

Doris Damyanovic (Hrsg.)

“Frauen und Männer unterwegs” in Hermagor Pressegger See

Landschaftsplanerisches Projekt zur qualitativen Wegenetzplanung im Sinne von Gender Mainstreaming am Beispiel der Stadtgemeinde Hermagor Pressegger See



“Women and Men on the Move” in Hermagor - Presseggersee

Landscape planning for transport networks in the rural area with a gender perspective

Eine Pilotaktion von CONSPACE, einem Projekt der Gemeinschaftsinitiative IIIB-Cades

AuftraggeberInnen:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 20 – Landesplanung Überörtliche Raumplanung

DI Christian Seidenberger,
Sachgebietsleiter Überörtliche Raumplanung

Wulfengasse 13-15
9021 Klagenfurt
Tel.: +43 (0)5 0536/320 21
Fax: +43 (0)5 0536/320 07
Mail: christian.seidenberger@ktn.gv.at

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 13 – Referat für Frauen und Gleichbehandlung
Helga Grafshafer
Referatsleiterin

8.-Mai-Straße 18/III
9020 Klagenfurt
Tel.: +43(0) 5 0536/313 30
Fax: +43(0) 5 0536/313 81
e-mail: frauen@ktn.gv.at
www.frauen.ktn.gv.at

AuftragnehmerIn:

drinnen • draussen
planungskooperative | architektur | freiraum | landschaft

DIⁱⁿ Doris Damyanovic
Technisches Büro für Landschaftsplanung

Hormayrgasse 29/1
1170 Wien
Watschig 13
9620 Hermagor
Tel.: + 43 (0) 664/21 31 737
Mail: d.d@utanet.at
www.drinnen.draussen.at
www.unterwegs.cc

Klagenfurt-Villach-Hermagor-Wien, 2005

Projektteam:

drinnen.draussen – Technisches Büro für Landschaftsplanung

DIⁱⁿ Doris Damyanovic (Projektleitung)

Hormayrgasse 29/1
1170 Wien
Watschig 13
9620 Hermagor
Tel.: + 43 (0) 664/21 31 737

Mitarbeit:

Mag^a. Eva Damyanovic, DIⁱⁿ Renate Fuxjäger, DI Peter Kurz, DI Florian Reinwald

DIⁱⁿ (FH) Architektur Elisabeth Schwendner

Watschig 13
9620 Hermagor
Tel: 04285/72715
e-mail: e.schwendner@draussen.at

Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Institut für Landschaftsplanung
Univ.Prof. Dr.-Ingⁱⁿ Gerda Schneider
DIⁱⁿ Doris Damyanovic

Mitarbeit:

DIⁱⁿ Gudrun Müller, DI Florian Reinwald

Peter-Jordan-Straße 82
1190 Wien
tel.: 01/47654-7255, fax: 01/47654-7259
doris.damyanovic@boku.ac.at

tilia mayrhofer.staller.studer oeg.

DIⁱⁿ Heide Studer
DIⁱⁿ Susanne Staller
Hofmühlgasse 20/18
1060 Wien
tel.: 01/5873683/30

LWK – Lagler, Wurzer & Knappinger Ziviltechniker GmbH
Raum- und Landschaftsplanungs ZT-GmbH

DI Josef Knappinger
Europastraße 8
9524 Villach
tel: 04242/23323, mobil: 0664/26 44 049
e-mail: knappinger@l-w-k.at

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4

Autorin: Doris Damyanovic

2. Projektbeschreibung „Frauen und Männer unterwegs“ 5

Autorinnen: Doris Damyanovic, Gudrun Müller, Gerda Schneider

- 2.1. Frauen und Männer in den Blickpunkt stellen 5
- 2.2. Ausgangssituation 5
- 2.3. Frauen unterwegs, Männer unterwegs im Alltag 6
- 2.4. Inhalte und Ziele von Frauen und Männer unterwegs 8
- 2.5. Ergebnisse 8

3. Vorgehensweise und Arbeitsverständnis 9

Autorinnen: Doris Damyanovic, Gudrun Müller, Gerda Schneider

- 3.1. Vorgehensweise und Arbeitsschritte 9
- 3.2. Arbeitsschritte - Meilensteine 10
- 3.3. Planungsverständnis und Arbeitsweise 11
- 3.4. Kriterien für eine gendersensible Bewertung der Stärken und Schwächen der Wege 12

4. Landschaftsplanerische Bewertung der Wegenetze für Frauen und Männer in Hermagor - Pressegger See 14

Autorinnen: Doris Damyanovic, Gudrun Müller, Gerda Schneider

- 4.1. Siedlungs- und Wirtschaftsraum Hermagor-Pressegger See 15
 - 4.1.1 Siedlungsstrukturen und Infrastrukturausstattung 15
 - 4.1.2 Verkehrstechnische Erschließung 17
 - 4.1.3 Arbeitsplätze 17
- 4.2. Frauen und Männer in Hermagor-Pressegger See 17
 - 4.2.1 Frauen und Männer nach Altersgruppen 17
 - 4.2.2 Frauen und Männer mit Kindern 18
 - 4.2.3 Beschäftigung nach Arbeitsstättenklassifizierung 18

- 4.2.4 Erwerbstätigkeit und Pendlerströme von Frauen und Männern 19
- 4.2.5 Lebenssituation im Zusammenhang mit dem Unterwegssein 20

- 4.3. Frauen und Männer unterwegs im Ort (innerörtliche Erschließungsstrukturen) 21
 - 4.3.1 Städtische Erschließungsstrukturen 21
 - 4.3.2 Ländliche Erschließungsstrukturen 23
 - 4.3.3 Erschließung von Siedlungen ohne Ortskern (funktionalisierte Erschließungsstrukturen) 27

- 4.4. Fallbeispiele für innerörtliche Erschließungsstrukturen 29
 - 4.4.1 Hermagor - Beispiel für städtische Erschließungsstrukturen 29
 - 4.4.2 Görtschach und Egg - Beispiele für Haufendörfer mit straßendorfartiger Erweiterung 35
 - 4.4.3 Kreuth ob Mellweg - Erschließung in Haufendörfern mit kleinflächiger Erweiterungen 39
 - 4.4.4 Tröpolach - großes Haufendorf mit flächenhaft erfolgter Erweiterung und Verdichtung im 20./21. Jahrhundert 41

- 4.5. Frauen und Männer unterwegs in der Gemeinde und die Anbindungen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz 43
 - 4.5.1 Inhalt und Fragestellung 43
 - 4.5.2 Das Straßen- und Wegenetz im Gemeindegebiet 43
 - 4.5.3 Im Alltag mit dem Fahrrad im Gemeindegebiet unterwegs 46
 - 4.5.4 Im Alltag mit Bus und Bahn in Hermagor-Pressegger See unterwegs 49

- 4.6. Zusammenfassung der landschaftsplanerischen Bewertung im Sinne von Gender Mainstreaming 54
 - 4.6.1 Zu Fuß gehen braucht Platz 55
 - 4.6.2 Frauen und Männer unterwegs in der Gemeinde und in der Region 56
 - 4.6.3 Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung 57

INHALTSVERZEICHNIS

5. Beteiligungsverfahren 62

Autorinnen: Doris Damyanovic, Susanne Staller, Heide Studer	
5.1. Einleitung	62
5.2. Mobilität der HermagorerInnen	62
5.2.1 Aktionstag - Wegenetze	62
5.2.2 Workshop mit Frauen und Männern	66
5.2.3 Workshop mit Jugendlichen	69
5.2.4 Befragungen	73
5.3 Ergebnisse	74
5.3.1 Verkehrsmittelwahl	74
5.3.2 Miteinander für gute Wege in Hermagor	75
5.4 Anmerkungen im Zuge der Bürgerinnenbeteiligung	76
5.4.1 Anmerkungen im Zuge der Aktion Wegenetze	76
5.4.2 Stichworte auf Kärtchen des Workshops mit Erwachsenen	77
5.4.3 Anmerkungen beim Gesundheitstag Hermagor	78

6. Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Planung 79

Autorinnen: Doris Damyanovic, Gudrun Müller, Gerda Schneider	
6.1. Die Strategie des Gender Mainstreaming im Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes Kärnten	79
6.1.1 Reflexion der verkehrspolitischen Ziele im Gesamtverkehrskonzept Kärnten im Sinne von GM	79
6.1.2 Die Gleichstellungsstrategie des Gender Mainstreaming	80
6.2. Der Blick auf die Geschlechterverhältnisse fördert Lebensqualität im ländlichen Raum	80
6.3 Planungsziele im Sinne von Gender Mainstreaming für die Stadtgemeinde Hermagor - Pressegger See	81

6.4. Empfehlungen für Maßnahmen und Umsetzung im Sinne von Gender Mainstreaming	82
6.4.1 Empfehlungen für Maßnahmen für Wegenetze in Dorf und Stadt	83
6.4.2 Empfehlungen für Maßnahmen für Wegenetze auf Gemeindeebene	90
6.4.3 Empfehlungen für Maßnahmen für Straßenquerschnitte	92
6.4.4 Empfehlungen zur Verankerung von Gender Mainstreaming und zu Bewusstseinsbildung	99
6.5 Pläne zu Empfehlungen für Maßnahmen	101

Anhang 105

Verwendete Literatur	105
Quellen	108
Planverzeichnis	109

1. Einleitung

„Frauen und Männer unterwegs“ in Hermagor – Pressegger See

ist ein landschaftsplanerisches Pilotprojekt zu Wegenetze und Mobilität im ländlichen Raum im Sinne von Gender Mainstreaming. Das Pilotprojekt in der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See wird finanziert von Conspace, einem Projekt der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIIB – Cadses. Conspace ist ein EU-Projekt, das den Aufbau eines gemeinsamen strategischen Netzwerkes für Raumentwicklung und praktischer Umsetzung zum Ziel hat.

Leadpartner ist das Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 20-Landesplanung. ProjektpartnerInnen sind das Land Steiermark, die Regionen bzw. Ministerien aus Kroatien, Italien, Slowenien und Ungarn. Das Referat für Frauen und Gleichbehandlung ist Auftraggeberin insbesondere für die Öffentlichkeitsarbeit und Vermittlungsprozesse, die die Umsetzung von Gender Mainstreaming im ländlichen Raum zum Ziel haben.

Das Technische Büro für Landschaftsplanung DIⁱⁿ Doris Damyanovic, Partnerin von drinnen.draussen - Planungskooperative architektur/freiraum/landschaft, wurde im Dezember 2003 mit diesem Projekt beauftragt. Die Bearbeitung des Projektes erfolgte in Zusammenarbeit mit DIⁱⁿ Elisabeth Schwendner, drinnen.draussen - Planungskooperative architektur/freiraum/landschaft, dem Ziviltechnikerbüro Lagler, Wurzer, Knappinger, Villach, dem Institut für Landschaftsplanung, Universität für Bodenkultur Wien und Tilia, Landschaftsplanungsbüro, Wien. Das Projekt wurde im September 2005 abgeschlossen.

„Frauen und Männer unterwegs“ beinhaltet

- Landschaftsplanerische und geschlechtssensible Bewertung und Prognose zur Entwicklung des kommunalen und regionalen Wegenetzes im Sinne von Gender Mainstreaming¹
- Erarbeitung von Kriterien für eine gendersensible Bewertung der Wegenetze in Hermagor-Pressegger See
- Sensibilisierung der PlanungsexpertenInnen zum Thema Gender Mainstreaming in der Planung im ländlichen Raum
- Beiträge zur Entwicklung von gendersensiblen Teilnahmeverfahren
- Bewertung der Alltagswege durch die BewohnerInnen in den Workshops und am Aktionstag in Hermagor - Pressegger See
- Erarbeitung von Empfehlungen zu Umsetzung und Maßnahmen
- Erstellung eines Leitfadens zur Wegenetzplanung im Sinne von Gender Mainstreaming in ländlichen Gemeinden in Kärnten

¹ EUROPARAT (2000): „Gender Mainstreaming ist die (Re-)Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung grundsatzpolitischer Prozesse, mit dem Ziel, eine geschlechterbezogene Sichtweise in alle politischen Konzepte auf allen Ebenen und in allen Phasen durch alle normalerweise an politischen Entscheidungsprozessen beteiligten Akteure und Akteurinnen einzubringen“ (S. 5).

Der Bericht gliedert sich in verschiedene Kapitel. Im 2. und 3. Kapitel wird die Vorgehensweise im Projekt, Projektablauf und das zugrunde liegende Planungsverständnis umrissen bzw. beschrieben. Im Kapitel 4 sind die Ergebnisse der landschaftsplanerischen Bewertung und im Kapitel 5 die Ergebnisse aus den Teilnahmeverfahren zu finden. Im Kapitel 6 sind die Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung beschrieben. Der Leitfaden wurde in Form einer Broschüre veröffentlicht.

„Frauen und Männer unterwegs“ hat zum Ziel

Gender Mainstreaming bedeutet in der Landschaftsplanung und in der räumlichen Entwicklung, bei allen Planungs- und Entscheidungsprozessen nach den Auswirkungen für Frauen und für Männer zu fragen und bestehende Differenzen im Sinne der Chancengleichheit zu berücksichtigen².

Wertschätzung der unterschiedlichen Ansprüche in der Mobilität aus den verschiedenen Lebenssituationen von Frauen, Männern, Mädchen, Buben, Jugendlichen und älteren Menschen standen im Mittelpunkt dieser Planungsarbeit und sind Maßstab für die Bewertung des Wegenetzes und für die Formulierung von Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung.

Vor diesem Hintergrund wurde mit „Frauen und Männer unterwegs“ ganz bewusst eine geschlechtssensible Herangehensweise gewählt.

Aspekte des Gender Mainstreaming wurden von der landschaftsplanerischen Bewertung des bestehenden Wegenetzes bis zur Planung von Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung angewendet.

Ziel der landschaftsplanerischen Bewertung (Erhebung) und der Teilnahmeverfahren (Workshops/Aktionstag) war das Sichtbarmachen von raum- und verkehrsplanerischen Entscheidungen und deren unterschiedlichste Einflüsse und Auswirkungen auf den Alltag von Frauen und Männern. Im Laufe der Planungsarbeit und Diskussion mit VertreterInnen der Gemeinde, den PlanungsexpertInnen und der Gender Mainstreaming-Expertin des Landes Kärnten werden Werthaltungen in den Planungsentscheidungen und dessen Auswirkung im Lebensalltag von Frauen und Männer thematisiert und diskutiert, Empfehlungen, Perspektiven und Maßnahmen gemeinsam erarbeitet.

Die Empfehlungen zielen darauf ab, die unterschiedlichsten Bedürfnisse von Frauen und Männern zu erkennen und in der Planungsentscheidung und Umsetzung zu berücksichtigen, als auch Rahmenbedingungen und Strukturen, die Ungleichheit hervorbringen, geändert werden und in Zukunft bei allen Maßnahmen eine geschlechtsspezifische Perspektive integriert wird³.

² Vgl. Pimminger, Irene 2001, Aufhauser, Elisabeth et. al. 2003

³ vgl. Pimminger, Irene 2001

2. Projektbeschreibung „Frauen und Männer unterwegs“

2.1. Frauen und Männer in den Blickpunkt stellen

Gender Mainstreaming in der Landschaftsplanung und in der räumlichen Entwicklung

- bewertet räumliche Strukturen danach, ob sich diese im Alltag von Frauen und Männern und in den unterschiedlichen Lebenszusammenhängen bewährt haben. Bewertet werden Bau- und Freiraumstrukturen, das sind Dorf- und Stadtstrukturen, Erschließungsnetze sowie Ausstattungen von Straßen, Wegen und Plätzen.
- berücksichtigt Ansprüche von Frauen und Männern, Mädchen und Buben bereits bei der Zielformulierung, bei der Maßnahmenplanung bishin zur Umsetzung und Evaluierung.
- legt die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen von PlanerInnen und Planungen offen.
- verändert räumliche Strukturen, Rahmenbedingungen und Werthaltungen, die Frauen und Männer benachteiligen.
- schafft mehr Chancengleichheit.

Im Projekt „Frauen und Männer unterwegs“ wird Gender Mainstreaming von der landschaftsplanerischen Bewertung des bestehenden Wegenetzes bis zur Planung von neuen Empfehlungen angewendet. In allen Schritten und Entscheidungen werden die unterschiedlichen Ansprüche und Lebenssituationen von Frauen, Männern, Jugendlichen, Kindern und älteren Menschen berücksichtigt. Sie sind Maßstab für die Bewertung des Wegenetzes und später für die Formulierung von Maßnahmen.

Anhand der Geschlechterdifferenzierung von Daten und Erhebungsergebnissen, lässt sich zeigen, wie viele Frauen und Männer von bestimmten Rahmenbedingungen, Maßnahmen und Wirkungen betroffen sind. Das Gleiche gilt auch für die Aufschlüsselung nach dem Alter. Gender Mainstreaming macht sichtbar, ob in einem bestimmten Bereich Männer und Frauen, junge und alte Menschen gleiche Chancen besitzen und verlangt Maßnahmen zu setzen, die die Chancengleichheit fördern.

Mit der Strategie des Gender Mainstreaming kann das Wegenetz in Hermagor an die Ansprüche, die Frauen, Männer und die verschiedenen Generationen stellen, angepasst werden.

2.2. Ausgangssituation

Alltagswege im ländlichen Raum werden länger, gefährlicher und kostspieliger.

„Während in Österreich in den 50er Jahren pro Tag durchschnittlich 5 Kilometer zurückgelegt wurden, beträgt heute die pro Kopf und Tag zurückgelegte Strecke rund 30 Kilometer. Damit verbunden sind die Zersiedlung und „Zerstrassung“ der Landschaft, ebenso wie ein zusätzlicher Mobilitätsbedarf, der als Zwangsmobilität das regionale und örtliche Verkehrsnetz und in Folge die Umwelt, sowie das Zeit- und Haushaltsbudget der Familien belasten“¹.

Frauen und Männer sind heute gezwungen viele, weite und oft gefährliche Wege zurückzulegen. Sie tätigen Einkäufe und Besorgungen, machen sich auf den Weg zur Arbeitsstelle, bringen ihre Kinder in die Schule oder Kindergarten und holen sie wieder ab, begleiten sie nachmittags zu Musik- und Sportaktivitäten. Sie gehen spazieren und besuchen Sport- und Kulturveranstaltungen. Zwischendurch besuchen sie Bekannte oder begleiten Angehörige zu Behörden.

Während die täglichen Wege zunehmend unser Leben bestimmen, wird das zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sein erschwert und gefährlicher:

- Bus- und Zugverbindungen (öffentliche Verkehrsinfrastrukturen) wurden und werden reduziert
- Die Orte des öffentlichen und privaten Lebens – Wohnung/Haus, Schule, Arbeitsplatz – rücken auseinander
- Der Auto und Lkw-Verkehr (motorisierter Individualverkehr) nimmt zu und damit Lärm, Umweltbelastung, Unfallgefahr und Landverbrauch
- Wege, Strassen und Plätze verlieren ihre Qualität als Treffpunkte und Orte der Kommunikation in der Gemeinde
- Neue Siedlungen sind häufig zu Fuß oder mit dem Rad von Dorf- und Stadtzentren schwer erreichbar

Alltagswege werden länger, gefährlicher und kostspieliger. Die Bedingungen für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel werden schlechter. Dies wird auch dadurch verstärkt, dass in der gängigen Planung der Gender Aspekt noch keine Berücksichtigung gefunden hat. Die Zunahme nötiger Wege (Zwangsmobilität, Zunahme der Begleitwege), schlechte Bedingungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, sowie öffentliche Verkehrsverbindungen, die den komplexer werdenden Mobilitätsansprüchen im Alltag nicht mehr gerecht werden, erschweren den Alltag von Frauen und Männern und belasten das Haushaltsbudget der Familien im ländlichen Raum.

¹ BVIT 2000

PROJEKTbeschreibung

Frauen und Männer machen sich unter unterschiedlichen Bedingungen ‚auf den Weg‘.

Auf ein dichtes Wegenetz, qualitätsvolle Ausstattungen der Straßen und Wege und ein funktionierendes öffentliches Verkehrsangebot sind besonders jene Menschen angewiesen, die nicht auf ein Auto ausweichen können und die neben bezahlter oder nicht-bezahlter Arbeit Kinder oder pflegebedürftige Menschen betreuen und begleiten. Die Veränderungen und Verschlechterungen in den Mobilitätsbedingungen treffen daher die verschiedenen Gesellschaftsgruppen im unterschiedlichen Ausmaß. Von schlechten Mobilitätsbedingungen und Zwangsmobilität besonders betroffen sind: Kinder, Jugendliche, ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen und jene Personen, die die Betreuung und Versorgung von Kindern und pflegebedürftigen Menschen übernehmen, also mehrheitlich Frauen.

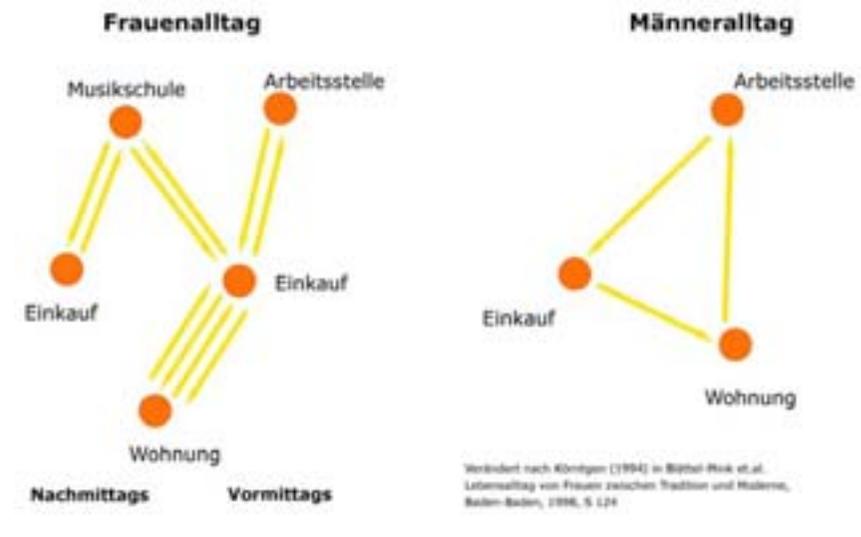
2.3. Frauen unterwegs, Männer unterwegs im Alltag

Bus, Bahn, Straßen und Wege sind für alle Menschen da - wozu die Differenzierung nach Geschlecht?

Frauen und Männer unterscheiden sich in ihrem Verkehrsverhalten, einem komplexen Gewebe aus Weghäufigkeit, Art und Dauer der Aktivitäten, für die Wege zurückgelegt werden, Verkehrsleistung (Geschwindigkeit und Länge der zurückgelegten Wege), Verkehrsmittelwahl und Fahrzeug-Besitz². Das zeigt die folgende Auswertung geschlechtsdifferenzierender Erhebungen in der Landschafts- und Verkehrsplanung³.

Statistisch gesehen legen Frauen mehr und kürzere Wege, sowie häufiger komplexere Wegeketten zurück als Männer.

Während viele Männer am Morgen zur Arbeit und am Abend wieder nach Hause fahren, sind Wegeketten ein Merkmal für die Mobilität der Mehrheit der Frauen. Viele Frauen bringen zum Beispiel am Weg zur Arbeit die Kinder in den Kindergarten und kaufen unterwegs noch ein. Nach der Arbeit holen sie die Kinder wieder ab und erledigen am Heimweg noch weitere Einkäufe.



² vgl. Simma, Anja 2000: 5

³ Simma Anja, 2000, Simma Anja, 1996, Zech Sibylla, Tiß Michaela, Koch Helmut, 1999 tilia mayrhofer.staller.studer oeg, 2000, Martens Sabine (Red.), 2002, Blätzel-Mink Birgit, Kramer Caroline, Mischau Anina: Mobilität, 1998, Meyer Heidi, 2003, Stadtentwicklung Wien,

PROJEKTbeschreibung

Dementsprechend kommen Studien, welche im Gegensatz zu den üblichen Erhebungen auch die Wege zwischen den kleinen Erledigungen unterwegs erfassen, zu dem Ergebnis, dass Frauen im Durchschnitt mehr Wege zurücklegen als Männer⁴. Die meisten Wege legen lohnarbeitende Frauen mit kleinen Kindern zurück, am allermeisten die Alleinerzieherinnen⁵.

Die Wegezwecke von Frauen und Männern spiegeln das Geschlechterverhältnis wider.

Der überwiegende Teil der von Frauen zurückgelegten Wege entfällt auf Einkäufe, persönliche Erledigungen und die Begleitung anderer Menschen. Männer dagegen legen mehr Wege im Zusammenhang mit der Lohnarbeit zurück⁶. In dieser Gegenüberstellung der Wegezwecke von Frauen und Männern spiegelt sich die traditionelle Rollenverteilung wider: Während die Zuständigkeit für die Versorgungsarbeit in der Verteilung der Wegezwecke von Frauen zum Ausdruck kommt, prägt die Lohnarbeit die Mobilität der Männer. Mit unterschiedlichen Wegezwecken sind unterschiedliche Ansprüche an das Verkehrsangebot verbunden: Menschen, die häufig Einkäufe erledigen und Kinder und ältere Menschen auf deren Wegen begleiten (mehrheitlich Frauen), transportieren häufiger schwere Lasten und haben dadurch höhere Raumansprüche etwa für die Mitnahme von Kinderwägen⁷. In den letzten Jahren ist die Anzahl der Begleitwege gestiegen. Eine Erhebung der Begleitwege in der Gemeinde Pötsching (Burgenland) ergab, dass diese zum überwiegenden Teil von Frauen zurückgelegt werden. Zu 60 % werden Kinder unter 6 Jahren und über 60-jährige Menschen begleitet⁸. Begleitwege sind häufig an fixe Zeiten gebunden, an Betreuungszeiten von Kindergärten, Schulbeginn und -schluss, an Musik- und Sportstunden oder Arzttermine. Maßnahmen, die sich auf Begleitwege, Einkaufswege, private Erledigungswege („Gelegenheitsverkehr“) beziehen wirken sich daher besonders auf Frauen aus⁹.

Statistisch gesehen sind Männer schneller unterwegs als Frauen und überwinden größere Entfernungen.

Männer suchen weniger Zielpunkte auf, legen längere Distanzen pro Tag zurück und bewegen sich mit höheren Geschwindigkeiten als Frauen. Männer benutzen häufiger ein Auto als Frauen und legen weniger Wege zu Fuß zurück. Im ländlichen Raum nahm die Motorisierung der Frauen, der Prozentsatz der Frauen mit Führerschein und der Anteil der von Frauen mit dem Auto zurückgelegten Wege stark zu. Eine Ursache ist, dass die komplexer werdenden Mobilitätsansprüche von Frauen in ländlichen Regionen kaum mit den vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu decken sind¹⁰. Nur mehr in der Gruppe der Frauen

über 65 in ländlichen Regionen ist nach wie vor ein deutlich geringerer Prozentsatz des Führerscheinbesitzes als bei Männern festzustellen. Die Verkehrsmittelwahl wird auch von der Erwerbstätigkeit beeinflusst: „Nur-Hausfrauen“ legen deutlich weniger Wege mit dem Auto zurück als lohnarbeitende Frauen.

Statistisch gesehen setzen sich Männer im Verkehr einer deutlich höheren Gefahr verletzt oder getötet zu werden aus als Frauen.

Während Autolenkerinnen und -lenker gemäß ihrem Anteil am Verkehrsaufkommen etwa gleich oft an Unfällen beteiligt sind, sind Unfälle mit Autolenkern deutlich schwerer¹¹. Auch Radfahrer verunglücken häufiger und folgeschwerer als Radfahrerinnen, hier kehrt sich das Verhältnis allerdings ab dem 55. Lebensjahr um. Zu Fuß verunglücken etwa gleich viele Frauen wie Männer, getötet wurden 2003 aber deutlich mehr männliche Fußgänger. Diese Tendenzen zeichnen sich bereits bei Kindern ab: Buben bis 14 Jahre werden beim Radfahren und zu Fuß gehen im Straßenverkehr deutlich häufiger verletzt als Mädchen¹². Diese Auswertung beschreibt statistische Tendenzen. Sie verdeutlicht wie wichtig es ist, Ansprüche und Bedingungen der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen wahrzunehmen und Frauen und Männer zu Wort kommen zu lassen. Die statistischen Daten spiegeln die gesellschaftlichen Ungleichheiten zwischen Frauen und Männern und die Rollen, welche Frauen und Männern zugeschrieben werden, wider. In diesen Daten sind die Vielfalt des Mobilitätsverhaltens von Frauen und der unterschiedlich gelebte Alltag von Männern nicht sichtbar. Falsch wäre daher – voreilig – „Maßnahmen für Frauen“ und „Maßnahmen für Männer“ zu setzen. Das würde bestehende Ungleichheiten und Rollenbilder nur weiter verfestigen. „So unterstreichen schnelle oder gefährliche Verkehrsmittel wie Sportwagen, Motorräder u.a. die „Männlichkeit“, das Einkaufen mit Kindern und vielen Taschen wird mit „weiblichem Alltag“ assoziiert. Diese Bilder dienen der Verfestigung bestehender Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern und liefern eine wichtige Grundlage für die weitgehende Zuordnung der lebenserhaltenden Arbeit an Frauen und der Erwerbsarbeit und Politik an Männern¹³. „Frauen und Männer unterwegs“ nimmt daher die realen Bedingungen in denen sich Menschen fortbewegen in ihrer Fülle und Differenziertheit als Maßstab und lässt Frauen, Männer, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen selber zu Wort kommen.

Magistratsabteilung 18 (Hrsg.), 2003, Frauenbeauftragte – Kreisverwaltung Gleichstellungsstelle, o.J., Statistik Austria (Hg.): Straßenverkehrsunfälle 2003, Wien 2004;

⁴ vgl. Simma, Anja 2000: 14

⁵ vgl. ebd.

⁶ vgl. Simma, Anja 1996: 5, Stadtentwicklung Wien, 2003: 40

⁷ vgl. Simma, Anja 1996: 14

⁸ vgl. Zech, Sybille et. al, 1999: 22

⁹ vgl. auch Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.), 2003: 40

¹⁰ Im Vergleich dazu sind in städtischen Agglomerationen Frauen öfter mit Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als Männer und besitzen seltener ein Auto (vgl. auch Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.), 2003: 40.

¹¹ vgl. Simma, Anja 1996:8

¹² vgl. ebd.: 9; Unfallstatistik Verkehr 2003

¹³ Studer, Heide 2002:156

2.4. Inhalte und Ziele von Frauen und Männer unterwegs

„Frauen und Männer unterwegs“ will

- Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen das Zurücklegen der nötigen Wege erleichtern
- die Wege für alle angenehmer und sicherer gestalten
- Kindern und Jugendlichen erleichtern selbständig oder gemeinsam mit anderen unterwegs zu sein und damit auch die Betreuungspersonen zu entlasten
- helfen, die regionalen Bus- und Zugverbindungen zu erhalten
- Anreiz für andere Gemeinden sein, Gender Mainstreaming - Prozesse in der örtlichen Raumordnung in Gang zu bringen

„Frauen und Männer unterwegs“ fragte

- nach den täglichen Wegen der Menschen in Hermagor
- nach den Möglichkeiten von Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen von A nach B zu kommen
- nach den Notwendigkeiten und den Zwängen sich mehrmals täglich auf den Weg zu machen
- nach Fuß- und Radwegen, nach dem Vorhandensein ausreichend breiter Gehsteige, nach den Qualitäten der Haltestellen, nach Bus- und Zugverbindungen innerhalb der Gemeinde und in der Region

„Frauen und Männer unterwegs“ beinhaltet

- die planerische Erhebung und Bewertung der Straßen, Wege, des öffentlichen Verkehrs und der Nahversorgung
- einen Aktionstag und Workshops für und mit den BewohnerInnen
- die Ausarbeitung der Stärken und Schwächen der Wege
- die Erarbeitung von Maßnahmen und deren Umsetzung
- die Erarbeitung eines Leitfadens
- das Aufzeigen von sozial- und umweltverträglichen Mobilitätsformen

2.5. Ergebnisse

Im Rahmen des Projektes sind folgende Arbeiten für eine Planung von Erschließungsstrukturen im Sinne von Gender Mainstreaming entstanden:

- Kriterien für eine gendersensible Analyse der Wegenetze in Hermagor - Pressegger See
- Landschaftsplanerische Bestandsaufnahme und Bewertung der Wegenetze im Alltag von Frauen und Männern in Hermagor - Pressegger See
- Bewertung der Alltagswege durch die BewohnerInnen in den Workshops und am Aktionstag in Hermagor - Pressegger See
- Beiträge zur Entwicklung von gendersensiblen Beteiligungsverfahren
- Empfehlungen landschaftsplanerischer Maßnahmen und Umsetzungsstrategien für die Wegenetze in Hermagor
- Leitfaden für Wegenetzplanungen im Sinne von Gender Mainstreaming im ländlichen Raum

VORGEHENSWEISE UND ARBEITSVERSTÄNDNIS

3. Vorgehensweise und Arbeitsverständnis

3.1. Vorgehensweise und Arbeitsschritte

Die Erarbeitung des Projektes erfolgte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Planungsabteilungen der Gemeinde Hermagor Pressegger See, den Planungsabteilungen des Landes Kärnten (Abteilung 20-Landesplanung, Abteilung 7-Unterabteilung Verkehrsplanung) und dem Referat für Frauen und Gleichbehandlung.

Das Projekt ist in drei Abschnitte untergliedert:

- I. Stärken und Schwächen des Wegenetzes
- II. Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung
- III. Leitfaden

Arbeitsschritt I: Stärken und Schwächen des Wegenetzes

Der Projektteil Stärken und Schwächen des Wegenetzes in Hermagor – Pressegger See

- macht Ansprüche von Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen in Hermagor an Wegenetze sichtbar (gruppen-, geschlechts- und altersspezifische Analyse)
- lässt Frauen und Männer gleichberechtigt zu Wort kommen
- hebt die Bedeutung von Straßen und Wegen als Lebensorte hervor
- beschreibt Stärken und Schwächen
 - der Ausstattung und Zonierung der Straßen und Wege
 - der Rad- und Fußwegenetze
 - des öffentlichen Verkehrs

Die planerische Bewertung der Stärken und Schwächen beinhaltet, wie weit sich die Straßen und Wege in Hermagor zu einem dichten und übersichtlichen Wegenetz mit gebrauchsfähiger, sicherer und einladender Ausstattung zusammenfügen. Bewertet wurden die Zonierung (z.B. Baumstreifen, Fahrbahn, Parkstreifen, Gehsteig, Vorgarten) und die Morphologie (z.B. erhöhter Gehsteig oder Gehweg auf Fahrbahnniveau) der Wege, Straßen und Plätze, sowie die Haltestellen von Bus und Bahn.

Erhoben und bewertet wurden das Wegenetz mit den wichtigsten Versorgungseinrichtungen (Schulen, Kindergärten und Nahversorgung u.a.) und das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in Hermagor. Die Ausstattung von Wegen, Straßen und Plätzen wurde festgehalten (z.B. die Breite von Gehsteigen, Materialien). Die angrenzenden Gebäude und Nutzungen wurden berücksichtigt, die die Wege zu angenehmen Lebensräumen oder unattraktiven Verkehrsorten machen können. Weiters wurden Aussagen zur Siedlungsstruktur getroffen, die wesentlich die Entfernungen in den Orten und auch das Potential für die Ansiedlung von Infrastruktur und Nahversorgung beeinflusst.

Landschaftsplanerische Bewertung des Wegenetzes (Kap. 4.)

1. Erhebung vor Ort

- Landschaftsplanerischer Spaziergang (thesenhafte Charakterisierung der vorhandenen Erschließungsnetze, der Typen von Straßen und Wegen)
- Landschaftsplanerische Aufnahmen von Straßen und Wegen
- Erstellung eines Kartierschlüssels (Auswahl von Ortschaften mit für Hermagor charakteristischen Erschließungsnetzen)
- Kartierung für Hermagor charakteristischer innerörtlicher Erschließungsnetze (Hermagor Stadt, Egg, Görschach, Kreuth ob Mellweg, Tröpolach)

2. Auswertung von demographischen Daten für Hermagor - Pressegger See, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen

3. Auswertung von Kartenmaterial und ergänzende Begehungen der Fuß- und Radwegenetze auf Gemeinde- und überörtlicher Ebene

4. Auswertung des Fahrplanes und Liniennetzes des öffentlichen Nahverkehrs (Gemeindeebene und überörtliche Ebene)

5. Analyse und Bewertung von innerörtlichen Erschließungs-, Rad- und Fußwegenetzen auf Gemeindeebene und des öffentlichen Nahverkehrs anhand der formulierten Kriterien

Beteiligungsverfahren – Bewertung der Wege durch die AlltagsexpertInnen (Kap. 5)

„Durch das Nachvollziehen tatsächlicher alltäglich zu bewältigender Wegestrecken und das Erproben kann Kritik sehr dicht an der Realität geübt werden. Die Gefahr, bestimmte Diskussionsbereiche auszuklammern, wird wesentlich verringert“¹. Neben den baulich-räumlichen Gegebenheiten bestimmen gesellschaftliche und ökonomische Aspekte über Nutzung oder Nichtnutzung von Wegenetzen und die Verkehrsmittelwahl. Um uns genauer den Alltagsmobilitätserfahrungen nähern zu können, war uns eine Zusammenarbeit mit den BewohnerInnen und ihren spezifischen Bedürfnissen und Erfahrungen unerlässlich und notwendig. Projektschwerpunkt war die Zusammenarbeit mit Frauen, Mädchen, Buben, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen, da in der gängigen Planung die Mobilitätserfahrungen hauptsächlich von „erwerbstätigen Männern mit eigenem Auto“ eingebracht werden. Dieses Kapitel zeigt Sichtweisen von HermagorerInnen zu ihren Wegen in der Gemeinde. Diese sind ein wichtiger Teil der Erhebungsarbeiten des Projektes „unterwegs.cc“. In Hermagor und in Kärnten sind keine geschlechtsspezifisch aufgeschlüsselten Verkehrsdaten und Mobilitätsuntersuchungen vorhanden. Daher

¹ Reich, Doris 1999: 27

VORGEHENSWEISE UND ARBEITSVERSTÄNDNIS

wurden unterschiedliche Methoden zur Annäherung an die Mobilitätserfahrungen der HermagorerInnen gewählt. Der Schwerpunkt lag auf qualitativen Methoden (Karten zu Wegenetze, Mental Maps und Rundgänge). Durch die Organisation von vier Workshops und einem Aktionstag im öffentlichen Raum wurden BewohnerInnen - verschiedenster gesellschaftlicher Gruppen aus der Gemeinde - zum Arbeitsprozess eingeladen. Diese qualitative Befragung wurde durch eine quantitative Befragung zur Verkehrsmittelnutzung und zu Wegezwecke ergänzt.

Arbeitsschritt II: Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung

Aufbauend auf die landschaftsplanerische Bewertung der Stärken und Schwächen der Wege für den Alltag der Frauen und Männer in Hermagor – Pressegger See und den Beteiligungsverfahren wurden die Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung mit Prioritätenreihung formuliert.

Um ein hohes Maß an Realisierbarkeit und Transparenz der laufenden Arbeit in der Gemeinde zu gewährleisten, erfolgten Gespräche und Workshops mit den zuständigen Abteilungen der Gemeinde Hermagor – Pressegger See, dem Referat für Frauen und Gleichbehandlung und den zuständigen Abteilungen des Landes (Abteilung 20-Landesplanung, Abteilung 7- Unterabteilung Verkehrsplanung) ein Austausch bzw. eine Information über die landschaftsplanerisch erarbeiteten Aspekte zur Wegenetzplanung im Sinne von Gender Mainstreaming vor Ort. Die Ergebnisse aus den ersten beiden Arbeitsschritten wurden am 21. Mai 2005 (Gesundheitstag) präsentiert.

Projektteil III: Leitfaden

Als Endprodukt des Planungsprozesses wurde ein landschaftsplanerischer Leitfaden für die Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Planung von Wegen erarbeitet.

3.2. Arbeitsschritte - Meilensteine

SCHRITT 1 – Projektstart und Stärken/ Schwächen der Wege	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Projektstart – Kick-off Veranstaltung – Präsentation im Gemeinderat am 22. Juni 2004 2. Stärken- und Schwächenanalyse durch PlanerInnen <ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsplanerische Erhebung und Bewertung der Wegenetze im Sinne von Gender Mainstreaming (d.h. unter besonderer Berücksichtigung der gruppen-, geschlechts- und altersspezifischen Bedürfnisse) • Formulierung der Stärken und Schwächen des Wegenetzes 	
<p>Ergebnis/Produkt = Meilenstein 1 Bewertung der Stärken und Schwächen im Sinne von Gender Mainstreaming</p>	
SCHRITT 2 – Empowerment der BewohnerInnen und Stärken/Schwächenanalyse durch „AlltagsexpertInnen“	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Befragungsaktion „mitstimmen und gewinnen“ qualitative Abfrage der Wege und Aktivitäten 2. Aktionstag in der Gemeinde – Wegenetze – 2. Oktober 2004 <ul style="list-style-type: none"> • Bewertung mit bildlicher Darstellung des Wegenetzsystems vor Ort 3. Workshops mit Frauen, Männern und Jugendlichen – 8. Oktober 2004 <ul style="list-style-type: none"> • Bewertung des bestehenden Wegenetzsystems durch „AlltagsexpertInnen“ vor Ort (Mental Maps, Spaziergänge) • Erarbeitung der Stärken und Schwächen im Wegenetzsystem • Aufzeigen von möglichen Alternativen 	
<p>Ergebnis /Produkt = Meilenstein 2 Empowerment der BewohnerInnen und Stärken/ Schwächenanalyse durch „AlltagsexpertInnen“</p>	

VORGEHENSWEISE UND ARBEITSVERSTÄNDNIS

SCHRITT 3 – Vorstellung und Diskussion der Stärken und Schwächen des Wegenetzes

1. Vorstellung und Diskussion der Stärken und Schwächen des Wegenetzes

 Grundlage ist die Stärken- und Schwächenanalyse durch PlanerInnen , und AlltagsexpertInnen"
2. Workshop mit PlanungsexpertInnen - 9. Februar 2005 in Klagenfurt (Präsentation, Vorstellung von GM-Analyse Methode)

Ergebnis/Produkt = Meilenstein 3
Übersicht der Stärken und Schwächen

SCHRITT 4 – Erstellen der Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung

1. Erarbeitung der Maßnahmen und deren Umsetzung mit Prioritätenreihung
 - Grundlage ist die Stärken- und Schwächenanalyse durch PlanerInnen und „AlltagsexpertInnen"
2. Workshop mit PlanungsexpertInnen und GemeindevorteilerInnen 25. April 2005 in Hermagor - Presseegger See
3. Vorstellung im Gemeinderat – März/April 2005

Ergebnis/Produkt = Meilenstein 4
Erstellen eines Maßnahmen- und Umsetzungskataloges

SCHRITT 5 - Leitfaden für Wegenetzplanungen im Sinne von Gender Mainstreaming im ländlichen Raum

1. Erstellung eines Leitfadens für die Gemeinden
2. Öffentliche Präsentation der Ergebnisse vor Ort am Gesundheitstag in Hermagor – 21. Mai 2005
3. Präsentation im Gemeinderat am 30. Juni 2005

Ergebnis/Produkt = Meilenstein 5
Leitfaden für Wegenetzplanungen im Sinne von Gender Mainstreaming im ländlichen Raum

3.3. Planungsverständnis und Arbeitsweise

In der landschaftsplanerischen Bewertung des Projektes „Frauen und Männer unterwegs" stehen konkrete Lebensorte von Frauen und Männern und ihre unterschiedlichen Alltage im Mittelpunkt. Der konkrete Arbeitsgegenstand der Freiraum- und Landschaftsplanung ist das Sehen und Verstehen der „Spuren des Alltags" als Geschichten von Frauen und Männern vor Ort, die aufgrund des Geschlechterverhältnisses unterschiedliche Alltage und Voraussetzungen für die tägliche Arbeit haben. Das Fundament liefern die landschaftsplanerische Theorie und Praxis, die sich zum Ziel setzen, (Handlungs-) Freiräume für Männer und Frauen zu erweitern², feministische Ansätze³ und Gender Mainstreaming⁴ in die Planung zu bringen.

Gender Mainstreaming in der Landschaftsplanung stellt Frauen und Männer in den Blickpunkt.

Gender Mainstreaming geht davon aus, dass die Erfahrungen, die Frauen und Männer in unserer Gesellschaft machen, in ihren Unterschiedlichkeiten kritisch zu reflektieren sind und dass in allen Planungsprojekten und Entscheidungsprozessen die Sichtweisen von Frauen und Männern Berücksichtigung finden sollen⁵. Im geschlechtsspezifischen Zugang ist entscheidend, den Blick auf das Verhältnis zwischen Frauen und Männern zu richten und die Gemeinsamkeiten und Unterschiede von Frauen und Männern in ihren jeweiligen Alltagen - mit dem Ziel der gegenseitigen Wertschätzung - herauszuarbeiten. Daher ist der Ansatz, die Rahmenbedingungen (Entscheidungsstrukturen, Normen und Werthaltungen) und die Verteilung von Ressourcen (Raum, Zeit, Geld) zu diskutieren. Gender Mainstreaming zielt auf Veränderungen der Rahmenbedingungen und Strukturen ab, die Ungleichheit hervorbringen.

Landschaftsplanung unterstützt den Lebensalltag von Frauen und Männern.

Freiräume sind über die tägliche Arbeit begründet und sind eine Voraussetzung für die Bewältigung des Alltags von Frauen und Männern. Ziel einer alltagsorientierten Planung ist, dass räumliche Strukturen und Freiflächen zur Verfügung stehen, die unterschiedliche Lebenssituationen unterstützen. Diese sind abhängig von Alter, Geschlecht, Lebensform und sozialer Herkunft (Partnerschaft mit oder ohne Kinder, Single etc.). Die Lebenssituation ist beeinflusst durch die „Wechselfälle des Lebens"⁶, das sind „Ereignisse im Leben, die sich nachhaltig verändernd auf den Alltag auswirken: Verluste des Erwerbsarbeitsplatzes, Geburt eines Kindes, lange schwere Krankheit, Tod eines Familien- oder Lebensgemeinschaftsmitglieds. Mit

² vgl. Schneider Gerda, 1998: 133f

³ vgl. Libreria delle donne die Milano; Diotima

⁴ Gender Mainstreaming hat seinen Ursprung im feministische Diskurs (vgl. Kotze, Gabriele, Stete, Gisela, 2004: 3)

⁵ vgl. Kotze, Gabriele, Stete, Gisela, 2004: 3

⁶ Steinhäuser, Urta. 1990: 55

VORGEHENSWEISE UND ARBEITSVERSTÄNDNIS

dem Eintreten von Wechselfällen sind häufig Einschränkungen verbunden: der ökonomischen-finanziellen Möglichkeiten, der räumlichen Mobilität oder gar beides⁷.

Aus dem jeweiligen Tagesablauf, der von der Form der Arbeit und der verfügbaren Reproduktionszeit (Erholungszeit/Freizeit) abhängig ist, ergeben sich unterschiedliche Ansprüche an die Nutzung der Wege und an das Mobilitätsverhalten.

Wertschätzung des Alltags und der alltäglichen, lebenserhaltenden Arbeiten stehen im Mittelpunkt der Planung.

Der Alltag von Frauen und Männern ist über die lebenserhaltende Arbeit und Erwerbsarbeit bestimmt. Unter lebenserhaltender Arbeit verstehen wir Haus- und Versorgungsarbeit und landwirtschaftliche Produktion. Sie ist meist die unbezahlte Arbeit, wie Kochen, Hauswirtschaft, Produktion von Gemüse, Kinder aufziehen, Beziehungsarbeit, Versorgung von Kindern und älteren Menschen. Lebenserhaltende Arbeit wird großteils von Frauen bewältigt. Die lebenserhaltende Arbeit ist nicht nur notwendig um zu überleben: „Sie weist über das Notwendige und Wirtschaftliche hinaus und beinhaltet soziale Zusammenhänge, Zufriedenheit und Freude und trägt wesentlich zur Lebensqualität bei. Lebensqualität ist im Wesentlichen von Handlungsmöglichkeiten, Spielräumen im Alltag und Wahlmöglichkeiten bestimmt⁸“. Die baulich-räumliche Voraussetzung zur Unterstützung des Alltags ist die vollständige Organisation von Freiräumen.

Vollständige Organisation von Freiräumen eröffnet Handlungsfreiräume.

„In der Landschafts- und Freiraumplanung gehen wir davon aus, dass die baulich-räumliche Organisation Ausdruck der verschiedenen Wirtschaftsweisen vor Ort ist⁹“. Der Lebensort ist gleichzeitig der Arbeitsort, an dem die lebenserhaltende Arbeit täglich geleistet wird. Die Voraussetzung für den Alltag ist die Verfügung über „Innenhaus und Außenhaus“¹⁰, das heißt über Haus oder Wohnung und private Freiräume. Das Außenhaus umfasst neben den Freiräumen auf der Parzelle auch den notwendigen Zusammenhang mit den öffentlichen Freiräumen der Wege, Straßen, Plätze und funktionsgebundenen Freiflächen (Sportflächen, Freiflächen bei Schulen...). Die Wege in die Landschaft, die über die landwirtschaftliche Produktion hergestellt werden, erschließen Freiräume für Erholung und Freizeit für Frauen und Männer vor Ort.

Die Straßen und Wege im ländlichen Raum sind Weg und Ort zugleich.

Die Straßen und Wege haben eine Funktion als Aufenthalts- und Verbindungsraum in und zwischen den Ortschaften. Im Ort sind sie immer Weg und Ort zugleich¹¹. Sie sind Wege zum Einkaufen, zur Erwerbsarbeit, zum Kindergarten, zur Schule und

gleichzeitig Orte der Begegnungen, der Kommunikation vor allem für jene Frauen und Männer, die einen Großteil ihres Tagesablaufes zu Hause verbringen. Die Qualität des Straßenfreiraums hängt von der (baulich)-räumlichen Organisation ab. Ausstattung, Zonierung und Morphologie bestimmen die Nutzung der Straße. Neben der Zonierung ist die Engmaschigkeit des Erschließungsnetzes, das Vorhandensein von fußläufigen Verbindungen und kurzen Wegen ein wichtiges Kriterium für die Benutzbarkeit der Straße. Für den ländlichen Raum sind auch die Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Ortschaften und zu den nächsten Zentren mit Infrastruktur wesentlich. Für das Unterwegssein von nicht motorisierten BewohnerInnen spielen daher auch die Radwege und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle.

3.4. Kriterien für eine gendersensible Bewertung der Stärken und Schwächen der Wege in Hermagor-Pressegger See

Die Auswahl und Formulierung der Kriterien erfolgte auf Basis der in zahlreichen (landschafts)planerischen Arbeiten gewonnenen Erfahrungen. Die reale Situation der Wegenetze in Hermagor-Pressegger See wird anhand dieser Kriterienliste nach Ihren Stärken und Schwächen bewertet.

Sozial - ökonomische Rahmenbedingungen

- Platz- und Machtverteilung zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen, MIV, ÖPNV
- Lebensverhältnisse (Lebensformen, Erwerbstätigkeit, Einkommen u.a.)
- Geschlechts-, gruppen- und altersspezifische Mobilitätsansprüche von Männern und Frauen

Baulich - räumliche Kriterien

- Qualität des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege und Plätze) als Lebensraum (soziale und ökonomische Funktion, Belebtheit, Beleuchtung, Entschleunigung, Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion bezogen auf MIV)
- Erschließungsstruktur (Dichte und Ausstattung des Wegenetzes, Eignung für Fuß- und Radverkehr)
- Potential der baulich-räumlichen Struktur für Nutzungsmischung (Gewerbe, Wohnen, Arbeiten)
- Qualität von Fuß- und Radwegen, Gebrauchs- und Alterungsfähigkeit (Dimensionierung der Wege, Abgrenzung, Zonierung, Lage, Umfeld, Barrierefreiheit, Beschattung, geringe Lärm- und Abgasbelastung, keine Behinderungen von FußgängerInnen und RadfahrerInnen seitens der AutolenkerInnen)
- Sicherheit auf Fuß- und Radwegen bezogen auf Unfälle und Gewalt, Möglichkeit der selbständigen Fortbewegung für Kinder

⁷ ebd.: 55

⁸ Fuchs, Britta et. al.: 10

⁹ Hülbusch, K. H. . 1988: 3

¹⁰ Hülbusch, I. M. 1978

¹¹ vgl. Böse, Helmut: 1981

VORGEHENSWEISE UND ARBEITSVERSTÄNDNIS

- Übersichtlichkeit der Orts- und Siedlungsstruktur, Übersichtlichkeit des Wegenetzes (klare Orientierung, Beschilderung der Wege)
- Kombinationsmöglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten (besonders im Umweltverbund, z.B. sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Gepäck, eventuell Leihräder u.a.)

Infrastrukturausstattung

- Wegdistanzen: Fußläufige Erreichbarkeit von Zielen, Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad
- Nutzungsmischung und Infrastrukturausstattung
- Angebot an sozialer Infrastruktur im Ort und in der Gemeinde

öffentlicher ÖPNV

- Dichte, Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen,
- Erreichbarkeit von Zielen – Netzerschließung (statt Korridor oder Radialerschließung) und Möglichkeit bedarfsorientierter Zielwahl, Möglichkeit von „Tür zu Tür“-Wegen
- Tauglichkeit für komplexe Wegeketten
- Kombinationsmöglichkeit mit IV Individualverkehr (Abstellplätze für Fahrzeuge, Aufbewahrungsmöglichkeiten)
- Bedienungshäufigkeit
- Geschwindigkeiten, Reisezeiten, Fahrzeiten, Anschlusssicherung
- Übersichtlichkeit des Fahrplans
- Übersichtlichkeit des Netzes
- Preis
- Partizipation

4. Landschaftsplanerische Bewertung der Wegenetze für Frauen und Männer in Hermagor - Pressegger See

Im folgenden Kapitel werden **Stärken und Schwächen der Wegenetze in Hermagor-Pressegger See im Sinne von Gender Mainstreaming** landschaftsplanerisch bewertet. Ziel dieser Bewertung ist sichtbar zu machen, wie sich raum- und verkehrsplanerische Entscheidungen unterschiedlich auf den Alltag von Frauen und Männer auswirken.

Im Laufe des Projektes und in Diskussionen mit der Gemeinde, den PlanungsexpertInnen und der Gender Mainstreaming-Expertin des Landes Kärnten wurden gemeinsam Werthaltungen in den Planungsentscheidungen und die Auswirkungen auf Frauen und Männer diskutiert und Perspektiven erarbeitet. Die Empfehlungen zielen darauf ab, dass Bedürfnisse von Frauen und Männern berücksichtigt werden, dass Rahmenbedingungen und Strukturen, die Ungleichheit hervorbringen, geändert werden und in Zukunft bei allen Maßnahmen eine geschlechtsspezifische Perspektive integriert wird¹. Die Ergebnisse werden in einem landschaftsplanerischen, praktikablen Leitfaden zur Planung von Wegen eingebracht, der die Umsetzung der Strategie des Gender Mainstreaming im Bereich der Raumentwicklung unterstützen soll.

