

Diplomarbeit

Fahrplanwechsel

Ein Stadtentwicklungskonzept für Attnang-Puchheim

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung  
des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung von

**Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Christian Kühn**

E253/1, Institut für Architektur und Entwerfen,  
Abteilung für Gebäudelehre und Entwerfen

**Univ. Lektor Dipl.-Ing. Michael Rieper**

E260/S, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur  
und Entwerfen, Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

**Kristina Koller, Bsc**

1125709

Wien, am 20.05.2017

# ABSTRACT

„Nächster Halt: Attnang-Puchheim“ dröhnt es aus dem Lautsprecher im Zugabteil. Viele haben den Ort selbst noch nie gesehen und doch kennt ihn nahezu jeder Bahnreisende. Denn Attnang-Puchheim ist ein wichtiger Bahnknotenpunkt, an dem sich die Westbahn mit der Salzkammergutbahn kreuzt. Im Laufe der Geschichte wurde Attnang-Puchheim zu einem Synonym für einen transitorischen Ort, wo es abgesehen von einem Bahnhof nichts zu sehen gibt. Obendrein führte dieser Bahnhof lange Zeit die Liste der „hässlichsten Bahnhöfe Österreichs“ an, bis schließlich im Jahr 2014 der neue Bahnhof eröffnet wurde. Doch das negative Image der unansehnlichen Eisenbahnersiedlung blieb.

Zwar wurde beim Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg, die Chance genutzt und ein neues Stadtzentrum in der Nähe des Bahnhofes errichtet, doch auch hier kämpft Attnang-Puchheim mit seiner Identität und dem Image, denn als Zentrum funktioniert der in den 50er Jahren errichtete Rathausplatz zur Zeit nicht. Zwar konnte das totale Aussterben des Platzes mit der Ansiedelung einer Billa-Filiale gerade noch im letzten Moment abgewandt werden, dennoch prägen nach wie vor leer stehende Erdgeschosslokale und renovierungsbedürftige Fassaden das Stadtbild. Doch nicht nur der schlechte Ruf macht Attnang-Puchheim zu schaffen, sondern auch die derzeitig angespannte Parkplatzsituation. Denn obwohl Attnang-Puchheim als wichtiger Verkehrsknotenpunkt die größte Park-and-Ride-Anlage für Pendler in Oberösterreich besitzt, reichen die Kapazitäten an Spitzentagen nicht aus und umliegende Straßen und der Stadtplatz werden schnell zugeparkt. Der Bedarf einer Umstrukturierung des Zentrums, sowie eine Vision für die künftige Stadtentwicklung von Attnang-Puchheim ist also naheliegend.

Diese Diplomarbeit beschäftigt sich mit der derzeitigen Stadtsituation von Attnang-Puchheim. Durch eine ausführliche Analyse soll die historische und aktuelle Situation erläutert, sowie Stärken und Schwächen aufgezeigt werden. Anhand der Analyse wird ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, welcher ortsspezifische Lösungsansätze zeigt. Ziel ist es, dass Stadtzentrum von Attnang-Puchheim mittels Durchmischung von Arbeiten, Wohnen, Erholung, Freizeit und Kultur aufzuwerten, sowie die Aufenthaltsqualität zu steigern. Auch die Problematik der Parksituation wird thematisiert und im Rahmen des Entwurfes bearbeitet, da diese wesentlich für das Überleben des Zentrums zum jetzigen Zeitpunkt ist. Es soll eine Typologie entwickelt werden, welche die aktuelle Parkplatzsituation entschärft und auf zukünftige Entwicklungen nutzungs offen reagieren kann.

# ABSTRACT

„Next stop: Attnang-Puchheim“ booms from the loudspeakers in the train compartment. Although many people have never seen the town before, Attnang-Puchheim is a familiar term for every train passenger. It is an important rail hub where the Westbahn crosses the Salzkammergutbahn. Throughout history, Attnang-Puchheim has become a synonym for a transitory place, where, apart from the railway station, nothing is worth to be seen. For a long time, this railway station was at the top of the list of „the most ugliest railway stations in Austria“, until the new railway station was finally opened in 2014. However, the negative image of the unsightly railway settlement has remained.

Although a new city center near the train station was built during reconstruction after WWII, Attnang-Puchheim still has difficulties with its image and identity because the Rathausplatz, which was built in the 1950s, does not operate effectively as a city center. Albeit opening a Billa store averted the total extinction of the square, vacant ground-floor premises and facades that are in need of renovation still dominate the cityscape. Not only the bad reputation tampers Attnang-Puchheim, but also the current tensed parking situation. Although Attnang-Puchheim, as an important traffic hub, has the largest park-and-ride facility in Upper Austria, the capacity is not sufficient during rush hour and as a result, the Rathausplatz and the surrounding streets are quickly filled with parking cars. Restructuring the center, as well as considering the future urban development of Attnang-Puchheim, are definitely important to be reflected on.

This thesis deals with the current situation of Attnang-Puchheim. The historical and present situation, as well as strengths and weaknesses of the town will be explained by a detailed analysis. Based on this analysis, an urban concept that shows location-specific solutions has been developed. The aim is to enhance the quality of the city center of Attnang-Puchheim by means of mixing working, housing, recreation, leisure and culture. Additionally, the problem of the current parking situation is picked out as a central theme, as it is essential for the survival of the city center at the moment, and therefore, is part of the concept. A typology that defuses the current parking situation and reacts to future developments should be designed.

## DANKE ...

... von ganzen Herzen an meine Eltern und meine Familie, die mir das Studium ermöglicht haben und mich immer unterstützt haben. Insbesondere möchte ich mich hierbei bei meinen Eltern Gerald und Veronika Koller sowie meinen Geschwistern Laura und Michael und auch meiner Großmutter Margarete Koller, die mich nicht nur finanziell sondern auch moralisch all die Jahre unterstützt haben, bedanken.

... an meinen Partner Peter Mitterlehner, für die tagtägliche Unterstützung in jeglicher Hinsicht seit all den Jahren, die liebevolle Umsorgung und, dass du nie die Geduld mit mir verloren hast, auch wenn die gesamte Wohnung mit meinem Modellbau- und Arbeitsmaterial übersät war.

... an meine Studienkollegen. Allen voran Magdalena Drach, Achim Eilmsteiner und Markus Böck, die mich während meines ganzen Studiums immer unterstützt haben und mir mit Rat und Tat sowie ehrlichen Kritiken zur Seite standen. Weiters möchte ich mich auch beim Team Traudi und den Sträußlingen für eine unvergessliche Zeit an der Universität bedanken.

... an meinen Betreuer Michael Rieper für die vielen Gespräche und Inputs, die mich immer motiviert haben und wesentlich zu meiner Arbeit beigetragen haben.

... an die vielen Menschen, die es mir ermöglicht haben meine Heimatstadt von unterschiedlichen Blickwinkeln aus zu betrachten. Insbesondere möchte ich mich hier bei Bürgermeister Peter Groß, der Gemeinde Attnang-Puchheim, Konsulenten Helmut Böhm, Theresia Köppl, Friedrich Mittendorfer B.A., Helmut Kronlachner, Arch. DI Peter Gilhofer, Arch. DI Eva Gilhofer, Eva Kurz und Werner Böhm bedanken. Danke auch an alle die sich Zeit für meine Umfrage genommen haben.

# INHALT

VORWORT	11
ORTE MEINER KINDHEIT- EIN STADTPORTRAIT	13
<b>STADT - LAND VERHÄLTNISSE</b>	<b>23</b>
Urban-Rural Typologie	26
Kleinstadt	30
Aktuelle Entwicklungen von Klein- und Mittelstädten in Europa	34
Ursachen für die aktuellen Entwicklungen	38
Maßnahmen und Strategien	40
Das ‚Land‘ als Lebens- und Wirtschaftsraum	44
Best Practice Beispiele aus Österreich	46
Lauterach	48
Haslach a. d. Mühl	52
Ottensheim	54
<b>ATTNANG-PUCHHEIM</b>	<b>59</b>
Analyse zum Status quo	60
Stärken-Schwächen-Risiken-Chancen	102
Presse- und Medienanalyse	108
Umfrage Rathausplatz	114
Fazit	122
<b>FAHRPLANWECHSEL - Ein Stadtentwicklungskonzept</b>	<b>125</b>
Massnahmen	128
Aktuelle Situation	132
Standortsuche	134
Phase 1 - Parkhaus	138
Phase 2-3 - Wohnen im Parkhaus	149
Attnang-Puchheim 2030	166
<b>STADTSPAZIERGÄNGE</b>	<b>168</b>
<b>FRAGEBOGEN - Umfrage zum Rathausplatz</b>	<b>176</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>178</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>181</b>
<b>IMPRESSUM</b>	<b>188</b>

# VORWORT

Wie jeden Freitag, wenn ich am Wochenende in meinen Heimatort fuhr, wartete ich am Bahnhof, an der B1, auf meinen Vater. Plötzlich sprach mich ein junger Tourist, der offensichtlich auf seiner Tour von Wien nach Hallstatt war, an: „Excuse me, I got off the train here, because this city is not in the guidebook and I want to see the ‚real‘ Austria. So well, what can I do here for an hour?“. Etwas ratlos blickte ich von rechts nach links und überlegte, wohin ich den jungen Mann jetzt am besten schicken sollte. Als erstes kam mir das Schloss Puchheim mit seiner Basilika in den Sinn, doch die war viel zu weit weg, für jemanden der zu Fuß unterwegs war und nur eine Stunde Zeit hatte. Trotz intensiver Überlegungen tat ich mir schwer eine passende Empfehlung für „Attnang-Puchheim in einer Stunde“ abzugeben. Schließlich schickte ich ihn Richtung Alt-Attnang zur Martinskirche. Doch ich bezweifle, dass er diese jemals erreichte, da die Bahnstufunterführung direkt in einer P&R-Anlage endet.

Diese Begegnung beschäftigte mich noch lange und war einer der Gründe, warum ich mich im Jahr 2015, im Rahmen einer Lehrveranstaltung, näher mit der Stadtgeschichte Attnang-Puchheim auseinandersetzte. Hat Attnang-Puchheim wirklich nichts für Reisende zu bieten? Woher kommt es, dass Attnang-Puchheim zwar vielen ein Begriff ist, aber jeder nur den Bahnhof kennt? Warum ist Attnang-Puchheim ein Durchreiseort, an dem eigentlich kaum jemand aussteigt? Diese und viele andere Fragen versuchte ich zu beantworten. Durch diese erste intensive Auseinandersetzung wurde mein Interesse geweckt und das Thema Attnang-Puchheim ließ mich nicht mehr los. Ich begann den Ort und die derzeitige Entwicklung genauer zu beobachten und entschloss mich meine Diplomarbeit über Attnang-Puchheim und seiner städtebaulichen Entwicklung zu verfassen. Aufgrund meiner Verbundenheit zu Attnang-Puchheim, sehe ich es als Aufgabe eine Studie über meinen Heimatort zu verfassen, sowie Ideen und Konzepte in den derzeitigen Diskurs rund um das Zentrum von Attnang-Puchheim einzubringen.

ORTE MEINER KINDHEIT  

---

EIN STADTPORTRAIT



Turnhalle Schillerstrasse 14

Manche Orte, an denen ich mich in meiner Kindheit viel aufgehalten habe, sind mir so deutlich in Erinnerung, dass ich sie sehen, hören und sogar riechen kann. Einer dieser Orte ist die Turnhalle des Turnvereins Attnang-Puchheim 1906, in der ich als Kind zahlreiche Stunden verbracht habe. Das Geräusch, wenn die Tür zur Halle ins Schloss fällt, das Knarren des Bodens, wenn man darauf tritt und der Geruch von Staub und Magnesium, der in der Luft hängt, sind so deutlich in meiner Vorstellung, dass ich die Räumlichkeiten jederzeit erkennen könnte, ohne sie zu sehen. Auch zahlreiche Erlebnisse und Emotionen sind mit diesem Ort eng verbunden und wohl mit ein Grund, warum genau dieser Ort mich stark geprägt hat und mich auch in gewisser Weise an Attnang-Puchheim bindet. Auch während meiner Studienzeit, in der ich einen Großteil meiner Zeit in Wien verbracht habe, pendelte ich oft wegen Vereinsfesten oder Meisterschaften nach Attnang-Puchheim. Der Verein ist nach wie vor ein wichtiger Bestandteil meiner Freizeit und ich verbringe gerne Zeit in dessen Räumlichkeiten gemeinsam mit anderen Mitgliedern.



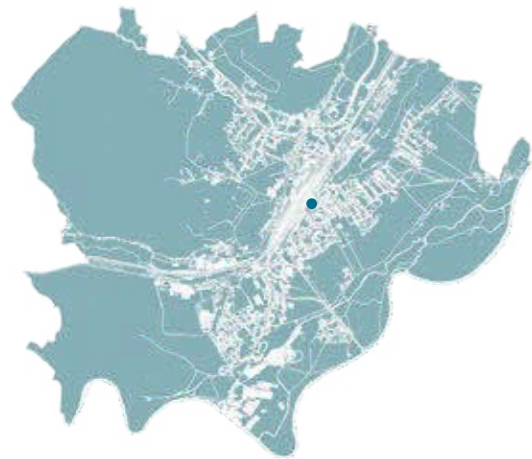
Turnverein  
Attnang-Puchheim

1906 gegründet  
130 Mitglieder (Feb. 2017)

seit 1993 Mitglied

Entfernung Elternhaus:  
20 min Fußweg





Bahnhof  
Attnang-Puchheim

seit 1877 Bahnknotenpunkt

1945 völlig zerstört

vollständiger  
Wiederaufbau bis 1955  
Ergänzung Parkdeck und  
Tunnel: 1982-1984  
Neubau 2014

Im Zug verbrachte Zeit:  
1835 Stunden

Entfernung Elternhaus:  
10 min Fußweg

„Attnang-Puchheim. Willkommen in Attnang-Puchheim. Sie befinden sich auf Bahnsteig ...“ eine Durchsage die mich seit meinem zehnten Lebensjahr regelmäßig begleitet. Denn seit nun über 15 Jahren bin ich als Pendlerin mit dem Zug unterwegs. Zuerst ins Bundesgymnasium nach Vöcklabruck, dann in die HBLA für künstlerische Gestaltung nach Linz und schließlich wegen des Architekturstudiums nach Wien. Den Verkehrsknotenpunkt Attnang-Puchheim als Wohnort zu haben, war hier immer von Vorteil, da es regelmäßige Verbindungen in alle Richtungen gibt. Der Bahnhof oder besser gesagt der Zug war ein wichtiger Raum der Begegnung für mich. Ich verbrachte also viel Zeit am Bahnhof bzw. im Zug. Und nicht nur ich, viele andere Attnanger pendelten ebenfalls. Dadurch entstanden auf dem Schulweg zahlreiche Freundschaften, die bis heute bestehen.



Bahnhof Attnang-Puchheim



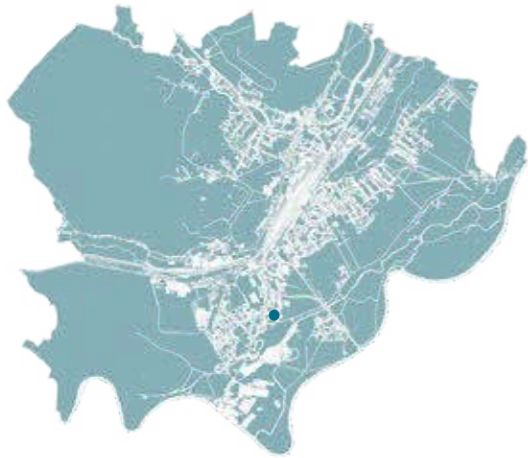
Eislaufplatz Römerstrasse

Weißer Flocken, die glitzernd vom Himmel fallen, knirschender Schnee, lautes Kinderlachen und Weihnachtsbeleuchtung, welche die Straßen ziert kommen mir in Erinnerung, wenn ich an den kleinen Eislaufplatz denke, der einst an der Römerstraße, unweit vom Rathausplatz, lag. Eine kleine Holzhütte, in der die Kassa und eine schmale Bank zum Schuhe wechseln untergebracht war, stand neben dem Eislaufplatz, der von einem einfachen Holzgeländer definiert war. Direkt neben der Holzhütte befand sich ein mintgrünes „Dixi-Klo“, welches man schon als Kind zu meiden versuchte und daher verzichtete man meist auf wärmenden Tee oder ähnliches. Oft zog meine Mutter meine kleine Schwester und mich mit dem Schlitten von zu Hause bis zum Eislaufplatz, wo wir dann mit zahlreichen anderen Kindern über den Eislaufplatz fegten. Am Nachhauseweg gab es meistens noch ein Mohnflesserl zur Stärkung bei der Bäckerei Niederdorfer, die sich genau gegenüber befand. Warum mir genau dieser Platz so deutlich in Erinnerung geblieben ist, weiß ich nicht und doch muss ich immer daran denken, wenn ich an dem ehemaligen Standort vorbeifahre. Heute befindet sich dort ein großes rosafarbenes Gebäude, in welchem eine Bank, ein Orthopäde, ein Geschäft und zahlreiche Wohnungen untergebracht sind. Nichts deutet mehr darauf hin, dass hier einst ein kleiner Eislaufplatz war und doch ist er immer noch präsent in meiner Erinnerung. Ein lebhafter Ort eingebettet in einer weißen Winterlandschaft.



Eislaufplatz Römerstraße

Entfernung Elternhaus:  
12 min Fußweg



Kindergarten & Volksschule Puchheim

1935 erbaut  
Arch.: Hans Steineder

Klassenlehrerin:  
1.-2. Kl.: Sr. Hildegardis  
3.-4. Kl.: Fr. Wilfingseder

Dort verbrachte Zeit:  
6 Jahre

Entfernung Elternhaus:  
25 min Fußweg

Über einen flachen Vorbau, in dem sich die Schülergarderoben aneinanderreihen, betritt man das Schulgebäude. Im Anschluss daran folgt ein schmaler Gang, biegt man links ab, kommt man zum Kindergarten, folgt man jedoch dem Gang nach rechts, vorbei an dem kleinen Werkraum, gelangt man in eine etwas düstere Aula. Der Geruch von Essen liegt in der Luft, denn auf der rechten Seite befindet sich die Küche, in der die Schulschwester die Mahlzeiten für die Mittagskinder vorbereiten. Auf der gegenüberliegenden Seite lag der Eingang zu einem kleinen Turnsaal. Als Kind war mir der Turnsaal mit den grünen textilüberzogenen Wänden immer riesig erschienen, obwohl der Raum wahrscheinlich keine 80m<sup>2</sup> hatte. Über ein breites Treppenhaus gelangt man schließlich zu den einzelnen Klassenräumen, jeweils vier pro Stockwerk. Als ich mit der Schule begann, waren noch einige Ordensschwester als Lehrerinnen aktiv, doch im Laufe meiner vier Volksschuljahre wurden viele der Ordensschwester pensioniert und neue VolksschullehrerInnen übernahmen ihren Dienst. Im ersten Stock gab es damals ein ‚Kopierkammerl‘, wo noch Abzüge hergestellt wurden. Schwester Brigitte hatte dort das Sagen, doch uns Schülern war das Betreten dieser Kammer untersagt. Wir durften lediglich den Stoß mit den frischen Abzügen, die nach Alkohol und Chemie rochen, abholen und ins Klassenzimmer bringen. Zur Schule wurde ich meistens von meiner Mutter mit dem Auto gebracht und auch wieder abgeholt. Eine Zeitlang fuhr ich mit einem kleinen Sammelschulbus in die Schule, aber das war nur von kurzer Dauer, da ich trotz der Kürze des Weges sehr lange unterwegs war.



Kindergarten & Volksschule

STADT – LAND  

---

VERHÄLTNISSE

Stadt und Land, zwei Begriffe die auf den ersten Blick sehr klar erscheinen. Doch wie eindeutig sind diese Begriffe wirklich? Gibt es diese scharfe Trennung zwischen Stadt und Land noch? Eine schwierige Frage.

Es ist noch nicht allzu lange her, da war die Grenze zwischen Stadt und Land sehr klar. Städte waren deutlich abgetrennt von den agrarischen Landschaften, in die sie eingebettet waren. Stadt und Land waren immer untrennbar verknüpft. Die Stadt brauchte die Güter der Landwirtschaft und versorgte im Gegenzug das Land mit Dienstleistungen unterschiedlicher Art. Die Alltagskulturen von Städtern unterschieden sich deutlich von jenen, die am Land lebten und man konnte meist auf den ersten Blick erkennen, ob jemand aus der Stadt oder vom Land kam. Doch die Zeiten haben sich geändert, selbst in den kleinsten Dörfern hat der urbane Lebensstil Einzug gefunden und auch das Land hat sich verändert - es verstädert.

Ein anschauliches Bild vermittelt der Ei-Vergleich von Cedric Price. Die alte europäische Stadt mit ihren Befestigungsanlagen entspricht laut Price einem hart gekochten Ei. Ein klar definiertes Zentrum mit einer harten Schale und einer präzisen Form. Das Spiegelei stellt in diesem Vergleich die Stadt des 17.-19. Jh. dar, immer noch mit einem klaren Stadtzentrum, aber umgeben von Vororten, Siedlungen und Industriegebieten. Die aktuelle Situation vergleicht Price mit einer gut durchgerührten Eierspeise. An manchen Stellen lassen sich noch kompakte Strukturen erkennen, aber meistens gehen sie konturlos ineinander über. Eine klare Unterscheidung ist kaum mehr möglich.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> RAITH Erich. Das Land gibt es nicht mehr, in: Verein LandLuft (Hg.), LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2009, Wien, 2009, S.13-18



# Urban-Rural Typologie

Statistik Austria entwickelte eine Urban-Rural-Typologie auf nationaler Ebene, die eine Ergänzung zu den internationalen Typen darstellen soll. Bei der von Statistik Austria entwickelten Typologie wird eine Gliederung in urban/städtischen und rural/ländlichen Raum vorgenommen. Ziel ist es, durch strukturelle und funktionale Merkmale den städtischen und ländlichen Raum zu unterteilen, mit Rücksicht auf die österreichischen Gegebenheiten.

Für die Einteilung wird zunächst eine rasterbasierte Abgrenzung vorgenommen um Kernzonen bzw. Nicht-Kernzonen zu ermitteln. Auf Gemeindeebene werden die ermittelten Kernzonen anschließend in urbane und regionale Zentren klassifiziert. Um regionale Zentren festzulegen, wird das Vorhandensein von infrastrukturellen Einrichtungen wie Verwaltungszentren, Schulzentren oder Arbeitszentren berücksichtigt. Weiters werden die Gemeinden außerhalb der Zentren anhand von Erreichbarkeit und Pendlerbewegungen klassifiziert. Durch diese Einteilung ergeben sich folgende vier Hauptklassen: Urbane Zentren (UZ), Regionale Zentren (RZ), Ländlicher Raum im Umland von Zentren und Ländlicher Raum (LR). Diese Hauptklassen werden in insgesamt 11 Klassen unterteilt. Wichtige Kriterien für diese Unterteilung stellen die Einwohnerzahl sowie die Erreichbarkeit dar, wodurch eine Einteilung in zentral, intermediär und peripher möglich ist. Eine zusätzliche Informationsebene bietet das Kriterium Tourismus mit dem Gemeinden ausgewiesen werden, wo der Tourismus, eine überdurchschnittliche Bedeutung hat.<sup>2</sup>

Auf der gegenüberliegenden Seite befinden sich Schwarzpläne von Städten, die alle in der Urban Rural Typologie als urbane Mittelzentren definiert werden. Ich möchte die Leser dazu einladen, sich Gedanken zu machen und zu raten, um welche Städte es sich hier handeln könnte, um dadurch ein Gefühl für Stadtmorphologie zu bekommen. Alle vier Städte befinden sich in Oberösterreich. Die Auflösung befindet sich auf der nächsten Seite.

<sup>2</sup> [http://www.statistik.at/web\\_de/klassifikationen/regionale\\_gliederungen/stadt\\_land/index.html](http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html), Zugriff: 21.02.2017

## Urbane Mittelzentren im Vergleich



Abb. 6



Abb. 7



Abb. 8

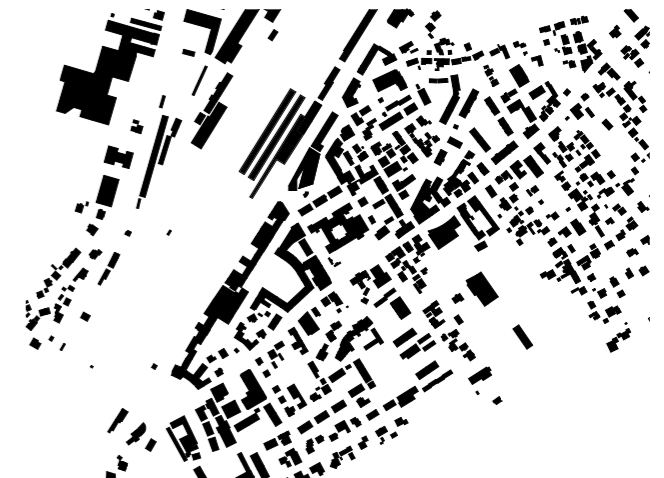


Abb. 9

### 1\_Gmunden<sup>3</sup>

Einwohner: 13.204  
Fläche<sup>4</sup>: 63,55 km<sup>2</sup>  
Dichte: 208 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 1.494  
Arbeitsplätze: 10.204  
Einpendler: 6.994  
Auspendler: 3.203

### 2\_Wels<sup>5</sup>

Einwohner: 60.399  
Fläche<sup>6</sup>: 45,88 km<sup>2</sup>  
Dichte: 1.316 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 5.111  
Arbeitsplätze: 47.468  
Einpendler: 28.181  
Auspendler: 10.674

### 3\_Vöcklabruck<sup>7</sup>

Einwohner: 12.179  
Fläche<sup>8</sup>: 15,58 km<sup>2</sup>  
Dichte: 782 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 1.575  
Arbeitsplätze: 13.308  
Einpendler: 10.184  
Auspendler: 2.894

### 4\_Attngang-Puchheim<sup>9</sup>

Einwohner: 8.839  
Fläche<sup>10</sup>: 12,30 km<sup>2</sup>  
Dichte: 717 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 476  
Arbeitsplätze: 4.548  
Einpendler: 3.336  
Auspendler: 2.696

Im Vergleich der vier Städte lassen sich, sowohl in der Stadtstruktur als auch an den statistischen Daten, klare Unterschiede erkennen. Hinsichtlich der Stadtstruktur wirkt Attngang-Puchheim weniger stark verdichtet als die anderen Städte und auch das Stadtzentrum zeichnet sich bei den anderen Städte deutlicher ab als bei Attngang-Puchheim. Betrachtet man die statistischen Daten fällt auf, dass Gmunden, Wels und Vöcklabruck nahezu so viele Arbeitsplätze wie Einwohner haben. Bei Attngang-Puchheim hingegen gibt es hingegen deutlich weniger Arbeitsplätze. Der Pendleranteil ist jedoch auch in Attngang-Puchheim recht hoch, das zeigt, dass Attngang-Puchheim ein Pendlerort ist.



Abb. 10: Gmunden



Abb. 11: Wels



Abb. 12: Vöcklabruck



Abb. 13: Attngang-Puchheim

3 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40705.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40705.pdf), Zugriff: 21.01.2017

4 <https://de.wikipedia.org/wiki/Gmunden>, Zugriff: 21.01.2017

5 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40301.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40301.pdf), Zugriff: 21.01.2017

6 [https://de.wikipedia.org/wiki/Wels\\_\(Stadt\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Wels_(Stadt)), Zugriff: 21.01.2017

7 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41746.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41746.pdf), Zugriff: 21.01.2017

8 <https://de.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6cklabruck>, Zugriff: 21.01.2017

9 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41703.pdf), Zugriff: 21.01.2017

10 [http://www.attngang-puchheim.at/Gemeinde\\_Politik/Wissenswertes/Zahlen\\_Fakten](http://www.attngang-puchheim.at/Gemeinde_Politik/Wissenswertes/Zahlen_Fakten), Zugriff: 14.01.2017

# Kleinstadt

Ein allgemein gültige Begriffsbestimmung der Kleinstadt gibt es in der interdisziplinären Stadtforschung nicht. Meist wird jedoch die numerische Definition der deutschen Reichsstatistik aus dem Jahr 1871 als Grundlage verwendet. Damals wurde das Phänomen der „Großstadt“ erstmals wissenschaftlich behandelt und man versuchte „Stadt“ zu definieren. Doch man scheiterte an einer allgemein gültigen Definition, weshalb man die Städte nach Größenklassen einteilte. In der deutschen Reichsstatistik wurden Städte mit 5.000- 20.000 Einwohnern als Kleinstädte, mit 20.000-100.000 als Mittelstädte und Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern als Großstädte angeführt.

Doch diese Einteilung wird heute als unzeitgemäß angesehen und kritisiert, da unser urbanes und gesellschaftliches Umfeld starke Transformationen hinter sich hat und sich nach wie vor verändert. Außerdem beruht der statistische Begriff rein auf den Einwohnerzahlen, weshalb unterschiedliche Modelle entwickelt wurden, um auch andere Kriterien wie städtische Funktionen oder Sozialstruktur in die Begriffsbestimmung einfließen zu lassen. Dadurch sind unterschiedliche Definitionen entstanden, deren Ausgangspunkt aber meistens der statistische Begriff ist.<sup>11</sup>

Auch hier möchte ich den Leser wieder einladen sich Gedanken über die gegenüberliegenden Schwarzpläne zu machen und zu raten, um welche Kleinstädte es sich hier handeln könnte. Auch diese Beispiele befinden sich alle in Oberösterreich.

<sup>11</sup> LÖW Martina (Hrsg.): Differenzierung des Städtischen, Band 15, Opladen, 2002, S. 267-270 und <http://www.middletownurbanities.com/>, Zugriff: 22.02.2017

## Kleinstädte im Vergleich

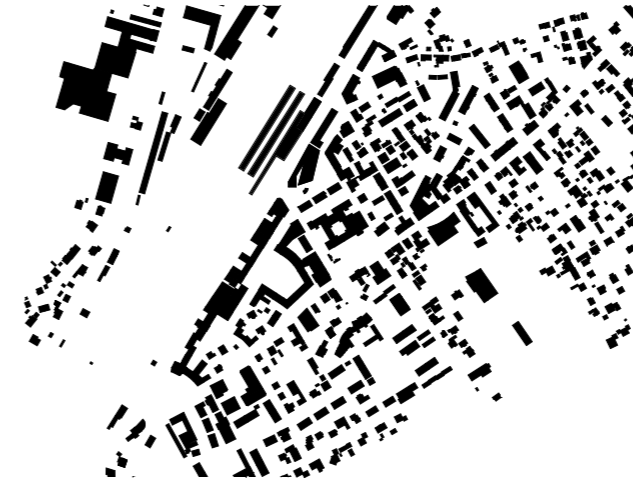


Abb. 14

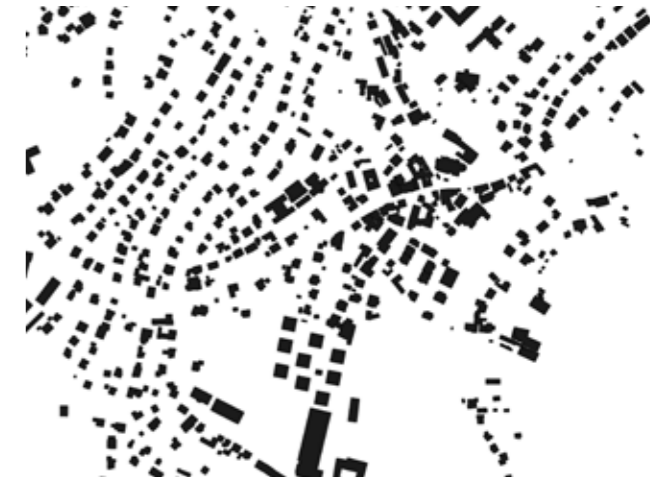


Abb. 15



Abb. 16

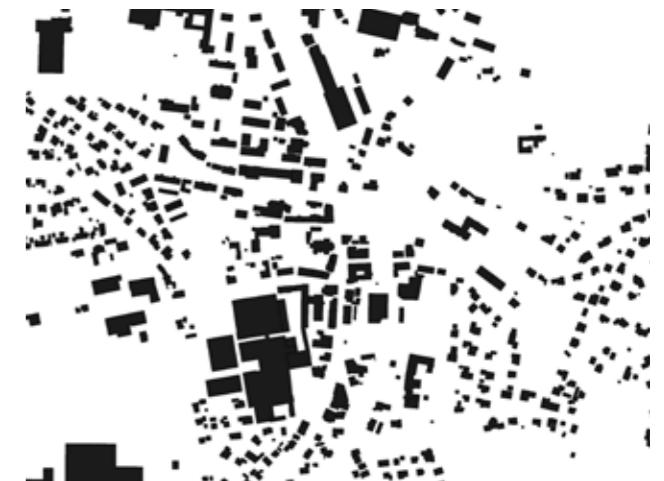


Abb. 17



### 1\_Attnang-Puchheim<sup>12</sup>

Einwohner: 8.839  
Fläche<sup>13</sup>: 12,30 km<sup>2</sup>  
Dichte: 717 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 476  
Arbeitsplätze: 4.548  
Einpendler: 3.336  
Auspendler: 2.696

### 2\_Altmünster<sup>14</sup>

Einwohner: 9.785  
Fläche<sup>15</sup>: 78,77 km<sup>2</sup>  
Dichte: 124 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 764  
Arbeitsplätze: 3.085  
Einpendler: 1.440  
Auspendler: 3.238

### 3\_Marchtrenk<sup>16</sup>

Einwohner: 12.951  
Fläche<sup>17</sup>: 23,13 km<sup>2</sup>  
Dichte: 560 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 853  
Arbeitsplätze: 5.641  
Einpendler: 3.636  
Auspendler: 4.763

### 4\_Laakirchen<sup>18</sup>

Einwohner: 9.807  
Fläche<sup>19</sup>: 32,46 km<sup>2</sup>  
Dichte: 302 EW/ km<sup>2</sup>

Arbeitsstätten: 617  
Arbeitsplätze: 5.889  
Einpendler: 3.552  
Auspendler: 2.581

Im Gegensatz zu den Vergleichen bei der Urban Rural Typologie fällt auf, dass Attnang-Puchheim in diesem Vergleich von Kleinstädten eine deutlich dichtere Siedlungsstruktur als Altmünster, Marchtrenk und Laakirchen besitzt. Auffällig ist, dass sowohl bei Altmünster als auch bei Marchtrenk und Laakirchen Einfamilienhäuser in der Siedlungsstruktur stark dominieren und ein klares Stadtzentrum kaum zu erkennen ist. Sieht man sich die statistischen Daten an, unterscheiden sich die Städte, abgesehen von der Bevölkerungsdichte, die in Attnang-Puchheim mit Abstand am höchsten ist, nicht gravierend voneinander.

12 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41703.pdf), Zugriff: 21.01.2017

13 [http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde\\_Politik/Wissenswertes/Zahlen\\_Fakten](http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde_Politik/Wissenswertes/Zahlen_Fakten), Zugriff: 14.01.2017

14 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40701.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40701.pdf), Zugriff: 24.01.2017

15 <https://de.wikipedia.org/wiki/Altm%C3%BCnster>, Zugriff: 24.01.2017

16 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41812.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41812.pdf), Zugriff: 24.01.2017

17 <https://de.wikipedia.org/wiki/Marchtrenk>, Zugriff: 24.01.2017

18 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40711.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40711.pdf), Zugriff: 24.01.2017

19 <https://de.wikipedia.org/wiki/Laakirchen>, Zugriff: 24.01.2017



Abb. 18: Attnang-Puchheim



Abb. 19: Altmünster



Abb. 20: Marchtrenk



Abb. 21: Laakirchen

# Aktuelle Entwicklungen

von Klein- und Mittelstädten in Europa

Die Innenstadt bzw. das Stadtzentrum ist ein wichtiger Identifikationsort für die Bewohner einer Stadt. Die Kernstadt und sein Zentrum sind ein Ort der Begegnung und des Austausches sowie der lokalen Geschichte. Die Innenstädte europäischer Klein- und Mittelstädte zeichnen sich vor allem durch ihre Multifunktionalität und ihren Branchenmix aus, wo Handel, Dienstleistungen, Kultur, Geschichte, sowie Wohnen und Freizeitgestaltung einen Platz finden. Doch die demografischen Prozesse und der wirtschaftliche Strukturwandel stellen Klein- und Mittelstädte vor große Herausforderungen.<sup>20</sup>

Durch die Suburbansierung und den sozialen Wandel der Gesellschaft wird der Wohnanteil in den Stadtzentren geringer. Außerdem expandieren große Einkaufszentren auf Flächen in der Peripherie und ziehen dadurch die Kaufkraft aus den Innenstädten ab, was zur Folge hat, dass die Innenstädte an Attraktivität verlieren. Verstärkt wird dieser Effekt durch den Onlinehandel, der vielen Fachhändlern Kunden entzieht. Sichtbar wird das vor allem durch leerstehende Erdgeschosszonen. Durch diesen Attraktivitätsverlust nimmt auch die Identifikation der Bevölkerung mit der Innenstadt ab und in vielen Fällen folgt dann der Wegzug. Dadurch stehen viele Häuser leer und Sanierungen bleiben aus. Schließlich beginnt die Stadt zu veröden. Der sogenannte „Trading-down-Effekt“ tritt ein.<sup>21</sup>

20 BMVNS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Weißbuch Innenstadt - Starke Zentren für unsere Städte und Gemeindenden, Berlin Bonn, 2011, S.7-14

21 REICHENBACH-BEHNISCH Jana: Aktivieren des Stadtzentrums von Kleinstädten durch die verknüpfte Anwendung erfolgreicher Modelle aus Großstädten und ländlichen Regionen wie innovatives Leerstandsmanagement, installieren multipler Häuser und Förderung alternativer Wohnformen für die Generation Plus, Stuttgart, 2012, S. 7-9



Abb. 22: Leerstand im Zentrum von Attnang-Puchheim



Abb. 23: Leerstand im Zentrum von Attnang-Puchheim



Abb. 24: Trading down-Effekt in Stadtzentren

(Eigene Darstellung modifiziert nach [http://www.lm-bw.de/files/inhalte/aktuelles/badenwuerttemberg/grafik\\_spirale.png](http://www.lm-bw.de/files/inhalte/aktuelles/badenwuerttemberg/grafik_spirale.png))



Abb. 25: Möglicher Gegeneffekt zu Abb. 24

Auch in Attnang-Puchheim konnte man diesen Effekt beobachten. In den 90er Jahren gab es noch zahlreiche kleine Nahversorger in Attnang-Puchheim, doch diese verschwanden im Laufe der Zeit. Einzig eine Billa-Filiale in der Römerstraße sowie zwei Eurosparfilialen (eine in Attnang und eine in Puchheim) blieben als große Nahversorger im Zentrum über. Im Jahr 2013 übersiedelte Spar an die B1, eine stark befahrene Durchzugsstraße (~15.000 Fahrzeuge/Tag<sup>22</sup>), an der sich bereits zahlreiche andere Lebensmittelketten wie Lidl, Penny Markt oder Billa ansiedelten. Zuvor gab es viele Diskussionen und eine Unterschriftensammlung, um die Umwidmung des Baugrundes für die Errichtung des neuen Eurospargebäudes zu verhindern, da man Angst um die Nahversorgung hatte. Aufgrund dessen kam es zu Verhandlungen zwischen der Stadt und dem Konzern, in denen erreicht werden konnte, dass die Filiale im Ortszentrum von Attnang trotz des Neubaus an der B1 offen blieb. Doch bereits ein Jahr später schloss der Konzern die Filiale trotzdem. Dies führte zu einem Dominoeffekt. Durch die Schließung der Filiale wurde die Kundenfrequenz deutlich geringer und der Rathausplatz/Marktplatz wurde als Geschäftsstandort unattraktiv. Das wiederum hatte einen zunehmenden Leerstand im Zentrum zur Folge. Das Ortszentrum von Attnang-Puchheim stand kurz vor der Verödung.

Um diesen Effekt entgegenzuwirken begann die Stadt Verhandlungen mit dem REWE-Konzern um eine Übersiedelung der Billa-Filiale von der Römerstraße ins Ortszentrum zu erwirken. Nach langen Verhandlungen wurde man sich schließlich einig und Billa übersiedelte im Dezember 2016 ins Ortszentrum. Dadurch konnte das Aussterben des Ortskerns gerade noch abgewandt werden. Durch die Ansiedelung der Billa-Filiale ist eine deutliche Zunahme der Kundenfrequenz zu vernehmen und es werden von Seiten der Attnanger-Wirtschaft wieder erste positive Signale gegeben.

22 <http://ooe.orf.at/news/stories/2721203/>, Zugriff: 20.04.2017

Ein weiteres Phänomen das sich weltweit beobachten lässt, ist die Abwanderung bzw. der Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum. Auch Österreich ist von dieser Entwicklung betroffen. Durch diesen Trend wird der Trading Down-Effekt weiter verstärkt, denn ein Bevölkerungsrückgang führt zu einer sinkenden Finanzkraft der Privathaushalte, was in weiterer Folge eine Verschlechterung der Infrastruktur mit sich bringt. Die Spirale dreht sich weiter nach unten, denn die Finanzkraft der öffentlichen Hand wird ebenfalls geschwächt, wodurch die Investitionen in die Infrastruktur weniger werden. Wenig frequentierte Stadtzentren, Leerstand und fehlendes Angebot führen schließlich zum langsamen Aussterben des Ortes.

Für die Abwanderung gibt es viele unterschiedliche Gründe. Zum Beispiel fehlt es in den ländlichen Gemeinden oft an Arbeitsplätzen, die den absolvierten Ausbildungen entsprechen. Statistisch gesehen sind vor allem Frauen davon betroffen, weshalb auch oft von ‚weiblicher Landflucht‘ gesprochen wird. Doch nicht allein der Arbeitsplatz ist ausschlaggebend für die Abwanderung. In dem Artikel ‚Welche Gemeinden wachsen, welche schrumpfen‘ (Standard, 14.04.2017) wird auf die Studien von Tatjana Fischer eingegangen, die sich mit den Abwanderungsgründen auseinandersetzt. Ein Ergebnis der Studien ist, dass die Entscheidung für einen Wegzug aus einer Gemeinde höchst individuell, aber wohl überlegt und abgewogen ist.<sup>23</sup>

Im Alter zwischen 15 und 35 Jahren ziehen die meisten Menschen um, in Österreich entfallen rund 53% aller Umzüge auf diese Altersgruppe. In dieser Lebensphase, wo meist Ausbildungsabschluss und Familiengründung stattfinden, entscheidet sich oft wohin der Lebensmittelpunkt gelegt wird. Vor allem die Bindung an die Heimatgemeinde spielt hier eine große Rolle, denn oft nehmen Personen die sich stark mit einem Ort verbunden fühlen weitere Pendlerstrecken in Kauf.<sup>24</sup>

An dieser Stelle möchte ich ein persönliches Beispiel liefern. Aufgrund meiner Ausbildung musste ich während meiner Schulzeit regelmäßig zuerst nach Vöcklabruck und später nach Linz pendeln. Mit dem Beginn des Studiums in Wien folgte der Umzug in die Bundeshauptstadt. Ein Großteil meines Freundeskreises zog ebenfalls in größere Städte wie Salzburg oder Graz, um dort zu studieren. Trotz der großen Distanzen pendelten wir regelmäßig an den Wochenenden nach Attnang-Puchheim, um uns zu treffen. Dieses Verhalten und die Bereitschaft jedes Wochenende große Distanzen auf sich zu nehmen zeigt, dass Attnang-Puchheim nach wie vor ein wichtiger Lebensmittelpunkt von uns allen war. Die Gründe hierfür dürften vor allem in unserer Jugend liegen, in der wir sehr viel Zeit gemeinsam an unserem Heimatort verbracht haben. Die Katholische Jugend stellte uns damals einen Raum zur Verfügung, der für die meisten von uns seit der Schulzeit ein wichtiger Treffpunkt war. Dieser Umstand zeigt, wie sehr soziale Bindungen und auch Räumlichkeiten, die als Treffpunkte dienen, die persönliche Verbindung zu einem Ort stärken kann. Mittlerweile haben fast alle meine Freunde ihr Studium abgeschlossen und einige von ihnen sind wieder zurück nach Attnang-Puchheim gezogen. Aber auch jene die ihren Hauptwohnsitz nicht hier haben, kommen alle paar Wochen auf Besuch, sogar aus München.

23 <http://derstandard.at/2000055821519/Welche-Gemeinden-wachsen-welche-schrumpfen?ref=rec>, Zugriff: 15.04.2017  
24 Ebda

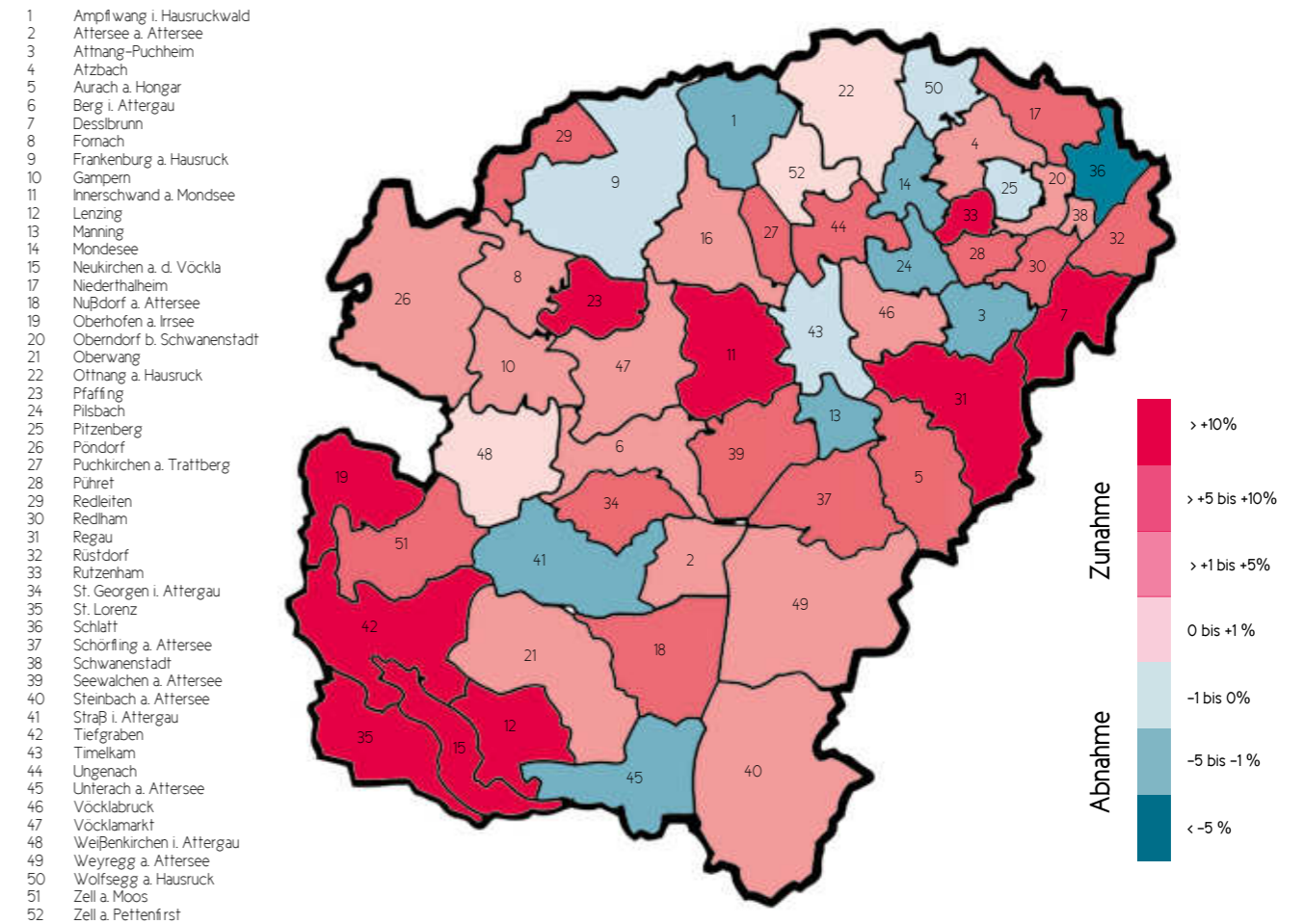


Abb. 26: Bevölkerungsveränderung im Bezirk Vöcklabruck 2006– 2016

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

Die Grafik oben zeigt, dass die meisten Gemeinden des Bezirks Vöcklabruck einen Anstieg der Bevölkerung verzeichnen. Den größten Zuwachs mit ca 18% gab es zwischen 2006 und 2016 in der Gemeinde Tiefgraben, gefolgt von Desslbrunn und Rutzenham mit ca. 16%. Auffällig ist, dass sich vor allem bei Gemeinden rund um den Irr- und Mondsee ein deutlicher Bevölkerungszuwachs erkennbar ist. Am stärksten schrumpfte die Gemeinde Schlatt mit ca. -5,5 %. Auch Attnang-Puchheim ist von einem Bevölkerungsrückgang betroffen. In den Jahren 2006 bis 2016 sank die Einwohnerzahl in etwa um 1,3% und dass, obwohl Attnang-Puchheim eine gute Infrastruktur besitzt und zwei der größten Produktionsbetriebe im Bezirk hier ihren Sitz haben. Insgesamt stehen 40 Zuzugsgemeinden, 12 Abwanderungsgemeinden gegenüber.

