

STADT LAND DORF

**Entwicklungspotentiale im
Kerngebiet von Sankt Valentin**



Johanna Reisinger, BSc.

STADT, LAND, DORF

Entwicklungspotentiale im Kerngebiet von Sankt Valentin

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

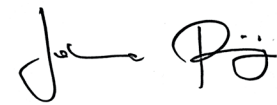
Institut für Städtebau

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. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

22.08.2019

Datum

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized first name and a last name starting with 'P'.

Unterschrift

A

Stadt Land S. 11

Die Kleinstadt in Österreich

Landflucht oder
Glokalisierung?

Lebenswerte Kleinstadt
der Zukunft

B

Best practice S. 29

Stadtprojekt
Waidhofen/Ybbs

FUZI
Fußgängerzone Innichen

Wasser in der Stadt

C

Ort

S. 49

Niederösterreich

Sankt Valentin

Geografie & Topografie

Geschichte Sankt
Valentins

Anbindung und
regionale Einbettung

Mobilität

Flächennutzung

Siedlungsstrukturana-
lyse

Demografie

(Land)Wirtschaft

D

Orts- kern

S. 79

Stadtkonzept &
Rahmenplan
für Sankt Valentin

Kerngebiet Sankt Valentin

E

Entwurf

S. 93

Entwurfsaufgabe

Ausbau Radwegnetz

Entwurf Situation 1-3

Entwurf Kutsamkreuzung

Entwurf Franz Forster Platz

Entwurf
Stadt, Land, Bach, Brücke

Entwurf Dorfbaaankerl

F

Anhang

S. 143

Literaturverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Dank



Kleinstädte in Österreich sind zur Zeit mit vielen gleichartigen Problematiken konfrontiert. Die meist politisch motivierte Raum- und Stadtplanung konfrontiert uns mit außerstädtischen Wucherungen wie Fachmarktzentren und Einfamilienhaussiedlungen, welche ohne Bezug zum Ortskern auf dem unbedacht umgewidmeten grünen Feld aus dem Boden schießen. Im Falle des Einfamilienhauses wird dieser Typus zusätzlich unterstützt von einem Fördersystem, welches die Pendler begünstigt und dem Bauerwerber mit kräftigen Wohnbauförderungen unter die Arme greift.¹

Im Falle des Fachmarktzentrums scheint es ein nötiges Accessoires der amtierenden oder ehemals regierenden Gemeindevetreter zu sein, um sich im Reigen der Investorenbegünstigten einzufinden. Schritt für Schritt, unterstützt vom Konsumstrukturwandel und den demografischen Entwicklungen, lässt sich in sämtlich Klein- und Mittelstädten eine spürbare Ortskernentleerung feststellen.

Die Geschwindigkeit der Ortstransformationen ging einher mit der Temposteigerung unserer Fortbewegung und wird begleitet von Maßstabsverschiebungen der gebauten Umwelt und der funktionalen ‚Neu-Programmierungen‘ oder, im kritischsten Fall ‚Entprogrammierungen‘ der Ortskerne. Das Ergebnis all dieser primär wirtschaftlich orientierten räumlichen „Antworten“ in ihrer pragmatisch ablesbaren Manifestation in Beton, Sandwichpanele und Asphalt stellt uns jetzt und zukünftig vor Strukturen in welcher „die planerische Ausarbeitung der Bedeutung des Ortes und die Identifizierung [...] dem Zufall überlassen“² blieb. Es entstehen unsichere, diskriminierende und leer wirkende Kleinstädte, welche nach und nach den Verlust ihrer Mitte beklagen.

Dabei lässt sich gleichzeitiges ein kollektives Verlangen der Gesellschaft nach zentralen Orten der einzigartigen Identifikation und Charakters feststellen. Die Tourismusgebiete in den mittelalterlichen Stadtzentren Europas, die nachempfundenen Almhütten der Alpen und die perfekt inszenierten Hotelanlagen der Mittelmeeroasen registrieren jährlich steigende Besucherzahlen und werden zur Erholung kopiert und übertrieben.³

Auch wenn Sankt Valentin noch intakte Stadtstrukturen im Kerngebiet aufweist ist auch hier eine schleichende Ortskernentleerung feststellbar. Die letzten Jahrzehnte versuchte man mit der Optimierung der Autoverkehrssituation diesem Prozess entgegenzuwirken. Dies beschert nun öffentliche Räume die vor allem dem Auto ungeordnet sind und wenig Aufenthaltsqualitäten oder Platz für weitere Verkehrsteilnehmer übrig lässt. In der vorliegenden Arbeit wurden basierend auf der vorangestellten Analyse und dem bereits erschienen Rahmenplan zu Innenstadtentwicklung des Kerngebietes von Sankt Valentin, Potentialräume entlang des Hauptverkehrsstranges herausgearbeitet und bearbeitet. Insgesamt sieben Interventionen sollen somit Teile der Westbahnstraße und Hauptstraße und deren angrenzenden Plätze wieder für alle Verkehrsteilnehmer zurückerobern und Orte zum Verweilen und eine Stadt zum Erleben schaffen. Dabei behandeln die Interventionen zum Teil infrastrukturelle Potentiale und Notwendigkeiten, als auch gestalterische Lösungen für bestehende Plätze und (noch) versteckte Möglichkeiten.

1
2
3

Seiß 2012.
Norberg-Schulz, 21.
Vgl. Gehl 2015, 77.

STADT LAND DORF

*Die Kleinstadt am Land
Das Land mit kleiner Stadt*



Raumplanung in Österreich:
„Die Summe aller Gemeindeegoismen“

Reinhard Seiß



Blick auf Einfamilienhaussiedlung,
Raiffeinsestraße Sankt Valentin

Wucherungen der Raumpolitik(realität) und deren Auswirkungen

Viele der Probleme teilen beinahe alle Kleinstädte in ganz Österreich. Dies rührt vor allem von der Raumpolitik Österreichs her und stellt diese auch in ihrer Ausführung in Frage. Die größeren Problemfelder, als auch Einflussfaktoren werden hier kurz umrissen.

Österreichische Kultur der Raum- und Flächennutzung

In Österreich ist die Raumplanung eine sehr junge Disziplin und erst seit den siebziger Jahren als eigenständiges Forschungsfeld etabliert. Daraus konnte sich bis jetzt keine national übergeordnete Planungskultur entwickeln. Demnach obliegt die Raumplanung unter anderem einem der kleinsten kommunalen Verwaltungseinheiten: der Gemeinde und dem übergeordneten, gesetzgebenden Landtag. Dies bedeutet kleinteilige raumplanerische Vollziehungen, welche zwar einem landes- beziehungsweise bundesweiten Konzept unterliegen, jedoch in ihrer schlussendlichen Erscheinung von politischen Entscheidungsträgern bestimmt werden und nicht gesetzlich an das räumliche Bundeskonzept gebunden sein müssen.

Dies begründet den starken politischen Einfluss in der Raumplanung.

Auch wenn diesen Entscheidungsträgern professionelle Unterstützung verschiedenster Organe zur Verfügung stehen, ist diese Tatsache in den zersiedelten Baustrukturen der österreichischen Landschaft abzulesen und generiert einen hohen Flächenverbrauch in einem Staat, dessen Topografie grundlegend nur 37% der Gesamtfläche als adäquate Siedlungsgrundlage anbietet.¹





Abb. 1. Luftaufnahme Siedlungsstrukturen Österreich
Rheintal

Flächenverbrauch

Der für Österreich überproportionale Flächenverbrauch ist mit einer Steigerung der verbrauchten Fläche von 2001 bis 2017 um 25% pro Österreicher bei einem herrschenden Bevölkerungszuwachs von 10% bewiesen und bringt uns an traurige die Spitze des EU-weiten Vergleichs.²

„Noch 2008 sei die Gesamtnutzfläche pro neuem Einfamilienhaus bei 250 m² gelegen, schon 2012 waren es 300 m². Österreich weist mit 1,8 m² Supermarktfäche (Vergleich z. B. Italien 1,01 m²) und 15 m Straßenlänge pro Kopf (Vergleich Deutschland 7,9 m und Schweiz 8,1 m pro Kopf) international die höchsten Verbauungszahlen auf.“³

Die damit verbundenen ökologischen Konsequenzen sind nicht die einzigen Problemstellungen die damit entstehen. Mit den Grundflächen-intensiven baulichen Tätigkeiten auf der grünen Wiese, den vielfach genehmigten großzügigen Einfamilienhaussiedlungen und den kurzfristig gedachten Bauprojekten an den Ortsgrenzen kämpfen mittlerweile eine Vielzahl von Ortszentren gegen ihre entwickelnde Nutzlosigkeit trotz dem kollektiven Verlangen nach ihrer Bedeutung.

Vor allem für die Entwicklung von Kleinstädten ist der Umgang mit der Ressource „Boden“ von elementarer Bedeutung. Die entstehenden Errichtungskosten und Wartungsaufwände sollten hierbei besonders hervorgehoben werden und von kleinen Gemeinden möglichst gering gehalten werden. In jenen Regionen können diese noch vorhandenen und schützenswerten Güter weiters als bedeutender Vorteil im herrschenden Antagonismus mit der Großstadt verkörpert werden.

**Europameister
im Flächenverbrauch:
Österreich**

**Etwa 20 Fußballfelder
werden an Bodenfläche
am Tag in Österreich verbaut.²**

2
3

Vgl. Steinkellner 2018.
Benda, Theresa: Boden und Bodenschutz – Situation in Österreich und in der EU, <https://www.eu-umweltbuero.at/assets/EU-Umweltbuero/EU-Factsheets/2017-1-FactsheetBoden-interaktiv.pdf>, 09.05.2019.

Fachmarktzentrum am Ortsrand von
Sankt Valentin



Geschäftsfiliale im Kaufpark
Sankt Valentin



Leerstand Hauptstraße
Sankt Valentin

Veränderung der Konsumflächenstruktur

Die Ortskerne waren früher geprägt von inhabergeführten Fach- und Handelsgeschäften, als auch Handwerksbetrieben. Diese Geschäftsmodelle wichen mittlerweile Franchise- und Filialmodellen und nur noch wenige inhabergeführte Einzelhandelsunternehmen in Kleinstadtkernen können den gegenwärtigen Wirtschaftsstrukturen entsprechend begegnen.

Veranlasst durch das kommunale Steuereinkommen von ansässigen Betrieben im jeweiligen Gemeindegebiet, der meist fehlenden Zusammenarbeit von Regionen verschiedener Gemeinden, als auch synergienutzungsverhindernder Kommunalgrenzen stehen die kommunalen Einheiten im Konkurrenzverhältnis zueinander. So strebt jede Gemeinde nach einem möglichst hohen Anteil von Gewerbebetrieben.

Die leichteste Antwort auf dieses Verlangen war und ist die Förderung der Konsumflächen. Den damit sich entwickelnden starken Anstieg von Konsumflächen kann man vor allem an Stadträndern beobachten.

Zwischen den Jahren 2006 und 2018 konnte in Österreich ein Anstieg von 160 auf 234 Shoppingcentern vermerkt werden und mit $1,75\text{m}^2$ ⁴ Einzelhandelsfläche/Einwohner ist die Versorgungsdichte von Verkaufsflächen in der internationalen Gegenüberstellung äußerst hoch.⁵

Durch die Attraktivität der preiswerten Baugründe am Stadtrand für die Investoren und Investorinnen, den meist guten Anschluss an den Individualverkehr und die ausgehandelten Begünstigungen seitens der Kommunalpolitik ließen vor allem in Klein- und mittelgroßen Städten Fachmarkttagglomerationen sprießen. Diese Bauvorhaben greifen tiefgehend in die zuvor bestehenden Strukturen der Orte ein und verändern Frequenz, Verkehrsaufkommen und Kaufkraft im Ortskern.

Situiert am Stadtrand ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Verkehr als oberste Prämisse festgelegt. Daraus resultieren großzügige vorgelagerte Parkflächen, fehlender öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität (schließlich sollen die Nutzer konsumieren und nicht „herumlungern“) und das Gefühl unterschiedslose Angebot an Verkaufsläden. Die gebauten Volumina werden oftmals aufgrund schnellstmöglicher Renditen ohne großen Gestaltungsanspruch auf der grünen Wiese errichtet.

Somit wuchs die angebotene Fachmarkt- und Einkaufscenterversorgung in Österreich von 2 Millionen m^2 im Jahr 2000 auf 4 Millionen m^2 im Jahr 2016 an.⁶

Wird das Fachmarktzentrum aufgrund seiner bequemen Erreichbarkeit mit dem Auto und des Waren- und Dienstleistungsangebotes von der Bevölkerung angenommen, siedeln meist die noch erhaltenen Fach- und Handelsgeschäfte aus dem Ortszentrum in die neu errichteten Konsumflächen, da die fehlende Frequenz in den Innenstädten für ausbleibende Kundschaft sorgt und ein Missverhältnis von Umsatz und Mietaufwand entsteht.

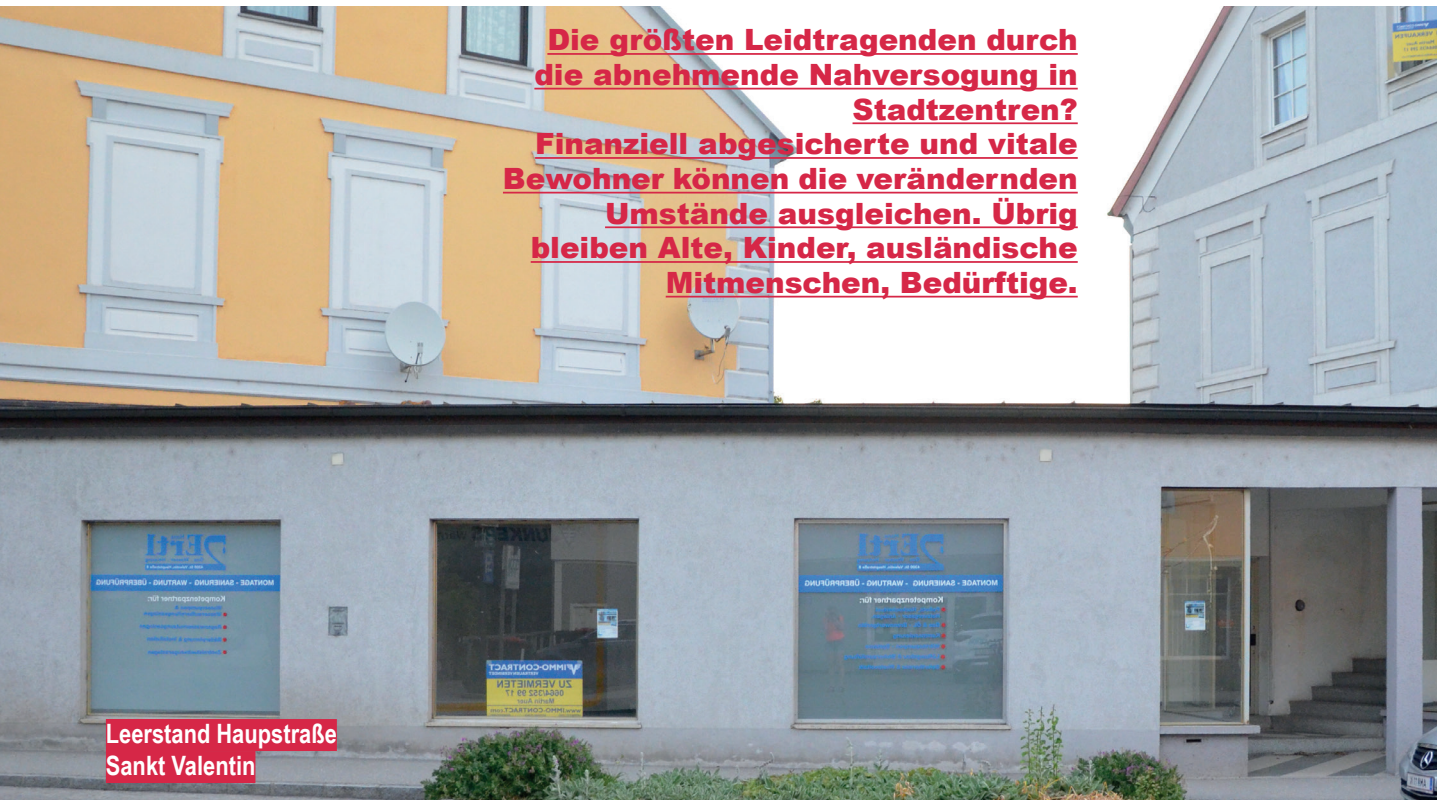
Fehlen dem Fachmarkt jedoch die entsprechenden Mieter, herrscht eine bereits zu große Dichte an umliegenden Einkaufsmöglichkeiten oder sorgen andere Faktoren für einen wirtschaftlichen Misserfolg für das Areal, kämpfen Gemeinden und Städte oft mit brach liegenden Volumina an Ortseinfahrten, welche nur schwer reaktivierbare Objekte im (Stadt)gefüge sind.

⁴ Vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2017, 24.

⁵ Vgl. Hams/Lehrer 2018, 172.

⁶ Vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2017, 33.

Die größten Leidtragenden durch die abnehmende Nahversorgung in Stadtzentren? Finanziell abgesicherte und vitale Bewohner können die verändernden Umstände ausgleichen. Übrig bleiben Alte, Kinder, ausländische Mitmenschen, Bedürftige.



Leerstandsspirale

Nach und nach findet somit eine Entleerung der über Jahrzehnte oder sogar Jahrhunderte gewachsenen Geschäftsflächenstruktur in der Innenstadt statt. Damit einhergehend ist auch eine Entleerung der Wohnflächen in der Innenstadt festzustellen, welche keine weiteren Vorteile mehr gegenüber dem Einfamilienhaus, das als gemein geltendes Ideal auf der grünen Wiese, darstellen. Hinzu kommt meist eine schlechtere Park- und Erreichbarkeitssituation für das Auto.

Die zuvor gelebte Nutzungsmischung (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit) wird aufgelöst und endet in leerstehenden Innenstadtgebäuden und damit verkümmender baulicher Substanz. Diese fehlende Erneuerung der Substanz schwächt auch die Wohnungsnachfrage, da das innerstädtische Angebot meist nicht mehr den Anforderungen des Marktes entspricht. Die neu gebotene Zentralität der Ortsränder ist zur Konkurrenz der Innenstadt geworden und die Wechselbeziehung von Frequenz und Angebot wanderten in die Peripherie.⁷

Leidtragende dieser Entwicklungen sind neben dem Ökosystem vor allem Personengruppen ohne PKW, welche innerhalb ihres möglichen Bewegungsradius ein deutliches Versorgungsdefizit betrifft. Einher geht ein gefühlter Verlust der örtlichen Identität, deren Bestandteil die verorteten Einzel- und Fachunternehmen in der Stadt ebenso darstellten wie auch eine spürbar verlorene Mitte, vitale Atmosphäre und Aufenthaltsqualität, welche diese Stadtkerne zuvor ausstrahlten.





Einfamilienhausstruktur

Eine weitere vorherrschende Fehlentwicklung im ländlichen Raum ist die nicht zukunftsfähige und rigore Umwidmung von Einfamilienhaus Siedlungsgebieten.

Durch die moderne Städteplanung wurden die Funktionsbereiche (Wohnen, Arbeiten, Freizeit) der Städte seit den 1960er Jahren immer mehr getrennt. Dadurch entstanden vor allem in den Peripheriegebieten durch die günstigen Bauflächen kleine Ansiedlungen von Einfamilienhäusern. Etwa 80% aller Gebäude sind in Österreich als Ein- oder Zweifamilienhäuser ausgeführt und unterstreicht unsere intensive Lebensform, welche noch mit Hilfe von Pendlerpauschale und Wohnbauförderung fortwährend gefördert wird. Durch unüberlegte Flächennutzung werden so Potentiale verbaut, welche vor allem zukünftigen Handlungsspielraum für eine nachhaltige Ortsentwicklung einschränkt und eine Zersiedelung der Ortsräume bewirkt.⁸

Durch das fehlende sekundäre oder tertiäre Bildungsangebot von Kleinstädten tritt oftmals eine Abwanderung in Großstädte der nachkommenden Generationen in Kraft, welche kein Interesse am Fortbestand der peripheren Siedlungsstrukturen haben und aufgrund des Arbeitsmarktes in Ballungsräumen verbleiben.

**„Jedem Kuhdorf sein Gewerbegebiet,
jedem Bürger sein
Einfamilienhaus mit Garten –
das gilt dem Gros hiesiger
Bürgermeister immer noch als
oberste Maxime der Ortsentwicklung“**

Reinhard Seiß

8

Vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2017, 24f.



**Einfamilienhaussiedlung Rohrberg
Sankt Valentin**



Brückenkonstruktion
Sankt Valentin



Erfrischende Runde
Bezirksseniorenheim Unterweißenbach



Hyper-Infrastruktur

Durch die großzügig verteilten Siedlungsstrukturen wurde mit dem Einfamilienhaus auch die individuelle Mobilität zu einer bedingten Komponente im ländlichen Raum, um den Alltag zu bewältigen. Dies bedeutet somit eine überdimensionale Anforderung an Straßen-, Versorgungs- und Entsorgungsnetze und ebenso deren Instandhaltung.

Neben dem bereits erwähnten immensen Flächenverbrauch bringen die bisherigen Flächennutzungen unverhältnismäßig hohe Infrastrukturkosten mit sich. Im EU Durchschnitt zeichnet sich Österreich mit 0,25m Straße/Einwohner als ein überdurchschnittlich ausgebauter Staat in Europa aus. Die finanzielle Folge dieses Ausbaugrades wird auf Bund-, Landes- und Gemeindeebene solidarisiert und somit ebenso von „Unbeteiligten“ ausgetragen. Dies führt also zu dem Fall, dass Nutzer des öffentlichen Verkehrs ebenso für die Erhaltung dieses Infrastrukturwahnsinns aufkommen und keine direkten Verursacher-Konsequenzen herrschen.⁹



Demografischer Wandel

Betrachtet man die demografischen Zukunftsprognosen für Österreich, sollte vor allem dieser Aspekt mit einem deutlich ansteigenden Bevölkerungsanteil der 65+-jährigen während der nächsten Jahrzehnte zum Handeln auffordern. Laut momentanen Prognosen wächst die Altersgruppe der 85+ jährigen die nächsten Jahre am stärksten an. 2030 wird die Altersgruppe einen um 59,5% größeren Anteil der heutigen Gesellschaft abbilden.¹⁰

Um diese demografische Entwicklung volkswirtschaftlich und städtebaulich lösen zu können, sollte eine potentielle Selbstversorgung so lange wie möglich angestrebt werden und dafür auch die nötige Versorgungss- und Infrastruktur geschaffen werden.

Ebenso gibt es einen direkten Zusammenhang zwischen den demografischen Gegebenheiten/Entwicklungen und der daraus entwickelnden wirtschaftlichen Möglichkeiten und Potenzial. Dies bedeutet, dass die demografische Entwicklung eines Ortes als wesentlicher Indikator für die Funktionsverteilung und Leitbildentwicklung für die Stadt gelten sollte.

⁹
¹⁰

Vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2017, 27f.
Vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2017, 50.

Landflucht oder Glokalisierung?

Progressive Provinz

Die Zukunft der Kleinstädte ist in Zeiten der Urbanisierung und Wachstum der Großstädte ein spannendes Untersuchungsfeld

Zur Zeit ist ein immenses Wachstum von Großstädten weltweit im Gange und wurde zum Megatrend „Urbanisierung“. Mittlerweile lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Dies bedeutet eine große Herausforderung für die Großstädte, um diesem Zuwachs in einer qualitativ hochwertigen Weise zu begegnen.

Doch jeder Trend führt auch zu einem später entwickelnden Gegentrend. So prognostiziert man auch dem Land wieder eine Aufwertung seines Images und eine zukünftige Magnetwirkung für jene, die der Stadt mit ihren Nachteilen den Rücken kehren wollen. Das romantische Bild vom idyllischen Land- oder Kleinstadtleben, als auch die Flucht vor der Anonymität und dem höheren Tempo der Großstadt erzeugen eine neue Anziehungskraft der peripheren Gebiete. Diese sich im Laufe der Zeit verändernde Wahrnehmung der Lebensweisemaxime manifestiert sich auch in einer Erhebung der Stadt- und Landansicht. Über 50% der Befragten gaben in den fünfziger Jahren noch das Stadtleben als die bevorzugte Lebensweise an, wohingegen 2014 nur noch etwa ein Fünftel der Befragten dieser Meinung waren und bereits vierzig Prozent das Landleben als die bessere Alternative zum Stadtleben erwogen.¹¹

Eine Abwanderung aus der Stadt ist meist aber auch finanziellen Gründen geschuldet. Aufgrund der steigenden Miet- und Kaufpreise von Wohnraum in den Städten reizen die umliegenden Kommunen und Gemeinden mit erschwinglichem Eigentum. Je größer das Gefälle der Quadratmeterpreise von Stadtkerngebieten zu Suburbanen Gebieten ausfällt, desto schwerwiegender ist der finanzielle Grund für die Verlegung des Wohnsitzes. So entstehen 70% aller abwandernder Familienbündnisse in den suburbanen Zonen auch Eigentum und erhöhen ihren Wohnstandard mit der Abwanderung von der Stadt. Hinzu kommen eine kinderfreundliche Umgebung, persönlicher Frei- und Außenraum und Ausbildungsqualität als wichtige Entscheidungsfaktoren.¹²

Auch wenn die Sehnsucht nach dem ruhigen und verklärten Landleben das Idealbild darstellt, ist die benötigte Wirklichkeit stark abweichend und verlangt immer fluider werdende und hybride Räume, welche die sozialen Strukturen und Wünsche als auch wirtschaftlichen Bedingungen aufnehmen können. Ein entscheidender Faktor für das Leben in Kleinstädten ist die Entwicklung moderner Technologien, welche es möglich machen auch in der Provinz Berufe der Zukunft ausführen zu können. Darin liegt die Chance ländlicher Gebiete, als ein Zufluchtsort des gewünschten Landlebens gepaart mit einem welt-offenen aber gleichzeitig lokalem Handeln und Denken. Lokal und Global wird also in Zukunft keine Dualität mehr sein, sondern in (Klein)städten im ländlichen Gebiet als Synergie erlebbar werden. Dies setzt aber eine offene, sich selbst bewussten Gemeinschaft in einer Kommune voraus, welche bereit ist sich weiterzuentwickeln und Zuzug/Einsteiger und Einsteigerinnen, als auch Zukunftsvision anzunehmen.¹³

Ziel unserer Städteplanungen müssen lebenswerte, nachhaltige, sozial gerechte und charaktervolle Orte

11 Vgl. ZukunftsInstitut 2019, 36ff.
12 Vgl. Driessen / Munters 2009, 57f.
13 Vgl. Hox 2018.



sein. Jede Stadt besitzt ihre eigene Geschichte, Architektur, ihre eigenen Bewohner und ihre einzigartige Umgebung und Topografie. Dies sind die Grundressourcen welche in einem interdisziplinären Diskurs zu zukunftsfähigen Wohn-, Arbeits- und Lebensräumen gestaltet werden müssen.

Im Zentrum der Überlegungen steht der Mensch in einem gesunden Verhältnis zu seiner umgebenden Natur und Achtung vor den natürlichen Ressourcen.

Kleinstädte haben im Gegensatz zu Großstädten den Vorteil in ihren Handlungen agiler und schneller zu sein, als auch Konzepte, Ideen und Visionen leichter in der Stadtgemeinschaft verbreiten und teilen zu können. Stadtentwicklung ist dabei als immerwährender Prozess zu erkennen und braucht für eine positive Entwicklung stets engagierte und interessierte Koordinatoren, als auch die Einbindung der Bürger und Bürgerinnen. Durch die individuellen Gegebenheiten kann keine Standardlösung universell eingesetzt werden, jedoch können ubiquitäre Grundthemen und Grundanforderungen formuliert werden.



Lebenswerte Kleinstadt der Zukunft

Wie können sich Kleinstädte in Österreich für ihr zukünftiges Bestehen positionieren um lebenswerte Orte ohne Ausgrenzung zu werden oder zu bleiben und welche Aspekte müssen dabei besonders beachtet werden?

// Lebensqualität

Die Lebensqualität von Städten ist eine stark subjektive und kulturell dominierte Wahrnehmung und ein entscheidender Faktor für die Attraktivität einer Stadt. Sie unterscheidet sich von Stadt- und Kulturkreis.

„Der Kampf um Qualitäten findet im Kleinen statt.“¹⁴

Es gilt für die Stadtplanung die verschiedenen Qualitäten der öffentlichen Flächen und Areale der Stadt zu beurteilen um damit Potentiale wieder zu reaktivieren, zu schaffen oder zusammenzuführen in Abhängigkeit mit den Anforderungen an die Stadt.

// Die Qualität der gebauten Umwelt

Die Gestaltungs- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes ist entscheidend für die Nutzungsbereitschaft der Bewohner. Der Einsatz des menschlichen Maßstabs sollte als universeller Parameter angewandt werden und somit eine menschengerechte Umgebung produzieren.¹⁵

Besitzt ein öffentlicher Raum nicht die adäquate Gestaltung als auch angemessene Gestaltungssprache für seine vorgesehene Nutzung, wird dieser mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht dementsprechend angenommen. Vor allem in Kleinstädten und ländlichen Regionen muss darauf geachtet werden, dass der ländliche Charakter herausgearbeitet wird und eine Kohärenz von Verdichtung und Provinz entsteht.

// Die Funktionalität des öffentlichen Raumes

„In modernen Gesellschaften hat sich [dagegen] die Aufmerksamkeit fast ausschließlich auf die „praktischen“ Funktion der Orientierung konzentriert, die Identifizierung blieb dem Zufall überlassen. [...] Ein tieferes Verständnis der Begriffe ‚Identifizierung‘ und ‚Charakter‘ ist daher dringend nötig.“¹⁶

Die Funktion des öffentlichen Raumes ist nicht nur bedingend für die dort vorgesehenen und entstehenden Handlungen, sondern er ist noch vielmehr verflechtendes Gefüge zwischen den individuellen Bauwerken und Leitelemente welche als Gesamtes die Stadt ergeben. Öffentlicher Raum ist somit räumlicher Träger von Gemeinschaft, Kulturgut, Geschichte, Bewegung und vor allem Bühne menschlichen Schauspiels.



14 Gehl 2015, 140.
15 Vgl. Gehl 2015, 140.
16 Schulz 1991, 21.



// Die Lebendigkeit der Stadt

„Die lebendige Stadt signalisiert Offenheit und verspricht soziale Interaktion.“¹⁷

Das Paradigma der lebendigen Stadt sind nicht nur glücklich spazierende Menschen, sondern das gesamte Erscheinungsbild einer Stadt welches aus all seinen Elementen besteht und durch seine materiellen und immateriellen Güter und Akteure erfahrbar wird.¹⁸

Es ist die Einladung der Stadt an die Bewohner und Besucher sich in der Stadt zu bewegen und gebotene Aktivitäten anzunehmen. Die Tätigkeiten im öffentlichen Raum sind ein sich selbst reproduzierender und vermehrender Prozess. Verstärkt wird dieser bei Fortbewegungsmitteln mit geringer Geschwindigkeit und es entsteht mit Fußgängern und Radfahrern ein weitaus belebter Eindruck als beim Durchzug von Autokolonnen.¹⁹

„Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert, ...“²⁰

17 Gehl 2018, 80.
18 Vgl. Lynch 1990, 10.
19 Vgl. Gehl 2015, 80f.
20 Gehl 2015, 83.

// Die Sicherheit des öffentlichen Raumes

Sicherheit im öffentlichen Raum wird nicht durch Exekutionsorgane erzeugt, sondern vor allem durch die Nutzung und Aufenthalt von Mitmenschen im öffentlichen Raum. Die Aufmerksamkeit vieler Menschen im Freiraum und halbprivaten Bereichen sorgen für eine Geborgenheit und die dadurch „gefühlte Sicherheit ist für eine lebendige Stadt unverzichtbar“²¹. Diese soziale Sicherheit generiert sich vor allem durch eine sozial gerechte Stadt, welche keine Bedürfnisse erweckt das private Eigentum und das Privatleben zu schützen.

Darüber hinaus ist ein sicheres Verkehrskonzept Schlüsselfunktion für einen sicheren Aufenthalt im öffentlichen Raum. Die Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit ist hier ein ausschlaggebender Parameter und führt neben der erhöhten Verkehrssicherheit zu einer positiven Veränderung der Wahrnehmung und Achtsamkeit. Folglich ändert sich sowohl die Aufenthaltsqualität neben Verkehrsflächen als auch, dass Personengruppen (zB. Kinder) nicht mehr ausgeschlossen werden.²²

// Die Kompaktheit der Stadt

Eine Stadt der kurzen, logischen und orientierungsfreundlichen Wege wird gerne zu Fuß oder mit dem Rad genutzt. Das Erbe der Moderne, welche den motorisierten Verkehr als universelle Komponente des Lebens angesehen hatte, lässt die Qualität unserer Stadtgefüge unter hohen Geschwindigkeiten und Stellplätzen für Autos bis heute leiden. Dies gilt es nun mit ganzheitlich gedachten und sanften Mobilitätskonzepten zu erneuern. Eine kompakte Stadt meint nicht (nur) die Lösung über eine höhere Dichte, sondern die schlüssige Verdichtung von städtischem Gefüge zur Akzentuierung und effizienten Nutzung des städtischen Gebietes.²³

Eine eindeutige Zonierung des Innenstadtgebietes ist der erste Schritt um eine entsprechende Mitte zu (re)konstruieren und den Schwerpunkt wieder auf die Innenstadtentwicklung und das betreffende Areal zu legen. Meist umfasst dieses Gebiet auch den historisch gewachsenen Stadtkern, welcher vormals eine hohe Nutzungsheterogenität aufwies oder noch besitzt.²⁴

// Das öffentliche Leben & Identität

„Eine Gemeinschaft besteht fort, wenn ihre Mitglieder deren Existenz kontinuierlich bestätigen.“²⁵

Lebendige Städte bieten verschiedene Nutzung von unterschiedlicher Dauer für unterschiedliche Nutzer und Nutzerinnen. Dazu müssen die Zwischenräume der gebauten Umwelt gestaltet sein für diese Nutzungen und die Dauer die verschiedenen Handlungen im öffentlichen Raum untersucht werden. Die Interaktionen der Schnittstellen zwischen öffentlichen Flächen, halböffentlichen Räumen und privaten Arealen, als auch Erdgeschoßzonen, sind hier von besonderer Bedeutsamkeit. Hierfür müssen klare und lesbare Grenzen geplant werden um die Orientierung für den Nutzer sicherzustellen.

Für den Charakter und die Identifikation mit dem Ort ist die Unterteilung der Stadtbereiche in einzelne Quartiere und Vierteln prägend. Hierzu kann mit Hilfe von Bezugspunkten und Markpunkten das Verständnis der unterteilten Einheit unterstrichen werden und zu einer Stärkung der (gefühlten) Gemeinschaft sorgen. Im Zuge der Identifikation werden Bewohner und Bewoh-

21 Gehl 2015, 116.

22 Vgl. ebd., 110f.

23 Vgl. ebd., 118f.

24 Weber/Eder 2013, 29.

25 Knox/Mayer 2009, 130.

nerinnen zur Aneignung des Stadtraumes emanzipiert und Teil der „kulturellen Kontinuität“²⁶. Bei Erneuerungen und Erweiterungen von Städten ist es wichtig, dass der Charakter des Ortes und die Identifikationspunkte des Stadtlebens erhalten bleiben, als auch die Vision für die Stadt kollektiv getragen werden soll.²⁷

// Die gesunde Stadt

Die Gesundheit als unser wertvollstes Gut kann von einer städtischen Umgebung unterstützt werden. Dafür können Wege für zu Fuß Gehende und Radfahrende besonders günstig und vorteilhaft gestaltet werden damit Ansässige diese Bewegung in ihren Alltag einbauen können und auch wollen. Joggingrouten, Outdoor-Fitnessbereiche und eine aktive Sportvereinskultur können ihren Beitrag ebenso leisten, als auch Sport für jeden leistbar gestaltet meist auch für die Kommune nicht mit immensen Kosten verbunden ist.

