

23 THESEN ZU STADT & LAND

Örtliche Raumplanung

WS 2020



Redaktion:
Dipl.-Ing. Maria Baumgartner

URBA **TU**
Research Graz
145 Institut für Städtebau

Impressum

Lehrveranstaltungsleitung & Redaktion:
Maria Baumgartner

Studienassistentz & Layout:
Christian Keuschnig

Medieninhaber*in, Verleger*in & Hersteller*in:
Institut für Städtebau
Technische Universität Graz
Rechbauerstraße 12
8010 Graz, Österreich

Verlags- und Herstellungsort: Graz

Titelbild:
© Maria Baumgartner, Graz, Kärntner Straße, 2020

INHALTSVERZEICHNIS

Maria Baumgartner Vorwort	06 - 07
Julia Krامل Bebauung im Ortskern von Kindberg. Eine Kleinstadt mit viel Charme	08 - 13
Matthias Pesendorfer Kann denn Wohnen Sünde sein? Auswirkungen des Umbaus der traditionellen Stadthäuser zu Wohngebäuden auf die Orts- entwicklung der Hartberger Innenstadt	14 - 25
Christian Keuschnig Leerstandsnutzung zur Ortskernstärkung. Die Jugend in die Mitte bringen	26 - 31
Anna Katrin Ebenführer Verdichtung statt Zersiedelung. Diskussion am Beispiel der Gemeinde Scharnstein	32 - 35
Katharina Bianca Platzer Bauboom in Graz. Viel diskutiert und viel kritisiert	36 - 39
Thomas Moser Der Kernlose Ort. Warum in Lieboch nicht nur ein Ortszentrum fehlt	40 - 43
Jaka Rečnik Verwaiste Ortskerne – Was tun? Problematik und Lösungsansätze am Beispiel Celje, Slowenien	44 - 47

Michel Jakić Rijeka, circular oriented city. Rikard Benčić Area	48 - 51
Andreas Josef Pack Urbane Hitzeinseln in Graz. Grünraum zur Steigerung der Lebensqualität	52 - 57
Petya Ivanova Neue grüne Inseln für Graz. Die Umwandlung der Grazer Innenhöfe in gemeinschaftliche urbane Gärten zur Optimierung der Mikroklimata der Inneren Stadt	58 - 61
Stefanie Insupp Potentiale des Andreas-Hofer Platzes in Graz. Neue Begegnungszone am Tor der Stadt	62 - 65
Julia Isabella Meier Tummelplatz Graz. Ein innerstädtischer Platz mit viel Potential	66 - 69
Viktoria Wallner Ein Parkplatz als Hauptplatz? Stadtgemeinde Feldbach	70 - 73
Anja Zamuda Ein Hauptplatz für alle. Umplanung des Stadtzentrums in Gornja Radgona	74 - 77
Roland Pilsinger Begegnungszone am Hauptplatz der Stadtgemeinde Liezen. Ein Platz atmet auf!	78 - 81

Niklas Christian Gärtner	82 - 87
Freiraum Zinzendorfgasse. Verkehrsberuhigter Bereich der Entwicklungszone Elisabethstraße-LKH Klinikum	
Peter Thomann	88 - 93
„Graz ans Wasser!“ Aufwertung der Murufer durch gastronomische Belebung	
Matthias Rode	94 - 99
Was ist im öffentlichen Interesse? Diabas oder Endemiten, Steinbruch oder Naturpark, Bundes- oder Landesgesetze?	
Julian Reissner	100 1003
Mangelnde Gestaltungsqualität der Einfallstraßen in Graz. Beispiel Kärntner Straße K reuzung Wagner-Jauregg Straße	
Maria Gärtner	104 - 107
Fahrrad Voraus. Direkte Radwegverbindung zwischen Bertha von Suttner-Friedensbrücke und Nahverkehrsknotenpunkt Don Bosco	
Melanie Häusel	108 - 113
Erfolgsmodell Zukunft: Schulstraßen. Transformation des Straßenraumes zu Gunsten von Kindern	
Sabrina Beletz	114 - 117
Rethink Annenstraße. Was man aus der Neugestaltung der Annenstraße in Graz (nicht) lernen kann	
Robert Aumayr	118 - 121
Auf stillen Wegen. Integration des Bischofshofener Friedhofs ins städtische Freiraumsystem	

Die Lehrveranstaltung Örtliche Raumplanung gibt einen praxisnahen Einblick in die Grundlagen und Instrumente der kommunalen Raum- und Stadtplanung. Die Studierenden lernen Herausforderungen und Planungsansätze im In- und Ausland kennen und diskutieren. Über die Formulierung von Thesen stellen sie Bezüge zu konkreten Orten und Themen her, die für sie von Bedeutung sind. Im Rahmen eines Fachartikels analysieren sie die Bestandssituationen, den Zusammenhang mit rechtlichen Grundlagen, örtlichen Entwicklungskonzepten, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen. Darauf basierend erarbeiten sie abschließend Planungsempfehlungen. Als Ergebnis dieser Arbeiten ist dieses Booklet entstanden, in dem ihre 23 Thesen zu Stadt & Land zusammengefasst sind.

Wenn man eine thematische Klammer über die Arbeiten legen möchte, würde diese lauten: „Mehr Grün in die Stadt!“. Fast jeder Fachartikel kommt in der einen oder anderen Form zu diesem Ergebnis. Das offenbart die strukturellen Defizite der aktuellen Raumplanung: Die Böden werden versiegelt, trotz Leerständen und überschrittenen Luftgrenz- sowie Lärmrichtwerten wird weiter gebaut, auf den Straßen und Plätzen befinden sich Autos statt Menschen. Das ist das Ergebnis einer erdgeringschätzenden, auto- und kapitalorientierten Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung.

Aber es geht auch anders: Die Studierenden zeigen anhand historisch gewachsener Stadtzentren, wie man mit gereihten Stadthäusern und hohen Freiraumqualitäten verdichtet, gemeinschaftsorientiert und wirtschaftlich bauen kann (Feldbach und Kindberg). Sie erstellen funktionsgemischte Nutzungskonzepte für Leerstände (Hartberg und Obervellach), zeigen Möglichkeiten für Umnutzungen von Industriebrachen (Celje und Rijeka, SI) und zum Umgang mit emissionsbelasteten Gebieten (Kärntner Straße in Graz) auf.

Sie unterbreiten Vorschläge für eine gute fuß-, rad- oder ÖV-mäßige Vernetzung der kommunalen Freiräume (Bischofshofen und Lieboch), sie zeigen, wie man Innenhöfe begrünen (Graz) und öffentliche Straßen (Annenstraße und Zinzendorf-gasse in Graz) und Plätze (Hauptplatz in Feldbach und Liezen, Andreas-Hofer Platz und Tummelplatz in Graz, Stadtzentrum in Gornja Radgona, SI) wieder zu menschen- und klimagerechten Aufenthaltsorten umgestalten kann.

Sie stellen eindrucksvoll dar, wie man den Radverkehr priorisieren (Radverbindung zwischen Mur und Don Bosco in Graz) und Kindern über Wohn- und Schulstraßen den ihnen entzogenen Straßenraum wieder zurückgeben kann (Salzburg und Wien).

Und sie zeigen, was sich in der Gesetzgebung ändern muss: So ist die Kfz-Stellplatzverpflichtung im Steiermärkischen Baugesetz angesichts des Klimawandels ebenso wenig zeitgemäß wie die Ignorierung von Landschaftsschutzgebietsverordnungen und Naturparkausweisungen bei der Genehmigung von Abbauvorhaben.

Im Rahmen der parallel durchgeführten Gastvorträge wurde deutlich, dass Grün- und Freiraum in der Raum- und insbesondere Stadtplanung eine stärkere Bedeutung einnehmen muss, dass es Sinn macht, Landschafts- und Freiraumplaner*innen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen, sowohl auf Gemeindeebene als auch im Rahmen der aufsichtsbehördlichen Prüfung der Instrumente.

Die Erhaltung der verschiedenen Landschaftsräume als essentielle Lebensgrundlagen hat oberste Priorität. Ihre raum- und mitweltverträgliche Nutzung und Vernetzung mit guten Fuß- und Radwegverbindungen ist eine der zentralen Herausforderungen der Zukunft. Die im Steiermärkischen Raumordnungsgesetz erweiterte Möglichkeit der Erstellung räumlicher Leitbilder für Bauland, Verkehrsflächen und Freiland (§ 22 Abs. 7 StROG) bietet dafür geeignete Anknüpfungspunkte.

Wenn Sie als Gemeindepolitiker*in oder Verwaltungsbedienstete*r dieses Booklet in Händen halten, greifen Sie die Vorschläge darin bitte auf. Treten Sie in Kontakt mit dem/der Autor*in und arbeiten Sie mit ihr/ihm an deren Realisierung. Lernen wir voneinander und suchen wir gemeinsam nach zukunftsfähigen Wegen des Lebens auf dieser Erde.

Viel Freude beim Lesen!

Eine Kleinstadt mit viel Charme

Einleitung

Die Stadt Kindberg befindet sich in der Obersteiermark, genauer gesagt im Mürztal.

Kindberg ist eine Kleinstadt mit 8.150 Einwohner*innen (Stand: 01.01.2020) und einer Gesamtfläche von 90,66 km². Das Gemeindegebiet ist in acht Ortschaften gegliedert. Die Ortschaft, und somit das Kerngebiet Kindberg, umfasst eine Fläche von 3,59 km², in welcher 5.290 Einwohner*innen (Stand: 01.01.2020) leben.¹

Kindberg ist eine Stadt mit sehr ländlichem Charakter, liegt aber direkt an der Semmering-Schnellstraße S6. Diese weist ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen auf und wirkt als räumliche Barriere. Der Bahnhof Kindberg bietet eine Anbindung an den Regionalverkehr der Österreichischen Bundesbahnen.

Kleinere Ortschaften des Gemeindegebietes und deren Umgebung sind mit dem Citybus erreichbar. Außerdem durchquert der Mürztalradweg R5 das Stadtgebiet, wodurch man auch mit dem Fahrrad gut von A nach B kommt.

Im Folgenden wird in diesem Artikel vor allem auf die Bebauung im Ortskern der Stadtgemeinde näher eingegangen. Diese kann aufgrund der auf länglichen Haushufenparzellen gereihten Häuser als Vorbild einer dichten Bebauung mit Einzelhäusern und hohen Freiraumqualitäten gesehen werden.

Ortsbild von Kindberg

Durch das Kerngebiet von Kindberg verläuft die Landesstraße L118. Die beiden Seiten der Hauptstraße werden von Häusern gesäumt, welche sowohl Geschäfte als auch Wohnräume beherbergen. Die Gebäude sind straßenseitig ausgerichtet, überwiegend in geschlossener Bebauungsweise errichtet und meist zwei bis dreistöckig. Die Grundstücke haben nach hinten hinaus einen Hof bzw. eine Grünfläche. Die Häuser besitzen also eine vollständige Freiraumversorgung und sind zudem multifunktionell genutzt.



Abb. 1: Orthophoto Stadt Kindberg (Quelle: Steiermark, Digitaler Atlas Steiermark, 2019)

¹ vgl.: Wikipedia [2020]

Am Stadtrand befinden sich demgegenüber Wohngebiete und Industrie- bzw. Gewerbegebiete, wie der Flächenwidmungsplan in Abbildung 2 zeigt. Was anhand von Abbildung 1 gut ersichtlich ist, ist die Tatsache, dass Kindberg von Grünraum umgeben ist. Sowohl landwirtschaftliche als auch forstwirtschaftliche Flächen säumen teils das Randgebiet der Kleinstadt. Entlang der Mürz, die direkt durch Kindberg fließt, befinden sich die Mürzauen. Diese Gebiete bieten zusätzlichen Erholungsraum für die Menschen, die in und um Kindberg leben.

Ortsbilderneuerung/Neue Fußgängerzone

In den Jahren 2017 und 2018 wurde in Kindberg im Zuge der Ortskernerneuerung die Fußgängerzone, welche sich im südlichen Bereich der Ortsdurchfahrt befindet, erneuert. Der Hauptgrund dafür war, dass der Oberflächenwasserkanal, in den das ganze Oberflächenwasser der Fußgängerzone fließt, und das Fäkalsystem neu errichtet werden mussten. Außerdem wurde im Zuge der Erneuerung auch die ganze Technik (Strom, Gas, Post und Kabelfernsehen), welche ebenfalls unter der Fußgängerzone liegt, erneuert.² Durch diese Erneuerung wurde das Stadtzentrum barrierefrei.³

Baulich-räumliche Qualitäten

Durch die auf länglichen Haushufenparzellen gereihten Häuser entlang der Hauptstraße, welche man in Abbildung 2 noch einmal deutlich veranschaulicht sieht, hat man auch im Ortskern Fläche für Gärten im Hinterhof geschaffen. Diese in der Regel mehrgeschoßige Straßenrandbebauung ist als Kerngebiet gewidmet. Zudem besteht, zumindest an der südlich parallel zur Hauptstraße verlaufenden Straße, noch die Möglichkeit einer gespiegelten Nachverdichtung. Die mit den Schmalseiten zur Straße stehenden Häuser ermöglichen vielen sowohl einen Anteil am Straßenraum wie am rückwärtigen Grünraum. Die infrastrukturelle Erschließung ist durch die beidseitig entlang der Straße verlaufende Bebauung sehr kosteneffizient, da viele davon profitieren und mitzahlen. Das Ortszentrum ermöglicht durch die Kerngebietswidmung auch einen attraktiven Nutzungsmix.

Wie dem Flächenwidmungsplan in Abb. 1 zu entnehmen ist, befinden sich demgegenüber am Stadtrand Reine und Allgemeine Wohngebiete. Diese weisen teils größere Parzellen mit freistehenden Einfamilienhäusern oder große Wohnkomplexe mit geringen privaten Freiräumen auf. Beide Widmungs- und Bebauungsstrukturen kommen.

² vgl.:(meinbezirk, 2016)

³ vgl.:(Steiermark, www.infrastruktur.steiermark.at, 2018)

– auch aufgrund der damit verbundenen geringeren Eignung für gewerbliche Nutzungen – nicht an die Attraktivität des Ortskerns heran. Von den randlichen Wohngebieten ins Kerngebiet sind es im Stadtgebiet meist nur ein paar Gehminuten. Kindberg hat durch seine Größe sicher den Vorteil, dass man in Kerngebietsnähe schon im Grünen wohnt, es aber auch nicht weit zu Geschäften und Infrastruktur hat.

Schulen, Kindergarten, Geschäfte sowie Bahn- und Busanbindungen sind innerhalb des Stadtgebietes gut und schnell auch zu Fuß oder per Rad erreichbar. Kindberg bietet entlang der Hauptstraße und auch am Rand des Kerngebietes zahlreiche Parkmöglichkeiten. In dieser ländlichen Region fahren die Menschen viel mit dem Auto. Auch wenn es gute Anbindungen an die öffentlichen Verkehrsmittel gibt, ist die Abfahrtsfrequenz der Öffis nicht so hoch wie in größeren Städten. Um den Anforderungen an die Zukunft gerecht zu werden, könnte man bei der Auswahl von Baumaterialien auf klimafreundliches Material, wie zum Beispiel Holz, setzen.⁴ Außerdem wäre zu beachten, dass sich eine neue, klimafreundlichere Bauweise gut ins Ortsbild integrieren lässt.

Auch die Installation von PV-Anlagen auf neu gebauten Häusern könnte angedacht werden, um dem anwachsenden Energiebedarf möglichst ressourcenschonend gerecht zu werden. Dies könnte in Zusammenarbeit mit dem regionalen Energieversorgungsunternehmen durchgesetzt werden.

Fazit

Für die weitere Stadtentwicklung an den Ortskernrändern wäre das Weiterführen der Straßenrandbebauung in Form von Haushufenparzellen von großem Vorteil, weil dadurch sowohl Geschäftslokale, Wohnraum und Grünflächen gut miteinander verbunden werden könnten.

Wichtig für die nahe Zukunft ist sicherlich, dass bei der Entwicklung der Stadt deren Charme erhalten bleibt und trotzdem auf klimafreundliche Gestaltung und Bebauung gesetzt wird.

Außerdem sollte auch in solch ländlichen Regionen vermehrt auf öffentliche Nahverkehrsmittel gesetzt werden, um die Abhängigkeit von Autos zu verringern. Notwendig dafür wäre ein gut überlegtes Konzept, dass es den Bewohner*innen in und um Kindberg schmackhaft macht, öffentliche Verkehrsmittel häufiger zu nutzen, zum Beispiel in Form neuer Fahrpläne, Routen und gegebenenfalls von Mobilitätszuschüssen.

⁴ vgl.: Vgl. (Rohde, 2019)

Quellen

- Bauamt Kindberg. (2020). Flächenwidmungsplan. Kindberg. Abgerufen am 24. 11 2020
- meinbezirk. (12 2016). www.meinbezirk.at. Abgerufen am 15. 12 2020 von https://www.meinbezirk.at/muerztal/c-lokales/der-countdown-fuer-den-umbau-laeuft_a1960649
- Rohde, S. (09. 10 2019). wohnglueck. Abgerufen am 12. 01 2021 von <https://wohnglueck.de/artikel/nachhaltig-bauen-17611>
- Stadtplan, U. (2020). www.unser-stadtplan.at. Abgerufen am 16. 12 2020 von <https://www.unser-stadtplan.at/Stadtplan/Kindberg/map/Stadtplan-Kindberg.map>
- Steiermark, L. (8. 06 2018). www.infrastruktur.steiermark.at. Abgerufen am 15. 12 2020 von <https://www.infrastruktur.steiermark.at/cms/beitrag/12669087/139306480/>
- Steiermark, L. (2019). Digitaler Atlas Steiermark. (L. Steiermark, Herausgeber) Abgerufen am 12. 01 2021 von
GIS Steiermark: <https://gis.stmk.gv.at/wgportal/atlasmobile/map/Fachkarten/Flora%20und%20Fauna>
- Wikipedia. (10 2020). Wikipedia. Abgerufen am 30. 11 2020 von Kindberg: <https://de.wikipedia.org/wiki/Kindberg>

KANN DENN WOHNEN SÜNDE SEIN?

Matthias Pesendorfer
Mat. Nr. 11702936

Auswirkungen des Umbaus der traditionellen Stadthäuser zu Wohngebäuden auf die Ortsentwicklung der Hartberger Innenstadt

Im folgenden Artikel wird der Frage nachgegangen, welche Folgen die sich zunehmend abzeichnende Wohnnutzung der Hartberger Innenstadthäuser auf die Entwicklung des Ortes hat. Die These ist, dass der Verlust des „Hausens“, der Verfügbarkeit über Haus und Hof und der damit verbundenen (Haus) Wirtschaftsmöglichkeiten auch die Entwicklung der Innenstadt ungünstig beeinflusst. Dabei wird zunächst der Vergleich zwischen den multifunktionalen traditionellen Stadthäusern und den monofunktionalen Wohnbauten angestellt. Weiters werden die Ursachen dieser Entwicklung thematisiert und die Frage beleuchtet, mit welchen bewährten Planungsprinzipien man diesen Prozess unterbinden kann, ohne eine Zersiedelung herbeizuführen.

Die Nachfrage nach Wohnraum ist insbesondere in den innerstädtischen Ballungszentren seit einigen Jahren präsenter denn je. Sowohl die junge als auch die ältere Generation finden Gefallen am Prinzip der Stadt der kurzen Wege, was bedeutet, fußläufig die Bedürfnisse des täglichen Lebens binnen einer Zeit von maximal 15 Minuten erreichen zu können. Es findet eine stetige Nachverdichtung des Innenstadtraumes statt, neuerdings speziell im Sinne von Umbauten von ehemaligen Geschäftswohnhäusern zu reinen Wohnhäusern.

Doch woher kommt dieser Trend und welche Auswirkungen hat dieser Prozess auf die örtliche Entwicklung auf lange Sicht gesehen?

Das typische Hartberger Stadthaus ist durch seine 3-geschossige, gereihte Bauweise charakterisiert, welche bis heute zum Großteil fortgeführt wird. Die Widmung der gesamten Innenstadt innerhalb der ehemaligen Stadtummauerung ist Kerngebiet. Diese auf Nutzungsmischung abzielende Widmung basiert auf einer Bebauung wie sie historisch entstanden ist, dass nämlich die Erdgeschosszone eine Funktion von öffentlichkeitsrelevanten Nutzungen und von Freiraumbezügen herstellen soll. Das Problem liegt nun in der Umnutzung von gesamten Gebäuden zu Wohnbauten, worunter auch die Qualität des öffentlichen Raumes leidet.

Allgemein ist festzuhalten, dass bei Veränderungen, die sich nachhaltig positiv auswirken sollen, ein respektvoller Umgang mit der bestehenden Substanz unabdingbar ist. Dabei ist es im Sinne des Denkmalschutzes wichtig, die bestehende Substanz zu respektieren, sie aber auch dem Geist der Zeit entsprechend einer neuen Nutzung zuzuführen, die sich im Idealfall auch auf die Stärkung des öffentlichen Raumes positiv auswirkt.

Anrainerbefragungen im Zusammenhang mit der Erstellung des örtlichen Entwicklungskonzeptes in Hartberg ergaben eine weitgehende Zufriedenheit mit der aktuellen Situation.¹ Doch aus eigener Erfahrung kann ich sagen, wenn man sich in der Bevölkerung näher umhört, schwenkt diese Zufriedenheit oft in eine starke Unzufriedenheit mit den Entwicklungen rund um den Abzug von Gewerbetreibenden aus der Innenstadt und der damit verbundenen fehlenden Geschäftigkeit um. Wie lässt sich das erklären?

Grundsätzlich ist es erfreulich, dass für leerstehende Häuser Nachnutzungen gefunden werden. Auch ein Nutzungswechsel ist üblich.

Der Rückgang von Gewerbebetrieben in den Innenstädten bzw. die Übersiedlung in Einkaufszentren an den Stadträndern ist aber ein strukturelles Problem. Dieser Prozess wurde zum einen durch Einkaufszentren- und Gewerbegebietswidmungen am Stadtrand hervorgerufen, insbesondere im Bereich der Autobahnzubringer, und wird zum anderen durch die Schwerpunktsetzung im örtlichen Entwicklungskonzept unterstützt, wonach es ein Ziel ist, in den nächsten Jahren die Gewerbebetriebe vermehrt an höher-rangige Infrastruktur anzubinden.²

In Hartberg war man einst mit der Verordnung der Wienerstraße zu einer Fußgängerzone als Verkehrsberuhigungsmaßnahme Vorreiter*in im Bereich der Innenstadtbelebung.³ Doch dieser Trend ist längst vergangen, was sich an der Vielzahl von Leerständen deutlich zeigt. Die Gemeinde versucht zwar, durch Events sowie Sanierungen im kleinen Rahmen zur Belebung der lokalen Ökonomie beizutragen, was allerdings wenig Nachhaltigkeitspotenzial hat, da das eigentliche Problem woanders liegt.

¹ Heigl Consulting ZT GmbH 2019, 32.

² eigl Consulting ZT GmbH 2019, 5.

³ Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark 2015, 41.

Abb. 1: Ansichtskarte um 1900



Zu sehen ist sehr schön das historisch gewachsene, zur Straße hin offene und mit dieser kommunizierende "Stadtparterre".

Ansichtskarte alter Hartberger Geschäftshäuser am Hauptplatz, ca.1900, Philip Tunner

Dieses ist sehr tiefgehend. Es beginnt beim bisher forcierten Ausbau der Infrastruktur im Bereich des motorisierten Individualverkehrs und geht hin bis hin zu den Einkaufszentren- und Gewerbegebietswidmungen am Stadtrand. Eine der Hauptproblematiken diesbezüglich liegt auch in der unzureichenden regionalplanerischen Abstimmung, wodurch nicht nur eine sehr starke Konkurrenz durch Einkaufszentren an den Stadträndern, sondern auch zu den unmittelbaren Nachbarstädten entsteht. Hinzu kommt der Aspekt der Kurzlebigkeit dieser Stadtrandstrukturen, wie das Beispiel des alten Hartic in Hartberg zeigt, welches nach rund zehn Jahren gänzlich ausgedient hat.

Sogenannte Kundenbringer*innen im Bereich des Großhandels benötigen einen größeren Platzbedarf, der aktuell in der Innenstadt nicht gegeben ist. Ein weiterer Problempunkt ist in diesem Zusammenhang auch die kostenlose Parkmöglichkeit beim Einkaufszentrum am Stadtrand, wohingegen in der Innenstadt das Parken kostenpflichtig bzw. zeitlich begrenzt ist.

Hier wird das Fehlen eines ganzheitlichen Parkraummanagements offensichtlich. Zusätzlich ist die fehlende Infrastruktur im Bereich des Zu-Fuß-Gehens, Radfahrens sowie des öffentlichen Verkehrs seit der Widmung dieser Einkaufszentren- und Gewerbegebiete gänzlich vernachlässigt worden. Als bestes Beispiel hierfür kann man den praktisch einzigen reinen Fußgänger- bzw. Radweg dorthin ansehen, welcher an den angrenzenden Großkonzern verkauft wurde und durch einen verhältnismäßig schlechten Schotterweg in gefährlicher Nähe zu den Bahngleisen halbherzig ersetzt wurde.

Eine Möglichkeit, den beschriebenen Problemen entgegenzuwirken wäre es, gezielt hausübergreifende Verbindungen bzw. Clusterbildungen in der Innenstadt zu begünstigen, indem man einzelne Bereiche, die sich nach Umfragen dafür eignen, verstärkt in den Fokus rückt.

Abb. 2 und 3: Häusernutzungsvergleich



Der Vergleich zeigt die aktuelle Problematik der Innenstadt auf, wo in der Herrengasse als Beispiel nach und nach die Umnutzung von Kerngebiet (Abb. 2) zur reinen Wohnnutzung (Abb. 3) eintritt. Die Tore schließen sich. Eigenaufnahme_Pesendorfer, Martin (26.01.2020)

Hierzu wurde bereits eine Analyse durch das Architekturbüro balloon im Jahr 2014 erstellt, welche Teilgebiete sich für welche Bereiche eignen würden.⁴ Für diese Zonen sollten gezielt geeignete (Jung-)Unternehmer*innen angesprochen werden. Dies könnte durch ein aktives Einkaufsstraßenmanagement, wie es z.B. in der Seestadt Aspern umgesetzt wurde, Schritt für Schritt erfolgen. In diesem Prozess wird festgestellt, an welchem Platz welcher Dienstleistungsbedarf vorhanden ist. Das Ziel dabei ist eine flächendeckende Versorgung sicherzustellen und gleichzeitig zu verhindern, dass sich mehrere Dienstleister*innen mit demselben Dargebot in zu engen Abständen ansiedeln, wodurch früher oder später die Konkurrenz für die umsatzschwächeren zu groß wird.⁵

Um neue Verkaufsflächen und Gebäude mit multifunktionalem Charakter zu erhalten und wieder zu schaffen, wäre eine Option, seitens der Gemeinde gezielt leerstehende Gebäude anzukaufen und entsprechend zu managen. Dadurch eröffnen sich gänzlich neue Möglichkeiten, die sich positiv auf den innerstädtischen Raum auswirken könnten.

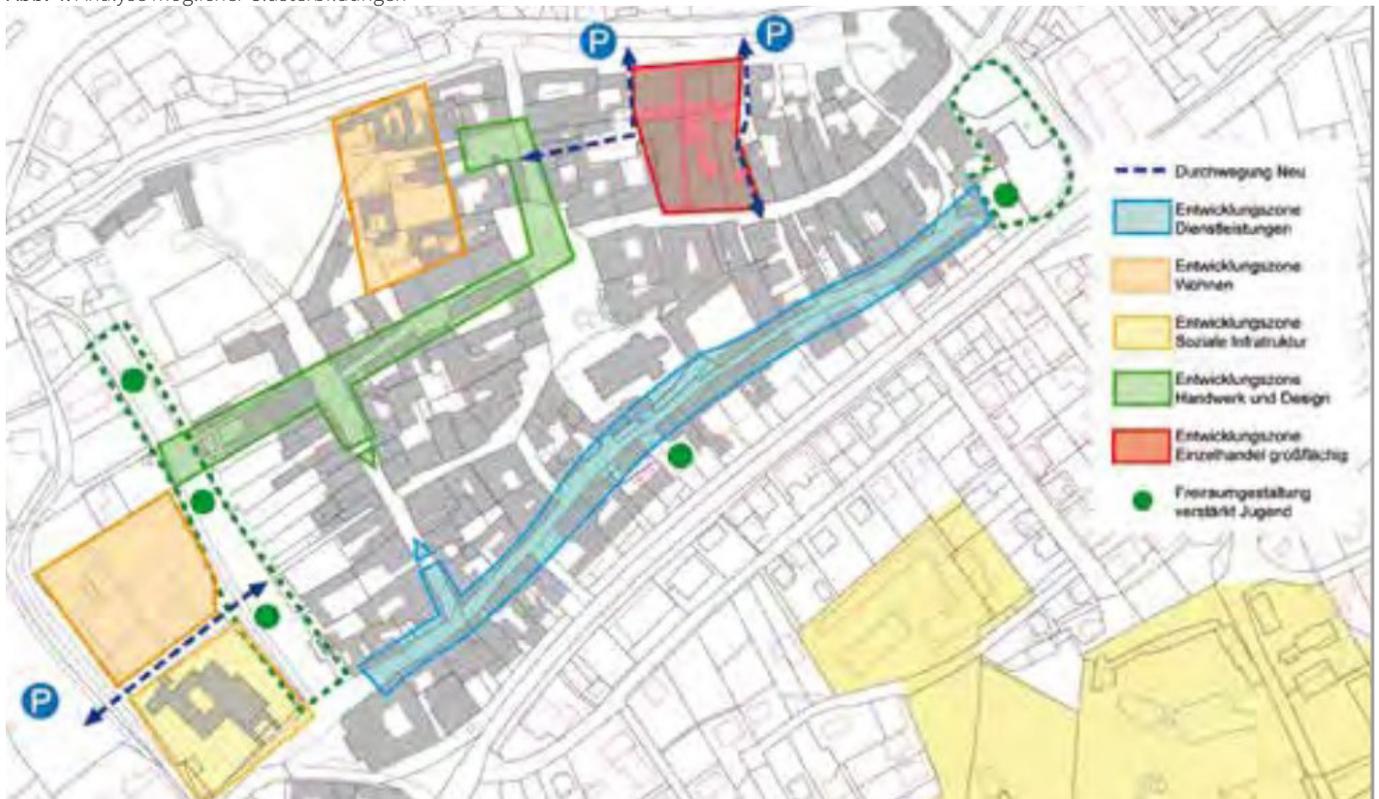
So wäre es möglich, durch die Zusammenführung mehrerer Gebäude größere Verkaufsflächen entstehen zu lassen, die sich z.B. über einen, teils überdachten, Innenhof verbinden könnten. Dafür würden sich insbesondere Gebäude der Wienerstraße, Herrengasse und des Hauptplatzes eignen. Auch die Entstehung von Kommunikationsräumen mit den Erdgeschoßnutzungen steigert auf lange Sicht hin die soziale Qualität.⁶

Bei der Herrengasse könnte man Gebäude mit öffentlichkeitswirksamer Nutzung zudem zum Stadtpark hin öffnen und beispielsweise ein Freizeitzentrum mit Erweiterung zum Stadtpark errichten, wodurch dieser aktuell wenig genutzte Park eine neue Belebung erfahren würde. Dies könnte ohne Verringerung der Gesamtparkfläche erfolgen, es müssten nur neue Öffnungen entstehen, wodurch der Park und der bebaute Raum mehr als eine Einheit wahrgenommen würden.

4 Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark 2015, 23.
5 Erste gemanagte Einkaufsstraße Österreichs, vgl. SES 2021

6 Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark 2015, 27.

Abb. 4: Analyse möglicher Clusterbildungen



Stadtteilbezogene Entwicklungspotenziale und mögliche Clusterbildungen in historischen Innenstädten am Beispiel Hartberg (Quelle: Architekturbüro balloon / 04.2014)

Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark(Hg.), 2015, 23

Weiters sollte die Kerngebietswidmung im Zentrumsbereich dahingehend spezifiziert werden, dass in den Erdgeschoßen nur die in § 30 Abs. 1 Z.3 StROG angeführten Nutzungen, ohne Wohnnutzungen und Garagen, zulässig sind.

Selbst wenn damit vorübergehende Leerstände verbunden sein sollten, hätte dies letztlich den positiven Effekt, die Eigentümer*innen, dazu zu bewegen, ihre Mietpreise an leistbare Geschäftsmieten anzupassen und sich in weiterer Folge beim Einkaufsstraßenmanagement zu beteiligen.

Ein attraktiver, angebotsreicher öffentlicher Raum ist unabdingbar, um eine lebenswerte Innenstadt zu erhalten. Ebenso muss stadtweit der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr priorisiert und der MIV zurückgedrängt werden.

Bleibt noch die Frage zu klären, wie man mit der bestehenden Infrastruktur umgeht. Hartberg verfügt z.B. innenstadtnah über eine große Tiefgarage, die allerdings aufgrund des obig beschriebenen fehlenden Parkraummanagements kaum Nutzen findet.

Zur Attraktivierung der Tiefgaragenparkplätze wäre, neben der einstweiligen kostenlosen Parkmöglichkeit in der Tiefgarage (solange das konkurrenzierende kostenlose oberflächige Parken am Stadtrand besteht), primär wichtig, eine attraktivere Anbindung direkt zum Hauptplatz bzw. der Fußgängerzone zu schaffen. Hier braucht es ein besseres Leitsystem über die Presselgasse und die Goldgasse. Weiters ist über Bebauungspläne das Kfz-Parkangebot an den Stadträndern zu begrenzen und sind auch diese Räume nachhaltigkeitsorientiert zu entwickeln.

Langfristig gesehen, wird ein Rückbau der Straßen, die heute speziell für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt sind, ein unerlässlicher Bestandteil einer erfolgreichen Stadtplanung sein. Die Herrengasse, welche aktuell ihre spezielle Nutzung hauptsächlich für den ruhenden Verkehr findet, wäre in diesem Kontext ein guter Anfang für eine autofreie Innenstadt, in der sich eine Baumreihe pflanzen ließe und welche dem Bauernmarkt, der aktuell in der angrenzenden Michaeligasse auf einen schmalen Weg positioniert ist, einen Platz in einer der bedeutungsvollsten Straßen der Innenstadt zukommen lassen könnte.