# Ursachen für die aktuellen Entwicklungen

EU-weit hat Österreich am meisten Geschäftsfläche pro Einwohner und es entstehen noch immer neue Einkaufszentren in der Peripherie. Rund 51% der neugebauten Verkaufsfläche befindet sich an Orts- und Stadträndern.<sup>25</sup> Durch diesen Bauboom veränderte sich das Stadtbild vieler Innenstädte, denn durch die Abwanderung der großen Einzelhandels- und Fachmarktketten folgte der Leerstand im Zentrum. Einkaufs- und Fachmarktzentren sind ein Faktor, der zur Verödung von Innenstädten führt. Denn viele Kunden nutzen lieber das verkehrsgünstig gelegene Shoppingcenter am Stadtrand, da dort ausreichend Parkplätze sowie ein großzügiges Angebot an Waren unter einem Dach vorhanden sind. Weiters locken lange Öffnungszeiten und Veranstaltungen, welche das Einkaufserlebnis noch weiter steigern. Shoppen als Freizeitbeschäftigung wird hier in seiner Vollendung zelebriert. Obwohl die Entwicklungen im 21. Jahrhundert zeigen, dass der Bau weiterer Shoppingcenter an der Peripherie für eine nachhaltige Stadtentwicklung wenig sinnvoll ist, werden weiterhin zahlreiche dieser Center gebaut.

In der Bezirkshauptstadt Vöcklabruck eröffnete im August 2010 die ‚Varena‘, ein großes Einkaufszentrum, an der B1. Das Einkaufszentrum wurde zu einem bedeutenden Kundenmagnet, da sich dort große Handelsketten wie H&M, Mediamarkt oder Interspar ansiedelten. Bald machte sich dies auch in den Stadtzentren der umliegenden Städte bemerkbar, die Kundenfrequenz nahm deutlich ab. Besonders die Innenstadt von Vöcklabruck war davon betroffen, denn mit der Eröffnung der Varena blieben viele Kunden im Stadtzentrum aus, was führte auch zu einer Ausdünnung des Branchenmixes im Zentrum von Vöcklabruck. Auch in Attnang-Puchheim war die Eröffnung der Varena zu spüren, da das Einkaufszentrum mit dem Auto in ca. sechs Minuten erreichbar ist.



32.000 m<sup>2</sup> mit ca. 80 Shops  
über 1.900 gratis Parkplätze  
ca. 750 Arbeitsplätze

Abb. 27: Einkaufszentrum an der Peripherie, VARENA in Vöcklabruck, März 2017

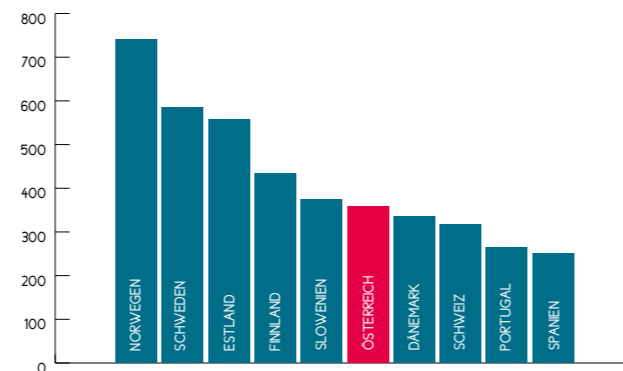


Abb. 28: Einkaufszentrum-Dichte in Europa - Top 10 Verkaufsfläche in m<sup>2</sup>/ 1.000 EW

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: RegioData Presseaussendung vom 6.10.2015)

Doch nicht nur die Einkaufs- und Fachmarktzentren alleine sind verantwortlich für den Wandel der Stadtkerne, auch der Onlinehandel trägt dazu bei, denn durch den uneingeschränkten Zugang zum Internet, ist das Einkaufen standortunabhängig geworden. Waren können ganz bequem von Zuhause aus per Computer oder Smartphone bestellt werden und auch Nahversorger, wie zum Beispiel Billa, bieten einen Onlineversand an.

Weiters spielt die Parkplatzsituation in der Innenstadt eine nicht unwesentliche Rolle, denn im ländlichen Raum nutzen viele Menschen das eigene Auto, um Besorgungen zu erledigen, da meist das öffentliche Verkehrsnetz nicht ausreichend ist und Nahversorger nicht mehr fußläufig zu erreichen sind. Meist ist das Parkplatzangebot in Innenstädten sehr begrenzt, dies führt in vielen Fällen dazu, dass sich die Kunden für ein Einkaufszentrum entscheiden, da dort ausreichend kostenlose Parkflächen vorhanden sind. Dieser Umstand stellt ebenfalls eine ernstzunehmende Gefahr für den innerstädtischen Einzelhandel dar.<sup>26</sup>

Die Parkplatzsituation ist auch in Attnang-Puchheim problematisch. Da der Bahnhof in unmittelbarer Nähe vom Stadtzentrum oftmals Ausgangs- und Endpunkt für Reisende und Pendler in die Ballungszentren Wels, Linz, Wien und Salzburg ist, wird die Parksituation zusätzlich verschärft. Das wirkt sich auch auf das Stadtzentrum aus, da es oftmals schwierig ist, einen Parkplatz im Zentrum zu finden, was wiederum dazu führt, dass viele auf Nahversorger mit großem Kundenparkplatz an der Peripherie oder ins Einkaufszentrum Varena ausweichen, da dort ausreichend viele Parkplätze zur Verfügung stehen.

Der strukturelle Wandel der Gesellschaft und des Kaufverhaltens tragen ebenfalls zu dieser Entwicklung bei. Der Trend zum Einfamilienhaus führt zu einer Zersiedelung des ländlichen Raumes, der oft zur Verringerung des Wohnanteils im Zentrum führt. Vor allem für Familien sind die Wohnsituationen in den Innenstädten noch nicht zufriedenstellend, da das Angebot an großen Wohnungen mit fußläufig erreichbarem Grünraum recht rar und zumeist teuer ist. Diese Suburbansierung verstärkt das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs und somit auch den Verkehrsdruck auf die Innenstädte.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Kulturmontag, Sendung vom 24.06.2013,  
<sup>26</sup> <https://www.hv-bayern.de/media/downloads/oeffentlich/positionsapiere/Parken-in-der-Stadt-201401.pdf>, Zugriff: 27.02.2017  
<sup>27</sup> BMVNS (2001): S.10 ff



Abb. 29: Kreuz und quer parkende Autos im Zentrum von Attnang-Puchheim im Bereich Marktplatz Jänner 2017

# Maßnahmen und Strategien

Für die nachhaltige Entwicklung von Klein- oder Mittelstädten gibt es kein einheitliches Erfolgsrezept, denn jede Stadt hat ganz eigene Ausgangssituationen, strukturelle Gegebenheiten und politische Machtverhältnisse. Jede Stadt muss also ihr eigenes, ganz persönliches Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt entwerfen. Vor allem die Sicherung und Wiederherstellung der Multifunktionalität der Innenstadt sollte ein zentrales Ziel der Planungen sein. Diese Multifunktionalität bezieht sich aber nicht nur auf städtische Funktionen, sondern schließt auch die Zusammenführung der Bürger im städtischen Raum ein, also Orte der Begegnung und des Austausches.<sup>28</sup>

Das Thema Verkehr und Innenstadt ist immer einer ideologischen Debatte ausgesetzt, denn einerseits hat der motorisierte Individualverkehr als Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr eine enorm wichtige Bedeutung, andererseits ist die menschliche Dimension und die damit verbundene Verkehrsplanung für die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum besonders wichtig.<sup>29</sup> Die Verkehrsberuhigung zählt zu den wichtigsten Maßnahmen für die Belebung von Innenstädten. Da in vielen Innenstädten die Voraussetzungen für eine Fußgängerzone nicht gegeben sind, werden vermehrt sogenannte „Shared Spaces“ oder „Begegnungszonen“ errichtet, in denen eine Höchstgeschwindigkeit von 20km/h herrscht und Fußgänger den Vortritt haben, sowie das Parken nur an ausgewiesenen Stellen gestattet ist.<sup>30</sup> Bei den Modellen der „Begegnungszonen“ und „Shared Spaces“ erfolgt die Organisation des Verkehrsgeschehens durch die Beteiligten.

Die gute Erreichbarkeit spielt für die Attraktivität der Innenstadt eine wichtige Rolle, vor allem der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Durch den ÖPNV kann die Verkehrsbelastung der Innenstadt verringert werden. Doch auch in Zukunft wird die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem PKW eine Herausforderung bleiben. Der Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen kann eine Möglichkeit sein, die Innenstadt gegenüber Einkaufszentren am Stadtrand wettbewerbsfähig zu machen, jedoch ist darauf zu achten, dass diese an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.<sup>31</sup>

Natürlich ist der Ausbau des ÖPNV-Netzes wichtig und kann den Verkehrsdruck auf Innenstädte verringern, doch es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass viele Menschen erst vom Wohnort zur nächsten Bushaltestelle oder zum nächstgelegenen Bahnhof gelangen müssen. In ländlichen Regionen sind die Haltestellen oftmals auch nicht in unmittelbarer Nähe zum Wohnort und daher wird oft dem eigenen Auto der Vorzug gegeben. In diesem Fall wird natürlich jene Haltestelle angesteuert, von der aus es die besten Verbindungen gibt. Weiters muss auch beachtet werden, dass zwar durch eine gute Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel die Anbindung der Ortschaften verbessert werden kann, aber das mehrmalige Umsteigen für Pendler meist unattraktiv ist, wenn es keine wesentliche Reisezeitverbesserung im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr bietet.

28 LUSCHE Jörn: Strategien zur Wiederherstellung von Multifunktionalität in europäischen Innenstädten. Maßnahmen zur Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, Wien, 2011, S.43-44

29 LUSCHE (2011): S.45

30 <https://begegnungszonen.ch/about/>, Zugriff: 27.02.2017

31 LUSCHE (2011): S.46ff



Abb. 30: Stadtlounge Beicheli, St. Gallen (Schweiz), Pipilotti Rist & Carlos Martinez



Abb. 31: Fahrrad-Highway: Cykelslangen Kopenhagen, Dissing+Weitling architecture

Auch attraktive Rad- und Fußgänger netze sollten in diesem Zusammenhang nicht außer Acht gelassen werden, denn diese bieten großes Potential, um die Lebensqualität einer Stadt massiv zu verbessern. Eine Stadt der kurzen Wege ist ideal für alle Bevölkerungsgruppen und verstärkt die Attraktivität der Innenstadt. Kopenhagen ist ein Paradebeispiel für eine gelungene Förderung des Radverkehrs. Rund 50% aller Kopenhagener nutzen das Fahrrad, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen.<sup>32</sup> Das dänische Verkehrsministerium führt regelmäßige Kosten-Nutzen-Analysen durch, welche zeigen, dass sich die Investitionen in die Infrastruktur rechnen, denn durch die Bewohner, die auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel umgestiegen sind, wird nicht nur die Umwelt geschont, sondern auch die Gesundheit der Stadtbewohner hat sich verbessert.<sup>33</sup>

Ein weiteres Beispiel kommt aus den Niederlanden. Dort hatte man mit einem großen Stauproblem zu kämpfen. Deshalb förderte das Ministerium für Infrastruktur und Umwelt gemeinsam mit der Provinz Nord-Brabant das Projekt „B-Riders“<sup>34</sup>. Bei diesem Projekt geht es vor allem darum, Menschen dazu zu bringen für ihren täglichen Arbeitsweg vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Über eine App sammelt man für alle geradelten Kilometer Punkte, für welche man finanzielle Vergütung und Anreize wie Geschenke oder Rabatte bekommt. Durch dieses Projekt konnten mehr als 5.000 Autofahrer in Brabant dazu bewegt werden auf das Fahrrad umzusteigen und so auch die Verkehrsbelastung verringert werden. Zusätzlich versuchte die Niederländische Regierung auch Anreize für die Kommunen zu schaffen, um den Ausbau von Radinfrastruktur zu forcieren.<sup>35</sup>

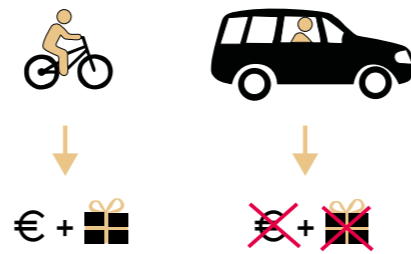


Abb. 32: Konzept B-Riders

(Eigene Darstellung, modifiziert nach <https://www.facebook.com/BRidersBrabant/photos/a.242485272542719.1073741828.2344084101017072/398714713586440/?type=3&theater>)

Auch in den ländlichen Gemeinden Österreichs braucht es kreative Lösungen um Menschen zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad zu bewegen. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist der Ausbau der Radinfrastruktur, angefangen von Fahrradstellplätzen bis hin zu Fahrradwegen, um das Fahrradfahren für möglichst viele Bevölkerungsschichten attraktiv zu machen. Vor allem gute und möglichst sichere Verbindungen ohne große Umwege sollten das Ziel sein. Eine weitere wichtige Maßnahme ist ein übersichtliches Leit- bzw. Beschilderungssystem, welches über die Radverbindungen informiert und motiviert aufs Fahrrad umzusteigen. Zusätzlich sollten Kampagnen durchgeführt werden, um die Bevölkerung für das Fahrradfahren zu begeistern. Nimmt man Attnang-Puchheim als Beispiel, so wäre das Zentrum vom gesamten Gemeindegebiet aus innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen, doch die Fahrradinfrastruktur ist noch nicht ausreichend vorhanden. Der Bahnhof mit seinen Gleisanlagen und die Bundesstraße, die mitten durch das Ortsgebiet verlaufen, stellen eine große Barriere dar und die vorhandenen Verbindungen sind Großteils unattraktiv gestaltet und/oder mit einem großen Umweg verbunden. Auch die Verbindung in die Stadt Vöcklabruck ist noch ausbaufähig, da man als Radfahrer einen Umweg von etwa einem Kilometer in Anspruch nehmen muss, wenn man nicht die stark befahrene Bundesstraße entlang radeln will. Zwar gibt es Bemühungen die Situation zu verbessern, aber die derzeitige Lage ist noch nicht zufriedenstellend. Hier schlummert noch großes Potential, welches mit den richtigen Maßnahmen durchaus genutzt werden kann.

Seit jeher gelten Innenstädte als Orte des Handels, sowohl von Waren als auch von Dienstleistungen. Ein ausgewogenes Angebot an Geschäften, Gastronomie und Dienstleistungen ist von zentraler Bedeutung für die Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt. Daher ist es wichtig, die Rahmenbedingungen für einen vielfältigen Branchenmix zu

schaffen. Eine Grundlage für diese Rahmenbedingungen bildet die Zusammenarbeit und Koordination der unterschiedlichen Akteure (Einzelhandel, Gastronomie, Politik, Immobilienbesitzer usw.), welche eine wesentliche Rolle bei der Erstellung eines innerstädtischen Entwicklungskonzepts spielen.<sup>36</sup> Neben dem vielfältigen Angebot, das zum Bummeln und Verweilen in der Stadt einlädt, ist die Gestaltung des öffentlichen Raums maßgeblich für die Attraktivität der Innenstadt. Diese beeinflusst nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern hängt auch eng mit der Identität und dem Image der Stadt zusammen. Maßnahmen in der architektonischen Gestaltung, die Sanierung der Bausubstanz, sowie die Fassadengestaltung tragen zur Aufwertung der Innenstadt bei und prägen das Erscheinungsbild einer Stadt nachhaltig.<sup>37</sup> Aber auch die Ausstattung des öffentlichen Raumes und die dort stattfindenden Aktivitäten sind ein wesentliches Kriterium für die Aufenthaltsqualität und haben auf die Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum einen großen Einfluss.

Aufgrund ihrer Infrastruktureinrichtungen sind die Ortskerne und Zentren auch als Wohnstandorte gefragt und vor allem in den letzten Jahren wird immer wieder von einer „Renaissance des Wohnens in der Innenstadt“ gesprochen. Die Innenstadt als Wohnort ist für alle Bevölkerungsgruppen interessant, besonders für ältere Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, bietet die Innenstadt mit seinen kurzen Wegen und die Anbindung an das ÖPNV einen attraktiven Wohnort. Durch das Nachverdichten im Zentrum wird nicht nur die Innenstadt gestärkt, sondern auch der Flächenverbrauch der wertvollen Ressource Boden verringert. Wichtig ist es, unterschiedliche Wohnungstypologien in der Innenstadt anzubieten, um unterschiedliche Bewohner anzusprechen und eine gute Durchmischung der Bevölkerungsgruppen zu erzielen.<sup>38</sup>

Wesentlich für eine lebenswerte Stadt ist eine starke Nutzungsdurchmischung von Handel, Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur, denn eine gute Verbindung dieser Nutzungen wirkt sich positiv auf die Lebensqualität der Stadt aus.<sup>39</sup>

Eine besondere Bedeutung für die Klein- und Mittelstädte hat das sogenannte „Sozialkapital“, also Bürger und ehrenamtliche Organisationen, die sich engagieren und einbringen. Denn gerade in kleineren Städten ist die Identifikation mit der eigenen Stadt hoch und wichtig. Durch eine Identifikation mit der Stadt und ihrer dazugehörigen Landschaft wird ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein geschaffen, welches die Qualität der Stadtentwicklung stark beeinflussen kann. Kleinstädte besitzen auch den Vorteil direkter Kontakte und enger Netzwerke - man kennt sich - wodurch Engagement in vielen Fällen erleichtert wird.<sup>40</sup> „Bürgerliches Engagement wird zunehmend als Voraussetzung und Faktor für die Effektivität der Stadtentwicklung gesehen.“<sup>41</sup> Durch die Beteiligung der Bürger am Planungs- und Realisierungsprozess wird eine positive Wertschätzung sowie die Akzeptanz gefördert.<sup>42</sup> In Attnang-Puchheim fand im Herbst 2016 der sogenannte ‚Marktplatz der Ideen‘ statt, bei dem das Architekturbüro Gilhofer und die Stadt ihre derzeitigen Entwürfe und Ideen für die zukünftige Entwicklung von Attnang-Puchheim den Bürgern präsentierte. Zwar stießen die vorgestellten Projekte bei einigen auf Ablehnung, jedoch konnte dadurch ein Prozess gestartet werden, der die Bewohner dazu anregte sich intensiv Gedanken zum Stadtzentrum von Attnang-Puchheim zu machen. Es wird sich zeigen, wie der weitere Verlauf des Bürgerbeteiligungsprozesses sein wird und welche Auswirkungen er auf die geplanten Projekte und Planungen hat.

32 <http://denmark.dk/de/green-living-de/danische-fahrradkultur/die-kopenhagener-lieben-ihre-fahrrader>, Zugriff: 27.02.2017

33 <http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de/Blickpunkt/Personenverkehr/Fahrrad/04337/Artikel/Erfolgsmodell-Kopenhagen/03718>, Zugriff: 27.02.2017

34 <http://www.bridors.nl/b-riders>, Zugriff: 07.03.2017

35 <http://blog.zeit.de/fahrrad/2015/05/02/niederlande-stau-fahrrad/>, Zugriff: 07.03.2017

36 BMVNS (2001): S. 18-23

37 LUSCHE (2011), S. 77-83

38 [https://www.wko.at/Content.Node/Interessenvertretung/Standort-und-Innovation/stmk/Weissbuch\\_Innenstadt\\_Stand\\_159.pdf](https://www.wko.at/Content.Node/Interessenvertretung/Standort-und-Innovation/stmk/Weissbuch_Innenstadt_Stand_159.pdf), Zugriff: 28.02.2017

39 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008359m.pdf>, Zugriff: 28.02.2017

40 BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Klein- und Mittelstädte in Deutschland. Eine Bestandsaufnahme, Bonn, 2012, S. 103

41 REICHENBACH-BEHNISCH (2012), S. 23

42 Ebda.

# Das ‚Land‘ als Lebens- und Wirtschaftsraum

Der ländliche Raum ist für Österreich von großer Bedeutung. Betrachtet man Österreich von oben, so erkennt man klar, dass die Land- und Forstwirtschaft das Landschaftsbild prägt. Rund 90%<sup>43</sup> des österreichischen Staatsgebietes werden dem ländlichen Raum zugeordnet, in dem in etwa 78%<sup>44</sup> der Bevölkerung lebt. Die ländlichen Regionen in Österreich sind von sehr vielfältigen Landschaften, wie zum Beispiel den Alpen oder dem Wiener Becken, geprägt. So unterschiedlich wie das Landschaftsbild der einzelnen Regionen ist, so unterschiedlich ist auch die dort vorhandene Wirtschaftskraft, Kultur und Demografie und Infrastruktur.

Im Laufe der Geschichte erlebte auch Österreich, wie die meisten modernen Volkswirtschaften, einen Strukturwandel von der Agrar- über die Industrie- hin zur Dienstleistungsgesellschaft. Anfangs führte die industrielle Revolution zu Beginn des 19. Jh. mit ihren technischen Errungenschaften zu einer Abnahme der Beschäftigten in der Land- und Forstwirtschaft zugunsten der Industrie. Seit dem 20. Jh. ist ein deutlicher Anstieg im Bereich der Dienstleistungen zu sehen. Anhand Abbildung 33 lässt sich diese Entwicklung sehr gut ablesen. Innerhalb der letzten vier Jahrzehnte reduzierte sich der Anteil der Erwerbstätigen im primären Sektor auf 4% und auch der sekundäre Sektor zeigt eine deutliche Abnahme. Mit über 70% macht der Dienstleistungssektor heute den größten Anteil aus. Auch bei den land- und forstwirtschaftlichen Flächen ist eine Veränderung zu sehen. So gingen in Attnang-Puchheim beispielsweise 11% an land- und forstwirtschaftlichen Flächen zwischen 1999 und 2010 verloren.

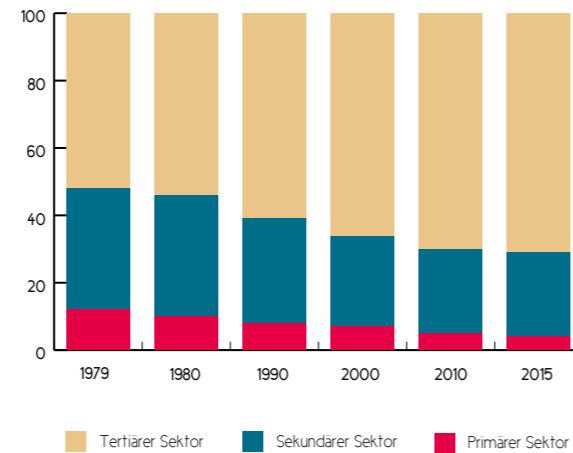


Abb. 33: Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren 1979 - 2015  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

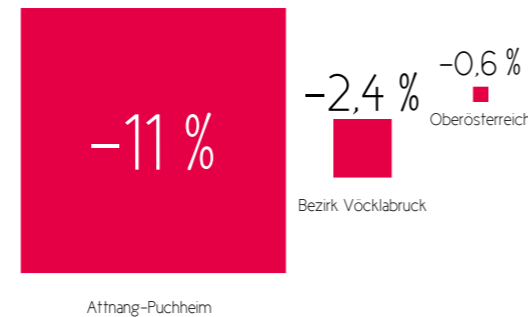


Abb. 34: Land- und Forstwirtschaftliche Flächen Veränderung 1999 - 2010  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Tips Artikel „Bodenversiegelung durch Bebauung kostete in zehn Jahren die Fläche von 100 Landwirtschaften“ vom 16.07.2013)

Die Land- und Forstwirtschaft spielt trotzdem nach wie vor eine wichtige Rolle für Österreich, einerseits für die Lebensmittel- und Energieversorgung, andererseits für die Landschaftspflege und Erhaltung der Kulturlandschaften. Der ländliche Raum ist jedoch nicht nur für die Land- und Forstwirtschaft von Bedeutung, sondern stellt auch Wohn-, Wirtschafts- und Lebensraum zur Verfügung. Weiters bietet er wichtige Orte für Erholung, Freizeit und den Tourismus.

Diese Gesamtheit an Funktionen kann jedoch nur bewahrt werden, wenn die natürlichen Ressourcen erhalten und somit nutzbar bleiben. Einen besonderen Stellenwert nimmt hier der Boden ein. In Österreich werden täglich rund 20 ha<sup>45</sup> an Bodenfläche versiegelt. Vor allem in wachsenden Gemeinden ist eine Zersiedelung der Landschaft zu beobachten. Einfamilienhaus-Siedlungen ufern in das Umland aus. Dadurch entstehen nicht nur hohe Kosten für die Infrastruktur, sondern auch zusätzlich versiegelte Fläche, wie zum Beispiel durch Zufahrtsstraßen oder neue Verbindungsstraßen. Eine weitere Folge ist die schwierige Versorgungslage, bei stark zersiedelten Gebieten, da Nahversorger und Ärzte meist nur noch mit dem Auto erreicht werden können. In einem größeren Kontext gesehen hat diese Entwicklung der Flächenversiegelung auch ökologische und wirtschaftliche Folgen. Die Versiegelung kann sich negativ auf die tägliche Lebensmittelversorgungssicherheit Österreichs auswirken und erhöht die Wahrscheinlichkeit von Umweltkatastrophen wie z.B. Hochwasser. Diesem Trend kann unter anderem nur mit einer überörtlichen Raumplanung, sowie der Entwicklung von regionalisierten Leitbildern für Landschafts- und Siedlungsentwicklung entgegengewirkt werden.

43 <http://www.oerok.gv.at/eu-regionalpolitik/laendlicher-raum.html>, Zugriff: 28.03.2017  
44 Ebda  
45 [http://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/lastnews/news2013/news\\_130617/](http://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/lastnews/news2013/news_130617/), Zugriff: 28.03.2017

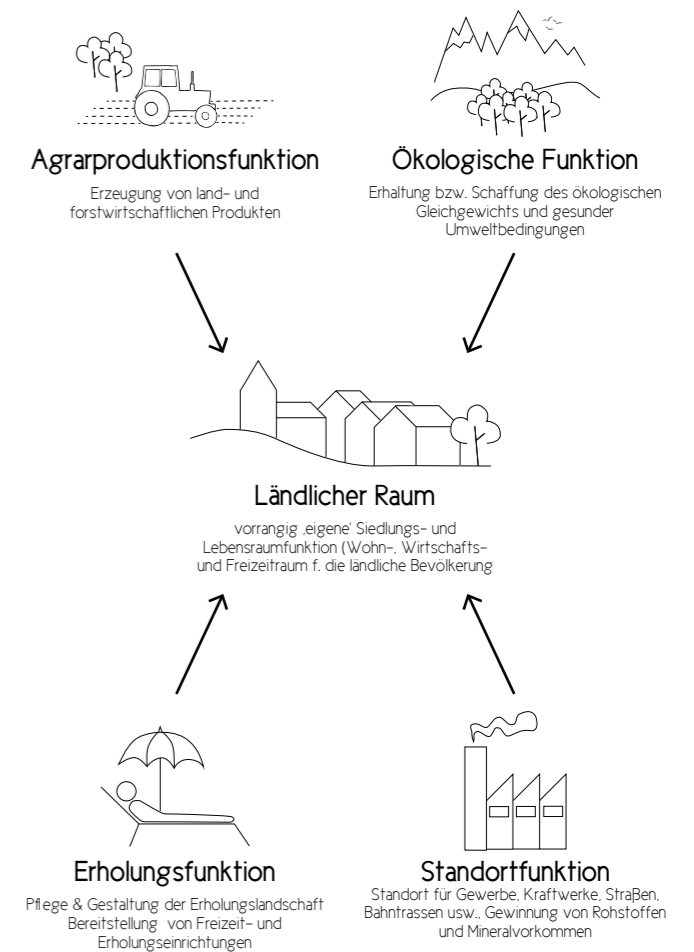
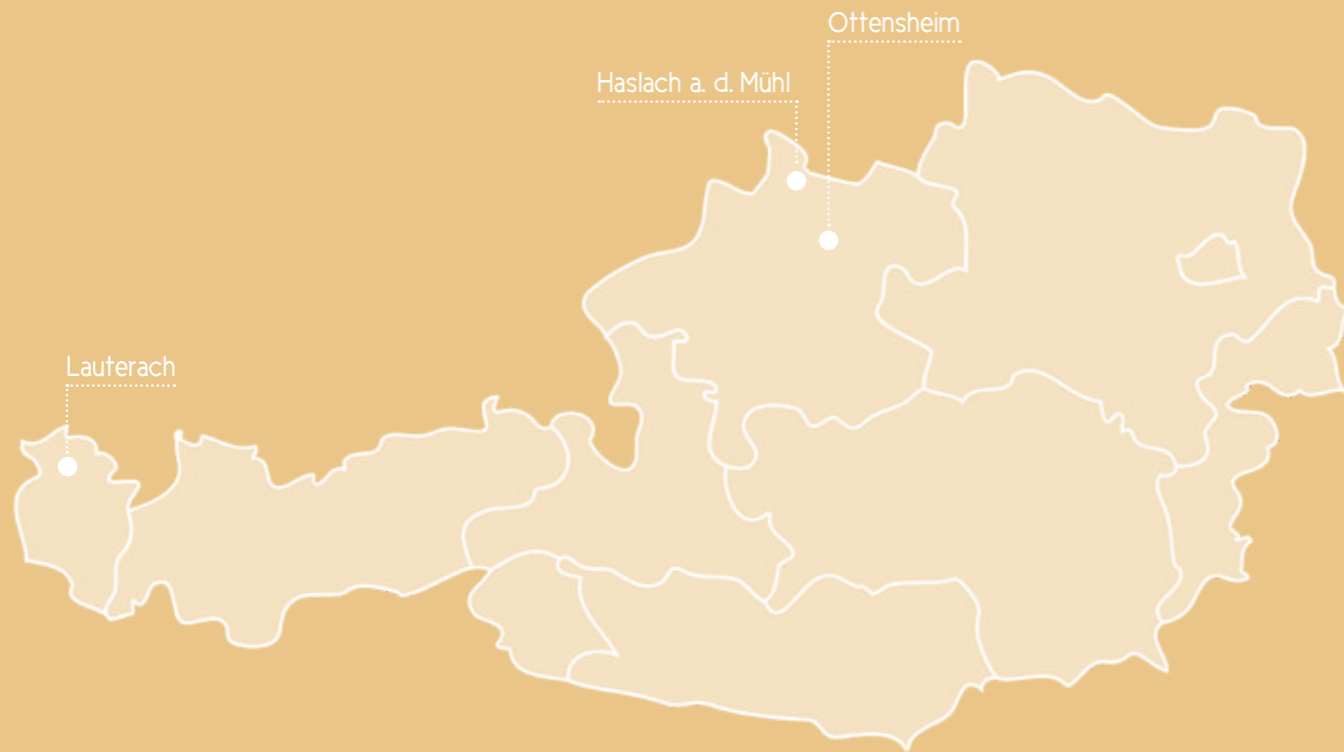


Abb. 35: Funktionen der Landschaft  
(Eigene Darstellung, modifiziert nach Henkel 1995, S. 33)

# BEST PRACTICE BEISPIELE AUS ÖSTERREICH



## Verein Landluft und der Baukulturgemeindepreis<sup>46</sup>

Das folgende Kapitel widmet sich Best-Practice Beispielen aus Österreich, die vom Verein LandLuft mit dem Baukulturgemeinde-Preis ausgezeichnet wurden. Als Grundlage für die folgenden Texte dienten die Publikationen zum Baukulturgemeinde-Preis.

Seit 2009 zeichnet der Verein Landluft Gemeinden und seine Bewohner für innovative baukulturelle Prozesse aus. Durch den Baukulturgemeinde-Preis soll der Diskurs rund um das Thema Baukultur in einer Gemeinde verstärkt werden und Gemeinden die Möglichkeit gegeben werden ihre Erfolgsgeschichten einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Von den prämierten Projekten geht auch eine Vorbildwirkung aus, die zur Nachahmung anregen soll.

Bei dieser Auszeichnung geht es vor allem um die Prozesse die hinter den Erfolgsgeschichten stehen und wie mit den ortsspezifischen Herausforderungen umgegangen wurde. Es geht um die Menschen, die solche Prozesse ermöglichen und sich für ihre Gemeinde einsetzen. Diesen Menschen möchte man eine Stimme geben und zeigen, dass Baukultur nur dort geschehen kann, wo alle Beteiligten gemeinsam nachdenken, reden und dann etwas umsetzen. 2016 stellte Landluft den Preis unter das Motto: „Baukultur machen Menschen wie du und ich.“, welches zeigt, dass jeder zur Baukultur etwas beitragen kann.

Neben dem Baukulturgemeinde-Preis organisiert LandLuft auch Exkursionen in die Preisträgergemeinden und Netzwerktreffen, die Interessierten die Möglichkeit bietet Einblick in den Entwicklungsweg der prämierten Gemeinden zu bekommen. Nicht nur Besichtigungen vorbildlicher Bauprojekt sind Teil der Exkursionen, sondern auch Expertenvorträge und Gespräche mit Beteiligten vor Ort.

„Baukultur ist viel mehr als das ‚ästhetisch schöne‘ Objekt. Sie umfasst soziale, ökonomische, ökologische und gestalterische Fragestellungen, von Lebensqualität und dem Image eines Ortes bis hin zur Organisation des Verkehrs.“<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Verein LandLuft (Hg.): LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2012. Baukultur machen Menschen wie du und ich, Waldviertel, 2012, S.5-6 und  
Verein LandLuft (Hg.): LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2016, Bad Vöslau, 2016, S.5 und  
<http://akademie.landluft.at/>, Zugriff: 01.03.2017

<sup>47</sup> Verein LandLuft (Hg.): LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2009, Wien, 2009, S.5-6





# Lauterach<sup>48</sup>

Die Marktgemeinde Lauterach liegt zwischen Bregenz und Dornbirn in der Nord-Süd-Achse und Hard und Wolfurt in der West-Ost-Achse. Die geografische Lage und der seit Ende der 70er-Jahre in Lauterach situierte Güterbahnhof sind verantwortlich für das rasante Wachstum der Stadt. Mit fast einer Verdoppelung der Einwohnerzahl in den letzten 50 Jahren ist Lauterach die am schnellsten wachsende Gemeinde in Vorarlberg. Die Gemeinde bietet nicht nur eine gute Verkehrsanbindung, sondern auch rund 4000 Arbeitsplätze sowie das Naturschutzgebiet Lauteracher Ried.

Der rasche Bevölkerungsanstieg stellte die Gemeinde jedoch vor eine große Herausforderung, denn einerseits musste die nötige Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Seniorenwohnungen usw.) geschaffen werden, andererseits kam es zu einer starken Veränderung der sozialen Gefüge im Ort.

Bereits in den 1990er-Jahren erkannte die Gemeindevertretung, dass Maßnahmen bezüglich der Stadtentwicklung getroffen werden mussten. 1991 wurde schließlich ein Gestaltungsbeirat eingerichtet mit dem verschiedene Vorgaben für das Bauen erarbeitet wurden. Eine Besonderheit ist das Bonusmodell, welche Bauherren für bestimmte Maßnahmen belohnt. Wird zum Beispiel statt oberirdischen Autostellplätzen eine Tiefgarage errichtet, so kann das Verhältnis von Grundstücksfläche zu Geschoßfläche höher sein.

1997 begann man in Rahmen einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Ort ein Leitbild für die zukünftige Gemeindeentwicklung zu erstellen. Vor allem die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger standen bei der Erstellung im Vordergrund. Vor allem der Wunsch nach Plätzen für Dorffeste und ähnliche Veranstaltungen kristallisierte sich bald heraus.

Bei der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzepts im Jahr 2001 wurde klar, dass in Lauterach kein eindeutiges Zentrum entstehen konnte und nur die Errichtung von mehreren Subzentren möglich war. 2005 nahm Lauterach am EUROPAN 8 teil, einem europäischen Städtebauwettbewerb, um die bereits getätigten Überlegungen zu überprüfen.

48 Verein LandLuft (Hg.): LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2012. Baukultur machen Menschen wie du und ich!, Waldviertel, 2012, S.55-68

## Lauterach

Einwohner:	9.900
Fläche:	11,9 km <sup>2</sup>
Dichte:	832 EW/km <sup>2</sup>
Seehöhe:	412 m

## Auszeichnungen:

- Ortsbildprämierungen seit 1995
- Auszeichnung Vorarlberger Bauherrenpreis 2001 für Feuerwehrhaus und Schule Unterfeld
- Fahrradfreundliche Gemeinde
- 1. Preis Familiengerechte Gemeinde Vorarlberg 2006
- 1. Preis Kulturfreundliche Gemeinde Vorarlberg 2006
- Landluft Baukultur-gemeinde-Preis 2012

Es wurden mehrere Subzentren in der Stadt geplant, die durch ihre Gestaltung einen optischen Zusammenhang erhalten haben und mit einem Fuß- und Radweg miteinander verbunden wurden.

Im Bereich des Montfortplatzes wurde eine zusätzliche Begegnungssachse geschaffen, welche die Holz-Passivwohnanlage Lerchenpark und das Feuerwehrhaus an den Ortskern anbindet. Zur Stärkung des Konzeptes wurde das Gemeindeamt und das Seniorenwohnheim im Jahr 2011 auf einen ehemaligen Lagerplatz direkt an der Bundesstraße verlegt.

Wichtig war die Identifikation der Bewohner mit ihrer Gemeinde, welche durch die anspruchsvolle Gestaltung bei öffentlichen Bauten und Gewerbebauten sowie durch die Erhaltung und nachhaltige Sanierung alter Bausubstanzen erreicht wurde.

So wurde zum Beispiel das alte Gasthaus ‚Alter Sternen‘ aus dem 17. Jh. saniert und neuen Nutzungen zugeführt. Heute befinden sich dort nicht nur Räume für Vereine und Veranstaltungen, sondern auch Wohnungen. Das historische Gebäude wurde zu einem beliebten Treffpunkt in der Gemeinde. Ein weiteres Beispiel für eine gelungene Revitalisierung ist das ehemalige Gasthaus ‚Altes Kreuz‘, seit der Sanierung befindet sich dort der Trauungssaal und das Gemeindearchiv.

Diese beiden Sanierungen führten dazu, dass sich auch die umliegenden Gebäudeeigentümer Gedanken über ihren Besitz machten. Es folgte die Renovierung des St. Josefklosters, welches seit 1904 von den Redemptoristinnen bewohnt wird. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten wurde das Kloster auch erstmals für Besucher geöffnet.

Das Entwicklungskonzept sowie die Sanierung und Belebung der alten Bausubstanz lösten einen Prozess aus, der sich sowohl positiv auf die Erscheinung des Ortsbildes, sowie auf die Identifikation der Bewohner mit ihrem Heimatort auswirkte und dadurch neue gestalterische Maßstäbe setzte.

Anhand des Best-Practice-Beispiels Lauterach zeigt sich, dass gezielt gesetzte Maßnahmen Leitbilder, welche die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigen, sich positiv auf die gesamte Stadtentwicklung auswirken. Weiters kann ein einzelnes Projekt, wie in diesem Fall die Sanierung des ‚Alter Sternen‘ und des ‚Altes Kreuz‘, zu einem Dominoeffekt führen, der das gesamte Stadtbild aufwertet.



Abb. 37: Schwarzplan Lauterach

- |                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| 1 Montfortplatz           | 4 Alter Sternen    |
| 2 Wohnanlage Lerchenpark  | 5 Altes Kreuz      |
| 3 Feuerwehrhaus Lauterach | 6 St. Josefkloster |

# Haslach a. d. Mühl<sup>49</sup>

Haslach an der Mühl war in der Vergangenheit vor allem für seine Textilproduktion bekannt, doch Mitte des 20. Jahrhunderts begann der Niedergang der Textilindustrie im Ort. Zurück blieb viel Erfahrung über die Textilproduktion und eine große Textilruine im Ort.

## Haslach a. d. Mühl

Einwohner: 2.605  
Fläche: 12,43 km<sup>2</sup>  
Dichte: 210 EW/km<sup>2</sup>  
Seehöhe: 531 m

## Auszeichnungen:

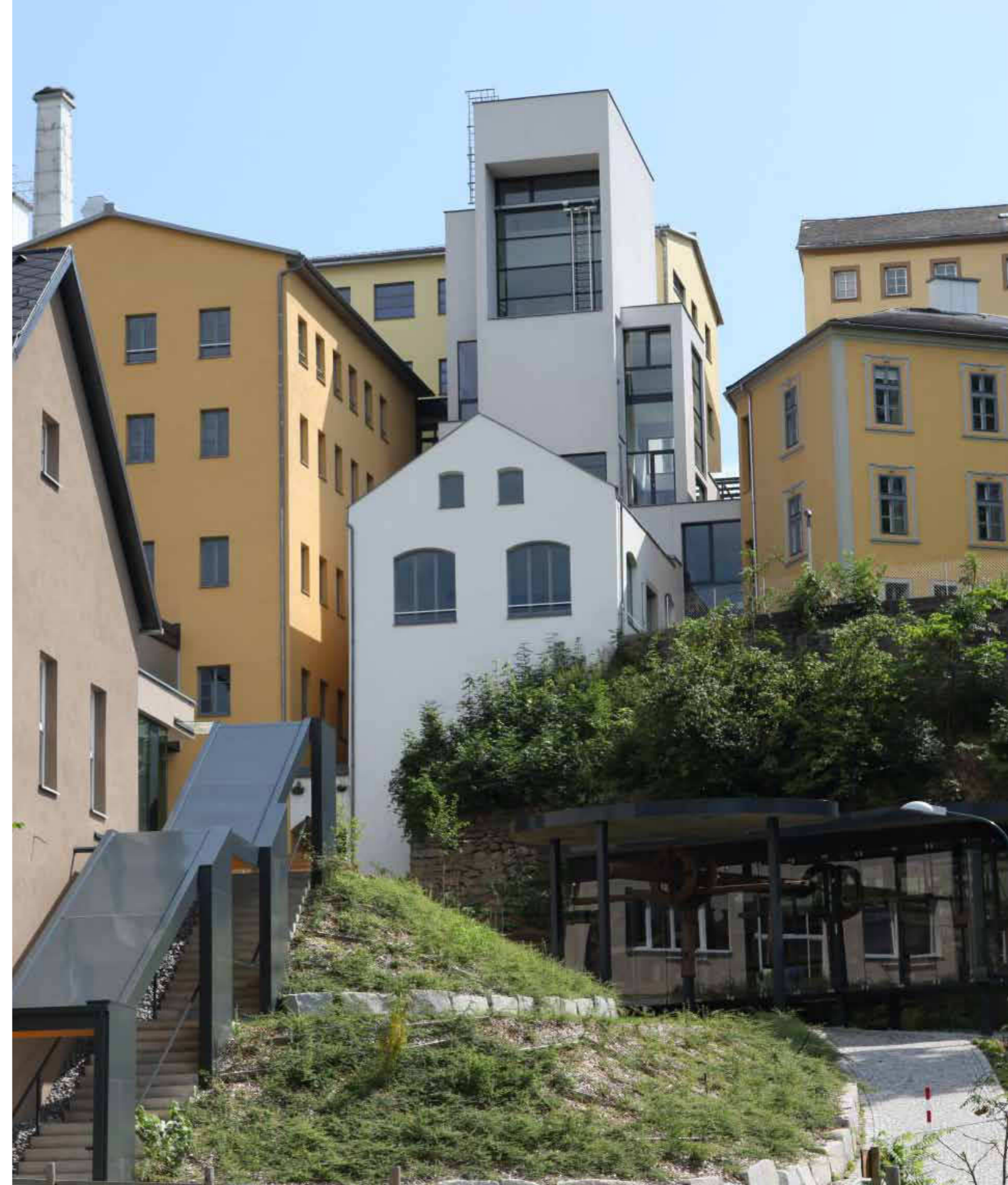
- European Public Sector Award der Bertelsmann Stiftung
- Denkmalpflegepreis des Landes OÖ 2007
- Die innovativste Gemeinde Österreichs 2007
- Seniorenfreundlichste Gemeinde Österreichs 2008
- Landluft Baukultur-gemeinde-Preis 2009

Man war sich bewusst, dass die goldenen Zeiten der Textilindustrie vorbei waren und suchte nach neuen Nutzungen für das alte Fabrikgebäude. Durch geschickte Verhandlungen gelang es der Gemeinde, das BBRZ (Berufliches Bildungs- und Rehabilitationszentrum) zu überzeugen ihren neuen Standort in Haslach anzusiedeln. Danach wurde nach weiteren Nutzungen für das große Fabrikareal gesucht und es entstand der Plan für ein Technologiezentrum. Die Gemeinde kaufte im Jahr 2000 das Fabrikgebäude auf und beauftragte den Architekten Josef Schütz ein Konzept für das alte Fabrikgebäude zu erstellen. Schütz machte mit seiner Veranstaltung „Architekturfrühling“ zeitgemäßes Bauen zum Thema und engagierte sich für das Erhalten alter Bausubstanzen, wie der Fabrik, denn das Fabrikgebäude ist enorm wichtig für die Identität von Haslach, es ist sozusagen das Wahrzeichen der Stadt, das an die Geschichte der Weberei vor Ort erinnert.

