

2024-25

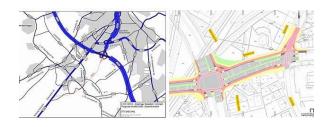


GEMEINDE GMÜND IN KÄRNTEN

MOBILITÄTSBERATUNG: VERKEHRSBERUHIGUNG VON HAUPTPLATZ UND ORTSKERN

mit quantitativen Erhebungen und Bürgerbeteiligungsformaten mit Verkehrszählungen mit optionalen Bausteinen

ENDBERICHT



MOBIREG – Verein zur Förderung nachhaltiger regionaler Mobilität Teichstraße 9 9020 Klagenfurt a.W.

> Projektkoordination: Stephanie Schasché

E-Mail: schasche@mobireg.at

Klagenfurt a.W., Juli 2025

INHALT

Zusammenfassung	1
Projektbeginn und Dauer	1
Datenerhebung	1
Sensibilisierung	2
Vorstellung der Mobilitätsberatung vor der politischen Vertretung	3
Öffentlichkeitsarbeit	3
Ergebnisse	4
Handlungsempfehlungen	5
4. TEILBERICHT: Verkehrskonzept und Maßnahmen-empfehlungen	7
1. TEILBERICHT: Quantitative Befragung der Wohnbevölkerung in Gmünd in Kär	nten 33
2. TEILBERICHT: Kordon- und Parkraumerhebung	87
3. TEILBERICHT: Fokusgruppen	111
Anhang	137

Zusammenfassung

Der vorliegende Endbericht umfasst alle im Zuge der Mobilitätsberatung der Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten durchgeführten Arbeitsschritte. Dieses erste Kapitel liefert einen Überblick über den Projekthergang und skizziert die Ergebnisse. Es präsentiert außerdem anhand einer grafischen Darstellung einige ausgewählte Handlungsempfehlungen, mit denen die Stadtgemeinde in die Umsetzung kommen könnte (Abbildung 1).

Im Anschluss werden die vier Teilberichte der einzelnen Projektschritte präsentiert. Dabei wird bewusst auf eine der zeitlichen Abfolge der Mobilitätsberatung folgenden Darstellung verzichtet, sondern stattdessen der 4. Teilbericht zuerst gezeigt. Dieser beinhaltet Verkehrskonzept und Handlungsempfehlungen – das Resultat der Mobilitätsberatung. Teilbericht 4 inkludiert eine Zusammenfassung der vorangegangenen empirischen Projektschritte. Teilberichte 1 bis 3 liefern alle Ergebnisse der empirischen Erhebungen isoliert und umfassend.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Teilberichte 1 bis 3 zusätzliche, spannende Ergebnisse und Informationen beinhalten, auf die das Ergebnisdokument zwar aufbaut, die jedoch nicht dezidiert darin erwähnt werden. Außerdem ist wesentlich, dass die gewonnenen Ergebnisse der empirischen Erhebungen einzeln betrachtet zwar punktuelle Fragestellungen beantworten können, für die Betrachtung und Verbesserung des gesamten Verkehrssystems jedoch gemeinsam betrachtet werden sollen. Dies geschieht in Teilbericht 4.

Projektbeginn und Dauer

Nach Auftragsvergabe am 21. Mai 2024 durch die Stadtgemeinde begann die Mobilitätsberatung am 11. Juni 2024 mit dem Kick-off in den Räumlichkeiten der Stadtgemeinde. Dieser Termin diente der persönlichen Präsentation aller geplanten Projektschritte und Klärung etwaiger Details. Insbesondere die Erwartungshaltung vonseiten der Stadtgemeinde wurde besprochen, um sicherzustellen, dass alle Zielsetzungen und Bedürfnisse verstanden wurden und um diese mit dem Auftragshergang abzugleichen.

Der Endbericht der Mobilitätsberatung wurde Anfang Juli 2025 übermittelt, und die Endpräsentation wurde zum Zeitpunkt der Übermittlung des vorliegenden Endberichts für Juli 2025 anberaumt. Die Laufzeit des Projekts beträgt somit insgesamt 12 Monate.

Datenerhebung

Die empirische Datenerhebung begann sofort nach Projektstart am 25. Juni 2025. In einem ersten Schritt wurde der Verkehr im Ortskern erhoben und die Parkplätze analysiert. Dieser Projektschritt wurde vorrangig umgesetzt, da es von zentraler Bedeutung war, noch vor Schulende und während der touristischen Hauptsaison zu erheben, um den maximalen Verkehrsdruck erfassen zu können. Die Verkehrszählung

wurde von 25. bis einschließlich 27. Juni 2025 umgesetzt. Alles Details dazu finden sich in Teilbericht 2.

Die Haushaltsbefragung fand im Sommer 2025 statt. Der Fragebogen wurde in enger Abstimmung mit den Verkehrsplanern der TU Wien (Subunternehmer) erstellt und der Ansprechperson der Stadtgemeinde für Feedback und etwaige Änderungs- oder Anpassungswünsche vorab übermittelt. Die Datenerhebung fand auf drei Arten statt: Eine Onlineerhebung, die postalische Verteilung von Papierfragebögen sowie eine persönliche Befragung zufällig ausgewählter Haushalte bot allen Bürgerinnen und Bürgern Gmünds die Gelegenheit zur Teilnahme. Der genaue Hergang der Erhebung wird in Teilbericht 1 geschildert.

Die zwei Fokusgruppen fanden am 28. Oktober 2024 in den Räumlichkeiten der Stadtgemeinde statt. Diese hatten zwei grundlegende Ziele: Erstens sollte die Bevölkerung zu Wort kommen und weitere Vorschläge und Stimmungen zur Verkehrssituation im Ortskern und am Hauptplatz erfasst werden. Zweitens sollten die Teilnehmenden für die nachfolgenden Maßnahmen implizit sensibilisiert werden. Dies geschah durch geleitete Diskussion und das Beleuchten von Aussagen von unterschiedlichen Blickwinkeln. Die Zusammenstellung der Fokusgruppen mit betroffenen bzw. bedeutenden Stakeholdergruppen ist sehr zufriedenstellend gelungen. Weiterführende Informationen finden sich in Teilbericht 3.

Sensibilisierung

Die Bevölkerung wurde bewusst in den Prozess dieser Mobilitätsberatung integriert: Sowohl im Rahmen der Haushaltsbefragung als auch bei den Fokusgruppen hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, persönliche Vorstellungen, Wünsche, Ideen und Kritik zu übermitteln. Alle eingelangten Aussagen flossen in die Analyse des Verkehrssystems in der Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten ein. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass leider nicht alle Vorschläge als Maßnahme umgesetzt werden konnten – einerseits, da die Maßnahmen alle drei Datenerhebungsprozesse berücksichtigen müssen und andererseits, da einzelne Vorschläge sich widersprechen oder schlicht praktisch nicht realisierbar wären.

Um zusätzliche Aufmerksamkeit für die Mobilitätsthematik zu schaffen und die Bevölkerung zeitgerecht über die Vorgänge in ihrer Gemeinde zu informieren, wurden Beiträge für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung gestellt. Diese werden im Anhang gelistet.

Junge Menschen sind eine wesentliche Nutzergruppe des öffentlichen Verkehrs und die Bevölkerung und Entscheidungstragende von morgen. Daher war es ein besonderes Anliegen, diese Bevölkerungsgruppe auf positive Weise zu integrieren. Dies geschah im Zuge eines Zeichen- und Malwettbewerbs für die Schulen der Stadtgemeinde. Der Wettbewerb wurde in enger Absprache mit der Stadtgemeinde entworfen (Vorgabe: "Unser Hauptplatz – Platz für…") und von dieser operativ umgesetzt. Ein Informationsschreiben an die Direktoren der beiden partizipierenden Schulen (Volksschule und Musikmittelschule) wurde bereitgestellt (siehe Anhang) und die Preise für die Sieger:innen vorgeschlagen, eingekauft und in die Stadtgemeinde transportiert

(ein E-Scooter und ein Roller als Hauptpreise und mehrere Scooter- oder Fahrradlichter für die Zweit- und Drittplatzierten.

Der Wettbewerb war ein großer Erfolg: Die Schüler:innen haben in ihren Werken nicht nur die Verkehrssituation kritisch betrachtet, sondern auch großartige, teils visionäre, teils sehr praktikable Vorschläge und Anstöße für die Verbesserung der aktuellen Situation bildnerisch geliefert. Diese Beiträge wurden in einer eigenen Ausstellung gewürdigt, die in der Lodronischen Reitschule von 24. Juni bis 04. Juli 2025 öffentlich zugänglich war. Die große Preisverleihung durch die politische Vertretung der Stadtgemeinde an die von einer Expertenjury gekürten Siegerwerke fand am 27. Juni 2025 statt. Der Postwurf von der Stadtgemeinde sowie die Siegerwerke werden im Anhang präsentiert.

Vorstellung der Mobilitätsberatung vor der politischen Vertretung

Am 28. November 2024 fand die Präsentation der Mobilitätsberatung vor der Steuerungsgruppe und Bürgermeister Jury statt. In zwei Stunden wurde den Anwesenden zuerst der gesamte Projekthergang geschildert und anschließend ausgewählte, interessante Ergebnisse präsentiert. Der Termin war interaktiv ausgelegt – alle Informationen wurden direkt diskutiert. Die Präsentation dazu befindet sich im Anhang.

Mitte Juli 2025 findet die projektabschließende Präsentation vor dem Gemeinderat statt. Nach der Vorstellung der Projektziele und aller Erhebungsschritte sowie ausgewählter Resultate werden die formulierten Handlungsempfehlungen besprochen, Empfehlungen zu einer möglichen Einbahnregelung erläutert und anhand ausgewählter Faktoren die infrage kommenden Standorte für die Verlegung des Busknotens besprochen. Zum Schluss werden zehn sorgfältig ausgewählte Maßnahmen präsentiert. Diese sind nicht etwa wichtiger als andere, sondern sie stellen eine Auswahl aus der recht großen Menge an formulierten Empfehlungen dar, die von der Stadtgemeinde relativ zeitnah umsetzbar wären und außerdem sichtbar sind und zusätzlichen Mehrwert schaffen.

Öffentlichkeitsarbeit

Insgesamt wurden fünf Textsorten für die Stadtgemeinde verfasst: einen Artikelvorschlag für die Stadtzeitung, ein Text für die Webseite und ein Textvorschlag für die großen Printmedien der Region (Kronen Zeitung und Kleine Zeitung). Letztere wurden an entsprechende Vertretende übermittelt, ob und in welcher Form diese erschienen sind wurde nicht verfolgt. Außerdem wurde ein internes Informationsschreiben für alle Mitarbeitenden der Stadtgemeinde verfasst, sodass ein einheitlicher Wissensstand besteht und Fragen aus der Bevölkerung einheitliche Beantwortung finden.

Zur weiteren Sensibilisierung der Bevölkerung und Generierung von Aufmerksamkeit wurde ein Plakat (Format: A0) gestaltet, das die Siegerwerke mit ausgewählten, inhaltlich passenden Informationen der empirischen Erhebungen kombiniert. Es

thematisiert einerseits anderweitige Nutzungsmöglichkeiten des Hauptplatzes (Siegerwerk der Volksschule) und andererseits die Parksituation am Hauptplatz (Siegerwerk der Musikmittelschule) und wurde nach Übermittlung der digitalisierten Siegerwerke ausgedruckt am 23. Juni 2025 persönlich übergeben. Alle erstellten Texte sowie das Plakat werden im Anhang gezeigt.

Ergebnisse

An dieser Stelle werden lediglich einige ausgewählte Ergebnisse der Datenerhebungen präsentiert, die – losgelöst von ihrer Funktion als Basis für die Handlungsempfehlungen – interessante Einsichten liefern und manche Vermutung bestätigen. Die Präsentation für die Steuerungsgruppe veranschaulicht einige ausgewählte Ergebnisse pointiert. Alle Resultate sind in den entsprechenden Teilberichten ausführlich präsentiert.

Die 416 im Rahmen der Haushaltsbefragung gesammelten Datensätze sind bezüglich Alter und Geschlecht akzeptabel verteilt, und die Messinstrumente weisen eine hohe Validität auf, was eine zuverlässige Datenerhebung belegt. Die Hälfte der Befragten empfindet die Verkehrssituation am Hauptplatz als schlecht oder sehr schlecht. Die Befragten haben die Möglichkeit, offen gestellte Fragen zu positiven Merkmalen der Verkehrssituation und deren Verbesserung rege genutzt: Zu letzterer wurden häufig eine mögliche Einbahnregelung und eine Ausdehnung der Fußgängerzone thematisiert. Ein kleiner Teil der Befragten zeigt sich auch zufrieden mit der aktuellen Situation und rät von Veränderungen ab.

Im Zuge der Verkehrszählung wird z.B. deutlich, dass die meisten PWK am unteren Stadttor (Z1) einfahren. Ein großer Teil des Verkehrsaufkommens ist Durchzugsverkehr mit einer kürzeren Aufenthaltsdauer als 5 Minuten. Die Parkplatzerhebung zeigt, dass am Vormittag die Auslastung etwas höher ist als am Nachmittag. Am Vormittag ist der Parkplatz nördlich der Maltatal Landesstraße (PP1a) am stärksten ausgelastet, am Nachmittag jener südlich davon (PP1). Der Parkplatz nördlich der B99 (PP3) weist erwartungsgemäß die niedrigste Auslastung auf.

Die Fokusgruppen verstärken den Eindruck, dass die Bevölkerung der Stadtgemeinde die Verkehrssituation im Ortskern und am Hauptplatz als teilweise belastend wahrnimmt. Deutlich wird, dass der Hauptplatz und dessen bevölkerungsfreundliche Entwicklung den Teilnehmenden am Herzen liegen: Lebendigkeit und Vielfalt des Hauptplatzes mit der besonderen Atmosphäre im Sommerbetrieb sowie den Nahversorgern und Familienbetrieben sind wesentliche Merkmale des Hauptplatzes und werden sehr positiv wahrgenommen. Im Zuge der beiden Diskussionsrunden wurden auch konstruktive Vorschläge zur Verbesserung der Situation und einige Aspekte für das zukünftige Verkehrskonzept genannt. Dabei war die Parksituation ein zentraler Punkt der Gespräche, aber auch die Themen "Beschilderung", "Verkehrsinfrastruktur" und "Stärkung des Ortskerns" wurden von den Teilnehmenden aufgebracht.

Handlungsempfehlungen

Das Ergebnis dieses Arbeitsprozesses sind die entwickelten Handlungsempfehlungen. Diese fußen auf den empirisch erhobenen Daten, auf den zur Einarbeitung zur Verfügung gestellten Planungsdokumenten und auf den verbal übermittelten Informationen. Entsprechend der Aufgabenstellung sowie den im Erhebungsprozess identifizierten Themen wurde das Ergebnisdokument in sieben Kategorien unterteilt: (1) Verkehrsberuhigung am Hauptplatz, (2) Parkraumbewirtschaftung, (3) Parkleitsystem, (4) Camping, (5) Busknoten, (6) Radabstellanlagen und (7) Weitere Maßnahmen.

Punkt (1) führt unter anderem die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h und die Anpassung der Kurzparkzonenregelung sowie deren Kontrolle als verkehrsberuhigende Maßnahmen an. Außerdem wird die im Raum stehende Option einer Einbahnregelung und die Auswirkungen der Fahrtrichtung der Einbahn (Akzeptanz versus Verkehrsreduktion) beleuchtet.

Punkt (2) schlägt Anpassungen des Kurzparkzonensystems und Maßnahmen zur Steuerung der Auslastung auf den Auffangparkplätzen vor. Er liefert konkrete Vorschläge zu Zahlungs- und Kontrollsystem. Dieser Punkt beachtet auch den im Raum stehenden Bedarf an zusätzlichen Stellflächen für die geplante Wohnraumentwicklung. Punkt (3) stellt die Bedeutung einheitlicher Beschilderungen und Leitsysteme vor und bietet punktgenaue Empfehlungen zur Beschilderung von Parkplätzen und Fußverbindungen (Stichwort: kurze Wege) sowie zu deren optimalen Standorten.

Punkt (4) antwortet auf den im Rahmen der Fokusgruppen geäußerten Wunsch einer Lenkung vom Campingbussen und -wägen. Empfohlen wird das allgemeine Untersagen des Abstellens auf allen öffentlichen Flächen außer den Auffangparkplätzen. Der Auffangparkplatz 3 (Pongratzen) bietet sich dafür aufgrund der geringeren Auslastung an, wobei auch dort eine Standgebühr eingeführt werden sollte.

Punkt (5) stellt eine Tabelle zur Verfügung, die den Vergleich der möglichen Standorte für einen Busknoten (Grundstück Untere Vorstadt Nummer 30, Grundstück Am Waschanger Nummer 41, alle drei Auffangparkplätze) anhand messbarer Kriterien vornimmt. An dieser Stelle wird kein Favorit genannt, da dessen Auswahl von der Gewichtung der verglichenen Kriterien abhängt.

Punkt (6) erklärt die Bedeutung der Schaffung von Radinfrastruktur auf ein Verkehrssystem und liefert anschließend explizite Vorschläge zur Schaffung eines Basisnetzes. Im Anhang werden detailliertere Informationen zu den jeweiligen Basisnetzen (Hauptplatz und Stadtgebiet) übermittelt.

Punkt (7) sammelt weitere Maßnahmen, die sich positiv auf das Verkehrssystem der Stadtgemeinde auswirken würden: ein Schutzweg zur Querung der B99, die Durchwegung des Porsche-Parks auf Höhe der Tankstelle und die Ausweitung der Schanigärten am Hauptplatz werden beispielhaft hervorgehoben.

Auf dezidierten Wunsch der Stadtgemeinde hin wurden die Maßnahmen anhand ihrer Umsetzbarkeit in kurz-, mittel- und langfristig gegliedert. Deren schrittweise Umsetzung fördert grundsätzlich die Akzeptanz der Bevölkerung, für die angestrebten Effekte muss jedoch beachtet werden, dass verkehrsplanerische Aspekte gesamtheitlich betrachtet

werden müssen. Daher entfalten manche Maßnahmen erst im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen ihre volle Wirkung.



Abbildung 1: Grafische Darstellung ausgewählter Handlungsempfehlungen

Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist unumgänglich für die gelungene Veränderung des Verkehrssystems. Dabei wird einerseits empfohlen, transparente, stringente Informationen zielgruppengerecht zu formulieren und in entsprechenden Kanälen zu publizieren. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass Veränderung oftmals zu erhöhtem Widerstand führen kann und deren Vorteile erst nach einer Gewöhnungsphase bewusst wahrgenommen werden. Die Veränderung eines über viele Jahre etablierten Systems erfordert daher nicht nur Systematik und Vorbereitung, sondern auch etwas Durchhaltevermögen.

Abschließend sollen an dieser Stelle die größten Vorteile der Umsetzung der Handlungsempfehlungen für die Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten betont werden:

- 1. Erhöhung der Attraktivität des Hauptplatzes
- 2. Belebung des historischen Ortskerns
- 3. Förderung von nachhaltiger und aktiver Mobilität

4. TEILBERICHT: Verkehrskonzept und Maßnahmenempfehlungen

GEMEINDE GMÜND IN KÄRNTEN

MOBILITÄTSBERATUNG: VERKEHRSBERUHIGUNG VON HAUPTPLATZ UND

ORTSKERN

4. TEILBERICHT: Verkehrskonzept und Maßnahmenempfehlungen (Winter 2024/2025)



Auftragnehmer:

Mobireg – Verein zur Förderung nachhaltiger regionaler Mobilität

Analyse und Berichtlegung: TU Wien | Forschungsbereich Verkehrsplanung und

Verkehrstechnik

Mailadresse: helmut.lemmerer@tuwien.ac.at | alexander.knoechl@tuwien.ac.at

Wien, 27.01.2025

INHALT

Ausgangslage & Projektaufgabe	11
Zielvorstellungen & Themenbereiche	11
lst-Zustand	11
Ergebnisse der Befragung & Fokusgruppen	15
Verkehrskonzept & Handlungsempfehlungen	20
Umsetzung in Schritten	31
Anhang	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wo wohn	en Sie in Gmund?	37
-	erten Sie die Verkehrssituation in den unterschiedlichen Gmünd?	38
Abbildung 3: Wortwolk	e zu den Besonderheiten der Verkehrssituation	39
Abbildung 4: Bewertun	g der Parksituation	57
Abbildung 5: Parkplatzı	nutzung	57
Abbildung 6: Parkplätze	e Gmünd in Kärnten	58
-	Parkplatz 3 nutzen: Welchen Weg nutzen Sie um von dort z angen?	
Abbildung 8: Fußwege	von Parkplatz 3 in die Stadt	62
Abbildung 9: Bitte bew	erten Sie folgende Aspekte hinsichtlich der Parksituation	84
Abbildung 10: Altersstr	uktur	85
Abbildung 11: Höchster	r Bildungsabschluss	85
Abbildung 12: Beschäft	igungsart	86
Abbildung 13: Geschled	ht	86
Tabellenverzeich	INIS	
Tabelle 1: Vergleich mö	öglicher Standorte für den Busknoten	27
Tabelle 2: Standorte fü	r Radabstellanlagen im Basisnetz (Hauptplatz)	28
Tabelle 3: Standorte fü	r Radabstellanlagen im Basisnetz (Stadtgebiet)	29
Abkürzungsverzi	eichnis & Definitionen	
Aktive Mobilität	Aktive Mobilität umfasst durch menschliche Muskelkraft angetrie Fortbewegungsarten. In erster Linie handelt es sich dabei um Zu-Fuß-Gund Radfahren.	
Umweltverbund	Der Umweltverbund setzt sich aus öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität zusammen.	
MIV	Motorisierter Individualverkehr (beispielsweise Auto, Moped)	
ÖV	Öffentlicher Verkehr	

OMOSITEG



Ausgangslage & Projektaufgabe

Die Gemeinde Gmünd als Künstlerstadt stellt ein belebtes regionales Zentrum dar, welches vor allem in den Sommermonaten eine hohe Anzahl an Touristen und einen äußerst belebten Hauptplatz und Ortskern aufweist. Dort begegnen sich unterschiedliche Nutzergruppen wie Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Autofahrer:innen, Tourist:innen, die ansässige Bevölkerung sowie Schüler:innen, die am Hauptplatz auf die regionalen Busse warten. Aus diesem Grund möchte die Stadtgemeinde Gmünd den Hauptplatzbereich zwischen den beiden historischen Stadttoren im Besonderen und den historischen Ortskern grundsätzlich unter Einbezug der außerhalb der Stadtmauern liegenden Parkplätze verkehrsberuhigen und ein Gesamtkonzept erarbeiten.

Ziel ist es, ein auf empirisch erhobenen Daten aufbauendes und sich daraus ableitendes Verkehrskonzept zu erstellen, das zu einer Verkehrsberuhigung des Ortskerns beiträgt und gleichzeitig die Situation für die Verkehrsteilnehmenden verbessert. Ziel ist es weiters, im Rahmen dieser Beratung konkrete Vorschläge auf Basis der erfassten Datenlage zu erarbeiten und Empfehlungen für deren Umsetzung zu entwickeln. Diese sollen die Bedürfnisse der relevanten Akteursgruppen kombinieren und von der Bevölkerung bestmöglich akzeptiert werden.

Zielvorstellungen & Themenbereiche

In Abstimmung mit der Stadtgemeinde Gmünd wird der Fokus bei der Analyse der Ist-Situation sowie bei der Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen auf folgende Themenbereiche gelegt:

- · Verkehrsberuhigung Hauptplatz
- Busknoten
- Parkraumbewirtschaftung
- Parkleitsystem

Für diese Bereiche soll ein Konzept, das die Verkehrssituation ganzheitlich betrachtet, erstellt werden. Im Rahmen dieses Konzepts sollen Handlungsempfehlungen, die auch kleinteilig umgesetzt werden können, formuliert werden und ein möglicher Umsetzungshorizont skizziert werden.

Der Hauptplatz soll auch in Zukunft attraktiv sein und als Basis für eine lebensfähige regionale Wirtschaft fungieren.

Ist-Zustand

Die Gemeinde Gmünd als Künstlerstadt stellt ein belebtes regionales Zentrum dar, welches vor allem in den Sommermonaten eine hohe Anzahl an Touristen und einen äußerst belebten Hauptplatz und Ortskern aufweist.



Hauptplatz

Am Hauptplatz ist ein vielseitiges Angebot aus Gastronomie, Handel inklusive Lebensmittelhandel, Finanzdienstleistungen, Tourismus und Kultur vorhanden. Außerdem befindet sich derzeit der Busbahnhof am Hauptplatz.

Nördlich der Fahrbahn sind ungefähr 40 Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden, von welchen im Sommer ungefähr 10 anderen Nutzungen zugeführt werden. Auf der Südseite sind entlang des Hauptplatzes ungefähr 50 Stellplätze für den MIV vorhanden, von welchen im Sommer drei anderen Nutzungen zugeführt werden.

Für Fahrräder gibt es einzelne Abstellmöglichkeiten vor dem Rathaus, vor der Dolomitenbank, vor dem Gasthaus Kohlmayr und vor der Konditorei Nußbaumer. Diese variieren in Größe, Design und Ausrichtung bezogen auf die jeweilige Einrichtung.

Gmünds Geographie

Die Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten weist entlang der B 99 zwischen dem Lagerhaus am westlichen Ende und der Pension Sonnenheim am östlichen Ende eine Ausdehnung von ungefähr 1,5 Kilometern auf. Zwischen dem Porsche Automuseum im Norden und der Moostratte im Süden weist Gmünd eine Ausdehnung von ungefähr 800 Metern auf. Von der Moostratte bis zum Schloßbichl im Norden beträgt die Ausdehnung ungefähr 2 Kilometer.

Verkehrsanbindung

Gmünd liegt entlang der B 99 und ist durch eine eigene Anschlussstelle an die Autobahn A 10 angebunden. In Richtung Norden führt die Maltatal Landesstraße ins Maltatal. Zudem verkehren die beiden Buslinien 5130 und 5132 in der Stadtgemeinde. Die Linie 5132 bindet Gmünd an den nächstgelegenen Bahnhof in Spittal an der Drau an.

Arbeit, Bildung & Pendelbeziehungen

Im Jahr 2021 waren in Gmünd 1.099 Personen in Arbeitsstätten beschäftigt.¹ Zudem gibt es in Gmünd eine Volksschule und eine Musikmittelschule.

Beschäftigte nach Größe der Arbeitsstätten

155 Personen, waren in Arbeitsstätten ohne unselbstständig Beschäftigten beschäftigt. 43 Personen waren in waren in Arbeitsstätten mit einem bzw. einer unselbstständig Beschäftigten beschäftigt. 299 Personen waren in Arbeitsstätten mit zwei bis neun unselbstständig Beschäftigten beschäftigt. 217 Personen waren in Arbeitsstätten mit zehn bis neunzehn unselbstständig Beschäftigten beschäftigt.

¹ Bundesanstalt Statistik Österreich; 2024; Beschäftigte in Arbeitsstätten 2021, 2011 nach Beschäftigtengrößengruppen. Gemeinde: Gmünd in Kärnten (20608) (verfügbar unter: https://www.statistik.at/blickgem/G0602/g20608.pdf. Abruf Dez 2024)



150 Personen waren in Arbeitsstätten mit 20 bis 49 unselbstständig Beschäftigten beschäftigt und 235

Personen waren in Arbeitsstätten mit 50 bis 99 unselbstständig Beschäftigten beschäftigt. ²

Pendelbeziehungen Schüler bzw. Schülerinnen und Studierende

Von 277 Schülern bzw. Schülerinnen und Studierenden am Wohnort Gmünd sind 170 Gemeindebinnenpendler bzw. -pendlerinnen. Von den 107 Auspendlerinnen bzw. Auspendlern pendeln 63 in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks, 28 in einen anderen politischen Bezirk des Bundeslandes und 16 in ein anderes Bundesland aus. Von den 158 Einpendlerinnen und Einpendlern pendeln 157 aus einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks und eine bzw. einer aus einem anderen Bundesland ein. ³

Pendelbeziehungen Erwerbspendler und Erwerbspendlerinnen

Von 1.181 Erwerbstätigen am Wohnort Gmünd sind 125 Nichtpendlerinnen bzw. Nichtpendler. 290 sind Gemeindebinnenpendlerinnen bzw. -binnenpendler und 766 Auspendlerinnen bzw. Auspendler. ⁴

Von den 766 Auspendlerinnen bzw. Auspendlern pendeln 459 in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks, 137 in einen anderen politischen Bezirk des Bundeslandes, 169 in ein anderes Bundesland und einer bzw. eine ins Ausland. Spittal an der Drau mit 259 und Seeboden am Millstätter See mit 44 sind die Gemeinden, in die am meisten Erwerbstätige auspendeln. Klagenfurt (Stadt) mit 48 und Villach (Stadt) mit 56 sind die politischen Bezirke, in die am meisten Erwerbstätige auspendeln. Salzburg mit 52 und Wien mit 45 sind die Bundesländer, in die am meisten Erwerbstätige auspendeln. ⁵

Von den 640 Einpendlerinnen bzw. Einpendlern pendeln 583 aus einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, 40 aus einem anderen politischen Bezirk des Bundeslandes und 17 aus einem anderen Bundesland ein. Malta mit 172, Krems in

² Bundesanstalt Statistik Österreich; 2024; Beschäftigte in Arbeitsstätten 2021, 2011 nach Beschäftigtengrößengruppen. Gemeinde: Gmünd in Kärnten (20608) (verfügbar unter: https://www.statistik.at/blickgem/G0602/g20608.pdf. Abruf Dez 2024)

³ Bundesanstalt Statistik Österreich; 2024; Abgestimmte Erwerbsstatistik 2022 - Erwerbs- und Schulpendler:innen bzw. Studierende nach Entfernungskategorie. Gemeinde: Gmünd in Kärnten (20608) (verfügbar unter: https://www.statistik.at/blickgem/ae2/g20608.pdf. Abruf Dez 2024)

⁴ Bundesanstalt Statistik Österreich; 2024; Abgestimmte Erwerbsstatistik 2022 - Erwerbspendler:innen nach Pendelziel. Gemeinde: Gmünd in Kärnten (20608) (verfügbar unter: https://www.statistik.at/blickgem/ae3/g20608.pdf. Abruf Aug 2024)

⁵ Bundesanstalt Statistik Österreich; 2024; Abgestimmte Erwerbsstatistik 2022 - Erwerbspendler:innen nach Pendelziel. Gemeinde: Gmünd in Kärnten (20608) (verfügbar unter: https://www.statistik.at/blickgem/ae3/g20608.pdf. Abruf Aug 2024)



Kärnten mit 117, Trebesing mit 70 und Spittal an der Drau mit 67 sind die Gemeinden, aus welchen am meisten Erwerbstätige einpendeln. ⁶

Parkplätze, Parkraumbewirtschaftung & Parkleitsystem

Die Stadtgemeinde Gmünd verfügt über mehrere öffentliche Parkmöglichkeiten. Zu erwähnen sind in dieser Hinsicht vor allem die beiden Parkplätze nördlich des Stadtzentrums beim Friedhof (Parkplatz/PP 1) und beim Porsche-Museum (Parkplatz/PP 1A), die beiden entlang der B 99 gelegenen Parkplätze (Parkplätze/PP 2 & 3) im südlich des Stadtzentrums sowie die Stellplätze am Hauptplatz und jene neben dem Porsche-Park (PP).

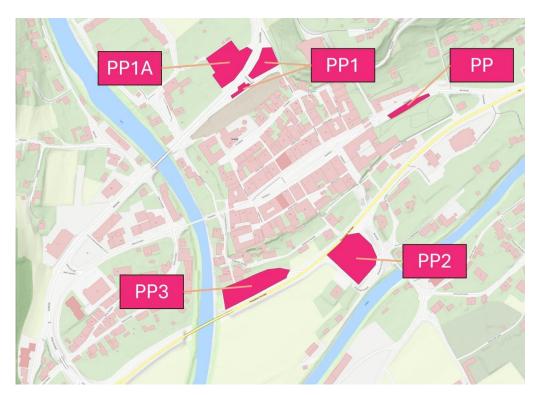


Abbildung 1: Übersicht der wichtigsten öffentlichen Parkplätze (exklusive Parkflächen am Hauptplatz) in Gmünd

Am Hauptplatz sind ungefähr 90 Stellplätze verfügbar, von welchem im Sommer ungefähr 15 anderen Nutzungen wie beispielsweise Schanigärten zur Verfügung gestellt werden. Nördlich des Stadtzentrums sind an den Parkplätzen 1 und 1A jeweils 46 Stellplätze vorhanden. Südlich des Stadtzentrums stehen am Parkplatz 2 91 und am Parkplatz 3 83 Stellplätze zur Verfügung.

Bewirtschaftet werden der Parkplatz beim Friedhof sowie die Stellplätze am Hauptplatz und beim Porsche-Park. Hier sind Kurzparkzonen, welche jeweils von Montag bis Freitag von 08:00 bis 12:00 Uhr und von 14:00 bis 18:00 Uhr sowie an samstags von

⁶ Bundesanstalt Statistik Österreich; 2024; Abgestimmte Erwerbsstatistik 2022 - Erwerbspendler:innen nach Pendelziel. Gemeinde: Gmünd in Kärnten (20608) (verfügbar unter: https://www.statistik.at/blickgem/ae3/g20608.pdf. Abruf Aug 2024)



08:00 bis 12:00 Uhr gelten. Die Parkdauer beträgt am Hauptplatz und beim Porsche-Park jeweils 90 Minuten, am Parkplatz beim Friedhof beträgt sie 180 Minuten. Die Anfahrt zu den beiden im Süden gelegenen Parkplätze wird zwei Mal durch Schilder angezeigt. Ein flächendeckendes Parkleitsystem ist jedoch nicht vorhanden.

SWOT-Analyse

Zu den Stärken der Stadtgemeinde zählt vor allem die belebte Hauptplatz sowie das vielfältige branchenübergreifende Angebot. Zudem ist positiv zu beurteilen, dass Parkplätze zumindest in Ansätzen bewirtschaftet und ausgewiesen werden. Eine weitere Stärke liegt in der bereits jetzt großräumig vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.

Zu den Schwächen zählen die häufige Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie fehlende Radabstellmöglichkeiten – vor allem am Hauptplatz.

Chancen für die Stadtgemeinde Gmünd im Allgemeinen sowie für die Verkehrsberuhigung am Hauptplatz ergeben sich vor allem durch die noch nicht genutzten Kapazitäten der südlich des Stadtkerns gelegenen Parkplätze. Die mit 1.500 x 800 Metern kompakte Siedlungsstruktur, in welcher ein Großteil des Wohnraums und wichtiger Einrichtungen liegen, bietet die Chance, viele Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen.

Ein Bedrohungsszenario könnte sich durch ein Ausbleiben von Gästen und Kaufkraft für die Wirtschaft am Hauptplatz und in ganz Gmünd ergeben.

Ergebnisse der Befragung & Fokusgruppen

Im Zuge von Befragungen und Fokusgruppen wurden die Bevölkerung von Gmünd sowie wichtige Stakeholder in den Prozess zur Umgestaltung der verkehrlichen Situation einbezogen.

Befragung

Die Mitarbeit der Bevölkerung im Rahmen der Haushaltsbefragung stellt die Grundlage einer nachvollziehbaren und objektiven Verkehrsplanung dar. Die Ergebnisse der Befragung geben einen Überblick über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Darüber hinaus wird die subjektive Bewertung des Verkehrs- und Parksystems durch die Befragten dokumentiert.

Verkehrsmittelwahl

Die Befragung ergab, dass die Befragten überwiegend den Fußverkehr (40% täglich | 23% mehrmals wöchentlich | 11% mehrmals monatlich) sowie den Pkw als Lenker bzw. Lenkerin (41% | 40% | 12%) nutzen. Der Radverkehr (7% | 27% | 19%) und der Pkw als



Mitfahrer bzw. Mitfahrerin (4% | 17% | 22%) werden ebenfalls häufiger genutzt. Die anderen Verkehrsmittel wie Moped/Motorrad,

Stadt/Regionalbus und Eisenbahn spielen in der Häufigkeit der Nutzung nur eine untergeordnete Rolle.

Gesamtbeurteilung

Die Verkehrssituation am Hauptplatz (sehr gut: 7% | gut 16% | befriedigend: 27% | schlecht: 29% | sehr schlecht: 21%) und innerhalb der Stadtmauer (6% | 20% | 30% | 28% | 12%) wird deutlich schlechter beurteilt als jene im Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer (20% | 48% | 22% | 6% | 2%).

Gleiches gilt für die Parksituation. Die Parkplätze 1A, 2 und 3 werden am positivsten beurteilt. Die Unterschiede zwischen diesen drei Parkplätzen sind nur sehr gering. Parkplatz 1 liegt bei der Beurteilung zwischen den Parkplätzen 1A, 2 und 3 einerseits, und dem Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer, dem Gebiet innerhalb der Stadtmauer und dem Hauptplatz andererseits.

Beurteilung der aktuellen Verkehrssituation

Die Antworten zur Frage, was an der Verkehrssituation am Hauptplatz besonders gefällt, lassen sich dabei in vier Hauptkategorien unterteilen: "Parkplätze und Erreichbarkeit", "Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung", "Geschäfte und Dienstleistungen" sowie "sonstige Anmerkungen".

Die Antworten zur Frage, was an der Verkehrssituation innerhalb der Stadtmauer besonders gefällt, können grob in die Kategorien "Parkmöglichkeiten und -bedingungen", Verkehr und Erreichbarkeit", "Fußgänger- und Verkehrsberuhigte Bereiche" und "Allgemeine Beurteilungen und Anmerkungen" aufgegliedert werden. Die Antworten zur Frage, was an der Verkehrssituation im Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer besonders gefällt, können grob in die Kategorien "Parkmöglichkeiten und Infrastruktur", und "Qualität und Sicherheit" aufgegliedert werden.

Anregungen, Ideen & Wünsche zur Verbesserung der Verkehrssituation

Die Antworten zur Frage, was an der Verkehrssituation am Hauptplatz verbessert könnte, grob in die Kategorien werden können "Einbahnregelung", "Fußgängerzone/Verkehrsberuhigung", "Reduzierung von Busverkehr", "Parkplatz-/Parkraummanagement", "Keine Änderungen", "Autofreie Zonen", "Kontrollen und Verkehrsüberwachung", "Verlagerung des Verkehrs "Begegnungszone/Shared Space" und "Spezifische bauliche Änderungen" aufgegliedert werden.

Die Antworten zur Frage, was an der Verkehrssituation innerhalb der Stadtmauer verbessert werden kann, können grob in die Kategorien "Verkehrsberuhigung und Einschränkungen", "Parkregelungen und Kontrolle", "Infrastruktur und Straßenbelag", "Nichts ändern", "Lokale Anpassungen und spezifische Maßnahmen" sowie "Sicherheit und Kontrolle" unterteilt werden.



Die Antworten zur Frage, was an der Verkehrssituation im Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer geändert werden sollte, können grob in die Kategorien "Parkmöglichkeiten und Infrastruktur",

"Verkehrsregelungen und -management", "Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit", "Öffentliche Einrichtungen und Services", "Verkehrssicherheit und Lärmschutz" sowie "Sonstige Anmerkungen und individuelle Vorschläge" aufgegliedert werden.

Allgemeines zur Parkplatznutzung

Bevorzugt genutzt wird der Parkplatz am Hauptplatz (64%) vor Parkplatz 1 (38%) und Parkplatz 2 (25%). Parkplatz 1A (15%), Parkplatz 3 (11%) und der Parkplatz in der Kirchgasse (6%) werden weniger häufig genutzt.

Die Antworten zur Frage, warum der Parkplatz 1 oder 2 eher genutzte wird als Parkplatz 3, lassen sich in die Hauptkategorien "Entfernung und Lage", "Infrastruktur und Parkplatzqualität", "Nutzung und Gewohnheiten", "Erreichbarkeit und Bequemlichkeit" sowie "Sichtbarkeit und Zustand" gliedern.

Die Antworten zur Frage, was an der Parksituation am Hauptplatz besonders gefällt, lassen sich in die Hauptkategorien "Parkmöglichkeiten und Erreichbarkeit", "Parkplatzprobleme", "Parken und Zugänglichkeit", "Parkraummangel", "Parkplatzgestaltung" sowie "Parkregelungen" einordnen.

Durchwegs positiv bewertet wird die Parksituation hinsichtlich Ordnung und Sauberkeit, Markierungen und Beschilderung, der Kosten für die Parkplätze, dem Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und der Nähe zu wichtigen Einrichtungen. Überwiegend positiv beurteilt werden die Verfügbarkeit von Parkplätzen, Überwachung und Sicherheit, Ästhetik und Gestaltung sowie Barrierefreiheit. Die Beurteilung der Sicherheit der Verkehrssituation wird nur geringfügig positiv beurteilt.

Beurteilung der aktuellen Parksituation

Die Antworten zur Frage, was an der Parksituation innerhalb der Stadtmauer besonders gefällt, können grob in die Kategorien "Allgemeine Zufriedenheit", "Verfügbarkeit und Lage", "Nutzung und Regeln", "Kosten und Gebühren" und "Zugänglichkeit für spezielle Bedürfnisse" klassifizieren. Zu den Verbesserungsvorschlägen zählt beispielsweise die Ausweitung der Kurzparkzone.

Die Antworten zur Frage, was an der Parksituation außerhalb der Stadtmauer besonders gefällt, lassen sich in die Kategorien "Verfügbarkeit und Zugang", "Lage und Nähe", "Parkplatzqualität und bedingungen", "Kosten und Gebühren", "Erreichbarkeit und Bequemlichkeit" sowie "Sonstiges und Besondere Anmerkungen" unterteilt werden.

Anregungen, Ideen & Wünsche zur Verbesserung der Parksituation

Die Antworten zur Frage, was an der Parksituation am Hauptplatz verbessert werden kann, können grob in die Kategorien "Einbahnregelung und Verkehrsführung", "Parkraumbewirtschaftung", "Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung", "Sicherheitsund Kontrollmaßnahmen",



"Parkplatzausgestaltung und Infrastruktur" sowie "Busse und öffentliche Verkehrsmittel" eingeteilt werden.

Die Antworten zur Frage, was an der Parksituation innerhalb der Stadtmauer verbessert werden kann, können grob in die Kategorien "Parkraummanagement", "Zufahrt und Verkehrsregelung", "Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen", "Verkehrsberuhigung und Umwelt" sowie "Barrierefreiheit und öffentliche Infrastruktur" eingeteilt werden.

Die Antworten zur Frage, was an der Parksituation außerhalb der Stadtmauer verbessert werden kann, lassen sich in die Kategorien "Einbahnregelung und Verkehrsführung", "Parkraumbewirtschaftung", "Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen", "Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung",

"Parkplatzausgestaltung und Infrastruktur", "Busse und öffentliche Verkehrsmittel", "Umwelt- und Ästhetikmaßnahmen" sowie "Spezialmaßnahmen und -bedarfe" einordnen.

Fokusgruppen

Die Fokusgruppen bilden – neben der Befragung – eine weitere wichtige Säule der Partizipation. Durch die Fokusgruppen können wesentliche Stakeholder wie Bewohner:innen, Unternehmer:innen lokaler Geschäfte und Hotels, Vereinsmitglieder in ortsansässigen Vereinen oder auch Jugendliche aktiv in den Erhebungsprozess miteingebunden werden.

Positive Aspekte des Hauptplatzes

Die positiven Aspekte am Hauptplatz der Stadtgemeinde Gmünd lassen sich wie folgt zusammenfassen. Der Hauptplatz wird als lebendiger, zugänglicher und vielfältiger Ort geschätzt, der unterschiedliche Bedürfnisse der Gemeinschaft erfüllt. Besonders in den Sommermonaten (Mai bis September) entfaltet der Platz eine besondere Atmosphäre. Veranstaltungen und autofreie Zonen laden dazu ein, durch die Stadt zu schlendern und kulturelle Angebote wie Live-Musik zu genießen. Die Außengastronomie schafft Gelegenheiten für Begegnungen in Kaffee- und Gasthäusern, was dem Platz ein "südliches Flair" verleiht, das sowohl Einwohner*innen als auch Besucher*innen Die Vielfalt des Geschäftsangebots, einschließlich gepflegter Familienbetriebe, trägt zu einer persönlichen und lokalen Atmosphäre bei. Die gute Nahversorgung mit Apotheken, einem Optiker und anderen Anbietern wird als großer Pluspunkt hervorgehoben. Die Bewohner schätzen einen breiten Branchenmix, der den Hauptplatz für alle Altersgruppen attraktiv macht. Auch die Mobilität und Erreichbarkeit des Hauptplatzes werden als essenziell betrachtet, um sowohl Einheimischen als auch Touristen den Zugang zu erleichtern. Die Kombination aus praktischer Erledigungsmöglichkeit und Raum für soziale sowie kulturelle Interaktionen macht den Hauptplatz zu einem zentralen und beliebten Treffpunkt in der Stadt.