Eine aktive und bewegungsfreundliche Stadt ist nicht nur von volkswirtschaftlichem Nutzen, sondern ebenso ein Zeichen für ein vitales Stadtleben. Im ländlichen Gebiet können die weitaus noch intakten ökologischen Umstände (Luftgüte etc.) als Vorteil hervorgehoben werden.²⁸



// Nachhaltigkeit und bedachte Entscheidungen

Nachfolgende Generationen sollte ein gleichwertiger Zugang zu Ressourcen ermöglicht werden und nachhaltige Entscheidungen hinsichtlich Nutzungsgerechtigkeit des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualitäten, Nachnutzung und Ökologie getroffen werden. Der Begriff der Nachhaltigkeit schließt also im städtischen Kontext auch sozio-kulturelle Aspekte mit ein und fordert nach einem ausgleichenden und nachhaltigen Handeln hinsichtlich sozialer Gerechtigkeit, Umwelt und Wirtschaft.²⁹

// Das wirtschaftliche Potential einer Stadt und deren Umgebung

Die wirtschaftliche Absicherung der Bewohner und Bewohnerinnen und deren Möglichkeiten für ihren Lebensunterhalt sorgen zu können sind wesentliche Bestandteile für das Wohlergehen der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner. Zudem ist der Zugang zu Ausbildungsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung und Erholungsgelegenheiten gleichzusetzen. Durch die Heterogenisierung und Pluralisierung unserer Gesellschaft wird sich auch das tradierende Arbeitsleben ändern und neuartige Funktionsanforderungen an den Wohnraum stellen. Das Arbeiten von zu Hause und Räumlichkeiten für kürzere, projektbezogene Aufträge werden Teil dieses Aufgabengebietes sein.

Als verbindendes Glied von Großstädten und ländlichem Raum kann die Kleinstadt als Zwischenlösung aufwarten und genau diese Lücke ausfüllen.³⁰

26

Vgl. ebd., 25ff.

27

Vgl. Gehl 2015, 79ff.

28

Vgl. Gehl 2015, 131f.

29

Knox/Mayer 2009, 25f.

30

Vgl. Weber/Eder 2013, 45ff.

B

BEST PRACTICE

Folgend werden Projekte vorgestellt, welche sich durch ihre Methodik oder Gestaltung als Analysegrundlage für die anschließende Entwurfsaufgabe anbieten.



Abb. 2. Luftaufnahme,
Waidhofen/Ybbs

Die ausgewählten Projekte fungieren als Beispiele für Ortskernaktivierung, Gestaltung öffentlichen Raumes und Umgang mit dem Element Wasser im Stadtgefüge.

Stadtprojekt Waidhofen/Ybbs

Fakten:¹

Bundesland: Niederösterreich

Kleinregion: Ybbstal

Größe (Gemeinde): 132 km²

Einwohner: 11.333

Waidhofen/Ybbs beklagte schon Anfang der 90er Jahre einen hohen Grad an Leerstand im historischen Stadtzentrum und eine merkbare Abwanderung wurde verzeichnet. In den 2003/2004 Jahren standen über 25% der Geschäftslokale (2.500m²) im Kerngebiet leer.

Bereits im Jahr 1992 begann sich der Architekt Ernst Beneder mit diesem Thema zu beschäftigen und konnte Mitstreiter akquirieren um sein städtebauliches Leitprojekt zu unterstützen.

„Unsere Aussage war, dass die Stadt nicht gestaltet werden muss, sie muss nur wieder benützt werden. Dabei bringt es nichts, dort und da ein paar Parkplätze anzulegen. Erst im Zusammenwirken vieler Maßnahmen wird sich eine Steigerung der Lebensqualität einstellen.“²

Ernst Beneder

Man nutzte schlussendlich 2008 den positiven Impuls der Landesausstellung (zirka 1000-1500 mehr Personen besuchten die Stadt täglich in diesem Zeitraum) und man konnte viele Projekt mit einer breiten Unterstützung umsetzen.

Nach beinahe zwei Jahrzehnten gilt Waidhofen/Ybbs als eines der Vorzeigeprojekte hinsichtlich Stadterneuerungsprozessen.

Die wirtschaftliche Aktivität im Ort ist wieder gestiegen und Waidhofen/Ybbs dient heute 580 Betrieben (180 Gewerbe, 270 Handel, 22 Industrie, 108 Dienstleistung) als Standort. 140 Handels- und Dienstleistungsbetriebe haben sich wieder im Stadtkern angesiedelt.³

¹ Niederösterreichische Landesregierung: Waidhofen an der Ybbs, 28.11.2018, http://www.noel.gv.at/noel/Waidhofen_an_der_Ybbs.html#bevoelkerung, 16.05.2019.

² Steiermärkische Landesregierung: Waidhofen/Ybbs, https://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/12344897_124260967/ee4d7141/01_Waidhofen%20an%20der%20Ybbs.pdf, 29.05.2019.

³ Johann Stixenberger: Überblick: Stadtentwicklung und Innenstadtbelegung, https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/ausschuesse/wissensnetzwerk_innenstadt/dokumente/2015-12-03_Ueberblick-Stadtentwicklung-WY.pdf, 27.05.2019.



Die Kaufkraft und Kundenfrequenz konnte bis 2013 innerhalb von acht Jahren um 30% erhöht werden, 33 neue Betriebe und Geschäftszweige siedelten sich im Innenstadtbereich neu an und 15 Nahversorger stehen bis heute zur Verfügung um für die nötige Grundfrequenz zu sorgen. Neben anderen geschäftsfördernden Marketingmaßnahmen der Stadt entwickelte sich der Wochenmarkt als größter Frequenzerzeuger.⁴

Trotz dieser Erfolge verzeichnet Waidhofen/Ybbs nach wie vor einen Rückgang der Bevölkerungszahl im Gemeindegebiet, welcher vor allem bezeugt, dass Stadt- und Zentrumsentwicklung ein langwieriger Prozess ist und ständige Begleitung und Aufmerksamkeit fordert.

**// Stadt-
entwicklung als
„neverending
process“
anerkennen**

Maßnahmen // Lessons to Learn

Bekenntnis der Politik

Der wichtigste Schritt in Waidhofen/Ybbs war das Bekenntnis und die Einsicht der Stadtpolitik zum dringend notwendigen Handeln. Zusätzlich wurde erkannt, dass eine nachhaltige Weiterentwicklung des Ortes nur mit Beteiligung und Integration der Bevölkerung bei den Projekten die gewünschten Erfolge bringt. So wurde das Rathaus zu einem „offenen“ Bürgerzentrum mit entsprechender Architektur ausgebaut.

Unterteilung in Kleinprojekte

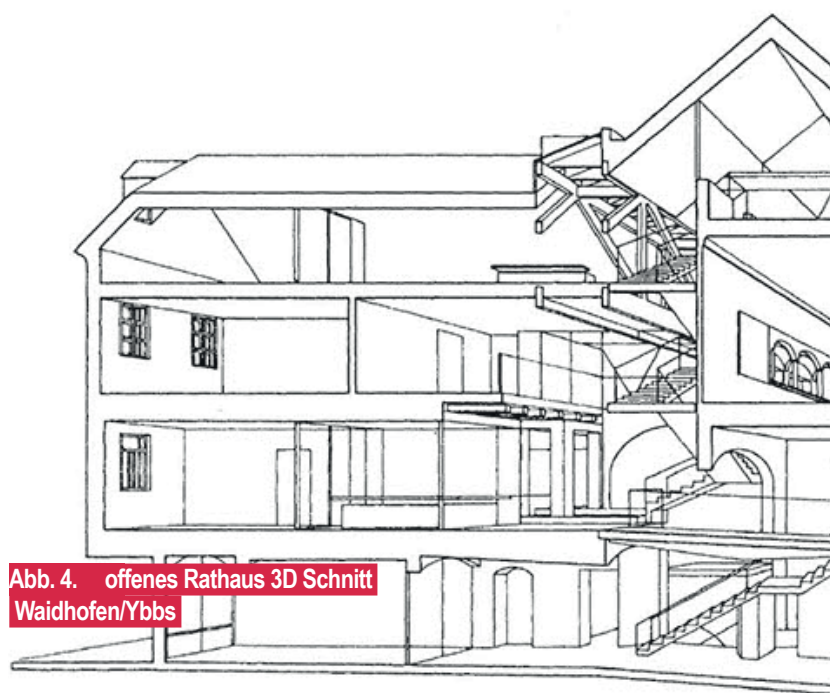
Das „Stadtprojekt Waidhofen“ 1992 beinhaltet ein Konzept, welches Schritt für Schritt mit vierzehn Planungsprojekten umgesetzt werden konnte und entwickelt sich nach einem 1991 abgehaltenen städtebaulichen Wettbewerb für den Ort Waidhofen/Ybbs. Das „Stadtprojekt“ wurde mit dem Otto-Wagner-Preis ausgezeichnet und besonders der Umgang mit Bestand und innovativen Ideen wurde hierbei betont. Sieben der vorgesehenen Projekte wurden bis heute erfolgreich umgesetzt.⁵

⁴ Vgl.: Waidhofen/Ybbs: Stadtentwicklung & Innenstadtentwicklung, <https://login.waidhofen.at/media/magistratwaidhofen/1479993887-stadtentwicklung-und-innenstadtbelebung-end-pdf.pdf>, 03.07.2019.

⁵ Vgl. Waidhofen/Ybbs: Stadtprojekt 2.0_17, <https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, 29.05.2019.



**Abb. 3. offenes Rathaus
Waidhofen/Ybbs**



**Abb. 4. offenes Rathaus 3D Schnitt
Waidhofen/Ybbs**

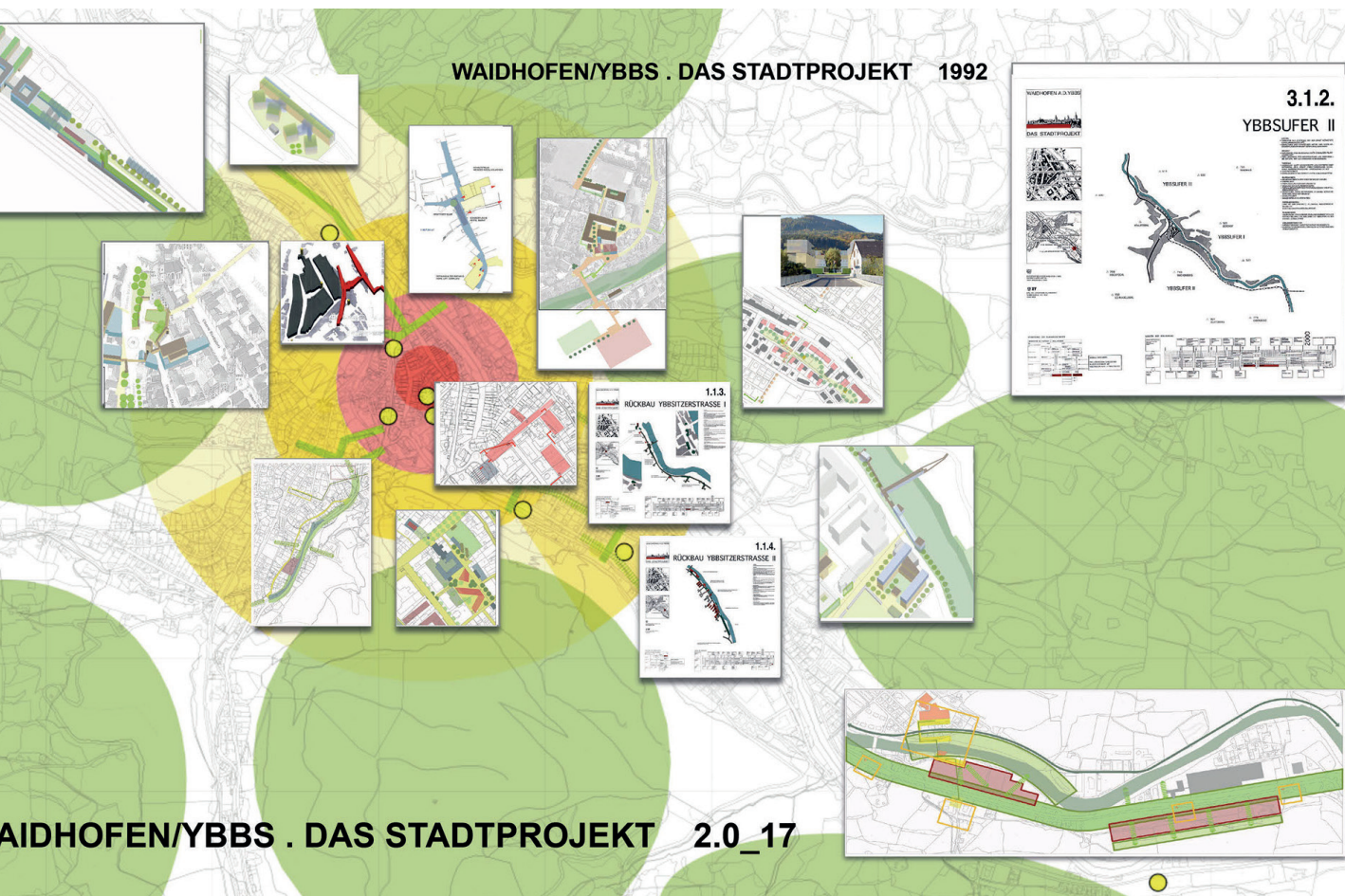


Abb. 5. Auszug von Stadtprojekten in Arbeit/Umgesetzt, Stand März 2019
Waidhofen/Ybbs



// Klare Zuständigkeiten und Vermittlung zwischen den einzelnen Interessensgruppen fördern Projekterfolge

Grenzen setzen

Die Kernzone wurde 2004 mit Hilfe der NÖ Zentrumsverordnung klar definiert, konsequent umgesetzt und somit der Bau weiterer Konsumflächen (u.a. Einkaufszentren) auf außerstädtischen Grünflächen unterbunden. Dank dieser Maßnahme konnten die Nahversorger im Ortskern erhalten bleiben und somit für die nötige Frequenz sorgen. Somit bleibt auch die Kaufkraft im Ort.⁶

Neue Kompetenzen

Die Funktion eines Innenstadtkoordinators wurde personell besetzt und ermöglicht somit mit Hilfe der zusätzlichen Koordination zwischen Marketingabteilung, Stadtbewohner und Stadtbewohnerinnen und der Stadtregierung eine sachdienliche Arbeitseinheit und Anlaufstelle um Projekte rascher und einfacher umzusetzen.⁷

Umgang mit Leerstand

Ergänzend zu den planerischen Interventionen, bemühte man sich um den Umgang mit leerstehenden Geschäftsflächen und Gebäuden. Dazu wurde eine genau Analyse der Gebäude im Innenstadtbereich durchgeführt und die entsprechenden Leerstände dokumentiert, aber auch die einhergehenden Potentiale dieser Flächen erarbeitet.⁸

Um den Erhalt und die Reaktivierung der Wohnflächen zu erreichen, als auch zusätzliche Wohnflächen im Ortskern zu schaffen wurde der „Hausbesitzerstammtisch“ eingeführt um gemeinsam mit den Eigentümern und Eigentümerinnen der Liegenschaften Lösungen zu finden. Hinzu kommen finanzielle Anreize seitens der öffentlichen Hand, für bauliche Aufwertungen, Erweiterungen und Oberflächenoptimierungen. Es galt und gilt ein Bewusstsein für gebaute Qualität zu schaffen um auch den Mehrwert für die spätere Vermietung der Immobilien zu erkennen.

Bei zukunftsorientierten Neugründungen wurde ein Mietzuschuss während der ersten beiden Jahre initiiert, welche den Start für Jungunternehmer unterstützen soll und gleichzeitig Leben in die Innenstadt zurückbringt, als auch Gastronomen in der Innenstadt speziell gefördert wurden.⁹

Öffentlichen Diskurs und Baukultur stiften

Seit Beginn an waren die einzelnen Planungsprojekte gedacht im offenen Diskurs mit der Bevölkerung zu realisieren und brachte auch mühevollen Situationen mit sich. Jedoch war der große Gewinn dadurch Ergebnisse und Erneuerungen, welche auch von der Bevölkerung vollste Unterstützung hatten und somit besser angenommen wurden und die nötige Identifikation bereits in der Planungsphase generierte. Dabei ist neben der belebenden Synergie von städtischen Möglichkeitsbeschaffungen und unternehmerischen Handeln, sowie Engagement, auf die Rücksicht und Akzeptanz der Bevölkerung zu achten und vor allem zu nutzen.

Durch die öffentliche Debatte im gesamten Stadtentwicklungsprozess über den öffentlichen Raum herrscht in Waidhofen/Ybbs eine populäre Sensibilität für Baukultur und Gestaltung des öffentlichen Raumes, als auch gebauter Umwelt. Ein erhobener Stadtbaubeirat fungiert als beratende Stelle für Bauwerber und kann im Innenstadtbereich unterstützend zur Hilfe gezogen werden.¹⁰

Wird dieser Diskurs von einer breiteren Masse getragen, ist es möglich das bestehende kulturelle Erbe nachhaltig zu erweitern und unmittelbares Medium verorteter Identität zu werden.

// Anreize für Eigentümer und Unternehmer schaffen

// Bewusstsein für Baukultur

6 Vgl.: Johann Stixenberger: Überblick: Stadtentwicklung und Innenstadtlebendigkeit
https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/ausschuesse/wissensnetzwerk_innenstadt/dokumente/2015-12-03_Ueberblick-Stadtentwicklung-WV.pdf, 27.05.2019.
 7 Vgl.: Waidhofen/Ybbs: Stadtentwicklung & Innenstadtlebendigkeit, 03.07.2019.
 8 Vgl.: Johann Stixenberger: Überblick: Stadtentwicklung und Innenstadtlebendigkeit, 27.05.2019.
 9 Vgl.: ebd.
 10 Vgl.: Steiermärkische Landesregierung: Waidhofen/Ybbs, https://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/12344897_124260967/ee4d7141/01_Waidhofen%20an%20der%20Ybbs.pdf, 29.05.2019.



**// Partizipation
als Bestandteil
der Orts-
entwicklung**



Abb. 6. Beispielprojekt Ortseinfahrt

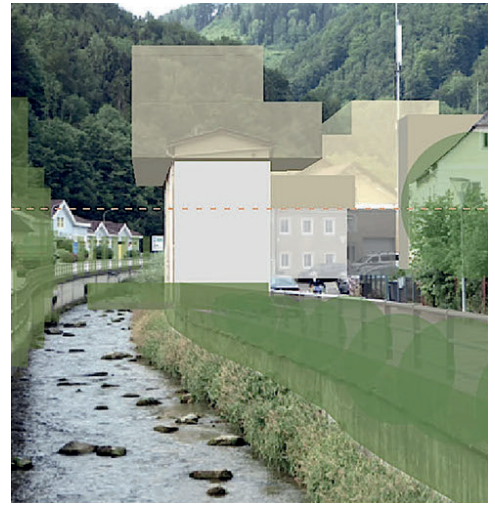


Abb. 7. Beispielprojekt Ortseinfahrt Entwurf



**Abb. 8. Zubau Rothschildschloss,
Hans Hollein, Waidhofen/Ybbs**

Neu organisierte Verkehrsflüsse

Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad oder zu Fuß wurde möglichst attraktiv gestaltet sowie zusätzlich Radabstellplätze installiert. Zudem wurde eine Großzahl zusätzlicher Parkflächen erbaut und ein neues Parkbewirtschaftungssystem eingeführt. Die Innenstadt wurde als verkehrsberuhigte Begegnungszone mit Tempo 30 ausgeführt und das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel attraktiv und vor allem angebotsintensiver aufgestellt.

Das gesamte Verkehrssystem der Stadt wurde einem möglichst einfachen Leitsystem unterworfen.¹¹

Die Erhaltung der Stadtbahn als Tramway und auch den Ausbau weiterer Stationen beinhaltet das Verkehrskonzept von Waidhofen/Ybbs.

Die Schmalspurbahn ist momentan noch in Betrieb, jedoch verkehrt sie aufgrund fehlender Fahrgäste nur noch auf einer stark verkürzten Strecke.

Sollte dieser Betrieb nicht (mehr) möglich sein, wurde ein Nachnutzungskonzept für den Gleiskörper und die dazugehörigen, bestehenden Infrastrukturbauten (zB. Stadterrassen etc.) festgelegt.

Ebenso wurden neue Zugänge zum Ybbsufer installiert, um diesen Naturraum für Ortsansässige, als auch Besucher und Besucherinnen erlebbar zu gestalten und wieder in den Stadtraum zu integrieren.

Die dazu nötigen Konstruktionen waren sehr bedacht auf die Wahrung der natürlichen Topografie und deren Inszenierung durch das Anlegen ein Weges mit punktuellen Erweiterungen zum Gewässer.¹²

// Verkehrsberuhigung

// grüne Achsen

// Rad- und Fußgängerwege

// Begegnungszonen

// Citybahn

Gestalterische Maßnahmen

Um auch die Oberflächen entsprechend aufzuwerten wurde die gesamte Innenstadt von Waidhofen/Ybbs mit „Wiener Würfel“ ausgelegt.

Ebenso wurde ein Baukostenzuschuss in Form einer Fassadensonderförderung für die Renovierung der Fassadenflächen und Hofsituationen gewährt um die äußere Erscheinung des Ortes aufzuwerten.¹³



¹¹ Vgl.: Johann Stixenberger: Überblick: Stadtentwicklung und Innenstadtbelebung, 27.05.2019

¹² Vgl. Waidhofen/Ybbs: Stadtprojekt 2.0_17, 29.05.2019

¹³ Vgl.: Waidhofen/Ybbs: Stadtentwicklung & Innenstadtentwicklung, login.waidhofen.at/media/magistratwaidhofen/1479993887-stadtentwicklung-und-innenstadtbelebung-end-pdf.pdf, 03.07.2019



Abb. 9. Entwurf Ausweitung Station Citybahn

Abb. 10. Bestehende Trassenführung

Abb. 11. Entwurf bestehender Brückenkonstruktion als „Stadtterrasse“



Abb. 12. Fotodokumentation Altbestand Stadtplatz I

Abb. 13. Fotodokumentation Altbestand Stadtplatz II

Abb. 14. Neuprofilierung Stadtplatz und Gestaltung mit „Wiener Würfel“
Neugestaltung von Ernst Beneder, 2000, Waidhofen/Ybbs



Abb. 15. Fußgängerzone
Innichen, Südtirol



FUZI

Fußgängerzone Innichen (Italien)

Fakten:¹⁴

Provinz: Bozen, Südtirol

Region: Trentino

Größe (Gemeinde): 80,10 km²

Einwohner: 3.352

Planung: AllesWirdGut

Größe Platz: 6300m²

Auftraggeber: Gemeinde Innichen

Das Architekturbüro AllesWirdGut übernahm nach dem Wettbewerbsgewinn (1999) die Entwicklung des Dorfkentrums.

Fertiggestellt wurden die Anlagen 2002/2003.¹⁵

Projektbeschreibung

Die Gemeinde Innichen in Italien an der Grenze zu Österreich ist ein typischer Tourismusort. Dies bedeutet starke saisonabhängige Gästintensität im Jahreszeitenverlauf.

Die Übernachtungskapazitäten übersteigen die Bevölkerungszahl und können sich in Hochzeiten verdreifachen. Dies verlangt nach einem Ort und Freiflächen, welche in Hauptsaisons die doppelte Frequenz aufnehmen können und in den frequenzschwachen Zeiten (Herbst und Frühling) den ‚Nebensaisonblues‘ nicht verstärken, sondern für die ursprünglich kleine Kommune einen Ort zur Rast und Erholung bietet.

Aufgrund des historischen Bestands im Dorfkzentrum wurde besonders auf eine Nutzung durch die Einwohner Wert gelegt um dem Effekt der Gentrifizierung Einhalt zu gebieten.¹⁶

¹⁴ Innichen, <https://de.wikipedia.org/wiki/Innichen>, 26.06.2019

¹⁵ AWG: FUZI Fußgängerzone Innichen, www.awg.at/wp-content/uploads/2015/05/015_FUZI_folder_web.pdf, 04.07.2019

¹⁶ Vgl.: Architektur Raumburgland: Nehmen Sie Platz!, <https://architekturraum-burgland.at/veranstaltungen/nehmen-sie-platz/nehmen-sie-platz-8-7-mb>, 31.05.2019

Neugestaltung Fußgängerzone Innichen // Lessons to Learn

Unterteilung des Dorfzentrums in Schwerpunkte

Das Dorfzentrum, welches auch dem Projektgebiet entspricht umfasst drei Plätze, einen verbindenden Straßenzug und eine als Park konzipierte Freifläche.

Räumlich charakterisiert werden diese Flächen und der öffentliche Raum von Innichen vor allem durch die bestehende Bausubstanz und dem typisch alpinen Altstadtcharme. Demnach sind hier auch entsprechende Fassadenbilder vorzufinden.

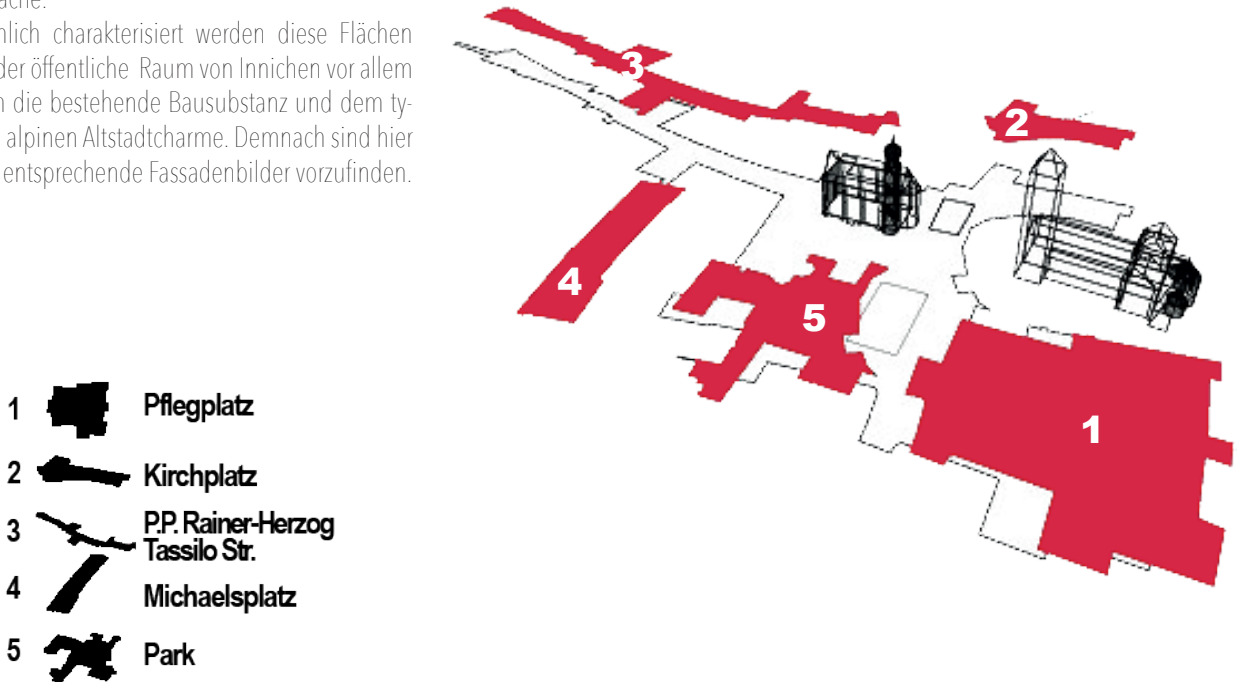


Abb. 16. Gestaltungsschwerpunkte

Gliederung der städtischen Topografie & Zonierung

Durch die starke Fluktuation der nutzenden Personen des Dorfzentrums von Innichen, muss dieses auch mit der entsprechenden Flexibilität ausgestattet sein.¹⁷



Abb. 17. Zonierung Konzeptbild I

Abb. 18. Zonierung Konzeptbild II

Hierzu wurden Wasserflächen, welche nach Bedarf geflutet werden oder Teile der begehbaren Fläche entworfen. Blumenbeete welche während der Saison Holzterrassen ausbilden und gutdurchdachte Beleuchtungskonzepte inszenieren die Stadt.

Diese flexiblen Gestaltungsmaßnahmen helfen nicht nur der Zonierung des öffentlichen Raumes, sondern auch die zurückbleibende „Leere“ nach dem Besucherboom in eine erholsame Umgebung zu verwandeln.¹⁸

18

Vgl.: AWG: FUZI Fußgängerzone Innichen.



Abb. 19. Sitzgruppe Platzgestaltung Innichen

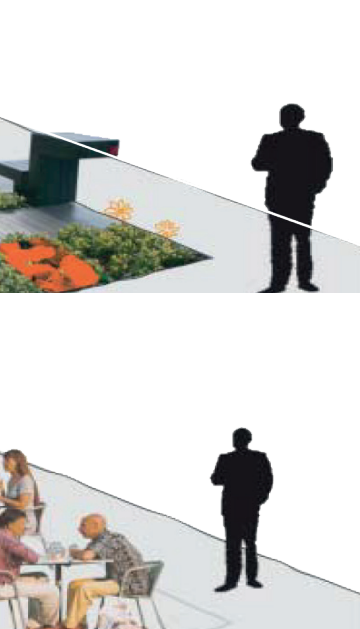


Abb. 20. Zonierung Fußgängerzone Innichen

Materialität

Da vor allem das Zentrum von Innichen mit historisch wertvollen und erhaltenswerter Bausubstanz ausgestattet ist, war bei der Gestaltung der öffentlichen Flächen eine entsprechende Sensibilität gefordert. Aus diesem Grund wurden vor allem regionale Baustoffe eingesetzt. So wurde beispielsweise der Bodenbelag (Serpentin) der Fußgängerzone aus einem fünfzig Kilometer entfernten Steinbruch gewonnen. Für die zementgebundenen Oberflächen wurde Gesteinskörnung aus dem Schotter der umliegenden Region verwendet um auch diese Oberfläche in Gedanken an die früheren Schotterstraßen im historischen Gefüge zu verankern.¹⁹

// Die Materialwahl und Einbauart ermöglichte finanzielle Ressourcen, welche die Flexibilisierung des Platzes erlauben

¹⁹

Vgl.: Architektur Raumburgland: Nehmen Sie Platz!, <https://architekturraum-burgenland.at/veranstaltungen/nehmen-sie-platz/> nehmen-sie-platz-8-7-mb, 31.05.2019.



Abb. 21. Detail Radständer



Abb. 22. Wasserfläche



Abb. 23. Detail Ebene



Abb. 24. Beispielbare Wasseflächen zur Zonierung



Abb. 25. Detail Ebene bei Nacht

Jedem Haus seinen Steg
Kleinbrückenvielfalt, Sankt Valentin



Erlabachweg
Sankt Valentin



Dieser Abschnitt zeigt Entwurfsstrategien für die Integration von Gewässern in den Stadtraum und Renaturierung eines Flussraumes.

Gestaltungsmöglichkeiten von Ufermauern und Promenaden

„Von der harten Uferkante zum differenzierten Uferbereich.“²⁰

Flüsse mit senkrechten oder beinahe senkrechten Uferkanten, welche den Überflutungsraum im Flussquerschnitt beinhalten besitzen bei Mittelwasser meist eine sehr tiefe Lage und verschwinden somit meist gänzlich auch der Wahrnehmung des Stadtbildes. Oftmals ist durch die Entwicklung der Städte an den Flussufern wenig Platz für eine Aufweitung des Ufergebietes und eine damit einhergehende Zugänglichkeit zum Gewässer nicht gegeben.

Jedoch besitzen gerade diese hohen Uferzonen besondere Qualitäten mit ihren intimen räumlichen Gegebenheiten im Flussprofil, welche als kleine Ruheoasen in der Stadt gestaltet werden können.²¹

Wie diese Aufenthaltsorte gestaltet werden können und der Flussquerschnitt aufgeweitet werden kann, zeigt anschließend ein Beispiel aus der Praxis.

Viele Gewässer müssen renaturiert werden, da ,modernisierungsmaßnahmen‘ in den letzten Jahrzehnten des 20. Jhdt. Hochwässer und deren Zerstörungsgrad verstärkten.

Zwischenebenen, Terrassen, Ufertreppen

Durch Ausbildung von Terrassen entlang des Flussprofils entstehen neue Räume die in Beziehung zum Gewässer stehen.

Dies kann durch Gestaltung von Zwischenebenen oder Uferabtreppungen entstehen. Dabei ist auf eine Erosionsbeständige Ausführung für den Überflutungsfall zu achten. Somit wird nicht nur das Wasser erfahrbar sondern es kann durch die Interaktion mit der gebauten Struktur ein interessantes Beobachtungsspiel entstehen (z.B.: „Wie viele Stufen stehen unter Wasser?“). Die möglichen Nutzungen werden durch die Dimensionierung der Ebenen/Stufen vorgegeben.²²

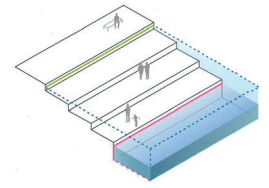


Abb. 26. Lineare Erweiterung Uferzone

Punktuelle Flusszugänge

Bei dieser Gestaltungsvariante wird der Fluss durch eine bestimmte Stelle zugänglich gemacht und darüber hinaus nicht zusätzlich aufgeweitet. Dies kann mit Rampen- oder Stiegenanlagen gestaltet werden, welche parallel oder senkrecht zum Ufer geführt werden und somit das Erlebnis des Gewässers ermöglichen.

Senkrecht zum Ufer geführte Erschließungsanlagen sind vor allem von der vorhandenen Topografie abhängig.²³

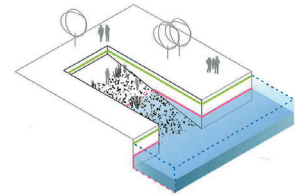


Abb. 27. Punktuelle Erweiterung Uferzone

Mobile Zugänge

Mit Hilfe mobiler Elemente können die Überflutungsprofile mit Hilfe von temporären Elementen hergestellt werden und somit im restlichen Zeitraum geöffnet sein und einen Zugang oder Blickbeziehungen ermöglichen. Mit diesen Zugängen wird vor allem eine gewisse Sensibilität für Hochwasserereignisse und deren Auswirkungen geschaffen.²⁴

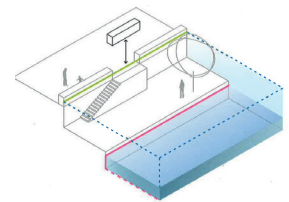


Abb. 28. Temporäre / Be dingte Erweiterung Uferzone

Plattformen darüber

Plattformen, Balkone oder Wegeverbindungen lassen die Geschehnisse des Gewässers von oben betrachten. Sie können oberhalb des Hochwasserprofils liegen und somit jederzeit genutzt werden oder entsprechend erosionsgesichert auch in den Hochwasserflussquerschnitt ragen. Vor allem bei beengten Platzverhältnissen sind überragende Elemente eine gute Lösung für die Zugänglichkeit der Gewässer und können als Steg beziehungsweise Brücke ausgeführt auch eine verbindende Funktion übernehmen. Ganzjährig betretbar ausgeführt können sie als besonderes Erlebnis des Gewässers gestaltet werden ohne das Abflussprofil zu beeinflussen.²⁵

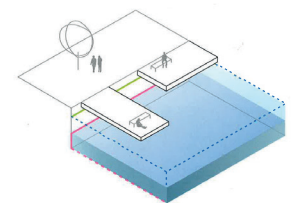


Abb. 29. Schwebende Erweiterung Uferzone

Teil des Gewässers

Zugangs- und Aufenthaltsmöglichkeiten als Teil des wasserführenden Profils bieten vor allem eine besondere Nähe zum Gewässer.²⁶

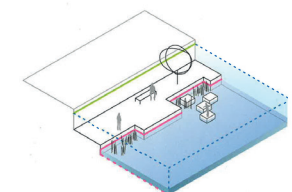


Abb. 30. Widerstehende Erweiterung Uferzone

²² Vgl. Prominski / Stokman 2012: 52f.

²³ Vgl. ebd.: 54f.

²⁴ Vgl. ebd.: 56f.

²⁵ Vgl. ebd.: 58f.

²⁶ Vgl. ebd.: 60ff.

Beispielprojekt

Renaturierung der Ahna

Fakten:²⁷

Projektgebiet: Kassel, Deutschland

Projektzeitraum: 2003-2004

Die Ahna, ein feinmaterialreicher Mittelgebirgsbach wurde renaturiert, da der Bach im durchquerenden Industriegebiet großteils in den vorangegangenen Jahrzehnten verbaut wurde und erst in einem URBAN II geförderten Stadtentwicklungsprojekt wieder in den Fokus gelangte.