Nach sieben Jahren Baustelle fanden neben dem BBRZ und dem Technologiezentrum auch noch Veranstaltungssäle, eine Musikschule und ein Gastronomiebetrieb Platz. Im nächsten Schritt wurde ein weiteres Fabrikgebäude aufgekauft und die Fläche vergrößert. Eine gebürtige Haslachenerin, die Textilkunst studiert hatte etablierte dort das „Textile Zentrum Haslach“ wo es jeden Sommer ein internationales Symposium gibt. Man will dadurch wieder einen Bezug zu der textilen Geschichte von Haslach schaffen. Mit Verlegung des Webereimuseums in das Gebäude siedelte sich auch der Sozialbetrieb „Manufaktur Haslach“ an. Hier wird versucht das Wissen über die Textilproduktion von einst mit der Produktion von heute zu verbinden und somit dem Besucher die Möglichkeit eines Einblicks in die Textilindustrie zu bieten. Die Textilschule Haslach wurde ebenfalls ins Boot geholt und rundet das räumliche Angebot ab. Durch das Projekt der Fabrikumnutzung gingen sehr starke Impulse aus. Neue Arbeitsplätze wurden geschaffen und weitere Bauvorhaben wie Betreutes Wohnen, ein neues Feuerwehrhaus, ein Bauhof und ein Altstoffsammelzentrum wurden in Angriff genommen.

Haslach schaffte es mit seinen Akteuren, die alten Textilruinen wieder zum Leben zu erwecken und dabei die Identität des Ortes zu bewahren und sogar zu stärken. Die alte Tradition der Textilproduktion und das vorhandene Wissen wurden genutzt, um wieder neuen Schwung in die Gemeinde zu bringen. Das führte auch zu vielen weiteren positiven Entwicklungen im Ort, welche nun auch wieder neue kreative Köpfe anlocken. Haslach zeigt wie wichtig es ist, die Identität eines Ortes zu bewahren und auch in schwierigen Zeiten nach neuen Wegen der Ortsentwicklung zu suchen.

<sup>49</sup> Verein LandLuft (Hg.): LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2009, Wien, 2009, S.47-58





# Ottensheim<sup>50</sup>

Ottensheim ist eine der ältesten Marktgemeinden Oberösterreichs und wie in vielen anderen Gemeinden verlor auch hier das Ortszentrum im Lauf des 20. Jahrhunderts immer mehr an Bedeutung.

Bereits 1997 wurde die Bürgerliste „Pro O“ für eine selbstbewusste Ortsentwicklung, regionale Zusammenarbeit und die Sicherung der Lebensqualität im Ort gegründet. Auslöser für diese Bürgerliste war das sogenannte „Gusenleitnerhaus“, welches die Gemeinde in den 1980ern kaufte. Das Haus befand sich in einem desolaten Zustand und sollte abgerissen werden, um den Neubau eines Gemeindeamtes an dieser Stelle zu ermöglichen, doch das Gebäude wurde unter Denkmalschutz gestellt und konnte nicht abgerissen werden. Deshalb überlegte man das Gemeindeamt am Stadtrand neu zu bauen. Doch ein Gemeindeamt außerhalb des Ortskerns, stand nicht für eine Ortskernentwicklung. Deshalb engagierten sich einige Ottensheimer mit der Liste „Pro O“ für einen Verbleib im Zentrum.

2005 schrieb man schließlich einen Architekturwettbewerb für den Umbau des alten Gebäudes aus. SUE Architekten aus Wien gewannen mit ihrem Entwurf den Wettbewerb. Ein Jahr später sollte das Projekt den Bewohnern von Ottensheim präsentiert werden, doch es wurde im Vorfeld Stimmung dagegen gemacht, weshalb das Projekt schließlich aufgegeben werden musste. SUE Architekten entwarfen darauf hin einen Saal, der sowohl für die Gemeinderatssitzungen, als auch von Vereinen, Bürgern und für Veranstaltungen genutzt werden konnte. Durch eine riesige Glasschiebetüre kann das Gebäude bei passenden Wetter um den öffentlichen Straßenraum erweitert werden.

Von 2009-2010 begann man mit Restaurierung, Umbau und Sanierung des Gusenleitnerhauses. Dieses Bauvorhaben erwies sich als sehr kompliziert, da das Gebäude durch die zahlreichen Umbauten in der Vergangenheit und seiner Bausubstanz die Fachleute immer wieder vor neue Herausforderungen stellte. Aus diesen Umständen heraus entstand ein Amtshaus, das die vorhandene Substanz so gut es geht nützt, historische Details betont sowie Neues dort anfügt wo es gebraucht wird. Durch die Wiederbelebung des Hauses konnte auch der Marktplatz, der 2001 umgestaltet wurde, weiter aufgewertet werden.

50 Verein LandLuft (Hg.): LandLuft, Baukultur Gemeindepreis 2012. Baukultur machen Menschen wie du und ich!, Waldviertel, 2012, S.69-82

## Ottensheim

Einwohner:	4.948
Fläche:	11,70 km <sup>2</sup>
Dichte:	423 EW/km <sup>2</sup>
Seehöhe:	270 m

## Auszeichnungen:

- Friedrich Moser Preis/ TU Wien für nachhaltige Planung 2006 & 2011
- VCÖ Mobilitätspreis 2011
- OÖ Landespreis für Umwelt und Natur 2008 & 2011
- Auszeichnung für Kompetenz im Klimaschutz 2007 & 2009
- Klimapreis der öö. Akademie für Umwelt u. Natur 2005 & 2009
- Sonderpreis beim Wettbewerb der Ideen der OÖ Landesregierung für den Wochenmarkt
- OÖ Gemeindepreis vis à vis des Architekturforum OÖ & OÖN 2006
- Landluft Baukultur-gemeindepreis 2012

Um die Belebung des Ortskerns weiter voranzutreiben und die Leerstände zu reduzieren, wurde ein Bürgerbeteiligungsprojekt – die sogenannten „Ortskernstammtische“ – gestartet, welches drei- bis viermal im Jahr stattfinden.

Auch die Be- bzw. Zersiedelung an den Ortsrändern wurde in Ottensheim seit den 1990ern thematisiert. Im Rahmen einer Neuerlassung des Flächenwidmungsplans in den Jahren 1998 bis 2002 wurde nicht nur viel unbebautes Bauland rückgewidmet, sondern auch ein örtliches Entwicklungskonzept für Ottensheim erstellt. Im Jahr 2007 begann die Gemeinde ein Leitbild zu erstellen, woraus sich einige Projekte entwickelten, die nach und nach umgesetzt werden.

In den 1980ern liegt wohl einer der Gründe, warum sich so viele engagierte und kreative Projekte in Ottensheim entwickelten. Damals begannen junge Architekten neue Formen des Wohnens in Ottensheim zu verwirklichen. Das lockte viele Menschen an, die sich dann in Ottensheim niederließen und führte zu einer Durchmischung der Bevölkerung. Überdurchschnittlich viele Kunst- und Kulturschaffende zog es nach Ottensheim, was wohl auch mit ein Grund ist, warum es gerade hier viele neue und kreative Ideen für die Stadt gibt. Ein Beispiel hierfür ist ‚dasParkhotel‘. Hierbei handelt es sich um ein Hotel, das aus zu Schlafkojen umfunktionierten Kanalrohren besteht. Buchen kann man ganz einfach via Internet und per Mail erhält man den Türcode für die persönliche ‚Suite‘. Infrastruktur wie Sanitärräume und andere hotelrelevante Einrichtungen findet man in unmittelbarer Nähe in Form von öffentlichen Einrichtungen. Dadurch ist auch das ‚pay as you wish‘-Prinzip möglich, man zahlt also nur so viel, wie man sich leisten kann und will.<sup>51</sup>

Am Beispiel Ottensheim zeigt sich, dass eine Ortskernentwicklung oft ein langer und anstrengender Weg ist, aber das sich die Anstrengungen lohnen. Vor allem aber zeigt sich, dass eine aktive Bürgerbeteiligung eine erhöhte Akzeptanz sowie neue Möglichkeiten für Bauvorhaben schafft und eine bunte Durchmischung der Bevölkerung neuen Wind in eine Ortsentwicklung bringen kann.

51 GRUBER Roland (Hg.), ISOPP Christiana (Hg.): Das Buch vom Land, Wien, 2015, S. B28-B31



Abb. 40: Schwarzplan Ottensheim

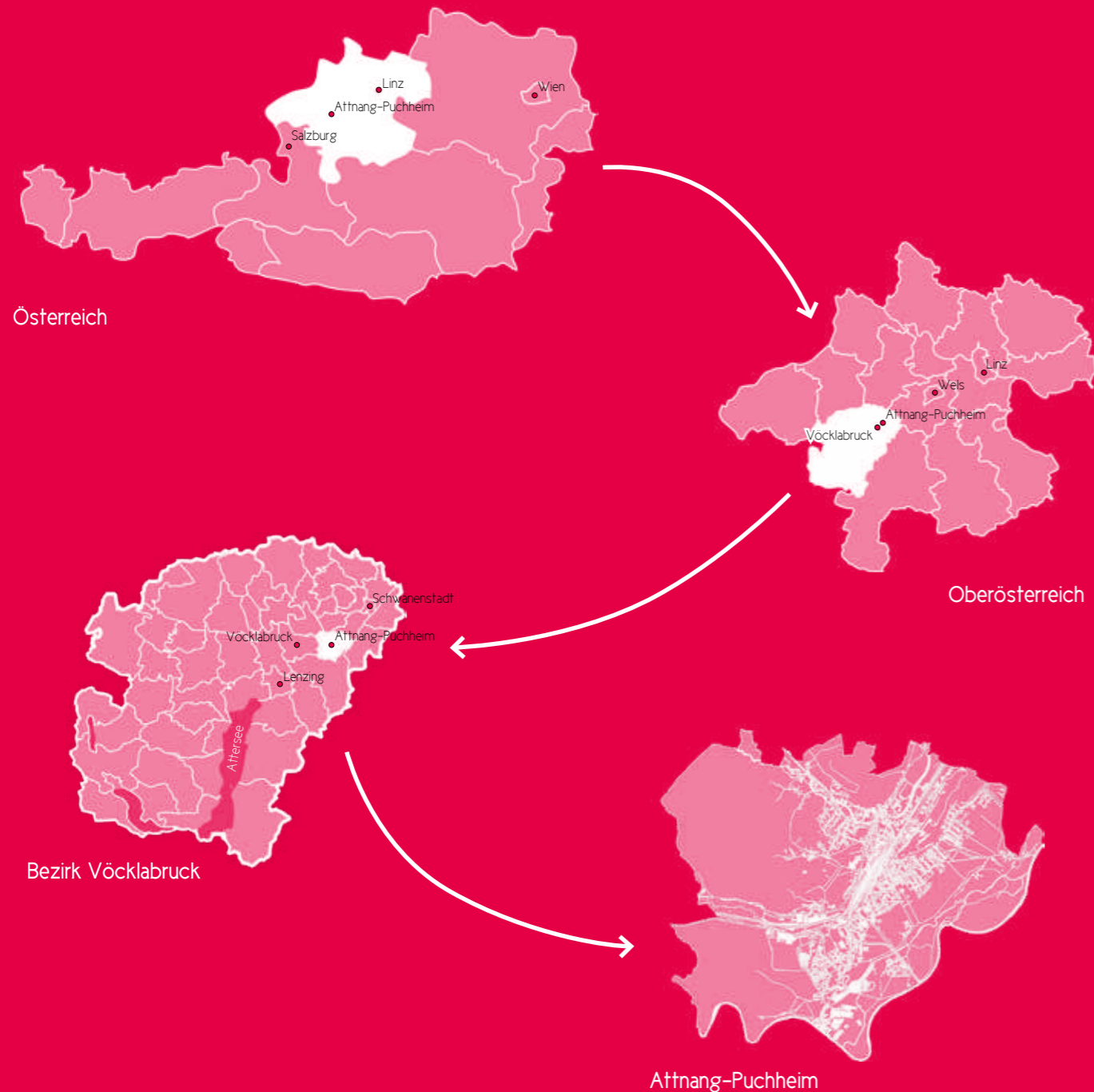
- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 1 Gusenleitnerhaus | 3 dasParkhotel      |
| 2 Marktplatz       | 4 Neue Mittelschule |







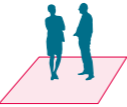










# ATTNANG-PUCHHEIM

---

# Eckdaten



## Geografischer Kontext

	<b>Einwohner<sup>52</sup>:</b> (Stand 2016)	8.839
	<b>Gemeindefläche<sup>53</sup>:</b>	12,3 km <sup>2</sup>
	davon 38,8% Waldfläche	
	davon 36,2% Agrarfläche	
	<b>Fläche Dauersiedlungsraum<sup>54</sup>:</b>	7,8 km <sup>2</sup>
	<b>Dichte Dauersiedlungsraum<sup>55</sup>:</b>	1.134 EW/km <sup>2</sup>
	<b>Lage<sup>56</sup>:</b>	460 m ü.A.
	<b>Entfernungen:</b>	
	30 km nach Wels	55 km nach Linz
	ca. 30 min	 ca. 50 min
	ca. 15 min	 ca. 30 min
	70 km nach Salzburg	250 km nach Wien
	ca. 50 min	 ca. 2h 30 min
	ca. 45 min	 ca. 1h 55 min

52 Statistik Austria, <http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41703.pdf>, Zugriff: 14.01.2017  
 53 [http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde\\_Politik/Wissenswertes/Zahlen\\_Fakten](http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde_Politik/Wissenswertes/Zahlen_Fakten), Zugriff: 14.01.2017  
 54 [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41703.pdf), Zugriff: 14.01.2017  
 55 Ebda  
 56 Ebda



25 km<sup>2</sup>

# Die Region im Überblick

Betrachtet man die Region aus dem Weltall, so fällt auf, dass das Landschaftsbild von landwirtschaftlichen Flächen sowie, von Wäldern dominiert wird. Die besiedelten Gebiete befinden sich vor allem entlang der sogenannten Vöckla-Ager-Zone, welche sich von Frankenmarkt bzw. Schörfling am Attersee bis Lambach erstreckt.

Neben der Siedlungskonzentration auf diesem Bereich, verlaufen hier auch die Westbahnstrecke sowie die stark befahrene Bundesstraße 1. Die Vöckla-Ager-Zone wird vor allem durch den Bahnknotenpunkt Attnang-Puchheim, die Bezirkshauptstadt Vöcklabruck und durch den Industriestandort Lenzing geprägt, die für die wirtschaftliche Entwicklung der Region von Bedeutung sind.

Weiter im Süden befinden sich der Attersee und der Traunsee. Der Attersee ist der größte Binnensee Österreichs und liegt zur Gänze im Bezirk Vöcklabruck. Der Traunsee befindet sich im Bezirk Gmunden und ist nach dem Attersee Österreichs zweitgrößter und tiefster See. Beide Seen sind beliebte Naherholungs- und Tourismusziele.

Zwischen den beiden See liegen die sogenannten Traun- und Atterseer Flyschberge. Dort finden sich Gipfelhöhen um die 1000 m. Wie im Luftbild deutlich erkennbar, gibt es in diesem Bereich sowohl bewaldete als auch unbewaldete Bereiche.

Östlich des Traunsees kann man den Beginn der nördlichen Kalkalpen mit dem Gipfel des Traunsteins erkennen. Der Traunstein ist ein beliebtes Fotomotiv sowie ein beliebtes Wanderziel für Touristen und Einheimische, da man bei klarer Luft eine ausgezeichnete Fernsicht hat.

Im Süden bzw. Südosten liegen die Hügellandschaften des Hausruckviertels, dort prägen vor allem Grünland und Ackerbau, in denen vorwiegend kleine Ortschaften eingebettet sind, das Landschaftsbild. Dazwischen finden sich immer wieder größere und kleinere Wälder. Im Gegensatz zur Seeregion, spielt der Tourismus in diesem Gebiet bis auf wenige Ausnahmen kaum eine Rolle.

Die Waldgebiete im Südwesten sind Teile des Hausruck- und Kobernaußeraldes, welche gemeinsam eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete Mitteleuropas bilden. Die Region ist nur sehr dünn besiedelt und wird überwiegend von der Forstwirtschaft geprägt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Region eine große landschaftliche Vielfalt aufweist, welche neben vorwiegend ländlich geprägten auch sehr dicht besiedelte Gebiete besitzt, die vor allem im Industrie- und Dienstleistungssektor eine wichtige Rolle spielen. Die großen Seen sind wichtig für den Tourismus und bieten auch für die Bevölkerung einen wichtigen Naherholungsraum.



# Historische Entwicklung<sup>57</sup>

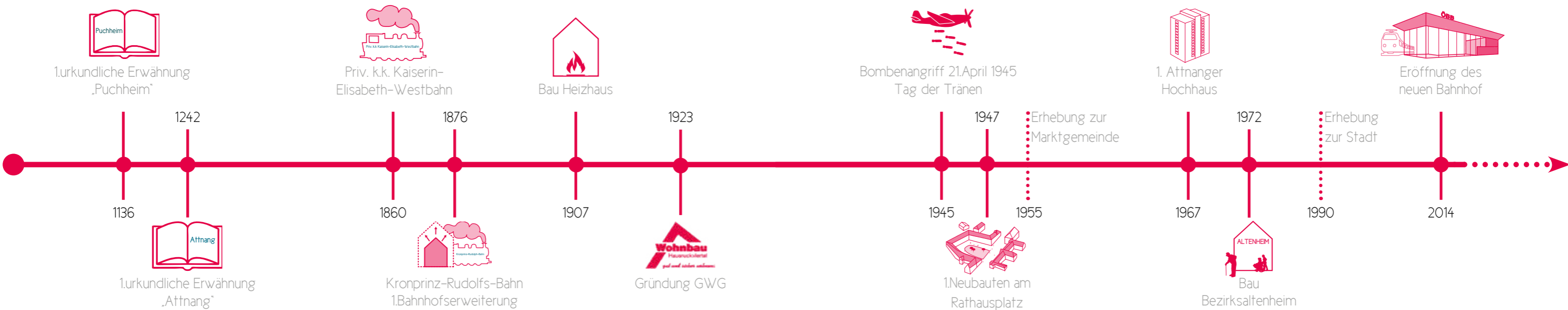


Abb. 43: Zeitleiste zur Stadtgeschichte von Attnang-Puchheim

Im Zuge der Analyse der historischen Entwicklung von Attnang-Puchheim wurde ein Gespräch mit dem Lokalhistoriker Helmut Böhm\* geführt, der zahlreiche Bücher über Attnang-Puchheim veröffentlichte. Diese dienen als Arbeitsgrundlage für das folgende Kapitel über die historische Entwicklung von Attnang-Puchheim.

Über die Entstehung von Attnang-Puchheim ist kaum etwas bekannt. Lediglich einige Ortsnamen deuten auf die Entstehungszeitpunkte einzelner Ortschaften hin. Jedoch findet man sehr früh Hinweise darauf, dass Attnang-Puchheim eine lange Geschichte als ‚Ort der Durchreise‘ hat.

Bereits zur Zeit der Römer führte ein Teil der römischen Konsularstraße durch Attnang-Puchheim. Auf der Peutingsche Tafel, welche das Straßennetz im spät-

römischen Reich um ca. 375 n. Chr. zeigt, ist eine Konsularstraße, die von Juvavum (Salzburg) bis nach Ovilava (Wels) verläuft, zu finden. Auf dieser Strecke befinden sich die Orte Laciatis (nahe Frankenmarkt) und Tergolape (nahe Schwanenstadt). Herbert Jandaurek untersuchte in den 1940er Jahren die römischen Konsularstraßen und nahm dabei heutige Orts- und Straßenbezeichnungen als Anhaltspunkt. Auch in Attnang-Puchheim befindet sich eine ‚Römerstraße‘, die zu einem Teil der einstigen Konsularstraße entsprechen dürfte. Auch ein großer Teil des Mitterweges stimmt laut Jandaurek mit dieser überein.

Im Jahr 1136 wird die Ortschaft ‚Puchheim‘ erstmals urkundlich erwähnt. Aus einer Notiz geht hervor, dass Pilgrim von Puchheim und seine Brüder Besitzungen in der Gegend des heutigen Attnang-Puchheims erhalten haben.

Um 1242 folgt dann die erste urkundliche Erwähnung von ‚Attnang‘ in einer Stiftungsurkunde. Die Martinskirche wird erst sehr spät, im Jahr 1407, urkundlich erwähnt. Die Kirche dürfte jedoch wesentlich älter sein, man geht davon aus, dass sie zwischen dem 8. und 11. Jh. erbaut wurde. Im Jahr 1348 kam es zu einem Schössertausch zwischen den Puchheimern und den Habsburgern und die Feste Puchheim ging in den Besitz der Habsburger über. Im Laufe der Geschichte verpfändeten die Habsburger die Feste Puchheim immer wieder an treue Gefolgsleute.

1585 ereignete sich eine große Brandkatastrophe, der die Feste Puchheim zum Opfer fiel. Danach wurde das Schloss im Stil der Renaissance wieder aufgebaut und erhielt abgesehen von wenigen Änderungen sein heutiges Aussehen.

Beim Vergleich unterschiedlicher historische Karten ist in nahezu jeder Karte der Mitterweg mit seiner Lindenallee, das Schloss Puchheim mit seinen Anlagen sowie die Siedlung Attnang zu finden. Vor allem der Mitterweg, der in einer Linie vom Schloss Puchheim auf den Spitzberg führt, fällt besonders auf. Der Mitterweg diente den Herrschaften von Puchheim als direkte Verbindung vom Schloss zum Spitzberg, um zur Fasanenjagd zu gelangen.

Bis zur Erfindung der Eisenbahn war das Gemeindegebiet vor allem von bäuerlichen Strukturen geprägt, die sich zum einen rund um die Martinskirche in Alt-Attnang und zum anderen rund um das Schloss Puchheim konzentrierten. Erst in der ersten Hälfte des 19. Jh. änderte sich dies mit der Erfindung der Eisenbahn und Attnang-Puchheim erlebte einen großen Strukturwandel, der die Stadt und ihr Image bis heute prägt.

\* Helmut Böhm, Lokalhistoriker von Attnang-Puchheim kam in Alter von 15 Jahren, zehn Tag vor dem Bombenangriff, als Flüchtling von Brünn nach Attnang-Puchheim und erlebte den Angriff auf die Stadt mit. Helmut Böhm beschäftigt sich seit Jahrzehnten intensiv mit der Aufarbeitung der Stadtgeschichte von Attnang-Puchheim und veröffentlichte zahlreiche Bücher und Bildbände darüber. Im Jahr 2015 wurde Hr. Böhm für seine Erforschung der Geschichte Attnang-Puchheims die Ehrenbürgerwürde verliehen.

57 BÖHM Helmut, TRAXLER Stefan: 25 Jahre Marktgemeinde Attnang-Puchheim, Attnang-Puchheim, 1980 und BÖHM Helmut, TRAXLER Stefan: 750 Jahre Attnang 1242-1992. Eine Bilddokumentation über die Geschichte der Stadt Attnang-Puchheim, Mattighofen, 1992

Mit dem Bau der ‚Priv. k.k. Kaiserin-Elisabeth-Westbahn‘ im Jahr 1860 begann das Eisenbahnzeitalter Attnang-Puchheims. Die Bevölkerung stand der Eisenbahn sehr ablehnend gegenüber, weshalb der Bahnhof auf dem siedlungsfreien Raum zwischen den Ortschaften Attnang und Puchheim errichtet wurde. Zu Beginn besaß die Station Attnang vier Gleise. Ein alter Fahrplan zeigt, dass um 1860 drei Züge täglich in jede Richtung in Attnang Halt machten.

Im Jahr 1875 folgte dann der Bau der ‚Priv. k.k. Kronprinz-Rudolfs-Bahn‘, welche in nur 27 Monaten fertiggestellt wurde. Ermöglicht wurde dies durch den Einsatz von rund 6.000 Gastarbeitern aus Italien und Kroatien, die in Attnang und Puchheim untergebracht waren. 1877 wird schließlich die gesamte Strecke der Salzkammergutbahn von Stainach-Irdning nach Schärding in Betrieb genommen. 1880 bis 1882 werden die ‚Kronprinz-Rudolfs-Bahn‘ und die ‚Kaiserin-Elisabeth-Westbahn‘ vom Staat übernommen. Zu dieser Zeit sind 18 Personen in der Station Attnang beschäftigt.

Mit dem Ausbau des Bahnhofes um 1902 und der Errichtung des Heizhauses kam es durch den Zuzug von neuen Bahnbediensteten zu einem starken Bevölkerungsanstieg in der Gemeinde, der die Bevölkerungsstruktur stark veränderte. Die neuen Bewohner siedelten sich rund um den Bahnhof an und da es keine Bauordnung oder ähnliches gab, wuchs dieser Ortsteil ungeplant. Aus dieser Zeit stammt vermutlich auch das Image der hässlichen Eisenbahnersiedlung, welches Attnang-Puchheim bis heute nicht losgeworden ist.

1912 wurde der Ortsname ‚Puchheim‘ auf ‚Attnang-Puchheim‘ abgeändert. Und die beiden Ortschaften wurden zu einer zusammengefasst. Zu dieser Zeit ist die Eisenbahnersiedlung ‚Neu-Attnang‘ bereits zum größten Ortsteil angewachsen.

Bereits im 1. Weltkrieg kam der Bahnstation Attnang-Puchheim eine große militärische Bedeutung zu. Sie

diente als wichtiger Verbindungsbahnhof für Militär- und Verwundetentransporte.

Trotz Inflation und Wirtschaftskrise wurde 1921 die Salzkammergutbahn elektrifiziert, wodurch die Bedeutung der Bahnstation weiter zunahm.

In der Nachkriegszeit herrschte auch in Attnang-Puchheim eine große Wohnungsnot, weshalb im Jahr 1923 die ‚Gemeinnützige Wohnungsgenossenschaft Attnang-Puchheim‘ gegründet wurde. Bis 1931 konnten 10 Wohnhäuser mit 117 Wohnungen errichtet werden. Durch die Weltwirtschaftskrise und dem nachfolgenden 2. Weltkrieg kam der Wohnungsbau in Attnang-Puchheim schließlich zum Erliegen.

Mit dem Ausbruch des 2. Weltkrieges im Jahr 1939 nahm der Bahnhof Attnang-Puchheim eine wieder wichtige Rolle für Militärtransporte ein. Über die Gleise des Bahnhofes wurden unzählige Soldaten-, Waffen-, Munitions- und Verwundetentransporte abgewickelt. Der Bahnverkehr stieg in dieser Zeit um das Zehnfache an.

Zwischen 1944 und 1945 wird am östlichen Ende des Bahnhofes ein Vorbahnhof durch KZ-Häftlinge errichtet. Zu dieser Zeit wird in Attnang-Puchheim eine Außenstelle eines Rüstungskommandos sowie eine Dienststelle der Gestapo eingerichtet. Mit großer Wahrscheinlichkeit dürfte dies mit der Waffenproduktion in Redl-Zipf zusammenhängen.

In den letzten Kriegstagen, genauer gesagt am 21. April 1945 kam es zu einem schweren Bombenangriff auf Attnang-Puchheim. Binnen drei Stunden wurden rund 13% der Bevölkerung Attnang-Puchheims ausgelöscht. In keiner anderen Stadt Österreichs kamen im Pro-Kopf-Verhältnis gesehen mehr Menschen bei einem Bombenangriff ums Leben. Der Bahnhof sowie weitere Teile der Stadt werden komplett zerstört.



Abb. 44: Attnang-Puchheim am 21. April 1945. Bombardierung durch die US-Air-Force

Doch warum wurde ausgerechnet Attnang-Puchheim bombardiert? Aufgrund des strategisch wichtigen Bahnhofes war Attnang-Puchheim bereits länger im Visier der Alliierten. Vor allem für die Versorgung der deutschen Truppen an der Ostfront war der Bahnhof verkehrstechnisch von Bedeutung. Weiters wurde von Seiten der Alliierten befürchtet, dass die Pläne der ‚uneinnehmbaren Alpenfestung‘ realisiert wurden. Deshalb wollte man den Versorgungsweg dorthin und damit den Bahnknotenpunkt Attnang-Puchheim zerstören. Später stellte sich heraus, dass diese Pläne der Alpenfestung jedoch nur auf Papier existierten und Hitler den Bau erst am 28. April 1945, zwei Tage vor seinem Tod, in Auftrag gab.



Abb. 45: Rathausplatz 1955

Nach dem Ende des Krieges wurde mit den Aufräumarbeiten und dem Wiederaufbau von Attnang-Puchheim begonnen. Bereits einen Monat nach dem Angriff waren wieder drei Gleise befahrbar. Dies war nur durch den Zusammenhalt der Bevölkerung, über Parteizugehörigkeiten hinaus, möglich. Währenddessen bemühte sich die provisorische Gemeindevertretung um einen geordneten Wiederaufbau der Stadt und legte 1946 rechtskräftige Flächenwidmungs- und Bebauungspläne vor, dadurch wurde der Grundstein für ein neues Ortszentrum nach Plänen von Dipl. Ing. Alois Stelzer in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes gelegt. Bereits im Jahr 1947 markierten die ersten Neubauten den heutigen Rathausplatz und mit dem Bau des neuen Amtshauses 1957 wurde das neue Zentrum unterstrichen.

In den ersten zehn Jahren des Wiederaufbaus stand vor allem der Wohnungsbau im Vordergrund. Insgesamt konnten 1955 260 Wohnhäuser mit insgesamt 652 Wohnungen errichtet werden, außerdem wurden zahlreiche Straßen saniert bzw. neu errichtet. 1955 wurde Attnang-Puchheim zum Markt erhoben. Das Marktwappen von Attnang-Puchheim zeigt unter anderem einen schwarzen Phönix, der das aus den Trümmern und Ruinen neu entstandene Attnang-Puchheim symbolisiert. Im Oktober 1990 folgte dann die Erhebung zur Stadt.

Die beiden Bilder auf der linken Seite zeigen den Rathausplatz um 1955 und 2016. Wie man hier gut erkennen kann bilden die Häuser aus den 1950er Jahren noch immer das heutige Stadtzentrum und abgesehen von einigen kleinen Umbauten hat sich das Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert. Die größte Veränderung ist in Form des motorisierten Individualverkehrs zu erkennen, der nun den Rathausplatz dominiert. Die unteren Bilder zeigen den Marktplatz mit einem Geschäftslokal im Erdgeschoss. Im Laufe der Geschichte waren hier große Supermarktketten untergebracht. In den 1970er eine Konsumfiliale, danach ein Eurospar und seit 2016 befindet sich dort eine Billa-Filiale. Auch am Erscheinungsbild dieses Gebäudes hat sich, abgesehen von der Innengestaltung, seither nicht viel verändert.



Abb. 46: Rathausplatz 2016



Abb. 47: Marktplatz 1972



Abb. 48: Marktplatz 2016

Durch die zunehmende Motorisierung ab den Nachkriegsjahren verlor die Eisenbahn immer mehr an Bedeutung. So waren vor dem Krieg rund 60% der Bevölkerung bei der Bahn beschäftigt, doch bereits in den 1950er Jahren sank dieser Anteil auf 40-50 %. Im Jahr 2008 waren nur noch rund 7 % bei der Bahn angestellt. Doch nicht nur die Motorisierung, sondern auch die Automatisierung und Rationalisierung im Bahnwesen führten zu einem starken Rückgang. Trotzdem ist Attnang-Puchheim bis heute ein wichtiger Bahnknotenpunkt und gilt als Drehscheibe zwischen Westbahn und Salzkammergutbahn.

Mit dem Neubau des Bahnhofes im Jahr 2014 gehörte auch endlich der Titel ‚hässlichster Bahnhof Österreichs‘ der Vergangenheit an. Im Zuge der Bauarbeiten wurde auch ein großer Busbahnhof errichtet, der insgesamt 29 Gemeinden an den Bahnknotenpunkt Attnang-Puchheim anbindet. Vor allem für Pendler ist der Bahnhof von großer Bedeutung, da regelmäßig Züge in die Ballungszentren Salzburg, Wels, Linz und Wien verkehren.

Auf den folgenden Bildern ist der Bahnhof Attnang-Puchheim zu sehen. Betrachtet man die Bilder genau, so kann man erkennen, dass auch hier noch das eine oder andere Gebäude aus den 1950ern erhalten ist. Das Gebäude, welches am Bild der 50er Jahre noch einen kleinen Turm auf dem Dach hat, findet man sowohl auf der Aufnahme von 2009 als auch auf jener von 2016. Auch die Gebäude rund um den Dr. Karl-Renner Platz stammen aus den Jahren des Wiederaufbaus.



Abb. 50: Dr. Karl Renner Platz 2009

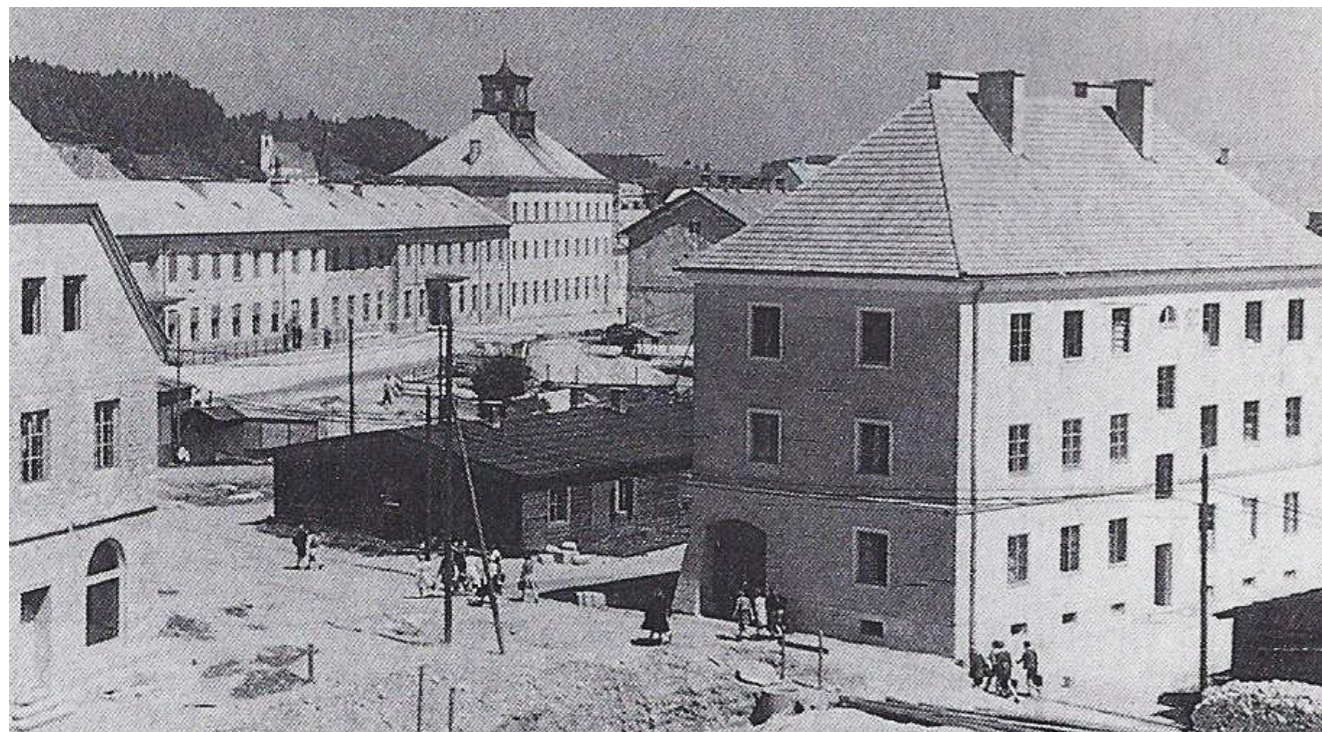


Abb. 49: Dr. Karl Renner Platz 1950



Abb. 51: Dr. Karl Renner Platz 2016



Abb. 52: Alt-Attnang um 1890/ 1900

Hier ist eine historische Aufnahme von Alt-Attnang zu sehen, die in etwa zwischen 1890 und 1900 aufgenommen wurde. Im Hintergrund ist deutlich die Martinskirche am Hargel zu sehen. Bei dem Gebäude auf der rechten Seite handelt es sich um die alte Poststation und das Gasthaus Harger. Später siedelte sich in diesem Gebäude der erste Kramerladen von Attnang an, zuvor gab es nur Hausierer, die von Haus zu Haus gingen. Im zweiten Haus auf der linken Seite befand sich die Fleischhauerei Thaller. Deutlich zu erkennen ist, dass es zu dieser Zeit noch keine befestigten Straßen in Attnang-Puchheim gab. Sehr lange wurden der Befestigung von Straßen keine Beachtung geschenkt. Aus dieser Zeit stammen auch Sprüche wie: ‚Wenn du einen Menschen siehst, der von Kopf bis Fuß mit Kot bespritzt ist, dann kann der nur aus Attnang stammen.‘



Abb. 53: Alt-Attnang 2016

Vergleicht man die historische Aufnahme mit der aktuellen Situation sind die Gebäude aus der historischen Abbildung klar wieder zu erkennen. Jedoch haben die Gebäude heute nur noch ausschließlich eine Wohnfunktion. Ironischerweise befindet sich heute im Ortsteil Alt-Attnang kein einziger Nahversorger mehr, obwohl hier der erste Nahversorger in der Geschichte von Attnang-Puchheim eröffnete. Alt-Attnang, hat im Vergleich zu den anderen Ortsteilen, die älteste gewachsene Siedlungsstruktur entlang der Salzburger bzw. Linzer Straße.



Abb. 54: Römerstrasse 1938



Abb. 55: Römerstrasse 2016



Abb. 56: Römerstrasse 1938

Diese beiden Bilder zeigen die Römerstraße im Jahr 1938 und im Jahr 2016. Das Bild aus dem Jahr 1938 zeigt einen Umzug zum 1. Mai, der durch die Römerstraße führt. Auch auf diesem Bild fällt auf, dass es zu dieser Zeit noch keine befestigte Straße gibt, sondern lediglich eine Schotterstraße. Auf der rechten Seite des Bildes ist ein Nebenbach des Sonnleithenbach zu sehen. Heute ist dieser überbaut.



Abb. 57: Römerstrasse 2016

Einige Häuser auf der linken Seite sind auch ganz eindeutig auf den Aufnahmen von 2016 zu erkennen. Besonders markant ist das Einfamilienhaus im Vordergrund, dessen außergewöhnliche Dachform großen Wiedererkennungswert hat. Ebenfalls lässt sich das zweite farblich markierte Gebäude gut wiedererkennen. Heute befindet sich die Konditorei Heiml in diesem Gebäude.



Abb. 58: Eckhaus Römerstrasse/Keplerstrasse 1980

Auf diesen beiden Aufnahmen ist das Gebäude an der Ecke Römerstraße/Keplerstraße zu sehen. Das erste Bild stammt von einer Videodokumentation über das Gewerbe Attnang-Puchheims von Helmut Kronlachner und zeigt die Schusterwerkstatt von Wilh. Groiss im Jahr 1980. In der Dokumentation wird erwähnt, dass der Beruf Schuhmacher schon damals ein eher seltener war. Obwohl der Beruf des Schuster auch heute sehr selten geworden ist, hat im Winter 2016 wieder ein Schuhmacher in Attnang-Puchheim eine Werkstatt eröffnet.



Abb. 59: Eckhaus Römerstrasse/Keplerstrasse 2017

Auf dieser Aufnahme aus dem Jahr 2017 ist das Haus noch immer deutlich zu erkennen. Die Schusterwerkstatt und der gelbe Postkasten auf rechten Seite sind verschwunden, doch ein kleiner Süßigkeiten Automat hängt noch immer an der Hauswand. Auf der rechten Seite im Hintergrund ist auf beiden Bildern das Pfarrheim von Attnang zu sehen.

# Demografie

Die demografischen Daten von Attnang-Puchheim zeigen eine relativ gleichmäßige Geschlechterverteilung. Mehr als die Hälfte der Menschen, die in Attnang-Puchheim leben sind zwischen 20 und 64 Jahre alt. Den größten Anteil machen die 50- bis 64- Jährigen aus. Auffallend ist, dass mit 6,4% auffallend viele Menschen über 80 Jahren in Attnang-Puchheim leben, damit liegt Attnang-Puchheim leicht über dem oberösterreichischen Durchschnitt von 5%. Begründen lässt sich diese Tatsache mit dem Bezirksaltenheim, welches sich in Attnang-Puchheim befindet. In Attnang-Puchheim leben mit 24,1% relativ viele Menschen mit Migrationshintergrund. Die meisten von ihnen stammen aus dem ehemaligen Jugoslawien und der Türkei. Die Bevölkerungsentwicklung ab 1869 zeigt

einen starken Bevölkerungsanstieg um 1907. Dies steht im Zusammenhang mit der Errichtung des Heizhauses. Dadurch kam es zu einem starken Zuzug, der die gesamte Bevölkerungsstruktur stark veränderte. Aufgrund der Bedeutung als Bahnknotenpunkt und die damit verbundenen Arbeitsplätze hielt der Bevölkerungsanstieg weiter an. Ein weiterer großer Sprung ist nach Ende des zweiten Weltkrieges zu erkennen, für diese Entwicklung ist wahrscheinlich die enorme Wiederaufbauleistung nach der Bombardierung ausschlaggebend. Der letzte deutliche Anstieg ist in den 1990er Jahren zu erkennen, in denen sich viele Menschen aus dem ehemaligen Jugoslawien in Attnang-Puchheim niederließen. Seit etwa 2011 zeichnet sich ein leichter Bevölkerungsrückgang ab.

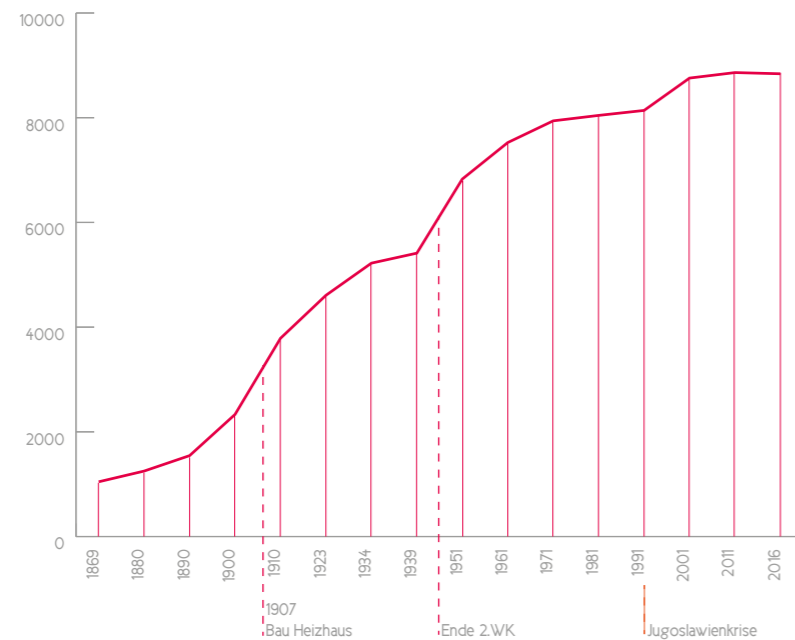


Abb. 60: Bevölkerungsentwicklung ab 1869  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

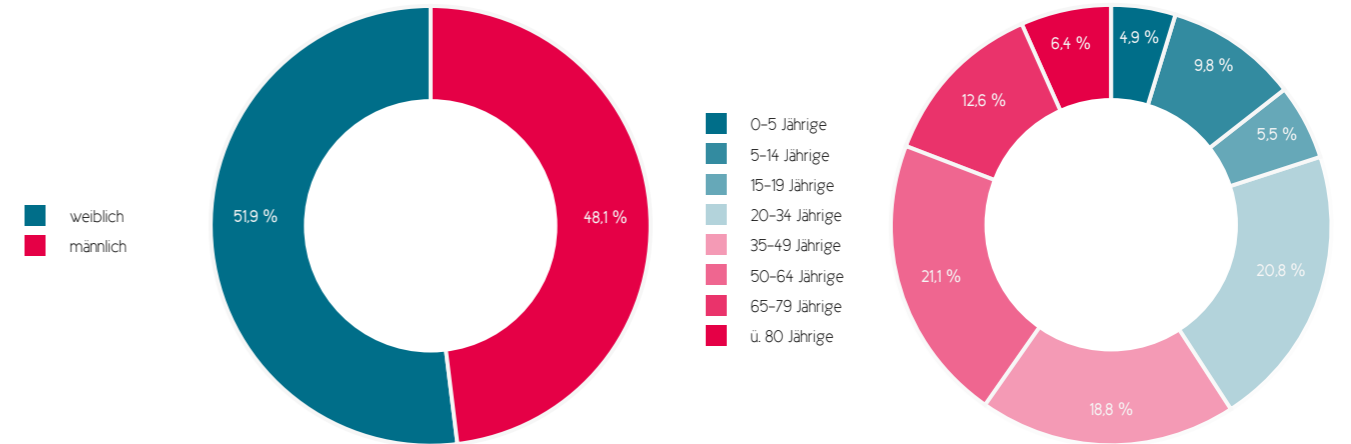


Abb. 61: Bevölkerung nach Geschlecht  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

Abb.62 Bevölkerung nach Alter  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

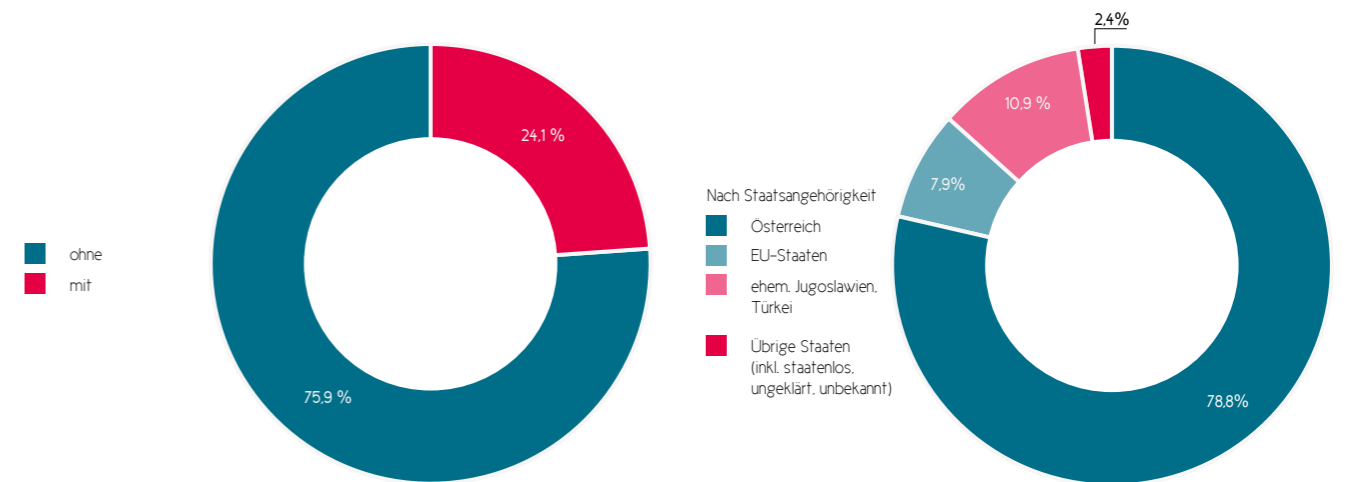


Abb. 63: Bevölkerung mit/ohne Migrationshintergrund  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

Abb. 64: Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)



# Wohnen

Die statistischen Daten zum Thema Wohnen zeigen, dass ein Großteil der Bevölkerung in den Ortsteilen Attnang und Puchheim leben. Der Ortsteil Landertsham ist mit vier Einwohnern der am dünnsten besiedelte. Die meisten Wohngebäude in Attnang-Puchheim verfügen über ein bis zwei Wohnungen, rund 20% der Wohngebäude drei oder mehr. Mehr als ein Drittel der Wohnungen haben eine Nutzfläche von 60 bis 90 m<sup>2</sup>. Wohnungen bis 60 m<sup>2</sup> gibt es verhältnismäßig eher wenig. Sehr auffällig ist, dass es in Attnang-Puchheim nur sehr geringe Anzahl an Nebenwohnsitzen gibt. Bei der Haushaltsgröße dominieren die Ein-Personen-Haushalte, gefolgt von den Zwei-Personenhaushalten. Interessant ist, wenn man dies nun in Zusammenhang mit der Nutzfläche der Wohnungen betrachtet, denn das Angebot an kleineren Wohnungen bis 60 m<sup>2</sup> ist im Verhältnis gesehen gering und das, obwohl es sehr viele Ein- und Zwei-Personen-Haushalte gibt.

