

Stadtentwicklung in Murau
Ein Konzept für mehr Urbanität

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

Christoph Wagner

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao. Univ. Prof. i.R. DI DR. Holger Neuwirth
Institut: Institut für Architekturtheorie, Kunst- und Kulturwissenschaften

Mai 2011

Vielen Dank an alle die mich während meines Studiums in intellektuellen als auch in menschlichen und finanziellen Belangen unterstützt haben. Sie Alle haben zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen. Besonders möchte ich mich bei Herrn Professor Neuwirth für die freundliche und umfassende Betreuung bedanken. Meiner Freundin Renate Danke ich für ihre ausdauerndes Verständnis, viele Anregungen und die gemeinsam verbrachte Zeit.

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 02 / 05 / 2011

.....
Christoph Wagner

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

02 / 05 / 2011

.....
Christoph Wagner

Vorwort

Die Entscheidung mich in meiner Diplomarbeit mit Murau und dem Veröden des ländlichen Raums zu beschäftigen fiel, als ich im Herbst 2009 eine Prognose zur Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum zu lesen bekam. Der Bezirk Murau stellt darin, mit dem größten Bevölkerungsrückgang (-20% bis 2050) österreichweit, den negativen Höchstwert dar. Damit die Folgen der Entwicklungen der letzten Jahrzehnte und der vorausgesagte Bevölkerungsrückgang die Qualitäten des Ortes nicht weiter zerstören, muss gegengesteuert werden. Die vorliegende Arbeit liefert theoretische Grundlagen und umsetzbare Vorschläge zum Ausbau vorhandener Qualitäten. Durch die Nutzung dieser lokalen Qualitäten wird den Bewohnern und der Stadt die Möglichkeit gegeben in Zukunft wieder attraktive Lebensqualität, auch für Junge Menschen, und geeignete Arbeitsplätze mit Selbstverwirklichungspotenzial in intakter Umwelt zu bieten. Am Ende liegt es aber an der Bevölkerung der Stadt Murau, ob sie gegen die düster prognostizierte Zukunft Schritte einleiten will.

Mein persönlicher Bezug zur Stadt Murau und ihrer Umgebung ist familiär bedingt. Im Herbst 1964 zogen meine Großeltern mütterlicherseits nach Murau um beruflich größere Verantwortung zu übernehmen. Selbst in Oberösterreich aufwachsend konnte ich bei regelmäßigen Besuchen den besonderen Charme des Städtchens kennen und schätzen lernen. Der Vergleich mit beobachteten Entwicklungen in anderen Gegenden machte den Widerspruch zwischen der tatsächlichen Situation und dem idyllischem Urlaubsbild für mich sichtbar. Im Laufe des Studiums verfestigten und verfeinerten Erfahrungen in verschiedenen Lehrveranstaltungen diese Beobachtung.

Teil 1: Die Situation Murau

Teil 2: Ansatzpunkte für Veränderungen

Teil 3: Vorschlag für eine Stadterweiterung

Teil 4: Stadtkino Murau

Anhang

„We shape our Buildings;
thereafter they shape us.“¹
(Winston Churchill)

¹ Winston Churchill, zit. n. The Time Magazin, Juni 1960.





idealisierte Selbstsicht ..:

„Murau, mit 2.114 Einwohnern, ist ein mittelalterliches Städtchen welches zu einem Kulturspaziergang oder zum gemütlichen Einkaufen einlädt. Die berühmte Bierstadt glänzt mit der Gastfreundschaft der Bewohner.

Die Burg „Murowe“ wurde bereits im 13. Jahrhundert gebaut und entwickelte sich zu einem wichtigen Handelszentrum an der Nord-Süd-Route.

Anna Neumann gilt noch heute als die Herrin von Murau. Sie war eine einzigartige Frau, die zwei Hexenprozesse und fünf Ehemänner überlebte.

Die Murauer Bürgergarde zählt seit dem 13. Jahrhundert zu den wichtigsten Botschaftern der Holzregion Murau. Heute ist die Bürgergarde mit ihrer Begleitfigur, dem Samson, ein internationaler Botschafter. Legendär sind die Auftritte am Roten Platz in Moskau, in Rom und London.

Die Landesausstellung „Holzzeit“ hat Murau zur Holzhauptstadt Österreichs und zum Zentrum der Steirischen Holzstraße gemacht. Murau zeigt dem Besucher herausragende Holzbauten, beginnend im Mittelalter bis herauf zur Gegenwart, die internationale Beachtung finden. Das neue Tourismusbüro, das Logistikzentrum der Brauerei Murau, das Elternhaus und das Parkholzdeck sind wichtige Bauten. Die Holzwelt Murau bündelt und vernetzt die Aktivitäten der Holzregion Murau durch Projekte und Bauten...

Im Winter warten die bekannten Schiberge Kreischberg & Frauenalpe. Trend- und Familienschiberge, schneesicher und gespickt mit Schihütten, in denen sympathische Menschen Schmackhaftes kredenzen.“²

< Abb 1: malerisches Murau in Winterstimmung [B1]

^ Abb 2: Murauer Stadtwappen [B2]

² Tourismusverband Kreischberg-Murau; 7/12/2010.

1. Die Situation Murau

Problemstellung
Verkehr am Land
Zersiedelung
urban blight in den Alpen
Flächennutzung



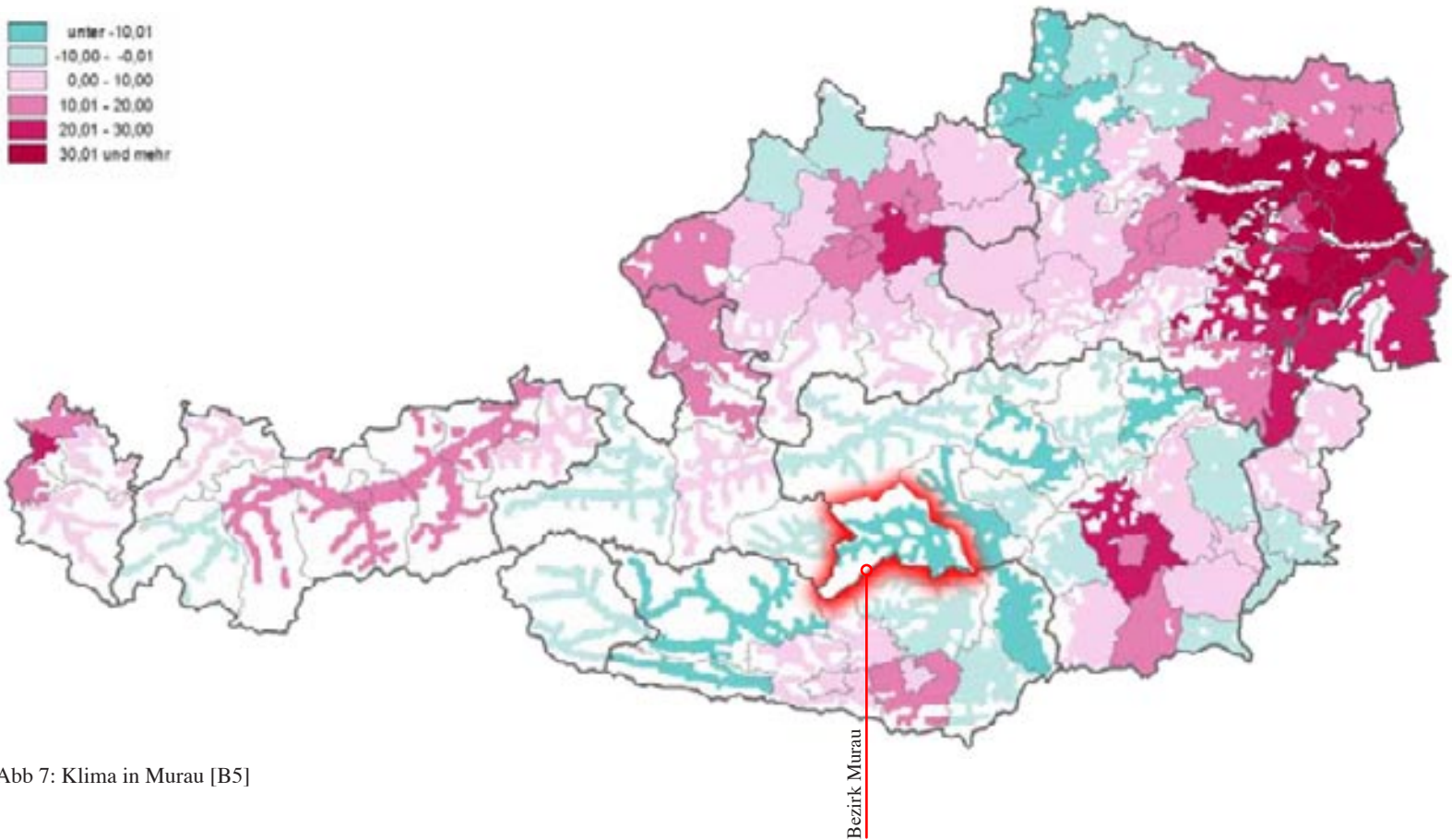


Abb 7: Klima in Murau [B5]

In österreichischen Medien nimmt das Phänomen Schrumpfung und der Niedergang des ländlichen Raumes einen stärker werdenden Raum ein. An internationalen Beispielen (der Osten Deutschlands, Detroit, Liverpool/Manchester) sind die Folgen von Bevölkerungsrückgang, Arbeitslosigkeit und Frustration oft noch viel dramatischer.³ Die Probleme der Perspektivlosigkeit können sich bis hin zu Depressionen, Drogenproblemen und Gewalt aufschaukeln.

∴ Zukunftsprognose

ÖROK-Prognose ..: Die ÖROK-Prognose (Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030) bescheinigt der westlichen Obersteiermark die rote Laterne Österreichs, und damit die Fortsetzung der schon jahrzehntelang anhaltenden Bevölkerungsabwanderung. Bis zum Jahr 2030 sollen aus dem Bezirk 11,5% der Menschen der Region den Rücken gekehrt haben, bis zum Jahr 2050 soll der Rückgang 19,7% betragen. Speziell Junge und gut gebildete Leute sehen für sich keine Zukunftsperspektive, dadurch steigt der Anteil der Alten Menschen (65+) von derzeit 19,2% auf 29,6% im Jahr 2030 bzw. 35,7% im Jahr 2050. Trotz dieser Zahlen dehnt sich das Siedlungsgebiet weiter aus.⁴

Auswirkungen ..: Weniger Bevölkerung bedeutet einen Rückgang von Nutzern öffentlicher Einrichtungen. Dies führt zu Verteuerung bei Infrastruktur (Kanal, Sportzentren, ...) für den einzelnen Bewohner und der Einstellung unrentabler Dienstleistungen (ÖPNV, Post, Verwaltung, ...). Beides macht das Gebiet für die Bewohner weiter unattraktiv und beschleunigt die Abwanderung. Dagegen klingt die vorhin wiedergegebene Eigenbeschreibung des Tourismusverbandes Murau-Kreischberg realitätsverweigernd.

Ansatzpunkt ..: Möchte man der Gegend eine Alternative zu Abwanderung und dem darauf folgenden Verfall des Siedlungsgebietes bieten, müssen Strategien gefunden werden damit die periphere Lage als Chance gesehen werden kann und die Bewohner ihre Kreativkraft einsetzen können. Besonders jene Menschen die in Eigenbeschäftigung Beschäftigung schaffen indem sie Ideen zu verkaufbaren Produkten entwickeln können, müssen in Murau ein attraktives Umfeld vorfinden. Dadurch kann Wohlstand und Lebensqualität gesichert werden. Geschichtlich gesehen ist Wachstum die Folge von Technologieentwicklung und Effizienzsteigerung. Bedeutet Schrumpfung das Murau ineffizient geworden ist und falsche Technologie angewendet wird?

vorh.S: Abb 3: Verlassenes Haus in der Murauer Innenstadt
< Abb 4: Bevölkerungsveränderung 2009-2050

³ vgl. Oswald (Hg.) 2004.

⁴ vgl. Statistik Austria: ÖROK 2010, 113-144



MURAU
47° 7' N 14° 10' 0'

Murau liegt im östlichen Teil des Alpenbogens, im schmalen und abgelegenen oberen Murtal auf 829m Seehöhe. Inmitten der gebirgigen Umgebung ist die Stadt für die Bewohner der umliegenden Alpentäler historisch gewachsenes soziales und ökonomisches Zentrum. Die Herausforderungen der Stadt sind in vielerlei Hinsicht den Herausforderungen anderer Orte in den Alpen ähnlicher als jenen von vielen Österreichischen Orten. In dieser Lage, weit ab von anderen großen Siedlungsstrukturen, ist Murau als eine Insel unserer Zivilisation inmitten der Berge anzusehen. Solange keine nicht umweltschädliche Antwort auf Fragen der Logistik und Mobilität gefunden sind, muss lokal verfügbares Arbeits-, Wohn- und auch Freizeitangebot als wichtig für die Bevölkerung angesehen werden.



Abb 7: Klima in Murau [B5]

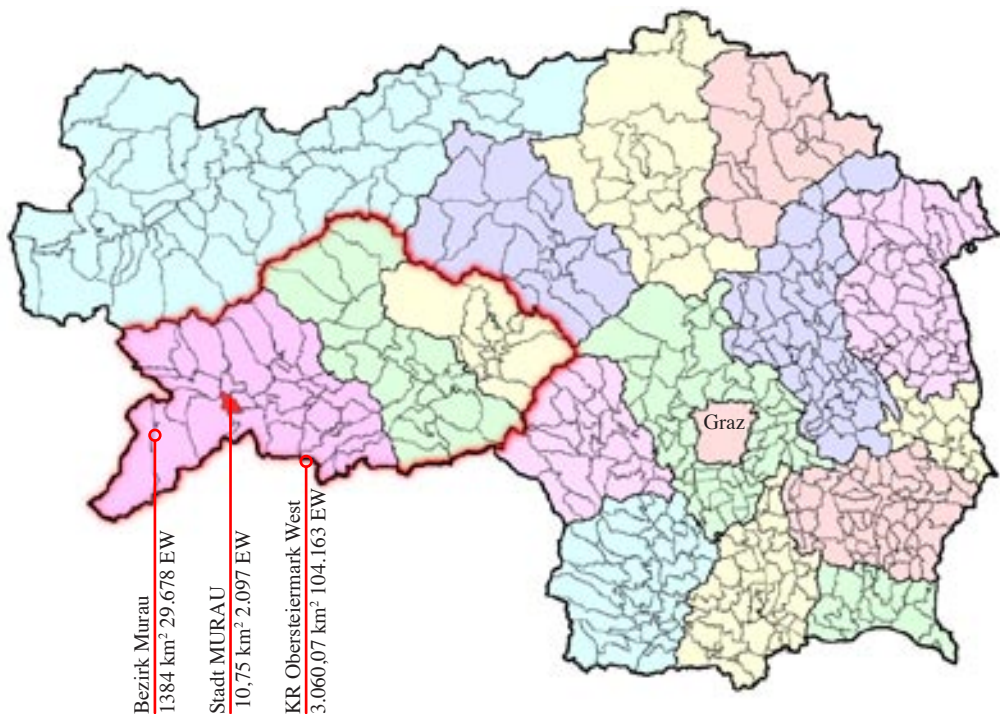
Wind und Wetter ..:



Abb 6: Bergpanorama von Murau

Kalte Winter mit wenig Niederschlag und milde Sommer prägen das Klima in Murau. Sonnenstunden sind im Winter aufgrund der hohen Bergkette im Süden trotz meist wolkenlosem Himmel selten. Eine kurze Vegetationsperiode schränkt die Möglichkeiten landwirtschaftlicher Produktion auf überwiegend Vieh- und Waldwirtschaft ein.

Im Tourismus kann Murau bei ruhesuchenden Naturliebhabern im Sommer punkten. Aufgrund der winterlichen Bedingungen hat Murau auch in der kalten Jahreszeit einiges zu bieten. Besonders Ungarische Touristen haben den Reiz Muraus erkannt. Größere Touristenströme zieht es jedoch in nahe liegende größere Skigebiete.



Die Bezirkshauptstadt Murau hatte Anfang 2010 2.097 Einwohner. Sie ist als regionales Zentrum Versorgungs- und Verwaltungszentrum. Im Bezirk befindet sich mit Neumarkt noch ein weiteres regionales Zentrum. Zusammen mit den Nachbarbezirken Judenburg und Knittelfeld bildet Murau die NUTS3 Region Westliche Obersteiermark. Das nächste überregionale Zentrum ist Leoben (90km).⁴

∴ Murau im Überblick

Das Siedlungsgebiet der Stadt Murau erstreckt sich über drei Gemeinden. Dabei bildet die Stadtgemeinde Murau mit den ältesten bebauten Bereichen den Siedlungskern. Die im Osten und Süden angrenzende Nachbargemeinde Laßnitz hat in den letzten Jahrzehnten den Gemeindemittelpunkt vom abgelegenen Ortsteil Steirisch Laßnitz in den östlich von Murau gelegenen stark expandierenden Ortsteil Sankt Egidi verlegt. Stolzalpe ist eine Gemeinde auf dem Berg nördlich des Siedlungsgebietes. Wichtigste Institution ist das Krankenhaus. Im Siedlungsgebiet Murau verfügt es über eine kleine Anzahl an Wohngebiet und keine nennenswerten Baulandreserven. Die unterschiedlichen Verwaltungsgebiete sind so zusammengewachsen, das von einem geschlossenen Siedlungskörper gesprochen werden kann.

∴ geteilter Siedlungskörper

automobile Erreichbarkeit ..:

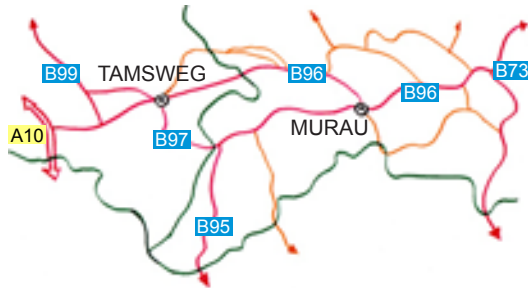


Abb 9: wichtige Straßen in der Umgebung Muraus

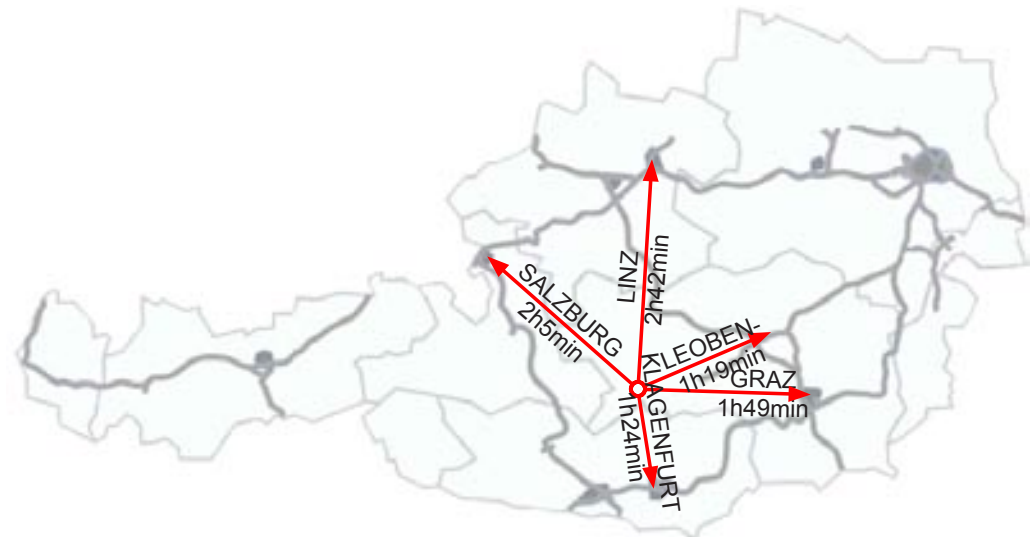
Die B96, welche von Scheifling (S35) kommend über Tamsweg zur Tauernautobahn führt ist die wichtigste Verbindung zur Außenwelt. Weiters führt die B95 von Muraus, ebenfalls über Tamsweg, bis zur A2 nach Klagenfurt. Damit liegt Muraus abseits des hochrangigen Straßennetzes Österreichs und bleibt von Belastungen des Transitverkehrs weitgehend verschont. Trotz Widerstand von Teilen der lokalen Bevölkerung existieren konkrete Pläne die B73 zur Schnellstraße nach Klagenfurt auszubauen. Im aktuellen Sparpaket findet sich kein klares Bekenntnis zur zeitnahen Umsetzung.

öffentliche Erreichbarkeit ..:



Abb 10: Bahnstrecken in der Umgebung Muraus

Die Muraltalbahnhof ist eine Schmalspurbahn der steirischen Landesbahn die von Tamsweg zum Bahnhof Unzmarkt an der Südbahnstrecke der ÖBB führt. Ein Schwachpunkt der Muraltalbahnhof sind die von Siedlungsgebiet abseits gelegenen Haltestellen. Alle 2 Stunden fährt vom Bahnhof Muraus-Stolzalpe die zur Steirischen Landesbahn gehörige Muraltalbahnhof 40min nach Unzmarkt (30km). Von dort gehen stündlich Züge nach Graz (min 1h35min) Klagenfurt (min 1h7min). Linz und Salzburg sind ab Unzmarkt in jeweils mindestens 4 Stunden erreichbar.⁵ Etliche Verbindungen werden derzeit mit Bussen geführt.



< Abb 8: Verortung in der Steiermark [B6]

> Abb 11: Entfernungen zu nächstgelegenen größeren Städten [B7]

⁴ vgl. Beier 2007, 75-76.

⁵ www.oebb.at 20101228.

Mobilität ist ein zentrales Element unseres Wohlstandes und bedeutender Faktor der Regionalentwicklung. Immobilität kann den Ausschluss von sozialem

Leben bedeuten. Die Möglichkeit unkompliziert Veranstaltungen an unterschiedlichen Orten besuchen zu können ist ein Gradmesser für Lebensqualität.

Damit ist Beweglichkeit ein hohes soziales Gut.⁶ Die ländliche Mobilitätsorientierung ist geprägt von niedriger Bevölkerungsdichte, weiten Entfernungen und einem negativen Image der öffentlichen Verkehrsmittel. Im Vergleich zu urbanen Gegenden mit dichtem öffentlichen Verkehrsnetz und ausgebauten Radwegen steigert die eingeschränkte Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels im ländlichen Raum die Wertschätzung automobiler Mobilität.

Viele denken bei öffentlichem Verkehr zuerst an ein veraltetes Transportmittel für benachteiligte Personengruppen oder haben Erinnerungen an unfreundliche Schulbuslenker und Wartezeiten aufgrund von Verspätungen. Segert nennt den

Vorteil individueller Beweglichkeit und die Vorbildwirkung von Eltern und öffentlichen Verantwortungsträgern als wichtige Einflussfaktoren bei der Formung der Mobilitätsorientierung.

Ein sinnvolles Verkehrskonzept bedeutet den Einsatz komplexer organisatorischer und technischer Mittel. Für den Erfolg ist es wichtig unterschiedliches Mobilitätsverhalten verschiedener Nutzergruppen zu beachten. Segert beschreibt etwa das Bewegungsmuster von (berufstätigen) Männern eher als korridorartig, während das Fortbewegungsmuster von Frauen, aufgrund stärkerer familiärer Bindungen und der verstreuten Siedlungsstruktur, als netzartig

bezeichnet werden kann. Die Bewältigung des Mobilitätsbedarfs wird derzeit durch individuelle motorisierte Beweglichkeit gewährleistet. Damit eine

Ökologisierung des Mobilitätsverhaltens stattfinden kann, muss das Umfeld entsprechend gestaltet sein. Für eine Anpassung der Mobilitätsorientierung ist die Vorbildwirkung von im öffentlichen Interesse stehenden Personen ebenso

wichtig wie eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Dabei soll die Verkehrsvermeidung bei gleichwertiger Beweglichkeit der Verkehrsbewältigung vorgezogen werden.

∴ Mobilitätsorientierung

∴ Mobilitätsverhalten



Abb 12: Mittelalterliche Siedlungsstruktur des Stadtzentrums

historische Entwicklung ..:

Der Abriss der Murauer Stadtmauern im Jahr 1870 fand, wie in vielen anderen Städten, zu einer Zeit statt in der die Enge der Stadt bedrückend war.⁷ Neue monofunktionale Gebiete wurden an den Stadträndern errichtet und mit Verkehrsachsen an das alte Zentrum angebunden. Dieses behielt die ursprüngliche Rolle des Zentrums als Ort des Geschäftemachens bei. Dem Ideal funktionsgetrennter Stadtplanung folgend wurde die Vorstadt für Wohnzwecke, oder für die Arbeit spezialisiert. Inspirierende Vorbilder dabei waren die Utopien eines besseren Lebens in der englischen Gartenstadtbewegung um Ebenezer Howard und später die Ideale der Moderne, mit einem Leben in Sonne, Luft und Licht.⁸ Die Bewohner erweiterten dadurch ihren Aktionsraum. Murau konnte aufgrund der moderaten Bevölkerungszahl und der minimalen Größe der Erweiterungen dieser Zeit die alte Fortbewegungsart beibehalten. Die Menschen gingen weiterhin zu Fuß. In großen Städten sind die Menschen seither auf Verkehrsmittel angewiesen.

⁶ vgl. Segert 2009, 1-2.

⁷ vgl. Woisetschläger-Mayer 1964, 324.

⁸ vgl. Borsdorf 2009, 8-9

„In dünn besiedelten Gebieten kommt man in der schnelllebigen und vernetzten Gegenwart zu Fuß nicht mehr weit genug. Eine weitgehende Immobilität bedeutet aber, dass man den sozialen Anschluss verlieren kann“⁷

Dem Mobilitätsbedarf folgend wurde die flächendeckende Versorgung mit Straßen und Kraftfahrzeugen ausgebaut, und die damit verbundene individuelle Fortbewegung mit dem PKW in der Mobilitätsorientierung gefestigt. Das erlaubte Murau sich intensiver auszudehnen. Die Struktur der Siedlungserweiterungen entsprach zu diesem Zeitpunkt einer verkleinerten Form der angloamerikanischen Suburbs. Anfangs blieb das bekannte Muster des belebten Zentrums und monofunktionaler Vorstadtnutzungen noch erhalten. Der hohe Motorisierungsgrad (2006 Bezirk Murau: 510,9 Kraftfahrzeuge/1000Personen)⁸ und immer vielfältigere Funktionsauslagerungen in die leicht erreichbaren Gebiete außerhalb des Zentrums haben dieses Muster soweit aufgeweicht, dass der alte Stadtkern als Zentrum für die Bevölkerung an Bedeutung verlor. Für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit muss das Stadtzentrum nicht mehr aufgesucht werden, vorausgesetzt man steigt ins Auto, hat man alle Möglichkeiten offen. Borsdorf definiert diesen Zustand des Siedlungskörpers als post-suburban und meldet Bedenken gegenüber dieser Entwicklung an. Er streicht heraus, dass den entstandenen Strukturen ein dahinterliegendes Konzept fehlt.

Der Grund ihres Bestehens liegt in einer reagierenden Anlassplanung und nicht in einer fundierten Bedarfsplanung und aktiven Gestaltung des Lebensraumes. Der Rückgang des Stellenwerts von Planung und Raumordnung wird von Borsdorf in Zusammenhang mit Umwälzungen in wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Umfeldbedingungen gestellt. Diese wiederum sind Antwort und Auswirkung auf das neoliberale Gesellschaftsmodell und der wachsenden Bedeutung der Globalisierung.⁹ Beides Phänomene der wichtiger werdenden Konsumgüterindustrie und dem Rückgang des Einflusses der Bevölkerung und ihrer gewählten Vertreter. Der Verlust lokaler Einflussnahme auf die Entwicklungen zeigt sich in einer steigenden Anzahl an Entscheidungen die in immer weiter entfernten Gegenden getroffen werden. Das Gefühl keinen Einfluss auf Entwicklungen haben zu können führt zu dem Gefühl der Hilflosigkeit und zu Politikverdrossenheit.