Im Zuge des Projektes wurde an fünf projektierten Standorten Zugänge, Aufwertungen des Fließverhalten des Baches vorgenommen, als auch ein Parkareal angelegt.²⁸



Abb. 31. Furt / Stufen Ahna

Abb. 32. Neue Uferzone Ahna

²⁷ Vgl. Prominski / Stokman 2012: 234f.

²⁸ Vgl. ebd.: 234f.



Abb. 33. Deichgärten, k1 Landschaftsarchitekten

C

ORT

lokalisierbarer [...] Platz [an dem sich jemand, etwas befindet, an dem etwas geschehen ist oder soll]



Niederösterreich

Daten:¹

Status: Bundesland

Hauptstadt: St.Pölten

Größe: 19 179 km²

Einwohner insg.: 236 579

Einwohner/km²: 87

Niederösterreich ist das größte Bundesland Österreich und liegt im Nordosten der Republik. Es umschließt Wien gänzlich, grenzt im Norden zu Tschechien, im Osten zur Slowakei, im Süden zur Steiermark und wird im Westen von Oberösterreich begrenzt.

Es blickt als politische Einheit schon auf eine über tausendjährige Geschichte zurück und ist mit der Region um Amstetten Wiegestätte der urkundlichen Erwähnung Ostarichis 996.²

Regionale Strategieregionen

Geografisch ist das Bundesland in vier Viertel geteilt, welche jedoch keine administrativen Funktionen erfüllen. Für die Raumplanung des Bundeslandes wurden 5 Hauptregionen eingeführt, welche das Waldviertel, Industrieviertel, Weinviertel, Mostviertel und NÖ-Mitte darstellen. Diese werden wiederum in 62 Kleinregionen unterteilt, welche die strategische Entwicklung der Raumplanung unterstützen sollen. Die Kleinregionen können sich auf freiwilliger Basis zusammenschließen und mit Betreuung des Landes Niederösterreichs Kleinregionen Strategiepläne (KRSP) ausarbeiten, wobei gemeinsame Zielsetzungen, Ressourcennutzung und Synergien der Region erhoben und umgesetzt werden.³

Kleinregion Mostviertel Ursprung

Als die Wiege Österreichs blickt das Mostviertel auf eine lange Siedlungsgeschichte zurück. So wurde die bereits erwähnte Ostarichi Urkunde 996 auch in diesem Gebiet überreicht und stellt die erste urkundliche Erwähnung Österreichs dar.

Mit Hilfe der Einteilung in Kleinregionen werden gemeindeübergreifend die Themen der Identität, Marketing, Verwaltung, Bürgerservice, Freizeit, Naherholung und Raumentwicklung nach Möglichkeit abgestimmt. Die Zusammenarbeit basiert auf Freiwilligkeit. Das Strategiepapier der Region Mostviertel Ursprung ist aufgrund der Grenzlage zu Oberösterreich stark geprägt von Offenheit gegenüber bundesländerübergreifender Arbeit. Ebenso ist der Region bis 2050 ein Bevölkerungswachstum von 2,3% prognostiziert und wird auf folgende Faktoren zurückgeführt:

„die Nähe zum wirtschaftlich dynamischen oberösterreichischen Zentralraum, die Nähe zu den überregionalen Verkehrsachsen, die hohe Qualität der Wohnumgebung und die Verfügbarkeit von Bauland und Wohnraum“⁴.



1

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2018, 25ff.

2

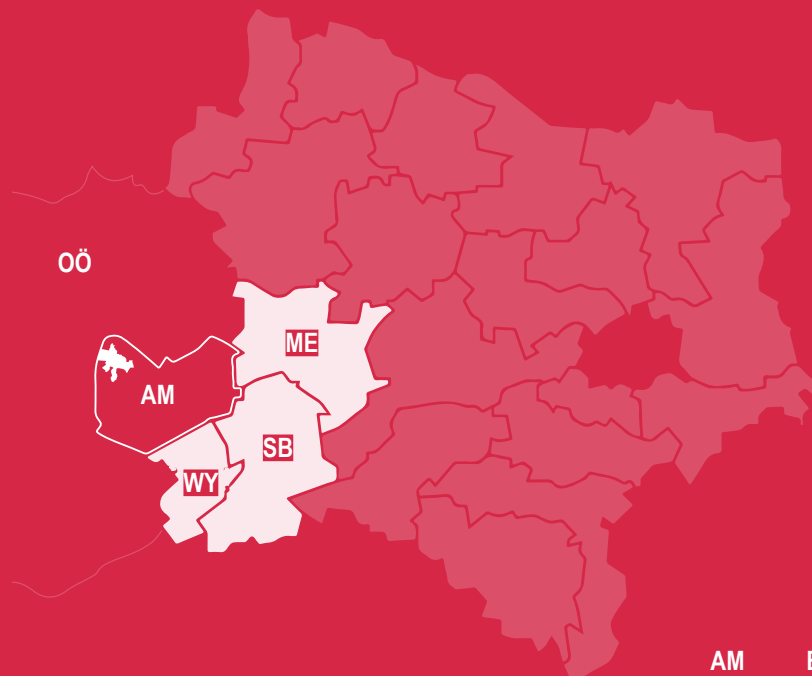
Vgl. Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 7.

3

Vgl. Raumplanung und Regionalpolitik NÖ: Kleinregionaler Strategieplan (KRSP), www.raumordnung-noe.at/index.php?id=555 in: www.raumordnung-noe.at [27.04.2019]

4

NÖ Regional GmbH: Kleinregionaler Strategieplan 2016-2020, 7.



- AM Bezirk Amstetten
- WY Bezirk Waidhofen/Ybbs
- SB Bezirk Scheibbs
- ME Bezirk Melk

Sankt Valentin

Daten:⁵

Status: Stadtgemeinde

Politischer Bezirk: Amstetten

Einwohner: 9314

Fläche: 45,58m²⁶

Geografie

Die Gemeinde teilt sich auf in sechs weitere Katastralgemeinden, wobei die Katastralgemeinde Sankt Valentin, welche die Ansiedlungen Sankt Valentin, Gutenhofen, Kirchdorf, Windberg miteinschließt, die einwohnerstärkste darstellt.⁷

Das Stadtzentrum von Sankt Valentin befindet sich ebenso in dieser Katastralgemeinde.

Topografie

Sankt Valentin bettet sich im auslaufenden sanften Hügelland des Mostviertels und der Strengberge im Flachland des Enns-Donauwinkels ein. Die landschaftliche Morphologie bildet sich durch eine beginnende Ebene hin zur Linzer Gegend mit einer weiterführenden maximalen Anhöhung von 340m des Rohrberges als Teil des beginnenden Strengberger Hügellands.

Umland

Sankt Valentin liegt im sogenannten Enns-Donauwinkel im Westen vom österreichischen Bundesland Niederösterreich. Als westlichste Stadt Niederösterreichs, steht es im starken Austausch zum Nachbarbundesland Oberösterreich. Besonders die günstige Verkehrsanbindungen und räumlich Nähe zu Linz lässt Sankt Valentin in den Wirkungsbereich des Großraumes Linz rücken.

Ebenso sind die Städte Steyr, Amstetten, Wels und St.Pölten unter einer Stunde erreichbar. Besonders die gute Bahnanbindung lässt für Sankt Valentin sehr kurze Wegstrecken zu.

⁵ Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2018, 25ff.

⁶ Stadtgemeinde St. Valentin: Daten unserer Gemeinde, www.sanktvalentin.at/index.php/unsere-stadt/daten-fakten, 22.03.2019.

⁷ Statistik Austria
Vgl. ebd.

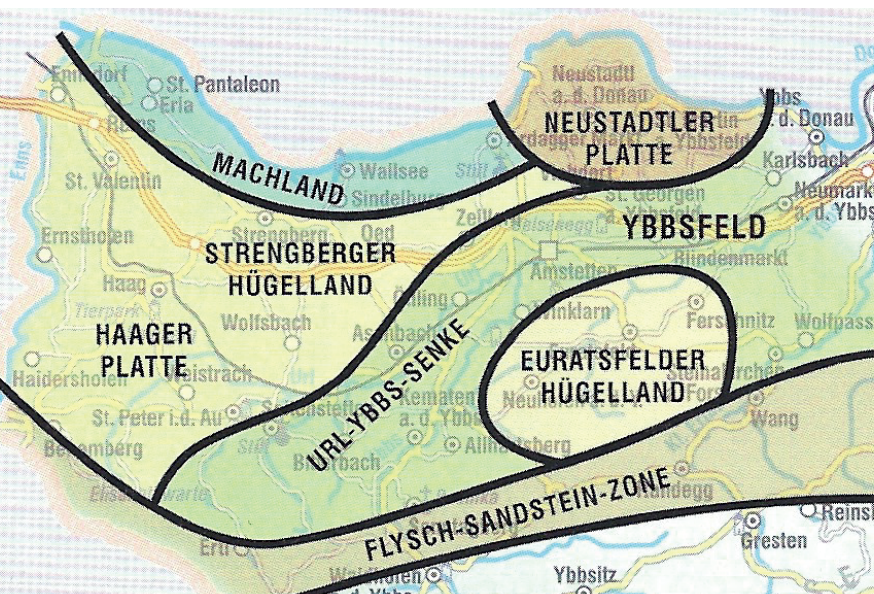
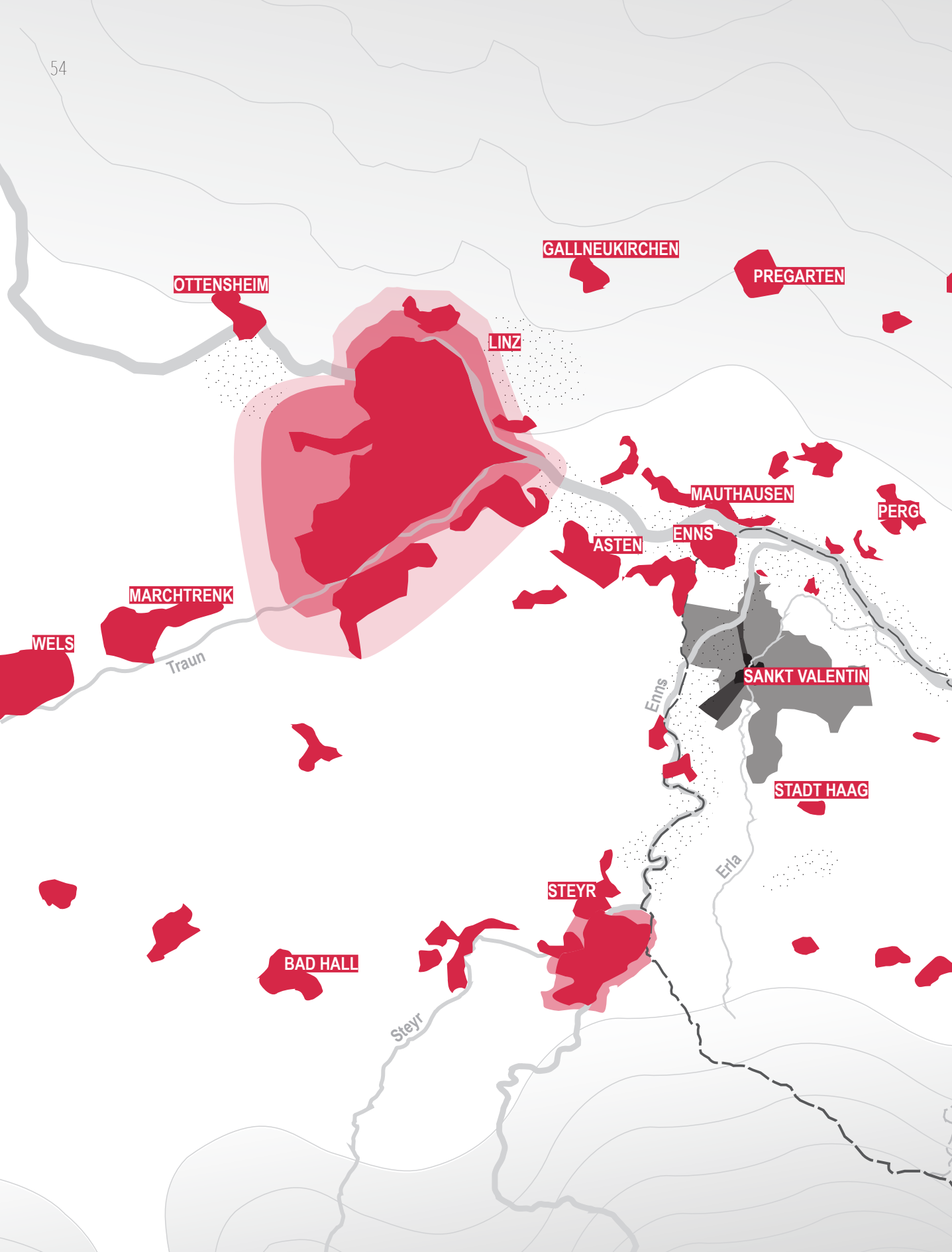


Abb. 34. Landschaften des Mostviertels







Stadtturm Enns

Stadtpfarrkirche
Sankt Valentin

MÜHLVIERTEL

Blick vom Rohrberg über Sankt Valentin
Richtung Enns / Linz

das heutige Stadtgebiet von Sankt Valentin wird von den Römern besiedelt, welches direkt an der Römerstraße und neben Lauriacum liegt

um 1
n.Chr.

Zeitachse Stadt Sankt Valentin

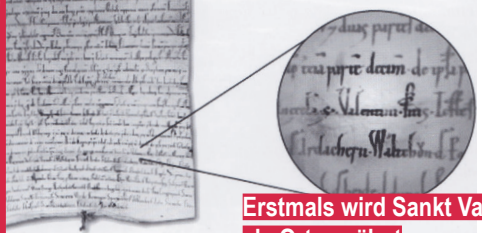
Abb. 36. Ausschnitt Zehentkarte von Sankt Valentin

Siedlungsstrukturen sind rund um die Kirche bereits vorhanden; ein Brand sollte wenige Jahre darauf das Zentrum wieder zerstören.



10
50
n.Chr.

Abb. 35. Stiftsbrief an Benediktinerkloster Erla



Erstmals wird Sankt Valentin als Ort erwähnt

Abb. 37. Bahnhof Sankt Valentin



um 19
00

Mit dem Bau der Westbahn (1856 - 1858) erlebte der Ort einen immensen Aufschwung als Verkehrsknotenpunkt

Der erste Weltkrieg verlangt von der Valentinergesellschaft nicht nur viele Menschenopfer, sondern vor allem die Nachkriegsjahre sind geprägt von Hunger- und Wohnungsnot. Viele Familien leben sogar in den gestrandeten Waggons am Bahnstreckengebiet bis die Aufbaujahre beginnen.

19
14 -
19
18
1.WK

Abb. 39. großer Empfang von Adolf Hitler mit Gauleitern in Sankt Valentin bei Panzerwerkbesichtigung



19
33 -
19
45
2.WK

Während des zweiten Weltkrieges befand sich die größte Panzerfabrik des NS-Gebietes in Sankt Valentin. Es wurde im Zuge des Ausbaus zu einem Außenlager des KZ Mauthausens und 800 - 1500 ZwangsarbeiterInnen kamen bei der Fertigung zum Einsatz. Die Todesopfer dieses Lagers sind nicht geklärt und liegen zwischen 245 - 410 Opfern. Auch ein Lazarett befand sich am Gebiet und diente für medizinische Experimente. Geführt wurde die Fabrik unter „OGH SPIELZEUGWARENFABRIK“

Abb. 40. Zwangsarbeiter der Panzerfabrik



19
65

Sankt Valentin bekommt eine Auffahrt für die Westautobahn und daraus entwickelt sich ein starkes Bevölkerungswachstum

Am 12. Juni 1983 wurde Sankt Valentin zur Stadtgemeinde erhoben, begleitet von einer großen Festzug und kulturellen Veranstaltungen.

19
83

hat über eintragenden Bestätigung des Gemeinderates der Gemeinde
ST. VALENTIN
vom 4. Mai 1983 und über Aufhebung des Bürgervereins
in seiner Sitzung vom 24. Februar 1983 die Gemeinde St. Valentin zur
STADTGEMEINDE
erhöhen. Die Erhebung zur Stadtgemeinde erfolgt im Hinblick auf die Stellung der Gemeinde als Wirtschafts- und Industriestandort des Enns-Danubius-Bereiches und dem damit verbundenen Ausbau der kommunalen Einrichtungen, sowie des Lebensumfeldes der Gemeinde nach den schweren Zerstörungen des 2. Weltkrieges. Desgleichen wird der neuen Stadtgemeinde die Beteiligung erteilt, das das der Gemeinde St. Valentin 1967 verliehen, nachfolgend beschriebene und eingetragene Gemeindepapier als Stadtpapier zu führen:

In einem durch eine aufrechte im vorderen blauen Feld ein goldenes Silberne Ähre gefüllten Schiffs nach rechts zeigendes Flaggen im nach links zeigender Hammer. Die beiden Farben der Stadtfarbe sind

Abb. 41. Stadterhebungskunde



Geschichte Sankt Valentins

**Vom Bahnknotenpunkt mit 25 Häusern zum größten Dorf
Niederösterreichs bis zum Industriestandort**

Erste Siedlung und Römerzeit

Das sehr fruchtbare Land und die günstigen geografischen Verhältnisse waren wohl Anlass für die ersten Ansiedlungen in der Jungsteinzeit, welche einige Funde dieser Zeit festlegen lassen.

Weniger Beweisstücke hinterließen anschließend die Römer um Christi Geburt, welche sich von ihrer bekannten Niederlassung Lauriacum, dem heutigen Stadtteil Enns-Lorch, nach Osten hin Richtung Sankt Valentin ausgebreitet haben. Auch zu dieser Zeit zeichnete sich Sankt Valentin als strategisch günstige Lage an der Römerstraße durch die Nähe zur Enns und Donau aus.⁸

Frühmittelalter - Karolingerzeit

Im Frühmittelalter (ca. 6. Jahrhundert) ging das Gebiet rund um die Ennsmündung stetig zur Herrschaft der Bayern über, die sich im Enns-Donauwinkel ansiedelten.⁹ Funde im Ortsgebiet von Sankt Valentin belegen eine Niederlassung der Slawen.¹⁰

Um 700 verbreiteten Angriffe aus dem Osten vom slawischen Herrschervolk, den Awaren, und Magyaren Unruhe. Nach den kriegerischen Handlungen wird die Gründung einer Kirchensiedlung in Sankt Valentin um 900 vermutet.

Ein später folgender Stiftsbrief um 1050 bestätigt schon den Bestand einer Pfarre in Sankt Valentin.

Die Pfarre unterlag dem Bischofsamt von Passau und war neben dem Benediktinerinnenkloster in Erla ein wichtiger strategischer Punkt für den Katholizismus in der Region.

Dies war auch die erste urkundliche Erwähnung des Stadtnamens Sankt Valentin.¹¹

Auch in späteren Zeiten, als Sankt Valentin schon zum Herrschaftsgebiet der Böhmen (erstmalige Erwähnung von „Österreich unter der Donau“), als auch anschließend der Habsburger zählt, werden die Gebiete immer wieder Schauplatz kriegerischer Handlungen.

Im Jahre 1683 und 1736 wird das Gemeindezentrum, welches bereits in etwa seinen heutigen Dimensionen entspricht, von zerstörerischen Bränden heimgesucht.¹²

Eröffnung der Westbahn

Der Bau (1856 – 1858) und die Eröffnung (1860) der Westbahnstrecke war für Sankt Valentin ein entscheidender Faktor. Die sogenannte Elisabethbahn, welche eine Zugverbindung zwischen Salzburg und Wien herstellte, etablierte Sankt Valentin als wichtigen Verkehrsknotenpunkt in Österreich. Große Bauarbeiten gingen mit dieser Infrastruktureinrichtung einher und beeinflussten auch das Ortsbild und die Bewohner von Sankt Valentin. Der neue Bahnhof ließ auch einen neuen Ortsteil entstehen in dem sich Gasthäuser und Beherbergungsbetriebe ansiedelten und das einstige Bauerndorf entwickelte sich vor allem durch die zugezogenen Arbeitskräfte und steigende Frequenz rapide weiter.^{13 14}

Weiter führte der Ausbau der Ennstalbahn (Rudolfsbahn), deren Strecke von Böhmen bis zum Adria-hafen Triest langte, zu einer Festigung des Eisenbahnknotenpunktes. Diese Handelsstrecke war zu Zeiten der Böhmen für Sankt Valentin zu dieser Zeit bedeutender, als die zuvor erwähnte Westbahn. 1868 war die Bahnverbindung nach Steyr bereits eingerichtet und später führte sie bis Selzthal, wo die von Wien

8 Vgl.: Fuchs 2004, 9.

9 Vgl.: Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 296.

10 Vgl.: Fuchs 2004, 9.

11 Vgl.: Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 296f.

12 Vgl.: Stadtgemeinde St. Valentin: Unsere Stadtgeschichte, www.sanktvalentin.at/index.php/unsere-stadt/geschichte, in www.sanktvalentin.at [17.04.2019]

13 Vgl.: Aigner 2015, 14.

14 Vgl.: Stadtgemeinde St. Valentin: Unsere Stadtgeschichte, www.sanktvalentin.at/index.php/unsere-stadt/geschichte, [17.04.2019]

kommende Südbahn die Verbindung komplettierte. 1872 folgte dann die Fertigstellung der Strecke bis nach Prag, welche dazumals von Sankt Valentin über Mauthausen nach Norden führte. 1909 folgte noch der Anschluss an die Donauuferbahn Richtung Krems/Donau. Somit deckte dieses Verkehrsnetz die wichtigsten strategischen Punkte der Donaumonarchie ab und Sankt Valentin lag direkt an diesem wichtigen Infrastrukturnetz.¹⁵

Die direkte Verbindung von Sankt Valentin nach Tschechien wurde 1956 stillgelegt.¹⁶ Seither ist die Bahnverbindung über Mauthausen mit der Donauuferbahn Richtung Krems verbunden.

Erster Weltkrieg

Mit dem Beginn des ersten Weltkrieges mussten sich auch viele Männer aus Sankt Valentin der Wehrpflicht stellen und ihr Leben lassen. Fortan waren die durchziehenden Waggonen auf der Streckenrichtung Süd-Osten zur Versorgung der Fronten bestimmt. Auch in der Waffenfabrik im nahe liegenden, oberösterreichischen Steyr, waren viele Einwohner von Sankt Valentin beschäftigt. Durch den Konflikt löste sich ebenso die wichtige Stellung der Bahnverbindung nach Budweis auf.

Die Jahre nach dem ersten Weltkrieg waren geprägt von großen wirtschaftlichen Missständen, Arbeitslosigkeit und Hunger. Aufgrund des kargen Angebots am Wohnungsmarkt und der miserablen finanziellen Situation vieler Familien mussten Eisenbahnwaggonen als Notunterkünfte besetzt werden.

Langsam erholte sich die Region wieder und die bis heute regen Vereinstätigkeiten nahmen ihre Tat auf. Bürgerliche Bauten entlang der heutigen Westbahnstraße entstanden, als auch durch die Bahngenosenschaft initiierte Arbeitersiedlungen und Heime wurden gebaut. Die Errichtungen von Banken, sowie Kindergärten und kulturelle Veranstaltungen trotzten der sich immer mehr verschlechternden Weltwirtschaft.¹⁷

Zweiter Weltkrieg

Sankt Valentin blickt in der Zeit zwischen 1938 und 1945 auf ein dunkles Kapitel ihrer Stadtgeschichte zurück.

Schon wenige Zeit nach dem Anschluss von Österreich an Deutschland 1938 wurde die Errichtung einer Panzerfabrik in Sankt Valentin geplant und in einem vormaligen Waldgebiet errichtet. Sie war eine der drei aufgebauten Panzerfabriken im Deutschen Reich und erzeugte über die Hälfte der insgesamt eingesetzten Panzer der deutschen Wehrmacht. Das Werk wurde unter dem Decknamen „OGH Spielwarenfabrik“ geführt und beschäftigte offiziell bis zu 8000 Personen, wobei man „von einer Dunkelziffer von insgesamt etwa 15.000 Beschäftigten“¹⁸ ausgeht. Inländische Arbeiter und Arbeiterinnen, ausländische Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge wurden hier miteingerechnet.¹⁹

Im Umfeld des Lagers wurden in der sogenannten „Reichseigenen Siedlung Herzograd“ Wohnsiedlungen für die Angestellten des Werkes erbaut und im Stadtteil Langenhart wurden Unterkünfte für Arbeiter und Arbeiterinnen umgesetzt. Zusätzlich wurde am zentralen „Nibelungenplatz“ ein großzügiges Gemeinschafts- und Veranstaltungshaus errichtet. Die Gassen und Straßen der neu erbauten Siedlungen wurden nach Namen der Nibelungensage benannt. Die Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen erbauten sich ein geplantes Barackenlager namens „Tausend-Mann-Lager“ und konnten kleine Läden und Wirtschaftshäuser dort betreiben.

Mit der Entscheidung neben Kriegsgefangenen-, Zwangs- und FremdarbeiterInnen auch KZ-Häftlinge zur Zwangsarbeit in der Rüstungsindustrie einzusetzen, wurde 1944 mit 300-400 vorwiegend jüdischen

¹⁵ Vgl.: Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 297f.

¹⁶ Vgl.: Elmer Oberegger: Budweiser Bahn, 2006, www.oberegger2.org/enzyklopaedie/budweiser.html, [15.03.2019]

¹⁷ Vgl.: Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 298f.

¹⁸ Fuchs 2004, 10.

¹⁹ Vgl.: Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 300.

Häftlingen aus dem KZ Mauthausen ein Nebenlager vom KZ Mauthausen in Sankt Valentin errichtet. 800 bis 1500 KZ Häftlinge wurden hier später zur Zwangsarbeit in der Panzerfabrik getrieben.

Der Kontakt zu den Zwangsarbeitern, Zwangsarbeiterinnen und Häftlingen war den einheimischen Arbeitern und Arbeiterinnen strengstens untersagt.²⁰

Misshandlungen und Tötungen fanden statt und heute kann über die Anzahl der Todesfälle durch Gewaltakte, Hypotrophie, Krankheiten und Arbeitseinsatz nur spekuliert werden. Die Vermutung liegt im besten Fall bei 245 und im schlimmsten Fall bei 410 Todesopfern.²¹

Neben den Geschehnissen in der Panzerfabrik in Herzograd, ließen auch viele Bewohner und Bewohnerinnen von Sankt Valentin ihr Leben. Ab 1944 gab es starke Bombardierungen aufgrund der Panzerfabrik und des wichtigen Verkehrsknotenpunktes.²²

Ende April 1945 wurde das Lager aufgelöst und später in das Daimler-Puch Unternehmen eingegliedert. Heute ist der Konzern Magna aus der Automobilindustrie Eigentümer und vermietet Teile des Arealen an den Landmaschinenherstellungskonzern CNH, welcher seinen europäischen Hauptsitz nach Sankt Valentin verlegt hat.

Nach 1945

Die Sowjetunion erhielt das Gebiet von Sankt Valentin am 9. Mai 1945 von den amerikanischen Streitmächten und besetzte dieses bis zur Ausrufung des österreichischen Staatsvertrages zehn Jahre später. Es folgten schwierige Zeiten nach dem Krieg, geprägt von Hunger und Erschwernissen durch die Besatzung.

Langsam ging der Wiederaufbau voran und 1965 konnte Sankt Valentin nach langen Verhandlungen an die Westautobahn angeschlossen werden, erstärkte nochmals deutlich als Verkehrsknotenpunkt und wuchs explosionsartig an, wobei das „größte Dorf Niederösterreichs“ 1960 bereits 8700 Bürger und Bürgerinnen zählt. Es folgten weiters der Erbau von Schulen, Kindergärten, wichtige Unterführung der Bahntrasse und Schwimmbad.²³

Erhebung zur Stadt

Sankt Valentin wendete in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg alle möglichen Mittel auf, um die kommunalen Umstände für eine Stadterhebung zu bereiten.

12. Juni 1983 wurde der Ort zur „Stadtgemeinde“ erhoben. Zu dieser Zeit hatte Sankt Valentin 8760 Einwohner, 137 Unternehmen und 2015 landwirtschaftliche Betriebe. Die Erhebung wurde begleitet von einem Festzug und verschiedensten kulturellen Veranstaltungen.²⁴

Tumult um großen Betriebe

Nach der Abwanderung der Steyrer Werke nach Steyr blieb nur ein kleiner Teil des Werkes erhalten. Sorge um die fehlenden Arbeitsplätze machten der Stadtregierung Druck. Hinzu kamen Debatten über eine Verlegung der Westbahntrasse über Steyr. Diese Maßnahme hätte Sankt Valentin vom Schienennetz abgenabelt und nachhaltige Negativfolgen für die Region gehabt.

1988 eröffnete die Firma Engel ein neues Werkes am Standort des ehemaligen Nibelungenwerkes mit entsprechender Unterstützung durch die Stadtgemeinde.

In Herzograd entwickelte sich somit einer der wichtigsten Industriestandorte der Region und von Sankt Valentin und 2002 wurde das Areal mit den Engineering Center – der europäischen Hauptzentrale der Firma Manga-Steyr noch eminenter.²⁵

20 Vgl.: Reisinger 2010, 96ff.

21 Vgl.: Wollinger 2009, 139.

22 Vgl.: Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten 2005, 300.

23 Vgl.: Fuchs 2004, 11ff.

24 Vgl.: ebd., 22f.

25 Vgl.: ebd., 69ff.

Zeit achse Bebauungs Struktur

Kerngebiet

Abb. 52 Siedlungsgebiet im 19. Jahrhundert



erste Siedlungsgebiete rund um Stadtpfarrkirche

Das vorhandene historische Karten- und Bildmaterial zeigt die ersten Siedlungskonzentrationen um das Gebiet des heutigen Hauptplatzes. Aufgrund der tragenden Rolle der Kirche in der Gemeindegeschichte, zeigen die angesiedelten Häuser rund um den Kirchenbau auch den städtebaulichen Einfluss dieser. Bis zum Bau der Eisenbahn beschränkte sich die bauliche Konzentration, ausgenommen der landwirtschaftlichen Betriebe, auf dieses Gebiet.



Abb. 55 Bahnhofsvorplatz



Abb. 54 Gasthaus Budweis

Das Gasthaus Budweis wurde im zweiten Weltkrieg zerstört und zählte bis dahin zu einem der schönsten Bauten in Sankt Valentin.

um **17
30**
n.Chr.

um **19
00**
n.Chr.



Abb. 51 Ölgemälde Ortskern um 1730



Abb. 36 Ausschnitt Zehentkarte von Sankt Valentin

Die Auswirkungen der Eisenbahn

Der Bau des Bahnhofes und der Zugtrasse hatte ebenso große Auswirkungen auf städtebaulicher Ebene. Rund um den Bahnhof siedelten sich einige, für Bahnhofsviertel typische Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe an, welche ein eigens Bahnhofsviertel bildeten.



Abb. 53 Franzisco-Josephinische Aufnahme um 1900

Zerstörungen im zweiten Weltkrieg

Der zweite Weltkrieg verursacht aufgrund des wichtigen Bahnknotenpunktes und der Panzerfabrik in Herzograd viele Bombardierungen auf das Stadtgebiet und vor allem auf das Bahnhofsviertel. Die entstandenen Baulücken sind bis heute alle wieder aufgefüllt.



Abb. 59 letzte oberirdische Übersetzung



Abb. 60 Bau der Bahnunterführung

Bau der Bahnunterführung

Durch die Fertigstellung der Bahnunterführung um 1975 wurde nicht nur die Stadtopografie verändert, sondern es fand auch eine verkehrstechnische Transformation statt. Bedeutend war auch die Verbesserung der Verbindung von Langenhart und Sankt Valentin.

Abb. 56 Siedlungverschmelzung



um 19
30
n.Chr.

um 19
40
n.Chr.

2.
WK

um 19
70
n.Chr.

Siedlungsgebiete wachsen zusammen

Vom Hauptplatz entwickelte sich über die Zeit die damalige Bahnhofstraße, heutige Hauptstraße / Westbahnstraße zum Bahnhofsviertel und ist bis heute als der selbe Straßenzug erhalten. Somit begründet sich die lineare Stadtstruktur von Sankt Valentin.

Abb. 57 neuer Siedlungsraum entsteht

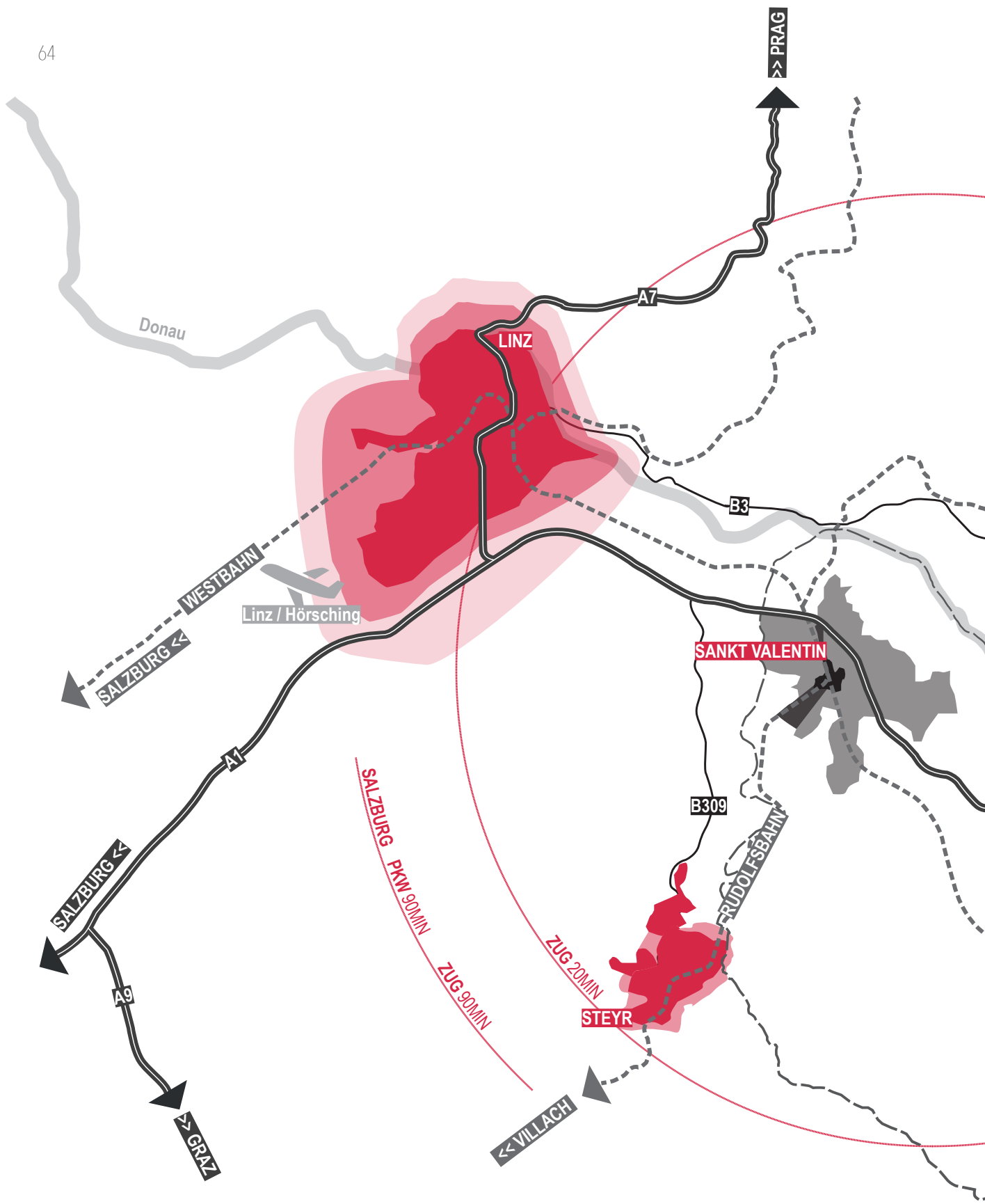


neue Siedlungsgebiete entstehen

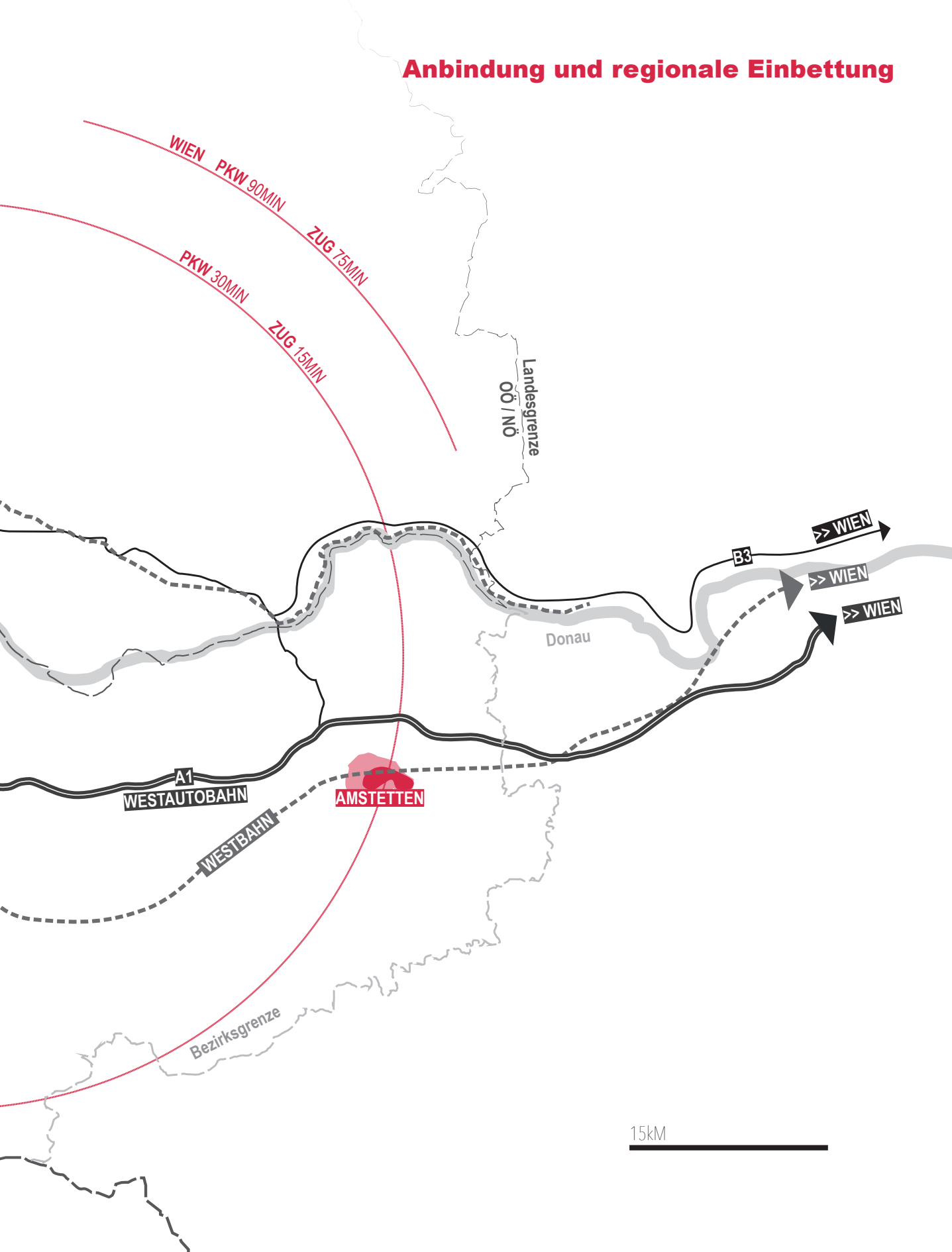
Durch den Bevölkerungszuwachs werden immer mehr Siedlungsgebiete erschlossen. So entstand unter anderem auch das heutige Schubertviertel und die Arbeitersiedlungen in der Siedler- und Heimstraße.

