

## INFORMATION

zur Pressekonferenz mit

LH-Stv. DI Erich Haider, Verkehrs-Landesrat

KommR Viktor Sigl, Wirtschafts-Landesrat

Ing. Hermann Haslauer, Vizepräsident der WKO OÖ

Christine Ammerer, Obmann-Stv., Sparte Handel, WKO OÖ

MMag. Klaus Luger, Planungsstadtrat der Stadt Linz

Mag. Christian Jachs, Bürgermeister der Stadt Freistadt

Ulrike Böker, Bürgermeisterin Gemeinde Ottensheim

Ing. Peter Kaufmann, Ingenieurbüro für Verkehrswesen und  
Verkehrswirtschaft

Ing. Karl Jachs, Leiter Referat Verkehrspolitik der WKO OÖ

am 27. April 2009 zum Thema

### **Initiative für neue Verkehrsregelung "ZENTRUMSZONE"**

#### Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-115 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

**LH-Stv. Dipl. Ing. Erich Haider, Verkehrs-Landesrat**

## **Die Zentrumszone - eine zusätzliche Möglichkeit der Verkehrsberuhigung für Gemeinden und Städte.**

Wenn Tempo 30 - Zonen zu flott sind und Fußgängerzonen den Fahrzeugverkehr gänzlich „einbremsen“, gibt es derzeit in der StVO keine Verkehrsregelung, die zwischen diesen beiden Möglichkeiten liegt. Mit dem Instrument der Zentrumszone soll nun ein zusätzliches Werkzeug für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Gemeinden und Städten umgesetzt werden.

Im Ortsgebiet muss die Straße einer Vielzahl von Anforderungen gerecht werden. Sie dient als Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr, dem Güterverkehr, dem öffentlichen Personenverkehr, dem Radfahrer- und Fußgängerverkehr, als Parkraum, als Ladezone, als verlängerter Schauraum von Geschäften, als Aufenthaltsraum, als Treffpunkt, als Schanigarten und vieles mehr. Daher steht bei der Gestaltung der Verkehrsfläche neben der Verkehrstauglichkeit auch die Lebens- und Wohnqualität der Bewohner/innen und Besucher/innen im Vordergrund. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, sieht die StVO einige standardisierte Regelungen als begleitende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor.

- Tempo 30 km/h Zonen
- Fußgängerzonen
- Wohnstraßen

Die Entwicklungen und Erfahrungen zeigen jedoch, dass mit diesen sinnvollen Regelungen nicht immer das Auslangen gefunden wird.

30 km/h Zonen sind vor Schulen, Kindergärten dgl. eine sinnvolle Maßnahme, ermöglichen jedoch keine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch Fußgänger/innen.

Fußgängerzonen und Wohnstraßen wiederum sind in ihren Regelungen sehr restriktiv und schließen den Fahrzeugverkehr weitgehend aus. Von vielen Beteiligten wird daher oft ein zusätzliches Instrument der Verkehrsberuhigung gefordert, das einerseits die Wohn- und Lebensqualität fördert, jedoch gleichzeitig den Fahrzeugverkehr nicht gänzlich aussperrt.