Die **Bewertung der Wege** erfolgt auf die Qualitäten, die sie für das Unterwegssein der Frauen und Männer in der Gemeinde Hermagor – Pressegger See bieten: im Ort, in der Gemeinde und im regionalen und überregionalen Zusammenhang (Kötschach Mauten, Villach und Italien). Der Bewertungsmaßstab für die Stärken und Schwächen ist die Eignung der Wege für Lebensalltag und -situation der Frauen und Männer, die in der Gemeinde leben und arbeiten (vgl. Kap. 4.2.). Wir gehen davon aus, dass die Verbesserung der Qualität von Alltagswegen für Frauen und Männer in den unterschiedlichsten Lebenssituationen und die Erhaltung der dezentralen Infrastruktur und des öffentlichen Verkehrs die Lebensqualität im ländlichen Raum fördert, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erhöht und Arbeitsplätze schafft. In der vorliegenden Arbeit ist der Blick besonders auf die Stärken und Schwächen des bestehenden Wegenetzes für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und den öffentlichen Verkehr (Bus, Zug) gerichtet. Die an die Wege angrenzende Bebauung und die Ausstattung des vorhandenen Wegenetzes sind dabei entscheidende Qualitätskriterien. Wo, wie und warum Frauen und Männer in der Gemeinde unterwegs sind, wird durch die im Projekt angewandten Beteiligungsverfahren (Kap. 5.) sichtbar.

Das Kapitel **Siedlungs- und Wirtschaftsraum Hermagor - Pressegger See** (Kap. 4.1.) beschreibt die Siedlungsstrukturen, die lokalen Infrastrukturen und die verkehrstechnische Erschließung. Im Kapitel **Frauen und Männer in Hermagor-Pressegger See** (Kap. 4.2.) werden die sozio-demografischen Daten, die für das Mobilitätsverhalten entscheidend sind, dargestellt. Diese Rahmenbedingungen sind der Ausgangspunkt für eine landschaftsplanerische Bewertung der Wegenetze.

¹ vgl. Pimminger, Irene 2001

Damit die Qualitäten des Wegenetzes für den Alltag von Frauen und Männer überprüfbar werden, wurden mehrere (baulich)-räumliche Ebenen betrachtet. Die Bewertung erfolgte auf innerörtlicher Ebene (Kap. 4.3., 4.4.), auf Gemeindeebene und im regionalen Zusammenhang (Kap. 4.5.).

Das Kapitel **Frauen und Männer unterwegs im Ort** (Kap 4.3.) umfasst eine systematische Beschreibung der Erschließungsstrukturen, die wir in „städtische“ und „ländliche“ Erschließungsstrukturen und „Erschließungsstrukturen von Ortschaften ohne Ortskern“ unterteilt haben. Die Erschließungsstrukturen werden textlich und grafisch beschrieben. Die Stadt Hermagor sowie die größeren Ortschaften wurden den drei Gruppen zugeordnet. Die Stärken und Schwächen der Erschließungsstrukturen wurden hinsichtlich des Alltags der Frauen und Männer in der Gemeinde Hermagor - Pressegger See bewertet.

Im Kapitel **Fallbeispiele für die innerörtliche Erschließung** (Kap. 4.4.) werden Ortschaften detailliert beschrieben, die die vorgefundenen baulich-räumlichen Entwicklungen der Gemeinde widerspiegeln. Die Auswahl der exemplarischen Beispiele erfolgte anhand der aktuellen und historischen Planunterlagen² und Begehungen und einer detaillierten Kartierung vor Ort. In ausgewählten Ortschaften wurden die Bau- und Freiraumstrukturen und Nutzungen flächig erhoben. Für die Kartierung wurde ein Kartierschlüssel vor Ort erarbeitet. Bei der Erhebung wurde auf vorgeleistete landschaftsplanerische und siedlungsgeografische Arbeiten³ zurück gegriffen. Die landschaftsplanerische Bewertung im Sinne von Gender Mainstreaming erfolgte jeweils anhand des charakteristischen Beispiels.

In **Frauen und Männer unterwegs in der Gemeinde und die Anbindungen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz** (Kap. 4.5.) wird vor allem auf Stärken und Schwächen des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel und des öffentlichen Verkehrs eingegangen. Für die Bewertung der Wegenetze zwischen den Ortschaften in der Gemeinde wird auf die Kriterien Erschließungsstruktur (Dichte und Ausstattung des Wegenetzes), Nutzungsmischung und Infrastrukturausstattung sowie Wegdistanzen eingegangen. Die Anbindungen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz werden angeführt. Die Grundlage der Bewertung wurde unter Verwendung von Kartenmaterial⁴ und punkweisen Begehungen erstellt.

Die **Zusammenfassung der Stärken und Schwächen** (Kap 4.6.) stellt den Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Bewertung im Kontext zur Umsetzung der Strategie des Gender Mainstreaming aus planerischer Sicht dar.

² franzisziäischer Kataster 1826, DKM 2004, Flächenwidmungsplan 2004, Luftbilder 1994, Örtliches Entwicklungskonzept 1994

³ vgl. AutorInnengemeinschaft 2000, AutorInnengemeinschaft 2002, Britta, Fuchs, 1999, Oberleitner, Reinhard 2000, Klaar, Adalbert 1942

⁴ DKM 2004, Luftbilder 1994, Stadtplan Hermagor 2000, Fahrplan 2003

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.1. Siedlungs- und Wirtschaftsraum Hermagor-Pressegger See

Die Gemeinde Hermagor-Pressegger See besteht aus 66 Ortschaften mit zwölf Katastralgemeinden mit unterschiedlicher Siedlungsgeschichte und Wirtschaftsökonomie, welche sich in der baulich-räumlich Situation der Ortschaften widerspiegelt. Die Erschließungsstrukturen spiegeln im Zusammenhang mit der Bebauung und den vorhandenen Infrastrukturen die Entscheidungen und Werthaltungen der im jeweiligen Zeitraum wirksamen Planung wider. Vor allem während der letzten 50 Jahre fanden größere Veränderungen und Erweiterungen der Siedlungs- und Erschließungsstrukturen statt. Diese Erweiterungsphasen sind durch raumwirksame Planungsentscheidungen im Bereich Raum- und Verkehrsplanung geprägt. Die wichtigsten werden im Folgenden aufgezählt:

- große Investitionen in den motorisierten Individualverkehr, wie der Bundesstraßenbau und der Gailtalzubringer
- geringere Investitionen in den öffentlichen Verkehr, vor allem in die Bahn
- touristische Investitionen vor allem in den Wintertourismus, geringere Investitionen in den Sommertourismus, ein West-Ost-Gefälle der Investitionen ist in der Gemeinde zu beobachten
- raumplanerische Entscheidung zur Zusammenlegung von Gemeinden, welche eine Zentralisierung von Einrichtungen und Infrastruktur zur Folge hatte
- raumplanerische Entscheidung im Rahmen der Flächenwidmungsplanung, welche stark am motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist

4.1.1 Siedlungsstrukturen und Infrastrukturausstattung

Die Gemeinde Hermagor-Pressegger See liegt an der Einmündung des Gösseringbaches ins Gailtal (siehe Plan 0: Übersicht Gemeinde mit Katastralgemeinden und Verkehrserschließung). Das Gemeindegebiet erstreckt sich in West-Ost-Richtung auf einer Länge von etwa 18 Kilometern (von Jenig bis Schinzengrabena) entlang der Gail und hat im Süden Anteil an den Karnischen Alpen und im Norden an den Gailtaler Alpen. Der Großteil der Dauersiedlungen befindet sich in den Talbereichen von Gössering, Vella und Gail sowie zwischen Gail und Pressegger See. Die Gemeinde ist 204,32 km² groß und hat 7232 EinwohnerInnen (laut Volkszählung 2001)⁵. Die Gemeinde weist städtische, ländliche und „funktionalisierte“ Siedlungsstrukturen ohne Ortskern⁶ auf, die auf eine unterschiedliche Entstehungs- und Wirtschaftsgeschichte⁷ zurückgehen. Die größte Siedlung ist Hermagor Stadt mit

⁵ Statistik Austria: Volkszählung 2001

⁶ Funktionalisierte Siedlungsstrukturen bedeutet, dass die Siedlungsform auf nur eine Funktion wie z.B. touristische Nutzung bzw. „nur“ Wohnen ausgerichtet ist und oft eine geringe Bebauungsdichte und hohen Flächenverbrauch nach sich zieht. Diese Siedlungsstrukturen beruhen auf die im monofunktionalistischen Städtebau propagierte Funktionstrennung in Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr (vgl. Panerai, Philippe et. al. 1977, Damyanovic, Doris 1997).

⁷ vgl. Klar, Adalbert 1942, Kulturamt der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See (Hg.), 1988

1527 EinwohnerInnen. Der Markt Hermagor (Marktrecht seit 1228) wurde 1930 zur Stadt erhoben. Nach und nach fanden bis 1973 die Eingemeindungen statt⁸.

Städtische Siedlungsstrukturen

Hermagor Stadt liegt etwa in der Mitte des Gemeindegebiets. Das Zentrum geht auf eine mittelalterliche Marktanlage zurück, die größten Siedlungserweiterungen stammen vor allem aus dem 20. Jahrhundert. Hermagor konzentriert die Infrastruktur der Gemeinde - die Schulen, Verwaltungseinrichtungen des Bezirks und der Gemeinde, die Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Hermagor stellt das Zentrum für die Großgemeinde dar.

Ländliche Siedlungsstrukturen

Die ländlichen Siedlungsstrukturen prägen den Raum⁹. Bei den ländlichen Strukturen handelt es sich meist um Haufendörfer mit Streifen- bzw. Blockflur und in geringer Zahl um Weiler mit Blockflur. Die räumliche Entwicklung der Dörfer ist durch die Wirtschaftsentwicklung der letzten 50 Jahre, insbesondere durch Investitionen im Bereich Tourismus und Verkehr, geprägt. Westlich von Hermagor befinden sich südlich der Gail Haufendörfer - wie Watschig, Möderndorf, Tröpolach und Rattendorf. In Tröpolach, Rattendorf und Watschig gibt es jeweils eine Volksschule und Geschäfte. Die Siedlungs- und Erschließungsstrukturen von Tröpolach sind stark geprägt durch touristische Investitionen in den letzten 20 Jahren. In Tröpolach befindet sich die Talstation der Seilbahn ins Skigebiet Nassfeld. Durch die Ortschaft führt auch die Nassfeld-Bundesstraße auf den Nassfeldpass mit zahlreichen Hotels bis nach Pontebba in Italien. Nördlich der Gail liegen an den Hängen und am Fuß des Kameritscher Berges Streusiedlungen und kleinere Dörfer. Nordwestlich, nahe der Stadt, liegen an der Gitschtalbundesstraße Haufendörfer (Unter- und Obermösach) und kleinere Ansiedlungen. Abseits der Hauptverbindungen (Bahn und Bundesstraße) in der Hügellandschaft des Eggforstes befinden sich mehrere Ortschaften, Weiler und Haufendörfer, teils mit Straßendorferweiterung. Diese ländlichen Strukturen sind vor allem durch landwirtschaftliche und touristische Entwicklungen geprägt. In Egg befindet sich eine Volksschule und eine Kindergruppe, das ehemalige Gemeindeamt steht derzeit leer. Nahversorgung gibt es hier keine mehr. Auch entlang der Vella, dort verlaufen Bahn und Bundesstraße, und an den unteren Hängen der Gailtaler Alpen liegen zahlreiche kleine Ortschaften mit ähnlicher Erschließungsstruktur. Eine Volksschule gibt es zwischen Förolach und Görttschach am östlichen Gemeinderand. Nahversorgung ist in diesem Bereich nicht vorhanden.

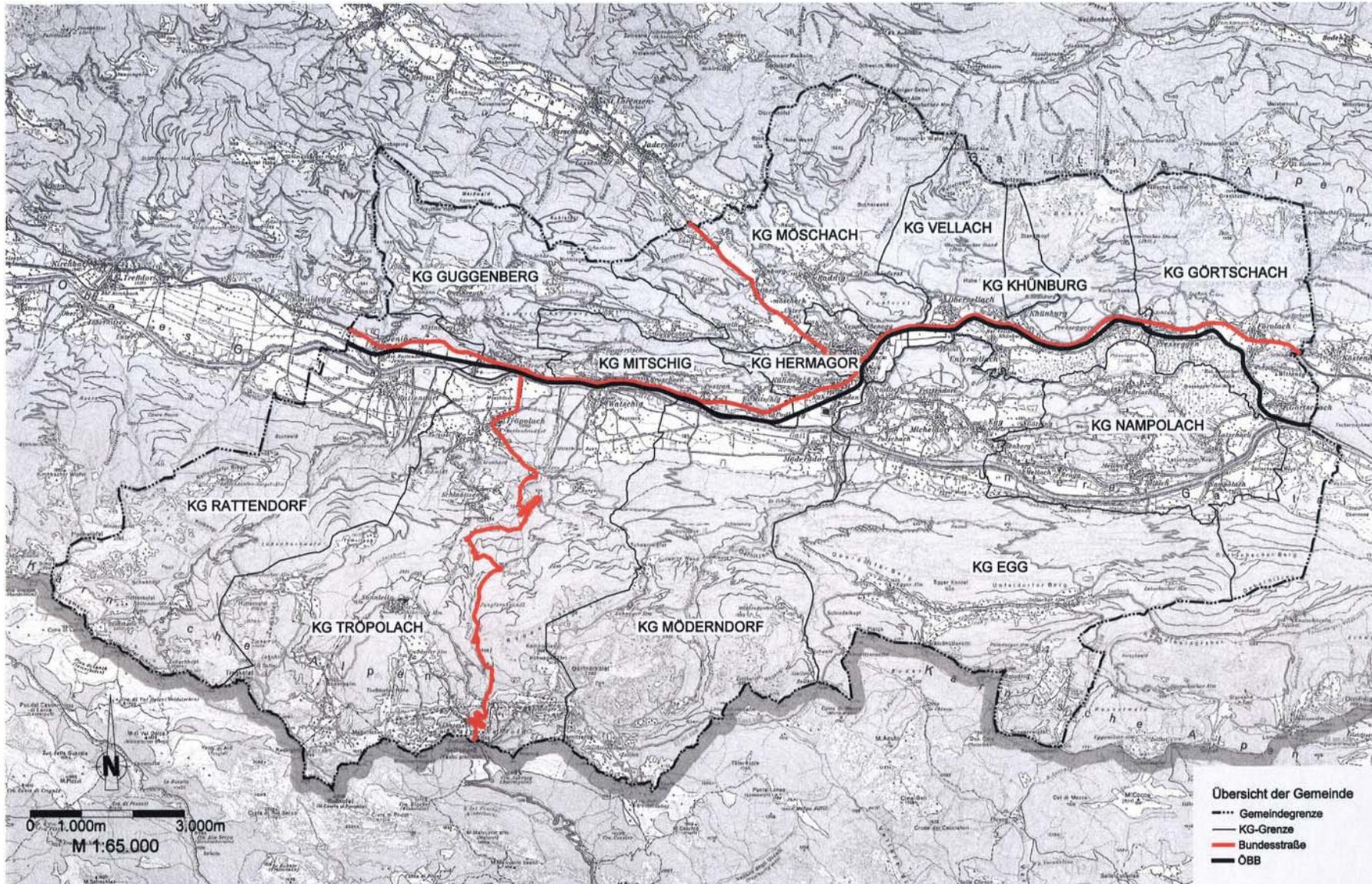
„Funktionalisierte“ Siedlungsstrukturen ohne Ortskern

Im 20. Jahrhundert haben sich südlich der Stadt Hermagor (z.B. Neudorf) und nördlich des Pressegger Sees in näherer Umgebung der Ost-West verlaufenden Gailtalbundesstraße ‚Siedlungen ohne Ortskern‘ entwickelt (z.B. Pressegger See Nordufer). Es handelt sich meist um Wohnbebauung bzw. Bebauung mit touristischer Nutzung.

⁸ vgl. ebd.

⁹ vgl. Örtliches Entwicklungskonzept Hermagor-Pressegger See 1994

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



PLAN 0: ÜBERSICHT DER GEMEINDE MIT KATASTRALGEMEINDEN UND VERKEHRSNETZ

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.1.2 Verkehrstechnische Erschließung

Die Bundesstraßen und die Bundesbahn stellen die Haupterschließungsachsen im Gemeindegebiet dar und binden Hermagor an regionale und überregionale Verkehrsnetze an.

Das Bundesstraßennetz erschließt das Gemeindegebiet

- in Ost-West-Richtung: Gailtalbundesstraße B111 (Gailtalzubringer)
- Anbindung im Osten nach Nötsch-Villach/Klagenfurt, im Westen nach Kötschach-Mauthen, im Süden nach Italien
- Richtung Norden nach Weißbriach: Gitschtalbundesstraße B 87, Abzweigung von der B111 in Hermagor
- Richtung Süden über den Nassfeldpass nach Pontebba/Italien: Nassfeldpass-Bundesstraße, Abzweigung von der B111 bei der Bahnstation Tröpolach

Das Landes- und Gemeindestraßennetz verbindet die einzelnen Ortschaften und führt auf die Almen.

In West-Ost-Richtung verläuft die Gailtalbahn, mit acht Haltestellen. Es verkehren mehrere regionale und örtliche Buslinien.

4.1.3 Arbeitsplätze

Die Stadtgemeinde Hermagor hat sich in den letzten 50 Jahren von einer Agrar- zu einer Fremdenverkehrsgemeinde entwickelt. Vor allem der Wintertourismus stellte in den letzten Jahren einen entscheidenden Entwicklungsfaktor dar, was in den Siedlungsstrukturen sowie in den vorhandenen Arbeitsplätzen sichtbar wird. 1999 gab es in Hermagor 521 land- und forstwirtschaftliche Betriebe und 135 Arbeitsstätten im Bereich „Beherbergungs- und Gaststättenwesen“¹⁰. Ein Großteil der Bevölkerung arbeitet im Tourismus (413 Personen), gefolgt von Sachgütererzeugung (385 Personen) und Bauwesen (343 Personen). Anhand der Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe ist ersichtlich, dass sehr viele Menschen auch in der Landwirtschaft tätig sind. Innerhalb der Gemeinde ist die größte Konzentration an Lohnarbeitsstätten in Hermagor zu finden. Privatzimmer, Gaststätten und Pensionen gibt es aber im gesamten Gemeindegebiet. Eine Konzentration an Beherbergungsmöglichkeiten findet sich um den Pressegger See (mit mehreren größeren Pensionen und Hotels in Presseggen) und in Tröpolach und Rattendorf. Am Nassfeld bestehen viele größere Betriebe, auch in Tröpolach wurden in den letzten Jahren zahlreiche Pensionen und größere Hotelbauten errichtet.

¹⁰ vgl. Statistik Austria 2004: „Ein Blick auf die Gemeinde: Arbeitsstättenzählung; Land- und Forstwirtschaftliche Betriebe und Flächen nach Erwerbsart, Erwerbspersonen nach beruflichen und wirtschaftlichen Merkmalen“

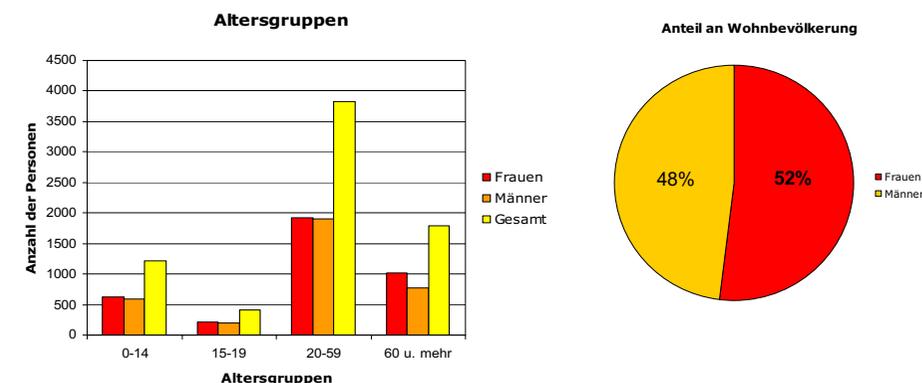
4.2. Frauen und Männer in Hermagor-Pressegger See

Das Unterwegssein wird durch die unterschiedlichen Lebenssituationen und -entwürfe von Frauen und Männern bestimmt. Folgende demographische und sozio-ökonomische Daten beeinflussen das Mobilitätsverhalten¹¹ signifikant: Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße, Kinder im Haushalt, Erwerbstätigkeit, Einkommen¹². Dazu folgt eine Aufstellung der wichtigsten Daten für Hermagor-Pressegger See¹³, die in Zusammenhang mit dem Mobilitätsverhalten gestellt werden.

4.2.1 Frauen und Männer nach Altersgruppen in Hermagor-Pressegger See, 2001

Wohnbevölkerung Hermagor-Pressegger See	Altersgruppen	gesamt	Frauen	Männer
		7232	3765	3467
	0-14	1212	624	588
	15-19	408	211	197
	20-59	3827	1916	1911
	60 u. mehr	1785	1014	771

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis Volkszählung 2001



¹¹ vgl. Simma, Anja 2001

¹² Wir möchten an dieser Stelle auf die im November erschienene Arbeit verweisen: Kärntner Genderstudie. Geschlechterverhältnis und Situation der Frauen in Kärnten (vgl. Amt der Kärntner Landesregierung, Referat für Frauen und Gleichbehandlung 2004).

¹³ Quelle: Statistik Austria, November 2004 Schriftgröße beachten

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

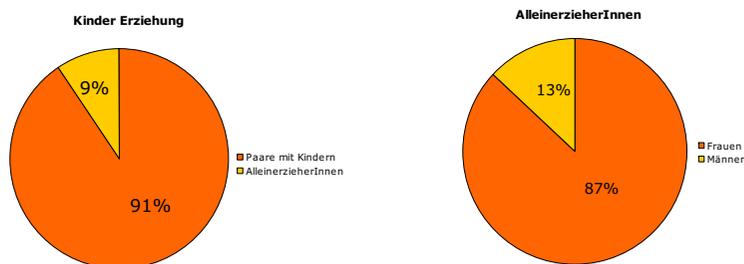
In Hermagor lebten im Jahr 2001 7232 Personen, davon sind 52% Frauen und 48% Männer, also um 4% mehr Frauen als Männer. In allen Altersgruppen - mit Ausnahme der 60- und mehrjährigen - ist das Verhältnis ähnlich. In der Altersgruppe der 60- und mehrjährigen sind 57% Frauen und 43% Männer, also deutlich mehr (24%) ältere Frauen als Männer. Von den 7232 Personen gehören 17% zur Altersgruppe 0-14 (Kinder, Jugendliche)¹⁴, 6% zur Altersgruppe 15-19 (Jugendliche), 52% zur Altersgruppe 20-59 (Erwachsene) und 25% zur Altersgruppe 60- und mehrjährige (ältere Menschen).

4.2.2 Frauen und Männer mit Kindern ¹⁵

	gesamt	Frauen	Anteil Frauen an WB	Männer	Anteil Männer an WB	Anteil gesamt an WB
Paare mit Kindern	2746	1373	19%	1373	19%	38%
AlleinerzieherInnen	285	248	3,4%	37	0,5%	4%

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis Volkszählung 2001

42 % der HermagorerInnen leben mit ihren nicht volljährigen Kindern in einem Haushalt. Der überwiegende Teil betreut die Kinder in Partnerschaften, 4 % der Bevölkerung sind AlleinerzieherInnen, 3,4% der Bevölkerung allein erziehende Frauen.



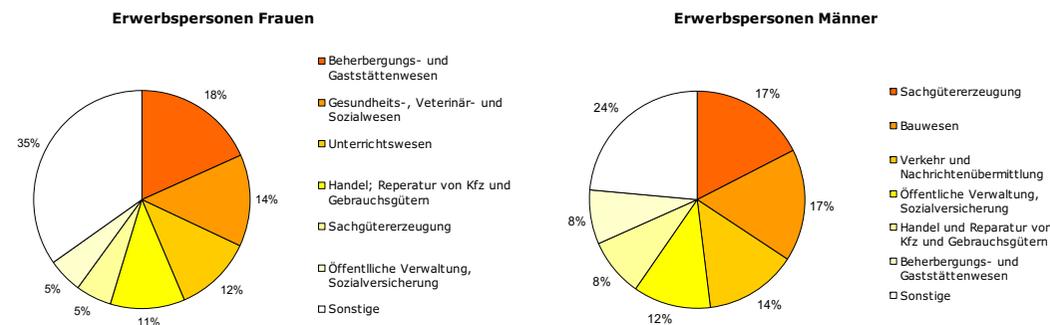
¹⁴ Die Gruppe der Jugendlichen ist schwer abgrenzbar. Ihr Stadium ist als Nicht-mehr-Kind-Sein und Noch-nicht-Erwachsen-Sein zu umschreiben. Die Altersgrenze wird meist mit 13-18 angesetzt (vgl. Köck, Maria 2002: 94).

¹⁵ Quelle: Statistik Austria, November 2004

4.2.3 Beschäftigung nach Arbeitsstättenklassifizierung¹⁶

	Männer		Frauen
Sachgütererzeugung	1754	Beherbergungs- und Gaststättenwesen	1287
Bauwesen	305	Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	272
Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	296	Unterrichtswesen	202
Öffentliche Verwaltung, Sozialversicherung	240	Handel; Reparatur von Kfz- und Gebrauchsgütern	174
Handel und Reparatur von Kfz- und Gebrauchsgütern	207	Sachgütererzeugung	166
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	149	Öffentliche Verwaltung, Sozialversicherung	80
Sonstige	141	Sonstige	75
	416		518

2001 gaben die meisten ‚Erwerbspersonen‘¹⁷ der Gemeinde Hermagor an, im Tourismus zu arbeiten, gefolgt von „Handel, Reparatur von Kfz- und Gebrauchsgütern“ und „Sachgütererzeugung“ und „Bauwesen“. Bezogen auf den Erwerb arbeiten die meisten Männer im Bauwesen und in der Sachgütererzeugung. Von den Frauen arbeitet der größte Teil im Beherbergungs- und Gaststättenwesen. Der Vergleich der Erwerbspersonen nach Arbeitsstättenklassifizierung zur Zahl der Landwirtschaftlichen Betriebe zeigt, dass viele Menschen in Erwerbskombinationen tätig sind. Zum Beispiel Landwirtschaft und außerhäuslicher Lohnerwerb oder auch Zimmervermietung und außerhäuslicher Lohnerwerb.



¹⁶ Quelle: Statistik Austria, November 2004

¹⁷ Die Zahl der Erwerbspersonen ist die Summe der Erwerbstätigen und der Arbeitslosen. Erwerbstätige sind in Voll- oder Teilzeittätige, geringfügig Beschäftigte und Frauen in Mutterschutz oder Personen in Elternkarenz, wenn sie zuvor erwerbstätig waren. Arbeitslose sind hier Personen ab 15 Jahren, die in keinem Beschäftigungsverhältnis stehen und eine Arbeit oder Lehrstelle suchen. (vgl. STATISTIK AUSTRIA: Erläuterungen zur Volkszählung 2001)

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.2.4 Erwerbstätigkeit und Pendlerströme von Frauen und Männern

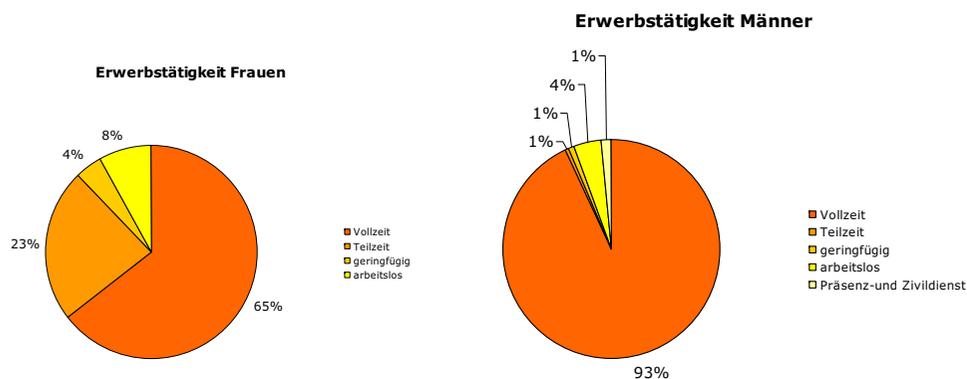
	Frauen			Männer		
	absolut	In % von weibl. EP	In % von weibl. WB	absolut	In % von männl. EP	In % von männl. WB
Wohnbevölkerung gesamt (WB)	3765			3467		
Erwerbspersonen gesamt (EP)	1287			1754		
Erwerbspersonen						
Vollzeit	831	65%	22%	1631	93%	47%
Teilzeit	297	23%	8%	12	0,7%	0,3%
geringfügig	56	4%	1,5%	14	0,8%	0,4%
Präsenz-und Zivildienst	0			25	1,4%	0,7%
arbeitslos	103	8%	2,7%	72	4,1%	2,0%

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis Volkszählung 2001¹⁸

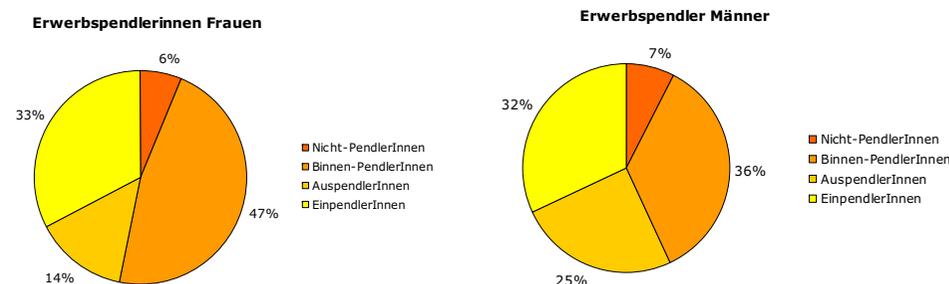
ErwerbspendlerInnen	Gesamt	Frauen	Männer
Nicht-PendlerInnen	287	105	182
Binnen-PendlerInnen (innerhalb der Gemeinde)	1.640	759	881
AuspendlerInnen (230 Personen pendeln nicht täglich)	850	231	619
EinpendlerInnen	1.321	534	787

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis Volkszählung 2001¹⁹

Die PendlerInnenzahlen stehen im engen Zusammenhang mit der Lohnarbeit. Mehr als ein Drittel der erwerbstätigen Männer und ein Fünftel der Frauen gehen einer Arbeit außerhalb der Gemeinde nach. Das Verhältnis Frauen und Männer ist bei den Binnen-PendlerInnen 46% Frauen und 54% Männer. Deutlich ist der Unterschied bei den AuspendlerInnen, hier ist das Verhältnis 27% Frauen und 73% Männer. Hermagor-Pressegger See hat einen positiven PendlerInnensaldo, das heißt mehr Menschen kommen in die Gemeinde zur Lohnarbeit als BewohnerInnen auspendeln.



In Hermagor-Pressegger See sind mit 50,6% deutlich mehr Männer lohnwerbstätig als Frauen (34,2%). Auffällig ist auch die hohe Zahl arbeitsloser Frauen. Die Übersicht zeigt den hohen Anteil Vollzeit-lohnwerbstätiger Männer (93% der erwerbstätigen Männer) und im Vergleich dazu die hohe Anzahl Teilzeit- und geringfügig-lohnwerbstätiger Frauen (27% der erwerbstätigen Frauen).



¹⁸ Quelle: Statistik Austria, November 2004

¹⁹ Quelle: Statistik Austria, November 2004

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.2.5 Lebenssituation im Zusammenhang mit dem Unterwegssein

Geschlecht und Alter sowie die jeweilige Lebenssituation beeinflussen das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern.

Kinder (0-12)

Für das selbständige Unterwegssein von Kindern -15 % der Bevölkerung in Hermagor- sind kurze Distanzen und der öffentliche Nahverkehr (Schule, Freizeit) von besonderer Bedeutung. Selbständige Mobilität von Kindern verlangt Sicherheit - zum Beispiel auf Fuß- und Radwegen abseits von schnellen und starken Autoverbindungen - und Übersichtlichkeit der Wegenetze. Für Kinder sind Wege auch Spielorte. Kinder sind häufig auf Begleitung angewiesen. Die Begleitung von Kleinkindern bedeutet meist einen größeren Platzbedarf auf Wegen und in Verkehrsmitteln durch Kinderwagen oder Babytragen. Die Begleitung von Kindern verlangt auch nach einer Kombinationsmöglichkeit von Kinder- und Erwachsenenwegen, zum Beispiel, dass Kinder am Weg zur Arbeit zur Schule gebracht werden können oder während der Freizeitaktivitäten der Kinder Erledigungen möglich sind.

Jugendliche (13-18)

Jugendliche, deren Aktionsradius größer als bei Kindern ist, sind häufig allein mit Fahrrädern und ab 16 Jahren mit Mofas und Mopeds unterwegs. Nach wie vor sind sie auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, um zur Schule zu kommen. Ca. 8 % der Bevölkerung sind Jugendliche. Das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen ist abhängig von ihrem Alter und Geschlecht. In der Aneignung von Raum und im Unterwegssein gibt es deutliche Unterschiede zwischen Mädchen und Buben²⁰. Mädchen haben einen kleineren Aktionsradius und eignen sich den Raum über Kommunikation und Interaktion an. Buben nehmen den Raum über Bewegung ein und haben einen größeren Radius. Buben dürfen meist früher alleine ohne Begleitung von Erwachsenen am Abend unterwegs sein. Bei Mädchen wird die Gefahr vor gewalttätigen Übergriffen viel höher eingeschätzt. Sichere Radwege, öffentliche Verkehrsmittel und sicheres Heimkommen am Abend von Sportveranstaltungen, Disco u.a. unterstützen das Alltagsleben der Mädchen und Burschen im ländlichen Raum.

Erwachsene (18-59)

Unterschiedliche Lebenssituationen von Frauen und Männern sind maßgebend für ihr Mobilitätsverhalten. Der Altersgruppe der Erwachsenen gehören in Hermagor ca. 50% der Bevölkerung an, davon sind ca. 52% Frauen und 48% Männer. Entscheidend für die Bewältigung des Alltags sind die Arbeitssituation und die Lebensform (Partnerschaften mit und ohne Kinder, AlleinerzieherInnen, Singles etc.) Kinder im Haushalt verändern den Mobilitätsbedarf vor allem von Frauen: 42 % der erwachsenen HermagorerInnen leben mit ihren nicht volljährigen Kindern in einem Haushalt. Der überwiegende Teil betreut die Kinder in Partnerschaften, 4% der Bevölkerung sind AlleinerzieherInnen, 3,4% der Bevölkerung sind allein erziehende Frauen.

²⁰ vgl. Nissen, Ursula 1998: 161; Löw, Martina 2002: 252

Mehr Wege müssen zurück gelegt werden, da einerseits der Aufwand der Haushaltsführung steigt und andererseits auch die Begleitung der Kinder nötig ist. Die Zahl der Einkaufswege ist bei Frauen generell höher als bei Männern.²¹ Dieser Umstand zeigt, dass die traditionelle Arbeitsteilung in den Familien das Verkehrsverhalten von Frauen und Männern nach wie vor beeinflusst. Dass Familien mit Kleinkindern im Schnitt mehr Autos besitzen, weist darauf hin, dass der Mobilitätsbedarf besonders von Müttern kleiner Kinder steigt, bzw. nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder durch ein in der Familie „geteiltes Auto“ gedeckt werden kann.

Der Mobilitätsbedarf von Frauen und Männern wird am stärksten durch die Erwerbstätigkeit geprägt. Die Wege im Zusammenhang mit Lohn-, Hausarbeit und Kinderbetreuung müssen koordiniert werden. Für Alleinerziehende bedeutet das eine besondere Herausforderung. Alleinerziehende Mütter legen deutlich mehr Wege zurück als Familienmütter. Ihr Mobilitätsbedarf ist besonders komplex, was sich auch darin zeigt, dass Alleinerzieherinnen häufiger ein Auto besitzen als Familienmütter.²²

Erwerbstätigkeit bedeutet häufig ein Auto besitzen zu müssen²³, was bei geringem Einkommen oder Teilzeitarbeit eine hohe finanzielle Belastung darstellt. Die Lohnarbeit erhöht die Mobilitätschancen von erwerbstätigen Frauen: Frauen ohne Lohnarbeit haben deutlich seltener ein Auto zur Verfügung, sie sind daher besonders auf den öffentlichen Nahverkehr und Nahversorgung in fußläufiger Erreichbarkeit angewiesen.

Ein großer Anteil der Bevölkerung erwirtschaftet zumindest einen Teil des Lohneinkommens im unmittelbaren Wohnumfeld (Landwirtschaft, Privatzimmer, Familienbetriebe im Tourismus) und ist daher besonders auf Infrastruktur in der Nähe angewiesen. Die Lohnarbeitsplätze im Tourismus sind zum großen Teil dezentral in den Ortschaften gelegen und haben häufig Arbeitszeiten außerhalb der ‚Normalarbeitszeit‘ zwischen 8 und 16 Uhr. Erwerbskombinationen und Teilzeitarbeit bedeuten einen spezifischen Mobilitätsbedarf, der meist nicht mit den üblichen Pendelzeiten des öffentlichen Verkehrs in Einklang zu bringen ist und die Notwendigkeit eines Auto verstärkt.

In Hermagor verursachen BewohnerInnen und EinpendlerInnen Pendlerströme und Verkehrsaufkommen, die bei der Planung des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind.

Männer legen aufgrund des höheren Anteils an Auspendlern im Schnitt deutlich längere Arbeitswege zurück. Aufgrund der weitläufigen Gemeindefunktion muss aber auch ein Großteil der Binnen-PendlerInnen längere Arbeitswege zurücklegen und ist auf ein eigenes Fahrzeug oder den ÖPNV angewiesen. Diese PendlerInnenströme fließen - wie oben erwähnt - nicht nur nach Hermagor Stadt. Die Arbeitsplätze im Tourismus, mehrheitlich Frauenarbeitsplätze, liegen zum überwiegenden Teil in den Ortschaften.

²¹ vgl. Simma Anja 2000: 197ff

²² vgl. ebd.

²³ vgl. ebd.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Ältere Menschen (60 und älter)

In Hermagor leben deutlich mehr ältere Frauen als Männer. Die Gruppe der älteren Menschen macht 25% der Bevölkerung aus, nach statistischen Prognosen wird diese Gruppe zunehmen. Ältere Menschen sind besonders häufig auf Begleitung oder den öffentlichen Nahverkehr angewiesen: Bei den über 60-jährigen ist ein geringerer Führerscheinbesitz, besonders bei Frauen, festzustellen. Außerdem verringert sich mit zunehmendem Alter oder körperlichem Gebrechen aufgrund geringerer Geschwindigkeiten der fußläufige Aktionsradius. Ältere Menschen sind daher besonders auf „kurze Wege“ und ein qualitativvolles Wohnumfeld angewiesen. Viele Menschen dieser Altersgruppe sind auch auf Barrierefreiheit auf ihren Wegen und bei der Benützung des öffentlichen Nahverkehrs angewiesen.

4.3. Frauen und Männer unterwegs im Ort (innerörtliche Erschließungsstrukturen)

4.3.1 Städtische Erschließungsstrukturen

Ortschaft:

Hermagor

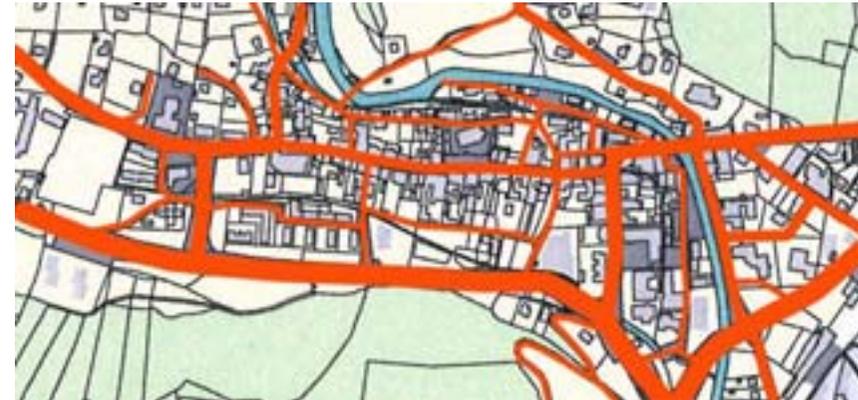


Abb. 1 Erschließungsprinzip mittelalterliches Stadtzentrum



Abb. 2 Erschließungsprinzip Stadterweiterungsgebiet

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Charakteristik:

Prägend für das städtische Erschließungsnetz und die Bebauung sind die historische Funktion als Markt und die städtischen Ökonomien, die im Handel, im Handwerk, teils kombiniert mit Landwirtschaft, sowie im Bereich Verwaltung begründet waren und heute noch sind. Diese Märkte sind meist auch Knotenpunkte für das Nahverkehrsnetz und Zentren für Verwaltung, Schulen, Dienstleistungsbetriebe, Geschäfte und Gewerbe.



Abb. 3: mittelalterliche Straße in der Altstadt (li.)



Abb. 4: Strasse mit Fahrbahnbreiten um 5,5m mit Gehsteig, in der Stadt (re.)

Typisch für die im Mittelalter angelegten Kleinstädte und Märkte, wie Hermagor, ist die als „Markt“ organisierte Hauptstraße²⁴. An der Hauptstraße stehen dicht nebeneinander aufgereiht die AckerbürgerInnenhäuser²⁵ auf länglichen Parzellen. Tiefenerschließungen führen zwischen den Häusern zu hinteren Gassen, an denen wiederum meist kleinere HandwerkerInnenhäuser stehen. Jedes Haus hat einen Zugang zur Straße und einen Anteil an der Straßen- und Marktöffentlichkeit. Die mittelalterlichen Orte weisen ein abgestuftes Wegenetz auf, welches die Hauptstraßen, Gassen (Nebenstraßen) und öffentlichen Tiefenerschließungen umfasst.

Die alten mittelalterlichen Städte wurden je nach wirtschaftlicher Entwicklung in mehreren Phasen erweitert. Das Prinzip der Reihung der längsrechteckigen Parzellen entlang von den Straßen wurde beibehalten. In Kärnten fanden die große Stadterweiterungen in der Renaissance, im Klassizismus und in der Gründerzeit statt²⁶. Hermagor wurde vor allem im Klassizismus und in der Gründerzeit erweitert. Die Straßen und Gassen sind, wenn es die Breite ermöglicht, in Fahrbahn, Gehsteig(e) und Parkstreifen getrennt. Bei den schmälere Erschließungen ist Fuß- und Fahrverkehr gemischt. Die oft sehr schmalen Straßenprofile im mittelalterlichen Stadtkern eignen sich oft nicht für den motorisierten Verkehr, der seit den 70er Jahren kontinuierlich zunahm. Darum

entstanden in vielen Kleinstädten, wie auch in Hermagor, Umfahrungsstraßen, die oft durch das Wachsen der Siedlungen wieder zu Straßen im Ort werden. Entsprechend geänderter sozio-ökonomischer Bedingungen haben sich auch die Stadtbauprinzipien verändert. Im deutlichem Gegensatz zu den kompakten mittelalterlichen Märkten mit differenziertem, dichtem Erschließungsnetz



Abb. 5: Erschließungsprinzip der Siedlungserweiterung (li.)

Abb. 6: Einspurige Straße: Siedlungsstraße mit beidseitigem Rasenstreifen (re.)

stehen die Erweiterungen des 20. Jahrhunderts. Sie folgen funktionalistischen städtebaulichen Konzepten der Moderne und Postmoderne, in denen Wohnen, Lohnarbeit, Infrastruktur/Dienstleistung auch räumlich getrennt sind. Das Prinzip des mittelalterlichen Stadtbau der parzellierten Stadt mit den kurzen Wegen und der gemischten Nutzung ist damit aufgelöst. Die flächigen Erweiterungen erfolgen einerseits in Form von Wohnquartieren mit freistehenden Häusern mit privaten Freiräumen (Ein- und Mehrfamilienhäuser, Villen) und Geschosswohnungsbau (Zeilenbau) und andererseits in Form von großflächigen Gewerbeansiedlungen. Die modernen Erschließungsnetze sind funktionalisiert: Haupterschließungsstraßen, Siedlungerschließungsstraßen, Wohnerschließungsstraßen und Wohnwege übernehmen bestimmte Funktionen der Erschließung bzw. des Verkehrs. Die Qualität als sozial definierter Freiraum vor dem Haus ging dabei zusehends verloren. Die Haupterschließungs- und Siedlungsstraßen sind in Fahrbahn und Gehsteig getrennt, bei den Wohnerschließungsstraßen ist Fuß- und Fahrverkehr gemischt.

²⁴ vgl. Klaar, A. 1942: 24

²⁵ vgl. Klaar, A. 1942, Berger, H. 1969, Haag, M. 1996

²⁶ vgl. Wurzer, R. 1958: 108-128, vgl. Bednar, B. 1999

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



Abb. 7: Bundesstraße durch die Ortschaft. (li.)



Abb. 8: Straße mit Fahrbahnbreiten größer als 6m mit Gehsteig (re.)

Stärken und Schwächen des Wegenetzes in der Alltagsorganisation von Frauen und Männern

Das differenzierte, abgestufte Wegenetz und die gute Infrastrukturausstattung in Hermagor Stadt unterstützt den Alltag von Frauen und Männern vor Ort. Die Stadt ist fußläufig für alle gut benutzbar. Das zu Fuß gehen ist einer der sozial- und umweltverträglichsten Formen der Verkehrsteilnahme und ist für Frauen und Männer unabhängig von Geschlecht, Alter und Machtverteilung prinzipiell zugänglich, soweit sie nicht in ihrer Mobilität durch Behinderung eingeschränkt sind. Das funktionalistische, weitmaschige Wegenetz in den Stadterweiterungsgebieten ist vor allem auf den Pkw ausgerichtet. Geschäfte zur täglichen Versorgung, Ämter oder Erwerbsarbeitsplätze müssen immer außerhalb der Siedlung aufgesucht werden. Dadurch entstehen weite Wege. Jede Besorgung kann zu einem Problem werden. Die Fußwege sind für Kinder und ältere Menschen oft zu weit. Aufgrund von Sicherheitsmängeln entlang der Straße meiden vor allem ältere Menschen gewisse Strecken. Kinder werden begleitet, obwohl sie die Distanz zu Fuß oder mit dem Fahrrad auch alleine überwinden könnten. Unsicherheit wird vor allem durch zu schmale Gehsteige, überhöhte Geschwindigkeiten bzw. unübersichtliche Kreuzungen verursacht.

Diese Siedlungen bedeuten meist einen zusätzlichen Pkw-Bedarf und -Verkehr. Der zusätzliche Verkehr betrifft vor allem BewohnerInnen, die an den Haupt- und Zufahrtsstraßen oder in der alten Stadt wohnen, die aufgrund der Versorgung für die ganze Gemeinde vor allem mit dem Auto aufgesucht wird und belastend wirken. Die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Bus) der Kleinstädte stellen im Besonderen eine Option für weitere Strecken und für zeitlich gut planbare und zeitlich angepasste Aktivitäten (Schulverkehr, Weg zur Arbeit) dar. Für die Kombination von verschiedenen Aktivitäten und für komplexe Wegeketten sind sie eher nicht geeignet. Das betrifft im Besonderen verschiedene Erledigungen in Kombination mit Begleit- und Arbeitswegen (vgl. Kap. 4.5.3).

4.3.2 Ländliche Erschließungsstrukturen

Die Gemeinde Hermagor-Presssegger See ist geprägt von ländlichen Siedlungsstrukturen. Viele kleine Ortschaften, die früher eigene Gemeinden waren, sind heute Teil der Großgemeinde.

Ursprünglich sind die dörflichen Strukturen geprägt durch eine Ökonomie, die auf Haus-, Land-, Forstwirtschaft, Handwerk und Bergbau aufbaut. Die Landwirtschaft war und ist traditionell mit außerlandwirtschaftlichen Einkünften kombiniert. Die Bedeutung und Zusammensetzung einzelner ökonomischer Standbeine haben sich geändert. Als Standbein kommt das touristische Einkommen in unterschiedlicher Ausprägung dazu. Einkommen aus Tourismus (Zimmervermietung, Lohnarbeit im Gastgewerbe) wird kombiniert mit Landwirtschaft oder die Landwirtschaft wird aufgegeben. Die Arbeit im Tourismus wird das monetäre Hauptstandbein.

Zu den ländlichen Erschließungsstrukturen zählen die Weiler und Haufendörfer. Die Flur ist als Block- bzw. Streifenflur angelegt. Die Grundeinheit der Erschließungsmuster sind Haus, Wirtschaftsgebäude und -flächen. Die Parzellen sind je nach Anordnung von Haus und Wirtschaftsgebäude unterschiedlich groß. Als ursprüngliche Gehöftformen sind Ein- (z. B. Tröpolach) und Haufenhöfe (z. B. Watschig) zu finden. Die Nachverdichtung erfolgt vor allem durch klassizistische Streckhöfe²⁷. Große Veränderungen der ländlichen Erschließungsstrukturen erfolgten - wie bei den städtischen - nach dem 2. Weltkrieg. Eine Erweiterung der Haufendörfer erfolgte durch flächige Siedlungserweiterung oder durch Umnutzung. Das verzweigte, engmaschige Wegenetz in den alten Dorfkernen ergibt sich durch die unterschiedlichen Größen der Hofparzellen und der Flurform. Das Wegenetz setzt sich aus den öffentlichen Erschließungen der Hofparzellen, der Erschließung auf den Parzellen und den Erschließungswegen in die Flur zusammen. Das öffentliche Wegenetz besteht aus Haupt- und Nebenstraßen, Gassen und Fußwege. Die Erschließung der Flur erfolgt über die Hofparzelle bzw. über eigene Feldwege in die Flur. Das Wegenetz ändert sich, wenn die landwirtschaftliche Nutzung aufgegeben wird. Mit den Umbau von Höfen Höfenhöfen zu Wohnhäuser und Pensionen wird diese Durchlässigkeit eingeschränkt, weil die Parzellen z. B. eingezäunt werden (vgl. Tröpolach). In den Erweiterungsgebieten finden wir wie bei den städtischen Erschließungsstrukturen funktionalisierte Wegenetze mit Haupterschließungs-, Siedlungsstraßen und Wohnwegerschließung vor. Die jüngeren Erweiterungen sind oft mit Sackgassen erschlossen.

Die Einteilung der ländlichen Siedlungsstrukturen erfolgt in drei Gruppen:

- 4.4.2.1 Erschließung in Haufendörfer mit straßendorfartiger Erweiterung
- 4.4.2.2 Erschließung in Haufendörfer mit kleinflächiger Erweiterungen
- 4.4.2.3 Erschließung in größere Haufendörfer mit flächenhaft erfolgter Erweiterung und Verdichtung im 20./21. Jahrhundert

²⁷ vgl. Moser, Oskar 1974: 161, Klaar, Adalbert 1942;

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.3.2.1 Erschließung in Haufendörfern mit straßendorfartiger Erweiterung

Ortschaften:

Görtschach, Egg, Jenig



Abb. 9: Erschließungsprinzip in Haufendörfern mit straßendorfartiger Erweiterung

Charakteristik:

Alte Haufendörfer (s.o.) wurden straßendorfartig erweitert. An einem Straßenzug aneinander gereiht liegen Bebauungen auf länglichen Parzellen (Straßendorf). Der Straßenraum ist hier linear zониert, mit einer etwa gleich breit bleibenden asphaltierten Fahrbahn, die von den Hausvorplätzen und Vorgärten gesäumt ist. Die Flur ist auf mehreren Wegen zwischen den einzelnen Höfen zu erreichen. Die straßendorfartigen Erweiterungen gehen auf den Barock oder auf den Klassizismus zurück. Teilweise wurden die Ortschaften neu angelegt (Görtschach) oder alte Strukturen überbaut (Egg).

Die Bauformen spiegeln eine ursprünglich lohnabhängige, teils auch handwerkliche Ökonomie wieder, wobei eine vollständige ‚kleine‘ Landwirtschaft dazu gehörte. Diese Ortschaften haben bzw. hatten eine Infrastruktur wie Gaststätten, Nahversorgung, Kindergärten und Volksschulen. Die Infrastruktur war bis in die 1960/70er Jahre sehr gut. Die Veränderungen erfolgten durch den Bau der Bundesstraße (Görtschach) und die Zusammenlegung von Gemeinden (Egg).

Die Straßen mit geringem Verkehr weisen Mischverkehr auf, bei Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen wurde für eine Trennung in Fahrbahn und Gehsteig gesorgt (z.B. Jenig).



Abb. 10: Straße in Görtschach (li.)

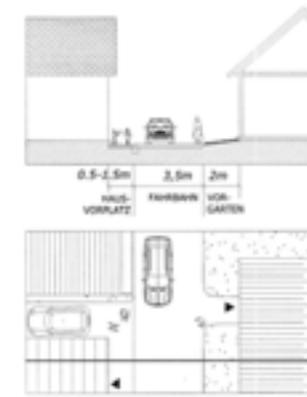


Abb. 11: Dorfstraße im Görtschach (re.)

Stärken und Schwächen des Wegenetzes in der Alltagsorganisation von Frauen und Männern

Die Ortschaften sind traditionell durch eine Nutzungsmischung geprägt und waren immer gut mit Infrastruktur ausgestattet. In unterschiedlichem Ausmaß sind noch Infrastrukturen in den Dörfern vorhanden, was auch auf einen sozialen Zusammenhalt der BewohnerInnen schließen lässt. Die Dorfstraßen und Plätze sind Lebensorte, die zu Fuß und mit dem Rad sicher und angenehm benützt werden können. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen (z.B. Jenig) ist diese Qualität allerdings eingeschränkt. Das betrifft vor allem die Benützung der Straßen durch Kinder und ältere Personen. Die Abnahme der Nutzungsmischung und das Fehlen von Nahversorgung erschwert das Leben im Ort für jene, die an ihr unmittelbares Umfeld gebunden sind.



Abb. 12: Hauptstraße in Jenig (li.)



Abb. 13: Straße in Egg (re.)

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.3.2 Erschließung in Haufendörfern mit kleinflächigen Erweiterungen

Ortschaften:

Kreuth ob Mellweg, Dellach, Mellweg, Passriach, Michldorf, Watschig, Möderndorf, Obervellach, Untervellach, Unter- und Obermöschnach, Radnig, Napolach

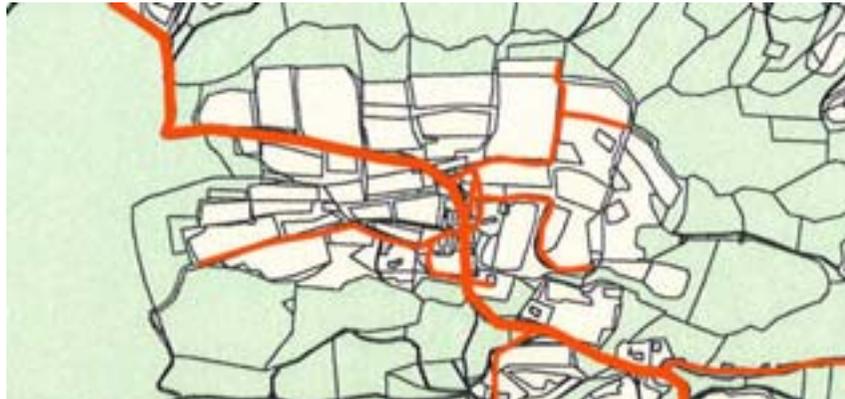


Abb. 14: Erschließungsprinzip in Haufendörfern

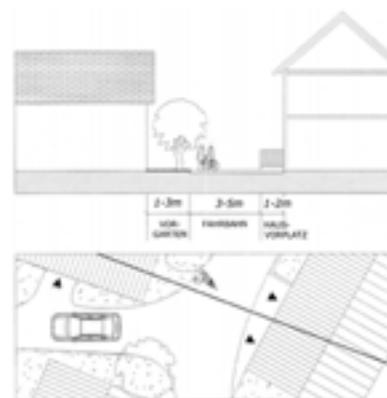
Charakteristik:

Im Gemeindegebiet sind häufig Haufendörfer anzutreffen, die auf mehrere weilerförmig zusammen geschlossene Haufenhöfe zurückgehen. Die



Abb. 15: Straße in Dellach (li.)

Abb. 16: Dorfstraße im Haufendorf (re.)



