

Erhebungen im Rahmen des Projekts ACCTRA im Kontext des Feldversuchs in der äußeren Bahnhofstraße in Klagenfurt

Wien, April 2024

Autor:innen:

netwiss

DI Dr. **Alex Neumann**, MA MSc
Mag. **Jasmin Liszt**



DI **Gunnar Grandel**
Mina Chamraci, B.Sc.
Paula von Krosigk, B.Sc.

Das Projekt ACCTRA (Evidence and Acceptance – from Experiments to Transformation) wird gefördert aus den Mitteln des Programms „Era-Net Cofund Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC) – JPI Urban Europe“ – eine Initiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), abgewickelt seitens der Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft FFG. Partner:innen sind die TU Wien (MOVE) (Lead), die Stadt Klagenfurt (Abteilung Klima- und Umweltschutz), die netwiss OG und Bednar+Walch Landschaftsarchitektur.

TEIL 1: STRASSENBEFRAGUNG

Zielsetzung:

Im Rahmen der Einbindung der Bevölkerung vor Ort bzw. der Nutzer:innen der äußeren Bahnhofstraße, wurden folgende Ziele verfolgt:

- Abfrage einer generellen Bewertung der äußeren Bahnhofstraße inkl. Ideen für die Zukunft.
- Erarbeitung von Daten und Ableitung von Erkenntnissen zu den Ideen und Vorstellungen der Nutzer:innen der Bahnhofstraße zur Ausgestaltung der Feldarbeit im Rahmen des Projekts.

Methodischer Ansatz:

- Kurzinterviews vor Ort am Bahnhofsvorplatz (nicht ÖBB-Grund)
- Kurzinterviews vor Ort in der Bahnhofstraße
- Kurzinterviews vor Ort in Bussen

Aufbau des Interviews:

Frage 1: Mit der Koralmbahn kommt eine große Veränderung und Chance auf Klagenfurt zu – die äußere Bahnhofstraße kann damit verstärkt als „Tor zur Stadt“ gesehen werden! Bitte bewerten Sie die Bahnhofstraße als „Tor zur Stadt“, so wie sie derzeit ist, nach dem Schulnotensystem!

[1 = sehr gut | 5 = sehr schlecht]

Wenn mit 1 bis 2 bewertet → Frage 2a:

Was bräuchte die äußere Bahnhofstraße am dringendsten, um in Zukunft ein noch attraktiveres Tor zur Innenstadt zu werden? Offene Antwort, bitte auf einen Satz, auf ein Thema beschränken]

Wenn mit 3 bis 5 bewertet → Frage 2b:

Was bräuchte die äußere Bahnhofstraße am dringendsten, um in Zukunft ein attraktives Tor zur Innenstadt zu sein? [Offene Antwort, bitte auf einen Satz, auf ein Thema beschränken]

Im Rahmen eines Feldversuches können in der äußeren Bahnhofstraße neue Verkehrslösungen und Maßnahmen zur Raumgestaltung ausprobiert werden. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen nach dem Schulnotensystem! [1 = stimme ich voll zu | 5 = stimme ich gar nicht zu]

- Frage 3: **In dieser Woche soll dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum gegeben werden!**
- Frage 4: **In dieser Woche sollte die Aufenthaltsqualität in der äußeren Bahnhofstraße verbessert werden – mehr Raum für Sitzgelegenheiten, Gastgärten etc., weniger Raum für Parkplätze!**
- Frage 5: **Diese Woche sollte genutzt werden, um Angebote wie Bike-Sharing, E-Scooter Sharing besser kennenlernen zu können!**
- Frage 6: **Man sollte diese Woche in der äußeren Bahnhofstraße nutzen, um generell über die Zukunft der Mobilität in Klagenfurt zu reden – über Formate, wo sich alle einbringen können!**
- Frage 7: **Haben Sie in einem Satz spontan eine konkrete Idee, was in dieser Woche in der äußeren Bahnhofstraße gemacht werden könnte? [Offene Antwort, bitte auf einen Satz, auf ein Thema beschränken]**
- Frage 8: **Welches ÖV-Ticket besitzen Sie bzw. mit welchem Ticket sind Sie hier heute unterwegs?**

Einschätzung des Interviewpersonals zu den folgenden Attributen:

- Geschlecht
- Alter in Klassen

Auswertung Frage 1

Mit der Koralmbahn kommt eine große Veränderung und Chance auf Klagenfurt zu – die äußere Bahnhofstraße kann damit verstärkt als „Tor zur Stadt“ gesehen werden! Bitte bewerten Sie die Bahnhofstraße als „Tor zur Stadt“, so wie sie derzeit ist, nach dem Schulnotensystem!

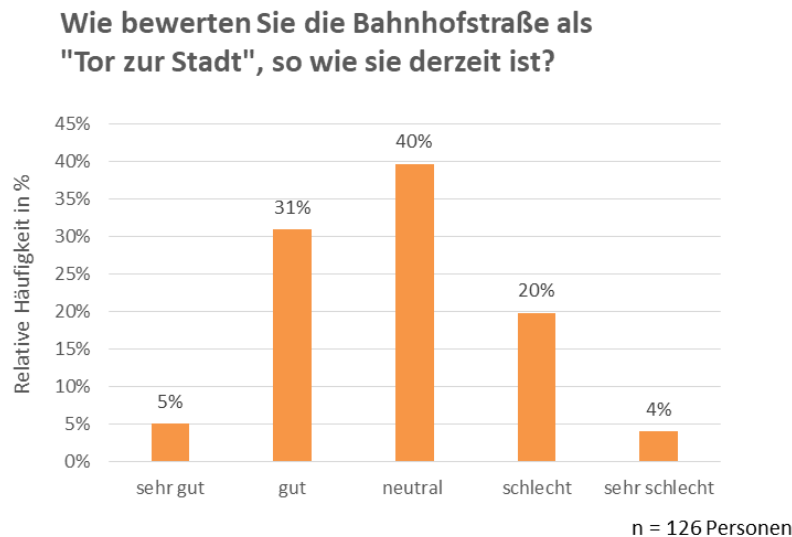


Abbildung 1: Bewertung der Bahnhofstraße nach dem Schulnotensystem [Relative Häufigkeit in %]

Auswertung Frage 2

Was bräuchte die äußere Bahnhofstraße am dringendsten, um in Zukunft ein noch attraktiveres Tor zur Innenstadt zu werden bzw. in Zukunft ein attraktives Tor zur Innenstadt zu sein?

Antworten	Σ
Erweitertes Angebot im Handel, Geschäfteleerstand bekämpfen	14
Höhere Anzahl an Sitzgelegenheiten, Verbesserung der Aufenthaltsqualität	10
Sanierung des Straßenbelags und Gehwegerneuerung durch Asphaltierung	10
Erweitertes Gastronomieangebot (inkl. Gastgärten)	8
Begrünung, Ausbau der Grünflächen	8
Belebung durch attraktivere Gestaltung der Bahnhofsstraße im Sinne von Renovierungen/Sanierungen der Häuser (mehr Farbe)	7
Verbesserung bzw. Ausbau des Radwegs	6
Verkehrsreduktion im MIV bzw. Verkehrsberuhigung	5
Reduktion der vorhandenen Parkplätze	5
Schaffung zusätzlicher Parkplätze	2

Tabelle 1: Bewertung der äußeren Bahnhofstraße als „Tor zur Stadt“, so wie sie derzeit ist
[n = 126 Personen]

Weitere Einzelnennungen:

- Bessere Ausparkmöglichkeiten
- Kein Radweg (weil kein Platz)
- Busstation weiter in Richtung Innenstadt
- Günstige Mieten im Erdgeschoß
- Mehr Zebrastreifen, günstigere Tickets für den ÖV, mehr Bushaltestellen
- Erhöhung der Anzahl der Mülleimer
- Schräge Parkplätze für mehr Gehsteig
- Generelle Verbesserung des Verkehrskonzepts

Auswertung Fragen 3 bis 6

Im Rahmen eines Feldversuches können in der äußeren Bahnhofstraße neue Verkehrslösungen und Maßnahmen zur Raumgestaltung ausprobiert werden. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen nach dem Schulnotensystem!