### **In einigen europäischen Staaten hat man bereits auf diese Entwicklung reagiert:**

#### **Schweiz**

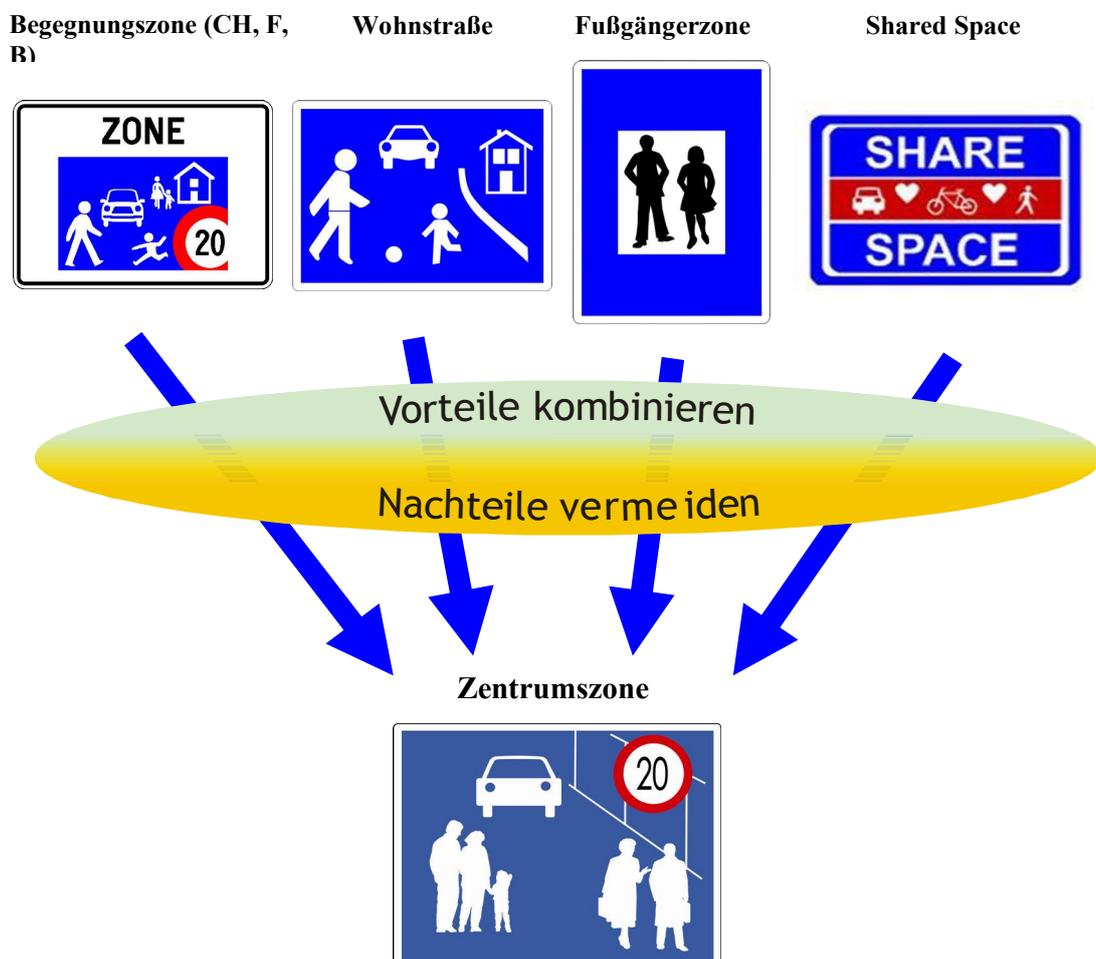
Bereits 1995 wurde in der Schweiz die erste **Begegnungszone** als Pilotprojekt eingerichtet. Ziel des Pilotprojekts war es, Alternativen zur Fußgängerzone zu entwickeln, die dem Fußgängerverkehr unter angepasster Zulassung des motorisierten Verkehrs das „Flanieren“ in attraktiven Geschäftsumgebungen ermöglicht. 2002 wurde die Begegnungszone nach positiven Erfahrungen mit verschiedenen Pilotprojekten in der Schweiz zugelassen. Die Höchstgeschwindigkeit in der Begegnungszone beträgt 20 km/h. Parken ist nur an markierten Stellen erlaubt.

**Belgien** (2005) und **Frankreich** (2008) haben nach dem Vorbild Schweiz Begegnungszonen eingeführt.

Die Planungsphilosophie **Shared Space** - geteilte öffentliche Straßenräume wurden in Pilotprojekten in **Deutschland, Dänemark, Holland, Belgien** und **Großbritannien** angewendet. Grundzug dieses Ansatzes ist: „**Unsicherheit schafft Sicherheit**“. Durch einen weitgehenden Verzicht auf klare bauliche Gestaltung, Verkehrszeichen und zusätzlichen Regelungen, müssen sich alle Verkehrsteilnehmer/innen **miteinander eindeutig** und **vorhersehbar** im Straßenraum bewegen und dieses Verhalten schafft zusätzliche Sicherheit.

