

POTENZIALANALYSE UND MASSNAHMENKATALOG ÖFFENTLICHER RAUM



ALTSTADT HARTBERG

ERHEBUNG UND DOKUMENTATION DER QUALITÄTEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM
UND DOKUMENTATION DER MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PROJEKTES „SMART CITY HARTBERG“

**AA
PS** ATELIER FÜR ARCHITEKTUR
THOMAS PILZ CHRISTOPH SCHWARZ

**AAA
HARTBERG**

powered by **klimatenergie
fonds**

**Smart City
HARTBERG**

„Città slow“ Hartberg demonstrates Smart City

Bearbeitung | Impressum

Studie erarbeitet im Auftrag der Stadt Hartberg im Rahmen des Projektes „Smart City Hartberg“



erarbeitet von

AA PS ATELIER FÜR ARCHITEKTUR
THOMAS PILZ CHRISTOPH SCHWARZ

Staatl. bef. u. beeidet. Ziviltechniker
Glacisstraße 35, 8010 Graz
www.aaps.at

bearbeitet von

Arch. DI Christoph Schwarz | schwarz@aaps.at | 0699 18102560
Arch. DI Mag. Thomas Pilz | pilz@aaps.at | 0699 18104570
DI Andreas Ellenfeld | ellenfeld@aaps.at

Hartberg und Graz, im Dezember 2015

INHALTSÜBERSICHT

I. EINLEITUNG	7
HINTERGRUND, AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN DIESES MASSNAHMENKATALOGES	
I.1. AUSGANGSLAGE	9
I.2. ARBEITSWEISE	14
I.3. GRUNDLAGEN	15
II. GRUNDLEGENDE ÜBERLEGUNGEN, RAHMENBEDINGUNGEN, ZIELSETZUNGEN	17
II.1. KAPITELÜBERSICHT	18
II.2. ATTRAKTIVIERUNG DES LEBENSRAUMES INNENSTADT	20
II.2.1. Innerstädtische Flächenpotenziale	23
II.2.2. Leerstand und temporäre Konzepte	24
II.3. ATTRAKTOREN, FREQUENZBRINGER IM GEBIET DER ALTSTADT	27
II.3.1. Fachgeschäfte des Einzelhandels	29
II.3.2. Ortsbild und öffentlicher Raum	33
II.3.3. Temporäre Attraktoren	35
II.3.4. Touristismus	37
II.3.5. Gastronomie	41
II.3.6. Marktbetrieb	43
II.3.7. Kultur	45
II.3.8. Kommunale Angebote und Dienstleistungen	47
II.3.9. Frequenzbringer Wohnnutzung	48
II.4. DER INNERSTÄDTISCHE ÖFFENTLICHER RAUM	53
III.3.1. Öffentlicher Raum als direkte kommunale Intervention	53
III.3.2. Öffentlicher Raum als „weicher“ Standortfaktor	53
III.3.3. Öffentlichkeit als Prinzip der demokratischen Stadtgesellschaft	54
III.3.4. Neue Entwürfe, neue Strategien, ein neue Planungskultur	56
III.3.5. Aktivierung durch Umfeldaufwertung	58
III.3.6. innerstädtischer Grünraum	59

INHALTSÜBERSICHT

III. STÄDTEBAULICHE ANALYSE UND ZIELSETZUNGEN	63
III.1. KAPITELÜBERSICHT	65
III.2. WEGEBEZIEHUNGEN	65
IV.1.1. Wegenetz entlang des Ringkogels	67
IV.1.1. Wegenetz quer zum Ringkogel	69
IV.1.3. Überlagerung und Schließung offensichtlicher Lücken im Wegenetz	71
III.3. VERKEHRSORGANISATION	73
III.3.1. Stadtportale - Zutrittspunkte zur Altstadt	73
III.3.2. Parkleitsystem	74
III.3.3. BesucherInnenleitsystem	76
III.3.4. Rad und ÖPNV	78
III.3.5. Parkplatzsituation und generierte Wegebeziehungen auf Basis akzeptierter Distanzen	80
III.4. SYSTEM DER ÖFFENTLICHEN RÄUME ERGÄNZENDE BAUSTEINE	87
III.4.1. Hauptachsen	87
III.4.2. Inneres Ringsystem	88
III.4.3. Äußeres Ringsystem	89
III.4.4. Feinmaschigkeit der Querverbindungen	90
III.4.5. weiterführende Empfehlungen	91

INHALTSÜBERSICHT

IV. KONKRETE MASSNAHMEN UND DETAILBEREICHE	93
IV.1. KAPITELÜBERSICHT	95
IV.2. MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM VOR „SMART CITY“	96
IV.2.1. Rochusplatz	98
IV.2.2. Herrengasse	100
IV.2.3. Michaeligasse	
IV.3. MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM IM RAHMEN VON „SMART CITY“	103
IV.3.1. Alleegasse / Franz-Schmidt-Gasse	104
IV.3.2. Wienerstraße / Kreutergassl	124
IV.3.3. Bindergassl	132
IV.3.4. Kirchengasse	134
IV.3.5. Hauptplatz	146
IV 3.6. Hofgasse	160
IV.4. EMPFEHLUNGEN ZU WEITERFÜHRENDEN MASSNAHMEN	169
IV.4.1. Kernstockplatz	170
IV.4.2. Ressavarstraße - inkl. EXKURS zum Berner Modell (Fritz Kobi)	182
IV.4.3. Presslgasse	201
IV.3.4. Welsplatz, Rinnengasse	202
IV 3.5. Steingasse	206
V. RESÜMEE	207
VI. LITERATURLISTE	210

I. EINLEITUNG

HINTERGRUND, AUFGABENSTELLUNG UND
GRUNDLAGEN DIESER POTENZIALANALYSE

I.1. AUSGANGSLAGE

I.2. ARBEITSWEISE

I.3. GRUNDLAGEN



Abb.1. Blick auf die Altstadt vom Ringkogel
(Quelle: <http://www.stadt-der-sinne.at>)

I.1. AUSGANGSLAGE

Die Bezirkshauptstadt Hartberg bildet mit ihren ca. 6.500 Einwohnern ein bedeutendes Gravitationszentrum der Oststeiermark. Ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal stellt die historische Altstadt dar, welche sich nicht nur als außerordentlich gut erhalten und strukturell intakt präsentiert, sondern darüber hinaus in Bezug auf die heutige Ausdehnung und Einwohnerzahl der Stadt eine überdurchschnittlich große Fläche aufweist. Sie ist eine der am besten erhaltenen Altstädte des Landes. Ihre Attraktivität wirkt sich unmittelbar positiv auf die Aufenthaltsqualität in der Altstadt aus.

Dies findet sein Abbild unter anderem in der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer je Einkaufsbesuch, welche „als Indikator für die Attraktivität und Funktionalität eines Zentralortes“ interpretiert werden kann. Im Vergleich mit 32 anderen Städten lag die Verweildauer von Einheimischen mit 57 Minuten auf Platz 8, bei Auswärtigen sogar mit 111 Minuten auf Platz 5. In etwas abgeschwächten Maße lässt sich die Attraktivität der Altstadt auch aus der Beurteilung der Einkaufsatmosphäre des innerstädtischen Einzelhandels durch die NutzerInnen ablesen. Mit der Schulnote 2,1 rangiert Hartberg ebenfalls im oberen Drittel - gleichwohl sich hier aufgrund der voranstehenden Kriterien ein Potential nach oben feststellen lässt.

Seit 2009 reiht sich Hartberg als erste steirische Stadt in die Liste der „Slow Cities“ ein. Das Zertifikat der Citta Slow Vereinigung bescheinigt die Einhaltung einer umfangreichen Liste von Kriterien, unter anderem der nachhaltigen Umweltpolitik, die Stärkung lokaler Produkte und Produktion, aber vor allem auch eine hohe Lebensqualität. Dementsprechend konnte Hartberg seine Einwohnerzahlen seit 2001 konstant halten. Die überwiegende Anzahl an vergleichbaren Gemeinden sah sich im gleichen Zeitraum mit eindeutigen Schrumpfungsprozessen konfrontiert. Zuletzt ließ sich darüber hinaus wieder ein positiver Trend feststellen. Das ausgeprägte Angebot an Grün- und Naherholungsflächen ist in diesem Zusammenhang als wichtiger Standortfaktor zu bewerten.

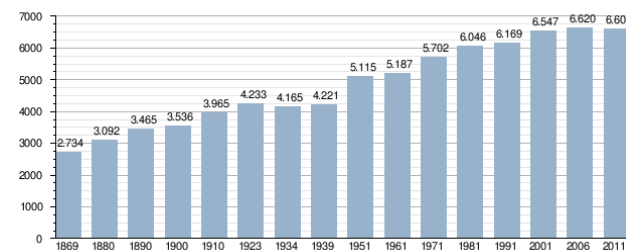


Abb.2: Bevölkerungsentwicklung Hartberg

(Quelle: Statistik Austria)

Daten: CIMA, Landesbericht Steiermark - Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturanalyse, Nov 2004, S.57/58+64



Abb.3. Lage der historischen Altstadt in Bezug auf gewidmete Wohngebiete und dezentrale Siedlungsschwerpunkte (Quelle: <http://www.gis.steiermark.at/>)

Daten: CIMA, Landesbericht Steiermark - Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturanalyse, Nov 2004, S.24/44

Hartberg präsentiert sich im Vergleich zu Städten gleicher Größe als eine außerordentlich attraktive, nach wie vor überdurchschnittlich gut und breit aufgestellte Stadt. Dies gilt, wenn auch mit unterschiedlichen Gewichtungen, für die Bereiche Einzelhandel, Tourismus, Kultur und Bildung, sowie Wirtschaft. So betrug 2004 die Kaufkräfteeigenbindungsquote 76%, womit es laut des oben angeführten Landesberichtes zu den zehn am besten aufgestellten Städten der Steiermark zählt. Dies ist in Anbetracht der traditionellen Kaufkraftabflüsse in die dominante Landeshauptstadt Graz als außerordentlich hoch einzuschätzen. Mit einer Einzelhandelszentralität von 379% liegt es sogar auf Rang 5 der untersuchten Städte. De facto bleiben nicht nur die BewohnerInnen ihrer Stadt beim Einkauf vergleichsweise treu: darüber hinaus hat sich Hartberg einen weitreichenden, regionalen Einzugsbereich über die Landesgrenzen der Steiermark hinweg erschlossen.

Den Verfassern liegen diesbezüglich keine aktuellen Daten zum Beleg vor, dennoch ist zu vermuten, dass die Errichtung des EKZ „Hattric“, hier im Rahmen des starken regionalen Konkurrenzdruckes eine Konsolidierung oder sogar eine weitere Verbesserung dieser Kennwerte bewirken konnte. Die bereits geplante Erweiterung lässt diese Annahme jedenfalls plausibel erscheinen.

Daten: Landesstatistik Steiermark (http://www.statistik.steiermark.at/cms/dokumente/11680530_103034011/a64fb66f/62219.pdf)

Weiters kann sich Hartberg verstärkt als eine Tourismusdestination im Thermenland der Oststeiermark profilieren. Das Stadtmarketing setzt im Rahmen der Imagekampagne „Stadt der Sinne“ und beziehungsweise auf die Ausrichtung als Citta Slow durch themenspezifische Veranstaltungen Schwerpunkte, welche den überregionalen Bekanntheitsgrad weiter steigern sollen. 2014 konnten insgesamt 15.317 Nächtigungen verbucht werden. So stellt Hartberg beispielsweise eine ausgewiesene touristische Destination für Besucher der Therme Bad Waltersdorf dar. Mit einem „Oldiebus“ finden beispielsweise vom Hotel Steirerhof ausgehend regelmäßig Tagesausflüge nach Hartberg statt (<http://www.dersteirerhof.at/en/oldie-bus.html>).

Auch im Bereich der Bildung ist die Bedeutung als Bezirkshauptstadt deutlich ablesbar. Obgleich der Bevölkerungsanteil der unter 20-jährigen 2014 mit 19,3% lediglich 1244 Personen zählte, wurden im gleichen Zeitraum 3.464 Schüler ausgebildet. Es ist de facto ein entsprechend großer Zufluss aus dem Umland zu erkennen.

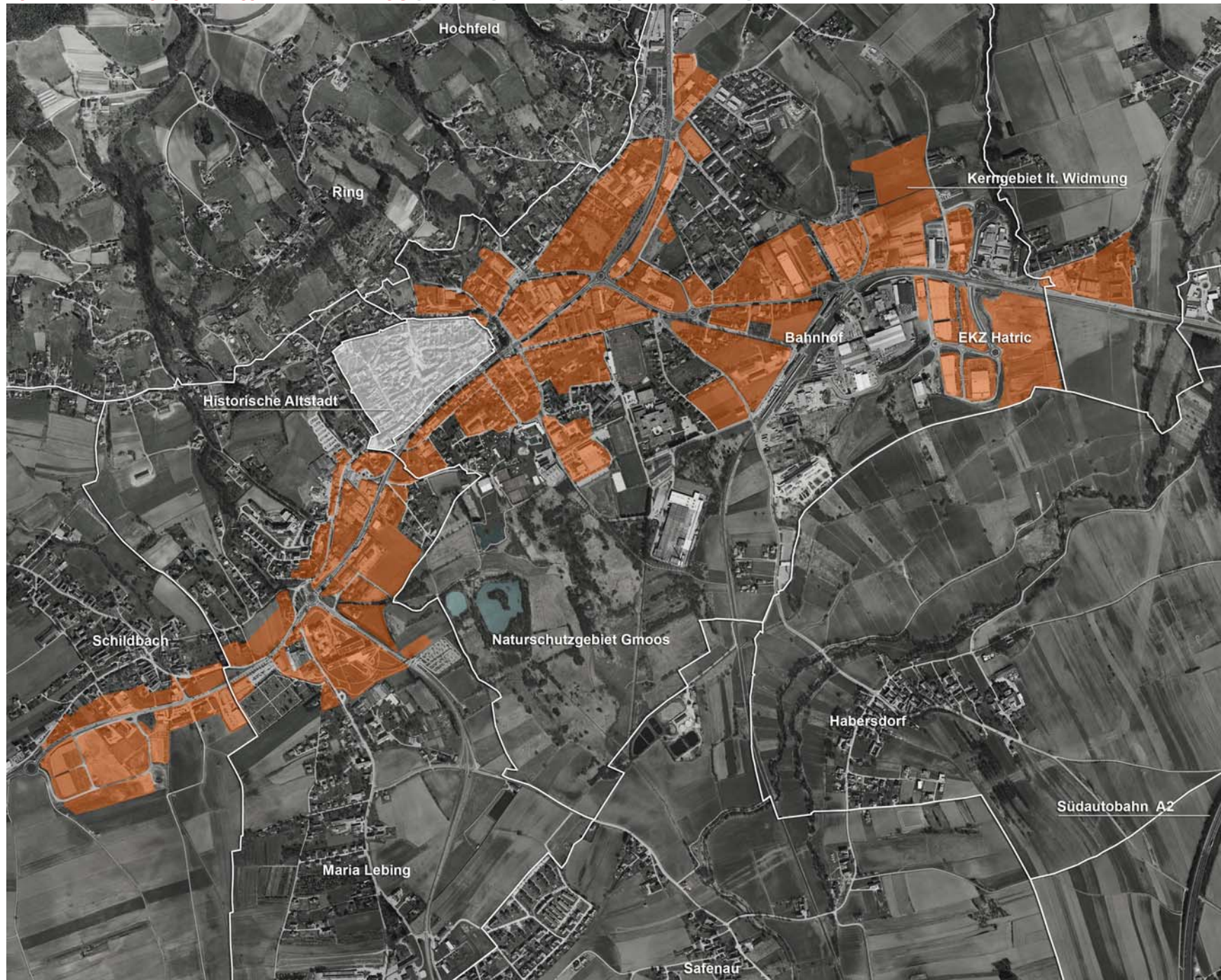


Abb.4. Lage der historischen Altstadt in Bezug auf das gewidmete Kerngebiet (Quelle: <http://www.gis.steiermark.at/>)

2012 bot Hartberg insgesamt 6.938 Personen einen Arbeitsplatz. 1.606 Auspendler standen unter den Beschäftigten 5.154 Einpendler gegenüber. Hieraus lässt sich gleichermaßen auf die Sogwirkung der Hartberger Wirtschaft schließen, als auch auf die damit einhergehende Mobilitätsproblematik und punktuelle Verkehrsbelastung durch den MIV entlang übergeordneter Straßenverbindungen.

Es wurden in den letzten Jahren eine Vielzahl von Anstrengungen unternommen, um den Standort Hartberg zu stärken. 2011 wurde Hartberg in das Förderprogramm des seitens des Klima- und Energiefonds geförderten Projektes „Città Slow Hartberg meets Smart City“ aufgenommen, um eine nachhaltige Zukunftsausrichtung der Stadt voranzutreiben. Hartberg wurde hierfür als Projektgemeinde ausgewählt, da es aufgrund seiner Größe und Charakteristika mit hunderten europäischen Kleinstädten vergleichbar ist. Innerhalb dieses Projektes wurden zunächst eine Zukunftsvision für 2020 und 2050 erarbeitet und eine Roadmap an Zielsetzungen bis 2020 entwickelt. Diese umfassen technisch-infrastrukturelle Maßnahmen zur CO₂-Reduktion, wie beispielsweise ein Last- und Energiemanagement für Wärme- und Stromnetze, sowie umweltpolitische Maßnahmen wie die Einführung entsprechender Fördermaßnahmen. Weiterhin wurden „intelligente Anreizsysteme zur Förderung einer nachhaltigen Stadtmobilität“ eingeführt (z.B. Citybus, Carsharing) und die „Erweiterung und Optimierung des ÖPNV lanciert“.

Eine weitere grundlegende Zielsetzung von „Città Slow Hartberg meets Smart City“ ist die nachhaltige Konsolidierung und Requalifizierung der Innenstadt als Attraktivitäts-, Aufenthalts-, und Lebensraum. Die Altstadt ist in der vergangenen Jahrzehnten, bedingt durch das Flächenwachstum der Gemeinde, der damit einhergehenden Dominanz des MIV, sowie der Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsangebotes am Stadtrand zunehmend unter Druck geraten. Ein zentrales Element zur Aufwertung der Altstadt ist die Requalifizierung der öffentlichen Räume. Hier soll im Rahmen des Smart-City-Projektes erprobt werden, inwiefern die Prinzipien des Shared Space geeignet sind, um die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums nachhaltig zu verbessern.

Aus diesem Grund wurden im Zuge des Förderprogramms dezidiert Maßnahmen zur Neugestaltung von Teilbereichen der Altstadt projektiert und soweit möglich bereits umgesetzt. Den diesbezüglichen Überlegungen und planerischen Hintergründen zum System der öffentlichen Räume und ihrer Bestandteile im Detail widmet sich der am Ende dieser Studie stehende Maßnahmenkatalog.

Zitat: Stadtgemeinde Hartberg, Klima- und Energiefonds, Endbericht Smart Energy Demo – Fit for Set – Smart City Hartberg, S.3

I.2. ARBEITSWEISE

Die vorliegende Studie bildet die Summe von Erhebungen, Forschungen, Aktivitäten und Planungen, die im Rahmen des Projekts „Citta Slow Hartberg meets Smart City“ und darüber hinaus stattgefunden haben, um durch Aufwertungen des öffentlichen Raums eine Verbesserung der Lebenssituation in Hartberg zu bewirken. Ausgehend von allgemeinen (literaturgestützten) Betrachtungen zu den zentralen Themen der aktuellen Stadtentwicklung wird die Altstadt von Hartberg konkret im Hinblick auf Qualitäten und Potenziale des öffentlichen Raums hin analysiert. Wegebeziehungen, Verkehrsorganisation und Gestaltungsqualitäten werden im Sinne eines Systems der öffentlichen Räume erfasst – Schwachstellen und Potenziale der Verbesserung werden dabei aufgezeigt.

Die vorliegende Studie dokumentiert ergänzend alle (sozialen) Prozesse und (baulichen) Veränderungen, die im Rahmen des Projekts „Citta Slow Hartberg meets Smart City“ stattgefunden haben. Es hat sich dabei gezeigt, dass partizipative Planungsprozesse ein effektives Mittel sind, um bürgerinnennah attraktive Stadträume innerhalb klar begrenzter Zeiträume herzustellen. Aufgrund budgetärer Limitationen konnten jedoch innerhalb des zeitlichen Projektrahmens nicht alle Planungen, die entstanden sind, baulich umgesetzt werden – es sind in der Diskussion mit den Bürgerinnen vor Ort, aber auch in gemeinsamen Anstrengungen mit Vertretern von Politik und Verwaltung Projektvisionen entstanden, die weit über das bisher Realisierte hinausweisen. Das Projekt „Citta Slow Hartberg meets Smart City“ weist gewissermaßen weit über sich selber hinaus und generiert Zukunftsvisionen, die teilweise auch räumlich über den engen Rahmen der Altstadt hinausweisen und eine funktionelle Erweiterung der Innenstadt antizipieren. Vor allem die Einbeziehung der Ressavarstraße und die Ambition, sie von einer trennenden Durchzugsstraße zu einem integrativen öffentlichen Raum zu machen, können eine wichtige und konsequente Erweiterung des Projektansatzes veranschaulichen. Auch diese Planungsvisionen sind in dieser Studie enthalten.

I.3. GRUNDLAGEN

Wichtige Grundlage dieser Studie sind neben digitalen Kataster- und Naturbestandsplänen vor allem die übergeordneten Planungsgrundlagen der Raumordnung, Verkehrskonzepte in der jeweils aktuellen Form sowie das ‚Weißbuch Innenstadt‘, für das Hartberg als eine der drei Modellstädte in der Betrachtung ausgewählt wurde. Neben allgemeinen Studien zu Handelsentwicklungen in Innenstädten (siehe Literaturliste) sowie zur Bedeutung des öffentlichen Raums für die Attraktivität von Innenstädten spielt jedoch auch die unmittelbare Beobachtung vor Ort eine große Rolle; diese Beobachtungen sind fotografisch dokumentiert und textlich-analystisch erfasst.

II. GRUNDLEGENDE ÜBERLEGUNGEN, RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN

ALLGEMEINE ENTWICKLUNGSTENDENZEN
UND ÜBERGEORDNETE FAKTOREN FÜR DIE HARTBERGER ALTSTADT

II.1. KAPITELÜBERSICHT

II.2. ATTRAKTIVIERUNG DES LEBENSRAUMES INNENSTADT

II.3. ATTRAKTOREN, FREQUENZBRINGER IM GEBIET DER ALTSTADT

II.4. DER INNERSTÄDTISCHE ÖFFENTLICHE RAUM

II.1. KAPITELÜBERSICHT

Dieses Kapitel widmet sich zunächst, bevor auf die konkreten, übergeordneten Rahmenbedingungen der Hartberger Innenstadt eingegangen wird, kurz und zusammenfassend virulenten, allgemeinen Entwicklungstendenzen europäischer Städte der letzten Dekaden. Auf diesem Weg soll zum einen der Bezugs- und Handlungsrahmen beschrieben werden und zum anderen für die abgeleitete Zielsetzungen eine nachvollziehbare Argumentationsbasis geliefert werden.

Hierfür werden zunächst unterschiedliche Ebenen der Belegung von Innenstädten vorgestellt, die über eine rein gestalterische Betrachtung des öffentlichen Raumes hinausgehen. Zentral ist hier die Zielsetzung einer Stadtentwicklung nach Innen. In diesem Zusammenhang wird die besondere Bedeutung des öffentlichen Raumes für den Lebensraum Innenstadt und seine integrale und integrierende Funktion für ein gleichermaßen gesellschaftliches wie räumliches Miteinander herausgearbeitet.

Im Hinblick auf die langfristige und nachhaltige Sicherung des Standorts Altstadt stellt sich ebenfalls die Frage, wie die Zukunft der Innenstadt ausschauen könnte. Der Einzelhandel war und ist nach wie vor für die Zentralität und Urbanität von Innenstädten von großer Wichtigkeit. Dennoch zeigen sich auf diesem Gebiet bereits heute allgemein rückläufige Tendenzen. Zum einen resultieren diese vielerorts sicher aus der großmaßstäblichen Errichtung von Einzelhandelsflächen in Stadtrandlage, die als Konkurrenten vorhandene Kaufkraft abziehen. Hartberg befindet sich diesbezüglich in einer besonderen Situation: Die Innenstadt verfügt nach wie vor über einen dichten Besatz an Geschäften, obwohl großflächige EKZ am Randbereich der Stadt existieren. Dies begründet sich durch die Gravitation einer herausragenden Einzelhandelszentralität und des großräumigen Einzugsgebietes:

„Die Stadt Hartberg ist innerhalb von 30 Minuten am bestehenden Straßennetz (IV) für eine (theoretische) Bevölkerungszahl von 130.083* erreichbar. Davon liegt 73,7% des Einzugsgebietes in der Steiermark, 26,3% im angrenzenden Burgenland“.

Zitat: <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=60>

Darüber hinaus zeichnet sich ein gesellschaftlicher Wandel eines geänderten Konsumverhaltens ab. Die zunehmenden Kaufkraftverschiebungen zugunsten des Onlinehandels und die zunehmende Akzeptanz einer gemeinschaftlichen-kooperativen „Sharing Economy“ unterstützen die rückläufigen Tendenzen des stationären Einzelhandels.

Zukünftig werden für Innenstädte weitere Kriterien und alternative Nutzungsszenarien für Innenstadtflächen zu entwickeln sein, die auch über die Funktionen des Handels und der Gastronomie hinaus geeignet sind, die Innenstadt als Lebens- und Aktivitätsraum an sich aufzuwerten und Ansätze für den Fall aufzeigen, falls der Handel weiter an Bedeutung abnimmt. Wie soll sich das Quartier insgesamt entwickeln und welche Qualitäten und Funktionen können, bzw. sollen den Einzelhandel ergänzen, um ein lebendiges Quartier zu erzeugen?

Wie bereits erwähnt besteht das wahrscheinlich wichtigste Alleinstellungsmerkmal und Kapital Hartbergs in der außerordentlich gut erhaltenen historischen Altstadt. Ihr herausragendes Potenzial als Attraktor ist die Stärke eines vitalen öffentlichen Raums in Kombination mit der pittoresken, historischen Bausubstanz. Es sind die Synergien von Gestalt und Funktion, welche das besondere Flair der Altstadt ausmachen. Darüber hinaus existiert eine Vielzahl weiterer interner und externer Attraktoren, die zu einem Aufenthalt in der Innenstadt einladen. Sie dienen letztendlich als übergeordnetes Bezugssystem für den öffentlichen Raum, der die vorhandenen Angebote und Funktionen miteinander verknüpft. Auch diese Aspekte werden an dieser Stelle kurz beleuchtet.

II.2. ATTRAKTIVIERUNG DES LEBENSRAUMES INNENSTADT

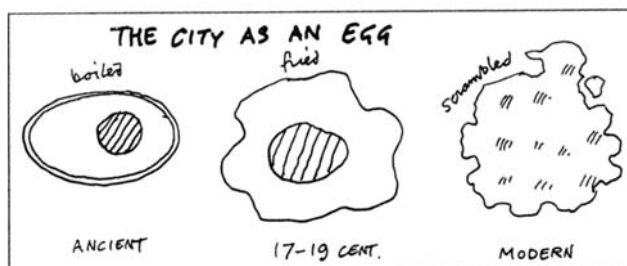
Die europäische Stadt ist gewissermaßen Opfer ihres eigenen Erfolges. Durch den wachsenden allgemeinen Wohlstand wuchsen letztendlich auch die Städte. Es entstand eine starke Fokussierung auf eine (räumlich expansive) Entwicklung nach Außen. Dies wird bis zum heutigen Tag fortgeschrieben, sei es durch Förderungen bei Neubauten und nicht zuletzt durch den interkommunalen Finanzausgleich, der einen Wettbewerb der Gemeinden untereinander um Bevölkerungszahlen, Betriebsansiedelungen und der in diesem Zusammenhang benötigten Infrastruktur initiiert hat. Als ein gängiges Mittel zur Generierung von Zuwanderung dient auf kommunaler Ebene in diesem Zusammenhang die Ausweisung von attraktivem Bauland. Grüne Wiesen am Stadtrand werden zu monofunktionalen Wohngebieten mit überwiegend geringer Dichte und äquivalent großem Flächenverbrauch. Auf diese Weise wachsen die Distanzen der alltäglichen Wege – die Benützung des das Automobils wird zur Selbstverständlichkeit. Das ausufernde Wachstum der Stadt marginalisiert ihr Kerngebiet.

Gleichzeitig werden für die technische Infrastruktur, gesteigert durch den Flächenverbrauch – nicht nur bei der Errichtung, sondern vor allem langfristig – enorme Geldsummen für die Sanierung und Instandhaltung aufzuwenden sein. So wird sich nach Schätzung des Deutschen Instituts für Urbanistik in Berlin, die Summe für die Reparatur dieser Infrastruktur in Deutschland bis 2020 auf knapp 704 Milliarden belaufen – in etwa das Zehnfache, was der Bund im gleich Zeitraum für Straßenbau budgetiert hat. (Quelle: <http://www.welt.de/kultur/kunst-und-architektur/article122655923/Vorstaedte-in-denen-niemand-mehr-leben-will.html>; 7.12.2013). Auch aus diesem Grund ist eine flächensparende Stadtentwicklung sinnvoll.

„Fand das Wachstum vormals innerhalb der Stadtmauern statt, so ist heute ein „Ausufer“ der Stadt ins Umland zu erkennen (vgl. Price, „The City as an Egg“, 1991). Die Siedlungsschwerpunkte verlagern sich zunehmend an den Stadtrand. Der Trend zum Wohnen im Einfamilienhaus im Grünen mit starker Orientierung auf den motorisierten Individualverkehr treibt die EinwohnerInnen zum Wohnen an den Stadtrand bzw. ins Umland. [...] Dabei wurde die Kostenwahrheit – Errichtungs- und Erhaltungskosten von Infrastrukturen an der Peripherie – im Sinne des Wachstums begraben. Diese Kosten sind wiederum von der Allgemeinheit bzw. den SteuerzahlerInnen zu tragen. Ein wesentlicher Grund dafür ist auch, dass das politisch planerische Handeln auf Wachstum konditioniert ist. Verliert eine Lage in der Stadt an Attraktivität, so kontert die Planung meist mit Wachstumslösungen und Investitionen in neuen Bereichen mit steigender Nachfrage. Die Folge sind Infrastrukturausbau, Baulandausweisungen und Wirtschaftsförderung in periphereren Lagen. Die Innenstädte verlieren dabei immer mehr an Bedeutung, was auch daran zu erkennen ist, dass Baulandwidmungen und insbesondere Kerngebietswidmungen ausufernd fernab vom eigentlichen Stadtzentrum festgelegt werden. [...]“

Abb.5. Bild Die Stadt als Ei.

(Quelle: Price, Cedric | Oswalt, Philipp: Das Ungewisse – Die Freude am Unbekannten. In: ARCH+ 109|110: Der Sprawl, 1991, S. 51 – 55)



Zitat: Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark, Weißbuch Innenstadt, Graz 2014, S. 11

Darüber hinaus sind aufgrund des demografischen und des strukturellen Wandels – die zunehmende Steigerung des Durchschnittsalters bei rückläufigen Geburtenzahlen – im Zusammenhang mit den starken Migrationsbewegungen von überwiegend jungen Menschen in große Städte, vor allem der ländliche Raum und Kleinstädte zunehmend von Schrumpfungsprozessen und damit überdurchschnittlich stark von den Auswirkungen dieser Entwicklungstendenzen innerhalb der Gesellschaft betroffen.

Glücklicherweise präsentiert sich Hartberg gegenwärtig innerhalb der Region als Gravitationszentrum und kann, nach einer Stagnation seit 2001, in den letzten Jahren erneut durch Zuwanderung Bevölkerungsgewinne lukrieren. Es ist davon auszugehen, dass es auch zukünftig zu einem sich verstärkenden Wettbewerb der Städte untereinander kommen wird. Gegenwärtig geht die Bezirkshauptstadt Hartberg als Sieger aus dem diesem Wettbewerb der Gemeinden und Bezirke hervor und profitiert aus den Kaufkraftzuflüssen aus den umgebenden Regionen.

Abseits des Angebots an Arbeitsplätzen ist in diesem Zusammenhang vor allem eine vitale und lebenswerte Innenstadt als Identifikationsmerkmal von höchster Bedeutung, um den Stellenwert Hartbergs nachhaltig zu konsolidieren. Eine Umkehr der Wachstumsausrichtung von einer Aussenentwicklung zu einer verstärkten Innenentwicklung, der maßvollen, zentrumsnahen Nachverdichtung und die Ausnutzung versteckter innerstädtischer Flächenpotenziale, ist auf lange Sicht unabdingbar, um einer voranschreitenden, schleichenden Abwertung der Innenstadt entgegenzuwirken. Letztendlich führt eine Abwertung der Innenstadt zu einer Entwertung der Stadt insgesamt und auf diesem Weg potenziell zu einer Abnahme ihrer Bedeutung innerhalb der Region.

„Das Ziel der Stadtplanung sollte es sein, Nutzungen an den bestgeeigneten Standorten zu sichern und Lagen in der Stadt (zurück) zu gewinnen. Dies bedarf einer entsprechenden politischen Handhabe, einer regionalen Abstimmung (mit Konkurrenzflächen) und eines eisernen Willens, der Innenentwicklung in jedem Fall Vorrang gegenüber einem weiteren Wachstum nach außen zu geben. Einen Beitrag dazu sollen Instrumente der Planung leisten.“

Zitat: Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark, Weißbuch Innenstadt, Graz 2014, S. 11

Etwas vereinfachend lassen sich die Zielsetzungen einer nach Innen gerichteten städtischen Entwicklung folgendermaßen zusammenfassen: Es gilt, eine möglichst hohe und dabei der Stadtgröße und der gewachsenen Stadtstruktur angemessene Dichte an Einwohnern zu erreichen und darüber hinaus, durch eine anziehende Erlebnis- und Angebotsvielfalt, zusätzlichen auswärtigen Nutzergruppen Beweggründe zu offerieren, die einen Aufenthalt in der Innenstadt für sie attraktiv erscheinen lassen. Hierbei spielt die strategische Positionierung frequenzbringender Attraktoren in Form von öffentlichkeitswirksamen Funktionen in der Altstadt, bzw. in unmittelbarer Nähe, eine Schlüsselrolle.

Positiv hervorzuheben ist, dass die Stadt Hartberg diese Ziele grundsätzlich verfolgt und bereits im örtlichen Entwicklungskonzept dezidiert ausweist. Zum einen soll **„der historische Stadtkern [...] eine möglichst hohe Nutzungsvielfalt behalten“**. Des Weiteren: **„Der Ortskern soll bewohnt bleiben. Eine Revitalisierung des zentralen Baugebietes der Einbau von Wohnungen werden angestrebt, um die Bevölkerungsdichte im Ortskern zu heben.“**

Zitat: OEK 5.0, II. Wortlaut, S.6/14.

II.2.1. Innerstädtische Flächenpotenziale

Die Grundlage für eine Innenentwicklung kann nur auf Basis einer umfassenden Analyse der innenstadtnahen Gebiete geschaffen werden: nichtentwickelte Grundstücke, Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bestand, denkbare Umnutzungen – dies alles stellt ein nicht zu unterschätzendes und leicht zu übersehendes Flächenreservoir dar, auf dessen Basis ein Stadtkern maßvoll nachverdichtet und am Leben gehalten werden kann.

Oft können bestimmte Flächen, aufgrund schwieriger Erschließungs- oder Besitzverhältnisse, nur bei einer Grundstücks- und damit EigentümerInnen-übergreifenden Betrachtung sinnvoll entwickelt werden. Dementsprechend ist eine frühzeitige Mobilisierung und Unterstützung der ImmobilienbestitzerInnen zu priorisieren. Bei Adaptierungen in Bereichen mit historischer Bausubstanz schrecken die BesitzerInnen leicht vor unkonventionellen, vermeintlich aufwendigen Lösungen zurück. Das „Weißbuch Innenstadt“ empfiehlt hier über die Förderung von konkreten Projektentwicklungsstudien, in Abstimmung mit dem Ortsbild- und Denkmalschutz, sowie den Behörden, einerseits Handlungsanreize zu schaffen und gleichzeitig durch einen kooperativen Prozess eine qualitätsvolle Planung zu sichern.

Im Umgang hiermit präsentiert sich die Stadt Hartberg ebenfalls als vorbildhaft. Auf der Nordseite der Innenstadt wurde im Bereich der Alleegasse im Zuge des Smart City Projektes eine Planung zur Neuausbildung der Stadtkante durchgeführt und bereits zum Großteil umgesetzt. An dieser Stelle wurde durch eine städtebaulich adäquate Lösung neuer Wohnraum errichtet, sowie im Sockelgeschoss große, zusammenhängende Einzelhandelsflächen geschaffen. Über ein zugeordnetes Parkdeck wurde das Angebot an innerstädtische Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Hauptgeschäftsbereich stark erweitert.



Zitat: Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark, Weißbuch Innenstadt, Graz 2014, S. 38+33



Abb.6. (v.o.) Jakominiviertel: temporäre Intervention im öffentlichen Raum zur Aufwertung und als Identifikationsmerkmal (Quelle: <http://www.jakominiviertel.at> | Foto: Jasmin Schuller)

Abb.7. Nachfolgendes Bauprojekt als Indikator eines einsetzenden Gentrifizierungsprozesses (Quelle: <http://www.jakominiviertel.at>)

II.2.2. Leerstand und temporäre Konzepte

Im Zusammenhang einer städtischen Innenentwicklung kann der vorhandene Leerstand, trotz aller negativen Folgen für das unmittelbare Umfeld und die Innenstadt als Ganzes, zumindest zum Teil auch als ein Potenzial für die Nachverdichtung mit anderen Nutzungen gesehen werden. Gemeinsam mit den ImmobilienbesitzerInnen, denen eine Schlüsselrolle zukommt, können hier auch Möglichkeiten zur Implementierung alternativer Nutzungen diskutiert werden. Letztendlich ist mit großer Wahrscheinlichkeit nicht davon auszugehen, dass sich ein Leerstand an erdgeschossigen Geschäftsflächen zukünftig vollflächig allein durch Nutzungen des Einzelhandels verwerten lassen wird.

Eine nach wie vor weitgehend unterschätzte Möglichkeit sowohl zur Attraktivierung öffentlicher Räume als auch zur Leerstandsverwertung ist die gezielte Ansiedelung von temporären (Zwischen-) Nutzungen. Oftmals, so stellen die Verfasser des Weißbuch Innenstadt fest, „steht die öffentliche Meinung und das traditionelle Selbstverständnis der StadtbewohnerInnen Bestrebungen entgegen, den Dienstleistungssektor stärker zu forcieren und leerstehende Geschäftslokale alternativ zu bespielen. [...] Um die EigentümerInnen von der Zweckmäßigkeit der Öffnung ihrer Immobilien auch für alternative Leerstandsnutzungen wie insbesondere auch sogenannten Zwischennutzungen zu überzeugen, gilt es darauf hinzuweisen, dass dadurch mögliche Gentrifizierungsprozesse auszulösen sind, die zur Wiederbelebung von Straßenzügen oder Quartieren beitragen können und dadurch langfristig auch wieder „etablierte“ Nutzungen möglich werden, der Immobilienwert gehoben wird und gegebenenfalls dann wieder erhöhte Mieteinnahmen zu generieren sind. Im Rahmen einer Win-Win-Situation ist der Mehrwert für die Stadt ein Imagegewinn wie auch ein wesentlicher Beitrag zur angestrebten Innenstadtbelebung.“

Zur gezielten Steuerung der Implementierung neuer Nutzungen, können geeignete Mietförderungen seitens der Stadt oder auch eine befristete Bereitstellung der Leerstandsflächen zum Selbstkostenpreis durch die EigentümerInnen dienen.

Ogbleich die Hartberger Altstadt eine geringe Leerstandsquote aufweist wurde diese Thematik auch hier bereits erkannt und beispielhaft flexibel reagiert. Trotz aller guter Rahmenbedingungen entschlossen sich die Betreiber des „Libro“ den Standort am Hauptplatz 2014 aufzugeben. Nachdem sich für diese Geschäftsfläche kurzfristig kein Betreiber finden konnte, wurde hier als Zwischennutzung der Hartberger Radsportverein angesiedelt – eine nicht kommerzielle Nutzung, die jedoch öffentliche Relevanz aufweist und den am Hauptplatz besonders negativ in Erscheinung tretenden Leerstand beseitigt.

„Prioritäre Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Erkennen der bedingenden Faktoren der Leerstände in Innenstadtbereichen und der Nutzung aller gegebenen Steuerungsmöglichkeiten sowohl seitens der Gemeinden als auch der Handelstreibenden zu, um der Aufgabe von effektiven Geschäftsnutzungen nachkommen zu können. Die diesbezüglichen Steuerungsdimensionen sind allerdings in der Regel beschränkt, zumal Kaufkraftentwicklungen und -abflüsse, demografische Entwicklungen wie auch das Einkaufsverhalten zumeist nur bedingt auf örtlicher Ebene steuerbar sind.

