



DIPLOMARBEIT
Master's Thesis

Verkehrserreger Fußballstadion

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

unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. GÜNTER EMBERGER

E 230

Institut für Verkehrswissenschaften

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Bauingenieurwesen

von

WALTER BIFFL

9925513

Degengasse 70/10/4
1160 Wien

Wien, im April 2010

Danksagungen

Ich möchte mich ganz herzlich bei all jenen Personen bedanken, die meine Diplomarbeit möglich gemacht haben.

Ich habe die Verkehrsplanung für mich entdeckt und ich habe gelernt, auch die Technik kritisch zu hinterfragen. Für seinen großen Anteil an diesem „anderen“ Blickwinkel, den ich in zahlreichen Vorträgen und Diskussionen gewonnen habe, möchte ich Professor Hermann Knoflacher meine große Anerkennung aussprechen.

Paul Pfaffenbichler war es, der den Anstoß zu dieser Diplomarbeit gegeben hat. Ich kenne ihn vom Fußballplatz genauso wie von der Uni: hilfsbereit, interessiert und engagiert. Ohne ihn hätte ich diesen Weg nicht eingeschlagen und ohne ihn wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen.

Günter Emberger hat die Betreuung meiner Arbeit von Paul Pfaffenbichler übernommen und seine eigene wertvolle Sichtweise mit eingebracht. Er hat mir viele Freiheiten gegeben und die Arbeit zu „meiner“ Arbeit werden lassen, war jedoch immer genau dann zur Stelle wenn ich Hilfe gebraucht habe oder Schwierigkeiten aufgetaucht sind. Gerade dieses Fingerspitzengefühl zeichnet für mich einen guten Lehrer aus, Günter Emberger war für mich einer der besten.

Meine Eltern waren mein Leben lang in vielerlei Hinsicht für mich da. Sie haben mir das Studium ermöglicht, sie haben mir über viele Jahre den nötigen Rückhalt gegeben und sie haben mich, auch in schwierigen Zeiten des Studiums, immer unterstützt. Für mein Studium und für vieles vieles mehr, gebührt ihnen mein herzlicher, aufrichtiger Dank.

Dani Floch, meiner Verlobten, möchte ich diese Arbeit widmen. Durch ihre Hilfe, ihre Geduld und ihre positive Einstellung ist der erfolgreiche Abschluss meiner Arbeit und meines Studiums erst möglich geworden. Durch sie habe ich die beste persönliche und private Unterstützung bekommen, die man sich nur wünschen kann.

DANKE!

Abstract

Football grounds cause traffic. The aim of this diploma thesis is to show the impact of a football stadium on the local traffic. Which problems are caused by football-related traffic? Which solutions can be found in this context? Representative examples should help to answer those questions.

First of all, the existing literature on this topic is to be considered. With those basic approaches in mind, the developments of football stadia in history are examined - concerning the construction of stadia as well as their location. All these historic developments have caused rules and regulations by law and by national and international football federations.

In the following chapter, the main focus is on the Austrian football stadia and the traffic around them: the ten grounds of the Austrian Bundesliga of the season 2009/2010 are considered as an example for the entire Austrian football landscape. The location of each stadium is reviewed; on the other hand, existing transport connections are discussed in detail. The required information was gathered from football clubs and other institutions, but mainly from football spectators. Those interviews can be seen as the background for all further conclusions. Additionally, the different origins of traffic around football grounds are shown.

As a result, the different modes of transport are specified. According to this, the related effects and the difference between the particular stadia are brought into focus.

A closer look on the gathered information leads to the description of similarities and distinctions in traffic related problems. At the end, an approach to solving the problems is proposed: the last chapter shows possibilities to gain lasting improvements for the different means of transport.

Zusammenfassung

Verkehrserreger Fußballstadion: diese Diplomarbeit soll zeigen, welche Auswirkungen ein Fußballstadion auf den Verkehr in seiner Umgebung hat. Welche Probleme treten auf? Wie können Lösungsansätze aussehen? Diese Fragen gilt es, anhand bestehender Beispiele zu klären.

In einem ersten Schritt wird geklärt, welche Grundlagen für diese Fragestellung bereits vorliegen. Anhand bestehender Quellen wird ermittelt, welche Entwicklung der Stadionbau und damit auch der Stadionstandort im Lauf der Zeit durchgemacht haben. Zu welchen Bestimmungen des Gesetzgebers und der Fußballverbände diese Entwicklung geführt hat, wird ebenfalls dargestellt.

In weiterer Folge wird untersucht, wie sich die aktuelle Verkehrssituation rund um die österreichischen Fußballstadien darstellt: die zehn Bundesliga-Stadien der Saison 2009/2010 werden, stellvertretend für die gesamte österreichische Stadionlandschaft, herangezogen. Zum einen erfolgt eine nähere Einschätzung des jeweiligen Stadionstandortes, zum anderen werden die bestehenden Verkehrsanbindungen detailliert untersucht. Gesammelte Informationen von Vereinen und anderen beteiligten Institutionen, aber vor allem von Zuschauern, stellen die Grundlage hierfür und auch für weitere Schlussfolgerungen dar. Zur Ergänzung wird gezeigt, welche verschiedenen Arten von Verkehr rund um ein Stadion auftreten können.

Im nächsten Abschnitt wird aufgezeigt, wie die Aufteilung auf verschiedene Verkehrsarten im Detail aussieht, welche Auswirkungen diese Verteilung hat, und wie groß die Unterschiede zwischen den verschiedenen Stadien sein können.

Mit dem Vergleich der gesammelten Ergebnisse werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Verkehrsprobleme herausgearbeitet und näher beschrieben. Den Abschluss bildet schließlich der Ansatz zur Lösung der ermittelten Probleme: Für die verschiedenen Verkehrsarten werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie nachhaltige Verbesserungen zu erzielen sind.

Inhalt

1	EINLEITUNG	1
2	AUFGABENSTELLUNG	2
2.1	AKTUELLE SITUATION DER ÖSTERREICHISCHEN FUßBALLSTADIEN	2
2.2	VERGLEICH DER ERGEBNISSE	3
2.3	ANSATZ ZUR PROBLEMLÖSUNG	4
3	GRUNDLAGEN & LITERATURQUELLEN	5
4	VORSCHRIFTEN UND REGELUNGEN	8
4.1	EMPFEHLUNGEN VON FUßBALLVERBÄNDEN	8
4.1.1	<i>FIFA</i>	8
4.1.2	<i>UEFA</i>	10
4.1.3	<i>Bundesliga</i>	10
4.2	GESETZESTEXTE	11
4.2.1	<i>Wiener Garagengesetz</i>	12
4.2.2	<i>Landesrecht Oberösterreich:</i>	12
5	METHODIK	13
5.1	SAMMLUNG VON DETAILINFORMATIONEN	13
5.2	ZUSCHAUERBEFRAGUNGEN	17
5.3	INTERNET-UMFRAGEN	18
6	STANDORT UND VERKEHRSANBINDUNG	21
6.1	ALLGEMEINES.....	21
6.1.1	<i>Standortfaktoren</i>	21
6.1.2	<i>Verkehrsanbindung</i>	24
6.2	GRAZ LIEBENAU	25
6.2.1	<i>Standort</i>	25
6.2.2	<i>Verkehrsanbindung</i>	27
6.3	KAPFENBERG.....	30
6.3.1	<i>Standort</i>	30
6.3.2	<i>Verkehrsanbindung</i>	32
6.4	KLAGENFURT.....	35
6.4.1	<i>Standort</i>	35
6.4.2	<i>Verkehrsanbindung</i>	36
6.5	LINZ	40
6.5.1	<i>Standort</i>	41
6.5.2	<i>Verkehrsanbindung</i>	42
6.6	MATTERSBURG.....	45
6.6.1	<i>Standort:</i>	45
6.6.2	<i>Verkehrsanbindung</i>	47
6.7	RIED IM INNKREIS.....	49
6.7.1	<i>Standort</i>	49

6.7.2	Verkehrs an bindung.....	51
6.8	SALZBURG, WALS-SIEZENHEIM	54
6.8.1	Standort.....	54
6.8.2	Verkehrs an bindung.....	56
6.9	WIEN, HERR-STADION	59
6.9.1	Standort.....	60
6.9.2	Verkehrs an bindung.....	61
6.10	WIEN, HANAPPI STADION.....	64
6.10.1	Standort:.....	65
6.10.2	Verkehrs an bindung	66
6.11	WIENER NEUSTADT	69
6.11.1	Standort.....	70
6.11.2	Verkehrs an bindung	71
6.12	WIEN, SPORTCLUBPLATZ	73
6.12.1	Verkehrs an bindung	73
6.13	GESAMTÜBERSICHT	75
7	ARTEN VON VERKEHR.....	76
7.1	EINZUGSGEBIET:	76
7.2	AUSWÄRTSFAHRTEN:	81
7.3	VERKEHR AN SPIELFREIEN TAGEN:	82
7.3.1	Graz:	83
7.3.2	Kapfenberg:	83
7.3.3	Klagenfurt:.....	84
7.3.4	Linz:.....	84
7.3.5	Mattersburg:.....	84
7.3.6	Ried:.....	84
7.3.7	Wals Siezenheim	85
7.3.8	Wien, Herr Stadion	85
7.3.9	Wien, Hanappi-Stadion.....	85
7.3.10	Wiener Neustadt	86
8	DATENERHEBUNG	87
8.1	PERSÖNLICHE UMFRAGEN	87
8.1.1	Erfahrungsberichte	87
8.1.2	Ergebnisse.....	92
8.2	INTERNET-UMFRAGE	96
9	VERKEHRVERTEILUNG.....	99
9.1	VERKEHRSMITTELWAHL	99
9.2	CO ₂ -BILANZ	100
9.2.1	MIV	100
9.2.2	ÖV.....	104
9.2.3	Gruppenreisen	104
9.2.4	Gesamtausstoß.....	105
9.3	PKW-FLÄCHENBEDARF	106
10	VERGLEICH DER ERGEBNISSE	107
10.1	ALLGEMEINER VERGLEICH	107

10.2	FUßGEHERVERKEHR	108
10.3	RADVERKEHR	109
10.4	ÖFFENTLICHER VERKEHR	110
10.5	MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	112
10.6	GESAMTSITUATION	114
11	ANSATZ ZUR PROBLEMLÖSUNG	115
11.1	STADIONANFORDERUNGSKATALOG	115
11.2	FÖRDERUNG DES FUßGEHERVERKEHRS	120
11.3	FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS.....	120
11.4	FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS.....	121
11.5	VERMINDERUNG DES AUTOVERKEHRS	122
11.6	AUSBLICK	122
	LITERATURQUELLEN.....	124
	ANHANG:.....	129

1 Einleitung

Fußball bewegt die Massen. Je wichtiger das Match, je größer das Stadion, je besser der Verein, desto mehr Zuschauer strömen zu den Spielen. Die logistische Herausforderung, tausende Zuschauer Woche für Woche zu den Stadien und wieder nach Hause zu bringen, gab den Anstoß zu dieser Arbeit.

In Österreich präsentiert sich eine vielfältige Stadionlandschaft: die ersten Fußballplätze wurden am Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut, seitdem vielfach adaptiert und für die modernen Anforderungen brauchbar gemacht. Etwa hundert Jahre später - die Europameisterschaft 2008 hinterlässt ihre Spuren - wuchsen wieder einige Stadien heran, moderne Fußball-Arenen auf dem neuesten Stand der Technik. Dazwischen liegt die Aufbruchsstimmung der Nachkriegszeit, in der Städte wie auch Stadien wieder aufgebaut oder neu errichtet wurden.

Über die Architektur der Stadien wurde viel geschrieben - „Fußballtempel“ oder gar „Kathedrale“ heißt es da bisweilen - über den Massentransport zu den Spielen gibt es jedoch wenig Literatur. So verschieden die Stadien sind, so einzigartig sind auch deren Standorte, deren Verkehrsinfrastruktur und deren Kapazitäten.

Wie viele Zuschauer reisen mit dem Auto an? Welche öffentlichen Verkehrsmittel gibt es? Gibt es überhaupt Fahrradverkehr zum Stadion? Die Details der bestehenden Verkehrssituationen stehen ebenso im Blickpunkt wie allgemeingültige Probleme, die sich durch den „Fußballverkehr“ ergeben. Zielsetzung der Arbeit ist es, den Ist-Zustand um Fußballstadien in Österreich zu erfassen und anschließend die Gemeinsamkeiten und Unterschiede herauszuarbeiten. In einem weiteren Schritt soll gezeigt werden, mit welchen Problemen Vereine, Behörden und auch die Zuschauer konfrontiert sind und mit welchen Mitteln versucht werden kann, diese Probleme zu lösen.

2 Aufgabenstellung

Stadt und Stadion. Auf der einen Seite der Lebensraum, auf der anderen der Anziehungspunkt für die Massen. Ziel dieser Diplomarbeit ist es, den Verkehr zwischen Wohn- und Sportstätte näher zu untersuchen.

2.1 Aktuelle Situation der Österreichischen Fußballstadien

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt auf den Stadien der zehn Bundesliga-Vereine, stellvertretend für die gesamte Stadionlandschaft in Österreich. Durch Kontaktaufnahme mit den einzelnen Vereinen sollen folgende Fragen geklärt werden:

Welche Vorschriften sind für die Verkehrsanbindung eines Stadions maßgebend?

Im Stadionanforderungskatalog für die Bewerbe der Österreichischen Fußball-Bundesliga 2009/10 heißt es: „*Es wird empfohlen, zusammen mit der örtlichen Behörde für ein entsprechendes Verkehrsleitsystem zu sorgen*“ und weiter, im Zusammenhang mit dem PKW-Verkehr: „*Das Parkplatzkonzept soll unbedingt gemeinsam mit der zuständigen lokalen Behörde untersucht werden*“. Es ist zu klären, ob und in welcher Form die verschiedenen Vereine diese Konzepte anwenden; welche Maßnahmen hier konkret vorgesehen sind ist ebenfalls von Interesse. Von hoher Bedeutung ist hier die Aufteilung der Kompetenzen zwischen Verein, Behörde und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs.

An welchem Standort befindet sich das Stadion?

Beim Neubau eines Stadions beeinflussen viele Faktoren die Standortwahl, wie etwa die Grundstückskosten oder Probleme durch Lärm, Verschmutzung und Verkehrsbelastung. Dem gegenüber stehen auch positive Aspekte: die Werbewirkung für die Gemeinde und die Identifikation mit dem Ort sind hier als Beispiele zu nennen. Es ist zu untersuchen, welcher Standort schlussendlich für die bestehenden Stadien gewählt wurde: der Lage im

Stadtzentrum kommt etwa eine andere Bedeutung zu als einem Stadionbau außerhalb des Siedlungsgebiets. Die Verkehrsanbindungen sind eine direkte Folge der Standortwahl und dahingehend zu bewerten. Welche behördlichen Vorschriften und sonstige Regeln den Standort mitbestimmen ist ebenfalls zu beleuchten.

Welche Verkehrsanbindung hat das Stadion?

Welche Verkehrsmittel stehen zur Verfügung und in welcher Entfernung vom Stadion befinden sie sich? Diese Fragen gilt es zu beantworten um weitere Rückschlüsse auf die Verkehrsverteilung zu ziehen: durch die Abschätzung des jeweiligen Modal Split kann der CO₂-Abdruck für das Stadion errechnet werden.

Welche Arten von Verkehr treten bei Fußballspielen auf?

Abgesehen von den Zuschauern der jeweiligen Auswärtsmannschaft legen auch die „Heim“-Fans teilweise beträchtliche Wege zum eigenen Stadion zurück. Es gilt also zu ermitteln, welches Einzugsgebiet ein Spielort hat und mit welchen Verkehrsmitteln die verschiedenen Wege zurückgelegt werden. Die Rolle der Vereine ist auch hier von Bedeutung, da diese beim Transport der Zuschauer zu Heim- und Auswärtsspielen steuernd eingreifen können.

2.2 Vergleich der Ergebnisse

Anhand der ermittelten Daten soll nun ein Vergleich der Verkehrsprobleme erfolgen; Gemeinsamkeiten und Gegensätze bei den einzelnen Vereinen sind einander gegenüberzustellen. In Abstimmung mit den Vereinen ist nun zu erheben, welches Bewusstsein hier für Verkehrsprobleme und Belastungen durch Stau, Autoverkehr und Verschmutzungen herrschen. Ebenso ist zu hinterfragen, welche Lösungsansätze es im Einzelnen gibt, beziehungsweise ob überhaupt verkehrsbezogene Maßnahmen getroffen werden.

2.3 Ansatz zur Problemlösung

Durch den Vergleich der Bundesliga-Stadien sollen jene verkehrsbezogenen Probleme ermittelt werden, die für alle Stadien relevant sind. Ziel ist es, allgemein gültige Vorschläge zu formulieren und geeignete Formulierungen zur Aufnahme in den Stadionanforderungskatalog vorzuschlagen. Diese Vorschläge sollen im Detail zum Inhalt haben:

- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Maßnahmen zur Verminderung des Autoverkehrs

Es sind außerdem Vorschläge für die Vereine zu erarbeiten, wie diese zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen können; vor allem die positiven Auswirkungen für die Vereine selbst sind hervorzuheben. Weiterführend muss die abschließende Frage also lauten:

Kann ein Verein durch seine Vorbildfunktion auch über den „Fußballverkehr“ hinaus positive Effekte bei Verkehrsproblemen erzielen?

3 Grundlagen & Literaturquellen

Die Geschichte der Standortfrage ist so alt wie die Geschichte der Stadien selbst. Anfang des 20. Jahrhunderts wurden in Österreich die ersten Fußballstadien errichtet, die grundlegenden Erfordernisse bei der Wahl des Standorts sind seitdem gleich geblieben: das Stadion soll leicht erreichbar und der Baugrund günstig zu erwerben sein (vgl. [HACHLEITNER/PFAFFENBICHLER 2008], S.3).

Die Entwicklung von der eingezäunten Spielwiese zum modernen Stadion lässt sich anhand einiger bestimmender Faktoren nachzeichnen: Der englische Geograph John Bale beschreibt etwa die Veränderung des Stadionbaus anhand eines Vier-Phasen-Modells, Grundlage ist hier die Entwicklung des Fußballsports in der Gesellschaft. Er zeigt die Entwicklung vom Volkssport über die zunehmende soziale und wirtschaftliche Bedeutung des Spiels bis hin zum hochtechnisierten Stadion der Gegenwart (siehe [BALE 1993], S.9 ff.). Jede dieser Entwicklungsstufen hat auch entsprechende Auswirkungen auf den Standort: mit wachsenden Anforderungen an das Fassungsvermögen und die Erreichbarkeit, später auch an die Bequemlichkeit und die Sicherheit, wurden jedesmal die Grundvoraussetzungen geändert, die den Ausschlag für die letztendliche Wahl des Standortes gaben.

Der Planer und Stadionarchitekt Rod Sheard benennt bei der Beschreibung von Stadien fünf „Generationen“ der Nutzung beziehungsweise des Standortes (siehe [SHEARD 2005], S. 100 ff.). Die Generationen folgen nicht zwingend aufeinander, die Einteilung erfolgt vielmehr aufgrund der Betrachtung von Infrastruktur, Budget oder Zuschauerverhalten:

1. Die erste Generation von Stadien war darauf ausgelegt, möglichst vielen Zuschauern Platz zu bieten, von Komfort jeglicher Art war noch keine Rede. Die Untersuchungen von Bale und Sheard beginnen jeweils mit den britischen Stadien Mitte des 19. Jahrhunderts; in Österreich zeigen sich diese Entwicklungen – etwas zeitversetzt - erst um die Jahrhundertwende. Ein Beispiel für ein Stadion der ersten Generation wäre etwa der WAC-Platz in Wien, auf dem bereits im Jahr

1902 ringsum eine Stehplatzrampe errichtet wurde (siehe [TRÖSCHER 2007], S. 183).

2. Mit der Verbreitung des Fernsehens geht die zweite Generation Hand in Hand: die Zuschauerzahlen sanken, da Spiele bequem von zuhause aus verfolgt werden konnten. Mit den Einnahmen durch Fernsehgelder wurden die Stadien wiederum ausgebaut, um durch verbesserte Infrastruktur die Zuschauer wieder anzulocken.
3. In weiterer Folge entsteht die dritte Generation: das familienfreundliche Stadion. Durch Sauberkeit, Vergnügen und Sicherheit soll, wie in einem Vergnügungspark, ein breites Publikum angesprochen werden.
4. Die nächste und aktuellste Stufe im Generationen-Modell nach Sheard ist die „Corporate Sponsorship and Media“-Generation. Auch die Österreichische Fußballszene ist durch Konzernsponsoring geprägt: vier Stadien der höchsten Spielklasse sind nach Ihren Sponsoren benannt, bei sechs der zehn Vereine scheint der Sponsor auch im Vereinsnamen auf. Sogar die Liga selbst trägt den Namen ihres Hauptsponsors.
5. Die fünfte Generation - im Wesentlichen eine Vorausschau auf künftige Entwicklungen – ist in puncto Standortfrage ein wesentlicher Bestandteil von Sheards Überlegungen. Unter der Überschrift „Urban Regeneration“ sollen zukünftige Stadionbauten wieder in die Innenstädte zurückwandern, nachdem in der Vergangenheit immer wieder gern an der Peripherie der Städte gebaut wurde. Die Begründung dafür war oftmals, die Störung der Anrainer durch Verschmutzung und Lärm zu verhindern und genügend Raum für Parkplätze zu schaffen. Dem gegenüber steht natürlich die Entstehung von zusätzlicher Verkehrsbelastung und Verlagerung des Verkehrs hin zum PKW. Eine Kernaussage von Sheard lautet: „Stadien sind wesentliche Triebfedern von Stadtentwicklung und -erneuerung.“ Stadtteile werden belebt, indem man die Angebote des Stadions, zusammen mit Shopping-Malls, Gastronomie und Merchandising in die

Business-Viertel einbindet. So kann die Infrastruktur besser genutzt werden und ein breiteres Publikum wird erreicht: ein wichtiger Faktor, um das wirtschaftliche Funktionieren des Stadions möglich zu machen. Diese Vorstellung ist allerdings für „traditionsbewusste Fußballfans grauenvoll“ (siehe [HACHLEITNER 2006]).

Maßgeblich an der Entwicklung in der Stadionplanung und der Standortwahl ist auch der sogenannte „Taylor Report“ beteiligt (siehe [TAYLOR 1990]). Im Jahre 1985 ereigneten sich mit dem Großbrand im Stadion von Bradford und der Massenpanik im Brüsseler Heysel-Stadion mit zahlreichen Todesopfern und Verletzten zwei Katastrophen in Fußballstadien innerhalb kürzester Zeit. Als schließlich 1989 bei einer weiteren Tragödie 96 Menschen starben - diesmal im Hillsborough-Stadion von Sheffield, wurde vom englischen Parlament eine offizielle Untersuchung unter der Leitung von Lord Justice Taylor angeordnet. Im Abschlussbericht der Untersuchung finden sich weitreichende Empfehlungen: so hat beispielsweise die Abschaffung der Stehplatztribünen hier ihren Ursprung. Der Verlust von Einnahmen durch die Reduktion der Plätze gab einen weiteren Anstoß zur Veränderung. Stadien wurden aufgestockt, die Eintrittspreise stiegen, Logen wurden errichtet und Zusatznutzungen wie Einkaufszentren oder Hotels begannen sich zu entwickeln (vgl. [HACHLEITNER/PFAFFENBICHLER 2008], S.5). Die Empfehlungen sahen weiters vor, die Stadien von den Innenstädten in die Vororte zu verlegen, um Probleme wie Hooliganismus, Lärm und Verschmutzung aus den Städten zu verbannen. Die negativen Auswirkungen auf den Verkehr wurden bereits oben beschrieben.

4 Vorschriften und Regelungen

Die Errichtung und der Betrieb der Stadien sind sowohl vom Gesetzgeber als auch von den Organisatoren der Sportbewerbe reglementiert. In diesem Kapitel soll ein Einblick in die wichtigsten Regelungen gegeben werden.

4.1 Empfehlungen von Fußballverbänden

Sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene schreiben die jeweiligen Verbände diverse Durchführungsbestimmungen oder Sicherheitsrichtlinien vor. Auch zur Errichtung und zum Betrieb der Stadien werden Ratschläge ausgesprochen.

4.1.1 FIFA

Der Weltfußballverband FIFA gibt ein von Experten des Sports und des Bauwesens erarbeitetes Handbuch heraus: „Technische Empfehlungen und Anforderungen“ (siehe [FIFA 2007]). Hier werden sämtliche Überlegungen und Empfehlungen betreffend den Stadionbau zusammengefasst.

Im Kapitel „1.2 Standort des Stadions“ wird vor allem der hohe Platzbedarf eines Stadions hervorgehoben. In weiterer Folge heißt es in diesem Kapitel:

„[...] Genügend freie Flächen sind zudem eine Vorbedingung für spätere Aus- oder Umbauten. Viele berühmte Stadien auf der ganzen Welt sind zwischen anliegenden Straßen, Gebäuden oder Kanälen eingeklemmt, so dass die Möglichkeiten für eine Modernisierung durch den begrenzten Platz stark eingeschränkt sind. Dies sollte bei einem Neubau vermieden werden.

Ein großes Stadiongelände mindert das Risiko, dass der Standort über kurz oder lang wieder aufgegeben werden muss, weil eine nicht eingeplante, aber notwendige Erweiterung wegen Platzmangels nicht möglich ist. Außerdem steht dadurch genügend Fläche für stadionnahe Parkplätze zur Verfügung, auf die

zumindest in absehbarer Zukunft wohl nicht verzichtet werden kann. Ein Stadion, das außerhalb der Stadt steht und mit dem öffentlichen Verkehr nicht oder nur schlecht erreichbar ist, benötigt ein größeres Gelände für die zusätzlich benötigten Parkplätze sowie mehrere direkte Verbindungen zu Hauptstraßen und Autobahnen.

Der ideale Standort für ein Stadion wäre ein großes Areal mitten in der Stadt mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie an Hauptstraßen und Autobahnen und mit großen Parkzonen, die, wenn gerade keine Spiele stattfinden, anderen Benutzern zur Verfügung stehen. So kann vermieden werden, dass die Parkplätze nur während 100 bis 200 Stunden pro Jahr genutzt werden. Sollen im Stadion auch Spiele im Rahmen von internationalen Wettbewerben ausgetragen werden, stehen die Chancen deutlich besser, wenn sich Hotels, Einkaufsmöglichkeiten und mindestens ein internationaler Flughafen in der Nähe befinden.“ ([FIFA 2007], S. 28)

Der Schwerpunkt der Empfehlungen liegt hier somit eindeutig auf der Einplanung von genügend Parkraum, dieser sollte jedoch so gut wie möglich ausgenutzt werden. Zur viel diskutierten Mantelnutzung durch weitere Attraktionen rund um das Stadion wird ebenfalls geraten.

In den Richtlinien zum Umweltschutz, dem sogenannten „Green Goal™“ der FIFA, wird der Punkt Verkehr folgendermaßen behandelt:

„Green Goal™ empfiehlt den Verzicht auf unnötige Transporte und den Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Zügen mit möglichst umweltfreundlichen Antriebssystemen.“ (siehe [FIFA 2007], S. 32)

Die explizite Erwähnung des PKW-Verkehrs wird hier ausgespart, dass die Einschätzung vorliegt, auf Parkplätze und somit auf PKW-Verkehr könne nicht verzichtet werden wird ja schon im vorher zitierten Abschnitt deutlich gemacht.

Das dritte Kapitel, „Beschilderung und Parkplätze“ ist nun gänzlich dem Thema Verkehr gewidmet (siehe [FIFA 2007], S. 44 ff). Zu Beginn ist eine verständliche Beschilderung ebenso beschrieben wie auch die Beschaffenheit der ein- und Ausgänge. Im Punkt „Parkplätze für Zuschauer“ werden folgende Ratschläge erteilt:

- Sicherheit und Bewachung der Parkplätze
- Verhältnis Zuschauer zu Parkplätzen: 6:1
- Zügiger, geordneter Verkehr und Anbindung zur Autobahn
- Trennung der Anhänger verschiedener Teams
- Erarbeiten von Parkplatzkonzepten
- Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und der Möglichkeit zum Bau von mehrstöckigen Parkhäusern

In weiterer Folge ist die Anordnung von gesonderten Parkplätzen empfohlen, wie etwa „Hospitality“ (VIP)-Parkplätze, Parkplätze für Teams, Schiedsrichter, Personal, Medienvertreter, Notdienste und behinderte Zuschauer.

4.1.2 UEFA

Im UEFA-Stadioninfrastruktur-Reglement wird die Verkehrssituation nur am Rande behandelt (siehe [UEFA 2006], S. 6). So finden sich im Kapitel „Infrastrukturelle Kriterien“ nur Angaben zur Schaffung von Parkplätzen für Mannschaften, Offizielle und VIP's.

4.1.3 Bundesliga

Zur ordnungsgemäßen Zulassung zu Bewerbungsspielen gibt die österreichische Bundesliga einen Stadionanforderungskatalog heraus. In diesem sind sogenannte „A-“, „B-“ und „C-Kriterien“ definiert, je nachdem ob das Kriterium als „Zwingend“, „Fordernd“ oder als

„Empfehlung“ eingestuft ist. Im Zusammenhang mit Verkehrsmaßnahmen sind folgende „Empfehlungen“ angegeben (siehe [BL(1) 2009], S. 20 f):

- Leichte Erreichbarkeit des Stadions mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Stadtzentrum, Hauptbahnhof oder Busbahnhof
- Gute Beschilderung ab der Autobahn
- Erarbeiten eines Verkehrsleitsystems zusammen mit der örtlichen Behörde
- Sicherheit und Bewachung der Parkplätze
- Zügiger, geordneter Verkehr und Anbindung zur Autobahn
- Erarbeiten von Parkplatzkonzepten mit der zuständigen Behörde
- Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und der Möglichkeit zum Bau von mehrstöckigen Parkhäusern
- Parkplätze für Spielloffizielle, VIPs, Medienvertreter, Einsatzkräfte, Behinderte Zuschauer und getrennte Parkplätze für Zuschauer der Gastmannschaft

Die Anforderungen sind nicht Punkt für Punkt aber eindeutig an die oben genannten FIFA-Empfehlungen angelehnt. Auffällig ist aber, dass hier - im Gegensatz zum FIFA-Reglement - keine Empfehlung für die Stellplatzanzahl pro Zuschauer angegeben ist.

In den Sicherheitsrichtlinien der Bundesliga wird zur besseren Einschätzung der Gästeanreise das Formular „Information zur Fanreise“ vorgeschrieben (siehe [BL(2) 2009]). Hier ist unter anderem in Abstimmung zwischen Heim und Gastklub zu klären, welche Anzahl an Fans mit welchen Verkehrsmitteln anreisen wird.

4.2 Gesetzestexte

Im Rahmen der Gesetzgebung existiert eine Vielzahl an Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Regelungen, die entweder den Verkehr oder die Sportstätten selbst betreffen. Auf diese wird in dieser Arbeit nicht näher eingegangen. Eine direkte Verknüpfung zwischen Verkehr und Sportstätten findet sich aber in den folgenden Texten:

4.2.1 Wiener Garagengesetz

In § 50 des Wiener Garagengesetzes (siehe [LG WIEN 2008]) ist die Stellplatzverpflichtung geregelt. Wie etwa für Wohnungen oder Betriebe gilt auch für Sportstätten:

„(3) Bei Gebäuden für Veranstaltungen, Versammlungsräumen, Sportanlagen und dergleichen ist für je 50 Personen ein Stellplatz zu schaffen, wobei die behördlich zugelassene Besucherzahl als Bemessungsgrundlage dient.“

4.2.2 Landesrecht Oberösterreich:

In der oberösterreichischen Bautechnikverordnung (siehe [VO OÖ 2008]) findet sich in § 45 eine ähnliche Verpflichtung: Für Sportstätten ist ein Stellplatz pro zehn Zuseherplätzen festgelegt. In §45a findet sich jedoch eine zukunftssträchtige Erweiterung der Stellplatzverpflichtung: für 25 Sportstättenbenützer bzw. 50 Zuseherplätze ist auch je ein Fahrradabstellplatz zu errichten.

5 Methodik

In diesem Kapitel wird erläutert, welche Mittel und Methoden der Datensammlung zugrunde liegen.

5.1 Sammlung von Detailinformationen

Wie sieht die aktuelle Verkehrssituation der österreichischen Fußballstadien aus? Um diese Frage zu beantworten wurden bereits beim Erarbeiten der Aufgabenstellung einzelne Punkte hervorgehoben, die es zu untersuchen gilt. Anhand der benötigten Information wurde jeweils entschieden, welche Informationsquelle, welcher Ansprechpartner weiterhelfen kann. Nachdem die zehn Stadien der aktuellen österreichischen Bundesliga der Untersuchung zugrunde gelegt wurden, ergaben sich die zehn zugehörigen Vereine als logischer erster Ansprechpartner. In der Spielzeit 2009/2010 sind dies folgende Vereine:

- SK Puntigamer Sturm Graz
- Kapfenberger SV Superfund
- SK Austria Kelag Kärnten
- LASK Linz
- SV Mattersburg
- SV Josko Ried
- FC Red Bull Salzburg
- FK Austria Wien
- SK Rapid Wien
- SC Magna Wiener Neustadt

Anmerkungen:

- bei den Namen der Vereine, betreffend die Nennung der Sponsoren wurden die Bezeichnungen der Fußball-Bundesliga übernommen¹.
- Die Auflistung erfolgt in alphabetischer Reihenfolge der jeweiligen „Heimatstadt“ der einzelnen Vereine.)

Aus den verschiedenen Bereichen der Aufgabenstellung wurden Detailfragen erarbeitet, die den Vereinen gesammelt übermittelt wurden. Durch das Schreiben, das allen zehn Vereinen übermittelt wurde, sollte die Beantwortung der folgenden Fragen möglich gemacht oder zumindest erleichtert werden:

1. Wurden bei Ihrem Stadion bereits Verkehrszählungen oder Umfragen durchgeführt (Anreise der Zuschauer mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, etc.)?
2. Gibt es für Ihr Stadion ein Verkehrsleitsystem und ein Parkplatzkonzept, wie es die Bundesliga im Stadionanforderungskatalog vorschlägt? Welche Maßnahmen werden hier getroffen?
3. Werden vom Verein Bus- oder Bahnreisen zu Auswärtsspielen oder auch zu Heimspielen (für weiter entfernt wohnende Zuschauer) organisiert?
4. Haben Sie Kontakte zu Fanclubs oder anderen Organisationen die solche Fanreisen organisieren?
5. Lässt sich, etwa anhand der Mitgliederlisten oder der Fanclubadressen feststellen, aus welchem "Einzugsgebiet" die Zuschauer zum Stadion kommen?

¹ Online-Quelle: <http://www.bundesliga.at>

6. Wie viele Parkplätze stehen den Zuschauern bei Ihrem Stadion zur Verfügung?
7. Kommt es zu Parkplatzproblemen bei Heimspielen (Parken auf fremden Grundstücken, Falschparken, etc.)?
8. Werden bei Heimspielen öffentliche Verkehrsmittel verstärkt geführt?
9. Gibt es rund um Ihr Stadion (bewachte) Fahrradabstellplätze?
10. Gibt es sonstige verkehrsbezogene Maßnahmen von Seiten des Vereins (wie etwa Ermäßigungen für Fahrkarten zum Spiel, Shuttle-Dienste oder ähnliches)?

Zur Erfassung der aufgeworfenen Themengebiete war die Rückmeldung aus den Vereinen nicht in ausreichendem Maße gegeben. Teilweise waren Vereine zu keiner Rückmeldung bereit, auch Antworten mit geringem Informationsgehalt wurden gegeben. In weiterer Folge wurden die verbleibenden Vereine weitere Male kontaktiert, teilweise konnten Informationen auf diesem Weg noch nachträglich eingeholt oder andere Kontakte erhoben werden.

Um einen besseren Überblick über die Verkehrssituationen der einzelnen Fußballstadien zu gewinnen, wurden entsprechend den verschiedenen Fragen weitere Institutionen und Ansprechpersonen kontaktiert:

Zu allgemeinen Fragen:

- Um mehr über die Empfehlungen zu Verkehrsleitsystemen und Parkplatzkonzepte der Vereine zu erfahren, wurde die Geschäftsstelle der Bundesliga kontaktiert, leider ohne Rückmeldung.
- Das österreichische Institut für Schul- und Sportstättenbau (ÖISS) bietet die Einsicht in die österreichische Sportstättenstatistik an, eine diesbezügliche Anfrage blieb aber ebenfalls unbeantwortet.

- Im Zuge der Literatursuche wurde ermittelt, dass ein Maturaprojekt der HAK-Ried die Besucherströme bei Fußballspielen zum Thema hatte, die betreffenden Unterlagen konnten aber nicht eingesehen werden.

Zu Fragen des PKW-Verkehrs und der jeweiligen Parkplatzsituation wurden kontaktiert:

- Magistrat Graz, Verkehrsplanung
- Stadtverwaltung Kapfenberg, Bautechnik und Verkehr
- Stadtverwaltung Kapfenberg, Sportzentrum
- Verkehrsombudsmann Klagenfurt
- Stadtverwaltung Mattersburg
- Magistrat Wien, MA 46
- Magistrat Wiener Neustadt, Referat Verkehrsamt

Zu Fragen des öffentlichen Verkehrs und eventueller Verstärkungen wurden kontaktiert:

- Graz AG Verkehrsbetriebe
- Mürztaler Verkehrs GesmbH Kapfenberg
- Verkehrsombudsmann Klagenfurt
- Postbus GmbH/Klagenfurt
- Linz AG Linien
- Verkehrsverbund Ost-Region/Mattersburg
- Oberösterreichischer Verkehrsverbund/Ried
- Postbus GmbH/Ried
- Wiener Linien, Kundendienst
- Wiener Linien, Abteilung „Angebot“
- Wiener Neustädter Stadtwerke und Kommunalservice

Zu Fragen des Radverkehrs und der Radabstellplätze wurden kontaktiert:

- Magistrat Graz, Verkehrsplanung
- Stadtverwaltung Kapfenberg, Bautechnik und Verkehr
- Stadtverwaltung Kapfenberg, Sportzentrum
- Sportpark Klagenfurt GmbH
- Verkehrsombudsmann Klagenfurt
- Stadtwerke Klagenfurt
- Initiative FahrRad OÖ – Linz
- Stadtverwaltung Mattersburg
- Initiative FahrRad OÖ – Ried
- DINAMo – die Fahrradinitiative Wiener Neustadt
- Magistrat Wiener Neustadt, Referat Verkehrsamt

Bis auf sehr wenige Ausnahmen war die Rückmeldung von den jeweiligen Institutionen durchwegs informativ. Beinahe alle konnten mittels telefonischer oder schriftlicher Auskunft die erbetenen Informationen geben, teilweise wurde durch das große Interesse der Gesprächspartner auch weit mehr in Erfahrung gebracht als erwartet.

5.2 Zuschauerbefragungen

Stadion: HANAPPI		Datum: 25.10.2009		Seite: 1
AGr.	m w	PLZ	Verkehrsmittel	
15-20	<input checked="" type="checkbox"/>	1120	UL	
15-20	<input type="checkbox"/>	3100	PKW	
30-40	<input checked="" type="checkbox"/>	3100	PKW	
40-50	<input checked="" type="checkbox"/>	1140	FuB	

Abbildung 1: Ausschnitt eines Fragebogens

Ziel der Befragungen war es, das Verkehrsaufkommen rund um ausgewählte Fußballspiele im Detail zu untersuchen. Im Rahmen von drei Meisterschaftsspielen wurden die Zuschauer jeweils nach ihrer Postleitzahl und der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels

gefragt, anschließend wurde das Alter der Personen geschätzt und das Geschlecht in einem vorgefertigten Fragebogen notiert (siehe Abbildung 1).

Die Befragung wurde somit bewusst kurz gehalten, um eine möglichst große Anzahl an Daten zu erhalten und um allzu negative Rückmeldungen zu vermeiden. Die angestrebte Mindestzahl der befragten Personen wurde mit 150 festgelegt; außerdem wurden ausschließlich Personen angesprochen, deren Verkehrsmittelwahl nicht von vornherein offensichtlich war.

Die Spiele, die für die Umfrage ausgewählt wurden, waren:

- Wiener Sportklub vs. SV Horn, 18.09.2009, 19:30 Uhr
- FK Austria Wien vs. LASK, 25.10.2009, 15:30 Uhr
- SK Rapid Wien vs. SV Mattersburg, 25.10.2009, 18:00 Uhr

Der Sportclubplatz - auf dem die erstgenannte Begegnung stattfand – gehört zwar nicht zu den zehn Bundesligastadien, die Erhebung wurde aber aus mehreren Gründen auch dort durchgeführt: zum einen diente die Umfrage im kleineren Rahmen des Regionalliga-Spieles als Testlauf für die weiteren Erhebungen, zum anderen ist auch der Vergleich zu den großen Stadien von Interesse.