Die nun von der Wirtschaftskammer OÖ und dem Ingenieurbüro Kaufmann in enger Abstimmung mit den Experten der Abteilung Verkehr des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung erarbeitete Verkehrsregelung der Zentrumszone vereint positive Ansätze und Erfahrungen aus den unterschiedlichen Konzepten. Zusätzlich schafft diese Regelung für alle Beteiligte Rechtssicherheit bei der Umsetzung der Maßnahmen, da klar geregelt ist, was in einer Zentrumszone erlaubt und verboten ist.

## Die neue Verkehrsregelung Zentrumszone kombiniert die Vorteile verschiedener Verkehrsregelungen und vermeidet deren Nachteile



LH-Stv. DI Erich Haider unterstützt und befürwortet diese neue Regelung, die den oberösterreichischen Gemeinden und Städten eine **zusätzliche innovative Möglichkeit** erschließt, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu setzen, um den Lebensraum Straße für alle Oberöreicher und Oberöreicherinnen attraktiver zu gestalten. Die neue Verkehrsregelung deckt damit auch den internationalen Trend der Planungs- und Gestaltungsphilosophie Shared Space ab - danach geplante Straßenräume erhalten mit ihr eine klare rechtliche Grundlage und beseitigen damit auch die bisherige Haftungsproblematik für Gemeinden.

## Breites Lobbying in Richtung Bundesebene

Daher wird das Verkehrsressort des Landes Oberösterreich einen entsprechenden Antrag auf Abänderung der StVO einbringen, um diese Regelung zukünftig auch mit dem neuen einheitlichen Verkehrszeichen kundmachen zu können. Die anderen beteiligten und unterstützenden Organisationen wenden sich parallel an ihre Bundesstellen.

In informellen Vorgesprächen waren bereits auch Vertreter der Exekutive sowie der Autofahrerklubs eingebunden worden. Es gab von allen Seiten positive Signale. Wir rechnen daher nicht damit, dass es von irgendeiner Seite grundsätzlichen Widerstand gibt. Wir wollen, dass die Änderungen möglichst rasch in der Straßenverkehrsordnung umgesetzt werden.

Bis zur Umsetzung dieser Änderungen besteht jedoch schon jetzt die Möglichkeit, mit einer interimistischen Lösung - Beschilderung einer 20 km/h Zone und der entsprechenden Halteverbote - eine Zentrumszone zu verordnen.

## Die Regeln in der neuen Verkehrsregelung Zentrumszone

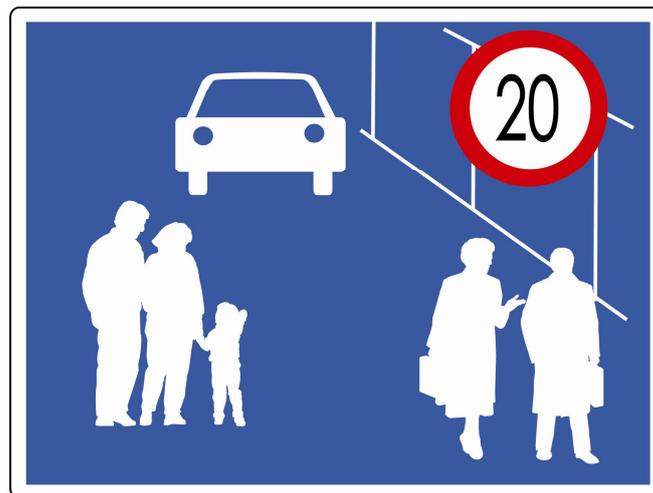
- Fußgänger/innen dürfen und sollen die Fahrbahn als Begegnungsort nutzen
- Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h statt Schrittgeschwindigkeit für den Fahrzeugverkehr ist realistischer und hat sich bei der Schweizer Begegnungszone bewährt
- Keine weitere Einschränkung des fließenden Fahrzeugverkehrs:
  - o Zu-, Ab- und Durchfahren erlaubt
  - o Keine Einschränkung der Erreichbarkeiten, Nutzung privater Abstellflächen
  - o geringere Verkehrsverlagerungen/Umwegverkehre
- Parken nur an den dafür gekennzeichneten Stellen - sonst nur Halten erlaubt
- Erhaltung aller Regelungsmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr, wie Kurzparkzonen, Ladezonen, Bewohnerparken usw.
- Im Gegensatz zur Wohnstraße keine Erlaubnis des Spielens auf der Fahrbahn