Negative Aspekte der Verkehrssituation am Hauptplatz

Hinsichtlich der negativen Aspekte der Verkehrssituation am Hauptplatz wird vorgeschlagen, mehr Querungen für den Fußverkehr zu schaffen und das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zu forcieren. Als problematisch wahrgenommen wird die Parksituation aufgrund von Dauerparken und

Campingwägen. In dieser Hinsicht werden die Kontrolle der Parkregelungen, um die Stellplätze wieder freizubekommen und die Schaffung von Parkverbotszonen, um chaotischen Situationen vorzubeugen, als Lösungsvorschlag diskutiert. Als weitere Herausforderung wird die Anlieferung für Geschäfte beschrieben, weil diese erst ab 06:00 Uhr morgens gestattet ist. Geäußert wird ebenfalls der Wunsch, den Busknoten vom Hauptplatz nach außen zu verlagern, um die Barrierewirkung von aneinandergereihten Bussen abzubauen. Auch die Anzahl der Autos soll verringert werden.

Parksituation

Was die Parksituation betrifft, werden fehlende Möglichkeiten für das Abstellen von Fahrrädern und die teils chaotische Situation bei den Parkvorgängen, die für den Radverkehr zum Sicherheitsrisiko werden, angesprochen. Weitere Punkte sind Dauerparken und das Parken von Campingwägen, die zu einer Anspannung der Parksituation beitragen und das Fehlen von Beschilderungen von Parkplätzen und den Wegen ins Zentrum. Als Lösungen werden eine klarere Beschilderung und die Einführung von Bepreisung von Parkraum sowie die Kontrolle der gültigen Regelungen ins Spiel gebracht.

Verkehrsberuhigung

Im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung werden Aspekte zur Schaffung für mehr Raum für den Fußverkehr und mehr Aufenthaltsqualität und Begegnung am Hauptplatz durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs diskutiert. Als wesentlich erscheinen hierfür eine Parkraumbewirtschaftung sowie ein Parkplatzkonzept und Parkleitsystem. Die Stellplätze am Hauptplatz sollen künftig nicht mehr von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen genutzt werden. Für diese soll der am niedrigsten frequentierte Parkplatz als Mitarbeiterparkplatz zur Verfügung stehen. Die Einführung einer Kurzparkzone am Hauptplatz wurde von der Mehrheit als gelingendes Mittel zur Parkraumbewirtschaftung und zur Belebung des Ortszentrums angesehen. Wenngleich die Dauer der Kurzparkzone Grund für Diskussion bietet – eine Beschränkung von einer halben Stunde wäre für manche ebenfalls denkbar - so herrscht über die Notwendigkeit der Exekution dieser Parkregelungen und auch darüber, dass die Missachtung zu Strafen führen sollte, Einigkeit. Ins Spiel gebracht wird ebenfalls eine Reduktion der Geschwindigkeit am Hauptplatz auf Schritttempo. Eine mögliche Einbahnstraßenregelung wird kritisch betrachtet. Thematisiert wird ebenfalls, dass Schulkinder, die mit dem Bus zur Schule kommen, oft für mehr als eine halbe Stunde vor Unterricht bei der Schule eintreffen. Eine kürzere Aufenthaltsdauer vor Schulbeginn



könnte demnach gegebenenfalls zu einer erhöhten Nutzung des öffentlichen Verkehrs und damit einhergehend zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führen. Um Begegnung am Hauptplatz zu ermöglichen, werden auch Wünsche zur Schaffung von mehr Parkmöglichkeiten sowie für Lademöglichkeiten für den Radverkehr geäußert. Zudem soll das Ortszentrum weiter gestärkt werden und Grünflächen neugestaltet werden, um die Attraktivität zu steigern und mehr Sitzgelegenheiten, Schattenbereiche und Spielplätze geschaffen werden, um mehr Aufenthaltsräume für Fußgänger und Fußgängerinnen zu bieten.

Verkehrskonzept & Handlungsempfehlungen

Zur Verkehrsberuhigung am Hauptplatz wurde von Seiten der Stadtgemeinde, des Landes Kärnten und des Busbetreibers bereits im Vorfeld die Entscheidung getroffen, den Busbahnhof vom Hauptplatz auf eine dezentral gelegene Fläche zu verlegen. Die Halte am Hauptplatz sollen beibehalten werden.

Diese Entscheidung ist somit nicht Planungsgegenstand.

In diesem Zusammenhang wird jedoch empfohlen, aktive Mobilität in der Umsetzung der Maßnahmen zu priorisieren, damit das Ungleichgewicht zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem Umweltverbund⁷ nicht weiter zunimmt.

Eine Übersicht der einzelnen Maßnahmen geordnet nach Themenfeld befindet sich im Anhang 1. Die Übersicht zeigt neben den Maßnahmen auch, mit welchen weiteren Maßnahmen einzelne Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel in Verbindung stehen bzw. stehen können bzw. zwischen welchen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündeln sich Synergien ergeben können.

Verkehrsberuhigung am Hauptplatz

Es wird empfohlen, am Hauptplatz die Dauer der Kurzparkzone auf 60 Minuten zu verkürzen und die für die Parkdauer, die über 60 Minuten hinausgeht, eine Parkgebühr einzuheben (siehe auch Kapitel 5.2). Die Einhaltung der Regelung soll durch Kontrollen gewährleistet werden. Zudem wird empfohlen, die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu reduzieren und die dadurch freigewordenen Flächen anderen Nutzungen zuzuführen. Zu diesen Nutzungen zählen die Schaffung von mehr und verteilten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die Schaffung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrräder sowie die Schaffung von Sitz- und weiteren Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünungen sowie gegebenenfalls Spielflächen. Im Sommer können die Stellplätze – wie bereits jetzt gehandhabt – auch als Schanigärten genutzt werden. Ebenfalls empfohlen wird, eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h zu verordnen. Diese könnte beispielsweise im Rahmen der Verordnung einer Begegnungszone umgesetzt werden.

⁷ Der Umweltverbund setzt sich aus öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität zusammen. Mobilitätsberatung in Gmünd in Kärnten



Auf Höhe Bäckerei Jury bzw. Berni's wird empfohlen, die beiden bereits gepflasterten Gehsteigvorziehungen durch einen Schutzweg miteinander zu verbinden. Im Bereich der Bushaltestellen am Hauptplatz wird empfohlen, die beiden Haltestellen jeweils ein Stück voneinander weg zu versetzen, um zwischen den Haltestellen Gehsteigvorziehungen und einen Schutzweg zu errichten. Dadurch können die Fahrgäste der Busse jeweils in Fahrtrichtung vor dem Bus die Fahrbahn ungehindert und sicher queren. Diese beiden Maßnahmen werden empfohlen, sofern der Hauptplatz nicht als Fußgänger- bzw. Begegnungszone verordnet wird. Sollte am Hauptplatz eine Begegnungszone geschaffen werden, sind voraussichtlich auch bauliche Änderungen vorzunehmen, um den Charakter der Begegnungszone hervorzuheben.

Eine weitere Möglichkeit bietet die Verordnung einer Einbahn zwischen den beiden historischen Stadttoren. Die Fahrtrichtung einer möglichen Einbahnführung hängt dabei vom Ziel der Maßnahme ab. Bei einer Führung vom unteren (westlich gelegenen) Stadttor in Richtung oberes (östliches) Stadttor – diese entspricht dem Großteil der in diesem Abschnitt zurückgelegten Fahrten – ist eine höhere Akzeptanz bei gleichzeitig geringerer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten. Bei einer Führung vom oberen (östlich gelegenen) Stadttor in Richtung unteres (westliches) Stadttor ist eine geringere Akzeptanz bei gleichzeitig höherer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten. In beiden Fällen liegt die Annahme, dass durch die dann längeren Wege von einer Richtung und die strengere Parkraumbewirtschaftung am Hauptplatz das Auto an den äußeren Parkplätzen abgestellt wird, zu Grunde.

Parkraumbewirtschaftung

Für die Kurzparkzonen am Hauptplatz und beim Porsche-Park wird empfohlen, die Parkdauer auf 60 Minuten zu reduzieren und die zeitliche Gültigkeit der Kurzparkzone auf den Zeitraum von Montag bis Samstag von 08:00 bis 18:00 Uhr auszudehnen. Für die Parkdauer, die über die 60 Minuten hinausgeht, wird empfohlen, eine Parkgebühr von € 0,50 je angefangener halben Stunde einzuheben. Der Höchstbetrag soll mit € 5,00 je Tag begrenzt sein. Für den Parkplatz 1 wird empfohlen, die Parkdauer von 180 Minuten beizubehalten, die zeitliche Gültigkeit der Kurzparkzone jedoch auf den Zeitraum von Montag bis Samstag von 08:00 bis 18:00 Uhr auszudehnen. Für die Parkdauer, die über die 180 Minuten hinausgeht, wird empfohlen, eine Parkgebühr von € 0,50 je angefangener Stunde einzuheben. Der Höchstbetrag soll mit € 4,00 je Tag begrenzt sein. Für die Parkplätze 1A, 2 und 3 wird das gleiche Schema wie für Parkplatz 1 empfohlen.

Um die Auslastung der verschiedenen Parkplätze zu steuern, können die Gebühren für einzelne Parkplätze mit hoher Auslastung erhöht bzw. deren kostenlose Parkdauer verkürzt werden, um die Nutzung von anderen Parkplätzen zu forcieren.



Parkraum für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter & Bewohner und Bewohnerinnen Wohnraumentwicklung Stadtkern Süd

Parkplatz 3 eignet sich derzeit aufgrund seiner geringen Auslastung und der kurzen Wege zum Hauptplatz ideal als Mitarbeiterparkplatz. Dieser Parkplatz kann ebenfalls als Parkmöglichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner genutzt werden, wenn südlich des Stadtkerns Wohnraum geschaffen wird.

Zahlungsmethoden

Zu den gängigen Zahlungsmethoden zählen Bargeldzahlung, Kartenzahlung mittels Debit- und Kreditkarten, kontaktlose Zahlung mittels Smartphone, Online-Zahlung, Zahlung mittels Park-Apps sowie automatischer Zahlungseinzug. Die Bargeldbezahlung erfolgt dabei am Kassenautomat, die Kartenzahlung kann sowohl am Kassenautomat als auch bei der Ausfahrtssäule durchgeführt werden.⁸ Eine weitere Möglichkeit stellt das Parken mit Parkscheinen dar. Diese können beispielsweise bei Trafiken, Tankstellen, Postfilialen, Autofahrerorganisationen sowie Geschäften und Hotels, mit denen ein entsprechender Vertrag abgeschlossen wird, erworben werden.⁹

Die Bezahlung mit Bargeld "ist besonders im DACH-Raum, in ländlicheren Gegenden und bei älteren oder nicht technikaffinen Menschen, nach wie vor sehr beliebt."¹⁰ Zudem ermöglichen die Bezahlung mittels Parkschein und Bargeld eine gewisse Anonymität. Auf der anderen Seite entsteht bei bargeldlosen Bezahlsystemen ein geringerer Verwaltungsaufwand. Im Vergleich zur Bargeldzahlung an Kassenautomaten fallen dazu keine Entsorgungskosten (Transport, Sicherheit und Bankgebühren von Bargeld) an, Wartungsbedarf und Anschaffungskosten verringern sich, das Diebstahlrisiko entfällt und die Gefahr von Schlangenbildung wird durch den schnelleren Bezahlvorgang minimiert.¹¹

Positionierung Park- bzw. Kassenautomat Je nach gewähltem System

- · mit bzw. ohne Schrankenanlage für Ein- und Ausfahrt
- mit bzw. ohne Parkautomaten wird empfohlen, den Parkautomaten bzw. den Kassenautomaten in der Nähe des Weges zum Stadtzentrum zu positionieren, um Parkende direkt zur Wegbeschilderung zum Hauptplatz zu führen (siehe 5.3).

22

⁸ Arivo GmbH: Parkraumbewirtschaftung mit oder ohne Bargeld?. https://arivo.co/de/blog/cash-vs-cashless#typischezahlmethoden. Abruf Dez 2024

⁹ Stadt Wien: Verkaufsstellen für Parkscheine.

https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/gebuehren/verkaufsstellenparkscheine.html. Abruf Dez 2024 ¹⁰ Arivo GmbH: Parkraumbewirtschaftung mit oder ohne Bargeld?. https://arivo.co/de/blog/cash-vs-cashless#typischezahlmethoden. Abruf

¹¹ Arivo GmbH: Parkraumbewirtschaftung mit oder ohne Bargeld?. https://arivo.co/de/blog/cash-vs-cashless#typischezahlmethoden. Abruf



Kontrolle der Einhaltung der Regelungen

Für den Zeitraum, in dem keine Tore und Kontrolleinrichtungen für Zu- und Abfahrten zu bzw. vom jeweiligen Parkplatz vorhanden sind, wird eine manuelle Kontrolle der Einhaltung der Regelungen empfohlen. Gleiches gilt sinngemäß, für die öffentlichen, räumlich nicht abgetrennten Parkflächen wie beispielsweise die Stellplätze am Hauptplatz und jene vor dem Porsche-Park und auch für den Fall, dass an den Parkplätzen keine Tore und Kontrolleinrichtungen eingesetzt werden. Verstöße sind zu sanktionieren.

Anforderungen

Die genauen Anforderungen unterscheiden sich je nach Parkfläche und es ist im Einzelfall zu entscheiden, welche Art der Bewirtschaftung gewählt wird. Um einen inklusiven Zugang zu den Parkmöglichkeiten zu schaffen, wird jedoch empfohlen, die Bezahlung mittels Parkschein flächendeckend oder Bargeld auf zumindest einem der Parkplätze 1, 1A, 2 oder 3 zu ermöglichen.

<u>Systemauswahl</u>

Um die Eignung verschiedener Systeme beurteilen zu können, ist in einem ersten Schritt eine Entscheidung zu treffen, welche Systeme grundsätzlich in Frage kommen. In einem weiteren Schritt sind von Systemanbietern Preisauskünfte einzuholen. Auf Basis dieser Preisauskünfte können unter Zuhilfenahme der Ergebnisse aus der Parkraumerhebung mögliche Nutzungsszenarien sowie die mit ihnen einhergehenden Einnahmen abgeschätzt und ein geeignetes System ausgewählt werden.

Parkleitsystem

Um die Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen, wird die Etablierung eines flächendeckenden Parkleitsystems empfohlen. Dieses kann – je nach Anforderungen und finanziellem Spielraum – als statisches oder dynamisches Parkleitsystem ausgeführt werden, soll aber zumindest den Weg zu den jeweiligen Parkplätzen sowie den Weg von den jeweiligen Parkmöglichkeiten ins Stadtzentrum weisen.

Normen & Regelwerke

Zwar werden Parkleitsysteme an sich derzeit in Österreich nicht explizit durch Regelwerke und Normen geregelt, doch wird das Thema der Parkleitsysteme von den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (kurz: RVS) beispielsweise im Zusammenhang mit Garagenstandorten behandelt. Zudem wird die Beschilderung im Zusammenhang mit dem untergeordneten Straßennetz behandelt. In Deutschland wird zum Thema Parkleit- und Informationssysteme derzeit an einem Regelwerk gearbeitet.



Design der Beschilderung

Ein spezielles Design der Beschilderung im Kontext von Parkleitsystemen wird von den österreichischen Normen und Regelwerken nicht vorgegeben. Für die Ankündigung "von Anlagen des ruhenden Verkehrs"¹² sieht die StVO "die Hinweiszeichen gemäß § 53/1 a "Parken" und § 53/1 b "Zum Parkplatz" […] vor. Diese stellen somit die Grundlage der Beschilderung von und der Wegweisung zu Parkflächen dar."¹³ Die beiden Zeichen sind in Abbildung 2 ersichtlich.



Abbildung 2: Beschilderung für Parken und Wegweisung zum Parkplatz¹⁴

Weiters sind Wegweiser – teilweise in Kombination mit dynamischen Anzeigen – sowie Sammelvorankündigungen gängige Bestandteile von Parkleitsystemen. Beispiele aus Eisenstadt (Kombination Wegweiser und dynamische Anzeige), Wien (Wegweiser) und Hallstatt (dynamische Sammelvorankündigung) können in Abbildung 3 und Abbildung 4 betrachtet werden.

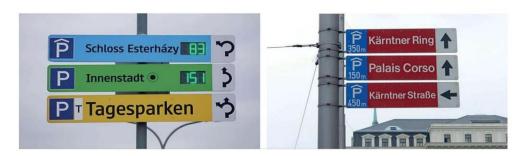


Abbildung 3: Beispiele für dynamische (links) und statische (rechts) Anzeigen von Parkleitsystemen¹⁴

¹² FSV (2020): RVS 05.02.12 – Beschilderung und Wegweisung im untergeordneten Straßennetz

 $^{^{13}}$ FSV (2020): RVS 05.02.12 – Beschilderung und Wegweisung im untergeordneten Straßennetz 14 FSV (2020): RVS 05.02.12 – Beschilderung und Wegweisung im untergeordneten Straßennetz

¹⁴ FSV (2018): RVS 03.07.31 – Vorplanung zu Garagenstandorten





Abbildung 4: Beispiel für Sammelvorankündigung in Hallstatt, Oberösterreich¹⁶

Es wird empfohlen, Schema und Design der einzelnen Elemente des Parkleitsystems einheitlich zu gestalten.

Wegweisung Parkplätze

Als neue Standorte für die Wegweisung zu den Parkplätzen werden beim Kreisverkehr zwischen L 11 und B 99 die Fahrstreifen stadteinwärts jeweils vor dem Kreisverkehr vorgeschlagen. Der Standort am Waschanger Hausnummer 9a soll beibehalten werden. Optional kann eine Beschilderung auch nördlich von Gmünd entlang der L 12 bzw. am Schloßbichl erfolgen.

Beschilderung Parkplätze

Die Parkplätze selbst sind an den Einfahrten als solche zu kennzeichnen (siehe Abbildung 2 rechts). Diese Beschilderung ist für die Parkplätze 1 und 3 in beide Fahrtrichtungen und für Parkplatz 2 in Fahrtrichtung Osten zu ergänzen.

Beschilderung Fußwegverbindungen ins Stadtzentrum

Für die Beschilderung der Fußwegverbindungen von den Parkplätzen ins Stadtzentrum wird vorgeschlagen, jede Richtungsänderung des Weges zu beschildern. Zumindest sollte jedoch an den im mitgelieferten Plan eingezeichneten Standorten beschildert

 $^{^{\}rm 16}$ Google: Maps: Hallstatt. Österreichische Romantikstraße.

https://www.google.com/maps/@47.5572832,13.6467686,3a,37.6y,169.13h,90.54t/data=!3m7!1e1!3m5!1sXMPmFwUnaSD3A7tSFmVl3Q!

²e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-

 $pa.googleap is.com\%2Fv1\%2Fthumbnail\%3Fcb_client\%3Dmaps_sv.tactile\%26w\%3D900\%26h\%3D600\%26pitch\%3D-0.540000000000063\%26panoid\%3DXMPmFwUnaSD3A7tSFmVl3Q\%26yaw\%3D169.13!7i16384!8i8192!5m1!1e2?entry=ttu\&g_ep=EgoyMDI0MTlwOS4wlKXMDSoASAFQAw%3D%3D$



werden. Zudem wird empfohlen, jeweils ein Schild am Parkplatz in der Nähe des jeweiligen Weges zu positionieren. Sofern ein Parkautomat bzw. ein Kassenautomat am jeweiligen Parkplatz vorhanden ist, sollten die Beschilderung und der Automat nach Möglichkeit unmittelbar nebeneinander positioniert werden, um Parkenden die Beschilderung kenntlich zu machen.

Camping

Es wird empfohlen, das Abstellen von Campingwägen im Gemeindegebiet auf allen öffentlichen Flächen außer den öffentlichen Parkplätzen zu untersagen. Für das Abstellen der Campingwägen können vorerst die öffentlichen Parkplätze – Parkplatz 3 bietet sich hier aufgrund der geringen Auslastung besonders an – gebührenpflichtig genutzt werden. Sollten die Campingwägen zu einer Überlastung des öffentlichen Parkraumangebots führen, kann das Untersagen des Abstellens dieser Fahrzeuge auch auf die öffentlichen Parkplätze ausgeweitet werden.

<u>Busknoten</u>

Zur Verkehrsberuhigung am Hauptplatz wurde von Seiten der Stadtgemeinde, des Landes Kärnten und des Busbetreibers bereits im Vorfeld die Entscheidung getroffen, den Busbahnhof vom Hauptplatz auf eine dezentral gelegene Fläche zu verlegen. Die Halte am Hauptplatz sollen beibehalten werden.

Als mögliche neue Standorte stehen mit Stand Ende November 2024 das Grundstück Untere Vorstadt Nummer 30 und das Grundstück Am Waschanger Nummer 41 zur Diskussion. Im Dezember wurde mit dem Standort des Parkplatzes 3 von Seiten der Stadtgemeinde eine neue Variante genannt. Von dieser liegt eine Entwurfsplanung, die Flächen für das Abstellen von 7 Bussen sowie 40 Pkw vorsieht, vor. Den drei genannten Standorten werden auch die Flächen auf den Parkplätzen 1 und 2 gegenübergestellt. Die untersuchten Kriterien sind in Tabelle 1 zusammengefasst.



Tabelle 1: Vergleich möglicher Standorte für den Busknoten

PP3		300 Meter	4 Minuten		eſ	nein		nein	Restaurant		2000 m ²	ja
PP2		250 Meter	3 Minuten		ē	ē		nein	Appartements		4000 m ²	eį
PP1	m	200 Meter	3 Minuten		ė	nein		nein	Museum		1800 m ²	ja
Standort Waschanger Nummer 41	Fußläufige Erreichbarkeit Zentrum	550 - 700 Meter	8-10 Minuten	Einfluss Landesstraße	ė	ėį	Versorgung	ja, Spar (direkt angrenzend)	•	Sonstiges	1300 m²	keine
Standort Untere Vorstadt Nummer 30	Fußläufige Err	400 Meter	6 Minuten	Einfluss	nein	nein	We	ja, Tankstelle (andere Straßenseite)	Bipa, Billa, Trafik	S	2700 m ²	keine
Kriter ium		Distanz zum Rathaus	Dauer zum Rathaus		gelegen an Landesstraße	Querung Landesstraße notwendig		Enkaufsmöglichkeit in der Nähe	andere POIs in der Nähe		verfügbare Fläche (Grobmessung KAGIS)	Erhöhung Parkdruck

Der Vergleich zeigt, dass der Standort am Grundstück Waschanger Nummer 41 in allen untersuchten Belangen die nicht zu favorisierende Variante darstellt.

Im Vergleich zwischen dem Standort am Grundstück Untere Vorstadt Nummer 30 und den Parkplätzen zeigt sich, dass die Parkplätze zwar näher am Stadtzentrum liegen. Durch die Beibehaltung der Halte am Hauptplatz wirkt sich dieser Umstand jedoch nur eingeschränkt nachteilig aus. Die Nähe zu anderen publikumsintensiven Einrichtungen wie beispielsweise zu den Einkaufsmöglichkeiten an der Tankstelle, einem Drogeriefachmarkt, einem Lebensmittelgeschäft und einer Trafik im Umkreis von



jeweils unter 150 Metern sind im Vergleich zu den Parkplätzen, die jeweils nur über eine publikumsintensive Einrichtung (Museum, Appartements, Restaurant) positiv zu beurteilen. Zudem erhöht die Errichtung des Busknotens am Standort Untere Vorstadt Nummer 30 den Parkdruck im Gemeindegebiet nicht.

Für den Standort Parkplatz 3 spricht hingegen, dass dieser im Falle einer Wohnraumschaffung südlich des historischen Stadtkerns als Parkfläche für Anwohner dienen könnte und somit die Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel an einem Standort ermöglicht. In Kombination mit Mobilitätsverträgen könnte zudem – bei adäquatem Angebot an öffentlichem Verkehr – der Stellplatzschlüssel für die Wohneinheiten reduziert werden. Für den Fall, dass kein Wohnraum geschaffen wird, würde Parkdruck nur unwesentlich erhöht – es blieben bei einem Bedarf von ungefähr 30 Stellplätzen ungefähr 40 Stellplätze der nun vorhandenen 83 Stellplätze vorhanden.

Radabstellanlagen

"Ein zentrales Kriterium für eine hochwertige Radabstellanlage ist die Erreichbarkeit. RadfahrerInnen meiden in der Regel Umwege und möchten fahrend ans Ziel kommen. Daher ist es wichtig, dass Fahrradständer

- → nahe am Eingang stehen
- → fahrend erreichbar sind
- **♦** gut sichtbar und leicht wahrnehmbar sind
- in das Radwegenetz integriert sind

Die ideale Entfernung der Radabstellanlage zum Eingang ist abhängig von der Aufenthaltszeit am Zielort. Es gilt: Je kürzer die Aufenthaltszeit, desto geringer ist die akzeptierte Entfernung!" ¹⁵

Um den Radverkehr zu fördern, wird daher empfohlen, in einem ersten Schritt ein Basisnetz an Radabstellmöglichkeiten zu schaffen. Standorte der Kategorie Basisnetz A haben dabei eine höhere Priorität als jene der Kategorien Basisnetz B und Basisnetz C. Zum Basisnetz zählen folgende Standorte.

Tabelle 2: S	Tabelle 2: Standorte für Radabstellanlagen im Basisnetz (Hauptplatz				
Kategorie	vor	Hausnummer	vor Einrichtung		

ID	Kategorie	vor (HP)	Hausnummer	vor Einrichtung
01	Bestand	24		Konditorei Nußbaumer
UI	Bestand	24		Konditorer Nuisbaumer
11	Basisnetz A	6		Raiffeisenbank
12	Basisnetz A	20		Rathaus*

¹⁵ Land Kärnten: Leitfaden Fahrradparken – Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Kärnten. https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c-30ff48bb0051/Leitfaden_Fahrradparken_Web_2015-05-27-1.pdf. Abruf Dez 2024

¹⁶ Die ID richtet sich nach Kategorie – ID OX: Bestand, ID 1X: Basisnetz A, ID 2X: Basisnetz B, ID 3X: Basisnetz C



13	Basisnetz A	17	Bushaltestelle Nord	
14	Basisnetz A	1	Musik-Mittelschule	
21	Basisnetz B	3	Bäckerei Pietschnigg	
22	Basisnetz B	16	Hüte und Souvenirs Pschernig	
23	Basisnetz B	22	Dolomitenbank*	
31	Basisnetz C	10	Rieder Schuhwaren	
32	Basisnetz C	8	Trafik	
*vorhandene Anlagen durch neue gemäß Leitfaden ersetzen				

Tabelle 3: Standorte für Radabstellanlagen im Basisnetz (Stadtgebiet) 17

ID	Kategorie	Vor & für Einrichtung(en)	
15	Basisnetz A	Parkplatz 1	
16	Basisnetz A	Porsche-Park	
17	Basisnetz A	Schwimmbad / Sportplatz	
24	Basisnetz B	Museum	
25	Basisnetz B	Seniorenheim	

Im Anhang befindet sich darüber hinaus eine Tabelle, mit Informationen, für welche Einrichtungen die jeweiligen Radabstellanlagen am Hauptplatz genutzt werden können. In weiteren Schritten können sukzessive weitere Radabstellanlagen an Standorten zwischen jenen des Basisnetzes errichtet werden, um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu erhöhen.

Informationen zu den Qualitätskriterien für Radabstellanlagen wie beispielsweise Design, Features und Services können aus dem Leitfaden Fahrradparken des Landes Kärnten¹⁸ entnommen werden.

Diese Kriterien sollen bei der Schaffung neuer Radabstellanlagen Berücksichtigung finden.

Außerdem empfiehlt es sich, Radabstellanlagen im Bestand hinsichtlich der Kriterien des Leitfadens zu überprüfen. Für Standorte, wo die im Leitfaden angegebenen Anforderungen durch den Bestand an Radabstellanlagen nicht erfüllt werden, sollten die Anlagen ebenfalls angepasst werden.

¹⁷ Fortführung der ID von den Standorten am Hauptplatz

¹⁸ Land Kärnten: Leitfaden Fahrradparken – Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Kärnten. https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c-30ff48bb0051/Leitfaden_Fahrradparken_Web_2015-05-27-1.pdf. Abruf Dez



Weitere Maßnahmen

Um den Umweltverbund und insbesondere aktive Mobilität¹⁹ nachhaltig zu stärken, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Diese können entweder als Einzelmaßnahme oder als Maßnahmenbündel in Kombination mit anderen Maßnahmen ihre uneingeschränkte Wirkung entfalten. Dabei gilt: Je mehr Maßnahmen umgesetzt werden, desto eher werden andere Verkehrsmittel als der motorisierte Individualverkehr als Fortbewegungsart in Erwägung gezogen und genutzt.

Im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen stehende Maßnahmen

- Errichtung eines Schutzwegs zur Querung der B 99 zwischen Stadtladen und Billa
 - Diese Maßnahme ist vor allem bei Verlegung des Busknotens zum Standort Untere Vorstadt Nummer 30 anzustreben.
- Durchwegung durch Porsche-Park auf Höhe der Tankstelle sowie Vereinbarung mit Grundeigentümerin bzw. Grundeigentümer zur Nutzung des Grundstücks zwischen Porsche-Park und Tankstelle für den Fußverkehr o Diese Maßnahme ist nur bei Verlegung des Busknotens zum Standort Waschanger Nummer 41 anzustreben.
 - o Die Umsetzung der Maßnahme wäre nur möglich, wenn die Stadtmauer nicht unter Denkmalschutz steht und der Grundeigentümer bzw. die Grundeigentümerin der Nutzungsvereinbarung zustimmt.
 - o Für diesen Fall wäre ebenfalls eine Abwägung zwischen Nutzen für den Umweltverbund und Kosten durch den Eingriff in historische Bausubstanz vorzunehmen.
- Fahrverbot Langgasse mit Ausnahme Berechtigte/Anrainer o Diese Maßnahme ist vor allem bei Verlegung des Busknotens zum Standort Untere Waschanger Nummer 41, und falls die oben genannte Durchwegung durch den Porsche-Park und die Nutzungsvereinbarung nicht umgesetzt werden, anzustreben.

Weitere Maßnahmen

- Markieren von Sharrows im untergeordneten Straßennetz, "um auf den im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführten Radverkehr aufmerksam zu machen"
- Ausweitung der Schanigärten beispielsweise Gasthof Kohlmayr
- Erhaltung bzw. Schaffung einer Einkaufsmöglichkeit (Lebensmittel) am Standort Waschanger 40 oder südwestlich des Sportplatzes

Mobilitätsberatung in Gmünd in Kärnten

¹⁹ Aktive Mobilität umfasst durch menschliche Muskelkraft angetriebene Fortbewegungsarten. In erster Linie handelt es sich dabei um ZuFuß-Gehen und Radfahren.

²⁰ TU Wien (2024) Mobilitätskonzept Mistelbach 2030+ – Bericht Teil 2: Ziele und Maßnahmen (verfügbar unter: $https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/Mobilitaet/Mobilitaetskonzept_Bericht_Teil_2_Ziele_und_Mas$ snahmen.pdf. Abruf



Umsetzung in Schritten

Um der Finanzierung Rechnung zu tragen und die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung zu erhöhen, wird empfohlen, beschriebene Maßnahmen in kleinen Schritten umzusetzen. In dieser Hinsicht darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass verkehrsplanerische Aspekte immer ganzheitlich betrachtet werden müssen und manche Maßnahmen gegebenenfalls erst im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen ihre uneingeschränkte Wirkung entfalten können.

Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen

Zu den kostengünstigen Maßnahmen, die zeitnah umgesetzt werden können, zählen die Markierung eines Schutzweges am Hauptplatz auf Höhe Bäckerei Jury bzw. Berni's, die Errichtung von Teilen der Radabstellanlagen – beginnend mit jenen des Basisnetzes A –, Begrünungsmaßnahmen, die Schaffung weiterer Sitzgelegenheiten und die Ausweitung von Schanigärten am Hauptplatz sowie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Die Kontrolle der Einhaltung der Parkregelungen kann zunächst manuell erfolgen. Parkplatz 3 kann in dieser Hinsicht als Mitarbeiterparkplatz beworben werden. Zudem kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h am Hauptplatz kurzfristig umgesetzt werden. Das Untersagen des Abstellens von Campingwägen außerhalb von Parkplätzen allgemein bzw. einem spezifischen Parkplatz kann ebenfalls kurzfristig umgesetzt werden.

Kurz- bis mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

Je nach Entwicklung der Situation mit den Campingwägen kann das Abstellen von Campingwägen kurz- bis mittelfristig auch auf allen öffentlichen Flächen untersagt werden. Die Einholung der Angebote von Systemanbietern sollte ebenfalls kurz- bis mittelfristig erfolgen. Die Einführung von Parkgebühren kann darauf aufbauend – in Abhängigkeit des gewählten Systems – ebenfalls kurz- bis mittelfristig erfolgen.

Zudem wird empfohlen, den Schutzweg zwischen Stadtladen und Billa zu errichten. Diese Maßnahme sollte – sofern der neue Busknoten am Standort Untere Vorstadt Nummer 30 errichtet wird – spätestens mit der Inbetriebnahme des neuen Busknotens abgeschlossen sein. Auch die Errichtung der beiden Gehsteigvorziehungen und des Schutzwegs im Bereich der Bushaltestellen sowie weiterer Radabstellanlagen, Grünund Spielflächen und – bei Bedarf – die Schaffung weiterer Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten, mit der die Reduktion der Stellplätze am Hauptplatz einhergeht, können kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Gleiches gilt für die Schaffung einer Ladestation für Elektrofahrräder am Hauptplatz und die Markierung von Sharrows im untergeordneten Straßennetz.

Die Beschilderung der Fußwegverbindungen von den jeweiligen Parkplätzen ins Stadtzentrum kann ebenfalls kurz- bis mittelfristig erfolgen. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Wirkung der Fußwegbeschilderung auch von der Beschilderung der Parkplätze selbst abhängt.



Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

Mittelfristig wird die Errichtung der Beschilderung der Parkplätze – unter Berücksichtigung der Anforderungen des ausgewählten Systems der Parkraumbewirtschaftung – empfohlen. Ein statisches Parkleitsystem könnte aufgrund von geringeren Kosten schneller umgesetzt werden als ein dynamisches. Die Möglichkeit der Bezahlung der Parkgebühren mittels Parkschein bzw. Bargeld sollte ebenfalls mittelfristig angeboten werden. Die optionale Positionierung von einem bzw. mehreren Park- bzw. Kassenautomaten nahe dem jeweiligen Weg zum Stadtkern geht damit einher.

Zudem sollten vorhandene Radabstellmöglichkeiten mittelfristig hinsichtlich ihrer Eignung geprüft und gegebenenfalls durch neue, den aktuellen Anforderungen entsprechenden Radabstellanlagen ersetzt werden. Mittelfristig könnte auch die Schaffung einer Begegnungszone am Hauptplatz umgesetzt werden.

Mittel- bis langfristig umzusetzende Maßnahmen

Im Falle der Situierung des neuen Busknotens am Waschanger Nummer 41 ist mittellangfristig die Durchwegung durch den Porsche-Park inklusive Nutzungsvereinbarung zur Querung des angrenzenden Grundstücks im Privateigentum zu erwägen. Als Alternative dazu wird ein Fahrverbot mit Ausnahme von Berechtigten und Anrainern bzw. Anrainerinnen für die Langgasse empfohlen. Die die Steuerung der Auslastung der öffentlichen Parkflächen mittels Parkdauer und -gebühren können ebenfalls mittel- bis langfristig umgesetzt werden. Nach Möglichkeit sollten auch die eingesetzten Fahrzeuge des betreibenden Unternehmens auf den durch Gmünd verlaufenden Linien an die Fahrgastzahlen angepasst werden, um die Umweltauswirkungen des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren. Mittel- bis langfristig kann auch die Beschilderung im Parkleitsystem vereinheitlicht werden.

Langfristig umzusetzende Maßnahmen

Langfristig ist eine automatisierte Parkraumbewirtschaftung – sofern erwünscht mit dynamischem Parkleitsystem – anzustreben. Die Beibehaltung der Bushalte am Hauptplatz wird zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ebenfalls dringend empfohlen.

Anhang

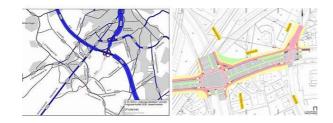
- 1: Tabellarische Übersicht aller Maßnahmen
- 2: Übersicht Standorte Basisnetz Radabstellanlagen Hauptplatz & Stadtgebiet
- 3: Maßnahmenübersichtspläne: Historisches Stadtzentrum (M 1:1.000) & Stadtgebiet (M 1:1.500)

1. TEILBERICHT: Quantitative Befragung der Wohnbevölkerung in Gmünd in Kärnten

GEMEINDE GMÜND IN KÄRNTEN

MOBILITÄTSBERATUNG: VERKEHRSBERUHIGUNG VON HAUPTPLATZ UND ORTSKERN

1. TEILBERICHT: Quantitative Befragung der Wohnbevölkerung in Gmünd in Kärnten (Sommer 2024)



Auftragnehmer:

Mobireg – Verein zur Förderung nachhaltiger regionaler Mobilität Analyse und Berichtlegung: Dr. Julia Katharina Kubelka Mailadresse: Kubelka@mobireg.at

Klagenfurt a.W., September 2024

INHALT

Vorbemerkung	35
Methodische Herangehensweise	35
Ergebnisse	37
Abbildungsverzeichnis	
Abbildung 1: Wo wohnen Sie in Gmünd?	37
Abbildung 2: Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in den unterschiedlichen Stadtgebieten in Gmünd?	38
Abbildung 3: Wortwolke zu den Besonderheiten der Verkehrssituation	39
Abbildung 4: Bewertung der Parksituation	57
Abbildung 5: Parkplatznutzung	57
Abbildung 6: Parkplätze Gmünd in Kärnten	58
Abbildung 7: Wenn Sie Parkplatz 3 nutzen: Welchen Weg nutzen Sie um von dort zum Hauptplatz zu gelangen?	62
Abbildung 8: Fußwege von Parkplatz 3 in die Stadt	62
Abbildung 9: Bitte bewerten Sie folgende Aspekte hinsichtlich der Parksituation	84
Abbildung 10: Altersstruktur	85
Abbildung 11: Höchster Bildungsabschluss	85
Abbildung 12: Beschäftigungsart	86
Abbildung 13: Geschlecht	86
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 4: Verkehrsmittelnutzung	37

Vorbemerkung

Dieser Bericht wurde von August 2024 bis September 2024 erstellt. Der Bericht basiert auf der Befragung der Wohnbevölkerung in Gmünd in Kärnten zwischen Juli und August 2024. Der Bericht wurde am 03.09.2023 abgeschlossen, sollten sich danach Änderungen ergeben, konnten diese nicht berücksichtigt werden.

Methodische Herangehensweise

Datenerhebung

Die Befragung der Wohnbevölkerung wurde im Rahmen der "Mobilitätsberatung: Verkehrsberuhigung von Hauptplatz und Ortskern" von Ende Juli 2024 bis September 2024 als Gesamterhebung durchgeführt.

Fragebogendesign

Der Fragebogen zielte darauf ab, die aktuelle Verkehrssituation und Parkplatzsituation in Gmünd in Kärnten zu analysieren und Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Die Umfrage erhob spezifische Informationen über das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen sowie deren Einschätzung zur Verkehrsinfrastruktur und den Parkmöglichkeiten in verschiedenen Stadtgebieten.

Der Fragebogen gliederte sich dabei in mehrere Themenbereiche, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer systematisch zu durchlaufen hatten:

- 1. Wohnort: Abfrage des genauen Wohnortes innerhalb Gmünds.
- 2. Mobilitätsverhalten: Erfassung der Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel.
- 3. Bewertung der Verkehrssituation: Einschätzung der Verkehrssituation in verschiedenen Stadtteilen.
- 4. Verbesserungspotenziale: Vorschläge der Teilnehmer zur Verbesserung der Verkehrssituation.
- 5. Parkplatzsituation: Bewertung der Parkplatzsituation, sowohl allgemein als auch an spezifischen Standorten.
- 6. Bevorzugte Parkplätze: Identifikation der bevorzugten Parkplätze und Gründe für deren Nutzung.
- 7. Aspekte der Parkplatzsituation: Bewertung von Aspekten wie Verfügbarkeit, Sicherheit, Sauberkeit und Barrierefreiheit der Parkplätze.

Zusätzlich wurden demografische Daten wie Alter, Geschlecht und Beschäftigungsstatus erhoben, um die Ergebnisse entsprechend einordnen zu können.

Ziel dieser Befragung war es, durch das gesammelte Feedback der Bewohner*innen konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Parkplatzsituation in Gmünd abzuleiten.

Validität und Reliabilität der Daten

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde zunächst ein Cronbachs-Alpha-Test durchgeführt, um die interne Konsistenz der erhobenen Daten zu überprüfen. Dieser Test ergab für alle drei Erhebungsarten – die Befragung vor Ort, die Online-Befragung sowie die schriftliche Befragung mittels Papierfragebögen – hohe Zuverlässigkeitswerte. Diese Ergebnisse sprechen für eine solide interne Konsistenz der Messinstrumente und lassen auf eine zuverlässige Datenerhebung schließen.

Zur weiteren Validierung der Vergleichbarkeit der Erhebungsmethoden wurde ein T-Test durchgeführt, um potenzielle Unterschiede zwischen den Mittelwerten der verschiedenen Erhebungsarten zu identifizieren. Die Ergebnisse des T-Tests zeigten keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den Erhebungsarten. Dies deutet darauf hin, dass die Wahl der Erhebungsmethode keinen signifikanten Einfluss auf die erhobenen Daten hatte. Die Befragungen vor Ort, online und schriftlich mittels Papierbögen lieferten somit vergleichbare Ergebnisse. Entsprechend können die verschiedenen Erhebungsarten als methodisch äquivalent betrachtet werden, was die Generalisierbarkeit der Ergebnisse über die unterschiedlichen Erhebungsformen hinweg unterstützt.

<u>Datengrundlage</u>

Im Rahmen dieser quantitativen Erhebung wurden insgesamt 416 Befragungen durchgeführt, die sich über den Zeitraum von Mitte Juli bis Mitte August 2024 erstreckten. Die Datenerhebung erfolgte in einem ersten Schritt zwischen 15.07.2024 und 18.07.2024 durch geschultes Befragungspersonal, welches die Befragungen persönlich vor Ort durchführte. So wurden 98 Befragungen umgesetzt. Im August wurden die Fragebögen durch die Gemeinde an die Bürger*innen versendet, wobei diese die Möglichkeit hatten, die Fragebögen entweder schriftlich auszufüllen und bei der Gemeinde zu retournieren oder über einen QR-Code online auszufüllen. Insgesamt haben 119 Personen den Fragebogen schriftlich ausgefüllt und bei der Gemeinde wieder eingereicht und 199 Personen den Fragebogen online ausgefüllt.

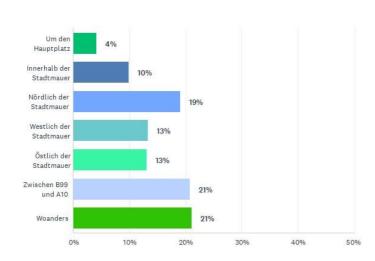
Ziel der Befragungen war es, fundierte und zuverlässige Daten zu sammeln, um präzise statistische Auswertungen vornehmen zu können. Die methodische Vorgehensweise und der Einsatz von unterschiedlichen Erhebungsmethoden konnten eine hohe Datenqualität und Validität der Ergebnisse gewährleisten.

Ergebnisse

Im vorliegenden Bericht werden die Inhalte der durchgeführten Befragung nach einer umfassenden statistischen Analyse dargestellt. Auf den folgenden Seiten finden sich detaillierte Auswertungen der Befragungsergebnisse. Dabei wurden die Prozentwerte in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle auf volle Zahlen gerundet. Dies kann dazu führen, dass die Summen der Prozentwerte geringfügig über oder unter 100% liegen. Diese Abweichungen sind auf die Rundungen zurückzuführen und wurden bei der Analyse entsprechend berücksichtigt.

Wohnort

Die Analyse der Wohnorte der befragten Personen zeigt eine relativ gleichmäßige Verteilung. Die Daten verdeutlichen eine ausgewogene räumliche Streuung der Wohnorte, mit einem leicht erhöhten Anteil nördlich der Stadtmauer sowie zwischen B99 und A10.



F1 Wo wohnen Sie in Gmünd?

Abbildung 2: Wo wohnen Sie in Gmünd?

Verkehrsmittelwahl

Die Analyse zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr, insbesondere die Nutzung des eigenen Pkw, in Gmünd i.K. vorherrschend ist. Die geringere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutet auf eine mögliche Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage sowie auf eine stärkere Abhängigkeit vom privaten Auto hin. Alternativen wie das Fahrrad oder das Gehen sind ebenfalls relevant, jedoch variiert deren Nutzung stark, was auf unterschiedliche Bedürfnisse und Präferenzen der Befragten hinweist.