Vielmehr erscheint es häufig notwendig, im Rahmen eines gezielten Leerstandsmanagements auch über alternative Nutzungsmöglichkeiten für ehemalige Geschäftsflächen nachzudenken. Zentrale Bedeutung kommt dabei den ImmobilienbesitzerInnen zu. Ihnen kommt unter den gegebenen gesetzlichen Rahmenbedingungen die Schlüsselfunktion in Hinblick auf eine mögliche Öffnung von Leerständen zugunsten alternativer Nutzungen von Geschäftslokalen zu. Insbesondere die steuerliche Absetzbarkeit leerstehender Lokale wie auch spekulative Leerstände in Zusammenhang mit der Erwartung, in absehbarer Zeit höhere Mieteinnahmen lukrieren zu können, begründen häufig eine vergleichsweise geringe Bereitschaft der EigentümerInnen an einer Wiederbelebung innerstädtischer Erdgeschoßlokale. Dennoch gilt es nicht nur bei der Verantwortung der ImmobilienbesitzerInnen für den städtischen Raum, Stadtraumfunktionen und soziales Leben anzusetzen, sondern auch beim Umstand, dass leerstehende Erdgeschoßlokale nicht nur den Entfall von Mieteinnahmen bei laufenden Instandhaltungskosten begründen, sondern auch zu einem tendenziellen Wertverlust des gesamten Objektes und dessen Umfeld führen. Trotz zahlreicher Bemühungen vieler Städte der Aufgabe von Geschäftsnutzungen entgegenzusteuern, ist tendenziell nicht von Wachstumserwartungen am Handelssektor auszugehen, sodass Überlegungen alternativer Nutzungen aktuell bzw. künftig leerstehender Geschäftsflächen in Innenstadtlagen anzudenken sind.“

Zitat: Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark, Weißbuch Innenstadt, Graz 2014, S. 32



Abb.8. Übersichtsaxonometrie Hartberg, ausgewählte Attraktoren auf dem Gebiet der Altstadt (Quelle: <http://www.hartberg.at/> | Zeichnung: Schubert & Franzke)

- | | |
|---|--|
| 1 Information | 13 Schloss Hartberg mit Skulpturenpark / castle Hartberg |
| 2 Schölbinger Turm / Schoelbing Tower | 14 Stadtmuseum / town museum |
| 3 Romanischer Karner / romansque charnel house | 15 Steinerner Fluss & Fußgängerzone / Stone River |
| 4 Stadtpfarrkirche St. Martin / church of St. Martin | 16 Sparkassen Parkdeck / Sparkassen parking level |
| 5 Rathaus & Information / town hall | 17 Galerie 44 QM |
| 6 Apotheke / pharmacy | 18 Wallfahrtskirche Maria Lebing & Lebing Au / Pilgrimage Church of Our Lady, Lebing |
| 7 Brandhof | 19 Ringwarte |
| 8 Kapuzinerkloster & Bauernmarkt / Capuchin Monastery | 20 HERZ - Hartberger Erholungs- und Freizeitzentrum |
| 9 Kernstockplatz | 21 Hartberg-Halle |
| 10 Stadtpark / town park | |
| 11 Reckturm | |
| 12 Eiskeller / ice cellar | |

© Copyright by Schubert & Franzke, St. Pölten 2014

II.3. ATTRAKTOREN, FREQUENZBRINGER IM GEBIET DER ALTSTADT

Dieser Abschnitt widmet sich der Analyse der bereits erwähnten Attraktoren, die Hartbergs Innenstadt zu einem Anziehungspunkt für BewohnerInnen und BesucherInnen machen. Zum einen werden Attraktoren beschrieben, die mit überregionaler Strahlkraft dafür sorgen, dass Menschen gezielt die Stadt aufsuchen und damit als initialer Grund für einen Aufenthalt in Hartbergs Innenstadt dienen. Zum anderen sind es Attraktoren, die als Zielorte des täglichen Bedarfs dienen und so für eine Verteilung der BesucherInnen und BewohnerInnen innerhalb der Altstadt sorgen, beziehungsweise durch die Positionierung als spezifische Funktion in der Innenstadt von sich aus Frequenzen für diesen Ort generieren können. Für das Funktionieren des Organismus Altstadt ist das Vorhandensein eines diversifizierten und komplementären Angebots von großer Bedeutung. Idealerweise werden durch die strategische Verteilung Bewegungsflüsse erzeugt, die zu einer umfassenden Verflechtung des gesamten Kerns führen.

Die übergeordneten, extern wirksamen Attraktoren, wurden bereits obenstehend zum Teil angesprochen. Als scheinbar wichtigster Beweggrund für den Besuch einer Innenstadt wird oftmals das Vorhandensein spezieller Fachgeschäfte, sowie freundlicher und fachkundiger Beratung angeführt. Dies ist sicherlich auch ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Hartberger City-Shopping.

Ein Auszug aus dem Branchenverzeichnis

Alle Hartberger Betriebe und nähere Infos finden Sie auf www.hartberg.at unter Firmen A-Z

Auto / Mobilität / Service

- 110 ENI Tankstelle
- 111 Fahrschule Easy Drivers
- 112 Märtschitsch
- 113 Fahrschule 1st drive
- 114 Schöllnast
- 115 Gummi Kreisler
- 116 Jet Tankstelle
- 117 MOL Tankstelle
- 118 Prokop Bosch Service
- 119 Schlemmer Autovermietung und KFZ Werkstatt
- 120 Shell Tankstelle

Freizeit

Sport

- 121 Mrs. Sporty
- 122 Sportwetten Admiral
- 123 Studio Mofa Hartberg, Dr. Johannes Hammer
- 124 Time to Sport
- 125 Wettpunkt

Reisen

- 126 Reisebüro Gemgross
- 127 Reisebüro Raiffeisen
- 128 Reisebüro Topspin
- 129 TUI Reisecenter

Handwerk & Kunst

- 130 Damenkleidermachermeisterin Rinnhofer Anneliese
- 131 Maßschneider Jettler Friedrich
- 132 44 QM Kunstgalerie
- 133 Galerie Michaelpassage
- 134 Keramikastall

Hartberg Service

- 135
- 136
- 137
- 138
- 139
- 140
- 141
- 142
- 143
- 144
- 145
- 146
- 147
- 148
- 149
- 150
- 151
- 152
- 153
- 154
- 155
- 156
- 157
- 158
- 159
- 160
- 161
- 162
- 163
- 164
- 165
- 166
- 167
- 168
- 169
- 170
- 171
- 172
- 173
- 174
- 175
- 176
- 177
- 178
- 179
- 180
- 181
- 182
- 183
- 184
- 185
- 186
- 187
- 188
- 189
- 190
- 191
- 192
- 193
- 194
- 195
- 196
- 197
- 198
- 199
- 200

Shopping

Märkte & Lebensmittel

- 1 Bäckerei König
- 2 Bäckerei Radl
- 3 Bauernmarkt (Di & Fr)
- 4 BILLA
- 5 Buchberger Robert, Fleisch & Wurstspezialitäten
- 6 Burgl Markt
- 7 Eine Weltladen
- 8 Feinkost Gschiel
- 9 PENNY
- 10 TEEcetera Schweighofer
- 11 Teestadt Gether
- 12 Pusswald-Restaurant, Vinothek, Shop & Hotel

Mode

- 13 Bloody Lipstick
- 14 Cecil Store Hartberg
- 15 Fürbass
- 16 Betta Italy
- 17 KOPP (Brouthaus, Tracht, Model)
- 18 Modehaus Klampfl Kleider
- 19 Modehaus Roth
- 20 NKD
- 21 R2 Roth Mode
- 22 Stibor Herrenmode
- 23 Solidarmarkt/Carla
- 24 s'Oliver
- 25 Street One Roth
- 26 Tally Weijl Shop
- 27 United Colors of Benetton
- 28 Vinziladen
- 29 Zentrifuge, Skate, Fun, Fashion
- 30 petra klement mode & accessoires
- 31 Power People GmbH, Berufsbekleidung

Kindermode

- 32 Fürbass
- 33 Future - Fashion for Kids
- 34 NKD
- 35 United Colors of Benetton

Schuhe / Lederwaren / Taschen

- 36 Fender Schuhe
- 37 Höckl Schuhe
- 38 Orthopädie Berger-Geier
- 39 Salamander
- 40 Schuhe Peinsipp, Orthopädie & Schuller Lederwaren

Wäsche & Dessous

- 41 Fürbass
- 42 Klampfl Lingerie
- 43 Palmers

Kosmetik / Parfümerie

- 44 BIPA
- 45 DM Drogeriemarkt
- 46 Inkister's Tattoogarden - Pack
- 47 Marionnaud Parfümerie
- 48 Sonnenstudio Salchinger
- 49 Studio IA BELLA

Apotheken

- 50 Apotheke „Zum schwarzen Bären“
- 51 Apotheke Paracelsus

Deko / Schmuck / Handarbeiten / Spielwaren

- 52 TEEcetera oanders
- 53 ALMANDIN Steine
- 54 Handarbeiten Faustmann
- 55 INKA Steine und Kunsthandwerk
- 56 TAVOLA Tischkultur & Geschenke
- 57 Eine Weltladen

Einrichtungen / Wohnen / Bauen

- 58 Bodenholz Kurt Jelinek
- 59 Fenstervision Wiltfinger
- 60 Fliesen & Kamine Lechner
- 61 Krobath
- 62 Küchenstudio Creativ
- 63 La Forma Wohnologie
- 64 Offenstudio Fliegenschnee
- 65 Leithäus GmbH
- 66 Hanslik Immobilien

Juweliere

- 67 Juwelier Iglar
- 68 Juwelier König
- 69 Juwelier Kremser
- 70 Juwelier Rindler

Blumen

- 71 Blumen Andra
- 72 Florist Buchsbaum

EDV / Elektronik / Bücher / Büro

- 73 BLÖDORN
- 74 Bücherei, Ludothek
- 75 Federführend Papier & Bürobedarf
- 76 Hartauer
- 77 Inflowork KG, Software-Engineering & Online-Solutions
- 78 Inkylam Buchhandel
- 79 Metten Computing
- 80 Sound and Vision
- 81 Sturiatric

Dienstleistungen und Service

Friseur / Friseurbedarf

- 82 DM Frisirstudio
- 83 Frisör Damm
- 84 Frisör JANK
- 85 Frisör WÖGL
- 86 Perücken Nieldl
- 87 ROMA Friseurbedarf
- 88 Schönheitssalon Goldfisch

Wohlfühlen / Energetik

- 89 Gabor „Studio“ Wohlfühlen & Entspannen
- 90 Holistic Pulsing, Martha Fuchs
- 91 Shiatsu-Praxis
- 92 Vitality

Optik

- 93 Hartauer
- 94 Optik Achatz
- 95 Optik Bacherwegg
- 96 Optik Ohrenhofer
- 97 Optiker Kalcher
- 98 Reiss City Optik

Gesundheits-Dienstleistungen

- 99 Hörgeräte Hansaton
- 100 Fenstervision Wiltfinger
- 101 Lederhaas Bandagist & Sanitätshaus
- 102 NEUROTH Hörgeräte
- 103 Orthopädie Berger-Geier
- 104 Peinsipp Schuhhaus & Orthopädie

Telekommunikation

- 105 A1 Shop
- 106 Handypartner MCI Mobiltelefonie-Computer-Internet Urschler
- 107 Handyshop Hartberg
- 108 Tele & Home Shop

Banken

- 109 BAWAG PS.K. Bank
- 110 BKS
- 111 Raiffeisenbank
- 112 Steiermärkische Sparkasse
- 113 Volksbank

Reinigung

- 114 ERTL Reinigungstechnik
- 115 Textilreinigung Mathä

Foto / Grafik / Druck

- 116 CSI Copy Shop
- 117 Druckpunkt Mauerthofer-Herbst OEG
- 118 Foto Pelkar
- 119 Foto Tech
- 120 Grafik Orange
- 121 Zauberbilder - Fotograf

Gastronomie

Cafe / Bars / Beisl / Pub / Imbiss

- 140 Bottega
- 141 Brandy
- 142 Cafe Cappuccino
- 143 Cafe Christian
- 144 Gotthard's Sonne
- 145 Cafe Imbiss Poststüberl
- 146 Cafe Jägerstüberl
- 147 Cafe s'Eck
- 148 Cafe & Konditorei Anneliese
- 149 Chili American Bar
- 150 Dilan Döner
- 151 Eissalon Charly Temmel
- 152 John Cor Irish Pub
- 153 YMC-Bar
- 154 Minibar
- 155 Bar-Lounge Nu Chester
- 156 Pick Cafe-Restaurant
- 157 Stadtcafe
- 158 Sushi Osaka Bar
- 159 X-Large
- 160 YOYO Bar

Hotels

- 161 Alter Gerichtshof
- 162 Gasthof-Restaurant „Zum Brauhaus“ im Schloss Hartberg
- 163 Pusswald-Restaurant, Vinothek, Shop & Hotel

Restaurants, Gasthäuser

- 164 Abendrestaurant Gschiel
- 165 Gasthof-Restaurant „Zum Brauhaus“
- 166 Hartberger Bierstube
- 167 Pusswald-Restaurant, Vinothek, Shop & Hotel
- 168 Pizzeria & Bar David
- 169 Pizzeria Ristorante Casa Mulino
- 170 Pizzeria Da Angelo

Taxi

- Manfred Glätz +43 3352 7173
- City Taxi - Jagerhofer Grazerstraße 18 +43 664 382 54 62
- Taxiunternehmen Reynisch Dominik +43 664 182 22 11
- Taxi-i-Hol-Di-O-&-4-Di-Ham Harnes Paszuali +43 800 240 431 566
- Taxi Fachs +43 664 8575761

Gratis City-Bus durch Hartberg

Nutzen Sie den neuen online Fahrplan mit Echtzeit-Information für's Handy, Tablet oder Computer.

Keine lange Wartezeiten mehr an der Bushaltestelle!

Echtzeit City-Bus Position & Fahrplan am Handy

Tourismus und Stadtmarketing Hartberg

Allegasse 6, Tel. 03352 603-300, www.hartberg.at

- Regenschirm-Verleih
- Kinderwagen-Verleih
- Handy-Ladestation

www.stadt-der-sinne.at

Abb.9. Übersichtskarte, Folder Einkaufen in der Innenstadt (Quelle: <http://www.stadt-der-sinne.at/>)

II.3.1. Fachgeschäfte des Einzelhandels

Der zentrale Ort der Altstadt, sowohl geografisch als auch in Bezug auf den Handel, ist die Achse Busbahnhof – Hauptplatz – Kirchengasse – Kernstockplatz und die angrenzenden guten Lagen mit oft inhabergeführten Fachgeschäften. Zu den klassischen, filialisierten Magnetstores etablierter Marken sind, zumindest im untergeordneten Maßstab, Billa (Hofgasse), Benetton, DM, Marrinaud (Wienerstraße), sowie Hartlauer, Salamander (Kirchengasse) und etwas abseits Geox (Michaeligasse), zu zählen. Hier ist gegenwärtig ein hohes Maß an Zentralität gegeben. Eine vereinzelte Streuung in die bereits leicht nachgereichten Lagen erfolgt in direkter Nähe zum Hauptplatz in die Presslgasse, im unteren Teil der Herrengasse, sowie in die Michaeligasse. Nicht zuletzt liegen die angeführten „Magnete“ an der städtischen Hauptachse.



Abb.10. Städtische Hauptachse, Lageplan (Quelle: AAPS)



Ein weiterer innenstadtnaher Einzelhandelscluster ist in ca. 500m Entfernung von der östlichen Grenze der Altstadt– und damit im Grenzbereich akzeptierter fußläufiger Erreichbarkeit – in der oberen Bahnhofstraße situiert. Hier befinden sich das Stibor Center sowie Eurospar und Hervis.

Unbestritten ist, dass der Einzelhandel nach wie vor für die Zentralität und Urbanität von Innenstädten von großer Wichtigkeit ist. Für das ganzheitliche Erscheinungsbild aber, das Image, in dem sich das Alleinstellungsmerkmal und die gelebte Wirklichkeit eines spezifischen Ortes manifestiert, geht es darüber hinaus um **„[...] die soziale Dichte als Voraussetzung für eine kulturell und ökonomisch produktive Urbanität, die Nutzungsmischung als prägendes Merkmal der Heterogenität und damit der Lebendigkeit von urbanen Strukturen sowie die urbane Gestalt als Maßstab für die Wirkung der gebauten Struktur.“**

Eine Entsprechung zu dieser These ist im Grunde genommen auch aus dem bereits zitierten Landesbericht Steiermark ablesbar. Die überdurchschnittlich hohen Aufenthaltsdauern je Einkaufsbesuch können **„als Indikator für die Attraktivität und Funktionalität eines Zentralortes“** interpretiert werden. In etwas abgeschwächtem Maße lässt sich die Attraktivität der Altstadt auch aus der überdurchschnittlichen Bewertung der Einkaufsatmosphäre in der Altstadt belegen. So ist es in erster Linie das bauliche Erscheinungsbild, welches das große Kapital der Hartberger Altstadt als Alleinstellungsmerkmal darstellt und das als Motivation für einen Besuch ausschlaggebend ist.

Zitat: Netzwerk Innenstadt NRW, Kurs Innentadt NRW, Düsseldorf, April 2010, S. 11

Zitat: CIMA, Landesbericht Steiermark - Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturanalyse, Nov 2004, S. 56

- Öffentlicher Raum
- Gebäude
- Einzelhandel

Abb.11. Verteilung Einzelhandel, Lageplan
Datengrundlage Stadtmarketing + OpenStreetMap 2015
(Quelle: AAPS)



II.3.2. Ortsbild und öffentlicher Raum

Das Erscheinungsbild der Stadt wird von der Gestalt der Gebäudefassaden geprägt und von den Verbindungen zwischen diesen gebäuden, dem öffentlichen Raum. Darüber hinaus dient der öffentliche Raum als Bühne des öffentlichen Lebens, welche die vorhandenen Ensembles aus überwiegend historischer Bausubstanz überhaupt erst zugänglich und erlebbar macht. So verstärkt letztendlich der öffentliche Raum als integraler Bestandteil die gestalterische Gesamtwirkung. Über Räume unterschiedlichen Charakters und Nutzungen erzeugt der öffentliche Raum idealerweise ein nicht segregiertes, heterogenes Angebotsspektrum für alle Menschen. Dementsprechend ist hier eine entsprechend qualitätvolle Gestaltung und sensible Programmierung von vorrangiger Bedeutung für die Attraktivität von Hartbergs Altstadt.

„Gerade im Umbau der Städte spiegelt sich die soziale Funktion des öffentlichen Raumes wider. Im Stadtraum zeigt sich Stadtleben. Der öffentliche Raum wird zur Visitenkarte und wenn diese nicht stimmt, verlassen die Bewohner den Raum. Der Spagat der Stadtplanung besteht darin, dass divergierende Vorstellungen unterschiedlicher Nutzer gleichzeitig an einem Ort zufriedengestellt werden müssen.“

Herausragende Stärken ergeben sich in Hartberg dort, wo Synergien zwischen Gestalt und Funktion entstehen, wo angenehmes Aufenthaltsambiente auf ein spezielles charakteristisches Angebot trifft, welches oft ein soziales Anliegen der möglichen NutzerInnen abbildet. Der konstituierenden Wirkung des öffentlichen Raums und der maßgeblichen Bedeutung seiner Gestaltung für die Wahrnehmung des Gesamteindrucks einer Stadt, wird in weiterer Folge ein eigenes Kapitel gewidmet.

Zitat: Kurs Innenstadt NRW, Netzwerk Innenstadt NRW, April 2010, S. 14

Abb.12. Gastgarten am Hauptplatz (Bild: <http://www.gat.st/>)

Abb.13. Hartberger Schloss (Bild: www.baukultur-steiermark.at)

Abb.14. Schölbinger Turm am Rochusplatz (Bild: www.stadt-der-sinne.at/)

Abb.15. Karner und Kirche (Bild: www.stadt-der-sinne.at/)

[v.l.o. im Uhrzeigersinn]



II.3.3. Temporäre Attraktoren

Als weitere übergeordnete Attraktoren seien an dieser Stelle ebenfalls die großen saisonalen Veranstaltungen, sowie die im Rahmen der „Stadt der Sinne“ Imagekampagne stattfindenden Events genannt: Citta-Slow-Jazzfest, das Winzerfest, die Hartberger Radsportwoche, die Oldtimerrallye oder auch die Themenmärkte zur Oster- und Adventszeit und eine Vielzahl kleinerer in der Altstadt stattfindender Veranstaltungen. Nur sind diese Ereignisse temporärer Natur und haben so keine nachhaltigen Auswirkungen auf den alltäglichen Gebrauch der Altstadt durch Ihre Bewohner. Allerdings dienen sie im Rahmen des Stadtmarketing als Instrument, um den überregionalen Bekanntheitsgrad der Stadt zu verbessern, um auf diese Weise potenziell die Besucherzahlen zu erhöhen und mitunter die touristische Ausrichtung Hartbergs zu unterstützen.

Abb.16. Beachvolleyballturnier am Hauptplatz (Bild: www.beachdays.at)

Abb.17. Eislaufplatz (Bild: Bernhard Bergmann)

Abb.18. ClariArte Schlosspark (Bild: www.stadt-der-sinne.at/)

Abb.19. Weihnachtszauber am Hauptplatz (Bild: <http://hartberg.at/>)

[v.l.o. im Uhrzeigersinn]



II.3.4. Tourismus

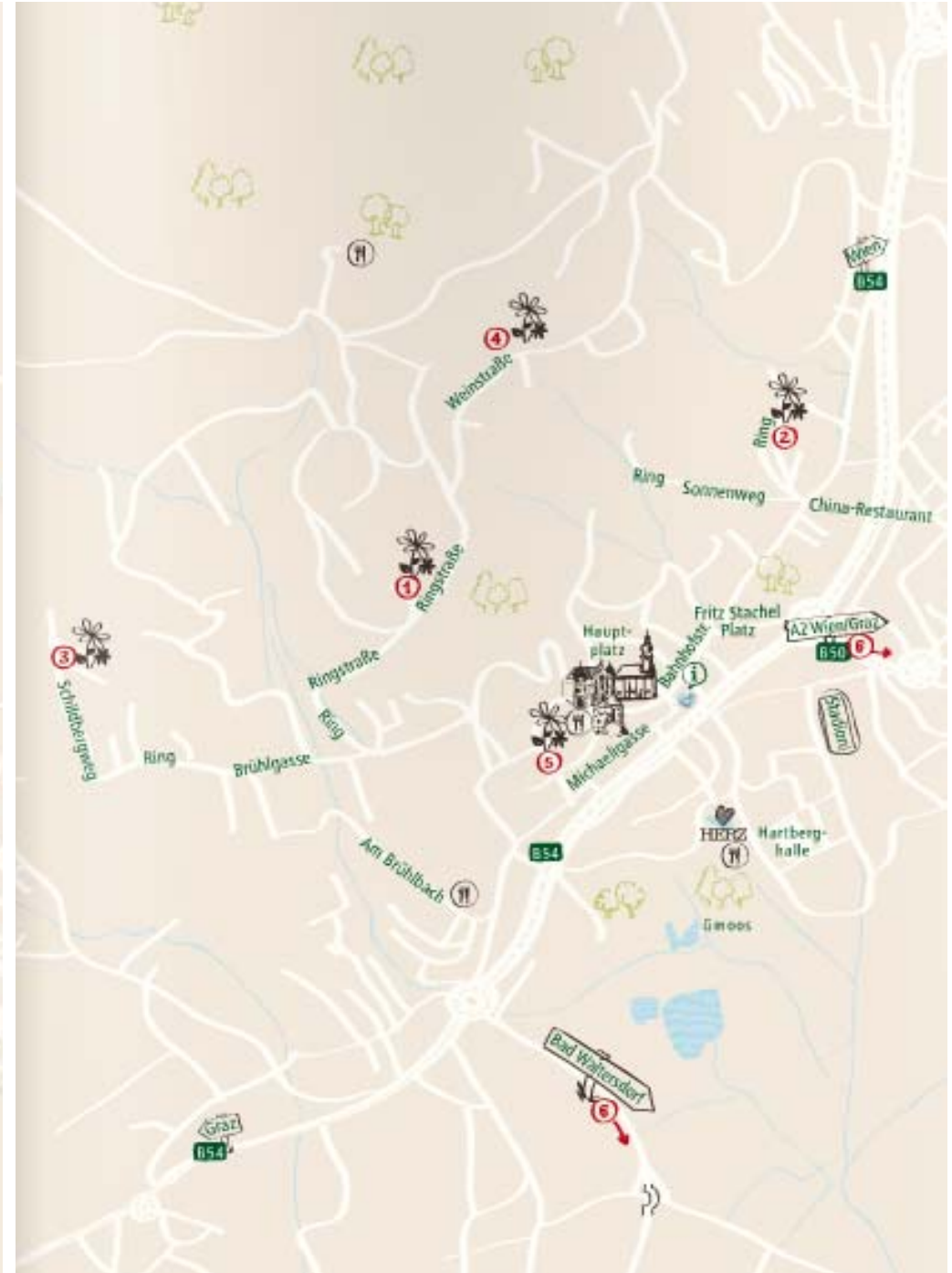
Das touristische Angebot der Altstadt umfasst eine Vielzahl an denkmalgeschützten Sehenswürdigkeiten. Den Schwerpunkt im Zentralbereich bilden die historischen Ensemble am Hauptplatz, insbesondere die denkmalgeschützten Bauwerke, welche um die Kirche herum gruppiert sind: Karner, Messnerhaus, Dechantshof, Rathaus, ehemalige Platzkaserne.

Die auf das Schloss ausgerichtete Herrengasse beherbergt das ehem. Amtsgebäude und Bezirksgericht, das heutige Stadtmuseum (Steinpeißhaus) und an ihrem südlichen Ende die seit 2013 denkmalgeschützte, palaisartige Sparkasse.

Der Kernstockplatz ist ebenfalls stark von den Fassaden der zwei angrenzenden Baudenkmalern geprägt: die Volksschule und das Kapuzinerkloster. Entlang der ehemals durch die Stadtmauer befestigten, nach wie vor strukturell ablesbaren äußeren Grenzen der Altstadt, finden sich immer wieder erhaltene Fragmente derselben, sowie angegliederte Befestigungsbauwerke wie der Reckturm oder der Schölbinger Turm. Diese Sehenswürdigkeiten sind informell über einen „Kulturspaziergang“ verbunden (<http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=103>).

- Öffentlicher Raum
- Gebäude
- Historisch wertvolle Gebäude
- Kirchen
- Kulturelle Nutzung
- Sport / Freizeit

Abb.20. Verteilung Touristische Attraktionen & Kultur, Lageplan
Datengrundlage Stadtmarketing + OpenStreetMap 2015
(Quelle: AAPS)





Als weiterer wichtiger touristischer Attraktor ist der Natur- und Grünraum des Hartberger Gmoos und die hier angesiedelten Sport- und Freizeiteinrichtungen zu nennen, die sich, noch in fußläufiger Distanz der Altstadt gelegen, südlich der Ressayarstraße befinden. Der Naturraum des Ringkogels auf der Nordseite der Stadt wird mit drei vom Hauptplatz ausgehenden Wanderwegen erschlossen, die bis zur Ringwarte führen. Als zusätzliche Zieldestinationen am Ring befinden sich hier diverse Buschenschänken.

Im Rahmen der „Stadt der Sinne“ und Slow City werden darüber hinaus dezidiert regionale Produkte und Anbieter beworben und die lokale Gastronomie in das Tourismuskonzept einbezogen. Unter anderem ihre Angebote markieren innerhalb der Altstadt spezifische Orte, die aufgrund ihrer sozialen Funktionen und Qualitäten für unterschiedliche Nutzergruppen als Zieldestinationen des täglichen oder mitunter auch nächtlichen Gebrauchs dienen.

Abb.21-23. (v.l.n.r.)Spaziergänge, Buschenschänken, Radrou-
ten - Beispiele aus dem Hartberger Tourenfolder
(Quelle: www.stadt-der-sinne.at/)



II.3.5. Gastronomie

Das gastronomische Angebot der Innenstadt folgt in einer aufgelockerten Verteilung entlang der innerstädtischen Hauptachse. Ein Schwerpunkt ist am Hauptplatz vorzufinden, ein weiterer am südlichen Ende der Herrengasse.

Über die Stadtmarketingplattform (<http://www.stadt-der-sinne.at/index.php?seitenId=809>) wird versucht, das Angebot transparent zu gestalten und über die Bewerbung von Mittagsangeboten auch innerhalb der Geschäftszeiten Konsumenten in der Innenstadt zu binden. Letztendlich ist die Gastronomie vor allem außerhalb der Ladenöffnungszeiten ein wichtiger Faktor für die Belebung der Innenstadt.




-  Öffentlicher Raum
-  Gebäude
-  Gastronomie

Abb.24. Verteilung gastronomischer Angebote, Lageplan
Datengrundlage Stadtmarketing + OpenStreetMap 2015
(Quelle: AAPS)



Abb.25. Bauernmarkt am Kernstockplatz
(Quelle: <http://www.stadt-der-sinne.at>)

II.3.6. Marktbetrieb

Gegenwärtig wird in Fachkreisen immer wieder auf die „Renaissance der Märkte“ und auf das Potenzial von einheitlich beworbenen, aktiv gemanagten und individuell designten Wochen-, Bauern- und Frischemärkten als wichtige Magnete und Frequenzbringer für Innenstädte verwiesen. Ein Wochenmarkt ist ein wesentlicher Imagefaktor für eine Stadt. In diesem Zusammenhang ist auch der Erfolg des Bauernmarktes am Kernstockplatz zu sehen. Er trägt während seiner Öffnungszeiten maßgeblich zu einer Belebung bei und bildet als südwestlicher Attraktor den Abschluss der innerstädtischen Hauptachse. Hinsichtlich der strategischen Nutzungsverteilung definitiv ein sinnvoller Standort. Obgleich die Klostermauer mit ihrem Baumbestand aus alten Kastanien einen ansprechenden, pittoresken Rahmen für die Präsentation der Marktstände bietet, wird sein Potenzial und seine Funktionalität jedoch durch die zu überdenkende Gestaltung des Kernstockplatzes als monofunktionaler Parkplatz eingeschränkt.



II.3.7. Kultur

Selbstverständlich ist auch das kulturelle Angebot einer Stadt maßgeblich an ihrer Belebung beteiligt. In der Altstadt befinden sich neben dem Schloss und dem Stadtmuseum, die wichtige als Veranstaltungsorte dienen, die Galerie 44QM. Saisonal finden sowohl am Hauptplatz als auch im Stadtpark diverse Veranstaltungen statt. Größere Events, wie beispielsweise Theatervorführungen, werden in der Stadtwerke-Hartberg-Halle abgehalten. Letztere liegt allerdings schon südlich der Ressavarstraße und ist in etwa 500m vom Rochusplatz entfernt. Sie befindet sich somit im Grenzbereich akzeptierter fußläufiger Distanzen. Das Kino Cine4You, ebenfalls jenseits der Ressavarstraße, obgleich in kurzer Distanz, ergänzt das kulturelle Angebot.

Festzuhalten ist, dass diese Angebote zeitlich meist komplementär zu den Ladenöffnungszeiten sind. Auf diese Weise aktivieren sie die Umgebung temporär an den jeweiligen Orten.

Abb.26. Vernissage in der Galerie 44QM (Bild: <http://44qm.at/>)

Abb.27. temporäre Skulpturen im Schlosspark (Bild: <http://hartberg.at/>)

Abb.28. Musicalfestspiele Schloss Hartberg (<http://www.musical-festspiele.at/>)

Abb.29. ClariArte am Hauptplatz (Bild: <http://clariarte.at/>)

[v.l.o. im Uhrzeigersinn]



II.3.8. Kommunale Angebote, Dienstleistungen und Bildungseinrichtungen

Als Zielorte eines städtischen Angebots dienen ebenfalls kommunale Angebote und Dienstleistungen. Gegenwärtig befinden sich in Hartberg nach wie vor eine große Anzahl an kommunalen Angeboten innerhalb oder in unmittelbarer Nähe der Altstadt (Magistrat, BH, Stadtbücherei, Musikschule, Museum, Vermessungsamt, Landwirtschaftskammer). Eine Bündelung öffentlicher Dienstleistungen, als Zieldestination alltäglicher Wege, trägt ebenfalls zu einer Bereicherung des öffentlichen Lebens durch zentrale Funktionen an dieser Stelle bei und stärkt den Standort Innenstadt. Diesbezüglich ist Hartberg sehr gut aufgestellt. Auf Basis langfristiger Planungen ist es zielführend, diese bestehenden Standorte zu sichern.

Darüber hinaus befinden sich viele Funktionen mit öffentlichem Charakter, wie die Vielzahl der Bildungseinrichtungen (Schulen, AK, VHS, WiFi), das AMS sowie das Amtsgericht und eine große Zahl an Freizeiteinrichtungen in fußläufigen Distanzen zur Innenstadt. Sie sind allerdings südlich der stark befahrenen Ressavarstraße gelegen, die mit einer Frequenz von ca. 18.000 Fahrzeugen/Tag als Barriere den südlichen Rand der Altstadt markiert. Über eine erhöhte Durchlässigkeit dieser Grenze, bzw. die Abmilderung ihrer Trennwirkung ließe sich die selbstverständliche und leichte Anbindung dieser Funktionen weiter verbessern.

Im Zuge der Ausweitung des familienbezogenen Angebots an innerstädtischen Wohnraum ist begleitend eine Evaluierung der Kapazitäten an Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen und außerschulischen Einrichtungen im Stadtkern erforderlich. Innenstädte, die auch als Orte der Bildung und Ausbildung fungieren, offerieren eine weitere Bezugsebene für das öffentliche Leben. Gerade für Familien ist ein in direkter Nachbarschaft zum Wohnumfeld situiertes Betreuungsangebot ein wesentlicher Anreiz für die Wahl des Wohnortes. Auf diese Weise kann letztendlich auch die bisher unterrepräsentierte Bevölkerungsgruppe der Kinder und Jugendlichen eher an die Innenstadt gebunden werden.

- Öffentlicher Raum
- Gebäude
- Öffentliche Funktion
- Banken
- Sport / Freizeit
- Bildung
- Kirche

Abb.30. Verteilung öffentlichkeitswirksamer Funktionen, Lageplan
 Datengrundlage Stadtmarketing + OpenStreetMap 2015
 (Quelle: AAPS)

II.3.9. Frequenzbringer Wohnnutzung

Ein entscheidender Faktor für eine belebte Innenstadt außerhalb der Geschäftszeiten und abseits der oben angeführten funktionellen Nutzungen, stellt vorrangig der Anteil der integrierten Wohnnutzung dar. Die Bedeutung innerstädtischer Wohnnutzung als Frequenzbringer kann an dieser Stelle nicht genug hervorgehoben werden. Verstärkte Neuansiedlungen im Kerngebiet und in innenstadtnahen Bereichen, z.B. auf Basis einer maßvollen Nachverdichtung, Bestandssanierungen zur zeitgemäßen Adaptierung von Bestandsgebäuden sowie Umnutzungen leerstehender Flächen, können die lokale Anwohnerdichte erhöhen und auch so die innerhalb kurzer Distanzen bereits bestehenden innerstädtischen Versorgungs- und Dienstleistungsstrukturen fördern.

Etwaigen Konzentrationsprozessen (z.B. soziale Zugehörigkeiten, Haushaltsgrößen, Altersstruktur), die oftmals in Innenstadtquartieren anzufinden sind, sollte durch eine Erweiterung des Angebots an unterschiedlichen Wohntypologien, als Mittel zur Zielgruppenerweiterung, entgegengewirkt werden. Einerseits geht es um die Verwirklichung der gesellschaftlich motivierten Zielsetzung, eine Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben (dessen maßgeblicher Kristallisationspunkt im öffentlichen Raum der Stadtzentren liegt) zu ermöglichen. Andererseits geht es um Diversität als Qualität einer Gesellschaft, die ein aktives öffentliches Leben erst erzeugt.

Eine möglichst breitgefächerte Durchmischung aller Gesellschaftsgruppen ist, langfristig gesehen, gerade für die Lebendigkeit von Stadtquartieren ein wesentlicher Faktor. Entsprechend gilt es, die zukünftige Entwicklung, insbesondere in der Innenstadt, weiter zu evaluieren und dieses Gebiet über geeignete Maßnahmen, in Hinblick auf eine Attraktivierung für unterrepräsentierte Gruppen, zu requalifizieren.

In diesem Sinn gilt es, attraktive Angebote für bisher unterrepräsentierte Nutzergruppen zu schaffen. Oft sind dies im Kerngebiet größere Wohneinheiten mit nutzbaren, halböffentlichen oder privaten Außenbereichen für Familien, barrierefreie Wohneinheiten für betreutes und betreubares Wohnen für SeniorInnen, oder Entwicklungsmöglichkeiten für „neue“ Wohnformen in Form von Baugruppen. Wohnlösungen, die eine Kombination aus Wohnen und Arbeiten unter einem Dach oder innerhalb kurzer Distanzen anbieten, sind als zukünftige Leerstandverwerter der besonders kleinteiligen Erdgeschosszonen denkbar (Einpersonenunternehmen als NutzerInnen).

Es ist wiederum die Mobilisierung und die Unterstützung der ImmobilienbesitzerInnen von zentraler Bedeutung, um überhaupt erst die grundlegenden Voraussetzungen für diese Prozesse zu schaffen. Entscheidend sind diesbezüglich „schlanke“ kooperative Genehmigungsverfahren mit einer frühzeitigen Einbindung aller Planungsbeteiligten, sowohl für den Umgang mit historischer Substanz, als auch für grundstücksübergreifende Planungen.

Eine Möglichkeit, diese Entwicklung von kommunaler Seite zu unterstützen, ist die Sicherung von innerstädtischen Vorbehaltsflächen für Wohnbau durch die Gemeinde, welche dann als „Wohnbaupioniere“ im Rahmen von Public-Private-Partnerships entwickelt werden könnten. Als sich selbst verstärkender Prozess erhöht die vermehrte Schaffung von Wohnraum im Kerngebiet die Attraktivität der Innenstadt als Wohnort. Hierbei meint Schaffung von Wohnraum nicht zwangsläufig die Errichtung von Neubauten, sondern vorrangig die Adaptierung und Verwertung von Leerstandsflächen und die maßvolle Nachverdichtung im Bestand.

Nachdem die Innenstädte im Gegensatz zu den monofunktionalen Einfamilienhausgebieten von vergleichsweise hoher Dichte geprägt sind, sind qualitätsvolle, halböffentliche und private Freibereiche oft Mangelware. Der direkte Bezug des Wohnens zu einem „eigenen“ Außenraum, ist eines der schwerwiegendsten Beweggründe, ins „Grüne“ an den Stadtrand abzuwandern. Um dem zu begegnen, ist eine Requalifizierung der Freiräume und ihres unmittelbar erlebbaren Charakters vonnöten. Hierfür liegt ein großes Potenzial in den Innenhöfen der Altstadt. In vielen Fällen sind diese kleinteilig verbaut und werden vorrangig für das Parken verwendet. Darauf abgestimmt ist auch der bestehende öffentliche (Frei-)Raum zur Attraktivierung der Innenstadt als Wohnquartier einzubeziehen. Hier gilt es, durch aktive Planung ein attraktives, abgestimmtes Geflecht von öffentlichen Räumen (die einen je eigenen „Charakter“ haben können) herzustellen, die wiederum durch die halböffentlichen oder privaten Bausteine der einzelnen Wohnungen zugeordneten Außenräume ergänzt werden.

Hierbei liegt die herausragende Qualität der Fußgängerzone in der Innenstadt in der Natur der Sache: der Kernbereich kann heute bereits als multifunktionale und in Teilbereichen bereits „autofreie Siedlung“ gelesen werden. Ein gefahrenarmes Wohnumfeld, in dem sich auch Kinder ohne Bedrohung ihres Lebens (durch Verkehr) frei bewegen können, ist für Familien ein wichtiger Standortfaktor. Gerade in der Innenstadt ist dies überwiegend bereits gewährleistet. Das innerstädtische und innenstadtnahe Angebot an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen ermöglicht Kindern eine selbstständige Bewältigung des Schulwegs.

Zitat: Jan Gehl im Interview, VCÖ-Magazin 14-05, Wien 2014, S.10

„Es ist immer ein guter Indikator für eine lebenswerte Stadt, wenn viele Kinder in der Stadt zu sehen sind.“

Bei einer vertieften Fokussierung auf ein erweitertes Wohnraumangebot im Kerngebiet ist gegebenenfalls eine Flexibilisierung der Stellplatzverordnung vonnöten, um Wohnbau an diesen Orten überhaupt erst errichten und mit neuen, zeitgemäßen Qualitäten ausstatten zu können. Reduzierte Stellplatzerfordernisse für Wohnbau in Innenstadtlage oder flexible Lösungen mit dezidierten Anwohnerparkplätzen am Rande der Altstadt oder die Einbeziehung von Carsharing-Lösungen sind hier entsprechende Möglichkeiten. Auch bezüglich der potenziellen Umnutzung von Innenhöfen zu wohnraumbezogenen Freiflächen ist insofern ebenfalls eine Diskussion über entfallende Stellplätze zielführend.

In Hartberg wird in näherer Zukunft durch die Auflassung des Klosterstandortes am Rande der Altstadt neues Flächenpotenzial zur Adaptierung frei (*siehe <http://steiermark.orf.at/news/stories/2681210/>*). Dieses Gelände kann zukünftig für Wohnbau, bzw. für betreubares Wohnen zur Verfügung stehen. Die Stadt Hartberg hat dieses Areal als Vorbehaltsflächen bereits gesichert.



Abb.31. [v.l.] Wohnbau Alleegasse: genutzte Chance zur innerstädtischen Nachverdichtung (Bild: <http://hartberg.at/>)

Abb.32. zukünftige Möglichkeiten: Areal Kapzuner Kloster (Bild: <http://steiermark.orf.at/>)

II.4. DER INNERSTÄDTISCHE ÖFFENTLICHE RAUM

II.4.1. Öffentlicher Raum als direkte kommunale Intervention

Die qualitätvolle Gestaltung des öffentlich nutzbaren Raumes nimmt in mehrfacher Hinsicht eine Schlüsselrolle im Rahmen einer nach Innen gerichteten Stadtentwicklung ein. Während es sich bei den voranstehend geschilderten Zielsetzungen oftmals um Prozesse mit mittel- bis langfristigen Zeithorizonten handelt, die zusätzlich aufgrund externer, nicht beeinflussbarer Faktoren oft schwer steuerbar sind, ist für die Gemeinde bei der Neugestaltung öffentlicher Räume bereits kurzfristig ein großer Handlungsspielraum gegeben: ein direkter Eingriff ist im Grunde jederzeit möglich.

II.4.2. Öffentlicher Raum als „weicher“ Standortfaktor

Darüber hinaus kann die Bedeutung eines qualitätvollen öffentlichen Raums als identitätsstiftendes Element und Identifikationsmerkmal einer Stadt gar nicht hoch genug bewertet werden. Ihm fällt im Zusammenspiel mit der historischen Bausubstanz, wie bereits erwähnt, eine initiiierende Rolle als Baustein von „Flair und Atmosphäre“ zu. In der zeitgenössischen Fachliteratur herrscht heutzutage ein weitreichender Konsens über die Umkehr des seit den 60er Jahren fortschreitenden Suburbanisierungsprozesses hin zu einer „*Renaissance der Innenstädte*“ (vgl. *Walter Siebel/Hartmut Häußermann: Neue Urbanität, Frankfurt am Main 1987*). Im Zuge dessen wird das Image einer Stadt und damit vorrangig die Qualität der öffentlichen Räume zu einem wesentlichen Standortfaktor.

