



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

Die zukünftige Entwicklung der Stadt Dornbirn in Vorarlberg. Eine empirische Erhebung der Zufriedenheit und Wünsche der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt.

verfasst von / submitted by

Roland Albert Winder

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magister der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat)

Wien, 2018 / Vienna, 2018

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 190 333 456

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium UniStG
UF Deutsch UniStG
UF Geographie und Wirtschaftskunde UniStG

Betreut von / Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Martin Heintzel

Für Emil Jakob.

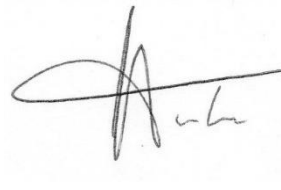
„Dahuam isch Dahuam und mi Dahuam isch Dorabira.“

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, im Juni 2018.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized capital letter 'A' followed by a horizontal line and some smaller, less distinct characters.

Danksagung

Danken möchte ich Herrn Professor Heintel, der mir von Anfang ein freies Arbeiten ermöglichte und mir mit Ratschlägen das Arbeiten erleichterte. Ohne Ihre Unterstützung wäre das Verfassen dieser Arbeit nicht möglich gewesen, aus diesem Grund möchte ich mich herzlichst bei Ihnen für Ihre fachliche und professionelle Betreuung bedanken.

Weiters gilt mein Dank der amtierenden Bürgermeisterin der Stadt Dornbirn Dipl.-Vw. Andrea Kaufmann und dem Stadtamtsdirektor Dr. Hanno Ledermüllner, welche unter anderem bei der Entstehung und Veröffentlichung des Fragebogens für den empirischen Teil der Diplomarbeit eine entscheidende Rolle spielten.

Auch möchte ich mich bei meiner Familie, besonders bei meinen Eltern bedanken, die mich während meines gesamten Studiums in finanzieller und mentaler Hinsicht tatkräftig unterstützen. Auch möchte ich mich dafür bei ihnen bedanken, dass sie mir diese Ausbildung ermöglicht haben und Nachsicht mit mir hatten, als mein Studium neben meiner Berufstätigkeit zu kurz kam. Außerdem möchte ich mich herzlichst bei meiner Partnerin bedanken, die mich durch einen Großteil meiner Studienzeit begleitete, mich in dieser Zeit tatkräftigst unterstützte und wenn nötig trotz eigener Verpflichtungen mir den Rücken freihielt, dass ich mich meinen letzten Prüfungen und Seminararbeiten widmen konnte.

Abschließend möchte ich mich noch bei meinen Freunden und Studienkolleginnen und Studienkollegen bedanken, die mich über das ganze Studium begleiteten und meine Studienzeit um viele Erfahrungen bereicherten.

Abstract

The growing city of Dornbirn has a central economic and transport position in the westernmost Austrian province. The main goal of the diploma thesis is to identify and map what citizens of different age groups want from the future urban development. As the cityscape is constantly changing, the questionnaire also showed, how satisfied the inhabitants of Dornbirn are with the current and planned changes. Hypotheses include but are not limited to, that inhabitants from older age groups are more skeptical about specific planned changes. In order to answer the research questions and the hypotheses, the required data was collected in two phases. In the first phase, prior to the actual survey, an expert interview was conducted. Based on this, the quantitative survey was prepared. In the second survey phase, which ran from January to the end of February 2018, data collection was carried out by means of an on-line questionnaire, in which 239 inhabitants participated. In the context of the data analysis, all the hypotheses raised could be verified or falsified, including that the older age groups are negative towards the planned market hall in the city center.

Kurzfassung

Die wachsende Stadt Dornbirn hat eine zentrale wirtschaftliche und verkehrstechnische Stellung im westlichsten österreichischen Bundesland. Die Diplomarbeit hat zum Ziel, festzustellen und abzubilden, was sich die Bürgerinnen und Bürger aus den verschiedenen Altersklassen von der zukünftigen Stadtentwicklung wünschen. Da sich das Stadtbild laufend im Wandel befindet, wurde im Rahmen der Befragung auch erhoben, wie zufrieden die Dornbirnerinnen und Dornbirner mit den aktuellen und geplanten Veränderungen sind. Dabei wurde unter anderem die These aufgestellt, dass die älteren Altersklassen spezifischen geplanten Veränderungen eher skeptisch gegenüberstehen. Um die Forschungsfragen und die Hypothese zu beantworten, wurde in zwei Phasen die benötigten Daten erhoben. In der ersten Phase, vor der Durchführung der eigentlichen Erhebung, wurde ein grundlegendes Experteninterview durchgeführt. Darauf basierend wurde die quantitative Datenerhebung vorbereitet. In der zweiten Erhebungsphase, die sich von Januar bis Ende Februar 2018 erstreckte, wurde die Erhebung der Daten mittels eines Onlinefragebogens, an dem 239 Dornbirnerinnen und Dornbirner teilgenommen haben, durchgeführt. Im Rahmen der Datenauswertung konnten alle aufgestellten Hypothese ver- beziehungsweise falsifiziert werden, darunter, dass die älteren Altersklassen der geplanten Markthalle im Stadtzentrum negativ gegenüberstehen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	16
1.1.	Zentrale Fragestellung und Hypothesen.....	17
1.2.	Methodik der Diplomarbeit.....	18
2.	Grundlegende Begrifflichkeiten.....	19
2.1.	Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in Dornbirn	19
2.2.	Dienstleistungen	22
2.3.	Lebensqualität	23
2.4.	polyzentrische Raumentwicklung	28
3.	Stand und Ziele der Stadtentwicklung	34
3.1.	Siedlungsentwicklung	34
3.1.1.	Stadtentwicklungsziele.....	34
3.1.2.	Grünräume.....	36
3.1.3.	öffentliche Flächen.....	36
3.1.4.	Bodenpolitik der Stadt.....	37
3.2.	Kulturleitbild	38
3.3.	Sportleitbild.....	40
3.4.	Verkehr.....	42
4.	Auswertung und Interpretation der erhobenen Daten	44
4.1.	Grundlegende statistische Daten.....	44
4.2.	Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten.....	50
4.3.	Beschäftigung in Dornbirn	54
4.4.	Wohnsituation in Dornbirn	57
4.4.1.	Entwicklung der Wohnsituation	57
4.4.2.	Wegzeiten zu verschiedenen Einrichtungen und Dienstleistern.....	59
4.4.2.1.	Wegzeit zur Allgemeinmedizinerin / zum Allgemeinmediziner	62
4.4.2.2.	Wegzeit zum Dornbirner Hauptbahnhof.....	68

4.4.2.3.	Wegzeit zur nächsten Poststelle.....	70
4.4.2.4.	Wegzeit zum nächsten größeren Supermarkt	72
4.4.2.5.	Wegzeit zu einer Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel	75
4.4.2.6.	Wegzeit zur nächsten öffentlichen Sportstätte.....	79
4.4.2.7.	Wegzeit zur nächsten öffentlichen Bibliothek	82
4.5.	Verkehrssituation in Dornbirn	84
4.5.1.	Öffentlicher Personennahverkehr in Dornbirn	84
4.5.2.	Verkehrssituation in der Stadt.....	88
4.5.3.	Parksituation in der Stadt.....	92
4.5.4.	Situation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.....	94
4.5.4.1.	Sicherheitsgefühl der RadfahrerInnen	95
4.5.4.2.	Sicherheitsgefühl der FußgängerInnen	97
4.6.	Erholungsmöglichkeiten in Dornbirn	100
4.6.1.	Freizeitgestaltungsmöglichkeiten	101
4.6.2.	Kultur	103
4.6.3.	Grünflächen und öffentliche Plätze	104
4.6.4.	Spielplätze	110
4.7.	Zusammenleben in Dornbirn	112
4.8.	Aktuelle Entwicklungen.....	115
4.8.1.	Fußgängerzonenerweiterung	115
4.8.2.	geplante Markthalle.....	117
4.8.3.	Digitalisierung von Dienstleistungen	120
4.8.4.	Autobahnanschlussstelle Rheintal Mitte	122
4.9.	Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in Dornbirn	124
4.10.	Lebensqualität in Dornbirn	127
5.	Zusammenfassung	132
6.	Literaturverzeichnis.....	138
7.	Abbildungsverzeichnis	144

8.	Tabellenverzeichnis	145
9.	Diagrammverzeichnis	148
10.	Anhang	149
10.1.	Fragebogen	149
10.2.	Experteninterview	160

1. Einleitung

Das in den Alpen liegende Alpenrheintal dehnt sich über die vier Länder Deutschland, Liechtenstein, Österreich und die Schweiz aus. Der österreichische Anteil des Alpenrheintals befindet sich im Bundesland Vorarlberg und umfasst dort rund 455km² der Gesamtfläche des Bundeslandes von 2.600km². Der Bereich des Vorarlberger Rheintals besteht aus 29 Gemeinden, die von Bregenz im unteren Rheintal bis nach Feldkirch im oberen Rheintal reichen. In diesen 29 Gemeinden leben 240.000 Personen. Bei einer Gesamtbevölkerung in Vorarlberg von 388.000 im Jahr 2017 entspricht dies einem prozentualen Anteil von 61,8% (vgl. VISION RHEINTAL o.J. a, o.S.).

Die flächenmäßig größte und bevölkerungsreichste Stadt des Vorarlberger Rheintals ist Dornbirn. Mit einer Gesamtfläche von 120km² und einer Bevölkerung im Jahr 2015 von 48.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nimmt sie sowohl geographisch als auch demographisch eine Vorrangstellung in Vorarlberg ein (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. a, o.S.). Zusätzlich dazu weist Dornbirn aus wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Sicht im nördlichen Rheintal und in Vorarlberg allgemein eine hohe Relevanz auf.

Dies basiert unter anderem darauf, dass Dornbirn ein gewerbliches Zentrum war und ist. Namentlich sind die Dornbirner Messe, der Messepark und die Geschäftsflächen in der Dornbirner Innenstadt zu nennen. Des Weiteren sind in Dornbirn Standorte großer national und international agierender Betriebe angesiedelt. Dazu zählen die Mohrenbrauerei, die Rudolf Ölz Meisterbäckerei GmbH & CO Kg, die Logistikzentrale der Spar Österreichischen Warenhandels AG in Vorarlberg und der Zumtobel Group. Die verkehrstechnische Relevanz der Stadt basiert unter anderem auf der geographischen Lage. So ist Dornbirn ein Knotenpunkt für die Busverbindungen zwischen dem unteren und oberen Rheintal und den Gemeinden im Bregenzerwald, östlich von Dornbirn. Des Weiteren ist die Stadt momentan über zwei Anschlussstellen mit dem hochrangigen Straßennetz (der A14 beziehungsweise S1) verbunden.

Wenn die Stadt Dornbirn für Städte mit ähnlich hohen Einwohnerzahlen eine gewisse Vorbildwirkung einnehmen möchte und in Korrelation dazu, in einer stetig wachsenden Stadt gleichbleibende beziehungsweise sich verbessernde Lebensqualität garantieren

möchte, ist aus meiner Sicht eine die Bürgerinnen und Bürger integrierende Stadtentwicklung von Nöten. Integrierte Stadtentwicklung(-sstrategien) haben das Ziel, ökologische, ökonomische und soziale Politikbereiche zu einen, um so den sozialen Polarisierungstendenzen entgegenzuwirken. Dazu gehört, dass integrierte Stadtentwicklung als gemeinsame und kooperative Handlung gesehen und vollzogen wird, und so möglichst viele unterschiedliche Parteien und Akteure in den Entwicklungsprozess eingebunden werden (vgl. WERNER 2012, S. 61 – 62).

1.1. Zentrale Fragestellung und Hypothesen

In Dornbirn ist in den letzten Jahren mit dem Start verschiedener Bürgerbeteiligungsprojekte ein erster Schritt in Richtung der integrierten Stadtentwicklung gemacht worden. Im Zuge der vorliegenden Diplomarbeit soll die Entwicklung der Stadt Dornbirn und die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit dieser näher beleuchtet werden. Konkret sollen in der Diplomarbeit drei Forschungsfragen beantwortet werden. Die primäre Forschungsfrage lautet:

- Was wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dornbirn aus verschiedenen Altersklassen von der zukünftigen Stadtentwicklung?

In Addition zu der primären Fragestellung sollen zwei Subfragen beantwortet werden. Diese sind:

- Wie hat sich die Situation der in der Stadt angebotenen personen- und sachbezogenen Dienstleistungen verändert?
- Wie stehen die Bürgerinnen und Bürger den aktuellen und von städtischer Seite geplanten Veränderungen – wie zum Beispiel der geplanten Markthalle – gegenüber?

Die aufgestellten Hypothesen, die im Rahmen der Arbeit verifiziert beziehungsweise falsifiziert werden sollen, lauten:

- Ältere Altersklassen stehen gewissen aktuellen und geplanten Projekten der Stadt (zum Beispiel der Markthalle und der Fußgängerzonenerweiterung) eher skeptisch gegenüber.
- Jüngere Altersklassen stehen einer Digitalisierung gewisser städtischer Dienstleistungen eher positiv gegenüber.
- Die Dornbirnerinnen und Dornbirner stehen einem Radverleih an zentralen Plätzen in der Stadt ablehnend gegenüber.

1.2. Methodik der Diplomarbeit

Die vorliegende Arbeit ist dreigeteilt. Im ersten Teil werden alle Begrifflichkeiten, die im späteren Verlauf der Arbeit verwendet werden, definiert, um so das Verständnis der Diplomarbeit zu erleichtern. Ein Schwerpunkt liegt in diesem Kapitel auf den Begriffen der Lebensqualität, der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung, den Dienstleistungen und der polyzentrischen Raum- und Stadtentwicklung. Im Rahmen der polyzentrischen Raum- und Stadtentwicklung wird ein Bezirk der Stadt näher untersucht.

Überleitend vom ersten Teil zum zweiten Teil der Arbeit, soll das Ziel der Stadtentwicklung verdeutlicht werden. In diesem Kapitel sollen an Hand eines Interviews zum aktuellen Leitbild der Stadtentwicklung und den einzelnen Bereichsplanungen der Stadt mögliche Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung hervorgehoben werden, auch wird im Rahmen eines Unterkapitels näher auf die zukünftige Entwicklung eines Bezirks eingegangen.

Der dritte Teil der Arbeit behandelt die Analyse der erhobenen Daten. Unter Einbeziehung eines Fragebogens wurden die Meinungen der Dornbirnerinnen und Dornbirner erhoben und es soll untersucht werden, welche Veränderungen den Bürgerinnen und Bürgern aufgefallen sind und ob diese positiv oder negativ gesehen werden. Der Fragebogen wurde in sieben spezifische und eine allgemeine Kategorie unterteilt. Die sechs spezifischen Kategorien orientieren sich an den Daseinsgrundfunktionen der Münchner Schule der Sozialgeographen und es wurden unter anderem der Aspekt des Wohnens (in Kombination mit der Versorgung), der Arbeit, der Erholung, der Bildung, des Verkehrs, des Zusammenlebens und der geplanten Entwicklungen beleuchtet.

Abgeschlossen wird die Arbeit mit einer Zusammenfassung, die die bedeutendsten Forschungsergebnisse zusammenfasst und die Forschungsfragen durch die Verifizierung beziehungsweise Falsifizierung beantwortet.

2. Grundlegende Begrifflichkeiten

2.1. Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in Dornbirn

Unter Öffentlichkeitsbeteiligung, auch Partizipation genannt, werden unterschiedliche Konzepte verstanden. Meist wird unter Öffentlichkeitsbeteiligung das Schweizer Modell der direkten Demokratie verstanden beziehungsweise damit verwechselt. Dabei wird von den Einwohnerinnen und Einwohnern über relevante Eingriffe ihre Lebensqualität betreffend abgestimmt. Öffentlichkeitsbeteiligung bedeutet die Beteiligung und Einbindung von interessierten und betroffenen Bürgerinnen und Bürgern in Prozesse und Vorhaben, die sich auf ihre Lebensqualität und das Zusammenleben in ihrer Gemeinde auswirken können. Die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte möglichst früh beginnen, am besten schon im Ideenstadium. So haben politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger die Möglichkeit, zum einen die Sicht der Bürgerinnen und Bürger kennen zu lernen und auf der anderen Seite können sie den Bürgerinnen und Bürgern ihre Sichtweise vermitteln. Durch anschließenden Dialog können sich die beiden Parteien auf ein für beide Seiten zufriedenstellendes Resultat einigen (vgl. AKTION 21 - PRO BÜRGERBETEILIGUNG 2009, S. 10 – 11). Seit mehreren Jahren wird auch in der Stadt Dornbirn den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit der Partizipation gegeben.

Für die Entwicklung der Gemeinde sind aktive Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar. Öffentlichkeitsbeteiligung wird als Schlüssel für neue und innovative Lösungen gesehen. Auch aus diesem Grund wird die Schaffung einer Gemeinschaft aus den Bürgerinnen und Bürgern, der Politik und der Stadtverwaltung als ein Ziel der Stadt Dornbirn gesehen. Grundsätzlich werden drei verschiedene Formen von Öffentlichkeitsbeteiligung unterschieden. Zum einen kooperative Beteiligung, die echte Mitbestimmung ermöglicht. Diese Mitbestimmungsmöglichkeiten werden von Seiten der Stadt Dornbirn auf verschiedene Arten und Weisen zur Verfügung gestellt. Der klassische Weg sich zu beteiligen, läuft über den postalischen Weg, per Telefon oder in der Sprechstunde der Bürgermeisterin oder der zuständigen Stadträtin beziehungsweise des zuständigen Stadtrates vorstellig zu werden. Auch gibt es die Möglichkeit, sich über eine Smartphone Applikation oder eine Website direkt an die Stadtverwaltung zu wenden beziehungsweise sich mittels einer weiteren Plattform über verschiedene Planungsprozesse, bei denen sich Bürgerinnen und Bürger einbringen können, zu informieren. Die

zweite Beteiligungsform ist die konsultative Beteiligung, dabei werden im Rahmen eines Projektes von Bürgerinnen und Bürgern Stellungnahmen dazu eingeholt. Informelle Beteiligung stellt die dritte Beteiligungsform, dabei werden die Bürgerinnen und Bürger über Vorhaben informiert, zum Beispiel über das Dornbirner Gemeindeblatt (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. b, o.S.). Folgend wird kurz auf die von der Stadt Dornbirn angebotenen digitalen Möglichkeiten zur Partizipation eingegangen.

Unter der amtierenden Bürgermeisterin Dipl.-Vw. Andrea Kaufmann wurde in der Stadtverwaltung eine eigene Abteilung für Öffentlichkeitsbeteiligung geschaffen. Ebenfalls neu sind die beiden im vorherigen Absatz erwähnten Plattformen „Schau auf Dornbirn“ und „Red mit in Dornbirn“. „Schau auf Dornbirn“ ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern, sich mit Anliegen und Meldungen direkt an die Stadt zu wenden (siehe Abbildung 1). Nach der Meldung nimmt sich eine Mitarbeiterin beziehungsweise ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung des Anliegens an und leitet weitere Schritte ein. Die zweite erwähnte Plattform „Red mit in Dornbirn“ bietet einen Überblick über die aktuellen und zukünftigen Projekte mit Öffentlichkeitsbeteiligung. Auf der Plattform werden alle projektbezogenen Dokumente bereitgestellt und die Kontaktaufnahme mit der verantwortlichen Stadtvertreterin beziehungsweise dem verantwortlichen Stadtvertreter ermöglicht (vgl. Amt der Stadt Dornbirn o.J. c, o.S.). 2015 wurden auf der Plattform unter anderem die Beteiligung an der Entwicklung des neuen Siedlungs- beziehungsweise des Kulturleids geboten. Heute werden auf der Website unter anderem die Ergebnisse dieser Prozesse präsentiert.


Dornbirn

buergermeldungen.com

Bereits registriert? [Anmelden](#) | [Registrieren](#)

Der direkte Draht zum lokalen Ansprechpartner in Dornbirn. [Herzlich Willkommen](#)

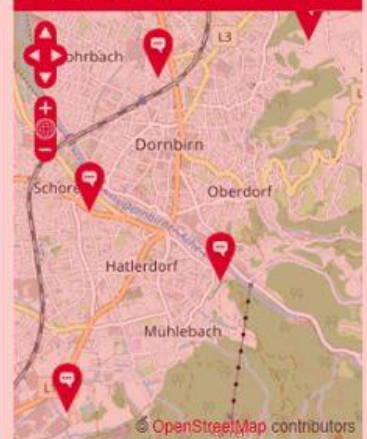
Meldungen sortieren nach: **Kategorie** | **Status** | **Datum** | **Distanz**

Status der Meldung: Neu – Angenommen – Erledigt

NR 311/2017	Schutzwegbeleuchtung ausgefallen	502.9 km	●●● Erledigt
Erstellt am: 19.12.2017 um 15:20 Uhr		Erledigt am: 15.01.2018	1 Kommentar
Verfasst von: [REDACTED]			
NR 310/2017	Wegbeleuchtung defekt	501.74 km	●●● Erledigt
Erstellt am: 18.12.2017 um 17:57 Uhr		Erledigt am: 15.01.2018	1 Kommentar
Verfasst von: [REDACTED]			
NR 309/2017	Zebrastreifen oder Ampel	503.59 km	●●● Erledigt
Erstellt am: 17.12.2017 um 21:58 Uhr		Erledigt am: 08.01.2018	1 Kommentar
Verfasst von: [REDACTED]			
NR 308/2017	Beleuchtung	500.31 km	●●● Erledigt
Erstellt am: 17.12.2017 um 15:28 Uhr		Erledigt am: 15.01.2018	1 Kommentar
Verfasst von: [REDACTED]			
NR 307/2017	Kanaldeckel	501.92 km	●●● Angenommen
Erstellt am: 16.12.2017 um 13:55 Uhr			0 Kommentare
Verfasst von: [REDACTED]			

SEITEN: 1 ... 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 ... 243

ZEIGE: 5 ▼ Meldungen pro Seite

MELDUNGEN IM ÜBERBLICK


HOL DIR DIE MOBILE APP





IPHONE ANDROID WINPHONE

Direkt von Deinem Smartphone Meldungen versenden, Rückmeldungen verfolgen und Fortschritte prüfen. Das Mängelmelder-System von Bürgermeldungen.com

Abbildung 1: Aufbau der Plattform "Schau auf Dornbirn". (Quelle: <https://schau.auf.dornbirn.at/> - zuletzt eingesehen am: 17.03.2018, bearbeitet)

2.2. Dienstleistungen

Vorarlberg ist aus historischer Sicht ein Industrieland. Bis in die 1970er Jahre dominierte dort die Textilherstellung. Diese Vormachtstellung schrumpfte von damals 70% auf heute 11%. Heute hat der Maschinen- und Elektrosektor die Vorreiterposition in der Vorarlberger Industrie. Parallel zum herrschenden Strukturwandel in der Wirtschaft ist auch in Vorarlberg eine immer mehr fortschreitende Tertiärisierung erkennbar. Das bedeutet, dass es zu einer deutlichen Verschiebung des Wertschöpfungsanteils vom Landwirtschafts- und Industriesektor hin zum Dienstleistungssektor gekommen ist (vgl. AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG o.J., S. 19 – 20). Im Jahr 2016 konnte der Vorarlberger Dienstleistungssektor in den Sparten Consulting und Information weiterwachsen, die Gesamtentwicklung blieb aber hinter dem gesamtösterreichischen Durchschnitt. Die Exportquote der Vorarlberger Dienstleistungsbetriebe lag mit 17,1% drei Prozent über dem gesamtösterreichischen Durchschnitt (vgl. AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG 2017, S. 13). Vor allem im Rheintal gibt es einen ausgeprägten Dienstleistungssektor.

Eine Dienstleistung wird vollzogen, wenn eine Person eine andere für eine Tätigkeit bezahlt. Meist wird die Definition in der Literatur anhand heterogener Merkmale vorgenommen. Ein zentrales Merkmal von Dienstleistungen liegt in ihrem Leistungserstellungsprozess, die stark von Kundenorientierung abhängt. Auch werden Dienstleistungen von bestimmten Akteuren erbracht, darunter fallen unter anderem Banken, Versicherungen, das Gesundheitswesen und Handelsbetriebe. Dienstleistungen erfüllen eine grundlegende Funktion in der Wirtschaft und gewinnen als komplementäre Bestandteile von Produkten immer mehr an Bedeutung. Es können verschiedene Arten von Dienstleistungen unterschieden werden, darunter fallen unter anderem gemeinnützige, personenbezogene und wissensfundierte Dienstleistungen. Gemeinnützige Dienstleistungen sollen helfen, sie zeichnen sich durch freiwilliges soziales Engagement in verschiedenen Bereichen wie zum Beispiel in Sportvereinen oder Bildungseinrichtungen. Wissensfundierte Dienstleistungen betreffen vor allem Beratungstätigkeiten im Finanzbereich, der Personalvermittlung oder der Aus- und Weiterbildung. Bei personenbezogenen Dienstleistungen dient ein Wirtschaftssubjekt einem anderen. Spezifisch geht es bei diesen Dienstleistungen um das Helfen, damit sind Leistungen aus dem medizinischen Bereich, aus der Erziehung, der Alten- und Krankenpflege und

Leistungen aus dem Sicherheits- und Ordnungsbereich gemeint (vgl. HOPFENBECK 2002, S. 91).

2.3. Lebensqualität

Dornbirn wurde erstmals in einer Sankt Gallischen Urkunde im Jahr 896 erwähnt. 1005 Jahre später wurde 1901 das heutige Dornbirn zur Stadt erhoben. Seit damals ist die Stadt um rund 36.000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen und ist heute die größte Stadt in Vorarlberg. Trotz der vorhandenen und subjektiv empfundenen ökologischen Belastungen in wachsenden Städten werden diese auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten als Siedlungsräume sehr anziehend sein, so leben schon 66% der österreichischen Bevölkerung in Städten. Dies resultiert primär aus wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen und kulturellen Faktoren. Zukünftig wird unter anderem eine stetig besser werdende Verkehrs- und technische Infrastruktur, die trendmäßige Verbesserung der ökologischen Situation in Städten und die steigenden analogen und digitalen Mitbestimmungsmöglichkeiten in urbanisierten Regionen zu einer Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Angemerkt werden muss, dass die Lebensqualität nur eingeschränkt über objektive Kriterien beschrieben werden kann, da das Konzept der Lebensqualität von der individuellen Bedürfnisbefriedigung abhängt (vgl. MADERTHANER 1995, S. 172). Nun stellt sich die Frage, was Lebensqualität genau umfasst und wie das Konzept der Lebensqualität sich auf das Leben in einer Stadt auswirkt.

Der Begriff der Lebensqualität wurde im Laufe der Zeit von vielen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aufgegriffen und geprägt. Der Ursprung des Begriffes geht auf den britischen Ökonomen Arthur Cecil Pigou zurück. Dieser beschrieb im Jahr 1920 in seiner Abhandlung „Economics of Welfare“ erstmals den Begriff beziehungsweise den Ansatz „quality of life“, ins Deutsche als „Lebensqualität“ zu übersetzen. 40 Jahre später griff der amerikanische Nationalökonom John Kenneth Galbraith den Begriff wieder auf und verwendete ihn in seinem Werk „Die industrielle Gesellschaft“, in dem er kritisierte, dass die qualitativen Aspekte des Lebens unter der massiven industriellen Entwicklung immer mehr litten. Darauf folgend beschrieb der amerikanische Systemanalytiker Jay Wright Forrester als erster Forscher wissenschaftlich quantifizierbare Indikatoren der Lebensqualität (vgl. OPASCHOWSKI 2007, S. 273 – 274). Bis heute veränderte sich die Bedeutung des Lebensqualitätsbegriffes mehrfach und

wurde von verschiedenen Fachrichtungen auch unterschiedlich definiert. Anschließend werden zwei Definition der Lebensqualität vorgestellt und verglichen, im weiteren Verlauf der Diplomarbeit wird versucht, die Lebensqualität in der Stadt Dornbirn zu definieren.

Einige der geschaffenen Definition stammen aus dem medizinischen Bereich, da die sich stets verbessernde Gesundheitsversorgung auf die Dauer des Lebens auswirkt. So hat sich der Fokus der Forschung von der Quantität des Lebens auf die Qualität des Lebens verschoben. In der Literatur wagen sich Autorinnen und Autoren nicht beziehungsweise selten an die Aufgabe, eine exakte Definition des Begriffes der Lebensqualität zu schaffen, da dies auf Grund der Konstitution des Begriffes beziehungsweise des Konzeptes simpel nicht möglich scheint. So wird eher versucht, die Lebensqualität als eine Art Indikator zu sehen, die verschiedene Aspekte umfasst. Dazu gehören unter anderem die variierende und subjektive Lebenszufriedenheit und mehrdimensionale Faktoren, die unter anderem die physische und psychische Gesundheit, die Bildung, die individuelle Familiensituation, kommunale Dienstleistungen wie zum Beispiel der öffentliche Nahverkehr, die Arbeits- und Wohnsituation und die lokale Umgebung umfassen. Ein sehr erheblicher und das Konzept beeinflussender Faktor, der auch die Definierbarkeit des Konzeptes komplizierter macht, ist die Subjektivität der Lebensqualität (vgl. IESE BUSINESS SCHOOL 2013, o.S.). Trotz der erschwerten Definierbarkeit des Begriffes der Lebensqualität wurden einige Versuche unternommen, klare Begriffserklärungen zu schaffen.

Einer dieser Versuche, eine Definition zu schaffen, wurde von der Weltgesundheitsorganisation in einer Publikation im Jahr 1997 unternommen. In dieser Abhandlung wird Lebensqualität als subjektive Wahrnehmung der Position einer Person in ihrem Kultur- und Wertesystem und bezogen auf ihre Ziele, Standards und Anliegen gesehen. Es wird auch erwähnt, dass es sich bei der Lebensqualität um ein breit gefächertes Konzept handelt. Dieses komplexe Konzept enthält unter anderem soziale Beziehungen, psychische und physische Gesundheit und die Verbindung zur Umgebung (vgl. WELTGESUNDHEITSORGANISATION 1997, S. 1). Bei Betrachtung dieser Definition fällt auf, dass die Definierung der Lebensqualität durch die Weltgesundheitsorganisation beinahe de-

ckungsgleiche Komponenten anwendet wie die im vorherigen Absatz angeführten Definition. Auch bei der Durchsicht weiterer Literaturquellen fällt im Großen und Ganzen ein Konsens bei gewissen Komponenten der Lebensqualität auf.

Diese Vielschichtigkeit führt zur Problematik, dass verschiedene Fachrichtungen und öffentliche Stellen bei Lebensqualität nach wie vor unterschiedliches meinen. Der niederländische Sozialpsychologe Ruut Veenhoven schlägt deshalb vor, Lebensqualität anhand von vier verschiedenen Formen zu definieren (siehe dazu Tabelle 1). Auf der horizontalen Ebene des von ihm geprägten Vier-Felder-Schemas stehen die äußeren („outer qualities“) und inneren Qualitäten („inner qualities“). Die vertikale Ebene besteht aus den Lebenschancen („life chances“) und den Lebensergebnissen („life results“). Das erste Feld im linken oberen Quadranten bezieht sich auf äußere Faktoren und wird von Veenhoven als Bewohnbarkeit der Umwelt („livability of environment“) bezeichnet. Wenn ein politisches Organ über Lebensqualität spricht, wird meist dies gemeint. Davon zu trennen ist das folgende Feld im rechten oberen Quadranten, dies bezieht sich auf die inneren Faktoren, das bedeutet, wie gut die Person auf das Leben vorbereitet ist, zum Beispiel durch die Schulbildung. Dies wird von Veenhoven als Lebensmöglichkeit der Person („life-ability of the person“) bezeichnet. Diese beiden Felder stellen den Input dar, sprich was zum Teil von außerhalb des Lebens beigesteuert wird. Das dritte Feld im linken unteren Quadranten, die Nützlichkeit des Lebens („utility of life“) bezieht sich auf die Bedeutung des Lebens und das letzte Feld, die Zufriedenheit mit dem Leben („satisfaction with life“) auf die subjektive Zufriedenheit mit dem Leben (vgl. VEENHOVEN 2012, S. 1 – 3). Veenhoven bietet mit seinem Modell zu den vier Qualitäten einen Ansatz der Einteilung und Vereinfachung. Eine weitere Möglichkeit, die Mannigfaltigkeit der Lebensqualität zu bändigen, besteht in der Einordnung in verschiedene Dimensionen.

Tabelle 1: Die vier Qualitäten des Lebens. (VEENHOVEN 2012, S. 20, Tab. 1)

	Outer qualities	Inner qualities
Life chances	Livability of environment	Life-ability of the person
Life results	Utility of life	Satisfaction with life

Lebensqualität ist wie oben beschrieben ein breit gefächelter Begriff. Sie besteht aus einer verhältnismäßig großen und variierenden Zahl inhaltlicher Dimensionen. Darunter fallen objektive und subjektive, individuelle und gesellschaftliche und materielle und nicht-materielle Dimensionen. Bei Beschreibung der Lebensqualität anhand individueller Aspekte werden alle Punkte miteinbezogen, die eine Person betreffen. Darunter fallen die körperliche und psychische Gesundheit sowie interpersonelle Interaktionen. Des Weiteren gewinnen gesellschaftliche Aspekte immer mehr an Bedeutung, gesellschaftliche Dimensionen werden in der Literatur als Rahmenbedingungen gesehen, die sich auf die individuelle Dimension verbessernd beziehungsweise verschlechternd auswirken können. In der Literatur werden häufig mehrere Aspekte in drei zentrale Dimensionen zusammengefasst. Die erste oft genannte ist die gesellschaftliche Dimension, die unter anderem sozialstrukturelle, infrastrukturelle und kulturelle Aspekte umfassen. Die zweite angeführte Kategorie ist das subjektive Wohlbefinden, die soziale und physische Aspekte beinhaltet. Die dritte Kategorie bezieht sich auf die objektiven Gegebenheiten, dazu zählen Wohnsituation, Umgebung und Umwelt, Ausbildungsstand und Versorgung und die Erreichbarkeit verschiedenster Einrichtungen (vgl. AMANN et. al 2016, S. 41 – 42). Diese drei genannten Kategorien stellen für Analysen ein breites Spektrum von Indikatoren bereit. Für die im Rahmen dieser Diplomarbeit durchgeführten Bürgerinnen- und Bürgerbefragung wurden primär Indikatoren aus der Kategorie der objektiven Gegebenheiten verwendet.

Wie am Beginn des Kapitels besprochen, leitet sich die subjektive Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner einer Stadt zum Teil aus den Möglichkeiten der Bedürfnisbefriedigung ab. Bedürfnisse, die vor allem von der Gestaltung des Wohn-, Arbeits- und Freizeitumfeldes abhängen, werden als lebensraumbezogene Bedürfnisse bezeichnet und sind ein Teil des Lebensqualitätskonzeptes. Der österreichische Forscher Rainer Maderthaner definiert zehn lebensraumbezogene Bedürfnisse, zwischen denen es auch zu Konflikten beziehungsweise zu einem Befriedigungsmangel kommen kann (siehe dazu Tabelle 2). Würde im Rahmen der Stadtplanung der optimalen Nutzeranpassung gefolgt, und sich nur an den Wünschen der Einwohnerinnen und Einwohner orientiert, könnte es auf Grund möglicher Reibungspunkte zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen zu Realisierungsproblemen kommen. Grundsätzlich können sich verschiedene Bedürfnisse gegenseitig teilweise oder ganz ausschließen,

so wünschen sich einige Einwohnerinnen und Einwohner ihre Privatsphäre beziehungsweise Privatheit, während andere verstärkt soziale Interaktionen mit ihren Nachbarinnen und Nachbarn suchen. Auch können Wünsche unrealistisch beziehungsweise ökologieschädlich und somit gegen aktuelle Werte sein, zum Beispiel die Motorisierung aller Familienmitglieder. Des Weiteren ist es nur sehr begrenzt möglich, geäußerte Wünsche zu verallgemeinern, zusätzlich verändern sich Bedürfnisse je nach Lebenssituation und Alter (vgl. KEUL 1995, S. 173 – 174). Im Rahmen der Politik muss ein Mittelmaß gefunden werden, um die objektiv messbare, aber auch die subjektive Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt auf einem für die Bevölkerung annehmbaren Niveau halten zu können.

Tabelle 2: Die zehn lebensraumbezogenen Bedürfnisse, die Manifestationsaspekte und mögliche Folgen bei Befriedigungsmangel. (Quelle: KEUL 1995, S. 175)

	Bedürfnisse	Aspekte	Folgen bei Befriedigungsmangel
1.	Regeneration	Räume für körperliche Aktivitäten, Spiel- und Sportanlagen, keine Emissions- und Geruchsbelastung;	psychische und physische Krankheiten und Probleme;
2. / 3.	Privatheit Sicherheit	Wahrung der Intimsphäre, Sicherheit von Wegen, geringe Gefahr von Einbrüchen und Überfällen;	geringe Ortsverbundenheit;
4. / 5.	Funktionalität Ordnung	Raumbedarf, Bequemlichkeit, Orientierung im Siedlungsgebiet;	Wohn- und Lebensunzufriedenheit, geringe Ortsverbundenheit;
6. / 7. / 8.	Kommunikation Aneignung Partizipation	Gespräche, Nachbarschaftshilfe, Mitbestimmung, Treffpunkte, Gemeinschaftsräume;	Soziale Vorurteile und Konflikte, geringe Wohnzufriedenheit, Segregation, Vandalismus;

9. / 10.	Ästhetik Kreativität	Gebäude- und Fassadengestaltung im Stadtgebiet, Siedlungsscharakter, Grün- und Flächenanordnung	Geringe Ortsverbundenheit und Wohnzufriedenheit, Abwanderung;
----------	-------------------------	---	---

2.4. polyzentrische Raumentwicklung

Mit der 1998/1999 verabschiedeten „European Spatial Development Perspective“, auch als das Europäische Raumentwicklungskonzept bekannt, wurde ein von den Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission gemeinsam entwickeltes Leitbild geschaffen. Dieses Konzept beeinflusst die räumliche Entwicklung auf gesamteuropäischer Ebene. Schon vor dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde 1981 durch die 1971 gegründete Österreichische Raumordnungskonferenz eine erste, jedoch nicht verbindliche gesamtstaatliche Empfehlung für die Raumentwicklung veröffentlicht. 1991 wurde das zweite Österreichische Raumentwicklungskonzept veröffentlicht und kurz nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde eine Ergänzung vorgenommen, die die österreichische Rolle in der Europäischen Union betraf. Das folgende Österreichische Raumentwicklungskonzept aus dem Jahr 2001 bekannte sich zu den durch das Europäische Raumentwicklungskonzept beschriebenen Zielen (vgl. ÖROK o.J., o.S.). Ein neuer, aber sehr zentraler Punkt des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes war beziehungsweise ist die sogenannte polyzentrische räumliche Entwicklung.

Ein 2002 veröffentlichter Bericht des Bundeskanzleramts widmete sich dem damals neuen Begriff der polyzentrischen Raumentwicklung. Schon drei Jahre nach der Verabschiedung des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes wird vom Bundeskanzleramt darauf hingewiesen, dass das neue Leitbild zur Entwicklung eines polyzentrischen Städtesystems wohl einer der zentralen Punkte der jungen supranationalen Raumentwicklungspolitik darstellt. Die Entwicklung des polyzentrischen Städtesystems geht beinahe Hand in Hand mit der späteren Zielsetzung des Europäischen Sozialfonds, und zwar der Stärkung des sozialen und territorialen Zusammenhalts nach Artikel 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (vormals Artikel 16 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft) (vgl. BUNDESKANZLERAMT 2002, S. 5 – 6). Nun stellt sich die Frage, was genau die Forderung nach einem polyzentrischen Städtesystem beinhaltet.

Auf Grund dessen, dass die Europäische Union seit ihrem Bestehen immer weitergewachsen ist, und in Zukunft weitere Mitgliedsstaaten hinzukommen werden, ist eine ausgewogene regionale Entwicklung von Nöten, die unter anderem mit dem polyzentrischen Leitbild erreicht werden kann. Dieses Leitbild versucht vor allem, weitere räumliche Konzentrationen von Bevölkerung und Wirtschaft zu vermeiden. Nur wenn die Großteils dezentral angelegte europäische Siedlungsstruktur weiter entwickelt wird, können die wirtschaftlichen Ressourcen und Potenziale aller europäischen Regionen genutzt werden. Die Schaffung und Integration mehrerer dynamischer Weltwirtschaftszonen, die auf der gesamten europäischen Fläche verteilt sind und aus untereinander verbundenen, gut erreichbaren größeren Regionen mit angebundenen urbanen Siedlungen und peripheren Gebieten bestehen, nimmt eine bedeutende Rolle ein. Um dies zu erreichen, müssen europäische Städte und Regionen sich ergänzen und kooperieren. Sich ergänzen bedeutet, Wettbewerbsnachteile zu überwinden und Vorteile des Wettbewerbs zwischen Regionen zu nutzen. Jedoch soll die Ergänzung nicht nur auf den ökonomischen Sektor beschränkt sein, auch alle Stadtfunktionen sollen miteinbezogen werden. Dazu gehören Kultur, Bildung und auch die soziale Infrastruktur (vgl. EUROPÄISCHES RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT 1999, S. 21 – 22). Die Politik der polyzentrischen Raumentwicklung versucht also, ein ausgeglichenes Städtetz in Europa zu schaffen, in welchen die Stärken und Schwächen von Städten und Regionen auf Grund von Kooperation überwunden werden sollen.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept führt die polyzentrische Raumentwicklung bei den räumlichen Zielen an, jedoch auch im Rahmen der Sicherung der regionalen und lokalen Daseinsvorsorge. Neben dem Versuch, kompakte Städte, vielfältige Regionen und leistungsfähige Achsen in Österreich zu schaffen, strebt das aktuellste Österreichische Raumentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 auch polyzentrische Strukturen an. Polyzentrische Strukturen werden aus verschiedenen Gründen als Ziel geführt, darunter bieten sie die Möglichkeit, sich in den Städten von der „Zwangsmotorisierung“ der Haushalte zu lösen und verstärkt auf den öffentlichen Nahverkehr einzugehen. Des Weiteren ermöglichen polyzentrische Strukturen unter anderem eine Verbesserung des Verkehrsflusses und die Chance, die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger mit Dienstleistungen und Gütern in der Nähe ihres Wohnortes zu sichern. Um dies sicherstellen zu können, ist eine interkommunale Zusammenarbeit

und darüber hinaus gehende Koordination von höchster Relevanz. Nur so ist es möglich, Kosten zu sparen, gemeinsam Mehrwert zu generieren und die Bürgerinnen und Bürger mit einem qualitativ hochwertigen Angebot zu versorgen (vgl. ÖREK 2011, S. 18, 53). Während das Europäische Raumentwicklungskonzept den Begriff der polyzentrischen Raumentwicklung noch sehr offen und weitläufig definiert, wird im Österreichischen Raumentwicklungskonzept eine präziser ausgerichtete Definition geschaffen.

Der Forscher Stefan Obkircher beschreibt das Rheintal als eine polyzentrisch vernetzte Region. Das heißt, es gibt kein großes Zentrum, an dem alle bedeutenden Einrichtungen gesammelt verfügbar sind, sondern diese Einrichtungen verteilen sich über das ganze Rheintal – und auch über eine ganze Stadt – (vgl. OBKIRCHER 2017, S. 160 - 161). Auch die Stadt Dornbirn ordnet sich in dieses Netz ein und es wird auch innerhalb der Stadt versucht, einzelne kleine Zentren zu fördern.

Die Stadt Dornbirn weist im Allgemeinen eine sehr mannigfaltige Struktur auf. Diese wird durch das eigentliche Stadtzentrum im Bezirk Markt und die weiteren Stadtteilzentren in den Bezirken Hatlerdorf, Haselstauden, Oberdorf, Rohrbach und Schoren geprägt (siehe dazu Abbildung 2). Diese und weitere im Leitbild zur Siedlungsentwicklung in Dornbirn angeführten Zentren, zu denen unter anderem Nachnutzungsareale der früheren Textilindustrie gehören, schaffen eine Balance in der Stadt und werden unter anderem von den Maßnahmen der Siedlungsentwicklung hin zum polyzentrischen Raum geformt. Das Leitbild der Polyzentrik umfasst drei Teilziele. Zum einen sollen bestehende Netzwerke verfeinert werden. Dazu gehört, dass das Grün- und Freiraumsystem gepflegt und ausgebaut werden soll. Auch wird versucht, das Zusammenspiel von Bebauung, Freiraum und Mobilität verbessert aufeinander abzustimmen. Eine Erhöhung der Netzqualität wird ebenfalls angestrebt, dazu gehört, dass die schon vorhandenen Verkehrsverbindungen verbessert beziehungsweise ausgebaut werden. Als zweites Teilziel wird unter anderem die Stärkung des Zentrums angestrebt. Darunter fällt die Ausweitung der Fußgängerzone in der Innenstadt, die Aufwertung des Stadtzentrums über den angrenzenden Schulbezirk in Richtung der Inatura und die Nutzung des Entwicklungspotenzials um den im Stadtzentrum liegenden Hauptbahnhof. Das dritte Teilziel ist die Polyzentrik als Qualitätsmerkmal. Die Stadtteilzentren sollen in ihrer Gestaltung, Funktion und ihrer Nutzungsstruktur gestärkt werden. Des

Weiteren sollen die Lebensräume um die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs verdichtet und somit ein an den öffentlichen Verkehrsmitteln orientiertes Nutzungsspektrum, wie zum Beispiel an Haltestellen liegende öffentliche Einrichtungen, Wohnmöglichkeiten und durch andere Dienstleistungen, ergänzt und gestärkt werden (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 102).

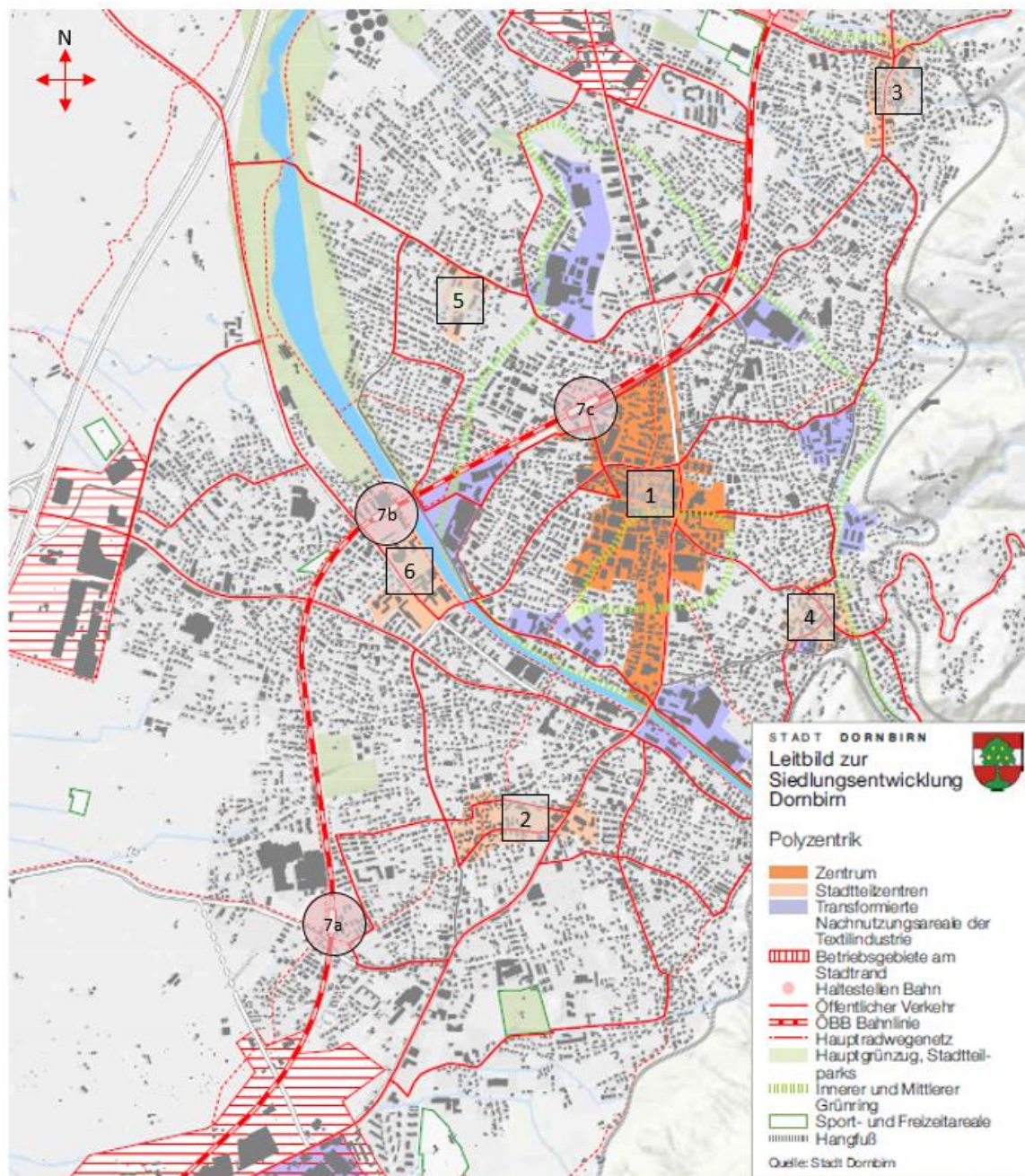


Abbildung 2: Überblickskarte über die Stadtteilzentren und weitere bedeutende Punkte in Dornbirn.
(Quelle: AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 103)

Tabelle 3: Legende zu Abbildung 2.

(1) Stadtzentrum / Bezirk Markt	(2) Stadtteilzentrum Bezirk Hatlerdorf	(3) Stadtteilzentrum Bezirk Haselstauden
(4) Stadtteilzentrum Bezirk Oberdorf	(5) Stadtteilzentrum Bezirk Rohrbach	(6) Stadtteilzentrum Bezirk Schoren
(7a) Bahnhof Dornbirn - Hatlerdorf	(7b) Bahnhof Dornbirn - Schoren	(7c) Bahnhof Dornbirn

Wie im Rahmen der Einleitung erwähnt, wird in diesem Unterkapitel ein Bezirk der Stadt Dornbirn näher betrachtet. Dafür wurde das Hatlerdorf ausgewählt. Das Stadtteilzentrum des Bezirkes Hatlerdorf umgibt den historischen Dorfkern (für einen Überblick über das Stadtteilzentrum siehe Abbildung 3). Das Stadtteilzentrum wird durch ein breitgestreutes Nutzungsangebot ausgezeichnet. Darunter fallen diverse Dienstleistungsbetriebe, Bildungseinrichtungen wie eine Volksschule und ein Kindergarten, Nahversorgungsbetriebe und Wohnräume. Dies konstituiert einen vitalen Kernbereich im Hatler Stadtteilzentrum. Die Erschließung erfolgt durch zwei Hauptachsen (Hatlerstraße und Arlbergstraße) und mehrere kleinere Erschließungsstraßen (Leopoldstraße und Mittelfeldstraße). Durch eine große Anzahl an Fuß- und Radwegen in und um das Stadtteilzentrum wird die Durchlässigkeit erhöht. Im Leitbild zur Siedlungsentwicklung für das Stadtteilzentrum Hatlerdorf wird darauf hingewiesen, dass die Durchlässigkeit zwischen Hatlerstraße und Leopoldstraße durch einen Park beziehungsweise Spielplatz erhöht werden soll. Auch soll ein entfernter Spielplatz im Bereich der Leopoldstraße und Hatlerstraße neu errichtet werden. Über die Verwirklichung dieser Vorhaben liegen mir aktuell keine Informationen vor. Gefördert werden soll auch die Funktion des öffentlichen Raumes, um so Aufenthaltsqualität und Verweilorte für alle Altersklassen zu schaffen (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 68).