Tabelle 4: Verkehrsmittelnutzung

	k.A.	täglich	wöchentlich	monatlich	jährlich	seltener	nie
Zu Fuß	2 %	40 %	23 %	11 %	2 %	17 %	6 %
Fahrrad	2 %	7 %	27 %	19 %	2 %	21 %	21 %
PKW Lenker/in	1 %	41 %	40 %	12 %	1 %	2 %	4 %
PKW Mitfahrer/in	5 %	4 %	17 %	22 %	3 %	31 %	31 %
Moped	5 %	1 %	2 %	4 %	1 %	7 %	81 %
Stadt/Regionalbus	4 %	1 %	3 %	6 %	4 %	21 %	62 %
Eisenbahn	8 %	1 %	2 %	3 %	4 %	22 %	61 %

Bewertung der Verkehrssituation

Bei der Bewertung der Verkehrssituation in verschiedenen Stadtgebieten wurden besonders häufig die gebührenpflichtigen Parkplätze, die Fußgängerzonen, die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten, das geringe Verkehrsaufkommen sowie die Erreichbarkeit hervorgehoben. Dies verdeutlicht auch die grafische Darstellung der gegeben Antworten in Form einer Wortwolke (siehe Abbildung 4).

F4 Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in unterschiedlichen Stadtgebieten in Gmünd? (Die Antworten beziehen sich auf die letzten drei Monate).



Abbildung 3: Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in den unterschiedlichen Stadtgebieten in Gmünd?

F5 Was gefällt Ihnen an der Verkehrssituation besonders...

Erreichbarkeit die Möglichkeit Parkplätze man Nichts

Erreichbarkeit der Geschäfte Fußgängerzone ist Das Autos erreichbar Geschäfte Fußgängerzone ist Das Autos erreichbar Geschäften Parken Einkaufen alles dass Geschäfte zu Fuß Wenig mit dem Auto vor den Geschäften

mit geregelt ausreichend Parkmöglichkeit PP Das zu große und erreichbar gratis Ordnung Gute Parkplatz Parkmöglichkeiten

Genügend Parkplätze Parkplätze es gut nichts Alles Viele Parkplätze Die genug Genug Parkplätze Verkehr gibt Dass für außerhalb der Stadtmauer passt

Gassen der Wenig Hauptplatz alles parken gut man

Wenig Verkehr zu die und Nichts Dass erreichbar Verkehr ist kann für den Parkplätze Das

Abbildung 4: Wortwolke zu den Besonderheiten der Verkehrssituation

Hauptplatz

Bei der Frage danach was an der Verkehrssituation am Hauptplatz besonders gefällt wurden folgende Nennungen genannt:

- Fußgängerzone im Sommer
- Parkplatz bekommt man fast immer
- Kürzeste Wege
- Am Abend, wenn kein Verkehr ist
- Parkplätze
- Möglichkeit zur Durchfahrt
- Geschäfte bzw. Gemeindeamt schnell erreichbar
- Zeitsparend, schnelle Erledigungen
- Fußgängerzone zwischen Nußbaumer und Gemeindeamt
- Kontrolle bei Parkplätzen
- Dass man mit dem Auto bis vor die Geschäfte fahren kann (Apotheke – sehr wichtig)
- Wenn man an alle (Betriebe) denkt, gibt es wohl keine Alternativen
- Mit eigenem Fahrzeug erreichbar
- Nichts (30 Nennungen)

- Man kann auch mit Behinderung bis vor das Geschäft fahren!
- Alles außer den Autos!
- Parkplätze & Erreichbarkeit vom oberen und unteren Stadttor. Geschäftslokale müssen mit dem PKW erreichbar bleiben.
- Disziplin der PKW-Lenker, kurze Einkaufswege
- Fußgängerzone
- Parken wegen Einkauf
- Chaos pur
- Fußgängerzone
- Die Verkehrssituation verlangt von allen langsames und rücksichtsvolles Fahren
- Kurzparkzone
- Nähe zu wichtigen Geschäften
- Parkplätze für Kunden
- Parkplätze
- Autofahrer beobachten
- Großzügige Parkplätze
- Viel Wechsel, keine Parkgebühren
- Fußgängerzone

- Fußgängerzone
- Es passt alles
- Stop and Go Raus!
- In der Früh immer freie Parkplätze
- Zufriedenstellend
- Die Fußgängerzone im Sommer
- Dass die Busse zentral helfen
- Zufahrt zu meinem Wohnhaus, Büro, Garagen, Lagerräume
- Parkplätze vor den Geschäften
- Fußgängerzone
- Fußgängerzone
- Großzügige Parkplätze
- Autofahrer beobachten
- Gratis parken
- Zufahrt zu meinem Wohnhaus + Garage
- Treffpunkt und Kommunikation findet statt, da jeder die Möglichkeit hat, mit Auto, Bus, Rad, Motorrad oder zu Fuß in die Stadt zu gelangen.
- Wichtige Punkte mit dem PKW gut erreichbar
- Mischung aus Fußgängerzone und Individualverkehr
- Erreichbarkeit aller Institutionen
- Die Stadt muss unbedingt weiter mit dem Auto usw. befahrbar bleiben, ansonsten "stirbt" die Innenstadt
- Kurzparkzone nichts für Dauerparker
- Nichts, da zu viel Verkehr
- Genügend Parkplätze für den Einkauf
- Wenn man Glück hat: parken, Cafés, Kunst, einkaufen
- Hälfte Fußgängerzone, Hälfte Verkehr
- Nichts, nur Chaos
- Zufahrt zu Geschäften
- Parken
- Wenig, zu viel Parkende
- Parkplätze
- Fußgängerzone im Sommer

- Genügend, ausreichend viel Grün trotz des Verkehrsaufkommens
- Kostenlose Kurzparkzone
- Kurzparkzone, Einbahnstraße
- Stat
- Einbahnstraße, Dauerparker
- Gar nichts
- Dass man alles einkaufen kann, aber keinen Parkplatz bekommt
- Möglichkeit zum Parken, schnelles Ent- und Beladen
- Parkplätze direkt vor den Geschäften
- Parkmöglichkeit am Hauptplatz
- Genug Parkplätze
- Parkplätze vor dem Geschäft
- Parkplätze für schnelle Besorgungen vorhanden
- Erreichbarkeit der Geschäfte
- Nichts
- Geschäfte sind erreichbar
- Viele Parkplätze, Zufahrt zu jedem Geschäft
- Vor Geschäften Parkplätze
- Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen und Kontrollen notwendig
- Fußgängerzone im Sommer
- Es geht immer voran
- Man kommt gut voran
- Verkehrsberuhigte
 Fußgängerzone rathausseitig
- Fußgängerzone
- Dass alles mit allen Verkehrsmitteln erreichbar ist
- Parkplätze sollten für Kunden da sein
- Erreichen der Geschäfte besonders für Ältere
- Nicht viel, nur die Begegnung
- Man kann direkt zufahren
- Kostenloses Parken
- Beim Einkaufen: die Parkplätze
- Parkplätze für Einkaufsmöglichkeiten und Erledigungen

- Gar nichts
- Parkplätze zum Einkaufen
- Immer Parkplätze vorhanden
- Dass man den Hauptplatz umfahren kann
- Parkplätze
- Lebendiger Ort
- Die Geschäfte sind erreichbar
- Kurze Wege
- Parkplätze vor den Geschäften (Apotheke)
- Busanbindung, Parkplätze direkt neben den Geschäften und Lokalen
- Zur Zeit gar nix
- Gute Erreichbarkeit
- Erreichbarkeit der Geschäfte
- Fußgängerzone von Café
 Nußbaumer bis Rathaus
- Dass man zumindest noch mit dem Auto hinkommt
- Zwei Spuren
- Man kann direkt am Hauptplatz parken
- Fußgängerzone
- Flexibilität
- Leider nur negativ: keine Kontrollen! Krachmacher (Mopeds), die teilweise 10x nur durchfahren, Busse,...
- Erreichbar mit KFZ, genügend Parkplätze
- Dass es meistens einen Parkplatz gibt
- Viel zu viele Autos
- Breitere Parkplätze
- Parkplätze vor den Geschäften
- Die schönen Gebäude
- Das kurze Gratisparken
- Belebter Hauptplatz; Cafés in Fußgängerzone
- Das Ambiente
- Dauerparker
- Fußgängerzone im Sommer
- Die Erreichbarkeit der Geschäfte
- Dass es gut in beiden Richtungen funktioniert

- Dass alles wieder beim Alten ist (Parkplätze und Terrasse Gasthof Post)
- Fußgängerzone
- Kurzzeitparken
- Lange Parkdauer
- Nähe zu den Lokalen
- Viele Geschäfte mit kurzen Wegen
- Stockender Verkehr, parkende Autos
- Parkplätze direkt vor den Lokalitäten
- Fußgängerfreie Zone
- Fußgängerzone
- Wenig
- Fußgängerzone
- Nichts zu viele Autos/Busse
- Schnelle Erreichbarkeit der Geschäfte
- Parkplatznähe zu Einkaufsmöglichkeiten
- Es soll so bleiben, wie es ist
- Wenig
- Nichts, zu viel Verkehr, zu wenig Parkplätze
- Gut zu Fuß erreichbar
- Parkmöglichkeiten an Geschäftsstellen und Dienstleistern
- Dass man zu Fuß alles super erledigen kann
- Dass im Sommer ab 8 Uhr morgens kein einziger Parkplatz mehr frei ist
- Befahrbar in beiden Seiten
- Perfekt für schnelle Erledigungen
- Kurze Wege
- Kurzzeitiges Parken
- Dass Touristen durchfahren, flanieren
- Geschäfte
- Bushaltestelle
- Die Busverbindungen
- Bushaltestelle
- Zu wenig Platz
- Gratis parken
- Belebt

 Gastwirte können Parkplätze nutze

Die gesammelten Nennungen lassen sich dabei in vier Hauptkategorien unterteilen: "Parkplätze und Erreichbarkeit", "Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung", "Geschäfte und Dienstleistungen" sowie "sonstige Anmerkungen".

In der Kategorie "Parkplätze und Erreichbarkeit" (84 Nennungen) wird häufig darauf hingewiesen, dass fast immer ein Parkplatz verfügbar ist und dass Parkplätze für schnelle Besorgungen vorhanden sind. Besonders positiv bewertet wird hier die Zufahrt zu den Wohnhäusern und Garagen sowie die Möglichkeit, direkt am Hauptplatz zu parken.

Die Kategorie "Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung" (45 Nennungen) umfasst Kommentare zur Gestaltung der Fußgängerzonen und der Verkehrsberuhigung. Dabei wird unter anderem die Fußgängerzone im Sommer hervorgehoben sowie die verkehrsberuhigte Zone auf der Rathausseite. Weitere Bemerkungen beziehen sich auf die Kombination von Fußgängerzone und Verkehr sowie die Möglichkeit für Touristen, durch die Stadt zu flanieren.

In Bezug auf "Geschäfte und Dienstleistungen" (31 Nennungen) wird betont, dass wichtige Punkte wie Geschäfte und das Gemeindeamt schnell erreichbar sind. Besonders positiv bewertet wird die Erreichbarkeit der Geschäfte sowie die kurzen Wege zu den verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.

Schließlich fallen unter die Kategorie "sonstige Anmerkungen" (62 Nennungen) allgemeine Kommentare zur Situation. Hierzu zählen Bemerkungen wie "Alles – außer den Autos!" und die Disziplin der PKW-Lenker sowie die kurzen Einkaufswege. Der belebte Hauptplatz und die Cafés in der Fußgängerzone werden ebenfalls positiv erwähnt, ebenso wie das allgemeine Ambiente.

Innerhalb der Stadtmauer

Bei der Frage danach was an der Verkehrssituation innerhalb der Stadtmauer besonders gefällt wurden folgende Nennungen genannt:

- Irgendein Parkplatz ist immer frei
- Nichts (30 Nennungen)
- Eingeschränkter PKW-Verkehr
- Anrainerbedingt gut
- Hintere Gassen: Parkverbot
- Gut
- Parkplätze werden für Hausbewohner genutzt.
- Wenig Verkehr
- Geht
- Kurzparkzone
- Tempo 30
- Falschparker beobachten
- Fußwege
- An- und Umfahren schlecht
- Passt

- Nur PKW, die dort wohnen
- Zufahrt zu meinem Wohnhaus, Garage, Lagerräume, Büro
- Dass die Häuser auch mit dem Auto erreichbar sind
- Falschparker beobachten
- Zufahrt zu meinem Wohnhaus + Garage (Rückseite)
- Viele Möglichkeiten, alles ist vorhanden
- Fokus auf Bewohner
- Mischung aus Fußgängerzone und Individualverkehr
- In Ordnung
- Jede Gasse erreichbar
- Gut ausgewiesene Parkplätze

- Dass ich als Anrainer parken kann
- Wenig
- Kostenlose Kurzparkzone
- Nur für Anrainer, kein Parken im Kreuzungsbereich Rudiferia
- Parkmöglichkeiten
- Passt alles
- Siehe Hauptplatz
- Parkplätze direkt vor den Geschäften
- Genügend Gehwege / Platz für Fußgänger
- Erreichbarkeit der Geschäfte
- Parkplätze
- Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen notwendig und Kontrollen notwendig
- Selten zum Warten
- Selten Stau
- Wenig Verkehr in den engen Gassen
- Dass alles mit allen Verkehrsmitteln erreichbar ist
- Parkplätze sollten für Kunden da sein
- Erreichen der Lokale und Geschäfte
- Ruhige Gassen
- Kostenloses Parken
- Wenig Verkehr abgesehen vom Hauptplatz
- Die Gassen
- Verkehrsberuhigte Zonen
- Dass es doch ein paar Fahrverbote gibt...
- Fußgängerzonen
- Die Location
- Wird kaum genutzt
- Breite Gehsteige
- Nähe zu allem

- Zwei Spuren
- Man kann überall direkt vor die Haustür fahren
- Wenig Verkehr
- Zu viel Verkehrsaufkommen, z.B. könnte man die Durchfahrt beim Maltator verbieten
- Es ist kein Chaos
- Dass Nebenstraßen wenig befahren sind
- Zu viele Autos
- "Kostenfreie Parkplätze"
- Alles gut erreichbar
- Die ländliche Gegend
- Dauerparker
- Alles durch kleine Gässchen erreichbar
- Stockender Verkehr
- Nur für Anrainer
- Fußgängerzone
- Zu viele Autos
- Parkplatznähe zu Einkaufsmöglichkeiten
- Perfekt
- Gut zu Fuß erreichbar
- Dass man über die Seitenstraßen den Verkehr gut umfahren kann
- Dass alles mit dem Auto erreichbar ist
- Für Kurzparker optimal
- Ist für mich = Hauptplatz
- Erreichbarkeit für Erledigungen
- Winterdienst
- Die Busverbindungen
- Zu wenig Platz
- Eher ruhig
- Dass man noch fahren darf
- Belebt

Diese Nennungen können grob in die Kategorien "Parkmöglichkeiten und -bedingungen", Verkehr und Erreichbarkeit", "Fußgänger- und Verkehrsberuhigte Bereiche" und "Allgemeine Beurteilungen und Anmerkungen" aufgegliedert werden: Parkmöglichkeiten und -bedingungen (38 Nennungen) umfassen dabei die Verfügbarkeit und Nutzung der Parkflächen. Zu den häufigsten Kommentaren gehören die allgemeine Verfügbarkeit von Parkplätzen, deren Nutzung durch Hausbewohner sowie die günstige Lage der Parkplätze direkt vor den Geschäften. Diese Aspekte verdeutlichen, dass die Parkmöglichkeiten allgemein als ausreichend und praktisch angesehen werden. In der Kategorie "Verkehr und Erreichbarkeit" (30 Nennungen) stehen die Verkehrsbedingungen und die Zugänglichkeit der Bereiche im Mittelpunkt.

Es wird vor allem die geringe Verkehrsdichte und der eingeschränkte PKW-Verkehr erwähnt. Ebenso wird die gute Erreichbarkeit aller Ziele mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln positiv hervorgehoben, was auf eine gut ausgebaute und benutzerfreundliche Infrastruktur hinweist. Die Kategorie "Fußgänger- und Verkehrsberuhigte Bereiche" (19 Nennungen) bezieht sich auf die Gestaltung von Fußwegen und verkehrsberuhigten Zonen. Hierzu zählen die vorhandenen Fußwege, Fußgängerzonen sowie Bereiche mit Verkehrsberuhigung. Diese Merkmale tragen zur Sicherheit und Bequemlichkeit der Fußgänger bei und fördern eine angenehme und entspannte Umgebung. Die Allgemeinen "Beurteilungen und Anmerkungen" (25 Nennungen) geben einen Überblick über die subjektiven Bewertungen der Parkmöglichkeiten. Die Kommentare in dieser Kategorie reichen von allgemeinen positiven Bewertungen wie "gut" und "passt" bis hin zu der Einschätzung, dass die Situation verbessert werden kann.

Im Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer

Bei der Frage danach was an der Verkehrssituation im Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer besonders gefällt wurden folgende Nennungen genannt:

- Parkmöglichkeit
- Alles geregelt
- Genug Parkplätze
- Häufige Sanierungen
- Kein wahrnehmbares Chaos
- Gut erschlossen mit A10
 Autobahn, hochwertige
 Straßeninfrastruktur
- Guter Belag und Winterdienst
- Sehr gut

- Geregelt
- Ruhig
- Plätze
- Sicherheit für Fußgänger
- Relativ ruhig, gibt andere Orte mit viel mehr Rasern
- Dass keine Probleme gibt
- Gut geregelt
- Angenehm zu fahren
- Vielfalt

Diese Nennungen können grob in die Kategorien "Parkmöglichkeiten und Infrastruktur", und "Qualität und Sicherheit" aufgegliedert werden. In der Kategorie "Parkmöglichkeiten und Infrastruktur" (6 Nennungen) werden wesentliche Faktoren wie die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Regelmäßigkeit von Sanierungen hervorgehoben. Beispiele hierfür sind die allgemeine Parkmöglichkeit, die ausreichende Anzahl an Parkplätzen und die häufigen Sanierungen, die zur Erhaltung der Infrastruktur beitragen. Die Kategorie "Qualität und Sicherheit" (11 Nennungen) befasst sich mit der tatsächlichen Nutzungserfahrung der Parkplätze. Hierzu zählen Aspekte wie die Wahrnehmung von Ordnung, die Ruhe der Umgebung und die allgemeine Fahrqualität. Zu den wichtigsten Beispielen gehören das Fehlen eines wahrnehmbaren Chaos, die ruhige Atmosphäre und die angenehme Fahrbarkeit der Parkflächen.

Bei der Frage danach was an der Parksituation verbessert werden könnte wurden zahlreiche Hinweise gegeben, wobei sich die überwiegende Mehrheit für eine Verkehrsberuhigung vor allem in den Sommermonaten ausspricht und auch explizit Einbahnregelungen favorisiert. Folgend werden die einzelnen Nennungen aufgelistet.

Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssituation

Dieses Kapitel präsentiert die abgegebenen Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation in Gmünd i.K. sowie eine Kategorisierung.

Hauptplatz

Bei der Frage danach was an der Verkehrssituation am Hauptplatz verbessert werden könnte, wurden folgende Nennungen genannt:

- Autofreie Zone Von 10-16:00 Uhr
- Passt So, Vielleicht Einbahn Hinauf
- Weniger Parkplätze, Weniger Durchfahrten
- Mindestens Einbahnregelung! Verkehrskontrolle Durch Die Polizei (Parken Im Kreuzungsbereich, Parken Auf Straßen)
- Fußgängerzone
- Fußgängerzone Im Sommer
- Einbahnregelung
- Vollst. Halte- Und Parkverbot (Ausgenommen Apotheke)
- Ich Würde Die Autos (Busse) In Den Sommermonaten Aus Dem Hauptplatz Verbannen, Dadurch Könnte Man Den Hauptplatz Touristisch Besser Nutzen
- Keine Busse, Einspurig!
- Einbahn
- Nichts (7 Nennungen)
- Im Sommer Einbahnregelung Von Platzer-Brücke Bis Ende Stadtfriseur. Da Der Rest Nur Für Fußgänger Sein Sollte
- Z.B. Einbahnstraße, Weniger Durchzugsverkehr
- Busse Außerhalb Der Stadt, Mehr Übersicht
- Einbahn
- Einbahn
- Weniger Busse

- Wenn Man An Alle Denkt (Betriebe) Gibt Es Wohl Keine Alternativen
- Einen 2. PP Für Behinderte
- Einbahn Von Süden
- Weniger Busverkehr
- Ganzjährige Fußgängerzone + Einbahn
- Mehr PP Am Hauptplatz
- Wenn Das Verkehrsaufkommen So Bleibt, Nichts!
- Einbahn Dauerparker!!
- Busstation Immer Freihalten (Kontrolle)
- Einbahn V. Unten U. Oben
- Einbahnverkehr, Dauerparker. Kontrolle!
- Einbahn
- Nichts! Eine Einbahn Beschleunigt Nur Den Verkehr
- Einbahn Oberes Stadttor Bis Platzer
- Autofrei
- Einbahnregelung Von Süden Her Kommend
- Busse Aus Der Stadt Heraus.
 Fußgängerzone Zumindest
 Von Mai Bis Oktober
- Kontrollen Am Hauptplatz
- Einbahnregelung
- Einbahnregelungen Oberes Tor. Busse Aus Der Stadt. Parkplatz 2 Nacht Und Tag!
- Einbahnregelung
- Kann Man Lassen Wie Es Ist
- Busse, Parken Bei GH Post, Zu Viele Autos. Alte Leute Aus

- Auto Aussteigen Lassen. Vielleicht Kurzparkzone
- Einbahn
- Keine Busse
- Keine Busse
- Für Pkw Sperren Oder Einbahnregelung
- Einbahnregelung Ost Nach West
- Einbahnstraße
- Einbahnregelung Von Süd Nach Nord
- Verkehrsfrei
- Einbahnregelung
- Auto Raus!
- Verkehrsberuhigung. Evtl. Einbahnsystem. Keine Busse Mehr. Fußgängerzone Ganzjährig.
- Einbahnregelung
- Einbahn
- Keine Busse
- Reduktion Des Busverkehrs
- Kurzparkzone 30 Minuten, Busse Raus, Einbahnregelung
- Einbahnregelung
- Einbahnregelung
- Einbahnstraße
- Einbahnregelung Ost Nach West
- Keine Busse
- Keine Busse
- Einbahn
- Kann Man Lassen Wie Es Ist
- Einbahnregelung
- Einbahn, Ein Niveau
- Zu Wenig PP, Unübersichtlich
- Reduktion Des Busverkehrs
- Einbahn + Parkgebühren
- Ich Würde Es Nicht Gut Finden Auto + Autobus Aus Der Stadt Zu Verbannen, Da Die Stadt Aussterben Würde Und Alte Und Kranke Menschen Nicht Mehr Die Möglichkeit Hätten, In Die Apotheke Oder Die Geschäfte In Der Stadt Zu Gelangen, Oder Gemütlich Einen Kaffee Zu Trinken Und Andere Menschen Zu Treffen.

- Dauerparker Raus, Kontrolle
- Einbahnregelung
- Einbahnregelung
- Die Aussperrung Des Schwerverkehrs
 Ausgenommen Zustelldienste.
 Überwachung Der Kurzparkzone - Vermeidung Von Dauerparkern
- Einbahnregelung
- Einbahnregelung Zur Entflechtung
- Im Sommer Einbahnregelung
- Die Postbusse Müssen Unbedingt Nach Außen Verlagert Werden.
- Nicht Am Hauptplatz Parken. Eventuell Einbahn Richtung Oberes Tor. Außer Saison Umkehrmöglichkeit Wo Im Sommer Fußgängerzone Ist
- Einbahnregelung
- Busse Raus. Mindestparkdauer
 1 Stunde Kontrolle!
- Zebrastreifen, Einbahnstraße
- Einbahn Von Unteren Stadttor
 Bis Hauptschule-Gries
- Kurzparkzone Kontrollieren, Bushaltestelle Verlegen Nicht Am Hauptplatz
- Kurzparkzone Kontrollieren, Bushaltestelle Verlegen Nicht Am Hauptplatz
- Dauerparker Und Busse Raus
- Keine Busse, Eventuell Einbahn
- Busse Hinaus, Einbahnstraße
- Busse Außerhalb Der Stadtmauer Verlegen
- Einbahnstraße, Parken Maximal 30 Minuten. Muss Kontrolliert Werden
- Dauerparker Raus, Hintere Gassen Und Mirhgasse Autofrei, Hauptplatz Einbahnstraße
- Linienbusse Aus Der Stadt, Am Besten Autofrei
- Eine Seite Komplett Autofrei, Dafür Grünflächen, Zwei Bäume Mehr

- Einbahnstraße
- Eine Einbahnstraße
- Sommer, Shared Space
- Busse Raus
- Zu Viel Verkehr Im Sommer
- Parkplatz Bewirtschaften Kurzparkzone
- Mehr Kontrollen, Einbahnstraße, Busse Raus
- Einbahn, Kurzparkzone
- Busse Raus
- Parkplätze
- Beschränken Sie Die Belieferung Der Filialen Auf Definierte Zeiten
- Einbahn
- Keine Autos Innerhalb Der Stadtmauer
- Verkehr Im Juli Und August
- Urlauber Außerhalb Der Stadt Parken
- Oberer Torbogen Richtung Lieser Für Autoverkehr Belassen, Unterer HP Bis Platz Fußgängerzone
- Kurzparkzone Kontrollieren Lassen
- Busse Und Bushaltestellen Raus!
- Verkehr Beschränken Beim Links Abbiegen (Stoppschild) Sieht Man Durch Die Parkenden Autos Kaum Einen Autofahrer Kommen -Parkplätze Optimieren
- Einbahnregelung
- Einbahnsystem
- Mehr Platz Für Den Gesamten Verkehr, Da Es Oft Zu Eng Ist.
 Dadurch Unattraktiv Für Radfahrer
- Postbus Raus Aus Der Stadt, Begegnungszone Schaffen Am Hauptplatz
- Busverkehr Und LKW Nach Außen Verlagern
- Kurzparkzone
- Kurzparkzone Kontrollieren, Angestellte Zu Parkplätzen Verweisen

- Autofreie Zone Für Bestimmte Zeit (Wie Z.Bsp. Lienz), Busterminal Außerhalb Des Hauptplatzes
- Verkehr Nur Stundenweise, Z.B. Von 5.00 Bis 11.00 Uhr Für Lieferung Und Einkaufen Verkehr Offen, Kein Durchzugsverkehr, Danach Für Die Restliche Zeit Fußgängerzone
- Parkplatzsituation, Einbahnregelung
- Parkverbot Für Dauerparker
- Bushaltestellen Vom Hauptplatz Verbannen
- EINBAHNREGELUNG!!
- Kontrolle Der Kurzparkzone
- Kurzparkzeitzonen Ausweiten Und Kontrollieren
- Fußgängerzone Im Sommer
- Fußgängerzone
- Autofrei
- Fußgängerzone
- Bus Raus.
- Mehr Kontrollen Der Dauerparker
- Verkehrsberuhigung,
 Einbahnregelung, Bereich Der
 Fußgängerzone Westseitig Bis
 Zum Stadttor Erweitern, An
 Feiertagen Und Sonntags
 Durchfahrt Über Hauptplatz
 Sperren, Gewonnene Bereiche
 Für Gastronomie Und
 Kinder/Familien Verwenden
- Innenstadt Fußgängerzone Mit Kleinem Spielplatz
- Einbahnregelung, Busse Raus
- Dauerparker Kontrollieren,
 Damit Ausreichend Parkplätze
 Zur Verfügung Stehen
- An Den Bushaltestellen Entstehen Mehrmals Am Tag Immer Wieder Die Gleichen Situationen, Die Oft Zu Einem Stau Kurzzeitigen Führen Können. Durch Das Nichtbeachten Der Vorrangregel Einiger Fahrer Bei Der Einfahrt Von Der

Stadtbrücke (GH Prunner)
Steht Eine Kolonne Hinter Dem
2. Bus An Der Haltestelle Und
In Weiterer Folge Auch Der
Gegenverkehr. Selbiges An Der
Anderen Seite, Wenn Ein
Fahrzeug An Der Haltestelle
Hält Und Der 2. Bus Keinen
Platz Hat Und In Die Fahrbahn
Ragt.

- Kontrolle Und Ausweitung Der Kurzparkzeiten
- Denken An Überlange PKW Bzw. Mit Fahrradheckträger
- Fußgängerzone, Autos Raus
- Neues Konzept Der Verkehrsordnung, Mehr Raum Für Fußgänger Und Cafes
- Viel Weniger Autos, Autofrei Oder Zumindest Einbahn
- Begegnungszone

- Einbahn, Nur Auf Einer Seite Parkplätze, Vor Der Mittelschule: Halteverbot
- Einbahnregelung Und Den Busverkehr Einschränken
- Shared Space
- Zumindest Einbahnregelung
- Im Sommer Eine Begegnungszone Mit Einbahn
- Fußgängerzone Entlang Lounge Bis Gasthof Prunner Im Sommer
- Einbahnregelung Vom Unteren Stadttor Zum Oberen
- Fußgängerzonen Mit Tiefgaragen, Bushaltestellen Etwas Außerhalb
- Einbahnregelung
- Einbahn
- Einbahnstraße
- Einbahn Oder Fußgängerzone
- Fußgängerzone

Die Nennungen können grob in die Kategorien "Einbahnregelung", "Fußgängerzone/Verkehrsberuhigung", "Reduzierung von Busverkehr", "Parkplatz-/Parkraummanagement", "Keine Änderungen", "Autofreie Zonen", "Kontrollen und Verkehrsüberwachung", "Verlagerung des Verkehrs (allgemein)", "Begegnungszone/Shared Space" und "Spezifische bauliche Änderungen" aufgegliedert werden. In der Kategorie "Einbahnregelung" (66 Nennungen) wird vorgeschlagen, verschiedene Straßen und Abschnitte der Stadt in Einbahnstraßen umzuwandeln, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Staus zu reduzieren. Beispiele hierfür sind spezifische Straßen, die als Einbahnstraßen eingerichtet werden sollten. Die Kategorie "Fußgängerzone/Verkehrsberuhigung" (29 Nennungen) umfasst Vorschläge für die Einrichtung von Fußgängerzonen oder temporär verkehrsfreien Zonen, insbesondere während der Sommermonate, um die Lebensqualität in der Innenstadt zu erhöhen. In der Kategorie "Reduzierung von Busverkehr" (28 Nennungen) wird die Verringerung oder Verlagerung des Busverkehrs aus der Innenstadt gefordert, da Busse als Hauptverursacher von Verkehrsproblemen gesehen werden. Die Kategorie "Parkplatz-/Parkraummanagement" (22 Nennungen) beschäftigt sich mit der besseren Regulierung des Parkens, wie der Einführung von Kurzparkzonen oder der Beseitigung von Dauerparkern. In der Kategorie "Keine Änderungen" (12 Nennungen) wird darauf hingewiesen, dass keine Veränderungen notwendig sind und der aktuelle Zustand beibehalten werden sollte. Die Kategorie "Autofreie Zonen" (8 Nennungen) fordert die vollständige Entfernung von Autos aus bestimmten Bereichen der Stadt, um mehr Raum für Fußgänger und Grünflächen zu schaffen. In der Kategorie "Kontrollen und Verkehrsüberwachung" (7 Nennungen)

wird die Notwendigkeit betont, bestehende Regeln strenger zu kontrollieren, wie Park- und Halteverbote. Die Kategorie "Verlagerung des Verkehrs (allgemein)" (7 Nennungen) schlägt allgemeine Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs aus der Innenstadt vor, um diese zu entlasten. In der Kategorie "Begegnungszone/Shared Space" (5 Nennungen) wird die Einrichtung von Bereichen vorgeschlagen, in denen Fußgänger und Fahrzeuge gleichberechtigt den Raum nutzen können. Die Kategorie "Spezifische bauliche Änderungen" (5 Nennungen) bezieht sich auf konkrete bauliche Maßnahmen, wie die Einrichtung von Zebrastreifen oder die Optimierung von Parkplätzen, um den Verkehrsfluss zu verbessern.

Innerhalb der Stadtmauer

Bei der Frage danach was an der Verkehrssituation innerhalb der Stadtmauer verbessern kann, wurden folgende Nennungen gemacht:

- Nichts (7 Nennungen)
- Parken nur für Anrainer -Einfahrt mit Boller
- Mehr Polizeikontrollen (Kurzparkzone und Einhaltung der StVO - Parken im Kreuzungsbereich)
- Keine Änderung
- Nichts
- Weniger Verkehr
- Einbahn
- Nichts
- Nur Anrainer
- Mehr Parkplätze
- Der Einbahn angepasst
- Parkschiene
- Egal
- Einbahn
- Fahren und Parken nur für Anrainer
- Einfahrt Maltator im Sommer nur für Anrainer
- Kurzparkzonen
- Parken nur für Bewohner
- So wie es ist
- Nichts
- Auto raus!
- Verkehrsfrei wäre schön, aber ich verstehe jeden Hausbesitzer, der sich aufregen würde
- Ok
- Einbahnregelung
- Parken nur für Bewohner

- Außerhalb vom Hauptplatz, sehr ruhig
- Kontrolle Exekutive
- Ok
- Die Aussperrung des Schwerverkehrs ausgenommen Zustelldienste. Überwachung der Kurzparkzone - Vermeidung von Dauerparkern
- Gut wie es ist
- Kaum was möglich
- Autos raus aus hinteren Gassen
- W.o.
- Kurzparkzone
- Parkverbot! Vor allem Schlosshof
- Verwunderlich, dass man im Schlosshof parken kann. Ist es nicht denkmalgeschützt? Pensionierte und Lehrer können sich am Porscheparkplatz das Auto abstellen!
- Parken ausschließlich für Anrainer
- Parken nur für Hausbesitzer, Fahrverbotstafel in der Stadt sichtbar anbringen. Parken im Kreuzungsbereich (Rudiferia) muss aufhören. Parkplatz muss besser gekennzeichnet werden. Einfahrt über

- Haupttor oft blockiert durch parkende Autos.
- Mehr Kontrolle der Dauerparker
- Lokaler Lebensmittelhandel
- Nur für Anrainer
- Park Situation, Beenden der eingebürgerten Verhaltensweisen
- Nur Anrainer
- Für Liefer- und Einkaufstätigkeiten bis 10 Uhr, für Hausbewohner ganztägig
- Passt alles
- Belassen
- Durchfahren von Hauptplatz-Maltator und umgekehrt mehr kontrollieren
- Nur für Anrainer mit Kennung
- Siehe oben
- Fußgängerzone, nur Anrainerverkehr
- Fahrverbot hintere Gassen
- Im Sommer kein Parken in den hinteren Gassen
- Kontrolle der Kurzparkzone
- Kurzparkzonen ausweiten und kontrollieren
- Fußgängerzone im Sommer
- Fußgängerzone
- Autofrei
- Einbahnregelung
- Zustelldienste bis 09:00
- Kein Gassenverschiebung beim Parken
- Nichts
- Mehr Bürgersteige und Radwege
- Die Kreuzung NMS-Dreifaltigkeitssäule ist von Gries kommend sehr unübersichtlich, speziell wenn ein größeres Fahrzeug am Eck beim Stadtfriseur parkt.
- Kontrolle und Ausweitung der Kurzparkzeiten
- Denken an überlange PKW bzw. mit Fahrradheckträger
- Bessere Zugänge zu kleinen Gassen

- Bis auf Hauptplatz ganz okay
- Nur Anrainerverkehr
- Keine Parkplätze, nur für Bewohner Hauptsitze
- KURZPARKZONE
- Befahren nur für Anrainer und die Kirchgasse nicht als Parkplatz deklarieren!!!
- Vernünftiges Einbahnsystem
- Passt so, jedoch verstärkte Kontrollen, falls Fußgängerzone käme!
- Dauerparkerthema behandeln, diskutieren, schärfen
- Kurzparken für Einkäufe kostenpflichtig
- Einbahnsystem
- Entweder man macht die Straße breiter und weniger Grünfläche oder die Busse kommen raus. Autofrei würde ich Gmünd nicht machen!
- Detto
- Abseits Hauptplatz reiner Anrainerverkehr
- SUV und Pickups brauchen zu viel Platz, auspacken erschwert möglich
- Einfuhrverbot mit Zeitbeschränkung
- Einbahnstraße
- Es ist schon schöner, wenn weniger Autos fahren würden
- Fahrverbot
- Nur f
 ür Anrainer freigeben
- Fahrverbot für die Durchfahrt durchs Maltator (nur für Anrainer!), Fahrverbot Mopeds...
- Passt
- Mehrere Parkplätze
- Fußgängerzone/Verkehrsberu higt
- Noch weniger Verkehr in den Nebenstraßen
- Weniger Autos
- Gar nichts
- Autofrei

- Keine Straße, nur schmale Gassen, kein Parkplatz für Bewohner
- Dasselbe
- Möglichst autofrei
- Ein digitales Parksystem
- Verkehrsberuhigung durch attraktive Parkmöglichkeiten außerhalb
- Einbahn
- Nur Anrainer z.B. Kirchgasse
- Fußgängerzone
- Keine Dauerparker, temporäre Parkgebühr (Saison)
- Kontrolle der Geschwindigkeit
- Kurzparkzone kontrollieren
- Parkkonzept für Anrainer, Befahrbarkeit für Anrainer in den hinteren Gassen
- Fahrverbot ausgenommen Anrainer und Fahrräder
- Weniger Verkehr
- Soll ausschließlich für Anrainer bleiben
- Langsamer fahren
- Die Gassen rund um den Hauptplatz Fußgängerzone
- Dauerparkverbot
- Autofrei
- Einbahnregelung
- Verkehrsberuhigte Zone
- Nur noch motorisierter Anrainerverkehr
- Fahrmöglichkeit
- Verkehrsspiegel von der hinteren Gasse Richtung NMS kommend! + Busse eventuell umleiten, hierdurch entstehen Stausituationen
- Alles so lassen, wie es ist
- Einbahnregelung
- Kostenpflichtiges Parken mit verstärkten Kontrollen
- Einbahnstraßen
- Kein Durchzugsverkehr in den Sommermonaten.
- So belassen
- Bushaltestelle ehem. Postamt
- Weniger bis kein Verkehr in den Gassen

- Busse weg vom Hauptplatz
- Einbahnregelung im Sommer
- Verkehr gehört raus
- Zu viele Autos
- Belag der Gassen ändern bzw. mehr Winterdienst; es ist total rutschig zum Gehen in hinterer Gasse, besonders im Winter
- Keine Busse, Einbahn
- Keine Busse und Einbahn
- Zu viele Autos
- Busse raus
- Erhebung der Bewegungsmuster der Fußgänger und Zählung der Fahrradfahrer
- Hintere Gasse nicht befahren
- Boiler bei der alten Maltastraße
- Alte Maltatalstraße zu sehr befahren
- Kontrolle Verkehrssicherheit
- Einbahn
- Neugestaltung
- Parkplätze erweitern
- Tempobeschränkung
- Busse raus
- Zu viele Busse gleichzeitig
- Busse raus
- Auto raus
- Dito
- In den Gassen Durchfahrten sperren, nur mehr Anrainer
- Neugestaltung der Regelung Durchfahrt Kirchgasse/Maltator
- Nur Anrainer, sonst auch autofrei
- Hintere Gasse Belag erneuern
- Seitengassen nicht viel besser
- Straßenbelag ganz schlecht, verbessern
- Selbe wie Hauptplatz
- Weniger Durchzug in hinterer Gasse und Kirchgasse
- Mehr Sicherheit und Ruhe
- Ähnlich zu Hauptplatz, aber gut
- Zu viele Touristen, die zu lange parken

- Mehr Übersicht
- Weniger Autos, weniger Lärm
- Hintere Gasse nicht mehr parken
- Langsamer fahren
- Busse nicht in Stadt

Diese Nennungen können grob in die Kategorien "Verkehrsberuhigung und Einschränkungen", "Parkregelungen und Kontrolle", "Infrastruktur und Straßenbelag", "Nichts ändern", "Lokale Anpassungen und spezifische Maßnahmen" sowie "Sicherheit und Kontrolle" unterteilt werden. In der Kategorie "Verkehrsberuhigung und Einschränkungen" (58 Nennungen) stehen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und zur Verbesserung der Lebensqualität im Vordergrund. Hierzu zählen Vorschläge wie die Einführung von Einbahnstraßen, die Schaffung autofreier Zonen und die Sperrung bestimmter Straßen für Nicht-Anrainer. Beispiele für diese Kategorie sind "Einbahnregelung", "Autofrei" und "Fahrverbot". Diese Maßnahmen zielen darauf ab, den Verkehr zu verringern und eine ruhigere Umgebung für die Anwohner zu schaffen. Die Kategorie "Parkregelungen und Kontrolle" (57 Nennungen) befasst sich wiederum mit der Verbesserung der Parkbedingungen und der Kontrolle des Parkverhaltens. Es werden Vorschläge zur Einführung oder Ausweitung von Kurzparkzonen gemacht, sowie zur verstärkten Kontrolle und Durchsetzung der Parkregeln. Hierzu gehören Beispiele wie "Mehr Kontrolle der Dauerparker", "Parken nur für Anrainer" und "Kostenpflichtiges Parken". Diese Maßnahmen sollen helfen, die Parkplätze effizienter zu nutzen und das Parkverhalten besser zu regeln. In der Kategorie "Infrastruktur und Straßenbelag" (10 Nennungen) werden Vorschläge zur Verbesserung der baulichen Infrastruktur behandelt. Hierzu zählen Maßnahmen wie die Erneuerung des Straßenbelags, der Ausbau von Bürgersteigen und Radwegen sowie die Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern. Beispiele sind "Straßenbelag ganz schlecht, verbessern" und "Mehr Bürgersteige und Radwege". Diese Maßnahmen sollen die Sicherheit und Zugänglichkeit erhöhen. Die Kategorie "Nichts ändern" (14 Nennungen) umfasst die Stimmen derjenigen, die mit der aktuellen Situation zufrieden sind und keinen Änderungsbedarf sehen. Die Beispiele "Nichts", "Keine Änderung" und "Passt alles" verdeutlichen, dass einige Personen keine Notwendigkeit für Anpassungen sehen und die bestehende Ordnung beibehalten möchten. In der Kategorie "Lokale Anpassungen und spezifische Maßnahmen" (9 Nennungen) werden spezifische Vorschläge gemacht, die sich auf besondere lokale Gegebenheiten konzentrieren. Beispiele hierfür sind "Die Aussperrung des Schwerverkehrs" und "Ein digitales Parksystem". Diese Vorschläge adressieren gezielte Probleme und bieten maßgeschneiderte Lösungen. Abschließend befasst sich die Kategorie "Sicherheit und Kontrolle" (7 Nennungen) mit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Beispiele sind "Mehr Polizeikontrollen" und "Kontrolle Geschwindigkeit". Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und Unfälle zu vermeiden.

Im Stadtgeiet außerhalb der Stadtmauer

Bei der Frage danach was an der Verkehrssituation im Stadtgebiet außerhalb der Stadtmauer geändert werden sollte, wurden folgende Nennungen genannt:

- Mit Solar-Paneelen überdachte Parkflächen
- Nichts (23)
- Parkgebühren
- Parkleitsystem
- Keine Änderung
- Ich würde mir im Bereich des Friedhofs öffentliche WCs wünschen. Kein öffentliches WC ist ein großes Manko für eine Kulturstadt wie Gmünd.
- Mehr große Parkplätze
- Wenn der neue Spar gebaut wird, den alten als Bushaltestelle verwenden. Chaos, wenn Busse, Lieferanten und PKW zusammenkommen.
- Mehr Parkplätze
- Parkplätze verbessern
- Wie bisher
- Bei Veranstaltungen in der Stadt sollten nahegelegene Wiesen angemietet und als Parkplätze verwendet werden.
- Parkschiene
- Keine
- Egal
- Kann bleiben
- Mehr Parkplätze & bessere Beschriftung
- Ist so gut
- Wohnmobile raus
- Öffentliche Toilette. Mehr Mülleimer. Parkplatz für Campingmobile
- Container vor Spar weg. Entfernung zu Fuß von Innenstadt zu weit, Camper stehen
- Parkmöglichkeiten schaffen. Transitverkehr und Motorräder einschränken. Autobahnflüchtlinge einschränken.
- B99 (Rennstrecke) Sicherheit? Enormer Lärm.