## Umsetzung sofort in 2-Stufen-Lösung möglich

Natürlich wird die Umsetzung der neuen Verkehrsregelung Zentrumszone in der Straßenverkehrsordnung ihre Zeit dauern. Die Gemeinden können die Regelung aber sofort umsetzen, und zwar mit folgender Kombination an klassischen Verkehrszeichen:



Diese können nach Änderung der Straßenverkehrsordnung durch das vorgeschlagene neue Verkehrszeichen Zentrumszone ersetzt werden:



## Vier Pilotgemeinden stehen Gewähr bei Fuß

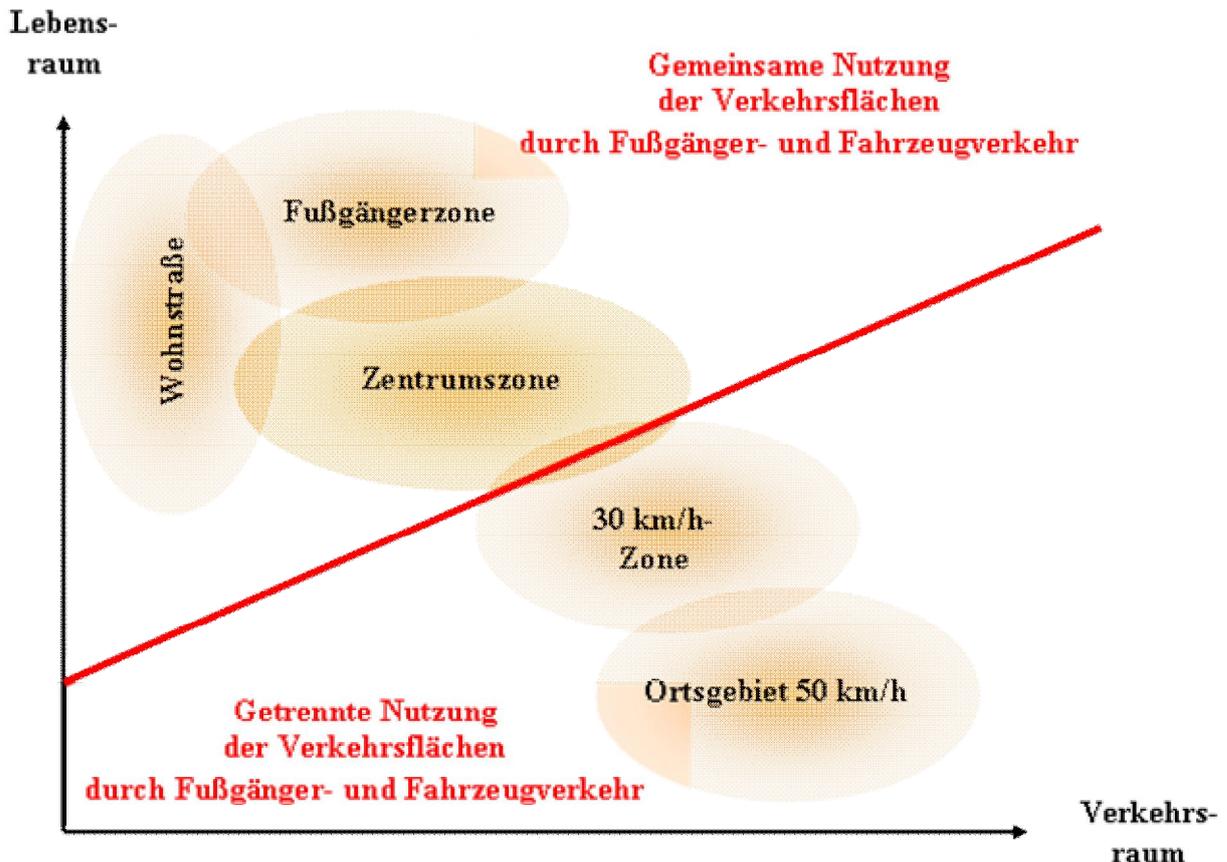
- Unterach am Attersee
- Marktgemeinde Ottensheim
- Stadt Freistadt
- Landeshauptstadt Linz