Abb. 6: Herrengasse



Der aktuell vorherrschende Zustand in der Herrengasse, welcher den durch Kfz verlorenen Raum klar und deutlich aufzeigt. Große Flächen des öffentlichen Raumes stehen nur dem ruhenden Verkehr zur Verfügung. Eigenaufnahme_Pesendorfer, Martin (26.01.2020)

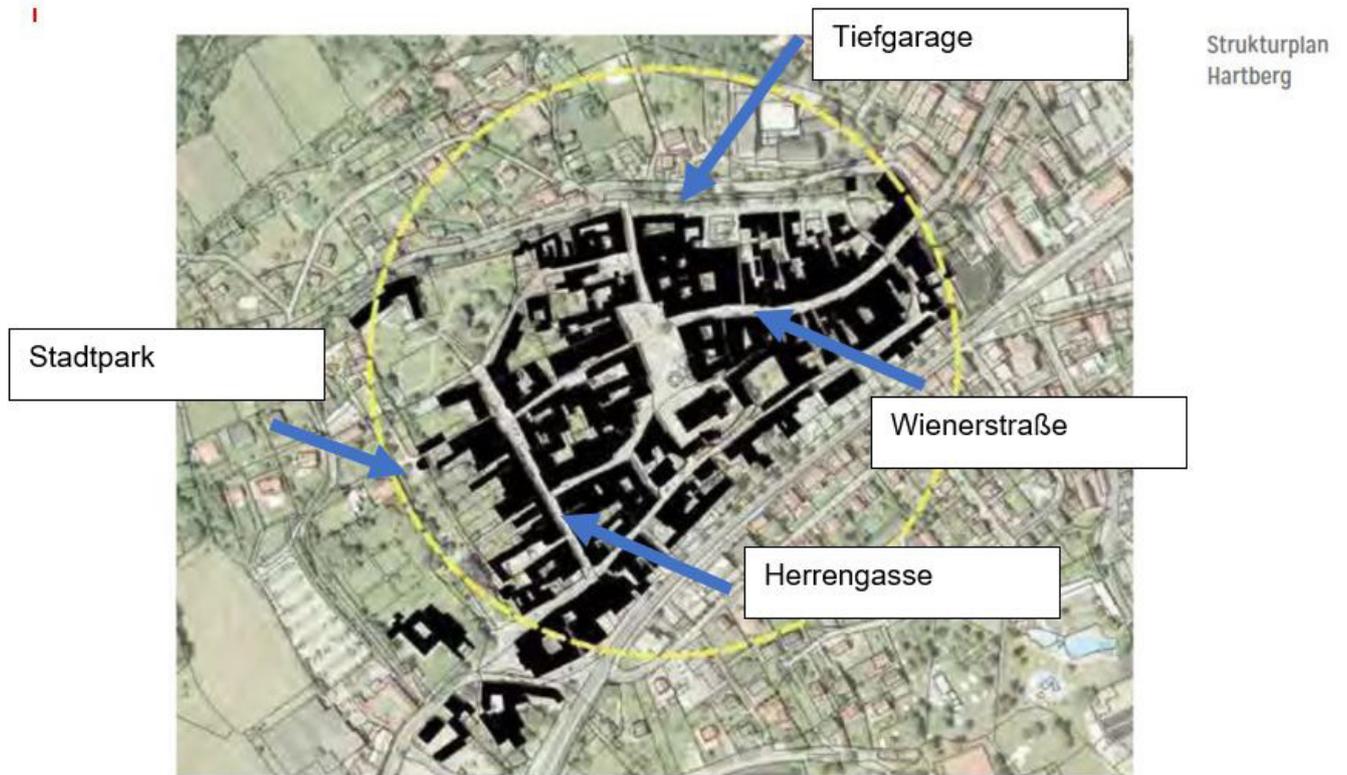
Im nächsten Schritt könnte man den Hauptplatz zur individualverkehrsfreien Zone erklären. Man muss den Raum, welcher durch den Automobilverkehr verloren gegangen ist, den Menschen wieder zurückgeben! Wichtig ist dabei, nicht auf den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sowie der Radfahrerwege zu vergessen, wie es am Stadtrand der Fall ist.

Abschließend bleibt noch zu sagen, dass in Hartberg grundsätzlich viel Potenzial vorhanden ist. Allgemein ist es wichtig, neue Anreize zu schaffen, angelehnt an bewährte, funktionierende Bestandsstrukturen. Das könnte über einen verstärkten Ankauf von innerstädtischen Bauten und deren gezieltes Management durch die Gemeinde bzw. über Förderprogramme erfolgen, indem gezielt finanzielle Unterstützung für innerstädtische Gewerbetreibende ausgeschüttet wird. Die Mittel sollen es auch ermöglichen, wieder Unternehmer*innen in die Innenstadt zu bringen, die eine Dienstleistung anbieten, welche man sonst in keinem Einkaufszentrum am Stadtrand bekommen würde.

Dabei kann das Angebot von Hartberger Trachtenmode bis hin zu einzigartiger Hartberger Kulinarik reichen, wodurch sich bereits in früheren Zeiten die Hartberger Innenstadt stets auszeichnen konnte.

Über kluge Raumplanung, geeignete Vorgaben, Flächenausweisungen und -festlegungen, hat man zudem die Möglichkeit, die gewünschten Entwicklungen ohne hohe Mehrkosten in die Wege zu leiten. Langfristig muss es für Immobilienbesitzer*innen im innerstädtischen Raum, wieder lukrativ sein, ein Geschäft im Erdgeschoss zu betreiben, wie es dies vor dem Einsetzen der autozentrierten Stadtplanung in den 1950er und 1960er Jahren noch war. Die multifunktionalen Hartberger Stadthäuser zeichneten sich stets durch ihre Kompaktheit und Mehrfachnutzung aus, welche zu spannenden Erlebnissen im Innen- und Außenraum einladen und Basis für eine Stadt der kurzen Wege sind. Gebäude mit reinen Wohnnutzungen wirken dem entgegen und sollten daher vermieden werden.

Abb. 5: Strukturplan



Quelle: Architekturbüro balloon, Andreas Gratl

Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark (Hg.), 2015,
25

Quellen | sources

Erlebnismangement GmbH: Leerstands-Management, o. J., Online unter: <https://www.erlebnismangement.com/promotion/leerstandsmanagement/> (Stand: 22.12.20)

Heigl Consulting ZT GmbH, Stadtgemeinde Hartberg (Hg.): Örtliches Entwicklungskonzept, Hartberg-Graz 2019

Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark (Hg.): weißbuch INNENSTADT, Chancen und Herausforderungen der Innenstadtbelebung für Klein- und Mittelstädte, 2015, Online unter: https://news.wko.at/news/steiermark/Weissbuch_Innenstadt_Stand_159.pdf (Stand: 22.12.20)

SES Spar European Shopping Centers GmbH: Erste gemanagte Einkaufsstraße Österreichs, 2021, Online unter: <https://www.ses-european.com/de/portfolio/seestadt-aspersn> (Stand: 24.01.21)

Umwelt Bundes Amt – Für Mensch und Umwelt: Leitkonzept-Stadt und Region der kurzen Wege - Gutachen im Kontext der Biodiversitätsstrategie, Dessau-Roßlau 2011, Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf> (Stand: 24.01.21)

Die Jugend in die Mitte bringen

Marktgemeinde Obervellach

Die Marktgemeinde Obervellach ist der zentrale Ort im mittleren Mölltal im Kärntner Oberland, unmittelbar südlich des Tauernhauptkammes. Obervellach erstreckt sich auf eine Fläche von 104,41 km². Die am Talboden gelegene Gemeinde wird von einer Mischung aus Wohngebäuden, Tourismuseinrichtungen und landwirtschaftlichen Hofstellen geprägt. Im Ort selbst gibt es weit über 100 Gewerbe-, Dienstleistungs- und Tourismusbetriebe. Diese stellen nicht nur für Obervellach, sondern auch für den gesamten Bereich des mittleren Mölltales, die hauptsächliche Wirtschaftskraft dar.

Die Marktgemeinde setzt sich aus mehreren Katastralgemeinden und Ortsteilen zusammen. Die Katastralgemeinden und Ortsteile sind entlang des Mölltals, an den Südhängen der Berge und rund um den Ortskern angesiedelt. Sie verleihen dem historisch gewachsenen Zentrum seine Kraft. Bis auf die örtlichen Nahversorgungsbetriebe, wie Billa und Spar, die sich eher am Rand des Ortes angesiedelt haben und sich somit eher negativ auf die Ortskernstärkung auswirken, befinden sich die meisten Geschäfte und allgemeinen Infrastruktureinrichtungen in diesem Zentrum.¹ Diese Geschäfte und Infrastruktureinrichtungen sind in den Erdgeschosszonen der Gründerzeithäuser angesiedelt und verleihen dem Ort in den Alpen eine Art Kleinstadtfliair. Die Bevölkerungszahl liegt bei 2.201 Personen (Stand: 01.01.2018). Die Gebäude- und Wohnungsstruktur setzt sich aus 989 Familienhäusern und 1.212 Single- oder Gemeinschaftswohnungen zusammen.

Das Geschlechterverhältnis ist ausgeglichen. Das Durchschnittsalter liegt mit 45,6 Jahren etwas höher als der österreichische Durchschnitt von 42,8 Jahren. Die durchschnittliche jährliche Abwanderung lag zwischen 2016 und 2019 bei -1,49 %.²

Tourismus als zentrale Ausrichtung des Ortes: Obervellach liegt inmitten des Nationalparks Hohe Tauern und ist dadurch ein Anziehungspunkt für Wandernde, Radfahrer*innen und Naturbegeisterte. Neben einigen Hotels und Beherbergungsbetrieben besitzt Obervellach noch einen großen Campingplatz mit Angebot zum Rafting und Canyoning.³ Einen weiteren wichtigen tourismuswirksamen Sektor bildet die Landwirtschaft, die mit ihren Produkten und der Pflege der heimischen Tradition und Landschaft nicht nur das Erscheinungsbild des Ortes prägt, sondern mit Urlaub am Bauernhof auch noch eine wichtige Einnahmequelle der Gemeinde darstellt.

Neben dem Tourismus im Sommer bemüht sich Obervellach auch um den Wintertourismus. Die Gemeinde liegt zwischen dem Mölltaler Gletscher und dem Ankogel, was aus ihr einen attraktiven Übernachtungspunkt für Schifahrer*innen macht.⁴

¹ vgl.: obervellach.gv.at [11.12.2020]

² vgl.: ugeo.urbistat.com [11.12.2020]

³ vgl.: obervellach.gv.at [11.12.2020]

⁴ vgl.: Niederschrift der Sitzung der Mg. Obervellach am 04.07.2018

Handlungserfordernisse: In Obervellach gibt es mehrere Themen, die eine Diskussion oder ein Umdenken benötigen. Zu diesen Themen zählen die hohe Abwanderungsrate, die Zersiedelung des Ortes und dass der landwirtschaftlich geprägte Ort seinen für den Tourismus so wichtigen Charme immer mehr verliert. Diese Probleme hängen zusammen und benötigen daher einen integrativen Ansatz, um sie zu lösen. Durch die Zersiedelung wird für jede Kleinigkeit ein Auto benötigt, weiters sind ältere Menschen und Kinder auf Bringdienste angewiesen und bleiben folglich mehr zu Hause. Die hohe Abwanderungsrate und die damit einhergehende Überalterung der Bevölkerung ist ein Zeichen dafür, dass Obervellach die Jugendlichen und in weiterer Folge an Leichtigkeit und Attraktivität verliert. Um nicht noch mehr Bürger*innen zu verlieren, bewilligt die Gemeinde viele Bauprojekte. Dadurch entsteht der Eindruck eines unkontrollierten Häuserbaus, speziell am Rand und in den umliegenden Wiesen der Gemeinde. Das hat zur Folge, dass die Familien mit dem Auto in den Ort fahren müssen, es mehr Erschließungsflächen und Wege gibt, die gebaut und gepflegt werden müssen, dass immer mehr Boden verbaut wird, dass die Gemeinschaft immer mehr der Absonderung weicht und der Ort schlussendlich seinen Zauber verliert.

Lösungsansätze der Gemeinde: Um diese Negativspirale zu durchbrechen, benötigt es die Zusammenarbeit der Gemeinde mit den Bürger*innen und in weiterer Folge auch mit den Architekt*innen, mit

Landschafts- und Raumplaner*innen. Das aktuelle örtliche Entwicklungskonzept weist diesbezüglich schon viele gute Ansätze auf. Es sollen beispielsweise das Radwegenetz ausgebaut und einige E-Tankstellen errichtet werden. Mit Beitritt zum Verein „Mobilitätskonzept Mölltal“ wird eine Basisversorgung mit einem öffentlichen und umweltfreundlichen Regionalverkehr geschaffen. So werden die Einrichtungen, die außerhalb der Zentren liegen und nicht zu Fuß erreicht werden können, umweltfreundlich mit den Zentren verbunden. Weiters will die Gemeinde in den nächsten fünf bis zehn Jahren energieautark werden, Dieses Ziel will die Gemeinde mit Hilfe der Projekte „KEM“ (Klima-Energie-Modellregion) und dem Projekt „KLAR“ (Klimawandel-Anpassungsmodellregion) erreichen.⁵

Einige gemeinschaftsfördernde Programme und Pläne sind auch schon im Gange oder umgesetzt. So wird zum Beispiel das Schulzentrum erneuert, im Ortskern wurde vor fünf Jahren ein öffentlicher Patz mit Ständen umgesetzt, die von verschiedenen Vereinen und Geschäften genützt werden können. Daraus entstand die „Marktzeit“, eine Veranstaltung, die an jedem Donnerstag zur Hauptsaison stattfindet, viele Menschen zusammenbringt und somit die heimischen Vereine und den Zusammenhalt stärkt.⁶

⁵ vgl.: Niederschrift der Sitzung der Mg. Obervellach am 04.07.2018

⁶ Ebd.

⁷ vgl.: kagis.ktn.gv.at

Marktgemeinde Obervellach



Abb. | Fig. 1: Ausschnitt der Marktgemeinde Obervellach. Zu sehen ist, wie sich die Baukörper entlang des Tales ziehen und wie sie sich zum historischen Zentrum hin immer mehr verdichten. Der innere Kreis zeigt

das Zentrum, in dem sich der im Folgenden diskutierte Leerstand befindet. Der äußere Kreis zeigt wie sich die Gemeinde immer mehr entmischet. In diesem Bereich gibt es Potenzial zum Nachverdichten.

Ergänzende Lösungsvorschläge: Um der Zersiedelungsthematik entgegenzutreten, braucht es konkrete Bebauungspläne, die einen sparsamen Flächenverbrauch und eine verdichtete Bebauung vorsehen. Eine dichte Bauweise senkt den Flächenverbrauch und schont somit die Ressource Boden. Sie fördert auch das Zusammenleben und stärkt somit den Ort. Kürzere Distanzen zum Zentrum, in Verbindung mit einem gut ausgebauten Radwegesystem, würden die richtigen Anreize schaffen, öfters das Rad zu benutzen. Zusätzlich würden bei Nachverdichtungen im Bestand die Kosten neuer Erschließungsstraßen und in Zukunft auch deren Erhaltung wegfallen. So könnte außer Bodenflächen auch Geld gespart werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt dabei ist die Nutzung von leerstehenden Gebäuden. Leerstand zerstört das Ortsbild und sorgt bei den Bürger*innen für Unmut, denn keiner schaut gerne dabei zu, wie Gebäude in der Nachbarschaft verkommen. Allerdings könnte dies auch als Chance gesehen werden, etwa zur Schaffung von Begegnungsorten, neuen Wohnkonzepten, Vereinshäusern oder einem Treffpunkt für die Jugendlichen im Ort. Im Folgenden wird der Vorschlag, einen Leerstand zu einem Begegnungsort, speziell für Jugendliche, umzubauen, näher beleuchtet. Das soll zur Stärkung des Ortes beitragen und in Verbindung mit weiteren Maßnahmen die Abwanderung der Jugendlichen bremsen. So könnte man dem derzeitigen demographischen Wandel entgegenwirken und eine Trendwende einleiten.

Leerstände nutzen: Ein aktuell leerstehendes Gebäude befindet sich direkt im Anschluss des Ortskerns und ist somit sehr wichtig für sein Erscheinungsbild. Früher hieß es „Crazy“ und war ein Gasthaus mit Beherbergung, Spielhalle und Disco. Ausgelegt war es auf den Wintertourismus und war somit ein wichtiger Treffpunkt zum Kennenlernen für die Jugend des Ortes. Leider ging der Wintertourismus immer mehr zurück und das Gasthaus musste schließen. Da dieser Leerstand eine sehr präzente Lage hat und die Bewohner*innen immer in eine traurige Nostalgie versetzt, sollte das Haus aus seinem Winterschlaf geholt werden und dem Ort neues Leben einhauchen. Da der Besitzer nichts gegen einen Verkauf hat, könnte es von der Gemeinde oder einem Verein bzw. einer Gemeinschaft gekauft werden. Finanziert könnt es mit den Mieteinnahmen und einer großen PV-Anlage am Dach werden. Wichtig ist, dass der vordere Bereich im Erdgeschoss mit anschließender Terrasse für die öffentliche Nutzung freigehalten wird und einen neuen Begegnungsort in der Gemeinde bildet. Die Nutzung des Gebäudes sollte partizipativ ermittelt werden. Ein erster Vorschlag wäre eine offene Bibliothek oder ein Buchhandel mit Sitzbereich und einer Cafébar mit Terrasse im Erdgeschoss. Das Gebäude könnte auch als Veranstaltungsort dienen. Die oberen Geschosse im vorderen Bereich könnten als Open-Labs genützt werden und ein Stockwerk könnte als Vereinshaus für die Landjugend dienen. Im hinteren Bereich könnten Wohnungen mit Gemeinschaftsgärten im Innenhof entstehen.

Marktgemeinde Obervellach



Abb. 2 | Neues Jugendzentrum: Der orange schraffierte Bereich ist das Grundstück mit Hauptgebäude 325 m², Nebengebäuden 420 m², Innenhof/Platz 180 m² und Terrasse mit 90 m².

Durch diese Leerstandnutzung könnte eine bestehende Bruttogeschossfläche von 2.100 m² wiedergenützt werden und somit zur Stärkung des Ortes beitragen.

Quellen

Basiskarte Obervellach, Online unter: <https://gis.ktn.gv.at/webgisviewer/atlas-mobile/map/Basiskarten/Orientierung%20u.%20Kataster> [20.12.2020]

Daten und Fakten, Online unter: <https://www.obervellach.gv.at/uberdiegemeinde/datenundfakten.html>
[11.12.2020]

Daten Obervellach, Online unter: ugeo.urbistat.com [11.12.2020]

Niederschrift der Sitzung der Mg. Obervellach am 04.07.2018, Online unter: <https://bit.ly/3nVdxlP> [13.12.2020]

Abb. 1: Christian Keuschnig

Abb. 2: Christian Keuschnig

VERDICHTUNG STATT ZERSIEDELUNG

Diskussion am Beispiel der Gemeinde Scharnstein

Zersiedelung ist in meiner Heimatgemeinde Scharnstein ein großes Thema. In dieser Arbeit möchte ich mich damit auseinandersetzen und Lösungen für dieses Problem erörtern.

Die Gemeinde Scharnstein liegt im mittleren Almtal, ca. 12 km östlich von Gmunden. Scharnstein gehört zum Verwaltungs- und Gerichtsbezirk Gmunden. Die Städte Gmunden und Wels fungieren für Scharnstein als regionale und überregionale Zentren für zahlreiche Funktionen (Bildung, Versorgung, etc.).¹

Das Gemeindegebiet wird in 3 Katastralgemeinden mit 4 Ortschaften unterteilt: Dorf mit den Ortschaften Dorf und einem Teil von Mühl Dorf, Viechtwang mit den Ortschaften Viechtwang und Scharnstein und Mühl Dorf.²

In Scharnstein sind 4 879 Hauptwohnsitze, sowie 487 Zweitwohnsitze gemeldet (Stand 01.07.2019).³ Für Wohngebietserweiterungen liegen bereits einige Bebauungspläne vor, die eine geordnete Siedlungsentwicklung sicherstellen sollen. Die nicht vorgesehene, etappenweise Freigabe der Bauplätze birgt allerdings Probleme, da in den meisten Fällen Gunstlagen zuerst bebaut werden und dazwischenliegende Bauplätze oft über längere Zeit leer bleiben. Es ergibt sich also eine Zersiedelung im Bauland, welche für die Siedlungsentwicklung der Gemeinde ein Problem darstellt.⁴

Bebauung der Ortsteile

Der Gemeindehauptort Scharnstein ist von seiner lockeren und relativ jungen Bebauung in hauptsächlich offener Bauweise gezeichnet. Die Raumbildung durch die Bebauung ist dadurch mangelhaft. Der Ortskern wird geprägt vom Landschaftsbild des Schlosses Neu-Scharnstein und beheimatet typische Kernfunktionsnutzungen.⁵

Mühl Dorf wird als gewachsener Ortskern von älterer Bausubstanz in vorwiegend geschlossener Bauweise geprägt, die zu einer guten Raumbildung beiträgt. Im Südwesten von Mühl Dorf befinden sich neuere Wohngebiete in offener Bauweise.⁶

Viechtwang und Neuviechtwang sind durch junge Bebauung in Form von freistehenden Einfamilienhäusern gekennzeichnet. Das Zentrum dieser Ortschaft bildet der historisch gewachsene Ortskern Viechtwang. Die dörfliche Struktur mit alter Bausubstanz trägt mit ihrer geschlossenen Bebauung zu einer guten Raumbildung bei.⁷

1 - Vgl. Hinterwirth 2001, 5.

2 - Vgl. www.scharnstein.ooe.gv.at, 19.01.2021.

3 - Vgl. www.scharnstein.ooe.gv.at, 19.01.2021.

4 - Vgl. Hinterwirth 2001, 22.

5 - Vgl. Hinterwirth 2001, 1.

6 - Vgl. Hinterwirth 2001, 1.

7 - Vgl. Hinterwirth 2001, 2.

Verkehr

Einzelne Siedlungsgebiete sind vom Individualverkehr negativ beeinflusst. Vor allem die Ortskerne Scharnstein und Mühldorf werden durch den Verkehr maßgeblich beeinträchtigt.

In Mühldorf ist vor allem der stark anwachsende Ausflugsverkehr ein Problem. Dieser wirkt sich in Form von Abgasen und Lärmbelästigung negativ auf die Bewohner*innen aus. Eine Verlagerung des Ausflugsverkehrs vom privaten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel und die daraus resultierende Verkehrsberuhigung würde die Lebensqualität für die Bewohner*innen deutlich verbessern.

Der Ortskern Scharnstein ist geprägt vom Durchzugsverkehr. Außerdem vermindern auch die Parkplätze am zentralen Platzensemble die Raumqualität. Hier würde ebenfalls eine Verkehrsberuhigung, beispielsweise in Form einer Neugestaltung der Hauptstraße, mehr Qualität in den Ortskern bringen. Durch das Entfernen der Parkplätze am Hauptplatz und eine Umgestaltung des Bereichs in eine Begegnungszone kann für die Bewohner*innen ein qualitativer Aufenthaltsort und Treffpunkt im Zentrum von Scharnstein geschaffen werden.⁸

Freiräume

Die Grünräume der Gemeinde ermöglichen die Durchlüftung des Siedlungsraumes und vernetzen wertvolle Biotope untereinander. Die Erhaltung dieser "grünen Lungen" Scharnsteins trägt zur Sicherung der Lebensqualität in der Gemeinde bei. Die Grünzüge zwischen den Ortschaften stärken außerdem das Landschaftsbild.

Besonders Elemente wie die zahlreichen Streuobstwiesen und die Narzissenwiese bieten zusätzliches Erholungspotential für die Scharnsteiner*innen. Grünzonen mit naturnahem Charakter sollen erhalten bleiben, um die Artenvielfalt zu stärken und die Erholungsfunktion der Landschaft zu gewährleisten. Im Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK) sind Siedlungsgrenzen definiert, um diese Grünzonen zu schützen (siehe Abb. 1).⁹

Scharnsteins Ortsteilentwicklung

Die Siedlungsstruktur von Scharnstein ist geprägt von Baulandreserven mit deutlichen Zersiedelungsansätzen. Es existieren zwar Bebauungspläne, allerdings schreiben diese keine etappenweise Bebauung von innen nach außen vor. Dadurch ist es möglich, dass die Randlagen als erstes bebaut werden, während die dazwischenliegenden Bauplätze für längere Zeit unbebaut bleiben. Um dies zu verhindern, sieht das Örtliche Entwicklungskonzept eine Siedlungsentwicklung von innen nach außen vor.¹⁰

Des Weiteren existieren bereits bebaute Siedlungssplitter, beispielsweise im Bereich Hauergraben oder Hochbucheck. Laut ÖEK sollen weitere Siedlungstätigkeiten in diesen Bereichen vermieden werden, um eine Fortsetzung der Zersiedlung zu vermeiden. Diese Maßnahme ist bis zum aktuellen Stand auch so eingehalten worden.¹¹

Zukünftige Baulandentwicklung sollte bevorzugt flächensparend in voll aufgeschlossenen Gebieten stattfinden. Eine primäre Siedlungsentwicklung innerhalb der fußläufigen Einzugsbereiche von Kindergarten, Schule und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist erstrebenswert. Im Ortskern Scharnstein eignen sich für die Baulandentwicklung die Danninger Gründe. Im ersten Schritt sollte der Fokus allerdings auf der Baulückenschließung in den bestehenden Siedlungen liegen. Außerdem ist das Setzen von ergänzenden Siedlungsgrenzen ein wichtiger Schritt, um weitere Zersiedelung zu vermeiden.¹²

8 - Vgl. Hinterwirth 2001, 32.

9 - Vgl. Hinterwirth 2001, 42.

10 - Vgl. Hinterwirth 2001, 22.

11 - Vgl. Hinterwirth 2001, 23.

12 - Vgl. Hinterwirth 2001, 22.

Abb. 1: Ortskern Scharnstein ¹³



Wohngebiet
Baulanderweiterungen

Grünzug, der erhalten werden soll
Siedlungsgrenze

Quellen | sources

DORIS (Digitales Oberösterreichisches Raum-Informationssystem): Flächenwidmungsplan der Gemeinde Scharnstein. [online] Available at: <<https://www.doris.at/themen/bauenwohnen/flaewi.aspx>> [Accessed 22 December 2020].

Hinterwirth, G., 2001. Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 1, Gmunden, 2001.

Markgemeinde Scharnstein. n.d. Zahlen Und Fakten. [online] Available at: <https://www.scharnstein.ooe.gv.at/Wissenswertes/Zahlen_und_Fakten> [Accessed 22 December 2020].

OpenStreetMap [online] Available at: <<https://www.openstreetmap.org/#map=14/47.9039/13.9606&layers=N>> [Accessed 29 January 2021].

Viel diskutiert und viel kritisiert

Die Diskussion

Kaum ein Grazer, kaum eine Grazerin kann sich diesem Thema entziehen: In Graz wird gebaut und zwar viel. Regelmäßig stolpert man über Berichterstattungen, in denen über den seit mehreren Jahren anhaltenden Bauboom berichtet wird. Während in der Baubranche und allen Bereichen, die damit einhergehen, von einer guten Auftragslage profitiert wird, wird in der Bevölkerung ausgiebig diskutiert. Die kritischen Stimmen häufen sich dabei. Größte Kritikpunkte sind der Verlust von Grünraum, der hohe Anteil an Neubau trotz Leerstand in der Innenstadt und natürlich das Lieblingsthema von uns allen, der zunehmende Verkehr. Doch was ist wirklich dran an diesen Kritikpunkten? Wie wird dieser Bauboom begründet und welche Maßnahmen werden für den Grünraum gesetzt?

Graz wächst!

Die Stadt Graz befindet sich im stetigen Wachstum. Während sich im Jahr 2001 die Bevölkerung von Graz auf 240.967 Personen belief, leben mit Stand 01.01.2021 294.236 Menschen in der Landeshauptstadt.¹ Laut Bevölkerungsprognose 2015 – 2034 des Referats für Statistik der Stadt Graz bleibt dieser Trend. Das Ergebnis der Prognose zeigt eine Bevölkerungszunahme von 59.000 Personen bzw. 22 % im Zeitraum vom 1.1.2014 bis 1.1.2034. Die Einwohnerzahl von Graz könnte somit im Jahr 2034 auf rund 329.000 steigen.² Das wäre ein Zuwachs von 2.950 Einwohner*innen pro Jahr. In der Stadt Graz sind in den letzten fünf Jahren jährlich rund 2.500 Wohnungen dazugekommen. Nachvollziehbar ist, dass auf die Bevölkerungsentwicklung reagiert und neuer Wohnraum geschaffen wird.

Bei Berücksichtigung der derzeitigen durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,03 in Graz zeichnet sich aber ein Überangebot am Wohnungsmarkt ab.⁴

Verbaute und versiegelte Flächen

Seit 2015 wurden 1,57 km² bebaut bzw. versiegelt. In diesem Zeitraum ist die Bevölkerung von Graz um ca. 11.750 Personen gewachsen. Somit wurden pro neuer*neuem Einwohner*in 133 m² bebaut oder befestigt.⁴ Gemäß Regierungsprogramm 2020 - 2024 soll der Bodenverbrauch so gering wie möglich gehalten werden. Ziel ist die Senkung des jährlichen Zuwachs bis 2030 auf 9 km² pro Jahr österreichweit (aktueller Stand 2019: 44 km²/Jahr). Auf EU-Ebene gilt die Vereinbarung, bis zum Jahr 2050 einen Nettolandverbrauch von Null zu erreichen.⁵

¹ https://www.graz.at/cms/beitrag/10034466/7772565/Zahlen_Fakten_Bevölkerung_Bezirke_Wirtschaft.html [18.01.2021]

² https://www.graz.at/cms/beitrag/10104210/7749761/Statistiken_der_Landeshauptstadt_Graz.html [06.01.2021]

³ https://www.graz.at/cms/beitrag/10357325/10621891/Stadtentwicklung_in_Zahlen.html [06.01.2021]

⁴ <https://simil.io/politisch/graz-stadt/graz/haushaltsgroesse> [18.01.2021]

⁵ <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaechen-inanspruchnahme> [18.01.2021]

Leerstand

Zu dem genauen Leerstand von Wohnungen in Graz gibt es keine Zahlen. Die Politik debattiert zwar über eine Leerstandserhebung, diese Forderung wird jedoch immer wieder abgeschmettert. Andere Städte, wie Innsbruck, haben mittels fehlendem Stromverbrauch Größenordnungen für den Leerstand eruiert. In einem Zeitungsartikel vom 22. Juni 2020 wollte die Kleine Zeitung wissen, wie viele Wohnungen in Graz so wenig Verbrauch aufweisen, dass sie de facto als leerstehend einzustufen sind. Die Zahlen der Energie Steiermark und Energie Graz ergaben eine Größenordnung von allerhöchstens 3.000 leerstehenden Wohnungen in Graz. Es stehen also mehr Wohnungen leer, als in einem Jahr gebaut werden.⁵

Flächenwidmungsplanänderung - Beispiel Reininghaus

In den letzten Jahren wurde auch neues Bauland ausgewiesen. 2018 wurde der 4.0 Flächenwidmungsplan rechtskräftig, in dem 3,8 % mehr Bauland ausgewiesen wurde, als im zuvor gültigen 3.0 Flächenwidmungsplan von 2002.⁶

Die Entwicklung des größten Stadtentwicklungsgebiet in Graz, der Reininghausgründe, ist derzeit voll im Gange. Das Gebiet des ehemaligen Brauereigeländes wurde vor seiner Entwicklung durch Gebäude, Plätze und Bepflanzungen geprägt. Von den Bestandsbauten stehen die Reininghausvilla, das Malzsilo, die Tennenmälzerei und das Brunnenhaus unter Denkmalschutz und wurden in die neue Bebauung integriert. Neben dem ehemaligen Brauereigelände gehören zum Stadtentwicklungsgebiet Reininghaus auch Flächen, welche noch nicht bebaut sind und unter anderem landwirtschaftlich genutzt wurden.⁷

Das Reininghausgebiet war im 3.0 Flächenwidmungsplan als Gewerbegebiet mit einer Bebauungsdichte von bis zu 2,5 gewidmet, welche jedoch nicht ausgenutzt wurde. Eine große Nachfrage an Gewerbeflächen bestand nicht. Im Zuge der Flächenwidmungsplanänderungen erfolgte somit ein Austausch von Bauland zu Bauland, Gewerbegebiet wurde zu Allgemeinem Wohngebiet oder Kerngebiet (Siehe Bild 1 und Bild 2).⁷

Grünraumsicherung Graz

Als Reaktion auf die wachsende Bevölkerung, Verbauung und Versiegelung von Flächen versucht die Stadt Graz verstärkt, Grünraum durch raumplanerische Maßnahmen, vor allem im Rahmen von Umwidmungen, Bebauungsplänen und generell bei der Erstellung des 4.0 Flächenwidmungsplanes, zu sichern.⁸

Beispielsweise wurden für das Entwicklungsgebiet Reininghaus bereits im Rahmenplan von 2010, welcher gemeinsam mit dem damaligen Liegenschaftseigentümer erstellt wurde, zahlreiche Festlegungen hinsichtlich der Freiräume am Reininghausareal getroffen.⁹

⁵ https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5829466/Kein-Stromverbrauch_So-viele-Wohnungen-stehen-in-Graz-wirklich-leer [06.01.2021]

⁶ https://www.graz.at/cms/beitrag/10357325/10621891/Stadtentwicklung_in_Zahlen.html [06.01.2021]

⁷ Rahmenplan Reininghaus - Graz, 2010: Seite 37

⁸ https://www.graz.at/cms/beitrag/10257496/8029094/Gruenraumsicherung_und_Gruenraum_Offensive.html [18.01.2021]

⁹ Rahmenplan Reininghaus - Graz, 2010: Seite 111, 113, 114

Flächenwidmungsplan der Stadt Graz



Bild 1: Auszug aus dem 3.0 Flächenwidmungsplan der Stadt Graz, 2002

Neben dem Stadtteilpark (Reininghauspark), der in zentraler Lage liegt und bereits im Flächenwidmungsplan von 2002 als öffentliche Parkanlage gewidmet war, sind als Elemente der Freiraumstruktur der Stadtteilplatz (Reininghausplatz), eine Bezirkssportanlage, das Stadtwäldchen, die Grünachse, Stadtplätze, die Esplanade, Quartiersparks und natürlich der Straßenraum geplant. 7 ha davon sind als öffentliche Grünfläche vorgesehen. Weiters sind 6 ha begrünte Stadtplätze (Esplanade, markante Knotenpunkte) geplant, für die im Rahmenplan eine max. Versiegelung von 65 % festgelegt wurde. Insgesamt sollen daher 16,9 m² Freifläche pro Einwohner*in im Planungsgebiet bereitgestellt werden.¹⁰

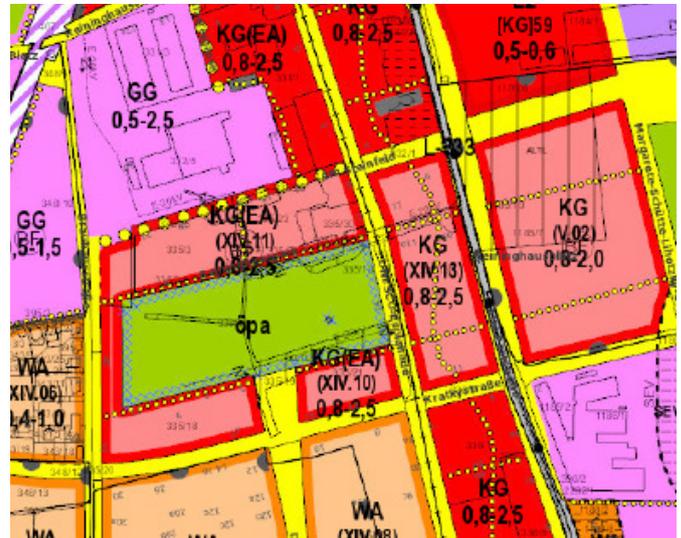


Bild 2: Auszug aus dem 4.0 Flächenwidmungsplan der Stadt Graz, 2018

Die Vorgaben des Rahmenplans Graz-Reininghaus dienen als Grundlage der durchgeführten Architekturwettbewerbe für die einzelnen Quartiere. Die Siegerprojekte dienen dann jeweils als Grundlage für den zu erstellenden Bebauungsplan. Im Zuge der Bebauungsplanerstellung werden weitere Festlegungen zum Thema Versiegelung getroffen. Der Bebauungsgrad und Versiegelungsgrad werden festgelegt. Ebenso wird eine intensive bzw. extensive Dachbegrünung für Flachdächer vorgeschrieben.¹¹

¹⁰ Rahmenplan Reininghaus - Graz, 2010: Seite 111, 113, 114

¹¹ <https://www.graz.at/cms/ziel/7758108/DE> [06.01.2021]

Fazit

Der Bauboom in Graz ist nur zum Teil auf die steigenden Bevölkerungszahlen zurückzuführen. Eine Auseinandersetzung mit dem Wohnungsleerstand wird derzeit von der Stadtregierung nicht angestrebt. In Summe gehen sehr wohl unbebaute bzw. sogar Grünflächen durch Neubauprojekte verloren. Dass das auf so viel Unzufriedenheit stößt, ist angesichts der damit verbundenen Verschlechterung der Lebensqualität in Graz und den Folgen für den Klimawandel verständlich. Die Stadt Graz setzt sich mit Grünraumsicherung als Reaktion auf die wachsende Bevölkerung auseinander und verwendet hierfür raumplanerische Maßnahmen. Es bleibt zu hoffen, dass die städtebaulichen Maßnahmen der Stadt Graz und die gesetzten Ziele hinsichtlich Freiraumversorgung und versickerungsfähiger Flächen tatsächlich so umgesetzt werden wie vorgesehen.