Im Feldversuch soll dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum gegeben werden!

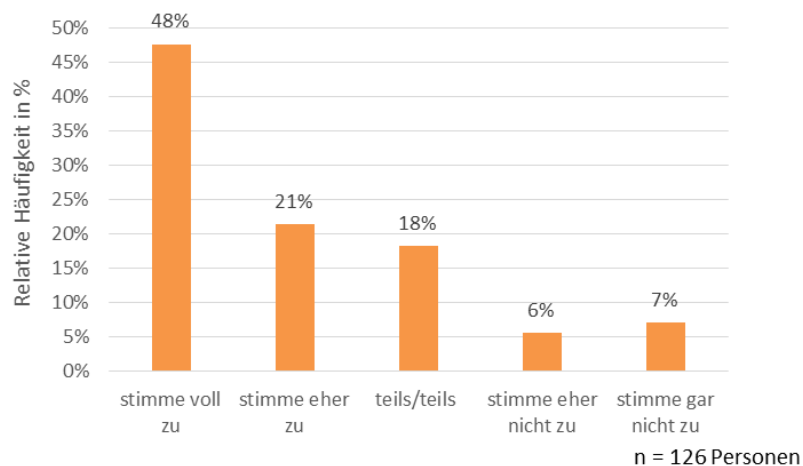


Abbildung 2: Bewertung der Frage nach mehr Raum für Fuß- und Radverkehr im Rahmen des Feldversuchs in der äußeren Bahnhofstraße [Relative Häufigkeit in %]

Im Feldversuch soll die Aufenthaltsqualität in der äußeren Bahnhofstraße verbessert werden - mehr Raum für Sitzgelegenheiten, Gastgärten etc., weniger Raum für Parkplätze

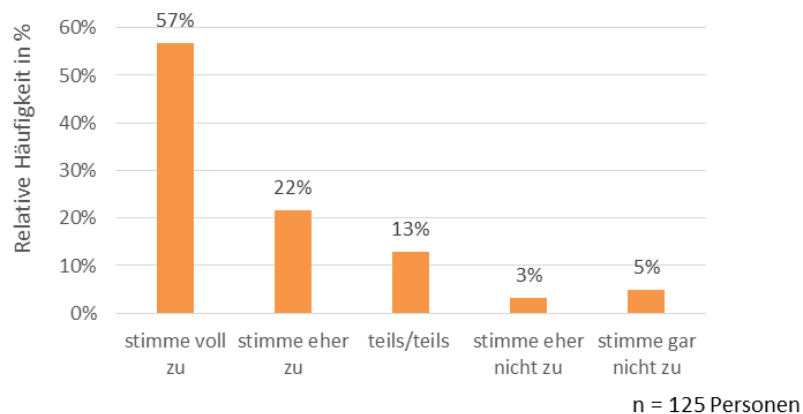


Abbildung 3: Bewertung der Frage nach mehr Aufenthaltsqualität im Rahmen des Feldversuchs in der äußeren Bahnhofstraße [Relative Häufigkeit in %]

Der Feldversuch sollte genutzt werden, um Angebote wie Bike-Sharing, e-Scooter-Sharing besser kennenlernen zu können!

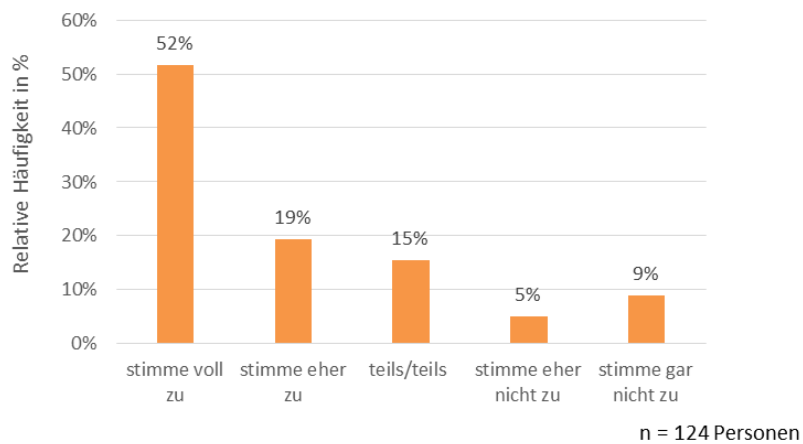


Abbildung 4: Bewertung der Frage, ob Angebote wie Bike-Sharing und e-Scooter-Sharing im Rahmen des Feldversuchs in der äußeren Bahnhofstraße besser kennengelernt werden sollen [Relative Häufigkeit in %]

Der Feldversuch sollte genutzt werden, um generell über die Zukunft der Mobilität in Klagenfurt zu reden!

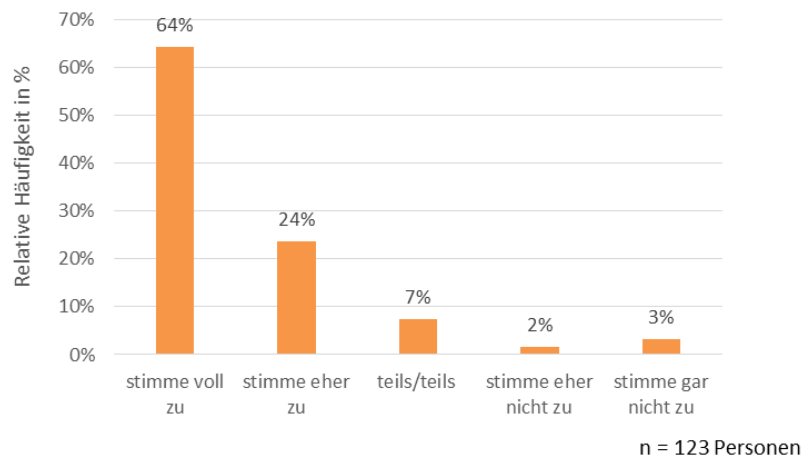


Abbildung 5: Bewertung der Frage, ob der Feldversuch in der äußeren Bahnhofstraße genutzt werden soll, um generell über die Zukunft der Mobilität in Klagenfurt zu reden [Relative Häufigkeit in %]

Auswertung Frage 7

Haben Sie in einem Satz spontan eine konkrete Idee, was in dieser Woche in der äußeren Bahnhofstraße gemacht werden könnte?

Antworten	Σ
Bewusstseinsbildung Informieren Aufklären mittels Info-Stände zu Mobilitätsthemen	11
Straßenfest, Events, Entertainment (Kultur, Vorträge, Musik etc.)	10
Sportveranstaltung im Sinne von aktiver Mobilität (Fahrradrennen, Rad-Parcours etc.)	9
Baulich getrennter Radweg	4
E-Scooter Lösung (Aufklärung, Abschaffung bzw. eigene Scooter-Spur)	3
Kooperation mit Radbörse	2
Mehr Begrünung	2
Allgemein attraktive Belebung und Angebot zusätzlicher Aktivitäten	2
Ausweitung der Sharing-Angebote	2
Mehr Gastronomie (z.B. Street-Food-Angebote) & Handel (Pop-Up-Stores)	2

Tabelle 2: Konkrete Ideen zum Feldtest in der äußeren Bahnhofstraße [n = 123 Personen]

Weitere Einzelnennungen:

- Partizipation im Sinne der Einbeziehen der Anrainer
- Gratis Öffis
- Eigene App zum Einbringen der Meinung
- Umlenkung der Busse in die Parallelstraße
- Etwas mit WOW-Effekt
- Straßensanierung
- Mehr Sitzgelegenheiten
- Straßenbahn
- Autofreie Straße
- Weniger MIV
- "Wohnzimmer" auf die Straße

Auswertung Frage 8

Welches ÖV-Ticket besitzen Sie bzw. mit welchem Ticket sind Sie hier heute unterwegs?