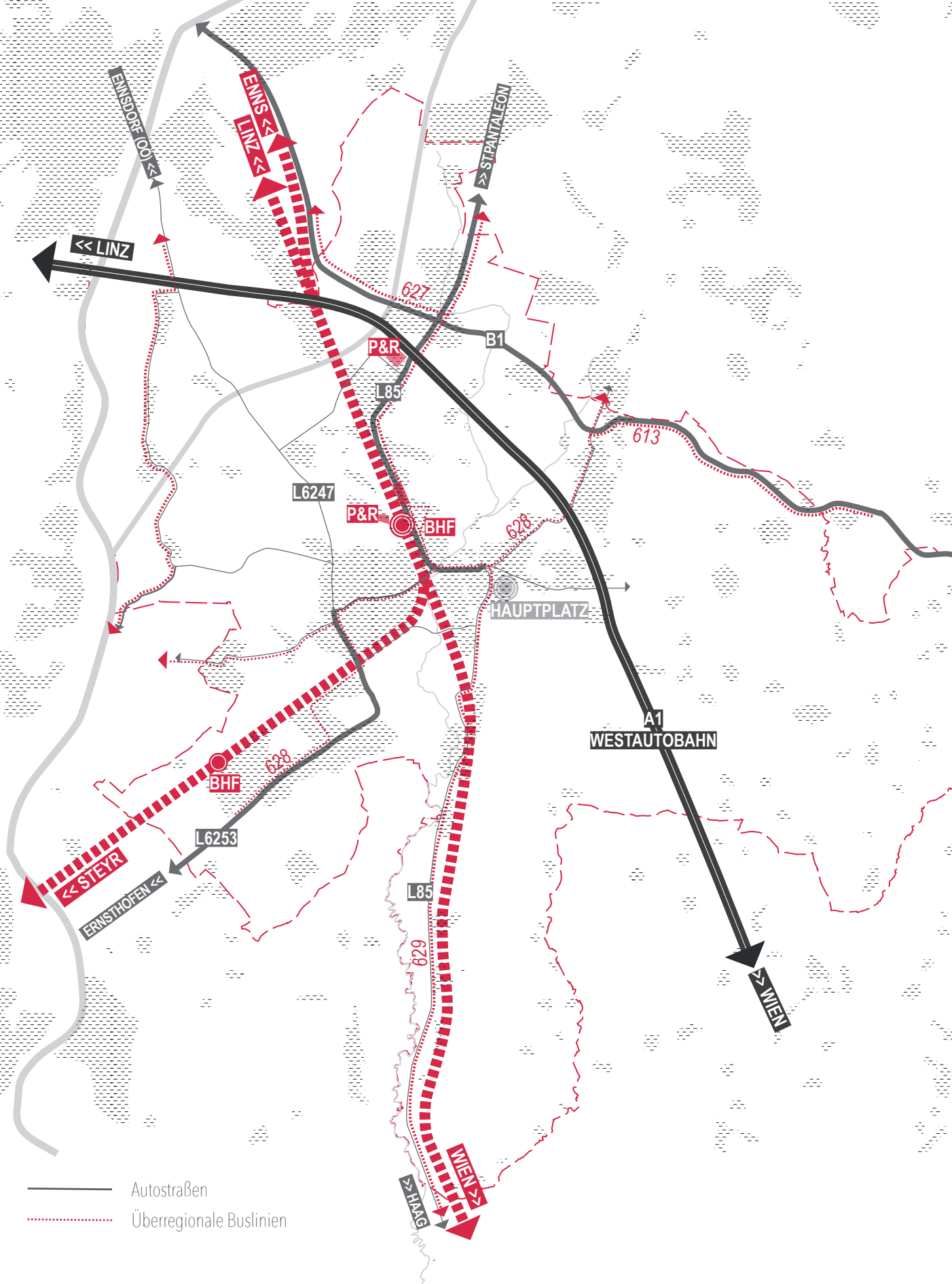


Abb. 58 Arbeitersiedlung in der Heim- und Siedlerstraße



Anbindung und regionale Einbettung





— Autostraßen
..... Überregionale Buslinien

Mobilität

Als Bahnknotenpunkt verfügt Sankt Valentin eine hervorragende Anbindung an das überregionale Schiennennetz und ermöglicht eine nur 15 minütige Zugreise nach Linz oder die Ankunft am Wien Flughafen in nur einer Stunde und 38 Minuten.

Dazu wird im Westen der Bahntrasse eine stark frequentierte Park&Ride Fläche zur Verfügung gestellt, welche aufgrund der großen Nachfrage in nächster Zeit erweitert wird. Ebenso befindet sich eine P&R Anlage direkt bei der Autobahnauffahrt.

Die Abstellmöglichkeiten für einspurige Fahrzeuge und Räder sind ebenso gegeben, leiden aber zum Teil unter mangelnder Sicherheit oder Platzmangel.

Trotz dieser optimalen Schienenverkessituation, spiegelt sich kein taugliches innerstädtisches öffentliches Verkehrsnetz wider. Das Gemeindegebiet von Sankt Valentin reiht sich, wie viele Städte dieser Größenordnung in Österreich, als eine den Individualverkehr begünstigende Umgebung. Der Großteil der Bevölkerung bewegt sich mit dem eigenen Auto fort, welches auch in allen Verkehrssituationen vor Ort eindeutig Priorität genießt.

In Sankt Valentin ist das Wachstum zusammen mit der Entwicklung des motorisierten Verkehrs deutlich zu spüren, als auch die langegezogene Bahntrasse durch den Ort die starke Linearität des öffentlichen Raumes mitbestimmt.

Aufgefädelt entlang des Straßenzuges, welcher den wichtigsten motorisierten Anbindungspunkten entspringt, zieht sich ‚die Stadt‘ nie enden wollend durch die verschiedenen „Phasen“ von Sankt Valentin um sich dann im ältesten Teil der Stadt umständlichst in die gebaute Struktur zu verspreizen und sich schlussendlich dem sakralen Bau unterwerfend aufteilt.

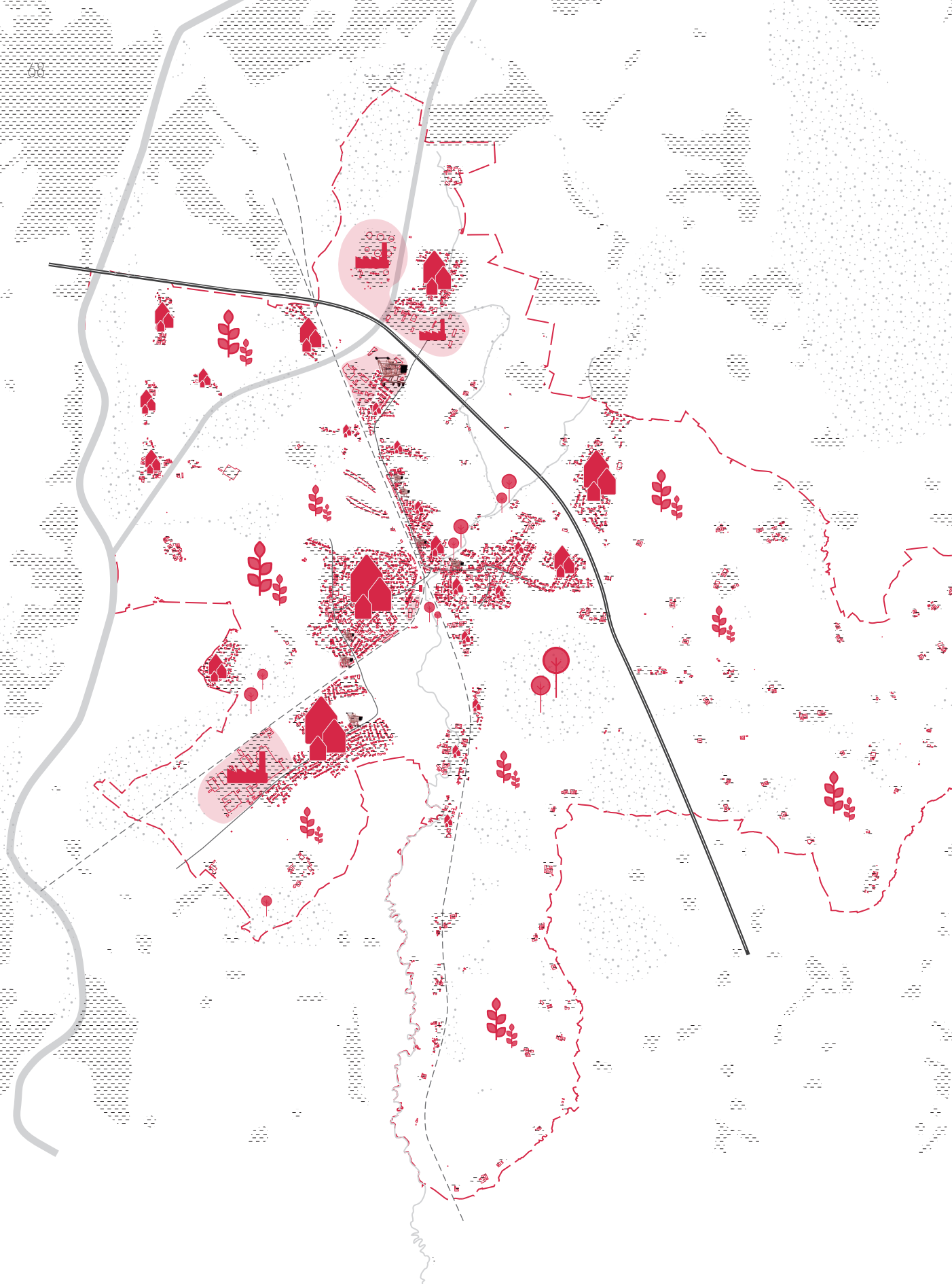
Die sich dabei entwickelnde und verändernde Maßstäblichkeit ist deutlich spürbar und unterwirft sich auch noch heute immer mehr der Geschwindigkeit des Autos.

Der öffentliche Verkehr ist vor allem dem Schülerverkehr der beiden Hauptschulen zugeschrieben, deren Einzugsgebiete auch die Nachbargemeinden umfassen. Das begründet auch die fehlenden Busverbindungen in die Umgebung während den Ferienzeiten. Die nicht vorhandene innerstädtische Verbindung durch öffentliche Verkehrsmittel unterstützt die Separierung der Siedlungsinseln des Ortes.

Das vollkommene Fehlen an öffentlichen Verkehrsmittel und ebenso die nicht existierende Bereitschaft den öffentlichen Verkehr zu nutzen bewirken vor allem eine Behinderung der gesellschaftlichen Gruppen welche kein Auto benutzen wollen oder können, aber auch jene die keine finanziellen Mitteln dazu besitzen. Ebenso gewährt die momentane Mobilitätsstruktur keine Alternativen zum Auto, um die im Gemeindegebiet vorhandenen Streusiedlungen zu versorgen, als auch, durch das fehlende Nahversorgerangebot im Zentrum, keine angemessene Möglichkeit besteht den Stadtkern fußläufig zu versorgen. Hinzu kommt die kulturell geprägte Haltung gegenüber dem PKW als Statussymbol.

Aktuelle Untersuchungen konnten im Vergleich zu urbanen Gebieten eine zunehmende Fettleibigkeit im ländlichen Raum feststellen. Diese Entwicklung lässt einen Rückschluss auf das Mobilitätsverhalten in ländlichen Gebieten zu, welches durch den motorisierten Individualverkehr auch die Aktivität und Vitalität der Bevölkerung reduziert.¹

Sankt Valentin besitzt keine Anbindung an ein überregionales Radwegnetz, beginnt jedoch die Radwege innerhalb der Stadt auszubauen und Freizeit-Radtouren auszuschildern. Eine entsprechende Priorisierung des Radverkehrs, welcher als Anreiz für das Rad wirken kann, findet nur wenig statt.



Flächennutzung

Die Siedlungsstrukturen des Gemeindegebietes von Sankt Valentin sind geprägt von ländlichen, dörflichen und städtischen Elementen.

Insgesamt können 91% des Gemeindegebiets als Dauersiedlungsraum genutzt werden¹, wobei im durchschnitt jedem Bewohner und jeder Bewohnerin eine Nutzfläche von 42,2m² zugeschrieben wird.² Löst sich der Großteil des Gemeindegebietes in 41 Siedlungseinheiten, Dörfer, Weiler und Punktsiedlungen auf, so gibt es eine Dichteanammlung in den Siedlungsgebieten von Langenhart, Herzograd und Sankt Valentin.³

Es lässt sich in diesen genannten Siedlungen hauptsächliche Wohnnutzung feststellen, wobei die Siedlung Herzograd eine Ausnahme darstellt. Ein großzügiges Gewerbegebiet mit wichtigen Arbeitgebern für die Region und Gemeinde ist hier geschichtlich bedingt direkt neben den Wohnsiedlungen niedergelassen. Als Ausnahme ist auch das Kerngebiet von Sankt Valentin zu nennen, welches entlang der Hauptstraße nicht das vorhandene Potenzial als Wohngebiet nutzt.

In den Siedlungsgebieten vom Kernbereich Sankt Valentin und Langenhart schließen sich immer wieder landwirtschaftliche Betriebe als Vierkanthof ein und erhalten so nach wie vor einen dörflichen Charakter innerhalb der städtischen Struktur. Hier wird die historisch gewachsene Struktur deutlich lesbar. Im Kerngebiet von Sankt Valentin finden sich noch wenige Geschäftsflächen. Die Nahversorger wanderten bereits an die Siedlungsränder aus und sind dort als anonyme Großformen aufzufinden.

Die deutlich dominierende landwirtschaftliche Flächennutzung liegt bei 67% der gesamten Katasterfläche und steht einer 2,4%-igen Bauflächenutzung gegenüber. Die landwirtschaftliche Flächennutzung ist in der Gemeinde Sankt Valentin um etwa zwölf Prozent höher, als diese im restlichen politischen Bezirk Amstetten stattfindet. Die vorhandene Forstfläche fällt mit 12,3% verhältnismäßig gering aus.⁴



0 Vgl. Statistik Austria: Gebäudebestand, www.statistik.at/atlas/?mapid=them_lw_weingartengrunderhebung&layerid=layer1&sublayerid=sublayer0&languageid=08&bbox=912963,5731716,2087036,6368283,8, in: www.statistik.at, 22.07.2019.

1 Vgl. Statistik Austria: Fläche und Flächennutzung, <https://www.statistik.at/blickgem/G0101/g30531.pdf>, in: www.statistik.at, 20.08.2019.

2 Vgl.: Statistik Austria, RZ2011, GWZ2001, Gebietsstand 1.1.2019.

3 Stadtmarketing Sankt Valentin 2017, D.

4 Vgl. Statistik Austria: Fläche und Flächennutzung, <http://www.statistik.at/blickgem/G0101/g30531.pdf>, in: www.statistik.at, 22.07.2019.

Alle statistischen Zahlen und kartografischen Informationen wurden aus den Erhebungen und STATatlas von Statistik Austria verwendet.

Für die Gemeinde St. Valentin sind diese online verfügbar unter: www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30531 und www.statistik.at/atlas (Zugriff am 16.07.2019)



Abb. 50 Luftbildaufnahme Gemeindegebiet Sankt Valentin

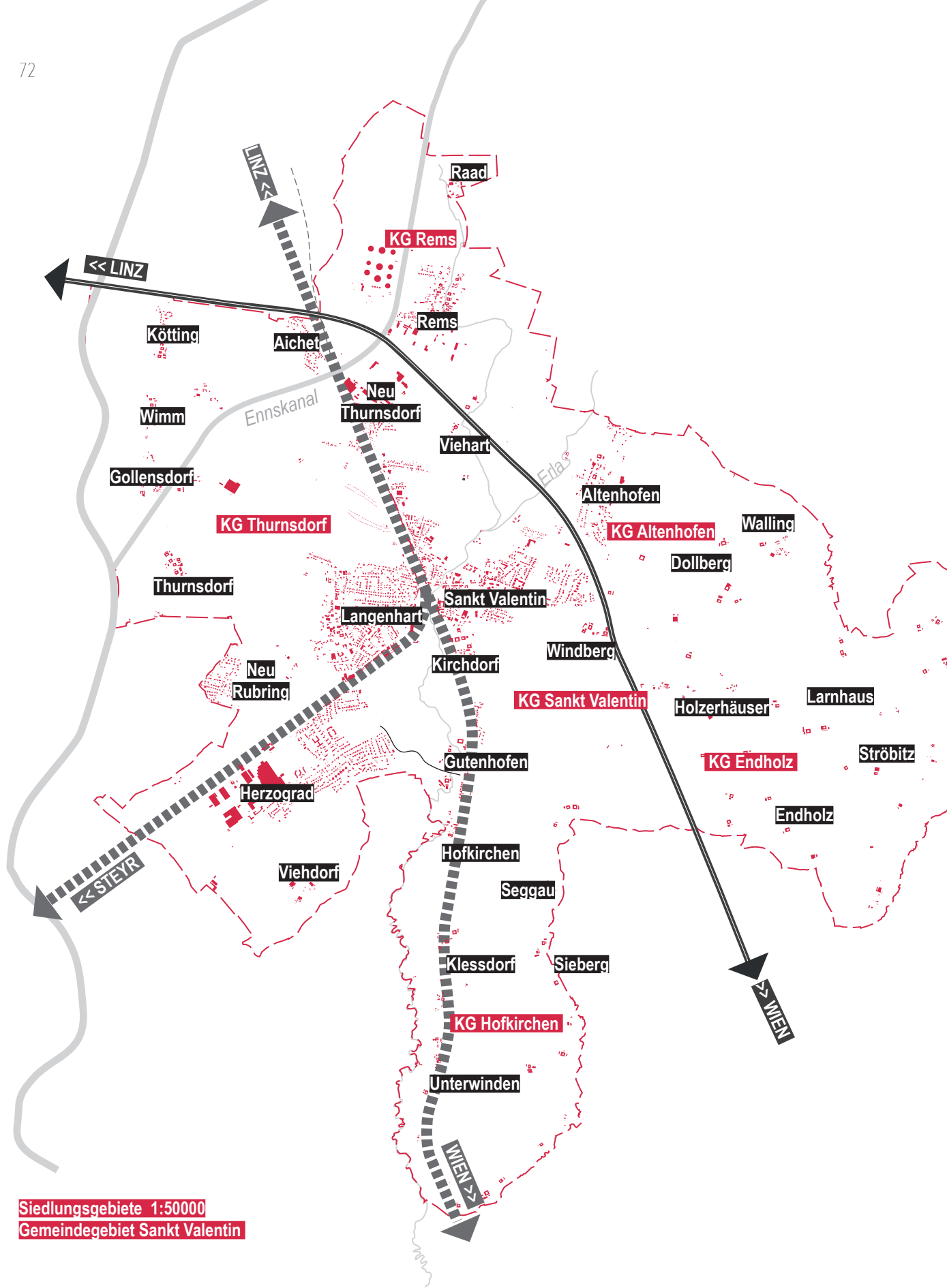


Fachmarktzentrum/
Ortseinfahrt /
Westbahnstraße /
Hauptstraße/
Hauptplatz



Siedlung Langenhardt /
Straßenzug Langenhardt /
Siedlung Herzograd /
Betriebsgelände Herzograd





Siedlungsstrukturanalyse

Als starke Zensur im Gemeindegebiet kann die Westbahntrasse, als auch die Autobahntrasse der Westautobahn festgestellt werden. Auffallend dabei ist vor allem die Bahnachse, welche direkt durch den gewachsenen Ortskern verläuft und hier auch nur bei einer Unterführung im Kernbereich überquert werden kann.

Die durchquerenden Gewässer sind für den urbanen Raum zweitrangig und stellen keine großen Barrieren dar.

Aufgrund der Autobahnab- und -auffahrten und Nähe zum Ennschafen haben sich großzügige Gebäudevolumen im Umfeld dieser Straßenzubringer angesiedelt. Ebenso finden sich industrielle Großformen unter Einfamiliehaussiedlungen (Beispiel Herzograd) entlang der Bahntrassen oder zwischen großzügigen Agrarflächen. Hinzu kommen in den letzten Jahren gebaute Fachmarktzentren am Ortsrand in Neu Thurnsdorf mit benachbarten Einfamilien- und Wohnhausstrukturen Korrespondenz zur Autobahnauffahrt.¹

Es sind drei dominierende Siedlungsstrukturen im Gemeindegebiet feststellbar:

Dörfliche Siedlungsgebiete

mit kleinteiliger Bebauung mit/ohne landwirtschaftlichen Betrieben inmitten landwirtschaftlich kultivierter Flächen.²

Die ‚emanzipierten Dörfer‘ Rems und Altenhofen

welche zum Teil noch Streusiedlungselemente besitzen, jedoch bereits einzelne Verdichtungsgebiete aufweisen und so zur Struktur eines eigenen Dorfes herangewachsen sind. Sie sind von den Hauptsiedlungsgebieten von Sankt Valentin durch die Autobahn abgetrennt und bekamen vermutlich durch diese starke räumliche Zensur einen autonomen Charakter.³

Drei Hauptgebiete

von Sankt Valentin können hinsichtlich Bebauung und Bevölkerung als Kerngebiet bezeichnet werden. Dies sind die Siedlungen Herzograd und Langenhart, als auch die Siedlungsgebiete von der Katastralgemeinde Sankt Valentin entlang der Westbahnstraße/Hauptstraße/Haagerstraße.⁴



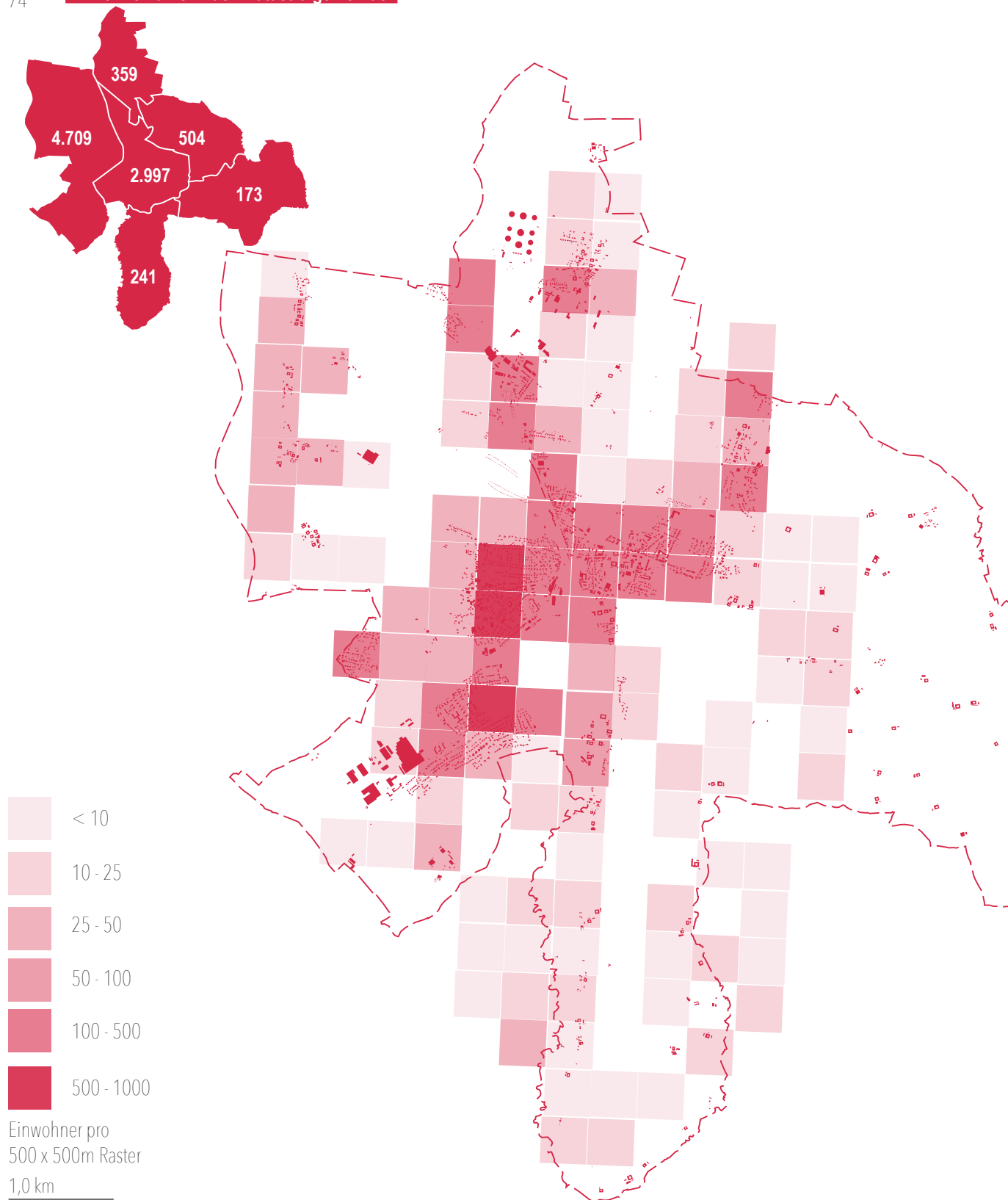
0,5km

¹ Vgl. Stadtmarketing St. Valentin, D1.

² Vgl. ebd.

³ Vgl. ebd.

⁴ Vgl. ebd.



Demografie

Geschichtlich bedingt, wuchs die Bevölkerung vor allem in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg an. 1939 lebten noch 5.379 Personen in Sankt Valentin. 1961 war Sankt Valentin bereits auf 7.750 Einwohner und Einwohnerinnen angewachsen um 1971 bereits 8.715 Bürger und Bürgerinnen zu zählen. Anhand der Einwohnerzahlen nach Katastralgemeinden erkennt man eine starke Konzentration in den Teilgebieten Sankt Valentin und Thurnsdorf mit seinen Siedlungsgebieten Herzograd und Langenhart.

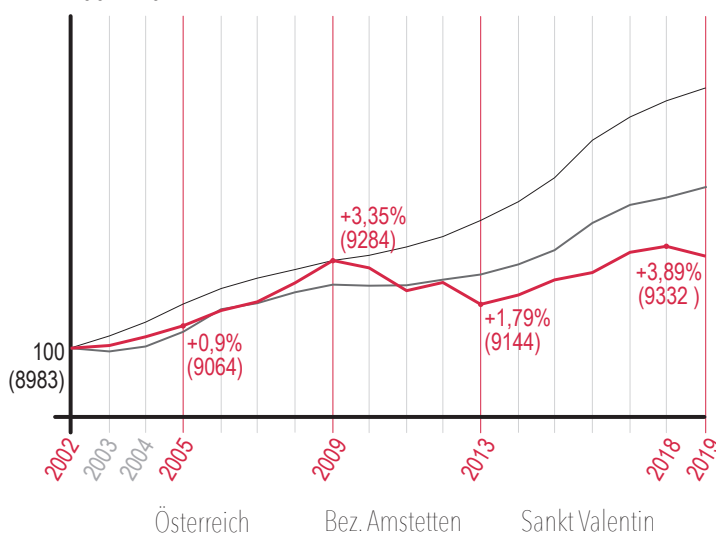
Das Durchschnittsalter beträgt 43,98 Jahre und die Altersgruppenverteilung zeigt, dass sich der Anteil der bis 14 Jährigen mit der Altersgruppe 65+ beinahe aufwiegt und somit vor allem wirtschaftlich für die Region als positiv gewertet werden kann.¹

Untersucht man die demografischen Indikatoren von Sankt Valentin genauer, so sind städtische als auch ländliche Muster festzustellen und lässt sich „weder eindeutig als ‚Stadt‘, noch als ‚Land‘ bezeichnen“.²

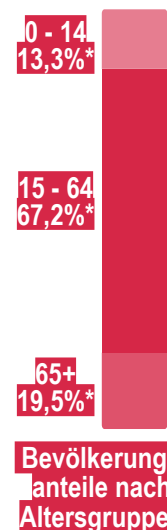
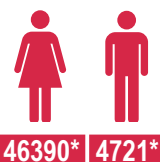
Entlang der Achse Linz-St.Pölten fand im letzten Jahrzehnt ein starkes Wachstum vor allem in den Ballungsräumen und deren Umfeldern statt. Vergleicht man dieses Wachstum mit jenem von Sankt Valentin, fällt dieses sehr gering aus. Trotzdem wird auch die Gemeinde Sankt Valentin weiteres Wachstum in den kommenden Jahren prognostiziert. Wie stark dieses ausfällt, wird wohl auch von der Positionierung der Gemeinde Sankt Valentin abhängen.³

Diagramm Bevölkerungsentwicklung⁴

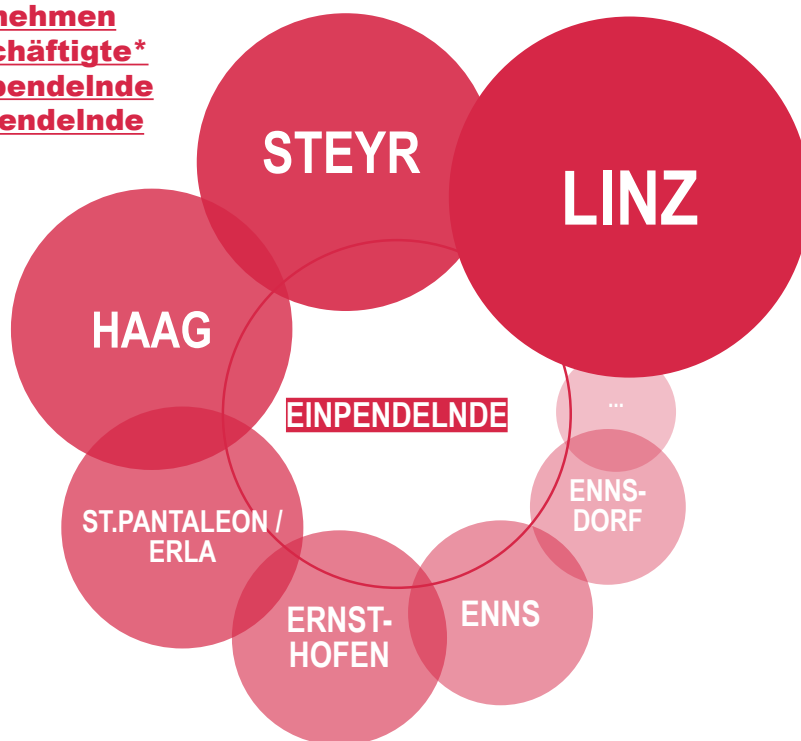
Vergleich Sankt Valentin / Bezirk Amstetten / Österreich
2002 - 2019



* Statistik Austria: Wohnbevölkerung nach Alter und Geschlecht, www.statistik.at/bld/gem/G0202/g30531.pdf, 16.07.2019.
 Statistik Austria: Haushalte nach Haushaltstyp bzw. -größe, <https://www.statistik.at/bld/gem/G0301/g30531.pdf>, 16.07.2019.
 1 Vgl. Statistik Austria, <http://www.statistik.at/bld/gem/gemDetail.do?gemnr=30531>, 16.07.2019.
 2 Vgl. Stadtmarketing St. Valentin, B.
 3 Stadtmarketing St. Valentin, A.
 4 Statistik Austria: Bevölkerungsentwicklung seit 2002 für St. Valentin, <https://www.statistik.at/atlas/>, 16.07.2019



564 Unternehmen
3.483 Beschäftigte*
3.101 Auspendelnde
3.584 Einpendelnde



**Abb. 42. Luftbild Betriebsgelände Engel
 Herzograd**

(Land)Wirtschaft



564 Unternehmen*
Ø 7,7 Personen*



73,18 %* **81,16 %***
Erwerbstätigenquote
gesamt
75,96 %*



Erwerbstätigenquote
nach Sektoren

Grundsätzlich spielt die NUTS3 Region Mostviertel-Eisenwurzen im Vergleich zu weiteren NUTS3 Regionen in Österreich eine große Rolle im primären Wirtschaftssektor. Dies bedeutet eine hohe Zahl von Land- und Forstwirtschaftlicher Erwerbstätigkeit.²⁶

Auch wenn die älteste Erwerbsquelle Sankt Valentins die Landwirtschaft ist und als Teil der Region Mostviertel-Eisenwurzen zählt, und sogar die älteste Molkerei Niederösterreichs beherbergt, so liegt der prozentuale Beschäftigungsgrad im ersten Wirtschaftssektors in Sankt Valentin nur mehr bei 3,28%. Aufgrund der angesiedelten Unternehmen entwickelte sich die Gemeinde als bedeutender Maschinenindustriestandort in Region, welcher sich mit 44,93% Beschäftigungsanteil im sekundären Wirtschaftssektor deutlich widerspiegelt. Die restlichen 51,79% finden im Dienstleistungssektor ihre Beschäftigung.²⁷

Mit 564 Unternehmen bietet die Stadt Sankt Valentin mehr Arbeitsplätze als erwerbstätige Einwohner und verzeichnet somit 3584 Einpendelnde, welche 3101 Auspendelnden gegenüberstehen und verzeichnet somit eine positive Bilanz der Pendelnden.

