacher Straße	33,2
9560	Feldkirchen in Kärnten	Rauterplatz	12,7
9560	Feldkirchen in Kärnten	Villacher Straße	18,7
9586	Finkenstein am Faaker See	Flurweg	69,8
9800	Spittal an der Drau	Taurergasse	112,0

Tabelle B.2: Fußgeherzonen aufsummiert nach Postleitzahlbereichen in Österreich

PLZ	Gemeinde	Gesamtlänge	Summe der Straßen
1010	Wien	6.054,6	70
1020	Wien	2.114,4	13
1030	Wien	135,5	1
1050	Wien	354,5	2
1060	Wien	540,0	4
1070	Wien	918,5	6
1080	Wien	88,6	1
1090	Wien	357,3	3

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.2 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Gesamtlänge	Summe der Straßen
1100	Wien	2.456,9	11
1110	Wien	98,1	1
1120	Wien	1.221,7	11
1140	Wien	110,3	1
1150	Wien	844,0	6
1160	Wien	174,1	3
1180	Wien	225,0	2
1200	Wien	169,9	1
1210	Wien	125,7	1
1220	Wien	1.057,2	5
2020	Hollabrunn	360,9	2
2102	Hagenbrunn	125,5	1
2130	Mistelbach	119,2	1
2225	Zistersdorf	222,7	3
2340	Mödling	946,8	7
2345	Brunn am Gebirge	178,7	1
2380	Perchtoldsdorf	1.500,9	8
2391	Perchtoldsdorf	14,9	1
2432	Schwadorf	116,4	1
2460	Bruck an der Leitha	330,1	2
2500	Baden	1.262,1	8
2514	Traiskirchen	204,7	1
2560	Berndorf	128,2	2
2620	Neunkirchen	290,8	3
2630	Ternitz	67,9	1
2700	Wiener Neustadt	2.267,3	21
2731	Sankt Egyden am Steinfeld	85,0	1
2753	Markt Piesting	117,7	1
2872	Mönichkirchen	81,6	1

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.2 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Gesamtlänge	Summe der Straßen
3002	Purkersdorf	244,9	2
3031	Pressbaum	108,2	1
3100	Sankt Pölten	1.798,7	15
3231	Sankt Margarethen an der Sierning	104,1	1
3300	Amstetten	100,3	1
3340	Waidhofen an der Ybbs	386,9	4
3370	Ybbs an der Donau	417,9	4
3390	Melk	438,3	4
3400	Klosterneuburg	200,6	2
3500	Krems an der Donau	1.256,8	15
3571	Gars am Kamp	159,1	2
3580	Horn	128,1	1
3873	Brand-Nagelberg	139,4	1
3910	Zwettl-Niederösterreich	116,4	2
3943	Schrems	136,9	1
3950	Gmünd	82,9	1
4020	Linz	3.173,0	24
4040	Linz	50,9	1
4209	Engerwitzdorf	102,0	1
4400	Steyr	703,7	5
4470	Enns	186,7	1
4481	Asten	64,8	1
4492	Hofkirchen im Traunkreis	82,8	1
4560	Kirchdorf an der Krems	127,8	1
4600	Wels	1.418,2	11
4654	Bad Wimsbach-Neydharting	47,0	1
4692	Niederthalheim	53,7	1
4701	Bad Schallerbach	196,8	1
4707	Schlüßlberg	94,2	1