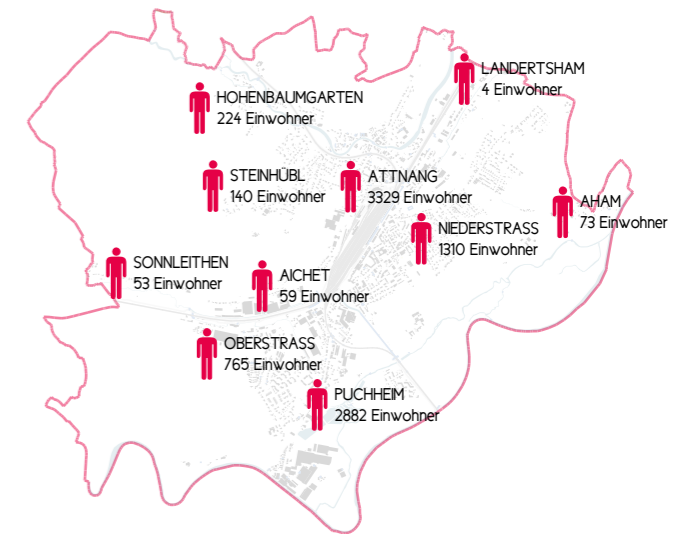


Abb. 69: Wohnbevölkerung nach Ortschaften

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

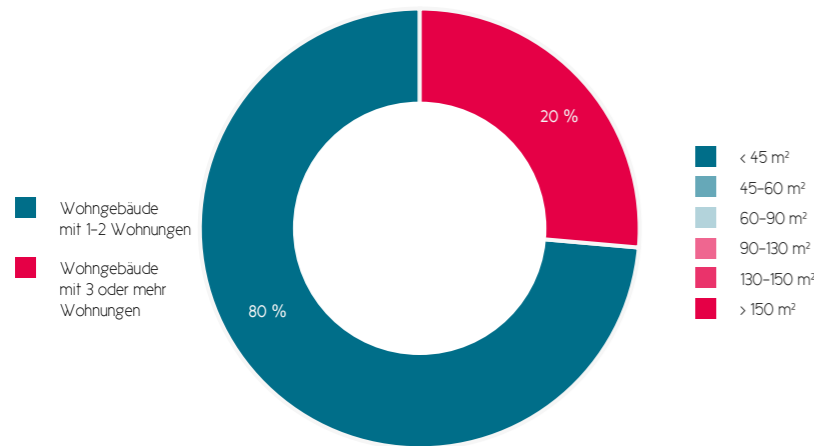


Abb. 65: Wohngebäude mit Anzahl der Wohnungen

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

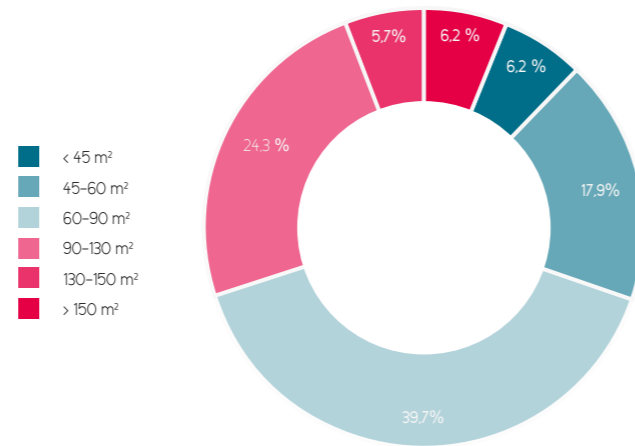


Abb.66: Nutzfläche der Wohnungen in m<sup>2</sup>

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

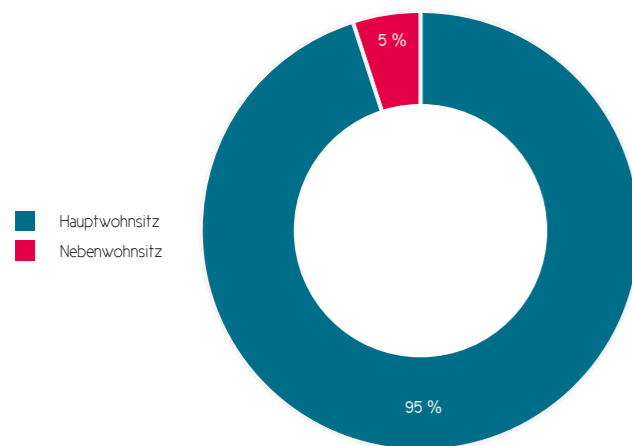


Abb. 67: Wohnsitzangabe

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Bevölkerungsstand Land Oberösterreich)

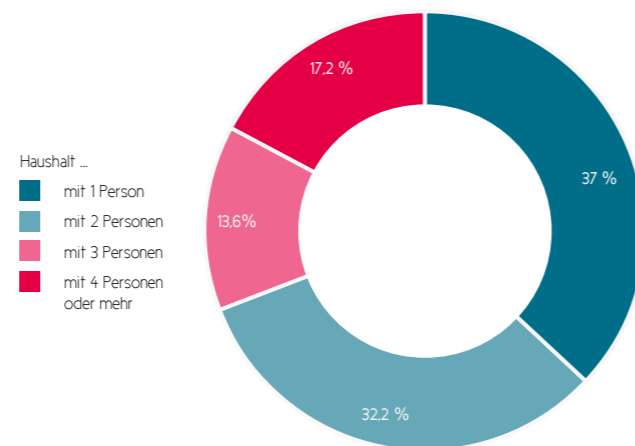


Abb. 68: Haushaltsgröße

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

Im Rahmen von Stadtpaziergängen wurden zahlreiche Wohnhäuser mit ihren Wohneinheiten erfasst. Es erfolgte eine Einteilung in: Einfamilien-/Reihenhaus, Wohngebäude mit zwei Wohnungen, Wohngebäude mit drei bis zehn Wohnungen und Wohngebäude mit elf oder mehr Wohnungen. Man erkennt, dass vor allem östlich des Bahnhofes im Ortsteil Attnang Siedlungsstrukturen des verdichteten Wohnbaus zu finden sind. Ein weiterer Schwerpunkt ist im Ortsteil Oberstrass, wo sich einige große Wohnanlagen, wie die Schlossfeld- oder die Oberfeldsiedlung, befinden.

Im Umkreis von zehn Gehminuten (entspricht 700 m bei einer mittlerer Gehgeschwindigkeit von 4 km/h) vom Rathausplatz aus leben in etwa 3.000 Menschen\*. Außerdem lässt sich ganz gut erkennen, dass in den Ortsteilen Niederstrass und Hohenbaumgarten Einfamilienhäuser als Siedlungsstruktur dominieren. Dort zeigt sich eine beginnende Zersiedlung der Landschaft.

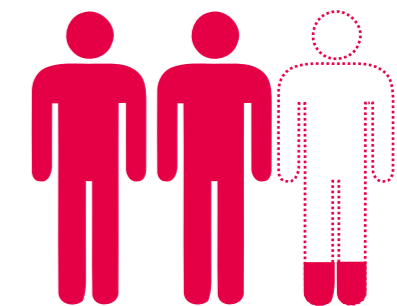


Abb.70: Durchschnittliche Haushaltsgröße von 2.2 Personen

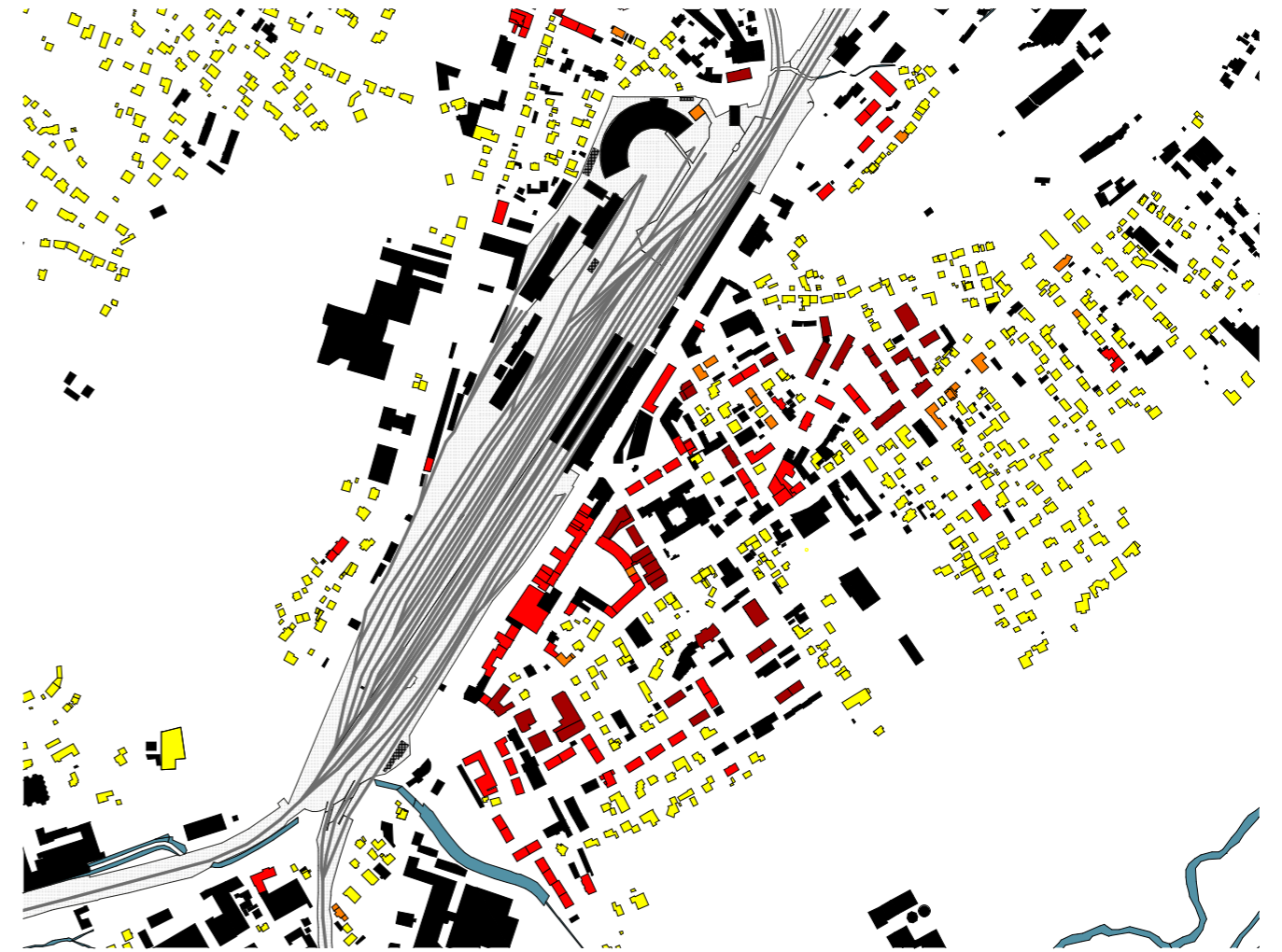
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

\* Berechnung: Wohneinheiten im Umkreis von 700 m \* durchschnittlicher Haushaltsgröße. Die ungefähren Wohneinheiten je Gebäude wurden während Stadtpaziergängen ermittelt und aufgezeichnet. Auf der folgenden Seite befindet sich die Visualisierung.



BESTANDSAUFNAHME WOHNGEBÄUDE 2016

- Einfamilienhaus/Reihenhaus
- Gebäude mit 2 Wohnungen
- Gebäude mit 3-10 Wohnungen
- Gebäude mit mehr als 10 Wohnungen



BESTANDSAUFNAHME WOHNGEBÄUDE - ZENTRUM 2016

- Einfamilienhaus/Reihenhaus
- Gebäude mit 2 Wohnungen
- Gebäude mit 3-10 Wohnungen
- Gebäude mit mehr als 10 Wohnungen

# Verkehr

Die bei der Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich aus dem Jahr 2012 erhobenen Daten zeigen, dass in Attnang-Puchheim deutlich mehr mit dem Auto gefahren wird als durchschnittlich in Oberösterreich. Auch die Nutzung des Fahrrades ist in Attnang-Puchheim etwas höher. Vergleicht man die Werte von 2012 mit jenen von 2001, so haben der motorisierte Individualverkehr um rund 21% sowie die zu Fuß zurückgelegten Wege um rund 10% in Attnang-Puchheim zugenommen. Eine deutliche Abnahme gab es im Bereich der Fahrradnutzung mit -18%. Leicht rückläufig war auch die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die häufigsten Wege werden für die Arbeit oder Freizeiterledigungen zurückgelegt. Im Vergleich zu 2001 stiegen die Wege für Freizeiterledigungen um 35% an.

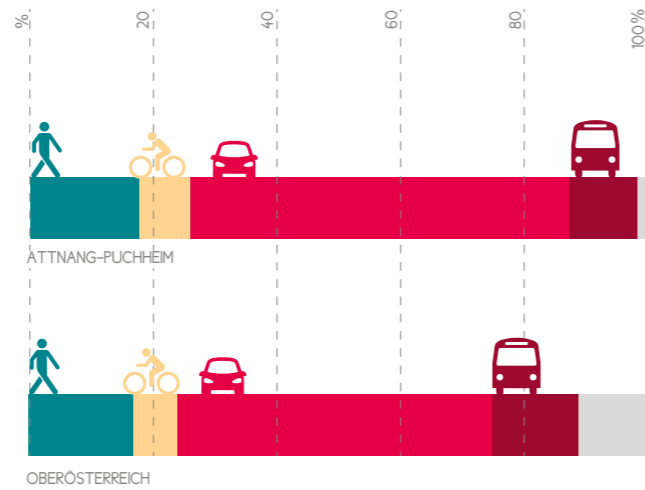


Abb. 71: Modal-Split

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: ÖO Verkehrserhebung 2012, Ergebnisse der Gemeinde Attnang-Puchheim | Verkehr in Zahlen 2011, S. 101-102)

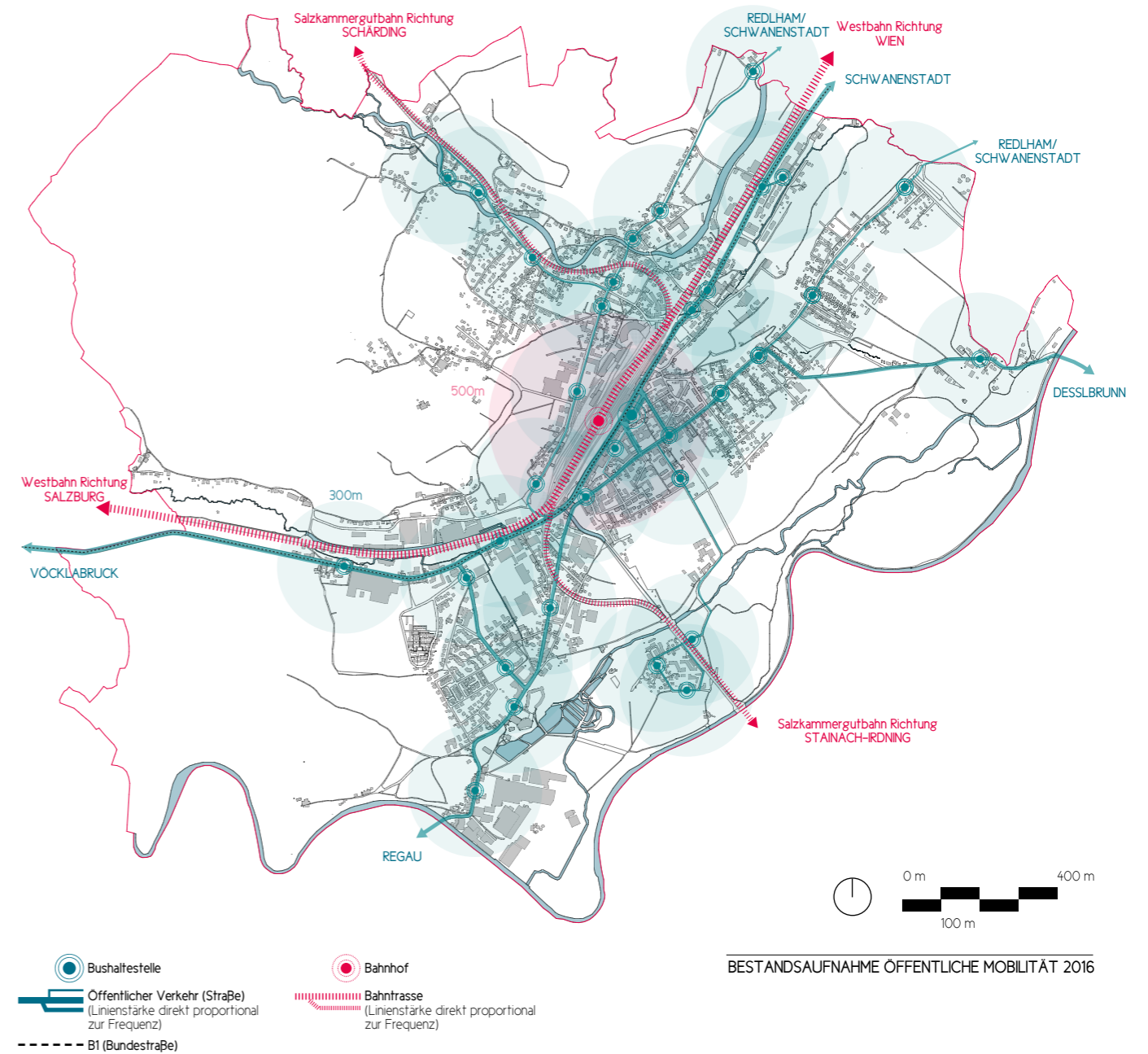


Abb. 72: Gründe für Verkehr

(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: ÖO Verkehrserhebung 2012, Ergebnisse der Gemeinde Attnang-Puchheim)

**„Eigentlich ist es so, als würde ganz Attnang-Puchheim einmal mit den Zug verreisen und am nächsten Tag wiederkommen. Und das jeden Tag.“**

Peter Groß (Bürgermeister von Attnang-Puchheim) über das Fahrgastaufkommen am Bahnhof



BESTANDSAUFNAHME ÖFFENTLICHE MOBILITÄT 2016

Die Grafik auf Seite 85 zeigt die Abdeckung des Gemeindegebiets hinsichtlich des öffentlichen Nahverkehrs. Mit einem Einzugsradius von 300 m ist der Großteil der Gemeinde gut mit Bushaltestellen versorgt, jedoch gibt es Defizite im Bereich der Oberfeld-Siedlung in Puchheim und im Ortsteil Steinhübl. Eine besonders wichtige Bedeutung hat der Bahnhof mit seinem Busterminal. Durch das Busterminal werden insgesamt 29 Gemeinden an den Verkehrsknotenpunkt Attnang-Puchheim angeschlossen. Mit rund 8.000 Fahrgästen pro Tag und seiner zentralen Funktion als Knotenpunkt zwischen West- und Salzkammergutbahn ist Attnang-Puchheim der drittgrößte Verkehrsknotenpunkt Oberösterreichs. Vor allem die Bahnverbindungen nach Salzburg, Wels, Linz und Wien spielen eine wichtige Rolle. Zahlreiche Pendler nutzen die Verbindungen in die Städte von Attnang-Puchheim aus, wodurch auch die Verkehrsbelastung in der Gemeinde erhöht wird.

# Verkehr\_Pendler

Wie zuvor schon erwähnt, führt die gute Verbindung nach Salzburg, Wels, Linz und Wien zu einem erhöhten Pendleraufkommen in Attnang-Puchheim. Ca. 3350 Menschen pendeln nach Attnang-Puchheim ein und ca. 2700 aus. Über 70% der Einpendler kommen aus einer anderen Gemeinde des Bezirks und etwas über 20% aus einem anderen Bezirk. Rund 60% der Auspendler pendeln in eine andere Gemeinde des Bezirks und etwa 30% in einen anderen Bezirk. Interessant ist, dass ca 0,6% regelmäßig ins Ausland pendeln.

Viele Berufstätige, Schüler und Studenten aus Attnang-Puchheim und den umliegenden Gemeinden nutzen die Bahn, um an ihren Arbeits- bzw. Ausbildungsort zu gelangen. Deshalb hat die Taktung der Busse in der Früh etwas kürzere Intervalle. Jedoch kommen nach wie vor sehr viele mit dem Auto. Dies führt dazu, dass die Park&Ride -Flächen rund um den Bahnhof vor allem unter der Woche stark ausgelastet bzw. an Spitzentagen überfüllt sind. Mit insgesamt 630 Gratis-Parkplätze besitzt Attnang-Puchheim die größte P&R-Anlage in Oberösterreich. Auf einem Areal neben der Shell-Tankstelle und in Bahnhofsnähe befinden sich noch rund 170 Dauerparkplätze, wodurch insgesamt 800 Dauerparkplätze zur Verfügung stehen. Zur Zeit wird versucht, die Verkehrsbelastung durch eine Verbesserung der Anbindung des ÖPNV zu verringern. Jedoch stellt sich die Frage, wievielmals Umsteigen und welche Wartezeiten zwischen den Umstiegen den Personen zugemutet werden können.

Die Verkehrsflächen inklusive Parkplätze nehmen den größten Teil im Bereich des Rathaus-/Marktplatzes ein. Dadurch ähnelt das Stadtzentrum im Moment mehr einem Parkplatz, als einem Stadtplatz mit guter Aufenthaltsqualität.

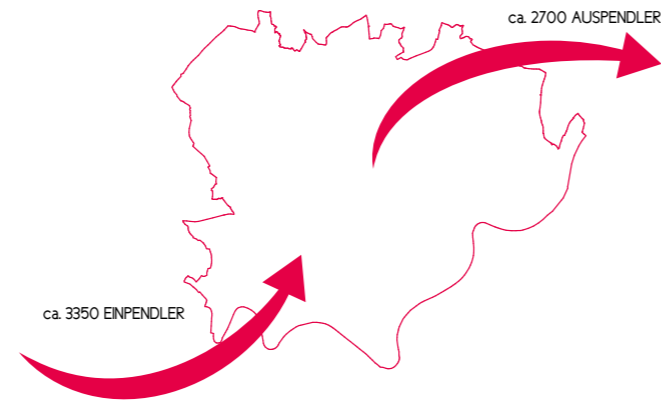


Abb. 73: Anzahl Ein- und Auspendler  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)

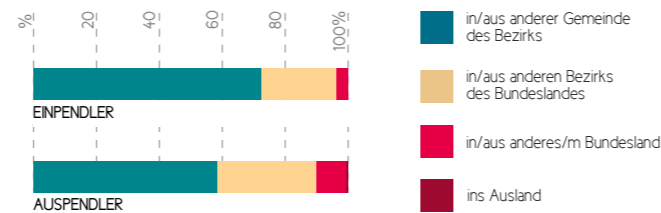
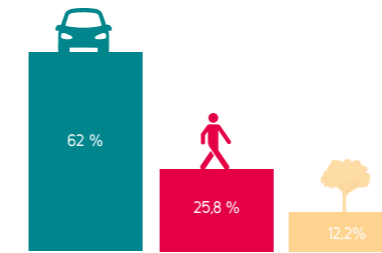
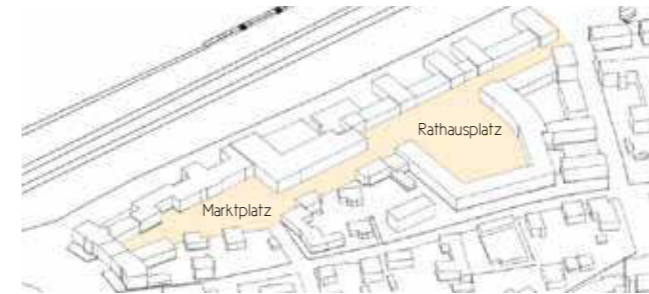
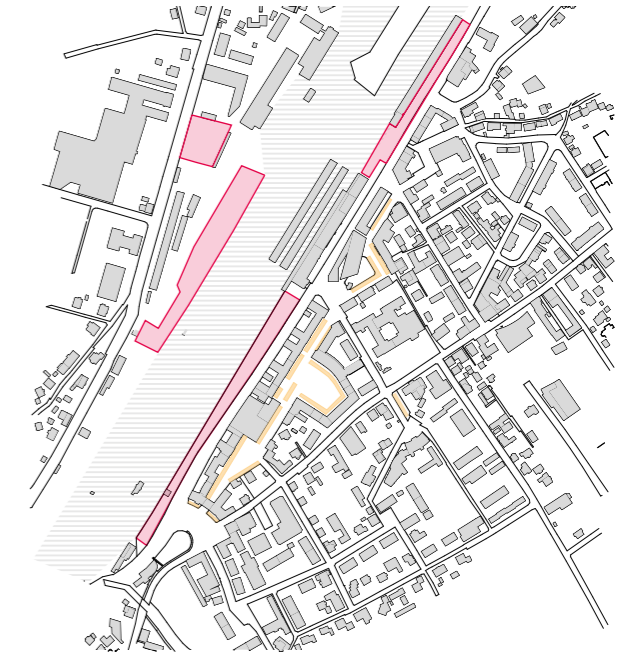


Abb. 74: Pendlerverhalten  
(Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria)



FLÄCHENANTEILE RATHAUSPLATZ - MARKTPLATZ 2016

- Verkehrsfläche inklusive Parkplätze
- Flächen für Fußgänger
- Aufenthalts-/ Erholungsflächen



BESTANDSAUFNAHME PARKPLATZSITUATION 2016

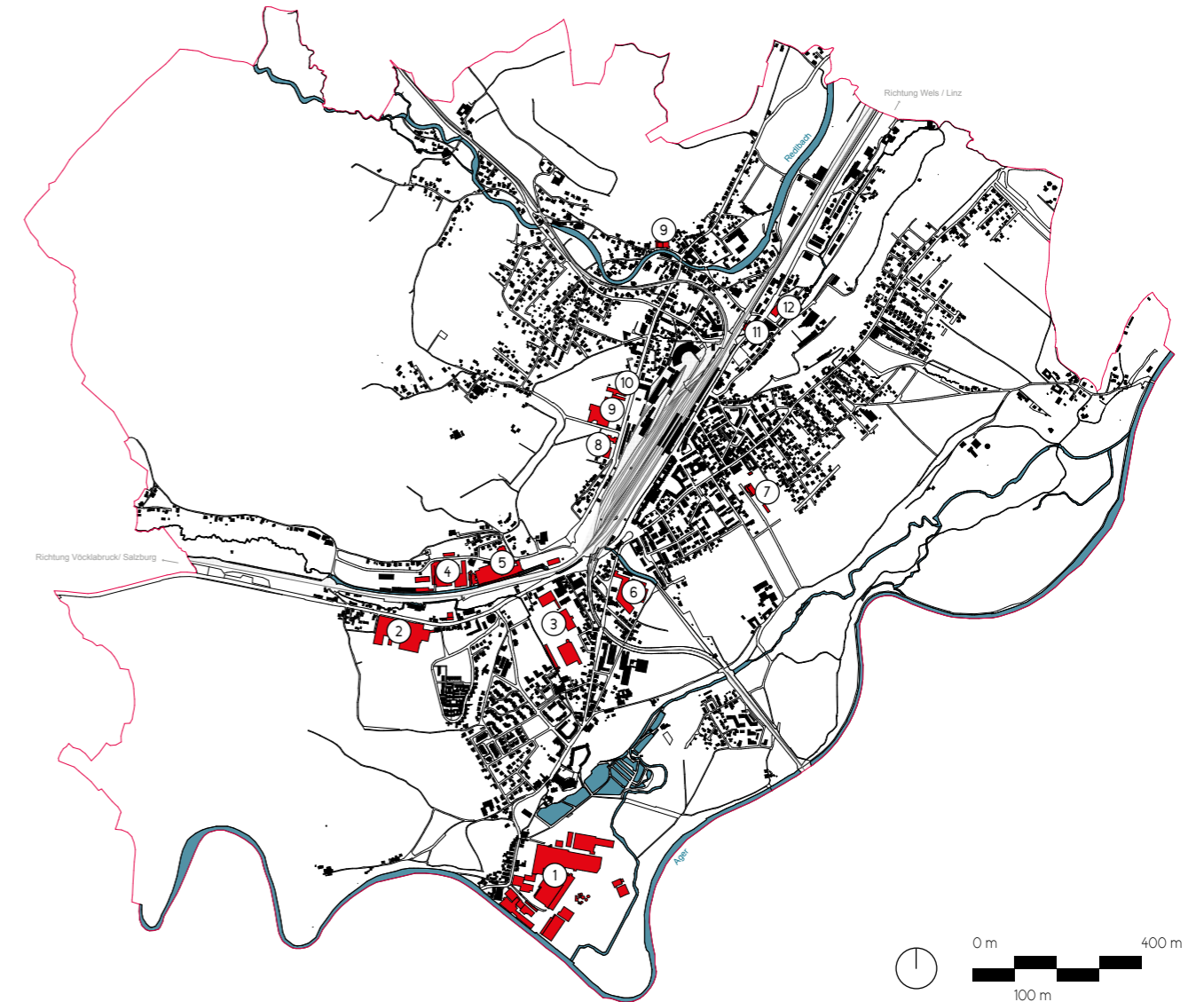
- Park&Ride (P&R) gesamt ca. 630 Gratis-Parkplätze
- Kurzparkzone - Parkdauer 90 min gesamt ca. 200 Gratis-Parkplätze

# Gewerbe

Durch seine verkehrsgünstige Lage ist Attnang-Puchheim für viele Unternehmen ein interessanter Betriebsstandort. Einige große Unternehmen, wie S. Spitz Gesellschaft m.b.H. oder die Firmengruppe STIWA, befinden sich in der Gemeinde. Diese beiden Unternehmen zählen zu den 10 größten Produktionsstätten im Bezirk Vöcklabruck. Die Firma S. Spitz ist einer der größten österreichischen Lebensmittelhersteller und hat ihren Firmensitz seit 1935 in Attnang-Puchheim. Die STIWA Group ist auf den Bereich Produkt- und Hochleistungsautomation spezialisiert und wurde im Jahr 1972 in Attnang-Puchheim gegründet. Beide Betriebe zählen auch zu den größten Arbeitgebern in der Region.

Die meisten Betriebe sind in unmittelbarer Nähe der B1 und des Bahnhofes angesiedelt, dort befinden sich auch große Gewerbegebiete. In den vergangenen Jahren gingen einige Unternehmen in Konkurs und zurück blieben große Leerstände wie zum Beispiel die ehemalige Hasag-Halle mit über 49.000 m<sup>2</sup>. Doch in den letzten Jahren konnte dem Leerstand neue Nutzung zugeführt werden, so finden sich heute in der ehemaligen Hasag-Halle zahlreiche kleinere Betriebe.

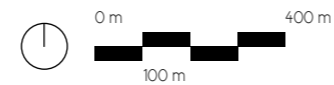
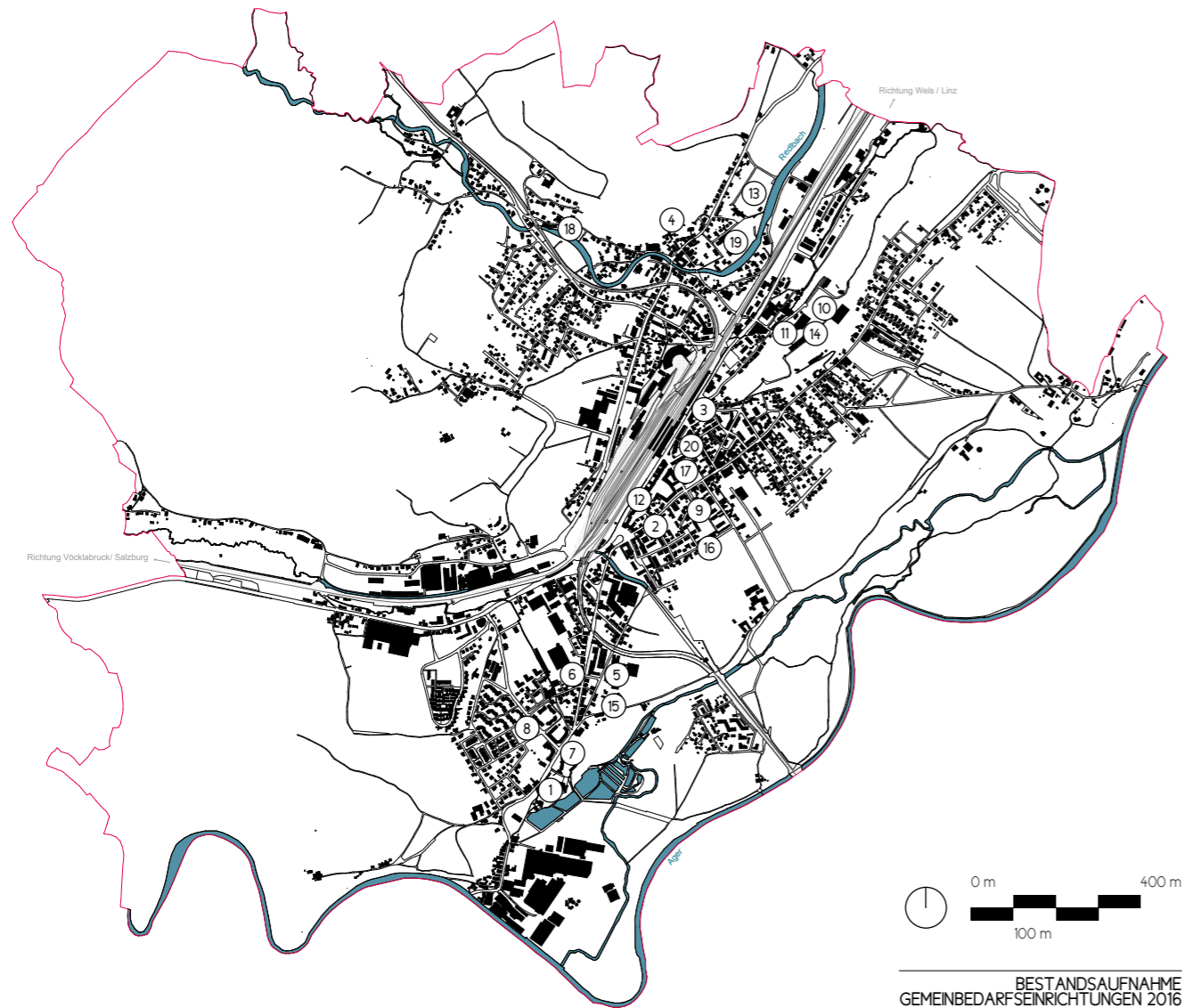
Seit dem Jahr 2000 hat das Technologiezentrum Salzkammergut seinen Standort in Attnang-Puchheim. Das Technologiezentrum ist ein sogenanntes Impulszentrum, in dem vor allem Klein- und Mittelunternehmen unterstützt und gestärkt werden sollen. Insbesondere für Jungunternehmer und innovative Unternehmen bietet das Technologiezentrum die nötige Infrastruktur mit unterschiedlichen Büro-, Besprechungs- und Arbeitsräumen zu günstigen Mietpreisen. Ziel des Technologiezentrums ist es, die regionale Wirtschaft zu fördern.



BESTANDSAUFNAHME GEWERBE 2016

- |   |   |
|---|---|
| ① S. Spitz Gesellschaft-m.b.H.<br>Lebensmittelhersteller/ ca. 700 Mitarbeiter   | ⑦ Niedermdorfer Kieswerke - Transportbeton Gesellschaft m.b.H.<br>Bauunternehmen/ ca. 700 Mitarbeiter               |
| ② LUKE Industrial GmbH (ehem. HASAG-Gelände)<br>49.209 m <sup>2</sup> - ca. 20 Firmen eingemietet mit gesamt ca. 60-70 Mitarbeitern | ⑧ PETROFER Chemie Gesellschaft m.b.H.<br>Großhandel für chemisch- Technische Erzeugnisse/ ca. 10 Mitarbeiter        |
| ③ Wessenthaler Baustoffvertriebsgesellschaft m.b.H.<br>Baugroßhandels- & Fertigungsunternehmen/ ca. 60 Mitarbeiter                  | ⑨ STIWA Holding GmbH<br>Produkt- und Hochleistungsautomation/ gesamt ca. 800 Mitarbeiter                            |
| ④ GIG Holding GmbH, GIG Fassaden GmbH & GIG Service GmbH<br>Fassadenbau/ gesamt ca. 170 Mitarbeiter                                 | ⑩ Technologiezentrum Salzkammergut Bezirk Vöcklabruck GmbH<br>22 Firmen derzeit eingemietet                         |
| ⑤ Inocon Industrial Plants GmbH (ehem. Doubrava-Areal)<br>Industrieanlagenanbieter/ ca. 70 Mitarbeiter                              | ⑪ Inocon Technologie Gesellschaft m.b.H.<br>Plasmatechnologie & Maschinenbau und Anlagentechnik/ ca. 50 Mitarbeiter |
| ⑥ Regent Pflugfabrik<br>Pflugerhersteller/ ca. 75 Mitarbeiter   | ⑫ AWATEC<br>Abwassertechnik   |

# Gemeinbedarfseinrichtungen



BESTANDSAUFNAHME  
GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN 2016

## RELIGION

- ① Pfaarkirche Puchheim - Wallfahrtsbasilika mit Georgskirche
- ② Evangelisches Gemeindehaus
- ③ Pfarre Hl. Geist
- ④ Martinskirche Alt-Attnang

## BETREUUNGSEINRICHTUNGEN

- ⑤ Bezirksalten- und Pflegeheim 224 Wohneinheiten
- ⑥ Betreutes Wohnen 38 Wohneinheiten

## FREIZEIT- UND KULTUREINRICHTUNGEN

- ⑦ Landesmusikschule & Maximilianhaus
- ⑧ Spielplatz/ „Dorfplatz“ Puchheim
- ⑨ Bücherei der Stadtgemeinde
- ⑩ Kinderspielplatz am Spitzberg
- ⑪ Apumare (Freibad) FZZ (Freizeitzentrum) mit Tennishalle, Badmintonplätzen, Squash-Boxen, Fitnessstudio, Proaktiv 4D, Sauna und Dampfbad

## VERWALTUNG

- ⑫ Stadtgemeindeamt
- ⑬ Friedhof

## JUGENDZENTRUM

- ⑭ Jugendzentrum „ang-pu“ für Jugendliche zw. 12 und 18 Jahren

## KINDERBETREUUNG | SCHULEN | INTERNAT

- ⑮ Kindergarten & Volksschule Puchheim 2 Krabbelstübengruppen, 2 KiGa-Gruppen ca. 170 Schüler in 8 Klassen
- ⑯ Kindergarten „Happy Kids“ 6 Gruppen

- ⑰ Volksschule I ca. 146 Schüler in 9 Klassen  
Volksschule II ca. 120 Schüler in 8 Klassen  
Neue Mittelschule (Phönixschule) ca. 150 Schüler in 8 Klassen

- ⑱ Kindergarten Alt-Attnang & Lebenshilfe Kindergarten 4 Gruppen

- ⑲ Berufsschule Attnang ca. 1150 Schüler in 47 Klassen

- ⑳ Internat der Berufsschule Attnang 72 Betten für männliche Lehrlinge

In Attnang-Puchheim befinden sich zahlreiche öffentliche Einrichtungen, welche wichtig für die soziale Infrastruktur der Gemeinde sind und der Bevölkerung Möglichkeiten für zwischenmenschliche Kontakte bietet.

Die Analyse zeigt, dass sich die meisten Gemeinbedarfseinrichtungen in den Ortsteilen Attnang und Puchheim befinden. Als Bildungsstandort bietet Attnang-Puchheim drei Kindergärten (davon einer mit zwei Krabbelstübengruppen), drei Volksschulen, eine Neue Mittelschule und eine Berufsschule. Insgesamt besuchen rund 1700 Schüler in Attnang-Puchheim eine Bildungseinrichtung. Die Einrichtungen verteilen sich auf Puchheim, (Neu-) Attnang und Alt-Attnang. In Puchheim sowie in Attnang befinden sich einige Einrichtungen in einem Gebäude zusammengefasst.

In der Berufsschule werden Ausbildungen im Bereich Metall- und Prozesstechnik angeboten, außerdem seit 2014 Spezialausbildungen in den Bereichen Automatisierungs-, Konstruktions-, Prozess- und Fertigungstechnik. Im Bereich der technischen Ausbildung gibt es in Attnang-Puchheim also zahlreiche Ausbildungsplätze. Für die männlichen Schüler der Berufsschule gibt es außer-

dem ein Internat mit 72 Betten direkt am Dr. Karl Renner Platz neben dem Bahnhof. Unter der Woche wohnen also zahlreiche junge Menschen direkt im Zentrum.

Gymnasien und höher bildende Schule fehlen in Attnang-Puchheim gänzlich, deshalb pendeln viele Schüler in die Bezirkshauptstadt Vöcklabruck (ca. 6 km) oder in größere Städte wie Wels (ca. 30 km) oder Linz (ca. 55 km), wo aus einem breit gefächertes Angebot gewählt werden kann.

Betrachtet man den Freizeit- und Kultursektor genauer, kann festgestellt werden, dass es zwar unterschiedliche Angebote gibt, jedoch im Bereich Kultur ein großes Defizit besteht. In der Vergangenheit gab es schon öfter die Forderung nach einem Kulturhaus für Attnang-Puchheim, doch dieser wurde bis heute nicht nachgekommen. Im Freizeitbereich bieten vor allem die zahlreichen Vereine von Attnang-Puchheim ein vielseitiges Angebot.

Direkt im Stadtzentrum von Attnang-Puchheim befindet sich nur das Stadtgemeindeamt und in unmittelbarer Nähe ein Schulkomplex.

# Gastronomie

Die Analyse zeigte, dass es vor allem rund um das Stadtzentrum von Attnang-Puchheim eine starke Konzentration an gastronomischen Betrieben gibt. Bei den meisten Betrieben im Zentrum handelt es sich um kleine Cafes oder Schnellimbisse. Das Wirtshaus Post am Rathausplatz ist der einzige größere Betrieb direkt am Rathausplatz. Ein vielfältiges Angebot am Rathausplatz fehlt und darunter leidet auch die Atmosphäre und das Flair des Stadtzentrums. Besonders auffällig ist, dass es kaum eine Erweiterung in den öffentlichen Raum, in Form von Schanigärten oder ähnlichem, gibt. Dies hängt vor allem mit der derzeitigen Gestaltung der Plätze zusammen, die zur Zeit dafür keinen Platz bieten.

Was gänzlich fehlt in Attnang-Puchheim sind Bars und Nachtlokale, die am Abend und an den Wochenenden besucht werden können. Vor allem Jugendliche treffen sich am Wochenende zum Ausgehen in Lokalen der umliegenden Städte und Gemeinden.

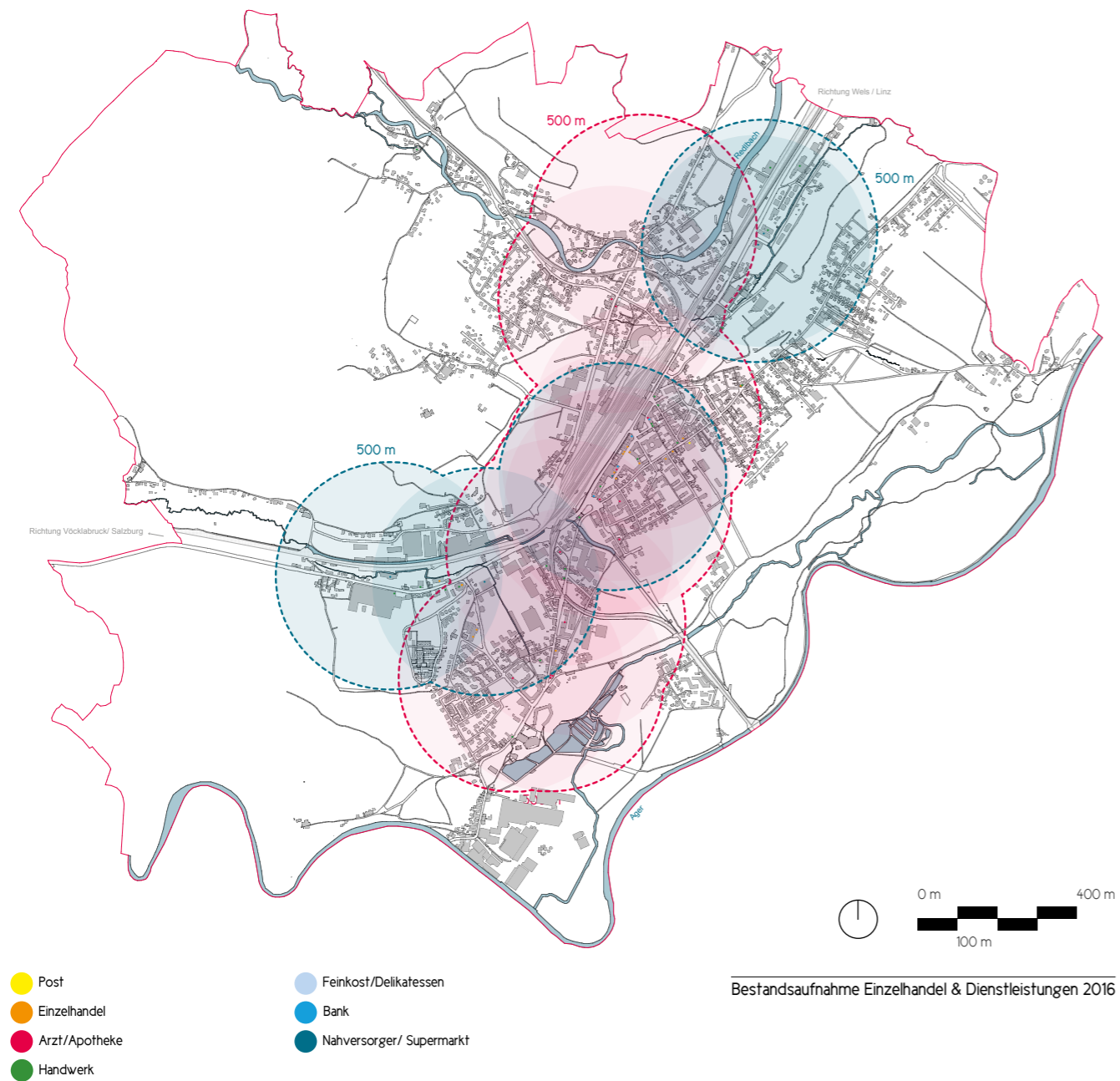
Beobachtungen und Gespräche mit einigen Bewohnern von Attnang-Puchheim zeigten, dass sich viele Menschen mehr unterschiedliche Angebote an Gastronomiebetrieben direkt im Zentrum von Attnang-Puchheim wünschen, die zum Verweilen einladen.



- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① Gasthof Weissl ***<br/>Gasthaus/Beherbergung</li> <li>② Der Italiener<br/>Gasthaus/Pizzeria/Beherbergung</li> <li>③ Cafe Adriatic<br/>Cafe</li> <li>④ Wirtshaus Post<br/>Restaurant</li> <li>⑤ Piccolo<br/>Cafe/Bistro</li> <li>⑥ Brotstube Spreumühl<br/>Bäckerei</li> <li>⑦ Heitzinger<br/>Bäckerei/Cafe</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>⑧ Konditorei Heiml<br/>Konditorei/Cafe</li> <li>⑨ Antalya Kebab- und Pizzahaus<br/>Schnellimbiss</li> <li>⑩ Bäckerei Lebersorger<br/>Bäckerei/Cafe</li> <li>⑪ China Restaurant „Römer 54“<br/>Restaurant</li> <li>⑫ Konditorei Eisner<br/>Konditorei/Cafe</li> <li>⑬ Zelis Pizza Kebab und Imbiss<br/>Schnellimbiss</li> <li>⑭ Pizzeria Verona<br/>Restaurant/ Pizzeria</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>⑮ Goldstein<br/>Schnellimbiss</li> <li>⑯ Ring – Die Bäckerei<br/>Bäckerei/Cafe</li> <li>⑰ Hockner Hotel Plaza ****<br/>Restaurant/Casino/Bar/Beherbergung</li> <li>⑱ Bäckerei Aicher<br/>Bäckerei</li> <li>⑲ FZZ Restaurant<br/>Restaurant</li> <li>⑳ Cafe-Restaurant Rondo<br/>Restaurant/Cafe</li> <li>㉑ Stopplziaga<br/>Gasthaus/Weinhandel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>㉒ Pizzeria La Marina<br/>Pizzeria/Schnellimbiss</li> <li>㉓ Heitzinger<br/>Bäckerei/ Cafe</li> <li>㉔ Bäckerei Aicher<br/>Bäckerei</li> <li>㉕ Blum<br/>Cafe/Bar</li> </ul> |
|--|---|--|---|

Bestandsaufnahme Gastronomie 2016

# Einzelhandel & Dienstleistungen



Im Zuge der Analyse wurde auch die Versorgungslage der Gemeinde hinsichtlich Einzelhandel und Dienstleistungen untersucht. Es stellte sich heraus, dass die Nahversorgung in der Gemeinde teilweise sehr kritisch ist. Bis auf eine Billafiliale, die sich seit Dezember 2016 im Stadtzentrum befindet, liegen alle anderen Nahversorger direkt an der B1 und somit in der Peripherie. Wirklich gut zu erreichen sind diese nur mit dem Auto. Weiters sind die Nahversorger von den Ortsteilen Puchheim, Hohenbaumgarten und Alt-Attnang nicht fußläufig erreichbar und somit nicht ausreichend abgedeckt.

Auch das Einzugsgebiet der ärztlichen Versorgung wurde näher betrachtet und es konnte festgestellt werden, dass ein Großteil der Gemeinde ausreichend mit ärztlichen Diensten abgedeckt ist. In Attnang-Puchheim gibt es zwei Apotheken, eine im Stadtzentrum von Attnang sowie eine in Puchheim. In Alt-Attnang, nord-westlich des Bahnhofes, fehlt diese Einrichtung.

Auffallend ist, dass sich die meisten Einzelhandelsbetriebe bzw. Dienstleister südlich des Bahnhofes befinden und nur sehr wenige in den Ortsteilen Alt-Attnang und Hohenbaumgarten.



# Funktionsanalyse Zentrum

Das Stadtzentrum wurde im Rahmen einer Funktionsanalyse auf die Bereiche Einkaufen, öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungen, ärztliche Versorgung, Gastronomie und Geldinstitute untersucht. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein Branchenmix vorliegt.

Im Zentrum rund um den Rathaus- bzw. Marktplatz befinden sich vorwiegend kommerzielle Nutzungen in Form von kleineren Fachgeschäften. Der größte Frequenzbringer ist die Billafiliale. Es konnte festgestellt werden, dass die Geschäftsflächen im Zentrum in eher kleinteilige Strukturen aufgeteilt sind. Auffällig war außerdem, dass es in vielen Fällen eine Kombination von privaten Wohnhaus im Obergeschoss und Geschäftsflächen im Erdgeschoss gibt.

Das Wirtshaus Post ist der größte Gastronomiebetrieb direkt im Zentrum, ein paar weitere kleinere Cafes und ein Bistro befinden sich ebenfalls dort. Es fällt auf, dass abgesehen vom Wirtshaus Post, keine Erweiterung in den öffentlichen Raum stattfindet. Dies ist auf die derzeit sehr am motorisierten Individualverkehr orientierte Gestaltung der Plätze zurückzuführen.

Betrachtet man den Medizin- und Gesundheitssektor, so stellt man fest, dass sich zahlreiche Fachärzte im Zentrum bzw. Zentrumsnähe befinden. Eine Apotheke, welche zwischen Europa- und Marktplatz angesiedelt ist, ergänzt das Angebot. Rund um das Zentrum finden sich auch zahlreiche Geldinstitute.



## EINKAUFFEN

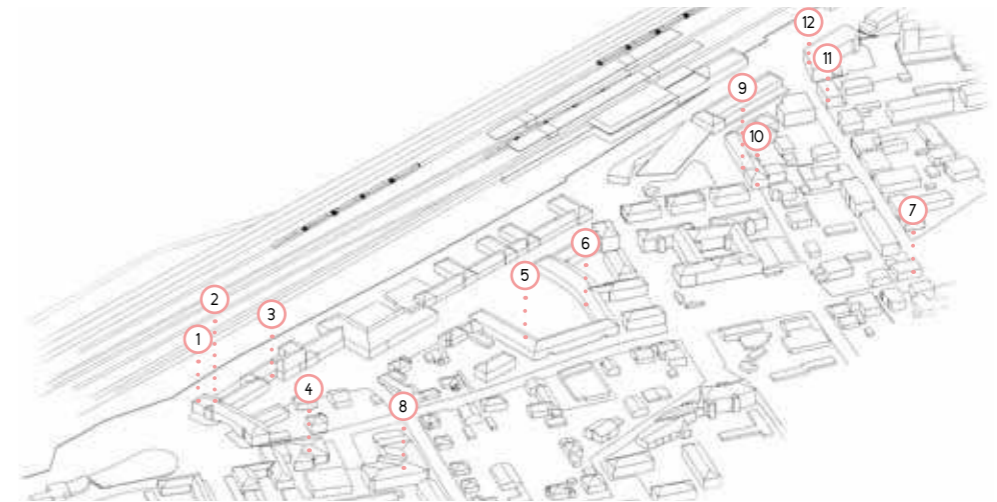
- 1 Garstenauer Farbenfachgeschäft/Maler NKD
- 2 Textilwarendiskounter Billa
- 3 Supermarkt/Nahversorger Jeding
- 4 Trafik Bipa
- 5 Pafumerie/Drogeriemarkt Juwelier Dreier
- 6 Juwelier / Uhren

- 7 Blumen Bogeschdofer Gärtnerei
- 8 Schudigu Schungeschäft
- 9 Expert Thaler Elektrofachhändler
- 10 Fun&Bike H. Langthaler Fahrrad- und Nähmaschinengeschäft
- 11 Skribo Schachtner Bücher/Schreibwaren/Büroartikel
- 12 Asian Market Supermarkt

- 13 Elektro Melcher Elektrofachgeschäft
- 14 Geschenke und Dekoration
- 15 Intersport Bauer Sportbekleidung/ Sportartikel
- 16 Blumen Schürer Gärtnerei
- 17 Ozcan Einzelhandel/Supermarkt
- 18 Medicom Sanitätshaus

## ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN

- 19 Phönixsaal Stadtsaal/ Veranstaltungssaal
- 20 Rathaus Behörde/ Stadtamt
- 21 Stadtbibliothek Bildung/Kultur
- 22 Ehemaliges Kino Veranstaltungssaal
- 23 Volksschule I+II & NMS Schule
- 24 Bahnhof/ Busbahnhof Infrastruktur/ Verkehr



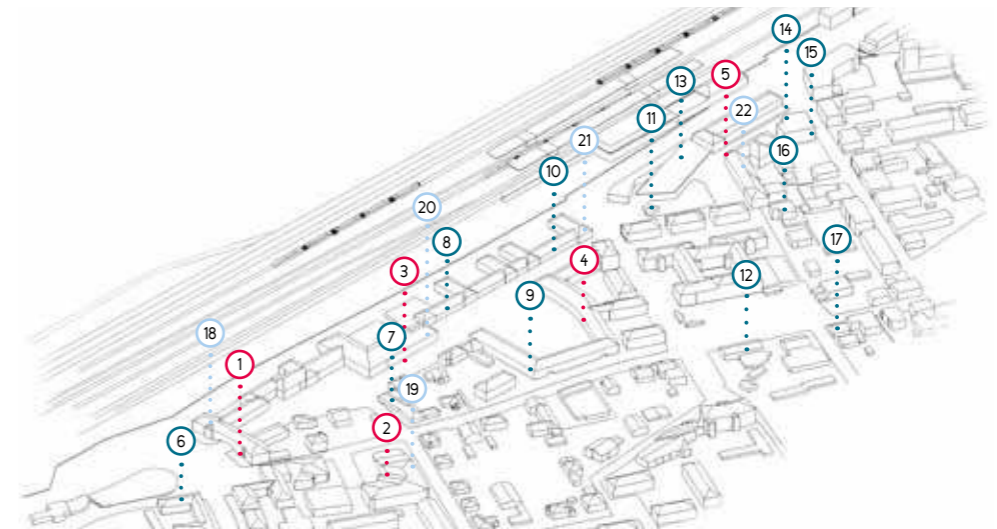
## DENSTLEISTUNGEN

- 1 Dr. Reinhard Pöltner Öffentlicher Notar
- 2 Steuerberatung Rosenauer Steuerberatungskanzlei
- 3 Kienberger Schlüsseldienst

- 4 Roswitha's Hair & Drive Mobile Friseurin
- 5 Allianz Agentur Woitsche Oliver Versicherung
- 6 Friseur Lehner Friseursalon

- 7 Saad Sulman Friseursalon
- 8 Sarah's Kosmetik- und Fußpflege Kosmetik & Fußpflege
- 9 GEG Elektro- und Gebäudetechnik

- 10 Hairline Friseur- und Nagelstudio
- 11 Friseur Steinmaurer Friseursalon
- 12 Schuster Manuel Hainbucher Schuster



## ARZT/APOTHEKE

- 1 Anna Apotheke Apotheke
- 2 Dr. Klemens Haider Facharzt für Orthopädie
- 3 Dr. Helmut Hesse Facharzt für Chirurgie
- 4 Ordination Christina & Ulrich Fürst Zahnarztpraxis
- 5 Dr. Andreas Aigner | Dr. Andrea Krichbaum Allgemeinmediziner | Zahnarztpraxis
- 6 Dr. Alois Weberndorfer Facharzt für Urologie

## GASTRONOMIE

- 6 La Marina Pizzeria/Schnellimbis
- 7 Cafe Elegant | Piccolo Cafe
- 8 Wirtshaus Post Restaurant
- 9 Brotstube Spreumühle Bäckerei
- 10 Heitzinger Bäckerei/ Cafe
- 11 Zelis Kepab Schnellimbis

- 12 Konditorei Heiml Cafe/ Konditorei
- 13 Ring Cafe/Bäckerei
- 14 Goldstein Pizzeria/Kebab/Schnellimbis
- 15 Cafe Central Cafe/Restaurant
- 16 Konditorei Eisner Cafe/Konditorei
- 17 Antalya Schnellimbis

## BANK

- 18 Raiffeisenbank
- 19 Sparda
- 20 Volksbank
- 21 Sparkasse
- 22 Oberbank



# Leerstand im Zentrum

In der Analyse des Zentrums wurde auch der aktuelle Leerstand (Stand: Februar 2017) erfasst. Die leerstehenden Flächen befinden sich allesamt im Erdgeschoss. Abgesehen von einem leerstehenden Wohnhaus, handelt es sich bei den anderen Leerständen um ehemalige Geschäftslokale. Aber auch abseits des Zentrums findet man einige leerstehende Flächen. Bei den meisten Gebäuden, in denen sich diese Flächen befinden, gibt es eine zusätzliche private Wohnnutzung. Vor allem im Verlauf der Römerstraße und der Brucknerstraße sind diese Leerstände zu finden.



# Leerstand Schlossmarkt Puchheim



# Stärken-Schwächen- Chancen-Risiken (S.W.O.T.)

Im Zuge der S.W.O.T.- Analyse wurden die Stärken, Schwächen, Potentiale und Gefahren der Standorte Schlossmarkt Puchheim und des Stadtzentrums nahe des Bahnhofes ermittelt.





# Schlossmarkt Puchheim

## STÄRKEN

- Lage - Nähe zum Schloss Puchheim
- viele Wohngebiete in unmittelbarer Umgebung
- viel Parkraum
- Puchheimer Auen

## SCHWÄCHEN

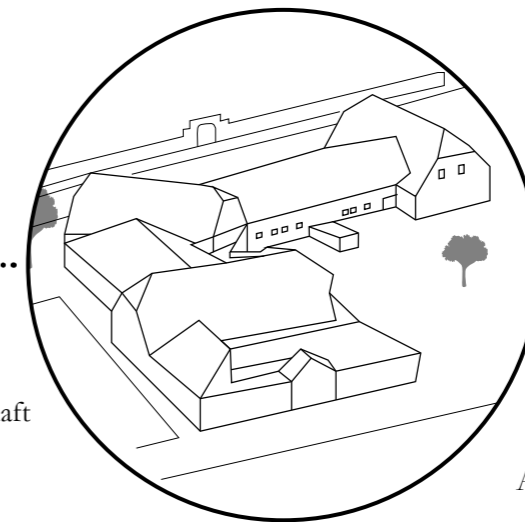
- Leerstand
- große Eurosparfiliale an der B1
- fehlende Verbindung nach Attnang
- Durchzugsstraße

## POTENTIAL

- Treffpunkt in der Nachbarschaft
- Kirche als Frequenzbringer
- Kirchliche Feste - für Gastronomie (Nutzung nach der Kirche)
- Wohngebiete in unmittelbarer Nähe
- Bestandsgebäude

## GEFAHR

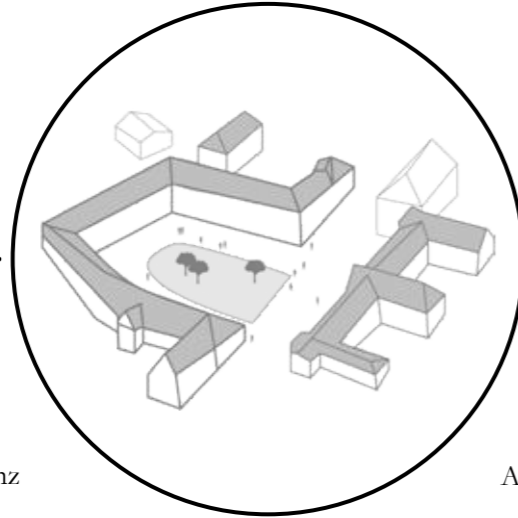
- Leerstand
- Ablehnung durch die Bevölkerung
- Finanzierung



# Rathausplatz

## STÄRKEN

- Verkehrsknotenpunkt überregional
- fußläufige Erreichbarkeit
- Wochenmarkt (freitags)
- Lage



## POTENTIAL

- vorhandenes Platzgefüge
- Verkehrsknoten - hohe Frequenz
- Lage
- Infrastruktur
- Begegnungszone
- vorhandene Struktur

## SCHWÄCHEN

- Leerstand
- keine Verbindung zwischen den Plätzen  
(Dr. Karl Renner Platz, Rathaus- & Marktplatz)
- stark von PKW's dominiert
- schlechter Ruf
- sanierungsbedürftige Bauten
- wenig Aufenthaltsflächen  
im öffentlichen Raum

## GEFAHR

- Leerstand
- Ablehnung durch die Bevölkerung
- Große Handelsketten & Einkaufszentren an  
der Peripherie - Schwächung des Zentrums



# Presse- und Medienanalyse

Für die Presse- und Medienanalyse wurden neben regionalen Medien und Nachrichtendienste wie OÖN (Oberösterreichischen Nachrichten) oder DerStandard auch internationale Medien wie FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung) und die Internetplattform Facebook herangezogen und untersucht sowie analysiert.

The image shows a screenshot of a Facebook page for the entity '1000 things to do in Attnang'. The page header features the Facebook logo and navigation options like 'Gefällt mir', 'Teilen', and 'Änderungen vorschlagen'. The profile picture is a coat of arms with a black eagle on a yellow background, a fleur-de-lis on a blue background, and a red and white striped shield. The page name is '1000 things to do in Attnang' with the handle '@thingstodoinattnang'. A sidebar on the left contains navigation links: 'Startseite', 'Info', 'Fotos', '„Gefällt mir“-Angaben', and 'Beiträge', along with a green button 'Eine Seite erstellen'. The main content area displays three posts:

- Post 1:** '#3 UMSTEIGEN We ❤️ Attnang' dated 6. März 2015. Interaction: 'Gefällt mir', 'Kommentieren'. Comment: 'Kornel Baur gefällt das.'
- Post 2:** '#2 there's still nothing to do in attnang.' dated 16. November 2014. Interaction: 'Gefällt mir', 'Kommentieren'. Comment: 'Kornel Baur und Peter M. Müller gefällt das.'
- Post 3:** '#1 There is nothing to do in Attnang.' dated 26. Oktober 2013. Interaction: 'Gefällt mir', 'Kommentieren'. Comment: 'Kornel Baur, Peter M., Bernhard Müller und 8 anderen gefällt das.' Below this is a comment from 'Thomas Müller' dated 16. November 2013 at 09:20 saying 'Legendär' and another from 'Peter M.' dated 16. November 2013 at 08:34 saying 'haha'.

## Attnang-Puchheim und sein Image

Bei diesem Teil der Presse- und Medienanalyse wurde das Image von Attnang-Puchheim in den Medien untersucht. Die zur Analyse herangezogenen Medien verdeutlichen welches Image Attnang-Puchheim hat und wie die Stadt auf Außenstehende wirkt.

Die Facebookseite ‚1000 things to do in Attnang‘ mit rund 90 Likes vermittelt ganz eindeutig, dass es in der Stadt abgesehen vom Umsteigen, nicht viel zu tun gibt. Von wem die Seite betrieben wird, konnte leider nicht herausgefunden werden. Zuletzt aktualisiert wurden die Beiträge im März 2015.

Durch das Festival der Regionen, welches im Jahr 2011 in Attnang-Puchheim stattfand, wurde die Stadt in größeren Medien wie dem Standard und der FAZ thematisiert. Der Artikel ‚Alle Wege führen nach Nang-Pu‘ widmet sich Attnang-Puchheims Ruf, seiner Geschichte und dem Festival der Regionen. Es geht hervor, dass Attnang-Puchheim als Name zwar bekannt ist, jedoch als Ort bisher nur wenig Beachtung gefunden hat und ist noch immer vor allem auf den Bahnhof reduziert wird. Im Beitrag des Standards ‚Kein Ort. Nirgends.‘ beschreibt Kurt Palm seine Erkundungstour durch Attnang-Puchheim während des Festivals der Regionen und seinen Eindruck von der Stadt. Er bezeichnet Attnang-Puchheim als Nicht-Ort, dessen Zentrum den Charme einer rumänisch-moldawischen Grenzstadt ausstrahlt.

Die Zeitungsbeiträge machen deutlich, wie sehr Attnang-Puchheim mit seinem Image zu kämpfen hat und wie Außenstehende die Stadt wahrnehmen. Das Festival der Regionen griff damals das Thema ‚Umsteigen‘ auf, jene Tätigkeit für die Attnang-Puchheim weit über die Gemeindegrenzen hinaus bekannt ist und inszenierte dies auf unterschiedliche Weise.

Provinzleben

## Alle Wege führen nach Nang-Pu

Der Eisenbahnknoten Attnang-Puchheim hat einen festen Platz im kollektiven Gedächtnis Österreichs - als Ort zum Umsteigen, als Anhang eines Bahnhofs. Wie lebt man in einer Stadt mit einem solchen Identitätsdilemma?

02.05.2011, von HANNES HINTERMEIER

Teilen | Twittern | Teilen | E-mailen



Auferstanden aus Ruinen, wählte die Stadt ein folgenreiches Symbol für ihr Wappen: den mythischen Vogel Phönix.

Sitzt ein Chinese im Zug und schaut aus dem Fenster. NANG-PU liest er da und denkt, er sei in der Mongolei. Ist aber kein Witz, und verfahren hat er sich auch nicht. Er steht mitten in Oberösterreich, und vermutlich muss er gleich aussteigen, um seinen Anschlusszug nicht zu verpassen. Denn Attnang-Puchheim ist das Synonym für das, was man heute gerne einen transitorischen Ort nennt. Obendrein einer, der in Österreich zum Synonym für einen hässlichen Bahnhof und sonst nichts geworden ist: als Eisenbahnknoten ein Name, aber kein Ort. Wie Bebra, als es die innerdeutsche Grenze noch gab.

Autor: Hannes Hintermeier, Redakteur im Feuilleton, zuständig für „Neue Sechsbücher“

Folgen:

Doch hinter der schlierigen Fensterscheibe sind Häuser zu sehen, ein Kirchturm am Fuß eines bewaldeten Hügels. Also müssen hier auch Menschen leben. Für die hat

sich auch die Kunst bislang nicht interessiert. Gleichwohl zieht die Stadt als Topos durch die Literatur des zwanzigsten Jahrhunderts. In Heimato von Doderers Roman „Die Strudlhofstiege“ schreitet der einsame Leutnant Melzer auf seinem Weg durch die Tiefe der Jahre „über den Perron zu Attnang-Puchheim“, darüber sich gräwend, einen Heiratsantrag nicht ausgesprochen zu haben. Auch Thomas Bernhard kam immer wieder hier durch. Und in Gerhard Bronners berühmtem „Bundesbahn Blues“, einer Art alternativer Nationalhymne der Österreicher, fehlt der Bahnhof auch nicht.

Abb. 77: Auszug Zeitungsbericht der FAZ, Titel: Alle Wege führen nach Nang-Pu, 02.05.2011

## Kein Ort. Nirgends.

24. Juni 2011, 17:00

64 POSTINGS

**Ausfransender Verkehrsnotenpunkt: Kurt Palms Lokalausganschein in Attnang-Puchheim, wo zurzeit das Festival der Regionen läuft**

Ich beginne meine Erkundungstour durch Attnang-Puchheim am Platz vor dem Bahnhof. Wenn mich nicht alles täuscht, ist das derselbe Platz, auf dem der legendäre KPÖ-Politiker Ernst Fischer Ende der Fünfzigerjahre eine Rede zum Ersten Mai mit der Frage begann: "Wo sind die Massen?" Das frage ich mich auch, aber Deniz, der den Pizza-Kebab-Lahmacun-Bosna-Dürüm-Stand hier betreut, zuckt nur mit den Schultern. "Weiß nicht", sagt er. Deniz, was so viel wie "das Meer" heißt, ist einer von etwa 1700 Einwohnern Attnang-Puchheims mit migrantischem Hintergrund. Nicht wenig für eine Stadt mit 9000 Einwohnern. Als ich Deniz frage, wo sich das Zentrum befinde, macht er eine vage Handbewegung. Ich bin mir nicht sicher, ob er Richtung Meer oder Richtung B 1 deutet.

Eineinhalb Stunden später bin ich am Rathausplatz gelandet, zu dem die Einheimischen überraschenderweise "Zentrum" sagen. Dieser Platz strahlt den herben Charme einer rumänisch-moldawischen Grenzstadt aus, was ich aber durchaus sympathisch finde. Architektonisch herrscht hier die pure Anarchie, aber immerhin gibt es neben der obligaten Bank noch ein Wirtshaus ("Post"), eine Bäckerei ("Brotstube Streumühle") und einen Brunnen, der sich selbst genügt und gemütlich vor sich hin plätschert.

Während ich mich in Ermangelung einer Sitzgelegenheit an diesen Brunnen lehne und über Attnang-Puchheim nachdenke, fällt mir der Titel eines Buchs von Christa Wolf ein: *Kein Ort. Nirgends*. Darin geht es zwar nicht um Attnang-Puchheim, sondern um Karoline von Günderrode, aber es wird schon seinen Grund haben, warum mir ausgerechnet jetzt dieser Titel in den Sinn kommt.

Dass Attnang-Puchheim heute ein Nicht-Ort ist, der nach allen Richtungen hin ausfranst, ist nicht die Schuld der Leute, die hier wohnen. Attnang-Puchheim ist vielmehr das Produkt einer chaotischen Raumplanung, die allerdings den Charakter der gesamten Region hier prägt. Ein Blick in die nähere Umgebung zeigt, dass viele andere Orte mit denselben Problemen wie Attnang-Puchheim zu kämpfen haben, in Nang-Pu gewisse Defizite aufgrund historischer Besonderheiten nur deutlicher sichtbar werden.

Abb. 78: Auszug Zeitungsbericht im Standard, Titel: Kein Ort. Nirgends. , 21.06.2011





Abb. 79: Auszug Zeitungsbericht der OÖN, Titel: Pfarrer kämpft um den Nahversorger, 10.01.2013



Abb. 80: Auszug Zeitungsbericht der OÖN, Titel: Spar sperrt trotz Zusage Filiale in Attnang zu, 16.10.2014

## Attnang-Puchheim und die Nahversorgung

Die Nahversorgung in Attnang-Puchheim wurde vor allem nach der Genehmigung des Neubaus einer Sparfiliale an der B1 in den Medien thematisiert. Anhand der Artikel wird deutlich wie schwierig, die Nahversorgungslage durch einen Neubau an der B1 wurde. Denn zuerst erfolgte die Schließung der Sparfiliale in Puchheim, die zu weiterem Leerstand im Schlosshof führte. Zwar wurde die neue Filiale nur 400m weiter errichtet, jedoch ist diese nun für viele, vor allem ältere Personen und Bewohner des Bezirksaltenheimes, nicht mehr fußläufig erreichbar. Danach folgte die Schließung der Filiale im Stadtzentrum, trotz vorheriger Zusage, die Filiale nicht aufzugeben. Dadurch gab es keinen Nahversorger mehr im Zentrum und als Folge kam es zu einem starken Frequenzverlust, wodurch das Überleben des Stadtzentrums gefährdet war. Durch harte Verhandlungen konnte im Jahr 2016 die totale Verödung Stadtzentrums gerade noch verhindert werden und mit Billa wieder ein Nahversorger ins Zentrum geholt werden.



Abb. 81: Artikel aus den Bezirksblättern, Titel: Billa-Filiale übersiedelte ins Attnanger Zentrum, 06.12.2016



Abb. 82: Auszug Zeitungsbericht der OÖN, Titel: Pendler parken Autos kreuz und quer, 16.10.2012



Abb. 83: Zeitungsbericht in den OÖN, 17.02.2017

## Attnang-Puchheim und die Pendler

Aus der Analyse ging hervor, dass Attnang-Puchheim aufgrund von überlasteten Pendlerparkplätzen schon öfter in den Schlagzeilen war. In beiden Artikeln werden die fehlenden Stellplätze thematisiert und die Gemütslagen von Pendlern und Anrainern beschrieben.

Im Artikel ‚Pendler parken Auto kreuz und quer‘ wird auf die geplanten Parkplätze verwiesen, die darauf auch umgesetzt wurden. Bereits im Jahr 2012 hatte Attnang-Puchheim die größte P&R-Anlage Oberösterreichs, damals noch mit rund 400 Stellplätzen. Im Zeitungsbericht ‚Pendlerparkplatz in Attnang Puchheim platzt schon wieder aus allen Nähten‘ der OÖN vom 17.02.2017 geht hervor, dass die Stadt mittlerweile an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen ist und dass es vor allem Lösungen im ÖPNV braucht, um die Lage zu entschärfen und möglichst viele Pendler bereits vor Attnang-Puchheim auf den öffentlichen Verkehr zu lenken. Weiters wird auf die mittlerweile 800 Dauerparkplätze rund um den Bahnhof verwiesen. Dies zeigt den starken Anstieg an Parkraum der in den letzten Jahren geschaffen wurde. Trotzdem hat sich die Lage um die Pendlerparkplätze nicht entspannt und sogar noch verschärft.

# Umfrage Rathausplatz

Im Zuge der Analyse- und Recherchephase wurde zwischen 13.01.2017 und 31.03.2017 eine Umfrage zur derzeitigen Situation am Rathausplatz im Stadtzentrum von Attnang-Puchheim durchgeführt. Der Fragebogen konnte auf der Onlineplattform [www.umfrageonline.com](http://www.umfrageonline.com) ausgefüllt werden. Weiters wurde der Fragebogen auch in Papierform ausgegeben, um möglichst viele Bevölkerungsgruppen zu erreichen. Die Fragebögen in Papierform wurden freundlicherweise von Fr. Köppl im Biohofladen Puchheim und von Hr. Mittendorfer in der Raiffeisenfiliale Attnang aufgelegt, sowie von meiner Großmutter an interessierte Bekannte ausgeteilt.

Mittels des Fragebogens wurden insgesamt 248 Personen zu Themen wie Wirkung des derzeitigen Platzes, Verkehr, Aufenthaltsdauer im Zentrum, Stärken und Schwächen sowie zu Zukunftswünsche für Attnang-Puchheim befragt.



Abb. 84: Anzahl Umfrage-Teilnehmer

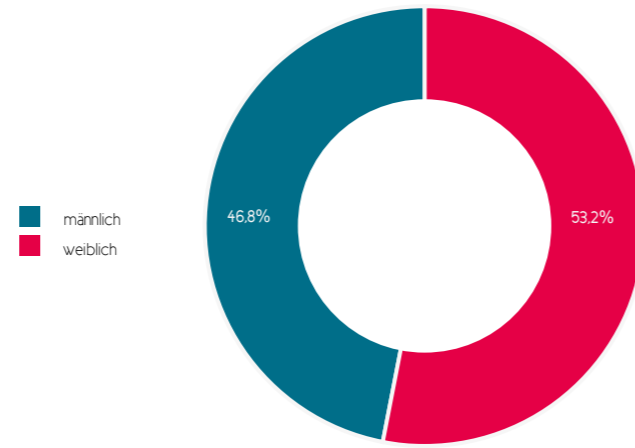


Abb. 85: Geschlechterverteilung der Befragten

Insgesamt wurden 248 Personen mithilfe des Fragebogens (vollständiger Fragebogen: siehe S. 176 im Anhang) zu Themen wie Wirkung des derzeitigen Zentrums, Verkehr, Aufenthaltsdauer im Zentrum, Stärken und Schwächen sowie zu Zukunftswünsche für Attnang-Puchheim befragt. Die Umfrage konnte online und in Papierform ausgefüllt werden und hatte eine Laufzeit von etwa drei Monaten.

Der Anteil an befragten Männern und Frauen ist relativ ausgeglichen. Die Befragten wurden in folgende Altersgruppen gegliedert: unter 20 Jahren, 20-35 Jahre, 36-50 Jahre, 51- 65 Jahre und über 65 Jahre. Dabei ist die Gruppe der 20 bis 35-Jährigen mit 45,6% am stärksten vertreten. Über 75% der Befragten sind wohnhaft in Attnang-Puchheim. In etwa 18% der Befragten wohnt in einer anderen Gemeinde des Bezirks. Beinahe die Hälfte (46,8%) der in Attnang wohnhaften Personen gibt an, schon einmal über einen Wegzug aus Attnang-Puchheim nachgedacht zu haben. Als Ursache geben die meisten berufliche Gründe an, gefolgt von zu wenig Freizeitangebot und dem Wunsch nach einem ländlicheren Umfeld.

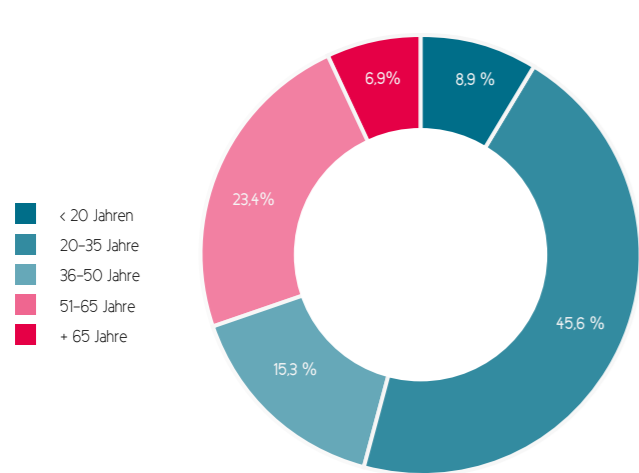


Abb. 86: Altersverteilung der Befragten

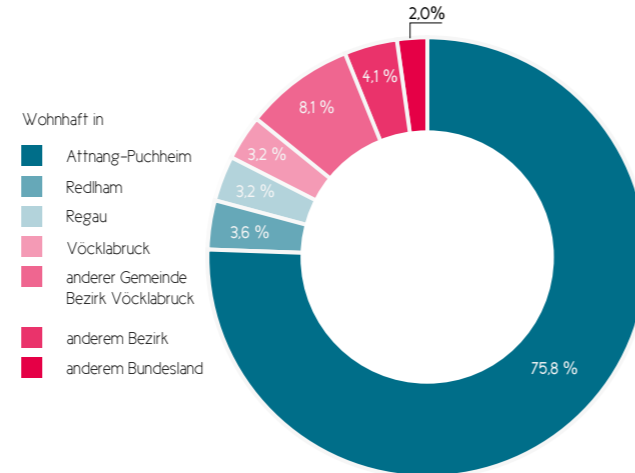


Abb. 87: Wohnort der Befragten

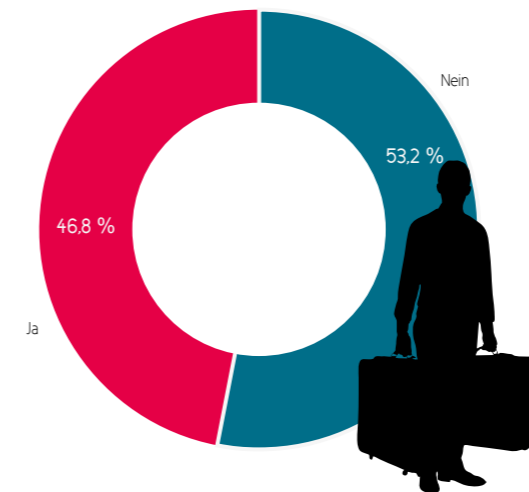


Abb. 88: „Haben Sie schon einmal daran gedacht aus Attnang-Puchheim wegzuziehen?“

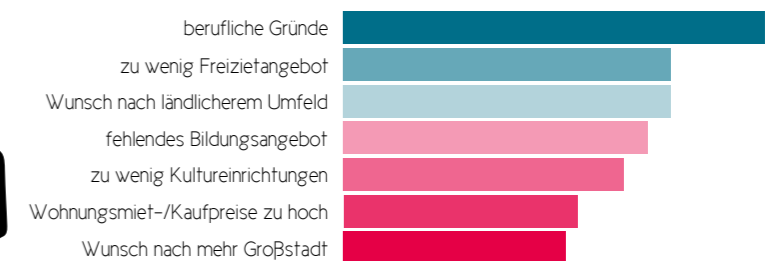


Abb. 89: Gründe für Wegzugsgedanken

Knapp 60% der Befragten gelangen mit dem Auto ins Zentrum von Attnang-Puchheim und nur etwa 2% nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel, um das Stadtzentrum zu erreichen. Dieser Umstand verdeutlicht, warum gerade die Parkplatzsituation in Attnang-Puchheim immer wieder ein heiß diskutiertes Thema ist.



Abb. 90: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie, um zum Rathausplatz zu gelangen?“

Rund 33% suchen den Rathausplatz wöchentlich auf. Täglich ins Stadtzentrum zu kommen, geben in etwa 10% an und 27,8% kommen monatlich hierher. Bezüglich der Aufenthaltsdauer geben über 80% an, sich weniger als eine Stunde dort aufzuhalten. Nur ein kleiner Teil (6,7%) hält sich länger als eine Stunde im Zentrum auf. Obwohl über den Mangel an Geschäften geklagt wird, kommt ein Großteil der Befragten zum Einkaufen ins Zentrum. Weiters werden Behördengänge ins Rathaus sowie der Besuch des Wochenmarktes freitags von vielen als Grund zum Besuch des Rathausplatzes angegeben. Wie aus Abbildung 93 hervorgeht, suchen die meisten Personen das Stadtzentrum auf, um Freizeitaktivitäten nachzukommen. Über 75 % der Befragten bevorzugten Einzelhandelsgeschäfte gegenüber Einkaufszentren. Ein Großteil würde also mit hoher Wahrscheinlichkeit bei einem passenden Angebot das Stadtzentrum eher besuchen als ein Einkaufszentrum.

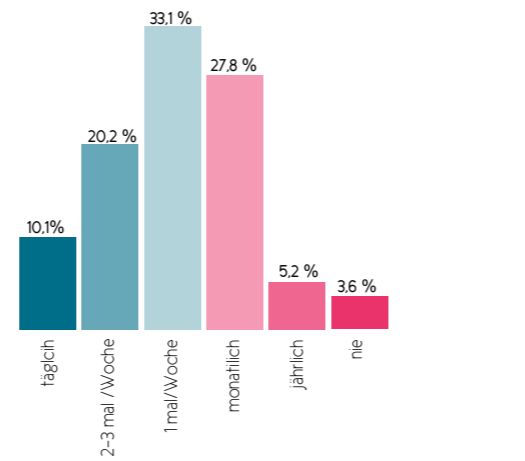


Abb. 91: „Wie oft besuchen Sie den Rathausplatz?“

Auf die Frage hin, ob sich die Befragten gerne am Rathausplatz aufhalten, antworteten über 65% mit „Nein“. Am häufigsten wird das fehlende Angebot an Geschäften und Gastronomie als Grund genannt. Aber auch die Gestaltung und die Atmosphäre empfinden viele als nicht einladend. Das Verkehrsaufkommen und der zugewinkelte Platz stört die Befragten ebenfalls. Auf der rechten Seite sind einige Kommentare der Befragten warum sie sich nicht gerne am Rathausplatz aufhalten. Jene, die sich gerne dort aufhalten, finden vor allem den Grünraum und den durch die Gebäude definierten Platz ansprechend.

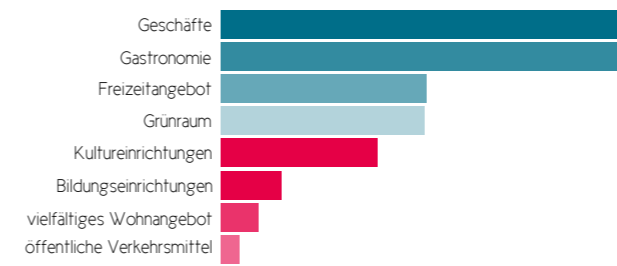


Abb. 94: „Was fehlt Ihnen am Rathausplatz?“

„Mich stören noch dazu, obwohl ich Autofahrer bin, die vielen Parkplätze, die den Platz noch enger machen.“

„Er bietet nicht sehr viel Möglichkeit etwas zu machen bzw. sich zu unterhalten. Außerdem wirkt er nicht sehr einladend.“

„Dient für mich als Parkplatz, nicht als Aufenthaltsraum.“

„So viele leerstehende Geschäfte. Trotzdem ist das Verkehrsaufkommen relativ hoch. Ziemlich hoher Verkehrslärm im Gastgarten oder Parkparkbereich.“

„Es ist ein Platz für Erdedienung, aber nicht ein Platz den ich deshalb aufsuche, weil es dort nett ist.“

„Kein sichtbares Angebot. Zu zerfahren durch Autos, wenig Grünraum und keine Übersicht.“

„Der Platz stellt keinen echten Stadtmittelpunkt dar, an dem man sich gerne trifft.“

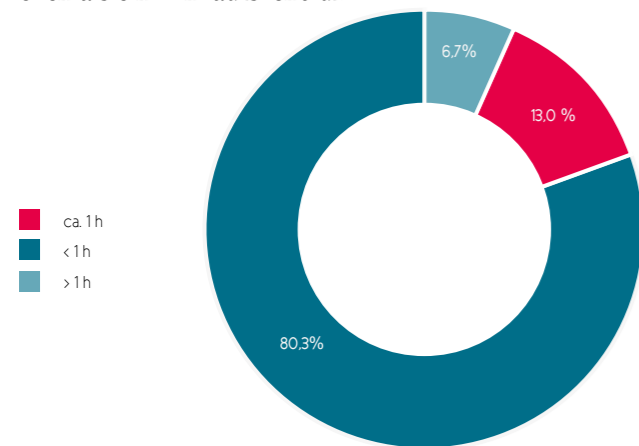


Abb. 92: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer am Rathausplatz

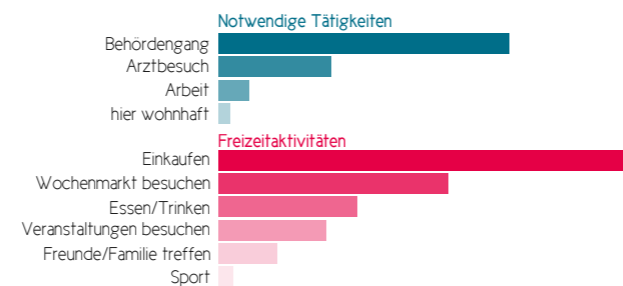


Abb. 93: „Was machen Sie am Rathausplatz?“

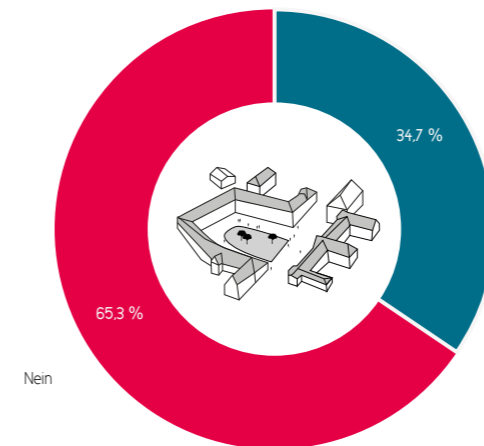


Abb. 95: „Halten Sie sich gerne am Rathausplatz auf?“

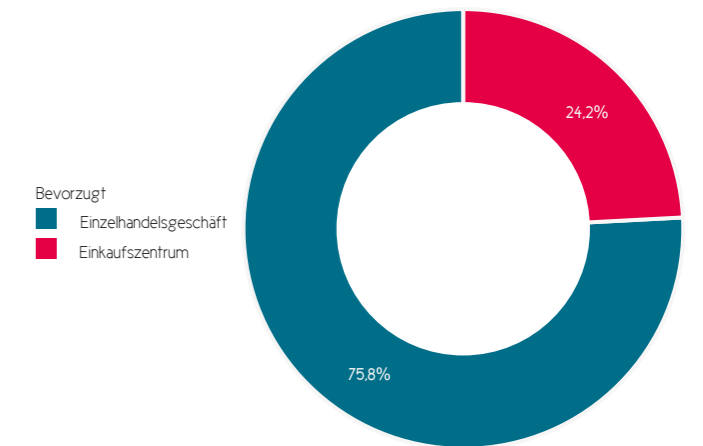


Abb. 96: „Bevorzugen Sie Einkaufszentren oder Einzelhandelsgeschäfte?“



# FAZIT

Attnang-Puchheim ein Ort mit einer bewegten Geschichte; Die umfassende Analyse der städtebaulichen Situation und der derzeitigen Gegebenheiten, sowie die durchgeführte Umfrage zum Rathausplatz haben zu einem breiten Spektrum an Ergebnissen geführt.

In geschichtlicher Hinsicht entwickelte sich Attnang-Puchheim von einem kleinen Bauerndorf mit Herrschaftssitz zu einem der wichtigsten Bahnknotenpunkte in Oberösterreich. Doch diese Entwicklung brachte nicht nur einen Aufschwung mit sich, sondern machte den Ort auch zu einem Angriffsziel während des zweiten Weltkrieges, wo ein großer Teil der Stadt zerstört wurde. Jedoch konnte durch den Zusammenhalt der Bevölkerung die Stadt wieder aufgebaut und in Nähe des Bahnhofes das heutige Stadtzentrum errichtet werden.

Durch seine Funktion als Verkehrsknotenpunkt verfügt Attnang-Puchheim über eine gute öffentliche Verkehrsanbindung. Deshalb ist auch das Pendleraufkommen in der Stadt sehr hoch. Wie aus der Analyse hervorgeht führt dieser Umstand zu einer erhöhten Verkehrsbelastung. Vor allem der ruhende Verkehr belastet die Stadt, denn die P&R-Anlagen sind an Spitzentagen überfüllt, wodurch oft das bahnhofsnahe Stadtzentrum und umliegende Straßen von Pendlern zum Parken genutzt werden. Das aussterbende Zentrum mit zahlreichen leerstehenden Geschäftslokalen gleicht durch die hohe Verkehrsbelastung zur Zeit eher einem Parkplatz als einem Stadtplatz. Die fehlenden öffentlichen Aufenthaltsqualitäten und die renovierungsbedürftigen Fassaden tragen zu einem unattraktiven Erscheinungsbild bei. Diese Umstände unterstreichen das negative Image der Stadt, gegen welches die Gemeinde schon lange ankämpft. Diese Aspekte zeigen sich nicht nur in der städtebaulichen Analyse, sondern spiegeln sich auch in der durchgeführten Umfrage wieder.