5.3 Internet-Umfragen

Zur weiteren Ermittlung der Verkehrsmittelwahl der Besucher wurde im größten Fußball-Diskussionsforum Österreichs² eine Umfrage eingerichtet. Innerhalb dieses Diskussionsforums hat unter anderem jeder der Bundesligavereine ein eigenes Unterforum, in dem die verschiedenen angemeldeten Benutzer sich über Themen im Umfeld „ihrer“ Vereine austauschen können. Den Benutzern ist es nicht nur möglich, schriftliche Beiträge zu erstellen, sondern auch einfach gestaltete Umfragen einzurichten bzw. an anderen Umfragen teilzunehmen.

² Online-Quelle: <http://www.austriansoccerboard.at/>

In jedem der zehn Bundesliga-„Channels“, wie die einzelnen Diskussionsforen genannt werden, wurde somit eine Umfrage erstellt, die sich mit folgenden Fragen an die Teilnehmer richtete:

Mit welchem Verkehrsmittel kommt ihr zu Heimspielen?

- Mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Mit dem Auto
- Mit dem Rad
- Zu Fuß
- Mit dem Fanbus

5.3.1.1 Wie lange braucht ihr dafür?

- Bis 15 Minuten
- 15 bis 30 Minuten
- 30 bis 45 Minuten
- 45 bis 60 Minuten
- Länger als 60 Minuten

Im Vergleich zur persönlichen Umfrage bei den Stadien wurde die Fragestellung geändert, da die Möglichkeiten der Forums-Umfrage begrenzt sind. So wäre etwa die aktive Eingabe der Postleitzahl nicht möglich, also wurde stattdessen die Frage nach der Reisezeit gestellt. Die Beteiligung an der Umfrage war zwischen den Foren sehr unterschiedlich. Alle Umfragen wurden am 18. 01. 2010 erstellt, nach einer Laufzeit von sieben Wochen ergaben sich folgende Teilnehmerzahlen:

- SK Rapid Wien: 177 Teilnehmer
- FK Austria Wien: 81 Teilnehmer
- SV Ried: 40 Teilnehmer
- LASK: 33 Teilnehmer

- SK Sturm Graz: 32 Teilnehmer
- SC Wiener Neustadt: 18 Teilnehmer
- FC Red Bull Salzburg: 17 Teilnehmer
- Kapfenberger SV: 10 Teilnehmer
- SV Mattersburg: 7 Teilnehmer
- SK Austria Kärnten: 3 Teilnehmer

Abgesehen von der Umfrage wurde das Thema auch unter den Forumsteilnehmern diskutiert. Die relevanten Einträge sind im Anhang nachzulesen.

6 Standort und Verkehrsanbindung

Diese beiden Themenbereiche werden im folgenden Kapitel zusammengefasst, um für jedes Stadion ein Gesamtbild beider Faktoren darzustellen.

6.1 Allgemeines

6.1.1 Standortfaktoren

Am Institut für Rechtswissenschaften und am Institut für Stadt- und Regionalwirtschaft der TU Wien wurde in den Jahren 2003 bis 2004 ein Projekt zum Thema Fußballstadien erarbeitet. Unter dem Titel „Multifunktionale Arenen – Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung“ wurde von zehn Studierenden ein Bericht verfasst, der unter anderem auch die Standortproblematik behandelt (siehe [HAHN et al. 2004], S.10 ff). Die Standortwahl eines Stadions wurde mit jenem eines Unternehmens verglichen, folgende Anforderungen an einen Stadionstandort ergeben sich daraus:

Anforderungen an die soziale und technische Infrastruktur:

- verkehrstechnische Erschließung
- geringe Belastung durch Verkehrsaufkommen für die Umgebung
- technische Versorgung (Strom, Wasser, Kanal)
- Berücksichtigung des Einzugsgebietes
- Baulandverfügbarkeit
- Vermeidung von nachhaltiger Beeinträchtigung der Umgebung durch Bau und Betrieb

Ökonomische Anforderungen:

- Finanzierbarkeit
- Einigung mit verschiedenen Grundstückseignern

Ökologische Anforderungen:

- Berücksichtigung des Kleinklimas und des Naturraumes
- topographische und geologische Eignung

Sonstige Anforderungen:

- politischer Wille für die Umsetzung
- Identifikation mit der Heimstätte des Vereins

6.1.1.1 Positive Auswirkungen des Stadions auf seine Umgebung

Im oben genannten Anforderungskatalog wird die „Identifikation mit der Heimstätte“ als Standortfaktor angeführt. Anders als beispielsweise die ökonomischen Anforderungen ist dieser Faktor nicht allzu leicht quantifizierbar. Wie ist das Phänomen zu beschreiben, das den Ort des Fußballs so anziehend und denkwürdig macht?

Gertrud Pfister, Professorin für Sportgeschichte an der Universität Kopenhagen, spricht vom „Fußball als Erinnerungsort“. Sie stellt die Frage, „[...] wie die ‚Globalisierung‘ des Sports und seine lokale, regionale und nationale Verankerung (‚Glokalisierung‘) zusammenwirken [...]“ (siehe [PFISTER 2002], S.51). Pfister begründet ihren Ansatz mit einer Erkenntnis aus der Geschichtswissenschaft: eine Kultur bildet ein sogenanntes „kollektives Gedächtnis“, in welches unter anderem wichtige Orte oder Persönlichkeiten und auch denkwürdige Ereignisse aufgenommen werden. Eine Erscheinung, die auf das Fußballspiel, seine Protagonisten und Schauplätze eben auch zutrifft.

Die „kollektive Identifikation“, stellt John Bale fest, vor allem mit Erfolg gepaart gibt den Leuten ein Gefühl von Stolz, von Bale „local pride“ genannt (siehe [BALE 1993], S.57). Als Beispiel führt er eine Untersuchung der Universität von Birmingham aus dem Jahre 1973 an (siehe [DERRICK/McRORY 1973]). Nach dem Überraschenden Erfolg der Mannschaft aus Sunderland im englischen FA-Cup, beschreiben die Autoren der Studie die neue Situation mit dem treffenden Satz: „Sunderland has been ‚put back on the map‘.“

Auch in Österreich gibt es Städte, die durch ihre Fußballmannschaft zweifellos einen höheren Bekanntheitsgrad erreicht haben als Städte vergleichbarer Größe. In der

aktuellen Bundesligasaison (2009/10) sind hier etwa Mattersburg (6.862 Einwohner³) oder Ried im Innkreis (11.536) zu nennen, in der jüngeren Vergangenheit beispielsweise Altach (6.359) oder Pasching (6.566).

Über die reine Bekanntheit eines Ortes hinaus lassen sich noch weitere Tendenzen erkennen. Die „Liebe zu einem Ort“ oder „Topophilie“ wird von Bale als Emotion beschrieben, die oft im Zusammenhang mit Stadien als Sitz von Vereinen auftritt (siehe [BALE 1993], S.64). Vom Gefühl der Sportstätte als Heimat oder Zuhause kann man eine weitere Stufe der Verbundenheit erkennen: das Fußballspiel als „religiöses“ Ereignis. Dieses Gebiet ist, auch im deutschsprachigen Raum, oftmals untersucht worden, auch John Bale greift das Thema in „Sport, Space and the City“ auf. Symbole, Riten, Verehrung und Terminologie des Fußballs finden sich oft auch in der Religion wieder. Begriffe mit religiösem Ursprung findet man häufig, wie beispielsweise: „die Fans pilgern...“, „Sankt Hanappi“, „Rapid ist meine Religion“ oder „...Fußballgott“.

Bale beleuchtet auch die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen auf eine Stadt mit Fußballverein. Er hält aber gleichzeitig fest, dass bis jetzt noch keine fundierten Untersuchungen über die ökonomischen Auswirkungen durchgeführt wurden (siehe [BALE 1993], S.77). Der wirtschaftliche Erfolg von Sponsoren durch Erfolge „ihrer“ Mannschaften ist durch den Werbewert sehr wohl messbar, hat aber nicht immer unmittelbare Auswirkungen auf die Stadt selbst.

6.1.1.2 Negative Auswirkungen des Stadions auf seine Umgebung

Das durch Fußballspiele verursachte Verkehrsaufkommen zählt zu den größten Beeinträchtigungen von Anrainern bei Fußballstadien. Der Individualverkehr und der damit verbundene Parkplatzbedarf tragen ebenfalls maßgeblich zu Störungen bei. Bale benennt außerdem Hooliganismus und Vandalismus sowie Lärm, sinkende Immobilienpreise und sinkende Verkaufszahlen in Geschäften als direkte negative

³ Online-Quelle: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/datenbanklinks.html

Auswirkungen (siehe [BALE 1993], S.108 ff). Externe Kosten, für welche die Allgemeinheit aufkommen muss, sind die Folge der Beeinträchtigungen.

Weitere Probleme zeigen sich bei der Nutzung von Stadien abseits von Fußballspielen. Aufgrund der geringen Auslastung der Stadien wird immer häufiger versucht, alternative Nutzungen wie Konzerte, andere Sportveranstaltungen oder ähnliches zu veranstalten. Begleiterscheinung sind auch hier wieder Probleme für die Umgebung des Stadions.

In einem direkten Vergleich, welche Belästigungen aus der Sicht der Anwohner am meisten störend angesehen werden, zeigt Bale eine Untersuchung aus Southampton aus dem Jahre 1983 auf (siehe [HUMPHRYS 1983]). Obwohl das Phänomen „Hooliganismus“ sicher bei der Medienpräsenz an erster Stelle steht, so werden doch die Verkehrsprobleme von der Umgebung stärker wahrgenommen (siehe Abbildung 2).

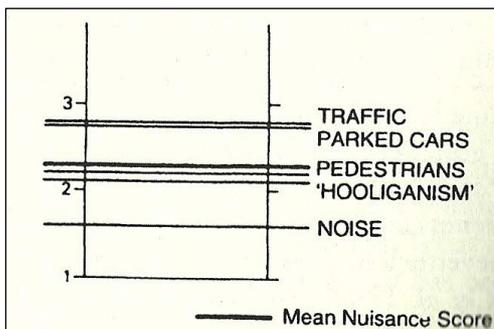


Abbildung 2: Reihung der Fußball-bezogenen Belästigung am Beispiel Southampton 1983 (siehe [BALE 1993], S.102)

6.1.2 Verkehrsanbindung

Im folgenden Kapitel soll neben der Standortfrage auch die Verkehrsanbindung der zehn Bundesligastadien im Detail untersucht werden. Anhand von Karten der nächsten Umgebung der Stadien werden alle Möglichkeiten der An- und Abreise der Zuschauer bildlich dargestellt und die Entfernung zum jeweiligen Verkehrsmittel abgeschätzt. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ist der jeweilige Platzbedarf der Stellplatzflächen von Interesse, in weiterer Folge auch die Maßnahmen zur Steuerung der An- und Abreise. Die Entfernungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu eventuell vorhandenen Radabstellanlagen werden ebenso ermittelt.

Gibt es Maßnahmen zur Verschiebung der Verkehrsverteilung hin zum „Umweltverbund“? Um diese Frage zu klären wurde auch das Angebot von Sonderverkehren und Sondertickets im öffentlichen Verkehr untersucht.

6.2 Graz Liebenau

Graz hat 253.994 Einwohner⁴ und ist die Hauptstadt des Bundeslandes Steiermark. Liebenau ist der 7. Bezirk von Graz und hat 12.460 Einwohner⁵.

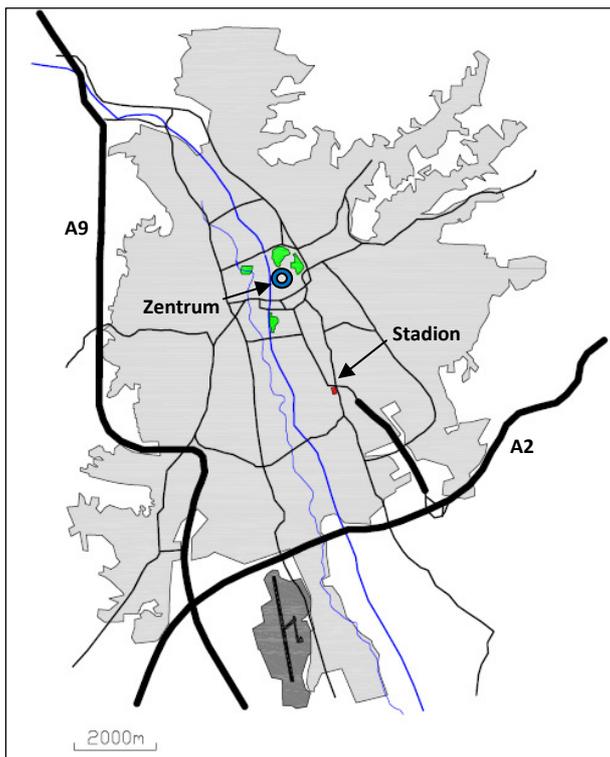


Abbildung 3: Graz, UPC Arena

6.2.1 Standort

Die UPC-Arena wurde im Jahr 1958 als Liebenauer Stadion eröffnet. Bereits zehn Jahre zuvor, das Unterrichtsministerium hatte das Gelände gekauft, wurde hier schon Fußball gespielt. In den 1990er Jahren sollte ein neues Stadion errichtet werden, die Wahl für das

⁴ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

⁵ Online-Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Liebenau_\(Graz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Liebenau_(Graz))

Grundstück fiel trotz der oft diskutierten beengten Verhältnisse auf den bestehenden Standort (siehe [STELZL 2007], S. 102). Um die Mantelnutzung des Stadions zu sichern und den Standort als Sportzentrum zu erhalten, wurden beim Neubau ein Sport-Einkaufszentrum, ein Fitnesszentrum und Bürobauten errichtet (siehe [HAHN et al. 2004], S.146); Die benachbarte Eishalle bestand schon vor dem Neubau in den Jahren 1994 bis 1997.



Abbildung 4: Flächenwidmungsplan Graz (Quelle: Digitaler Atlas Steiermark)

Die UPC-Arena liegt etwa 3000 Meter südlich des Grazer Stadtzentrums und ist hauptsächlich von Wohngebieten umgeben, wie der Flächenwidmungsplan erkennen lässt (siehe Abbildung 4). Entlang der Bahnstrecke sind einige Industrie- und Gewerbebetriebe angesiedelt, wie etwa der Murpark - ein großes Einkaufszentrum südöstlich des Stadions. In südwestlicher Richtung am Mur-Ufer befinden sich landwirtschaftlich genutzte Freiflächen; mit ihnen beginnt die Dichte der Verbauung Richtung stadtauswärts abzunehmen. Ein weiteres Zeichen für die Grenzlage des Stadions ist auch das Ende der Südautobahn unmittelbar beim Stadion. Im Norden und Nordwesten befinden sich die Bahnanlage des Ostbahnhofs und eine Kleingartensiedlung, auf gleicher Höhe am anderen Mur-Ufer befindet sich das Steyr-Daimler-Puch-Werk, dessen Betriebssportanlage sich ursprünglich am Stadiongelande befunden hatte.

- *Park & Ride Ostbahnhof:* Stellplätze: ca. 200, Entfernung: ca. 600 m

Eine kostenpflichtige Garage befindet sich direkt unter der Arena. Weitere stadioneigene PKW-Abstellflächen gibt es aber nicht, die Parkplätze in den angrenzenden Wohngebieten dienen oft als Ausweichmöglichkeit (siehe [HAHN et al. 2004], S. 148).

Auch die UPC-Arena liegt nahe an einer Autobahn, genauer gesagt am Ende des Zubringers Graz-Ost der Südautobahn (A2). Die Hauptverbindung zur Innenstadt stellt die Conrad von Hötzendorf – Straße dar.

Bei Risikospielen werden vor dem Stadion Absperrungen errichtet, darum wird von der Grazer Polizei empfohlen, je nach Stadionsektor auch den Bereich zu wählen in dem das Auto abgestellt wird⁷. Ebenfalls aus Sicherheitsgründen wurde der Busparkplatz für Gästefans südlich der UPC-Arena errichtet, von dem aus eine gesicherte Brücke direkt ins Stadion führt⁸.

6.2.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- *Haltestelle Stadion Liebenau (4,13):* Entfernung: ca. 50 m
- *Haltestelle Dr. Lister Gasse (4,13):* Entfernung: ca. 250 m
- *Haltestelle Münzgrabenstraße (Regionalbusse):* Entfernung: ca. 200 m
- *Ostbahnhof:* Entfernung: ca. 600 m

Die Strecke zum Stadion in Liebenau wird üblicherweise von der Straßenbahnlinie 4 befahren, die Linie 13 dient als Ergänzung abends und am Wochenende.

⁷ Online-Quelle: <http://www.austria-archiv.at>

⁸ Online-Quelle: <http://www.gbg.graz.at>

Vor allem während der Umbauarbeiten zur Verlängerung der Linie 4 bis zum weiter südlich gelegenen Murpark kam es bei Fußballspielen auch zu Sonderregelungen: die Züge wendeten, wie vor der Verlängerung, bei der Schleife Stadion⁹.

Die Intervalle der Linie 4 betragen in der Regel 10 Minuten, die Linie 13 fährt in einem Abstand von 15 bis 20 Minuten, die Kapazität einer Garnitur beträgt etwa 160 Personen. Eine Verstärkung der Linie wird an Spieltagen dann vorgesehen, wenn diese vom Veranstalter bestellt wird¹⁰. Dauer und Umfang der Verstärkung wurden leider nicht bekanntgegeben.

Zwischen dem SK Sturm und dem Grazer Verkehrsverbund konnte keine Einigung über die Nutzung der Eintrittskarte als Fahrschein erzielt werden, die Fahrten innerhalb der Stadt zu den Spielen sind somit voll zu bezahlen¹¹.

6.2.2.4 Radverkehr:

- *Stellplätze Schleife Liebenau:* Anzahl unbekannt, Entfernung: ca. 50 m

Im Bereich der ehemaligen Endschleife der Linie 4 befindet sich eine öffentliche überdachte Abstellanlage¹². Wie viele Stellplätze hier zur Verfügung stehen konnte nicht ermittelt werden. Abstellanlagen die in der Nähe errichtet wurden verfügen über etwa 12 Abstellplätze mit abwechselnd hohen und niedrigen Bügeln. Vermutlich wurde an der betreffenden Stelle (siehe Abbildung 5) eine ähnliche Anlage errichtet.

Die UPC-Arena ist an das Grazer Radwegenetz angeschlossen, beim Ausbau der Straßenbahnlinie 4 wurde auch der begleitende Radweg entlang der Trasse weiter

⁹ Online-Quelle: <http://www.gvb.at/home/InfofolderLinie4.pdf>

¹⁰ Quelle: Auskunft I. Munter, Stelle für Kundenanliegen, Graz AG Verkehrsbetriebe (16.02.2010)

¹¹ Online-Quelle: <http://www.verbundlinie.at/service/502010/fussball.php>

¹² Quelle: Auskunft DI H. Spinka, Verkehrsplanung Magistrat Graz (09.02.2010)

ausgebaut. Eine Verbindung zum Murradweg (R2) ist östlich des Stadions über die Raiffeisenstraße gegeben¹².

6.2.2.5 Fußgeherverkehr:

Wie die Radwege wurden auch die Fußwege entlang der Linie 4 ausgebaut.

6.3 Kapfenberg

Kapfenberg hat 21.866¹³ Einwohner und liegt im Bezirk Bruck an der Mur in der Steiermark.

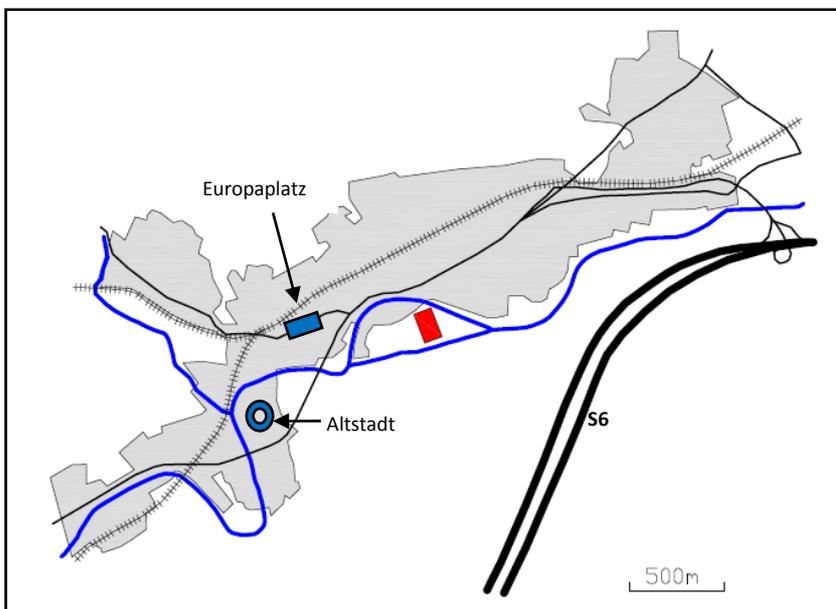


Abbildung 6: Kapfenberg, Franz-Fekete-Stadion

6.3.1 Standort

Das Franz-Fekete-Stadion – 2001 nach dem langjährigen Bürgermeister benannt - liegt zusammen mit der Altstadt, dem „neuen Zentrum“ und dem Schlossberg in der Katastralgemeinde Kapfenberg. Die Anlage wurde 1950 eröffnet, nachdem die Sportler

¹³ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

der Sportvereinigung tatkräftig den Bau unterstützt hatten. Die ovale und flache Bauweise ist typisch für die Stadienbauten der 50er Jahre (siehe [MARSCHIK 2007], S.61 f). In einem Bogen der Mürz und umschlossen vom Kapfenberger Mürz-Seitenarm liegt das Kapfenberger Sportzentrum. Hier befinden sich neben dem Fußballstadion auch noch ein Sporthotel, ein Bäderbereich mit Hallen- und Freibad und eine Eis- und Mehrzweckhalle¹⁴.



Abbildung 7: Flächenwidmungsplan Kapfenberg (Quelle: Digitaler Atlas Steiermark)

Laut Flächenwidmungsplan (siehe Abbildung 7) ist das Sportzentrum als Freiland ausgewiesen, in der näheren Umgebung findet man die Waldfläche des Schlossberges und Wohngebiete.

Westlich der Sportanlagen, am anderen Mürz-Ufer, liegt das neue Zentrum der Stadt: der Europaplatz mit dem Einkaufszentrum (ECE) und einer Fußgängerzone. Südwestlich erhebt sich der Schlossberg der Burg Oberkapfenberg und trennt das Sportzentrum von der historischen Altstadt. Am gegenüberliegenden Mürz-Ufer östlich des Stadions ist die Bebauung durch mehrstöckige Wohnbauten geprägt. Die Siedlung, durch das einheitliche Erscheinungsbild zu erkennen, wurde von der Gemeinnützigen Mürz- Ybbs-Siedlungsanlagen GmbH (GEMYSAG) errichtet¹⁵. Diese wiederum hat ihren Ursprung in den Werkwohnungen der Böhlerwerke, dem bedeutendsten Metallverarbeitungsunternehmen der Kapfenberger Geschichte. Nördlich der Siedlung

¹⁴ Online-Quelle: <http://www.kapfenberg.at>

¹⁵ Online-Quelle: <http://www.gemysag.at>

und der Sportanlage ist eine deutliche Trennwirkung im Ort, verursacht durch die Bahnanlage und die Bundesstraße, zu erkennen.

6.3.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 8: Verkehrssituation Franz-Fekete-Stadion (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.3.2.1 Stadiondaten Franz-Fekete-Stadion:

- Fassungsvermögen: 12.000 Zuschauer
- Besucherschnitt: 3.646 Zuschauer¹⁶
- Auslastung: 30,4 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 8

¹⁶ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

6.3.2.2 PKW-Verkehr:

- | | |
|---|---|
| - <i>Parkplatz Stadion:</i> | Stellplätze: ca. 160 (Schätzung), Entf.: ca. 20 m |
| - <i>Parkplatz Stadion (klein):</i> | Stellplätze: ca. 40, Entfernung: ca. 10 m |
| - <i>Parkplatz HTBL:</i> | Stellplätze: ca. 200, Entfernung: ca. 250 m |
| - <i>Parkplatz Festplatz:</i> | Stellplätze: ca. 300, Entfernung: ca. 400 m |
| - <i>Parkplatz Bahnhof:</i> | Stellplätze: ca. 150, Entfernung: ca. 1.000 m |
| - <i>Parkspur J.-Böhm-Straße:</i> | Stellplätze: 200, Entfernung: ab 100 m |
| - <i>Parkplatz BG/BRG:</i> | Stellplätze: ca. 100, Entfernung: ca. 2.500 m |
| - <i>Parkplatz Fa. Böhler:</i> | Stellplätze: ca. 150, Entfernung: ca. 1.500 m |
| - <i>Parkplatz FH + Radelsdorferstr.:</i> | Stellplätze: ca. 300, Entfernung: ca. 3.000 m |

Der Verein gibt auf der offiziellen Homepage Informationen über die Parkplatzsituation rund um das Franz-Fekete-Stadion¹⁷. Weitere Informationen:

- Die Johann-Böhm-Straße (Nord-Östlich des Stadions) wird bei hohen Besucherzahlen zu einer Einbahn, eine Straßenseite steht somit als Parkspur zur Verfügung.
- Der Parkplatz bei der FH-Joanneum kann von Matchbesucher genutzt werden, für die Verbindung zum Stadion werden Shuttle-Busse eingesetzt.

Die Erreichbarkeit des Stadions ist durch die Leobener Bundesstraße gegeben. Die Abfahrt von der Semmering-Schnellstraße (S 6) liegt etwa bei der zuvor erwähnten Fachhochschule Joanneum.

6.3.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- | | |
|--|-----------------------|
| - <i>Haltestelle Stadion (div. Buslinien):</i> | Entfernung: ca. 300 m |
| - <i>Haltestelle Europaplatz (div. Buslinien):</i> | Entfernung: ca. 800 m |
| - <i>Bahnhof Kapfenberg:</i> | Entfernung: ca. 800 m |

¹⁷ Online-Quelle: <http://www.ksv-fussball.at/>

Intervalle der Buslinien bei der Haltestelle Stadion:

- Stadtbus 1/2/3: 15 min, Wochenende: 20-30 min
- Stadtbus 20/21/24: ca. 60 min
- Regionalbus 181: Wochentags ca. 60 min

An Spieltagen wird das Busnetz durch je einen Bus pro Fahrtrichtung verstärkt, diese werden bei der Station Stadion bereitgestellt¹⁸.

6.3.2.4 Radverkehr¹⁹:

- *Stellplätze Stadion/Bad*: Anzahl: ca. 200, Entfernung: bis 50 m

Während der Fußballsaison werden 150 bis 200 mobile Fahrradständer aufgestellt. Am Fuße des Schlossberges führt der Mürztal-Radweg (R 5) entlang, der von Bruck/Mur bis Mürzzuschlag führt²⁰. Die Entfernung zum Stadion beträgt etwa 100 m.

¹⁸ Quelle: Auskunft E. Schrei, Mürztaler Verkehrsgesellschaft mbH (28.01.2010)

¹⁹ Quelle: Auskunft Ing. H. Podolan, Referatsleiter Sportzentrum, Stadtgemeinde Kapfenberg (01.03.2010)

²⁰ Online-Quelle: <http://www.fahr-radwege.com/muerztalradwegR5.htm>

6.4 Klagenfurt

Klagenfurt hat 93.478 Einwohner²¹ und ist die Hauptstadt des Bundeslandes Kärnten.

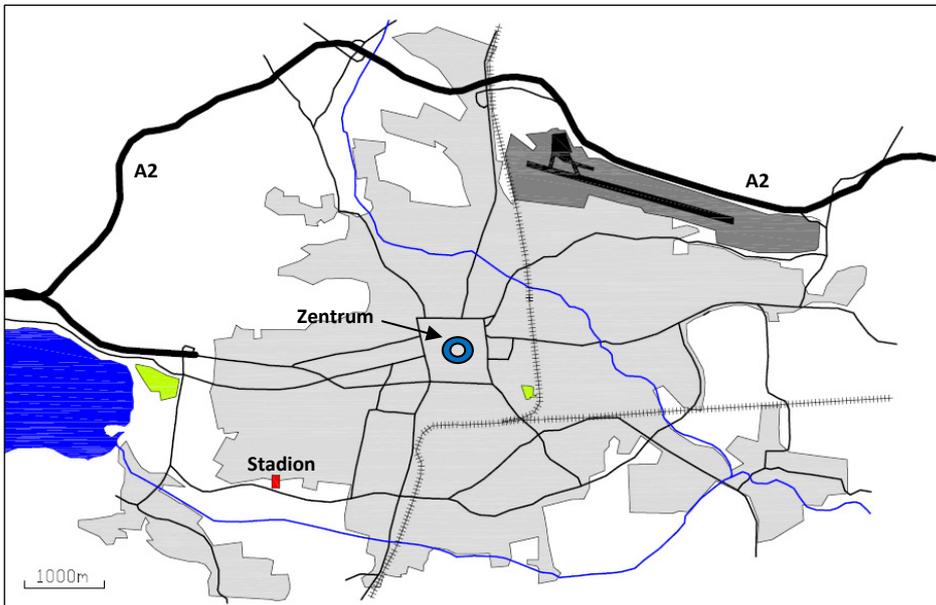


Abbildung 9: Klagenfurt, Hypo-Group-Arena

6.4.1 Standort

Das Klagenfurter Stadion wurde nach großen Schwierigkeiten politischer, öffentlicher und rechtlicher Natur im Jahr 2007 eröffnet (siehe [GIGLER 2007], S. 22). Die Hypo-Group-Arena, so der heutige Name, liegt in St. Martin, dem 12. Bezirk von Klagenfurt, im Stadtteil Waidmannsdorf. An derselben Stelle befand sich schon seit 1960 das Wörtherseestadion, der Standort für den Neubau anlässlich der Europameisterschaft 2008 war somit schon vorgegeben. Der Sportpark Klagenfurt umfasst neben der Fußballarena auch noch weitere Einrichtungen wie etwa das Ballsport-Kompetenzzentrum mit mehreren Trainingshallen oder die Fußballakademie²². Der Sportpark ist als Sondergebiet vermerkt und liegt etwa vier Kilometer südwestlich des

²¹ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

²² Online-Quelle: <http://www.sportpark-klagenfurt.at>

Stadtzentrums. Er liegt direkt an der südlichen Umfahrungsstraße Klagenfurts - dem Südring; hier befindet sich auch der Übergang vom dichter bebauten Stadtgebiet zu den ländlichen Freiflächen (vergl. Abbildung 10). Diese landwirtschaftlich genutzten Flächen gehen westlich der Anlage in die dichte Bewaldung des Wörthersee-Südufers über.

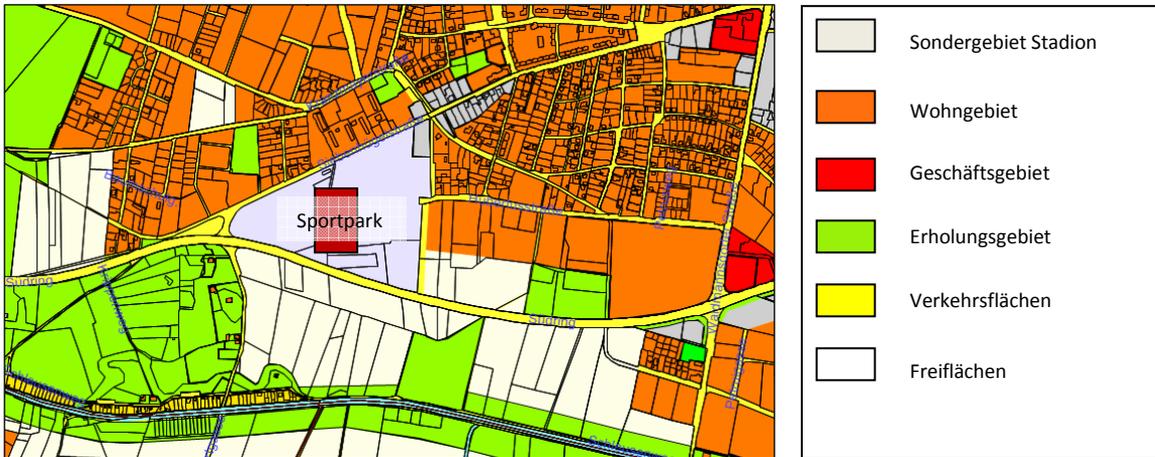


Abbildung 10: Flächenwidmungsplan Klagenfurt (Quelle: Magistrat Klagenfurt)

6.4.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 11: Verkehrssituation Hypo-Group-Arena (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.4.2.1 Stadiondaten Hypo-Group-Arena:

- Fassungsvermögen: 32.000 Zuschauer
- Im regulären Bundesligabetrieb zugelassen: 18.000 Zuschauer²³
- Besucherschnitt: 6.272 Zuschauer²⁴
- Auslastung: 34,8 % bzw. 19,6%

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 11

6.4.2.2 PKW-Verkehr²⁵:

- *Garage Stadiongelände:* Stellplätze: ca. 620
- *Parkplatz Ost:* Stellplätze: ca. 200, Entfernung: ca. 100 m
- *Parkplatz Süd:* Stellplätze: ca. 1000, Entfernung: ca. 50 m
- *Erweiterungsspur Südring:* Stellplätze: ca. 500, Entfernung: bis ca. 400 m
- *Parkplatz Minimundus:* Stellplätze: ca. 500 , Entfernung: ca. 2000 m
- *Park & Ride – West:* Stellplätze: ca. 250, Entfernung: ca. 2000 m
- *Parkplatz Strandbad:* Stellplätze: ca. 1100, Entfernung: ca. 2500 m

Für Veranstaltungen in der Hypo-Group-Arena sind besondere Verkehrsregeln verordnet (siehe [MA KLAGENFURT 2009]). Laut Verordnung sind einige Maßnahmen zur Verkehrsregelung getroffen, wie etwa verschiedene Fahrverbote, zusätzliche Einbahnregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Außerdem gilt zum Anrainerschutz während der Veranstaltungen eine Sperrzone. Hier gilt allgemein „Halten und Parken verboten“, ausgenommen Kfz mit Berechtigungsvignette.

²³ Online-Quelle: <http://www.sportpark-klagenfurt.at>

²⁴ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

²⁵ Quelle: Auskunft DI A. Sadila, Dienststelle Straßenbau und Verkehr, Klagenfurt (25.01.2010)

Die Zufahrt zum Stadion vom Stadtzentrum aus erfolgt über die Siebenhügelstraße. Die Anreise aus den Einzugsgebieten im Süden und Osten wird durch den Südring ermöglicht, in weiterer Folge auch durch den Anschluss an die Autobahn über die Wörthersee-Landesstraße (Entfernung ca. 2,5 km).

6.4.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- Haltestelle Zaungasse (Buslinien 90, 95): Entfernung: ca. 400 m
- Haltestelle Stadion (Buslinie 90): Entfernung: ca. 50 m
- Ersatzhaltestelle Stadion (Buslinie 90): Entfernung: ca. 200 m

Bei größeren Veranstaltungen wird, je nach Bedarf, die Siebenhügelstraße im Bereich des Stadions für den Verkehr gesperrt. Die Haltestelle Stadion kann in diesem Fall nicht mehr angefahren werden und wird durch eine temporäre Haltestelle westlich des Sportparks ersetzt (siehe auch Abbildung 11).

Die Linien 90 und 95 werden wochentags bis 19:30 wechselweise im 10-Minuten-Takt geführt. Bei Spielen außerhalb dieser Betriebszeiten wird der Busverkehr entsprechend verstärkt. Um den hohen Andrang an Fahrgästen nach dem Spiel bewältigen zu können, werden zwei zusätzliche Verstärkerbusse eingesetzt, abhängig von der erwarteten Besucherzahl. Die Kapazität der Gelenkbusse beträgt durchschnittlich etwa 150 Personen.

Karten für Fußballspiele des SK Austria Kärnten gelten drei Stunden vor Spielbeginn bis zum Betriebsschluss als Fahrschein für das Liniennetz der Stadtwerke Klagenfurt²⁶.

Für die Anreise aus verschiedenen Kärntner Regionen bietet die Postbus-GmbH Sonderfahrten mit kombinierten Fahr- und Eintrittskarten an. Im Rahmen von 16 Spielen des Jahres 2009 fuhren im Schnitt immerhin 4,3 Busse zu den Heimspielen²⁷.

²⁶ Quelle: Auskunft G. Weiss, Mobilität – Verkehrsmanagement, StadtWerke Klagenfurt AG (17.02.2010)

²⁷ Quelle: Auskunft S. Sommeregger, Postbus GmbH (25.03.2010)

6.4.2.4 Radverkehr:

- *Stellplätze Stadiongelände: ca. 120 (davon 100 überdacht)*

Die genaue Position der Abstellanlage innerhalb des Geländes konnte im Zuge der Recherche nicht ermittelt werden, wie auch in Abbildung 11 vermerkt. Im Frühjahr 2010 werden 20 weitere Stellplätze errichtet²⁸.

Das Stadiongelände ist nicht unmittelbar an das Radwegenetz angeschlossen, ein Radweg führt aber in einer Entfernung von 300 bis 400 Metern am Stadion vorbei. Nähere Informationen über das Klagenfurter Radwegenetz stellt die Stadt Klagenfurt in Form einer Online-Karte zur Verfügung²⁹. Im öffentlichen Straßenraum gibt es jedoch im Stadionbereich keine weiteren Abstellanlagen²⁵.

6.4.2.5 Fußgeherverkehr:

Wie bereits oben erwähnt, wird die Siebenhügelstraße bei Bedarf zu Gunsten des Fußgeherverkehrs gesperrt. Entlang des Südrings soll durch zusätzliche Gehwege mehr Sicherheit für Fußgeher erreicht werden.

6.4.2.6 Umwelterklärung:

In Hinblick auf die ökologische Nachhaltigkeit des Stadionprojekts wurde von der Sportpark-GmbH eine Umwelterklärung erarbeitet, die anschließend nach EMAS-VO begutachtet und für gültig erklärt wurde (siehe [SPORTPARK-GMBH 2008]). Als „Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation“ wurden mehrere Umweltziele formuliert, das Kapitel 5.3 – „klimafreundliche Anreise der Besucher“ ist für diese Arbeit von Interesse.

²⁸ Quelle: Auskunft Mag. D. Greiner, Geschäftsführer Sportpark Klagenfurt (18.02.2010)

²⁹ Online-Quelle: http://klagenfurt.at/klagenfurt-am-woerthersee/downloads/Plan_Rad.pdf

Vor allem mit dem Ziel PKW-Kilometer und somit die CO₂-Belastung zu verringern, wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt. Hier die wichtigsten Punkte:

- Schaffung einer Kombikarte für Einlass und Anreise, sowohl für Benutzer des öffentlichen Stadtverkehrs, als auch für Busreisende aus den Regionen
- Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen
- Parkplatzbewirtschaftung mit Parkgebühren zur Förderung des „Umweltverbundes“
- Errichtung einer Umkehrschleife für Busse

Mithilfe dieser Maßnahmen sollen die Besucher animiert werden, zunehmend auf die Anreise mit dem Auto zu verzichten und die Angebote des öffentlichen Verkehrs sowie die Möglichkeit der Anreise zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu nutzen. Zum Großteil wurden diese im Jahr 2008 erstellten Pläne schon baulich bzw. organisatorisch umgesetzt.

6.5 Linz

Linz hat 189.122 Einwohner³⁰ und ist die Hauptstadt des Bundeslandes Oberösterreich.