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.2 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Gesamtlänge	Summe der Straßen
4780	Schärding	178,7	3
4802	Ebensee	269,1	2
4810	Gmunden	582,8	7
4822	Bad Goisern	60,8	1
4840	Vöcklabruck	854,0	2
5020	Salzburg	8.446,5	32
5201	Seekirchen am Wallersee	44,8	1
5280	Braunau am Inn	81,3	1
5400	Hallein	425,6	7
5532	Filzmoos	104,7	1
5621	Sankt Veit im Pongau	69,6	1
5630	Bad Hofgastein	1.242,7	11
5753	Saalbach-Hinterglemm	2.046,4	8
5760	Saalfelden am Steinernen Meer	238,9	2
6020	Innsbruck	2.360,4	13
6060	Hall in Tirol	29,9	1
6100	Seefeld in Tirol	1.063,5	8
6130	Schwaz	481,2	3
6215	Achenkirch	81,3	1
6240	Rattenberg	404,2	3
6345	Kössen	42,8	1
6351	Söll	145,2	1
6365	Kirchberg in Tirol	121,6	2
6370	Kitzbühel	800,7	5
6380	Sankt Johann in Tirol	385,5	4
6580	Sankt Anton am Arlberg	476,8	3
6600	Lechaschau	59,9	1
6700	Bludenz	546,2	5
6710	Nenzing	80,0	1

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.2 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Gesamtlänge	Summe der Straßen
6762	Klösterle	176,4	1
6764	Lech	181,5	2
6800	Feldkirch	546,4	6
6850	Dornbirn	432,2	6
6900	Bregenz	885,3	11
7000	Eisenstadt	1.145,4	8
7132	Frauenkirchen	188,5	1
8010	Graz	3.928,3	35
8020	Graz	833,6	8
8046	Stattegg	416,8	1
8063	Eggersdorf bei Graz	40,5	1
8130	Frohnleiten	602,1	4
8160	Weiz	203,3	3
8200	Gleisdorf	101,3	1
8230	Hartberg	252,9	2
8490	Bad Radkersburg	107,1	1
8530	Deutschlandsberg	10,2	1
8541	Schwanberg	288,2	1
8552	Eibiswald	115,6	1
8580	Köflach	761,6	7
8600	Bruck an der Mur	332,2	2
8600	Kapfenberg	426,1	5
8650	Kindberg	184,2	1
8680	Mürzzuschlag	870,7	4
8700	Leoben	956,8	9
8720	Knittelfeld	148,4	1
8750	Judenburg	514,8	4
8790	Eisenerz	148,1	3
8940	Liezen	421,7	3

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Tabelle B.2 – Fortsetzung der vorigen Seite

PLZ	Gemeinde	Gesamtlänge	Summe der Straßen
8970	Schladming	225,5	3
9020	Klagenfurt	1.569,0	16
9122	Sankt Kanzian am Klopeiner See	1.608,0	4
9210	Pörtschach am Wörther See	46,0	1
9300	Sankt Veit an der Glan	345,5	2
9342	Gurk	105,6	1
9400	Wolfsberg	317,4	3
9413	Frantschach-Sankt Gertraud	2.789,5	1
9500	Villach	2.493,0	22
9546	Bad Kleinkirchheim	186,8	3
9560	Feldkirchen in Kärnten	697,3	8
9586	Finkenstein am Faaker See	69,8	1
9800	Spittal an der Drau	112,0	1

Tabelle B.3: Fußgeherzonen aufsummiert nach Bundesländern in Österreich

PLZ	Gesamtlänge	Summe der Straßen
1xxx	17.046,30	142
2xxx	8.421,40	66
3xxx	5.819,50	57
4xxx	8.247,00	65
5xxx	12.700,50	64
6xxx	9.301,00	78
7xxx	1.333,90	9
8xxx	11.890,00	101
9xxx	10.339,90	63

Literaturverzeichnis

[kat 1987] (1987). *Katalog Fußgängerzone Eisenstadt*. Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt.

[gof 1992] (1992). *GOF–Ortsverzeichnis von Österreich für Wirtschaft und Verkehr*.

[mey 1992] (1992). *Meyers grosses Taschenlexikon*, Band 24: Wau – Zz. B.I. Tachenbuchverlag.

[Bachmann et al. 2006] Bachmann, Susanne, G. Baumgartner, R. Feik, K. J. Giese, D. Jahnel und G. Lienbacher (2006). *Besonderes Verwaltungsrecht*, Bd. 6. Auflage. Springer Verlag.