Hausvorderseiten stehen in Sichtbeziehung zueinander. Charakteristisch sind die platzförmigen Erweiterungen, die aus den Erschließungsstraßen und den Hausvorplätzen entstehen. Diese Plätze sind meist mit Bäumen und Brunnen ausgestattet. In den größeren Ortschaften stehen Hofgruppen, die meist aus 3-4 Höfen zusammengesetzt sind, aneinandergereiht an einem Straßenzug oder an sich verzweigenden Straßenzügen. Die Flur ist mit Wegen zwischen den Höfen oder über die durchlässigen Hofparzellen erschlossen. Diese Ortschaften bestehen in ihrer Grundsubstanz

aus Haufenhöfen, spätere Verdichtungen und Erweiterungen erfuhren sie mit kleinen

Streckhöfen entlang der Erschließungen in die Flur. Heute gibt es auch jüngere Haus- und Stallgebäude oder Teilneubauten und freistehende Häuser. Manche der Ortschaften (Kreuth, Mellweg) sind immer noch landwirtschaftlich geprägt, wobei schon traditionell die Landwirtschaft mit außerlandwirtschaftlichen Einkünften kombiniert war. Die touristischen Investitionen haben je nach Lage in der Gemeinde die Entwicklung beeinflusst (z. B. Untervellach, Passriach). In diesen Ortschaften gibt es meist Gasthäuser und manchmal auch Geschäfte, die Höfe wurden zu Pensionen und Hotels umgebaut oder Neubauten wurden errichtet (Untervellach). Die Straßen sind - je nach Lage im Gemeindegebiet - unterschiedlich breit und ausgestattet. Bei den Straßen ohne großem Verkehrsaufkommen sind Fuß- und Fahrverkehr gemischt. Bei den Straßen, die Orte in der Gemeinde verbinden, sind Fuß- und Fahrverkehr getrennt. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5-7 m und weist zumindest einseitig einen Gehsteig auf.

Stärken und Schwächen des Wegenetzes in der Alltagsorganisation von Frauen und Männern

Die kurzen Wege innerhalb der Ortschaften und die Differenzierung der Freiräume in öffentliche Straßen, Plätze, private Flächen auf den Parzellen und landwirtschaftliche Nutzflächen kommen besonders all jenen Menschen zugute, die sich viel im Dorf



Abb. 17: Förolach Brunnen, ein Treffpunkt im Ort (li.)

Abb. 18: Dellach – Hausvorplätze (re.)



LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

aufhalten. Die Betreuung von Kindern neben der Arbeit in Haus und Hof ist vom Freiraumangebot her möglich, Kontakte innerhalb des Dorfes können rasch und zwischendurch aufgenommen werden.
 Ein Teil der Bevölkerung geht der landwirtschaftlichen Arbeit nach, ein Garant dafür, dass auch tagsüber das Dorf belebt ist. Es ist zu vermuten, dass ein enges soziales Netz und eine Tradition der Nachbarschaftshilfe besteht und immer Menschen im Dorf anwesend sind, die beobachten, was vor sich geht. Das kann die Selbständigkeit von Kindern oder älteren Menschen erhöhen und deren Betreuungspersonen, vorwiegend Frauen, entlasten.
 Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe, Kinderbetreuungseinrichtungen, Ausbildungsstätten und Arbeitsplätze außerhalb der Landwirtschaft sind fußläufig meist nicht erreichbar. Das erschwert die Alltagsbewältigung für Kinder, Jugendliche und gebrechliche oder alte Menschen und schränkt ihren Aktionsradius erheblich ein. Zusätzlich verlangt es vor allem von jenen Menschen, die Versorgungsarbeit leisten und für die Begleitung von Kindern und Jugendlichen zuständig sind, einen erhöhten Organisationsaufwand. Diese Situation trifft überwiegend auf Frauen zu. Die Möglichkeit einer außerhäuslichen Erwerbsarbeit nachzugehen oder eine Ausbildung zu machen, wird erschwert. Vor allem Jugendliche, insbesondere Mädchen, die noch nicht ohne Begleitung unterwegs sein können oder dürfen, sind durch ihren geringen Aktionsradius von bestimmten Freizeit- und Sporteinrichtungen abgeschnitten.
 Dies erhöht den Zwang zum Besitz und zur regelmäßigen Nutzung eines Kfzs. Kleine Dörfer und Weiler sind auch nicht immer in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden.

4.3.2.3 Erschließung in größere Haufendörfer mit flächenhaft erfolgter Erweiterung und Verdichtung im 20./21. Jahrhundert

Ortschaften:

Tröpolach, Rattendorf



Abb. 19: Erschließungsprinzip in größere Haufendörfer

Charakteristik:

Der landwirtschaftlich geprägte Dorfkern ist als Haufendorf organisiert. Entlang von langgestreckten Straßenzügen (Tröpolach) oder einem dichten, netzartigen Erschließungsnetz (Rattendorf) stehen die Höfe, meist in Gruppen, mit der Hausvorderseite zu- und beieinander. Dort und an den Wegkreuzungen sind die

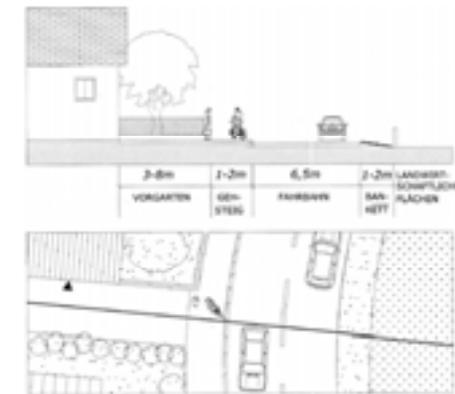


Abb. 20: Bundesstraße durch den Tröpolach (li.)

Abb. 21: Straßen mit Fahrbahnbreiten größer als 6m mit Gehsteig (re.)

Straßenräume mit Hausvor- und Straßenplätzen aufgeweitet. Diese Plätze sind häufig mit Bäumen und Brunnen ausgestattet. Die Siedlungserweiterungen des 20. Jahrhunderts erfolgten großteils mittels Stichstraßen, die von bestehenden Straßenzügen abzweigen.

Die ältesten Bebauungen sind die Einhöfe auf ehemaligen Breitstreifenfluren, um die sich größere Haufendörfer entwickelt haben. Eine Verdichtung und Erweiterung erfolgte mit kleineren Streckhöfen im Klassizismus. Im 20. Jahrhundert wurden die Dörfer mit freistehenden Häusern und Geschossbauten weiter verdichtet und erweitert. Höfe wurden zu Wohnhäusern und Pensionen umgenutzt und teilweise auch entsprechend baulich verändert. In Tröpolach erfolgte eine starke Verdichtung durch den Bau der Talstationen der Seilbahnen und der Hotelkomplexe vor allem in den letzten 20 Jahren. Während sich in Rattendorf ein dichtes Erschließungsnetz erhalten konnte, entstanden in Tröpolach mit den flächigen Erweiterungen des 20. Jahrhunderts im östlichen Bereich aufgrund der Riemenparzellen eine wenig durchlässigen Erschließung. In den Ortschaften gibt es Volksschulen, Gaststätten und auch Nahversorgung.

Die Straßen mit geringem Verkehr weisen Mischverkehr auf, bei den Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen besteht eine Trennung in Fahrbahn (Breite 5,5 – 7m) und Gehsteig (0,5 – 1,8).

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Stärken und Schwächen des Wegenetzes in der Alltagsorganisation von Frauen und Männern

Jene Menschen, die sich viel im Ort aufhalten, finden gute Bedingungen vor: Die nötigste Infrastruktur ist fußläufig erreichbar. Der Dorfkern bietet Straßen und Plätze mit guter Aufenthaltsqualität. Aufgrund der gemischten Nutzung ist der Ort auch tagsüber belebt. In begrenztem Maß sind auch Lohnarbeitsplätze vorhanden.



Abb. 22: Straßen- und Vorplätze in Rattendorf (li.)

Abb. 23: Dorfstraße in Tropolach (re.)

Die Hauptverkehrsverbindungen weisen - vor allem im Winter - ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Diese Straßen verlaufen streckenweise durch Gebiete mit Wohnnutzung. Die oft nicht eingehaltenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. die massive Verkehrsbelastung und unsichere Überquerungen sind für alle VerkehrsteilnehmerInnen gefährlich, insbesondere für Kinder und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Das engt den Handlungsspielraum der Kinder und ihrer Betreuungspersonen ein, was hauptsächlich Frauen als Begleitpersonen betrifft.

4.3.3 Erschließung von Siedlungen ohne Ortskern mit Wohnnutzung, gewerblicher oder touristischer Nutzung (funktionalisierte Erschließungsstrukturen)

Ortschaften:

Presseggen, Neudorf, der an der Bundesstraße gelegene Teil Khünburgs bis Obervellach, Postran, Podlanig



Abb. 24: Erschließungsprinzip von Siedlungen ohne Ortskern

Charakteristik:

Diese Bebauungen sind vor allem ab den 50er Jahren an bestehenden Verbindungen entstanden. Sie umfassen großteils freistehende Häuser und Geschößwohnungsbauten. Charakteristisch sind die geringe Bebauungsdichte und das Fehlen von Nahversorgungseinrichtungen.

Die Siedlungen werden entweder für Wohnen oder Tourismus (Presseggersee) genutzt. Es gibt keine Nutzungsdurchmischung und die



Abb. 25: Hupterschließungsstraße in Presseggen – alte Bundesstraße (li.)

Abb. 26: Straße mit Fahrbahnbreite um 5m (re.)



LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Erschließungs- und Bebauungsstrukturen sind ähnlich der modernen, flächenhaften Siedlungsentwicklung der städtischen und ländlichen Strukturen. Die Siedlungen sind über eine Haupterschließungsstraße (Bundes-, Landesstraße) erreichbar und weiter über zusätzliche Siedlungerschließungsstraßen, die oft Sackgassen sind, erschlossen. In Pressegggen erschließt die parallel zur Bundesstraße verlaufende Straße die Grundstücke. Die Haupterschließungsstraßen weisen eine 5-7 m breite Fahrbahn und keine Gehsteige bzw. einseitig Gehsteige (Presseggen) auf. Die schmalere Siedlungerschließungsstraßen sind 3-4 m breit mit gemischtem Verkehr.

Stärken und Schwächen des Wegenetzes in der Alltagsorganisation von Frauen und Männern

Die schlechte Infrastrukturausstattung und die weiten Wege sind für jene Menschen, die die Haus- und Familienarbeit erledigen, also vorwiegend Frauen, erschwerend. Auch Menschen ohne Auto, wie ältere Frauen, Kinder und Jugendliche sind davon betroffen. Der Vorteil ist, dass ein Großteil der Ortschaften an den ÖPNV angeschlossen ist.



Abb.27: Bundesstraße am Rand von Förolach (li.)

Abb.28: Straße durch Postran mit einseitigen Gehsteig (re.)

Diese Erschließungsform eignet sich schlecht für eine gewerbliche Nutzung, für die Nahversorgung ist die Anliegerdichte zu niedrig. Jene Menschen, die sich viel zu Hause aufhalten, sind auch vom Fehlen qualitätsvoller öffentlicher Räume betroffen. Die Haupterschließungsstraßen, die oft sehr breite Fahrbahnen und keine oder sehr schmale Gehsteige aufweisen, sind für FußgängerInnen unsicher und gefährlich. Oft ist auch das Überqueren dieser Straßen (z.B. in Podlanig) für Kinder und für ältere Menschen zu gefährlich, weil die erlaubte Geschwindigkeit in diesen Ortschaften zu hoch ist bzw. die Geschwindigkeiten überschritten werden. Dies führt auch dazu, dass RadfahrerInnen zu ihrer eigenen Sicherheit die Gehsteige benutzen. Die hohen Geschwindigkeiten vermindern die Sicherheit für RadfahrerInnen und FußgängerInnen sowie die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und die Lebensqualität in den Siedlungen.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.4. Fallbeispiele für innerörtliche Erschließungsstrukturen

4.4.1 Hermagor - Beispiel für städtische Erschließungsstrukturen

(vgl.: Plan 1: Hermagor- Innerörtliches Wegenetz – Landschaftsplanerische Bewertung)

Beschreibung der Siedlungs- und Erschließungsstrukturen

Die Bezirksstadt Hermagor liegt am Gösseringbach, oberhalb dessen Mündung in die Gail. Die Stadt wurde als mittelalterlicher Markt angelegt, der vor allem im Klassizismus und in der Gründerzeit erweitert wurde. Flächige großzügige Erweiterungen erfolgten vor allem nach dem 2. Weltkrieg. Einerseits in Form von Wohnquartieren mit freistehenden Häusern (Ein- und Mehrfamilienhäusern, Villen) und Geschoßwohnungsbau (Zeilenbau) und andererseits in Form von Gewerbesiedlungen.

Hermagor ist Sitz des Hermagorer Gemeindeamtes und weiterer Verwaltungsgebäude, zahlreicher Schulen, eines Kindergartens, eines Krankenhauses (Gailtalklinik), des Bezirksgerichts, der Bezirkshauptmannschaft und des Amtes für Wasserwirtschaft, der Gendarmerie, des Kultursaaes, eines Postamtes und zweier Kirchen. Im Zentrum befinden sich zahlreiche Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe und Gaststätten, entlang der Gailtalbundesstraße und des Gösseringbaches vorwiegend Gewerbebetriebe.

Durch Hermagor fährt die Bahn, alle innerörtlichen Buslinien und zahlreiche regionale Buslinien.

Mittelalterlicher Stadtkern mit klassizistischer und gründerzeitlicher Erweiterung

Der mittelalterliche Stadtkern hat ein differenziertes, abgestuftes Erschließungsnetz, welches über Dimensionierung, Ausstattung und Zonierung der jeweiligen Straßen und Wege gekennzeichnet ist. Ein abgestuftes Wegenetz umfasst die Hauptstraßen, Gassen (Nebenstraßen) und öffentlichen Tiefenerschließungen. Die Erschließungen sind großteils beidseitig mit meist geschlossener, grenzständiger Bebauung begrenzt.

Entlang der mittelalterlichen Hauptstraße liegt eine geschlossene, grenzständige Bebauung auf längsrechteckigen Parzellen. In regelmäßigen Abständen werden die meist zweigeschossigen Häuser und Gebäude mit öffentlichen Tiefenerschließungen unterbrochen, die meist drei bis vier Meter breite Straßen sind. Diese werden durch private Wege auf den Parzellen ergänzt, die bei gewerblicher Nutzung auch öffentlich genutzt werden können. Die geschlossene, grenzständige Bebauung der Hauptstraße erfolgte auf längsrechteckigen Parzellen mit meist zweigeschossigen Häusern und Gebäuden. Das Erdgeschoss wird für Handel- und Dienstleistungsbetriebe sowie Gaststätten genutzt. Die Hauptstraße öffnet sich zum Hauptplatz mit der katholische Kirche. Die nördlich liegenden Gassen erschließen gründerzeitliche Häuser (Stocksteinerwand), sowie ältere Handwerkhäuser entlang des Gösseringbaches. Die südlich liegende Gasse erschließt die Rückseite der Bebauung an der Hauptstraße und die neue Volksschule. Südlich der Hauptstraße wurde ab 1940 ein Geschoßwohnungsbau errichtet (Neue Heimat). Zwischen den beschriebenen Bebauungen finden sich auch einzelne jüngere Häuser und Gewerbebauten.

Die Hauptstraße mündet im Osten in den Gasserplatz, von dem die 10. Oktober-Straße und die Villacher Straße abzweigen. An diesen Straßenzügen stehen teils stark überformte klassizistische und gründerzeitliche Bebauungen, sowie einzelne Neubauten. Es handelt sich um eine teilweise geschlossene, grenzständige zwei- bis dreigeschossige Bebauung auf längsrechteckigen Parzellen. Vorwiegende Nutzungen sind Wohnen, Handel- und Dienstleistung, Gaststätten sowie an der 10. Oktober-Straße öffentliche Gebäude (Schulzentrum, Rathaus, Kultursaal, Bezirksgericht). Schmale Gassen erschließen das Gelände hinter diesen Straßen bis zum Gösseringbach.

Im Osten des Ortskerns, jenseits des Gösseringbaches, liegt zwischen Villacher Straße und der Gailtalstraße (B111) ein Ortsteil mit seit der Gründerzeit errichteten freistehenden Häusern, Gewerbebetrieben und öffentlichen Einrichtungen (Musikschule, Rotes Kreuz). Entlang der Blumengasse befinden sich vor allem freistehende Häuser aus den 50er Jahren. An der Bundesstraße befindet sich der gründerzeitlich errichtete Bahnhof und ein Einkaufszentrum. Von der Villacher Straße führt die Radniger Straße den Hang aufwärts. Sie erschließt einzelne Hausparzellen, den Kindergarten, die Evangelische Kirche und - von der geschlossenen Siedlung abgesetzt - das Krankenhaus (Gailtalklinik). Ein asphaltierter, teils steiler Fußweg führt von der Klinik direkt ins Ortszentrum.

Die Hauptstraßen sind beidseitig mit streckenweise sehr schmalen Gehsteigen (0,5 – 1,2 m) oder, mittels Pflasterung gekennzeichneten, Gehwegen ausgestattet. Die Fahrbahnbreite liegt bei ca. 5,5m, teilweise mit einseitigen Parkstreifen. Die Oberflächen sind gepflastert oder asphaltiert. Die hinteren Gassen sind asphaltiert und großteils zwischen 3 und 5 m breit.

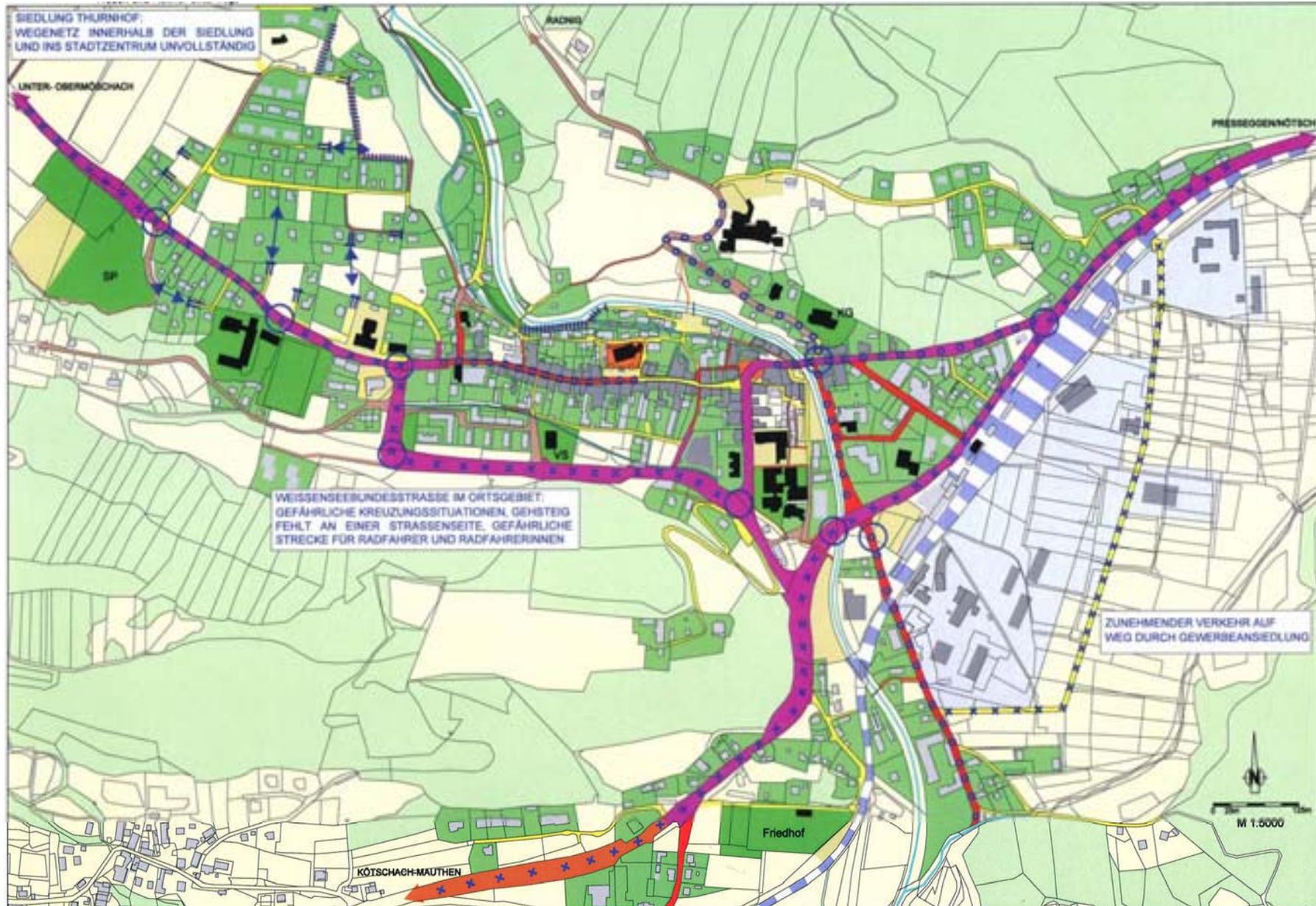


Abb. 29: Pflasterungen kennzeichnen die Gehwege in der Hauptstraße (li.)

Abb. 30: Gasse zwischen Häusern an der Hauptstraße (Tiefenerschließung) (re.)

Die Villacherstraße, 10.Oktober-Straße und die Bahnhofstraße sind meist mit beidseitigen Gehsteigen (0,8 – 2m) ausgestattet. Die Egger Straße und die schmälere Straßen weisen meist keinen durchgehenden Gehsteig auf. Die Gailtalstraße hat in diesem Abschnitt einen beidseitigen Gehsteig und eine Fahrbahnbreite von ca. 7m. Die Oberflächen sind meist asphaltiert.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



KG.....KINDERGARTEN, VS.....VOLKSSCHULE, †.....KIRCHE, SP.....SPORTPLATZ

PLAN 1: HERMAGOR - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Legende (innerörtliches Wegenetz Hermagor, Tröpolach, Kreuth, Görtschach, Egg)

Flächennutzungen

-  Wald- und forstwirtschaftliche Nutzflächen
-  Landwirtschaftliche Nutzflächen
-  Öffentliche und halböffentliche Freiräume
-  Haus- und hofbezogene Freiräume (Gärten, Hofparzellen, Freiräume der Geschosswohnungsbauten und nicht öffentlich zugängliche Freiräume an Infrastrukturbauten)
-  Gewerbe-Industriezone
-  Gewässer
-  Parkplatz
-  Bahntrasse
-  Höfe, Häuser, Gebäude
-  ... mit Nahversorgung (Handel, Dienstleistung, Gasthöfe; meist Mischnutzung)
-  ... öffentliche oder halböffentliche Einrichtung (Bildung, Verwaltung, Vereine, Kirche; vereinzelt auch Mischnutzung)

Straßen und Wege

-  Trampelpfad
-  Fußweg
-  Fahrweg (geschottert oder unbefestigt)
-  Einspurige Straßen (Fahrbahn 3-4 Meter breit, asphaltiert, niveaugleich, in Siedlungen meist mit seitlichem Grünstreifen)
-  Dorfstraßen (Fahrbahn durchgehend mindestens 3 Meter breit, im Haufendorf mit Aufweitungen mittels Hausvor- und Straßenplätzen, im Straßendorf lineare Zonierung mit Hausvorplätzen und Vorgärten)
-  Straßen mit Fahrbahnbreiten um 5,50m mit Gehsteig(en)
-  Straßen mit Fahrbahnbreiten um 5,50m ohne Gehsteige
-  Straßen mit Fahrbahnbreiten größer 6m mit Gehsteig(en)
-  Straßen mit Fahrbahnbreiten größer 6m ohne Gehsteige

BEWERTUNG

-  Straße mit hohem KFZ-Verkehr ohne ausreichende Sicherheit für FußgängerInnen (nur einseitiger Gehsteig, zu schmale Gehsteige)
-  Straße mit hohen KFZ-Geschwindigkeiten ohne ausreichende Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
-  Straße mit zu schmalen Gehsteigen
-  Für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen gefährliche Kreuzung oder Wegstrecke
-  Fehlende Anbindung des Wegenetzes
-  Fehlende Wegeverbindung
-  Sackgasse
-  Ungenügend ausgestatteter Fußweg
-  Siedlungsrand ohne Tiefenerschließung im Siedlungserweiterungsgebiet mit Stichwegerschließung
-  Ortsrand ohne öffentliche Tiefenerschließung im bäuerlich geprägten Haufendorf

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



Abb. 31: Villacher Straße (li. oben)

Abb. 32: Gasserplatz (re. oben)

Abb. 33: Bahnhofstraße mit Park- und Baumstreifen (li. unten)

Abb. 34: Gaitalstraße beim Bahnhof (re. unten)

Flächige Erweiterungen ab 1950

Ab 1950 erfolgten die flächigen modernen bzw. postmodernen Erweiterungen im Westen und Süden der alten Stadt durch Wohnbebauung. Einerseits durch freistehende Häuser auf quadratischen Grundstücken mit privaten Gärten (Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser) und andererseits durch Geschosswohnbauten (Zeilenbau) auf Großgrundstücken ohne private Freiräume. Aufgrund der Parzellengrößen und im Besonderen der breiten Parzellenform sind die Anliegerdichten deutlich geringer als in der Altstadt.

Im Südosten entlang der Gaitalstraße, Eggerstraße und östlich der Bahn entstanden und entstehen großflächige Gewerbezentren für den Handel und das verarbeitende Gewerbe. Das Erschließungsnetz ist großmaschig und differenziert sich nach Funktionen: Haupt-, Quartierserschließungsstraßen und Erschließung auf dem Großgrundstück. Die Geschosswohnbauten werden über Wohnwege vom Parkplatz und die Gewerbegebiete über Parkflächen vor den Gebäuden erschlossen. Parallel zur Hauptstraße verläuft entlang des Ortszentrums die Ortsumfahrung der Gitschtal-Bundesstraße (Weißenseestraße, B87). Sie mündet in die Hauptstraße, die im Westen weiter Richtung Möschach führt. Entlang dieser stark befahrenen Straße stehen das alte Postamt, die Bezirkshauptmannschaft und die Hauptschule, sowie Geschosswohnbauten und freistehende Häuser, die ab den 50er Jahren errichtet worden sind. Von der Bundesstraße zweigt auch die Erschließung der Siedlung Thurnhof ab. Die mit freistehenden Häusern bebauten Parzellen am Hang sind mit Stichstraßen erschlossen. Ein steiler Fußweg bindet sie an den Stadtkern an. Auf der Hangkuppe wurden, rund um einen bewirtschafteten Hof, eine Kapelle und ein alter Burgfried, seit den 70er Jahren werden großvolumige Zeilenbauten errichtet. Sie sind ebenfalls mit Stichstraßen erschlossen. Trampelpfade über Privatgrundstücke stellen fußläufige Verbindungen zum oben genannten Fußweg in die Altstadt her. Die Gitschtal-Bundesstraße-Weißenseestraße ist im Stadtgebiet von Hermagor einseitig mit einem Gehsteig ausgestattet (obwohl teils beidseitig bebaut). Die Siedlungsstraßen sind durchgängig niveaugleich asphaltiert und von Grünstreifen gesäumt.



Abb. 35: Gitschtal-Bundesstraße (li.)

Abb. 36: Siedlungsstraße Turnfeld (re.)

Entlang des Gösseringbaches Richtung Süden führt die Egger Straße mit einzelnen Bebauungen, die fast bis Neudorf reichen. Von der Gaitalstraße sind die Bebauungen in Neupriessenegg (am nord-östlichen Ortsrand) und ein Siedlungsteil rund um den Friedhof im Süden erschlossen. Östlich der Gaitalbundesstraße bis zur Bürgerfeldstraße befindet sich das Gewerbegebiet von Hermagor. Das Gewerbegebiet und der Siedlungsteil westlich der Gössering sind durch mehrere fußläufige Stege – wie den Gösseringsteg und einen privaten Steg – miteinander verbunden.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Die Gailtalstraße mit einer Fahrbahnbreite von 7 Meter weist im Ort einen einseitigen und teilweise einen beidseitigen Gehsteig (Breite 1,5m) auf. Die Egger Straße im Gewerbegebiet weist eine Breite von ca. 5,5m mit einem einseitigen Gehsteig auf. Ein neuer Kreisverkehr wurde an der Kreuzung Egger Straße und Gailtalstraße gebaut.



Abb. 37: Egger Straße im Gewerbegebiet (li. oben)

Abb. 38: Gösseringsteg (re. oben)

Abb. 39: Gailtalbundesstraße stadtauswärts Richtung Tröpolach (li. unten)

Abb. 40: Neuer Kreisverkehr Gailtalstraße (re.unten)

Landschaftsplanerische Bewertung

Das differenzierte Wegenetz unterstützt den Alltag von Frauen und Männern in Hermagor

Die Gassen und Straßen der Altstadt fügen sich, ergänzt durch Fußwege und Pfade entlang der Gewässer, zu einem dichten, differenzierten Fuß- und Radwegenetz. Die netzartige Erschließung ermöglicht kurze Wege von und zu allen Orten innerhalb der Altstadt. Die Straßen unterscheiden sich in ihrem Querschnitt, den Nutzungen der erschlossenen Bebauungen und der Nutzungsdichte. Hauptstraße und 10. Oktober-Straße sind die belebten Straßen der Altstadt, während die hinteren Gassen mittlerweile ohne Geschäfte und öffentliche Einrichtungen ruhiger sind. Das Erschließungsnetz hängt unmittelbar mit der Bebauungsstruktur zusammen. Die Aneinanderreihung länglicher Parzellen zu geschlossenen Häuserreihen führt zu hohen AnliegerInnenichten an der Hauptstraße. Die Nutzungsdichte entlang der Straßen und die Nutzungsvielfalt (Wohnen, Dienstleistung, Handel, öffentliche Einrichtungen) sind gemeinsam mit dem dichten Wegenetz und der guten Erreichbarkeit der Altstadt die Voraussetzung für die Ansiedlung und den Erhalt von Geschäften und Dienstleistungsbetrieben.

Die Ausstattung und Zonierung der Straßen forciert den Kfz-Verkehr und schränkt die FußgeherInnen und RadfahrerInnen ein.

In den Hauptstraßen der Altstadt ist eine Trennung in Fahrbahn (gemischte Nutzung Kfz- und Radverkehr) und Gehsteige vorgesehen. Trotz des hohen FußgängerInnenanteils wird hier dem Fahrverkehr mehr Raum gegeben. Besonders in der Hauptstraße und der Villacher Straße sind die Gehsteige streckenweise deutlich zu schmal, so dass eine angenehme und sichere Benutzung nicht immer



Abb. 41: Die Gehsteige an der Hauptstraße sind zu schmal (li.)

Abb. 42: Zu schmaler Gehsteig in der Eggerstraße (re.)

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

gewährleistet ist²⁸. Zu berücksichtigen ist hier, dass die Straßen der Altstadt nicht nur Durchgangsorte sind, sondern auch wichtige Aufenthaltsorte. Einerseits gibt es eine Mitnutzung der Gehsteige durch die Geschäfte und Gaststätten, andererseits entstehen auch viele Anlässe zum Verweilen.

Die im 19. Jahrhundert angelegten Straßen (zum Beispiel: 10. Oktober-Straße, Bahnhofstraße) sind durch größere Querschnitte gekennzeichnet. Hier sind die Gehsteige meist breiter, bequemes nebeneinander gehen ist auch hier nicht überall möglich.

Die kleineren Gassen ohne Gehsteige sind für die gemischte Nutzung aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens gut geeignet. Für RadfahrerInnen stellen vor allem die Einbahnregelungen in den Hauptstraßen ein Hindernis dar. Um die Stadt (vor allem in West-Ost-Richtung) zu queren, müssen Umwege in Kauf genommen oder auf die Bundesstraßen, welche nicht mit Radwegen ausgestattet sind, ausgewichen werden.



Abb. 43: ‚Hintere Straße‘ in der Altstadt von Hermagor mit gemischtem Verkehr (li.)

Abb. 44: Straße Thurnhof mit GWB(re.)

Funktionalisiertes Siedlungs- und Wegenetz in den Erweiterungsgebieten des 20. Jahrhunderts

Das Erschließungsnetz in den Erweiterungsgebieten des 20. Jahrhunderts steht im deutlichen Gegensatz zum differenzierten, engmaschigen Erschließungsnetz des alten Stadtkerns. Im Gegensatz zur Altstadt sind die Straßen hier als reine Verkehrserschließungen konzipiert. Eine soziale und ökonomische Verknüpfung zwischen privatem Raum (Haus/Wohnung, Vorgarten) und öffentlichem Straßenraum, wie sie im Stadtzentrum zu finden ist, besteht nicht. Aufgrund der großen Parzellen und im besonderen der breiten Parzellenform sind die

28 „Es gilt in diesem Zusammenhang zu beachten, dass FußgängerInnen in der Mehrzahl der Fälle zumindest kleine Gepäckstücke mit sich führen. Der Breitenbedarf des/der FußgängerIn vergrößert sich noch beträchtlich dadurch, dass er/sie nie völlig gerade geht, sondern bei der Bewegung um eine Ideallinie schwankt (Abb. 16). Bei der heute üblichen Mindestgehsteigbreite von 1,50m müssen demnach mehr als die Hälfte der FußgängerInnen beim Begegnungsfall Einschränkungen ihres Bewegungsablaufes hinnehmen“ (Meschik, M. 1994)

Anliegerdichten deutlich geringer als in der Altstadt. Die Häuser sind von der Straße abgesetzt, die Gärten mit Hecken begrenzt. Geschosswohnungsbauten haben ihre Eingänge meist nicht an den Straßen, sondern an den Wohnwegen.

Diese Erweiterungen folgen dem Prinzip der funktionsräumlichen Trennung: Die Wohngebiete verfügen über keine Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Erschließungs- und Bauformen (freistehende Einfamilienhäuser und Geschosswohnungsbauten) sind für die Ansiedlung von Geschäften und Dienstleistungsbetrieben schlecht geeignet.

Die Zufahrt zu den Siedlungsteilen ist an einzelne Straßen gebündelt, die ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Die Parzellen an diesen Straßen sind durch den Verkehr deutlich beeinträchtigt. Auch für RadfahrerInnen und FußgängerInnen sind Alternativrouten zu den Sammelstraßen nur eingeschränkt vorhanden: Der Siedlungsbereich Thurnhof etwa verfügt über ein unzureichendes Wegenetz. Die Sackgassen zwingen zu Umwegen, die Fußwegverbindung in die Altstadt ist sehr steil. Im höher gelegenen Bereich ist sie überhaupt nur als „Trampelpfad“ ausgebildet und daher für Fahrräder und Kinderwagen oder für Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht geeignet. Zudem ist diese Verbindung nicht langfristig gesichert, weil sie im oberen Teil nicht auf öffentlichem Grund geführt ist. Die Bundesstraßen (Weißensee- und Gailtalstraße) sind wichtige Verbindungen ins Stadtzentrum und zu Schulen (Hauptschule an der Gitschtalstraße). Die Ausstattung mit einseitigem Gehsteig und ohne Radweg ist in diesen Bereichen nicht ausreichend. An einzelnen Stellen fehlen auch sichere Überquerungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, wie z. B. bei der Abzweigung von der Weißseeestraße zum neu errichteten Geschosswohnungsbau (vulgo Schattenburg).



Abb. 45: Weißseeestraße (Gitschtal Bundesstraße innerorts)

Hermagor ist Knotenpunkt im öffentlichen Nahverkehrsnetz

Die Stadt Hermagor ist bezüglich der öffentlichen Verkehrsverbindungen gut ausgestattet: Von Hermagor aus gibt es die meisten Bahnverbindungen und alle regionalen Buslinien fahren nach oder durch Hermagor (mit mehreren Haltestellen). In Hermagor gibt es auch innerstädtische Busverbindungen. Der Stadtbus fährt vom Zentrum zur Siedlung Thurnhof und weiter nach Möderndorf. Der Bus nach Radnig hält bei der Gailtlinik.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.4.2 Görtschach und Egg – Beispiele für Haufendörfer mit straßendorfartiger Erweiterung

Görtschach

(vgl. Plan 2: Wegenetz Görtschach – Landschaftsplanerische Bewertung)

Beschreibung der Siedlungs- und Erschließungsstruktur

Das Dorf Görtschach liegt knapp nördlich und oberhalb der Mündung des Seebaches in die Gail, zwischen Bahnlinie und Bundesstraße (B111). Im Ort gibt es einige bäuerliche Wirtschaften, einen Frisörladen, ein Atelier, ein Feuerwehrhaus und Zimmervermietung. Die umgenutzten Höfe verfügen großteils noch über Wirtschaftsgebäude und Obstgärten. Die Volksschule liegt außerhalb der Ortschaft, neben dem Bahnhof.



Abb. 46: Verweilen unter der Dorflinde (li.)



Abb. 47: Hausvorplatz an der Dorfstraße (re.)

Die Siedlung erstreckt sich entlang einer asphaltierten, drei bis vier Meter breiten Straße, die sich im Südwesten verzweigt. Ein Ast führt in Richtung Latschach, der andere in Richtung Bahnhof, Förolach und Bundesstraße. Im Norden ist das Dorf ebenfalls an die Bundesstraße und den Ort Köstendorf (Gemeinde St. Stefan/Gailtal) angebunden. Die Hauptstraße erschließt teils umgenutzte oder -gebaute Streckhöfe, in der Ortsmitte stehen an der Nordseite traufständige Wohnhäuser mit Wirtschaftsgebäuden auf längsrechteckigen Parzellen. Zwischen den Bebauungen zweigen Wege in die Flur ab. Auf einem dieser Wege gelangt man zur etwas abseits gelegenen Kirche. An einer in der Ortsmitte abzweigenden, sich platzartig aufweitenden Sackgasse stehen weitere Streckhöfe und Wohnhäuser, die seit den 70er Jahren errichtet worden sind. Auch an den beiden Enden des Dorfes sind in den letzten Jahrzehnten Wohnhäuser errichtet worden, die mit Sackgassen oder Stichwegen erschlossen sind.

Jene Straßen, die Häuser und Höfe erschließen, sind asphaltiert. Vor den Häusern, entlang der Straßen, sind individuell gestaltete Vorplätze und -gärten angelegt. Die Stichstraße im Süden, welche die neu errichteten Wohnhäuser erschließt, ist von Rasenstreifen gesäumt.

Landschaftsplanerische Bewertung

Die Dorfstraße ist ein wichtiger öffentlicher Freiraum

Die Dorfstraße ist der öffentliche Freiraum der Ortschaft mit Hausvorplätzen und -gärten als Verbindungsglied zu den privaten Parzellen. Die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sind aufgrund der Vorgärten mit wechselnder Breite, Ausstattung und Abgrenzung und dem geringen Fahrbahnquerschnitt eher niedrig. Das Verkehrsaufkommen ist gering, da der Ort abseits des Durchzugsverkehrs liegt. Die Straße ist daher auch für FußgängerInnen und RadfahrerInnen attraktiv und sicher.

Die Sackgassen-Erschließung erhöht die Wegdistanzen im Ort

Aufgrund der länglichen Ausdehnung sind die Distanzen innerhalb des Ortes relativ groß. Die Erweiterung mit Sackgassen und Stichwegen erhöht die Weglängen zusätzlich, eine durchgängige hintere Erschließung fehlt.

Eine Nahversorgung fehlt, die Nutzungsmischung nimmt ab

Die ehemals gute Infrastrukturausstattung ist in den letzten Jahren verschwunden. Eine gewerbliche Nahversorgung ist nicht mehr vorhanden, erhalten hat sich lediglich ein Frisörladen. Anzunehmen ist, dass aufgrund der landwirtschaftlichen und gärtnerischen Produktion im Ort, ein Teil des Lebensmittelbedarfs selbst produziert und möglicherweise auch untereinander getauscht wird. Einkäufe, Erledigungen und Kindergartenbesuch sind mit weiteren Wegen – in den meisten Fällen bis Hermagor oder Presseggen – verbunden. Auch Lohnarbeitsplätze sind im Ort kaum vorhanden. Die Volksschule ist von Görtschach aus 1 bis 2 Kilometer entfernt. Der Weg führt außerhalb des geschlossenen Ortes über den Zubringer zur Bundesstraße.

Die Aneinanderreihung der Häuser und Höfe an der Straße, also die straßendorfartige Organisation, bietet gute Voraussetzungen für Nahversorgung. Während die Lärm- und Abgasbelastung sowie die Gefährdung durch den motorisierten Verkehr mit dem Bau der Bundesstraße im Ort abgenommen hat und der Ort dadurch als ruhiges Wohngebiet attraktiver wurde, leidet diese Verkehrsader aber potentielle KundInnen an Görtschach vorbei. Gewerbe und Handel sind zurückgegangen.

Anbindung an das örtliche Wegenetz

Für kurze Radverbindungen eignen sich die als Radrouten ausgewiesenen Straßen in die umliegenden Ortschaften, zum Bahnhof und an den Pressegger See. Hermagor, als Gemeindezentrum, liegt in etwa 10 Kilometer Entfernung und damit außerhalb der Reichweite des Großteils der RadfahrerInnen. Zu Fuß sind die Wege zu weit, auch Bahnhof und Volksschule liegen außerhalb der 500 Meter Distanz.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



↑KIRCHE

PLAN 2: GÖRTTSCHACH - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Egg

(vgl. Plan 3: Wegenetz Egg – Landschaftsplanerische Bewertung)

Beschreibung der Siedlungs- und Erschließungsstrukturen

Der ehemalige Hauptort der nunmehr eingemeindeten Katastralgemeinde Egg liegt auf dem Rücken zwischen Gaital und Vella. Im Zentrum stehen die Kirche und das Schloss Egg. Im Ort werden zwei Gasthöfe und mehrere bäuerliche Betriebe bewirtschaftet. Es gibt eine Volksschule, eine Kindergruppe, ein Pfarramt, ein Zeughaus, eine Zimmervermietung und zwei Gewerbebetriebe. Das ehemalige Gemeindeamt steht derzeit leer, unterhalb des Dorfplatzes an der Straße nach Micheldorf steht den BewohnerInnen ein Fest- und Parkplatz zur Verfügung. Der Ort erstreckt sich entlang einer Straße die sich an den Dorfrändern verzweigt und ist direkt an Götzing, Mellach, Micheldorf, Braunitzen/Untervellach, Fritzendorf/Neudorf sowie Mellweg/Kreuth angebunden. Im Bereich der Kirche und des Schlosses führt die Straße über einen Platz, an dem auch die private Kindergruppe mit dem Pfarramt und die beiden Gasthäuser stehen. Mehrere landwirtschaftliche Wege führen in die Flur, einer erschließt die Rückseiten der Bebauungen der Dorfstraße. Entlang der Hauptstraße stehen Streckhöfe, im Ortskern auch biedermeierliche Gutshöfe und bürgerliche Bauformen, vermutlich Gebäude der früheren Gutsverwaltung sowie von HandwerkerInnen. Mehrere Höfe stehen auch außerhalb des Ortskerns. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden an bestehenden Wegen im Ortszentrum das Gemeindeamt und Wohnhäuser errichtet. Die jüngeren Erweiterungen mit Wohnhäusern liegen am oben beschriebenen hinteren Erschließungsweg und, vermehrt vom Siedlungsverband abgesetzt, an den Verbindungsstraßen in die anderen Ortschaften. Die neue Volksschule und einzelne Wohnhäuser sind mit Stichwegen erschlossen. Die Dorfstraße und die Anbindungen Richtung Fritzendorf und Hermagor und die Ortschaften um Mellach sind 5,50 Meter breit. Einen durchgängigen Gehsteig im Ort gibt es nicht.



Abb. 48: Der Dorfplatz in Egg (li.)



Abb. 49: Der Verkehr in Richtung Hermagor fließt durch das Dorfzentrum(re.)

Der Platz, an dem die Kirche, die beiden Gasthäuser, das Pfarramt mit der privaten Kindergruppe, Häuser und Höfe stehen, ist größtenteils asphaltiert. In der Mitte steht ein Baum auf einer mit Hochbord eingefassten Baumscheibe. Vor der Kirche liegt die Bushaltestelle, die mit Pflanzenbeeten und Pflasterungen gestaltet ist. Die Straßen in die anderen Ortschaften sind etwa 3 Meter breit und asphaltiert, teils auch geschottert. Landwirtschaftliche Wege ohne Anbindung an andere Ortschaften sind unbefestigt.

Landschaftsplanerische Bewertung

Dörfliche Infrastruktur

Egg liegt im Zentrum der umgebenden Ortschaften: der Verkehr aus den Ortschaften im Südosten Hermagors ist gebündelt durch den Ortskern geleitet, was sicher ein Grund ist, weshalb sich in Egg zwei Gasthäuser halten konnten. Diese Lage und der kompakte Dorfkern sind eine Voraussetzung zur Erhaltung oder Etablierung dörflicher Infrastruktur. Gasthöfe, Volksschule und Kindergruppe sind in Egg vorhanden, allerdings gibt es auch hier kein Lebensmittelgeschäft. Nachteil ist das gegenüber anderen Gemeinden erhöhte Kfz-Verkehrsaufkommen im Ortskern mit Lärm- und Abgasbelastung und erhöhtem Gefahrenpotential. Zahlreiche Wege führen in die Flur und in die umliegenden Ortschaften. Vor allem Richtung Osten sind mehrere Wege vorhanden.

Neubautätigkeit

Die Erweiterung des Dorfes erfolgt mit freistehenden Häusern vorwiegend an den Ortsrändern. Damit entstehen größere Distanzen innerhalb des Dorfes. Teils sind die Parzellen über Stichwege erschlossen. Eine Fortsetzung dieser Form der Erweiterung hat eine Verschleißung zur Folge, was bedeutet, dass die Zugänglichkeit der Flur nicht mehr möglich ist und Umwege erzwungen werden. Fußwege parallel der Straßen fehlen. Besonders die fußläufige Erreichbarkeit der Volksschule ist schlecht: Die Kinder müssen entlang der Hauptstraßen gehen, die nicht mit Gehsteigen ausgestattet sind.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



KG... KINDERGARTEN, VS... VOLKSSCHULE, ✚... KIRCHE

PLAN 3: EGG - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.4.3 Kreuth ob Mellweg – Erschließung in Haufendörfern mit kleinflächiger Erweiterungen

(vgl. Plan 4: Wegenetz Kreuth ob Mellweg – Landschaftsplanerische Bewertung)

Beschreibung der Siedlungs- und Erschließungsstrukturen

Fünf Höfe und einige Wohnhäuser auf einer Anhöhe zwischen dem Pressegger See und dem südlich verlaufenden Gailtal stellen den nördlichen Teil des Weilers Kreuth ob Mellweg dar. Drei Höfe werden bewirtschaftet und teilweise werden Zimmer vermietet.

Im Weiler Kreuth kreuzt die Straße von Paßriach nach Mellweg/Latschach einen Fahrweg in die landwirtschaftliche Flur. Dieser bindet den Ort in das Wegenetz in Richtung Pressegger-See Moos und Götzing/Egg ein und ist auch als Wanderweg gekennzeichnet. Zwischen den vier Erschließungsästen steht jeweils ein Hof (Haufenhöfe). Ein weiterer Hof und die ab den 70er Jahren errichteten Wohnhäuser stehen etwas außerhalb des Kreuzungspunktes. Im Inneren des Weilers weitet sich die Straße zu einem Platz auf, an dem auch ein Brunnen steht. Die Flur ist zusätzlich mit Stichwegen erschlossen.



Abb. 50: Treffpunkt Dorfbrunnen

Die Straße und die Zufahrt zu dem abseits gelegenen Hof sind asphaltiert und um die drei Meter breit. Innerhalb der Siedlung sind die Fahrwege geschottert. Der Platz um den Brunnen ist gepflastert. An den Höfen liegen betonierte Vorplätze und mit Stützmauern und Zäunen abgegrenzte Vorgärten.

Landschaftsplanerische Bewertung

Der Straßenraum ist sozialer Ort

Das Wegekreuz kennzeichnet die Erschließung von Kreuth: Es stellt einen zentralen gemeinsamen Ort her und organisiert gleichzeitig die direkte Erreichbarkeit der Flur von den einzelnen Hofstellen aus. Der zentrale Platz, an der Kreuzung gelegen, ist gemeinsamer Freiraum und Treffpunkt, der Brunnen gibt Anlass den Platz aufzusuchen. Zwischen dem öffentlichen oder gemeinschaftlichen Straßenraum und den Höfen liegen Übergangszonen in Form von Vorplätzen und -gärten. Sie verstärken die soziale Funktion des Platzes, ermöglichen im privaten Bereich zu sitzen oder zu arbeiten und gleichzeitig wahrzunehmen, was im Dorf los ist, oder Kontakt zu Vorbeikommenden aufzunehmen.

Das Prinzip der kurzen Wege im Weiler unterstützt den Alltag

Das Erschließungssystem sichert die rasche Erreichbarkeit der einzelnen Gebäude und Trakte innerhalb der Hofstellen, des zentralen Straßenraumes und der anderen Gehöfte sowie der vermutlich weitgehend arrondiert gelegenen landwirtschaftlichen Flächen²⁹. Das Wegenetz eignet sich auch gut für Spaziergänge oder Streifzüge der Kinder in die Landschaft. Das Prinzip der kurzen Wege im Weiler erleichtert den sozialen Kontakt zwischen den BewohnerInnen und eine rege Nachbarschaftshilfe, die auch im Tausch von Lebensmitteln bestehen kann. Gewerbliche Nahversorgung ist in Kreuth und auch in den umliegenden Ortschaften nicht vorhanden. Kurze fußläufige Wege sind für alle NutzerInnengruppen unabhängig von Geschlecht und Alter positiv zu bewerten.

Fahrwege und Straßen zu den umliegenden Ortschaften

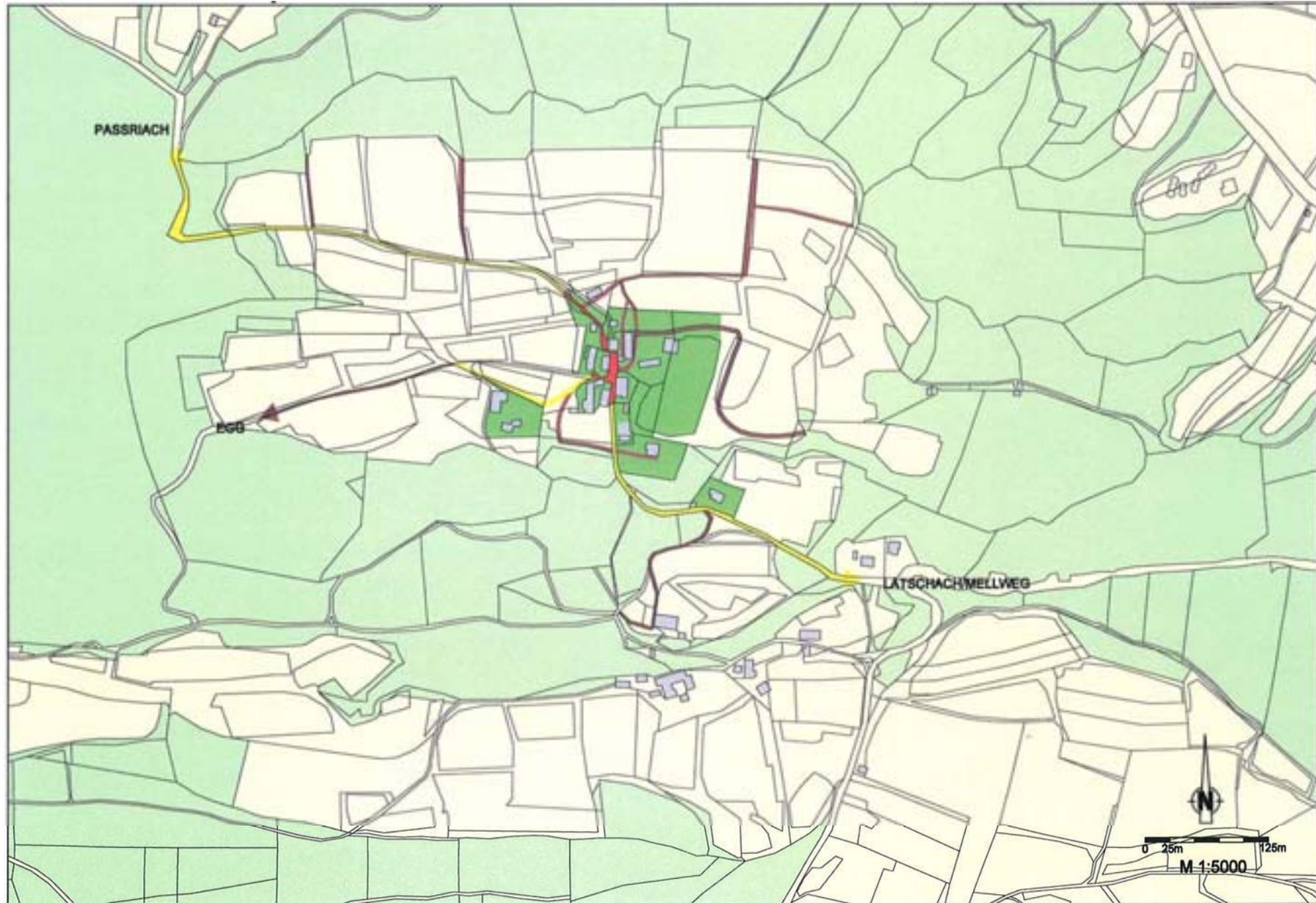
Die benachbarten Ortschaften sind in wenigen Minuten mit dem Fahrrad auf den Straßen, die auch als Radwege ausgewiesen sind, zu erreichen. Zu Fuß sind innerhalb einer halben Stunde die Orte Mellweg und Paßriach erreichbar, sie liegen aber in einer Entfernung, die der Großteil der Bevölkerung nur mit Fahrrad oder Auto zurücklegt. Neben den Straßen bieten sich auch die landwirtschaftlichen Wege, die als Wanderwege ausgeschildert sind, für weitere Fußwege Richtung Götzing/Egg oder das Pressegger-See-Moos an.

Geringes Verkehrsaufkommen und geringe Geschwindigkeiten im Ort

Kreuth liegt abseits der Straßenverbindungen nach Hermagor, Tröpolach und zur Bundesstraße. Das Verkehrsaufkommen ist dementsprechend gering. Aufgrund der dichten Siedlungslage und der engen Ortsdurchfahrt ist im Ort mit nur geringen Geschwindigkeiten zu rechnen.

²⁹ Arrondiert bedeutet, dass die Flächen eines Hofes nebeneinander liegen und direkt an die Hofparzelle grenzen.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



PLAN 4: KREUTH OB MELLWEG - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.4.4 Tröpolach –großes Haufendorf mit flächenhaft erfolgter Erweiterung und Verdichtung im 20./21. Jahrhundert

(vgl.: Plan 5: Wegenetz Tröpolach – Landschaftsplanerische Bewertung)

Beschreibung der Siedlungs- und Erschließungsstrukturen

Die Ortschaft Tröpolach liegt südlich der Gail an der Nassfeldbundesstraße. Es gibt eine Kirche, eine Volksschule, einen Sportplatz, mehrere Geschäfte und Gaststätten sowie eine Tankstelle. Die BewohnerInnen bewirtschaften etliche Höfe und vermieten Zimmer. Am südlichen Ortsrand befinden sich die Talstation der Nassfeld-Bahn mit einem großen Parkplatz und in jüngster Zeit entstandene Hotelanlagen. Der Ort erstreckt sich entlang dreier Straßenzüge: Die Nassfeldpaß-Bundesstraße, von ihr abzweigend die Straße nach Rattendorf, von dieser abzweigend die ‚Dorfstraße‘ Richtung Südwesten und die Schlanitzen.