- Ortsgebiet daher 30 km/h Strecke vom Friedhof bis Billa.
- So wie es ist, eventuell weitere Parkplätze schaffen
- Einbahnregelung
- Okay?!?
- Weniger Parkplätze in der Stadt bedarf wahrscheinlich noch mehr Parkplätze außerhalb
- Okay
- B99 (Rennstrecke) -Sicherheit? Enormer Lärm.
 Ortsgebiet - daher 30 km/h.
 Strecke vom Friedhof bis Billa.
- Parkmöglichkeiten schaffen. Transitverkehr und Motorräder einschränken. Autobahnflüchtlinge einschränken.
- Öffentliche Toilette. Mehr Mülleimer. Parkplatz für Campingmobile
- Dauerparker hinaus
- Okay
- Einrichtung von gebührenpflichtigen WC-Anlagen auf den Dauerparkplätzen. Einrichtung von 30er-Zonen + Überwachung der Geschwindigkeit
- Das ist in Ordnung
- Bessere Infrastruktur an den Parkplätzen (Toiletten, etc.)
- Mehr Parkplätze für Touristen schaffen - Gebühren einführen
- Gut so wie es ist
- Okay
- Gäste außerhalb parken
- Ortstafeln wie vorher
- Busstation einrichten, vom Hauptplatz auslagern
- Parkplätze zu großzügig
- Parkplatz 3 schlechte Einteilung, viel zu großzügig
- Mehr Parkplätze

- Okay
- Geschwindigkeit, mehr Polizeikontrolle
- Parkplätze
- Keine Probleme
- Das passt mir, die Camper weg von den Parkplätzen
- Geschwindigkeit und Lärm, mehr Polizeikontrolle
- Alles okay
- Belassen bzw. mehr Parkplätze schaffen
- Busse und Bushaltestellen dort hinbringen
- Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer an den Hauptstraßen
- Mehr Parkplätze
- Verkehrsleitsystem mit Parkplatzleitsystem
- Billa Zebrastreifen
- Parkverbot für Campingwagen auf Parkplätzen
- Busterminal
- So belassen
- Kurzparkzeitzonen ausweiten und kontrollieren
- Fußgängerzone im Sommer
- Parkplatzsituation verbessern
- Camper-Verbot
- Besseres Leitsystem für Parkplätze
- Wenn Baustelle weg, alles gut
- Markierte Radfahrstreifen
- Mehr Bürgersteige und Radwege
- Die "Durchfahrt" vor dem Stadtladen stellt für Kunden am Weg aus dem Stadtladen eine Gefahr dar und verkürzt den Weg zum Hauptplatz für den Autofahrer keiner Weise. Meiner Meinung nach sollte es hier keine Durchfahrt mehr geben. Viele Kunden gehen hier auch über die L12 zum Billa und für werden andere Verkehrsteilnehmer Richtung Malta) oft durch

- stehende Linksabbieger Richtung Stadtladen verstellt und sind schwer zu sehen. Hier gibt es immer wieder Notbremsungen.
- Kontrolle und Ausweitung der Kurzparkzeiten
- Hohe Verkehrsbelastung mit Geschwindigkeitsüberschreitung
- Alles gut
- Genauere Einteilung der Parkplätze; unterer Friedhofsparkplatz: Gebühren.
- Ist okay
- Kann so bleiben
- Mehr Radwege
- Passt so
- Mehr Parkplätze
- Noch mehr Parkplätze
- Die Straße durch die Riesertratte neben dem Altersheim sollte wieder befahrbar werden (zu großer Umweg über das Rote Kreuz)
- Belassen wie es ist.
- Geschwindigkeit wird nicht eingehalten!
- Straßensanierung
- Mehr Parkplätze
- Ebenfalls nur Anrainerverkehr erlauben
- Es passt im Großen und Ganzen
- Passt
- Leitsystem für Parken und Besuch der Stadt
- Freie Parkplätze ohne Zeitlimit
- Wohnwägen parken verboten!
 Für Einheimische keine Plätze
- Tonnenbeschränkung für LKWs für die Straße nach Kreuschlach; 30 km/h Beschränkung
- Autofrei
- Gehweg vor Kfz Müller ist gefährlich im Winter, er ist schräg asphaltiert und daher für alte Menschen und Kinderwägen rutschig

- Straßenzustand teilweise katastrophal
- Okay
- Ein Fußgänger-Leitsystem
- Camping-Verbot auf den Parkplätzen wie dem Prunner-Parkplatz, Radwege
- Mehr Parkplätze näher am Zentrum
- Vorhandene Parkplätze sanieren
- Kein Campen und Lagern für längere Zeit
- Kontrolle der Geschwindigkeit
- Beschilderung der Parkplätze auch vom Hauptplatz kommend, Parkleitsystem
- Parkplätze (z. B. Volksschule, Vorstadt)
- Zusätzliche Parkplätze
- Weniger Verkehr
- Ausbau der Parkplätze, Verlegung der Busstationen außerhalb des Hauptplatzes
- Parksituation Moostratte ist nicht optimal
- Bessere Parkplatzsituation
- Mehr Parkplätze
- Bei der VS bessere Parkmöglichkeiten (eventuell beim Spar, falls dieser geschlossen wird); Ausfahrt Prunnerparkplatz beim verbesserungsbedürftig; vom Billa zum Stadtladen unübersichtliche Kreuzung für Fußgänger
- Mehr gesicherte Verkehrsbegänge.
 Radwegverlängerung bis Billa
- Alles so lassen wie es ist
- Passt
- Bushaltestellen und Parkplätze hauptsächlich außerhalb der Stadtmauern. Wichtig: Übersichtliche Kennzeichnungen für Touristen der Parkmöglichkeiten!

- Kostenpflichtiges Parken mit verstärkten Kontrollen
- Parkplatz Porschemuseum
- So belassen
- Mehr Parkplätze und öffentliche WCs
- Bessere Straßen
- Siehe oben zwei Busterminals einführen, Stadtkern soweit es geht KFZ-frei halten.
- Parkverbot für Campingbusse
- Kann so bleiben
- Straßenbeläge und Winterdienst Katastrophe, Bodenmarkierung andere Farbe wählen, geht immer nach gewisser Zeit ab. Billa Schutzweg, zwischen Friedhof Schutzweg 20 m nach unten verlagern
- Lärmschutz
- Tempolimit kontrollieren
- Tempo kontrollieren, Sanieren, Kreisverkehr sicherer
- Geschwindigkeit kontrollieren, Straßenbelag sehr schlecht
- Geschwindigkeit kontrollieren
- Geschwindigkeitsbeschränkun g kontrollieren, Radar
- Markierungen verbessern, Lautstärke der Fahrzeuge stört
- Straßenbelag öfter sanieren in den Siedlungen
- Straße renovieren
- Gemeindestraßen sanieren, besonders Fahrradwege
- Straße gehört verbessert
- Auch Straßenbelag verbessern in Nebenstraßen, oft löchrig
- Radar aufstellen,
 Durchzugsverkehr LKW weniger, Lärmvermeidung
- Viele Temposünder
- Schutzweg bei Billa
- Grundsätzlich okay, wenn dann mehr Schutzwege
- Bessere Straßenqualität
- Weniger Tourismus

Diese Nennungen können grob in die Kategorien "Parkmöglichkeiten und Infrastruktur", "Verkehrsregelungen und -management", "Fußgängerund Radfahrerfreundlichkeit", "Öffentliche Einrichtungen und Services", "Verkehrssicherheit und Lärmschutz" sowie "Sonstige Anmerkungen und individuelle Vorschläge" aufgegliedert werden. In der Kategorie "Parkmöglichkeiten und Infrastruktur" (24 Nennungen) werden wesentliche Faktoren wie die Schaffung neuer Parkplätze, die Verbesserung bestehender Parkflächen und die Ausstattung mit zusätzlichen Einrichtungen wie Toiletten und Mülleimern hervorgehoben. Zu den Beispielen gehören das Einrichten von Parkplätzen auf nahegelegenen Wiesen für Veranstaltungen, das Bereitstellen von Parkplätzen speziell für Campingmobile und die Verbesserung der Beschilderung und Kennzeichnung von Parkplätzen. Die Kategorie "Verkehrsregelungen und -management" (17 Nennungen) befasst sich mit der Regelung und Organisation des Verkehrs in der Stadt. Hierzu zählen Vorschläge zur Einführung von Einbahnregelungen, zur Kontrolle von Dauerparkern und zur Anpassung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Weitere Anliegen umfassen die Verbesserung der Verkehrsführung durch Leitsysteme und die Einschränkung des Transitverkehrs und von Motorrädern. In der Kategorie "Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit" (11 Nennungen) werden Vorschläge zur Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer behandelt. Dazu gehören die Einrichtung und Erweiterung von Radwegen, die Verbesserung der Bürgersteige sowie die Schaffung sicherer Fußgängerübergänge und Schutzwege. Es wird auch der Wunsch geäußert, mehr Fußgängerzonen zu schaffen und die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen. Die Kategorie "Öffentliche Einrichtungen und Services" (8 Nennungen) umfasst Vorschläge zur Verbesserung öffentlicher Einrichtungen und Services. Auch die Notwendigkeit zusätzlicher Busterminals und besserer Anbindungen für den öffentlichen Verkehr wird angesprochen. In der Kategorie "Verkehrssicherheit und Lärmschutz" (8 Nennungen) werden Themen wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lärmschutz behandelt. Zu den Vorschlägen gehören die Überwachung der Geschwindigkeit, die Reduzierung von Verkehrslärm durch Kontrollen und die Sanierung von Straßenbelägen zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Kategorie "Sonstige Anmerkungen und individuelle Vorschläge" (7 Nennungen) umfasst eine Vielzahl individueller Vorschläge und Kommentare, die nicht klar in eine der anderen Kategorien passen. Dazu gehören persönliche Meinungen zur aktuellen Situation, allgemeine Vorschläge zur Verbesserung der Stadt und spezifische Wünsche wie die Einrichtung eines digitalen Parksystems oder der Verzicht auf bestimmte Verkehrsmittel.

Bewertung der Parksituation

Hinsichtlich der Bewertung der Parksituation wurden die Parkplätze 1, 1A, 2 und 3 insgesamt positiver bewertet als der Hauptplatz und die Stadtmauer. Besonders hervorzuheben ist, dass die meisten Befragten die Parkplätze 1, 1A und 3 als "sehr gut" oder "gut" bewerten, während die Stadtmauer und der Hauptplatz eine höhere Unzufriedenheit aufweisen. Das Stadtgebiet außerhalb des Kerns zeigt gemischte Bewertungen, wobei "gut" die häufigste Kategorie ist. Dies deutet darauf hin, dass die

Parkmöglichkeiten in den spezifischen Parkplätzen besser wahrgenommen werden als in den zentralen Bereichen, was auf eine ungleichmäßige Verteilung der Parkplatzqualität in Gmünd hinweisen könnte.

F7 Wie bewerten Sie die Parksituation in Gmünd in den letzten drei Monaten?

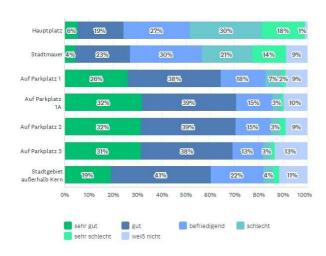


Abbildung 5: Bewertung der Parksituation

F8 Welchen Parkplatz nutzen Sie in den letzten 3 Monaten bevorzugt und warum?

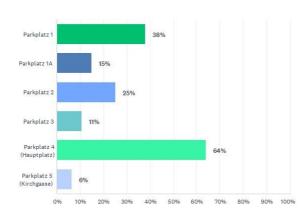


Abbildung 6: Parkplatznutzung

Der bevorzugt genutzter Parkplatz ist der Parkplatz am Hauptplatz mit 64 % gefolgt vom Parkplatz 1 mit 38 % (im Norden der Stadt siehe Abbildung 5) und dem Parkplatz 2 ganz im Süden der Stadt mit 25 %.



Abbildung 7: Parkplätze Gmünd in Kärnten

Bei der Frage danach warum der Parkplatz 1 oder 2 eher genutzte wird als Parkplatz 3, kam es zu folgenden Nennungen:

- Friedhofbesuch ist der Grund
- Links zum Einfahren
- Benutze ich nicht
- Ist weniger gut gelegen als 1 und 2
- Sehe dafür keine Notwendigkeit
- Entfernung -> Transporte
- Zu weit weg
- Von Schloßbichl aus ist es näher
- Wenn man einkauft, ist der Fußweg zu weit
- Nur wenn am Hauptplatz kein Platz frei ist
- Schlechte Ausfahrt
- Kein Bedarf
- Entfernung zur Wohnung zu weit
- Aufgrund der Parkkürze, max. ca. 15 min
- Habe selbst PP vor Wohnblock
- Wegen der steilen Ausfahrt

- Für mich zu weit entfernt
- Zu weit in der Stadt, heiß, oft Glasscherben am Boden
- Fußweg zu lange in die Geschäfte
- Wohne westlich der Stadt und andere PP sind näher
- Er ist auf der anderen Seite der Stadt und dieser PP wird dem Autofahrer zu wenig angeboten
- 1 und 2 sind näher am Wohnort
- Längerer Weg? Zufahrt umständlicher
- Zu weit vom Friedhof entfernt
- Denke zu wenig draußen
- Hausnähe
- Private Nutzung
- Zu weit vom Zentrum
- Weiterer Weg
- Liegt nicht in meiner Wohngegend

- War noch nie notwendig weiterer Weg zum Hauptplatz
- Ausfahrt sehr steil
- Weil auf PP1 und 2 genügend frei ist
- Kein Bedarf an Parkplatz 3
- Eigentlich noch nie in Erwägung gezogen
- Eingang durchs Maltator / Gewohnheit
- Weil nicht beim Friedhof
- Ich nehme ihn als Parkplatz überhaupt nicht wahr
- Unübersichtlich, sehr viele Randsteine
- Nutze sowohl als auch
- Weil ich von Parkplatz 2 am schnellsten am Hauptplatz bin
- Schlechte Hinweisschilder von B99 Richtung Stadt
- Entfernung zum Haus
- Etwas umständlich
- Weiß nicht
- Weitere Wege in die Arbeit; wenn aber 1 und 2 besetzt, wird auch 3 genommen
- Wegen der Zufahrt
- Einkaufsgut zu weit zu tragen
- War mir nicht bewusst, dass es sich hier um einen freien Parkplatz handelt
- Faulheit
- Gewohnheit
- Für mich nicht am Weg
- Näher zur Arbeitsstelle
- Am weitesten von meinem Haus entfernt
- Baustelle Brücke, ungünstige Ausfahrt
- Nähe Infrastruktur
- Stadtnähe, Friedhofnähe, Gewohnheit
- Gewohnheit und wegen der Größe und der Stadtnähe
- Nicht so weiter Fußweg bis ins Zentrum
- Brauch ich nicht
- Ist ungepflegt und nicht einladend; Gehsteig entlang

- des Parkplatzes wegen der Sträucher beengt
- Kürzer Fußweg nach Hause
- Nicht ausgeschildert, schlechtes Leitsystem
- Größere Entfernung zum Zentrum (für behinderte Menschen)
- Zu weit abgelegen
- Zu weit weg, Umweg von Schloßbichl aus
- Kürzerer Weg
- Parkplatz 3 hat sehr schlechte Zufahrtswege, nur von einer Seite! Ich müsste weiterfahren und dann umdrehen!
- Zu weit von meinen Zielen am Hauptplatz entfernt
- Wegen der Ausfahrt, die beim Wegfahren schwierig ist. Zu steil.
- Liegt nicht auf meinem Weg
- Benutze nur Parkplatz 4 wg.
 Behinderung
- Liegt am Heimweg
- Das frag ich mich auch...
 Wahrscheinlich ist die Zufahrt nicht ideal
- Zu weit
- Gewohnheiten
- Wird nie von mir benutzt
- Keine Ahnung
- Gute Frage, 3 ist eher für die Pizzeria meiner Meinung nach... An diesen Parkplatz denkt man nicht.
- Mir persönlich ist dieser Parkplatz abgelegen
- Wenn PP 2 voll, dann PP3
- Zu abgelegen
- Parkplatz 2 ist näher zur Stadt
- Wenig freie Parkplätze
- Vergessen
- Scherben, Dreck
- Wurde so festgelegt mit den Kollegen
- Weil es weiter in die Stadt ist
- Parkplatz 3 nutze ich nur für Friseur, für Erledigungen in der Stadt zu weit entfernt

- Nicht in Arztnähe
- Gewohnheit
- Weil zu weit entfernt
- Da meine Arbeitsstelle von Parkplatz 2 leichter zu erreichen ist
- Parke dort generell nicht
- 1 und 2 liegen näher
- Weil ich dort nichts zu tun habe
- Da ich in der Nähe wohne, verwende ich weder Parkplatz 2 noch 3. Ich nutze entweder Parkplatz 1 oder parke am Hauptplatz
- Die Aufteilung des Parkplatzes ist komisch und andere Parkplätze sind näher
- Zu weit entfernt, um mal kurz zur Bank oder Apotheke zu gehen
- Liegt nicht auf meiner üblichen Fahrstrecke; er ist eher unpraktisch angelegt
- Zu weit weg
- Kein Bedarf
- Weitere Entfernung
- Schlechte Zu- und Ausfahrt, schlechte Aufteilung der Parkflächen mit künstlichen Hindernissen. Für fremde Besucher schlechte Beschilderung für Gehwege.
- Es liegen oft Glasscherben herum, schlecht gepinselte Linien, Weg in die Innenstadt ist steil bzw. weiter
- Weil wir uns aufgrund der Fahrgemeinschaft am 1a Parkplatz treffen, da dieser von jedem auf der Strecke liegt
- Gewohnheit. PP 3 ist zu weit weg
- Für Dauerparker geeignet. Nicht zum Einkaufen
- Abgestellte LKW-Anhänger und wohne etwa gleich weit weg (Haus zu Stadt oder PP 3 zu Stadt)
- Es parken zu viele Lkw und als Gewohnheit

- Trifft nicht zu. Anmerkung: offensichtlich Suggestivfrage! Study Design???
- 2 gefällt mir besser zum Parken, nur die Wohnwagen nehmen viele Parkplätze weg
- Bequemlichkeit
- Liegt zu weit entfernt
- Zu weit entfernt vom Stadtkern
- Liegt nicht so zentral zur Stadt.
 Parkplätze sind nicht genau gekennzeichnet.
- Näher am Wohnort
- Nicht einladend, Entfernung
- Ich nutze keinen, da ich mit dem Rad fahre oder zu Fuß gehe
- Zu viele Camper
- Zu weit weg vom Ortskern
- Randsteine sind sehr hoch.
 Gefahr mit der Frontschürze zu streifen.
- Schlechte Aufteilung und unattraktiv, zurzeit sehr schlecht befahrbar durch die Baustelle
- Entfernung bzw. Anbindung
- Kurze Wege
- Langer Weg
- Parkplatz 3 zu weit weg
- Weil ich in der Nähe wohne
- Weil es näher am Wohngebiet liegt
- Weil ich nicht wusste, dass dieser öffentlich ist
- Viele Fußwege bis zur Innenstadt, zeitliche Gründe
- Den Parkplatz 3 nutze ich nur zum Halten (Friseur, Pizzeria).
 Ansonsten nutze ich den P2, da ich immer diesen nutze (=Gewöhnungssache).
- Tägliche Benutzung Parkplatz wg Arbeitsstätte und weil keine Kurzparkzone, außerhalb der Ferienzeit wg Schule schwierig, einen freien Parkplatz zu bekommen; gilt auch für Prunnerparkplatz, es

- müssen mehr Parkplatzmöglichkeiten geschaffen werden
- Parkplatz 3 sieht am wenigsten einladend aus
- Weiter weg von meinem Wohnsitz
- Zu weit weg
- Kein Bedarf
- Stören mich die Camping-Parker
- Weiter weg und schlechte Anbindung
- Blöde Zufahrt
- Derzeitige Baustelle bei Brücke mühsam
- 1 ist einfach besser angebunden
- Schlechte Einfahrt
- Nähe
- Nur für Essen
- Weiter weg
- Entfernung zur Stadt
- Nach Bauarbeiten sollte P3 wieder attraktiver werden
- Will nicht
- Präferenz
- Zu weit weg
- Schlechte Einfahrt
- Zu abgelegen
- Kein spezieller Grund, PP1 in Gewohnheit

- Passt nicht zum Wohnort, wäre Umweg
- Weiterer Weg
- Nicht daran gedacht
- Nicht gern, ganz selten, weil am PP2 meistens eh was frei
- Manchmal, nur wenn PP2 belegt ist
- Zu weit entfernt
- Ganz selten, 2 näher zur Stadt und Schule
- Kein Nutzen
- Unpraktisch
- Ergibt sich nicht
- Kommt nicht in Frage
- Gefällt nicht
- Manchmal schon, nur wenn 2 und 4 belegt
- Entfernung
- Andere Seite der Stadt
- Entfernung zur Stadt
- Vom Wohnort unpassend
- Was will ich dort... ist zu weit weg von Geschäften und Co
- Brauch ich nicht
- Macht keinen Sinn für die Person
- Distanz, lieber 2
- Zu weit
- Weit weg
- Zu weit außerhalb
- Längerer Weg in die Stadt

Die Hauptkategorien, die bei der Bewertung der Parkmöglichkeiten berücksichtigt wurden, umfassen "Entfernung Lage", "Infrastruktur dabei und "Erreichbarkeit Parkplatzqualität", "Nutzung und Gewohnheiten", Bequemlichkeit" sowie "Sichtbarkeit und Zustand". In der Kategorie "Entfernung und Lage" (47 Nennungen) zeigen sich vor allem Bedenken hinsichtlich der Erreichbarkeit und der Entfernung von den Parkplätzen. Beispiele für häufige Gründe in dieser Kategorie sind die allgemeine Entfernung der Parkplätze und deren Lage im Vergleich zu anderen Optionen. Bei "Nutzung und Gewohnheiten" (27 Nennungen) spiegeln die persönlichen Vorlieben und Gewohnheiten der Nutzer wider. Viele Befragte gaben an, bestimmte Parkplätze nicht zu nutzen oder aus Gewohnheit andere Optionen vorzuziehen. Die "Infrastruktur und Parkplatzqualität" (19 Nennungen) umfasst Aspekte wie die Zufahrtsbedingungen und den Zustand der Parkplätze. Hier werden insbesondere schlechte Ausfahrtsbedingungen und ungünstige Baustellensituationen als Hauptprobleme genannt. In Bezug auf "Erreichbarkeit und Bequemlichkeit" (14

Nennungen) werden der direkte Zugang und die Bequemlichkeit der Parkplätze hervorgehoben. Hier zeigen sich Präferenzen für Parkplätze, die näher am Wohnort oder den häufigen Zielen liegen. Schließlich werden in der Kategorie "Sichtbarkeit und Zustand" (10 Nennungen) Probleme wie mangelnde Sauberkeit und unattraktive Erscheinung der Parkplätze diskutiert.

F10 Wenn Sie Parkplatz 3 nutzen: Welchen Weg nutzen Sie um von dort zum Hauptplatz zu gelangen?



Abbildung 8: Wenn Sie Parkplatz 3 nutzen: Welchen Weg nutzen Sie um von dort zum Hauptplatz zu gelangen?

Die Mehrzahl der Befragten nutzt dabei den Fußweg 1 (75 %), der durch das westliche Stadttor verläuft (siehe Abbildung 8).



Abbildung 9: Fußwege von Parkplatz 3 in die Stadt

Hauptplatz

Bei der Bewertung der Parksituation am Hauptplatz und der Frage was daran besonders gefällt wurden folgen Dinge genannt:

- Nichts (18 Nennungen)
- Fast immer etwas frei
- Kürzeste Wege für Erledigungen
- Kurz rein/ raus
- Parkplätze für Kunden
- Nähe zum Rathaus und Geschäften

- Erledigung mit PP möglich
- Nähe zu Amt/ Apotheke/ Trafik
- Sehr gut
- Die Plätze sind direkt vor den Geschäften
- Dass man nicht weit gehen muss
- Dass man zu jedem Geschäft kommt
- Keine Dauerparker
- Breite Stellflächen
- Dass sie vorhanden sind
- Nähe zu Geschäften (4 Nennungen)
- Schnell was erledigt mit Auto
- Erreichbarkeit der Geschäftslokale & öffentlichen Einrichtungen
- Kurzparkzone
- Kurze Wege zu Geschäften (2 Nennungen)
- Schrägparken
- Wichtige Ziele leicht erreichbar
- Fußgängerzone
- Es ist gut so wie es ist
- 80 % für Parkplätze
- Nähe zu wichtigen Geschäften (Apotheke, Adeg)
- Alle Geschäfte in unmittelbarer Nähe
- PP und Geschäfte
- Schwere Einkäufe müssen nicht weit getragen werden
- Schlecht eingeparkte Autos (2 Nennungen)
- Nicht weit schleppen (Einkauf)
 (2 Nennungen)
- Parkmöglichkeit direkt vor den Geschäften (2 Nennungen)
- Immer möglich
- Kurzer Weg zum Geschäft
- Auto Raus
- Gmünd ist eine der schönsten Städte Kärntens, man findet meistens einen PP
- Alles erreichbar in kurzer Zeit
- Dass man bei den Geschäften parken kann

- Keine Zufahrts-, Transportund Lieferbeschränkungen (2 Nennungen)
- Parkplätze vor den Geschäften (2 Nennungen)
- Praktisch
- Parkmöglichkeiten direkt vor dem Geschäft. Sehr gut für ältere Leute oder für Großeinkauf
- Nähe zu Geschäften, speziell bei Behinderungen
- Nähe zu wichtigen Institutionen; in Nebensaison gute Verfügbarkeit
- Die N\u00e4he und kurzer Fu\u00dfweg zum Einkaufen
- Wenn keine Dauerparker da sind, ist es recht gut. In der Hochsaison ist es natürlich etwas schwieriger, aber die Postbusse brauchen entsprechend Platz.
- Dass man mitten im Zentrum ist
- Es gibt genug
- Parkzeit
- Klarheit
- Alles zu eng
- Ausreichend
- Bodenebene Markierungen, Grüninsel zugunsten der Fahrbahn schmäler machen
- Parkplätze zu eng
- Keine Autos, Besucherströme sollten parken können außerhalb der Stadtmauer auf gebührenfreien Parkplätzen wie es in anderen denkmalgeschützten Städten der Fall ist
- Von September bis Juni
- Möglichkeit zu be- und entladen
- Man kann alles gut erreichen
- Direkte Nähe zu den Geschäften und schwere Einkäufe müssen nicht weit getragen werden. Mit Kleinkindern praktisch
- Parkplatz vor der Haustür

- Erreichbarkeit der Geschäfte
- Direkt vor Geschäft parken und einladen
- Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen notwendig und Kontrollen notwendig
- Gar nichts —> Fußgängerzone
- Alles in naher Nähe erreichbar
- Alles zu Fuß erreichbar
- Gratis Parken
- Parken möglich, bei umfangreichen Besorgungen oder Beeinträchtigungen
- Schneller Einkauf möglich, kurze Wegstrecke
- Nähe zu Lokalen und Geschäften
- Direkter Zugang, schnelle Erreichbarkeit
- Kostenloses Parken
- Direkt vor dem Geschäft
- Nähe zu wichtigen Einrichtungen
- Wenig
- Dass man schnell einkaufen kann
- Nähe (6 Nennungen)
- Regionale Geschäfte müssen mit dem Auto erreichbar sein
- Nie gestopft voll und meistens sicher
- Die N\u00e4he zu den Lokalen und Gesch\u00e4ften
- Kostenfrei (3 Nennungen)
- Nähe zu Geschäften und Lokalen
- Gute Erreichbarkeit
- Vor gewünschten Geschäft oder Dienstleister parken
- Dass es Parkplätze gibt (2 Nennungen)
- Flexibel (2 Nennungen)
- Nähe zu Geschäften am Hauptplatz
- Parken direkt vor Bank und Geschäft
- Breite Plätze wurden verbessert

- Viel zu viel ist im Sommer mit Terrassengeschäft belegt
- Dass (fast) immer Platz ist
- Kurze Wege zu allen Geschäften
- Passt alles. Schwierige Verfügbarkeit in der Sommersaison
- Der kurze Weg zu Geschäften und Gastronomie
- Nähe zu Gemeindeamt, Banken, Apotheke, Nahversorger
- Die kurzen Parkplätze, schaut lustig aus, wenn die Fahrzeuge hinten und vorne einen halben Meter über die Begrenzung überstehen
- Schnell erreichbar
- Generelle Existenz, wichtig für Gewerbetreibende
- Dass es nahe Parkplätze für Kunden und Anrainer gibt
- Kurze Wege (3 Nennungen)
- Nähe zu Kaffeehäusern und Restaurants
- Geschäfte und Lokalitäten sind rasch zu erreichen
- 0 (2 Nennungen)
- Alles in der Nähe (2 Nennungen)
- Keine Strafzettel
- Zentrumsnähe
- Gut für Einkäufe
- Für kurze Erledigung parken
- Direkt vor den Geschäften (2 Nennungen)
- Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen notwendig und Kontrollen erforderlich
- Parallelparkplätze
- Verfügbarkeit
- Das Parkplätze vorhanden sind
- Nähe zur Haltestelle
- Nähe der Geschäfte
- Wenn frei die Nähe
- Dass es nah ist
- Position
- Süffisant zu gut

• Gleich bei Haltestelle

Die Hauptkategorien, die bei der Bewertung der Parkmöglichkeiten berücksichtigt wurden, umfassen "Parkmöglichkeiten und Erreichbarkeit", "Parkplatzprobleme", "Parken und Zugänglichkeit", "Parkraummangel", "Parkplatzgestaltung" sowie "Parkregelungen". In der Kategorie "Parkmöglichkeiten und Erreichbarkeit" (20 Nennungen) wird besonders auf die Nähe zu Geschäften und die Verfügbarkeit von Parkplätzen direkt vor den Geschäften eingegangen. Die Befragten schätzen es, wenn Parkplätze kostenfrei sind und direkt vor wichtigen Geschäften oder Einrichtungen liegen. Die hohe Anzahl der Nennungen in dieser Kategorie unterstreicht die Bedeutung von unmittelbarem Zugang zu Einkaufsorten und Dienstleistungen. Die Kategorie "Parkplatzprobleme" (6 Nennungen) befasst sich mit spezifischen Schwierigkeiten wie schlecht eingeparkten Autos und der Notwendigkeit, Einkäufe nicht weit schleppen zu müssen. Hier wird auf Herausforderungen hingewiesen, die die Nutzung der Parkplätze beeinträchtigen können, wie z.B. ineffiziente Parkgewohnheiten oder unzureichende Parkraumnutzung. In der Kategorie "Parken und Zugänglichkeit" (4 Nennungen) werden der direkte Zugang und die schnelle Erreichbarkeit der Parkplätze thematisiert. Befragte bevorzugen Parkplätze, die einen unkomplizierten Zugang zu Geschäften oder Dienstleistungen ermöglichen, und schätzen kurze Wege. "Parkraummangel" (3 Nennungen) spiegelt eine allgemeine Unzufriedenheit mit der Verfügbarkeit von Parkplätzen wider. Die Nennungen in dieser Kategorie betonen eine fehlende ausreichende Anzahl an Parkplätzen und mögliche Schwierigkeiten, freie Plätze zu finden. Die Kategorie "Parkplatzgestaltung" (2 Nennungen) umfasst Erwähnungen zur Verbesserung der Parkplatzgestaltung, wie breitere Stellflächen oder die Neugestaltung von Parkplätzen für eine bessere Nutzung. Diese Nennungen zeigen ein Interesse an einer funktionalen und ansprechenden Gestaltung der Parkflächen. In der Kategorie "Parkregelungen" (2 Nennungen) geht es um die Regelungen rund ums Parken, einschließlich der Gebührenfreiheit und der Möglichkeit, bei umfangreichen Besorgungen oder Beeinträchtigungen zu parken. Diese Nennungen reflektieren die Bedürfnisse und Wünsche der Nutzer hinsichtlich flexibler Parkregelungen und kostenfreier Nutzung.

Innerhalb der Stadtmauer

Bei der Bewertung der Parksituation innerhalb der Stadtmauer und der Frage was daran besonders gefällt wurden folgen Dinge genannt:

- Auch nichts
- detto
- Leider Parkplatz für "Alle"
- nichts
- Möchte ich als Nichtanreinerin nicht beurteilen
- Ok
- Parke ich nie
- teilweise Parkverbote

- Schrägparken und normales Parken
- Geht so
- Kurzparkzone
- Wer wo parkt
- Fußgänger
- Kurzer Weg zum Geschäft
- Auto raus
- Alles erreichbar in kurzer Zeit

- Parkplätze vor den Häusern auch für Besucher
- Wer wo parkt
- Ich parke nur am Hauptplatz
- Platz für Anwohner
- Alles ok
- Parkplätze die in nächster Nähe sind
- Am Hauptplatz durch Zeitlimit ebenfalls
- Keine Gebühren
- E-Ladestation beim Haus
- Gut
- Wenig
- Nähe zu Geschäften, Apotheke
- Jeder macht, was er will
- Alles in der Nähe
- Möglichkeit zu be- und entladen
- Parkplätze direkt vor den Geschäften
- Parkplatzgröße
- Hauptplatz Parkplätze
- Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen notwendig und Kontrollen notwendig
- Gar nichts —> Fußgängerzone
- Freie Parkplätze + Gratis
- Parken möglich, bei umfangreichen Besorgungen oder Beeinträchtigungen
- Schneller Einkauf möglich, kurze Wegstrecke

- Nähe zu Lokalen und Geschäften
- Gute Erreichbarkeit
- Kostenloses Parken
- Anrainerverkehr in der hinteren Gasse wird missachtet/alle fahren durch
- Dass es kaum Parkplätze gibt
- Es dürfen ja nicht zu viele kommen!
- Detto
- Fußmarsch durch hintere Gassen
- Innerhalb parke ich nur am Hauptplatz
- Kurz parken zum Einkaufen
- Vorrangig für Anrainer
- Kurze Wege zum Einkaufen
- Genug Parkplätze
- Dass es Parkplätze gibt
- Lage
- Kostenfrei
- Kurze Wege zu den Geschäften
- Weiß nicht
- Keine Angabe, da nie genutzt
- Supet
- Passt
- Nähe zu Geschäften
- Genug Plätze
- Keine Strafzettel
- Kurze Einkaufswege
- Möglichkeit zum Parken
- Verfügbarkeit
- Anrainer darf gratis parken
- Keine Angabe

Die Aussagen zur Parkplatzsituation lassen sich in mehrere Hauptkategorien unterteilen, die verschiedene Aspekte der Parkmöglichkeiten abdecken. In der Kategorie "Allgemeine Zufriedenheit" (24 Nennungen) spiegelt sich die allgemeine Akzeptanz der aktuellen Parkplatzsituation wider. Hierzu gehören Kommentare wie "Alles ok", "Gut", "Passt" und "Super". Diese Aussagen zeigen, dass viele Nutzer mit der vorhandenen Parkplatzsituation grundsätzlich zufrieden sind, auch wenn es keine spezifischen Verbesserungswünsche gibt. Die Kategorie "Verfügbarkeit und Lage" (21 Nennungen) thematisiert die Zugänglichkeit und die Position der Parkplätze. Begriffe wie "Alles erreichbar in kurzer Zeit", "Kurze Wege zum Einkaufen", "Nähe zu Geschäften" und "Parkplätze direkt vor den Geschäften" heben hervor, dass die Parkplätze oft als gut gelegen empfunden werden, besonders wenn sie in der Nähe von Geschäften oder wichtigen Einrichtungen liegen. Kommentare wie "Gar nichts —

> Fußgängerzone" und "Es dürfen ja nicht zu viele kommen!" verdeutlichen jedoch auch, dass es Bedenken hinsichtlich der Verfügbarkeit gibt. In der Kategorie "Kosten und Gebühren" (8 Nennungen) wird auf finanzielle Aspekte eingegangen. Hierzu zählen Aussagen wie "Keine Gebühren", "Kostenfrei" und "Freie Parkplätze + Gratis". Diese Kommentare zeigen, dass der kostenfreie Zugang zu Parkplätzen als positiv bewertet wird und keine zusätzlichen Gebühren gewünscht sind. Die Kategorie "Nutzung und Regeln" (10 Nennungen) umfasst die Nutzungsvorschriften und die Einhaltung von Parkregeln. Hierzu gehören Aussagen wie "Teilweise Parkverbote", "Schrägparken und normales Parken" und "Anrainerverkehr in der Hinteren Gasse wird missachtet". Diese Kommentare deuten auf gelegentliche Konflikte oder Unzufriedenheiten hinsichtlich der Parkplatznutzung hin. "Zugänglichkeit für spezielle Bedürfnisse" (7 Nennungen) fokussiert sich auf spezifische Anforderungen wie die Möglichkeit zum Be- und Entladen und die Verfügbarkeit von E-Ladestationen. Hierzu zählen Aussagen wie "Möglichkeit zu be- und entladen" und "E-Ladestation beim Haus". Diese Aspekte sind besonders für Nutzer wichtig, die spezielle Anforderungen Parkplätze haben. Schließlich behandelt die Kategorie "Kritik und Verbesserungsvorschläge" (13 Nennungen) Vorschläge und Kritikpunkte zu bestehenden Problemen. Hierzu gehören Kommentare wie "Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen notwendig" und "Innerhalb parke ich nur am Hauptplatz". Diese Aussagen reflektieren den Wunsch nach Verbesserungen in der Parkplatzsituation, insbesondere hinsichtlich der Erweiterung und besseren Regelung der Parkzonen. Insgesamt zeigt sich, dass es wichtige Punkte wie Verfügbarkeit, Gebühren und spezielle Nutzungsvorschriften gibt, die zur Verbesserung der Parkplatzsituation beitragen könnten.

Außerhalb der Stadtmauer

Bei der Bewertung der Parksituation außerhalb der Stadtmauer und der Frage was daran besonders gefällt wurden folgen Dinge genannt:

- Immer etwas frei
- Genug Parkplätze
- Meistens was frei
- Zu wenige
- Die Nähe zum Hauptplatz
- Sehr gut
- Schatten durch Bäume, übersichtlich, sicher
- Ok
- Man erreicht die Stadt egal, auf welchem Parkplatz man parkt
- Genügend Parkplätze, vor allem noch gratis
- Keine Kurzparkzonen
- Gute Zugänglichkeit und Erreichbarkeit wesentlicher Einrichtungen

- Parken
- Zufahrt, Nähe Geschäfte
- Nichts
- Ausreichend Parkplätze
- Genügend Parkplätze
- Kurzer Weg in die Innenstadt
- Saubere Sache
- Innenstadtnähe
- Nähe Geschäfte Billa, Spar, Baumarkt, Lagerhaus
- Freie Parkplätze
- Näher zur Stadt
- Gut
- Immer was frei
- Gut, okay!
- Es ist fast immer irgendwo ein Parkplatz frei
- Alles erreichbar in kurzer Zeit

- Parkplätze für Urlauber
- Nähe zur Stadt genügend Parkplätze
- Nähe Geschäfte, Billa, Spar, Baumarkt, Lagerhaus
- Saubere Sache
- Auch kein Problem, einen Parkplatz zu bekommen
- Platz genug
- Gute Lage zum Stadtzentrum
- Genügend Möglichkeiten
- Auch am späten Abend gute Beleuchtung, Bepflanzung
- Viele Parkmöglichkeiten
- Leitsystem Busse auf Parkplatz 1A
- Parkplätze gut
- Gar nichts
- Sehr gut
- Alles ok
- Gut
- Ausreichend Erreichbarkeit
- Sehr gut
- Übersichtlich und kostenlos
- Es geht
- Immer Platz
- Ist ok
- Möglichkeit länger zu parken
- Kostenfreiheit der Parkplätze
- Parkplatzgröße
- Schattenparkplätze, kostenlos
- Viele Parkplätze
- Sehr gut
- Autos sind nicht in der Stadt, das ist gut
- Nähe zur Stadt
- Passt
- Man erreicht sofort das Zentrum
- Kurze Anbindung zur Stadt
- Parkplätze vorhanden, aber Ausweitung der Kurzparkzonen notwendig und Kontrollen notwendig
- Nähe zu Geschäften
- Verfügbarkeit
- Großzügige Parkmöglichkeiten
- Freie Parkplätze + Gratis

- Parken möglich bei umfangreichen Besorgungen oder Beeinträchtigungen
- K.A.
- Zu weit zu den Geschäften
- Nähe zu Lokalen und Geschäfte
- Bessere Chance auf freien Parkplatz
- Ausreichend Parkplätze und Nähe
- Viele Parkmöglichkeiten
- Genug da
- Viele Parkplätze um das Auto zu parken
- Sehr gut
- Genügend Platz
- Immer etwas vorhanden
- Genügend Parkplätze
- Parkplätze sind soweit ok
- Genügend Parkplätze vorhanden, kurze Fußwege ins Zentrum
- Nichts
- X
- Verfügbarkeit der Parkplätze
- Detto
- Genügend Platz in der Vorsaison
- Nähe zu allem
- K.A.
- Schattenplatz
- Mehr Parkplätze als innerhalb der Mauer
- Parkplatz vorm Friedhof
- Vorrangig für Anrainer
- Kurze Wege in die Stadt
- Viele Parkplätze
- Genug Parkplätze
- Nichts
- Immer freie Parkplätze
- Langzeitparken
- Dass es überall Parkplätze gibt
- Nichts
- Trotzdem schnelle Erreichbarkeit ins Zentrum der Stadt
- Genauso
- Genügend Parkplätze
- Gute Versorgung

- Genug Platz
- Viele Parkplätze
- Es sind im Verhältnis zu anderen Gemeinden sehr viele Parkplätze vorhanden
- Immer Parkmöglichkeiten
- Nichts
- Immer ein Parkplatz frei
- Adäquate Anzahl, im Sommer jedoch durch Touristen eingeschränkt
- Kostenfrei
- Größere Parkplätze vorhanden. trotzdem Problematik Parkplätze in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen (Volksschule) vorhanden, keine kaum Parkplätze bei Wohnstraßen (Vorstadt) - macht diese sehr unübersichtlich
- Genügend Platz
- Nichts
- Kostenfrei
- Kurzer Fußweg zum Hauptplatz
- Weiß nicht
- Parkplätze gratis bzw. Kurzparkzone
- Es gibt genug
- Super
- Kostenlos
- Alles zu Fuß erreichbar
- Viele Parkmöglichkeiten
- Passt
- Gratis parken
- Kostenlose Parkplätze
- Ausreichend Parkplätze
- Große Parkflächen
- Genug Plätze
- Keine Strafzettel
- Theoretisch ausreichend Parkplätze

- Dass es Parkplätze sind, die die Innenstadt entlasten
- Extra Parkplatz für Busse
- Platz
- Ständig verfügbar und kostenlos
- Parkmöglichkeiten und trotzdem leicht zu erreichen
- Nähe und Größe
- Große Parkflächen
- Verfügbarkeit
- Immer frei P3
- Verfügbarkeit
- Anzahl an Parkplätzen
- Nähe zur Stadt, obwohl außerhalb und keine Mängel
- P3 nie was los, findet immer Parkplatz
- Zentral
- Verfügbarkeit
- Das Parkplätze vorhanden sind
- P1 Nähe zur Innenstadt
- Groß, kostenfrei, keine zwielichtigen Gestalten zur Dämmerung
- Nähe und Sicherheit
- P1 geht nie, Polizei
- P2 ganz toll vom Ambiente, P3
 Baustelle nervig, aber ist ja nur temporär
- Keine Angabe
- Ruhe und Anordnung gut
- Verfügbarkeit
- Nähe und Ruhe und Sauberkeit
- Verfügbarkeit
- Viele Plätze und gratis am Friedhof
- Vorhandene Plätze meistens
- Verfügbarkeit
- Viele Plätze
- Vielzahl, kostenlos

In der Bewertung der Parkmöglichkeiten lassen sich mehrere Hauptkategorien identifizieren, die die Wahrnehmungen und Erfahrungen der Nutzer widerspiegeln. Die Kategorie "Verfügbarkeit und Zugang" (über 70 Nennungen) beschreibt die allgemeine Zugänglichkeit und Verfügbarkeit der Parkplätze. Hier zeigen sich überwiegend positive Rückmeldungen bezüglich der freien Parkplätze, die oft auch

kostenlos sind. Viele Befragte bemerken, dass Parkplätze fast immer vorhanden sind und es selten zu Engpässen kommt. Diese Kategorie umfasst auch den Aspekt der Nähe zur Stadt und den guten Zugang zu verschiedenen Einrichtungen. Die "Lage und Nähe" (ca. 40 Nennungen) bezieht sich auf die Lage der Parkplätze im Verhältnis zu wichtigen Zielen und Einrichtungen. Besonders hervorgehoben wird die Nähe zum Stadtzentrum und zu wesentlichen Geschäften wie Supermärkten und Baumärkten. Die Nähe zur Innenstadt und zu weiteren Zielorten wie dem Hauptplatz wird als großer Vorteil angesehen. In der Kategorie "Parkplatzqualität und -bedingungen" (etwa 30 Nennungen) werden die physikalischen und praktischen Eigenschaften der Parkplätze betrachtet. Dies schließt Aspekte wie die Größe der Parkflächen, das Vorhandensein von Schattenplätzen und die allgemeine Sauberkeit ein. Positives Feedback wird für gut gestaltete Parkflächen und ausreichend große Parkplätze gegeben, die auch Schatten bieten und sicher wirken. "Kosten und Gebühren" (knapp 20 Nennungen) umfasst die finanziellen Aspekte des Parkens. Die meisten Rückmeldungen zeigen eine positive Bewertung der kostenlosen Parkmöglichkeiten, während auch der Wunsch nach der Erweiterung von Kurzparkzonen und einer besseren Kontrolle der Parkgebühren geäußert wird. Kostenlose Parkplätze werden als besonders vorteilhaft angesehen. In der Kategorie "Erreichbarkeit und Bequemlichkeit" (rund 15 Nennungen) wird die einfache Erreichbarkeit der Parkplätze und der kurze Fußweg zu den Zielorten gewürdigt. Die gute Anbindung an die Stadt und die kurze Distanz zu den Geschäftslokalen und öffentlichen Einrichtungen wird als sehr praktisch empfunden. Abschließend gibt es die Kategorie "Sonstiges und Besondere Anmerkungen" (ca. 10 Nennungen), die speziellere oder weniger häufig genannte Punkte umfasst. Dazu gehören Anmerkungen zu Beleuchtung, Bepflanzung und Parkbedingungen, wie z.B. die Notwendigkeit von Langzeitparkplätzen oder die Herausforderung, Parkplätze in der Nähe öffentlicher Einrichtungen zu finden. Diese Kategorien verdeutlichen die Hauptaspekte, die bei der Nutzung und Bewertung der Parkmöglichkeiten eine Rolle spielen und zeigen auf, welche Bereiche als positiv bewertet werden und wo noch Verbesserungspotenzial besteht. Hinsichtlich der Bewertung der Parksituation anhand spezifischer Kriterien zeigt sich die Mehrheit der Befragten insgesamt zufrieden, wobei besonders die Verfügbarkeit der Parkplätze und ihre Nähe zu wichtigen Einrichtungen positiv hervorgehoben werden.