## Wirtschafts-Landesrat KommR Viktor Sigl Zentrumszone ist Unterstützung für die Nahversorgerförderungen des Landes OÖ

Viele Ortskerne und in größeren Städten auch Stadtteile befinden sich in einer schwierigen Konkurrenzsituation insbesondere gegenüber Einkaufszentren am Stadtrand. Ortskernbelebung war daher eine der Empfehlungen der umfassenden Nahversorgungsanalysen, die zwischen Mai 2008 und Februar 2009 durchgeführt wurden und die Grundlage der Nahversorgungs-Förderung des Wirtschaftressorts des Landes OÖ sind.

### Zentrumszone ist Missing Link bei den Instrumenten der Straßenverkehrsordnung für Ortszentren

Einer der Haupt-Diskussionspunkte bei der Belebung von Ortskernen ist jene über die Verkehrsregelung. Kaum in einem anderen Bereich gehen die Interessen und Meinungen so weit auseinander, wie dabei. Mit der neuen Verkehrsregelung „Zentrumszone“ steht ein neues Instrument zur Attraktivierung gerade dieser Ortszentren zur Verfügung, sie bringt die unterschiedlichsten Interessen, Meinungen und Anliegen unter einen Hut.



- Die vorhandenen oft ohnedies knappen Verkehrsflächen können durch Fußgänger/innen und Fahrzeugverkehr gemeinsam genutzt werden.
- Damit steigen auch die Möglichkeiten zur attraktiveren Gestaltung des Straßenraums oder auch zur Nutzung z. B. für Schanigärten und dergleichen.
- Die für Ortskerne oft überlebenswichtige Möglichkeit des Haltens und Parkens von Kraftfahrzeugen - sei es von Kund/innen oder auch Bewohner/innen - bleibt erhalten: Es können alle Instrumente zur Regelung des ruhenden Verkehrs, wie Kurzparkzonen usw. weiter angewendet werden.
- Ganz wichtig ist auch die im Gegensatz zu einer Fußgängerzone freie Zufahrtsmöglichkeit zu Abstellflächen auf Privatgrund und zwar nicht nur für den Eigentümer/innen bzw. Mieter/innen, sondern für alle, also auch für Besucher/innen und Kund/innen: Im Gegensatz zu einer Fußgängerzone ist keine auf das jeweilige Fahrzeugkennzeichen lautende Ausnahmegenehmigung erforderlich.
- Dadurch, dass im Gegensatz zu Fußgängerzonen und Wohnstraßen auch das Durchfahren erlaubt ist, entfällt die trennende Wirkung und entfallen damit auch Umwegfahrten, die Anrainer/innen anderer Straßenzüge oft belasten.

## **Erste Synergien mit der Landes-Nahversorgerförderung bereits gegeben: Ottensheim will Pilotprojekt Zentrumszone umsetzen**

Eines der ersten von der Nahversorger-Förderung des Landes OÖ unterstützten Kooperationsprojekte von Unternehmen ist die Kleinbetriebe-Kooperation ARGE Zentrum in Ottensheim. Konkreter Anlass ist, dass die Kundenfrequenz in der Linzer Straße im Zentrum von Ottensheim in den vergangenen Jahren stark abgenommen hat. Die an der Linzerstraße angesiedelten Betriebe haben sich zur ARGE Zentrum zusammengeschlossen, um gemeinsam diesem Negativ-Trend entgegenzusteuern. Die Mitglieder der ARGE wollen Produkte und Dienstleistungen anbieten, die auf die spezifischen Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung abgestimmt sind. Ein Element der Angebotspalette wird ein Dienstag-Vormittags-Markt sein. Dort werden hochwertige Fertiggerichte zum gleich Essen oder Mitnehmen, Bioprodukte und Produkte der ortsansässigen Betriebe sowie Kunsthandwerk von ortsansässigen Künstler/innen verkauft. Außerdem finden jahreszeiten- und themenbezogene Events statt. Der Markt soll sich als wöchentlicher Treffpunkt der Ottensheimer/innen im Zentrum etablieren.