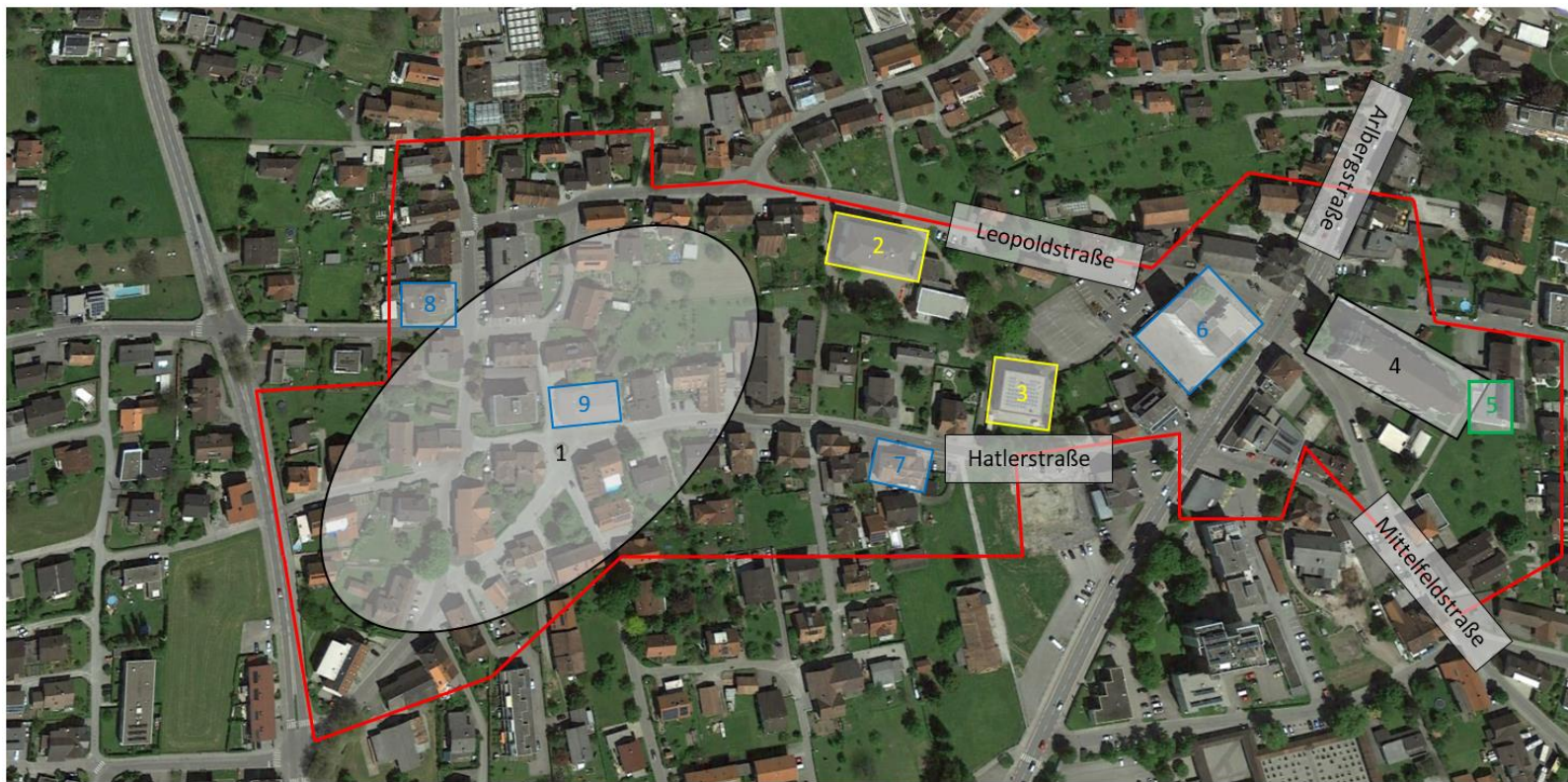


Abbildung 3: Überblick über das Stadtteilzentrum Hatlerdorf. (Quelle: GOOGLE EARTH, 16.03.2018, bearbeitet)

Tabelle 4: Legende zu Abbildung 3.

(1) historischer Dorfkern	(2) Volksschule	(3) Kindergarten
(4) Kirche St. Leopold	(5) Veranstaltungssaal	(6) – (9) diverse Dienstleistungsbetriebe
Stadtteilzentrumsgrenze: rot markiert		

3. Stand und Ziele der Stadtentwicklung

3.1. Siedlungsentwicklung

3.1.1. Stadtentwicklungsziele

In den vergangenen Jahren ist die Stadt Dornbirn stetig gewachsen. Bedeutsam ist, um den hochwertigen Lebensraum in der Stadt selbst und in deren Umfeld zu sichern, die Siedlungsränder zu halten und zu sichern, was unter anderem durch den Flächenwidmungsplan erreicht wird. Auch auf Grund dessen hat sich in den letzten Jahren eine Trendumkehr eingestellt, hin zum qualitativen Wachstum nach innen. Dies wird durch das 2015 beschlossene „Leitbild zur Siedlungsentwicklung im Talraum“ unterstützt (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. j, o.S.). Das Leitbild zur Siedlungsentwicklung fasst für das Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile Entwicklungsziele zusammen. In den folgenden Absätzen wird zum einen auf die Entwicklungsziele für das Stadtgebiet und auf die angestrebte Weiterentwicklung eines Bezirkes eingegangen.

Wie schon am Beginn des Kapitels beschrieben, wird versucht, den Stadtrand zu halten und die Siedlungsentwicklung nach innen hin weiter zu entwickeln, eine relevante Rolle nimmt dabei die aktive Bodenpolitik ein, siehe dazu Kapitel 3.1.4. Das innenliegende Entwicklungspotenzial der Stadt soll effizient weiterentwickelt werden und mögliche Standorte für gemeinnützigen oder privaten Wohnbau sollen im Hinblick auf eine qualitative Quartiersentwicklung genutzt werden. Noch offene Siedlungsstrukturen im Stadtgebiet sollen ressourcenschonend und qualitativ nachverdichtet werden, daneben sollen identitätsstiftende Siedlungsstrukturen bewahrt und baukulturell ergänzt werden. Weiters sollen das Stadtzentrum und die Stadtteilzentren ihrem Charakter entsprechend weiterentwickelt werden, wobei hier besonderer Wert auf ein attraktives und breit gefächertes Angebot gelegt wird. Die Stadteingänge Nord, West und Süd sollen straßenräumlich aufgewertet werden, die Betriebsareale an den Hauptachsen der Stadt sollen im Blick auf die Gesamtstadt verträglich verdichtet und optimiert werden. Inzwischen nicht mehr genutzte Betriebsareale der Textilindustrie sollen zu blühenden Zentren und Orten mit durchmischter und lebendiger Nutzung weiterentwickelt werden. Ebenfalls aus-

gebaut werden soll die Funktionsachse Dornbirner Ache, entlang welcher öffentliche Einrichtungen zu finden sind. Diese sollen durch weitere Maßnahmen kontinuierlich hochwertig ergänzt werden. Weiters sollen die Bereiche um die Bahnhaltestellen durch bauliche Maßnahmen ergänzt werden, zusätzlich dazu sollen bauliche Maßnahmen mit der Identität der Stadtteile abgestimmt werden. Auch hohe Relevanz wird der Verknüpfung und dem weiteren Ausbau des innerörtlichen Straßennetzes in Verbindung zum höherrangigen Straßennetz zugeschrieben, wobei hier auf einen stadt- und umweltverträglichen Ausbau geachtet werden soll. Die bestehenden Grün- und Freiräume und öffentlichen Räume sollen in der Zukunft besser vernetzt und weiter aufgewertet werden, wobei hier darauf geachtet werden soll, dass diese weiter für das Zusammenleben, zur Begegnung, zum Rückzug aber auch zur Erholung genutzt werden können (vgl. AMT DER STADT DORNBIERN 2015, S. 98).

Wie schon im Unterkapitel 2.4. wird auch in diesem Kapitel der Stadtbezirk Hatlerdorf näher betrachtet und die Entwicklungsziele vorgestellt. Im Bezirk Hatlerdorf soll unter anderem die aktuell herrschende Dominanz des motorisierten Verkehrs gebrochen werden und der Straßenraum zunehmend siedlungsverträglich gestaltet werden. Ebenso soll in Zukunft die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Flächen im Bezirk aufgewertet werden. Eine bedeutsame Rolle nimmt auch die weitere Entwicklung der Fuß- und Radwege ein. Damit diese und weitere Ziele in der Zukunft realisiert werden können, müssen diverse Maßnahmen umgesetzt werden. Von Seiten der Stadt werden aktuell sechs Maßnahmen angestrebt. Die erste Maßnahme versucht, den geplanten neuen Sparmarkt im Hatlerdorf auf dem Areal des ehemaligen Gasthofes Rose bestmöglich in das bestehende Umfeld zu integrieren, dies soll unter anderem durch städtebauliche Vorgaben erreicht werden. Des Weiteren soll die Hauptachse durch den Bezirk, die Hatler- beziehungsweise Arlbergstraße langfristig umgestaltet werden. Auch soll der Vorplatz des im Bezirk ansässigen Friedhofs im Rahmen einer Maßnahme umgestaltet und langfristig auch der südliche angrenzende Friedhofsteil baulich aufgewertet werden. Dazu wurden erste Planungen in Auftrag gegeben. Eine weitere Maßnahme betrifft die grüne Mitte des Hatlerdorfs, den Leopoldipark, dabei soll die Grünfläche aufgewertet und umgestaltet werden. Eine weitere Grünfläche, die sogenannte „Kirchobündt“, diese sanft durch die Neubepflanzung mit Obstbäumen aufgewertet

werden. Auch wird von der Stadt Dornbirn eine Hochstamm-Obstbaum-Aktion in den Raum gestellt, wobei hier dem abnehmenden Obstbaumbestand im Bezirk mit einer Förderaktion entgegengewirkt werden soll (vgl. AMT DER STADT DORNBI RN 2016, S. 1). Diese Förderaktion ist wie geplant im Jahr 2016 angelaufen und wurde gut angenommen, bis 2018 wurden so 200 neue Hochstamm-Obstbäume im Stadtgebiet gepflanzt (vgl. AMT DER STADT DORNBI RN 2018b, o.S.).

3.1.2. Grünräume

Die Stadt Dornbirn hat mittels eines eigens erarbeiteten Landschafts- und Grünraumkonzeptes die Entwicklungsmöglichkeiten der gesamten Grünflächen im Stadtgebiet zusammengefasst. Grundlegend werden unter Grünräumen siedlungsbezogene Freiräume und stadtnahe Landschaften verstanden. Das Konzept enthält einen Überblick über die wesentlichen Grünräume und deren mögliche Funktionen im Siedlungsgebiet der Stadt. Durch die nach innen gerichtete Verdichtung des Siedlungskörpers werden die Grünflächen in und um die Stadt immer bedeutsamer für die Lebensqualität und für eine nachhaltige Bewirtschaftung der knappen Bodenressourcen. Grünflächen werden vielfältige Aufgaben zugeschrieben, darunter unter anderem stadtklimatische und umwelthygienische Aufgaben, Freizeit und Erholung und die Gestaltung des Siedlungsraumes. Seit 1995 wurden zusätzlich Grünflächen im Ausmaß von sechs Hektar geschaffen, somit gibt es heute über 30 Hektar an öffentlichen Grünflächen in der Stadt (vgl. AMT DER STADT DORNBI RN o.J. i, o.S.).

3.1.3. öffentliche Flächen

Öffentliche Flächen sind das Parterre einer Stadt und sind für die Bewohnerinnen und Bewohner frei zugänglich. In der Regel zählen zu diesen Flächen Parkanlagen, Plätze, aber auch die öffentlichen Verkehrsflächen. Öffentliche Flächen sollen mit einer attraktiven Gestaltung die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt aufwerten. In Dornbirn wird dabei der „Public Art Ansatz“ verwendet. Dies ist ein Sammelbegriff für Kunstwerke im öffentlichen Raum (vgl. AMT DER STADT DORNBI RN o.J. d, o.S.). Um ein Beispiel zu nennen, im Rahmen des Neubaus der Sägerbrücke wurde dort eine dreizehn Meter hohe Skulptur aufgestellt (siehe Abbildung 4).



Abbildung 4: In der Mitte des Bildes die sogenannte "Do.Helix" von Hubert Lampert. (Quelle: https://zv-architekten.at/bauherrenpreis-1/bauherrenpreis-nominierung-2017/bauherrenpreis-2017-nominierte-projekte/v_saegerbruecke/@images/b0dea527-dd1e-4a47-804c-adacaa2553bc.jpeg - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018)

3.1.4. Bodenpolitik der Stadt

Bodenpolitik ist kein gesetzlich festgelegtes Planungsinstrument, hat dafür aber eine hohe strategische Bedeutung im Rahmen der Stadtentwicklung. Über eine aktive Bodenpolitik, zum Beispiel durch den Ankauf von Grund in der Stadt, kann die Stadtverwaltung Einfluss auf die Entwicklung des Standortes beziehungsweise des Quartiers nehmen. Folgend können durch eine aktive Bodenpolitik und den Erwerb beziehungsweise schon im Besitz der Stadt befindliche Grundflächen die Stadtentwicklung insoweit beeinflusst werden, dass diese Standorte für die richtige Nutzung freigehalten werden. So können Gestaltungsspielräume offengehalten werden. Dies ist vor allem dann nützlich, wenn öffentliche Interessen durchgesetzt werden müssen. Die aktive Bodenpolitik kann zur Sicherung von Frei- und Grünräumen, zur Weiterentwicklung von Betriebsgebieten, zur Ansiedlung von öffentlichen Einrichtungen oder für den sozialen Wohnungsbau genutzt werden. (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. h, o.S.).

Die aktive Bodenpolitik wurde auch im durchgeführten Interview angesprochen. Hier wurde diese vor allem im Zusammenhang mit dem sozialen Wohnbau und der Problematik, mit welcher sich die Stadtverwaltung an dieser Stelle konfrontiert

sieht, besprochen. Im Experteninterview wird darauf hingewiesen, dass es für jede Einwohnerin und für jeden Einwohner ein Recht sein soll, Anspruch auf eine soziale Unterkunft zu haben, dafür wird Raum benötigt, welche sich eine Kommune über eine aktive Bodenpolitik aneignen kann. Das Problem besteht darin, dass viele Flächen eher an private Bauträger verkauft werden und diese die gekauften Flächen nicht für den Sozialwohnungsbereich nutzen. (vgl. WINDER 2018, S. 164, siehe Anhang)

3.2. Kulturleitbild

Am 28. Februar lautete eine Headline in der Onlineausgabe der Standards „Dornbirn und Rheintal bewerben sich als Kulturhauptstadt 2024“ (BERGER 2018, o.S.). In dem Artikel wird auf den Entschluss der Stadtverwaltung hingewiesen, sich als europäische Kulturhauptstadt 2023⁴ zu bewerben. Mit dabei sind die Regionen Bregenzerwald, Hohenems und Feldkirch, wobei Dornbirn die Plakatstadt sein wird. Auch wird darauf hingewiesen, dass sich Sankt Pölten bewerben möchte (vgl. BERGER 2018, o.S.). Die Möglichkeit der Bewerbung Dornbirns als Kulturhauptstadt Europas 2024 wurde auch im aktuellen Kulturleitbild angesprochen (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 40).

Im Februar 2015 wurde das heute gültige Kulturleitbild 2015 – 2025 offiziell beschlossen. Im Rahmen dieses Leitbildes wurden die von der Stadt gesetzten Ziele und die dafür angestrebten Maßnahmen vorgestellt. Im Kulturleitbild wurden vier Ziele skizziert. Das erste Ziel bezieht sich auf das kulturelle Profil der Stadt Dornbirn, wobei dieses weiter gestärkt werden soll. Das zweite Ziel bezieht sich auf die Kunst in öffentlichen Räumen, wobei diese dadurch belebt werden sollen. Ein weiteres Ziel ist auf die kulturelle Infrastruktur ausgerichtet, diese soll weiter verbessert und aufgewertet werden. Das letzte Ziel des Kulturleitbildes bezieht sich auf die Interkulturalität, spezifisch auf die Stärkung der vielfältigen Kulturen und der künstlerischen Tätigkeiten in der Stadt (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 34 - 39).

Ebenfalls im Rahmen des Kulturleitbildes wurden sieben verschiedene Maßnahmen definiert, die für die Kulturszene in Dornbirn in den nächsten zehn Jahren

relevant sind. Eine Maßnahme betrifft die **Kindheit und Kultur** und hat zum Ziel, die individuelle Persönlichkeitsentwicklung schon im Kindesalter durch unterschiedliche Ansätze zu fördern, da dies zu diesem Zeitpunkt als bedeutsam erachtet wird. Eine weitere Maßnahme bezieht sich auf die „**Freie Szene**“ und die **Jugendkultur**. Das Kulturzentrum „Spielboden“ in Dornbirn, das größte Kulturzentrum der freien Szene in Vorarlberg, soll die Möglichkeit haben, sich vermehrt in das Kulturgeschehen der Stadt einbringen zu können. Ein zentrales Merkmal dieser Maßnahme ist es, kostengünstige Probe- und Workshopräumlichkeiten für Bands, Tanzgruppen und andere Kulturschaffende anzubieten. Auch soll durch Integration der Fachhochschule vermehrt studentisches Kulturleben angeboten werden. Die dritte Maßnahme bezieht sich auf die **Ansprüche der Öffentlichkeit**. Mit dieser Maßnahme wird versucht, die künstlerische Präsenz in den öffentlichen Räumen zu verstärken. Ziel ist es, das Profil der Stadt(-kultur) weiter zu entwickeln. Die vierte Maßnahme versucht mehr **kreative Entwicklungsräume** in der Stadt zu schaffen. Hier sollen Räume zur Ausbildung kreativer Milieus vermittelt werden und Örtlichkeiten untersucht werden, um zu prüfen, ob sie sich für eine kulturelle Quartierbildung eignen (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 42 - 44).

Die fünfte beschriebene Maßnahme bezieht sich auf die **kulturelle Bildung** in der Stadt. Ein Teilziel ist der Ausbau der Stadtbücherei als zentrale Drehschreibe für eine generationenübergreifende kulturelle Bildung. Mit dem Spatenstich am 06.03.2018 wurde der Bau der neuen Stadtbücherei gestartet und Ende 2019 wird dieses Teilziel voraussichtlich abgeschlossen sein. Auch soll im Rahmen dieser Maßnahme eine verstärkte Kooperation mit/zwischen Schulen erreicht werden, um so die kulturelle Bildung zu steigern. Die sechste Maßnahme des Kulturleitbilds bezieht sich auf die **Kultur im Alltag**. Diese Maßnahme soll die traditionelle Musikszene in Dornbirn weiter stärken und auch vor allem im Bereich der Jugendförderung sollen Fortschritte erzielt werden. Auch sollen Personen, die ehrenamtlich in kulturellen Vereinen arbeiten, durch Anerkennungsmaßnahmen gefördert werden. Die siebte und letzte Maßnahme betrifft **Einrichtungen und Häuser** in der Stadt. Eine Kernmaßnahme ist das Projekt der neuen Stadtbücherei, die offiziell in Angriff genommen wurde. Weiters soll in Dornbirn eine Verbesserung der Veranstaltungsinfrastruktur erreicht werden. (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 45 - 46).

3.3. Sportleitbild

Sport stellt einen erheblichen Faktor für die Lebensqualität und die Gesundheit dar. Aus diesem Grund wird dem Sport von der Stadt Dornbirn in den eben genannten Bereichen eine Schlüsselrolle zugesprochen (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. g, S. 16). Im Rahmen des Leitbilds zur Sportstrategie 2025 der Stadt Dornbirn werden sieben Schwerpunkte definiert (siehe dazu Abbildung 5). Ein Schwerpunkt liegt auf der Gesundheit und Prävention. In der heutigen Zeit, in welcher immer weniger Erledigungen persönlich getätigt werden müssen, ist es bedeutsam, wieder Bewegung in den Alltag zu bringen. Dies versucht die Stadt unter anderem über Informationskampagnen zu erreichen, die die Bürgerinnen und Bürger zu vermehrter Bewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad animieren sollen. Betroffen sind von der Bewegungsarmut alle Altersgruppen, weshalb sich diese Kampagnen an alle Altersklassen richten soll, jedoch werden Kinder und Jugendliche besonders in den Fokus dieser Maßnahmen gerückt (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. g, S. 48).

Auch bedeutsam in diesem Rahmen ist die Kommunikation der Sport- und Bewegungskultur und von Sportevents. Dies stellt einen weiteren Schwerpunkt dar - die Sport- und Bewegungskultur soll in der Öffentlichkeit positiv und gut wahrnehmbar sein. Dies fordert eine aktive Beteiligung aller. Dazu zählen die Vereine, Sportpartner und die Stadtverwaltung. Maßnahmen in diesem Bereich sind zum einen die Unterstützung der Durchführung von Sportveranstaltungen, die Begleitung von Vereinen bei einer aktiven Kommunikation und die Kommunikation der sportlichen Angebote und Veranstaltungen in der Stadt. Weiters wird als Schwerpunkt die Kooperation und Vernetzung erwähnt, so soll die Kooperation mit Vereinen, weiteren Partnern, dem Land, dem Bund und umliegenden Gemeinden in den kommenden Jahren verbessert und gestärkt werden. Dies soll beispielsweise durch regelmäßige Abstimmung zwischen der Stadt und den in Dornbirn ansässigen Sportvereinen erreicht werden. Ein weiterer Schwerpunkt betrifft Projekte und innovative Ideen. Das abgeschlossene Leitbild lässt Raum für innovative Ideen, weshalb Partner der Strategie (zum Beispiel Vereine) eingeladen sind, solche Ideen einzubringen um bisher noch nicht beschrittene Wege zu gehen. Dies soll unter anderem durch einen konstanten Austausch zwischen Partnern und der Verwaltung und

durch Unterstützung solcher Projekte stattfinden (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. g, S. 55 - 56).

Ein relevantes Instrument der Sportstrategie ist die Sportförderung. Auf Grund der Relevanz der Lebensqualität, der Gesundheit und des Vereinswesens in der Stadt konzentriert sich die Sportstrategie auf den Freizeitsport und die gesundheitsfördernde Bewegung. Dies soll unter anderem durch eine gezielte Gestaltung der Sportförderung erreicht werden. Das bedeutet unter anderem, Vereine, die aktiv Nachwuchs trainieren, besser zu fördern und zusätzliche Mittel für Projekte bereit zu stellen. Die Sportstätten und Infrastruktur sind für die Ausübung gewisser Sportarten unverzichtbar und bilden in der Sport- und Freizeitstrategie der Stadt einen eigenen Schwerpunkt. Um die in der Sport- und Freizeitstrategie gesetzten Ziele zu erreichen, muss das bestehende Angebot an Sportstätten verbessert und ausgebaut werden. Maßnahmen in diesem Bereich sind unter anderem die Sanierung schon bestehender Sportstätten und die Ausweitung des Sportangebots durch Schaffung neuer Laufstrecken, Parcours und Workoutparks. Der letzte Schwerpunkt der Sportstrategie liegt auf den Dornbirner Sportvereinen. Diese leisten einen wertvollen Beitrag in der Stadt und es sollen besonders Vereine gefördert werden, die aktive Nachwuchs- und Jugendförderung betreiben. Maßnahmen sind in diesem Bereich die Schaffung von Vernetzungsmöglichkeiten zwischen Vereinen und die Vernetzung zwischen Schulen und Vereinen um so Nachwuchs- und Jugendförderung zu betreiben. (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. g, S. 49 - 53).

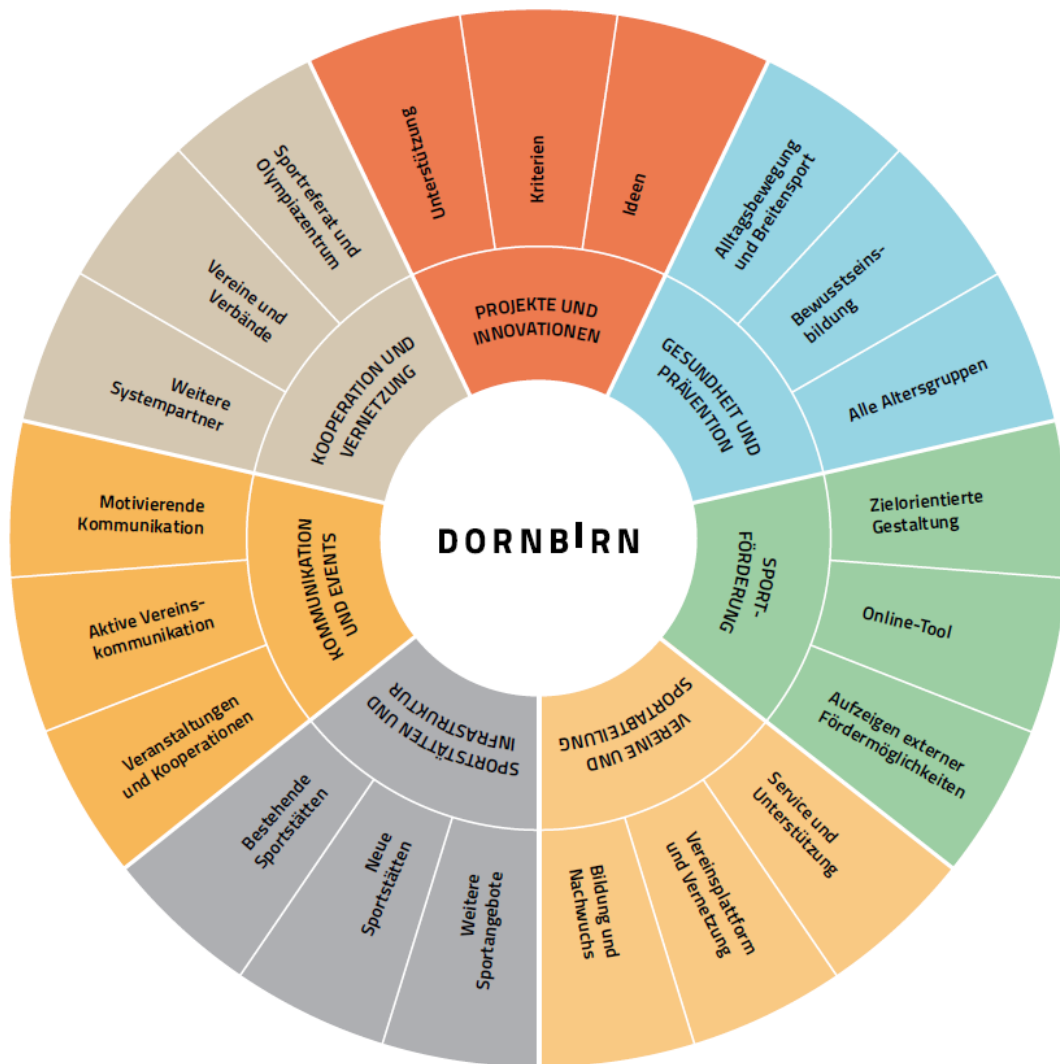


Abbildung 5: Die Schwerpunkte der Sport- und Freizeitstrategie der Stadt Dornbirn. (Quelle: AMT DER STADT DORNBIERN o.J. g, S. 47, Abb. 4)

3.4. Verkehr

Die Verkehrsentwicklung in der Stadt Dornbirn richtet sich an drei zentralen Punkten aus. Zu diesen Punkten zählen die zurückgelegten Wege im Wohnquartier, die Wege zwischen den Wohnquartieren beziehungsweise Wohnquartieren und dem Stadtzentrum und die unterschiedlichen Aktivitäten im Stadtzentrum. Im Wohnbezirk wird dem nichtmotorisierten Verkehr die höchste Priorität zugesprochen. Dies soll neben ökologischen und auch ökonomischen Gründen eine ruhigere Wohnumgebung schaffen, zu einer besseren Luftqualität führen und die Sicherheit für die Anrainerinnen und Anrainer erhöhen. Die Verbindung zwischen dem Wohnquartier und dem Stadtzentrum soll vorrangig über den öffentlichen Personennahverkehr

und das Fahrrad am unkompliziertesten erfolgen, jedoch soll dies nachrangig auch mittels des Kraftfahrzeuges möglich sein. In der Innenstadt mit ihrer besonderen Nutzung haben Fußgängerinnen und Fußgänger klar Höchstpriorität. Zusätzlich dazu soll die Innenstadt durch den motorisierten Verkehr, was den öffentlichen Personennahverkehr mit einschließt, gut erreichbar sein. Unter der Bedingung, dass durch unterschiedliche Maßnahmen das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt mit der ansässigen Nutzung (Schulgebäude, Einkaufs- und Wohnmöglichkeiten) vereinbar gemacht wird. In Betrachtung der eben angeführten Nutzungsmuster werden von der Stadt Dornbirn einige primäre Zielsetzungen definiert. Darunter fallen die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, die Verringerung negativer Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (zum Beispiel Lärm- und Luftverschmutzung), die Erhöhung der Sicherheit im Verkehrsgeschehen und die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs in den Wohnquartieren (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. e, o.S.).

Für Fuß- und Radwege gibt es im Rahmen des Verkehrskonzepts der Stadt Dornbirn einen eigenen Unterpunkt. Darin wird darauf hingewiesen, dass unter anderem die Lebensqualität in Ballungsräumen nur erhalten werden kann, wenn ein gewisser Anteil der Bevölkerung entweder den öffentlichen Personennahverkehr nutzen oder sich zu Fuß beziehungsweise mit dem Fahrrad fortbewegen. Radfahren und Strecken zu Fuß zurück zu legen ist ökonomisch und bietet gegenüber der Verwendung des motorisierten Kraftfahrzeuges einige Vorteile, wie beispielsweise die Möglichkeit der Nutzung von Schleichwegen. Diese Faktoren führen dazu, dass in der Stadt Dornbirn ein ausgeprägtes Fuß- und Radwegenetz angestrebt wird. In den vergangenen Jahren wurde durch Anschlüsse in Siedlungsgebieten ein weiterer Ausbau erreicht und somit ein weiterer Schritt in Richtung zur Stadt der kurzen Wege unternommen. Da jede Einwohnerin und jeder Einwohner sich selbst den kürzesten Weg zu seinem Ziel sucht, gilt der Grundsatz im Verkehrskonzept, dass sicheres und attraktives zu-Fuß-Gehen und Radfahren auf allen Straßen der Stadt möglich sein soll. Auch wird darauf hingewiesen, dass bei geplanten Änderungen an einem Straßenzug die durch die Änderung entstehenden Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr zu prüfen und berücksichtigen sind (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. f, o.S.).

4. Auswertung und Interpretation der erhobenen Daten

4.1. Grundlegende statistische Daten

Der 79 Fragen umfassende Onlinefragebogen war 50 Tage, im Zeitraum vom 09. Januar 2018 bis 28. Februar 2018 für die Öffentlichkeit zugänglich. Um möglichst viele Dornbirnerinnen und Dornbirner zu erreichen, wurde die Adresse des Onlinefragebogens über soziale Netzwerke veröffentlicht und auch mittels in der Stadt verteilten Plakaten der Bevölkerung zugänglich gemacht. In dieser Zeit haben insgesamt 294 Personen den Fragebogen begonnen. Davon haben 55 Personen die Befragung abgebrochen und 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese vollständig absolviert. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 81,29%.

Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern waren 144 Personen weiblich. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 60,3%. Die restlichen 39,7% (entspricht 95 Personen) waren männliche Teilnehmer (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Geschlechterverteilung in der Befragung. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A401					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	männlich	95	39,7	39,7	39,7
	weiblich	144	60,3	60,3	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern stammen 14 aus der Altersklasse von 14 – 19 Jahren. Neun davon sind weiblich, fünf davon männlich. Die Altersklasse von 20 – 39 Jahren ist in der Befragung am stärksten repräsentiert - mit 107 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, wovon 65 weiblich und 41 männlich sind. Die dritte Altersklasse für Personen zwischen 40 – 59 Jahren, umfasst 89 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Davon sind 53 Frauen und 36 Männer. 29 Personen haben die letzte Altersklasse gewählt, 60 Jahre und älter, darunter sind 17 Frauen und 12 Männer (siehe Diagramm 1).

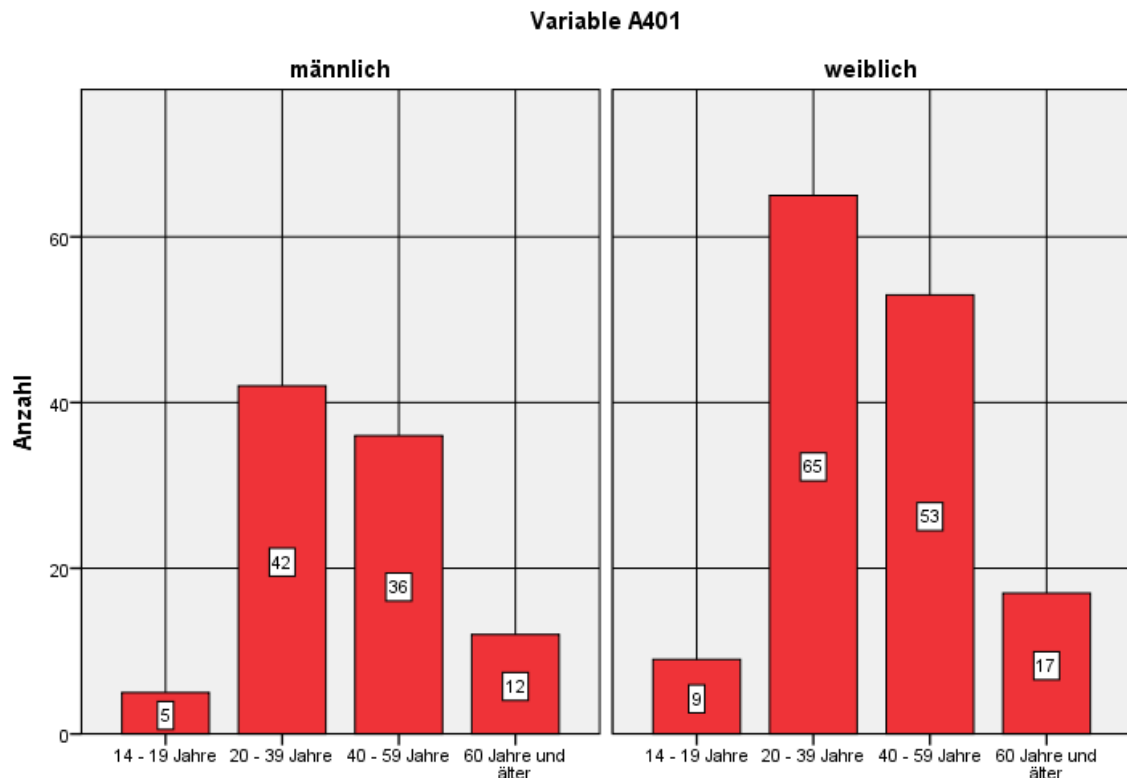


Diagramm 1: Häufigkeitsverteilung der Geschlechter nach Altersklassen. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Die Befragungsergebnisse beziehen sich auf das komplette Dornbirner Stadtgebiet. Wie im Unterkapitel 2.4. dieser Arbeit erwähnt, besteht Dornbirn aus sechs verschiedenen Bezirken. Der bevölkerungsreichste Bezirk der Stadt Dornbirn ist der Bezirk Markt, dieser liegt zentral in der Mitte der Stadt. Er ist der einzige Bezirk, der an alle anderen fünf Bezirke grenzt. Das Hatlerdorf liegt südlich des Bezirkes Markt und ist der zweit-bevölkerungsreichste Bezirk der Stadt. Danach folgt der Bezirk Rohrbach, welcher westlich des Kerngebietes liegt. Der viergrößte Bezirk ist Schoren, dieser Bezirk liegt im Westen der Stadt. Der fünftgrößte Bezirk der Stadt mit 5.400 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Haselstauden, dieser Bezirk ist zugleich der nördlichste Teil der Stadt. Der kleinste Teilbezirk der Stadt ist das Oberdorf im Osten der Stadt. Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer stammt der größte Teil mit einem prozentualen Anteil von 31% der Befragten aus dem Bezirk Hatlerdorf. Dies entspricht 74 Personen. Aus dem Bezirk Markt haben 54 Personen teilgenommen, somit stammen 22,6% der gesamten Stichprobe aus diesem Bezirk. Darauf folgt der Stadtbezirk Rohrbach, 37 Personen beziehungsweise 15,5% stammen von dort. Mit 15,1% (entspricht 36 Personen) der Teilneh-

merinnen und Teilnehmer folgt der Bezirk Haselstauden. Aus dem viergrößten Bezirk, Schoren, haben 22 Personen (9,2%) teilgenommen und aus dem kleinsten Bezirk Oberdorf stammen 6,7% (beziehungsweise 16) der befragten Personen (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Verteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Stadtbezirke. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A202					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Markt	54	22,6	22,6	22,6
	Hatlerdorf	74	31,0	31,0	53,6
	Oberdorf	16	6,7	6,7	60,3
	Haselstauden	36	15,1	15,1	75,3
	Rohrbach	37	15,5	15,5	90,8
	Schoren	22	9,2	9,2	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

233 der befragten Personen wohnen sehr gerne in ihrem Wohnbezirk. Dies entspricht 97,5 Prozent aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Die restlichen sechs Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind eher unzufrieden bis unzufrieden in ihrem aktuellen Bezirk. Die befragten Bewohnerinnen und Bewohner der Bezirke Markt, Oberdorf und Rohrbach sind absolut zufrieden, in den Bezirken Hatlerdorf, Haselstauden und Schoren sind jeweils zwei Personen unzufrieden mit der Situation (siehe dazu Diagramm 2).

Variable A216 (Zufriedenheit im Wohnbezirk) und A202 (Wohnbezirk)

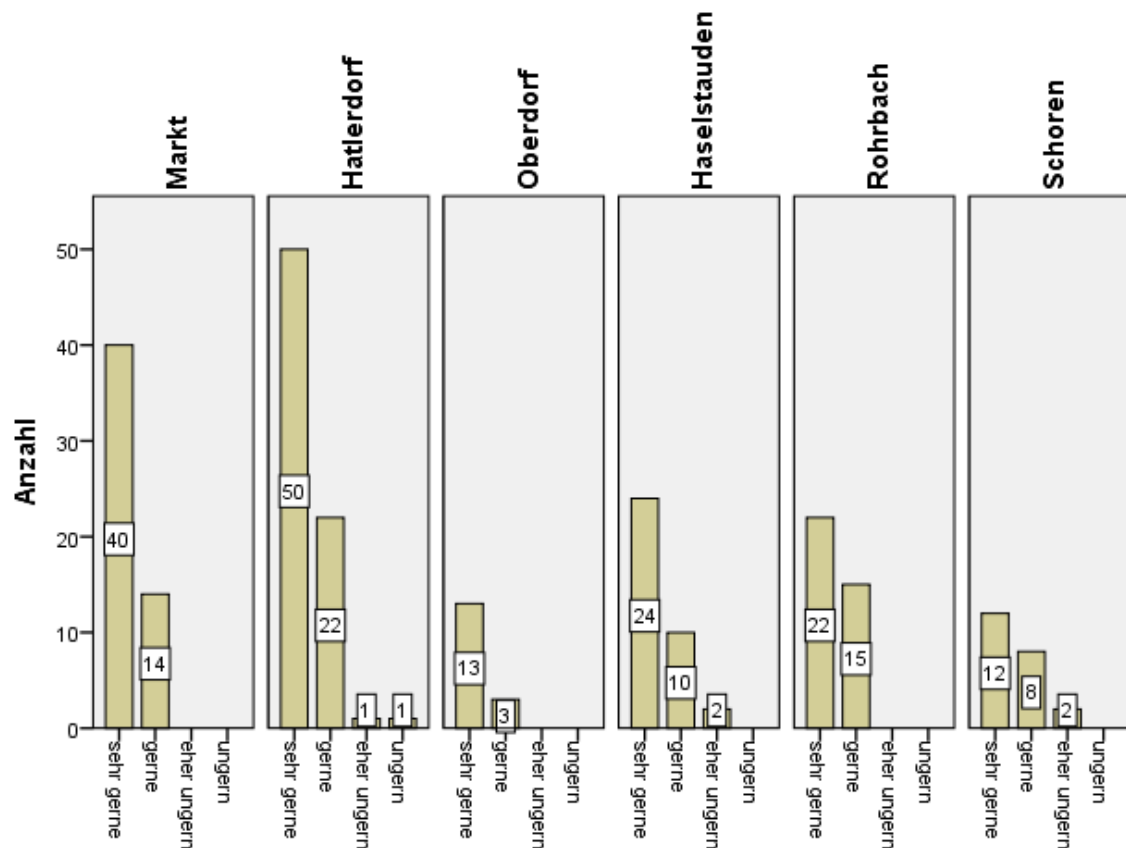


Diagramm 2: Zufriedenheit in den Wohnbezirken. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sind 157 gebürtige Dornbirnerinnen und Dornbirner. Dies entspricht gerundet 65,7% der gesamten befragten Personen. Die restlichen 82 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, welche einem prozentualen Anteil von 34,3% entsprechen, sind zu einem späteren Zeitpunkt nach Dornbirn gezogen. Von diesen 82 Personen wohnen drei Personen (3,66% der Befragten) seit weniger als einem Jahr in der Stadt Dornbirn. 10,98% beziehungsweise neun Personen wohnen seit einem bis drei Jahren in der Stadt. Vier Personen (4,88%) wohnen seit zwischen drei und fünf Jahren in der Stadt. 15 der 82 Personen (18,29%) sind seit fünf bis zehn Jahren in der Stadt wohnhaft, der größte Anteil mit 51 Personen (entsprechend 62,20%) wohnt seit über 10 Jahren in Dornbirn (siehe dazu Diagramm 3).

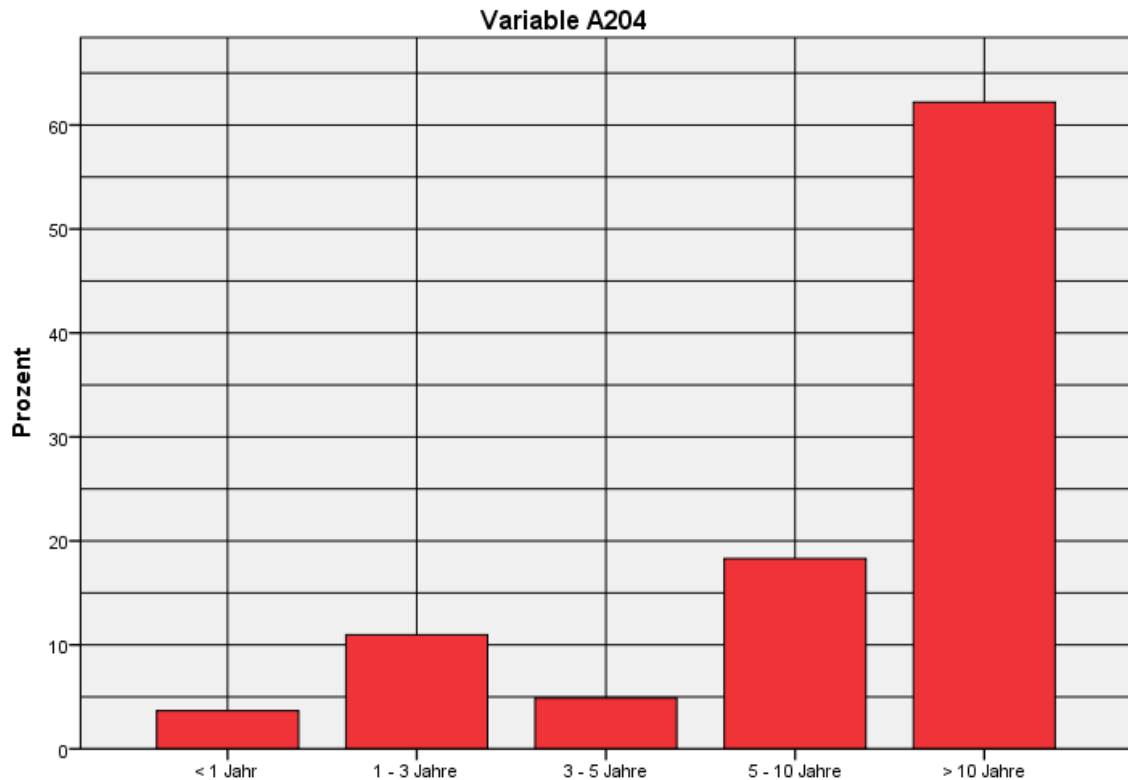


Diagramm 3: Häufigkeitsverteilung der Wohndauer in Dornbirn von zugezogenen Personen.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Bei näherer Betrachtung der Daten fällt auf, dass ein großer Teil der befragten zugezogenen Dornbirnerinnen und Dornbirner sich in den Bezirken Markt und Hatlerdorf niedergelassen hat (siehe Diagramm 4). Im diesem Bezirk haben sich 17 der 82 Befragten niedergelassen, dies entspricht 20,73%. Im Bezirk Hatlerdorf leben 22 der 82 zugezogenen Personen, dies sind 26,83% der Befragten. Der Bezirk Oberdorf verzeichnet mit vier Personen (4,88% der zugezogenen Personen) den geringsten Anteil an zugezogenen Befragten, wobei diese Zuzüge auch schon vor längerer Zeit geschehen sind. Der Bezirk Rohrbach verzeichnet auch keine Zuzüge in jüngster Zeit, dafür gesamt 16 Personen (entsprechend 19,51%), die seit über fünf Jahren dort wohnen. Aus dem Bezirk Haselstauden stammen 14 zugezogene Personen (17,07%) und aus dem Bezirk Schoren neun (10,98%).

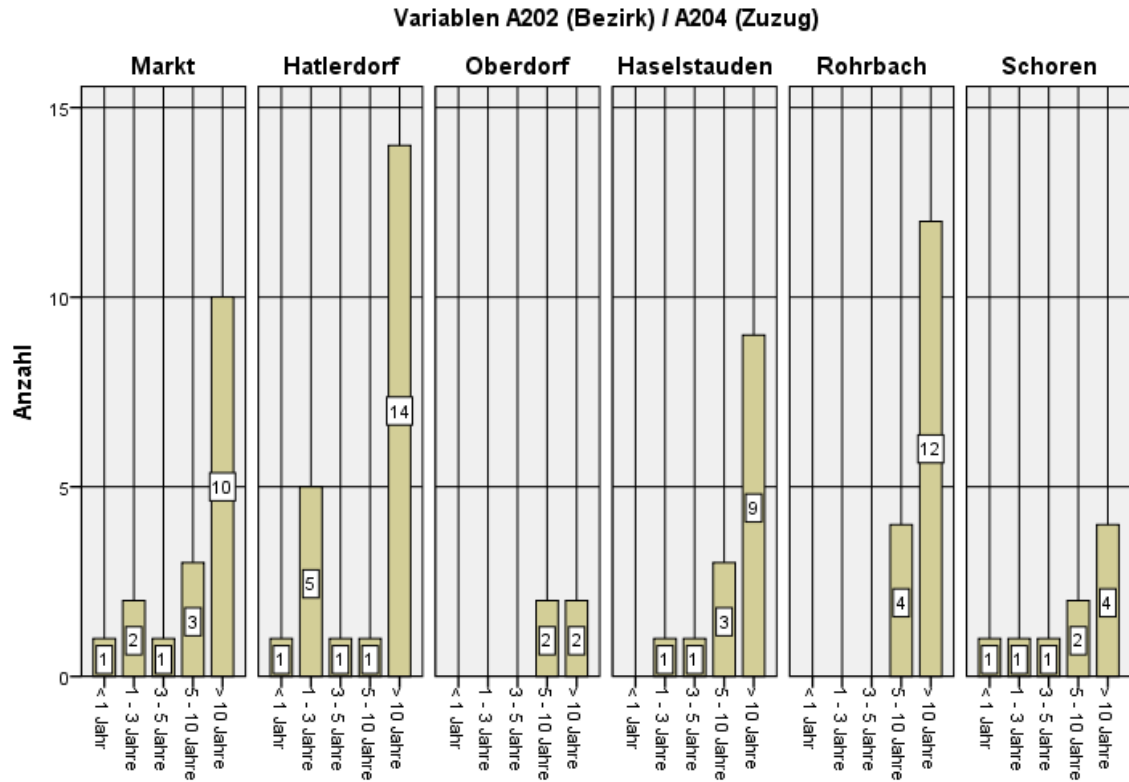


Diagramm 4: Verteilung der zugewanderten Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach Wohnbezirk.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

4.2. Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten

Das Angebot an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in einer Stadt ist bedeutsam. In Dornbirn reicht die Angebotsspanne bis hinauf zur universitären Ausbildung, da die in Dornbirn angesiedelte Fachhochschule 1999 den Fachhochschulstatus verliehen bekam. Als angehende Lehrkraft ist mir die Relevanz einer Einführung in die Bildung mittels der Elementarstufe bewusst. In Dornbirn wird in zwanzig Kindergärten die Betreuung für Kinder zwischen vier und sechs Jahren angeboten. In der Befragung wurde erhoben, wie zufrieden Eltern mit der Betreuungssituation für Kleinkinder zwischen vier und sechs Jahren sind. Von 239 befragten Personen gaben 54 an, Elternteil eines Kindes unter 10 Jahren zu sein. 45 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sahen die Kindergartensituation in Dornbirn sehr positiv bis positiv, neun Personen waren hingegen unzufrieden damit (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Zufriedenheit der Personen mit Kindern unter 10 Jahren mit der Kindergartensituation in Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A503					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	14	5,9	25,9	25,9
	zufrieden	31	13,0	57,4	83,3
	eher unzufrieden	8	3,3	14,8	98,1
	unzufrieden	1	,4	1,9	100,0
	Gesamt	54	22,6	100,0	
Fehlend	System	185	77,4		
Gesamt		239	100,0		

Im Rahmen der Onlinebefragung wurde auch erhoben, welche(n) Schultyp(en) die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Dornbirn absolviert haben. Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben 147 in Dornbirn eine der vierzehn Volksschulen absolviert. 109 Personen haben eine der fünf Haupt- beziehungsweise Neuen Mittelschulen absolviert, 54 eine der beiden AHS-Unterstufen in Dornbirn. 68 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben in Dornbirn eine weiterführende höhere Schule absolviert, dazu zählen unter anderem das Bundesrealgymnasium und Bundesoberstufenrealgymnasium Dornbirn-Schoren, das Bundesgymnasium

Dornbirn, das Sportgymnasium Dornbirn und die Höhere technische Bundeslehr- und Versuchsanstalt Dornbirn. 19 Personen haben die in Dornbirn angesiedelte Fachhochschule Vorarlberg absolviert. 43 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben keine Schule in Dornbirn absolviert (siehe Tabelle 8). Alle 43 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die keine Schule in Dornbirn absolviert haben, sind nicht in Dornbirn geboren, sondern später zugezogen.

Tabelle 8: In Dornbirn von den befragten Personen absolvierte Schulstufen. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variablen A502_01 – A502_06				
		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
Schultypen ^a	Volksschule	147	33,4%	61,5%
	Haupt- / Neue Mittelschule	109	24,8%	45,6%
	AHS Unterstufe	54	12,3%	22,6%
	AHS Oberstufe / BHS	68	15,5%	28,5%
	Fachhochschule	19	4,3%	7,9%
	keine	43	9,8%	18,0%
Gesamt		440	100,0%	184,1%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 2.

Auch die Zufriedenheit der Dornbirnerinnen und Dornbirner mit den Ausbildungsmöglichkeiten in der Stadt wurde im Rahmen der Befragung näher betrachtet. 85 der befragten Personen gaben an, mit den Bildungsmöglichkeiten sehr zufrieden zu sein. 131 Personen sind mit den dreißig in Dornbirn angebotenen schulischen Einrichtungen zufrieden. Somit sind gesamt 216 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, entsprechend 90,4% aller befragten, dem Schulwesen in Dornbirn gegenüber positiv bis sehr positiv eingestellt. 22 Personen, entsprechend 9,2% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, stehen dem Schulwesen negativ gegenüber. Eine Person hat sich enthalten.

Weitere Bildungseinrichtungen wie das Wirtschaftsförderungsinstitut (WIFI) oder das BIFO in Dornbirn bieten spezielle Kurse für Erwachsene und ergänzen somit das bereits vorhandene Bildungsangebot. Die Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit der Erwachsenenbildung in Dornbirn gleicht der Situation bei

der regulären Schulbildung. 18%, entsprechend 43 der befragten Personen, waren sehr zufrieden mit der Erwachsenenbildung in Dornbirn, 163 waren zufrieden. Kumuliert stehen 86,2% aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Möglichkeiten zur Weiterbildung positiv gegenüber. 32 Personen waren mit der Situation eher unzufrieden.