Der Großteil der landwirtschaftlichen Betriebe steht an der Dorfstraße. Im südwestlichen Teil zweigen von diesen weitere kurze Straßenzüge ab, die größtenteils Höfe erschließen und in landwirtschaftliche Wege übergehen. In den Lücken zwischen den Höfen und besonders am südwestlichen Ortsrand wurden seit den 50er Jahren freistehende Häuser errichtet. Am nördlichen Ende der Dorfstraße steht an einer Aufweitung des Straßenraumes die Kirche.

Dort geht die Dorfstraße in die Verbindung Richtung Rattendorf im Westen und die Gailtalbundesstraße Richtung Osten über. Sie erschließt einige Höfe und freistehende Häuser und Gebäude, die die Gasthöfe und das Pfarramt beherbergen. Stichstraßen und Verbindungen zum Kirchenplatz erschließen freistehende Häuser und Geschoßwohnungsbauten, die seit der Zwischenkriegszeit auf Flächen der ehemaligen Gemeinde-Weide errichtet wurden sowie die Volksschule und den Sportplatz. An der Abzweigung der Verbindung nach Rattendorf von der Nassfeld-Bundesstraße haben sich Geschäfte und eine Tankstelle angesiedelt.

Der südliche Teil der Nassfeld-Bundesstraße weist die jüngste Bebauung auf: freistehende Häuser und Gebäude, die meist über Stichstraßen erschlossen sind, sowie am südlichen



Abb. 51: Die Dorfstraße in Tröpolach (li.)



Abb. 52: Die Fahrbahn ist nicht allein dem Kfz-Verkehr vorbehalten.(re.)

Ortsende die Infrastruktur des Skigebiets Nassfeld: u.a. die Talstation der Nassfeld-Bahn, Parkplätze und Hotel-Großbauten.

Im gesamten Ortsgebiet sind wohn- und landwirtschaftliche Nutzungen mit Beherbergung kombiniert: In etwa der Hälfte aller Höfe, Häuser und Gebäude werden Zimmer vermietet.

Die Bundesstraße und die Landesstraße nach Rattendorf sind im Ortsgebiet, meist nur einseitig, mit Gehsteig ausgestattet. Die Fahrbahnbreite beträgt etwa 7 Meter. Die Dorfstraße ist etwa 3-4 Meter breit mit Aufweitungen vor den Höfen und der Kirche. Die jüngeren Siedlungsstraßen sind meist um die 5 Meter breit, teils von Rasenstreifen gesäumt und niveaugleich asphaltiert.



Abb. 53: Die Straße nach Rattendorf mit einseitigem, abschnittsweise zu schmalen Gehsteig (li. oben)

Abb. 54: Gefährliche Situation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen an der Abzweigung der Straße nach Rattendorf im Ort Tröpolach (re. oben)

Abb. 55: Geringe Aufenthaltsqualität an der Nassfeldstraße (li. unten)

Abb. 56: einseitiger Gehsteig trotz beidseitiger Bebauung im Ortsgebiet von Tröpolach (re. unten)

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



PLAN 5: TRÖPOLACH - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Landschaftsplanerische Bewertung

Der starke Kfz-Verkehr mindert die Qualität des Straßenraums.

Ähnlich der Stadt Hermagor lassen sich in Tröpolach deutlich unterscheidbare Erschließungsmuster mit unterschiedlichen Qualitäten erkennen: Entlang der Dorfstraße, räumlich geprägt von der bäuerlichen Ökonomie, findet man eine kombinierte Nutzung von Hauswirtschaft (Wohnen), Landwirtschaft und Beherbergung. Die Häuser und Höfe stehen direkt an der Dorfstraße. Mit der Nutzung durch die AnrainerInnen wird diese zu einem sozialen Ort. In Tröpolach besteht die Tendenz, die Straßenplätze und Hausvorplätze zu asphaltieren. Das hebt die Zonierung im Straßenraum auf: Die Plätze und Orte zum Verweilen im Straßenraum sind nicht mehr durch die Oberflächengestaltung erkennbar. Die Fahrbahn ist damit optisch verbreitert. Die Straße bekommt damit zusehends Durchfahrtscharakter. Die Bundesstraße aufs Nassfeld ist im Gegensatz zur Dorfstraße deutlich stärker vom Kfz-Verkehr geprägt. Die Bebauung an der Straße mit Wohnhäusern und Pensionen ist nicht an der Straße orientiert. Ein Teil der Parzellen ist auch von seitlichen Stichstraßen aus erschlossen. Der Straßenquerschnitt gibt dem Fahrverkehr sehr viel Platz. FußgängerInnen ist lediglich ein schmaler Gehsteig zugewiesen. Dazu kommt das höhere Verkehrsaufkommen zur Talstation und aufs Nassfeld. Die Qualität der Straße als Lebensraum ist daher auf der Nassfeldstraße deutlich geringer. Mit der geplanten Umfahrung soll in Zukunft dieser Straßenabschnitt vom Durchzugsverkehr entlastet werden³⁰. Die Realisierung wird die Möglichkeit bieten, die Straße so zu gestalten, dass sie für FußgängerInnen und AnrainerInnen attraktiver wird.

Nahversorgung vorhanden – teils zu weite Wege

In Tröpolach gibt es Geschäfte, die den täglichen Bedarf an Konsumgütern abdecken können. Aufgrund der lang gestreckten Form des Dorfes und der Lage der Geschäfte am westlichen Ortsrand entstehen für viele BewohnerInnen dennoch Entfernungen bis zu einem Kilometer, die nicht für alle älteren Menschen fußläufig zu bewältigen sind. Im Sommer sind sie zumindest mit dem Fahrrad zu erreichen. Da die Straße und die Kreuzungen in diesem Bereich sehr unsicher sind, sind sie besonders für Kinder gefährlich.

Das Wegenetz wurde durch Verdichtung und Nutzungsänderung auf den Parzellen undurchlässig.

Im Bereich der Dorfstraße war die Flur ursprünglich über die Hofparzellen zugänglich. Mit der Verdichtung und dem Umbau der Höfe zu Wohnhäusern und Pensionen wird diese Durchgängigkeit eingeschränkt, so dass mittlerweile Wege in die Flur und auch in Richtung Nassfeldstraße fehlen. Die jüngeren Erweiterungen mit Sackgassen (nördlich der Straße nach Rattendorf, ganz im Süden der Dorfstraße) weisen ein unzureichendes Wegenetz auf. Hier ist die Flur nicht mehr zugänglich, Umwege müssen in Kauf genommen werden. Die Erweiterungen an Stichstraßen entlang der Nassfeld-Straße verfügen teilweise nicht über Anbindungen an das Wegenetz und Verbindungen parallel zur Nassfeldstraße fehlen. In diesem Bereich ist allerdings die Möglichkeit der Ergänzung des Wegenetzes gegeben und in den vorhandenen Planungen bereits vorgesehen³¹.

³⁰ vgl. Örtliches Entwicklungskonzept, 1994

³¹ vgl. ebd. 1994

4.5. Frauen und Männer unterwegs in der Gemeinde und die Anbindungen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz

4.5.1 Inhalt und Fragestellung

Für die Analyse der Wegenetze zwischen den Ortschaften in der Gemeinde wird auf die Kriterien Erschließungsstruktur (Dichte und Ausstattung des Wegenetzes), Nutzungsmischung und Infrastrukturausstattung sowie Wegdistanzen eingegangen. Die Anbindungen an das regionale und überregionale Verkehrsnetz werden angeführt.

Die Verbindungen zwischen den Ortschaften und nach Hermagor Stadt haben im Alltag der Bevölkerung eine zentrale Bedeutung. Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren (Kap. 5.) zeigt die zentrale Stellung des Autos als Alltagsverkehrsmittel.

Das Fahrrad spielt im Alltag der HermagorerInnen eine untergeordnete Rolle und auch Bus und Bahn werden von wenigen Erwachsenen auf ihren Alltagswegen benützt, obwohl Fahrrad, Bus und Bahn Verkehrsmittel sind, die für Verbindungen innerhalb der Gemeinde grundsätzlich geeignet wären (vgl. Kap. 5)³². Die Bevorzugung des Autos im Wegenetz benachteiligt bestimmte Personengruppen: jene Menschen die kein Auto lenken können oder dürfen, jene die nicht immer über ein Auto oder eine Mitfahrgelegenheit verfügen oder jene die sich kein Auto leisten können. Das sind vor allem Kinder, Jugendliche und insbesondere ältere Frauen. Betroffen sind auch jene Menschen, wiederum überwiegend Frauen, die Kinder und ältere Personen, die nicht selbst ein Auto lenken können, chauffieren müssen³³. Deshalb wird im Detail auf Stärken und Schwächen des Wegenetzes für das Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel (Kap. 4.6.2) sowie Stärken und Schwächen des angebotenen öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) für Alltagswege (Kap. 4.6.3) eingegangen. Diese Analysen sind die Grundlage, damit Maßnahmen gesetzt werden können, die diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel in Zukunft zu besseren Alternativen machen können.

4.5.2 Das Straßen- und Wegenetz im Gemeindegebiet

Wegdistanzen und Verteilung der Infrastrukturausstattung im Gemeindegebiet

Das Gemeindegebiet von Hermagor - Pressegger See umfasst etwa 200 km² und 66 Ortschaften. Etwa ein Fünftel der Wohnbevölkerung lebt in der Stadt Hermagor, vier Fünftel in den Ortschaften³⁴, die bis zu 10 km von den Infrastruktureinrichtungen in Hermagor Stadt entfernt sind. Handel, Dienstleistungen, soziale Infrastruktur, Verwaltung und Bildungseinrichtungen für Kinder ab 10 Jahren sind in Hermagor Stadt konzentriert. Geschäfte des täglichen Bedarfs sind nur in wenigen Ortschaften vorhanden. Volksschulen und Kindergärten sind für viele Menschen nicht fußläufig erreichbar.

Für den Großteil der Frauen, Männer, Kinder, Jugendlichen und älteren Menschen sind daher regelmäßig Distanzen zurückzulegen, die im Alltag zu Fuß nicht bewältigt

³² vgl. Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 17, 1995

³³ vgl. Koch Helmut, Tiß Michaela, Zech Sibylla, 1999: 21ff

³⁴ vgl. Statistik Austria, Okt. 2004

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

werden können: Wege zur Schule, zur Arbeit und zum Einkaufen, zu Musik- und Sportstunden, auch Erledigungen, Arztbesuche und private Besuche führen in mehrere Kilometer entfernte Ortschaften. Aufgrund der großen Distanzen spielen die Fußwege heute eine untergeordnete Rolle. Die Menschen sind auf motorisierte Individualverkehrsmittel, das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr angewiesen.

Das Straßen- und Wegenetz

Durch das Gemeindegebiet führen mehrere Bundes- (Gailtalbundesstraße – B111, Gitschtalbundesstraße – B87, Naßfeldpaßbundesstraße), Landes- und Gemeindestraßen.

Auf den Bundesstraßen konzentriert sich der regionale Kfz-Verkehr und ein großer Anteil des Kfz-Verkehrs innerhalb der Gemeinde: Die B111 ist die einzige durchgängige West-Ost Verbindung in der Gemeinde. Die Ortschaften nordwestlich der Stadt Hermagor sind nur über die Gitschtal-Bundesstraße erreichbar. Das Skigebiet Nassfeld-Sonnenalpe ist mit der Nassfeldpaß-Bundesstraße erschlossen, die durch Tröpolach führt und den Ort an die B111 und damit an das Gemeindegebiet anbindet. Die Bundesstraßen führen direkt durch zahlreiche Ortschaften.

Landes- und Gemeindestraßen erschließen jene Ortschaften, die nicht direkt an den Bundesstraßen gelegen sind, verbinden einige Ortschaften untereinander und führen auf die Almen. Sie sind an die Bundesstraßen angebunden. Im westlichen und nordwestlichen Gemeindegebiet gibt es nur zwischen Tröpolach und Rattendorf eine Straßenverbindung abseits der Bundesstraße. Östlich von Hermagor verläuft abschnittsweise eine Landes- oder Gemeindestraße parallel zur Bundesstraße. Die Ortschaften und Siedlungsteile nördlich und südlich der Bundesstraße sind hier großteils mit Unterführungen verbunden. Die Ortschaften zwischen Pressegger See und Gail sind durch Gemeinde- und Landesstraßen untereinander und mit Hermagor verbunden.

Wirtschafts- und Fußwege ergänzen das Straßennetz und bieten vor allem für FußgängerInnen teils alternative Wege abseits der Autostraßen. Aufgrund der großen Distanzen beschränken sich die Fußwege aber zum überwiegenden Teil auf innerörtliche Verbindungen (siehe Kap. 4.4.). Für RadfahrerInnen sind Wirtschaftswege und Wanderwege im Allgemeinen nicht geöffnet.

Erschließungssystem: ‚Hierarchisch abgestuftes ländliches Straßennetz‘

Das Straßennetz auf Gemeindeebene und überörtlich ist heute hierarchisch organisiert³⁵. Drei verschiedene Straßenkategorien können unterschieden werden:

‚**Ortterschließungsstraßen**‘ sind Zufahrten zu einzelnen Ortschaften. Das Verkehrsaufkommen ist vergleichsweise gering. Die Straßen sind Landes- oder Gemeindestraßen und großteils dem Typ ‚einspurige Straße‘, innerorts meist dem

Typ ‚Dorfstraßen‘³⁶, zuzuordnen. Die Fahrbahnen sind meist um 3-4 Meter breit, Geh- oder Radwege gibt es keine.

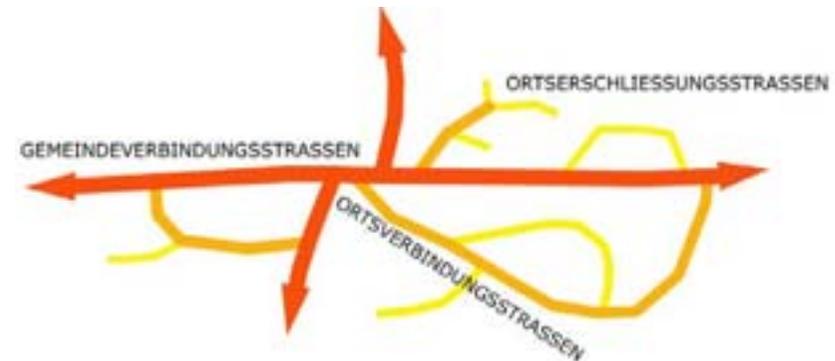


Abb.57: Hierarchisch abgestuftes ländliches Straßennetz

‚**Ortsverbindungsstraßen**‘ binden Ortsteile ans Zentrum Hermagor oder an die Bundesstraße an. Der Verkehr aus einem Ortsteil wird hier gesammelt zu den Gemeinerverbindungsstraßen (das sind in Hermagor die Bundesstraßen) geführt. Die Straßen sind Landes- oder Gemeindestraßen und großteils dem Typ ‚Straße mit Fahrbahnbreiten um 5,50 Meter‘ zuzuordnen. Die Fahrbahnen sind meist zwischen 5 und 6 Metern breit, das Verkehrsaufkommen ist höher als bei den Ortterschließungsstraßen, ebenso die Geschwindigkeiten, im Besonderen innerorts. Je nach Fahrbahnbreite muss hier überland mit Geschwindigkeiten um 100 km/h, innerorts um 50 km/h gerechnet werden. Überland verfügt keine dieser Straßen über Geh- oder Radwege.

‚**Gemeinerverbindungsstraßen**‘ verbinden Ortsteile und die Gemeinden. Der Verkehr wird gesammelt in die Nachbargemeinden geleitet. Diese Straßen binden die Gemeinde auch an das überregionale Verkehrsnetz an. In Hermagor-Pressegger See sind dies ausschließlich Bundesstraßen, die alle dem Typ ‚Straße mit Fahrbahnbreiten größer 6 Metern‘ zugeordnet sind. Die Fahrbahnen sind mehr als 7 Meter breit. Innerorts sind die Straßen meist mit einseitigem Gehsteig ausgestattet (vgl. Kap. 4.4.), überland fehlen Geh- und Radwege. Aufgrund der Fahrbahnbreiten ist auf den Bundesstraßen überland mit Geschwindigkeiten um und über 100 km/h zu rechnen, innerorts mit 50-70 km/h. Auf den Bundesstraßen sind die größten Verkehrsstärken im Gemeindegebiet zu erwarten.

³⁵ Die Struktur des Straßennetzes ist mit innerörtlichen Netzen in Stadterweiterungsgebieten vergleichbar. Die Bezeichnung der Typen lehnt sich daher an die landschaftsplanerischen Begrifflichkeiten Quartierserschließungsstraße, Quartierverbindungsstraße an (vgl. AutorInnenkollektiv, 2002).

³⁶ Die Straßentypen (Typisiert nach der Zonierung) sind in Kap. 4.5. beschrieben.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Stärken und Schwächen des Straßen- und Wegenetzes für Frauen und Männer

Die Ortschaften liegen an allen Straßentypen verteilt. Lärm und Abgase des Durchzugsverkehrs belasten an den Bundesstraßen (Gemeindeverbindungsstraßen) die an den Ortsdurchfahrten gelegenen Grundstücke. Auch die Ortschaften an den Ortsverbindungsstraßen sind wegen des hohen Verkehrsaufkommens mit Lärm und Abgasen belastet.

Davon im Besonderen betroffen sind all jene, die sich viel zu Hause aufhalten: Vorschulkinder, alte Menschen und jene, die für Haushalt und Betreuung von Angehörigen verantwortlich sind, also mehrheitlich Frauen.



Abb. 58: Zu Fuß auf einer Ortsverbindungsstraße unterwegs (li.)

Abb. 59: Ortsverbindungsstraße in Untervellach (re.)

An den Ortsdurchfahrten sind vor allem auf Bundesstraßen Konflikte zwischen motorisierten und nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zu erwarten, was in den Ergebnissen der BürgerInnen-Beteiligung auch bestätigt ist. Auf den Bundesstraßen ist den Autos mehr Platz und Macht zugeteilt: FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind benachteiligt, da die Gehsteige zu schmal sind, auf einer Straßenseite Gehsteige fehlen, FußgängerInnenübergänge keine ausreichende Sicherheit bieten oder fehlen und Radfahranlagen nicht vorhanden sind. Demgegenüber verleiten die großzügigen Fahrbahnbreiten zu hohen Geschwindigkeiten seitens der AutofahrerInnen (vgl. Kap. 4.4., Kap. 5). Die benachteiligten FußgängerInnen sind vor allem jene Menschen, denen nicht oder nicht jederzeit ein Kfz zur Verfügung steht und die daher auch solche ‚unangenehme‘ Wege zu Fuß zurücklegen müssen. Das sind mehrheitlich Frauen, viele ältere Menschen, Kinder und Jugendliche. Im hierarchisch organisierten Straßennetz sind auch die Orts- und Gemeindeverbindungsstraßen wichtige Verbindungen für FußgängerInnen und - im Besonderen - RadfahrerInnen. Sie sind aufgrund der hohen Geschwindigkeiten eher nicht für den gemischten Verkehr geeignet. Das Gefahrenpotential ist an Gemeindeverbindungsstraßen (Bundesstraßen) am höchsten: Hier sind das größte Verkehrsaufkommen und die höchsten Geschwindigkeiten zu erwarten. Ähnlich hohe Geschwindigkeiten sind überland auch auf den Ortsverbindungsstraßen gegeben,

hier ist das Verkehrsaufkommen aber geringer. Niedrigere Geschwindigkeiten (aufgrund schmalerer Querschnitte) und das geringste Verkehrsaufkommen sind auf Ortserschließungsstraßen zu erwarten. Zu berücksichtigen ist aber auch hier die überland an unübersichtlichen Stellen häufig überhöhte Geschwindigkeit der AutofahrerInnen.



Abb. 60: Auch Bundesstraßen sind Fußwege

Überland sind nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen aufgrund fehlender Fuß- und Radwege und der hohen Geschwindigkeiten in einer schwachen Position gegenüber den motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Aufgrund der großen Distanzen kann davon ausgegangen werden, dass im Alltag kaum (mehr) zu Fuß in benachbarte Ortschaften gegangen wird. Umso weniger erwarten AutofahrerInnen FußgängerInnen auf den Überland-Straßen. Die machtvollere Position haben hier daher die AutofahrerInnen. Benachteiligt sind hier alle nicht motorisierten, vor allem kleine Kinder oder Kinder die alleine unterwegs sind.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

4.5.3 Im Alltag mit dem Fahrrad im Gemeindegebiet unterwegs

(vgl. Plan 6: Radverkehr: Eignung des bestehenden Wegenetzes)

Durch das Gemeindegebiet Hermagor-Pressegger See führt der Karnische Radwanderweg R3 entlang der Gail und von Möderndorf über Neudorf, Hermagor und Untervellach zum Pressegger See. Die Radroute entlang der Gail ist großteils auf Fahrwegen mit Fahrverbot für den Kfz-Verkehr geführt, die Strecke zum Pressegger See verläuft großteils auf Straßen. Weiters gibt es mehrere Mountainbikestrecken. Diese sind hier, da sie Freizeitwege sind, nicht bearbeitet. Ansonsten gibt es keine Radwege oder Radfahranlagen (wie etwa Mehrzweckstreifen oder Radstreifen) im Gemeindegebiet. Der Radverkehr ist also großteils gemischt mit dem Kfz-Verkehr geführt.



Abb. 61: Radfahren im Alltag

Bewertet wird die Eignung des bestehenden Wegenetzes als Radverbindungen zwischen den Ortschaften und zu ausgewählten Zielen (Nahversorgung, Schulen, ÖBB-Haltestellen).

Im Plan „Radverkehr – Eignung des bestehenden Wegenetzes“ sind die Radwege, die Eignung der verschiedenen Straßen für den Radverkehr sowie wichtige Ziele (Schulen, Nahversorgung, ÖBB-Haltestellen) ausgewiesen.

In der Bewertung werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Eignung des Straßen- und Wegenetzes für den Radverkehr (Dichte des Radwegenetzes, Eignung der Straßen und Wege)
- Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad (Schulen, Nahversorgung, ÖBB-Haltestellen)
- Qualität und Sicherheit von Radverbindungen: Platz- und Machtverteilung zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen, MIV; Möglichkeit für Kinder selbständig Rad zu fahren
- Übersichtlichkeit von Radverbindungen: Beschilderung von Radwegen und -routen, Ausweisungen im Ortsplan

- Kombinationsmöglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten: Erreichbarkeit von Haltestellen von Bus und Bahn mit dem Fahrrad, Transportmöglichkeiten von Fahrrädern in Bus und Bahn (siehe Kap. 4.3.).

Radwege

Radwege sind für den Radverkehr geöffnete Wege ohne allgemeinen Kfz-Verkehr. Sie sind für alle Personen, die abseits vom Autoverkehr Rad fahren wollen, geeignet. Auch kleine Kinder können hier selbständig Rad fahren. Die Radwege in Hermagor sind durchwegs asphaltiert und werden auch als Wirtschaftswege genutzt (Fahrwege).

Mit Radwegen verbunden sind

- Neudorf und Möderndorf
- die Strecke Watschig – Görtschach entlang der Gail. Direkt angebunden an diesen Radweg sind die Ortschaften: Watschig, Möderndorf, Mellach, Dellach, Nampolach und Görtschach.

Es sind dies Teilstücke des Karnischen Radwanderweges (R3), der auch durchgehend beschildert ist.

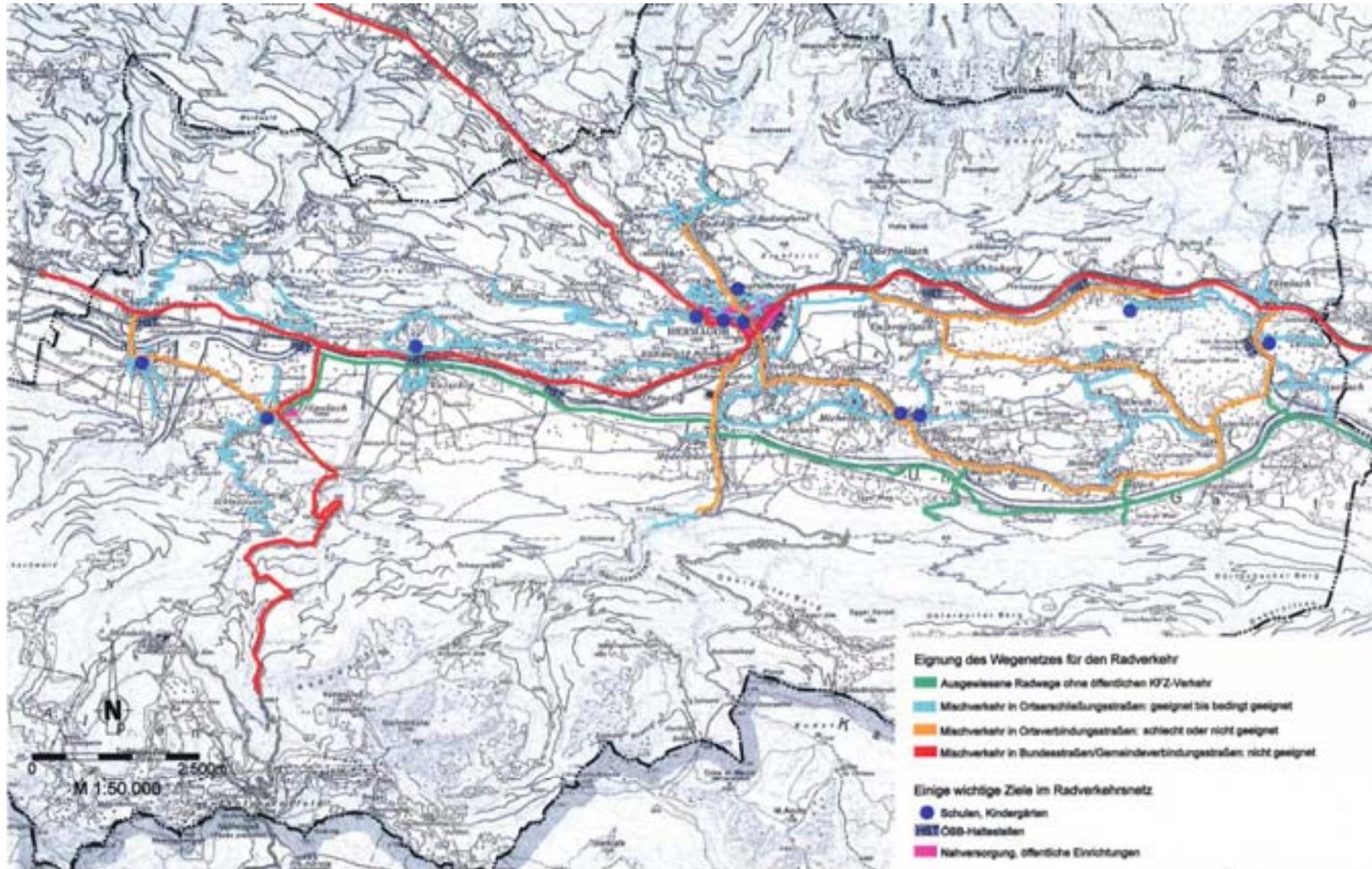
Stärken:

- Diese Radwege sind großteils ebene Verbindungen, die auch für kleine Kinder geeignet sind.
- Entlang der Gail ist der Radwanderweg (R3) fast durchgängig als Radweg abseits des Straßenverkehrs geführt. In Möderndorf ist allerdings ein kurzes Stück auf einer stärker befahrenen Straße zu fahren.
- Die Radwege eignen sich als Verbindung einzelner Ortschaften innerhalb des Gemeindegebiets. Für den täglichen Radverkehr sind aber die großen Distanzen zu beachten, vermutlich dienen die Radwege daher im Alltag eher nur für Wege in nahe oder benachbarte Ortschaften.
- Die ÖBB-Haltestellen Watschig und Postran sind ins Radwegenetz eingebunden.
- Die Radwege sind beschildert und als Radverbindungen im Ortsplan eingezeichnet.

Schwächen:

- Beschildert ist der R3 auch von Möderndorf bis zum Pressegger See. Dieser ist aber auf Autostraßen geführt.
- Der Gailtalradweg ist von vielen Ortschaften im nahen Einzugsbereich nur auf Straßen zu erreichen. Auch Hermagor ist nicht mit einem ausgewiesenen Radweg abseits des Straßenverkehrs an den Radweg an den Gailtalradweg angebunden.
- Einige in unmittelbarer Nähe der Radwege gelegene Haltestellen der ÖBB (Tröpolach, Vellach, Hermagor) sind nur auf teils sehr stark befahrenen Straßen vom Radweg aus zu erreichen.
- Der Ortsplan gibt keine Information, welche Abschnitte des R3 als Radwege geführt sind und wo die Routen auf Straßen verlaufen.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



PLAN 6: RADVERKEHR - EIGNUNG DES BESTEHENDEN WEGENETZES

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Straßen als Radverbindungen

Bei geringem Verkehrsaufkommen und niedrigen Geschwindigkeiten ist ein gemischter Verkehr von Fahrrad und Kfz möglich. Allerdings ist auf allen Straßen in Hermagor, außerhalb der Ortschaften, mit Geschwindigkeiten zwischen 50 und 100 km/h zu rechnen. Bei großzügigen Straßenquerschnitten (alle Bundesstraßen) ist auch innerorts mit Geschwindigkeiten zwischen 50 und 70 km/h zu rechnen. Für all diese Situationen wird grundsätzlich die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen³⁷.

Im Plan sind die Straßen nach zu erwartenden Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten differenziert eingeschätzt:

Ortserschließungsstraßen:

Hier ist ein geringes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Diese Straßen sind am ehesten für den Mischverkehr geeignet. Überland ist allerdings mit überhöhten Geschwindigkeiten zu rechnen. Für bestimmte Personengruppen sind sie daher nicht zu empfehlen (etwa kleine Kinder).

Ortsverbindungsstraßen:

Das sind Gemeinde- und Landesstraßen an denen der Verkehr gesammelt geführt wird. Hier ist mit höherem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten überland deutlich über 70 km/h zu rechnen. Ein Großteil dieser Straßenabschnitte eignet sich ohne Radverkehrsanlagen nicht zum Rad fahren. Diese Straßen sind generell nicht für Kinder zum Radfahren auf der Fahrbahn geeignet.

Bundesstraßen – Gemeindeverbindungsstraßen:

Auf Bundesstraßen ist aufgrund ihrer regionalen Verbindungsfunktion mit einem hohen Verkehrsaufkommen und überland mit Geschwindigkeiten um 100km/h zu rechnen. Aufgrund der Querschnitte muss auf Bundesstraßen auch im Ortsgebiet mit Geschwindigkeiten über 50 km/h gerechnet werden. Sie sind generell nicht für den gemischten Verkehr geeignet.

Stärken

- Einzelne Ortserschließungsstraßen sind im Ortsgebiet für den Radverkehr aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der niedrigen Geschwindigkeiten geeignet (z. B von Presseggen bis Straße zum Bahnhof Görschach-Förolach).

Schwächen des Straßennetzes bezogen auf den Alltags-Radverkehr:

- Nur wenige Ortschaften sind mit ‚Ortserschließungsstraßen‘, also wenig befahrenen Straßen, verbunden. Auch wichtige Ziele wie Schulen und ÖBB Haltestellen sind fast durchwegs nur auf stärker befahrenen Straßen zu erreichen.
- Die Stadt Hermagor ist von den umliegenden Ortschaften, die teils in guten Rad-distanzen liegen, nur auf Bundes- oder Ortsverbindungsstraßen zu erreichen (Unter- und Obermöschach, Kühweg, Kühwegboden, Neudorf). Auch innerorts muss hier auf den Bundesstraßen gefahren werden (Siedlungen an der Gitschtal- und an der Gailtalstraße).

- Östlich von Hermagor ist ein Umfahren der Bundesstraße in den meisten Fällen ohne große Umwege möglich. Viele Ausweichrouten verlaufen auf Ortsverbindungsstraßen, so auch die Verbindung zum Pressegger See zwischen Egg und Presseggen (Bereich ÖBB-Haltestelle). Eine Radverbindung Presseggen – Paßriach fehlt.
- Im westlichen Gemeindegebiet ist die Bundesstraße in vielen Fällen die einzige Verbindung, da der Radweg südlich der Gail verläuft und zumindest die Strecke bis zur nächsten Brücke auf der Bundesstraße gefahren werden muss. Zwischen Postran und Hermagor gibt es derzeit keine Ausweichrouten zur Bundesstraße.

Ausweisungen von Radverbindungen im Ortsplan

Im Ortsplan³⁸ sind Radrouten ausgewiesen. Es wird hier nicht differenziert in Radwege abseits von Autostraßen und den Strecken die auf Straßen mit gemischtem Verkehr verlaufen. Diese betreffen Gemeindeerschließungsstraßen und -verbindungsstraßen und weisen keine Radverkehrsanlagen auf. Der Plan gibt keine Hinweise auf die Eignung der einzelnen Strecken für den Radverkehr. So entsteht ein Bild eines annähernd flächendeckenden Radwegenetzes. Im Plan ist aber nicht ersichtlich, ob diese als Radrouten etwa auch für Kinder geeignet sind. Die Analyse ergab, dass zahlreiche dieser Verbindungen ungeeignet zum Rad fahren und für Kinder nicht zu empfehlen sind. Beschildert sind nur die Radrouten zum Presseggersee und entlang der Gail. Alltagsziele sind nicht beschildert.

Stärken und Schwächen des Straßen- und Wegenetzes für im Alltag Rad fahrende Frauen und Männer

Stärken:

- Ein Teil der Alltagswege bietet sich von den Distanzen her an mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils ist also durchaus realistisch.
- Positiv ist der Radweg entlang der Gail zu werten, da er auch gut in ein Alltagsradwegenetz passt. Diese Route könnte mit einfachen Mitteln an zahlreiche Alltagsziele angebunden werden. Der Gailtal-Radwanderweg ist für alle Personen gut geeignet, auch Kinder können ihn selbständig und ohne Betreuungspersonen benutzen.
- Zahlreiche Wirtschaftswege im Gemeindegebiet könnten als Radwege genutzt werden.

Schwächen:

- Teilweise sind Alltagswege zu weit (große Distanzen zur Infrastruktur in Hermagor von einigen Ortschaften aus) zum Rad fahren, als Hindernis sind auch größere Steigungen auf einzelnen Routen innerhalb des Gemeindegebiets zu werten.

³⁷ Vgl. Knoflacher, 1992: VW RF 21; Meschik 1994/95: o.S.

³⁸ Stadtplan Hermagor, 2000

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

- Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, das an die Anforderungen des Alltagsradverkehrs angepasst ist, fehlt in Hermagor-Pressegger See.
- Die beschilderte Radroute zum Pressegger See führt teils auf stärker befahrenen Straßen, auf denen Radfahranlagen fehlen.
- Nur wenige Ortschaften und Haltestellen der ÖBB sind an bestehende Radwege angebunden.
- Im bestehenden Straßennetz gibt es nur wenige sichere Radverbindungen. Alternativrouten zu gefährlichen Straßen (etwa auf Landwirtschaftlichen Wegen) und Radfahranlagen auf Straßen fehlen.
- Die Radverbindungen sind vor allem für Kinder und Jugendliche schlecht: Schulen und Freizeiteinrichtungen (Pressegger See) sowie Haltestellen der ÖBB sind großteils nur auf für den Radverkehr ungeeigneten Straßen zu erreichen.
- Auch für Hermagor Stadt gibt es kein Radwegekonzept.
- Außer dem R3, der als überörtlicher Radwanderweg angelegt ist, gibt es keine Beschilderung von Radrouten.

Ein nicht an die Erfordernisse des Alltags angepasstes Radwegenetz benachteiligt all jene, die nicht über ein Auto verfügen und das sind mehrheitlich Frauen, Kinder, Jugendliche und alte Menschen.

Die Ergebnisse der BürgerInnenbeteiligung ergeben, dass Freizeitradwege und Mountainbikestrecken, die im Gemeindegebiet vorhanden sind, hingegen mehrheitlich von erwachsenen Männern genutzt werden. Diese Radstrecken wurden sehr positiv beurteilt.

Rad fahrende Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Für Kinder ist das Wegenetz in Hermagor-Pressegger See, da für Alltagswege großteils Straßen mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten benutzt werden müssen, ungeeignet. Fehlende Radwege schränken den eigenständigen Aktionsradius von Kindern ein und belasten Betreuungspersonen, die sie begleiten müssen. Auch ältere Menschen setzen sich als RadfahrerInnen statistisch gesehen im Straßenverkehr einer höheren Gefahr aus verletzt zu werden, in dieser Altersgruppe sind es vor allem Frauen.³⁹

Das für den Alltag ungeeignete Radverkehrsnetz fördert den Kfz-Verkehr und vermindert damit die Lebensqualität an den Straßen. Davon betroffen sind wiederum Menschen mit geringen Mobilitätschancen.

4.5.4 Im Alltag mit Bus und Bahn in Hermagor-Pressegger See unterwegs

(vgl. Plan 7: öffentlicher Personen-Nahverkehr – Analyse des Fahrplanes und des Liniennetzes)

Inhalte und Fragestellung

Im Gemeindegebiet hält die Bundesbahn in acht Haltestellen, es gibt zahlreiche regionale und kommunale Buslinien. Dennoch wurden für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rahmen der Beteiligung Defizite angesprochen (vgl. Kap.3).

Frauen und Männer haben im Alltag komplexe Mobilitätsansprüche: Sie legen Wegeketten zurück, gehen zeitlich nicht planbaren Aktivitäten nach, müssen dezentral gelegene Ziele erreichen und transportieren Einkäufe, Kinderwägen oder Rollstühle. Die folgende Analyse prüft anhand der Fahrplan-Broschüre⁴⁰, ob das Angebot von Bus und Bahn den Ansprüchen der Alltagsmobilität genügen. Es wird auf folgende Kriterien eingegangen:

- Erreichbarkeit von Zielen – Netzerschließung: Dichte und Lage von Haltestellen, Netzstruktur (differenziert nach Tagen), Anschlüsse, Tauglichkeit für Wegeketten, Möglichkeit bedarfsorientierter Zielwahl und von Tür zu Tür-Wegen
- Fahrplan: Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten (nach Tagen und Uhrzeit)
- Kombinationsmöglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten im Umweltverbund (ÖPNV – Radverkehr – Fußwege) und Barrierefreiheit: fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen, Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad (siehe Kap. 4.4.2), Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern und Rollstühlen
- Übersichtlichkeit des Fahrplans, des Liniennetzes und des Fahrplanheftes
- Preis: Tarifgestaltung
- Partizipation – Mitsprachemöglichkeit der Bevölkerung

Das Angebot:

Bundesbahn:

Bahnlinie 670 Kötschach-Mauthen – Hermagor – Villach

- Haltestellen in der Gemeinde: Rattendorf-Jenig, Tröpolach, Watschig, Postran, Hermagor, Vellach-Khünburg, Pressegger See, Görttschach-Förolach
- Fährt an allen Wochentagen

Regionale Buslinien mit Haltestellen im Gemeindegebiet:

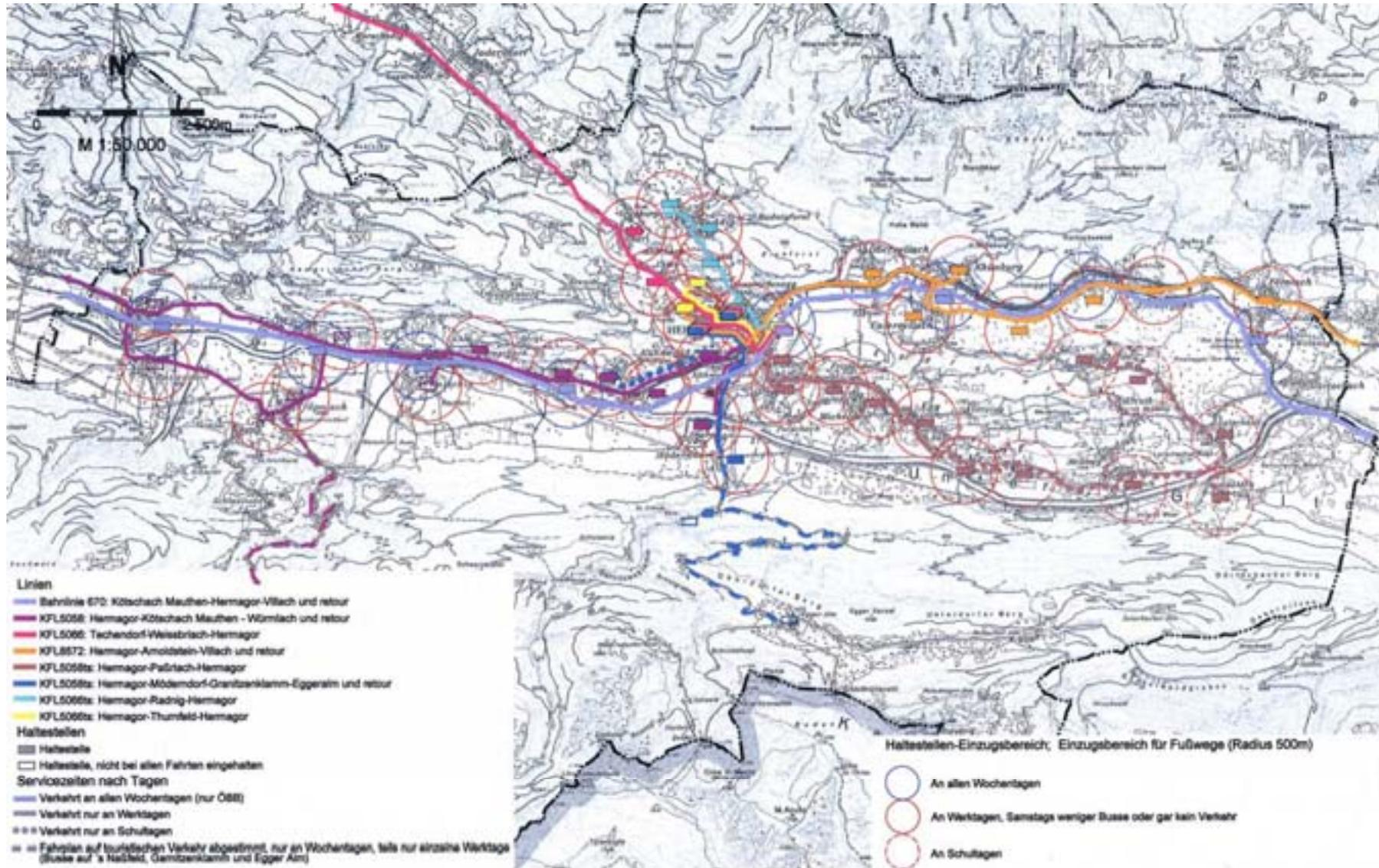
Buslinie 5058 Hermagor – Kötschach-Mauthen – Würmlach und umgekehrt

- Stationen im Gemeindegebiet: Hermagor Bahnhof, H Gasserplatz, H PA, Kühwegboden, Möderndorf (nur Sommer MO, MI, FR), Kühweg, Podlanig, P Hermagor, Mitschig, Postran, Kraschach, Watschig, Tröpolach Brücke,

³⁹ vgl. Simma Anja, 1996

⁴⁰ Verkehrsverbund Kärnten GmbH: Fahrpläne 2004. Gültig bis 12.12.2004. Karnische Region

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



PLAN 7: ÖFFENTLICHER PERSONEN-NAHVERKEHR - ANALYSE DES FAHRPLANES UND DES LINIENNETZES

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Tröpolach Feuerwehrhaus, Tröpolach Ort, Rattendorf, Jenig (weiter Richtung Kötschach-Mauthen)

- Fährt an Werktagen.

Buslinie 5066 (Techendorf) – Weissbriach – Hermagor und umgekehrt

- Angefahrene Ortschaften im Gemeindegebiet sind Hermagor, Unter- und Obermösach.
- Fährt an Werktagen.

Buslinie 8572 Hermagor – Arnoldstein – Villach, und umgekehrt

- Angefahrene Ortschaften im Gemeindegebiet: Hermagor, Obervellach, Khünburg, Untervellach, Presseggersee, Förolach (weiter Richtung Arnoldstein und Villach).
- Fährt an Werktagen.

Buslinien innerhalb des Gemeindegebiets:

Buslinie 5058ts Hermagor – Paßriach – Hermagor

- Strecke: Hermagor – Neudorf – Fritzendorf – Micheldorf – Egg und retour
- An Schultagen ist die Strecke bis Passriach erweitert: Hermagor – Neudorf – Fritzendorf – Micheldorf – Egg – Mellach – Brugg – Dellach – Nampolach – Latschach – Passriach
- Am Samstag, Sonntag und Feiertag fährt die Linie nicht, an schulfreien Tagen nur zwischen Hermagor und Egg.

Buslinie 5058ts Hermagor – Möderndorf – Garnitzenklamm – Eggeral

- Strecke: Hermagor – Kühwegboden – Möderndorf – Kühwegboden – Hermagor. An Schultagen fährt ein Bus weiter nach Podlanig – Mitschig – Postran und retour. An bestimmten Tagen im Sommer ist die Strecke zur Garnitzenklamm und zur Eggeralm erweitert.
- An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fahren auf dieser Linie keine Busse.

Buslinie 5066ts Hermagor – Radnig – Hermagor

- Angefahrene Ortschaften im Gemeindegebiet: Hermagor (mit Station bei Gailtalklinik), Kras, Radnig.
- Fährt nur an Werktagen.

Buslinien in der Stadt Hermagor

Buslinie 5066ts Hermagor – Thurnfeld – Hermagor

- Fährt nur an Werktagen

Alle diese Linien haben fixe Haltestellen und Fahrpläne.

Ein weiteres ÖPNV-Angebot der Kärntner Linien in der Gemeinde ist der Skibus. Dieser wird als Freizeit- und Tourismus-Angebot hier nicht analysiert.

Die Linien werden von verschiedenen Anbietern bedient (ÖBB, Postbus, Südburg). Die Linien sind im Tarifverbund der Kärntner Linien zusammengeschlossen. Die Koordination in der Gemeinde liegt seit 2003 beim Mobilbüro Hermagor. Dieses koordiniert die verschiedenen ÖPNV-Angebote (Abstimmung der Fahrpläne und Linien, gemeinsame Bewerbung und Information) und vermittelt, bewirbt, initiiert

und gibt Auskunft zu anderen Verkehrsangeboten, wie etwa das TaxiMobil und hat den Kartenvorverkauf sowie die Ausgabe der SchülerInnenfreifahrten über.

Erreichbarkeit von Zielen / Liniennetz:

Alle Linien haben fixe Haltestellen.

Netzstruktur: Ost-West-Erschließung entlang Bundesstraße bzw. Bahnlinie (Bahn und Bus) und Stern-Erschließung mit Bussen mit Hermagor Bahnhof bzw. Hermagor Gasserplatz. Die Buslinien haben alle ihren End- bzw. Anfangspunkt in Hermagor. Es gibt also keine Radial- und Querverbindungen außer mit der Bahn.

Folgende Ortschaften werden nicht angefahren: Görtschach (nächste Bahnstation Görtschach-Förolach in etwa 1 km Entfernung, Bushaltestellen Förolach und Latschach, außerhalb des Gemeindegebiets: Köstendorf), Guggenberg und Kreuth ob Hermagor.

Das Netz unterscheidet sich nach Wochentag, Feiertag – Werktag, Schultag – schulfreier Werktag, Tageszeit, Winter – Sommer und nach Fahrtrichtung:

- An Schultagen (von Montag bis Freitag) sind fast alle Ortschaften in das Liniennetz integriert.
- In der schulfreien Zeit werden Passriach, Latschach, Nampolach, Dellach, Brugg, Mellach (5058ts) nicht angefahren.
- An Sonn- und Feiertagen gibt es ausschließlich Zugverbindungen. An Samstagen verkehren zwei Buslinien nicht.
- Das Liniennetz der Busse innerhalb des Gemeindegebiets ist an Schultagen auf den Schulverkehr abgestimmt.

Fahrplan:

Geringe Bedienungshäufigkeit (Montag bis Freitag 4 bis 7 Fahrten pro Linie und Tag), tagsüber gibt es teilweise Pausen von mehreren Stunden.

Der Fahrplan unterscheidet sich nach Wochentag, Sommer-Winter, nach schulfreien Werktagen – Werktagen – Schultagen – Sonn- und Feiertagen

- Sonn- und Feiertags fährt ausschließlich die Bahn (gegenüber den Werktagen auch mit weniger Zügen).
- An Samstagen eingeschränktes Angebot.
- Abstimmung auf Erfordernisse des SchülerInnenverkehrs tageszeitlich nach schulfreier Zeit. In der Schulzeit: Fahrten zu den Schulen am Morgen (Egg, Hermagor); ab Mittag und nachmittags mehrere Fahrten in die Ortschaften.
- In der schulfreien Zeit: geringeres Angebot, besonders die Linien innerhalb des Gemeindegebiets fahren seltener.
- Abstimmung vieler Linien auf ‚übliche Dienstzeiten‘ (werktags: Ankunftszeiten vor 8 Uhr in Hermagor oder in Villach, bevorzugt sind die ‚zentralen Orte‘, Villach, Hermagor, Kötschach-Mauthen).

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

- Auf touristische Fahrten zeitlich (Tageszeit, Jahreszeit, Wochentage) abgestimmtes Angebot zu bestimmten Zielen (Weißbriach, Nassfeld, Egger Alm, Garnitzenklamm); allerdings keine Fahrten an Sonn- und Feiertagen.
- zentralistische Ausrichtung: mehr Verbindungen nach Hermagor und besonders nach Villach, tageszeitliche Differenzierung: Hinfahrt – Rückfahrt (Großteils gibt es morgens mehr Verbindungen Richtung Hermagor und nach Villach, abends mehr retour).

Kombinationsmöglichkeit mit IV/Barrierefreiheit:

Die Haltestellen der Bahn liegen zu weit für Fußwege von den Ortschaften entfernt (außerhalb 500m-Radius). Sie sind mit dem Fahrrad großteils nur auf Straßen, teils mit starkem Kfz-Verkehr zu erreichen.

Laut Auskunft des Mobilbüros gibt es die Möglichkeit Gepäck und Fahrräder in den Bussen transportieren zu lassen. Die ‚Radinfo‘ im Fahrplanheft besagt, dass der Transport des Fahrrades mit der Bahn nach Kötschach-Mauthen vom Mobilbüro organisiert wird.

Laut Auskunft des Mobilbüros sind mehrere Niederflur-Busse im Einsatz. In den ausgewerteten Broschüren gibt es keine Information auf welchen Linien und zu welchen Fahrzeiten Niederflur-Busse zum Einsatz kommen.

Übersichtlichkeit und Information

Die Fahrpläne aller Linien sind gemeinsam mit den Linien der Karnischen Region in einem Fahrplanheft zusammengefasst: „Fahrpläne 2004, Karnische Region der Kärntner Linien. Die Broschüre wurde an alle Haushalte versendet und liegt im Mobilbüro Hermagor auf. Weiters gibt es eine Broschüre mit Tarifinformationen (gültig für die Kärntner Linien)⁴¹. Informationen gibt es auch im Mobilbüro Hermagor (am Bahnhof).

Einen Haltestellen- und Linienplan gibt es nicht: Man muss den gesamten Fahrplan durchgehen um herauszufinden, welche Linien für eine bestimmte Strecke in Frage kommen. Genaue Ein- und Ausstiegspunkte sind nicht ersichtlich.

Information im Fahrplanheft 2004:
Enthalten sind

- die Fahrpläne von Bus- und Zugverbindungen.
- überregionale Anschlusszeiten von und nach Villach, Klagenfurt, Lienz, Wien, Rosenbach – Jesenice, Spittal – Salzburg, Feldkirchen – St. Veit (ohne Ankunftszeiten).
- Anschlusszeiten für regionale Busse: Unklar ist, ob diese Angaben vollständig sind; nicht angegeben sind die Betreiber der Anschlussbusse und die Bus-Nummern oder -namen.

- Angegeben als Werbeeinschaltung ist der Kontakt zum Mobilbüro Hermagor mit dem Angebot des TaxiMobils (Taxi-Transfer-System)
- Angaben wie man zu Tarifinformationen kommt. (Broschüre, per e-mail oder telefonisch von Montag bis Freitag von 7:30 bis 13:30, oder im Büro der Kärntner Linien in Klagenfurt).
- Information und Bewerbung der touristischen Nutzung des ÖPNV im Sommer (Einschaltung in Fahrplanheft bezüglich Sommerfahrplan, Broschüre: Urlaubserlebnisse ohne Auto des Mobilbüros Hermagor (Kärntner Linien, Hg.)

Nicht angegeben im Fahrplan 2004 sind/ist:

- Tarifinformation und die Möglichkeit, dass Fahrkarten auch in den Bussen zu kaufen sind.
- ein Hinweis auf das Mobilbüro Hermagor als umfassende Informationsstelle.
- Informationen zur Gepäckmitnahme in Bus und Bahn sowie zur barrierefreien Benutzung (Niederflur-Busse).
- Anschlüsse für Gemeinde- und Stadtbusse sind nicht angegeben. Unklar ist, ob die angegebenen Anschlüsse vollständig sind.
- die Begriffe Alm-, Ski-, Stadtbuss, welche in anderen Informationsbroschüren verwendet werden.

Übersichtlichkeit der Fahrpläne und des Linienetzes:

- Fahrpläne und Linien wechseln
- Keine Taktfahrpläne
- Unterschiede an Schul-, Werk-, Wochentagen, sowie im Sommer und Winter
- Linien unterscheiden sich nach Tageszeit und an Schultagen, Werktagen, Wochentagen, sowie Sommer und Winter
- teils werden Ortschaften von mehreren Linien angefahren und verbunden

Tarifsystem:

Alle Linien sind im Kärntner Tarifverbund eingebunden.

Alle Tarifinformationen sind in einer eigenen Broschüre, die für ganz Kärnten gilt, zusammengefasst.⁴² Karten werden im Mobilbüro Hermagor oder in den Fahrzeugen verkauft.

Es gibt eine zonenweise Tarifgestaltung (Der Zonenplan ist auf der Homepage und im Fahrplanheft abgebildet): Hermagor umfasst insgesamt 6 Zonen im Talgebiet und 4 weitere Zonen in die Almregion (Nassfeld und Egger Alm).

⁴¹ „Zonenplan zum Verbundtarif der Kärntner Linien. Fahrkarten und Preise ab September 2004“ herausgegeben vom Verkehrsverbund Kärnten GmbH, Klagenfurt

⁴² „Zonenplan zum Verbundtarif der Kärntner Linien. Fahrkarten und Preise ab September 2004“ herausgegeben vom Verkehrsverbund Kärnten GmbH, Klagenfurt

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Eine Einzelfahrt kostet für eine bis zwei Zonen (umsteigen ist möglich) € 1,60, mit Ermäßigung € 0,90 (Sparpreis) und für Familien € 2,50 (Familienpreis). Angeboten werden auch Tageskarten (rechnen sich ab drei Einzelfahrten), Wochen-, Monats- und Jahreskarten.

Die Preise sind für Fahrten innerhalb der Gemeinde unterschiedlich:

- Mit einer Einzelfahrt kann man von den meisten Ortschaften innerhalb der Gemeinde nach Hermagor fahren. Eine Fahrt von Paßriach, Latschach, Nampolach, Dellach und Brugg nach Hermagor ist teurer. Eine Fahrt von Görttschach-Förolach nach Jenig (4 Zonen) kostet € 3,80 (Normalpreis), € 2,00 (Sparpreis) bzw. € 2,50 (Familienpreis).

Stärken des ÖPNV für Alltagswege

Erreichbarkeit von Zielen / Liniennetz:

- Es gibt eine Bahn und einige Buslinien, die das Gemeindegebiet erschließen. Sie sind Teil des überörtlichen ÖPNV-Netzes.
- Die Ortschaften entlang der B111 und Hermagor sind gut mit ÖPNV erreichbar (Bus und Bahn).
- An Schultagen gibt es ein annähernd flächendeckendes ÖPNV-Netz.
- Es gibt mehrere Tourismusangebote (Alm-, Skibus) und eigene Informationen dazu.