„Im anhaltenden Konkurrenzkampf der Städte um Einwohner und Unternehmen wird dem öffentlichen Raum eine wichtige Rolle in der Außenwirkung einer Stadt zugesprochen. Im Zuge der Transformation zu einer Dienstleistungsgesellschaft kommt den sogenannten „weichen Standortfaktoren“ eine wachsende Bedeutung zu. Zwar sind die klassischen „harten Standortfaktoren“ wie Arbeitskräfteangebot, Absatzmarkt, Verkehrsanbindung, Infrastruktur für die Standortwahl von Unternehmen und Arbeitskräften immer noch bedeutend, doch verlieren sie mit der zunehmenden Standortgebundenheit der Unternehmen, der Tendenz zur ubiquitären Verfügbarkeit dieser Faktoren (zumindest in den Agglomerationsräumen) und den technischen Fortschritten der Informations- und Kommunikationstechnologie an Wichtigkeit. Die Qualität öffentlicher Räume sowie das Image der Stadt, das unter anderem über die öffentlichen Räume transportiert wird, können hier den Unterschied ausmachen. Öffentliche Räume in ihren vielfältigen Ausprägungen haben sich zu einem wichtigen Argument für das Stadtmarketing entwickelt und auch die Qualität und Attraktivität der Innenstadt hängt maßgeblich von der Qualität ihrer öffentlichen Räume ab.“

*Zitat: Christa Reicher | Thomas Kemme,
Der öffentliche Raum, Berlin 2009, S.22*

II.4.3. Öffentlichkeit als Prinzip der demokratischen Stadtgesellschaft

Überdies ist der öffentliche Raum zentraler Bezugsort, Entfaltungsraum und Bühne für jede freie Gesellschaft. Dementsprechend fällt ihm für das Selbstverständnis ebendieser eine wichtige Bedeutung zu: Er ist der unbestimmte Raum inmitten der Gesellschaft, der Raum, in dem etwas in Erscheinung tritt, der Ort, an dem sich die Gelegenheiten eröffnen, der Ort, an dem sich die besseren Argumente zeigen und die Tugenden bewähren müssen – seit dem sokratischen Zeitalter liegt darin auch die Idee, dass der öffentliche Raum eine Funktion der Wahrheit (oder wenigstens der Wahrhaftigkeit) und der Erkenntnis ist. Seit der Antike ist der öffentliche Raum in der Stadt mit der Idee der unmittelbaren Begegnung (von freien Menschen), des Austauschs (von Waren und Nachrichten) und des bewegt-bewegenden Durchzugs des Fremden (Verkehr und Transit) verbunden. Hier überlagern sich notwendige Ereignisse (Transport, Arbeit, Markt, Ver- und Entsorgung mit Wasser und Unrat, religiöse Rituale) und optionale (soziale) Aktivitäten des Verweilens, des Spiels, des Gesprächs, der Kontemplation. Die Frequenz an optionalen Aktivitäten im öffentlichen Raum war stets ein wichtiger Indikator für den Reichtum und die Kultur des gesellschaftlichen Lebens. Die Hauptfunktionen (Handel, Begegnung, Verkehr) standen zu allen Zeiten in einem fein ausbalancierten Verhältnis zueinander. Die Diversität auf Basis der sich im „demokratischen“ Gleichgewicht befindlichen Funktionen und Nutzergruppen ist ein Initial eines anziehenden und lebendigen Stad-torganismus.

„Eine Stadt bietet Raum für unterschiedlichste Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit und Verkehr. Hiermit verbunden ist ein klassisches Verständnis von Öffentlichkeit und öffentlichem Raum. [...] Gerade hierfür muss der städtische (öffentliche) Raum durch Offenheit, Verschiedenartigkeit und Überraschungen eine geeignete Bühne bilden. [...] Die hier anzutreffende Vielfältigkeit von Nutzungen und die damit verbundene baulich-räumliche Dichte sorgen dafür, dass Bürger und Besucher der Stadt sich von der Innenstadt angezogen fühlen und sie intensiv nutzen.“

Diese Balance ist durch die ‚car invasion‘ (Jan Gehl) seit den 1950er Jahren spürbar gestört worden. Die Dominanz des Autoverkehrs hat zahlreiche Aktivitäten aus dem öffentlichen Raum gedrängt. Geschwindigkeit, Gefährlichkeit und akustische Belästigung haben zur Verarmung des Lebens im öffentlichen Raum geführt. Die Planung des öffentlichen Raums wurde funktionalen Gesichtspunkten des Verkehrs untergeordnet, nicht gestalterischen Qualitäten zur Unterstützung und Stärkung optionaler (sozialer) Aktivitäten im öffentlichen Raum.

„Die Qualität der Stadt als Kultur befindet sich naturgemäß im öffentlichen Raum.“

Zitat: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren - Arbeitshilfe, Januar 2011, S. 9)

Zitat: Bernhard Hue, Dokumentation zur Tagung: Der öffentliche Raum, Frankfurt am Main, 1999

Heute wird der öffentliche Raum wieder vermehrt als Lebensraum begriffen. Es wird klar gesehen, dass nur die bewusst herbeigeführte Balance aller Funktionen im öffentlichen Raum den gewünschten Reichtum an Aktivitäten und Handlungsmöglichkeiten eröffnet. Dass dies nicht nur durch Restriktionen und die Trennung von Funktionen geschehen kann, stößt zunehmend auf mehr Verständnis. Die Qualität der neuen Gestaltung im öffentlichen Raum misst sich an ihrer Fähigkeit, das soziale Leben zu unterstützen und zu stärken. Denn der beste öffentliche Raum ist im Kern eine soziale Tatsache, die sich räumlich Ausdruck verschafft. Letztendlich ist **„Öffentlichkeit ein Prinzip der demokratischen Stadtgesellschaft“ (vgl. Bernhard Schäfers, Ansprüche der demokratisch verfassten Gesellschaft an den öffentlichen Raum, in: Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 2003)**. Im öffentlichen Raum bildet sich diese gelebte Öffentlichkeit ab.

Ein entscheidendes Kriterium hierfür ist seine Multifunktionalität und die uneingeschränkte Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für alle Menschen (und Ideen). Dies ist bis heute ein unangefochtener hoher gesellschaftlicher Wert. Eine demokratische Aneignung durch alle Nutzergruppen sollte infolgedessen und insbesondere in Hinblick auf eine langfristige Resilienz, unbedingt ermöglicht und gefördert werden. Folglich hat die Erstellung eines integrativen Leitbilds zur inklusiven Adaptierung des öffentlichen Raums für alle Nutzergruppen, gerade für die oft unterrepräsentierten Gruppen, wie Familien, Senioren, Jugendlichen, aber auch z.B. Arbeitslosen, etc. einen hohen Stellenwert.

In jedem Fall ist die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums von großer Wichtigkeit:

„Straßen, Wege und Plätze sollten auch künftig die Bezugsräume für die zukünftige Entwicklung der Innenstädte darstellen. Ihre Belebung und ihre attraktive Ausgestaltung mit wechselnden atmosphärischen Qualitäten von Bewegungsflächen, Aufenthaltsbereichen und unterscheidbaren Identitätsräumen sind von zentraler Bedeutung für die Attraktivität der Innenstädte. Der öffentliche Raum verknüpft die Baublöcke und Quartiere mit den benachbarten Lagen. Seine Attraktivität dient dabei entscheidend der Vernetzung zwischen den Einzelbereichen.“

Zitat: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren - Arbeitshilfe, Januar 2011, S. 9)

II.4.4. Neue Entwürfe, neue Strategien, ein neue Planungskultur

Um den öffentlichen Raum neu und bewusst in Szene zu setzen, sind nicht nur neue Entwürfe und Verkehrskonzepte gefordert, sondern auch neue Planungs- und Entscheidungsprozesse. An diesen Prozessen müssen alle beteiligten Akteure von Anfang an mitarbeiten, um mit Unterstützung von ExpertInnen gemeinsame Leitvisionen entwickeln zu können. Die Umsetzung von Projekten im Sinne eines demokratisch geprägten öffentlichen Raumes bedingt daher auch ein modernes Verständnis eines Planungsprozesses: die Integration von Partizipation und der Dialog der Bürger mit der Politik. PolitikerInnen treten nicht auf als jene, die die Probleme für andere lösen, sondern als diejenigen, die andere dazu befähigen, ihre Probleme selbst zu lösen. Wenn wir davon überzeugt sind, dass BürgerInnen, UnternehmerInnen und Interessenverbände fähig sind, aus eigener Kraft Lösungen zu finden, verändert sich dadurch die Rolle der Politik. Es ist ein Grundprinzip dieser Strategie, gesellschaftliche Kraft und vorhandenes Wissen so gut wie möglich zu mobilisieren, um in einem konsequenten und für möglichst viele BürgerInnen offenen Partizipationsprozess einen qualitätvollen Konsens über ein lebendiges Leitbild für den öffentlichen Raum zu erzielen. Er soll zum Ausdruck und zur Bühne des gemeinschaftlich gewünschten Lebens werden.

„Die Lebendigkeit und Entwicklung der Innenstädte und Zentren ist ohne die Stadtgemeinschaft und Bürgerschaft undenkbar. Die Innenstadt als komprimierte Stadtidentität braucht Menschen der Innenstadt und Menschen für die Innenstadt. Integrierte Handlungsansätze für die Zukunft der Innenstadt müssen von dort ausgehen. [...] Die zentrale Herausforderung ist der Wandel vom individuellen Anspruchsdenken zum gemeinsamen Verantwortungsbewusstsein. Ziel aller Anstrengungen im Hinblick auf das bürgerschaftliche Engagement muss daher sein, mehr öffentliches Bewusstsein für urbane Zusammenhänge zu schaffen. Dieses Bewusstsein entsteht und wächst durch klare und offene Angebote zur Mitwirkung, faire Kontroversen, einen vertrauensvollen Umgang miteinander und untereinander, öffentliche Präsentationen und Veranstaltungen, ungewohnte Inszenierungen und die Einbeziehung neuer Partner, denn die Gestaltung des Lebensraumes Innenstadt gehorcht heute anderen Bedingungen als früher.“

*Zitat: Netzwerk Innenstadt NRW,
Kurs Innenstadt, April 2010, S.15*

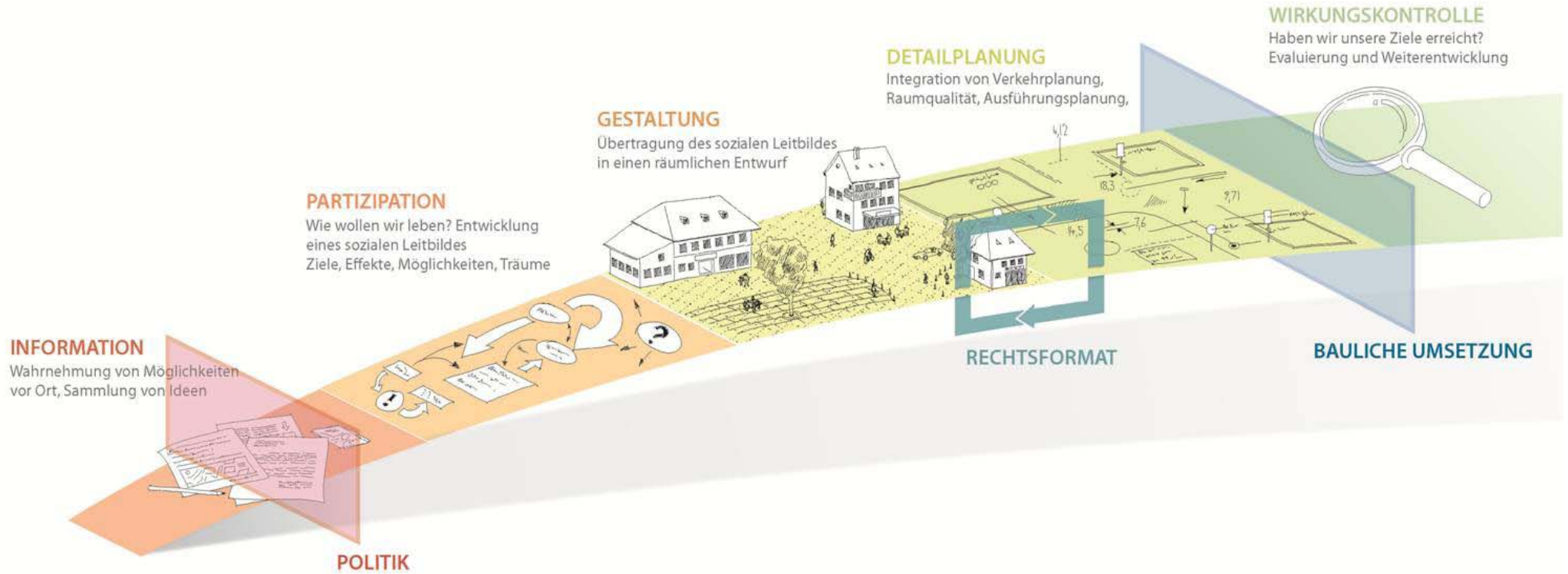


Abb.33. Schematische Darstellung des partizipativen Planungsprozesses (Quelle: AAPS)

II.4.5. Aktivierung durch Umfeldaufwertung

Einen durchaus wesentlichen Beitrag zur Anregung von Entwicklungen in benachteiligten Lagen, kann nachweislich durch die Requalifizierung des öffentlichen Raums in ebendiesen Bereichen erreicht werden. Der enge Zusammenhang des öffentlichen Außenraums mit den Nutzungen der ihn umgebenden Ensemble ist offensichtlich. Durch die gezielte Erzeugung von Synergien in Form von individuellen, idealerweise auf vorhandenen Tendenzen aufbauenden Schwerpunktsetzungen, im Rahmen von ortsbezogenen Nutzungs- und Gestaltungskonzepten, kann dies zu einer Erhöhung der Standortqualitäten und sogar zur Aktivierung angrenzender Leerstandsobjekte führen. Gerade im Zusammenhang mit der bereits genannten, unmittelbaren Eingriffsmöglichkeit seitens der Gemeinde präsentiert sich die Requalifizierung des öffentlichen Raums als interessantes Instrument zur Steuerung städtebaulicher Prozesse.

„Vernachlässigte oder stark verkehrsbelastete Räume können zur Abwanderung von Nutzungen führen. Die Aufwertung öffentlicher Räume hingegen kann das Gegenteil bewirken, und zur Steigerung von Lagewerten beitragen.“

Unstrittig ist heutzutage ebenfalls, dass geringere Qualitäten in angrenzenden, nachgereihten Lagen negativ auf den Hauptgeschäftsbereich abstrahlen. Ein starkes Gefälle in den Qualitäten des öffentlichen Raums ist also abträglich für eine Wahrnehmung des Gesamtsystems der Innenstadt.

„Die Innenstadt muss als Ganzes gesehen werden. Zwar gibt es in der Regel bestimmte Plätze oder Abschnitte, die zentraler, repräsentativer und belebter sind, jedoch dürfen diese nicht einseitig von Modernisierungsmaßnahmen profitieren, da dies die Diskrepanz zu anderen Bereichen noch verstärken würde. Das gleiche gilt für die rückwärtigen Bereiche (1B-Lagen), die oft auch als Zufahrtsstraßen bzw. -wege benutzt werden. Eine starke städtebauliche Vernachlässigung dieser Bereiche schadet der gesamten innerstädtischen Einzelhandelsstruktur und letztendlich auch der Fußgängerzone.“

*Zitat: Christa Reicher | Thomas Kemme,
Der öffentliche Raum, Berlin 2009, S.16*

*Zitat: CIMA-Studie im Auftrag des Landesverband des
Bayrischen Einzelhandels, „Wirtschaftsstandort Innenstadt“,
München 2004, S.25*

II.4.6. innerstädtischer Grünraum

Öffentliche städtische Grünräume und Parks sind seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert wichtige Bausteine einer Urbanität. Sie offerieren für die Bewohner und Besucher der Innenstadt ein gestaltetes Natur(nah)erlebnis in kurzer fußläufiger Distanz. Aus ihrer Tradition heraus präsentieren sich Parks als die **„gute grüne Stube der Stadt“**. Dabei ist ihr Nutzungsprofil, aus der Natur der Sache heraus, ein anderes als in den befestigten Bereichen des öffentlichen Raums innerhalb der historischen Baukörperensemble: Man verweilt in der Sonne, macht vielleicht ein Picknick, liest ein Buch, absolviert sein persönliches Fitnessprogramm oder geht einem anderen Grünraumbezogenen Hobby nach. Diese Nutzungen stellen ein komplementäres Angebot zu den weiteren Funktionen der Innenstadt und des öffentlichen Raums dar und dienen so als **„positive Räume einer öffentlichen Stadtkultur“** (vgl. Jürgen Milchert, *Neues aus dem Stadtpark, in: Plätze, Parks und Co., Hsg. Klaus Selle, Detmold 2010*).

In jüngster Zeit ist wortwörtlich ein erneut aufkeimendes Interesse an Gärten und gärtnerischen Tätigkeiten auszumachen. Eine wiedererstarke Vielzahl an Publikationen, Blogs zur Selbstversorgung und nicht zuletzt das allgegenwärtige „Urban Gardening“, sowie eine erkennbare Erhöhung der Nachfrage nach kleinteiligen landwirtschaftlichen Nutzflächen in Form von Gemeinschaftsgärten mit Obstbäumen und Gemüsebeeten, rücken den privaten, bzw. halböffentlichen Garten, den öffentlichen Raum als nutzbarer Grünraum neuerdings in den medialen Fokus (siehe z.B. <http://www.zeit.de/themen/lebensart/urban-gardening/>).



Denkbar ist, diese auf individuelle gärtnerische Tätigkeiten abzielenden Entwicklungstendenzen innerhalb der Gesellschaft auf öffentliche Grünräume zu übertragen, indem beispielsweise an dieser Stelle entsprechende Nutzflächen zur Verfügung gestellt werden. Dies kann im Rahmen einer Förderung innerstädtischen Wohnbaus ein gutes Argument liefern, dem verbreiteten Wunsch nach dem „eigenen Garten“, welcher ein wesentliches Initial des bislang praktizierten Suburbanisierungsprozesses ist, zu begegnen.

Eine prozessorientierte Herangehensweise zur Entwicklung von Grün- und Parkräumen bietet die Möglichkeit über integrative, generationen- und milieuübergreifende Maßnahmen, eine Aneignung dieser Räume themenspezifisch zu fördern und darüber hinaus über die Identifikation einer (Teil-)Öffentlichkeit mit diesem Ort eine Belebung zu erreichen.

Hartberg indes ist mit seinem ausgeprägten Angebot an Grün- und Naherholungsflächen bereits sehr gut ausgestattet. Am Rande der Altstadt befinden sich der Stadtpark und der Schlosspark, sowie der kleine Grünbereich am Rochusplatz. In kurzer Distanz zur Innenstadt weiterhin der Bergpark und das weitläufige Naturschutzgebiet des Hartberger Gmoos. Dieses attraktive Angebot ist in diesem Zusammenhang als wichtiger Standortfaktor zu bewerten.








-  Öffentlicher Raum
-  Gebäude
-  Öffentlicher Grünraum
-  Privater, gestalterisch wirksamer Grünraum
-  Baum Bestand
-  Naturraum Gmoos
-  Kinderspielplatz

Abb.34. Grünräume der Hartberger Altstadt, Lageplan
 Datengrundlage FläWi, GIS Steiermark
 (Quelle: AAPS)

III. STÄDTEBAULICHE ANALYSE DER ALTSTADT

ANBINDUNGEN, BEZÜGE UND INHALTLICHE ZUSAMMENHÄNGE
DES ÖFFENTLICHEN RAUMS DER HARTBERGER ALTSTADT

III.1. KAPITELÜBERSICHT

III.2. WEGEBEZIEHUNGEN

III.3. VERKEHRSORGANISATION

III.4. SYSTEM DER ÖFFENTLICHEN RÄUME | ERGÄNZENDE BAUSTEINE



III.1. KAPITELÜBERSICHT

In diesem Kapitel werden die vorhandenen Wegebeziehungen und die Verkehrsorganisation sowie die Erschließung der Altstadt durch die unterschiedlichen Mobilitätsformen untersucht. Abschließend wird das System der öffentlichen Räume innerhalb der Altstadt auf Basis einer städtebaulichen Analyse beschrieben. Hierbei werden die im Zuge des Projektes „Smart City Hartberg“ umgesetzten Maßnahmen in die städtebaulichen Überlegungen einbezogen und darüber hinaus kohärente Empfehlungen für zukünftig zur Requalifizierung anstehende Teilbereiche abgeleitet, die zu einer weiteren Aufwertung der Innenstadt beitragen können.

III.2. WEGEBEZIEHUNGEN

Essentiell für die Beurteilung der Einbindung des Untersuchungsgebietes in das Gesamtsystem Innenstadt ist die Analyse der Wegebeziehungen. Eine richtungsweise getrennte Betrachtung der fußläufigen Wege gibt hierbei Aufschluss über durchlaufende Achsen, deren Unterbrechungen und letztendlich über die Hierarchisierung innerhalb des bestehenden Wegenetzes. Wegführungen mit einer Vielzahl an Richtungswechseln, sowie eine sukzessive Reduzierung der Anzahl der Wege in eine Richtung zeugen von abnehmenden Durchlässigkeiten von einem Gebiet an das jeweils angrenzende. Es lässt sich generell ein direkter Zusammenhang mit den Fußgängerfrequenzen in den jeweiligen Arealen herstellen. Nicht zuletzt werden auf diese Weise fehlende Verbindungen, als auch Potenziale für neue Verbindungen besonders deutlich ablesbar.

*Abb.35. Übergeordnete, durchgängige Wege, Lageplan
(Quelle: AAPS)*



III.2.1. Wegenetz entlang des Ringkogels (grün)

Die dominierende Bewegungsrichtung innerhalb des historischen Kerns ist jene entlang des Ringkogels. Dies erklärt sich nicht zuletzt aus der spezifischen Topographie. Hartberg wurde seit jeher nach Norden durch den Ringkogel begrenzt, nach Süden durch das Hartberger Gmoos. Sowohl die Ausdehnung als auch die Anbindung der Stadt folgt diesen Gegebenheiten.

Im großen Maßstab bestehen zwei übergeordnete, konkave Verbindungsachsen, welche die Grenze der Altstadt tangential streifen (Abb.35). Auf der Nordseite verläuft die Verbindung von Löffelbach nach Grafendorf über die Brühlgasse – Franz Schmidt Gasse – Wienerstraße – Raimund-Obendrauf-Straße – Wechselstraße. Die Verbindung Wechsel Straße – Ressavarstraße – (Stefan-Seedoch-Allee) – Ferdinand-Leih-Straße läuft bis nach Gleisdorf und bindet Hartberg an die Südbahn, bzw. die Burgenland Straße an. Hartbergs Altstadt liegt wie ein Linse zwischen diesen zwei Verbindungen.

Die Aufschlüsselung der Wegebeziehungen bietet eine Erklärung für den „Versprung“ im innerstädtischen Hauptgeschäftsbereich am Hauptplatz. Ostseitig schließt sie an die übergeordnete Verbindung an. Vom Fritz-Stachel-Platz über die Wienerstraße und den Hauptplatz existiert eine durchgängige Verbindung bis zum Reckturm, bzw. sogar bis Schrammparkplatz. Hier endet sie abrupt und bietet keine Anknüpfungen zur Westseite der Stadt. Die südwestlich gelegenen Wohngebiete hingegen werden über Grazer Straße angebunden. Diese geht als durchlaufende Verbindung durch den Kernstockplatz in die Michaeligasse über und endet erst am Schölbinger Turm. Diese parallelen Achsen enden jeweils am Rand der Altstadt und können auf diese Weise nur einseitig weiterführende Bezüge aufbauen. Die Kirchgasse übernimmt in diesem Zusammenhang eine wichtige Vermittlerfunktion.

Südlich der Ressavarstraße sind die Abstände durchlaufender Verbindungen größer als in der Altstadt. Dasselbe gilt in zunehmenden Maße für die Wohngebiete östlich des Stadions. Hier ergeben sich mitunter große Baufelder, die keinerlei Durchlässigkeit aufweisen. Die Folge sind zunehmende Distanzen, was insbesondere in Bezug auf sanfte Mobilitätsformen die Nutzungsakzeptanz (Fuß/Rad) verringern kann.

Abb.36. Wegenetz entlang des Ringkogels, Lageplan
(Quelle: AAPS)



III.2.2. Wegenetz quer zum Ringkogel (blau)

Übergeordnete Verbindungen quer zum Ringkogel finden sich überwiegend außerhalb der Altstadt. Ostseitig ist dies die Habersdorfer Straße, die den gleichnamige Siedlungsschwerpunkt anbindet und westseitig die Fürstenerfelder Straße nach Safenau und zum Oekopark. Für das Gefüge des öffentlichen Raum in der Innenstadt haben sie keine Relevanz. Sehr wohl von potenzieller Bedeutung sind die Anknüpfungspunkte zweier Rad-/Fußgängerwege am östlichen und westlichen Rand der Altstadt an. Beide Verbindungen führen durch das Hartberger Gmoos, ostseitig binden sie über die Wiesengasse an den Rochusplatz an, westseitig über die Johann-Zechner-Gasse an den Kernstockplatz. Diese zwei Plätze markieren wichtige Zutrittspunkte zur Stadt für die sanften Mobilitätsformen.

Auffallend ist, dass innerhalb der Altstadt großteils vergleichsweise kurze Wege vorzufinden sind. Diese sind als Querverbindungen zu erkennen, die die Feinmaschigkeit des innerstädtischen Wegenetzes herstellen.

Die hohe Durchlässigkeit der Altstadt wird südlich der Ressavarstraße nicht weitergeführt - das Fehlen von Querverbindungen verstärkt ihre Barrierewirkung. Insbesondere in Verlängerung der Wege vom Hauptplatz aus befinden sich langgestreckte, in Nord-Süd-Richtung undurchlässige Baufelder. Darüber hinaus ist der Übergang vom Wüstenrotplatz zum Bäckerwiesenberg durch das massive Verkehrsaufkommen stark eingeschränkt (z.B. Senioren, Kinder).

Abb.37. Wegenetz quer zum Ringkogel, Lageplan
(Quelle: AAPS)



III.2.3. Überlagerung und Schließung offensichtlicher Lücken im Wegenetz

Im Zusammenspiel der Wege in Längs- und Querrichtung entsteht innerhalb des historischen Stadtkerns eine Art perforiertes inneres Ringsystem, mit einer hohen Durchlässigkeit zwischen dem Hauptgeschäftsbereich der Wienerstraße – Hauptplatz – Kirchgasse und der Michaeligasse.

Die Rinnengasse findet gegenwärtig keine Fortführung über die Preißgasse hinaus. Im Rahmen der Bereinigung der nördlichen Innenstadtkante durch das Projekt für die Alleegasse wurde bereits vorgeschlagen, hier zusätzliche Wegeverbindungen zu schaffen. Auf diese Weise wird ein weiterer innerer Ring oberhalb der Wienergasse geschaffen, der die Zugänglichkeit und Vernetzung der jüngst geschaffenen großflächigen Einzelhandelsflächen in den zwei neuen Baukörpern der Alleegasse erhöht. Hierdurch wird gleichermaßen dieser Bereich als auch potenziell die Rinnengasse aufgewertet und alternative Wegeführungen ermöglicht. Der Hauptplatz rückt durch diese Maßnahmen in die Mitte des Ringsystems. Eine zusätzliche Querverbindung parallel zum Bindergasgl zwischen Alleegasse und Wienerstraße verbessert die Anbindung der Alleegasse zusätzlich.

Eine Erhöhung der Durchlässigkeit jenseits der Ressavarstraße durch neue Wege kann die wechselseitigen Beziehungen zwischen Innenstadt und Gmoos erhöhen. Dies erscheint aus mehrfacher Sicht sinnvoll. Zum einen dient das Gmoos als Verteiler für die Anbindung der südlichen Siedlungsschwerpunkte Habersdorf, Safenau und Lebing durch sanfte Mobilitätsformen, vornehmlich dem Radverkehr. Des weiteren stellt das Gmoos ein bedeutendes Alleinstellungsmerkmal Hartbergs dar, welches gleichermaßen als touristisches Ziel für Besucher, als auch als qualitätsvoller Naherholungsraum der Bevölkerung dient. Zum anderen befinden sich im Siedlungsbereich zwischen Ressavarstraße und Gmoos eine Vielzahl öffentlichkeitsrelevanter Nutzungen. Verbesserte Wegebeziehungen zwischen Schulen, Sportstätten und der Innenstadt können darüber hinaus die Bindung zahlreicher Nutzergruppen an die Innenstadt erhöhen, sofern sie dort entsprechende Angebote zum Aufenthalt vorfinden.

Bei der zukünftig anvisierten Umnutzung des Klosterareals bietet sich die Möglichkeit durch eine öffentliche Fußverbindung in Verlängerung der Kirchengasse die Anbindung des Schrammparkplatzes zu verbessern und so seine Akzeptanz als innerstädtischer Parkplatz zu steigern.

Abb.37. Wegenetz gesamt mit Ergänzungen, Lageplan
(Quelle: AAPS)



Abb.38. Zutrittspunkte am Kernstockplatz
(Bild: AAPS | Quelle: Bing Maps)

III.3. VERKEHRSORGANISATION

III.3.1. Stadtportale - Zutrittspunkte zur Altstadt

Betreffend der Ankunftssituation in der Altstadt stellen sowohl die Parkplätze als auch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wichtige Portale dar. Die generierten fußläufigen Bewegungsflüsse der nicht in der Altstadt wohnhaften Menschen haben hier ihren Ausgangs- und Endpunkt. Die Bedeutung des Bahnhofs, als klassisches Tor zur Stadt, ist durch die heutzutage gegebene Selbstverständlichkeit des MIV gesunken und insbesondere für Hartberg durch die dezentrale Lage und die vergleichsweise unattraktiven Zugverbindungen zusätzlich abgewertet.

Von größerer Bedeutung ist in Hartberg der Fritz-Stachel-Platz als zentrale Drehscheibe des Bus-basierten ÖPNV. Die Haltestellen sind ringförmig entlang der äußeren Grenze der historischen Altstadt angeordnet. Die Distanzen zum Hauptgeschäftsbereich sind kurz. Darüber hinaus quert der ebenfalls im Rahmen von „Smart City Hartberg“ eingeführte öffentliche, gratis benutzbare Citybus den Hauptplatz und hat dort, am zentralsten Bereich der Altstadt, auch eine Haltestelle.

Für den Radverkehr und die fußläufige Erschließung dienen vornehmlich der Kernstockplatz und der Rochusplatz als ergänzende Zutrittspunkte.

III.3.2. Parkleitsystem

Abb.39+40 Bestehendes Parkleitsystem Hartberg
(Bild: AAPS)

Das gegenwärtig vorhandene Leitsystem besteht aus einfachen Beschilderungen entlang der Zufahrtsstraßen. Im Zuge des Projektes „Smart City Hartberg“ wurde begonnen, das bestehende Parkleitsystem zu überarbeiten und an die Möglichkeiten zeitgenössischer Informationstechnologien anzupassen. Zukünftig soll es in elektronischer Form ein Bestandteil eines integrierten Stadtfinfosystems werden, in dem neben Echtzeitdaten zur Parkplatzbelegung auch Energie- und Umweltdaten, sowie Mobilitätsinformationen abrufbar sein sollen.

VORHABEN SCHILDERN >>>> BEI SCHULLER NACHFRAGEN



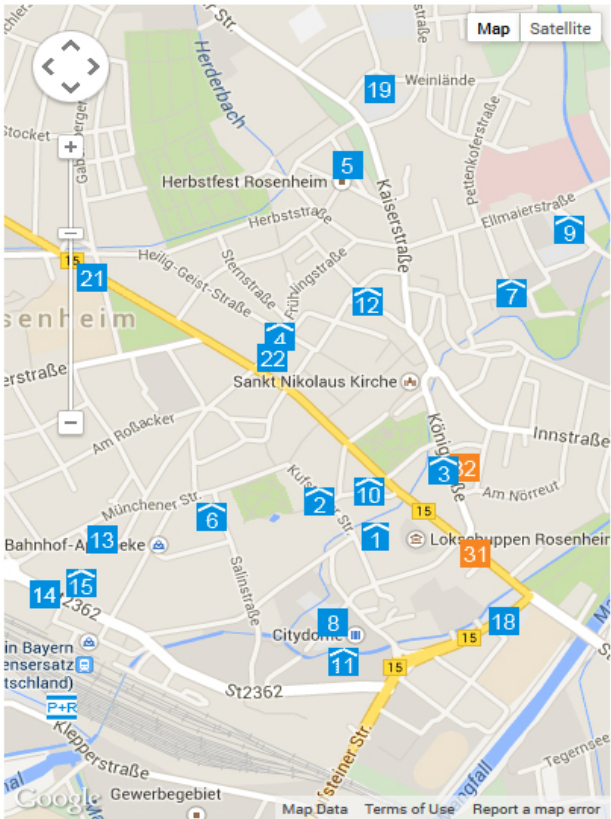
Abb.41 Parkleitsystem Rosenheim
 Dynamische Anzeigen: mehr Komfort & weniger Suchverkehr
Abb.42. Online Information über freie Parkplätze
 (Quelle: <http://www.rosenheim.de>)

Beispielhaft sei hier das Leitsystem der Stadt Rosenheim genannt, die zusätzlich auf ihrer Website in Echtzeit Daten über verfügbare Parkplätze bereitstellt (<http://www.rosenheim.de/stadt-und-buerger/verkehr/parken.html>), um eine Vorabinformation für Innenstadtbesucher zu ermöglichen. Gerade in massiven Stoßzeiten, wie zum Beispiel im Rahmen der großen Events, wie z.B. der Radwoche, dem Beachvolleyballturnier, oder dem Weihnachtsmarkt kann dies ein gutes Tool sein, um im Vorfeld Verkehrsflüsse zu steuern oder Besucher zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen. Eine weitere zeitgemäße Ergänzung könnte eine Parkraum-App für Smartphones darstellen.



An-, Um-, Abmeldung
Arbeitgeber Stadt
Ausländische Staatsbürger
Geburt, Heirat, Tod
Gesundheit
Jugend, Familie, Soziales
Kirche und Religion
Planen und Bauen
Politik und Rathaus
Schule und Bildung
Sicherheit und Ordnung
Umwelt und Natur
Ver- und Entsorgung
Verkehr
Straßenverkehrsbehörde
Baustellen
Bußgeldkatalog
Fahrrad
Führerschein
Kfz-Zulassung
Öffentlicher Nahverkehr
Parken
Verkehrsmengen
Parkraummanagement
Verkehrsregelung
Verkehrsüberwachung

Parken in Rosenheim



Parkleitsystem

Parkhaus/Platz	frei
P1 Zentrum (285)	112
P2 KU'KO (145)	55
P3 Rathaus (31)	18
P4 Mitte (279)	7
P6 Salinplatz (237)	163
P7 Altstadt Ost (106)	59
P8 CityDome (170)	113
P9 Am Klinikum (462)	267
P10 Stadtcenter (56)	5
P11 Beilhack (186)	55

Weitere Parkplätze

Parkhaus/Platz	frei
P5 Loretowiese (700)	
P12 Ruedorffer Passage (40)	
P13 Papinstraße (50)	
P14 Bahnhof Nord (40)	
P15 Luitpoldhaus (35)	
P18 Eisstadion (60)	
P19 Klinikum (90)	
P21 Luitpoldhalle (60)	
P22 Prinzregentenstraße (30)	
P+R Klepperstraße (395)	

Zeitlich begrenzt

Parkhaus/Platz	frei
P31 Galerie (20)	
P32 Rathaus Königstr.15 (10)	

III.3.3. BesucherInnenleitsystem

Abb.43 Jünnst installiertes Fußgängerleitsystem am Hauptplatz
(Bild: AAPS)

Mittels eines Leitsystems als niederschwelliges Angebot lassen sich Besucher gezielt zu „Points-of-Interest“ innerhalb der Innenstadt leiten. Ein zeitgemäßes Leitsystem ist, insbesondere in touristisch orientierten Städten wie Hartberg ein wichtiges Werkzeug zur Steuerung von Besucherfrequenzen. Auf diese Weise können auch vormals eher selten besuchte Bereiche verstärkt in den Fokus gerückt werden. Leitsysteme stellen einerseits ein sowohl klassisches, wie effektives Marketinginstrument für touristische Potenziale dar und können darüber hinaus Zieldestinationen für andere Nutzergruppen innerhalb des Stadtkontext abbilden.



Abb.44. Erweiterter Zielkatalog mit Destinationen ausserhalb der Altstadt
(Bild: AAPS)



Während der Laufzeit von „Smart City Hartberg“ wurde ein Fußgängerleitsystem in Form von konvexen Tafeln installiert. Diese sind beidseitig bedruckt und enthalten jeweils einen einfachen Lageplan der Altstadt mit Standort. Sie sind an gut sichtbaren Stellen positioniert, und die Platzierungsdichte ist ausreichend hoch, so dass eine gute Orientierungsmöglichkeit gegeben ist. Die graphische Gestaltung ist übersichtlich, prägnant und durch die große Schrift auch für Personen mit eingeschränkter Sicht gut leserlich. Der übergeordnete Zielkatalog umfasst neben den selbstverständlichen POI, wie beispielsweise Stadtmuseum und Hauptplatz auch die innerstädtischen Ankunftspunkte, wie den Busbahnhof und die PKW-Parkplätze. Die Tafeln sind darüber hinaus auch außerhalb der Altstadt platziert und weisen weitere Ziele von öffentlichem Interesse aus. Im Bereich zwischen Gmoos und Rössvarstraße sind dies beispielsweise die unterschiedlichen Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen oder der Kinderhort. Insgesamt ist dieses jüngst errichtete System aus Sicht der Verfasser als gut gelungen zu bewerten.

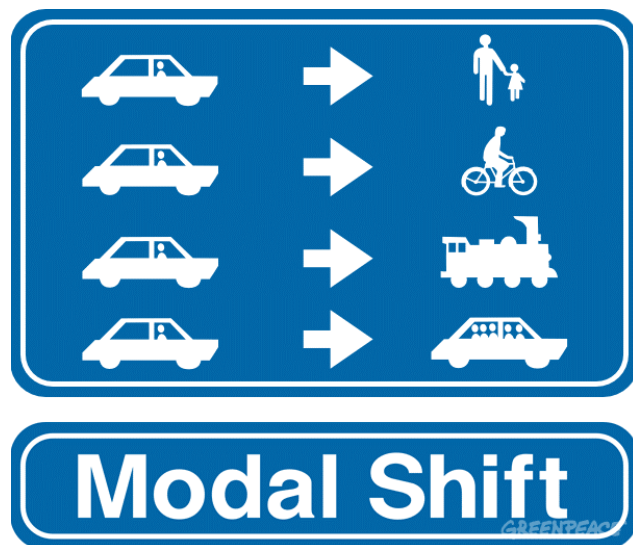


Abb.45 Modal Shift
(Quelle: <http://www.greenpeace.org>)

III.3.4. Rad und ÖPNV

Hartberg verfügte 2010 über ein Radwegenetz von 15,4 km. Seit diesem Jahr wurden viele neue Radwege projektiert und während der Projektdauer von „Smart City Hartberg“ sukzessive umgesetzt. Nach Abschluss dieser Vorhaben wird Hartberg über 11,6 km zusätzliche Radwege verfügen und sein Netz auf insgesamt 27 km ausgebaut haben. Die Siedlungsschwerpunkte Habersdorf, Safenau und Lebing liegen allesamt innerhalb kurzer, akzeptabler Raddistanzen und sind gut über Radrouten durch das attraktive Hartberger Gmoss angebunden. Selbst das etwas weiter entfernte Eggendorf liegt nur ca. 3 km von der Innenstadt entfernt.

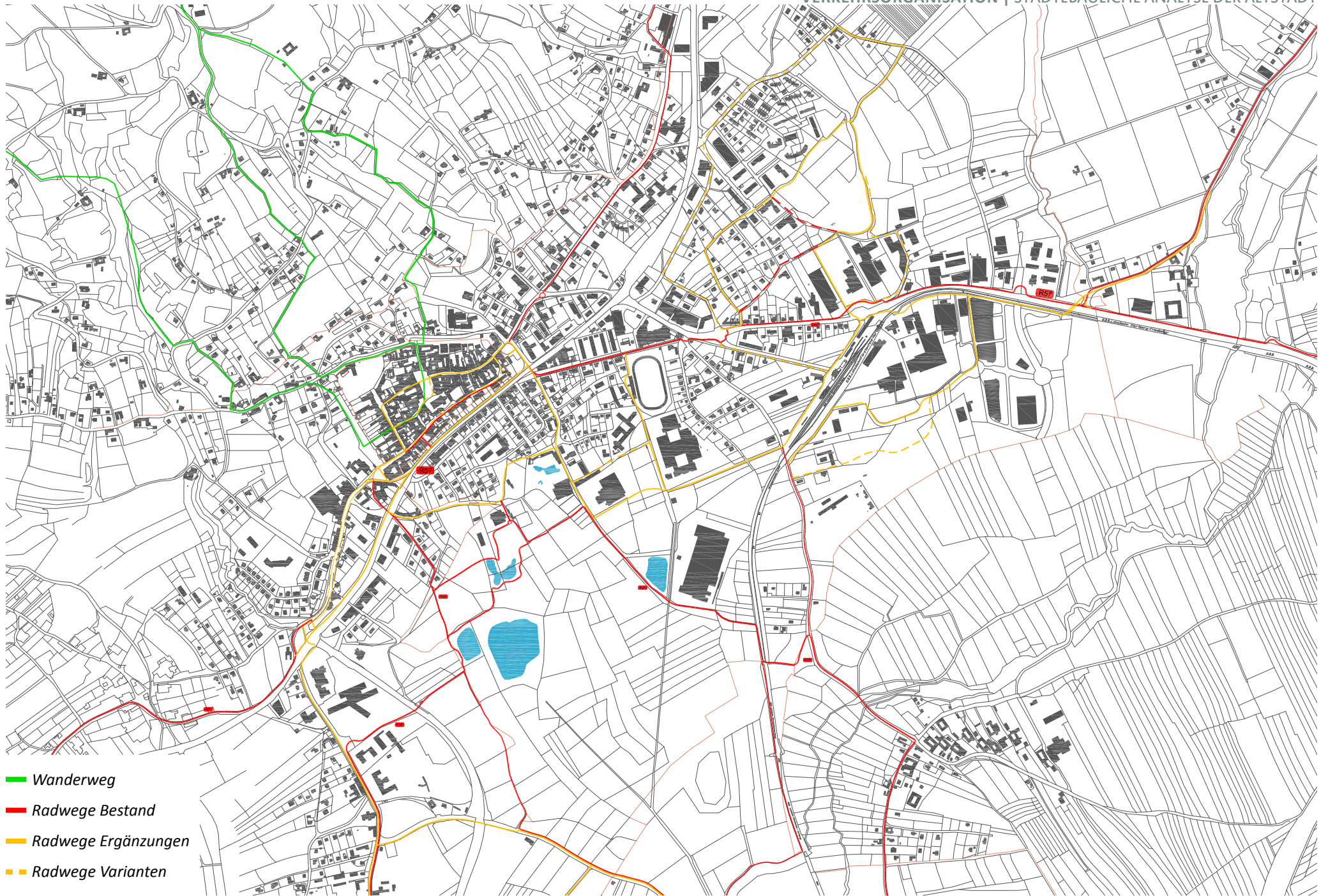
Hartberg liegt an mehreren innerregionalen Radwegen, sowie am europäischen Weitradwanderweg Eurovelo 9, was ein entsprechendes touristisches Potenzial darstellt. Ein neu projektiertes Radweg führt direkt durch die Innenstadt und folgt der bereits beschriebenen Hauptachse. In den gemäß der Shared-Space-Prinzipien gestalteten Bereichen ist darüber hinaus eine gleichberechtigte Benutzung durch alle Verkehrsteilnehmer möglich.

Eine strategische Positionierung von Radabstellplätzen, die idealerweise zusätzlich ein weiterführendes Service offerieren (beispielsweise Ladestationen für E-Bikes, Schlauchautomat, etc.), kann ein geeignetes Mittel darstellen, dieses Potenzial eines übergeordneten Radverkehrs abzuschöpfen und auf diesem Weg Frequenzen in die Innenstadt umzuleiten. Für die Stadtbewohner selbst können derartige Angebote, welche die Benutzungsqualität des Verkehrsmittels Rad erhöhen, ebenfalls ein Anreiz zur Nutzung des Rades darstellen. Entsprechende Einrichtungen wurden beispielsweise im Zuge der Errichtung des Bauvorhabens Alleegasse umgesetzt, es wurde ein überdachter Radabstellplatz samt Ladestation errichtet.