.. Motorisierung



Abb 13: Siedlungsstruktur des letzten Jahrzehnt am Stadtrand



Mittelalterliche Stadtstruktur



Erweiterungen vor 1945



Straßenerweiterungen nach 1945



Siedlungsneuerschließungen nach 1945

^ Abb 14: Entwicklung des Siedlungskörpers

⁷ vgl. Segert 2009, 4

⁸ vgl. Taucher 2009, 35

⁹ vgl. Borsdorf 2009, 9-12

An zahlreichen Stellen lassen sich seit Jahren negative Auswirkungen des so entstandenen ausgedehnten Siedlungskörpers erkennen. So steigen etwa Kosten für technische Infrastruktur (Ver-Entsorgung, ÖPNV) und an der Klimaerwärmung sind auch die Abgase der notwendig gewordenen gefahrenen Kilometer beteiligt. Eine geringer werdende Bevölkerungsanzahl in den nicht autogerechten Innenstadtbereichen lässt deren Bedeutung sinken und führen dort zu Leerstand und Verfall. Ebenfalls ergeben sich Probleme in sozialer Hinsicht: Menschen, die kein Auto haben und die Entfernungen nicht bewältigen können, werden vom sozialen Leben ausgeschlossen. Auch ist die Verwendung von hochwertigem landwirtschaftlich nutzbarem Boden für Parkplätze und als Abstandsflächen nicht nur in Hinsicht an verminderten Lebensraum für Tiere und Pflanzen bedenklich.¹⁰ Eine Abhängigkeit von Lebensmittelimporten aus anderen Ländern wird dadurch notwendig.

∴ Folgen der Siedlungspolitik

Der ausgedehnte Siedlungskörper ist mit seinen gleichwertigen, oder leicht besser gestellten, Postsuburbs dem ursprünglichen Muster der Stadt vor der Erweiterung über die Stadtmauer ähnlich. Als wichtigster Unterschied haben sich Maßstab und Transportmittel verändert. Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind, wenn auch mit stark gestiegenen Entfernungen, wieder weitgehend vermischt und über Straßen und den einzelnen Funktionen vorgeschalteten Parkplätzen miteinander verbunden. Viele neue Problemstellungen haben sich dadurch ergeben, entscheidende Probleme und Antworten darauf sind ähnlich geblieben.

∴ Ein Déjà-vu

So wurden um 1870 die Stadttore zugunsten breiterer Straßen geschleift um neue Gebiete nutzen zu können. Heute werden ebenfalls Straßen ausgebaut und neue Shopping Center, Gewerbeparks und Wohnsiedlungen entstehen wiederum am Rand des sich ausdehnenden Siedlungsgebietes.

Vielfalt und Widerspruch ..:

Unterschiedliche Baustile und Lebensweisen haben über den Lauf der Jahrhunderte ihre Spuren in Form von die Zeiten überdauernden Bauwerken hinterlassen. Ob Geschäftsflächen, Repräsentationsbauten oder Wohnraum: je nach Bedarf wurde angebaut, umgenutzt, abgerissen oder renoviert. Vieles ergab sich dabei zufällig, anderes ist Ergebnis von Planung und intellektueller Auseinandersetzung. Manche Projekte sind unvollendet, teilweise erhalten oder bis zur Unkenntlichkeit verändert und aus ihrem Zusammenhang gerissen. Jedes Element hatte dabei bei seiner Entstehungszeit eine ihm zugedachte Funktion zu erfüllen und dient dem aufmerksamen Beobachter als ein stiller Zeuge vergangener Tage. Dadurch entstand ein flexibles Stadtgefüge, das Nährboden für die Vielfalt und Lebendigkeit einer Kleinstadt war und die Geschichte der Stadt nacherzählt.

Heutige Bewohner und Besucher schreiben auf den Erzählungen der Vergangenheit aufbauend ihre eigenen Geschichten, die vom Alltag, von Feierlichkeiten, von Enttäuschungen und Erfolgen handeln - oder anders gesagt: unser Leben belebt den Ort.

Durch eine Veränderung und neue Zusammensetzung kann der Reichtum der Stadt neu erlebbar gemacht werden. Dabei wird auch eine oftmals widersprüchliche Kombination von Funktionen sichtbar - genau das macht eine Stadt spannend und interessant.

Bezirkshauptmannschaft
Wolfgang Tschappeller; 2002



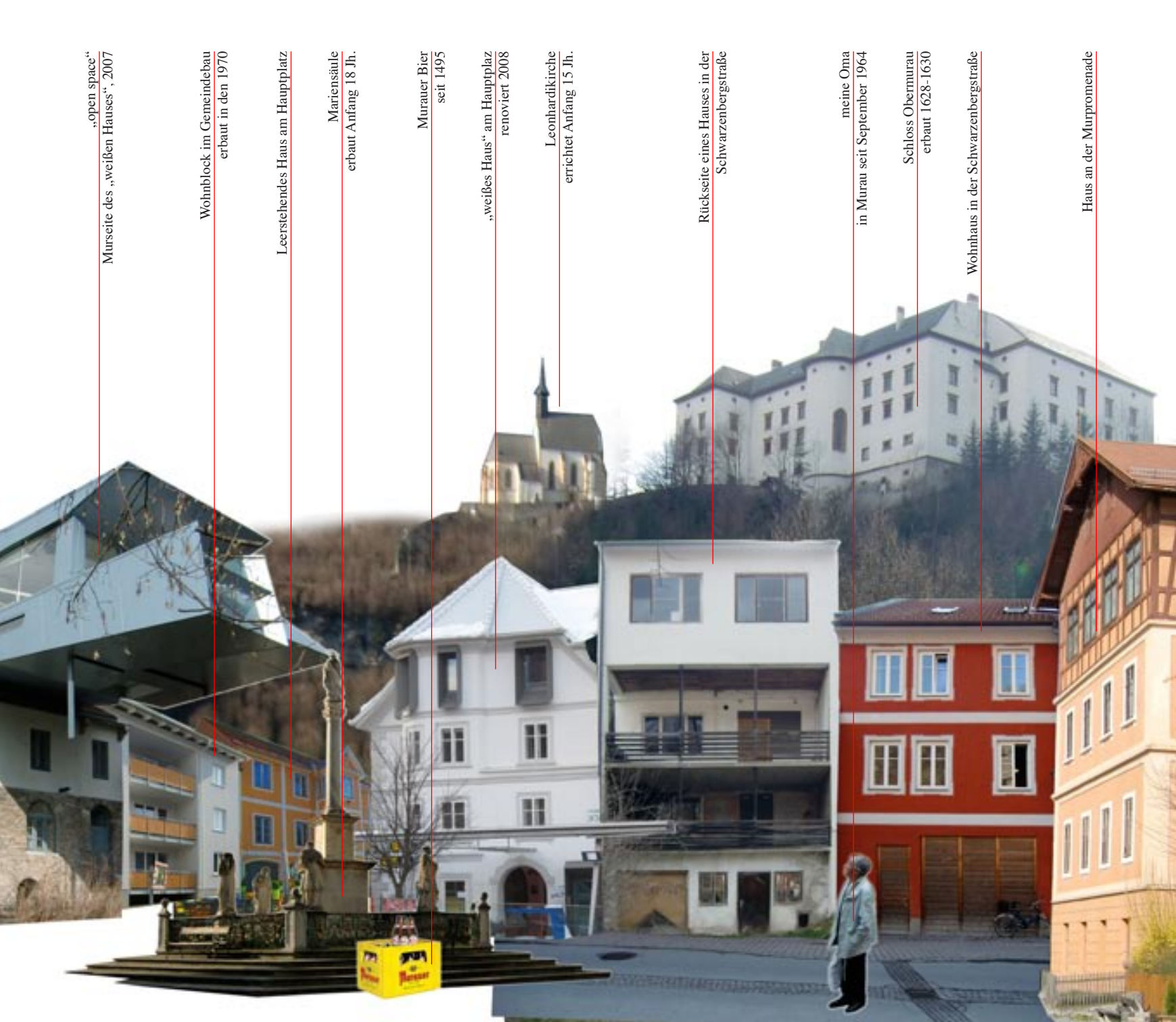
„altes Rathaus“ an der Murpromenade
erbaut ab 1574

„altes Rathaus“ in der Anna-Neumann Straße
erbaut ab 1574

Matthäuskirche
eingeweiht 1296, renoviert 2006

Stadtbücherei
Anna-Neumann Straße 39

Samson
immaterielles Weltkulturerbe seit 2011



„open space“
Murseite des „weißen Hauses“, 2007

Wohnblock im Gemeindebau
erbaut in den 1970

Leerstehendes Haus am Hauptplatz

Mariensäule
erbaut Anfang 18. Jh.

Murauer Bier
seit 1495

„weißes Haus“ am Hauptplatz
renoviert 2008

Leonhardkirche
errichtet Anfang 15. Jh.

Rückseite eines Hauses in der
Schwarzenbergstraße

meine Oma
in Murau seit September 1964

Schloss Obermurau
erbaut 1628-1630

Wohnhaus in der Schwarzenbergstraße

Haus an der Murrpromenade



Gemeindegrenzen als Zäsur im Siedlungskörper

Neben dem bereits genannten Fokussieren auf motorisierten Individualverkehr und der Ausdünnung des Zentrums durch Abwanderung aus den Zentren kämpft Murau noch mit einem anderen Problem. Das Siedlungsgebiet ist durch die nahezu unbeschränkte Mobilität über das Verwaltungsgebiet der Stadt Murau hinaus gewachsen. Nachbargemeinden, die im Interesse der jeweiligen Gemeinde verwaltet werden, verfügen über teilweise beträchtliche freie Bauflächen und freuen sich über Verbesserungen ihrer Einkünfte und die Aufwertung der gemeindeeigenen Versorgungslage. Im Kampf um Betriebsansiedlungen unterboten sich die Gemeinden mit Anforderungen an die Qualität der Ansiedlungen und verzichteten auf sinnvolle Stadtteilplanungen. Großzügig dimensionierte Straßen und Parkplätze sind dabei ein wichtiger Faktor für die seit Jahrzehnten andauernde dynamische Entwicklung der Randbereiche.¹¹ Ein

... geteilte Verwaltung

Rückgang der Attraktivität, und damit Einnahmeverluste für die Kernstadt, ist die Folge. Dass die Ausdehnung einer Stadt über die politische Bedeutung der Kernstadt hinausreicht, ist ein hauptsächlich aus größeren Siedlungsstrukturen bekanntes Phänomen. Die Unmöglichkeit koordinierte Raumplanung bei unterschiedlichen Hoheitsgebieten ist in vielen Städten erkennbar. So hat die Landeshauptstadt Graz massive Konkurrenz aus den leicht erschließbaren südlichen Nachbargemeinden bekommen. Shoppingcenters und Gewerbeparks sprießen dort neben Wohnblocks und Einfamilienhaussiedlungen aus dem Boden. Stärker ausgeprägt, und mit anderen Problemen kombiniert, ist das Phänomen von wachsenden Umlandgemeinden und schwächelndem Zentrum als „urban blight“ bekannt. Extrem ausgeprägte Folgen sind in der amerikanischen Großstadt Detroit erkennbar(siehe nächste Seite).

gemeinsame Infrastruktur ..:

Zum Unterschied von großen Kernstädten und deren eigenständig florierenden Umlandgemeinden werden die kleinen Nachbargemeinden einen wirtschaftlichen Niedergang des Zentrums nicht ausgleichen können. Sie sind zu sehr an das Stadtzentrum gebunden und von Strukturen der Stadt abhängig. In der Gemeindezeitung vom Frühjahr 2009 listet der Murauer Bürgermeister Thomas Kalcher finanzielle Unterstützungen für gemeindeeigene Anlagen auf (Skilift, Hallenbad, Bücherei, Jugendzentrum, Kulturveranstaltungen, ...).¹² Benutzt wird die Infrastruktur von den Bewohnern des Siedlungskörpers und der angrenzenden Gemeinden. Dafür notwendige Subventionen werden nicht oder nur zu sehr geringen Anteilen von Umlandgemeinden mitfinanziert. Für den Fall, dass die Stadt Murau dieses Service nicht mehr erbringen kann ist es auszuschließen das eine Gemeinde wie Laßnitz mit 600 EW die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen kann. Die Ausdünnung öffentlicher Infrastruktur würde die Attraktivität der Siedlung und die Lebensqualität auch für die Bewohner der Umlandgemeinden senken und den Bevölkerungsrückgang in allen Gemeinden der Region beschleunigen.

vorh.Seite: Abb 15: Stadtpanorama neu zusammengesetzt

Abb 16: Gemeindegrenzen im Siedlungsgebiete

¹¹ vgl. Borsdorf 2009, 2-4

¹² vgl. Kalcher 2009, 2



Abb 17: Michigan Theater in Detroit 1997/98 [B8]

Die Lage in Detroit

Detroit in Michigan, eine amerikanische Großstadt an der Grenze zu Kanada, war bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts ein reiches industrielles Zentrum Amerikas. Davon zeugen beeindruckende öffentliche Bauwerke. Bis zur Finanzkrise des Jahres 2008 lag Detroit in einer der florierendsten Gegenden der USA, trotzdem litt das Stadtzentrum an dem Phänomen des *urban blights*, dem Schwinden der Bevölkerung und in weiterer Folge dem Verfall des Stadtzentrums. Derzeit rangiert die Stadt auf Platz 15 der miserabelsten Städte Amerikas.¹²



Abb 18: Michigan Central Station in Detroit 1997/98 [B9]

Entwicklung in Richtung Niedergang

Als einen der vielen komplexen Gründe für den Niedergang wird das starke Konkurrenzverhalten der Vorstädte im Umland gesehen.¹³ Unterstützt von politischen Entscheidungen siedelten die Menschen aus der Enge der Stadt in die mit dem Auto leicht erreichbaren neu errichteten Häuser der Suburbs.¹⁴ Gleichzeitig strömten schlecht ausgebildete farbige Amerikaner aus den Südstaaten in die frei werdenden Strukturen der Innenstadt. Rassismus, Arbeitslosigkeit und Armut schufen ein Klima der Perspektivlosigkeit und waren 1967 ausschlaggebend für Rassenunruhen mit 43 Toten.¹⁵ Das veranlasste wiederum die verbliebene weiße Bevölkerung in die Vorstädte zu ziehen. Später errichteten auch Firmen ihre Produktionshallen auf billigem Grund außerhalb der Stadt und lagerten die Produktion in billigere Gegenden aus, wieder ein Schritt der die Arbeitslosigkeit in Detroit erhöhte. Die Zentrumsverwaltung blieb dadurch auf überdimensionierter Infrastruktur und teuren öffentlichen Verkehrsmitteln mit Bewohnern die dafür nicht bezahlen konnten sitzen.



Abb 19: Brush-Park, ein Viertel nahe dem Zentrum, 1995 [B10]

Ratlosigkeit und verzweifelte Maßnahmen

Um das wachsende öffentliche Defizit einzudämmen wurde massiv gespart, Abgaben erhöht, Schulen geschlossen und der öffentliche Verkehr reduziert. Innerstädtische Slumbildung und stark fallende Immobilienpreise begleiteten diese Entwicklung. Viele Grundbesitzer deren Kredite höher als der Wert ihres Besitzes war sahen keine andere Alternative als ihren Besitz in der so genannten „Hell Night“, der Nacht vor Halloween, anzuzünden um so an die Versicherungsprämien zu gelangen. Der traurige Höhepunkt der seit den 1970 erfolgten Brandstiftungen wurde im Jahr 1984 mit mehr als 800 Bränden erreicht.¹⁶ Detroit steht als Beispiel für viele Städte des “Rustbelts“, dem Gebiet der ehemals boomenden Industriestädte des Nord-Ostens und des Mittleren Westen.



Abb 20: Devils Night in Detroit 1986 [B11]

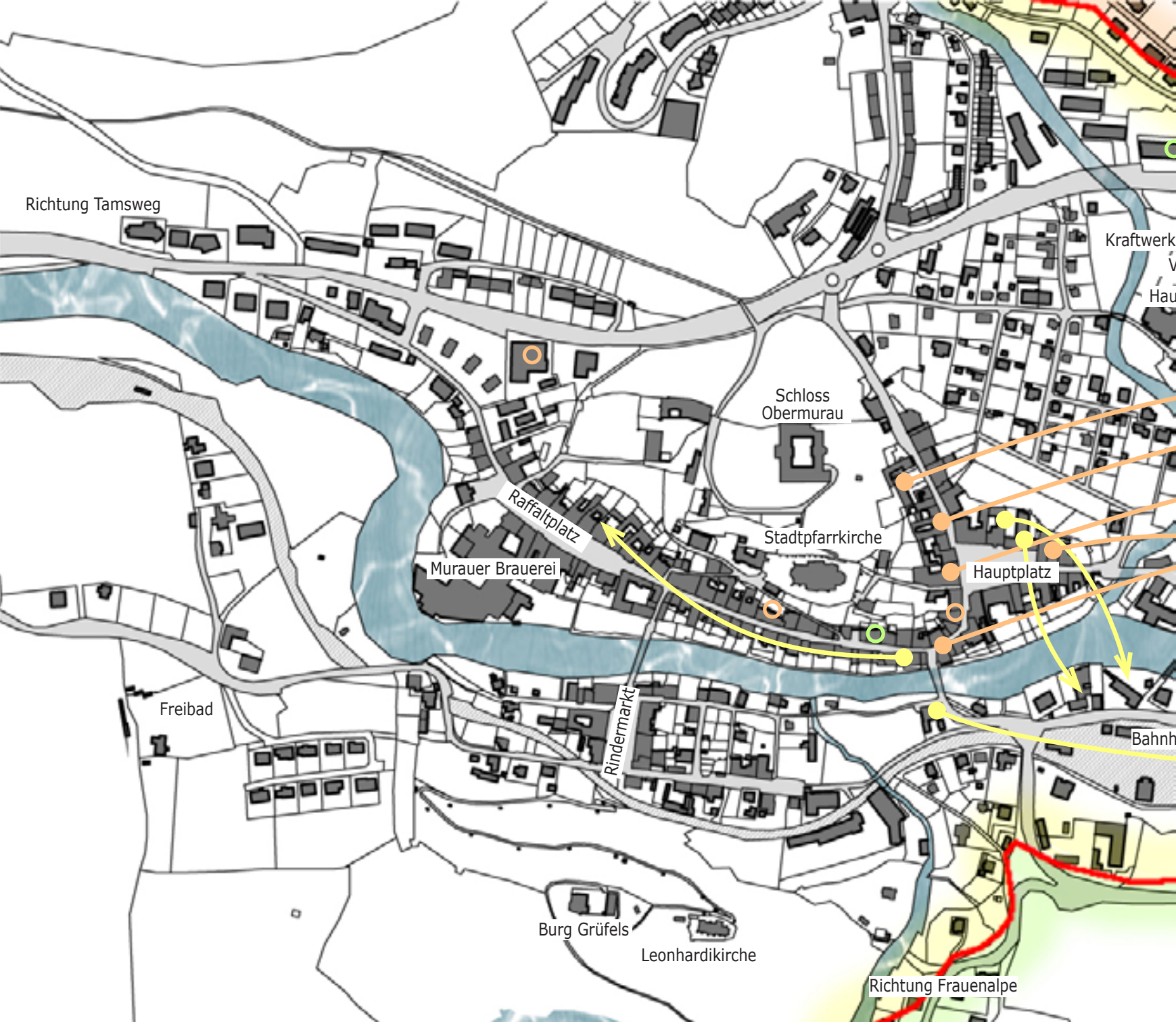
¹² vgl. Badenhausen 2011.

¹³ vgl. Gallagher 2004, 244.

¹⁴ vgl. Sugrue 2004, 243.

¹⁵ vgl. Oswald 2004, 229.

¹⁶ vgl. Mocerri 2004, 302.



Richtung Tamsweg

Kraftwerk
V
Hau

Schloss
Obermura

Raffaltplatz

Murauer Brauerei

Stadtpfarrkirche

Hauptplatz

Freibad

Rindermarkt

Bahn

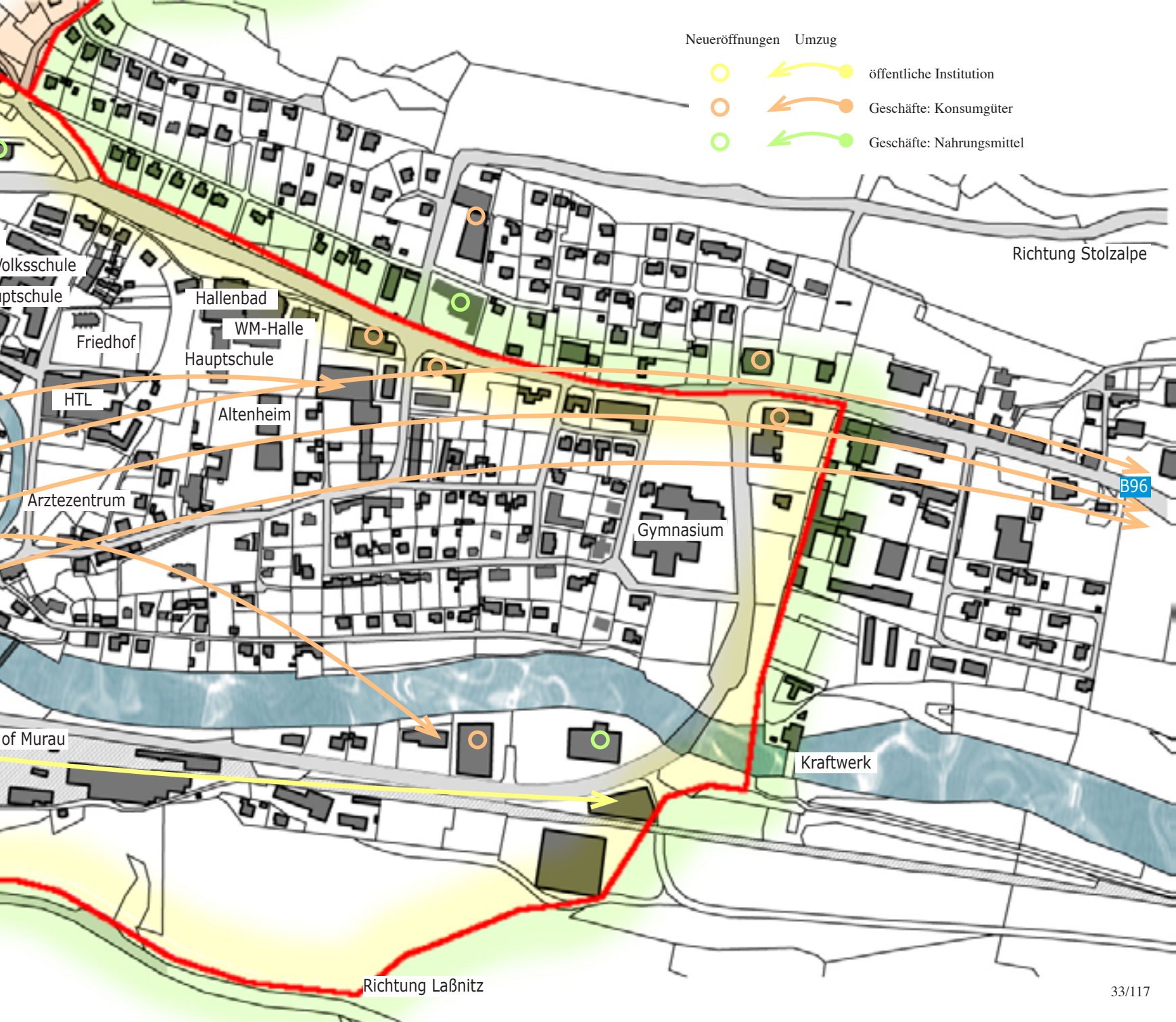
Burg Grüfels

Leonhardikirche

Richtung Frauenalpe

Neueröffnungen Umzug

-   öffentliche Institution
-   Geschäfte: Konsumgüter
-   Geschäfte: Nahrungsmittel





MURAU

STOLZALPE

B97 - Tamsweg

Murtalbahnhof
Tamsweg

Richtung Stolzalpe

B96 - Scheifling

Bahnhof Murau

Murtalbahnhof
Unzmarkt

LABNITZ

Richtung Frauenalpe

Richtung Laßnitz

Wahrnehmung der Grenze ..:

Die starke Bindung innerhalb des Siedlungskörpers besteht nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht, auch soziale Aspekte spielen eine große Rolle. So baut sich der Zusammenhang innerhalb des Siedlungskörpers nicht durch willkürlich gezogene historische Grenzen auf, sondern wird zu einem großen Teil in klar definierten Grenzen spürbar, welche ein charakteristisches Gebiet umgeben. „It is not boundaries that make a district, but the cross use and life“¹⁷ meint etwa Jane Jacobs wenn sie die Ausdehnungen von Bezirken in einer Großstadt beschreibt. Folgt man der Definition von Kevin Lynch in „The Image of the City“ dann entspricht der Grenzverlauf zwischen den politischen Gemeinden Murau, Laßnitz und Stolzalpe über weite Strecken einem „Path“, einem grundsätzlich verbindendem Element.¹⁸ Auch wenn Jacobs Aussage und die Definition der Stadtelemente von Lynch auf Großstädte zugeschnitten sind, kann man die Elemente auch in Murau erkennen und etwa das gesamte Siedlungsgebiet als einen „District“ ansehen. Denn beim überschreiten der Gemeindegrenze ist kein Unterschied im Siedlungscharakter oder eine Änderung der Nutzung feststellbar. Die „Edges“, also die Grenzen eines Districts, befinden sich in Murau nicht, wie etwa bei Großstädten, entlang von Autobahnen oder Eisenbahnstrecken und trennen keine unterschiedlichen Großstadtbezirke voneinander ab, sondern befinden sich dort wo die Bebauung aufhört und Natur beginnt. Auslöser der nutzungsändernden Zäsur sind zu steile Hanggrundstücke und noch unbebaute agrarische Nutzungen.

Gemeindezusammenlegung ..:

Es gab immer wieder Versuche und Initiativen den Siedlungskörper zu vereinen, doch bis jetzt ist aus unterschiedlichen Gründen kein Ergebnis zustande gekommen. Um Murau die Chance einer zukunftsfähigen Entwicklung zu geben, wäre es sinnvoll den einheitlichen Siedlungskörper mit entsprechendem Umland in einem Verwaltungsgebiet zusammenzufassen. Damit kann die Grundlage für die vielgeforderte Koordinierung der Raumplanung gelegt werden. Eine koordinierte Planung des Siedlungskörpers kann das im Umweltbericht des Regionalen Entwicklungsprogrammes der Planungsregion Murau definierte Umweltproblem „ineffiziente Raumnutzung durch Standortkonkurrenz und Baulandüberhang“¹⁹ bewältigen. Je früher Eigeninteressen und Eitelkeiten der Politiker beiseite gelegt werden und Verhandlungen für eine gemeinsame Zukunft abgeschlossen werden, desto früher kann Raumplanung mit einer Perspektive für die Zukunft erfolgen.

vorh.Seite: Abb 21: Abwanderungsbewegungen aus dem Zentrum in die Peripherie.¹⁷

< Abb 22: Gemeindegrenzen durchschneiden den Siedlungskörper

¹⁷ Goditsch 2011.

¹⁸ Jacobs 1992, 132.