Fahrplan:

- Der Fahrplan ist auf die Schulzeiten vormittags und übliche Dienstzeiten für Angestellte in Hermagor und in den Zentren außerhalb der Gemeinde abgestimmt: Es gibt Busse und Züge morgens zu den Schulen, nach Hermagor und zu Zentren außerhalb der Gemeinde, mittags von den Schulen, nachmittags von den Städten zurück.

Kombinationsmöglichkeit mit IV/Barrierefreiheit:

- Fallweise werden Niederflerbusse eingesetzt. Die Mitnahme von Fahrrädern und Rollstühlen ist in den Bussen grundsätzlich möglich.

Übersichtlichkeit und Information:

- Es gibt eine Fahrplan-Broschüre mit allen Linien und überörtlichen Anschlusszeiten. Information zu regionalen und überregionalen Fahrten sind vorhanden.

Tarifsystem:

- Das Tarifsystem ist in ganz Kärnten vereinheitlicht.

Schwächen des ÖPNV für Alltagswege

Erreichbarkeit von Zielen / Liniennetz:

- Tür- zu - Tür Wege sind im ÖV nicht möglich, es gibt keine bedarfsorientierte Zielwahl.
- Aufgrund des sternförmigen Busnetzes fehlen weitgehend Radialverbindungen: Für Radialverbindungen innerhalb der Gemeinde muss man in Hermagor umsteigen.

- An Sonn- und Feiertagen und an Samstagen werden viele Ortsteile nicht angefahren. An schulfreien Wochentagen ist ein Ortsteil aus dem Netz ausgenommen.

Fahrplan:

- Die Bedienungshäufigkeit ist in den Ortschaften niedrig. Zu bestimmten Tageszeiten sind teils keine Verbindungen vorhanden.

Kombinationsmöglichkeit mit IV/Barrierefreiheit:

- Haltestellen der Bahn liegen teils außerhalb der Ortschaften.
- Auf Fuß- und Radwegen zu den Haltestellen finden sich Barrieren (keine Gehsteige, keine Radwege, nicht ausreichend gesicherte Übergänge).
- Der Komfort für wartende Personen an den Haltestellen ist teilweise gering.

Übersichtlichkeit und Information:

- Information zu Linien innerhalb der Gemeinde ist unübersichtlich und unvollständig.
- Linien und Fahrpläne sind unübersichtlich. Das Fahrplanheft ist schwer zu lesen, auch weil ein Liniennetz fehlt.
- Angebot ist nicht barrierefrei (Information zum Einsatz von Niederflerbussen und Barrierefreiheit fehlt, Niederflerbusse sind nur gelegentlich eingesetzt)

Tarifsystem:

- Kein einheitlicher Tarif für Fahrten innerhalb der Gemeinde.

Partizipation:

- Möglichkeit der Mitsprache von Fahrgästen ist nicht vorgesehen.

Eignung des ÖPNV-Angebots im Alltag von Frauen und Männern

Das ÖPNV-Angebot ist geeignet für

- Regionale und überregionale Fahrten.
- wiederkehrende, zeitlich genau abschätzbare Fahrten innerhalb des Gemeindegebiets mit gleichbleibenden Ein- und Ausstiegsorten (etwa regelmäßige Erledigungsfahrten u.a), die auf die Fahrpläne zeitlich abgestimmt werden können.
- Schulbesuch, Fahrten zu Lohnarbeitsplätzen in die Städte bei üblichen Arbeitszeiten und Vollzeitarbeit.
- touristische Fahrten zu einzelnen Zielen (Möglichkeiten und nötige Buslinien sind in eigener Broschüre aufgeführt).

Im Alltag profitieren vom ÖPNV-Angebot

- SchülerInnen, wenn sie am Morgen zur Schule und zu Mittag wieder nach Hause fahren wollen.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

- Aus- und EinpendlerInnen mit Regelarbeitszeit und Vollzeitbeschäftigung, die in der Nähe der Haltestellen wohnen. Das sind deutlich mehr Männer als Frauen.

Das ÖPNV-Angebot ist nicht oder nur schlecht geeignet für

- zeitlich wechselnde Fahrten und gelegentliche Fahrten, aufgrund der Unübersichtlichkeit des Netzes und des Fahrplanes.
- Personen die häufig zu unterschiedlichen Zeiten den ÖPNV nutzen und für zeitlich schwer planbare Aktivitäten. Für sich ändernde Ziele und für gelegentliche Fahrten ist der Aufwand, eine geeignete Verbindung zu finden sehr groß, und nicht für alle bewältigbar.
- Fahrten gegen die Verkehrsströme.
- Quer- oder Radialverbindungen zwischen zwei Ortschaften (Es ist meist nötig über Hermagor zu fahren und dort umzusteigen).
- Wegekette (zu wenige Anschlüsse, keine netzartige Liniengestaltung).
- für Menschen mit besonderen Bedürfnissen (z.B. RollstuhlfahrerInnen; ungenügende Information, keine Möglichkeit von Tür-zu-Tür Wegen im ÖV).

Benachteiligt sind daher Schüler und SchülerInnen, die erst nachmittags nach Hause fahren können oder wollen. Nicht geeignet ist das Angebot für Menschen mit besonderen individuellen Bedürfnissen. Weiters ist das Angebot auch für Menschen, die Besorgungen machen und andere Menschen begleiten nicht geeignet. Das sind mehrheitlich Frauen. Nicht angepasst ist der ÖPNV auch an die Bedürfnisse von PendlerInnen mit unregelmäßigen Arbeitszeiten, mit Teilzeitarbeit und für BinnenpendlerInnen. Das sind wiederum mehrheitlich Frauen.

4.6. Zusammenfassung der landschaftsplanerischen Bewertung im Sinne von Gender Mainstreaming

(vgl. Übersicht Stärken und Schwächen der Wege)

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der landschaftsplanerischen Bewertung im Sinne von Gender Mainstreaming zusammengefasst. In der landschaftsplanerischen Bewertung und in den Teilnahmeverfahren wurde seitens der PlanerInnen bewusst eine geschlechtssensible Perspektive integriert, um Frauen und Männer in den Blickpunkt zu stellen⁴³. Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen Planungs- und Entscheidungsprozessen nach den Auswirkungen für Frauen und Männer zu fragen und bestehende Differenzen im Sinne der Chancengleichheit zu berücksichtigen⁴⁴.

Die landschaftsplanerische Bewertung und die Teilnahmeverfahren sind die Grundlage, um Perspektiven aufzuzeigen und Empfehlungen zur Umsetzung zu formulieren. Gegenstand der Bewertung ist die (baulich)-räumliche Situation, die die realen Strukturen für die Alltagsbewältigung von Frauen und Männern in der Gemeinde Hermagor - Pressegger See darstellt. Die räumlichen Gegebenheiten wurden auf die Alltagstauglichkeit für Frauen und

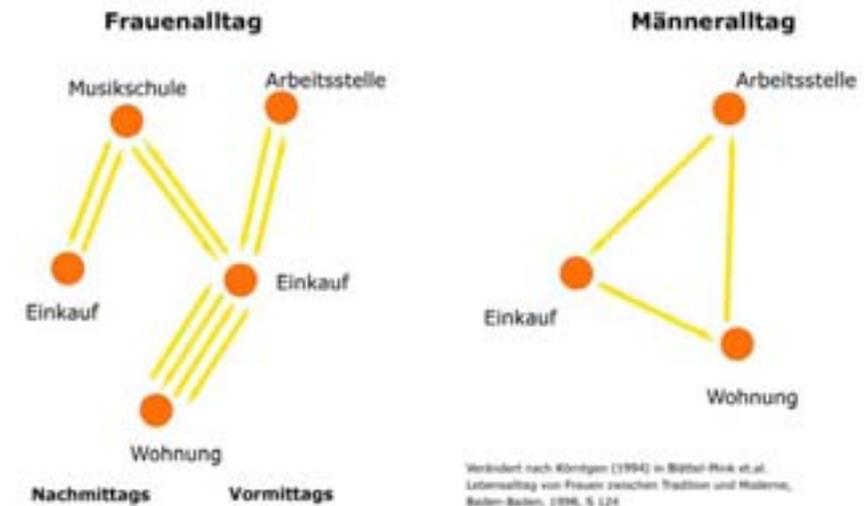


Abb. 62: Vergleich Frauen- und Männeralltage

⁴³ vgl. Pimminger, Irene 2001: 14

⁴⁴ vgl. ebd.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



Abbildung nach Lisa Helber, Thematiktag, Seminar, FKK/Urban/Plan, 2011, S.202

Männer überprüft. Der Alltag ist über die lebenserhaltende Arbeit und über die Erwerbsarbeit bestimmt. Unter lebenserhaltender Arbeit verstehen wir Haus- und Versorgungsarbeit und landwirtschaftliche Produktion, sie ist meist die unbezahlte Arbeit, zur Erwerbsarbeit zählt die bezahlte Arbeit. Im klassischen Sinne ist das Geschlechterverhältnis so aufgeteilt, dass die Frau für die Haus- und Versorgungsarbeit zuständig ist, der Mann für die Erwerbsarbeit. Der weibliche Alltag ist daher über die Zeitansprüche der eigenen Erwerbstätigkeit, die Zeitsysteme betreuter Personen und den Zeitbedarf der Reproduktion bestimmt. Der männliche Alltag ist oft über die Freistellung von Haus- und Reproduktionsarbeit charakterisiert. Frauen haben daher ein komplexes räumliches Mobilitätsmuster. Frauen kombinieren meist relativ kurze Wege zu Wegketten zwischen verschiedenen Orten. Die Alltagswege von Männern sind geprägt von der Vollerwerbstätigkeit außer Haus und Regeneration und Erholung zu Hause. Das Mobilitätsmuster ist stark über die Erwerbstätigkeit bestimmt, es entsteht der klassische Pendlerverkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz⁴⁵.

Die baulich-räumliche Situation ist Ausdruck von planerischen Entscheidungen, die auf Wertungen, Normen und Qualitätsmaßstäben beruhen. In der Verkehrsplanung und in der räumlichen Planung ist das planerische Leitbild der autofahrende, erwerbstätige, gesunde Mann. Kinder, Jugendliche, Frauen, ältere Menschen und Männer, die nicht dem klassischen männlichen Lebensentwurf entsprechen werden selten als Maßstab für die Planung herangezogen⁴⁶. Die derzeitigen Planungsentscheidungen und vor allem Umsetzungen unterstützen den motorisierten Individualverkehr⁴⁷. Im Gesamtverkehrskonzept Kärnten wurden z. B. für diese



Region zwei wichtige Planungsentscheidungen getroffen, der Bau des Gailtalzubringers und die Attraktivierung der Gailtalbahn. Der Gailtalzubringer wurde gebaut, die Investitionen in die Gailtalbahn wurden nicht getätigt. Um die Strategie des Gender Mainstreaming erfolgreich umzusetzen, müssen die Normen und Werthaltungen in den Planungen sichtbar gemacht und diskutiert werden. Das ist der Ausgangspunkt um langfristig wirksame Entscheidungen im Sinne von Gender Mainstreaming treffen zu können. Gender Mainstreaming in der Planung heißt, über baulich-räumliche und planerische Strukturen nachzudenken und diese gegebenenfalls zu verändern, damit keine gesellschaftliche Gruppe benachteiligt ist: Wer ist in den Planungsprozess integriert, wer hat die Entscheidungsmacht und welche Werthaltungen stehen dahinter? Diese Fragen sind Ausgangspunkt um über Planungsstrukturen mit den zuständigen Planungsfachleuten im Rahmen von Werkstattgesprächen nachzudenken, zu diskutieren und Lösungen zur Umsetzung von Gender Mainstreaming zu finden.



4.6.1 Zu Fuß gehen braucht Platz

In der Gemeinde finden wir städtische und ländliche Erschließungsstrukturen und Erschließungsstrukturen ohne Ortskern (vgl. Kap. 4.3.). Der mittelalterliche Stadtkern der Stadt Hermagor und die alten Dorfkerne (z.B. Tröpolach, Rattendorf, Förolach) verfügen über engmaschige, durchlässige Wegenetze, die das zu Fuß gehen unterstützen. Das Wegenetz teilt sich in Hauptstraßen, Gassen, Fußwege und Trampelpfade auf. Die netzartige engmaschige Erschließung ermöglicht kurze Wege von und zu allen Orten innerhalb der städtischen und ländlichen Ortszentren. Die meist höhere Anliegerdichte bedeutet auch das Vorhandensein von Geschäften, Nahversorgung bzw. Gasthäuser. „Zu Fuß sind die Menschen mehr oder minder gleichgestellt. Menschen, die nur zu Fuß gehen, bewegen sich spontan, mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 6 km/h in jede Richtung und an jeden Ort, soweit ihnen dies nicht rechtlich oder physisch verwehrt ist“⁴⁸. Fußläufige, engmaschige, durchlässige Wegenetze unterstützen den Alltag von Frauen und Männern unabhängig von Alter, Geschlecht und der Machtverteilung.



⁴⁵ Vgl. Bauhardt, Christine 1994: 25-26

⁴⁶ vgl. Bauhardt, Christine 1994, vgl. Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen 2002

⁴⁷ Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 17, 1995

⁴⁸ Illich, Ivan 1974: 24.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



Das Wegenetz in den Erweiterungsgebieten der Stadt, der Dörfer und der Siedlungsgebiete ohne Ortskern ist meist grobmaschig und weniger durchlässig. Das Erschließungsnetz teilt sich in Haupt-, Siedlungerschließungsstraßen und Wohnwege auf. Es gibt oft Sackgassen und die Anbindung an die alten Ortsteile funktioniert oft nicht sehr gut bzw. es ist kein Ortskern vorhanden. Durch die Organisation des Wegenetzes werden längere Wege produziert, da viele Einrichtungen und

Geschäfte in den Zentren liegen und fußläufig nicht gut erreichbar sind. Die Menschen, die entlang der Haupteerschließungsstraßen leben, sind durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen betroffen. Ein Vorteil ist, dass die Siedlungerschließungsstraßen weniger Verkehr aufweisen. Die BewohnerInnen aber, die entlang der Haupteerschließungsstraßen bzw. im Ortszentrum leben, wo sich die ganze Infrastruktur befindet, sind durch den zunehmenden Verkehr belastet. Die Qualität der Fußwege hängt einerseits vom Wegesystem und andererseits von der Ausstattung und der Qualität des Wegenetzes ab. Durchgängig ist zu beobachten, dass die Zonierung und Ausstattung der Straßen den Kfz-Verkehr bevorzugt, was vor allem die AutofahrerInnen unterstützt. Die Gehsteige sind meist zu schmal. Besser funktioniert es bei den Straßen mit den Hausvorplätzen in den kleinen Ortschaften mit weniger Verkehr. Hier ist die Aufenthaltsqualität besser und sicherer.

Für Kinder, Buben, Mädchen und ältere Menschen sind fußläufige Verbindungen für ihre Alltagsbewältigung sehr entscheidend, weil sie meist über kein Auto verfügen bzw. auf andere Personen angewiesen sind. Diese Begleitpersonen sind vor allem Frauen, die für die Versorgungsarbeit (Einkaufen, Erledigungen) und die Betreuung der Kinder, Buben, Mädchen und älteren Menschen zuständig sind. Es betrifft aber auch Männer, die vermehrt Haus- und Versorgungsarbeit leisten.

4.6.2 Frauen und Männer unterwegs in der Gemeinde und in der Region

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr unterstützen das alltägliche Unterwegsein von Kindern, Buben, Mädchen, Frauen und älteren Menschen. Die Verbindungen zwischen den kleineren Ortschaften und nach Hermagor Stadt haben im Alltag der Bevölkerung eine zentrale Bedeutung. Hermagor Stadt ist das Zentrum mit Handel, Verwaltung, Schulen und Dienstleistung. Tröpolach ist das Zentrum für den Wintertourismus und der Pressegger See für den Sommertourismus. Wichtig sind auch die Verbindungen nach Villach, nach Kötschach-Mauthen, zum Weißensee und nach Italien.

Für den Großteil der Frauen, Männer, Kinder, Jugendlichen und älteren Menschen sind daher regelmäßig Distanzen zurückzulegen, die im Alltag zu Fuß nicht bewältigt werden können: Wege zur Schule, zur Arbeit und zum Einkaufen, zu Musik- und Sportstunden, auch Erledigungen, Arztbesuche und private Besuche führen in mehrere Kilometer entfernte Ortschaften. Die Menschen sind auf das Fahrrad, den öffentlichen Nahverkehr und motorisierte Individualverkehrsmittel angewiesen.

Im Alltag spielt der Radverkehr eine untergeordnete Rolle (vgl. Kap. 5, Beteiligungsverfahren). Die Radverbindungen sind vor allem für Freizeitwege ausgerichtet. Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, das an die Anforderungen des Alltags angepasst ist, fehlt in Hermagor - Pressegger See. Der Radverkehr erfolgt gemeinsam mit dem Autoverkehr entlang oft stark befahrener Straßen. An der Bundesstraße, die in vielen Orten die Haupteerschließung darstellt, ist es besonders gefährlich. Vor allem wichtige Ziele wie Schulen, Bahnhöfe und Geschäften sind nur schwer zu erreichen. Vor allem für Kinder und Jugendliche sind die Radverbindungen schlecht. Es ist zu beobachten, dass die RadfahrerInnen aus Sicherheitsgründen auf den Gehsteigen fahren. Dies führt zu Konflikten mit den FußgängerInnen.

Im Gegensatz zu vielen anderen ländlichen Gemeinden Österreichs hat die Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See eine ÖBB-Anbindung und zahlreiche Buslinien. Durch die Arbeit des Mobilbüros in Hermagor konnten die Linien und Fahrzeiten in den letzten Jahren vor allem für den Skibusverkehr, für Schulwege und das touristische Angebot verbessert werden. Das derzeitige ÖPNV-Netz eignet sich sehr für wiederkehrende, zeitlich genau abschätzbare Fahrten mit gleichbleibenden Ein- und Ausstiegsorten, wie Fahrten zur Lohnarbeitsplätzen bei Vollzeitarbeit, Schulbesuch und regelmäßigen Erledigungsfahrten.

Für den komplexen Alltag mit vielen Wegstrecken eignet sich der ÖPNV nicht. Die Aktivitäten sind zeitlich nicht immer genau abschätzbar, beim Einkaufen sind schwere Lasten zu tragen und oft werden noch andere Personen begleitet. Für dieses Unterwegsein sind die unregelmäßigen Intervalle der Verbindungen, die Fahrten gegen die Hauptverkehrsströme oder mehrmaliges Umsteigen Gründe, um nicht mit dem ÖPNV unterwegs zu sein. Ein großer Nachteil ist auch, dass in einigen Orten in den Ferien bzw. am Wochenende keine Busse verkehren, was für



LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG



Kinder, Jugendliche und ältere Menschen das Unterwegssein in diesen Zeiträumen erheblich erschwert. Die Begleitwege, die sich dadurch ergeben, betreffen vor allem Frauen. Die Begleit- und Erledigungswege bedeuten einen hohen Zeitaufwand und hohe Umweltkosten⁴⁹.

Der Linienverkehr eignet sich auch schlecht für Menschen mit besonderen individuellen Bedürfnissen. Ein wichtiges Planungsziel ist den ÖPNV an die alltäglichen Wegen anzupassen. In der Gemeinde Hermagor werden bereits verschiedene Möglichkeiten seitens des Mobilbüros (Rufbussystem-Pötttsching, Ruftaxi – Gomobil-Finkenstein) angedacht. Ein Nachteil ist, dass im in Hermagor der ÖPNV in vielen Köpfen als wichtiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel und wichtiger Arbeitgeber nicht präsent ist (vgl. Kap. 5.). „Der Sektor des Öffentlichen Verkehrs bietet jeder 18. unselbständig beschäftigten Person in Österreich einen Arbeitsplatz“⁵⁰. Die Erhaltung bzw. Verbesserung und Sicherung der Qualität des ÖPNV im ländlichen Raum unterstützt vor allem den Alltag der Frauen, Kinder, Mädchen, Buben und älteren Menschen.

Der motorisierte Individualverkehr ist im ländlichen Raum nicht wegzudenken, ein weiterer Anstieg des Individualverkehrs mindert aber stetig die Lebensqualität, vor allem entlang der stark befahrenen Haupterschließungsstraßen. Die Bevorzugung des Autos im Wegenetz benachteiligt bestimmte Personengruppen: jene Menschen die kein Auto lenken können oder dürfen, jene die nicht immer über ein Auto oder eine Mitfahrgelegenheit verfügen oder jene die sich kein Auto leisten können. Das sind vor allem Kinder, Jugendliche und insbesondere ältere Frauen. Betroffen sind auch jene Menschen, wiederum überwiegend Frauen, die Kinder und ältere Personen, die nicht selbst ein Auto lenken können, begleiten müssen.

⁴⁹ Für Erledigungswege werden allein in Pötttsching 30.000 km mit dem Pkw zurückgelegt. Hochgerechnet auf alle mittelgroßen ländlichen Gemeinden Österreichs lassen sich der Zeitaufwand mit 400 Mio. ATS (ca. 30 Mio Euro) und die Umweltkosten mit 14.000 t CO₂ bewerten (Helmut, Koch et. al. 1999: 3)

⁵⁰ VCÖ-Magazin, 04/2004

4.6.3 Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung

Das Projekt „Frauen und Männer unterwegs“ soll in Zusammenarbeit mit den Planungszuständigen einen Weg zur Umsetzung von Gender Mainstreaming aufzeigen, um der Chancengleichheit von Frauen und Männern in Hermagor – Pressegger See ein Stück näher zu kommen. Der politische Wille zur Umsetzung der Strategie des Gender Mainstreaming ist durch die Beschlüsse der Europäischen Union, Bundes- und Landesregierung gegeben. Die Ziele des Gender Mainstreaming werden im Europäischen Raumentwicklungskonzept mit der Aussage, dass alle einen gleichwertigen Zugang zu Infrastruktur und Wissen haben sollten, unterstrichen⁵¹.

Die landschaftsplanerischen Empfehlungen zum Wegenetz im Sinne von Gender Mainstreaming werden auf mehreren Ebenen diskutiert und formuliert.

- Konkrete Maßnahmen und Umsetzung auf baulich-räumlicher Ebene
- Einbindung und Sensibilisierung von Frauen und Männern in Planungsprozesse
- Sensibilisierung von PlanungsexpertInnen in der Verwaltung

Aus den geschlechtsspezifischen Unterschieden im Verkehrsverhalten und in den vielfältigen Mobilitätsbedingungen lassen sich generelle Aufmerksamkeiten und Ziele für eine gendersensible Planung des Wegenetzes in Hermagor-Pressegger ableiten, die im nächsten Arbeitsschritt und in der Zusammenarbeit mit den Planungszuständigen noch detaillierter ausgearbeitet werden.



Mobilität der kurzen Distanzen und der geringen Geschwindigkeiten sichern und fördern⁵²

- Lokale Ebene als Bezugspunkt
- Angebot und Qualität von Fuß- und Radwegen erhöhen bzw. erhalten
- soziale Qualität von Straßenfreiräumen erhöhen – Straßen und Wege sind Lebensräume – mehr Platz fürs zu Fuß gehen

⁵¹ vgl. Schindegger, Friedrich, Tatzberger, Gabriele, 2002: 11

⁵² vgl. Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 17: 32

Wahlfreiheit schaffen – Zwangsmobilität einschränken

- Region der kurzen Wege erhalten und fördern
- Nutzungsmischung forcieren, Infrastrukturausstattung verbessern
- Alternativen zur Begleitmobilität entwickeln
- Kindern und Jugendlichen selbständige Mobilität ermöglichen
- räumlicher Funktionstrennung und Zentralisierungstendenzen entgegenwirken

Öffentlichen Personen Nahverkehr forcieren

- komplexe Mobilitätsansprüche des Alltags von Frauen und Männer berücksichtigen (z.B. komplexe Wegeketten)
- Förderung von alltagstauglichem, öffentlichem Verkehr (vgl. Kap. 5.3: Ergebnisse)

Sensibilisierung von EntscheidungsträgerInnen, Fachleuten und Bevölkerung

- für das Risikoverhalten im Straßenverkehr
- für den Mobilitätsbedarf von Frauen und Männern im Alltag

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

WEGENETZE	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	Bedeutung für den alltäglichen Gebrauch von Frauen und Männern
 <p>Wegenetz in der Stadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • gutes fußläufiges Wegenetz • kurze Wege • gute Infrastruktur (Nahversorgung, Verwaltung...) • differenziertes Wegenetz • gute Erreichbarkeit aller Orte • geringer Flächenbedarf und gute Erweiterbarkeit des Wegenetzes 		<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alltagswege von Frauen und Männern unabhängig von Alter und Lebenssituation
 <p>Wegenetz im Erweiterungsgebiet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Verkehr in Siedlungerschließungsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • grobmaschiges Wegenetz • weite Wege • wenig Infrastruktur • geringe Durchlässigkeit • produziert mehr Verkehr auf Haupteerschließungsstraßen und im Zentrum • großer Flächenbedarf 	<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AutofahrerInnen, vorwiegend Männer <p>erschwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alltagswege von Kindern, Mädchen, Buben und älteren Menschen • die Alltagsorganisation, insbesondere für Frauen und auch Männer, die für Versorgungsarbeit und Kinderbetreuung zuständig sind
 <p>Wegenetz im Dorf</p>	<ul style="list-style-type: none"> • gutes fußläufiges Wegenetz • kurze Wege • differenziertes, engmaschiges Wegenetz • Wege eignen sich für die landwirtschaftliche Nutzung 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktureinrichtungen werden weniger • weite Wege zu den Orten mit Infrastruktur und Schulen • bei Nachverdichtung und Nutzungsänderung auf der Parzelle, verändert sich die Durchlässigkeit 	<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Alltagswege von Männern und Frauen im Ort <p>erschwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Infrastruktureinrichtungen werden zu einem zunehmenden Problem • Alltagswege von Mädchen und Buben, die zur Schule gehen bzw. Freizeiteinrichtungen aufsuchen
 <p>Wegenetz in Orten ohne Ortskern</p>	<ul style="list-style-type: none"> • weniger Verkehr in den Nebenstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • grobmaschiges Wegenetz • weite Wege zur Infrastruktur und Schule • produziert mehr Verkehr auf den Hauptstraßen 	<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AutofahrerInnen, vorwiegend Männer <p>erschwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alltagswege von Kindern, Mädchen, Buben und älteren Menschen • die Alltagsorganisation, insbesondere für Frauen und auch Männer, die für Versorgungsarbeit und Kinderbetreuung zuständig sind

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

UNTERWEGS IN DER GEMEINDE	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	Bedeutung für Alltag von Frauen und Männern
 <p>Alltagsradverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eignung des Fahrrads für das Unterwegssein in der Gemeinde • der Galltalradweg, der auch gut in ein Alltagsradwegenetz passt 	<ul style="list-style-type: none"> • teilweise sind Wege zum Rad fahren zu weit oder zu steil bezogen auf den Alltagsradverkehr • fehlen eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes • beschilderte Radroute zum Pressegger See führt teils auf stärker befahrenen Straßen, auf denen Radfahranlagen fehlen • wenig Anbindungen von Ortschaften und Haltestellen der ÖBB an bestehende Radwege • wenig sichere Radverbindungen im bestehenden Straßenwegenetz • wenig beschilderte Radwege 	<p>gut geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Galltalradweg für alle Personen, auch Kinder können ihn selbständig und ohne Betreuungspersonen benutzen <p>schlecht geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverbindungen für Kinder und Jugendliche zu Schulen und Freizeiteinrichtungen (Pressegger See) sowie Haltestellen der ÖBB • Alltagsradverkehr für ältere Menschen
 <p>ÖPNV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandensein von Bahn und einigen Buslinien im Gemeindegebiet • Erreichbarkeit des ÖPNV entlang der B111 und Hermagor • flächendeckendes ÖPNV-Netz an Schultagen • mehrere Tourismusangebote (Alm-, Skibus) und eigene Informationen dazu • Einsatz fallweise von Niederflurbussen • Mitnahme von Fahrrädern und Rollstühlen in den Bussen grundsätzlich möglich • Vorhandensein einer Fahrplan-Broschüre mit allen Linien und überörtlichen Anschlusszeiten • einheitliches Tarifsystem in ganz Kärnten 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Möglichkeit der Tür- zu -Tür Wege • keine bedarfsorientierte Zielwahl • Fehlen von Radialverbindungen • keine Verbindungen an Sonn- und Feiertagen und an Samstagen • keine Verbindungen an schulfreien Wochentagen in manchen Ortsteilen • niedrige Bedienungshäufigkeit in den Ortschaften • Lage der Haltestellen der Bahn außerhalb der Ortschaften • unsichere und gefährliche Fuß- und Radwege zu den Haltestellen (keine Gehsteige, keine Radwege, nicht ausreichend gesicherte Übergänge) • geringer Komfort für wartende Personen an den Haltestellen • unübersichtliche Linien- und Fahrpläne • kein barrierefreies Angebot • Niederflurbusse sind nur gelegentlich eingesetzt (Information zum Einsatz von Niederflurbussen fehlt) • kein einheitlicher Tarif für Fahrten innerhalb der Gemeinde. 	<p>gut geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinder, Mädchen und Buben, die in der Früh zur Schule und Mittag nach Hause fahren • Aus- und EpendlerInnen mit Regelarbeitszeit mit Vollbeschäftigung, deutlich mehr Männer • touristische Fahrten zu einzelnen Zielen <p>schlecht geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinder, Mädchen und Buben, die am Nachmittag und in der Freizeit unterwegs sind • Menschen mit besonderen individuellen Bedürfnissen • die Alltagsorganisation, insbesondere für Frauen und auch Männer, die für Versorgungsarbeit und Kinderbetreuung zuständig sind

LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

STRASSENQUERSCHNITTE	STRÄRKEN	SCHWÄCHEN	Bedeutung für den alltäglichen Gebrauch von Frauen und Männern
 <p>Strade mit Gehsteig in der Stadt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • viele Geschäfte • qualitätsvoller öffentlicher Freiraum 	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmale Gehsteige • unsicher und gefährlich • mindert die Aufenthaltsqualität der FußgängerInnen • viel Verkehr 	<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr <p>erschwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • selbständiges Unterwegssein von Kindern und älteren Personen • Alltagsorganisation für Begleitpersonen insbesondere Frauen
 <p>Dorfstraße</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • wenig Autoverkehr • Hausvorplätze haben gute Aufenthaltsqualität • Teilhabe am öffentlichen Geschehen • geringere Geschwindigkeit • ermöglicht Mischverkehr • Fahrbreite ausreichend 		<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt von allen im Straßenfreiraum • selbständiges Unterwegssein von Kindern • erleichtert die Arbeit von Betreuungspersonen, insbesondere Frauen aber auch Männer
 <p>Strade mit Fahrbahnbreite größer 6m mit Gehsteig</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite des Gehsteiges ausreichend (2m) 	<ul style="list-style-type: none"> • nur einseitiger Gehsteig, obwohl beidseitige Bebauung • Fahrbahnbreite ermöglicht hohe Geschwindigkeiten im Ortsgebiet (3,00 m bei Gegenverkehr/100 km/h möglich) 	<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr • FußgängerInnen <p>erschwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • selbständiges Unterwegssein von Kindern, älteren Personen und Personen mit besonderen individuellen Bedürfnissen
 <p>Strade mit Fahrbahnbreite um 5m ohne Gehsteig</p> 		<ul style="list-style-type: none"> • keine Gehsteige und kein Radweg • Fahrbahnbreite ermöglicht hohe Geschwindigkeiten • unsicher und gefährlich 	<p>unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Verkehr <p>erschwert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • selbständiges Unterwegssein von Kindern und älteren Personen • sicheres zu Fuß gehen und Rad fahren

5. Beteiligungsverfahren

5.1. Einleitung

Das Kapitel 5 zeigt Sichtweisen von HermagorerInnen zu ihren Wegen in der Gemeinde. Diese sind ein wichtiger Teil der Erhebungsarbeiten des Projektes „unterwegs.cc“. In Hermagor und Kärnten sind keine geschlechtsspezifisch aufgeschlüsselten Verkehrsdaten und Mobilitätsuntersuchungen vorhanden. Daher wurden unterschiedliche Methoden zur Annäherung an die Mobilitäts Erfahrungen der HermagorerInnen gewählt. Der Schwerpunkt liegt auf qualitativen Methoden (Karten zu Wegenetzen, Mental Maps und Rundgänge). Diese wurden durch Fragen zur Verkehrsmittelnutzung und zu Wegezwecken ergänzt. Der Kartenteil bietet den Text ergänzende Karten zur Aktion Wegenetze und zu den Rundgängen und im Anhang am Schluss des Kapitels 5 ist eine Auflistung aller Anregungen der TeilnehmerInnen der Beteiligungsverfahren zu finden. Die Anregungen sind nach Themen und Geschlecht zusammengestellt.

5.2. Mobilität der HermagorerInnen

5.2.1 Aktionstag - Wegenetze

Am 2.10.2004 fand in der Zeit von 8-12 Uhr am Rathausplatz in Hermagor der Aktionstag - Wegenetze statt. BürgerInnen aller Altersstufen hatten die Möglichkeit, ihre regelmäßigen Wege und Verkehrsmittel aufzuzeichnen und deren Qualität zu bewerten. Für Kinder gab es das Angebot, mit Straßenkreide zu malen oder Straßenspiele auszuprobieren. Mit dem pro TeilnehmerIn ca. 10 Minuten dauernden Beitrag zur Aktion Wegenetze war ein Gewinnspiel verbunden, als Anreiz mitzumachen. Die lokale Wirtschaft hatte verschiedene Preise zur Verfügung gestellt, die am Ende der Aktion unter den TeilnehmerInnen der Aktion Wegenetze und der Postkartenbefragung verlost wurden. Weiters gab es die Möglichkeit bei einem Geschicklichkeitsspiel kleine Preise zu gewinnen.



Die Methode der Wegenetze eignet sich gut für eine Momentaufnahme der Sichtweisen von BürgerInnen zu Verkehrsangelegenheiten. Sie wurde vom Büro tilia für den Autofreien Tag 2000 entwickelt (tilia, 2000). Diese Methode begegnet den unterschiedlichen BürgerInnen dort, wo sie stehen, und ist hiermit ein niederschwelliges Angebot mitzubestimmen. Somit werden auch jene Menschen erreicht, die sich normalerweise wenig bei BürgerInnenbeteiligungsverfahren einbringen. Die Ergebnisse geben einen Einblick in die aktuelle Mobilitätssituation der Gemeinde und in die Qualität von Wegen und Verkehrsmitteln. Da nach Beiträgen von Frauen und Männern unterschieden wurde, zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität, die hilfreich für eine Weiterbearbeitung des Themas im Sinne des Gender Mainstreaming sind.

Auswertung der Aktion Wegenetze

Bei der Aktion Wegenetze haben insgesamt 26 Frauen und 20 Männer aus Hermagor teilgenommen. Es waren 6 Kinder, 2 Jugendliche, 38 Erwachsene und davon 8 ältere Menschen dabei. Das entspricht in etwa dem Anteil an der Gesamtbevölkerung, etwas mehr Frauen und etwas weniger ältere Menschen nahmen teil. Sie haben auf einem Plan der Gemeinde Hermagor ihre regelmäßigen Wege eingezeichnet, die von Ihnen benutzten Verkehrsmittel nach Wichtigkeit gereiht und Positives und Negatives zum Thema Unterwegssein in Hermagor angemerkt. Zwei Pläne standen gleichzeitig zur Verfügung, sodass jeweils zwei TeilnehmerInnen gleichzeitig arbeiten konnten und keine langen Wartezeiten entstanden. Wartende konnten sich bei ProjektmitarbeiterInnen über das Projekt informieren oder ein paar vorbereitete Spiele ausprobieren. Die Teilnahme an der Aktion war eine in kurzer Zeit bewältigbare Aufgabe. Der gleichzeitig stattfindende Bauernmarkt war ein guter Anziehungspunkt, den viele BewohnerInnen von Hermagor im Alltag nutzen. Alle TeilnehmerInnen hatten ausreichend Zeit sich in die Aufgabe hineinzudenken und bekamen gleich viel Platz für ihre Anliegen zu Verfügung. Bei Erwachsenen – besonders bei Paaren – wurde darauf geachtet, dass immer eine Person eine Plakat für sich ausfüllte, um die geschlechtsspezifischen Unterschiede nicht zu verfälschen, bei Kindern und Jugendlichen wurde auch das gemeinsame Ausfüllen zugelassen. Die vielen kritischen Anmerkungen auf den unterschiedlichsten Ebenen belegen die Kompetenz der BürgerInnen in Mobilitätsfragen in der Gemeinde.

BETEILIGUNGSVERFAHREN

Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl

Reihung nach Wichtigkeit:

Frauen		Männer	
Auto	1	Auto	1
FüÙe	2	FüÙe, Fahrrad	2
Fahrrad, Bus	3	Bus	3
Bahn	4	Bahn	4
Skater, Scooter	5	Skater, Scooter	5

Häufigkeit der Nennung:

	Frauen	Männer
FüÙe	92%	62%
Fahrrad	54%	67%
Bus	23%	14%
Bahn	15%	24%
Auto	92%	80%
Skater etc.	8%	10%
Jogger	4%	
Firmenbus		5%
Moped		5%
Traktor		5%

Die TeilnehmerInnen wurden gebeten, die für Sie wichtigsten Verkehrsmittel zu nennen und nach Wichtigkeit zu reihen. Frauen nannten dabei durchschnittlich 2,8 Verkehrsmittel als wichtig, Männer 2,7.

Die Reihung nach Wichtigkeit ergibt ein sehr ähnliches Bild bei Frauen und Männern, als Nummer eins wurde am häufigsten das Auto genannt, die FüÙe liegen bei den Frauen etwas näher an der Nummer Eins wie bei Männern, das Fahrrad ist den Männern noch wichtiger als den Frauen. Bus und Bahn liegen weit zurück, bei den Frauen wurden Bahn und Skater etc. noch später genannt als bei Männern.



Bei der Häufigkeit der Nennung gibt es deutlichere Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Das Auto wurde von 92% der Frauen genannt und von 80% der Männer. Die FüÙe wurden von 92% der Frauen genannt und von 62% der Männer und der Bus von 23% der Frauen und 14 % der Männer. Das Fahrrad und die Bahn wurden häufiger von Männern genannt. Ältere Frauen nennen weniger Verkehrsmittel (maximal zwei). Die FüÙe werden immer genannt

und als zweites das Auto (teilweise als Mitfahrerin) oder die Bahn. Bei den Mädchen stehen die FüÙe immer an erster Stelle, weitere Verkehrsmittel werden als wichtig genannt. Bei älteren Männern wird das Auto immer genannt (teilweise als Mitfahrer), Fahrrad und FüÙe werden ebenfalls genannt. Buben nennen ebenfalls immer die FüÙe – jedoch nicht immer an erster Stelle, sowie weitere Verkehrsmittel. Jugendliche – Mädchen und Buben - nennen mit 3-6 Verkehrsmitteln überdurchschnittlich viele. Öffentliche Verkehrsmittel werden von Jugendlichen häufiger genannt, als von Erwachsenen.

Ergebnisse zu den Wegenetzen

Die Wegenetze von Frauen und Männern wurden in jeweils einem Plan überlagert (siehe Plan 8 und 9). Die Dicke der Markierung spiegelt die Häufigkeit der Nennung. Auffälligkeiten beim Vergleich der Wegenetze von Frauen und Männern in Hermagor:

- Bei Frauen sind die Fußwege im Stadtzentrum häufiger als bei Männern.
- Frauen markierten häufiger die Bundesstraße Richtung Villach, den Radweg zum Presseggersee und die Straße nach Neudorf.
- Wanderwege wurden häufiger von Männern genannt.
- Die Bundesstraße Richtung Kötschach-Mauthen wurde häufiger von Männern markiert.

Grundsätzlich sind die Wegenetze von Frauen und Männern recht ähnlich, die wichtigsten Wege sind die Bundesstraße, die Straßen nach Neudorf und Möderndorf, die mit dem Auto benutzt werden. Zu Fuß werden das Stadtzentrum und die Wanderwege genutzt. Zum Radfahren wurden die Radwege entlang der Gail und zum Presseggersee von vielen Frauen und Männern markiert.

Die Wege im Zentrum sind durch den Planmaßstab nicht detailliert erfasst worden. Frauen machten mehr Anmerkungen zu Wegen im Zentrum. Was darauf hindeuten kann, dass Frauen dichtere Netze im Zentrum haben, wie das bei den Wegenetzeaktionen 2000 (tilia, 2000) festgestellt wurde. Diese Feststellung konnte für Hermagor jedoch nicht klar bestätigt werden.

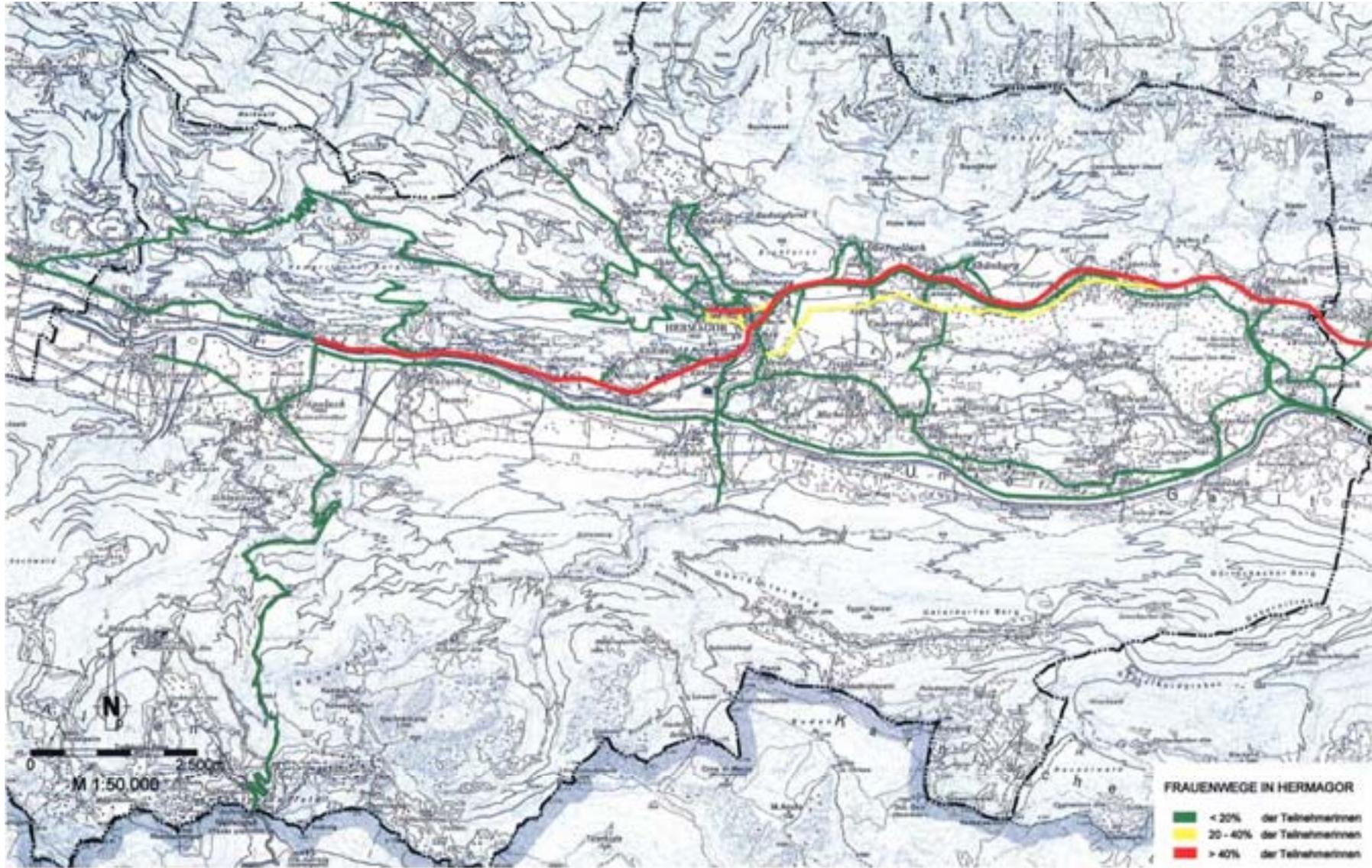
Das Stadtzentrum hat auch für BewohnerInnen der umliegenden Dörfer eine sehr wichtige Bedeutung, weil es kaum Netze gibt, die nicht einen regelmäßigen Weg durch das Zentrum aufweisen. Dabei könnte aber auch der Aufstellungsort in der Stadt eine Rolle spielen – Menschen ohne Wege durch das Zentrum kommen vermutlich auch weniger zu Aktionen in Hermagor Stadt.



Positive und negative Beurteilungen von Frauen und Männern

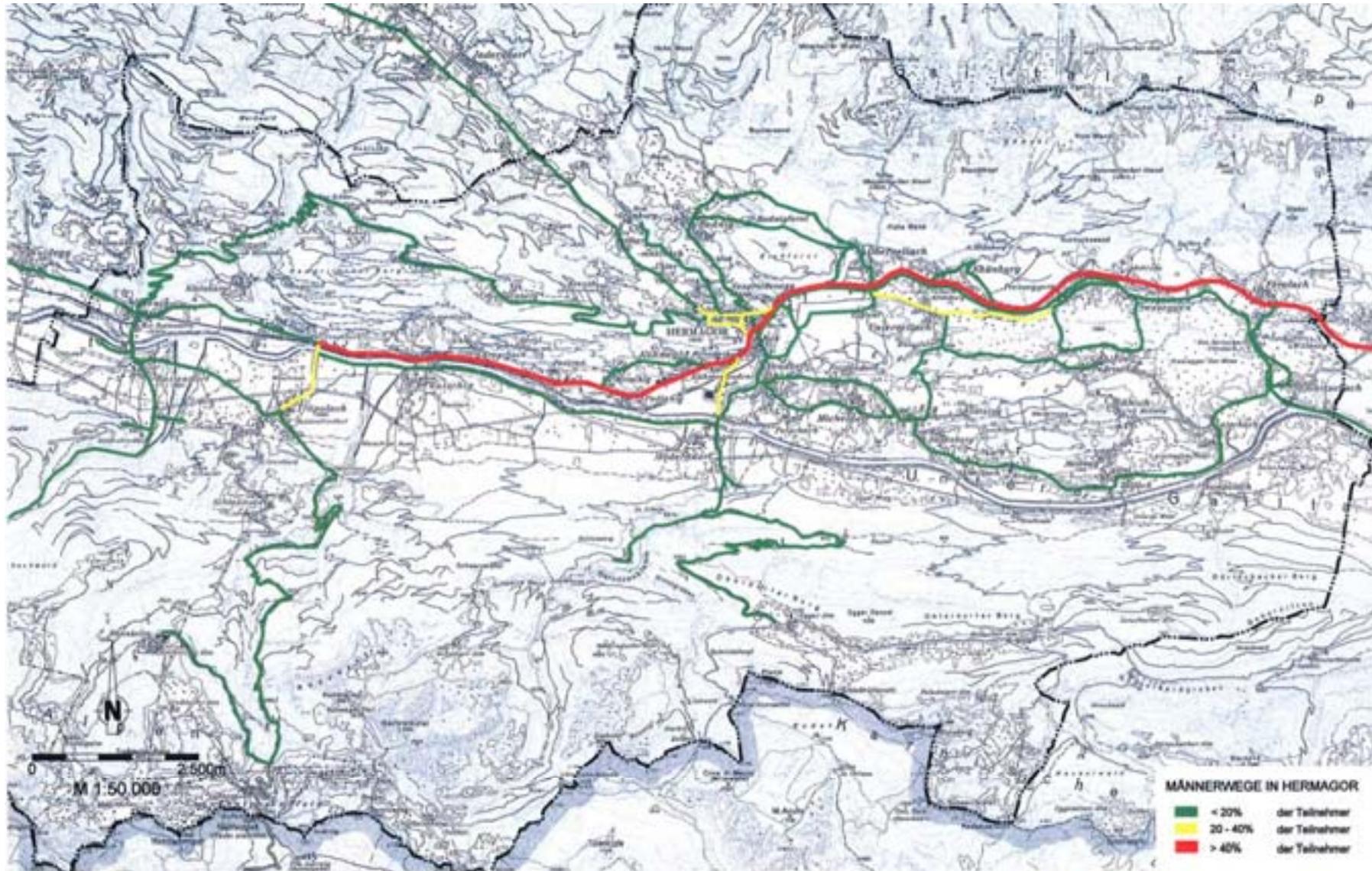
Auffällig ist, dass Frauen eine große Anzahl an negativen Beurteilungen abgegeben haben. Davon eine Vielzahl an konkreten Anmerkungen zu Missständen, die das zu Fuß gehen betreffen. Positive Beurteilungen geben Frauen nur zu Freizeitfußwegen ab. Bei Alltagsfußwegen gibt es hingegen eine große Anzahl an sehr konkret formulierten und verorteten Mängeln. Sehr häufig werden mangelnde Querungshilfen genannt sowie fehlende Gehsteige bzw. Fußwege. Bei den negativen

BETEILIGUNGSVERFAHREN



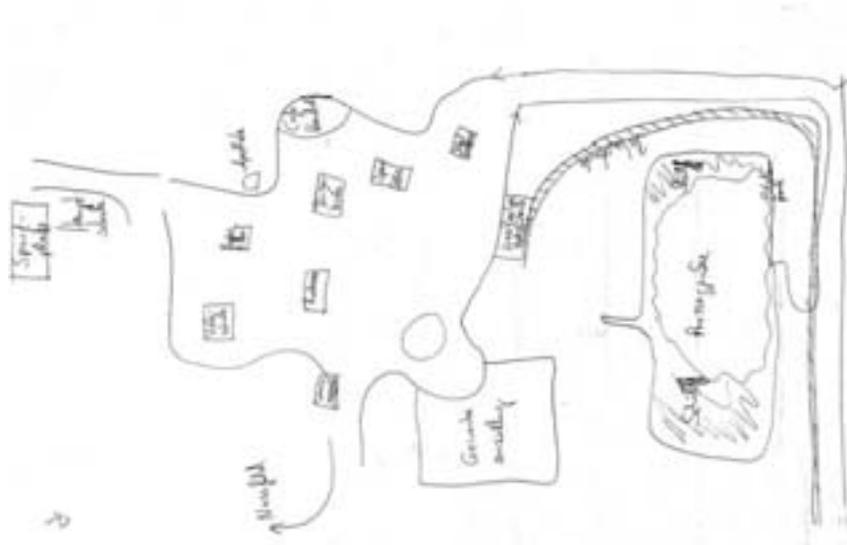
PLAN 8: ERGEBNIS DES AKTIONSTAGES - FRAUENWEGE IN HERMAGOR - PRESSEGGER SEE

BETEILIGUNGSVERFAHREN



PLAN 9: ERGEBNIS DES AKTIONSTAGES - MÄNNERWEGE IN HERMAGOR - PRESSESEGGER SEE

BETEILIGUNGSVERFAHREN



Hermagor Stadt aus der Sicht eines Gewerbetreibenden

dazugehörigem Kurztext zu zeichnen:

„Bitte zeichnen Sie uns einen Plan von Hermagor Stadt. Schreiben Sie bis zu 5 Stichworte zum Unterwegssein in der Stadt auf Kärtchen“

Alle TeilnehmerInnen erhielten Blätter in A3 Format, Stifte und 5 Karteikarten.

Die Methode der Mental Maps wurde in Anlehnung an Downs/Stea und Gould/White verwendet¹. Downs und Stea beschreiben kognitive Karten als ein Abbild (Repräsentation) der Umwelt, die das jeweils spezielle Verständnis der Welt durch die/den Zeichnenden wiedergibt. „Eine kognitive Karte ist vor allem ein Querschnitt, der die Welt zu einem bestimmten Zeitpunkt zeigt. Sie spiegelt die Welt so wieder, wie ein Mensch glaubt, dass sie ist, sie muss nicht korrekt sein².“ Die Autoren weisen darauf hin, dass das Orientierungsvermögen und dessen zeichnerische Darstellung lehr- und lernbar sind. Es ist weder von angeborenen noch ererbten Unterschieden zwischen unterschiedlichen Ethnien oder nach Geschlecht auszugehen. Wenn jemand über eine bessere Orientierung verfügt, so ist das auf überlegene Lernstrategien zurückzuführen³. Die Mental Maps der TeilnehmerInnen wurden nach Ähnlichkeiten der dargestellten Wegeverläufe und Einrichtungen untersucht. Wo Hermagor Stadt beginnt und was alles dazugehört, ist die dritte Analysekatgorie. Der darzustellende Zeitpunkt war über das Setting als die Sichtweise der heutigen Situation vorgegeben. Da das Thema des Pilotprojektes „Geschlechterverhältnisse und Mobilität“ ist, war Geschlecht und Alter eine wichtige

¹ Downs, Stea, 1982, Gould, White 1974: 28ff

² Downs, Stea 1982: 24

³ ebd. 171

Kategorie in der Auswertung. Bei der Auswertung kristallisierte sich auch eine Unterscheidung nach BürgerIn und EntscheidungsträgerIn als sinnvoll heraus. Die Karten gewähren Einblicke in persönliche Sichtweisen der Stadt und bilden damit eine Ergänzung der übrigen Erhebungen.

Wegeverläufe

In allen Karten der Frauen ist die Hauptstraße eingezeichnet. Zwei Karten stellen die Weißenseestraße und die Gailtalstraße und den Kreisverkehr dar und deuten Verbindungen von der Stadt nach Süden und Richtung Radnig an. Nur eine Frau nannte einen Freizeitweg – den Radweg und den Weg um den Presseggersee. Die Bahn kommt nicht vor.

In allen Karten der Männer ist die Gailtalbundesstraße eingezeichnet, zum Teil mit B111 bezeichnet. Alle zeigen den Kreisverkehr, mit der Abzweigung zum Zentrum. Alle Karten enthalten Wege nach Norden, meist die Weißenseestraße, in einem Fall die Langlaufstrecke ins Gitschtal. Die Hauptstraße kommt auf fast allen Plänen der Männer vor, in einem Fall sind jedoch nur Einrichtungen im Zentrum ohne Straße eingezeichnet. Mehrere kennzeichneten den Hauptplatz bei der katholischen Kirche und den Gasserplatz. Der Großteil der Pläne zeigt Wege Richtung Radnig (evang. Kirche, Krankenhaus). Zweimal sind Freizeitwege (Rad, Laufen, Langlaufen, Erlebnispark) eingezeichnet – um den Presseggersee, entlang der Gail und ins Gitschtal. In zwei Karten ist die Bahn verzeichnet.

Die Wegeverläufe der Frauen und Männer sind ähnlich, wobei die Frauen stärker auf das Zentrum und die Hauptstraße fokussiert sind. Die Männer legen mehr Gewicht auf die Verbindungen zur Umgebung und auf Freizeitwege.

Eingezeichnete Einrichtungen

In den Karten der Frauen sind viele Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf eingezeichnet, wie Banken, Cafes, Geschäfte (Lebensmittel, Medikamente, Schuhe). Auch Schulen sind häufig eingezeichnet, insbesondere die Volksschule, die in allen vier Karten vorkommt. Großmärkte (Baumärkte) werden von einzelnen Frauen genannt. Medizinische Versorgung wie Krankenhaus oder ein Arzt wurden von einer Frau eingezeichnet. Fallweise sind einzelne öffentliche Einrichtungen genannt (Rathaus, Bezirkshauptmannschaft, Kirche, Gericht). Gewerbebetriebe kommen nicht vor.