Nicht umsonst ist Ottensheim eine der ersten Gemeinden, die sich auch intensiv für die Umsetzung der Verkehrsregelung Zentrumszone interessiert - sie soll genau in der Linzer Straße umgesetzt werden, also in jener Straße, die durch das vom Wirtschaftsressort geförderte Kooperationsprojekt belebt werden soll.

## **LR Sigl befürwortet und unterstützt die Initiative**

Das Wirtschaftsressort des Landes OÖ befürwortet und unterstützt daher diese Initiative in Richtung einer zusätzlichen innovativen Verkehrsregelung. Die ist ja bereits in der über einjährigen Entwicklungsphase bei den eingebundenen Gemeinden auf großes Interesse und breite Zustimmung gestoßen. Konkret erfolgte die Vorbereitung unter Einbindung der kleineren Gemeinde Unterach am Attersee, der Marktgemeinde Ottensheim sowie der Stadt Freistadt und der Landeshauptstadt Linz, also von einer kleinen Gemeinde bis zur Großstadt. Die neue Verkehrsregelung wird also für viele Gemeinden eine Hilfe bei der Attraktivierung ihrer Ortskerne sein.

Aus diesem Grund beteiligt sich das Wirtschaftsressort des Landes OÖ auch an den Entwicklungskosten dieser Verkehrsregelung, die bisher primär von Jungunternehmer Ing. Peter Kaufmann und der WKO Oberösterreich getragen wurden.

## **Zentrumszone wird auch zur Verbesserung der Barrierefreiheit beitragen**

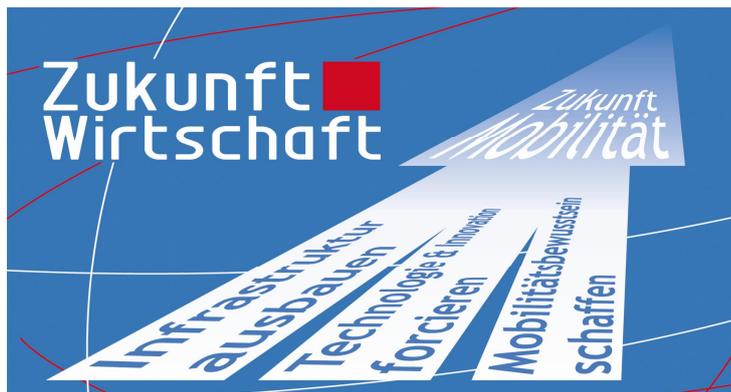
Schmale Gehsteige stellen oft ein Problem für Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer oder auch Personen mit Kinderwägen dar. Mit der neuen Verkehrsregelung „Zentrumszone“ wird also auch ein Instrument zur Verbesserung der Barrierefreiheit in den Ortszentren zur Verfügung stehen, weil ja Fußgänger/innen mit Kinderwägen oder Personen mit Rollstühlen dann legal die Fahrbahn benützen dürfen.

Optimal wäre natürlich die niveaugleiche Ausführung der Verkehrsfläche in Zentrumszonen, das ist aber kein Muss, die Regelung kann auch ohne teure Umbauten des Straßenraumes angewendet werden.

**Vizepräsident Ing. Hermann Haslauer**

## **WKO OÖ beweist einmal mehr Innovationskompetenz: Wir gestalten die Zukunft mit!**

„Technologie und Innovation forcieren“, das war eine der drei Quellen der Mobilitätsstrategie der WKO Oberösterreich, die im vergangenen Jahr im Rahmen des Projektes „Zukunft Wirtschaft“ entwickelt wurde. Mit der Entwicklung der neuen Verkehrsregelung „Zentrumszone“ hat die WKO Oberösterreich bewiesen, dass es ihr mit diesem Vorhaben ernst ist.



Natürlich ist es nicht einfach, solche Innovationen zu entwickeln und schon gar nicht, sie durchzusetzen. Wir danken daher besonders den Expert/innen des Amtes der OÖ Landesregierung aus den Bereichen Verkehrsrecht und Verkehrstechnik, die uns nicht nur bei der Entwicklung, sondern vor allem auch bei der hieb- und stichfesten Absicherung des nun vorliegenden fix und fertig ausformulierten Antrages zur Einführung der neuen Verkehrsregelung Zentrumszone in der Straßenverkehrsordnung tatkräftig unterstützt haben.