Verbesserungsvorschläge zur Parksituation

Dieses Kapitel präsentiert die abgegebenen Vorschläge zur Verbesserung der Parksituation in Gmünd i.K. sowie eine Kategorisierung.

Hauptplatz

Bei der Frage danach was an Parksituation am Hauptplatz verbessert werden kann, wurden folgen Dinge genannt:

- Vielleicht Einbahnstraße von Westen nach Osten.
- Weniger Parkplätze.

- Kurzparkzone, Dauerparker entfernen.
- Fußgängerzone, mehr Kontrolle.

- Fußgängerzone im Sommer.
- Kontrolle der Parkplätze.
- Mehr für die Autos.
- Gestaltung ändern keine Durchfahrtstraße. Keine Parkplätze.
- Beruhigung vor allem in den Sommermonaten.
- Busse raus! Lieferung zu fixen Zeiten.
- Einspurig, da Autos zu weit auf die Fahrbahn ragen (Parkplatzlänge).
- Parkplätze: Breite 2,8 m.
- Nichts.
- Eigene Parkplätze für Motorräder, da sie meistens die normalen blockieren.
- Große Autos nur außerhalb, da sie immer in die Fahrbahn ragen.
- Die großen Busse gehören raus. Postbusse finde ich gut (alte Leute, Apotheke).
- Wüsste nicht, was dann allen passt.
- Behinderten-Parkplätze zu kurz, weil Verkehrszeichen behindern.
- Nichts.
- Breitere und längere Plätze (geht bei Einbahnstraße).
- 7
- Einbahnstraße! Busse raus aus dem Hauptplatz!
- Mehr Parkplätze, Dauerparker am Hauptplatz entfernen. Bushaltestellen nach außen verlegen.
- Derzeit nichts.
- Parkschiene.
- Nichts.
- Parkdauer 30 Minuten.
- Unbedingt: Zeitbegrenzung und Verbot für überlange Fahrzeuge, z. B. Heckfahrräder, die in den Straßenbereich hineinragen, sowie teilweise SUVs und Wohnmobile.

- Einbahnstraße.
- Vielleicht in der Saison nur Einbahnstraße?
- Nichts.
- Eventuell nur vor Adeg und Apotheke.
- Mehr Kontrollen der Kurzparkzone, Gebühren einführen.
- Kurzparkzonen verringern.
- Kontrolle!
- Einbahnregelung vom unteren Stadttor zum oberen.
- Kurzparkzone 45 Minuten.
 Dauerparker raus –
 Stadtbewohner,
 Gewerbetreibende,
 Angestellte.
- Kurzparkzone 20 Minuten.
- Tafeln und Schilder bei der Gemeinde entfernen.
 Zebrastreifen vor Adeg, mehr Bäume, Trinkwasser, mehr Bänke, Kunst fehlt, mehr Platzcharakter.
- Einbahnstraße Dauerparker.
- Sperren.
- Hotelgäste –
 Parkmöglichkeiten nach außerhalb der Mauern verlegen.
- Einbahnregelung Ausnahme Lieferanten. Mehr Kontrolle.
- Mehr Parkmöglichkeiten und Fußgängerzone durch Einbahnregelung.
- Nichts.
- Autofrei, zumindest verkehrsberuhigend, und Konzept zur Belebung des Hauptplatzes.
- Begrenzung 30 Minuten.
- Nichts.
- Auto raus.
- Einbahnsystem. Parkplätze nur auf einer Seite, die jedoch etwas breiter. Busse raus.
- Bin zufrieden.
- Nichts.

- Reduktion der Bushaltestellen und Busaufenthalte.
- Überwachte Kurzparkzone, damit Zeit für Erledigungen bleibt, aber keine Dauerparker.
- Einbahnregelung.
- Einbahnregelung.
- Einbahnregelung. Ausnahme Lieferanten. Mehr Kontrolle.
- Hotelgäste –
 Parkmöglichkeiten nach
 außerhalb der Mauern
 verlegen.
- Einbahnstraße Dauerparker.
- Kurzparkzone 20 Minuten.
- Genauere Kontrollen.
- Einbahnregelung mit Neugestaltung des Platzes.
- Reduktion der Bushaltestellen und Busaufenthalte.
- Dauerparker müssen weg –
 Einbahnstraße –
 Parkgebühren?
- Verbessern würde ich, dass die, die in der Stadt arbeiten, die Parkplätze 1, 1A, 2, 3 und 6 in Anspruch nehmen sollen. Den Bewohnern der Stadt soll die Möglichkeit gegeben werden, in der Nähe ihrer Häuser zu parken. Ich finde nicht, dass "Einbahn und Auto Postauto raus" erfolgversprechend sind. Wenn Veranstaltungen innerhalb der Stadt sind (Kunsthandwerksmarkt), kann autofrei genießen, ansonsten würde ich eher praktisch denken.
- Ok.
- Begrenzte Parkzeit für wichtige Erledigungen (30-45 Minuten).
- Einbahnregelung, schräg gestellte Parkplätze.
- Überwachung der Kurzparkzone. Streichung der Parkplätze im Kreuzungsbereich der Einfahrt

- zur Hauptschule aus Verkehrssicherheitsgründen.
- Einbahnregelung, Parkplätze schräger machen.
- Entwirrung durch Einbahnregelung.
- Mehr Kontrollen, Gebühren einführen.
- Postbusse raus.
- Einbahnregelung.
- Begegnungszonen wie in Villach.
- Zebrastreifen für sicheres Überqueren der Straße, mehr Parkplätze, wenn möglich.
- Einbahnstraße.
- Dauerparker raus.
- Kürzere Parkzeit, Gebühren.
- Für Urlauber kostenpflichtig.
- Einbahnstraße, 30 Minuten gratis parken. Dauerparker raus.
- Einbahnregelung, Dauerparker raus, 30 Minuten gratis parken. Für mehr bezahlen.
- Nur gezielte Parkplätze, z. B. Apotheke.
- Parkplätze nur auf einer Seite.
- Einbahnstraße.
- Sommer Schared Space.
- Busse raus.
- Einbahnstraße.
- Einbahnstraße aus Platzgründen.
- Kurzparkzone.
- Kurzparkzone.
- Sehr gut.
- Breite Parkplätze.
- Wenigstens behalten oder mehr.
- Einbahnstraße.
- Busse raus.
- Ein WC! Papierkorb.
- Siehe Punkt 5.
- Busse und Bushaltestellen raus.
- Parksituation passt eventuell Einbahnstraße.
- Einbahnstraße.

- Dauerparker weg!
 Zeitparkzone.
- Parkplätze etwas verbreitern.
- Dauerparker raus, Hauptplatz-Bewohner ausgeschlossen, 1 Auto.
- Kurzparkzone.
- Kurzparkzone streng kontrollieren.
- Busse weg vom Hauptplatz und zeitweise autofrei (im Sommer).
- Autofrei, nur für wenige Stunden Zufahrt, keine Durchfahrt. Busse vor die Stadt.
- Weniger Parkplätze, Einbahnregelung für mehr Sicherheit.
- Parkverbot für Dauerparker.
- Bus raus vom Hauptplatz.
- Strengere Kontrollen!
- Mehr Überwachung, Einhaltung der Kurzparkzeit, Lieferwagen blockieren Verkehr, Auto mit Fahrradanhänger blockiert Straße.
- Kurzparkzone kontrollieren.
- Kurzparkzonen ausweiten und kontrollieren.
- Im Sommer keine Autos.
- Gar nichts Fußgängerzone.
- Bessere Kontrolle der Parkdauer, viele Dauerparker.
- Mehr Parkplätze, videoüberwacht.
- Mehr Parkplätze und Videoüberwachung.
- Weniger Parkplätze, Einbahnregelung, 30 Minuten Begrenzung, um Autos vom Hauptplatz zu bekommen.
- Fußgängerzone.
- Einbahnregelung von Süden nach Norden, Fußgängerzone verlängern bis GH Brunner.
- Dauerparker kontrollieren.
- Mehr Kontrollen (Parkzeiten).
 Viele Geschäftsinhaber,

- Bedienstete (auch aus dem Rathaus), Lehrer und manche Anrainer parken weit über 90 Minuten bis dauerhaft am Hauptplatz. Die Parkplätze auf der rechten Seite (Illiasch bis NMS) sind für heutige Autos speziell mit Radträgern auf AHK zu kurz. Die Fahrzeuge ragen in die Fahrbahn und stellen eine erhebliche Gefahr dar
- Kontrolle und Ausweitung der Kurzparkzeiten.
- Überlange PKW und Camper außerhalb parken lassen.
- Klareres Konzept, mehr Parkmöglichkeiten oder besserer Zugang.
- Weniger Autos.
- Nur auf einer Seite, größere Abstände, kürzere Parkdauer!
- Weniger zusätzlichen Verkehr in die Stadt hineingleiten.
- Mehr Kontrolle der Kurzparkzone.
- Parkplätze breiter gestalten.
- Eine Tiefgarage.
- Einbahnregelung.
- Nicht so eng Hauptplatz ist überfüllt, nur im Sommer!
- Einbahnstraße.
- Nichts.
- Eine Einbahnstraße.
- Dass die Autos vor den Geschäften nicht mehr so weit auf die Straße hinausstehen.
- Da Fußgängerzone keine Autos hinein! Für den nördlichen Bereich, wie oben beschrieben, absolutes Halteund Parkverbot!
- Mehr Parkplätze.
- Parkzeit verringern.
- Es gibt am Hauptplatz zu viele Parkplätze, Einbahnregelung wäre sinnvoll!
- Es gibt am Hauptplatz zu viele Parkplätze, Einbahnregelung wäre sinnvoll!
- Einbahnstraße.

- Die Parkplätze anders anordnen oder vergrößern.
- Autofrei oder max. 30 Minuten.
- Hauptplatz als Einbahnstraße.
- Weniger Busse, da sie den Verkehr behindern (Wartezeiten beim Ein- und Ausparken).
- Nur für Einheimische parken. Geschäftsleute und Mitarbeiter sollen nicht am Hauptplatz parken und die Uhr dauernd nachstellen. Bessere Kontrolle. Touristen gehen blindlings über die Straße...
- Parkverbot.
- Einbahnstraße, größere Parkplätze für Einkauf, Parkautomat max. 1/2 Std.
- 1 Stunde Parkzeit.
- Straße auf der rechten Seite Richtung Stadtturn verbreitern

- oder links Gehsteig schmäler machen!
- Ganzjährig Pflastersteine nur noch Fußgängerzone.
- Schwierig, aber vor allem Busse führen immer wieder zu Engstellen und damit verbundenen Wartezeiten.
- Eigentlich nichts.
- Mehr Platz zum Ein- und Ausparken.
- Parken nur für Besorgungen.
- Busterminal nach außen verlegen.
- Kurzparkzone auch kontrollieren!
- Super schnell bei der Bank, Apotheke, Bäckerei, besonders in der Früh auf dem Arbeitsweg.
- Kurzparkzone mit Gebühr und Kontrollen.
- Weg mit dem Durch

Die Vorschläge für die Verbesserung der Parksituation am Hauptplatz lässt sich in folge Kategorien zusammenfassen:

Einbahnregelung und Verkehrsführung (62 Nennungen): Viele Vorschläge konzentrieren sich auf die Einführung oder Anpassung einer Einbahnregelung, um den Verkehrsfluss zu optimieren und den Platz am Hauptplatz besser zu nutzen. Eine häufig genannte Maßnahme ist die Einrichtung einer Einbahnstraße, die entweder ganzjährig oder saisonal von Westen nach Osten verlaufen könnte. Einige Vorschläge schlagen vor, diese Regelung mit einer umfassenden Neugestaltung des Platzes zu kombinieren, um sowohl die Verkehrsführung zu verbessern als auch sicherere Bedingungen für Fußgänger zu schaffen.

Parkraumbewirtschaftung (18 Nennungen): Es gibt zahlreiche Empfehlungen zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung, darunter die Reduzierung der Anzahl der Parkplätze, insbesondere für Dauerparker. Häufig vorgeschlagene Maßnahmen sind die Einführung von Kurzparkzonen mit klaren Zeitbegrenzungen, um die Verfügbarkeit für kurze Besorgungen zu gewährleisten, sowie die Einführung von Parkgebühren und strengeren Kontrollen. Diese Maßnahmen sollen Missbrauch verhindern und sicherstellen, dass Parkplätze effektiv genutzt werden. Auch das Entfernen von Parkplätzen, die die Sicht behindern oder den Verkehrsfluss stören, wird in Betracht gezogen.

Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung (10 Nennungen): Einige Vorschläge plädieren für die Ausweitung oder Einführung einer Fußgängerzone, insbesondere während der Sommermonate, um den Hauptplatz attraktiver und sicherer für Fußgänger zu gestalten. Maßnahmen zur Unterstützung dieser Zielsetzung umfassen

die Einführung von Fußgängerzonen, verstärkte Kontrollen und das Entfernen von Verkehrselementen wie Bushaltestellen und Parkplätzen. Zudem wird vorgeschlagen, den Platz für besondere Veranstaltungen wie Kunsthandwerksmärkte autofrei zu halten, um den Aufenthalt für Besucher zu verbessern.

Busse und öffentliche Verkehrsmittel (8 Nennungen): Die Reduzierung der Busse und deren Verlagerung aus dem Hauptplatz ist ein weiteres häufig genanntes Thema. Vorschläge beinhalten die Einschränkung der Busfahrten auf bestimmte Zeiten oder sogar die komplette Entfernung der Busse vom Hauptplatz, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Stau zu reduzieren. Einige Vorschläge umfassen auch die Neugestaltung der Busterminals, um diese außerhalb des Hauptplatzes zu verlagern, um den Platz für andere Nutzungen freizuhalten.

Parkplätzausgestaltung und Infrastruktur (9 Nennungen): Die Gestaltung der Parkplätze ist ebenfalls ein bedeutendes Thema. Vorschläge umfassen die Schaffung breiterer Parkplätze, die Verbesserung der Markierungen und die Bereitstellung von Parkplätzen für spezielle Fahrzeugtypen wie Motorräder oder überlange Fahrzeuge. Eine Neugestaltung der Parkplätze sowie die Einführung eines Parkautomatensystems zur besseren Überwachung der Kurzparkzonen sind weitere diskutierte Maßnahmen, um die Parknutzung zu regulieren und die Verfügbarkeit zu erhöhen.

Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen (11 Nennungen): Ein Schwerpunkt liegt auf der Erhöhung der Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen. Dazu gehören häufigere Kontrollen der Parkzeiten, die Überwachung der Einhaltung von Parkvorschriften und das Verhängen von Strafen für Falschparker. Auch die Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger durch Zebrastreifen und eine bessere Sichtbarkeit sind wichtige Themen, die angesprochen werden.

Innerhalb der Stadtmauer

Bei der Frage danach was an Parksituation innerhalb der Stadtmauer verbessert werden, wurden folgen Dinge genannt:

- Passt so
- Zufahrt nur für Anrainer + Kontrolle
- Dauerparker, die den Anrainern die Parkplätze wegnehmen. Anrainer werden immer wieder von Fremden eingeparkt.
- Nichts
- wie am Hauptplatz
- nur Anrainer
- Kurzparkzonen. Mehr Behinderten-Parkplätze
- Parkschiene
- Parkdauer 30 Min.
- nur f
 ür Anrainer

- Parken verboten, außer für Anrainer
- Pick-ups und Fahrrad-Heckträger ragen in die Fahrbahn und verursachen Stau, gemeinsam mit Postbussen.
- Kurzparkzone 10 Min.
- Sperren
- Nichts
- Schlecht
- Kurzparkzone 10 Min.
- Mehr Kontrolle
- Ok
- Öffentliches WC für Wochenende geöffnet
- Öffentliches WC

- Reservierung für Einheimische
- Gebühren, mehr Kontrolle
- Kaum was möglich
- Keine Parkplätze in den hinteren Gassen
- Zebrastreifen für sicheres Überqueren der Straße, mehr Parkplätze wenn möglich
- Kurzparkzone kontrollieren
- Busse raus
- Parkverbot
- Unsere denkmalgeschützten Gebäude werden nicht geschätzt
- Nur für Anrainer
- Kein Parken im Kreuzungsbereich. Nur für Anwohner
- Fahrverbot
- In Ordnung
- Bessere Kontrolle der blauen Zone
- Parkplätze besser kontrollieren
- Ordnung schaffen
- Sind keine verfügbar
- Nur für Anrainer
- Busse und Bushaltestellen raus
- Keine Angabe
- Zeitparkzone
- Hintere Gassen nur Bewohner Parkerlaubnis
- Nur Anrainer
- Siehe oben
- Parkverbot in hinteren Gassen
- Kein Parken im Sommer in den hinteren Gassen
- Strengere Kontrollen
- Kurzparkzeitzonen ausweiten und kontrollieren
- Im Sommer keine Autos
- Gar nichts —> Fußgängerzone
- Parkgenehmigung für Anrainer
- Keine Kurzparkzone, videoüberwacht
- Keine Kurzparkzone mehr
- Kontrolle und Ausweitung der Kurzparkzeiten
- Überlange PKW und Camper außerhalb parken lassen

- Klare Aufteilung von Verkehr und Personen
- Weniger Autos
- Nicht für Touristen!
- Auch mehr Kontrolle
- Grundsätzlich keine Parkmöglichkeiten
- Kurzparkzone kontrollieren und gebührenpflichtig
- Enge Gassen lassen sich leider nicht verbreitern - also Einbahnsystem
- Einbahn
- Passt so, aber verstärkte Kontrolle der Parkzeit
- Das Thema Dauerparker mit speziellen Genehmigungen (für Bewohner der hinteren Gassen, etc.) regeln
- Gebühr
- Hauptplatz als Einbahnstraße
- Parken nur für Einwohner
- 1 Stunde Parkzeit
- Parkzeit begrenzen!
- Keine Idee
- Eigentlich nichts
- Mehr Parkplätze
- Parkverbot
- Kostenpflichtige Parkplätze einführen
- Kurzparkzone und Kontrollen
- Passt alles
- Fußgängerzone/Verkehrsberu higt
- Wohnwägen verbieten!! Oft kein Platz in der Früh
- Kurzparkzone
- Nichts
- Autofrei
- Keine Parkplätze teilweise auch nicht für Hausbesitzer
- Nur für Anrainer freigegeben
- Neugestaltung
- Parkplätze für Arbeitende in der Stadt
- Parkgebühr
- Anrainerparken forcieren;
 Arbeitnehmer sollen auf den naheliegenden Parkplätzen außerhalb stehen

- Konsequente Kontrolle der Kurzparkzone, kein Parken von Mitarbeitern, Geschäftstreibenden, Gemeindebediensteten inkl. BGM, Parkregelung für Anrainer
- Parkplätze ausweisen/markieren, Befahrbarkeit der Gassen für Anrainer sicherstellen
- Parkplätze kennzeichnen
- Sollte für Anrainer/dort wohnende Personen bleiben
- Nur für Anrainer
- Parkverbot
- Kirchgasse, Hinteregasse autofrei
- Nur mehr Anrainer
- Einbahnregelung
- Hintere Gassen nur berechtigte gekennzeichnet.
- Nur mehr Anrainer-Verkehr
- Mehr Bäume, weniger Autos, weniger Parkplätze
- Mehr Plätze
- Nichts
- Parkzeit reduzieren
- Kostenpflichtiges Parken, Möglichkeit Jahreskarte für Bürger der Stadtgemeinde bzw. dort Arbeitende
- Nur für Anrainer
- Bessere Zubindung zur Stadt
- Siehe Hauptplatz
- Nur für Anrainer
- Bedenken nur Anrainer und das auch kontrollieren
- Kontrolle

- Dauerparker raus
- Öffentliche WCs
- In den Gassen kein Parken mehr zulassen, verstopft die Gassen
- Kontrollierte Kurzparkzone
- Nur halten
- Zu wenig Parkplätze
- Mehr Kontrolle
- Mehr Parkplätze
- Nur für Anrainer, Kontrolle durch Polizei
- Kurzparkzone
- Tickets außer Anrainer
- Neugestaltung mit Bürgern
- Kein Parken mehr
- Mehr Kontrolle wegen Dauerparkern
- Parkplätze weg
- Größere Parkflächen
- Kosten für Touristen
- Wenn nur mehr Hauptplatz parken
- Keine Touristen parken Kirchgasse und Hintere Gasse
- Kirchgasse ginge 1 ausgewiesener Parkplatz mehr bei Brunnen
- Parken für Anrainer max. 2
 Fahrzeuge pro Haushalt z.B.
 Kirchgasse und Hintere Gasse
- Im Sommer sehr viele Touristen am Friedhofsparkplatz
- Wenig zu parken, vielleicht mehr
- Bessere Markierung

Parkraummanagement (32 Nennungen): Das Parkraummanagement soll durch eine Reihe von Maßnahmen optimiert werden, um die Verfügbarkeit und Nutzung von Parkplätzen effektiver zu gestalten. Vorschläge beinhalten die Einführung kostenpflichtiger Parkplätze und die Begrenzung der Parkzeit auf eine Stunde. Kurzparkzonen sollen erweitert und intensiver kontrolliert werden, um sicherzustellen, dass die Parkflächen nicht von Dauerparkern blockiert werden. Zudem wird empfohlen, spezielle Genehmigungen für Dauerparker zu regeln, insbesondere für Anwohner der hinteren Gassen. Die Einführung einer Parkgebühr für bestimmte

Bereiche wird ebenfalls mehrfach genannt, um die Parkplatzverfügbarkeit zu verbessern und das Parkverhalten zu regulieren.

Zufahrt und Verkehrsregelung (26 Nennungen): Die Zufahrt zu bestimmten Bereichen sollte ausschließlich Anrainern vorbehalten sein, um eine Überlastung durch externe Fahrzeuge zu verhindern. Ein Einbahnsystem für enge Gassen wird vorgeschlagen, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Stau zu reduzieren. Auch die Einführung von Parkverboten im Kreuzungsbereich sowie die Regulierung des Parkens durch klar definierte Anwohner-Parkregelungen stehen zur Diskussion. Der Einsatz von Kontrollen durch Polizei oder Ordnungsamt ist zur Überwachung der Einhaltung dieser Regelungen vorgesehen.

Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen (24 Nennungen): Die verstärkte Kontrolle der Kurzparkzonen und der Parkzeiten ist notwendig, um sicherzustellen, dass die Parkregeln konsequent eingehalten werden. Die Installation von Videoüberwachung in besonders stark frequentierten Zonen könnte helfen, die Einhaltung der Parkvorschriften zu überprüfen. Zudem sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung durch regelmäßige Kontrollen und die Anwendung entsprechender Gebühren eingeführt werden, um Missbrauch und illegales Parken zu reduzieren.

Verkehrsberuhigung und Umwelt (16 Nennungen): Zur Förderung einer umweltfreundlicheren Stadtgestaltung wird eine Reduzierung der Anzahl an Parkplätzen in den hinteren Gassen vorgeschlagen. Der Ausbau von Fußgängerzonen und die Einführung einer autofreien Zone sind Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur Verbesserung der Luftqualität. Die Neugestaltung der Verkehrsflächen soll zusätzlich durch das Pflanzen von Bäumen und die Schaffung von mehr Grünflächen unterstützt werden.

Barrierefreiheit und öffentliche Infrastruktur (11 Nennungen): Für eine bessere Barrierefreiheit sollen mehr Behinderten-Parkplätze bereitgestellt und Zebrastreifen für ein sicheres Überqueren der Straßen eingeführt werden. Die öffentliche Infrastruktur soll durch die Öffnung von WCs an Wochenenden sowie durch Reservierungen für Einheimische verbessert werden. Darüber hinaus wird eine bessere Anbindung zur Stadt und eine Neugestaltung des öffentlichen Raums empfohlen, um die Zugänglichkeit und Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen.

Außerhalb der Stadtmauer

Bei der Frage danach was an Parksituation außerhalb der Stadtmauer verbessert werden, wurden folgen Dinge genannt:

- Gebühren einheben
- Vorstadt Kurzparkzone weg
- Parkplätze mit WCs für die Öffentlichkeit, noch mehr große PP, evtl. Parkhaus
- Generell außerhalb parken, wenn man vorhat, länger zu bleiben
- Markierungen am Boden

- Würde ich so lassen, wie es ist
- Parkplatz 1A weniger Busplätze
- Prunner-PP. Wohnmobile verparken PP für die PKW
- Parkschiene
- Parkdauer 90 Min.
- Mehr PP außerhalb der Stadt, gebührenpflichtig für

- Touristen, max. 180 Min. PP für Gmündner kostenlos
- Prunnerparkplatz, Asphalt erneuern
- Mehr Schattenplätze
- Parkplätze beachten 3 +2, Mülleimer aufstellen, für Reisende
- Mehr PP + öffentliches WC
- Parkflächen oder Parkhaus, Garagen für Heimische ist ausreichend
- Vielleicht einen PP (1) gebührenpflichtig
- Parkgebühren für Wohnmobile
- Anmieten von Parkflächen bei großen Veranstaltungen - vom Veranstalter und WC dringend aufstellen
- Camperverbot
- Öffentliches WC PP 1 + 2
- Toiletten und Infrastruktur
- Gebührenpflichtige Parkplätze machen für Tourismus. Pendlerparkplätze für Pendler aus Lieser- und Maltatal. Parkplätze für Personen, die in der Stadt arbeiten - extra markiert. Fremdparker austragen.
- Bushaltestelle
- Zu viele Busse, P1 für Pkw, P2 für Busse
- Bessere Einteilung, zu viele Grasflächen mit Randsteinen, zu viele Busparkplätze
- Fotos mit Autos. Ich habe von Grado kein Foto mit Auto, glaube von ganz Italien nicht. Stolz auf unsere Stadt. Wir schätzen sie viel zu wenig und schützen sie auch nicht.
- Mehr Parkplätze
- Eine Einfahrt in die Kirchgasse ermöglichen. Verpacken der Einfahrt muss aufhören
- Passt gut
- Keine Veränderung notwendig
- Alles gut
- Kurzparkzone

- Sehr gut
- Dauer von Parkzeit länger
- Mehr Parkplätze
- Nichts
- Auch kein WC
- Nächtigungen von Campingbussen verbieten
- Keine Kurzparkzone beim Spielplatz (Porschepark)
- Beschilderung für Wohnmobilparkplätze
- Freies Parken für Stadtbewohner
- Jetzige Parkplätze gut, Busterminal außerhalb des Hauptplatzes
- Kontrolle von Langzeitparkern
- Bepflanzung
- Kurzparkzeitzonen ausweiten und kontrollieren
- Sicherheit
- Besseres Parkleitsystem
- Keine Kurzparkzone, videoüberwacht
- Kurzparkzonen weg und mehr Parkplätze und Videoüberwachung
- Für oben genannte Parker müssen mehr Parkmöglichkeiten außerhalb geschaffen werden
- Kontrolle und Ausweitung der Kurzparkzeiten
- Mehr Parkmöglichkeiten
- Besserer Zugang zum Hauptplatz
- Toiletten fehlen, Parkplätze besser kennzeichnen und erklären, gebührenpflichtig beim unteren Friedhofsparkplatz 1A
- In Ordnung, keine Veränderungen notwendig
- Ist okay
- Einen Parkplatz als Park and Ride und alle übrigen mit kostenfreier Kurzparkzone
- Parkplatz für Arbeiter in der Stadt machen und einen neuen Parkplatz, da die

- derzeitigen Parkplätze die Summe von Touristen nicht mehr schlucken kann
- Passen so, wie sie sind. Eventuell Videoüberwachung bzgl. Sicherheit
- Verstärkte Kontrolle, z.B. werden Busparkplätze von Pkw und sonstigen Fahrzeugen verstellt
- Mehr Grün pflanzen
- Gratis
- Hauptplatz als Straße
- Mehr Parkplätze für alle
- Unverändert
- Gebührenpflichtige Parkplätze schaffen, siehe Seeboden beim Seezentrum, jetzt bekommt man auch im Hochsommer einen Parkplatz
- Keine Idee
- Eigentlich nichts
- Größere Parkplätze
- Mehr Parkplätze
- Gratis parken nur f
 ür Anrainer
- Ausgeweitete Kurzparkzone
- Passt alles r⁴
- Leitsystem für Parken und Besuch der Stadt
- Freie Parkplätze
- Zu eng Friedhof...
- Camping (Wohnwagen)verbot am Parkplatz 2
- Autofrei
- Ebenso keine Parkplätze für Besucher, z.B. Gries
- Haltestellen der Busse nach außen verlegen
- Keine Zeitbeschränkungen
- P3 umgestalten, bessere Einteilung
- Fußgänger-Leitsystem mit Anreizen
- Parkplätze vernünftig ausbauen und Toiletten zur Verfügung stellen
- Camping-Verbot auf allen Parkplätzen, damit nicht immer Wohnmobile etc. dort

- übernachten und alles vollmüllen und anpinkeln
- Parkplätze für Arbeitende in der Stadt
- Verbot des Abstellens von Lkw-Anhängern
- Anwohnerparkplätze ausweisen, Befahrbarkeit sicherstellen, da häufig keine ausreichende Restbreite durch parkende Autos gegeben (z.B. Untere Vorstadt)
- Parkplätze kennzeichnen
- Mehr Parkplätze schaffen
- Weiß nicht
- W.0
- Ausbau der Parkplätze
- Bessere Aufteilung am Quetschnparkplatz
- Parkplatzsituation attraktiver gestalten
- Passt
- Schauen, dass nicht ständig alle Parkplätze mit Wohnmobilen belegt sind zum Camping und ständig Müll und Abwasser mehr und an den Parkplätzen einfach so entsorgt wird
- Mehr Parkplätze
- Bessere Einteilung
- Mehr Bäume auf den Parkplätzen
- Alles gut! Vielleicht in Hinblick auf E-Mobilität Ladeflächen zukünftig errichten. Derzeit jedoch nicht notwendig
- Parkgebühren
- Kostenpflichtiges Parken, Möglichkeit Jahreskarte für Bürger der Stadtgemeinde bzw. dort Arbeitende. Verbot von Wohnwägen, die dort wochenlang gratis parken und schlafen und den Einheimischen die Parkplätze wegnehmen. Vermehrte Kontrolle und Strafen
- Extra Parkplätze für den Friedhof (sprich für Einheimische)

- Größere Parkplätze
- So wie jetzt belassen, bessere Beschilderung "zum Ortskern"
- Terminal für Busse und Verbot für Campingbusse
- Busparkplätze bei 1A verringern, sind fast nie voll
- WC-Anlagen
- Mehr Mülleimer
- WCs/Dixi am Parkplatz
- Zufrieden

Parkraumbewirtschaftung (20 Nennungen): Die Vorschläge Parkraumbewirtschaftung umfassen verschiedene Maßnahmen zur Regulierung und Optimierung der Parkplatznutzung. Dazu zählen die Einführung von Gebühren für Parkplätze, insbesondere für Touristen, sowie die Schaffung kostenpflichtiger Parkplätze für bestimmte Nutzergruppen wie Anwohner oder Pendler. Es wird auch empfohlen, die Parkzeit zu begrenzen und zusätzliche Parkplätze zu schaffen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Einige Vorschläge zielen auf die Verbesserung der Markierungen und die Bereitstellung von mehr öffentlichen WCs ab. Einbahnregelung und Verkehrsführung (22 Nennungen): Ein häufiges Thema ist die Einführung oder Anpassung der Einbahnregelung zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Übersichtlichkeit. Vorschläge umfassen die Implementierung einer Einbahnstraße für bestimmte Bereiche oder eine generelle Einbahnregelung am Hauptplatz. Dies soll helfen, den Verkehr zu beruhigen, die Sicherheit zu erhöhen und die Parkplatznutzung zu verbessern. Weitere Empfehlungen beinhalten die Umgestaltung der Parkflächen und die Einführung von Einbahnsystemen in den hinteren Gassen.

Fußgängerzone und Verkehrsberuhigung (13 Nennungen): Die Verbesserung der Fußgängerzone und die Erhöhung der Verkehrsberuhigung stehen ebenfalls im Fokus der Vorschläge. Die Einführung oder Erweiterung von Fußgängerzonen, insbesondere in den Sommermonaten, soll den Hauptplatz attraktiver und sicherer für Fußgänger machen. Hierzu zählen auch Vorschläge zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur Einrichtung von zusätzlichen Zebrastreifen sowie öffentlichen Toiletten.

Busse und öffentliche Verkehrsmittel (10 Nennungen): Die Reduzierung der Busse und deren Verlagerung aus dem Hauptplatz wird in mehreren Vorschlägen behandelt. Dies umfasst die Verlagerung von Busterminals außerhalb des Hauptplatzes und die Einführung fester Zeiten für Busfahrten, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Stau zu reduzieren. Einige Vorschläge plädieren auch für ein Verbot von Wohnmobilen und größeren Bussen, die oft den Verkehr behindern.

Parkplatzausgestaltung und Infrastruktur (12 Nennungen): Die Gestaltung und Infrastruktur der Parkplätze sind weitere Schwerpunkte der Vorschläge. Dazu gehören die Verbesserung der Markierungen, die Schaffung breiterer Parkplätze und die Einführung von Parkhäusern oder zusätzlichen Parkflächen für verschiedene Fahrzeugtypen. Es wird auch empfohlen, die Parkflächen besser zu kennzeichnen und möglicherweise einen neuen Parkplatz für Arbeiter in der Stadt einzurichten.

Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen (17 Nennungen): Um die Sicherheit und Ordnung zu verbessern, schlagen die Vorschläge verstärkte Kontrollen vor. Dazu gehören die Überwachung der Parkzeiten, die Kontrolle von Kurzparkzonen, das Verhängen von Strafen für Falschparker und die regelmäßige Überprüfung von Parkvorschriften. Es wird auch empfohlen, die Überwachung durch Videoanlagen zu verbessern, um eine höhere Einhaltung der Regeln zu gewährleisten.

Umwelt- und Ästhetikmaßnahmen (10 Nennungen): Einige Vorschläge zielen auf die Verbesserung der Umwelt- und Ästhetik des Hauptplatzes ab. Dies umfasst die

Erhöhung der Anzahl von Bäumen und die Schaffung von mehr Schattenplätzen auf den Parkplätzen. Außerdem werden Vorschläge zur Neugestaltung und Verschönerung des Platzes gemacht, um das Erscheinungsbild zu verbessern und den Hauptplatz für Besucher attraktiver zu gestalten.

Spezialmaßnahmen und -bedarfe (7 Nennungen): Zusätzlich werden spezifische Maßnahmen und Bedürfnisse angesprochen, wie das Verbot von Wohnmobilen oder Campingbussen, die Bereitstellung zusätzlicher Mülleimer und WCs sowie die Notwendigkeit von Parkplätzen für besondere Anlässe oder große Veranstaltungen. Einige Vorschläge beinhalten auch die Anpassung von Parkplätzen für besondere Fahrzeugtypen und die bessere Einteilung der vorhandenen Parkflächen.

Die Umfrageergebnisse zu spezifischen Aspekten der Parkplatzsituation konnte insgesamt eine positive Wahrnehmung der Parksituation zeigen. Besonders die Verfügbarkeit und Nähe der Parkplätze zu wichtigen Einrichtungen werden als vorteilhaft empfunden. Gleichzeitig gibt es Bereiche wie die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, die deutliches Verbesserungspotential aufweisen.

Sicherheit der Verkehrssituation: Die Wahrnehmung der Verkehrssicherheit ist gemischt. 27 % der Befragten bewerten die Sicherheit als "gut", während 22 % sie lediglich als "befriedigend" und 10 % als "schlecht" einschätzen. Dies zeigt, dass es in diesem Bereich noch Raum für Verbesserungen gibt.

Nähe zu wichtigen Einrichtungen: Hier wird eine hohe Zufriedenheit deutlich. 40 % der Befragten bewerten die Nähe der Parkplätze zu wichtigen Einrichtungen als "sehr gut", und weitere 41 % als "gut". Dies deutet auf eine positive Resonanz bezüglich der Erreichbarkeit und praktischen Lage der Parkplätze hin.

Ordnung und Sauberkeit: Fast die Hälfte der Befragten (46 %) empfindet die Ordnung und Sauberkeit als "gut", während 41 % diese sogar als "sehr gut" bewerten. Dies spricht für eine insgesamt hohe Qualität der Parkplatzpflege und -verwaltung.

Beschilderung und Markierungen: Auch bei der Beschilderung und den Markierungen gibt es überwiegend positive Rückmeldungen. 45 % der Befragten finden die Beschilderung "gut", und 19 % halten sie für "sehr gut", was die Effektivität der Orientierungshilfen unterstreicht.

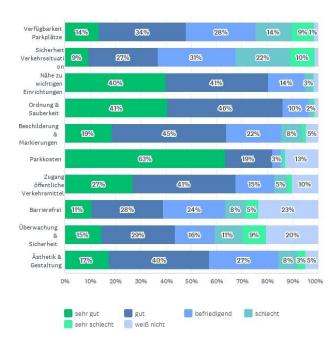
Parkkosten: Die Bewertungen der Parkkosten zeigen eine gemischte Meinung. Während 63 % der Befragten die Parkkosten als "sehr gut" (19 %) oder "gut" (41 %) bewerten, finden 22 % die Kosten "befriedigend" und 8 % als "schlecht". Dies weist auf unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Angemessenheit der Parkgebühren hin.

Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln: Der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln wird überwiegend positiv wahrgenommen, mit 41 % der Befragten, die ihn als "gut" und 27 % als "sehr gut" bewerten. Dies zeigt eine generelle Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs.

Barrierefreiheit: Die Bewertungen zur Barrierefreiheit sind gemischter. 28 % der Befragten halten die Barrierefreiheit für "gut" und 11 % für "sehr gut". Im Gegensatz dazu bewerten 24 % sie als "befriedigend" und 8 % als "schlecht", was auf Verbesserungspotenzial in diesem Bereich hinweist.

Überwachung und Sicherheit: Die Einschätzungen zur Überwachung und Sicherheit der Parkplätze sind geteilt. Während 29 % den Aspekt als "gut" und 15 % als "sehr gut" bewerten, empfinden 16 % ihn als "befriedigend" und 11 % als "schlecht". Dies deutet auf unterschiedliche Wahrnehmungen der Sicherheitsmaßnahmen hin.

Ästhetik und Gestaltung: Die Ästhetik und Gestaltung der Parkplätze werden überwiegend als "gut" (40 %) oder "sehr gut" (17 %) bewertet. Dennoch finden 27 % diese als "befriedigend", was auf unterschiedliche Erwartungen und Bewertungen der visuellen und gestalterischen Qualität hinweist.



F11 Bitte bewerten Sie folgende Aspekte hinsichtlich der Parksituation:

Abbildung 10: Bitte bewerten Sie folgende Aspekte hinsichtlich der Parksituation

Sozialstatistische Daten

Im Rahmen der quantitativen Erhebung wurden umfassende soziostatistische Daten erhoben, um ein detailliertes Bild der demografischen und sozialen Merkmale der Befragten zu erhalten. Die folgenden Ergebnisse bieten einen Überblick über die grundlegenden sozioökonomischen Faktoren, die das Verhalten und die Einstellungen der Teilnehmer beeinflussen. Die nachfolgende Darstellung präsentiert die wesentlichen Ergebnisse der Befragung, einschließlich Altersstruktur, beruflicher Status und Geschlechterverteilung. Die Ergebnisse zeigen eine gleichwertige Verteilung zwischen männlichen (48 %) und weiblichen Teilnehmer*innen (48 %), sowie eine der demographischen Situation im Bezirk angepasste Altersverteilung (siehe Abbildung 10).

F14 Wie alt sind Sie?

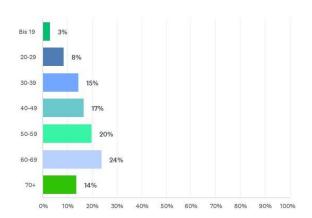


Abbildung 11: Altersstruktur

F15 Wie lautet Ihr höchster Schulabluss?

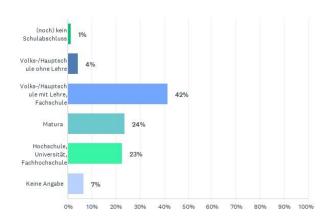


Abbildung 12: Höchster Bildungsabschluss

F16 Welcher Beschäftigung ordnen Sie sich zu?

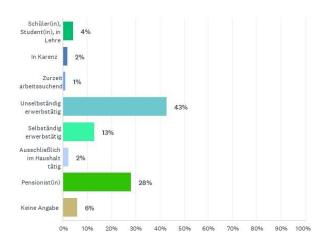


Abbildung 13: Beschäftigungsart

F17 Zu welchem Geschlecht bekennen Sie sich?

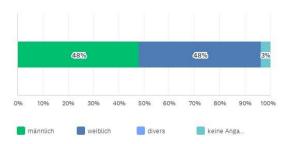


Abbildung 14: Geschlecht

2. TEILBERICHT: Kordon- und Parkraumerhebung

Zwischenbericht Kordon- und Parkraumerhebung Gmünd in Kärnten

Berichtsstand: 27.11.2024 | Datenstand 29.10.2024

Bearbeitung für

MOBIREG

mail: schasche@mobireg.at

<u>Im Auftrag der</u>

Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten

Hauptplatz 20 9853 Gmünd in Kärnten

Bearbeitung durch

Technische Universität Wien
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Karlsplatz 13/230-1

1040 Wien

Dipl.-Ing. Helmut Lemmerer Alexander Knöchl, MSc



November 2024

INHALT

Ablauf der Erhebungen	91
Auswertung	92
Ergebnisse Kordonerhebung	94
Ergebnisse Parkraumerhebung	100



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 14: Übersichtskarte der Erhebungsstandorte (Parkraumerhebung – rot Kordonerhebung – grün)91
Abbildung 15: Zeitlicher Verlauf der Einfahrten (ZS = Zählstelle)95
Abbildung 16: Relationen zwischen den Zählstellen (1->2 = von Zählstelle Fahrtrichtung stadteinwärts 1 zu Zählstelle 2 Fahrtrichtung stadtauswärts)95
Abbildung 17: Dauer zwischen Ein- und Ausfahrt (zeitlich geclustert)96
Abbildung 18: Verhältnis von Ziel- und Durchzugsverkehr geordnet nach Zählstellen
Abbildung 19: Zeitlicher Verlauf der Einfahrten (ZS = Zählstelle)98
Abbildung 20: Relationen zwischen den Zählstellen (1->2 = von Zählstelle Fahrtrichtung stadteinwärts 1 zu Zählstelle 2 Fahrtrichtung stadtauswärts)98
Abbildung 21: Dauer zwischen Ein- und Ausfahrt (zeitlich geclustert)99
Abbildung 22: Verhältnis von Ziel- und Durchzugsverkehr geordnet nach Zählstellen
Abbildung 23: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1 über den Erhebungszeitraum101
Abbildung 24: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1101
Abbildung 25: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1 101
Abbildung 26: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1101
Abbildung 27: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1A über den Erhebungszeitraum102
Abbildung 28: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A102
Abbildung 29: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A102
Abbildung 30: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1A102
Abbildung 31: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 2 über den Erhebungszeitraum103
Abbildung 32: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2103
Abbildung 33: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2 103
Abbildung 34: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 2103
Abbildung 35: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 3 über den Erhebungszeitraum104
Abbildung 36: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3104
Abbildung 37: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3 104



Abbildung 38: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 3104
Abbildung 39: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1 über den Erhebungszeitraum
Abbildung 40: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1106
Abbildung 41: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1106
Abbildung 42: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1106
Abbildung 43: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1A über den Erhebungszeitraum
Abbildung 44: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A106
Abbildung 45: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A107
Abbildung 46: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1A107
Abbildung 47: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 2 über den Erhebungszeitraum
Abbildung 48: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2107
Abbildung 49: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2108
Abbildung 50: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 2108
Abbildung 51: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 3 über den Erhebungszeitraum
Abbildung 52: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3108
Abbildung 53: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3108
Abbildung 54: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 3109

Ablauf der Erhebungen

Die Erhebungen wurden jeweils an zwei Halbtagen im Juni 2024 durchgeführt. Die insgesamt acht Standorte – vier für die Kordonerhebung und vier für die Parkraumerhebung – sind in Abbildung 15 ersichtlich.

Erhoben wurden je Fahrzeug

- die Fahrzeugart (Pkw, Lkw, Bus, einspuriges Kfz)
- die Herkunft des Fahrzeugs (Ausland, politischer Bezirk in Österreich, politischer Bezirk Spittal an der Drau) sowie

die letzten drei Stellen des jeweiligen Kennzeichens.