Quellen | sources

- KLEINE ZEITUNG GMBH & CO KG: https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5829466/Kein-Stromverbrauch_So-viele-Wohnungen-stehen-in-Graz-wirklich-leer [06.01.2021]
- SIMILIO MEDIA GMBH: <https://simil.io/politisch/graz-stadt/graz/haushaltsgroesse> [18.01.2021]
- STADT GRAZ: https://www.graz.at/cms/beitrag/10034466/7772565/Zahlen_Fakten_Bevoelkerung_Bezirke_Wirtschaft.html [18.01.2021]
- STADT GRAZ: https://www.graz.at/cms/beitrag/10104210/7749761/Statistiken_der_Landeshauptstadt_Graz.html [06.01.2021]
- STADT GRAZ: https://www.graz.at/cms/beitrag/10257496/8029094/Gruenraumsicherung_und_Gruenraum_Offensive.html [18.01.2021]
- STADT GRAZ: https://www.graz.at/cms/beitrag/10357325/10621891/Stadtentwicklung_in_Zahlen.html [06.01.2021]
- STADT GRAZ: <https://www.graz.at/cms/ziel/7758108/DE> [06.01.2021]
- STADTBAUDIREKTION GRAZ: Rahmenplan Reininghaus - Graz, 2010
- UMWELTBUNDESAMT GMBH: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaecheninanspruchnahme> [18.01.2021]

Warum in Lieboch nicht nur ein Ortszentrum fehlt

Raumplanung als Lebensbringer

Die Marktgemeinde Lieboch ist mit einem Bevölkerungszuwachs von 14,4 % über einen Zeitraum von 10 Jahren eine überdurchschnittlich stark wachsende Gemeinde.¹ Die Nähe zur steirischen Landeshauptstadt Graz sowie die gute öffentliche Anbindung mit S-Bahn und Bus erzeugen eine starke Nachfrage an Wohnbedarf. Auch für Gewerbetreibende wird die Gemeinde mit direktem Autobahnanschluss an die A2 zunehmend interessant.

Dies schafft auf der einen Seite Chancen, andererseits ergeben sich dadurch auch Herausforderungen, welche für 'Alteingesessene' wie auch 'Zugezogene' gleichermaßen zu bewältigen sind. In diesem Artikel werden die Schwierigkeiten und Möglichkeiten aus Sicht der Raumplanung erläutert und es wird versucht, Lösungsvorschläge zu konkretisieren.

Ausgangssituation

Das geografische Bild der Gemeinde wird durch die übergeordneten Landesstraßen B70 und B76 geprägt. Durch den hohen Stellenwert der Hauptstraßen wird der Ort in die Länge gezogen und ein echter Ortskern ist nicht vorhanden. Das gewidmete Bauland Kerngebiet beidseitig der B70, vom Bahnhof über das Gemeindeamt, von der Volksschule und Pfarrkirche bis zur Feuerwehr, wird fast ausschließlich getrennt zu Wohn- oder Gewerbebezwecken genutzt und bietet aufgrund des Verkehrsaufkommens wenig einladende Verweilplätze.

Als positive Ausnahme ist dabei der Dorfplatz, welcher zwischen Kerngebiet, Dorfgebiet und Reinem Wohngebiet liegt,

und der unlängst mit einem Spielplatz versehen wurde, zu erwähnen. Weniger positiv hingegen kann der neu geschaffene 'Marktplatz' gesehen werden. Weder findet hier der wöchentliche Bauernmarkt statt (dieser wird wenig zufriedenstellend zwischen Bundesstraße und Supermarkt Parkplatz bestritten), noch kommt der Ort einem öffentlichen Platz gleich. Bis auf wenige Ausnahmen im Jahr wird der Platz vollständig als Parkplatz genutzt, wobei mit Einrichtungen wie der Lebenshilfe, dem Musikverein oder der örtlichen Postfiliale viele Möglichkeiten zur positiven Belebung vorliegen würden.

Bürgerbeteiligung

Mithilfe des Vereins Styria Vitalis ist bereits ein Bürgerbeteiligungsprojekt im Laufen. In dessen Eingangsphase wurden 90 aktivierende Gespräche zum Thema Nachbarschaft geführt, aus denen unter anderem hervorging, dass der Austausch zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen und Anwohnenden nur sehr eingeschränkt funktioniert. Dies wird auch auf das Fehlen von Begegnungsorten zurückgeführt. Weiters wird die Infrastruktur bemängelt, die den Autoverkehr gegenüber Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bevorzugt.²

Es kann daraus gefolgt werden, dass sich die fehlenden Begegnungsorte somit in zwei Kategorien gliedern:

- ein echtes Ortszentrum mit Raum für Veranstaltungen
- kleinräumige, fußläufig erreichbare Begegnungsorte in den Siedlungsgebieten

Herausforderungen

Aufgrund der durchgeführten Befragung von Bewohner*innen kann ein dringender Handlungsbedarf festgestellt werden. Ein Großteil der genannten Probleme, seien es fehlender Grünraum, zunehmende Verbauung, fehlende Begegnungsorte, mangelhafte Infrastruktur für den NMIV* oder aber auch das Fehlen von z.B. weiterführenden Schulen und der damit einhergehende Identifikationsverlust hat mit Raum im engeren und weiteren Sinn zu tun und belegt die Notwendigkeit von Raumplanung auch auf Basis von sozialen Bedürfnissen.

Dabei ist es wichtig, diese Raumplanung transparent und unter Einbeziehung der Bevölkerung zu gestalten. Raumplanung von oben herab, ohne Bedacht auf die Bedürfnisse der bestehenden und neuen Bewohner*innen führt unweigerlich zu mehr Problemen, wobei diese aufgrund der verdichteten Wohnsituationen exponentiell steigen werden.

Chancen

Obwohl die Möglichkeiten zur Schaffung von öffentlichen Orten bislang nicht optimal genutzt wurden, gibt es weiterhin Möglichkeiten zur positiven Entwicklung.

Der Neubau des Sportplatzes zum Beispiel schafft ein neues Projektgebiet am alten Sportplatz, welches weitgehend ohne Altlasten gestaltet werden kann. Hier besteht die Möglichkeit, mithilfe von Raumplanungsinstrumenten wie Bebauungsplänen und -Richtlinien eine hohe Wohn- und Lebensqualität im Siedlungsgebiet zu schaffen.³

Empfehlung

Als Konkretisierung der Ausführungen wird empfohlen folgende Maßnahmen zu setzen (vgl. Abb. 1):

- Schaffung eines Ortszentrums mit Möglichkeiten für Markt, Veranstaltungen, etc. z.B. im Bereich Dorfplatz oder Projektgebiet Sportplatz alt
- Schaffung und Verbindung von lokalen Begegnungsorten in vorhandenen Siedlungsgebieten
- Festschreibung öffentlicher Begegnungsorte in Bebauungsplänen von neuen Siedlungsgebieten
- Verbesserung der Infrastruktur für den NMIV*
- Erhaltung von Grünraum zu Erholungszwecken

Da Raumplanung Auswirkungen über mehrere Jahrzehnte nach sich zieht, ist es notwendig, Maßnahmen nicht einzeln oder voreilig zu setzen, sondern eine tiefgreifende Analyse, Zielsetzung sowie Umsetzungscharta zu erstellen.

Die empfohlenen Maßnahmen sind im Entwurf des neuen Flächenwidmungsplan 5.0 (2018) nur bedingt abgebildet. Die Sicherung von Flächen zur öffentlichen Verwendung wird nur sparsam angewandt, während große Flächen zur Erweiterung des Gewerbegebietes gewidmet werden.³ Diesbezüglich ist noch Bewusstseinsbildung in Planung und Politik erforderlich.

* NMIV = nicht motorisierter Individualverkehr

Lieboch - Social Seeding - Vom kernlosen Ort zu multiplen Begegnungsorten



Abb. 1: Übersicht des Ortsgebietes von Lieboch mit Bestand und Planungsvorschlägen. Der Dorfplatz eignet sich durch die historische Gewachsenheit als Zentrum. Die vorhandenen Begegnungsorte wurden von der Bürgerinitiative 'mehr miteinander' umgesetzt.

Der Bereich Volksschule/Pfarrkirche/Veranstaltungshalle sollte um eine Grünfläche (Park) erweitert werden. Auch beim Rad- und Gehwegenetz sind Ergänzungen sinnvoll. Die Gewässer sollten in das Freiraumnetz aufgenommen werden.

Grafik: © Thomas Moser, basierend auf Katastralmappe

Quellen:

¹ Statistiken:
ÖROK Atlas - örok-atlas.at; 25.01.2021

² Bürgerbeteiligungsprojekt:
Styria Vitalis - Mag.^a Alima Matko, Telefonat am 16.12.2020

³ Raumplanerisches Planwerk:
Marktgemeinde Lieboch - lieboch.gv.at; 25.01.2021

Abbildung 1:
Thomas Moser, basierend auf Katastralmappe

VERWAISTE ORTSKERNE – WAS TUN?

Jaka Recnik
Mat. Nr. 11740419

Problematik & Lösungsansätze am Beispiel Celje, Slowenien

Celje

Celje ist eine Stadt in Slowenien. Die Kernstadt ist mit 38.079 Einwohner*innen nach Ljubljana und Maribor die drittgrößte Stadt des Landes. Als Stadtgemeinde nimmt sie mit 49.380 Einwohner*innen nach Ljubljana, Maribor, Kranj und Koper den fünften Platz ein. Sie liegt in der historischen Landschaft Untersteiermark und wurde über Jahrzehnte hinweg industriell geprägt. (O.o. 2015)

Durch die Errichtung von Einkaufszentren im Stadtumland hat der Ortskern an Bedeutung verloren. Dazu trugen auch die ungünstigen Verkehrsverbindungen für Radfahrer*innen und mangelnde Fußgängerwege bei. Beherrschend ist der motorisierte Verkehr. Damit bleibt den Bewohner*innen zumeist nichts anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren, um überall hinkommen zu können. Dies wirkt sich negativ auf die Stadt aus, besonders betroffen hiervon sind die Qualität des Stadtkerns und die öffentlichen Plätze. Im Jahr 2017 hat die Stadt eine Verkehrsstrategie erstellt, die vorsieht, Autos durch ÖPNV zu ersetzen. Durch die Verkehrsreduzierung wollte man mehr Raum für andere Nutzungen schaffen, attraktive Straßenfreiräume gestalten, eine bessere Luftqualität erhalten und die Reduzierung von PM10-Feinstaubpartikeln erreichen. Auch sollten sich die Menschen wieder mehr bewegen, was auf den allgemeinen Gesundheitszustand langfristig sicher positive Auswirkungen hat. (O.o. 2017)

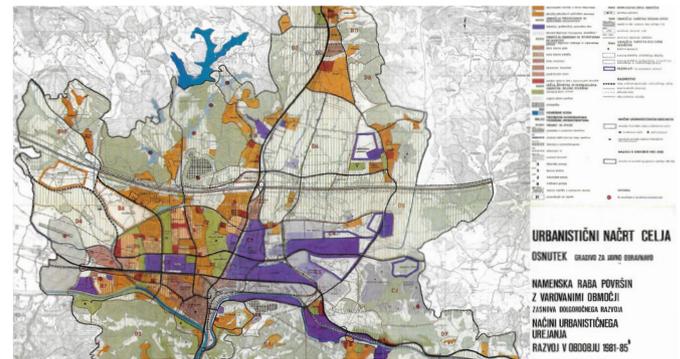


Abb. 1: Städtebauplan aus dem Jahr 1985 (Razvojni center Celje: TOZD Planiranje, Ljubljana 1982)

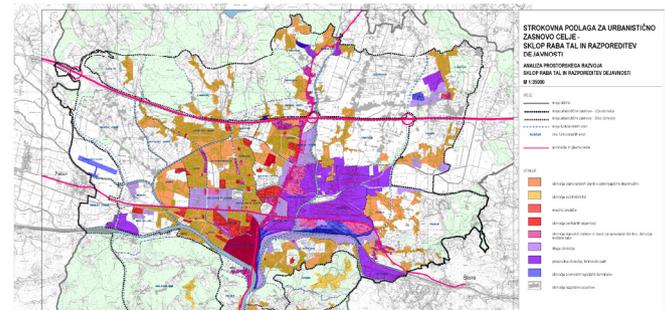


Abb. 2: Städtebauplan aus dem Jahr 2015 (Aleksandra Geršak Podbreznik: Urbanistični nacrt Celje, Celje 2013)

Die Strategie greift aber noch zu kurz und es wurde übersehen, dass der Verkehr letztlich der Entwicklung der ganzen Stadt folgt. Der Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1985 ist immer noch aktuell und die Stadtentwicklung folgt den dortigen Zonierungen, die auf der Trennung der verschiedenen Raumfunktionen beruhen.



Abb. 3: Industriebrache im Osten der Stadt

Foto: (https://www.google.com/imgres?imgurl=https://old.delo.si/images/sliske/2018/12/12/a_412527_640&w=0V)



Abb. 4: Ansichtskarte der Industrie im Ostteil der Stadt im Jahr 1935

Foto: (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/celje-na-starih-razglednicah.html>)



Abb. 5: Industrie Ost neben Hauptbibliothek

Foto: (<https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/celje-na-starih-razglednicah.html>)

Dieses Konzept ist mittlerweile überholt, da hierdurch unnötig lange Wege erforderlich werden und viel Verkehr erzeugt wird. Es fehlt bei der bisherigen Stadtplanung an zukunftsfähigen Visionen. Man sollte sich konkrete Beispiele an Mixed-Use-Ansätzen/-Konzepten nehmen und versuchen, sie zu implementieren. Ein Beispiel könnte auch das Weißbuch Innenstadt sein, in dem eine gesamtheitliche Strategie entwickelt wurde. (Gratl 2018)

Die Stadt Celje ist sehr stark durch Industrie und Gewerbeflächen geprägt. Viele von den Flächen, meist neben den Bahnschienen, stehen aus verschiedenen Gründen leer. Es gibt nur einen Bahnhof für die ganze Stadt. Dieser befindet sich im Zentrum des Ortskerns. Deswegen kommt die Bahn nur für diejenigen als Transportmittel in Frage, die tatsächlich in den Ortskern müssen. Die Ziele der Stadtentwicklung sollten langfristig also eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung (d.h. ein ausgewogenes Verhältnis zwischen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten) ermöglichen, die auch die Förderung von Fußgängerwegen, Fahrradstraßen und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (im Sinne eines Miteinanders) umfasst. Positive Folgen sind die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln, die Stärkung der Wirtschaft dank der besseren Erreichbarkeit sowie die Sicherung der Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen. (Gratl 2018)

International gibt es verschiedene Beispiele, die zeigen, wie man mit einem Angebot an unterschiedlichen Verkehrsarten und einer breiten Programmviefalt industriell geprägte Gebiete wieder zu neuem Leben erwecken kann. In Paris La petite ceinture etwa zeigt sich, dass sich ein Raum durch Beständigkeit und Flexibilität auszeichnen kann. Ein anderes Beispiel ist der Park Spoor Ost in Antwerpen, Belgien, in den bestehende Schiffskräne integriert wurden.

Auch in Antwerpen zeigt das Beispiel des Park Spoor Nord, in welchem sich die Berücksichtigung der Eigenarten des Ortes beim Entwurf durchsetzte, wie die industrielle und modernistische Architektur eine historische Note erhalten kann. (Benediks/Degros 2018)

Wenn man sich auf den Ostteil der Stadt Celje konzentriert, kann man einige Lösungen für den Raum in Betracht ziehen, um eine Balance zwischen optimaler Erreichbarkeit der Innenstadt und einer hohen Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität zu schaffen. Bereits bestehende Infrastrukturen der Bahn könnten ausgebaut werden und mit mehreren Stationen durch die Stadt führen. Autos könnten so vor der Stadt geparkt werden (P+R-Angebote schaffen). Weil neben der Bahn eine leerstehende Industriefläche liegt, könnte man dort einige öffentliche Parks errichten. Diese Parkanlagen könnten mit Fuß- und Fahrradwegen und verschiedenen Sportanlagen ausgestattet sein. Das Industriegelände muss nicht abgerissen werden, sondern könnte in die Parkanlagen integriert werden und neuen Nutzungen dienen. Auf diese Weise würde der Ort eine spezifische, individuelle Wesensart erhalten, an der sich in Zukunft eine neue Betriebsamkeit entfalten kann.



Abb. 6: Aktuelles Luftbild von Celje

Foto: (<https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=celje>)

Aleksandra Geršak Podbreznik: Urbanisticni nacrt Celje, Celje 2013

Benediks, Stefan/Degros, Aglaee: Traffic space, public space.

A Handbook for Transformation, 2019 Zurich

Gratl, Andreas u. a. (Hg.): Weißbuch Innenstadt,

Chancen und Herausforderungen der Innestadtbe-
lebung für Klein und Mittelstädte, Graz 2018

O. a.: Stadtviertel und Ortsgemeinschaften von Celje,
Celje 2015

O. o.: Integrierte Verkehrsstrategie der Gemeinde Celj.,
Celje 2017

Razvojni center Celje: TOZD Planiranje, Ljubljana 1982
alle Internetzugriffe: 26.01.2021

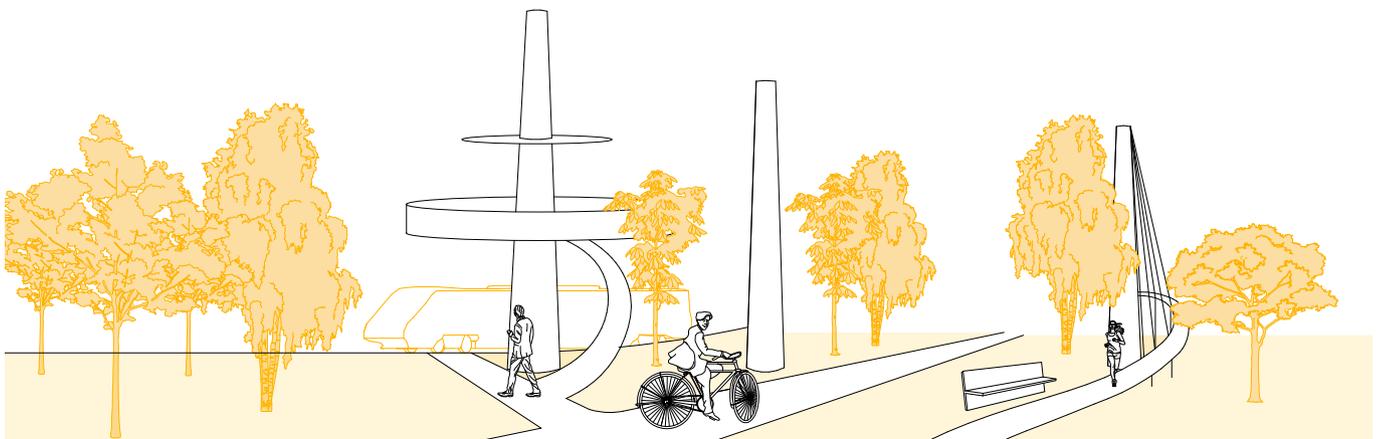


Abb. 7: Planungsskizze für die Integration der Industriefragmente in einen Park (eigene Darstellung)

RIKARD BENČIĆ AREA

History of the Rikard Benčić area

Rijeka is the main seaport and the third-largest city in Croatia, located on Kvarner Bay, a beautiful location, but it has areas that need to be improved. The area chosen for this thesis is the Rikard Benčić building complex. This area consists of 5 buildings and a big courtyard. The building highlighted in yellow in fig. 1 was a sugar factory in 1750. In the year 1826 it was closed and after that, the army used it as a facility. In the year 1851, it became a tobacco factory and it was the biggest one in the Austro- Hungarian Monarchy. After that, it was a factory of ship parts. In the year 1970, after its diverse historical usage, it was proclaimed a cultural heritage. The building marked in orange is the called Teatrino. It was a part of the tobacco industry complex and used for social and cultural purposes. Today it is empty and abandoned. The building marked in blue in figure 1 was made in the 19. century with the ship part factory. It was abandoned in the 1990s. The building marked in red is the Museum of Modern Arts today, and the green building is under construction to become a library. The courtyard was a parking area for a long time. Today it is a construction site due to the renovations of these buildings. The yellow marked building is going to be the City History Museum, and the blue marked building is a children's house. The courtyard still has no plans for renovation. The owner of this area is the city of Rijeka (1).

City plans

According to "Prostorni plan uređenja Grada Rijeke" (Local spatial plan of city Rijeka) Rikard

Benčić area is placed in the inner city center, it is classified as a "Nepokretno kulturno dobro" (Immovable cultural property) and is under protection for being an Industrial cultural heritage. Plans for that area are the reconstruction of the buildings and repurposing them. The preservation of cultural monuments defined by the 1. category of the protection regime should be respected. The value of this industrial heritage is in its historical stratification and its blending with the N. Tesla Street as well as the history of Brajda (name of city area). Conservation elaborations are necessary as a foundation for well-designed zones and contact areas. Marine pollution will be prevented by banning the discharge of technological, sanitary, mixed, and polluted rainwater into the sea, and by banning the use of underground watercourses for the drainage of polluted rainwater (2).

1 - <https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/eu-projekti/aktualni-projekti/revitalizacija_kompleksa_bencic_cigleni_i_t_objekt/>, date of access: 10.01.2021.

My suggestion for improvement

My recommendations for the area are shown in figure 2. I recommend a connecting courtyard design with open spaces related to the buildings and the surroundings. Small urban gardens made from reusable materials are also intended to serve as connecting elements. Children's games should be implemented in the courtyard in front of the building marked in blue (in fig. 1). In front of the library, it would be interesting to place a book exchange point where you can bring your old books and take another one for free. Or you bring old books for recycling and receive a discount on the next purchase. These ideas contribute to a circular economy, reusing, and recycling old items. The people and institutions that will use the area should also maintain the courtyard and parking spaces, and in that way, new jobs will open. I would also install bins for recycling garbage. The pavement could be made from an old stone mosaic that is currently being used in construction, too. A distribution station for unneeded food from nearby restaurants/shops or a composting option to produce fertilizer for growing plants would contribute to a circular oriented development as well. A flea market could be placed in the park section of the courtyard. People could bring old, traditional items, or even restore and repair broken ones. Pedestrian crossings for the blind and infirm at the entrances and guiding lines inside the

area would make the space accessible to the whole population (the city library has space with audiobooks for the blind).

Legend for plan in figure 2:

A Parking spaces with grass pavers

B Relaxing point for reading books with benches

C Drawings for outdoor children games

D Book exchange point

E Park for relaxing with benches and tables

F Place for exchange of plants, fares, public space for exchange of ideas

G Place for outdoor movie projections, also it can serve as fare space, or exchange of ideas and old items

Yellow mesh represents walking paths inside of the area

Red arrows represent connections with city walking paths

2 - <<https://www.rijeka.hr/teme-za-gradane/stanovanje-i-gradnja/urbanisticko-planiranje/prostorni-planovi/prostorni-plan-uredenja-grada-rijeke/>>, date of access: 10.01.2021.

Current state v.s. future area

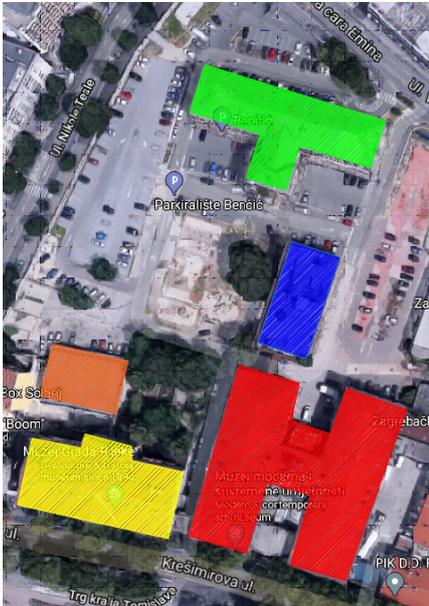


Figure 1: Satellite image that shows current state (picture taken from google maps, date of access: 10.01.2021)

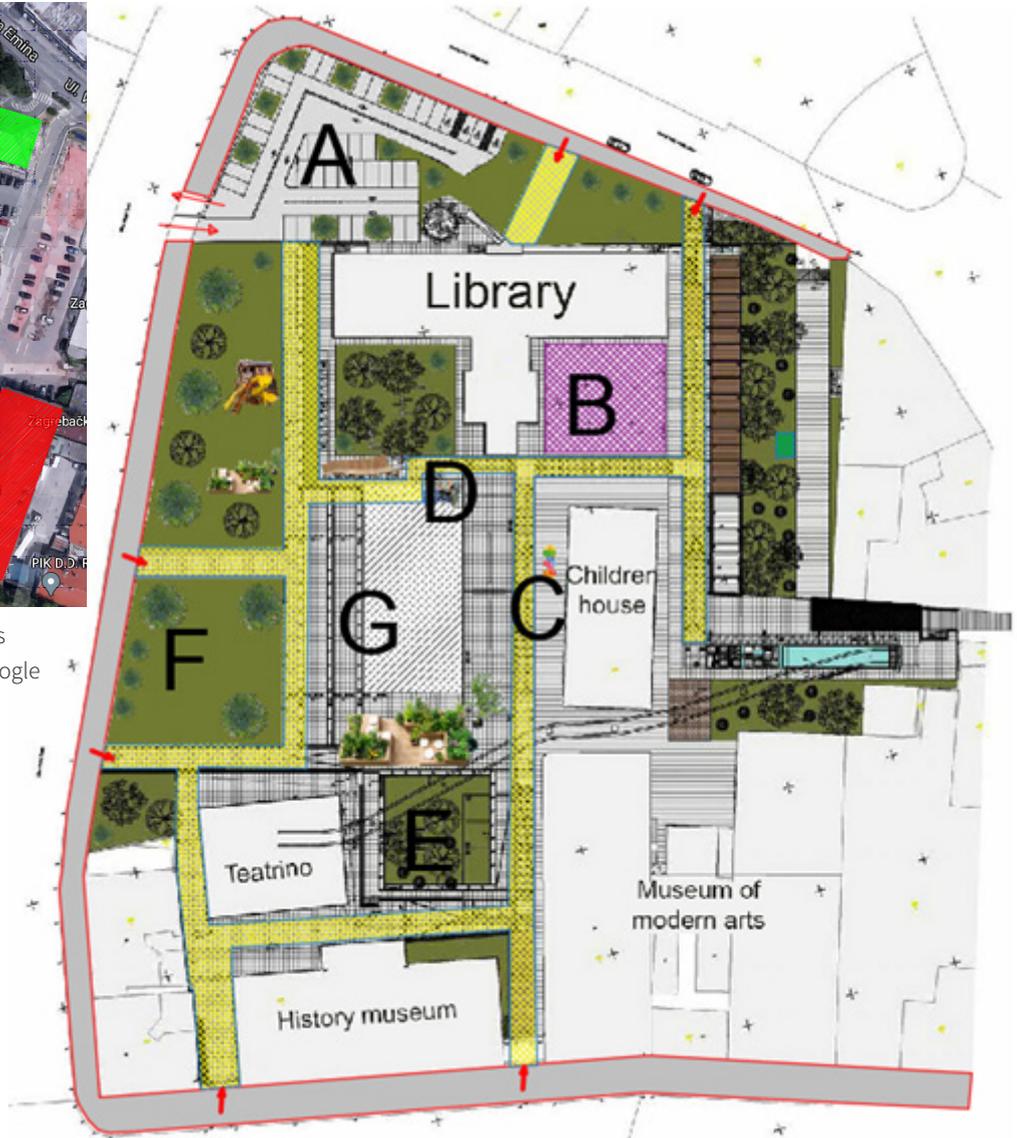


Figure 2: Ideas to improve the area and to attract more people

Sources

Official web site of Grad Rijeka (City of Rijeka): <https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/eu-projekti/aktualni-projekti/revitalizacija_kompleksa_bencic_cigleni_i_t_objekt/>, date of access: 10.01.2021.

Official web site of Grad Rijeka (City of Rijeka): <<https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/gradski-projekti/aktualni-projekti-2/uredenje-javnih-povrsina-unutar-kompleksa-bencic-s-pripadajucom-infrastrukturuom/>>, date of access: 10.01.2021.

Grünraum zur Steigerung der Lebensqualität

Einleitung

In dieser Arbeit wird die Problematik der urbanen Hitzeinseln behandelt, welche mit dem Klimawandel und der immer mehr zunehmenden Urbanisierung und Versiegelung der Städte einhergeht. Als Beispiel dafür wird hier die Stadt Graz verwendet. Städtische Hitzeinseln werden im Städtebau zunehmend zu einem wichtigen Thema. Die Städte werden im Laufe der Zeit weiter wachsen. So sieht man am Beispiel von Graz, dass 2015 rund 273.000 Menschen in Graz lebten. Diese Zahl stieg im Jahre 2020 auf 294.000 Einwohner*innen an. Dies ist eine Steigerung von ca. 19.000 Menschen innerhalb von 5 Jahren und die Stadt wird weiterwachsen. Dadurch steigt auch der Bedarf von Wohnfläche und Verkehrsfläche an. Durch den immer höher werdenden Versiegelungsgrad steigt die Temperatur, wodurch es zu einer Vielzahl an gesundheitlichen und zunehmend auch psychischen Probleme kommt.¹

Was ist der “Hitzeinsel” Effekt und wie entsteht er?

Grundsätzlich unterscheiden sich ländliche Regionen und städtische Siedlungsgebiete in vielen Punkten. Beispiele dafür wären der Grad der versiegelten Flächen, die Menge an Grünraum und die Anzahl der Bewohner*innen. Der größte Faktor jedoch für die “urbanen Hitzeinseln” ist die Temperatur. Es ist bereits seit dem 19. Jahrhundert bekannt, dass ein Temperaturunterschied von fast 12 °C zwischen einem ländlichen

und einem städtischen Umfeld entstehen kann. Innerhalb einer Stadt kann sich die Temperaturdifferenz jedoch auch stark unterscheiden. Dies ist auf die kleinräumig variierende Menge an Grünraum, Beschattung und versiegelter Fläche zurückzuführen. Der Hauptfaktor für die Entstehung von Hitzeinseln ist die Über- und Unterbauung sowie die Versiegelung von Bodenfläche. Die Folgen sind besonders an heißen Sommertagen bemerkbar. Asphalt und Beton gelten als die am häufigsten verwendeten Materialien für die Versiegelung der Flächen. Durch Ihre wärmeabsorbierenden Fähigkeiten nehmen sie die Strahlungswärme in sich auf und speichern diese. Dieser Effekt wird erweitert durch die Größe der Verkehrsflächen und Gebäude. Gebäudefassaden nehmen zusätzlich nicht nur die direkte Sonnenstrahlung, auf sondern auch die reflektierte Strahlung der umliegenden Gebäude.²

1- Magistrat Graz 2015, 12.