Wir sind auch besonders stolz, dass es gelungen ist, diesen breiten Schulterschluss der Verkehrs- und Wirtschaftsressorts des Landes OÖ, der Landesgruppe OÖ des Städtebundes und des Oberösterreichischen Gemeindebundes und auch der Arbeiterkammer Oberösterreich für diesen Antrag zustande zu bringen. Wir danken für diese breite Unterstützung.

Der Antrag ist umfassend aufbereitet und begründet:

- Alle in Straßenverkehrsordnung erforderlichen Änderungen sind ausformuliert.
- Der Vorschlag für das neue Verkehrszeichen ist fertig entworfen.
- Vorteil - Nachteil-Vergleiche stellen die neue Verkehrsregelung Zentrumszone den Auswirkungen einer Fußgängerzone, einer Wohnstraße, einer 30 km/h-Zone sowie Shared Space gegenüber.
- Beleuchtet sind dabei nicht nur die Auswirkungen auf Geschäfte, deren Kund/innen und anderer Betriebe sondern auch die Auswirkungen auf Bewohner/innen und deren Besucher/innen, auf die Verkehrsberuhigung sowie alternative Verkehrsmittel und natürlich auch auf die Verkehrssicherheit.
- Internationale Vergleiche mit Regelungen in anderen Ländern Europas schließlich runden den Antrag ab.

## **Spartenobmann-Stellvertreterin Christine Ammerer**

### **Innenstädte und Ortszentren**

### **brauchen Erreichbarkeit mit dem Pkw**

Abgesehen von zentralen Einkaufsstraßen mit besonders hohen Fußgängerfrequenzen, wie etwa in dem Bereich der Linzer Landstraße zwischen Hauptplatz und Bismarckstraße, brauchen Straßen mit einer gemischten Betriebsstruktur aus Handels- und Gewerbebetrieben sowie Lokalen die Erreichbarkeit mit dem Pkw. Fußgängerzonen sind in solchen Straßen, wie ich aus eigener Erfahrung weiß, nicht nur für manche Betriebe tödlich, sondern können sehr leicht auch zur Verödung der Straße führen.

Kernkunden von Betrieben in Ortszentren bzw. Innenstädten sind in der Regel Personen, die auch dort wohnen. Auch für diese Bewohner/innen ist die Erreichbarkeit ihrer Wohnung mit dem Pkw oft von entscheidender Bedeutung, man denke etwa an Jungfamilien mit Kindern. Jeder der selbst Kinder hat, weiß, was es mitzuschleppen gilt, wenn man mit ein oder zwei Kleinen etwas unternimmt oder wegfährt, auch der Einkauf von Lebensmitteln und Getränken hat meist erhebliches Gewicht, das man nicht allzu weit schleppen will.

Das gilt durchaus auch für Produkte meines eigenen Betriebes, ich verweise hier etwa auf Bettdecken oder Polster, die zwar nicht so schwer dafür voluminös sind und aus diesem Grund nach dem Einkauf möglichst nahe ins Auto verfrachtet werden wollen. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw ist daher für mich eine Grundvoraussetzung bei der Wahl eines Filialstandortes.

Ein besonders markantes Beispiel einer gescheiterten Fußgängerzone ist die Linzer Straße in Enns. Dort haben die Unternehmen zehn Jahre für die Aufhebung der Fußgängerzone gekämpft und sich im vergangenen Jahr auch durchgesetzt. Auch in meiner Heimatstadt Ried gibt es eine Fußgängerzone, die ursprünglich von den anrainenden Betrieben sogar gefordert worden ist. Mittlerweile hat sich die Stimmung gewandelt, die Unternehmen sind jetzt mehrheitlich für die Aufhebung der Fußgängerzone. Die neue Verkehrsregelung „Zentrumszone“ könnte also auch in diesen beiden Fällen eine mögliche Lösung für ein Miteinander des Fußgänger- und des Fahrzeugverkehrs in diesen Straßenzügen sein.