Gegenwärtig ist die Altstadt für den Radverkehr geöffnet, was aus Sicht der Verfasser sehr zu begrüßen ist. Vielerorts wird aus strategischen Überlegungen die Möglichkeit geschaffen, mit dem Fahrrad näher zu den Geschäften zu kommen als mit dem Auto, da dies die InnenstadtbesucherInnen dazu motivieren kann, ihre Verkehrsmittelwahl zu überdenken. In erster Linie zielt solch eine Maßnahme auf die zukunftsorientierte Beeinflussung des Modal Split in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ab. In Hartberg indes hat das Rad gegenwärtig keinen nennenswerten Vorteil gegenüber dem MIV. Mit beiden Verkehrsmitteln ist hier - abgesehen vom kurzen Abschnitt der Fußgängerzone in der Wienerstraße, in der Autos nicht zugelassen sind - die Zufahrt bis in den Hauptgeschäftsbereich möglich.

Entsprechendes gilt für den ÖPNV (siehe Abb.37). In Hinblick auf einen anzustrebenden Modal Shift ist es zielführend, wenn die innerstädtischen Haltestellen räumlich eine größere Nähe zu den Hauptgeschäftsbereichen aufweisen als die PKW-Parkplätze. Diesbezüglich ist in Hartberg auch das ÖPNV-Netz gegenwärtig lediglich als gleichwertig zu bewerten.

Abb.46. (rechts) Radwegenetz mit Wanderwegen, Lageplan
(Quelle: Ingenieurbüro Pilz 2010)



- Wanderweg
- Radwege Bestand
- Radwege Ergänzungen
- Radwege Varianten

III.3.5. Parkplatzsituation und generierte Wegebeziehungen auf Basis akzeptierter Distanzen

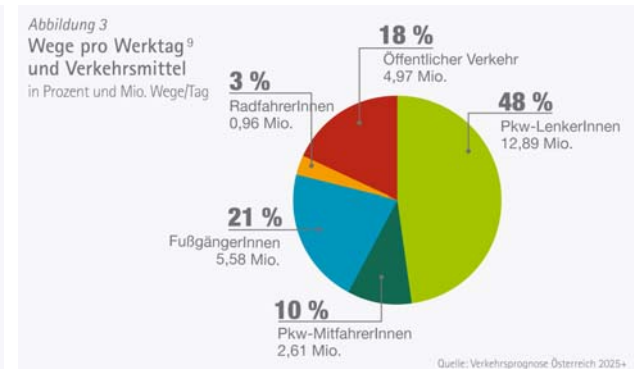
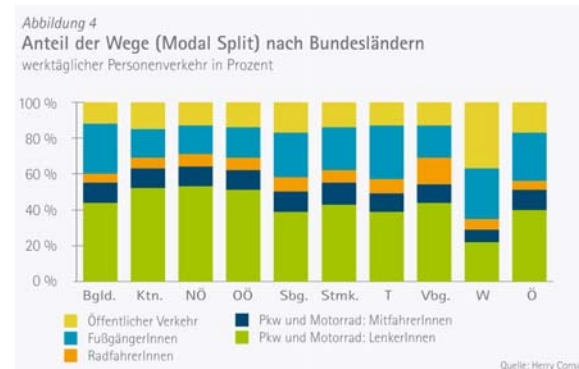
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gestaltet sich der Modal Split in Österreich derart, dass der MIV seine dominante Rolle mehr und mehr ausbaut. 48% der Bevölkerung benutzen in Österreich den PKW für ihre täglichen Wege. In der regional differenzierten Betrachtung präsentiert sich die Steiermark leicht überdurchschnittlich - ca. 42% aller Wege werden mit dem Auto erledigt.

Darüber hinaus geht aus einer Untersuchung der Industrie- und Handelskammer Hannover über die „Erfolgsfaktoren von Fußgängerzonen“ hervor, dass der Umsatzanteil von Autofahrern an Konsumationsprozessen des Einzelhandels in Deutschland durchschnittlich höher ist, als der von Personen die andere Verkehrsmittel benutzen. Dies dürfte im wesentlichen auf Österreich übertragbar sein: **„[...] Hinzu kommt, dass der Einkaufsbeitrag von Pkw-Kunden mit 46 Euro (Durchschnitt bundesweit) mehr als 15 % über dem von ÖPNV-Kunden liegt. Im Vergleich zu Kunden die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen wird von Pkw-Kunden sogar deutlich mehr als doppelt so viel je Einkauf aus-gegeben. So entfallen bundesweit auf die rund 45 % Pkw-Kunden 58 % des Umsatzes.“**

Es ist somit unstrittig, dass eine gute Erreichbarkeit mit dem PKW im gegenwärtigen Modal Split und somit im Kanon der verschiedenen Erfolgskriterien für den Einzelhandelsstandort Innenstadt einen wichtigen Stellenwert hat. Dies gilt für Innenstädte gleichermaßen, wie auch für die Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“. Der Einzelhandel in Stadtrandlagen ist aus Kundensicht, was seine meist sehr gute MIV-Verkehrsanbindung betrifft, der (anspruchsvolle) Vergleichsmaßstab für die Erreichbarkeit, an dem sich der innerstädtische Handelstandort messen muss.

Zitat: IHK Hannover, Erfolgsfaktoren von Fußgängerzonen, Hannover 2009, S.9

Abb. 47.+48. (Quelle: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien 2012, S. 22+23)



Stadt	Lage in der Innenstadt	Baustruktur	Verkaufsfläche je Stellplatz (in m ²)
Düren	intern	geschlossen	20
Erfurt	intern	geschlossen	26
Hagen	intern	geschlossen	26
Osnabrück	intern	offen	44
Bocholt	Rand	offen/geschlossen	27
Kempten	Rand	geschlossen	18
Schwerin	Rand	geschlossen	17
Siegen	Rand	geschlossen	17
Wetzlar	Rand	geschlossen	11
Wilhelmshaven	Rand	geschlossen	29
Regensburg	extern	geschlossen	14
Schwedt	extern	geschlossen	10

Abb.49. Parkplatzausstattung von Shoppingcentern in m² Verkaufsfläche je Parkplatz

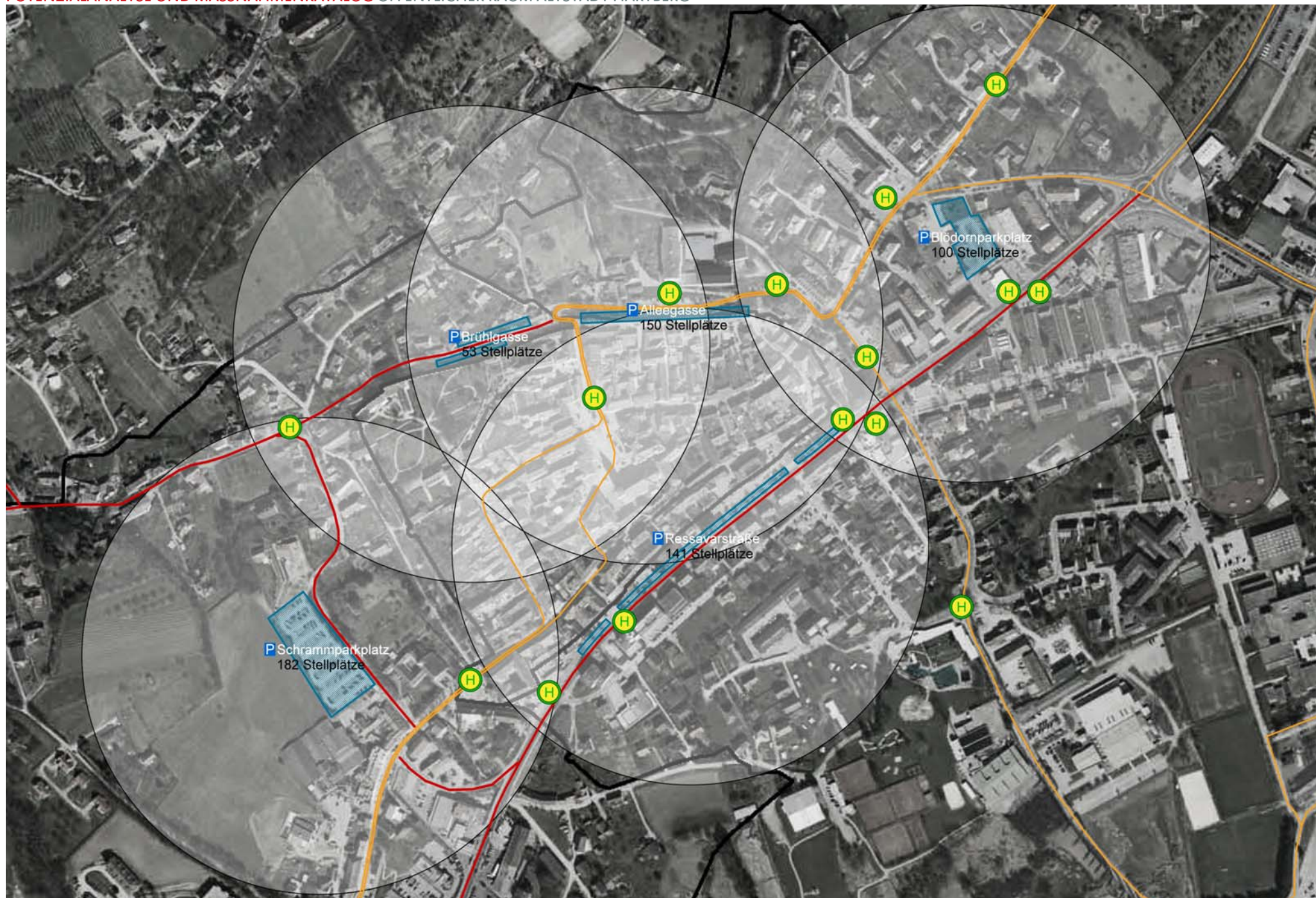
(Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.; Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren, Arbeitshilfe, Düsseldorf 2011, S.18)

Hinsichtlich des Parkplatzangebotes, als ein Baustein von Erreichbarkeit durch den MIV, stellt sich die Situation für die Hartberger Innenstadt wie folgt dar: Die Innenstadt kommt bei ca. 9.900 m² Verkaufsfläche (**Quelle: CIMA, Landesbericht Steiermark - Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturanalyse, Nov 2004, S.57/58**) auf 851 Parkplätze (**Quelle: Stadt Hartberg, Verkehrskonzept 08, Erfassung des ruhenden Verkehrs, S.2**), was wiederum 11,63m² Verkaufsfläche je Stellplatz entspricht. Das Angebot an Einzelhandelsflächen ist in den vergangenen Jahren gewachsen – nicht zuletzt durch die Neuerichtung des Projektes in der Alleegasse mit seinen großen Erdgeschossflächen. Genaue Zahlen liegen den Verfassern leider nicht vor. Setzt man nach einer optimistischen Schätzung 15.000m² Einzelhandelsfläche als Vergleichswert an, so kommt man auf eine Abdeckung von 17,62m² je Parkplatz.

Unbestritten ist: Kunden und Besucher nehmen nur begrenzte Wegelängen in Kauf: eine empirische Analyse des Benutzerverhaltens hat ergeben, dass diese Distanz in Mittelstädten mit einem normalen innerstädtischen Attraktivitätsniveau nur etwa 1000m beträgt (**Quelle: Monica Popp: Innenstadtnahe Einkaufszentren, Besucherverhalten zwischen neuen und traditionellen Einzelstandorten, Passau 2002, S.120**). Unterschiedliche wissenschaftliche Untersuchungen haben festgestellt, dass dieser Wert für Kleinstädte zu reduzieren ist. Das akzeptierte Spektrum liegt zwar auch weiterhin zwischen 500m und einer Obergrenze von 1000m. Letztere wird jedoch nur in idealen Ausnahmefällen, in Städten mit außerordentlichem Attraktivitätsniveau, erreicht und aus diesem Grund erscheint es angemessen einen Mittelwert von 700m für Hartberg anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund kategorisiert die CIMA Beratungsgesellschaft in einer Studie im Auftrag des Landesverband des Bayrischen Einzelhandels zum „Wirtschaftsstandort Innenstadt“ das zu betrachtenden Parkplatzangebot in zwei Kategorien: Stellplätze in bis zu 300m Entfernung als Primärangebot und solche zwischen 300m bis 500m Sekundärangebot.

In Hartberg sind die Distanzen generell gering. Alle obenstehend aufgeführten Parkplätze befinden sich innerhalb der ersten Kategorie und dienen als Primärangebot. Als Sekundärangebot könnten zusätzlich beispielsweise bereits die Parkplätze des Herz-Freizeitzentrum herangezogen werden. Diese werden jedoch in weiterer Folge nicht berücksichtigt, da sie insbesondere durch die topografischen Gegebenheiten im Grenzbereich akzeptierter fußläufiger Erreichbarkeit liegen.



Ø Gesamtgruppe	Ø Positive Teilgruppe	Ø Kritische Teilgruppe
68 EW : 1 Stellplatz	34 EW : 1 Stellplatz	130 EW : 1 Stellplatz

Abb.50. Durchschnittliche Parkplatzanzahl je Einwohner bis 300m Entfernung von der Fußgängerzone

(Quelle: CIMA i.A.d. Landesverband des Bayrischen Einzelhandels, „Wirtschaftsstandort Innenstadt“, München 2004, S.21)

Zitat: CIMA i.A.d. Landesverband des Bayrischen Einzelhandels, „Wirtschaftsstandort Innenstadt“, München 2004, S.8)

Ø Gesamtgruppe	Ø Positive Teilgruppe	Ø Kritische Teilgruppe
84 EW : 1 Stellplatz	49 EW : 1 Stellplatz	115 EW : 1 Stellplatz

Abb.51. Durchschnittliche Parkplatzanzahl je Einwohner in 300m bis 500m Entfernung von der Fußgängerzone

(Quelle: CIMA i.A.d. Landesverband des Bayrischen Einzelhandels, „Wirtschaftsstandort Innenstadt“, München 2004, S.22)

Zeiht man zum weiteren Vergleich den schlechteren Schätzwert von 17,63m²/PP heran, lässt sich feststellen, dass sich das Angebot an Parkplätzen in der Hartberger Innenstadt 20% über dem Durchschnitt der im Zuge der Arbeitshilfe „Zum Umgang mit innerstädtischen Einkaufszentren“ untersuchten EKZ (21,58m²) befindet. Dies ist also ein überaus guter Wert, der belegt, dass die Hartberger Innenstadt mit ihrem Parkplatzangebot sehr gut ausgestattet ist. In diesem Zusammenhang wurde von Seiten der Verfasser die Innenstadt bewusst mit Einkaufszentren verglichen, da diese in der Nutzerrezipienz oftmals ganz besonders durch ihr umfangreiches und komfortables Parkplatzangebot positiv auffallen.

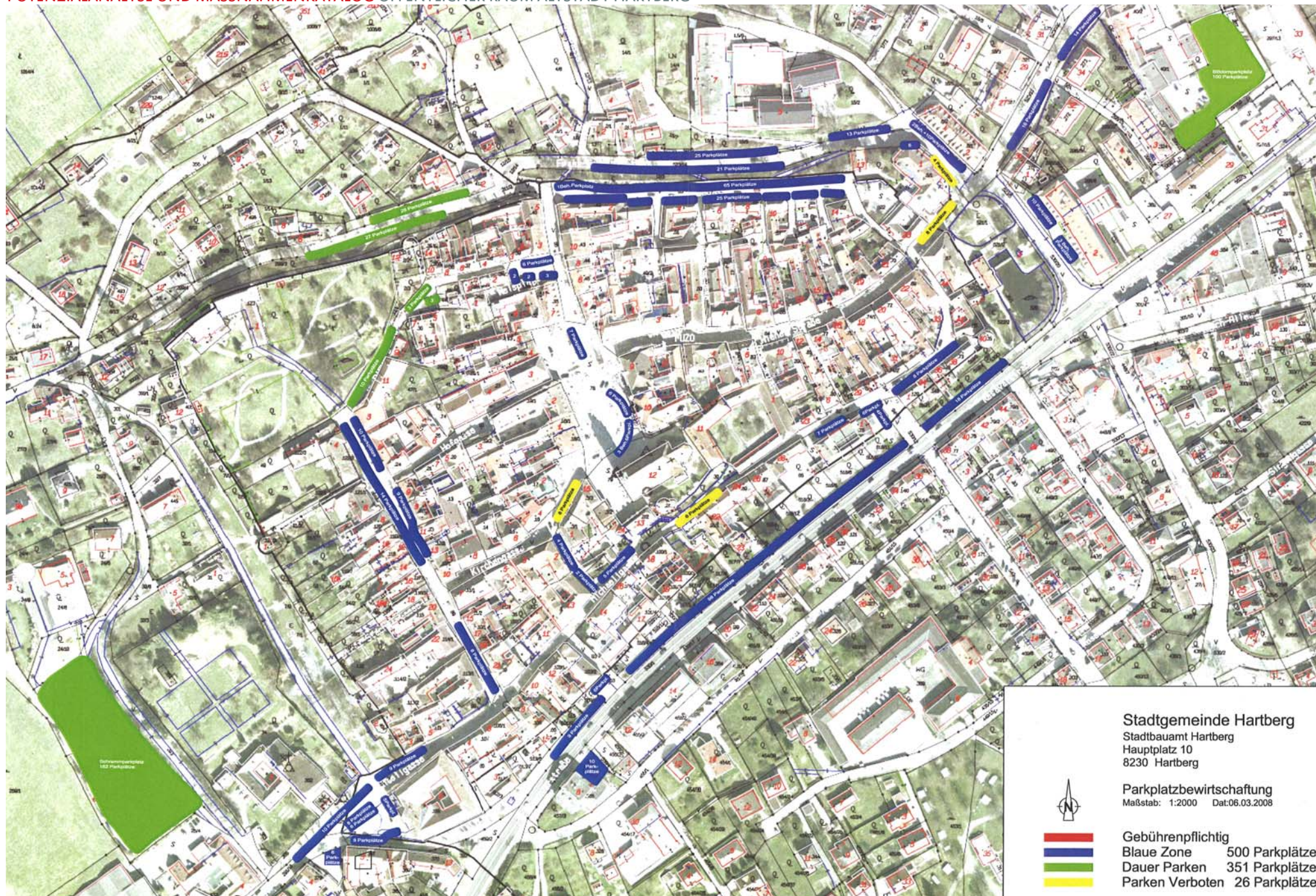
Eine weitere Herangehensweise, um das Parkplatzangebot zu bewerten, ist die Betrachtung des Stellplatzangebots je Einwohner. Als Ergebnis der repräsentativen Untersuchung von bayrischen Klein- und Mittelstädten präsentiert CIMA folgenden Orientierungswert:

„Kleine und mittlere Städte mit guter PKW-Erreichbarkeit stellen im Durchschnitt zwei Stellplätze je hundert Einwohner in fußläufiger Entfernung zur Fußgängerzone bereit.“

Hartberg stellt innerhalb von 300m zum Hauptgeschäftsbereich wie bereits dargelegt insgesamt 851 PP bereit. Auch hier zeigt sich, dass Hartberg im Vergleich zur positiven Vergleichsgruppe innerhalb der Studie „Wirtschaftsstandort Innenstadt“ weit über dem Durchschnitt liegt. Mit einem Gesamtangebot von 851 PP für knapp 6,500 Einwohner liegt die Stadt ca. 425,5% (!) über dem empfohlenen Richtwert (2 PP|100 EW). Es existiert eine zentrumsrelevante Parkplatz-Abdeckung von 7,63 PP je 100 Einwohner. Dies ist objektiv herausragend gut. Gleichzeitig ist wie bereits erwähnt das Sekundärangebot in dieser Berechnung nicht einmal berücksichtigt.

Ein weiterer Beleg ist die seitens der Stadt im Juni durchgeführte Evaluierung der Parkplatzbelegung in der Ressaarstraße. Lediglich zum Schulschluss waren an zwei Tagen mehr als 50% der Parkplätze belegt. An den restlichen Tagen pendelte die Belegung zwischen dem Maximalwert von 27% und dem Minimalwert von 8%. Es lässt sich hieraus de facto ein Überangebot nachweisen.

Weitere wesentliche Bausteine für gute Erreichbarkeit, über das eindeutig quantifizierbare Parkplatzangebot hinaus, sind qualitative Kriterien wie ein unkompliziertes und übersichtliches Parkleitsystem, günstige Gebühren und die Bequemlichkeit des Bezahlvorganges.



Stadtgemeinde Hartberg
 Stadtbauamt Hartberg
 Hauptplatz 10
 8230 Hartberg

Parkplatzbewirtschaftung
 Maßstab: 1:2000 Dat:06.03.2008



- █ Gebührenpflichtig
- █ Blaue Zone 500 Parkplätze
- █ Dauer Parken 351 Parkplätze
- █ Parken Verboten 26 Parkplätze

Tag	Uhrzeit	Anzahl Parkplätze	besetzt	frei	Prozentanteil frei
Dienstag, 07.07.2015	07:30	75	14	61	81,33 %
Dienstag, 07.07.2015	15:25	75	17	58	77,33 %
Mittwoch, 08.07.2015	11:40	75	26	49	65,33 %
Donnerstag, 09.07.2015	07:35	75	9	66	88,00 %
Donnerstag, 09.07.2015	11:30	75	39	36	48,00 %
Donnerstag, 09.07.2015	17:00	75	20	55	73,33 %
Freitag, 10.07.2015	07:40	75	14	61	81,33 %
Freitag, 10.07.2015	11:00	75	53	22	29,33 %
Montag, 13.07.2015	07:40	75	9	66	88,00 %
Dienstag, 14.07.2015	07:20	75	6	69	92,00 %

Abb.52. Evaluierung des Parkplatzangebotes der Ressavarstraße
(Quelle: Stadt Hartberg, Juli 2015)

Maßgebliche Bedeutung kommt ebenfalls der „subjektiven Distanz“ der Parkplätze zur Innenstadt zu. Auch hierfür ist eine verbesserte Gestaltung des öffentlichen Raums geeignet eine ansprechende Einladung in das „Haus Innenstadt“ auszusprechen. Für den Schrammparkplatz folgt daraus eine Empfehlung zur Aufwertung der Wege zur Innenstadt, bzw. wie bereits erwähnt die potenzielle Schaffung einer zusätzlichen Verbindung im Zuge der zukünftig anstehenden Umnutzung des Klosterareals.

Für die Akzeptanz der Ressavarstraße als Innenstadtparkplatz erscheinen aus Sicht der Verfasser zwei Maßnahmen zielführend. Über die anzustrebende erhöhte Durchlässigkeit der Altstadt zum Gmoor und die damit einhergehende Selbstverständlichkeit neuer fußläufiger Wegebeziehungen kann dieser Bereich subjektiv näher an die Altstadt gerückt werden. Um diese Wege überhaupt lebenspraktisch zu ermöglichen und in der Wahrnehmung prägnant herauszuarbeiten, ist eine Requalifizierung der Ressavarstraße sinnvoll. Diese Maßnahme sollte auf eine gestalterische Reduzierung der Dominanz des MIV abzielen und eine gute Balance zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern wiederherstellen.

Dennoch wird es langfristig schwierig sein, eine Akzeptanz der etwas weiter entfernten Parkplätze herstellen zu können, wenn gleichzeitig Parkplätze unmittelbar im Hauptgeschäftsbereich existieren. Wenn diese darüber hinaus beispielsweise verordnungstechnisch oder aus Gebührensicht auch noch gleichwertig sind, wird es immer Menschen geben, die (aus selbstverständlichen Gründen) zuallererst versuchen werden, hier zu parken. Diese Parkplätze stellen logischerweise immer die erste Wahl dar und somit werden alle anderen automatisch zur zweiten Wahl. Sie führen aus diesem Grund tendenziell zu einer relativen Abwertung der Großparkplätze und generieren einen zusätzlichen Zielverkehr an Parkplatzsuchenden.

Aus diesem Grund empfehlen die Verfasser, die 16 Parkplätze auf dem Hauptplatz und die 13 Parkplätze am Welsplatz zu entfernen und die gewonnen Flächen anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Insbesondere in Hinblick auf das neugeschaffene Stellplatzangebot durch das Parkdeck in der Alleegasse besteht für die oben angeführte Plätze keine Notwendigkeit mehr. Umso mehr, da das Parkdeck nicht zu 100% ausgelastet ist. Eventuell aufkommende Beschwerden sind als zu erwartende Nebengeräusche beim Ablegen schlechter Gewohnheiten zu bewerten, die letztendlich nach Abschluss der Entwöhnungsphase verebben werden.

Weiterhin eröffnet der Rückbau von Parkplätzen in der Ressavarstraße den benötigten Spielraum für eine gestalterische Aufwertung, die langfristig die Nutzungsfrequenzen erhöhen kann und eine Ausdehnung jenes Bereichs bewirken, der als Innenstadt erlebt wird. Eine Reduzierung der Parkplätze um 30-50% wird daher empfohlen. Jeweils detailliertere Betrachtungen dieser Bereiche und Gestaltungsvorschläge finden sich im nachfolgenden Kapitel IV.

Abb.53. (links) Parkplatzangebot der Innenstadt
(Quelle: Stadt Hartberg, Verkehrskonzept 08, Teil 7, S.3)

III.4. SYSTEM DER ÖFFENTLICHEN RÄUME | ERGÄNZENDE BAUSTEINE

Über die reine Wegeverflechtung und Zutrittspunkte durch den MIV, ÖPNV und die der sanften Mobilitätsformen hinaus, ist für den öffentlichen Raum das Zusammenspiel und die Wechselwirkung der Plätze und Straßen als Aufenthalts- und Attraktivitätsräume wichtig.

III.4.1. Hauptachsen

Wie die Analyse der Bestandssituation zeigt, existiert eine schwerpunktmäßige Häufung an hochqualitativen Attraktivitätsräumen und öffentlichkeitswirksamen Attraktoren entlang der innerstädtischen Hauptachse. Dementsprechend wurde im Rahmen von „Smart City Hartberg“ auch zunächst hier der Fokus auf die Aufwertung des öffentlichen Raums gesetzt und die Projekte des Teilstücks der Wienerstraße von der Fußgängerzone bis zum Rochusplatz, sowie die Kirchengasse als Shared Spaces neu gestaltet. Auf die Bedeutung des Kernstockplatzes als Standort des Bauernmarktes wurde bereits verwiesen. Gegenwärtig wird er, abgesehen vom ehemaligen Reiteraufstiegsplatzes entlang der Klostermauer, der besagte Marktfunktion übernimmt, großflächig als Parkplatz genutzt. Diese Parkplätze sind funktional nicht erforderlich, um die Bedienbarkeit der Innenstadt zu sichern. Hier besteht also ein großes Potenzial für eine Requalifizierung des gesamten Platzbereiches.

Die zweite ebenfalls für die subjektive Erlebniswelt der Innenstadt prägende Achse am südlichen Rand der Altstadt, die Ressavarstraße, dient gegenwärtig in erster Linie als Transitraum für übergeordnete Verkehrsbewegungen.



Abb.54. Hauptachsen der Innenstadt
(Quelle: AAPS)

III.4.2. Inneres Ringsystem

Durch das Zusammenspiel der verschiedenen Gassen entsteht im Altstadtkern eine Art die Hauptachse ergänzendes Ringsystem. Die zukünftigen Wege im Bereich der Neubauten in der Alleegasse schließen einen weiteren inneren Ring und sorgen durch eine erhöhte Durchlässigkeit und Anbindung für eine zusätzliche Aufwertung der angrenzenden Bereiche. Sie stellen eine schlüssige Komplettierung des inneren Ringsystems dar. Ein weiterer Effekt dieser Maßnahme ist, dass der Hauptplatz auf diese Weise de facto in die Mitte eines umgebenden Wegenetzes gerückt wird.



Abb.55. Hauptachsen und innerer Ring
(Quelle: AAPS)

III.4.3. Äußeres Ringsystem

Entlang des Perimeter der historischen Altstadt ist ein „äußerer Ring“ ablesbar, der im wesentlichen dem Verlauf der (ehemaligen) Stadtmauer folgt. Hier betritt der übergeordnete Verkehr den Randbereich und damit das städtebauliche System der Altstadt. Auf der Nordseite und Westseite sind der MIV und der Fußgänger-, bzw Radverkehr entflochten. Auf der Ostseite wurde im Bereich Rochusplatz durch eine neue Gestaltung eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer im Sinne eines Shared Space erreicht. Auf der Südseite hingegen, auf der Ressavarstraße, ist die Dominanz des MIV nach wie vor mit voller Wucht spürbar und führt zu einer massiven Beeinträchtigung des Attraktivitätsniveaus. Gleichzeitig wirkt die Landesstraße als Barriere - es werden keine übergreifenden Bezüge aufgebaut, bestehende Bezüge von der Straße in die Altstadt bilden sich nicht oder nur unzureichend ab.



Abb.56. Hauptachsen, innerer und äußerer Ring
(Quelle: AAPS)

III.4.4. Feinmaschigkeit der Querverbindungen

Ein feinmaschiges Netz an Querverbindungen durchbricht die eher langgestreckten Baufelder und sorgt als kompletierendes Element für eine hohe Durchlässigkeit zwischen den verschiedenen „Ring“ als spezifische Qualität der Hartberger Altstadt. Als logische Konsequenz wurde ein weiterer Weg, der den zukünftigen nördlichen Ringarm mit der Wienerstraße verbindet vorgeschlagen.



Abb.55. Hauptachsen und innerer Ring
(Quelle: AAPS)

III.4.5. weiterführende Empfehlungen

Essentiell erscheint die Stärkung, bzw. Schaffung von zusätzlichen fußgängertauglichen Wegebeziehungen über die Ressayarstraße hinaus. Es handelt sich bei der Südseite um die eigentliche „Schauseite“ der Stadt, da sich immer wieder pittoreske Einblicke auf den Bestand der historischen Ensemble der Altstadt öffnen. Eine Aufwertung dieses Bereichs bietet also nicht nur, wie bereits im Kapitel Wegebeziehungen geschildert, die Möglichkeit einer besseren internen Vernetzung, sondern darüber hinaus, im Sinne einer „beiläufig übergebenen“ Visitenkarte der Stadt selbst die Möglichkeit, bei Vorbeifahrenden Interesse an einem Besuch der Innenstadt zu wecken. Hier besteht ein latentes Vermarktungspotenzial, das zu einer Generierung von Frequenzen für die Altstadt führen kann und welches bisher nicht abgeschöpft wird.



Abb.56. Hauptachsen, innerer und äußerer Ring
(Quelle: AAPS)

IV. KONKRETE MASSNAHMEN UND DETAILBEREICHE

GESTALTUNGSOPTIONEN - MASSNAHMEN DER AUFWERTUNG
MASSNAHMENKATALOG FÜR DIE ALTSTADT

IV.1. KAPITELÜBERSICHT

IV.2. MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM VOR „SMART CITY HARTBERG“

IV.3. MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM IM RAHMEN VON „SMART CITY HARTBERG“

IV.4. EMPFEHLUNGEN ZU WEITERFÜHRENDEN MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Bestand VOR Smart-City

- 1 Rochusplatz
- 2 Herrengasse
- 3 Michaeligasse

Massnahmen WÄHREND Smart-City

- 4a Alleegasse
- 4b Franz-Schmidt-Gasse
- 5a Wienerstraße
- 5b Kreutergassl
- 6 Bindergasse
- 7 Kirchengasse
- 8 Hauptplatz
- 9 Hofgasse

Empfehlungen NACH Smart-City

- 10 Kernstockplatz
- 11 Ressavarstraße
- 12 Presslgasse
- 13 Welsplatz
- 14 Rinnengasse
- 15 Steingasse



Abb.57. Zusammenstellung der Maßnahmen für den öffentlichen Raum
(Quelle: AAPS)

IV.1. KAPITELÜBERSICHT

Im vorangehenden Kapitel wurden die verschiedenen Orte mit relevantem Handlungsbedarf, bzw. Potenziale zur Requalifizierung der Altstadt auf Basis städtebaulicher Reflexionen definiert. Innerhalb dieses Kapitels werden die aus dem Analyseteil abgeleiteten Zielsetzungen auf diese Detailbereiche übertragen und gestalterisch formuliert.

Die prägende Bedeutung des Erscheinungsbilds des öffentlichen Raums und des durch ihn offerierten Nutzungsangebot für das Image einer Stadt und somit auch als weicher Standortfaktor, wurde im Zuge der Analyse wiederholt aufgezeigt: Die unmittelbar wahrgenommene Qualität des öffentlichen Raums beeinflusst das Verhalten vor Ort. Freundliche Stimmungen, Einladungen zum Aufenthalt und eine gut eingefügte Enfilade von Attraktionen bilden daher keinen marginalen Luxus, sondern sind essentiell für die unmittelbare Belebung des Quartiers. Als Leitbild dient dabei die Vision eines lebendigen Quartiers, in dem neben der Fokussierung auf Handelsnutzungen auch andere Aktivitätsmuster berücksichtigt werden. Wesentlich ist in diesem auch Zusammenhang auch die direkte Durchgriffsmöglichkeit von Seiten der öffentlichen Hand, welche die Umsetzung von Teilprojekten innerhalb eines kurzfristigen Zeithorizontes ermöglichte.

Das Kapitel gliedert sich in drei Abschnitte und dokumentiert die verschiedenen Maßnahmen in der Chronologie ihrer Umsetzung: durchgeführte Gestaltungsmaßnahmen vor „Smart City Hartberg“, jene im Rahmen des Projektes und Empfehlungen für weitere Maßnahmen. Die einzelnen Teilbereiche sind im Sinne eines Massnahmenkataloges knapp gehalten. Für bereits umgesetzte Massnahmen erfolgt eine stichpunktartige Beschreibung der Ursprungssituation, des Gestaltungskonzeptes zur Requalifizierung und eine Dokumentation der Ergebnisse. Für noch nicht umgesetzte Massnahmen werden neben einer Analyse der Bestandssituation und der vorhandenen Potenziale und Empfehlungen zur Requalifizierung formuliert.

IV.2. MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM VOR „SMART CITY HARTBERG“

Alle hier beschriebenen Bereiche der Altstadt wurden bereits vor dem Beginn des Smart-City-Projektes umgestaltet. Sie sind allesamt gut intakt. Es besteht hier kein Handlungsbedarf für eine Erneuerung oder Requalifizierung, dennoch werden sie der Vollständigkeit halber kurz beschrieben, da sie zum einen wichtige Bezugspunkte im System der öffentlichen Räume darstellen und zum anderen auch als Referenz für nachfolgende Gestaltungen herangezogen wurden.

IV.2.1. Rochusplatz

Charakteristik

- 1 Der Rochusplatz markiert den östlichen Rand der historischen Altstadt. Seine Neugestaltung wurde als Eigenplanung der Stadt umgesetzt.
- 2 Eine straßenübergreifende Pflasterung verbindet den Platzbereich inmitten des kleinen angrenzenden Parks mit der Bezirkshauptmannschaft.
- 3 Es wurden Aspekte einer Planung im Sinne eines Shared Space aufgegriffen: Die trennende Wirkung der Straße wurde gemindert und das Gebäude der Bezirkshauptmannschaft, das einen wichtigen Frequenzbringer darstellt, gestalterisch besser in den Stadtkörper integriert.
- 4 Der Grünbereich offeriert nicht-kommerzialisierte Aufenthaltsangebote und einen kleinen innerstädtischen Spielbereich, die gut angenommen werden.



Abb.58. (v.o.) Grünbereich mit Kinderspielplatz
Abb.59. straßenübergreifender Pflasterung im Platzbereich
(Bilder: AAPS)

IV.2.2. Herrengasse

Charakteristik

- ① Die Herrengasse ist im unteren Abschnitt ein Bestandteil der maßgeblichen städtischen Hauptachse.
- ② Im oberen Bereich findet sich Bezugspunkte wie das Museum (in Verlängerung der Hofgasse). Das Schloss bildet den nördlichen Abschluss.
- ③ Die Oberflächen sind gut intakt - eine Vernachlässigung ist nicht feststellbar.
- ④ Die Straße ist überwiegend schwellenlos / barrierefrei ausgeführt.

- ⑤ Die Gestaltung der Straße manifestiert sich als ein wilder Mix an unterschiedlichen Materialien: Asphalt, kleinteiliges rotes und graues Kopfsteinpflaster, graurötlich melierter Plattenbelag, Natursteinpflasterung und Mauern in Weiss-, Gelb- und Brauntönen.
- ⑥ Abschnittsweise dominieren jeweils einzelne dieser Materialien. Die Kombination der unterschiedlichen Bodenbeläge erzeugt ein äußerst heterogenes Erscheinungsbild.

- ⑦ Es wurde versucht, die Einmündungen der Hof- und der Kirchengasse durch Materialwechsel zu akzentuieren, dennoch präsentieren sich Ausformulierungen jeweils sehr verschieden und sind deshalb weniger detulich ablesbar.
- ⑧ Zwar besteht aus sanierungstechnischer Sicht kein unmittelbarer Handlungsbedarf, langfristig empfiehlt sich allerdings eine Reduktion und Vereinfachung des Materialkanons, um das allzu kleinteilige Erscheinungsbild großzügiger werden zu lassen.



Abb.60. Kreuzung der Herrengasse mit der Michaeligasse
(Quelle: AAPS)



Abb.61. (v.o. im Uhrzeigersinn) Museum, Einbindung Hofgasse
Abb.62. Parkierung in der obere Herrengasse
Abb.63. Einbindung Kirchengasse (Bilder: AAPS)



IV.2.3. Michaeligasse

Charakteristik

- ① Die Michaeligasse ist Teil des inneren Ringsystems und wurde ein erster Abschnitt kurz vor Beginn des Projektes „Smart City Hartberg“ neu gestaltet.
- ② Es ist ein nicht zu vernachlässigender Einzelhandelsbesatz vorhanden. Die Michaeli Passage dient als Querverbindung zur Fußgängerzone.
- ③ Der Materialmix ist stark reduziert: Asphalt wird mit grauem Kopfsteinpflaster kombiniert.
- ④ Die Straße ist schwellenlos / barrierefrei ausgeführt.

- ⑤ Zwar erfolgt eine gestalterisch ablesbare Einteilung in Gehsteig und Fahrspur, doch funktioniert die Michaeligasse durch die schwellenlose Ausführung de facto als Shared Space: Alle Verkehrsteilnehmer benutzen die Straße gleichberechtigt.
- ⑥ Wichtige Querverbindungen sind als Kopfsteinpflasterflächen ablesbar und sorgen so gleichzeitig für eine Gliederung der Straße und Entschleunigung des Autoverkehrs.

- ⑦ Die Lösung ist in Errichtung als auch Erhaltung wirtschaftlich und gestalterisch gelungen. Aus diesem Grund dient die Gestaltung und Materialauswahl der Michaeligasse als positiver Bezugspunkt für weitere Planungen.

Abb.64. Brücke am Dechantshof

Abb.65. Blick vom Karner

Abb.66. Michaeligasse beim Karner

Abb.67. Panoramaaufnahme

(Alle Bild: AAPS) [v.l.o. im Uhrzeigersinn]



IV.3. MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM IM RAHMEN VON „SMART CITY HARTBERG“

Alle hier beschriebenen Bereiche der Altstadt wurden während der Laufzeit des Smart-City-Projektes umgestaltet. Es wird jeweils zunächst die Ausgangssituation stichpunktartig beschrieben. Anschließend finden sich die Grundlagen des Gestaltungskonzepts und abschließend die Dokumentation der Ergebnisse der Requalifizierung.

Das Projekt Alleegasse markierte für die Verfasser den Einstieg in die Auseinandersetzung mit den öffentlichen Räumen Hartbergs und damit in das Smart-City-Projekt. Die Planungen der Alleegasse waren zu diesem Zeitpunkt bereits weit fortgeschritten, so dass in weiterer Folge nicht alle Gestaltungsideen verwirklicht werden konnten. Durch die Kürze der Zeit konnte keine Anwohnerbeteiligung durchgeführt werden.

Bei den folgenden Requalifizierungsmaßnahmen für die Wienerstraße und die Kirchengasse wurde der Wunsch nach Partizipation frühzeitig berücksichtigt und die interessierte Bevölkerung im Rahmen von Workshops einbezogen. Von Seiten der Verfasser wurden hierbei die Grundsätze des Shared Space vorgestellt und die Vorzüge einer Neugestaltung in diesem Sinne erläutert.

Auf dem Hauptplatz wiederum wurden unterschiedliche Szenarien für Möblierungen und Verkehrsführungen erprobt und dokumentiert. Nachdem eine komplette Neugestaltung des Hauptplatzes gegenwärtig nicht möglich ist, wurden auf dieser Basis der Auswertungen niederschwellige Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet, die maximal einen geringen bis keinen baulichen Aufwand nach sich ziehen.

Die Gestaltung der Hofgasse wiederum folgt den Ergebnissen des Teilnahmeverfahrens für die Kirchengasse und wurde als Entwurfsplanung fertiggestellt.

IV.3.1. Alleegasse / Franz-Schmidt-Gasse

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Dieser Bereich bildet strukturell einen Teil der nördlichen Altstadtseite. Dies ist allerdings aufgrund der heterogenen Baubauung und verspringender Baufluchten in diesem Abschnitt nicht ablesbar.
- ② Die Oberflächen sind stark vernachlässigt und bereits ein dringender Sanierungsfall: „Flickenteppich“
- ③ Unansehnliche Fassaden und abweisend geschlossene Mauern erzeugen den Eindruck einer Rückseitigkeit, obwohl man sich hier in unmittelbarer Nähe des Hauptgeschäftsbereiches befindet.

- ④ In der Folge entsteht in der Rezipienz ein geringeres Aufenthaltsambiente. Es gibt keinerlei Angebote für einen Aufenthalt
- ⑤ In seiner Nutzung dient der Bereich ausschließlich dem Parken - ein massiver Platzverbrauch durch den ruhenden MIV in bester innerstädtischer Lage. Dies wirkt mehr als unangemessen.
- ⑥ Die verdoppelte Straßenführung aufgrund des verspringenden Niveaus steigert diesen Flächenverbrauch zusätzlich und wirkt als trennender Graben.

- ⑦ Der Zustand der angrenzenden Bausubstanz ist im Vergleich zum benachbarten Hauptgeschäftsbereich stark abfallend: Viele Fassaden sind renovierungsbedürftig.
- ⑧ Die Schule und der dahinterliegende Park aufgrund der Höhenunterschiede nur unzureichend angebunden.
- ⑨ Die Gesamtwirkung ist aufgrund fehlender Gestaltung trist und verwahrlost.