Sowohl der Elementarbereich, als auch die allgemeine Bildungs- und Weiterbildungssituation in Dornbirn werden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern größtenteils sehr positiv gesehen. Durchschnittlich waren bei der Befragung zehn bis fünfzehn Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit der Aus- und Weiterbildungssituation nicht zufrieden. Somit kann für die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Stadt Dornbirn ein durchaus gutes Bild gezeichnet werden. Die verschiedenen Bildungseinrichtungen sind teilweise sehr zentral und verkehrsangebunden positioniert (siehe Abbildung 6). Direkt im Stadtzentrum liegen Einrichtungen verschiedener Bildungsstufen in unmittelbarer Nähe zueinander, darunter auch das sonderpädagogische Zentrum der Stadt. Kindergärten und Volksschulen sind meist im direkten Wohnumfeld situiert, während höhere Schulen wie zwei der drei allgemein höheren Schulen und die berufsbildende höhere Schule eher etwas abseits des Wohnumfelds liegen. Die wachsende Fachhochschule hat sich in den letzten Jahren auf mehrere Gebäude im nahen Umfeld aufgeteilt und liegt an einem zentralen Busknotenpunkt in der Stadt.

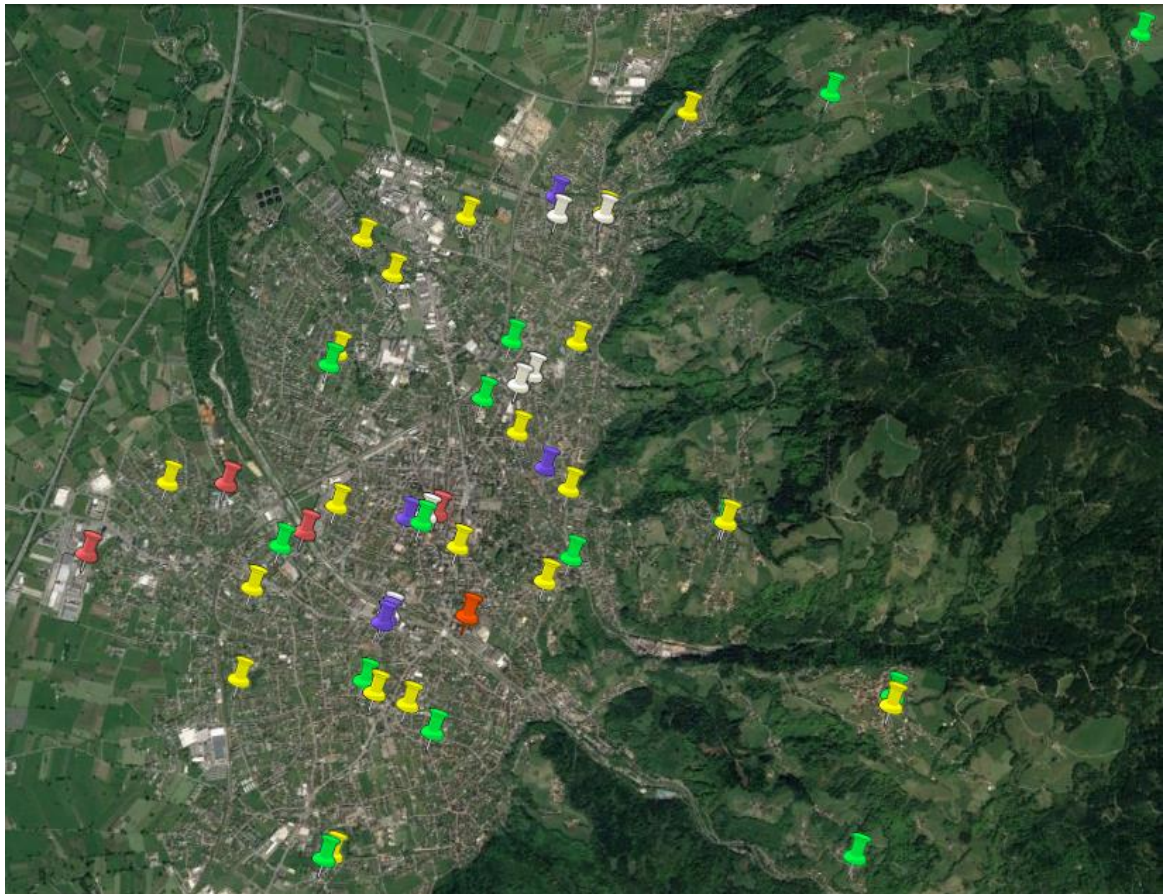


Abbildung 6: Verteilung der Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet. (Quelle: GOOGLE EARTH, 27.03.2018, bearbeitet)

Tabelle 9: Legende zu Abbildung 6.

gelbe Pins = Kindergärten	grüne Pins = Volksschulen	blaue Pins = Mittelschulen
rote Pins = AHS Unter- und Oberstufe, BHS	weiße Pins = Fachschulen, Sonderschulen	oranger Pin = Fachhochschule

4.3. Beschäftigung in Dornbirn

Ein relevanter Aspekt des Lebens ist die Erwerbstätigkeit. Ziel der Erhebung war es auch, festzustellen, ob die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Dornbirn arbeits-tätig sind oder in einen anderen Ort/Bezirk pendeln. Des Weiteren sollte erhoben werden, wie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, wenn sie in Dornbirn beschäftigt sind, ihren Arbeitsplatz erreichen. Von den 239 befragten Personen gaben 120 an, in Dornbirn erwerbstätig zu sein, dies entspricht einem prozentualen Anteil von 50,2 Prozent. Weitere 118 Personen gaben an, nicht in Dornbirn erwerbstätig zu sein. Eine Person übersprang diese Frage. Die Personen, die angaben, nicht in Dornbirn einer Beschäftigung nachzugehen, wurden gebeten, aus den folgenden Optionen zu wählen: „Pensionistin beziehungsweise Pensionist“, „Hausfrau beziehungsweise Hausmann“, „arbeitssuchend“, „in Ausbildung“ und „außerhalb Dornbirns erwerbstätig“. 21 Personen der befragten Personen sind in Pension, elf weitere sind Hausfrauen beziehungsweise Hausmänner. Eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer beschrieb sich als arbeitssuchend. Weitere 29 befragte Personen gaben an, sich aktuell in einer Ausbildung zu befinden. 57 Personen befinden sich außerhalb Dornbirns in einem Beschäftigungsverhältnis (siehe Tabelle 10).

Tabelle 10: Verteilung der Auswahlhäufigkeit bei keiner Erwerbstätigkeit in Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

		Variable A305			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro-zente	Kumulierte Pro-zente
Gültig	nicht beantwortet	1	,4	,8	,8
	PensionistIn	21	8,8	17,5	18,3
	Hausfrau / Hausmann	11	4,6	9,2	27,5
	arbeitssuchend	1	,4	,8	28,3
	in Ausbildung	29	12,1	24,2	52,5
	außerhalb Dornbirns erwerbstätig	57	23,8	47,5	100,0
	Gesamt	120	50,2	100,0	
Fehlend	System	119	49,8		
Gesamt		239	100,0		

Wie oben beschrieben, haben viele der befragten Personen in Dornbirn zumindest eine oder auch mehrere Schulen absolviert. Im Rahmen der Befragung sollte auch erhoben werden, wie es in Dornbirn mit der Beschäftigungssituation aussieht. Eine Frage bezog sich darauf, wie viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Gemeindegebiet eine Lehre absolviert haben. 185 Personen gaben an, keine Lehre in Dornbirn abgeschlossen zu haben. 54 der befragten Personen haben hingegen eine Lehre absolviert.

Von den 121 in Dornbirn erwerbstätigen Personen gaben 57 an, in ihren Wohnbezirk auch tätig zu sein. Die weiteren 64 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind in den anderen Dornbirner Bezirken berufstätig, eine Person übersprang die Frage. 20 der im eigenen Wohnbezirk tätigen Einwohnerinnen und Einwohner stammen aus dem Bezirk Markt, 18 weitere aus dem Bezirk Hatlerdorf. Acht Personen aus dem Bezirk Rohrbach arbeiten direkt vor Ort, aus dem Bezirk Haselstauden sechs. Fünf weitere Personen arbeiten in den eigenen Wohnbezirken Oberdorf und Schoren. Die meisten Personen, die aus dem eigenen Wohnbezirk in einen anderen Bezirk pendeln, stammen aus den Bezirken Hatlerdorf, Haselstauden, Rohrbach und Schoren. Aus den Bezirken Markt und Oberdorf pendeln gesamt elf Personen in einen der jeweils anderen fünf Bezirke.

Alle in Dornbirn beschäftigten Einwohnerinnen und Einwohner wurden gebeten anzugeben, wie sie ihre Arbeitsstelle in oder außerhalb des Wohnbezirkes erreichen. Dabei konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Optionen „zu Fuß“, „mit dem Fahrrad“, „mit den öffentlichen Verkehrsmitteln“ oder „mit dem Auto“ auswählen. 55 von 57 Teilnehmerinnen und Teilnehmern beantworteten die Frage, zwei übersprangen sie. Von den 55 Personen gaben 22 an, die Strecke zu Fuß zurück zu legen. Weitere vierzehn verwendeten dafür das Fahrrad, sieben die öffentlichen Verkehrsmittel. Zwölf Personen legen die Strecke zur Arbeitsstelle mit dem Kraftfahrzeug zurück. Elf der 22 Personen, die den Weg zur Arbeitsstätte zu Fuß zurücklegen, stammen aus dem Bezirk Markt. Auch stammen die meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die die Strecke zum Arbeitsplatz im Wohnbezirk mit dem Fahrrad zurücklegen, aus den Bezirken Markt und Hatlerdorf. Auch ist im Bezirk Hatlerdorf die Verwendung der öffentlichen Verkehrsmittel (vier von sieben Personen) und die Verwendung des Kraftfahrzeugs (fünf von zwölf Personen) am stärksten vertreten.

64 der in Dornbirn beschäftigten Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, außerhalb ihres Wohnbezirks tätig zu sein. Nur noch vier Personen gaben an, die Strecke zu ihrem Arbeitsplatz zu Fuß zurück zu legen. 21 Personen verwendeten dazu das Fahrrad. Elf der beschäftigten Dornbirnerinnen und Dornbirner verwendeten die öffentlichen Verkehrsmittel, um die Arbeitsstelle in einem anderen Bezirk zu erreichen. 28 Personen entschieden sich für das Kraftfahrzeug. Der größte Anteil an Personen, die die Strecke zur Arbeitsstätte außerhalb des Wohnbezirks zurücklegen, stammt aus dem Bezirk Hatlerdorf, wobei hier bevorzugt das Fahrrad verwendet wird. Auch aus den Bezirken Rohrbach und Schoren pendeln jeweils vier Personen mit dem Fahrrad zur Arbeitsstätte. Aus den Bezirken Haselstauden und Hatlerdorf stammen auch die meisten Personen, die die Wegstrecke mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Die meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die die Distanz zum Arbeitsplatz mit dem Kraftfahrzeug zurücklegen, stammen aus den Bezirken Hatlerdorf, Haselstauden, Rohrbach und Schoren (jeweils zwischen fünf bis sieben Personen).

4.4. Wohnsituation in Dornbirn

4.4.1. Entwicklung der Wohnsituation

Wie im zweiten Kapitel erwähnt, versucht die Stadt Dornbirn die innere Entwicklung immer mehr zu fördern um im Rahmen dieses Prozesses vermehrt auch Wert auf eine Bauverdichtung zu legen. Im Rahmen der Onlinebefragung sollte abgeklärt werden, wie die Bürgerinnen und Bürger zu dieser Entwicklung stehen. 65,3 Prozent der befragten Personen stehen dieser Entwicklung sehr positiv bis positiv gegenüber, dies entspricht 156 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die restlichen 34,7 Prozent, entsprechend 83 Personen, stehen dieser Entwicklung eher negativ bis negativ gegenüber (siehe Diagramm 5). In meinen Augen wäre es in Anbetracht der Daten mit einer doch bestehenden Skepsis in der Bevölkerung sicher sinnvoll, die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt im Rahmen einer Aussendung über diese Veränderung beziehungsweise die Komplexität der Situation zu informieren, und zu erklären, warum eine Verdichtung notwendig ist.

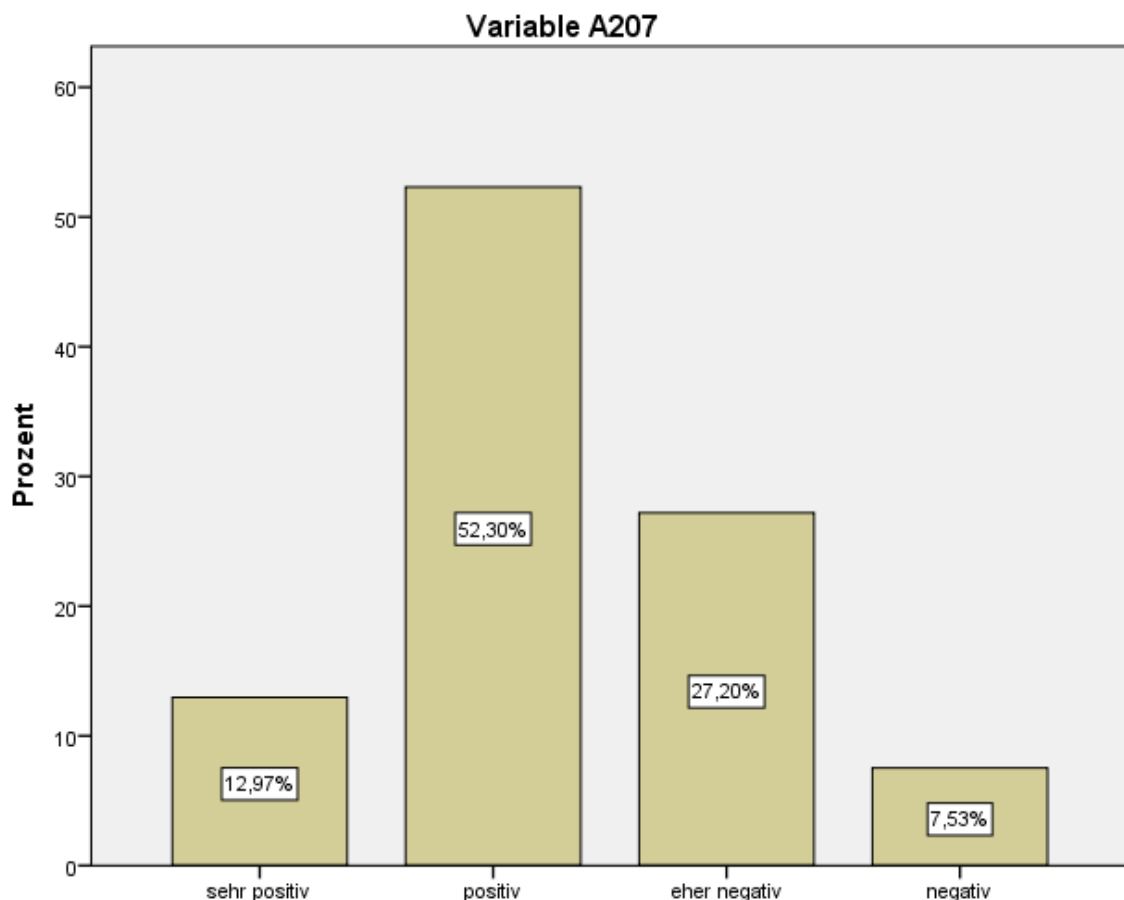


Diagramm 5: Die Meinung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Verdichtung der Bausubstanz. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung 2018, siehe Anhang)

Im zweiten Kapitel wurde die Problematik der Wohnraumschaffung beschrieben. Nun stellt sich die Frage, wie zufrieden die Einwohnerinnen und Einwohner mit der Wohnsituation in der Stadt Dornbirn sind. 169 Personen, entsprechend 70,7 Prozent der Befragten stehen der Wohnsituation in Dornbirn positiv gegenüber. 70 Personen sehen diese eher kritisch (siehe Tabelle 11).

Tabelle 11: Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Wohnsituation in Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A201					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	61	25,5	25,5	25,5
	zufrieden	108	45,2	45,2	70,7
	eher unzufrieden	54	22,6	22,6	93,3
	unzufrieden	16	6,7	6,7	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Auch wurde im Rahmen der Befragung erhoben, in was für einer Unterkunft die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wohnen. Ziel war es, herauszufinden, ob und wie viele Personen die Möglichkeit haben, in einer von der Gemeinde bereitgestellten Wohnung zu leben. 118 der Teilnehmerinnen und Teilnehmer leben in einem Einfamilienhaus, 121 Personen leben in einer Eigentums- oder Mietwohnung (siehe Tabelle 12). Von den 121 leben 17 Personen in einer von der Gemeinde bereitgestellten Wohnung, wovon alle 17 in einer Mietwohnung leben.

Tabelle 12: Häufigkeitsverteilung nach Unterkunftstyp. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

A205					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Eigentumswohnung	51	21,3	21,3	21,3
	Mietwohnung	70	29,3	29,3	50,6
	Einfamilienhaus	118	49,4	49,4	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

4.4.2. Wegzeiten zu verschiedenen Einrichtungen und Dienstleistern

Im Rahmen der Befragung wurde versucht abzuklären, wie weit es die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu verschiedenen personenbezogenen Dienstleistungsbetrieben, Einzelhandelsgeschäften und anderen relevanten Einrichtungen des täglichen Lebens zu Fuß beziehungsweise mit dem Fahrrad haben. Spezifisch wurden folgende Aspekte näher betrachtet. Vorab sollte noch geklärt werden, wie die Dornbirnerinnen und Dornbirner Strecken unter 1.000 Metern und zwischen 1.500 und 5.000 Metern zurücklegen. Eine Strecke von 1.000 Metern wird bei einer Schrittgeschwindigkeit von durchschnittlich 3,6 km/h innerhalb von rund fünfzehn Minuten zurückgelegt. Mit dem Fahrrad und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 12 km/h wird für diese Strecke rund fünf Minuten benötigt. 46% der teilnehmenden Dornbirnerinnen und Dornbirner gaben an, eine Strecke unter 1.000 Metern zu Fuß zurückzulegen. 38,5 Prozent, entsprechend 92 Personen, bevorzugen für diese Strecke das Fahrrad. 14 Personen würden eher auf den öffentlichen Personennahverkehr zurückgreifen, 23 auf das persönliche Kraftfahrzeug (siehe Tabelle 13).

Tabelle 13: Bevorzugte Art der Zurücklegung der Wegstrecke von weniger als 1.000 Metern.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A609				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig zu Fuß	110	46,0	46,0	46,0
mit dem Fahrrad	92	38,5	38,5	84,5
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	14	5,9	5,9	90,4
mit dem Auto	23	9,6	9,6	100,0
Gesamt	239	100,0	100,0	

Im Vergleich dazu wurde die Zurücklegung einer Wegstrecke zwischen 1.500 und 5.000 Metern zu Fuß zwischen 25 und 80 Minuten dauern. Mit dem Fahrrad hingegen zwischen 7,5 und 25 Minuten. Bei Betrachtung der Daten fällt auf, dass wesentlich weniger Personen angaben, diese Strecke zu Fuß zurück zu legen. Das Fahrrad würden 135 der Teilnehmerinnen und Teilnehmer verwenden. 17,4 Prozent der befragten Personen würden möglicherweise auch auf den öffentlichen

Personennahverkehr zurückgreifen. Während die kurze Strecke nur wenige Personen mit dem individuellen Kraftfahrzeug zurücklegen würden, gaben 125 Personen an, sich auch das Kraftfahrzeug als valide Option für diese Strecke vorstellen zu können (siehe Tabelle 14).

Tabelle 14: Bevorzugte Art der Zurücklegung einer Wegstrecke zwischen 1.500 und 5.000 Metern. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variablen A610_01 - A610_04				
		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
Zurücklegung ^a	Fuß	57	14,8%	23,8%
	Rad	135	35,2%	56,5%
	ÖV	67	17,4%	28,0%
	Auto	125	32,6%	52,3%
Gesamt		384	100,0%	160,7%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 2.

Auch wurde versucht, festzustellen, welche Verkehrsmittel die Dornbirnerinnen und Dornbirner bevorzugen, um die Strecke zwischen ihrem Wohnort und dem Stadtzentrum zurück zu legen. Es wurden die vier Möglichkeiten zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Personennahverkehr und dem individuellen Kraftfahrzeug zur Auswahl geboten. 41 von 239 Personen gaben an, den Weg ins Stadtzentrum zu Fuß zurückzulegen, das entspricht einem Anteil von 17,2 Prozent. 118 Teilnehmerinnen und Teilnehmer würden für diese Strecke das Fahrrad bevorzugen, dies entspricht 49,4 % der gesamten Stichprobe. 24 würden auf den öffentlichen Personennahverkehr zurückgreifen, 56 auf das individuelle Kraftfahrzeug (siehe Tabelle 15).

Tabelle 15: Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl vom Wohnort zum Stadtzentrum. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

		Variable A611			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Pro- zente
Gültig	zu Fuß	41	17,2	17,2	17,2
	mit dem Fahrrad	118	49,4	49,4	66,5
	mit öffentlichen Verkehrsmitteln	24	10,0	10,0	76,6
	mit dem Auto	56	23,4	23,4	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Im Bezirk Markt gehen 50 der 54 Teilnehmerinnen und Teilnehmer entweder zu Fuß oder legen die Strecke mit dem Fahrrad zurück. Vier Personen würden die Strecke eher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem individuellen Kraftfahrzeug zurücklegen. Aus dem Bezirk Hatlerdorf würden nur noch zwei Personen zu Fuß zum Stadtzentrum gehen, dafür 45 von 74 Personen mit dem Fahrrad. 27 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bevorzugen für diese Strecke die öffentlichen Verkehrsmittel oder das persönliche Kraftfahrzeug. Auch im Bezirk Rohrbach fällt eine klare Dominanz des Fahrrades auf, 27 der 37 Personen würden dieses Verkehrsmittel wählen. Vier weitere würden die Strecke jeweils zu Fuß oder mit dem Auto zurücklegen, zwei mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Aus dem Bezirk Haselstauden würden 25 von 36 Personen die Strecke mit dem eigenen Fahrzeug oder dem Stadtbus zurücklegen, elf Personen würden auf das Fahrrad zurückgreifen. Ähnlich im Bezirk Schoren, elf Personen würden die Strecke entweder mit dem Fahrrad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln beziehungsweise mit dem eigenen Kraftfahrzeug zurücklegen. Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem Bezirk Oberdorf würden für diese Strecke nicht auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgreifen, sondern entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem eigenen Kraftfahrzeug die Strecke zurücklegen (siehe Diagramm 6).

Variable A202 (Bezirke) und A611 (Verkehrsmittel zum Stadtzentrum)

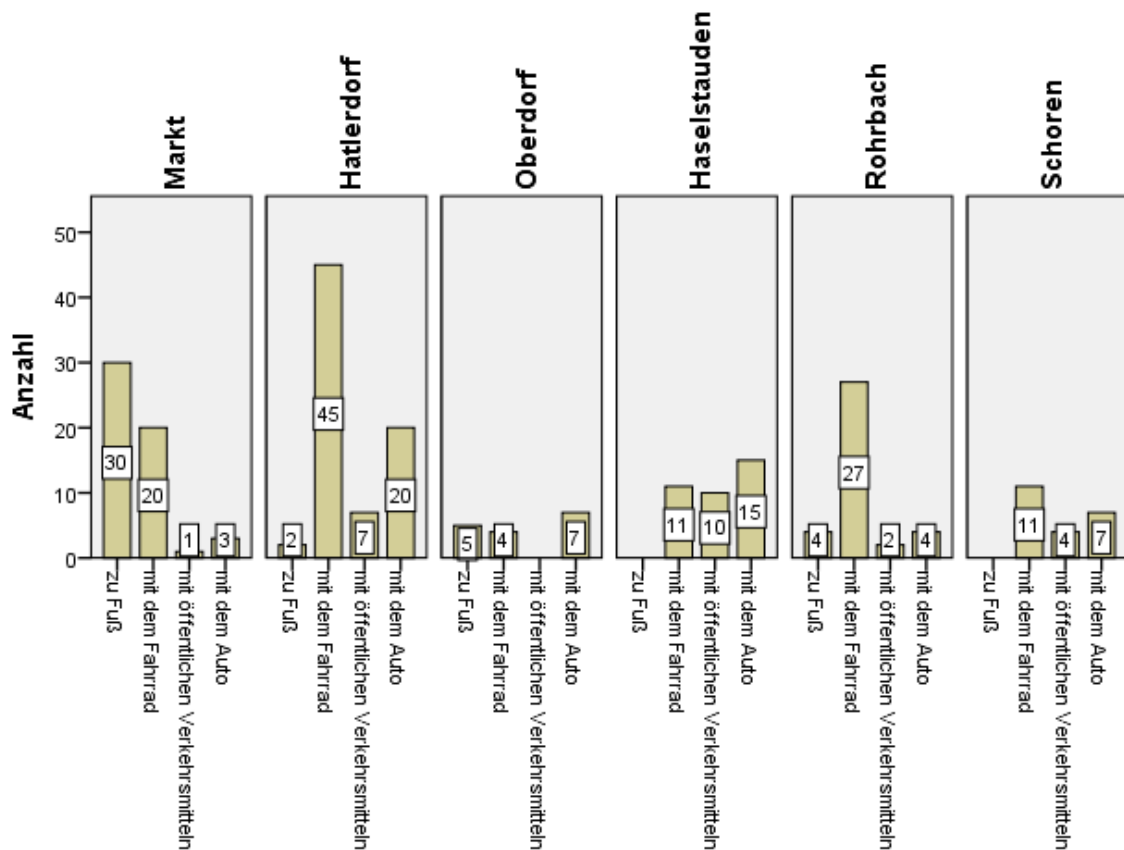


Diagramm 6: Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl zum Stadtzentrum nach Bezirk. (Quelle: WIN-DER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

4.4.2.1. Wegzeit zur Allgemeinmedizinerin / zum Allgemeinmediziner

Im gesamten Stadtgebiet Dornbirns sind neben dem ärztlichen Bereitschaftsdienst und der Ambulanz des Krankenhauses für dringende Notfälle 22 praktizierende Allgemeinmedizinerinnen und Allgemeinmediziner angesiedelt. Zusätzlich dazu gibt es noch weitere rund 81 Medizinerinnen und Mediziner mit unterschiedlichen Spezialgebieten, zusätzlich 130 Ärztinnen und Ärzte im Krankenhaus Dornbirn beschäftigte Medizinerinnen und Mediziner. Somit kann errechnet werden, dass auf 1.000 der 48.152 Dornbirnerinnen und Dornbirner 2,10 beziehungsweise 4,78 Ärztinnen und Ärzte verschiedener Fachgebiete kommen. Im Vergleich dazu leben in der Landeshauptstadt Bregenz 29.562 Personen. Auf diese kommen 70 Ärztinnen und Ärzte verschiedener Fachrichtungen, des Weiteren rund 120 im Krankenhaus Bregenz beschäftigte Ärztinnen und Ärzte. Dies ergibt eine Ärztedichte von 2,37 beziehungsweise 6,43 Ärztinnen und Ärzte auf 1.000 Bregenzerinnen und Bregenzer. In der zweitgrößten Stadt Vorarlbergs, in Feldkirch, leben 32.917 Personen.

Auf diese kommen 79 Ärztinnen und Ärzte verschiedenster Fachrichtungen und rund 350 im Krankenhaus beschäftigte Medizinerinnen und Mediziner. Dies entspricht einer Ärztedichte von 2,40 beziehungsweise 13,03 Ärztinnen und Ärzten auf 1.000 Personen. In Vorarlberg liegt Dornbirn somit gesehen bei freipraktizierenden Medizinerinnen und Mediziner im Mittelfeld. Auch nach Miteinbeziehung der in den Krankenhäusern angestellten Ärztinnen und Ärzte liegt Dornbirn im vorarlbergweiten Vergleich abgeschlagen. Um einen österreichweiten Vergleich zu schaffen, wurde die nächstgrößere Stadt, Sankt Pölten, untersucht. In Sankt Pölten leben 54.213 Einwohnerinnen und Einwohner, auf diese kommen rund 110 Ärztinnen und Ärzte verschiedener Fachrichtungen und 457 im Universitätsklinikum Sankt Pölten angestellte Medizinerinnen und Mediziner. Somit ergibt sich eine Ärztedichte von 2,03 beziehungsweise 10,46 Ärztinnen und Ärzten auf 1.000 Bürgerinnen und Bürger (siehe Diagramm 7). Auch beim Vergleich zwischen Dornbirn und der niederösterreichischen Landeshauptstadt Sankt Pölten fällt ein klarer Unterschied bei der aggregierten Ärztedichte auf. Angemerkt werden muss, dass das Universitätsklinikum Sankt Pölten wesentlich mehr Ärztinnen und Ärzte beschäftigt, als das Krankenhaus Dornbirn. Anders ausgedrückt kommen in Dornbirn auf eine Ärztin beziehungsweise einen Arzt (exklusive der im Krankenhaus angestellten Medizinerinnen und Mediziner) rund 472 Personen Einwohnerinnen und Einwohner. Laut der Vorarlberger Ärztekammer sind in Vorarlberg mit dem 15. Februar 2018 1.973 Ärztinnen und Ärzte gemeldet, das bedeutet, dass auf 1.000 Vorarlbergerinnen und Vorarlberger 5,08 Ärztinnen und Ärzte kommen. Im Vergleich fällt auf, dass Vorarlberg von der Ärztedichte leicht über dem österreichweiten Durchschnitt von 5,05 Ärztinnen und Ärzten auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt. Während Feldkirch und Bregenz jeweils über dem vorarlbergweiten Durchschnitt liegen, liegt Dornbirn mit 4,80 Ärztinnen und Ärzten auf 1.000 Personen unter dem Durchschnitt.

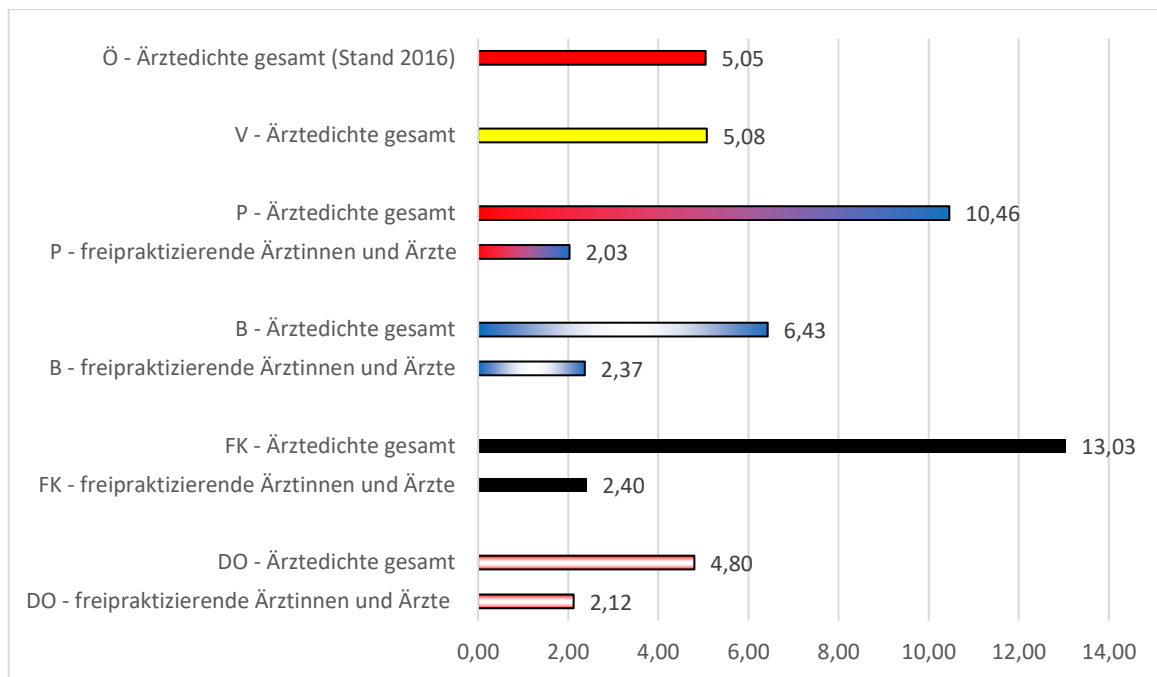


Diagramm 7: Ärztedichten im Vergleich. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018)

Tabelle 16: Legende zu Diagramm 7.

P – Sankt Pölten	B - Bregenz	FK - Feldkirch	DO – Dornbirn
V - Vorarlberg		Ö - Österreich	

Die im Onlinefragebogen gestellte Frage bezog sich spezifisch auf die Erreichbarkeit zu Fuß der nächstgelegenen Allgemeinmedizinerin beziehungsweise des nächstgelegenen Allgemeinmediziners. Für die folgenden Unterkapitel wird davon ausgegangen, dass eine Fußgängerin beziehungsweise ein Fußgänger in Schrittgeschwindigkeit in fünfzehn Minuten eine Strecke von einem Kilometer zurücklegt. 59 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, innerhalb von fünf Minuten die nächste Allgemeinmedizinerin beziehungsweise den nächsten Allgemeinmediziner in Dornbirn zu erreichen. Dies würde einer ungefähren Wegstrecke vom Wohnort bis zur Praxis von bis zu 333 Metern entsprechen. 90 Personen benötigen zu Fuß zur nächstgelegenen Arztpraxis zwischen fünf und zehn Minuten, was einer Distanz von Wohnort und Praxis von circa 333 bis 666 Metern entspricht. Weitere 51 Personen müssen eine Wegstrecke zwischen 666 und 1.000 Metern zurücklegen, um die nächstgelegene Arztpraxis zu erreichen. Dies entspricht einer Wegzeit von zehn bis fünfzehn Minuten. Die vierte Gruppe, bestehend aus 23 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, muss eine Wegstrecke zwischen 1.000 und 1.333 Metern zurücklegen, was einer Gehzeit von fünfzehn bis zwanzig Minuten entspricht. 16

Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen über zwanzig Minuten zur nächstgelegenen Arztpraxis, was einer Gehstrecke von über 1.333 Metern entspricht (siehe Tabelle 17).

Tabelle 17: Wegzeiten zur nächstgelegenen Arztpraxis. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A208				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1 - 5 Minuten	59	24,7	24,7	24,7
5 - 10 Minuten	90	37,7	37,7	62,3
10 - 15 Minuten	51	21,3	21,3	83,7
15 - 20 Minuten	23	9,6	9,6	93,3
> 20 Minuten	16	6,7	6,7	100,0
Gesamt	239	100,0	100,0	

Gesamt gibt es im Dornbirner Gemeindegebiet wie erwähnt 22 praktizierende Allgemeinmedizinerinnen und Allgemeinmediziner. Davon agieren fünf in Gemeinschaftspraxen, weshalb in der unten angeführten Abbildung 7 nur 16 Praxen verzeichnet sind. In der Abbildung werden jeweils vom Stadtteilzentrum ausgehend (durchgehend farbig markiert) die Distanzen von 333, 666 und 999 Metern ausgewiesen. Die Grafik soll die Verteilung der Arztpraxen verdeutlichen. Auffällig ist die Konzentration der Medizinerinnen und Mediziner im Stadtgebiet. So finden sich im Umkreis von 666 Metern um das Stadtteilzentrum des Bezirks Markt sechs verschiedene Arztpraxen, wobei in einem Gebäude beziehungsweise bei einem Pin drei und bei einem weiteren zwei Ärztinnen und Ärzte praktizieren. Auch die Daten zeigen, dass im Bezirk Markt die Erreichbarkeit einer Praxis schnell möglich ist, hier gaben 48,14 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an, innerhalb von fünf Minuten eine Arztpraxis zu erreichen. 20 Personen gaben an, zwischen fünf und zehn Minuten zu benötigen, acht über zehn Minuten. Im Bezirk Haselstauden, in welchem es drei Praxen gibt, erreichen 30,56 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer innerhalb von fünf Minuten zur nächsten Arztpraxis. Im Bezirk Hatlerdorf gibt es gesamt vier Ärztinnen und Ärzte in drei Praxen. 17,57 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus diesem Bezirk erreichen in weniger als fünf Minuten eine der Praxen. In den restlichen Bezirken benötigt die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung durchschnittlich über fünf Minuten.

Am Rand der außenliegenden Bezirke und vor allem im Bezirk Schoren¹, Rohrbach² und Oberdorf³ mangelt es an praktischen Ärztinnen und Ärzten. Im Bezirk Rohrbach und Schoren gibt es jeweils eine Ärztin beziehungsweise einen Arzt. Im Bezirk Oberdorf hingegen gibt es keine Arztpraxis. Um dieser Situation gegenzusteuern, wäre es eine Möglichkeit, bei zukünftigen Wohnbauprojekten der Gemeinde in den genannten Bezirken eine Räumlichkeit zu reservieren und diese einer Ärztin beziehungsweise einem Arzt bei einer Niederlassung vergünstigt anzubieten. So könnte beispielsweise die Ansiedlung einer Arztpraxis an einem gewünschten Ort erreicht werden und somit die alltägliche und nicht notfallgebundene Medizin auch in den genannten Bezirken unkomplizierter zugänglich gemacht werden. Bei der Recherche fiel ebenfalls auf, dass der Bezirk Oberdorf der einzige Bezirk der Stadt ist, in welchem keine Apotheke angesiedelt ist. Die Problematik der fehlenden Apotheke wurde auch in den Bürgerforen zur Erarbeitung des Leitbilds zur Siedlungsentwicklung der Stadt Dornbirn aufgezeigt (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2015, S. 90).

¹ 63,63 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen über zehn Minuten zur nächsten Arztpraxis.

² 43,24 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen über zehn Minuten zur nächsten Arztpraxis.

³ 81,25 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen über zehn Minuten zur nächsten Arztpraxis.

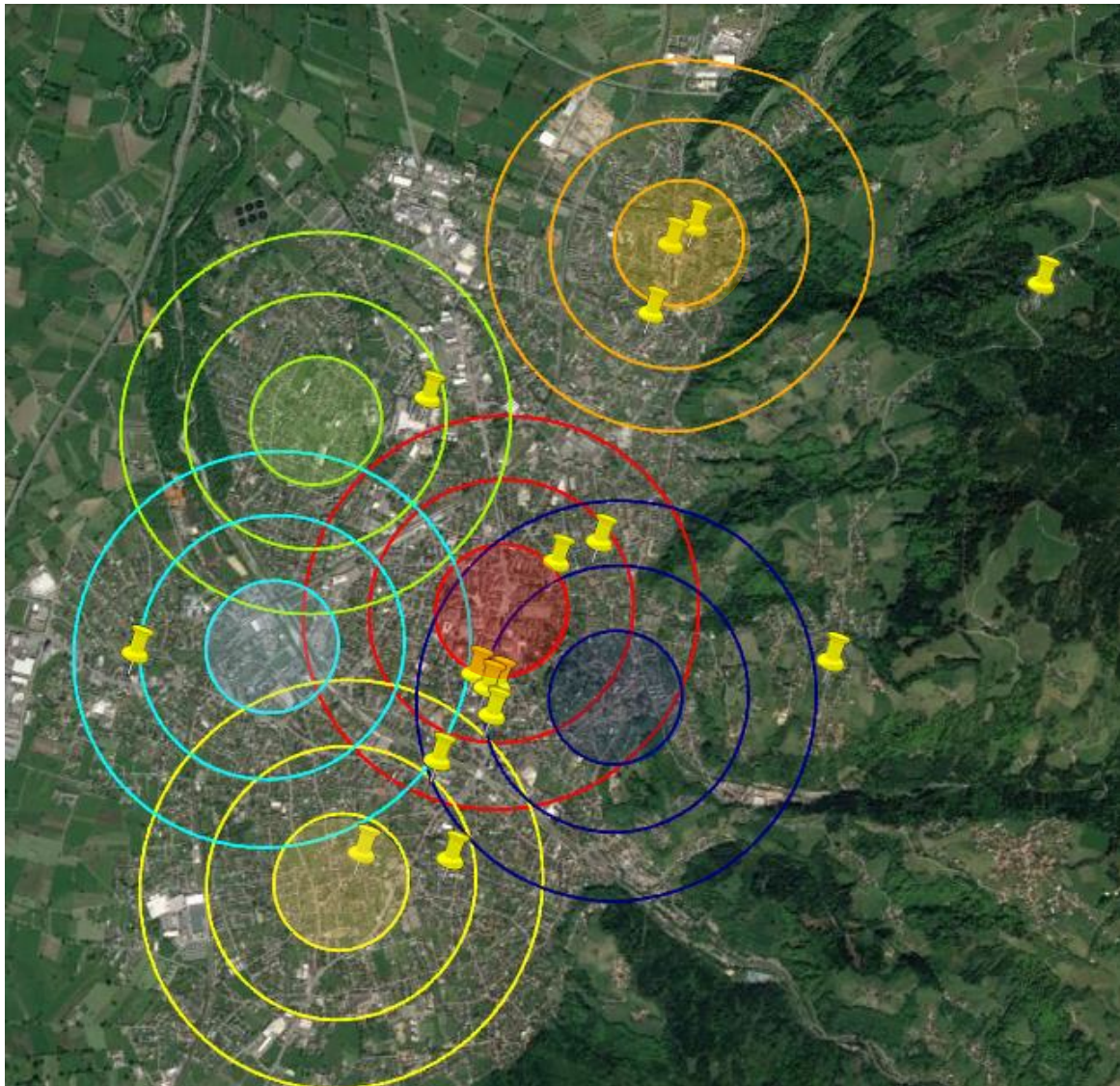


Abbildung 7: Übersicht über die Praxen der Allgemeinmedizinerinnen und Allgemeinmediziner in Dornbirn in Verbindung mit den Wegzeiten von den Stadtteilzentren aus. (Quelle: GOOGLE EARTH, 2018, bearbeitet)

Tabelle 18: Legende zu Abbildung 7.

gelbe Pins = Arztpraxen (Gemeinschaftspraxen einfach verzeichnet)	rot = Bezirk Markt	gelb = Bezirk Hatlerdorf
türkis = Bezirk Schoren	blau = Bezirk Oberdorf	grün = Bezirk Rohrbach
orange = Bezirk Hasel- stauden	Ringe: 333, 666 und 999 Meter, entsprechend fünf, zehn und bis fünfzehn Minuten Wegzeit	

4.4.2.2. Wegzeit zum Dornbirner Hauptbahnhof

Wie im dritten Kapitel beschrieben, versucht die Stadt Dornbirn eine Stadt der kurzen Wege zu werden. Dies wird unter anderem durch eine Durchlässigkeit von Wohngebieten für Fußgängerinnen und Fußgänger beziehungsweise Radfahrerinnen und Radfahrer versucht zu erreichen. Im Rahmen der durchgeführten Onlinebefragung wurde der Stand dieser Maßnahme erhoben. Dafür wurde ein zentral gelegenes Ziel in der Stadt ausgewählt und die Teilnehmerinnen und die Teilnehmer gebeten, die Wegzeiten mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof der Stadt Dornbirn anzugeben. Bei der Auswertung der Daten gaben 60 Personen an, bis fünf Minuten mit dem Fahrrad bis zum Bahnhof zu benötigen. Der größte Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigt zwischen fünf und zehn Minuten. 46 Personen bis zu einer Viertelstunde, weitere 33 Teilnehmerinnen und Teilnehmer über fünfzehn Minuten.

17 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen mit dem Fahrrad maximal fünf Minuten zum Bahnhof (siehe Diagramm 8). Das entspricht bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 Kilometern pro Stunde einer Wegstrecke von bis zu einem Kilometer. 47 Personen benötigen bis zu zehn Minuten zum Bahnhof, was einer errechneten Wegstrecke von bis zu zwei Kilometern gleichkommt. 60 Personen müssen bis zu drei Kilometer zurücklegen um den Bahnhof innerhalb von fünfzehn Minuten zu erreichen. Weitere 52 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, vor allem aus dem Bezirk Hatlerdorf, benötigen bis zu zwanzig Minuten, entsprechend einer Strecke von bis zu vier Kilometern, bis zum Bahnhof Dornbirn. 63 Personen benötigen über zwanzig Minuten bis zum Hauptbahnhof der Stadt, darunter vor allem Personen aus den Bezirken Hatlerdorf, Haselstauden und Rohrbach. Angemerkt werden muss, dass spezifisch nach der Wegstrecke zum Bahnhof Dornbirn gefragt wurde. Da die Bezirke Haselstauden, Hatlerdorf und Schoren eigene Bezirksbahnhöfe besitzen, wären die Zahlen in den oberen drei Klassen vermutlich niedriger gewesen, auch die Zahlen des Bezirkes Rohrbach würden sich auf Grund der Nähe zum Bezirksbahnhof Haselstauden vermutlich verändern. Ein abschließendes Zeugnis für die Stadt der kurzen Wege kann nicht ausgestellt werden. Objektiv gesehen gibt es in der Stadt einige Schleichwege, um eine Strecke abzukürzen. Es wäre aber nötig, in den folgenden Jahren eine Erhebung durchzuführen, um eine Verbesserung der Durchlässigkeit von Wohngebieten zu ermöglichen.

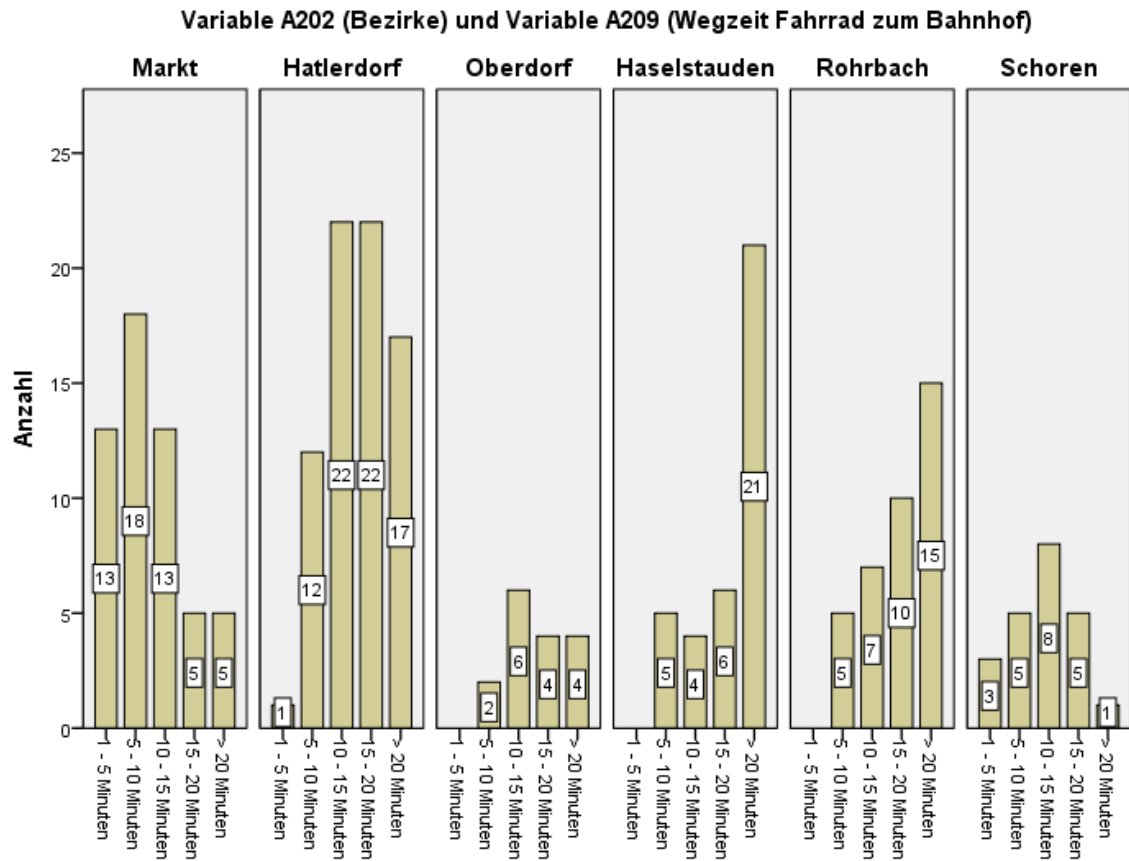


Diagramm 8: Wegzeiten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer von ihren Wohnorten nach Bezirk.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

4.4.2.3. Wegzeit zur nächsten Poststelle

Eine im Rahmen der Entwicklung des Leitbilds zur Siedlungsentwicklung getätigten Äußerung betraf das Fehlen einer Poststelle im Bezirk Hatlerdorf. Gemäß § 4 Artikel 1 des Bundesgesetzes über das Postwesen ist festgehalten,

„daß den Kunden ständig Postdienstleistungen flächendeckend zu allgemein erschwinglichen Preisen und in einer solchen Qualität angeboten werden, daß den Bedürfnissen der Kunden durch eine entsprechende Dichte an Abhol- und Zugangspunkten sowie durch die Abhol- und Zustellfrequenz entsprochen wird“ (RECHTSINFORMATIONSSYSTEM DES BUNDES 2006, o.S.)

Im Jahr 2012 wurde die Postfiliale aus dem Bezirk Hatlerdorf in den Bezirk Markt verlegt, was Nachteile für die Bevölkerung im Hatlerdorf brachte. Bis heute haben zwei Postpartner im Hatlerdorf eröffnet und wieder geschlossen, ein dritter wurde Ende 2016 / Anfang 2017 geöffnet. Im Rahmen dieser Frage sollte erhoben werden, wie die Dienstleistungen der Poststellen das Stadtgebiet abdecken. Gesamt gibt es im Dornbirner Stadtgebiet fünf Poststellen. Zwei Postfilialen im Bezirk Markt, eine Postfiliale im Bezirk Haselstauden, und je ein Post Partner im Bezirk Hatlerdorf und Schoren. Im Vergleich dazu, Sankt Pölten hat zehn Postfilialen verteilt auf elf Stadtteile, bei kleinerer Gemeindefläche. 13,4 Prozent der Befragten benötigten unter fünf Minuten, 10,9 Prozent hingegen über zwanzig Minuten Wegzeit zu Fuß zur nächsten Poststelle in Dornbirn. Die meisten Personen (184 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer) benötigten zwischen fünf und zwanzig Minuten, um die nächste Post zu erreichen (siehe Tabelle 19).

Tabelle 19: Häufigkeit der Wegzeiten zur nächsten Poststelle. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A210					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	1 - 5 Minuten	32	13,4	13,4	13,4
	5 - 10 Minuten	61	25,5	25,5	38,9
	10 - 15 Minuten	61	25,5	25,5	64,4
	15 - 20 Minuten	59	24,7	24,7	89,1
	> 20 Minuten	26	10,9	10,9	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Bei Betrachtung der Bezirksdaten fällt auf, dass 22 der 26 Personen, die über zwanzig Minuten zur nächsten Poststelle benötigen, aus den Bezirken Hatlerdorf, Oberdorf und Rohrbach stammen. Im Bezirk Haselstauden benötigten die Befragten tendenziell unter fünfzehn Minuten. Von den 54 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus dem Bezirk Markt benötigen 43 Personen unter fünfzehn Minuten, elf Personen hingegen über fünfzehn Minuten. Im Bezirk Hatlerdorf benötigten 55 der 74 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zwischen fünf und zwanzig Minuten zu Fuß zur nächstgelegenen Poststelle. 87,5 Prozent der Personen aus dem Bezirk Oberdorf benötigen über fünfzehn Minuten zur nächsten Filiale. Auch in den Bezirken Rohrbach und Schoren muss die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zwischen fünf und zwanzig Minuten Wegzeit einplanen (siehe Diagramm 9).