[Brandauer 1985] Brandauer, Cornelia Maria (1985). *Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Fussgängerzonen - dargestellt am Beispiel Salzburg*.

[Dorfwirth und Köstenberger 1970] Dorfwirth, Josef R. und H. Köstenberger (1970). *Generalverkehrsplan Villach 1970*, Bd. Teil I. Amt der Kärntner Landesregierung, Magistrat der Stadt Villach.

[Echterhoff 1992] Echterhoff, Wilfried (1992). *Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums*. ein Handbuch für Planer und Praktiker. FMS Fach-Media-Service-Verl.-Ges.

[Frauenkirchen 2007] Frauenkirchen, Stadtgemeinde (2007). *CHRONIK II 2002 – 2007*. 25 Jahre Stadtgemeinde Frauenkirchen. Stadtgemeinde Frauenkirchen.

[Freytag et al. 1972] Freytag, Norbert, O. Vajna, H. Lemberger und W. Hauer (1972). *Fussgängerzonen*. Erfahrungen aus wirtschaftlicher Sicht. Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien.

[Frühwirth 2005] Frühwirth, Alexandra, Hrsg. (2005). *Statistisches Jahrbuch Österreichischer Städte 2004*. Statistik Austria und Österreichischer Städtebund.

[Frühwirth 2006] Frühwirth, Alexandra, Hrsg. (2006). *Statistisches Jahrbuch Österreichischer Städte 2005*. Statistik Austria und Österreichischer Städtebund.

[Gruen 1973] Gruen, Victor (1973). *Das Überleben der Städte*. Litton Educational Publishing, Inc.

[Hlavac 2007] Hlavac, Andrea (2007). *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien*. Magistrat der Stadt Wien, MA 5 - Finanzwirtschaft Haushaltswesen und Statistik.

[Holm 1975] Holm, Kurt (1975). *Die Befragung 1*. Francke Verlag.

[Kirchhoff et al. 2001] Kirchhoff, Sabine, S. Kuhnt, P. Lipp und S. Schlawin (2001). *Der Fragebogen*, Bd. 2. Auflage. Leske + Budrich.

[Knoflacher 1983] Knoflacher, Hermann (1983). *Generalverkehrsplan Villach*. Magistrat der Stadt Villach.

[Knoflacher 1987] Knoflacher, Hermann (1987). *Verkehrsplanung für den Menschen*. Band 1 Grundstrukturen. Wirtschaftsverlag Dr. Anton Orac.

[Knoflacher 1995] Knoflacher, Hermann (1995). *Fußgeher- und Fahrradverkehr*. Planungsprinzipien. Böhlau Verlag.

[Knoflacher 1996] Knoflacher, Hermann (1996). *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr*. Freiheit zum Zwang vom Autofahren. Böhlau Verlag.

[Knoflacher 1997] Knoflacher, Hermann (1997). *Landschaft ohne Autobahnen*. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Böhlau Verlag.

[Knoflacher 2007] Knoflacher, Hermann (2007). *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung*. Böhlau Verlag.

[Loydolt 1995] Loydolt, Norbert (1995). *Der öffentliche Raum: Bedeutung und Verlust. Fussgängerzonen ein möglicher Planungsansatz für kleinere Städte*.

[May 2003] May, Anthony D. (2003). *A Decision Makers' Guidebook*.

[Milota 2007] Milota, Eva (2007). *Österreichs Städte in Zahlen*. Statistik Austria und Österreichischer Städtebund.

[Natich 1983] Natich, Wolfgang (1983). *Fussgängerzonen in Österreich - ein empirischer Befund*.

[Oblak 2003] Oblak, Sigrid (2003). *Masterplan Verkehr Wien 2003*. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18.

[Schaffner 2007] Schaffner, Christian (2007). *Frequenzwelle 2007*. Infrapool.

[Schnabel et al. 1997] Schnabel, Werner, L. Lätzsch, D. Lohse und J. Windolph (1997). *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung*. Verkehrstechnik. Verlag für Bauwesen.