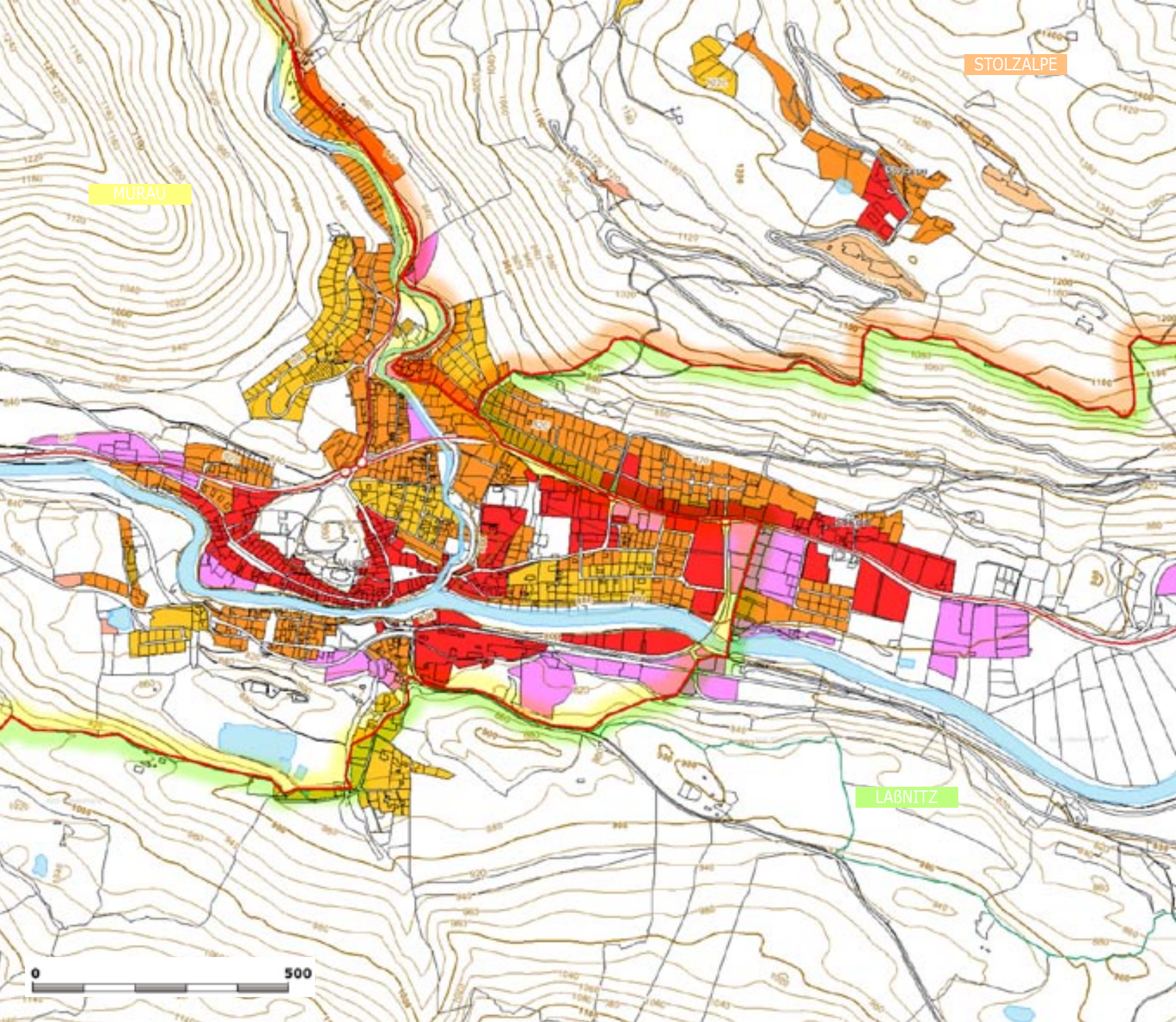
¹⁹ vgl. Lynch 1960, 46-90.

²⁰ Abteilung 16, 21.

STOLZALPE

MURAU

LABNITZ



„Was in den letzten 40 Jahren [...] gebaut worden ist, entspricht einer Totalzersiedlung des Landes – es ist eine ästhetische, wirtschaftliche und ökologische Katastrophe.“²¹

(Christoph Chorherr)

Flächenwidmung ..:











Die Nutzung des verfügbaren Raumes ist in der Steiermark im Raumordnungsgesetz (StROG2010) festgeschrieben. Unter anderem regelt es die Nutzung von Grundstücken in Bauland, Freiland und Verkehrsflächen. In der Bebauungsdichteverordnung werden von der Landesregierung zu den Nutzungsarten des Baulands Mindest- und Maximalwerte der Bebauungsdichte festgelegt. Die Gemeinden müssen diese im Flächenwidmungsplan auf Basis der Katastralmappe erkenntlich machen. Damit werden anhand des Flächenwidmungsplanes die Planungsintentionen der Gemeinde lesbar.

Zersiedlungsförderungen ..:

Bedenklich ist diese Widmungspolitik auch in Hinsicht auf Umweltauswirkungen. Die Verantwortung der Siedlungspolitik darf dabei aber nicht nur bei Lokalpolitikern zu suchen sein. „... *energiebewusstes Bauen fängt schon bei der Wahl des Grundstückes oder Neubaugebietes an*“²² steht etwa in der Energiestrategie Steiermark 2025. Viele Gesetze und Förderungen verursachen oder begünstigen Zersiedlung und Verkehr. So sind die - erst im Zuge dieses Sparpaketes 2010 erhöhte - Pendlerpauschale oder die Wohnbauförderung sowie die Stellplatzverordnungen bei fußläufig erschlossenen innerstädtischen Lagen für die Attraktivität peripherer Lagen mitverantwortlich zu machen.

Will eine Belebung des Zentrums Erfolg haben, muss das Zentrum die Voraussetzungen für die Belebung erfüllen und gegenüber peripheren Lagen privilegiert gestellt werden. Eine Baulandwidmung die Einsparungen bei technischer Infrastruktur und Transportkosten zugunsten fußläufiger Erreichbarkeit forciert, ist dafür entscheidend. Damit wäre auch der Forderung nach dezentraler Konzentration im §2 (1)9. des Steirischen Raumordnungsgesetzes genüge getan. Belebte Bezirkshauptstädte als Lebensmittelpunkt der Bewohner wäre die Folge.

Legende Bauland Dichte:

	Reines Wohngebiet	0,2-0,8
	Allgemeines Wohngebiet	0,2-1,4
	Kerngebiet, Geschäft/Büro	0,3-2,5
	Industrie- Gewerbegebiet1	0,2-2,5
	Industrie- Gewerbegebiet2	0,2-2,5
	Industrie- Gewerbegebiet3	0,2-2,5
	Dorfgebiet	0,2-1,5
	Kurgebiet	0,2-0,8
	Erholungsgebiet	0,2-0,8
	Einkaufszentrum	0,2-2,5

< Abb 23: Flächenwidmung des Siedlungskörpers

21Chorherr nach: Seidl 2010.

22 Energiestrategie Steiermark 2025, 67.

Die Nachbargemeinden Laßnitz und Stolzalpe haben ihr Wohnbauland im Siedlungskörper Murau weitgehend als „allgemeines Wohngebiet“ mit einer maximalen Dichte von 1,4 gewidmet. Positiver Nebeneffekt ist die vielfältige Nutzungsmöglichkeit dieser Gebiete. Die Stadtgemeinde Murau hingegen jammert über Abwanderung und Aussterben des Stadtzentrums.²³ Sie widmet ihr knappes Bauland überwiegend als „reines Wohngebiet“. Mangels freiem Bauland im Zentrum finden sich diese Neubaugebiete am Siedlungsrand, den Hängen des Murtals. Die Widmung erlaubt eine maximale Dichte von 0,8 und ermöglicht weniger vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Fehlende Versorgungsinfrastruktur zwingt die Menschen zu größeren Bewegungen. Mangelnde Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr aufgrund nicht vorhandener Dichte lässt den Bewohnern keine andere Wahl als den PKW zu benutzen. Man kann es auch niemandem verdenken, dass, wenn schon einmal im Auto, auch dort eingekauft wird wo ausreichend Parkplätze vorhanden sind. Der Aufbrauch der knappen Ressource Bauland mit verschwenderischen Widmungen führt daher direkt zu einem höheren motorisierten Individualverkehrsaufkommen.²⁴ Es treibt die Bevölkerung in leichter erreichbare Fachmarktzentren der Nachbargemeinden, und sorgt damit für leere Innenstadtstraßen. Mit dem Verbrauch der bebaubaren Flächen verbaut Murau sein zukünftiges Entwicklungspotenzial. Eventuelles Bevölkerungswachstum kann dann nur mehr in Nachbargemeinden erfolgen und verursacht weiteren Verkehr.

.. 3 Gemeinden im Vergleich

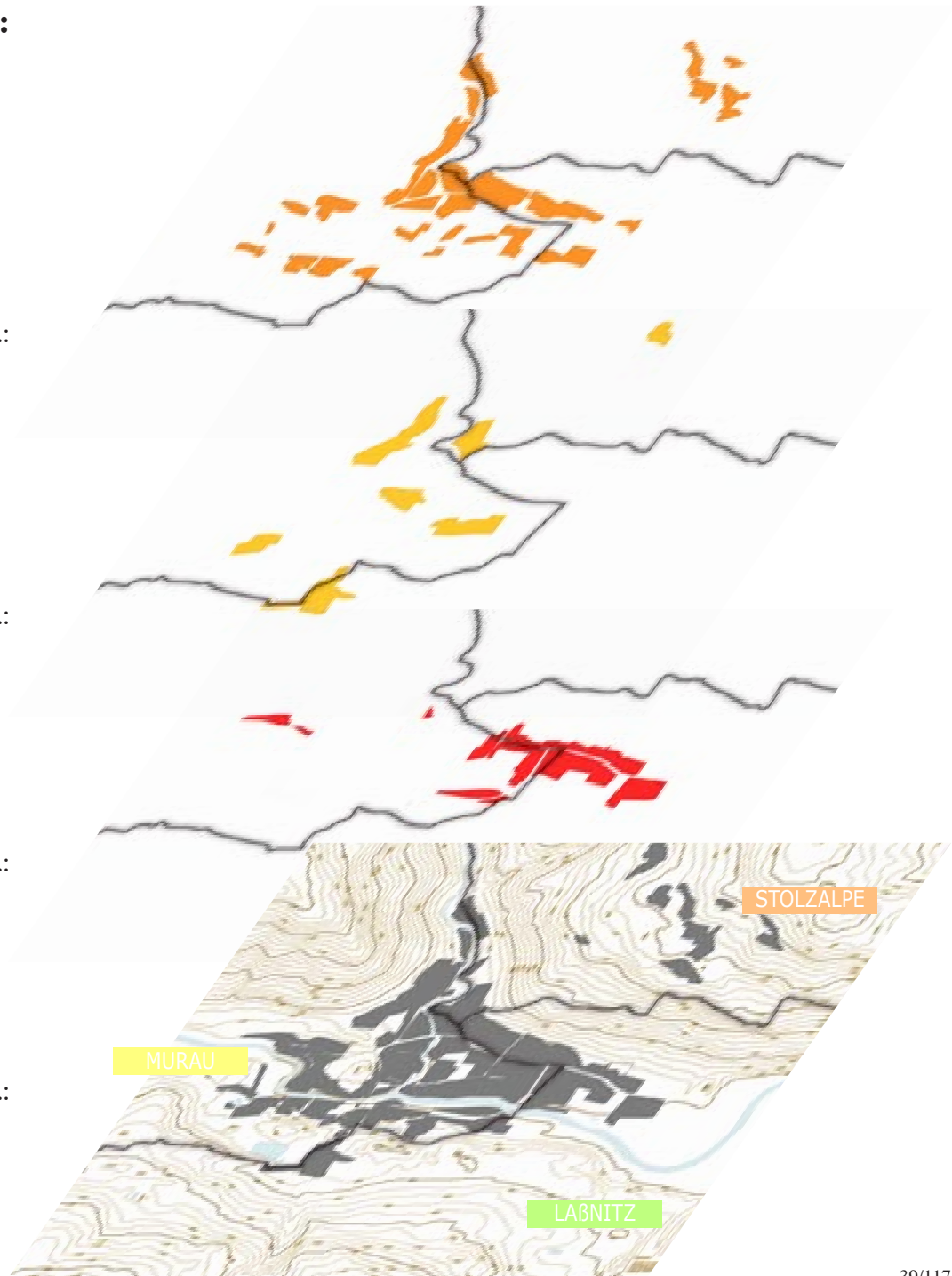
Widmungsgebiete ..:

allgemeines Wohngebiet ..:

reines Wohngebiet ..:

Einkaufszentrum / Gewerbe ..:

Siedlungsraum in Umgebung ..:



> Abb 24: Widmungsgebiete der Gemeinden

23 vgl. Murauer Memorandum 2009

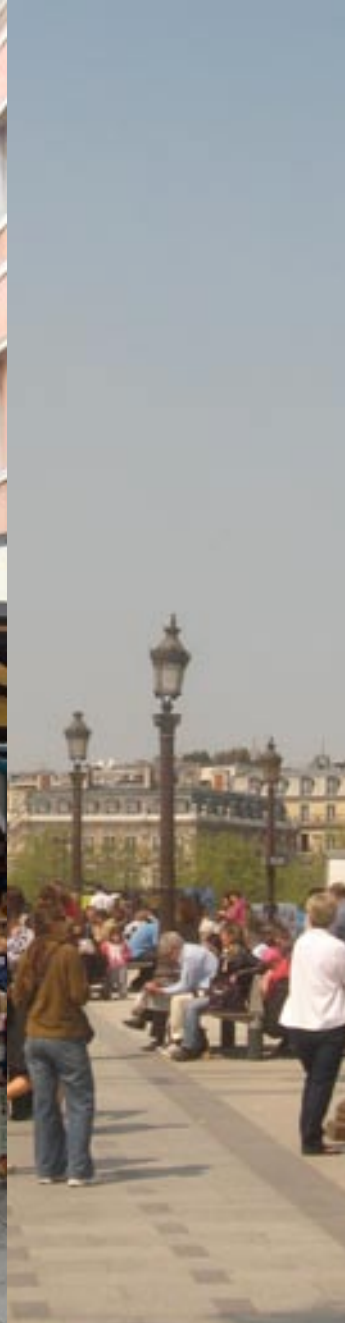
24 vgl. Kohr 2007, 62-65



schlenderndes
Beobachten



lokale
Produktivität



Aufenthalt
Straßenraum



gemischte
Nutzung



Aneignung

Ansatzpunkte ..:

Gründe für den niedergehenden ländlichen Raum sind breit gefächert und komplex. Großer Wohlstand hat unsere Gesellschaft überheblich und zu träge gemacht um uns mit anstrengender Denkarbeit über das Leben beschäftigen zu wollen und können. Ein mangelhaftes Bildungssystem, die angenehm ablenkende Glitzerwelt der Medien und vereinfachende Erklärungen aus populistischer Rhetorik verführen zu einer unbeschwert verschwenderischen Lebensstil und erschweren die Überwindung der Trägheit.

Erfolgreiche Beispiele kommunaler Arbeit in Landgemeinden sind gekennzeichnet von einer intensiven politikgeführten Auseinandersetzung der Bevölkerung mit ihren Bedürfnissen, ihrer Umgebung und verfügbarer Ressourcen. Konsumfreie Räume stellen dabei ein wichtiges Element für ein reges soziales Leben da. Urbane Dichte in funktionsgemischten Stadtteilen mit vielfältigen öffentlichen Räumen stellt dabei die Basis für die Integration möglichst vieler Bewohner dar. Sie bieten Platz für einer Auseinandersetzung mit lokalen Gegebenheiten in Bürgerforen und Diskussionsveranstaltungen. Dadurch leisten sie einen positiven Beitrag zur Entwicklung einer Gemeinde.

2. Ansatzpunkte und Konzepte

Eigenständigkeit
dezentrale Konzentration
Wahrnehmung
The Kind of Problem a City is
Ein Verkehrskonzept
Soziale Utopien

„Die gute Gesellschaft erfordert kein kostspieliges Genie, sondern jemanden, der eigenständig genug ist, um auch ohne auszukommen. Einzig und allein das ist krisensicher“²⁵
(Leopold Kohr)

Eigenständigkeit ..:

Leopold Kohr (1909-1994) war ein 1938 nach Amerika ausgewanderter Salzburger Philosoph und Wirtschaftstheoretiker. Für sein Engagement um bessere Lebensbedingungen bekam er 1983 den „Right Livelihood Award“, auch bekannt als Alternativer Nobelpreis.

In „Entwicklung ohne Hilfe“ beschreibt Kohr, warum unterentwickelte Länder nicht mit Hilfe der reichen Länder zu Wohlstand gelangen können. Im Gegensatz zur etablierten Praxis der subventionierenden Entwicklungshilfe ruft er zu mehr Eigenständigkeit und der Entwicklung von kleinräumig organisierten Gemeinschaften auf. Aufbauend auf der Frage nach dem was eine unterentwickelte Gemeinde zur Gesellschaft beitragen kann, entwickelt sich lokal geprägte Lebensqualität die sich vom Wohlstand der westlichen Welt unterscheiden kann.²⁶ Die lokalen Qualitäten entstehen mit der Verwendung von günstig verfügbaren lokalen Gütern wie Baumaterialien und Lebensmittel aber auch Traditionen und Bräuchen. Der Schlüssel liegt laut Kohr in der Etablierung von kleinen, weitgehend selbstständigen Gesellschaften.²⁷ Dies bedeutet Mühe und Anstrengungen für Regierende und die Bevölkerung, fördert aber das Entstehen eines Zusammengehörigkeitsgefühls.²⁸ Als Grundlage dafür sieht er konzentrierte Ansiedlungen im Mittelpunkt ihres Umlandes als Schmelztiegel der ökonomischen Möglichkeiten. Anstatt „*semi-ländliche Ansammlungen vorstädtischer Schlagsiedlungen*“ fordert er für Städte Attribute wie „*dicht bewohnt, eng, aufregend, kultiviert, elegant, ökonomisch, zeitsparend, fußgängergerecht*“.²⁹

²⁵ Kohr 2007, 187.

²⁶ vgl. Ebda., 36-40.

²⁷ vgl. Kohr 2002, 181-185.

²⁸ vgl. Kohr 2007 .., 17.

²⁹ Ebda., 58.

Auch wenn Murau kein „unterentwickeltes Land“ im Sinne Kohrs ist, so nimmt es doch innerhalb der Steiermark einen Platz ein, der die Bezeichnungen unterentwickelt und strukturschwach verdient.³⁰ Zahlreiche Ideen und Ratschläge aus Kohrs Lehre haben das Potential einen positiven Beitrag zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes leisten zu können. Zum Beispiel kann die Forderung nach mehr Gestaltungsfreiheit für kleinräumig organisierte Gesellschaften in der peripheren Lage Muraus schnell positive Wirkung zeigen.

Ein Verordnen von Maßnahmen die aus seinen Schriften abgeleitet wurden wäre aber nicht im Sinne Kohrs. Er sieht die Entwicklung von innen heraus als entscheidend an. Eine Gesellschaft kann sich eine Zukunftsperspektive erarbeiten wenn native Akteure Initiative ergreifen.³¹ Das Einbinden von möglichst vielen betroffene Personen ist notwendig für eine breite Diskussion möglicher Zukunftsszenarien. Die Verlagerung von Entscheidungen von einer entfernten zentralistischen Verwaltung hin zu lokalen Organisationsstrukturen sinnvoller Größe würde der Bevölkerung Fähigkeiten vermitteln die sie bei eigenen Aktivitäten einsetzen kann. Die Möglichkeit das Lebensumfeld gestalten zu können wird zu einem Standortvorteil im Wettbewerb um Bewohner.

:.. strukturschwaches Murau

Wahrnehmung ..: Laut Lucius Burkhardt wird die Wahrnehmung der Umwelt als ein geistiges Konstrukt im Kopf des Betrachters zusammengesetzt. Durch Ausblendung von Unangenehmem und Ergänzung von dem was der gewünschten Vorstellung entspricht entsteht das Bild das wir Wahrnehmen und sehen wollen.³² So wie der Begriff Wahrnehmung aus den Wörtern Wahrheit und nehmen zusammengesetzt ist, und damit auf den intellektuellen Prozess des Nehmens einer angenehmen Wahrheit hinweist, so beschreibt Burkhardt auch das Erleben von Landschaften als ein Abgleichen mit idealisierten bekannten Bildern anstelle des Erfassens der tatsächlichen Gegebenheiten. Dabei wird die Erscheinung der kulturlandschaftlich angepassten Gegebenheit als immerwährend und natürlich in dem Sinne verfälscht, da der ständige Wandel, welcher dem Fortschritt der Bearbeitungstechnik und der dazugehörigen Nutzungsqualität entspricht, aufgrund der langsamen Entwicklungsgeschwindigkeit der Landschaft nicht zuerkannt bzw. erkannt wird. Daher erkennt der Mensch laut Burkhardt Veränderungen in der Landschaft nicht - diese wird sozusagen geschichtslos.³³

Wahrnehmungsverzerrung ..: Murau besitzt ein baulich weitgehend intaktes Zentrum auf das Tourismusverein und Gemeinde auch stolz sind.³⁴ Leere Geschäfte in der Innenstadt und ein blühender Speckgürtel sprechen aber eine andere Sprache. Sie sind Zeichen dafür, dass in der Wahrnehmung der Bevölkerung die speziellen städtischen Qualitäten verloren gegangen sind - sie taugt nur noch als touristische Attraktion. Die Vorteile sparsamer Infrastruktur und geringer Entfernungen in der Innenstadt wurden in der Wahrnehmungsgeschwindigkeit schneller Fortbewegungsmittel vergessen. Aufwendig zu adaptierende historische Gebäude und die fehlende Eignung für automobilen Verkehr lassen den alltäglichen Gebrauchswert gering erscheinen. Gleichzeitig ist der Gegensatz von urbaner Bebauung und landschaftlichem Umland durch die Vermischung ihrer charakteristischen Elemente weitgehend aufgehoben worden. Der Druck, Städte und Siedlungsstrukturen zu begrünen, steigt und mit der zunehmenden Verbauung der Landschaft verschwindet der Gegenpart zur urbanen Siedlung und der Vergleichswert zum Erkennen der Natur.³⁵

³⁰ vgl. Taucher 2009, 22.

³¹ vgl. Kohr 2007, 89-101.

³² vgl. Burkhardt 2006, 19-32.

³³ ebda., 91.

³⁴ Tourismusverband Kreischberg-Murau; 7/12/2010.

³⁵ vgl. Burkhardt 2006, 47.

Der Verlust von Kontrast zwischen Landschaft und urbaner Siedlung verändert die Qualität der Wahrnehmung des Menschen. Ebenso verändert die Geschwindigkeit mit der man sich bewegt die Wahrnehmungsintensität.³⁶ Viele Menschen empfinden schnelles Fahren entlang einer Straße als angenehm, weil in kurzer Zeit viele abwechslungsreiche Dinge aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet werden können. Der Fokus liegt dabei in größerer Entfernung. Bei einem Spaziergang ändert sich der Fokus des Sichtfeldes, da weiter entfernte Objekte nicht schnell genug vorbeiziehen um attraktiv zu sein, die Aufmerksamkeit wird auf Details in kurzen Distanzen verlegt. Die vorhin genannte Straße wird nach kurzer Zeit des Entlangschreitens als langweilig empfunden. Begründet wird dies mit unterschiedlicher Wahrnehmungsintensität bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Ein Fußgänger nimmt aufgrund seiner Geschwindigkeit mehr Details auf als ein Autofahrer aufnehmen kann. Ist die Umgebung zu simpel gestaltet oder fehlt eine detailreiche Ausgestaltung, wird die Strecke gemieden.

Ein großangelegter Stadtumbau in der Südkoreanischen Hauptstadt Seoul zeigt, dass ein Umbau von einem auf motorisierten Verkehr ausgerichteten Stadtteil zu einem an menschlichen Bedürfnissen orientierten Stadtteilzentrum möglich ist. Die nächste Doppelseite zeigt, dass die positiven Effekte sowohl in gesellschaftlicher, ökologischer und ökonomischer Hinsicht überwiegen. Die Kunst des Gestaltens von Wegen die der natürlichen Geschwindigkeit des Menschen entspricht, ist einer der Gründe warum alte Städte, Parks und Gebäude faszinierend wirken. Ein Spaziergänger kann aufgrund der Wegführung, des Detailreichtums, der imperfekten Handwerksqualität oder raffinierter Oberflächen immer neue Details entdecken, auch wenn ein Gebäude bereits gut bekannt ist.³⁷

Fürst von Pückler-Muskau (1785-1871) beschreibt die Gestaltung von Wegen in Gärten im englischen Stile aus einer malerisch ästhetischen Sichtweise. Großen Wert legt er dabei auf eine inszenierte Wegführung die dem Spaziergänger mittels künstlich angeordneter Bildkompositionen einen angenehmen Zeitvertreib bieten kann.³⁸ Von Beobachtungen in der Natur inspiriert beschreibt er wie Biegungen von Wegen beschaffen sein müssen um dem menschlichen Auge zu gefallen und den Spaziergänger verleiten diesen Weg auch zu gehen.

∴ Wahrnehmungsintensität



Abb 26: Wahrnehmung von Details bei hoher Geschwindigkeit



Abb 27: Detailwahrnehmung von Spaziergängern

∴ Wegführung

Bedeutungsveränderung ..:

Unsere Wahrnehmung hat Ihren Ursprung in unserer Entwicklung, angefangen von den während der Kindheit vermittelten Werten bis hin zu unseren eigenen Interessen und prägenden Erlebnissen, die Wahrnehmung spiegelt unsere Erlebnisse wieder. Das was wir erkannt haben, was uns gezeigt wurde und wir begriffen haben, können wir in unserer Umwelt wiedererkennen.³⁹ Burkhardt bezieht seine Aussagen hauptsächlich auf die Wahrnehmung der landschaftlichen, natürlichen Umwelt, meiner Meinung nach sind seine Aussagen auch direkt auf eine städtische Umwelt anwendbar. So können idente Dinge über ihre Bestandsdauer nicht nur in ihrer Funktionsweise unterschiedlich ausgelegt werden, sie können aufgrund unserer derzeitigen Lebenserfahrung auch eine ganz andere Wirkung auf uns ausüben als sie auf unsere Vorfahren mit deren Lebenserfahrung ausübten oder auf unsere Nachfahren ausüben werden. Als Beispiel führt Burkhardt die Wirkung von Stiften, Burgen und Schlössern auf markanten Landschaftspunkten an.⁴⁰ Diese schönen Ausflugsziele wirken für uns romantisch, ursprünglich und auch in einer ruinenhaften Erscheinung vollkommen. Für die Menschen früherer Zeiten waren diese jedoch Symbol und Ausgang von Unfreiheit, Unterdrückung und Demütigung. Durch Veränderungen unserer Gesellschaft und damit einhergehenden Funktionsänderungen erhalten sie eine neue Bedeutung, obwohl sie in ihrer Erscheinung ident geblieben sind. Durch die Emanzipation unserer Gesellschaft von Aristokratie und Kirche haben Symbole die früher Macht demonstrierten, und in der Wahrnehmung der einfachen Bevölkerung Furcht und Unterdrückung bedeuteten, ihre Wirkung verändert. Trotzdem bleibt ein Schloss auf einem Hügel in der Stadt ein Machtsymbol, das um zukünftige Missverständnisse auszuschließen, in einer demokratischen und freien Gesellschaft nicht verherrlicht werden darf.

³⁶ vgl. Burkhardt 2006, 119.

³⁷ vgl. Lynch 1960, 49-61.

³⁸ vgl. Pückler-Muskau 1988, 117.

³⁹ vgl. Burkhardt 2006, 90.

⁴⁰ vgl. ebda., 39.