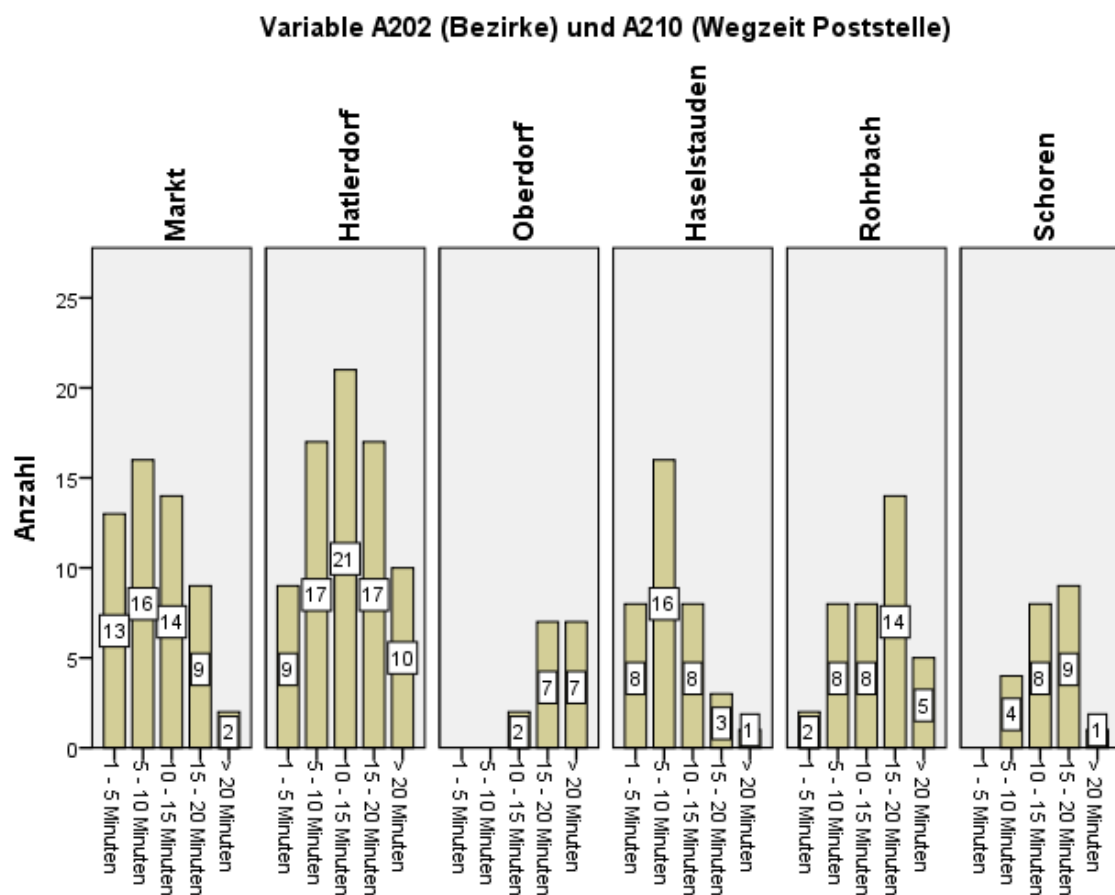


Diagramm 9: Wegzeiten zu Fuß zur nächstgelegenen Poststelle nach Bezirken. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Ob eine Unterversorgung mit Dienstleistung der Post vorliegt, lässt sich schwer beurteilen. Es wird immer eine Person geben, die im Vergleich einen weiteren Weg zur nächsten Poststelle zurücklegen muss. Aber in meinen Augen gibt es bei der Situation in Dornbirn noch Luft nach oben. Wie erwähnt, gibt es fünf Filialen in vier

Bezirken. Die beiden Postfilialen im Bezirk Markt liegen 400 Meter entfernt voneinander. Zwar kann beziehungsweise könnte argumentiert werden, dass die eine Filiale eher Personen aus dem Bezirk Rohrbach versorgt, während sich die andere eher an Kundschaft beispielsweise aus den Bezirken Markt, Hatlerdorf und Oberdorf richtet. In meinen Augen rechtfertigt diese Argumentation nicht die räumliche Nähe. Es wäre möglicherweise sinnvoll, die kleinere Filiale in einen anderen Bezirk zu verlegen, vorrangig in den Bezirk Rohrbach, da dieser der drittgrößte Bezirk Dornbirns ist und einer der beiden ohne Filiale. Die Abdeckung durch die Schaffung einer neuen Filiale im Bezirk Rohrbach würde die Situation verbessern, eine Filiale im Bezirk Oberdorf möglicherweise, wobei in diesem Bezirk auf Grund der Bevölkerungsgröße die Wirtschaftlichkeit einer Filiale beziehungsweise eines Postpartners untersucht werden müsste.

4.4.2.4. Wegzeit zum nächsten größeren Supermarkt

Auf dem gesamten Dornbirner Gemeindegebiet gibt es insgesamt sechzehn größere Lebensmittelmärkte. Sieben davon sind an den größeren Durchgangsstraßen platziert, die restlichen sind in den Wohngebieten lokalisiert (siehe Abbildung 8). Abbildung 8 zeigt neben den Standorten der Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt die Einzugsgebiete der jeweiligen Supermärkte, definiert mit 600 Metern. Die hellrote Zone um die Supermärkte definiert eine Zone, in welcher Personen maximal zehn Minuten zu Fuß vom Wohnort zum Standort des Lebensmittelgeschäfts benötigen. Meines Erachtens können beziehungsweise werden Personen bei Einkäufen, die noch tragbar sind, in dieser Zone die Strecke zu Fuß zurücklegen. Leuchtend rote Zonen stellen Bereiche dar, in welcher die Bewohnerinnen und Bewohner mehrere Supermärkte in näherem Umfeld haben und sich so für den Markt mit der geringsten Entfernung entscheiden können. Die blaue Zone stellt einen Bereich dar, der außerhalb der 600 Meter Zone liegt. In meinen Augen können oder werden Personen aus diesen Bereichen verstärkt auf nicht motorisierte beziehungsweise motorisierte Fahrzeuge zurückgreifen, um größere Einkäufe zu erledigen.

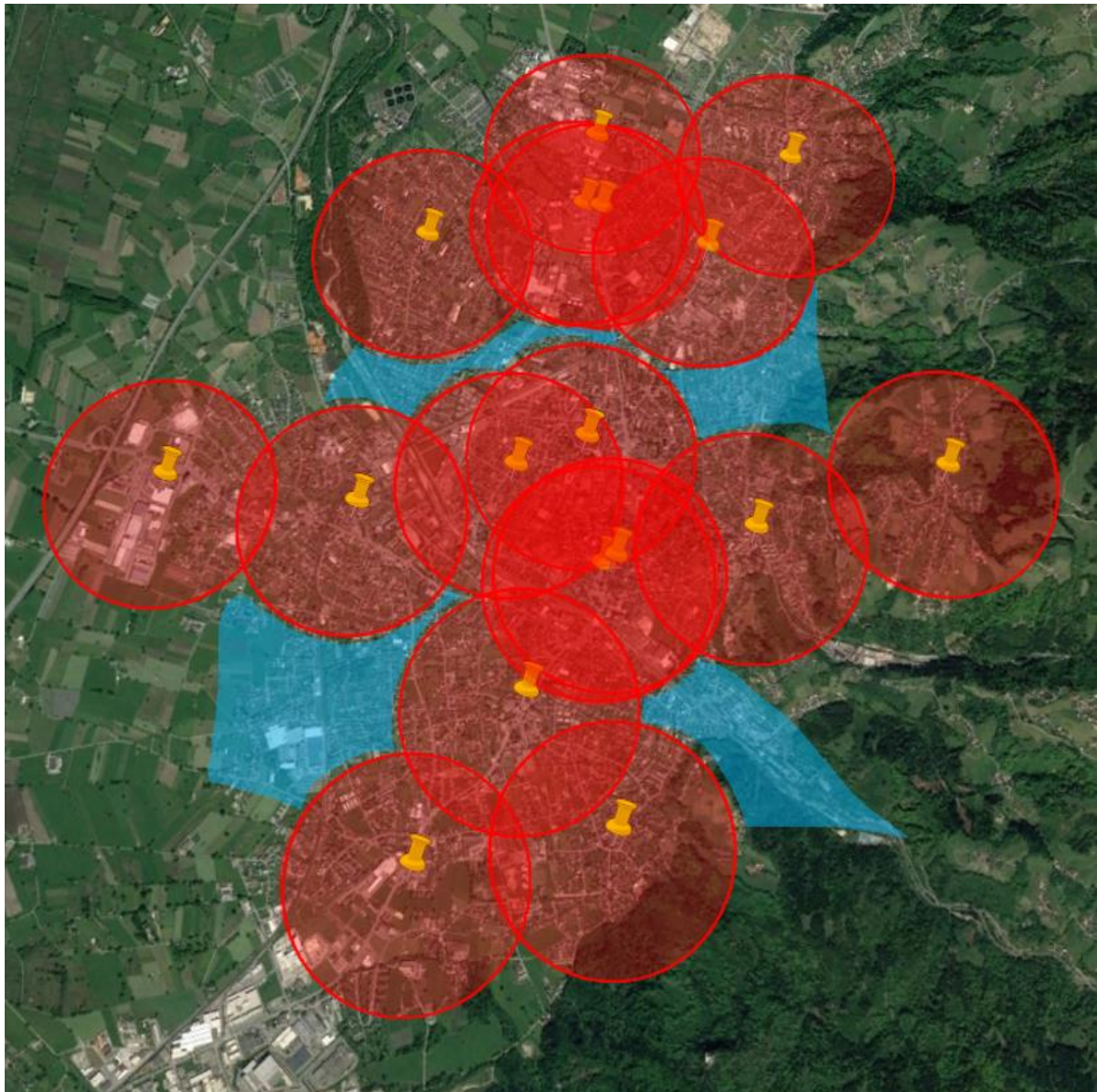


Abbildung 8: Überblickskarte über die Lebensmittelversorgung im Gemeindegebiet. (Quelle: GOOGLE EARTH, 2018, bearbeitet)

Tabelle 20: Legende zu Abbildung 8.

gelbe Pins = Standorte vers. Einkaufsmöglich- keiten	rote Kreise = 600m Be- reiche um Einkaufsmög- lichkeit	blaue Bereich = außer- halb der 600m Zone
--	--	--

71 Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen rund fünf Minuten, um den nächstgelegenen Supermarkt zu erreichen. Bei einer Schrittgeschwindigkeit von durchschnittlich 3,6 km/h entspricht dies einer Wegstrecke von rund 300 Metern. 93 Personen benötigen zwischen fünf und zehn Minuten, 50 weitere zwischen zehn und fünfzehn Minuten, entsprechend einer Wegstrecke zwischen maximal 600 bis 900 Metern. Die restlichen 25 befragten Personen benötigen über fünfzehn Minuten

zum nächstgelegenen Supermarkt - somit über 600m Wegstrecke (siehe Tabelle 21).

Tabelle 21: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu einem Supermarkt im Gemeindegebiet.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A211					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	1 - 5 Minuten	71	29,7	29,7	29,7
	5 - 10 Minuten	93	38,9	38,9	68,6
	10 - 15 Minuten	50	20,9	20,9	89,5
	15 - 20 Minuten	16	6,7	6,7	96,2
	> 20 Minuten	9	3,8	3,8	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Bei Betrachtung der Daten auf Bezirksebene fällt klar auf, dass in allen sechs Bezirken die ersten zwei Zeitkategorien klar dominieren und über 50 Prozent einnehmen (siehe Diagramm 10). Im Bezirk Markt benötigen gesamt acht Personen über zehn Minuten, um den nächsten Supermarkt zu erreichen. Wie in Abbildung 8 gezeigt, gibt es einen Teil im Bezirk Markt (blau markierter Bereich rechts oben), der nicht von einem der umliegenden Supermärkte abgedeckt wird. Auch im Bezirk Hatlerdorf benötigen 30 Person über zehn Minuten zu Fuß, Abbildung 8 zeigt die Teile, die nicht direkt abgedeckt werden (blau markierte Bereiche links und rechts unten). In den Bezirken Rohrbach und Schoren benötigen insgesamt 14 befragte Personen über zehn Minuten, der in Abbildung 8 blau markierte Bereich oben links liegt genau zwischen den beiden Bezirken.

Variable A202 (Bezirke) und A211 (Wegzeit Supermarkt)

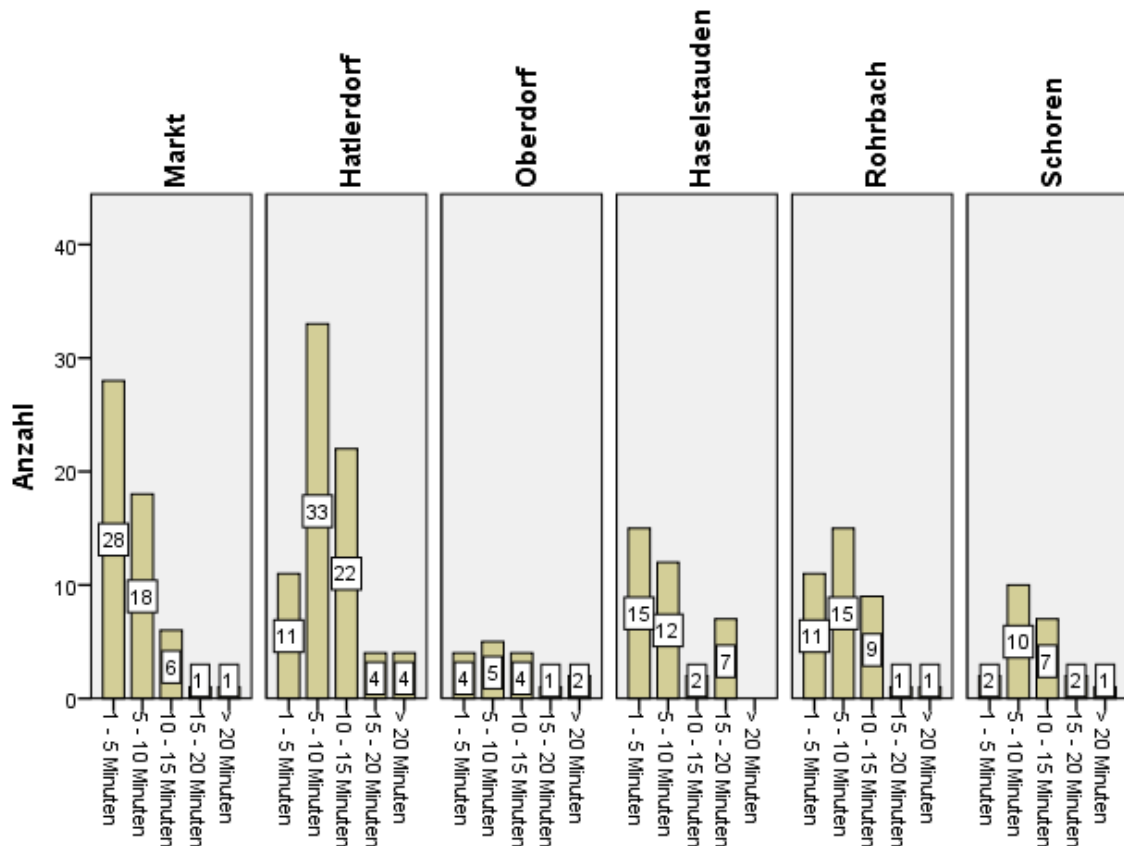


Diagramm 10: Wegzeit zu den Lebensmittelgeschäften in Dornbirn nach Bezirk. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

4.4.2.5. Wegzeit zu einer Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel

Der Vorarlberger Verkehrsverbund, kurz VVV, wurde 1991 gegründet und vereinigt alle im öffentlichen Personennahverkehr tätigen Unternehmen. Im Gründungsjahr wurde der Stadtbus Dornbirn geschaffen, acht Jahre später der Landbus Unterland. Dornbirn stellt für den öffentlichen Personennahverkehr einen zentralen Knotenpunkt zwischen Ober- und Unterland dar, aber auch die Busverbindungen in und aus dem Bregenzerwald nutzen den Bahnhof als Anfangs- und Endstation. Die zwölf Linien des Stadtbus Dornbirns decken das Stadtgebiet ab, während vierzehn Linien des Landbus Unterland an verschiedenen Knotenpunkten (Dornbirn Bahnhof, Dornbirn Sägerbrücke, und einige mehr) halten beziehungsweise dort starten und enden und Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus, nach Bregenz, Bersbuch, Hohenems und weiteren Destinationen im Vorarlberger Unterland bereitstellen (vgl. VERKEHRSVERBUND VORARLBERG o.J. a, o.S.).

Im gesamten Dornbirner Stadtgebiet werden durch die Stadtbuslinien 120 Haltestellen angefahren, darunter 58, welche mehrfach angefahren werden. Der Landbus Bregenzerwald bedient im Stadtgebiet 26 Stationen, der Landbus Unterland 42. Abzüglich der Stationen, an welchen mehrere Buslinien aufeinandertreffen, werden im Stadtgebiet rund 160 unterschiedliche Stationen durch die Busse angefahren. Die niederösterreichische Landeshauptstadt hat dreizehn verschiedene Buslinien, welche rund 200 verschiedene Stationen im Stadtgebiet anfahren. Wie zufrieden die Bürgerinnen und Bürger mit der Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs in Dornbirn sind, werden die folgenden Absätze klären. 142 der 239 befragten Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, innerhalb von drei Minuten eine Haltestelle in der Nähe ihres Wohnortes erreichen zu können. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 59,4 Prozent. Weitere 67 Personen gaben an, zwischen drei und maximal fünf Minuten zur nächsten Haltestelle zu benötigen. 22 Personen benötigen zwischen fünf und acht Minuten, weitere acht Personen benötigen acht und mehr Minuten zur nächsten Haltestelle (siehe Tabelle 22).

Tabelle 22: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable 212					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	1 - 3 Minuten	142	59,4	59,4	59,4
	3 - 5 Minuten	67	28,0	28,0	87,4
	5 - 8 Minuten	22	9,2	9,2	96,7
	8 - 10 Minuten	7	2,9	2,9	99,6
	> 10 Minuten	1	,4	,4	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

In den Bezirken Markt, Hatlerdorf, Oberdorf, Haselstauden und Rohrbach liegt der Wert von Personen, die über acht Minuten zur nächsten Haltestelle benötigen, bei 1,8 Prozent, entsprechend vier von 217 Personen. Ebenfalls erreichen 133 der 217 Personen aus den ebengenannten Bezirken innerhalb von drei Minuten eine Haltestelle. Die weiteren 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus diesen fünf Bezirken benötigen eine Wegzeit von drei bis acht Minuten, um die nächste Haltestelle

der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen. Im jüngsten Bezirk der Stadt, dem Bezirk Schoren, benötigten 40,9 Prozent der Befragten, entsprechend neun Personen, rund drei Minuten, um öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen. Weitere neun Personen erreichen eine Haltestelle in drei bis acht Minuten. Vier Personen benötigen zwischen acht und zehn Minuten (siehe Diagramm 11).

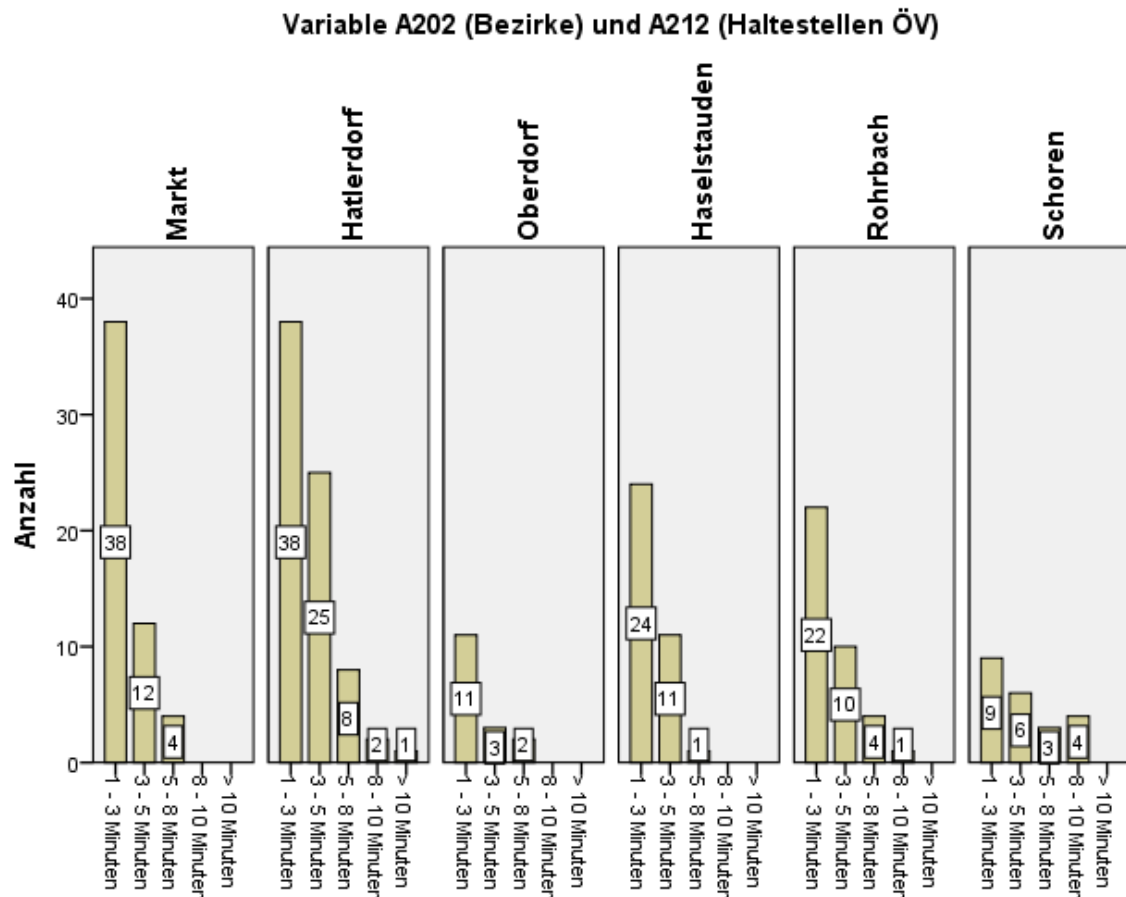


Diagramm 11: Wegzeiten zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel nach Bezirk.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. In meinen Augen ist dies in Dornbirn recht gut gegeben. Abbildung 9 zeigt die Netzabdeckung in Dornbirn. Es fällt auf, dass nur wenige Gebiete der Stadt nicht direkt an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen sind. Darunter fallen zum Beispiel ein Teil des Bezirks Rohrbach, zwischen den Stationen „Am Eisweiher“ und „Kindergarten Forach“ (blau markiert auf Abbildung 9). In diesem Bereich wäre möglicherweise eine weitere Station sinnvoll, um die Netzabdeckung

noch zu verbessern, wobei hier im Bereich „Am Eisweiher“ – „Rohrmoos“ – „Wichnerstraße“ (grün markiert auf Abbildung 9) die Nachfrage geprüft beziehungsweise mit den Anrainerinnen und Anrainern Rücksprache gehalten werden müsste. Auch der Bereich zwischen den Stationen „Roßmähder“ und „Niederbahn“ ist ein Gebiet, in dem eine weitere Station von Nutzen sein könnte. Angemerkt werden muss, dass sich das Fahren mit einem Bus normaler Baugröße im genannten Bereich schwierig gestalten wird, da die Straßen dort durchwegs schmal sind.

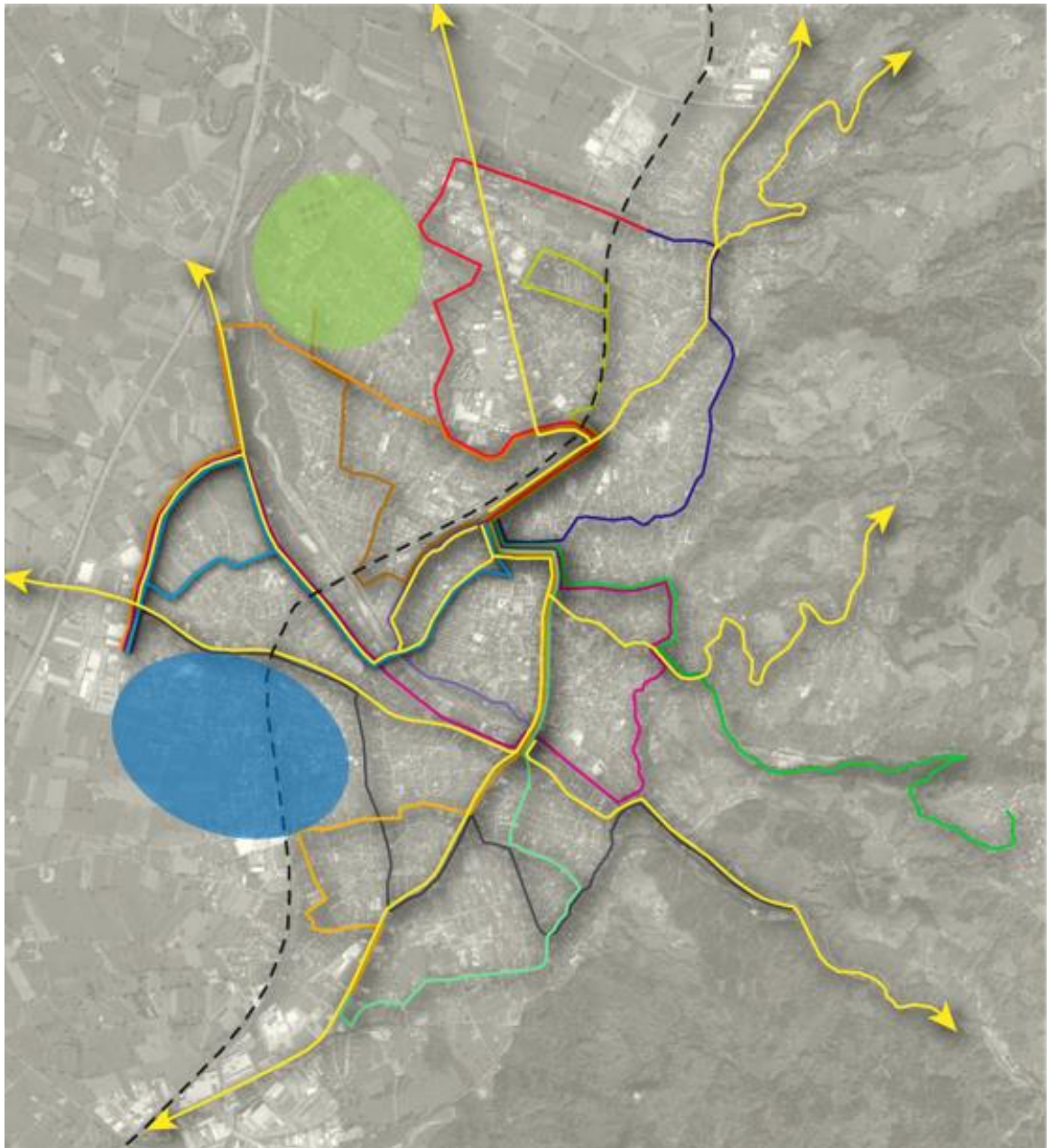


Abbildung 9: Abdeckung des Stadtgebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr. (Quelle: GOOGLE EARTH, 2018, bearbeitet)

Tabelle 23: Legende zu Abbildung 9.

gelbe Linien = Landbus	farbige Linien = Stadtbus	schwarz strichlierte Linie = Bahnverbindung
------------------------	---------------------------	--

4.4.2.6. Wegzeit zur nächsten öffentlichen Sportstätte

Sport stellt in der heutigen Leistungsgesellschaft einen bedeutenden Ausgleich dar. In Dornbirn wird den Einwohnerinnen und Einwohnern ein großes Spektrum an ausübbarer Sportarten geboten. Neben fünf großen Sportanlagen, mehreren Fußballplätzen gibt es noch das Stadtbad, das Waldbad Enz und die Eislaufhalle im Messestadion. Die ausübbarer Sportarten reichen von Klettern, Tennis oder Rollhockey bis zu einem ausgedehnten Fitness- beziehungsweise Laufparcours. Das Angebot verteilt sich über das gesamte Stadtgebiet, es gibt kein gehäuftes Auftreten. 31 Personen erreichen eine dieser Sportstätten innerhalb von fünf Minuten. Weitere 67 Personen benötigen zwischen fünf und zehn Minuten zu Fuß. 64 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer benötigen zwischen zehn und fünfzehn Minuten zum nächsten Sportplatz, wobei 37,5 Prozent dieser Personen aus dem Bezirk Hatlerdorf stammen. 77 der befragten Personen benötigen über fünfzehn Minuten zum nächsten Sportplatz (siehe Tabelle 24).

Tabelle 24: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu den Sportstätten. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A214					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	1 - 5 Minuten	31	13,0	13,0	13,0
	5 - 10 Minuten	67	28,0	28,0	41,0
	10 - 15 Minuten	64	26,8	26,8	67,8
	15 - 20 Minuten	41	17,2	17,2	84,9
	> 20 Minuten	36	15,1	15,1	100,0
Gesamt		239	100,0	100,0	

Bei Betrachtung der Bezirksdaten fällt auf, dass überwiegend Einwohnerinnen und Einwohner aus den Bezirken Markt, Hatlerdorf, Oberdorf, Rohrbach und Schoren innerhalb von fünfzehn Minuten die nächste Sportstätte erreichen. Im Bezirk Markt sind unter anderem das Stadtbad und einige kleinere Sportstätten angesiedelt,

auch das „Waldbad Enz“, während im Bezirk Hatlerdorf die Freizeitsportanlage „Staufenblick“, im Bezirk Oberdorf befindet sich selbst keine Sportanlage, jedoch in der Nähe der Bezirksgrenzen unter anderem das Stadtbad oder eine Minigolfanlage. Im Bezirk Rohrbach sind die Sportanlage „Im Forach“ und einige Fußballplätze angesiedelt und im Bezirk Schoren liegen der Fitness- und Laufparcours und das Stadion Birkenwiese, in welchem 2007 und im Jahr 2019 teilweise die Weltgymnaestrada stattfand beziehungsweise stattfinden wird. Im Bezirk Haselstauden benötigen 18 Personen unter fünfzehn Minuten und weitere 18 Personen über fünfzehn Minuten um die nächste Sportstätte zu erreichen. Im Bezirk Haselstauden selbst gibt es eine größere Sportanlage mit mehreren Fußballplätzen, diese liegt jedoch am Rande des Bezirks beziehungsweise in der Nähe der Stadtgrenze und für einige Bürgerinnen und Bürger dementsprechend weiter entfernt (siehe Diagramm 12).

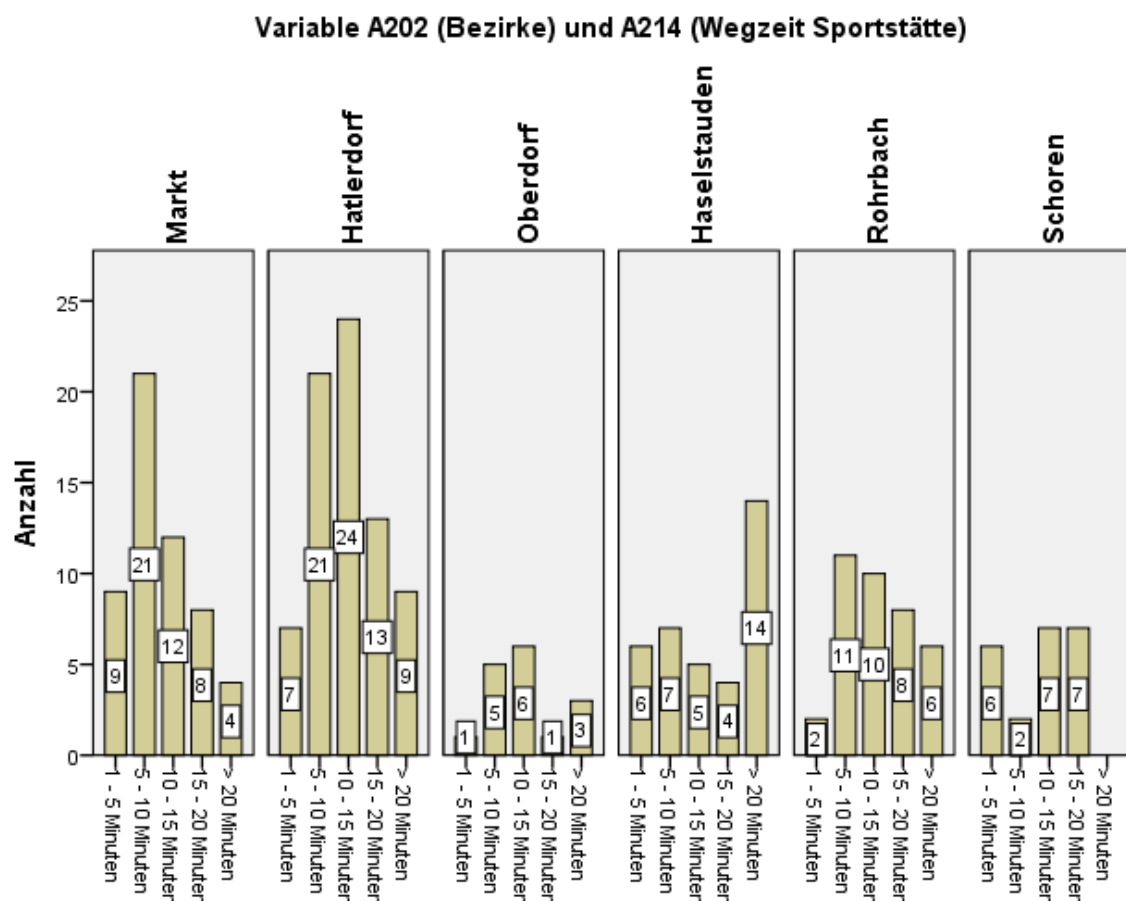


Diagramm 12: Die Wegzeiten zu den Sportstätten nach Bezirk. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Im Rahmen der durchgeführten Befragung wurde auch erhoben, wie zufrieden die Dornbirnerinnen und Dornbirner mit den Sportstätten im Gemeindegebiet sind.

Drei Personen der 239 Personen umfassenden Stichprobe übersprangen diese Frage. 43 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, mit den Sportstätten der Stadt sehr zufrieden zu sein. Weitere 166 Personen waren mit der Situation zufrieden. Gesamt sahen 86,4 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Sportstätten positiv. 26 Personen waren eher unzufrieden, eine Person unzufrieden. Somit sahen 11,3 Prozent der Befragten die Situation negativ (siehe Tabelle 25). Meines Erachtens kann aus diesen sehr positiven Zahlen geschlossen werden, dass sich die Stadt Dornbirn beim Sportangebot in eine gute Richtung bewegt.

Tabelle 25: Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den Sportstätten in Dornbirn.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

		Variable A411			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Pro- zente
Gültig	nicht beantwortet	3	1,3	1,3	1,3
	sehr zufrieden	43	18,0	18,0	19,2
	zufrieden	166	69,5	69,5	88,7
	eher unzufrieden	26	10,9	10,9	99,6
	unzufrieden	1	,4	,4	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

4.4.2.7. Wegzeit zur nächsten öffentlichen Bibliothek

Im gesamten Stadtgebiet gibt es sechs Büchereien, exklusive Schulbüchereien. Im Bezirk Markt befindet sich eine große Stadtbücherei, in allen weiteren Bezirken kleinere Zweigstellen, diese sechs sind öffentliche Bibliotheken. Zusätzlich dazu gibt es noch die Bibliothek der Fachhochschule Vorarlberg, diese ist jedoch nicht Teil des Medienverbunds und es wird ein eigener Bibliotheksausweis benötigt. Die Bibliothek der FH Vorarlberg ist die einzige wissenschaftliche Bibliothek der Stadt. 29 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreichen die nächstgelegene öffentliche Bibliothek innerhalb von fünf Minuten, 66 weitere benötigen zwischen fünf und zehn Minuten. 54 Personen erreichen eine Bibliothek im Stadtgebiet innerhalb von 15 Minuten, 49 der Befragten benötigen zwischen fünfzehn und zwanzig Minuten. 41 der befragten Personen benötigen über zwanzig Minuten (siehe Tabelle 26).

Tabelle 26: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu öffentlichen Büchereien im Stadtgebiet.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A215				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig 1 - 5 Minuten	29	12,1	12,1	12,1
5 - 10 Minuten	66	27,6	27,6	39,7
10 - 15 Minuten	54	22,6	22,6	62,3
15 - 20 Minuten	49	20,5	20,5	82,8
> 20 Minuten	41	17,2	17,2	100,0
Gesamt	239	100,0	100,0	

Die öffentlichen Bibliotheken der Stadt befinden sich meist in räumlicher Nähe zu den jeweiligen Stadtteilzentren. Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer (43,51 Prozent) benötigen zwischen fünf und fünfzehn Minuten bis zur nächsten Bibliothek. Gesamt erreichen nur 29 der befragten 239 Personen die nächste Bibliothek in unter fünf Minuten. 30,71 Prozent, entsprechend 90 Personen, benötigen über fünfzehn Minuten. Durchschnittlich benötigen zwischen 18 und 40 Prozent der Befragten aus den Bezirken Markt, Hatlerdorf, Haselstauden und Rohrbach über zwanzig Minuten, um eine der öffentlichen Bibliotheken zu Fuß zu erreichen.

Die Bezirke Schoren und Oberdorf sind dabei Ausreißer. Im Bezirk Oberdorf benötigen 75 Prozent, im Bezirk Schoren 63,63 Prozent der Befragten jeweils über zwanzig Minuten.

4.5. Verkehrssituation in Dornbirn

Die Verkehrssituation in einer Stadt ist meines Erachtens maßgeblich für die Lebensqualität in einer Stadt. Das folgende Kapitel widmet sich der Verkehrssituation in der Stadt Dornbirn. Die allgemeine Einstiegsfrage des Fragebogens bezog sich dabei auf die allgemeine Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit dem Verkehr in Dornbirn. Die folgenden Fragen bezogen sich vorrangig auf die Parksituation, die Durchlässigkeit im Stadtgebiet, die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer beziehungsweise Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr.

4.5.1. Öffentlicher Personennahverkehr in Dornbirn

Der öffentliche Personennahverkehr erreicht in Dornbirn meines Erachtens schon einen guten Standard und deckt einen Großteil des Stadtgebiets ab. Wie sehen dies nun die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Dornbirn? Eine zentrale Frage bezog sich darauf, wie oft die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung die öffentlichen Verkehrsmittel in Anspruch nehmen. 33 der befragten Personen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel fast täglich, 28 weitere mehrmals in der Woche. 39 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzen sie mehrmals im Monat. 139 Personen, entsprechend 58,20 Prozent der gesamten Stichprobe nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel selten (siehe Tabelle 27).

Tabelle 27: Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A612					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Pro- zente
Gültig	fast täglich	33	13,8	13,8	13,8
	mehrmals in der Woche	28	11,7	11,7	25,5
	mehrmals im Monat	39	16,3	16,3	41,8
	selten	139	58,2	58,2	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Bei näherer Betrachtung der Daten kristallisieren sich Gruppen heraus, die verstärkt die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Darunter fallen Frauen zwischen 20

und 39 Jahren und zwischen 40 – 59 Jahren, und Männer zwischen 20 und 39 Jahren. Auch nutzen Frauen in der Altersklasse zwischen 14 und 19 Jahren die öffentlichen Verkehrsmittel stärker als Männer in der selben Altersklasse (siehe Diagramm 13).

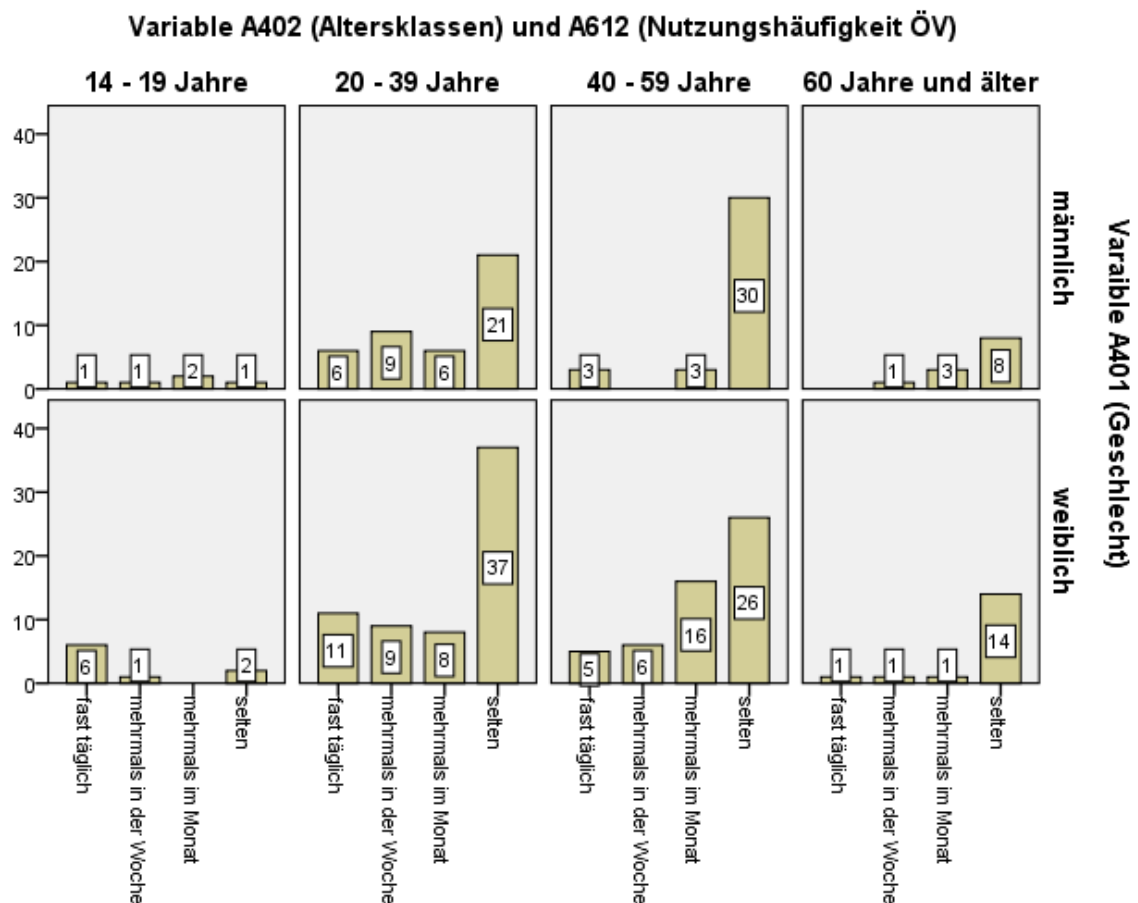


Diagramm 13: Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel nach Geschlecht und Altersklasse. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Im Rahmen der Befragung sollte neben der Nutzungshäufigkeit auch die Zufriedenheit der Dornbirnerinnen und Dornbirner mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erhoben werden. Wurde bei der Frage angegeben, „eher unzufrieden“ beziehungsweise „unzufrieden“ mit der Situation der öffentlichen Verkehrsmittel zu sein, wurde die Teilnehmerin beziehungsweise der Teilnehmer gebeten, diese Auswahl zu begründen. Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gaben 94 an, sehr zufrieden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Dornbirn zu sein. Weitere 130 sind mit dem Angebot in Dornbirn zufrieden. Kumuliert entspricht dies einem prozentualen Anteil von 93,7 Prozent an Personen, die den öffentlichen Verkehrsmitteln in Dornbirn positiv gegenüberstehen. Fünfzehn Personen sahen die Situation in Dornbirn negativ (siehe Tabelle 28).

Tabelle 28: Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A605					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	94	39,3	39,3	39,3
	zufrieden	130	54,4	54,4	93,7
	eher unzufrieden	15	6,3	6,3	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Vierzehn der fünfzehn Personen, welche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Dornbirn nicht zufrieden waren, begründeten kurz ihre Auswahl. Zehn der vierzehn Antworten bezogen sich auf die Taktraten der Busse. Als problematisch wurden von vielen Personen die Taktraten am Abend beziehungsweise am Wochenende bezeichnet. Auch beschrieb eine Person die Platzierung der Haltestellen als negativ, da diese sich hinderlich auf den Verkehrsfluss auswirken und nach Aussage der Person teilweise direkt vor Zebrastreifen befinden, was bei unregelmäßigen Übergängen eine gewisse Gefahr mit sich bringt. Auch bemängelt wurde eine unzureichende Anbindung an den Stadtkern und wenige Haltestellen im Stadtgebiet, zusätzlich dazu eine jährliche Verschlechterung des Netzes durch die Fahrplanänderungen. Der letzte angesprochene Punkt bezog sich auf preisliche Gestaltung der Tickets.

Meines Erachtens trifft die Aussage, dass es im Stadtgebiet zu wenige Haltestellen beziehungsweise eine unzureichende Anbindung an das Stadtzentrum gibt, nicht zu. Abbildung 9 zeigt die komplette Netzabdeckung im Stadtgebiet, und wie in Kapitel 4.4.2.5. beschrieben, gibt es in meinen Augen zwei Bereiche, die unzureichend abgedeckt sind. Bei einem Bereich ist aber eine bessere Abdeckung auf Grund der vor Ort herrschenden Gegebenheiten simpel nicht möglich. Bezüglich der unzureichenden Anbindung an das Stadtzentrum muss gesagt werden, dass elf der zwölf in Dornbirn angebotenen Stadtbuslinien vom Bahnhof Dornbirn aus starten und dort wieder enden. Drei der Stadtbuslinien fahren das Stadtteilzentrum Markt direkt an, weitere sechs Landbuslinien ebenfalls. In meinen Augen ist das Stadtzentrum gut erreichbar. Entweder man fährt direkt zum Bahnhof Dornbirn und

geht von dort aus noch fünf Minuten zu Fuß oder nimmt einen weiteren Bus direkt zum Stadtteilzentrum, aber eine sich durch die Fahrplananpassung verschlechternde Situation ergibt sich, subjektiv gesehen, nicht. Für die Aussage zur preislichen Gestaltung der Tickets wurde ein Vergleich mit Sankt Pölten gezogen. Dazu wurden die Preise für das Jugendticket, Monatskarten und die Jahreskarte verglichen. Angemerkt werden muss, dass die beiden Städte unterschiedliche Tarifsyste-me haben. In Sankt Pölten gibt es Einzel-, Tages-, Wochen-, Monats-, Jahres- und Jugendkarten. Für das komplette Bundesland Vorarlberg gibt es einheitliche Tarife - auch in der eben genannten Staffelung, jedoch unterteilt in Domino und Maximo. Domino ist die kleinste Zone und umfasst eine unterschiedliche Anzahl an Ortschaften. Mehrere Dominos können kombiniert werden, ab vier kombinierten Dominos entspricht der Preis der Maximo Jahreskarte. Die Zone Maximo umfasst das komplette Gebiet des Bundeslands Vorarlberg (vgl. VERKEHRSVERBUND VOR-ARLBERG o.J. b, o.S.)

	Tarif VVV	Tarif LUP
Jugendticket	19,60€	19,60€
Monatskarte	21€ - 81€	19€ - 38,90€
Jahreskarte	167€ – 370€	365€

Mit einem Jugendticket können Schülerinnen, Schüler und Lehrlinge mit Bus und Bahn zur Schule beziehungsweise zur Lehrstelle, Schülerinnen und Schüler nur an Schultagen, Lehrlinge an jedem Wochentag (vgl. LUP o.J., o. S.). Bezüglich der Monatskarten gibt es in Vorarlberg, wie erwähnt, das Domino/Maximo-System. Ein Domino, welches das Dornbirner Stadtgebiet umfasst, kostet 21€ für einen Monat. Mit drei aneinandergereihten Dominos könnte man um 36€ zu jeder Tageszeit von Dornbirn nach Bregenz fahren. (vgl. VORARLBERGER VERKEHRSVERBUND o.J. b, o.S.). In Sankt Pölten werden zwei Monatskarten angeboten, die Öko Shopping Monatskarte um 19€, die für einen Monat im Zeitraum von 08:30 bis 16:30 verwendet werden kann und die die normale Monatskarte, die einen Monat lang zu jeder Zeit verwendet werden kann und 38,90€ kostet (vgl. LUP o.J., o. S.). Die Jahreskarte wird für ganz Vorarlberg um 370€ angeboten. Eine Domino-Jahreskarte für

Dornbirn alleine würde 167€ im Vollpreis kosten (vgl. VORARLBERGER VERKEHRS-
VERBUND o.J. b, o.S.). In Sankt Pölten wird die Jahreskarte für 365€ angeboten
(vgl. LUP o.J., o. S.). Unter Einbeziehung der Spartarife zum Beispiel für Personen
unter 26 Jahren, Familien und Seniorinnen und Senioren kann meines Erachtens
nicht allgemein gesagt werden, dass die Tarife zu hoch sind, vor allem für eine
Mittelstadt mit 48.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

4.5.2. Verkehrssituation in der Stadt

Für den öffentlichen Personennahverkehr zeichnet sich ein gutes Ergebnis ab. Wie
zufrieden sind nun die Dornbirnerinnen und Dornbirner mit der allgemeinen Ver-
kehrssituation? Die allgemeine Verkehrssituation wird von der Bevölkerung unter-
schiedlich gesehen. 26 Personen sind mit dem Stand der Dinge sehr zufrieden.
Weitere 110 Personen sind damit zufrieden. Gesamt sehen 56,90 Prozent der
Stichprobe die Verkehrssituation in Dornbirn positiv. 80 Teilnehmerinnen und Teil-
nehmer sind hingegen eher unzufrieden, 23 weitere unzufrieden mit der aktuellen
Situation (siehe Tabelle 29).

Tabelle 29: Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der allgemeinen Verkehrssituation.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A602					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	26	10,9	10,9	10,9
	zufrieden	110	46,0	46,0	56,9
	eher unzufrieden	80	33,5	33,5	90,4
	unzufrieden	23	9,6	9,6	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die angaben, mit der Verkehrssituation in
Dornbirn eher unzufrieden beziehungsweise unzufrieden zu sein, wurden gebeten,
ihre Antwort zu erläutern und zu erklären, wo sie in der Stadt dringenden Hand-
lungsbedarf sehen. Von 103 Personen, die der Verkehrssituation gegenüber ne-
gativ eingestellt waren, haben 89 ihre Antwort begründet, vierzehn Personen ha-
ben keine Begründung für ihre Wahl gegeben.

Die Verkehrssituation ist in vielen Städten ein Streitpunkt. Die 103 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die die Verkehrssituation negativ sahen, wurden gebeten, näher darauf einzugehen, wo ihrer Ansicht nach die Probleme bei der Verkehrsthematik liegen. Ein großer Problempunkt wird im Bereich des Messeparks gesehen, spezifisch beim Kreisverkehr und bei der Messekreuzung. Dort kommt es – wie auch beim Knotenpunkt Dornbirn Nord je nach Tageszeit zu sehr hohem Verkehrsaufkommen. Speziell zu Stoßzeiten zwischen 7:30 und 9:00 Uhr und zwischen 16:00 und 18:30 Uhr bilden sich auf den südlichen, nördlichen und westlichen Ausfallstraßen Staus, die teilweise bis in die Dornbirner Innenstadt reichen. Beim Kreisverkehr Dornbirn Nord könnte für den Durchzugsverkehr in Richtung Dornbirn beziehungsweise Bregenz eine Ausweichstrecke durch eine kurze Überbrückung oder Untertunnelung geschaffen werden, um so den Kreisverkehr in diesem Gebiet zu entlasten. Ein weiteres Problem besteht darin, dass es kaum oder keine Ausweichrouten beziehungsweise Entlastungsmöglichkeiten für die Hauptverkehrsadern gibt. Wenn ausgewichen werden kann, dann primär über ruhige Wohngebiete in den Bezirken Rohrbach und Schoren. Weiters bemängeln einige Bürgerinnen und Bürger in der Befragung eine ausufernde Verwendung von 30er-Zonen in der Stadt. Andere fordern hingegen eine Überwachung der 30er und 40er-Zonen mit Radar, um die Begrenzungen durchzusetzen. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen ein Problem mit dem Schwerverkehr im Bezirk Hatlerdorf. Die südliche Hauptverkehrsader zieht sich mitten durch den Bezirk Hatlerdorf, an dessen Rand sich einige Betriebsstätten befinden. Somit fahren die Lastkraftwagen teilweise durch Wohngebiete, um ihr Ziel zu erreichen. Aus diesem Grund wird ein Nachtfahrverbot für Lastkraftwagen in Wohngebieten gefordert, beziehungsweise Wohngebiete tagsüber nur für Anrainer und Zubringer passierbar zu machen. Meines Erachtens wären dies zwei für die Wohnqualität sehr wertvolle Ansätze, jedoch muss abgewartet werden, wie sich die Situation durch die geplante Autobahnauffahrt Rheintal Mitte verändert. Eine weitere Nennung bezog sich auf die Achfurt. Einige Brücken im oberen Verlauf der Dornbirner Ache wurden in den vergangenen Jahren saniert - die Furt blieb, abgesehen von kleinen Änderungen, in der bisherigen Form bestehen. Meines Erachtens wäre es Zeit, auch diese Engstelle (siehe Abbildung 10) zu modernisieren, die Fahrbahn wenn möglich weiter zu erhöhen und zu verbreitern.