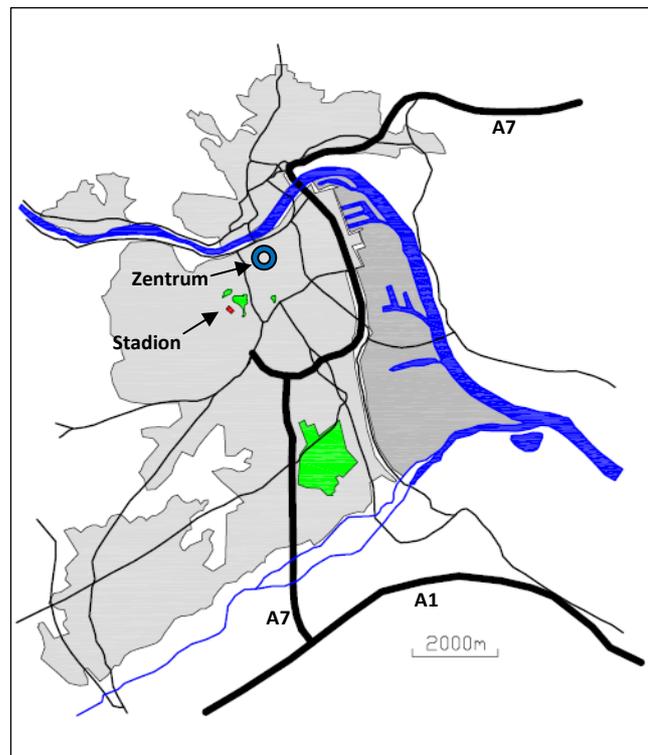


Abbildung 12: Linzer Stadion

³⁰ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

6.5.1 Standort

Das Stadion der Stadt Linz, auch als „Gugl“ bekannt wurde im Jahr 1952 eröffnet. Es wurde gleichzeitig mit der (Neu-)Errichtung der VÖEST in den Nachkriegsjahren auf zerbombtem Gebiet erbaut; der heutige Name „Ziegeleistraße“ zeugt noch von der Froschberg-Ziegelei, deren Lehmgrube als Baugrund für das Stadion ausgewählt wurde (siehe [AGLAS 2007], S.108). Der Froschberg ist auch gleichzeitig Namensgeber für einen der sieben statistischen Bezirke des Linzer Stadtteils Waldegg³¹.

Auch abseits des Fußballs ist die „Gugl“ berühmt für das alljährliche Leichtathletik-meeting; auch das Sportzentrum bietet neben dem Stadion Raum für Sportausübung und Sportveranstaltungen, beispielsweise in der benachbarten Intersport-Arena. Auch die Oberösterreichische Landessportschule ist hier zu finden.

Das Sportzentrum, das laut Flächenwidmung als Sondergebiet ausgewiesen ist (siehe Abbildung 13), wird von Wohngebieten umschlossen. Südlich des Stadions befinden sich mehrere größere ÖBB-Wohnbauten, während im Norden eher Erholungsgebiete liegen. Östlich, nahe dem Kerngebiet der Innenstadt, besteht das Wohngebiet vorrangig aus freistehenden Häusern, daneben das große Areal des Linzer Bahnhofes.

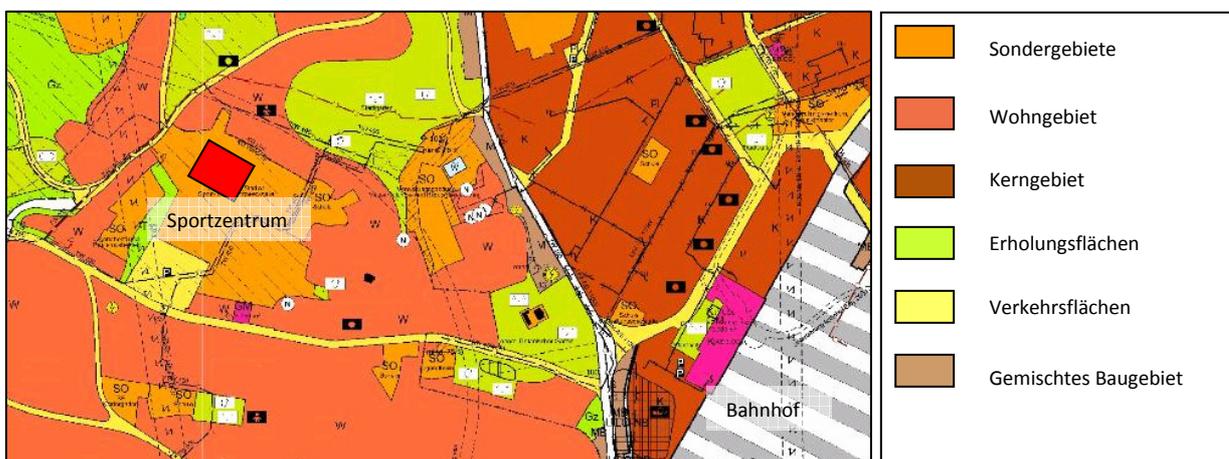


Abbildung 13: Flächenwidmungsplan Linz (Quelle: Stadtplanung Linz)

³¹ Online-Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Waldegg\(Linz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Waldegg(Linz))

6.5.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 14: Verkehrssituation Linzer Stadion (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.5.2.1 Stadiondaten Linzer Stadion:

- Fassungsvermögen: 18.000 Zuschauer
- Besucherschnitt: 8.773 Zuschauer³²
- Auslastung: 48,7 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 14

6.5.2.2 PKW-Verkehr:

- *Parkplatz Stadion:* Stellplätze: ca. 620, Entfernung: ca. 100 m
- *Parkplatz PädAk:* Stellplätze: ca. 330, Entfernung: ca. 400 m
- *Parkplatz Landwirtschaftskammer:* Stellplätze: ca. 250, Entfernung: ca. 900 m

³² Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

- *Tiefgarage Bahnhof:* Stellplätze: ca. 190, Entfernung: ca. 1.600 m
- *Parkhaus Bahnhof:* Stellplätze: ca. 340, Entfernung: ca. 1.600 m
- *Garage Landesdienstleistungsz.:* Stellplätze: ca. 250, Entfernung: ca. 1.600 m

Auf der offiziellen Homepage des LASK sind noch einige weitere Parkmöglichkeiten und die Anzahl der vorhandenen Stellplätze aufgelistet³³. Der Parkplatz bei der Landwirtschaftskammer ist Dauerkartenbesitzern vorbehalten, bis auf den Stadionparkplatz sind fast alle weiteren Parkmöglichkeiten kostenpflichtig³⁴.

Die Stadtautobahn (A7) endet nahe des Bahnhofes, von dem die Ziegeleistraße auf den Froschberg und somit zum Stadion führt. Auch die Verbindung zum Linzer Stadtzentrum erfolgt über die Bahnhofsstraße.

6.5.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- *Haltestelle Botanischer Garten (27):* Entfernung: ca. 50 m
- *Haltestelle Stadion (17, 19, 26, 45, 46):* Entfernung: ca. 300 m
- *Haltestelle Froschberg/J. S. Bach-Strasse (45, 46):* Entfernung: ca. 300 m
- *Haltestelle Froschberg/Ziegeleistraße (17, 19, 26, 27):* Entfernung: ca. 350 m

Hier ein Überblick über die Busse der Linz Linien mit Haltestellen rund um das Stadion:

- Linie 17: Bus, Intervall: 30 min, Wochenende: 60 min, Kapazität ca. 170 Personen
- Linie 19: Bus, Intervall: 30 min, Wochenende: 30-60 min, Kapazität ca. 170 Personen
- Linie 26: Bus, Intervall: 30 min, Kapazität ca. 100 Personen
- Linie 27: Bus, Intervall: 15 min, Wochenende: 15-30 min, Kapazität ca. 170 Personen
- Linie 45: O-Bus, Intervall: 15 min, WE: 15-20 min, Kapazität ca. 150 Personen

³³ Online-Quelle: <http://lask.at/content/lask/home/parkplaetze>

³⁴ Online-Quelle: www.livasport.at, „technical-rider“ des Linzer Stadions

- Linie 46: O-Bus, Intervall: 15 min, WE: 20-30 min, Kapazität ca. 150 Personen

Die Linie 26 führt vom Stadion aus nach Nord-Osten und auch die Linie 27 stellt eine Querverbindung dar. Alle anderen Fahrtrouten liegen auf der „Hauptverbindung“ vom Froschberg zum Bahnhof.

Bei Fußballspielen wird der Linienverkehr durch zusätzliche Fahrten verstärkt³⁵:

- Zwei zusätzliche Gelenkbusse, Linien 26 und 27
- Zwei zusätzliche Gelenkbusse im 10 min-Takt zur Verstärkung der Linien 17, 19, 27 und 46
- Zum Abtransport 15 bis 45 min nach Spielende Verstärkung nach Bedarf

Jahreskarten und Karten aus dem Vorverkauf gelten ab zwei Stunden vor dem Spiel bis Betriebsende als Fahrschein. Auch direkt beim Stadion erworbene Karten sind als Ticket zu verwenden: sie gelten sowohl für die Heimfahrt als auch für die Anreise zum nächsten Spiel³⁶.

6.5.2.4 Radverkehr³⁷:

- *Stellplätze Stadionparkplatz:* Anzahl: ca. 10, Entfernung: ca. 60 m

Die zehn Stellplätze vor dem Haupteingang sind weder überdacht noch überwacht. In der ganzen Umgebung am Froschberg gibt es weder baulich getrennte Radwege noch Radmarkierungen auf der Fahrbahn.

³⁵ Quelle: Auskunft H. Edel, Fahrdienstmanagement Linz AG Linien (05.02.2010)

³⁶ Online-Quelle: <http://lask.at/content/lask/club/stadion>

³⁷ Quelle: Auskunft Mag. G. Prieler, Initiative FahrRad OÖ (10.02.2010)

6.5.2.5 Fußgeherverkehr:

Bei Großveranstaltungen im Stadion wird die Strecke Hauptbahnhof-Stadion für den öffentlichen Verkehr gesperrt, die Ziegeleistraße ist somit für die Fußgeher frei zugänglich. Bei Fußballspielen kommt diese Maßnahme jedoch nicht zur Anwendung.

6.6 Mattersburg

Mattersburg hat 6.862 Einwohner³⁸ und ist die Hauptstadt des gleichnamigen Bezirks im Burgenland.

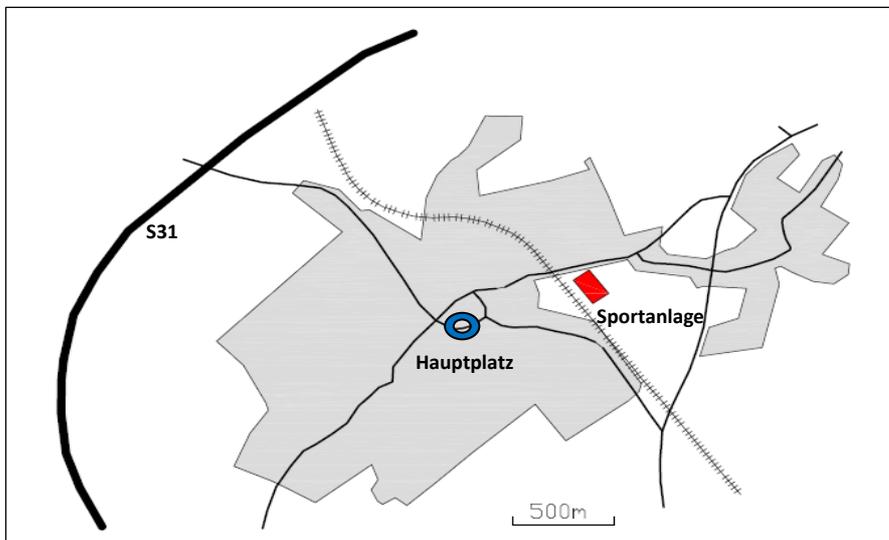


Abbildung 15: Mattersburg, Pappelstadion

6.6.1 Standort:

Das Pappelstadion, benannt nach den hohen Baumreihen am Rande des Geländes, wurde 1952 eröffnet und befindet sich nahe dem Zentrum der Bezirkshauptstadt. Bereits in den 50er Jahren standen 10.000 Plätze für Besuche der Naturarena zur Verfügung (siehe [TSCHIDA 2007], S.114).

³⁸ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

In unmittelbarer Umgebung des Stadions sind weitere Sportanlagen angesiedelt, wie etwa ein Schwimmbad, Tennisplätze oder eine Sporthalle³⁹.

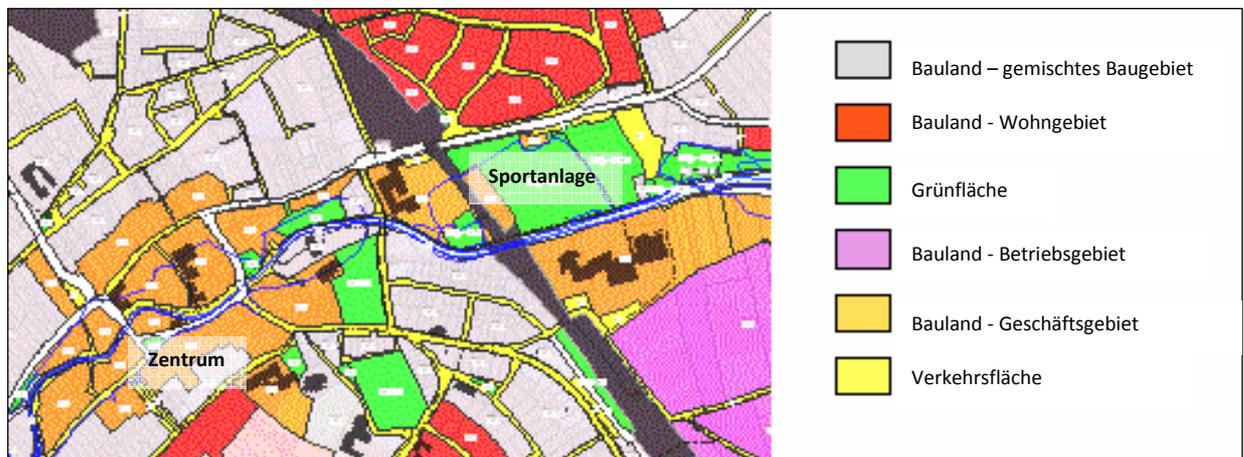


Abbildung 16: Flächenwidmungsplan Mattersburg (Quelle: WebGIS Burgenland)

Der Flächenwidmungsplan (siehe Abbildung 16) weist das Sportgelände als Grünfläche mit besonderer Nutzung aus. Die Anlage ist hauptsächlich von Wohn- und Geschäftsgebieten umgeben.

Die südliche Grenze des Areal bildet das Ufer des Flusses Wulka, über eine Brücke erreichbar liegt hier das Kulturzentrum von Mattersburg. Hinter der Haupttribüne des Stadions führt ein mächtiges Viadukt vorbei; das Mattersburger Eisenbahn-Viadukt wurde bereits 1850 als „Versuch“ für die Bögen der Semmeringbahn erbaut⁴⁰. Etwa 600 Meter weiter in westlicher Richtung befindet sich das Stadtzentrum. Im Norden beginnt eine reine Wohngegend, zum Großteil bestimmt durch Einfamilienhäuser mit Garten.

³⁹ Online Quelle: <http://www.mattersburg.gv.at>

⁴⁰ Online-Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Mattersburger_Bahn

6.6.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 17: Verkehrssituation Pappelstadion (bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.6.2.1 Stadiondaten Pappelstadion:

- Fassungsvermögen: 15.100 Zuschauer
- Besucherschnitt: 5.523 Zuschauer⁴¹
- Auslastung: 36,6 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 17

6.6.2.2 PKW-Verkehr:

- *Parkplatz Michael Koch Straße:* Stellplätze: ca.60, Entfernung: ca. 150 m
- *Parkplatz Handelsakademie:* Stellplätze: ca. 40, Entfernung: ca. 40 m

⁴¹ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

- *Parkplatz Kulturzentrum:* Stellplätze: ca. 40, Entfernung: ca. 40 m
- *Parkplatz Bahnhof:* Stellplätze: ca. 160, Entfernung: ca. 200 m

Die in Abbildung 17 gekennzeichneten Parkplätze sind auch als solche ausgewiesen. Wie viele Stellplätze zusätzlich „auf der grünen Wiese“ geschaffen werden, ist nicht bekannt, die Stadt Mattersburg beziffert die Zahl der Stellplätze aber mit 200⁴².

Die Verbindung zum Stadtzentrum ist direkt durch die Michael Koch Straße gegeben, die Schnellstraßen S 4 und S 31 treffen etwa zwei Kilometer vom Zentrum entfernt im Knoten Mattersburg aufeinander.

6.6.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- *Haltestelle Stadion (div. Buslinien):* Entfernung: ca. 10 m
- *Haltestelle Handelsakademie (div. Buslinien):* Entfernung: ca. 60 m
- *Haltestelle Dr. Ludwig Leser Straße:* Entfernung: ca. 200 m
- *Bahnhof Mattersburg:* Entfernung: ca. 250 m
- *Bahnhof Mattersburg Nord:* Entfernung: ca. 300 m

Die Bushaltestellen in der Umgebung des Pappelstadions werden vor allem von Regionalbussen angefahren, für den Besuchertransport zu Fußballspielen haben sie nur geringen Einfluss.

Dementsprechend werden die Buslinien daher auch nicht verstärkt⁴³. Es werden jedoch gelegentlich Gruppentransporte durchgeführt, um beispielsweise Volksschulklassen den Matchbesuch zu ermöglichen.

⁴² Quelle: Auskunft Ing. M. Hollweck, Öffentlichkeitsarbeit Stadt Mattersburg (23.02.2010)

⁴³ Quelle: Auskunft Ing. R. Braunschier, Prokurist Blaguss Reisen GmbH (27.01.2010)

6.6.2.4 Radverkehr:

Im Umfeld des Stadions gibt es laut Auskunft der Stadt Mattersburg etwa 20 Fahrradabstellplätze⁴², die genaue Position konnte aber nicht ermittelt werden.

Über die Radweganbindung des Pappelstadions kann keine Aussage gemacht werden da über das Radwegenetz der Stadt Mattersburg keine Informationen gefunden werden konnten.

6.7 Ried im Innkreis

Ried im Innkreis hat 11.536 Einwohner⁴⁴ und ist die Hauptstadt des gleichnamigen Bezirks in Oberösterreich.

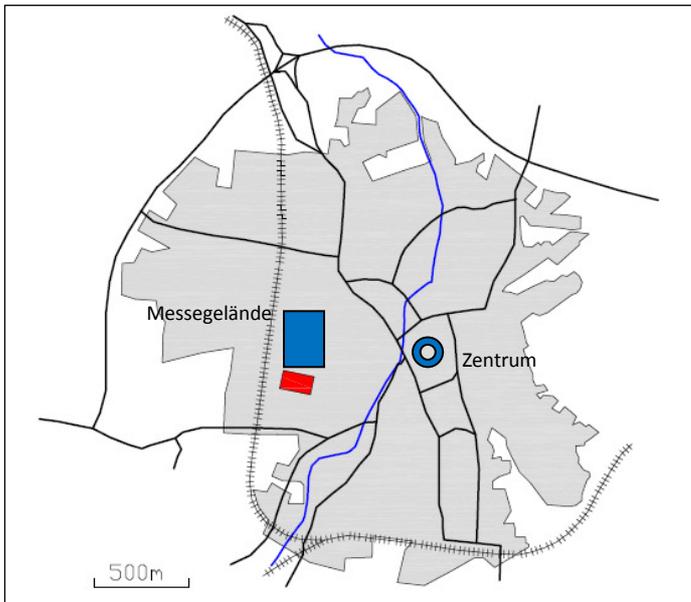


Abbildung 18: Ried im Innkreis, Keine Sorgen Arena

6.7.1 Standort

Die Keine Sorgen Arena in Ried wurde im Jahr 2003 als HomeLife-Arena eröffnet und bald in Fill-Metallbau-Arena umbenannt. Im Vergleich zu anderen Stadionprojekten in

⁴⁴ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

Österreich wurde die Arena „vergleichsweise über Nacht errichtet“ (siehe [NAGL 2007], S.60). Im Zuge der Standortfindung wurden sechs Modelle an vier verschiedenen Standorten geplant sowie die Erweiterung des alten Stadions geprüft, dessen Infrastruktur jedoch nicht mehr den Erfordernissen der Bundesliga entsprach (siehe [LRH-OÖ 2005], S.5 f). Schlussendlich entschied man sich für den Standort am Messegelände, diesem wurden „perfekte Verkehrsanbindung“, „genügend Parkplätze“ und „Synergien für die Messe Ried“ bescheinigt⁴⁵. Der Grundsatzbeschluss für den Neubau wurde im Rieder Gemeinderat einstimmig abgesegnet⁴⁶ und auch die Grundeigentümer gaben ihre Zusage zu dem Projekt⁴⁷.

Das Stadion befindet sich etwa 500 Meter westlich des Stadtzentrums auf dem Gelände der Rieder Messe, auf der bereits seit 1867 Volksfeste und Ausstellungen durchgeführt werden⁴⁸.

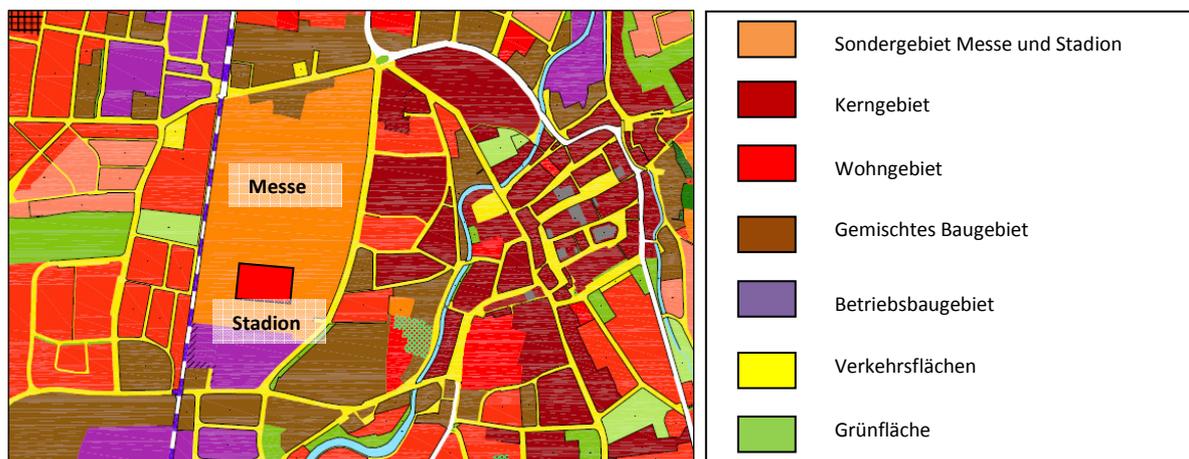


Abbildung 19: Flächenwidmungsplan Ried im Innkreis (Quelle: Bürgerservice Stadtamt Ried im Innkreis)

Die Fläche der Messe selbst ist als gewerbliches Sondergebiet gewidmet (siehe Abbildung 19), direkt östlich davon liegt das Kerngebiet des Rieder Zentrums. Im Norden und Süden des Geländes dominieren Misch- und Betriebsbaugebiete, während der westliche Teil Wohnbau und Grünflächen vorbehalten ist.

⁴⁵ Online-Quelle: <http://kaufmann.gemeindeausstellung.at/>

⁴⁶ Online-Quelle: <http://www.ried.at/stadtamt/news/show.php?id=21>

⁴⁷ Online-Quelle: <http://www.ried.at/stadtamt/news/show.php?id=366>

⁴⁸ Online-Quelle: <http://www.riedermesse.at/>

6.7.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 20: Verkehrssituation Keine Sorgen Arena (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.7.2.1 Stadiondaten Ried:

- Fassungsvermögen: 7.600 Zuschauer
- Besucherschnitt: 5.764 Zuschauer⁴⁹
- Auslastung: 75,8 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 20

6.7.2.2 PKW-Verkehr:

- *Parkplatz Messegelände:* Stellplätze: ca. 4000, Entfernung: bis 400 m

⁴⁹ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

Der Standort Messegelände wurde für das Stadion unter anderem wegen der möglichen Mehrfachnutzungen im Zusammenhang mit Messeveranstaltungen gewählt. Die multifunktionalen Nutzungen wurden jedoch nach Anrainerbeschwerden wieder beendet (siehe [LRH-OÖ 2005], S. 6), die Nutzung des riesigen Messeparkplatzes bleibt aber aufrecht. In Abbildung 20 wurden jene Flächen als durchgehender „Parkplatz“ markiert, die anhand des Luftbildes keine Bebauung zeigen; auf den Flächen des restlichen Messegeländes sind jedoch noch zahlreiche weitere Parkmöglichkeiten entlang der permanenten Bebauung gegeben.

Die Anreise zum Stadion erfolgt sowohl aus östlicher Richtung (Zentrum) als auch aus dem Westen über die Braunauer Straße.

6.7.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- | | |
|---|-----------------------|
| - Haltestelle Braunauer Straße (diverse Buslinien): | Entfernung: ca. 400 m |
| - Haltestelle Busbahnhof (diverse Buslinien): | Entfernung: ca. 450 m |
| - Haltestelle Volksfeststraße: | Entfernung: ca. 450 m |
| - Haltestelle Bad: | Entfernung: ca. 450 m |
| - Haltestelle Schulzentrum (Citybus Linie 1): | Entfernung: ca. 300 m |

Die Station „Schulzentrum“ der Citybus-Linie 1 liegt dem Stadion am nächsten, außerdem fährt dieser Bus die Stationen „Bad“, „Volksfeststraße“ und den Busbahnhof an. Hier werden Busse mit einer Kapazität von etwa 60 Personen in einem 30-Minuten-Intervall eingesetzt. Von der Citybus-Linie abgesehen verkehren an den genannten Stationen auch noch einige Regionalbusse.

Eine Verstärkung der Buslinien bei Fußballspielen ist nicht vorgesehen⁵⁰.

6.7.2.4 Radverkehr:

- Stellplätze Stadion: ca. 100⁵¹

⁵⁰ Quelle: Auskunft M. Mair, Postbus GmbH (19.02.2010)

⁵¹ Quelle: Auskunft L. Kiesenhofer, Stadionbetriebsleiter SV Ried (19.02.2010)

Die Entfernung zum Eingang sowie die Art der Abstellanlagen konnte nicht ermittelt werden.

Die Anbindung an das lokale Radwegenetz ist in nur etwa 20 m Entfernung über die Brucknerstraße gegeben. Informationen über den Entwicklungsplan des Rieder Radwegenetzes sind auf der Homepage der Gemeinde zu finden⁵².

6.7.2.5 Fußgeherverkehr:

Durch die Lage der Arena am Messegelände gibt es keine ausgewiesenen Fußwege, der Zugang ist über die großen Parkplatzflächen der Messe möglich.

⁵² Online-Quelle: www.ried.at/bau/verkehr/radwege.pdf

6.8 Salzburg, Wals-Siezenheim

Salzburg hat 147.685 Einwohner⁵³ und ist die Hauptstadt des gleichnamigen Bundeslandes. Die Gemeinde Wals-Siezenheim liegt im Bezirk Salzburg-Umgebung und hat 11.826 Einwohner⁵³.

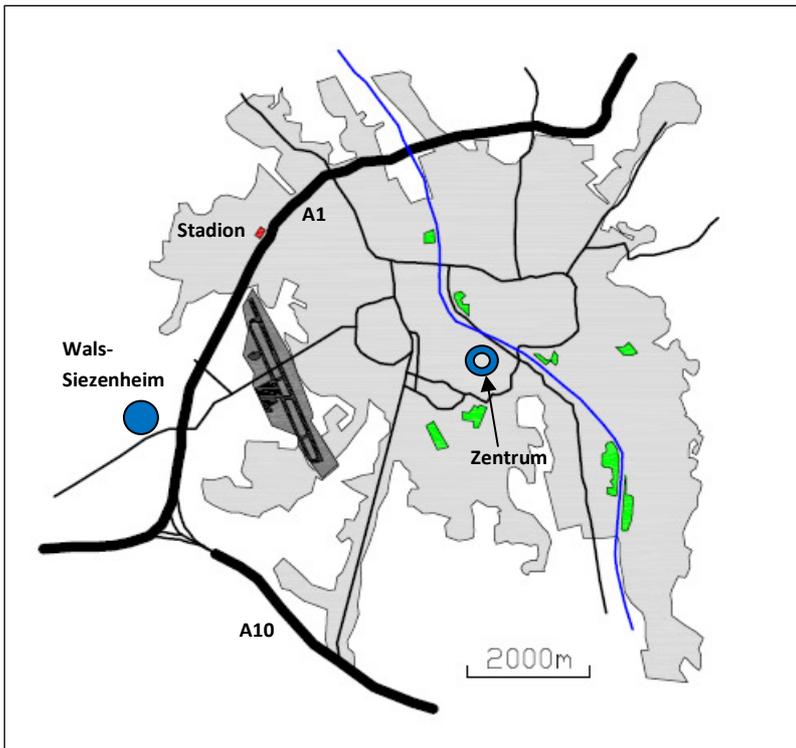


Abbildung 21: Wals-Siezenheim, Red Bull Arena

6.8.1 Standort

Das EM-Stadion Wals-Siezenheim, mit der Übernahme durch die gleichnamige Firma später in „Red Bull Arena“ umbenannt, wurde im Jahr 2003 seiner Bestimmung übergeben. Die Standortsuche wurde nach einem Anforderungskatalog durchgeführt, zwölf Standorte wurden in die engere Auswahl genommen (siehe [HAHN et al. 2004], S.118). Vier Standorte wurden in die engere Auswahl genommen, die Entscheidung fiel

⁵³ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

schlussendlich trotz zahlreicher Einwände und Verzögerungen für Wals-Siezenheim (siehe [BLUMENSCHNEIN 2007], S.25). Das Stadion ist als reine Fußballarena konzipiert und war einer der vier österreichischen Austragungsorte der Europameisterschaft 2008.

Die Flächen mit besonderer Widmung (siehe Abbildung 22) rund um das Stadion sind ausschließlich Parkplätzen vorbehalten. In der näheren Umgebung sind hauptsächlich gewerblich und betrieblich genutzte Flächen zu finden, wie etwa das Einkaufszentrum Europark. Jenseits der Autobahn A1 befinden sich neben dem Europark auch die Wohngebiete des Salzburger Stadtteils Taxham. In westlicher Richtung geht die Nutzung schon in ländliches Gebiet über; markanter Punkt und natürlich Stein des Anstoßes in vielen Diskussionen um den Stadionbau ist hier das Schloss Kleßheim mit seinen Grünanlagen. Auch ein Golfplatz befindet sich hier noch innerhalb der etwa einen Kilometer entfernten Staatsgrenze zu Deutschland. In südwestlicher Richtung liegt der Ortskern von Wals-Siezenheim, dazwischen allerdings noch die weitläufige Anlage der Schwarzenberg-Kaserne. Südlich des Stadions befindet sich das großflächige Areal des Salzburger Flughafens, die Entfernung zum Salzburger Stadtzentrum beträgt etwa vier Kilometer.

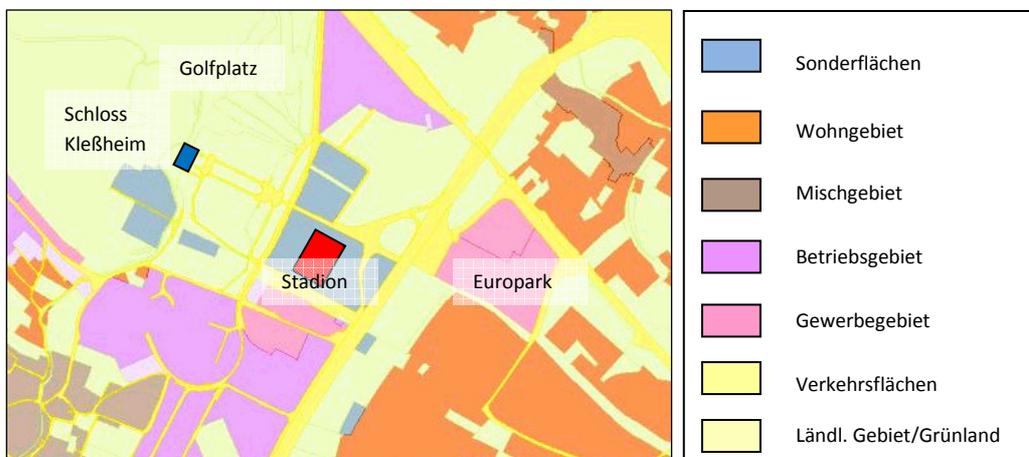


Abbildung 22: Flächenwidmungsplan Wals-Siezenheim (Quelle:Land Salzburg - GIS-Online)

6.8.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 23: Verkehrssituation Red-Bull-Arena (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.8.2.1 Stadiondaten Red-Bull-Arena:

- Fassungsvermögen: 30.188 Zuschauer
- Besucherschnitt: 11.888 Zuschauer⁵⁴
- Auslastung: 39,4 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 23

⁵⁴ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

6.8.2.2 PKW-Verkehr:

- *Parkplatz Stadiongelände:* Stellplätze: ca.1.800, Entfernung: ca. 60 m
- *Sky-Parkplatz Stadiongelände:* Stellplätze: ca.200, Entfernung: ca. 50 m
- *Busparkplatz Stadiongelände:* Busplätze: ca. 80 , Entfernung: ca. 80 m
- *Behindertenparkplatz:* Stellplätze: ca. 40, Entfernung: ca. 80 m
- *Parkplatz Messezentrum:* Stellplätze: ca. 2.400 , Entfernung: ca. 3.000 m
- *Parkplatz Wals-Himmelreich:* Stellplätze: ca. 1.800 , Entfernung: ca. 3.000 m
- *Parkplatz Kaserne:* Stellplätze: ca. 1.600 , Entfernung: ca. 1.500 m

Während der Sky-Parkplatz den Besuchern der Sky-Boxen im Stadion vorbehalten ist, beinhaltet der große Parkplatz am Stadiongelände auch weitere VIP-Stellplätze. Hier sind auch Busparkplätze für die Salzburger Fans vorgesehen, die Busse der Gäste finden auf dem Busparkplatz Ost Gelegenheit zu parken. Die weiter entfernten Sammelparkplätze beim Messezentrum und beim DOC Wals-Himmelreich sind durch kostenlose Shuttle-Busse mit dem Stadion verbunden. Bei Spielen mit einer erwarteten Besucherzahl über 24.000 wird ein weiterer Parkplatz am Gelände der Schwarzenberg-Kaserne genutzt; auch dieser ist durch Shuttle-Busse zu erreichen. Sämtliche Parkflächen sind kostenlos zu nutzen.

Die Verkehrsanbindung erfolgt über die Westautobahn (A 1) die in diesem Bereich sechsspurig ausgebaut ist. Direkt zum Stadion gelangt man über die Ausfahrt Kleßheim und auch die Sammelparkplätze sind über die Autobahn über die Abfahrten Messezentrum bzw. Flughafen zu erreichen.

6.8.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- *Haltestelle Europastraße (1,34):* Entfernung: ca. 40 m
- *Haltestelle Stadion (1,28):* Entfernung: ca. 80 m
- *Haltestelle Kavalierhaus (1):* Entfernung: ca. 250 m

Die Haltestelle Stadion (Oberst Lepperdinger Straße) wird an Spieltagen nicht vom Linien-O-Bus angefahren, allerdings halten hier die bereits erwähnten Shuttle-Busse⁵⁵.

Die Buslinie 34 hat für den Stadionverkehr keine Bedeutung, da diese nur unter der Woche und nur dreimal täglich verkehrt. Die Fahrstrecke der Buslinie 28 führt über die Gemeinden südlich der Stadt Salzburg, ihr Intervall beträgt etwa 20 min. Die O-Bus-Linie 1 fährt unter der Woche im 10-Minuten-Takt, am Wochenende regulär im 20-Minuten-Abstand. Diese Linie stellt die direkte Verbindung ins Stadtzentrum von Salzburg dar.

Laut Information des Vereins werden alle städtischen Buslinien sowie die Schnellbahn (Linie 3) vor und nach dem Spiel verstärkt geführt, die genaue Anzahl der zusätzlichen Züge und Busse ist aber nicht bekannt.

Mit der Eintrittskarte zum Spiel ist die Benutzung eines großen Verkehrsnetzes kostenlos möglich: ab sechs Stunden vor dem Spiel bis Betriebsende sind Fahrten im gesamten Bundesland Salzburg inkludiert⁵⁵.

6.8.2.4 Radverkehr:

- *Stellplätze Stadiongelände: ca. 1000, Entfernung ca. 40 m*⁵⁶

Im Rahmen der Fußball Europameisterschaft wurde von der Stadt Salzburg ein Verkehrskonzept herausgegeben⁵⁷, in dem die Radweganbindung des Stadions ersichtlich gemacht wird. In Abbildung 23 ist das örtliche Radwegenetz ebenfalls eingezeichnet.

⁵⁵ Online-Quelle: <http://redbulls.com/soccer/salzburg/de/home.html>

⁵⁶ Quelle: Auskunft M. Hohenwarter, Stadionmanagement, Red Bull Salzburg (22.01.2010)

⁵⁷ Online-Quelle: www.salzburg.gv.at/verkehrskonzept_em2008.doc

6.8.2.5 Fußgeherverkehr:

Im näheren Umkreis des Stadions werden die Zufahrtsstraßen teilweise gesperrt und für den Fußgeherverkehr genutzt. Auch eigene Fußwege führen zum Stadion, aufgrund des hohen Platzbedarfs der Autobahn sind auf diesen Wegen aber große Entfernungen zurückzulegen.

6.9 Wien, Horr-Stadion

Wien hat 1.697.982 Einwohner⁵⁸ und ist die Bundeshauptstadt Österreichs. Favoriten, der 10. Wiener Gemeindebezirk, hat 173.623 Einwohner⁵⁸.

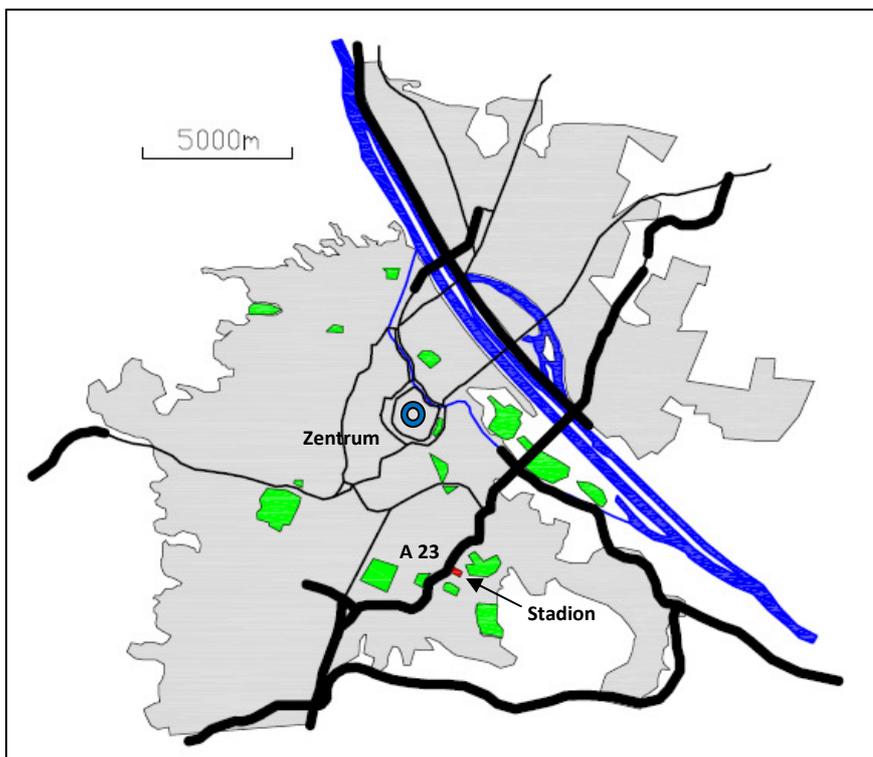


Abbildung 24: Wien, Horr-Stadion

⁵⁸ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

6.9.1 Standort

1922 wurde mit dem Kauf eines Grundstücks auf dem Laaer Berg in Wien-Favoriten der Grundstein für das heutige Horr-Stadion gelegt: nachdem es 1925 als „Tschechisches-Herz-Platz“ (Ceské-Srdce-Platz) errichtet worden war, erfolgten vor allem mit dem Einzug der Wiener Austria 1973 zahlreiche Um- und Ausbauten. Nach Franz Horr, dem damaligen Präsidenten des Wiener Fußballverbandes ist das Stadion noch heute benannt (siehe [SCHÜTZ 2007], S. 63).

Das Stadion liegt in einer der zahlreichen Erholungsgebiete, die mit ihren Grün- und Waldflächen das dicht bebaute Wiener Stadtgebiet zum Süden hin abgrenzen. Wie im Flächenwidmungsplan ersichtlich (siehe Abbildung 25) liegt das Schutzgebiet Laaer Wald in unmittelbarer Nachbarschaft; in der Umgebung liegen auch unter anderem noch die Erholungsgebiete Laaer Berg, Kurpark Oberlaa oder der Volkspark. Mit starker Trennwirkung wird dieser Grüngürtel jedoch durch die Südosttangente (A 23) unterbrochen, deren Anschlussstelle Verteilerkreis ebenfalls unmittelbar beim Stadion liegt. Direkt neben dem Stadion in südlicher Richtung befindet sich eine Kleingartensiedlung, im Norden die Trainingsplätze. Rund um das Gelände sind einige Wirtschaftsbetriebe angesiedelt, zur Innenstadt hin weist die Favoritenstraße, die als Geschäftsstraße ausgewiesen ist. Hier beginnt auch die dichte Wohnverbauung des 10. Bezirks, wogegen stadtauswärts eher die Großsiedlungen des Wiener Südens zu finden sind.