Abbildung 15: Übersichtskarte der Erhebungsstandorte (Parkraumerhebung – rot | Kordonerhebung – grün)

Kordonerhebung

Die Kordonerhebung wurde zu folgenden Terminen durchgeführt:

- Dienstag, 25.06.2024 von 13:00 Uhr bis 19:00 Uhr
- Mittwoch, 26.06.2024 von 07:00 Uhr bis 13:00 Uhr

An den vier Zählstellen wurden die Kennzeichen je in beide Fahrtrichtungen in 5-Minuten-Zeitslots erhoben. Die Erhebung erfolgte analog und die Daten wurden zur weiteren Bearbeitung digitalisiert.

Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung wurde zu folgenden Terminen durchgeführt:

- Mittwoch, 26.06.2024 von 13:00 Uhr bis 19:00 Uhr
- Donnerstag, 27.06.2024 von 07:00 Uhr bis 13:00 Uhr

Für die vier Parkplätze wurden die Kennzeichen jeweils im Halbstundentakt erhoben. Die Erhebung erfolgte analog und die Daten wurden zur weiteren Bearbeitung digitalisiert.

Auswertung

Die Auswertungen wurden digital durchgeführt. Sowohl für die Kordonerhebung als auch für die Parkraumerhebung wurden die jeweiligen Halbtage getrennt voneinander ausgewertet.

Kordonerhebung

Auf Basis der digitalisierten Daten wurde die Auswertung für die Kordonerhebung teils automatisiert und teils händisch durchgeführt.

Auswertungsaspekte

Ausgewertet wurden

- die Relationen zwischen den verschiedenen Zählstellen,
- der zeitliche Verlauf der Einfahrten,
- die Dauer zwischen Einfahrt und Ausfahrt (geclustert) sowie
- das Verhältnis von Durchzugs- zu Zielverkehr der Einfahrten.

Fahrtenkategorien

Für alle Auswertungsaspekte mit Ausnahme des zeitlichen Verlaufs der Einfahrten müssen die Fahrbeziehungen eindeutig abgebildet werden können. Dies ist jedoch bei den aus der Erhebung vorliegenden Date nicht immer der Fall.

Bei der Auswertung der Kordonerhebung kann in einem ersten Schritt zwischen drei verschiedenen Fahrtenkategorien unterschieden werden:

- 1. Fahrten, die eindeutig zugeordnet werden können
- 2. Fahrten, die eindeutig nicht zugeordnet werden können
- 3. Fahrten, die nicht eindeutig zugeordnet werden können

In die erste Kategorie fallen all jene Fahrten, deren Kennzeichen genau einmal in Fahrtrichtung stadteinwärts und einmal in Fahrtrichtung stadtauswärts erfasst wurden und die Einfahrt zeitlich nicht nach der Ausfahrt erfolgt ist.

In die zweite Kategorie fallen all jene Fahrten, deren Kennzeichen nur ein einziges Mal erfasst wurde.

In die dritte Kategorie fallen Fahrten, deren Kennzeichen

- insgesamt zumindest drei Mal
- und zumindest einmal je Fahrtrichtung

erfasst wurden.

Fahrten, die eindeutig zugordnet werden können

Zu Beginn wurden all jene Fahrten ausgewertet, die eindeutig zugeordnet werden können. Auf Basis der Ergebnisse wurden zudem Regeln definiert, um die Fahrten, die nicht eindeutig zugeordnet werden können, plausibel zuordnen zu können.

Regeln

Um die Fahrten, die nicht eindeutig zugeordnet werden können, plausibel zuordnen zu können, wurden folgende Regeln definiert:

- 1. Alle Kennzeichenfahrten, die in Fahrtrichtung stadteinwärts fahren, aber nicht mehr in Fahrtrichtung stadtauswärts, sind nicht zuordenbar (gilt auch für Kennzeichen, die mehr als zwei Mal gezählt wurden).
- 2. Bei gleichem Zeitpunkt von mehreren Ausfahrten, wird der Einfahrt jene Ausfahrt zugeordnet, bei der die Einfahrt nicht erfolgt ist.
- 3. Die erste zeitliche Übereinstimmung von zwei Kennzeichen wird herangezogen.
- 4. Die erste zeitliche Übereinstimmung wird auch herangezogen, wenn es dadurch zur Ausfahrt bei der gleichen Einfahrt führt.

Fahrten, die nicht eindeutig zugeordnet werden können

Für all jene Fahrten, die nicht eindeutig zugeordnet werden können, werden die vier oben genannten Regeln angewandt, um die Fahrten plausibel zuordnen zu können. All jene Fahrten, die auch nach der Anwendung der Regeln nicht zugeordnet werden können – beispielsweise bei ungleicher Anzahl von Ein- und Ausfahrten – werden nicht zugeordnet.

Struktur der Ergebnisse

Durch die verschiedenen Phasen der Auswertung ergeben sich schlussendlich drei Fahrtenkategorien:

- 1. Fahrten, die eindeutig zugeordnet werden können
- 2. Fahrten, die plausibel zugeordnet werden können
- 3. Fahrten, die nicht zugeordnet werden können

Dabei fallen in die erste Kategorie all jene Fahrten, die bereits zu Beginn des Auswertungsprozesses eindeutig zugeordnet werden konnten.

In die zweite Kategorie fallen jene Fahrten, die auf Basis der definierten Regeln plausibel zugeordnet werden konnten.

In die dritte Kategorie fallen all jene Fahrten, die bereits zu Beginn eindeutig nicht zugeordnet werden konnten. Zusätzlich fallen in diese Kategorie auch jene Fahrten, die nach Anwendung der definierten Regeln nicht plausibel zugeordnet werden konnten.

Parkraumerhebung

Für die Parkraumerhebung wurden die

- Auslastung,
- der Anteil an Fahrzeugen (zeitlich geclustert) je Parkdauerklasse,
- der Anteil an Parkdauer (zeitlich geclustert) je Parkdauerklasse sowie
- die Herkunft des jeweiligen Fahrzeuges

untersucht.

Dabei wurden Korrekturen von Kennzeichen vorgenommen, wenn dies plausibel erschien.

Beispiel:

Uhrzeit	Vorliegendes Kennzeichen	Kennzeichen nach Korrektur
08:30	2EU	2EU
09:00	2EU	2EU
09:30	2EV	<u>2EU</u>
10:00	2EU	2EU
10:30	2EV	<u>2EU</u>
11:00	2EU	2EU
11:30	2EU	2EU

Ergebnisse Kordonerhebung

Insgesamt wurden im Rahmen der Kordonerhebung 3.642 Einfahrten und 3.539 Ausfahrten erfasst. 1.854 Einfahrten und 1.894 Ausfahrten entfielen dabei auf die Erhebung am Vormittag, 1.685 Einfahrten und 1.748 Ausfahrten entfielen dabei auf den Nachmittag.

Vormittag

Mit 1.894 Fahrten entfielen um 50 Fahrten mehr in Richtung stadtauswärts als in Richtung stadteinwärts. Von den 1.854 Fahrten in Richtung stadteinwärts konnten 373 Fahrten (20%) eindeutig zugeordnet werden. 1.037 Fahrten (56%) konnten plausibel zugeordnet werden und 444 Fahrten (24%) konnten nicht zugeordnet werden.

Zeitlicher Verlauf der Einfahrten

Am Vormittag sind keine typischen Spitzenstunden zu erkennen. Die Gesamtsumme der Einfahrten sinkt zwischen den ersten drei Erhebungsstunden leicht und steigt die nächsten beiden Stunden leicht an. Zwischen 12:00 Uhr und 13:00 Uhr wurden jedoch deutlich weniger Fahrzeuge gezählt als zwischen 11:00 Uhr und 12:00 Uhr. Außerdem ist zu erkennen, dass bei Zählstelle 1 die meisten Fahrten erfasst wurden. Die Anzahl der Fahrten an den Zählstellen 2 und 3 liegt deutlich unter jener an Zählstelle 1. An Zählstelle 4 wurden nur sehr wenige Fahrten gezählt.

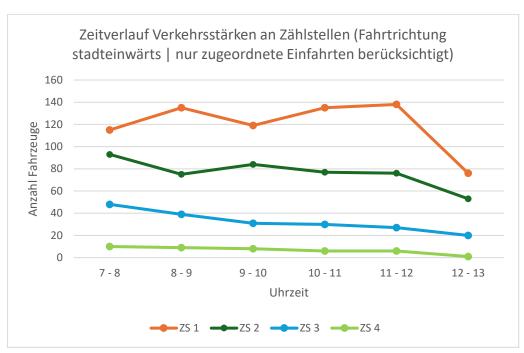


Abbildung 16: Zeitlicher Verlauf der Einfahrten (ZS = Zählstelle)

Relationen zwischen den Zählstellen

Die meisten wechselseitigen Beziehungen wurden zwischen den Zählstellen 1 und 2 erfasst. Dies betrifft sowohl die Anzahl der Fahrten, die eindeutig zugeordnet werden konnten (blau), als auch die Anzahl der Fahrten, die plausibel zugeordnet werden konnten (orange). Außerdem weisen die Relationen Zählstelle 1 zu Zählstelle 1, Zählstelle 3 sowie Zählstelle 3 zu Zählstelle 1 über 100 Fahrten auf.

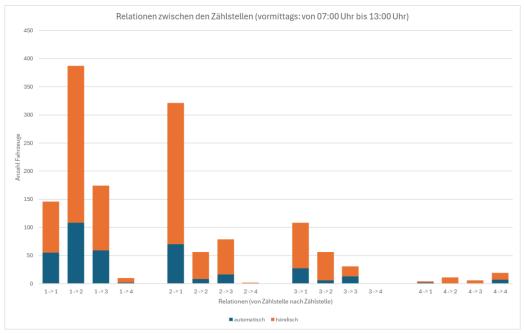


Abbildung 17: Relationen zwischen den Zählstellen (1->2 = von Zählstelle Fahrtrichtung stadteinwärts 1 zu Zählstelle 2 Fahrtrichtung stadtauswärts)

Dauer zwischen Ein- und Ausfahrten (geclustert)

Bei ungefähr zwei Drittel aller Einfahrten kann aufgrund der geringen Dauer zwischen Ein- und Ausfahrt davon ausgegangen werden, dass – mit Ausnahme etwaiger Hol- und Bringdienste sowie kurzer Erledigungen – kein Aufenthalt im Stadtkern vorliegt. Bei ungefähr einem Viertel aller Einfahrten betrug die Dauer des Aufenthalts im Stadtkern zwischen 5 und 55 Minuten. Bei rund 8% der Einfahrten betrug die Dauer des Aufenthalts im Stadtkern zwischen einer Stunde und drei Stunden. Bei rund 2% der Einfahrten betrug die Dauer des Aufenthalts im Stadtkern über drei bis sechs Stunden.

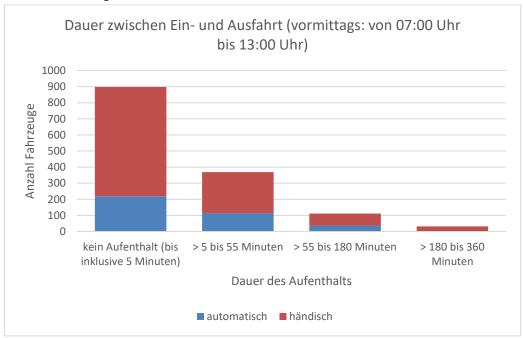


Abbildung 18: Dauer zwischen Ein- und Ausfahrt (zeitlich geclustert)

Verhältnis Ziel- und Durchzugsverkehr

Rund zwei Drittel aller Einfahrten wurden aufgrund der geringen Dauer zwischen Einund Ausfahrt (siehe Kapitel 3.1.3.) als Durchzugsverkehr eingestuft²¹. Bei Zählstelle 1 wurden 40% Zielverkehr und 60% Durchzugsverkehr erfasst. Bei den Zählstellen 2 und 3 beträgt der Anteil des Durchzugsverkehrs jeweils mindestens zwei Drittel. Nur bei Zählstelle 4 ist der Anteil an Zielverkehr mit 73% höher als jener des Durchzugsverkehr (27%).

²¹ Ausnahmen wie beispielsweise Hol- und Bringdienste sowie kurze Erledigungen werden hier aufgrund der stark eingeschränkten Nachvollziehbarkeit ebenfalls als Durchzugsverkehr gewertet.

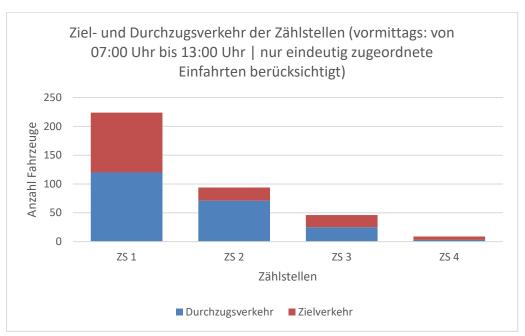


Abbildung 19: Verhältnis von Ziel- und Durchzugsverkehr geordnet nach Zählstellen

Nachmittag

Mit 1.748 Fahrten entfielen um 64 Fahrten mehr in Richtung stadtauswärts als in Richtung stadteinwärts. Von den 1.684 Fahrten in Richtung stadteinwärts konnten 372 Fahrten (22%) eindeutig zugeordnet werden. 913 Fahrten (54%) konnten plausibel zugeordnet werden und 399 Fahrten (24%) konnten nicht zugeordnet werden.

Zeitlicher Verlauf der Einfahrten

Am Nachmittag sind typische Spitzenstunden zu erkennen. Die Gesamtsumme der Einfahrten ist in den ersten beiden Erhebungsstunden relativ konstant. Zwischen 15:00 Uhr und 18:00 Uhr wurden zeigt sich vor allem bei Zählstelle 1 die Nachmittagsspitze mit den meisten gezählten Einfahrten zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr. Außerdem ist zu erkennen, dass bei Zählstelle 1 die meisten Fahrten erfasst wurden. Die Anzahl der Fahrten an den Zählstellen 2 und 3 liegt deutlich unter jener an Zählstelle 1. An Zählstelle 4 wurden nur sehr wenige Fahrten gezählt.

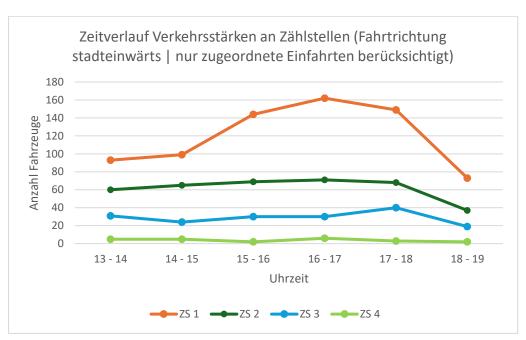


Abbildung 20: Zeitlicher Verlauf der Einfahrten (ZS = Zählstelle)

Relationen zwischen den Zählstellen

Die meisten wechselseitigen Beziehungen wurden zwischen den Zählstellen 1 und 2 erfasst. Dies betrifft sowohl die Anzahl der Fahrten, die eindeutig zugeordnet werden konnten (blau), als auch die Anzahl der Fahrten, die plausibel zugeordnet werden konnten (orange). Außerdem weisen die Relationen Zählstelle 1 zu Zählstelle 1, Zählstelle 3 sowie Zählstelle 3 zu Zählstelle 1 über 90 Fahrten auf.

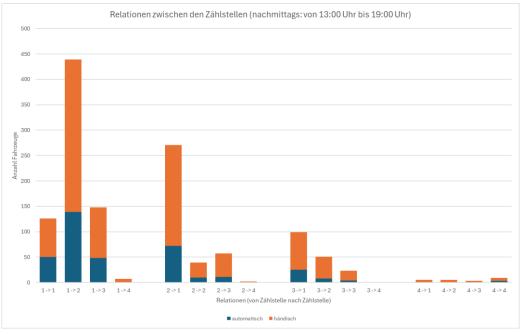


Abbildung 21: Relationen zwischen den Zählstellen (1->2 = von Zählstelle Fahrtrichtung stadteinwärts 1 zu Zählstelle 2 Fahrtrichtung stadtauswärts)

Dauer zwischen Ein- und Ausfahrten (geclustert)

Bei ungefähr drei Viertel aller Einfahrten kann aufgrund der geringen Dauer zwischen Ein- und Ausfahrt davon ausgegangen werden, dass – mit Ausnahme etwaiger Hol- und Bringdienste sowie kurzer Erledigungen – kein Aufenthalt im Stadtkern vorliegt. Bei ungefähr einem Sechstel aller Einfahrten betrug die Dauer des Aufenthalts im Stadtkern zwischen 5 und 55 Minuten. Bei rund 5% der Einfahrten betrug die Dauer des Aufenthalts im Stadtkern zwischen einer Stunde und drei Stunden. Bei rund 1% der Einfahrten betrug die Dauer des Aufenthalts im Stadtkern über drei bis sechs Stunden.

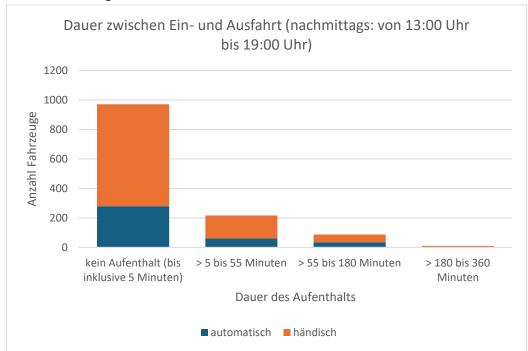


Abbildung 22: Dauer zwischen Ein- und Ausfahrt (zeitlich geclustert)

Verhältnis Ziel- und Durchzugsverkehr

Rund drei Viertel aller Einfahrten wurden aufgrund der geringen Dauer zwischen Einund Ausfahrt (siehe Kapitel 3.2.3.) als Durchzugsverkehr eingestuft²². Bei Zählstelle 1 wurden 27% Zielverkehr und 73% Durchzugsverkehr erfasst. Bei den Zählstellen 2 und 3 beträgt der Anteil des Durchzugsverkehrs jeweils mindestens vier Fünftel. Nur bei Zählstelle 4 ist der Anteil an Zielverkehr mit 68% höher als jener des Durchzugsverkehr (32%).

²² Ausnahmen wie beispielsweise Hol- und Bringdienste sowie kurze Erledigungen werden hier aufgrund der stark eingeschränkten Nachvollziehbarkeit ebenfalls als Durchzugsverkehr gewertet.

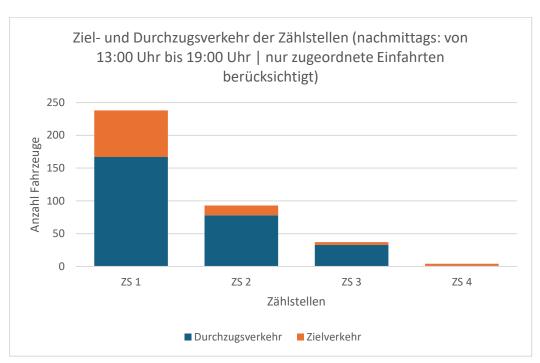


Abbildung 23: Verhältnis von Ziel- und Durchzugsverkehr geordnet nach Zählstellen

Ergebnisse Parkraumerhebung

Tendenziell ist die Auslastung der 4 Parkplätze am Vormittag etwas höher als jene am Nachmittag. Die einzige Ausnahme bildet in dieser Hinsicht Parkplatz 1.

Vormittag

Am Vormittag ist die durchschnittliche Auslastung von Parkplatz 1A mit 91% am höchsten. Auch die Parkplätze 1 (76%) und 2 (67%) weisen eine hohe Nutzungsdichte auf. Die Auslastung von Parkplatz 3 ist mit 19% hingegen gering.

Im Hinblick auf den zeitlichen Verlauf ist erkennbar, dass die Auslastung der einzelnen Parkplätze in den Morgenstunden steigt, bis 11:30 Uhr relativ konstant bleibt und anschließend leicht sinkt. Der Zeitpunkt, zu dem das Plateau der hohen Auslastung erreicht wird, hängt dabei vom jeweiligen Parkplatz ab.

Parkplatz 1

Parkplatz 1 weist insgesamt eine hohe Auslastung auf. Ab 09:30 Uhr liegt die Auslastung durchgehend bei zumindest 89%.

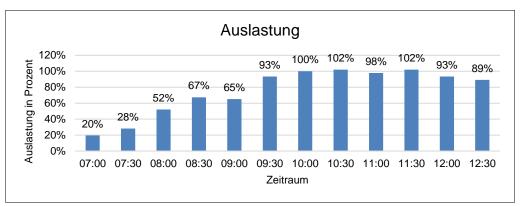


Abbildung 24: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1²³ über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 29% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 4%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 41% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 79%. Somit entfallen auf 41% der Fahrzeuge 79% der Parkdauer.



Abbildung 25: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1



Abbildung 26: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1

Ein Großteil der Fahrzeuge (72%), die auf Parkplatz 1 parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. 28% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.

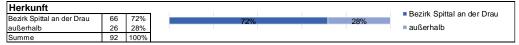


Abbildung 27: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1

²³ Erhoben wurde neben der Anzahl der jeweiligen Fahrzeuge auch die Anzahl der markierten Stellplätze. Da auf Parkplatz 1 Fahrzeuge auch außerhalb der markierten Stellplätze geparkt werden, kann sich eine Auslastung von über 100% ergeben.

Parkplatz 1A

Parkplatz 1A weist insgesamt eine hohe Auslastung auf. Ab 09:30 Uhr liegt die Auslastung durchgehend bei über 100%²⁴.

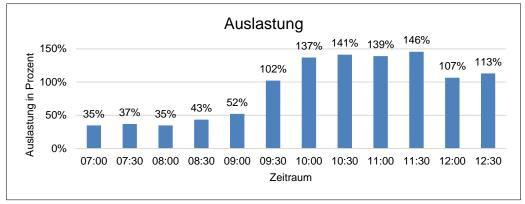


Abbildung 28: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1A über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 26% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 3%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 51% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 85%. Somit entfallen auf 51% der Fahrzeuge 85% der Parkdauer.

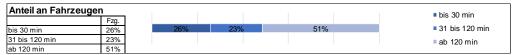


Abbildung 29: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A



Abbildung 30: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A

Ein Großteil der Fahrzeuge (60%), die auf Parkplatz 1A parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. 40% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 31: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1A

Mobilitätsberatung in Gmünd in Kärnten

²⁴ Erhoben wurde neben der Anzahl der jeweiligen Fahrzeuge auch die Anzahl der markierten Stellplätze. Da auf Parkplatz 1A Fahrzeuge auch außerhalb der markierten Stellplätze geparkt werden, kann sich eine Auslastung von über 100% ergeben.

Parkplatz 2

Parkplatz 2 weist eine geringere Auslastung als die Parkplätze 1 und 1A auf. Von 10:30 Uhr bis 11:30 Uhr liegt die Auslastung bei zumindest 82%.

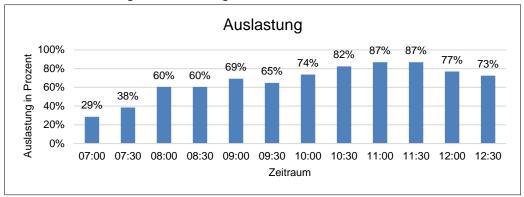


Abbildung 32: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 2 über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 25% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 2%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 49% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 86%. Somit entfallen auf 49% der Fahrzeuge 86% der Parkdauer.

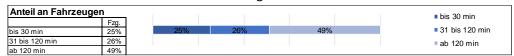


Abbildung 33: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2



Abbildung 34: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2

Ein Großteil der Fahrzeuge (87%), die auf Parkplatz 2 parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. Nur 17% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 35: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 2

Parkplatz 3

Parkplatz 3 weist die mit Abstand niedrigste Auslastung auf. Der Auslastungsgrad liegt zu keinem Zählungszeitpunkt über 27%.

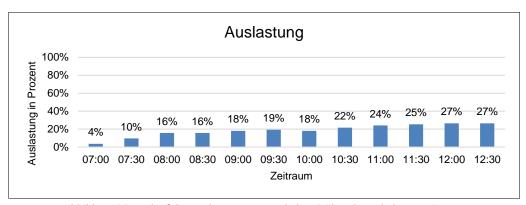


Abbildung 36: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 3 über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 21% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 2%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 42% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 77%. Somit entfallen auf 42% der Fahrzeuge 77% der Parkdauer.

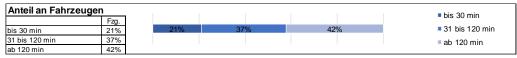


Abbildung 37: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3



Abbildung 38: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3

Ein Großteil der Fahrzeuge (61%), die auf Parkplatz 3 parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. 39% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 39: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 3

Zusammenfassung

Die nördlich des Stadtkerns gelegenen Parkplätze 1 und 1A weisen eine deutlich höhere Auslastung auf als die südlich des Stadtkerns gelegenen Parkplätze 2 und 3. Mit Ausnahme der Morgenstunden bis ungefähr 09:00 Uhr ist das Parken weiterer Fahrzeuge hier kaum möglich. Beim Parkplatz 2 sind auch ab 09:00 Uhr noch Reserven vorhanden. Parkplatz 3 weist eine geringe Auslastung auf und könnte zur Entlastung der anderen Parkplätze genutzt werden.

Hinsichtlich der Fahrzeuge und deren Parkdauer zeigt sich, dass 41% bis 51% der Fahrzeuge einen überproportional hohen Anteil von 77% bis 86% der Parkdauer aufweisen. Bei allen betrachteten Parkplätzen werden hauptsächlich Fahrzeuge aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau geparkt.

Nachmittag

Am Nachmittag ist die durchschnittliche Auslastung von Parkplatz 1 mit 88% am höchsten. Auch der Parkplatz 1A (69%) weist eine hohe Nutzungsdichte auf. Parkplatz 2 ist im Durchschnitt ungefähr zur Hälfte ausgelastet (55%). Die Auslastung von Parkplatz 3 ist mit 20% hingegen gering.

Im Hinblick auf den zeitlichen Verlauf ist erkennbar, dass die Auslastung der einzelnen Parkplätze ab 16:00 Uhr zu sinken beginnt. Bei den Parkplätzen 1 und 1A zeigt sich gegen diesen Trend ein sprunghafter Anstieg der Auslastung zwischen der Zählung um 18:00 Uhr und jener um 18:30 Uhr.

Parkplatz 1 Parkplatz 1 weist insgesamt eine hohe Auslastung auf. Bis 16:30 Uhr liegt die Auslastung durchgehend bei zumindest 85%.

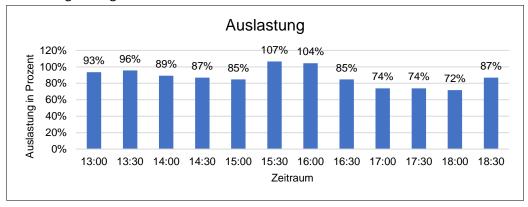
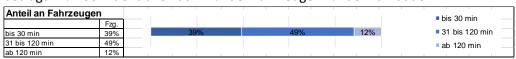


Abbildung 40: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1^{25} über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 39% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 10%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 12% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 41%. Somit entfallen auf 12% der Fahrzeuge 41% der Parkdauer.



²⁵ Erhoben wurde neben der Anzahl der jeweiligen Fahrzeuge auch die Anzahl der markierten Stellplätze. Da auf Parkplatz 1 Fahrzeuge auch außerhalb der markierten Stellplätze geparkt werden, kann sich eine Auslastung von über 100% ergeben.



Abbildung 42: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1

50% der Fahrzeuge (94), die auf Parkplatz 1 parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. 50% der Fahrzeuge (93) sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 43: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1

Parkplatz 1A

Parkplatz 1A weist insgesamt eine hohe Auslastung auf. Bis 15:30 Uhr liegt die Auslastung durchgehend bei zumindest 83%.

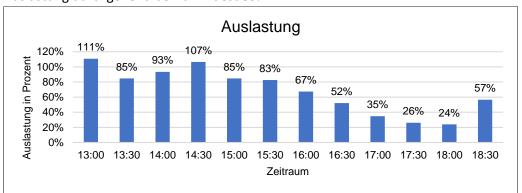


Abbildung 44: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 1A²⁶ über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 44% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 11%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 14% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 51%. Somit entfallen auf 14% der Fahrzeuge 51% der Parkdauer.



Abbildung 45: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A

-

²⁶ Erhoben wurde neben der Anzahl der jeweiligen Fahrzeuge auch die Anzahl der markierten Stellplätze. Da auf Parkplatz 1A Fahrzeuge auch außerhalb der markierten Stellplätze geparkt werden, kann sich eine Auslastung von über 100% ergeben.

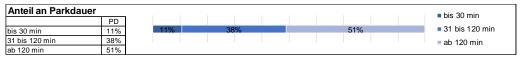


Abbildung 46: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 1A

Ein Großteil der Fahrzeuge (60%), die auf Parkplatz 1A parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. 40% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 47: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 1A

Parkplatz 2

Parkplatz 2 weist eine geringere Auslastung als die Parkplätze 1 und 1A auf. Von 14:00 Uhr bis 15:00 Uhr liegt die Auslastung bei zumindest 71%.

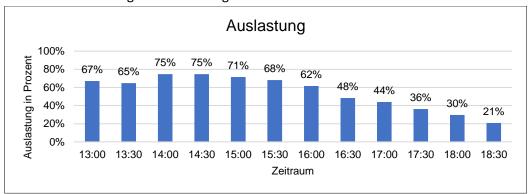


Abbildung 48: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 2 über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 19% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 2%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 41% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 77%. Somit entfallen auf 41% der Fahrzeuge 77% der Parkdauer.

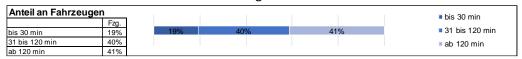
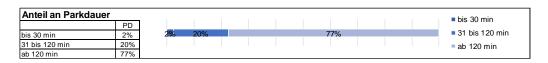


Abbildung 49: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 2



Ein Großteil der Fahrzeuge (75%), die auf Parkplatz 2 parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. Nur 25% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 51: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 2

Parkplatz 3

Parkplatz 3 weist die mit Abstand niedrigste Auslastung auf. Der Auslastungsgrad liegt zu keinem Zählungszeitpunkt über 28%.

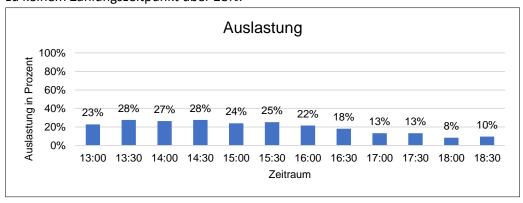


Abbildung 52: Verlauf der Auslastung von Parkplatz 3 über den Erhebungszeitraum

Der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer bis 30 Minuten aufweisen, liegt mit 30% deutlich über dem Anteil einer Parkdauer bis 30 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt nur 6%. Umgekehrt liegt der Anteil an Fahrzeugen, die eine Parkdauer von 120 Minuten aufweisen, mit 17% deutlich unter dem Anteil einer Parkdauer ab 120 Minuten bezogen auf die gesamte Parkdauer. Dieser Anteil beträgt 52%. Somit entfallen auf 17% der Fahrzeuge 52% der Parkdauer.

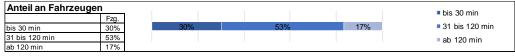


Abbildung 53: Anteil an Fahrzeugen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3



Abbildung 54: Anteil an Parkdauer bezogen je Parkdauerklasse von Parkplatz 3

Nur 39% der Fahrzeuge, die auf Parkplatz 3 parken, sind aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau. 61% der Fahrzeuge sind aus einem anderen politischen Bezirk.



Abbildung 55: Verhältnis zwischen Fahrzeugen aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau und anderen politischen Bezirken von Parkplatz 3

Zusammenfassung

Die nördlich des Stadtkerns gelegenen Parkplätze 1 und 1A weisen eine deutlich höhere Auslastung auf als die südlich des Stadtkerns gelegenen Parkplätze 2 und 3. Bis zumindest 15:30 Uhr ist das Parken weiterer Fahrzeuge nur begrenzt möglich. Beim Parkplatz 2 sind den ganzen Nachmittag noch Reserven vorhanden. Parkplatz 3 weist eine geringe Auslastung auf und könnte zur Entlastung der anderen Parkplätze genutzt werden.

Hinsichtlich der Fahrzeuge und deren Parkdauer zeigt sich, dass bei den Parkplätzen 1, 1A und 3 zwischen 12% und 17% der Fahrzeuge einen überproportional hohen Anteil von 41% bis 52% der Parkdauer aufweisen. Bei Parkplatz 2 ist das Verhältnis mit 41% zu 77% zwar deutlich geringer, jedoch noch immer auf einem hohen Niveau. Bei allen betrachteten Parkplätzen mit Ausnahme des Parkplatzes 3 werden hauptsächlich Fahrzeuge aus dem politischen Bezirk Spittal an der Drau geparkt.

GEMEINDE GMÜND IN KÄRNTEN

MOBILITÄTSBERATUNG: VERKEHRSBERUHIGUNG VON HAUPTPLATZ UND ORTSKERN

3. TEILBERICHT: Fokusgruppen



Auftragnehmer:

Mobireg – Verein zur Förderung nachhaltiger regionaler Mobilität

Analyse und Berichtlegung: Corina Pacher, B.A. MA MA PhD

Mailadresse: corina.pacher@mobireglabor.at

Leoben, 11. November 2024

INHALT

Untersuchungsdesign	113
Ergebnisse der Fokusgruppen	115
Literatur	136
Abbildungsverzeichnis	
Abbildung 55 Schlüsselelemente von partizipativen Fokusgruppen (Döring und Bo	
Abbildung 56 Rückmeldungen Vorteile Hauptplatz Gruppe 1	119
Abbildung 57 Rückmeldungen Vorteile Hauptplatz Gruppe 2	120
Abbildung 58 Rückmeldungen Nachteile Hauptplatz Gruppe 1	124
Abbildung 59 Rückmeldungen Nachteile Hauptplatz Gruppe 2	125
Abbildung 60 Rückmeldungen Parksituation Gruppe 1	128
Abbildung 61 Rückmeldungen Parksituation Gruppe 2	129
Abbildung 62 Rückmeldungen Zukunftskonzept Gruppe 1	134
Abbildung 63 Rückmeldungen Zukunftskonzept Gruppe 2	135
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 5 Kategoriesystem Ergebnisse Fokusgruppen	116

Untersuchungsdesign

Für das Projekt zur Verkehrsberuhigung des Hauptplatzes und des umliegenden Stadtkerns in der Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten wurden im triangulativen Verfahren Daten zur Konzepterstellung erhoben. Eine Teilerhebung umfasst die Abhaltung von Fokusgruppen als partizipative Erhebungsmethode. Im Folgenden soll nun die Methode als auch das methodische Vorgehen näher beschrieben werden.

Fokusgruppen als partizipative Erhebungsmethode

Die Methode der partizipativen Fokusgruppen hat sich als eigene Methodenform aus dem fokussierten Interview entwickelt und umfasst eine spezielle Technik der qualitativen Gruppenbefragung. Einsatz findet diese Methode seit den 1980er Jahren sowohl in der Marktforschung als auch in der akademischen Forschung. Laut Block et al. (2008) kommt die Methode vorrangig in der partizipativen Gesundheits- und Sozialforschung zum Einsatz.

Diese halbstrukturierte Technik bezieht sich auf eine spezifische Themenstellung, welche im Vorfeld zu den Fokusgruppen präsentiert wird, zum Beispiel mittels Elevator-Pitch. Laut Döring und Bortz (2016) liegt die ideale Teilnehmeranzahl bei 4-8 Personen und einer Dauer von 90-120 Minuten. Die Fokusgruppen werden durch einen im Vorfeld entwickelten Leitfaden (Diskussionsleitfaden) thematisch strukturiert und wenn möglich, durch Moderator*innen koordiniert bzw. begleitet. Eines der Ziele der Fokusgruppen-Methode ist es, die Variationsbreite und Überzeugungskraft individueller Meinungen und Einstellungen zu einem Befragungsthema zu erforschen, die in einem Einzelinterview verborgen bleiben würden (Döring und Bortz, 2016). Somit können Daten aus dem wirklichen Leben in einem sozialen Umfeld zu erfasst werden und zeitgleich bringt die Gruppendynamik oft Aspekte oder Ideen des Themas zum Vorschein, die bei Einzelinterviews oder anderen Forschungsmethoden möglicherweise nicht erwartet worden wären (Bryman, 2008).

Abbildung 56 Schlüsselelemente von partizipativen Fokusgruppen (Döring und Bortz, 2016) fasst die wesentlichen Bedingungen für partizipative Fokusgruppen zusammen.

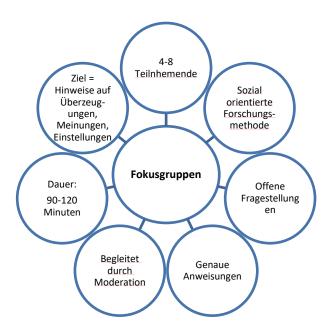


Abbildung 56 Schlüsselelemente von partizipativen Fokusgruppen (Döring und Bortz, 2016)

Partizipative Fokusgruppen können in insgesamt vier Arbeitsphasen eingeteilt und wie nachstehend näher beschrieben werden.

- 1. Planung: Im Gegensatz zu anderen qualitativen Erhebungsmethoden sind Fokusgruppen in der ersten Phase aufwendiger, da sie eines Grundreizes und eines Frageleitfadens bedürfen. Augenmerk ist auf die Passung zwischen Teilnehmerzusammenstellung und Themenstellung zu richten, um den Forschungsgegenstand bestmöglich abgreifen zu können. Moderatoren sollten geschult sein und vertraut mit dem Diskussionsleitfaden sein.
- 2. Durchführung: Beginnend mit einer kurzen Einführung, soll nachfolgend eine kurze Kennenlernrunde stattfinden, sollten sich die Teilnehmenden noch nicht kennen. Zudem werden auch zu Beginn die Rahmenbedingungen, wie Ablauf, Datenverarbeitung und Ausblick erläutert. Basierend auf dem Grundreiz zielt die Methode auf eine Selbstläufigkeit der Diskussion ab. Moderierende greifen nur bei Bedarf ein und sind objektiv und neutral. Die Diskussion an sich soll anhand des vorgefertigten Leitfadens strukturiert geleitet werden, wobei Nachfragephasen situationsabhängig eingesetzt werden, um relevante Themenaspekte zusätzlich zur Diskussion ansprechen zu können. Bei Bedarf können auch Reizargumente zum Diskussionsanstoß eingesetzt werden. Im Rahmen der Abschlussphase werden bisher noch nicht angesprochene Aspekte und eventuelle Ambivalenzen thematisiert. Optional kann am Ende auch ein Kurzfragebogen eingesetzt werden, um soziodemografische Merkmale oder themenrelevante Vorerfahrungen bzw. Kenntnisse zu erheben.
- 3. Dokumentation: Im Idealfall finden Fokusgruppen in Forschungslaboren mit Einwegscheiben statt. Die Diskussion wird durch Ton- und Videoaufnahmen dokumentiert und anschließend transkribiert.

4. Auswertung: Ziel der Fokusgruppen ist die Sichtbarmachung von subjektiven und höchst individuellen Erfahrungen und Meinungen im Rahmen eines bestimmten Themengebietes (Döring und Bortz, 2016).

Wie die Phasen verdeutlichen, ist diese Methode klar von weiteren Formen, wie jene der Gruppeninterviews abzugrenzen. Bei Fokusgruppen steht der Inhalt und nicht deren soziale Konstruktion im Vordergrund, besonderer Wert wird hierbei auf die Veränderungen der thematischen Inhalte gelegt. Flick (2012) empfiehlt indes, dass sich die Teilnehmer untereinander gut kennen sollten.

Fokusgruppen in der Stadtgemeinde Gmünd in Kärnten

Wie aus der Projektbeschreibung hervorgeht, sollen die wesentlichen Stakeholder, wie Bewohner*innen, Unternehmer*innen lokaler Geschäfte und Hotels, Vereinsmitglieder in ortsansässigen Vereinen oder auch Jugendliche aktiv in den Erhebungsprozess miteingebunden werden. Wie vereinbart, wurde in Erstgesprächen mögliche Schlüsselstakeholder identifiziert und nach Rücksprache mit der TU Wien nochmals erweitert respektive ergänzt. Der Stadtgemeinde oblag die Verteilung der von MOBIREG erstellten Einladungen und die persönliche Ansprache wesentlicher Schlüsselstakeholder. In der Vorbereitung zu den Fokusgruppen gab es noch Abstimmungen mit der TU Wien, dem Amtsleiter der Stadtgemeinde Gmünd und auch vereinsintern über die bisherigen Ergebnisse der Fragebogen-Interviewerhebungen. Auf Basis dieser Daten wurden insgesamt vier Leitfragen für die Fokusgruppen identifiziert, welche wie folgt lauteten:

- Was gefällt Ihnen am Hauptplatz? Was soll unbedingt erhalten bleiben?
- Welche Nachteile sehen Sie an der aktuellen Verkehrssituation am Hauptplatz?
- Wie bewerten Sie die aktuelle Parksituation?
- Wie k\u00f6nnte die Verkehrssituation am Hauptplatz ma\u00edgeblich verbessert werden?

Wie mit dem Amtsleiter vereinbart fanden am Montag, dem 28.10.2024, zwei Fokusgruppen mit insgesamt 18 Teilnehmer*innen statt. Beide Fokusgruppen wurden mittels Audiogerät aufgezeichnet, vorab wurde eine Datenschutzbestimmung sowie eine Teilnehmer*innenliste ausgeteilt und um Unterschriften gebeten. Zusätzlich zum Audiomitschnitt wurde von der Moderatorin ein Flipchartprotokoll mit den wesentlichen Rückmeldungen zu den Fragen erstellt.

Ergebnisse der Fokusgruppen

Die Audioaufnahmen wurden im Anschluss transkribiert und abschließend analysiert. Die Transkription erfolgte mittels des SONIX-Tools und wurde im Anschluss überprüft respektive angepasst. Die anschließende Auswertung und Kodierung wurde mittels des atlas.ti vorgenommen. Hierbei wurde die qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2023) durchgeführt, wobei sowohl induktive als auch deduktive Kategorienbildung vorgenommen wurde. Die ersten deduktiven Kategorien wurden von

den forschungsleitenden Fragen, wie in Kapitel 1 beschrieben, abgeleitet. Die zusätzlichen Kategorien bzw. Subkategorien resultierten aus den Analysen der Transkripte. Tabelle 5 zeigt das aus den Fokusgruppen abgeleitete Kategoriesystem.

Tabelle 5 Kategoriesystem Ergebnisse Fokusgruppen

KATEGORIE	BESCHREIBUNG
K1 POSITIVE ASPEKTE DES HAUPTPLATZES	Die Teilnehmer*innen wurden nach den positiven und insbesondere zu den schätzenswertesten Eigenschaften der Stadtgemeinde Gmünd und im Speziellen am Hauptplatz befragt.
K1.1 Lebendigkeit und Vielfalt	Die Bedeutung eines belebten Hauptplatzes wurde als wesentlich angesprochen.
K1.2 Mobilität und Verkehr	Das Verkehrsaufkommen und die Notwendigkeit "mobil zu sein" wurde hervorgehoben.
K1.3 Sommerbetrieb	Die Veranstaltungen in den Sommermonaten (Mai bis September) sind sehr positiv konnotiert.
K1.4 Nahversorgung/Familienbetriebe	Der Branchenmix und die Familienbetriebe sind zentrale Elemente am Hauptplatz der Stadtgemeinde Gmünd.
K2 NEGATIVE ASPEKTE DER VERKEHRSSITUATION AM HAUPTPLATZ	Die Teilnehmer*innen wurden nach den negativen Eigenschaften und insbesondere an störenden Vorkommnissen oder Abläufen der Stadtgemeinde Gmünd und im Speziellen am Hauptplatz befragt.
K2.1 Parkplatzsituation und Parkdauer	Die Situation der Parkraumbewirtschaftung wurde als negativ hervorgehoben.
K2.2 "Camper-Situation"	Die "Camper-Situation" wurde als Herausforderung identifiziert.
K3 PARKSITUATION	Im Hinblick auf die Parksituation wurden sowohl förderliche als auch hemmende Faktoren identifiziert.
K3.1 Beschilderung	Die mangelnde Beschilderung scheint eine Herausforderung für Bewohner*innen und Tourist*innen darzustellen.
K3.2 Dauerparker	Das Verstellen der vorhandenen Parkflächen von Dauerparkern und die Parkplatzsituation mit Campern wurde als Hindernis identifiziert.

K3.3 Kontrolle und Parkplatzgebühren	Die Einführung von Kontrollen durch Securityservices und Parkplatzgebühren am Hauptplatz wurde diskutiert.
K4 VERBESSERUNGSASPEKTE FÜR DAS ZUKÜNFTIGE VERKEHRSBERUHIGUNGSKONZEPT	Die Teilnehmer*innen gaben Auskunft über die möglichen Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssituation am Hauptplatz und den umliegenden Parkplätzen
K4.1 Verkehrsinfrastruktur	Im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur wurden die Parkraumbewirtschaftung, die öffentlichen Verkehrsmittel, sowie die Situation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zusammengefasst.
K4.2 Stärkung des Ortszentrums	Die Teilnehmer*innenvorschläge zur Belebung des Hauptplatzes umfassen die Verschönerung der bestehenden Grünflächen, den Erhalt und weiteren Ausbaus des Branchenmixes im Hinblick auf die Verschränkung von Gastronomie, Handel und Kultur, wie auch die Stärkung der sozialen Interaktionen, besonders in den

K₁ Positive Aspekte des Hauptplatzes

"Und die Künstlerstadt, also ich, ich nehme wahr, dass der Verkehr sehr viel zugenommen hat in den, wenn ich das jetzt so betrachte, 30 Jahre, wie der Hauptplatz sich darstellt. Und ich nehme auch wahr, dass man viel mehr Besucher hat und selbst jetzt auch an den heißesten Sommertagen. Die Stadt ist voll und das ist im Wachsen begriffen und das ist auch eine schöne Wertschöpfung für alle und und und. Ich bin stolz darauf, dass unser Ort so beliebt ist, dass es einen Nahversorger gibt, dass es Apotheken gibt, dass ein Optiker gibt. Das alles nicht selbstverständlich" (TN04:36).