Abbildung 10: Die Verbindung zwischen den Bezirken Rohrbach und Schoren bei der Überflutung 2017. (Quelle: <http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2857067/> - zuletzt eingesehen am: 10.04.2018)

Ein weiteres und oft genanntes Problem ist die Ampelschaltung - primär entlang der der Stadtstraße, da hier ein Stop & Go provoziert wird und es teils zu langen Wartezeiten kommt. Meiner Meinung nach wäre die Lösung der genannten Stop & Go-Problematik vorrangig zu behandeln. Auch wurde von gefährlichen beziehungsweise unnötigen Ampelsystemen berichtet, zum Beispiel im Bereich der Furt und im Bereich der B190/Schwefel, beim Eurospar-Markt. Ebenfalls angesprochen wurde ein smartes Verkehrsregelungssystem. Wie ein solches in Dornbirn implementiert werden könnte, bleibt offen, jedoch könnte ein System, das in Verbindung mit weiteren Ampeln auf die aktuelle Verkehrssituation reagiert, an einigen Punkten in der Stadt abseits der herkömmlichen Regelung für Entlastung sorgen. Weitere Problembereiche wurden in der Höchsterstraße, der Klostergasse, der Moosmahnstraße, der Haselstauderstraße, der Raiffeisenstraße und der Mozartstraße geortet, jedoch ohne, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die darauf aufmerksam gemacht haben, näher darauf eingehen. Eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer forderte im Rahmen der Befragung die Anwendung von mutigen Alternativen zur Verbesserung der Verkehrssituation. In den vergangenen

Jahren wurden zwei solche Alternativen vorgestellt. Zum einen wurde das Projekt „Wälderbahn“ vorgestellt. Das Projekt „Wälderbahn“ sieht eine Seilbahn von Dornbirn zum Verkehrsknotenpunkt Bersbuch im Bregenzerwald vor, um so den Pendlerverkehr zwischen den beiden Regionen zu verringern. Die Mischung aus Seilbahn und Hochbahn würde dabei Knotenpunkte in Dornbirn (zum Beispiel den Bahnhof und die Sägerbrücke) anfahren (vgl. VORARLBERG ONLINE 2017, o.S.). Die andere Option wurde 2008 unter dem Namen „Ringstrassenbahn Unteres Rheintal“ präsentiert. Zwei der drei vorgeschlagenen Straßenbahnlinien würden in Dornbirn halten, alle Linien hätten Erweiterungspotential nach Deutschland, Liechtenstein und in die Schweiz (vgl. RHOMBERG BAHNTECHNIK GMBH 2008, 33 – 34). Der Einsatz der Ringstraßenbahn würde meines Erachtens für Dornbirn eine bessere Lösung darstellen. Das Projekt Wälderbahn orientiert sich eher an der Verkehrssituation im Bregenzerwald und würde zwar auch zu einer gewissen Entlastung der Situation in Dornbirn beitragen, jedoch wahrscheinlich nur bedingt. Die vorgeschlagene Idee der Ringstraßenbahn stammt aus dem Jahr 2008, die damals verwendeten Daten müssten aktualisiert werden. Danach könnte wirklich abgeklärt werden, wie wirtschaftlich das Projekt wäre. In meinen Augen ließe sich diese Idee besser auf die Verkehrsproblematik in Dornbirn anwenden, da damit Pendlerinnen und Pendler aus anderen Vorarlberger Städten mit Anschluss an die Ringstraßenbahn mit dieser ohne Verwendung des individuellen Kraftfahrzeugs nach Dornbirn gelangen können. Da auch viele Personen aus der Schweiz, Deutschland und Liechtenstein nach Dornbirn kommen, um im Messepark einzukaufen, würde die mögliche Erweiterung auch dies abdecken und könnte somit das Verkehrsaufkommen erheblich reduzieren. Zwischen 1902 und 1938 gab es in Dornbirn schon einmal eine Straßenbahn, die damals Dornbirn mit Lustenau verband. Meiner Meinung nach könnte die Straßenbahn jedoch vor allem im Gebiet der Stadt Dornbirn am Platzmangel scheitern. An dieser Stelle muss abgewartet werden, wie sich die Situation weiterentwickelt.

4.5.3. Parksituation in der Stadt

Ebenfalls Gegenstand der Untersuchung war die Parksituation in der Stadt Dornbirn, da diese unter den Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmern immer wieder ein Diskussionsthema darstellt. Neben 2.000 öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt gibt es in unmittelbarer Nähe zum Stadtteilzentrum des Bezirks Markt mehrere Tiefgaragen mit rund 1.350 Stellplätzen (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. c, o.S.). In der Befragung übersprang eine Person diese Frage. 32 der befragten Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, mit der Parksituation in der Stadt sehr zufrieden zu sein. Weitere 133 sahen die Situation als zufriedenstellend an. Somit sehen 69,5 Prozent der gesamten Stichprobe die Parksituation als positiv. 52 Personen waren damit eher unzufrieden, 21 unzufrieden. 30,6 Prozent aller Befragten sahen die Parksituation somit negativ (siehe Tabelle 30). Vor allem unzufrieden mit der Parksituation waren die Bürgerinnen und Bürger der Bezirke Hatlerdorf und Markt, aus dieser Gruppe stammen 42 der 73 befragten Personen, die die Parksituation in Dornbirn negativ beurteilten.

Tabelle 30: Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Parksituation in Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

		Variable A607			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	1	,4	,4	,4
	sehr zufrieden	32	13,4	13,4	13,8
	zufrieden	133	55,6	55,6	69,5
	eher unzufrieden	52	21,8	21,8	91,2
	unzufrieden	21	8,8	8,8	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Alle 73 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die die Parksituation negativ beurteilten, wurden gebeten, ihre Antwort zu erläutern. Bei der Auswertung ergaben sich Bereiche, die aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger angepasst werden sollten. Die angebotene Parkplatzmenge wurde mehrfach als mangelhaft bezeichnet. Vor allem in der Innenstadt, wenn am Marktplatz der Wochenmarkt stattfindet, ist es nach Aussagen einer Bürgerin beziehungsweise eines Bürgers sehr schwierig, einen Parkplatz zu finden. Wenn diese Problematik beim Wochenmarkt Mittwochs

und Samstags besteht, wird sich die Situation durch den Bau der Markthalle, die wie besprochen als Ergänzung zum Marktgeschehen dienen soll, die Parksituation möglicherweise auch an anderen Tagen verschärfen. Dementsprechend wäre es bedeutsam, falls die Markthalle gebaut wird, auch auf eine Verbesserung der Parksituation in der Innenstadt zu achten. Eine weitere erwähnte Problematik steht im Zusammenhang mit der 2008 erbauten Tiefgarage, in welcher die Parkplätze so gestaltet sind, dass ein komfortables Aussteigen nicht möglich ist. Wobei dies eine schwierige Situation ist, da auf der einen Seite größere Parkflächen in weniger Stellflächen resultieren, auf der anderen Seite zu kleine Parkplätze auch nicht komfortabel sind, hierbei müssen Einschränkungen akzeptiert werden und die Stadt hat sich hierbei klar für mehr angebotene Parkplätze entschieden. Eine weitere bedeutsame Anmerkung in der Befragung betraf das Angebot an Behindertenparkplätzen. Das Angebot von Parkplätzen für Personen, die auf Grund einer Behinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wird als unzureichend beschrieben. Auch werden die Parktarife öfter angeführt, wobei vor allem die Tarife in der Stadtgarage als zu hoch empfunden werden. Neben einer Anpassung der Tarife in Kurzparkzonen, wird auch günstigeres Parken in der Nähe von Wohnhäusern angesprochen. Dies wäre in meinen Augen problematisch, da diese Parkplätze dann sehr stark frequentiert wären beziehungsweise von länger parkenden Personen beansprucht werden könnten. Akute Probleme werden von den Bürgerinnen und Bürgern bei der Schneeräumung beziehungsweise Freihaltung der Parkplätze im Winter gesehen, des Weiteren bei der Parksituation in der Nähe von öffentlichen Gebäuden und der Kirche im Hatlerdorf. Eine Bürgerin beziehungsweise ein Bürger hat darauf hingewiesen, dass ein Ausweichen auf den Messepark zum Einkauf durch unterschiedliche Maßnahmen beinahe erzwungen wird, da die Innenstadt immer unattraktiver wird. Meines Erachtens wird kein Ausweichen erzwungen und die Attraktivität der Innenstadt ist nach wie vor gegeben, vor allem da auch mit der Mobilitätsmünze⁴ Anreize geschaffen werden. Jedoch muss die Parksituation angepasst werden. Ein Ausbau des Parkleitsystems in Dornbirn wäre meiner Ansicht nach wünschenswert. Auch könnten Anreize geschaffen werden, indem Parkplätze in Tiefgaragen oder bei Geschäften, die für Kurzeinkäufe unter 20 Minuten verwendet werden, zu noch günstigeren Konditionen angeboten werden, wobei dieser Ansatz

⁴ Für weitere Informationen dazu siehe: <https://www.dornbirn.at/wirtschaft/parken/>, Unterpunkt „Mobilitätsmünze“. – Zuletzt eingesehen am: 10.04.2018.

wohl vorrangig in Tiefgaragen Anwendung finden könnte. Ein öfter angesprochener Vorschlag wäre die Option des „Park and Ride“. Auch in meinen Augen ein für Dornbirn möglicherweise sehr wertvoller Ansatz. An den Stadteinfahrten, an einer der Autobahnabfahrten oder auch in den Stadtteilzentren, könnten Parkplätze situiert werden. Wer einen solchen Parkplatz nutzt, erhält die Möglichkeit, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu stark vergünstigten Konditionen oder gratis zu einer der Einkaufsmöglichkeiten zu gelangen. Würde für dies ein zentraler Parkplatz an den Stadteinfahrten genutzt, wäre das System wohl unkomplizierter zu betreiben, komplexer würde es, wenn solche Parkplätze in den Stadtteilzentren angeboten werden.

4.5.4. Situation für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Wie in Kapitel 3.4. beschrieben, versucht die Stadt Dornbirn Verkehrswege zu schaffen, die auch vorrangig für Radfahrerinnen und Radfahrer beziehungsweise Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiv sind. Die besondere geographische Lage der Stadt lädt zu Radtouren in Dornbirn und im Dornbirner Umland ein. Da nicht alle Bürgerinnen und Bürger über ein eigenes Fahrrad verfügen, wurde die Frage in den Raum gestellt, ob ein Radverleih, wie schon zum Beispiel in Wien oder auch Sankt Pölten angeboten, auch in Dornbirn Anklang finden würde. In Sankt Pölten werden diese Räder an zentralen Plätzen, wie zum Beispiel am Bahnhof, angeboten. Die Idee dahinter wäre, dass Personen, die eine Radtour im Stadtgebiet machen, um von A nach B zu gelangen oder auch nur einkaufen gehen möchten, den Weg nicht zu Fuß, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Kraftfahrzeug zurücklegen müssen, sondern von einem (Leih-)Fahrrad zu geringen Kosten profitieren können, wenn man kein eigenes besitzt. Meines Erachtens für eine stetige wachsende Stadt eine interessante Überlegung! In der Befragung gaben 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, entsprechend 33,5 Prozent der Stichprobe, an, den Vorschlag des Radverleihs an öffentlichen Plätzen zu unterstützen. 159 Personen lehnten diesen Vorschlag ab. Dies entspricht 66,5 Prozent aller befragten Personen (siehe Tabelle 31).

Tabelle 31: Zustimmung beziehungsweise Ablehnung des Fahrradverleihs an zentralen Plätzen.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A614					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Pro- zente	Kumulierte Pro- zente
Gültig	ja	80	33,5	33,5	33,5
	nein	159	66,5	66,5	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Im Rahmen der Einleitung wurde auf die Hypothesen hingewiesen, eine davon bezog sich auf diese Frage. Sie lautete: „Die Dornbirnerinnen und Dornbirner stehen einem Radverleih an zentralen Plätzen in der Stadt ablehnend gegenüber.“ Die in Tabelle 31 dargestellten Daten verifizieren die aufgestellte Hypothese und zumindest zum jetzigen Zeitpunkt besteht aus der Sicht der Dornbirnerinnen und Dornbirner kein Bedarf für einen öffentlichen Fahrradverleih.

4.5.4.1. Sicherheitsgefühl der RadfahrerInnen

Im Rahmen der Befragung sollte auch erhoben werden, wie sicher sich die Dornbirnerinnen und Dornbirner im Straßenverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad fühlen. Da die Stadt wie in dritten Kapitel erwähnt, versucht eine für Fußgängerinnen und Fußgänger beziehungsweise Radfahrerinnen und Radfahrer freundliche Stadt zu werden, ist das Sicherheitsgefühl für diese Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr sehr relevant. Alle Personen, die angaben, mit der Sicherheitssituation eher unzufrieden bis unzufrieden zu sein, wurde gebeten, ihre Antwort zu erläutern. Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben 39 Personen an, dass die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr sehr gut sei, weitere 151 beurteilten die Sicherheit als gut. Somit sahen gesamt 190 der 239 Befragten die Situation positiv. 49 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sahen die Sicherheitssituation negativ (siehe Tabelle 32).

Tabelle 32: Zufriedenheit mit der Sicherheit der RadfahrerInnen. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A708					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	39	16,3	16,3	16,3
	gut	151	63,2	63,2	79,5
	eher schlecht	45	18,8	18,8	98,3
	schlecht	4	1,7	1,7	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Die abgegebenen Antworten wurden in zwei Kategorien unterteilt. Zum einen in die Kategorie „Radwege“ und zum anderen in die Kategorie „aktuelle Problembe-
reiche“. Viele der Radfahrerinnen und Radfahrer sahen akute Probleme bei den Radwegen in der Stadt. So werden unter anderem klar (baulich) abgetrennte be-
ziehungsweise als solche erkennbare, markierte Radwege gefordert. 2015 und 2016 wurde die Kronenkreuzung baulich umgestaltet, im Rahmen dieser Maß-
nahme wurden auch die Fahrradwege klar von der Fahrbahn getrennt, um die Si-
cherheit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern zu erhöhen, dies wird auch bei
weiteren gefährlichen Kreuzungen gefordert, als Beispiele werden dabei die unge-
regelte Kreuzung im Bahnhofsbereich (Kreuzung Moosmahnstraße, Bahnhof-
straße und Klostersgasse) und die Abzweigung Sägerstraße zur Stadtstraße ange-
führt. Neben den von den Straßen abgegrenzten Radwegen wird auch eine Tren-
nung von Rad- und Fußwegen gefordert, um so Konflikte und Kollisionen zwischen
Fußgängerinnen und Fußgängern beziehungsweise Radfahrerinnen und Radfah-
rern zu vermeiden. Auch die teilweise zu geringe Breite der Radwege wird ange-
führt, vor allem bei den Hauptstraßen wird dies als gefährlich empfunden, da grö-
ßere Kraftfahrzeuge wie Lastkraftwagen eine wesentlich höhere Spurweite besit-
zen und je nachdem, wie sich diese Fahrzeuge in der Spur positionieren, befinden
sie sich zum Teil auf den Radwegen. Zusätzlich wurde darauf hingewiesen, dass
vor allem in Nebenstraßen durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Fahrbahn
verkleinert wird und so auch weniger Platz für die Radfahrerinnen und Radfahrer
bleibt. Als weitere Sicherheitseinschränkung empfinden manche, dass im Winter
Fahrradwege nicht geräumt werden. Meines Erachtens ist dies an Straßen, an wel-
chen die Radwege direkt an die Fahrbahnen grenzen, ein nicht leicht zu lösendes

Problem, da der Schnee gänzlich entfernt werden müsste, um die Benützung der Fahrradspur zu ermöglichen. Im Winter werden Einschränkungen in diesem Bereich momentan akzeptiert werden müssen, bis eine bessere Lösung gefunden wird oder von der Fahrbahn getrennte Radwege geschaffen werden, die auch geräumt werden. Des Weiteren wurde eine bessere Beleuchtung von Radwegen gefordert, ein Beispiel, wo dies nötig ist, wurde jedoch nicht genannt. Die meist genannte Forderung in dieser Kategorie bezog sich auf die Quantität der Radwege. Zum Beispiel endet ein Radweg bei der Rohrbacher Kirche, so muss eine Radfaherin beziehungsweise ein Radfahrer im weiteren Verlauf einer vielbefahrenen Straße folgen. Ebenfalls in diesem Zusammenhang wird die Schweizerstraße angeführt. Positiv wurde angemerkt, dass sich die Situation für die radelnden Dornbirnerinnen und Dornbirner in den letzten Jahren aber auch merklich verbessert hat, wie zum Beispiel im Bereich der Kronenkreuzung. Die Kategorie „aktuelle Problembereiche“ umfasst Orte in der Stadt, an welchen die befragten Personen die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer als eingeschränkt einstufen. Wie schon erwähnt, zählt dazu unter anderem der fehlende Radweg an der Rohrbachstraße. Auch als problematisch wird die Situation auf der neugebauten Sägerbrücke gesehen, da sich dort Fußgängerinnen und Fußgänger beziehungsweise Radfahrerinnen und Radfahrer einen Abschnitt der Brücke teilen. Dies kann bei Unachtsamkeit oder ähnlichem zu Konflikten führen, weshalb in diesem Bereich eine farblich markierte Spur für Fahrräder sinnvoll wäre, um die Sicherheit für beide Parteien zu erhöhen.

4.5.4.2. Sicherheitsgefühl der FußgängerInnen

76,5 Prozent der Radfahrerinnen und Radfahrer sahen die Sicherheit im Straßenverkehr überwiegend positiv. Von den 239 Befragten beurteilten 54 Personen die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr als sehr gut, weitere 152 beschrieben die Situation als gut. Somit sehen 86,2 Prozent aller befragten Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Sicherheit im Straßenverkehr für zu Fuß gehende Personen positiv. 26 Personen beschrieben die Situation als eher schlecht, sieben weitere als schlecht (siehe Tabelle 33). Diese 13,8 Prozent aller Befragten wurden gebeten, ihre Antwort näher zu erläutern.

Tabelle 33: Zufriedenheit der Fußgängerinnen und Fußgänger mit der Sicherheit im Straßenverkehr. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A707					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr gut	54	22,6	22,6	22,6
	gut	152	63,6	63,6	86,2
	eher schlecht	26	10,9	10,9	97,1
	schlecht	7	2,9	2,9	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Bei der Auswertung kristallisierten sich drei große Bereiche heraus. Viele der Antworten bezogen sich auf die Ampelschaltung. Zum einen kommt es laut den Teilnehmerinnen und Teilnehmern unter anderem im Bereich des Schwefels zum Teil sehr langen Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger, auf der anderen Seite kommt es zu Gefährdungen, vor allem bei Ampeln, an denen Kraftfahrzeuge zeitgleich abbiegen. Auch werden neben längeren Ampelphasen mehr Fußgängerampeln gefordert, wo genau wurde jedoch nicht angegeben. Wie schon in der Auswertung in Kapitel 4.5.4.1., wird auch hier darauf hingewiesen, dass es mehr spezifische Rad- beziehungsweise Fußgängerinnen und Fußgängerzonen geben sollte, des Weiteren mehr neutrale Zonen, in welchen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer alle die gleichen Rechte haben. Auch wurde eine Einschränkung des Verkehrs in der Nähe von Bildungseinrichtungen gefordert. Objektiv gesehen ist ein Fahrverbot in der Nähe einiger Dornbirner Bildungseinrichtungen simpel nicht möglich, da diese an größeren Verkehrsadern der Stadt liegen. Sinnvoll wäre es vielleicht, in diesen Zonen die herrschende Verkehrsgeschwindigkeit zu kontrollieren oder durch anderweitige Maßnahmen, wie zum Beispiel Beruhigungsschwellen durchzusetzen, diese Maßnahmen könnten meines Erachtens vor allem in den Bereichen um Volksschulen die Sicherheit der Schulkinder erhöhen. Im Rahmen der der Befragung wurde auf einige Probleme direkt hingewiesen. Dazu zählt der Achdamm in der Nähe des Bahnhofs Schoren, der Fußgängerübergang beim Bahnhof Haselstauden und das Queren der Lustenauerstraße abseits der gekennzeichneten Querungsmöglichkeiten. Auf der rund 2,5 Kilometer langen und von der Kronenkreuzung bis zur Autobahnauffahrt Dornbirn

Süd reichenden Lustenauerstraße werden zwölf Zebrastreifen und eine Unterführung zur Querung angeboten. Nach Paragraph 76 Absatz 6 der Straßenverkehrsordnung von 1960 ist es Fußgängerinnen und Fußgängern erlaubt, abseits einer Quermöglichkeit die Fahrbahn zu betreten und zu queren, sofern keine Schutzwege, Unterführungen oder Überführungen vorhanden sind oder diese über 25 Meter entfernt sind. Die Quermöglichkeiten in der Lustenauerstraße sind jeweils circa 190 Meter voneinander entfernt. Somit spricht aus rechtlicher Sicht in gegebenen Fällen nichts gegen eine Querung abseits der angegebenen Möglichkeiten. Aus sicherheitstechnischer Sicht ist dies jedoch so gesehen problematisch. Paragraph 76 Absatz 5 StVO besagt, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahn rasch und ohne den Fahrzeugverkehr zu behindern queren dürfen, Paragraph 76 Absatz 4 lit. B StVO, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahn erst queren dürfen, wenn sie sich vergewissert haben, keine anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gefährden (vgl. RECHTSINFORMATIONSSYSTEM DES BUNDES 1960, o.S.). Die Entscheidung, die Straße zu queren, beruht auf der subjektiven Einschätzung, dass eine Querung ohne Gefährdung von sich selbst und anderen Personen möglich ist. Ist die Person im Fahrzeug abgelenkt oder die Person, die queren möchte unachtsam, könnte es zu einer Kollision kommen. Meines Erachtens wäre es in diesem Bereich sinnvoll, eine Erhebung durchzuführen, wo die meisten Fußgängerinnen und Fußgänger abseits queren, um so den möglichen Bedarf eines weiteren (ungeregelten) Zebrastreifens zu erheben und in weiterer Folge zu evaluieren. Des Weiteren wurde eine bessere Beleuchtung der Gehwege gefordert, wobei nicht darauf hingewiesen wurde, wo genau dies nötig wäre. Eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer schlug vorgeschriebene Reflektoren für Fußgängerinnen und Fußgänger vor. Die vorgeschriebene Verwendung von Reflektoren, wie sie ähnlich bei Fahrrädern verwendet werden, wird sich schwer für alle Bürgerinnen und Bürger umsetzen lassen. In meinen Augen wäre es eine Option, eine Initiative ins Leben zu rufen, in welcher von der Stadt die Möglichkeit geboten wird, reflektierende Schnapparmbänder zu einem vergünstigten Preis zu erwerben. Des Weiteren könnte im Rahmen dieser Initiative auch auf die passende Kleidung in der dunklen Jahreszeit und weitere Sicherheitstipps für Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr hingewiesen werden.

4.6. Erholungsmöglichkeiten in Dornbirn

In den folgenden Unterkapiteln werden verschiedene Aspekte, die der Erholung zugerechnet werden, untersucht. Zu diesen Aspekten zählen die Freizeitgestaltungsmöglichkeiten, das Programm kultureller Einrichtungen, die öffentlichen Grünflächen in der Stadt, die Gestaltung öffentlicher Plätze und Flächen und Spielplätze. Die geographische Lage der Stadt bietet neben einigen anderen Faktoren den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt ein breitgefächertes Erholungs- und Freizeitgestaltungsangebot. Auch die erhobenen Daten weisen in diese Richtung. So gaben 87 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an, sehr zufrieden mit den Erholungsmöglichkeiten in der Stadt zu sein. Weitere 130 waren mit der aktuellen Situation zufrieden. Gesamt beschreiben somit 90,8 Prozent der befragten Personen die Erholungsmöglichkeiten in und um Dornbirn als positiv. 20 Dornbirnerinnen und Dornbirner waren mit der Situation eher unzufrieden, zwei waren unzufrieden. Diese 22 Personen entsprechen 9,2 Prozent der gesamten Stichprobe (siehe Tabelle 34). In den Altersklassen der zwischen 20 bis 39 und 40 bis 59-jährigen Personen dominieren die mit den Erholungsmöglichkeiten zufriedenen Personen, in der Altersklasse der 20 bis 39-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben vierzehn Personen an, mit der Situation nicht zufrieden zu sein.

Tabelle 34: Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den angebotenen Erholungsmöglichkeiten. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A407					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	87	36,4	36,4	36,4
	zufrieden	130	54,4	54,4	90,8
	eher unzufrieden	20	8,4	8,4	99,2
	unzufrieden	2	,8	,8	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

4.6.1. Freizeitgestaltungsmöglichkeiten

Der Freizeitbegriff ist breitgefächert und eine einheitliche Definition ist nicht möglich. Gesagt werden kann, ist, dass Freizeit ein Teil der Lebensqualität eines Menschen ist und als Maßstab für die persönliche Freiheit und die Teilhabe am sozialen Leben gesehen werden kann. Freizeit hat sich in den letzten Jahren immer mehr zur einer erlebnis- beziehungsweise genussorientierten Zeit gewandelt, es ist eine Zeit, in der Menschen ihren Lebensstil entwickeln und verwirklichen können. Freizeit ist nicht mehr nur die Zeit, in der nicht gearbeitet werden muss, sie ist ein zentraler und sehr bedeutsamer Teil des Lebens (vgl. SPEKTRUM 2000, o.S.). Die Befragung sollte auch erheben, wie zufrieden die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Dornbirn mit den Freizeitgestaltungsmöglichkeiten sind, die in der Stadt angeboten werden. Von den 239 Dornbirnerinnen und Dornbirnern, die an der Befragung teilgenommen haben, sind 51 mit den angebotenen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten sehr zufrieden. Weitere 153 sind mit der Situation in Dornbirn zufrieden. Kumuliert stehen 204 Personen den angebotenen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten positiv gegenüber. 33 Personen sind mit der Situation eher unzufrieden, zwei Personen sind unzufrieden (siehe Tabelle 35). Die meisten Personen, die mit den Freizeitgestaltungsmöglichkeiten nicht zufrieden waren, stammen aus den Altersklassen 20 – 39 Jahren (57,12 %), 40 – 59 Jahren (22,86%) und 14 – 19 Jahren (11,43%). Nur eine Person aus der Altersklasse 60 Jahre und älter war mit den Freizeitgestaltungsmöglichkeiten unzufrieden.

Tabelle 35: Zufriedenheit mit den angebotenen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten in Dornbirn.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A408					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	51	21,3	21,3	21,3
	zufrieden	153	64,0	64,0	85,4
	eher unzufrieden	33	13,8	13,8	99,2
	unzufrieden	2	,8	,8	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

In weiterer Folge sollte abgeklärt werden, ob für Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den unterschiedlichen Altersklassen ausreichend Möglichkeiten für die Freizeitgestaltung verfügbar sind. Von den 239 Dornbirnerinnen und Dornbirnern gaben 200, entsprechend 83,7 Prozent der gesamten Stichprobe, an, dass für ihre Altersklasse genügend Freizeitgestaltungsmöglichkeiten bereitstehen. 39 Personen sahen dies nicht so. Von den 39 Personen stammen drei aus der Altersklasse der 14 – 19-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, weitere 25 aus der Altersklasse der 20 – 39-jährigen. Neun aus der Altersklasse der 40 – 59-jährigen und zwei aus der Altersklasse der Personen von 60 Jahren und älter (siehe Diagramm 14).

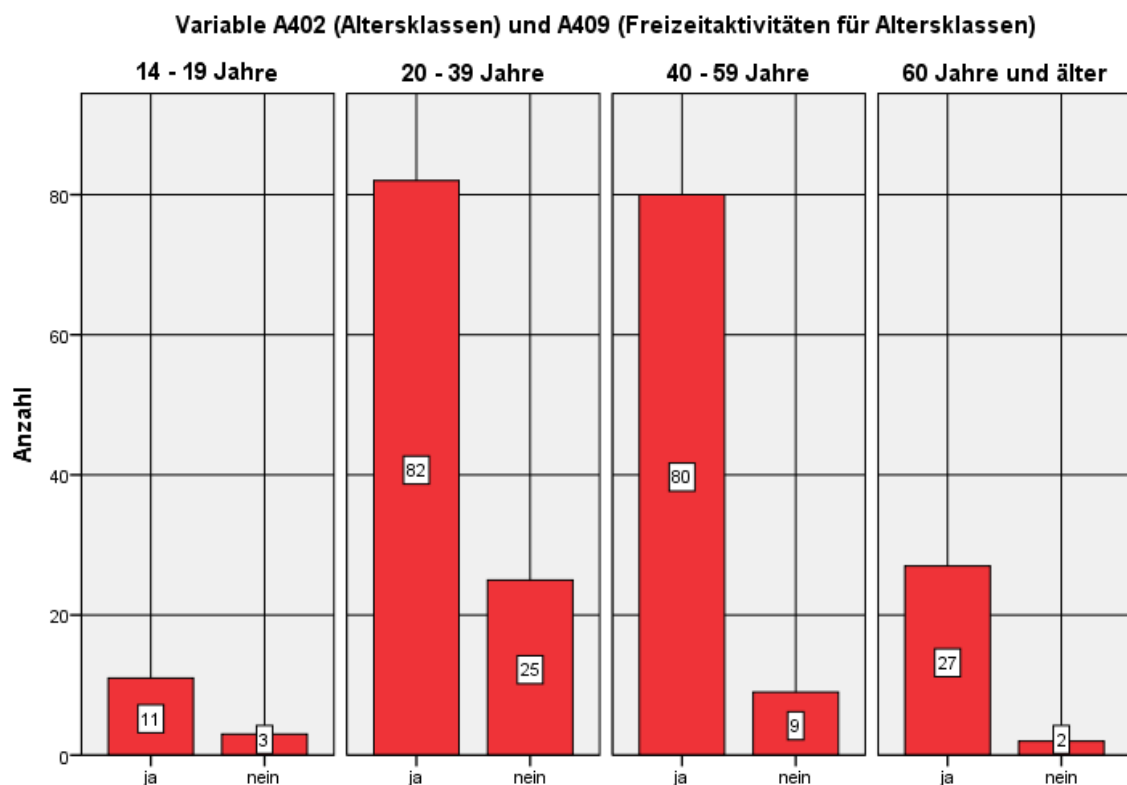


Diagramm 14: Ausreichende Freizeitgestaltungsmöglichkeiten nach Altersklasse. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Alle Personen, die angaben, mit den für ihre Altersklasse angebotenen Freizeitgestaltungsaktivitäten nicht zufrieden zu sein, wurden gebeten, ihre Angabe zu begründen. Jeweils eine Person aus den Altersklassen zwischen 20 und 60+ Jahren gaben an, vor allem mit dem Hallenbad und dem Waldbad Enz unzufrieden zu sein. Zum einen auf Grund der Öffnungszeiten, der Tarifgestaltung und vor allem

auf Grund der Überlastung der Bäder. Das Stadtbad wird für eine 48.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählende Stadt als unzureichend beschrieben. Beide Personen aus der Altersklasse der 14 – 19-jährigen gab an, dass in der Stadt selbst Lokale und Angebote, die preislich auch für Schülerinnen und Schüler gestaltet sind, fehlen. Vier Personen aus der Altersklasse der 20 – 39-jährigen vermissen eine größere Auswahl an Bars in der Stadt, auch wird von vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus dieser Altersklasse auf das allgemeine Fehlen eines breiten Angebotsspektrums hingewiesen. Zwei Anmerkungen bezogen sich auf die Sportstätten der Stadt, zum einen wurde angegeben, dass diese teils in einem schlechten Zustand sind (als Beispiel wurde der Fitness-Parcours angeführt) und dass weitere öffentlich zugängliche Sportmöglichkeiten fehlen, wie zum Beispiel ein Beachvolleyballplatz. Auch werden von den Bürgerinnen und Bürger nicht nur Veranstaltungen gefordert, sondern auch ein Angebot an Kursen, die auch tagsüber stattfinden. Die Daten sprechen für eine vorherrschende Zufriedenheit in der Bevölkerung bezüglich der angebotenen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten. Anpassungen können bei den oben angeführten Kritikpunkten noch vorgenommen werden, um eine noch höhere Zustimmungsrates zu erreichen, meines Erachtens jedoch wärs es relevanter, andere Themen, wie zum Beispiel die Park- oder Verkehrsproblematik vorrangig zu behandeln.

4.6.2. Kultur

Mehrere Studien haben das Kulturverhalten einer Person mit der Lebensqualität in Verbindung gebracht. Die Definition von kulturellen Aktivitäten ist breitgefächert, sie umfasst unter anderem einen Besuch in einem Kino, einem Museum und weiters auch die Besuche von Konzerten oder verschiedenen klassischen Darbietungen (Opern, Theaterstücke und andere mehr) (vgl. BUNDESAMT FÜR STATISTIK 2015, S. 2 – 4). Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde versucht, die Zufriedenheit mit dem kulturellen Angebot in der Stadt zu erheben. Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern waren 36 Personen mit dem Angebot sehr zufrieden, weitere 177 waren zufrieden. 89,5 Prozent sahen die Situation also positiv. 25 Personen waren mit der Situation eher unzufrieden bis unzufrieden, diese wurden gebeten, zu beschreiben, warum sie dem Kulturanangebot nicht oder nur wenig zufrieden sind (siehe Tabelle 36).

Tabelle 36: Zufriedenheit mit dem kulturellen Angebot in der Stadt Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

		Variable A414			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	1	,4	,4	,4
	sehr zufrieden	36	15,1	15,1	15,5
	zufrieden	177	74,1	74,1	89,5
	eher unzufrieden	22	9,2	9,2	98,7
	unzufrieden	3	1,3	1,3	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer gab an, dass im Bezirk Hatlerdorf soziale Infrastruktur fehlt. Für den gesamten Bezirk gibt es für Jugendliche einen Treffpunkt und einen Veranstaltungssaal. Alle weiteren Veranstaltungsmöglichkeiten befinden sich in anderen Bezirken. Für den mit 11.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zweitgrößten Bezirk der Stadt meines Erachtens auch wirklich zu wenig. Diese Problematik wurde auch im Rahmen der Erstellung des Leitbilds zur Raumentwicklung eingebracht, es bleibt aktuell offen, wie und wo im Bezirk die Möglichkeit für einen sozialen Treffpunkt geschaffen werden könnte. Weiters wurde sehr oft bemängelt, dass das Veranstaltungsangebot zu klein sei. Es wird erwähnt, dass die Infrastruktur grundlegend gegeben wäre, zum Beispiel mit den Messehallen und dem Kulturhaus, jedoch ein qualitativ sehr hochwertiges Angebot wie Ausstellungen, Theatervorführungen oder Opern fehlt laut Bürgerinnen und Bürgern. Auch mehr Vorführungen für Kinder werden gewünscht.

4.6.3. Grünflächen und öffentliche Plätze

Grünflächen sind aus mehreren Gründen für eine Stadt sehr bedeutsam. Zum einen sind sie Erholungsraum für die Einwohnerinnen und Einwohner, auf der anderen Seite beeinflussen sie auch das Stadtklima und gelten als grüne Lungen einer Stadt. Öffentlich zugängliche Grünflächen sind unentbehrlich für die Lebensqualität und das Freizeitverhalten der Bevölkerung. Relevante Faktoren für einen Besuch sind dabei die Erreichbarkeit und die Qualität der öffentlichen Grünflächen (vgl. STADT WIEN o.J., o. S.). Öffentliche Flächen und Plätze sind Aufenthaltsraum sowie Treffpunkt, dementsprechend sollten sie so gestaltet werden, dass sie auf

die Bürgerinnen und Bürger der Stadt auch einladend wirken, um so Aufenthaltsqualität zu vermitteln. Im Rahmen der Befragung wurde erhoben, wie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Grünflächen und öffentlichen Flächen in Dornbirn gegenüberstehen und ob die befragten Personen eine Grünfläche besonders oft besuchen beziehungsweise sie meiden und wofür die Grünflächen genutzt werden. Wie in Kapitel 3.1.3. beschrieben, versucht die Stadt Kunstwerke in öffentliche Flächen zu integrieren. Ziel der Erhebung war es auch, zu überprüfen, wie die Bürgerinnen und Bürger diesem Ansatz gegenüberstehen.

Von den 239 befragten Personen gaben 53 an, mit den Grünflächen der Stadt sehr zufrieden zu sein, weitere 129 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren zufrieden. Kumuliert entspricht dies 76,2 Prozent aller befragten Dornbirnerinnen und Dornbirner. 50 Personen waren mit der Situation eher unzufrieden, sieben waren unzufrieden mit den Grünflächen (siehe Tabelle 37).

Tabelle 37: Zufriedenheit mit den Grünflächen der Stadt Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A417					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	53	22,2	22,2	22,2
	zufrieden	129	54,0	54,0	76,2
	eher unzufrieden	50	20,9	20,9	97,1
	unzufrieden	7	2,9	2,9	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Weiters wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, anzugeben, wie oft sie die städtischen Grünanlagen aufsuchen. Fünf Personen gaben an, die städtischen Grünflächen mehrmals in der Woche aufzusuchen, 30 weitere Personen besuchten eine der Grünanlagen wöchentlich. 83 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, ein bis zweimal im Monat eine der Grünflächen zu nutzen, 119 Personen verwenden diese gar nicht (siehe Tabelle 38). Von den 30 Personen, die die Grünflächen wöchentlich besuchen, waren vierzehn davon mit diesen eher unzufrieden bis unzufrieden. Von den 83 Personen, die die Grünflächen ein bis zweimal pro Monat aufsuchen, waren dreizehn damit eher unzufrieden bis unzufrieden. Von den 119 Personen die keine Grünflächen besuchen gaben 30 an, mit diesen

eher unzufrieden bis unzufrieden zu sein, wobei nicht ausgeschlossen werden kann, dass genau dies der Grund ist, warum keine Grünflächen besucht werden. Bei näherer Betrachtung der Korrelation zwischen Altersklasse, Besuchshäufigkeit und Zufriedenheit ist erkennbar, dass die Altersklasse der 20 – 39-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Vergleich die höchste Anzahl an Personen hatte, die angaben, Grünflächen nicht zu besuchen und mit diesen auch nicht zufrieden zu sein. Gesamt gesehen war diese Altersklasse auch kumuliert mit den Grünflächen am unzufriedensten, da von 57 den Grünflächen gegenüber negativ eingestellten Personen 27 aus dieser Altersklasse stammen.

Tabelle 38: Häufigkeit der Besuche der städtischen Grünflächen. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A418					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	2	,8	,8	,8
	mehrmals in der Woche	5	2,1	2,1	2,9
	wöchentlich	30	12,6	12,6	15,5
	ein bis zweimal pro Monat	83	34,7	34,7	50,2
	gar nicht	119	49,8	49,8	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Auch sollte erhoben werden, wofür die Teilnehmerinnen und die Teilnehmer die Grünflächen nutzen. Dabei konnte „zur Erholung“, „für Sport“ oder „andere Nutzung“ ausgewählt werden. Wenn „andere Nutzung“ angegeben wurde, wurden die befragten Personen gebeten, dies kurz zu erläutern. Von den 239 befragten Personen gaben 141 an, die Grünflächen zur Erholung zu nutzen. Weitere 48 Personen benützen diese für Sport, 47 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, diese aus anderen Gründen zu nutzen (siehe Tabelle 39). Einige Personen, die die Grünflächen aus anderen Gründen zu nutzen, gaben an, diese vor allem für Spaziergänge mit dem Hund zu verwenden. Auch werden sie als Abkürzungen zwischen Straßen verwendet. Weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, diese auf Grund der Spielplätze oder allgemein mit dem Kind zu besuchen. Neben Stressabbau wurden weitere Nutzungen beschrieben, wie zum Beispiel als sozialer Treffpunkt, zum Lernen oder um die Mittagspause an der frischen Luft zu verbringen.

Tabelle 39: Häufigkeitsverteilung der Nutzung der Grünflächen. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A419					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	3	1,3	1,3	1,3
	zur Erholung	141	59,0	59,0	60,3
	für Sport	48	20,1	20,1	80,3
	anderer Grund	47	19,7	19,7	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Weiters sollte noch abgeklärt werden, welche Grünflächen die Dornbirnerinnen und Dornbirner am häufigsten aufsuchen beziehungsweise ob es Grünflächen in der Stadt gibt, die gemieden werden. Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben 165 an, keine der Dornbirner Grünflächen bevorzugt zu besuchen. 73 Personen gaben an, öfter eine spezifische Grünfläche besuchen. Diese wurden gebeten, anzugeben, welche Grünfläche sie öfter nutzen. Eine Person übersprang diese Frage. Im Rahmen der Auswertung kristallisierten sich klar einige Favoriten der Dornbirnerinnen und Dornbirner heraus. Dazu zählen die Spazierwege an der Dornbirner Ach und die Achauen im unteren Flussverlauf. Diese werden von den Bürgerinnen und Bürgern vorrangig für Spaziergänge und sportliche Aktivitäten genutzt. Genauso wurde der Sportplatz Birkenwiese oft genannt. Weiters wurde der kleine Forachwald mehrfach genannt, welcher auf Grund seiner Naturnähe und des dort vorhandenen Spielplatzes von Familien mit Kindern aufgesucht wird. Der Karren und der Zanzenberg wurden ebenfalls sehr oft genannt, zwar keine Grünflächen im klassischen Sinne, aber so gesehen Naherholungsgebiete in Dornbirn. Diese sind für Sportlerinnen und Sportler, Hundebesitzer und Erholungssuchende ein wahres Paradies. Weiters wurde der Park bei der Inatura angeführt. Die Grünfläche wird nach Angaben als sehr ruhig beziehungsweise als zentrale Erholungsinsel beschrieben, meines Erachtens trifft diese Beschreibung sehr gut zu. Zu den weiteren öfters besuchten Örtlichkeiten zählen der Stadtpark, das Dornbirner Ried, das Gütle und der Hermann-Gmeiner-Park.

Im Gegenzug dazu sollte auch abgeklärt werden, ob es in Dornbirn Grünflächen gibt, die von den Dornbirnerinnen und Dornbirner gemieden werden und vor allem,

warum diese gemieden werden. Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gaben 28 an, eine Grünfläche zu meiden. 211 der befragten Personen mieden und meiden somit keine Grünfläche in Dornbirn. Mehrere Personen gaben an, den Stadtpark (hinter dem Marktplatz situiert) gemieden zu haben, beziehungsweise inzwischen nicht mehr zu besuchen, primär auf Grund dessen, dass es wie beschrieben, kaum mehr eine Grünfläche ist, sondern nur noch als Betonwüste bezeichnet wird. Einige Personen meiden die Achauen, da diese sehr dunkel und teilweise vermüllt sind. Als unattraktiv wird vor allem der Kulturhauspark bezeichnet. Eine Person verweist auf die Parksituation und weicht deshalb auf andere Grünflächen außerhalb der Stadt aus.

Die Grünflächen der Stadt werden den Daten zu Folge von der Bevölkerung der Stadt Dornbirn sehr positiv angenommen und für verschiedenste Zwecke genutzt. Nun soll die Frage geklärt werden, wie die Dornbirnerinnen und Dornbirner zu den öffentlichen Flächen und Plätzen der Stadt stehen und was sich daran verändern sollte. Zu den öffentlichen Flächen und Plätzen zählen unter anderem der Marktplatz, der Rathausplatz, Verkehrsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger und andere mehr. Von den 239 befragten Personen gaben 25 an, mit den öffentlichen Flächen in der Stadt sehr zufrieden zu sein. Weitere 168 waren mit diesen zufrieden. 80,8 Prozent der gesamten Stichprobe standen den öffentlichen Flächen somit positiv gegenüber. 46 Personen sahen die Situation eher negativ und waren mit den öffentlichen Flächen eher unzufrieden bis unzufrieden (siehe Tabelle 40). Diese 46 wurden gebeten, näher zu erläutern, warum sie nicht zufrieden waren. Ein großer Kritikpunkt bezog sich auf die jüngsten Veränderungen in der Stadt, vor allem auf die Innenstadt. So wurde die Innenstadt beziehungsweise die Fußgängerzone als „Steinöde“ beschrieben, bei der im Rahmen der Umgestaltung mögliche Verschönerungschancen nicht genutzt wurden. Eine Problematik, die Stolpergefahr durch die Stiege im Bereich der neugebauten Fußgängerzone wurde inzwischen durch die Stadt beseitigt. Weiters wurde bemängelt, dass es am Marktplatz an Aufenthaltsqualität und Mülleimern mangelt. Auch die neue Sägerbrücke wurde kritisiert. Vorher konnte man beim Passieren der Brücke die Dornbirner Ach sehen, dieser Ausblick wurde durch die neue Begrenzung zugebaut. Als Problem wird auch der Bahnhofsbereich genannt, da dieser im Rahmen der Befragung als Treff-

punkt für Alkoholkonsumenten beschrieben wurde. Nachdem schon in der Vergangenheit ein Konsumverbot von Alkohol im Bahnhofsbereich ausgesprochen wurde, wurde dies im April 2018 ausgeweitet, nun ist nicht nur das Konsumieren, sondern auch das Mitführen alkoholischer Getränke verboten. Meines Erachtens ein sinnvoller Ansatz, ob sich die gewünschte Wirkung einstellt, wird sich zeigen (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN 2018a, o.S.). Auch als problematisch wird der einheitliche und nicht farblich abgestufte Straßenbelag der Sägerbrücke beschrieben. Eine Bürgerin beziehungsweise ein Bürger schreibt „Schulen, die dringend saniert werden sollten, kommen nicht zu ihrem Recht. Wichtiger sind Prestigeprojekte.“ Im Experteninterview wurde darauf hingewiesen, „für sie [die Bürgermeisterin] sei es ganz wichtig, in erster Linie in die Menschen und nicht in Mauern zu investieren, und damit keine leeren Hüllen zu schaffen.“ (WINDER 2018, S. 164, siehe Anhang). Im Interview wird auch erwähnt, dass von Seiten der Stadt in die Bildungseinrichtungen investiert werden soll (vgl. WINDER 2018, S. 167, siehe Anhang). Diesbezüglich wird wohl abgewartet werden müssen, wie sich die Situation in den nächsten Jahren entwickelt.

Tabelle 40: Zufriedenheit mit den öffentlichen Flächen der Stadt. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A425					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	25	10,5	10,5	10,5
	zufrieden	168	70,3	70,3	80,8
	eher unzufrieden	42	17,6	17,6	98,3
	unzufrieden	4	1,7	1,7	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Das Kapitel abschließend soll noch die Frage geklärt werden, wie die Dornbirner Bevölkerung dem Public Art Ansatz gegenübersteht. Durch eine attraktive Gestaltung öffentlicher Flächen soll so die Lebens- und Aufenthaltsqualität dieser erhöht werden. Das Konzept der Public Art beschreibt die Integration von Kunstwerken in den öffentlichen Raum (vgl. AMT DER STADT DORNBIRN o.J. d, o.S.). Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern entschieden sich sechs dafür, die Frage zu überspringen. 17 Personen sind mit dem Ansatz sehr zufrieden, weitere 118 gaben an,

zufrieden damit zu sein. Kumuliert sind dies 56,5 Prozent aller Befragten. 76 Personen sind mit der Integrierung von Kunstwerken im öffentlichen Raum eher unzufrieden, weitere 22 sind unzufrieden damit (siehe Tabelle 41). An dieser Stelle würde es sich vielleicht anbieten, im Rahmen der Projektplanung Bürgerinnen und Bürger einzubinden, um darüber abzustimmen, ob bei einem neuen öffentlichen Gebäude oder der Umgestaltung einer öffentlichen Fläche ein Kunstwerk in das Gesamtbild integriert wird.

Tabelle 41: Zufriedenheit mit dem Ansatz der Public Art Kunst. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A427					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	6	2,5	2,5	2,5
	sehr zufrieden	17	7,1	7,1	9,6
	zufrieden	118	49,4	49,4	59,0
	eher unzufrieden	76	31,8	31,8	90,8
	unzufrieden	22	9,2	9,2	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

4.6.4. Spielplätze

Wie in Kapitel 4.2. beschrieben, gaben 54 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an, Eltern eines Kindes unter zehn Jahren zu sein. Spezifisch sollte in der Befragung erhoben werden, wie zufrieden die Bürgerinnen und Bürger mit den öffentlichen Spielplätzen sind. Dazu wurde unter anderem die Wegzeit zum nächstgelegenen Spielplatz und die Besuchshäufigkeit erhoben. Gesamt gibt es im Dornbirner Stadtgebiet 24 öffentliche Spielplätze und 18 weitere Spielplätze, die zu Kindergärten gehören, aber außerhalb deren Betriebszeiten öffentlich zugänglich sind. Sechs der 54 befragten Personen gaben an, mit den öffentlichen Spielplätzen in der Stadt sehr zufrieden zu sein, weitere 31 waren mit der Situation zufrieden. Somit stehen 68,5 Prozent der Eltern den öffentlichen Spielplätzen positiv gegenüber. 17 Personen, entsprechend 31,5 Prozent, waren beziehungsweise sind mit den öffentlichen Spielplätzen eher unzufrieden bis unzufrieden (siehe Tabelle 42).

Tabelle 42: Zufriedenheit mit den Spielplätzen in Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A406					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	6	2,5	11,1	11,1
	zufrieden	31	13,0	57,4	68,5
	eher unzufrieden	16	6,7	29,6	98,1
	unzufrieden	1	,4	1,9	100,0
	Gesamt	54	22,6	100,0	
Fehlend	System	185	77,4		
Gesamt		239	100,0		

Von den 54 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gingen 52 auf die Frage ein, wie oft sie mit ihren Kindern einen der Spielplätze besuchen. Fünf Personen nutzen das Angebot mehrmals wöchentlich, elf Eltern ein- bis zweimal in der Woche. Elf weitere Personen besuchen die Spielplätze in Dornbirn mehrmals im Monat, 25 hingegen weniger als dreimal im Monat. Alle elf Personen, die angaben, die öffentlichen Spielplätze der Stadt ein bis zweimal in der Woche aufzusuchen, benötigen bis maximal zehn Minuten zu Fuß zum nächsten Spielplatz. Auch zehn der elf Personen, die die Spielplätze mehrmals im Monat aufsuchen, benötigen unter zehn Minuten Wegzeit. 22 der 25 Personen, die die Spielplätze weniger als dreimal monatlich aufsuchen, könnten einen Spielplatz innerhalb von fünfzehn Minuten erreichen. Ein großer Anteil der Eltern aus den Bezirken Markt, Hatlerdorf, Haselstauden und Rohrbach können den nächstgelegenen Spielplatz innert zehn Minuten zu Fuß erreichen. Auch im Bezirk Oberdorf scheint eine gute Grundversorgung zu bestehen, wobei für diesen Bezirk zu wenig Daten vorliegen. Dieselbe Problematik trifft auch auf den Bezirk Schoren zu, wobei in diesem Bezirk Eltern zum größten Teil über zehn Minuten benötigen. Aus diesen Daten kann geschlossen werden, dass mit zunehmender Entfernung die Nutzungshäufigkeit deutlich sinkt.

4.7. Zusammenleben in Dornbirn

Das Sicherheitsgefühl in einer Stadt ist ein relevanter Bestandteil der Lebensqualität in einer Stadt. Im Rahmen der Befragung wurde erhoben, wie wohl sich die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt fühlen. Auf das gesamte Stadtgebiet bezogen fühlen sich 63 der 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehr sicher, 134 der befragten Personen sicher. Somit haben 197 der befragten Personen ein positives Sicherheitsgefühl. 42 Personen fühlen sich in der Stadt hingegen eher unsicher. Das Sicherheitsgefühl in den einzelnen Wohnbezirken wird als ähnlich positiv beschrieben. Bei näherer Betrachtung fällt auf, dass in jedem Bezirk ein positives Sicherheitsgefühl herrscht. Von den 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gaben 214 an, sich in ihren Wohnbezirken sehr sicher bis sicher zu fühlen. Von den aus dem Bezirk Markt teilnehmenden Personen haben 50 ein positives, vier Personen ein eher negatives Sicherheitsgefühl. Im Bezirk Hatlerdorf fühlen sich 64 der 74 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sicher, 10 haben ein negatives Sicherheitsgefühl. Das überwiegend positive Sicherheitsgefühl zeigt sich bei der Auswertung der Daten auch in den weiteren vier Bezirken der Stadt (siehe Diagramm 15).