2- Vgl. Magistrat Wien 2015, 8.

Für das Phänomen der städtischen Hitzeinseln sind jedoch nicht nur der Asphalt und Beton ein Problem. Es entsteht auch eine Temperatursteigerung durch die Abwärme von Betrieben sowie Fahrzeugen. Zusätzlich verringert sich je nach Versiegelungsgrad die Kühlung durch fehlende Verdunstung. Das Wasser wird stattdessen in Kanäle abgeleitet und steht daher nicht mehr für die Verdunstung zur Verfügung. Auch die Luftzirkulation spielt eine wichtige Rolle. So können große Gebäude die Zirkulation behindern wodurch die Wärme sich in diesen Zonen staut. Auch die Farbe der Gebäude und Bodenbeläge spielt eine wichtige Rolle. Dunkle Farben können bis zu 50°C heißer sein als die Umgebungstemperatur. Einer der wesentlichsten Gründe für den Temperaturanstieg ist zudem die Emission von klimawirksamen Gasen wie CO₂, die ebenfalls im städtischen Raum verstärkt in die Atmosphäre abgegeben werden und dort zu einem Treibhauseffekt führen.³

Grünraum als Gegenmaßnahme

Durch die Temperaturerhöhung in Städten, vor allem im Stadtzentrum und besonders an heißen Sommertagen, entstehen eine Vielzahl an Problemen. Das größte Problem sind die gesundheitlichen Folgen für die Bewohner*innen in diesen Gebieten (Kreislaufprobleme, Hitzeschlag etc.). Deswegen müssen in Zukunft Maßnahmen gesetzt werden, um diesen

Effekt zu verringern und somit die Lebensqualität wieder zu verbessern. Die Stadt Graz hat bereits eine Analyse des Stadtklimas durchgeführt und die Hitzehotspots ermittelt.

Die wirksamste Lösung gegen den Hitzeinsel-Effekt ist die Erhaltung der Bäume und Grünflächen. Beide speichern im Rahmen der Photosynthese große Mengen an CO₂. Die zweite wirksame Maßnahme ist die Anlage von mehr neuem Grünraum in stark versiegelten Bereichen. Für den Straßenraum bieten sich Baumpflanzungen in Form von Alleen, Baumgruppen oder Einzelbäumen an. Dadurch entsteht eine Beschattung des Straßenverlaufs, der Gehsteigbereiche sowie teilweise der umliegenden Gebäude. Durch die Beschattung wird die Wärmeaufnahme der Bauteile verringert, wodurch auch die nächtliche Wärmeabgabe stark reduziert wird. Die Wahl der Bepflanzungsart ist u. a. durch den vorhandenen Standort bedingt. Baumgruppen sind die wirksamste Bepflanzung, da sie eine größere Luftmasse kühlen und durch ihre Größe verhindern, dass diese zu schnell verteilt wird. Einzelbäume sind sehr gut einsetzbar für Straßen, in denen nicht viele Bäume Platz haben. Man kann sie auch gezielt neben Sitzflächen platzieren, um diese zu beschatten.⁴

3- Vgl. Magistrat Wien 2015, 8.

4- Vgl. Kampusch 2018, 20.

Um die Wärmeaufnahme von Gebäuden zu verringern, ist es möglich, eine Fassadenbegrünung in Betracht zu ziehen. Hierbei unterscheidet man zwischen Selbstklimmern und Gerüstkletterpflanzen. Durch die Begrünung nehmen die Betonbauteile keine direkte Strahlungsenergie mehr auf, da die Bepflanzung dies übernimmt. Somit entsteht eine kühlende Wirkung. Ein weiterer positiver Effekt durch die Pflanzung von Bäumen und die Anlage von Grünraum ist die Verdunstung. Bei versiegelter Fläche werden durchschnittlich fast 55 % des Niederschlags in Kanäle abgeleitet. Zusätzlich treten nur ungefähr 15 % in den Boden ein, sofern das Material nicht komplett wasserundurchlässig ist.⁵

Die Kühlung der Umgebung über freien Flächen und dem Grünraum bezeichnet man als "Evapotranspiration". Die "Evaporation" ist die Verdunstung von Wasser auf einer unbewachsenen Fläche oder freiem Land/Wasser. Unter "Transpiration" versteht man die Verdunstung des Wassers durch Bepflanzung und Tiere. Bei Pflanzen wird hierbei Wasser durch die Wurzeln aufgenommen und zu den Blättern weitergeleitet. Dort verdunstet es und kühlt damit die Umgebung. Im städtischen Bereich liegt der Wert der "Evapotranspiration" bei ca. 30 %. Im ländlichen Bereich, welcher viel Grünraum besitzt, steigt dieser Wert auf bis zu 40 %.⁶

Conclusio

Betrachtet man das ständige Wachstum der Städte und die Steigerung der Bewohner*innen in diesen, so müssen Maßnahmen ergriffen werden, um der Temperatursteigerung, insbesondere im Stadtzentrum, entgegen zu wirken. Die größten öffentlichen Grünflächen in Graz findet man im Stadtpark, Augarten und entlang der Mur. Hier merkt man sofort die kühlende Wirkung des Grüns. Sowohl im Innenstadtbereich wie in manchen Stadtrandgebieten gibt es allerdings auch Straßenverläufe, die sehr stark versiegelt sind und wenig Bäume aufweisen, wodurch man den Hitzeinseleffekt dort verstärkt bemerkt. Zukünftig wird es nötig sein auf diese Probleme zu reagieren. Es bietet sich an, vorhandene Straßen zu entsiegeln (Gehsteige, Stellplätze, etc.), Bäume zu pflanzen und insgesamt mehr Grünraum in diesen Gebieten anzulegen. Helle Farben der Gebäude und Bodenbeläge sowie die Verwendung von Wasser in Form von Brunnen, Wasserspielen oder Wasserbecken können die Temperatur ebenfalls stark verringern. Durch die Verringerung des KFZ-Verkehrs verringert man auch den treibhausgaswirksamen CO₂ Ausstoß, erhöht dadurch die Luftqualität und senkt die Temperatur.⁷

5- Vgl. Magistrat Wien 2015, 8.

6- Vgl. Kampusch 2018, 20.

7- Vgl. Architektur Online 2016

Klimakarte Graz

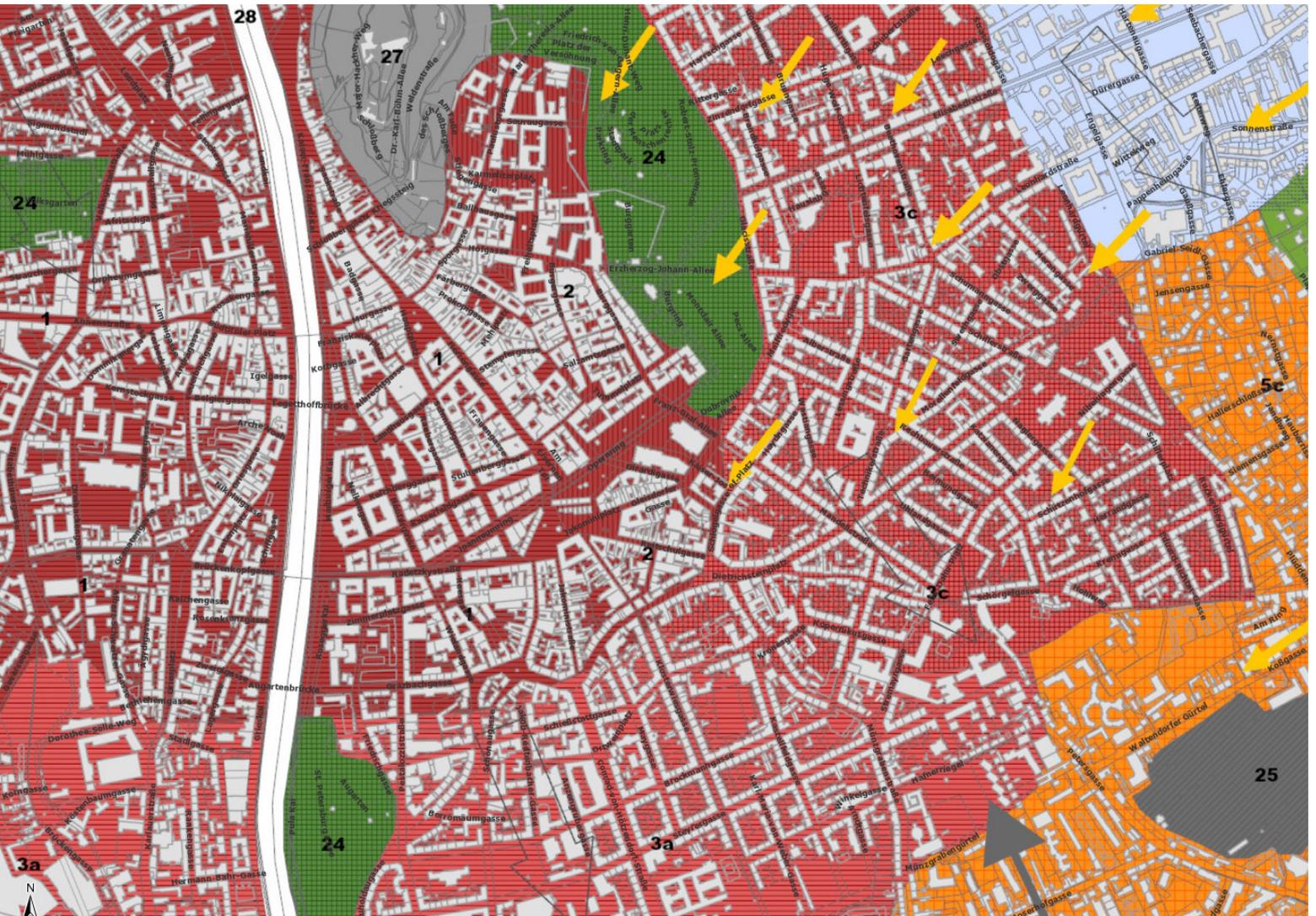


Abb.1 : © Magistrat Graz - Stadtvermessung

- Städtische Wärmeinsel
- Gartenstadtzone
- Parkflächen
- Gründerzeitgürtel mit noch starker Überwärmung
- Bereiche mit dominatem Murtalabwind
- Stark ausgeprägter Abwind

Quellen | sources

Architektur Online, 2016: Urban Heat Island Strategieplan, 27.01.2021
<https://www.architektur-online.com/magazin/urban-heat-island-strategieplan>

Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22: Urban Heat Islands, Strategieplan
Wien, Wien 2015

Magistrat Graz – Präsidualabteilung: Bevölkerungsprognose 2015-2034 für die
Landeshauptstadt Graz, Graz 2015

KAMPUSCH, Verena: GRÜN FINDET STADT, Potentiale und Barrieren für Grüne
Infrastruktur in urbanen Gebieten am Beispiel von Wien, TU Wien, Wien 2018

Stadt Graz: Zahlen + Fakten: Bevölkerung, Bezirke, Wirtschaft, Geografie,
1.1.2021, https://www.graz.at/cms/beitrag/10034466/7772565/Zahlen_Fakten_Bevoelkerung_Bezirke_Wirtschaft.html, 28.01.2021

Abb.1: Magistrat Graz - Stadtvermessungsamt
<https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=stadtklima&client=core>; 27.01.2021

NEUE GRÜNE INSELN FÜR GRAZ

Ivanova Petya
Mat. Nr. 11943797

Die Umwandlung der Grazer Innenhöfe in gemeinschaftliche urbane Gärten zur Optimierung der Mikroklimata der Inneren Stadt

Einleitung

Die dichte Bebauung und der hohe Versiegelungsgrad in der Grazer Innenstadt führen zu Überhitzung und schlechter Luftqualität. Vielen Innenhöfe in diesem Stadtteil sind reine graue, versiegelte Flächen, die leer stehen oder nur als Parkplätze genutzt werden. Sie haben aber viel mehr Potential und bieten die Möglichkeit zur Gestaltung als Hauswirtschafts- und Erholungsräume, als "grüne Lungen der Stadt". Dadurch würde nicht nur ein Mehrwert im städtischen Raum erzeugt, sondern auch den negativen Folgen des Klimawandels entgegengewirkt. Abhängig von deren erforderlichen Funktionen müssen die Innenhöfe so geplant werden, dass sie den Bedürfnissen der Bewohner*innen entsprechen.

Positive Auswirkungen der Begrünung der Innenhöfe auf die Mikroklimata

Aus der Karte der Stadtklimaanalysen wird deutlich, dass die Innere Stadt Graz zu den städtischen Wärmeinseln gehört.¹ Eine sinnvolle Maßnahme, um die Folgen der Überhitzung zu minimieren, ist die Begrünung der Innenhöfe an all jenen Orten, an denen dafür die Möglichkeit besteht. Bäume und Sträucher verdunsten Wasser, wodurch die Lufttemperatur sinkt. Sie schaffen auch Beschattungsflächen, die sich ebenfalls weniger aufheizen.² Zusätzlich wird durch Grünflächen

und die Wahl von passenden Oberflächenmaterialien (Rasengittersteine, Schotterrasen, Kiesbelag...), die Versickerung des Regenwassers ermöglicht. Durch die Sauerstoffproduktion von Pflanzen wird auch die Luftqualität verbessert. Zudem haben Pflanzen die Fähigkeit, aus der Luft schädlichen Feinstaub herauszufiltrieren.²

Optimierung der Lebensqualität durch begrünte Kommunikationsorte

Laut der Erwerbsstatistik der Grazer Stadtbezirke aus dem Jahr 2017 liegt die Innere Stadt Graz an erster Stelle bei Einpendler*innen aus Graz-Umgebung.³ Aus diesem Grund steigt der Bedarf an Erholungs- und Kommunikationsräumen. Die aktive Nutzung und Gestaltung der Innenhöfe bietet die Möglichkeit hochwertige Orte von haus- oder blocköffentlichem Charakter entstehen zu lassen, die als rückwärtige Verbindung zwischen Gebäuden und in untergeordnetem Ausmaß auch der Erschließung dienen. Sie können sowohl Spiel- und Sportbereiche, besonders für Kleinkinder, als auch Rückzugsorte für Jugendliche und Erwachsene sein.

1 - [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=stadtklima&client=core\[20.12.2020\]](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=stadtklima&client=core[20.12.2020])

2 - Urban Heat Islands - Strategieplan Wien

3 - Grazer Stadtbezirke - Pendler - Erwerbsstatistik 2017

Rechtliche Stellung der Innenhöfe in den Raumplanungsinstrumenten

Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz und STEK 4.0

Die Grazer Innenstadt zeichnet sich durch eine dichte und geschlossene Bauweise aus, die den Straßenraum prägt. Dieser Teilraum der Innenstadt wird in die Bereichstypen Alt- und Vorstadt sowie Blockrandbebauungen mit begrünten Innenhöfen und Vorgärten unterteilt.⁴ Unter den wichtigsten Zielen der beiden Bereichstypen befinden sich die Erhöhung des Grünraumanteils, die Aufwertung von Grünräumen in den Innenhöfen sowie deren Entsiegelung. Der für diese Arbeit ausgewählte Bereich ist begrenzt vom Joanneumring, dem Marburger Kai, der Landhausgasse und der Herrengasse. Er charakterisiert sich durch eine Blockrandstruktur, in der aber viele Innenhöfe mangelhafte oder gar keine Begrünung haben und nur mit Parkplätzen vollgestellt sind. Für diesen Bereich der Altstadt gelten die festgelegten Zielsetzungen im STEK - Schutz und Revitalisierung von Innenhöfen in geschlossenen Siedlungsbereichen.⁵ Einige der dortigen Regelungen bzw. Ziele sind:

- die Sicherung der Innenhöfe als ruhige und gut begrünte Qualitätsräume

- die Befreiung der Oberflächen von PKWs
 - unterirdische Bauten müssen mit einer Vegetationsschicht überschüttet werden
 - ein Mindestwert von 30 % muss als versickerungsfähige Hofffläche vorgesehen sein
 - Entsiegelung und Neubepflanzung" (STADT GRAZ, 2018, S. 11)
- Die Blockrandstruktur ermöglicht eine lärmfreie und ruhige Innenhofsituation, die eine sinnvolle Umsetzung dieser Ziele begünstigt. Dadurch werden hochqualitative Lebensräume gewährleistet. In Abb. 1 ist beispielhaft eine mögliche Innenhofbegrünung für einen ausgewählten Innenhof dargestellt.

Zusammenfassung

Die Begrünung der Innenhöfe ist ein Thema, das schon seit Langem diskutiert wird. Projekte wie "Grünes Netz Graz" und "Grazer Innenhöfe beleben" sorgen dafür, die Aufmerksamkeit der Bewohner*innen zu erregen und ihre Teilnahme an diesem Prozess zu fördern, sodass diese kleinen grünen Rückzugsorte ihren Bedürfnissen bestmöglichst entsprechen. Bestehende Grünhöfe weisen auf den positiven Effekt der Revitalisierung hin und könnten als Vorlage für eine sinnvolle Innenhofgestaltung dienen.

4 - 1.0 Räumliches Leitbild (RLB) der Landeshauptstadt Graz, 27. Februar 2020

5 - STADT GRAZ: 4.0 STEK - Erläuterungsbericht, Fassung 22.März 2018, Graz 2020

Beispielhafte Innenhofrevitalisierung in der Grazer Innenstadt



Legende

-  Wasserversickerung
-  Wasserkreislauf
-  Urban Gardening
-  Kommunikationsaustausch
-  Spielplatz
-  Kiesbelag
-  Sitzmöglichkeiten



Abb. 2: Begrünbare Höfe; © Petya Ivanova, Basis: google.at/maps

Abb.1: Beispielhafte Darstellung einer möglichen Innenhofgestaltung mit verschiedenen Funktionen. Grünflächen mit Bepflanzung, Sitzmöglichkeiten, Spielplätze sowie Urban Gardening Projekte gehören zu den Hauptgestaltungselementen, die für ein gutes Mikroklima sorgen. Im Vordergrund steht die Entsigelung durch passende Oberflächenelemente wie Kiesbelag und Rasensteine. Grafik: © Petya Ivanova

Quellen | sources

<https://www.gat.st/news/grazer-innenhoeefe-beleben>
[19.01.2021]

<https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=stادت klima&client=core> [20.12.2020]

<https://www.google.at/maps>
[29.01.2021]

Grazer Stadtbezirke - Pendler - Erwerbsstatistik 2017,
Landesentwicklung Steiermark

1.0 Räumliche Leitbild (RLB) der
Landeshauptstadt Graz, 27. Februar
2020

STADT GRAZ: 4.0 STEK - Erläuterungsbericht,
Fassung 22.März 2018, Graz 2020

STADT WIEN: Urban Heat Islands - Strategieplan Wien
Wiener Umweltschutzabteilung
Magistratsabteilung 22, 2015

POTENTIALE DES ANDREAS-HOFER PLATZES IN GRAZ

Stefanie Insupp
Mat. Nr. 01531473

Neue Begegnungszone am Tor der Stadt

Einleitung

Schon Jahrzehnte lang steht es ungewiss um den Andreas-Hofer Platz, der seine heutige Form nicht durch gezielte Stadtforschung und -planung erhalten hat, sondern vielmehr eine „Baulücke“ darstellt. Früher befand sich auf dem ehemaligen Fischplatz eine Klosteranlage, die im Zuge der Säkularisierung abgerissen wurde. Das ganze 20. Jahrhundert hindurch waren Neugestaltungen im Gespräch und einige Wettbewerbe wurden abgehalten. Die einzige Veränderung war jedoch der Bau der Tiefgarage in den 1960ern unter dem Paradigma der autogerechten Stadt.¹ Mit dem geplanten Umbau der westlich angrenzenden Tegetthofbrücke und dem Bau einer neuen Straßenbahn Entlastungsstrecke (Radetzkystraße-Tegetthofbrücke - Annenstraße) wird sich wohl auch am Andreas-Hofer-Platz einiges tun. Ein lokales Gestaltungs- und Freiraumkonzept dieses innerstädtischen Gebiets mit direktem Bezug zur Mur und sehr guter Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel hätte definitiv Potential für die Stadt Graz und sollte unbedingt angedacht werden.

Stadtentwicklung

Befasst man sich mit dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz, fallen einige Punkte auf, die am Andreas-Hofer Platz für eine zukünftige, positive Entwicklung erstrebenswert sind. Beispielsweise beschreiben die verkehrspolitischen Ziele eine

nachhaltige Verkehrsplanung und Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Die Hauptbelastungsquelle für Lärm in Graz stellt der motorisierte Verkehr dar, um diesen einzudämmen ist eine Entschleunigung und Reduktion des MIV zielführend. Erreicht werden kann dies vor allem durch Förderung von Radwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Einhergehend mit diesen verkehrstechnischen Änderungen steht auch die fußgängerfreundliche Stadt im STEK klar im Vordergrund. Ein klares Ziel ist die Attraktivierung des Zufußgehens durch eine gewährleistete, sichere Erreichbarkeit des öffentlichen Raums. Gleichzeitig sollen Wegverbindungen begrünt werden, welche so zur Naherholung dienen und das Stadtklima sowie die Stadtökologie verbessern bzw. erhalten.

Für den Andreas-Hofer Platz ist dabei zudem das Murufer zu erwähnen, welches nicht nur das Stadtbild prägt, sondern auch, wie im STEK beschrieben, als wichtige, erweiterbare Grünzone gilt. Solche hochwertigen Naturräume sind eine große Qualität für die Bewohner*innen der Stadt Graz und sollen in den Vordergrund gestellt werden.²

1 - <https://www.gat.st/news/kraeftemessen-am-andreas-hofer-platz-geld-regiert-die-welt> [20.12.2020]

2 - STADT GRAZ 2013: 23ff

Auch städtisches Wachstum ist vor allem in infrastrukturell gut versorgten Gebieten erstrebenswert, so sind nachverdichtende Neubauten mit angrenzendem, hochwertigem, öffentlichem Freiraum auch in der Innenstadt erstrebenswert. Durch hervorragende Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und Abdeckung sozial-infrastruktureller Bedürfnisse, kann ein gut geplanter Neubau zum Mehrwert für Graz werden.³

Mögliche lokale Verbesserungen

Transferiert man nun die Ziele des Stadtentwicklungskonzepts auf den Andreas-Hofer Platz, bestehen hier einige anstrengenswerte Veränderungen.

Aktuell steht der MIV klar im Mittelpunkt, schnell fahrende Autos, Lärmimmissionen, Unübersichtlichkeit – die Vision eines menschenfreundlichen Platzes ist durch den autogepprägten Raum nicht erkennbar. Durch die Umgestaltung der Tegetthofbrücke mit neuem Radweg, großzügigen Fußwegen und direkten Muzugang sowie der Schaffung einer neuen Straßenbahnhaltestelle in der Neutorgasse, könnte die Funktion des Platzes von einer Durchfahrtsstraße zu einer fußgängerfreundlichen Begegnungszone verändert werden. Gestaltungselemente, wie zum Beispiel ein großflächiger Belagswechsel, Grünräume und Mobiliar, werden den angestrebten ausgedünnten MIV entschleunigen und in den Hintergrund stellen.

Eine neue Gestaltung der Platzmitte wäre zudem erstrebenswert. Ob ein mehrgeschoßiger Neubau mit Freiraumqualitäten oder ein gut geplanter öffentlicher Raum mit multifunktionaler Nutzung – eine bauliche Aufwertung würde eine Qualität für die Innenstadt bieten. Auch das Murufer ist hierbei zu erwähnen, welches durch eine Begehbarkeit vom Platz oder der neuen Brücke in Szene gesetzt werden sollte.

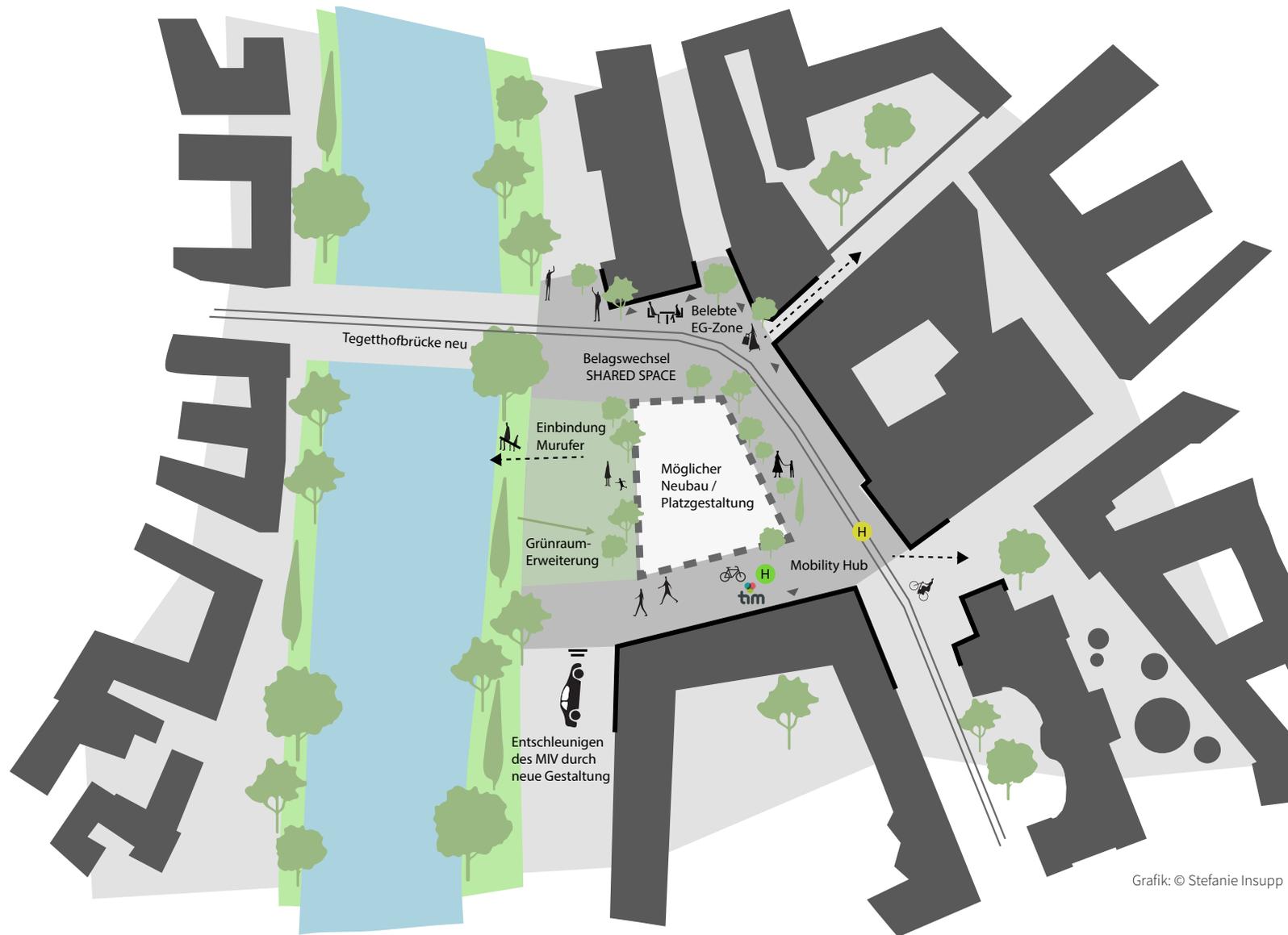
Conclusio

Zusammengefasst kann man sagen, dass der Andreas-Hofer Platz schon zurecht sehr lange in Kritik steht.

Diese von Autos dominierte „Baulücke“ repräsentiert im Moment trotz hervorragender Lage keineswegs ein Tor zur Inneren Stadt. Durch geplante Innovationen im Straßenbahnnetz und eine Neugestaltung der Tegetthofbrücke wird der Platz hoffentlich einige zielführende Entwicklungen durchlaufen und menschenfreundlich sowie nachhaltig für Stadt und Umwelt. Das folgende Gestaltungskonzept kann dabei zur Visionsfindung dienen.

4 - STADT GRAZ 2020: 16

Potentielle Entwicklung Andreas-Hofer Platz Graz



Grafik: © Stefanie Insupp

Abb. | Fig. 1: Konzepthafte Darstellung einer möglichen Umgestaltung inkl. erneuertem Straßenbahnnetz/Tegethofbrücke. Der Platz wird eine Begegnungszone, bestimmt durch einen Belagswechsel.

Der Eingriff soll den MIV entschleunigen, die Lärmimmissionen verringern und das Gebiet fußgängerfreundlich machen. Ein Neubau/eine Umgestaltung in der Mitte macht den Platz zudem beispielbar.

Quellen | sources

Brischnik, Martin (2012) Kräftemessen am Andreas-Hofer-Platz – Geld regiert die Welt? , <https://www.gat.st/news/kraeftemessen-am-andreas-hofer-platz-geld-regiert-die-welt> in: www.gat.st [20.12.2020]

STADT GRAZ: 4.0 STEK Vertiefende Betrachtung, Graz 2013

STADT GRAZ: 4.0 Stadtentwicklungskonzept, Fassung 4.02, Graz 2020

Ein innerstädtischer Platz mit viel Potential

Unweit der Herrengasse und des Jakominiplatzes befindet sich der Grazer Tummelplatz. Durch diese prominente Lage hat der öffentliche Platz viel Potential, welches derzeit wenig ausgeschöpft wird. ¹

Nutzungen

Während der Tummelplatz bei besonderen Veranstaltungen wahrgenommen wird, bietet er in der übrigen Zeit wenig anziehende Funktionen. Obwohl er umgeben von Wohnungen und Gewerbenutzungen, wie Cafes, Bars, einer Kinderbetreuungsstätte und einer Schule ist, gibt es wenige Anlässe oder Attraktionen, welche Besucher*innen dazu animieren, dort zu verweilen. Vor manchen Geschäften befinden sich Stellplätze für PKWs, welche den Platz kaum aufwerten.

Ungünstig sind auch die unzugänglichen, abgezaunten und abgebuschten Baumstandorte, denn diese Maßnahmen engen den Platz ein.

Baulicher Zustand

In Folge eines Wettbewerbes fand im Jahre 1991 eine Platzumgestaltung statt. Der Siegerentwurf des Architekten A. Bramberger sah vor, grüne und gelbe Leuchtdioden innerhalb eines Rastersystems von Bodenplatten zu errichten. ¹ Die heute kaputten Bodenleuchten waren bereits von Beginn an immer wieder störungsanfällig, was in Teilbereichen ein sicheres Überqueren des Platzes verhindert.

Die durch die wiederholten Wartungsarbeiten entstandenen Öffnungen wurden unsachgemäß geschlossen und bilden Stolperfallen. ²

Versiegelung

Der hohe Versiegelungsgrad des Platzes führt dazu, dass es im Sommer zu einem Wärmeinseleffekt, einer Überhitzung des Platzes, kommt. In der Innenstadt liegt der Versiegelungsgrad insgesamt schon bei über 50 %. ³ Dies führt dazu, dass Besucher*innen an heißen Tagen Plätze mit hoher Versiegelung, wie zum Beispiel den Hauptplatz, den Jakominiplatz oder aber auch den Tummelplatz, meiden. ⁴

Lösungsvorschlag zur Entsiegelung der Stadt Graz:

Abhilfe sollte im Sommer 2020 ein aufgehängtes Sprühnebel-system schaffen. Die Verdunstung der Wassertropfen sollte für Kühlung sorgen.

¹ Vgl. Platzgestaltung, <http://offsite.kulturserver-graz.at/werke/887>, 07.12.2020.

² Vgl. Wolfgang Weiss: Hotspot Tummelplatz, 25.04.2018, https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/hotspot-tummelplatz_a2543768, 11.12.2020.

³ Vgl. Landbedeckung in Österreich, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/landbedeckung-und-bodenversiegelung>, 11.12.2020.

⁴ Vgl. Interview mit Passant*innen, geführt von David Knes, Graz, 02.06.2019.

Stark kritisiert wurden seitens der Öffentlichkeit die falsch kalkulierten Anschaffungskosten, sowie die Tatsache, dass dies keine Maßnahme gegen den Klimawandel sei.

Effektiver ist eine hochkronige Baumbepflanzung und die Reduzierung der versiegelten Flächen. Außerdem ist nur ein geringer Teil des Platzes vom Nebel betroffen gewesen.⁵

Ausarbeitung eines eigenen Lösungsvorschlages gemäß Stadtentwicklungskonzept 4.02: IV. Raumbezogene Ziele & Maßnahmen: Im Folgenden werden zunächst die entsprechenden Ziele aus dem STEK angeführt, anschließend wird darauf basierend ein Gestaltungskonzept für den Platz entwickelt.

§ 10 Zentrum:

"(1) Stärkung der Funktionen des Stadtzentrums und seiner urbanen Mischung aus Verwaltung, Kultur, Tourismus, Einzelhandel, Freizeitgestaltung und Unterhaltung."

"(2) Erhaltung (...) der Platzräume, sowie der Struktur und Dimension der historischen Bebauung."⁶

§ 26 Soziales Grün:

"(19) Schutz, Pflege und Erweiterung der vorhandenen Vegetation im öffentlichen Raum:

-Schaffung von begleitenden Baumreihen (...) bei der Umgestaltung von Straßenräumen."

"(20) Erhöhung des Baumbestandes im dicht verbauten Stadtgebiet."

"(23) Beschränkung der Bodenversiegelung."⁶

§ 28 Soziale Infrastruktur:

Kunst & Kultur

"(6) Sicherung von Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes (Architektur bis hin zur Stadtmöblierung)

Freizeit & Sport."