Sommermonaten.

Die Auswertung zeigt, dass der Hauptplatz als lebendiger, zugänglicher und vielfältiger Ort geschätzt wird, der verschiedene Bedürfnisse der Gemeinschaft erfüllt und jedenfalls "die Idee, die Grundidee, dass wir mobil bleiben" (TN03:11).

Besonders wertgeschätzt wird die Situation in den Sommermonaten. Teilnehmende beschreiben dies wie folgt:

"Was mir sehr gut am Hauptplatz gefällt ist, wenn im Sommer Veranstaltungen sind, wo man Entschuldigung autofrei ist und man durch die Stadt schlendern kann, Musik irgendwo gemacht wird. Das gefällt mir richtig gut" (TN02:204).

"Aber ganz grundsätzlich ist das, was mir gefällt und was ich mir wünsche, was ich mir wünschen würde am Hauptplatz, dass mehr Begegnung ist in Gasthäusern, in Kaffeehäusern. Wir haben so, dass es sichtbar ist heraußen. Ich rede jetzt wirklich nur von Mai bis September, wo man heraußen sitzen kann. Vielleicht noch bis Oktober. Da

war Oktober, dann auch nichts mehr. Aber das ist nicht jedes Jahr gleich. Aber über die Sommermonate ist dort ist die eine Seite ein großer Pluspunkt" (TN04:180).

Ein/e Teilnehmer*in stellt sich folgende Frage: "Was wäre in Gmünd am Hauptplatz, der lebenswert sein soll, wichtiger? Dass dort Menschen, Bürger, die sich dort aufhalten, kommunizieren können. Oder eine Grünfläche, wo sich ein paar Hund tummeln, dort die Not verrichten, die einen stört?" (TN06:212).

Im Bezug auf die Gäste in den Sommermonaten und Belebung gibt ein/e Teilnehmer*in folgendes zu bedenken:

"Und ich denke mal das viele wird man vielleicht irgendwie regeln, aber doch aushalten können, weil es ist ja so die Galerien und alles, die sind von Mai bis September, dann hört es einfach auf wegen der Kälte und weil die Gäste nicht mehr da sind. Und dann auf einmal sollten die Geschäfte trotzdem weiter überleben. Und die müssen aber das ganze Jahr von den Einheimischen leben, nicht nur in den paar Monaten, wo die Gäste halt nicht zufällig einkaufen. Also das ist schon ein großes Anliegen, dass die Geschäfte eine Basis haben zu überleben. Und das gehört leider bei uns dazu, dass sie mit dem Auto fahren, weil halt auch die Bahn teilweise so umfangreich sind, dass es nicht anders geht" (TNO2:34).

Obgleich der Bedeutung des Tourismus in den Sommermonaten für die Stadtgemeinde Gmünd, äußert sich ein/e Teilnehmer*in folgend:

"Die Bevölkerung freut sich immer, sobald der Sommer vorbei ist. Sie können wieder in die Stadt fahren, sie können einkaufen, Sie können vor der Apotheke parken, Sie können vor dem Einzelhandel parken, vor die Kaffeehäuser. Entschuldigung" (TN01:35).

Besonderer Wert wird auf die Familienbetriebe und gepflegten Geschäfte gelegt, die für eine persönliche und lokale Atmosphäre sorgen. Die Bewohner*innen schätzen die Vielfalt des Geschäftsangebots und wünschen sich einen breiten Branchenmix, der den Hauptplatz als Lebensraum für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen attraktiv macht.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Bedeutung von Kulturangeboten und Veranstaltungen, insbesondere im Sommer, um den Platz lebendig und ansprechend zu gestalten. Besonders hervorgehoben wurde die Belebung in den Sommermonaten (Mai bis September), in welchen die Geschäftsfläche nach draußen vergrößern und somit dem Hauptplatz ein "südliches Flair" verleihen, wie folgendes Zitat unterstreicht:

"Mir gefällt im Sommerhalbjahr das Aussehen mit mit Kaffeehäusern, wie wir die Kaffeehäuser auf dem Platz haben. Das bringt ein südliches Flair, herein. Das gefällt den Leuten, und das gehört meines Erachtens über den Sommer noch etwas verstärkt" (TNO4:178).

Auch die Mobilität und gute Erreichbarkeit des Hauptplatzes sind essenziell, damit die Geschäfte von einer hohen Besucherfrequenz profitieren können.

Schließlich wird die Bedeutung der Nahversorgung hervorgehoben, um die Bedürfnisse der Anwohner direkt am Hauptplatz abzudecken. Der Hauptplatz soll ein zentraler Ort sein, der sowohl praktische Erledigungen ermöglicht als auch Raum für soziale und kulturelle Interaktion bietet, insbesondere in den Sommermonaten.

Die positiven Aspekte am Hauptplatz der Stadtgemeinde Gmünd lassen sie folgt zusammenfassen. Der Hauptplatz wird als lebendiger, zugänglicher und vielfältiger Ort geschätzt, der unterschiedliche Bedürfnisse der Gemeinschaft erfüllt. Besonders in den Sommermonaten (Mai bis September) entfaltet der Platz eine besondere Atmosphäre. Veranstaltungen und autofreie Zonen laden dazu ein, durch die Stadt zu schlendern und kulturelle Angebote wie Live-Musik zu genießen. Die Außengastronomie schafft Gelegenheiten für Begegnungen in Kaffee- und Gasthäusern, was dem Platz ein "südliches Flair" verleiht, das sowohl Einwohner*innen als auch Besucher*innen Vielfalt des Geschäftsangebots, begeistert. einschließlich Familienbetriebe, trägt zu einer persönlichen und lokalen Atmosphäre bei. Die gute Nahversorgung mit Apotheken, einem Optiker und anderen Anbietern wird als großer Pluspunkt hervorgehoben. Die Bewohner schätzen einen breiten Branchenmix, der den Hauptplatz für alle Altersgruppen attraktiv macht. Auch die Mobilität und Erreichbarkeit des Hauptplatzes werden als essenziell betrachtet, um sowohl Einheimischen als auch Touristen den Zugang zu erleichtern. Die Kombination aus praktischer Erledigungsmöglichkeit und Raum für soziale sowie kulturelle Interaktionen macht den Hauptplatz zu einem zentralen und beliebten Treffpunkt in der Stadt.

Zusammenfassend zeigen Abbildung 57 und Abbildung 58 die wesentlichen Wortmeldungen beider Fokusgruppen.

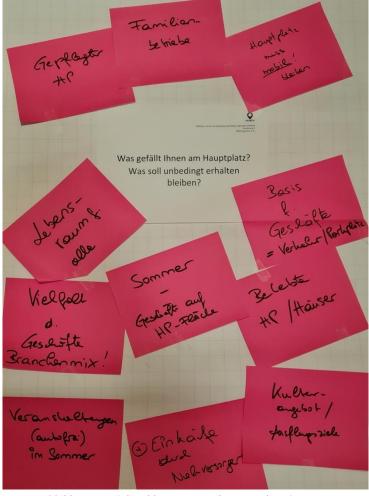


Abbildung 57 Rückmeldungen Vorteile Hauptplatz Gruppe 1

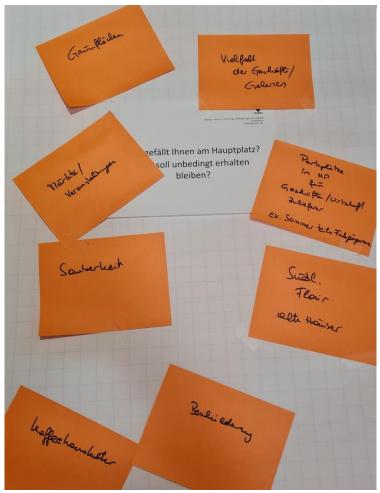


Abbildung 58 Rückmeldungen Vorteile Hauptplatz Gruppe 2

K₂ Negative Aspekte der Verkehrssituation am Hauptplatz

Die negativen Aspekte an der Verkehrssituation am Hauptplatz in der Stadtgemeinde Gmünd lassen sich wie folgt kategoriesieren.

Es wird vorgeschlagen, mehr Querungen für Fußgänger zu schaffen, um die Sicherheit zu erhöhen.

Die Kommunikation von Parkplätzen sollte verbessert werden, damit Autofahrer leichter Plätze finden und die Verkehrsbelastung reduziert wird. Zusätzlich gibt es Forderungen nach mehr Spielplätzen, um kinderfreundliche öffentliche Räume zu fördern. Ein wichtiger Vorschlag betrifft die Umsetzung von Kurzparkzonen und die Einführung von kostenfreien Parkmöglichkeiten, um den Besuch von Geschäften und Einrichtungen zu erleichtern.

Ein besseres System zur Verwaltung und Überwachung der Parkplätze und Parkzeiten wird gewünscht, um die Effizienz zu steigern und Missbrauch zu vermeiden, wie folgende Wortmeldungen unterstreichen:

"Am Montag kontrolliere ich über den Sommer, wo wir so viele Fußgänger haben, fände ich das einen ganz wichtigen verkehrsberuhigten Element, dass die Leute nicht mehr einfach alles stundenlang zu parken. Und dann, wenn sie ein Brot kaufen wollen, finden sie keinen Parkplatz, weil alles zugeparkt ist von Dauerparken. Das Problem haben wir jetzt und da gehört die Zeit verkürzt. Zumindest über die Sommerferien müssen wir uns irgendeine Verkehrsberuhigung überlegen, weil wir werden hoffentlich weiter zuwachsende Besucherinnen und Besucher haben. Und ich finde, das bringt für alle einen Vorteil, außer für die Gastronomie. Bei einer halben Stunde kannst du nicht essen gehen. Aber wir haben in Gmünd bitte große Parkplätze an den Peripherien" (TN04:38).

"Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel. Und wenn ich jetzt irgendetwas zu erledigen habe. Apotheken, auf der Bank oder auf der Post. Da brauche ich kein Auto, weil der hat ja nichts zum Transportieren und da brauche ich nur einen Platz vor mir, wo er entsprechend Möglichkeit hat, dass ich mein Fahrrad hinstellen kann, dort etwas erledigen kann und dann fahre ich wieder heim" (TN06:57).

"Wir sind es nicht gewöhnt, wenn man mal 30 Sekunden stehen muss. Wenn ich heute in einer Stadt bin und ich habe eine Ampel, dann stehe ich auch mal 30 Sekunden. Aber es ist im Großen und Ganzen ist viel Verkehr" (TN05:8).

"Erlebenswert ist er nur dann, wenn weniger Autos werden. Die Verkehrsbelastung am Hauptplatz soll halt so gut als möglich eingedämmt werden, dass der Hauptplatz dann auch lebenswert ist. Dann ist es für mich ein schöner Platz" (TN06:137).

Ein weiteres Problem ist die hohe Anzahl an Bussen und die unzureichende Kommunikation über deren Fahrzeiten. Die Menge an Bussen führt zu Belastungen, die durch eine bessere zeitliche Koordination reduziert werden könnten.

"Und dann könnt ihr diese Abwicklung der Busse, Ankünfte und Abfahrten noch ein bisschen optimieren. Weil momentan schaut es so aus. Letzte Woche habe ich ein Foto gemacht, da bin ich mit meiner Mitarbeiterin nicht mehr, nicht einmal mehr vom Parkplatz zum Adeg hinübergekommen, weil die Busse dort gestanden sind, wo die Kette aus ist, wo man eigentlich drübergehen kann, sondern das war. Da bin ich überhaupt nicht drübergekommen. Da waren vier Busse in eine Richtung und auch Busse in die andere Richtung. Und da hab ich mir gedacht, das ist ja fürchterlich. Da war noch alles mit Autos verstopft. Wir konnten den Hauptplatz nicht mehr queren" (TN03:124).

In Bezug auf die Bussituation wurde diskutiert, dass aktuell der Knotenpunkt am Hauptplatz liegt, was keine zufriedenstellende Situation, weder für Anrainer*innen, Besucher*innen noch für das Busunternehmen, darstellt. Folgendes Zitat untermauert dies:

"Die Problematik ist, dass das derzeit der Hauptplatz der Umsteigeknoten ist. Genau. Wir müssen den Umsteigeknoten aber nach außen verlagern und nur noch einige Busse über den Hauptplatz führen" (TN02:125).

Abhilfe sollte hier, wie angesprochen, ein geplanter Busterminal außerhalb des Hauptplatzes schaffen:

"Wenn die Busse dann draußen sind, ein Terminal kriegen und dann nur draußen von der unteren Seite in Gmünd anfahren, weil dann aus dort der Busumsteigeplatz ist, dann haben wir nur mehr eine Haltestelle Gmünd." (TNO5: 19).

Es wird auch angemerkt, dass die Aufenthaltsdauer für Gäste zu kurz ist, was mehr Platz und Flexibilität für längere Besuche erfordern würde. Außerdem gibt es Schwierigkeiten bei der Fortbewegung mit dem Fahrrad, da es hierfür Parkplätze bräuchte, "wo er sitzt und sein Fahrrad, das ist für ihn ein wertvolles Gerät ist, im Blick hat. Und ganz speziell müsste doch sicher mehr Fläche geschaffen werden und mehr gemacht werden und bessere Sachen. Wenn man heute diese Saison hernimmt, dass 80 %, mehr oder weniger alle Vorreiter, schon fast E-Bike Fahrer sind, da gehören auch entsprechende Ladestationen dazu. Das war mein Beitrag und ich glaub, das müsste einfach in das Bewusstsein der Köpfe der Menschen einfach auf das Auto, wenn er es nicht unbedingt braucht zu verzichten und einfach das Rad nehmen oder mein E-Bike und probiere es diese drei oder vier Kilometer mit dem Fahrrad zu fahren und mein Auto zuhause lasse" (TN06:58).

Auch das Problem von Dauerparkern wird thematisiert, mit der Forderung nach einer besseren Regelung, um die Parkmöglichkeiten effizienter zu gestalten. Ein spezifisches Problem stellt hierbei die "Camper-Situation" dar, wobei unklar ist, ob sich dies auf wildes Campen oder Verstellung der bestehenden Stellplätze bezieht.

Die Frage nach der Parksituation beantwortet ein/e Teilnehmer*in als "Katastrophal. Katastrophal. Okay. In den Sommermonaten wirklich die Dauerparker. Die stehen den ganzen Tag. Die gehen nur die Parkuhr wieder nachstellen. Und sie können wieder 1 oder 2 Stunden stehen. Und eine halbe Stunde später kommen sie wieder. Und wieder. Und natürlich der, der wirklich einen Parkplatz braucht, der kriegt keinen" (TN01:302).

"Es wird überall schon kontrolliert. In Gmünd ist es noch frei, und das verleitet zum Dauerparker. Aber eine große Sache wäre das mit dem Parken, wenn das jetzt so wie im Spital angenommen wird zum Kassieren. Weil dann denke ich immer du kannst gehen, aber du kriegst, dann kriegst du wirklich die Parkplätze wieder frei" (TN04:38).

"Die verstellen alles, Anwohner gewinnt gar nichts. Camper, Die haben. Die haben Social Media. Die sind so gut vernetzt. Die, die verbreiten diese Meldung da und dort kannst du umsonst parken und ortsnah" (TN04:52).

"Ein Hotelgast hätte gern so ein Hotel und sagte, er möchte einen Parkplatz. Im Sommer können wir nur sagen Ja, Sie können auf die öffentlichen Parkplätze parken. Ab 8:00 Uhr muss die Parkscheibe rein oder auf unseren eigenen Parkplatz. Muss über fünf Minuten zu Fuß gehen. Da gibt es einige, die sagen Okay, dann nehme ich mir ein anderes Hotel. Also das ist sicher ein Thema. Wenn du Angst hast, hast, die Leute wollen einfach dort kommen und seine Koffer ausladen, was dann kein Thema ist. Wenn ihr dann sagt, ihr könnt den öffentlichen Parkplatz bei unserem Apartmenthaus nehmen - da stehen im Sommer, ich weiß nicht, 15 Camper" (TN03:50).

Die Anlieferung für Geschäfte (vor allem morgens vor 6 Uhr) wird als herausfordernd beschrieben und es würde eines Zulieferkonzeptes bedürfen, da die Großlieferanten hauptsächlich in der Nacht anliefern und die Einfahrt in die Stadtgemeinde Gmünd ab 6 Uhr Früh gestattet ist und "muss drei Stunden im Auto schlafen, damit er nach Gmünd" einfahren darf (TN01: 157).

Ein weiterer Kritikpunkt ist der Mangel an Parkverbotszonen, wodurch chaotische Zustände entstehen können und es zum Dauerparken verleitet, wie die Teilnehmenden hervorheben.

"Es wird überall schon kontrolliert. In Gmünd ist es noch frei, und das verleitet zum Dauerparker. Aber eine große Sache wäre das mit dem Parken, wenn das jetzt so wie im Spital angenommen wird zum Kassieren. Weil dann denke ich immer du kannst gehen, aber du kriegst, dann kriegst du wirklich die Parkplätze wieder frei. Und dann kann jemand, der in die Apotheke fährt, der zum Bäcker fährt und der zum Adeg. Dort findet er dann einen Parkplatz und ich finde, das könnte man einmal als Pilotprojekt einführen, weil dann sehen wir ja, was passiert und ob das zu wenig" (TNO4:38).

Insgesamt zeigen die Diskussionen in dieser Kategorie den Wunsch nach einer besseren Balance zwischen Verkehr, Parkraum und der Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Die aktuelle Verkehrssituation am Hauptplatz wird als problematisch in mehreren Bereichen wahrgenommen. Es gibt Bedenken hinsichtlich der Parkplatzsituation und der Kontrolle der Parkdauer sowie der Parkberechtigungen. Ein häufig genannter Punkt ist die unzureichende Kontrolle des Verkehrs und der Parksituationen, was zu einem Mangel an Ordnung führt. Von den Teilnehmenden wird also eine bessere Organisation des Verkehrsflusses und der Parkmöglichkeiten angestrebt, um den Hauptplatz sowohl für Besucher*innen als auch für Geschäfte zugänglicher und attraktiver zu gestalten.

Zusammenfassend zeigen Abbildung 59 und Abbildung 60 die wesentlichen Wortmeldungen beider Fokusgruppen.

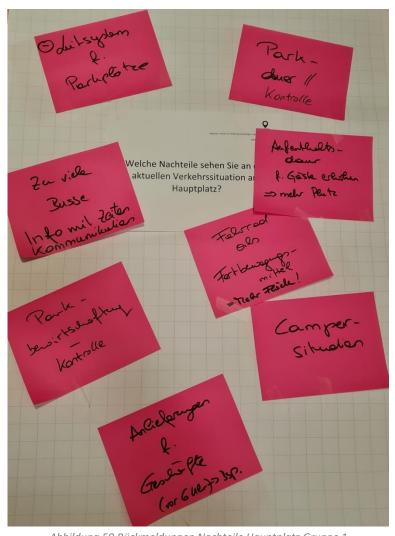


Abbildung 59 Rückmeldungen Nachteile Hauptplatz Gruppe 1

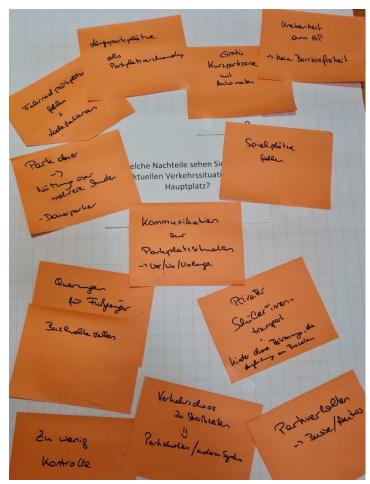


Abbildung 60 Rückmeldungen Nachteile Hauptplatz Gruppe 2

K₃ Parksituation

Die aktuelle Parksituation wird in mehreren Punkten als problematisch wahrgenommen. Zwar gibt es Parkplätze am Hauptplatz, was als positiver Aspekt genannt wird, doch insgesamt gibt es mehrere Herausforderungen.

Die Parksituation wird als unzureichend empfunden, insbesondere durch das Fehlen einer klaren Beschilderung, was die Orientierung erschwert und zu Verwirrung führen kann, sowohl bei Einheimischen als auch Gästen. Ein/e Teilenhmer*in hält die Parkplatzbeschilderung respektive ein Parkleitsystem als sinnvoll, sodass "die Leute geleitet werden, wenn sie hier runter fahren" (TN04:245).

Ad mangelnder Orientierung beschreibt ein/e Teilnehmer*in, dass es "nicht beschildert ist. Man weiß ja nicht. Vom Parkplatz. Wo geht's in die Hauptstadt, wo die meisten Leute sind? Der Hintere kostet nichts und wenn die mir über den Weg laufen. Die fragen mich, Wo kommt man zum Hauptplatz? Es ist nichts beschildert" (TN01:308).

Ein zentrales Problem ist die begrenzte Verfügbarkeit von Parkplätzen. Die Parkplätze sind oft voll belegt oder es kommt regelmäßig zu Engpässen, was die Parkplatzsuche erschwert. Hinzu kommt, dass viele Fahrzeuge über längere Zeit parken und dadurch die Verfügbarkeit weiter eingeschränkt wird. Zudem herrscht eine hohe Verkehrsdichte in den Wohngebieten, was, vor allem in den Stoßzeiten und den Sommermonaten,

großteils als störend empfunden wird und den Druck auf die Parkplätze in diesen Bereichen weiter erhöht.

"Die Parkplätze am Hauptplatz werden von falschem Publikum genutzt. Da parken im Prinzip nicht diejenigen, die uns was bringen, sondern wir sind die Kunden in erster Linie, sondern es wird in der Früh halt von den Mitarbeitern, von den Unternehmern oder Dauerparker zugestellt und die fahren erst am Abend wieder heim" (TN14:23).

"Ich bin einer von den Einwohnern. Das heißt ich brauche den öffentlichen Raum, sagen wir mal zum Parken. Wenn das irgendwo kostenpflichtig sein soll, dann muss es auch Unterscheidungen geben zwischen die Anwohner sein oder Anrainer sein und dem, was von außen rein kommen, wie es in anderen Städten ja üblich ist. So etwas wie Dauerparkkarten oder so was in die Richtung, dass wir genau die Kennzeichen, die dort wohnen dürfen, parken können und unbefristet" (TN13:50).

"Ich habe aber bis vor kurzem nicht einmal gewusst, dass unten bei der Pizzeria das eigentlich ein öffentlicher Parkplatz ist. Ich war erst im Zuge dieser Befragung da. Vielleicht ist das auch etwas, was wir bei der Kommunikation besser machen müssen im Ort, dass wir alle wissen, was haben wir alles für öffentliche Parkplätze. Weil ich habe gekannt den großen Parkplatz und den Friedhofsparkplatz und halt hinten und beim Porsche Park, den aber eben zum Beispiel bei der Pizzeria, der war mir jetzt so gar nicht bekannt. Und im Grunde haben wir doch rundherum fußläufig sehr viel Parkflächen" (TN12:33).

"Es gibt keine eigenen Motorradparkplätze, und deswegen brauchen sie sehr viel Platz, wenn Sie die Autoparkplätze verwenden" (TN14:331).

Ein weiteres Thema sind Sicherheitsprobleme, insbesondere beim Ein- und Ausparken, wo es häufig zu Konflikten und riskanten Situationen kommt. Auch das Parken auf Straßen und Seitenstraßen stellt eine Herausforderung dar, da es den Verkehrsfluss behindert und teilweise zusätzliche Kontrollen notwendig macht, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

"Weil vorhin noch das Thema mit den Fahrrädern war, weil das ja wesentlicher Punkt ist. Also ich kann nur sagen, ich würde mich jetzt nicht getrauen, mit meinen Kindern, mit den Fahrrädern hereinzufahren. Wir fahren bis zum Friedhofsparkplatz, steigen ab und dann wird geschoben, weil einfach viel zu viel Verkehr drinnen ist. Das ist einfach unmöglich mit Fahrrädern sich darinnen zu bewegen. Speziell durch diese ganze Parksituation, weil die Leute sowieso schon so schauen müssen beim Ausparken und Einparken und dann bist du einfach mit dem Fahrrad unsichtbar. Also das ist irrsinnig schwierig" (TN12:45).

Für Radfahrer*innen ist die Situation ebenfalls unbefriedigend, da es keinen eigenen Bereich für Fahrradabstellplätze gibt. Dadurch haben Radfahrer Schwierigkeiten, sichere Abstellmöglichkeiten zu finden.

"Es gibt viel zu wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Ja, es sind auch Fahrradständer angeschafft worden, aber die haben sie nur im oberen Bereich vom Hauptplatz verteilt. Nun ja. Im unteren Bereich hat es gar nichts gegeben oder vorhanden waren" (TN14:128).

"Wenn man heute diese Saison hernimmt, dass 80 % mehr oder weniger alle Vorreiter schon fast E Bike Fahrer sind, da gehören auch entsprechende Ladestationen dazu" (TN06:58).

Zusätzlich wird das Parken durch Campingfahrzeuge erschwert, da diese viel Platz beanspruchen und die Parkmöglichkeiten für andere Fahrzeuge einschränken, wie folgende Aussage unterstreicht: "Das nächste Problem, was wir da haben, sind die Camper" (TN11:303). Diesbezüglich berichtet ein/e Teilnehmer*in, dass der öffentliche Parkplatz verstellt ist und da "stehen im Sommer, ich weiß nicht, 15 Camper, das ist die Szene am Vormittag oder noch länger machen die alles zu" (TN04:50).

Ein weiteres Problem sind die Dauerparker, die über längere Zeiträume Parkplätze blockieren und somit die Kapazitäten für andere Nutzer reduzieren. Der Bedarf an regelmäßigen Kontrollen wird ebenfalls betont, um sicherzustellen, dass die Parkflächen effizient genutzt werden und Regelverstöße vermieden werden.

"Ja, das muss man sich überlegen, ob man einen bezahlt, der kontrollieren geht oder ob man eine Parkbewirtschaftung macht. Dann muss man es auch noch kontrollieren. Ja, das ist es. Ist leider so, aber. Aber ich glaube, das wäre für die Sommermonate eine Entlastung des Hauptplatzes, wo die einzelnen Unternehmen nicht darunter leiden, weil ihr seid im Sommer eh ausgebucht beim Essen" (TN04:50).

"Aber es gibt ja in anderen Gemeinden Regelungen. Da ist der Park-Sheriff, sag ich mal und checkt alle fünf Minuten und da kommst du nicht raus. Und wennst keinen Zettel hast, du zahlst, dann kommt er raus und dann ist es wurscht, ob du den kennst oder nicht weißt. Und kennst du nicht. Bleib dort stehen. Das dauert keine drei Minuten. Da ist ein Zettel auf einem Spital draußen und man kann zwar parken, wenn die Parkuhr nicht drinnen ist, hundertprozentig zahlst. Warum soll es in Gmünd nicht sein? Also ich habe da kein Problem. Die erste halbe Stunde zum Einkaufen reicht normalerweise. Von mir aus eine Stunde wäre auch möglich. Okay. Und dann muss man weggefahren. Du musst den den Platz wechseln. Nicht die Parkuhr umstellen" (TN13:30).

Zudem gibt es Hinweise, dass Parkplätze teilweise kostenpflichtig sein könnten, was zur besseren Kontrolle und Verfügbarkeit beitragen könnte.

Regelmäßige Kontrollen der Kurzparkzone wären ein "Lerneffekt. Das tut vielleicht am Anfang mal kurz weh, aber sobald die dann einmal oder zweimal im Hauptplatz einen Strafzettel gehabt habe, weil ich vergessen, die Parkuhr reinlegen, merkt man sich's. Und das ist vielleicht eine wirklich nicht so schlechte Idee, dass das dann diese Gefahr, dass diese Securitygruppen, die ja sonst den Parkraumüberwachungen machen, dass das nicht die Polizei von da ist, wo jeder jeden kennt, sondern dass das jemand Externer ist" (TN12:80).

Zusammenfassend wird eine stärkere Kontrolle, eine klarere Beschilderung sowie die Schaffung zusätzlicher und gezielt gebührenpflichtiger Parkplätze als mögliche Lösungen für die aktuelle Parksituation angesehen.

Abbildung 61 und Abbildung 62 zeigen die Zusammenfassung der wesentlichen Wortmeldungen beider Fokusgruppen.

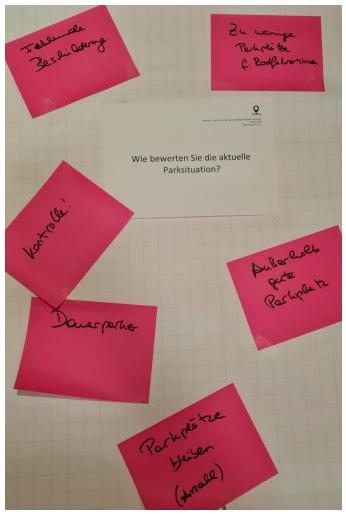


Abbildung 61 Rückmeldungen Parksituation Gruppe 1

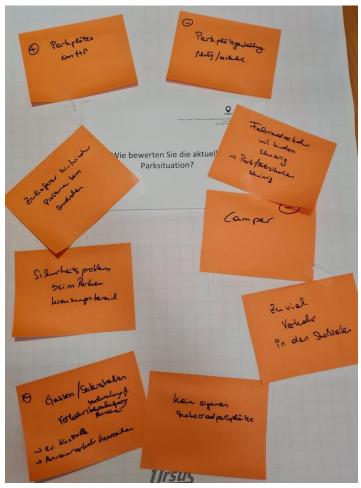


Abbildung 62 Rückmeldungen Parksituation Gruppe 2

K₄ Verbesserungsaspekte für das zukünftige Verkehrsberuhigungskonzept

Verkehrsinfrastruktur

Ein zentrales Anliegen scheinen die Schaffung von mehr Raum für Fußgänger, ein durchdachtes Parkleitsystem sowie Parkplatzkonzept zu sein, um einerseits eine effiziente Nutzung bestehender Infrastruktur gewährleisten zu können und andererseits eine Symbiose zwischen Attraktivierungsmaßnahmen von Grünflächen und Verkehr sicherzustellen. Somit soll ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Begegnung geschaffen werden, was wiederum dazu beiträgt, die Stadt lebenswerter zu gestalten. "Wir brauchen eine Attraktivierung. Und wir brauchen über die Sommermonate. Liebe Leute, erinnert euch, vor 15 Jahren waren an den heißen Sommertagen keine Leute in der Stadt. Und das hat sich geändert. Es hat sich durch diese vielen Kulturangebote geändert. Wir sind wirklich ein Ausflugsziel geworden. Ja, das ist vielleicht einer. Und die müssen die. Die wollen auch eine schöne Stadt erleben. Und, und, und. Jetzt? Wir haben jetzt viel mehr Leute, als man früher gehabt hat. Wir müssen auf jeden Fall eine Attraktivierung zumindest über die Sommermonate schaffen, wo die Leute sich auch gerne am Hauptplatz aufhalten und nicht flüchten vor dem Verkehr (TNO4:223)".

Folgende Punkte scheinen für die Teilnehmenden wesentlich für ein zukünftiges Verkehrsberuhigungskonzept:

1. Parkraumbewirtschaftung

 Parkplatzkonzept und Parkleitsystem – Ein durchdachter Ansatz zur Parkflächenverteilung.

Parkplätze für Mitarbeitenden von Geschäften am Hauptplatz, für Bewohner*innen des Hauptplatzes, sowie für Hotelgäste. Ein/e weitere/r Teilnehmer*in bewertet die Parkplatzsituation am Hauptplatz wie folgt:

"Die Parkplätze am Hauptplatz werden von falschem Publikum genutzt. Da parken im Prinzip nicht diejenigen, die uns was bringen, sondern wir sind die Kunden in erster Linie, sondern es wird in der Früh halt von den Mitarbeitern, von den Unternehmern oder Dauerparker zugestellt und die fahren halt erst am Abend wieder heim" (TN14:23). Ein Vorschlag für die Lösung für die Mitarbeitenden wäre es, den am schwächsten frequentierter Parkplatz "als Mitarbeiterparkplatz kommuniziert." (TN05:74).

Kurzparkzone am Hauptplatz – Dauer auf bis zu einer Stunde beschränken und durch Kontrollen exekutieren

Die Einführung einer Kurzparkzone am Hauptplatz wurde von der Mehrheit als gelingendes Mittel zur Parkraumbewirtschaftung und zur Belebung des Ortszentrums angesehen. Wobei die Dauer dieser Kurzparkzone Grund für Diskussion bot, da eine halbe Stunde von einigen Teilnehmenden als nicht ausreichend und eine Stunde für weitere Teilnehmer*innen als zu lange empfunden wurde. Einigkeit herrschte über die Notwendigkeit der Exekution dieser Parkregelungen und auch im Fall von Missachtung zu Strafen führen sollte als "Lerneffekt. Das tut vielleicht am Anfang mal kurz weh, aber sobald die dann einmal oder zweimal im Hauptplatz einen Strafzettel gehabt haben, weil sie vergessen, die Parkuhr reinzulegen, merkt man sich's." (TN12:80).

• Schritttempo am Hauptplatz

Um eine Verkehrsberuhigung am Hauptplatz herbeizuführen, ohne den Verkehr von keiner Seite des Hauptplatzes zu beschränken, wurde in der zweiten Gruppe die Möglichkeit zur Einführung des Schritttempos diskutiert.

Ein/e Teilnehmer*in äußert sich wie folgt:

"Schritttempo. Ja, einige rasen da durch wie die Verrückten" (TN13:167).

Einbahnstraßenregelungen

Dieses Thema wurde ausgiebig in beiden Gruppen diskutiert. Obwohl Teilnehmende grundsätzlich diese Option in Erwägung beispielsweise als Pilotprojekt über die Sommermonate zogen, geben die Teilnehmenden zu bedenken:

"Eine Einbahnregelung ist ein absolutes No-Go für alle Geschäftsleute. Genauso ist ja so wie das jetzt genauso ist, dass durch die Einbahn schädigt man irgendein Kundenklientel, was von irgendeiner Richtung kommt, weil die müssen von beiden Seiten her" (TN01:507).

"Die Einbahn ist die schlechteste Regelung, finde ich" (TN04: 523).

Eine Einbahnregelung bedeute eine "Schwächung vom Hauptplatz und das schadet der Wirtschaft. Ich möchte ein Einbahnregelung nicht" (TN13:404).

Ein/e Teilnehmer*in hat auch darauf hingewiesen, dass Einsatzfahrzeuge gegen die Einbahnregelung im Falle eines Einsatzes verstoßen würden, da die Fahrzeuge zu groß für eines der Stadttore sind und somit der Hauptplatz lediglich von einer Seite befahrbar ist. Weiters gab ein/e Teilnehmer*in an, dass es bereits aufgrund einer Baustelle eine Einbahnregelung gegeben hätte und es da laufend zu herausfordernden Situationen gekommen sei.

• Symbiose zwischen Verkehr und Grünflächen – Ein harmonisches Zusammenspiel zur Verbesserung des Stadtbildes.

Hierbei wurden die Präsenz und Attraktivitätssteigerung von Grünflächen, die Erhaltung der öffentlichen Sauberkeit und die Gestaltung von Sitzgelegenheiten hervorgehoben. Weiters wurde die Bereitstellung von Spielplätzen für Kinder und Jugendliche diskutiert, welches laut den Aussagen eine Steigerung der Belebung im Speziellen von Familien sein könnte.

Ein/e Teilnehmer/in gibt zu bedenken, dass es keinen "Zebrastreifen bei uns am Hauptplatz" (TN12:121) gäbe und zur Überquerung der Straße müsse man "zwischen die parkenden Autos durchschlüpfen. Und das ist für Kinder halt sehr gefährlich, weil ja nicht überall zu sehen" (TN14:125).

Öffentliche Verkehrsmittel

• Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrsnetzes

Ein/e Teilnehmer*in beschreibt die Herausforderung für Familien mit Schulkindern und dem öffentlichen Verkehr wie folgt:

"Ich würde gerne noch kurz eingehen, weil ich finde, dieses Verkehrskonzept jetzt also mit diesen Bussen und so, also ich bin da total dafür, sind super. Wir haben jetzt nur seitens der Schule oder zumindest ein bisschen ein Thema, dass die Schulzeiten wurden ja jetzt nach hinten verschoben, weil das an den Busplan angepasst wurde und jetzt gibt es aber trotzdem einfach eine ziemlich große Lücke in der Kinderbetreuungszeit, also dass manche Kinder trotzdem relativ früh zum Schulgelände kommen, weil die Eltern in die Arbeit fahren müssen und sie daheim die Kinder nicht betreuen können. Und die Kinder sind dann ohne Betreuung. Wir haben das auch in der Schule schon ausgiebigst diskutiert. Es ist mittlerweile der Schulhof, ein öffentlicher Raum, das heißt, die Kinder dürfen sich dort aufhalten. Und ich glaube, die Betreuung beginnt dann um 7:55, das heißt 15 Minuten bevor die Schule beginnt. Die meisten Kinder kommen allerdings. Also

das war eben auch bei diesem Meeting in der Schule circa um 7:00 zwischen 7:30 und 7:45. Das heißt also, das ist ein relativ großer Zeitraum, wo sie ohne Betreuung sind und in Malta gibt es da eine Lösung. Also seitens der Gemeinde glaube ich, dass da eben die Lehrer dann für diese zehn Minuten angemeldet sind. Ganz genau weiß ich das nicht. Ich weiß nur, dass es nicht funktioniert. Das wollte man jetzt so nicht. Aber wenn man da vielleicht eine Lösung schaffen könnte. Dann kann ich mir sehr wohl vorstellen, dass viel mehr Eltern dieses ganze Bussystem nutzen werden, weil sie wissen, okay, das Kind fährt jetzt mit dem Bus und das kommt hier unten an und dann gibt es auch eine Betreuung da, wenn die Kinder nicht betreut sind, dann fahren die Eltern natürlich knapper und bringen das Kind erst dann zur Schule, wenn sie dann auch wissen, dass es eben betreut ist. Also ich glaube, da ist sicher noch viel an Verbesserungsmöglichkeiten drinnen. Und da ist halt die Frage, wo es hakt und ob man das nicht vielleicht doch irgendwann ersetzt" (TN12:83).

 Mehr Begegnungsräume schaffen – Förderung sozialer Interaktionen durch neue Treffpunkte.

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

- Raum für Fußgänger*innen
- Attraktivierung für Radfahrer*innen

Hierbei wurde vor allem auf die Notwendigkeit von der Schaffung mehrerer Parkflächen und E-Ladestationen für Radfahrer*innen sowie die Verbesserung der Anbindung an das Radwegenetzes angesprochen. Ultimativ soll dies zu einem Umdenken führen, sodass mehr Menschen das Rad als Fortbewegungsmittel nachhaltiger Mobilität erkennen. Ein/e Teilnehmer*in könnte sich diesen Begegnungsraum wie folgt vorstellen: "Zum Beispiel. Ich mag das sehr gern. Wie es im Sommer also gelöst ist mit dieser Seite, wo man die Fußgängerzone hat beim Nussbaumer runter. Und die Frage ist, braucht man was sind das? Fünf Parkplätze. Diese, sind die notwendig oder sind die nicht notwendig? Weil das ist schon einfach, wenn man als Fußgänger oder Radfahrer wäre das eine Seite, die man nutzen könnte. Also das ganze Jahr, wo es dann die beruhigte Seite ist. Wenn man auf der anderen Seite die Schrägparkplätze hat" (TN12:114).

Stärkung des Ortszentrums

In Bezug auf die Notwendigkeit der Stärkung des Ortszentrum waren sich alle Teilnehmenden einig, dass der Hauptplatz der Stadtgemeinde Gmünd belebt werden muss und lebenswerter gestaltet werden sollte. Hierbei wurden Vorschläge eingebracht zur Attraktivierung von Grünflächen, die Belebung durch einen durchdachten Branchenmix sowie die Stärkung der Gemeinschaft und dessen Interaktion.

Grünflachen – Neugestaltung zur Steigerung der Attraktivität

Um die Attraktivität der Stadt nachhaltig zu steigern, ist eine Neugestaltung der Grünflächen von zentraler Bedeutung. Diese Orte könnten so umgestaltet werden, dass sie nicht nur als Erholungsorte dienen, sondern auch als Treffpunkte für die Gemeinschaft. Ein modernes, vielfältiges Begrünungskonzept könnte Sitzgelegenheiten, Schattenbereiche, Spielplätze und offene Flächen für Veranstaltungen umfassen, sodass eine einladende Umgebung für alle Altersgruppen geschaffen wird.

Ein/e Teilnehmer*in betont im Hinblick auf die Grünflächen, "dass das auf jeden Fall ein Konzept braucht. Gleich mit dabei sind die Grünflächen, dass das Ganze freundlicher wird" (TN12:514).

"Ja, mehr Aufenthaltsraum für Fußgänger. Und bitte die Bäume bitte nicht wegschneiden, weil das hört man ja immer in vielen Städten, dass sie die Bäume in die Pflasterung einstecken. Und das ist so schade gewesen, dass sie die einen weggeschnitten haben" (TN04:544).

"Ganz wichtig die Stärkung des Ortskerns, weil das ist einmal so, ja genau so ist und und dazu gehört auch eine Attraktivierung für Fußgänger und Radfahrer. Das müssen wir einfach schaffen" (TNO4:589).

Branchenmix erlauben – Symbiose Kultur/Einkauf/Gastro

Ein lebendiger Branchenmix, der eine Symbiose aus Kultur, Einkauf und Gastronomie fördert, könnte das Stadtzentrum zusätzlich beleben. Durch die Ansiedlung von verschiedenen Geschäften, kulturellen Einrichtungen und einer vielfältigen Gastronomieszene würde die Innenstadt zu einem lebendigen Treffpunkt, der ein breites Spektrum an Bedürfnissen und Interessen abdeckt. Gerade durch die enge Verbindung von Kultur und Gastronomie entstehen attraktive Erlebnisräume, die Bewohner*innen und Besucher gleichermaßen anziehen und so die wirtschaftliche wie kulturelle Attraktivität steigern, wie ein/e Teilnehmer*in betont: "Wir schätzen den Handel und wir schätzen, dass da eine Belebung ist. Wir brauchen euch. Wir brauchen jeden Nahversorger. Das brauchen wir, um attraktiv zu bleiben" (TNO4:567).

"Wir müssen auf jeden Fall eine Attraktivierung zumindest über die Sommermonate schaffen, wo die Leute sich auch gerne am Hauptplatz aufhalten und nicht flüchten vor dem Verkehr" (TN04:222).

• Soziale Interaktion stärken – mehr Begegnung (speziell von Mai bis September)

Besonders in den Monaten von Mai bis September sollte das Ziel verfolgt werden, Orte für soziale Interaktionen zu schaffen, die Menschen zur Begegnung und zum Austausch einladen. Märkte, Konzerte und Stadtfeste stellen hier laut den Aussagen der Teilnehmenden eine wichtige Rolle.

Ein/e Teilnehmer*in äußert sich diesbezüglich wie folgt: "Aber ganz grundsätzlich ist das, was mir gefällt und was ich mir wünsche, was ich mir wünschen würde am Hauptplatz, dass mehr Begegnung ist in Gasthäusern, in Kaffeehäusern. Wir haben so, dass es sichtbar ist heraußen. Ich rede jetzt wirklich nur von Mai bis September, wo man

heraußen sitzen kann. Vielleicht noch bis Oktober. [...] Aber über die Sommermonate ist dort ist die eine Seite ein großer Pluspunkt, die obere, weil da ist ein Flair und so soll es eigentlich bis oben aussehen" (TN04:180).

Die Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation am Hauptplatz der Stadtgemeinde Gmünd fokussieren sich auf eine verbesserte Nutzung der Infrastruktur, die Attraktivierung von öffentlichen Räumen und die Förderung der Lebensqualität durch soziale und kulturelle Angebote.

Zusammenfassend zeigen Abbildung 63 und Abbildung 64 die wesentlichen Wortmeldungen beider Fokusgruppen.



Abbildung 63 Rückmeldungen Zukunftskonzept Gruppe 1

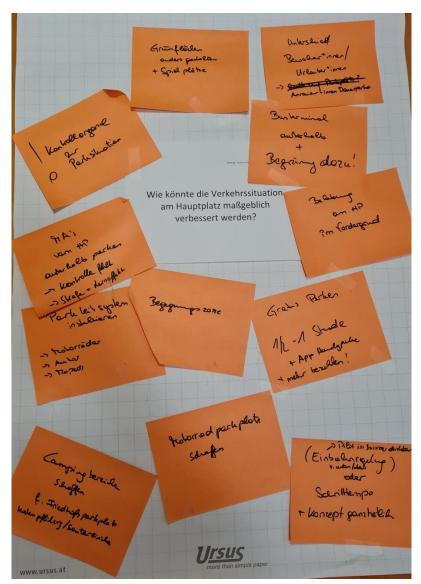


Abbildung 64 Rückmeldungen Zukunftskonzept Gruppe 2

Literatur

Block M, Unger H von, Wright MT (2008) Fokusgruppen. In: Gesundheit Berlin e.V. (ed) Partizipative Qualitätsentwicklung in der Gesundheitsförderung bei sozial Benachteiligten., pp 1–20.