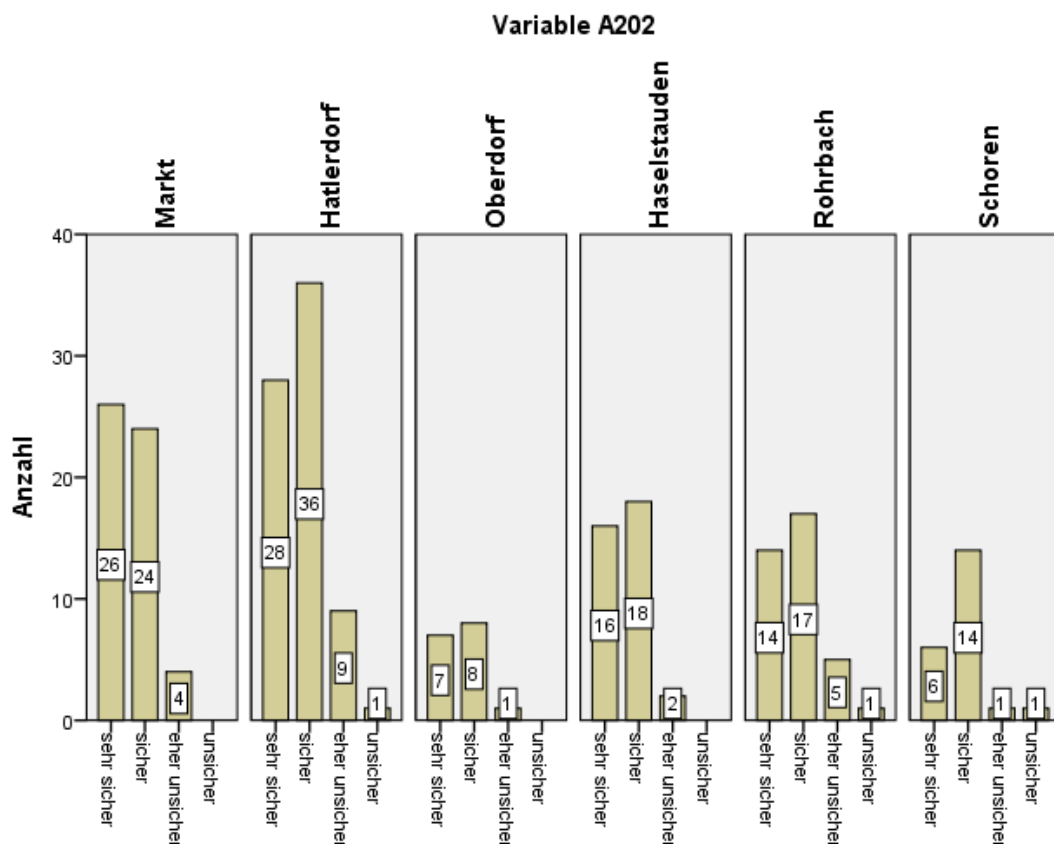


Diagramm 15: Sicherheitsgefühl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach Bezirk. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Trotz des allgemein positiven Sicherheitsgefühls gaben 97 Frauen und 47 Männer an, abends einen Ort in der Stadt zu meiden. Dies entspricht 60,3 Prozent aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer. 90,27 Prozent der Nennungen bei dieser Frage betrafen den Dornbirner Hauptbahnhof beziehungsweise kleinere Bezirksbahnhöfe wie den Bahnhof Schorn oder Bahnhof Haselstauden. Schon in der Vergangenheit war der Dornbirner Bahnhof im Bezirk Markt ein Brennpunkt. Für die Erhöhung des Sicherheitsgefühls wurde viel unternommen, darunter verstärkte Präsenz der Bundespolizei und der Security der Österreichischen Bundesbahnen. Zusätzlich dazu wurde die Initiative „GEMEINSAM.SICHER in Österreich“ auch in Dornbirn umgesetzt, um eine Verbesserung der Situation im Bahnhofsbereich zu erreichen. Im Rahmen dieser wurden verschiedene Organisationen eingebunden, um die Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls am Bahnhof zu verringern. Der Rückgang von gemeldeten Vorfällen erhöhte das objektive Sicherheitsgefühl am Bahnhof (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES 2017, S. 36). Das subjektive Sicherheitsgefühl hingegen hat sich noch nicht verbessert.

In der Befragung wurden oft auf Personen aus sozialen Randgruppen erwähnt, darunter fallen Armutsreisende beziehungsweise bettelnde Personen und geflüchtete Personen. Vor allem Armutsreisende und geflüchtete Personen nutzen den Bahnhof als sozialen Treffpunkt, und in meinen Augen schildert eine Antwort die Situation sehr gut, und zwar, dass das am Bahnhof herrschende Unsicherheitsgefühl unter anderem durch das Aufeinandertreffen von vielen verschiedenen Kulturen und daraus teilweise resultierenden Reibungspunkten entstehen. Auch wurde wiederholt von alkoholisierten Personen beziehungsweise Personengruppen berichtet, die aggressiv auftreten. Eine weitere Problematik im Bahnhofsbereich wird mit Drogenhandel im Bereich des großen Parkplatzes im südlichen Teil des Bahnhofsgeländes angeführt. Mehrfach wurde auch erwähnt, dass das Sicherheitsgefühl im Bahnhofsbereich durch gehörte Geschichten oder negative Artikel beeinflusst wird. Auch wurde eine Verschmutzung im Bereich des Bahnhofs erwähnt. Bei einem Lokalausgang fiel keine große Verschmutzung am Vorplatz des Bahnhofs auf, im Wartebereich stehen vier große Abfalleimer zur Verfügung. Beim großen Parkplatz im südlichen Bereich des Bahnhofs fehlen hingegen solche. Der Bahnhof Dornbirn ist ein Brennpunkt und es wird gehofft, dass der Bau der neuen

Polizeiinspektion direkt neben dem Bahnhof auch zu einer Verbesserung führt. In meinen Augen ist der Bau der neuen Polizeiinspektion eine Maßnahme von vielen nötigen. Eine Informationskampagne über die Verbesserung der objektiven Sicherheit im Bahnhofsbereich um negative Geschichten zu kontern, könnte möglicherweise positive Ergebnisse erzielen. Früher wurden auch alle zwei Wochen Besprechungen durchgeführt, um die Lage am Bahnhof näher zu analysieren. Die Frequenz dieser Besprechungen wurde heute verringert, möglicherweise würde es die Situation auch verbessern, wieder mehr dieser Treffen durchzuführen, Schlüsse daraus zu ziehen und darauf zu reagieren. Auch beim großen Parkplatz sollte möglicherweise im Rahmen des Baus der neuen Polizeiinspektion darauf geachtet werden, den Parkplatz selbst besser auszuleuchten, da die momentane Beleuchtung vor allem in den Abendstunden unzureichend ist.

Ein weiterer häufig genannter Ort war der Achdamm beziehungsweise die Achauen im unteren Gemeindegebiet, in der Nähe der Achfurt. Dort wurde das Sicherheitsgefühl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Abend vor allem durch die kaum vorhandene Beleuchtung verringert. Dementsprechend wäre es vor allem in diesen Bereichen auch sinnvoll, für eine bessere Beleuchtung zu sorgen. Auch Parks, Unterführungen und Spielplätze wurden im Rahmen der Befragung angeführt. Bestimmte Parks wurden nicht genannt, weshalb ein spezifisches Problem nicht ausgemacht werden kann. Auch wurde darauf hingewiesen, dass Spielplätze teilweise stark verschmutzt sind und zum Teil verwendete Spritzen herumliegen. Im Rahmen der Befragung wurden die in der Nähe des Bahnhofs situierten Unterführungen erwähnt, in welchen unter anderem Drogen konsumiert werden sollen. Für diese Bereiche würde sich nach Evaluierung der zuständigen Stellen zum Beispiel eine Kameraüberwachung eignen, um das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl der Fußgängerinnen und Fußgänger zu stärken.

4.8. Aktuelle Entwicklungen

Das folgende Unterkapitel behandelt den zentralen Punkt der aktuellen und geplanten Entwicklungen in der Stadt Dornbirn. Spezifisch wird ein Projekt betrachtet, das schon abgeschlossen ist, ein Projekt, das in naher Zukunft in die Bauphase übergehen soll und zwei Projekte, die aktuell überlegt werden.

4.8.1. Fußgängerzonenerweiterung

Der Bau der erweiterten Fußgängerzone (siehe Abbildung 11) begann im Mai 2017, am 28. Oktober 2017 wurde diese dann feierlich eröffnet. Die Fußgängerzone erfüllt zum einen die Funktion als Aufenthaltsraum, zum anderen dient sie als Nahversorgungsgebiet. Im Rahmen der Umgestaltung wurde neben einer Attraktivierung des Aufenthaltsraumes auch versucht, eine wirtschaftliche Belebung zu erreichen. Auch wird versucht, die Unterschiedlichkeiten zwischen dem Zentrum und der Peripherie zu nutzen. Am Rande der Stadt liegt der Messepark, in welchem Güter gekauft werden können, die im Zentrum eher nicht angeboten werden. Hingegen kann der Marktplatz ein besonderes Einkaufserlebnis bieten. Im Rahmen des durchgeführten Interviews wurde darauf hingewiesen, dass sich die spezifischen Eigenschaften von Marktplatz und Messepark nicht gegenseitig verdrängen sollen, sondern dass sich diese ergänzen (vgl. WINDER 2018, S. 165, siehe Anhang).

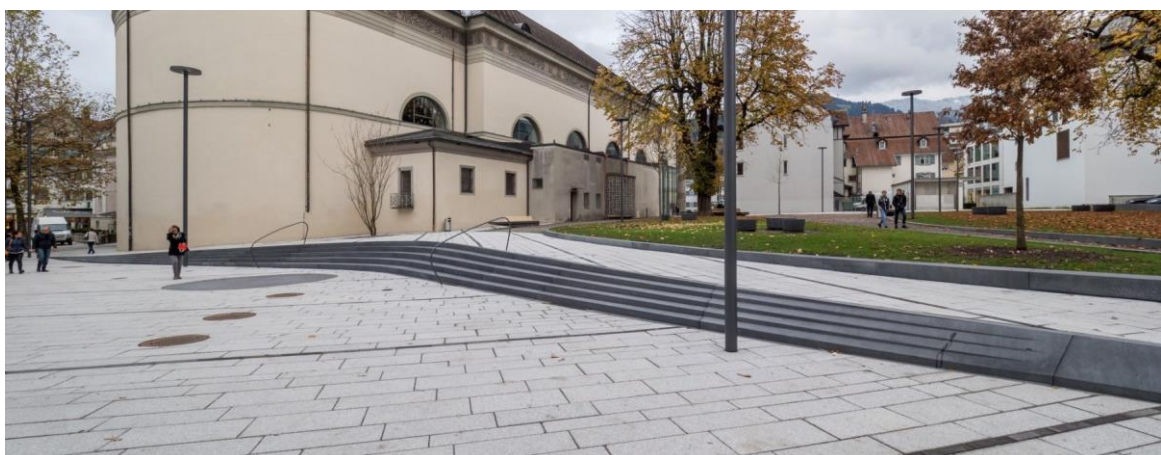


Abbildung 11: Ein Teil der erweiterten Fußgängerzone mit Blick auf die Stadtpfarrkirche St.-Martin. (Quelle: http://www.hilti-jehle.at/wp-content/uploads/2017/11/StadtnahtDornbirn20171107_021-031-Andere-1800x700.jpg - zuletzt eingesehen am: 11.04.2018)

Die Bürgerinnen und Bürger hatten im Rahmen der Befragung die Möglichkeit, ihre Zufriedenheit mit diesem inzwischen abgeschlossenen und auch überarbeiteten Projekt kundzutun. Allen Personen, die damit nicht zufrieden waren, hatten auch die Möglichkeit, dies zu erklären und für die Zukunft auf einige Aspekte bei ähnlichen Projekten hinzuweisen. Von 239 Personen stehen 87 der erweiterten Fußgängerzone sehr positiv gegenüber, weitere 99 sehen sie positiv. Gesamt sehen 77,8 Prozent der gesamten Stichprobe die neue Fußgängerzone positiv. 37 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen die Veränderung eher negativ, weitere 16 sehen sie klar negativ (siehe Tabelle 43). Bei Betrachtung der Daten zeigt sich, dass die 14- bis 19-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Fußgängerzonenerweiterung sehr positiv sehen. Die meisten kritischen Stimmen (81,13%) stammen von Personen im Alter von 20 – 39 und 40 – 59 Jahren. Die Personen aus der Altersklasse der 60-jährigen und älteren Personen sehen die Fußgängerzonenerweiterung mit gemischten Gefühlen.

Tabelle 43: Zufriedenheit mit der erweiterten Fußgängerzone. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A801					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr positiv	87	36,4	36,4	36,4
	positiv	99	41,4	41,4	77,8
	eher negativ	37	15,5	15,5	93,3
	negativ	16	6,7	6,7	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Die 53 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die die neue Fußgängerzone negativ sahen, hatte die Möglichkeit, zu erläutern, was sie daran Negatives sehen. Dieses Angebot wurde von den Bürgerinnen und Bürgern genutzt. Bei der Auswertung kristallisierten sich mehrere Kritikpunkte heraus. Ein bedeutsamer Aspekt ist die Frage der Notwendigkeit. Viele Personen fragten sich, wofür die Erweiterung vorgenommen wurde und oft wurde angegeben, dass die zuvor bestehende Fußgängerzone mehr als ausreichend war. Mehrere Antworten stützen sich auf dieses Argument, ohne näher darauf einzugehen. Ein in meinen Augen berechtigtes Argument bezieht sich auf die Geschäftssituation im erweiterten Bereich. In diesem

Bereich gibt es einige Geschäfte, die bis zum Zeitpunkt der Erweiterung gut über Gehwege und für größere Einkäufe auch mit einem Kraftfahrzeug erreichbar waren, weshalb von einigen Bürgerinnen und Bürgern gefragt wird, welche Vorteile die Erweiterung mit sich bringt. Eine Person meinte, dass es mehr Sinn gehabt hätte, die Fußgängerzone in Richtung der Marktstraße weiterzuentwickeln. Von der Geschäftssituation in diesem Bereich sicherlich auch eine Überlegung, jedoch hätte auch diese Variante zu Einschnitten in der Verkehrssituation geführt.

Ein zweiter oft erwähnter Kritikpunkt bezieht sich auf die Umsetzung. Dabei wird vor allem die Stiege, die inzwischen nachträglich durch ein Geländer gesichert wurde, kritisiert. Zusätzlich dazu wurde die einzige direkte Verbindung zwischen der Schulgasse und der Bahnhofsstraße im Rahmen der Umsetzung geschlossen. Diese Verbindung könnte, wenn die Bürgerinnen und Bürger den Bedarf sehen, durch ausgeschilderte Begegnungszonen in diesem Bereich möglicherweise wieder bereitgestellt werden. Eine weitere Problematik, die von sehr vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern angesprochen wurde, ist die Gestaltung der neuen Fußgängerzone. Einige Begriffe, die benützt wurden, um die erweiterte Fußgängerzone zu beschreiben: „Betonwüste“, „Plattenstadt“, „Betonzone“ und „modernisiertes Betonmonster“. Viele der befragten vermissen größere Grünflächen in diesem Bereich. Auch wird auf den früheren Slogan der Stadt „Messe-, Einkaufs- und Gartenstadt“ hingewiesen, wobei Dornbirn nach Angaben der befragten Personen einer Gartenstadt nicht mehr gerecht werden kann. Ein essenzieller Aspekt, der noch erwähnt wurde, sind die zu zurücklegenden Strecken zwischen den Geschäften und den Eingangsmöglichkeiten zur Parkgarage. Wie schon in Kapitel 4.5.3. erwähnt, könnte im Rahmen des Baus einer Markthalle oder auch im Rahmen eines eigenständigen Projektes die Stadtgarage erweitert werden und auch im Bereich der erweiterten Fußgängerzone ein Zugang zu dieser geschaffen werden.

4.8.2. geplante Markthalle

Ein Projekt, das momentan überlegt wird, betrifft die Ansiedlung einer Markthalle in der Dornbirner Innenstadt. Diese soll nicht als Konkurrenz zum aktuellen Wochenmarkt betrieben werden, sondern als Ergänzung. Jeweils am Mittwoch und Samstag findet aktuell am Marktplatz der Wochenmarkt statt. Die Markthalle soll

dann geöffnet haben, wenn der Markt geschlossen hat. Zusätzlich dazu soll ein unterschiedliches und nicht unmittelbar konkurrenzierendes Marktangebot präsentiert werden. In Dornbirn gibt es eine lange Markttradition, vom Vieh- über den Wochenmarkt bis hin zu den verschiedenen Messen. Eine Markthalle würde sich in diese Tradition einreihen und bei Regen eine Alternative bieten. Angemerkt werden muss auch, dass die Markthalle nicht nur für diese Zwecke eingesetzt werden müsste, sondern sich auch für eine multifunktionale Anwendung anbieten könnte. So könnten neben dem Marktgeschehen auch kulturelle Veranstaltungen darin stattfinden (vgl. WINDER 2018, S. 168, siehe Anhang).

Da über die geplante Markthalle schon in den Tageszeitungen berichtet wurde, wurden bei der Befragung diesbezüglich keine zusätzlichen Informationen erhoben. Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer übersprangen fünf Personen diese Frage. 50 Personen gaben an, einer Markthalle im Stadtgebiet sehr positiv gegenüber zu stehen. Weitere 110 gaben an, diese Entwicklung positiv zu sehen. Kumuliert sehen 66,9 Prozent aller befragten Teilnehmerinnen und Teilnehmer die geplante Markthalle positiv. 49 der Befragten sehen diese Überlegung eher negativ, 25 sehen sie klar negativ. Somit sehen 31 Prozent der gesamten Stichprobe den möglichen Bau einer Markthalle negativ (siehe Tabelle 44). Diese 74 Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden gebeten, ihre Antwort schriftlich zu erläutern. Die Altersklasse der 14 – 19-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sieht die Markthalle Großteils positiv, jedoch mit einer gewissen Skepsis, 42,86 Prozent der befragten Jugendlichen sehen die Markthalle negativ. Die Altersklasse der 20 – 39-jährigen sieht die Markthalle positiver, 21,15 Prozent der befragten Personen sehen diese Überlegung negativ. 34,83 Prozent der Personen im Alter zwischen 40 und 59 Jahren stehen der Markthalle negativ gegenüber. Am skeptischsten sind die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Altersklasse der 60-jährigen und Älteren, hier stehen 55,55 Prozent der geplanten Markthalle negativ gegenüber. Diese Daten verifizieren somit die in der Einleitung aufgestellte Hypothese, dass die älteren Bewohnerinnen und Bewohner den geplanten Projekten, in diesem Fall der Markthalle, eher skeptisch gegenüberstehen.

Tabelle 44: Sicht der Dornbirnerinnen und Dornbirner auf die geplante Markthalle. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A802					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	5	2,1	2,1	2,1
	sehr positiv	50	20,9	20,9	23,0
	positiv	110	46,0	46,0	69,0
	eher negativ	49	20,5	20,5	89,5
	negativ	25	10,5	10,5	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Ein Hauptkritikpunkt an der geplanten Markthalle bezog sich auf die Notwendigkeit einer solchen. Einige der Stimmen berufen sich auf den bisher gut funktionierenden Wochenmarkt und die Problematik, dass dieser unter einer zusätzlichen Markthalle wohl leiden wird. Zusätzlich dazu wird vor möglichen Gewinneinbußen in der Dornbirner Innenstadt gewarnt. Eine Problematik, die sich auch zeigen könnte, ist das Angebot in der Markthalle selbst, so vermutet eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer, dass möglicherweise nicht genug Händlerinnen und Händler für den Standort in Dornbirn gefunden werden, um ein qualitativ hochwertiges Angebot bereitstellen zu können. Meines Erachtens könnte das Konzept in Dornbirn gut funktionieren, auch wird mit hoher Wahrscheinlichkeit ein interessantes Warenangebot präsentiert werden können, praktisch gesehen, wird wohl fast keine lokale Händlerin beziehungsweise lokaler Händler täglich einen Marktstand betreiben können. An dieser Stelle wäre es wesentlich, weitere Überlegungen anzustellen, ob die Markthalle täglich einen klassischen Markt betreibt oder nur zum Beispiel noch an einem oder zwei weiteren Wochentagen zusätzlich zum klassischen Wochenmarkt. Auch bestand die Sorge, dass der Flair des bäuerlichen Wochenmarktes durch einen zusätzlichen Marktstandort verloren geht. Je mehr Markttage, desto schwieriger könnte es auch werden, ein interessantes Angebot zusammen- beziehungsweise bereitzustellen. Eine weitere Problematik bezieht sich auf den Informationsstand der Einwohnerinnen und Einwohner. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, über dieses Projekt noch zu wenig zu wissen. Es wäre vermutlich sinnvoll, den Bürgerinnen und Bürgern das Konzept der Markthalle, die Pläne dahinter und wie die Halle den Wochenmarkt ergänzt, zu

präsentieren, um so Zweifel und Sorgen der Bevölkerung zu beseitigen. Auch könnte im Rahmen dieser Präsentation auf den multifunktionalen Aspekt der Halle hingewiesen werden. Ein weiterer kritischer Punkt wird im Standort gesehen, dazu wird die aktuelle Verkehrs- und Parksituation angeführt.

4.8.3. Digitalisierung von Dienstleistungen

Im Zeitalter der Laptops, Tablets und Smartphones werden immer mehr Dienstleistungen digitalisiert. Auch in der Stadt Dornbirn wird die Digitalisierung gewisser Angebote überlegt. Es wird spezifisch darauf hingewiesen, dass dies nicht zu einer Abschaffung des Bürgerservice im Rathaus führt und auch nicht der Einsparung von Beschäftigungsstellen dient. Ziel ist es, gewisse Dienstleistungen, wie das Ausfüllen diverser Formulare oder das Ummelden des Wohnsitzes auch online verfügbar zu machen. Die große Problematik daran ist, dass auch die anderen österreichischen Städte sich an diesem System beteiligen müssten, um die Funktionalität dieser digitalen Dienstleistung auch umsetzen zu können (vgl. WINDER 2018, S. 172, siehe Anhang). Im Rahmen der durchgeführten Erhebung sollte herausgefunden werden, wie die 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Entwicklung gegenüberstehen. Bei der Frage wurde spezifisch darauf hingewiesen, dass sich die Digitalisierung auf Dienstleistungen wie zum Beispiel das Ummelden des Wohnsitzes bezieht. Von den befragten Dornbirnerinnen und Dornbirnern gaben 102 an, einer Digitalisierung gewisser städtischer Dienstleistungen sehr positiv gegenüberzustehen. weitere 119 sahen diese Überlegung als positiv an, kumuliert sehen 92,5 Prozent der gesamten Stichprobe diese Überlegung positiv. 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer stehen dieser Überlegung negativ gegenüber (siehe Tabelle 45). Zwei Personen aus der Altersklasse der 14 – 19-jährigen stehen der Digitalisierung kritisch gegenüber, ebenso weitere vier beziehungsweise fünf Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Altersklassen der 20 – 39-jährigen und 40 – 59-jährigen. In der Altersklasse der 60-jährigen und Älteren sehen sechs Personen diese mögliche Entwicklung negativ.

Im Rahmen der Einleitung wurde auf die Hypothesen hingewiesen. Eine der Hypothesen lautete „Jüngere Altersklassen stehen einer Digitalisierung gewisser städtischer Dienstleistungen eher positiv gegenüber.“ Zur Ver- beziehungsweise

Falsifizierung dieser Hypothese wurden einmal die ersten beiden Altersklassen, danach die ersten drei Altersklassen zur Untersuchung herangezogen. Werden die ersten beiden Altersklassen (14 – 19 und 20 – 39 Jahre) betrachtet, kann die Hypothese verifiziert werden. Diese Altersklassen umfassen gesamt 121 Personen, davon stehen 115 einer Digitalisierung der Dienstleistungen positiv gegenüber. Werden die ersten drei Altersklassen (14 – 19, 20 – 39 und 40 - 59 Jahre) betrachtet, kann die Hypothese ebenfalls verifiziert werden. Die ersten drei Altersklassen umfassen kumuliert 210 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, davon stehen 199 Personen dieser Überlegung positiv gegenüber. Die vierte Altersklasse, die 60-jährigen und älteren Personen stand der Digitalisierung positiv, tendenziell neutral gegenüber. Diese Altersklasse umfasst gesamt 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, wovon 22 dies positiv sehen würden, sechs eher negativ. Zusätzlich zu der oben erwähnten Hypothese kann eine zweite beziehungsweise falsifiziert werden. Betreffend der Hypothese „Ältere Altersklassen stehen gewissen aktuellen und geplanten Projekten der Stadt eher skeptisch gegenüber.“ kann gesagt werden, dass im Vergleich die vierte Altersklasse den höchsten prozentualen Anteil an Personen aufweist (21,43%), die diese Überlegung negativ sehen. Meines Erachtens kann diese Hypothese weder verifiziert, noch falsifiziert werden. Eine gewisse Skepsis kann aus den Daten geschlossen werden, jedoch reicht die Datenlage nicht aus, um einen klaren Schluss zu ziehen. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die dieser Überlegung negativ gegenüberstehen, wurden gebeten, ihre Auswahl schriftlich zu erläutern.

Tabelle 45: Sicht der Dornbirnerinnen und Dornbirner auf die Digitalisierung gewisser städtischer Dienstleistungen. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A803					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	1	,4	,4	,4
	sehr positiv	102	42,7	42,7	43,1
	positiv	119	49,8	49,8	92,9
	eher negativ	15	6,3	6,3	99,2
	negativ	2	,8	,8	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

14 der 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beschrieben kurz, warum sie der Digitalisierung eher skeptisch gegenüberstehen. Es wurde öfter angegeben, dass es für ältere Personen umständlich ist, diese Dinge am PC zu erledigen, zusätzlich dazu, dass nicht jeder einen PC besitzt beziehungsweise damit umgehen kann. Einige weitere Antworten bezogen sich auf die persönliche Komponente. Zum einen ist es manchmal besser, persönlich beraten zu werden beziehungsweise eine Ansprechperson zu haben, was digital schwieriger umsetzbar ist. Auch wurde die Sorge geäußert, dass dieser Schritt vermehrt zu Fehlern führen und vor allem Arbeitsplätze kosten könnte, wobei dies im Interview ausgeschlossen wurde. Ein sehr bedeutsamer Aspekt ist die Cybersicherheit bei Verwendung dieser Dienstleistungen, eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer verwies auf die Unsicherheit und die Manipulationsmöglichkeiten. Ebenfalls wurde angemerkt, dass es darauf ankommt, ob die digitale Erledigung als ergänzendes System angeboten wird oder alle Dienstleistungen ausschließlich nur noch digital erledigt werden können.

4.8.4. Autobahnanschlussstelle Rheintal Mitte

Wie schon in Kapitel 4.5.2. beschrieben, sehen die Bürgerinnen und Bürger die Verkehrssituation im Hatlerdorf als sehr problematisch an. Auch im Interview wurde diese Thematik angesprochen. Ein Versuch, den (Schwerlast-)Verkehr im Bezirk Hatlerdorf zu verringern beziehungsweise umzuleiten, wird mit der neuen Anschlussstelle Rheintal Mitte gewagt. Diese soll das Betriebsgebiet im Süden der Stadt von der Autobahn aus erreichbar machen und soll so auch den Bezirk und die Hauptverkehrsachse der Stadt entlasten (vgl. WINDER 2018, S. 173, siehe Anhang). In meinen Augen ist der Beschluss der neuen Anschlussstelle Rheintal Mitte eine positiv zu sehende Entwicklung, auch wenn die Strecke durch ein bisher sehr ruhiges und naturnahes Gebiet führt. Im Rahmen der Befragung sollte erhoben werden, wie die Dornbirnerinnen und Dornbirner diese Entwicklung sehen. Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben 103 Personen an, diese Planung als sehr positiv zu sehen, weitere 114 sahen sie positiv. Somit stehen von 239 Personen 217 dem Projekt positiv gegenüber. 21 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, entsprechend einem prozentualen Anteil von 8,8 Prozent sahen diese Planung negativ, eine Person übersprang die Beantwortung der Frage (siehe Tabelle 46). Bei

näherer Betrachtung der Daten fällt auf, dass die Altersklasse der 60-jährigen und älteren Personen die einzige ist, in welcher keine Teilnehmerin und kein Teilnehmer das Projekt negativ sieht. In der Altersklasse der 14 – 19-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen fünf Personen das Projekt negativ, in den Altersklassen der 20 – 39 und 40 – 59-jährigen Personen jeweils acht Personen. Diese 21 Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden gebeten, kurz auf ihre Antwort einzugehen. Eine sehr oft genannte Sorge betrifft die Natur im Gebiet, in welchem die Anschlussstelle entstehen soll. Es wird kritisiert, dass für eine Straße Naturraum geopfert wird, zumal ein Teil von ihr in einem Naturschutzgebiet liegt.

Auf der einen Seite geht ein Teil unberührter Natur verloren, das muss klar gesagt werden. Das höhere Ziel hinter dieser Maßnahme soll sein, dass der Verkehr in der Stadt entlastet wird, dass dadurch auch der Schwerlastverkehr durch Wohngebiete verringert wird und die im Süden der Stadt angesiedelten Betriebsgebiete eine bessere Anschlussmöglichkeit an das höherrangige Straßennetz haben. Deshalb wird sie auch von einem Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer positiv gesehen. Ein weiterer Kritikpunkt lautet, dass durch diese Maßnahme der Verkehr weiter zunehmen wird, dass es zu mehr Staus kommt und die aktuelle Infrastruktur in der Stadt selbst damit nicht zurechtkommt. Eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer verweist darauf, dass eher in Alternativen (sprich den öffentlichen Personennahverkehr oder weitere Fahrradwege) investiert werden sollte, um so die Verkehrssituation in den Griff zu bekommen, nicht durch weitere Verkehrsstraßen.

Tabelle 46: Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Anschlussstelle Rheintal Mitte.
(Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

Variable A804					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	nicht beantwortet	1	,4	,4	,4
	sehr positiv	103	43,1	43,1	43,5
	positiv	114	47,7	47,7	91,2
	eher negativ	14	5,9	5,9	97,1
	negativ	7	2,9	2,9	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

4.9. Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in Dornbirn

Im Rahmen des Unterkapitels 2.1. wurde die Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung in Dornbirn grob nachgezeichnet und einige der Möglichkeiten, wie sich Dornbirnerinnen und Dornbirner in (Planungs-)Prozesse einbringen können, vorgestellt. Im Rahmen der Befragung wurde erhoben, ob die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich schon einmal an einem Projekt der Stadt beteiligt haben und ob ihnen aktuelle beziehungsweise geplante Beteiligungsprojekte der Stadt bekannt sind. Folgend wurde erhoben, ob den befragten Personen die von der Stadt Dornbirn bereitgestellten Internetseiten zur Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung bekannt sind und ob sie diese schon besucht haben. Auch wurde erhoben, ob und wo beziehungsweise warum Bürgerinnen und Bürger sich beteiligen, oder auch nicht. Von 239 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gaben 202 Personen an, sich bis jetzt noch mit keinem Anliegen die Stadtentwicklung betreffend an die Stadtverwaltung gewandt zu haben, 36 Personen haben diesbezüglich mit der Stadtverwaltung korrespondiert. Ein Großteil der Personen, die sich an die Stadtverwaltung gewandt haben, stammen aus der Altersklasse der 40 – 59-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

148 der 239 befragten Personen gaben an, über die Beteiligungsprojekte der Stadt Dornbirn nicht informiert zu sein, 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben an, dass ihnen aktuelle und geplante Projekte bekannt sind. 45 der 90 Personen stammen aus der Altersklasse der 40 – 59-jährigen Personen, weitere 27 aus der Altersklasse der 20 – 39-jährigen. Fünfzehn der 29 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Altersklasse der 60-jährigen und älteren Personen haben von aktuellen Projekten Kenntnis. Bei näherer Betrachtung der Daten fällt auf, dass je älter die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind, umso eher sind sie über die aktuellen Projekte der Stadt informiert. In der Altersklasse der 14 – 19-jährigen kennen 21,43 Prozent Bürgerbeteiligungsprojekte. In der Altersklasse der 20 – 39-jährigen erhöht sich der Anteil auf 25,47 Prozent. Bei den 40 – 59-jährigen Teilnehmerinnen sind es 45,45 Prozent, bei den 60-jährigen und älteren Personen 51,72 Prozent. Diese Daten lassen darauf schließen, dass der Informationsstand über Beteiligungsprojekte der Stadt je nach Alter der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sukzessive zunimmt.

Bei der Untersuchung, ob die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schon einmal entweder „Schau auf Dornbirn“ oder „Red mit in Dornbirn“ besucht haben, gaben von den 239 Befragten 80 Personen an, mindestens einmal eine der beiden Websites der Stadt Dornbirn aufgesucht zu haben. 159 Personen noch nicht. Wird die Altersverteilung näher betrachtet, so zeigt sich, dass bis jetzt 14,29 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zwischen 14 und 19 Jahren eine der Websites besucht haben. 31,78 Prozent der Personen aus der Altersklasse der 20 – 39-jährigen und 37,08 Prozent der 40 – 59-jährigen gaben an, eine der Websites besucht zu haben. Die 37,93 Prozent der Altersklasse der 60-jährigen und Älteren haben eine der Websites schon einmal genutzt. Auch hier kann ein leichter Anstieg der Nutzung mit zunehmendem Alter der Teilnehmerinnen und Teilnehmer festgestellt werden.

Die nächste Frage bezog sich darauf, ob sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung an der Stadtentwicklung beteiligen würden, wenn sie die Möglichkeit hätten. Wenn Personen diese Frage mit „ja“ beantworteten, wurden sie gebeten zu beschreiben, woran sie sich beteiligen würden. Wurde die Frage mit „nein“ beantwortet, wurde die Teilnehmerin beziehungsweise der Teilnehmer gebeten, zu erläutern, warum sie oder er sich nicht beteiligen würde. Von den 239 Personen gaben 109 an, die Möglichkeit zu nutzen, 129 würden die Möglichkeit sich zu beteiligen nicht nutzen. Bei Betrachtung der Daten in Korrelation mit der Altersklasse liegt der höchste Beteiligungswert mit 50 Prozent in der Altersklasse der 14 – 19-jährigen. 48,31 Prozent der Personen zwischen 40 – 59 Jahren würden sich beteiligen, 46,42 Prozent der 60-jährigen und älteren Teilnehmerinnen und Teilnehmer ebenfalls. 42,99 Prozent der 20 – 39-jährigen Personen würden sich auch an der Stadtentwicklung beteiligen. Während die ältere Generation eher besser über die aktuellen Projekte der Stadt informiert ist, würden sich zwischen 42,99 und 50 Prozent aller Altersklassen an der Stadtentwicklung beteiligen, meines Erachtens ein guter Wert, jedoch noch ausbaufähig.

Jene 109 Personen die angaben, bei einer sich anbietenden Möglichkeit aktiv bei der Stadtentwicklung mitzuarbeiten, wurden gebeten, den Bereich und die Themen ihrer Mitarbeit zu beschreiben. Eine der Teilnehmerinnen beziehungsweise ein

Teilnehmer wies darauf hin, sich aktuell schon aktiv an der Stadtentwicklung zu beteiligen. Ein Thema, bei welchem sich viele der befragten Personen beteiligen würden, sind die öffentlichen Flächen und Plätze der Stadt. Ein zentraler Punkt ist dabei die Begrünung, diese wurde im Rahmen der abgegebenen Antworten im Fragebogen öfters erwähnt. Auch bei geplanten größeren Projekten würden viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitarbeiten, weg von den, Zitat, „Betonklötzen“ hin eher zu etwas, das sich in das Stadtbild einfügt. Auch wiesen einige der befragten Personen darauf hin, dass sie sich für den Ausbau von erneuerbaren Energien im Rahmen neuer Großprojekte einsetzen würden. Eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer wies darauf hin, dass versucht wurde, einen öffentlichen Bücherschrank in Dornbirn zu realisieren, dies aber nach Aussage an der Bürokratie beziehungsweise der bearbeitenden Person scheiterte. Vorarlberg ist aktuell – meinen Informationen zufolge – das einzige Bundesland, in welchem aktuell in keiner Stadt ein öffentlicher Bücherschrank bereitgestellt wird. An dieser Stelle könnte Dornbirn den Schritt als Vorreiter wagen und an einem zentralen Platz einen Bücherschrank bereitstellen, der von den Bürgerinnen und Bürgern aufgefüllt werden kann, anstatt alte Bücher wegwerfen zu müssen. Zwar gibt es in Dornbirn ein gutes Büchereisystem, jedoch würde dies auch Bücher für Personen zugänglich machen, die sich auf Grund einer zum Beispiel prekären Lebenslage keinen Büchereiausweis leisten können.

Ein weiterer Punkt, bei dem sich ein großer Teil der Bürgerinnen und Bürger einbringen würde, betrifft die Bildungssituation der Stadt. Darunter fällt der Bereich der Ausbildungsförderung von auf der Straße lebenden Kindern und auch Personen aus sozialen Randgruppen. Eine der befragten Personen würde sich im Bereich der Wohnsituation in Dornbirn einbringen. Einige der genannten Themen sind die sehr hohen Grundstückspreise, die Förderung von leistbarem Wohnen in der Stadt und das Wohnen im Alter. Ein im Rahmen der Befragung oft angesprochener Themenbereich beziehungsweise Kritikpunkt ist der Baustil in der Stadt, wobei viele der in den letzten Jahren entstandenen Bauten aus Sicht der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht in das Stadtbild passen und in Zukunft eher angepasst gebaut werden sollte. Zwei weitere diskutierte Punkte betreffen Kinder und Jugendliche und die Integration in der Stadt. Zum einen würden einige Teil-

nehmerinnen und Teilnehmer sich aktiv bei Freizeitmöglichkeiten für Kinder, spezifischen Kulturangeboten und bei der Kinderbetreuung einbringen und ferner bei der Integration. Dazu zählen primär die sprachliche und kulturelle Integration und der Abbau sprachlicher Hürden bei Formularen. Im Rahmen der Befragung wurde auch erhoben, wie die Bürgerinnen und Bürger die Integrationsmaßnahmen fremdsprachiger Dornbirnerinnen und Dornbirner sehen. 131 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen diese Maßnahmen positiv, 103 fordern eine Verbesserung der bisherigen Maßnahmen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass sich einige Bürgerinnen und Bürger gerne im Bereich der Verkehrsplanung einbringen würden, vor allem betreffend Geh- und Radwege, aber auch beim öffentlichen Personennahverkehr und die Verkehrssicherheit betreffend.

129 Personen gaben in der Befragung an, die Möglichkeiten, sich an der Stadtentwicklung zu beteiligen, nicht nutzen zu wollen. Bei der Auswertung kristallisierten sich drei Hauptgründe heraus, zum einen wurde sehr oft genannt, dass kein Interesse an einer Beteiligung besteht. Auch, dass zu wenig Wissen über die Projekte vorliegt und dass im Alltag keine Zeit für eine Auseinandersetzung mit der Materie bleibt. Einige Personen gaben an, sich bewusst nicht zu beteiligen, da die Stadtverwaltung sich für eine optimale Entwicklung einsetzt und in die Stadtverwaltung Vertrauen besteht. Auch wird darauf hingewiesen, dass die momentane Entwicklung positiv zu sehen ist und dass ein Eingreifen aktuell nicht als nötig erachtet wird. Einige Bürgerinnen und Bürger verwiesen auf eine Unzufriedenheit mit den zuständigen Stellen im Rathaus. So wurde angegeben, dass Teilnehmerinnen beziehungsweise Teilnehmer schlechte Erfahrungen mit der Beteiligung gemacht haben, unter anderem, dass zwar die Meinung angehört wird, nicht darauf eingegangen wurde und dass eingebrachte Anliegen nicht professionell bearbeitet wurden.

4.10. Lebensqualität in Dornbirn

Die Lebensqualität in einer Stadt und die subjektive Zufriedenheit aller Einwohnerinnen und Einwohner sind voneinander abhängig. Während in dem Unterkapitel 2.3. eine eher allgemein und oberflächliche Definition der Lebensqualität bereitgestellt wurde, wird nun in diesem Kapitel spezifisch die Lebensqualität in Dornbirn näher analysiert. Zum einen wird untersucht, wie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Lebensqualität im Vergleich zu anderen Städten in Vorarlberg sehen,

des Weiteren wie sich die Lebensqualität in den vergangenen Jahren verändert hat und was genau die Lebensqualität in Dornbirn ausmacht.

Mit der allgemeinen Entwicklung der Stadt Dornbirn waren 79,9 Prozent aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer zufrieden. Wie sehen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt die Entwicklung beziehungsweise die Veränderung der Lebensqualität in den letzten Jahren? Von den 239 befragten Personen sehen 104, entsprechend einem Anteil von 43,5 Prozent der gesamten Stichprobe, eine Verbesserung der Lebensqualität. 92 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung der Lebensqualität in Dornbirn. 43 Personen, entsprechend einem Anteil von 18 Prozent, sehen eine Verschlechterung in Dornbirn (siehe Tabelle 47). Weibliche Teilnehmerinnen sahen die Entwicklung statistisch positiver, als die männlichen Teilnehmer. So sahen 48,61 Prozent der Frauen eine Verbesserung der Lebensqualität, 38,19 Prozent weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung und 13,19 Prozent eine Verschlechterung. 35,79 der männlichen Teilnehmer sahen eine positive Veränderung, 38,95 Prozent sahen keine Veränderung und 25,26 Prozent der Männer sahen eine Verschlechterung.

Tabelle 47: Sicht auf die Veränderung der Lebensqualität in Dornbirn. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)

A909					
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	verbessert	104	43,5	43,5	43,5
	keine Veränderung	92	38,5	38,5	82,0
	verschlechtert	43	18,0	18,0	100,0
	Gesamt	239	100,0	100,0	

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden auch gebeten, die Lebensqualität in der Stadt Dornbirn mit der Lebensqualität anderer Vorarlberger Städte zu vergleichen. Von den 239 befragten Personen gaben 101 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an, dass die Lebensqualität in der Stadt im Vergleich zu anderen Vorarlberger Städten sehr hoch ist, weitere 128 beschrieben die Lebensqualität als hoch. Kumuliert beschrieben 229 Dornbirnerinnen und Dornbirner, entsprechend einem prozentualen Anteil von 95,8 Prozent der Stichprobe, die Lebensqualität als hoch.

Zehn Personen beschrieben die Lebensqualität als eher niedrig bis niedrig. Von 82 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die nicht in Dornbirn geboren sind und erst später in die Stadt gezogen sind, geben 3,66 Prozent an, dass die Lebensqualität im Vergleich zu anderen Städten beziehungsweise den Städten, mit denen sie die Lebensqualität verglichen, niedriger ist. 96,34 Prozent sehen eine im Vergleich höhere Lebensqualität.

Das Kapitel abschließend und einen zentralen Punkt der Diplomarbeit bearbeitend, widmen sich die folgenden Absätze der Lebensqualität in Dornbirn. Im Rahmen des Unterkapitels 2.3. wurde allgemein auf die Lebensqualität eingegangen. In der Befragung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, den Aspekt festzuhalten, der für sie die Lebensqualität in Dornbirn am stärksten beeinflusst. Insgesamt gingen von 239 Personen 186 auf diese Frage ein. Die erbrachten Antworten wurden bei der Auswertung in fünf Kategorien unterteilt, die die Lebensqualität in der Stadt Dornbirn beschreiben sollen und können.

Die erste definierte Kategorie bezieht sich auf die in der Stadt angebotenen Dienstleistungen. Die Mischung der in der Stadt angebotenen Dienstleistungen wird von der Bevölkerung sehr positiv angenommen. Zum einen wurde die Vielfalt an Bars und Restaurants erwähnt, auf der anderen Seite auch das große Angebot, das sich spezifisch an Familien mit Kindern richtet. Einen Teil der Lebensqualität machen laut den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auch die angebotenen Einkaufsmöglichkeiten aus. Das größte Einkaufszentrum der Stadt und des Bundeslandes ermöglicht es, viele verschiedene Einkäufe gleichzeitig zu erledigen, während in der Innenstadt an Markttagen und auch in den Geschäften um den Marktplatz ein besonderes Erlebnis genossen werden kann. Auch besonders positiv wird der Marktplatz als sozialer Treffpunkt an Sommerabenden beschrieben. Neben den Einkaufsmöglichkeiten schätzen die Dornbirnerinnen und Dornbirner die im Messegebäude gebotenen Messen. Ein weiterer Punkt, der sehr positiv gesehen wird, ist das Gesundheitswesen, das im Rahmen der Befragung als hervorragend beschrieben wurde. Neben den oben erwähnten Punkten schätzen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Bildungssituation in Dornbirn, dies bezieht sich auf die Kinderbetreuung, die Kindergärten und alle angebotenen Schulformen.

Die zweite Kategorie bezieht sich auf die Erholungs- und Freizeitgestaltungsmöglichkeiten, die in der Stadt und im Umfeld angeboten werden. Dies, so wird es in den Antworten angeführt, ermöglicht eine gute Work-Life-Balance. Zu den Erholungs- und Freizeitgestaltungsmöglichkeiten zählen die Bürgerinnen und Bürger unter anderem das Sportangebot. Des Weiteren das breit gefächerte Kulturangebot und die Events in der Stadt, die für alle Altersklassen etwas bieten. Hier wird angemerkt, dass die Natur und die Grünflächen in und um die Stadt einer der meist genannten Punkte bezogen auf die Lebensqualität war. Eine Person beschreibt das Leben in der Stadt als Leben im Grünen, mit sehr kurzen Wegen zu Grünflächen. Die Gestaltung der Stadt wird durch Grünflächen in Wohngebieten attraktiv geformt und man kann sich so in seinem direkten Wohnumfeld erholen. Sehr geschätzt wird, wie beschrieben, die geographische Lage in Vorarlberg. Diese ermöglicht laut mehreren Teilnehmerinnen und Teilnehmern Ausflüge und Wanderungen in einer wunderschönen Landschaft, auch in der Stadt selbst (unter den Nennungen sind der Karren, der Zanzenberg, das Dornbirner Ried und der Dornbirner First). Auch wird die Nähe zum Ski- und Wandergebiet Bödele und zum Bodensee als sehr positiv beschrieben. Eine Teilnehmerin beziehungsweise ein Teilnehmer fasst die Erholungsmöglichkeiten in der Stadt als sehr vielfältig zusammen und weist daraufhin, dass man sich aus diesem Grund in der Stadt simpel wohlfühlt.

Die dritte Kategorie bezieht sich auf die Verkehrssituation in der Stadt. Eine der häufigsten Antworten bezieht sich auf die Erreichbarkeit der verschiedenen Gemeinbedarfseinrichtungen aber auch anderer Dienstleistungseinrichtungen in der Stadt mit jedem Verkehrsmittel gut ist. Viele Personen weisen auf die kurzen und schnell zurücklegbaren Wege hin, was meines Erachtens auch das im Rahmen des Planungsleitbilds angestrebte Ziel der Stadt der kurzen Wege bestätigt. Oft gelobt wird der öffentliche Personennahverkehr, einzelne Teilnehmerinnen und Teilnehmer wiesen darauf hin, auf Grund der guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz in Dornbirn kein Auto zu benötigen. Die vierte Kategorie bezieht sich auf die Wohnsituation in der Stadt. Diese wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor allem auf Grund der hohen Wohnqualität in der Stadt geschätzt, auch das Wohnungsangebot in der Stadt wird positiv gesehen.

Die fünfte definierte Kategorie betrifft das (Zusammen-)Leben in der Stadt. Die Inhalte dieser Kategorie wurden im Rahmen der Befragung sehr häufig genannt. Der Satz „ma hilft anand halt und des ischt inar stadt oafach no was bsundrigs“⁵ kann hier als gute Einleitung dienen, oft wurde auf das Miteinander und den Zusammenhalt in der Bevölkerung und die gute Nachbarschaft hingewiesen, meines Erachtens ist dieses Miteinander auch Teil der „Dornbirner Mentalität“. Weiters wurde die Stadt als sehr ansprechend und familienfreundlich beschrieben, was ein sehr lebenswertes Umfeld schafft. Auch weisen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf das positive Sicherheitsgefühl und die Sauberkeit hin, des Weiteren auf die gelebte Integration in der Stadt. In gleicher Weise positiv sehen die Dornbirnerinnen und Dornbirner die Konstitution der Stadt. Auf der einen Seite wird die Stadt oft als groß beschrieben, aber doch klein genug, dass man seine Nachbarn kennt, sich noch grüßt und sich gegenseitig hilft. Auch sehr geschätzt wird der Fakt, dass die Stadt eine städtische, aber auch eine sehr naturnahe Komponente hat.

⁵ Man hilft sich gegenseitig und das ist in einer Stadt einfach etwas Besonderes.

5. Zusammenfassung

Das folgende Kapitel soll die zentralen und am Beginn vorgestellten Forschungsfragen unter der Einbeziehung aller vorher vorgestellten Aspekte beantwortet werden. Aus den gewonnen Informationen soll geschlossen werden, in welche Richtung sich die Stadt Dornbirn auf kurz-, mittel- und langfristige Sicht entwickeln könnte, um auch für folgende Generationen noch eine Stadt mit hoher Lebensqualität zu sein.

Was wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dornbirn aus verschiedenen Altersklassen von der zukünftigen Stadtentwicklung?

Im Großen und Ganzen sehen die Dornbirnerinnen und Dornbirner die bisherigen Entwicklungen der Stadt sehr positiv. Im Rahmen des Fragebogens wurde versucht, Wünsche zur Entwicklung in den Bereichen der Erholungs- und Freizeitaktivitäten und der Verkehrssituation zu erheben. Gesamt wurden in diesen Kapitel 199 Verbesserungsvorschläge eingebracht. Die folgenden Absätze sollen die zentralen Wünsche der verschiedenen Altersklassen widerspiegeln.

Die 14 bis 19-jährigen und 20 bis 39-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschen sich mehr Ausgehendmöglichkeiten in der Stadt, auch wird im Rahmen dieser Forderung ein besseres und preislich angemessenes Freizeitgestaltungsangebot für Schülerinnen und Schüler gefordert. Anfang April wurde eine Befragung von der Stadt Dornbirn betreffend einen neuen Skaterplatz in der Stadt durchgeführt, in meinen Augen ein erster Schritt in die richtige Richtung. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der zwischen 20 und 39-Jährigen sprachen sich für mehr öffentlich zugängliche Sportplätze aus, an denen nicht nur die klassischen Sportarten wie Fußball ausgeübt werden können, als Beispiele werden das Fehlen eines Beachvolleyballplatzes oder auch einer Kegelbahn genannt. Personen der Altersklasse der zwischen 40 und 59-Jährigen wünschen sich vermehrt Aktivitäten und Kurse in der Stadt, die auch tagsüber stattfinden. Auch wünschen sich Eltern mehr Angebote für Kinder. Die befragten Personen über 60 Jahren äußerten zwei zentrale Wünsche, die teils auch von den jüngeren Altersklassen gestützt werden. Zum einen die Verbesserung der Bädersituation in Dornbirn (es wird in der Befragung

darauf hingewiesen, dass die Bäder einer Stadt wie Dornbirn „unwürdig“ sind) und zum anderen, dass es mehr Fuß- und Radwege geben sollte, wobei dieser Wunsch in der Verkehrsplanung verankert ist.