Das Fehlen von Geschäften und Gastronomie zeigt sich sowohl in der Analyse als auch in den Antworten der Umfrage. Zwar gibt es im Bereich Gastronomie zahlreiche kleine Imbiss- und Kebaplokale, aber kaum qualitative Restaurants oder Gasthäuser. Auch kleine Cafes im Stadtzentrum fehlen. Die Cafes/Konditoreien, die gut besucht sind und über eine große Stammkundschaft verfügen, liegen zu weit weg vom Zentrum, um dieses zu beleben. Außerdem gibt es in Attnang-Puchheim eigentlich keine Bars oder „Ausgehlokale“, dieses Angebot fehlt gänzlich. Aus der Umfrage geht außerdem hervor, dass sich die Bewohner ein vielfältigeres Angebot an Geschäften wünschen. Vor allem ein Bekleidungs-/Textilgeschäft vermissen die Befragten im Zentrum. Der Wochenmarkt stellt einen wichtigen Bestandteil des Zentrums dar, dieser findet immer freitags statt und ist gut besucht. Während des Wochenmarktes herrscht reges Treiben am Rathausplatz.

Die Infrastruktur in Attnang-Puchheim ist relativ gut ausgebaut und als positiv zu vermerken. Jedoch gibt es im Bereich Nahversorgung und Kultur noch große Defizite. So ist die Nahversorgung in Alt-Attnang sowie in Puchheim nicht fußläufig erreichbar und somit nicht ausreichend. Auch im Bereich Kultur gibt es Verbesserungsbedarf. Zwar gibt es im Zentrum einen großen Veranstaltungssaal (sog. Phönixsaal), doch dieser versprüht noch immer einen 1970er Jahre- Charme und die Eingangssituation zu diesem Saal ist sehr unattraktiv. Die Kellerbühne Puchheim bietet jedes Monat unterschiedliche Theaterveranstaltungen und eine Eventagentur organisiert seit einiger Zeit Konzerte, Public Viewings und ähnliche Veranstaltungen. Doch leider finden diese nur selten im Stadtzentrum statt bzw. sind

jene, die im Phönixsaal stattfinden, nicht sichtbar im Zentrum. Die meisten Events werden am Spitzberg, in der Tenishalle des Freizeitzentrums, veranstaltet, da dort die nötige Infrastruktur vorhanden ist und die Events, aufgrund der Halle, wetterunabhängig sind. Im Bereich des Rathausplatzes gibt es außerdem kaum Installationen im öffentlichen Raum oder Räumlichkeiten für Kunst und Kultur. In der Vergangenheit gab es schon mehrmals die Forderung nach einem Kulturhaus in Attnang-Puchheim, doch dieser wurde bis heute nicht nachgekommen.

Im Bildungsbereich bietet Attnang-Puchheim für Volksschüler ein breites Angebot mit drei Volksschulen. Auch die Kinderbetreuung in Form von Krabbelstuben und Kindergärten ist in Attnang-Puchheim gut ausgebaut. Vor allem im Bereich der technischen Berufsausbildung bietet die Stadt mit der Berufsschule, den zahlreichen Betrieben, die Lehrlinge ausbilden, und der ÖBB-Lehrlingswerkstatt ein breites Spektrum. Für höhere Schulen wie Gymnasien oder berufsbildende Schulen pendeln viele Schüler in die Nachbargemeinde Vöcklabruck oder in größere Städte wie Wels oder Linz. Interessant für das Zentrum ist außerdem das Internat der Berufsschule Attnang, da hier unter der Woche bis zu 72 Schüler direkt im Zentrum wohnen, also auch hier gibt es bisher ungenutztes Potential, welches das Zentrum nachhaltig stärken könnte.

Neben der Bahn, verläuft auch die B1 durch das Ortsgebiet von Attnang-Puchheim und die nächste Autobahnauffahrt ist innerhalb von zehn Minuten erreichbar, diese gute Anbindung ist kann als eine wichtige Standortstärke der Stadt gesehen werden. Und auch das hohe Pendleraufkommen, welches zwar momentan zu vielen Schwierigkeiten führt, birgt noch großes Potential.

Durch seine geografische Lage und seine gute Verkehrsanbindung sind außerdem viele Naherholungsgebiete wie der Attersee oder der Traunsee, aber auch große Städte wie Wels, Linz oder Wien schnell zu erreichen. Ein weiteres großes Potential liegt in der Erreichbarkeit des Stadtzentrums. Im Umkreis von zehn Gehminuten leben in etwa 3.000 Personen und in zehn Minuten ist das Zentrum mit dem Fahrrad von der gesamten Gemeinde aus zu erreichen. Durch eine Verbesserung bzw. einen Ausbau der Fußgänger- und Rad-Infrastruktur könnte hier also noch viel Potential ausgeschöpft werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es neben dem negativen Image und dem derzeit unattraktiven Stadtbild, welches durch Leerstände und wenig genutzte Plätze geprägt ist, durchaus viel Potenzial gibt, welches durch die richtige Nutzung die Entwicklung von Attnang-Puchheim positiv beeinflussen kann

FAHRPLANWECHSEL

---

Ein Stadtentwicklungskonzept  
für Attnang-Puchheim

Die Analyse zeigte, dass die historischen Ereignisse und die Erfindung der Eisenbahn die städtebauliche Struktur maßgeblich prägten. Vor allem durch einen Bombenangriff während des zweiten Weltkrieges änderte sich das Stadtbild maßgeblich, da ein großer Teil Attnang-Puchheims völlig zerstört wurde. Beim Wiederaufbau wurde die Chance genutzt und es wurde in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ein neues Stadtzentrum mit drei Plätzen, nach den Plänen von Dipl. Ing. Alois Stelzer, errichtet. Das historische Platzgefüge und die Nähe zum Bahnhof bieten noch viel ungenutztes Potential

Durch seine Funktion als wichtige Verkehrsdrehscheibe ist Attnang-Puchheim auch für zahlreiche Pendler aus der Region von Bedeutung. Durch das hohe Pendleraufkommen ist die Parkplatzsituation sehr angespannt. Die Kapazitäten der Park&Ride-Anlagen reichen zu Spitzenzeiten nicht aus, wodurch auch das Stadtzentrum in der Nähe des Bahnhofes stark belastet wird. Hinzu kommt, dass die in den 1950ern errichteten Gebäude kaum haus-eigene Stellplätze verfügen, was dazu führt, dass es für Anrainer und Geschäftstreibende im Zentrum oftmals schwierig ist, einem Stellplatz in Zentrumsnähe zu finden.

Weiters bestätigten sich meine Vermutungen bezüglich der Verkehrssituation durch meine im Rahmen der Analyse durchgeführte Umfrage. Diese zeigte, dass ein

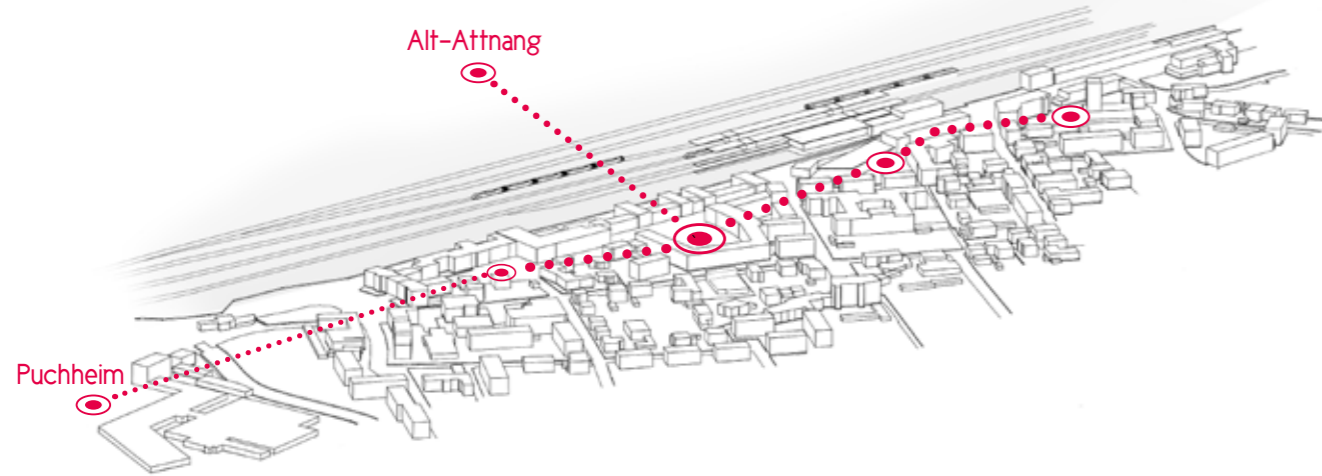
Großteil der Personen mit dem Auto ins Stadtzentrum kommt. Daraus lässt sich schließen, dass es vor allem auf dem Gebiet der Parkraumbewirtschaftung eine Lösung braucht, um das Überleben des Zentrums von Attnang-Puchheim zum jetzigen Zeitpunkt und nachhaltig zu sichern.

Die Strategie soll zeigen, wie einerseits die Stellplatz-situation entschärft und andererseits der ruhende Verkehr am Rathausplatz zugunsten der Aufenthaltsqualität verringert werden kann. Der Fokus liegt hier auf der Entwicklung einer Typologie, die in der ersten Phase die nötigen Stellplätze bietet und in Folge auf zukünftige Entwicklungen nutzungs-offen reagieren kann.

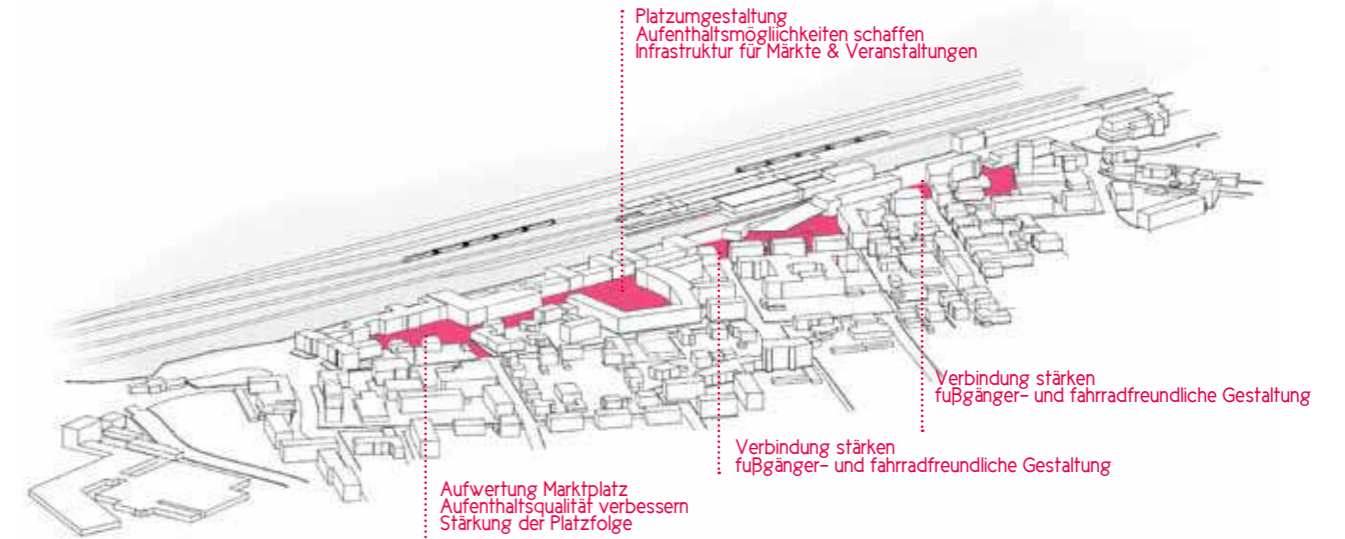
Um das Zentrum zu revitalisieren und die gesamte Gemeinde zu stärken, braucht es gezielte Maßnahmen und Strategien. Durch einen Maßnahmenkatalog, welcher kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen beinhaltet, wird die Entwicklung von Attnang-Puchheim angekurbelt. Aus der Analyse kristallisierten sich unterschiedliche Faktoren heraus, die einen Impuls für die Entwicklung des Zentrums geben, sowie zu einer Verbesserung des Images von Attnang-Puchheim führen könnten.



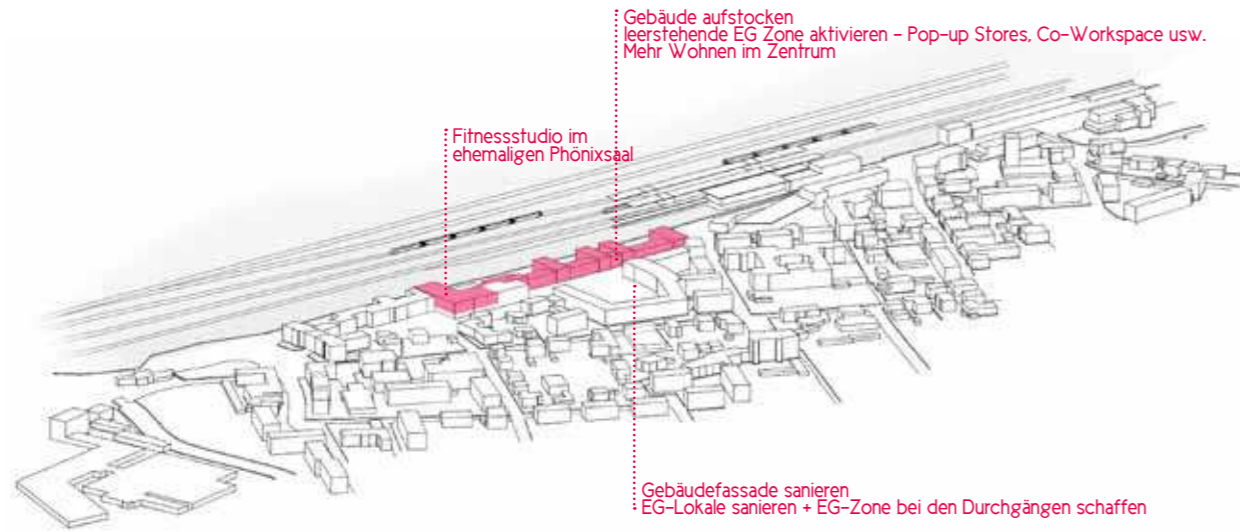
# Massnahmen



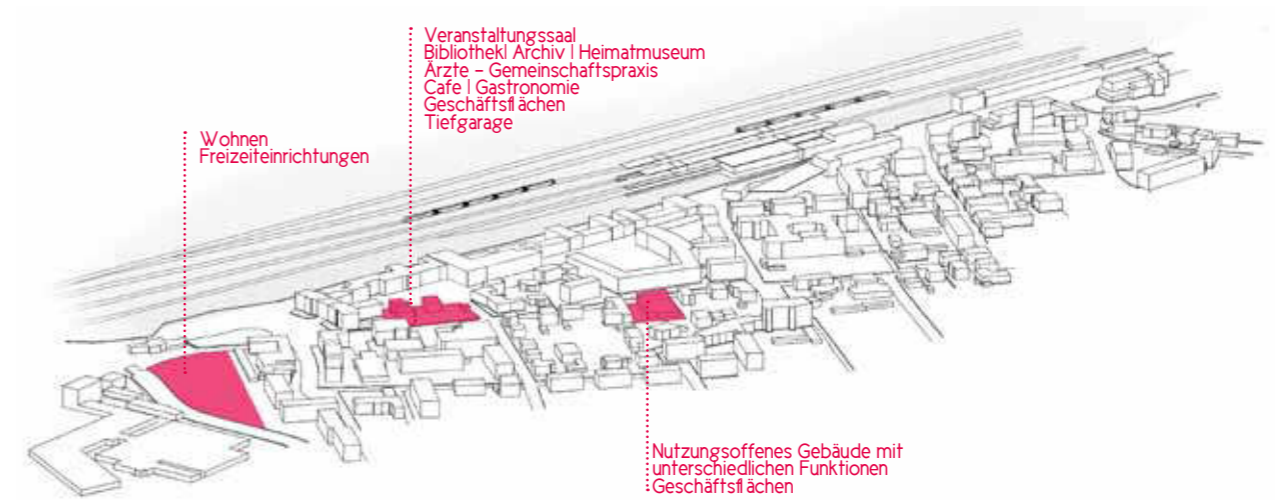
ACHSEN STÄRKEN - PLÄTZE VERBINDEN - ORTSTEILE ANBINDEN - STADTPLATZ BELEBEN



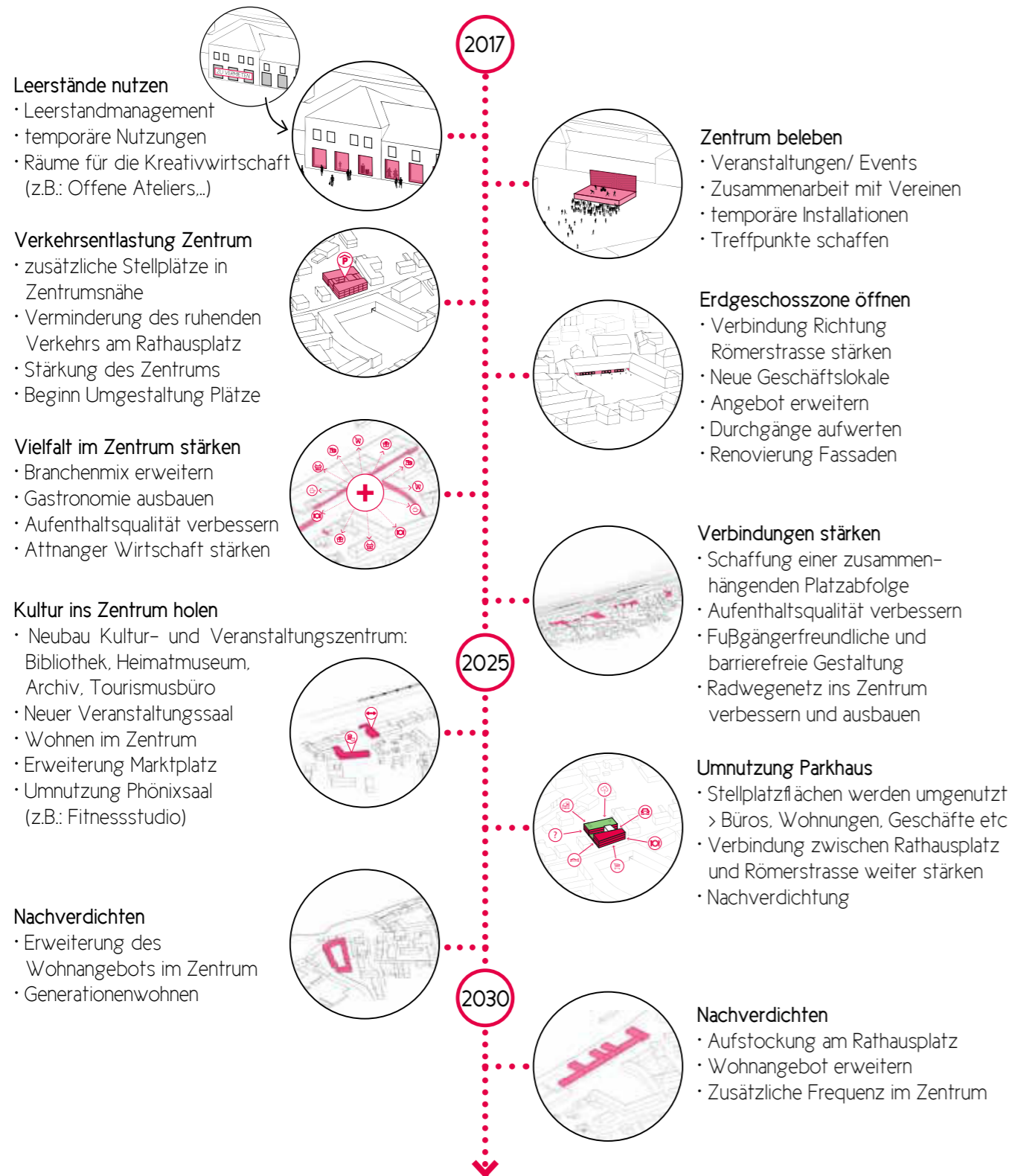
ZUSAMMENHÄNGENDE PLATZABFOLGE - AUFENTHALTSQUALITÄT ERHÖHEN - INFRASTRUKTUR



LEERSTAND AKTIVIEREN - AUFSTOCKEN - NACHVERDICHTEN



NEUBAU KULTUR- UND VERANSTALTUNGSZENTRUM - NACHVERDICHUNG IM ZENTRUM



Um das Zentrum von Attnang-Puchheim zu reaktivieren und revitalisieren braucht es geeignete Maßnahmen und Strategien. Als erste Maßnahme ist die Belebung der Erdgeschosszone vorgesehen, da diese für das Zentrum eine entscheidende Rolle spielt. Wichtig für diese Maßnahme ist die Verständigung zwischen den einzelnen Akteuren (Eigentümer der Immobilien, Gemeinde, Geschäftstreibende, Interessenten, Nutzer). Durch die Installierung eines ‚Leerstandsmanagement-Teams‘ soll zwischen diesen vermittelt werden. Wesentlich ist die Erfassung und Dokumentation der Leerstände, damit das Team gemeinsam mit den Eigentümern Konzepte für eine zukünftige Nutzung entwerfen kann. Weiters können die Leerstände über eine Plattform (z.B.: Homepage) für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht werden (ein interessantes Beispiel hierfür ist der ‚leerstandsmelder‘, der Leerstände in Wien dokumentiert). Dadurch können sich Interessenten einen Überblick über die freien Erdgeschosslokale verschaffen. Vor allem soll das Team als Anlaufpunkt für die unterschiedlichen Akteure dienen, an dem Kontakte vermittelt und Strategien für eine nachhaltige Nutzung entwickelt werden können. Zu Beginn sollen die Leerstände durch temporäre Nutzungen wie offene Ateliers, Co-Work-Spaces, Pop-up Stores oder ähnliches bespielt werden, um die Attraktivität des Zentrums zu steigern und es somit auch für weitere Nutzer interessant zu machen.

In weiterer Folge soll das Zentrum durch Veranstaltungen und temporäre Installationen belebt werden. Wichtig hierfür ist die Zusammenarbeit mit ortansässigen Vereinen, da diese mit ihren Mitgliedern wesentlich zum Erfolg der Veranstaltungen beitragen und außerdem an der Gestaltung mitwirken können. Dadurch soll das Zentrum als Treffpunkt für alle Altersgruppen reaktiviert werden.

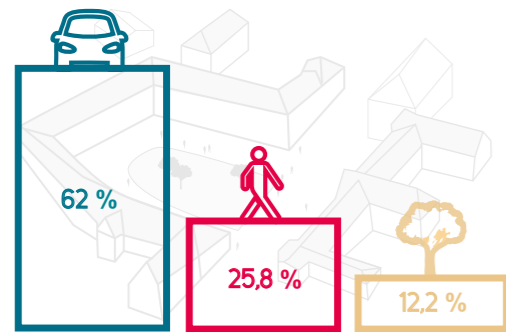
Um die Aufenthaltsqualität im Zentrum zu erhöhen, bedarf es einer Reduktion der Stellplätze am Rathausplatz, um eine anspruchsvolle Platzgestaltung zu ermöglichen. Deshalb wird in der Römerstraße, direkt gegenüber der Durchgänge zum Rathausplatz, ein Parkhaus vorgesehen, welches in etwa über 100 Stellplätze verfügt. Dadurch kann die Verkehrsbelastung im Zentrum, ohne einen Verlust an Stellplätzen, welche wichtig für die Geschäfte im Zentrum sind, reduziert werden. Durch die Öffnung der Erdgeschosszone am Rathausplatz, im Bereich der Durchgänge Richtung Römerstraße, soll die Verbindung ins Zentrum gestärkt sowie das Angebot an Geschäftsflächen erweitert werden. Weiters sollen dadurch die Durchgänge aufgewertet und Kundschaft angelockt werden. Die Renovierung der Fassaden rund um den Rathausplatz werten das Stadtbild auf und tragen zur einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. In weiterer Folge gilt es den Branchenmix in Attnang-Puchheim zu stärken und das Angebot an Gastronomie zu erweitern. Durch die Reduktion der Stellplätze und die schrittweise Umgestaltung des Platzes, wird eine Erweiterung der Gastronomie in den Außenraum (z.B.: in Form von Schanigärten u. ä.) möglich, wodurch der Platz als öffentlicher Raum zusätzlich belebt wird. Weiters soll durch eine zusammenhängende Platzgestaltung die Verbindung zwischen Kirchenvorplatz, Dr. Karl Renner Platz, Rathausplatz und Marktplatz gestärkt werden sowie das Radwegenetz ins Zentrum verbessert werden.

Durch den Neubau eines Kultur- und Veranstaltungszentrum soll ein weiterer Treffpunkt im Zentrum geschaffen werden. In diesem Neubau werden eine Bibliothek, ein Heimatmuseum, das Archiv, das Tourismusbüro sowie ein neuer Veranstaltungssaal untergebracht. Weiters soll das Wohnangebot im Zentrum erweitert werden. Durch den Neubau eines Veranstaltungssaales wird die Renovierung und Umnutzung des Phönixsaal möglich, hier wäre zum Beispiel ein Fitnessstudio denkbar, um das Angebot an Freizeitaktivitäten zu auszubauen.

Aufgrund von Prognosen und der Verbesserung der Infrastruktur (Anbindung Radwege usw.) wird der Stellplatzbedarf geringer und das Parkhaus an der Römerstraße kann nun in Wohn- und Arbeitsraum umgenutzt werden. Durch die Nachverdichtung wird das Zentrum gestärkt und die Verbindung Richtung Römerstraße verbessert. In weiterer Folge wird das Wohnangebot im Zentrum erweitert, zum einen im Bereich Europlatz/Bahnhofstraße, zum anderen direkt am Rathausplatz.

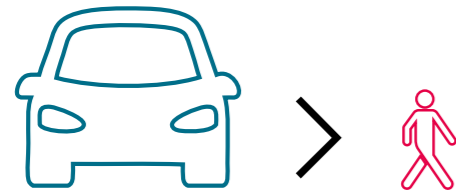
# Aktuelle Situation

Frühling 2017



Flächenanteile Rathausplatz

Das Zentrum von Attnang-Puchheim wird im Moment stark von Autos dominiert. Mehr als 60% der Flächen nehmen Verkehrswege inklusive Parkplätze ein. Übrig bleiben gerade einmal 40%. Doch diese Flächen für Fußgänger bzw. diese Aufenthaltsflächen teilen sich auf schmale Gehsteige und eine in die Jahre gekommene Grünfläche auf. Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes ist es, den Einwohnern wieder mehr Stadtraum zuzusprechen und die Flächenanteile für Fußgänger zu erhöhen und gleichzeitig die Flächen des ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum zu verringern. Durch die Verringerung des ruhenden Verkehrs am Rathausplatz und am Marktplatz wird eine größere Gestaltungsfreiheit der Flächen für Fußgänger möglich.



Rund 60% nutzen das Auto um ins Stadtzentrum zu gelangen



Überfüllte Park&Ride Anlagen

Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, dass ein Großteil der Nutzer mit dem Auto das Stadtzentrum besucht. Es müssen also ausreichend Stellplätze in unmittelbarer Nähe zur Verfügung gestellt werden, damit die Nutzer weiterhin das Zentrum aufsuchen. Daher sollte ein geeigneter Ort gefunden werden, wohin die Funktion des Parken verlegt werden kann und dem Nutzer trotzdem ein zentrumsnaher Parkplatz geboten werden kann.

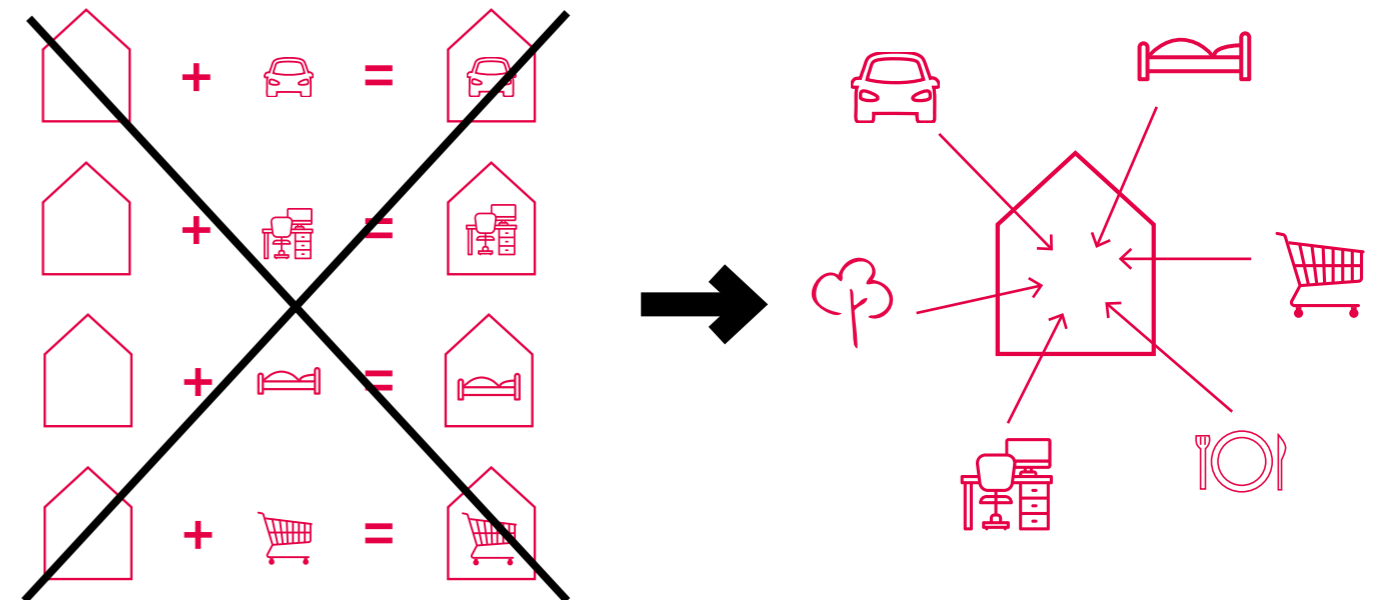
Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Pendleraufkommen und der damit verbundene Verkehr. Deshalb braucht es ein durchdachtes Parkraumbewirtschaftungskonzept, damit die für den Handel wichtigen Parkplätze nicht von Pendlern blockiert werden und den Pendlern bei vollen P&R-Anlagen trotzdem eine Option zum Parken geboten werden kann.

# Was bringt die Zukunft?

- Wie werden wir in den nächsten Jahrzehnten leben?
- Wie wird sich unsere Umgebung und die Stadt entwickeln?
- Wie wird das Klima in der Zukunft sein?
- Welche technologischen Entwicklungen werden wir nutzen können?
- Welche Probleme müssen wir in Zukunft bewältigen?

Es gibt viele Dinge die man nicht weiß, deshalb sollten gebaute Strukturen vieles offen lassen und auf zukünftige Entwicklungen reagieren können!

Es braucht Typologien, die Raum für Entwicklung lassen. Eine Funktion, wie zum Beispiel das Parken ist vielleicht zum jetzigen Zeitpunkt noch wichtig, doch was passiert, wenn diese Funktion an Bedeutung verliert oder gar nicht mehr gebraucht wird? Dann muss sich das Gebäude verändern können und neue Nutzungen zulassen.



Monofunktionale Struktur - NACHTEIL: keine Flexibilität




Nutzungsoffenes Gebäude mit vielen unterschiedlichen Funktionen

## STANDORTSUCHE

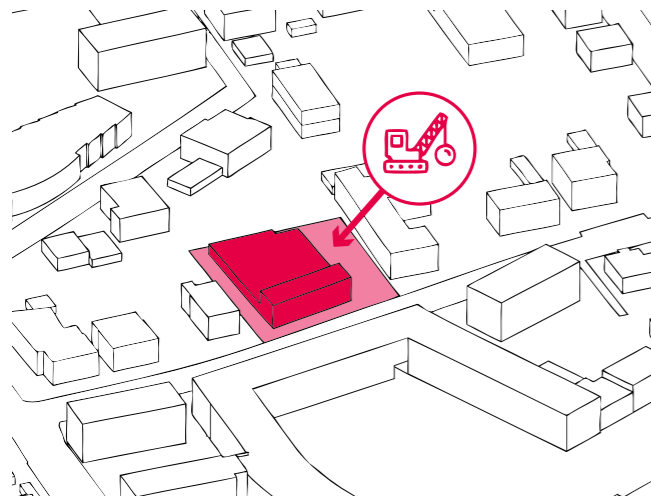
Eine entscheidende Rolle für die Entwicklung einer nutzungs-offenen Typologie spielt der Standort. Unterschiedliche Faktoren sind von Bedeutung. Einerseits muss die Nähe zum Zentrum und zum Bahnhof gegeben sein, andererseits muss der Standort gut mit dem Auto erreichbar sein. Das Grundstück, der ehemaligen Billafiliale erfüllt alle diese Bedingungen und eignet sich somit gut als Standort.



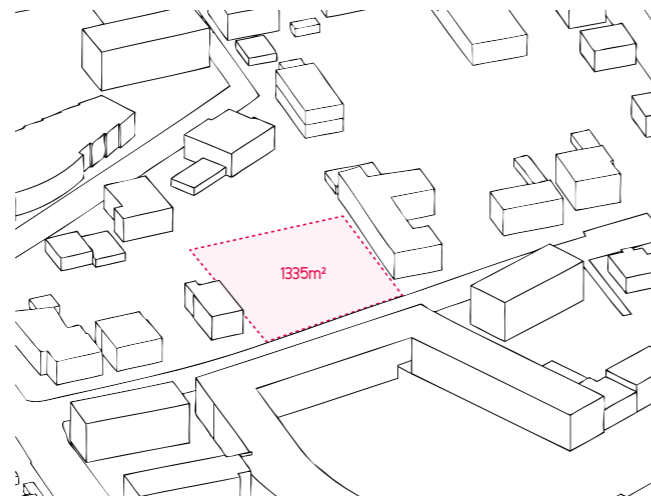
### Gehzeit

-  < 1 min
-  ca. 2 min
-  ca. 4 min

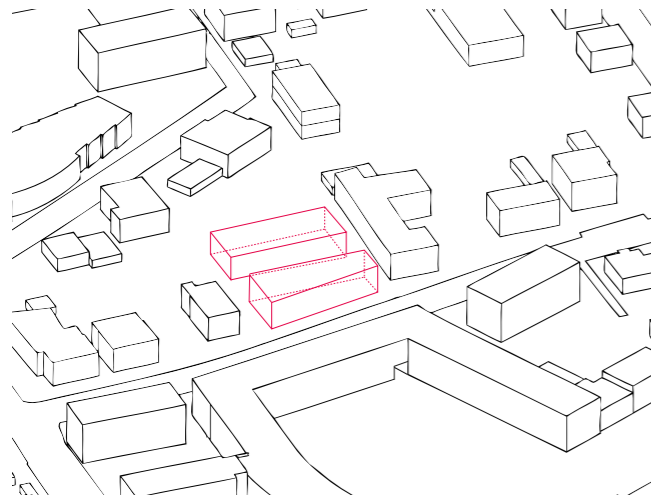




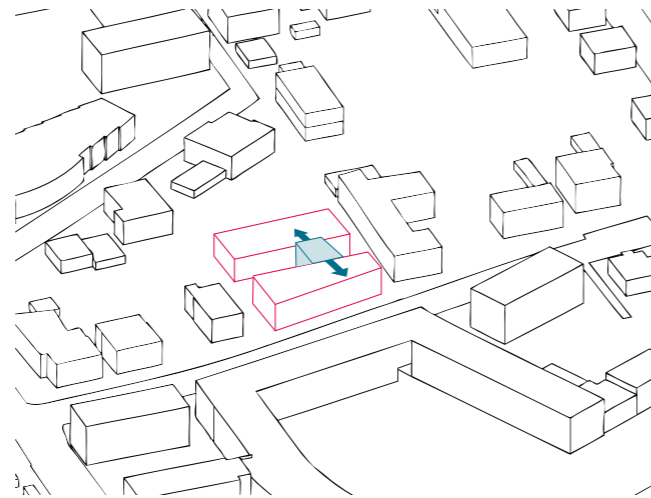
**Abriss**  
der alten Billaf liale



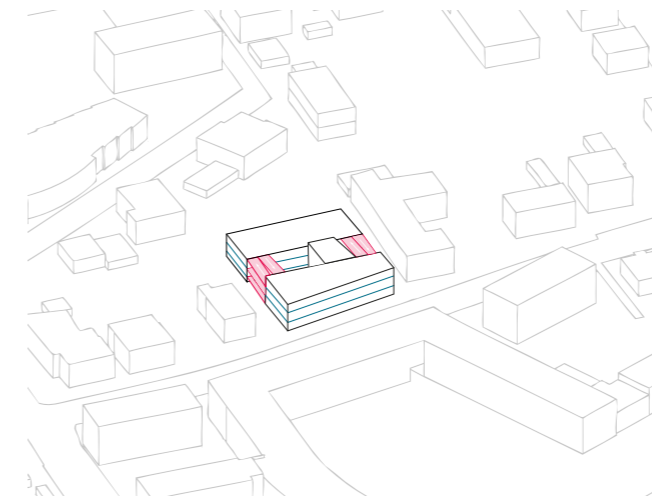
**Das Grundstück**  
1335m² großes Grundstück im Zentrum



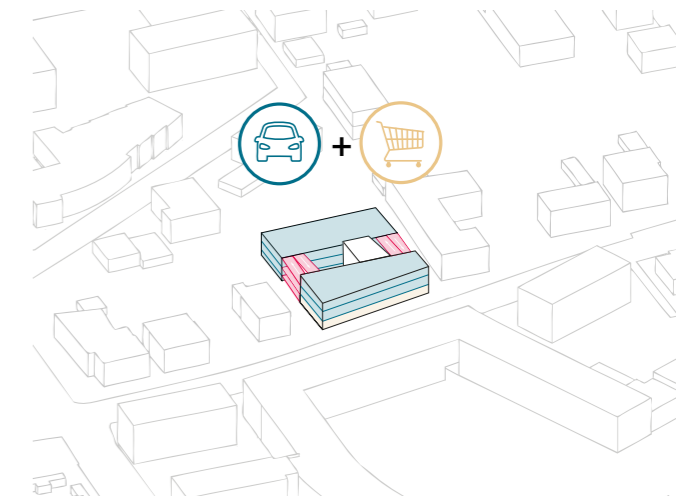
**Bauvolumen**  
Reihenbebauung entlang der Römerstrasse



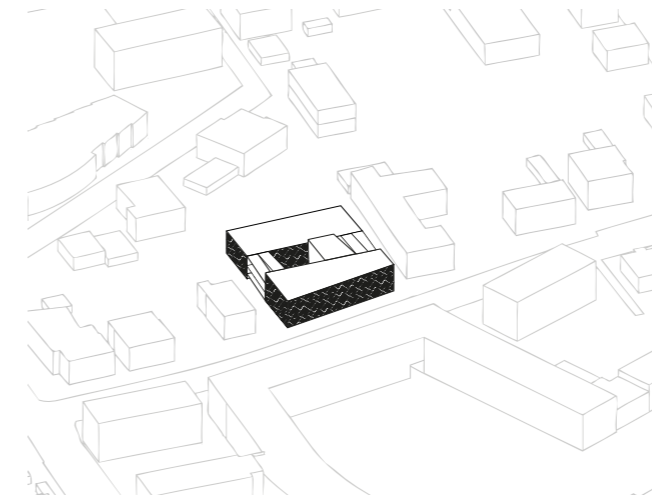
**Erschliessung**  
verbindet als Herzstück die zwei Gebäudeteile



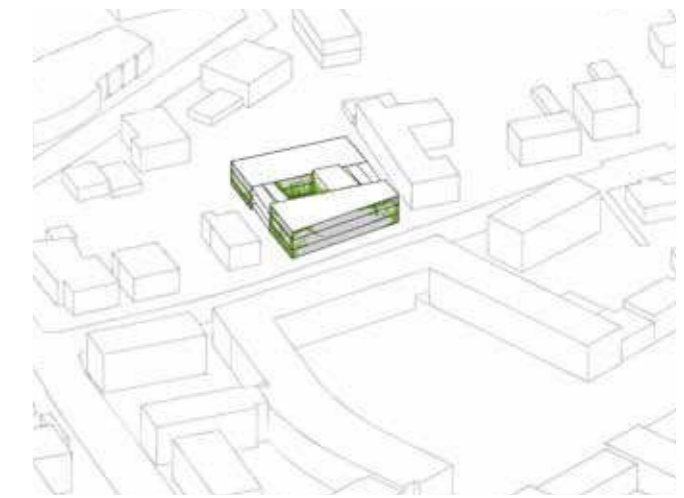
**Phase 1**  
über Rampen werden die Gebäudeteile für den motorisierten Verkehr verbunden



**Phase 1: Parken und Handel**  
zu Beginn überwiegt die Funktion Parken – im EG befindet sich eine Geschäftfläche die sich zur Römerstrasse hin öffnet



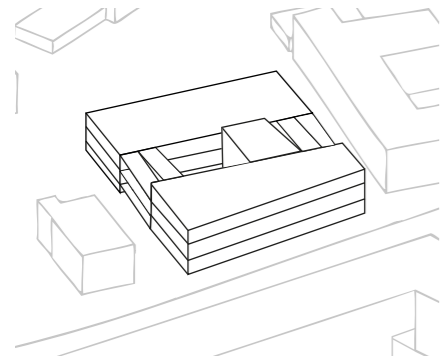
**Phase 1: Fassade**  
das Gebäude wird mit einem Metallnetz umhüllt, welches eine Fassadenbegrünung ermöglicht.



**Grüne Mitte**  
aus dem innenliegenden Lichthof heraus beginnt die Vegetation an der Fassade hochzuwachsen und bildet nach und nach eine lebendige Fassade, die das Mikroklima verbessert.

# Phase 1

Stellplatzanzahl in Zentrumsnähe erhöhen & ruhenden Verkehr am Rathausplatz verringern



## A) Errichtung einer neuen Struktur in der Römerstrasse 26:

- + 100 neue Stellplätze in unmittelbarer Nähe zum Zentrum
  - + neue Geschäftsfläche im Erdgeschoss an der Römerstrasse
  - + flexible, nutzungsneutrale Gebäudestruktur
  - + neue Platzsituation an der Römerstrasse
- > Entschärfung der Parksituation
  - > Stärkung des Zentrums durch gut erreichbares Stellplatzangebot
  - > Stärkung der Verbindung Römerstrasse – Rathausplatz

## B) Beginn Umgestaltung Rathausplatz

- > Verringerung Stellplätze am Rathausplatz zugunsten der Aufenthaltsqualität
- > Renovierung der Fassaden im Zentrum
- > Fußgängerfreundliche und barrierefreie Gestaltung des Rathausplatzes
- > Verbesserung und Erweiterung des Radwegenetzes im und rund um das Zentrum
- > Fußgängerübergang von der Römerstrasse 26 zum Durchgang Rathausplatz
- < Schaffung eines Kinderspielbereich

### Attnanger Einkaufswagen\*



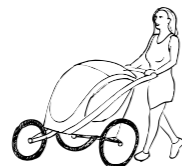
Da direkt vor den Geschäften die Stellplätze verringert wurden ist ein kurzer Fußweg nötig ... doch vollgepackt mit den Einkäufen ist das kein Spass.

Nach dem Vorbild der großen Shoppingmalls, wo man seine Einkäufe bequem in einen Einkaufswagen laden kann, wird der sogenannte „Attnanger Einkaufswagen“ im Zentrum zum Transport der Einkäufe angeboten. Diese Einkaufshilfe ist eine Kombination aus einem herkömmlichen Einkaufswagen und einem sogenannten Baby-Jogger. Durch die großen Reifen können Unebenheiten wie Gesteigkannten oder ähnliches überwunden werden und der großzügige Korb bietet viel Platz für die getätigten Einkäufe. Im Zentrum sowie in der Römerstraße 26 werden Stationen installiert an denen der Wagen entlehnt und retoniert werden kann. Weiters trägt der Attnanger Einkaufswagen zur Identifikation mit der Stadt bei und soll das Einkaufen im Zentrum attraktiver machen.

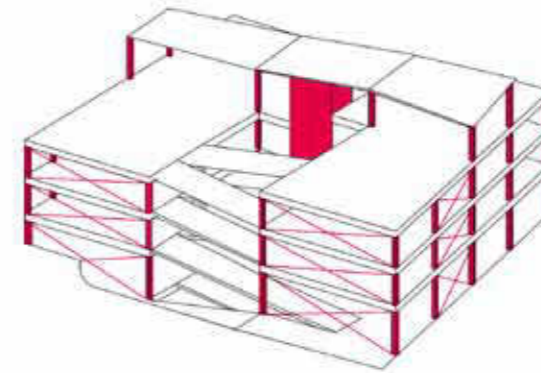
\* ähnlich dem Projekt Obdach Wagerl von Jakob Buchgraber und Martin Röck.