Eckpunkte

- + 284 Millionen \$
- + Eröffnung Oktober 2005
- + 5,8km innerstädtischer Park entlang eines Flusses; vorher aufgeständerte Schnellstraße
- + 22 Brücken queren den Flusspark
- + tägliche 90.000 Besucher

„We've basically gone from a car-oriented city to a human-oriented city.“⁴¹
(Lee In-keun, assistant mayor for infrastructure, Seoul)

Entwicklung des Gebietes

Im Laufe der Industrialisierung entwickelte sich nach dem Koreakrieg (1950-1953) der Fluss zu einem verschmutzten offenen Kanal. Als Reaktion wurde das Flussbett ab 1958 zugedeckt, bis 1976 wurde eine aufgeständerte 4-spurige Schnellstraße errichtet. Täglich fuhren dort bis zu 170.000 Fahrzeuge. Es entstand ein unter Geschäftssterben, Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung leidender Bezirk, der durch die Schnellstraße in zwei Teile getrennt wurde.⁴²



Abb 28: Freizeit und Erholung in naturnaher Umgebung [B12]



Abb 29: vorher/nachher Vergleich [B13]

2005 wurde ein Umbau eröffnet der den Flusslauf wieder geöffnet, und an den Ufern begrünte Fußgängerwege angelegt. Der Verkehr wurde weitgehend ersatzlos gestrichen. Die beiden Ufer sind heute über 22 Brücken, 7 davon nur für Fußgänger, miteinander verbunden. Das erfolgreiche Projekt bewirkte eine positive Veränderung des Stadtteils und einen Prioritätenwechsel in Südkoreas Planungspolitik.

Treibende Kraft hinter dem Projekt war Bürgermeister Lee Myung-bak. Der frühere Manager des Hyundai Konzerns zeichnete während seiner vierjährigen Amtszeit sowohl für die Neugestaltung des Cheonggyecheon Flussbettes als auch für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Seit 2007 ist er Staatsoberhaupt von Südkorea.

Lebensqualität

Das Projekt weist messbare Veränderungen in der Nachbarschaft auf. So erhöhte sich die ökologische Artenvielfalt um ein Vielfaches, die Feinstaubbelastung sank von 74 auf 48 Mikrogramm pro Kubikmeter und die Sommerhöchsttemperaturen sind entlang des Korridors um bis zu 3,6 Grad unter jenen der Stadt Seoul.⁴³ Die gewonnene Qualität des Stadtteils entlang des Flusses hob die Attraktivität des Quartiers, was sich an höheren Wohnungspreisen, belebten Straßen und einem Anstieg der Geschäftslokale und deren Umsatz zeigt.⁴⁴ Zusätzlich kann der offene Flusslauf mehr Wasser aufnehmen als geschlossene Kanalsysteme und verringert damit die Gefahr von Überschwemmungen bei Starkregen.



Abb 30: Fußgängergerechte Gestaltung mitten in der Stadt [B14]

„The city centre is so much cleaner.“⁴⁵
 (Rhoda Chung, pharmaceutical worker, Seoul)

Verkehrssituation

Mit dem Umbau, der auch den Verlust von Fahrspuren für den Individualverkehr bedeutete, konnte durch begleitende Maßnahmen (Ausbau des Busnetzes, Beschränkungen für KFZ, Parkgebühren) die Fahrzeuganzahl reduziert werden. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs konnte die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit erhöht werden. Anfängliche Kritiker des Projekts bemängelten den Verlust von Parkplätzen und befürchteten Geschäftsumsatzeinbußen in Folge der schlechteren Erreichbarkeit. Aufgrund der hohen Anziehungskraft die der Flusspark auf täglich bis zu 90.000 Besucher ausübt haben sich Befürchtungen über ausbleibende Kunden nicht bewahrheitet.

Kritikpunkte

Obwohl für die Eingriffe in das Verkehrssystem die Bevölkerung auf breiter Ebene informiert wurde, kam es zu keiner öffentlicher Präsentation des Entwurfs. Fehlende Einflussmöglichkeit machte nachträgliche teure Adaptionen notwendig, die angeblich störend wirken. So mussten nach der Fertigstellung Maßnahmen getroffen werden um Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit den Zugang zu ermöglichen.⁴⁶ Von Umweltaktivisten wird bemängelt, dass das Wasser heute aus einem entfernten Fluss angepumpt werden muss.



Abb 31: Stau unter der aufgeständerten Schnellstraße [B15]

⁴¹ in: Revkin 2009.

⁴² vgl. Kil-Dong 2007.

⁴³ vgl. Vidal 2006.

⁴⁴ Knoflacher 2009, 209.

⁴⁵ Naparstek 2006.

⁴⁶ ebda.

Jane Jacobs (1916-2006) widmet in ihrem Buch „The Death and Life of Great American Cities“ ein ganzes Kapitel der Vermittlung der Komplexität urbaner Zusammenhänge.⁴⁷ Weite Teile des Kapitels stützt sie auf einen Essay ihres Zeitgenossen Dr. Warren Weaver, einem Vice-President for the Natural and Medical Science der Rockefeller Foundation. Dabei wird die Entwicklung des Umgangs von Problemen unterschiedlicher Komplexität aufgezeigt, Weaver identifiziert 3 Entwicklungsstufen in der Geschichte des wissenschaftlichen Denkens.

∴ The Kind of Problem a City is

-) „... Problemen einfacher Zusammensetzung ...“⁴⁸
Fragestellungen mit zwei Variablen
-) „... nicht zusammenhängenden Problemkomplexe ...“⁴⁹
Fragestellungen mit vielen Faktoren in nicht zusammenhängenden Problemkomplexen. Diese sind beherrschbar mit Methoden der statistischen Mechanik und der Wahrscheinlichkeitstheorie.
-) „... zusammenhängenden Problemkomplexe ...“⁵⁰
Fragestellungen mit mehreren miteinander verknüpften und voneinander abhängigen Variablen. Entwickelt wurde diese Methode um Probleme der Medizin und Biologie verstehen zu können.

An historischen Beispielen der Stadtplanungen erklärt Jacobs warum das Funktionieren von Städten nicht berechenbar ist. Dabei analysiert sie richtungsweisende historische Stadtplanungen anhand deren Sichtweise auf die Komplexität der Problemstellung. Sie zeigt dabei Schwächen der Gartenstadt Bewegung von Ebenezer Howard, der Radiant City von LeCorbusier und zeitgenössische amerikanische Initiativen zur Slumbekämpfung auf und erklärt warum diese nicht erfolgreich sein konnten.⁵¹ Die Annahme, dass Personen auf standardisierte Weise funktionieren, und dieser Zustand nur einmal hergestellt werden muss, identifiziert sie als gemeinsamen Schwachpunkt.⁵²

Herangehensweise ..:

Anhand Dr. Weavers Essay über den Umgang mit Problemen in den Naturwissenschaften entwickelt und erklärt Jacobs 3 Regeln mit denen Problemstellungen der organisierten Komplexität beherrschbar werden. (Hier wird das Englische Original wiedergegeben da die offizielle deutsche Übersetzung (im Anhang) missverständlich übersetzt ist.)

- 1) To think about processes
- 2) To work inductively, reasoning from particulars to the general, rather than reverse
- 3) To seek for “unaverage“ clues involving very small quantities, which reveal the way larger more “average“ quantities are operating.⁵³
(Jane Jacobs)

Für die praktischen Anwendung von Städtebau bedeutet dies, auch in Murau, die Notwendigkeit urbane Entwicklungen als Prozesse zu denken und dabei eine möglichst umfassende Betrachtung anzustreben. Einzelmaßnahmen zeigen erst im Kontext der gesamten sich ständig verändernten Situation ihre Sinnhaftigkeit.

Damit vertritt Jacobs schon lange vor dem Beschluss der Agenda21 auf der UNCED-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro (1992) die Auffassung, dass das Leben innerhalb einer Stadt nur als Prozess begriffen werden kann, und eine Einbeziehen möglichst aller Einflussfaktoren an der Stadtentwicklung notwendig ist.

Zürich ..:

In der Stadt Zürich wird dieser Ansatz schon länger verfolgt. Von den offiziellen Planungsstellen wird das Leben in der Stadt aufgrund der sichtbaren historischen Entwicklung des Stadtgebietes als vielschichtiger und offener Prozess begriffen. Dabei wird die Stadt wie ein Organismus, also ein sich weiterentwickelndes komplexes System mit vielen zusammenhängenden Faktoren behandelt.⁵⁴ Kommunikation zwischen allen Beteiligten unter Einbeziehung der zukünftigen Nutzer (Bürger, Anwohner, Interessensgruppen) nimmt dabei einen großen Stellenwert ein. Dadurch entstehender Mehraufwand in der Konzeptions und Planungsphase wird durch die höhere Akzeptanz in der Bevölkerung gerechtfertigt.⁵⁵ Prinzipien der Moderne wie Hierarchien, Funktionstrennung und der geniale Entwurf eines Genies sind mit dieser Geisteshaltung überwunden.

⁴⁷ vgl. Jacobs 1969, 213-220.

⁴⁸ Jacobs 1969, 213.

⁴⁹ ebda.

⁵⁰ ebda.

⁵¹ vgl. ebda.192-194.

⁵² vgl. ebda 204-208.

⁵³ Jacobs 1992, 440.

⁵⁴ vgl. Feireiss/Commerell 2007.

⁵⁵ vgl. Eberhard 2007.

Um den ländlichen Raum von der Abhängigkeit von Kraftfahrzeugen zu entlasten, muss eine Diskussion gestartet werden, die Mobilität als Garant für Lebensqualität sieht, aber nicht als Qualität an sich definiert. Ein vielfältiger Funktionsmix in fußläufiger Distanz zur Stadtmitte soll mit einer Wiederansiedlung von öffentlichen Funktionen (Schule, Amt, Marktplatz, ...) eingeleitet werden. Damit wird für Zentrumsbewohner die Notwendigkeit motorisierter Mobilität reduziert und Verkehrsvermeidung anstelle von aufwendiger Verkehrsinfrastruktur betrieben. Eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr muss die historisch bedingte starke Affinität der Bevölkerung zu ihren PKW's berücksichtigen.⁵⁶ Optimale Lösungen für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse können in einem differenzierten Angebot gefunden werden. Ein fortschrittliches Konzept muss durch ersparte Transportkosten, effizientere Raumnutzung, geringer Belastung der Umwelt und hoher individueller Freiheiten der Bevölkerung punkten können. Unterschiedliche Distanzen der zurückgelegten Wege können als charakteristische Merkmale von Mobilität angenommen werden. Die Bewegungsströme der Bevölkerung lassen sich anhand der zurückgelegten Entfernungen in drei Bereiche gliedern.

Kleinräumige Erschließung in der Stadt

Kurze fußläufige Wege sollen zu der häufigsten Form des Mobilitätsverhaltens einer lokal orientierten Gesellschaft werden.⁵⁷ Entscheidend für den Erfolg ist die Berücksichtigung der speziellen Bedürfnisse von Fußgängern. Nicht nur kurze Wege und gefahrlose Begehrbarkeit ist wichtig, auch auf eine Gestaltung für die Wahrnehmungsgeschwindigkeit des Fußgängers muss geachtet werden. Eine Folge langweiliger Gehwege kann die Vermeidung des Weges und in weiterer Folge die Wahl eines anderen Verkehrsmittel sein. Teil des Verkehrskonzepts muss daher das Ziel des Stadtdesigns sein, neue Stadtstruktur so vielfältig wie möglich und für Fußgänger so interessant wie möglich zu errichten. Durch schmale Fassadenbreiten der einzelnen Gebäude in einer dichten, urban geschlossenen Bauweise entsteht eine abwechslungsreiche Straßenskulptur. Blickachsen entlang gekrümmter Gassen wecken Interesse einen Weg weiterzugehen und Neues zu entdecken. Die Wahl lokal verfügbarer natürlicher Materialien und handwerkliche Verarbeitungsqualität bedeutet lebendige Fassaden die während des Alterungsprozesses Patina anlegen können.

.. Verkehrskonzept

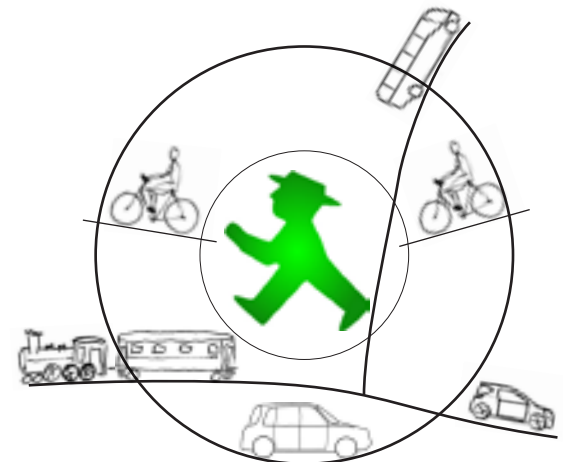


Abb 32: Der Mensch im Mittelpunkt des Verkehrskonzepts.

gemeindeinterne Erschließung

Auch für Teilzentren außerhalb des Siedlungskörpers und Strecken die für eine fußläufige Erreichbarkeit zu groß sind, muss ein günstiges, einfaches und umweltfreundliches Angebot vorhanden sein. Dies ist mit einem ausgebautem Radwegenetz und der notwendigen Infrastruktur von Reparaturmöglichkeiten und Abstellplätzen möglich. Zusätzlich muss der Ausschluss von Menschen mit körperlich bedingter Immobilität aus dem sozialen Leben vermieden werden. Eine auf die geringe Bevölkerungsanzahl optimierte Form eines flexiblen öffentlichen Verkehrs, beispielsweise in der Form von Rufbus oder Sammeltaxi muss daher die Grundversorgung sicherstellen.⁵⁸ Dieses System muss so dimensioniert werden, dass es auch bei Schlechtwetter als Ausweichmöglichkeit zum Radwegenetz funktionieren kann. Weber fordert zusätzlich eine offensive Vermarktung von serviceorientierten Leistungen der Verkehrsbetriebe um das Stigmat des öffentlichen Verkehrs als Mobilitätswahl benachteiligter Gruppen zu überwinden.

Anbindung der Region an überregionale Verkehrssysteme

Regionale Mobilitätsbedürfnisse beinhalten auch die Erreichbarkeit peripherer Siedlungen sowie Verbindungen zu entfernteren Destinationen, etwa ins nächste überregionale Zentrum Leoben. Weber nennt dabei ein Verkehrskonzept das die Mobilität vom hintersten Tal bis zum Anschluss an schnelle Massenverkehrsmittel anbietet als Ziel. Eine zweistufige Konzeption des ÖPNV wird hier sinnvoll sein. Ein Busnetz zu peripheren Siedlungen und benachbarte Gemeinden sichert dabei den Anschluss der Bevölkerung zur Stadt Murau. Dort kann an zentraler Stelle in schnellere Verbindungen zu weiter entfernten Zielen umgestiegen werden. Ein Taktfahrplan, der ein zeitnahes Eintreffen und Abfahren aller Verbindungen bei genügend Zeit zum Umsteigen ermöglicht, wäre dabei ideal. Muraus Stadtplatz, derzeit hauptsächlich als Parkplatz genutzt, würde sich dabei als zentrale Umstiegshaltestelle anbieten.

Eine Erweiterung des Mobilitätsangebots kann auch durch eine Intensivierung der Gemeinschaftsorientierung erzielt werden. Einfach zu nutzendes Car-sharing und das Bilden von Fahrgemeinschaften stärkt neben positiven ökologischen und ökonomischen Aspekten auch den Zusammenhalt innerhalb der Bevölkerung.⁵⁹

⁵⁶ vgl. Segert 2009, 1.

⁵⁷ vgl. Kohr 2007.

⁵⁸ vgl. Segert 2009, 14-16.

⁵⁹ vgl. ebda. 11-14.

Utopien gießen Haltungen und Hoffnungen des Verfassers in die Form einer fiktiven Gesellschaftsstruktur. Dabei wird eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Analyse der Situation mit Zukunftsbildern kombiniert.⁶⁰ Als Ausgangspunkt dient Sensibilität für Ungerechtigkeiten und Missstände in der erlebten Gesellschaft bei z.B. der Verteilung von Glück, Gütern, Arbeitsbedingungen oder den Möglichkeiten der individuellen Selbstverwirklichung und des technischen Fortschrittes. Die geschichtliche Entwicklung des utopischen Beschreibens utopischer Gesellschaften reicht bis Platons „Politeia“.⁶¹ Dabei muss nicht jede utopische Beschreibung idealer Gesellschaften positiver Natur sein. Sogenannte Anti-Utopien sind Kultur- und Gesellschaftskritik. Sie denken die gegenwertige Gesellschaft in übersteigert negativer Form in die Zukunft weiter um so, wie z.B. bei Romanen von M. Houellebecq, vor Entwicklungen zu warnen.⁶² Die Form der Utopie ist dabei wichtig um unabhängiger von gegebenen Zwängen und Verhältnissen frei über einen aus der jeweiligen Perspektive idealeren Zustand nachdenken zu können. Soziale Utopien konzentrieren sich in der Regel auf einen übersteigert dargestellten Aspekt des menschlichen Zusammenlebens. Die Wahl des Schwerpunktes entspricht einem Korrektiv des Weltbildes und behandelt Misstände der jeweiligen Entstehungszeit. Somit können vom Autor festgestellte aktuelle Entwicklungen durch eine utopisch skizzierte Gesellschaft einer positiven Lösung beispielhaft zugeführt werden, oder erfahren durch ihre Überzeichnung einen warnenden Charakter.

:.. Sozialutopie

Kritikpunkte ..: Auf den vorhergehenden Seiten habe ich wichtige Punkte betreffend der Zukunftsmöglichkeiten der Stadt Murau dargelegt. Diese sind Grundlage und Motivation für meine Sozialutopie des Demokratischen Miteinanders.

- scheinbare Perspektivlosigkeit abgelegener Gebiete ländlicher Prägung ⁶³
- artifizielle Mobilitätsbedürfnisse die soziale, ökologische und wirtschaftliche Grundlagen der Siedlungen zerstören
- Abrutschen der Medienwelt von einer sachlichen Informations- auf eine oberflächliche Unterhaltungsebene. Werbung dient in diesen Fällen als emotionsgeladener Meinungsbildner. Dadurch entsteht ein zur Kritik unfähigen Bevölkerung.
- zügellose Zerstörung der Landschaft durch Zersiedelung. Gleichzeitig wird die jahrhundertealte Grundlage der westlichen Gesellschaft über Regulierungen an einer Weiterentwicklung und ihrem Fortbestand gehindert.
- Verlust von lokaler Identität der Lebensmittel und der Lebensweise an globalisierte Standardprodukte.
- Bereitwillige Aufgabe hochwertiges Ackerlandes für Straßen und Parkplätze.

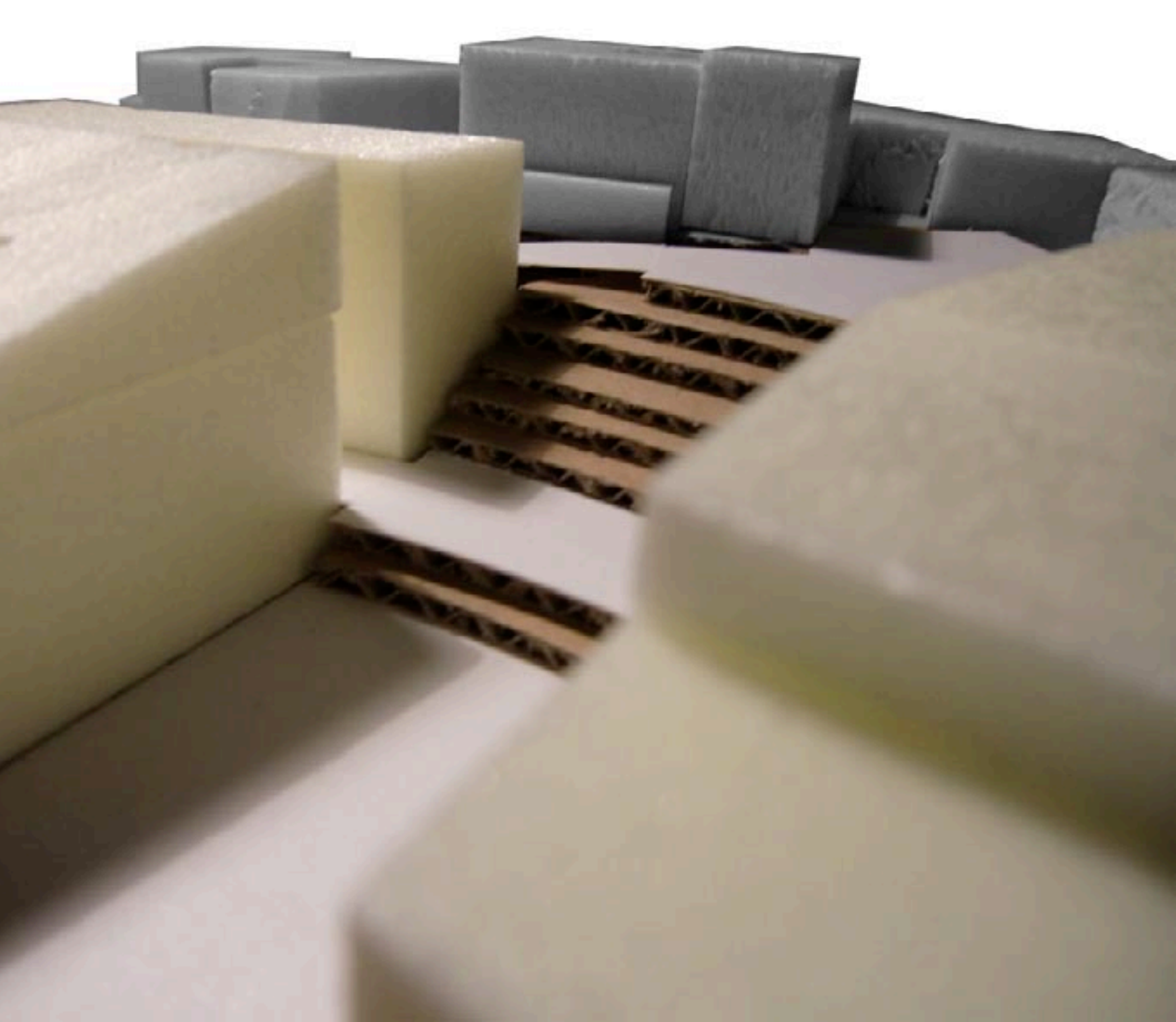
meine Utopie ..: Demokratische Gesellschaft bedeutet, dass kein Mitglied aufgrund welcher Merkmale auch immer vom sozialen Leben miteinander ausgeschlossen wird und die Bedürfnisse aller, und der Gesellschaft als solche, berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass Geschäfte und Prozesse der Regierenden auch für den einfachen Durchschnittsbürger verständlich sein müssen und nicht nur für eine kleine Elite aus Wirtschaft und Politik. Die Erreichbarkeit und Teilnahme am sozialen Leben muss ebenso wie die Nutzung des öffentlichen Raums für alle ohne finanzielle oder physische Barrieren sichergestellt sein. Dadurch gewonnene Fähigkeiten und die Freiheit und Notwendigkeit der Bewohner selbst über ihr Leben zu entscheiden, eröffnet ihnen die Möglichkeit wirtschaftlich und gesellschaftlich eigenverantwortlich zu gestalten. Die Einhaltung notwendiger Regeln muss von der Gesellschaft selbst durchgeführt werden können, und darf nicht an die Macht eines korumpierbaren Überwachungsapparates gekoppelt werden.

⁶⁰ vgl. Bloch 1986, 9.

⁶¹ vgl. Brockhaus 2006, Bd. 28, 487.

⁶² vgl. Brockhaus 2006, Bd. 28, 491.

⁶³ vgl. Haniker 2010.



Masterplan ..:

An Städte sind im Laufe der Zeit die unterschiedlichsten Anforderungen gestellt worden. Sie unterliegen ständigem Wandel und Weiterentwicklung. Im Europa des 21. Jahrhundert ist vieles bereits überholt das früher notwendige Bedingung war. So ist etwa der schützende Aspekt leichter Verteidigung heute einer einfachen Zugänglichkeit gewichen. Die gebliebene Bausubstanz wird heute als Attraktion für Touristen weitergenutzt. Städte sind nie fertig, es wird immer etwas gebaut und verändert. Der Masterplan muss diese Dynamik erlauben und unterstützen.

Stadt bedeutet Vielfalt und Lebendigkeit. Daher ist es wichtig, dass eine Stadterweiterung dies aufnehmen kann. Flexibilität, Überschneidungen und Neunutzungen sollen ermöglicht werden und Erneuerungen müssen, manchmal auch teilweise, möglich sein.⁶⁴

3. Vorschlag einer Stadterweiterung

Planungsziele
der Bauplatz
Funktionen
Fußgängerbedürfnisse
Masterplan
Gestaltungselemente

ästhetische Planungsziele ..: Die Kleinheit der Stadt Murau muss bei der Gestaltung berücksichtigt werden. Wegführung und Gestaltung müssen der Erlebnisgeschwindigkeit des Menschen angepasst sein. Dabei sollen Materialien, soweit möglich, dem lokalen Charakter der Umgebung entsprechen und eine natürliche Alterspatina entwickeln können.

funktionale Planungsziele ..: Das Nebeneinander und Überschneiden von manchmal widersprüchlichen Funktionen und Nutzungen machen das Leben interessant und abwechslungsreich. Erst die Notwendigkeit sich mit anderem auseinandersetzen zu müssen lassen das Potenzial für Entwicklung und Fortschritt wachsen. Durchgehende Nutzung verschiedener Gruppen zu unterschiedlichen Zwecken sind dabei nicht nur für eine Belebung verantwortlich, sondern sorgen in einer Kleinstadt mit niedriger Anzahl von Bewohnern auch für eine Auslastung die einen ökonomischen Betrieb ermöglichen. Das ist Grundlage für den Erfolg lokaler Wirtschaftskreisläufe und einer zukunftsfähigen Gesellschaft.

soziale Planungsziele ..: Eine von Mitbestimmung geprägte demokratische Gesellschaft ist das Ziel meiner Planung. Die Ziele der Gesellschaft sollen sich nicht aus der Werbung ableiten. In entkommerzialisierten Räumen soll wieder Raum für menschliche Begegnungen entstehen und Interesse an der Gestaltung des eigenen Lebens und des Miteinanders wachsen können. Die unmittelbare Nähe von Erzeugung und Verbrauch in lokal geprägten Wirtschaftskreisläufen erzeugt Bewusstsein für Arbeitsbedingungen, Ressourcenverbrauch und unsere Umwelt.

ökologische Planungsziele ..: Die Beachtung der ästhetischen, funktionalen und sozialen Planungsziele in einer lokal orientierten Wirtschaft ersetzt zusätzliche ökologische Erfordernisse weitgehend. So reduziert eine verdichtete urbane Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen den Bedarf und Aufwand für Mobilität, Landverbrauch und Heizenergie. Steigendes Interesse an lokalen Qualitäten wird auch die Bereitschaft passive Systeme für Belichtung, Belüftung, Wärme und Kältequellen einzusetzen heben.



Mobilität

Aufbauend auf den Bedürfnissen und der Wahrnehmung von Fußgängern und Radfahrern werden die Bedürfnisse nach Beweglichkeit und Mobilität umweltfreundlich erfüllt. Abb 34



Dichte

Hohe Dichte bedeutet Nähe. Widersprüchlichkeit, Komplexität und überschneidende Nutzungen erlauben den Bewohnern den nötigen Freiraum um Neues hinzufügen zu können. Abb 35



Wahrnehmung

Durch die Stadt zu spazieren muss wieder interessant sein. Die Erweiterung darf für aufmerksame Betrachter in ihrer Lebendigkeit der Altstadt in nichts nachstehen. Abb 36



lokale Wertschöpfung

Umweltzerstörung wird bei lokalen Kreisläufen sichtbar und daher eher vermieden. Das stärkt die lokale Wirtschaft, Zusammenhalt und schafft Wertschätzung gegenüber vorhandenem Reichtum.