Die Karten der Männer zeigen mehr öffentliche Einrichtungen (Kirchen, Tourismusbüro, Rathaus, Feuerwehr, Handelskammer, Bezirkshauptmannschaft). Die Schulen wurden von einigen vermerkt, jedoch deutlich weniger als bei den Frauen. Es sind in fast allen Karten der Männer Gewerbebetriebe (produzierendes Gewerbe) eingezeichnet, Gastronomiebetriebe deutlich weniger als bei den Frauen. Einige haben Autoinfrastruktur (Autowerkstätten, Tankstellen) vermerkt. Sporteinrichtungen sind öfters genannt – der Sportplatz oder Laufstrecken. Die Karten weisen auf eine größere Bedeutung der Stadt für Frauen für Hauswirtschaftstätigkeiten und als Treffpunkt hin, eventuell auch auf Geschäfte und Gastgewerbe als Erwerbsarbeitsstätten. In den Karten der Männer wird Einrichtungen des produzierenden Gewerbes, der Verwaltung, Kirche und Politik sowie des Sportes mehr Gewicht gegeben. Auch Autoinfrastruktur wird häufiger erwähnt. Das weist auf Erwerbsarbeitsplätze in Gewerbe und Verwaltung hin und auf eine größere Bedeutung von örtlichen Institutionen und Sport.

Ausdehnung von Hermagor Stadt

Zwei Frauen zeichneten Karten des engeren Zentrums: Die Hauptstraße, eine Parallelstraße (Zitterbachgasse/Weißeenseestraße), den Gasserplatz und eine Verbindung nach Osten. Die beiden anderen Karten stammen von Frauen, die außerhalb von Hermagor Stadt wohnen: Sie enthalten die Gailtalbundesstraße, den Kreisverkehr mit der Weißeenseestraße. Über dem Gösseringbach sind einzelne Wege und Einrichtungen eingezeichnet (Villacherstraße: Verbindung Richtung Osten, Straße Richtung Radnig/Krankenhaus).

Die Pläne der Männer stellen meist weitreichendere Ausschnitte der Ortschaft dar. Alle enthalten Ortsteile östlich des Gösseringbaches und südlich der Gailtalbundesstraße. In fast allen Karten führen die Wege im Norden/Nordosten bis zur Hauptschule und darüber hinaus.

Einige Frauen und Männer zeichneten ihren Wohnort oder wichtige Einrichtungen am Weg dorthin mit auf die Karte, auch wenn diese nicht in der Stadt selbst liegen.

Beispiele dafür sind der Presseggersee oder eine bekannte Wohnsiedlung.

Bei EntscheidungsträgerInnen fällt auf, dass alle am Ende der Karte auf Ziele außerhalb der Stadt verweisen, wie das Naßfeld, Villach, Kötschach-Mauthen oder Hermagorer Ortsteile (z.B. Egg, Radnig, etc.). Einer genauen Darstellung des Zentrums weisen sie nicht so viel Bedeutung zu wie die übrigen BürgerInnen. Einmal sind die Straßen weggelassen, bei anderen gibt es kein Geschäft oder die Sammelbezeichnung „Stadt“ für den Bereich um die Hauptstraße. Das legt die Vermutung nahe, dass die EntscheidungsträgerInnen Hermagor Stadt als vernetzt in der Region erleben und das Zentrum selbst mit seiner Infrastruktur weniger im Mittelpunkt ihres Alltages steht.

Stichworte auf Kärtchen

Im Anschluss an die Frauen- und Männergruppen stellten die TeilnehmerInnen ihre auf den Kärtchen gesammelten Stichworte der gesamten Gruppe vor.

Von Frauen und Männern wurden Mängel im Fußwegesystem und Konflikte mit dem Autoverkehr und überhöhten Geschwindigkeiten benannt. Die Männer wiesen auf Mängel im Radwegesystem hin. Zum Autoverkehr gab es einzelne Forderungen von Männern nach mehr Parkplätzen. Zum öffentlichen Verkehr machten Männer, sowie eine Frau mehrere Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes.

Die Kärtchen wurden gemeinsam nach Themen gereiht und die TeilnehmerInnen konnten durch Punkte ausdrücken, welche 2 Themen diskutiert werden sollten.

Bundesstraße – Querung – Geschwindigkeit ●●●●

Im Ort – Fußwege – Autos •

Infrastruktur – Zugänge – Barrieren ●●

Radwege •

Hauptstraße /Mischverkehr ●●

Parkplätze Hermagor •

Bus – Bahn – Schulen ●●●●

Die Abschlussdiskussion erfolgte zu den Themen „Bundestraße – Querung – Geschwindigkeit“ und „Bus – Bahn – Schulen“.

In 10 Jahren in Hermagor unterwegs

Wie könnte eine gute Lösung zu „Frauen und Männer unterwegs“ in 10 Jahren aussehen?

Themenbereich „Bundesstraße – Querung – Geschwindigkeit“
Das Hauptthema war die Fahrgeschwindigkeit der Autos. Die gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungen mit 50km/h in Hermagor Stadt und 70km/h in anderen Ortsdurchfahrten wurden als ausreichend angesehen. Ein Problem ist die fehlende Disziplin der AutofahrerInnen bei deren Einhaltung. Zur Regulierung wurden Schilder und Überwachung über Radar diskutiert.

Zu den Verkehrsschildern gab es unterschiedliche Überlegungen:

- Es gibt so viele Schilder zur Geschwindigkeitsregulierung, dass sie nicht mehr wahrgenommen und daher ignoriert werden.
- Sensibilität für das tatsächliche Gefährdungspotential – Geschwindigkeitsschilder können dieses nicht immer verdeutlichen.
- Ortsschilder: In Hermagor Stadt sehr weit im Zentrum, für weiter draußen liegende Ortsteile gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung noch nicht. Viele Ortsteile haben keine Ortskennzeichnung mit einem Ortsschild, das Fahren von 50km/h vorschreibt, sondern Namensschilder und Geschwindigkeitstafeln.
- „Verkehrssog“ wurde das Phänomen genannt, wenn das vordere Auto zu schnell fährt und AutofahrerInnen zu schnell nachfahren.
- Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten nur dort gelten, wo sie unbedingt notwendig sind.

Bewusstseinsbildung ist ein wichtiges Mittel zur Diskussion des Verkehrsverhaltens. Der Vorbildwirkung innerhalb der Familien kommt dabei große Bedeutung zu.

Ein Teilnehmer merkte an, dass bei Schutzwegen (Zebrastreifen) der Schutz der FußgängerInnen durch die Straßenverkehrsordnung zu Sorglosigkeit und Unvorsichtigkeit bei den FußgängerInnen führt und FußgängerInnen zu lange auf dem Zebrastreifen verweilen.

Um in 10 Jahren eine Einhaltung der Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen und die sichere Querung der Bundesstraße für FußgängerInnen in allen Ortsteilen zu gewährleisten, wurden folgende Maßnahmen diskutiert:

- Überprüfen der jetzigen Ausschilderungspraxis
- Entwickeln eines rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens aller - für eine gute Lebensqualität in den Ortschaften

Themenbereich „Bus – Bahn – Schule“

Zu Beginn wurden Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes gemacht:

- Beförderung für Behinderte anpassen
- Niederflurbusse und Adaptierung der Haltestellen
- Bessere Koordination von Fahrplänen und Schulzeiten, vor allem der Schulschlusszeiten

BETEILIGUNGSVERFAHREN

- Koordinationsgespräche von Verkehrsunternehmen und Schulen: z.B. über Fahrgastbeiräte, Einladen der Verkehrsunternehmen zu Schulforen (eventuell Problem mit Effizienzrechnung der Verkehrsunternehmen)

Die Verbesserungen wurden als umsetzbar angesehen. Als Problem stellte sich die geringe Bevölkerungsdichte heraus:

„Geld ist kein Thema, wenn entsprechender Druck von der Bevölkerung vorhanden ist. Am Land fehlt eine entsprechende Menge an Personen, die Druck ausüben kann.“

In Zusammenhang mit der Erschließbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der Raumordnung (Baulandverteilung über die Flächenwidmung) wurde das Problem angesprochen, dass die Erhaltung der bestehenden Siedlungen Priorität hat. Da Hermagor aus vielen – auch kleinen – Orten besteht, ist die Versorgung aller mit öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich schwierig.

Um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen ist eine positive „geistige“ Besetzung des bestehenden Bus- und Bahnangebotes im Bewusstsein der Bevölkerung nötig.

5.2.3 Workshop mit Jugendlichen

Am 8. Oktober 2004 fand am Vormittag ein Workshop mit SchülerInnen einer dritten und vierten Klasse der Hauptschule I und II statt. Es machten 17 Mädchen und 23 Buben mit. Bei den Buben nahmen vier Integrationskinder teil. Beide Schulen liegen in Hermagor direkt nebeneinander und haben SchülerInnen aus der ganzen Gemeinde.

Der Workshop bestand aus einer kurzen Vorstellung von „unterwegs.cc“, Aufstellungen zu Mobilitätsfragen, einem Rundgang einer Mädchen- und einer Bubengruppe durch Hermagor Stadt und der Darstellung des Rundganges auf Plakaten. Den Abschluss bildeten die Vorstellung der Plakate und die Verlosung von T-Shirts.

Aufstellungen zu Mobilitätsfragen

Zum Einstieg stellten die Jugendlichen sich zu Mobilitätsthemen entlang eines Gradienten auf.

Wie kommt ihr in die Schule?

Zu Fuß kommen nur 15% der Jugendlichen – die, die in der unmittelbaren Nähe wohnen – zur Schule. Dies gilt für fünf Buben und ein Mädchen. Nur ein Bub fährt abwechselnd je nach Wetter mit dem Rad oder geht zu Fuß. Alle anderen Jugendlichen kommen nie mit dem Fahrrad zur Schule. Als Gründe dafür gaben sie zu große Entfernung, keine Lust und fehlende Fahrräder an. 68% der Jugendlichen kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Grund dafür ist, dass sie weit weg von der Schule wohnen. Beim Fahren treffen sie auch Freunde. Der Anteil der Buben und Mädchen ist bei der Nutzung von Bahn und Bus gleich.

Nur ein Mädchen wird regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht – ihre Eltern arbeiten in Hermagor Stadt und nehmen sie mit. 65% der Jugendlichen werden fallweise mit dem Auto zur Schule gefahren, bei den Mädchen liegt der Prozentsatz

bei 77%, bei den Buben bei 52%. Die andere Hälfte der Buben – und ein Mädchen – werden nie zur Schule gebracht.

Unterschiede bei der Nutzung der „eigenen Beine“, des Rades und der öffentlichen Verkehrsmittel ergeben sich v.a. durch den Wohnort. Verschieden ist jedoch die Praxis des in- die Schule Fahrens mit dem Auto: Mädchen werden zwar nicht regelmäßig, aber wesentlich öfter als Burschen von Erwachsenen mit dem Auto gebracht und/oder geholt.

Wer geht in der Freizeit alleine weg – wer wird mit dem Auto gebracht?

In der Freizeit sind ein Mädchen und 52% der Buben regelmäßig allein unterwegs. 30% der Buben werden überall hin gebracht, dabei ist zu berücksichtigen, dass 17% der Buben Integrationskinder sind. Nahezu alle Mädchen sind sowohl allein als auch gemeinsam mit Erwachsenen unterwegs, die sie mit dem Auto fahren. Sie gaben an, dass sie gefahren werden, wenn die Eltern Zeit haben. Dies steht im Gegensatz zu den Aussagen der Buben, die immer gefahren werden. Einer der Buben sagte: „Meine Mama fährt mich gerne überall hin.“

Die Ergebnisse legen nahe, dass Mädchen in ihren Mobilitätswünschen stärker an die Zeitpläne ihrer Eltern gebunden sind. Sie sind weder regelmäßig allein unterwegs zu sein, noch werden sie von ihren Eltern immer wenn sie es wollen gefahren. Dies könnte eventuell auch mit anderen, außerhalb des Zentrums liegende Ziele zusammenhängen. Ein Mädchen gab z.B. an, dass sie von ihren Eltern mit dem Auto zum Reiten gebracht wird.

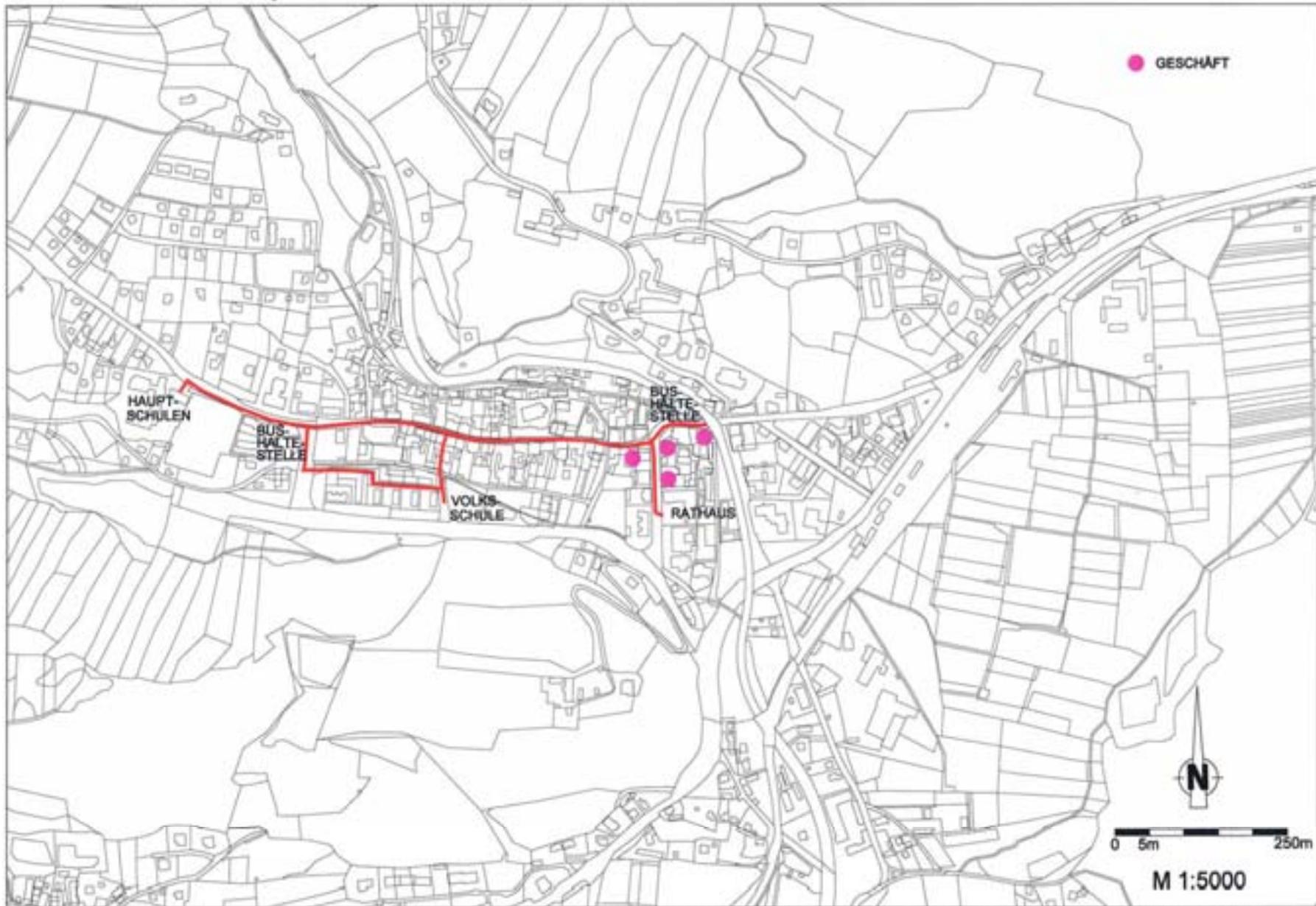
Rundgang in Hermagor Stadt

Wo geht ihr – als jugendliche ExpertInnen für das Unterwegssein von jungen Leuten – in Hermagor?

Das war die Aufgabenstellung für die jugendlichen SchülerInnen. Beim Rundgang gingen Mädchen und Buben in geschlechtshomogenen Gruppen mit ein bis zwei gleichgeschlechtlichen LehrerInnen und zwei bis drei ProjektmitarbeiterInnen von „unterwegs.cc“. Die Jugendlichen konnten die Route und die Ziele in gruppeninternen Diskussionen selbst wählen und überlegten sich unterwegs laufend den weiteren Weg. Ausgangs- und Endpunkt waren mit dem Workshoport im Rathaus fixiert und die Zeit mit ca. 1,5 Stunden begrenzt.

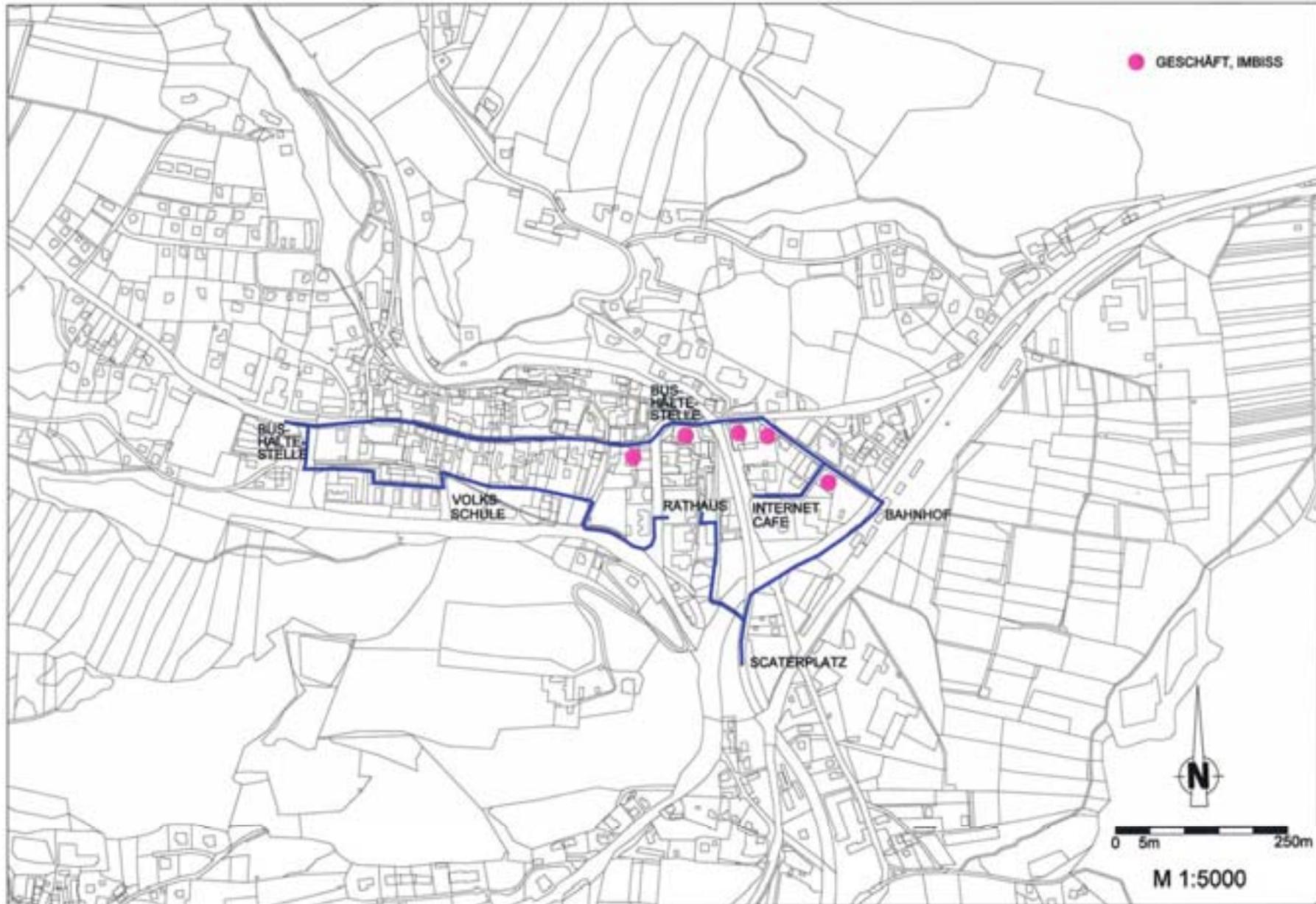


BETEILIGUNGSVERFAHREN



PLAN 10: MÄDCHEN UNTERWEGS - WIE BEIM WORKSHOP AM 08.10.2004

BETEILIGUNGSVERFAHREN



PLAN 11: BURSCHEN UNTERWEGS - WIE BEIM WORKSHOP AM 08.10.2004

BETEILIGUNGSVERFAHREN

An Orten, die aufgrund der landschaftsplanerischen Analyse und der Ergebnisse des Aktionstages für das Unterwegssein in Hermagor als wichtig eingeschätzt wurden, fragten die BegleiterInnen die Jugendlichen nach ihrer Sichtweise der Situation. Dies waren beispielsweise FußgängerInnenübergänge über viel befahrene Straßen, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel oder Gehwege/Gehsteige. Die Orte lagen entlang der von den jugendlichen Mädchen und Burschen gewählten Routen. Die Karten im Anhang zeigen die unterschiedlichen Rundgänge.

Gemeinsamkeiten der Rundgänge der Mädchen und Buben

Beide Gruppen entschieden sich bei ihrem Rundgang für den westlichen Teil des Zentrums: Vom Gasserplatz über die Hauptstraße bis zum alten Postamt mit der Bushaltestelle bei der Hauptschule. Weiter über die Wohnhausanlage der Neuen Heimat und vorbei an der im Herbst neu eröffneten Volksschule.

Die Anzahl der Ziele (Geschäfte, Lokale, Schulen, Hort) war mit acht Mädchen und neun Buben annähernd gleich, drei Geschäfte (Bäckerei, Schreibwaren und Sportgeschäft) wählten beide Gruppen als Ziele aus. Auch die Anzahl der von den BegleiterInnen angesprochenen Orte war mit vier bei den Mädchen und fünf bei den Buben ähnlich.

Unterschiede: Rundgang der Mädchen



Die gewählte Wegelänge war wesentlich kürzer und führte ausschließlich in den westlichen Teil des Zentrums, im Unterschied zu den Buben jedoch etwas weiter nach Norden bis zur Hauptschule. Für die Hälfte des Rückweges wählten sie den gleichen Weg über die Hauptstraße und sie blieben wieder bei der gleichen Bäckerei stehen, wo es „gute Sachen gibt“, „ein geiles Geschäft“ wie sie auf dem Plakat vermerkten. Hier kauften einige eine Jause. Ziele, die nur von Mädchen gewählt wurden, waren ein Drogeriemarkt, ein Foto- und Handygeschäft und die eigene Schule.

Die Mädchen trafen unterwegs mehrere Erwachsene: Eltern und eine Lehrerin, von der sie auch ein Foto für das Plakat machten. Bei der Hauptschule angelangt, gingen einige in die Schulen und holten die Schulleiter für ein Gruppenfoto. Mehrere wollten gern in die Schule und andere SchülerInnen im Unterricht besuchen. Die Begleiterinnen willigten jedoch nicht ein, da mit den Schulen ein Besuch von Klassen nicht vereinbart war.

Unterschiede: Rundgang der Buben



Die Buben entschieden sich für einen Rundgang von rund 160% der Wegelänge der Mädchen. Er führte Sie durch das gesamte Zentrum, insbesondere in die östlichen und südlichen Teile. Sie gingen zu Beginn zum Skaterplatz auf der anderen Seite der Gailtalstraße, über den Bahnhof, einem Internetcafé, einem Lebensmittelgeschäft und einem Imbissstand zurück zum Gasserplatz. Vorbei an einer Konditorei ging es von dort in den westlichen Teil des Zentrums. Obwohl sie in der

Nähe der Schule waren, gingen sie nicht bis direkt zur Schule. Für den Weg zurück wählten sie nach der neuen Volksschule eine andere Route über die Zitterbachstraße und die Weißenseestraße.

Die Unterschiede der Rundgänge entsprechen den Ergebnissen der Forschung zu Raum und Geschlechterverhältnissen⁴.

Diese gehen davon aus, dass für Mädchen Kommunikation und Interaktion mit anderen Menschen wichtiger für die Raumnutzung ist. Burschen nehmen Raum vermehrt durch Bewegung ein und positionieren sich selbst und Gegenstände. Beim Rundgang bewegten sich die Burschen wesentlich weiter in der Stadt, sprachen jedoch mit niemandem außerhalb der Gruppe. Die Mädchen redeten unterwegs mit mehreren Erwachsenen und bezogen die Schulleitung in ihren Rundgang mit ein. Die Weglänge selbst war deutlich kürzer als bei den Burschen.

Beurteilungen von Verkehrsfragen

Sowohl Mädchen als auch Buben machten Vorschläge zur Verbesserung der Fußwege, wie die Fahrbahnquerungen am Gasserplatz und beim Kreisverkehr an der Gailtalbundesstraße. Die Mädchen beurteilten auf Fragen der Begleiterinnen die Gehwege in der Hauptstraße. Sie legten Wert auf genügend Platz, sodass drei Mädchen nebeneinander gehen können. Die größere Zahl der Anmerkungen der Mädchen hängt mit der langsameren Gehgeschwindigkeit der Gruppe zusammen. Die Burschen waren schnell unterwegs und es war kaum möglich von Seiten der Begleiter Fragen zur Verkehrssituationen zu stellen.

Mädchen beurteilten die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs viel positiver, die Burschen brachten mehr Veränderungsvorschläge ein. Eine Überprüfung dieser Diskrepanz könnte Aufschluss darüber geben, ob Mädchen beim Warten von Erwachsenen positiver behandelt werden – sie leichter zu einem Glas Wasser und einem Sitzplatz kommen und weniger Probleme mit Zurechtweisungen haben, da sie die Überwachungskamera nicht erwähnten. Möglicherweise hat eine vermehrte Kommunikation der Mädchen mit Erwachsenen – ähnlich wie beim Rundgang – für sie eine bessere Aufenthaltsqualität in der Stadt zur Folge.

⁴ vgl. Nissen, Ursula, 161, Löw, Martina, 253

5.2.4 Befragungen

Befragung Gemeinderatssitzung

Bei der Vorstellung des Projektes „Frauen und Männer unterwegs“ am 22. Juni 2004 wurde als Themeneinstieg eine Befragung des Gemeinderates durchgeführt. Ziel der Befragung war, lustvoll in das Projektthema einzusteigen, den Bezug zum Alltag herzustellen und für das eigene „Unterwegssein“ sensibilisiert zu werden.

Folgende Fragen wurden nach Geschlecht und Alter gestellt:

- Wie viele Wege haben Sie heute bereits zurückgelegt?
- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zur Gemeinderatssitzung gekommen?
- Mit wem sind Sie gekommen?
- Wie lange dauerte ihre Anreise?
-

Auswertung der Befragung

An der Befragung haben 31 Personen (20-60jährige), 8 Frauen (26%) und 23 Männer (74%) teilgenommen. Von den 31 Personen sind 28 mit dem Auto gefahren, 2 zu Fuß gegangen, 1 Person machte keine Angabe. Bei der Anzahl der Wege wurden von 50% mehr als 5 Wegezwecke angegeben.

Das Auto wurde von 75% der Frauen und 96% der Männer angegeben. Alle der befragten Frauen waren mit dem Auto alleine unterwegs, bei den Männern waren es 83%, die restlichen 13% schlossen sich einer Fahrgemeinschaft an. 25% der Frauen und keine Männer gingen zu Fuß. Die Dauer der Anreise schätzten 45% mit 5 Minuten, 30% mit 10 Minuten und 25% mit mehr als 10 Minuten ein.

Befragung „[mit]stimmen und gewinnen“

Ein Grund für die Durchführung der Aktion Befragung „[mit]stimmen und gewinnen“ war das Fehlen von quantitativen und geschlechtsspezifischen Verkehrsdaten des Landes Kärnten. Die Befragung wird als Ergänzung zu den schwerpunktmäßig, qualitativen Methoden bei den Beteiligungsverfahren gesehen. Sie wurde den zeitlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen des Projektes angepasst. Ziel der Befragung waren Antworten auf Fragen zum „Unterwegssein“ von Frauen und Männern in der Gemeinde Hermagor - Pressegersee:

- Welche Verkehrsmittel werden verwendet?
- Welchen Aktivitäten gehen die BewohnerInnen nach?
- Welche geschlechts- und altersspezifischen Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede gibt es in der Verkehrsmittelwahl und bei den Aktivitäten im Alltag der BewohnerInnen?

Die Fragekarten wurden einerseits an alle Haushalte versendet und andererseits am Aktionstag und bei den Workshops mit den Jugendlichen ausgeteilt. Die Auswertung erfolgte getrennt nach Aktionstag und Workshop, weil die Gruppe der Kinder und Jugendlichen (6-15jährige) im Vergleich zu den anderen Gruppen überrepräsentiert war. Die Teilnahme an der Befragung war mit einem Gewinnspiel verbunden. Die lokale Wirtschaft und das Frauenreferat des Landes Kärnten hatten Preise zur Verfügung gestellt.

Folgende Fragen wurden unter Angabe von Geschlecht und Alter gestellt:

- Welche Verkehrsmittel verwenden Sie an einem durchschnittlichen Wochentag?
- (Mehrfachnennungen möglich)
- Welchen Aktivitäten gehen Sie an einem durchschnittlichen Wochentag außer Haus nach?

Auswertung der Befragung der Haushalte und am Aktionstag

Es wurden 100 Teilnahmekarten ausgezählt, davon haben 58 Frauen und 42 Männer an der Befragung teilgenommen. Davon waren 6 Kinder/Jugendliche (6-15jährige), 73 Erwachsene (21-59jährige)⁵ und 21 ältere Menschen (60jährige und älter).

Frage 1: Verkehrsmittelwahl

Das Auto wurde bei Frauen (80%) und bei Männern (79%) als das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel genannt. Dem Auto folgt das zu Fuß Gehen, Frauen gaben es mit 64% an, Männer mit 58%. Als drittes wurde bei 40% Frauen und 40% Männer das Rad angeführt. Größere Unterschiede bei der Nennung gab es beim öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr wurde bei den Männern (14%) öfter genannt als bei den Frauen (5%).

	Frauen	Männer
Auto	80%	79%
zu Fuß	64%	58%
Rad	40%	40%
ÖPNV	5%	14%

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl

Frage 2: Aktivitäten

Bei den Aktivitäten nannten - bezogen auf die Gesamtanzahl von 100 Teilnahmekarten - 74% Einkaufen/Erledigungen, 54% Arbeit, 26% andere Aktivitäten, 17 % Begleitung von anderen Personen und 5% Schule. Unter andere Aktivitäten wurden Tätigkeiten wie Besuche, Feuerwehr, Spazieren gehen, Sport, Musikschule, Laufen, Wandern, Fischen, Radfahren etc. angegeben. Von den 74 Personen, die Einkaufen und Erledigungen angaben, sind 66% Frauen und 34 % Männer. Von den 54 Personen, die Arbeit ankreuzten, sind 60% Frauen und 40% Männer. Von den 7 Personen, die Schule genannt haben sind 43% weiblich und 57% männlich. 17 Personen haben Begleitung von anderen Personen angekreuzt, davon waren 65% Frauen und 35% Männer.

Von den 58 Frauen wurden mit 85% am häufigsten Einkaufen und Erledigungen genannt, an zweiter Stelle folgte mit 55% die Arbeit. An dritter Stelle wurden andere Aktivitäten mit 28% angegeben, gefolgt mit 19% für Begleitung von anderen Personen. Die Schule wurde 0,5 % mal genannt

⁵ Es wurde keine Karte von 16-21jährigen abgegeben.

BETEILIGUNGSVERFAHREN

	Frauen	Männer
Einkaufen/Erledigungen	85%	52%
Arbeit	55%	52%
andere Aktivitäten	28%	24%
Begleitung v. Personen	19%	14%
Schule	0,5%	1%

Abb.: 2 Wegezwecke von Frauen und Männern

Von den 42 Männern wurden Arbeit und Einkaufen/Erledigungen gleichermaßen von 52% genannt. Als Nächstes folgten andere Aktivitäten mit 24%. Begleitung von anderen Personen wurde von 14% und Schule von 1% angekreuzt.

Auswertung der Befragung „[mit]stimmen und gewinnen“ beim Workshop der Jugendlichen

Bei der Befragung haben 37 Jugendliche, 17 Mädchen und 20 Burschen im Alter von 11-14, teilgenommen.

Frage 1: Verkehrsmittelwahl

Bei der Verkehrsmittelwahl wurde bei den Mädchen mit 70% und bei den Burschen mit 75% die öffentlichen Verkehrsmittel (schwerpunktmäßig Bus) am häufigsten angegeben.

Frage 2: Aktivitäten

Bei den Aktivitäten nannten - bezogen auf die Gesamtanzahl der Karten (37 Befragungen) - 84 % Schule, 51% andere Tätigkeiten, 24% Einkaufen/Erledigungen und 16% Begleitung von anderen Personen. Bei andere Aktivitäten wurden Tätigkeiten wie Musikschule, Sport, Spielplatz, Wandern, Freunde, Hobby, Stallarbeit etc. angegeben.

Die Angaben von Mädchen und Burschen waren durchwegs sehr ähnlich, einen größeren Unterschied gab es bei der Angabe von andere Aktivitäten. 65% der Burschen aber nur 35% der Mädchen habe diese Kategorie angekreuzt.

Zusammenfassung

Die Erhebungen liefern wichtige zusätzliche quantitative Hinweise zum Verkehrsverhalten von Frauen und Männern in Hermagor - Presseggersee. Die Frage nach dem Wegezweck zeigt vor allem alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede auf.

Das Hauptverkehrsmittel ist das Auto

Frauen und Männer geben bei der Befragung gleichermaßen das Auto als Hauptverkehrsmittel an. Das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel im ländlichen Raum entspricht auch der Haushaltserhebung aus dem Jahr 1992 (vgl. Amt der Kärntner Landesregierung, 1995: 28).

Laut Erhebung gehen mehr Frauen zu Fuß als Männer, bei der Verwendung des Fahrrades gibt es keine Unterschiede.

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs wurde mehr von Männern genannt. Die Analyse der Befragung hat gezeigt, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) vom Alter und von den Alltag der Personen abhängig ist. Vor allem Jugendliche, Burschen sowie Mädchen sind mit dem ÖPNV unterwegs. Personen, die

im Alltag keine komplexen Wegeketten haben (1-2 Wege), fahren mit dem ÖPNV. Vor allem Männer und auch Frauen, die vor allem als Hauptaktivität einer Erwerbsarbeit nachgehen, fahren mit dem ÖPNV. „Die Benutzer des öffentlichen Verkehrs resultieren hauptsächlich aus sogenannten Zwangsfahrten, vor allem aus dem Ausbildungsbereich. Der Anteil des übrigen öffentlichen Verkehrs ist in den Kärntner Gemeinden (ausgenommen Villach, Klagenfurt) außerordentlich niedrig“ (vgl. ebd. 28).

Unterschiede zwischen Frauen und Männern gibt es vor allem beim Zweck für das Unterwegssein.

85% der Frauen sind im Alltag zum Einkaufen und für Erledigungen unterwegs, hingegen nur 52% der Männer. Bei der Nennung der Arbeit als Wegezweck wurden von Frauen und Männern ähnliche Angaben (ca. 50 %) gemacht. Unterschiedliche Ergebnisse gab es bei den anderen Aktivitäten. Frauen haben als andere Aktivitäten Sport, Besuche und Kinderbetreuung angegeben, Männer vor allem Sportaktivitäten. Auch die Begleitung von anderen Personen wurde bei Frauen um 5% öfter angegeben. Bei den Angaben zur Schule gab es geschlechtsspezifisch keine nennenswerten Unterschiede.

5.3 Ergebnisse

5.3.1 Verkehrsmittelwahl

Aussagen zur Verkehrsmittelwahl der BewohnerInnen von Hermagor wurden bei der Befragung mittels Antwortkärtchen, bei den TeilnehmerInnen der Aktion Wegenetze und bei den TeilnehmerInnen der Workshops erhoben.

Bei allen Erhebungen ist die Häufigkeit der Nennung und die Reihung nach Wichtigkeit der Verkehrsmittel ähnlich.

Das Auto rangiert in der Häufigkeit der Nennung und der Wichtigkeit bei beiden Geschlechtern ganz oben. Im Gegensatz zu städtischen Gemeinden ist auffällig, dass Frauen das Auto sogar als noch wichtiger erachten als Männer. Viele Alltagswege in Hermagor sind offensichtlich nur mit dem Auto zu bewältigen. Frauen haben für ihre Alltagswege, die sie zum Großteil für Einkauf, Erledigungen, Begleitwege etc. zurücklegen, keine wirkliche Wahl des Verkehrsmittels und sind auf das Auto angewiesen. Die Füße werden häufiger von Frauen angegeben und bei der Reihung nach Wichtigkeit von beiden Geschlechtern gleich gereiht. Frauen sehen mehr Mängel im Fußwegenetz, die ihren Alltag erschweren. Sie formulieren Kritikpunkte an der Mobilitätssituation stärker aus der FußgängerInnenperspektive als Männer. Sie haben mehr Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitwege als Männer. Positive Anmerkungen zum zu Fuß Gehen formulieren sie vor allem für Wanderwege, jedoch nicht für ihre Alltagswege. Daraus lässt sich schließen, dass Frauen häufiger im Alltag zu Fuß gehen als Männer und die Fußwege für sie eine größere Bedeutung haben.

Das Fahrrad wurde auf den Kärtchen von Frauen und Männern gleich häufig genannt, bei den Wegenetzen häufiger von Männern. Bei den Workshops mit Erwachsenen gab es mehr Anmerkungen zur Verbesserung der Radwege von Männern, Frauen äußerten sich dazu nicht. Bei den Wegenetzen zeigte sich, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel in Hermagor eine größere Rolle für Freizeitwege spielt als für Alltagswege. Aufgrund der großen Entfernungen von den Ortschaften

BETEILIGUNGSVERFAHREN

ins Zentrum eignet es sich nicht so gut für die Alltagswege. Frauen, die häufiger einkaufen und andere begleiten, sind mehr mit dem Auto und zu Fuß unterwegs. Der öffentliche Verkehr hat bei Frauen und Männern weniger Bedeutung. Bei den Wegenetzen nannten Frauen häufiger den Bus, Männer häufiger die Bahn. Der öffentliche Verkehr eignet sich offensichtlich nur für sehr regelmäßige Alltagswege wie Schulbesuch oder den Weg zur Erwerbsarbeit. SchülerInnen nutzen zu einem Großteil den Bus. Von erwachsenen Frauen und Männern wird der öffentliche Verkehr sehr negativ bewertet. Die Verbesserungsvorschläge, die im Workshop formuliert wurden, beziehen sich vor allem auf mangelnde Barrierefreiheit und Koordination mit den Schulzeiten. Die Umsetzung dieser Vorschläge wäre eine Verbesserung für die derzeitigen BenutzerInnen des ÖPNV. Eine Verschiebung in Richtung anderer NutzerInnengruppen würde jedoch umfassende Änderungen des Angebots voraussetzen. Die Aussagen beziehen sich eher auf kleinere Verbesserungen der bestehenden Infrastruktur. Gleichzeitig wird die Situation im privaten Bereich individuell gelöst, z.B. durch die vermehrte Nutzung des Autos.

5.3.2 Miteinander für gute Wege in Hermagor

Der Beteiligungsprozess hat gezeigt, dass in einigen Bereichen eine Diskussion der derzeitigen Situation mit allen Beteiligten nötig ist, um die Mobilität in Hermagor bewusst zu verbessern. Defizite zeigten sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs und im rücksichtslosen Verkehrsverhalten von AutofahrerInnen entlang der Durchzugsstraßen.

Öffentlicher Verkehr

Bewußtseinsarbeit und eine Diskussion des Angebotes mit den HermagorerInnen sind notwendig um Bus und Bahn langfristig zu sichern. Das derzeitige Angebot funktioniert für regelmäßige Wege zu einem Ziel. Beispiele dafür sind Schulwege der Kinder und Jugendlichen und Wege von und zu Erwerbsarbeitsplätzen. Für diese NutzerInnen könnte das Angebot durch barrierefrei zugängliche Haltestellen mit Sitzmöglichkeit und Wetterschutz und bei stark frequentierten Haltestellen mit Trinkbrunnen oder Getränkeautomaten ergänzt werden. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist das aktuelle Angebot nicht ausreichend. Es wurde auch mehrfach darauf hingewiesen, dass Schulschlusszeiten und Abfahrtszeiten besser aufeinander abgestimmt werden sollten. Bus und Bahn eignen sich in der derzeitigen Form kaum für Alltagswege mit komplexen Wegeketten, wie sie im Rahmen der Haus- und Familienarbeit anfallen: Einkauf und rechtzeitiges Fertigstellen des Mittagessens, ein Hinbringen oder eine Begleitung einer Person zu einem Termin sind mit Bus und Bahn nur sehr schwer möglich. Das könnte ein Grund dafür sein, dass das Angebot des ÖPNV von Frauen nur wenig angenommen wird. Bei Fernreisen mit der Bahn wurden Defizite in der Fahrplanabstimmung der Bahn im Gailtal mit den anderen Strecken der ÖBB deutlich. In Villach kommt es regelmäßig zu langen Wartezeiten. Dadurch wird das Auto auch für weitere Strecken attraktiver als die Bahn. Hermagor hat ein Zentrum und viele größere und kleinere Ortsteile. Für ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs wird ein flexibles maßgeschneidertes Angebot empfohlen, das in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Bevölkerungsteilen erarbeitet werden sollte. Ein Beispiel für ein solches Angebot ist der Gmoabus in

Pöttsching. Die Burgenländische Landgemeinde führte im Jahr 2000 einen kleinen Niederflrbus ein, der neben regelmäßigen Routen auch ein Rufbusangebot bietet. Dann führt der Bus zu günstigen Tarifen die PassagierInnen von Tür zu Tür. Von einem besseren Angebot könnten besonders junge und ältere Menschen profitieren, da es dann möglich wird, mehr Wege selbständig zu erledigen. Mädchen und Frauen könnten mehrfach profitieren: Mädchen wären weniger abhängig von den Zeitplänen ihrer Eltern. Frauen, die derzeit mehr Begleitwege haben, könnten durch deren Wegfall ihre Zeit für etwas anderes verwenden. Es gibt auch Hinweise darauf, dass bei den älteren Menschen der Anteil der Frauen, die für ihre Wege kein eigenes Auto zur Verfügung haben, groß ist. Wird eine Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln angestrebt, ist es nicht sinnvoll auf politischen Druck aus der Bevölkerung zu warten, sondern notwendig, dass Verkehrsunternehmen und öffentliche Hand in Kooperation mit Fahrgästen vorsorgend an einem guten Netz arbeiten. Neben einer Verbesserung des Angebotes wird eine PR-Kampagne zur Verbesserung des Images empfohlen, da derzeit nur sehr wenige Menschen Bus und Bahn als Verkehrsmittel schätzen.

Entwickeln eines rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens

Für eine gute Lebensqualität in den Ortschaften ist ein gemeinsames Entwickeln eines rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens notwendig. Insbesondere in Zusammenhang mit Alltagswegen zu Fuß wiesen viele HermagorerInnen auf Schwierigkeiten im Fußwegenetz hin. Neben baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwege gab es eine große Zahl von Hinweisen auf Konflikte mit AutofahrerInnen bei der Querung von Straßen in vielen Ortsteilen. Viele HermagorerInnen wiesen darauf hin, dass die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten von AutofahrerInnen regelmäßig nicht eingehalten werden. Bei einigen Zebrastreifen gibt es Schwierigkeiten mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stehenbleiben, wenn FußgängerInnen queren. Viele Mädchen und Frauen und einige Männer äußerten ihre Kritik an dem derzeitigen Miteinander im Straßenverkehr. Die Barrierefunktion der Durchzugsstraßen in den Ortschaften wurde deutlich. Ein Schwerpunkt über einen längeren Zeitraum zum Thema „Sicherheit im Straßenverkehr und Lebensqualität“, in dem mit unterschiedlichsten BürgerInnen gemeinsam zum Thema gearbeitet wird, wäre sinnvoll. Es ist wichtig zu vermitteln, dass jede und jeder vor seiner Haustür, am Schulweg oder beim Einkaufen in der Stadt sicher und heil über eine Straße kommen möchte. Der „Zeitverlust“ durch die Einhaltung der vorgeschriebenen Tempobeschränkung und ein eventuell kurzes Stehenbleiben ist nicht groß, der Preis des Verlustes an Lebensqualität in den Orten durch das derzeitige Fahrverhalten jedoch hoch.

5.4 Anmerkungen im Zuge der BürgerInnenbeteiligung

5.4.1 Anmerkungen im Zuge der Aktion Wegenetze

(zu Kapitel 5.2.1)

Positive Beurteilungen von Frauen:

Wander- und Spazierwege:

- + Spazieren gehen in St. Stefan
- + Friedhofsweg – Freude am Kontakt
- + zu Fuß nach Radnig
- + Fußweg Radnig Khünburg
- + neuer Fußweg (Lückenschluß) nördlich der B111 Haltestelle Vellach-Khünberg Richtung Presseggen
- + Asphalt zum Skaten
- + Wandern in der Garnitzenklamm, Radnig, Guggenberg
- + + Wanderwege allgemein sehr positiv
- + Wandern in Förolach
- + schöner Wanderweg in Kreuth

Straßenverkehr:

- + + + Kreisverkehr
- + B111 gut ausgebaut
- + + Naßfeldstraße gut gepflegt und geräumt
- + Straßenzustand nach Radnig
- + Parkplatz und Gondel in Tröpolach
- + neuer Schulstandort sicherer für Kinder

Radfahren:

- + Radweg zum Presseggersee
 - + Radweg Richtung Untervellach – keine Autos
 - + Radweg Möderndorf – St. Urban - Garnitzenklamm
- sonstiges:
- + Zentrum
 - + schöne Blumen in Möderndorf
 - + passt alles

Negative Beurteilungen von Frauen:

Mängel im Fußwegenetz:

- Gehsteig vor Gailbrücke wechselt (Möderndorf), kein Zebrastreifen, Autos zu schnell
- Zebrastreifen zwischen Kreisverkehr und Bahnhof zu nahe am Kreisverkehr
- Hofer Gehweg fehlt und Zebrastreifen
- Zebrasteifen schlecht markiert in Neudorf
- Übergang zur neuen Volksschule, Zebrastreifen, Gehweg
- Kreuzung Hauptschule/Weißenseestraße (alte Post/Busstation), viel Verkehr und Busse
- zwischen Hofer und Adeg kein Zebrastreifen
- Brücke über Gössering Glaskeil wenig genutzt
- Bundesstraße mühsam zu queren - generell

- Landesstraße Schluga Weg vor Häusern am Badensee unübersichtlich
- Kärntnerhof Familienhotel – Gehweg hört auf
- bei Busstation Pfeifer in Presseggen kein Gehweg
- im Zentrum kann man nirgendwo frei gehen, Toiletten fehlen
- – Schulweg vom Bahnhof zur Hauptschule ist weit und steil zum Hinaufgehen
- – schlechter (kein) Übergang über L87 – Höhe Abzweigung in Thurnhofstraße/ neues Wohnbebauungsgebiet
- Gehsteig im Zentrum eng mit Kinderwagen oder mit älteren Menschen
- Übergang bei Kurve Weißenseestraße/Post Thomann Weg (Schattenburg) unübersichtlich zu queren stadtauswärts
- Weg/ Spazierweg Kühweg (Höhe Kapelle/ Assingerhaus) nach Kühwegboden Zebrastreifen fehlt
- zu Fuß in der Stadt mit Rollstuhl schwierig
- bei neuer Volksschule fehlt Gehsteig
- Altstadt autofrei
- beidseitiger Gehsteig an der Weißenseestraße
- Fuzo als solche erklären
- Gefahrenstelle „Hut ab – Essl“ Radnigerstraße sehr eng, kein Gehsteig zum Krankenhaus hinauf
- kein Verkehrskonzept für FußgängerInnen

Autoverkehr:

- bei Gailbrücke/Möderndorf Autos zu schnell
- Motorräder rasen in Möderndorf
- Viel Verkehr

Ruhender Verkehr:

- Parkplätze im Zentrum, Parkzeit von 1,5 Std. wird überschritten
- Parkplätze im Zentrum im Sommer chaotisch, stehen links und rechts, mit Kinderwagen nicht optimal
- Hauptstraße sollte zur Fußgängerzone erklärt werden
- Zu wenig Parkplätze im Zentrum

Radfahren:

- Zentrum schlecht zum Rad fahren, kein Radweg
- – Radweg zum Presseggersee fehlt, Rad fahren auf der Strasse macht nervös, besonders bei viel Verkehr
- Radweg ungepflegt entlang der Gail

Öffentlicher Verkehr:

- Bahn nach Wien schlechter Anschluss
- Zugverbindungen schlecht: Intervalle Umsteigrelationen
- Kein Bus zur Sonderschule
- Bus nach Radnig

Sonstiges:

- Schneeräumung mangelhaft in der Stadt

BETEILIGUNGSVERFAHREN

Positive Beurteilungen von Männern:

Fußwege:

- + gut zu Fuß in Hermagor Stadt und Umgebung
- + + Verlegen der Volksschule: nicht so gefährlich wie früher
- + Wanderweg nach Obermösach
- + Wanderweg Kreuth
- + + Fußweg um den See, weil keine Radfahrer
- + Gute Freizeitwanderwege in Tröpolach

Radfahren:

- + gut ausgebauter Radweg Möderndorf nach Süden
- + Radfahren über Guggenberg nach Jenig
- + gute Radwanderwege
- + gute Radverbindung zum Presseggersee
- + + + Radwege generell

Straßenverkehr:

- + + Kreisverkehr
- + Gitschtalstraße L87 wurde repariert

sonstiges:

- + Gemeinde arbeitet in Verkehrsangelegenheiten sehr gut
- + Schulwege
- + Guggenberg

Negative Beurteilungen von Männern:

Mängel im Fußwegenetz:

- Gehsteig Hauptstraße schlechter Zustand (Vertiefung)
- Im Zentrum wechselt ständig Gestaltung/Verkehrsorganisation besser gleich Fuzo bis Hauptplatz
- Zu Fuß nach Radnig: eng und man muss auf der Straße gehen
- Ungeregelter Schülerverkehr, gehen ohne zu schauen
- Hinter Bhf. Pressegggen kein Fußweg, kein Fahrweg
- Fußweg Untervellach zum See fehlt

Ruhender Verkehr:

- untere Stadt oft verparkt
- zu wenig Parkplätze in der ganzen Stadt
- ganz Hermagor Parkplatznot

Straßen:

- alte Straße nach Radnig reparieren, ausbessern

Autoverkehr:

- Bundesstraße Autos und Motorräder sind zu schnell, rücksichtslos, überholen

Radfahren:

- kein Radweg zum See
- Radweg Untervellach zum See fehlt
- Gefahrenpunkt Möderndorf Kreuzung mit Radweg an der Gail

öffentlicher Verkehr:

- Bahn zu teuer, unattraktiv, Intervalle schlecht
- Intervalle der Bahn sollten 30 Minuten sein
- Bus: schlechte Frequenz

5.4.2 Stichworte auf Kärtchen des Workshops mit Erwachsenen

(zu Kapitel 5.2.2)

Frauen

Fußwegenetz:

- Gehwege rollstuhlganglich machen
- Kreisverkehr bei Billa – Fußgänger - Ampel wäre gut
- Postran – Schüler: kein geregelter Übergang zum Gehweg
- Hauptplatz soll Fußgängerzone werden
- Fußläufige Verbindung hinter Friedhof fehlt (gab es einmal)

Autoverkehr:

- Förolach Geschwindigkeit B111 (Ortsdurchfahrt) zu hoch
- Wittenig Leitschiene fehlt

Öffentlicher Verkehr:

- Kein Schulbus für behinderte Kinder

Sonstiges:

- Rathaus Elektrische Tür fehlt (schwer zu öffnen - Gewicht)
- Kinderarzt im 1. Stock ohne Lift
- Volksschule neu – gut, nur kein gemeinsamer Eingang für SchülerInnen mit Rollstuhl

Männer

Fußwegenetz:

- Gehweg nur bis Untermösach
- Straßenquerung vor Bahnhof gefährlich (Ampel seit Jahren ausser Betrieb)
- Gehsteig ober Cafe „Hut ab“ fehlt (Radnig Strasse)
- Fußwege lückenhaft

Radwegenetz:

- Radwege verbessern (Presseggersee)
- Radfahrer am Gehsteig
- Radfahrer auf der Stadtdurchfahrt gegen Einbahn
- Radwege lückenhaft
- Radwegmarkierungen fehlen

Autoverkehr:

- Kein Linksabbieger bei Einfahrt Podlanig
- Zu viele Zebrastreifen entlang der Ortsdurchfahrt der B111
- Parkplätze in der Stadt verbessern

Öffentlicher Verkehr:

- Doppelgleisigkeit Bahn – Bus in Frage zu stellen
- Keine Busbucht in Podlanig
- Schulzeiten und Busse besser abstimmen
- Park + Ride fehlt

Sonstiges:

Soziale Verträglichkeit von Projekten prüfen
Ungeregelte Durchmischung Gewerbe – Wohnen
Alte Bausubstanz erhalten
Villacher Einfahrt nicht attraktiv
Mut zu Neuem
Schlechte Einzelhandelsstruktur im Bereich Kinder Textil Mode
Öffentlicher Spielplatz fehlt
Pluspunkt: Hermagor klein und überschaubar

5.4.3. Beurteilungen von Verkehrsfragen - Workshop Jugendliche (zu Kapitel 5.2.3)

FußgängerInnen

Kreisverkehr Weißenseestraße/Gailtalstraße - Buben
Zebrastreifen fehlt (Richtung Hofer)

Gasserplatz – Mädchen
Nicht alle Autos bleiben stehen

Hauptstraße – Mädchen
Die Gasse ist zu eng (Höhe Apotheke)
Die Gasse an der Kirche ist o.k.
Der Gehsteig ist zu schmal, da können nicht 3 nebeneinander gehen (oberhalb der Kirche)

Bushaltestellen und Bahnhof

Gasserplatz – Buben
mehr Bänke, Tee-/Glühweinbude

Gasserplatz – Mädchen
Die Mädchen erzählten beim Rundgang, dass sie die Haltestelle beim Gasserplatz gut finden, es gäbe genügend Sitzgelegenheiten, bei Regen könnten Sie sich zum Warten in die überdachten Gastgärten setzen und manchmal bekämen sie auch ein Glas Wasser.

Alte Post - Buben
mehr Sitzmöglichkeiten, Imbissbude und Getränkestand fehlt,
Überwachungskamera muss weg

Alte Post - Mädchen
Die nächste Bushaltestelle bei der Schule

Bahnhof – Buben
Renovieren, Schülerhort, Lautsprecher zu leise, WC-Anlage nicht sauber, mehr Waggons

5.4.3 Anmerkungen beim Gesundheitstag Hermagor

Frauen

Straßenüberquerung zu Posthomanweg ist für Kinder sehr gefährlich
Kreuzung Möderndorf Richtung Hermagor ist sehr gefährlich
(Frauen bleiben weniger stehen als die Männer)

Da man durch den Friedhof nicht mit dem Rad durchgehen darf, bitte ich als Geherin hinter dem Friedhof einen Steig zu machen (da der Fahrweg bei Kreuzung Buchacher-Kriegerdenkmal viel zu gefährlich ist. -Danke

System Villach City Bus mit konkreten Zeiten wegen Zeiteinteilung

Autofahrer könnten mehr Rücksicht nehmen auf Kinder! Schultage!

Von Untermöschach nach Obermöschach ist für unsere Kinder ein Gehweg dringend notwendig! Bereits der Weg zur Bushaltestelle ist lebensgefährlich!
Geschwindigkeiten von 70-100km sind hier Alltag
Kinder müssen in unserer Gemeinde einen höheren Stellenwert haben!
Wann tut ihr endlich etwas-> es muss doch keine Toten geben

Männer

Abbiegespur auf der B111 bei Abzweigung Richtung Gailbrücke Tröpolach fehlt

Fußgehwege in Tröpolach sind generell schlecht gestaltet

Winterspazierweg am Pressegersee errichten
Egg, Fritzendorf, Eggforst einen Rundweg errichten

Da kein Radweg Pressegersee gegenseitige Behinderung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

6. Empfehlungen zu Maßnahmen und Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Planung

Grundlage für die Empfehlungen sind die landschaftsplanerische Bewertung und die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren.