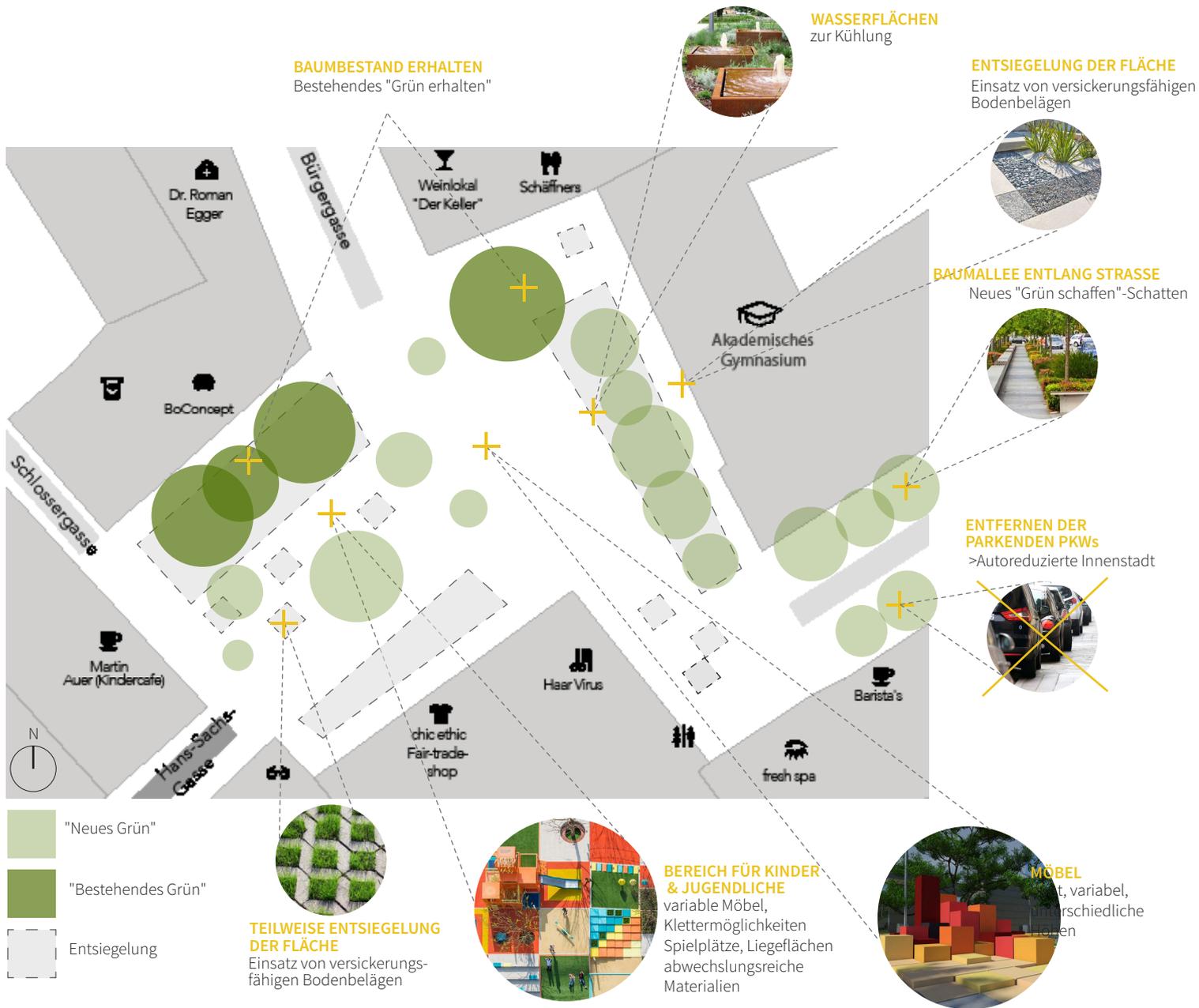
"(9) Verbesserung der Freiflächenausstattung für Kinder und Jugendliche."⁶

Fazit

Durch die Festlegungen des Stadtentwicklungskonzeptes wird ein Umdenken begünstigt und weniger gut situierte Plätze und Freiräume geraten in den Fokus. Zudem wurden die Grazer Bürger*innen 2020 aufgerufen, an einem Beteiligungsverfahren für die Umgestaltung des Platzes mitzuwirken. Die Schaffung von neuem Grünraum bzw. dessen Erhalt stehen im Vordergrund.

⁵ Vgl. Gerald Winter-Pölsler: Riesige Sprühnebel-Anlage soll den Tummelplatz kühlen, 10.05.2020, <https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5810960/Um-125000-Euro-Riesige-SpruehnebelAnlage-soll-den-Tummelplatz-kuehlen>, 13.12.2020.

⁶ Vgl. Stadtentwicklungskonzept Graz, https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html, 07.12.2020.



Eigener Lösungsvorschlag Tummelplatz

Aufnahmen des Bestandsrasters für Möblierungen und Elemente.
Schaffen von Aufenthaltsbereichen durch flexible Möbel,
Kooperation mit einem am Platz ansässigen Unternehmen.
Möbel: verschiebbare & bunte Module, welche bei Veranstaltungen

Örtliche Raumplanung

entfernt werden können, den Platz aber trotzdem gliedern.
Bodenbelag: unterschiedliche versickerungsfähige Beläge. Zur Auswahl stehen: Trittrasen, Sand, wassergebundene Decken, Pflasterungen mit offenen Fugen, Terraway und TTE-Beläge.

Quellen | sources

- Interview mit Passant*innen, geführt von David Knes, Graz,
02.06.2019
- o.A (1991): Platzgestaltung, <http://offsite.kulturserver-graz.at/werke/887>, in: offsite.kulturserver-graz.at [07.12.2020]
- o.A (2018): Landbedeckung in Österreich, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/landbedeckung-und-bodenversiegelung>, in: [oerok.gv.at](http://www.oerok.gv.at) [11.12.2020]
- o.A (o.J): Stadtentwicklungskonzept Graz, https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html, in: [graz.at](http://www.graz.at) [07.12.2020]
- Weiss, Wolfgang (25.04.2020): Hotspot Tummelplatz, https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/hotspot-tummelplatz_a2543768, in: [meinbezirk.at](http://www.meinbezirk.at) [11.12.2020]
- Winter-Pölsler, Gerald (10.05.2020): Riesige Sprühnebelanlage soll den Tummelplatz kühlen, https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5810960/Um-125000-Euro_Riesige-SpruehnebelAnlage-soll-den-Tummelplatz-kuehlen, in: www.kleinezeitung.at [13.12.2020]

EIN PARKPLATZ ALS HAUPTPLATZ?

Viktoria Wallner
Mat. Nr. 01431255

Stadtgemeinde Feldbach

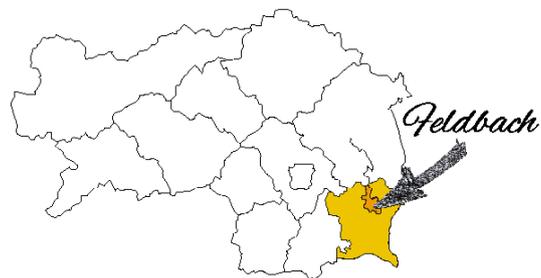


Abb. | Fig. 1 Standort von Feldbach

Stadtportrait

Die Stadt Feldbach liegt inmitten des südoststeirischen Hügellandes, 50 km von der steirischen Landeshauptstadt Graz entfernt. Mit 13.110 Einwohner*innen ist sie die fünftgrößte Stadt der Steiermark und Sitz der Bezirkshauptmannschaft des Bezirks Südoststeiermark.

Feldbacher Hauptplatz

Der Hauptplatz befindet sich unmittelbar in der Nähe der Stadtpfarrkirche sowie dem dazugehörigen Tabor und bildet den historischen Stadtkern. Seine idealtypische Straßenrandbebauung mit Haushufen verweist auf die Geschichte der Stadt. An der Plandarstellung von 1621 in Abb. 2 kann man bereits deutlich die Form des heutigen Hauptplatzes erkennen. Der steinerne Metzen sowie die Mariensäule sind markante Denkmäler, die den Hauptplatz seit dem 15. Jahrhundert zieren und zu den heutigen Wahrzeichen der Stadt zählen. Seit 1862 prägten Märkte die wirtschaftliche Entwicklung Feldbachs und auch heutzutage werden sechsmal im Jahr Kirtage direkt am Hauptplatz beziehungsweise auf der abgesperrten Straße veranstaltet.

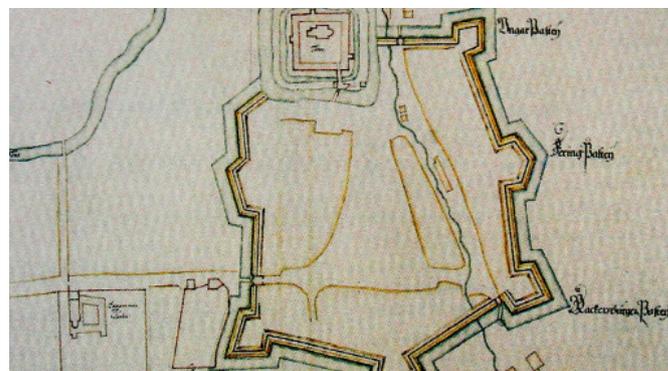
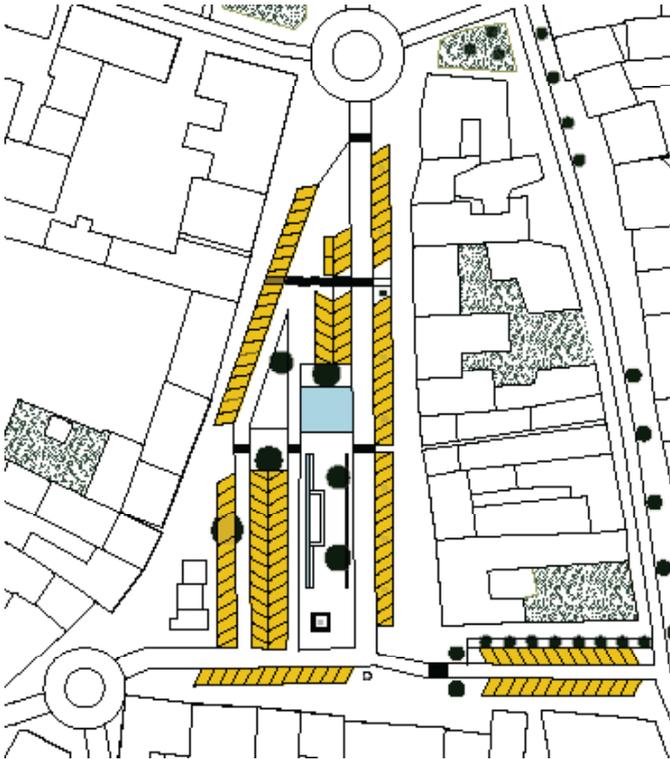


Abb. | Fig. 2 Der älteste Plan von Feldbach 1621: Alte Kirche umgeben von dem Tabor und der Stadtbefestigung.



Abb. | Fig. 3 Feldbach: Historische Gebäudefronten mit einer Baumallee

Monofunktionaler öffentlicher Raum noch zeitgemäß?



Der Hauptplatz besteht aktuell größtenteils aus einer Verkehrsfläche, genauer gesagt aus Abstellflächen für Pkws. Zudem ist der Platz zur Gänze von einer Straße umrandet. Man holt den motorisierten Individualverkehr somit ins Zentrum, was wiederum mit einem hohen Pkw-Verkehrsaufkommen verbunden ist. Schätzungsweise stehen 70 % des öffentlichen Raumes rein dem motorisierten Verkehr zur Verfügung. Da es keine größere, frei bespielbare Fläche gibt, finden der wöchentliche Bauernmarkt sowie der Adventmarkt auf den Rad- und Fußgängerbereichen statt und behindern somit diese ausgewiesenen Wege. Bei größeren Veranstaltungen werden die Abstellflächen sowie die Straßen gesperrt. Das gebührenfreie Parken im ganzen Stadtkern macht das Parken in der Innenstadt sehr attraktiv für den motorisierten Individualverkehr und lockt immer mehr motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen in die Stadt. Eine Tiefgarage, die sich nur fünf Gehminuten vom Hauptplatz befindet, sollte den öffentlichen Raum entlasten, jedoch wird das Angebot aufgrund der engen Stellflächen kaum genutzt.

Abb. | Fig. 3 Anhand der gelb markierten Flächen erkennt man den Flächenbedarf der Kfz-Abstellflächen, die rund 70 % des Hauptplatzes einnehmen.

Umgestaltung des Hauptplatzes

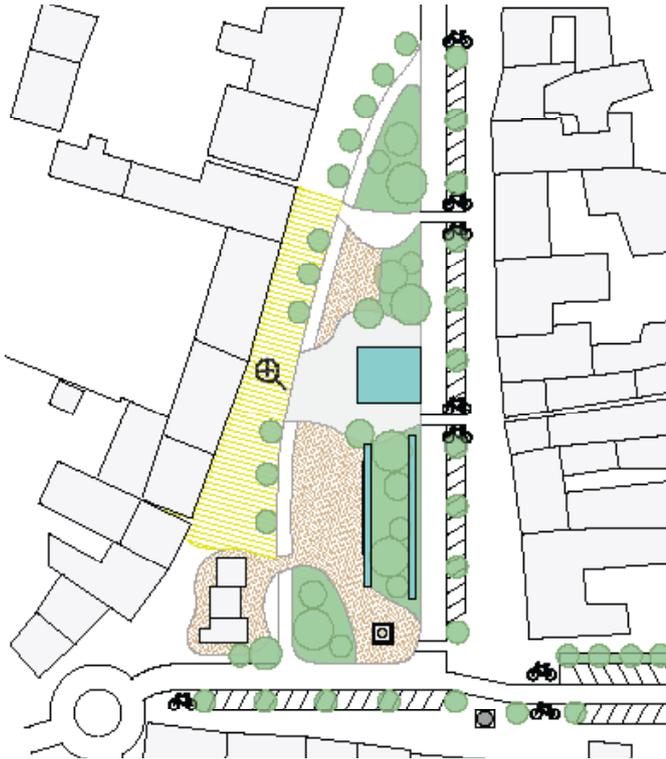


Abb. | Fig. 4: Umgestalteter Hauptplatz mit frei beispielbaren Flächen. Die Lupe markiert die zu erweiternde Fläche bei Veranstaltungen.

Handlungsempfehlungen

- Eine **Reduzierung der Pkw-Abstellflächen** im Westen und in der Mitte des Platzes sowie der Entfall der mittleren Straßen minimieren den Verkehrsraum und Versiegelungsgrad, das schafft eine großzügige Platzerverweiterung.
- Die westliche Straße wird zum **Fuß- und Radweg**
- Durch eine **Erweiterung der Grünflächen** mithilfe von Baumbepflanzungen sowie vegetationsoffenen Flächen entsteht eine großzügige, gemütliche Aufenthaltsfläche mit kühlender Wirkung im Sommer. Zudem werden die Verkehrsflächen durch Bäume getrennt.
- **Flexibilität:** Bei öffentlichen Veranstaltungen, wie dem wöchentlichen Bauernmarkt oder dem Weihnachtsmarkt, kann der Platz nach Westen erweitert werden. (gelb schraffierte Fläche im Westen)
- **Erhaltung der bestehenden Qualitäten:** Die bestehenden Wasserflächen werden erhalten und in die Platzgestaltung integriert. Dadurch entstehen neue Zonierungen und Teilräume.

Aus dem örtlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Feldbach geht zudem hervor, dass ein Wiedereröffnen von unnötig versiegelter Flächen sowie die Sicherstellung von Erholungsflächen für künftige Parkflächen eine wesentliche Zielsetzung ist. (vgl. ROG 2010, LGBL, Nr. 117/2017, S. 74)

Die vorgeschlagene Platzgestaltung unterstützt dies, indem neben den Grünflächen auch die Geh- und Radwege sowie die Aufenthaltsbereiche am Platz mit versickerungsfähigen Belägen ausgeführt werden.

Quellen | sources

<https://www.feldbach.gv.at/neue-marke-treffpunkt-feldbacher-kirtag/>,
abgerufen am 23.01.2021

<http://richdank.com/architecture/derweg/details/analysen/topogr.html>,
abgerufen am 23.01.2021

Dipl. Ing. Andrea Jeindl: Örtliches Entwicklungskonzept Gemeinde Feldbach 1.00 2018

Abb. | Fig. 1: © Viktoria Wallner

Abb. | Fig. 2: Johann Schleich, 2020, <https://www.facebook.com/photo?fbid=3410597828969292&set=pcb.3410598418969233>,
abgerufen am 23.01.2020

Abb. | Fig. 3 : Abb. Johann Schleich, 2019, <https://www.facebook.com/photo?fbid=2527456270616790&set=pcb.2527457923949958>,
abgerufen am 23.01.2021

Abb. | Fig. 4 : © Viktoria Wallner

Abb. | Fig. 5 : © Viktoria Wallner

EIN HAUPTPLATZ FÜR ALLE

Anja Zamuda
Mat. Nr. 11819375

Umplanung des Stadtzentrums in Gornja Radgona

Gornja Radgona

Gornja Radgona ist eine Stadt im nordöstlichen Teil von Slowenien, die mit einer Brücke über die Mur mit Österreich verbunden ist. Das Zentrum der Stadt ist heute vom Straßenverkehr dominiert. Dies ist nicht optimal, da dadurch die Lebensqualität der Bewohner*innen entwertet wird. Mit dem folgenden Konzept soll das bisher für den motorisierten Verkehr reservierte Zentrum von Gornja Radgona eine neue Funktion bekommen und damit der Stadt einen neuen Wert verleihen.

Gornja Radgona wurde im Jahr 1952 offiziell zur unabhängigen Stadt erklärt. Mit der Gründung eines sozialistischen Kombinats entwickelten sich in der Stadt Industrie sowie etliche agronomische Tätigkeiten. Die primäre Bedeutung von Landwirtschaft ist noch immer ein wichtiger Faktor, dies spiegelt sich auch im Stellenwert der jährlichen Agrarmesse wider, die zum wichtigen Bestandteil der Kulturszene geworden ist.

Die Stadt liegt an der Verkehrsader zwischen Murska Sobota und Maribor, einer der wichtigsten Verbindungen der Region zum übrigen Land. Als Konsequenz hatte Gornja Radgona lange ein großes Problem mit durchreisenden Lastkraftwägen. Dieses Problem verringerte sich mit dem Ausbau der Autobahn, der den Durchzugsverkehr aus der Stadt lenkte.

Derzeit befindet sich mitten im Stadtzentrum ein großer Parkplatz. Neben der Parkzone erstreckt sich die alte Bushaltestelle, welche mehrere Geschäftsräume beherbergt. Auf einer der insgesamt drei künstlich erzeugten Terrassen, hinter der Bushaltestelle, steht das sogenannte Schloss Šahenturm, welches sich momentan in einem schlechten Bauzustand befindet. Angrenzend an die Anlage des Schlosses, befindet sich der Friedhof von Gornja Radgona. Die günstige Lage auf einem Hügel ermöglicht einen weiten Blick über die Landschaft. Die östliche Seite des Zentrums grenzt an Wohnanlagen, in denen Handelsräume im Erdgeschoss eingerichtet wurden.¹



Abb. 1: Das Gebiet des Stadtzentrums mit seiner Umgebung

1 - Vgl. J. Balažič, N. Bale, S. Dešnik, u. a., Gornja Radgona

Konzept

In dieser Arbeit wird Bezug auf den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Gemeinde von Gornja Radgona genommen. Dieser besagt, dass dem Schloss eine neue öffentliche Funktion zugeteilt werden soll, die 'Partizanska Cesta' soll weiterhin die Hauptstraße durch Gornja Radgona bleiben und die Bebauung soll im Zentrum dichter ausgeführt werden, Richtung Vorstadt aber abnehmen. Es soll auch eine einheitliche Infrastruktur entlang der Straße geben.²

In Reaktion auf diese Planungen wurde in diesem Artikel ein neues Konzept für das Stadtzentrum entwickelt. Um den motorisierten Verkehr vom Platz wegzulenken, wird die Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des alten Bahnhof neu konzipiert, weil das Gelände dort schon eine Verkehrsfläche darstellt. Der motorisierte Individualverkehr wird reorganisiert und begrenzt sich auf die Hauptstraße, so bleiben die restlichen Flächen für Fußgänger*innen reserviert.

Der Vorentwurf des Hauptplatzes bietet die Möglichkeit für die Entwicklung eines Gemeinschaftsobjektes in den Räumlichkeiten des Šahenturms. Die bestehende Bushaltestelle soll abgerissen werden und so Platz für neue verkehrsfreie Zonen schaffen.

Bezugnehmend auf den Entwicklungsplan und den Bestand rund um den Bauplatz werden die kleinen Unternehmen, die derzeit in den Räumlichkeiten der Bushaltestelle angesiedelt sind, zukünftig in den umgebenden Gebäuden untergebracht, diese werden entsprechend saniert. Die drei Terrassen die durch den Abriss betont werden, werden im nächsten Schritt mit begrünten Flächen zu einer Einheit verbunden.

Der obere Bereich mit den Gemeinschaftsräumen und dem Cafe wird dadurch zu einem angenehmen Aufenthaltsbereich für die Bewohner*innen, an dem auch ein Spielplatz für Kinder untergebracht wird.

In diesem Projektvorschlag wurde viel Wert auf die Fußgängerbereiche und die Freiräume vor der Erweiterung der Gemeinschaftsobjekte gelegt, weil man so einen attraktiven Raum für die Bewohner*innen schafft und zugleich dem bisher ungenutzten Stadtzentrum einen Mehrwert verleiht.

² -Vgl. o.A., 1.12.2015, https://gor-radgona.si/katalog_informacij_javnega_znacaja/obcinski_predpisi/izpis_vseh_aktov/11/2015120114285220.12.2020



Abb. 2: Planungsvorschlag

Quellen | sources

J. Balažic, N.Bale, S.Dešnik, u. a., Gornja Radgona, Murska Sobota:Podjetje za promocijo Kulture Franc-Franc d. o. o., 2007

“Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Gornja Radgona”, in: https://gor-radgona.si/katalog_informacij_javnega_znacaja/obcinski_predpisi/izpis_vseh_aktov/11/2015120114285254/, 20.12.2020

Eigenes Archiv: 1, 2

BEGEGNUNGSZONE AM HAUPTPLATZ DER STADTGEMEINDE LIEZEN

Ein Platz atmet auf!

Roland Pilsinger
Mat. Nr. 11821248

Der Hauptplatz der Stadtgemeinde Liezen ist aktuell für den motorisierten Verkehr funktionalisiert und steht somit einer zukunftsorientierten Ortsentwicklung entgegen. Grundsätzlich werden schon gewisse Zonen am Hauptplatz für eine Doppelnutzung verwendet, jedoch ist meine These, dass eine Begegnungszone entsprechend der Straßenverkehrsordnung (STVO), welche das gesamte Hauptplatzgebiet beinhaltet, eine deutliche Verbesserung der Qualität für die Bewohner*innen und die Besucher*innen der Stadtgemeinde Liezen bringen würde.

Aktuelle Situation

Derzeit wird der Hauptplatz der Stadtgemeinde Liezen als stark frequentierte Durchzugsstraße bzw. als Ausweichroute der Ennstaler-Bundesstraße B320 sowie als großzügiger Parkbereich genutzt. Ein Bauernmarkt wird regelmäßig im östlichen Teil des Platzes angeboten, wobei dafür die Parkplätze, wie in Abbildung 1 ersichtlich, genutzt werden. Eine Vergrößerung des Marktes ist aufgrund der Verkehrssituation nicht möglich. Der gesamte Hauptplatz verfügt nur über einzelne Bänke und die Begrünung wird durch wenige Bäume realisiert. Nahezu der gesamte Platz ist asphaltiert. Der Platz wird zurzeit durch ein Restaurant sowie eine Eisdiele in den Bereichen vor den beiden Gebäuden als Doppelnutzung durch Sitzmöglichkeiten genutzt, auch diese Bereiche sind in Abbildung 1 gekennzeichnet.

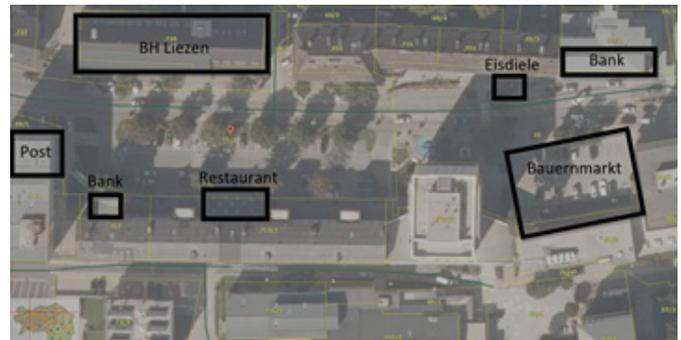


Abb. | Fig. 1: Hauptplatz der Stadtgemeinde Liezen; Kennzeichnungen durch Verf., Quelle Planbasis: GIS Steiermark, 2021

Die sonstige Bebauung des Platzes sind hauptsächlich Mehrparteiengebäude für Wohnzwecke als auch öffentliche Gebäude, wie die Bezirkshauptmannschaft, das Rathaus, die Post und verschiedene Banken. Die Häuser haben durchschnittlich 4 Geschosse, wobei die Erdgeschosse der Objekte meist von Gewerbebetrieben genutzt werden. Die Bauweise ist größtenteils einseitig geschlossene Straßenrandbebauung. Die Bebauungsdichte der Grundstücke, welche als Kerngebiet laut Flächenwidmungsplan ausgewiesen sind, liegt bei 0.5-2.5. Weiters wird der gesamte Platz als Verkehrsfläche ausgewiesen (siehe Abbildung 2).



Abb. | Fig. 2: Hauptplatz der Stadtgemeinde Liezen, Auszug aus dem Flächenwidmungsplan; Markierung durch Verf., Quelle: GIS Steiermark, 2021

Vorschlag eines neuen Entwicklungskonzeptes

Der gesamte Bereich des Hauptplatzes der Stadtgemeinde Liezen soll als Begegnungszone entsprechend § 76c. der STVO deklariert und gekennzeichnet werden. Dadurch wird der motorisierte Verkehr durch die 20 km/h Beschränkung als Ausweichroute für die Ennstaler-Bundesstraße B320 unattraktiv gemacht. Auch der Durchzug des Verkehrs wird somit deutlich verringert bzw. der Querverkehr aufgewertet. Mehr Sitzmöglichkeiten, Begrünung und der Brunnenbereich sollen mit dem Bauernmarkt verbunden werden, um so ein homogenes Gesamtbild zu schaffen (s. Konzept in Abbildung 3). Wenige Parkplätze werden bleiben, um eine Anlieferung der Geschäfte und Restaurants zu gewährleisten. Dadurch entsteht mehr Platz für Mehrfachnutzung, wie z.B. öffentliche Erholungsflächen mit Sitzmöglichkeiten oder Außenbereiche von Restaurants. Die Mehrfachnutzung wird durch optional anpassbare Bereiche, z.B. durch mobiles Mobiliar, ermöglicht. Zudem soll für Feste, Veranstaltungen usw., wie in Abbildung 3 eingezeichnet, eine Bühnenkonstruktion leicht zu realisieren sein bzw. vorbereitet werden, um dem Hauptplatz wieder die Rolle zu schenken, welche er über die Jahre gemisst hat. Am wichtigsten erscheint dabei, die Zusammenkunft von Menschen unterschiedlichen Alters zu fördern, um sich zu unterhalten oder gemeinsame Aktivitäten in den neu begrüneten Zonen des Hauptplatzes seitens der Gemeinde zu ermöglichen. Der Müll könnte kreativ in vom städtischen Liezen mitgestalteten Müllstationen entsorgt werden.

Die Straßenzonierung soll möglichst barrierefrei sein, um einer Begegnungszone gerecht zu werden und einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Dazu werden primär Bodenbeläge und Bodenmarkierungen verwendet, welche keine Behinderung beim Passierendarstellen, dennoch aber den Verkehrsfluss einheitlich regeln. Bei der Farbwahl der Markierungen ist zu empfehlen, lediglich auf zwei verschiedene Farben (z.B. Weiß, Grün) zu setzen, um die Nutzer*innen nicht zu verwirren und eine klare Linie der Nutzung zu gewährleisten.



Abb. 3: Zukünftiger Hauptplatz der Stadtgemeinde Liezen; Kennzeichnungen durch Verf., Quelle: GIS Steiermark, 2021

Quellen

GIS Steiermark 2021: www.gis.stmk.gv.at, (27.01.2021)

Verkehrsberuhigter Bereich der Entwicklungszone Elisabethstraße-LKH Klinikum

Thematischer Hintergrund

Seit längerer Zeit beschäftigt mich die räumliche und verkehrliche Situation der östlich an den Grazer Stadtpark grenzenden Zinzendorfgasse. In der von zwei- bis dreigeschossiger Straßenrandbebauung geprägten Zone sind diverse Betriebe und Geschäfte angesiedelt, die eine enorme räumliche und soziale Wirkung haben und die Attraktivität des Stadtteils ausmachen. Durch den Stadtpark im Westen und die Karl-Franzens-Universität nordöstlich der Zinzendorfgasse ist diese hoch frequentiert, was auch zu vermehrter Ansiedelung von Dienstleistung geführt hat. Mit einer nahezu Ost-West Ausrichtung nutzen Besucher*innen gerade gegen späten Nachmittag und Abend die Lichtverhältnisse, was in den Außenbereichen der Restaurants und Cafés möglich ist. Die angesprochenen Themen liegen auch Inhaber*innen von Betrieben vor Ort am Herzen und so wird jährlich, mit Ausnahme 2020, das Zinzen-Grinsen Straßenfest organisiert, welches ausschließlich Fußgänger*innen und somit der Gesamtheit der Grazer Bevölkerung zugänglich ist.¹ Die Bilder des intensiv genutzten Straßenraumes durch die Bewohner*innen lassen auf eine hohe Nachfrage schließen und wirken sehr inspirierend. Im Juli 2020 veröffentlichten Die Grünen Graz einen Plan für 17 Grüne Meilen innerhalb der Stadt, wobei die Zinzendorfgasse als eine dieser vorgesehen ist, was demnach auch politisches Interesse bedeutet.²

Problemstellung

Trotz ihrer Qualitäten wird die Zinzendorfgasse durch den vom motorisierten Individualverkehr erzeugten Lärm enorm eingeschränkt, was bei Vor-Ort-Betrachtungen direkt auffiel. Dazu kommt noch das hohe Stellplatzangebot, welches den Raum für Fußgänger*innen zusätzlich beeinträchtigt. Insgesamt wird hier eine klare Chance der Attraktivitätssteigerung noch nicht genutzt.

Weiterführung des Gedankens

Mit der Kunstuniversität südlich der Elisabethstraße, der Karl-Franzens-Universität am östlichen Ende der Zinzendorfgasse und der LKH-Universität, am östlichen Ende der Elisabethstraße, zuzüglich diverser Schulen, ist von einer hohen Frequentierung im Raum auszugehen. Ein freiraumorientierter, linearer Entwicklungsraum vom Stadtpark bis zur LKH-Universität würde die Stadt in Richtung Osten besser erschließen und in weiterer Folge eine Verbindung bis zum Hauptbahnhof spannen. Gerade mit den Wachstumsprognosen für Graz, ist eine großräumige Betrachtung ratsam.

1- Vgl. VEREIN ZUR BELEBUNG DER ZINZENDORFGASSE, 2019.

2 - Vgl. SCHWENTNER Gruene.at, 2019.

Allgemeine Planungsgrundlage

Die aktuellste Fassung der Fachempfehlungen zur Stärkung von Orts- und Stadtkernen der Österreichischen Raumordnungskonferenz, vermittelt einige Gedanken und Ansätze, die auf den Betrachtungsraum zutreffen und gewissermaßen als Fundament für planerische Handlungen gesehen werden können.³ Die Verschränkung von Wohnen, Nahversorgung, Wirtschaft, sozialen Einrichtungen und öffentlichen Freiräumen ist demnach notwendig, um urbane Qualitäten zu schaffen.⁴ Der PKW-Verkehr solle reduziert werden, um unter anderem auch die Klimaziele zu erreichen. Die Stärkung solcher Räume mit zentralen Funktionen solle dabei auf konkreten Zielformulierungen in Gesetzen auf Bundes- und Landesebene sowie in relevanten Instrumenten der Raumordnung basieren. Durch transparente Information und gezielte Beteiligung der Bewohner*innen soll die Bedeutung der Orts- und Stadtkerne in den Gemeinden ins Bewusstsein rücken.⁵ Gerade für das Beispiel der Zinzendorfsgasse ist dies besonders wichtig, wo mögliche gegensätzliche Interessen der Bewohner*innen und der Eigentümer*innen von Betrieben in den Planungsprozess eingebunden werden müssen.

Am Beispiel der Mariahilfer Straße in Wien lässt sich nachvollziehen, wie der Druck auf Innenstädte durch anhaltendes Wachstum steigt und die Proportion von Bewohner*innen und ausreichenden Freiräumen aus dem Gleichgewicht gerät. Eine Lösung ist dann unter anderem die Umgestaltung von Verkehr dominierten Räumen hin zu Begegnungs- oder Fußgängerzonen.

Soziale Bedürfnisse können so auch in der dichten Innenstadt gewährleistet werden und am Beispiel der Mariahilfer Straße traf das Resultat schlussendlich auf fast ausschließlich positive Kritik und eine intensive Nutzung.⁶

Konkrete Planungsgrundlage

Im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz wird die Siedlungsentwicklung und Verdichtung von Wohngebieten entlang öffentlicher Verkehrsachsen angeraten, welche in diesem Fall vorhanden sind und sogar weiter ausgebaut werden sollen (vgl. Ausschnitt Verkehr STEK).⁷ Innenentwicklung, gerade im historischen Kontext, ist ein sensibles Thema, bietet in einigen Fällen allerdings Chancen. Das Stadtentwicklungskonzept (Abbildung 1) hat dem Raum größtenteils "Wohnen hoher Dichte" und Zentrumsfunktionen zugewiesen (orange-rot gestreift dargestellt). Für den südlichen und westlichen, an der Glacisstraße liegenden, Teil der Zinzendorfsgasse gilt diese Überlagerung der Funktionen. Der nördliche Teil der Zinzendorfsgasse ist hingegen als Allgemeines Wohngebiet festgelegt. In gepunktetem Rot sind die Universitäten erkennbar, die den Raum prägen. Die festgelegten Grünbereiche entlang des Entwicklungsgebiets tragen wesentlich zur Aufenthaltsqualität bei. Der Kroisbach verläuft entlang der grünen Kacheln und stellt eine für den Raum wertvolle, sogenannte "Grünverbindung" dar.