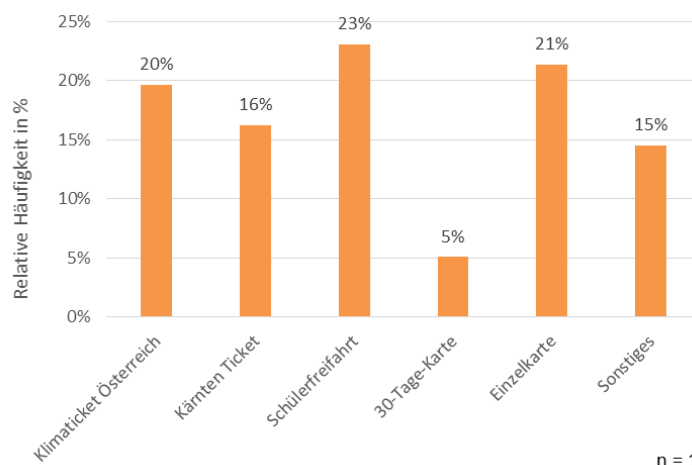


Abbildung 6: Abfrage nach dem Besitz bzw. der Nutzung von ÖV-Tickets [Relative Häufigkeit in %]

Auswertung soziodemografischer Merkmale

Die folgenden Zahlen basieren auf der Einschätzung des Erhebungsteams vor Ort.

Geschlecht

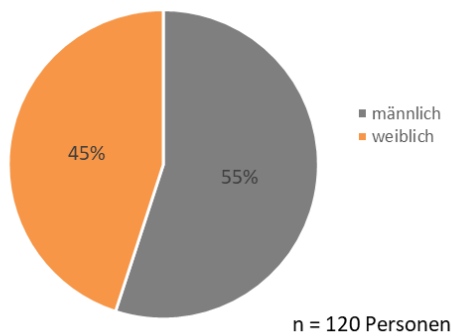


Abbildung 7: Einschätzung des Geschlechts der Befragten

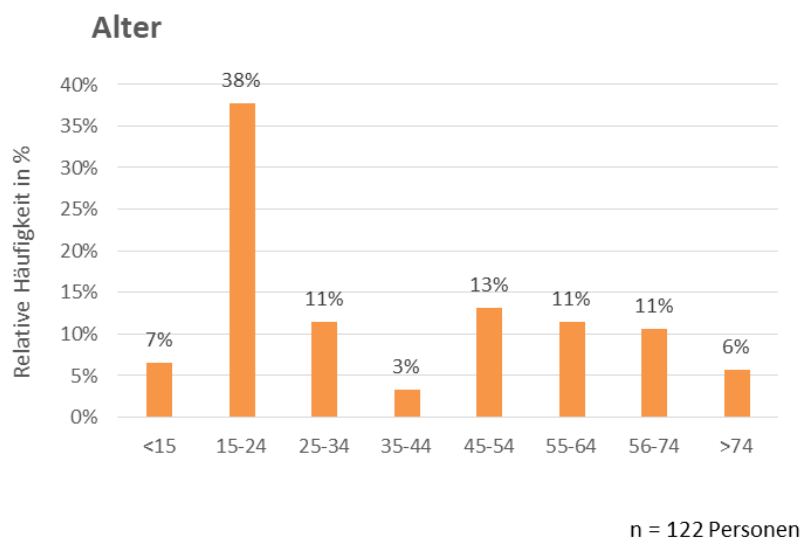


Abbildung 8: Einschätzung des Alters der Befragten in Klassen

TEIL 2: EINBINDUNG DER STAKEHOLDER:INNEN

Zielsetzung:

Im Rahmen der Einbindung der Stakeholder:innen wurden folgende Ziele verfolgt:

- Erarbeitung von Erkenntnis über die generelle Einstellung zu Strategische Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität der Stadt Klagenfurt sowie zu generellen Ideen und Vorschläge zu Maßnahmen, wie diese erreicht werden sollen.
- Abfrage von konkreten Gestaltungsideen für die Feldarbeit in der äußeren Bahnhofstraße im Herbst 2024 und deren Übertragbarkeit in eine permanente Lösung.
- Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung in der Gruppe der Stakeholder:innen im Sinne nachhaltiger Mobilität, Klimaneutralität und Aufenthaltsqualität im Öffentlichen Raum.
- Beitrag zur Unterstützung eines konstruktiven Klimas rund um die Feldarbeit vor Ort.

Methodischer Ansatz:

- Einzelinterviews face-to-face vor Ort
- Einzelinterviews online via ZOOM

Aufbau des Interviews:

Die Grundausrichtung der Interviews mit den Stakeholder:innen umfasst die beiden Aspekte „strategische Ziele“ und „konstruktive Lösungsvorschläge“ für eine Neugestaltung der äußeren Bahnhofstraße als Tor vom Bahnhof zur Stadt in den folgenden sechs Teilen:

- TEIL A: Strategische Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität der Stadt Klagenfurt
- TEIL B: Generellen Ideen und Vorschläge zu Maßnahmen, wie ggf. die strategischen Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität erreicht werden sollen
- TEIL C: Derzeitiger Zugang, Nutzung, Haltung, Bewertung der äußeren Bahnhofstraße
- TEIL D: Konkrete Gestaltungsideen für den Feldversuch im Straßenraum in der äußeren Bahnhofstraße als Achse Aktiver Mobilität zum Bahnhof
- TEIL E: Übertragbarkeit des Feldversuchs im Straßenraum in eine permanente Lösung und Beitrag zu den strategischen Zielen
- TEIL F: Abschlussfrage und Angaben zum Interview

Einbezogene / interviewte Stakeholder:innen:

Es war das Ziel, möglichst breit relevante Stakeholder:innen rund um die geplante Feldarbeit vor Ort in der äußeren Bahnhofstraße einzubinden. Von den 40 gemeinsam mit dem Projektteam von ACCTRA ausgewählten Personen konnte mit 34 Personen ein Interview durchgeführt werden. Folgende Zielgruppen wurden hierbei adressiert:

- Politik
- Verwaltung
- Interessensvertretungen
- Medienvertreter:innen
- Unternehmen in der äußeren Bahnhofstraße
- Weitere Einrichtungen in der äußeren Bahnhofstraße
- Expert:innen

Auswertung Teil A

Strategische Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität der Stadt Klagenfurt

Frage A1: Welche strategischen Ziele bzw. Strategiepapiere im Bereich Verkehr und Mobilität der Stadt Klagenfurt sind Ihnen bekannt?

Strategiepapier	Σ
Smart City Strategie	24
EU-Cities Mission	18
Masterplan Radfahren	15
STEK 2025+	14
Parkraumkonzept	13
Masterplan Gehen	12
Pionierstädte	10
SUMP 2035	9

Tabelle 3: Bekanntheit der wichtigsten strategischen Papiere
[n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Frage A1: Bewertung des (Detail)Wissens zu den strategischen Ziele bzw. Strategiepapiere

Schulnote	Σ
1	2
1-2	3
2	2
2-3	3
3	5
3-4	3
4	11
4-5	1
5	2

Tabelle 4: Bewertung des (Detail)Wissens zu den strategischen Ziele bzw. Strategiepapiere nach dem Schulnotensystem [1 = sehr gutes (Detail)Wissen, hohe Kenntnis | 5 = gar kein (Detail)Wissen, keine Kenntnis] [n = 34 Personen]

Frage A2: Welche dieser Strategischen Ziele bzw. Strategiepapiere sind für Ihre konkrete Arbeit relevant und in welcher Form?