Abb.68. Parkplatz an der nördlichen Stadtseite
(Bild: AAPS)



Abb.69. Verspringende Niveaus zwischen Alleegasse und Franz-Schmiedt-Gasse
Abb.70. Flickenteppich im Bereich Sparkassenplatz
(Bilder: AAPS)

Maßnahmen zur Requalifizierung

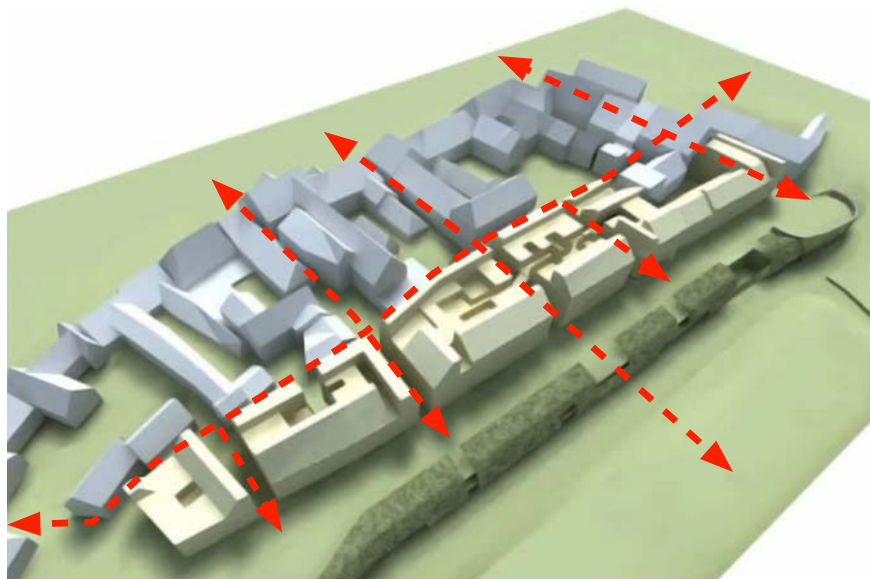
- ① Aufwertung und Neuausbildung der Altstadtkante: Bereinigung der Baufluchten und des heterogenen Erscheinungsbildes.
- ② Maßvolle, städtebaulich verträgliche Nachverdichtung. Auffüllen der Baulücken.
- ③ Standort für innerstädtisches Wohnen und Büros im Sinne einer Innenentwicklung (ca. 2.330m²).
- ④ komplementäre Angebotserweiterung der innerstädtische Einzelhandelsflächen durch vergleichsweise große zusammenhängende Flächen (ca. 1.100m²).

- ⑤ Generierung von Frequenzen durch die Shoppingflächen und Platzierung öffentlicher Nutzungen (Touristeninformation & öffentliche WCs).
- ⑥ Erweiterung des innerstädtischen Parkplatzangebots in unmittelbarer Nähe der Haupteinkaufslage durch Errichtung eines Parkdecks (305 PP), welches sich in das verspringende Niveau zwischen Alleegasse und Fanz-Schmidt-Gasse integriert.
- ⑦ Der ruhende MIV verschwindet auf diese Weise größtenteils aus dem Stadtbild.

- ⑧ Das ebenerdige Parkplatzangebot wird als Shared Space ausformuliert. Über eine Möblierung werden Angebote für einen Aufenthalt geschaffen.
- ⑨ Ergänzungen des Wegenetzes zur Steigerung der Durchlässigkeiten. Erweiterung des inneren Ringsystems um einen weiteren Ringarm.

Abb.71. Neue Stadtkante mit Ergänzungen des Wegenetzes

Abb.72. Schaubild des neuen Baukörpers
(Bilder: Wegraz)



⑩ Neugestaltung des öffentlichen Raums und Renovierung der Oberflächen auf Basis der Materialwahl in der Michaeligasse.

⑪ Schaffung eines Attraktors am nördlichen Rand der Altstadt zur Umfeldaktivierung und Steigerung des Aufenthaltsambientes.

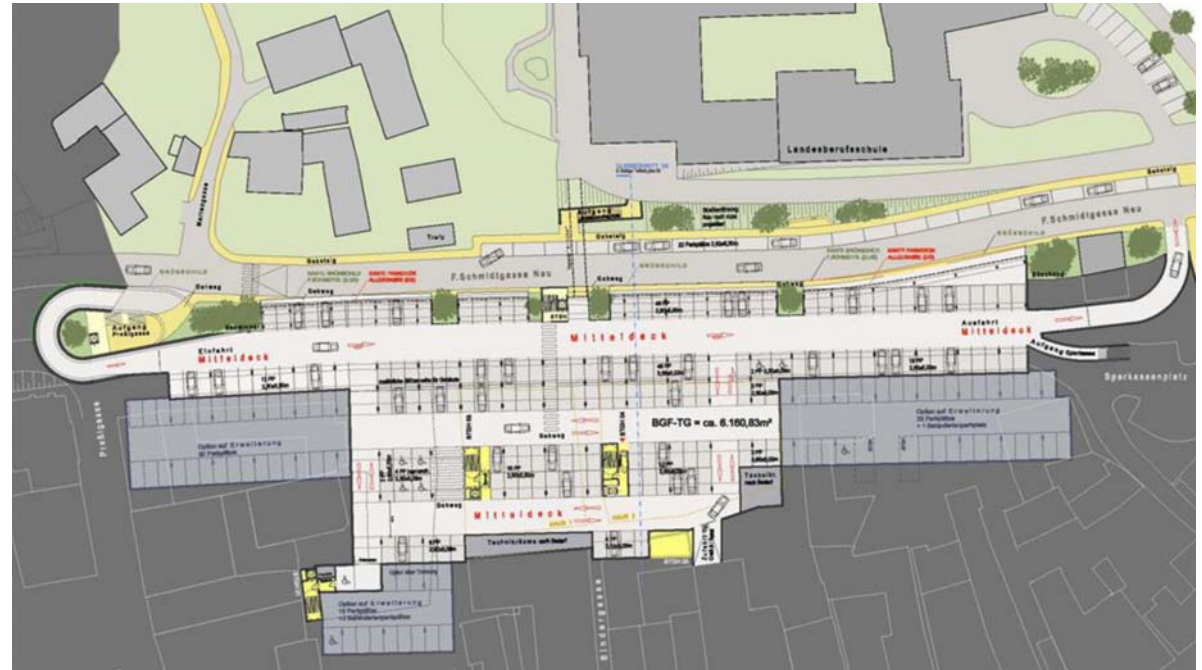


Abb.73. Schaubild Aussenraum

Abb.74. Grundriss UG Parkdeck o.M.

Abb.75. Grundriss EG Lageplan o.M. (Bilder: Wegraz)



- ⑫ Ebenerdige Anbindung der Schule und des dahinterliegenden Parks durch Errichtung einer Brücke als infrastrukturelle Maßnahme zur Verbesserung der übergreifenden fußläufigen Verbindungen.

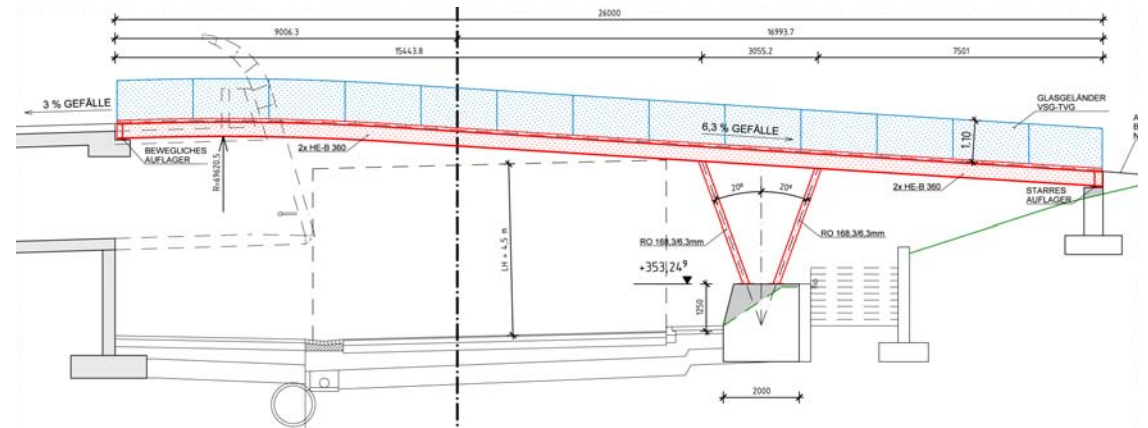


Abb.76. (v.r.o. im UZ) Grundrissausschnitt Fußgängerbrücke o.M.

Abb.77. Längsschnitt Fußgängerbrücke o.M.

(Bilder: IKK)

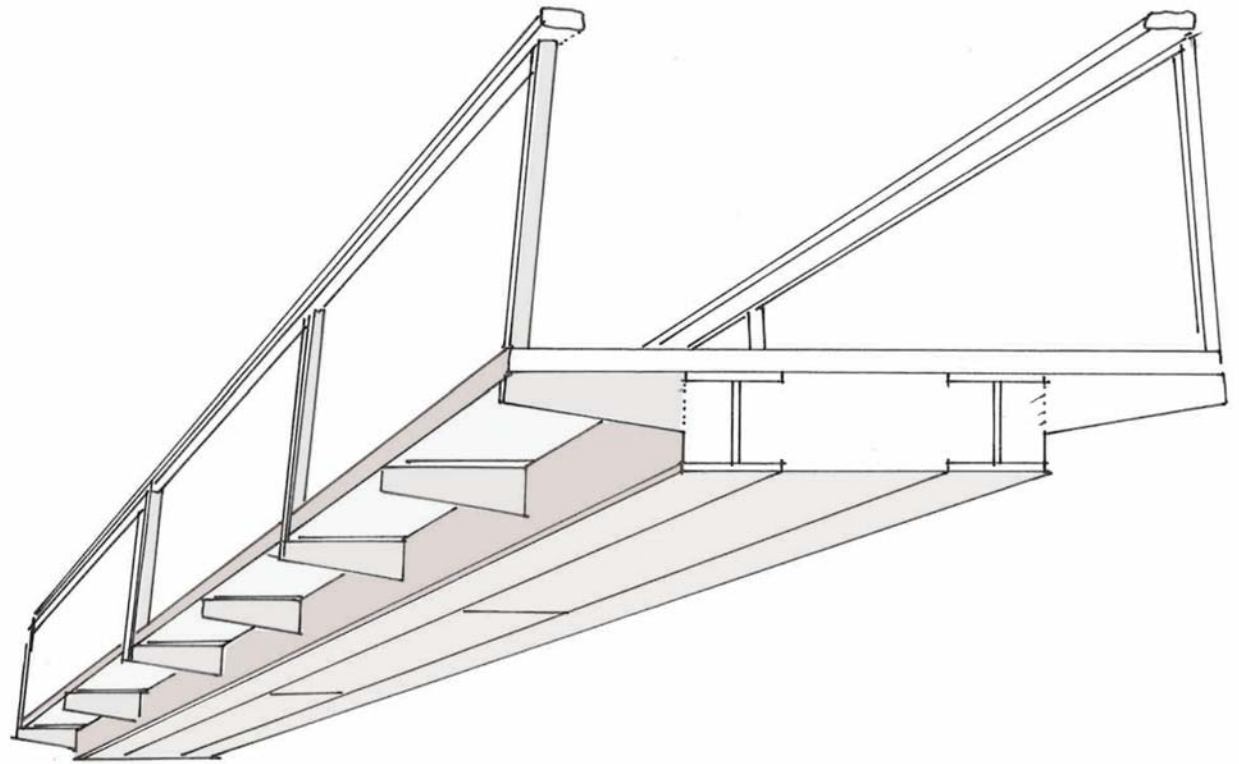
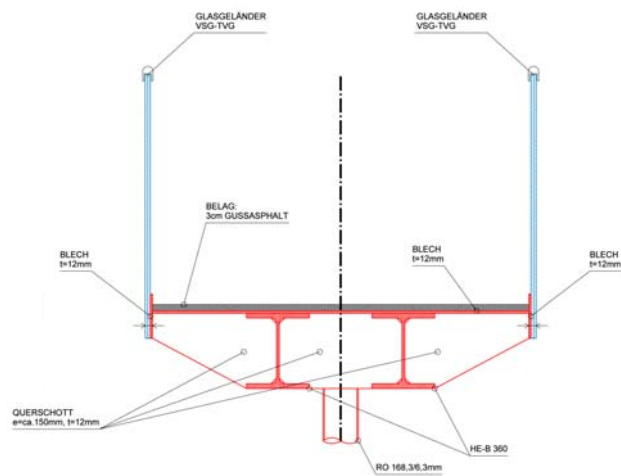
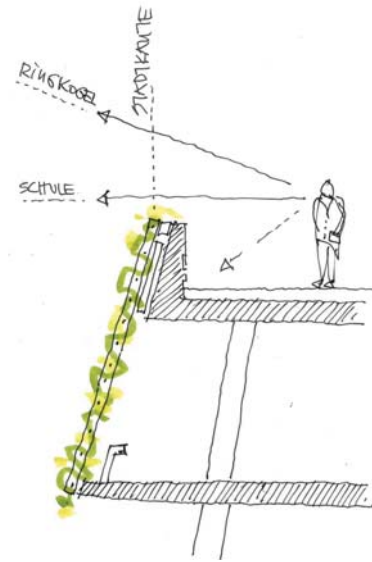


Abb.78. (v.l.n.r.) Querschnitt Fußgängerbrücke o.M. (Bild: IKK)

Abb.79. überarbeiteter Gestaltungsvorschlag (Bild: AAPS)



- ⑬ Gestalterische Aufwertung des Parkdecks durch Bepflanzung. Schaffung einer grünen Stadtkante.
- ⑭ Die Franz-Schmidt-Gasse wird ebenfalls als Shared Space konzipiert.

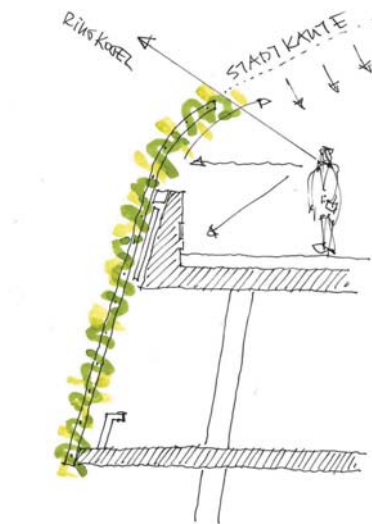
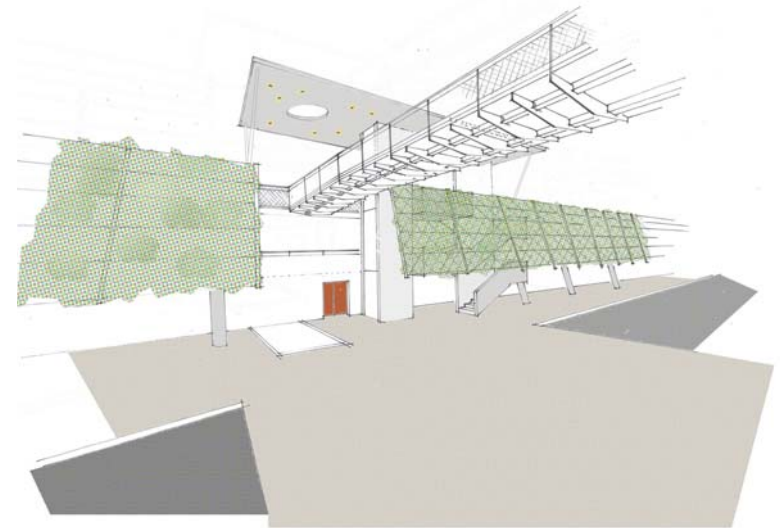


Abb.80. (v.r.o.) niedriger Grünschild: Schemaschnitt
Abb.81. niedriger Grünschild: Straßenperspektive
Abb.82. hochgezogener Grünschild: Schemaschnitt
Abb.83. hochgezogener Grünschild: Straßenperspektive
(Bilder: AAPS)

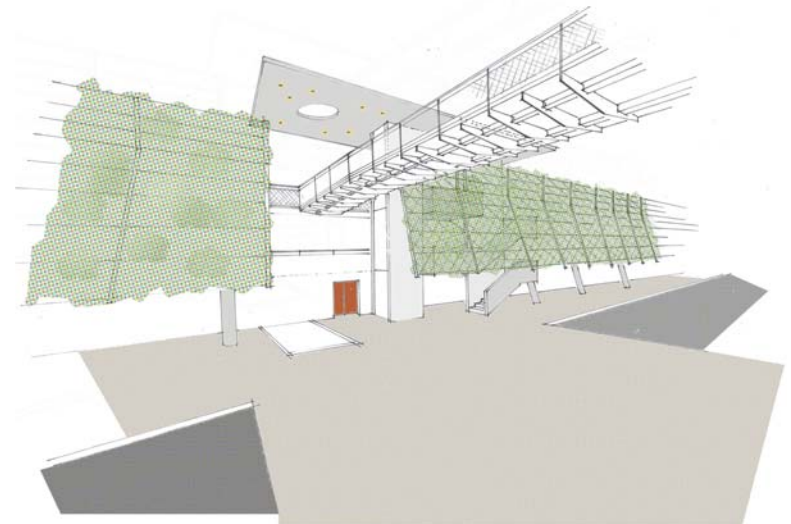
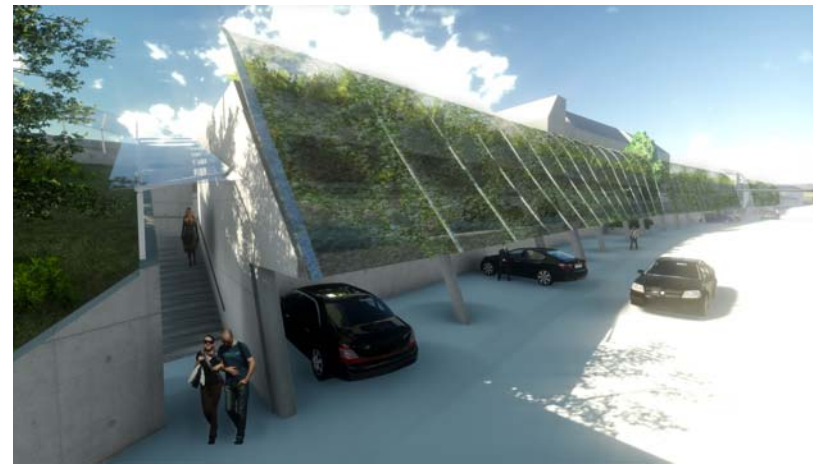
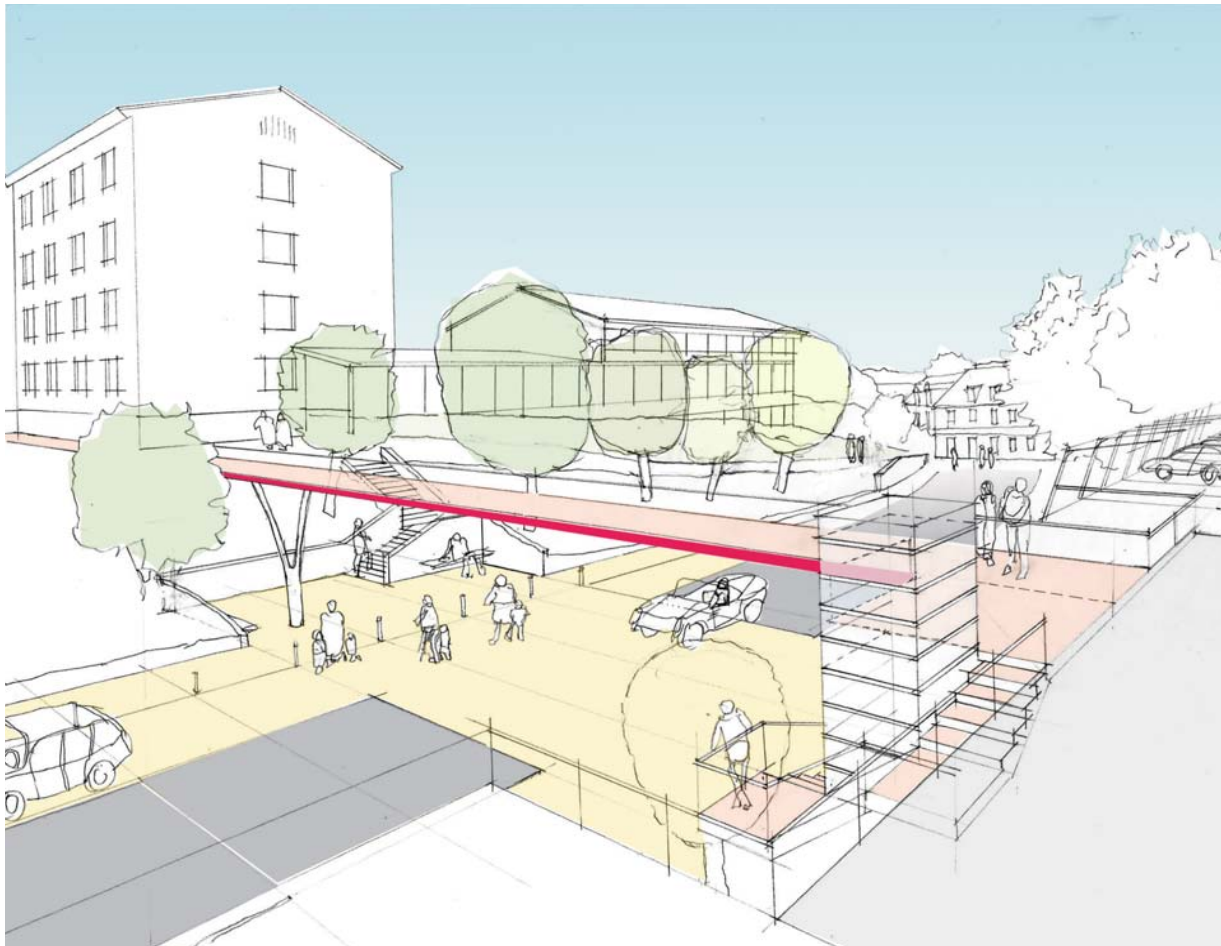


Abb.84. (v.l.o. im UZ) Rendering Stiegenhaus und Brücke (Bild: IKK)

Abb.85. Rendering Franz-Schmidt-Gasse (Bild: IKK)

Abb.86. Entwurfskonzeption Brücke (Bild: AAPS)



Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums

- ⑮ Gliederung der Fläche durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien: dunkler Asphalt, heller Asphalt, Betonflächen.
- ⑯ Informelle Ausweisung der Fahrspur als dunkle Fläche. Unterbrechungen zur Entschleunigung des Verkehrs durch Erzeugung einer erhöhten Aufmerksamkeit.

- ⑰ Liniare Anordnung der Leuchten mit kombinierter Sitzgelegenheit erzeugen durch eine niederschwellige Trennung des Vorbereichs der Baukörper zum Verkehr.
- ⑱ Baumpflanzungen in den die Pardeckfassade gliedernden Lichthöfen erhalten ebenfalls zugeordnete Sitzbereiche.

- ⑲ Neugestaltung der Querverbindungen im Sinne des Gestaltungsansatzes in der Michaeligasse.



Abb.87. Perspektivische Entwurfsdarstellung
(Bild: AAPS)

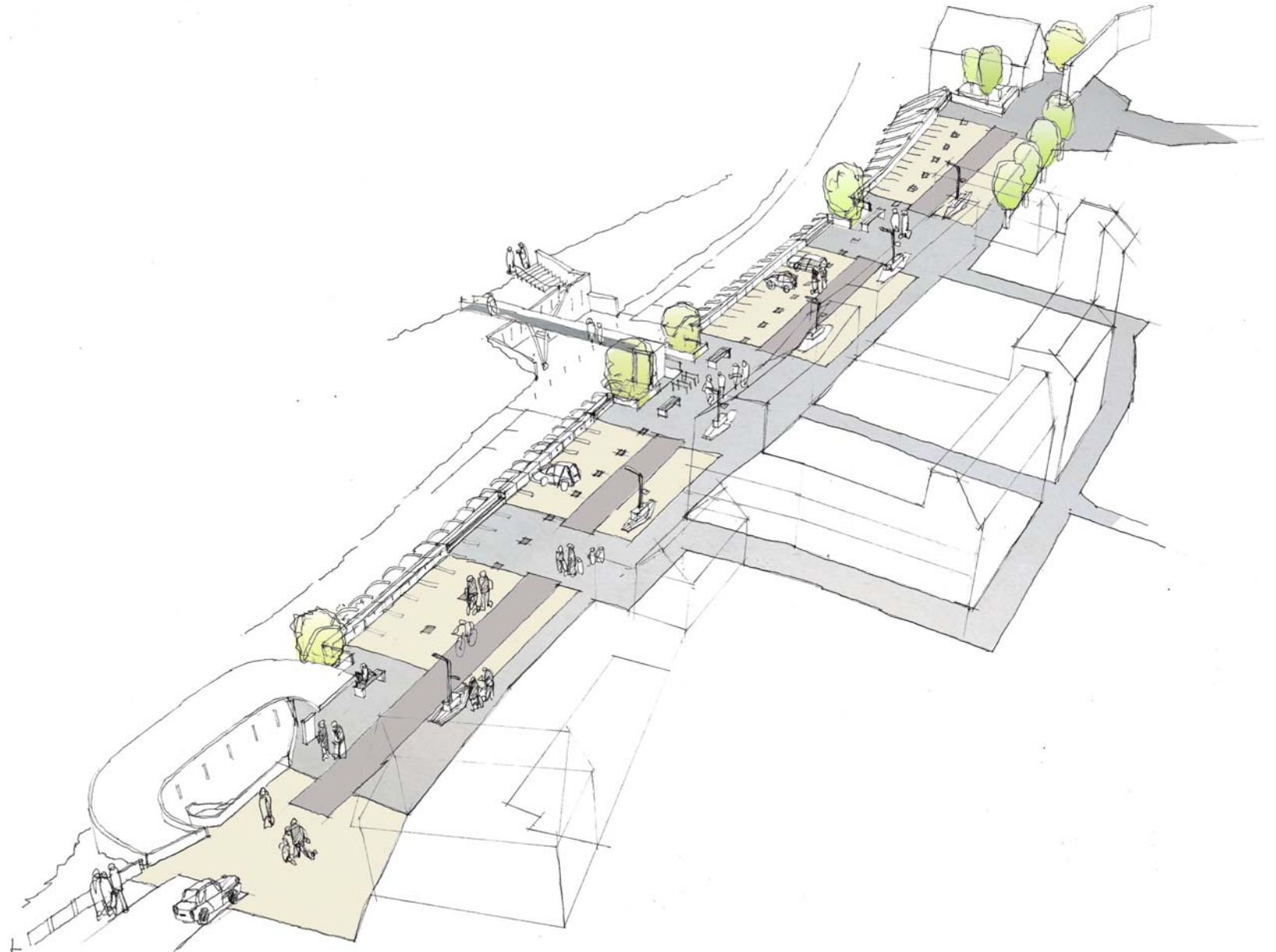


Abb.88. Übersichtaxonometrie
(Bild: AAPS)



② Der Vorbereich der Brücke wird von PKW-Parkplätzen freigehalten. Ergänzend wird hier ein überdachter Radabstellplatz mit E-Tankstelle geschaffen.

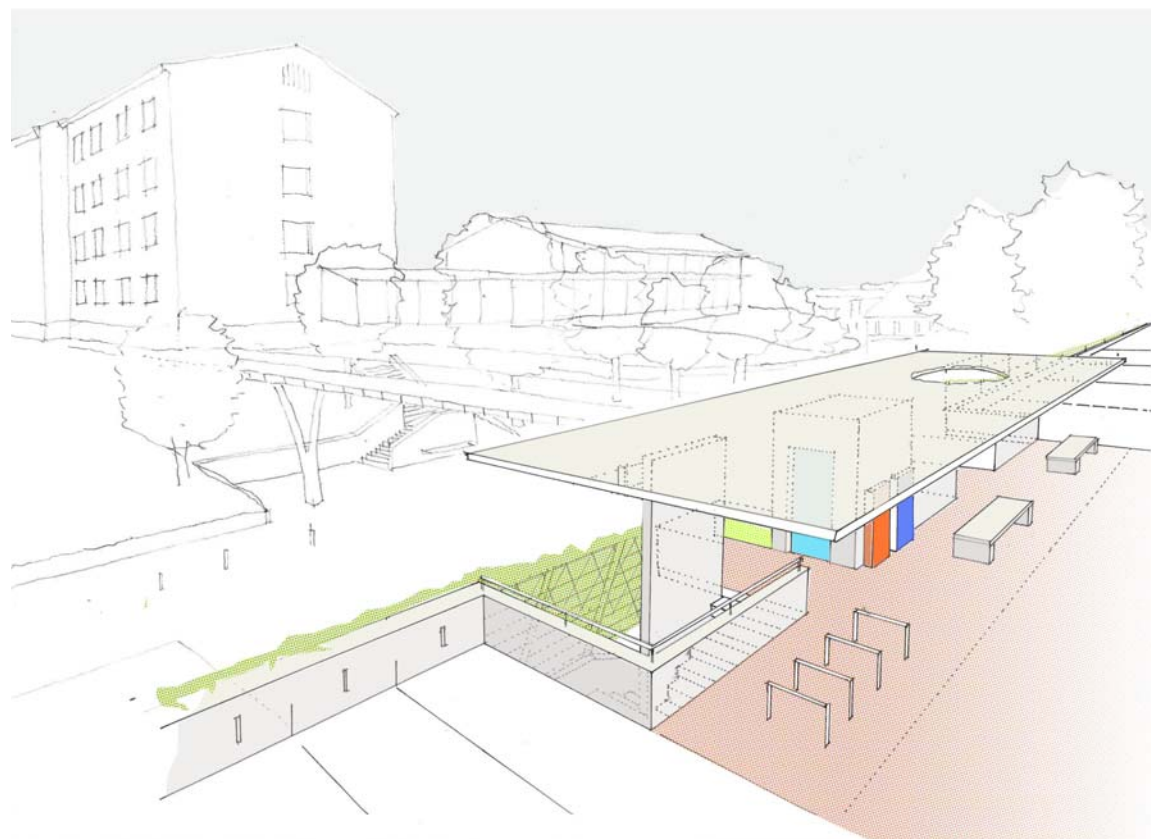


Abb.89. (v.o.) Ansicht Stadtkante (o.M.)

Abb.90. Perspektive: überdachter Vorbereich der Brücke
(Bilder: AAPS)

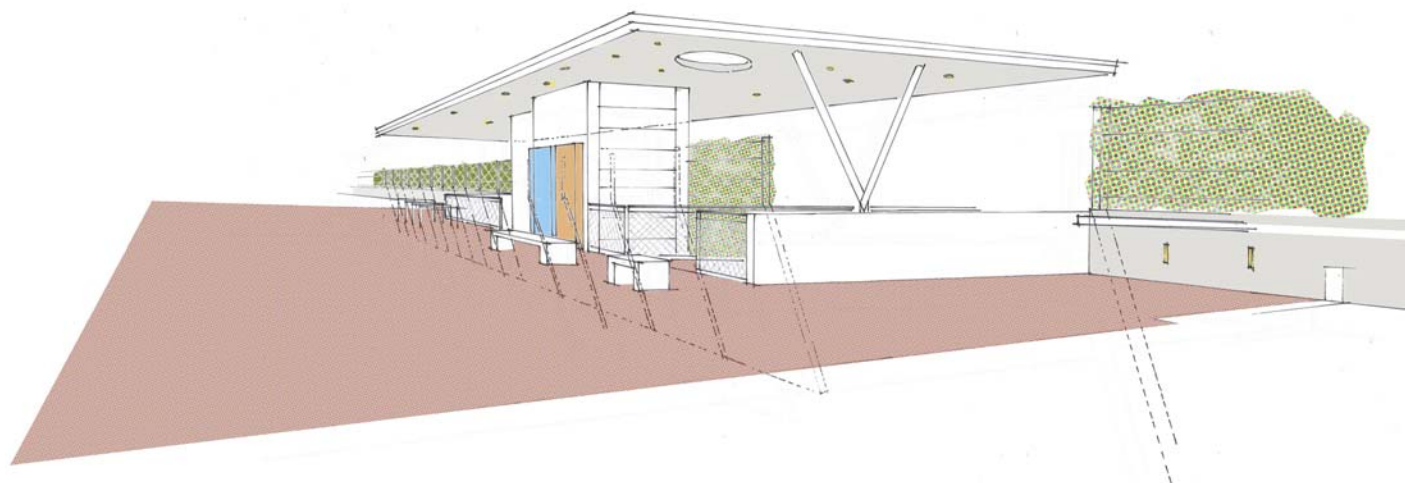
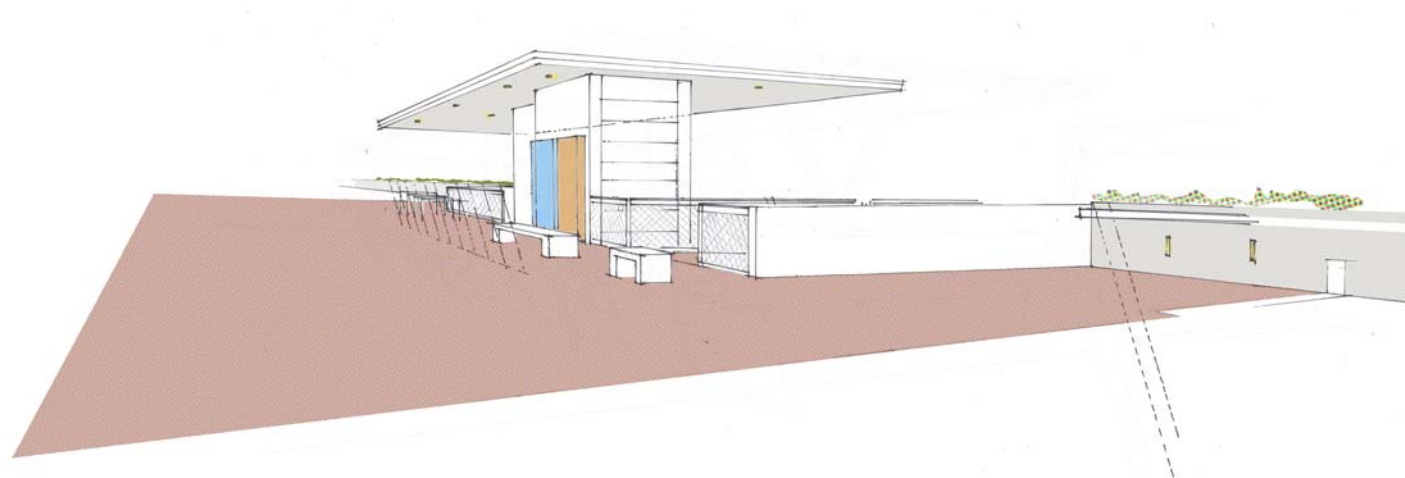


Abb.91. Perspektive: verkürzte Dachvariante

Abb.92. Perspektive: lange Dachvariante

(Bilder: AAPS)

- ②1 Farbgestaltung des Parkdecks zur besseren Orientierung und als gestalterische Aufwertung.



Abb.93. Farbgestaltung des Innenraums
(Bild: AAPS)

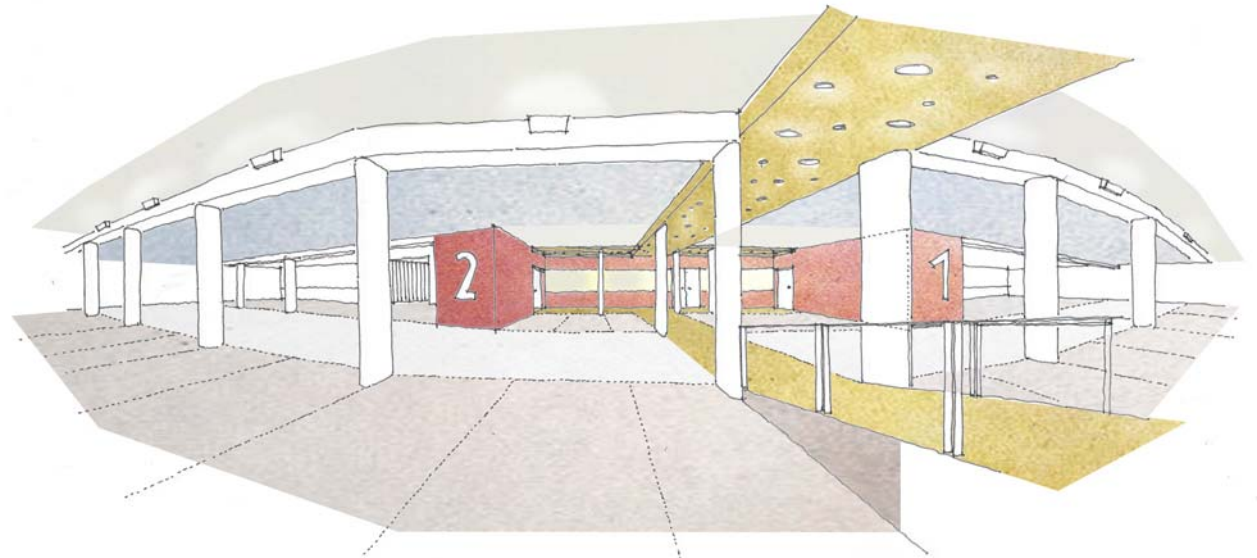
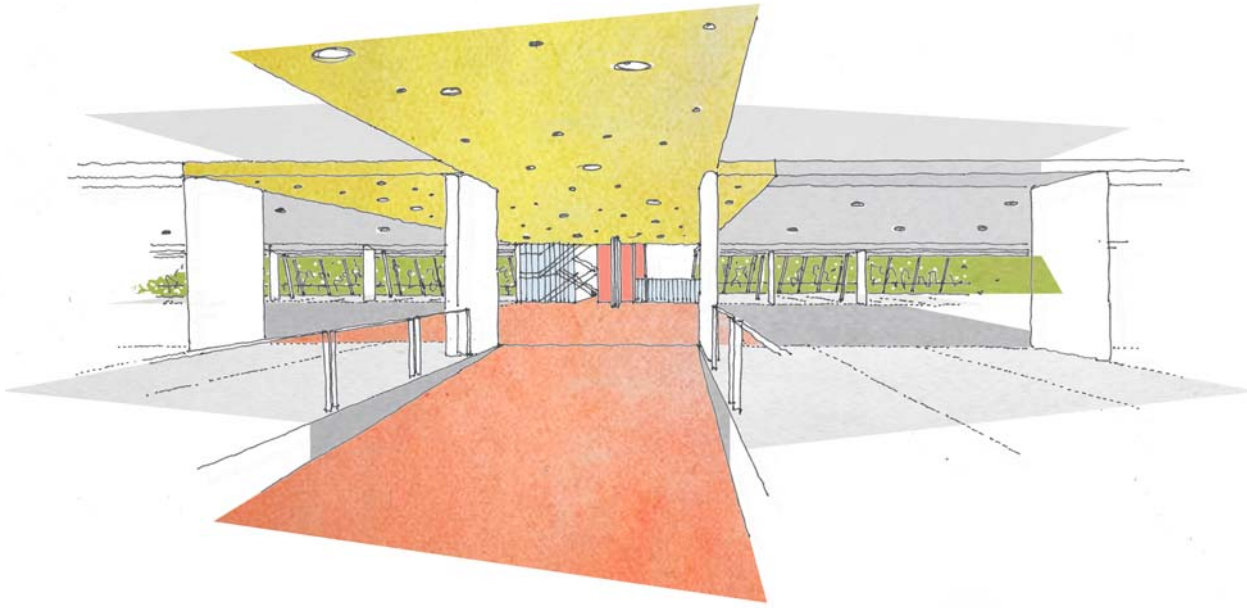
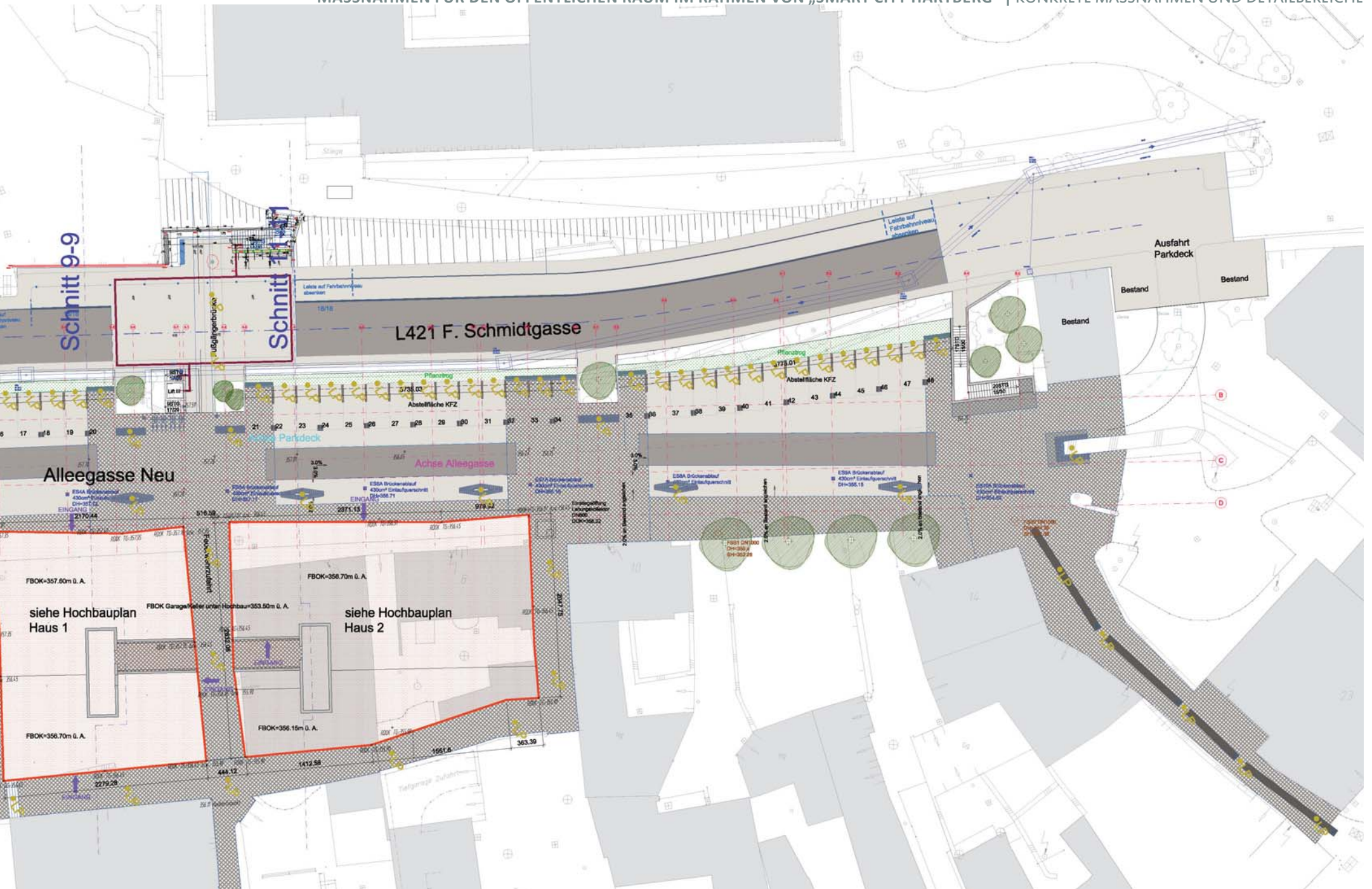


Abb.94. Farbgestaltung Haupteingangs
Abb.95. Rampenbereich und Nummerierung
(Bilder: AAPS)



Abb.96. Entwurfsgrundriss mit Oberflächengestaltung
(Bild: AAPS)



Ergebnisse der Requalifizierung

- ① Die Schaffung von Parkplätzen stärkt die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des innerstädtischen Einzelhandels. Die gegenwärtige Ausnutzung des Parkdecks ist gut, dennoch besteht hier Spielraum nach oben.
- ② Die Schaffung von innerstädtischem Wohnraum sorgt für zusätzliche NutzerInnen in der Altstadt. Gegenwärtig erfolgt eine Vermarktung seitens des Bauträgers.
- ③ Die Schaffung von großen zusammenhängenden Einzelhandelsflächen stellt eine Reaktion auf die zeitgemäßen Anforderungen seitens der Betreiber dar und reagiert auf das aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen überwiegend kleinteilig strukturierte Angebot innerhalb der Altstadt. Inzwischen konnten NutzerInnen für diese Flächen gewonnen werden.
- ④ Als infrastrukturelle Maßnahme zur langfristigen Sicherung des Standortes Innenstadt bildet dieses Projekt den sinnvollen Auftakt einer Reihe von Requalifizierungsmaßnahmen im Rahmen von „Smart City Hartberg“.
- ⑤ Die Umsetzung der Brücke wurde vorerst aus budgetären Gründen vorschoben. Eine ebenerdige Anbindung der Schule und des Bergparks zur Reduzierung der topographischen Trennwirkung der Franz-Schmidt-Gasse erscheint immernoch sinnvoll. Entsprechend wird eine Errichtung mittelfristig nach wie vor anvisiert.
- ⑥ Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstadiums zum Zeitpunkt des Einstiegs der Verfasser in das Projektes, konnten manche Gestaltungsvorschläge nicht mehr umgesetzt werden. Dies betrifft die Materialwahl und Gliederung der Oberflächen auf der oberen Ebene.