Das überwiegende Einzugsgebiet der Einpendelnden reicht über die Gemeinden des Bezirks Amstetten und dem südlichen Gemeinden des oberösterreichischen Mühlviertel bis zu den Schwerpunktgemeinden Linz (270 Personen), Steyr (222 Personen), Haag (201 Personen) und Sankt Pantaleon-Erla (183 Personen).

1024 auspendelnde Personen aus Sankt Valentin üben in Linz ihren Beruf aus und die oberösterreichische Landeshauptstadt ist somit die wichtigste Arbeitsplatzdestination für die Pendelnden, gefolgt von Enns (327 Personen) und Steyr (315 Personen), neben den umgebenden Gemeinden und Großregionen wie Wels und Industriestandorten wie Perg und Schwertberg.²⁸

Diese vielfältigen und intensiven Beziehungen der Ein-/Auspendelnden zeigt vor allem die Vernetzung von Sankt Valentin zur Umgebung und auch den wirtschaftlichen Stellenwert.

Die Nähe zum Linzer Ballungszentrum und gute Erreichbarkeit der Gemeinde Sankt Valentin lassen auch den für „Speckgürtel“ typischen Grundstückspreis höher steigen und liegt somit im Durchschnitt für Sankt Valentin in den Jahren 2014-2018 bei 113,4€/m² (Vergleich Linz: 404,04€/m², Vergleich Nachbargemeinde Strengberg: 67,1€/m²).

Um die Wirtschaftsregion zu stärken schlossen sich die Gemeinden Sankt Valentin, St.Pantaleon/Erla, Ennsdorf, Ernsthofen und Strengberg zusammen und gründeten die Interessensgemeinschaft und Plattform „Westwinkel“. Aus dem formellen Zusammenschluss wurde schlussendlich ein Verein, welcher den Austausch unter den gewerbetreibenden Personen, mit den politischen und kommunalen Organen, als auch mit der Kundschaft dient, um einen bestmöglichen Wirtschaftsstandort für alle zu kreieren. Umgesetzte Projekte bis heute sind unter anderem der „Westwinkel Gutschein“ und der gemeinsame Internetauftritt, welcher allmögliche Informationen über den Wirtschaftsstandort und Konsumentaninformation gibt.²⁹

westwinkel

ENNSDORF
ERNSTHOFEN
ST. VALENTIN
ST. PANTALEON-ERLA
STRENGBERG

* Vgl. Statistik Austria: Erwerbsquoten nach Geschlecht, www.statistik.at/blickgem/G0206/g30531.pdf, in: www.statistik.at, 15.07.2019.
Vgl. Statistik Austria: Erwerbstätige nach ONACE-Abschnitten, www.statistik.at/blickgem/G0207/g30531.pdf, 15.07.2019.

26 Vgl.: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2018, 196.

27 Vgl.: Statistik Austria: STATLAS, <https://www.statistik.at/atlas/>, 15.07.2019.

28 Vgl. ebd.

Alle statistischen Daten wurden aus den Erhebungen und STATLAS von Statistik Austria verwendet. Für die Gemeinde Sankt Valentin sind diese online verfügbar unter: www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30531 und www.statistik.at/atlas (Zugriff am 16.07.2019).

29 Vgl. Westwinkel: Über uns, www.westwinkel.at/static/verein.in, in: www.westwinkel.at, 21.07.2019.

D

Ortskern

Herzograd, Langenhardt, Kerngebiet Sankt Valentin

Stadtkonzept & Rahmenplan für Sankt Valentin

Ein kooperatives Verfahren wurde abgehalten um einen Rahmenplan für die Innenstadtentwicklung von Sankt Valentin zu entwerfen, basierend auf einem zuvor entwickelten Stadtkonzept.

2009 wurde für St.Valentin ein Leitbild Namens „Sankt Valentin 2020“ entworfen. Dieses Leitbild wurde ab 2015 in einem ausgearbeiteten Stadtkonzept konkretisiert und Entwicklungsgebiete und Schlüsselzonen in der Stadt herausgearbeitet. Aufbauend folgte dann die Entwicklung eines Rahmenplanes für die ausgearbeiteten Entwicklungsgebiete.

Stadtkonzept Sankt Valentin

Das Stadtkonzept soll nun für die nächsten Jahre als grundlegendes, ressortübergreifendes Strategiepapier herangezogen werden können und bietet Grundlage für die Umsetzung konkreter Projekte.

Erstellt wurde dieses Strategiepapier von Personen der Stadtregierung, dem Stadtmarketing und beratenden Fachexperten.

Inhalte des Stadtkonzeptes

Zukunftsszenarien¹

Einer ausführlichen Analyse folgend, wird ein mögliches Zukunftsszenario entwickelt um für den Ort die Rahmenbedingung abstecken zu können

Die wichtigsten Kriterien/Themen hierfür sind:

Stadtkonzept Sankt Valentin

Einleitung

// Sankt Valentin liegt in einer der wachstumstärksten Regionen von Niederösterreich

// Statistiken zufolge weist Sankt Valentin städtische, sowie ländliche Eigenschaften auf

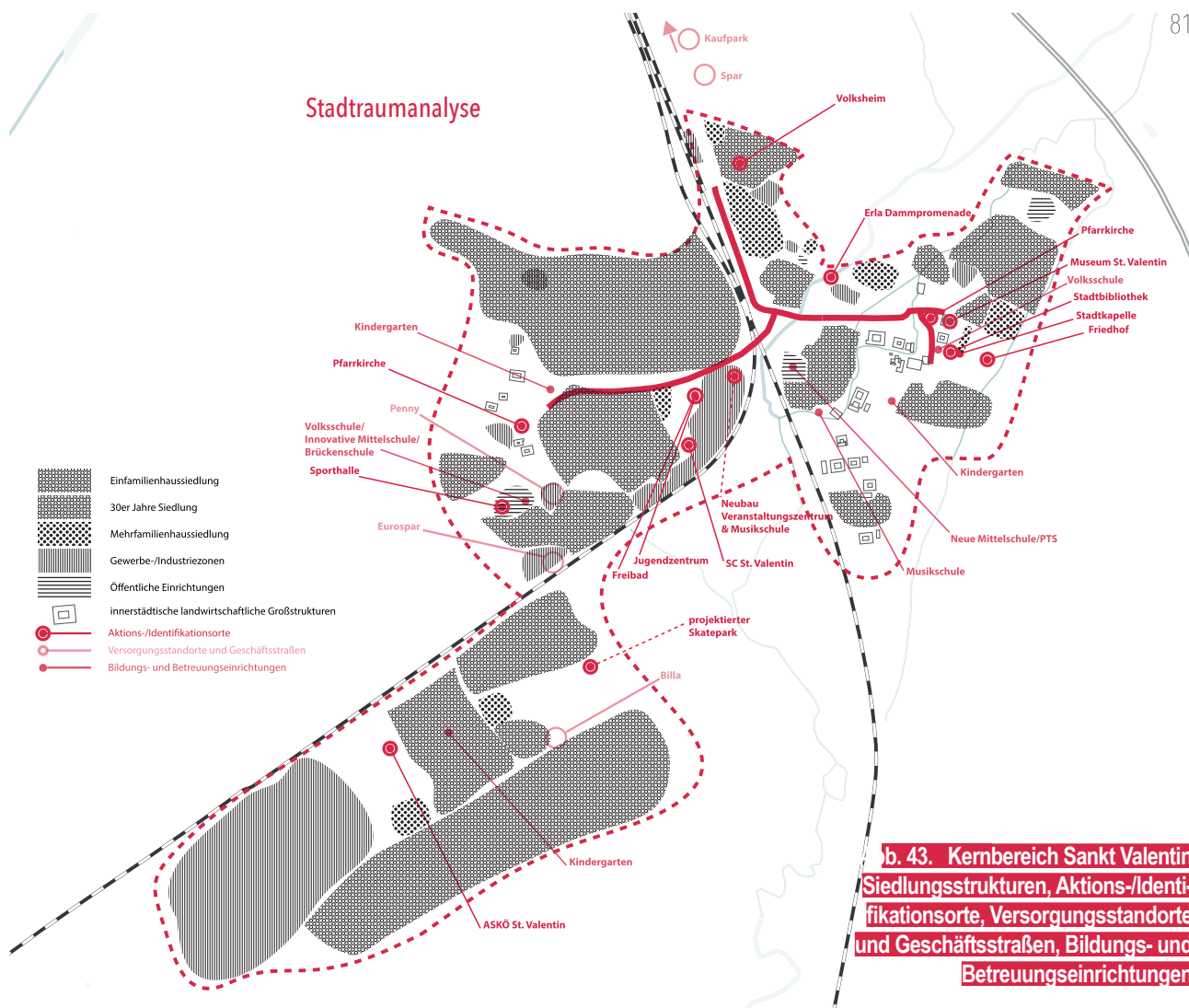
// Sankt Valentin als die „Dorf-Stadt“

// Sankt Valentin hat einen wichtigen Stellenwert im regional-funktionalen Netzwerk

// die Nähe zu Linz stellt die strategische Frage des „Vororts“ in den Raum

// Potential für ein Bevölkerungswachstum von 2000 Personen bis 2040 zugesprochen

Stadtraumanalyse



b. 43. Kernbereich Sankt Valentin
Siedlungsstrukturen, Aktions-/Identifikationsorte, Versorgungsstandorte und Geschäftsstraßen, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen

Stadtraum verbinden

Durch die Analyse des Stadtraums werden ebenso die drei Hauptsiedlungsgebiete Herzograd, Langenhart und der Kernbereich von Sankt Valentin als Fokusgebiet abgegrenzt.

Hierzu werden drei Projekte vorgeschlagen um mit verbindenden Gestaltungselementen diese momentan für sich stehenden Gebiete zu verbinden, jedoch in ihrem eigenen Charakter auch zu stärken.²

Die Projekte:

// Die verbindende Hauptverkehrsroute zu einer multiperspektivischen Verbindungsachse gestalten

Dies bedeutet neben der entsprechenden Gestaltung und Ausbau für Fahrräder und ÖPNV auch die Initiierung von Events und identitätsstiftenden Veranstaltungen.

// Definition der Ortsgrenzen und deren Ausformulierung

// Grünräume im Stadtgebiet ermitteln, erhalten und optional für die Öffentlichkeit aktivieren

Leitprojekte & Fokusgebiete

Insgesamt wurden fünf Leitprojekte formuliert, welche sich mit der Innenstadtentwicklung von Sankt Valentin, innovativem Wohnen in Herzograd, Verbindungselementen in der Stadt, der Entwicklung als Unternehmensstandort und der Komplettierung des Kernbereiches auseinandersetzen.

Für diese vorliegende Arbeit galt das Leitprojekt 1 „Ausbau Innenstadt“ als Grundlage und wird nun anschließend näher erläutert.

// Leitprojekt 1: Ausbau Innenstadt

In diesem Projektgebiet liegt das Potential zum Ausbau einer urbanen Mitte, welche vor allem durch die Nähe zu Linz profitieren kann. Hier kann eine qualitätsvolle Nachverdichtung mit städtischem Charakter entstehen, welche sich als Lebensmittelpunkt für neue Stadtbewohner und Stadtbewohnerinnen entwickeln kann. Dabei wird die atmosphärische Komponente hervorgehoben, welche sich vor allem in Konkurrenz mit den am Stadtrand befindlichen Fachmarktzentren als Vorteil und Argument etabliert.³

Rahmenplan zur Innenstadtentwicklung

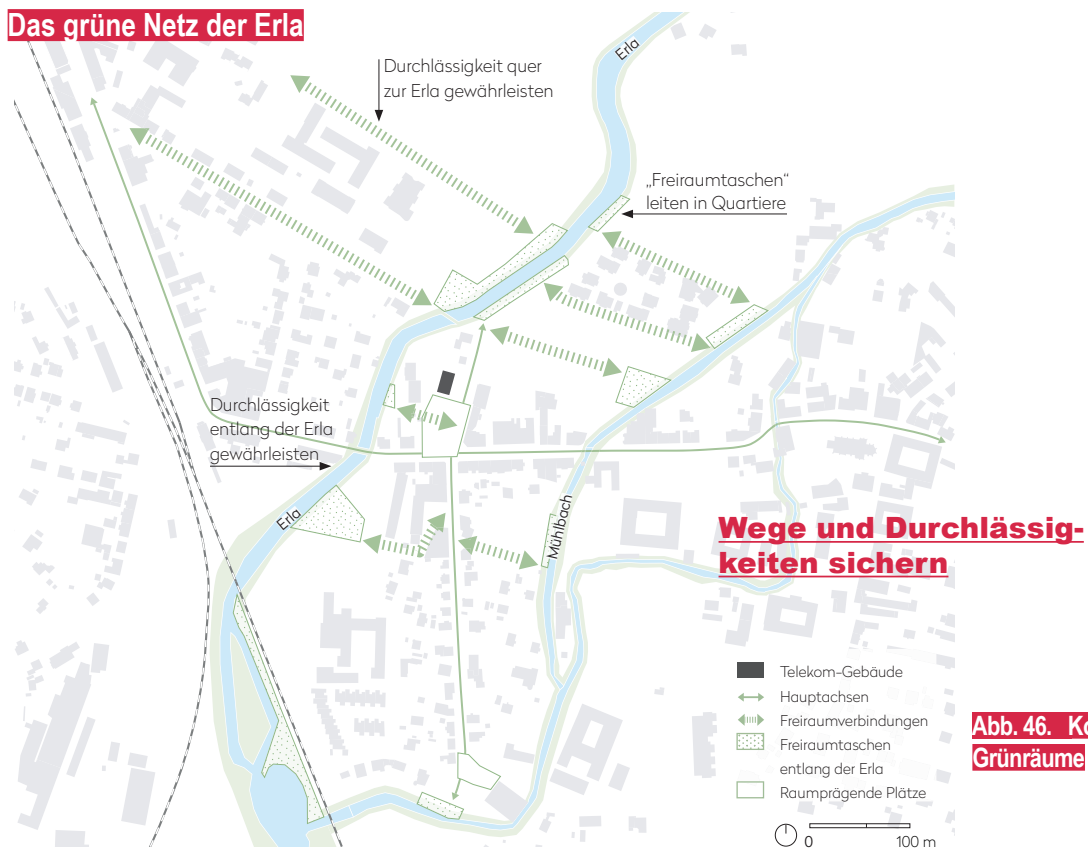
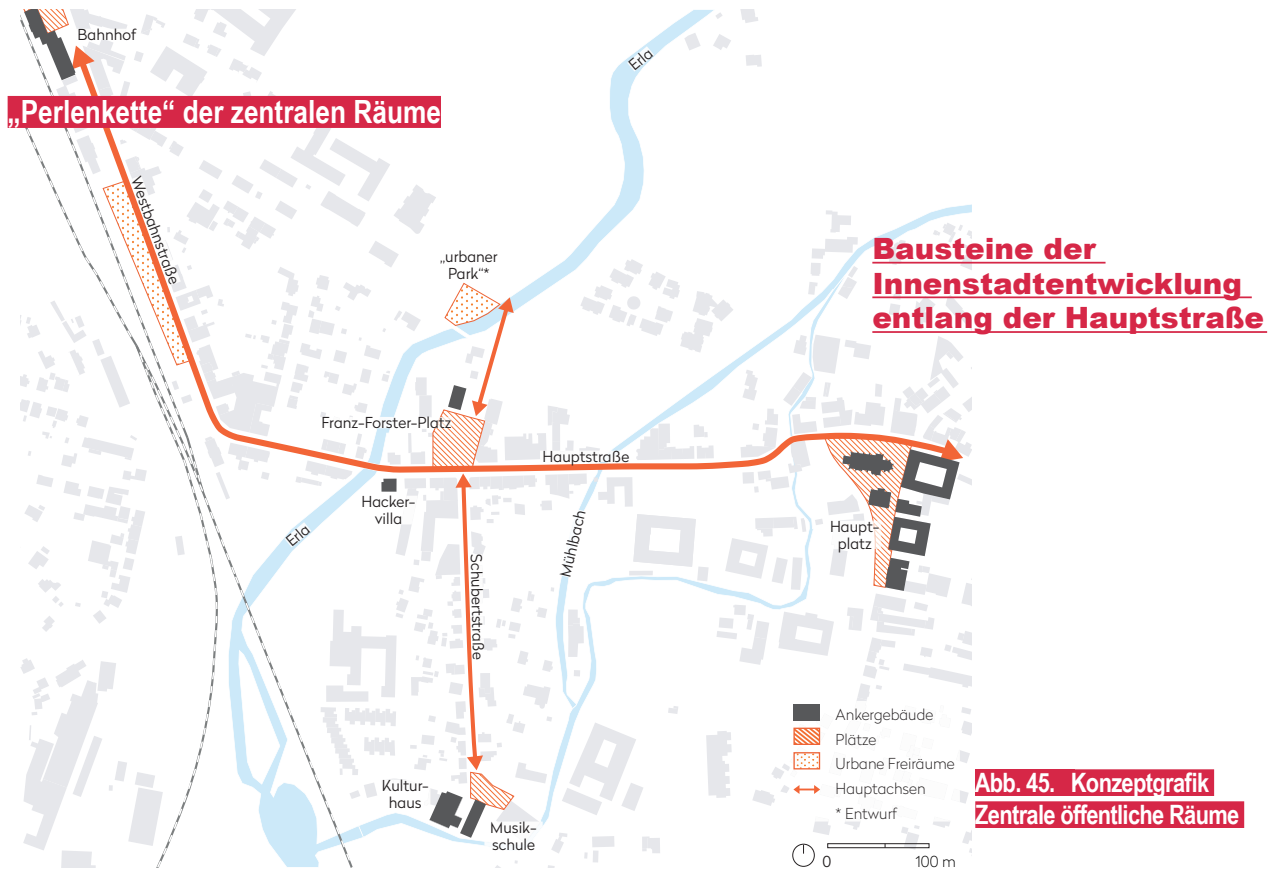
Aufbauend auf das Stadtkonzept wurde mit dem ersten Leitprojekt „Ausbau Innenstadt“ begonnen und hierfür ein kooperatives Werkstattverfahren mit externen Spezialisten und Spezialistinnen abgehalten.

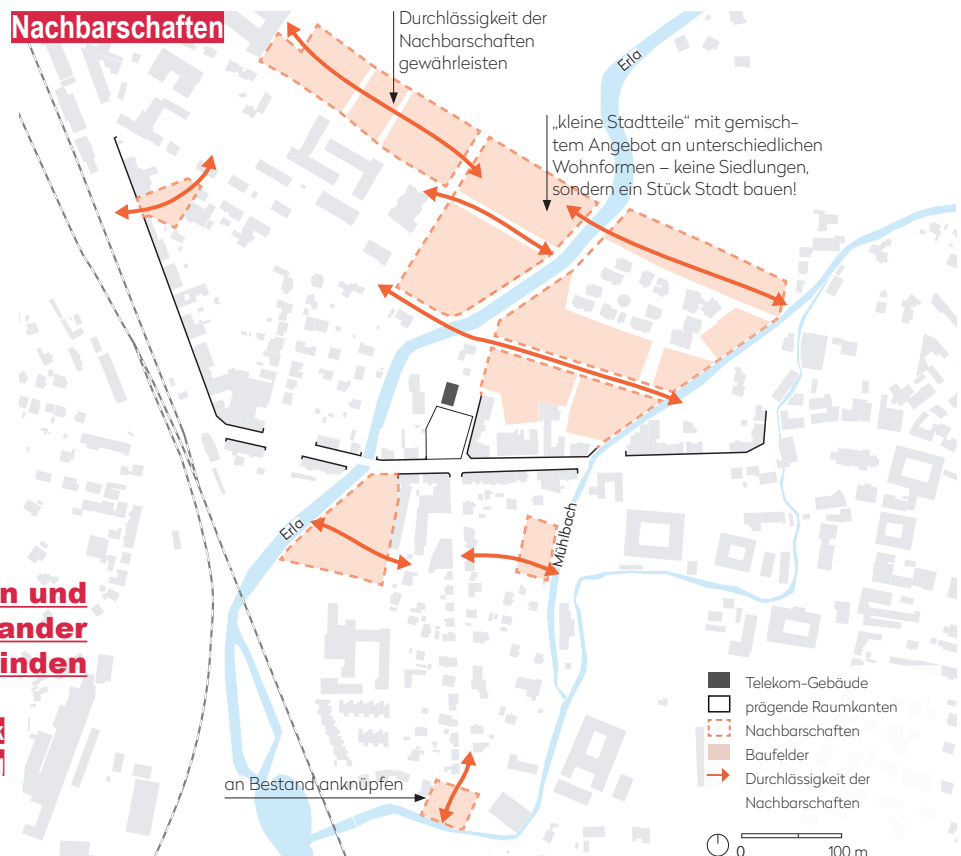
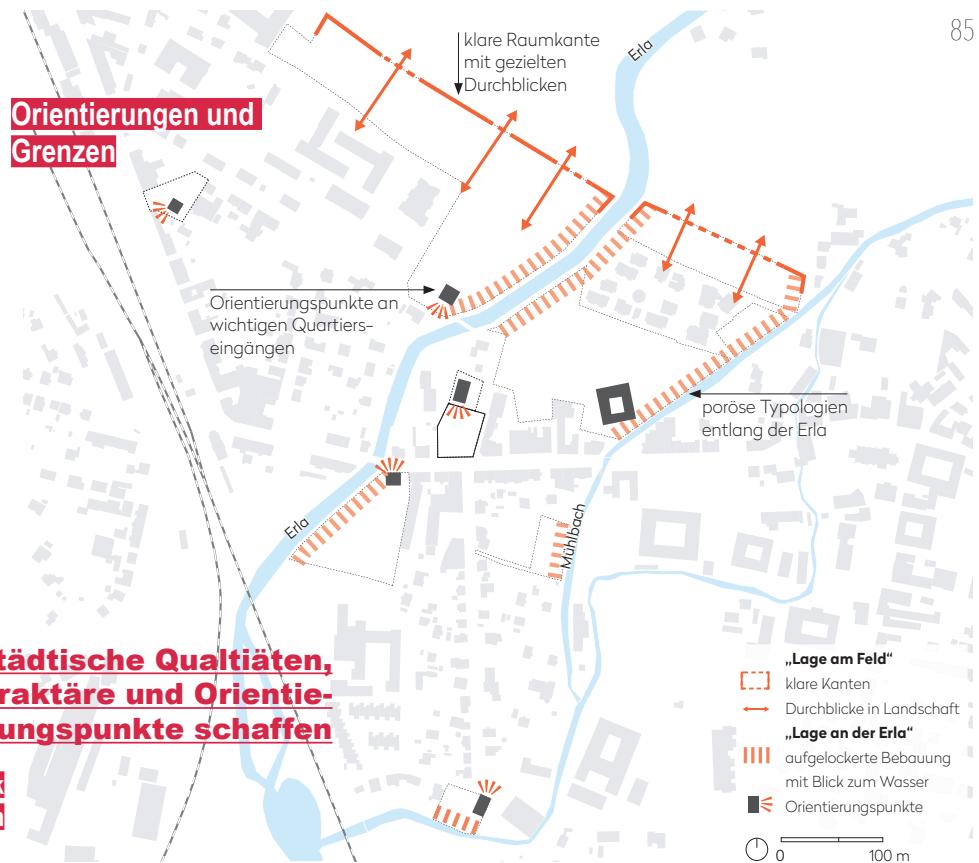
Dieses Verfahren beinhaltete auch zwei Innenstadtforen, in welchem Bürger und Bürgerinnen von Sankt Valentin ihre Anliegen kundtun, Parameter für die weitere Planung einbringen konnten und über die Planungsfortschritte informiert wurden.

Der Rahmenplan soll nun als Empfehlung für die Weiterentwicklung der Innenstadt gehandhabt werden. Es sollen damit bauliche Verdichtungsvorschläge in den Raum gestellt werden und vor allem die Qualitäten des öffentlichen Raumes gewahrt werden. Weiters sollen sich die Empfehlungen möglichst in die offiziellen Planungsinstrumente eingliedern.

Qualitäten müssen bestimmt werden, um sie im späteren Planungsprozess nicht zu verlieren







Quartiere schaffen und diese untereinander gut verbinden

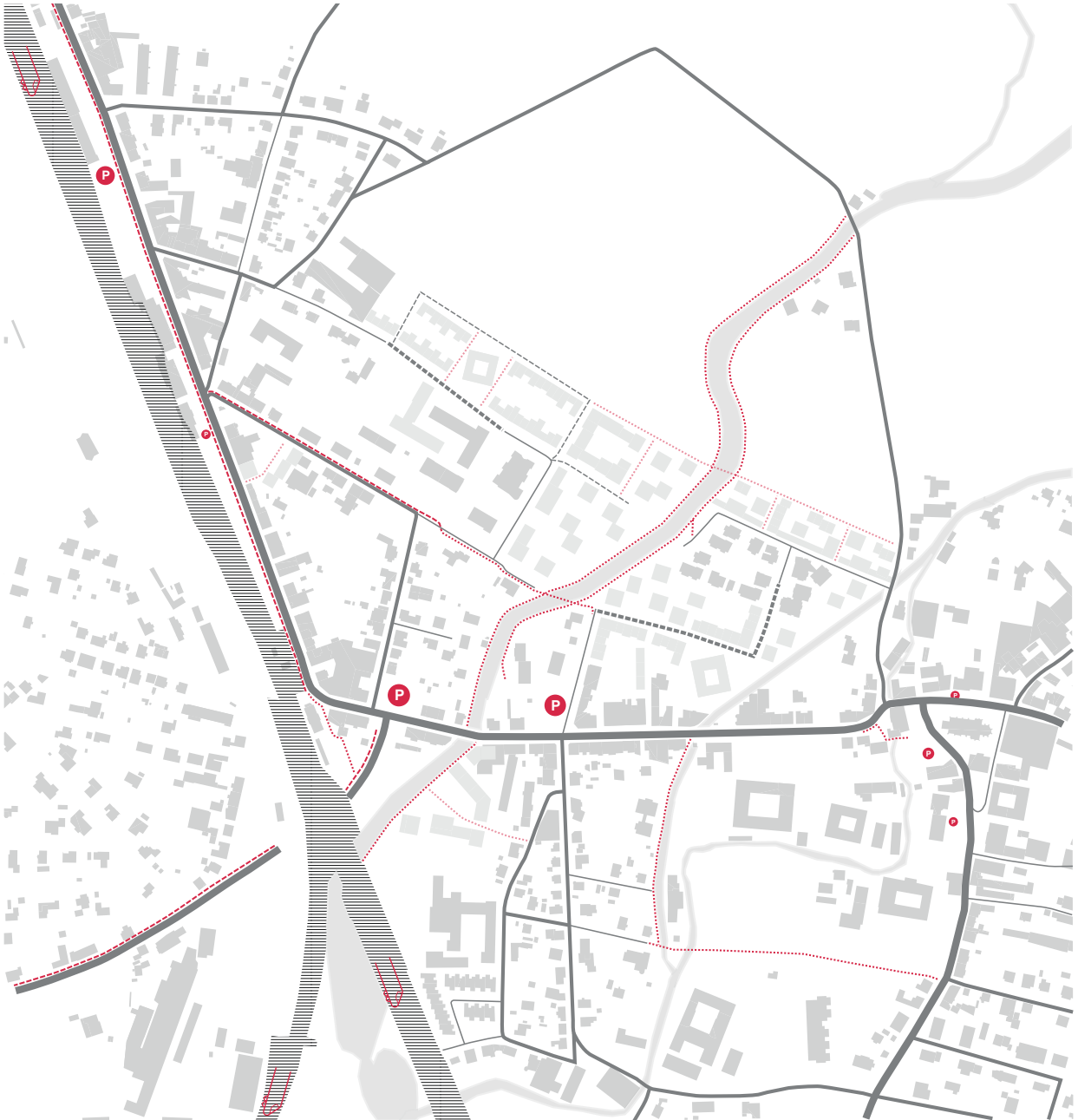
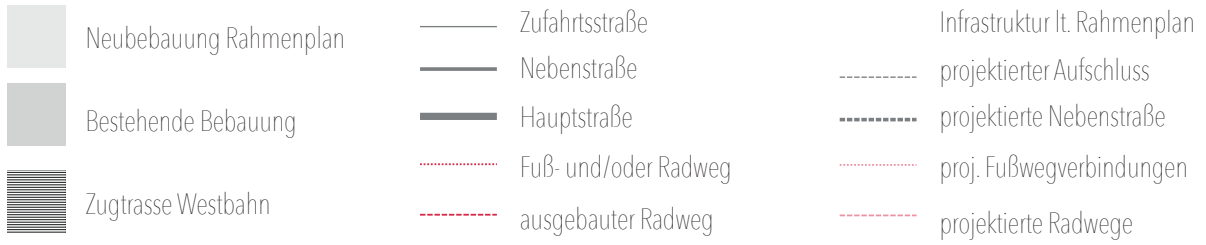
Abb. 48. Konzeptgrafik Quartiersbildung



Abb. 49. Orthofoto mit Planausschnitt

Analyse Kerngebiet Sankt Valentin

Mobilität



Nutzungen Erdgeschoßzone



Landwirtschaft



Wohnen



Wohnen projiziert
lt. Rahmenplan



Gewerbe (hohe Frequenz)



Gewerbe (niedrige Frequenz)



Leerstand



Sondernutzung



Sondernutzung projiziert
lt. Rahmenplan

100m



Sankt Valentin das Dorf

Formal gesehen würde wohl der Hauptplatz als Mittelpunkt der Stadt gelten. Jedoch ist dieser in Sankt Valentin eher formell im Stadtwesen verankert und vor allem der Stadtverwaltung, der Volksschule als Vorplatz, einigen Bankfilialen und kirchlichen Funktionen zugesprochen und besitzt somit einen stark förmlichen Charakter inmitten einer dörflichen Struktur. Jeden Mittwoch findet am Vorplatz einer Bankfiliale ein Bauernmarkt statt. Ebenso besitzt der Platz ausreichend Gastronomie, ein Museum und Parkflächen. Hier findet man also „das alte Sankt Valentin“ in einer stark konservativen räumlichen Formulierung.

Bürgerliches St.Valentin

Vom Ursprungsdorfgebiet, entwickelte sich die Hauptstraße weiter, welche ein bürgerliches Flair besitzt. Hier befinden sich zur Zeit die meisten Geschäftslokale (Handelsbetriebe = höhere Kundenfrequenz) im innerstädtischen Bereich.

Als wichtiger Punkt ist der Franz-Forster-Platz zu nennen, welcher im Regelfall als Parkplatz genutzt wird. Der bereits hybrid genutzte Platz übernimmt bei Festivitäten und Veranstaltungen verschiedenste Funktionen, besitzt jedoch im herkömmlichen Gebrauch wenig Aufenthaltsqualität.

Durch die eindeutige Priorisierung des motorisierten Verkehrs verursachte die vorhandene Geschwindigkeit einen beträchtlichen Qualitätsverlust des öffentlichen Raumes der Hauptstraße. Ebenso wurde auch der Straßenzug trotz Neubau vor einem Jahrzehnt mit säumenden Parkplätzen umgesetzt und verstärkte diesen Effekt. Es gibt nur sehr wenige Sitzgelegenheiten und Orte zum Verweilen.

Urbanes Sankt Valentin

Den Übergang von der Hauptstraße zur Westbahnstraße markiert die sogenannte ‚Kutsamkreuzung‘, welche eine starkfrequentierter Kreuzungspunkt ist. Diese Kreuzung ist der Anschlusspunkt für die weiteren Siedlungsgebiete Herzograd und Langenhart, welche durch eine anschließende Unterführung erreicht werden können.

Das wohl „größtstädtischste“ Gebiet von ganz Sankt Valentin ist die Westbahnstraße. Schon die Gebäudehöhe verrät eine dichterere Bebauung, welche sich entlang der Westbahntrasse befindet. Auch hier bestimmt der motorisierte Verkehr meist den öffentlichen Raum, jedoch befinden sich entlang des Straßenzuges ein ausgebauter Radweg, sowie etappenweise eine Grünanlage mit Spazierweg und Sitzgelegenheiten, als auch Informationsmaterial. Eine ausgebauter Infrastruktur für alle wurde hier zum Teil umgesetzt.

Wichtigster Punkt entlang der Westbahnstraße ist der Bahnhof mit seinen zahlreichen Anbindungen, die Postfiliale und die für Bahnhofsräume typischen Gastronomiebetriebe. Weiters führt die Westbahnstraße weiter zu den wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten im suburbanen Gürtel.

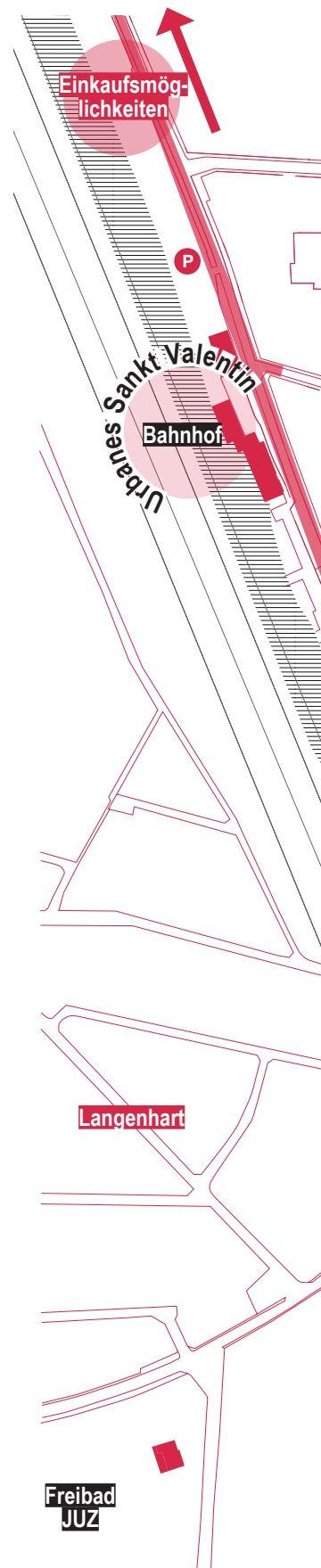
Gesamtbild

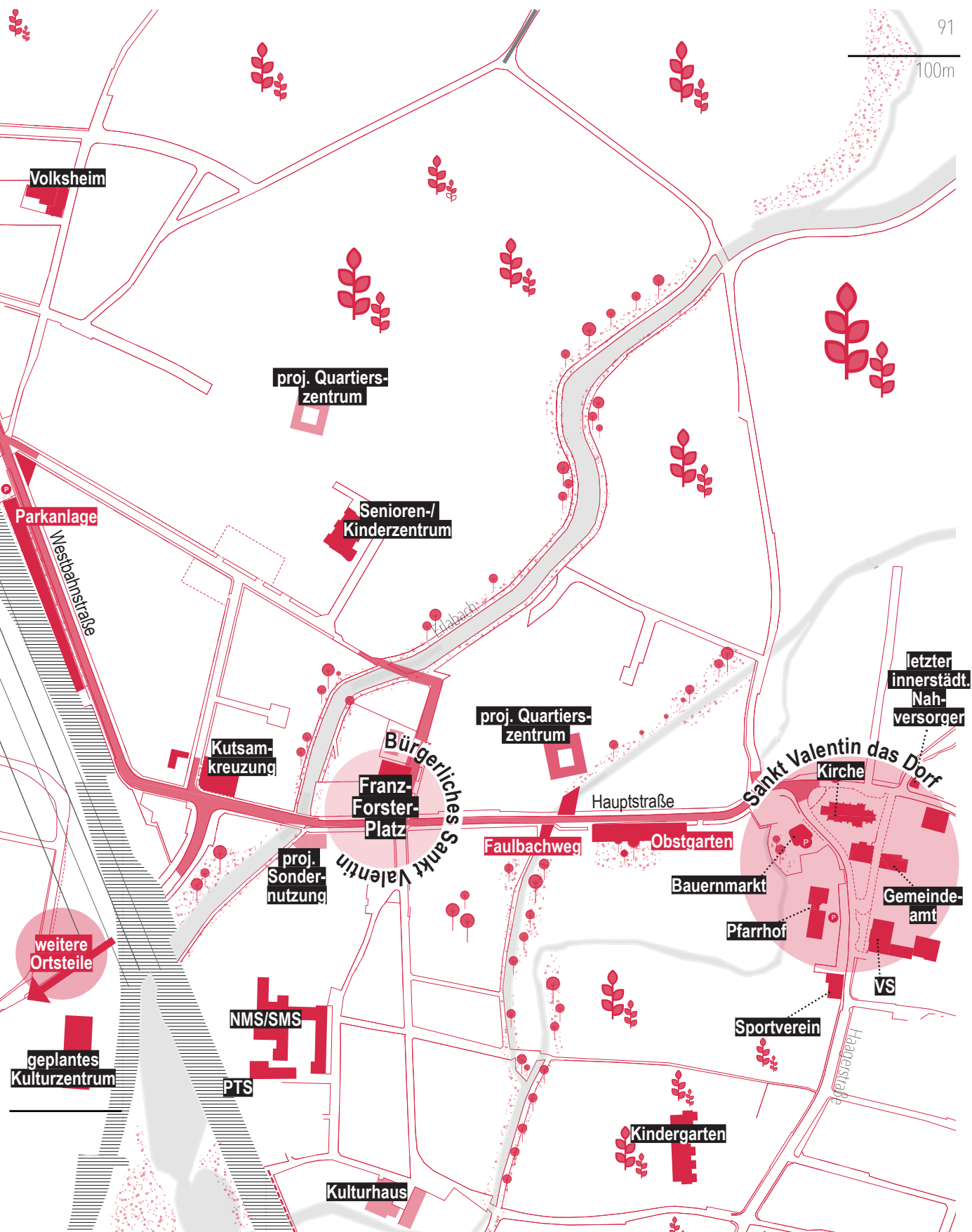
Die verschiedenen Charaktere der Stadt, welche vor allem geschichtlich und funktionell begründet sind, werden verbunden durch die Verkehrshauptachse Hauptstraße/Westbahnstraße.