Antworten	Σ
Hoch relevante Handlungsanleitungen, so gut wie alle Ziele und Inhalte werden in der täglichen Arbeit berücksichtigt	6
Motivation ist hoch, Ziele sind sinnvoll – tatsächliche Umsetzung nicht immer möglich	2
Strategische Ziele eher nicht relevant für die eigene Arbeit	21
Keine Angabe	5

Tabelle 5: Relevanz Strategischen Ziele bzw. Strategiepapiere für die konkrete Arbeit
[n = 34 Personen]

Weitere Einzelnennungen:

- Laufende Einbindung in alle relevante Bereiche aus der Querschnittsmaterie Smart City heraus
- STEK laufend, Smart City + Verkehr mit Fokus auf Bedürfnisse von Wirtschaft und Handel
- Stadt der 15 Minuten als Ziel / als Leitidee
- Im Rahmen baulicher Maßnahmen (der täglichen Arbeit) sind immer Grünstreifen, Baumbestand etc. betroffen + Versorgungsträger im Untergrund

Frage A3: Welche dieser Strategischen Ziele erachten sie grundsätzlich als sinnvoll, welche nicht?
Bitte begründen Sie diese Bewertung mit einem Satz!

Antworten	Σ
Ziele und Strategien sind grundsätzlich sehr gut und wichtig	15
Oft fehlt das Budget bzw. Ressourcen zur Umsetzung – teilweise unrealistische Ziele	11
Mehr Rad- und Fußverkehr, mehr ÖV, Modal-Shift in Richtung Umweltverbund	3
Oberste Ziel ist Klimaneutralität 2030	3
Schnittstellen sind zu berücksichtigen / breite Auswirkungen / weg vom Silodenken der Ressorts	3

Tabelle 6: Grundsätzliche Bewertung Strategischen Ziele [n = 18 Personen – nur Gruppe der face-to-face-Interviews, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Umstellung auf E-Busse: Frage der Finanzierung ist offen | Kosten vs. Nutzen für Fahrgäste, nur weil in Zukunft E-Busse im Einsatz sind
- Fachabteilungen werden oft durch Politik wenig unterstützt, teilweise sogar behindert
- Strategischen Ziele werden politisch beschlossen → werden aber nicht befolgt
- Der PKW wird noch immer sehr oft bevorzugt
- Mangel an politischen Mut = Mangel an Experimentierfreudigkeit
- Zielsetzungen oft vs. technische Richtlinien / Spielraum dazwischen nutzbar
- Ziele sind wichtiges Tool für das Mindset „Weg vom Auto!“
- SDGs für Mobilität als wichtiges Ziel

Auswertung Teil B

Generellen Ideen und Vorschläge zu Maßnahmen, wie ggf. die strategischen Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität erreicht werden sollen

Frage B1: Was sind die aus Ihrer Sicht drei zielführendsten Ideen und Maßnahmen im Mobilitätsbereich, um die strategischen Ziele zu erreichen?

Antworten	Σ
Ausbau des ÖV (im 10-Minuten-Takt), Attraktiverung des ÖV	25
Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt / autofrei innerhalb des Rings	21
Verbesserung der Rad- und Fuß-Verkehrsinfrastruktur, Förderung von Rad und Fuß (und e-Scooter), baulich getrennte Infrastruktur für Radverkehr	20
Parken in der Innenstadt unattraktiver machen, Parken teurer machen, Stellplätze reduzieren, ruhenden Verkehr ganz aus der Innenstadt raus	14
Mehr Grünraum in der Innenstadt, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, mehr Gastro	11
Bewusstseinsbildung in Richtung Umweltverbund, Grünraum, Aufenthaltsqualität etc.	7
Durchzugsverkehr muss aus der Innenstadt weg	7
Umstellung der Busflotte auf e-Busse	7
Gesamtkonzept fehlt, nicht um einen einzelnen Parkplatz diskutieren	6
Auch kleinere Busse in der Stadt einsetzen	6
Anbindung der Region mit dem ÖV attraktiveren	5
Inklusion und Barrierefreiheit fördern	5
Parkraumbewirtschaftung ausbauen	4
Unterstützung kurzer Wege, Co-Working-Spaces	4
Car-Sharing mit e-Autos	3
Förderung von Fahrgemeinschaften und Park & Ride-Anlagen	2

Tabelle 7: Generelle Ideen und Vorschläge zu Maßnahmen zur Erreichung strategischer Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität [n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Richtung Klimaneutralität = 1) Mobilität, 2) Gebäude, 3) Stadtwerke (raus aus Erdgas)
- Keine Autos in der Innenstadt sind nicht denkbar.
- Fokus auf Pull- vs. Push-Maßnahmen
- Maßnahmen im Logistikbereich
- Attraktiverung des Wohnraums innerhalb des Rings – damit würde man auch den Handel stärken, damit verbunden wäre eine Verkehrsberuhigung innerhalb des Rings wichtig!
- Richtungsentscheidung fehlt = im Stadtsenat bzw. in Bezug auf Fragen der Finanzierung.
- PKW-Verkehr in der Innenstadt, Wirtschaft wehrt sich → Angst → Überzeugungsarbeit nötig
- Derzeit viele Projekte / vier Platzumbauten (grüne/blau Infrastruktur), nichts Neues starten
- Digitale Verkehrslenkung (C-ITS) – Vorab-Info in die Fahrzeuge, Verkehrslenkung
- Bahnhofsumfeld generell autofrei machen
- Verkehrssicherheit: Entschärfen von Gefahrensituationen, baulich getrennte Radwege
- PKW-Verkehr gehören raus aus der Innenstadt → Wirtschaft wehrt sich → hier ist Überzeugungsarbeit nötig
- Mehr Leihfahrräder zur Verfügung stellen
- Strategie für E-Scooter (Leihsysteme): Störend und gefährlich - offizielle Parkplätze einrichten
- Ampelschaltungen - schnelleren Umstieg auf verkehrsgeleitete Ampeln
- Es wird nicht versucht, den Verkehr rauszuhalten aus der Stadt, z.B. mit Auffangparkplätzen
- Leistungsstarker neuer Verkehrsknotenpunkt (Z.B. Heiligengeistplatz oder Bahnhof)
- PKW (vor allem parkende Autos) verstellen den öffentlichen Raum und nehmen Fußgänger:innen den Platz → Verlagerung unterirdisch oder in Parkhäuser.

Auswertung Teil C

Derzeitiger Zugang, Nutzung, Haltung, Bewertung der äußeren Bahnhofstraße

Frage C1: Wie würden Sie persönlich die äußere Bahnhofstraße in ihrer aktuellen Form (als Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt) beschreiben bzw. bewerten?