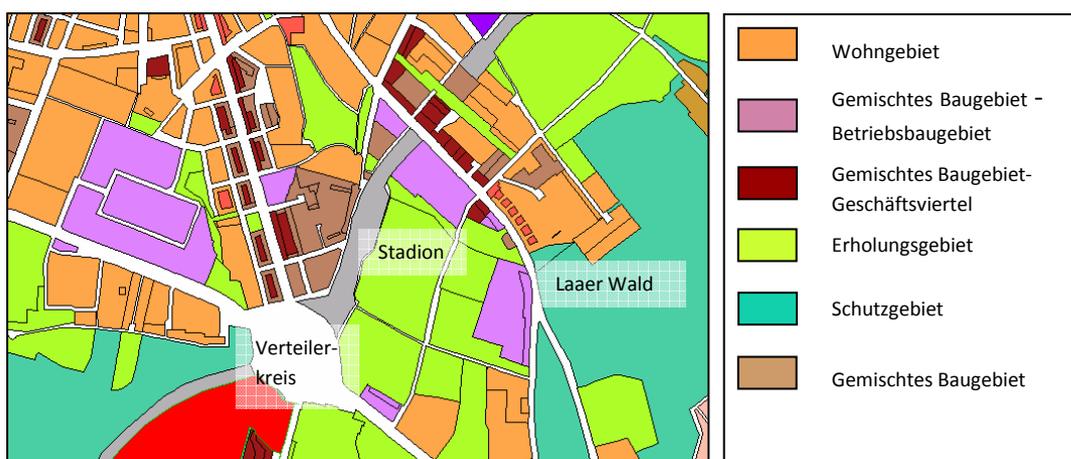


Abbildung 25: Flächenwidmungsplan Wien (Quelle: Planungsabteilung Wien)

6.9.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 26: Verkehrssituation Horr-Stadion (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.9.2.1 Stadiondaten Horr-Stadion:

- Fassungsvermögen: 13.135 Zuschauer
- Besucherschnitt: 8.639 Zuschauer⁵⁹
- Auslastung: 65,8 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 26

6.9.2.2 PKW-Verkehr:

- *Parkhaus Katharinengasse (City X)*: Stellplätze: ca. 500, Entfernung: ca. 400 m
- *Parkplatz Stadion*: Stellplätze: ca. 440, Entfernung: ca. 20 m
- *Parkspuren Höhnel-G.*: Stellplätze: ca. 150, Entfernung bis ca. 600 m

⁵⁹ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

- *WIG-Parkplatz:* Stellplätze: ca. 1200 , Entfernung ca. 2000 m

Die „City-X“-Garage ist kostenpflichtig, Parkkarten sind über den Verein erhältlich⁶⁰. Der Stadionparkplatz ist vor allem VIP-Gästen vorbehalten, das Parkplatzangebot im näheren Umfeld des Stadions ist somit vergleichsweise gering. Auf der vierspurigen Ludwig von Höhnel Gasse (siehe Abbildung 26) wird an Spieltagen die Halteverbotsbestimmung temporär aufgehoben, somit werden - nach eigener Einschätzung – etwa 150 Parkplätze geschaffen. Etwa zwei Kilometer entfernt, beim Laaer Berg, befindet sich der WIG-Parkplatz. Um die Anreise von dort zu erleichtern, stellt der Verein vor und nach dem Spiel kostenlos Shuttle-Busse zur Verfügung.

Durch die Lage am Verteilerkreis, einem wichtigen Wiener Verkehrsknotenpunkt, bestehen viele Varianten für die Anfahrt mit dem PKW. Unter anderen Hauptverbindungsstraßen treffen hier etwa die Südost-Tangente (A 23) und die Favoritenstraße zusammen.

6.9.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- *Haltestelle Altes Landgut (67, 15A):* Entfernung: ca. 400 m
- *Haltestelle Neulandschule (15A):* Entfernung: ca. 300 m
- *Haltestelle Theodor-Sickel-Gasse (15A, 68A):* Entfernung: ca. 500 m

Die Buslinie 15 A führt von Meidling (U4) über den Verteilerkreis nach Simmering (Enkplatz, U3) und stellt somit eine „Querverbindung“ zum Stadion dar. Die Straßenbahnlinie 67 dient hingegen für die Verbindung in Nord-Süd-Richtung und hat am Reumannplatz (U1) die bedeutendste Einstiegstelle. Die Buslinie 68 A macht ebenfalls hier Station, hat durch die geringere Kapazität jedoch weniger Bedeutung.

⁶⁰ Online-Quelle: <http://www.fk-austria.at>

Da zum Transport der Besucher nur Busse und Straßenbahnen zur Verfügung stehen, werden diese deutlich verstärkt geführt⁶¹:

Anfahrt (ab ca. 1,5 h vor dem Spiel):

- Linie 67: Intervall WE: 6-8 min, Verstärkung: 6 Züge
- Linie 15 A: Intervall WE: 10 min, Verstärkung: ca. 8 Busse (Intervall halbiert)

Abfahrt (bis ca. 1 h nach dem Spiel):

- Linie 67: Intervall WE: 6-8 min, Verstärkung: ca. 8 Züge (Intervall halbiert)
- Linie 15 A: Intervall WE: 10 min, Verstärkung: 7 Gelenkbusse

Auf der Linie 15 A verkehren normalerweise kleinere Busse mit einer Kapazität von 65 Personen, nach dem Spiel werden jedoch Gelenkbusse mit einem Fassungsvermögen von 110 Personen eingesetzt. Im Vergleich dazu: eine Straßenbahngarnitur fast 175 Fahrgäste. Von den sieben bereitgestellten Bussen fahren fünf nach Meidling und zwei in die Gegenrichtung; die U-Bahnen werden weder vor noch nach dem Spiel verstärkt.

Wie auch bei Rapid gibt es beim FK Austria eine Kooperation mit den Wiener Linien: Saisonkarten gelten ab zwei Stunden vor dem Spiel bis sechs Stunden nach dem Spiel als Netzkarte in Wien⁶².

6.9.2.4 Radverkehr:

Sowohl im Stadionbereich als auch in der näheren Umgebung befindet sich – nach eigener Besichtigung – kein einziger Abstellplatz für Fahrräder. Auch sonstige öffentlich abgestellte Räder wurden beim Besuch an einem Spieltag nicht gesehen.

Das Radwegenetz ist in der Umgebung gut ausgebaut (siehe Abbildung 26), direkt zum Stadion führen gemeinsame Fuß- und Radwege. Bei größerem Andrang wie etwa an

⁶¹ Quelle: Auskunft R. Wolfram, Wiener Linien, Abteilung Angebot (10.02.2010)

⁶² Online-Quelle: <http://www.wienerlinien.at>

Spieltagen ist jedoch die Benützung sicher nicht mehr möglich, da aus Platzgründen auch die Radwege von Fußgehern benutzt werden müssen.

6.9.2.5 Fußgeherverkehr:

Wie bereits erwähnt ist das Horr-Stadion durch Fußwege erschlossen, diese sind aber durch die starke Trennwirkung der Autobahn von den dichter besiedelten Wohngebieten aus schlecht zu erreichen.

6.10 Wien, Hanappi Stadion

Wien hat 1.697.982 Einwohner⁶³ und ist die Bundeshauptstadt Österreichs. Penzing, der 14. Wiener Gemeindebezirk, hat 84.187 Einwohner⁵⁸.

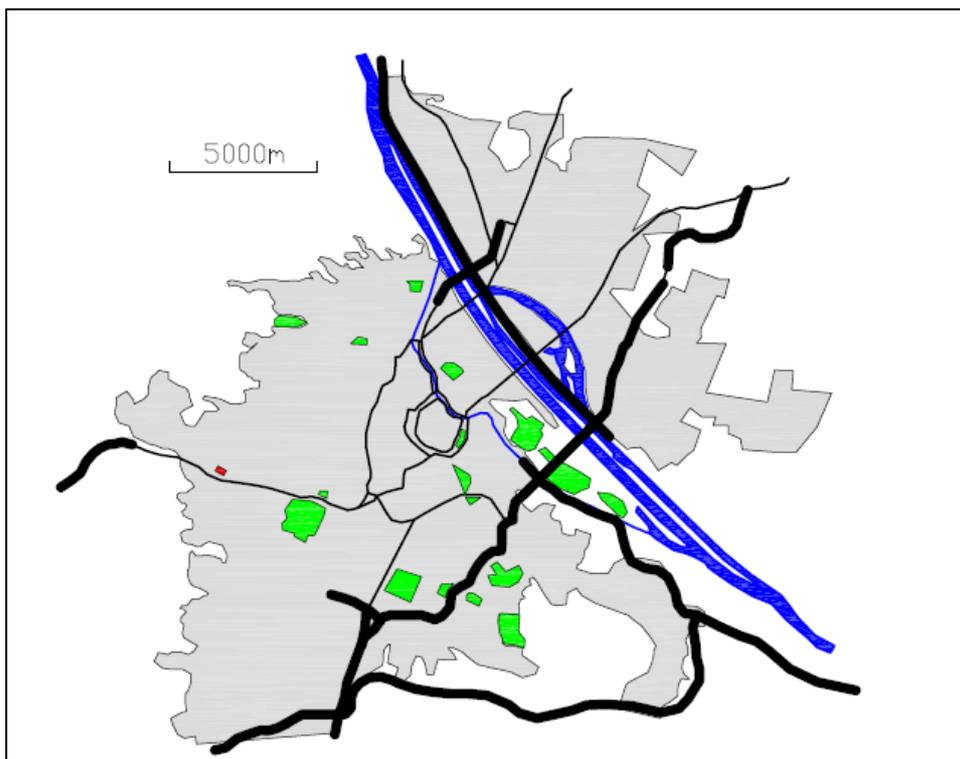


Abbildung 27: Wien, Hanappi-Stadion

⁶³ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

6.10.1 Standort:

Der Bau des Weststadions wurde 1971 begonnen, 1976 wurde es eröffnet. Maßgeblich an der Planung beteiligt war auch der ehemalige Rapid-Spieler und Architekt Gerhard Hanappi – 1981 wurde das Stadion auch nach ihm benannt⁶⁴. Der Standort des Rapid-Stadions wurde damals um nur einige hundert Meter Richtung Osten verlegt, das Weststadion sollte die alte Pfarrwiese ersetzen. Durch das Gelände der 1912 errichteten Heimstätte Rapids sollte nach damaligen Plänen noch die Westeinfahrt bis in die Stadt geführt werden (siehe [SCHÜTZ 2007], S. 79).

Wie auf dem Flächenwidmungsplan (siehe Abbildung 28) erkennbar, ist das Wohngebiet hier im Westen von Wien schon von vielen Grünflächen durchsetzt. Südlich des Stadions nimmt der Bahnhof Hütteldorf mit seinen Gleisanlagen große Flächen ein, rund um die Bahn sind noch dazu einige Betriebe angesiedelt. Südwestlich des Bahnhofsgeländes beginnt der Lainzer Tiergarten, der – unterbrochen durch die Westautobahn – in den Wienerwald übergeht. Östlich des Stadions erheben sich die mehrstöckigen Bauten des Hugo Breitner Hofes. Abgesehen von diesem Gemeindebau ist die Umgebung aber durch Kleingarten- und Reihenhaussiedlungen bestimmt.

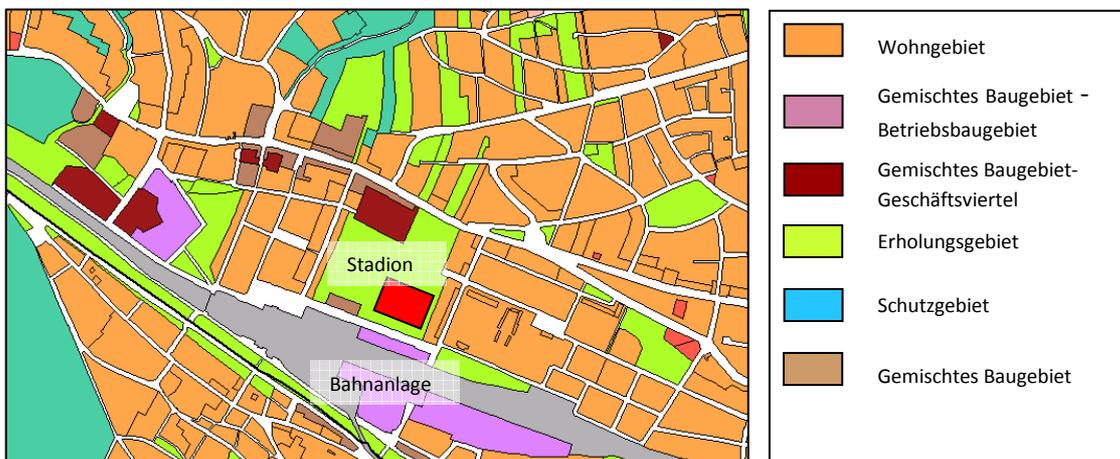


Abbildung 28: Flächenwidmungsplan Wien (Quelle: Planungsauskunft Wien)

⁶⁴ Online-Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Gerhard-Hanappi-Stadion>

6.10.2 Verkehrsanbindung



Abbildung 29: Verkehrssituation Hanappi-Stadion (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.10.2.1 Stadiondaten Hanappi-Stadion:

- Fassungsvermögen: 17.500 Zuschauer
- Besucherschnitt: 16.600 Zuschauer⁶⁵
- Auslastung: 94,9 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 29

6.10.2.2 PKW-Verkehr:

- Tiefgarage Stadiongelande: Stellplätze: ca. 400, Entfernung: ca. 100 m
- Park & Ride Hütteldorf: Stellplätze: ca. 1250, Entfernung: ca. 200 m

⁶⁵ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

Laut Information des Vereins stehen den Zuschauern rund 4500 Stellplätze beim Stadion zur Verfügung⁶⁶. Der Verein bestätigt, dass ein Parkplatzkonzept und ein Verkehrsleitsystem vorliegen, nähere Informationen über eventuelle Straßensperren oder Einbahnregelungen wurden jedoch nicht bekanntgegeben.

Die Einfahrt zur Stadion-Tiefgarage befindet sich auf der Linzer Straße beim Flötzersteig. Die Einfahrt zur Park & Ride – Anlage ist sowohl von der Hadikgasse als auch vom Hietzinger Kai möglich. Diese Straßenzüge führen beiderseits des Wienflusses als „Wiener Bundesstraße“ von der Innenstadt bis zur Westautobahn, die etwa 1,5 km entfernt vom Hanappi-Stadion beginnt.

6.10.2.3 Öffentlicher Verkehr:

- Haltestelle Flötzersteig (Buslinie 147): Entfernung: ca. 500 m
- Haltestelle Deutschordenstraße (Buslinie 147): Entfernung: ca. 200 m
- Haltestelle Baumgarten (49,52): Entfernung: ca. 400 m
- Haltestelle Cossmanngasse (Buslinie 147): Entfernung: ca. 20 m
- Bahnhof Hütteldorf (S45, U4, 15 Buslinien): Entfernung: ca. 300 m

Die Haltestellen der Buslinie 147, wie etwa die Haltestelle Cossmanngasse, liegen zwar in der näheren Umgebung des Stadions, durch die großen Intervalle ist diese Buslinie jedoch als Verkehrsmittel für den Stadionverkehr nicht von Bedeutung. Die Straßenbahnlinie 52 hat bei der Station Baumgarten ihre Endstelle, die Linie 49 hat hier ebenfalls eine Station – der nächste Halt befindet sich bei der Kreuzung Rettichgasse/Linzer Straße und ist auf dem abgebildeten Kartenausschnitt (Abbildung 29) nicht mehr zu sehen. Die Linien U4, S45 und die Züge der ÖBB sind über den Bahnhof Hütteldorf erreichbar, auf dessen Vorplatz auf sechs Bussteigen mehrere Regionalbuslinien ihre Endstelle haben.

⁶⁶ Quelle: Auskunft C. Pieber, SK Rapid Klubservice (07.01.2010)

Bei der Anfahrt zum Stadion wird von den Betreibern des öffentlichen Verkehrs keine Verstärkung der Linien vorgesehen, da die vorhandenen Intervalle für die Beförderung der Besucher ausreichen. In den ersten 30 bis 40 Minuten nach Veranstaltungsende ist jedoch mit einem größeren Verkehrsaufkommen zu rechnen, die Wiener Linien setzen hier zusätzliche Wagen auf den Linien U4, 49 und 52 ein⁶⁷:

- Linie 49: Intervall WE: 6-8 min, Verstärkung: 3 Züge
- Linie 52: Intervall WE: 10 min, Verstärkung: 1 Zug
- Linie U4: Intervall Wochenende: 5 min, Verstärkung: 3 Züge

Alleine auf der Linie U4 werden somit in der ersten halben Stunde nach dem Spiel neun Züge bereitgestellt. Die Kapazität einer Straßenbahngarnitur beträgt 175 Personen, die eines U-Bahnzuges 880 Personen. Die volle Auslastung der Züge kann jedoch durch die beengten Verhältnisse im Zugang zu den Bahnsteigen nicht immer gewährleistet werden. Im Durchgang zur U-Bahn befinden sich nämlich die Aufzüge zu den Bahnsteigen der ÖBB, die hier ebenfalls einen wichtigen Knotenpunkt für Zugreisende und Matchbesucher aus dem Westen Wiens anbieten.

Eine Jahreskarte für Rapid-Heimspiele kann ab zwei Stunden vor dem Spiel bis sechs Stunden nach dem Spiel als Netzkarte in Wien verwendet werden⁶⁸.

6.10.2.4 Radverkehr:

- *Stellplätze Bahnhof Hütteldorf: ca. 100, Entfernung: ca. 300 m*

Beim Westausgang des Bahnhofs Hütteldorf befinden sich 20 „Wiener Bügel“, gegenüber des Bahnhofsgebäudes, an beiden Seiten der Keißlergasse, sind weitere 20 aufgestellt. Direkt vor dem Bahnhof befinden sich außerdem 15 Stellplätze in Form von mobilen

⁶⁷ Quelle: Auskunft R. Wolfram, Wiener Linien, Abteilung Angebot (10.02.2010)

⁶⁸ Online-Quelle: <http://www.wienerlinien.at>

Felgenklemmen. Auf dem Weg zum Stadion gibt es noch eine weitere Abstellmöglichkeit, der „Padera FBS“ bietet etwa sechs Fahrrädern Platz. In der direkten Umgebung des Stadions gibt es weder Vereinseigene noch öffentliche Abstellanlagen.

Die Radwegverbindung erfolgt über den Wientalradweg, eine der Basisrouten des Wiener Radwegenetzes. Dieser befindet sich, vom Stadion aus gesehen, am anderen Wien-Ufer. Rund um das Stadion sind zwar einige Fahrbahnen mit Radmarkierungen versehen (siehe Abbildung 29), das Radwegenetz ist in der Umgebung aber nicht flächendeckend ausgebaut.

6.11 Wiener Neustadt

Wiener Neustadt hat 40.564 Einwohner⁶⁹ und ist der Verwaltungssitz des Bezirks Wiener Neustadt – Land in Niederösterreich.

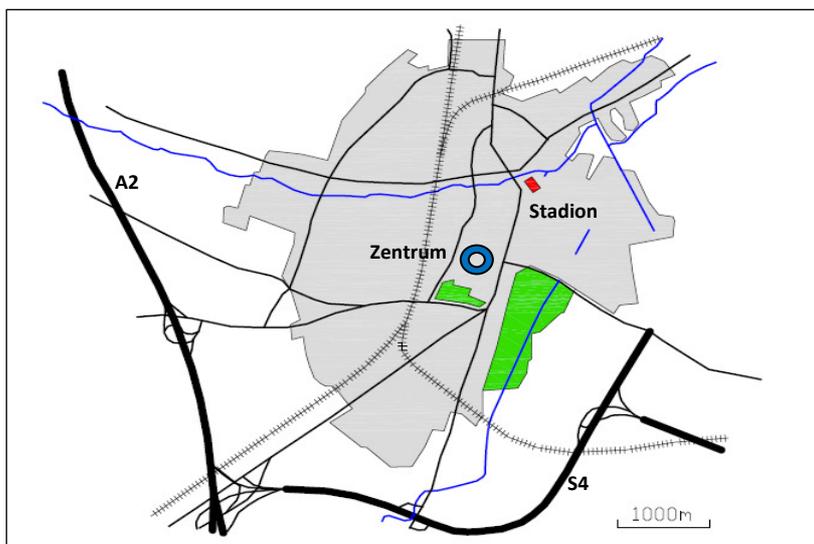


Abbildung 30: Stadion Wiener Neustadt

⁶⁹ Online-Quelle: <http://www.statistik.at>

6.11.1 Standort

Im Jahr 1950 wurde von der Stadtgemeinde beschlossen, das Stadion auf der „Daimler-Wiese“, einem Grundstück der Firma Steyr-Daimler-Puch im heutigen Stadtteil Gartenstadt, zu errichten. Die Eröffnung folgte im Jahr 1955. Der weitläufig angelegte Bau bot 10.000 Zuschauern Platz, um das Fußballfeld führte zusätzlich eine breite Speedway-Bahn (siehe [TRÖSCHER 2007], S. 195).

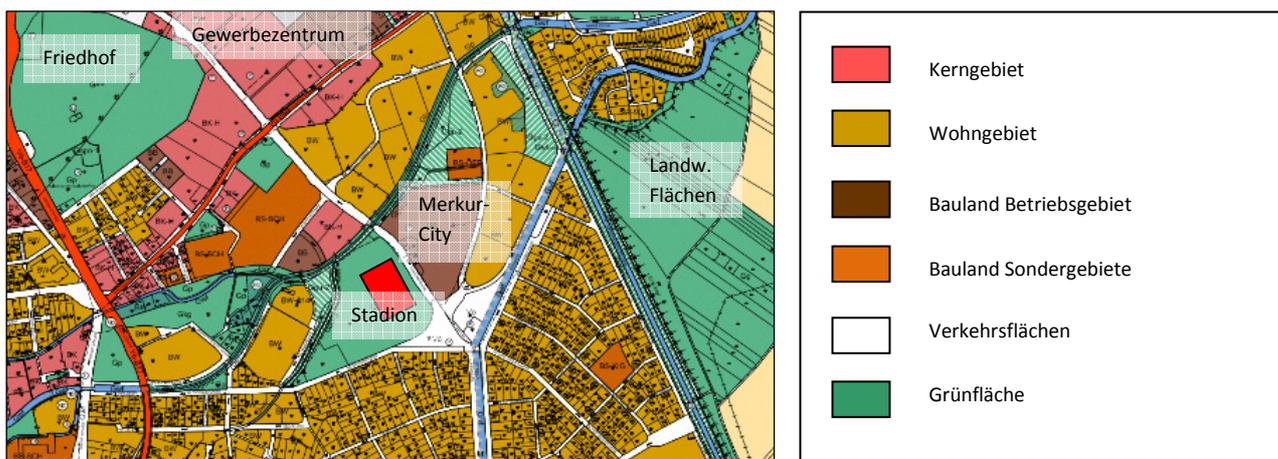


Abbildung 31: Flächenwidmungsplan Wiener Neustadt (Quelle: Magistrat Wiener Neustadt)

Laut Flächenwidmung (siehe Abbildung 31) liegt neben dem Friedhof, kleineren Parks und den nahen landwirtschaftlich genutzten Bereichen auch das Stadion in einer Grünfläche. Südlich davon beginnen große durchgehende Wohngebiete, im Norden des Stadions, jenseits des Flusses Warme Fischa bestimmt das Gewerbegebiet die Umgebung. Hier sind zahlreiche Betriebe angesiedelt, diesen gegenüber liegt der städtische Friedhof. In unmittelbarer Nachbarschaft der Sportanlage liegt die „Merkur-City“ - ein großer Supermarktkomplex – mit ihrem großen Parkplatz. Dazwischen hindurch führt die Stadionstraße, eine der am meisten befahrenen Straßen von Wiener Neustadt⁷⁰.

⁷⁰ Online-Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Neustadt

6.11.2 Verkehrsanbindung

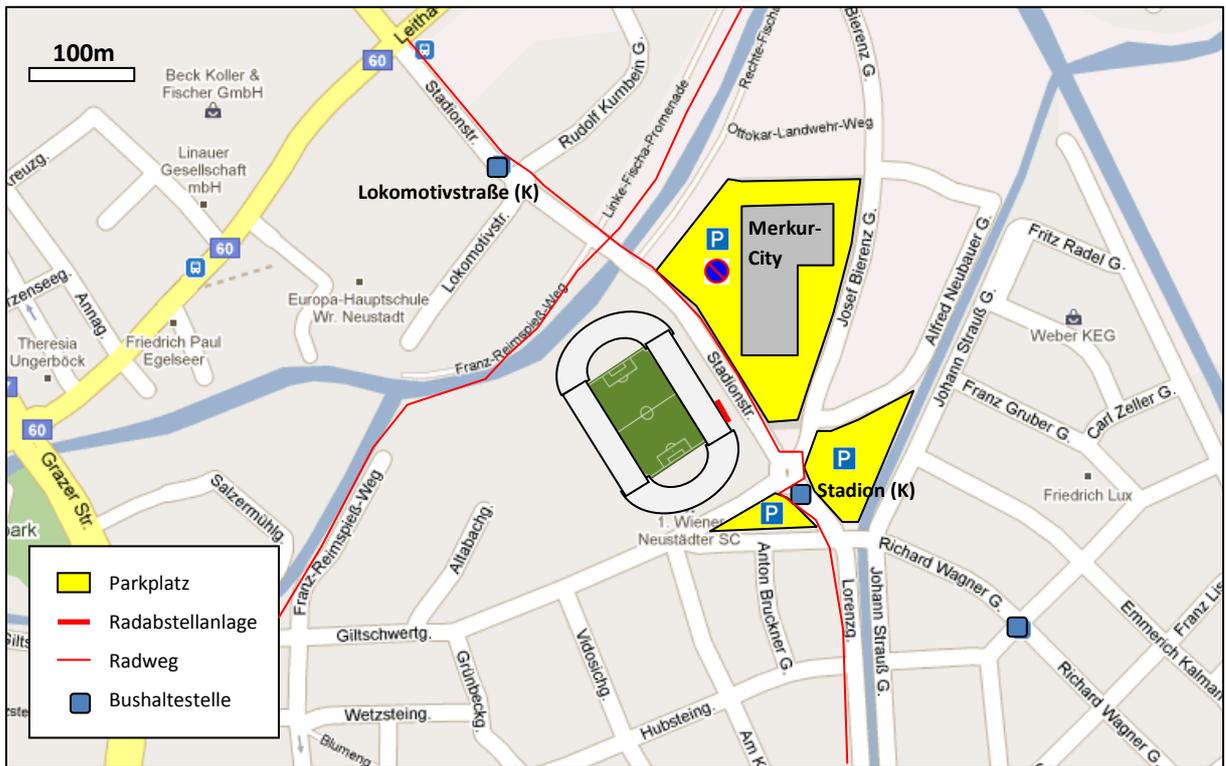


Abbildung 32: Verkehrssituation Stadion Wr. Neustadt (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.11.2.1 Stadiondaten Wiener Neustadt:

- Fassungsvermögen: 7.700 Zuschauer
- Besucherschnitt: 4.340 Zuschauer⁷¹
- Auslastung: 56,4 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 32

6.11.2.2 PKW-Verkehr:

- *Parkplatz Stadion:* Stellplätze: ca. 300, Entfernung: ca. 60 m
- *Parkhaus Ungargasse:* Stellplätze: ca. 400, Entfernung: ca. 1.400 m

⁷¹ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

6.12 Wien, Sportclubplatz

6.12.1 Verkehrsanbindung



Abbildung 33: Verkehrssituation Sportclubplatz (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

6.12.1.1 Stadiondaten Sportclubplatz:

- Fassungsvermögen: 5.787 Zuschauer
- Besucherschnitt: 1.400 Zuschauer⁷³
- Auslastung: 16,1 %

Verkehrssituation um das Stadion: siehe Abbildung 33

⁷³ Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Regionalliga-Ost-Saison 09/10, Stand: 05.03.2010)

6.12.1.2 PKW-Verkehr:

- *Parkspur Friedhof:* Stellplätze: variiert, Entfernung: ab 20 m

Die Parkgarage auf der Hernalser Hauptstraße steht Matchbesuchern nicht zur Verfügung. Auch die Parkplätze entlang der beiden großen Friedhöfe sind nicht dezidiert als Stadionparkplätze vorgesehen oder für Matchbesucher reserviert. Vor allem an der Straßenseite nahe den Friedhöfen sind aber oft freie Parkplätze vorhanden.

Die Verkehrsanbindung, stadtaus- und -einwärts erfolgt vor allem durch die Hernalser Hauptstraße.

6.12.1.3 Öffentlicher Verkehr:

- *Haltestelle Güpferlingstraße (10,43,44):* Entfernung: ca. 200 m
- *Station Hernalts (43, S 45):* Entfernung: ca. 400 m

Die S 45 fährt üblicherweise in 15-Minuten-Intervallen, die Straßenbahnlinien 10, 43 und 44 in Abständen von 4 bis 10 Minuten. Aufgrund der – im Vergleich zu Bundesligastadien - geringen Besucherzahlen ist die Verstärkung der Linien nicht notwendig.

Durch die Kooperation mit einem online-Kartenbüro gelten dort erworbene Vorverkaufskarten als Fahrschein für die Wiener Linien.

6.12.1.4 Radverkehr:

- *Stellplätze Stadion:* ca. 12, Entfernung: ca. 10 m

Auf der Alszeile sind zweimal drei „Wiener Bügel“ zum Abstellen von Fahrrädern vorgesehen.

Die Anbindung an das Wiener Radwegenetz erfolgt über den Radweg Gürtel-Alszeile, der entlang der Friedhöfe auf einem ausgebauten Abschnitt verläuft.

6.12.1.5 FußgERVERKEHR:

Auf der Nordseite des Stadions, der Alszeile, sind die Gehsteige beiderseits der Straße breit und gut ausgebaut.

6.13 Gesamtübersicht

In Abbildung 34 werden die gesammelten Daten zusammengefasst und einander in Tabellenform gegenübergestellt:

Stadion	Zuschauerschnitt*	Fassungsvermögen	Auslastung	Parkplätze	Entf. wichtigster PP	Verstärkung	Kapazität ÖV	Entf. wichtigste ÖV-HS	Radabstellplätze	Entf. Radweg
UPC-Arena	11.196	15.322	73,1%	840	0 m	bei Bedarf	ca. 800 (unverst.)	50 m	24	20 m
Franz-Fekete-Stadion	3.646	12.000	30,4%	1.600	400 m	ja	ca. 300	300 m	200	100 m
Hypo-Group-Arena	6.272	32.000	19,6%	4.170	50 m	ja	ca. 1.200	50 m	140	300 m
Linzer Stadion	8.773	18.000	48,7%	1.980	100 m	ja	ca. 3.500	300 m	10	kein Radweg
Pappelstadion	5.523	15.100	36,6%	350	200 m	nein	unwesentl.	250 m	20	kein Radweg
Keine Sorgen Arena	5.764	7.600	75,8%	4.000	10 m	nein	ca. 150	300 m	100	30 m
Red Bull Arena	11.888	30.188	39,4%	7.800	60 m	ja	ca. 2.500	80 m	1000	20 m
Horr-Stadion	8.639	13.135	65,8%	2.290	400 m	ja	ca. 3.500	400 m	0	10 m
Hanappi-Stadion	16.600	17.500	94,9%	1.650	200 m	ja	ca. 10.000	300 m	100	20 m
Stadion Wiener Neustadt	4.340	7.700	56,4%	2.000	60 m	bei Bedarf	ca. 160 (unverst.)	60 m	unbek.	20 m

Abbildung 34: Übersichtstabelle über die in Kapitel 6 gesammelten Daten

7 Arten von Verkehr

7.1 Einzugsgebiet:

Im Kapitel „Methodik“ wurde bereits erwähnt, dass die Vereine nach Ihren Mitgliederlisten oder Fanclubadressen gefragt wurden. Anhand der jeweiligen Anschriften sollte das Einzugsgebiet des jeweiligen Stadions ermittelt werden. Dieses Ziel wurde nicht erreicht. Die Bekanntgabe dieser Daten wurde von den Vereinen abgelehnt; Datenschutz oder der Hinweis, sich direkt an die Fanclubs zu wenden, wurden als Begründungen angegeben.

Der SK Rapid Wien gilt als der Verein mit dem größten Zuschauerinteresse und daher der größten Zahl an Mitgliedern und Fanclubs. Trotz der fehlenden Informationen wird in der Folge beispielhaft, anhand von anderen Quellen, das Einzugsgebiet dieses Vereins betrachtet um einen Eindruck der Verteilung der Fans zu vermitteln:

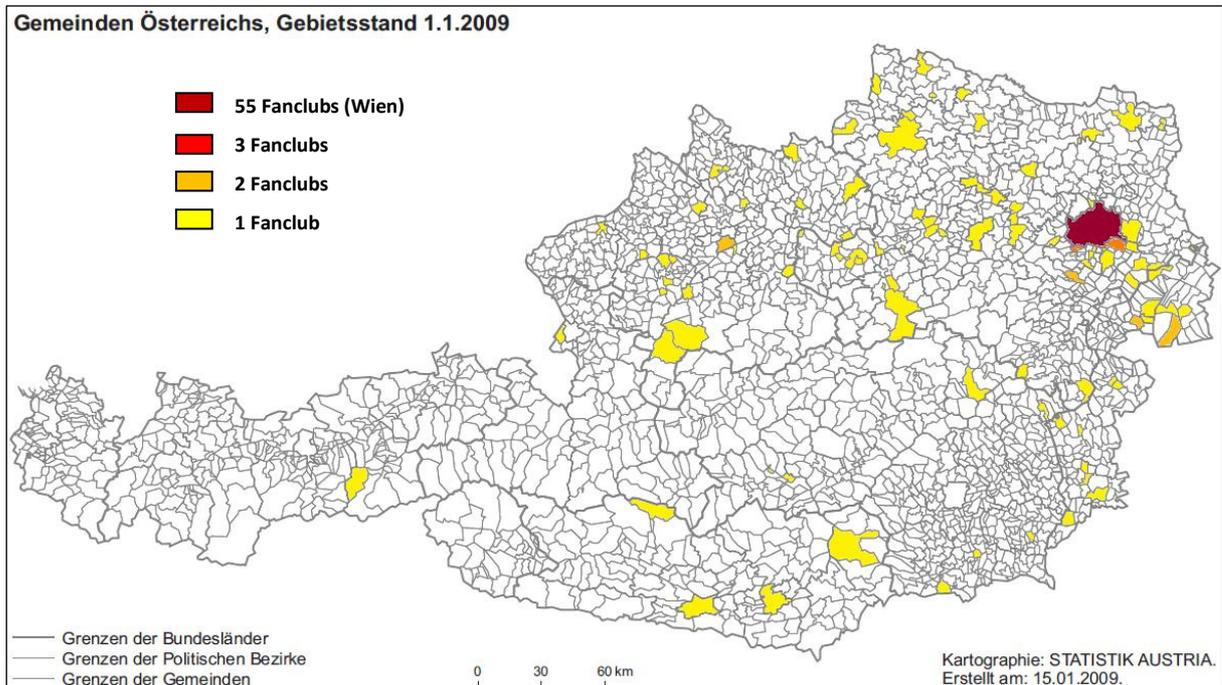


Abbildung 35: Fanclubs des SK Rapid Wien nach Gemeinden (Bildquelle: Statistik Austria, eigene Bearbeitung)

Auf der Webseite des SK Rapid ist die Liste der eingetragenen Fanclubs abrufbar⁷⁴, im Moment (Stand: März 2010) beläuft sich die Zahl auf 165. Von diesen sind 162 auch mit Name und Ort aufgelistet. In Abbildung 35 wurden diejenigen Gemeinden eingefärbt, die einen Rapid-Fanclub beheimaten. Naturgemäß sind die meisten Clubs auf den Raum Wien konzentriert, die weite Verbreitung in den Bundesländern wird aber in der graphischen Darstellung ebenso deutlich hervorgehoben.

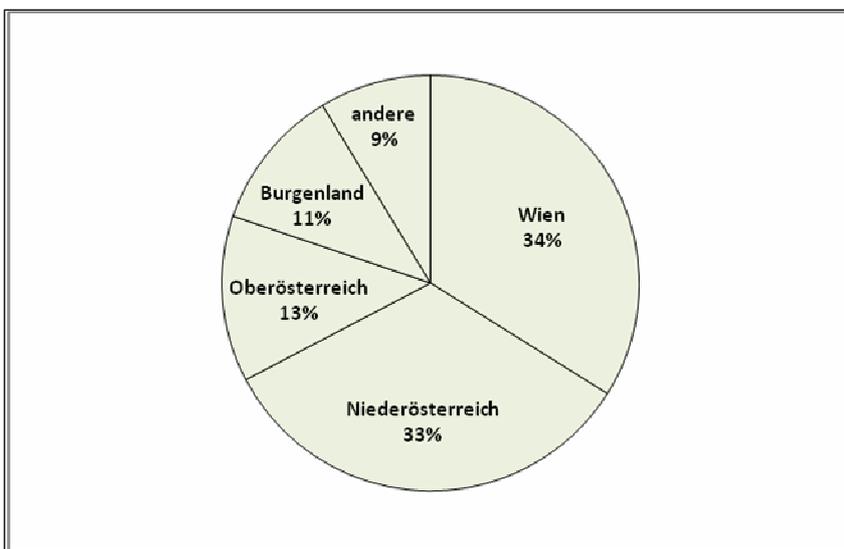


Abbildung 36: Fanclubs des SK Rapid Wien nach Bundesländern

In Abbildung 36 ist die gleiche Verteilung noch einmal nach Bundesländern aufgeschlüsselt. Lediglich ein Drittel der Fanclubs – 55 an der Zahl – stammt direkt aus Wien, in Niederösterreich gibt es mit 54 fast ebensoviele. Oberösterreich und Burgenland sind mit 21 bzw. 18 Clubs auch noch stark vertreten.

Ein wichtiger Aspekt bei der Interpretation dieser Statistik ist jedoch, dass hier ausschließlich die Zahl der Fanclubs, nicht aber deren Mitgliederzahl herangezogen werden konnten. Der Hauptanteil der Einzelpersonen ist mit Sicherheit in Wien zu suchen, dies lassen die großen Fanclubs mit Sitz in Wien vermuten - wie etwa die „Ultras Rapid“ mit 480 Mitgliedern (eigene Angabe aus dem Oktober 2006⁷⁵, in der Zwischenzeit ist die Mitgliederzahl vermutlich noch um einiges angestiegen).

⁷⁴ Online-Quelle: <http://www.skrapid.at/23930.html>

⁷⁵ Online-Quelle: <http://www.ultrasrapid.at/>

Eine ähnliche Bestandsaufnahme wurde in der Publikation *Fan Space* der Abteilung Gebäudelehre und Entwerfen an der TU Wien gefunden, in diesem Fall aber anhand der Rapid-Clublokale. In Abbildung 37 werden die Standorte der Lokale ebenfalls graphisch dargestellt und nach Bundesländern aufgeschlüsselt.