Es ist also vielmehr die Aneinanderreihung von Geschehnissen, ablesbarer Entwicklungsgeschichte und Orten, welche Sankt Valentin ausmachen und genau dies beschreibt wohl den Charakter von Sankt Valentin am besten und birgt auch sein Potential.

Der öffentliche Raum wurde jedoch vor allem durch die erhöhte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs stark in Mitleidenschaft gezogen und zeigt uns heute eine Stadt, welche sich zu Fuß als nicht enden wollender Weg gestaltet und wenig Aufenthaltsqualitäten anbietet. Der Stadtraum des Kerngebietes wurde zu einem praktischen Ort für das Auto, Verbindung von Straßen und schnellen Erledigungen.

Die charakterisierenden Elemente dieses Straßenzuges, als Trigger zwischen Stadt und Land, sind aber noch vorhanden und können gestalterisch aktiviert werden und sind Schlüsselement für die Aufwertung des öffentlichen Raumes von St.Valentin.





E

Entwurf

Folgend die ausgearbeiteten Interventionen für das Kerngebiet von Sankt Valentin.

Entwurfsaufgabe

Die für Autos optimierte Westbahn- und Hauptstraße soll wieder ein Ort für alle werden.

Die Analyse zeigte die Westbahnstraße und Hauptstraße als wesentliches Verbindungselement des Kerngebietes von Sankt Valentin.

Zum momentanen Zeitpunkt ist dieser Hauptverkehrsstrang von Sankt Valentin vom motorisierten Verkehr geprägt. Mit etwa 6000 Autos/Tag ist es einer der verkehrsintensivsten Straßenzüge im Kerngebiet von Sankt Valentin. Die hohe Frequenz, als auch Geschwindigkeit ließen vor allem den öffentlichen Raum entlang dieses Verkehrsraumes verkümmern, an Qualität verlieren und unsichere Übergänge für Radfahrer und Fußgänger entstehen, als auch noch kein durchgängiges Radverkehrsnetz die Nutzung des Rades als Hauptfortbewegungsmittel attrahiert.

Es gilt also den öffentlichen Raum des Straßenzuges wieder für alle zu gestalten und alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen eine sichere und praktische Infrastruktur in Sankt Valentin zu bieten.

Den Nutzern des öffentlichen Raumes soll eine Stadt geboten werden, welche verkehrssicher, Gelegenheiten zum Gehen/Stehen/Sitzen bereithält, das Treiben der anderen beobachten lässt, den Austausch untereinander ermöglicht oder sogar fördert, mit Orten der Entspannung aufwartet, die nötige Infrastruktur für das Leben (Müll, Informationstafeln, ...) bereitstellt und somit positive Erlebnisse zulässt.

St.Valentin soll wachsen

Um den eingesessenen Bürger und die eingesessene Bürgerinnen zu überzeugen alternative Wege und Fortbewegungsmittel zu benutzen, müssen diese entsprechende Qualität besitzen, als auch sicher in ihrer Benützung gestaltet werden.

Große Chancen bieten hier vor allem die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen von Sankt Valentin. Bietet die Stadt eine entsprechende Infrastruktur für alle Verkehrsbeteiligten, so kann die Nutzung durch zugezogene Personen als Katalysator wirken.

Entwurfsstrategie

Aus der vorangegangenen Analyse und den formulierten Zielen wurden entlang des Hauptverkehrsstranges Potenzialflächen und notwendige Infrastrukturmaßnahmen herausgearbeitet.

Daraus entwickelten sich zwei Entwurfspakete:

Infrastrukturmaßnahmen

Die ersten drei gewählten Situationen behandeln infrastrukturelle Interventionen entlang der Westbahnstraße, welche das Fuß- und Radwegnetz entlang des Hauptverkehrsweges vervollständigen.

Ein durchgängiges und bevorzugtes Rad- und Fußwegnetz soll etabliert werden, welches die Hauptverkehrswege durchgehend, angenehm und von jedem mit dem Rad oder zu Fuß bewältigen lässt, um die Attraktivität, sich in Sankt Valentin unmotorisiert zu bewegen, herzustellen.

Platzgestaltungen

Die weiteren Situationen behandeln vier Fokuspunkte des öffentlichen Raumes in der Hauptstraße von Sankt Valentin um diese wieder zu Orten zum Verweilen für alle zu gestalten und räumliche Qualitäten und Abwechslungen zu etablieren.

Die Stadt für alle. Öffentlicher Raum für jeden.

Situation 1**Rad- und Fußweganbindung Bahnhof**

Dieser Kreuzungspunkt wird vor allem mit der vorgeschlagenen Verdichtung des Kernbereiches stark an Frequenz gewinnen und sollte dementsprechend ausgebaut und an das bestehende Rad- und Fußwegnetz angeschlossen werden, als auch die einfache Erreichbarkeit des Bahnhofes auf diesen Wegen sichergestellt werden.

Situation 2**Rad- und Fußweganbindung Post**

Dieser Kreuzungspunkt wird sich infrastrukturell als sehr wichtig etablieren und ist schon jetzt von Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Für die Nutzungssicherheit fehlt aber eine Verbindung zum bestehenden Radweg und eine unübersichtliche Kreuzungssituation erschwert diesen Umstand.

Situation 3**Fußweganbindung ‚Pardametzareal‘**

Dieser Park besitzt bereits entsprechende Qualität, ist jedoch mangelhaft an die Umgebung angebunden. Diese Situation wird verbessert, um die Benützung grundsätzlich zu initiieren. Darüber hinaus soll der Grünraum an das neu zu entwickelnde Gebiet angeknüpft werden und einen leicht erreichbaren Erholungsort für künftige Nutzer und Nutzerinnen dieses Gebietes sein.

Rad- und Fußweganetz ausbauen**Situation 4****Adaptierung bestehender Parkplatzgestaltung & Repaircafe
‚Kutsamkreuzung‘**

Dieser Kreuzungspunkt wurde bereits in seinen Begrenzungen gestaltet. Die Situation ist aber nach wie vor nur dem Autoverkehr gewidmet, wurde durch die Neugestaltung noch stärker abgegrenzt und berücksichtigt keine weiteren Verkehrsteilnehmer. In weiterer Folge wurde auch das gegenüberliegende Reparaturcafe mit seinem Vorhof behandelt.

Situation 5**Platzgestaltung
‚Franz-Forster-Platz‘**

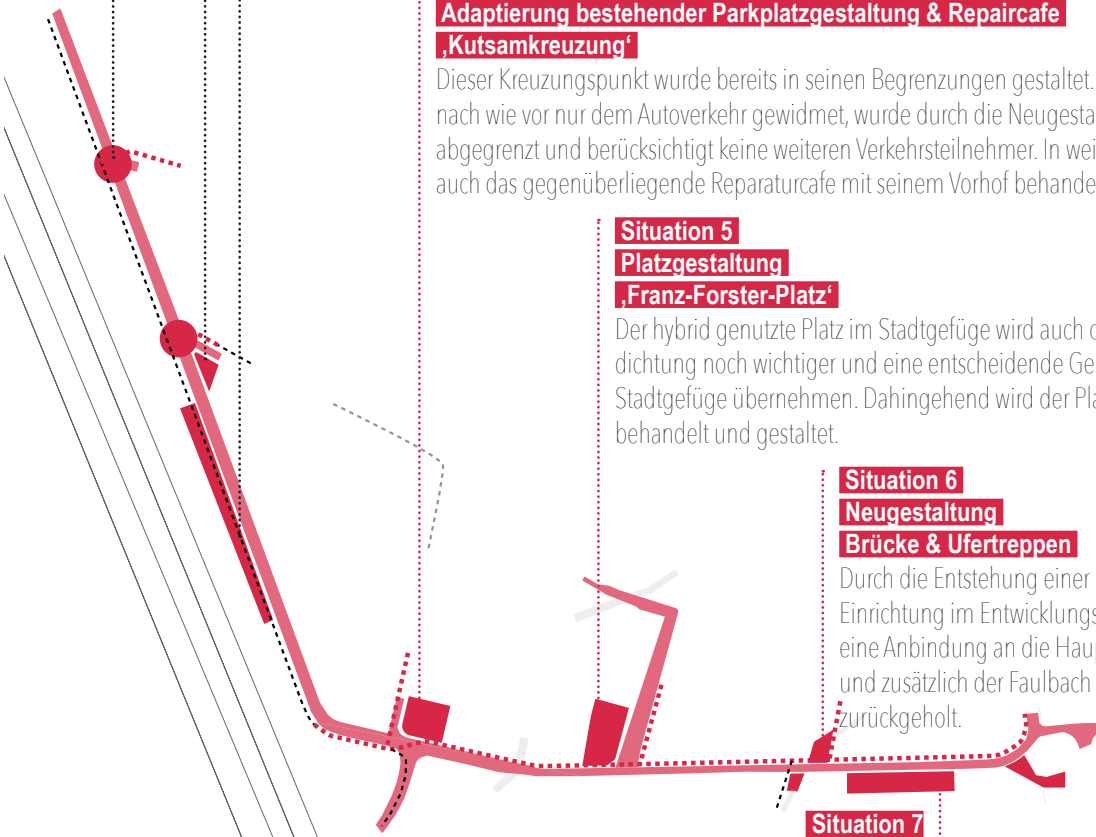
Der hybrid genutzte Platz im Stadtgefüge wird auch durch die Nachverdichtung noch wichtiger und eine entscheidende Gelenkfunktion im Stadtgefüge übernehmen. Dahingehend wird der Platz entsprechen behandelt und gestaltet.

Situation 6**Neugestaltung
Brücke & Ufertreppen**

Durch die Entstehung einer neuen öffentlichen Einrichtung im Entwicklungsgebiet wird hier eine Anbindung an die Hauptstraße konzipiert und zusätzlich der Faulbach ins Stadtgefüge zurückgeholt.

Situation 7**multifunktionales Stadtmöbel
‚dorfbAAAAAnker!‘**

Das durch einen Zaun abgegrenzte dörfliche Stadtelement in Form einer Streuobstwiese wird mit Hilfe eines neuen Stadtmöbels in den Stadtraum eingegliedert und erweiterbar gestaltet.

Punktueller Interventionen

Ausbau Radwegnetz

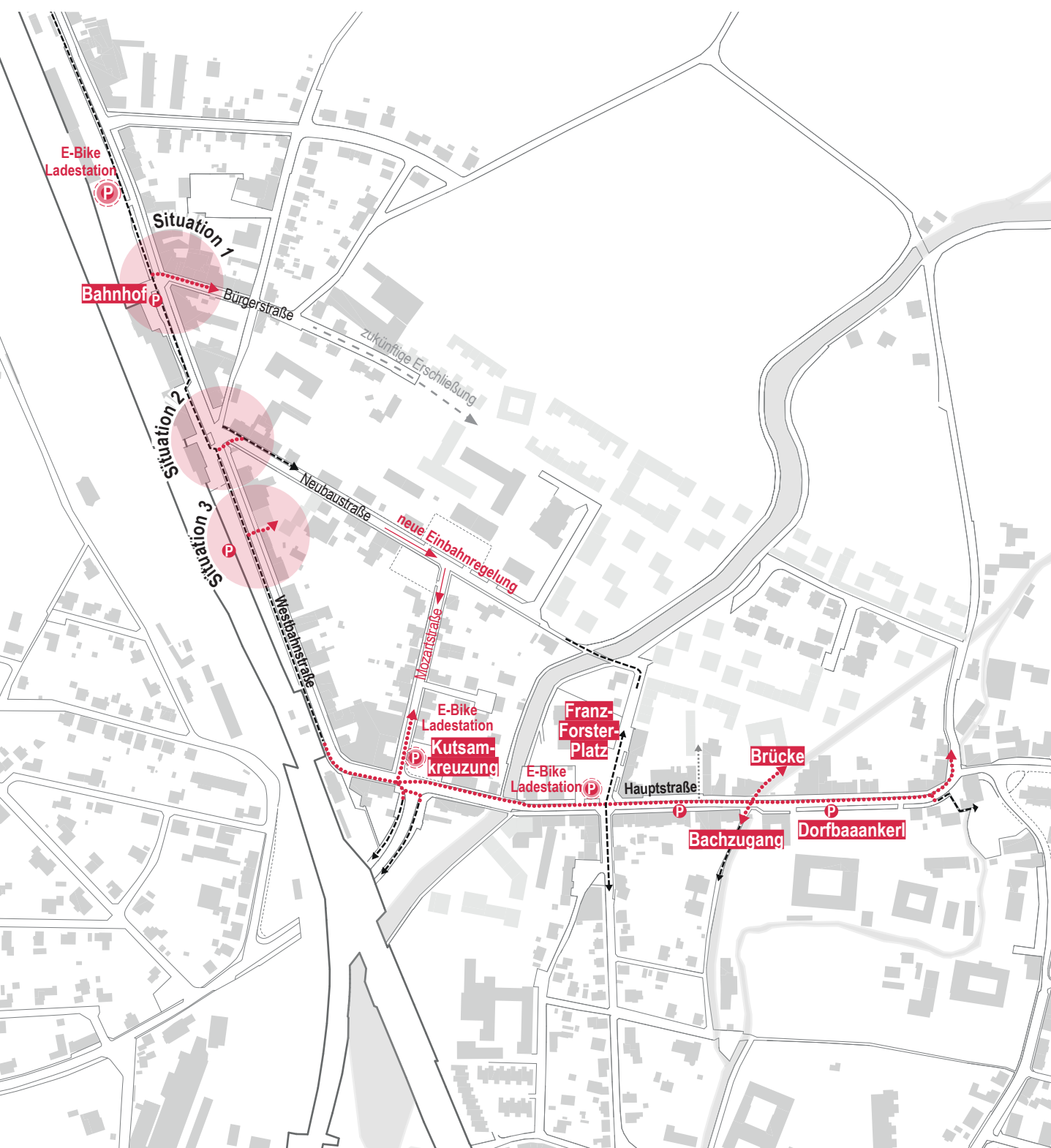
Rad- und Fußwegenbindung Bahnhof

Rad- und Fußwegenbindung Post

Fußwegenbindung „Pardametzareal“

Die drei ausgearbeiteten Anbindungspunkte stellen einen weiteren Ausbau des bestehenden Rad- und Fußwegenetzes von Sankt Valentin dar.

1-3



Sankt Valentin zu Fuß und mit dem Rad

Sankt Valentin soll wachsen und sich als lebenswerter „Vorort“ der umgebenden „Groß“-Städte etablieren. Dies wird vor allem einen hohen Pendleranteil mit sich bringen, welche täglich die Stadt für ihren Arbeitsplatz verlassen.

Die Analyse zeigt, dass mit den Auswirkungen des motorisierten Verkehrs Nebeneffekte angestoßen wurden, welche heute die Lebendigkeit unserer Ortskerne leiden lässt. Um diesen Effekt nicht mit neu entstehenden Pendlerströmen zu verstärken, als auch den vorhandenen Autoverkehr zu reduzieren, müssen entsprechende Ausbauten für Radfahrende und zu Fuß Gehende, welche in weiterer Folge die hervorragende Bahnanbindung nutzen können, stattfinden.

Es ist von großer Priorität für eine zukunftsfähige Stadt den Stellenwert der Fortbewegung im öffentlichen Raum zu erkennen, vitale Mobilität zu fördern und ökologische Alternativen zu unterstützen.

Die Weiterentwicklung und Vervollständigung des Rad- und Fußwegnetzes ist eines der wichtigsten Entwicklungspunkte für Sankt Valentin. Dafür müssen kurzweilige, praktische und direkte Wegeverbindungen geschaffen werden mit der Einladung zur Nutzung des öffentlichen Raumes.

Ausgangspunkt Infrastruktur Interventionen

Basis für die folgenden Entwurfskonzepte ist der teilweise bereits existierende Radweg entlang der Westbahnstraße und auch das Entwicklungsgebiet des Rahmenplans. Mit der Neugestaltung von Radwegen beziehungsweise den Ergänzungen bisher fehlender Ver- und Anbindungen und deren sicheren und benutzerfreundlichen Benutzung, wird ein Rückgang des motorisierten Verkehrs angenommen. Die neu angedachten Einbahnregelungen ermöglichen noch weitere Ausbauten für die nachhaltige und sanfte Mobilität und Sankt Valentin kann sich somit Schritt für Schritt zu einer Radfahr- und angenehmen Wohnstadt entwickeln. Ein klares Bekenntnis zur Bevorzugung des sanften Verkehrs ist somit unabdingbar und wird in folgenden Interventionen umgesetzt:

Situation 1

Verbindung von bestehendem Radweg in der Westbahnstraße mit konzipiertem Radweg in der Bürgerstraße; Schaffung neuer Infrastruktur für Radfahrer am Bahnhof mit Radabstellplätzen etc.;

Situation 2

Neubebauung eines Eckgrundstückes mit Imbissstand an einer unübersichtlichen Kreuzung zur Entschärfung der Kreuzungssituation und Fortführung des Grünraumnetzes; Schaffung einer Verbindung des Radweges der Westbahnstraße und der Neubaustraße, sowie ein Ausbau dieser mit neuer Straßenprofilgestaltung, Einbahnregelung und Grünstreifen;

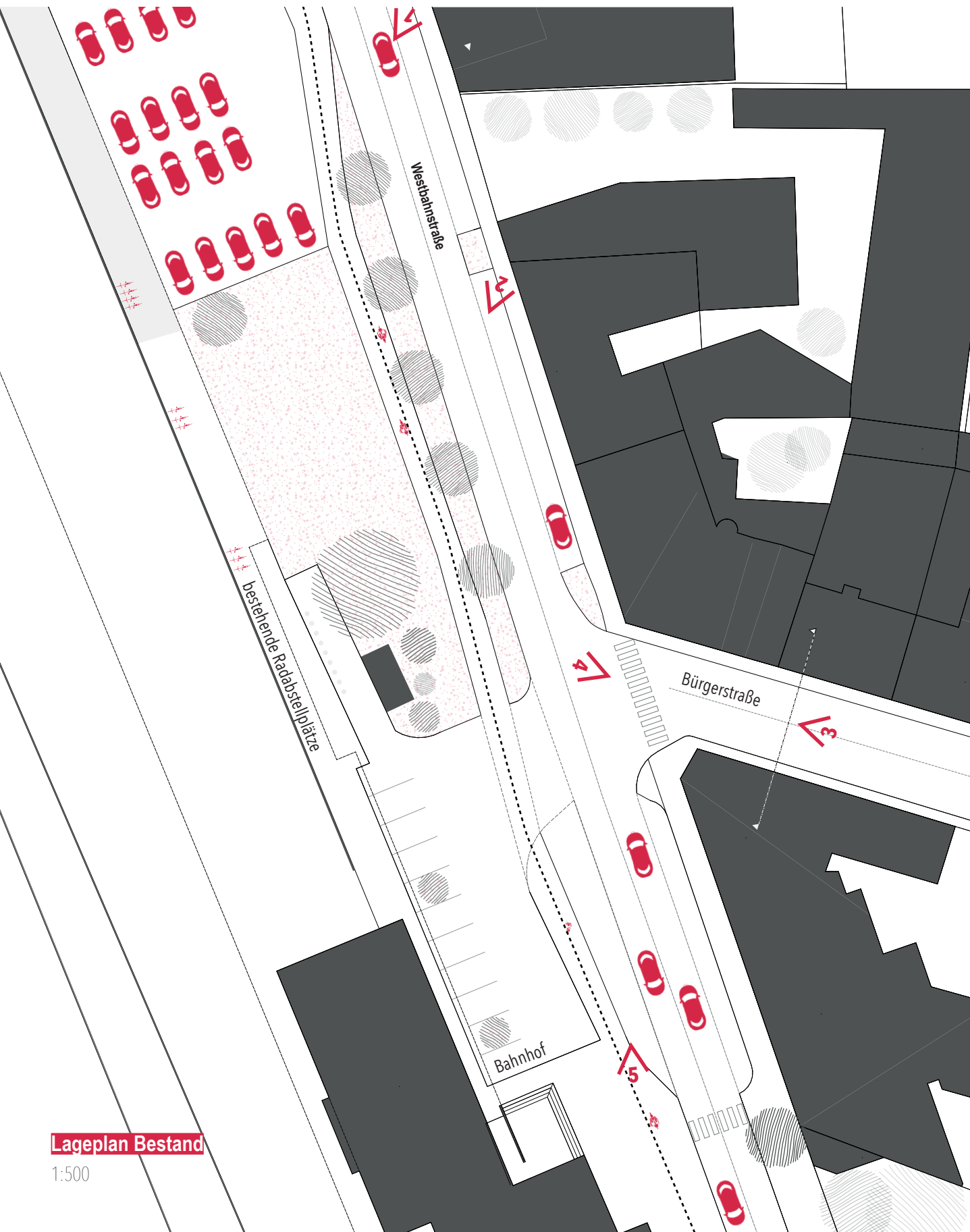
Situation 3

Anbindung des Entwicklungsgebietes ‚Pardametzareal‘ des Rahmenplans an den bereits existierenden Grünraum mit neu gestalteten Zugang zur Parkanlage;

Exkurs ÖPNV

Erwähnenswert sei an dieser Stelle auch die unbedingte Lösung des öffentlichen Verkehrs.

Wie die Analyse zeigt, existiert kein adäquater öffentlicher Personenverkehr ins Sankt Valentin außerhalb der Zubringer für Schüler. Diese Situation muss dringend verbessert werden, um die Mobilität vieler Menschen aufrecht zu erhalten, die verschiedenen Siedlungsgebiete zu verbinden und um den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Projekte des autonomen Personenverkehrs bieten in Zukunft ein hohes Potenzial für Städte in der Größenordnung Sankt Valentins und sollten angedacht werden.



Kreuzungspunkt Bürgerstraße / Westbahnstraße

Die Kreuzungssituation wurde als wichtiger Angelpunkt für das Entwicklungsgebiet des Rahmenplans für das Kerngebiet von Sankt Valentin analysiert.

Die zukünftige Erschließungsstraße für das Entwicklungsgebiet (Bürgerstraße), welche beim Bahnhof in die Westbahnstraße mündet verlangt nach einer zukunftsfähige Lösung als Verbindung der Siedlung mit dem Bahnhof. Hauptaugenmerk sollte dabei auf eine sichere Wegeföhrung für Radfahrende, die Anbindung an das bestehende Radwegenetz und den Ausbau und Qualitätssteigerung der Radabstellplätze, gelegt werden, um eine optimale Infrastruktur für mit dem Zug pendelnde Personen zu gestalten.

Die momentane Verkehrssituation ermöglicht keinen sicheren Übergang von der Bürgerstraße zum Bahnhof für zu Fuß Gehende als auch Radfahrende.

Weiters ist das Radabstellplatzangebot für einen größeren Bedarf nicht ausgebaut und zeigt Sicherheitslücken beim Verwahren der Räder auf.



1 Autoabstellplätze Bahnhof



2 Grünanlage Bahnhof



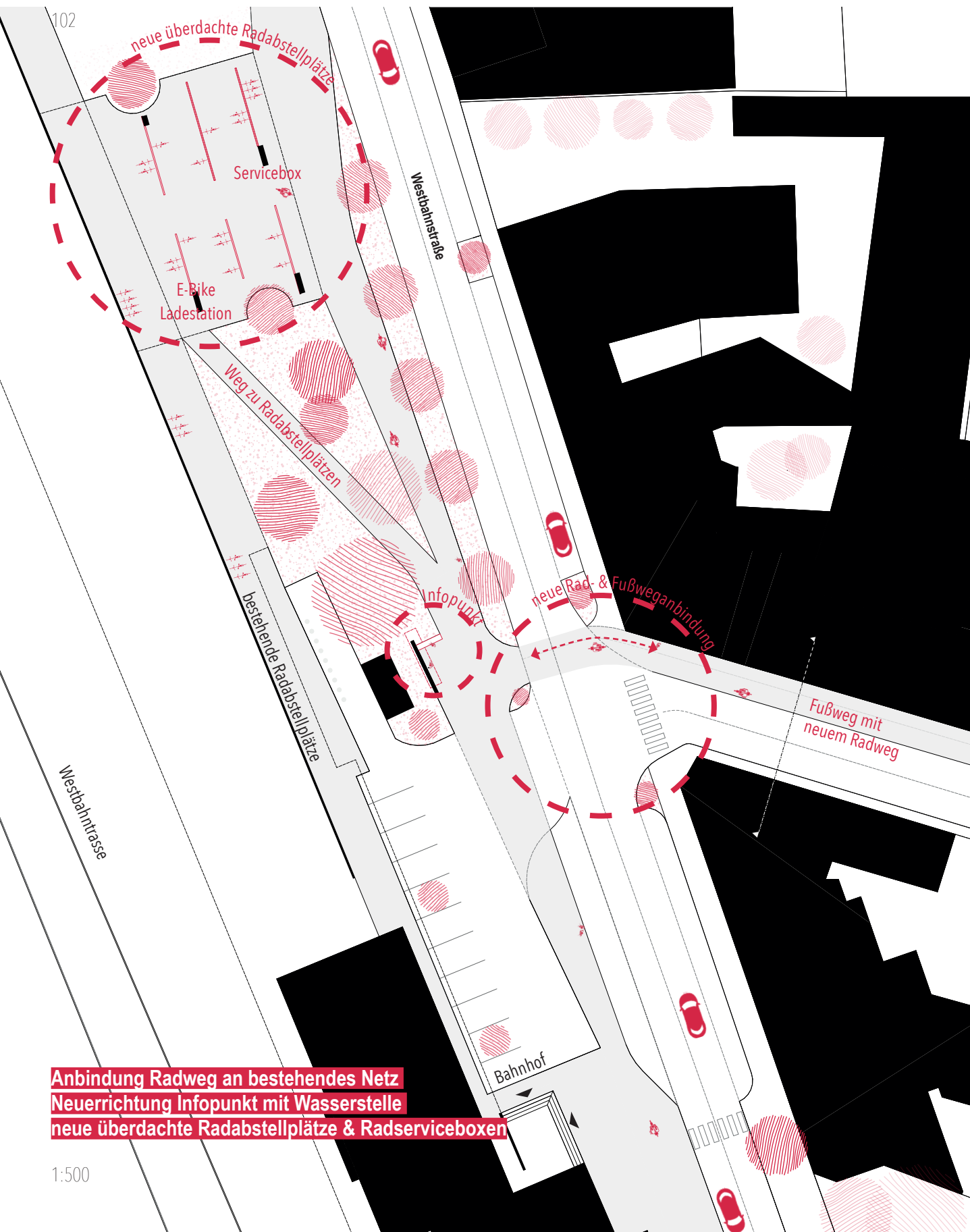
3 Mündung Bürgerstraße in Westbahnstraße



4 Bürgerstraße



5 Bahnhofsvorplatz



102

neue überdachte Radabstellplätze

Servicebox

E-Bike
Ladestation

Weg zu Radabstellplätzen

bestehende Radabstellplätze

Weststrasse

Infopunkt

neue Rad & Fußweganbindung

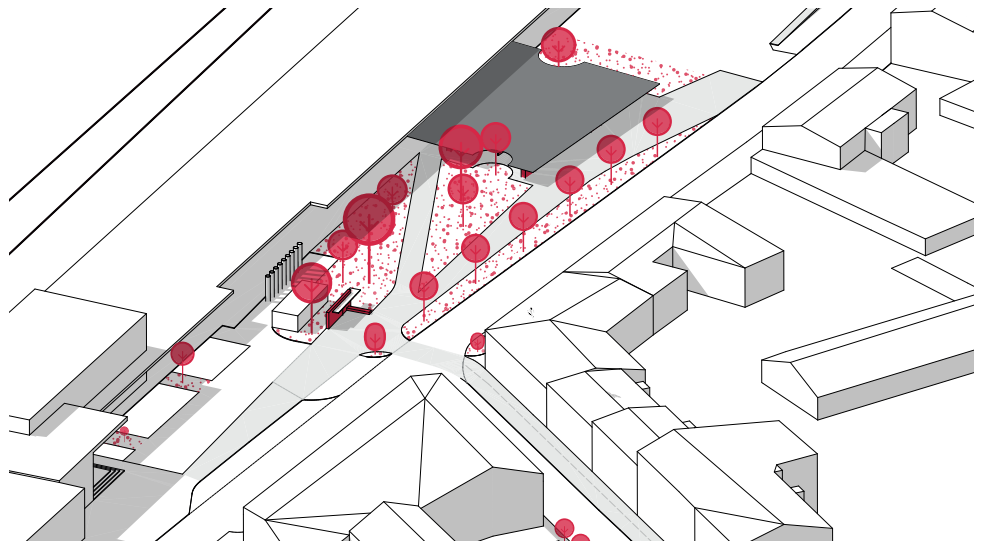
Fußweg mit
neuem Radweg

Bahnhof

Westbahntrasse

Anbindung Radweg an bestehendes Netz
Neuerrichtung Infopunkt mit Wasserstelle
neue überdachte Radabstellplätze & Radserviceboxen

1:500



Infopunkt

Ankommende Rad Fahrende können sich auf einem Übersichtsplan orientieren, Einrichtungen und Angebote in der Stadt erörtern, ihr Mobiltelefon kurz laden, Wasser 'tanken' oder kurz auf der Bank verschnaufen.

Neue überdachte Radabstellplätze

Die bisher für Autoabstellplätze genutzte Fläche, welche an die bestehende Grünfläche grenzt, wird zu einem überdachten Fahrradabstellplatz mit vorgesehenen Radständern, Serviceboxen für das Fahrrad und E-Bike Ladestationen.

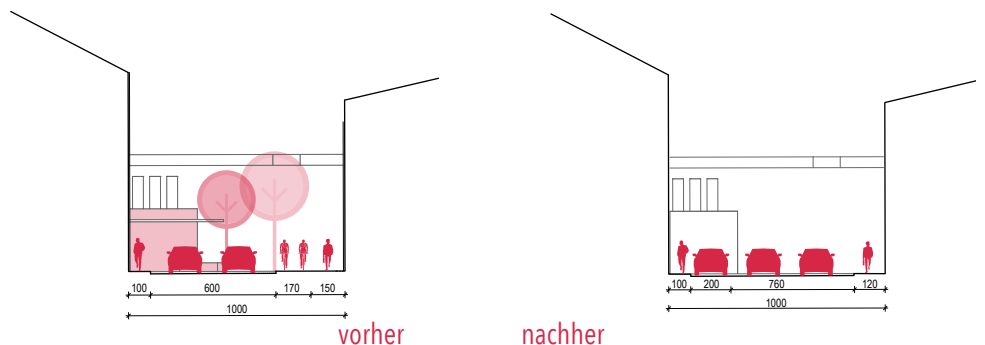
Erweiterung Bepflanzung & Geh- und Radweg

Die bestehende Grünfläche wird intensiver bepflanzt und quer durch ein neuer Geh- und Radweg gelegt, um eine direktere Verbindung zu den Radabstellplätzen herzustellen.

Ausbau zur fahrradfreundlichen Bürgerstraße

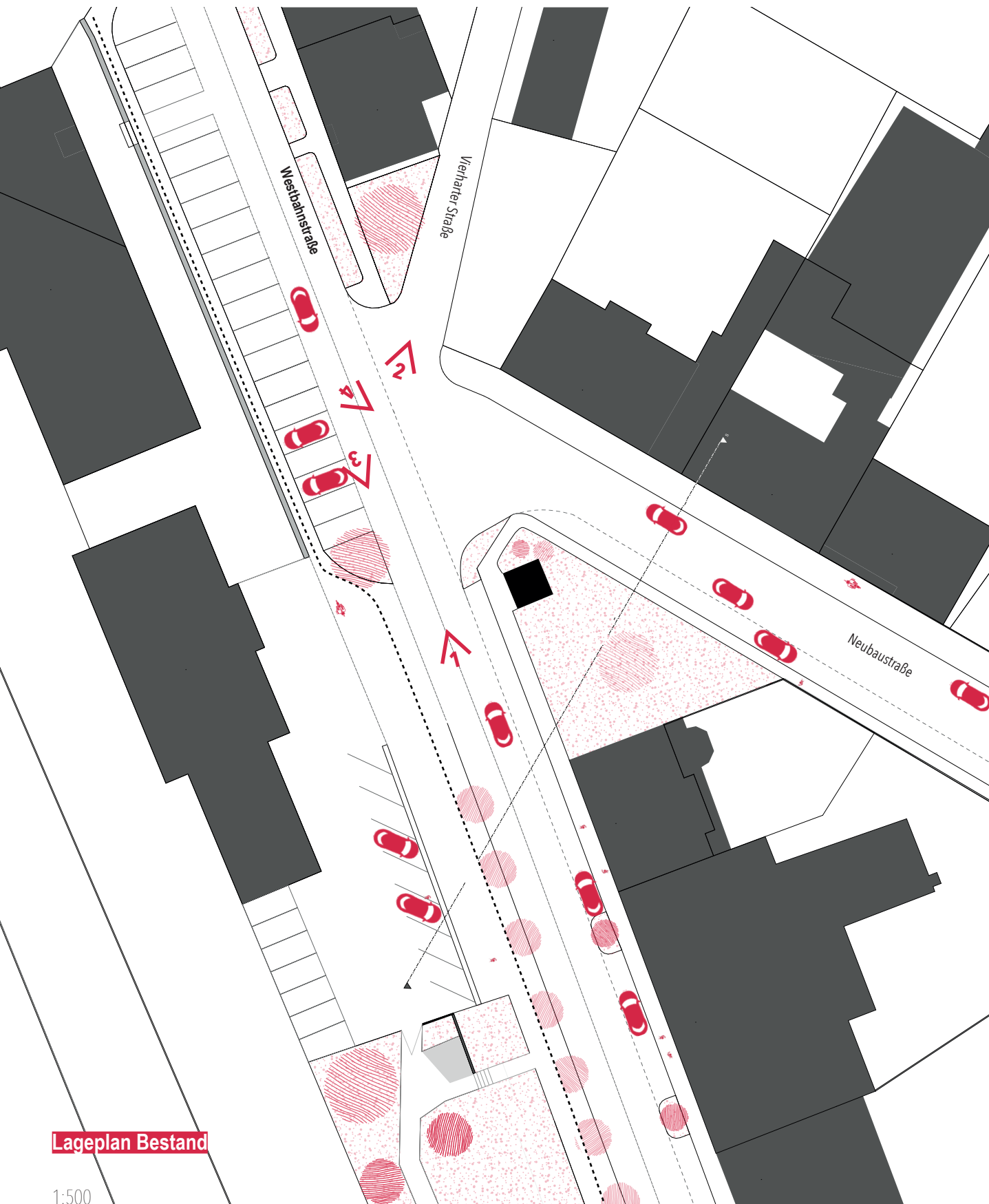
Durch die Einsparung des Parkstreifens konnte ein zweispuriger Radwegstreifen geschaffen werden. Beidseitig säumen Gehwege das Straßenprofil. An der Kreuzung wird der Rad- und Fußweg an das bestehende Wegenetz angeknüpft und bekommt zusammen mit der Infostelle einen großzügigen Kreuzungspunkt zur Vermeidung von Konfliktsituationen. Die Bürgerstraße ist so gerüstet für die höhere Radverkehrsfrequenz aus den neu zu entwickelnden Gebieten.