+

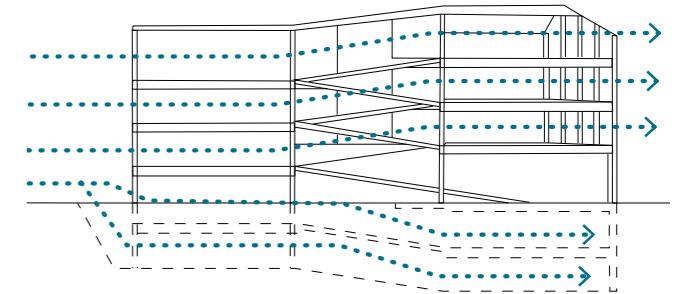


=



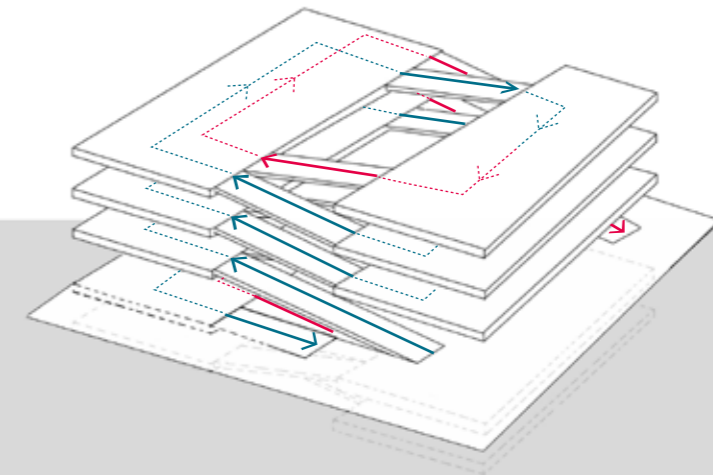
### STATISCHES KONZEPT

Stahlbetonskelettbau mit Hohldieleendecken  
Aussteifender Erschließungskern &  
Aussteifungsverbände

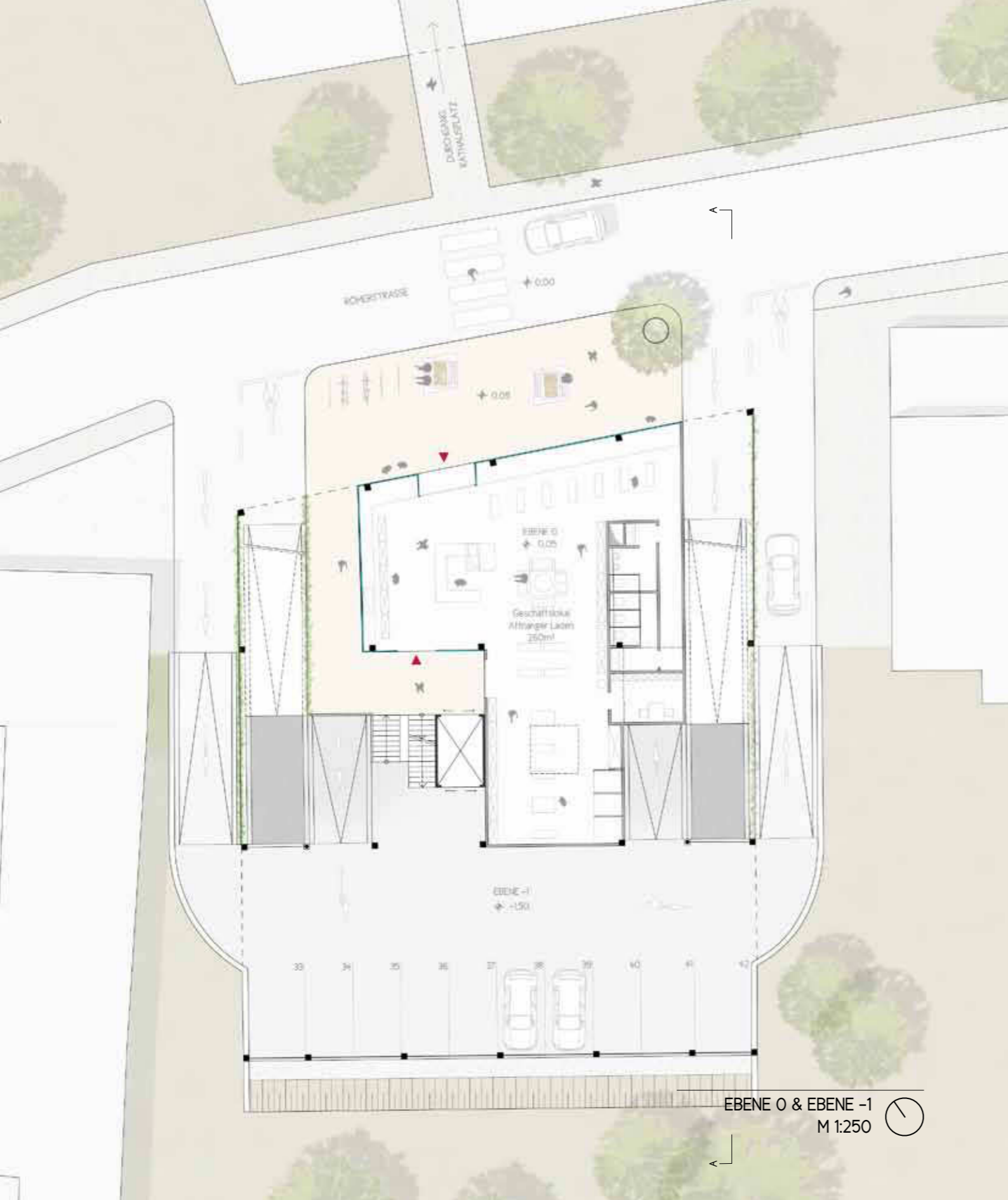


### BELÜFTUNG

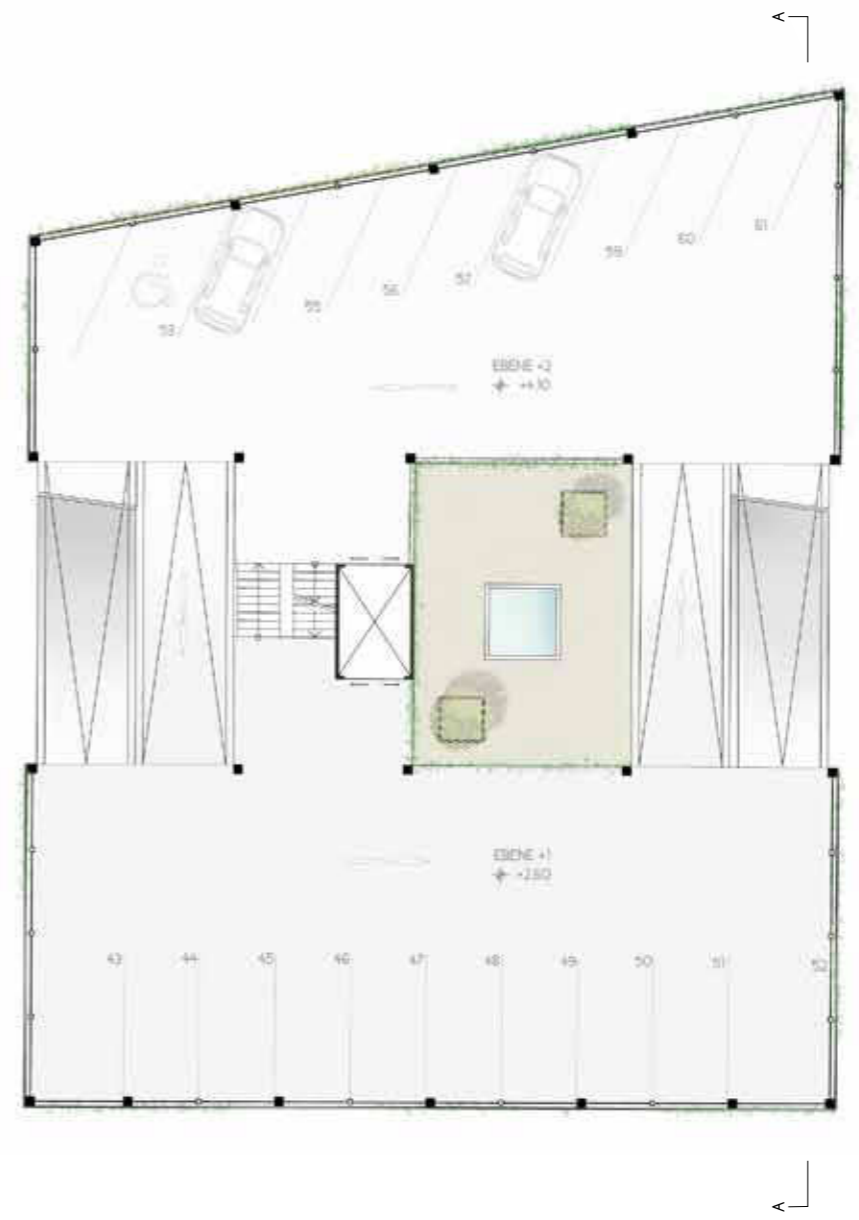
natürliche Belüftung und Brauchrauchentlüftung  
der gesamten Struktur



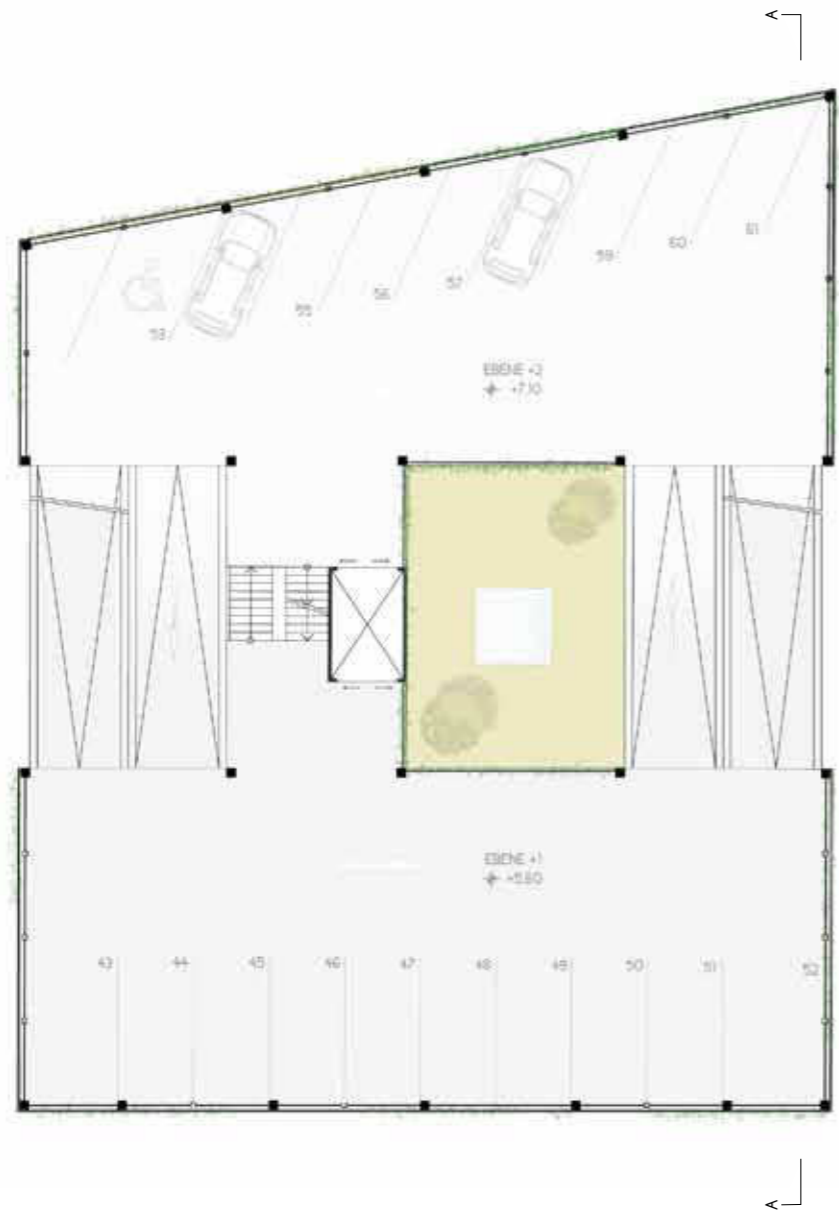
SCHEMA ERSCHLISSUNG RAMPEN



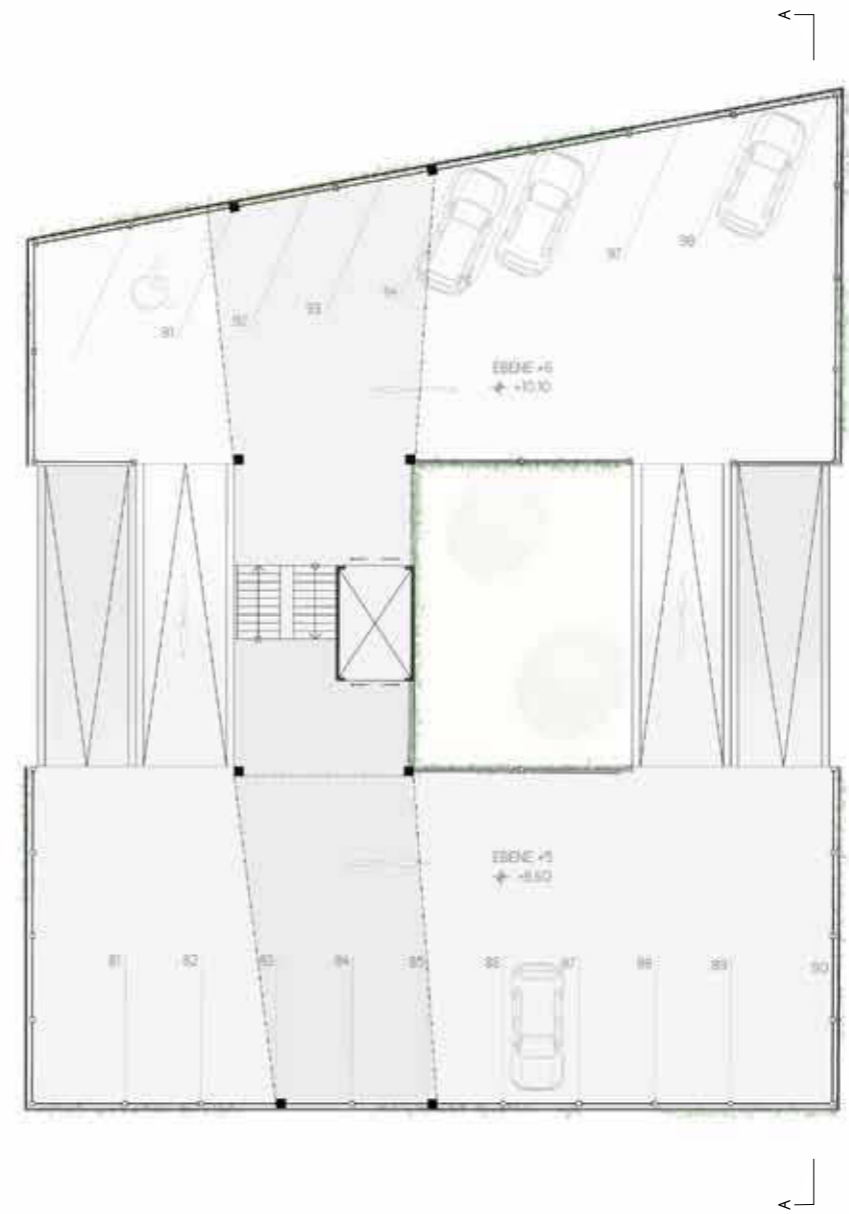
EBENE 0 & EBENE -1  
M 1:250



EBENE +1 & EBENE +2  
M 1:250

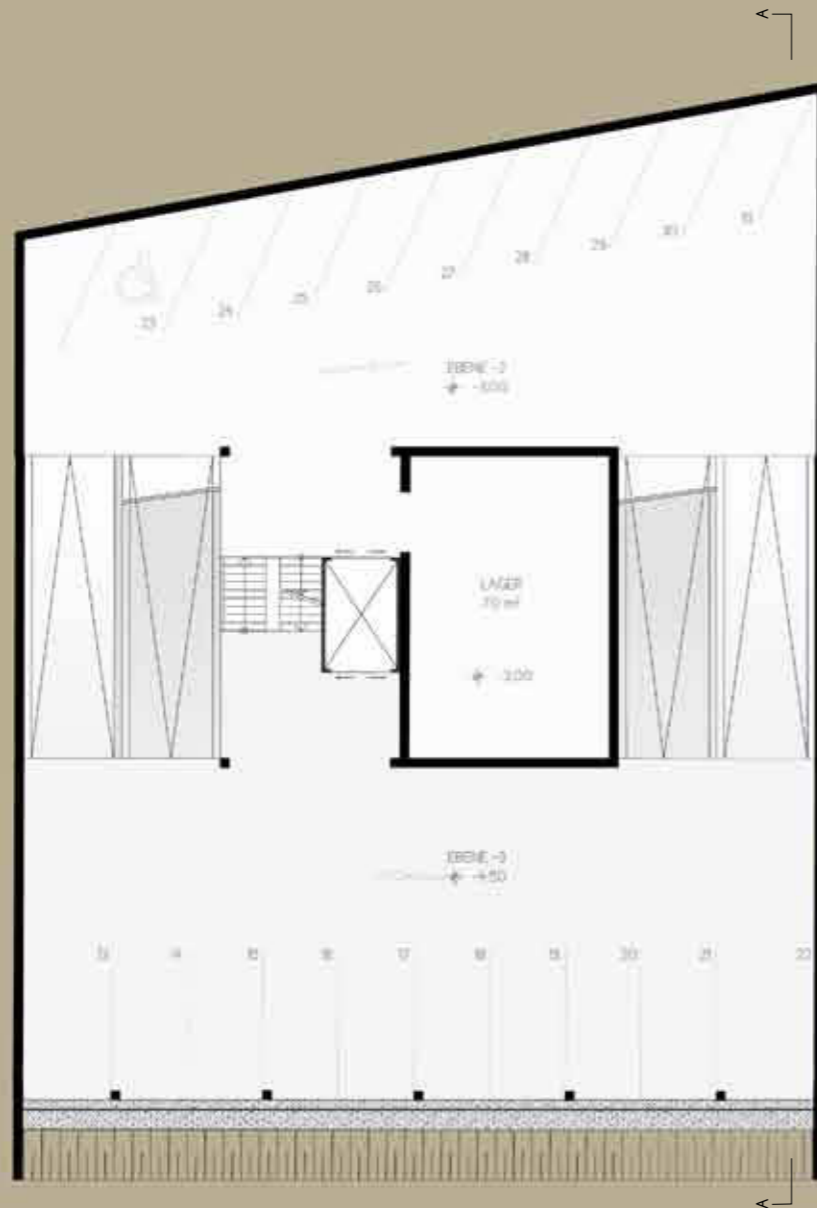


EBENE +3 & EBENE +4  
M 1:250

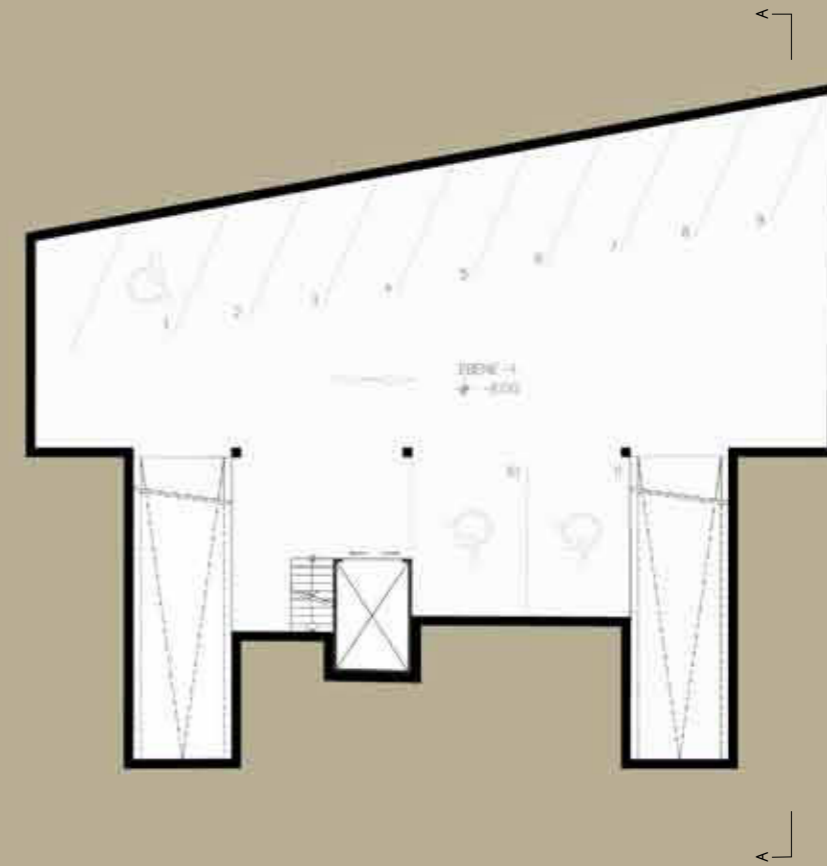


EBENE +5 & EBENE +6  
M 1:250





EBENE -2 & EBENE -3  
M 1:250



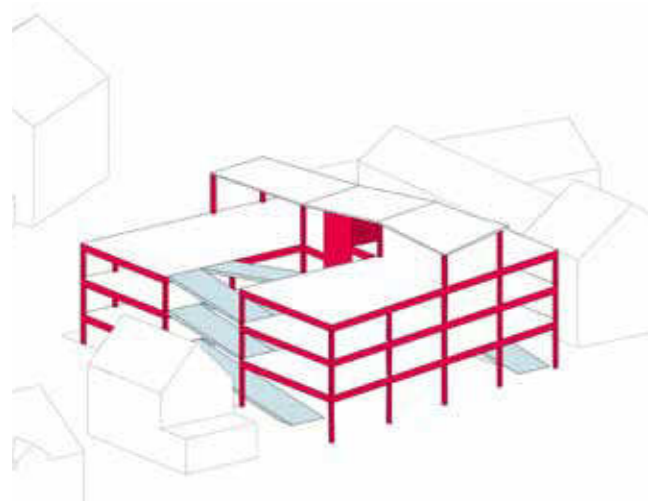
EBENE -4  
M 1:250



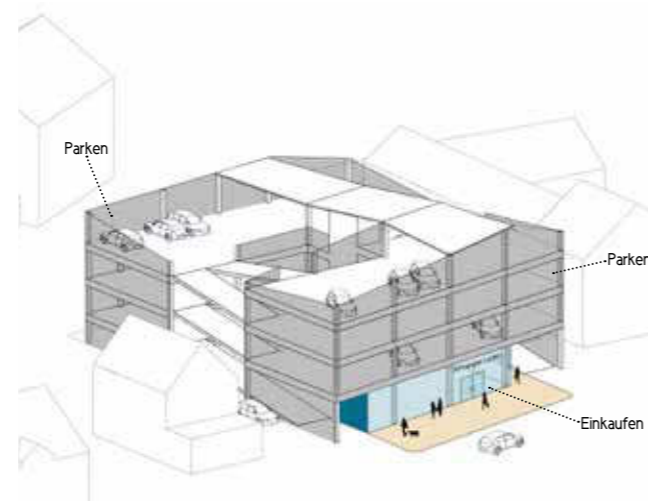
SCHNITT A-A  
M 1:250

ANSICHT RÖMERSTRASSE  
M 1:250

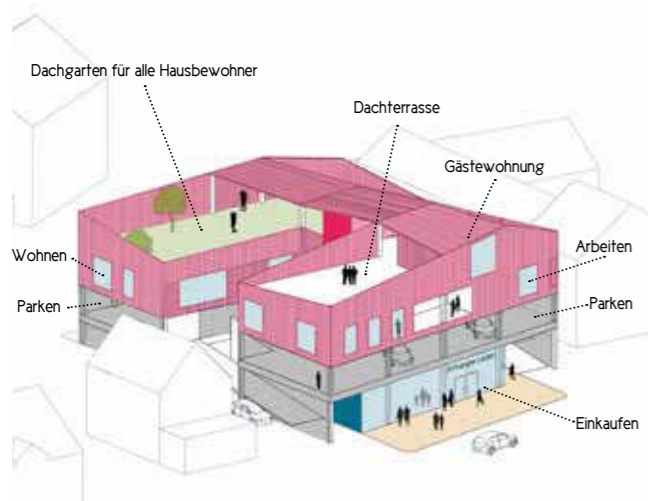
## R26\_Eine Grundstruktur – Varianten für Parken, Arbeiten & Wohnen



**2018** Grundstruktur  
Stahlbetonbau mit Hohldeckendecken  
Aussteifender Kern: Lift & Stiegenhaus



**2018** Phase 1:  
Parkhaus mit Geschäftslokal im Erdgeschoss



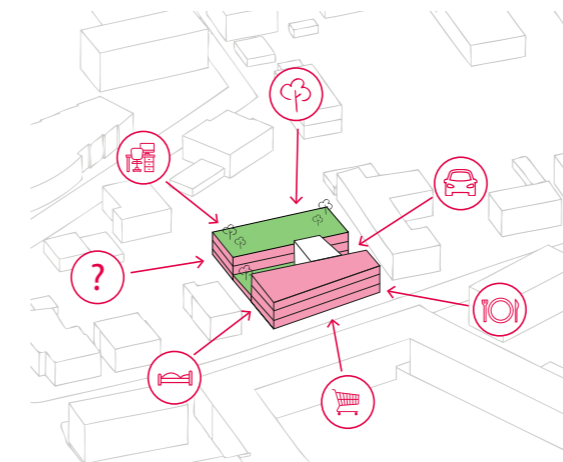
**2025** Phase 2:  
Stellplatzbedarf sinkt –  
Neue Nutzungen in den oberen Geschossen  
(Arbeiten, Wohnen, Erholung)



**2030** Phase 3:  
Komplette Umnutzung des Gebäudes  
Gebäude mit unterschiedlichsten Nutzungen  
(Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Erholung)

## Phase 2-3

Nachfrage an Nutzungen ändert sich – Die Struktur reagiert darauf

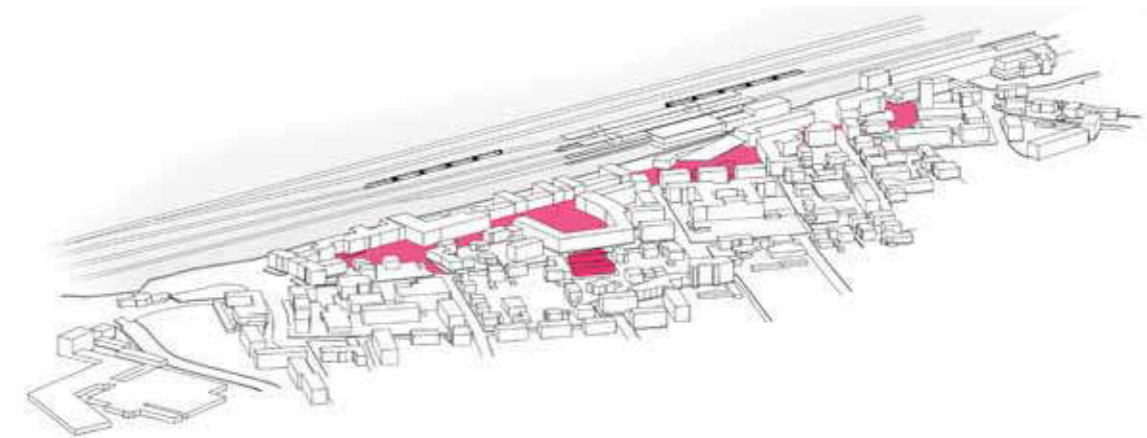


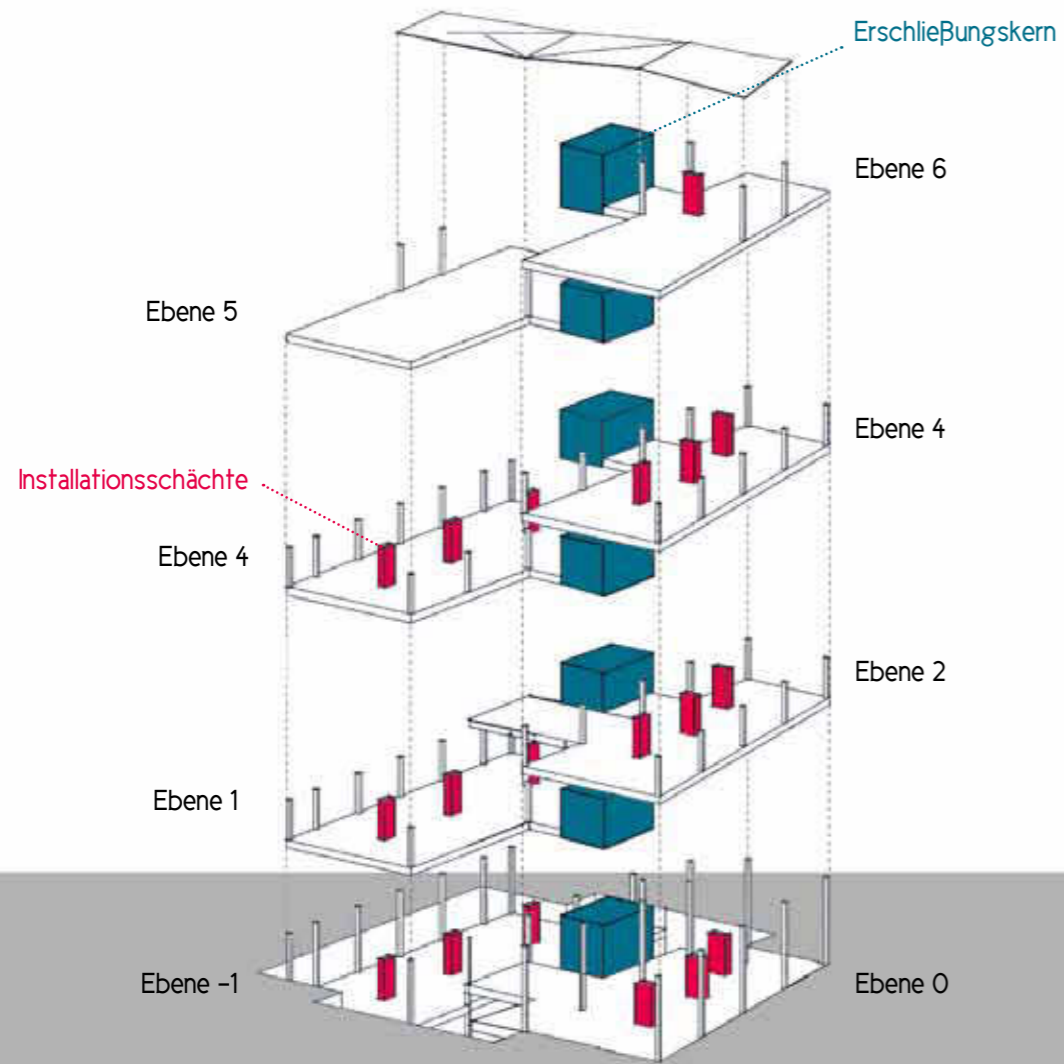
### A) Struktur passt sich der Nachfrage an

- Stellplatzbedarf sinkt
- Neue Funktionen sind gefragt
- > schrittweise Veränderung des Gebäudes
- > aus Stellplatzflächen werden Wohn-, Arbeits-, Verkaufs-, Freizeit- und Erholungsflächen
- > Platzlandschaft zieht sich vom Rathausplatz bis hinüber zum R26
- > weitere Stärkung des Zentrums

### B) Umgestaltung des Zentrums

- > Fortsetzung der fußgängerfreundlichen und barrierefreien Gestaltung Richtung Marktplatz und Dr. Karl Renner Platz
- > Schaffung einer zusammenhängenden Platzlandschaft
- > Öffnung der Erdgeschosszone im Bereich der Durchgänge Richtung Römerstraße – Steigerung der Attraktivität durch weiteres Angebot



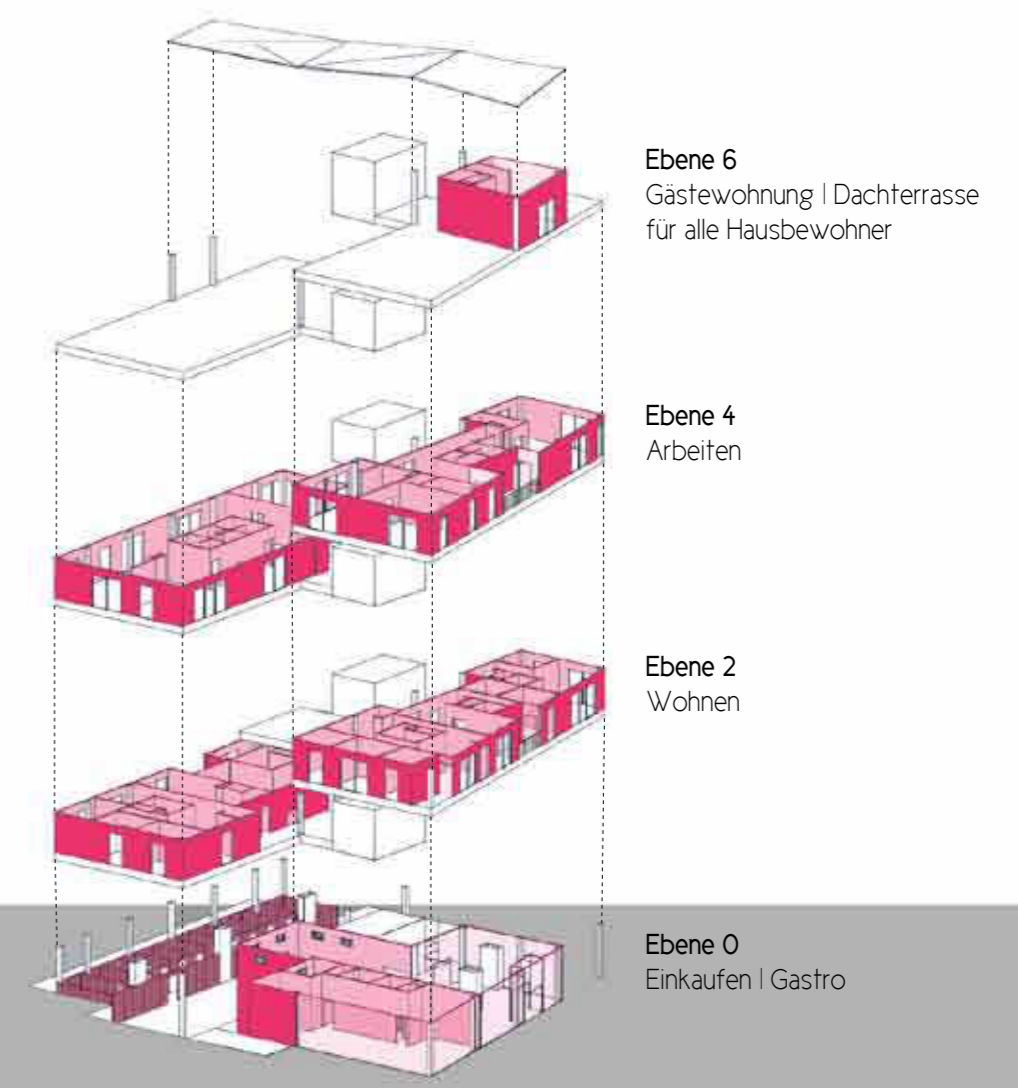


Ebene 5  
Dachgarten für  
alle Hausbewohner

Ebene 3  
Arbeiten

Ebene 1  
Wohnen

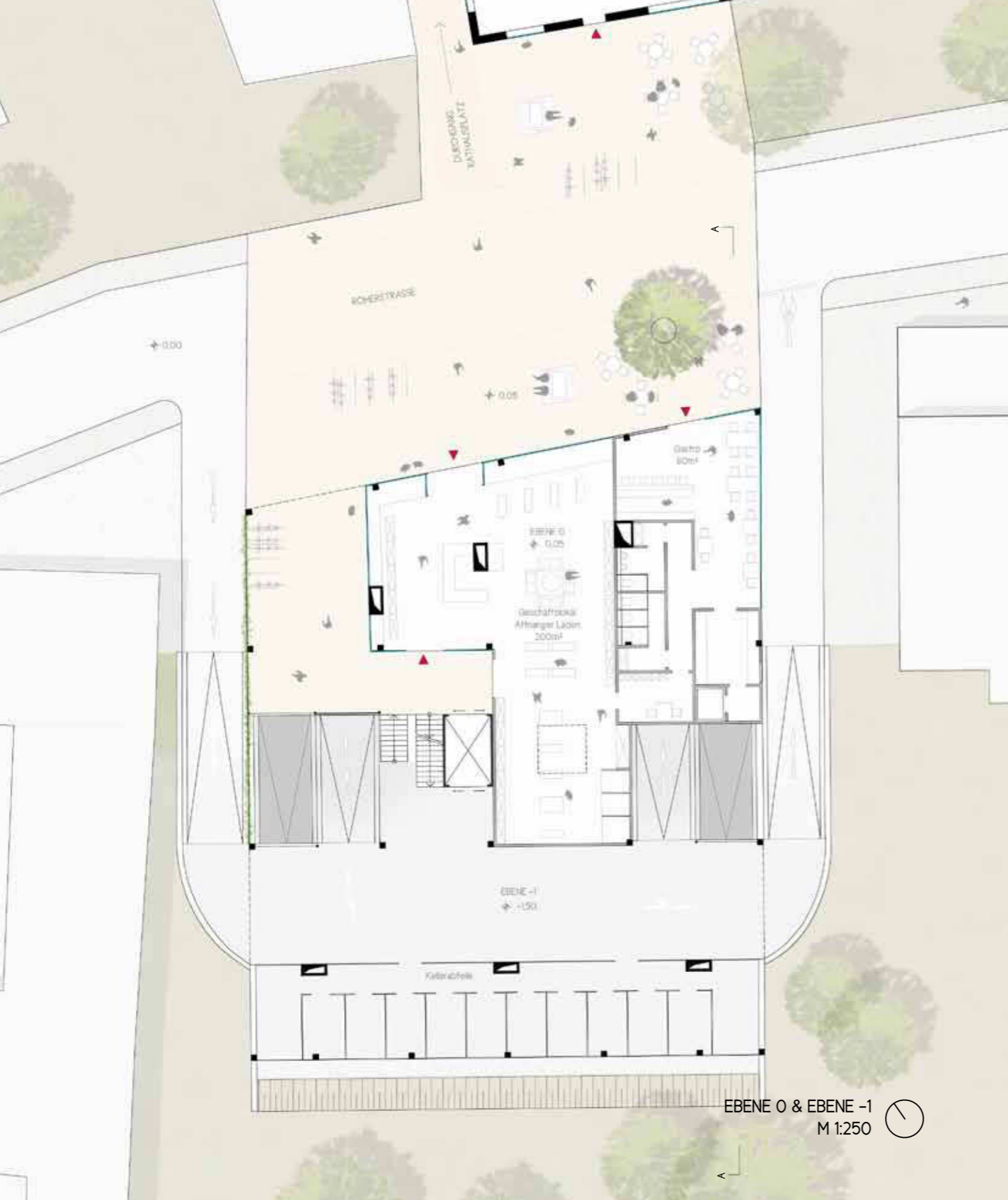
Ebene -1  
Kellerabteile |  
Zufahrt Tiefgarage



### Offene Struktur für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten

In Phase 2-3 sind nur die die Stützen, der Erschließungskern sowie die Sanitär-schächte vorgegeben. Dadurch wird eine große Nutzungsvielfalt möglich, da die Räume an die zukünftige Nutzung angepasst werden können.

Durch die Nutzungsdurchmischung soll das Zentrum von Attnang-Puchheim belebt und gestärkt werden. Durch die Freiheit, die die vorgebene Struktur bietet, können im Bereich Wohnen unterschiedlich große Wohneinheiten geschaffen werden, wodurch eine vielfältige Bewohnerschaft erreicht werden kann. Weiters stehen den Bewohnern ein großer gemeinschaftlicher Dachgarten, eine Gemeinschaftsterrasse sowie eine Gästewohnung zur Verfügung. Dadurch soll das Wohnen in im Zentrum noch attraktiver gemacht und die hausinterne Kommunikation gefördert werden.



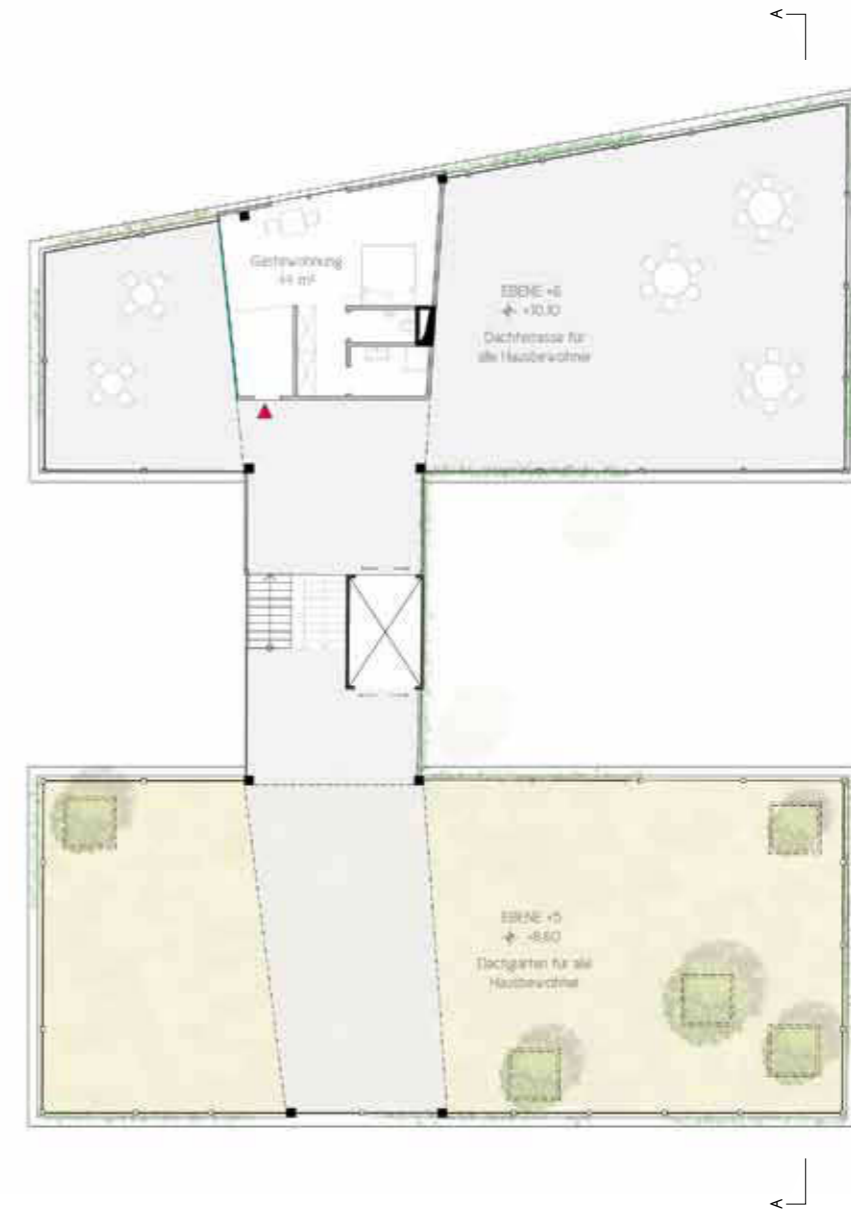
EBENE 0 & EBENE -1  
M 1:250



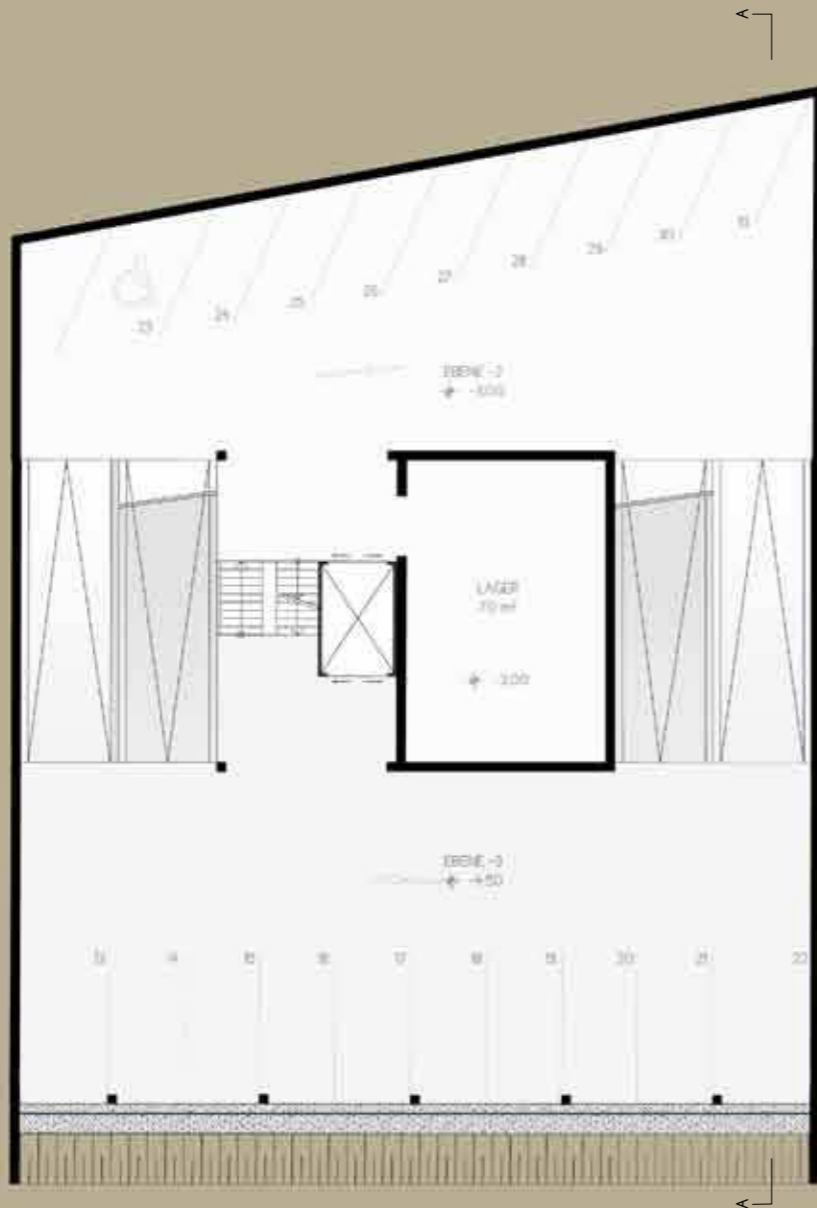
EBENE +1 & EBENE +2  
Funktion: Wohnen  
M 1:250



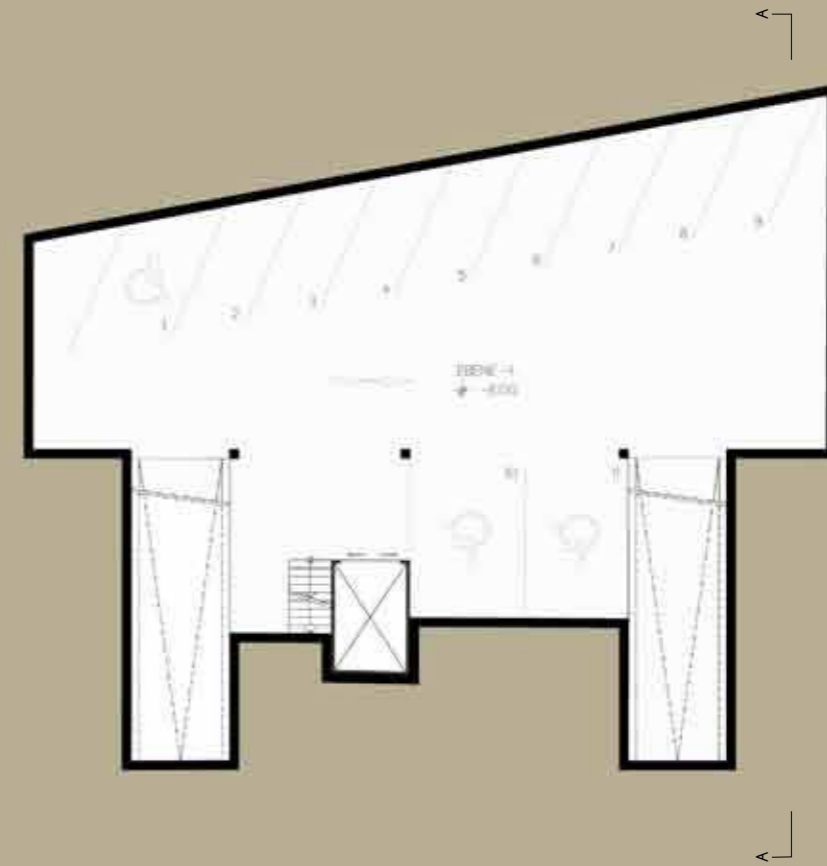
EBENE +3 & EBENE +4  
 Funktion: Arbeiten  
 M 1:250