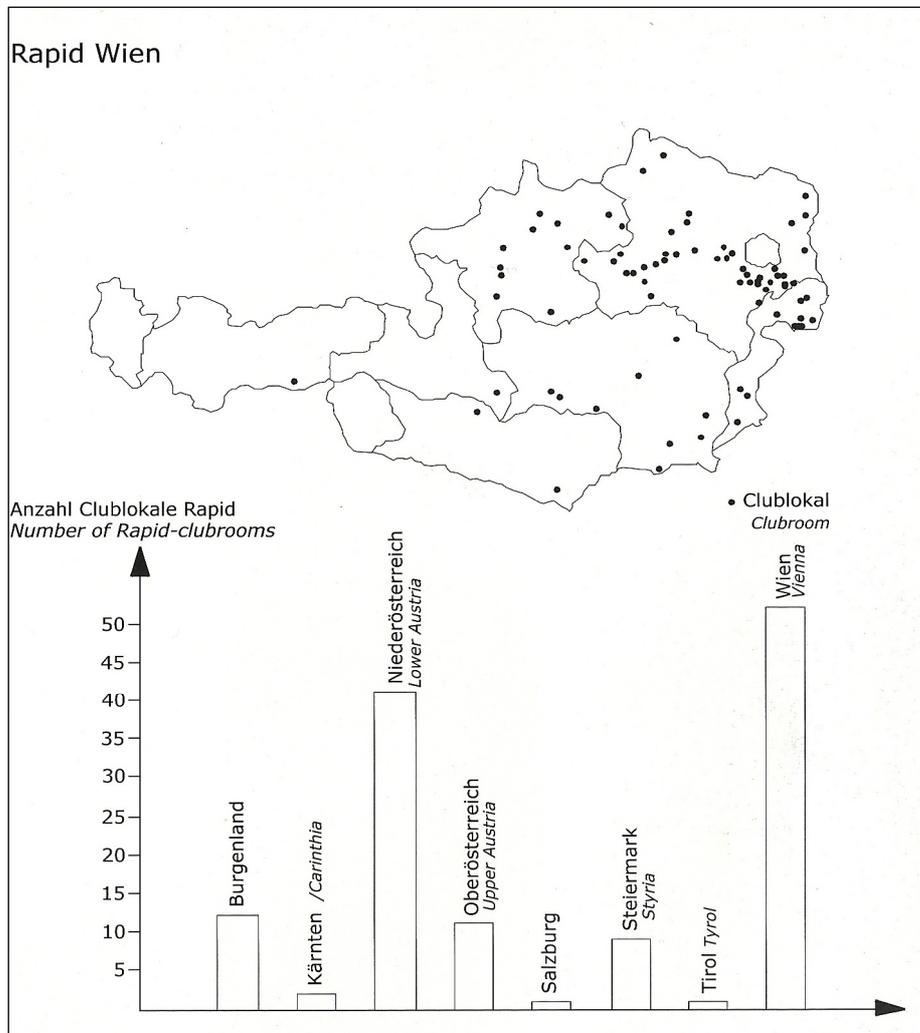


Abbildung 37: Clublokale des SK Rapid Wien (Bildquelle: "Fan Space" - siehe [GBL&E 2008], S. 139)

In der Zuschauerbefragung beim Hanappi Stadion, die später noch im Detail erläutert wird, ergaben sich bei der Zuschauerverteilung nach Bundesländern folgende Zahlen (siehe Abbildung 38):

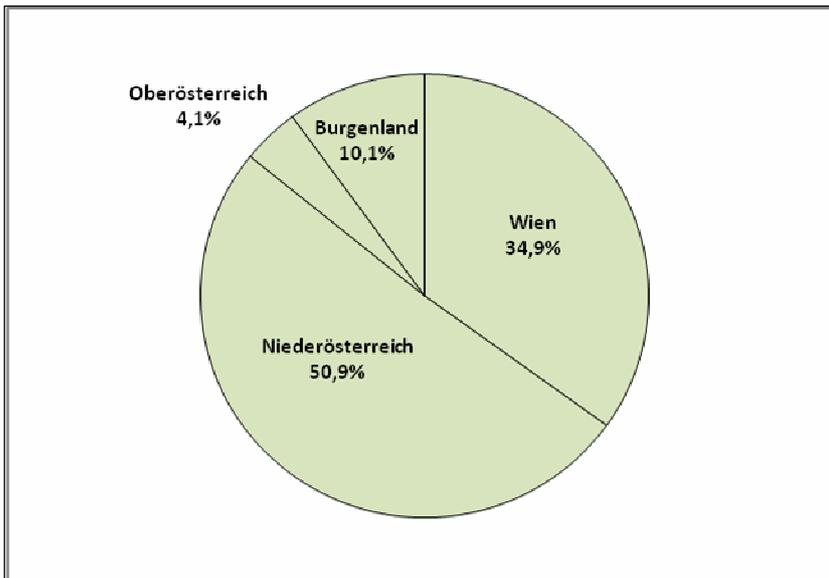


Abbildung 38: Zuschauerverteilung nach Bundesländern Hanappi-Stadion, eigene Befragung

Auch in dieser Statistik ergibt sich der Anteil der Zuschauer aus Wien mit etwa einem Drittel der Befragten, diese Parallele zum Ergebnis in Abbildung 36 ist aber als Zufall zu werten. So war es offensichtlich, dass beim lange vor dem Spiel angesetzten Beginn der Befragung hauptsächlich Besucher mit längerem Anreiseweg angetroffen wurden. Vor allem PKW-Fahrer aus Niederösterreich waren früh beim Stadion um Verkehrs- und Parkplatzproblemen zu entgehen.

Um das große Einzugsgebiet des Hanappi-Stadions deutlich zu machen, werden die Ergebnisse der Befragung am Sportclubplatz herangezogen. Auch auf diese Umfrage wird später noch näher eingegangen. Hier konnten 8,5 % der Matchbesucher befragt werden – die Daten sind in diesem Fall um einiges aussagekräftiger. Wie in Abbildung 39 zu sehen, ist das Einzugsgebiet des Regionalliga-Platzes wesentlich kleiner als beim Bundesliga-Stadion. 96 % der Zuschauer kommen aus Wien, auf den 17. Bezirk in dem sich das Stadion befindet und den Nachbarbezirk entfallen über dreißig Prozent der Besucher.

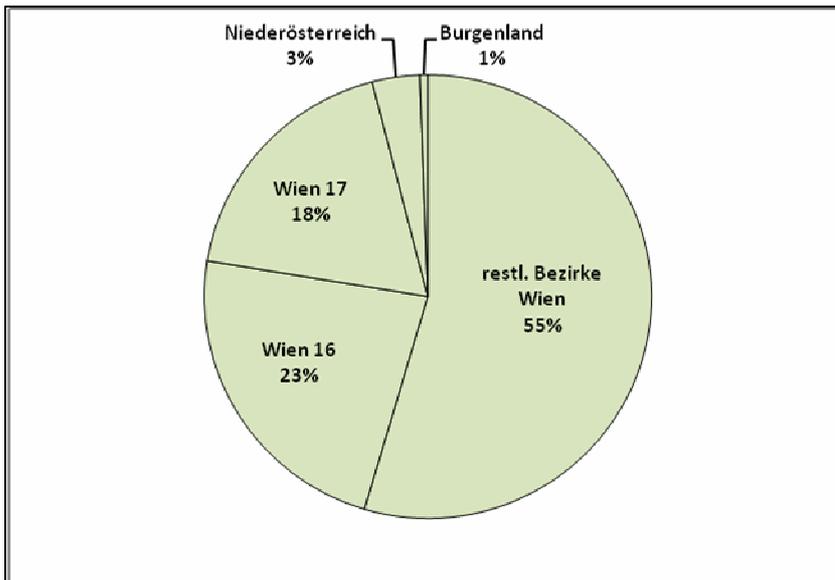


Abbildung 39: Zuschauerverteilung nach Bundesländern und Bezirken am Sportclubplatz, eigene Befragung

Vorliegende Informationen anderer Vereine:

SK Sturm Graz: Sammelbusse zu Heimspielen werden von Fanclubs organisiert. Aus steirischen Orten wie Bruck/Mur oder Wettnannstätten wird die UPC-Arena mit einigen Zwischenstationen angefahren⁷⁶.

Red Bull Salzburg: Es werden vom Verein Busse von Wien über St. Pölten und Linz zu den Heimspielen angeboten⁷⁷.

SK Austria Kärnten: Von der Postbus-GmbH werden Busreisen aus den Kärntner Regionen Kötschach, Rennweg, Spittal, Ebene Reichenau, Friesach, Wolfsberg und Bleiburg angeboten⁷⁸.

⁷⁶ Online-Quelle: <http://www.sksturm.at/> abgerufen am 17. Februar 2010

⁷⁷ Online-Quelle: <http://redbulls.com/soccer/salzburg/de/von-wien-nach-salzburg.html>

⁷⁸ Online-Quelle: <http://www.postbus.at/de/Regionen/Kaernten/Eventshuttles/Fussball/index.jsp>

7.2 Auswärtsfahrten:

Die Anreise zu Auswärtsspielen findet aus organisatorischen und auch gesellschaftlichen Gründen oft gesammelt statt. Das bevorzugte Verkehrsmittel ist bei allen Fahrten der Reisebus, nahezu alle organisierten Fanfahrten finden in dieser Weise statt.

Busreisen werden bei allen zehn Vereinen zu deren Auswärtsspielen durchgeführt. Das Angebot ist jeweils unterschiedlich organisiert: einige Vereine, wie etwa RB Salzburg, SK Rapid, SC Magna oder SV Kapfenberg bewerben ihre offiziellen Fan-Busse, andere Clubs wie FK Austria oder LASK legen die Organisation in die Hände der Fanclubs. Die Zahl der Auswärtsfans ist von mehreren Faktoren abhängig: die Zahl der Plätze im Auswärtssektor des betreffenden Stadions, die Attraktivität des Gegners oder die Entfernung und die Kosten für die Reise sind genauso von Bedeutung, wie auch die Anzahl der Fans eines Vereines, die überhaupt bereit sind eine Auswärtsfahrt zu bestreiten.

Mittels Routenplaner⁷⁹ wurden die Fahrentfernungen zwischen den Stadien ermittelt, gewählt wurde jeweils die schnellste Verbindung (siehe Abbildung 40):

Entfernung in km (Luftlinie)	Graz	Kapfenberg	Klagenfurt	Linz	Mattersburg	Ried	Wals Siezenheim	Wien, Horr	Wien, Hanappi	Wr. Neustadt
Graz		69	148	226	158	249	287	188	192	143
Kapfenberg	69		185	203	106	225	263	136	141	91
Klagenfurt	148	185		258	296	288	220	327	332	282
Linz	226	203	258		238	79	133	193	172	228
Mattersburg	158	106	296	238		309	363	72	77	19
Ried	249	225	288	79	309		69	255	233	290
Wals Siezenheim	287	263	220	133	363	69		308	287	343
Wien, Horr	188	136	327	193	72	255	308		12	50
Wien, Hanappi	192	141	332	172	77	233	287	12		55
Wr. Neustadt	143	91	282	228	19	290	343	50	55	

Abbildung 40: Entfernungen zwischen den Bundesligastadien (in km)

⁷⁹ Online-Quelle: <http://maps.google.at/>, mittels Funktion „Route berechnen“

Bei der Gegenüberstellung zeigt sich, dass die Hypo-Group-Arena in Klagenfurt das „entlegenste“ Stadion der Bundesliga ist, die Anreise der Gäste beträgt im Schnitt 260 Kilometer. Am zentralsten gelegen ist das Franz Fekete-Stadion in Kapfenberg mit 158 Kilometern Anreise im Durchschnitt. Die beiden Wiener Stadien liegen am nächsten zueinander (12 km), die größte Entfernung muss bei Spielen zwischen Mattersburg und Salzburg zurückgelegt werden (363 km).

7.3 Verkehr an spielfreien Tagen:

Die Bundesliga-Stadien sind nicht in allen Fällen nur an Spieltagen Ziel von verschiedenen Verkehrsteilnehmern. So ist etwa zur Versorgung der Stadien die Anlieferung von verschiedenen Gütern notwendig oder sind weitere Einrichtungen im Stadiongebäude untergebracht.

Über Zahlen im Güterverkehr zur Versorgung des Stadions mit Lebensmitteln lässt sich anhand der vorliegenden Quellen keine exakte Aussage treffen. Anhand eines Beispiels aus Deutschland, der „Veltins-Arena“ in Gelsenkirchen wird deutlich, welche Mengen an Speisen und Getränken zum Stadion transportiert werden müssen: An einem Spieltag werden dort zum Beispiel 75.000 Getränkebecher und 14.000 Würstchen verkauft⁸⁰. Umgerechnet auf das ausverkaufte Hanappi-Stadion beispielsweise, ergäbe sich bei gleichen Zahlen ein Verbrauch von etwa 3.500 Würstchen, 20.000 Getränkebechern, 8.000 „Brötchen“ und über 1.000 Schnitzeln. Nach eigener Einschätzung über das Gewicht der Lebensmittel sind alleine für den Transport dieser Waren etwa zehn Lieferwagen notwendig. Platzbedarf der leichteren Waren und andere Verkaufsartikel wurden dabei noch nicht berücksichtigt.

Der Trainingsverkehr, sofern die jeweilige Mannschaft auch im und ums Stadion trainiert, ist ebenfalls ein nicht zu vernachlässigender Faktor. Beim täglichen Training ist eine Anreise der Spieler und Betreuer alleine im PKW als Regelfall anzunehmen. Je nach Zahl der Trainingsteilnehmer wird das Stadion oder das Trainingsgelände somit täglich von

⁸⁰ Online-Quelle. http://www.veltins-arena.de/besucher_catering.php

rund 30 PKW pro Mannschaft angefahren⁸¹. Bei den zahlreichen Nachwuchsmannschaften der Vereine ist im Trainingsverkehr eher eine Tendenz hin zum öffentlichen Verkehr anzunehmen.

In der folgenden Übersicht wird für die Bundesliga gezeigt, welche verkehrsverursachenden Merkmale am jeweiligen Stadion festzustellen sind:

7.3.1 Graz:

- Trainingsverkehr: Das Trainingszentrum liegt ca. 1,5 km vom Stadion entfernt⁸²
- Mitarbeiterverkehr: Die Geschäftsstelle des Vereins befindet sich nicht im Stadion
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: Einkaufszentrum, Büroturm, Fitnesscenter im Stadionkomplex
- Parkplatznutzung: Tiefgarage 24 Stunden öffentlich benutzbar
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: unregelmäßig, einige Großveranstaltungen in der Vergangenheit⁸³
- Zuschauerverkehr auch bei Veranstaltungen in der benachbarten Grazer Eishalle

7.3.2 Kapfenberg:

- Trainingsverkehr: Training im Sportzentrum, ganzjährig aufgrund der Rasenheizung⁸⁴
- Mitarbeiterverkehr: Geschäftsstelle im Sportzentrum
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: Sporthotel, Mehrzweck-/Eishalle, Hallen und Freibad
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: Andere Sportveranstaltungen, vor allem Leichtathletik-Veranstaltungen, unregelmäßig auch Popkonzerte

⁸¹ Schätzung der Spieler- und Betreuerzahl nach den Angaben von <http://www.transfermarkt.at/>

⁸² Online-Quelle: <http://www.sksturm.at/>

⁸³ Online-Quelle: http://www.mcg.at/de/upc_arena

⁸⁴ Online-Quelle: <http://www.kapfenberg.at>

7.3.3 Klagenfurt:

- Trainingsverkehr: Training auf den benachbarten Trainingsplätzen
- Mitarbeiterverkehr: Geschäftsstelle am Südring im Stadion, auch Sitz der Sportpark Klagenfurt GmbH
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: Ballsportkompetenzzentrum, Fußballakademie⁸⁵
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: Freiluft-Eishockey-Derby, hier wurde ein eigenes Verkehrskonzept erarbeitet, Popkonzerte

7.3.4 Linz:

- Trainingsverkehr: Trainingsgelände neben dem Stadion
- Mitarbeiterverkehr: der LASK hat seinen Sitz im Stadion
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: die Intersport-Arena ist direkt benachbart
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: Gugl-Leichtathletik-Meeting, Konzerte (mit eigener Verkehrsregelung rund um das Stadion)

7.3.5 Mattersburg:

- Trainingsverkehr: Trainingsplatz
- Mitarbeiterverkehr: Geschäftsstelle des SVM im Stadion
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: keine
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: keine

7.3.6 Ried:

- Trainingsverkehr: die Trainingsplätze befinden sich in etwa 3 km Entfernung
- Mitarbeiterverkehr: das Büro des SV Ried befindet sich im Stadion

⁸⁵ Online-Quelle: <http://www.sportpark-klagenfurt.at>

- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions und Nicht-Fußball-Veranstaltungen: früher als Multifunktionsstadion geplant (inkl. Synergien mit der Messe Ried), mittlerweile jedoch keine Mehrfachnutzung mehr nach massiven Beschwerden (siehe [LRH-OÖ 2005], S. 6)

7.3.7 Wals Siezenheim

- Trainingsverkehr: Trainingsplätze jenseits der Autobahn, Training auch im Stadion durch Kunstrasen möglich
- Mitarbeiterverkehr: der Verein hat seinen Sitz im Stadion
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: Wenige sonstige Veranstaltungen wie zum Beispiel Musikveranstaltungen⁸⁶

7.3.8 Wien, Horr Stadion

- Trainingsverkehr: Trainingsplätze neben dem Stadion
- Mitarbeiterverkehr: Sitz des Vereins in der neu errichteter Osttribüne („Matthias Sindelar Tribüne“)
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: Fanshop und Fan-Café
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: keine

7.3.9 Wien, Hanappi-Stadion

- Trainingsverkehr: Trainingsplätze neben dem Stadion
- Mitarbeiterverkehr: Sitz des Vereins im Stadion
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: Keine Konzertveranstaltungen mehr⁸⁷, bei der Europameisterschaft 2008 wurde das Stadion für „Public Viewing“ genutzt.

⁸⁶ Online-Quelle: <http://www.salzburg.com/wiki>

⁸⁷ Online-Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Gerhard-Hanappi-Stadion>

- Parkplatznutzung: über die öffentliche Nutzung der Tiefgarage besteht eine rechtliche Konfliktsituation

7.3.10 Wiener Neustadt

- Trainingsverkehr: Trainingszentrum im 10 km entfernten Steinbrunn⁸⁸
- Mitarbeiterverkehr: Geschäftsstelle im Stadion
- Verkehr aus anderen Nutzungen des Stadions: keine
- Nicht-Fußball-Veranstaltungen: Speedway-Rennen

⁸⁸ Online-Quelle: <http://www.scmagna.at/de/verein/trainingszentrum/>

8 Datenerhebung

In diesem Abschnitt werden Erfahrungen und Ergebnisse der persönlichen Befragungen und der Internet-Umfragen näher besprochen.

8.1 Persönliche Umfragen

Die Vorgangsweise bei den persönlichen Befragungen wurde bereits im Kapitel „Methodik“ detailliert beschrieben. Die Umfragen bei den Zuschauern am Sportclubplatz, beim Horr-Stadion und beim Hanappi-Stadion werden in diesem Kapitel näher erläutert.

8.1.1 Erfahrungsberichte

Die Beschreibung der persönlichen Eindrücke und Erfahrungen während der Zuschauerbefragungen ist ein wesentlicher Bestandteil der Interpretation der Ergebnisse. Gerade bei einer stichprobenartigen Erhebung wie etwa bei Horr- und Hanappi-Stadion sind auch jene Faktoren zu berücksichtigen, die sich nicht in Zahlen ausdrücken lassen. Die Verkehrsanbindung der Stadien wurde bereits im Kapitel 6 untersucht, zum besseren Verständnis sind die jeweils wichtigsten Eckdaten hier nochmals angegeben.

8.1.1.1 Sportclubplatz

Der Sportclubplatz ist die Heimstätte des Wiener SK und befindet sich im 17. Bezirk in Wien. Das Stadion liegt zwischen Hernalser Hauptstraße und Alszeile in dicht bebautem Wohngebiet, an der Nordseite liegt der Friedhof Dornbach. Das gesamte Gebiet zwischen Friedhof und Hauptstraße ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen, stadioneigene Parkplätze gibt es nicht. Es sind jedoch Parkmöglichkeiten entlang der benachbarten Friedhöfe vorhanden. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt durch die Straßenbahnlinien 10, 43 und 44 (Station Dornbach/Güpferringstraße) sowie durch die Linie S45 (Station Hernals). Der Radweg Gürtel-Alszeile führt unmittelbar am Stadion

vorbei. Der Zugang zum Stadion erfolgt über einen Eingang an der Hernalser Hauptstraße sowie zwei Eingänge an der Alsezeile, wo sich auch der angeschlossene Gastronomiebereich befindet.



Abbildung 41: Sportclubplatz (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

Die Befragung fand hier am Freitag, den 18.09.09 im Rahmen des Meisterschaftsspiels der Regionalliga Ost zwischen dem Wiener SK und dem SV Horn statt. Beginnzeit des Spiels war 19:30 Uhr, ein üblicher Spieltermin in der Regionalliga.

Die Befragung wurde von mir eine Stunde vor dem Spiel vor dem Stadion begonnen und während der gesamten Spielzeit im Stadion fortgesetzt, kleinere Unterbrechungen ausgenommen. Vor Spielbeginn erwies sich die Durchführung als deutlich einfacher und erfolgreicher als während des Spiels: die frühzeitig angereisten Zuschauer zeigten sich am Thema interessiert und auskunftsfreudig. Im Stadion wurde die Befragung zum Großteil auf der Nordtribüne durchgeführt, die aufgrund ihrer Nähe zum Friedhof besser als „Friedhofstribüne“ bekannt ist. Auf dem Sportclubplatz ist eine deutliche Trennung der Generationen zu erkennen, junge Fangruppen versammeln sich eher auf der Friedhofstribüne, den älteren Zuschauern ist vor allem die gedeckte Haupttribüne vorbehalten. Aus diesem Umstand ergibt sich auch der vergleichsweise niedrige Altersschnitt bei der statistischen Auswertung. Die Tribünen sind zwar baulich voneinander getrennt, im Zuschauerraum selbst kann man sich aber leicht bewegen, da es sich um eine Betontribüne ohne Abtrennungen und ohne Sitzplätze handelt. Nach

Spielbeginn ließ die Bereitschaft der Befragten deutlich nach, durch die Konzentration auf das Spiel wurde die Erhebung teilweise als störend empfunden.

Die Auswertung der angegebenen Postleitzahlen zeigt deutlich die regionale Bedeutung des Vereins, etwa die Hälfte der Befragten gab an, aus den umliegenden Bezirken zu kommen. Dem entsprechend ist auch die Wahl der Verkehrsmittel zu interpretieren, viele Fußgeher und Radfahrer stehen einer vergleichsweise kleinen Zahl an Autofahrern gegenüber. Durch die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Parkplatzsituation wird dieses Verhältnis noch zusätzlich verstärkt.

8.1.1.2 Horr-Stadion

Das Stadion des FK Austria Wien liegt im 10. Bezirk nahe dem Verteilerkreis Favoriten. Es befindet sich somit am Rande der dichter besiedelten Bereiche des zehnten Bezirks, ist von diesen jedoch durch die starke Trennwirkung der benachbarten Autobahn A 23 abgeschnitten. Außerdem befinden sich in der unmittelbaren Umgebung Industrieanlagen und die Trainingsplätze des Vereins. Dadurch konzentriert sich der Besucherstrom hauptsächlich auf die Fischhofgasse, welche direkt zum Stadion führt. Die Straßenbahnlinie 67 und die Autobuslinie 15A halten am Verteilerkreis (Station Altes Landgut), eine Anbindung an das Radwegenetz ist nicht erkennbar. Für Matchbesucher ist die Benützung des WIG-Parkplatzes beim Laaerberg möglich, kostenlose Shuttlebusse stehen für diese Verbindung zur Verfügung. Das beidseitige Halteverbot in der Ludwig v. Hönel-Gasse wurde am Spieltag temporär aufgehoben, zwei der vier Fahrspuren standen somit als Parkplätze zur Verfügung.



Abbildung 42: Horra-Stadion (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

Für die Erhebung wurde das Bundesliga-Spiel FK Austria Wien gegen LASK Linz gewählt. Die Begegnung fand am Sonntag, den 25.10.09 um 15:30 Uhr statt.

Die Erhebung erfolgte zu zweit und dauerte etwa von 14:00 bis 15:00 Uhr. Nach den Erfahrungen der ersten Befragung wurde absichtlich nur vor Spielbeginn erhoben, da Konfliktsituationen im Stadion vermieden werden sollten. Die Befürchtung, dass die Befragung den Unmut der Zuschauer wecken würde erwies sich jedoch als unbegründet: vielmehr nutzten einige die Gelegenheit, über die als unzureichend empfundene Verkehrsanbindung zu diskutieren. Durch die bereits beschriebene Zugangssituation zum Stadion wurde die Befragung erheblich erleichtert, da alle Zuschauer beim Durchgang Fischhofgasse - nahe der Osttribüne - erreicht werden konnten. Mit näher rückendem Spielbeginn war immer mehr Eile unter den Besuchern festzustellen, was sich auch auf den Erfolg der Befragung auswirkte.

Im Vergleich mit dem Regionalliga-Stadion ist das Einzugsgebiet hier weitaus größer, was sich auch merkbar bei der Verteilung der Verkehrsmittel zeigt. Trotz der zahlreichen Beschwerden beläuft sich der MIV-Anteil auf 60 Prozent, Fuß- und Radverkehr haben hier hingegen nur untergeordnete Bedeutung.

8.1.1.3 Hanappi-Stadion

Das Hanappi-Stadion liegt im 14. Bezirk im Bezirksteil Hütteldorf. Die Umgebung der Sportstätte ist geprägt durch den benachbarten Bahnhof Hütteldorf und seine Gleisanlagen, die weitere Umgebung ist einerseits durch den Hugo Breitner – Hof und andererseits durch Kleingarten- und Reihenhaussiedlungen bestimmt. Der Bahnhof Hütteldorf stellt einen Knotenpunkt der Wiener Westbahnverbindung dar, die Linien S45 und S15, sowie die Linie U4 haben hier ihre Endstelle. Auf der nördlichen Seite des Stadions mit seinen Trainingsplätzen befindet sich auch eine Station der Linie 49 hier, auf der Linzer Straße, findet man auch die Zufahrt zur eigenen Tiefgarage. Die Park & Ride-Anlage Hütteldorf ist sowohl von der Westeinfahrt der Autobahn A1 als auch von der Westausfahrt zu erreichen. In der Keißlergasse vor dem Stadion sind auf der Fahrbahn Markierungen für Radfahrer angebracht, eine richtige Radweganbindung gibt es aber auch hier nicht.



Abbildung 43: Hanappi-Stadion (Bildquelle: Google-maps 2010, eigene Bearbeitung)

Auch für diese Befragung wurde Sonntag, der 25.10.09 gewählt, hier begann das Bundesliga-Heimspiel des SK Rapid Wien gegen den SV Mattersburg um 18:00 Uhr.

Die Erhebung erfolgte wiederum zu zweit von etwa 16:00 bis 17:00 Uhr. Hier war besonders darauf zu achten, nur jene Personen anzusprechen, die sich schon eine Weile

vor dem Stadion aufhielten. Die Fußwege vom Bahnhof beziehungsweise von der Park & Ride-Anlage liegen nämlich in entgegengesetzten Richtungen, die Befragung der gerade ankommenden Leute ist somit nicht möglich. Hier wurde sehr früh vor Spielbeginn begonnen, um der Hektik der knapp zum Spiel kommenden Zuschauer zu entgehen; diese Entscheidung verursachte aber eine Verzerrung der Statistik: viele Autofahrer mit weiter Anreise kommen nämlich frühzeitig zum Stadion um noch einen Parkplatz zu bekommen, die Auswertung der Umfrage zeigt dies deutlich. Die Vermutung liegt nahe, dass eine Befragung kurz vor dem Spiel eine Mehrzahl an Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergeben hätte.

Im Vergleich sind die Reiseentfernungen zum Hanappi-Stadion groß, Reisebusse aus dem Waldviertel und dem Burgenland (abgesehen von den Anhängern der Auswärtsmannschaft) dienen hier als Massentransportmittel. Auffällig ist der hohe Anteil an motorisiertem Verkehr, bei einer Umfrage unter lediglich einem Prozent der Zuschauer ist dieser Wert jedoch nicht als repräsentativ anzusehen.

8.1.2 Ergebnisse

Auf den folgenden Seiten sind die zusammengefassten Ergebnisse der Umfragen tabellarisch dargestellt.

Sportclubplatz

Datum: 18.09.2009
Uhrzeit: 19:30
Heimmannschaft: Wiener SK
Gastmannschaft: SV Horn

Umfragedaten

Zuschauerzahl:	2049
Anzahl Befragte:	175
Befragte/Zuschauerzahl:	8,5%

Altersgruppen

	Anzahl:	% der Befragten:
bis 15	6	3,4%
15 bis 20	9	5,1%
20 bis 30	62	35,4%
30 bis 40	81	46,3%
40 bis 50	13	7,4%
ab 50	4	2,3%

Aufteilung m/w

	Anzahl:	% der Befragten:
Männlich:	141	80,6%
Weiblich:	34	19,4%

PLZ

Auszug der ersten sechs:	Anzahl:	% der Befragten:
1) 1160	40	22,9%
2) 1170	32	18,3%
3) 1180	14	8,0%
4) 1150	9	5,1%
5) 1140	8	4,6%
6) 1120	8	4,6%

Verkehrsmittelwahl

	Anzahl:	% der Befragten:
Linie 10	8	4,6%
Linie 43	52	29,7%
Linie 44	11	6,3%
Linie S45	17	9,7%
ÖV gesamt	88	50,3%

PKW	31	17,7%
Taxi	1	0,6%
MIV gesamt	32	18,3%

Fußgeher	45	25,7%
----------	----	-------

Radfahrer	10	93 5,7%
-----------	----	----------------

Horr-Stadion

Datum: 25.10.2009
Uhrzeit: 15:30
Heimmannschaft: FK Austria Wien
Gastmannschaft: LASK Linz

Umfragedaten

Zuschauerzahl:	9338
Anzahl Befragte:	160
Befragte/Zuschauerzahl:	1,7%

Altersgruppen

	Anzahl:	% der Befragten:
bis 15	28	17,5%
15 bis 20	12	7,5%
20 bis 30	53	33,1%
30 bis 40	42	26,3%
40 bis 50	25	15,6%

Aufteilung m/w

	Anzahl:	% der Befragten:
Männlich:	124	77,5%
Weiblich:	36	22,5%

PLZ

Auszug der ersten sechs:	Anzahl:	% der Befragten:
1) 1100	16	10,0%
2) 2340	14	8,8%
3) 1220	12	7,5%
4) 1160	8	5,0%
5) 1210	7	4,4%
6) 1150	7	4,4%

Verkehrsmittelwahl

	Anzahl:	% der Befragten:
Linie 67	21	13,1%
Linie 15A	36	22,5%
ÖV gesamt	57	35,6%

PKW	95	59,4%
Taxi	1	0,6%
MIV gesamt	96	60,0%

Besetzungsgrad geschätzt: 2,1

Fußgeher	7	4,4%
----------	---	------

Radfahrer	0	94	0,0%
-----------	---	-----------	------

Hanappi-Stadion

Datum: 25.10.2009
Uhrzeit: 18:00
Heimmannschaft: SK Rapid Wien
Gastmannschaft: SV Mattersburg

Umfragedaten

Zuschauerzahl:	17200
Anzahl Befragte:	169
Befragte/Zuschauerzahl:	1,0%

Altersgruppen

	Anzahl:	% der Befragten:
bis 15	24	14,2%
15 bis 20	36	21,3%
20 bis 30	45	26,6%
30 bis 40	36	21,3%
40 bis 50	23	13,6%
ab 50	5	3,0%

Aufteilung m/w

	Anzahl:	% der Befragten:
Männlich:	122	72,2%
Weiblich:	47	27,8%

PLZ

Auszug der ersten sechs:	Anzahl:	% der Befragten:
1) 3100	24	14,2%
2) 2500	14	8,3%
3) 1140	11	6,5%
4) 1160	11	6,5%
5) 7210	9	5,3%
6) 1100	7	4,1%

Verkehrsmittelwahl

	Anzahl:	% der Befragten:
Linie 49	3	1,8%
Linie U4	20	11,8%
Linie S45	13	7,7%
Bus	14	8,3%
ÖBB	19	11,2%
ÖV gesamt	69	40,8%

PKW	93	55,0%
Motorrad	2	1,2%
MIV gesamt	95	56,2%

Besetzungsgrad geschätzt: 2,4

Fußgeher	5	3,0%
----------	---	------

Radfahrer	0	95 0,0%
-----------	---	----------------

8.2 Internet-Umfrage

Die Vorgehensweise bei der Umfrage wurde bereits im Kapitel „Methodik“ erläutert. Die Ergebnisse sind in Abbildung 44 dargestellt:

Verein	Teiln.	Frage 1: Verkehrsmittelwahl					Frage 2: Anreisedauer (in min)				
		ÖV	PKW	Rad	zu Fuß	Bus	bis 15	15-30	30-45	45-60	ab 60
SK Rapid Wien	177	62%	29%	0%	9%	0%	12%	22%	27%	19%	21%
FK Austria Wien	81	56%	41%	0%	4%	0%	9%	21%	36%	27%	7%
SV Ried	40	0%	80%	0%	20%	0%	48%	30%	5%	3%	15%
LASK	33	30%	58%	0%	12%	0%	15%	12%	36%	27%	9%
SK Sturm Graz	32	19%	47%	9%	22%	3%	19%	25%	13%	16%	28%
SC Wiener Neustadt	18	6%	6%	28%	61%	0%	72%	22%	0%	6%	0%
FC Red Bull Salzburg	17	18%	71%	0%	12%	0%	12%	24%	24%	12%	29%
Kapfenberger SV	10	30%	40%	0%	30%	0%	60%	20%	0%	0%	20%
SV Mattersburg	7	14%	71%	0%	14%	0%	14%	43%	0%	29%	14%
SK Austria Kärnten	3	33%	33%	0%	33%	0%	33%	33%	0%	33%	0%

Abbildung 44: Ergebnisse der Internet-Umfrage nach Vereinen

Die Teilnehmerzahl im SK Rapid-Forum bewegt sich mit 177 Stimmen etwa im Bereich der persönlichen Umfrage (siehe Kapitel 5.2). Da in diesem Fall aber der Zeitpunkt der Befragung keine Rolle spielt, ergibt sich die erwartete Verschiebung hin zum öffentlichen Verkehr. Die Beteiligung in den anderen Foren war größtenteils zu gering, um verwertbare Zahlen zu erhalten, einige Tendenzen lassen sich aber dennoch ablesen:

Wie schon erwähnt, trat beim Rapid-Forum die erwartete Änderung der Ergebnisse ein, die Ergebnisse im Austria-Forum bestätigten die Annahme, dass bei der Befragung beim Horr-Stadion ein repräsentativer Wert ermittelt wurde. Die Ergebnisse weichen hier nur um wenige Prozent ab. Im Forum des SV Ried nahmen zwar nur 40 Benutzer an der Umfrage teil, das Ergebnis entspricht aber trotzdem den Vermutungen über die Anreise zur Rieder Keine Sorgen-Arena. Der große Messeparkplatz mit 4.000 Stellplätzen und die relativ schlechte öffentliche Anbindung lassen den Schluss zu, dass die Anreise mit dem PKW hier ganz deutlich überwiegt.

Die Anreisedauer aller 418 Teilnehmer in den verschiedenen Umfragen, bezogen auf die Verkehrsmittelwahl sind in Abbildung 45 zu sehen.

Verkehrsmittel	Anteil (gesamt: 418)	Anreisedauer (in min)				
		bis 15	15-30	30-45	45-60	ab 60
ÖV	180 (43%)	7%	26%	32%	21%	13%
PKW	174 (42%)	15%	18%	22%	21%	24%
Rad	8 (2%)	88%	13%	0%	0%	0%
zu Fuß	55 (13%)	64%	24%	5%	4%	4%
Bus	1 (0,2%)	0%	0%	0%	0%	100%

Abbildung 45: Anreisedauer, bezogen auf die Verkehrsmittelwahl

Der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist zwischen 30 und 45 Minuten am größten; kürzere Wege werden in der Regel eher zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, längere eher mit dem PKW. Während die Verteilungen beim Umweltverbund eindeutige Tendenzen erkennen lassen, ist die Aufteilung beim PKW-Verkehr sehr gleichmäßig. Die Vermutung liegt nahe, dass bei jeweils großem Stellplatzangebot auch kürzere Strecken mit dem Auto zurückgelegt werden - bei schlechterer Parkplatzsituation nur längere Distanzen.

In Abbildung 46 und Abbildung 47 wird zur näheren Betrachtung die Anreisedauer zum SK Rapid und zur SV Ried gesondert dargestellt:

Verkehrsmittel	Anteil (gesamt: 177)	Anreisedauer (in min)				
		bis 15	15-30	30-45	45-60	ab 60
ÖV	110 (62%)	9%	30%	29%	17%	15%
PKW	52 (29%)	4%	2%	29%	25%	40%
zu Fuß	15 (9%)	60%	27%	7%	7%	0%

Abbildung 46: SK Rapid: Anreisedauer, bezogen auf die Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittel	Anteil (gesamt: 40)	Anreisedauer (in min)				
		bis 15	15-30	30-45	45-60	ab 60
PKW	32 (80%)	41%	31%	6%	3%	19%
zu Fuß	8 (20%)	75%	25%	0%	0%	0%

Abbildung 47: SV Ried: Anreisedauer, bezogen auf die Verkehrsmittelwahl

Beim Hanappi-Stadion ist zu erkennen, dass die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel noch deutlicher auf den Bereich 15 bis 45 Minuten konzentriert ist. Der PKW wird hier vor allem für längere Anfahrtswege benutzt. In Ried hingegen ist die oben beschriebene Parkplatzsituation zu berücksichtigen: Abgesehen von einigen längeren Fahrten wird hier vor allem für kurze Fahrten das Auto benutzt. Zu Fuß werden in beiden Fällen hauptsächlich Wege bis 15 Minuten in Kauf genommen. Hier spielt jedoch auch die Entfernung zu den nächstgelegenen Wohngebieten eine wichtige Rolle.

9 Verkehrsverteilung

9.1 Verkehrsmittelwahl

Die Frage nach der Aufteilung der Verkehrsmittel konnte bei den Anfragen an die Vereine nur in wenigen Fällen zufriedenstellend beantwortet werden. Verkehrsleitsysteme existieren zwar, konkrete Zahlen aus Verkehrszählungen oder Befragungen wurden aber offensichtlich nicht als Grundlage herangezogen.

Eine qualitative Einschätzung der verschiedenen Verkehrssituationen ist nach den aktuellen Informationen allerdings möglich. Als Beispiel ist hier Ried zu nennen: eine Vielzahl an Parkplätzen steht einem relativ schlecht frequentierten öffentlichen Verkehrssystem gegenüber, der Anteil am PKW-Verkehr beträgt hier wahrscheinlich 70 bis 80 Prozent.

Abhängig von den Faktoren Standort und Verkehrsinfrastruktur bestehen zwischen den verschiedenen Bundesligavereinen große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Der folgende Vergleich zwischen den Vereinen FK Austria, SK Rapid und Red Bull Salzburg soll diese Differenzen verdeutlichen:

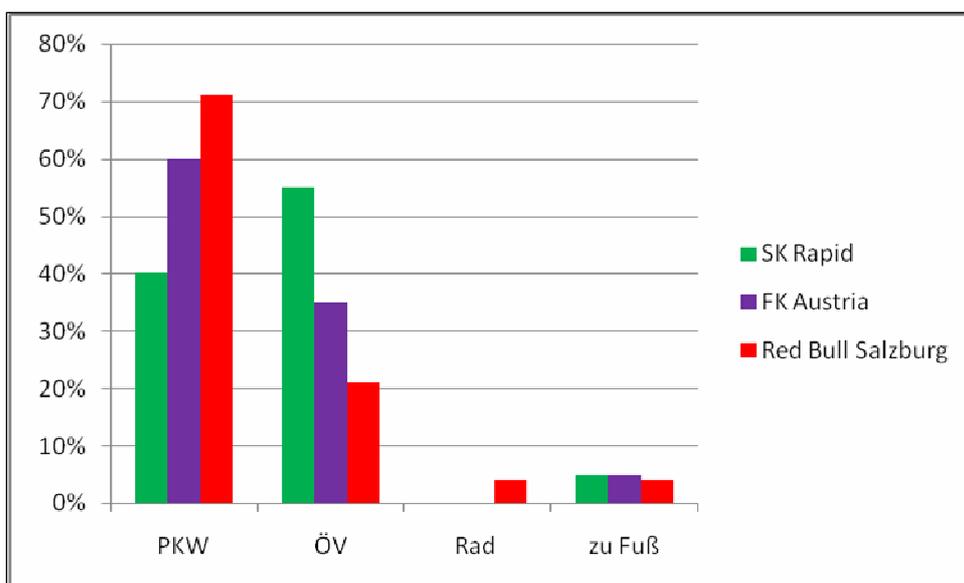


Abbildung 48: Vergleich verschiedener Verkehrsmittelverteilungen

Wie im Abschnitt „CO₂-Bilanz“ noch näher erläutert wird, wurde die Verteilung beim SK Rapid ein Mittelwert für den PKW-Anteil angenommen. Die Verteilung beim FK Austria entspricht jenen Daten, die bei beiden Umfragen mit etwa den gleichen Werten erhoben wurden. Die Daten von Red Bull Salzburg wurden vom Verein selbst zur Verfügung gestellt⁸⁹.

Bei kombiniertem Verkehr wurde jeweils das maßgebende Verkehrsmittel in den Vergleich aufgenommen. Wird beispielsweise der PKW auf dem Sammelparkplatz abgestellt und der Shuttle-Bus zum Stadion genommen, wurde die Anreise als PKW-Fahrt gezählt.