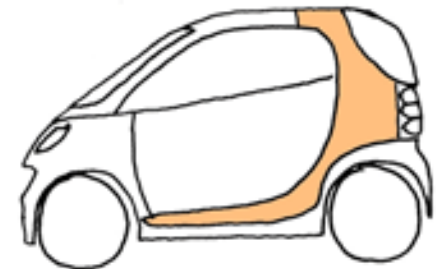
Abb 37



Leben im Zentrum

Das Stadtzentrum muss alle Aktivitäten des Lebens vereinen. Das Leben lässt sich schwer in seine Einzelteile zerlegen. Funktionstrennung und monofunktionale Grundstücksnutzungen werden vermieden.

Abb 38



Parken

Öffentlicher Raum soll von Menschen genutzt werden. Hauptkonkurrent PKW kommt, zum Parken in der Tiefgarage, unter die Erde. Damit eine wertvolle unterstützende Technologie nicht im Vordergrund steht.

Abb 39

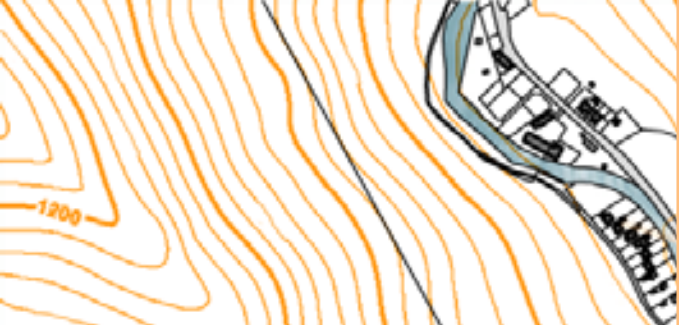




Abb 43: Projektgebiet und Schillerplatz vom Glockenturm der Matthäuskirche aus gesehen.

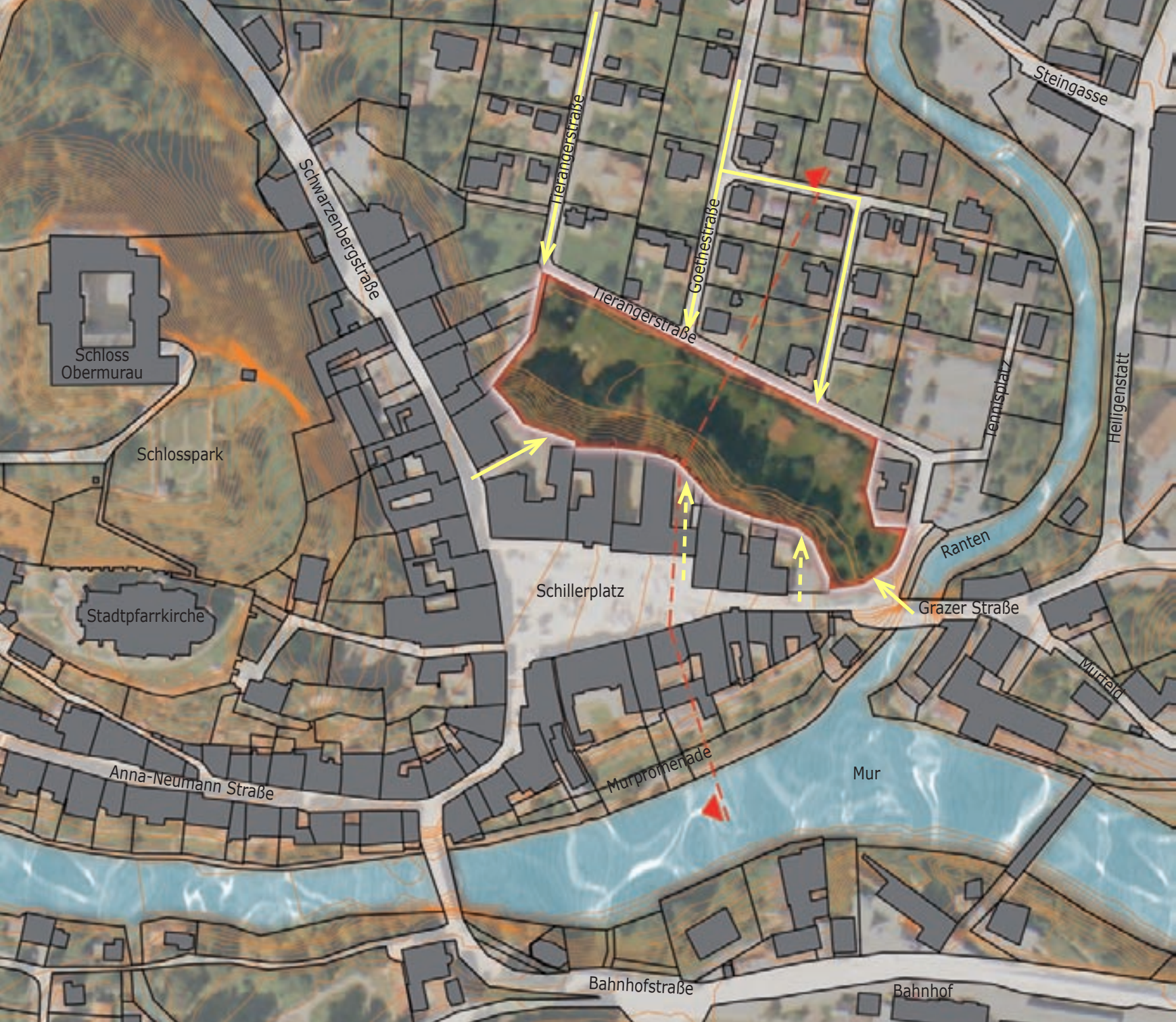
Sichtbeziehungen ..:

Die westliche Zugangsmöglichkeit bietet einen Ausblick über die nordöstlich gelegenen Siedlungsteile Muraus auf die bewaldeten Hänge der Gemeinde Stolzalpe. Dabei wird die Lage Muraus inmitten des grünen Bergtals spürbar. Das Grundstück selbst erscheint aufgrund der Bäume entlang der Stadtmauer als grüner Schleier vor der dadurch verdeckten Rückseite der Hauptplatzbebauung. Vom höhergelegenen Murauer Schlossberg und den umgebenden Bergen ergeben sich Blicke auf die Dachflächen einer möglichen Bebauung des Grundstückes, weshalb eine Gestaltung auch die „fünfte“ Fassade einschließen muss.

<° Abb 40: Blick Richtung Nord-Ost

< Abb 41: Ausblicke

<< Abb 42: Blick Richtung Westen



Schloss Obermurau

Schlosspark

Stadtpfarrkirche

Schillerplatz

Murpromenade

Mur

Bahnhofstraße

Bahnhof

Schwarzenbergstraße

Hierangerstraße

Hierangerstraße

Goethestraße

Steingasse

Tennisplatz

Hellenstatt

Ranten

Grazer Straße

Murfeld



Abb 45: Model M 1: 1000; Ansicht von Nord-Ost

Lage im Gemeindegebiet ..:

Der Hauptplatz oder Schillerplatz befindet sich am östlichen Fuße des Murauer Schlossberges. Die Rückseite der nördlichen Hauptplatzbebauung mit Resten der ehemaligen Stadtbefestigung grenzt an das gewählte Grundstück in zentraler Lage. Im Norden befindet sich eine Einfamilienhaussiedlung. Als nächster Erholungsraum dient die Murpromenade .

Topographie ..:

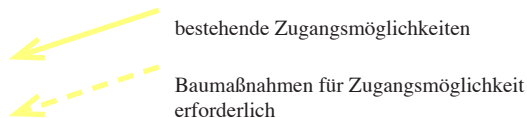
Das entlang der Stadtbefestigung bis zu 8 Meter steil abfallende Gelände diente in früheren Zeiten als natürlicher Schutz der Siedlung. Die anschließende ebene Fläche in schattiger Nordlage ist unbebaut. Bei einer Tiefe von circa 45 Metern erstreckt sich die annähernd rechteckige Fläche über mehr als 7750 m². Das Grundstück hat keinen Zugang zu den Flüssen Mur und Ranten.



Abb 46: Schnitt durch den Hauptplatz

Erschließung ..:

Derzeitig wird die Fläche als privater Parkplatz und Garten genutzt und erlaubt keine öffentliche Durchwegung. Im Anschluss an die nord-westliche Bebauung trennt das Grundstück die nördlich gelegene Siedlung von der Innenstadt ab. Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze verläuft als Haupteerschließung die gehsteiglose Tierangerstraße. Die südlich angrenzende städtische Bebauung bietet nur an der westlichen Grundstücksecke die Möglichkeit das Grundstück zu betreten. Die Innenhöfe öffentlicher Gebäude können mit Adaptionen der bestehenden Stadtmauer zu Passagen weiterentwickelt werden.





Steingasse

Schwarzenbergstraße

Tierangerstraße

Goethesstraße

Tierangerstraße

Tennisplatz

Helligenstatt

Schloss Obermurau

Schlosspark

Stadtpfarrkirche

Schillerplatz

Ranten






Grazer Straße

Mur

Bahnhofstraße

Bahnhof

Legende Nutzung und Widmung

	allgemeines Wohngebiet	0,2-1,4
	reines Wohngebiet	0,2-0,8
	Kerngebiet	0,3-2,5
	denkmalgeschützt	
	Hochwassermarken HQ30 / HQ100	

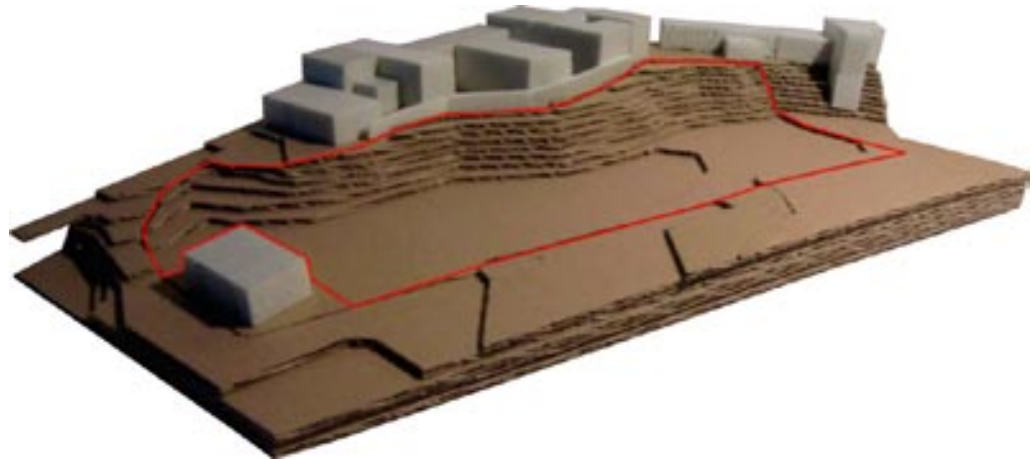


Abb 48: Model M 1: 500; Ansicht von Nord-Ost

Widmung und Nutzung ..:

Die flächenwidmungsplanmäßige Nutzungen des Grundstückes unterteilen sich in drei Zonen. Der größte Teil der Fläche ist als allgemeines Wohngebiet gewidmet. Der derzeit als Parkplatz genutzte Bereich ist Kerngebiet, und der schmale Streifen mit steil abfallendem Gelände entlang der denkmalgeschützten Reste der Stadtbefestigung ist Grünraum.

Der Hauptplatz ..:

Die Form des Hauptplatzes folgt im wesentlichen der natürlichen Geländeform eines Plateaus des südöstlichen Schlossberges. Die südliche Häuserfront wird von den drei Renati-Häusern dominiert. Zur Blütezeit Muraus wurden sie zum Familiensitz einer reichen Hammerherrenfamilie in einheitlicher Gestaltung zusammengefasst. Die an das Planungsgebiet angrenzende Bebauung im Norden wurde im Jahr 1948 nach einem Brand großteils neu errichtet. Das nördlichste Gebäude ist in seinem Kern aus dem 16. und 17. Jahrhundert, wurde im 19. und 20. Jahrhundert aber mehrmals umgestaltet.⁶⁵ Sämtliche Fassaden der Häuser mit Bausubstanz aus unterschiedlichen Epochen stehen unter Denkmalschutz.

< Abb 47: Denkmalschutz und Flächenwidmung in Kataster, M 1:2000

⁶⁵ vgl Woisetschläger-Mayer 1964, 156-157.

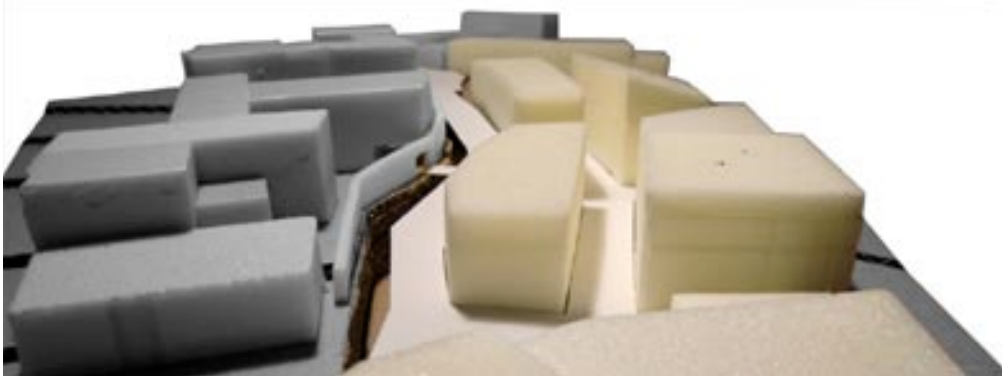


Abb 49: Model M1: 500, Ansicht von Osten

Der Masterplan für die Erweiterung des Stadtzentrums muss der bereits mehrmals betonten Notwendigkeit von Funktionsmischung und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten entsprechen. Als Grundlage dient die Idee neue Attraktoren mit der Wiederansiedlung ausgelagerter Funktionen zu mischen und durch typische Stadtfunktionen zu ergänzen. Ziel ist es dabei eine lebendige Nachbarschaft mit fußläufigen Distanzen und lokalen Kreisläufen aufzubauen in der sich auch Bewohner des Umlandes für Erledigungen integrieren können.

Funktionsüberschneidungen und zeitlich versetzte Nutzergruppen sorgen für eine durchgängige Bespielung. Das bedeutet einerseits Lebendigkeit, andererseits wirtschaftliche Rentabilität. Die Kleinheit der angedachten Strukturen entspricht der lokalen ländlichen Situation der Stadt Murau und sollte lokalen

Produkten eine Absatzmöglichkeit und den Bewohnern die Möglichkeit der Entwicklung einer überschaubaren, demokratisch organisierten Gesellschaft mit Selbstbestimmung über ihren täglichen Bedarf und ihre Aktivitäten ermöglichen.

Dadurch sollte die Stadt Murau wieder als gesellschaftliches und wirtschaftliches Zentrum des Bezirks zur Geltung kommen. Die Gestaltung des Zentrums muss dem Anspruch einer lebendigen Stadt entsprechen. Leopold Kohr gebrauchte dafür die Worte *„dicht bewohnt, eng, aufregend, kultiviert, elegant, ökonomisch, zeitsparend, fußgängergerecht“*⁶⁶

Der dafür notwendige Funktionsmix lässt sich in die vier einander überschneidenden Kategorien Dienstleistungen/Wirtschaft, Wohnen/Leben, Mobilität und Wahrnehmung einteilen.

∴ Masterplan

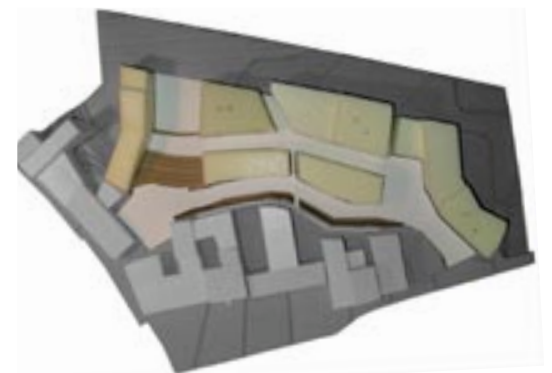


Abb 50: Model M1: 500; Ansicht oben



Abb 51: Model M1: 500; Ansicht von Westen

Dienstleistungen/Wirtschaft

Kino: Leitbetrieb und Attraktor für Bewohner des Umlandes

Marktplatz: multifunktional nutzbares ökonomisches Zentrum

Erdgeschoß: flexibel, adaptierbare und gut einsehbar, Aneignungszonen

Schule: Wiederansiedlung einer Volksschule in ein leerstehendes Haus

Wohnen/Leben

Forum: für Gespräche, Debatten, zum Ausspannen oder zum Kennenlernen

verkehrsberuhigte Straßenraum: Aufenthaltsraum für Jung bis Alt

Wohnungen: Vielfalt an variierende Ausstattungen und Größen

Typologien: Mischung variierender Whg in Größe, Lage, Erschließung

Flexibilität: bei Bedarf als Büro/Arztpraxis/... umgestaltbar

Gemeinschaftsräume: in bester frequentierter Erschließungslage

Mobilität

Fußläufige Erreichbarkeit: Orientierung an den Bedürfnissen von Fußgängern

Fahrräder: private und öffentliche Abstellmöglichkeiten, Reparaturwerkstatt

Tiefgarage: für Besucher und Car-sharing; zentraler Ausgang

Wahrnehmung

Wege und Plätze: Stadtstruktur soll beim Begehen erlebbar werden; öffentliche Räume zum Spielen, Treffen, Entdecken und Wohlfühlen

Plätze: Aufenthaltsflächen und Spielflächen

Aneignungszonen: EG Nutzung in den öffentlichen Platz erweitern

Materialität: lokale Verfügbarkeit; Alterspatina, Lebendigkeit

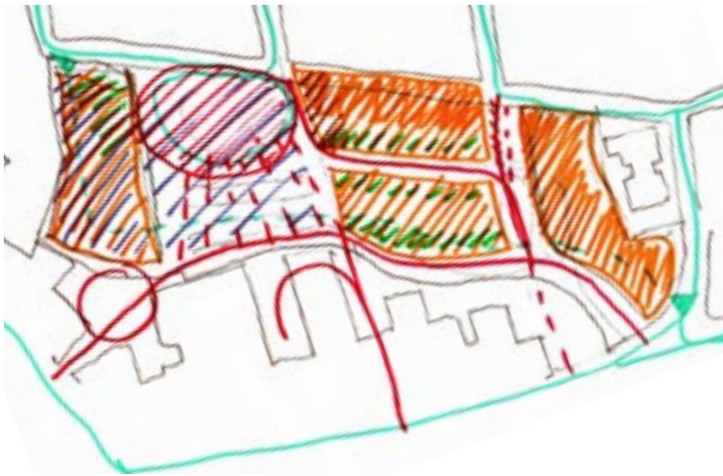


Murauer
Spezialitäten

Fußgängerbedürfnisse ..:

Da meine Zielgruppe Menschen sind, und mein Vorschlag für deren Nutzung optimiert ist, nehme ich besondere Rücksicht auf die dem Menschen innewohnende Fortbewegungsart: dem Gehen. Komfort, Sicherheit im Gebrauch und Funktionalität haben dabei den gleichen Stellenwert wie eine gefällige Gestaltung und die Nutzbarkeit des Straßenraums.

- zu Entdeckungen einladende Wegführung mit Neugier weckenden Ausblicken
- kurze Wege und verknüpfende Verbindungswege
- Plätze zum Verweilen, Unterhalten, Rasten, Kommunizieren, ...
- Räumliche Nähe durch hohe Dichte
- Betonung von Eingangsbereichen in überdachten Rücksprüngen
- Sicherheit in der Nutzung (Rampensteigungen, rutschfester Belag...)
- Sichtbezug zur umgebenden Berglandschaft für Orientierbarkeit
- Detailreiches Design angepasst an die Geschwindigkeit der Fußgänger
- Länge der Straßenfronten auf innewohnende Funktionen limitieren
- Witterungsschutz für Passanten und vor Eingangsbereichen
- Abwechslungsreiche Materialität in lebendiger und vielseitiger Verarbeitung



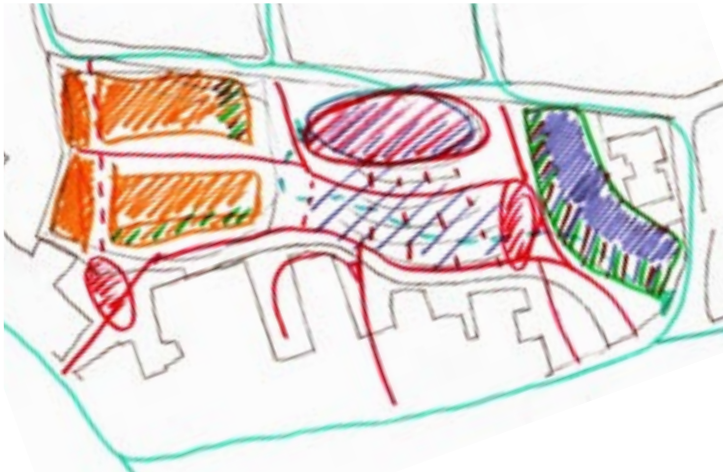
VARIANTE A

Abb 53

Bei dieser Variante ist der große öffentlich Versammlungsbe-
reich mit Marktplatz westlich vom Hauptplatzdurchgang an-
geordnet. Die Abtreppung der Sitzstufen widerspricht in dieser
Anordnung dem Verlauf der natürlichen Geländeform. Im Ost-
teil entsteht ein weitgehend abgeschlossener Platz. Der Zugang
von Westen wirkt ebenfalls einengend.

Aufgrund der Länge der vorhandenen Wege ist eine behinder-
tengerechte Neigung des Straßenbelags nicht möglich.

Der gesamte östliche Hälfte der Bebauungsfläche steht hier als
mögliche Tiefgarage zur Verfügung und ermöglicht eine große
Anzahl von Stellplätzen.

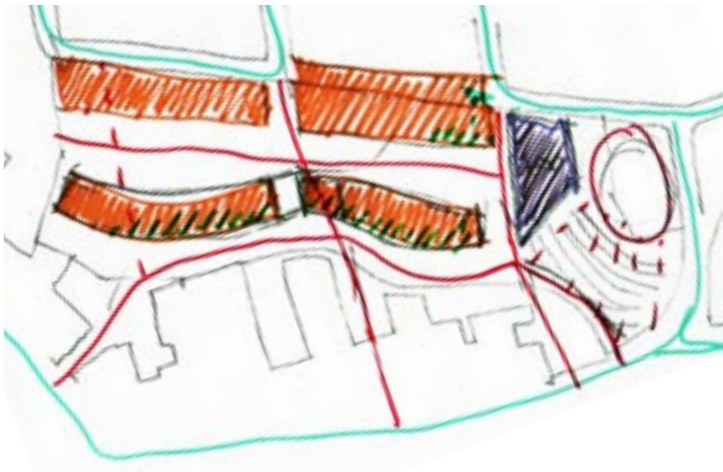


VARIANTE B

Abb 54

Hier wird der große öffentliche Raum mittig vom Hauptplatz-
durchgang erschlossen, dadurch ergibt sich eine gute Übersicht.
Durch Sichtverbindungen und großzügige Abstände öffnet sich
der Zugang in Richtung Osten. Der westliche Zugang wird
durch eine Treppe mit dem tieferen Niveau verbunden. Der
Marktplatz wird zur durchfahrbaren Verbindung und aufgrund
des knappen Bereichs für eine Tiefgarage wohl zu Parkzwecken
verwendet werden.

Eine behindertengerechte Neigung der Straßen ist hier möglich.



VARIANTE C

Abb 55

Vom westlichen Stadtzugang sind die wichtigsten Elemente
des Entwurfs gleich gut erkennbar. Die Positionierung an der
Außenseite der Stadt schirmt die westlichen Bauten zu einem
guten Teil ab. Dies widerspricht meiner Anforderung nach einer
lebendigen Stadterweiterung.

Ausreichend Platz ist für eine Tiefgarage unter den Bauten west-
lich des Kinos.

Die Länge der Wegführung erlaubt eine behindertengerechte
Rampen- neigung entlang des Hauptweges.

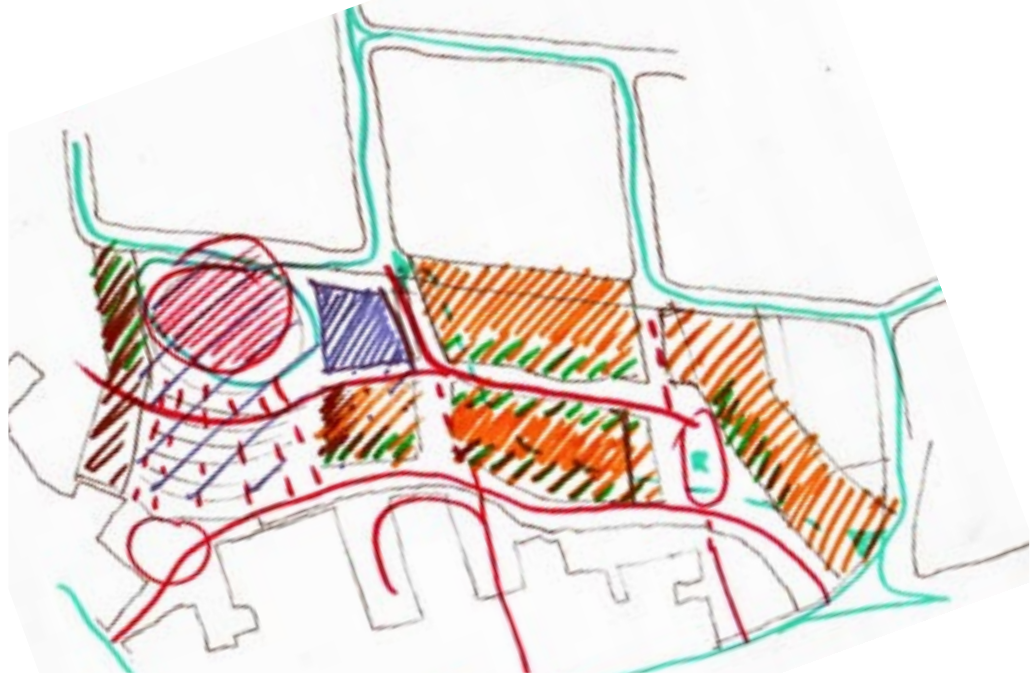


Abb 56: weitergeführtes Konzept für den Masterplan

Planungsgrundlage ..:

Mein Vorschlag für die Erweiterung des Stadtzentrums in Murau basiert auf kurzer und attraktiver Durchwegung. Der Geländesprung von 8 Metern wird in einer geeigneten Wegeführung, die dem natürlichen Geländeverlauf folgt, bewältigt. Als abkürzende Querverbindungen dienen Treppen. Dazwischen sind meist dreigeschossige Gebäude, die neben öffentlichen Funktionen, Geschäfts- und Büroflächen hauptsächlich Wohnzwecken dienen. Auch südlich angrenzende leerstehende Gebäude sind mit neuen Funktionen bedacht. Die Zugänge sind so angelegt, dass sich Blickbeziehungen in weiterführende Gassen und auf Plätze ergeben. Über die Anordnung wichtiger Funktionen werden Plätze mit Leben gefüllt. Verbindende Gassen erhalten dadurch die notwendige Frequenz um einen wirtschaftlichen Betrieb lokaler Geschäfte zu ermöglichen. Es entsteht eine urbane Erweiterung der bestehenden Stadt mit Wohnraum für ca. 220 Personen und Platz für geschäftliche und gesellschaftliche Aktivitäten.