Antworten		Σ
negativ	Sehr viele Parkplätze, viel Raum für PKW	17
	Generell nicht positiv, nicht attraktiv	17
	Querparken ist großes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr	8
	Wenig Aufenthaltsqualität, -bedarf, -grund	6
	Kein attraktiver Handel, zu wenig Handel	5
	Keine attraktive Gastronomie, zu wenig Gastronomie	5
	Fußweg könnte attraktiver sein, derzeit sehr monoton	5
	Viele Leerstände	3
	Antiquiert wie vor 30 Jahren, Konzept der 70er-Jahre	3
positiv	Breiter Querschnitt = gute Basis für Maßnahmen	13
	Schöne, tolle Baumsubstanz = Grüngürtel	12
	Viel Laufkundschaft (SVS, ÖGB etc.), viele Institutionen	6
	Gebäudesubstanz sehr attraktiv	4
	Direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof	5

Tabelle 8: Beschreibung und Bewertung der äußere Bahnhofstraße in ihrer aktuellen Form
[n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Vor dem Bahnhof sind Kiss&Ride + Billa sehr präsent
- Alles historisch eher zusammengewürfelt
- Breiter Boulevard als Parkplatz genutzt ohne Identität bzw. Flair
- Branchenmix (Trafik, Bäckerei, Kebab, Sushi) → könnte aber urbaner, attraktiver sein
- Buckelpiste und Asphaltwüste
- Politisch ein desaströses Bild
- Keine grundsätzlichen Barrieren am Weg in die Innenstadt ist positiv
- Kaum Durchzugsverkehr, nur Zielverkehr zum Bahnhof und der Post
- Derzeit schon eine gute Verbindung des ÖV in die Innenstadt (alle 3-5 Minuten)
- Erster Eindruck ist nett, nicht unangenehm, aber nicht urban
- Man tritt aus dem Bahnhof und sieht: Hier waren ein paar Parkplätze für einen Supermarkt wichtiger als eine gute Anbindung für viele mit dem ÖV – und das bei einer Stadt dieser Größe!
- Gefährlich: Fahrräder fahren oft auf Gehsteig
- Viktringer Ring hat Barrierewirkung
- Es fragen immer wieder Leute: „Wo ist denn das Zentrum?“ – fühlen sich verloren oder sind enttäuscht, weil man vom Bahnhof noch die 10 Minuten ins Zentrum gehen muss
- Konflikt Blindenführhund vs. Fahrräder
- Bei Ankunft am Bahnhof: Kleiner Platz aber man landet schnell auf der motorisierten Straße – als Fußgänger:in kein Gefühl von Freude und Sicherheit
- Fahrradsituation: Klagenfurt allgemein ausbaufähig, aber auch nicht schlecht. Viele Radwege sind gut/gut befahren. Bahnhofstraße ungeschickt = Unfallpotential hinter den parkenden PKW.
- Dringender Handlungsbedarf
- Man kommt aus dem neuen ÖBB-Gebäude, sieht den Busbahnhof und landet im Jahre 1980
- Noch keine "Wartehallenqualität" für Zeit um den Bahnhof zu verbringen
- Nicht trolleytauglich (Pflastersteine)
- Am Abend unheimlich, menschenleer

Frage C2: Was sind aus ihrer Perspektive die wichtigsten Aspekte in Bezug auf diesen Abschnitt der Bahnhofstraße? Welche Maßnahmen müssten getroffen werden, um die untere Bahnhofstraße zukunftsfit zu machen? Welche Personengruppen sind aus Ihrer Sicht besonders relevant/betroffen?

Antworten	Σ
Radweg verbessern, Vorrang für Rad und e-Scooter, getrennte Radwege	21
Flächen, die derzeit für Parkplätze genutzt sind, für Gastro und Aufenthaltsqualität nutzen, MIV reduzieren	16
Begrünung, mehr Grünraum	13
Attraktive Gastro mit Gastgärten → großes Potential aufgrund der vielen Arbeitsplätze vor Ort	11
Sehr gutes ÖV-Angebot ist wichtig	11
Attraktiverung der Bahnhofstraße als Tor zur Stadt, attraktive Flaniermeile schaffen	11
Aufenthaltsqualität erhöhen	9
Handel attraktiveren	6
Anordnung der Parkplätze überdenken, großes Verkehrssicherheitsthema für Radverkehr	6
Busbahnhof könnte Verbesserung vertragen / Aufwertungsmöglichkeit	4
Vorplätze (z.B. vor der Modeschule) bieten sich an, attraktiver gestaltet zu werden	3
Leitsystem / Orientierung Richtung Zentrum für Fuß- und Radverkehr	3

Tabelle 9: Nennung von Maßnahmen, um die untere Bahnhofstraße zukunftsfit zu machen
[n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Freie Sicht auf die Innenstadt = Einzigartige Ressource in Klagenfurt
- PKW sollen aber immer möglich sein = Weg vom Ring zum Bahnhof
- Kurzparkzone hat dazu geführt, dass es immer Parkplätze gibt (WK, AK, SVA etc.)
- Koralmbahn kommt, Bahnhofstraße muss attraktiver werden
- Bahnhofstraße hat aber derzeit keine Priorität in Klagenfurt, davor sind wirtschaftliche Hausaufgaben zu machen
- Entwicklung eines Bahnhofsquartiers als Ganzes
- Kleine Busse, die Menschen in die City bringen
- Straße schmaler, nur nötigen Verkehr
- Entsiegeln nach dem Schwammstadtprinzip
- Bedarf an attraktivem Fußweg: In der Früh starke Nachfrage an die Gehwegverbindung in den Norden (Verwaltungszentrum), Schüler:innen und weitere Beschäftigte
- Bahnhofstraße sollte ein Boulevard – von Bäumen gesäumte Prachtstraße – für Fußgänger und Radfahrer in die Innenstadt sein
- Inklusivität: Besteht das Bedürfnis nach Ampeln mit Akustik/Lichtsignalen? Bordstein-Absenkungen? Organisationen mit Expertise (Blinden, Barrierefreiheit)
- Attraktiv für Thementage (int. Tag der Bildung, Yogatag, Tag der Pflege) – für Aktionen und Bewusstseinsbildung (in Klagenfurt aktuell am Neuen Platz, dort aber weniger Frequenz) Bahnhofstraße könnte ein guter Ort dafür sein.
- Querverkehr: Wie leite ich den Verkehr über die Bahnhofstraße
- Park&Ride – bis jetzt schwierig in Klagenfurt, wie bringe ich Auspendler:innen zum Bahnhof
- Literatlounge wird viel zu wenig benutzt, Leute laufen vorbei
- Wo sind die Projekte im Kontext der Koralmbahn, die Klagenfurt als Zukunftsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit unterstützen?
- Öffentlichen Raum nutzen, um Passant:innen für Angebote im Musil-Haus zu begeistern

- Hauptproblem in der Stadt Klagenfurt: „Es kostet sicher Geld, daher machen wir nix!“ – aber man könnte auch so schon viel bewegen
- Großstadt (über 100.000) aber keine Urbanität: Raum um Bahnhof hat Potenzial, urbane Qualitäten zu haben
- Aktuell braucht es Mut, um Rad zu fahren
- Bahnhofsvorplatz soll für "Inspiration" stehen, Wow-Effekt
- Kommunikation der Vorteile an Gewerbetreibende, dass der Platz vor der Tür ein Vorteil ist und es noch immer genug Parkplätze gibt
- Musil-Haus als Potential (Literaturstadt Klagenfurt): Café zum Warten mit internationalen Zeitungen etc., Kunst im öffentlichen Raum
- Willkommenskultur, Großzügigkeit, Internationalität ausstrahlen
- Ankommen am Bahnhof mit Rad: Verbindung zum Neuen Platz wo die Überregionalen Routen starten – ob mit eigenem Fahrrad oder Leihrad
- Konzept Euro 2008: Busse aus der Innenstadt verbannen bzw. Umstieg in kleinere Busse = keine gute Lösung → autofrei = MIV-frei.
- Anbindung an ÖV ist aktuell gut, etwaige Neugestaltung (Verkehrsberuhigung) → Begegnungszone – ÖV in Verkehrsachse in beide Richtungen nicht berühren

Nennungen der Personengruppen:

- Ein- und Auspendler:innen
- Bewohner:innen
- Schüler:innen
- Tourist:innen

Auswertung Teil D

Konkrete Gestaltungsideen für den Feldversuch im Straßenraum in der äußeren Bahnhofstraße als Achse Aktiver Mobilität zum Bahnhof (auch in Zusammenhang mit der Koralmbahn)

Frage D1 und D2: Welche grundsätzlichen Ideen hätten Sie für die Gestaltung eines Feldversuchs im Straßenraum in der äußeren Bahnhofstraße? Welcher Teil der Fläche zwischen den Häuserfronten könnte/sollte im Rahmen des Feldversuchs für welche Nutzung zur Verfügung stehen?