Bryman A (2008) Social research methods. Oxford University Press, Oxford.

Döring N, Bortz J (2016) Forschungsmethoden und Evaluation: in den Sozial- und Humanwissenschaften, 5. Auflage. Springer Berlin Heidelberg, Berlin, Heidelberg.

Flick U (2012) Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung., 5. Auflage. Rowolth Verlag, Reinbek bei Hamburg.

Kuckartz U, Rädiker S (2022) Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung, 5th edn. Grundlagentexte Methoden. Beltz Juventa, Weinheim.

Anhang

Präsentation vor der Steuerungsgruppe

Gmünd in Kärnten: Verkehrsberuhigung von Hauptplatz und Ortskern

Projekthergang, ausgewählte Ergebnisse, Abstimmung Projektabschluss 28. November 2024



Agenda

- Projektstand
 - Ausgangslage und Arbeitsauftrag
 - Projektaufbau
- Empirische Datenerhebung
- Sensibilisierung
- Vorstellung erster Teilergebnisse
- Ausblick
 - Prämierung Malwettbewerb
 - Projektabschluss mit Vorstellung der Empfehlungen im Gemeinderat

28.11.2024

Qmo∋ireg

 Projektstand
 Empirische Datenerhebung
 Sensibilisierung
 Vorstellung erster Teilerg.
 Ausblick

Ausgangslage

- Hauptplatz als städtebaulicher Engpass für das wachsende Verkehrsaufkommen (Lebensqualität, Sicherheit)
- Busknotenpunkt am Hauptplatz
- Verkehrsaufkommen und Parksituation im historischen Ortskern
- Hauptplatz für Lieferanten nur über Gries zugänglich

28.11.2024 **QMOBIFEG**

Projektstand Empirische Datenerhebung Sensibilisierung Vorsteilung erster Teilerg. Ausblick

Arbeitsauftrag

...ist die Erarbeitung eines

auf vor Ort erhobenen Daten aufbauendes und sich daraus ableitendes **Gesamtkonzept für die Verkehrsberuhigung des Hauptplatzes** zwischen den beiden historischen Stadttoren im Besonderen und des historischen Ortskerns grundsätzlich

unter Einbezug der außerhalb der Stadtmauern liegenden Parkplätze.

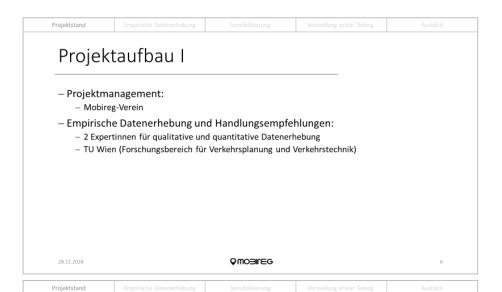
28.11.2024 **QMOBIFEG** 4

 Projektstand
 Empirische Datenerhebung
 Sensibilisierung
 Vorstellung erster Teilerg.
 Ausblick

Handlungsempfehlungen

- Ergebnisse im Detail
 - Rohdaten
 - Einzelauswertungen der Sozialforschung
- $-\, {\sf Definition}\,\, {\sf der}\, {\sf empirisch}\, {\sf identifizierten}\, {\sf Ziele}\, {\sf für}\, {\sf das}\, {\sf Verkehrssystem}$
 - Kombination der erfassten Daten, Inputs und Planungsdokumente
- Verkehrskonzept
 - Konkrete Maßnahmen und Empfehlungen auf Basis der Resultate
 - Vorschläge zur zeitlichen Abfolge

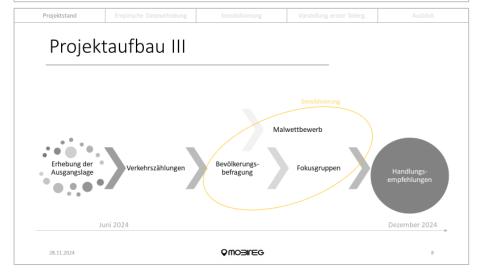
28.11.2024 **QMOBINEG** 5



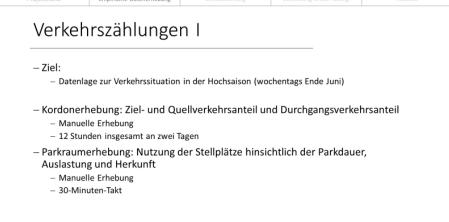
Projektaufbau II

- Kombination mehrerer empirischer Methoden zur vielschichtigen und umfangreichen Erfassung der Verkehrssituation
- Schrittweise Erarbeitung und aufeinander aufbauendes Erhebungsdesign
- Enger Austausch mit der Stadtgemeinde (Definition von Ausgangslage, Bedürfnisse, Zielsetzung, Stakeholder, Öffentlichkeitsarbeit)
- Einbezug aller Stakeholder (breite Bevölkerung, im Ortskern lebende und arbeitende Personen, Schüler:innen)
- Einbezug und Sensibilisierung der Bevölkerung
- → Konkrete Handlungsempfehlungen

28.11.2024 **QMOBIFEG** 7







Qmo∋reg



28.11.2024

Befragung der Bevölkerung I

Empirische Datenerhebung

– Ziele:

- Statistisch belastbare Einschätzung der Verkehrssituation im Ortskern
- Aktuelle Wahrnehmung des Hauptplatzes und möglicher Gefahrenzonen und Problemlagen erfassen
- Mögliche Widerstände frühzeitig erkennen
- Design des Fragebogens in Abstimmung mit der Gemeinde (Verkehrsverhalten, favorisierte Parkplätze etc.)
- Barrierearmer Zugang für breite Teilnahme
 - Papierfragebogen mittels Postwurf zugestellt
 - Onlinebefragung zusätzlich angeboten (auf Webseite und in Gemeindezeitung beworben)
 - Persönliche Befragung vor Ort

28.11.2024

Qmo∋reg

12

Projektstand Empirische Datenerhebung Sensibilisierung Vorstellung erster Teiler

Befragung der Bevölkerung II

- Themenbereiche:
 - Wohnort innerhalb Gmünds
 - Mobilitätsverhalten
 - Bewertung der Verkehrssituation in verschiedenen Stadtteilen
 - Verbesserungspotenziale
 - Parkplatzsituation
 - Bevorzugte Parkplätze
 - Aspekte der Parkplatzsituation: Bewertung von Aspekten wie Verfügbarkeit, Sicherheit, Sauberkeit und Barrierefreiheit der Parkplätze
- Demografische Daten (Alter, Geschlecht und Beschäftigungsstatus)

28.11.2024

Qmo∋ir∈g

13

 Projektstand
 Empirische Datenerhebung
 Sensibilisierung
 Vorstellung erster Teilerg.
 Ausblick

Fokusgruppen mit Ansässigen I

- Ziele:
 - Wahrnehmungen und Einstellungen erkennen
 - Prozesse der Meinungsbildung nachvollziehen
 - Typische Argumentationsmuster sichtbar machen
 - Implizite Sensibilisierung für Problemlagen und zukünftige Lösungsschritte
- 2 Fokusgruppen mit insgesamt 18 Teilnehmenden:
 - Gewerbetreibende, Verkehrsbetreibende
 - Bewohner:innen des historischen Ortskerns (sowohl "laute" als auch "leise")
 - Eigentümer:innen des historischen Ortskerns
 - Bewohner:innen des restlichen Gemeindegebietes

28.11.2024

Qmo∋reg

14

Projektstand

Empirische Datenerhebung

Concibiliciorung

Vorstellung erster Teilerg

Ausblick

Fokusgruppen mit Ansässigen II

- Hauptthemen:

- Was gefällt Ihnen am Hauptplatz? Was soll unbedingt erhalten bleiben?
- Welche Nachteile sehen Sie an der aktuellen Verkehrssituation am Hauptplatz?
- Wie bewerten Sie die aktuelle Parksituation?
- Wie könnte die Verkehrssituation am Hauptplatz maßgeblich verbessert werden?
- Induktive und deduktive Kategorienbildung

28.11.2024

Qmo∋reg

15

Projektstand

Empirische Datenerhebung

ensibilisierung

Vorstellung erster Teiler

Ausblick

Sensibilisierung I

– Ziele:

- Legitimierung durch Aufbereitung der wichtigsten Ergebnisse
- Zukünftige Vorhaben positiv behaften
- Information und Bewusstseinsbildung zugleich

$-\, {\sf Umsetzung:}$

- Bevölkerungsbefragung
- Fokusgruppen
- Wettbewerb in Schulen

28.11.2024

Qmo∋ir∈g

16

Projektstand

Empirische Datenerhebung

rung

orstellung erster Teilerg.

Ausblick

Sensibilisierung II

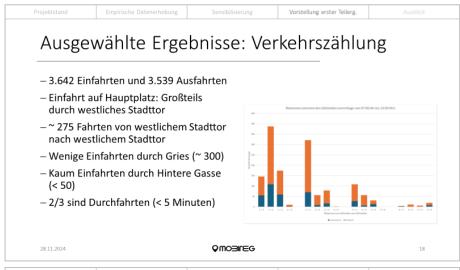
- Wettbewerb an VS und NMS "Unser Hauptplatz – Platz für…?"
 - Preise: E-Scooter und Beleuchtung
 - Siegerwerk als Plakat (inkl. Ergebnisse der Befragung)

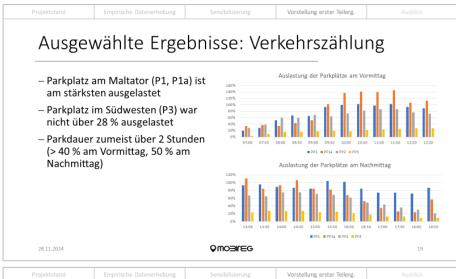


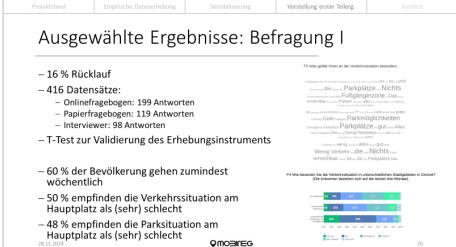
28.11.2024

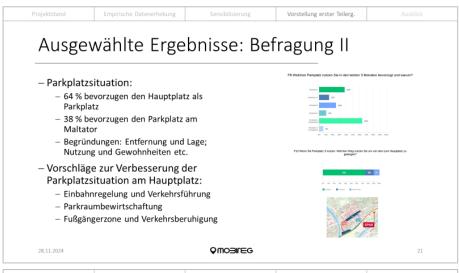
Qmo∋reg

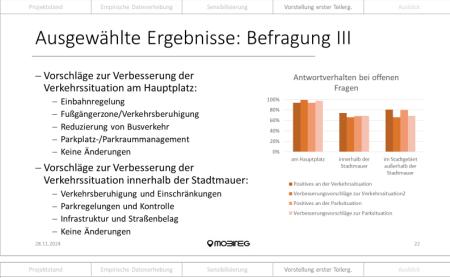
17

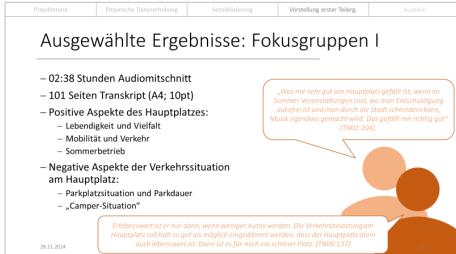


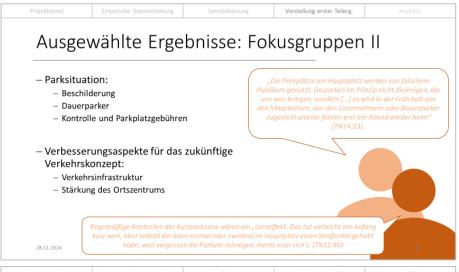












Ausblick

Ausblick

- Malwettbewerb an VS und NMS "Unser Hauptplatz – Platz für...?"

- Preise: E-Scooter und Beleuchtung

- Siegerwerk als Plakat (inkl. Ergebnisse der Befragung)

- Offene Entscheidungen:

- Voting (VS): Jury oder Social Media?

- Prämierung: in Schule oder medienwirksam?

- Datum?

- Verwertung der Werke: Kooperation mit Kunstschaffenden?

Ausblick II

- Übermittlung der Handlungsempfehlungen (Endbericht)
- Dezember 2024

- Abschlussvorstellung vor dem Gemeinderat
- Inkl. Übergabe des Plakats
- Datum?
- Gewünschter Umfang?

- Information der Bevölkerung (auf Wunsch)
- Gemeindezeitung oder Postwurf
- Artikel in Zeitung

Mobireg — Verein zur Entwicklung nachhaltiger regionaler Mobilität

Ansprechperson:
Dr. Stephanie Schasché
E-Mail: schasche@mobireg.at
Tel: 0650-8182210

Comparison

Compar

Informationsschreiben für die partizipierenden Schulen

Gelb hervorgehoben sind jene Textstellen, die von der Stadtgemeinde zu ergänzen waren.

Verkehr & Mobilität in Gmünd in Kärnten

Wettbewerb zur Sensibilisierung in Schulen



Herbst 2024

Umsetzung durch:

MOBIREG – Verein zur Förderung nachhaltiger regionaler Mobilität

&

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien









Eckdaten

- Zielgedanke: Spaß und Kreativität für einen lebendigen, lebenswerten und attraktiven Ortskern Gmünds, der der Bevölkerung den gebührenden Raum bietet
- Thema: Künstlerische Auseinandersetzung mit dem Thema "Unser Hauptplatz – Platz für…"
- Format: Zeichenblock-Format
- Zeitraum: September, Oktober, November
- Preise: 1 eScooter in NMS, 1 Scooter in VS, 2. Und 3. Platz: Lichter für Scooter

Mobilitätsberatung im Hintergrund

Im Juni 2024 begann die laufende Mobilitätsberatung zur Beruhigung des historischen Ortskerns Gmünds. Zusätzlich zur empirischen Erarbeitung von Handlungsempfehlungen ist ein wesentliches Ziel des Projekts, die Bevölkerung zu inkludieren und sensibilisieren. Dies geschieht in Form von Befragungen und geleiteten Diskussionsrunden.

Ablauf des Wettbewerbs

Die junge Bevölkerung soll sich im Rahmen eines Wettbewerbs mit dem Thema "Verkehr am Hauptplatz" auseinandersetzen. Dabei kann einerseits eine kritische Betrachtung des Themas erfolgen, andererseits ist offenes kreatives Schaffen denkbar. Die Schulleitung ist dazu eingeladen, diese Bedingungen nach eigenem Ermessen/Lehrplan zu gestalten.

- Freie Wahl an Technik und Materialien (gerne durch Lehrpersonal festzulegen und evtl. in Lehrplan integrieren)
- Maximale Größe: Zeichenblock-Format (bevorzugt A3, maximal A2)

Prämierung & Ausstellung

Die Sieger:innen werden gewählt und erhalten einen attraktiven Preis. Angedacht ist ein zweistufiges Verfahren:

- (1) Vorauswahl der besten 10 Werke pro Schule durch Voting in Schulen durch die Schüler:innen
- (2) Auswahl durch Voting in den sozialen Netzwerken

Der Auswahlprozess ist nicht final festgelegt – falls die Schule hierfür ein bereits etabliertes Schema hat kann dieses gerne angewendet werden, Vorschläge und Erfahrungen werden dankbar entgegengenommen.

Die Siegerwerke und die beliebtesten Werke werden im Rahmen einer Vernissage präsentiert und anschließend im Stadtgebiert ausgestellt. Dafür werden Plakate erstellt, die das Werk und ausgewählte Ergebnisse der Datenerhebung zeigen (z.B. ein prägnantes Zitat neben einem thematisch passenden oder kontroversen Werk). Details werden noch erarbeitet und sind in Absprache mit der Gemeinde zu klären.

<mark>Zeitplan</mark>

- Einreichung bis 25.10.2024 (vor Herbstferien)
- Vorbereitung der Wahl in den Herbstferien (Digitalisierung der Einsendungen)
- Voting in KW 45 (+ Abstimmung in Schulen)
- Vorbereitung der Plakate
- Preisverleihung und Beginn der Ausstellung in KW 47 (am 22.11. z.B.)

Kontakt für Rückfragen

Mag. (FH) Christian Rudiferia MA

Telefon: +43 4732 2215 17 Fax: +43 4732 2215 35

E-Mail: christian.rudiferia@ktn.gde.at

Interne Information

Interne Info

Wichtiges zur Haushaltsbefragung vor Ort

Mitte Juli startet die Befragung der Bevölkerung mit einer Haushaltsbefragung vor Ort. Geschulte Personen gehen dafür zu zufällig ausgewählten Haushalten und stellen Fragen zum Verkehrsverhalten und zur persönlichen Sicht auf Verkehrsaspekte. Auch einige demografische Fragen sind dabei.

Der **Mobireg-Verein** führt diese Befragung **im Auftrag der Stadtgemeinde Gmünd** durch.

Wichtig ist, dass diese Erhebung **anonym** ist! Die Antworten können nicht auf einzelne Personen zurückgeführt werden, und die Daten werden nicht veröffentlicht, sondern analysiert. Aus der Analyse abgeleitete Ergebnisse werden veröffentlicht (immer ohne Personenbezug!).

Die Teilnahme ist natürlich **freiwillig** und **kostenlos**. Sie dauert ungefähr 10 Minuten (je nach Erklärungsbedarf etc.).

Auch die Polizei ist über diese Befragung informiert, alles geht mit rechten Dingen zu.

Wichtiges zur schriftlichen Befragung

In der Gemeindezeitung wird diese Erhebung angekündigt. Ab Erscheinen läuft die **Onlinebefragung**, außerdem wird ein **Papierfragebogen** an alle Haushalte verteilt. Dieser kann ausgefüllt **bis Mitte August** bei der Gemeinde abgegeben werden.

Bitte richten Sie dafür in Absprache mit dem Amtsleiter Rudiferia eine Box bzw. ein passendes Sammelbehältnis her!

Allgemeine Infos zur Mobilitätsberatung

Mobilitätsberatung zur Beruhigung des historischen Ortskerns mit Fokus auf den Hauptplatz

2023 hat die Gemeinde daher beschlossen, externe Expert:innen damit zu beauftragen, die tatsächlichen Problemlagen methodisch und wissenschaftlich zu identifizieren und daraus evidenzbasierte Maßnahmen zu erarbeiten. Der Start der Mobilitätsberatung erfolgte im Juni

2024.

Sie kombiniert mehrere Erhebungsmethoden als Basis für Empfehlungen: eine Verkehrszählung, eine Befragung und ein Diskussionsformat. Außerdem wird ein Wettbewerb für die Schülerinnen und Schüler geplant.

Die Umsetzung erfolgt durch den

Zeitplan der Mobilitätsberatung

Juni: Start

Juni: Verkehrszählung

Juli/August: Befragung der

Bevölkerung

September: Fokusgruppen Oktober/November: Wettbewerb

Dezember: Resultate

Mobireg-Verein sowie dessen Sub-Unternehmen. Der Verein hat sich der Förderung nachhaltiger Mobilität im regionalen Raum verschrieben, bündelt sozialwissenschaftliche, wirtschaftliche und geografische Kompetenz und ist stark vernetzt mit Universitäten und Praktikern im Mobilitätssektor.

Die **Verkehrszählung** wurde noch im Juni durchgeführt, sodass die Verkehrsdaten zu Gmünds Hochsaison erhoben wurden: der warmen Jahreszeit vor Schulende. Wochentags wurde dafür das innerörtliche, motorisierte Verkehrsgeschehen im Rahmen einer Kordonerhebung um den Hauptplatz 12 Stunden lang an gemeinsam ausgewählten Punkten gezählt. Zusätzlich wurde die Auslastung der Auffangparkplätze außerhalb des historischen Ortskerns erfasst.

Die Befragung der Bevölkerung ist in den Sommermonaten geplant. Dafür wurde ein Fragebogen in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung entwickelt mit Fokus auf den Bedarf und die aktuellen Verkehrsgewohnheiten sowie die von der lokalen Bevölkerung wahrgenommenen Problemstellungen. Diese Erhebung wird dreistufig angeboten: Vorab wird im Juli eine Haushaltsbefragung von geschulten Befrager:innen vor Ort durchgeführt, anschließend steht der Fragebogen sowohl in Papierform als auch digital allen Bürgerinnen und Bürgern Gmünds zur Verfügung. Im Anschluss an diese quantitative Datenerhebung wird ein Diskussionsformat umgesetzt. Im Rahmen einer Fokusgruppe werden ausgewählte, zuvor identifizierte Verkehrsthemen behandelt. Die Teilnehmer:innen werden systematisch aus unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zusammengestellt (Anrainer, Gewerbetreibende etc.), um so ein Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu beleuchten. Die Fokusgruppen sind somit keine "offenen Diskussionsrunden",

sondern vielmehr leitfadengestützte und moderierte Gesprächsrunden, die inhaltlich klar ausgerichtet sind. Die Kombination dieser beiden sozialwissenschaftlichen Methoden ermöglicht die umfangreiche Integration der Sicht der Bevölkerung auf die Verkehrsthematik im historischen Ortskern und sorgt dafür, dass die Sicht der Bevölkerung in die Entwicklung der Handlungsempfehlungen einfließen kann.

Um auch Spaß und Kreativität nicht zu kurz kommen zu lassen wird im Herbst in Gmünds Schulen ein kreativer **Wettbewerb zum Thema "Mobilität"** stattfinden: Die Schülerinnen und Schüler werden aufgerufen, sich mit einer Themenstellung rund um das Thema Verkehr und Gmünd kreativ auseinanderzusetzen und ihre Werke einzureichen. Die besten Werke werden prämiert und im Stadtgebiet ausgestellt. Der genaue Ablauf ist noch in Planung, daher soll an dieser Stelle noch nicht mehr verraten werden.

Die **Resultate** der Mobilitätsberatung werden noch heuer präsentiert. Dafür werden die gesammelten Daten im Herbst zusammengeführt und analysiert, und aus dieser breiten Basis konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese werden Maßnahmen vorschlagen, die zur Verbesserung des Verkehrssystems im historischen Ortskern um den Hauptplatz dienen. Deren Umsetzung erfolgt dann in einem nächsten Schritt – für einen lebendigen, lebenswerten und attraktiven Ortskern Gmünds, der der Bevölkerung den gebührenden Raum bietet.

Textvorschlag für Printmedien

Haushaltsbefragung zum Thema Verkehr im historischen Ortskern Gmünds steht bevor. Der motorisierte Individualverkehr ist für die Stadtgemeinde Gmünd bereits seit einiger Zeit ein sensibles Thema. Jetzt sollen die tatsächlichen Problemlagen methodisch und wissenschaftlich identifiziert werden: Im Juni 2024 startete eine Mobilitätsberatung mit umfassender Datenerhebung. Ende Juni wurde bereits eine Verkehrszählung im historischen Ortskern durchgeführt, nun steht die Befragung der Bevölkerung bevor.

Der Fragebogen für die sozialwissenschaftliche Erhebung wurde in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung entwickelt, und der Fokus liegt auf dem Bedarf und den aktuellen Verkehrsgewohnheiten sowie den von der lokalen Bevölkerung wahrgenommenen Problemstellungen. Diese Erhebung wird dreistufig erfolgen: Kommende Woche wird vor Ort eine Haushaltsbefragung von geschultem Personal durchgeführt, anschließend steht ab Erhalt der Gemeindezeitung Ende Juli der Fragebogen digital allen Bürgerinnen und Bürgern Gmünds zur Verfügung. Alle Haushalte erhalten diesen Fragebogen einige Tage später auch in Papierform zugesendet.

Alle Ergebnisse werden gesammelt ausgewertet und dienen als Grundlage für die Erarbeitung evidenzbasierter Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs im historischen Ortskern rund um den Hauptplatz. Die Resultate werden noch heuer erwartet.

Die Teilnahme ist natürlich anonym, freiwillig und kostenlos. Sie dauert ungefähr 10 Minuten (je nach Erklärungsbedarf etc.). Die Befragung erfolgt durch den Mobireg-Verein im Auftrag der Stadtgemeinde Gmünd.

Bei Fragen dazu wenden Sie sich gerne an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stadtamts von Gmünd.

Text für die Webseite

Gelb hervorgehoben sind jene Textstellen, die von der Stadtgemeinde zu ergänzen waren.

Mobilitätsberatung zur Beruhigung des historischen Ortskerns mit Fokus auf den Hauptplatz

Verkehr ist für die Stadtgemeinde Gmünd bereits seit geraumer Zeit ein sensibles Thema. 2023 hat die Gemeinde daher beschlossen, externe Expert:innen damit zu beauftragen, die tatsächlichen Problemlagen methodisch und wissenschaftlich zu identifizieren und daraus evidenzbasierte Maßnahmen zu erarbeiten. Nach einer gründlichen Prüfung möglicher Alternativen wurde in der Stadtratssitzung vom XXXX (Februar?) 2024 beschlossen, den Mobireg-Verein zu beauftragen. Dieser hat sich der Förderung nachhaltiger Mobilität im regionalen Raum verschrieben, bündelt sozialwissenschaftliche, wirtschaftliche und geografische Kompetenz und ist stark vernetzt mit Universitäten und Praktikern im Mobilitätssektor. Der Start der Mobilitätsberatung erfolgte im Juni 2024.

Diese kombiniert mehrere Erhebungsmethoden als solide Basis für Empfehlungen. Die Verkehrszählung wurde sofort geplant und noch im Juni durchgeführt, sodass die Verkehrsdaten zu Gmünds Hochsaison erhoben wurden: der warmen Jahreszeit vor Schulende. Wochentags wurde dafür das innerörtliche, motorisierte Verkehrsgeschehen im Rahmen einer Kordonerhebung um den Hauptplatz 12 Stunden lang an gemeinsam ausgewählten Punkten gezählt. Zusätzlich wurde die Auslastung der Auffangparkplätze außerhalb des historischen Ortskerns erfasst.

In den Sommermonaten ist die sozialwissenschaftliche Erhebung geplant. Dafür wurde ein Fragebogen Abstimmung mit Gemeindeverwaltung entwickelt. Um Ziele die gesteckten der Mobilitätsberatung zu erreichen wird keine klassische Mobilitätserhebung umgesetzt, sondern der Fokus auf den Bedarf und die aktuellen

Zeitplan der Mobilitätsberatung

Juni: Start

Juni: Verkehrszählung

Juli/August: Befragung der

Bevölkerung

September: Fokusgruppen Oktober/November: Wettbewerb

OKTOBET/NOVEHIBET. WETEBEWETE

Dezember: Resultate

Verkehrsgewohnheiten sowie die von der lokalen Bevölkerung wahrgenommenen Problemstellungen gelegt. Diese Erhebung wird dreistufig angeboten: Vorab wird im Juli eine Haushaltsbefragung von geschulten Befrager:innen vor Ort durchgeführt, anschließend steht der Fragebogen sowohl in Papierform als auch digital allen Bürgerinnen und Bürgern Gmünds zur Verfügung.

Im Anschluss an diese quantitative Datenerhebung wird ein Fokusgruppenformat umgesetzt. Dabei werden in einer Gesprächsrunde ausgewählte, zuvor identifizierte Verkehrsthemen behandelt. Die Teilnehmer:innen werden systematisch aus unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zusammengestellt (Anrainer, Gewerbetreibende etc.), um so ein Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu beleuchten. Die Fokusgruppen sind somit keine "offenen Diskussionsrunden", sondern vielmehr leitfadengestützte und moderierte Gesprächsrunden, die inhaltlich klar ausgerichtet sind. Die Kombination dieser beiden Methoden ermöglicht die umfangreiche Integration der Sicht der Bevölkerung auf die Verkehrsthematik im historischen Ortskern und sorgt dafür, dass die Sicht der Bevölkerung in die Entwicklung der Handlungsempfehlungen einfließen kann.

Um auch Spaß und Kreativität nicht zu kurz kommen zu lassen wird im Herbst in Gmünds Schulen ein kreativer Wettbewerb zum Thema "Mobilität" stattfinden: Die Schülerinnen und Schüler werden aufgerufen, sich mit einer Themenstellung rund um das Thema Verkehr und Gmünd kreativ auseinanderzusetzen und ihre Werke einzureichen. Die besten Werke werden prämiert und im Stadtgebiet ausgestellt. Der genaue Ablauf ist noch in Planung, daher soll an dieser Stelle noch nicht mehr verraten werden.

Die Resultate der Mobilitätsberatung werden noch heuer präsentiert. Dafür werden die gesammelten Daten im Herbst zusammengeführt und analysiert, und aus dieser breiten Basis konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese werden Maßnahmen vorschlagen, die zur Verbesserung des Verkehrssystems im historischen Ortskern um den Hauptplatz dienen. Deren Umsetzung erfolgt dann in einem nächsten Schritt – für einen lebendigen, lebenswerten und attraktiven Ortskern Gmünds, der der Bevölkerung den gebührenden Raum bietet.

Artikelvorschlag für die Stadtzeitung

Gelb hervorgehoben sind jene Textstellen, die von der Stadtgemeinde zu ergänzen waren.

Der Bus kommt! Das immer stärker werdende Verkehrsaufkommen ist auch im historischen Ortskern von Gmünd schon lange spürbar. Nicht nur eine steigende Anzahl von Touristen ist für mehr Reisebusse und Individualverkehr verantwortlich, sondern auch die Rolle Gmünds als regionaler Knotenpunkt: Neben den Einwohnern der Gemeinde gibt es einen regen Strom an Ein- und Auspendel- sowie Durchgangsverkehr. Und so kommt es am Hauptplatz zu Stoßzeiten zu einem Verkehrsdruck, der für Behinderungen und Gefahrensituationen, und immer wieder für Unmut sorgt.

Vor diesem Hintergrund wurde in der Stadtratssitzung vom XXXX beschlossen, eine Mobilitätsberatung in Anspruch zu nehmen, deren Ziel eine evidenzbasierte Empfehlung von Maßnahmen ist, die diesen Verkehrsdruck nachhaltig, professionell

und zufriedenstellend verringern. Alle Stadträte stehen hinter der Idee, das Verkehrssystem im historischen Ortskern mehrschichtig zu erheben, um in Folge eine faktenbasierte Entwicklung planen zu können.

Umgesetzt wird die Mobilitätsberatung vom Mobireg-Verein, eine junge, unabhängige Institution in Kärnten, die sich der Förderung nachhaltiger regionaler Mobilität verschrieben hat. Die Vereinsmitglieder bringen Expertise in der Sozialforschung, Verkehrsplanung und Unternehmensberatung mit und haben sich für die Verkehrsplanung die TU Wien als erfahrenen Partner ins Boot geholt.

Im Sommer wird geforscht. Geplant ist eine Kombination mehrerer Forschungsmethoden zur Erfassung des Gesamtsystems und Einbindung der verschiedenen Stakeholder. So wurden Ende Juni in einem ersten Schritt Verkehrszählungen im historischen Ortskern durchgeführt: Insgesamt 12 Stunden lang wurden alle Autos an verschiedenen Zählpunkten erfasst und das Parkverhalten auf den drei Auffangparkplätzen im 30-Minutentakt erhoben. Diese Daten werden sorgsam zusammengeführt und dienen als belastbare Basis für die Analyse des Verkehrssystems.

Ihre Stimme zählt. Mit Erscheinen dieser Ausgabe der Gemeindezeitung beginnt auch der zweite Teil der Datenerhebung: Die Bevölkerung gesamte der Stadtgemeinde wird befragt. Dafür wurde in Absprache mit der Gemeindevertretung eine Umfrage erstellt, die sowohl online als auch analog mittels Fragebögen verfügbar ist. So können der Bedarf und die aktuellen Verkehrsgewohnheiten der lokalen Bevölkerung wahrgenommen werden und die Ausarbeitung der Handlungsempfehlungen einfließen. Als dritte Methode werden Fokusgruppen umgesetzt. Diese geführten Diskussionsrunden werden systematisch

Nehmen Sie teil! Per Postwurf erhalten Sie einen Fragebogen, den Sie am Papier ausfüllen und anschließend im Gemeindeamt abgeben können.

Alternativ können Sie online teilnehmen. Scannen Sie dazu den QR-Code und beantworten die Fragen.

Mit allen Antworten und übermittelten Daten werden vertraulich behandelt und ausschließlich im Rahmen der Mobilitätsberatung genutzt.

zusammengestellt und inhaltlich anhand eines Leitfadens ausgerichtet. Bestehende Problemstellungen werden von verschiedenen Sichtweisen betrachtet und eventuell unentdeckte Themen erkannt.

Wettbewerb im Herbst: Nach der Erhebungsphase ist ein künstlerischer Wettbewerb geplant, der die Schülerinnen und Schüler der Volksschule und der Neuen Mittelschule dazu aufruft, sich mit dem Thema "Unser Hauptplatz – Platz für…?" kreativ auseinanderzusetzen. Das Siegerwerk wird von der Bevölkerung Gmünds via Social Media gewählt und in Gmünd ausgestellt. Der/Die Gewinner erhalten einen attraktiven Sachpreis zum Dank für ihre Teilnahme.

Resultate noch heuer. Auf Basis der erfassten Daten werden Empfehlungen abgegeben, die dazu beitragen sollen, das erfasste Gesamtsystem zu verbessern. Die Fertigstellung des Projekts ist noch 2024 geplant, wir halten Sie weiter am Laufenden.

Postwurf zum Malwettbewerb



Siegerwerke des Malwettbewerbs

Volksschule: 1. Platz



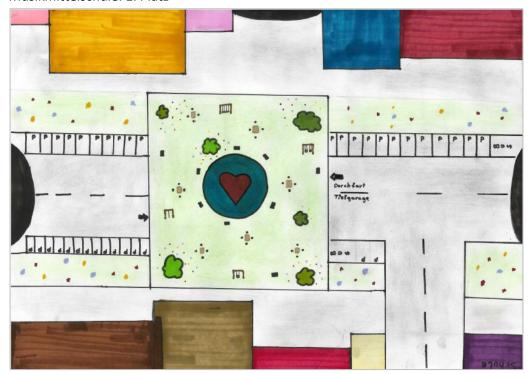
Volksschule: 2. Platz



Volksschule: 3. Platz



Musikmittelschule: 1. Platz



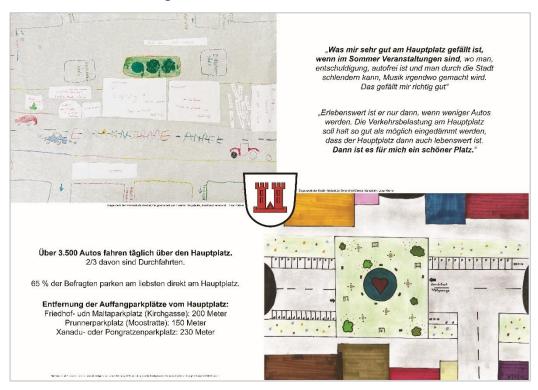
Musikmittelschule: 2. Platz



Musikmittelschule: 3. Platz



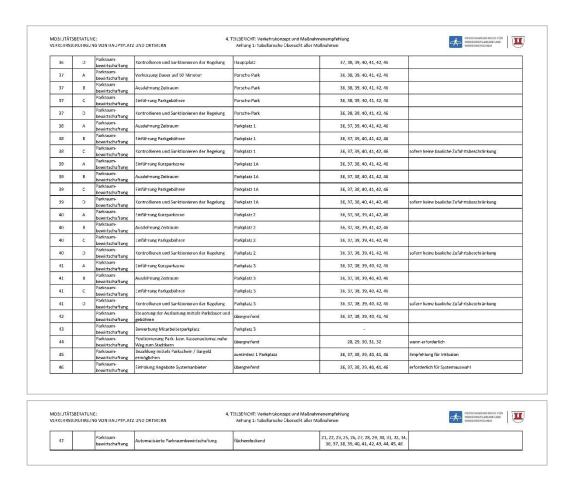
Plakat zur Sensibilisierung



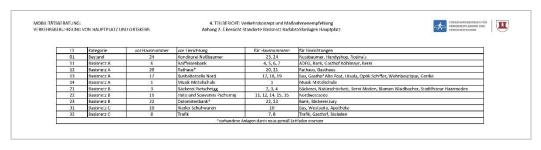
Anhang 1 aus Teilbericht 4: Tabellarische Übersicht aller Maßnahmen

	OB LITATSSE SATUNC: 4. TELLS STOTT: Verheir Askonzept und Maßnahmenempfehlung Arter NSB LITATSSE VON HAUPTP-ATZ UND ORTSSCRN Arhang 1: Tabellarische Übersicht aller Maßnahmen					
Nummer	Suffix	Thema	Maßnahme	Verortung	in Verbindung mit	Anmerkung
1		Fußverkehr	Errichtung Schutzweg	Hauptplatz 4 / 22	20	wenn Hauptplatz nicht Begegnungszone
2		Fußverkehr	Errichtung Gehsteigvorziehungen und Schutzweg	Haupoplatz 10 / 17	20	wenn Hauptplatz nicht Begegnungszone
3		Fußverkehr	Errichtung Schutzweg	B 99: Billa / Stadtladen	2	grundsätzlich empfohlen; dringend empfohlen falls neuer Busknoten am Standort Untere Vorstadt Numme 30
4		Fußverkehr	Fahrverbot Langgasse mit Ausnahme Berechtigte/Anrainer	Langgasse	s	falls neuer Busknoten am Standort Waschanger Numme 41 als Alternative zu 5
5	A	Fußverkehr / ÖV	Durchwegung Porsche-Park	Pongratzen Vorstadt Höhe Hausnummer 1	4	falls neuer Busknoten am Standort Waschanger Numme 41
5	В	Fußverkehr / ÖV	Vereinbarung Querung Fußverkehr	Pongratzen Vorstadt Hausnummer 1	4	falls neuer Busknoten am Standort Waschanger Numme 41
6		ÖV	Beibehaltung Haltestellen Hauptplatz	Hauptplatz	7	
7		ÖV	Anpassung Fahrzeuge auf Fahrgastzahlen	übergeordnet	6	8
8	Α	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 6	9, 33	
8	В	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 20	9, 33	
8	С	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 17	9, 33	
8	D	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 3	9, 33	
8	E	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 16	9, 33	2
8	F	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 22	9, 33	
8	G	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 10	9, 33	
8	Н	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 8	9, 33	
8	- 0	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Hauptplatz	Hauptplatz 1	9, 33	
9		Radverkehr	Schaffung Ladestation E-Bike	Hauptplatz 20	8	3
10	A	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Stadtgebiet	Porsche-Park	-	
10	В	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Stadtgebiet	Schwimmbad / Sportplatz	2	
10	C	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Stadtgebiet	Parkplatz 1	2	
10	D	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Stadtgebiet	Riesertratte 4a	-	
10	E	Radverkehr	Schaffung Radabstellanlagen Stadtgebiet	Seniorenheim		
11	A	Radverkehr	Prüfung & gegebenenfalls Änderung Design Radabstellanlage	Hauptplatz 24	5	
11	В	Radverkehr	Prüfung & gegebenenfalls Änderung Design Radabstellanlage	Bilta	S	
11	c	Radverkehr	Prüfung & gegebenenfalls Änderung Design Radabstellanlage	Bipa / Trafik		
11	D	Radverkehr	Prüfung & gegebenenfalls Änderung Design Radabstellanlage	Spar Untere Vorstadt 30	2	
11	E	Radverkehr	Prüfung & gegebenenfalls Änderung Design Radabstellanlage	Spar Waschanger 40	S	
12		Radverkehr	Sharrows	Untergeordnetes Straßennetz	60	
13		MIV	Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h	Hauptplatz	2	
14		MIV	Verordnung Einbahn	Hauptplatz	1, 2, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20	Fahrtrichtung in Abhängigkeit des gewünschten Effekts
15		Nutzungs- änderung	Ausweitung Schanigärten	Hauptplatz	33	
16		Nutzungs-	Schaffung Sitzmöglichkeiten	Hauptplatz	33	

illo "		Nutzungs-	Targetta and the second	T. 70		
17		änderung	Schaffung Aufenthaltsmöglichkeiten	Hauptplatz	33	
18		Nutzungs- änderung	Begrünung	Hauptplatz	33	
19		Nutzungs- änderung	Schaffung Spielflächen	Hauptplatz	33	
20		Nutzungs änderung	Verordnong Begegnungszone	Hauptplatz	1, 2	optional; voraussichtlich bauliche Änderungen erforderlich
21		Parkleitsystem	Errichtung Wegweisung	KV L 11 / B 99 südlich	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32	
22		Parkleitsystem	Errichtung Wegweisung	KV L 11 / B 99 westlich	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32	
23		Parkleitsystem	Errichtung Wegweisung	L 12 nördlich von Gmünd / Schloßbichl	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32	optional
24		Parkleitsystem	Vereinheitlichung Beschilderung	flächendeckend	21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32	optional
25	А	Parkleitsystem	Errichtung Beschilderung Parkplatz 1	Einfahrt PP1 in Fahrtrichtung stadteinwärts	21, 22, 23, 24, 28	
25	В	Parkleitsystem	Errichtung Beschilderung Parkplatz 1	Einfahrt PP1 in Fahrtrichtung stadtauswärts	21, 22, 23, 24, 28	
26		Parkleitsystem	Errichtung Beschilderung Parkplatz 2	Einfahrt PP2 in Fahrtrichtung Osten	21, 22, 23, 24, 30	
27	A	Parkleitsystem	Errichtung Beschilderung Parkplatz 3	Einfahrt PP3 in Fahrtrichtung Osten	21, 22, 23, 24, 31	8
27	В	Parkleitsystem	Errichtung Beschilderung Parkplatz 3	Einfahrt PP3 in Fahrtrichtung Westen	21, 22, 23, 24, 31	(
28		Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP1 zum Stadtkern	PP1 nächst Kirchgasse	21, 22, 23, 24, 25, 44	
29		Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP1A zum Stadtkern	PP1A nächst Schutzweg	21, 22, 23, 24, 44	
30	А	Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP2 zum Stadtkern	PP2 nächst Schutzweg	21, 22, 23, 24, 26, 44	
30	В	Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP2 zum Stadtkern	Hintere Gasse hinter Hausnummer 6	21, 22, 23, 24, 26, 44	
30	С	Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP2 zum Stadtkern	Hintere Gasse am Durchgang Richtung Hauptplatz	21, 22, 23, 24, 26, 44	
31	А	Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP3 zum Stadtkern	PP3 nächst zum Weg ins Zentrum	21, 22, 23, 24, 27, 44	
31	В	Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP3 zum Stadtkern	Pongratzen Vorstadt neben Hausnummer 9	21, 22, 23, 24, 27, 44	
31	С	Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung von PP3 zum Stadtkern	Kreuzung Hintere Gasse und Untere Vorstadt / Hauptplatz	21, 22, 23, 24, 27, 44	
32		Parkleitsystem	Beschilderung Fußwegverbindung vom Porsche- Park zum Stadtkern	Porsche Park	24, 44	optional
33		Parkraum	Reduktion Stellplätze	Hauptplatz	8, 15, 16, 17, 18, 19	
34		Parkraum	Untersagung Abstellen Campingwägen auf öffentlichen Flächen außer Parkplätzen		# N N N N N N N N N N N N N N N N N N N	
35		Parkraum	Untersagung Abstellen Campingwägen auf allen öffentlichen Flächen		2	falls erforderlich
36	Α	Parkraum- bewirtschaftung	Verkürzung Dauer auf 50 Minuten	Haupoplatz	37, 38, 39, 40, 41, 42, 46	
36	В	Parkraum- bewirtschaftung	Ausdehnung Zeitraum	Haupcplatz	37, 38, 39, 40, 41, 42, 46	
36	С	Parkraum- bewirtschaftung	Einführung Parkgebühren	Hauptplatz	37, 38, 39, 40, 41, 42, 46	



Anhang 2 aus Teilbericht 4: Übersicht Standorte Basisnetz Radabstellanlagen Hauptplatz & Stadtgebiet



4. TEILBERICHT: Verkehrskonzept und Maßnahmenempfehlung Anhang 2: Übersicht Standorte Basisnetz Radabstellanlagen Stadtgebiet

ID	Kategorie	vor Einrichtung	für Einrichtung
15	Basisnetz A	Parkplatz 1	Ruine Altes Schloss
16	Basisnetz A	Porsche-Park	Porsche-Park
17	Basisnetz A	Schwimmbad / Sportplatz	Schwimmbad / Sportplatz
24	Basisnetz B	Museen	Museen
25	Basisnetz B	Seniorenheim	Seniorenheim

MOBILITÄTSBERATUNG: VERKEHRSBERUHIGUNG VON HAUPTPLATZ UND ORTSKERN





Anhang 3 aus Teilbericht 4: Maßnahmenübersichtspläne: Historisches Stadtzentrum (M 1:1.000) & Stadtgebiet (M 1:1.500)