Legende der Funktionen

	Verkehr gemischt
	Fußgänger, Radverkehr
	Wohnnutznug
	Geschäfte, Lokale
	Kino
	Büronutzung

- + Sitzstufen folgen natürlicher Topographie, blendfrei für Zuseher
- + Erreichbarkeit und Besonnung des Marktplatzes
- + Wegführung der Kinobesucher durch die neue Stadterweiterung
- + Weiterführungsmöglichkeit des Weges in der Mitte
- + Integration des westlichen Zugangs



Gebäudehöhe max. 11m

1

+800,00

Gebäudehöhe max. 11m

3

4

Gebäudehöhe max. 11m

31,20
1,22 (3,9%)

Gebäudehöhe max. 11m

4

Gebäudehöhe max. 11m

27,85
1,40 (5%)

806,34

Durchgang

9

8

Gebäudehöhe max. 11m

TG-Einfahrt
800,00

Tiefgarage

Tiefgarage

Gebäudehöhe max. 11m

4

Gebäudehöhe max. 11m

37,97 m
1,90 (5%)

4

6

Gebäudehöhe max. 11m

33,42 m
1,67 (5%)

Gebäudehöhe max. 11m

804,94

Gebäudehöhe max. 11m

805,00

805,00

Durchgang

5

Gebäudehöhe max. 4m

Tiefgarage

802,68

11,85 m
0,59 (5%)

803,27

Abstand zur Stadtmauer

Durchgang

Sitzstufen

Plug-In Station

Durchgang zum "Bärenwirt"

808,00

808,00

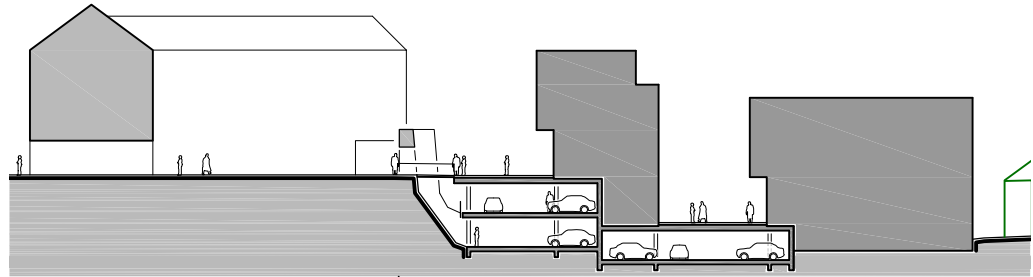
33,35
1,66 (5%)

Abstand zur Stadtmauer

Abstand zur Stadtmauer

Tiefgarage

Durchgang



- 1** Marktplatz
- 2** Forum / Sitzstufen
- 3** Kino
- 4** gemischte Nutzung (Geschäfte/Wohnen/usw)
- 5** Kinderbetreuung
- 6** TG-Hauptzugang + Car-sharing
- 7** Gastronomie / Büros

- 8** Schule (Umnutzung von Leerstand)
- 9** Wohnen (Umnutzung von Leerstand)

^Abb 57: Schnitt durch das Projektgebiet (ohne Maßstab)

< Abb 58: Masterplan (ohne Maßstab)



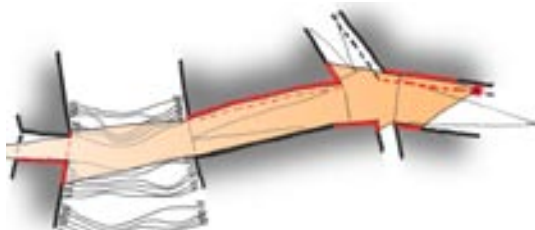


Abb 60: Grundrissausschnitt Handperspektive

Wegführung ..:

Das Sichtfeld des Fußgängers lädt durch die gekrümmte Wegführung und unterschiedlich gestaltete Hausfassaden zum Durchwandern und Entdecken ein. Abwechslungsreiche Gestaltung erlaubt laufend neue Eindrücke für Bewohner und Besucher. Die Möblierung der Wege mit Sitzmöglichkeiten soll das Verweilen und Beobachten ermöglichen. Rücksprünge der Erdgeschoßzone erlauben ein wettergeschütztes Spazieren, sowie die temporäre Aneignung der Fläche vor Geschäften. Durch die Erweiterung der Geschäftsfläche auf den öffentlichen Raum wird dieser bespielt und belebt. Der werbende Effekt der Aneignungsflächen kann von Werbeschildern ergänzt werden.

Anlieferung ..:

Die Straßenbreite von 8 Metern erlaubt die Zufahrt und Anlieferung mit Lieferwägen in beschränkten Zeiträumen. Um lokale Betriebe bevorzugen zu können wurde auf die Möglichkeit mit großen Lastwägen anliefern zu können bewusst verzichtet.



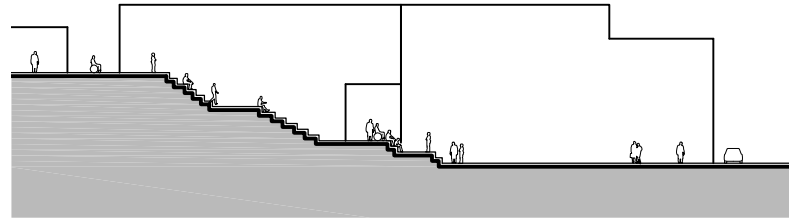


Abb 62: Systemschnitt durch Sitzstufen und Marktplatz

Marktplatz und Sitzstufen ..:

Die bestehenden öffentlichen Freiflächen der Stadt Murau werden derzeit großteils als Parkplatz genutzt. Marktstände und Gastronomiepavillions werden von der Bevölkerung oft als Verschandelung des Ortsbildes verstanden und abgelehnt. Daher ist es notwendig einen neuen Ort zur Ermöglichung öffentlicher Funktionen zu schaffen.

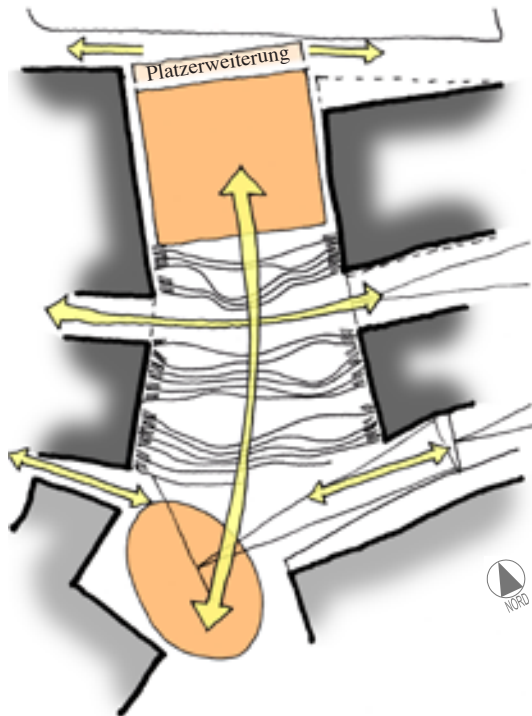


Abb 63: Verbindungen und Beziehungen

Der neue Platz soll als Zentrum des zukünftigen öffentlichen Lebens in Murau genutzt werden. Die zentrale Lage am Kreuzungspunkt wichtiger Wege ermöglicht den Bewohnern und Besuchern Zugang und Nutzung die niemanden ausschließt. Direkt bei einer Zugangsmöglichkeit von der bestehenden Stadt gelegen werden bestehende Strukturen miteinbezogen. Der Höhensprung wird mit einem verbindenden Freiraum bewältigt. Die Kombination von Sitzstufen und ebener Fläche erlaubt vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Eine Maximale Ausrichtung zur Sonne kann aufgrund der Lage trotz hoher umgebender Bebauung erzielt werden.

Variable Möblierung, die der jeweiligen Bespielung entspricht, wird gegenüber fixen Einbauten am Platz vorgezogen. Dadurch bleibt die Flexibilität der Nutzung gewährleistet. Die Sitzstufen bieten bis zu 550 Sitzplätze an. Um Beschwerden von Anrainern zu vermeiden werden Wohnungen in den Obergeschossen der Gassen aber nicht direkt am Platz angeordnet.

Die geschwungene Linienführung der Sitzstufen hebt sich durch die seitlichen Erschließungstreppen als eigenes Gestaltungselement deutlich von den umgebenden Häusern ab.

Nutzung: Sportveranstaltung

Ziel ist es, die Innenstadt mit attraktiven Ereignissen zu beleben und nicht zum Freilichtmuseum verkommen zu lassen. Die mögliche Umleitung der Zufahrtsstraße erlaubt auf der Erweiterung des Platzes eine großzügige Tribüne zu errichten. Dadurch entsteht eine Arena in deren Mitte sportliche Events, zum Beispiel ein Volleyballturnier mit bis zu 750 Zusehern, abgehalten werden kann. Der Veranstaltungsort mitten im Zentrum ermöglicht Mehrfachnutzungen und eine höhere Auslastung der vorhandenen Einrichtungen (zB Toiletten im Kino). So kann auch die Stadt von Sportevents profitieren.

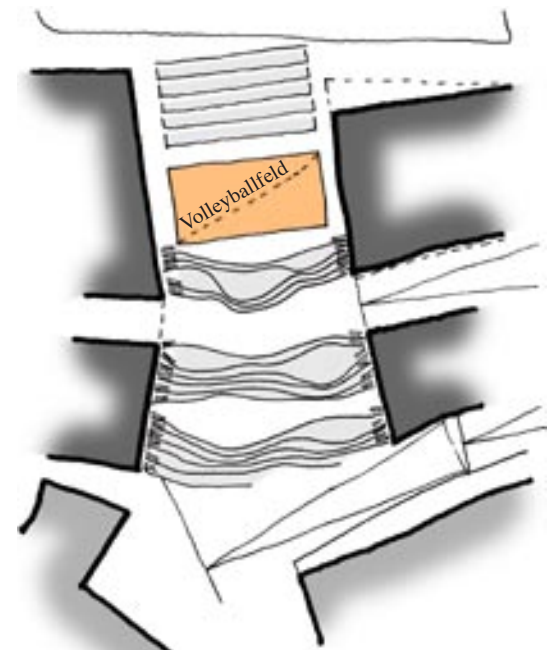


Abb 64: Sportevent mit erweiterten Tribünen

Nutzung: Marktplatz

Nach dem Verschwinden des monatlichen Wochenmarktes mit Händlern aus Graz am Schillerplatz Ende 2010 zugunsten von mehr Parkplätzen soll eine neue Möglichkeit geschaffen werden Produkte lokaler Erzeugung vermarkten zu können. Der neue Marktplatz dient dabei als Ausgangspunkt für eine ökonomische und ökologische Entwicklung der Region – ohne das Ortsbild zu vershandeln. Lokale Landwirtschaftsbetriebe und Erzeuger von Verbrauchsgütern können bei kurzen Lieferwegen direkt an die lokal lebende und arbeitende Bevölkerung vermarktet werden. Der Kontakt zwischen Produzent und Konsument schaltet teure Zwischenhändler aus, und ermöglicht der Bevölkerung das Wiederentdecken lokaler Spezialitäten. Einfache und transportable Verkaufsstände unterschiedlicher Größe sollen die Standgebühren – und damit die Kosten – niedrig halten. Dadurch kann die Lebensgrundlage der Landwirte erhalten werden und das Geld bleibt länger in der Region. Zusätzlich kann zu bestimmten Zeitpunkten ein Themenschwerpunkt gesetzt werden, von Ostermarkt, Flohmarkt bis zu Glühweinstandln in der Adventzeit.

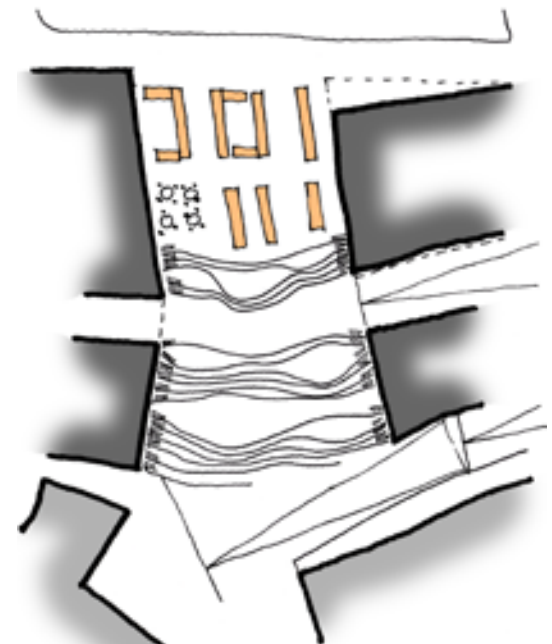


Abb 65: Marktstände am Platz

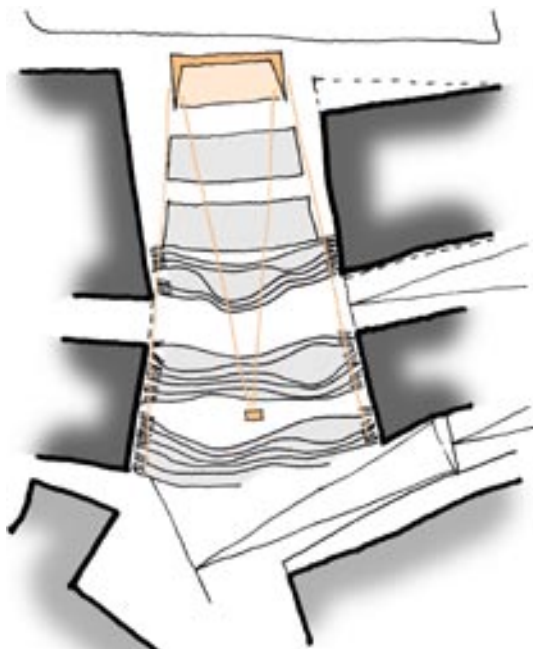


Abb 66: Theater und Freiluftkino

Nutzung: Freilufttheater, Freiluftkino

Die Kombination aus Sitzstufen und ebener Freifläche erlaubt auch die Nutzung als Freiluftkino oder Theater in der warmen Jahreszeit. Die Ausrichtung nach Norden verhindert eine Blendung der Zuschauer, gewährleistet aber eine gute Ausleuchtung der Bühne. An einer Plug-In Station können notwendige technische Geräte (Lichtsteuerung, Filmprojektor, ...) an Energie und Datenkabeln angeschlossen werden. Die Ebene Fläche wird zur Optimierung der möglichen Sitzplätze mit Sesseln bestückt. Dadurch entstehen ca 750 Sitzplätze mit guter Sicht, die besten Plätze sind behindertengerecht. Dadurch soll die Innenstadt belebt und zusätzlich Gäste angelockt werden, damit diese die Stadterweiterung kennenlernen können.

Ideengeber dafür ist die Gemeinde Stadt Haag in Niederösterreich. Dort wurde am Hauptplatz eine spektakuläre Tribüne errichtet um der lokalen Theatergruppe im Sommer die Möglichkeit für Auftritte zu geben. Der Erfolg dieser Initiative belebte die ganze Gemeinde.⁶⁷

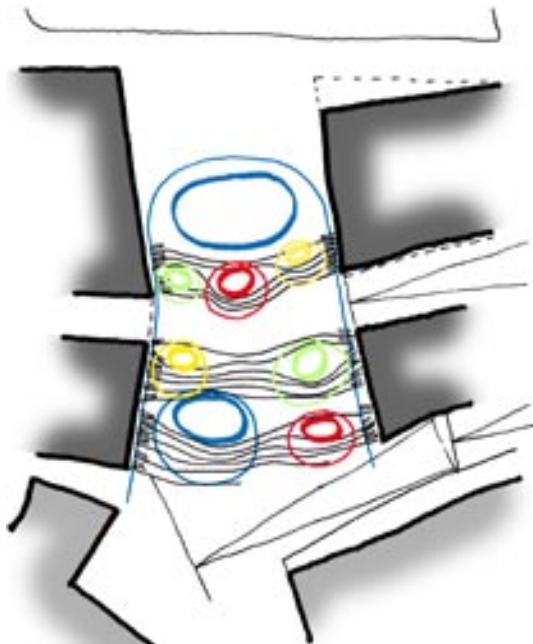


Abb 67: Gesprächs und Diskussionsgruppen

Nutzung: Stadtforum

Ein wichtiges Element demokratischer Meinungsbildung ist die intensive Meinungsbildung aller Individuen über Themen die für das Zusammenleben relevant sind. Die Anlage erlaubt sowohl Vorträge und Diskussionen im großen Rahmen für ca 25 % der Bevölkerung, als auch Gespräche in mehreren Kleingruppen. Die Aufweitungen der Sitzstufen formen dabei bühnenartige Flächen für kleinere Gruppen bei denen die Gesprächsführer zwanglos im Mittelpunkt stehen können. Gleichzeitig erlaubt die Ausrichtung das ganze Forum zusammenzuschalten und als eine Einheit zu bespielen. Der Sichtbezug zu ehemaligen Machtsymbolen am Schlossberg wird durch das westliche Gebäude eingeschränkt. Damit sollte die bauliche Unterstützung für Prediger vergangener Strukturen und Machtverhältnisse verhindert werden. Die Bevölkerung kann sich damit ohne Ablenkung auf aktuelle Geschehnisse konzentrieren.

⁶⁷ vgl. LandLuft 2009, 59-70.

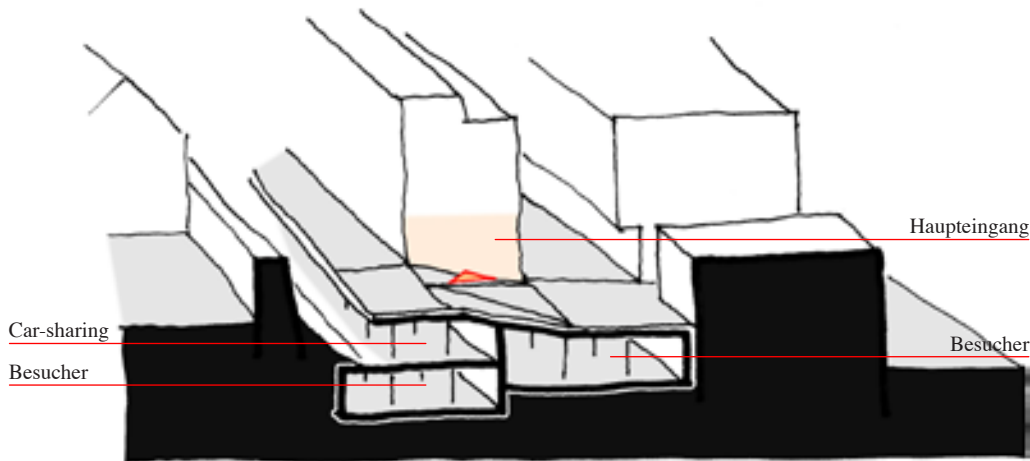


Abb 68: Schematischer 3D-Schnitt durch die Tiefgarage

Die Tiefgarage ist ein wichtiges Element zur Entlastung des Hauptplatzes von parkenden Fahrzeugen. Fehlende Freiraumqualität und mangelnde Parkmöglichkeiten dürfen für die Bewohner kein Grund sein in den Speckgürtel ausweichen zu müssen. Die Verbesserung der Parkplatzsituation ist auch in Hinblick auf Kinobesucher und deren Bedarf an Stellflächen wichtig. Über die beiden Zufahrten können Besucher auf einem kürzeren Weg zufahren. Das ist vor allem für Marktfahrer wichtig. Sie können ihre Lieferwägen unkompliziert in der Nähe abstellen. Umweltfreundliche Kleinwagen werden durch ihren Dimensionen entsprechenden Stellflächen bevorzugt behandelt. Durch den zentralen Zugang über den Haupteingang im Osten des Projektgebietes können Besucher auf ihrem Weg den neuen Stadtteil kennenlernen. Die Position des Aufganges mit Schleuse erlaubt die maximale Fluchtweglänge von 40 Metern in der ganzen Garage einzuhalten.

∴ für Besucher



Abb 69: Fahrradparkhaus in Amsterdam [B16]

Angebot an Bewohner ..: Die Tiefgarage stellt für Bewohner einen wichtigen Beitrag zur Sicherung ihrer Mobilität dar. Aufgrund der Ausrichtung der Stadtplanung an Fußgängerbedürfnissen und der guten Erreichbarkeit täglich benötigter Einrichtungen wird es für viele möglich ihre Erledigungen ohne PKW zu machen. Dadurch wird es wirtschaftlich sinnvoll werden den privaten PKW zugunsten einer car-sharing Mitgliedschaft einzutauschen. Die Garage ist so konzipiert, dass die besten Plätze für dieses Service bereitgestellt werden können. Direkt unter dem Weg entlang der Stadtmauer öffnen sich die Plätze in der obersten Etage zur ehemaligen Befestigung hin und verfügen über natürliche Belichtung und Belüftung. Auf dieser Etage befinden sich auch Stellflächen für Fahrräder. Dies dient Bewohnern der sicheren Verwahrung und bietet Besuchern aus der näheren Umgebung eine attraktive Abstellmöglichkeit. Ein zusätzlicher Treppenaufgang verbessert die Attraktivität gegenüber den Parkplätzen in den unteren Geschossen. Über den Haupteingang (rot), der zugleich Erschließung für die Stellflächen von Besuchern ist, wird eine rollstuhlgerechte Erschließung mit Lift sichergestellt. Damit teilen sich Car-sharing und andere Benutzer der Tiefgarage wichtige Bereiche in denen Skeptikern die Vorteile in der Nutzung des Systems kennenlernen können.

Stellflächengröße ..: Aufgrund der unüblichen Vorgangsweise zuerst den Straßenraum fußgängeroptimiert zu entwickeln und erst danach die Tiefgarage daran anzupassen entstehen unterschiedlich tiefe Stellflächen. Durch entsprechende Kennzeichnung und Restriktierung von Stellflächen für große PKWs kann ein Lenkungseffekt hin zu platzsparenderen Fahrzeugen erzielt werden. Gleichzeitig können für Maktfahrer größere Stellflächen zur Verfügung gestellt werden.

Elektrofahrzeuge ..: Elektrofahrzeuge stellen trotz verbesserter Umweltfreundlichkeit keine Lösung des Mobilitätsproblems dar. Ohne einer Änderung des Verhaltensmusters dient sie dem Reinwaschen einer ressourcenverschwendenden Gewohnheit. Im Rahmen von Energieautarkie, wie sie die Stadt Murau anstrebt, wird es jedoch notwendig sein alternative Antriebsformen, wie etwa den Elektroantrieb, zu entwickeln. Die vorgeschlagene Car-sharing Flotte für individuelle Mobilität außerhalb des Stadtzentrums würde sich aufgrund der kurzen Strecken dafür eignen. Dafür muss die notwendige Ausstattung der Tiefgarage berücksichtigt werden.