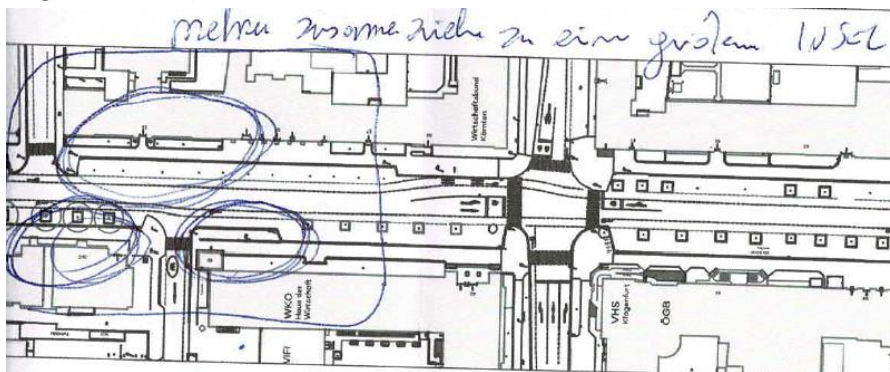
Antworten	Σ
Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr Förderung Aktiver Mobilität Verkehrsberuhigung	23
Reduktion der Parkplätze zugunsten Rad- und Fußverkehr und Gastro	14
Sharing-Angebote ausweiten bzw. sichtbarer machen	12
Mehr Gastronomie inkl. Gastgärten Street-Food- Angebot	9
Steigerung der Aufenthaltsqualität inkl. Möbel (ohne Konsumzwang)	7
Schaffung eines Platz- bzw. Parkgefühls	2
ÖV / Busse müssen immer fahren können	9
Sperre für den MIV denkbar / sinnvoll	9
Sperre für den MIV nicht denkbar / nicht sinnvoll	6
Einbahnlösung / Begegnungszone für den MIV denkbar / sinnvoll	5
MIV einschränken = Zufahrt zu Bahnhof / Kiss&Ride gestatten	4
Längsparken statt Querparken	2
Partizipation vor Ort Einbindung der Bevölkerung zu Mobilitätsthemen generell in Klagenfurt	8
Partizipation vor Ort Einbindung der Bevölkerung zur Bahnhofstraße	5
Bewusstseinsbildung vor Ort für Mobilität ohne Auto	5
Ausstellung für Best Practice-Beispiele (international) zu Mobilität und Straßenraumgestaltung (z.B. über Vorher-Nachher-Bilder)	4
Die gesamte äußere Bahnhofstraße in den Feldversuch einbeziehen	8
Fokus auf den ersten Abschnitt beim Bahnhof legen	5
In einem Abschnitt zeigen, was in der gesamten äußeren Bahnhofstraße möglich wäre	3
Fokus auf den letzten Abschnitt bei der Landesregierung legen	1
Gestaltung, die nahe an permanenter Lösung ist, keine „Bespäßung“ durch die Stadt	9
Feldversuch muss schön sein	8
Kulturelle Aspekte einbeziehen (Musil-Haus etc.), Kunst im Öffentlichen Raum	5
Best Practice Ausstellung zum Thema Mobilität vor Ort	4
Farbe am Boden / in bestimmten Abschnitten	4
Bühne für Konzerte etc.	3
Einbeziehung der unmittelbaren Anrainer (Organisationen) = auch eine Bühne geben	3
Zustimmung zum Narrativ „Tor zur Stadt“ „Erster Eindruck“ damit auch Koralmbahn in den Fokus stellen	30

Tabelle 10: Grundsätzlichen Ideen für die Gestaltung eines Feldversuchs im Straßenraum in der äußeren Bahnhofstraße [n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

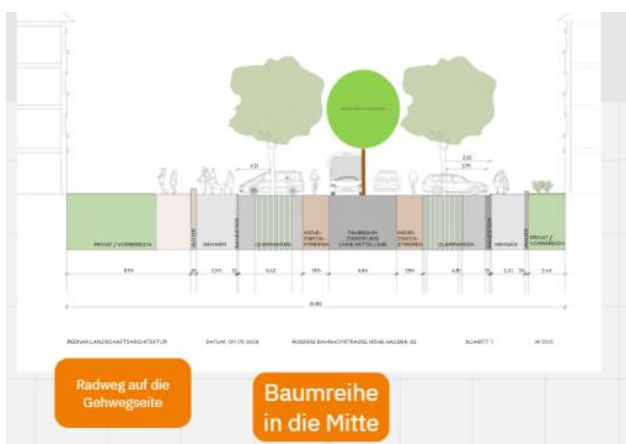
Weitere Einzelnennungen:

- Visualisierung, wie ein Feldversuch aussehen könnte ist wichtig / auch vorab für politischen Entscheidungsprozess
- Regenschirme über der Straße wie in Spanien
- 3 bis 4 Aufweitungen im Verlauf der gesamten Bahnhofstraße = platzartige Gestaltung
- Nicht nur auf Koralmbahn fokussieren = läuft bisher (in den letzten 15 Jahren) schon sehr gut, Bahnhof gewinnt durch Koralmbahn noch mehr an Bedeutung

- kleine Oasen schaffen bzw. einige kleine Oasen zu einer größeren zusammenlegen (siehe folgende Skizze)

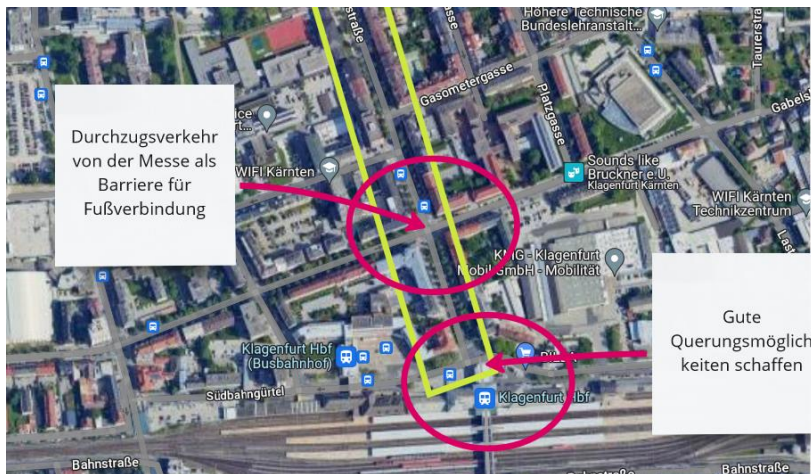


- Etwas für die ganze Familie machen (Bobby-Car-Rennen, Rad-Aktionen etc.)
- Leistungssshow der KMG
- Ggf. neue Routenführung für Busse
- Geschwindigkeitsreduktion in der Bahnhofstraße (z.B. 20 km/h)
- Energetisch Gegenpol zum BHF = Raum für Mobilität = viel los vs. Raum für Menschen = Ruhe
- Regionalbus könnte auch anders geführt werden (bisherige Route durch Bahnhofstraße eigentlich nicht ideal)
- Es braucht keinen kärntnerischen Spezialweg – Prinzipien für gute Mobilitätsplanung sind bekannt und gelten auch hier
- Pilotprojekt Navi-Lens.com: Mit QR-Codes Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen verbessern, generell Bindeleitsysteme fräsen
- Fahrradweg: Anderer Verlauf, nicht hinter parkenden Autos, Spur von Fahrrad und parkenden Autos austauschen
- Dritte Baumzeile mit Trögen
- Parksituation - Radfahrer/Autofahrer gut aufeinander abstimmen (jetzt sehr gefährlich), Gewichtung der Anteile des öffentlichen Raums, Verbindung zum Neuen Platz für Radtourismus, Radgarage und Infrastruktur wie in Amsterdam, Fahrrad als ersten Eindruck der Stadt.
- Flaniermeile, Bäume in der Mitte der Straße (siehe folgende Skizze)