Diese wurden mit Strategien, Zielen und Maßnahmen aus dem Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK), dem Flächenwidmungsplan (FLÄWI), dem Gesamtverkehrskonzept Kärnten (GVK) und gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Kärntner Gleichbehandlungsgesetz, GM in der Verwaltung) verglichen.

Die Empfehlungen wurden in Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde Hermagor, dem Referat für Frauen und Gleichbehandlung, der Abteilung 20 und der Abteilung 7 formuliert: Es wurden Gespräche¹ mit den zuständigen Planungsfachleuten geführt und zwei Werkstattgespräche abgehalten.

Die Empfehlungen im Sinne von Gender Mainstreaming wurden auf mehreren Ebenen formuliert. Sie sind in Übersichten (Kap. 6.4) dargestellt und enthalten:

- Maßnahmen am Beispiel der Pilotgemeinde Hermagor - Pressegger See und die in der Umsetzung maßgeblichen Planungsinstrumente und Anforderungen an die Fachplanungen des Landes
- Vorschläge für gendersensible partizipative Planungsprozesse
- Vorschläge zur Sensibilisierung und die Möglichkeit von Weiterbildungsangeboten zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Verwaltung auf Landes- und Gemeindeebene

6.1. Die Strategie des Gender Mainstreaming im Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes Kärnten²

Die aus der landschaftsplanerischen Bewertung abgeleiteten Forderungen des Gender Mainstreaming decken sich in vielen Punkten mit den Zielen bestehender Planungen (ÖEK, GVK). Der Vergleich zeigt, dass verkehrsplanerische Maßnahmen und Ziele zwar auf die Ansprüche vieler Bevölkerungsgruppen abgestimmt sind (obwohl diese in der Regel nicht explizit genannt sind), jedoch in der Umsetzung ohne differenzierten Blick auf den Alltag, bestimmte Bevölkerungsgruppen deutlich benachteiligt sind. Es sind dies vor allem jene Menschen, die sich häufig in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung aufhalten und, die viele Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen oder gerne zurücklegen würden. Das sind deutlich mehr Frauen als Männer. Im besonderen betroffen sind Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, das sind knapp die Hälfte der BewohnerInnen von Hermagor-Pressegger See.

¹ vgl. GesprächspartnerInnen im Anhang

² vgl. Beschluss zu den verkehrspolitischen Zielen des Landes Kärnten, in: Gesamtverkehrskonzept Kärnten 1995

6.1.1 Reflexion der verkehrspolitischen Ziele im Gesamtverkehrskonzept Kärnten im Sinne von GM

Folgende verkehrspolitische Ziele wurden seitens des Amtes der Kärntner Landesregierung für die zukünftige Verkehrsentwicklung festgelegt³:

1. „Die Landesverkehrspolitik Kärntens dient dem Gesamtwohl der heutigen und zukünftigen Bevölkerung.
2. Der Straßenverkehr ist durch die Beeinflussung der Kfz-Mobilität zu verringern.
3. Die Verkehrs- und Raumentwicklungsentwicklung muss bestmöglich aufeinander abgestimmt sein.
4. Eine zufriedenstellende Erreichbarkeit aller Kärntner Gemeinden untereinander und der Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- und Erholungseinrichtungen innerhalb der Gemeinden ist sicherzustellen.
5. Die Beeinträchtigung der Umwelt durch den Verkehr, insbesondere in Wohn- und Erholungsräumen, ist zu reduzieren.
6. Dem nichtmotorisierten Verkehr ist im Nahverkehr Priorität einzuräumen.
7. Der öffentliche Verkehr ist zu einer attraktiven Alternative für den individuellen motorisierten Verkehr zu entwickeln.
8. Der motorisierte Individualverkehr ist nach Möglichkeit einzuschränken.
9. Den Belangen der Verkehrssicherheit ist besondere Bedeutung beigemessen.
10. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist ein wesentlicher Grundsatz einer fortschrittlichen Verkehrspolitik⁴.

Das erste verkehrspolitische Ziel des Landes Kärnten dem „Gesamtwohl der heutigen und zukünftigen Bevölkerung“ zu dienen, verlangt nach einer differenzierten Definition des Begriffes des „Gesamtwohls“. Im gegenständlichen Projekt wurde die Alltagsbewältigung der Frauen und Männer ins Zentrum der Betrachtungen gerückt. Sie dient als Maßstab für das ‚Wohlergehen‘. Dies ist nur möglich, wenn nach unterschiedlichen Lebenszusammenhängen und nach dem Lebensalltag befragt, differenziert und bewertet wird.

³ Gesamtverkehrskonzept Kärnten 1995: 32

⁴ Auffällig ist der Sprachgebrauch, alle Formulierungen sind stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, wie z. B. wird nicht von FußgängerInnen und RadfahrerInnen gesprochen, sondern vom „nichtmotorisierten“ Verkehr.

6.1.2 Die Gleichstellungsstrategie des Gender Mainstreaming

Die Strategie des Gender Mainstreaming zielt auf eine differenzierte Betrachtung von Frauen und Männern und verschiedenen Altersgruppen ab. Damit konkretisiert Gender Mainstreaming den Gedanken des ‚Gesamtwohls der Bevölkerung‘ und verbindet ihn mit einem klaren Gleichstellungsziel: Auswirkungen der Verkehrspolitik und Planung auf verschiedene Bevölkerungsgruppen – Frauen, Männer, Kinder, Jugendliche, ältere Menschen – sind demnach entsprechend zu prüfen um Chancengleichheit für Frauen und Männer zu fördern. Das GVK unterstützt in einigen Punkten den Chancengleichheitsgedanken. Eine gute Erreichbarkeit von Einrichtungen (Pkt. 4.), die Förderung der FußgängerInnen und RadfahrerInnen (Pkt. 6) und des öffentlichen Verkehrs (Pkt. 7) sind Maßnahmen, die den Alltag von Frauen und Männern unterstützen. Auch partizipative Planungsprozesse sind ein wichtiger Grundsatz im Konzept. Zur Umsetzung von Gender Mainstreaming ist es entscheidend, dass die Ziele verstärkt umgesetzt werden und Frauen und Männer in den Blickpunkt gerückt werden. Bei der Evaluierung und einer Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Kärnten sind daher Gender Mainstreaming Kriterien und Methoden anzuwenden. Die zentralen Fragenstellungen sind: Welche Maßnahmen unterstützen bzw. verbessern die Lebensqualität von Frauen und Männern im ländlichen Raum? Welche Strukturen und Rahmenbedingungen sind zu fördern bzw. zu ändern, damit Frauen und Männer die gleichen Chancen erhalten?

6.2. Der Blick auf die Geschlechterverhältnisse fördert Lebensqualität im ländlichen Raum

Lebensqualität von Frauen und Männern wird heute stark über Mobilitätsbedingungen und Wegenetze bestimmt.

Attraktivität des Gehens

Gehen ist nach wie vor die Grundlage unserer Mobilität. Fast 30% unserer Ziele erreichen wir direkt mit den eigenen Beinen. Viele Fahrten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, sowie Fahrten mit dem Auto beginnen und enden mit einem Fußweg⁵.

Angenehmes, gefahrloses Gehen ist damit Grundvoraussetzung für Lebensqualität am Wohn-, Einkaufs-, Arbeits- und Urlaubsort. Investitionen in die Freiraumqualität der Straßenräume kommen daher allen Menschen zugute. Da Frauen mehr Wege zu Fuß zurücklegen als Männer wird ihre Bewältigung des Alltags im Besonderen unterstützt.

Gute Mobilitätsbedingungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Die Attraktivität des ÖPNV und des Radverkehrsnetzes entsteht durch die Abstimmung mit allen Erfordernissen des Lebensalltags von Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr und ein einladendes Radwegenetz verhilft allen Menschen ohne (eigenes) Auto oder Führerschein zu mehr Selbstständigkeit und damit zu erhöhter Lebensqualität im ländlichen Raum.

Alte Menschen schätzen an öffentlichen Verkehrsmitteln auch die sozialen Aspekte, die ihnen die Teilhabe am öffentlichen und sozialen Leben erleichtern. Sie erlauben ihnen ihre Freundschaften aufrechtzuerhalten und Nebenbei-Kontakte bei Erledigungen zu pflegen ohne von anderen Personen abhängig zu sein. Ein funktionierender Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV) erleichtert den Lebensalltag vieler Frauen, die als potentielle „Chauffeurinnen“ für Kinder und alte Menschen und für die Familienversorgung tätig sind.

Lebensqualität ist Wahlfreiheit

Sich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln entscheiden zu können bedeutet mehr Freiheit für alle BewohnerInnen: Einmal das Auto stehen lassen; auf das eigentlich fast nicht leistbare Zweit-Auto verzichten können und das erhebliche Familienbudget damit entlasten.

An schönen Tagen mit dem Rad zu fahren statt im Auto zu sitzen, steigert das Wohlbefinden und reduziert die allgemeine Beschleunigung des Lebens.

Mobilität heißt vor allem Erreichbarkeit⁶

Lebensqualität ist, in angemessener Zeit und auf angenehme Weise den Aktivitäten eines Tages nachgehen zu können. Das setzt insbesondere eine gut erreichbare Nahversorgung und ein dichtes Wegenetz voraus. Das erleichtert den Alltag der Frauen, die meist für Haushalt und Einkauf im ländlichen Raum zuständig sind.

⁵ vgl. Amt der NÖ Landesregierung, 2002: 5

⁶ vgl. Amt der NÖ Landesregierung, 2002: 5

6.3 Planungsziele im Sinne von Gender Mainstreaming für die Stadtgemeinde Hermagor - Pressegger See

Folgende Planungsziele wurden formuliert:

Mobilität der kurzen Distanzen und der geringen Geschwindigkeit sichern und fördern⁷:

- Lokale Ebene als Bezugspunkt
- Angebot und Qualität von Fuß- und Radwegen erhöhen bzw. erhalten – mehr Platz fürs zu Fuß gehen
- soziale Qualität von Straßenfreiräumen erhöhen – Straßen und Wege sind Lebensräume
- mehr Kompetenz und „Macht“ für die langsameren VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen, FußgängerInnen, RadfahrerInnen)
- Sicherheit im Straßenverkehr für alle Menschen erhöhen

Wahlfreiheit schaffen – Zwangsmobilität einschränken

- Region der kurzen Wege erhalten und fördern
- Nutzungsmischung stärken, Infrastrukturausstattung dezentralisieren
- Kindern und Jugendlichen selbständige Mobilität ermöglichen
- Alternativen zur Begleitmobilität entwickeln
- räumlicher Funktionstrennung und Zentralisierungstendenzen entgegenwirken

Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) stärken

- komplexe Mobilitätsansprüche des Alltags von Frauen und Männern berücksichtigen (z.B. komplexe Wegeketten)
- Förderung von alltagstauglichem öffentlichen Personennahverkehr

Sensibilisierung von EntscheidungsträgerInnen, Fachleuten und BewohnerInnen

- für das Risikoverhalten im Straßenverkehr
- für den Mobilitätsbedarf von Frauen, Männern, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen im Alltag

Diese formulierten Ziele decken sich in vielen Punkten mit den Zielen, die im GVK (vgl. Kap. 6.2.1), im ÖEK und im FLÄWI bereits festgelegt sind. Folgende Punkte aus dem ÖEK sind seitens der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See für ein qualitativvolles Wegenetz, das Chancengleichheit fördert, von besonderer Bedeutung.

Die Ziele wurden aufgenommen und im Projekt mit den zuständigen Fachleuten im Sinne von Gender Mainstreaming weiter entwickelt. Die formulierten Maßnahmen im Sinne von GM sollten bei der Überarbeitung des örtlichen Entwicklungskonzeptes bzw. des Flächenwidmungsplanes integriert werden.

Ziele Verkehrswegenetz⁸

- „Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsberuhigung, vor allem in zentralen dörflichen und städtischen Bereichen
- Vermeidung von Konflikten in Verkehrs- und Wohnbereiche“

Ziele Nahversorgung⁹

- „Aufrechterhaltung der Nahversorgung in den zentralen Orten der Gemeinde
- Offenhalten der Gasthäuser für Einheimische“

Ziele Radwegekonzept Hermagor - Pressegger See¹⁰

„Der Trend zum Rad als Verkehrsmittel als auch als Form der Freizeitgestaltung gewinnt bei Einheimischen zunehmend an Bedeutung:

Es sollten in diesem Sinne Radrundwege geschaffen werden und zwar:

- Radweg Möderndorf – Nampolach
- Seerundweg
- Pressegger See –Radnig
- Anbindung an den Bahnhof Hermagor
- Städtisches Radwegenetz zu den Schulen“

Öffentlicher Personen Nahverkehr - ÖPNV¹¹

Die Haltestellennetzdichte wird bereits im ÖEK als recht gut beschrieben und ist seit der Erstellung noch weiter verbessert worden.

„Allerdings steht diese gute Erreichbarkeit der Ortsteile im Gegensatz zur Häufigkeit der Fahrten, sodass der Vorteil der kurzen Wege wieder zunichte gemacht wird.“

Maßnahmen werden dazu im ÖEK nicht vorgeschlagen, hingewiesen wird auf allgemeine Schwierigkeiten der Finanzierung.

⁷ vgl. Amt der Kärntner Landesregierung 1995, Abteilung 17: 32

⁸ Örtliches Entwicklungskonzept 1994: 60f

⁹ ebenda: 25

¹⁰ ebenda: 25

¹¹ ebenda: 63f

6.4. Empfehlungen für Maßnahmen und Umsetzung im Sinne von Gender Mainstreaming

Die Empfehlungen im Sinne von Gender Mainstreaming sind in folgenden Übersichten dargestellt.

6.4.1 Empfehlungen für Maßnahmen für Wegenetze in Dorf und Stadt

6.4.2 Empfehlungen für Maßnahmen für Wegenetze auf Gemeindeebene

6.4.3 Empfehlungen für Maßnahmen für Straßenquerschnitte

6.4.4 Empfehlungen zur Verankerung von Gender Mainstreaming und zu Bewusstseinsbildung

6.5 Pläne zu Empfehlungen für Maßnahmen

Bearbeitung: Damyanovic, Doris, Müller, Gudrun, Schneider, Gerda

Planerstellung: Knappinger, Josef, Zauchenberger, Peter

Plangrundlage: DKM

Innerörtliche Wegenetze 1:5.000

Plan 12/1: Hermagor – Innerörtliches Wegenetz - Empfehlungen für Maßnahmen

Plan 12/2: Hermagor – Innerörtliches Wegenetz - Empfehlungen für Maßnahmen

Plan 13: Tröpolach – Innerörtliches Wegenetz - Empfehlungen für Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN

6.4.1 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR WEGENETZE IN DORF UND STADT

BLATT 1/7: ÜBERSICHT UND ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUREN

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BETRIFFT	PLANERISCHE ANKNÜPFUNGSPUNKTE	PLANUNGSINSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN DIE FACHPLANUNGEN DER GEMEINDE UND DES LANDES
<ul style="list-style-type: none"> •Hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum •Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen •dichte Erschließungsnetze •sparsame Parzellierung und straßenorientierte Bebauung •Mischnutzung •fußläufig erreichbare Infrastrukturausstattung und Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> + allen Menschen, die in der Ortschaft Arbeiten, Lernen, Eriedigungen machen + allen BewohnerInnen + Menschen mit Betreuungspflichten + Menschen die Hausarbeit erledigen + Menschen ohne Auto, FußgängerInnen, RadfahrerInnen + Kinder, Jugendliche + ältere Menschen + Menschen mit besonderen Bedürfnissen 	<p>♀ ♀ ♂ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♂</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parzellierung • Erschließung • Bauformen • Bauweisen • Straßenquerschnitte(-gestaltung) • Verkehrsregelung • Nutzungsmischung (statt räumlicher Funktionalisierung) • Regionalentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> • Örtliches Entwicklungskonzept • Flächenwidmungsplan • Bebauungsplan • Gesamtverkehrskonzept Kärnten • Raumentwicklungsprogramme • Sachgebietsprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> • Intergration von GM-Kriterien bei der Überarbeitung des örtlichen Entwicklungskonzeptes • Überprüfung FLÄWI und BEP nach Gender Kriterien • Integration von GM-Kriterien und Methoden bei der Evaluierung des Gesamtverkehrskonzeptes Kärnten • Überarbeitung und Prüfung von überörtlichen Raumordnungsprogrammen und Leitbildern für die räumliche Entwicklung



Legende:
 ♀ ♀ ♀ ... Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀ ♀ ♂ ... Großteil der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ♀ ♂ ... Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

EMPFEHLUNGEN

6.4.1 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR WEGENETZE IN DORF UND STADT

BLATT 2/7: STÄDTISCHE ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUREN - ALTSTADT

Ortschaften: Hermagor



Abb.: Erschließungsprinzip - Bestand: Altstadt Hermagor

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BETRIFFT
<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung des dichten Erschließungsnetzes in der Altstadt • Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit in den Hauptstraßen • Anpassung der Verkehrsregelungen an die Erfordernisse des Alltags-Radverkehrs (werktaglicher Radverkehr) • Fortführung des Erschließungsprinzips bei Erweiterungen, die unmittelbar an die Altstadt angrenzen • Erhaltung der Mischnutzung (Handel - Gewerbe - Wohnen - Infrastruktur) 	<ul style="list-style-type: none"> + Menschen, die in der Altstadt wohnen + Menschen, die in der Altstadt lohnarbeiten + Menschen, die in Hermagor einkaufen und Erledigungen machen + SchülerInnen, die in Hermagor zur Schule gehen + Menschen ohne Auto: ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, Erwachsene + Menschen mit Betreuungspflichten + Menschen, die innerhalb Hermagors viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen + Menschen mit besonderen Bedürfnissen 	
PLANUNGSPRINZIPIEN FÜR GEMEINDE	MAßNAHMEN FÜR BEISPIEL: ALTSTADT HERMAGOR (VGL. PLAN 12/1 UND 12/2)	PRIORITÄT
<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung und bessere Ausstattung des vorhandenen (Fuß-) Wegenetzes 	(Fuß-) Wege: <ul style="list-style-type: none"> • Anlage eines Fußweges zwischen Riedergasse und 10. Okt. Straße (vgl. ÖEK) • Ausbau des Trampelpfades entlang des Gösseringbaches östlich der Schützenbachgasse zu einem Fußweg 	*** **
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Hauptstraßen mit breiteren Gehsteigen und sicheren Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen • Anlage von Gehsteigen (2m breit, in der Regel beidseitig) und Radwegen an allen Bundesstraßen im Ortsgebiet • Tempo 30 km/h im Ortsgebiet, auf Bundesstraßen 50 km/h • Gehweg und Übergänge auf Barrierefreiheit überprüfen 	Hauptstraßen in der Altstadt: <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30km/h-Zone im gesamten Stadtgebiet außer in den Bundesstraßen (vgl. Gesamtverkehrskonzept Kärnten) • Gasserplatz: Umgestaltung für mehr Übersichtlichkeit an den FußgängerInnenübergängen bei der Bushaltestelle • Verbreiterung der Gehsteige: Am Gasserplatz zwischen Bushaltestelle und Brücke, in der 10. Okt. Straße vor dem Gemeindeamt, in der Hauptstraße vom Kirchenplatz bis zum Dr. Poleiner Weg an der nördl. Straßenseite (hier eventuell auch niveaugleicher Gehweg) • Anlage von durchgängigen Gehsteigen in der Radnigerstraße bis zur Sonnenhohstraße und von beidseitigen Gehsteigen in der Egger Straße • Schaffen einer sicheren FußgängerInnenverbindung in der Engstelle zwischen Villacher Straße und Kindergarten in der Radniger Straße (Beschilderung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Aktionen der Kindergartenkinder, zeitlich begrenztes Fahrverbot, Ampelregelung, etc.) 	*** *** ** ** ***
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Bundesstraßen: Kreuzungssituationen, welche die Altstadt an die Erweiterungsgebiete bzw. an die Bundesstraßen anbinden, für FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbessern 	Bundesstraßen (Weissenseestraße und Gaitalstraße, siehe auch Maßnahmen für Erweiterungsgebiete): <ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungssituationen: Verbesserung der Sicherheit für querende FußgängerInnen und RadfahrerInnen • Anlage bzw. Verbreiterung der Gehsteige, Anlage von Radwegen (siehe Plan 12) 	** **
<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes für die Altstadt 	Erstellung und Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes für die Altstadt: <ul style="list-style-type: none"> • Hauptstraße für RadfahrerInnen im Gegenverkehr öffnen • Anlage von Radwegen und sicheren Querungshilfen an den Bundesstraßen (vgl. Radverkehrskonzept im ÖEK und Gesamtverkehrskonzept Kärnten) • Ausweisung eines Radwegs über die Zitterbachgasse 	**
<ul style="list-style-type: none"> • Bebauungs- und Aufschließungsplanung für noch unbebaute Grundstücke nach den Prinzipien: netzartige Erschließung, Orientierung der Häuser/Gebäude zur Straße, längliche Parzellenformen, Bauformen, die sich für die Mischnutzung eignen 	Bebauungs- und Aufschließungsplanung: <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltungskonzepte für die im ÖEK als Parkplatz und Bauland vorgesehenen Flächen zwischen Weissenseestraße und Zitterbachgasse • Erschließungs- und Bebauungsplanung für das Bauland oberhalb des Gösseringbaches und Sicherung der dort bestehenden Fußwege zwischen Altstadt und Radnigerstraße (auf der Grundlage vorhandener interner Konzepte) 	*** **

Zeichenerklärung:
 ♀ - Frauen, ♂ - Männer, ♀♂ ... Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀♂♂♂ ... Großteil der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ♀♂♂♂♂♂ ... Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer
 *** erste Priorität, sobald als möglich umsetzen (z.B. bei Erneuerung von Straßenbauwerken, vor Grundstücksverkauf)
 ** zweite Priorität, innerhalb von 3 Jahren umsetzen
 * dritte Priorität, innerhalb von 10 Jahren umsetzen

6.4.1 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR WEGENETZE IN DORF UND STADT

BLATT 3/7: STÄDTISCHE ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUREN: ERWEITERUNGSGEBIETE



Siedlung Thurnhof, Gewerbegebiet Bürgerfeld, Erweiterungen südöstlich der Gailtalstraße, der Guggenberger Straße und der Radniger / Sonnenhohstraße

Abb.: Erschließungsprinzip - Bestand: Thurnhof

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BETRIFFT
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung sicherer Geh- und Radverbindungen in andere Ortsteile und die Altstadt Verbesserung des Erschließungsnetzes in bestehenden Stadterweiterungsgebieten Städterweiterung nahe der Altstadt, die kurze Wege und Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität garantiert sowie Mischnutzung ermöglicht 	<ul style="list-style-type: none"> + Menschen, die viele Wege zu Fuß zurücklegen + Erwachsene, die für Hausarbeit zuständig sind + SchülerInnen, die in Hermagor zur Schule gehen + Menschen ohne Auto: ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, Erwachsene + Menschen mit Betreuungspflichten + Menschen, die innerhalb Hermagors viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen + Menschen mit besonderen Bedürfnissen 	<ul style="list-style-type: none"> ☺☺☺♂ ☺☺☺♂ ☺☺☺♂ ☺☺☺♂ ☺☺☺♂ ☺☺☺♂ ☺☺☺♂
PLANUNGSPRINZIPIEN FÜR GEMEINDE	MAßNAHMEN FÜR BEISPIEL: ERWEITERUNGSGEBIETE HERMAGOR (VGL. PLAN 12/1 UND 12/2)	PRIORITÄT
<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung von Fußwegen, wenn möglich Sackgassen-Aufschließung zu Netzerschließung umwandeln Zonierung der Siedlungsverbindungsstraßen mit Gehsteig – Fahrbahn – Gehsteig Tempo 30 km/h im Ortsgebiet außer auf Bundesstraßen Gehwege und Übergänge auf Barrierefreiheit überprüfen 	<p>Wegenetz in bestehenden Siedlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rad- und Fußweg durch den Friedhof anlegen bzw. öffnen Öffentlicher Fußweg zwischen nordöstlichem Ende der Thurnhofstraße und dem Unteren Thurnweg anlegen: (Grundkauf oder Nutzungsrecht, Flächenwidmungsplan) Ergänzung der Erschließung zu einer Netzstruktur im Gewerbegebiet Bürgerfeld Anlage eines Fuß- und Radweges im Bereich Bahnhof von der Gailtalstraße zur Bürgerfeldstraße (Unterführung der Bahn oder Brücke) Anlage eines Fußweges von der Sonnenhohstraße durch das Krankenhausgelände zur Radnigerstraße (Erschließungskonzept) 	<ul style="list-style-type: none"> *** *** *** . .
<ul style="list-style-type: none"> Anlage von durchgängig zwei Meter breiten Gehsteigen auf beiden Straßenseiten und von sicheren Radverkehrsanlagen in allen Bundesstraßen im Stadtgebiet (siehe Altstadt), sichere und ausreichende Querungshilfen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundesstraßen: generell 50 km/h 	<p>Zonierung von Straßen mit höherem Kfz-Verkehrsaufkommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bürgerfeldstraße – vollständige Zonierung mit Gehweg, Radweg und Baumstreifen einführen, wenn sie Gemeindestraße wird (vgl. Übersicht 6.4.3.: Bsp. E) Anlage von Gehsteigen in der Thurnhofstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ** **
<ul style="list-style-type: none"> Erstellen von Bebauungs- und Aufschließungsplänen für das Bauland: netzartige Erschließung (keine Sackgassen), längliche Parzellen, straßenorientierte Bebauung 	<p>Erstellung bzw. Prüfung von Bebauungsplanung und Erschließungskonzepten nach GM-Kriterien auf der Grundlage vorhandener interner Konzepte (vor Parzellierung und Grundverkauf)</p> <ul style="list-style-type: none"> für Bereich Sonnenhohstraße Bereich zw. Bürgerfeldstraße und Moosbachweg Bereich Guggenberger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> ***

Zeichenerklärung
 ☺ ... Frauen ☺♂ ... Männer ☺♂♂ ... Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ☺♂♂♂ ... Großteil der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ☺♂♂♂♂ ... Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

*** erste Priorität, sobald als möglich umsetzen (z.B. bei Erneuerung von Straßeneinbauten, vor Grundstücksverkauf)
 ** zweite Priorität, innerhalb von 3 Jahren umsetzen
 * dritte Priorität, innerhalb von 10 Jahren umsetzen

6.4.1 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR WEGENETZE IN DORF UND STADT
BLATT 4/7: LÄNDLICHE ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUREN: IN HAUFENDORFERN MIT STRABENDORFARTIGER ERWEITERUNG



Ortschaften: Görttschach, Egg, Jenig

Abb.: Erschließungsprinzip – Bestand: Görttschach

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BETRIFFT
<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit an Ortsdurchfahrten Erhaltung des dichten Wegenetzes in den haufendorftartigen Ortsteilen Erhaltung eines kompakten Dorfes mit kurzen Wegen Schaffung eines netzartigen Erschließungssystems in den Dorferweiterungen Schaffung einer Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> VolksschülerInnen und Kindergruppenkinder Betreuungspersonen im besonderen von Kindergruppenkindern und VolksschülerInnen Menschen, die in der Landwirtschaft oder in der Zimmervermietung tätig sind Erwachsenen, die Hausarbeit leisten und kleine Kinder zu Hause betreuen: Erwachsene und ältere Menschen Immobilien oder wenig mobilen BewohnerInnen: ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen Menschen ohne Auto: Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen 	<ul style="list-style-type: none"> ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺
PLANUNGSPRINZIPIEN FÜR GEMEINDE	MAßNAHMEN FÜR BEISPIEL: EGG UND GÖRTTSCHACH	PRIORITÄT
<ul style="list-style-type: none"> Schaffen von öffentlichen Fußwegen in den haufendorftartigen Ortsteilen bei Umnutzung der Höfe 	<p>Egg</p> <ul style="list-style-type: none"> Anlage eines öffentlichen Weges zwischen dem Dorfplatz und der Straße zum ehemaligen Gemeindeamt und weiter zur Volksschule (vgl. ÖEK) <p>Görttschach</p> <ul style="list-style-type: none"> Weg parallel der Dorfstraße (nördl.) anlegen Durchgang zwischen Kirche und im haufendorftartigen Teil südlich der Dorfstraße sichern 	<ul style="list-style-type: none"> *** *** ***
<ul style="list-style-type: none"> Siedlungserweiterung an (bestehenden) Tiefenerschließungen mit Ergänzung des Wegenetzes parallel der Dorfstraßen Einhaltung der Siedlungsgrenzen laut ÖEK 	<p>Egg</p> <p>Erstellen eines Aufschließungs- und Bbauungsplanes für alle laut aktueller Flächenwidmung als Bauland ausgewiesenen Flächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> östlich Volksschule den Bereich zwischen ehemaligem Gemeindeamt und Volksschule an Ortsausfahrt Richtung Mellach Flächenwidmung an Ortsausfahrt Richtung Mellach überdenken <p>Görttschach</p> <ul style="list-style-type: none"> Wegenetz bei neuen Siedlungsteilen zu Raster ergänzen (vgl. auch ÖEK, -> Erschließungskonzept) 	<ul style="list-style-type: none"> *** ** * * ***
<ul style="list-style-type: none"> Anlage von Gehsteigen an den Ortsdurchfahrten Tempo 30 km/h im Ortsgebiet außer auf Bundesstraßen Ausreichende und sichere Querungshilfen an Ortsdurchfahrten 	<p>Görttschach</p> <ul style="list-style-type: none"> Gehsteig von Dorfstraße bis zu Volksschule/Bahnhof anlegen Wegenetz bei neuen Siedlungsteilen zu Raster ergänzen <p>Egg</p> <ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung des Dorfplatzes (Einengung der Fahrbahn, sichere Querungsmöglichkeiten und mehr Platz für FußgängerInnen) Anlage von Gehsteigen oder -wegen an der Ortsdurchfahrt 	<ul style="list-style-type: none"> *** ** *** ***
<ul style="list-style-type: none"> Ansiedlung und Unterstützung von NahversorgerInnen 	<p>siehe Übersicht 6.4.2</p>	

Zeichenerklärung:
 ☺ ... Frauen ☺ ☺ ... Männer ☺ ☺ ... Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ☺ ☺ ☺ ☺ ... Größter Teil der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ☺ ☺ ☺ ☺ ... Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

*** erste Priorität, sobald als möglich umsetzen (z.B. bei Erneuerung von Straßeneinbauten, vor Grundstücksverkauf)
 ** zweite Priorität, innerhalb von 3 Jahren umsetzen
 * dritte Priorität, innerhalb von 10 Jahren umsetzen

6.4.1 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR WEGENETZE IN DORF UND STADT

BLATT 5/7: LÄNDLICHE ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUREN: IN HAUFENDÖRFERN MIT KLEINFÄCHIGEN ERWEITERUNGEN



Ortschaften: Kreuth ob Mellweg, Latschach, Dellach, Nampolach, Mellweg, Mellach, Götzing, Micheldorf, Potschach, Khünburg, Unter- und Obervellach, Mitschig, Kraschach, Kreuth ob Mösach, Guggenberg, Radnig, Ober- und Untermösach, Möderndorf, Watschig

Abb.: Erschließungsprinzip – Bestand: Kreuth ob Mellweg

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BETRIFFT
<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung des kompakten Dorfes mit ländlichem Charakter • Erhaltung der Zonierung der Dorfstraßen • Verbesserung der Anbindung an die anderen Ortschaften in der Gemeinde durch den ÖPNV und mit dem Fahrrad • Mobile Nahversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> + Menschen, die in der Landwirtschaft oder in der Zimmervermietung tätig sind: Erwachsene, ältere Menschen + Erwachsene, die Hausarbeit leisten und kleine Kinder zu Hause betreuen, Erwachsene und ältere Menschen + Immobiler oder wenig mobiler BewohnerInnen: ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen + Menschen ohne Auto: Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen 	<p>☺☺♂</p> <p>☺☺♂</p> <p>☺☺♂</p> <p>☺☺♂</p>
PLANUNGSPRINZIPIEN FÜR GEMEINDE	MAßNAHMEN FÜR BEISPIELE: KREUTH OB MELLWEG, MÖDERNDORF	PRIORITÄT
<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 km/h im Ortsgebiet außer auf Bundesstraßen • Querungshilfen und notwendige Fußwege an Bundesstraße anlegen • Kompakte Siedlungsgrenzen 	<p>Kreuth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30km/h • Im Ort Widmung beibehalten <p>Möderndorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30km/h • Übergang bei der Gailbrücke 	<p>••</p> <p>•••</p> <p>••</p> <p>•••</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Mobile Nahversorgung durch lokale Unternehmen anregen und unterstützen (siehe Wegenetz Gemeindeebene) • Ortschaften ins Alltags-Radverkehrsnetz einbinden und ÖPNV-Anbindung verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Übersicht 6.4.2 	

Zeichenerklärung:
 ☺ – Frauen ♂ – Männer ☺♂ – Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ☺☺♂ – Großteil der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ☺☺♂♂ – Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher als jener der Männer

••• erste Priorität, sobald als möglich umsetzen (z.B. bei Erneuerung von Straßeneinbauten, vor Grundstücksverkauf)
 •• zweite Priorität, innerhalb von 3 Jahren umsetzen
 • dritte Priorität, innerhalb von 10 Jahren umsetzen

6.4.1 EMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN FÜR WEGENETZE IN DORF UND STADT

BLATT 7/7: ERSCHLIEßUNG VON SIEDLUNGEN OHNE ORTSKERN MIT WOHNNUTZUNG, GEWERBLICHER ODER TOURISTISCHER NUTZUNG

Ortschaften: Pressegggen, Neudorf, der an der Bundesstraße gelegene Teil Kühnburg, Obervellach, Postran, Podlanig



Abb.: Erschließungsprinzip – Bestand: Pressegggen

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BETRIFFT
<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsqualität und Sicherheit in den Straßen verbessern • Wegenetze ergänzen • kompakte Siedlung mit (annähernd) netzartiger Erschließung schaffen • Nahversorgung und Infrastruktur verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> + Menschen, die Kinder zu Hause betreuen oder Kinder in Betreuungs- oder Bildungseinrichtungen im Ort begleiten: Erwachsene + Menschen ohne Auto: Kinder und Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen 	<p>♀♀</p> <p>♀♀♂</p>
PLANUNGSPRINZIPIEN FÜR GEMEINDE	MASSNAHMEN FÜR BEISPIEL: PRESSEGGEN, POSTRAN UND PODLANIG	PRIORITÄT
<ul style="list-style-type: none"> • An stärker befahrenen Straßen Gehsteige, Radverkehrsanlagen, sichere und ausreichende Querungshilfen anlegen • Fußwege anlegen, die die vorhandene Erschließung zu einem Netz ergänzen 	<p>Presseggen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehender Gehsteig, Radstreifen und Fahrbahneinengung entlang der Landesstraße • Fußwegenetz ergänzen <p>Postran, Podlanig</p> <ul style="list-style-type: none"> • sicheren Übergang über Bundesstraße schaffen 	<p>***</p> <p>**</p> <p>***</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Aufschließung des gewidmeten Baulandes mit netzartiger Erschließung (keine Sackgassen) und Bebauungspläne erstellen (Prinzipien: straßenorientierte Stellung der Häuser, längliche Parzellen, Bauformen, die Mischnutzung zulassen) 	<p>Presseggen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließungskonzept und B-Plan erstellen bzw. prüfen nach GM-Kriterien 	<p>***</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung lokaler Initiativen 	<p>siehe Übersicht 6.4.2</p>	

Zeichenerklärung:
 ♀ – Frauen ♂ – Männer ♀♂ – Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀♂♂ – Größter Teil der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungleich ausgeglichen
 ♀♂♂♂ – Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

*** erste Priorität, sobald als möglich umsetzen (z.B. bei Erneuerung von Straßeneinbauten, vor Grundstücksverkauf)
 ** zweite Priorität, innerhalb von 5 Jahren umsetzen
 * dritte Priorität, innerhalb von 10 Jahren umsetzen

EMPFEHLUNGEN

6.4.2 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR DAS WEGENETZ AUF GEMEINDEEBENE

BLATT 1/2: ÖPNV, STRABENNETZ

ZIELE:

GERINGE ZWANGSMOBILITÄT, DEZENTRALISIERUNG DER INFRASTRUKTUR, MISCHNUTZUNG, PLANVOLLE SIEDLUNGSENTWICKLUNG, GUTE MOBILITÄTSBEDINGUNGEN FÜR ÖPNV, FUßWEGE UND RADWEGE, CHANCENGLEICHHEIT ZWISCHEN MOTORISIERTEN VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN, RADFAHRER/INNEN UND FUßGÄNGER/INNEN

ÖPNV

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MAßNAHMEN	PLANUNGSINSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<p>ÖPNV an Erfordernisse des Alltagsverkehrs anpassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partizipation • Bessere Übersichtlichkeit des Angebots und der Informationsmaterialien • Freie oder flexiblere Quell- und Zielwahl • Freie oder flexiblere Fahrzeiten • Einbindung aller Ortsteile • Erhöhung des Frauenanteils in den für ÖPNV zuständigen Gremien und Institutionen • ÖPNV als alltagstaugliches Verkehrsmittel im Bewusstsein von Bevölkerung und EntscheidungsträgerInnen verankern 	<p>+ Menschen ohne Auto oder Führerschein: Kinder und Jugendliche ältere Menschen</p> <p>+ Menschen, die Alternativen zum Autoverkehr schätzen</p> <p>+ Menschen mit besonderen Bedürfnissen</p> <p>+ BewohnerInnen an Hauptverkehrsstraßen</p>	<p>♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♂</p> <p>♀ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bestellung einer Koordinatorin / eines Koordinators für Alltagstauglichkeit und Gender Mainstreaming im Land Kärnten wie im GVK vorgesehen • Partizipative Entwicklung eines kombinierten Angebots aus Ruf- und Linienbussen innerhalb der Gemeinde (Einbindung aller Ortschaften, Definition von Servicezeiten) wie im GVK vorgesehen • Taktfahrplan im Bahnverkehr • Haltestellen (Bus und Bahn) nach GM - Kriterien (Sicherheit, Aufenthaltsqualität) • Schaffen eines einheitlichen Tarifes für Fahrten innerhalb der Gemeinde • Gesamte Busflotte Niederflur (auch Regionalbusse), Barrierefreiheit der ÖBB wie im GVK vorgesehen • Herausgabe einer Informationsbroschüre für den Alltagsverkehr in der Gemeinde (übersichtliche und umfassende Darstellung des fixen Linien-Angebots einschließlich Linien- und Haltestellenplan, der fixen Fahrpläne, aller Anschlüsse sowie des Rufbussystems, Tarifinformationen und Informationen zur Mitnahme von Gepäck und Barrierefreiheit, Möglichkeiten der Partizipation und Mitgestaltung) • Öffentlichkeitsarbeit und Bewußtseinsbildung: Infotage, Pressearbeit, Exkursionen zu anderen Dorfbussen in Ö, informelle Gespräche, Veranstaltungen zu Schwerpunkt-Projekten (z.B.: "Alltagstauglicher Personennahverkehr in Hermagor-Presegger See") 	<p>Gesamtverkehrskonzept Kärnten (S. 35) Örtliches Entwicklungskonzept</p>	<p>Umsetzung eines Modellprojektes in Zusammenarbeit mit dem Mobilbüro Hermagor, der Gemeinde und dem Verkehrsverbund Kärnten</p>

STRABENNETZ

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MAßNAHMEN	PLANUNGSINSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<p>Herstellung von Chancengleichheit zwischen motorisierten und nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen</p>	<p>+ FußgängerInnen + RadfahrerInnen: Jugendliche</p>	<p>♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Geschwindigkeiten auf Bundes- und Landesstraßen überland • Schaffung sicherer Querungshilfen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen an wichtigen Stellen (zB Haltestellen von Bahn und Bus) • Schaffung von Fußwegen entlang stark befahrener Überlandstraßen (Bundes- und Landesstraßen) zu wichtigen Zielen wie Haltestellen • Schaffung von Radverkehrsanlagen auf Landes- und Bundesstraßen, die Teil des Netzes des Alltagsradverkehrs (werktäglich Radverkehr) sind • Sensibilisierung der Bevölkerung für das Risikoverhalten und die Machtverhältnisse im Straßenverkehr <p>Siehe auch: "Übersicht: Empfehlung zu Wegenetzen in Dorf und Stadt"</p>	<p>Gesamtverkehrskonzept Kärnten Örtliches Entwicklungskonzept</p>	<p>Fachliche Beratung und Prozessbegleitung sowie Fortbildung für Gemeinden und Straßenbauamt durch die Landesabteilung</p> <p>Zusammenarbeit zwischen Abt. Landesplanung und Abt. Verkehrsplanung der Kärntner Landesregierung</p>

Zeichenerklärung:
 ♀ – Frauen, ♂ – Männer, ♀♂ – Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀♂♂ – Größter der Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ♀♀♂ – Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

EMPFEHLUNGEN

6.4.2 EMPFEHLUNGEN FÜR MAßNAHMEN FÜR DAS WEGENETZ AUF GEMEINDEEBENE

BLATT 2/2: RADVERKEHR, INFRASTRUKTUR, SIEDLUNGSERWEITERUNG

ZIELE:

GERINGE ZWANGSMOBILITÄT, DEZENTRALISIERUNG DER INFRASTRUKTUR, MISCHNUTZUNG, PLANVOLLE SIEDLUNGSENTWICKLUNG, GUTE MOBILITÄTSBEDINGUNGEN FÜR ÖPNV, FUßWEGE UND RADWEGE, CHANCENGLEICHHEIT ZWISCHEN MOTORISIERTEN VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN, RADFAHRER/INNEN UND FUßGÄNGER/INNEN

RADVERKEHR

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MAßNAHMEN	PLANUNGSINSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Radverkehrsanteils auf Alltagswegen Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr im Alltag (werktäglicher Radverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> Menschen ohne Auto oder Führerschein: Kinder und Jugendliche Erwachsene, ältere Menschen Menschen, die Kinder und Jugendliche begleiten 	<ul style="list-style-type: none"> ♀ ♀ ♂♂ ♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂ 	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hermagor (z.B.: Radstreifen, Radwege, Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr, Markierung oder Bau von Radverkehrsanlagen in Kreuzungssituationen mit Bundes- und Hauptstraßen) Erarbeitung eines flächendeckenden Alltags-Radverkehrsnetzes (werktäglicher Radverkehr) für die Gemeinde (z.B.: Ausbau des Radwegenetzes auf Wirtschaftswegen, Anlage von Radwegen an Bundes- und Ortsverbindungsstraßen, Markierung von Radstreifen auf Ortserschließungsstraßen, Einbindung von ÖBB-Haltestellen, Schulen, Kindergärten und Nahversorgung ins Radverkehrs- und -wegenetz, Gärtalradweg: Lückenschluß - z.B.: Möderndorf, Anbindung an Alltagswege) 	<ul style="list-style-type: none"> Gesamtverkehrskonzept Kärnten (S.34) Örtliches Entwicklungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung eines Modellprojektes „Alltagsradverkehr in ländlichen Regionen“

INFRASTRUKTUR

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MAßNAHMEN	PLANUNGSINSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> Dezentralisierung der Nahversorgung: Ansiedelung einer Nahversorgung in größeren Ortschaften Stützen der Nahversorgung in Rattendorf Schaffen einer mobilen Nahversorgung für kleine Ortschaften 	<ul style="list-style-type: none"> Menschen, die viele Einkaufswegen zurücklegen Immobilie oder wenig mobile Menschen: ältere Menschen, Kinder, Menschen mit besonderen Bedürfnissen 	<ul style="list-style-type: none"> ♀ ♀ ♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂♂ ♀ ♂ 	<ul style="list-style-type: none"> Kleine NahversorgerInnen und Direktvermarktung fördern (Überlassung von Räumlichkeiten der Gemeinde; Werbung in Gemeindemedien) vgl. auch ÖEK S.25 Bewusstseinsbildung bei Bevölkerung, Kaufleuten und EntscheidungsträgerInnen Hauszustellung, mobile Nahversorgung von Seiten der Gemeinde unterstützen und initiieren 	<ul style="list-style-type: none"> Örtliches Entwicklungskonzept Regionales Entwicklungsprogramm Sachprogramme Förderprogramme der Regionalentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> Modellprojekt: „Nahversorgung und Infrastruktur in ländlichen Gemeinden“ Beratung der Gemeinden zu Maßnahmen und Handlungsansätzen Zusammenarbeit mit Regionalmanagement

SIEDLUNGSERWEITERUNG

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MAßNAHMEN	PLANUNGSINSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> Flächige Siedlungserweiterungen auf größere Ortschaften mit Nahversorgung konzentrieren Verdichtung von Siedlungen ohne Ortskern 	<ul style="list-style-type: none"> NahversorgerInnen in den Ortschaften Bevölkerung in den Ortschaften mit Nahversorgung BewohnerInnen die fürs Einkaufen zuständig sind 	<ul style="list-style-type: none"> ♀ ♂ ♀ ♀ ♂♂ ♀ ♀ ♂ 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Baulandausweisungen in den Ortschaften (ÖEK / Flächenwidmungsplan) 	<ul style="list-style-type: none"> Örtliches Entwicklungskonzept, Regionales Entwicklungsprogramm, Sachprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> Regionales Entwicklungsprogramm dahingehend prüfen

Bevölkerung:
♀ - Frauen, ♂ - Männer, ♀♂ - Ein Teil der Bevölkerung, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
♀♂♂ - Ungefähr die Bevölkerung, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
♀♂♂♂ - Ein Teil der Bevölkerung, der Anteil der Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

EMPFEHLUNGEN

6.4.3 EMPFEHLUNGEN FÜR STRASSENQUERSCHNITTE BLATT 1/7

ZIELE:

NUTZUNGSQUALITÄT AUF STRASSEN UND WEGEN ERHÖHEN, REDUZIEREN DER GESCHWINDIGKEIT, SICHERHEIT FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN
 AUSGEWOGENES MACHTVERHÄLTNISS ZWISCHEN DEN VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN
 STRASSEN IN DORF UND STADT SIND WICHTIGE ÖFFENTLICHE FREIRÄUME (WEG UND ORT ZUGLEICH)

EINSPURIGE STRASSEN IN SIEDLUNGEN (Vgl. Bestandsskizze Nr. 1, Blatt 7/7)

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MASSNAHMEN	BEISPIELE FÜR STRASSENQUERSCHNITTE ¹ (vgl. Blatt 4-6/7)	PLANUNGS-INSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Geschwindigkeiten niedrig halten 	<ul style="list-style-type: none"> + AnrainerInnen aller Altersstufen + Menschen mit Betreuungspflichten, die Hausarbeit erledigen, ohne Lohnarbeit + Menschen, mit einem geringen selbständigen Aktionsradius: Kleinkinder, Kinder, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen + FußgängerInnen + RadfahrerInnen 	<p>♀ ♀ ♂ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♂ ♂</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bei höherem KFZ-Verkehrsaufkommen (Siedlungerschließungsstraße) oder Geschwindigkeiten über 30km/h: Gehsteige anlegen • Straßenorientierte Bebauung • Fahrbahnbreiten bis maximal 4 Meter • Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 km/h 	<p>A1 Siedlungsstraße Bei niedrigem Verkehrsaufkommen (Zufahrtsstraßen, Sackgassen, Erschließungsstraßen) bleiben die vorhandenen Querschnitte erhalten.</p> <p>A Siedlungsstraße mit Gehsteigen Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen. („Siedlungsverbindungsstraßen“)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Örtliches Entwicklungskonzept • Flächenwidmungsplan • Bebauungsplan • Gesamtverkehrskonzept Kärnten 	<ul style="list-style-type: none"> • Macht- und Ressourcenverteilung bezogen auf verschiedene Verkehrsmittel (Fuß, ÖPNV, KFZ, Rad) ausgleichen • Umsetzung von gendgerechten Straßenraumgestaltung in den Planungsinstrumenten auf Gemeinde und Landesebene

DORFSTRASSEN IM HAUFENDORF (Vgl. Bestandsskizze Nr. 2)

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MASSNAHMEN	BEISPIELE FÜR STRASSENQUERSCHNITTE ¹ (vgl. Blatt 4-6/7)	PLANUNGS-INSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsqualität und Sicherheit erhalten bzw. wiederherstellen • Kfz-Geschwindigkeiten niedrig halten 	<ul style="list-style-type: none"> + AnrainerInnen: alle Altersstufen + Menschen, die im Dorf lohnarbeiten (Landwirtschaft, Tourismus, Zimmervermietung) + Menschen mit Betreuungspflichten, die Hausarbeit erledigen, ohne Lohnarbeit + Menschen, mit einem geringen selbständigen Aktionsradius: Kleinkinder, Kinder, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen + FußgängerInnen + RadfahrerInnen 	<p>♀ ♀ ♂ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♂</p> <p>♀ ♀ ♂</p> <p>♀ ♂ ♂</p>	<p>Bei Aufgrabungen, etc. Umgestaltung nicht-zonierter Straßenräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnbreiten bis maximal 4 Meter • Gliederung in Straße, Straßenplätze und Hausvorplätze erhalten oder wiederherstellen • Differenzierung in der Oberflächengestaltung • Straßenplätze betretbar erhalten • Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 km/h 	<p>J Dorfstraße im Haufendorf Erhaltung und Wiederherstellung der typischen Zonierungen und Ausstattungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Örtliches Entwicklungskonzept • Flächenwidmungsplan • Bebauungsplan • Gesamtverkehrskonzept Kärnten 	<ul style="list-style-type: none"> • Macht- und Ressourcenverteilung bezogen auf verschiedene Verkehrsmittel (Fuß, ÖPNV, KFZ, Rad) ausgleichen • Beratung für Gemeinden: gendgerechte Straßenraumgestaltung für Gemeinden

Zeichenerklärung:
 ♀ - Frauen ♂ - Männer ♀ ♂ - Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀ ♂ - Großteil der BewohnerInnen, Anteil Frauen und Männer ungleich ausgeglichen
 ♀ ♂ - Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

¹Die Fahrbahnbreiten orientieren sich an dem Ziel der Geschwindigkeitsreduktion und müssen im Besonderen mit anderen Zielen der Verkehrsplanung verknüpft und abgestimmt werden.

EMPFEHLUNGEN

6.4.3 EMPFEHLUNGEN FÜR STRASSENQUERSCHNITTE BLATT 2/7

ZIELE:

NUTZUNGSQUALITÄT AUF STRASSEN UND WEGEN ERHÖHEN, REDUZIEREN DER GESCHWINDIGKEIT, SICHERHEIT FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN
AUSGEWOGENES MACHTVERHÄLTNISS ZWISCHEN DEN VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN
STRASSEN IN DORF UND STADT SIND WICHTIGE ÖFFENTLICHE FREIRÄUME (WEG UND ORT ZUGLEICH)

DORFSTRASSEN IM STRASSENDORF (Vgl. Bestandsskizze Nr.3, Blatt 7/7)

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MASSNAHMEN	BEISPIELE FÜR STRASSENQUERSCHNITTE ¹ (vgl. Blatt 4-6/7)	PLANUNGS-INSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> Aufenthaltsqualität und Sicherheit erhalten bzw. wiederherstellen Kfz-Geschwindigkeiten niedrig halten 	<ul style="list-style-type: none"> AnrainerInnen: Alle Altersstufen Menschen, die im Dorf lohnarbeiten (Landwirtschaft, Tourismus, Zimmervermietung) Menschen mit Betreuungspflichten, die Hausarbeit erledigen, ohne Lohnarbeit Menschen, mit einem geringen selbständigen Aktionsradius: Kleinkinder, Kinder, ältere Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen FußgängerInnen RadfahrerInnen 	<ul style="list-style-type: none"> ♀ ♀ ♂ ♂ ♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂ ♂ ♂ ♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂ 	Bei Aufgrabungen, etc Umgestaltung nicht-zonierter Straßenräume: <ul style="list-style-type: none"> Zonierung mit Hausvorplätzen und Fahrbahn erhalten oder wiederherstellen Fahrbahnbreiten bei 4 Metern halten Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 km/h 	K Dorfstraße im Straßendorf Erhaltung oder Wiederherstellung der typischen Zonierung	<ul style="list-style-type: none"> Örtliches Entwicklungskonzept Flächenwidmungsplan Bebauungsplan Gesamtverkehrskonzept Kärnten 	<ul style="list-style-type: none"> Macht- und Ressourcenverteilung bezogen auf verschiedene Verkehrsmittel (Fuß, ÖPNV, Kfz, Rad) ausgleichen Beratung für Gemeinden: gendgerechte Straßenraumgestaltung für Gemeinden

STRASSEN MIT FAHRBAHNBREITEN UM 5,5M MIT GEHSTEIG/OHNE GEHSTEIG, STRASSEN ÜBERLAND MIT FB UM 3,5M (Vgl. Bestandsskizzen Nr.5, Nr.6 und Nr.7)

ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MASSNAHMEN	BEISPIELE FÜR STRASSENQUERSCHNITTE ¹ (vgl. Blatt 4-6/7)	PLANUNGS-INSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> Aufenthaltsqualität verbessern Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherheit und Macht für FußgängerInnen: Kinder, Jugendliche, ältere Menschen Sicherheit und Macht für: RadfahrerInnen Jugendliche AnrainerInnen: alle Altersstufen 	<ul style="list-style-type: none"> ♀ ♀ ♂ ♂ ♂ ♀ ♀ ♂ ♀ ♀ ♂ 	Innerorts: <ul style="list-style-type: none"> Vollständige Zonierung einführen Gehsteige anlegen, beiderseits mit 2 Metern Breite Fahrbahnbreiten reduzieren auf 4,75 Meter sichere Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen schaffen flächig 30 km/h Überland: <ul style="list-style-type: none"> im gesamten Gemeindegebiet: 80 km/h 	C Altstadt Straße mit Radverkehr gegen die Einbahn B Altstadt Straße mit Gegenverkehr D Straße in Erweiterungsgebieten mit Mischverkehr E Straße im Gewerbegebiet F Ortschafterschließungsstraße für wenig befahrene Straßen überland, mit Haupt-Radwegverbindung F1 Ortschafterschließungsstraße für wenig befahrene Straßen (Kfz u. Rad) I Ortsverbindungsstraße mit/ohne Geh-/Radweg für stark befahrene Straßen; Bundesstraßen: 6,5m Fahrbahn; Landesstraßen: 5,5m	<ul style="list-style-type: none"> Örtliches Entwicklungskonzept Flächenwidmungsplan Bebauungsplan Gesamtverkehrskonzept Kärnten 	<ul style="list-style-type: none"> Macht- und Ressourcenverteilung bezogen auf verschiedene Verkehrsmittel (Fuß, ÖPNV, Kfz, Rad) ausgleichen Beratung für Gemeinden: gendgerechte Straßenraumgestaltung für Gemeinden

Zeichenerklärung:

♀ – Frauen ♂ – Männer ♀ ♂ – Ein Teil der BesucherInnen, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀ ♂ – Großteil der BesucherInnen, Anteil Frauen und Männer ungleich ausgeglichen
 ♀ ♀ – Ein Teil der BesucherInnen, Anteil Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

¹Die Fahrbahnbreiten orientieren sich an dem Ziel der Geschwindigkeitsreduktion und müssen im Beispielfeld mit anderen Zielen der Verkehrsplanung verhandelt und abgestimmt werden.