3- Vgl. ÖREK- Partnerschaft, 2011, Seite 13-27.

4- Ebda., Seite 9.

5- Ebda., Seite 25.

6- Vgl. Magistrat der Stadt Wien, 2015, Seite 5-12.

7- Vgl. Stadt Graz, 2013, Seite 6.

Ausschnitt aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz

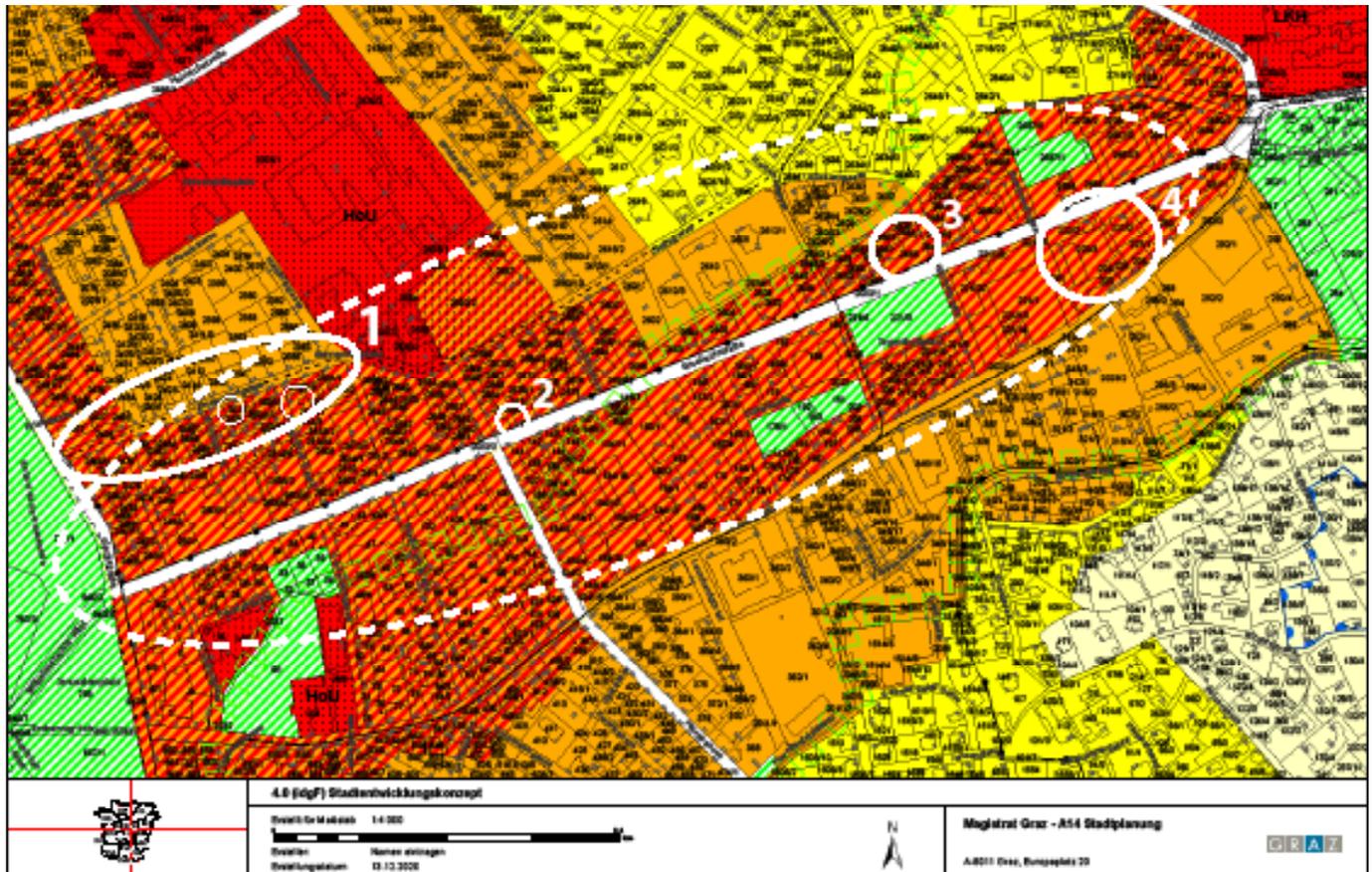


Abb. 1: Auszug aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz mit eigener Entwicklungszonendarstellung in Weiß

Die angedachte freiraumplanerische Entwicklungszone (Abb. 1, weiß gestrichelt) soll als eine Erweiterung der Innenstadt bis zur LKH-Universität verstanden werden. Dazu zählt zum einen die Umgestaltung der Zinzendorfsgasse (Oval Nr. 1) zuzüglich einzelner Ansätze auf Potenzialflächen (als weiße Kreise dargestellt). Entlang der Elisabethstraße besteht bei der zweiten Fläche eine Baulücke, welche im Zuge der Entwicklungszone als Pocketpark auf 100 m² umfunktioniert werden könnte. Der Bereich 3 und 4 mit der Widmung "Allgemeines Wohngebiet u. Kerngebiet" und "Allgemeines Wohngebiet" beherbergt zwei Tankstellen.

Davon könnte mindestens eine hier aufgelassen und stattdessen Wohnbau in äußerst attraktiver Lage geschaffen werden. Die Fläche 4 hat mit der Tankstelle und einem Spar im Erdgeschoss zwar eine gewerbliche Nutzung, jedoch befindet sich dort keine Wohnbebauung und die festgelegte Bebauungsdichte von maximal 2,0 bietet Entwicklungspotenzial, was nicht nur auf diesen Teilbereich zutrifft. Einzelne behutsame Nachverdichtungsprojekte und Aufstockungen wären auch mit dem Ansatz der freiraumplanerischen Gebietsaufwertung mittels hochqualitativen öffentlichen Grün- und Freiräumen vereinbar.

Ausschnitt aus dem 4.0 Flächenwidmungsplan der Stadt Graz

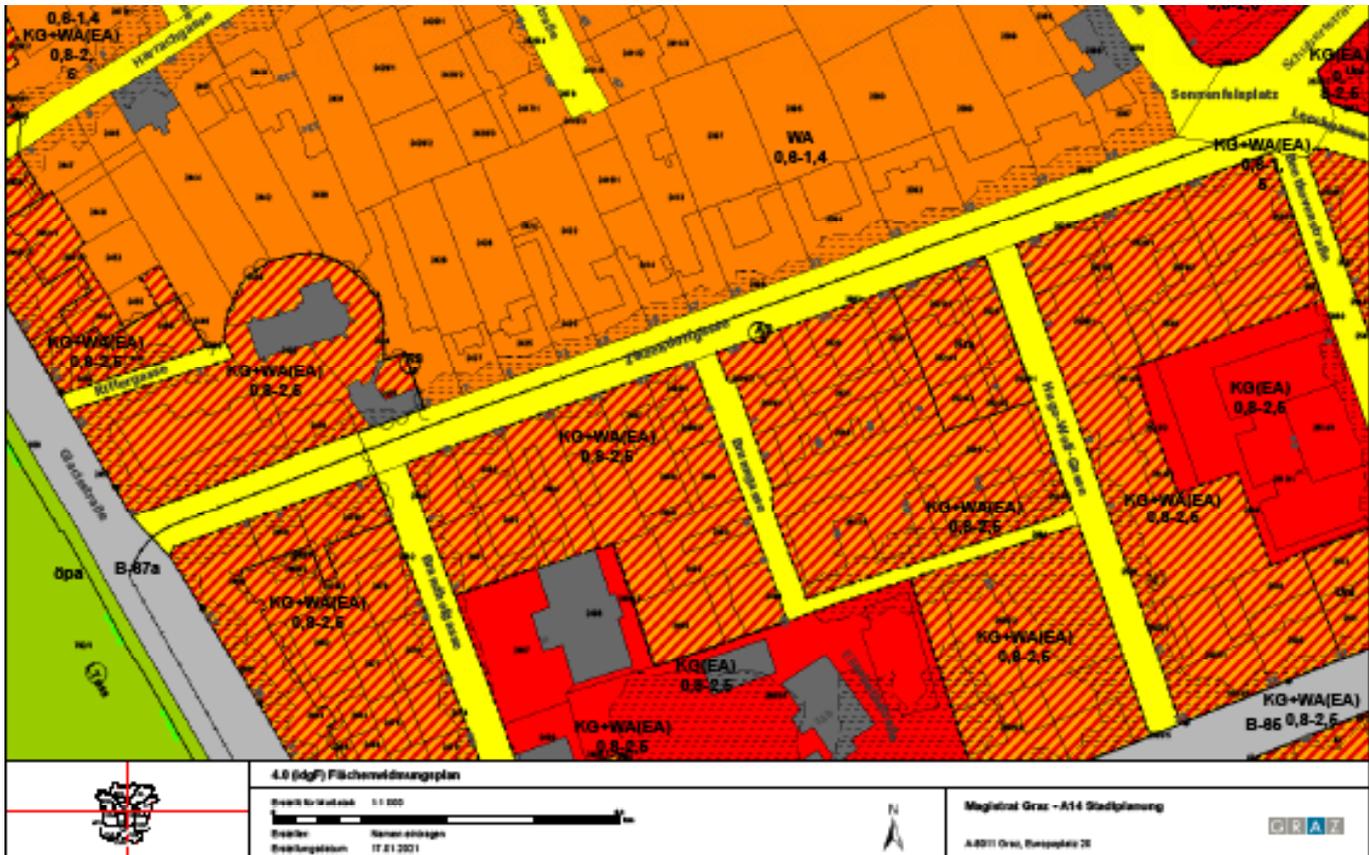


Abb. 2: Auszug aus 4.0 Flächenwidmungsplan der Stadt Graz, Ausschnitt Zinzendorfsgasse

Im Detailausschnitt zur Zinzendorfsgasse (Abbildung 2) lässt sich ein Teil des geplanten Straßenbahnprojektes der Stadt Graz von 2018 mit einer Fördersumme von rund 117,4 Millionen Euro erkennen (gezackte Linie). Eine zweispurige Umlegung der Linie 1 entlang der Zinzendorfsgasse und über die Karl-Franzens-Universität soll diese an das öffentliche Verkehrsnetz anbinden und weiter beleben.⁸ Dabei bleibt die Verlegung über die Zinzendorfsgasse, welche aktuell auch eine Einbahnstraße ist, fragwürdig. Die als Haupteinbahnstraße ausgebaute Elisabethstraße und die Merangasse, auf denen schon in beide Richtungen verkehrt wird, eignen sich deutlich besser als die

Zinzendorfsgasse und ermöglichen eine ähnliche Anbindung der Universität. Durch den schmalen Straßenquerschnitt und stärkeren Kontakt der Häuser zum Straßenraum sowie der Erdgeschossnutzung müsste von einer starken Belastung durch elektromagnetische Felder von den Oberleitungen in der Zinzendorfsgasse ausgegangen werden.⁹ Zudem bietet die Gleisführung in der Elisabethstraße und der Merangasse die Chance, den dortigen Individualverkehr zu reduzieren und den Straßenraum teilweise durch Grüngleise zu entsiegeln.

8- Vgl. Stadt Graz, 2018, Seite 1.

9- Vgl. MAES, 1998, Seite 47.



Abb. 3: Fahrradverkehr und Parken in Zinzendorfsgasse



Abb. 4: Verkehrsbestand Zinzendorfsgasse



Abb. 5: Zinzengrinsen Straßenfest



Abb. 6| Konzeptplan für Fußgängerzone Zinzendorfsgasse

Die Zinzendorfsgasse sollte dem gegenüber als Erweiterung des Stadtparkforums gestaltet werden und primär den Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen gelten (vgl. Abb. 6 grün). Dafür ist der rechtliche Status als Fußgängerzone mit Ausnahme für den Fahrradverkehr angedacht.¹⁰ Die Straße hat 12,5 Meter Breite, die Gehwege 1,80 Meter, welche durch die Umgestaltung erweitert werden. Bis jetzt wird auf beiden Seiten geparkt und nur vereinzelt haben Betriebe eine Außenraumerweiterung bis zum Rand der Fahrbahn. Durch das Ausschließen des motorisierten Verkehrs könnten die vielen "Stehzeuge" aus dem hochwertigem öffentlichen Raum entfernt werden. Die bereits bestehende Tiefgarage "Unipark" könnte einen Teil dieser übernehmen (vgl. Abb. 4 orange). Dort würde gegen Nutzungskosten nur mehr kurzzeitiges Parken möglich. Gerade mit der langsam zunehmenden Skepsis gegenüber der Notwendigkeit von Kraftfahrzeugen im urbanen Raum und in einer Stadt der kurzen Wege, wäre dies ein logischer Schritt. Der Fuß- und Fahrradverkehr könnte sich dadurch frei entfalten. Die Zinzendorfsgasse kann hierbei als ein Pilotprojekt in dem Entwicklungsraum gelten. TTE-Kunststoffgitter können dabei durch einen Wechsel von Pflasterung und Grünfläche zur natürlichen Entwässerung und Entsiegelung des Straßenzuges beitragen.¹¹ Erweiterungen des Grünraumes sind an der Leechkirche geeignet, wo sich schon ein ausgestalteter Freiraum befindet (vgl. Abb. 6). Straßenbäume in regelmäßigen Abständen würden dem Raum zusätzliche Qualität zukommen lassen.

10- Vgl. Straßenverkehrsordnung, § 76a.

11- Vgl. HÜBNER-LEE: TTE System, 2015, Seite 5-7.

Quellen

- BUNDESSTAAT ÖSTERREICH, Rechtsinformationssystem des Bundes, Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, (am 18.01.2021) unter:
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>
- HÜBNER - LEE, TTE Außenanlagen, Bauen im Einklang mit der Natur ökologisches Konzept zur Flächenbefestigung, 01.10.2015 (am 18.01.2021) unter:
https://www.huebner-lee.de/fileadmin/user_upload/dokumente/Downloads/DE/1_Aussenanlagen/Broschueren/TTE-Hauptbroschuere.pdf
- LAND STEIERMARK, Geoinformationssystem der Steiermark (am 18.01.2021) unter:
<https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141976122/DE/>
- MAES Wolfgang, Stress durch Strom und Strahlung 1998, Bucherweiterung 6. Auflage 2013 (am 18.01.2021) unter:
<https://baubiologie.de/downloads/ergaenzungen-zu-stress-durch-strom-und-strahlung-a.pdf>
- MAGISTRAT DER STADT WIEN, Mariahilfer Straße neu! Der Prozess zur Umgestaltung und Neuorganisation, 01.01.2015 (am 18.01.2021) unter:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008433.pdf>
- ÖREK-PARTNERSCHAFT, Fachempfehlungen zur Stärkung von Orts- und Stadtkernen in Österreich, 01.01.2011 (am 18.01.2021) unter:
https://www.oerok.gv.at/fileadmin/bestellservice/publikationen_pdf/broschuere_Fachempfehlungen_zur_Staerkung_von_Orts_und_Stadtkernen_in_Oesterreich_Rahmen_Empfehlungen_Beispieler_kurzfassungDE.pdf
- SCHWENTNER Judith, Die Grünen Graz: 17 grüne Meilen für Graz, 26.08.2019 (am 18.01.2021) unter:
<https://www.graz.gruene.at/themen/oeffentlicher-raum/17-gruene-meilen-fuer-graz>
- STADT GRAZ, Erläuterungsbericht Stadtentwicklungskonzept, 30. Mai 2013 (am 18.01.2021) unter:
https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/a8b84aab/STEK_Erl%C3%A4uterungsbericht.pdf
- STADT GRAZ, Geodaten der Stadt Graz (am 18.01.2021) unter:
https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&x=66533.85561790632&y=215584.0717258752&scale=4500&rotation=0&view=4_0_STEK&client=core&language=de
- STADT GRAZ, Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz, 30.05.2013 (am 18.01.2021) unter:
https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html
- STADT GRAZ, Weichenstellung für Bim-Millionenprojekte, 05.02.2018 (am 18.01.2021) unter:
https://www.graz.at/cms/beitrag/10308587/8106610/Weichenstellung_fuer_Bim_Millionenprojekte.html
- VEREIN ZUR BELEBUNG DER ZINZENDORFGASSE, Straßenfest Zinzengrinsen 25.05.2019 (am 18.01.2021) unter:
<https://zinzengrinsen.at/>

Bildquellen

- Abb. 1| STADT GRAZ, 2013, Stadtentwicklungskonzept 4.0, (am 18.01.2021) unter:
https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html
- Abb. 2| STADT GRAZ, 2013, Flächenwidmungsplan 4.0, (am 18.01.2021) unter:
https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&x=66533.855617906&y=215584.0717258752&scale=4500&rotation=0&view=4_0_STEK&client=core&language=de
- Abb. 3| HECKE BERND, Kleine Zeitung, 2018 Fahrradverkehr in Zinzendorf-gasse (am 18.01.2021) unter:
https://media.kleinezeitung.at/images/uploads_520/b/1/d/5405469/49BEE518-CAE2-4D32-BE13-56F41EB9ACA4_1523625360460111_v0_h.jpg
- Abb. 4| Verkehrsbestand Zinzendorf-gasse
Google street view
- Abb. 5| VEREIN ZUR BELEBUNG DER ZINZENDORFGASSE, Zinzengrinsen 2019 Straßenfest (am 18.01.2021) unter:
https://zinzengrinsen.at/zinzengrinsen-2017-2/6_Konzept_fur_Zinzendorf-gasse
Eigene Darstellung mit Unterlage aus Google Earth

Aufwertung der Muroberfläche durch gastronomische Belebung

Einleitung

Meine These ist, dass Graz das Potential der durch die Stadt fließenden Mur zu wenig und teils in ungeeigneter Weise nutzt. Flüsse als menschlicher Lebensraum boten den Menschen schon immer einen attraktiven Ort für Ansiedlungen. Die Vorteile vom Leben am Fluss beginnen bei den fundamentalsten Dingen wie der Wasserversorgung und -entsorgung und gehen über wirtschaftliche Vorteile, wie die Funktion des Flusses als Handelsstraße in den Zeiten vor der Industrialisierung, bis hin zu klimatischen und gesellschaftlichen Aspekten, wobei die Flüsse als Naherholungsgebiete und als Orte der Abkühlung an heißen Sommertagen fungieren.² In der heutigen Zeit wird von vielen europäischen Städten der Zugang zum Wasser sehr vielseitig genutzt.

Bestandsaufnahme in Graz

Auch in Graz sind einige bauliche Veränderungen an den Muroberflächen in Planung oder - wie die neu gestaltete Augartenabsenkung³, die von den Grazer*innen zahlreich angenommen wird -, bereits durchgeführt. Jedoch werden nicht alle geplanten Maßnahmen, die das Ziel haben, die Mur mehr in das Stadtleben zu integrieren, so gut angenommen wie die Augartenabsenkung. Dabei ist diese eigentlich das Nebenprodukt eines Wasserkraft- und Kanalprojekts⁴. Im Speziellen wäre hierbei etwa der Stadtbalkon⁵ südlich der Radetzky-Brücke anzusprechen, der grundsätzlich ebenfalls eine Begleiterscheinung der beiden Projekte ist, da er als eines der acht technischen War-

tungs- und Entlüftungsbauwerke des zentralen Speicherkanals dient. Die Grundidee des Stadtbalkons und der damit intendierten zusätzlichen gastronomischen Nutzung der Muroberfläche kann als guter Ansatz gesehen werden, seine Ausführung lässt jedoch sehr zu wünschen übrig (siehe Abb. 2). Die Architektin Frau DI Elisabeth Kabelis-Lechner bringt die Situation rund um diesen Stadtbalkon in einem Artikel sehr gut auf den Punkt:

„Ein von Zyklopenmauern flankiertes grobes Betonbauwerk, ein brutales Metallgeländer, viele freie Elektroverteilerkästen [...] und eine geschmacklose, primitive „Balkonmöblierung“ ergeben ein optisches Desaster [was nach Durchsicht des Masterplans Lebensraum Mur 2018 S. 14 zu erwarten war – Anm. d. Verf.], für die [sic!] sich Graz ordentlich schämen kann.“ (Kabelis-Lechner, 2020)

¹ vgl.: Stadt Graz (2018-b) Lebensraum Mur, S. 2

² vgl.: Park 2010, S. 47

³ Vgl. Stadt Graz (2018-b) Lebensraum Mur, S. 16

⁴ Vgl. Stadt Graz (2018-a) Zentraler Speicherkanal – Augartenabsenkung

⁵ Vgl. Stadt Graz (2018-b) Lebensraum Mur, S. 14

Eine Aufwertung der Murober durch gastronomische Nutzung ist eine erfrischende Option und eine gute Möglichkeit, das Gewässer mehr in das Stadtleben zu integrieren, dies sollte jedoch auch in einem Ausmaß passieren, das sich entsprechend in die Umwelt und vor allem die umliegenden Grünflächen einfügt. Eine mögliche Variante wären hierbei Gastgärten entlang der bereits bestehenden innerstädtischen Murober, im Bereich südlich des Erich-Edegger-Stegs bis zur Augartenabsenkung (siehe schwarze Linie in Abb. 1). Speziell im nördlichen Bereich dieser Promenade (siehe rot strichlierte Linie in Abb. 1), von der sog. Wassersportwelle bis zum Stadtbalkon, würde sich eine Ansiedelung von Lokalen durch die geplanten Sporteinrichtungen am Wasser und die bereits vorhandene Pop Up Bar „City- Beach“ besonders anbieten.

Absteckung der Machbarkeit

Es ist klar, dass es baurechtlich und raumplanungstechnisch eine immense Herausforderung darstellt und sehr viel an Fingerspitzengefühl bedarf, um eine gastronomische Nutzung an so einem sensiblen Ort wie dem Ufer der Mur zu planen. Nichtsdestotrotz sollte eine Möglichkeit gefunden werden, um die technischen und rechtlichen Machbarkeitsgrenzen abzustecken und eine qualitativ hochwertige Lösung zu finden.

Grundsätzlich hätte sich die Fragestellung relativ schnell erledigt, da nach § 26 Abs. 4a des Grazer Stadtentwicklungskonzeptes (STEK), basierend auf § 5 Abs. 5 des Regionalen Entwicklungsprogramms

(REPRO) des Steirischen Zentralraums, ein Freihalten von jeglicher Bebauung eines Uferstreifens entlang der Mur von mindestens 20 m ab Böschungsoberkante vorgegeben ist, was gastronomische Ansiedelung am Wasser grundsätzlich unmöglich zu machen scheint. Jedoch liefert der Unterpunkt b. innerhalb des Abs. 4a des STEK einen erheblichen Handlungsspielraum, nachdem die Behörde für Bauführungen im öffentlichen Interesse, u.a. im Rahmen der Errichtung von Maßnahmen zur Verbesserung der Naherholungsfunktion an der Mur, Ausnahmen genehmigen kann. Da unter Berufung auf diese Naherholungsklausel bauliche Maßnahmen wie etwa auch die Wassersportwelle⁶ nördlich der Erzherzog-Johann-Brücke, der Kajakclub⁷ als Wassersportzentrum mit Gastronomiemöglichkeiten und der zuvor erwähnte Stadtbalkon möglich werden, erscheint eine weitere gastronomische Nutzung der Murober theoretisch als möglich. Es ist allerdings zu beachten, dass alle zuvor genannten baulichen Maßnahmen, die dem Erholungszweck an der Mur dienen, als Begleitprojekte der Energie- und Abwasserwirtschaft entstanden sind bzw. entstehen werden⁸, was eine Genehmigung erleichtert, da lt. § 3 Abs. 6 des Steiermärkisches Baugesetzes somit keine gesonderte Baubewilligung erforderlich ist.

⁶ vgl.: Stadt Graz (2018-b) Lebensraum Mur, S. 12

⁷ Ebda., S. 13

⁸ Ebda., S. 2

Ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen zum Zweck der gastronomischen Nutzung entlang der Murofer ist die Hochwassergefahr. Jedoch eröffnet der § 5 Abs. 5 des REPRO des Steirischen Zentralraums die Möglichkeit der Bebauung in Form von Baulückenschließungen im geringen Ausmaß unter Berücksichtigung der ökologischen Funktion des jeweiligen Uferstreifens. Im Freiland gäbe es die Möglichkeit der Sondernutzung im Freiland, wiedergegeben auch in der erwähnten Naherholungsklausel im STEK. Nach Durchsicht des Flächenwidmungsplanes (FWP) der Stadt Graz im GIS-Steiermark wird ersichtlich, dass im Bereich südlich der Erzherzog-Johann Brücke eine Freiland-Widmung für das Ufergebiet beginnt, wodurch die bereits zuvor erwähnte Naherholungsklausel eine Sondernutzung in diesem Bereich als zulässig erscheinen lässt⁹. Die Ausweisungen der Hochwasserabflussuntersuchung aus dem GIS-Steiermark zeigen im direkten Uferbereich jedoch eine durchgehende Gefahr eines 30-jährigen Hochwasserereignisses an (siehe Abb. 1), wodurch eine ergänzende wasserrechtliche Bewilligung notwendig ist, um eine Bebauung von beispielsweise Gastgärten direkt an der Murofer zu genehmigen. Weiters tut sich die Frage nach einer ökologisch verträglichen, retentions- und hochwasserabflussneutralen Bebauung auf, welche wohl – wenn überhaupt – nur durch Pfahlbauten erreicht werden kann.

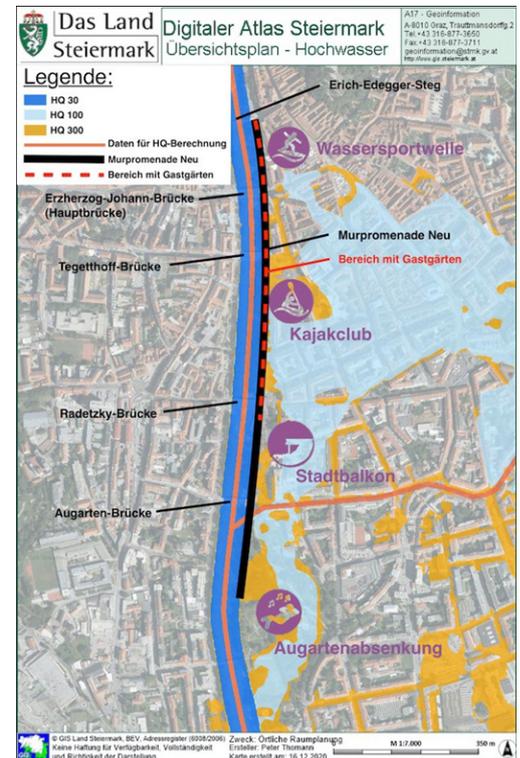


Abb. 1: Übersicht der geplanten Maßnahmen an der Murofer und vorgeschlagener Bereich mit Gastgärten (rot strichlierte Linie)
Quelle: Land Steiermark (16.12.2020) GIS Steiermark. In Anlehnung an: Stadt Graz (2018-b) Lebensraum Mur, S. 6

⁹ vgl. Stadt Graz (2018-c) Stadtentwicklungskonzept 4.02, S.40

Nach Darlegung der Rahmenbedingungen erscheint eine Gastgartenmeile entlang der innerstädtischen Murpromenade und somit direkt am Wasserv.a. aufgrund der Hochwassergefahrensituation schwierig realisierbar. Hierbei kommt es – unabhängig von ökologischen Aspekten - zu einem Interessenskonflikt, da einerseits eine dermaßen hohe Hochwasserwahrscheinlichkeit in einem Bereich mit Gastgärten undenkbar wäre und es andererseits aber auch nicht der Sinn von Uferbegleitwegen ist, hochwassersicher zu sein, weil diese ja den Zugang zum Wasser herstellen sollen und im Bedarfsfall einfach gesperrt werden können.

Um den Grazer*innen die Murofer gastronomisch trotzdem etwas näher zu bringen, wäre jedoch ein Ausbau des bereits vorhandenen, „desaströsen“ Stadtbalkons zu einem vollwertigen Lokal in Form eines Restaurants, eines Clubs oder einer Bar vorstellbar. Dies könnte z. B. nach dem Vorbild der Ankerklause in Berlin erfolgen, deren unmittelbare Umgebung mit der des Stadtbalkons in Graz durchaus zu vergleichen ist (siehe Abb. 2 und Abb. 3). Das wäre eine Variante, die unter dem Aspekt der Sondernutzung im Freiland zu Naherholungszwecken durchaus Machbarkeitschancen haben könnte.



Abb. 2: Stadtbalkon in Graz

⁹ vgl. Stadt Graz (2018-c) Stadtentwicklungskonzept 4.02, S.40



Abb. 3: Die Ankerklause am Landwehrkanal in BerlinFoto: Dagmar Schwelle. Quelle: (Berlin Tourismus & Kongress GmbH, 2021)

Resümee

Es bleibt zu hoffen, dass die in Planung befindlichen baulichen Maßnahmen auch wirklich zu einer verträglichen Nutzung des Potentials der Mur beitragen werden und der Fluss somit von den Bewohner*innen in einer dem Uferraum entsprechenden Weise genutzt wird - anders als dies beim Stadtbalkon gegenwärtig der Fall ist. Jedoch sollte man dieses „von Zyklopenmauern flankierte grobe Betonmauerwerk“ auch nicht seiner selbst überlassen, sondern versuchen, im Zuge einer architektonischen und freiraumplanerischen Wettbewerbsauslobung das vorhandene Potential dieses Bauwerks und Uferraumes zum Vorschein zu bringen.

Quellen

- Berlin Tourismus & Kongress GmbH. (2021). Visit Berlin - Ankerklause. Abgerufen am 18. 01. 2021 von <https://www.visitberlin.de/de/ankerklause>
- Kabelis-Lechner, E. (25. 11 2020). Architektur Steiermark. Abgerufen am 15. 12. 2020 von <https://www.gat.st/news/minus-stadtbalkon-der-mur>
- Land Steiermark. (2016). Abgerufen am 18. 01. 2021 von Regionales Entwicklungsprogramm - Planungsregion Steirischer Zentralraum: <https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/154267623/DE/>
- Land Steiermark. (16. 12 2020). GIS-Steiermark. Abgerufen am 16. 12. 2020 von <https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141976122/DE/>
- Park, J.-K. (2010). Fluss als städtebauliches und architektonisches Element der Stadterneuerung. Fakultät VI - Planen Bauen Umwelt der Technischen Universität Berlin, Berlin. Abgerufen am 15. 12. 2020 von <https://d-nb.info/1007616768/34>
- Rechtsinformationssystem des Bundes. (2010). Abgerufen am 16. 12. 2020 von Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069>
- Rechtsinformationssystem des Bundes. (1995). Abgerufen am 26. 01. 2021 von Steiermärkisches Baugesetz 1995: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000070>
- Stadt Graz. (2018-a). Abgerufen am 18. 01. 2021 von Zentraler Speicherkanal - Augartenabsenkung: https://www.graz.at/cms/beitrag/10315898/7755171/Zentraler_Speicherkanal_Augartenabsenkung.html
- Stadt Graz. (2018-b). Lebensraum Mur. Abgerufen am 16. 12. 2020 von https://www.graz.at/cms/beitrag/10317577/9063249/Lebensraum_Mur.html
- Stadt Graz. (2018-c). Stadtentwicklungskonzept 4.02 Graz. Abgerufen am 16. 12. 2020 von http://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html

WAS IST IM ÖFFENTLICHEN INTERESSE?

Matthias Rode
Mat. Nr. 00011066

DIABAS ODER ENDEMITEN, STEINBRUCH ODER NATURPARK, BUNDES- ODER LANDES- GESETZE?

Einleitung

„Beim öffentlichen Interesse handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der die Belange des Gemeinwohls über die Individualinteressen stellt.“¹

Die Raumordnungsgesetze der österreichischen Bundesländer sind politische Werkzeuge, die vorrangig dem öffentlichen Interesse und dem „Gemeinwohl“ dienen sollen². Die österreichischen Bundesgesetze verfolgen das gleiche Ziel. Interessant wird die Definition des öffentlichen Interesses, wenn Bundes- und Landesgesetze im Widerspruch zu räumlichen Entwicklungen und Nutzungen stehen. Am Beispiel eines geplanten Bergwerkes in einem Landschaftsschutzgebiet in der Südsteiermark werden in diesem Aufsatz die rechtlichen Grundlagen verglichen und Lösungsvorschläge im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Region vorgestellt.

Untersuchungsgebiet

Im Gebiet der Gemeinden Oberhaag, Leutschach und Arnfels, im Landschaftsschutzgebiet (LSG-35), wurde am Fuße des Remschnigg, unterhalb des Naturjuwels Remschniggalm und damit nördlich des regionalen Teilzentrums Arnfels, von der Montanbehörde ein Schurfrecht (Koordinaten E: 15°23'35,8"; N: 46°39'28,0") zum Abbau des Gesteins Diabas auf Basis des Mineralrohstoffgesetzes bewilligt. Dieses Areal befindet sich zusätzlich im Naturpark Südsteiermark und hat einen naturschutzfachlich hohen Wert.

Raumplanungsinstrumente und rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen des LSG-35 basieren auf dem Steiermärkischen Naturschutzgesetz. Die Schurfberechtigungen im Gebiet können über das BergiS, entsprechend dem Mineralrohstoffgesetz (MinroG) abgerufen werden. Durch die Angabe der Koordinaten der Schurfgebiete wird eine räumliche Untersuchung mit anderen Planungsinstrumenten möglich. Im Regionalen Entwicklungsprogramm (REPRO) der Südweststeiermark sind die verschiedenen Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe, landwirtschaftliche Flächen, Grünflächen und den Rohstoffabbau festgelegt. Die ausgewiesene Schurfberechtigung befindet sich laut dem REPRO im Teilraum forstwirtschaftlich geprägtes Bergland³, der hier nicht als Rohstoffvorrangzone⁴ ausgewiesen ist. Auf örtlicher Planungsebene sind in den Flächenwidmungsplänen⁵ (FWP) der beiden Gemeinden Leutschach und Oberhaag die betroffenen Areale teils als Wald ersichtlich gemacht und zur Nutzung als land- und forstwirtschaftliche Flächen im Freiland gewidmet (Abb. 1).