[Schwarz 1994] Schwarz, Martin (1994). *Die Fußgängerzone als Planungsinstrument und deren Auswirkungen auf Kernbereiche einer Stadt, unter besonderer Berücksichtigung des Dienstleistungssektors - Fallstudie Dornbirn*.

[Stadt Wien 1985] Stadt Wien, Magistratsabteilung 19, Hrsg. (1985). *Stadt für Fußgänger*. Gestaltung öffentlicher Räume in Wien. Compress-Verl.

[Stadtbauamt 1974] Stadtbauamt, Stadt Wien, Hrsg. (1974). *Der Aufbau*. Fachzeitschrift für Planen, Bauen, Wohnen und Umweltschutz. Stadtbaudirektion der Stadt Wien.

[Stadtplanung 1995] Stadtplanung, Wien, Hrsg. (1995). *Wien, Stadtmöbel: Der Stand der Dinge*. Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18.

[Theine 1984] Theine, Walter (1984). *Auswirkungen gestalterischer Elemente in Fußgängerzonen auf die Verträglichkeit von Rad- und Fußgängerverkehr – dargestellt an Fallbespielen*. Doktorarbeit, Universität Hannover.

Abbildungsverzeichnis

3.1 Hinweiszeichen 9a. „FUSSGÄNGERZONE“ und 9b. „ENDE EINER FUSSGÄNGERZONE“ 10

7.1 Geografische Situation der Österreichischen Fußgeherzonen (Angaben in der Legende in [m]) 43
7.2 Einwohner auf Länge der Fußgeherzonen standardisiert 44
7.3 Länge der Fußgeherzone standardisiert auf die Gesamtstraßenlänge im Gemeindegebiet 45
7.4 Verteilung der Längen der Österreichischen Fußgeherzonen 46
7.5 Gemeinden mit Fußgeherzonen eingeteilt in Einwohnerklasse nach Einwohnerzahlen 47
7.6 Zeitlicher Verlauf der Errichtung von Fußgeherzonen 48

8.1 Blick in die Hauptstraße vor und nach dem Umbau 51
8.2 Für den Fußgeher geöffnete Hauptstraße zu Martini 52
8.3 Jährlicher Verlauf der Wochenfrequenzen in Eisenstadt seit 2000 54
8.4 Hauptstraße in Frauenkirchen 55
8.5 Hauptplatz in Leoben 61
8.6 Hauptplatz in St. Veit 65
8.7 Einkaufswagen des Einkaufszentrums St. Veit 67
8.8 Witterungsgeschützter Bereich der St. Veiter Fußgeherzone 68
8.9 Blick auf den Villacher Hauptplatz vor und nach dem Umbau 69

9.1 Ablauf der Errichtung einer Fußgeherzone 88
9.2 Akzeptanz der Fußweglänge 91

Tabellenverzeichnis

3.1 Definition des Level of Service nach Schnabel/Lohse 14

8.1 Steckbrief Eisenstadt (Einwohner und Arbeitsplätze siehe Statistik Austria, Volks- und Arbeitsstättenzählung 2001 50
8.2 Steckbrief Frauenkirchen 55
8.3 Abstimmung für Fußgeherzone oder Einbahnregelung in Frauenkirchen (siehe [Frauenkirchen 2007] 58
8.4 Steckbrief Leoben 60
8.5 Steckbrief St. Veit an der Glan 64
8.6 Steckbrief Villach 68
8.7 Ausbau der Fußgeherzone in Villach 70

9.1 Zusammenfassung der Tiefeninterviews 84

10.1 In früheren Publikationen bereits angeführte Fußgeherzonen, welche die aktuelle Auflistung nicht beinhaltet. 94

B.1 Fußgeherzonen in Österreich (Quelle: Tele Atlas, WIGeoGIS) 103
B.2 Fußgeherzonen aufsummiert nach Postleitzahlbereichen in Österreich 125
B.3 Fußgeherzonen aufsummiert nach Bundesländern in Österreich 130