## **Planungsstadtrat MMag. Klaus Luger** **Stadt Linz hat ähnliche Verkehrsregelung** **bereits 2007 beim Bund beantragt**

Im Sommer 2007 hat der Gemeinderat der Stadt Linz eine Resolution an die Bundesregierung zur Änderung der StVO beschlossen. Ziel war die Legalisierung eines gemischten Fahrzeug- und Fußgänger/innenverkehrs in Straßen ohne Gehsteig im Ortsgebiet, also genau das, was jetzt in Form des Vorschlages der neuen Verkehrsregelung „Zentrumszone“ vorliegt. Wir unterstützen daher diese Initiative auch seitens des Städtebundes, der Bedarf nach einer derartigen Verkehrsregelung ist zweifellos und in hohem Maße gegeben.

Selbst wollen wir die Regelung in einem ersten Schritt im Bereich der äußeren Landstraße zwischen Bismarckstraße und dem neuen Musiktheater auf der Blumau einerseits und zwischen den Achsen Humboldtstraße bzw. Herrenstraße, Stockhofstraße, Volksgartenstraße andererseits, erproben. Dazu starten wir im Herbst gemeinsam mit der WKO Oberösterreich ein Projekt der Bürger/innenbeteiligung. Bewohner, Unternehmer aber auch Hausbesitzer und Freiberufler sollen mit in die Gestaltung dieses Bereiches eingebunden werden und auch bei der Neuordnung der Verkehrsregelung mitreden können.

## **Bürgermeister Mag. Christian Jachs** **Freistadt wird die neue Verkehrsregelung** **„Zentrumszone“ zumindest im Eisengassenviertel,** **wenn nicht gar in der ganzen Innenstadt umsetzen**

Im Eisengassenviertel in Freistadt, das ist der Stadtteil südlich der zentralen Stadteinfahrt Pfarrgasse, gibt es seit fast 15 Jahren eine Diskussion um die Einführung einer Fußgängerzone. Bereits im Jahr 1995 hat die Stadt Freistadt gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Oberösterreich eine Befragung der Unternehmen und Bewohner/innen dieses Bereiches und der gesamten Gemeindebevölkerung durchgeführt. Dabei wurden nicht nur Fragen zur Gestaltung des Straßenraums, sondern auch zur Verkehrsregelung gestellt. Ergebnis war die eindeutige mehrheitliche Ablehnung einer Fußgängerzone. Andererseits ergab die Befragung sehr wohl auch der Wunsch nach einer gewissen und zwar sanften Verkehrsberuhigung inklusive auch der Möglichkeit der gemeinsamen Benützung von Verkehrsflächen durch den Fahrzeug- und den Fußgängerverkehr.

Wir sind daher davon überzeugt, dass die Nutzung dieser neuen Möglichkeit auf breite Zustimmung stoßen wird und danken allen Initiatoren für die viele Arbeit, die in der Entwicklung der neuen Verkehrsregelung „Zentrumszone“ steckt.

## **Bürgermeisterin Ulrike Böker, Ottensheim**

### **Ottensheim arbeitet seit April 2008 an Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Linzer Straße nach Vorbild Shared Space**

Mit einer Informationsveranstaltung unter dem Titel „Raum für alle - Shared Space“ hat die Marktgemeinde Ottensheim im April 2008 die Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung des Straßenraums in der Linzer Straße gestartet. Seither läuft eine Serie an Workshops, bei denen alle Betroffenen zu Beteiligten gemacht werden. Ziel ist es, dass die Identifikation der anrainenden Bewohner/innen, Unternehmer/innen und Hausbesitzer/innen mit der künftigen Gestaltung des Straßenraumes möglichst intensiv ist: Jeder soll die Straße als „seine“ Straße empfinden.

Die bisherigen Workshops ergaben eindeutig die Richtung, dass in der Linzer Straße in Ottensheim aufgrund der beengten Platzverhältnisse alle Verkehrsteilnehmer/innen den Straßenraum gemeinsam nutzen sollen. Für Ottensheim ist daher die neue Verkehrsregelung Zentrumszone die ideale Verkehrsregelung, die in der Straßenverkehrsordnung bisher gefehlt hat. Vor allem bringt sie für die Gemeinden auch Rechtssicherheit, weil durch die klaren Verhaltensregeln Haftungsrisiken der Gemeinden in ihrer Funktion als Straßenerhalter bzw. auch als Ordnungsgeber reduziert sind.