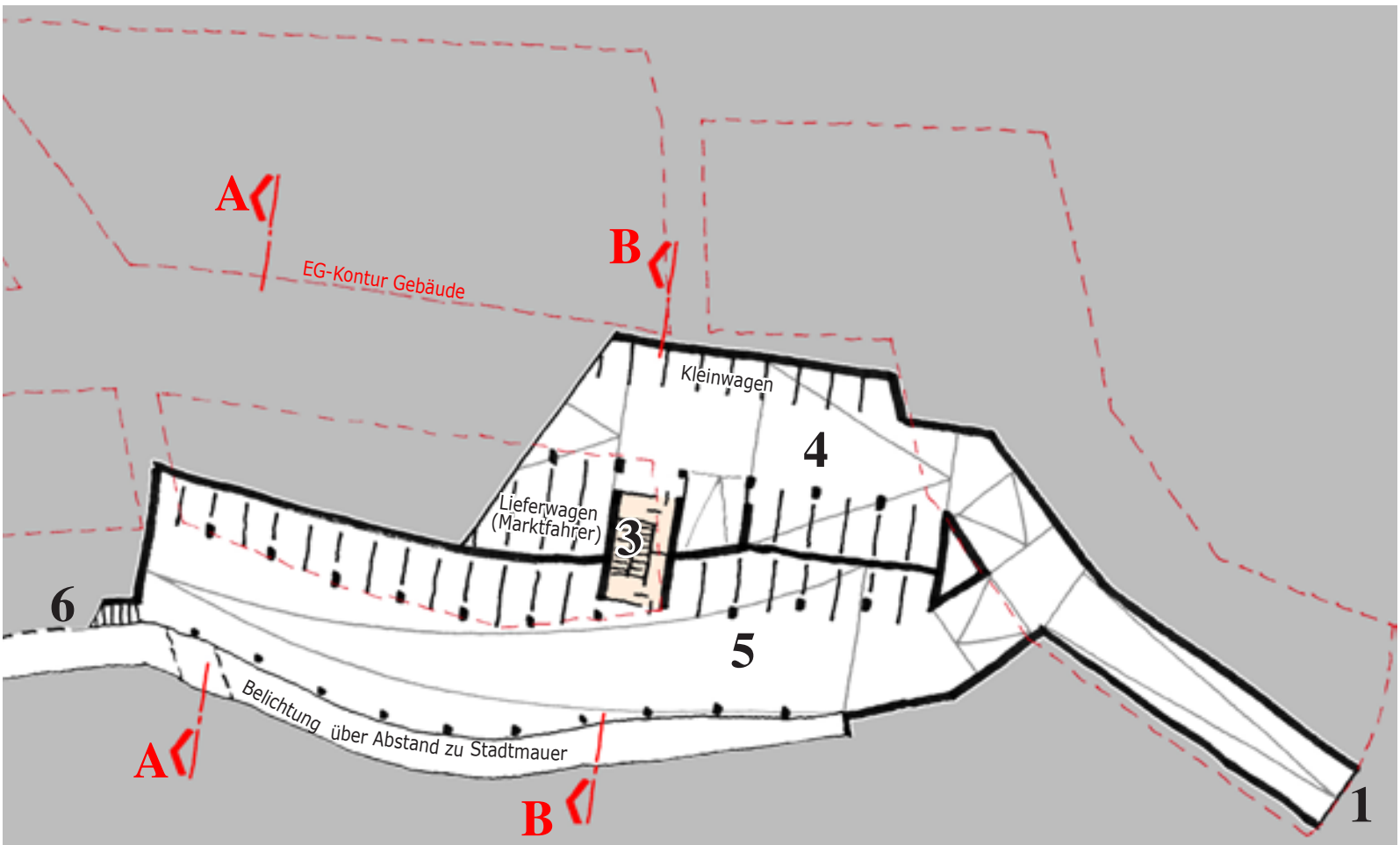


Abb 70: Tiefgarage Grundriss UG1; M1:500

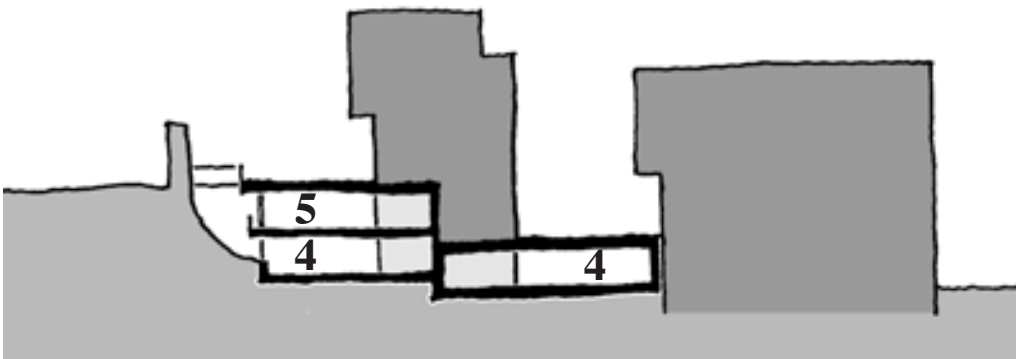


Abb 71: Schemaschnitt A-A durch die Tiefgarage; M1:500

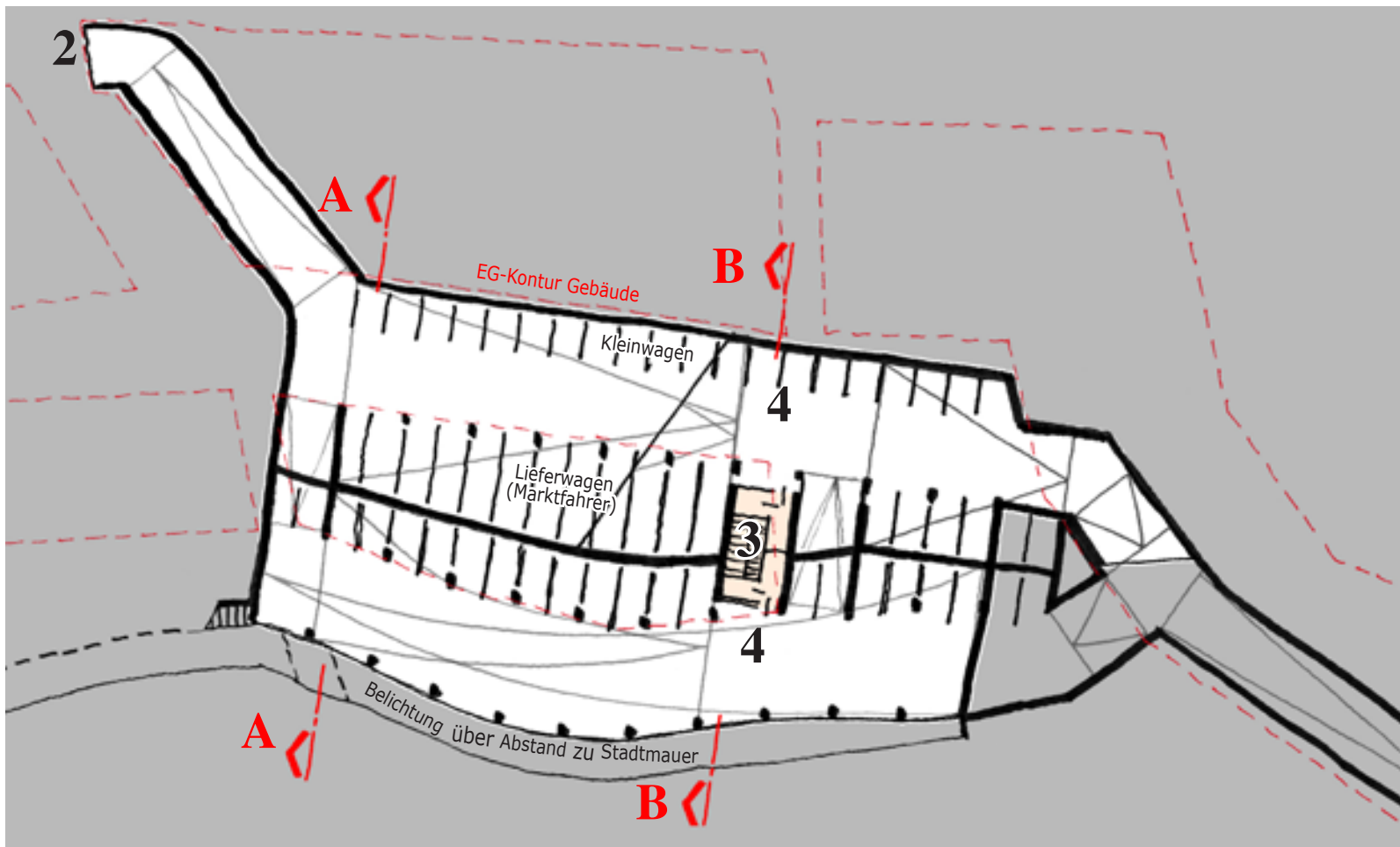


Abb 72: Tiefgarage Grundriss UG2; M1:500

- 1** Haupteinfahrt
- 2** Nebeneinfahrt
- 3** Hauptzugang
- 4** Besucherstellplätze
- 5** Car-sharing
- 6** Zugang Car-sharing

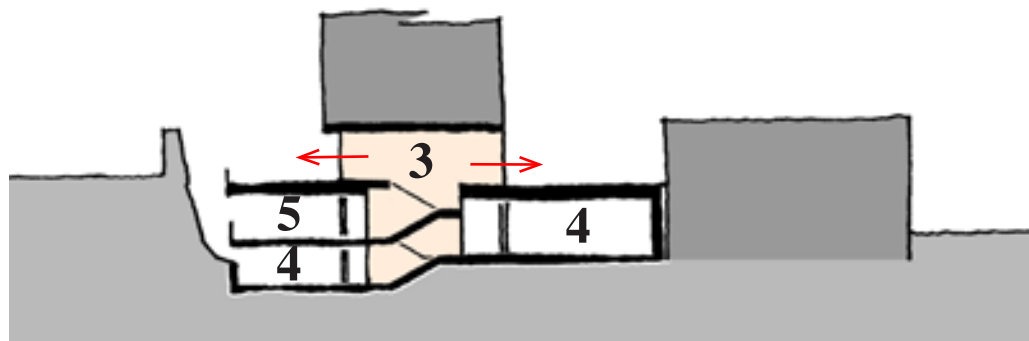
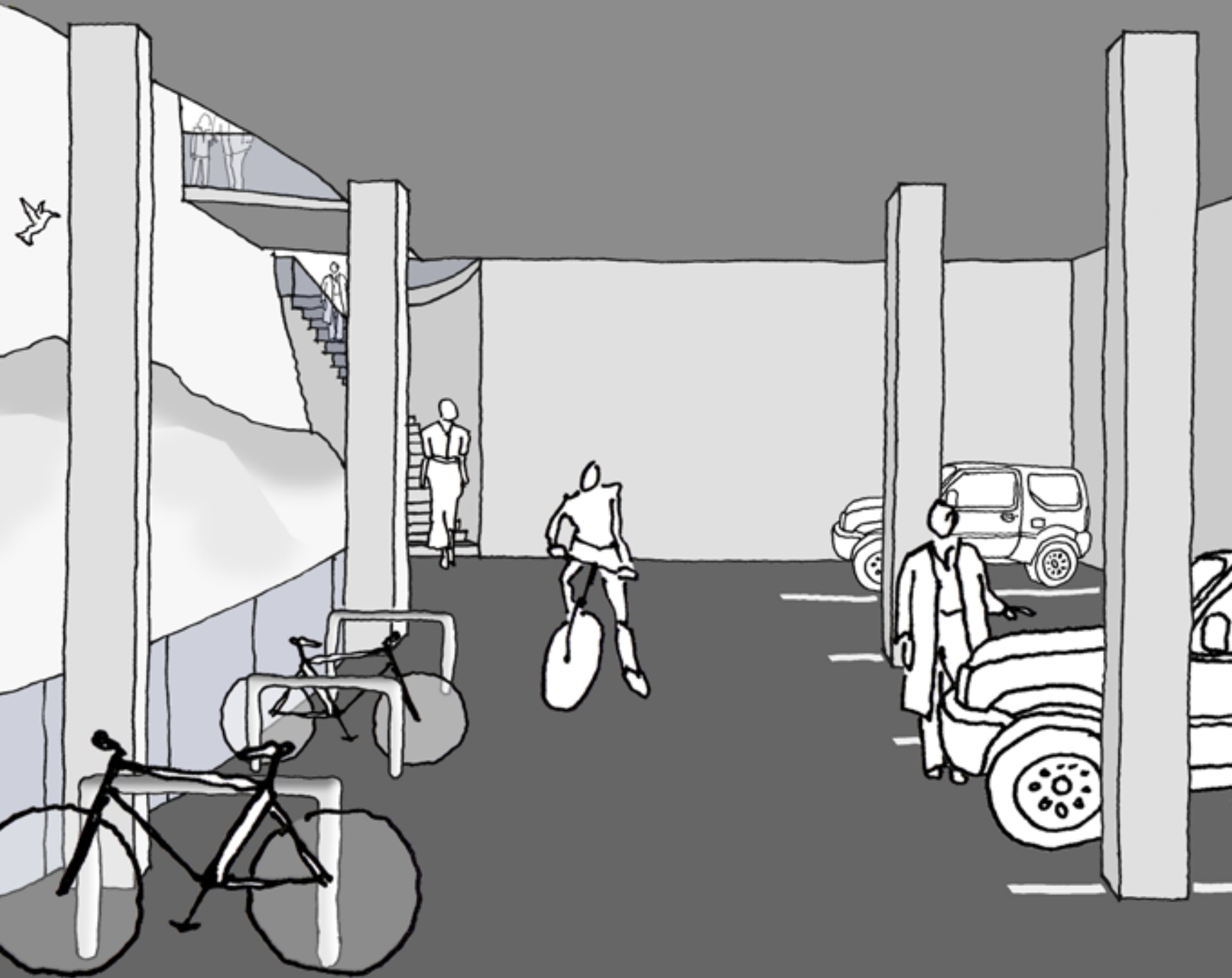


Abb 73: Schemaschnitt B-B durch den Tiefgaragenaufgang; M1:500



Car-sharing ..:

Die Anfänge des modernen Car-sharing lassen sich bis ins Jahr 1948 zurückverfolgen, als in Zürich die Schweizer Selbstfahrergenossenschaft (SEFAG) gegründet wurde. Heute erfreut sich die Branche vor allem im urbanen Raum einer hohen Zuwachsrate. Jedes Mietfahrzeug ersetzt 15 bis 20 individuell besessene Fahrzeuge und trägt so zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und des Parkplatzbedarfs bei. Das sofortige Aufscheinen der Kosten bei der Reservierung trägt viel zur Vermeidung unnötiger Fahrten bei.⁶⁸

Zipcar ..:

Der größte Anbieter weltweit ist derzeit die amerikanische Firma Zipcar mit rund 400.000 Mitgliedern. Für jeweils 45 Personen steht ein Fahrzeug bereit. Eine Registrierung und ein jährlicher Beitrag (50\$) erlauben die Verwendung von 9.000 Fahrzeugen an 4.400 Stationen. Nach einer einfachen Buchung über Internet oder Smartphone stehen sämtliche Fahrzeuge an reservierten Parkplätzen zur Verfügung. Mit der Mitgliedskarte können diese in Betrieb genommen werden. Der Kunde muss sich um nichts kümmern: Winterreifenwechsel, Versicherung, Benzin, usw sind in Tarifen ab \$7,50 pro Stunde inkludiert. Der gesammelte Rechnungsbetrag wird am Ende des Monats über Kreditkarte abgerechnet.⁶⁹

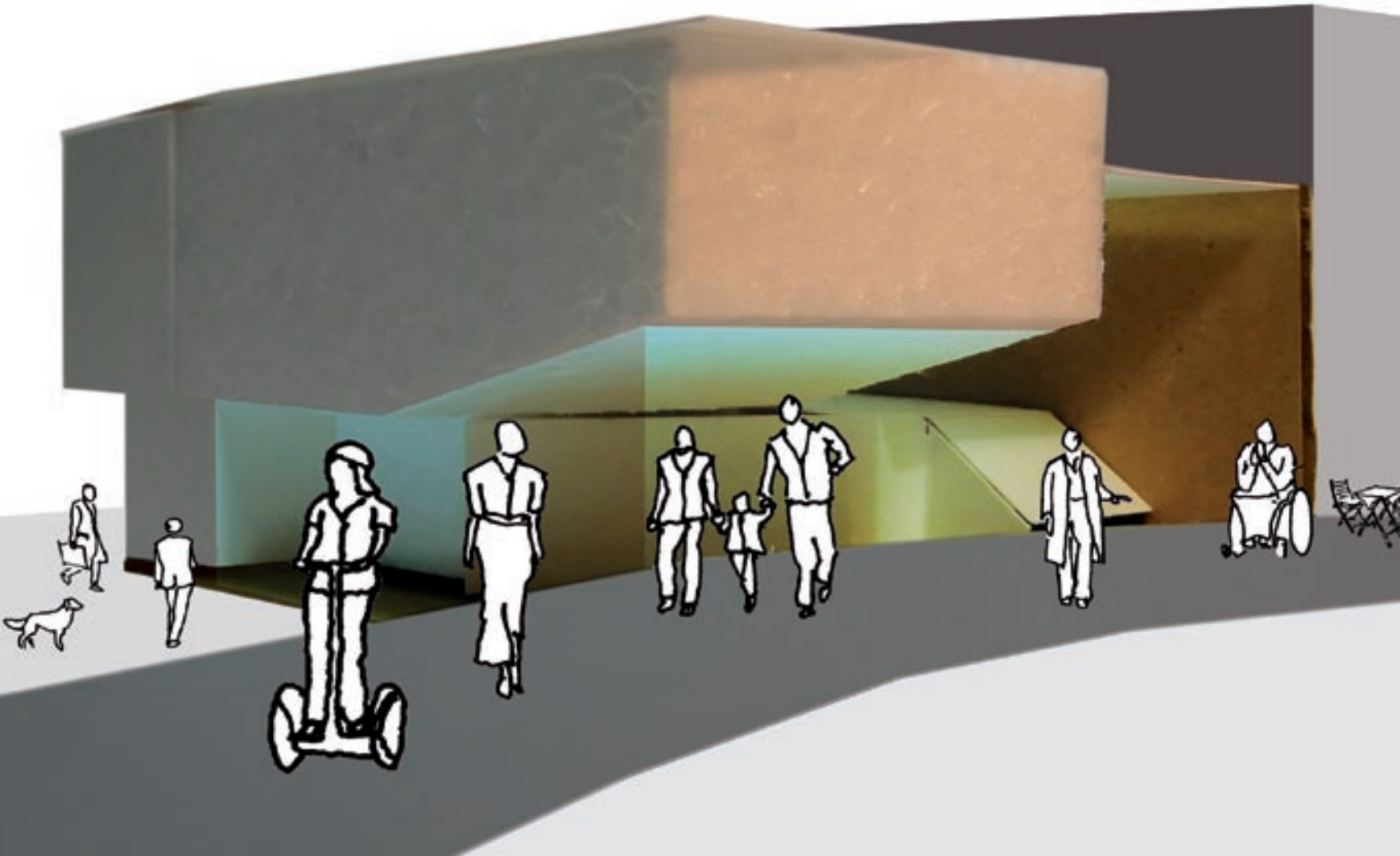
Bedeutung für Murau ..:

Umgelegt auf Murau mit 2097 EW und einer optimistisch angenommenen Beteiligung von 40% ergibt das einen Bedarf von ca. 19 Fahrzeugen an 9 verschiedenen Standpunkten. Mit reservierten Parkplätzen für alle Fahrzeuge in der Tiefgarage wird für die Bewohner ein zusätzlicher Anreiz zum Umstieg auf das System und den Besuch der Innenstadt erreicht. Damit könnten bei einer Verbesserung der Mobilitätsbedingungen und Reduktion der Kosten für die Bewohner bis zu 380 PKW eingespart werden.

< Abb 74: Handperspektive Tiefgarage

⁶⁸ vgl. Belson 2010.

⁶⁹ vgl. zipcar 2011.



Kultur in der Stadt ..:

Konzerte, Ausstellungen, Theater und Kinoproduktionen stellen ein wichtiges Element kulturellen Stadtlebens dar. Wirtschaftliche Überlegungen erfordern die Enge einer Stadt mit vielen Bewohnern auf kleinem Raum für diese Veranstaltungen. Sie ermöglichen den Menschen ihren Horizont zu erweitern. Die Nähe zu diesen Veranstaltungen und ein unkomplizierter Besuch dieser ist für viele Menschen ein ausschlaggebender Grund um in einer Stadt Leben zu wollen.

Ländlich geprägte Gebiete unterscheiden sich in ihrem kulturellen Angebot deutlich von Städten. Die fehlenden Möglichkeiten können als Abwanderungsgrund beitragen. Der bleibenden Bevölkerung bleibt oft nur das Angebot aus Heimatmuseum, Volkstanzgruppe und Brauchtumspflege. Mit dem Konzept der Stadterweiterung erhält Murau ein zweisäliges Kino mit Videoverleih und einen kleinen Ausstellungsbereich, der sich mit der Manipulation in Filmen und den Möglichkeiten der Beeinflussbarkeit durch Bildbearbeitung beschäftigen soll. Damit wird den Besuchern die Möglichkeit geboten, sich mit der in Filmen dargestellten Realität kritisch auseinanderzusetzen.

4. Stadtkino Murau

Lage in der Stadt
Kino: Anforderungen und Technik
Raum und Funktionsprogramm
Pläne

Warum ein Kino in Murau? ..



Abb 76: Entfernung Murau - Judenburg [B17]

In den 23 steiermärkischen Kinos ist seit 1996 ein Anstieg der verfügbaren Sitzplätze um 6.128 auf 13.652 Plätze in 75 Sälen zu erkennen. Mit 11,3 Sitzplätzen pro 1000 Einwohner liegt die Steiermark im Vergleich zu Gesamtösterreich (12,5) unter dem Durchschnittswert. Das nächste Kino ist das Dieselkino in Fohnsdorf bei Judenburg.⁷⁰ Mit dem PKW ist es in ca 50 Minuten Fahrzeit erreichbar. Die Anbindung mit öffentlichem Verkehr ist unzumutbar.

Die 5.044 Einwohner von Murau und ihren Nachbargemeinden St.Egidi, Stolzalpe und St.Georgen würde anhand des steirischen Durchschnittswerts den Bedarf von 57 Plätze rechtfertigen. Der ganze Bezirk mit knapp 29.678 (2010) Einwohnern lässt einen Bedarf von 335 Plätzen erwarten. Die zentrale Lage inmitten des Stadtgebietes erlaubt vielen Menschen auf einen PKW zur Anreise verzichten zu können. Vorallem für jüngere Bevölkerungsgruppen und Menschen ohne PKW bedeutet ein unkomplizierter Kinobesuch eine Anhebung des Lebensstandards. Dass der Wunsch nach einem Kino und mehr innerstädtischem Leben auch unter der älteren Bevölkerung in Murau besteht, zeigen Postings auf der Homepage des Vereins ProMurau.⁷¹ Auch Gäste und Personen aus der Nachbargemeinde können bei einem Kinobesuch in der Innenstadt die Vielfalt in den Auslagen der Geschäfte kennenlernen.

⁷⁰ vgl. Statistik Austria 2008.

⁷¹ aurum obitus 2010.



Abb 77: Lage des Kinos mit den wichtigsten Zugangswegen

Direkt beim Marktplatz und den Sitzstufen befindet sich das Kino in zentraler Lage, Synergieeffekte sind bei der Standortwahl mitgedacht. Bewohner und Besucher spazieren entlang attraktiver Weg zu den Veranstaltungen. Geschäfte und Cafes profitieren von flanierenden Fußgängern. Bei Freiluftveranstaltungen können die Einrichtungen im Kino sowohl von den Gästen, als auch vom Veranstalter mitgenutzt werden.

∴ Lage

Bei Umsetzung des vorgeschlagenen dreistufigen Verkehrskonzepts besteht mit der Haltestelle am Schillerplatz, und der Abstimmung von Spielplan und Fahrplan, eine leichte Öffi-Erreichbarkeit. Auch von der Tiefgarage ist das Kino so erreichbar, dass bei einem kurzen Weg die Stadterweiterung kennengelernt werden kann.

Anlieferung und Abspielen ..:



Abb 78: Cinescope auf Leinwand (u) und Filmrolle (o)
Am linken Bildrand ist die optische Tonspur sichtbar

Ein Film normaler Spieldauer wird in 5 Rollen zu je 600m (20min) langen Akten im Kino angeliefert, bis zur Aufführung vor Zuschauern sind einige Arbeitsschritte nötig. Geliefert wird in der Regel ein 35 mm Film aus hoch reißfestem Polyester. Die Streifen bestehen aus der seitlichen Transport Perforation, dem Bild und einer optischen oder digitalen Tonspur, oder einem Zeitcode zur Synchronisation mit einer Audio-CD. Die Filmstreifen werden vor Ort zusammengeklebt. Nach dem Hinzufügen von Vorspann und Werbung wird die Schleife zu einem Endlosband geschlossen. Von horizontal gelagerten Filmtellern wird der Film in der Mitte entnommen, über Umlenkrollen zum Projektor geführt und außen wieder aufgerollt. Übereinandergestapelte Filmteller ergeben einen Spulenturm. So kann ein einfaches Wechseln des Films gewährleistet werden.

Um nicht mehrere Filmprojektoren zu benötigen sind die Filmstreifen standardisiert. Trotzdem müssen unterschiedliche Bildformate angezeigt werden können. Dafür bleiben entweder Teile des Streifens ungenutzt, oder werden, wie bei Cinema-Scope, über Objektive verzerrt aufgezeichnet und beim Abspielen wieder entzerrt. Horizontale Bildformate entsprechen eher der menschlichen Wahrnehmung als gestauchte.

Audiosysteme ..:

Die Art der Tonspur verlangt eine unterschiedliche Anzahl an Lautsprechern im Kinosaal. Sie wird über die entsprechenden Verteiler, Verstärker und Lautsprecher wiedergegeben. Um eine realistische Beschallung zu gewährleisten sind auch hinter der Leinwand Boxen angeordnet.⁷²



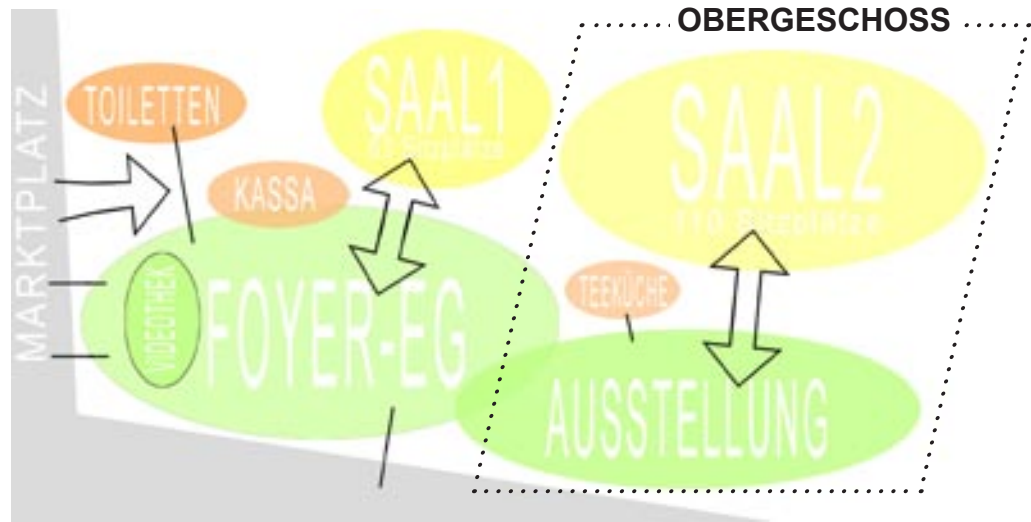


Abb 80: Funktionsdiagramm

Funktionsdiagramm ..



Abb 81: Arbeitsmodell M1:200

Die Aufenthalts- und Warteräume sind für Kinobesucher jene Bereiche, die den Übergang zwischen Stadt und Kinosaal darstellen. Sie sind optisch über großzügige Glasflächen und über Verbindungen mit dem Leben außerhalb des Kinos verbunden.

Das Kino beherbergt in 2 Sälen unterschiedlicher Größe 173 Sitzplätze. In der Steiermark sind derzeit 11,3 Kinositze pro Person verfügbar,⁷³ auf den Bezirk umgerechnet wären das 335 Plätze. Aufgrund eines Stadt-Land-Gefälles sowohl bei der Anzahl der Kinobesuche als auch der verfügbaren Plätze kann davon ausgegangen werden, dass in ländlichen Gebieten ein niedrigerer Bedarf besteht. Die geringere Auslastung wird sowohl in der Größe der Säle als auch in der Anzahl der Sitze berücksichtigt.

Die Lage der Toiletten beim Eingang erlaubt die Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten. So kann eine wichtige Infrastruktur für den Marktplatz und die Stadt bereitgestellt werden.

< Abb 79: Handperspektive Foyer-EG

⁷³ vgl. Statistik Austria 2008.

80,4 Saal 1

117,5 Foyer-EG

20,0 Kassa

23,2 Lager

12,4 Eingang

27,6 Toiletten

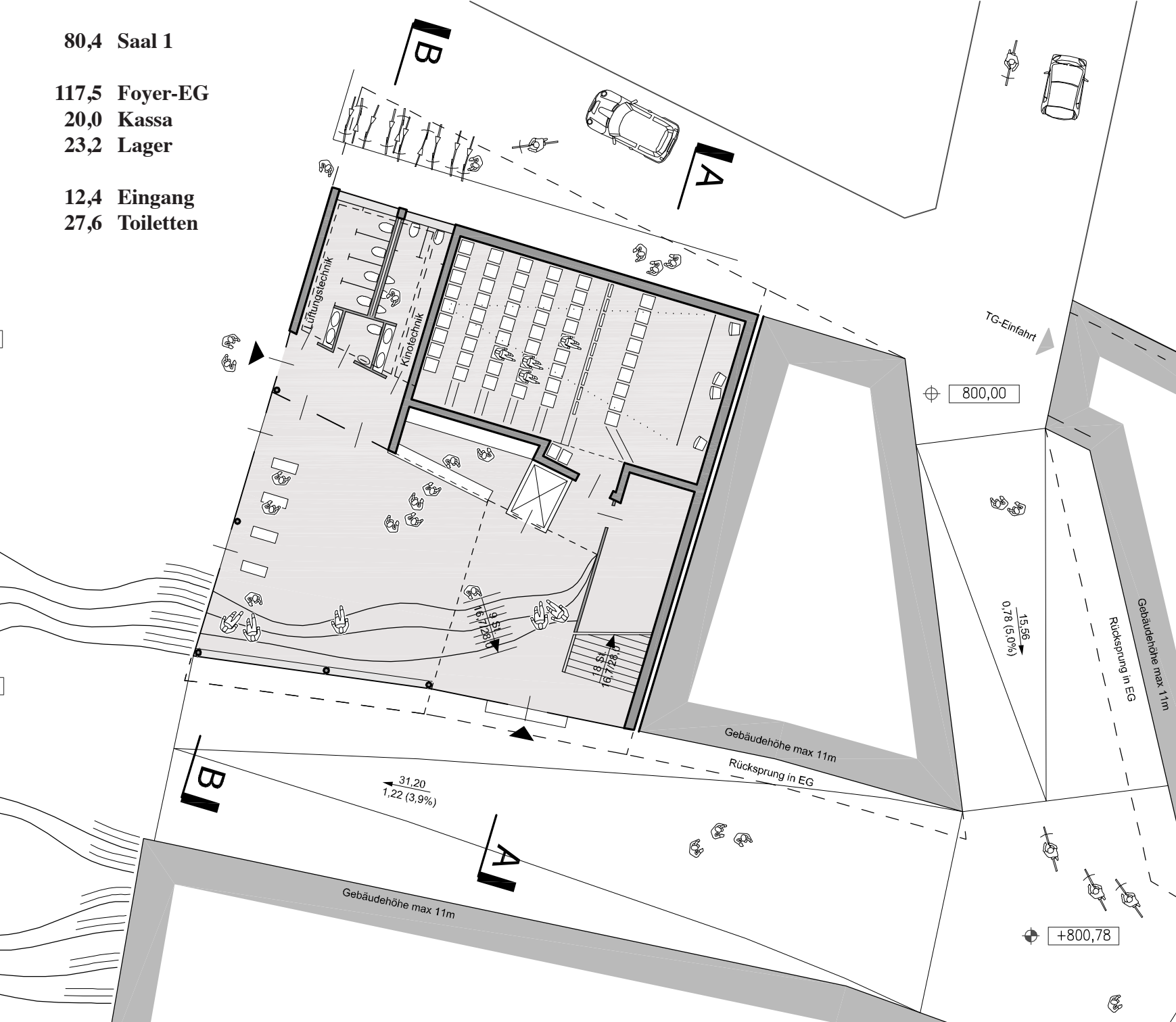




Abb 83: Funktionsdiagramm EG

Erdgeschoß ..:

Über einen niedrigen Vorraum wird das Kino vom Marktplatz aus betreten. Nach einer Rechtsdrehung und dem Durchschreiten einer zweiten Schiebetüranlage gelangt man in das helle Foyer. Der Raum öffnet sich in einer sanften Schräge unter dem Kinosaal 2 in die Höhe, und nach Links zu einem Luftraum in das Obergeschoß. So wird der weitere Weg vorgegeben. Entlang es Weges ist links die Kassa und rechts der Wartebereich in Form einer Verlängerung der Sitzstufen des Marktplatzes angeordnet. Neben dem Kassabereich erstreckt sich der Luftraum nach oben. Hier ist auch der Lift und über ein Podest der Sitzstufen der Aufgang zum oberen Geschoß. Dazwischen befindet sich der Eingang zum unteren Kinosaal. Die Toilettenanlage ist über den Vorraum erschlossen. Dadurch kann sie auch abseits des Kinobetriebes geöffnet bleiben.