¹ vgl.: Wikipedia

² vgl.: Maxian M. 2017

³ vgl.: Regionalplan Südweststeiermark

⁴ vgl.: Landschaftliche Einheiten REPRO

⁵ vgl.: Flächenwidmungsplan, www.gis.stmk.gv.at

Sammlung der öffentlichen Interessen

Das MinroG steht in der Hierarchie als Bundesgesetz über den Landesgesetzen. Die Schurfberechtigungen sind nach MinroG-Einteilung für das Gestein Diabas⁶ als bergfrei⁷ kenntlich gemacht. Damit verbunden ist das Recht, in einem nach der Tiefe nicht beschränkten Raum (Freischurf), dessen Schnittfigur im Projektionsniveau des Systems der Landesvermessung ein Kreis mit einem Halbmesser von 425 m ist (Freischurfkreis), nach natürlichen Vorkommen bergfreier mineralischer Rohstoffe zu suchen⁸ (Abb.2).

Mit dieser Entscheidung ist das Verfügungsrecht über das Grundstück, den laut Gemeinden rein privaten Grundeigentümer*innen, entzogen und kann von jeder*jedem, die*der bestimmte gesetzliche Voraussetzungen erfüllt, aufgesucht und gewonnen werden⁹.

Im Verfahren betreffend einer möglich folgenden Bergwerksberechtigung¹⁰ vertritt das Land Steiermark die öffentlichen Interessen. Diese Bergwerksberechtigung wurde dem Projektwerber von der Montanbehörde zuerteilt. Im MinroG steht jedoch auch der Hinweis, dass auf öffentliche Interessen, u. a. besonders auf jene des Naturschutzes, der Raumordnung, des Fremdenverkehrs, des Umweltschutzes, der Wasserwirtschaft, des Eisenbahn- und Straßenverkehrs sowie der

Landesverteidigung Bedacht zu nehmen ist¹¹ (§ 25 Abs. 2 und § 34 Abs. 3 MinroG). Die Bezirkshauptmannschaft kann nach Abwägung der Interessen eine Rodungsbewilligung für ein Bergbauprojekt erteilen¹². Im Steirischen Naturschutzgesetz wird in § 2 auf die allgemeinen Ziele und in § 3 auf den Schutzzweck und u. a. den Erhalt des natürlichen Haushaltes hingewiesen¹³. Die darüber hinaus ergangene Landschaftsschutzgebietsverordnung für dieses Gebiet erfolgte zur Erhaltung der besonderen landschaftlichen Schönheit und Eigenart, der seltenen Charakteristik und des Erholungswertes der Region¹⁴. Diese bekam 2002 auch das Prädikat Naturpark verliehen¹⁵.

⁶ vgl.: Bergis

⁷ vgl.: Minro § 3

⁸ vgl.: Minro § 9

⁹ vgl.: Minro § 1

¹⁰ vgl.: Minro § 22ff

¹¹ vgl.: MinroG § 25 Abs. 2, § 34 Abs. 3

¹² vgl.: Forstgesetz § 17 Abs 3 und 4

¹³ vgl.: Steirisches Naturschutzgesetz § 2 und 3

¹⁴ vgl.: Landschaftsschutzgebiet Nr. 35

¹⁵ vgl.: Verordnung Naturpark

¹⁶ vgl.: Komposch et al. 2020

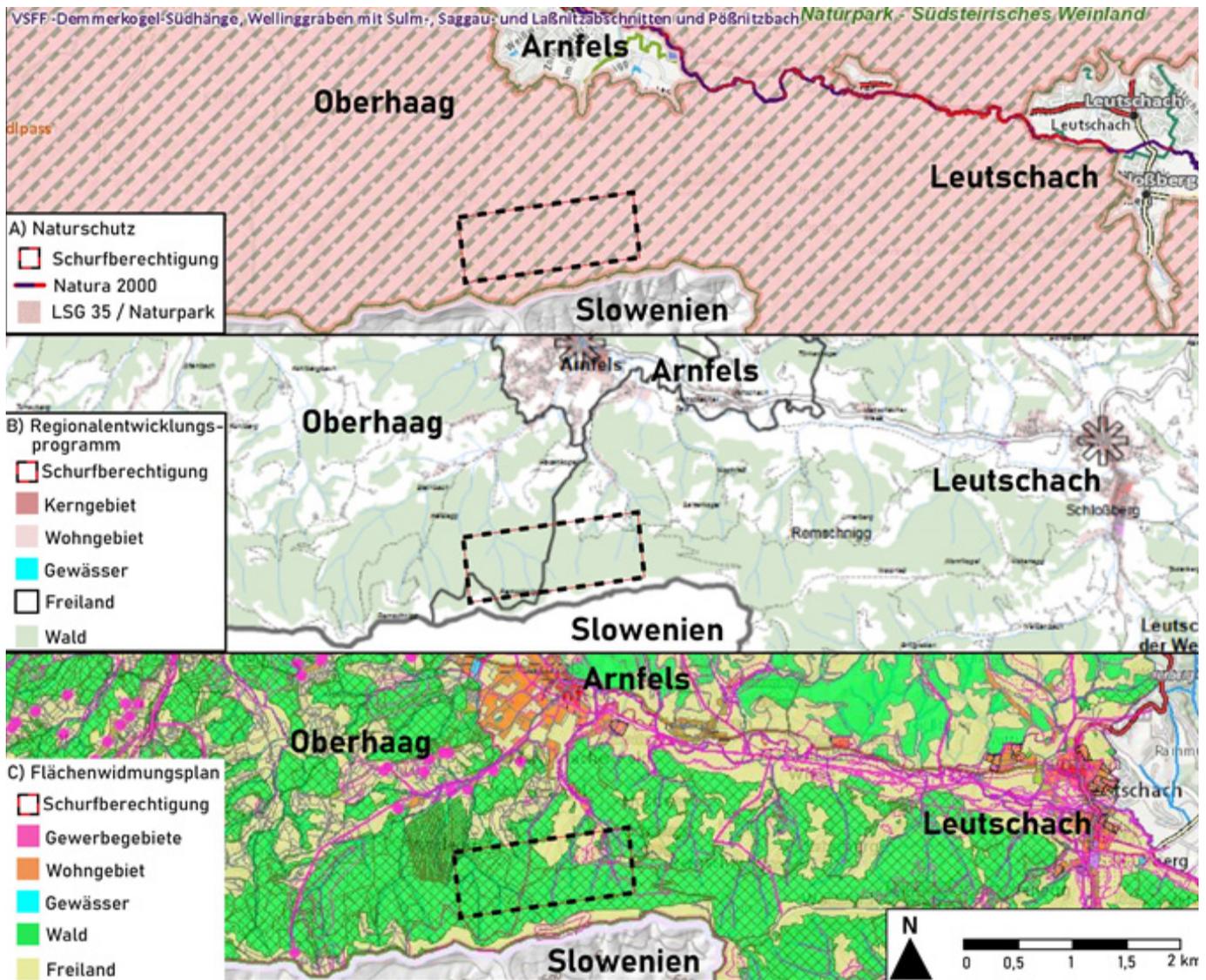


Abb. 1: Darstellung der Schurfberechtigung aus dem BergIS im Kontext des Naturschutzes (A), des REPRO (B) und des FWP (C); (Datengrundlage: GIS Steiermark, Kartographie und Schurfberechtigung M. Rode).

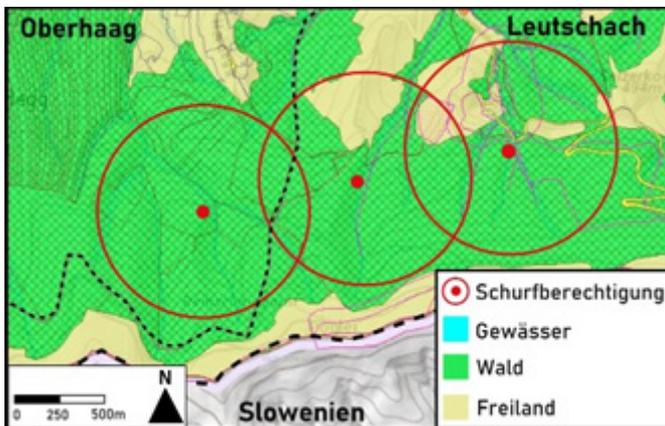


Abb. 2: Darstellung der Schufberechtigungen aus dem BergIS mit Freischurfröisen für das bergfreie Mineral Diabas auf den Flächenwidmungsplänen von Oberhaag und Leutschach (Datengrundlage: GIS Steiermark, Kartographie durch M. Rode).

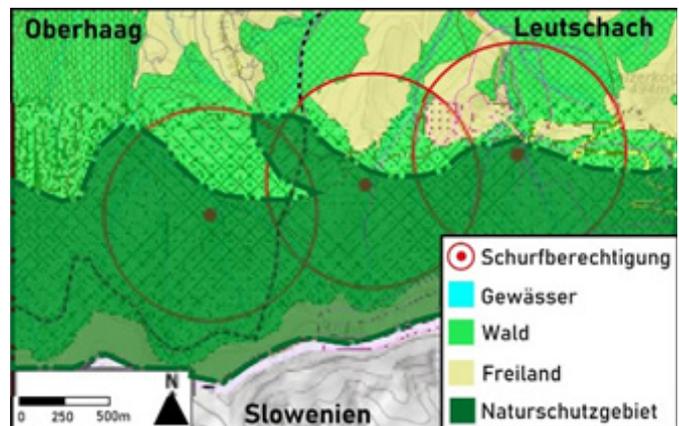


Abb. 3: Eingrenzung des geplanten Naturschutzgebietes „Poßruck-Remsnigg“ auf Basis der Flächenwidmungspläne und dem ökologischen Gutachten von Oberhaag und Leutschach (Datengrundlage: GIS Steiermark, koteam).

Diskussion der Widersprüche

Im speziellen Fall steht die Einhaltung der Gesetze des Naturschutzes, der Raumordnung, des Fremdenverkehrs und des Umweltschutzes im öffentlichen Interesse der Gemeinden und des Landes Steiermark und damit entgegen dem öffentlichen Interesse am geplanten Gesteinsabbau durch einen Steinbruch. Der Montanbehörde Süd Außenstelle Leoben, Abteilung IV des BMLRT, wurde ein Grundsatzbeschluss des Naturparks Südsteiermark, des Tourismus Steiermark sowie ein naturschutzfachliches Gutachten zum Erhalt und Schutz der ökologischen Vielfalt übermittelt. Mit der erfolgten Verleihung der Bergwerksberechtigung durch die Montanbehörde und der verordneten Ersichtlichmachung dieser im FWP der Gemeinde Oberhaag, müssten daher weitere Schritte von Seiten der Naturparkgemeinden getan werden. Gegen die Ersichtlichmachung der Bergwerksberechtigung im FWP kann von der Gemeinde ein Einspruch eingebracht werden, um die Interessen neuerlich prüfen zu lassen.

Das ökologische Gutachten beschreibt in seinen Ergebnissen den hohen naturschutzfachlichen Wert des Gebietes mit naturnahen Mischwäldern und Funden extrem seltener Endemiten¹⁶. Von den drei Gemeinden Leutschach, Arnfels und Oberhaag wurde daher zusätzlich ein Antrag auf die Ausweisung des Areals zum Naturschutzgebiet beim Amt für Naturschutz Steiermark (A13) eingereicht (Abb. 3), um auf diesen Weg das öffentliche Interesse am Naturschutz zu bekunden.

Herausforderung in der Raumplanung

Generell sollten zum Erhalt der Natur- und Kulturlandschaft sowie der Biodiversität auf überörtlicher Ebene in den REPROs der steirischen Regionen die Vorrangzonen für Grünzonen deutlich erweitert werden. Das hätte im konkreten Fall zwar keine Auswirkungen auf das Abbauvorhaben bergfreier mineralischer Stoffe, würde aber zukünftige große Eingriffe in der Kulturlandschaft besser regulieren und zumindest den Abbau grundeigener mineralischer Rohstoffe unterbinden. Eine wesentliche Argumentationshilfe wäre auch eine Überarbeitung des Gesetzestextes zum Landschaftsschutzgebiet 35. In diesem müsste genauer der Schutzzweck definiert werden. In der Südsteiermark hat die vielfältige, kleinstrukturierte Kulturlandschaft nicht nur einen hohen touristischen Wert, sondern ist auch von hoher Biodiversität gekennzeichnet. Im bundesweit gültigen MinroG sollte den von den Ländern definierten überörtlichen und örtlichen Raumplanungsinstrumenten und Festlegungen mehr Platz geboten werden, damit in Zukunft Schutzgebiete auch als solche behandelt werden. Speziell wäre anzuregen, die Regelungen des Abbauverbotsbereichs¹⁷ auch Genehmigungen von Schurf- und Bergwerksberechtigungen für bergfreie Minerale zugrunde zu legen. Damit wäre in Naturparks keine Abbaugenehmigung mehr möglich. Aufgrund der derzeit unzufriedenstellenden Gesetzeslage wäre zur Schadensbegrenzung zu prüfen, eine solche Regelung auch rückwirkend zur Geltung zu bringen.

¹⁷ vgl.: MinroG § 82 Abs. 1 Z. 4

Quellen

- Bergis <https://bergis.rmdatacloud.com> (Stand: 17.01.2021) GIS Steiermark <https://gis.stmk.gv.at> (Stand: 17.01.2021)
- Forstgesetz: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Forstgesetz 1975, Fassung vom 17.12.2020 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?frage=Bundesnor-men&Gesetzesnummer=10010371> (Stand: 17.01.2021)
- Landschaftliche Einheiten, Anlage 2 https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12644878_141975702/84b56aad/REPRO_SWS_2016_Anlage2.pdf (Stand: 17.01.2021)
- Landschaftsschutzgebiet Nr. 35 - südweststeirisches Weinland, Fassung vom <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000491> (Stand: 19.01.2021)
- Maxian M. (2017): Welchen Interessen dient die Raumordnung? Wiener Zeitung, <https://www.wienerzeitung.at/themen/stadt-und-land/879470-Welchen-Interessen-dient-die-Raumordnung.html> (Stand: 17.01.2021)
- MinroG: Bundesgesetz über mineralische Rohstoffe (Mineralrohstoffgesetz- MinroG) <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008040> (Stand: 17.01.2021)
- Naturschutzgesetz: Gesetz vom 16. Mai 2017 über den Schutz und die Pflege der Natur (Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 - StNSchG 2017) <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20001381> (Stand: 17.01.2021)
- Raumordnung Stmk: Gesetz vom 23. März 2010 über die Raumordnung in der Steiermark (Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010 - StROG <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069> (Stand: 17.01.2021)
- REPRO Südwest: Landesrecht konsolidiert Steiermark: Gesamte Rechtsvorschrift für Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Südweststeiermark, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069> (Stand: 17.01.2021)
- 3Regionalplan Südweststeiermark, Anlage 1, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12644878_141975702/de00313d/REPRO_SWS_2016_Anlage1.pdf (Stand: 17.01.2021)
- Komposch C., Aurenhammer S., Wagner H., Komposch H. (2020): Naturschutzfachliche Stellungnahme Ökoteam: Naturraum Remschnigg (Überschar „Christine“). – Gutachterliche Stellungnahme im Auftrag der Gemeinden Arnfels, Oberhaag und Leutschach: 21 Seiten.
- Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 12. März 2001, mit der das südsteirische Weinland im politischen Bezirk Leibnitz das Prädikat „Naturpark“ erhält. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000490> (Stand: 17.01.2021)

Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96ffentliches_Interesse (Stand: 17.01.2021)

MANGELNDE GESTALTUNGSQUALITÄT DER EINFALLSTRASSEN IN GRAZ

Julian Reissner
Mat. Nr. 11821248

Beispiel Kärntner Straße Kreuzung Wagner-Jauregg Straße

Die Einfallstraße „Kärntner Straße“ verlief ursprünglich bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts durch eine vorwiegend durch landwirtschaftliche Flächen, Einfamilienhäuser und vor allem in Strassgang durch kleinteilige Geschäftsstrukturen, geprägte Zone. Die gestiegene hohe Kfz-Frequenz der Straße, welche zu einer erhöhten Lärm- und Feinstaubbelastung führte, verminderte die Raumqualität und führte so zu einer teilweisen Abwanderung und Nutzungsänderungen.

Durch die hohe motorisierte Verkehrsfrequenz wurde das Gebiet zunehmend für den Autohandel und damit verbundene Betriebe interessant. Gebäude, welche ehemals zum Wohnen benutzt wurden, wurden abgerissen oder umgebaut.

Diese Entwicklung verlief weitgehend unkontrolliert bzw. wurde durch eine entsprechende Raumplanungsgesetzgebung und den verkehrsplanerisch verfolgten Straßenbau sogar noch verstärkt. Es entwickelte sich ein heterogenes, auf schnelles Durchfahren ausgerichtetes Straßenbild.

Durch hohe Versiegelung, weitgehend fehlende Straßenbäume und Grünräume im Nahbereich sinkt die Wohnqualität weiterhin. In den wenigen noch vorhandenen Baulücken entstehen teils spekulative Anlegerwohnungen.

Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz sieht für die Situation der Kärntner Straße eine straßenraumbildende und straßenbegleitende Bebauung vor.¹ Diese soll Lärm- und Emissionsschutz für die straßenabgewandte Seite erwirken. Die Geschoszahl ist unverbindlich, jedoch mit Richtwert 2-5 festgelegt. Die Bauungsweise soll geschlossen und gekuppelt ausgeführt werden. Bezüglich Begrünung, Einfriedungen und Sichtschutz sind keine verbindlichen Festlegungen getroffen worden, krautige Bepflanzung und Grüngestaltung in Form von Baumreihen werden aber als erstrebenswert angesehen. In diesem Kontext erwähnenswert ist, dass die Lärmrichtwerte und Feinstaubgrenzwerte in der Kärntner Straße nach wie vor regelmäßig überschritten werden.² Ein Problem, das durch bauliche Maßnahmen nicht behoben werden kann.

Die Lösung dieses Problem wäre eine geänderte strategische Herangehensweise. Eine Neukonzeption der gesamten Kärntner Straße mittels eines Masterplans und von Bebauungsplänen, die den nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr prioritär behandeln, die Raumangebote für den MIV auf ein vernünftiges Maß reduzieren, die lokale Bodenversiegelung vermindern, und eine ausreichende Freiraumausstattung vorschreiben.

¹ vgl.: www.graz.at [14.01.2021]

² vgl.: www.files.boku.ac.at [14.01.2020]

Die Verpflichtung zu Baumpflanzungen an der Straße würde das Straßenbild drastisch verbessern und der Einfallstraße den Charakter einer Allee verleihen. Dadurch würde auch die Luftqualität deutlich verbessert.

Auch straßenbegleitete Bebauung würde helfen, die rückwärtigen Bereiche vom Verkehrsgeschehen im Straßenraum freizuspielen und dieses von weiter entfernt liegenden Wohngebäuden fernzuhalten.

Dies würde die Lebensqualität der Anwohner*innen verbessern und einen geordneten Nutzungsmix zwischen Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung ermöglichen.

Im konkreten Kreuzungsbereich der Kärntner Straße mit der Wagner-Jauregg Straße könnte zur Behebung der Freiraumdefizite entlang der Kärntner Straße die an das Polizeigebäude angrenzende, derzeit abgezaunte Grünfläche als öffentlicher Park genutzt werden. Ein besonderer Fokus muss auf die Beschränkung der Flächenversiegelung gelegt werden, um das Mikroklima und die Luftqualität zu verbessern.

Auch die repräsentative Wirkung der Straße für Reisende ist nicht zu unterschätzen. Dementsprechend wäre es auch von Vorteil, Beschränkungen für beleuchtete Werbetafeln einzuführen, welche zurzeit im Räumlichen Leitbild nicht vorgesehen sind.³

Durch am motorisierten Individualverkehr orientierte Planung wurde der Rad- und Fußverkehr zurückgedrängt. Durch eine Verbesserung der autofreien Anbindung an die Nebengassen und eine

Verbesserung der Straßenübergänge, (Schutzwege zu allen Querstraßen, rasch schaltende Druckknopfampeln), wäre es möglich, Wohnnutzungen in Nebengassen der Kärntner Straße zu erhalten und die Quartiere insgesamt mittels nicht motorisierten Verkehrs besser zu vernetzen.

Durch erhöhte Attraktivität könnte in dem Gebiet eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe geschaffen werden. Dies ist wünschenswert, weil Menschen nach Möglichkeit die Besorgungen in ihrer Umgebung erledigen, damit wird auch das Verkehrsnetz von Graz entlastet.

Bis zum Vorliegen norm- und grenzwertkonformer Lärm- und Luftimmissionen könnte einer der ersten Schritte eine vorläufige Bausperre und die Einberufung eines Expertenkomitees zur Erarbeitung eines zukunftsfähigen Entwicklungskonzeptes sein, welches sich differenziert mit der Verringerung des MIV beschäftigen sollte, da das zuletzt entwickelte Räumliche Leitbild sich kaum mit dieser Frage auseinandersetzt.⁴

Sollte die Stadt Graz kein städtebauliches Entwicklungskonzept präsentieren, das den motorisierten Verkehr beschränkt, wird das zu einer langfristig unumkehrbaren Zerstörung der Lebensqualität und des Straßenbildes führen.

⁴ vgl.: www.graz.at [14.01.2021]

⁵ vgl.: Ebd.

Quellen

A.Auerswald,R.Bouska,M.Hepner,M.Hohl,D.Hubert,P.Hunger,N.illic,V.Kalamar,M.Laher,N.Mitterlehner,M.Scheutz,p.Schimek,L.Schwieger,I.Siebenstern,F.Wiesenhofer,V.Wrbka,2020:https://files.boku.ac.at/ssf/s/read-File/share/13496/3976845847913553844/publicLink/Bericht%20Projekt%20zu%20LAP_K%C3%A4rntner%20Stra%C3%9Fe%20klimaneutral%20Juli%202020.pdf [14.01.2021. 01:02]

E.M.Benedikt,2020:https://www.graz.at/cms/dokumente/10343468_10051730/262afa4c/A14_004573_2018_0109_RLB_ERL_beschluss_kons.pdf [14.01.2021. 01:02]

Direkte Radwegverbindung zwischen Bertha von Suttner-Friedensbrücke und Nahverkehrsknotenpunkt Don Bosco

In diesem Artikel wird der Frage nachgegangen, wie in Graz der Fahrradverkehr dem motorisierten Individualverkehr gegenüber bevorzugt werden kann, da das emissionsfreie Fahrrad das urbane Fahrzeug der Zukunft ist. Ein wesentlicher Punkt dafür ist, entlang den bestehenden Fahrradverbindungen Gefahrenmomente und Hindernisse zu beseitigen. Konkret soll anhand eines Beispiels eine gefahrlose und attraktive Verbindung geschaffen werden, die als Vorbild für andere Verkehrszüge gesehen werden kann. Zielführende, nicht durch Ampeln und Kreuzungen unterbrochene Radwege können durch ihre Effizienz eine Verkehrswende begünstigen, die im feinstaub- und staueplagten Graz auch in Hinsicht auf Österreichs Klimaziele dringend vonnöten ist.

“Rund ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in Österreich entfällt auf den Verkehr. Entsprechend stark belastet dies das Klima und die Umwelt.”¹ Daher muss der öffentliche und aktiv mobile Verkehr in der Raumplanung bevorzugt werden, nicht der motorisierte Individualverkehr. Somit sollte man eine Regelung in das Örtliche Entwicklungskonzept (ÖEK) aufnehmen, die bei Straßenquerungen entlang einer Fahrrad-Route deren Bevorzugung und verpflichtende Schutzmaßnahmen vorsieht. Gesichertes Überqueren kann z.B. durch flache Radfahrüberfahrten sowie rasch umschaltende Druckknopfampeln gewährleistet werden. Bei unübersichtlichen Kreuzungen kann zusätzlich mit Geschwindigkeitsreduktionen und

Anhalteerfordernissen (Haltelinien) für den zu querenden motorisierten Verkehr sowie mit Verkehrsspiegeln gearbeitet werden.

Das von mir gewählte Projekt behandelt eine durchgehende Rad- und Fußwegverbindung zwischen dem Murradweg R2 auf Höhe Karlauergürtel und dem Verkehrsknotenpunkt Don Bosco (Abb. 1). Die Hauptradroute 11 Richtung Straßgang, welche bei der Bertha von Suttner-Friedensbrücke beginnt, führt hier entlang der höher gelegenen Bahnschienen. Diese biegt dann jedoch von der Mur kommend vor der Kreuzung Triester Straße schräg nach links Richtung Süden/Karlau ab. Damit ist keine direkte Verbindung Richtung Don Bosco entlang der Staatsbahnstraße gegeben (s. Abb. 1 und 4). Oft queren hier allerdings Fahrradfahrer*innen sowie Fußgänger*innen den Lazarettgürtel, d. h. es besteht ein hoher Bedarf nach dieser Verbindung.

Meine These ist, dass die Wegverbindungen und insbesondere Querungen höherrangiger Straßen in Graz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen teilweise unzufriedenstellend sind. Diese sind entweder mit Umwegen verbunden oder ohne Querungshilfen. Im Zuge dieser Arbeit habe ich die drei Querungen im Nahbereich dieser Radroute analysiert und versucht, für Radfahrer*innen zufriedenstellende Lösungsansätze zu finden. Auf diese werde ich nun näher eingehen.

1 - BMK, klimaaktiv.at/mobilitaet.html; 20.12.2020



Abb. 1: Ausschnitt aus Grazer Radkarte; <https://geodaten.graz.at/WebOffice> (17.12.2020), ergänzt um eigene Vorschläge (neue Radwegverbindung mit Beginn/Ende und neuen Kreuzungspunkten)

Die erste gefährliche Querung der Radroute 11 befindet sich bei der Kreuzung mit der Herrgottwiesgasse (Abb. 1 und 2). Obwohl es sich um eine Hauptradroute handelt, endet hier der Fuß- und Radweg und man ist verpflichtet, dem Straßenverkehr Vorrang zu geben. Ebenso muss die Straße ohne Schutzweg überquert werden. Auf der Grazer Radkarte (Abb. 1) ist diese Querung auch als Gefahrenstelle ausgewiesen. Die Hauptradroute 11 verläuft in der Folge vor der Triester Straßen-Kreuzung links entlang der Justizanstalt Graz-Karlau (in Abb. 1: "Strafhaus Karlau") und quert mit einer Ampel die Triester Straße.

Die kürzeste Verbindung würde, wie beschrieben, dem höher gelegenen Bahndamm folgen und parallel zur Eisenbahnbrücke die Triester Straße und den Lazarettgürtel queren, um in die Staatsbahnstraße zu münden, welche direkt zum Nahverkehrsknotenpunkt Don Bosco führt. Mit der derzeitigen Umwegradführung ergeben sich die zwei anderen, für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen gefährlichen, Straßenquerungen (Abb. 1).

Bei den Querungen mit der Herrgottwiesgasse (Abb. 1 und 2) und der Triester Straße (Abb. 1 und 3) würde ich einen durchgehenden Rad- und Fußgängerweg mit Radfahrüberfahrten vorschlagen. Hierbei sollen Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen Vorrang haben, der Straßenverkehr bekommt eine Haltelinie und ein Stoppschild. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte zusätzlich im Bereich der Überfahrt ein roter Fahrbahnbelag angebracht werden.

An der neu zu erschließenden Kreuzung am Lazarettgürtel mit der Staatsbahnstraße (Abb. 4) könnte man einen Schutzweg mit rasch umschaltender Druckknopfampel errichten. Eine andere Möglichkeit wäre die Installation einer Fahrradbrücke, bei der die Fahrradfahrer*innen vom Autoverkehr ungehindert den Lazarettgürtel zur Staatsbahnstraße hin überqueren können.

Durch solche Maßnahmen wäre ein durchgehender und sicherer Radweg zwischen der Bertha von Suttner-Friedensbrücke und dem Nahverkehrsknotenpunkt Don Bosco gewährleistet. Die in dieser Arbeit vorgestellte Priorisierung des Fuß- und Fahrradverkehrs sollte stadtweit Anwendung finden.

Fahrad- und Fußgängerweg

Bertha von Suttner-Friedensbrücke

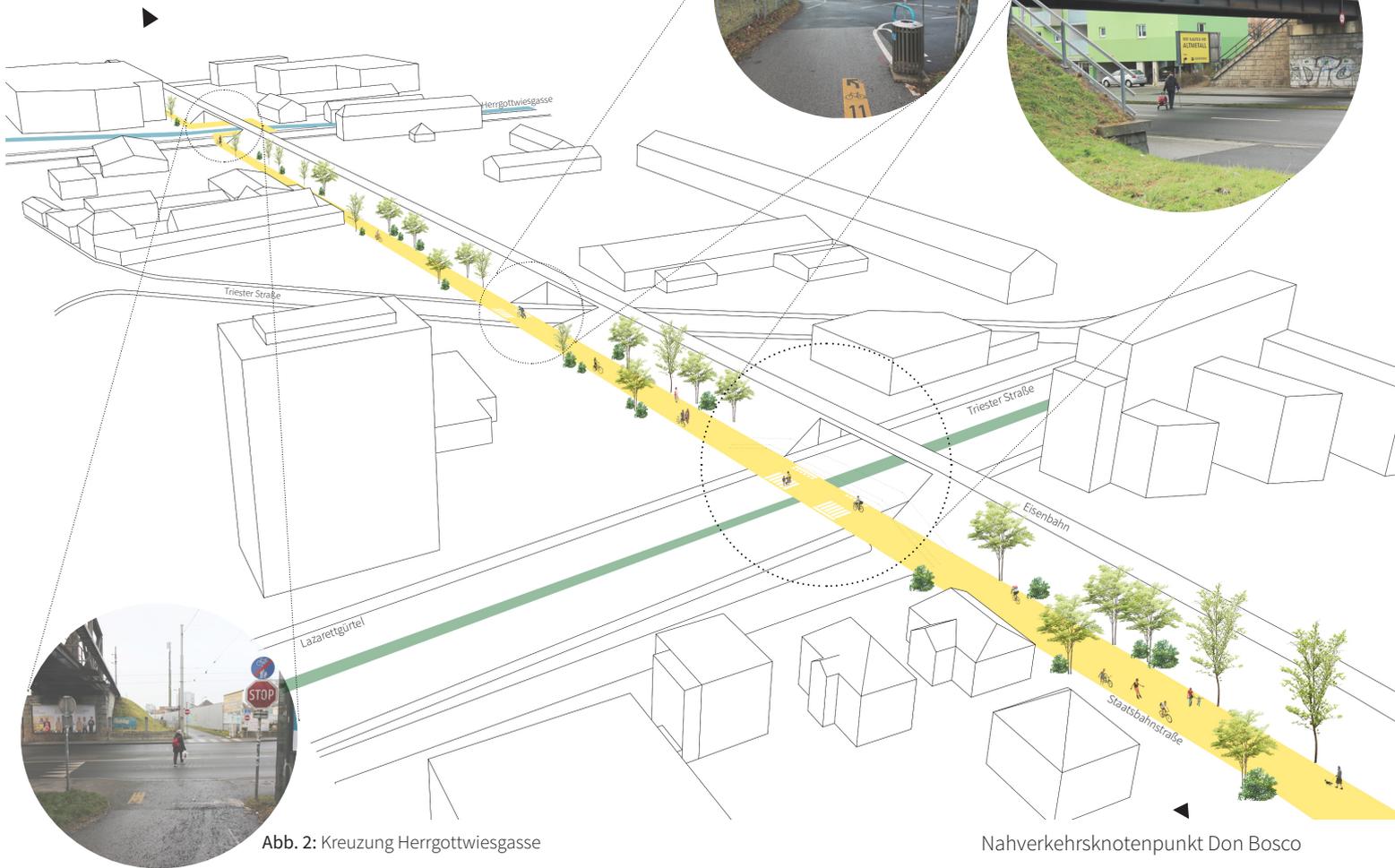


Abb. 3: Kreuzung Triester Straße

Abb. 4: Kreuzung Lazarettgürtel

Abb. 2: Kreuzung Herrgottwiesgasse

Nahverkehrsknotenpunkt Don Bosco

Bildbeschreibung: Hier sieht man die empfohlene Rad- und Fußwegverbindung zwischen der Bertha von Suttner-Friedensbrücke und den Nahverkehrsknotenpunkt Don Bosco. Die drei Abbildungen

stellen die Kreuzungen dar, welche im Fachartikel behandelt werden, um sichere Rad- und Fußwege zu gewährleisten.

Quellen | sources

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet.html>; 20.12.2020

Digitaler Atlas Steiermark; <https://gis.stmk.gv.at/atlas/>; 17.12.2020

Förderrichtlinie Radverkehr, Land Steiermark; https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12490632/f7ba22db/Richtlinie_Radverkehrsforderung_12-01-2018_Beilage20RSA.pdf; 15.12.2020

Grazer Radkarte; <https://geodaten.graz.at/WebOffice/syn-server?project=radkarte&client=core>; 17.12.2020

Transformation des Straßenraumes zu Gunsten von Kindern

Problestellung

Einer der fünf Grundsätze der Grazer Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 ist, dass Mobilität im urbanen Raum Vorrang für Sanfte Mobilität¹ bedeutet. Des Weiteren spricht man davon, dass Kindern, als Vertreter*innen künftiger Generationen, eine verstärkte Aufmerksamkeit in der städtischen Verkehrspolitik gewidmet werden soll. Ein umfassender Umweltschutz und die Verkehrssicherheit, sowie insbesondere der Schutz von Wohngebieten, müssen angestrebt werden.² Seitens der Politik sind Musterbeispiele rar, jedoch kann man den Verein Fratz Graz hervorheben. Er stellt eine Fachstelle für Spiel(t)räume dar, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, „auf Spielplätzen, Straßen, Schulhöfen und in Wohnsiedlungen sowie durch die Entwicklung neuer freizeit- und kulturpädagogischer Projekte“, „kinder- und jugendfreundliche Spiel- und Lebensräume in der Steiermark zu schaffen.“³

Will man also eine gute Verkehrspolitik betreiben, fängt man am besten mit den Aller kleinsten unter uns an. „Mobilität beginnt im Kopf“,⁴ denn moderne Verkehrsplanung ist ohne Verhaltensveränderungen nicht möglich. Unter dem Schwerpunkt Integration⁵ im STEK 4.0 spricht man sich dafür aus, den Belangen der jüngeren Bevölkerungsgruppe besondere Berücksichtigung zu widmen. Doch welche Maßnahmen sollte man setzen, um deren Ansprüchen bestmöglich entgegenzukommen? Zwei Konzepte treten hier besonders hervor.