Betreffend das kulturelle Angebot wünschen sich die Personen zwischen 14 und 39 Jahren mehr Konzerte, auch wird in diesem Altersbereich öfters auf ein zu kleines Angebot hingewiesen. Die 40 bis 59-jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer äußern drei zentrale Wünsche, zum einen die Ausdifferenzierung des kulturellen Angebots in Richtung von Ausstellungen, Theaterstücken und Vorträgen. Auch wies eine Person aus dieser Klasse spezifisch auf die fehlende Veranstaltungsinfrastruktur im Bezirk Hatlerdorf hin, dies ist auch im Leitbild zur Stadtentwicklung verankert. Es bleibt abzuwarten, wie die Stadt hier eine Verbesserung anstrebt. Die 60-jährigen und älteren Personen verweisen ähnlich wie Personen aus jüngeren Altersklassen auf das Fehlen von Theaterstücken, Opern und Kunstaussstellungen im kulturellen Angebot.

Eine weitere Frage sollte klären, was sich die Bürgerinnen und Bürger in der Zukunft von den öffentlichen Flächen wünschen. Hier werden die Resultate altersunabhängig vorgestellt, da in allen vier Altersklassen dieselben Wünsche geäußert wurden. Dabei kristallisierten sich drei zentrale Punkte heraus: Zum einen die Verkehrs- und Parksituation in der Stadt, spezifisch in der Innenstadt. Hier wurden zum Beispiel mehr kostenfreie Parkplätze für Kurzeinkäufe gefordert. Eine Möglichkeit, die Parkplatzbewirtschaftung zu modernisieren, würde über eine eigens entwickelte App funktionieren, die freie Stellflächen in nahegelegenen Parkgaragen oder bei öffentlichen Gebäuden anzeigt. Eine App zum Parkscheinkauf wird in Dornbirn inzwischen bereitgestellt, jedoch könnte die oben genannte Idee noch zusätzlich verwirklicht werden. Auch hier könnte eine Kooperation mit der Fachhochschule Vorarlberg angedacht werden oder Vorschläge durch einen Ideenwettbewerb eingeholt werden. Der zweite zentrale Punkt bezieht sich auf die Situierung der Mülleimer in der Stadt, die aktuelle Situation wird als unzureichend beschrieben und die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich mehr Mülleimer in Kombination mit Aschenbechern im öffentlichen Raum. Der dritte angesprochene Punkt bezieht sich auf die Begrünung. Hier könnte von der Stadt darauf geachtet werden,

bei öffentlichen Gebäuden wieder verstärkt Grünflächen einzuplanen beziehungsweise mit Pflanzkübeln in öffentlichen Räumen Akzente zu setzen.

Der letzte Punkt, der von vielen Dornbirnerinnen und Dornbirnern angesprochen wurde, bezieht sich auf die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer beziehungsweise Fußgängerinnen und Fußgänger. Auch hier zeichnen sich drei für die Bevölkerung bedeutsame Aspekte ab. Der erste verweist auf die Trennung von Rad- und Fußwegen. Hier soll nach Meinung der Befragten an Stellen, an welchen es einen breiten Fuß- und Radweg gibt (zum Beispiel bei der neuen Sägerbrücke oder entlang der Stadtstraße), eine optische Trennung eingeführt werden, um so Konflikte zwischen beiden Parteien vermeiden zu können. Auch wünschten sich die Bürgerinnen und Bürger Videoüberwachung an gewissen Stellen in der Stadt. Darunter fallen zum Beispiel Unterführungen oder auch die generelle Überwachung zentraler Punkte im öffentlichen Raum. Der dritte Punkt, der vor allem die subjektive Sicherheit verbessern würde, und ebenfalls oft gewünscht wurde, ist die Beleuchtung einiger Teile der Achpromenade, vor allem im unteren Bereich im Bezirk Rohrbach / Schoren. Wobei bei diesem Schritt in meinen Augen neben einem Umsetzungsplan auch die Verträglichkeit geprüft werden sollte (Stichwort Lichtverschmutzung und ihre Auswirkungen).

Wie hat sich die Situation der in der Stadt angebotenen personen- und sachbezogenen Dienstleistungen verändert?

Im Rahmen der Diplomarbeit wurden einige Aspekte des täglichen Lebens untersucht, darunter die Abdeckung des Stadtgebiets durch Ärztinnen und Ärzte, Dienstleistungen der Post, Einkaufsmöglichkeiten zur Lebensmittelversorgung, Sportstätten und öffentliche Bibliotheken. Anhand dieser fünf Kategorien sollte ein grundlegender Überblick ermöglicht werden. Im Vergleich mit anderen Städten und dem gesamten Bundesland Vorarlberg hat Dornbirn eine geringere Ärztedichte, spezifisch manifestiert sich diese Unterversorgung in den Bezirken Rohrbach, Schoren und Oberdorf. Um dem entgegenwirken zu können, wäre es beispielsweise von Seiten der Stadt möglich, durch Bereitstellung von vergünstigten Räumlichkeiten eine Ärztin beziehungsweise einen Arzt in diese Bezirke zu „locken“. Auch die Abdeckung mit Dienstleistungen der Post wurde näher betrachtet und

im Vergleich mit Sankt Pölten dabei festgestellt, dass Dornbirn weniger Poststellen hat, trotz einer größeren Gemeindefläche, aber auch einer kleineren Bevölkerung. Meines Erachtens könnte eine Verbesserung der Abdeckung mit Postdienstleistungen durch die Verlegung einer Poststelle aus dem Bezirk Markt in einen der unterversorgten Bezirke (Rohrbach und Schoren) erreicht werden. Die Lebensmittelversorgung als relevante Komponente des täglichen Lebens wurde ebenfalls näher beleuchtet. Grundsätzlich ist ein großer Teil des Gemeindegebiets gut abgedeckt. Allerdings gibt es einige Bereiche der Stadt, die nicht direkt durch Märkte abgedeckt sind. An dieser Stelle könnte in der Zukunft eine Erhebung durchgeführt werden, um die genauen Einzugsbereiche der Märkte zu ermitteln und darauf basierend erneut die Abdeckung zu bewerten und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, um eine Ansiedlung zu unterstützen.

Die Sportstätten schaffen in der heutigen Arbeitsgesellschaft gute Ausgleichs- und Erholungsmöglichkeiten. In den meisten Bezirken können die Bürgerinnen und Bürger die nächstgelegene öffentliche Sportanlage innerhalb von fünfzehn Minuten erreichen. Im Bezirk Haselstauden benötigt ein großer Teil aber auch über fünfzehn Minuten, hier wäre es sinnvoll, die Machbarkeit eines zusätzlichen Sportplatzes zu prüfen. Auch könnten an schon bestehenden Sportplätzen zusätzlich öffentliche Möglichkeiten geschaffen werden, beispielsweise wurde im Rahmen der Befragung auf sehr wenige Beachvolleyballplätze hingewiesen. In diesem Rahmen wäre eine vertiefte Studie sinnvoll. Weiters wurde die Abdeckung des Stadtgebiets mit den Dienstleistungen öffentlicher Büchereien untersucht, da Büchereien kulturelle Einrichtungen sind, die so gesehen auch einen Bildungsbeitrag leisten. Rund 60 Prozent der Dornbirnerinnen und Dornbirner erreichen innerhalb von fünfzehn Minuten zu Fuß die nächstgelegene öffentliche Bücherei. In jedem Bezirk ist des Weiteren eine öffentliche Bücherei angesiedelt, weshalb hier meines Erachtens keine bessere Abdeckung erreicht werden kann. Was in meinen Augen aber in Dornbirn zum bestehenden Büchereisystem hinzugefügt werden könnte, sind öffentliche Bücherschränke. Diese könnten für Personen, die aus verschiedenen Gründen kein Büchereikonto besitzen, einen Zugang zu Büchern, Kultur und Weiterbildung ermöglichen. Eine für mich sehr spannende Erkenntnis wurde im Rahmen der Auswertung der Daten zu den Abdeckungsfragen gewonnen. So legt ein großer Teil der Bevölkerung Strecken unter einem Kilometer innerhalb der Stadt und auch längere Strecken entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Diese

Daten zeigen, dass die durchlässige Gestaltung der Baukörper den von der Stadtverwaltung gewünschten Effekt der „Stadt der kurzen Wege“ erzielt. Hier könnte zu einem späteren Zeitpunkt eine Vergleichsstudie durchgeführt werden, um weitere Veränderungen in diesem Bereich aufzuzeigen.

Wie stehen die Bürgerinnen und Bürger den aktuellen und von städtischer Seite geplanten Veränderungen – wie zum Beispiel der geplanten Markthalle – gegenüber?

Im Rahmen dieser Forschungsfragen wurden vier Projekte der Stadt (abgeschlossene oder in Planung befindliche) ausgewählt und die Meinungen der Bürgerinnen und Bürger dazu erhoben. Die Zustimmungsraten zu den Projekten schwanken zwischen 66,9 und 92,5 Prozent, wobei die niedrigste Zustimmungsrates die geplante Markthalle betrifft und die höchste sich auf die mögliche Digitalisierung einiger städtischer Dienstleistungen bezieht. Die abgeschlossene Neugestaltung der Fußgängerzone erreicht eine Zustimmung von 77,8 Prozent und die geplante Anschlussstelle Rheintal Mitte sehen 90,8 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer positiv. Bei der Markthalle ergeben sich zwei zentrale Kritikpunkte der Bevölkerung. Auf der einen Seite steht die Frage nach der Notwendigkeit, da das Marktgeschehen in Kombination mit den Geschäften in der Innenstadt bis jetzt immer gut funktioniert hat. Der zweite große Kritikpunkt bezieht sich auf die Verkehrs-, besser gesagt die Parksituation in der Stadt. Hier müsste beim Bau einer Markthalle die Vergrößerung der Stadtgarage oder eine andere Lösung zur Verbesserung der Parksituation in der Stadt angedacht werden. In meinen Augen stellt die Markthalle ein interessantes Konzept dar. Persönlich sehe ich den multifunktionalen Aspekt der Markthalle als sehr positiv an. Dieses Projekt betreffend sollte die Stadt Dornbirn meines Erachtens nach eine Informationskampagne starten, in welcher spezifisch auf die auch im Interview hingewiesenen Parameter eingegangen wird. Also zum Beispiel auf die Multifunktionalität, das nicht konkurrierende Angebot und die ergänzenden Öffnungszeiten zum regulären Wochenmarkt. Die höchste Zustimmungsrates erreicht die im Interview angedachte Digitalisierung von gewissen städtischen Dienstleistungen, zum Beispiel die Wohnsitzmeldung. Als Ergänzung zum klassischen Behördengang eine gute und zeitsparende Alternative. Zwei Probleme ergeben sich dabei: Zum einen die Vernetzung mit anderen

Städten. Um den Service anbieten zu können, müssten alle österreichischen Städte zusammenarbeiten, hier müsste – möglicherweise von Dornbirn ausgehend – ein vorerst vorarlbergweiter Diskurs gestartet werden, um so das Projekt einmal in Vorarlberg umsetzen zu können. An dieser Stelle könnte auch mit der Fachhochschule Vorarlberg kooperiert werden. Das zweite Problem bezieht sich auf die Sicherheit dieses Angebots, hier müsste die Infrastruktur und die Datenübertragung speziell gesichert sein, um Missbrauch auszuschließen. Auch hier könnte eine Kooperation mit der FH Vorarlberg angedacht werden.

6. Literaturverzeichnis

- AKTION 21 - PRO BÜRGERBETEILIGUNG (Hrsg.) (2009): Raus aus der Sackgasse - Bürgerinitiativen und Bürgerbeteiligung in Wien. – Wien.
- AMANN A., BISCHOF C. und SALMHOFER A. (2016): Intergenerationelle Lebensqualität. Diversität zwischen Stadt und Land. – Wien.
- AMT DER STADT DORNBIRN (Hrsg.) (2001): Dornbirner Jugendstudie 2001: Freizeit, Alltag und Werte der 13- bis 18jährigen; Endbericht; Grundlagenpapier für die Rahmenplanung der Jugendarbeit 2001 in der Stadt Dornbirn. – Dornbirn.
- AMT DER STADT DORNBIRN (Hrsg.) (2015): Leitbild zur Siedlungsentwicklung. Talraum. – Dornbirn.
- AMT DER STADT DORNBIRN (2016): Städtebauliches Leitbild Zentrum Hatlerdorf 2016. – Online unter: https://www.dornbirn.at/fileadmin-client/gruppe5/dokumente/Stadtplanung/Stadtteilplanung/Siedlungsentwicklung/Leitbild_Zentrum_Hatlerdorf_2016.pdf - zuletzt eingesehen am: 21.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (2017): Dornbirn hat Potential für eine Markthalle. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/rathaus-politik/aktuell/detailansicht/news/detail/News/dornbirn-hat-potential-fuer-eine-markthalle/> - zuletzt eingesehen am: 14.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (2018a): Alkoholverbot rund um den Bahnhof. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/rathaus-politik/aktuell/detailansicht/news/detail/News/alkoholverbot-rund-um-den-bahnhof/> - zuletzt eingesehen am: 11.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (2018b): Hochstamm-Obstbäume werden ausgegeben. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/rathaus-politik/aktuell/detailansicht/news/detail/News/hochstamm-obstbaeume-werden-ausgegeben/> - zuletzt eingesehen am: 21.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o. J. a): Daten und Fakten. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/dornbirn-portrait/daten-und-fakten/> - zuletzt eingesehen am: 15.03.2018.w

- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. b): Dornbirn auf dem Weg zur Bürgerkommune. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/buergerbeteiligung/auf-dem-weg-zur-buergerkommune/> - zuletzt eingesehen am: 17.03.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. c): Parken in Dornbirn. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/wirtschaft/parken/> - zuletzt eingesehen am: 04.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. d): Gestaltung des öffentlichen Raums. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/raumordnung-stadt-und-verkehrsplanung/stadtplanung/konzepte/siedlungsplanung/gestaltung-des-oeffentlichen-raums/> - zuletzt eingesehen am: 11.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. e): Verkehrskonzept. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/raumordnung-stadt-und-verkehrsplanung/stadtplanung/konzepte/verkehrsplanung/verkehrskonzept/> - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. f): Fuß- und Radwege. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/raumordnung-stadt-und-verkehrsplanung/stadtplanung/konzepte/verkehrsplanung/fuss-und-radwege/> - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. g): Leitbild Sportstrategie 2025. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/buergerbeteiligung/beteiligungsprojekt-sportstrategie/> - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. h): Aktive Bodenpolitik. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/raumordnung-stadt-und-verkehrsplanung/stadtplanung/konzepte/aktive-bodenpolitik/> - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018.
- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. i): Landschafts- und Grünraumkonzept. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/raumordnung-stadt-und-verkehrsplanung/stadtplanung/konzepte/landschafts-und-gruenraumplanung/landschafts-und-gruenraumkonzept/> - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018.

- AMT DER STADT DORNBIRN (o.J. j): Siedlungsplan. – Online unter: <https://www.dornbirn.at/leben-in-dornbirn/raumordnung-stadt-und-verkehrsplanung/stadtplanung/konzepte/siedlungsplanung/siedlungsplan/> - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018.
- AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2017): Vorarlberger Wirtschaftsbericht 2016/2017. – Bregenz.
- AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (o.J.): Leitbild 2010+ Wirtschaft Vorarlberg. – Dornbirn.
- BEYER W. und GLOTTER K. (1995): Sport in der Stadt. – Wien.
- BÖHME C. (2012): Gesundheit und integrierte Stadtentwicklung. – In: Public Health Forum 20 (2), S. 2-4.
- BÖHME C. (Hrsg.) (2012): Handbuch Stadtplanung und Gesundheit. – Bern.
- BRAAM W. (1999): Stadtplanung: Aufgabenbereiche, Planungsmethodik, Rechtsgrundlagen. – Düsseldorf.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK (2015): Kultur und Lebensqualität. – Online unter: <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/349947/master> - zuletzt eingesehen am: 11.04.2018.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES (2017): Bewegtes Sicherheitsforum. – In: Öffentliche Sicherheit (3), S. 36 – 38. – Online unter: https://www.bmi.gv.at/magazinfiles/2017/05_06/files/gemeinsam.sicher%20in%20oesterreich.pdf – zuletzt eingesehen am: 27.03.2018.
- BERGER J. (2018): Dornbirn und Rheintal bewerben sich als Kulturhauptstadt 2024. – In: Der Standard 28.02.2018, online unter: <https://www.derstandard.at/2000075197442/Dornbirn-und-Rheintal-bewerben-sich-als-Kulturhauptstadt-2024> – zuletzt eingesehen am: 21.04.2018.
- GUALINI E. (2011): Stadtentwicklung, Zivilgesellschaft und bürgerschaftliches Engagement. – In: Raumforschung und Raumordnung 69 (1), S. 71-72.
- HAHN M. (2012): Städtepolitik in der Europäischen Union. Ein Handbuch. – Wien.
- HEINEBERG H., KRAAS F. und KRAJEWSKI C. (2017): Stadtgeographie. – Stuttgart.
- HOMEIER I. (2014): Smart City Wien: Rahmenstrategie. – Wien.

- HOPFENBECK W. (2002¹⁴): Allgemeine Betriebswirtschafts- und Managementlehre. Das Unternehmen im Spannungsfeld zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Interessen. – München.
- HUMMEL K. (2015): Demokratie in den Städten: Neuvermessung der Bürgerbeteiligung - Stadtentwicklung und Konversion. – Baden-Baden.
- IESE BUSINESS SCHOOL (2013): Quality Of Life: Everyone Wants It, But What Is It?. – Online unter: <https://www.forbes.com/sites/iese/2013/09/04/quality-of-life-everyone-wants-it-but-what-is-it/#24a7ae11635d> - zuletzt eingesehen am: 14.03.2018.
- KEUL A.G. (Hrsg.) (1995): Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven. – Weinheim.
- LECHNER R. (Hrsg.) (2014): Nachhaltiges Bauen in Österreich: Weißbuch 2015; [tatsächlich & nachweislich]. – Wien.
- LUP (o.J.): LUP Tarife. – Online unter: http://www.st-poelten.gv.at/Content.Node/buergerservice/LUP_Tarife1.at.php - zuletzt eingesehen am: 03.04.2018.
- MORORÓ R. und ROTHFUSS R. (2012): Wem nutzt Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung? – In: Standort 36 (4), S. 199-203.
- OBKIRCHER S. (2017): Raumentwicklung in Grenzregionen. Bedeutung und Wirkung von Planungsleitbildern und Governance-Prozessen. – Bielefeld.
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (o.J.): Österreichische Raumentwicklungskonzept 2001. – Online unter: <https://www.oerok.gv.at/raum-region/oesterreichisches-raumentwicklungskonzept/oerek-2001/inhalte-des-oerek-2001.html> - zuletzt eingesehen am: 15.03.2018.
- RECHTSINFORMATIONSSYSTEM DES BUNDES (2006): Bundesgesetz über das Postwesen. – Online unter: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012843&FassungVom=2006-02-28> – zuletzt eingesehen am: 31.03.2018)
- RECHTSINFORMATIONSSYSTEM DES BUNDES (1960): Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960. – Online unter: <https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/76> – zuletzt eingesehen am: 09.0.2018)

- RHOMBERG BAHNTECHNIK GMBH (2008): Ringstrassenbahn Unteres Rheintal.
– Online unter: http://bregenz.kiwanis.at/fileadmin/KC_bregenz/Kiwanis-jahr_2015-16/Ringstrassenbahn/160111_Praesentation_Ringstrassenbahn.pdf - zuletzt eingesehen am: 10.04.2018.
- RÖSSLER S. (2015): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung durch grüne Infrastruktur; Urban Development under Climate Change by Green Infrastructure; Klimawandelgerechte Stadtentwicklung durch grüne Infrastruktur.
– In: Raumforschung und Raumordnung 73 (2), S. 123-132.
- SPEKTRUM (2000): Lexikon der Psychologie. Freizeit. – Online unter: <https://www.spektrum.de/lexikon/psychologie/freizeit/5275> - zuletzt eingesehen am: 10.04.2018.
- STADT WIEN (o. J.): Öffentlich zugängliche Grünflächen – Analyse. – Online unter: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html> - zuletzt eingesehen am: 11.04.2018.
- SÜSS W. (2012): Anforderungen an gesundheitsförderliche Stadtplanung. – In: Public Health Forum 20 (2), S. 10-11.
- VEENHOVEN R. (2012): Happiness. Also known as „life-satisfaction“ and „subjective well-being“. – In: LAND K.C., MICHALOS A.C. und SIRGY M.J.: Handbook of Social Indicators and Quality of Life Research, S. 63 – 77. – Dordrecht. Online unter: <https://personal.eur.nl/veenhoven/Pub2010s/201-2b-full.pdf> - zuletzt eingesehen am: 14.03.2018.
- VERWIEBE R. (2015): Zusammenleben in Wien: Einstellungen zu Zuwanderung und Integration. - Wien.
- VISION RHEINTAL (2017): Vision Konkret. – Bregenz.
- VISION RHEINTAL a (o. J. a): Hintergründe. Vorarlberger Rheintal - Online unter: <http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Hintergruende/-Steckbrief.pdf> - zuletzt unter 15.03.2018.
- VERKEHRSVERBUND VORARLBERG (O.J. A): Über den VVV. – Online unter: <https://www.vmobil.at/index.php?menuid=15> – zuletzt eingesehen am: 31.03.2018.
- VERKEHRSVERBUND VORARLBERG (O.J. b): Tarife – Zonen - Linien. – Online unter: <https://www.vmobil.at/index.php?menuid=94> – zuletzt eingesehen am: 03.04.2018.

- VORARLBERG ONLINE (2017): „Neues von der Wälderbahn": Wie geht es mit dem Leuchtturmprojekt weiter? – Online unter: <http://www.vol.at/neues-von-der-waelderbahn-wie-geht-es-mit-dem-leuchtturmprojekt-weiter/5596362> - zuletzt eingesehen am: 10.04.2018.
- VORARLBERG ONLINE (2017a): Dornbirn prüft mögliche Standorte für Markthalle. – Online unter: <http://www.vol.at/dornbirn-prueft-moegliche-standorte-fuer-markthalle/5582879> - zuletzt eingesehen am: 14.04.2018.
- VORARLBERG ONLINE (2017b): Dornbirn prüft mögliche Standorte für Markthalle. – Online unter: <http://www.vol.at/vorarlberg-dornbirn-stellt-machbarkeitsstudie-fuer-markthalle-vor/5132580> - zuletzt eingesehen am: 14.04.2018.
- WERNER S. (2012): Steuerung von Kooperationen in der integrierten und sozialen Stadtentwicklung: Machtverhältnisse und Beteiligung im Prozessraum. – Wiesbaden.
- WINDER R. (2018): Mündliches Interview, siehe Anhang.
- WOHLFAHRT N. (1994): Stadtentwicklung unter dem Leitbild Gesunde Stadt. – Dortmund.

7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau der Plattform "Schau auf Dornbirn". (Quelle: https://schau.auf.dornbirn.at/ - zuletzt eingesehen am: 17.03.2018, bearbeitet).	21
Abbildung 2: Überblickskarte über die Stadtteilzentren und weitere bedeutende Punkte in Dornbirn. (Quelle: Amt der Stadt Dornbirn 2015, S. 103).....	31
Abbildung 3: Überblick über das Stadtteilzentrum Hatlerdorf. (Quelle: Google Earth, 16.03.2018, bearbeitet)	33
Abbildung 4: In der Mitte des Bildes die sogenannte "Do.Helix" von Hubert Lampert. (Quelle: https://zv-architekten.at/bauherrenpreis-1/bauherrenpreis-nominierung-2017/bauherrenpreis-2017-nominierte-projekte/v_saegerbruecke/@@images/b0dea527-dd1e-4a47-804c-adacaa2553bc.jpeg - zuletzt eingesehen am: 20.04.2018).....	37
Abbildung 5: Die Schwerpunkte der Sport- und Freizeitstrategie der Stadt Dornbirn. (Quelle: Amt der Stadt Dornbirn o.J. g, S. 47, Abb. 4)	42
Abbildung 6: Verteilung der Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet. (Quelle: Google Earth, 27.03.2018, bearbeitet)	53
Abbildung 7: Übersicht über die Praxen der Allgemeinmedizinerinnen und Allgemeinmediziner in Dornbirn in Verbindung mit den Wegzeiten von den Stadtteilzentren aus. (Quelle: Google Earth, 2018, bearbeitet).....	67
Abbildung 8: Überblickskarte über die Lebensmittelversorgung im Gemeindegebiet. (Quelle: Google Earth, 2018, bearbeitet)	73
Abbildung 9: Abdeckung des Stadtgebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr. (Quelle: Google Earth, 2018, bearbeitet)	78
Abbildung 10: Die Verbindung zwischen den Bezirken Rohrbach und Schoren bei der Überflutung 2017. (Quelle: http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2857067/ - zuletzt eingesehen am: 10.04.2018)	90
Abbildung 11: Ein Teil der erweiterten Fußgängerzone mit Blick auf die Stadtpfarrkirche St.-Martin. (Quelle: http://www.hilti-jehle.at/wp-content/uploads/2017/11/StadtnahtDornbirn20171107_021-031-Andere-1800x700.jpg - zuletzt eingesehen am: 11.04.2018)	115

8. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die vier Qualitäten des Lebens. (Veenhoven 2012, S. 20, Tab. 1)	25
Tabelle 2: Die zehn lebensraumbezogenen Bedürfnisse, die Manifestationsaspekte und mögliche Folgen bei Befriedigungsmangel. (Quelle: Keul 1995, S. 175)	27
Tabelle 3: Legende zu Abbildung 2.....	32
Tabelle 4: Legende zu Abbildung 3.....	33
Tabelle 5: Geschlechterverteilung in der Befragung. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	44
Tabelle 6: Verteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Stadtbezirke. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	46
Tabelle 7: Zufriedenheit der Personen mit Kindern unter 10 Jahren mit der Kindergartensituation in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	50
Tabelle 8: In Dornbirn von den befragten Personen absolvierte Schulstufen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	51
Tabelle 9: Legende zu Abbildung 6.....	53
Tabelle 10: Verteilung der Auswahlhäufigkeit bei keiner Erwerbstätigkeit in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	54
Tabelle 11: Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Wohnsituation in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	58
Tabelle 12: Häufigkeitsverteilung nach Unterkunftstyp. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	58
Tabelle 13: Bevorzugte Art der Zurücklegung der Wegstrecke von weniger als 1.000 Metern. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	59
Tabelle 14: Bevorzugte Art der Zurücklegung einer Wegstrecke zwischen 1.500 und 5.000 Metern. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	60
Tabelle 15: Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl vom Wohnort zum Stadtzentrum. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	61
Tabelle 16: Legende zu Diagramm 7.	64
Tabelle 17: Wegzeiten zur nächstgelegenen Arztpraxis. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	65
Tabelle 18: Legende zu Abbildung 7.....	67

Tabelle 19: Häufigkeit der Wegzeiten zur nächsten Poststelle. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	70
Tabelle 20: Legende zu Abbildung 8.....	73
Tabelle 21: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu einem Supermarkt im Gemeindegebiet. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	74
Tabelle 22: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	76
Tabelle 23: Legende zu Abbildung 9.....	79
Tabelle 24: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu den Sportstätten. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	79
Tabelle 25: Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den Sportstätten in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	81
Tabelle 26: Häufigkeitsverteilung der Wegzeiten zu öffentlichen Büchereien im Stadtgebiet. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	82
Tabelle 27: Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	84
Tabelle 28: Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	86
Tabelle 29: Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der allgemeinen Verkehrssituation. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	88
Tabelle 30: Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit der Parksituation in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	92
Tabelle 31: Zustimmung beziehungsweise Ablehnung des Fahrradverleihs an zentralen Plätzen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	95
Tabelle 32: Zufriedenheit mit der Sicherheit der RadfahrerInnen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	96
Tabelle 33: Zufriedenheit der Fußgängerinnen und Fußgänger mit der Sicherheit im Straßenverkehr. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang) ...	98
Tabelle 34: Zufriedenheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den angebotenen Erholungsmöglichkeiten. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	100

Tabelle 35: Zufriedenheit mit den angebotenen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	101
Tabelle 36: Zufriedenheit mit dem kulturellen Angebot in der Stadt Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	104
Tabelle 37: Zufriedenheit mit den Grünflächen der Stadt Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	105
Tabelle 38: Häufigkeit der Besuche der städtischen Grünflächen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	106
Tabelle 39: Häufigkeitsverteilung der Nutzung der Grünflächen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	107
Tabelle 40: Zufriedenheit mit den öffentlichen Flächen der Stadt. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	109
Tabelle 41: Zufriedenheit mit dem Ansatz der Public Art Kunst. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	110
Tabelle 42: Zufriedenheit mit den Spielplätzen in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	111
Tabelle 43: Zufriedenheit mit der erweiterten Fußgängerzone. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	116
Tabelle 44: Sicht der Dornbirnerinnen und Dornbirner auf die geplante Markthalle. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	119
Tabelle 45: Sicht der Dornbirnerinnen und Dornbirner auf die Digitalisierung gewisser städtischer Dienstleistungen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	121
Tabelle 46: Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Anschlussstelle Rheintal Mitte. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	123
Tabelle 47: Sicht auf die Veränderung der Lebensqualität in Dornbirn. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	128

9. Diagrammverzeichnis

Diagramm 1: Häufigkeitsverteilung der Geschlechter nach Altersklassen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	45
Diagramm 2: Zufriedenheit in den Wohnbezirken. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	47
Diagramm 3: Häufigkeitsverteilung der Wohndauer in Dornbirn von zugezogenen Personen. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	48
Diagramm 4: Verteilung der zugewanderten Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach Wohnbezirk. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	49
Diagramm 5: Die Meinung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Verdichtung der Bausubstanz. (Quelle: Winder, eigene Erhebung 2018, siehe Anhang)	57
Diagramm 6: Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl zum Stadtzentrum nach Bezirk. (Quelle: WINDER, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	62
Diagramm 7: Ärztedichten im Vergleich. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018)	64
Diagramm 8: Wegzeiten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer von ihren Wohnorten nach Bezirk. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	69
Diagramm 9: Wegzeiten zu Fuß zur nächstgelegenen Poststelle nach Bezirken. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	71
Diagramm 10: Wegzeit zu den Lebensmittelgeschäften in Dornbirn nach Bezirk. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	75
Diagramm 11: Wegzeiten zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel nach Bezirk. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	77
Diagramm 12: Die Wegzeiten zu den Sportstätten nach Bezirk. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	80
Diagramm 13: Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel nach Geschlecht und Altersklasse. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang).....	85
Diagramm 14: Ausreichende Freizeitgestaltungsmöglichkeiten nach Altersklasse. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	102
Diagramm 15: Sicherheitsgefühl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach Bezirk. (Quelle: Winder, eigene Erhebung, 2018, siehe Anhang)	112

10. Anhang

10.1. Fragebogen

Rubrik A1: Einleitung

A100: Einleitender Text

Sehr geehrte Teilnehmerin, sehr geehrter Teilnehmer,

im Rahmen meiner Diplomarbeit an der Universität Wien führe ich eine Befragung zur Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit der Stadtentwicklung in Dornbirn durch.

Die Befragung dauert circa 10 - 15 Minuten. Ihre Antworten werden vertraulich behandelt und anonym ausgewertet.

Bei Fragen können Sie sich jederzeit an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen,

Roland Winder

A101: Wie zufrieden sind Sie mit der vergangenen Entwicklung der Stadt Dornbirn?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

Rubrik A2: Wohnen

A201: Wie zufrieden sind Sie mit der Wohnsituation in Dornbirn?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A202: Bitte wählen Sie den Bezirk aus, in dem Sie aktuell wohnhaft sind.

- 1 = Markt
- 2 = Hatlerdorf
- 3 = Oberdorf
- 4 = Haselstauden
- 5 = Rohrbach
- 6 = Schoren

A216: Wie gerne leben Sie in Ihrem Wohnbezirk?

- 1 = sehr gerne
- 2 = gerne
- 3 = eher ungern
- 4 = ungern

A203: Wohnen Sie seit Ihrer Geburt in Dornbirn? (**Filterfrage. Wenn nein weiter zu Frage A204, wenn ja weiter zu Frage A205**)

- 1 = ja
- 2 = nein

A204: Wie lange wohnen Sie schon in Dornbirn?

- 1 = < 1 Jahr
- 2 = 1-3 Jahre
- 3 = 3-5 Jahre
- 4 = 5-10 Jahre
- 5 = > 10 Jahre

A205: Welchen Typ von Unterkunft bewohnen Sie? (**Filterfrage. Wenn Eigentumswohnung oder Mietwohnung weiter zu Frage A206, wenn Einfamilienhaus weiter zu Frage A207**)

- 1 = Eigentumswohnung
- 2 = Mietwohnung
- 3 = Einfamilienhaus

A206: Wohnen Sie in einer Gemeindewohnung?

- 1 = ja
- 2 = nein

A207: Wie stehen Sie der Entwicklung gegenüber, dass die knappen Bodenressourcen der Stadt vermehrt mit Mehrfamilienhäusern bebaut werden sollen?

- 1 = sehr positiv
- 2 = positiv
- 3 = eher negativ
- 4 = negativ

A208: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zum nächstgelegenen Arzt?

- 1 = 1 – 5 Minuten
- 2 = 5 – 10 Minuten
- 3 = 10 – 15 Minuten
- 4 = 15 – 20 Minuten
- 5 = > 20 Minuten

A209: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen höheren Schule (z.B. zu einer AHS oder zur HTL)?

- 1 = 1 – 5 Minuten
- 2 = 5 – 10 Minuten
- 3 = 10 – 15 Minuten
- 4 = 15 – 20 Minuten
- 5 = > 20 Minuten

A210: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen Poststelle?

- 1 = 1 – 5 Minuten
- 2 = 5 – 10 Minuten
- 3 = 10 – 15 Minuten
- 4 = 15 – 20 Minuten

5 = > 20 Minuten

A211: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zum nächstgelegenen größeren Supermarkt?

1 = 1 – 5 Minuten

2 = 5 – 10 Minuten

3 = 10 – 15 Minuten

4 = 15 – 20 Minuten

5 = > 20 Minuten

A212: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel?

1 = 1 – 3 Minuten

2 = 3 – 5 Minuten

3 = 5 – 8 Minuten

4 = 8 – 10 Minuten

5 = > 10 Minuten

A213: Wie lange benötigten Sie mit dem Fahrrad von Ihrem Wohnort bis zum Dornbirner Bahnhof?

1 = 1 – 5 Minuten

2 = 5 – 10 Minuten

3 = 10 – 15 Minuten

4 = 15 – 20 Minuten

5 = > 20 Minuten

A214: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen Sportstätte?

1 = 1 – 5 Minuten

2 = 5 – 10 Minuten

3 = 10 – 15 Minuten

4 = 15 – 20 Minuten

5 = > 20 Minuten

A215: Wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zur nächstgelegenen öffentlichen Bibliothek?

1 = 1 – 5 Minuten

2 = 5 – 10 Minuten

3 = 10 – 15 Minuten

4 = 15 – 20 Minuten

5 = > 20 Minuten

Rubrik A3: Arbeit

A301: Sind Sie in Dornbirn erwerbstätig? (Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A302, wenn nein weiter zu Frage A305)

1 = ja

2 = nein

A302: Sind Sie in ihrem Wohnbezirk tätig? (Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A303, wenn nein weiter zu Frage A304)

1 = ja

2 = nein

A303: Wenn Sie in ihrem Wohnbezirk tätig sind, wie erreichen Sie ihre Arbeitsstelle?

- 1 = zu Fuß
- 2 = mit dem Fahrrad
- 3 = mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- 4 = mit dem Auto

A304: Wenn Sie nicht in ihrem Wohnbezirk tätig sind, wie erreichen Sie ihren Arbeitsplatz?

- 1 = zu Fuß
- 2 = mit dem Fahrrad
- 3 = mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- 4 = mit dem Auto

A305: Wenn nein, wählen Sie bitte aus.

- 1 = PensionistIn
- 2 = Hausfrau/Hausmann
- 3 = arbeitssuchend
- 4 = in Ausbildung
- 5 = außerhalb Dornbirns erwerbstätig

Rubrik A4: Erholung

A401: Bitte geben Sie ihr Geschlecht an.

- 1 = männlich
- 2 = weiblich

A402: Bitte wählen Sie die Altersgruppe aus, der Sie angehören.

- 1 = 14 - 19 Jahre
- 2 = 20 - 39 Jahre
- 3 = 40 - 59 Jahre
- 4 = 60 Jahre und älter

A403: Haben Sie Kinder im Alter von bis zu 10 Jahren? (**Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A404, wenn nein weiter zu Frage A407**)

- 1 = ja
- 2 = nein

A404: Wenn Sie kleine Kinder haben, wie lange benötigten Sie zu Fuß von Ihrem Wohnort zum nächstgelegenen Kinderspielplatz?

- 1 = 1 – 5 Minuten
- 2 = 5 – 10 Minuten
- 3 = 10 – 15 Minuten
- 4 = 15 – 20 Minuten
- 5 = > 20 Minuten

A405: Wie oft besuchen Sie mit Ihrem Kind öffentliche Spielplätze?

- 1 = mehrmals wöchentlich
- 2 = ein bis zweimal in der Woche

- 3 = mehrmals im Monat
- 4 = weniger als dreimal im Monat

A406: Wie zufrieden sind Sie mit den öffentlichen Spielplätzen?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A407: Wie zufrieden sind Sie mit den Erholungsmöglichkeiten in Dornbirn?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A408: Wie zufrieden sind Sie im Allgemeinen mit den von der Stadt Dornbirn angebotenen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A409: Stehen ausreichend Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten für Personen in Ihrer Altersklasse zu Verfügung? (**Filterfrage. Wenn sehr zufrieden oder zufrieden weiter zu Frage A409, wenn eher unzufrieden oder unzufrieden weiter zu Frage A410**)

- 1 = ja
- 2 = nein

A410: Erläutern Sie bitte, warum Sie mit den angebotenen Freizeitaktivitäten nicht ganz zufrieden sind.

- 1 = offene Texteingabe

A411: Wie zufrieden sind Sie mit den Sportstätten der Stadt Dornbirn?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A414: Wie zufrieden sind Sie mit dem kulturellen Angebot der Stadt? (**Filterfrage. Wenn sehr zufrieden oder zufrieden weiter zu Frage A417, wenn eher unzufrieden oder unzufrieden weiter zu Frage A415**)

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A415: Erläutern Sie bitte ihre Antwort.

- 1 = offene Texteingabe

A417: Wie zufrieden sind Sie mit dem Grünflächenangebot der Stadt Dornbirn?

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A418: Wie oft besuchen Sie die städtischen Parks?

- 1 = mehrmals in der Woche
- 2 = wöchentlich
- 3 = ein bis zweimal pro Monat
- 4 = gar nicht

A419: Aus welchen Gründen nützen Sie die Grünflächen? **(Filterfrage. Wenn zur Erholung oder für Sport weiter zu Frage A421, wenn anderer Grund weiter zu Frage A420)**

- 1 = zur Erholung
- 2 = für Sport
- 3 = anderer Grund

A420: Erläutern Sie bitte Ihre Antwort, wenn Sie einen anderen Grund ausgewählt haben.

- 1 = offene Texteingabe

A421: Gibt es einen Park bzw. eine Grünfläche in Dornbirn, die Sie besonders oft besuchen? **(Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A423, wenn nein weiter zu Frage A422)**

- 1 = ja
- 2 = nein

A422: Beschreiben Sie bitte kurz, welchen Park bzw. Grünfläche Sie öfter besuchen und warum.

- 1 = offene Texteingabe

A423: Gibt es einen Park bzw. eine Grünfläche, die Sie meiden? **(Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A424, wenn nein weiter zu Frage A425)**

- 1 = ja
- 2 = nein

A424: Beschreiben Sie bitte kurz, welchen Park bzw. Grünfläche Sie eher meiden und warum.

- 1 = offene Texteingabe

A425: Wie zufrieden sind Sie mit den öffentlichen Flächen in Dornbirn (dies inkludiert öffentliche Plätze und Verkehrsflächen)? **(Filterfrage. Wenn sehr zufrieden oder zufrieden weiter zu Frage A427, wenn eher unzufrieden oder unzufrieden weiter zu Frage A428)**

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A428: Wenn ja, an welcher öffentlichen Fläche und warum?

1 = offene Texteingabe

A427: Wie beurteilen Sie den Ansatz der Public Art Kunst (also Kunst im öffentlichen Raum)?

1 = sehr positiv

2 = positiv

3 = eher negativ

4 = negativ

Rubrik A5: Bildung

A501: Wie zufrieden sind Sie mit den Ausbildungsmöglichkeiten in Dornbirn?

1 = sehr zufrieden

2 = zufrieden

3 = eher unzufrieden

4 = unzufrieden

A502: Welche Schulstufen haben Sie in Dornbirn absolviert? (Anmerkung: Mehrfachauswahl möglich)

1 = Volksschule

2 = Haupt- oder Neue Mittelschule

3 = AHS Unterstufe

4 = AHS/BHS

5 = Fachhochschule

A503: Wie zufrieden sind Sie mit der Kindergartensituation in Dornbirn? (**Filterfrage. Wenn Frage A403 ja, dann ist diese Frage zu beantworten, wenn nein nicht.**)

1 = sehr zufrieden

2 = zufrieden

3 = eher unzufrieden

4 = unzufrieden

A504: Wie zufrieden sind Sie mit den Möglichkeiten zur Erwachsenenbildung in Dornbirn?

1 = sehr zufrieden

2 = zufrieden

3 = eher unzufrieden

4 = unzufrieden

A505: Haben oder hatten Sie in Dornbirn eine Lehrstelle?

1 = ja

2 = nein

Rubrik A6: Verkehr

A602: Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation in Dornbirn? (**Filterfrage. Wenn sehr zufrieden oder zufrieden weiter zu Frage A605, wenn eher unzufrieden oder unzufrieden weiter zu Frage A604**)

1 = sehr zufrieden

- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A604: Wo sehen Sie im Rahmen der Verkehrssituation einen dringenden Handlungsbedarf?

- 1 = offene Texteingabe

A605: Wie zufrieden sind Sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Dornbirn?
(Filterfrage. Wenn sehr zufrieden oder zufrieden weiter zu Frage A607, wenn eher unzufrieden oder unzufrieden weiter zu Frage A606)

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A606: Erläutern Sie bitte kurz Ihre Auswahl.

- 1 = offene Texteingabe

A607: Wie zufrieden sind Sie mit der Parksituation für motorisierte Fahrzeuge in Dornbirn? **(Filterfrage. Wenn sehr zufrieden oder zufrieden weiter zu Frage A609, wenn eher unzufrieden oder unzufrieden weiter zu Frage A608)**

- 1 = sehr zufrieden
- 2 = zufrieden
- 3 = eher unzufrieden
- 4 = unzufrieden

A608: Wo sehen Sie bei der Parksituation für Fahrzeuge in der Stadt Verbesserungsbedarf?

- 1 = offene Texteingabe

A609: Wie legen Sie kurze Strecken (unter 1.000 m) innerhalb der Stadt zurück?

- 1 = zu Fuß
- 2 = mit dem Fahrrad
- 3 = mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- 4 = mit dem Auto

A610: Wie legen Sie längere Strecken (1,5 - 5 km) innerhalb der Stadt zurück?

- 1 = zu Fuß
- 2 = mit dem Fahrrad
- 3 = mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- 4 = mit dem Auto

A611: Mit welchem Verkehrsmittel gelangen Sie von Ihrem Wohnort auf kürzestem Weg in das Stadtzentrum?

- 1 = zu Fuß
- 2 = mit dem Fahrrad
- 3 = mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- 4 = mit dem Auto

A612: Wie oft nutzen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel durchschnittlich?

- 1 = fast täglich
- 2 = mehrmals in der Woche
- 3 = mehrmals im Monat
- 4 = selten

A614: Wenn es die Möglichkeit gäbe, in den Stadtbezirken an zentralen Plätzen Fahrräder auszuleihen und sie an gewissen Standorten wieder zurückzugeben, würden Sie dieses Angebot nutzen?

- 1 = ja
- 2 = nein

Rubrik A7: Zusammenleben

A701: Wie sicher fühlen Sie sich in Dornbirn?

- 1 = sehr sicher
- 2 = sicher
- 3 = eher unsicher
- 4 = unsicher

A702: Wie sicher fühlen Sie sich in Ihrem Wohnbezirk?

- 1 = sehr sicher
- 2 = sicher
- 3 = eher unsicher
- 4 = unsicher

A703: Gibt es einen Ort in Dornbirn, den Sie persönlich abends meiden? **(Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A704, wenn nein weiter zu Frage A710)**

- 1 = ja
- 2 = nein

A704: Wenn Sie einen Ort eher meiden, beschreiben Sie bitte kurz welchen und warum.

- 1 = offene Texteingabe

A707: Wie beurteilen Sie die Sicherheit für FußgängerInnen in Dornbirn? **(Filterfrage. Wenn sehr gut oder gut weiter zu Frage A708, wenn eher schlecht oder schlecht weiter zu Frage A711)**

- 1 = sehr gut
- 2 = gut
- 3 = eher schlecht
- 4 = schlecht

A711: Wo sollte sich die Situation für FußgängerInnen verbessern?

- 1 = offene Texteingabe

A708: Wie beurteilen Sie die Sicherheit für RadfahrerInnen in Dornbirn? **(Filterfrage. Wenn sehr gut oder gut weiter zu Frage A710, wenn eher schlecht oder schlecht weiter zu Frage A712)**

- 1 = sehr gut

- 2 = gut
- 3 = eher schlecht
- 4 = schlecht

A712: Wo sollte sich die Situation für RadfahrerInnen verbessern?

- 1 = offene Texteingabe

A710: Wie beurteilen Sie die Maßnahmen zur Integration fremdsprachiger EinwohnerInnen?

- 1 = sehr gut
- 2 = gut
- 3 = eher schlecht
- 4 = schlecht

Rubrik A8: aktuelle Entwicklungen

A801: Wie stehen Sie der Fußgängerzonenerweiterung gegenüber? (**Filterfrage. Wenn sehr positiv oder positiv weiter zu Frage A802, wenn eher negativ oder negativ weiter zu Frage A805**)

- 1 = sehr positiv
- 2 = positiv
- 3 = eher negativ
- 4 = negativ

A805: Erläutern Sie bitte Ihre Antwort.

- 1 = offene Texteingabe

A802: Wie stehen Sie der geplanten Markthalle im Dornbirner Stadtzentrum gegenüber? (**Filterfrage. Wenn sehr positiv oder positiv weiter zu Frage A803, wenn eher negativ oder negativ weiter zu Frage A806**)

- 1 = sehr positiv
- 2 = positiv
- 3 = eher negativ
- 4 = negativ

A806: Erläutern Sie bitte Ihre Antwort.

- 1 = offene Texteingabe

A803: Wie stehen Sie einer Digitalisierung gewisser Dienstleistungen der Stadt gegenüber (z.B. Wohnsitz ummelden)? (**Filterfrage. Wenn sehr positiv oder positiv weiter zu Frage A804, wenn eher negativ oder negativ weiter zu Frage A807**)

- 1 = sehr positiv
- 2 = positiv
- 3 = eher negativ
- 4 = negativ

A807: Erläutern Sie bitte Ihre Antwort.

- 1 = offene Texteingabe

A804: Wie stehen Sie dem Bau der neuen Autobahnanschlussstelle Rheintal Mitte gegenüber? (**Filterfrage. Wenn sehr positiv oder positiv weiter zu Frage A901, wenn eher negativ oder negativ weiter zu Frage A808**)

- 1 = sehr positiv
- 2 = positiv
- 3 = eher negativ
- 4 = negativ

A808: Erläutern Sie bitte Ihre Antwort.

- 1 = offene Texteingabe

Rubrik A9: Abschluss

A901: Haben Sie sich schon einmal mit einem Anliegen zur Thematik der Stadtentwicklung an die Stadt gewandt?

- 1 = ja
- 2 = nein

A902: Sind Ihnen Bürgerbeteiligungsprojekte der Stadt bekannt?

- 1 = ja
- 2 = nein

A903: Haben Sie schon einmal eine der Webseiten schau auf Dornbirn oder red mit in Dornbirn besucht?

- 1 = ja
- 2 = nein

A904: Wenn Sie die Möglichkeiten haben, würden Sie sich aktiv an der Stadtentwicklung beteiligen? (**Filterfrage. Wenn ja weiter zu Frage A905, wenn nein weiter zu Frage A906**)

- 1 = ja
- 2 = nein

A905: Wenn ja, in welchen Bereichen?

- 1 = offene Texteingabe

A906: Woran machen Sie die Lebensqualität in Dornbirn fest?

- 1 = offene Texteingabe

A908: Die Lebensqualität in Dornbirn ist im Vergleich zu anderen Städten in Vorarlberg

- 1 = sehr hoch
- 2 = hoch
- 3 = eher niedrig
- 4 = niedrig

A909: Wie hat sich die Lebensqualität in den letzten Jahren geändert?

- 1 = verbessert
- 3 = keine Veränderung
- 4 = verschlechtert

10.2. Experteninterview

Transkript des Interviews mit dem Stadtamtsdirektor der Stadt Dornbirn Dr. Hanno Ledermüllner vom 06.11.2017 von 14:00 bis 15:00 in dessen Büro im Dornbirner Rathaus. Hinweis: Das Interview wurde im Dialekt geführt und wurde zur besseren Verständlichkeit in der Standardsprache verschriftlicht.

I: Gut, möchten Sie bei einer besonderen Frage beginnen oder soll ich Ihnen vorab noch kurz etwas zur Diplomarbeit allgemein erzählen?

HL: Wenn Sie mir das nochmals kurz schildern könnten, damit ich mir das vorstellen könnte, was sie konkret schreiben, was sie konkret machen möchten und wie sie auch die Informationen von der Stadt verwerten, das wäre gut für den Einstieg.

I: Mein primäres Ziel bei der Arbeit ist, wie zufrieden die Bürgerinnen und Bürger mit der momentanen Entwicklung der Stadt sind und vor allem ob sie Wünsche haben, ob die Entwicklung der Stadt in eine bestimmte Richtung gehen sollte. Gestern wurde im Gemeindeblatt wieder auf ein Bürgerbeteiligungsprojekt der Stadt Dornbirn hingewiesen und ich würde auch gerne darauf eingehen, wie sich die Bürgerinnen und Bürger mit der Bürgerbeteiligung auskennen, ob sie viel damit konfrontiert werden und auch ob sie sich gerne aktiv einbringen und wenn sie sich nicht einbringen möchten, würde ich gerne herausfinden, wieso sie sich nicht einbringen möchten. Ich meine es ist auch ihre Stadt, wenn man so sagen kann, sie leben hier und vielleicht gibt es einen besonderen Grund, wieso sie sich nicht einbringen möchten. Also Bürgerzufriedenheit und Stadtentwicklung sind die primären Themen.

HL: Hmm, okay.

I: Also, ich würde gerne sehen, wie soll sich die Stadt (aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger) entwickeln. Ich habe auch die Politiken, wo auf der Internetseite der Stadt bereitgestellt werden, einmal durchgelesen und diese Insights, würde man nicht sehen, außer man sucht direkt danach. Es ist wirklich einmal etwas Besonderes, wenn man einmal liest, in welche Richtung sich die Stadt entwickeln möchte. Auch würde ich gerne abfragen, wie die Bürgerinnen und Bürger diese Entwicklung wertschätzen, dass sich in der Innenstadt eher auf Fußgängerinnen und Fußgänger und den öffentlichen Verkehr konzentriert wird, wie das bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommt und wie ihre Meinung dazu ist. Ich habe beim

Fragebogen aktuell 60 – 70 Fragen, aus den verschiedenen Planungsbereichen, z.B. zu Grün-, Verkehrs- und Freiraumplanung und wie zufrieden die Bürgerinnen und Bürger mit den aktuellen Entwicklungen beziehungsweise ihre Sichtweisen sind.

HL: Okay, dann legen wir los.

I: Wenn es für Sie in Ordnung ist, gehen wir der Reihenfolge nach vor.

HL: Das passt gut.

I: Die neue PI [Polizeiinspektion] wurde beschlossen, es gibt ja aktuell die Autobahnpolizei, die etwas außerhalb des Schwefels stationiert ist, und die zwei innerhalb des Stadtgebietes, beim Rathaus und beim Cinema 2000. Wird jetzt [auf Grund des Neubaus] eine der beiden [Inspektionen im Stadtkern] aufgelassen? Die PI im Rathaus wird wahrscheinlich eher weniger aufgelassen, aber wird die in der Nähe des Cinema aufgelassen, durch die neue am Bahnhof oder bleiben im Stadtkern beide bestehen?