145,5 Saal 2

87,0 Ausstellung

14,6 Kinotechnik

25,6 Teeküche

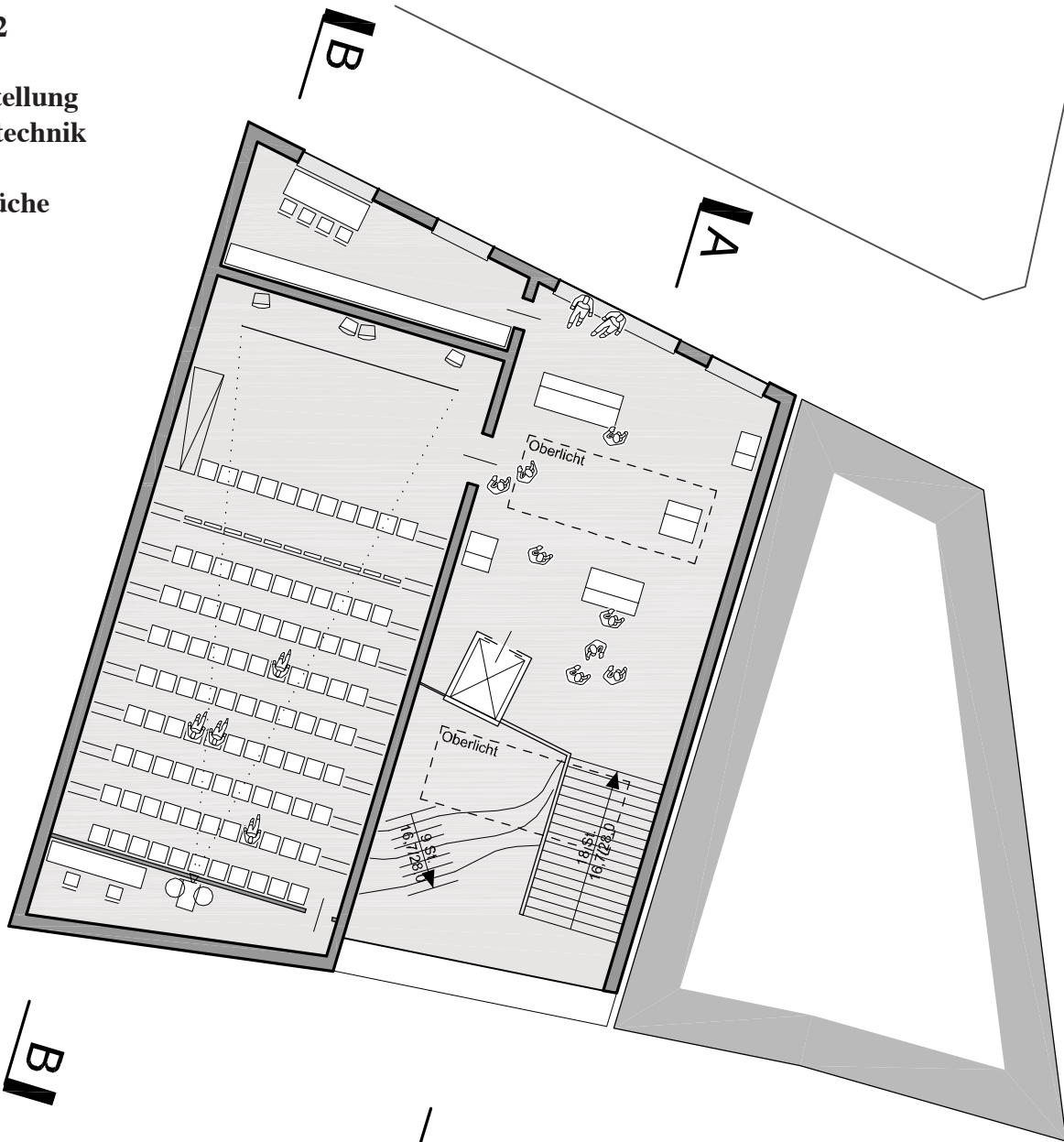




Abb 85: Funktionsdiagramm OG

Warten ..: Die meisten Besucher werden nach dem Kauf der Eintrittskarte auf den gegenüber liegenden Sitzstufen Platz nehmen und auf Einlass warten. Die geschwungene Form eignet sich besonders gut um in Gruppen zu warten und sich so die Zeit leichter zu vertreiben. Es besteht auch die Möglichkeit an den Tischen nach Filmen für zu Hause zu schmökern und diese dann auch an der Kassa auszuleihen. Der Bereich hinter den Sitzstufen und die Seite zum Marktplatz stellen über Verglasungen den Kontakt zwischen Innen und Außen her. Eine Türe vom Podest erlaubt Kinobesuchern einen ungehinderten Ausgang auf die Straße wenn der Bereich um die Kassa mit auf die neue Vorstellung wartenden Personen belegt ist.

Obergeschoß ..: Im oberen Geschoß informiert der Ausstellungsbereich über Filmkunst und deren Produktion sowie die Manipulationsmöglichkeiten an und durch Bilder. Die Ausstellung im Obergeschoß wird am Weg in den Saal automatisch durchschritten, kann aber auch ohne Kinobesuch angesehen werden. Die großzügig dimensionierte Teeküche steht bei Veranstaltungen im Kino als Basis für ein Catering zur Verfügung. Die Sitznischen an den Fenstern der Nordfassade laden zum verweilen ein.



∴ Schnitt A-A

Abb 86: Funktionsdiagramm Schnitt A-A

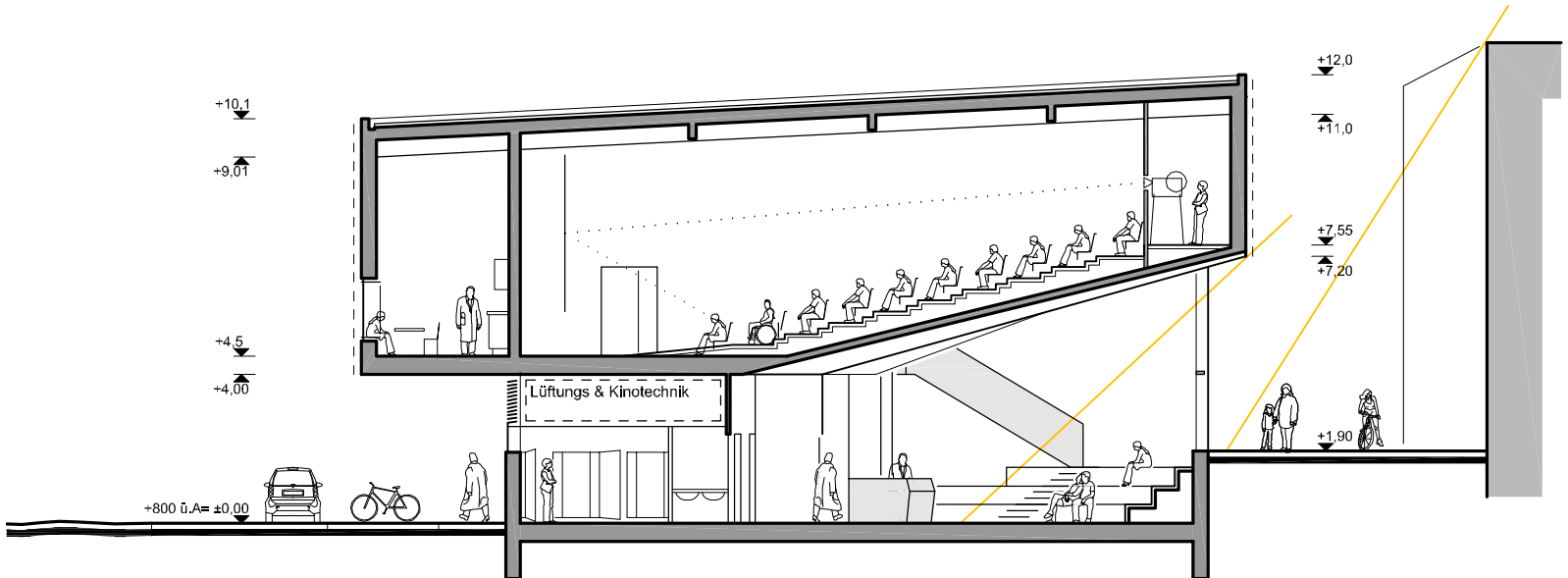


Abb 87: Schnitt A-A

Schnitt B-B ..:



Abb 88: Funktionsdiagramm Schnitt B-B

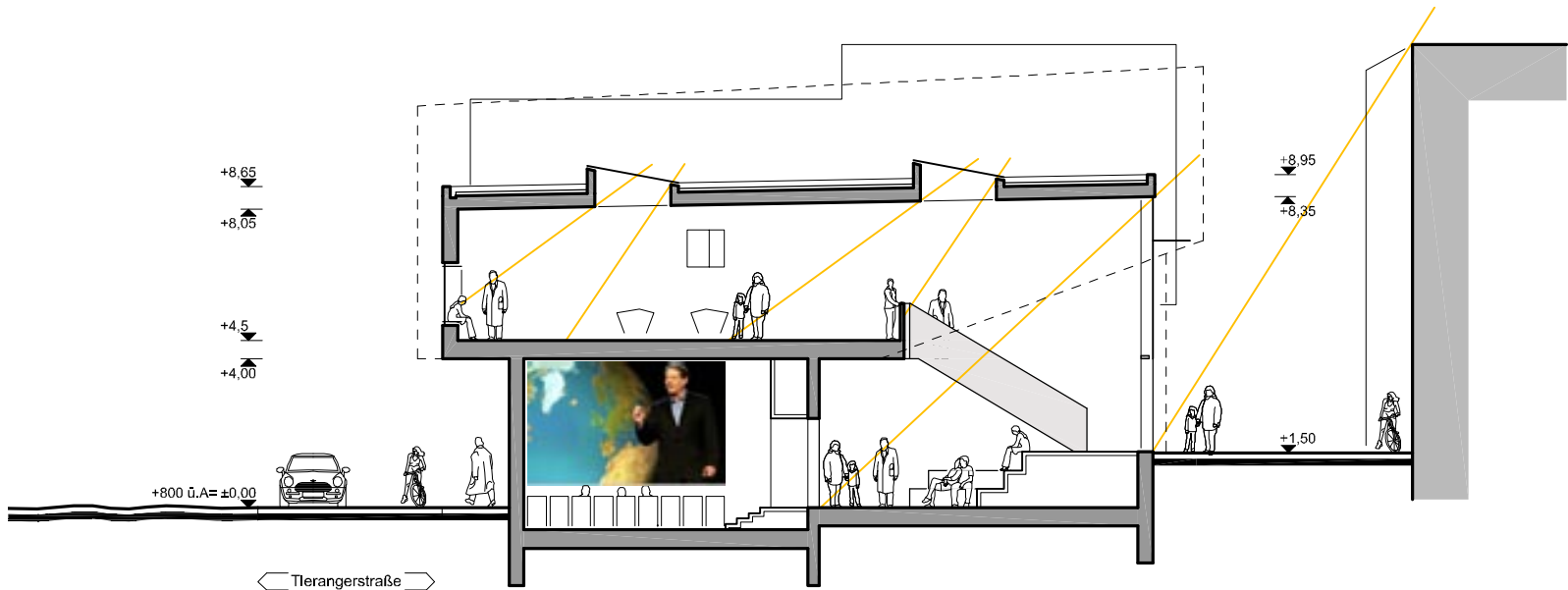


Abb 89: Schnitt B-B

:.. Ansicht West, Marktplatz



Abb 90: Ansicht West, Marktplatz

Ansicht Nord ..:




Abb 91: Ansicht Nord

5. Anhang

Quellentext
Abbildungsverzeichnis
Abbildungsnachweis
Literaturverzeichnis

Quellentext ..: Der von Jacobs zitierte Englische Originaltext auf Seite 51 ist anderen Inhalts als die folgende übersetzte Fassung der deutschen Ausgabe. Der vollständigkeit halber hier die Deutsche Version:

- 
- 1) die tatsächlichen Vorgänge beobachten;
 - 2) induktiv arbeiten, von den Einzelheiten zum Allgemeinen vorzugehen und nicht umgekehrt;
 - 3) nach >nicht durchschnittlichen< Merkmalen zu suchen, welche die Art und Weise verraten, in der sich die >durchschnittlichen< Faktoren verhalten.

Abbildungsverzeichnis ..: Kapitel 1:

- Abb 1: malerisches Murau in Winterstimmung [B1]
- Abb 2: Murauer Stadtwappen [B2]
- Abb 3: Verlassenes Haus in der Murauer Innenstadt
- Abb 4: Bevölkerungsveränderung 2009-2050 [B3]
- Abb 5: Verortung am Satelitenbild [B4]
- Abb 6: Bergpanorama von Murau
- Abb 7: Klima in Murau [B5]
- Abb 8: Verortung in der Steiermark [B6]
- Abb 9: wichtige Straßen in der Umgebung Muraus
- Abb 10: Bahnstrecken in der Umgebung Muraus
- Abb 11: Entfernungen zu nächstgelegenen größeren Städten [B7]
- Abb 12: Mittelalterliche Siedlungsstruktur des Stadtzentrums
- Abb 13: Siedlungsstruktur des letzten Jahrzehnt am Stadtrand
- Abb 14: Entwicklung des Siedlungskörpers
- Abb 15: Stadtpanorama neu zusammengesetzt
- Abb 16: Gemeindegrenzen im Siedlungsgebiete
- Abb 17: Michigan Theatre in Detroit 1997/98 [B8]
- Abb 18: Michigan Central Station in Detroit 1997/98 [B9]
- Abb 19: Brush-Park, ein Viertel nahe dem Zentrum, 1995 [B10]
- Abb 20: Devils Night in Detroit 1986 [B11]
- Abb 21: Abwanderungsbewegungen aus dem Zentrum in die Peripherie
- Abb 22: Gemeindegrenzen durchsneiden den Siedlungskörper
- Abb 23: Flächenwidmung des Siedlungskörpers
- Abb 24: Widmungsgebiete der Gemeinden

Kapitel 2:

- Abb 25: 5 Stadtszene
- Abb 26: Wahrnehmung von Details bei hoher Geschwindigkeit
- Abb 27: Detailwahrnehmung von Spaziergängern
- Abb 28: Freizeit und Erholung in naturnaher Umgebung [B12]
- Abb 29: vorher/nachher Vergleich [B13]
- Abb 30: Fußgängergerechte Gestaltung mitten in der Stadt [B14]
- Abb 31: Stau unter dem aufgeständerten Schnellstraße [B15]
- Abb 32: Der Mensch im Mittelpunkt des Verkehrskonzepts.
- Abb 33: Detailausschnitt Modell M1:500

Kapitel 3:

Abb 34: Mobilität

Abb 35: Dichte

Abb 36: Wahrnehmung

Abb 37: lokale Wertschöpfung

Abb 38: Leben im Zentrum

Abb 39: Parken

Abb 40: Blick Richtung Nord-Ost

Abb 41: Ausblicke

Abb 42: Blick Richtung Westen

Abb 43: Projektgebiet und Schillerplatz vom Glockenturm der Matthäuskirche aus gesehen.

Abb 44: Zugänge in Luftbild/Kataster, Maßstab 1:2000

Abb 45: Model M 1: 1000; Ansicht von Nord-Ost

Abb 46: Schnitt durch den Hauptplatz

Abb 47: Denkmalschutz und Flächenwidmung in Kataster, M 1:2000

Abb 48: Model M 1: 500; Ansicht von Nord-Ost

Abb 49: Model M1: 500, Ansicht von Osten

Abb 50: Model M1: 500; Ansicht oben

Abb 51: Model M1: 500; Ansicht von Westen

Abb 52: Handperspektive beim Stadtmauerdurchbruch

Abb 53: Masterplanvariante A

Abb 54: Masterplanvariante B

Abb 55: Masterplanvariante C

Abb 56: weitergeführtes Konzept für den Masterplan

Abb 57: Schnitt durch das Projektgebiet (ohne Maßstab)

Abb 58: Masterplan (ohne Maßstab)

Abb 59: Handperspektive Richtung Marktplatz

Abb 60: Grundrissausschnitt Handperspektive

Abb 61: Handperspektive Sitzstufen

Abb 62: Systemschnitt durch Sitzstufen und Marktplatz

Abb 63: Verbindungen und Beziehungen

Abb 64: Sportevent mit erweiterten Tribünen

Abb 65: Marktstände am Platz

Abb 66: Theater und Freiluftkino

Abb 67: Gesprächs und Diskussionsgruppen

Abb 68: Schematischer 3D-Schnitt durch die Tiefgarage
Abb 69: Fahrradparkhaus in Amsterdam [B16]
Abb 70: Tiefgarage Grundriss UG1; M1:500
Abb 71: Schemaschnitt A-A durch die Tiefgarage; M1:500
Abb 72: Tiefgarage Grundriss UG2; M1:500
Abb 73: Schemaschnitt B-B durch den Tiefgaragenaufgang; M1:500
Abb 74: Handperspektive Tiefgarage
Abb 75: Arbeitsmodell M1:200

Kapitel 4:

Abb 76: Entfernung Murau - Judenburg [B17]
Abb 77: Lage des Kinos mit den wichtigsten Zugangswegen
Abb 78: Cinescope aufLeinwand (u) und Filmrolle (o). Am linken
Bildrand ist die optische Tonspur sichtbar
Abb 79: Handperspektive Foyer-EG
Abb 80: Funktionsdiagramm
Abb 81: Arbeitsmodell M1:200
Abb 82: Grundriss EG (ohne Maßstab)
Abb 83: Funktionsdiagramm EG
Abb 84: Grundriss OG (ohne Maßstab)
Abb 85: Funktionsdiagramm OG
Abb 86: Funktionsdiagramm Schnitt A-A
Abb 87: Schnitt A-A
Abb 88: Funktionsdiagramm Schnitt B-B
Abb 89: Schnitt B-B
Abb 90: Ansicht West, Marktplatz
Abb 91: Ansicht Nord

Abbildungsnachweis ..:

Alle Abbildungen Eigenaufnahmen und Eigenbearbeitung, außgenommen:

Kapitel 1:

- [B1] Murau im Winter; <http://www.bh-murau.steiermark.at/cms/beitrag/10800086/24583341> 2010/12/07
- [B2] Murauer Stadtwappen; www.murau-steiermark.at 2010/12/07 (Eigenbearbeitung)
- [B3] Bevölkerungsveränderung insgesamt 2009-2050 in Prozent; Statistik Austria 2010/08/05 (Eigenbearbeitung)
- [B4] THE ALPS; <http://eoimages.gsfc.nasa.gov/ve/4464/Alps.A2002273.1015.250m.jpg> 2010/12/28
- [B5] Klimainformationen für Murau; http://www.holidaycheck.de/klima-wetter_Murau-ebene_oid-id_9942.html 20101127
- [B6] Bezirksgrenzen mit Gemeindegrenzen; <http://gis2.stmk.gv.at/gis2.stmk.gv.at/gis/content/karten/download/BezStmkmitGemeinden.jpg> 2010/12/07 (Eigenbearbeitung)
- [B7] Asfinag Streckennetz; <http://www.motorhomefacts.com/forum-printtopic-1-76007-20-0-asc-viewresult-1.html> 2010/12/28
- [B8] Michigan Theater, 1997/98; Douglas, Stan; Sterbende Städte. Detroit, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchung, Leipzig 2005, 128-135
- [B9] Michigan Central Station; 1997/98; Douglas, Stan; Sterbende Städte. Detroit, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchung, Leipzig 2005, 128-135
- [B10] Das Detroit Stadtviertel Brush Park nahe dem Zentrum, 1995; McLean, Alex. in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchung, Leipzig 2005, 249
- [B11] Feuerwehreinsatz in der Devil's Night 1986; AP Frankfurt a.M.. in Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchung, Leipzig 2005, 308

Kapitel 2:

- [B12] Cheonggyecheon Restoration Project – Seoul, South Korea; <http://www.cabe.org.uk/case-studies/cheonggyecheon-restoration-project?photos=true&viewing=8098> 2011/03/01
- [B13] The Cheonggyecheon River: Before and after; Naparstek, Aaron. <http://www.streetsblog.org/2006/12/08/seouls-new-heart/> 2011/03/01
- [B14] Hohensinn, Barbara; 2011
- [B15] seoul_before; Naparstek, Aaron. <http://www.streetsblog.org/2006/12/08/seouls-new-heart/> 2011/03/01
- [B16] Brooklyn on Amsterdam; Joe M500. <http://www.ecovelo.info/2009/07/15/brooklyn-on-amsterdam/> 2011/03/19

Kapitel 4:

- [B17] Bezirksgrenzen mit Gemeindegrenzen; <http://gis2.stmk.gv.at/gis2.stmk.gv.at/gis/content/karten/download/BezStmkmitGemeinden.jpg> 2010/12/07 (Eigenbearbeitung)

Literaturverzeichnis ..:

Bücher:

Burkhardt, Lucius: Warum ist Landschaft schön?. Die Spaziergangswissenschaft, Kassel 2006

Jacobs, Jane: The Death and Life of Great American Cities. New York-Toronto 1992

Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Gütersloh-Berlin 41969

Kohr, Leopold: Entwicklung ohne Hilfe. Die überschaubare Gesellschaft, Salzburg-Wien 2007

Kohr, Leopold: Das Ende der Großen. Zurück zum menschlichen Maß, Salzburg-Wien 2002

Landluft 2009 (Hg.): LandLuft Baukultur-Gemeindebaupreis 2009, Wien 2009

Lynch, Kevin: The Image of the city. Massachusetts 1960

Oswalt, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchungen, Osterildern-Ruit 2004

Pückler-Muskau, Ludwig Fürst von: Landschaftsgärtnerei. Frankfurt a.M. 1988

Unselbstständige Aufsätze:

Abteilung 16, Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Regionales Entwicklungsprogramm der Planungsregion MURAU. Verordnung Erläuterungen / Umweltbericht, Graz 2009

Beier, Roland: Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNC und den MIV, in: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 174, (2007)

Belson, Ken: Car Sharing. Ownership by the Hour, in: New York Times 20100912,

Borsdorf, Axel (2009): Schlaraffenland oder Niemandsland. Suburbanisierung – ein problematischer Boom?, in: <<http://www.laendlicher-raum.at/>>, 20100212

Eberhard, Franz: Konzeptioneller Städtebau. in: Feireiss, Kristin/Commerell, Hans-Jürgen (Hg.): Konzeptioneller Städtebau in Zürich. Das siebte Zimmer, Berlin 2007, 6

Feireiss, Kristin/Commerell, Hans-Jürgen: Vorwort. in: Feireiss, Kristin/Commerell, Hans-Jürgen (Hg.): Konzeptioneller Städtebau in: Zürich. Das siebte Zimmer, Berlin 2007, 6

Haniker, Alexander (2010/08/06): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030. Bevölkerungsentwicklung nach Regionen und Bezirken ("ÖROK-Prognosen"), <http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2010_Teil1/Endbericht_Bevoelkerungsprognose_08-2010.pdf>, 2010/10/18

Gallagher, John: Suburbanisierung Detroits, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchungen, Osterfildern-Ruit 2004, 242-248

Kalcher, Thomas: Liebe MurauerInnen, LaßnitzerInnen, StolzalplerInnen und TriebendorferInnen!, in: Zeitung der Stadtgemeinde Murau, Frühjahr 2009, 2

Kil-Dong Park: Cheonggyecheon Restoration Project, Seoul Metropolitan Government, Korea 2007

Moceri, Toni: Devil's Night. Zwischen Mythos und Realität, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchungen, Osterfildern-Ruit 2004, 302-309

Naparstek, Aaron: Seouls-new-heart <www.streetsblog.org/2006/12/08/seouls-new-heart>, 20110401

Revkin, Andrew C.: Peeling Back Pavement to Expose Watery Havens, in: New York Times.,20090717, A4

Segert, Astrid (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen, in: <<http://www.laendlicher-raum.at/>>, 20100212

Seidl, Conrad: Schöner Wohnen – mit freundlicher Hilfe der Länder, in: Der Standard, 20100831

Sugrue, Thomas j.: Niedergang durch Rassismus, in: Oswald, Philipp (Hg.): Schrumpfende Städte. Band1 > Internationale Untersuchungen, Osterfildern-Ruit 2004, 231-237

Taucher, Max: Planungsgebiet und Kurzportrait des Bezirkes Murau mit den wichtigsten Daten und Fakten, in: Polaschek, Martin F./Taucher, Max (Hg.): Interkommunale Zusammenarbeit der Gemeinden des Bezirkes Murau. Ein Entwicklungskonzept, Graz 2009, 15-36

Vidal, John: Heart and soul of the city, The Guardian, 20061101

Woisetschläger-Mayer: Die Kunstdenkmäler des Gerichtsbezirkes Murau, in: Institut für Österreichische Kunstforschung des Bundesdenkmalamtes (Hg.): Band XXXV. Die Kunstdenkmäler des Gerichtsbezirkes Murau, Wien 1964, 311-467

Sonstige:

aurum obitus (20100929). in: <www.promurau.at> 20101010

Badenhausen, Kurt (20110202): Americas most miserable cities, <http://www.forbes.com/2011/02/02/stockton-miami-cleveland-business-washington-miserable-cities_2.html>, 20110204

Goditsch, Aloisia. Interview geführt von Christoph Wagner, Murau, 20100420

Energiestrategie Steiermark 2025, <http://www.umwelt.steiermark.at/cms/dokumente/11140577_44162181/f6f8c914/Energiestrategie_2025_inkl_Vorwort%20FINAL_20100816.pdfneu.pdf>, 20101018

Murauer Memorandum 2009. 34 steirische Gemeinden gestalten Zukunft. in: <http://www.holzwelt.at/a_holzwelt/front_content.php?idcat=113>, 20101015

Statistik Austria: K1. Struktur der Kinos 2008 nach Bundesländern. in: <http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bildung_und_kultur/kultur/kinos_und_filme/index.html> 20110202

Tourismusverband Kreischberg-Murau: Murau, in: <<http://www.murau-kreischberg.at/de/Winter/UNTERKÜNFTE/Ferienorte/Murau.aspx>>, 7/12/2010

<www.oebb.at> 20101228

<www.zipcar.com> 20110319

<<http://www.cine4home.de/knowhow/Filmformate/Filmformate.htm>> 20101202