Mehr Sicherheit im Straßenraum

Spricht man von Kindern, rückt vor allem der Weg zur Schule in den Vordergrund. Je besser sich Kinder auf dem Weg zur Schule zurechtfinden, desto sicherer bewegen sie sich auch in ihrer Freizeit auf der Straße. Sie können erst ab dem 9. Lebensjahr Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig abschätzen. Hindernisse oder parkende Autos, über die Erwachsene leicht hinwegblicken, stellen für Kinder eine besonders hohe Gefahrenquelle dar.⁶ Das sind wesentliche Gründe, warum man Bereiche um Schulen so weit wie möglich vom Verkehr befreien sollte.



Abb. 1:

Hol- und Bringverkehr
(Brent Toderian, 2014)

Traffic Inducing Traffic

¹ vgl.: dictionary.sensagent.com [11.12.2020]

² Stadt Graz 2013, S. 150.

³ vgl.: Fratz Graz 2020

⁴ vgl.: Stadt Graz 2013, S. 150.

⁵ vgl.: Stadt Graz 2013, S.82.

⁶ vgl.: VCÖ 2018.

Eine sehr hohe Bedeutung kommt auch dem morgendlichen und nachmittäglichen Hol- und Bringverkehr zu. Das Kontroverse hierbei ist, dass Eltern sich um die Sicherheit des Nachwuchses sorgen und doch sie es sind, die das schulverkehrbezogene Verkehrschaos produzieren. Der Autoverkehr vor Schulen stellt nicht nur ein Problem der Sicherheit dar, „Eltern-Taxis“ sind auch schuld an hohen Abgaswerten und einer erheblichen Lärmbelastung. Darüber hinaus darf man nicht vergessen, dass der Schulweg vor allem eine Chance für die persönliche Entwicklung bietet. Es werden Kompetenzen wie Orientierung, Unabhängigkeit oder das richtige Verhalten im Straßenverkehr erlernt. Viele Kinder und Jugendliche leiden heutzutage unter Bewegungsmangel, der sich wiederum schlecht auf ihren Kreislauf und ihre Konzentration im Unterricht auswirkt.⁷

Zwei österreichische Städte zeigen bereits vor, wie man die Bereiche um Schulen sicherer machen kann. In Wien wird seit 2018 an fünf Bildungseinrichtungen der Straßenabschnitt für „Elterntaxis“ eine halbe Stunde vor Unterrichtsbeginn und/oder nach Unterrichtsende gesperrt.⁸ Um die letzten Meter des Schulweges sicherer zu gestalten und Stau zu vermeiden, wird zusätzlich zu Fahrverbotsschildern, die auf die Schulstraße aufmerksam machen, der Straßenabschnitt während des Fahrverbots mit physischen Barrieren blockiert.

Durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens zeigen Studien sofortige positive Nebeneffekte. Der Eltern-Bringverkehr ist stark zurückgegangen und Kinder kommen stattdessen vermehrt mit dem Fahrrad, dem Roller oder zu Fuß zur Schule. Dies wirkt sich gut auf die Konzentration im Unterricht und ihre Gesundheit aus.⁹ „Wir erhalten viele positive Reaktionen von Eltern, Lehrern und Schülern zu den Schulstraßen“, so Hebein, ehemalige Vizebürgermeisterin von Wien, die eine leitende Rolle in der Umsetzung spielte.¹⁰ Auch die Stadt Salzburg setzt seit 2017 auf temporäre Straßensperren. Die mittlerweile sechs Standorte, vorwiegend an Volksschulen, werden von Verkehrsexpert*innen, der Polizei, der Schulleitung und dem Straßenverkehrsrechtsamt koordiniert.¹¹

Abb. 2:
Schulstraße Wien
(Mobilitätsagentur
Wien, 2020)



⁷ CVÖ 2018, A. d. Elterntaxis.

⁸ ORF 202

⁹ Mobilitätsagentur 2020, Schulstraße.

¹⁰ ORF 2020.

¹¹ Stadt Salzburg 2020.

um Konzept der Schulstraße ist zu sagen, dass es nicht in der StVO verankert ist. Diese verkehrliche Maßnahme bedeutet ein temporäres Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge, ohne Ausnahme, über eine gewisse Zeitdauer, vor und/oder nach der Schule. Gekennzeichnet wird der Abschnitt durch ein Hinweiszeichen sowie eine zusätzliche physische Barriere. Hierzu werden zum Beispiel Scherengitter, Schutzfiguren oder Sperrpfosten verwendet.¹² Bei der Errichtung ist zu beachten, dass Straßen mit Schienenführung nicht in Frage kommen. Auch kann die Maßnahme nur dann umgesetzt werden, wenn sie hohe Unterstützung erlangt, wie etwa die der Schule, des Elternvereins und des Bezirks.¹³ Schulstraßen sind zwar eine gute Maßnahme, um die Sicherheit durch temporäre, gänzliche Straßensperren zu erhöhen, doch um die Aufenthaltsqualität permanent zu steigern, ist das Konzept der Wohnstraße besser geeignet.



Abb. 3: Wohnstraße (StVO, 2020)

Die Straßen sind zum Spielen da

Laut StVO ist in Wohnstraßen das Betreten der Fahrbahn und auch das Spielen darauf erlaubt. Weiters ist der Fahrzeugverkehr, bis auf die in der StVO angeführten Ausnahmen, wie das Zu- und Abfahren für Befugte, verboten. Lenker*innen von Fahrzeugen dürfen weder Fußgänger*innen noch Radfahrer*innen behindern oder gefährden und ein Schrittgeschwindigkeitstempo nicht überschreiten.¹⁴ Will man eine Wohnstraße in Graz errichten, ist dies ein recht aufwendiges Verfahren. Seit 2014 ist es die Pflicht der Grazer Bürger*innen, dafür eine Unterschriftensammelaktion zu starten, um dann, unter der Voraussetzung einer Zustimmungsquote von mehr als 50 %, einen Antrag bei der Stadt stellen zu können.¹⁵ Wesentliche Kriterien bei der Prüfung auf Machbarkeit seitens des Verkehrsplanungsamts sind die Kfz-Verkehrsmengen, der Lkw-Anteil, die Verkehrssicherheit, die Funktion der Straße und die Altersstruktur der Anrainer*innen. Werden diese Punkte erfüllt, führt die Stadt selbst noch einmal eine Befragung der Anwohner*innen durch, die ebenfalls eine Mehrheit für die Wohnstraße ergeben muss.¹⁶ Diese Vorgehensweise ist kritisch zu sehen, da es die Pflicht der Verkehrs- und Stadtplaner*innen sein sollte, den Straßenraum zu attraktiveren und nicht die der Bürger*innen.

¹² Mobilitätsagentur 2020.

¹³ Mobilitätsagentur 2020, Schulstraße.

¹⁴ StVO 2020, § 76b. Wohnstraße.

¹⁵ Kleine Zeitung 2020.

¹⁶ Stadt Graz 2020.

Laut § 88 StVO „Spielen auf Straßen“ sind Spiele jeder Art auf der Straße verboten, ausgenommen auf Wohnstraßen, was diese Maßnahme für zahlreiche Siedungsstraßen und Straßen vor Schulen attraktiv macht.¹⁷ Kinder könnten damit auf ihrem gesamten Schulweg, vom Haustor bis zum Schultor, Wege vorfinden, die sie in ihrer Entwicklung stärken. Ein weiterer Vorteil von Wohnstraßen ist, dass sie permanent umgestaltet werden können. Der Bebauungsplan, der als Teil der örtlichen Raumplanung zählt, beinhaltet konkrete Regelungen für die Bebauung und verkehrliche Aufschließung. Somit bietet die Festlegung von Wohnstraßen im Bebauungsplan Möglichkeiten einer permanenten Umgestaltung. Man kann Sitzflächen oder Kunstinstallationen errichten, den Raum begrünen, die Nutzung der Straßenoberfläche als Spielfläche mit bunten Farben kennzeichnen oder neue Abstellanlagen für Fahrräder installieren, um die aktive Mobilität¹⁸ zu fördern. Laut § 92 des Steiermärkischen Baugesetzes ist für eine ausreichende Zahl von Fahrradabstellplätzen zu sorgen. Bei Schulen, ab der 5. Schulstufe, ist je 5 Schüler*innen einer erforderlich, bevorzugt überdacht.¹⁹

Laut dem 4. Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz ist eines der Ziele die Verbesserung der Freiflächenausstattung für Kinder und Jugendliche durch die Ausstattung der Stadtteile mit ausreichenden Bewegungs- und Aufenthaltsräumen.²⁰ Hier könnten sich Wohnstraßen als besonders zielführend erweisen. Sie wären auch ein

Anreiz dazu, den Radverkehrsanteil zu fördern, da Wohnstraßen von Fahrradfahrer*innen auch zur Durchfahrt genützt werden dürfen. Des Weiteren würden sie zur Reduktion der im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Menschen beitragen.

Zukunft der Städte

Abschließend lässt sich sagen, dass die Schulstraße eine hocheffiziente, temporäre Maßnahme vor Schulen ist, um Kinder vor dem motorisierten Individualverkehr zu schützen und ihnen zumindest einen kurzen, sicheren Fußweg zu ermöglichen. Wohnstraßen hingegen, bieten die beste Lösung, um ganze Straßenabschnitte, ökologisch und sozial gerecht zu gestalten. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes wesentlich und geben Kindern und Jugendlichen den nötigen Raum, um sich gut und frei entwickeln zu können. Eine zukunftsorientierte Stadtplanung kann nur dann funktionieren, wenn der Mensch im Mittelpunkt davon steht. Kinder sind unsere Zukunft, somit ist dem Schutz von ihnen im Straßenraum höchste Priorität zu widmen.

¹⁷ StVO 2020, § 88 Spielen auf Straßen.

¹⁸ Aktive Mobilität „umfasst alle Fortbewegungsarten, die ganz oder teilweise auf Muskelkraft basieren (zu Fuß gehen, Fahrradfahren, Nutzung von Tretroller, Skateboard..)“.

Quelle: <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/mtglossar/mobilitaet-glossar/>, (Stand: 26.01.2021).

¹⁹ Land Steiermark 2020, StROG § 92.

²⁰ Stadt Graz 2013, STEK S.100.



Abb. 4: Lebenswerte Straßenräume (Casa Schützenplatz, 2019)

Quellen

- Fratz Graz (2021) Verein Fratz Graz, Wir spielen überall, Online unter: <https://www.fratz-graz.at/ueberuns.html>, (Stand: 15.01.2020)
- Das Land Steiermark (2020): Steiermärkisches Baugesetz, Online unter: https://www.technik.steiermark.at/cms/dokumente/11549819_58813874/8980c132/2020-02-04%20Baugesetz%20verlinktrevneu2020_0331_.pdf, (Stand: 20.12.2020)
- Kleine Zeitung (09.12.2020): Der steinige Weg für Anrainer zu einer Wohnstraße, Online unter: https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5909014/Warten-seit-acht-Jahren_Der-steinige-Weg-fuer-Anrainer-zu-einer, (Stand: 20.12.2020)
- Mobilitätsagentur Wien (2020) Schulstraße, Online unter: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>, (Stand: 18.12.2020)
- Mobilitätsagentur Wien (2020): Schutz für Kinder. Temporäre physische Barrieren für Schulstraßen, Online unter: https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2020/05/2020_Schulstr_temporaere-physische-Barrieren_Marktrecherche.pdf, (Stand: 20.12.2020)
- ORF (09.01.2020): Wien bekommt fünfte Schulstraße, Online unter: <https://wien.orf.at/stories/3029204/>, (Stand: 20.12.2020)
- RIS (2020): Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Online unter: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>, (Stand: 18.12.2020)
- Stadt Graz (2013) 4.0 Stadtentwicklungskonzept vertiefend (4.0 STEK), Online unter: https://www.graz.at/cms/dokument-downloader/?art_id=10165681&context=7758015, (Stand: 20.12.2020)
- Stadt Graz (2020): Wohnstraßen Richtlinie, Online unter: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10191126/7760054/Wohnstrassen.html>, (Stand: 18.12.2020)
- Stadt Salzburg (2020): Sicher ankommen dank Schulstraßen, Online unter: <https://www.stadt-salzburg.at/presseaussendungen/2020/sicher-ankommen-dank-schulstrassen/>, (Stand: 20.12.2020)
- Tagesspiegel Background (30.11.2020): Verkehrspolitik für Kinder: Von wegen Kinderkram, Online unter: <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet-verkehrspolitik-fuer-kinder-von-wegen-kinderkram>, (Stand: 18.12.2020)
- VCÖ (2018): Anteil der Elterntaxis ist in Kärnten österreichweit am höchsten – in Vorarlberg höchster Anteil von Schulweg zu Fuß oder mit Fahrrad, Online unter: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/anteil-schulweg-zufuss-fahrrad-2018>, (Stand: 18.12.2020)
- VCÖ (2018): Schulweg mit Kind noch jetzt in den Ferien üben, Online unter: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/schulwegunfaelle-schulstart-2018>, (Stand: 18.12.2020)
- Abbildungsverzeichnis
- Abb. 1: Hol- und Bringverkehr, https://twitter.com/BrentToderian/status/435253676572033025?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwtm%5E435253676572033025%7Ctwgr%5E&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.kleinezeitung.at%2Fsteiermark%2Fgraz%2F5773184%2Fzum-Schulstart_Graz-sagt-Elterntaxis-den-Kampf-an, (Stand: 26.01.2021)
- Abb. 2: Schulstraße Wien, <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>, (Stand: 24.01.2021)
- Abb. 3: Wohnstraße StVO, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>, (Stand: 24.01.2021)
- Abb. 4: Lebenswerte Straßenräume, https://www.instagram.com/p/B_7xG58K1Im/, (Stand: 24.01.2021)

Was man aus der Neugestaltung der Annenstraße in Graz (nicht) lernen kann

Einleitung

Mit der These „Die Neugestaltung der Annenstraße 2012/2013 führte nicht zur gewünschten Belebung und Attraktivität der Straße.“ möchte ich die Facharbeit einleiten. Im Artikel sollen die Veränderungen der Aufenthaltsqualität durch die Neugestaltung aufgezeigt, die aktuelle Situation der Straße analysiert und Lösungsvorschläge für die Zukunft eingebracht werden. Unter Einbindung des Grazer Stadtentwicklungskonzeptes möchte ich auf die Themen Begrünung, Versiegelung, Nutzungen und Mobilität eingehen.

Veränderungen der Straße durch die Neugestaltung

In Folge eines Wettbewerbes, welchen Mettler Landschaftsarchitekten aus Berlin gewonnen haben, fand die Umgestaltung der Annenstraße in den Jahren 2012/2013 statt.¹ Die Ausloberin, die Stadt Graz, stellte die Aufgabe, die öffentlichen Verkehrsflächen unter Einbeziehung der Plätze neu zu planen, dabei den Fokus auf die Fußgänger*innen zu legen und die kleinteilige Wirtschaftsstruktur in diesem Gebiet zu unterstützen.² Die Gewinner*innen des Wettbewerbes setzten sich das Ziel, mit ihrem Entwurf das hoch verdichtete und multikulturelle Quartier als Verbindungs-, Lebens- und Aufenthaltsraum aufzuwerten. Dies sollte vor allem durch eine Verbesserung der Verkehrssituation, die Gestaltung der drei entlang der Straße liegenden Plätze, ein identitätsbildendes Mobiliar und Begrünung erfolgen.³ Im Zuge der Umsetzung entfernte man die

schmalen Gehwege und die Parkplätze entlang beider Straßenseiten, um beidseitig einen breiteren Gehsteig sowie einen Radfahrstreifen im Norden umsetzen zu können. Außerdem gibt es seither zwischen Bahnhofsgürtel und Roseggerhaus nur mehr stadteinwärts einen Kfz-Fahrstreifen, um den MIV in dieser Straße zu reduzieren. Der mittlere Bereich der Straße ist für zwei Straßenbahnstreifen vorgesehen.⁴ Anlieferungen für das Gewerbe können dort auch erfolgen. Das Verkehrsplanungsbüro ZIS+P entwickelte schon im Jahr 2010 ein Verkehrskonzept für die Straße, welches Grundlage für die Wettbewerbsaufgabe war.⁵ Die drei Plätze, Metahofplatz, Esperantoplatz und Dominikanerplatz, welche Ruhepole bilden sollen, bekamen ein neues Mobiliar (Sitzbänke, Mastleuchten, pro Platz einen Trinkbrunnen aus Messing) und Bepflanzung. Auf jedem Platz befindet sich eine andere, für den städtischen Raum geeignete Baumart, um den Plätzen verschiedene Charaktere zu geben. Diese Baumbepflanzungen sollen eine Verbindung zu drei umliegenden Parks (Garten-Andräkirche, Metahofpark und Volksgarten) darstellen. Außerdem kamen im Bereich der Plätze unterschiedliche Bodenbeläge zum Einsatz - große Granitplatten in den Fußgängerbereichen und Pflastersteine in befahrenen Abschnitten. In der Annenstraße selbst ist vorwiegend Asphalt anzutreffen. Auf Barrierefreiheit wurde durchgehend geachtet.⁶ Partizipation war ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Umgestaltung. Die Stadtbaudirektion sammelte hierfür mit den Bürger*innen und Institutionen des An-

1 Vgl. Boden 2019, 4.

2 Vgl. Neugestaltung Annenstraße Graz, www.architekturwettbewerb.at, 26.11.2020.

3 Vgl. Mettler Landschaftsarchitekten: Neugestaltung Annenstraße Graz, www.architekturwettbewerb.at, 26.11.2020.

4 Vgl. Verkehrskonzept Annenviertel, www.graz.at, 01.12.2020.

5 Vgl. Auslobung, www.architekturwettbewerb.at, 26.11.2020.

6 Vgl. Boden 2019, 4.

nenviertels Anregungen, welche auch in die Ausschreibung des Wettbewerbes miteinbezogen wurden. Am wichtigsten war es für die Bürger*innen, die Straße wieder attraktiver zu machen.⁷

Was führte zur aktuellen unzufriedenstellenden Situation?

Der Umbau der Annenstraße führte zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation und zu einer Aufwertung der Plätze durch Mobiliar und Begrünung.⁸ Von einer attraktiven Straße kann jedoch nicht gesprochen werden. Geht man durch die Straße, stellt man die nicht umgesetzte Fokussierung der Fußläufigkeit fest. Dies kann auch ein Grund für das nicht erreichte Ziel sein, die kleinteilige Wirtschaftsstruktur in diesem Gebiet wieder zu beleben. Die Zahl der Leerstände verringerte sich in den Erdgeschoßzonen der Gebäude bis heute nicht. Laut Simone Reis, Mitarbeiterin der Stadtbaudirektion, liegt das Problem der Leerstände auch daran, dass sehr viele Geschäftslokale in einem schlechten Zustand und dafür die Mietpreise zu hoch sind. Weiters wäre eine intensivere Nutzungsvielfalt der Lokale wichtig, um die Straße zum Einkaufen beliebter zu machen.

Bei der Neugestaltung ist außerdem die Begrünung zu kurz gekommen. Aufgrund der im Straßenbereich verlaufenden Wasser- und Fernwärmeleitungen wurden nur die drei Plätze mit Bäumen bepflanzt.⁹ Hinsichtlich der Baumpflanzungen gab es auch bereits in der Wettbewerbsauslobung sehr enge Vorgaben. Nicht Teil der Auslobung waren außerdem Fassadenbegrünungen.¹⁰ Erst seit April 2019 findet man an einem Gebäude der Straße eine Fassadenbegrünung in Form von Bäumen in Trögen und fassadengebundenen Gerüstkletterpflanzen und Selbstklimmern. Neben den klimatischen Vorteilen macht die Fassade großen Eindruck auf den/die Betrachter*innen.¹¹

Was gehört in naher Zukunft noch verändert, um die Straße wieder zu einem attraktiven Aufenthaltsraum zu machen?

7 Vgl. BürgerInnenbeteiligung im Annenviertel, www.graz.at, 01.12.2020.

8 Vgl. Verkehrskonzept Annenviertel, www.graz.at, 01.12.2020.

9 Vgl. Leerstand, www.annepost.at, 30.11.2020.

10 Vgl. Auslobung, www.architekturwettbewerb.at, 26.11.2020.

11 Vgl. Boden 2019, 5.

Im aktuellen Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz sind für die Annenstraße bereits weitere Maßnahmen vorgesehen. Dazu zählen eine Beschränkung der Versiegelung, eine Erhöhung der Durchgrünung, die Sicherung eines engmaschigen Geh- und Radwegenetzes, Aufenthaltsverbesserung für das Wohnumfeld und die Stärkung einer funktionalen Mischung (Verwaltung, Kultur, Tourismus, Einzelhandel, Freizeitgestaltung und Unterhaltung sowie Wohnen).¹² Ein wesentliches Ziel des STEK für die gesamte Stadt Graz ist der Ausbau von Grünräumen, um die Lebensqualität zu erhalten und das Stadtklima zu verbessern.¹³ Durch den Versuch der Fassadenbegrünung des Uniqa-Gebäudes im Jahr 2019 ist das Interesse der Bürger*innen an Projekten zur Intensivierung von Begrünung stark gewachsen.¹⁴ Was das Thema Nutzungen anbelangt, gibt es ab Sommer 2021 - nach fünf Jahren Leerstand - Nachmieter*innen für das Roseggerhaus in der Annenstraße. Das steirische Unternehmen niceshops soll sich auf drei Etagen des Gebäudes ausbreiten.¹⁵ Dies könnte ein Wegbereiter für zukünftige neue Unternehmen in der Straße sein.

Fazit

Aus der Analyse der Neugestaltung und den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes habe ich einen Vorschlag zur weiteren Gestaltung der Annenstraße erstellt (siehe Straßenschnitt - Empfehlung). Um die Straße attraktiver zu machen, gibt es meiner Meinung nach drei wesentliche Faktoren: Fußgängerfokussierung, verstärkte Umsetzung von Begrünung (vor allem an den Fassaden) und Nutzungsdurchmischung. Die Ausweisung einer Begegnungszone lt. STVO wäre sinnvoll, um den Straßenraum für Fußgänger*innen attraktiv zu machen. Hierfür könnte ein niveaugleicher und größtenteils einheitlicher, versickerungsfähiger Bodenbelag zum Einsatz kommen. Baumbepflanzungen entlang der Gehsteige sind auch Teil des Vorschlages. Für die Fassadenbegrünung sind bodengebundene Selbstklimmer oder Gerüstkletterer angedacht. Beide Arten der Begrünung würden in der Straße klimatische Verbes-

12 Vgl. Stadtplanung Graz 2020, 72.

13 Vgl. Verkehrsplanung Graz 2020, 48.

14 Vgl. Großes Interesse an Begrünung der Annenstraße, www.umwelt.graz.at, 02.12.2020.

15 Vgl. Nach fünf Jahren Leerstand, grazer.at, 12.12.2020.

serungen (Binden von CO2 und Feinstaub, Speichern von Wasser, Kühleffekt) bringen und auch das Wohlbefinden der Bürger*innen steigern. Fassadenbegrünungen können außerdem die Funktion von Wärmedämmung übernehmen, wodurch Heizkosten eingespart werden könnten. Neben der Nutzungsdurchmischung (Kultur, Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeit, Gastronomie usw.) in den unteren Geschossen der Gebäude soll der breitere nördlich gelegene Gehsteig in die Funk-

tionen der Erdgeschoße miteinbezogen werden, z.B. für die Ausstellung von Waren oder Gastronomie. Für ein attraktives Angebot für Fahrradfahrer*innen und um aktive Mobilität zu fördern, könnten stellenweise E-Bike-Ladestationen, ein Fahrradverleih, eine Fahrradwerkstatt oder Fahrradstellplätze integriert werden.

Abschließend möchte ich sagen, dass es für die Stadt Graz laut Stadtentwicklungskonzept wichtig ist, die Annenstraße in naher Zukunft weiter aufzuwerten. Das wäre eine Chance, um diese Straße wieder zu einer beliebten Flaniermeile zu machen.

Straßenschnitt - Empfehlung



Abb. 1: Straßenschnitt zwischen Roseggerhaus und Esperantoplatz - Lösungsvorschlag für eine attraktivere Straße

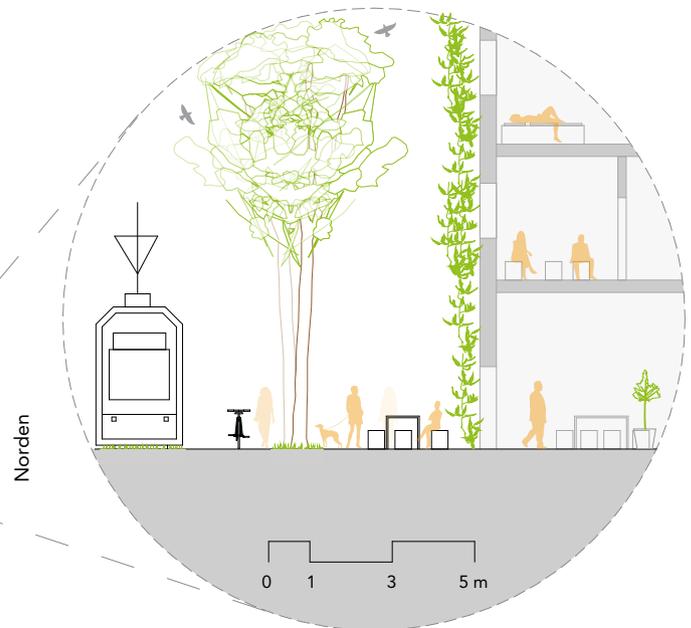


Abb. 2: Detaillierter Ausschnitt des Straßenschnittes

Quellen | sources

- A. unbekannt (13.10.2020): Nach fünf Jahren Leerstand: Neue Mieter fürs Grazer Roseggerhaus, <https://grazer.at/de/LL2h9QNG/nach-fuenf-jahren-leerstand-neue-mieter-fuers/>, in: grazer.at [12.12.2020]
- A. unbekannt (12.11.2010): AUSLOBUNG - Wettbewerbsverfahren Neugestaltung Annenstraße, https://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1298739565.pdf, in: www.architekturwettbewerb.at [26.11.2020]
- A. unbekannt (12.11.2010): Neugestaltung Annenstraße Graz, <https://www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=811>, in: www.architekturwettbewerb.at [26.11.2020]
- A. unbekannt: Verkehrskonzept Annenviertel, https://www.graz.at/cms/beitrag/10156722/8162201/Verkehrskonzept_Annenviertel.html, in: www.graz.at [01.12.2020]
- A. unbekannt: BürgerInnenbeteiligung im Annenviertel, https://www.graz.at/cms/beitrag/10136472/8162201/BuergerInnenbeteiligung_im_Annenviertel.html, in: www.graz.at [01.12.2020]
- Boden, Andreas: Neugestaltung Annenstraße, in: Vorlesung Landschaftsarchitektur 19|20, 4-5
- Mettler Landschaftsarchitekten: Neugestaltung Annenstraße Graz, https://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1298654506_19.pdf, in: <https://www.architekturwettbewerb.at> [25.11.2020]
- Niederl, Theresa (01.08.2018): Leerstand: Umbau 2012 bewirkte keine Wunder, www.annepost.at/2018/08/01/leerstand-umbau-2012-bewirkte-keine-wunder/, in: www.annepost.at [30.11.2020]
- Reiner, Maria (13.10.2016): Großes Interesse an Begrünung der Annenstraße, https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10276255/4851364/Grosses_Interesse_an_Begruenung_der_Annenstrasse.html, in: www.umwelt.graz.at [02.12.2020]
- Stadtplanung Graz: 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz. Fassung 4.02, Graz 2020
- Verkehrsplanung Graz: Verkehrsplanungsrichtlinie, Graz 2020

Abb. 1-2: Sabrina Beletz

Integration des Bischofshofener Friedhofs ins städtische Freiraumsystem

EINLEITUNG

Friedhöfe sind heutzutage im Wandel. Sie sind nicht länger schaurige Orte zum Trauern, sondern verändern sich zu parkähnlichen Anlagen, die zum Verweilen einladen¹. Diesen Trend kann man auch in der kleinen Stadt Bischofshofen bereits wahrnehmen. Aufgrund seiner Nähe zum Stadtzentrum ist der Friedhof eine kleine grüne Oase. Der gerne besuchte Gedenkort hat nur einen Haken: Er liegt erhaben auf einer Terrasse, ca. 30 m oberhalb der Stadt. Dieser Umstand macht es vor allem für Senior*innen schwierig, überhaupt dorthin zu gelangen. Was sind also Maßnahmen die Angebote und Erreichbarkeit des Friedhofes zu verbessern?

DER FRIEDHOF

In Bischofshofen gibt es eine Süd-Nord Achse, die mit der Hauptstraße gekennzeichnet ist, und eine West-Ost Achse, markiert von den 2 Kirchen und der Georgienkapelle. Der Friedhof befindet sich im westlichen Bereich der West-Ost Achse, direkt angrenzend an das Stadtzentrum.

Die Erschließung erfolgt über zwei Zufahrtsstraßen oder mittels einer langen Treppe. Die Straßen sind mit ca. 16 % Gefälle sehr steil. Somit ist kein barrierefreier Zugang gegeben. Beide Straßen führen zum großen Parkplatz des Friedhofs.

Die nächste Bushaltestelle befindet sich vor dem Altenheim, das südlich am Fuße des Hügels liegt.

Wie bereits erwähnt, kann man den Wandel des reinen Friedhofs in eine parkähnliche Anlage auch in Bischofshofen langsam wahrnehmen.

Im veralteten räumlichen Entwicklungskonzept von Bischofshofen (Köck, 1997) ist keine Rede von der Anbindung des Friedhofs an die städtischen Freiräume.

Vor allem an sonnigen Tagen ist das Besucheraufkommen am Friedhof durchaus hoch. Die gut gepflegten Gräber stellen den Friedhof als große Gartenanlage dar.



Abb. 1: Aussichtsplattform mit Blick auf das Stadtzentrum / Foto © Robert Aumayr

¹ Vgl. Sartor 30.10.2017

Abb. 1: Aussichtsplattform mit Blick auf Bischofshofen.

Abb. 2: Urnenfriedhof mit Sitzgruppe.



Abb. 2: Rundbank beim Urnenfriedhof mit Ausblick in die Umgebung / Foto © Robert Aumayr

Wenn man Richtung Westen weiterwandert gelangt man über die Paul Außerleitner Skisprungsschanze zum Wasserfall mit der Burgruine Bachsfall.

In den letzten Jahren wurden an den Zugängen des Friedhofs Plätze geschaffen, die zum Rasten einladen.

Der neue Urnenfriedhof besitzt auch eine kleine Rundbank um einen Baum.

Aufgrund dieser vielfältigen Verbindungen und Angebote sollte der Friedhof jedenfalls an das bestehende Freiraumkonzept (Köck, 1997) angebunden werden.

Wegen der Nähe zum Zentrum nutzen vor allem Senior*innen den Friedhof für einen kleinen Spaziergang, aber dessen derzeitige Erreichbarkeit ist speziell für diese unzureichend.

BARRIEREFREIHEIT

Eine naheliegende Lösung, um alten Menschen den beschwerlichen Aufstieg zu ersparen oder mobilitätseingeschränkten, autolosen Personen den Friedhofbesuch überhaupt zu ermöglichen, wäre es, eine kleine Buslinie ins Leben zu rufen, welche die West-Ost-Achse von Bischofshofen verbindet und so einen barrierefreien Zugang zum Friedhof schaffen würde. Da die Frequentierung der Hauptbuslinie der Süd-Nord-Achse derzeit aber nur mäßig ist, ist die Weiterverfolgung dieses Lösungsansatzes eher unwahrscheinlich.

Eine alternative Busroute der bestehenden Buslinie für wenige Fahrten täglich zum Friedhof wäre denkbar. Aufgrund der engen Gassen müsste diese Route als Schleife über die südliche Straße erfolgen.

Auch eine Rampenanlage von der Dachterrasse des Altenheimes wäre eine Option. Diese würde den Weg allerdings nur halbieren und keine vollständig barrierefreie Lösung bieten. In Verbindung mit einer Liftanlage wäre eine barrierefreie Lösung herstellbar, daher sollte man dieses Projekt durchaus auch in Erwägung ziehen (siehe Lageplan in Abb. 3).

Ansonsten bleibt nur die Verwendung privater Autos bzw. Transportdienste (z.B. Taxi, Mitfahrgelegenheiten).

ZUSAMMENFASSUNG

Abschließend kann gesagt werden, dass sich der Bischofshofener Friedhof zunehmend zu einem häufig aufgesuchten Freiraum entwickelt. Er ist nicht länger nur noch ein Ort des Trauerns, sondern auch der Begegnung und des Entspannens. Umso wichtiger ist seine barrierefreie Erreichbarkeit mittels Bus oder Rampen- und Liftanlage.

Quellen | sources

Köck, Hanns Peter (Juni 1997): Räumliches Entwicklungskonzept Marktgemeinde Bischofshofen [16.11.2020]

Land Salzburg, <https://www.salzburg.gv.at/sagismobile/sagisonline> [16.11.2020]

Sartor, Stephanie (30.10.2017): Von Sport bis Picknick: Friedhöfe sind mehr als ein Ort der Trauer, <https://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Von-Sport-bis-Picknick-Friedhoefe-sind-mehr-als-ein-Ort-der-Trauer-id43110116.html> [16.11.2020]

Stadtgemeinde Bischofshofen, <http://www.bischofshofen.at/startseite.html> [16.11.2020]

Abb. 1-3: Robert Aumayr