- Garten bei Musil-Haus mit Liegestühlen, temporäre Bepflanzung
- "städtischer Atmungsart" = keine Modenschau der WI:MO, keine Bands, kein Bespielungszwang, Leere und Langeweile positiv konnotieren, Ruhe und Schatten
- Kommunikation an PKW-Fahrer:innen: Aufzeigen wo ist ihr Platz in der Bahnhofstraße, der auch bleiben wird.
- Miteinander: Eine Fläche schaffen wo alle Verkehrsteilnehmer:innen ausreichend Platz haben

- Drei Orte machen Sinn: 1) Platz vor Musil-Haus 2) Ecke Kempfstraße eignet sich für Zwischenstopp (Leerstand Bipa) und 3) viel Potenzial beim Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof.
- Fußweg in die Innenstadt gestalten: Klar machen und mit Informationen über die Stadt begleiten, kurze Hinweise auf POIs
- Vorplatz Bahnhofsbereich verkehrsberuhigen, Sitzen-Warten-sich Begegnen, "Ort, an dem man seinen Liebsten in die Arme fallen kann, ein letztes Foto machen, auf die schöne Zeit in Klagenfurt anstoßen"
- Gute und übersichtliche Übergänge schaffen, wahrscheinlich erst mal nur mit optischen Mitteln möglich, Durchzugsverkehr der Messe als Barriere (siehe folgende Skizze)



Nennungen zu weiteren Partner:innen, die eingebunden werden wollen bzw. eingebunden werden sollten:

- **ÖAMTC** gern dabei mit zugeschnittenem Angebot/Programm
- **Musil-Haus** hat in Vergangenheit schon Literaturaktionen gemacht - gerne mit was in der Art dabei
- Leute wie der **Lendhauer Verein** (Verein zur Belebung des Lendkanals), hat das Potenzial ein urbanes Zentrum für junge Leute zu schaffen, z.B. "Station" mit Aufenthaltsqualität, Gastronomie etc.
- **VHS** ist gerne bei Feldversuch mit etwas dabei
- Am 21. September in die **Critical Mass Klagenfurt** einbindbar – Bereitschaft ist da
- SocialMedia = **Elite Klagenfurt** = Instagram
- Stadtarbeitsplatz könnte seitens **Stadtmarketing Klagenfurt** zur Verfügung gestellt werden
- **Heimo Strempl | Musil-Haus, Wohnbauträger Wallner** (Hauptsitz in Bahnhofstraße), **WIFI & WI:MO** und **Sparkasse** in der Bahnhofstraße sollten eingebunden werden
- Gern die **WKO als Kommunikator** einbinden / Idee eines Stammtisches für Gewerbe bei der WKO im Vorfeld, gemeinsam mit der WKO eine Botschaft erarbeiten

Frage D3: An welcher Stelle würden Sie im Rahmen dieses Feldversuchs im Straßenraum Widerstand erwarten? Wo (räumlich und zeitlich) bzw. von welchen Gruppen?.

Antworten	Σ
Wenig Widerstand ist zu erwarten (da kaum Geschäfte oder Gastronomie)	7
Anrainer vor Ort → gut einbeziehen/einbinden	5
Personen, die vor Ort parken wollen	4
Politik → alle an einem Strang ziehen	4
Presse → einheitliche Pressearbeit sehr wichtig, immer die gleichen Informationen	4
Betriebe vor Ort → gut einbeziehen/einbinden	3
WKO und AK → gut einbeziehen/einbinden	3
Abteilung Straßenbau und Verkehr	2
ÖAMTC und ARBÖ → gut einbeziehen/einbinden	2

Tabelle 11: Einschätzung zu möglichem Widerstand gegenüber des Feldversuchs im Straßenraum
[n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Nur, wenn Sperre für PKW, dann Widerstand, sonst kaum!
- Jeder, der die Idee nicht mitgetragen hat (aus Prinzip)
- Benefit für alle muss gegeben sein
- Starke Autolobby in Kärnten
- Wenn es mehr nach „Autofahrer ärgern“ wirkt als eine effektive Maßnahme
- WKO sehr gut einbinden
- Wichtige Institutionen WKO und AK (mit unterschiedlichen Positionen) → gelebte Sozialpartnerschaft zeigen, "wäre großer Hebel für Politik".

Auswertung Teil E

Übertragbarkeit des Feldversuchs im Straßenraum in eine permanente Lösung und Beitrag zu den strategischen Zielen

Frage E1: Wie könnte eine Übertragung von dem Feldversuch im Straßenraum in eine permanente Lösung aussehen? In welchem Fall wäre dies sinnvoll und anzustreben? Welche Voraussetzungen müssten dafür gegeben sein bzw. geschaffen werden? Wo in der Stadt wären ähnliche Projekte denkbar und sinnvoll?

Antworten	Σ
Hohe Akzeptanz – Feldversuch muss gut laufen gutes Feedback der Nutzer:innen	17
Gestaltung technisch entsprechend und optisch einladend (attraktiver Weg für Fuß und Rad, Aufenthaltsqualität)	7
Messungen, Zählungen, Befragungen gut vorbereiten, gut kommunizieren, gutes Design um sich gegen Kritik abzusichern, valide Ergebnisse der erzielten Wirkungen	6
Kosten für die Umsetzung, Finanzierung muss gegeben sein	3
Im Zuge einer Neugestaltung des Busbahnhofs vor dem Bahnhof, ist derzeit sehr unattraktiv	2
Nachhaltigkeit und roter Faden vom Feldversuch in die Praxis und nicht Dauerbespielung durch die Stadt	2

Tabelle 12: Ideen zur Übertragbarkeit des Feldversuch im Straßenraum in eine permanente Lösung
[n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Ja, unbedingt in einen Realbetrieb übertragen
- Positiver Feldversuch, danach Perspektiven ableiten
- Platzgestaltung des Straßenraums vor dem Bahnhof → ein richtiger Platz (Walther-von-der-Vogelweide-Platz)
- Evidenzen schaffen und auf Expert:innen hören
- Wenn Effekte, die geplant wurden, erzielt werden
- Messbar machen durch Feedback z.B. Fragebögen oder Zählungen
- Planungshandlungen sind immer Aushandlungsprozesse der Gesellschaft
- Kompromiss, der von vielen Stellen getragen wird
- Rahmen bilden für den Diskurs um die Gestaltung
- Mentalitäten und Wünsche vor Ort beachten
- Es braucht Initiatoren (z.B. Umweltaeilung)
- Permanente Dinge müssen bauliche Veränderungen bedeuten – sonst wird eine Temporeduktion vom nächsten Gemeinderat wieder zurückgenommen. Wenn aber z.B. eine Bushaltestelle fix baulich implementiert wird, wird sie wahrscheinlich für längere Zeit auch angefahren
- Übersetzung z.B. von Pflanzentröge zu fixer Pflanzung
- Auto-Raucher Analogie: Rauchverbot in Lokalen wurde zuerst auch nicht gerne angenommen, mittlerweile kann man es sich gar nicht mehr anders vorstellen.
- Engagement der Stadtwerke (Besitzer:innen des Musil-Hauses) und der ÖBB
- Projektleiter:in, die:der einbindet, Vorgespräche führt, Konzept erarbeitet
- Ausgereiftes Konzept selbstbewusst präsentieren, keine Schnellschüsse mit Einzelmaßnahmen, sonst sammeln sich die Bedenkenträger
- Argumentation: Wir haben kein Geld - aber weder temporäre noch dauerhafte Veränderung müsste viel Geld kosten z.B. bei getrennten Radwegen – man muss ja nicht unbedingt Millionen in die Hand nehmen, wenn man es wirklich will, dann geht's auch günstig