EBENE +5 & EBENE +6  
 Funktion: Erholung & Gästewohnung  
 M 1:250



EBENE -2 & EBENE -3  
M 1:250



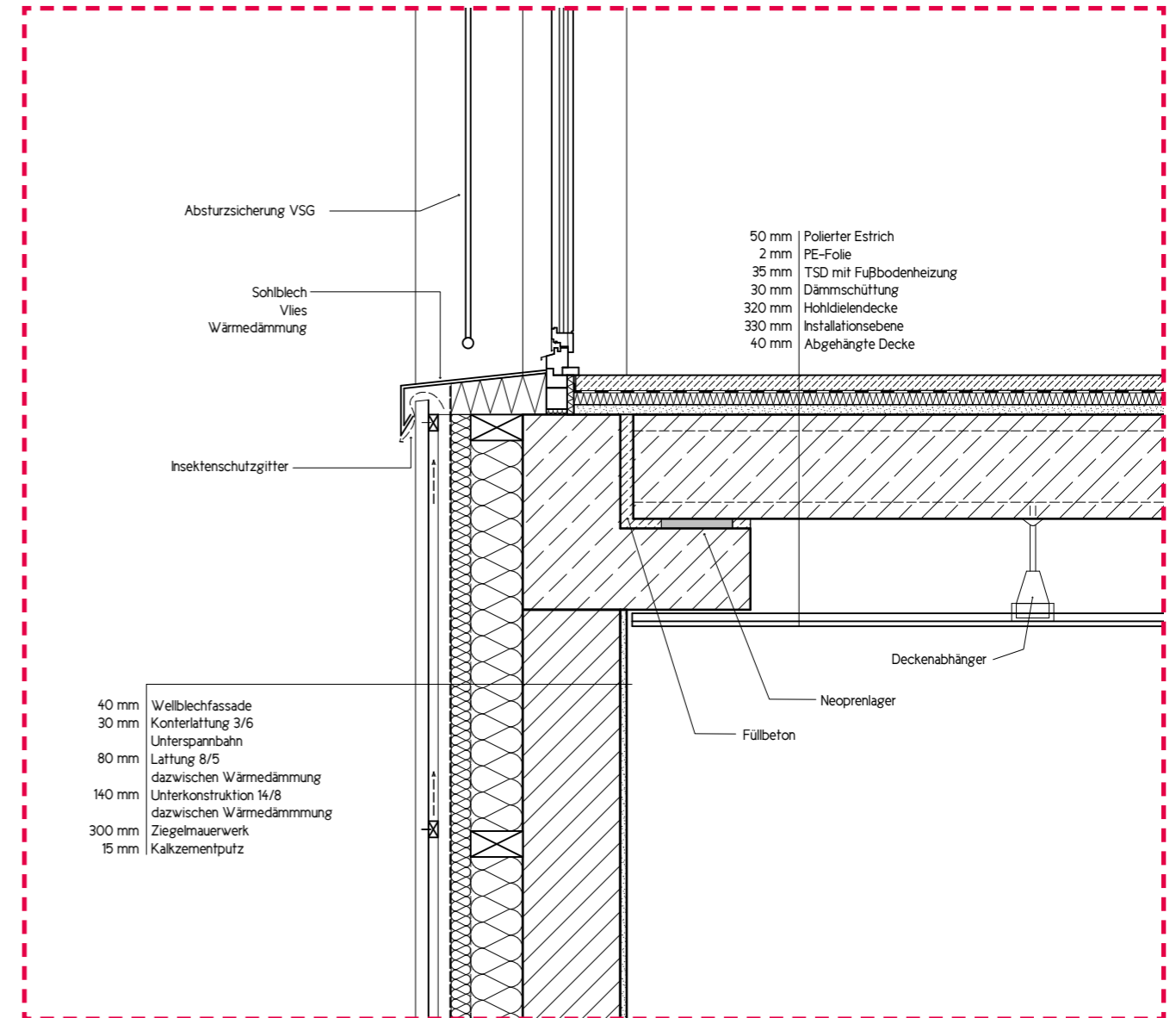
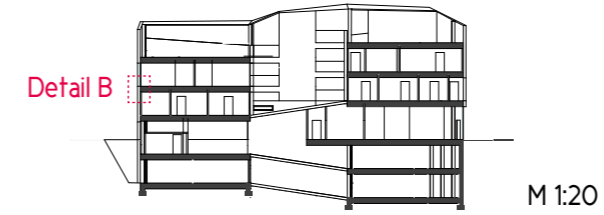
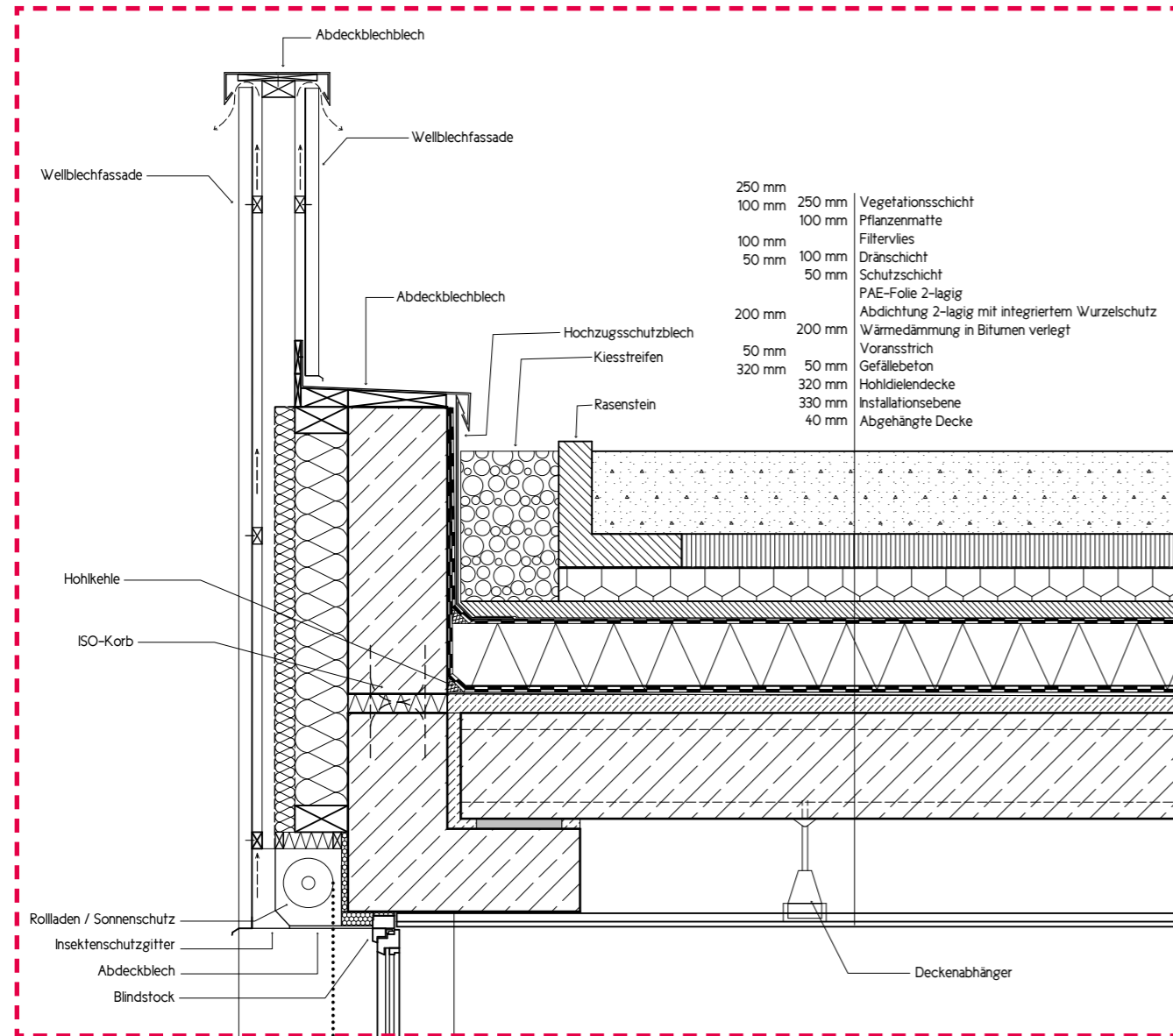
EBENE -4  
M 1:250



SCHNITT A-A  
M 1:250

ANSICHT RÖMERSTRASSE  
M 1:250





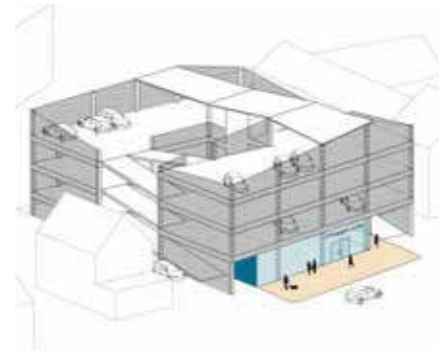
# Kostenschätzung

Zur groben Schätzung der Baukosten wurde der BKI 2014 (BKI Baukosten Gebäude 2014: Statistische Kennwerte Teil 1) als Grundlage verwendet. Anhand der Bruttogeschossfläche und den Kostenkennwerten wurden die ungefähren Baukosten berechnet. Für Phase 1 wurden die Kennwerte für Hoch- und Tiefgaragen herangezogen. Für Phase 1 betragen die Baukosten in etwa 2.570.000 €.

## Phase 1: Parkhaus

### Baukosten für Tiefgaragen

KG (ÖNORM 1801-1:2009)	Ö-Bezeichnung	DIN 256	Einheit	€/Einheit	Fläche (m²)	Baukosten (€)
	Kostengruppe der 1.Ebene					
1	Aufschließung	200	m² FBG	5	1.335	6.675
2	Bauwerk -Rohbau	300	m² BGF	598	1.700	1.016.600
3	Bauwerk - Technische Anlagen	400	m² BGF	68	1.700	115.600
4	Bauwerk - Ausbau	300	m² BGF	In KG 2 enthalten	1.700	
5	Einrichtung	600	m² BGF	0	1.700	0
6	Außenanlagen	500	m² AUF	78	608	5.304
						1.144.179



### Baukosten für Hochgaragen

KG (ÖNORM 1801-1:2009)	Ö-Bezeichnung	DIN 256	Einheit	€/Einheit	Fläche (m²)	Baukosten (€)
	Kostengruppe der 1.Ebene					
1	Aufschließung	200	m² FBG	31	1.335	41.385
2	Bauwerk -Rohbau	300	m² BGF	493	2.270	1.119.110
3	Bauwerk - Technische Anlagen	400	m² BGF	33	2.270	74.910
4	Bauwerk - Ausbau	300	m² BGF	In KG 2 enthalten	2.270	
5	Einrichtung	600	m² BGF	72	2.270	163.440
6	Außenanlagen	500	m² AUF	38	608	23.104
						1.421.949

**Baukosten gesamt für Phase 1:** 1.144.179 € + 1.421.949 € = 2.566.128 € = **ca. 2.570.000€**

Abkürzungen:  
 AUF = Außenanlagenfläche  
 BGF = Bruttogeschossfläche  
 FBG = Fläche des Baugrundes  
 BAK = Baukosten

Für Phase 3 wurden zuerst die Baukosten für einen kompletten Neubau des Gebäudes berechnet, danach wurde von diesem Ergebnis Phase 1 abgezogen. Dadurch ergaben sich die Baukosten für Phase 3 exklusive Reserven. Für die Reserven wurden 20 Prozent aufgeschlagen. Die Baukosten für Phase 3 betragen somit laut Kostenschätzung rund 1.668.000 €.

## Phase 3: Nachnutzung Wohn- und Geschäftshaus

### Baukosten für Tiefgarage

KG (ÖNORM 1801-1:2009)	Ö-Bezeichnung	DIN 256	Einheit	€/Einheit	Fläche (m²)	Baukosten (€)
	Kostengruppe der 1.Ebene					
1	Aufschließung	200	m² FBG	5	1.335	6.675
2	Bauwerk -Rohbau	300	m² BGF	598	1.700	1.016.600
3	Bauwerk - Technische Anlagen	400	m² BGF	68	1.700	115.600
4	Bauwerk - Ausbau	300	m² BGF	In KG 2 enthalten	1.700	
5	Einrichtung	600	m² BGF	0	1.700	0
6	Außenanlagen	500	m² AUF	78	608	5.304
						1.144.179

### Baukosten für Wohn- und Geschäftshaus

KG (ÖNORM 1801-1:2009)	Ö-Bezeichnung	DIN 256	Einheit	€/Einheit	Fläche (m²)	Kosten (€)
	Kostengruppe der 1.Ebene					
1	Aufschließung	200	m² FBG	69	1.335	92.115
2	Bauwerk -Rohbau	300	m² BGF	918	2.270	2.083.860
3	Bauwerk - Technische Anlagen	400	m² BGF	234	2.270	531.180
4	Bauwerk - Ausbau	300	m² BGF	In KG 2 enthalten	2.270	
5	Einrichtung	600	m² BGF		2.270	
6	Außenanlagen	500	m² AUF	174	608	105.792
						2.812.947



**Neubau Phase 3 Baukosten gesamt:** 1.144.179 € + 2.812.947 € = 3.957.126 € = **ca. 3.960.000 €**

Neubau Phase 3 Baukosten gesamt: 3.960.000 €

- Baukosten Phase 1: 2.570.000 €

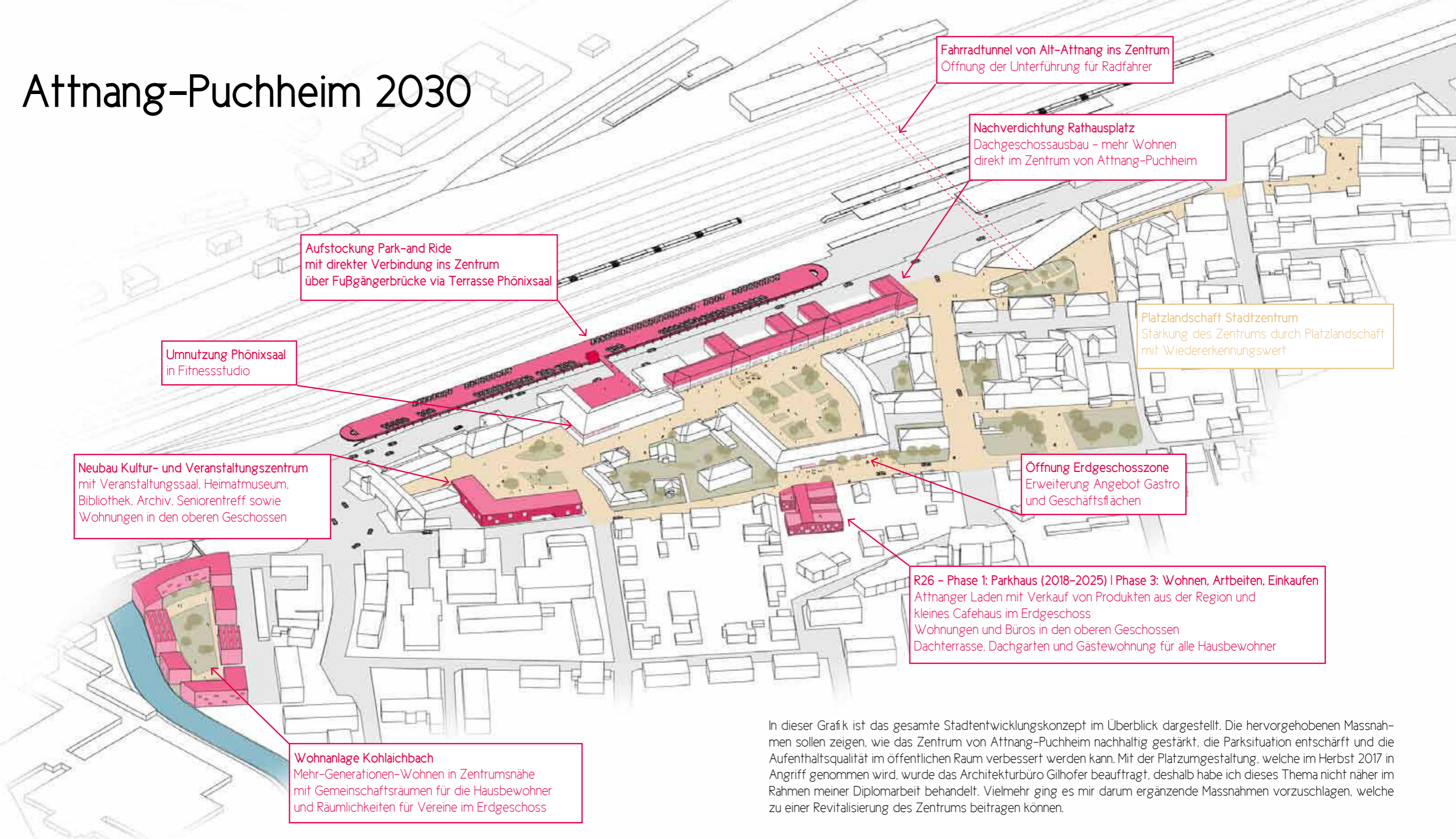
= Baukosten Phase 3 exkl. Reserven: 1.390.000 €

+ Reserven 20% BAK Phase 3: 278.000 €

**Baukosten gesamt für Phase 3:** **1.668.000 €**



# Attnang-Puchheim 2030



Fahrradtunnel von Alt-Attnang ins Zentrum  
Öffnung der Unterführung für Radfahrer

Nachverdichtung Rathausplatz  
Dachgeschossausbau - mehr Wohnen  
direkt im Zentrum von Attnang-Puchheim

Aufstockung Park-and Ride  
mit direkter Verbindung ins Zentrum  
über Fußgängerbrücke via Terrasse Phönixsaal

Umnutzung Phönixsaal  
in Fitnessstudio

Platzlandschaft Stadtzentrum  
Stärkung des Zentrums durch Platzlandschaft  
mit Wiedererkennungswert

Neubau Kultur- und Veranstaltungszentrum  
mit Veranstaltungssaal, Heimatmuseum,  
Bibliothek, Archiv, Seniorentreff sowie  
Wohnungen in den oberen Geschossen

Öffnung Erdgeschosszone  
Erweiterung Angebot Gastro  
und Geschäftsflächen

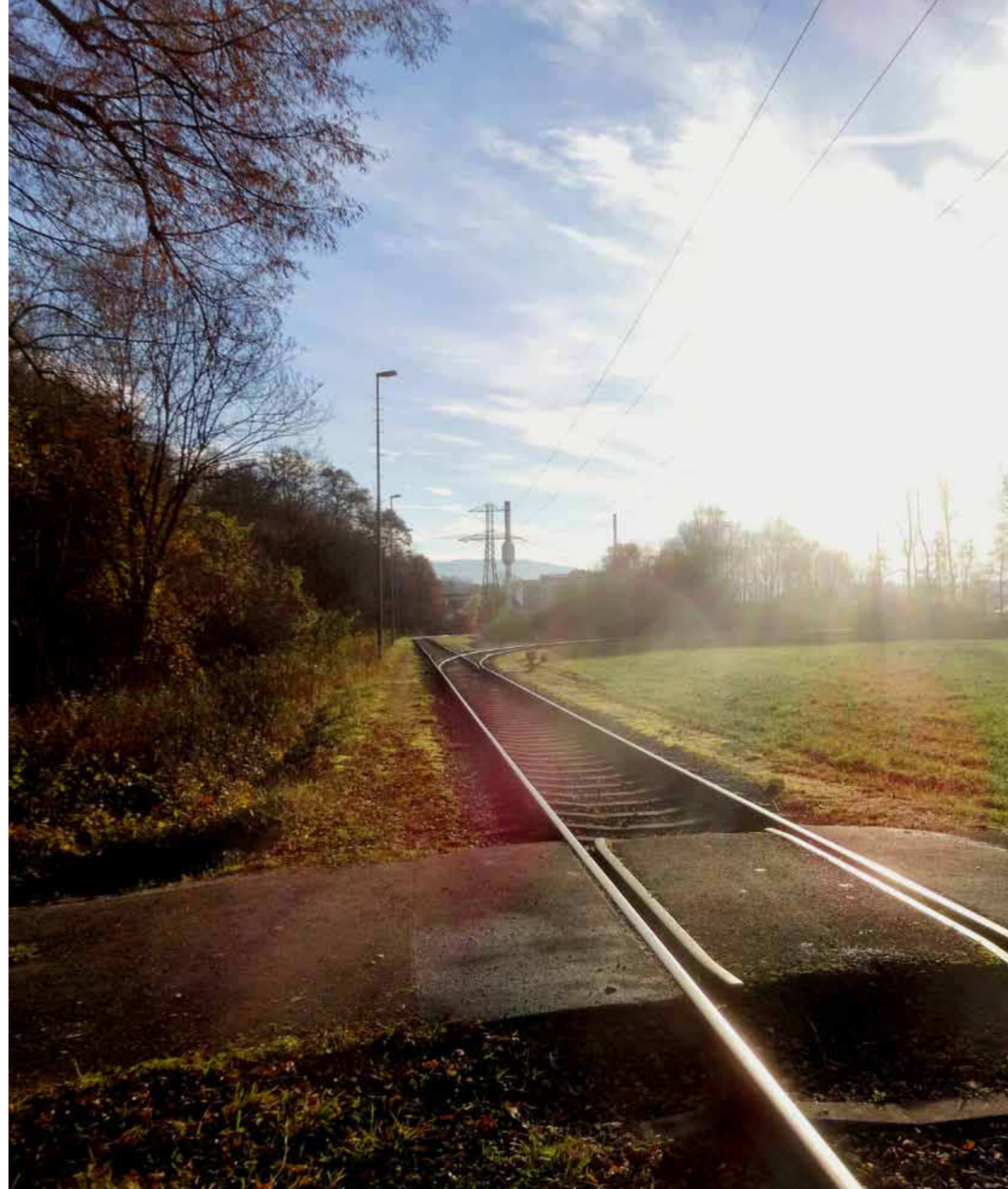
R26 - Phase 1: Parkhaus (2018-2025) | Phase 3: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen  
Attnanger Laden mit Verkauf von Produkten aus der Region und  
kleines Cafehaus im Erdgeschoss  
Wohnungen und Büros in den oberen Geschossen  
Dachterrasse, Dachgarten und Gästewohnung für alle Hausbewohner

Wohnanlage Kohlaichbach  
Mehr-Generationen-Wohnen in Zentrumsnähe  
mit Gemeinschaftsräumen für die Hausbewohner  
und Räumlichkeiten für Vereine im Erdgeschoss

In dieser Grafik ist das gesamte Stadtentwicklungskonzept im Überblick dargestellt. Die hervorgehobenen Massnahmen sollen zeigen, wie das Zentrum von Attnang-Puchheim nachhaltig gestärkt, die Parksituation entschärft und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden kann. Mit der Platzumgestaltung, welche im Herbst 2017 in Angriff genommen wird, wurde das Architekturbüro Gilhofer beauftragt, deshalb habe ich dieses Thema nicht näher im Rahmen meiner Diplomarbeit behandelt. Vielmehr ging es mir darum ergänzende Massnahmen vorzuschlagen, welche zu einer Revitalisierung des Zentrums beitragen können.

# Stadtspaziergänge

Um ein besseres Bewusstsein und Verständnis für Attnang-Puchheim zu bekommen, habe ich zahlreiche Stadtspaziergänge unternommen. Hierbei ging es vor allem um die bewusste Wahrnehmung der Stadt. Und obwohl ich hier aufgewachsen bin, stieß ich dabei auf viele Dinge, die ich nicht wusste oder mir nicht mehr bewusst waren. Die Aufnahmen auf den folgenden Seiten wurden zwischen 2015 und 2017 aufgenommen.











## Fragebogen zum Rathausplatz in Attnang-Puchheim

1. Geschlecht  
 männlich  
 weiblich
2. Alter  
 unter 20 Jahre  
 20-35 Jahre  
 36-50 Jahre  
 51-65 Jahre  
 65 Jahre +
3. Wohnen Sie in Attnang-Puchheim?  
 ja  
 nein  
 3a. Wenn nein, Wohnort:
4. Haben Sie schon einmal daran gedacht aus Attnang-Puchheim wegzuziehen?  
 ja  
 nein  
 4a. Wenn ja, warum?  
 Berufliche Gründe  
 Wohnungsmiet- bzw. Kaufpreise zu hoch  
 fehlendes Bildungsangebot (Schulen, Lehre, etc.)  
 zu wenig Freizeitangebot (Sport, Einkaufen, Lokale etc.)  
 zu wenig Kultureinrichtungen (Theater, Museum, etc.)  
 Wunsch nach mehr Großstadt  
 Wunsch nach ländlicherem Umfeld/ mehr Grünraum
5. Wie wirkt der Rathausplatz in Attnang-Puchheim auf Sie? Bitte beschreiben Sie diesen mit drei Eigenschaftswörtern:
6. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie um zum Rathausplatz zu gelangen? (Bitte nennen Sie jenes Verkehrsmittel welches Sie am häufigsten verwenden.)  
 zu Fuß  
 Rad  
 öffentliches Verkehrsmittel  
 Auto
7. Wie oft besuchen Sie den Rathausplatz?  
 täglich  
 2-3 mal pro Woche  
 1 mal pro Woche  
 monatlich  
 jährlich  
 nie

8. Wie lange halten Sie sich durchschnittlich am Rathausplatz auf?  
 mehr als 1 Stunde  
 ca. 1 Stunde  
 weniger als eine Stunde
9. Was machen Sie am Rathausplatz? (Mehrfachnennung möglich)  
 Behördengang (Gemeindeamt)  
 Arztbesuch  
 Arbeit  
 Sport  
 Einkaufen  
 Essen/Trinken (Gastronomie)  
 Freunde/ Familie / Bekannte treffen  
 Wochenmarkt am Freitag besuchen  
 Veranstaltungen besuchen (Rathausplatz, Phönixsaal etc.)  
 hier wohnhaft
10. Wie wichtig ist Ihnen der Rathausplatz?  

1	2	3	4	5
(gar nicht wichtig)				(sehr wichtig)
11. Halten Sie sich gerne am Rathausplatz auf?  
 ja  
 nein  
 Wenn ja, warum?  
  
 Wenn nein, warum nicht?
12. Was fehlt Ihnen am Rathausplatz? (Mehrfachnennung möglich)  
 Lokale/ Gastronomie  
 Freizeitangebot  
 Geschäfte  
 Kultureinrichtungen  
 Bildungseinrichtungen  
 vielfältiges Wohnangebot  
 Grünraum  
 öffentliche Verkehrsmittel
13. Bevorzugen Sie Einkaufszentren gegenüber Einzelhandelsgeschäften?  
 ja  
 nein
14. Was fehlt Ihnen in Attnang-Puchheim?
15. Was wünschen Sie sich für die Zukunft von Attnang-Puchheim?

## Literaturverzeichnis

BBSR (Bundesministerium für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung): Klein- und Mittelstädte in Europa. Eine Bestandsaufnahme, Bonn, 2012

BKI Baukosteninformationszentrum (Hg.): BKI Baukosten Gebäude 2014: Statistische Kostenkennwerte Teil 1, Stuttgart, 2014

BMVNS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) : Weißbuch Innenstadt - Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden, Berlin, Bonn, 2011

BÖHM Helmut, TRAXLER Stefan: 25 Jahre Marktgemeinde Attnang-Puchheim, Attnang-Puchheim, 1980

BÖHM Helmut, TRAXLER Stefan: 750 Jahre Attnang 1242-1992. Eine Bilddokumentation über die Geschichte der Stadt Attnang-Puchheim, Mattighofen, 1992

GRUBER Roland (Hg.), ISOPP Christian (Hg.): Das Buch vom Land, Wien, 2015

LÖW Martina (Hg.): Differenzierung des Städtischen, Band 15, Opladen, 2002

LUSCHE Jörn: Strategien zur Wiederherstellung von Multifunktionalität in europäischen Innenstädten. Maßnahmen zur Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, Wien, 2011

RAITH Erich: Das Land gibt es nicht mehr, in: Verein LandLuft (Hg.): LandLuft. Baukultur Gemeindepreis 2009, Wien, 2009

REICHENBACH-BEHNISCH Jana: Aktivieren des Stadtzentrums von Kleinstädten durch die verknüpfte Anwendung erfolgreicher Modelle aus Großstädten und ländlichen Regionen wie innovatives Leerstandsmanagement, in: stallieren multipler Häuser und Förderung alternativer Wohnformen für die Generation Plus, Stuttgart, 2012

VEREIN LANDLUFT (Hg.): Baukultur Gemeindepreis 2009, Wien, 2009

VEREIN LANDLUFT (Hg.): Baukultur Gemeindepreis 2012. Baukultur machen Menschen wie du und ich!, Waldviertel, 2012

VEREIN LANDLUFT (Hg.): Baukultur Gemeindepreis 2016, Bad Vöslau, 2016

## Internetquellen

Urban Rural Typologie,  
[http://www.statistik.at/web\\_de/klassifikationen/regionale\\_gliederungen/stadt\\_land/index.html](http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html)  
(Zugriff: 21.02.2017)

Eckdaten Gmunden  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40705.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40705.pdf)  
(Zugriff: 21.01.2017)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Gmunden>  
(Zugriff: 21.01.2017)

Eckdaten Wels  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40301.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40301.pdf)  
(Zugriff: 21.01.2017)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Wels\\_\(Stadt\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Wels_(Stadt))  
(Zugriff: 21.01.2017)

Eckdaten Vöcklabruck  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41746.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41746.pdf)  
(Zugriff: 21.01.2017)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6cklabruck>  
(Zugriff: 21.01.2017)

Eckdaten Attnang-Puchheim  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41703.pdf)  
(Zugriff: 21.01.2017)  
[http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde\\_Politik/Wissenswertes/Zahlen\\_Fakten](http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde_Politik/Wissenswertes/Zahlen_Fakten) (Zugriff: 14.01.2017)

Definition Klein- und Mittelstädte  
<http://www.middletonurbanities.com/>  
(Zugriff: 22.02.2017)

Eckdaten Altmünster  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40701.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40701.pdf)  
(Zugriff: 24.01.2017)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Altm%C3%BCnster>  
(Zugriff: 24.01.2017)

Eckdaten Marchtrenk  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41812.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41812.pdf)  
(Zugriff: 24.01.2017)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Marchtrenk> (Zugriff: 24.01.2017)

Eckdaten Laakirchen  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_40711.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_40711.pdf)  
(Zugriff: 24.01.2017)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Laakirchen> (Zugriff: 24.01.2017)

ORF Beitrag: Baustellensommer nimmt Fahrt auf  
<http://oe.orf.at/news/stories/2721203/> (Zugriff: 20.04.2017)

Standard Artikel: Welche Gemeinden wachsen, welche schrumpfen?  
<http://derstandard.at/2000055821519/Welche-Gemeinden-wachsen-welche-schrumpfen?ref=rec>  
(Zugriff: 15.04.2017)

Kulturmontag, Sendung vom 24.06.2013  
<https://www.youtube.com/watch?v=FdiVeRGhO3U>  
(Zugriff: 27.02.2017)

HBE Positionspapier, Parken in der Stadt  
<https://www.hv-bayern.de/media/downloads/oeffentlich/positionspapiere/Parken-in-der-Stadt-201401.pdf>  
(Zugriff: 27.02.2017)

Begegnungszonen  
<https://begegnungszonen.ch/about/>  
(Zugriff: 27.02.2017)

Fahrradkultur in Dänemark  
<http://denmark.dk/de/green-living-de/danische-fahrradkultur/die-kopenhagener-lieben-ihre-fahrrader>  
(Zugriff: 27.02.2017)

<http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de/Blickpunkt/Personenverkehr/Fahrrad/04337/Artikel/Erfolgsmodell-Kopenhagen/03718>, (Zugriff: 27.02.2017)

B-Riders  
<http://www.briders.nl/b-riders> (Zugriff: 07.03.2017)  
<http://blog.zeit.de/fahrrad/2015/05/02/niederlande-stau-fahrrad/> (Zugriff: 07.03.2017)

Weissbuch Innenstadt WKO  
[https://www.wko.at/Content.Node/Interessenvertretung/Standort-und-Innovation/stmk/Weissbuch-Innenstadt\\_Stand\\_159.pdf](https://www.wko.at/Content.Node/Interessenvertretung/Standort-und-Innovation/stmk/Weissbuch-Innenstadt_Stand_159.pdf) (Zugriff: 28.02.2017)

Stadtentwicklung Studien  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008359m.pdf> (Zugriff: 28.02.2017)

ÖROK, ländlicher Raum  
<http://www.oerok.gv.at/eu-regionalpolitik/laendlicher-raum.html> (Zugriff: 28.03.2017)

Pressemeldung Umweltbundesamt  
[http://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/last-news/news2013/news\\_130617/](http://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/last-news/news2013/news_130617/) (Zugriff 28.03.2017)

LandLuft Akademie  
<http://akademie.landluft.at/> (Zugriff: 01.03.2017)

Eckdaten Attnang Puchheim  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41703.pdf>  
(Zugriff: 14.01.2017)  
[http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde\\_Politik/Wissenswertes/Zahlen\\_Fakten](http://www.attnang-puchheim.at/Gemeinde_Politik/Wissenswertes/Zahlen_Fakten) (Zugriff: 14.01.2017)  
[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/eckdaten/eckdaten_41703.pdf)  
(Zugriff: 14.01.2017)

## Abbildungsverzeichnis

Wenn nicht anders angegeben, stammen die Bilder, Grafiken und Pläne von der Autorin.

Abb. 1: Turnhalle Attnang-Puchheim um 1970,  
Privatarchiv Turnverein Attnang-Puchheim

Abb. 3: Eislaufplatz Römerstraße 1990,  
Privatarchiv Werner Böhm

Abb. 5: City as an egg, Cedric Price  
[http://www.archiabile.com/image/design/110312\\_the\\_city\\_as\\_an\\_egg.jpg](http://www.archiabile.com/image/design/110312_the_city_as_an_egg.jpg)  
(Zugriff: 17.01.2017)

Abb. 6: Schwarzplan Gmunden  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 7: Schwarzplan Wels  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 8: Schwarzplan Vöcklabruck  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 9: Schwarzplan Attnang-Puchheim  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 10: Gmunden  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff:02.03.2017

Abb.11: Wels  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 02.03.2017

Abb. 12: Vöcklabruck  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 02.03.2017

Abb. 13: Attnang-Puchheim  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 02.03.2017)

Abb. 14: Schwarzplan Attnang-Puchheim  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 15: Schwarzplan Altmünster  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 16: Schwarzplan Marchtrenk  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 17: Schwarzplan Laakirchen  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage  
downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 19.01.2017

Abb. 18: Attnang-Puchheim  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff:02.03.2017

Abb. 19: Altmünster  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 02.03.2017

- Abb. 20: Marchtrenk  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 02.03.2017
- Abb. 21: Laakirchen  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 02.03.2017
- Abb. 24: Trading down-Effekt in Stadtzentren  
Eigene Darstellung modifiziert nach [http://www.lm-bw.de/files/inhalte/aktuelles/baden-wuerttemberg/grafik\\_spirale.png](http://www.lm-bw.de/files/inhalte/aktuelles/baden-wuerttemberg/grafik_spirale.png) (22.02.2017)
- Abb. 26: Bevölkerungsveränderung im Bezirk  
Vöcklabruck 2006- 2016  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria
- Aurach: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41705.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41705.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Berg im Attergau: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41706.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41706.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Desslbrunn: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41707.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41707.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Fornach: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41708.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41708.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Frankenmarkt: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41710.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41710.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Frankenburg: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41709.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41709.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Gampern: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41711.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41711.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Innerschwand a. Mondsee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41712.pdf>,  
Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41712.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Lenzing: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41713.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41713.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Manning: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41714.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41714.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Mondsee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41715.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41715.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Neukirchen a. d. Vöckla: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41716.pdf>,  
Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41716.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Niederthalheim: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41717.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41717.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Nußdorf am Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41718.pdf>,  
Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41718.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Oberhofen am Irrsee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41719.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41719.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Oberndorf bei Schwanenstadt: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41720.pdf>,  
Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41720.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Oberwang: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41721.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41721.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Ottang a. Hausruck: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41722.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41722.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Pfaffing: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41723.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41723.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Pilsbach: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41724.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41724.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Pitzenberg: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41725.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41725.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Pöndorf: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41726.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41726.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Puchkirchen a. Trattberg: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41727.pdf>,  
Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41727.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Pühret: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41728.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41728.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Attnang Puchheim: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41703.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41703.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Ampflwang: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41701.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41701.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41702.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41702.pdf>, Zugriff: 21.04.2017
- Atzbach: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41704.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41704.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Redleiten: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41729.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41729.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Redlham: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41730.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41730.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Regau: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41731.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41731.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Rüstdorf: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41732.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41732.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Rutzenham: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41733.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41733.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Schlatt: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41736.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41736.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Schörfling am Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41737.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41737.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Schwanenstadt: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41738.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41738.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Seewalchen a. Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41739.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41739.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

St.Georgen i. Attergau: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41734.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41734.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

St. Lorenz: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41735.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41735.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Steinbach a. Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41740.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41740.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Straß i. Attergau: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41741.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41741.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Tiefgraben: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41742.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41742.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Timelkam: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41743.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41743.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Ungenach: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41744.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41744.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Unterach a. Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41745.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41745.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Vöcklabruck: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41746.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41746.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Vöcklamarkt: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41747.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41747.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Weißkirchen i. Attergau: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41748.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41748.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Weyregg a. Attersee: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41749.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41749.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Wolfsegg am Hausruck: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41750.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41750.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Zell am Moos: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41751.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41751.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Zell am Pettenfirst: <http://www.statistik.at/blickgem/pr1/g41752.pdf>, Zugriff: 21.04.2017  
<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41752.pdf>, Zugriff: 21.04.2017

Abb. 28: Einkaufscenter-Dichte in Europa - Top 10 Verkaufsfläche in m<sup>2</sup>/ 1.000 EW  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: RegioData Presseausendung vom 06.10.2015 ([http://www.regiodata.eu/images/attachments/article/932/RegioData\\_Presseausendung\\_Shopping\\_Malls\\_Oesterreich\\_06.10.pdf](http://www.regiodata.eu/images/attachments/article/932/RegioData_Presseausendung_Shopping_Malls_Oesterreich_06.10.pdf), Zugriff: 27.03.2017)

Abb. 30: Stadtlounge Beicheli, St. Gallen (Schweiz), Pipilotti Rist & Carlos Martinez  
([http://grandtour.myswitzerland.com/lightboxes/zrh/de\\_\\_pop\\_stgallen\\_stadtlounge.html](http://grandtour.myswitzerland.com/lightboxes/zrh/de__pop_stgallen_stadtlounge.html), Zugriff 01.03.2017)

Abb. 31: Fahrrad-Highway: Cykelslangen Kopenhagen , Dissing+Weitling architecture  
(<http://www.dw.dk/cykelslangen/>, Zugriff: 01.03.2017)

Abb. 33: Konzept B-Riders  
Eigene Darstellung modifiziert nach <https://www.facebook.com/BRidersBrabant/photos/a.242485272542719.1073741828.234408410017072/398714713586440/?type=3&theater>, Zugriff: 07.03.2017

Abb. 33: Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren 1979- 2015  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Hauptergebnisse 1976-2005 (Wien 2006), S. 36-37  
Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen Hauptergebnisse 1995-2015 (Wien 2016), S.40-41

- Abb. 34: Land- und Forstwirtschaftliche Flächen Veränderung 1999- 2010  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Tips-Artikel „ Bodenversiegelung durch Bebauung kostete in zehn Jahren die Fläche von 100 Landwirtschaften“ vom 16.07.2013 (<https://www.tips.at/news/voecklabruck/wirtschaft-politik/274607-bodenversiegelung-durch-bebauungen-kostete-in-zehn-jahren-die-flaeche-von-100-landwirtschaften>, Zugriff: 09.12.2016)
- Abb. 35: Funktionen der Landschaft  
Eigene Darstellung, modifiziert nach Henkel 1995, S. 33
- Abb. 36: Wohnbau Lerchenpark, Lauterach  
(c) LandLuft
- Abb. 37: Schwarzplan Lauterach  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage downgeloadet von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 23.02.2017
- Abb. 38: Vorwiller Areal, Haslach an der Mühl  
(c) LandLuft
- Abb. 40: Schwarzplan Ottensheim  
Von der Autorin überarbeitet, Grundlage downgeloadet von: <http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 23.02.2017
- Abb. 42: Luftbild Vöckla-Ager-Zone  
Orthofoto downgeloadet von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>, Zugriff: 09.12.2016
- Abb. 44: Attnang-Puchheim am 21. April 1945, Bombardierung durch die US-Air-Force  
BÖHM, TRAXLER (1992): S. 65
- Abb. 45: Rathausplatz 1955  
Helmut BÖHM, Ein Ort ändert sein Gesicht (2011): S.93
- Abb. 47: Marktplatz 1972  
<http://www.niederndorfer.com/>  
(Zugriff: 24.11.2016)
- Abb. 49: Dr. Karl Renner Platz 1950  
BÖHM (2011): S.60
- Abb. 50: Dr. Karl Renner Platz 2009  
BÖHM (2011): S.61
- Abb. 52: Alt-Attnang um 1890/ 1900  
BÖHM, TRAXLER (1992): S.22
- Abb. 54: Römerstrasse 1938  
BÖHM (2011): S. 134
- Abb. 56: Römerstrasse 1938  
BÖHM (2011): S. 134 , modifiziert von der Autorin zur Kennzeichnung noch vorhandener Gebäude
- Abb. 58: Eckhaus Römerstrasse/Keplerstrasse 1980  
Privatarchiv (Film) Helmut Kronlachner
- Abb. 60: Bevölkerungsentwicklung ab 1869  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 61: Bevölkerung nach Geschlecht  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae4/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 63: Bevölkerung mit/ohne Migrationshintergrund  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae4/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 62: Bevölkerung nach Alter  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae4/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 64: Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae4/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 65: Wohngebäude mit Anzahl der Wohnungen  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/rg9/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 67: Wohnsitzangabe  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Bevölkerungsstand Land Oberösterreich Kennzahlen nach regionaler Auswahl ([http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/bevstand/bevstand\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/gesellschaftundsoziales/bevstand/bevstand_41703.pdf), Zugriff: 23.04.2017)
- Abb. 66: Nutzfläche der Wohnungen in m<sup>2</sup>  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/rg9/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 68: Haushaltsgröße  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/rg9/g41703.pdf>, Zugriff: 20.11.2016)
- Abb. 69: Wohnbevölkerung nach Ortschaften  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria ([https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_PDF\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=103419](https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=103419), Zugriff: 21.11.2016)
- Abb. 70: Durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,2 Personen  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae6/g41703.pdf>, Zugriff: 13.01.2017)
- Abb. 71: Modal-Split  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus OÖ Verkehrserhebung 2012, Ergebnisse der Gemeinde Attnang-Puchheim ([http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_41703.pdf), Zugriff: 24.11.2016)  
Verkehr in Zahlen 2011, S. 101-102 ([https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz\\_2011\\_gesamtbericht\\_270613.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz_2011_gesamtbericht_270613.pdf), Zugriff: 24.11.2016)
- Abb. 72: Gründe für Verkehr  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus OÖ Verkehrserhebung 2012, Ergebnisse der Gemeinde Attnang-Puchheim ([http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012\\_41703.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_41703.pdf), Zugriff: 24.11.2016)
- Abb. 73: Anzahl Ein- und Auspendler  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae3/g41703.pdf>, Zugriff: 24.11.2016)
- Abb. 74: Pendlerverhalten  
Eigene Darstellung, Daten entnommen aus Statistik Austria (<http://www.statistik.at/blickgem/ae3/g41703.pdf>, Zugriff: 24.11.2016)

- Abb. 75: Luftaufnahme Attnang-Puchheim  
Orthofoto downgeloaded von: <http://doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx>,  
Zugriff: 11.04.2017)
- Abb. 76: Facebookseite ,1000 things to do in Attnang“,  
2017 (<https://www.facebook.com/thingstodoinattnang/>), Zugriff: 11.03.2017)
- Abb. 77: Auszug Zeitungsbericht der FAZ,  
Titel: Alle Wege führen nach Nang-Pu,  
02.05.2011 ( <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/bilder-und-zeiten-1/provinzleben-alle-wege-fuehren-nach-nang-pu-1636916.html>), Zugriff: 11.03.2017)
- Abb. 78: Auszug Zeitungsbericht im Standard,  
Titel: Kein Ort. Nirgends. , 21.06.2011  
(<http://derstandard.at/1308679618900/Kein-Ort-Nirgends>, Zugriff 11.03.2017)
- Abb. 79: Auszug Zeitungsbericht der OÖN,  
Titel: Pfarrer kämpft um den Nahversorger,  
10.02.2013 (<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/salzkammergut/Pfarrer-kaempft-um-den-Nahversorger;art71,1041161>,  
Zugriff: 11.03.2017)
- Abb. 80: Auszug Zeitungsbericht der OÖN, Titel: Spar  
sperrt trotz Zusage Filiale in Attnang zu,  
16.10.2012 (<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/salzkammergut/Spar-sperrt-trotz-Zusage-Filiale-in-Attnang-zu;art71,1562478>, Zugriff: 11.03.2017)
- Abb. 81: Artikel aus den Bezirksblättern, Titel: Billa-  
Filiale übersiedelte ins Attnanger Zentrum,  
06.12.2016 (<https://www.meinbezirk.at/voecklabruck/wirtschaft/billa-filiale-uebersiedelte-ins-attnanger-zentrum-d1953935.html>,  
Zugriff: 11.03.2017)

Abb. 82: Auszug Zeitungsbericht der OÖN,  
Titel: Pendler parken Autos kreuz und quer,  
16.10.2012 (<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/salzkammergut/Pendler-parken-Autos-kreuz-und-quer;art71,988149>,  
Zugriff: 11.03.2017)

Abb. 83: Zeitungsbericht in den OÖN, 17.02.2017

Cover: Kataster (DKM) von der Autorin überarbeitet,  
Grundlage downgeloaded von:  
<http://doris.at/themen/basiskarten/kataster.aspx>, Zugriff: 12.12.2016

Die Katasterdaten von Attnang-Puchheim wurden  
freundlicherweise von der Stadtgemeinde Attnang-Puch-  
heim zur Verfügung gestellt.

## IMPRESSUM

Konzept & Entwurf: Kristina Koller

Betreuung: Christian Kühn  
Michael Rieper

Grafik & Illustration: Kristina Koller

Lektorat: Julia Mitterlehner  
Gerald Koller  
Veronika Koller

Lektorat engl. Text: Laura Koller

Beratung Konstruktion: Peter Mitterlehner

© Kristina Koller, 2017  
[kristina.koller@aon.at](mailto:kristina.koller@aon.at)

Hinweis: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde im Text die männliche Form der per-  
sonenbezogenen Bezeichnungen gewählt. selbstverständlich gelten die Aussagen für Männer  
und Frauen gleichermaßen.