9.2 CO₂-Bilanz

Anhand der zusammengetragenen und selbst erhobenen Daten über die Anreise wird für das Hanappi-Stadion beispielhaft die CO₂-Bilanz errechnet:

9.2.1 MIV

Anteil des MIV an der Verkehrsverteilung, Annahme: 40 %

Dieser Wert wurde anhand der beiden vorliegenden Umfragen unter Berücksichtigung der beschriebenen Abweichungen geschätzt. Die etwa 56 % MIV-Anteil aus der persönlichen Umfrage wurden als zu hoch eingeschätzt, da viele der Befragten frühzeitig angereiste PKW-Fahrer waren. Bei der Internet-Umfrage lautete das Ergebnis 29 %. Nach interner Einschätzung des Vereins SK Rapid reisen etwa 70 % der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln an⁹⁰. Als Mittelwert der verschiedenen Informationen wurde somit der oben genannte Wert von 40 % angenommen.

⁸⁹ Quelle: Auskunft von M. Hohenwarter, Stadionmanagement, Red Bull Salzburg (22.01.2010)

⁹⁰ Quelle: Auskunft C. Pieber, SK Rapid Klubservice (07.01.2010)

Besetzungsgrad, Annahme: 2,4

Die Verkehrsuntersuchung über ein Fußballstadion in Ingolstadt, Deutschland, gibt den Besetzungsgrad bei Fahrten zu Fußballspielen mit 2,5 an (siehe [VU INGOLSTADT 2009], S. 11). Als Quelle diente hier die Annahme von Bosserhoff von einem Besetzungsgrad von 1,5 bis 2,8 (siehe [BOSSERHOFF 2000]). Die Annahmen werden über den üblichen Mittelwerten getroffen, da bei der Anreise zu Fußballspielen und der entsprechenden Parkplatzsituation mit einem höheren Besetzungsgrad gerechnet werden muss. Bei hohem PKW-Anteil und großem Parkplatzangebot sinkt der Besetzungsgrad ab, wie das Beispiel Wals Siezenheim zeigt: hier liegt ein Besetzungsgrad von 1,7 vor⁹¹. Als Ergebnis der persönlichen Befragung wurde beim Hanappi-Stadion ein Besetzungsgrad von 2,4 ermittelt, der auch der weiteren Berechnung zugrunde gelegt wird.

Anzahl PKWs: ca. 2.800

Bei einem durchschnittlich besuchten Spiel von SK Rapid (mit 16.600) Zuschauern ergibt sich aus der Verkehrsverteilung und dem Besetzungsgrad die genannte Anzahl an Fahrzeugen.

Durchschnittliche Fahrentfernung pro Strecke: 53 km

Anhand der Postleitzahlen der befragten PKW-Fahrer wurde die Entfernung zum jeweiligen Ort angenommen⁹² und die Durchschnittsentfernung berechnet.

Wie in Abbildung 49 zu sehen ist, liegt der Hauptanteil der Fahrten im Bereich 50 bis 60 Kilometer. Kurze Fahrten bis zehn Kilometer machen nur 7,5 % der gesamten Fahrten aus, in diesem Bereich wird hier somit klar der öffentliche Verkehr bevorzugt.

⁹¹ Quelle: Errechnet nach Auskunft von M. Hohenwarter, Stadionmanagement, Red Bull Salzburg (22.01.2010)

⁹² Quelle: Kilometerangaben des Routenplaners auf <http://maps.google.at>

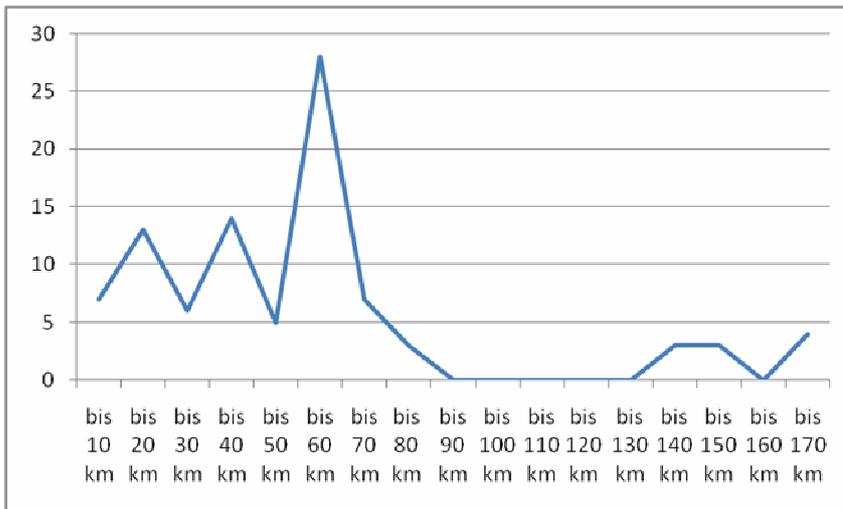


Abbildung 49: Aufteilung der Entfernungen zum Hanappi-Stadion (Anzahl der befragten Personen)

Anders ist diese Situation beispielsweise in Ried, wie Abbildung 50 zeigt, hier werden aufgrund der Parkplatzsituation vor allem auch kurze Wege mit dem PKW zurückgelegt. Genauere Werte der Anreisekilometer liegen hier nicht vor, der qualitative Vergleich reicht aber aus, um die Verschiebung bei den PKW-Entfernungen deutlich zu machen.

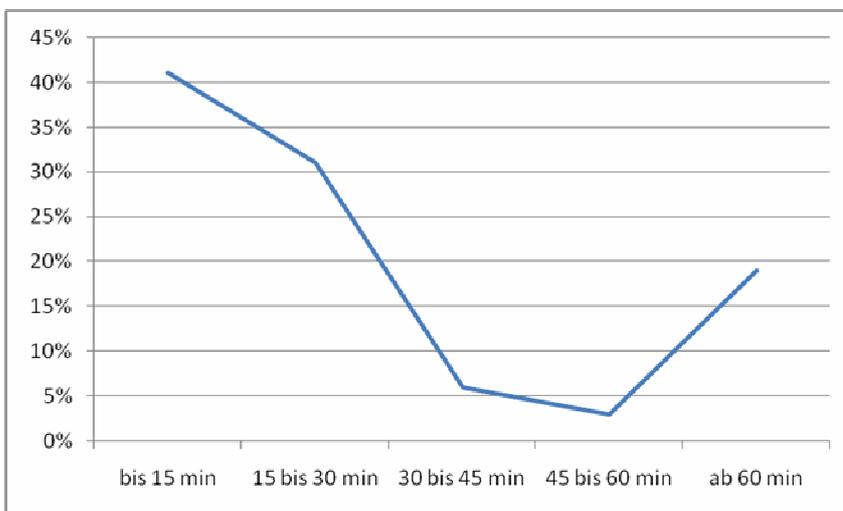


Abbildung 50: Aufteilung der Fahrzeiten in Ried (Quelle: Internet-Umfrage, %-Anteil der befragten Personen)

CO₂-Ausstoß MIV : 160 Gramm CO₂ pro Kilometer⁹³

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Kilometer wurde als Mittelwert verschiedener Ausstoßwerte errechnet, wie Abbildung 51 zeigt:

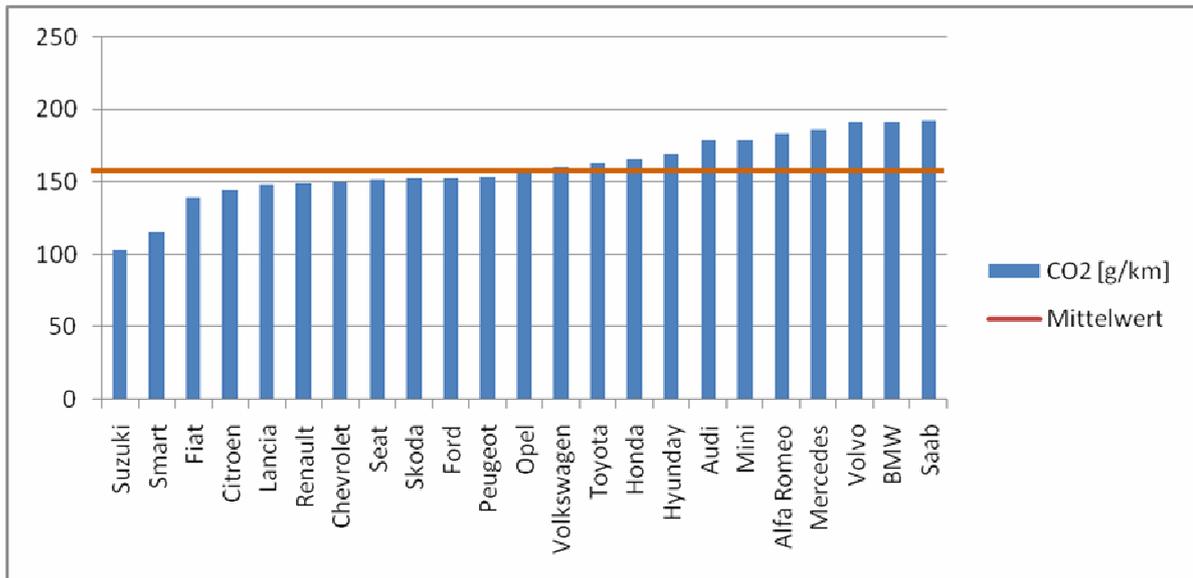


Abbildung 51: CO₂-Ausstoß [g/km] verschiedener Automarken im Vergleich (Quelle: Centre for Automotive Research, FH Gelsenkirchen)

CO₂-Ausstoß Hanappi-Stadion, MIV, gesamt: ca. 47,5t/Spieltag

CO₂-Ausstoß Hanappi-Stadion, MIV, pro Zuschauer: ca. 2,9 kg/Spieltag

Im Vergleich dazu ergibt sich bei der entsprechenden Berechnung für die Red Bull-Arena in Wals Siezenheim folgende Bilanz:

CO₂-Ausstoß Red Bull-Arena, gesamt: ca. 80,5 t/Spieltag

CO₂-Ausstoß Red Bull-Arena, pro Zuschauer: ca. 6,7 kg/Spieltag

Grundlage der Berechnung war hier die durchschnittliche Besucherzahl von etwa 12.000. Zum Einzugsgebiet des Stadions liegen keine verwertbaren Daten vor, daher wurde in Anlehnung an die Umfrage bei Rapid eine Fahrtstrecke von 50 km zugrunde gelegt.

⁹³ Quelle: Centre for Automotive Research, FH Gelsenkirchen, gefunden unter <http://www.co2-ausstoss.com>

9.2.2 ÖV

Anteil des ÖV an der Verkehrsverteilung, Annahme: 50 %

Anhand der oben erwähnten Schätzung und einem angenommenen Anteil von Fußgehern, Radfahrern und Gruppenreisenden von insgesamt 10% werden hier 50 % angenommen.

Anzahl der öffentlich anreisenden Zuschauer: 8.300

Hier wird wieder ein durchschnittlich besuchtes Spiel mit 16.600 Besuchern zugrunde gelegt.

Durchschnittliche Fahrentfernung pro Strecke: 10,5 km

Wie bei den PKW-Fahrern wurde die durchschnittliche Entfernung anhand der angegebenen Postleitzahlen errechnet.

CO₂-Ausstoß ÖV : ca. 10 Gramm CO₂ pro Kilometer und Person⁹⁴

In der angeführten Quelle handelt es sich bereits um einen Wert pro Person, die Errechnung von spezifischen Besetzungsgraden ist somit nicht notwendig.

CO₂-Ausstoß Hanappi-Stadion, ÖV, gesamt: ca. 1,7 t/Spieltag

CO₂-Ausstoß Hanappi-Stadion, ÖV, pro Zuschauer: ca. 0,1 kg/Spieltag

9.2.3 Gruppenreisen

Anteil des Bus/Bahn an der Verkehrsverteilung, Annahme: 5 %

Anzahl der mit Bus oder Bahn anreisenden Zuschauer: 830

Durchschnittliche Fahrentfernung pro Strecke, Annahme: 70 km

Für die Abschätzung dieser Entfernungen liegen keine verwendbaren Daten vor, es wurde ein Wert über der durchschnittlichen PKW-Strecke gewählt, da bei Gruppenreisen zu Fußballspielen meist die größten Entfernungen zurückgelegt werden.

⁹⁴ Online-Quelle: <http://marktcheck.greenpeace.at/1219.html>

CO₂-Ausstoß Bus/Bahn: ca. 20 Gramm CO₂ pro Kilometer und Person⁹⁵

Für Busse gilt etwa 30, für die Bahn 15 Gramm pro Kilometer und Person.

CO₂-Ausstoß Hanappi-Stadion, Bus/Bahn, gesamt: ca. 2,3 t/Spieltag

CO₂-Ausstoß Hanappi-Stadion, Bus/Bahn, pro Zuschauer: ca. 0,15 kg/Spieltag

9.2.4 Gesamtausstoß

Der gesamte CO₂-Ausstoß eines Spieltages ergibt sich nach den vorangegangenen Rechnungen in Summe wie folgt:

<i>Fußgeher/Radfahrer:</i>	<i>0 t/Spieltag</i>
<i>MIV, gesamt:</i>	<i>ca. 47,5t/Spieltag</i>
<i>ÖV, gesamt:</i>	<i>ca. 1,7 t/Spieltag</i>
<i>Bus/Bahn, gesamt:</i>	<i>ca. 2,3 t/Spieltag</i>
<i>Gesamtausstoß:</i>	<i>ca. 51,5 t/Spieltag</i>

Dies entspricht einem CO₂-Ausstoß pro Zuschauer von 3,1 kg pro Spieltag.

Bei rund 25 Spielen im Hanappi-Stadion sind dies pro Kalenderjahr hochgerechnet fast

1.300 Tonnen CO₂.

Einsparungspotential:

Durch verschiedene verkehrsbezogene Maßnahmen kann eine Verschiebung hin zum Umweltverbund erreicht werden. Sollte es beispielsweise gelingen, den PKW-Verkehr im bestehenden Beispiel um zehn Prozent zu senken und die Anreise auf die anderen Verkehrsmittel gleichmäßig zu verteilen, wäre eine **Einsparung von über 300 Tonnen CO₂** pro Jahr möglich.

⁹⁵ Online-Quelle: <http://marktcheck.greenpeace.at/1219.html>

9.3 PKW-Flächenbedarf

Neben dem Schadstoffausstoß ist auch der Flächenbedarf der fahrenden und parkenden PKW von hoher Bedeutung für die Umwelt um ein Fußballstadion.

Alleine die ermittelten Fahrstrecken sind bemerkenswert:

- Wie im Beispiel gezeigt, legen 2.800 PKW eine Strecke von durchschnittlich etwa 100 Kilometer zurück, um zum Hanappi-Stadion und wieder nach Hause zu kommen. Die gefahrenen Kilometer entsprechen insgesamt einer **7-fachen Erdumrundung**.
- Der vergleichsweise noch höhere PKW Anteil bei der Fahrt zum Stadion in Salzburg/Wals-Siezenheim verursacht bei der Annahme von 5.000 Fahrzeugen und 50 Kilometern pro Richtung eine noch längere Strecke: hier reichen die An- und Abreisekilometer **1,5 mal von der Erde zum Mond**.

Der Platzbedarf der parkenden PKW soll ebenfalls durch einige Beispiele bildhaft dargestellt werden:

- Wären die 2.800 PKW nicht rund um das Hanappi-Stadion geparkt sondern hintereinander in einer Reihe, würde die Kolonne bis zum Horr-Stadion in Favoriten reichen (bei einer Parkplatzlänge von fünf Metern).
- rund um die Red Bull Arena stehen insgesamt 7.800 Parkplätze zur Verfügung. Mit 12,5 m² Stell- und 7,5 m² Rangierfläche pro Parkplatz entspricht dies einem Flächenbedarf von **22 Fußballfeldern**, die Zufahrtswege nicht eingeschlossen.
- Abbildung 52 zeigt die Größenverhältnisse zwischen Parkplatz und Fußballfeld (mit internationalem Standardmaß 105x68 Meter). In diesem Beispiel finden 312 Autos auf der Parkfläche Platz.

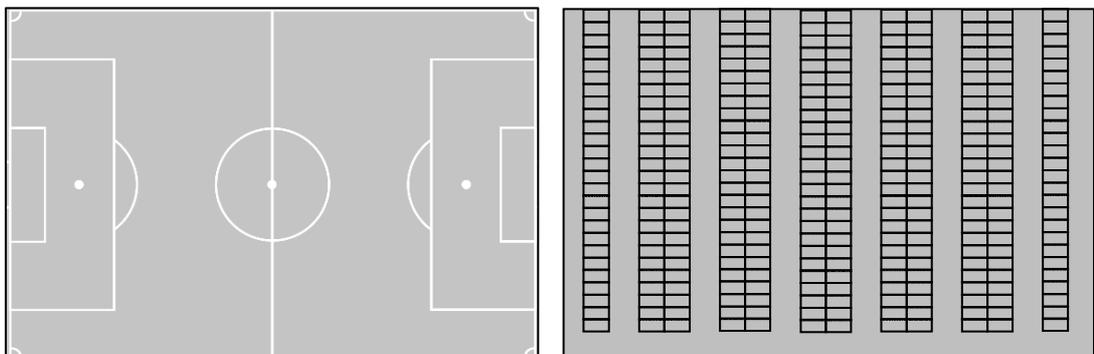


Abbildung 52: Vergleich Fußballfeld - Parkplatz

10 Vergleich der Ergebnisse

Wie erwartet haben sich bei der Untersuchung der zehn Bundesligastadien auch zehn unterschiedliche Standorte und Verkehrssituationen präsentiert. In diesem Abschnitt folgt ein Vergleich der Gegensätze und der Gemeinsamkeiten zwischen den Spielstätten. Nach einer Übersicht über die allgemeinen Zusammenhänge der Stadien werden die Verkehrsmerkmale und –probleme anhand der einzelnen Verkehrsarten gegenübergestellt.

10.1 Allgemeiner Vergleich

Im Zusammenhang mit der Standortfrage tritt ein wesentliches Kriterium schon bei der Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung auf: die Stadien wurden im Lauf der Jahrzehnte jeweils unter verschiedenen Voraussetzungen erbaut und durch den Verkehr erschlossen. In der folgenden Abbildung sind die Stadien zur Übersicht nach ihrem Errichtungsjahr aufgelistet:

Eröffnung	Stadion	Verein
1925	Horr-Stadion	FK Austria Wien
1950	Franz-Fekete-Stadion	Kapfenberger SV Superfund
1952	Linzer Stadion	LASK Linz
1952	Pappelstadion	SV Mattersburg
1955	Stadion Wiener Neustadt	SC Magna Wiener Neustadt
1958*	Stadion Liebenau	SK Puntigamer Sturm Graz
1960*	Wörtherseestadion	SK Austria Kelag Kärnten
1976	Hanappi-Stadion	SK Rapid Wien
2003	Keine Sorgen Arena	SV Josko Ried
2003	Red Bull Arena	FC Red Bull Salzburg

Abbildung 53: Eröffnungsjahre der Bundesligastadien

*Neuerrichtung am alten Standort. Hypo-Group-Arena (2007) bzw. UPC-Arena Graz (1997)

In dieser Auflistung ist eindeutig die Aufbau-Stimmung der Fünfziger-Jahre zu erkennen. Ebenso lassen sich die Generationenmodelle nach Sheard und Bale (siehe Kapitel 3) gut nachverfolgen: Während die Stadien älterer Baujahre noch dem Typ des „gewachsenen“ Platzes entsprechen, sind die neuesten Stadien schon nach dem Prinzip „moderne Fußballarena“ konzipiert. Selbstverständlich wurden auch die „alten“ Stadien schon mehrmals nachgerüstet, um den heutigen Standards zu genügen.

Die Betrachtung der Verkehrsströme kann nur unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Besucher erfolgen. Diese ist nicht nur für die Auslastung des Stadions maßgebend, sondern natürlich auch entscheidend im Zusammenhang mit den Kapazitäten der einzelnen Verkehrsmittel. In Abbildung 54 sind die Stadien nach ihren durchschnittlichen Besucherzahlen gereiht, die Auslastung der Stadien ist ebenfalls in der Tabelle abzulesen.

Stadion	Zuschauerschnitt*	Fassungsvermögen	Auslastung
Hanappi-Stadion	16.600	17.500	94,9%
Red Bull Arena	11.888	30.188	39,4%
UPC-Arena	11.196	15.322	73,1%
Linzer Stadion	8.773	18.000	48,7%
Horr-Stadion	8.639	13.135	65,8%
Hypo-Group-Arena	6.272	32.000	19,6%
Keine Sorgen Arena	5.764	7.600	75,8%
Pappelstadion	5.523	15.100	36,6%
Stadion Wiener Neustadt	4.340	7.700	56,4%
Franz-Fekete-Stadion	3.646	12.000	30,4%

Abbildung 54: Zuschauerschnitt und Auslastung

*Online-Quelle: <http://www.transfermarkt.at> (Bundesliga-Saison 09/10, Stand: 01.03.2010)

10.2 Fußgerverkehr

Die Verkehrsuntersuchungen im Rahmen dieser Arbeit enden, überspitzt formuliert, am Stadioneingang. Die Zuschauerströme im Stadion inklusive Leitsysteme zu den Plätzen und sämtliche Bewegungen innerhalb der Sportstätte müssen gesondert betrachtet werden. Trotzdem darf man sie im Zusammenhang mit dem Stadionverkehr nicht außer Acht lassen. Vor allem am Ende des Spiels - alle Zuschauer wollen das Stadion gleichzeitig

verlassen - ist für die sichere Verteilung der Personen zu sorgen. Diese Maßnahmen gehen immer auch Hand in Hand mit den jeweiligen Sicherheitsbestimmungen.

Im Zuge der Untersuchungen dieser Arbeit konnten wenige konkrete Maßnahmen festgestellt werden. Im Fall des erhöhten Platzbedarfs durch Fußgeher ist ein häufig eingesetztes Mittel, Straßen für den übrigen Verkehr zu sperren. Die Sperre der Siebenhügelstraße nördlich der Klagenfurter Hypo-Group-Arena sei hier als Beispiel genannt. Hier wurden auch eigene Gehwege errichtet, um Konfliktsituationen mit dem PKW-Verkehr zu vermeiden.

Weitere, eigens für die Fußgeher ergriffene Maßnahmen konnten nicht ermittelt werden und sind somit für einen konkreteren Vergleich zwischen den Stadien nicht geeignet.

Der Anteil der Fußgeher unter den Besuchern hängt auch immer von der Lage des Stadions ab. Innerhalb eines dicht besiedelten Wohngebietes ist der Anteil natürlich größer, wobei die Lage im Stadtzentrum wieder andere Nachteile mit sich bringt, wie etwa Lärmbelästigung oder Verschmutzungen.

10.3 Radverkehr

Das Fahrrad als Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Diesem Umstand ist auch bei der Infrastruktur von Fußballstadien Rechnung zu tragen. Um das Fahrrad tatsächlich als alternatives Verkehrsmittel zu etablieren sind jedoch einige Rahmenbedingungen zu erfüllen:

- Die Möglichkeit zum Abstellen des Rades muss prinzipiell gegeben sein
- Die Abstellplätze sollten aus Sicherheitsgründen auch bewacht werden
- Die Radwege sind um die Stadien entsprechend auszubauen
- Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern sind zu vermeiden

Wie Abbildung 55 zeigt, wird die Anreise mit dem Rad oft schon dadurch stark eingeschränkt, dass keine oder keine sichere Möglichkeit zum Abstellen des Rades besteht. Auch sind die Radwege nicht immer so ausgebaut, dass sie konfliktfrei zu benutzen sind. Ein Beispiel hierfür ist die Anbindung des Horr-Stadions: das Radwegenetz

führt zwar um das gesamte Stadion, ist jedoch nicht von den Gehwegen getrennt und somit an Spieltagen kaum benutzbar.

Stadion	Abstellplätze	Position	Radwegentfernung
Red Bull Arena	1000	am Stadiongelände	20 m
Franz-Fekete-Stadion	200	am Stadiongelände	100 m, Mürztalradweg
Hypo-Group-Arena	140	am Stadiongelände	300 m
Hanappi-Stadion	100	Bahnhof, 300 m	20 m, Fahrbahnmarkierung
Keine Sorgen Arena	100	am Stadiongelände	30 m
UPC-Arena	24	Bahnstation, 50 m	20 m
Pappelstadion	20	am Stadiongelände	kein Radweg
Linzer Stadion	10	Parkplatz, 60 m	kein Radweg
Horr-Stadion	0		10 m, gut ausgebaut
Stadion Wiener Neustadt	unbek.	unbek.	20 m

Abbildung 55: Fahrradabstellplätze und Radweganbindung

In den beiden EM-Stadien, der Red Bull-Arena in Wals Siezenheim und der Hypo-Group-Arena in Klagenfurt wurden die Bedürfnisse des Radverkehrs am ehesten in die Verkehrsplanung übernommen. In Salzburg wurden im Zuge des Verkehrskonzepts für die Europameisterschaft 1.000 Abstellplätze errichtet, die Sportpark-GmbH Klagenfurt hat die Förderung des Radverkehrs sogar in ihre Umwelterklärung aufgenommen (siehe [SPORTPARK-GMBH 2008]). Erklärtes Ziel ist es hier, PKW-Kilometer und dadurch die CO₂-Belastung zu reduzieren, indem die „umweltfreundliche Anreise per Fahrrad“ gefördert wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass – bis auf die genannten Ausnahmen – bei den Vereinen das Fahrrad als Verkehrsmittel kaum wahrgenommen wird. Auch die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, die ja für die Errichtung der Radwege verantwortlich sind, ist notwendig.

10.4 Öffentlicher Verkehr

Bevor der öffentliche Verkehr vom Auto als bestimmendes Verkehrsmittel abgelöst wurde, waren die Stadien noch sehr von der guten öffentlichen Anbindung verbunden. Historische Stadion-Standorte und die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel weisen schon immer eine ähnliche Entwicklung auf (vergleiche [HACHLEITNER/PFAFFENBICHLER 2008]).

Heute ist die Benutzung immer auch mit den gebotenen Kapazitäten verbunden. Bei gut funktionierenden Anbindungen steht fast jedem zweiten Besucher ein Platz in einem öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung, bei Stadien die für den PKW-Verkehr ausgelegt sind gilt dies nicht einmal für jeden zehnten. In Abbildung 56 wird ersichtlich, welche Besuchermengen ungefähr in der ersten halben Stunde nach Spiel-Ende abtransportiert werden können.

Stadion	Verbindungen	Verstärkung ?	Kapazität (erste 1/2 h nach Spielende)
Hanappi-Stadion	Bus, Straßen-, U-, S-Bahn	ja	ca. 10.000
Horr-Stadion	Bus, Straßenbahn	ja	ca. 3.500
Linzer Stadion	Bus, O-Bus	ja	ca. 3.500
Red Bull Arena	Bus, O-Bus	ja	ca. 2.500
Hypo-Group-Arena	Bus	ja	ca. 1.200
UPC-Arena	Straßenbahn	bei Bedarf	ca. 800 (unverstärkt)
Franz-Fekete-Stadion	Bus	ja	ca. 300
Stadion Wiener Neustadt	Bus	bei Bedarf	ca. 160 (unverstärkt)
Keine Sorgen Arena	Bus	nein	ca. 150
Pappelstadion	Bus	nein	für Abreise unwesentlich

Abbildung 56: Öffentlicher Verkehr, Kapazitäten

Um dem Zuschauerstrom unmittelbar nach dem Spiel gerecht zu werden, sind für viele Verkehrsmittel Verstärkungen vorgesehen. Die beiden Wiener Stadien werden hier massiv von den Wiener Linien unterstützt, aber auch bei den Verkehrsbetrieben anderer Städte werden Verstärkungsmaßnahmen eingesetzt. Wie in der Tabelle zu sehen ist, sind aber längst nicht alle Stadien ausreichend an ein funktionierendes öffentliches Verkehrsnetz angebunden.

Probleme treten nicht nur aufgrund der fehlenden Kapazitäten auf, ein Beispiel vom Bahnhof Hütteldorf zeigt auch Probleme bei der Nutzung bereits vorhandener Kapazitäten auf: Der Zugang zur Linie U4 ist im Bereich der Aufzüge zu den ÖBB-Bahnsteigen so beengt gestaltet, dass die 880 Personen fassenden U-Bahn-Züge gar nicht zeitgerecht gefüllt werden können⁹⁶.

Operative Probleme waren am Beispiel Wiener Neustadt zu sehen: die Fahrplanzzeiten der Buslinien sind zwar mit starren 30-Minuten-Intervallen optimal aufeinander abgestimmt⁹⁷, die Eignung für den Transport zu Fußballspielen leidet darunter aber merkbar.

⁹⁶ Quelle: Auskunft R. Wolfram, Wiener Linien, Abteilung Angebot (10.02.2010)

⁹⁷ Online-Quelle: <http://wiki.stadtverkehr.at/>

Um das Publikum zusätzlich zum Umsteigen auf die Öffentlichen zu bewegen, sind Kombitickets für Anreise und Eintritt ein verbreitetes Mittel. Hier eine Übersicht:

Stadion	Sondertickets
Red Bull Arena	Eintrittskarte gilt als Karte fürs Bundesland Salzburg
Hypo-Group-Arena	Eintrittskarte gilt als Fahrschein in Klagenfurt
Linzer Stadion	Eintrittskarte gilt als Fahrschein in Linz
Hanappi-Stadion	Jahreskarte gilt als Fahrschein in Wien
Horr-Stadion	Jahreskarte gilt als Fahrschein in Wien
UPC-Arena	keine Sondertickets
Franz-Fekete-Stadion	keine Sondertickets
Stadion Wiener Neustadt	keine Sondertickets
Keine Sorgen Arena	keine Sondertickets
Pappelstadion	keine Sondertickets

Abbildung 57: Angebot an Kombinationskarten

Stadien, deren Parkplätze weiter als 1.000 Meter entfernt liegen, bieten oft Shuttle-Busse als Beförderungsmittel an. Diese werden nicht zu den öffentlichen Verkehrsmitteln hinzugezählt.

10.5 Motorisierter Individualverkehr

Neben der Straßenanbindung ist die Zahl der verfügbaren Stellplätze ein wichtiger Gradmesser für den PKW-Verkehr. In der Auflistung in Abbildung 58 sind nur jene Parkplätze aufgelistet, die direkt zum Stadion gehören oder vom Verein als mögliche Parkplätze angegeben werden. Die Reihenfolge richtet sich nach der Gesamtzahl.

Stadion	Parkplätze ca. (bis 1.000 m)	Parkplätze ca. (ab 1.000 m)	Gesamt
Red Bull Arena	2.000	5.800	7.800
Hypo-Group-Arena	2.320	1.850	4.170
Keine Sorgen Arena	4000	0	4.000
Horr-Stadion	1.090	1.200	2.290
Stadion Wiener Neustadt	300	1.700	2.000
Linzer Stadion	1.200	780	1.980
Hanappi-Stadion	1.650	0	1.650
Franz-Fekete-Stadion	900	700	1.600
UPC-Arena	840	0	840
Pappelstadion	mind. 350	0	350

Abbildung 58: Parkplätze

In dieser Zusammenstellung fällt auf, dass gerade jene Stadien die meisten Stellplätze aufweisen, deren Standort außerhalb der dichter besiedelten Gebiete liegt, oder deren öffentliche Verkehrsanbindung nicht optimal ist. Je mehr Parkplätze vorhanden sind, desto niedriger liegt auch der PKW-Besetzungsgrad (vergleiche Kapitel 9.2), wie der Vergleich zwischen Red Bull-Arena und Hanappi-Stadion gezeigt hat.

Ein öfter auftretendes Problem ist das Falschparken oder das „wild“ Parken auf fremdem Grund oder auf illegalen Abstellplätzen. Im Zuge der Datensammlung wurden derartige Fälle einige Male geortet:

- Hanappi-Stadion: Überbelegung der Parkplätze (siehe [TRAFICO 2001])
- Red Bull-Arena: Nutzung von Firmenparkplätzen (siehe [APA 2008])
- Stadion Wr. Neustadt: Nutzung von Parkplätzen der Merkur-City
- Franz-Fekete-Stadion: Nutzung des Billa-Parkplatzes
- UPC-Arena: Überbelegung im angrenzenden Wohngebiet

In Klagenfurt wurde zum Anrainerschutz per Verordnung eine Sperrzone errichtet, um ähnliche Konflikte zwischen Anwohnern und Matchbesuchern zu vermeiden.

Darüber hinaus zeigt sich der Sportpark Klagenfurt durch seine Umwelterklärung vorbildlich (siehe [SPORTPARK-GMBH 2008]). Zur Reduktion des PKW-Verkehrs und somit als Beitrag zur umweltfreundlicheren Anreise wurden folgende Maßnahmen geplant oder ergriffen:

- Unterstützung von organisierten Fanreisen
- Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
- Parkplatzbewirtschaftung
- Maßnahmen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr (z.B. Kombikarten)

10.6 Gesamtsituation

Nach der eingehenden Beschäftigung mit der Verkehrssituation der zehn Bundesligastadien ist festzuhalten, dass das Bewusstsein der meisten Vereine für Verkehrsprobleme nur in geringem Maße vorhanden ist. Die Empfehlungen, die von der Bundesliga ausgesprochen werden tragen kaum dazu bei, Stauungen bei An- und Abreise zu vermindern; auch auf den anzustrebenden Umstieg hin zum Umweltverbund gibt es von dieser Stelle kaum einen Hinweis. Vorrangiges Thema ist hier in erster Linie die Sicherheit der Zuschauer innerhalb des Stadions.

Verkehrskonzepte zur Bewältigung der bestehenden Situation scheinen zwar durchaus üblich zu sein, weiterführende Denkansätze zu einer Änderung der Verhältnisse gibt es allerdings kaum.

11 Ansatz zur Problemlösung

Zehn verschiedene Stadien – zehn verschiedene Verkehrssituationen. Diese Erkenntnis verwundert nicht, angesichts der verschiedensten Rahmenbedingungen die hierfür mit verantwortlich sind. Die Größe der Stadt, die Lage innerhalb der Siedlung, die Beliebtheit und der sportliche Erfolg des Vereins, die Attraktivität des Gegners, die Verkehrsinfrastruktur – all diese und noch mehr sind Faktoren, die von Spiel zu Spiel und von Stadion zu Stadion unterschiedliche Ausgangspositionen schaffen.

Im Vergleich sind jedoch einige Gemeinsamkeiten und allgemein gültige Probleme festzustellen: vor allem die Verlagerung des Verkehrs vom Auto hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln ist nicht immer Thema bei den Überlegungen. Vielmehr wird versucht, das - scheinbar - natürlich vorgegebene Verkehrsaufkommen zu verwalten und zu lenken.

Die große Anziehungskraft, die ein Fußballverein auf seine Umwelt naturgemäß hat, ist auch untrennbar mit der entsprechenden Verantwortung gegenüber der Umwelt verbunden. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, sind auch im Verkehrsbereich entsprechende Maßnahmen zu unterstützen oder sogar selbst zu ergreifen.

11.1 Stadionanforderungskatalog

Wie bereits im Kapitel 4.1.3 beschrieben, gibt die österreichische Fußball-Bundesliga einen Stadionanforderungskatalog mit Vorschriften und Empfehlungen für die Vereine heraus (siehe [BL(1) 2009]). Als „Empfehlung“ gekennzeichnet sind auch die Abschnitte 3.5.2 „Stadion-Zugang und Zufahrt zum Stadion“ und 3.5.3 „Stadion-Parkplätze“. Erklärtes Ziel dieser Diplomarbeit ist es, aus den gewonnenen Erkenntnissen einen Vorschlag zur Anpassung dieser Empfehlungen zu erarbeiten und an die Bundesliga zu übermitteln.

Zur besseren Übersicht, hier die betreffenden Abschnitte im Wortlaut:

[...]

3.5.2. STADION – ZUGANG/ZUFAHRT ZUM STADION

C-Kriterium⁹⁸

- Es wird empfohlen, dass der Zugang bzw. die Zufahrt zum Stadion für die Zuschauer auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Stadtzentrum, Hauptbahnhof, Busbahnhof und dem Flughafen leicht erreichbar ist.
- Es wird empfohlen, dass das Stadion für Autofahrer ab der Autobahn und in der Nähe des Stadions von jeder Richtung her gut beschildert ist.
- Es wird empfohlen, zusammen mit der örtlichen Behörde für ein entsprechendes Verkehrsleitsystem zu sorgen.

3.5.3. STADION – PARKPLÄTZE

C-Kriterium

- Es wird empfohlen, die Zu- und Ausfahrten der Parkzonen so zu gestalten, dass der Fahrzeugverkehr zügig und geordnet abgewickelt werden kann. Dazu gehören auch direkte Verbindungen zur nächsten Autobahn.
- Alle Parkplätze sollen hell und klar beschildert sein (dazu gehören die Nummern oder Buchstaben der jeweiligen Sektoren), aus festem Material wie Beton bestehen und gegen unbefugtes Eindringen geschützt werden.

⁹⁸ „C-Kriterien“ gelten als „Empfehlung“, A- und B-Kriterien sind „zwingend“ bzw. „fordernd“

- Wo nicht genügend Parkplätze auf dem Stadiongelande angeboten werden können, wird empfohlen, dass die übrigen Parkplätze grundsätzlich höchstens 1.500 m weit entfernt sind.
- Das Parkplatzkonzept soll unbedingt gemeinsam mit der zuständigen lokalen Behörde untersucht werden. Dabei sollen auch die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel und die Möglichkeit der Errichtung von mehrstöckigen Parkhäusern in der unmittelbaren Umgebung des Stadions berücksichtigt werden.

[...]

Bei der aktuellen Version des Anforderungskataloges wird deutlich, dass sich das Hauptaugenmerk der Vorschläge nach wie vor auf den PKW und seinen Parkplatz richtet. Die Formulierung „*auch* mit öffentlichen Verkehrsmitteln [...] erreichbar“ impliziert schon die „übliche“ Anreise mit dem Auto - die mögliche Benutzung des Fahrrades oder die Bedürfnisse der Fußgeher werden gar nicht erst erwähnt.

Gerade die Einstufung als C-Kriterium, der Bezeichnung für „Empfehlungen“, lässt den Verfassern aber den nötigen Spielraum um steuernd in die Verkehrsplanungen der Vereine einzugreifen. Die Bundesliga kann hier, ohne die teilnehmenden Vereine zwingen zu müssen, ihrer Vorbildwirkung gerecht werden und versuchen, die umweltfreundlichere Anreise zu fördern.

An erster Stelle der Überlegungen muss hier der Fußgeherverkehr stehen. Innerhalb des Stadions sind durch die detaillierten Sicherheitsanforderungen viele Maßnahmen gegeben, die auch für den Fußgeherverkehr relevant sind. Im Außenbereich des Stadions gibt es jedoch keine einheitlichen Vorschläge zu dessen Regelung. Im näheren Umkreis um das Stadion muss der Strom der Fußgeher reibungslos, sicher und vor allem konfliktfrei abgewickelt werden können. Dies ist, abgesehen vom Sicherheitskonzept, auch im Verkehrskonzept zu berücksichtigen.

Für die Anreise über kurze Entfernungen ist das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel und ist als nächstes zu berücksichtigen. Kurze Fahrten – unter fünf Kilometer – sind mit dem Fahrrad am schnellsten zurückzulegen, außerdem ist dieses Verkehrsmittel

kostengünstig und umweltschonend. Der geringe Platzbedarf und somit die Möglichkeit eines stadionnahen Abstellplatzes sind weitere Vorteile.

Der Anreise mit dem öffentlichen Verkehr ist ebenso Beachtung zu schenken. Auch ihm ist als Teil des Umweltverbundes klar der Vorzug gegenüber dem PKW zu geben. Die jeweilige Anbindung der Stadien lässt zwar zum Teil keine detaillierte Empfehlung zu, generelle Punkte sind aber dennoch anzuführen.

Unter Berücksichtigung der genannten Kriterien wird für die entsprechenden Passagen des Anforderungskataloges folgender Änderungsvorschlag unterbreitet:

[...]

3.5.2. STADION – ZUGANG UND ZUFAHRT ZUM STADION

C-Kriterium

- Es wird empfohlen, dass der Zugang zum Stadion weiträumig den ankommenden Fußgehern vorbehalten ist. Der Zugang zum Stadion ist übersichtlich und hindernisfrei zu gestalten um den sicheren Zugang zu gewährleisten.
- Es wird empfohlen, den Anschluss der Fahrradwege so zu gestalten, dass der Fahrradverkehr zügig und geordnet abgewickelt werden kann. Dazu gehört auch die Trennung der Fahrradwege von anderen Verkehrswegen.
- Es wird empfohlen, in Zusammenarbeit mit den Behörden und den Anbietern des öffentlichen Verkehrs für ein Verkehrskonzept zu sorgen, das die Benutzung des öffentlichen Verkehrs fördert. Die Zugangswege sind übersichtlich zu kennzeichnen, das Angebot an öffentlichen Verbindungen ist ersichtlich zu machen.
- Es wird empfohlen, Maßnahmen zur Förderung alternativer Verkehrsmittel zu unterstützen, um den Autoverkehr zu reduzieren.