*Abb.97. Fertiggestellte Franz-Schmidt-Gasse mit vorgerichtetem Brückenfundament
(Bild: AAPS)*



*Abb.99. Fertiggestelltes Parkdeck Alleegasse
als nördliche Stadtkante
(Bild: AAPS)*



Abb.100. Einfahrt Parkdeck mit abgespeckter Oberflächengestaltung (Bild: AAPS)



*Abb.101. Fertiggestellter Wohnbau und
Parkdeck Alleegasse (Bild: AAPS)*

IV.3.2. Wienerstraße / Keutergassl

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Dieses Teilstück der Wienerstraße bilden den Übergang zwischen bestehender Fußgängerzone und Rochusplatz und markiert einen wichtigen Zutrittspunkt zum Hauptgeschäftsbereich. Dieser Funktion wird der Bereich nicht gerecht. Insbesondere vom Rochusplatz kommend ist keine Einladung ins „Haus Innenstadt“ wahrnehmbar.
- ② Die Wienerstraße ist der intergraler Bestandteil der innerstädtischen Hauptachse. Ihre Aufwertung ist für die Altstadt von eminenter Wichtigkeit.
- ③ Sowohl Gehsteige als auch Fahrspur wirken aufgrund sehr geringer Breiten beengt. Eine beidseitige Gehsteigführung fördert dies zusätzlich.
- ④ Entsprechend eingeschränkt sind die Vorbereiche der hier ansässigen Geschäfte.
- ⑤ Die ausgewiesenen Parkplätze für Schrägparker unterbrechen mögliche Sichtbeziehungen zwischen Rochusplatz und Beginn der Fußgängerzone.
- ⑥ Die Der Bereich weist einen ähnlichen Materialmix auf, wie er in der Herrengasse vor-zufinden ist.
- ⑦ Oberflächen, insbesondere jene der einbindenden Straßen sind stark vernachlässigt und bereits dringende Sanierungsfälle: „Flickenteppich“.



- ⑦
- ⑧
- ⑨

Abb.102. Bestandsfoto Kreuzungspunkt
Michaelgasse/Bindergasse/Wienerstraße
(Bild: AAPS)



Abb.103. (v.l.o. im UZ) unteres Kreutergassl
Abb.104. oberes Kreutergassl
Abb.105. Wienergasse zum Rochusplatz
Abb.106. Kreuzung Wienergasse/Rochusplatz
(Bilder: AAPS)

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Als Bestandteil der Hauptachse stellt das logischerweise das zweite Projekt dar, das im Zuge von „Smart City Hartberg“ umgesetzt wurde.
- ② Im Vordergrund stand ein partizipativer Prozess.
- ③ In mehreren offenen Arbeitssitzungen wurden hier zunächst die Prinzipien und Vorzüge von Shared Space vorgestellt, sowie anschließend die Vorschläge der Bevölkerung und Anforderung an den Straßenraum diskutiert.

- ④ In weiterer Folge wurde ein Kriteireinkatalog im Sinne eines sozialen Leitbildes erstellt und abschließend in Gestaltungsvorschläge übersetzt, die wiederum zur Diskussion gestellt wurden. Entscheidungskriterien waren:
 - ⑤ Eine Verbesserung der Sichtbeziehungen.
 - ⑥ Die Verbreiterung der Vorbereiche des Handels.
 - ⑦ Mehr Bewegungsraum für Menschen.
 - ⑧ Eine Berücksichtigung sanfter Mobilitätsformen.

- ⑨ Schaffung von Halteflächen und Kundenparkplätzen.
- ⑩ Farbgebung und Materialien.
- ⑪ Abtrennung der Vorbereiche zur Fahrbahn.

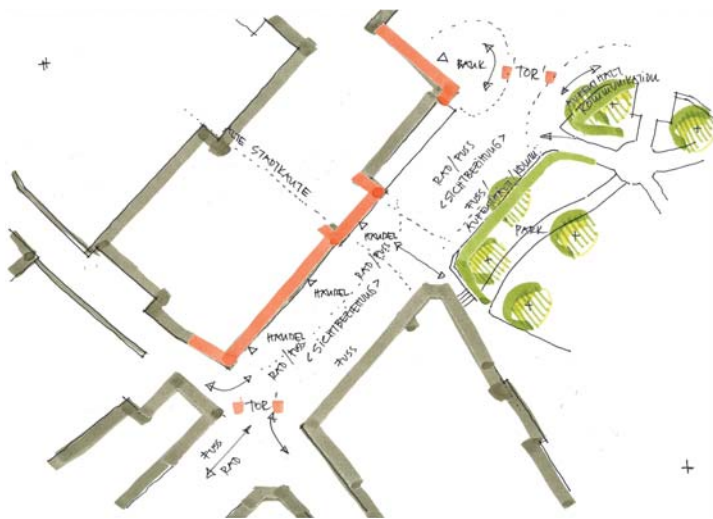


Abb.107. Anforderungsprofil als Besprechungsgrundlage
 Abb.108.-113. Diskutierte Flächenverteilungen
 (Bilder: AAPS)

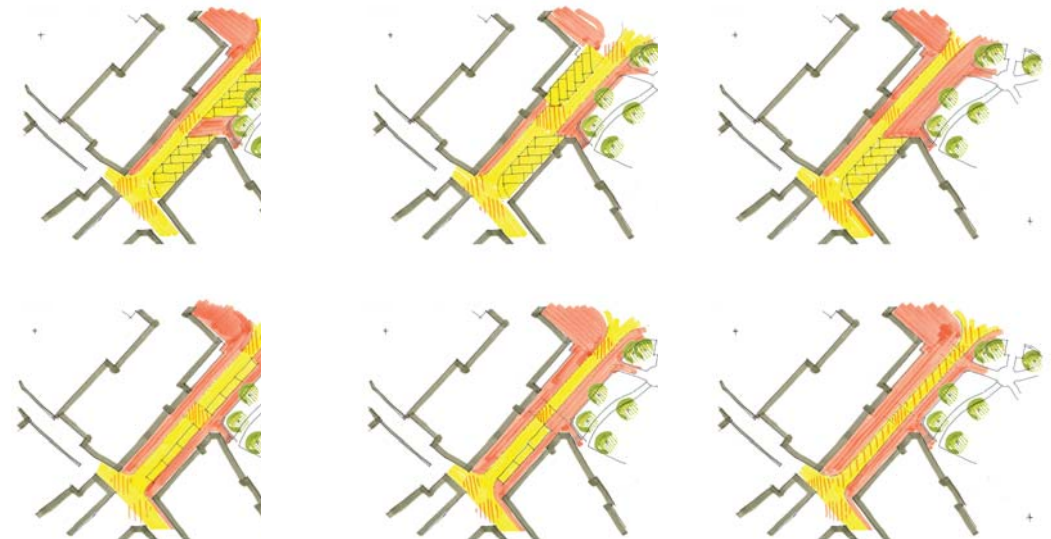




Abb.114.-115. Entwurfsskizzen verschiedener Varianten für Material und Trennung (Bilder: AAPS)

Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums

- ⑫ Gliederung der Fläche durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien entsprechend des Ansatzes für die Alleegasse.
- ⑬ Ausweisung der Fahrspur und Haltebereiche als dunkle Asphaltfläche. Die zentrale Unterbrechung markiert die Einbindung des Grünbereichs am Rochusplatz.

- ⑭ Ausbildung einer ebenen Bewegungsebene ohne Höhensprünge sorgt für Barrierefreiheit und optische Verbreiterung und subjektive Weite des Straßenquerschnitts.
- ⑮ Eine großformatige Betonsteinpflasterung unterstützt die Wahrnehmung gestalterisch.

- ⑯ Die Abtrennung der Vorbereiche erfolgt durch Granitquader, die zum Teil mit Holzauflege versehen werden und so als Sitz- oder Ablagefläche benutzt werden können.
- ⑰ Das Kreuzergassl wird nach den Gestaltungsprinzipien der Michaeligasse ausgeführt. Ein mittiger Pflasterstreifen in Segmentbogenverlegung akzentuiert die gleichberechtigte Stellung von Fußgänger und MIV.



Abb.116. (l.) Entwurfsdarstellung einer diskutierten Vairante
Abb.117. (r.) Grundrissplan des abgeschlossenen Entwurfs o.M.
 (Bild: AAPS)



Ergebnisse der Requalifizierung

- ① Die partizipatorische Einbindung der Bevölkerung generierte eine hohe Akzeptanz und Identifikation mit der gefundenen Gestaltungslösung. Auffallend ist, dass die Geschäftstreibenden vor Ort den erweiterten und großzügiger gewordenen Fußgängerbereich vor ihren Geschäften für wichtiger halten als die Beibehaltung der vorhandenen Parkplätze. (Sie widersprechen damit aus der konkreten Erfahrung und Praxis vor Ort den Vertretern der Wirtschaftskommer.)
- ② Die Fertigstellung stellt eine Komplettierung der Hauptachse von Fritz-Stachel-Platz bis zum Hauptplatz dar und sorgt für einen Lückenschluss.
- ③ Die Hauptrichtung wird durch die neue Gestaltung akzentuiert und sorgt für eine verbesserte Anbindung des Rochusplatzes und des Fritz-Stachel-Platzes.
- ④ Die freigeräumten Sichtbeziehungen und klare Linienführung unterstützen diese Ausrichtung.
- ⑤ Der Straßenraum wird von den ursprünglichen Zergliederungen durch die Gehsteige, und die Höhengsprünge der Fahrbahn befreit und zu einer zusammenhängenden Fläche vereint. Auf diese Weise wird eine höchstmögliche Großzügigkeit hergestellt.
- ⑥ Die Kreuzergassl mit ihrer mittigen Pflasterung sorgt für eine Aufwertung und verbesserte Benützbarkeit für Fußgänger. Das gewählte gestaltungsmotiv drängt Fußgänger nicht mehr an den Rand; auch Autolenker finden es jetzt angemessen, wenn Fußgänger in der Mitte des Straßenraumes gehen.

Abb.118.-121. Fertiggestellte Winenerstraße
Abb.122.-123. Fertiggestelltes Kreuzergassl
 [v.l.o.n.r.u.] (Bilder: AAPS)





IV.3.3. Bindergassl

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Das kleine Gassl ist Bestandteil des Netzes an Querverbindungen und führt von der Alleegasse zur Fußgängerzone in der Wienerstraße.
- ② Die Oberflächen wirken dunkel, veraltet und wenig einladend. In Teilbereichen ist der Belag renovierungsbedürftig.
- ③ Die Aufwertung der nördlichen Stadtkante durch das Projekt Alleegasse verlangt nach einer gestalterisch verbesserten Anbindung an den Hauptgeschäftsbereich.

Maßnahmen zur Requalifizierung

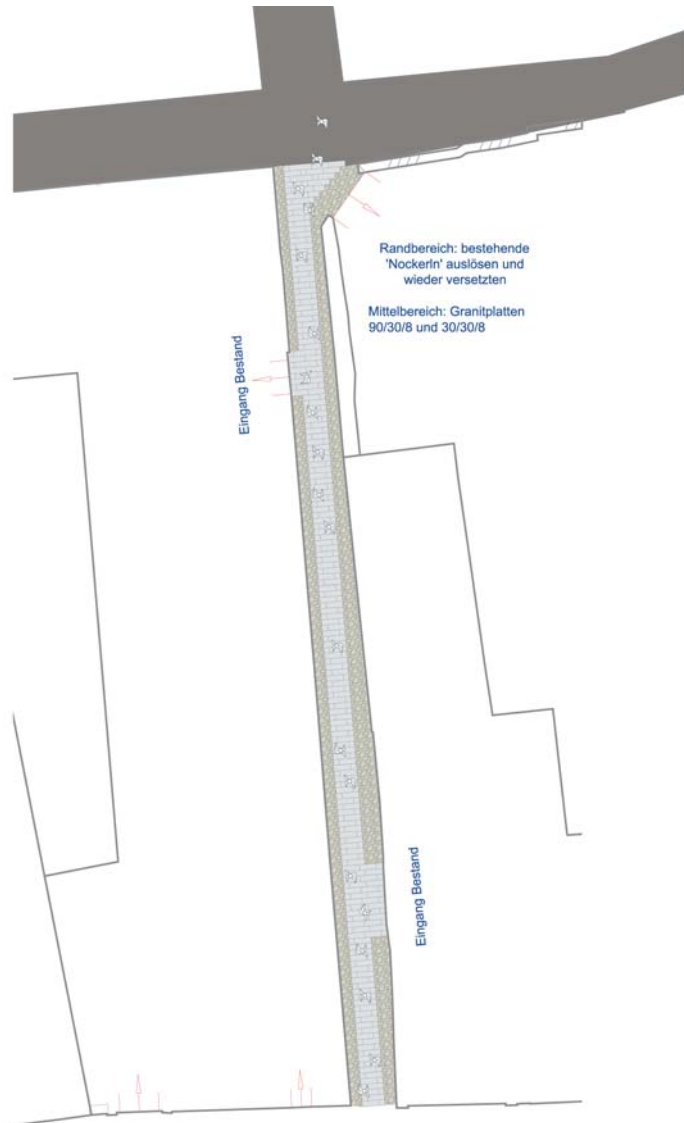
- ① Erneuerung der Oberflächen: die verwendeten Materialien werden an das gestalterische Leitbild der Michaeligasse angepasst werden.
- ② Ersetzen der Natursteinplatten durch einen hellen und freundlichen Betonstein.
- ③ Motiv einer zentralen Bewegungsführung wie im Kreuzergassl als "Einladung in das Haus Innenstadt".

Ergebnisse der Requalifizierung

- ① Erhöhte Akzeptanz und verbesserte subjektive Anbindung der Parkplätze in der Alleegasse.
- ② Renovierung der Fassadenflächen und Schaukästen wertet das Bindergassl zusätzlich auf.
- ③ Gestalterische Anbindung der neuen, großflächigen Geschäftsfächen in den Baukörpern der Alleegasse in den Hauptgeschäftsbereichs der Hauptachse.



Abb.124. (l.) Foto der Bestandssituation
Abb.125. (m.) Grundrissplan des Entwurfs o.M.
Abb.126. (r.) Foto nach Teilfertigstellung
 (Bilder: AAPS)



IV.3.4. Kirchengasse

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Im Wesentlichen gilt hier ähnliches wie in der Wienerstraße:
- ② Die Kirchengasse ist der integraler Bestandteil der innerstädtischen Hauptachse. Ihre Aufwertung ist für die Altstadt von eminenter Wichtigkeit.
- ③ Sowohl Gehsteige als auch Fahrspur wirken aufgrund sehr geringer Breiten beengt. Eine beidseitige Gehsteigführung fördert dies zusätzlich. Ein konventioneller

'Autostraßenquerschnitt' wurde hier in die Geometrie der bereits bestehenden Gassenstruktur eingefügt.

- ④ Entsprechend eingeschränkt sind die Vorbereiche der hier ansässigen Geschäfte. Die arkadenartige Erweiterung der Straße zB beim Geschäft Fürpass wird nicht erlebbar gemacht.
- ⑤ In diesem Sinn ist die Funktionalität der Strasse als

innerstädtischer Geschäftsbereich des Einzelhandels verbesserungsfähig.

- ⑥ Der ruhende MIV verringert die schon geringen Querschnitte zusätzlich.
- ⑦ Die Oberflächen, insbesondere jene der Gehsteige sind bereits Sanierungsfälle: „Flickenteppich“.



Abb.127. (l.u.) Blick Richtung Herrengasse
 Abb.128. (l.o.) Luftaufnahme (Bild: Stadt Hartberg)
 Abb.129. (r.o.) Blick zum Hauptplatz
 Abb.130. (r.u.) Einbindung Steingasse
 (Bilder: AAPS)



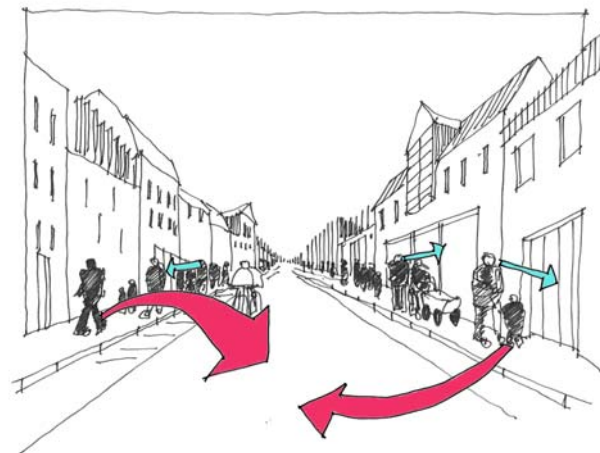


Abb.131 a. Abstrakte Skizze eines konventionell gestalteten Straßenraums mit enger Begrenzung durch die Gebäudegeometrie: enge Gehwege, autogerechte Fahrbahn. Die Aufteilung folgt der Gliederung nach Verkehrsmitteln. Dadurch werden Passanten an den Rand gedrängt, die Aufteilung des Straßenraums folgt nicht den Bedürfnissen der Passanten und Radler. (Bilder: AAPS)

Abb.131 b. Was findet statt? Welche Bewegungen stehen in Konkurrenz zueinander? Es gibt Passanten, die schnell gehen, und es gibt jene, die am Rand stehen, um zum Beispiel Schaufensterauslagen zu betrachten. Ist es nicht sinnvoller, statt nach Verkehrsmodi zu trennen, die Straße so zu organisieren, dass zügige Bewegungen in der Mitte stattfinden (rote Pfeile), wohingegen langsame und verweilende Tätigkeiten sich in den Randbereichen abspielen? (Bilder: AAPS)

Abb.131 c. Zügige Bewegungen werden in der Mitte des Straßenraumes auf einer Art 'catwalk' gebündelt. Diese Zone wird jedoch nicht so breit wie eine 'Fahrbahn' ausgebildet, um das Trugbild der konventionellen Straße nicht entstehen zu lassen. Dann wird es vollkommen angemessen erscheinen, wenn auch Fußgänger und Radler den ganzen Raum in Anspruch nehmen und sich in der Mitte der Straße bewegen. (Bilder: AAPS)

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Als Bestandteil der Hauptachse stellt dies ein weiteres Projekt dar, das im Zuge von „Smart City Hartberg“ umgesetzt wurde.
- ② Im Vordergrund stand auch hier ein partizipativer Prozess.
- ③ In mehreren offenen Arbeitssitzungen wurden hier erneut die Vorschläge der Bevölkerung und Anforderung an den Straßenraum diskutiert.

- ④ In weiterer Folge wurde ein Kriterienkatalog im Sinne eines sozialen Leitbildes erstellt und abschließend in Gestaltungsvorschläge übersetzt, die wiederum zur Diskussion gestellt wurden. Entscheidungskriterien waren:
 - ⑤ Die Verbreiterung der Vorbereiche des Handels.
 - ⑥ Mehr Bewegungsraum für Menschen.
 - ⑦ Abbildung unterschiedlicher Geschwindigkeiten und ihre Sortierung unabhängig von der Verkehrsmittelwahl.

- Schnelle Bewegungen sollen zentral erfolgen, langsame Bewegungen an den Randbereichen.
- ⑧ Eine Berücksichtigung sanfter Mobilitätsformen.
 - ⑨ Schaffung von Halteflächen für die Apothekenkunden.
 - ⑩ Farbgebung und Materialien.
 - ⑪ Keine Abtrennung der Vorbereiche. Keine Ausweisung einer Fahrbahn.



Abb.132 a. (v.l.n.r.) Entwurfsperspektive, Übersicht über eine mögliche Anbindung der Kirchengasse an die bestehende Hauptplatzgestaltung sowie die Einbindung der Steingasse. Der homogene Straßenraum wird durch die Ausbildung eines 'Catwalks' in der Straßenmitte modifiziert; in besonderen Bereichen wie Terrassen vor gastronomischen Betrieben werden großzügige Pflasterungen wie 'Vorteppiche' ausgebildet. (Bild: AAPS)



Abb.132 b. Entwurfskizze im Rahmen des Beteiligungsverfahrens: Blick zum Hauptplatz. Deutlich ablesbar der Versuch, den komfortabler gepflasterten Mittelbereich in die Geschäftsarkade einzubinden, um diese verstärkt als Erweiterung des Straßenraumes in Erscheinung treten zu lassen. Wichtig ist das Schaffen eines homogenen Straßenbildes, das den Bedürfnissen der Fußgänger entspricht und diese in den Mittelpunkt stellt. (Bilder: AAPS)



Abb.133. (v.l.n.r.) Blick Richtung Herrengasse

Abb.134. (l.o.) Einbindung Steingasse

(Bilder: AAPS)



Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums

- ⑫ Gliederung der Fläche durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien entsprechend des Ansatzes für die Michaeligasse.
- ⑬ Keine Ausweisung einer Fahrspur.
- ⑭ Die Ausbildung einer ebenen Bewegungsebene ohne Höhengsprünge sorgt für Barrierefreiheit und optische Verbreiterung und subjektive Weite des Straßenquerschnitts.

- ⑮ Eine großformatige Betonsteinpflasterung akzentuiert die Mittelachse als eine Art „Laufsteg“.
- ⑯ Die Vorbereiche und Eingänge werden ebenfalls in Betonsteinpflasterung ausgeführt. Sie binden zum Teil in den Laufsteg ein und unterstreichen so eine gleichberechtigte Benützung der Straße für Fußgänger, Rad- und Autofahrer.
- ⑰ Der Aufenthalt von Fussgängern in Strassenmitte wird für alle Verkehrsteilnehmer zur Selbstverständlichkeit.

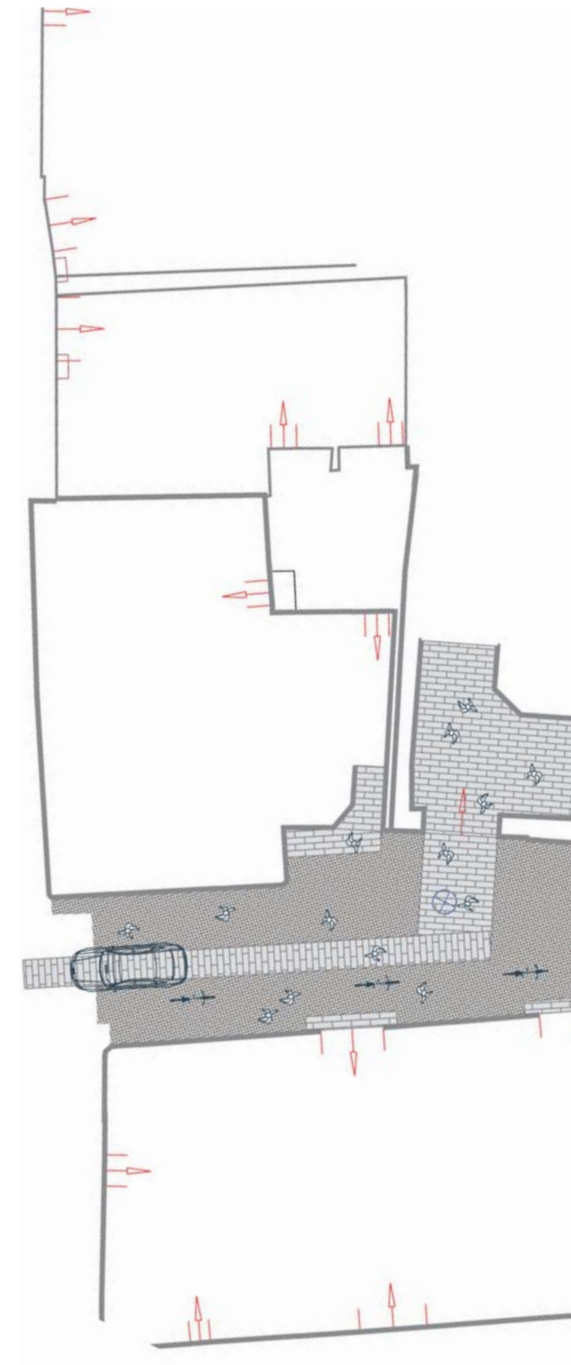
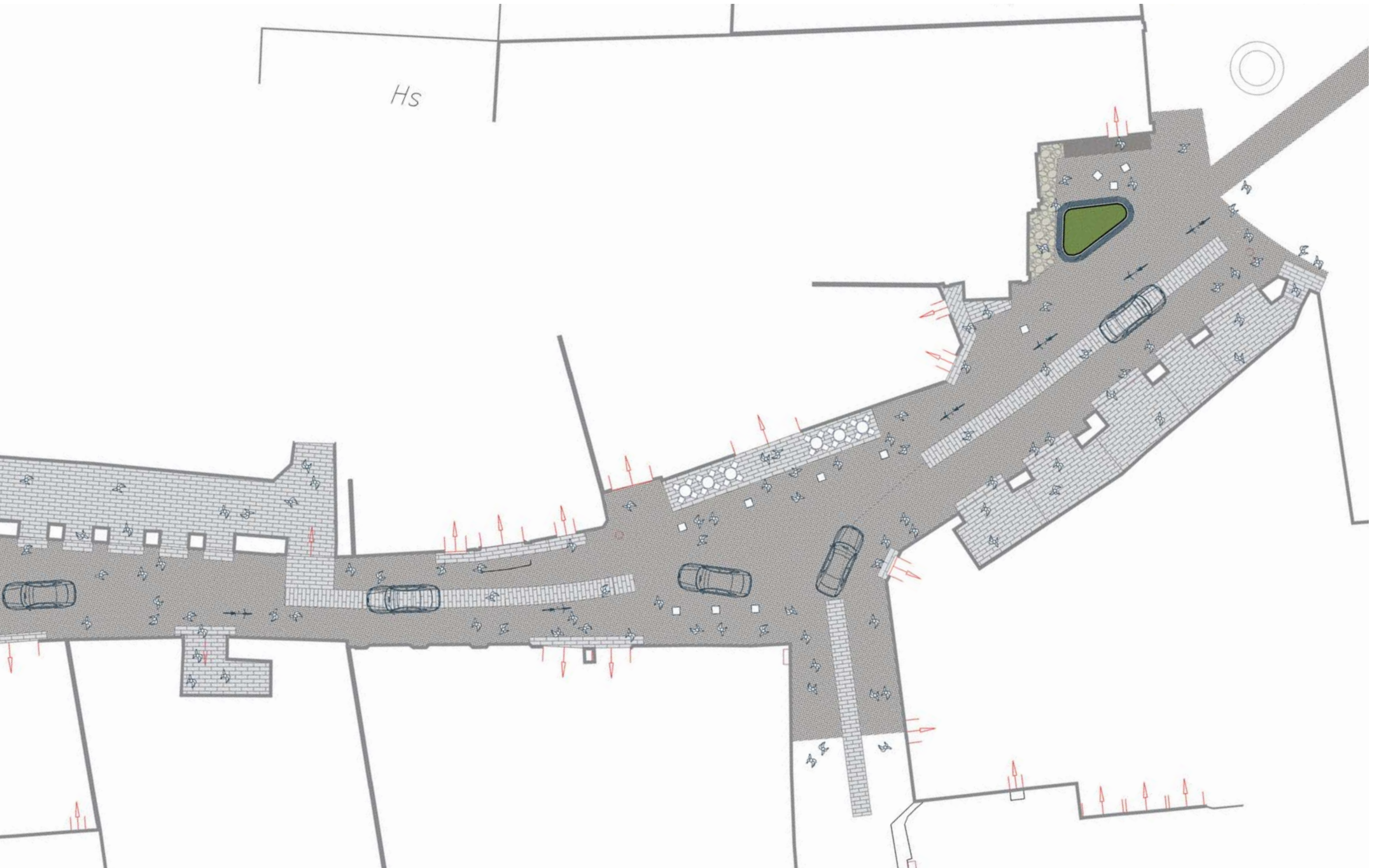


Abb.135. Entwurfsgrundriss mit Oberflächengestaltung
(Bild: AAPS)



Ergebnisse der Requalifizierung

- ① Die partizipatorische Einbindung der Bevölkerung generierte eine hohe Akzeptanz und Identifikation mit der gefundenen Gestaltungslösung.
- ② Die Fertigstellung stellt eine Komplettierung der Hauptachse vom Hauptplatz bis zur Herrengasse dar und sorgt so für einen Lückenschluss.
- ③ Die Hauptrichtung wird durch die neue Gestaltung akzentuiert und sorgt für eine verbesserte Anbindung des Kernstockplatzes und der Herrengasse.

- ④ Der Straßenraum wird von den ursprünglichen Zergliederungen durch die Gehsteige, und die Höhensprünge der Fahrbahn befreit und zu einer zusammenhängenden Fläche vereint. Auf diese Weise wird eine höchstmögliche Großzügigkeit hergestellt.
- ⑤ Erhöhte Aufmerksamkeit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer untereinander.
- ⑥ Reduzierte Geschwindigkeit des MIV und geringeres Konfliktpotenzial der verschiedenen Geschwindigkeiten.

- ⑦ Gestalterische Vergrößerung der Vorbereiche für die Geschäfte und dahingehend eine Aufwertung des Einzelhandelsstandorts.
- ⑧ Erhöhte Aufenthaltsqualität wird unterstützt durch einem Hauptgeschäftsbereich angemessene Hochwertigkeit der Materialien.
- ⑨ Schlichte Eleganz durch einen reduzierten Materialkatalog.
- ⑩

Abb.136. Fertiggestellte Kirchengasse
(Bilder: AAPS)





Abb.137. Blick Richtung Hauptplatz
(Bild: AAPS)



*Abb.138. Blick Richtung Herrengasse
(Bild: AAPS)*

IV.3.5. Hauptplatz

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Heterogenes Erscheinungsbild durch zusammengewürfelte Möblierungselemente.
- ② Hauptplatz dient als Parkplatz. Die reduziert die Aufenthaltsqualität.
- ③ Die Parkplätze in "erster Reihe" erzeugen zusätzlichen Ziel- und Suchverkehr.
- ④ Durch Ausweisung der Fahrspur im Bereich Hofgasse zerfällt der Platz in zwei Teile.
- ⑤ Dies manifestiert sich zusätzlich durch den vorhandenen Niveausprung an dieser Stelle.
- ⑥ Einbahnverkehr aus der Kirchengasse quert den unteren Platzabschnitt.
- ⑦ Aufgrund der Oberflächengestaltung, insbesondere aufgrund des Pophyrkreises, wird die Assoziation einer Fahrspur erweckt.
- ⑧ Allerdings ist der Porphyrkreis aufgrund unzureichender Kurvenradien aus der Kirchengasse nicht befahrbar.
- ⑨ Im Zusammenspiel mit den Möblierungselementen entsteht eine verwirrende Situation für Ortsunkundige.
- ⑩ Das Brunnenelement im Zentrum des Porphyrkreises liegt überwiegend im Schatten und wird entsprechend wenig genutzt.

Abb.139.-141. Möblierungselemente Hauptplatz
(Bild: AAPS)



Abb.142. (o.) Hauptplatz, Blick Richtung Kirche
Abb.143.-145. Möblierungselemente Hauptplatz
(Bild: AAPS)



Charakteristik der Bestandssituation

- 11 Die Vorbereiche der Geschäfte sind zum Teil nicht angemessen akzentuiert.
- 12 Durch Fahrspur und Parkplätze entsteht eine erhöhte Präsenz des MIV.
- 13 Durch die dezidierte Ausweisung und Reservierung der MIV-Flächen durch Poller und Möblierung erscheinen andere Nutzer und Nutzungen subjektiv zweitrangig: Es wirkt als würden ihnen die Restflächen zugeteilt.
- 14 Die Aufenthaltsqualität der Gastgärten wird durch die Emissionen des MIV reduziert.

- 15 Zusätzlich zu den Niveausprüngen von Nord nach Süd ist ein vergleichsweise starkes Gefälle von West nach Ost vorhanden.
- 16 Hierdurch reduziert sich die Bindung der Bebauung im oberen Bereich an jene im unteren Teil des Platzes.
- 17 Die Bespielung des Platzes abseits der vorhandenen großen Events weist Verbesserungspotenzial auf.
- 18 Die Oberflächen sind überwiegend gut intakt - eine Vernachlässigung ist nicht feststellbar.

- 19 Die Gestaltung des Platzes manifestiert sich als ein wilder Mix an unterschiedlichen Materialien: Asphalt, kleinteiliges rotes und graues Kopfsteinpflaster, graurötlich melierter Plattenbelag, Natursteinpflasterung.
- 20 Die Kombination der unterschiedlichen Bodenbeläge erzeugt ein äußerst heterogenes Erscheinungsbild.

Abb.146. Das Luftbild über den Hauptplatz zeigt deutlich, dass das dominierende Gestaltungsmotiv des Halbkreises weder mit der durch Gebäude definierten Geometrie der gewachsenen Stadträume, noch mit den vorhandenen Bewegungs- und Funktionsabläufen auf dem Platz korrespondiert. Die Dominanz des Halbkreises erscheint als äußerlich eingefügter Formalismus. Dieser Formalismus ist ein Fremdkörper, der das Leben im Raum eher behindert als fördert.



Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Als Bestandteil der Hauptachse stellt dies ein weiteres Projekt dar, das im Zuge von „Smart City Hartberg“ umgesetzt wurde.
- ② Im Vordergrund stand auch hier ein partizipativer Prozess.
- ③ In mehreren offenen Arbeitssitzungen wurden hier erneut die Vorschläge der Bevölkerung und Anforderungen an den Straßenraum diskutiert.
- ④ Da aus sanierungstechnischer Sicht lediglich im Bereich der Hofgasse unmittelbarer Handlungsbedarf besteht, wurde versucht mit einfachen Mitteln eine Verbesserung der Situation herzustellen.

- ⑤ Es wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses ein Kriteireinkatalog und abschließend in Gestaltungsvorschläge übersetzt.
- ⑥ Im Sinne einer versuchsweisen Erprobung wurden unterschiedliche Möblierungsvarianten erarbeitet.
- ⑦ Die Auswirkungen dieser Szenarien wurden im Rahmen des Hauptplatztagebuches evaluiert.
- ⑧ Durch teilweise sehr "kreatives" Parken tritt der Hauptplatz dennoch in erster Linie als Vorbehaltsfläche für ruhenden Verkehr in Erscheinung.

- ⑨ Aus fachlicher Sicht erscheint es sinnvoll, das Parkregime am Hauptplatz zu überdenken (Kostenerhöhung oder Verbot).
- ⑩ Langfristig empfiehlt sich eine Reduktion und Vereinfachung des Materialkanons, um das allzu kleinteilige Erscheinungsbild großzügiger werden zu lassen.
- ⑪ Als Maßnahme mit ebenfalls langfristigem Zeithorizont kann eine Überarbeitung der Höhenentwicklung zur Reduzierung der Gefälle im Platzbereich die Benützbarkeit des Platzes verbessern und die Bindungen der Bebauungen zueinander verbessern.
- ⑫ Neue Positionierung des Brunnens in der Nähe der Gasthausterrassen auf der Ostseite (Sonnenseite).



Abb.147. Diskussion im Rahmen des Partizipationsprozesses
(Bild: AAPS)

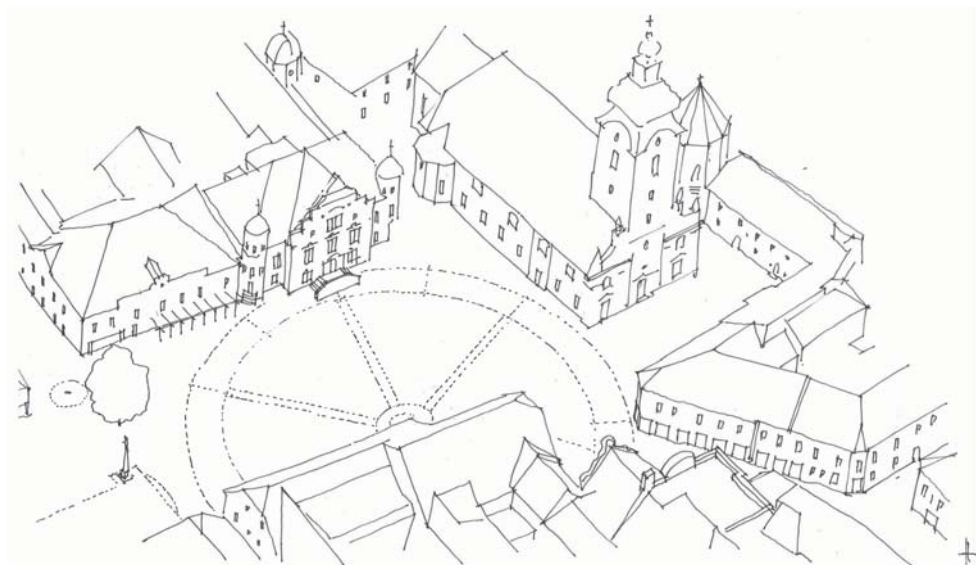


Abb.148. Ansprüche an den Hauptplatz:
Skizzen als Diskussionsgrundlage für den Beteiligungsprozess
(Bild: AAPS)

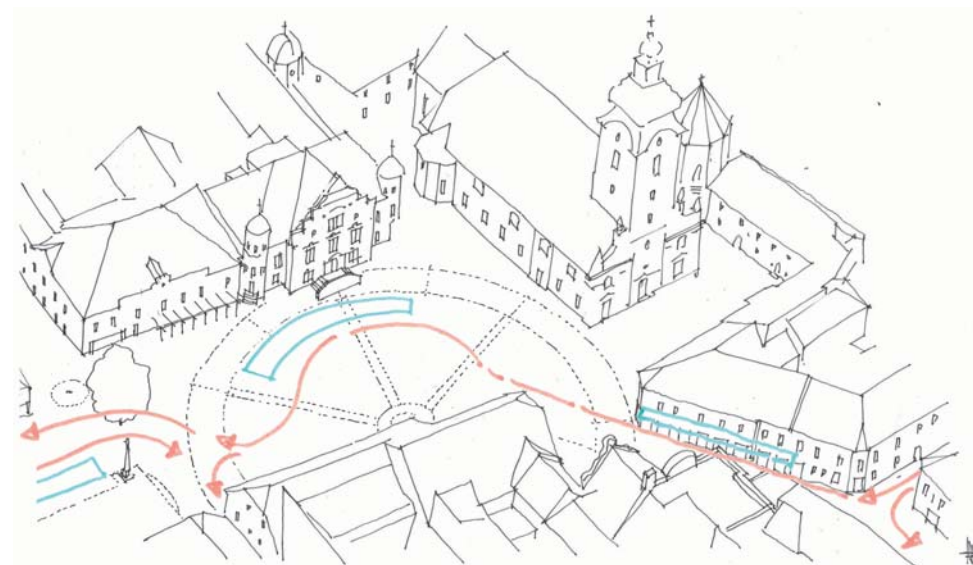


Abb.149. Erfordernisse des MIV. Fahrradachsen, Zonen für den ruhenden Verkehr.
(Bild: AAPS)

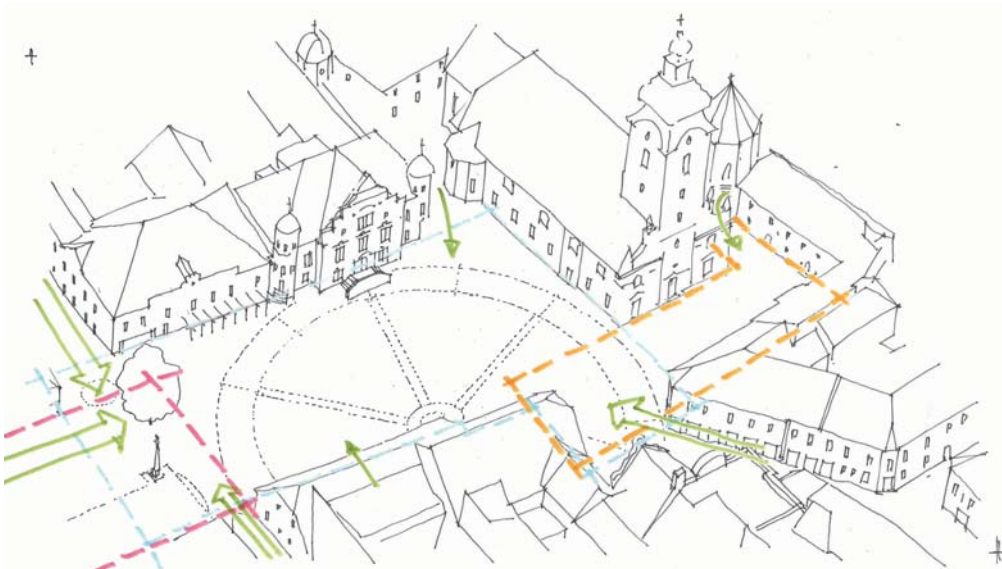


Abb. 150. Bewegungsdynamik der Fußgänger und die Logik und die Logik des Hauptplatzes durch die Überlagerung von angrenzenden Teilräumen (Kirchplatz etc.).
(Bild: AAPS)