HL: Also es ist so, dass es zum einen die Bundespolizei ist, die mit unserer Gemeindesicherheitswache eigentlich wenig zu tun, natürlich sind die Befugnisse bei der gleich, sie dürften annähernd das gleiche machen, aber natürlich hat man die Zuständigkeiten für beide eingegrenzt, sodass unsere Polizei [die Stadtpolizei] eigentlich für den städtischen Verkehr, also für Gemeindestraßen, für öffentliche Ruhe und Sicherheit, während die Kollegen der Bundespolizei eher das Thema Sicherheit im kriminalpolizeilichen Bereich berühren, von Suchtgift bis hin zu verschiedenen speziellen Aufgaben, die so in der Fremdenpolizei als Assistenz wahr werden. Die Bundespolizeiinspektion, die wir in der Nähe des Cinema 2000 haben, ist ein Gebäude, welches in die Jahre gekommen ist, es herrscht ständig mehr Personalbedarf, das ist mit einer wachsenden Stadt wohl selbsterklärend. Das Thema Sicherheit ist natürlich auch damit verbunden, wie präsent Polizistinnen und Polizisten im städtischen Gefüge insgesamt sind, wie mobil sie sind. Es gibt ein Gefühl der subjektiven Sicherheit und es ist schon lange der Wunsch der Bundespolizei, dass sie mehr Raum zur Verfügung haben. Und an diesem Ort ist es nicht möglich gewesen, zu investieren und für uns ist es ganz wichtig gewesen, dass man mitten im Kern der Stadt – im Bahnhofsbereich – einen Vorposten bekommt, wo man sie auch sieht, wahrnimmt, wo sie sich auch entsprechend leicht mittels Patrouillen zu Fuß bewegen können. Und darum wird dieser Posten verschoben, man kann nicht sagen, er wird aufgelöst. Allerdings wird er positiv im

Sinne des Wachsens auch der Stadt verschoben, sie haben dort wesentlich mehr Entwicklungsmöglichkeiten. Sie haben ein ambitioniertes Raumprogramm, das ist alles von Seiten der Bundespolizei gekommen. Wir [die Stadt] bauen das Ganze, wir sind auch Eigentümer des Gebäudes und wir vermieten es mit den Räumlichkeiten an das Innenministerium, also an den Bund. Sie sind dann Hauptmieter und ziehen dann, wenn das Projekt fertig realisiert ist, von ihrem jetzigen Standort in der Stadtstraße in das neue Quartier, das ein wachsendes ist, sie haben Innenstadt und die neue Fußgängerzone erwähnt, natürlich ist der Bahnhof für uns eine wesentliche Kernzone im Bereich der Stadt, also zentrumsnahe mit der ganzen Infrastruktur. Und wir verbinden das natürlich auch mit der Möglichkeit, dass man Vorort mehr mit dem Thema Sicherheit auch dient, in dem man die Polizei als Institution dort sichtbar wahrnimmt und auch spürt mit ihrer Patrouillenpräsenz. Allerdings in Zusammenarbeit und Zusammenwirken mit unseren Sicherheitskräften, welche wir in der Stadt haben.

I: Ok. Also ein besser abgestimmtes Konzept im Bereich der Sicherheit. Wobei alle Parteien davon profitieren, sowohl die Polizistinnen und Polizisten, da sie mehr räumliche Möglichkeiten haben [HL: Genau] und auch für die Bürgerinnen und Bürger auf Grund der noch zentraleren Lage eine bessere Abdeckung [HL: Hmm.]

HL: Also von der Positionierung ist das eine ganz wichtige Priorität gewesen. Man kann jetzt darüber philosophieren, ob es für Einsatzfahrten ein Gewinn ist, dort sind die Wege vielleicht um ein paar Sekunden länger oder Minuten, je nachdem was für ein Verkehrsaufkommen ist und wo der Einsatzort liegt. Aber wir meinen, dass es insgesamt betrachtet der richtige Standort ist. Obwohl es vielleicht gerade politisch anders gesehen wird, was Standorte anbelangt. Aber für uns ist immer der Fokus mitten in der Stadt, im Zentrum, wir möchten ein lebendes Zentrum und darum ist es, glaube ich, glauben wir, dort richtig situiert.

I: Also ich muss ehrlich sagen, ich empfinde die Verlagerung auch als positiv, da der Bahnhof ist doch, wie Sie gesagt haben, das Infrastrukturzentrum und es gab auch schon öfter die Sicherheitsfrage am Bahnhof, und ich denke, vor allem die gesteigerte Präsenz wird sich auch positiv auf diesen Bereich auswirken. Weil man hat ja schon viel versucht, mit der Erneuerung des Bahnhofs selber, mit dem neuen Vorplatz, und mit der Instandsetzung der angrenzenden Gebäude wurde der Bahnhofsbereich aufpoliert, und ich denke, mit der neuen Polizeiinspektion wird auch wieder ein gesteigertes Sicherheitsgefühl in diesem Bereich vorherrschen.

HL: So haben wir das auch wahrgenommen.

I: Das bietet jetzt die perfekte Überleitung, wie würden Sie persönlich die Sicherheitslage in Dornbirn beschreiben?

HL: Sicherheit ist ein mehrdimensionaler Begriff, es berührt viele Aspekte, wenn man von der elementaren Begrifflichkeit, die Sie im polizeilichen Bereich meinen, glaube ich sagen zu können, dass sie eine sehr gute ist. Wir haben von der Kriminalstatistik her eine sehr gute Aufklärungsrate, das betrifft sowohl Delikte gegen Leib und Leben, als auch, da sind die Kolleginnen und Kollegen der Bundespolizei hauptsächlich zuständig, als auch im Bereich der Diebstähle, also der Vermögensdelikte. Da sind wir schon sehr gut aufgestellt, aber wir haben circa 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner, wir haben über 115 unterschiedliche Nationen bei uns konzentriert in Dornbirn und es gibt natürlich auch innerhalb des unterschiedlichen gesellschaftlichen Aufeinandertreffens immer wieder subjektiv unterschiedliche Zugänge was Sicherheit anbelangt. Die einen nehmen es als Bedrohung wahr, wenn zunehmend Personen aus anderen Kulturkreise da sind, wo sie ihre Sprache nicht verstehen, aber das hat im objektiven Sinne nichts mit einer Bedrohung zu tun, die man im auch kriminaltechnischen Verständnis quantifizieren kann, das ist ein subjektives Empfinden. Und da hilft natürlich allein nicht nur die Präsenz der Polizei, sondern da geht es um flankierende andere Maßnahmen. Das berührt Teile der Integration, des Miteinanderlebens, das sind Gewöhnungseffekte. Wir verstehen uns als Teil einer europäischen Landschaft beziehungsweise Stadt, das wollen wir auch sein. Wir nutzen auch jede Gelegenheit, um dem europäischen Gedanken näher zu kommen, das zwingt uns auch dazu, etwas großzügiger zu denken, bei Begegnungen mit anderen Kulturen und im Zulassen auch dessen, was wir als fremdartig bezeichnet. Auch zuzulassen und im Verständnis nicht zu erschrecken, wenn man Musliminnen oder Muslimen oder anderen Kulturen begegnet, wenn man Sprachen im Stadtbus hört, die man nicht versteht und sie nicht gleich als Bedrohung oder eine gegen sich gerichtete Unmutsäußerung interpretiert. Aber zurück zu ihrer Frage, insgesamt glaube ich, dass Dornbirn eine der sichersten Städte ist, es sind zwar nur wenige Städte in Vorarlberg, aber ich würde sagen, trotz dieser Herausforderungen und 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die wir beinahe haben, mit den Nebenwohnsitzen wären wir ja schon darüber, aber nur mit den Hauptwohnsitzen konzentriert sind wir knapp davor, meine ich, dass das Sicherheitsgefühl insgesamt ein sehr gutes ist, was aber nicht bedeutet,

dass wir hier stehenbleiben können. Und ich möchte es nochmals wiederholen, man kann es nicht nur an den Polizistinnen und Polizisten festmachen, man muss es auch zum Teil als Thema der Sozialarbeit sehen, man muss es teilweise auch als Maßnahme des Miteinanderlebens verstehen, wobei wir dazu später bei der Frage zu den Projekten vielleicht noch dazu kommen, was wir hier machen beziehungsweise vorhaben. Und letztendlich geht es auch immer um die Frage, wie kann man diese sozialen Spannungen, welche es in einer Stadt, einer größer werdenden Stadt, wo die Räume immer enger werden, wie kann man das Thema Sicherheit dort einordnen, wenn zum Beispiel auf eine Wohnung 100 Bewerbungen treffen und man eine Auswahl treffen muss, dann erzeugt das natürlich für jene 99 die nicht zum Zug kommen Gefühle. Ich möchte nicht sagen Aggressionen, aber das kann sich durchaus auch entladen. Und diese sozialen Spannungen vermitteln natürlich auch das Thema Unsicherheit. Also es ist nicht nur ein unmittelbares bedroht werden, sondern es sind mannigfaltige, auch gesellschaftlich relevante Fragen mit im Spiel. Und da muss man sagen, da haben wir, wie alle anderen Städte und im Land Vorarlberg generell schon natürlich auch nach vorne zu blicken und zu schauen, wie man diese Wohnungsnot die herrscht, unter Kontrolle bekommen kann. Es soll jeder ein Grundrecht auf eine soziale und standardgemäße Unterkunft haben und um das gewährleisten zu können, braucht man in erster Linie Raum. Raum bedeutet, dass man als Kommune in der Lage ist, Grund für sozialen Wohnbau sichern zu können. Bei den Wohnungspreisen, die momentan herrschen, ist die Stadt meistens nicht bei den ersten, weil da sind andere, zum Beispiel Wohnbauträger, die die letzten Quadratmeter kaufen und diese nicht im Sozialwohnungsbereich nutzen. Dies sind unsere großen Konkurrenten, das muss man sagen.

I: Aber das geht eigentlich über die aktive Bodenpolitik?

HL: Ganz genau. Aber das ist ein sehr umfassender Begriff, es berührt eigentlich nicht nur den allgemeinen Wohnungsmarkt, sondern es geht auch betriebliche Ansiedelungen und die Erhaltung der Grünflächen, wir wollen ja nicht alles zupflastern. Wir wollen auch diese Räume für die Bürgerinnen und Bürger erhalten, wir wollen auch in Zukunft noch eine Gartenstadt sein, das heißt es gibt auch Räume, die man als Oasen beziehungsweise grüne Lungen bezeichnet, die wir nicht antasten wollen, aber auch diese Räume muss man zuerst haben, damit man sie

entsprechend verwenden, nutzen und erhalten kann. Das sind ganz wichtige Faktoren, wo man auch das Thema Sicherheit im generellen Verständnis in der Stadt festmachen kann.

I: Wenn Sie gerade die Gartenstadt erwähnt haben. Der alte Slogan der Stadt mit Messe-, Einkaufs- und Gartenstadt, ist der soweit noch aktuell und wird noch weitergeführt beziehungsweise weiterentwickelt, dass es noch eine größere Messe- und Einkaufsstadt wird, oder versucht sich Dornbirn in einem der Begriffsbereiche wo anders hin zu entwickeln?

HL: Also Einkaufsstadt sind wir glaube ich nach wie vor, wenn man die Kaufkraftbewegungen und die Kaufkraft insgesamt misst, sind wir ganz vorne dran. Das soll auch so bleiben, in dem wir uns auch positiv zu bekannt haben, dass sich der Messepark erweitern kann, da sind jetzt möglicherweise verschiedene Zahlen im Spiel, wobei es immer Zahlen sind und die Frage ist, wie genau der Markt genau darauf reagiert. Aber wir bekennen uns dazu, dass der Messepark seine auch Berechtigung hat. Was uns aber auch besonders wichtig ist, ist, dass man in der Innenstadt das Einkaufserlebnis genauso attraktiv gestaltet. Unser Verständnis ist, dass beides miteinander möglich sein soll und der andere dort stärker sein soll, wo es die Infrastruktur des anderen nicht zulässt. Ich würde jetzt nicht in der Innenstadt eine Waschmaschine kaufen, da es einfach von der Logistik her schwer ist, und diese autofinen Güter, also Güter die man nur mit Autos transportieren kann, da hat ein Einkaufszentrum wie der Messepark seine Berechtigung, da sie dort erworben werden können. Und um heute gegenüber dem Onlinehandel wettbewerbsfähig bleiben zu können, man darf nicht vergessen, dass das die größte Gefahr auch für die Innenstädte ist, nicht der Messepark, sondern der Onlinehandel, ist es notwendig, dass man entsprechende Flächen zu Verfügung stellt, dass die Güter auch haptisch betastet und gesehen werden können. Das ist eine reale und gute Alternative zum Onlinehandel und was die Kundin beziehungsweise der Kunde anschauen und angreifen kann und auch direkt kaufen kann, das hat gegenüber dem Onlinehandel immer noch einen Bonus. Und diesen Bonus sollte man in Zukunft nicht verspielen. Warum? Weil eines der wichtigsten Einnahmequellen die man überhaupt in dem Bereich hat, ist die Mehrwertsteuer. Und wenn die in das Ausland geht, ist dies für die gesamte Wirtschaft eine Katastrophe. Und deshalb gilt es das auf alle Fälle zu bewahren. Einkaufsstadt möchten wir bleiben,

wir möchten das aber auch in der Innenstadt mit jenen Gütern forcieren und konzentrieren, wo es Sinn macht und man sich trifft. Wir möchten keine inhaltslose, leere Innenstadt haben. Die Verdichtung der Innenstadt, die Attraktivität des Marktes, das Marktgeschehen ist ein wichtiges Markenzeichen der Stadt. Das möchten wir auch ergänzen mit einer Markthalle, welche sich aber nicht konkurrierend zum Marktgeschehen, sondern sie soll eine Ergänzung sein. Also an jenen Tagen, an dem die Markthalle geöffnet hat, hat nicht gleichzeitig der Markt offen, also sie haben unterschiedliche Betriebszeiten und vielleicht auch nicht unmittelbar ein konkurrierendes Marktangebot. Die Markthalle soll, sofern sie dann kommt, auf regionale Produkte fokussiert sein. Und was Gartenstadt anbelangt, das habe ich eingangs schon erwähnt, das ist unser Markenzeichen und das möchten wir auch beibehalten, darum die grünen Lungen in den Stadtteilen. Teilweise haben wir Stadtteilparks errichtet, zum Beispiel der Gmeiner Park, wo man das schön gelungene Ambiente für Familien und Kinder die dort wohnen kombiniert hat, natürlich auch in den anderen Bereichen und man darf nicht vergessen, die Stadt Dornbirn ist ja nicht nur durch das städtische Gefüge geprägt, sondern auch durch das Hinterland, das eine Perle ist. Denken Sie nur einmal an das Ebnit, was uns sehr viel Investitionen und auch Mühe wert ist, die Straßenerschließung, um es zu erreichen und dort auch etwas im Sinne dieser wunderbaren archaischen Landschaft in dieser kleinen Walser Siedlung auch etwas Vorzeigbares mit Hintergrund zu haben. Also Gartenstadt ja, Einkaufsstadt ja, was man aber auch nicht vergessen darf, wir verstehen uns auch als Wirtschaftsstadt und das kombiniert mit hoher Lebensqualität, das sind so unsere Leitbilder die wir haben. Wir haben ja kein Leitbild im klassischen Sinne. Wir begreifen unter Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität all das, was wir in Leitbilder gefasst haben. Und bei der wirtschaftlichen Entwicklung, aktive Bodenpolitik haben Sie ja schon angeschnitten, haben wir uns vor vielen Jahren den Maßstab gesetzt, wir möchten nicht raumfordernde Betriebe hier, die nur im Handel tätig sind, das gibt und auch zu wenig Kommunalsteuer. Wir möchten in erster Linie in produzierende Betriebe investieren und haben für die auch speziellen Widmungen. Für Einkaufszentren, ausgenommen Messepark und die, die schon da sind, haben wir keine entsprechenden Widmungsreserven mehr, aber für Produktionsbetriebe schon und diesen Weg sind wir in der Vergangenheit schon gut gegangen. Wo der Umbruch der Textilindustrie zu Dienstleistung und anderen Gewerben war, haben wir uns speziell für diese produzierenden Betriebe

ausgesprochen und das hat sich bis heute bei der Kommunalsteuer ausgezeichnet gerechnet.

I: Ok. Ich kontrolliere nur kurz, ob die Aufnahme funktioniert. Es bietet sich jetzt gerade perfekt an, eine Frage vorzuziehen. Und zwar, mit der Fußgängerzonenerweiterung. Sie sind eh schon kurz darauf eingegangen, dass man auch einen wirtschaftlichen Schwerpunkt zurück ins Zentrum verlegt, also ist es neben der Erneuerung der Fußgängerzonenerweiterung auch eine wirtschaftliche Wiederbelebung vom Zentrum? Also, im Sinne, dass die Leute beim durchspazieren gerade etwas sehen, was sie benötigen.

HL: Primär ist es ein Aufenthaltsraum. Ein öffentlicher Raum ist ein Begegnungsraum, wo sich auch die Generationen begegnen sollen. Natürlich auch Nahversorgung von Leuten, die dort wohnen und Genussmärkte, die man anbietet und Dinge, die man in der Innenstadt käuflich erwerben kann, die auch zu einem Einkaufserlebnis gehören. Verbunden auch mit dem Blick auf die Stadt, auf die Fassade, das Antlitz der Stadt. Das sind ganz wichtige Verknüpfungen, natürlich möchten wir dadurch auch die Innenstadt beleben, im Sinne eines wirtschaftlichen Entwicklungsprogrammes. Nichts ist schlimmer als eine leere Innenstadt, das ist eine Gefahr und es wäre furchtbar, wenn sich alles in der Peripherie abspielen würde. Man muss aber wissen, dass nicht alles kompatibel ist. Es gibt Dinge, die begrenzt werden müssen, es wohnen ja auch Menschen dort. Insofern gibt es immer Spannungen zwischen der Gastronomie, wie lange dürfen sie offen haben, gibt es durchgehende Nachtlokalszenen, ist diese Szene überhaupt in dieser Innenstadt mit der Bewohnungssituation kompatibel. Das ist eine schwierige Balance und das gehört abgewägt, wie man mit dem Thema insgesamt umgeht. Aber etwas kann ich ganz sicher bejahen, wir möchten die Innenstadt beleben, dazu gehört natürlich auch eine wirtschaftliche Stärkung, eine wirtschaftliche Entwicklung. Das soll aber nicht in einem Verdrängungswettbewerb mit der Peripherie enden. Ich sehe das sehr wohl als gegenseitiges Partizipieren, wobei man im Messepark die Dinge besorgt, die man in der Innenstadt nicht bekommt. Sich aber in der Innenstadt mit jenen Dingen auseinandersetzt, die dort auch zu einem Einkaufserlebnis gehören. Also einen Kaffee in einem schönen Ambiente konsumieren oder ein Marktgeschehen zu erleben oder die wunderbaren sakralen Orgelklänge im Sommer, wenn die Orgelkonzerte sind, vermischt mit dem Marktgeschehen, das ist ein einzigartiges Markterlebnis. Das bekommt man nur hier. Das gehört zur Aufenthaltsqualität. Zu

den öffentlichen Räumen. Und insgesamt, wenn ich dann die Möglichkeit habe, im Media Markt einen Flachbildfernseher zu kaufen beziehungsweise installieren zu lassen, kann ich zwar auch beim Kreil, wo die Privaten auch ihre Services anbieten, und wo man sich abwechseln kann, wo man diese Abhängigkeiten beziehungsweise diese Unterschiedlichkeiten nicht gegeneinander ausspielt, sondern einander zuspielt und sich ergänzt und sich einander belebt, das wäre die Vision die wir haben. Nicht verdrängen, sondern verbinden.

I: Okay. Nachdem Sie vorher die Markthalle erwähnt haben, was sind die Ziele der Markthalle? Auch als regionaler Wirtschaftsmotor, wie sie gesagt haben primär mit regionalen Produkten oder auch sonst ein Aspekt, zum Beispiel mehr Tourismus? Wenn jetzt hier eine Markthalle wäre, um vielleicht Touristinnen und Touristen aus der Schweiz anzulocken?

HL: Also ich glaube aus der Schweiz haben wir schon so viele Leute angezogen, dass man überlegen muss, was man macht, wenn der Franken beispielsweise fällt. Man muss sich ja immer überlegen, was passiert, wenn das wegbricht. Man darf sich nicht auf ein Segment konzentrieren und sich davon eine Infrastruktur aufbauen. Also die Markthalle sehe ich nicht nur als visionäres Projekt mit einem unbekannten zukünftigen Potenzial. Ich sehe die Markthalle als notwendige Ergänzung zum umfassenden Marktgeschehen, dass schon in Dornbirn viele Jahrzehnte, wenn nicht Jahrhunderte Tradition hat. Von Viehmarkt bis zur Messe, das sind alles Märkte. Und eine Markthalle ist bezogen auf die Witterungssituation, die bei uns herrscht, man darf nicht vergessen, dass Dornbirn zu den regenreichsten Städten in Österreich, das ist eine Tatsache die leider auch hinzunehmen und nicht änderbar ist. Aber auch eine trockene Alternative zu haben. In dieser Markthalle vielleicht auch, diese Halle wird nicht nur als Markthalle genutzt, die kann auch Multifunktional zu anderen Zwecken genutzt werden, da können auch einmal Künstlerinnen oder Künstler auftreten oder durchaus eine Kleinkultur eröffnen, oder durchaus einmal ein Raum für eine Jugendaktivität werden, so kleine Aktionen wie es in größeren Städte, wie in Wien beispielsweise, überall gibt, wo man Kombinationen hat von Bäckereien die Fahrräder flicken oder putzen, der Fantasie sind da keine Grenzen gesetzt. Aber diesen zentralen und prominenten, mitten in der Stadt liegenden Raum, auch als Ort der Begegnung zu eröffnen, wo Alt und Jung, Generation aufeinandertreffen, wo man vielleicht schwerpunktmäßig, der Weiber-

markt oder welchen Themenbereich man anschneiden möchte, oder einen Bodenseefischmarkt im trocken zu haben, das hat etwas. Und ich glaube, dass das Potenzial dieser Markthalle, auch von jenen, die es in Zweifel setzen, dass die Tatsache, dass die Funktionalität die Zweiflerinnen und Zweifel überzeugen wird, dass es eine sinnvolle Investition und für Dornbirn ganz einzigartige Investition ist, die Dornbirn noch mehr zu dem prägt, was es ist. Diesem jetzt schon metropolhaften Charakter im Land. Man darf eines nicht vergessen. Ich glaube, dass es nicht mehrere Markthallen in diesem Land verträgt. Dann kommt es zu einem Verdrängungswettbewerb. Das sollte nicht sein und ich glaube, dass das auch ganz wesentlich in den Studien ersichtlich ist, die wir eingeholt haben. Es muss ein Alleinstellungsmerkmal sein. Es muss etwas sein, was es sonst nirgends gibt, es soll auch belebt und bespielt werden durch unterschiedliche Aktivitäten, die sich nicht nur, aber hauptsächlich, aber nicht nur im traditionellen Marktgeschehen manifestiert, es kann sich durchaus auch im kulturellen Szenenbereich bewegen.

I: Also wirklich eigentlich eine Multifunktionshalle, die zum einen einen wirtschaftlichen Faktor und einen soziokulturellen Faktor besitzt.

HL: Genau. Das könnte es durchaus sein. Ich glaube, da ist alles erlaubt, was machbar ist, solange es mitten im Zentrum kein Störfaktor ist.

I: Und standorttechnisch? Es waren ja glaube ich zwei Standorte im Gespräch?

HL: Soweit sind wir noch nicht. Aber wir möchten schon, dass es schon sehr zentrumsnah ist, also in der Nähe des Marktplatzes. Also wenige Gehminuten entfernt, das wäre schon ideal.

I: Ich frage, da es im Facebook ja in einer Gruppe eine große Community aus Dornbirnerinnen und Dornbirner gibt, und dort wird immer wieder über den möglichen Standort diskutiert und spekuliert. Die Markthalle bietet auch einen guten Übergang zur nächsten Frage, was sind denn aktuelle Projekte der Stadt? Also neben der Markthalle, hat die Stadt bautechnisch etwas im Blick oder eher in eine andere Richtung?

HL: Also ich kann jetzt nur die Bürgermeisterin zitieren, die bei ihrem Antritt gesagt hat, und es ist denke ich ein Statement unmittelbar für die Bürgerinnen und Bürger, für sie ist es ganz wichtig, in erster Linie in die Menschen und nicht in Mauern zu investieren, also damit sie keine leeren Hüllen schafft. Insofern war es für sie wichtig, dass sie im Bildungssystem Akzente setzt, die begonnenen und schon beste-

henden Schulbauten nicht nur neu errichtet, da sind wir auch neue Wege gegangen, sondern auch gemeinsam mit pädagogischen Konzepten das bauliche einfließen lässt. Da haben wir gerade für die VS Edlach einen Staatspreis gewonnen, das ist eine Schule nicht im klassischen Sinne, sondern ein Lernraum geworden. Wo wir einfach versuchen, die modernen Zugänge zu Bildung zu integrieren, das Lernen mit Spaß haben, Horizonte erweitern, Grenzen zu überwinden, auch im schulischen Alltag spiegeln soll. Das kommt etwas aus dem skandinavischen Bereich. Wir sind hier lange Zeit sehr stereotyp unterwegs gewesen, mir ist schon bewusst, dass Räume noch keinen Fortschritt in der Bildungspolitik machen, dazu gehört auch ein Umdenken im ganzen System, auch in der Lehrerschaft. Aber wenn Räume schon grundsätzlich nicht mehr angstbesetzt sind und dieses angstbesetzte entkleidet haben, dadurch dass sie zu Zonen werden, wo man sich auch barrierefrei ohne im engen Klassenraum verbarrikadiert zu werden und keine Fluchtmöglichkeiten mehr hat und sich bewegen kann, dann kann sich auch im Bildungsbereich viel bewegen. Und wir sind dazu aufgebrochen, alle Schulen, außer die, die wir schon neu errichtet haben, die in die Jahre gekommen sind neu im Sinne eines Programmes, eines Mehrjahresprogrammes, je nach budgetärer Mittel die wir haben, entweder neu zu bauen, durch Architekturwettbewerbe diesen Bildungsstandards anzupassen oder so zu sanieren, dass sie kompatibel werden, mit diesen neuen Bildungsanforderungen. Dazu gehört verschränkter Unterricht, nicht nur das Lernen, sondern das man auch einen Teil der Freizeit dort verbringt, dass man auch die Hausübungen dort macht. Das muss anders gestaltet werden und das ist auch eine große gesellschaftliche Herausforderung im Übrigen. Und ein Zweites ist, dass man im Bildungssektor nicht nur in den Schulbereich investiert, sondern wir möchten uns auch als bildungskulturelle Einrichtung auch verstehen. Wir haben uns ja auch zu einer neuen Stadtbücherei entschlossen. Die dankenswerterweise auch hinsichtlich der Finanzierung von der Dornbirner Sparkasse gesponsert wurde. Und diese neue Stadtbücherei soll, ich finde das ganz hervorragend, soll den Schulterschluss zwischen zwei Welten schaffen. Zwischen der alten analogen Welt mit den klassischen Büchern, hin zu der digitalen Welt, mit dem unwahrscheinlich grenzenlosen Medienangebot die es hier gibt. Und diese Brücke schafft man, architektonisch ist es ja wunderbar gestaltet worden, mit offenem Raum und hell und sehr viel Aufenthaltsqualität, wo man sich nicht nur mit Büchern

auseinandersetzen kann, schmökern kann, Leseecken hat, sondern auch Veranstaltungen oder Lesungen hat, aber auch Begegnungen eröffnet. Sowohl im digitalen, wie auch im analogen Bereich. Das sind glaube ich, wichtige zukunftsweisende Investitionen. Natürlich, wenn man jetzt nicht nur an bauliche Investitionen denkt, ist es ein wesentlicher Schwerpunkt, die Digitalisierung, im ganzen städtischen Infrastrukturbereich voranzutreiben. Das beinhaltet auch das Internet of things entsprechend Raum zu geben, wir müssen uns dem stellen, wir investieren auch mit Partnern in Glasfaser. Unser Ziel ist, das man in den Haushalten überall die Zugänge für 100-200 Megabyte Leitungen hat, das soll in den nächsten Jahren auch so ausgebaut werden, dass es von der Struktur her möglich ist. Eines der großen Projekte ist momentan ein Wettbewerb für das Sensornetzwerk, ich weiß nicht, ob Sie davon gehört haben?

I: Nein.

HL: Das soll vor allem den Jungen die Möglichkeit geben [Handy klingt – kurze Unterbrechung]. Wir haben uns mit, Hackern ist jetzt zu viel gesagt, mit der jungen Szene auseinandergesetzt beziehungsweise sie sind auf uns zugekommen, und haben gesagt, sie suchen Räume, wo sie ihre Fantasien, ihre Entwicklungsmöglichkeiten ausweiten können. In der alten Postgarage haben wir ihnen Raumangebote geben, wo sie Infrastruktur erhalten und sich kreativ betätigen können. Gleichzeitig haben wir einen Wettbewerb mit ihnen ausgemacht, wobei es um ein Sensornetzwerk geht, das ist ein Niederfrequenzfunknetzwerk, das man auf dem Karren positioniert hat, es gibt auch noch einen anderen Standpunkt, von dem man aus das gesamte Gemeindegebiet erschließen kann. Und jetzt geht es um einen Wettbewerb, bei dem die Jungen für dieses Funknetzwerk Apps entwickeln können. Das kann beispielsweise sein, einer hat die Idee, am Stadtbus Sensoren für Luftgütemessungen anzubringen und man kann dann am App die Feinstaubbelastungen abrufen und man kann dann gezielt dahin gehen, wo eine niedrige Feinstaubbelastung herrscht. Man kann aber auch die Verkehrskanäle kanalisieren und steuern. Jemand kann aber auch die Idee haben, jeden Parkplatz im Stadtgebiet mit einem Sensor zu versehen, und wenn ein Parkplatz in der Nähe frei wird, bekommt man eine Nachricht auf das Smartphone, dass gerade ein Parkplatz freigeworden ist. Und viele weiterer solcher Ideen. Der Wettbewerb findet nächstes Jahr, heuer war die Ausschreibung, und die besten Ideen werden prämiert und im

Sinne einer Anwendung realisiert. Also die Digitalisierung ist eines der ganz wesentlichen Projekte, welches wir vorhaben und auch forcieren, weil wir einfach erkannt haben, dass man die digitalen Welten zwar verteufeln kann, aber nicht aufhalten kann. Und man soll sich auch nicht aufhalten, ohne zu vergessen, dass es natürlich noch Bürgerinnen und Bürger gibt, die beim analogen Bereich abgeholt werden müssen.

I: Aber in diesem Fall ist vor allem der letzte Punkt eine Infrastrukturinvestition?

HL: Genau ja. Ein infrastrukturelles Projekt und eine entsprechende Forcierung in allen Bereichen, wo die Digitalisierung in anderen Städten schon längst ein Thema oder Realität geworden ist, Stichwort Smart City. Wir möchten in Zukunft wirklich auch die Dienstleistungsangebote der Stadt digital abrufbar machen. Wir möchten dadurch den Bürgerservice nicht gänzlich ausklammern und uns Arbeitskräfte sparen, wir wissen, dass manchmal auch die persönliche Begegnung notwendig ist. Aber wir möchten, und ich denke hier an meine Tochter, auch jenen gerecht werden, die sagen, muss ich jetzt wirklich ins Rathaus, wenn ich mich nur ummelden will? Das ist doch Schnee von gestern, das kann doch nicht sein. Und genau dieses kann doch nicht sein möchten wir uns als Grundlage nehmen und sagen, wie kann man es machen, dass es sein kann und abrufbar ist. Aber es ist gar nicht so einfach, man muss sich ja mit anderen Städten abstimmen. Denn wenn es in jeder Gemeinde anders ist, Stichwort Formularserver, dann wird das wieder sehr Barriere behaftet und kompliziert, und das soll es auch nicht sein. Dann habe ich schon das Ebnit erwähnt, das ist eines der ganz großen Projekte, das wir in Arbeit haben. Nicht nur, weil wir glauben, dass das Ebnit so ein toller Luftkurort ist, sondern weil es unwahrscheinlich viel kostet, die Straße zu erhalten. Dann haben wir gesagt, wenn wir die Straße erhalten und Millionen investieren, dann möchten wir das Gebiet auch so erschließen und so beleben, dass es durchaus auch für etwas interessant werden kann, von dem wir noch nicht wissen. Da geht es auch in diesen Ideenwettbewerb hinein. Ich will jetzt nicht sagen, wir machen ein kleines Altach daraus, aber man kann sich für dieses Gebiet ähnliches vorstellen. Das muss man sich natürlich, sie sind sicher auch schon oft drinnen gewesen als Kind. Man kann das Ebnit wirklich als Juwel betrachten, es ist in einer einzigartigen archaischen Landschaft eingebettet, es ist ein fester Bestandteil von Dornbirn und durch die Straße erschlossen, auch im Winter, dazu gehört auch die Ebniter Brücke. Man sagt immer so, was ist das schon, aber das sind Millionen Projekte, die dort in

diesem labilen Felsgebiet gemacht werden. Also das sind so unsere nächsten großen Projekte, die wir geplant haben

I: Alles klar.

HL: Mit Verkehrserschließung, Infrastrukturerschließung, neben natürlich auch den ganzen Verkehrserschließungen. Momentan ist es ja furchtbar, da fahren durch die ganze Stadt beziehungsweise über die B190 die großen Dreiechser, das sind Dinge, die gehen nicht. Die gehören durch den Autobahnanschluss von dieser Strecke abgelenkt. Also Autobahnanschluss darf man nicht vergessen, vor allem was das an Anstrengungen kostet, um die ganzen Grundablösungen zu tätigen und auch dafür braucht es Grundreserven, damit ich das anbieten kann.

I: Wie Sie eh gesagt haben, ist dies momentan einfach schwer, wie sie schon gesagt haben. Die Frage Nummer 3 haben sie eh schon beantwortet, die Frage 5 und 6 haben sie auch schon beantwortet. Was würden sie als Problembereich der Stadt beschreiben? Es ist eine sehr breit gestellte Frage.

HL: Als Problem in dem Sinne. Ich würde es eher als Herausforderungen sehen. Eine der Herausforderungen ist sicher, wie es uns auch in Zukunft gelingt, mit den knapper werdenden Bodenressourcen zurecht zu kommen. Uns galoppieren einfach die Preise davon und das sind Dinge, da man in den Griff bekommen muss. Ich möchte weniger mit einschneidenden gesetzlichen Maßnahmen hantieren, als vielmehr mit alternativen zum bestehenden bisherigen Haltungen die man hatte. Es muss vielleicht möglich sein, damit man auch in die Köpfe beim Bauen eher die Verdichtung hineinbekommt, auch bei den Bürgerinnen und Bürgern man muss auch dazu übergehen, dass man das Wohnen nicht als lebenslangen, sondern als temporären Abschnitt sieht, in dem man auch im Sinne des eigenen sich Veränderns und entwickeln gerecht werden kann. Beispielsweise bietet man ja im Bereich des Baurechtes Möglichkeiten des Wohnens und Lebens für Lebensabschnitte an, das scheint mir eine gute Zukunftsperspektive zu sein. Man muss natürlich auch wissen, dass es im Bereich Energie große Herausforderungen gibt. Wie sichere ich die Abhängigkeit vom Strom ab, wenn er ausfallen sollte? Also das sind wirklich Themen, die man sich stellen muss, das gehört auch ganz wesentlich zum Thema Sicherheit dazu. Man muss sich auch vergegenwärtigen, dass Verkehr auch eine Belastung darstellt, wenn man beziehungsweise Betriebsgebiete erschließt, geht das nicht ohne zusätzliche Verkehrsbelastung. Da muss man sich gut überlegen, was ist verträglich, wo ist die Grenze, wie lotet man die Grenze aus.

Und da glaube ich, dass man sich auch zunehmend im Verbund mit den anderen Gemeinden auf den Weg machen müssen. Wir sind längst so vernetzt, dass alles auch die anderen Auswirkungen hat. Dessen muss man sich allmählich glaube ich auch bewusstwerden, dass man nicht alleine im Glashaus sitzt, sondern mehrere da sind. Auch wenn es kleine Steinchen sind, die an die Scheibe klappen, irgendwann bricht das ein. Und wenn ich daran denke, dass ein Ikea nach Lustenau kommt und Dornbirn bisher eigentlich wenig berührt worden ist, ich will jetzt nicht sagen, dass es unmittelbar auch mit Dornbirn abzustimmen ist, aber die Auswirkungen des Verkehrsaufkommens wird Dornbirn unmittelbar zu spüren bekommen und das muss man sich auch gut überlegen, wie man künftig mit solchen großen Investitionen umgeht, denn sie haben Auswirkungen. Und wenn ich ein Problem sehe, dann ist es möglicherweise die Dialogfähigkeit, der Dialog und das abstimmen auch mit den Nachbarn, mit den Interessen der Nachbarn, die nicht immer kompatibel sind, dessen bin ich mir auch bewusst. [I: Ja.] Ein Problem wird ganz sicher auch sein, wie es gelingt, dieses unterschiedliche Kulturleben miteinander zu bewerkstelligen. Wir haben vor Jahren das erste Integrationsleitbild entworfen, haben uns mittlerweile in einer Überarbeitung dieses Integrationsleitbildes von diesem Begriff Integration verabschiedet, und haben gesagt, eigentlich ist es immer etwas stigmatisierend, wenn man immer nur von Integration spricht. Nennen wir es ganz einfach „Zusammenleben in Dornbirn“. Und das ist positiv besetzt, hat nicht den Vorwurf integriert euch gefällt, sondern ist eine Einladung an uns alle, etwas breiter zu werden, offener zu werden im Denken. Das Ganze, was uns nicht unmittelbar in der Kultur vertraut ist als Bedrohung zu empfinden, sondern auch vielleicht dem Raum zu geben, sich präsentieren zu dürfen und wenn man es einmal so stehen hat lassen, vielleicht ist es dann gar nicht so schlecht. Und der Vergleich macht es vielleicht für den einzelnen einfacher, dem nicht nur neutral, sondern auch positiv gegenüber zu stehen. Aber, wir haben mit sehr vielen Vorurteilen zu tun und kämpfen, und eine der ganz großen Herausforderungen wird es auch in Zukunft sein, dieses miteinander leben, sich Respekt zu zollen, dass auf die Reihe zu bekommen. Die Menschen dort abzuholen und sie nicht in Isolation zu bringen, ihnen aber auch auf der anderen Seite durchaus verständlich zu machen, dass diese Einladung, miteinander zu leben, ein gegenseitiges Geben und Nehmen ist. Und es nicht geht, wenn man einseitig nur sozusagen alles toleriert, was auf der anderen Seite als selbstverständlich angesehen wird und selbst nicht bereit

ist, sich in gewissen Dingen, unserem kulturellen Verständnis, ich sage nicht anzupassen, sondern bewusst unterzuordnen, denn wenn es um die Frage, Gleichberechtigung beziehungsweise nebeneinander von Mann und Frau geht, dann sind durchaus kulturelle Unterschiede da, die unser Verständnis und unsere Toleranz nicht zulassen. Wenn man ständig, Frauen von gewissen gesellschaftlichen Treffpunkten isoliert, und wir gezwungen werden, Cafés für Mädchen einzurichten, weil sie sich nicht treffen können, also diese Entwicklungen laufen meiner Meinung nach schief, da geht es einfach auch entsprechend darum, sich vielleicht auch mit einem sanften Maßnahmenpaket zu positionieren und den richtigen Weg zu finden. Wo ich auch glaube, dass wir uns herausbegeben müssen aus einer Ecke, ist diese sprachliche Vielfalt. Wir haben das auch in der Fachhochschule gesehen, da sind wir dankenswerterweise, wie soll ich sagen, bildungsintensiv geworden und haben ein universitäres Flair bekommen, durch das Bildungsangebot der Fachhochschule. Aber was ich gesehen habe, wo ich mit ein paar Studienleitern gesprochen habe, dort ist es selbstverständlich, dass man dort Englisch spricht. Diese Zweisprachigkeit als Minimum, diese würde ich in unserer Stadt, teilweise in öffentlichen Bereichen oder in Szenen, also im Gastrobereich zum Beispiel, als zwingend ansehen. Schön wäre es noch, wenn es eine dritte Sprache gäbe, aber das ist schon vielleicht etwas zu viel verlangt, aber zumindest Zweisprachigkeit in allen Bereichen zum Standard zu erheben, also keine Berührungsängste mit fremden Sprachen zu haben. Das sind schon alles große Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen.

I: Aber, wenn sie erreicht wären, die Herausforderungen, dann wäre das für das Zusammenleben doch auch wieder äußerst positiv.

HL: Ganz sicher, ja.

I: Vor allem, wenn eine Sprachbarriere wirklich weg wäre, würde es schlussendlich auch wieder vieles erleichtern.

HL: Es trifft uns natürlich als Erster in der Verwaltung selber, also zum Beispiel im Bürgerservice, da ist unser Ziel Zweisprachigkeit als Minimum, dort investieren wir auch in die entsprechende Qualifizierung, dass man sich auf Englisch zumindest in der mündlichen Sprache barrierefrei unterhalten kann, dass man nicht nur die Formulare erklären kann, sondern auch das Geschehen in Dornbirn.

I: Okay. Wenn wir gerade beim Thema Bürgerservice sind, haben Sie zufällig Zahlen oder Informationen darüber, wie die Bürgerprojekte bei den Bürgerinnen oder

Bürgern ankommen? Also zum Beispiel „Schau auf Dornbirn“, wo man Probleme direkt an die Stadtverwaltung weiterleiten kann, das scheint ja sehr frequentiert zu sein, oder „Red mit in Dornbirn“, wo man sich an den Projekten beteiligen kann. Da war ja gerade wieder der Aufruf im Gemeindeblatt, das es heute Abend eine Projektbeteiligung gibt. Wird das allgemein gut von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen?

HL: Also gemessen an den Zahlen, mit fast 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist es ein Häufchen. Aber dieses Häufchen macht es aus, da es in den Jahren ständig wächst und es kommt auch darauf an, wie erfolgreiche diese Projekte, diese Beteiligung ist. Man muss bei Beteiligung zwei Dinge auseinanderhalten. Früher war Beteiligung, wenn ich unmittelbar davon betroffen war, dann war es zum Beispiel für mich von Interesse, dass die Schule bestmöglich ausgestattet wurde, das Interesse ging dann verloren, als meine Kinder die Schule verlassen haben, dann war es für mich nicht mehr relevant. Bürgerbeteiligung, so wie sie es formuliert haben, ich lebe in dieser Stadt, ich gestalte sie mit, ich bin eingeladen, den öffentlichen Raum mit zu begleiten, meine Ideen einzubringen und dabei zu sein, wenn man ihn kreiert, auch bei den Diskussionen, die etwas Belebendes haben. Beteiligung bedeutet für mich auch, wenn man dabei ist und es mitverfolgt, wenn man seine üblichen negativen Gedanken damit, wenn man es aus einer anderen Perspektive sieht und sie dann überwinden kann, dann ist das für mich auch eine Form der Beteiligung, die durchaus sinnstiftend ist. Und wenn ich von Beteiligung ausgehe, ist es heutzutage ein Selbstverständnis, wenn ich eine Innenstadt-erweiterung, eine Stadtteilerweiterung mache, dass ich die betroffenen Bürgerinnen und Bürger befrage. An den Rücksendungen und an dem, was die Bürgerinnen und Bürger an Vorschlägen einbringen und was sich dadurch auch in der Verwaltung an Perspektivenerweiterung ergeben hat, ist es eine Bereicherung. Also unmittelbar eine Bereicherung, man darf nicht vergessen, wenn man es aus Sicht der Planung sieht, kommt der Prozess von den Expertinnen und Experten, da wird von den anderen Projekten, die sie begleitet haben, unmittelbar etwas auf Dornbirn projiziert, dann wird zum Teil ihre eigene Erfahrung eingebracht, aber das ist nicht alles. Man sieht viel mehr, wenn man die Breite der Betroffenen anhört und man lernt dadurch auch in der Verwaltung, ständig dazu und manchmal sehr unangenehmes, vor allem wenn es Unmutsäußerung gibt, die sehr vorwurfsvoll artikuliert

werden. Das ist auch eine Kultur die man dadurch mitentwickelt, begleitet und berücksichtigt werden muss. Aber insgesamt sehe ich die Beteiligungsprozesse als etwas Konstruktives, etwas Einladendes und als etwas, was man noch nicht so gewöhnt ist. Aber dadurch, dass es eine kleine Zahl an Betroffenen oder beteiligten Bürgerinnen und Bürger gibt, die wenn es finalisiert wird, als eigenes mittragen und empfinden. Da war ich dabei, das habe ich mitgestaltet, das war ein super Prozess, da bin ich stolz drauf. Ich bin Bürgerin oder Bürger dieser Stadt und ich hatte die Gelegenheit mitzuwirken. Ich habe zwar nur so viel Ideen beigetragen, aber habe die verschiedenen Perspektiven von den ArchitektInnen beziehungsweise Architekten erläutert bekommen, und warum man es so macht oder wieso man einen Vorschlag nicht einbringen kann, ist auch eine Frage des Akzeptieren und Annehmens können. Es ist ein ganzheitliches Erfassen von der Entwicklung der Stadt.

I: Vielen Dank. Jetzt noch eine Frage, die auch im Fragebogen enthalten ist, und zwar, an welchen Punkten würden Sie Lebensqualität in Dornbirn festmachen? Wenn es einfach und in wenigen Worten zu sagen ist, wo sie den Begriff festmachen. Ich versuche nämlich im Fragenbogen auch, vielleicht kristallisiert sich auf Grund der Antworten der Bürgerinnen und Bürger ein, zwei Punkte heraus, an dem die Bürgerinnen und Bürger die Lebensqualität in dieser Stadt festmachen. Das wäre für mich persönlich auch sehr interessant.

HL: Ok. Ich versuche das, was ich eingangs schon kurz erwähnt habe, mit der einzigartigen Vielfalt die wir in Dornbirn haben, zu beschreiben. Wir haben ja eine sehr breite Infrastruktur, wir sind mit dem Stadtbuss erschlossen, bis fast in das letzte Riedgebiet. Das ist jetzt zwar etwas übertrieben, aber bis zur Peripherie hin auf alle Fälle, wir sind ständig dabei, die Taktfrequenzen zu verbessern. Wir haben im gesamten Bereich der Stadt ein kulturelles Angebot, wenn man sich den Kulturkalender ansieht, da ist eine Vielfalt enthalten an wirklich großartigen Ensembles, die wir von überall her gewinnen können, die zwar nicht in riesigen Konzertsälen konzertieren, aber hier in dieser Kleinod des Kulturhauses eine wirklich beeindruckende Szene entwickeln. Bis hin auch zur bildenden Kunst, mit der Montagehalle und dem Kunstraum, mit dem Flatzmuseum, mit Lyrik bei Flatz, wenn man sich das einmal vor Augen führt, es ist wirklich einzigartig, was es im kulturellen Bereich alles gibt. Darum machen wir uns unter anderem auch auf den Weg, diese Kulturhauptstadt anzustreben, einmal prüfen, ob man sich bewirbt. Wir glauben einfach, dass diese Vielfalt, die wir anbieten, auch international dem europäischen

Gedanken Rechnung trägt und das wäre auch das Ziel, damit noch mehr in diese Internationalität, in dieses Europa hineinzugehen, welches unterschiedlich zu sein zu lässt und genau diese Diversität, diese Vielfalt, prägt Dornbirn seit eh und je. Und wenn ich daran denke, dass wir auch, Sie haben das Thema Sicherheit angesprochen, wir haben ein eigenes Spital, das trägt auch zur Sicherheit bei, wenn ich umfalle, werde ich bestmöglichst versorgt, werde abgeklärt. Wir haben im Nahbereich in der Altersversorgung auch zwei Pflegeheime, auch das trägt dazu bei, dass ich im Alter aufgehoben und behütet bin. Auch das ich letztendlich ein Hinterland habe, bildlich gesprochen, wo ich vom Abendland ins Morgenland wandern kann, denn so unterschiedlich sind die Regionen in Dornbirn. Ich habe ein unwahrscheinlich breites Freizeitangebot, ich habe Erholungsmöglichkeiten, sei es die Dornbirner Ache, das Waldbad, ich habe ein sensationelles Hallenbad hier, und ich bin umgeben von einer florierenden Wirtschaft mit einfacher bäuerlicher Struktur, bis zu Hightech Unternehmen. Das darf man nicht vergessen, wir haben Weltfirmen hier, zum Beispiel die Firma Zumtobel, wir haben innovative Firmen aus dem Textilfaserbereich, die auf der Welt federführend sind. Die Chemiefasertagung zeigt dies immer wieder, was wir für Kapazitäten in Dornbirn haben. Und wenn man sich dieser Vielfalt einmal bewusst wird und den Rahmenbedingungen durch die diese Vielfalt gehalten wird, dann kann man eigentlich nur sagen, Dornbirn steht für diese hohe Lebensqualität in sich und letztendlich ist es genau diese Vielfalt, umrandet vielleicht von diesem speziellen Dornbirner Weg, der immer etwas anders ist, wir sind nie so diese streitige Kultur gewesen, wir haben immer mehr eine Gelassenheit und Distanz zu den Dingen entwickelt, sie aber nicht geringgeschätzt, sondern diese leben lassen und sich entwickeln lassen und dadurch haben wir auch diese Entwicklungsbreite erreicht, die wir jetzt haben und wenn ich jetzt sagen würde, wir fragen die Bürgerinnen und Bürger, mit was sie Dornbirn verbinden und sie dann sagen würden, eigentlich fühle ich mich als Dornbirner nicht nur wohl, sondern bin auch stolz darauf, in Dornbirn wohnen zu dürfen, da auch diese Infrastruktur in Anspruch nehmen zu dürfen, dann würde es das am besten beschreiben. Stolz auf diese ermöglichte Vielfalt zu sein, auch im baukulturellen Bereich, man muss sich vorstellen, das Panoramahaus ermöglichen zu können, in einer von außen, zum Beispiel von Wien aus betrachteten, vielleicht spießigen Gesellschaft auf dem Land. Aber da sind wir in der Baukultur nicht nur in Dornbirn speziell, sondern auch im Bregenzerwald und überall, haben wir eine

wirklich offene Architektenszene, wenn man sie so beschreibt. Und diese Offenheit und dieses auch für die Kulturen offen sein, glaube ich, das ist ein für die Zukunft sehr wertvolles Potenzial und ich denke, dass dies diese Vielfalt ausmacht und bereichert.

I: Also die Lebensqualität wird von der Vielfalt in Dornbirn geprägt.

HL: Genau, die Einheit in der Vielheit kann man sagen, das macht den Dornbirner Weg aus.

I: Noch zur letzten Frage des Interviews, haben Sie Fragen oder persönliche Anmerkungen zur Diplomarbeit oder Fragen, welche Sie sich im Fragebogen wünschen würden?

HL: Haben Sie schon mit dem Herrn Assmann telefoniert?

I: Ich habe heute um 17 Uhr noch einen Termin bei ihm.

HL: Das ist sehr gut. Dann wird er ihnen das alles noch vertiefen und klar beantworten. Er hat ja auch seine Erfahrungen bei der Vision Rheintal gesammelt, kann Ihnen dann auch von diesem Prozess berichten und Ihnen von den Problemen erzählen, wie man Grenzen überwindet. Grenzen überwinden im Sinne von ein neues Gebiet zu erschließen, neue Räume erschließen, das ist immer Pionierarbeit im Bereich der Raumplanung. Mir wäre wichtig, dass sie im diese Frage noch stelle, die letzte, die sie mir noch gestellt haben.

I: Also die zehnte Frage?

HL: Genau. Er ist der federführende Ansprechpartner bei der Stadtentwicklung und da kann man Ihnen vielleicht einen möglichen Schwerpunkt aufzeigen, das wäre gut, wenn Sie das noch beleuchten würden und was man bei einem Entwicklungsschritt verwenden kann.

I: Also Schwerpunkte setzen?

HL: Ganz genau, Schwerpunkte setzen.

I: Dann bedanke ich mich herzlichst für die ausführlichen Antworten!

HL: Gerne!