Schnitt Variante Ausbau Radweg Bürgerstraße



vorher

nachher



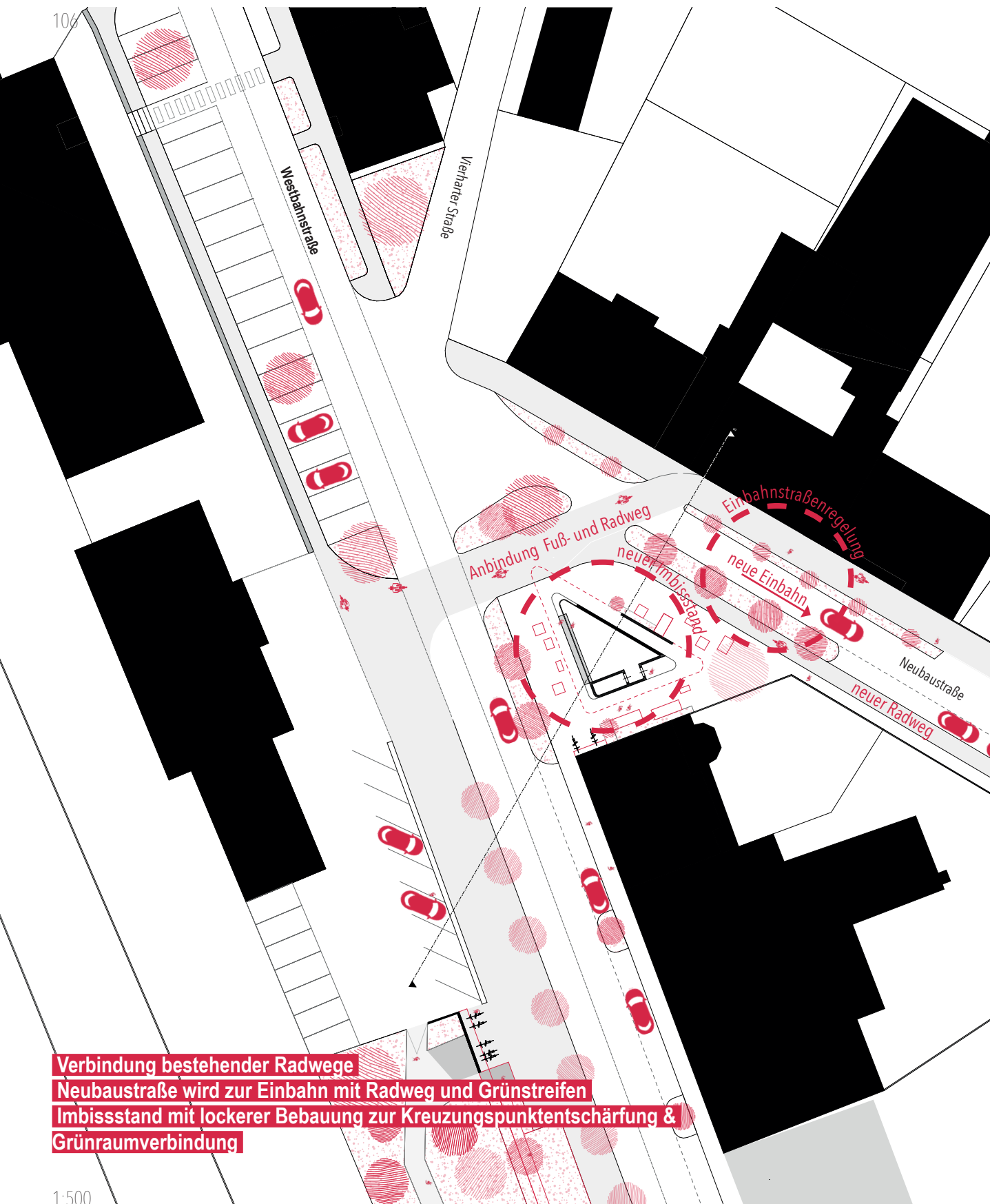
Lageplan Bestand

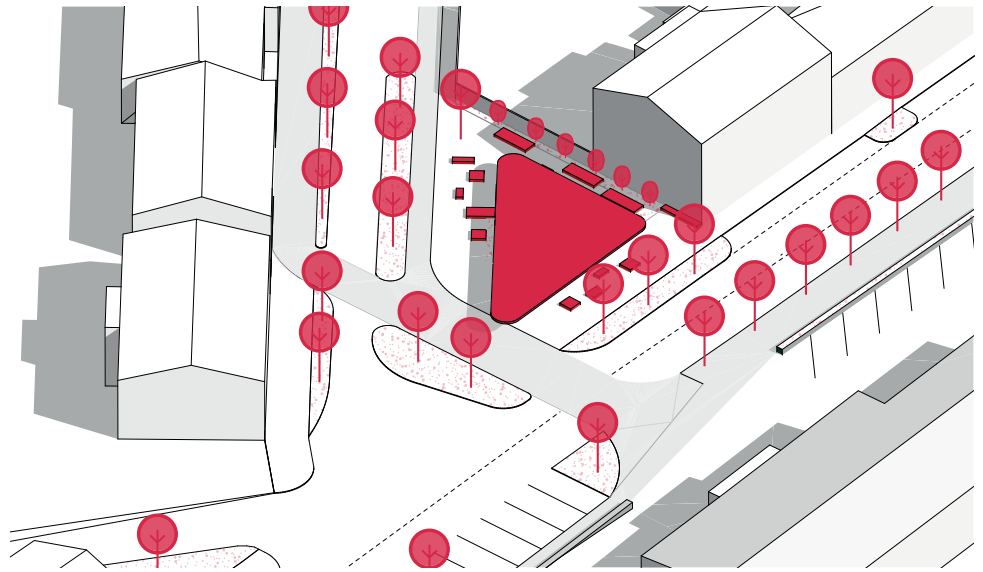
1:500

Kreuzung Westbahnstraße / Neubaustraße & Imbissinsel

Das gewählte Grundstück liegt an einer unübersichtlichen Kreuzung entlang der Westbahnstraße. Drei Straßen verschiedener Ränge führen hier zusammen. Die momentane Rad-Hauptverkehrsroute vom Bahnhof ins Kerngebiet von Sankt Valentin verläuft entlang der Neubaustraße und besitzt bereits gemeinsam mit den zu Fuß Gehenden einen gemeinsamen Weg. Jedoch ist mit Ende der Neubaustraße auch der Radweg abrupt zu Ende, ohne weitere Übergänge für Fußgehende oder Radfahrende, an welcher sie sicher die Westbahnstraße überqueren können. Dies bedeutet dass eine Lösung der Kreuzungssituation von besonderer Priorität ist.







Verbindung der bestehenden Rad- und Fußwege

Die Kreuzungssituation wird für Fußgehende und Radfahrende entschärft, indem das Übersetzen der Autostraßen über die neue ‚Imbissinsel‘ geregelt wird. Diese bietet neben der Verkehrsregelung auch Sitzmöglichkeiten und eine Labstelle.

Einbahnstraßenregelung

Durch der Einbahnregelung der Neubaustraße konnte ein weiterer Radfahrstreifen gebaut werden, welcher die Erreichbarkeit des Bahnhofes mit dem Fahrrad beträchtlich erleichtert und vor allem ein zügiges Fahren erlaubt. Zusätzlich wurden Grünstreifen zur Abschirmung des motorisierten Verkehrs, Klimatisierung an Hitzetagen und als Verbindung des Grünraumnetzes geschaffen.

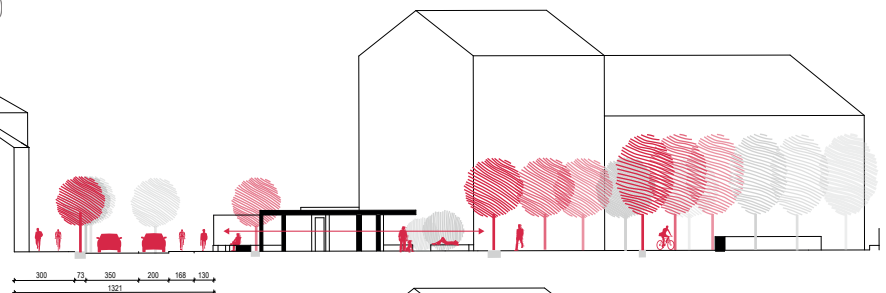
Imbissstand

Der bestehende Imbissstand wird ins Innere des Grundstückes verlegt. Dabei dient er als zentraler Orientierungspunkt für den Rad- und Fußwegübergang und schafft Auflockerung, Durchwegung, sowie Übersicht in der Kreuzungssituation. Durch die neue Öffnung und Begrünung des Eckgrundstückes kann auch eine Grünraumverbindung geschaffen werden zur bestehenden Parkanlage entlang der Westbahnstraße.

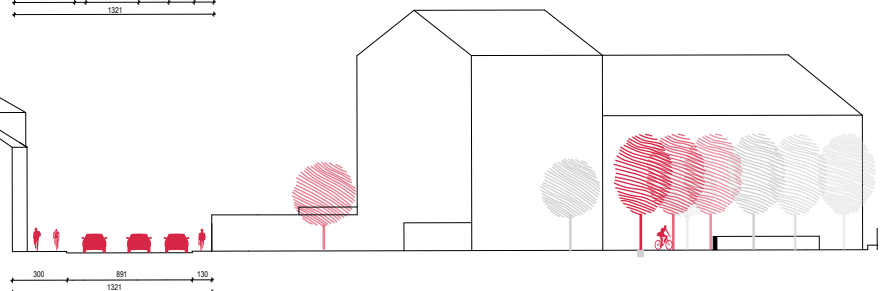
Schnitt Variante Ausbau Radweg/Einbahn Neubaustraße

1:500

nachher



vorher





Der Rahmenplan zur Innenstadtentwicklung sieht eine Neubebauung des Pardametzareals vor. Sollte dieses Grundstück bebaut werden, wird eine öffentliche Durchwegung des Blocks möglich und lässt in weiterer Folge eine Anbindung des Parkareals der Westbahntrasse notwendig erscheinen.

Im momentanen Zustand verläuft der Gehweg durch den erhobenen Park. Der Radweg wird am tiefergelegenen Randstreifen zur Straße geführt, begleitet von einer großgewachsenen Baumallee als Abgrenzung zum motorisierten Verkehr. Im Zuge eines Schulprojektes wurde der ‚Weg des Friedens‘ mit Informationen über bedeutende Friedensstifter aufbereitet und in der Parkanlage nun dauerhaft ausgestellt.

Der vorhandene Park besitzt bereits Sitzgelegenheiten und entsprechende Begrünung, wird jedoch zum großen Teil durch eine etwa kniehoch Mauer, und dem davor laufenden Radweg abgegrenzt. Dieser vorhandene Niveauunterschied ist über die gesamte Länge des Parks nur an drei Stellen mit Stufen zu überwinden und begründet mitunter die spärliche Nutzung der Grünfläche.

Der Ausbau des Parks als ‚Mittagspausenfläche‘ würde sich als ‚Spielplatz für Erwachsene‘ besonders passend anbieten und könnte mit Motorikgeräten für die nötige Bewegung im Büroalltag sorgen.



1 Radweg



2 Fußweg



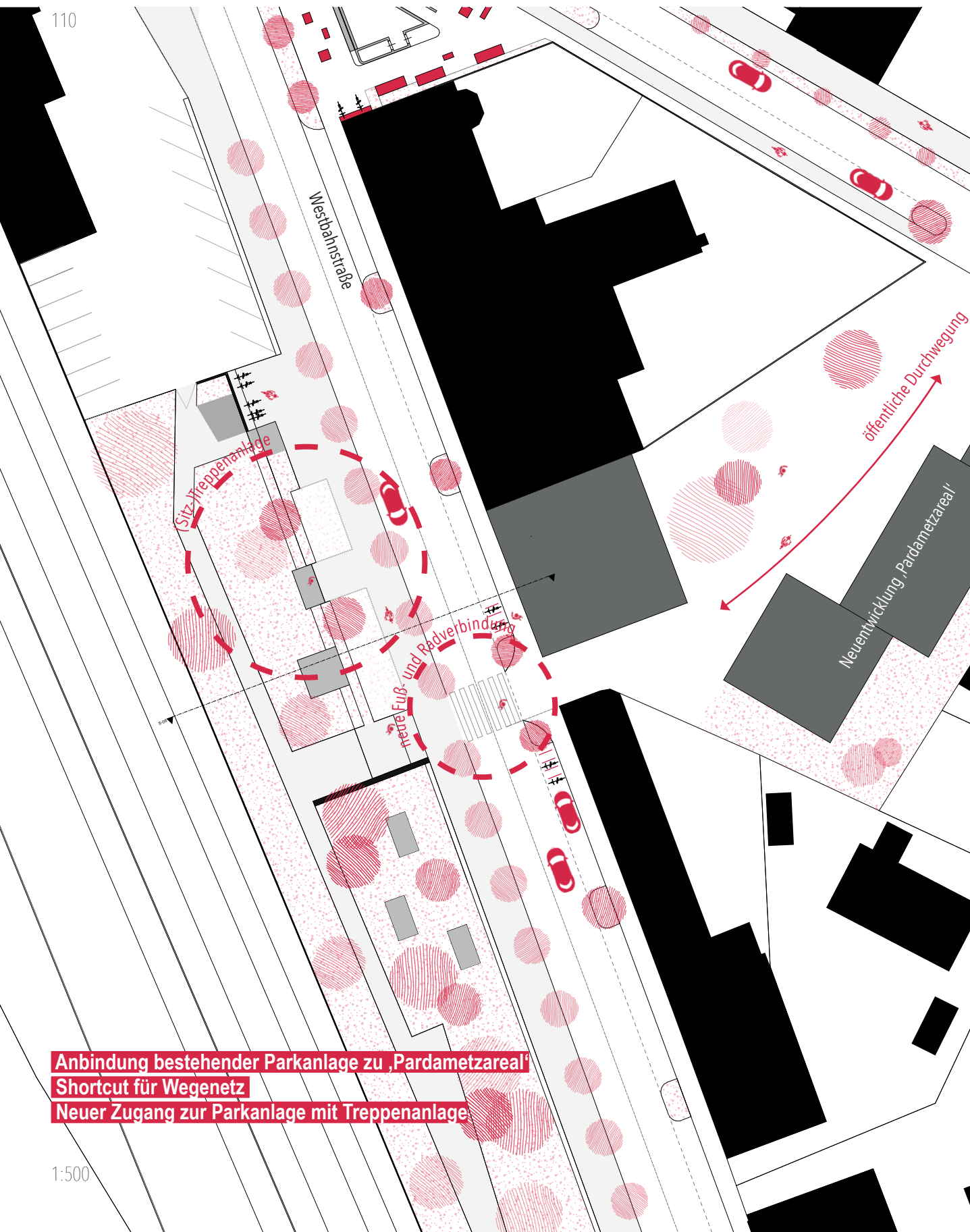
3 Bestand Pardametzareal



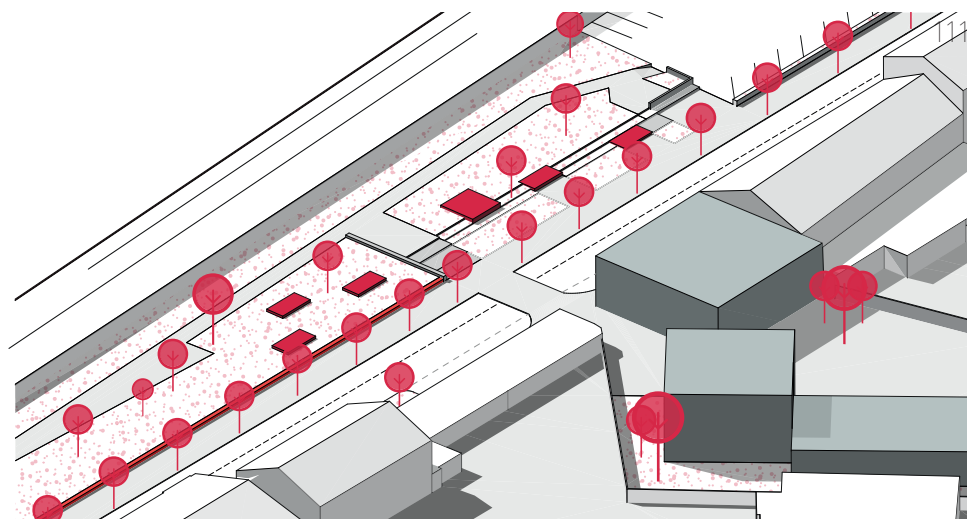
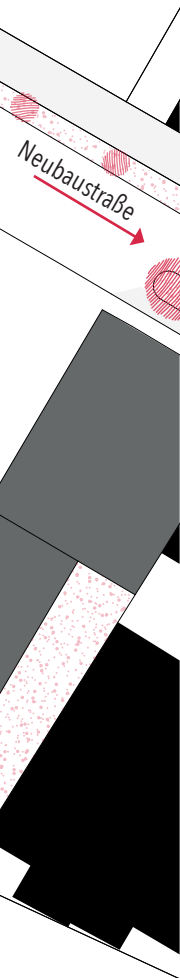
4 Einfahrt Parkanlage



5 ‚Weg des Friedens‘



Anbindung bestehender Parkanlage zu 'Pardametzareal'
Shortcut für Wegenetz
Neuer Zugang zur Parkanlage mit Treppenanlage



Verbindung der bestehenden Rad- und Fußwege

Die neue Verbindung des Innenhofes des Pardametzareals und der Parkanlage vervollständigt das Rad- und Fußwegenetz als Shortcut, bietet aber auch direkten Zugang zum Erholungsraum und der gegenüberliegenden Straßenseite der Westbahnstraße, welchen momentan nur weit entfernte Überquerungsmöglichkeiten bieten.

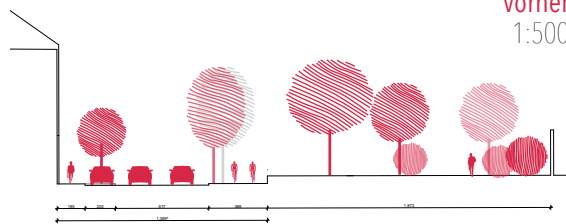
Zugang Parkfläche

Die neue Sitztreppenanlage erschließt das erhobene Parkareal großzügig und ladet somit zur Benützung des Grünraumes ein. In Zukunft soll dieses Gebiet an der Westbahnstraße vor allem gewerblich genutzt werden. Der Park wird somit merkbar an die vorhandenen Bewegungsflächen angebunden, womit auch die Benützung des im Park liegenden Fußweges ersichtlicher wird und leichter zu erreichen. Hinzu kommt eine Aufweitung des Eingangsbereiches der Grünanlage, welche die jetzt oftmals entstehende Engstelle durch ‚Gehwegsuchende Personen‘ entschärft.

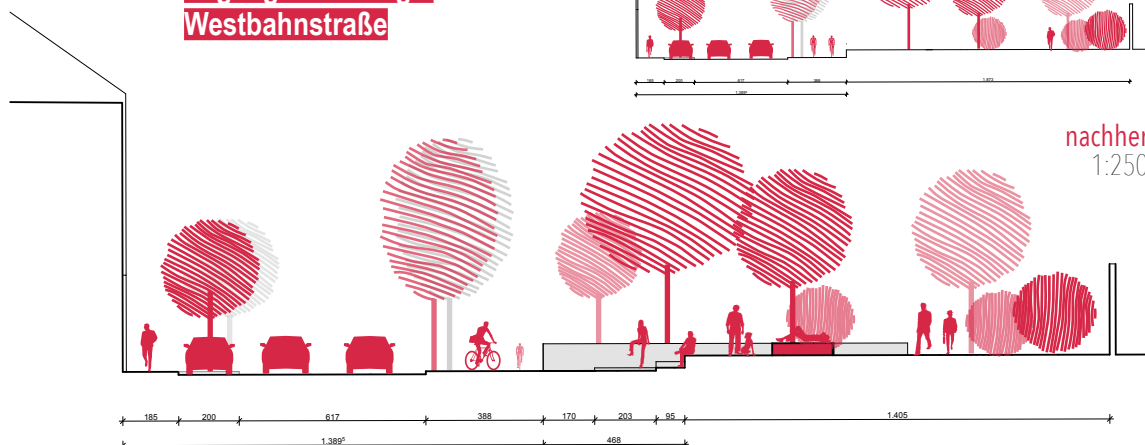
Ergänzend wurden Radabstellplätze direkt neben der Treppenanlage platziert und Sitzpodeste im Park positioniert. Die erschlossene Grünfläche bietet sich also bestens für erholsame Pausen an, um aus der erhobenen Position das Geschehen der Straße beobachten zu können, oder wenn gewünscht, das Zurückziehen in geschütztere Bereiche des Parks möglich ist.

Schnitt Westbahnstraße

Zugang Parkanlage Westbahnstraße



vorher
1:500



nachher
1:250



Kutsamparkplatz



Vorhof Reparaturcafé



Mozartstraße



**Kutsamkreuzung
Blickrichtung Hauptstraße**



Kutsamkreuzung

Neugestaltung // Adaption // Konzept

4

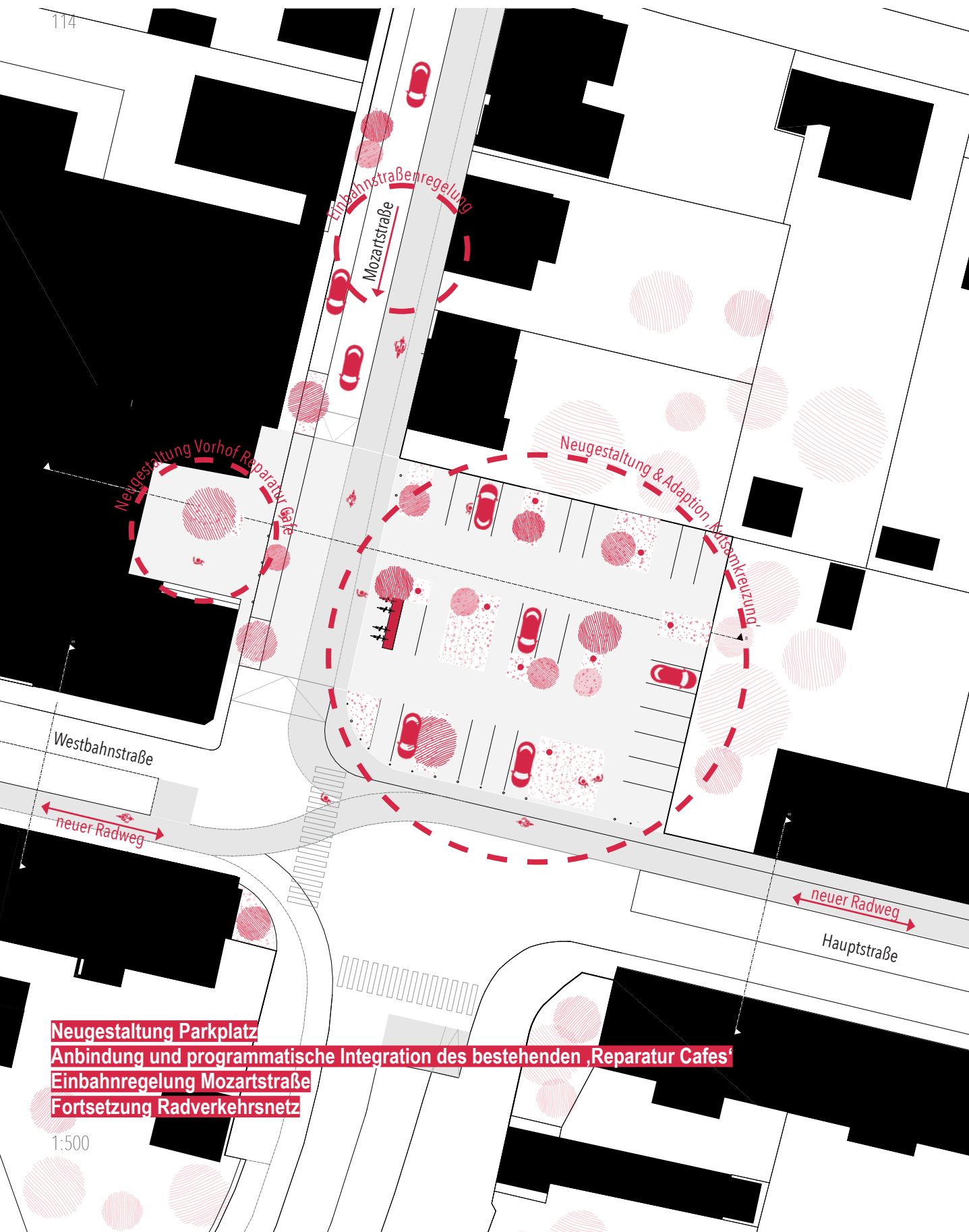
Die ‚Kutsamkreuzung‘ ist die am stärksten frequentierte Kreuzung im Kerngebiet von Sankt Valentin. Der bereits in dieser Arbeit adaptierte Radweg entlang der Westbahnstraße endet momentan noch vor der Kreuzung und wird nicht weitergeführt. Nach der Kreuzungssituation wird nur der Radweg zur Bahnunterführung wieder aufgenommen. Dies lässt die Notwendigkeit eines weiterführenden Radweges aufkommen.

Direkt an der Kreuzung befindet sich das größte, noch erhaltene, Modegeschäft und ist gleichzeitig Namensgeber der Kreuzung.

Die im Nord-Osten befindliche, und für das Modehaus wichtige Parkfläche der Kreuzungssituation wurde vor weniger Zeit neu gestaltet, konnte aber dadurch schwer in das Stadtgefüge eingewebt werden, sondern wurde mit einer abgrenzenden Geste weiter davon getrennt. Die multifunktionalen Stehlen werden als gelungenes Gestaltungselement aufgenommen und kleine Adaptionen der Begrenzungselemente durchgeführt, als auch der Parkplatz selbst bearbeitet.

Seit geraumer Zeit befindet sich auch das Reparatur Cafe der Stadt Sankt Valentin an dieser Kreuzung, welches als nachhaltiges Projekt erwähnens- und förderenswert ist. Neben wenigen vermieteten Handelsflächen stehen die restlichen Geschäftslokale dieses Kreuzungspunktes leer.

Mit einem übergreifenden Konzept, ausgehend von der Parkfläche, soll über das Reparatur Cafe, mit einem zusätzlichen gastronomischen Angebot ein Gesamtbogen gespannt werden bis zu den Geschäftsflächen des Modehauses. Der Leerstand soll dabei aus (flexible) Erweiterungsfläche Verwendung finden, und in Übergangsphasen temporäre Pop-Ups beherbergen. Ein kleines, gewachsenes Konsumflächenkonglomerat soll inmitten von Sankt Valentin entstehen und die leer stehenden Flächen an der Kutsamkreuzung als Miniatur-Shoppingmall, mit all ihren Annehmlichkeiten für die Freizeitgestaltung der Kleinstadt wiederbeleben. Der starke Bezug in die Umgebung durch die exponierte Lage an der Kreuzung und den vorhandenen Außenflächen sollen die Verbindung zur Stadt erhalten und explizit gefördert werden.

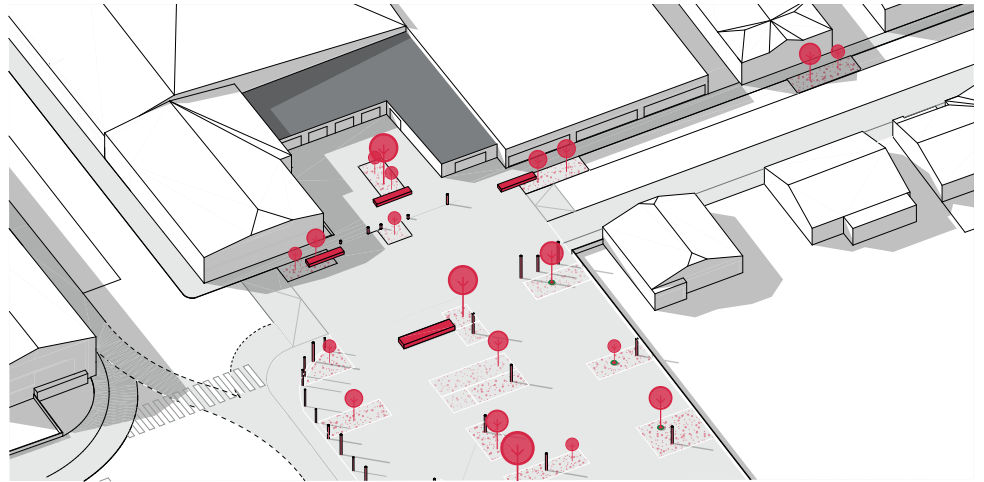


Neugestaltung Parkplatz

Anbindung und programmatische Integration des bestehenden 'Reparatur Cafés'

Einbahnregelung Mozartstraße

Fortsetzung Radverkehrsnetz



Begrünung und Adaption ‚Kutsamparkplatz‘

Dem mit Säulen gesäumten Parkplatz werden einzelne Säulenelemente entnommen um eine Durchwegung zu ermöglichen. Um die abgrenzende Geste des Bestandes zu einem Element des Platzes zu verwandeln, werden die entnommenen Säulenelemente in den neu angelegten Grünflächen verankert und behalten somit auch ihre Funktionen als Straßenlaterne, Anschlagtafel, etc..

Durch den gezielten Einsatz von hohem und niedrigem Grasbewuchs in Grünbeeten und Rasengittern wird die zuvor versiegelte Fläche aufgelockert und eine Abkürzung für Fußgänger geschaffen.

Um der Stadt Entspannungszonen gegen die sommerliche Überhitzung zu bieten, wird ein neuer Schattenpool mit Bäumen angelegt, welcher sich über den Parkplatz verteilt und zusätzlich eine Grünraum Verbindung zum Vorhof der Reparaturwerkstatt schafft.

Anbindung Vorplatz Reparaturcafe - Schnittstelle Parkplatz

Der vorgelagerte Zaun des Reparaturcafes wird abgerissen und durch die Anhebung des Straßenzuges in Verbindung mit dem Kutsamparkplatz gebracht. Auf einer Ebene geht der als Gastgarten und Freifläche genutzte Vorhof über in einen neu gestalteten Parkplatz. Die Säulenelemente des Parkplatzes werden wiederholt und als spielerischer und durchlässiger Anprallschutz für den Vorhof eingesetzt.

Das Reparatur-Cafe

Der Vorhof bietet sich als wunderbarer Aufenthaltsort für das Reparaturcafe und einer zusätzlich geplanten Gastronomiefläche an. Hinzu kommt eine räumliche Verbindung des momentan leer stehenden Geschäftslokals an der Kreuzung, welches ebenso nach Bedarf als Gastronomiefläche genutzt werden kann, oder als zusätzliche Handelsfläche (Pop-Up Events etc.) zur Verfügung steht. Das Konzept sieht vor, auch das Modehaus Kutsam in weiterer Folge anzubinden, um einen Komplex zu schaffen, welcher die entstehenden Synergien nutzen kann und ein kleines Einkaufserlebnis bieten kann, welches durch die exponierte Lage stark in Verbindung mit der Umgebung steht.

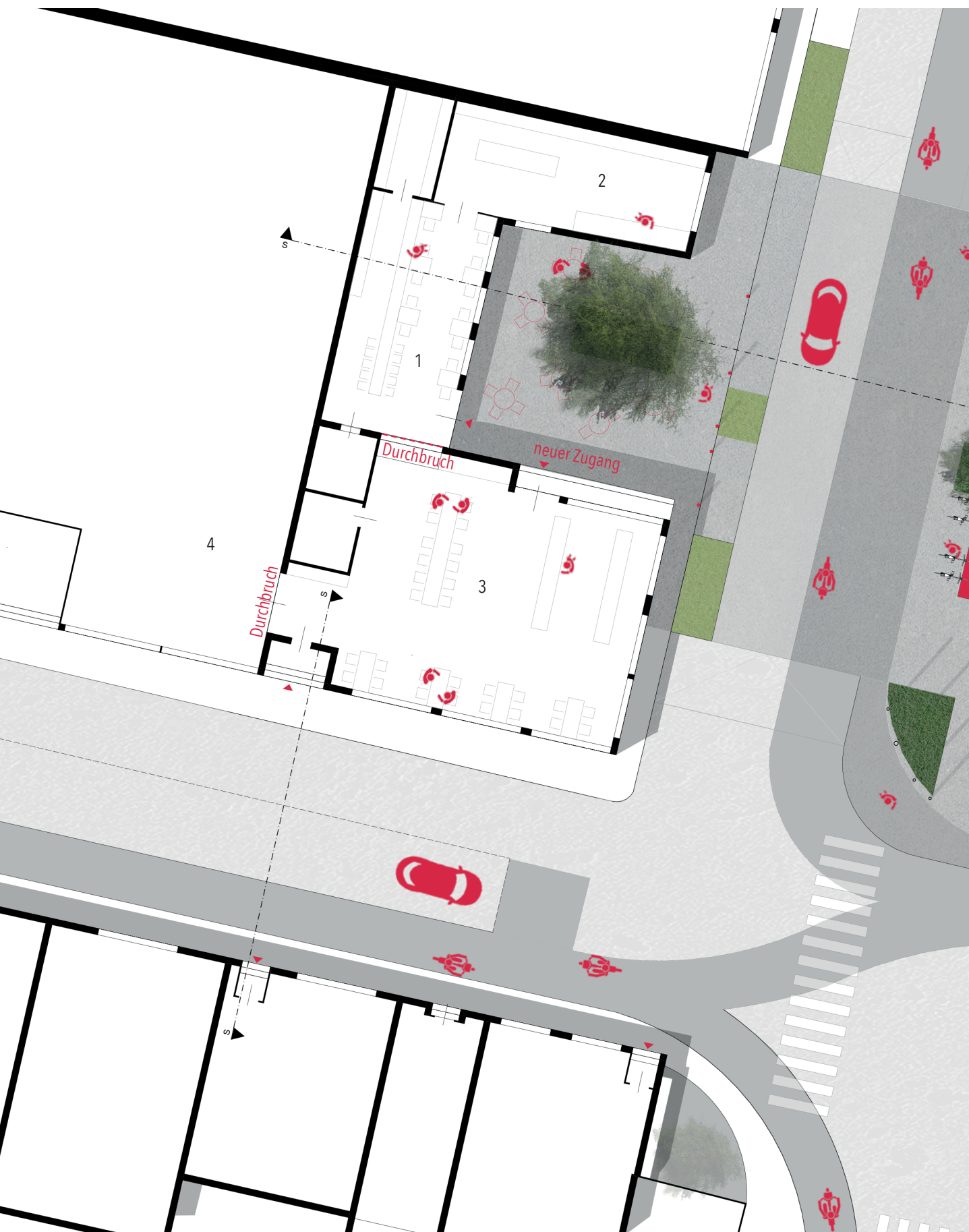
Einbahnregelung Mozartstraße

Die Mozartstraße wird zusammen mit der zuvor gezeigten Neubaustraße in ein Einbahnkonzept eingliedert und somit verkehrsberuhigt. Durch die Einbahnregelung ist die Errichtung eines eigenständigen Radstreifens möglich zur Ergänzung des Radwegnetzes.

Radwegnetzverbindung Kutsamkreuzung

Durch die Einbahnregelung der Mozartstraße wird die Links-Abbiegespur der Westbahnstraße obsolet und dient somit zur Platzbeschaffung für den Ausbau des Radweges um eine Fortführung des zuvor in der Westbahnstraße abrupt endenden Weges zu gewährleisten. Die Detailplanung für die Übersetzung der Radfahrer muss von Verkehrsplanern in weiterer Folge untersucht werden.

Ebenso entsteht dadurch eine gut ausgebaute Radinfrastruktur zu den weiteren Siedlungsgebieten des Gemeindegebietes und an die bestehenden Wege.