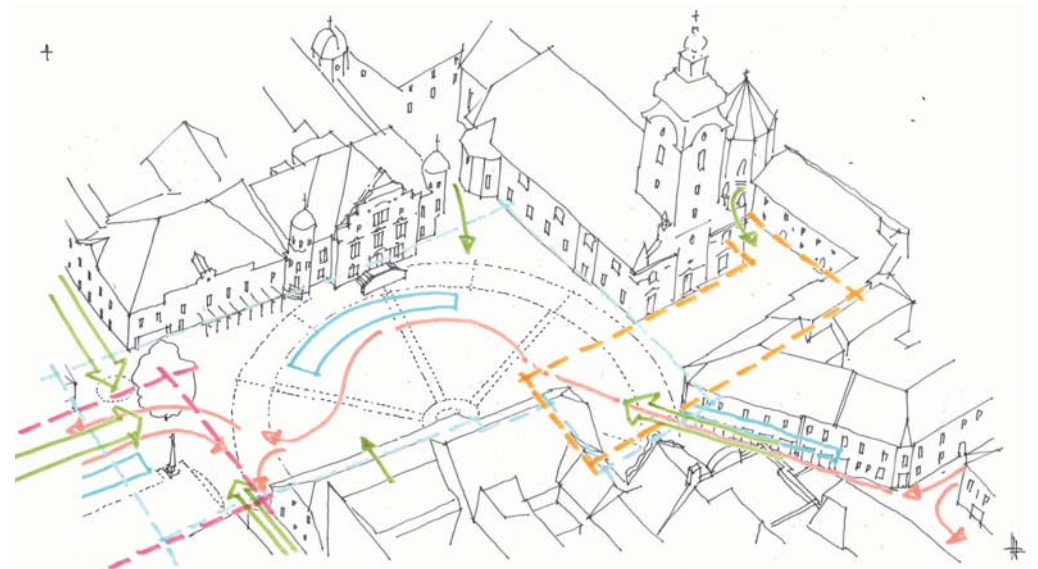


Abb. 151. Überlagerung aller Bewegungen und Räume. Das geometrische Halbkreismotiv der aktuellen Gestaltung korrespondiert weder mit den stadträumlichen Gegebenheiten noch mit den 'natürlichen' Bewegungsflüssen auf dem Hauptplatz. Bewegungen werden durch die Elemente der Bewegungsführung unnötig 'gezwängt', ohne dass die dadurch von Verkehr frei gehaltenen Bereiche eine entsprechende Aufenthaltsqualität erhalten würden.
(Bild: AAPS)

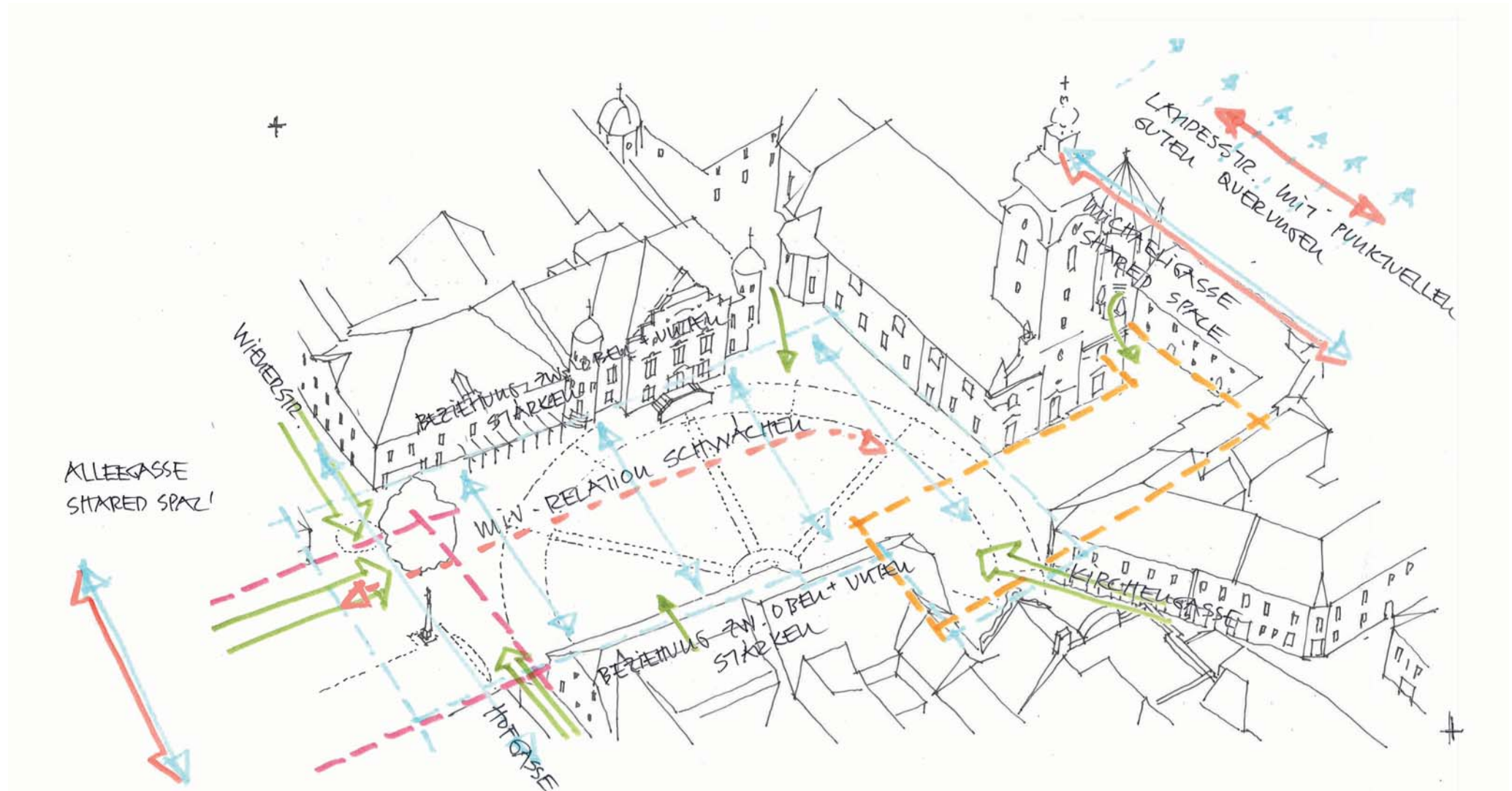


Abb.152. Ansprüche an den Hauptplatz:
Überlagerung der Skizzen
(Bild: AAPS)

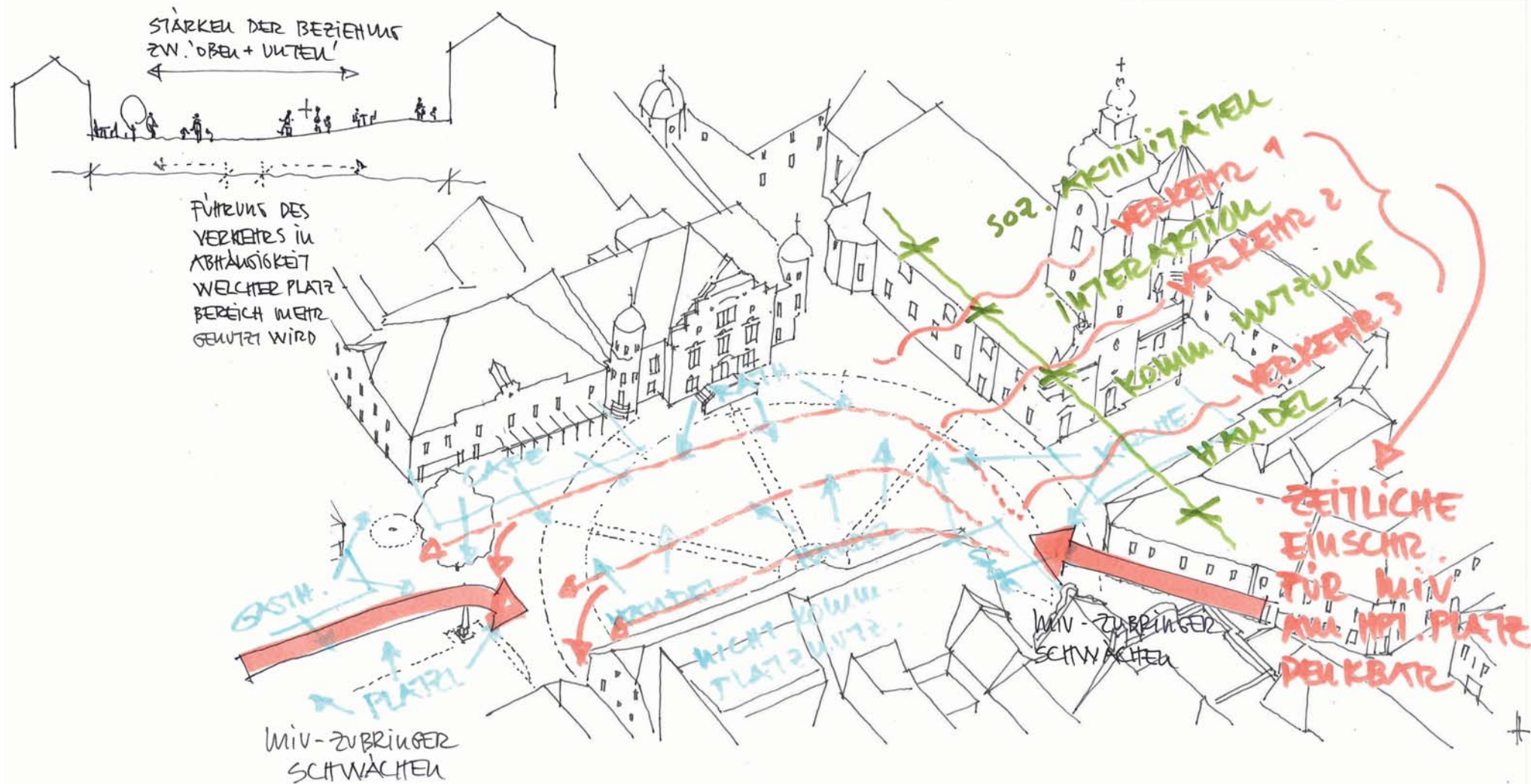


Abb.153. Ansprüche an den Hauptplatz: ergänzende Kriterien. Konzeptskizze für eine verbesserte Zonierung, abgeleitet aus real möglichen Nutzungen des Platzraumes. (Bild: AAPS)

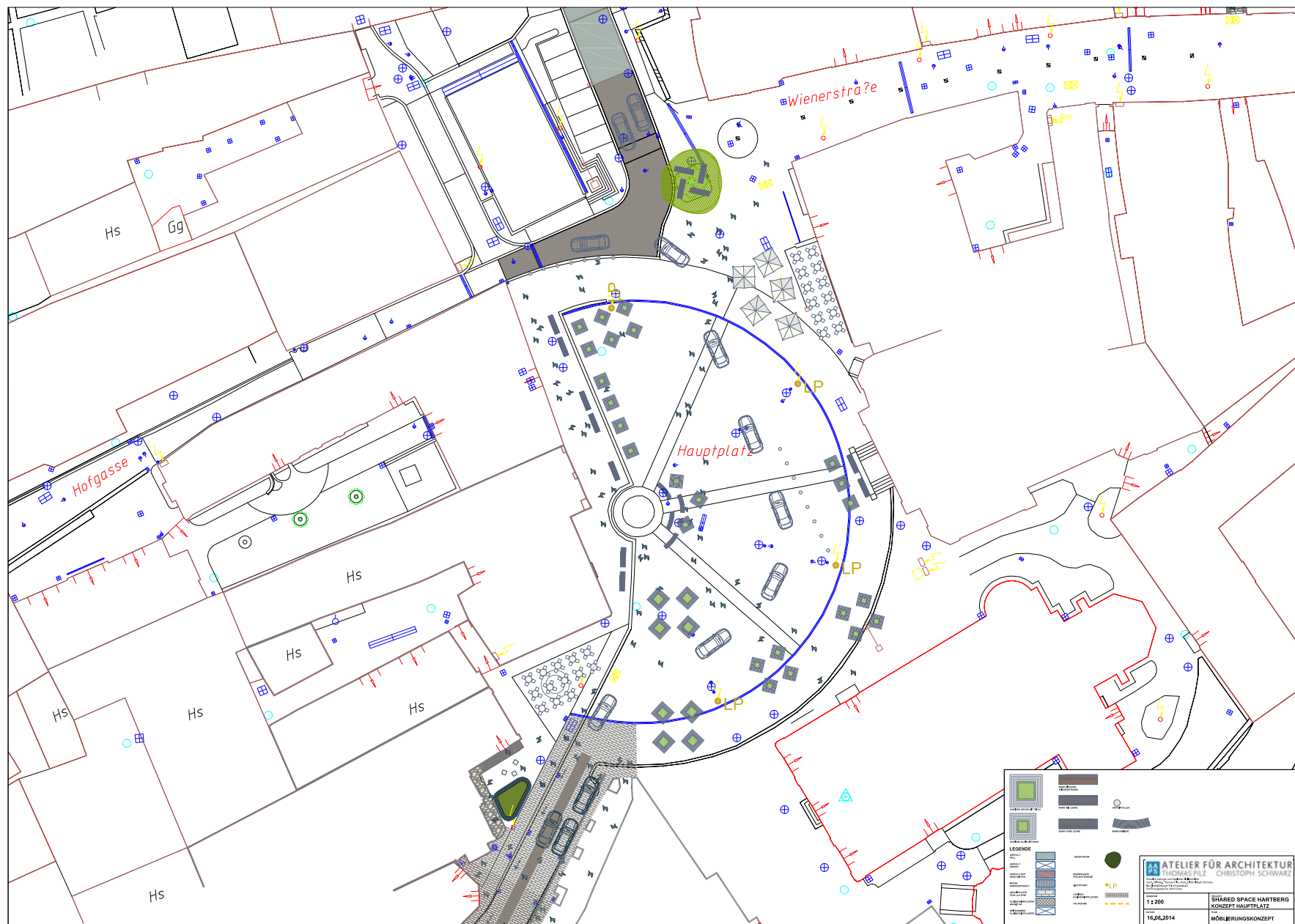


Abb.154. Möblierungsplan:
Variante 1
(Bild: AAPS)

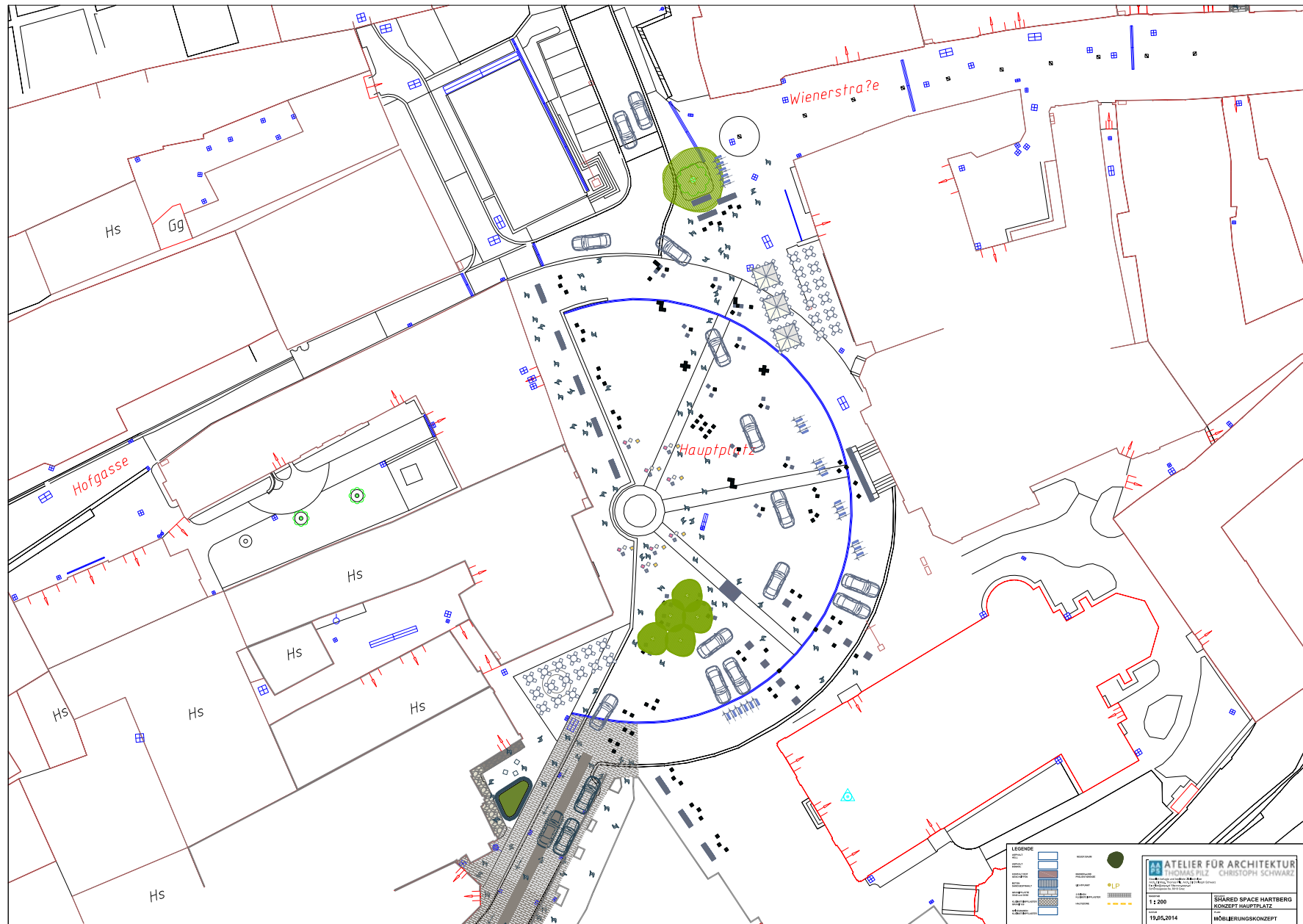


Abb.155. Möblierungsplan:
Variante 2
(Bild: AAPS)

Öffentlicher Raum Hauptplatz

Tagebuch – temporäre Maßnahmen

Mit der Räumung des Hauptplatzes zur Durchführung der Sport- & Fashion-Show am 9. Mai 2014 hat die Beobachtung von Einflüssen durch temporäre Gestaltungsmaßnahmen begonnen.

Sonntag, 11. Mai 2014, 19.00 Uhr:

Hauptplatz ist nach der Veranstaltung nur teilmöbliert, Innenkreis abgepollert, keine Betonpoller am Außenkreis, keine verkehrsleitenden Tröge
Der Außenkreis ist durchgehend beparkt, aufgrund der fehlenden Betonpoller stehen die Fahrzeuge zum Teil am Phorphyrkreis.

Montag, 12. Mai 2014

Wiederherstellung der Grundausstattung mit Ausnahme der Tröge an der Einfahrt Kirchengasse Außenkreis (Kirchplatz) und Ausfahrt Hofgasse Innen- und Außenkreis.
Gegenständliche Bereiche werden zum Teil beparkt – unauffällig.

Mittwoch, 14.5.2014, 9.34 Uhr

Firmenauto der STW steht quer über die Behindertenparkplätze
Auswärtiger fährt am Porphyrcreis (neben Kirche)



Donnerstag, 22.5.2014,

„Marienwald“ ist am Marienplatz vom Künstler Erwald eingerichtet worden.
Die von Trögen frei gehaltenen Bereiche sind nach wie vor unproblematisch (kaum parkende Autos)



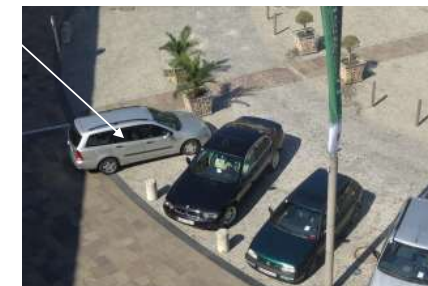
Freitag, 23.5.2014, 10.15 Uhr

LKW-Fahrer von Kirchplatz kommend Richtung Rathaus parkendes Auto bei erster Leuchte rechts hinten beschädigt (Handler Franz) – Radius zu eng !



Dienstag, 27.5.2014, 9.30 Uhr

Parken einmal anders!



Donnerstag, 5.6.2014, Hartberger Pfingstclassic

Sämtliche Edelstahlpoller am Hauptplatz entfernt!

Mittwoch, 11.6.2014:



Donnerstag, 26.6.2014:

Sitzbänke nach vor gerückt



Dienstag, 01.07.2014 / 17.50 Uhr:

Einer macht's vor, die anderen nach!



Montag, 7.7.2014:

Baubeginn Kirchengasse / Fahrverbot von Presslgasse kommend Richtung Hauptplatz aufgehoben – Zufahrt bis zur Apotheke gestattet! Neuordnung der Hauptplatzeinrichtung



Mittwoch, 9.7.2014:



Donnerstag, 7.8.2014, 17.45 (Italienischer Abend – Casa Mulino)



Dienstag, 11.8.2014, ca. 11 Uhr (Vorbereitungen für die Weltradsportwoche 14.8.-24.8.)



Cityfrühstück – Dienstag, 12.8.2014

Feedback der Geschäftstreibenden in der Kirchengasse und Hauptplatz

Stibor: Befahrung des Hauptplatzes von der anderen Seite war für die Baustellenphase eine sehr gute Lösung im Zuge der Baustelle. Shared Space wurde zu Beginn nicht kommuniziert, daher waren die Leute verunsichert. Herr Stibor ist generell ein Freund von Parkplätzen am Hauptplatz und hat die Situation daher sehr begrüßt. Die Kundenfrequenz am Hauptplatz war sehr gut, in seinen Geschäften war kein Einbruch gegenüber dem Vorjahr zu spüren.

Fürbass: Baustellenabwicklung war und ist sehr positiv, die Parktickets kommen sehr gut an und die Parkgarage wird positiv gesehen und gerne von den Kunden genutzt.

Vögele: Die Rückmeldungen der Kunden waren gemischt. Manche Kunden waren von den sich ständig wechselnden Zugängen zum Geschäft verwirrt. Die Kundenfrequenz war aber okay.

Salamander: Im Juli konnte Salamander sogar eine Frequenzzunahme verzeichnen, im August ging die Frequenz (wahrscheinlich aufgrund des Schlechtwetters) bis dato noch etwas zurück, aber die Hoffnung liegt auf der zweiten Augushälfte. Insgesamt war während der Bauphase noch kein spürbarer Frequenzrückgang zu vernehmen. Auffällig ist allerdings, dass weniger Fremde und mehr Einheimische in der Stadt unterwegs sind.

Reisebüro Top Spin: Frau Fürbass und Frau Mauerhofer von Salamander berichten, dass die Kundenfrequenz bei Top Spin von außen betrachtet sehr gut ist.

Abb.156.-171. Auszüge aus dem Hauptplatztagebuch:
(Quelle: Stadt Hartberg)

IV.3.6. Hofgasse

Charakteristik der Bestandssituation

- 1 Die Hofgasse bildet eine wichtige Verbindung vom Hauptplatz zum Stadtmuseum. Ihre Aufwertung ist für die Altstadt von eminenter Wichtigkeit, da sie direkt in den Hauptbereich einmündet und von dort aus gut sichtbar ist.
- 2 Sowohl Gehsteig als auch Fahrspur wirken aufgrund sehr geringer Breiten beengt. Die Gehsteigführung ist einseitig.
- 3 Die Oberflächen selbst sind in sehr schlechtem Zustand und bereits massive Sanierungsfälle.
- 4 Im mittleren Teil prägen Garageneinfahrten das Erscheinungsbild. Ihre Vorbereiche sind von der Straße abgesetzt und werden zusätzlich zum Parken verwendet.
- 5 Dieser ruhende MIV verringert die schon geringen Querschnitte zusätzlich.
- 6 Die Einfahrt in die Parkgarage des Supermarktes ist schlecht einsehbar und bildet sich nicht im Material ab.
- 7 Durch die rückseitigen Fassaden und einen Mangel an Grünbepflanzung wirkt die Gasse wenig einladend und verfügt gegenwärtig über keinerlei Aufenthaltsqualität.
- 8 Keine Möblierung des Strassenraums vorhanden.
- 9 Im Hinblick insbesondere auf die zentrale Lage besteht ein großer Verbesserungsbedarf.
- 10 Der hier befindliche Haupteingang des Supermarktes verfügt über keinen angemessenen Vorbereich, was sich entsprechend auf die Attraktivität des Standortes negativ auswirkt.
- 11 Das Potenzial des sich hinter der Stadtbibliothek weitenden Straßenraums wird nicht genutzt.



Abb.172. Bestandssituation: Blick von der Herrengasse
(Bild: AAPS)



Abb.173. Bestandssituation: Blick zum Stadtmuseum
(Bild: AAPS)



Abb.174. Bestandssituation: Blick zum Hauptplatz
(Bild: AAPS)

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Im wesentlichen folgt die geplante Gestaltung der Hofgasse den Kriterien und Gestaltungsideen für die Kirchengasse:
- ② Die Verbreiterung der Vorbereiche des Handels.
- ③ Mehr Bewegungsraum für Menschen.
- ④ Abbildung unterschiedlicher Geschwindigkeiten und ihre Sortierung unabhängig von der Verkehrsmittelwahl. Schnelle Bewegungen sollen zentral erfolgen, langsame Bewegungen an den Randbereichen
- ⑤ Eine Berücksichtigung sanfter Mobilitätsformen.
- ⑥ Farbgebung und Materialien.
- ⑦ Keine Abtrennung der Vorbereiche. Keine Ausweisung einer Fahrbahn.

Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums

- ⑧ Gliederung der Fläche durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien entsprechend des Ansatzes für die Michaeligasse.
- ⑨ Keine Ausweisung einer Fahrspur.
- ⑩ Die Ausbildung einer ebenen Bewegungsebene ohne Höhengsprünge sorgt für Barrierefreiheit und optische Verbreiterung und subjektive Weite des Straßenquerschnitts.
- ⑪ Eine großformatige Betonsteinpflasterung akzentuiert die Mittelachse als eine Art „Laufsteg“.

- ⑫ Die Vorbereiche und Eingänge werden ebenfalls in Betonsteinpflasterung ausgeführt. Sie binden zum Teil in den Laufsteg ein und unterstreichen so eine gleichberechtigte Benützung der Straße für Fußgänger, Rad- und Autofahrer.
- ⑬ Der Aufenthalt von Fussgängern in Strassenmitte wird für alle Verkehrsteilnehmer zur Selbstverständlichkeit.



Abb.175. Entwurfsskizze Variante 1
(Bild: AAPS)

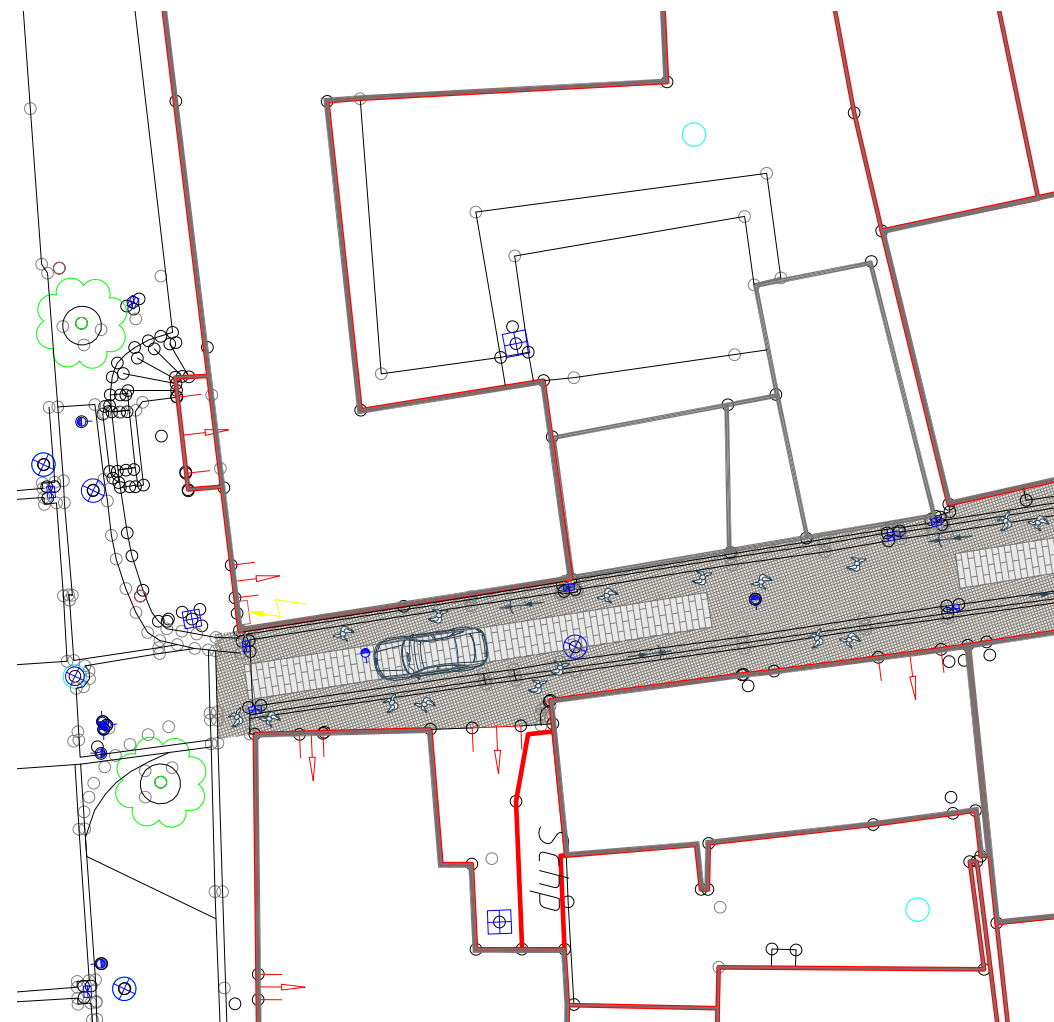
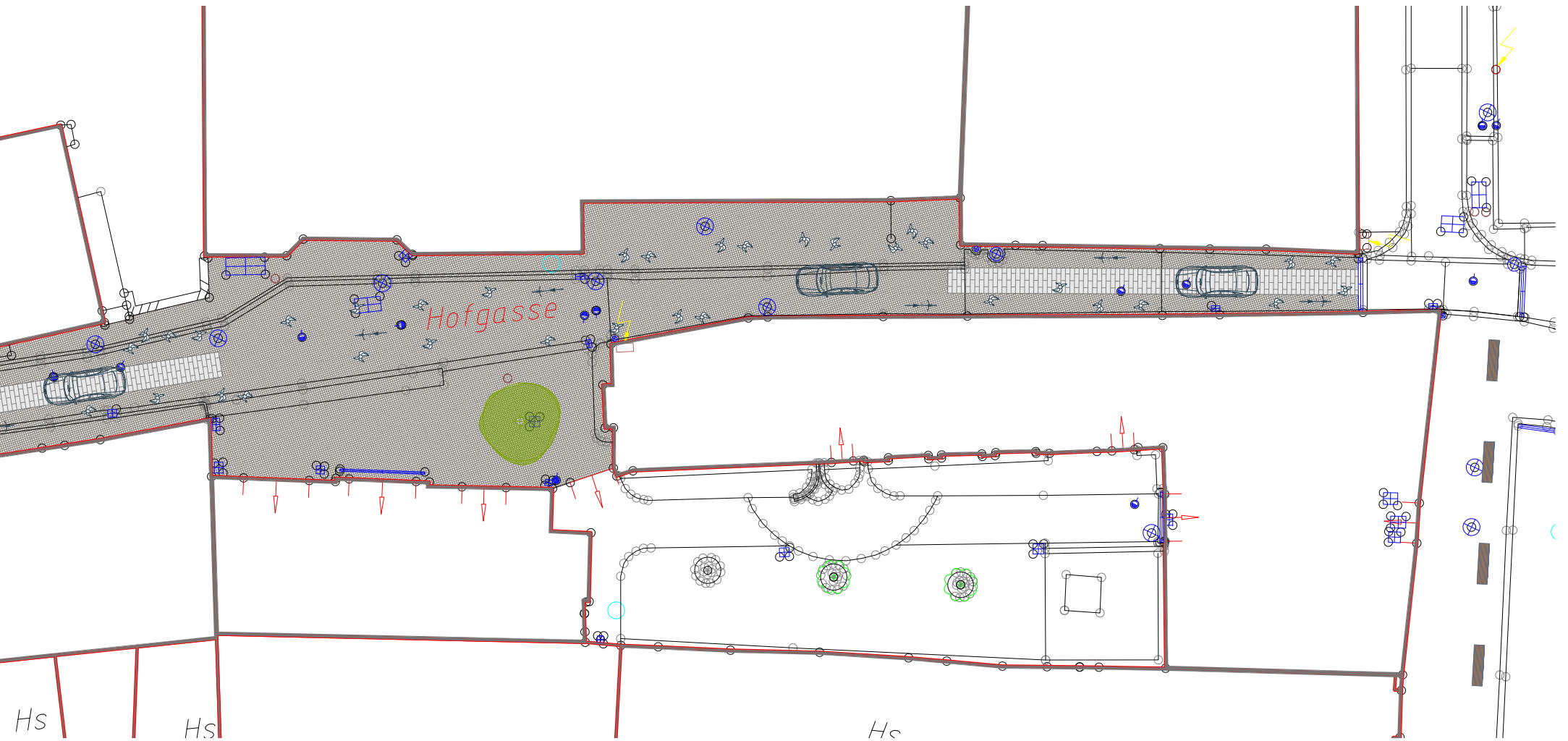


Abb.176. Entwurfsplan: Grundriss
(Bild: AAPS)



IV.4. EMPFEHLUNGEN ZU WEITERFÜHRENDEN MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

In diesem Abschnitt wird für bislang unbearbeitete Teilbereiche der Altstadt Anregungen für weiterführende Maßnahmen geliefert. Die anzustrebenden Aufwertung der Presslgasse, des Welsplatzes samt Rinnengasse und die Erneuerung der Steingasse sind als komplettierenden Maßnahmen im System der öffentlichen Räume zu verstehen. Es handelt sich im wesentlichen um Lückenschlüsse zwischen bereits erneuerten, bzw. in vertiefter Planung befindlichen Bereichen.

Von besonderer Wichtigkeit allerdings erscheinen Requalifizierungsmaßnahmen für den Kernstockplatz und die Ressavarstraße. Dem Kernstockplatz kommt als Standort des Marktes und aufgrund des hier situierten Schulstandortes maßgebliche Bedeutung zu. Gegenwärtig wird der Platz in erster Linie als Parkplatz genutzt. Obgleich mit dem benachbarten Klosterareal und der den Platz begrenzenden Klostermauer aus bauhistorischer Sicht identitätsstiftende Elemente vorhanden sind, schlägt sich der Platz weit unter Wert und schöpft sein Potenzial als wichtiger innerstädtischer Attraktor nicht aus.

Auf die Trennwirkung der Ressavarstraße wurde bereits mehrfach verwiesen. Für die Landstraße werden an dieser Stelle Szenarien entwickelt, auf welche Weise diesem Umstand entgegen gewirkt und für eine Verbesserung der Verflechtung von Altstadt und angrenzenden Areal gesorgt werden kann.

Diese Vorhaben werden nicht mehr im Zuge des Smart-City-Projektes umgesetzt werden können. Vielmehr handelt es sich um einen Ausblick auf aus Verfassersicht anzustrebende, zukünftige Entwicklungsszenarien.

IV.4.1. Kernstockplatz

Charakteristik der Bestandssituation

- 1 Standort des Bauernmarktes und einer Schule.
- 2 Der Platz wird von historisch wertvollen Gebäude eingefasst und grenzt direkt an den Stadtpark.
- 3 Im Westen befindet sich ein kleinerer dreiecksförmiger Appendix, welcher ebenfalls Platzcharakter aufweist.
- 4 Der Platz ist Teil der innerstädtischen Hauptachse und bildet ein Zutrittsportal in die Altstadt.
- 5 Abgesehen von einer höher gelegenen Kleinsteinpflasterung entlang der Klostermauer (Pferdeaufstiegsplatz) ist der Kernstockplatz zur Gänze asphaltiert.
- 6 Der Kernstockplatz wird gegenwärtig als Parkplatz genutzt.
- 7 Die Schule verfügt über keinen Vorplatz, bzw. Schulhof.
- 8 Es besteht seitens der Schule ein Wunsch nach Verbesserungen.
- 9 Über den Kernstockplatz verbindet sich die innersädtische Hauptachse mit der Ressavarstraße.
- 10 Die Asphaltoberflächen sind renovierungsbedürftig.



Abb.177. (o.) Blick von der Klostermauer
Abb.178. (u.) Dreiecksförmiger Appendix
(Bild: AAPS)



Abb.179. Bestandssituation: Nutzung als Parkplatz
(Bild: AAPS)



Abb.180. Bestandssituation: Vorplatz der Schule
(Bild: AAPS)

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Im Rahmen eines Schulprojektes wurde der Platz temporär von den Schülern gestaltet und bespielt.
- ② Gliederung der Fläche durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien entsprechend des Materialkataloges für die Michaeligasse.
- ③ Nutzungsänderung des Platzes: Verringerte Gewichtung des MIV.
- ④ Angemessene Gestaltung des Platzes als westliches "Portal" der Altstadt als Abschluss der innerstädtischen Hauptachse.
- ⑤ Verbesserte Einbindung des Stadtparks.
- ⑥ Bereinigung des Gefälles (Hängender Platz).
- ⑦ Niederschwellige Gliederung zur Abgrenzung gegenüber dem Verkehr.
- ⑧ Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch vermehrte Bepflanzung.
- ⑨ Stärkung der übergreifenden Wegebeziehungen.

Abb.181-185. Schulprojekt zum Vorplatz der Schule
(Bild: Stadt Hartberg)



Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums

- ⑩ Gestalterische Verengung der Fahrspuren.
- ⑪ Gepflasterte Übergriffe als Ausformulierung der Wegebeziehungen.
- ⑫ Den fußläufigen Wegebeziehungen wird mehr Raum eingeräumt.
- ⑬ Baumpflanzungen dienen als Rahmung des Platzes.
- ⑭ Treppen als Sitzmöglichkeit ermöglichen eine ebene Ausbildung der Platzfläche und formulieren eine Schwelle zu den Verkehrsflächen.
- ⑮ Über die Bodenmaterialien wird der Kernstockplatz gestalterisch in die städtische Hauptachse bis zur Herrengasse eingebunden. Auf diese Weise werden die Wegebeziehungen gestärkt.
- ⑯ Die Gestaltung der Michaeligasse wird weitergeführt und an die Anforderungen der Hauptachse angepasst.
- ⑰ Durch die Ausbildung der vorgeschlagenen Freitreppe als räumlich wirksames Gestaltungs- und Gliederungselement wird eine annähernd als eben empfundene Platzfläche ausgebildet, die klar wahrnehmbare Raumgrenzen aufweist. Dadurch kann der interne Platzraum als Pausenaufenthaltsraum für Schüler genutzt werden. Eine Absprache mit Vertretern der Schule (auch im Hinblick auf entfallende Parkplätze) sowie mit Vertretern des Bauernmarktes ist bereits erfolgt.

Abb.186. Entwurfsskizze Strassenseitig
(Bild: AAPS)





Abb.187. Übersichtsskizze Kerstockplatz + Ressavarstraße

Abb.188. Entwurfsgrundriss Übersichtsplan

(Bild: AAPS)





Abb.189. Entwurfsskizze Platzbereich
Abb.190. Entwurfsplan Platzgrundriss
(Bild: AAPS)



IV.4.2. Ressayarstraße

Die Ressayarstraße hat als Landesstraße eine wichtige Funktion als überörtliche Verkehrsachse. Sie streicht südlich entlang der historischen Altstadt und trennt den Altstadtkern von den südlich angrenzenden Siedlungsgebieten und dem Bereich des Gmoos. Südlich der Straße befinden sich neben Wohnbauten vor allem zahlreiche wichtige Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur wie Schulen, Sport- und Freizeitanlagen. Um das verbesserte Zusammenwachsen der Altstadt mit diesen südlichen Gebieten zu einer neuen Innenstadt zu ermöglichen, muss die Trennwirkung dieser Straße aufgehoben werden. Ihre Charakteristik muss von der einer primären Verkehrsinfrastruktur als Durchzugsstraße zu jener einer Inner-Orts-Straße mit urbaner Qualität verwandelt werden. Da in unmittelbarer Zukunft die Entlastung dieser Straße von Verkehr durch den Bau einer Umfahrung nicht realisierbar erscheint, konzentrieren sich die anschließenden Überlegungen auf Möglichkeiten, die Straße unter Wahrung ihrer Leistungsfähigkeit im regionalen Verkehrsnetz so zu transformieren, dass das Verkehrsgeschehen besser in den urbanen Kontext integriert werden kann und die Lebens- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums auch in diesem Bereich von Hartberg angehoben werden kann.

Charakteristik der Bestandssituation

- 1 Sehr stark befahrende Landesstraße mit großer Trennwirkung (DTV 2012: 18700 KFZ/24h).
- 2 Die Straße ist zweispurig, erweckt allerdings aufgrund der Abbiegespuren und der oft beidseitig vorhandenen Randparkplätze wesentlich breiter.
- 3 Dies führt zu entsprechend höheren spitzen Geschwindigkeiten.
- 4 Aufgrund der Vielzahl an Abbiegespuren und der damit einhergehenden Ampelanlagen kommt es vermehrt zu Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen. Dies erhöht die Lärmbelastung.
- 5 Die Auslastung der vorhandenen Parkplätze in diesem Bereich ist als gering zu bewerten.

- 6 Die Ressayarstraße ist ein Bestandteil der äußeren Ringerschließung der Altstadt. Sie markiert den südlichen Rand der Altstadt.
- 7 In ihrem Verlauf im Innenstadtbereich sind mehrfach direkte Blickbeziehungen zu den baulichen Wahrzeichen der Altstadt vorhanden (Kirche, Karner, die attraktive südliche Stadtansicht). Diese sind allerdings aufgrund der hohen Geschwindigkeiten kaum wahrnehmbar.
- 8 Südlich der Straße befindet sich viele wichtige Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, sowie der Naherholungsraum des Gmoos innerhalb fustläufiger Distanz.
- 9 Aufgrund großer, undruchlässiger Baufelder und wenig attraktiver Querungsmöglichkeiten erhöht sich die Trenn-

wirkung zusätzlich. Darüber hinaus besteht südlich der Straße ein vergleichsweise starker Höhensprung.

- 10 Als Bewegungsraum für Fussgänger/Radfahrer unattraktiv (schmale Geh-/Radwege, Emissionen, hohe MIV-Geschwindigkeiten).
- 11 Es existiert gegenwärtig bereits eine attraktive Baumallee auf der nördlichen Straßenseite.
- 12 Die Aussenraumgestaltungen der Vorbereiche der zurückspringenden Bebauung auf der Nordseite sind wenig bis gar nicht auf die Straßengestaltung abgestimmt.
- 13 Die potenziell bedeutenden fußläufigen Querverbindungen in Nord-Süd-Richtung sind gestalterisch in der Oberflächengestaltung nicht wahrnehmbar.