6.4.3 EMPFEHLUNGEN FÜR STRASSENQUERSCHNITTE BLATT 3/7

ZIELE:

NUTZUNGSQUALITÄT AUF STRASSEN UND WEGEN ERHÖHEN, REDUZIEREN DER GESCHWINDIGKEIT, SICHERHEIT FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN
AUSGEWOGENES MACHTVERHÄLTNIS ZWISCHEN DEN VERKEHRSTEILNEHMER/INNEN
STRASSEN IN DORF UND STADT SIND WICHTIGE ÖFFENTLICHE FREIRÄUME (WEG UND ORT ZUGLEICH)

STRASSEN MIT FAHRBAHNBREITEN GRÖßER 6 METER – MIT GEHSTEIG / OHNE GEHSTEIG (Vgl. Bestandsskizze Nr.8 u. Nr.9, Blatt

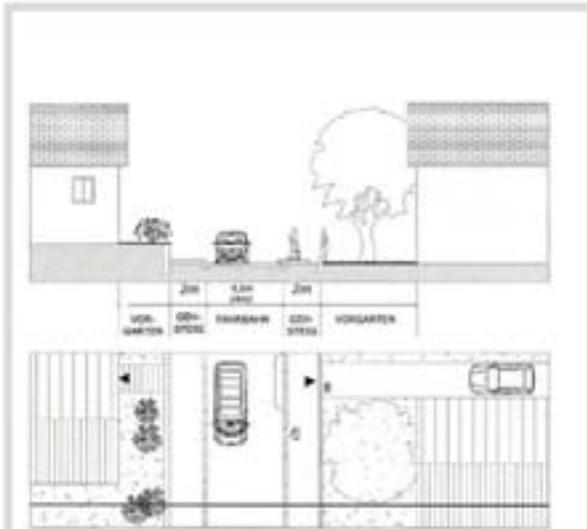
ZIELE	UNTERSTÜTZT DEN ALLTAG VON	BE-TRIFFT	MASSNAHMEN	BEISPIELE FÜR STRASSEN-QUERSCHNITTE ¹ (vgl. Blatt 4-	PLANUNGS-INSTRUMENTE	ANFORDERUNGEN AN FACHPLANUNGEN
<ul style="list-style-type: none"> • Machtverhältnisse zugunsten der nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen verändern • Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen erhöhen • Nutzungsqualität herstellen • Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren 	<ul style="list-style-type: none"> + Sicherheit für AutofahrerInnen + Sicherheit für MitfahrerInnen: Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen + Sicherheit und Macht für FußgängerInnen, ältere Menschen und für potentielle FußgängerInnen und RadfahrerInnen Kinder Jugendliche 	<ul style="list-style-type: none"> ♀ ♂ ♀ ♀ ♂ 	<p>Innerorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vollständige Zonierung einführen mit Gehsteig, ev. Baumstreifen, Radweg, Fahrbahn, Gehsteig, Radweg • Gehsteige anlegen, beiderseits mit 2 Metern Breite • Fahrbahnbreiten reduzieren (innerorts auf 5,50 Meter) • Ausreichende und sichere Que-rungsmöglichkeiten für RadfahrerInnen und FußgängerInnen schaffen • Innerorts flächig 30 km/h, auf Bundesstraßen 50 km/h <p>Überland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • im gesamten Gemeindegebiet 80 km/h • Geh- und Radwege an Bundesstraßen immer baulich getrennt führen 	<p>F, F1, F2, je nach Verkehrsstärke</p> <p>Bundesstraßen:</p> <p>G Bundesstraße mit beidseitiger Bebauung</p> <p>H Bundesstraße mit einseitiger Bebauung</p> <p>I Bundesstraße überland mit Geh- und Radweg für Bundesstraßen mit Radverbindungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Örtliches Entwicklungskonzept • Flächenwidmungsplan • Bebauungsplan • Gesamtverkehrskonzept Kärnten 	<ul style="list-style-type: none"> • Macht- und Ressourcenverteilung bezogen auf verschiedene Verkehrsmittel (Fuß, ÖPNV, KFZ, Rad) ausgleichen • Beratung für Gemeinden: gendergerechte Straßenraumgestaltung für Gemeinden

Zahlenangabe:
 ♀ ...Frauen ♂ ...Männer ♀♂...Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Männer und Frauen etwa ausgeglichen
 ♀♂♂ ...Größter Teil der BewohnerInnen, Anteil Frauen und Männer ungefähr ausgeglichen
 ♀♂♂♂...Ein Teil der BewohnerInnen, Anteil Frauen ist deutlich höher, als jener der Männer

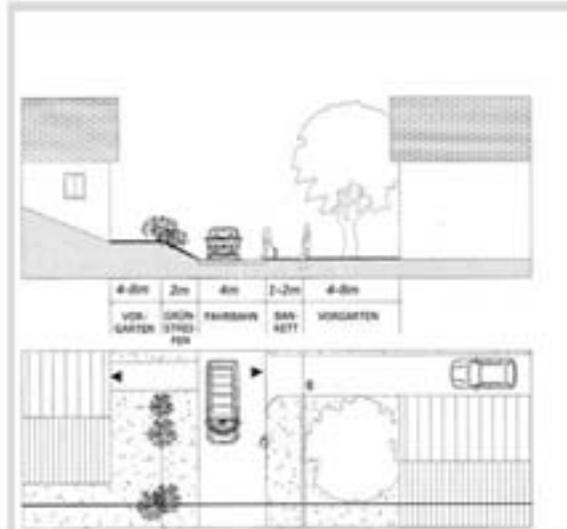
¹ Die Fahrbahnbreiten orientieren sich an dem Ziel der Geschwindigkeitsreduktion und müssen im Einzelfall mit anderen Zielen der Verkehrsplanung verhandelt und abgestimmt werden.

EMPFEHLUNGEN

6.4.3 ÜBERSICHT EMPFEHLUNGEN ZU STRASSENQUERSCHNITTEN BLATT 4/7



A SIEDLINGSSTRASSE MIT GEHSTEIGEN



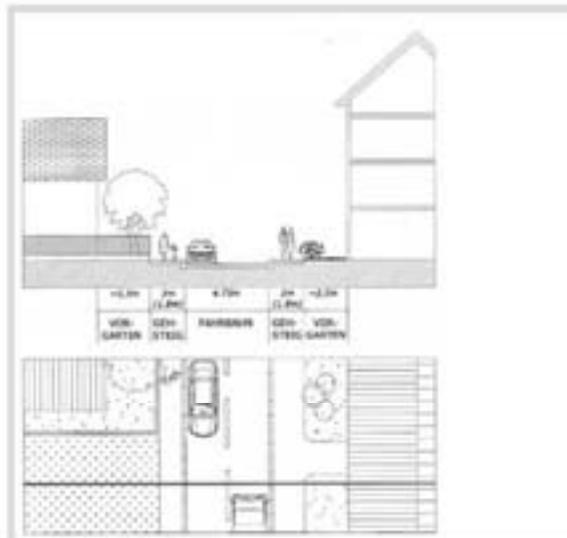
A1 SIEDLINGSSTRASSE OHNE GEHSTEIG



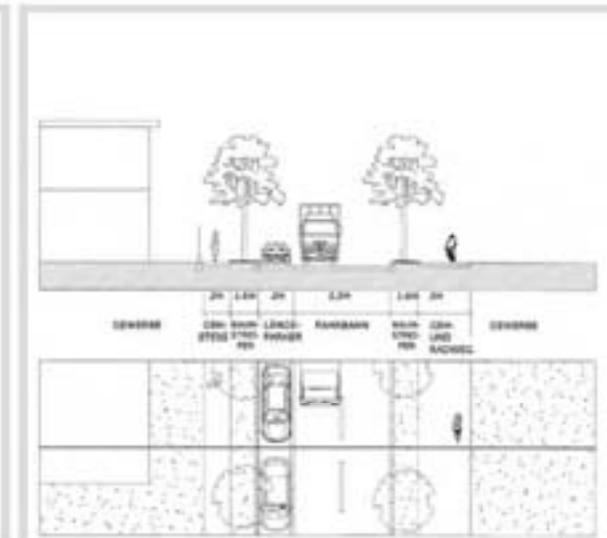
B ALTSTADT STRASSE MIT GEGENVERKEHR



C ALTSTADT STRASSE MIT RADVERKEHR GEGEN DIE EINBAHN



D STRASSE IN ERWEITERUNGSGEBIETEN



E STRASSE IM GEWERBEGEBIET

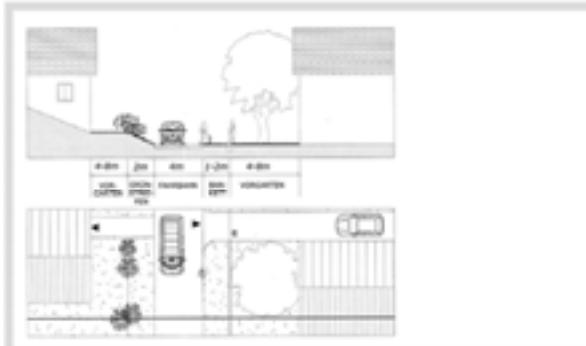
6.4.3 ÜBERSICHT EMPFEHLUNGEN ZU STRASSENQUERSCHNITTEN BLATT 5/7



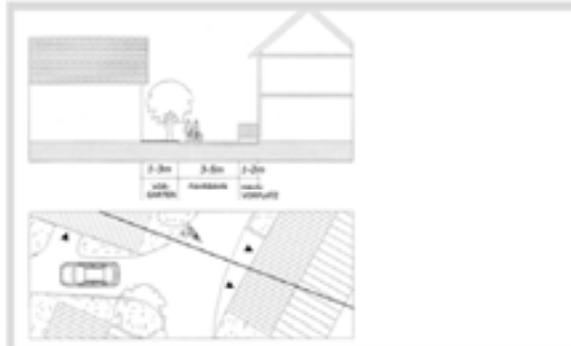
6.4.3 ÜBERSICHT EMPFEHLUNGEN ZU STRASSENQUERSCHNITTEN BLATT 6/7



6.4.3 ÜBERSICHT ZU STRASSENQUERSCHNITTEN BESTAND BLATT 7/7



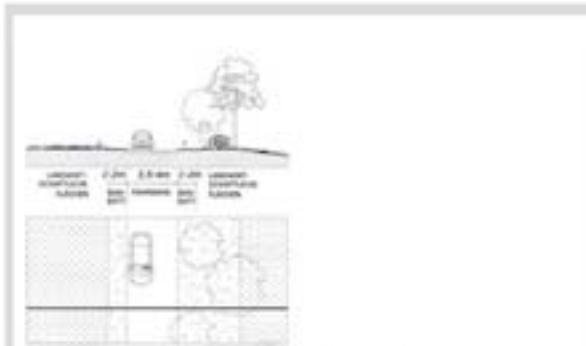
1 EINSPURIGE STRASSE MIT GRÜNSTREIFEN



2 DORFSTRASSE IM HAUFENDORF



3 DORFSTRASSE IM STRASSENDORF



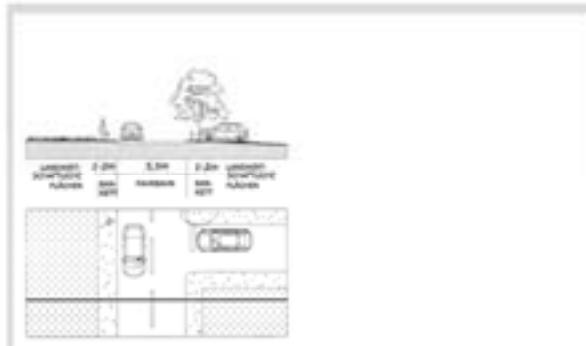
4 STRASSE MIT FAHRBAHNBREITEN UM 3,5M



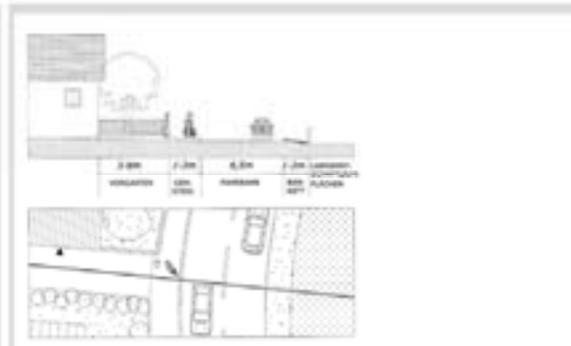
5 STRASSE UM 5M MIT GEHSTEIG IN DER STADT



6 STRASSE MIT FAHRBAHNBREITEN UM 5M MIT GEHSTEIG



7 STRASSE MIT FAHRBAHNBREITEN UM 5M OHNE GEHSTEIG



8 STRASSE MIT FAHRBAHNBREITEN GRÖßER ALS 6M



9 STRASSE MIT FAHRBAHNBREITEN GRÖßER ALS 6M (O. GS)

6.4.4. VERANKERUNG VON GENDER MAINSTREAMING, BEWUSSTSEINSBILDUNG

BLATT 1/2: SENSIBILISIERUNG, SCHULUNG, PARTIZIPATION, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Verankerung der Strategie des Gender Mainstreaming zeigt sich im Land Kärnten bereits an mehreren Stellen: Als MultiplikatorInnen fungieren die Mitglieder der Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming – GEMEX. Beratung, Koordination und Wissensvermittlung zum Themenbereich Gender Mainstreaming liegt in der Zuständigkeit des Referates für Frauen und Gleichbehandlung. Die Kärntner Verwaltungsakademie bietet Gender Trainings an.

Workshops, Gesprächsrunden und Einzelgespräche leiteten im Rahmen des Pilotprojektes „Frauen und Männer unterwegs“ eine fachspezifische Sensibilisierung und Wissensvermittlung im Planungsbereich ein. Weitere Maßnahmen zur Sensibilisierung sind notwendig, damit Gender Mainstreaming in den Planungsgenden des Landes nachhaltig verankert wird. Gezielte Qualifizierungsmaßnahmen und Umsetzungsinitiativen sollen in Angriff genommen werden.

ZIELE	MAßNAHMEN	UMSETZUNG
<p>Sensibilisierung von:</p> <p>politischen EntscheidungsträgerInnen (Ausschuss-, Gremienmitglieder, Landes-, Stadt- und GemeinderätInnen, BürgermeisterInnen)</p> <p>Planungsfachleuten in der Verwaltung (Landesabteilungen und Gemeindeverwaltungen)</p> <p>Planungsfachleuten im selbstständigen Bereich</p>	<p>Gender Trainings zur Sensibilisierung für die Umsetzung</p> <p>Beratung durch das Referat für Frauen und Gleichbehandlung des Landes Kärnten</p> <p>Gender Workshops zum Thema alltagsgerechte Wegenetzplanung im ländlichen Raum mit dem Ziel der Sensibilisierung für</p> <ul style="list-style-type: none"> das eigene Verkehrsverhalten geschlechts-, alters- und gruppenspezifische Ansprüche an Wegenetze 	<p>Planspiel Forum Theater</p> <p>Gender Training</p> <p>Kurse Kärntner Verwaltungsakademie</p> <p>Multiplikation seitens der Mitglieder von GEMEX – Gender Mainstreaming Arbeitsgruppe des Landes (seit 2003)</p>
<p>Schulung von:</p> <p>Planungsfachleuten in der Verwaltung (Landesabteilungen und Gemeindeverwaltungen)</p> <p>Planungsfachleuten im selbstständigen Bereich</p>	<p>GM – Fortbildung zum Thema alltagsgerechte Wegenetzplanung im ländlichen Raum mit dem Ziel der Vermittlung von</p> <ul style="list-style-type: none"> geschlechts-, alters- und gruppenspezifischen Ansprüchen an Wegenetze Methoden zum Gendern von Planungsaufgaben und Maßnahmen Formulieren von GM-Zielen Umsetzungsstrategien zu GM 	<p>GM Seminare mit Planungs- und Praxisbezug (Vermittlung im Besonderen anhand von Pilotprojekten, positiven Beispielen in Kärnten bzw. Österreich)</p> <p>z.B. im Rahmen der Kärntner Verwaltungsakademie</p>
<p>Partizipation / Beteiligung der Bevölkerung</p>	<p>Durchführung und Finanzierung von gendersensiblen Beteiligungsverfahren (lassen verschiedene Personengruppen gleichberechtigt zu Wort kommen, gendern Ergebnisse, nehmen Anliegen aller Gruppen auf) zu Themen der Wegenetzplanung, im Besonderen zum alltagsgerechten ÖPNV, zu alltagsgerechten Rad- und Fußwegen, Infrastrukturausstattung und Sicherheit im Straßenverkehr, Durchführung von Sensibilisierungsprojekten für motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen (Rücksichtsvolles Verhalten gegenüber Fuß- und RadfahrerInnen)</p>	<p>Gendersensible Beteiligungsverfahren, die bestimmte Gruppen gezielt einbeziehen, im Besonderen: Frauen, Männer, Kinder, Jugendliche, älteren Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen:</p> <p>Zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> gendersensible Workshops und Aktionstage nach dem Vorbild des Pilotprojekts Aktionen wie "Netze machen mobil" BürgerInnenbefragungen Planspiele Forumtheater <p>im Rahmen der Dorf- und Stadterneuerung Regionalentwicklung</p>
<p>Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p>Vermittlung der Inhalte, Ergebnisse und Erfolge der GM-Arbeit zur Verankerung der Anliegen von GM im Bewusstsein der Bevölkerung</p>	<p>Aktionstage Pressearbeit</p>

6.4.4. VERANKERUNG VON GENDER MAINSTREAMING, BEWUSSTSEINSBILDUNG

BLATT 2/2: FÖRDERUNG DER UMSETZUNG, VERANKERUNG VON GENDER MAINSTREAMING, ANPASSUNG DER PLANWERKE

Die Verankerung der Strategie des Gender Mainstreaming zeigt sich im Land Kärnten bereits an mehreren Stellen: Als MultiplikatorInnen fungieren die Mitglieder der Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming – GEMEX. Beratung, Koordination und Wissensvermittlung zum Themenbereich Gender Mainstreaming liegt in der Zuständigkeit des Referates für Frauen und Gleichbehandlung. Die Kärntner Verwaltungsakademie bietet Gender Trainings an.

Workshops, Gesprächsrunden und Einzelgespräche leiteten im Rahmen des Pilotprojektes „Frauen und Männer unterwegs“ eine fachspezifische Sensibilisierung und Wissensvermittlung im Planungsbereich ein. Weitere Maßnahmen zur Sensibilisierung sind notwendig, damit Gender Mainstreaming in den Planungsgenden des Landes nachhaltig verankert wird. Gezielte Qualifizierungsmaßnahmen und Umsetzungsinitiativen sollen in Angriff genommen werden.

ZIELE	MASSNAHMEN	UMSETZUNG
Förderung der Umsetzung in Gemeinden	Pilotprojekte zu Analyse, Planung, Umsetzung	Beispiele für Pilotprojekte: <ul style="list-style-type: none"> • Fußgänger- und RadfahrerInnenfreundliche Gemeinde • Nahversorgung • ÖPNV • Revision eines Flächenwidmungsplanes / örtlichen Entwicklungskonzeptes nach Gender Kriterien
Verankerung von Gender Mainstreaming in Planungsabteilungen des Landes und in den Gemeinden	Gleichstellung von Frauen und Männern in Sacharbeit und Entscheidungspositionen der Planungsabteilungen Inhaltliche und personelle Verankerung von Gender Mainstreaming mit Hilfe des Leitfadens zur Verankerung von GM in Institutionen (vgl.: Bergmann, Pimminger: Toolbox Gender Mainstreaming, Hg.: GeM Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF, Wien 2004, download unter: www.gem.or.at)	Verantwortung liegt in den einzelnen Abteilungen: Abteilungsleiter, MultiplikatorInnen der GEMEX Monitoring, Unterstützung bei Koordination, Organisation und fachliche Beratung durch GEMEX, Frauenreferat Organisation von Fortbildungsveranstaltungen mit Verwaltungsakademie
Inhaltliche Anpassung der Planungsinstrumente an Gender Kriterien	Integration von Gender Kriterien und Gender Mainstreaming Methoden bei der Evaluierung der Planungsinstrumente auf Gemeindeebene Integration von Gender Kriterien und Gender Mainstreaming Methoden bei der Evaluierung des Gesamtverkehrskonzeptes Integration von Gender Kriterien und Gender Mainstreaming Methoden bei der Erstellung der "Regionalen Entwicklungsperspektive" Evaluierung der Instrumente der überörtlichen Raumplanung nach Gender Kriterien und Methoden Revision der Planungsinstrumente und Leitbilder nach Gender Kriterien	Evaluierung und Revision der Planungsinstrumente und Leitbilder durch die zuständigen Behörden externe Begleitung durch Planungsfachleute mit Gender Mainstreaming-Expertise

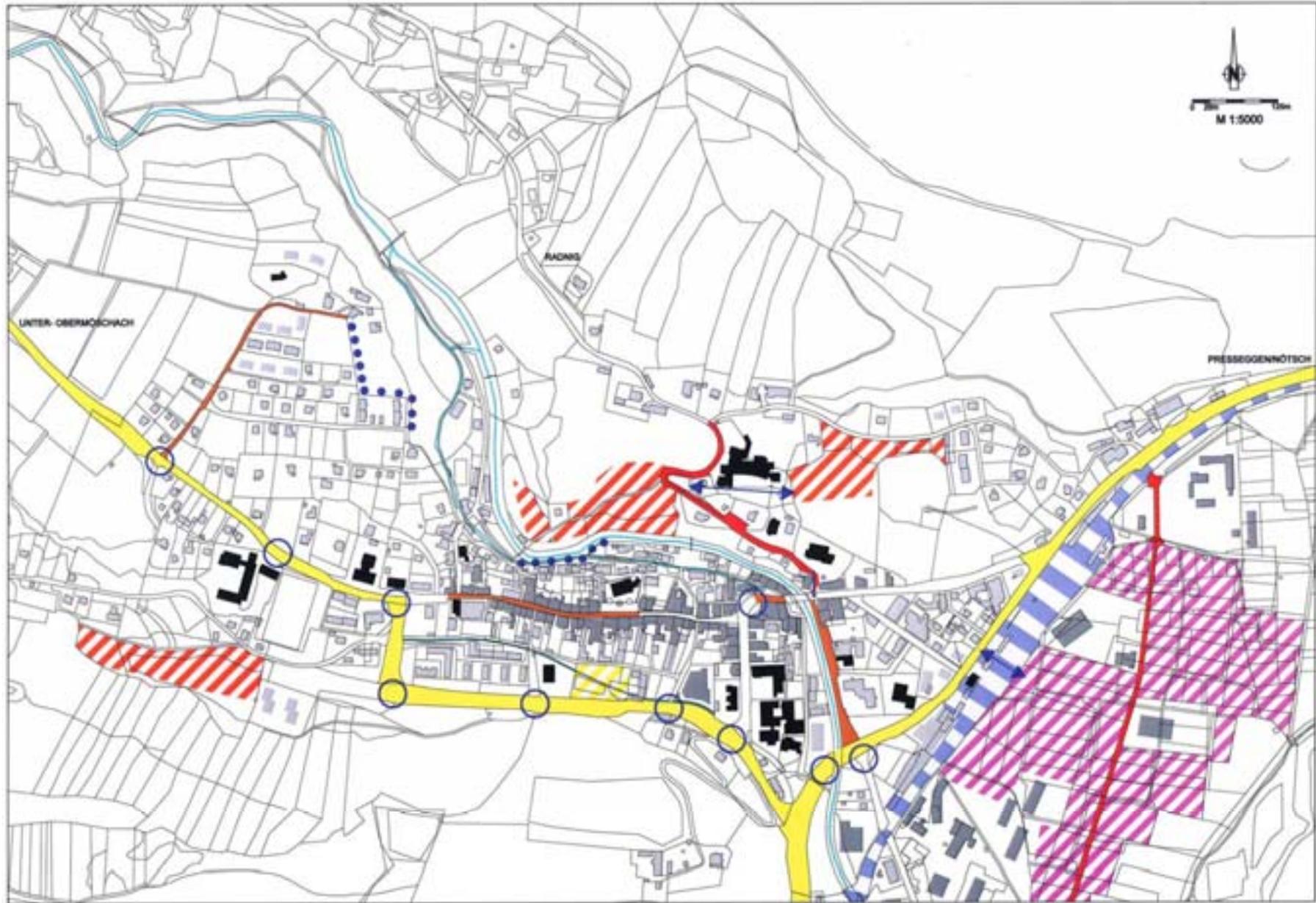
EMPFEHLUNGEN

Vorgabe laut aktuellem ÖEK oder FLÄWM umsetzen	neue Maßnahme unterwegs.cc
•••••	<ul style="list-style-type: none"> ○ ○ ○ ○ Anlage eines Fuß- und Radweges ↔ Fuß- und Radwegverbindung herstellen ••••• Anlage bez. Ausbau eines Fußweges ○ Kreuzungssituation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbessern ! Alternative Sicherung für FußgängerInnen
	Erstellung bzw. Überprüfung von Erschließungskonzept und Bebauungsplanung nach Gender Kriterien
→ 	Wohngebiet
→ 	Dorfgebiet
→ 	Parkplatz (im Bauland)
→ 	Gewerbegebiet
→ 	Industriegebiet
	 Möglichkeit der Baulandwidmung überprüfen (z.B. Dorfgebiet)
	 Erschließungs- und Bebauungskonzept
→ 	Gehsteige (beidseitig, 2m breit) anlegen bzw. vorhandene Gehsteige entsprechend verbreitern
→ 	Gehsteige (bei beidseitiger Bebauung beidseitig, 2m breit) sichere Querungshilfen und Radwege (laut neuem Radwegkonzept) anlegen
→ 	Straßenzonierung mit Geh- und Radweg

Legende zur Flächennutzung - Bestand

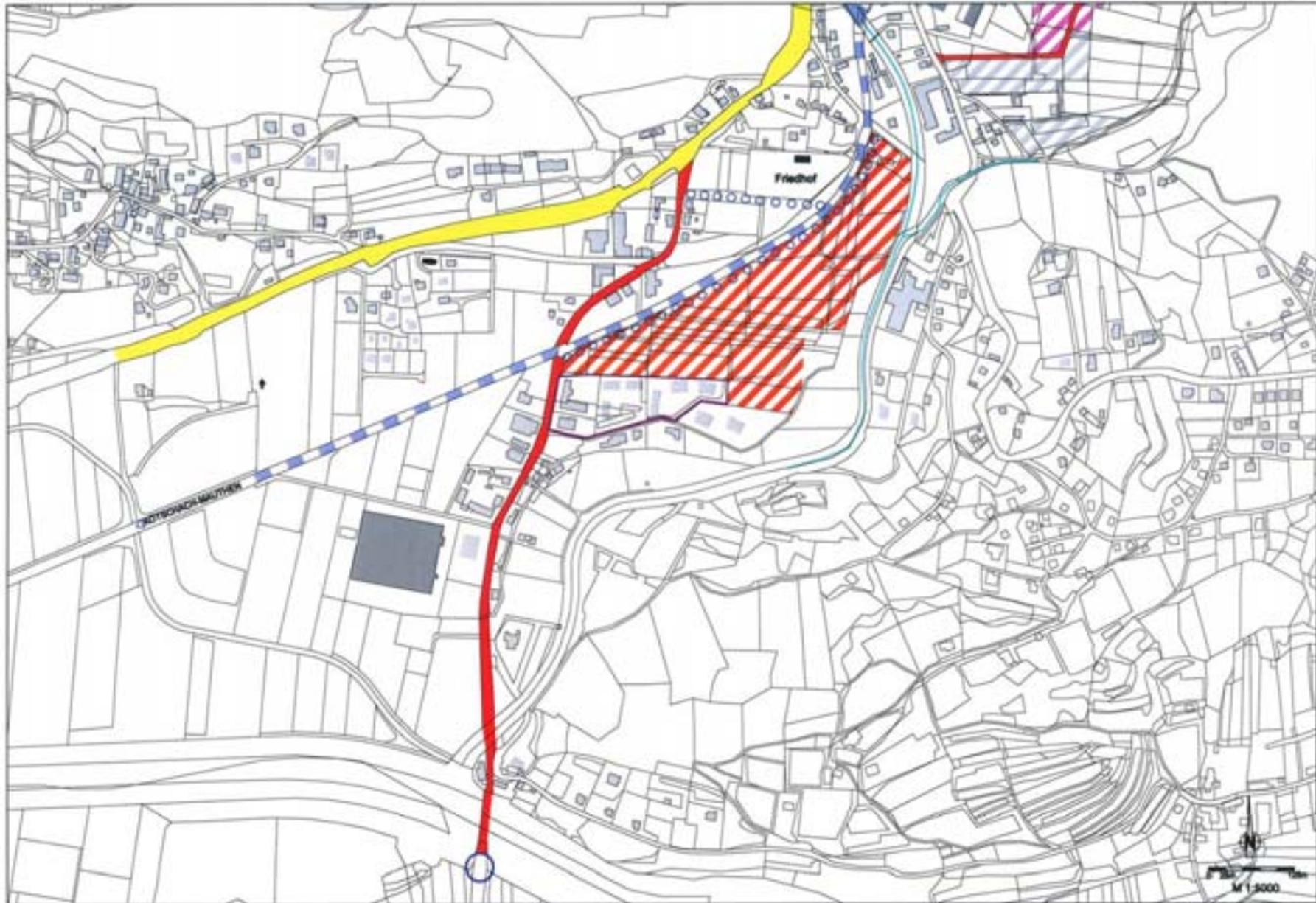
→ 	Höfe, Häuser, Gebäude
→ 	... mit Nahversorgung (Handel, Dienstleistung, Gasthöfe; meist Mischnutzung)
→ 	... öffentliche oder halböffentliche Einrichtung (Bildung, Verwaltung, Vereine, Kirche; vereinzelt auch Mischnutzung)
→ 	Gewässer
→ 	Bahntrasse

EMPFEHLUNGEN



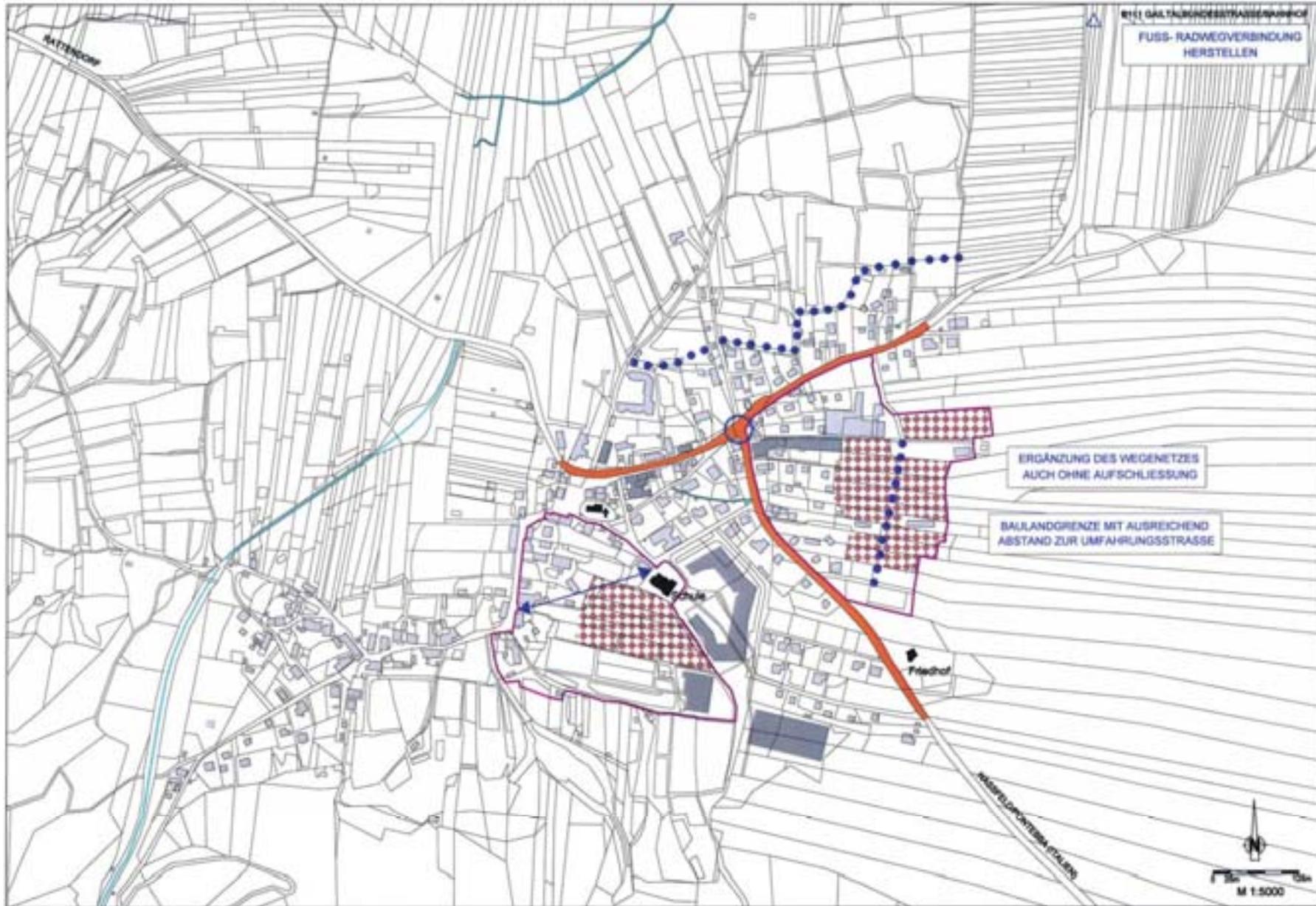
PLAN 12/1: HERMAGOR - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - EMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN

EMPFEHLUNGEN



PLAN 12/2: HERMAGOR - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - EMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN

EMPFEHLUNGEN



↑ KIRCHE

PLAN 13: TRÖPOLACH - INNERÖRTLICHES WEGENETZ - EMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN

Verwendete Literatur:

- Akademie für Technikfolgenabschätzung (Hrsg.): Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg, Redaktion: Sabine Mertens, Nr. 220, Stuttgart, Juli 2002
- Amt der Kärntner Landesregierung, Referat für Frauen und Gleichbehandlung (Hrsg.): Kärntner Genderstudie. Geschlechterverhältnisse und geschlechtstypische Disparitäten, Drava Verlag, Klagenfurt, 2004
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hrsg.): Gehen in Niederösterreich, St. Pölten, 2002
- Arbeitskreis „Broschüre Gender Planning“ (Hrsg.): Gender Mainstreaming in der räumlichen Planung – Gender Planning, Von Peking über Amsterdam in die Westpfalz, oder: Die Ankunft einer weltumspannenden Idee vor Ort, 1. Auflage 11/2002
- Aufhauser, Elisabeth; Herzog, Sigrun; Hinterleitner, Vera; Oedl-Wieser, Theresa; Reisinger, Eva: Grundlagen für eine „Gleichstellungsorientierte Regionalentwicklung“. Studie im Auftrag des Bundeskanzleramtes, Abteilung IV/4, Wien, 2003
- AutorInnengemeinschaft: Wo der Kaiser (nicht) spazieren ging. Erschließung als Thema der Gemeindeplanung in Bad Ischl, OÖ, Landschaftsplanung II Übungen Sommersemester 2000, Seminarbericht, Arbeitsbereich Landschaftsplanung am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur Wien, Betreuung: DIin Renate Fuxjäger, Kirsten Förster, Barbara Gungl, Wien, 2000
- AutorInnengemeinschaft: Ort mit Zukunft. Ein landschaftplanerischer Beitrag zur Stadterweiterung in Wolfsberg (Kärnten), Seminararbeit zu Landschaftsplanung II Übungen und Feldarbeiten Sommersemester 2001, Arbeitsbereich Landschaftsplanung am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur Wien, Betreuung: DIin Doris Damyanovic, Elke Szalai, Simone König, Wien, 2001
- AutorInnengemeinschaft: FrauenWege. Die Bedeutung des Wegenetzes für Frauen in Rohrbach, OÖ, aus feministischer, freiraumplanerischer Sicht, Projekt zu Wahlfachblock 11 „feministische Planung“ Wintersemester 2001/2002, Arbeitsbereich Landschaftsplanung am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur Wien, Betreuung: DIin Renate Fuxjäger, Wien, 2002
- AutorInnengemeinschaft: Landschaftsplanerischer Projektbericht Spittal/Drau: Landschaftsplanerische Beiträge zur Planung von Gewerbe- und Wohnquartieren im Stadterweiterungsgebiet auf der Ebene des Bebauungsplans, Projektbericht zur LV Planungsinstrumente der Landschaftsplanung Sommersemester 2003, Arbeitsbereich Landschaftsplanung am Institut für Landschaftsplanung und
- Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur Wien, Betreuung: DIin Doris Damyanovic, DI Wolfgang Pichler
- AutorInnengemeinschaft: Freiraumplanerische Projektberichte über Leibnitz, Projektberichte Übungen mit Feldarbeiten zu Landschaftsplanung in Leibnitz, Betreuung: Univ. Lekt. DI Peter Kurz, DIin Martina Jauschneg, Christoph Heilmann und Landschaftskonzept Leibnitz – Planungsinstrumente der Landschaftsplanung mit Feldarbeiten, Betreuung: DIin Doris Damyanovic, Florian Reinwald, Marianne Schrötter, Arbeitsbereich Landschaftsplanung am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur Wien, 2002
- Avila-Miranda, Veronika: Frauenland, Ein weiblicher Ansatz für Regionalentwicklung im globalen Kontext, Ergebnisse einer Aktionsforschung im Rahmen des Universitätslehrgangs „Praxeologie“ an der Universität Klagenfurt, 1997-2000
- Bauhardt, Christine: Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Eine Analyse aus feministischer Sicht, Birkhäuser Verlag, Basel, 1995
- Bednar, Beatrice: Stadtplätze. Zeiträume Die geschichtliche Entwicklung des Stadtplatzes und seine aktuelle Bedeutung in Freiraumplanung und Städtebau erörtert anhand von Beispielen aus Klagenfurt, Diplomarbeit am Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien, 1999
- Beigewum (Hrsg.) "FRAUEN MACHT BUDGETS. Staatsfinanzen aus Geschlechterperspektive", Wien, 2002
- Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene: Praxis-Handbuch Gender Mainstreaming. Konzept. Umsetzung. Erfahrung, GeM-Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2004
- Bergmann, Nadja; Pimminger, Irene: Toolbox Gender Mainstreaming, GeM-Koordinationsstelle für Gender Mainstreaming im ESF (Hrsg.), Wien 2004
- Blättel-Mink, Birgit; Kramer, Caroline; Mischau, Anina: Mobilität, in: Lebensalltag von Frauen zwischen Tradition und Moderne: Soziale Lage und Lebensführung von Frauen in zwei Landkreisen Baden-Württembergs, S 123-145, Baden-Baden, 1998
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen, Sektion für Frauenangelegenheiten (Hrsg.): Gender Mainstreaming. Begriffsschema, Methodologie und Darstellung nachahmenswerter Praktiken. Abschließender Bericht der Mainstreaming Expertengruppe (EG-S-MS) des Europarates, Zusammenfassung, 1999
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (Hrsg.): Handbuch Gender Mainstreaming in der Regionalentwicklung, Einführung in die Programmplanung, Forschungsprogramm Kulturlandschaft, Wien, 2001
- Böse, Helmut: Die Aneignung von städtischen Freiräumen, Beiträge zur Theorie und sozialen Praxis des Freiraums, Notizbuch 22, Gesamthochschule Kassel, Kassel, 1981

Damyanovic, Doris: Von Häusern und Gebäuden, Ein freiraumplanerischer Vergleich der gängigen Stadtplanung mit dem mittelalterlichen Stadtbau und seinen bewährten Prinzipien am Beispiel Braunau am Inn, Diplomarbeit am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie an der Universität für Bodenkultur, Wien, 1997

Damyanovic, Doris; Fuxjäger, Renate; Hemmelmeier-Händel, Brigitta; Müller, Gudrun in: FrauenRäume. FrauenWege. Wie feministische Planung den Alltag von Frauen am Land unterstützt oder Gender Mainstreaming in der ländlichen Planung, Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen, Mitteilungen und Berichte 30/2002, Salzburger Druckerei, Salzburg, 2002

Damyanovic, Doris; Schneider, Gerda; Reinwald, Florian: Anleitung für die Eingabe von Gender Mainstreaming Beispielen in die good practice database. Wien 2005, www.rali.boku.ac.at/ilap.html

Downs, Roger; Stea David: Kognitive Karten, Die Welt in unseren Köpfen, UTB, 1982

Forum Landschaftsplanung: Gehen, Zoll+Schriften-reihe österreichischer Landschaftsplanung und Landschaftsökologie, Textedition Nr. 3, Wien 2003

Frauenbeauftragte Kreisverwaltung Gleichstellungsstelle Landkreis Ludwigshafen/Rhein (Hrsg.): Frauenbeteiligung an Planungsprozessen. Handreichung. Für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten, Ludwigshafen/Rhein, o. J.

Frauenbüro MA 57 (Hrsg.): Leitfaden. Gender Mainstreaming. Wien 2003

Fuchs, Britta: Straßen – frei – räume in Bruck an der Leitha: Eine freiraumplanerische Betrachtung der Gassen, Straßen und Plätze einer mittelalterlichen Stadt, Diplomarbeit am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Arbeitsbereich Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur Wien, 1999

Fuchs, Britta; Schneider, Gerda; Fuxjäger, Renate; Jauschnegg, Martina: Lebensqualität für Frauen und Männer in drei Wohnhausanlagen in Graz, Gutachten zur baulich-räumlichen und sozialen, imaginären und symbolischen Ebene, Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Universität für Bodenkultur, Wien, 2002

Fuxjäger, Renate; Rosenbichler, Ursula; Schörghuber, Karl: Gender Mainstreaming in Förderstellen und in der regionalen Programmplanung. Hrsg. von abz.austria im Rahmen der EQUAL-Entwicklungspartnerschaft „Frauenförderung und Gender Mainstreaming im Burgenland“. Wien, Eisenstadt 2004

Frauenbüro MA 57 (Hrsg.): Leitfaden. Gender Mainstreaming, Wien, 2003

Fräss-Ehrfeld, Claudia: Lebenschancen in Kärnten 1900-2000, Ein Vergleich, Verlag des Geschichtsvereins für Kärnten, Klagenfurt, 1999
Gould, Peter; White, Rodney: Mental Maps, Pelican Books, Harmondsworth, 1974

Grafschafter, Helga: Gender Mainstreaming EU-Strategie, Referat für Frauen und Gleichbehandlung des Landes Kärnten, Tischvorlage, 2005.

Haag, Mario in: Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Notizbuch 40 der Kasseler Schule, Freiraum und Vegetation, Kassel, 1996

Hülbusch, Inge Meta: Innenhaus und Aussenhaus – Umbauter und sozialer Raum, Heft 33, Gesamthochschule Kassel, Kassel, 1981

Jacobs, Jane: Tot und Leben großer amerikanischen Städte. Bauwelt Fundamente. Braunschweig/ Wiesbaden. 1963

Knöflacher, Hermann: Studienblätter zu den Vorlesungen Verkehrsplanung, Grundlagen der Verkehrsplanung, Verkehrsplanung für MB, Hochschülerschaft Technische Universität Wien, 1992

Knoll, Bente; Szalai, Elke: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Hrsg.: Amt der NÖ Landes-regierung, Abteilung Gesamtverkehrs-angelegenheiten, Schriftenreihe NÖ Landesverkehrskonzept Heft 22. St. Pölten, 2005

Knoll, Bente; Szalai, Elke: Gender Mainstreaming und Stadt-planung in Wien. Wien 2004 www.knollszalai.at

Köck, Maria: Der Freiraum am Wasserturm – künftiger Stadtpark der Gemeinde Zeltweg - Freiraumplanerische Rahmenplanung für eine ehemalige Industriefläche, Diplomarbeit am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Arbeitsbereich Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur Wien, 2002

Löw, Martina: Raumsoziologie, Suhrkamp, Frankfurt 2001

Lucks, Theresia: Die kreative Zerstörung der Straße, zum Beispiel Bremen, in: Vom Rand zur Bordüre, Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Notizbuch 27 der Kasseler Schule, Kassel, 1993

Mertens, Sabine (Red.): Ergebnisse der Studie „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Arbeitsbericht Nr. 220 / Juli 2002

Mertens, Sabine; Pauls, Kerstin (Hg.): Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe? Ergebnisse des Workshop XIV im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur, Arbeitsbericht, Akademie für Technikfolgenabschätzung Nr. 206, Stuttgart, November 2001

MD-Stadtbauverwaltung, Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen (Hrsg.): Gender Mainstreaming Musterbezirk. Ein Beitrag zur geschlechtssensiblen Sichtweise in der Verkehrsplanung, Wien, 2003

Meyer, Heidi: Frauen und öffentlicher Verkehr, und Simma, Anja; Ackermann, Yvonne: Zwang zu kurzen Wegen – Eckpunkte eines Frauenalltags, in: are Bundesamt für Raumentwicklung: Frauen und Raumentwicklung: Raum hat (k)ein

Geschlecht – oder doch? ‚Eine Frauenzentrierte Raumplanung braucht einen langen Atem.‘, S 21-26, forum raumentwicklung informationsheft 1/2003

Moser, Oskar: Das Bauernhaus und seine landschaftliche und historische Entwicklung in Kärnten, Verlag des Geschichtsvereins für Kärnten, Klagenfurt, 1992

Nissen, Ursula: Kindheit, Geschlecht und Raum. Sozialisations-theoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raum-aneignung. Weinheim, 1998

Oberleitner, Reinhard: Die Freiräume der Wege und Strassen in der Gemeinde Stadt Haag im Hinblick auf ihre Gebrauchsfähigkeit im Alltag und ihre Bedeutung für Tourismus und Naherholung, Diplomarbeit am Institut für Landschaftsplanung und Ingenieurbiologie, Arbeitsbereich Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur Wien, Wien, August 2000

Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg.): EU-Regionalpolitik und Gender Mainstreaming in Österreich, Anwendung und Entwicklungsansätze im Rahmen der regionalen Zielprogramme, Schriftenreihe Nr. 165, Wien, 2004

Österreichisches Institut für Raumplanung (Hrsg.): Polyzentrismus, ein europäisches Leitbild für die räumliche Entwicklung, ÖIR, Wien, 2002

Paschinger, Herbert: Kärnten, eine geographische Landeskunde, Erster Teil: Allgemeine Darstellung, Verlag des Landesmuseums für Kärnten, Klagenfurt, 1976

Paschinger, Herbert: Kärnten, eine geographische Landeskunde, Zweiter Teil: Die Wirtschaftsräume, Verlag des Landesmuseums für Kärnten, Klagenfurt, 1979

Petra-Kelly-Stiftung (Hrsg.): Gender Budget: Grundlagen, Hintergründe, Handlungsmöglichkeiten. Eine Einführung in die geschlechtergerechte Analyse und Gestaltung des Kommunalhaushalts, Redaktion: Silke Rapp, Dr. Gerd Rudel, Kommunalpolitische Schriftenreihe Nr. 8/2002, Bamberg/München, 2002

Pimminger, Irene: Handbuch Gender Mainstreaming in der Regionalentwicklung – Einführung in die Programmplanung, Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (Hrsg.), Forschungsprogramm Kulturlandschaft, Wien, 2001

Protze, Käthe; Theiling, Christoph: Lebenswerte Stadtquartiere, Lehren aus der Stadt- und Verkehrsplanung für Städte von morgen, AG Landschafts- und Freiraumplanung, Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn, 2000

Reis-Klingspiegl, Karin: Konzept Lebenswerte Lebenswelten für ältere Menschen. Ein Modellprojekt im Auftrag des Fonds Gesundes Österreich, durchgeführt vom Institut für Sozialmedizin und Epidemio-logie, 2003

Ronacher, Arnold: Die Gail entlang, Karnische Täler - Karnische Berge, Johannes Heyn Verlag, Klagenfurt, 1992

Rotschopf, Romana, Ennemoser Maria (Red.): Wie „gender“ ich Projekte?. Ein praktischer Leitfaden zum Gender Mainstream in EU-Projekten

Sammer, Gerd; Weber Gerlinde: MOVE – Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse im strukturschwachen ländlichen Raum als Folge des Strukturwandels, 1. Zwischenbericht, Universität für Bodenkultur, Wien, 2001

Schmitz, Sigrid: Wege in die Kulturlandschaft am Beispiel des Mandelbachtals im Saarland, BPS-Arbeit am Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung der Gesamthochschule Kassel

Schneider, Gerda: Die Liebe zur Macht. Über die Reproduktion der Enteignung in der Landespflege. Arbeitsbereich Landschaftsplanung (Hg.), zuerst erschienen in: Notizbuch 15 der Kasseler Schule, 1989, Nachdruck, Wien, 1998

Schneider Rapp, Jutta; Trommer, Heide: Gender-gerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg. Wie Sie Mobilität für Frauen und Männer schaffen. Leitfaden Verkehrsplanung, Stuttgart 2003, zu beziehen unter: www.ta-akademie.de

Simma, Anja: Verkehrsverhalten als eine Funktion soziodemografischer und räumlicher Faktoren, Dissertation an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, Innsbruck 2000

Simma, Anja: Frauen & Mobilität, VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Wissenschaft und Verkehr 3/1996, Wien, 1996

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Mobilität von Personen, in: Masterplan Verkehr Wien 2003, Werkstattberichte Stadtentwicklung Nr. 58, S 38-59, Wien, 2003

Stadtgemeinde Hermagor (Hrsg.): Hermagor, Geschichte – Natur – Gegenwart, Verlag des Geschichtsvereins für Kärnten, Klagenfurt, 1969

Stadtgemeinde Hermagor Kulturamt (Hrsg.): 700 Jahre Hermagor Marktrecht, Seebacher, Hermagor, 1988

Stiegler, Barbara: Wie Gender in den Mainstream kommt: Konzepte, Argumente und Praxisbeispiele zur EU-Strategie des Gender Mainstreaming, Expertisen zur Frauenforschung, Bonn, 2000

Studer, Heide: Mobilität und Geschlechterpositionen. In: Bauer Ingrid, Neissl Julia (Hrsg.): Gender Studies. Denkachsen und Perspektiven der Geschlechterforschung. S.155-170, Studien Verlag, Innsbruck, Wien, 2002

tilia mayrhofer.staller.studer oeg: Netze machen mobil. Freiraumplanerische Beiträge zur Mobilität von Frauen und Mädchen im Zusammenhang mit dem Car Free Day 2000, Dezember 2000

Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Sicher gehen in Stadt und Dorf, Wissenschaft und Verkehr 2/2001, Wien, 2001

Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Der öffentliche Verkehr beschäftigt viele, VCÖ – Magazin 04/2004, Wien, 2004

Wotha, Brigitte: Gender Planning und Verwaltungshandeln. Umsetzung von Genderbelangen in räumliche Planung – unter Berücksichtigung von Verwaltungsmodernisierung und neuerer Tendenzen im Planungsbereich. Geographisches Institut der Universität Kiel (Hg.): Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung 42/2000, Kiel, 2000

Zech, Sibylla; Tiß, Michaela; Koch, Helmut: Schlussbericht der Modellstudie Pötttsching, Modellprojekt zur Frauenmobilität am Beispiel der Marktgemeinde Pötttsching mit dem Ziel der Reduzierung von Begleitverkehren, 1999

Quellen:

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 17 (Hrsg.): Gesamtverkehrskonzept Kärnten, Endbericht, Schriftenreihe „Gesamtverkehrskonzept Kärnten-Informationen“, Klagenfurt, 1995

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 17 (Hrsg.): Gesamtverkehrskonzept Kärnten, Die Befragungen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Kärnten, Schriftenreihe „Gesamtverkehrskonzept Kärnten-Informationen“, Klagenfurt, 1995

Amt der Kärntner Landesregierung (Hrsg.): Planungsatlas Lavanttal, Verwaltungsbezirk Wolfsberg, Struktur und Entwicklungsprobleme der Landbezirke und autonomen Städte Kärntens, Kommissionsverlag, Klagenfurt, 1958

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 12 – Frauenreferat: Gender Mainstreaming EU-Strategie. Gleichstellung im Wandel der Zeit. Verfasserin: Helga Grafschaffer. Unterlagen zum Werkstattgespräch 9. feber 2005. Klagenfurt 2005.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Gehen in Niederösterreich, St. Pölten, 2002

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen: Österreichkarte 1:5000, Blatt 199 Hermagor, BMN 4715

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen: Österreichkarte 1:5000, Blatt 198 Weißbriach, BMN 4714

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen: Österreichkarte 1:5000, Blatt 200 Arnoldstein, BMN 4716

Klaar, Adalbert: Siedlungsformen der Reichsgaue Wien, Kärnten, Niederdonau, Oberdonau, Salzburg, Steiermark und Tirol und Vorarlberg, Staatsdruckereien Wien, 1942

Meschick, Michael: Fußgänger- und Radfahrerverkehr, Studienblätter, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, 1995

Mobil Büro: Urlaubserlebnis ohne Auto, Kärntner Linien, 2004

Örtliches Entwicklungskonzept, Stadtgemeinde Hermagor – Pressegger See, 1993

Regionale Entwicklungs-GmbH Region Villach – Karnische Region (Hrsg.): Bewerbungsdossier und Entwicklungsplan LEADER+, 2001

Regionalverein „Nova Carnica“ – Verein für Kultur und Innovation im ländlichen Raum (Hrsg.): Leben am Land I, Frauen und Mädchen zwischen Bedürfnissen und Bedarf am regionalen Arbeitsmarkt, Reischach, 1997

Schubert und Franzke GesmbH (Hrsg.): Hermagor, Stadtplan 1:8000 mit Zentrumsplan und Freizeitkarte, St. Pölten, 2000

Statistik Austria (Hg.): Straßenverkehrsunfälle 2003, Wien, 2004

Statistik Austria (Hg.): Volkszählung 2001: Hauptergebnisse I – Kärnten, Wien, 2003

Statistik Austria (Hg.): Ein Blick auf die Gemeinde: 20305 – Hermagor-Pressegger See, Stand 01.10.2004, www.statistik.at/blickgem

Ulbrich, Karl: Städte und Märkte in Kärnten, Ostmarken Verlag, Wien, 1939

Verkehrsverbund Kärnten GmbH (Hrsg.): Fahrpläne 2004, Karnische Region, Kärntner Linien, 2004

Verkehrsverbund Kärnten GmbH (Hrsg.): Zonenplan zum Verbundtarif der Kärntner Linien, Fahrkarten und Preise ab September 2004, Kärntner Linien, 2004

Planverzeichnis:

Übersichtsplan Gemeinde 1:65.000

Plan 0: Übersicht der Gemeinde mit Katastralgemeinden und Verkehrsnetz

Innerörtliche Wegenetze 1:5.000

Plan 1: Innerörtliches Wegenetz Hermagor – Landschaftsplanerische Bewertung
Plan 2: Wegenetz Görtschach – Landschaftsplanerische Bewertung
Plan 3: Wegenetz Egg – Landschaftsplanerische Bewertung
Plan 4: Wegenetz Kreuth ob Mellweg – Landschaftsplanerische Bewertung
Plan 5: Wegenetz Tröpolach – Landschaftsplanerische Bewertung
Straßenquerschnitte

Gemeindeebene 1:50.000

Plan 6: Radverkehr: Eignung des bestehenden Wegenetzes
Plan 7: Öffentlicher Personen-Nahverkehr: Analyse des Fahrplanes und des Liniennetzes anhand des Sommerfahrplanes 2004

Aktionstag 1: 50000

Plan 8: Ergebnisse des Aktionstages – Frauenwege in Hermagor – Pressegger See
Plan 9: Ergebnisse des Aktionstages – Männerwege in Hermagor – Pressegger See

Workshops 1: 5000

Plan 10: Mädchen unterwegs – Ergebnisse des Aktionstages am 8. Oktober 2004
Plan 11: Burschen unterwegs – Ergebnisse des Aktionstages am 8. Oktober 2004

Empfehlungen für Maßnahmen

Plan 12/1: Hermagor – Innerörtliches Wegenetz
Plan 12/2: Hermagor – Innerörtliches Wegenetz
Plan 13: Tröpolach – Innerörtliches Wegenetz

drinnen • draussen
planungskooperative architektur | freiraum | landschaft