3.5.3. STADION – FAHRRADABSTELLPLÄTZE UND PARKPLÄTZE

C-Kriterium

Allgemeines

- Es wird empfohlen, die nähere Umgebung des Stadions von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten, um einen sicheren Fußgerverkehr zu ermöglichen.
- Es wird empfohlen, für eine gute Anbindung an das Radwegenetz zu sorgen und Abstellanlagen für Fahrräder in ausreichender Zahl zu errichten. Diese sollen sich im Stadionbereich befinden sowie hell beleuchtet und bewacht werden.
- Es wird empfohlen, die Parkplätze nicht näher als die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs anzuordnen, um dessen Benutzung zu fördern.
- Das Konzept für den Fußgänger- und Radverkehr, das Konzept für den öffentlichen Verkehr sowie das Parkplatzkonzept sollen unbedingt zusammen mit der zuständigen lokalen Behörde und den jeweiligen Verkehrsanbietern untersucht werden.

[...]

Die vorgeschlagenen Änderungen sollen zum einen die Stellung der anderen Verkehrsarten gegenüber dem Autoverkehr hervorheben. Zum anderen wurden Verweise auf PKW-Infrastruktur herausgenommen, die eventuell gar nicht den jeweiligen Rahmenbedingungen des Stadions entsprechen (wie etwa die „Beschilderung ab der Autobahn“ oder die „Möglichkeit zur Errichtung von Parkhäusern“).

11.2 Förderung des Fußgerverkehrs

Vor allem der hindernisfreie Zugang zum Stadion ist für den Fußgerverkehr besonders wichtig. Der „letzte Kilometer“ vor den Eingangstoren wird für gewöhnlich von einer großen Fußgehermenge gefüllt. Hindernisse wie etwa geparkte Autos oder Engstellen sind zu vermeiden. Die Umgebung kann für andere Verkehrsmittel gesperrt werden um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten, der Fußweg durch diese „Fußgängerzone“ ist auch den Benutzern anderer Verkehrsmittel mit Sicherheit zuzumuten.

11.3 Förderung des Radverkehrs

Nicht jedem Fußballfan ist es vergönnt, in Fußentfernung von „seinem“ Stadion zu wohnen. 5 bis 10 Prozent der Besucher – je nach Lage des Stadions – haben diese Möglichkeit, alle anderen sind von den verschiedenen Verkehrsmitteln abhängig. Das schnellste und umweltfreundlichste Fortbewegungsmittel, vor allem für Strecken unter fünf Kilometer, ist: das Fahrrad.

Um bei der Anreise zu Fußballspielen den Fahrradverkehr zu fördern, sind die Maßnahmen entsprechend an die Gegebenheiten eines Fußballstadions anzupassen.

Folgende Punkte sind zu beachten:

- Fahrradabstellanlagen sind in ausreichender Zahl zu errichten
- Die Anlagen müssen, dem Umfeld eines Stadions angepasst, durch Bewachung gesichert werden
- Die Radverkehrsanlagen sollten abseits der Hauptverkehrsstraßen zum Stadion geführt werden, um Verkehrskonflikte mit anderen Anreisenden zu verhindern
- Die Möglichkeiten der Anfahrt mit dem Fahrrad müssen auch entsprechend bekannt gemacht und beworben werden (Fanartikel, Radkarten, Spieler als Vorbild, etc.)

Vor allem im Zuge der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland wurde der Radverkehr zu den Stadien verstärkt beworben und unterstützt. Die Initiative

„Unternehmen Fahrrad“ beispielsweise gab für diesen Zweck einen eigenen Handlungsleitfaden heraus⁹⁹. Die zahlreichen Maßnahmen haben auch nachhaltige Wirkung gezeigt, ein dauerhafter Anstieg des Radverkehrs nach der Fußball-WM war zu verzeichnen¹⁰⁰.

Der Gedanke zur Stellplatzverpflichtung für Fahrräder, wie dies in der oberösterreichischen Bauordnung bereits festgelegt ist, sollte von Seiten des Gesetzgebers her weiter verfolgt werden.

11.4 Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs ist natürlich immer mit der vorhandenen Infrastruktur, also mit der Nähe zu den Stationen verbunden. Dieses Kriterium ist bereits bei der Standortsuche für ein neu zu errichtendes Stadion von großer Bedeutung. Alle Vorteile, die der Neubau „auf der grünen Wiese“ mit sich bringt, werden durch die oft sehr schwierige Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr wieder zunichte gemacht. Der Idealfall wäre hier natürlich die Errichtung mitten an den Verkehrsknotenpunkten der Stadtzentren, Probleme wie teurer Baugrund oder Störung der Umgebung lassen diese Variante in den jüngsten Planungen jedoch kaum aufkommen. Die „urban regeneration“, wie Rod Sheard sie benennt (siehe [SHEARD 2005]), bleibt wohl noch eine Zeit lang Zukunftsmusik.

Unter den gegebenen Umständen werden jedoch bereits jetzt Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs getroffen (vergleiche hierzu auch [SPORTPARK-GMBH 2008]):

- Kombinationskarten für Verkehrsmittel und Stadien
- Verstärkung der bestehenden Kapazitäten
- Bauliche Anpassung der Haltestellen

⁹⁹ Online-Quelle: <http://www.mit-dem-rad-am-ball.de/>

¹⁰⁰ <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2006/0712/berlin/0015/index.html>

Als bereits umgesetztes Beispiel dient hier wieder die WM 2006 in Deutschland. Im Rahmen des Umweltkonzeptes „Green Goal™“ wurden bereits im Vorfeld Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs formuliert (siehe [MAAZ/SCHMIED 2005]). Das ehrgeizige Ziel des Umweltkonzeptes war es, einen Anteil des öffentlichen Verkehrs von 50 Prozent zu erreichen.

Auch zwei Jahre später, bei der EM 2008, wurde das Großereignis genutzt, um den öffentlichen Verkehr zu fördern (siehe [EURO 2008]). Das Leitziel, ein „möglichst hoher Anteil umweltverträglicher Verkehrsmittel“ sollte durch Maßnahmen wie Kombitickets, übersichtliche Leitsysteme und Verkehrsinformationen erreicht werden. Zum Teil konnte dieses Maßnahmenpaket mit Sicherheit auch zur nachhaltigen Verbesserung bei den EM-Stadien beitragen.

11.5 Verminderung des Autoverkehrs

Abgesehen von der Möglichkeit, andere Verkehrsmittel zu forcieren, ist auch beim Autoverkehr selbst anzusetzen. Folgende Vorschläge können dazu dienen, die Umweltbelastung durch den PKW-Verkehr einzuschränken:

- Förderung von Sammelreisen (Bus oder Bahn) entlang beliebter Fahrtrouten
- Einheben von Parkabgaben auf den Stadionparkplätzen
- Förderung des Car-Sharing (ev. bessere Parkplätze für höheren Besetzungsgrad)

Auch hier gilt es, das Bewusstsein zur umweltfreundlichen Anreise durch entsprechende Information zu bewerben.

11.6 Ausblick

Fußball hat in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung erfahren. Vom einfachen Spiel für einfache Leute wurden der Sport und sein Umfeld in die verschiedensten Richtungen hin untersucht. Der wissenschaftliche Zugang zum Phänomen Fußball wurde immer breiter gefächert: soziologische Betrachtung von

Zuschauerkultur, politische Zusammenhänge oder der marktwirtschaftliche Aspekt sind nur einzelne Beispiele für die gesamte Bandbreite der Themen.

Selbstverständlich gehört auch der technische Zugang zum Fußball-Umfeld dazu, waren doch Fußballstadien schon seit jeher Prestigeobjekte und Vorzeigebauten der Architektur. Diese Arbeit soll deutlich machen, dass der Massensport Fußball auch den Massentransport einschließt. Ein anschauliches Beispiel: das Hanappi-Stadion wird regelmäßig von einer Personenzahl besucht, die der eineinhalbfachen Einwohnerzahl von Eisenstadt entspricht.

Zum konkreten Thema - Verkehrsuntersuchungen um Fußballstadien – existiert bislang wenig wissenschaftliche Literatur. Diese Arbeit kann als Grundlage für weiterführende Untersuchungen dienen: eine genaue Untersuchung der Einzugsgebiete, eine detaillierte Erfassung der Verkehrsverteilung oder die Erfassung der Personenströme innerhalb der Stadien sind Beispiele für mögliche Themengebiete.

Durch den wissenschaftlichen Zugang zu dem Thema können vor allem Lösungsansätze geboten werden, wie Verkehrsprobleme zu behandeln sind und wie die Umweltbelastung durch kluge Verkehrsmaßnahmen reduziert werden kann. Dann ist der Ball aber wieder an die Vereine zurückzuspielen: in anderen Bereichen, wie etwa Sport und Gesundheit, dienen die Vereine und ihre Spieler als Vorbild und Maßstab für die Gesellschaft. Wenn es gelingt, diese Vorbildwirkung auch im Verkehrsbereich richtig einzusetzen, können mit Sicherheit auch über den reinen „Fußballverkehr“ hinaus nachhaltige Verbesserungen erzielt werden.

Literaturquellen

- [AGLAS 2007] AGLAS, GERNOT: "Linzer Stadion ("Gugl") in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [APA 2008] DER STANDARD.at: *Salzburger EM-Stadion soll bleiben* (5. März 2008)
- [BALE 1993] BALE, JOHN: *Sport, Space and the City*, Routledge, London
- [BL(1) 2009] ÖSTERREICHISCHE FUSSBALL BUNDESLIGA:
Stadionanforderungskatalog für die Bewerbe der österreichischen Fußball-Bundesliga, gültig ab dem Spieljahr 2009/10, Stand 1. Juli 2009
- [BL(2) 2009] ÖSTERREICHISCHE FUSSBALL BUNDESLIGA:
Sicherheitsrichtlinien für die Bewerbe der österreichischen Fußball-Bundesliga, gültig ab dem Spieljahr 2009/10
- [BLUMENSCHNEIN 2007] BLUMENSCHNEIN, STEPHAN: "Stadion Salzburg" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [BOSSERHOFF 2000] BOSSERHOFF, D.: *Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung*, Wiesbaden
- [DERRICK/McRORY 1973] DERRICK, E.; McRORY, J.: *Cup in Hand; Sunderland's self-image after the Cup*, Working Paper 8, Centre for Urban and Regional Studies, University of Birmingham
- [EURO 2008] KOORDINATION BUNDESREGIERUNG: *Factsheet Präsentation UEFA EURO 2008™, Verkehrskonzept*
- [FIFA 2007] FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE FOOTBALL ASSOCIATION:
Fußballstadien: Technische Empfehlungen und Anforderungen, komplett überarbeitete 4. Auflage, Zürich

- [GBL&E 2008] ABTEILUNG FÜR GEBÄUDELEHRE UND ENTWERFEN: *Fan Space*, eine Publikation des Instituts für Architektur und Entwerfen an der TU Wien, Redaktion: C. Falkner, H. Trapp, K. Urbanek, Sonderzahl Verlagsges.m.b.H., Wien
- [GIGLER 2007] GIGLER, HUBERT: "Stadion Klagenfurt" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [HACHLEITNER 2006] HACHLEITNER, BERNHARD: "Das Stadion im Zentrum" in *ballestererfm (#20)*, Wien
- [HACHLEITNER/
PFAFFENBICHLER 2008] HACHLEITNER, BERNHARD; PFAFFENBICHLER, PAUL: "Mit der Straßenbahn bequem erreichbar- Fußballplätze und Stadtentwicklung" in *Wo die Wuchtel fliegt. Legendäre Orte des Wiener Fußballs*, Hrsg. Peter Eppel, Bernhard Hachleitner, Werner Michael Schwarz, Georg Spitaler, Löcker Verlag, Wien
- [HAHN et al. 2004] HAHN, A.; HAHN, B.; KORBUT, U.; KUBITA, W.; MANHART, V.; PECK, S.; PERAUER, M.; RAUHS, G.; SCHEIFLINGER, M.; ZELLER, G.: Multifunktionale Arenen – Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung, Endbericht, Im Rahmen der Lehrveranstaltung „Projekt 3“ am Institut für Rechtswissenschaften und am Institut für Stadt- und Regionalwirtschaft der Technischen Universität Wien
- [HUMPHRYS 1983] HUMPHRYS, D.; MASON, C.; PINCH, S: *The externality fields of football grounds; a case study of The Dell, Southampton*, *Geoforum* 14 (4), 401-11
- [LG WIEN 2008] LANDESGESETZ FÜR WIEN: *Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien* (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)
- [LRH-OÖ 2005] OBERÖSTERREICHISCHER LANDESRECHNUNGSHOF : *Initiativprüfung Neubau Stadion Ried*, Bericht, Hrsg. Oberösterreichischer Landesrechnungshof, Linz

- [MAAZ/SCHMIED 2005] MAAZ, ANDREAS; SCHMIED, MARTIN in *Nahverkehrs...praxis, Fachzeitschrift für Nahverkehr und Verkehrsindustrie*, Nr. 1-2/2005, Fachverlag Dr. H. Arnold GmbH, Dortmund
- [MA KLAGENFURT 2009] MAGISTRAT DER LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT; BAURECHT GEWERBERECHT:
Verordnung für Großveranstaltungen, Konzerte, Fußballspiele in der Hypo-Group-Arena, Klagenfurt
- [MARSCHIK 2007] MARSCHIK, MATTHIAS: "Franz-Fekete-Stadion" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [NAGL 2007] NAGL, MARTIN: "Fill-Metallbau-Arena" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [PFISTER 2002] PFISTER, GERTRUD: "Wem gehört der Fußball?" in *Global Players - Kultur, Ökonomie und Politik des Fußballs*, Michael Fanizadeh, Gerald Hödl, Wolfram Manzenreiter (Hrsg.), Brandes & Apsel Verlag GmbH, Frankfurt
- [SCHÜTZ 2007] SCHÜTZ, EDGAR: "Franz-Horr-Stadion (Tschechisches-Herz-Platz)" und "Hanappi-Stadion/Weststadion" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [SHEARD 2005] SHEARD, ROD: *The Stadium - Architecture for the New Global Culture*, Pesaro Publications, Singapore
- [SPORTPARK-GMBH 2008] SPORTPARK KLAGENFURT GMBH: *Umwelterklärung 2008 - Sportpark Klagenfurt GmbH*, Medieninhaber, Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich: Sportpark Klagenfurt GmbH, Projektverantwortlicher: Mag. Daniel Greiner, Klagenfurt
- [STELZL 2007] STELZL, MARTIN: "Liebenauer Stadion/UPC-Arena" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen

- [TAYLOR 1990] TAYLOR, PETER MURRAY, BARON OF GOSFORTH: *The Hillsborough Stadium Disaster, Inquiry by the rt hon Lord Justice Taylor, Final Report*, Presented to Parliament by the Secretary of State for the Home Department by Command of Her Majesty, London
- [TRAFICO 2001] TRAFICO VERKEHRSPANUNG: *Verkehrskonzept Kerngebiet Hütteldorf mit Bürgerbeteiligung*, Bericht im Protokoll des 5. Planungstreffens am 13.01.2001
- [TRÖSCHER 2007] TRÖSCHER, ANDREAS: "WAC-Platz" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [TRÖSCHER 2007] TRÖSCHER, ANDREAS: "Wiener Neustädter Stadion" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [TSCHIDA 2007] TSCHIDA, ALOIS: "Pappelstadion" in *Das große Buch der Österreichischen Fußballstadien*, Andreas Tröscher, Matthias Marschik, Edgar Schütz, Verlag Die Werkstatt GmbH, Göttingen
- [UEFA 2006] UNION OF EUROPEAN FOOTBALL ASSOCIATIONS: *Stadion-Infrastruktur-Reglement*, Ausgabe 2006, Nyon
- [VO OÖ 2008] LANDESRECHT OBERÖSTERREICH: *Verordnung der Oö. Landesregierung vom 28. November 1994*, mit der Durchführungsvorschriften zum Oö. Bautechnikgesetz sowie betreffend den Bauplan erlassen werden (Oö. Bautechnikverordnung - Oö. BauTV)
- [VU INGOLSTADT 2009] GEVAS, HUMBERG & PARTNER, INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPANUNG UND VERKEHRSTECHNIK MBH: *Verkehrsuntersuchung Fußballstadion nördlich der Manchinger Straße in Ingolstadt*

Quellen der Flächenwidmungspläne

Digitaler Atlas Steiermark

<http://gis2.stmk.gv.at/gis2.stmk.gv.at/gis/da/%28S%28qjv21rrgoivvcu45ksshp455%29%29/init.aspx?hotspot=gk>

WebGIS Burgenland

<http://gis.bgl.d.gv.at/WebGISBurgenland/FrontController?project=flaechenwidmung>

Digitaler Flächenwidmungsplan Ried im Innkreis

<http://www.ried.at/bau/flwpl04.pdf>

Magistrat Wiener Neustadt

<http://gis.wiener-neustadt.at/rop/index.htm>

Stadtplanung Linz

<http://webgis.linz.at/rpweb/index.aspx?site=RPI&project=Raumplanung&map=4&ovOpen=1&currpanel=3&sid=1f0e9e10-9af1-4243-b66a-fb5f2edbe24e>

Magistrat Klagenfurt

<http://www.gis->

[klagenfurt.at/RPWeb/index.aspx?site=rpi_klagenfurt&project=Raumplanung&map=61&y=167350&x=75180&scale=70000&currPanel=3&sid=b53a6b8c-315e-4c14-ac05-4c4216d7a267](http://www.gis-klagenfurt.at/RPWeb/index.aspx?site=rpi_klagenfurt&project=Raumplanung&map=61&y=167350&x=75180&scale=70000&currPanel=3&sid=b53a6b8c-315e-4c14-ac05-4c4216d7a267)

Land Salzburg - GIS-Online

<http://service.salzburg.gv.at/imap2/ClientServlet?CMD=Init&MAPWIDTH=535&MAPHEIGHT=440&OVMAPWIDTH=140&OVMAPHEIGHT=120&VIEWWID=20>

Planauskunft Wien

<http://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/html/start.asp?Cmd=Wienuebersicht>

Anhang:

Tabelle der Umfrageergebnisse im Detail

Sportclubplatz

Zu den Altersgruppen:

- Altersgruppe 1: bis 15 Jahre
- Altersgruppe 2: 15 bis 20 Jahre
- Altersgruppe 3: 20 bis 30 Jahre
- Altersgruppe 4: 30 bis 40 Jahre
- Altersgruppe 5: 40 bis 50 Jahre
- Altersgruppe 6: ab 50 Jahre

Altersgruppe	m/w	PLZ	Verkehrsmittel	Altersgruppe	m/w	PLZ	Verkehrsmittel
3	m	1160	Ö 44	3	w	1020	Ö 43
4	m	1150	Ö 43	3	m	1090	Ö 43
4	m	1160	PKW	4	m	1170	Fuß
3	m	1170	Fuß	4	w	1170	Fuß
4	m	1180	PKW	4	m	1160	Fuß
5	m	1170	Fuß	4	m	1150	Ö S45
4	m	1200	Ö 43	3	m	1010	PKW
5	m	1040	Ö 43	3	m	1020	Ö 43
5	m	1230	Ö 43	3	m	1050	Ö 43
5	m	1180	Fuß	3	m	1110	Ö 43
5	m	1180	Ö S45	3	m	1160	Ö 44
4	m	1020	Rad	1	m	1170	Fuß
4	m	1180	Ö S45	3	w	1170	Fuß
4	m	1140	Ö S45	6	m	1170	Fuß
4	m	1160	Ö S45	4	m	1170	Fuß
4	m	1170	Ö 43	3	w	1140	PKW
2	m	1160	Ö 44	3	m	1140	PKW
2	m	1050	Ö 43	3	m	1160	Ö 44
3	w	1050	Ö 10	4	m	1170	Fuß
4	m	1050	Ö 10	4	m	2100	PKW
4	m	1170	Fuß	4	w	2100	PKW
4	m	1170	Fuß	1	m	2100	PKW
4	m	1170	Ö 43	4	w	1010	Ö 44
4	w	1150	Ö 43	4	m	1130	PKW
4	m	1060	Ö 43	4	m	1230	PKW

4	m	1050	Ö 43
4	m	1160	Ö 44
4	m	1160	Ö 44
4	m	1180	Rad
3	w	1070	Taxi
3	w	1160	Fuß
3	w	1160	Fuß
3	w	1160	Fuß
3	m	1160	Fuß
3	m	1160	Fuß
4	m	1070	Ö S45
5	m	1170	Fuß
5	m	1200	Ö S45
2	m	1120	Ö 43
2	m	1120	Ö 43
2	m	1120	Ö 43
2	m	1120	Ö 43
2	m	1120	Ö 43
2	w	1120	Ö 43
4	w	1160	Fuß
4	w	1170	Fuß
4	w	1180	Fuß
4	m	1170	Fuß
4	m	1070	Ö 43
3	w	1060	Ö 43
4	m	1160	Ö S45
3	m	1170	Ö 43
4	m	1170	Ö 43
4	m	1030	Ö S45
4	m	1060	Ö 43
4	m	1070	Ö 43
4	w	1160	Ö 44
4	m	1170	Fuß
1	m	3580	PKW
1	m	3580	PKW
4	w	1140	Ö S45
4	m	1150	PKW
3	w	1160	PKW
3	m	1160	PKW
3	m	1120	Ö 43
5	m	1170	Fuß
4	m	1070	Ö 43
4	m	1230	Ö 43
4	m	1100	Ö 43
4	m	1160	Ö 10
5	m	1170	Fuß
3	m	1160	Fuß
3	m	1160	Fuß
3	m	1160	Fuß
4	m	3601	PKW
4	m	1150	Rad

4	m	1140	Ö S45
3	m	1140	Ö 10
3	m	1140	Fuß
3	w	1150	Ö 10
3	m	1230	PKW
4	m	1170	Fuß
4	m	1160	Rad
4	w	1150	Rad
4	m	1160	Ö 10
4	m	1180	PKW
4	m	1170	Fuß
3	m	1170	Ö 43
3	m	1160	Rad
3	m	1160	Ö 43
3	m	1170	Fuß
3	m	1160	PKW
3	m	1220	PKW
3	m	1170	Fuß
3	m	1160	Ö 44
3	m	1160	Fuß
3	m	1170	Ö 43
3	w	1030	PKW
3	m	1150	Ö S45
4	m	1050	Ö S45
4	w	1050	Ö 43
4	m	1170	Fuß
4	m	1190	Ö S45
4	m	1030	PKW
4	m	1150	Ö 43
4	m	1220	PKW
3	w	1120	PKW
3	m	1030	PKW
3	w	1030	Ö 43
3	m	7100	Ö S45
4	m	1170	Rad
4	m	1160	Ö 44
6	m	1220	PKW
5	m	1130	Ö 43
3	m	1160	Fuß
3	m	1180	Fuß
4	m	1140	Rad
4	m	1160	Fuß
5	m	1080	Rad
1	w	1080	Rad
1	w	1160	Ö 10
2	m	1180	Ö 43
6	m	1160	Ö 10
3	m	1180	Fuß
4	m	1160	Fuß
4	m	1160	Fuß
5	m	1090	Ö 43

4	m	1110	Ö 43
3	m	1160	Fuß
4	m	1170	Ö 43
4	m	1090	Ö 43
4	m	1090	Ö 43
3	w	1160	Ö 44
4	m	1170	Fuß
5	m	3200	PKW
3	m	1080	Ö 43
3	m	1090	Ö 43
3	w	1200	Ö 43
3	m	1200	Ö 43

4	m	1190	PKW
4	m	1170	Ö 43
3	m	1180	PKW
6	w	1190	PKW
3	w	1200	Ö 43
3	w	1180	Ö 43
3	m	1160	Fuß
3	m	1080	Ö 43
4	m	1040	Ö S45
4	w	1180	Ö S45
4	m	1180	PKW

Horr-Stadion

Zu den Altersgruppen:

- Altersgruppe 1: bis 15 Jahre
- Altersgruppe 2: 15 bis 20 Jahre
- Altersgruppe 3: 20 bis 30 Jahre
- Altersgruppe 4: 30 bis 40 Jahre
- Altersgruppe 5: 40 bis 50 Jahre
- Altersgruppe 6: ab 50 Jahre

Altersgruppe	m/w	PLZ	Verkehrsmittel
3	m	1160	PKW
3	w	1160	PKW
3	m	4820	PKW
3	m	5580	PKW
3	m	5580	PKW
3	m	1210	Ö 67
3	m	2460	Ö 67
3	m	1210	Ö 15A
4	m	1230	PKW
4	m	1100	Fuß
3	w	1100	Fuß
4	m	2320	PKW
4	m	2320	Ö 15A
5	m	1160	PKW
5	m	1200	PKW
3	m	1230	PKW
3	m	1110	Ö 15A
4	m	1100	Fuß
2	w	1100	Fuß

Altersgruppe	m/w	PLZ	Verkehrsmittel
3	m	2340	PKW
2	m	2340	PKW
3	m	1220	PKW
3	m	1220	PKW
4	m	1210	PKW
4	m	1180	PKW
4	m	3163	PKW
4	w	3163	PKW
1	m	3163	PKW
1	w	3163	PKW
1	m	3163	PKW
1	m	3163	PKW
1	m	3163	PKW
5	m	1100	Ö 15A
5	w	1100	Ö 15A
5	m	1190	Ö 67
1	m	3400	Ö 67
1	m	3400	Ö 67
1	m	3400	Ö 67

5	m	1150	PKW
4	w	1150	PKW
4	m	1110	Ö 15A
2	w	1230	Ö 15A
2	w	1110	Ö 15A
3	m	1100	Ö 15A
3	w	2331	Ö 15A
3	m	2331	Ö 15A
3	m	1220	Ö 15A
2	m	1050	Ö 15A
2	m	1050	Ö 15A
4	m	1230	PKW
4	m	2500	Ö 15A
4	m	2500	Ö 15A
3	m	1200	PKW
3	w	1200	PKW
2	w	2700	Ö 15A
2	w	2700	Ö 15A
2	m	2700	Ö 15A
2	m	2353	Ö 15A
3	m	1100	Ö 67
3	w	1100	Ö 67
4	w	7222	PKW
4	m	7222	PKW
1	m	7222	PKW
4	w	2340	PKW
1	w	2340	PKW
1	w	2340	PKW
4	m	2340	PKW
3	w	1110	Ö 15A
3	m	1180	Ö 15A
5	m	1190	PKW
5	m	1010	Ö 67
5	w	1010	Ö 67
4	m	1130	PKW
4	m	1100	PKW
1	m	1160	PKW
3	m	2351	Ö 67
3	m	2351	Ö 67
3	m	2351	Ö 67
5	m	1230	PKW
1	m	1120	Ö 15A
1	m	1150	Ö 15A
1	m	1120	Ö 15A
3	m	2340	PKW
5	m	1220	PKW
5	m	1200	Ö 67
4	w	1200	Ö 67

1	m	3400	Ö 67
4	m	1100	Ö 15A
4	m	1150	PKW
1	m	1150	PKW
1	m	1150	PKW
4	m	1220	PKW
4	w	1220	PKW
3	m	2100	PKW
3	m	2100	PKW
4	m	2320	PKW
4	m	2320	PKW
5	m	1100	Fuß
3	w	3100	Ö 15A
4	m	3100	Ö 15A
4	m	1100	Fuß
1	m	1100	Fuß
3	m	1100	PKW
3	m	1120	Ö 67
5	m	1100	Ö 67
3	m	1220	Ö 67
3	w	1220	Ö 67
1	w	1220	PKW
3	m	1160	PKW
1	w	1160	PKW
3	w	7100	PKW
3	m	7100	PKW
4	m	1210	PKW
1	m	1210	PKW
4	w	4020	PKW
4	m	4020	PKW
4	w	1080	Ö 15A
5	w	2340	PKW
5	m	2340	PKW
3	m	1190	PKW
3	w	1190	PKW
3	w	1160	PKW
3	m	1160	PKW
3	m	3100	PKW
3	m	3100	PKW
4	m	2500	PKW
5	m	2340	PKW
2	m	1220	Ö 15A
3	m	1080	Ö 15A
5	m	1090	Ö 15A
5	m	1090	Ö 15A
4	m	4020	PKW
5	m	2100	PKW
4	m	1020	PKW

3	w	1150	Taxi
3	m	1120	Ö 15A
3	m	1120	Ö 15A
1	m	1120	Ö 15A
1	w	1210	PKW
5	m	1210	PKW
4	m	2230	PKW
4	m	2230	PKW
2	m	3430	PKW
5	w	3430	PKW
5	m	2500	PKW
5	m	2500	PKW
4	m	1220	PKW

1	w	1020	PKW
1	m	1020	PKW
4	m	2351	PKW
4	m	2351	PKW
3	m	2340	PKW
3	m	2340	PKW
3	m	2340	PKW
3	m	2340	PKW
1	m	1220	PKW
4	m	4020	PKW
3	m	1090	Ö 67
5	m	2700	PKW
1	m	2700	PKW

Hanappi-Stadion

Zu den Altersgruppen:

- Altersgruppe 1: bis 15 Jahre
- Altersgruppe 2: 15 bis 20 Jahre
- Altersgruppe 3: 20 bis 30 Jahre
- Altersgruppe 4: 30 bis 40 Jahre
- Altersgruppe 5: 40 bis 50 Jahre
- Altersgruppe 6: ab 50 Jahre

Altersgruppe	m/w	PLZ	Verkehrsmittel
2	m	7210	PKW
2	w	7210	PKW
4	m	3340	PKW
1	m	3340	PKW
3	w	1100	PKW
3	m	1100	PKW
4	m	1190	PKW
4	w	1190	PKW
3	w	1110	Ö U4
4	m	1110	Ö U4
2	m	1120	Ö U4
2	m	1120	Ö U4
5	m	1220	Ö U4
5	m	1220	Ö U4
5	m	1230	PKW
5	m	2320	PKW
4	w	2320	PKW
3	m	1200	Ö U4

Altersgruppe	m/w	PLZ	Verkehrsmittel
2	m	1160	Ö S45
2	m	3002	PKW
5	m	1210	PKW
3	m	1100	Ö 49
2	m	3500	Ö ÖBB
2	m	3500	Ö ÖBB
2	w	3500	Ö ÖBB
3	m	3500	Ö ÖBB
2	w	3390	Ö ÖBB
3	m	1160	Ö S45
3	w	1160	Ö S45
5	m	2700	PKW
1	m	2700	PKW
5	m	1130	Ö S45
3	m	4320	PKW
3	m	4320	PKW
1	m	4320	PKW
2	w	4320	PKW

2	m	3100	Ö ÖBB
2	m	3100	Ö ÖBB
2	m	3100	Ö ÖBB
2	m	3100	Ö ÖBB
5	m	1140	PKW
5	w	1140	PKW
1	m	1140	PKW
3	m	1140	Fuß
3	w	1140	Fuß
1	w	1140	Fuß
6	m	2320	PKW
1	m	2320	PKW
6	m	1220	PKW
5	w	1220	PKW
3	m	1150	PKW
3	m	1170	PKW
3	m	1100	PKW
3	m	1100	PKW
3	m	2193	Ö ÖBB
3	m	2193	Ö ÖBB
3	m	2193	Ö ÖBB
3	m	2193	Ö ÖBB
3	m	2193	Ö ÖBB
3	m	2193	Ö ÖBB
3	m	2193	Ö ÖBB
3	w	2193	Ö ÖBB
4	m	1170	Ö S45
3	m	1160	Ö S45
3	w	1160	Ö S45
4	m	1160	Ö S45
6	m	7400	PKW
2	m	7400	PKW
2	w	7400	PKW
5	w	2500	PKW
5	w	2500	PKW
4	w	2460	PKW
2	m	1160	Ö S45
2	m	1160	Ö S45
5	m	2002	PKW
5	w	2002	PKW
1	m	2002	PKW
4	m	1230	Ö U4
4	w	1230	Ö U4
5	m	1140	Fuß
1	m	2500	PKW
1	m	2500	PKW
1	m	2500	PKW
4	m	2500	PKW
5	w	2500	PKW
2	m	7210	PKW
2	w	7210	PKW

2	m	4274	Bus
2	m	4274	Bus
2	m	4274	Bus
2	w	1140	Bus
6	m	1140	Fuß
5	m	3430	PKW
1	m	3430	PKW
5	m	1110	PKW
5	w	1110	PKW
3	m	1130	Ö U4
3	m	1130	Ö U4
3	w	1130	Ö U4
4	m	2700	PKW
4	w	2700	PKW
1	m	2700	PKW
2	m	1230	Ö U4
2	w	1230	Ö U4
2	m	1140	Ö 49
1	m	1140	Ö 49
5	m	3100	PKW
2	m	3100	PKW
4	m	2230	PKW
1	w	2230	PKW
1	w	2230	PKW
1	m	2230	PKW
4	m	3100	PKW
3	m	3100	PKW
4	m	3100	PKW
2	m	1150	Ö U4
2	m	1160	Ö S45
6	m	7210	PKW
4	m	7210	PKW
4	w	7210	PKW
4	m	3390	PKW
4	w	3390	PKW
1	m	3390	PKW
5	m	3950	Bus
4	w	3950	Bus
3	w	3950	Bus
1	m	3950	Bus
3	m	2340	PKW
3	w	2340	PKW
4	m	2500	PKW
4	w	2500	PKW
4	m	2500	PKW
1	w	2500	PKW
1	w	2500	PKW
4	m	3950	Bus
3	m	3100	PKW
3	m	1080	Ö U4
3	m	3100	PKW

1	m	3100	PKW
3	m	3100	PKW
3	w	3100	PKW
3	w	2230	Ö U4
3	w	2230	Ö U4
5	m	3100	PKW
4	w	3100	PKW
1	m	3100	PKW
1	m	3100	PKW
3	m	3100	PKW
3	m	3100	PKW
2	m	3100	PKW
4	m	3100	PKW
4	m	3100	PKW
4	m	1220	Krad
4	w	1220	Krad

3	m	3100	PKW
3	m	7210	Ö ÖBB
3	w	7210	Ö ÖBB
5	m	3340	PKW
2	m	1160	Ö S45
2	m	1160	Ö S45
2	m	1100	Ö U4
2	w	1100	Ö U4
4	m	7540	Bus
4	m	7540	Bus
4	m	7400	Bus
4	m	7400	Bus
4	m	7350	Bus
4	w	2500	PKW
1	w	2500	PKW

Beiträge von Forumsteilnehmern im Rahmen der Internet-Umfrage

Die folgenden Beiträge aus dem Internet-Forum wurden gänzlich von der Internet-Seite www.austriansoccerboard.at entnommen, um die Diskussionen rund um das Thema darzustellen. Die relevanten Forumseinträge sind hier mit dem Datum der Eintragung gekennzeichnet, die „Namen“ der Forumsteilnehmer wurden jedoch entfernt.

FC Red Bull Salzburg

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 10:23

Kommt bei mir drauf an. Manchmal mit dem Auto ~15 Minuten (vor allem EC-Spiele bzw. generell Spiele unter der Woche, nach der Arbeit), manchmal mit Öffis (Bus & S-Bahn), ca. 30 Minuten. Hab mal für Auto zw. 15 u. 30 min gestimmt.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:49

Bin zwar kein Fan, wäre aber in 5 min zu Fuß beim Stadion.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 12:43

hab abgestimmt, aber als wiener...

Geschrieben 18. Januar 2010 - 13:31

Auto

15-30 Minuten

Geschrieben 18. Januar 2010 - 13:56

[x] Auto

[x] 3-4 Stunden

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:09

lauter umweltverschmutzer hier...

also ich fahr mit öffentliche verkehrsmittel (zuerst lokalbahn, dann s-bahn oder bus) ca. 45-60 minuten, wobei der großteil für die lokalbahn und warten draufgeht

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:21

Sehr löblich Holzi. Ich mein aus Bergheim würdst 5-10 Minuten mitm Auto brauchen....

Aber des hemmt ja auch den Bierkonsum.

Ich wohn in Itzling und fahr' wie gesagt von daheim aus auch mit den Öffis. Aber bei Spielen unter der Woche komm ich direkt von der Arbeit (Anif), da geht's einfach ned mit Öffis,...

Bzgl. Lokalbahn und S-bahn. Sind die nicht so bekackt getaktet, dass man eigentlich grundsätzlich wenn man mit der Lokalbahn ankommt, ewig auf die S-bahn warten muss? Hab das irgendwie so in Erinnerung...

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:09

Also 20 Minuten würd ich schon auch brauchen mit dem Auto, aber mir gehts vor allem danach ums heimkommen. Wenn man bis zum Stadion fährt kommt man danach ewig nicht raus, und wenn man nur bis zum Messezentrum fährt (was ich auch ab und zu mache, wenn ich mit Freunden hinfahr), kommt es zeitlich fast aufs gleiche heraus.

Mit Lokalbahn und S-Bahn hast du recht, das ist wirklich nicht besonders gut gemacht... die LB kommt um XX:15 oder XX:45 ganz unten beim HBF an, und dann muss man so schnell wie möglich nach ganz oben zur S-Bahn-Station, weil die schon wieder um XX:17 bzw. 47 fährt... wenn also jetzt die LB Verspätung hat oder die S-Bahn zu früh fährt, muss man halt den Bus nehmen...

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:23

Same here.

Manchmal aber auch mit dem Auto zum Messezentrum und dann mit dem shuttle zum Stadion. Ich find die super und da ich fast die gesamte L-Bahn Strecke fahre zahlt sich das richtig aus.

Nur Öffis: 60+ min (je nach S-Bahn Abfahrt und Zwischentankstops zB Raschhofers wenns schön ist)

Auto + shuttle: ca 45 min

Ich finde das Stadion ist eigentlich super erreichbar. Was mich tw viel mehr nervt als die Anfahrt sind die manchmal schon recht unsinnigen Anpiffzeiten.

SK Rapid Wien

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 10:21

zuersset mit auto bis zu einer u-bahn station im süden und dann u-bahn weiter. hab also öffis genommen. zwischen 45-60minuten, je nach verkehr. 40minuten ist auch möglich bei perfekter verbindung!

Geschrieben 18. Januar 2010 - 10:24

5 Minuten zur S 45 Hernals und dann ca. 15 Minten bis Hütteldorf und wieder fünf Minten Geweg bis ins Dorf!

Geschrieben 18. Januar 2010 - 10:40

Unterschiedlich:

von Meidling via U4 Schönbrunn bis Hütteldorf in <15 Min

vom Satzberg zu Fuß in >15 min

mit Popschtrumpete vom Satzberg und dazwischenzwicken in der Bahnhofstrasse in <5 min.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 10:43

Wir reisen immer mit dem Auto an.

20 min bis zur Autobahnauffahrt Haag und auf der A1 bis Hütteldorf(Fahrdauer jeh nach Verkehrsaufkommen),parken in der Park+Ride Anlage.

Absolut stressfreie Anreise

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:00

mit den öffis:

einstieg am bahnhof mödling, ca. 10 minuten bis meidling, von dort zwei stationen mit der u6 bis längenfeldgasse, dort umstieg in die u4 bis hütteldorf. fahrdauer ca. 25-30 minuten, je nach wartezeit auf die u-bahnen.

alternative wäre in meidling in die s-bahn nach hütteldorf einsteigen. fahrdauer kommt glaube ich ziemlich aufs selbe raus, dafür erspart man sich ein mal umsteigen. da die s-bahn aber nicht so oft fährt, fahr ich üblicherweise u-bahn.

mit dem auto:

von mödling raus vorbei an der südstadt auf die autobahn, dort altmannsdorf abfahren, altmannsdorfer-

und grünbergstraße entlang und dann weiter über die hadikgasse. fahrtdauer ca. 30 minuten, wenn staufrei.

alternative über die triester-, wienerberg- und edelsinnstraße, dann über speising und in unter st. veit parken.

bevorzuge aber die öffentliche variante, geht eigentlich immer schneller. vor allem unter der woche ist die anreise mit dem auto sowieso zum vergessen

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:03

Ungefähr eine halbe Stunde mit Fuß&S-Bahn.

Wenn mir danach ist manchmal auch mitm Fahrrad, dauert genauso lang.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:06

mit dem Auto von Aschach/D nach Linz HBF ca. 30 min

von Linz Hbf bis Wien Hütteldorf BF ca. 1:50

von Hütteldorf BF zu Fuss zum Stadion 5 min

ergibt ca. 145 min. Parkplatzprobleme oder dergl. kenn ich nicht

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:29

Entweder mit dem Auto nach Heiligenstadt und dann U4 oder S-Bahn

oder mit dem Auto direkt zum Stadion und dann in der Minorgasse parken(Linzer Straße und dann rechts rauf, eh bekannt)

Anreise bis Wien 50 min und dann nochmal 40-50min.