Abb.191. Übersichtsplan Ressayarstraße
(Bild: AAPS)





Abb.192. Kreuzung Rochusplatz
Abb.193. Kreuzung Ferdinand-Kraus-Gasse
(Bild: AAPS)



*Abb.194.(l.o) Kreuzung Rochusplatz
Abb.195.(r.o) Einbindung Weg vom Hauptplatz
Abb.196.(u.) Kreuzung Ferdinand-Kraus-Gasse
(Bild: AAPS)*



Abb.197 a. Bereich Kernstockplatz
(Bild: AAPS)



Abb.197 b. Südliche Stadtansicht von der Ressavarstraße
(Bild: AAPS)

EXKURS

DAS KONZEPT DER MULTIZONE - WEITERENTWICKLUNG EINES GESTALTUNGSMOTIVS DES BERNER MODELLS

Parallel zur Entwicklung des Konzepts Shared Space, das vor allem in Holland und England entstanden ist, hat sich seit den 1990er Jahren in der Schweiz das sogenannte Berner Modell entwickelt. Federführend für diese Entwicklung war der Verkehrsingenieur Fritz Kobi, der im Kanton Bern schrittweise neue Gestaltungskonzepte für innerörtliche Straßen entwickelt hat. (Siehe dazu: https://de.wikipedia.org/wiki/Berner_Modell) Seine zentrale Frage war nicht: Wie bringe ich den Autoverkehr schnell und reibungslos durch die Stadt? - sondern: Wie kann ich menschenverträgliche Straßenräume schaffen, die eine hohe Qualität als 'Stadtraum Straße' entfalten? Wie kann ich es schaffen, dass die Dominanz des Autoverkehrs abgemildert wird? Wie kann ich Straßen als integrative Räume konzipieren und ihre Trennwirkung abmildern?

Das Koexistenzprinzip

Unter dem Motto 'Koexistenz statt Dominanz' sind im Kanton Bern neue Straßenräume entstanden, die neben ihrer funktionalen Raffinesse vor allem durch ihre gestalterische Qualität auffallen. Denn Kobi erkennt, dass das reale Verhalten der Nutzer im Raum vor allem durch die gestalterische 'Aussage' der Straße bestimmt wird und nur sekundär durch das jeweilige Ordnungsregime (als Tempo-30-Straße, Begegnungszone etc). Erscheint die Straße als Hochleistungsstrecke für den Autoverkehr, oder spricht sie die Sprache einer Innerortsstraße? Fühle ich mich wie auf einer Autobahn, oder habe ich den Eindruck, mich auf einem Dorfplatz zu bewegen? Welche Botschaft vermittelt das Bild der Straße?

Das Prinzip der Koexistenz setzt an die Stelle verkehrstechnischer Infrastrukturelemente und Verordnungen die gestalterische Qualität von gut lesbaren Straßen- und Stadträumen. In diesen Räumen erkennt jeder Nutzer intuitiv, dass er sich in einer menschlich und sozial bestimmten Situation befindet, in der seine kommunikativen Fähigkeiten gefordert sind und nicht nur das abstrakte Befolgen von verkehrstechnischen und juristischen Regeln. Attraktive Gestaltung, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt, erhöht die Aufenthaltsqualität. Dies wird von allen Nutzern intuitiv erfasst.

Einladung zum Aufenthalt

Wo es gelingt, durch attraktive Gestaltung Menschen in den Raum zu locken, hat deren Aufenthalt unmittelbare Auswirkungen auf den real gelebten Charakter im Raum, denn je mehr Menschen im Raum wahrgenommen werden können, desto zurückhaltender und langsamer bewegt sich der Autoverkehr - was wiederum die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radler erhöht. So führt aufmerksame Gestaltung zu einer Verlangsamung des Verkehrs und erhöht damit die Sicherheit und Zugänglichkeit des Raumes.

*Welche Botschaft soll das Bild der Straße vermitteln?
(Fritz Kobi, Begründer des 'Berner Modells')*

*Wer will, dass sich Menschen wie in einer Kirche verhalten, der muss eine Kirche bauen und keine Disko.
(Hans Mondermann, Begründer des Shared-Space-Konzepts)*

Die Multizone

Ein Gestaltungsmotiv, das sich bei verschiedenen Projekten bewährt hat, ist der 'Multifunktionsstreifen' in der Mitte des Straßenquerschnitts - hier kurz Multizone genannt. Diese Zone kann unterschiedliche Funktionen übernehmen. Neben der gestalterischen Qualität ist dies vor allem ihre Funktion als generalisierte Querungshilfe, die es Fußgängern ermöglicht, jeweils nur 'die halbe' Straße queren zu müssen, weshalb in vielen Fällen die Verordnung von Zebrastreifen überflüssig wird und das Queren 'in der Fläche' möglich wird. Dadurch werden für Autofahrer Zwangshaltepunkte vermieden, wobei für Fußgänger das Queren nicht an bestimmten Stellen stattfinden muss, sondern sich in der Fläche jeweils genau da abspielen kann, wo natürlich Gehlinien verlaufen.

Verstetigung von Fahrbewegungen auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau

Erfahrungen aus der Schweiz zeigen, dass die Verwendung der Multizone hochgradig leistungsfähige Straßenräume erzeugt. Die Qualität liegt in der deutlich verbesserten Interaktion, der Reduktion der Trennwirkung für Fußgänger und der damit verbundenen Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Diese Effekte werden jedoch nicht zulasten des Verkehrsdurchsatzes erreicht, weil durch den Wegfall von Zebrastreifen und Zwangspunkten der Fußgängerquerung das Ziel einer Verstetigung der Fahrbewegungen auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau erreicht wird. Stehzeiten für den MIV an Zebras oder Ampeln können entfallen. Diese Verflüssigung des Verkehrsgeschehens führt dazu, dass die Leistungsfähigkeit der Straße sogar in vielen Fällen gesteigert werden kann und die 'Reisezeit' für den jeweils entsprechenden Straßenabschnitt sich nicht in die Länge zieht. Die untenstehende Graphik zeigt zwei idealisierte Geschwindigkeitskurven. Sie verdeutlicht, dass ein Straßenraum effektiviert werden kann, wenn sich Geschwindigkeitsprofile an das Ideal der grün dargestellten Geschwindigkeitsverteilung annähern. Die orange Linie zeigt für die Autofahrer unbefriedigende Bereiche, wenn sie unter die grüne Linie fällt; alle Bereiche, in denen die orange Linie über der grünen liegt, sind mit erhöhter Schallentwicklung und vor allem mit erhöhtem Gefahrenpotenzial für Fußgänger und Radler verbunden.

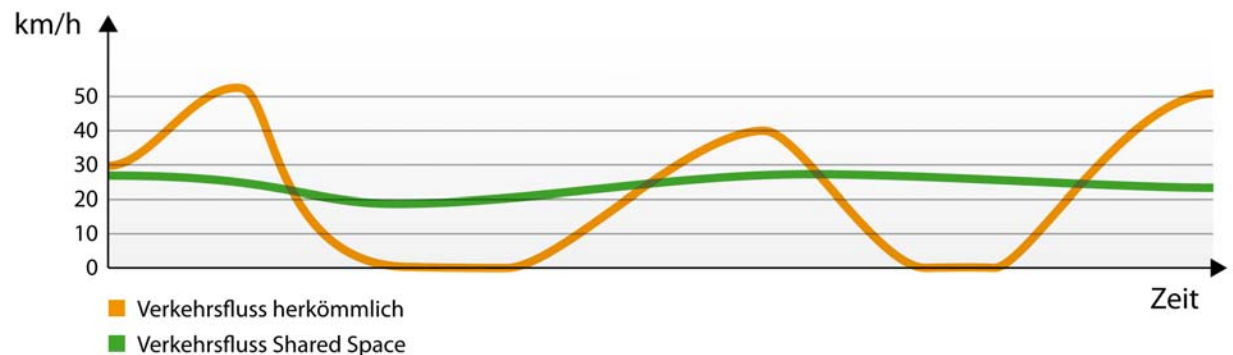
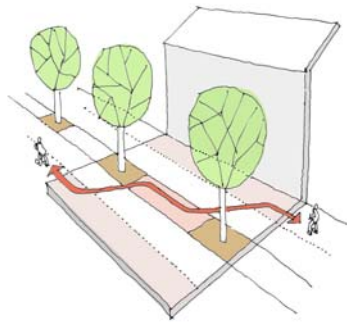




Abb.198 a. Beispiel Schwarzenburgstrasse, Köniz (2005): Die Kantonsstrasse zeigt mit täglich 17'000 Autos, intensivem Busverkehr und starken Fussgängerströmen zwischen den beiden Großhandelsunternehmen ein hohes Verkehrsaufkommen. Ein 300 m langer Abschnitt wurde in die Tempo-30-Zonen auf den umliegenden Gemeindestrassen integriert. Die Fussgänger können die Strasse an jeder Stelle queren. Die Fussgängerstreifen wurden entfernt. Ein 2 m breiter Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte erleichtert das Queren. Die Wirkungskontrolle zeigt, dass sich die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert hat. Insbesondere sind die Unfälle um rund ein Drittel zurückgegangen. (Bild: Wikipedia.)

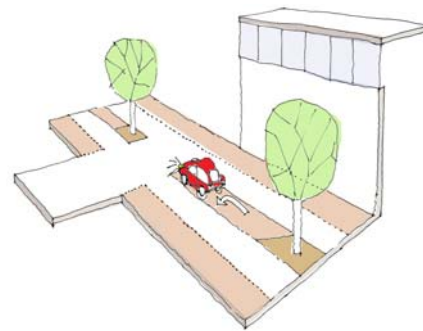


Abb.198 b. Beispiel Seftigenstrasse, Wabern bei Bern (1997): 21'000 Fahrzeuge je Tag. Seit der Umgestaltung teilen sich der Individualverkehr und die Strassenbahn eine Fahrspur. Der Raum wurde für Radstreifen und einen Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte genutzt. Seither hat sich trotz der noch vorhandenen Fussgängerstreifen das direkte Queren eingebürgert. Das Fahrtempo liegt tagsüber trotz Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei rund 35 km/h. (Bild: Wikipedia.)



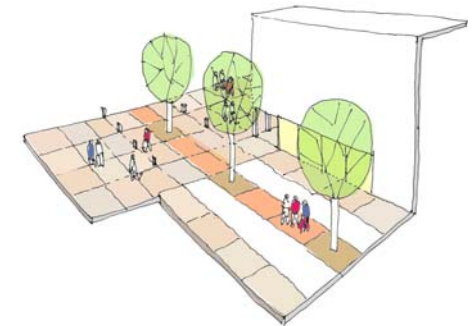
Die Multizone als Querungshilfe

- + Die Multizone dient Fußgängern als Querungshilfe, wenn sie jeweils nur eine Fahrbahn queren müssen und dies auch ‚versetzt‘ tun können.
- + Die Querung kann nicht nur an definierten Stellen erfolgen, sondern findet in der Fläche statt. Fußgänger erhalten damit mehr Freiheit in der Bewegungsführung, die Interaktion zwischen unterschiedlichen Verkehrsmodi verbessert sich.
- + Die Multizone reduziert die Trennwirkung der Straße.
- + Analog kann die Multizone für Radler eine Hilfe beim Abbiegen sein, weil sie vor allem beim Linksabbiegen aus der Fahrspur ausscheren können.
- + Generell werden dadurch Fußgänger und Radler spürbar stärker in den Mittelpunkt gestellt und tragen zu einem neuen gelebten Charakter des öffentlichen Raums bei.
- + Als Querungshilfe dient die Multizone da, wo sie durch räumliche Elemente (z.B. Poller) von Autoverkehr frei gehalten wird.



Die Multizone als Abbiegespur

- + In definierten Bereichen kann die Multizone zugleich als Abbiegespur ausgebildet werden. Das verbessert den Verkehrsfluss, vor allem für die Straßenbahn, wenn diese im Mischsystem geführt wird.
- + Die Einrichtung von Abbiegespuren kann durch leichte Modifikationen immer wieder an veränderte Verkehrserfordernisse angepasst werden.
- + Die Multizone bietet für die Zukunft einen hohen Grad an Flexibilität für die Stadtentwicklung. Wenn der Platz für zukünftige Abbiegespuren durch die Multizone reserviert ist, können neue Einfahrten ermöglicht werden, ohne den Verkehrsfluss zu behindern. Dies ist in einem sich entwickelnden Straßenzug besonders wichtig.
- + Als Abbiegespur ist die Multizone ab einer Breite von 2,50m gut einsetzbar.



Die Multizone als Gestaltungselement

- + Als Gestaltungselement bietet die Multizone zahlreiche gestalterische Möglichkeiten in den Übergangsbereichen von straßenartigen Bereichen zu Platzbereiche.
- + Durch entsprechende Materialwahl kann eine starke gestalterische Verbindung von Straßen und Plätzen erreicht werden. Auch Straßen werden dadurch tendentiell von Verkehrsräumen zu öffentlichen Räumen mit Aufenthaltsqualität für alle Nutzer.
- + Baumsetzungen in der Straßenmitte sind ab 3,00m möglich, in Bereichen mit Straßenbahn (Abstand zum Fahrdraht) ab 4,00m.
- + Das Element der Multizone ist ein kraftvolles Gestaltungsmotiv. Es kann neben den unterschiedlichen Nutzungsangeboten auch eine neue, überraschende Charakteristik schaffen und dem gesamten Straßenzug eine unverwechselbare Identität verleihen.

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Verbesserung Der Querungsmöglichkeiten. Reduzierung der Trennwirkung.
- ② Reduzierung der Spitzengeschwindigkeiten durch gestalterischen Maßnahmen im Zusammenspiel mit der Verordnung von Tempo 30.
- ③ Verringerung der gefühlten Strassenbreite.
- ④ Rückbau der Straßenrandstellplätze.
- ⑤ Verbreiterung der Flächen für Geh- und Radverkehr.
- ⑥ Verbesserung der Durchflussgeschwindigkeit durch Rückbau der Ampelanlagen.

Gestaltungskonzept des öffentlichen Raums

- ⑦ Ein Multifunktionsstreifen zwischen den Fahrspuren dient als Querungshilfe, beziehungsweise als Abbiegespur im Kreuzungsbereich.
- ⑧ Betonfelder als Übergriffe markieren die Querungsbeziehungen und sorgen für eine Sequenzierung der Straße.
- ⑨ Auf diese Weise wird eine weitere Entschleunigung des Verkehrs erreicht.
- ⑩ Die Betonfelder sorgen für eine erhöhte Aufmerksamkeit. In Verbindung mit den verringerten Geschwindigkeiten werden die Ensemble der Altstadt für die passierenden Autofahrer besser sichtbar. Bei einem DTV von 24.000 besteht in diesem Sinne durchaus touristisches Potenzial.
- ⑪ Ein Kreisverkehr bei der Einbindung des Rochusplatzes ermöglicht einen verbesserten Verkehrsdurchfluss.
- ⑫ Bei den Übergriffen kann voraussichtlich auf Ampelanlagen verzichtet werden.

- ⑬ Insbesondere im Bereich des Kernstockplatzes ist in Hinblick auf eine verbesserte Anbindung der Schulen untereinander zukünftig ein sicheres Überqueren der Straße möglich.
- ⑭ Eine Verbreiterung der Gehwege auf der Nordseite der Straße (Schrägparker werden durch Längsparker ersetzt), verbessert die Situation für die Fußgänger. Gegebenfalls ist ein dezidiertes Radeweg möglich.
- ⑮ Der nordseitige Baumbestand wird ergänzt und durch zusätzliche Baumsetzungen auf der Südseite der Straße eine Allee ausgebildet.
- ⑯ Dezidierte Lichtpunkte (LP) heben auch Nachts die Betonfelder hervor und trennen die Abbiegespuren von den Querungsbereichen.
- ⑰



Abb.199. Entwurfsskizze Rössvarstraße
(Bild: AAPS)



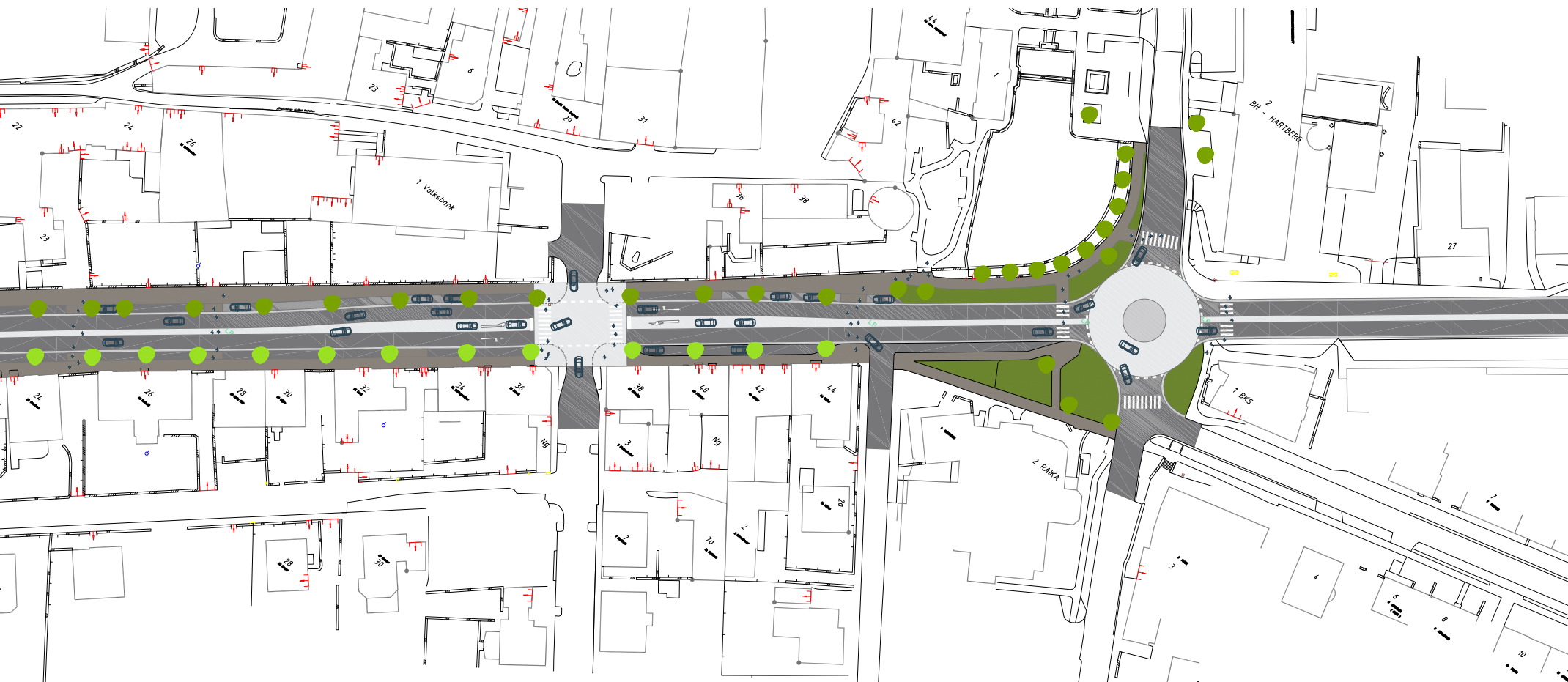


Abb.200. Entwurfsgrundriss Übersichtsplan Rössvarstraße
(Bild: AAPS)



Abb.201. Grundrissausschnitt Kernstockplatz (links). Die wichtige fußläufige Querungssituation zwischen der Schule und den Sport- und Freizeitanlagen südöstlich der Ressavarstraße wird die Auflösung der konventionellen Kreuzungssituation in eine platzartige Gestaltung empfohlen. Ausführung z.B. durch den Materialwechsel von Asphalt zu Beton. Der Beginn der Multizone in südwestlicher Richtung muss in einem gesonderten detailprojekt erarbeitet werden - hier muss eine Portalwirkung entstehen, um bereits vor der Querungssituation den Charakter einer Inner-Orts-Straße zu etablieren.
(Bild: AAPS)

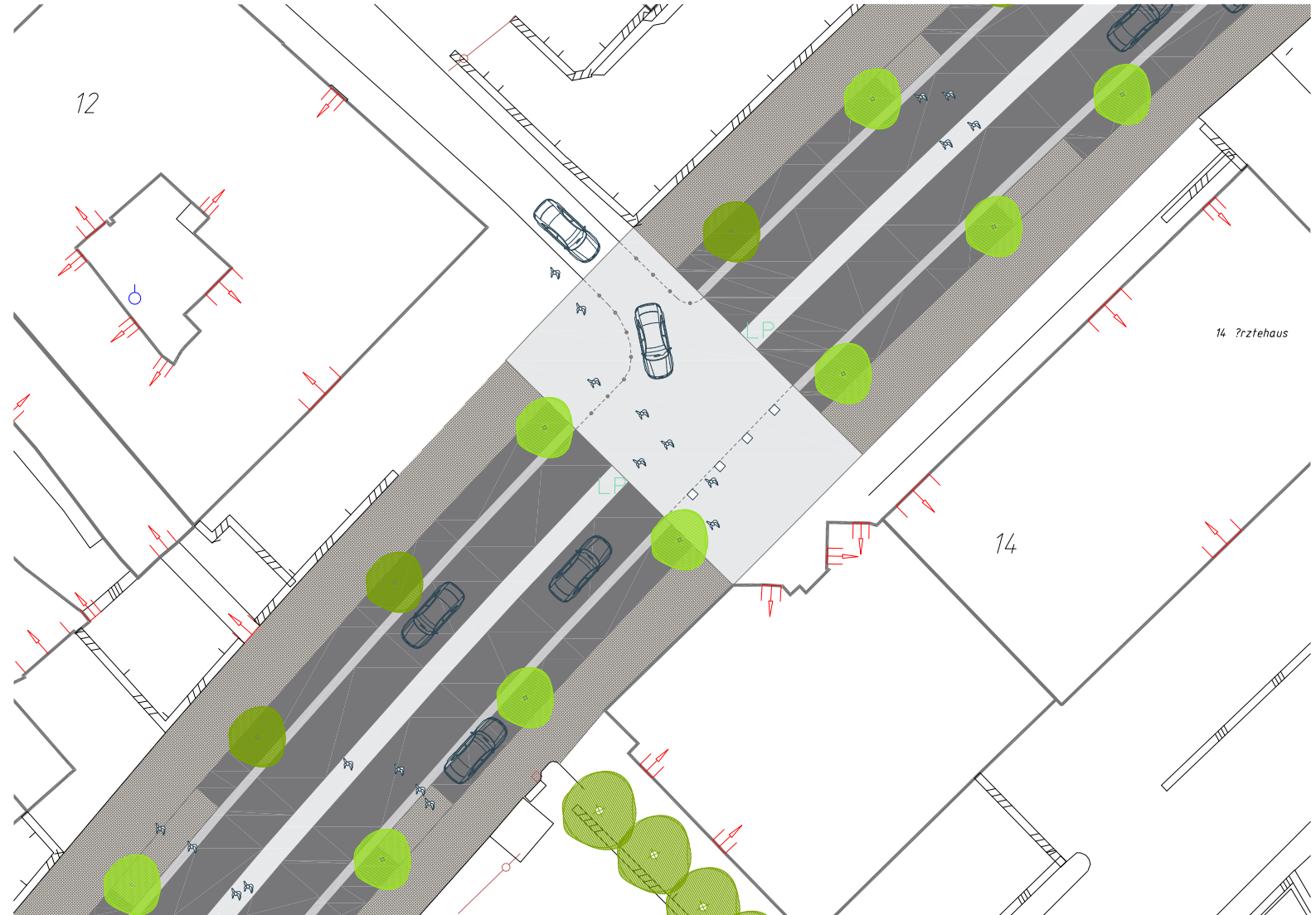


Abb.202. Grundrissausschnitt Michaeligasse (rechts). Auch hier wird die Einmündung der Gasse genutzt, um durch einen Materialwechsel eine Rhythmisierung der Durchzugsstraße zu erreichen. In Kombination mit der Multizone entsteht eine neue Logik der räumlichen Zusammenhänge. Die Querungsrelation wird mit gestalterischen Mitteln sichtbar gemacht.
(Bild: AAPS)



Abb.203. Grundrissausschnitt Anbindung Hauptplatz. Die Anbindung von Hauptplatz, Kirchplatz, und Karner an die südlichen Bereiche der Innenstadt bildet einen wichtigen Lückenschluss im internen Wegenetz der Innenstadt von Hartberg. Die Fortsetzung dieser Wegeverbindung zu den Schul-, Sport- und Freizeiteinrichtungen ist eine wichtige Qualitätsverbesserung für das Wegenetz von Hartberg. Die Querung über die Ressavarstraße kann auch hier durch eine platzartige Gestaltung erfolgen, die allen Nutzern klar vor Augen führt, dass sie sich mitten in der Stadt befinden. (Bild: AAPS)

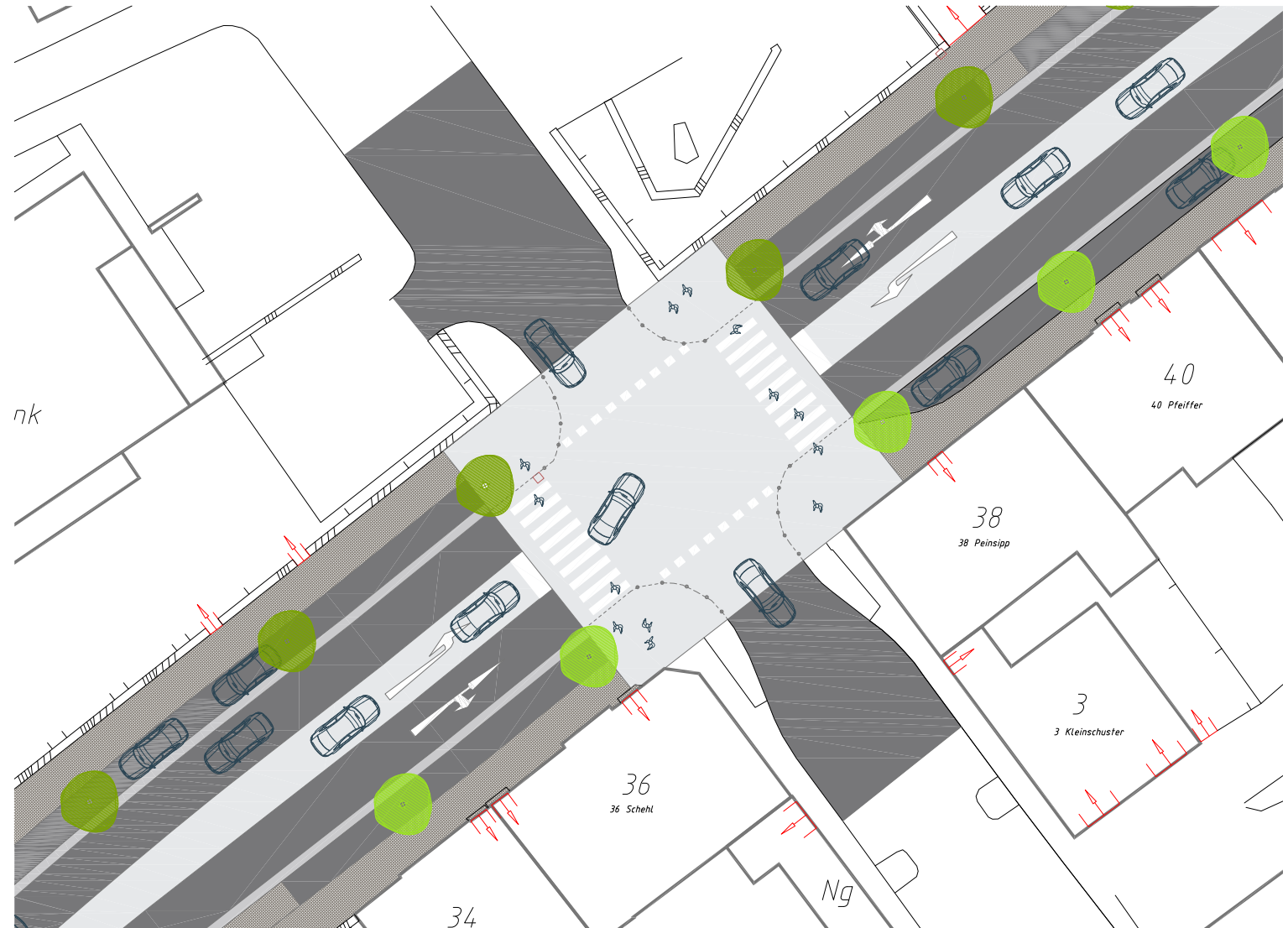


Abb.204. Grundrissausschnitt Ferdinand-Krauss-Gasse. Beispiel für die platzartige Auflösung einer Kreuzungssituation. Hier wird die Multizone zum Linksabbiegestreifen, ohne dass dadurch die gestalterische Grundordnung aufgelöst werden muss. Durch Materialwahl und das Herstellen von guten Sichtbeziehungen können Fußgänger (in diesem Fall) über einen Zebrastreifen queren. Die Ausbildung der übersichtlichen platzartigen Situation schafft gute Sichtbarkeit und hilft auch hier, den Straßenraum zu rhythmisieren. (Bild: AAPS)



Abb.205. Grundrissausschnitt Rochusplatz. Grundkonzept für die Auflösung der Kreuzungssituation in einen Kreisverkehr. Die Planskizze zeigt grundsätzliche geometrische Möglichkeiten, bedarf jedoch einer verkehrstechnischen Überprüfung sowie einer detaillierten Betrachtung der Auswirkungen der auffälligen topographischen Situation. (Bild: AAPS)

Verkehrsmengen lt. Erhebung 2008 (Quelle tel. Auskunft Büro Fallast/Planum, DI Markus Moser):
 westlicher Ast: 9.800
 nördlicher Ast: 2.900
 östlicher Ast: 10.000
 südlicher Ast: 2.600
 dtV gesamt: ca. 24.000
 Relation Ost-West zu Nord-Süd: ca 19%.

Die Ausformung des gesamten Kreuzungsbereichs als Kreisverkehr kann mehrere Vorteile bringen, vor allem jedoch die Ausbildung eines ostseitigen Portals für die neu gestaltete Ressavarstraße. Der Kreisverkehr blockiert den Verkehrsfluss nicht, bewirkt jedoch eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion für den Durchzugsverkehr.

IV.4.3. Presslgasse

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Sie bildet die direkte Verbindung des Parkdecks Allee-gasse mit dem Hauptplatz sowohl für Fussgänger als auch den Fahrzeuge.
- ② Der vorhandene Materialmix gleicht jenem in der Herrengasse.
- ③ Die Oberflächen sind in gutem Zustand. Es besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Langfristig, im eintretenden Sanierungsfall ist eine Adaptierung an den neuen, reduzierten Materialkatalog wünschenswert.
- ② In diesem Zusammenhang kann die Gestaltung im Sinne der Maßnahmen für die Kirchengasse und die Hofgasse angepasst werden: Keine Abtrennung der Vorbe-reiche. Keine Ausweisung einer Fahrbahn.



Abb.206. Presslgasse Richtung Allee-gasse
(Bild: AAPS)

IV.4.4. Welsplatz | Rinnengasse

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Der Welsplatz grenzt unmittelbar an die Presslgasse und wird gegenwärtig als reiner Parkplatz genutzt.
- ② Die sehr schmale Rinnengasse verbindet den Welsplatz mit dem Schloss und der Herrengasse.
- ③ Sowohl auf dem Platz als auch in der Gasse sind die Oberflächen in sehr schlechtem Zustand. Es besteht Sanierungsbedarf.
- ④ Die Situation auf dem Welsplatz ist aufgrund der vielen Markierungen und Zufahrten unübersichtlich.

- ⑤ Die Erdgeschosszone hat nur eine geringe Bindung an den Platz: Es gibt de facto keine Vorbereiche.
- ⑥ Die den Platz umgebende historische Bausubstanz ist Großteils in gutem Zustand und aus bauhistorischer Sicht wertvoll und attraktiv.
- ⑦ Die gegenwärtige Platzgestaltung schöpft dieses Potenzial nicht aus.
- ⑧ Aufgrund des sehr schmalen Querschnitts der Rinnengasse ist die Ausweisung eines Gehsteigs nicht möglich.

- ⑨ In ihrem Verlauf sind abfallende Qualitäten hinsichtlich des Zustands der Bausubstanz feststellbar. Zum Teil ist die Erdgeschosszone gänzlich geschlossen.
- ⑩ Es befindet sich hier kein Einzelhandel. Die Rinnengasse hat den Charakter einer Durchfahrtsstraße zur Umfahrung des Hauptplatzes.





Abb.207.-211. (v.l.) Sanierungsfall Rinnengasse: Abfallende Qualitäten
Abb.212.(o.) Welsplatz: Oberflächenzustand und Markierungen
(Bild: AAPS)

Maßnahmen zur Requalifizierung

① Obgleich die Rinnengasse eher einen Nebenschauplatz der Innenstadt darstellt, strahlt ihr sehr schlechter Zustand negativ auf das Gesamtgefüge ab. Eine Sanierung ist zügig anzustreben.

② In diesem Zusammenhang kann die Gestaltung im Sinne der Maßnahmen für das Kreutergassl angepasst werden. Eine mittige Pflasterung sorgt für eine Aufwertung und verbesserte Benützbarkeit für Fußgänger.

③ Eine Oberflächensanierung und Anpassung an den neuen Materialkatalog wird ebenfalls für den Welsplatz vorgeschlagen. Ihm fällt durch seine unmittelbare Anbindung an die Presslgasse in Hauptplatznähe größere Bedeutung für die Gesamtwirkung zu.

④ Die Nutzung als Parkplatz ist zu hinterfragen, insbesondere in Hinblick auf die unmittelbare Nähe des Parkdecks Alleegasse.

⑤ Eine Verstärkte Begrünung und die Bereitstellung von nichtkommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten erscheint sinnvoll.

⑥ Gegebenenfalls kann durch die Programmierung mit komplementären Nutzungen einen weitere Attraktor für die Altstadt geschaffen werden und der Platz zukünftig entsprechend seines Potenzials genutzt werden. .

⑦ Aus Verfassersicht wird zur zeitnahen Erstellung eines diesbezüglichen Entwurfs durch geeignete Fachleute angeraten.



Abb.213. Welsplatz aus Sicht der Pressgasse
(Bild: AAPS)

IV.4.5. Steingasse

Charakteristik der Bestandssituation

- ① Die Steingasse bildet ein kurzes Verbindungstück von der Michaeligasse zur Kirchengasse.
- ② Die Oberfläche besteht aus Kleinsteinpflaster, das sich in akzeptablem Zustand befindet.
- ③ Dieser Abschnitt wurde bislang noch nicht an die neue Gestaltung der zwei Gassen angepasst.
- ④ Der vorhandene Gehsteig ist wie ehemals in der Kirchengasse sehr schmal.

Maßnahmen zur Requalifizierung

- ① Langfristig, im eintretenden Sanierungsfall wird zu einer Anpassung an den neuen Materialkatalog und zur Adaptierung der Gestaltung im Sinne der Kirchengasse geraten.



Abb.214. Steingasse von der Kirchengasse vor der Sanierung
(Bild: AAPS)

V. RESÜMEE

ABSCHLIESSENDE BETRACHTUNGEN ZUR VORGELEGTE POTENZIALANALYSE

Hartberg zeigt sich als lebendiger Stadtorganismus. Sein harmonisches Stadtbild im Bereich der Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität ist ein großes Potential für die weitere Entwicklung der Stadt. Im Rahmen des Smart-City-Projekts konnten in diesem Bereich noch wesentliche Verbesserungen erreicht werden sowie einige beispielgebende Lösungen (Alleegasse, Kirchengasse etc.) entwickelt werden. Die städtebauliche Qualität der neuen Stadtkante in der Alleegasse auch im Zusammenhang mit den neu geschaffenen Parkplatzkontingenten bildet eine wichtige Innovation für die Stärkung der Altstadt als Geschäftszentrum, aber auch als hochwertiger Wohnstandort. Im Bereich der Gestaltung des öffentlichen Raums im Sinne des Konzepts Shared Space konnten durch partizipative Planungen hochwertige Stadträume geschaffen werden, zum Beispiel in der unteren Wiener Straße oder in der Kirchengasse.

Weitere Projekt konnten im Rahmen des Projekts geplant werden, jedoch bisher aus budgetären Gründen nicht umgesetzt werden (Hofgasse, Kernstockplatz). Zukunftsweisende Projektvisionen sind zudem im Bereich Hauptplatz und für die Ressavarstraße entstanden. Abschließende Erkenntnisse und Empfehlungen vor allem zu diesen Bereichen werden wie folgt gegeben:

Wichtige Hinweise für die Stadtentwicklung

+

Innenentwicklung fördern. Im Einklang mit den Erkenntnissen des Weissbuch Innenstadt wird eine konzentrierte Stadtentwicklung empfohlen. Durch Vorkehrungen der Raumordnung sollte die Innenstadt nicht nur als Handels- sondern vermehrt auch als Wohnstandort gestärkt werden. Beispielgebend hierfür ist das Projekt Alleegasse. Die kompakte Stadt als Stadt der kurzen Wege dient als Leitbild für eine ökologische, intelligente und nachhaltige Ortsentwicklung.

+

Wegeverbindungen intern stärken – Lückenschlüsse im feinmaschigen Wegenetz. Die feinmaschige fußläufige Durchwegung stärkt die Qualität der Innenstadt. Vor allem die untere Wienerstraße und die Kirchengasse haben gezeigt, dass die Orientierung an den Bedürfnissen von Fußgängern und Radlern lebendige öffentliche Räume erzeugt und Lebensqualität vor Ort steigern kann.

+

Erweiterung der Altstadt zu einer funktionellen Innenstadt durch Integration der Ressavarstraße. Die Aufhebung der Trennwirkung der Straße spielt hier eine entscheidende Rolle, um die ‚Kommunikation‘ der Altstadt mit den südlichen Schulstandorten und den Freizeiteinrichtungen zu stärken. Altstadt und südliche Erweiterungen sollten zu einer als Zusammenhang erlebten Innenstadt zusammenwachsen können.

+

Die Altstadt (Innenstadt) als Wohnstandort stärken. Auch hierfür spielen einladende öffentliche Räume sowie ein attraktives Ortsbild eine wichtige Rolle. Barrierefreie und sichere Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und betagte MitbürgerInnen sowie die Anliegen des Radverkehrs sollten mindestens so gut unterstützt werden wie die Anforderungen der PKW-Mobilität. Die Qualität der Stadt als Lebensraum entsteht durch Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit, nicht durch schnelle Befahrbarkeit.

Weiterführende Projekt nach Smart City:

+

Hauptplatz, Gestaltung. Die im Hauptplatzta- gebuch dokumentierte Form der Erforschung der Steuerbarkeit des realen Verhaltens haben unter anderem gezeigt, dass es möglich ist, den Hauptplatz im Wesentlichen im Bestand zu belassen, dass es jedoch zugleich wichtig er- scheint, ihn durch wechselnde Möblierungen zu beleben und die Zwangsform des Halbkreises zu realitvieren. Den historischen Brunnen , der jetzt im imaginären Zentrum des Halbkreises und quasi an der höchsten Stelle des Platzes positioniert ist, sollte man versetzen und ihn in den entspanteren Bereich vor Gasthaus verlegen; dabei sollte sein Sockel so ausgeführt werden, dass der Brunnen zugänglicher wird und zum Beispiel Kinder zum Spielen einlädt. Auch die oft zu schnell befahrene Kurve hin zur Hofgasse könnte entschärft werden, wenn der Brunnen als prominente, frei zugängliche Attraktion im Raum gut wahrnehmbar gemacht werden kann.

+

Parken am Hauptplatz. Die Analyse von Kaufkraft, Handelskennzahlen, Raumdistanz und real vorhandenen Parkplätzen in Zentrumsnähe hat klar gezeigt, dass die Park- und Halteplätze am Hauptplatz nicht erforderlich sind. Diesen Befund bestätigen auch die Beobachtungen, die im Hauptplatztagebuch dokumentiert werden konnten. Es ergeht daher die fachliche Empfehlung, in Zukunft auf diese Parkplätze zu verzichten und stattdessen die freie Aufenthaltsqualität zu stärken: Versetzung des Brunnens, Befreiung des Raumes von ruhendem Verkehr.

+

Hofgasse, Rinnengasse, Welsplatz, Steingasse und Presslgasse. Aufgrund der nachhaltigen Verbesserungen der Interaktion sowie des erlebbaren Charakters im Bereich der Kirchengasse wird empfohlen, in Analogie zur Ausführung der Kirchengasse auch diese Bereiche der Innenstadt umzubauen. (Die grundlegenden Planmotive dazu in Kapitel 4.)

+

Kernstockplatz. Die Planungen für den Kernstockplatz haben sehr interessante Perspektiven eröffnet. Neben der Erarbeitung einer plausiblen räumlichen Lösung ist der Konsens mit Schule und Marktbesuchern beachtenswert, weil angesichts der großen Nähe zum Klosterparkplatz durch den Verzicht auf Parkflächen ein Pausenraum für die Schule entsteht, sowie sinnvolle Erweiterungsflächen für das Marktgeschehen. Eine Weiterbearbeitung der vorliegenden Entwürfe im Sinne einer Ausführungsplanung und Umsetzung wird empfohlen.

+

Ressavarstraße. Die studienartigen Entwürfe für die Ressavarstraße zeigen eine Perspektive auf, wie diese Straße zu einer verträglichen Innerortsstraße mit hoher Leistungsfähigkeit, jedoch ohne nachteilige Trennwirkung werden kann, um so nicht nur die historische Altstadt nach Süden im Sinne einer neuen Innenstadt erweitern zu können, sondern ebenso eine attraktive, verträgliche Straße zu schaffen, die die Qualität für die Anwohner steigert und für Radfahrer gut befahrbar ist. Hierzu werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- + Abstimmung mit den Stellen des Landes
- + Verkehrstechnische Überprüfung der skizzierten Kreisverkehrslösung
- + Detailplanung und Umsetzung

VI. LITERATURLISTE

IN CHRONOLOGISCHER REIHENFOLGE DER ZITATE

- Netzwerk Innenstadt NRW, Kurs Innenstadt NRW, Düsseldorf, April 2010*
- VCÖ - Mobilität mit Zukunft, VCÖ-Magazin 14-05, Jan Gehl im Interview, Wien, 2014*
- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren - Arbeitshilfe, Düsseldorf, Januar 2011*
- CIMA-Studie im Auftrag des Landesverband des Bayerischen Einzelhandels, „Wirtschaftsstandort Innenstadt“, München, 2004*
- Österreichischer Städtebund - Landesgruppe Steiermark, Weißbuch Innenstadt, Graz, 2014*
- Christa Reicher | Thomas Kemme, Der öffentliche Raum, Berlin, 2009*
- Bernhard Hue, Dokumentation zur Tagung: Der öffentliche Raum, Frankfurt am Main, 1999*
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, Bonn, 2003*
- Industrie- und Handelskammer Hannover, Erfolgsfaktoren von Fußgängerzonen, Hannover, 2009*
- Wolfgang Christ et al: Shopping_Center_Stadt – urbane Strategien für eine nachhaltige Entwicklung, Gelsenkirchen | Weimar 2003*
- Ulrich Hatzfeld, Malls und Mega-Malls – globale Investitionsstrategien und lokale Verträglichkeit, Dortmund, 1998*
- Jan Wehrheim (Hsg.), Stadt, Raum und Gesellschaft, Band 24: Shopping Malls - Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps, Wiesbaden, August 2007*
- Martin Putschögl, Frequenzerhebung: Warum ein Center ins Zentrum gehört, in: Der Standard, 13 | 14.09.2014*
- Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien 2012*
- Monica Popp, Innenstadtnahe Einkaufszentren, Besucherverhalten zwischen neuen und traditionellen Einzelstandorten, Passau 2002*