- Voraussetzung ist ein ehrlicher Beteiligungsprozess – Kriterium für ehrlich ist der Einbindungszeitpunkt der Öffentlichkeit, Anrainer:innen, Nutzer:innen: Vor Projektstart und nicht wenn schon alles eigentlich steht.
- Menschen sind grundsätzlich vernünftig → gemeinsames Gestalten, Wünsche und Ängste zeitgerecht in das Projekt einbringen
- Provisorium so gut, dass es sich festsetzt und man es nicht mehr zurückgeben will.
- Leuchtturm hinsichtlich Koralmbahn, auch Konkurrenz mit Graz (Sportler im Stadtsenat "die Nase vorne haben").

Frage E2: In welcher Form denken Sie, könnte die heute skizzierte Lösung für die äußere Bahnhofstraße einen Beitrag zu strategischen Zielen der Stadt Klagenfurt leisten? Welche Ziele würden ggf. konkret adressiert werden?

Antworten	Σ
Attraktiverung des Straßenraums, Verkehrsberuhigung, Transformation Öffentlicher Räume	7
Verschiebung des Modal Splits in Richtung Umweltverbund	3
Wirtschaftlich (Wirtschaftsfaktor) = Gastronomie + Handel	3
Reduktion des MIV	2
Touristische Auswirkungen = 1. Eindruck von der Stadt, wenn ich am Bahnhof ankomme!	2
Keine Angabe	11

Tabelle 13: Einschätzung des Beitrags der skizzierte Lösung für die äußere Bahnhofstraße zu den strategischen Zielen der Stadt Klagenfurt [n = 18 Personen – nur Gruppe der face-to-face-Interviews, Mehrfachnennungen möglich]

Auswertung Teil F

Abschlussfrage und Angaben zum Interview

Frage E1: Was möchten Sie uns für unser Projekt ACCTRA noch mitgeben – vor allem auch für die Feldarbeit im Rahmen des Feldversuchs im Straßenraum in der äußeren Bahnhofstraße?

Antworten	Σ
Politik ist gut einzubinden	14
Viele Menschen erreichen, nicht nur die wenigen Lauten, offene Planung	10
Mutige Lösungen, nicht halbherzig sein, Mut zum Radikalen	8
Bedarfe vor Ort sind abzuholen, Anrainer:innen sind einzubinden	8
Professionelle, gute Kommunikation (mit Fingerspitzengefühl)	8
Verwaltung/ Fachabteilungen sind gut einzubinden	5
Presse ist gut einzubinden	5
Koralmbahn als Basis wichtig	5
Wirtschaftskammer, ÖAMTC, ARBÖ sind gut einzubinden	3

Tabelle 14: Grundsätzlichen Ideen für die Gestaltung eines Feldversuchs im Straßenraum in der äußeren Bahnhofstraße [n = 34 Personen, Mehrfachnennungen möglich]

Weitere Einzelnennungen:

- Dringlichkeit hervorheben: Koralmbahn = Visitenkarte der Stadt
- Keine Luftschlösser bauen = Ressourcen immer mitbetrachten
- WOW-Effekt wäre wichtig
- Drei Literaten gut sichtbar machen / Musil, Bachmann, ...
- Als Forschungsprojekt kommuniziert
- Geld kommt somit nicht von der Stadt
- Touristiker einbinden – Klagenfurt ist Tor zur Stadt für Graz, Graz ist Tor zur Stadt für Klagenfurt = sich gegenseitig Kundschaft hin- und herschicken!
- ORF Landesstudio Kärnten / kleiner Beitrag
- ÖV ist gut einzubinden bzw. mitzuplanen
- Nicht verunsichern lassen
- Skepsis bei Veränderungen ist in Klagenfurt generell groß
- Wichtig ist die Botschaft, Nicht „autofrei“, nicht „Sperre“ → positive Botschaft: Aufenthaltsqualität, Angebote etc.
- Innenstadt-Initiative, Stadtmarketing und Wirtschaftskammer einbeziehen
- Zu viel Rücksicht auf Kompromisse, mit denen alle mitgehen: teils bestimmt dann eine laute Minderheit, was der kleinste gemeinsame Nenner ist.
- Projekt Glacis von Landes-Immobilien-gesellschaft hat 2023 begonnen mit Umbau/Sanierung des Landesmuseums → dort Schwammstadtprinzip, erstes Mal in Klagenfurt – im Norden des Projektgebiets sind zw. Konzerthaus und Arnulf-Straße sehr viele sanierungsbedürftige Gebäude.
- Kompromisse finden / sich auf ein gutes Konzept einigen
- Spaßfaktor nicht vergessen: „Man kann ja etwas ausprobieren“
- Es herrscht eine eigenartige Stimmung: „In Klagenfurt kann man alles nur falsch machen, irgend eine Partei wird es sowieso in den Dreck ziehen.“
- Parteien sollten gemeinsam für die Bevölkerung eine gute Lösung finden, bei der alle zufrieden sind
- Vorteile für die Bevölkerung aufzeigen, auf Augenhöhe überzeugen
- Keinen fertigen Plan in die Medien spielen, Vorbereitungsarbeit sehr wichtig

- Praxisrelevanz prüfen und versuchen, bevor es umgesetzt wird und Lösungen finden, die es nicht komplizierter machen.
- smart city: Bespielen von Smartphones, bei Bänken Netzanschluss, smarte Digitalisierung sinnvoll: Lokalisierte Werbung für Angebote machen z.B. über SMS beim Vorbeigehen
- Aus Fehlern beim Lebensraum Bahnhofstraße lernen: Einbindung der Anrainer:innen wurde gemacht, aber entweder hat es nicht richtig funktioniert oder sie haben es nicht verstanden, dass sie da jetzt in einen Prozess eingebunden sind.
- Sterbende Geschäfte: Unterschiedliche Argumentationen → sind Parkplätze und Autoverkehr Lösung oder Ursache?
- In größere Strategie zur autofreien/verkehrsberuhigten Innenstadt einbinden: Gesamtkonzept oder Masterplan mit Schritten über nächste Jahre bzw. das nächste Jahrzehnt. Mitdenken, was löst das Projekt Bahnhofstraße in der restlichen Stadt in diesem Kontext aus?
- Die Unternehmer denken, dass das Auto sich einen Mantel kauft → Aufklärung über das tatsächliche Konsumverhalten.
- Gewerbetreibende: „Wir haben unterschätzt, dass der Handel glaubt, dass sich die Autos einen Mantel kaufen“ → aber in der äußeren Bahnhofstraße weniger als in der Innenstadt: Motivationen "von und zum Bahnhof" und damit sowieso vorrangig mit ÖV unterwegs.
- Handel hat Lebensraum Bahnhofstraße kritisiert, während Anrainer es befürwortet haben → diese Mitstreiter:innen mobilisieren
- Vorsicht: Politiker:innen, die sich das Thema in der Öffentlichkeit "umhängen" – Run, wer als erster auf einem Foto ist → Dieses Projekt politisch neutral und unabhängig stellen zwischen allen Parteien
- Keinen Alleingang in Kommunikation - gesamter Stadtsenat als Einheit über das Projekt berichten