Sind die Eintrittskarten ins Stadion derzeit eigentlich gültig als Fahrausweis für die Wiener Linien?

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:33

ich glaub 3 Stunden vor Spielbeginn und 5 Stunden nach Spielende..

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:35

Danke Öbb auch oder nur Wiener Linien, du könntest das ja auch wissen?

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:49

Nicht einmal Wiener Linien meines Wissens, außer Abos.

Und ÖBB schon gar nicht - ausgenommen es fällt mit den WL zusammen (zB die S-Bahnen im Stadtgebiet).

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:54

Anreise per Auto - 220 km

Dauer: je nachdem wer fährt ca. 3 h Anreise inkl. Boxenstopp bei den Tankstellen

Geschrieben 18. Januar 2010 - 12:53

Öffis

31er Bim von Stammersdorf bis Floridsdorf. Mit der S-Bahn bzw. U-Bahn bis Handelskai. Mit der S45 nach Hütteldorf.

Dauer: knapp 1 stunde

Mim Auto bin ich noch nie ins Stadion gefahren - aufgrund des Bierkonsums vor und nach dem Match auch besser so

Geschrieben 18. Januar 2010 - 13:07

Öffis:

33B von Jedlesee nach Floridsdorf. Mit der S-Bahn bis Handelskai. Mit der S45 nach Hütteldorf.

Dauert ca 3/4 Stunde

Mim Auto mit Parkplatzsuche ca halbe Stunde

Geschrieben 18. Januar 2010 - 13:12

U4 Landstrasse -> Hütteldorf (20 Minuten)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 13:57

U4 Schottenring -> Hütteldorf (mit fußweg+wartezeit 40-50 min)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:03

ca. 5 Minuten mit dem Auto und dann noch 5-10 Minuten zu Fuß. Insofern man weiß wo man parken muss und welche Straßen man meiden sollte ist die Infrastruktur gar net sooo schlecht.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:16

Ich geh zu Fuß, da ich ca. 10 Gehminuten entfernt wohne.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:19

👉 U4 Schottenring -> Hütteldorf (mit fußweg+wartezeit 40-50 min)

da fahrst doch nur knapp 20-25minuten oder?

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:44

26 > Kagran > U1 > Schwedenplatz > U4 > Hütteldorf brauche ca. 1 Stunde 30 Min

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:44

zu Fuß -Wohnungstür bis Sitzplatz 15-20 Minuten

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:45

49er -> bis 15 Min., wobei der Weg runter zum Stadion schon dazugerechnet is.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:48

20 Minuten im Dorf müssen schon drinnen sein!

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:55

zu fuß, um die 15min

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:57

☞ 26 Bim > Kagran > U1 > Schwedenplatz > U4 > Hütteldorf brauche ca. 1 Stunde 30 Min
da bin ich aus OÖ ja fast schneller

Geschrieben 18. Januar 2010 - 15:47

Alleine mit den Öffis:

Von Gutenstein nach Wr. Neustadt ca. ne Stunde

Von Wr. Neustadt nach Wien Meidling ca. 25 Minuten (falls EC oder IC wenn R dann ca 35-45 Minuten)

dann von Wien Meidling weiter mit der U-Bahn nach Hütteldorf das dauert ca. dann noch 15 Minuten.

Macht dann insgesamt ca 1 Stunde und 40 Minuten bis 2 Stunden. Wenn ich jetzt richtig gerechnet habe.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 15:47

☞ da bin ich aus OÖ ja fast schneller

hab ja auch ca geschrieben

Geschrieben 18. Januar 2010 - 15:56

[X] Öffis

15A von ... is jo wurst ... bis Meidling Hauptstraße und dann mit der U4 bis Hütteldorf

Dauer ca. 30 min.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 15:58

Vom Bundesland Salzburg über die Tauernautobahn, Westautobahn nach Wien... Fahrtzeit ca. 3,5 Stunden.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:05

je nach dem, ob ich von der wiener wohnung aus oder aus dem mostviertel anreise:

ab westbahnhof (per sbahn, zug) bzw pilgramgasse (u4), 25min

sonst von zuhause nach amstetten (auto), bis hütteldorf (zug), 90min

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:21

zu fuss 5 min

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:50

Auto, ca. 2,5 Stunden...

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:53

U2 ab Stadion bis Schottenring -> U 4 bis Hütteldorf! 30 - 40 Minuten ungefähr.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:57

☹️ 20 Minuten im Dorf müssen schon drinnen sein!

Das ist deutlich zu wenig. Ein Stunderl Dorf vor jedem Match ist das absolute Minimum. Am schönsten ist es bei sommerlichen Temperaturen, wenn man mehr als rechtzeitig dort ist, ein Bierchen ordert, sich genießerisch niederlässt, die Stimmung einsaugt und herrliche Gespräche über Rapid führt. Ach, da geht mir das Herzerl auf.

ad Anreise: rund 5 Minuten zum Handelskai und dann mit der Schnellbahn nach Hütteldorf - das ist wohl rund eine halbe Stunde mit dem Warten auf den öffentlichen Transporter und den diversen Fußwegen...30 Minuten ins Glück.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:17

S45 Oberdöbling-Hütteldorf 20min

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:23

Auto

Wienerberg - Hütteldorf

~30-45 Minuten je nach Verkehr

Parkplatzproblem kenn ich keins, 3€ für Park & Ride und passt, einzig vorm wegkommen musst halt noch was futtern sonst stehst

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:25

☹️ da fahrst doch nur knapp 20-25minuten oder?

ja reine fahrzeit schon. aber mit gehzeit+wartezeit sind ca 40.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:26

mir fehlt die möglichkeit, einspurig zu stimmen und auch wechselnd.

also, wenn wetter einigermaßen passt, also ned dauerregen, dann mitm durchlauferhitzer. wenn familie auch mit, dann meist mit dem auto, manchmal mit auto bis alt erlaa, u6 und u4 und dann mit umweg über dorf auf nord.

je nach verkehrsmittel, verkehrsdichte und sonstigen äusseren umständen: 20 bis 40 minuten

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:32

☞ [X] Öffis 15A von ... is jo wurst ... bis Meidling Hauptstraße und dann mit der U4 bis Hütteldorf Dauer ca. 30 min.

Aso, vom Verteilerkreis fahrma weg?

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:39

zug bzw auto. anfahrt zu heimspielen ca. 2h - 2h30min!!!

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:05

S45 krottenbachstraße.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:07

☞ Öffis

31er Bim von Stammersdorf bis Floridsdorf. Mit der S-Bahn bzw. U-Bahn bis Handelskai. Mit der S45 nach Hütteldorf.

Dauer: knapp 1 stunde

Mim Auto bin ich noch nie ins Stadion gfahren - aufgrund des Bierkonsums vor und nach dem Match auch besser so

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:09

S45 - Penzing - 5 minuten + 5 minuten fussmarsch!

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:17

Von Wien Essling (22. Bezirk) ca 30-45 min zur Park&Ride Anlage. Aber man muss halt immer beim abbiegen von der linken Wienzeile in die Parkgarage das "nur gerade aus fahren"-Schild ignorieren. Spiele unter der Woche sind allerdings eine Qual mit dem Auto. Hat auch schon an die 2 Stunden gedauert.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 21:28

Nur mehr mit den Öffis.

Von der Pragerstraße weg bis Stadion; Bim 26, U6 Längenfeldgasse, U4 Hütteldorf, rund 50min.

zurück fahr ich fast immer mit der S 45, ist, wenn der 26 nicht grad wieder mal 10 min. braucht bis zur nächsten, ca. 5min. schneller.

Bin früher öfters mitn Auto gefahren, waren auch ca. 40min. aber wegen Parkplatzsuche mußte ich immer schon sehr früh dort sein, muss nicht sein und außerdem spart man auch Sprit

Geschrieben 18. Januar 2010 - 21:59

mit dem zug 7 stunden von Feldkirch nach wien - hütteldorf

Geschrieben 18. Januar 2010 - 22:04

☞ Aso, vom Verteilerkreis fahrma weg?

Na ned wirkli ... Aber ned soweit weg von dir

Geschrieben 19. Januar 2010 - 10:46

☞ Wenn mir danach ist manchmal auch mitm Fahrrad, dauert genauso lang.

Nachdem du bisher der einzige bist, der schon mal mitm Rad gekommen ist: gibt es eigentlich rund ums Stadion irgendwelche Radabstellplätze (so Bügel)? Wär mir noch nie aufgefallen. Wenn nicht, wo bindest du's sonst an?

Geschrieben 19. Januar 2010 - 10:47

Öffentlich:

Zu Fuß: 3 Minuten zur Badener Bahn.

Dann: 6 Minuten zum Bahnhof Baden.

Dann: 15 Minuten von Baden bis Meidling.

Dann: U-Bahn Meidling bis Längenfeldgasse 5 Minuten.

Dann: Längenfeldgasse bis Hütteldorf ca. 12 Minuten.

Netto also ca. 40-45 Minuten.

Privat:

A2-Altmanndorf-Hadikgasse

Ca. Eine Stunde Tür zu Tür.

Was aber beim öffentlichen nicht rauskommt: Die Wartezeiten, die nochmals ca. 20-30 Minuten betragen, also unter einer Stunde kommen wir sicher nicht weg. Dann ist die Anreise auf jeden Fall gleich lang wie mit

dem Auto.

Was auf jeden Fall gegen die öffentliche Anreise spricht (in meinem Fall) ist die Rückreise. Der Fußweg zum Auto beträgt zehn Minuten, dann nochmals 30 Minuten und ich bin daheim. Nach 40 Minuten mit den Öffis bei der Abreise stehe ich maximal in Meidling (Einmal rund ums Stadion von der Nord, dann mit dem mob zur ubahn, rein, runter, rauf, warten etc.).

Geschrieben 19. Januar 2010 - 10:52

südbahnhof - 18er bis margetengürtel - U4 ins stadion

oder

südbahnhof - s-bahn bis wien mitte - U4 ins stadion

Geschrieben 19. Januar 2010 - 11:00

Ich halte mich auch persönlich an die "eine Stunde vorher" und "zumindest ein Getränk nachher" Grenze!

In meinem Post habe ich mich nur auf einen User bezogen, denn in seiner "Rechnung" 20 Minuten verlorengegangen sind.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 11:24

Schottentor->Karlsplatz->Hütteldorf.

30 min.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 11:58

von krems mit auto --> kagran (ca 45-50min) --> u1 bis schwedenplatz --> u4 hütteldorf

ca 1 1/2 h

Geschrieben 19. Januar 2010 - 18:25

Von Essling fahre ich mit den 26A bis nach Kagran, von dort fahre ich mit der U1 bis Schwedenplatz und dann mit der U4 bis Hütteldorf. Dafür brauche ich ca. 1 1/2h (mit Fußweg).

Komm grad drauf, dass ich anscheinend nicht der Einzige bin der nicht am Karlsplatz umsteigt, auch wenn es angeblich schneller gehen soll

Geschrieben 19. Januar 2010 - 19:21

Mit dem Auto über die A2 ca. 2 Stunden.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 19:39

mit bruder und auto bis PERFEKTASTRASSE dann u-bahn

halt weg kennt's eh die auch so fahren...

Geschrieben 19. Januar 2010 - 19:50

Von der wunderschönen Großfeldsiedlung über Schwedenplatz, dann vorbei am Augustinverkäufer und ins (vors!) Rapid-Dorf ca 50 Minuten. Ganz gemütlich, benötigt nur einmaliges Umsteigen.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 19:50

halt weg kennts eh die auch so fahren...

Hab mir dies jetzt mehrfach durchgelesen und kann dieses Satzkonstrukterl nicht und nicht entziffern - wo liegt mein Denkfehler?

Geschrieben 19. Januar 2010 - 21:18

Stockerau-Handelskai und dann mit der S45 nach Hütteldorf

Dauer insgesamt 45-60 minuten

Geschrieben 20. Januar 2010 - 03:13

Manchmal öffentlich, manchmal mit dem Auto. Beides dauert je nachdem, wie ich die U- Bahnen erwische bzw. wie es mit Parkplätzen aussieht ca. 30-40 Minuten, bis ich im Stadion drinnen bin.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 03:47

mit der s45 ein paar minuten. aber heimspiel ist's trotz öbb-ansagen bzgl "ried im innkreis" noch lange nicht.

Geschrieben 22. Januar 2010 - 14:14

Mit der U-Bahn und ich brauch ca. 30-45 Min.

Geschrieben 26. Januar 2010 - 05:34

Und? Was für ein Projekt ist das genau? Wer ist der Initiator, Rapid oder Gemeinde oder Öffis? Was soll geändert werden? Wie lange läuft das Projekt, wann wird etwas umgesetzt?

Geschrieben 28. Januar 2010 - 10:11

ich fahr von heiligenstadt bis hütteldorf die gaaaaanze u4-line lang und sammel dabei landstrasse noch wen auf. alles in allem bin ich etwa ne stunde unterwegs bis ich im dorf ankomm. ausser es staut sich wieder mal in der ubahnstation hütteldorf... da kanns schon mal zehn minuten dauern bis man da durchgeschleust ist.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 10:17

Würde mich auch interessieren, es kann ja nicht sooo ein Geheimnis sein, also her mit der info!

Geschrieben 28. Januar 2010 - 12:15

wir fahren eigentlich immer mit dem auto zum stadion ... fahrzeit eine knappe 3/4 stunde

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:14

Mit der S45 wärst du in 20 Minuten beim Stadion, die ist **viel** schneller als die U4.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:19

Ja, aber sie sammelt ja jemanden auf um dann gemeinsam zum Stadion zu pilgern - das ist durchaus nachvollziehbar (ich unterstütze hiermit die Weiblichkeit und auch die Brigittenau).

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:21

Ein Tipp für die Leute, die nach dem Match direkt nachhause fahren und eventuell länger warten müssen, bsi sie zur U4 kommen: man kann auch übern S-Bahn Bahnsteig zur U4 gehen. Dabei umgeht man den Teil der Schlange, der draußen wartet.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:22

Es Lebe die Brigittenau, die Brigittenau lebe!!

(Polizeipräsident A.D. Heribert Pilch)

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:28

Ah, das hab ich übersehen, sorry.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:48

trotzdem danke für die info! ich hab das mit der s-bahn zwar eh gewusst, finds aber trotzdem nett

Geschrieben 28. Januar 2010 - 13:48

trotzdem danke für die info! ich hab das mit der s-bahn zwar eh gewusst, finds aber trotzdem nett
mag nach dem spiel ins dorf auf ein biertschi!!!

aber beim hinfahren ist es manchmal mühsam da unten mit dem umbauzeugs ... da hör ich den
augustinverkäufer schon zehn minuten bevor ich an ihm vorbeigeschoben werd und ihn sehn kann
übrigens hab ich den letztens in spittelau gefunden... das macht der also an matchfreien tagen *aha*

Geschrieben 28. Januar 2010 - 15:45

bzgl. u4/s45:

wenn man der wienerlinien seite glauben darf sind nur 6 minuten unterschied!

meiner eigenen erfahrung nach kommts mir zwar ein bissl mehr vor, aber so arg ists auch nicht. kann ich als
brigittenauer bestätigen

die umbauarbeiten müssten doch schon fertig sein!?

Geschrieben 28. Januar 2010 - 15:46

ja kann ich bestätigen. ist bereits alles erledigt!

Geschrieben 28. Januar 2010 - 15:47

Die Baustellen gibts eh nimmer. Dafür stehen jetzt mitten im Gang zwei Aufzüge. Zum Glück muss ich ma nachm Match das "Gruppenkuscheln" da unten ned antun, da ich zfuß zaus gehen kann.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 16:38

☞ Die Baustellen gibts eh nimmer. Dafür stehen jetzt mitten im Gang zwei Aufzüge. Zum Glück muss ich ma nachm Match das "Gruppenkuscheln" da unten ned antun, da ich zfuß zaus gehen kann.
pfoh! will ich auch!

aber hast schon amal versucht dir dort ein taxi zu krallen... das ist echt krass! grad dass dich nicht wieder aus der tür rauszerren

Geschrieben 28. Januar 2010 - 16:57

auto bis hietzing, dann u4^^

Geschrieben 28. Januar 2010 - 20:41

☞ pfoh! will ich auch!
aber hast schon amal versucht dir dort ein taxi zu krallen... das ist echt krass! grad dass dich nicht wieder aus der tür rauszerren
Wenn ich mal spät nachts nach hause komm, dann ja. Aber dann is ka match vorbei. Hat schon ein Vorteil, wenn ma gleich neben seinem Lieblingsverein wohnt

Geschrieben 28. Januar 2010 - 21:15

Die reine Fahrzeit beträgt (sofern ich von daheim zum Stadion fahre) sicher unter 30 Minuten, mit Umsteigen und den Fußwegen zu bzw. von den Öffis sinds dann aber doch 30-35 Minuten!
Meine verwendeten Verkehrsmittel sind bei Anstoßzeiten zur vollen Stunde die S-Bahn (S15) und bei den anderen Partien Straßenbahn (6/18) und U-Bahn (U4).

Geschrieben 29. Januar 2010 - 08:57

naja ich finds halt immer geil die ganze u4-linie entlang zu fahren und bei jeder station grün-weisse einsteigen zu sehn. das ist schon so dieses vorgefühl "jetzt gehts zum match". genial!

Geschrieben 29. Januar 2010 - 09:34

Bei der S45 hast du zusätzlich den Vorteil, das Stadion beim einfahren nach Hütteldorf zu sehen!

Geschrieben 29. Januar 2010 - 10:57

ok ok ... schön langsam krieg ich das gefühl, dass hier die werbetrommel für die s45 gerührt wird... ich bin eh auch schon mit der s45 gefahren

Geschrieben 29. Januar 2010 - 11:47

ja wenn ich nur mit die öffis fahren würd, muss ich längenfeldgasse umsteigen, da sind dann schon genug grüne drin

aba in hietzing hackelt ein freund von mir und da wird imma himbeerkrachal konsumiert

Geschrieben 29. Januar 2010 - 12:03

hmmm himbeerkrachal *uguguguhhh* (das sollen schluckgeräusche sein ha ha)

wuste garnicht dasses des noch immer gibt

aber ein dorfbierstchi vorm match is auch was feines

Geschrieben 29. Januar 2010 - 13:49

im dorfbierstchi schon... sonst nicht immer... aber: ich fahr ja eh nicht mitn auto he he

Geschrieben 29. Januar 2010 - 14:01

haha na spass beiseite, so a (eher mehr) "bierstchi" gehören dazu

aba eben davor und nicht im stadion...

Geschrieben 29. Januar 2010 - 15:15

eher danach... zum siegfeiern und es warad ah wegen der pieselunterbrechungen beim match, dass man vorher eher weniger bier konsumiert als nachher

Geschrieben 29. Januar 2010 - 18:22

Also ich bin auch öfters während der Umbauphase mit der U4 angereist, hab aber nie warten müssen.

Vielleicht liegt's aber qauch daran, dass ich meistens schon ca. 1h vor Spielbeginn ankomm und da die u4 in Hütteldorf wahrscheinlich nicht so voll ist wie ca. 15 min. vor Spielbeginn.

Btw, wnen wir nicht im EC oder gegen die Austria spielen, ist eh Alkohol im Stadionbier, nur halt etwas weniger als in normalem Bier (ca. 3-3,5%).

Geschrieben 07. Februar 2010 - 14:46

Mich interessiert nach wie vor, für wen und für was diese Umfrage gut sein soll...

Geschrieben 07. Februar 2010 - 14:48

☹ Mich interessiert nach wie vor, für wen und für was diese Umfrage gut sein soll...
für nix und niemand..

FK Austria Wien

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 19. Januar 2010 - 15:03

Keine Mannschaft hat eine schlechtere Parkplatzsituation als wir. Es gibt eigentlich gar keine (ausg. VIP), außer die unten auf der Straße wo für 3h gesperrt wird.

Entweder man ist früh da, dann gibts vereinzelt wo anders welche, oder man nimmt den Shuttle Bus vom WIG Parkplatz in Anspruch.

Und wer is schuld? Die Studenten natürlich

Geschrieben 19. Januar 2010 - 15:29

wobei ja der vip parkplatz seit der ost auch zum scheißen ist. bevor ich mich da raufstellen würd und dann eine halbe stunde lang runterzuckel, stell ich mich echt auf die LVH (da hab ich bislang eigentlich immer einen bekommen).

Geschrieben 19. Januar 2010 - 15:49

die wenigsten vips fahren direkt nach dem spiel...

Geschrieben 19. Januar 2010 - 18:23

Ich nehm die Wiener Linien. Ist für mich auch absolut besser als mit dem Auto. Mal abgesehen das ich ohnedies keinen Schein besitze, so ist die Parksituation wirklich zum vergessen. Und mit den Öffis bin ich auch schneller als mitn Auto.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 21:52

...und das abo gilt an spieltagen als fahrschein.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 09:58

Per Zug/U-Bahn

2 Stunden ca.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 22:44

Zum Horr kann ich mir eine Anreise mit dem Auto beim besten Willen nicht vorstellen, und das obwohl euer Stadion direkt neben einer Autobahn(ausfahrt) steht!

In einigen Jahren habt auch ihr eine U-Bahn, dann löst sich das Parkplatz-Problem von ganz alleine.

Geschrieben 28. Januar 2010 - 22:51

Wozu U-Bahn in der Bim hat man eh immer so herrlich viel Platz

Geschrieben 29. Januar 2010 - 00:16

das kann ich mir bei eurem stadion auch net. habe 1 jahr linzerstrasse höhe weststadion gewohnt, und nur einen euro möchte ich für jede minute parkplatzsuche die ich dort verschwendete (auch wenn kein spiel war)..

Geschrieben 29. Januar 2010 - 12:33

Tja, seit einiger Zeit steht in Hütteldorf eine P&R-Anlage mit 1250 Stellplätzen, und die Einfahrt befindet sich direkt an der Hadikgasse!

Um zum Stadion zu kommen muss man zwar durch die U-Bahn-Station und den Bahnhof, was dann aber auch schon egal ist. Das Problem mit der P&R ist aber das, dass sie kostenpflichtig ist (2-3€ für 3 Stunden), wodurch die Straßen und Gassen ums Stadion weiterhin meist zugeparkt sind!

Geschrieben 29. Januar 2010 - 13:26

2-3€ is doch eh noch sehr human!

... in Graz brennst dich jedesmal aus und musst dich dann noch mit ihren kleinen,vermummten, Steine schmeissenden Kindern rumschlagen

Geschrieben 29. Januar 2010 - 14:06

Ich empfehle Parken in der City X-Garage beim Ludwig, Absberggasse oder Laaer Berg Straße und dann hinten über den Tangentensteg zur Ecke West/Nord. Würden dann die Türen hinter der Nord offen sein, könnte man sehr bequem zur Ost gelangen ansonsten halt rund um West und Süd - dauerte inkl. Parkplatzsuche und Eintrittskontrolle nie länger als 20 Minuten bis zu unserem Platz auf der Ost.

Beim Derby und gegen Graz empfehle ich frühzeitige Anreise und gemütlichen Pub Besuch, vor und nach dem Spiel.

Als ehemaliger Bundesländer würde ich auch einen Mitfahrgelegenheits-Thread im Forum gutheißen.
z.B.

Spiel gegen Kapfenberg SA 13.02.

Raststation St. Pölten - Horr Stadion

2 Plätze frei

Abfahrt 15:00 Uhr; Retour ca. 22:00 Uhr

Benzingeld 10 Euro p.P

Rest per PN

Geschrieben 29. Januar 2010 - 14:16

ich persönlich empfehle die anreise mit den öffis. verträgt sich um einiges besser mit den obligaten 4-5 bier plus nachfolgenden siegerschnäpschen

freue mich schon wieder total auf die frühjahrssaison!

forza viola

SK Sturm Graz

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 20. Januar 2010 - 00:03

Wie oft denn noch? Sehr aussagend wird diese Umfrage in keinem vereinschannel hier.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 16:04

Wieso kann man nicht Panzer und 2 Tage ankreuzen?

Geschrieben 20. Januar 2010 - 18:05

Um von vornherein auszuschließen das du dich dann darüber aufregen müsstest?

Geschrieben 29. Januar 2010 - 05:23

habs erst jetzt gelesen... aber, sorry, dieser Trabocher Post ist tatsächlich unterhaltsam. Gnade wem Gnade gebührt.

Wer is übrigens der Radfahrer?

Geschrieben 29. Januar 2010 - 14:43

-> Trotzdem wär a Mehrfachauswahl nett, weil ab -5° und bei erwarteten >1,5 Promill is die Bim die "Weapon of Choice"

SV Ried

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:35

nichts für ungut, aber was soll denn bei dieser umfrage rauskommen? glaubst du, dass diejenigen leute, die z.B: aus salzburg anreisen, deswegen mitunter länger als eine stunde brauchen, weil sie keinen parkplatz finden?

vielleicht solltest doch lieber irgendwelche beamte fragen. aber auch dort solltest du dir überlegen, was du sie fragen willst...

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:49

Natürlich lässt sich drüber streiten wie aussagekräftig das Ergebnis wird, die Fragen sind aber durchaus nicht zufällig gewählt. Die zweite Frage zielt eher darauf ab, das Einzugsgebiet des Stadions zu ermitteln, der Zusammenhang mit Frage 1 ist mir weniger wichtig.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:01

naja.. vll gar nicht so uninteressant von wo die leute so herkommen bzw. von wie weit.. aber ein parkplatzproblem haben wir definitiv nicht

Geschrieben 18. Januar 2010 - 14:34

Ja, nur die frage, von wo die leute herkommen, wird damit nicht beantwortet. Ich hab rund ums alte stadion mal eine kennzeichenerhebung gemacht, damit kann man zumindest mal auf bezirksebene eine tendenz feststellen.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:52

Hast natürlich recht, dass Bezirke oder sogar Postleitzahlen für mich schöner wären. Das geht aber mit dem Umfragetool nicht und einen eigenen Eintrag pro Antwort wollte ich den Postern hier nicht zumuten. Auf diese Art kann ich zumindest ansatzweise die Entfernungen abschätzen. Was ist denn bei deiner Erhebung damals herausgekommen? (nur so aus Eigeninteresse)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:32

meine stadion anfahrt würde sich nur durch eines verbessern: eine autobahn oder schnellstraße zwischen salzburg und ried. vielleicht kannst du das ja anregen

Geschrieben 18. Januar 2010 - 17:51

Also laut den Bergerbrüdern gibts über die Stelzn eh eine Schnellstraße

Und als Antwort: Die Leute kommen mit dem Auto oder aus Ried selber. Die Öffisituation ist ziemlich

prekär. Abendspiel kannst schmeißen, wennst noch aus Ried raus willst und wenn nur alle zwei Stunden ein Zug/Bus fährt, leihst da auch lieber ein Auto von der Verwandtschaft aus (wennst selber keins hast)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 18:40

das problem ist, dass meine anfahrt ziemlich relativ ist. wochenendspiele verbinde ich mit familienbesuch. das heißt, dass ich dann zu fuß eine anreise von ca. 15 minuten habe. für wochenspiele muss ich allerdings aus linz anreisen und dadurch erhöht sich die anreisedauer natürlich und geschieht mit dem PKW ... und was nehm ich jetzt?

Geschrieben 18. Januar 2010 - 19:13

eine optimierung des salzburger verkehrskonzepts würde fürs erste auch schon mal eine elementare reisezeitverkürzung mit sich bringen. andererseits muss eine längere anreise ja nicht nur schlecht sein - fürs bierzischen mit dem axeman sollte man sich eh zeit nehmen... bei mir stellt sich die gleiche frage wie beim elend. wobei ich ja sogar 3 varianten habe: 3 km, 20 km oder 80 km. übrigens würde ich das ergebnis hier mit vorsicht genießen. ich glaube nämlich nicht, dass die asb-ried-user repräsentativ sind, da sich hier viele ausgewanderte (ex)studenten tummeln.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 21:40

Ich hab daher gar nichts ausgewählt, weil wenn der einzige radfahrer aus wien anreist, schaut das auch komisch aus...

Geschrieben 19. Januar 2010 - 08:41

☞ Hast natürlich recht, dass Bezirke oder sogar Postleitzahlen für mich schöner wären. Das geht aber mit dem Umfragetool nicht und einen eigenen Eintrag pro Antwort wollte ich den Postern hier nicht zumuten. Auf diese Art kann ich zumindest ansatzweise die Entfernungen abschätzen. Was ist denn bei deiner Erhebung damals herausgekommen? (nur so aus Eigeninteresse) müsst' ich suchen, ist doch schon ein zeiterl her. ich habe aber in erinnerung, dass von den umliegenden bezirken braunau relativ schwach war (was ich damit erklärt habe, dass es da ja gerade noch den eigenen profiklub gab). ansonsten halt v.a. schärding und grieskirchen, aber auch vöcklabruck. ried natürlich sowieso, eh klar. es gab beim alten stadion aber kaum dezitierte fußballparkplätze, das wär jetzt im messegelände deutlich einfacher und aussagekräftiger.

dass die ASB-Zielgruppe freilich nicht repräsentativ sein wird, wurde eh schon erwähnt. zudem haben doch einige von uns die problematik der doppelten wohnsitze.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 13:07

wuerd ich aus ooe anreisen, waer ich ca. 40 min. unterwegs, von wien ists natuerlich laenger. interessant waer in dem zusammenhang aber mmn weniger ob einer vom parkplatz 5 oder 10 min zum stadion geht, sondern ob es nicht moeglich waere die oeffi-situation zu verbessern. wenn ein spaeterer zug schon nicht moeglich ist, dann waer doch zumindest ein shuttle vom stadion zum bahnhof toll, dann kann man wenigstens nach spielen um 18:00 uhr ried noch oeffentlich verlassen.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 15:32

Wobei inzwischen der letzte zug richtung westbahn erst um halb neun geht, das ist eh schon ein fortschritt. Ev. erwischt man auch noch den D-zug.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 16:51

darf ich fragen wieso du in allen möglichen Vereinschannels heir diese Umfrage, bei der eh nie was Repräsentatives rauskommen kann, erstellst?

Geschrieben 20. Januar 2010 - 09:42

selbstverständlich darfst du fragen...

Warum ich die Umfragen überhaupt erstelle:

den Kontakt mit Vereinen, Behörden, Betreibern des öffentlichen Verkehrs, etc. zu suchen ist organisatorisch recht einfach (ob die dann auch Auskunft geben ist eine andere Sache), die stehen im internet oder im Telefonbuch. Bei den Zuschauern ist das ein bisserl schwieriger, ich mag sie aber deswegen nicht einfach auslassen.

Warum ich sie in jedem Vereinschannel erstelle:

Weil die Arbeit nun mal einen Vergleich der Verkehrsprobleme um alle zehn Bundesligastadien zum Thema hat.

Warum ich sie erstelle, obwohl nix Repräsentatives dabei rauskommen kann:

Mir fehlt schlicht die Möglichkeit bzw. Zeit, Geld und Leute um wirklich repräsentative Umfragen auf die Beine zu stellen. Um wirklich auf die gesamten Zuschauerzahlen hochrechnen zu können wäre ich mit ca 10% zufrieden, würd ich mal sagen. Das wären bei vollem Haus in Ried 800, in H'dorf 1700 Leute. Das würd ich bei drei Heimspielen machen mit ca. acht bis zehn Helfern beim Eingang oder im Stadion. Da ich alleine bin und unter Zeitdruck stehe und daher keine Heimspiele abwarten kann und keine Leute bezahlen kann die das machen und weil dann vor Ort noch viel mehr Probleme auftreten würden hab ich mich für diese Variante entschieden. Immerhin sind hier leichte Tendenzen zu erkennen und anhand einiger Meldungen kann ich zumindest abschätzen in welche Richtung ich weitersuchen muss. In Ried zum Beispiel hat niemand für die Anreise mit den Öffis gestimmt und entsprechende kritische Postings gibt es auch schon.

Für mich sehr aufschlussreich, ich war nämlich noch nie in Ried und wusste bis jetzt noch nicht dass es keine gute öffentliche Anbindung gibt.

Zu deiner Frage im Sturm-Channel, warum ich die Umfrage schon wieder erstellt habe:

Ich hab alle gleichzeitig reingestellt, nicht erst auf Ergebnisse gewartet.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 09:51

interpretiere halt nicht zuviel hinein. es gibt nämlich in Ried sehr wohl eine öffentliche Anbindung in Form einer Bahnhaltestelle. Warum diese nicht benützt wird, ist wieder eine andere Geschichte, aber ich möchte ja nur wiederholt darauf hinweisen, dass du mit diesen beiden Fragen - die noch dazu nicht mal verlinkt sind! - die Realität nicht mal ansatzweise abdecken kannst.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 10:08

Na ja verlinkt sind sie prinzipiell schon, ich kann ja sehen wer wofür abgestimmt hat. Könnte mir also die Mühe machen und Tabellen erstellen. Im Grunde der Sache hast du aber recht, viel Bedeutung darf ich dem Ergebnis nicht beimessen. Aber im Vergleich zu so manch anderen Aktionen die ich mir für die Diplomarbeit schon eingebildet hab ist der Aufwand hier für mich eh sehr gering, also einigermaßen gerechtfertigt. Zumindest für mich selber. Wenn ich dann auf fundierte Kritik stoße ist es für mich eh in Ordnung; und Meldungen á la "was soll der Spam" sind ja nicht gekommen.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 10:39

die entsprechenden UVP-Verfahren der neuen Stadien kennst du eh?

Geschrieben 20. Januar 2010 - 10:42

Nein, nicht im Detail, wär aber im Kapitel Vorschriften und Anforderungen jedenfalls eine Bereicherung.

Geschrieben 20. Januar 2010 - 12:42

um noch mal kurz was zu den Öffis zu sagen.

Wir haben ja direkt beim Stadion eine Haltestelle, allerdings fährt die nur ein Regionalzug an (Schärding - Attnang).

Mit dem Fahr ich sogar teilweise wirklich ins Stadion, wovon nämlich voraussichtlich länger dauern wird und ich dann mit dem Taxi Heimfahr. Was ich dann immer so seh (ich komm auch teilweise von der anderen Seite [Linz]) sind doch immer wieder Fans im Zug, nur ist der Anteil wirklich zu vernachlässigen.

[off]

benutzt eigentlich noch irgendwer den Bus bei uns, ausser Schüler um zur Schule zu kommen?

[/off]

Geschrieben 20. Januar 2010 - 12:47

Zum Saisonfinale gegen Sturm waren auch einige im Zug (Neumarkt-Ried), sowohl Rieder als auch ein paar Grazer.

SK Austria Kärnten

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Keine Antworten

LASK

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Keine Antworten

SV Kapfenberg

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:06

also ich muss sagen, parkplatztechnisch find ich es eigentli sehr in ordnung in kapfenberg.

während "größeren" spielen, wird die johann-böhm-straße zur einbahn, so dass auf der linken straßenseite geparkt werden kann.

der große öffentliche parkplatz hinterm ece ist auch locker in geh-weite, und falls wirklich soviele kommen, gibts auch noch den parkplatz bei der fh.

da braucht man dann aber schon ein taxi oä, weil dass ist schon eine eckerl, aber es hat mal geheißten, dass es da ein shuttleservice gibt (oder so)

und wenn man früh genug dort ist (heißt, es stehen noch keine cops bei der brücke richtung stadion) kann man auch direkt vorm stadion parken.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:46

Meißtens öffftenlich (zwecks Biertrinken), brauch dafür ein bisschen länger als 15 min von zuhause zum Stadion, wenn i perfekt in Bus erwisch. In Kapfenberg isses eh ok mit die Parkplätze, wemma si in da Gegend rund ums Stadion a bissl auskennt, wird ma immer an Parkplatz finden.

Geschrieben 14. Februar 2010 - 17:41

Die grösste parkmöglichkeit wär in dem sinn da festplatz 5 minuten vom stadion entfernt

SV Mattersburg

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 07. Februar 2010 - 22:33

Wär da sehr dafür ... meine Eltern wohnen gleich daneben und ich park immer bei denen, aber in den engen Gassen dort, das ist die Hölle ... dabei wär dort eh soviel Platz für ein kleineres Parkhaus + Shuttlebus oder dergleichen.

Geschrieben 07. Februar 2010 - 23:36

und wer soll das zahlen? bei dem zuschauermassen, die es seit spätestens letztem jahr gibt, kann das ja nicht mehr so ein problem sein?

Geschrieben 08. Februar 2010 - 15:19

Verein, Sponsoren, etc.? Die machen genug Geld ...

Ich seh nur nicht ein, warum man die Anrainer zuparkt und dann erst kilometerweit weg parken muss, weil alles nahe zu ist ... teils lassen die ienen ja gar nimmer rein von normalen Abfahrt und man kann über Forchtenstein "ausweichen" - was natürlich toll ist, wenn man zum Stadion will.

Geschrieben 08. Februar 2010 - 17:38

dass der verein nach wie vor genug geld macht, wag ich zu bezweifeln. bei dem zuschauerschnitt zehren die bestimmt schon von den reserven, die sie sich erwirtschaftet haben (verkauf vom fuxl z.b.). zudem ist da ja noch die zu größten teilen selbst finanzierte akademie gewesen. also, zurück an den start und versuch's noch mal.

btw.: soviel weiter ist das auch nicht wenn man aus richtung marz/rohrbach kommt. wenn man von forchtenstein reinfahren muss (was ich im übrigen nicht glaube - wohin sollen denn die ganzen leute die auf die b50 und nicht nach mattersburg wollen dann ausweichen?) kann's schon sein dass sich manche verfahren.

Geschrieben 11. Februar 2010 - 14:11

Seit es die Einbahnregelung in den Strassen, in denen früher immer reichlich geparkt worden ist, gibt, kommen ohnehin nicht mehr so viele Zuseher. Ob es einen Zusammenhang damit gibt, kann ich natürlich nicht sagen, aber es ist mir aufgefallen. Kann auch Zufall sein.

Die Parkplatzsituation ist nicht ideal, aber was kann man sich erwarten, wenn 10.000 Leute in einer 6.500-Einwohner-Stadt ins Stadion gehen?

Geschrieben 11. Februar 2010 - 14:20

das als grund kann ich mir beim besten willen nicht vorstellen. grad, weil eine straße zur einbahn erklärt wird, verdoppelt sich (in etwa) der vorhandene parkraum. es macht ja einen unterschied ob man in einer

gasse gar keinen platz zum parken hat, weil beide spuren für den verkehr gebraucht werden, oder ob eine spur immer frei bleiben muss.

Geschrieben 13. Februar 2010 - 22:57

Leider nicht - die haben vorher und lassen jetzt jeweils nur eine Spur frei, das Problem war nur, dass früher eben manchmal Gegenverkehr kam und dann hatte man ein Problem - jetzt fahren halt alle in eine Richtung - aber diese "eine Spur" ist teilweise leider so eng, dass man gerade mal 10 cm auf jeder Seite hat, bis man an die parkenden Wagen donnert sehr suboptimal.

SC Magna Wiener Neustadt

(Quelle: www.austriansoccerboard.at)

Geschrieben 18. Januar 2010 - 11:14

- prinzipiell ja eine gute Idee - da allerdings nur ein ganz kleiner Bruchteil der (mehr oder minder) regelmäßig kommenden Stadionbesucher auch im ASB registriert ist, befürchte ich die Umfrage ist nicht wirklich aussagekräftig.

Geschrieben 18. Januar 2010 - 16:42

ich gehe meistens zu fuss und brauche dafür in etwa 20 minuten

Geschrieben 19. Januar 2010 - 08:46

mit dem auto ~5 minuten ab nun werd ich wohl öfter mit dem rad ins stadion fahren, da brauch ich dann ungefähr zehn minuten

Geschrieben 19. Januar 2010 - 10:53

gibts beim Stadion eigentlich irgendwelche abstellplätze für Fahrräder (bewacht?), oder wo bindest du's sonst an?

Geschrieben 19. Januar 2010 - 11:17

Gibt welche in der Nähe des Auswärtssektors und beim Merkur. Nach dem Spiel wird das Rad wohl nicht zerstört werden weil da überall Polizei ist, während weiß ich es nicht.

Geschrieben 19. Januar 2010 - 16:04

also eins kann ich dir für deine umfrage gleich sagen: öffentliche anreise ist ja praktisch unmöglich - schon mal die fahrpläne der wiener neustädter verkehrsbetriebe zum und weg vom stadion angeschaut? oder die fahrpläne der buslinien, die in die potenziell fan-schwanger umgebung fahren? oder die fahrpläne der ÖBB in richtung pittental, gutenstein/puchberg usw.? da wird dir das grausen kommen...