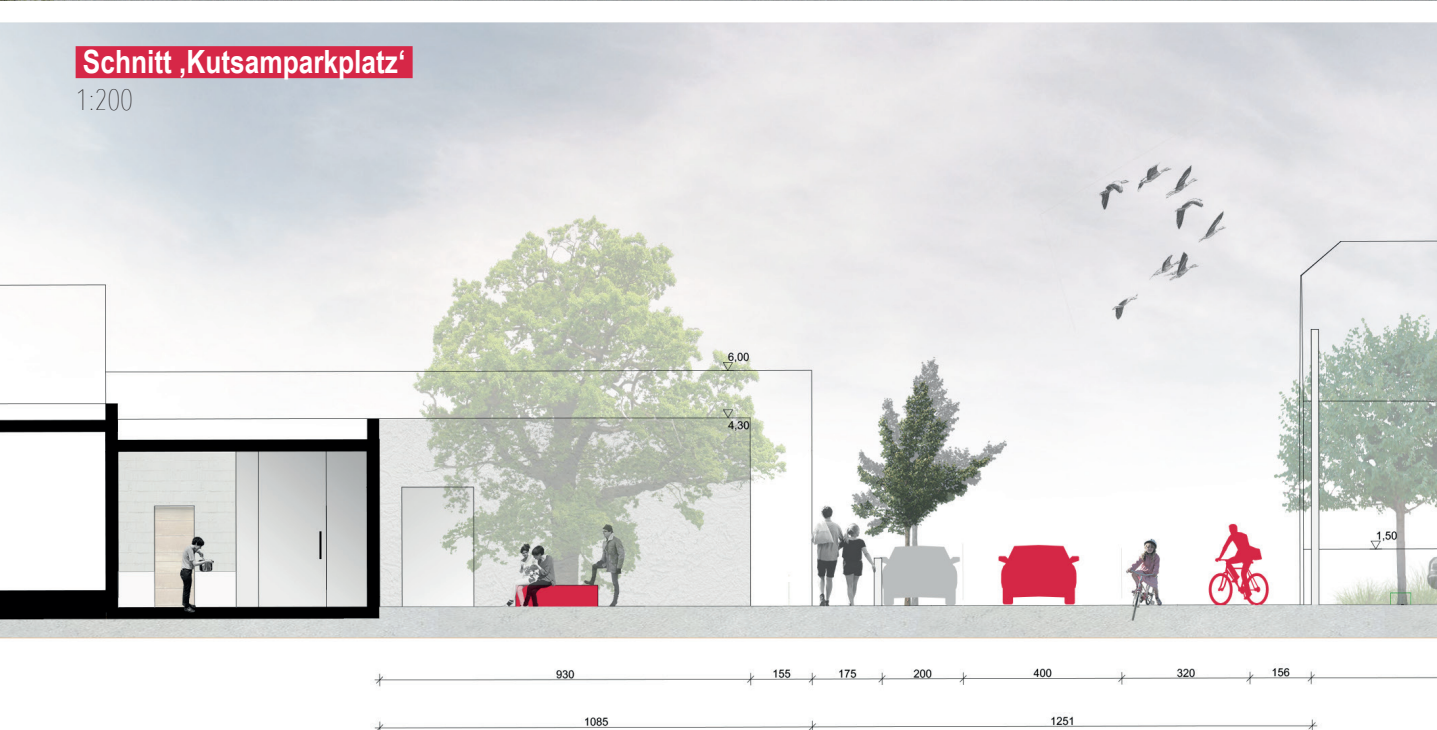


- 1 Cafe
- 2 Reparaturwerkstatt
- 3 Erweiterung Cafe / Handelsfläche / Pop-Up
- 4 Modehaus Kutsam



Grundriss „Kutsamkreuzung“

1:200

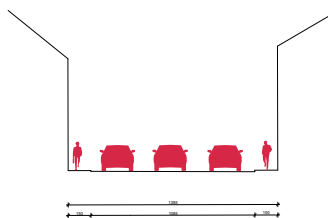




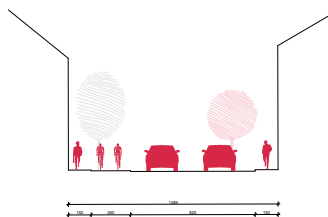
Schnitt Mozartstraße

1:500

vorher



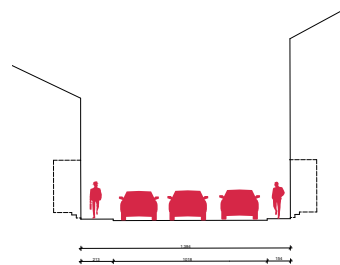
nachher



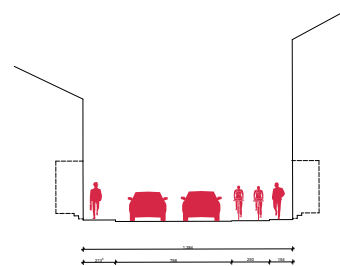
Schnitt Westbahnstraße

1:500

vorher



nachher







Franz-Forster Platz

Neugestaltung

5

Dem bereits hybrid genutzten Platz ist im Alltag Parkplatz und befindet sich inmitten der letzten erhaltenen Geschäftsbetriebe in Sankt Valentin.

Der städtebaulich wichtige Platz bekommt im folgenden Entwurf ein neues Gesicht verliehen.

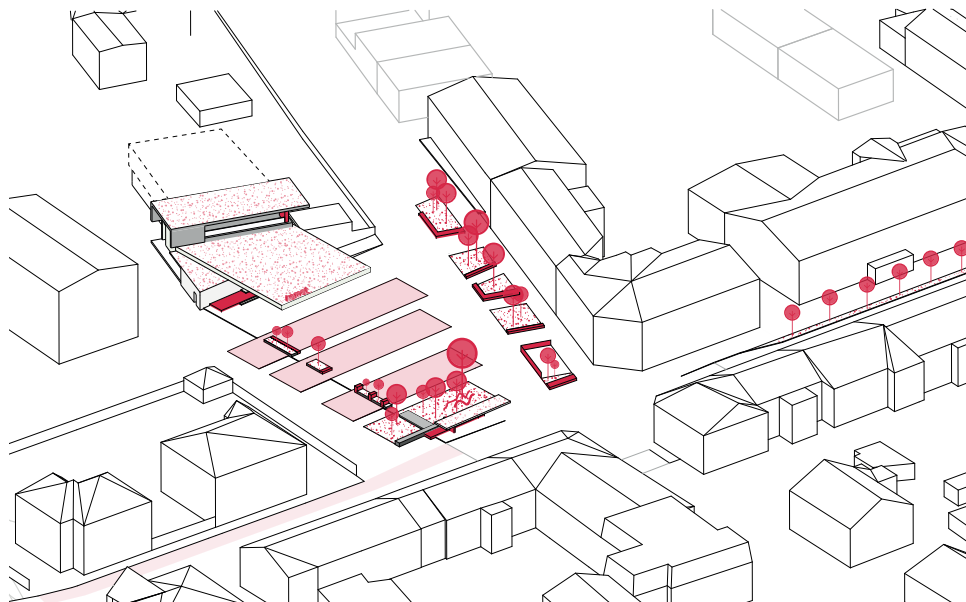
Als Kopfpunkt des Platzes wird der Automatenladen ‚Komot‘ im Bereich des Telekomgebäudes eingerichtet. Darüber wird in Luftraummiete eine Stadterrasse aufgebaut, welche sich als Wohnzimmer der Stadt über dem Forster Platz schwebt und die Bewohnerinnen und Bewohner von Sankt Valentin zum Yoga, Filmvorführungen, Vorträgen oder ‚Fernschauen‘ einlädt.



Neugestaltung & Zonierung Franz Forster Platz

Adaptierung des Telekomgebäudes mit ‚Komot‘ - dem Automatenladen

Neuer Rad- und Fußweg mit Ausbau der Hauptstraße



Neugestaltung des Franz Forster Platzes

Der hauptsächlich als Parkplatz genutzte Platz wird als dieser erhalten, entsprechend zoniert und mit Aufenthaltszonen ausgestattet. Als Akzentuierung des Platzes wird das Telekomgebäude adaptiert und fungiert mit einer großzügigen Überdachung als Witterungsschutz für den nördlichsten Teil des Platzes, um kleine Märkte etc. abhalten zu können.

Zufahrt Wohnhäuser

Für die erfolgreiche Zonierung des Franz Forster Platzes wurde dem bestehenden Wohnhaus im Nord-Westen des Platzes eine eigene Zufahrtsmöglichkeit mit dauerhaften Parkplätzen eingerichtet. Auch im Eventbetrieb ist somit das Erreichen der Wohnungen möglich und eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen für Besuchende dauerhaft verfügbar. Ebenso ist die Durchwegung zum Erholungsgebiet der Erla sichergestellt, welche auch über den Parkplatz des angrenzenden Gemeindebaus geführt wird.

Komot Automatenladen

Der Franz Forster Platz besitzt zur Zeit einen gut besuchten Eierautomat, welcher vor allem Gäste der Stadt amüsiert und erstaunt. Als Geschäftsmodell der Zukunft wieder dieser im ‚Komot‘, einem Laden für regionale Produkte aus dem Automaten, wiederholt und ausgebaut.

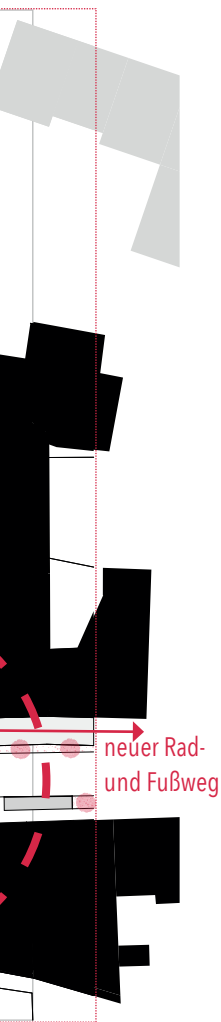
Neue Erschließungsstraße Entwicklungszone Kerngebiet

Die Entwicklungsstrategie des Kerngebietes sieht einen Erschließungsweg durch den Franz Forster Platz vor und wird somit stärker frequentiert werden. Der Entwurf sieht eine Begegnungszone im neuen Kreuzungspunkt vor, um jedem Verkehrsteilnehmer Präsenz zu verleihen. Die Begegnungszone fungiert nun aus großzügiger Verteiler für alle Straßenseiten.

Neuer Rad- und Fußweg

Auch hier findet das neue Radwegnetz Platz und wird zur Durchgängigkeit ab dem Franz Forsterplatz als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgebaut. Ein breit ausgebauter Weg mit schützenden Grünstreifen zum motorisierten Verkehr und das neue Tempolimit 30km/h beruhigen den Verkehr der Hauptstraße und schaffen vor allem einen sicheren Ort für alle Verkehrsteilnehmer.

Ein Großteil der bestehenden Parkplätze entlang der Hauptstraße wurden verlegt und somit eine starke räumliche Barriere entfernt, womit der Zusammenhang der Erdgeschoßzonen entlang der Straße wieder gestärkt wird und wieder Kontakt aufgebaut werden kann.





Grundriss Franz Forsterplatz

1:500

- 1 Komot Automatenladen
- 2 Backoffice Komot Laden
- 3 öffentliche Toiletanlagen / Serviceraum für Franz Forster Platz
- 4 Bushaltestation

Neugestaltung des Franz Forster Platzes

Die wichtigsten Elemente des Entwurfs:

// unabhängige Zufahrt für die Wohnhäuser und Erholungsgebiet der Erla

// Fixe Parkflächen, welche sich vom variablen Teil des Platzes abtrennen und abseits von Veranstaltungen verfügbar sind. Die ersten drei Parkflächen werden für E-Carsharing-Autos reserviert. Die folgenden Parkplätze können nach Bedarf ebenso mit vorgesehenen Ladestationen ausgestattet werden.

// platzdefinierende Grüninsel mit integrierter Bushaltestation, dazugehörigen Radabstellplätzen inkl. Ladestationen und Spielmöglichkeiten zur Überbrückung der Wartezeiten der Schüler

// Anschließende Begegnungszone im Kreuzungsbereich Franz Forster Platz / Hauptstraße mit der anschließenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h.

// niveaugleiche Parkebenen welche je nach Bedarf und Veranstaltungen teilweise oder komplett für alternative Nutzungen gesperrt werden können

// Multifunktionsinseln vor den angrenzenden Geschäftslokalen; mobile Möbel können bei Bedarf entfernt werden und die Inseln zu einem Gastgarten, Blumeninseln oder Ausstellungsflächen für die Geschäftslokale umfunktioniert werden

Der Komot Automatenladen

Als neuer Frequenzbringer und Zukunftsperspektive für Handelsbetriebe in Kleinstädten wird am Kopf des Franz Forsterplatzes, ein Automatenladen eingerichtet. Der zum Platz gewandte, vordere Gebäudeteil konnte bereits von der Telekom Austria angemietet werden und der im Bestand integrierte Laden bietet inspiriert vom erfolgreichen Eierautomaten des Franz Forster Platzes Produkte des täglichen Gebrauches in 24/7 verfügbaren Automatenfächern an. Darüber hinaus können die Fächer mit beispielsweise Last-Minute-Geschenken für die spontane Sonntagseinladung der Schwiegermutter, oder das fehlende Druckerpapier für Kleinunternehmen am Samstag Abend befüllt werden. Ebenso kann ein Foodsharing Fach in das System integriert werden.

Die Fächer können über eine kombinierte mobile Anwendung von zu Hause aus besichtigt werden, um den Kaufablauf zu optimieren.

Da die Immobilienstrategie der Telekom Austria eine Veräußerung dieses elementaren Bestandteiles des Franz Forster Platzes vereitelt, als auch die komplette Anmietung der Immobilie aufgrund der bestehenden technischen Nutzung nicht möglich ist, wird als alternative Strategie der vorhandene Luftraum angemietet. Durch die Anmietung kann über dem Komot-Laden im ersten Schritt eine Stadterrasse errichtet werden, welche als neues öffentliches Wohnzimmer für Sankt Valentin fungiert. In weiterer Folge kann das gesamte Gebäude überbaut werden und somit die prominente Lage einer öffentlichen Sondernutzung bereitgestellt werden. Der Entwurf des Komot-Ladens beinhaltet auch die Errichtung einer barrierefreien, öffentlichen WC Anlage und einer großzügigen Treppenanlage, welche auch als kleine Tribüne oder als Bühne ausgebaut werden kann.

Die großzügige Überdachung des Vorbereiches des Komot-Ladens ermöglicht eine witterungsunabhängige Bespielung eines Teilbereiches und kann für Märkte etc. genutzt werden.

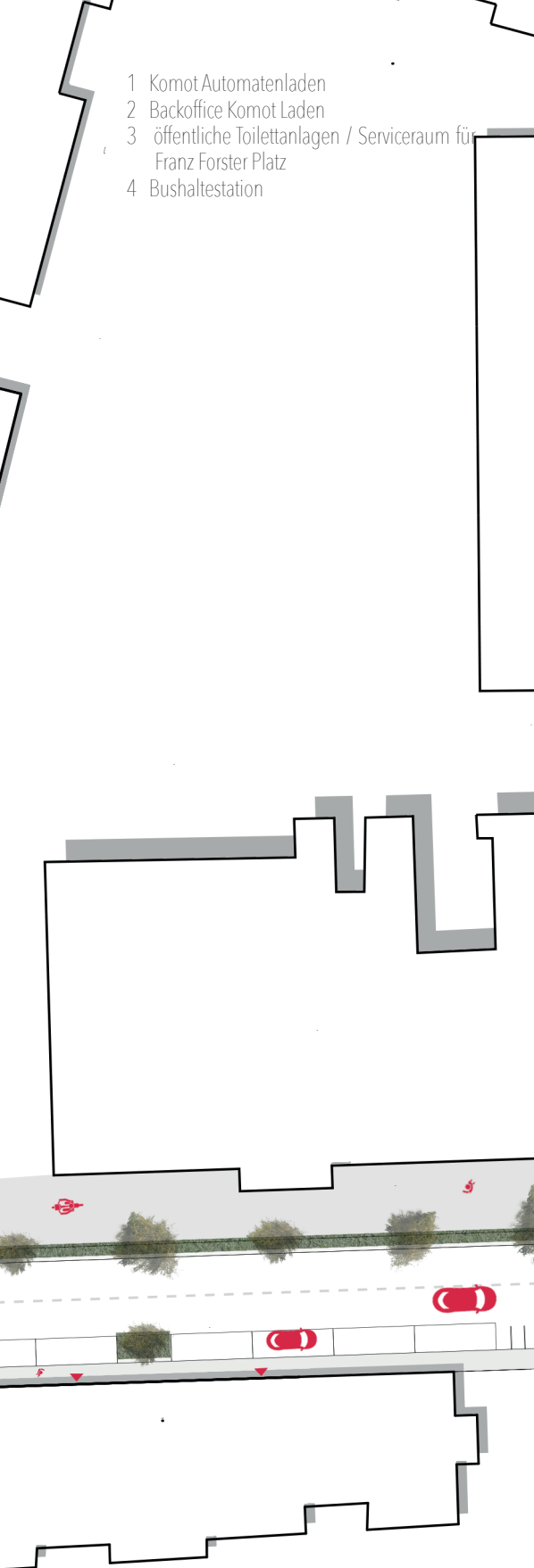


Schaubild Franz Forster Platz



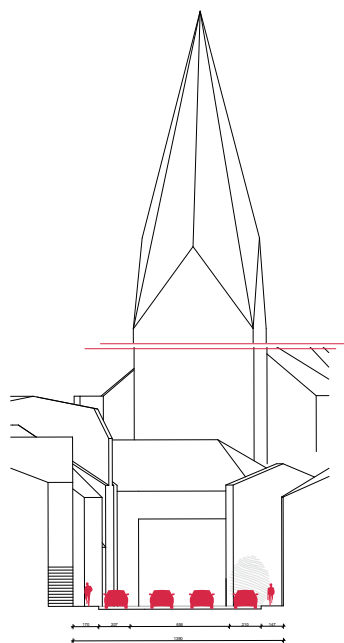
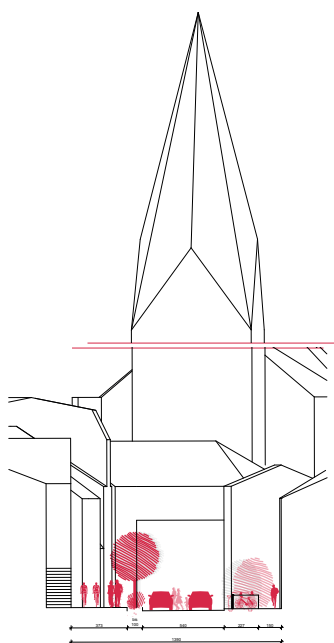
Schnitt Franz Forster Platz

1:250



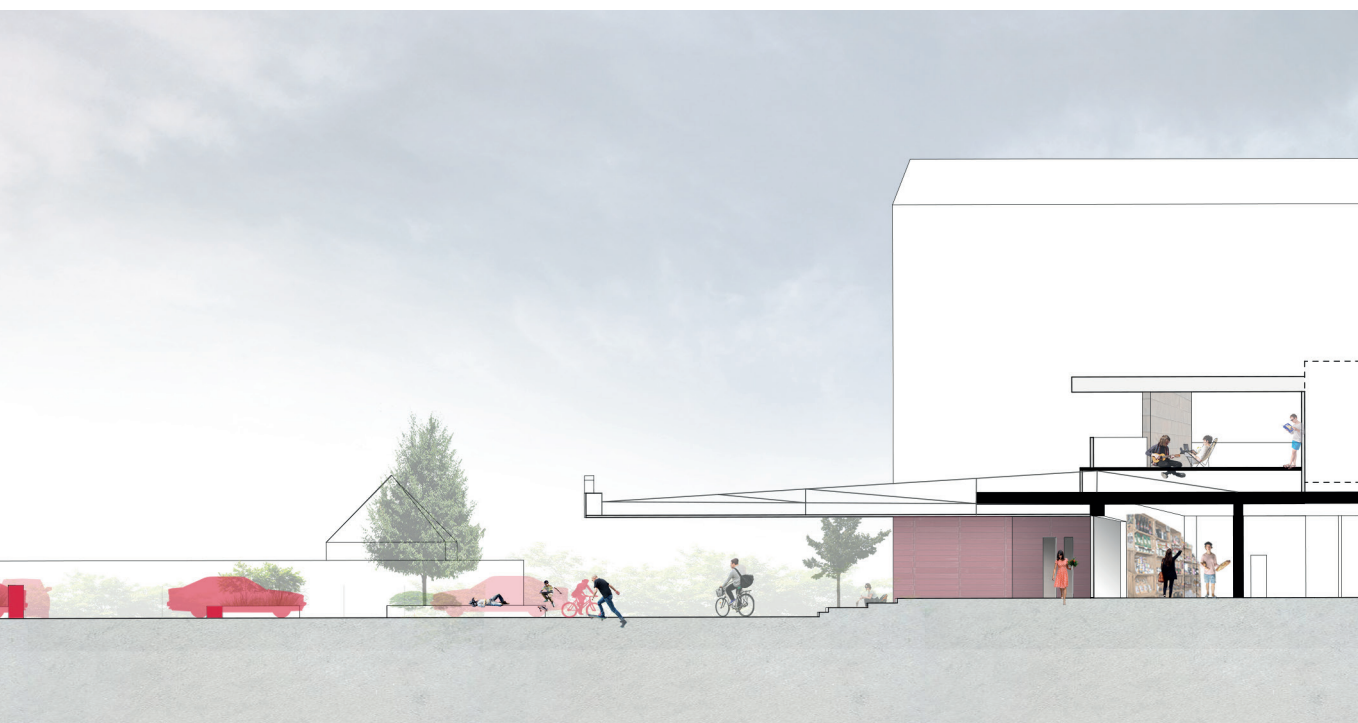
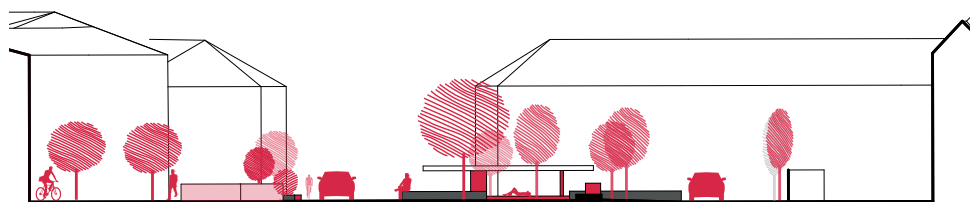
Regelschnitt Hauptstraße

1:500



Schnitt Franz Forster Platz

0 5 15m



Imbissstand Faulbachweg



Hauptstraße I



Nachbargebäude



Gastgarten Faulbachweg



Faulbachweg



Blick auch Entwicklungsgebiet



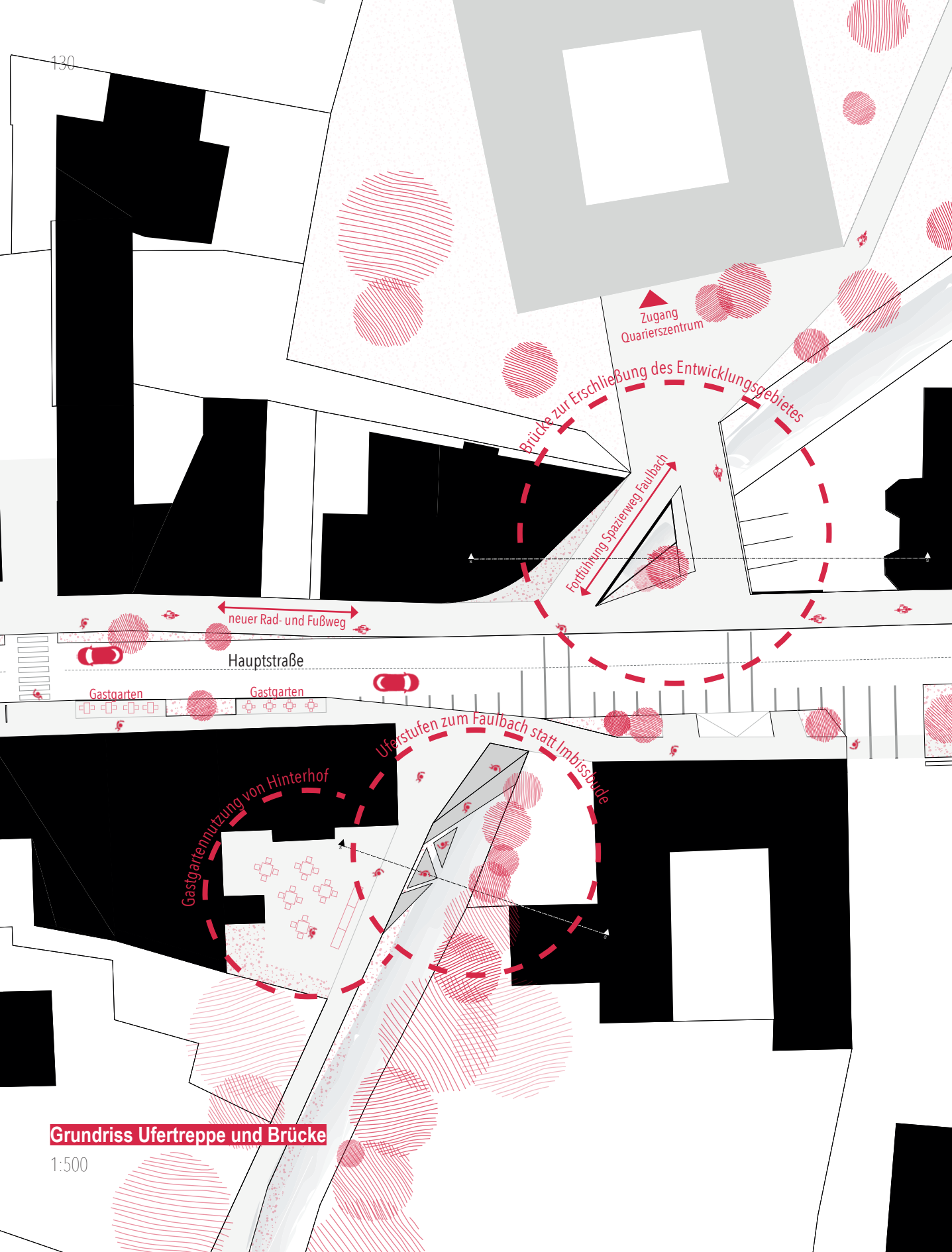
6

Stadt, Land, Bach, Brücke

Entwurf einer Brücke / Neugestaltung von Uferzone

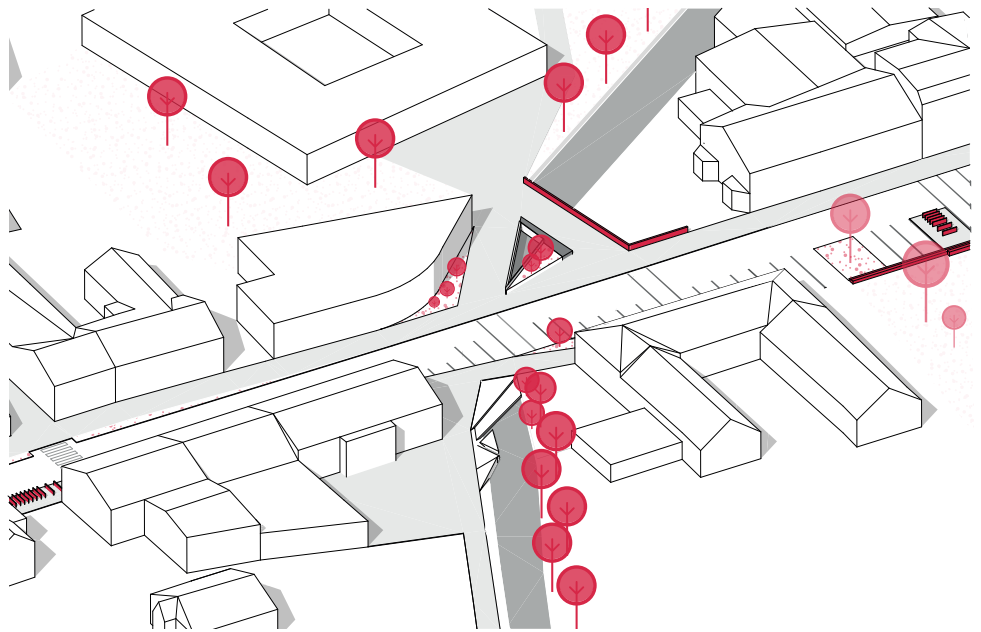
Der Faulbachweg ist einer der beliebtesten und idyllischsten Spazierwege im Kerngebiet. Mit dem neuen Entwicklungsgebiet bietet sich die Möglichkeit an, diese Achse zu verlängern um einen Fuß- und Radweg zur Verbindung zu schaffen, als auch den Spazierweg am Faulbach fortzuführen.

Der Faulbach selbst bekommt im Stadtgefüge wenig Beachtung. Ein bestehender Imbissstand bei der Hauptstraßenbrücke verhindert dies vor allem in Bezug auf die Hauptstraße.



Grundriss Ufertreppe und Brücke

1:500



Brücke zu neuem Siedlungsgebiet

Die Verdichtung und Erweiterung des Kerngebietes von Sankt Valentin sieht in den einzelnen Quartieren neue Quartierszentren vor. Eines dieser neuen Nachbarschaftszentren befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Hauptstraße, getrennt durch den Faulbach und momentan nicht direkt erschlossen.

Um die Nähe zur Hauptstraße zu nützen und eine kurze und direkte Verbindung zu schaffen, sieht der Entwurf eine neue Brücke vor, die zum einen den beliebten Spazierweg am Faulbach fortsetzt, als auch das Quartierszentrum für zu Fuß Gehende und Radfahrende erschließt. Die Brücke führt somit in eine idyllische Streuobstwiese, in welcher eine verkörperte Anlehnung an den stadtstruktur-typischen Vierkanthof als Ziel-punkt dient.

Die Brücke übernimmt somit zwei Hauptrichtungen und ermöglicht eine praktische und schnelle Anbin-dung an die Hauptstraße.

Durch die geschaffene Öffnung in der Mitte des Steges und einer dazugehörigen Sitz- und Verweilinsel, welche auch die Richtungen der Brücke definieren, wird einmal mehr der Bach aktiver Bestandteil der Stadtstruktur.

Ufertreppe

Der bestehende Imbissstand wird im vorliegenden Entwurf entfernt und die Nutzer in den leer stehenden Erdgeschoßbereichen der Nachbargebäude untergebracht. Durch die Freilegung des Bachlaufes für die Hauptstraße kann der Faulbachweg vollkommen eingesehen und in den Stadtraum geholt werden. Der freigelegten Uferzone werden zwei durchflutbare Treppenelemente eingehängt, welche durch Trittsteine im Bachlaufrichtung erweitert werden. Die Abtrep-pung der Trittsteine bietet eine weitere Möglichkeit das Ufer hinabzutreten und direkt am Bach zu sein.

Gastgarten

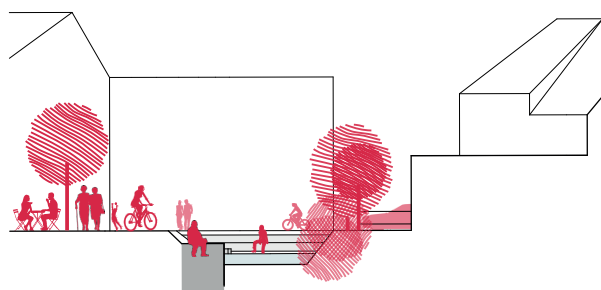
Ein bestehender Gastgarten am Ende des Faulbachweges/Ecke Hauptstraße wurde seit längerer Zeit nicht mehr genutzt. Trotz der idyllischen Lage und dem großen Potenzial änderte sich daran nichts.

Dieser Bereich sollte in Zusammenarbeit mit der eingemieteten Gastronomie bearbeitet werden, die Zaun-elemente entfernt und der Gastgarten genutzt werden. Der Entwurf sieht als Trennelement für den Gast-gartenbereich eine öffentliche Bank vor, um die herrschende Idylle auch ohne Konsumzwang genießen zu können.

Schaubid Faulbachweg

Schnitt Ufertreppen

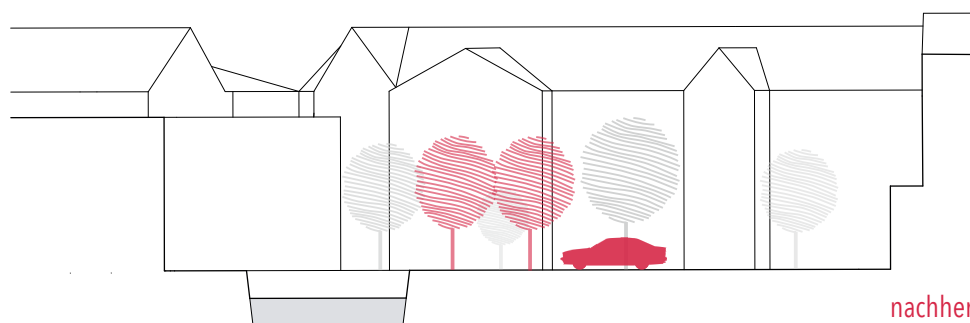
vorher



nachher

**Schnitt Brücke**

vorher



nachher



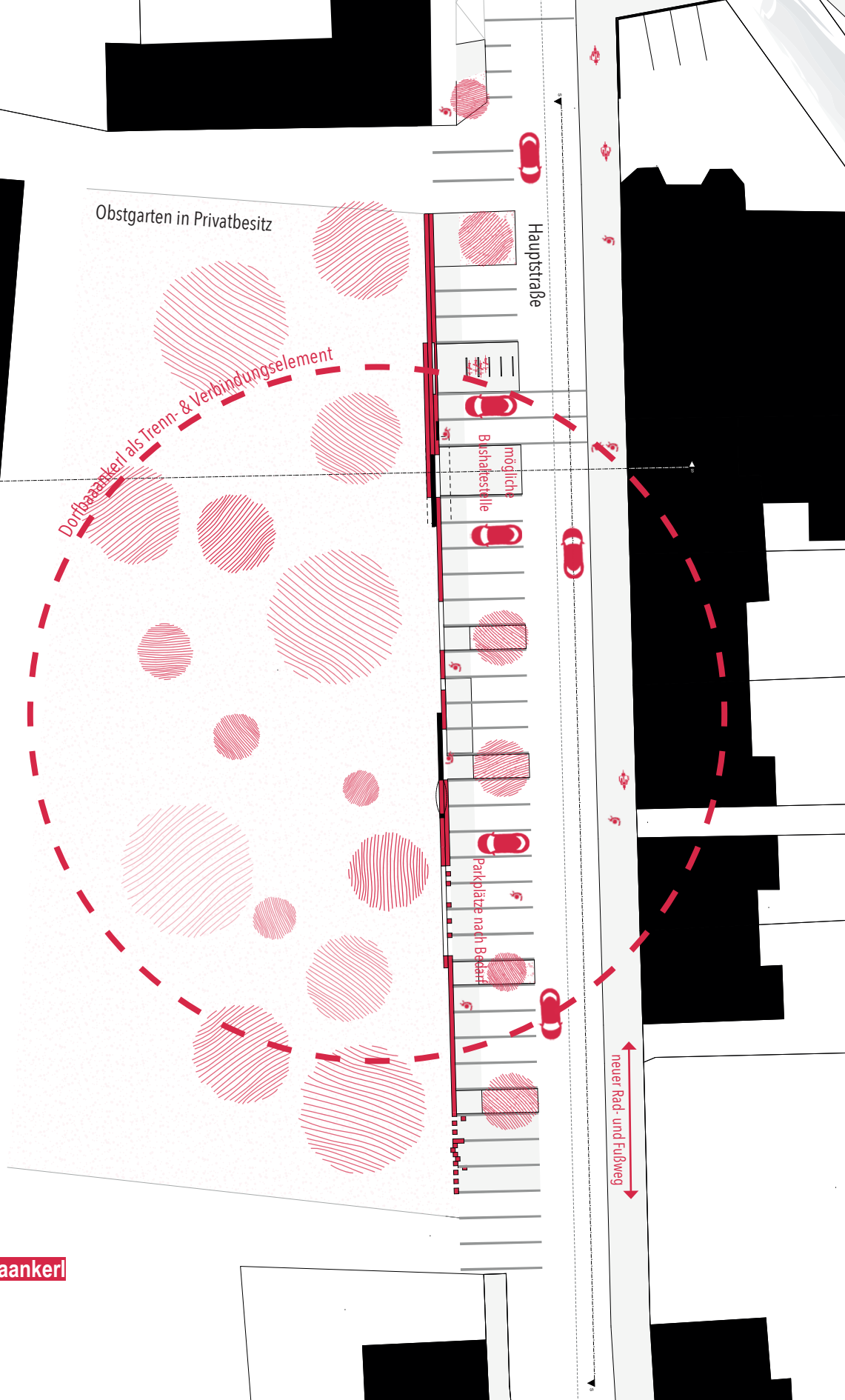


Dorfbaaankerl

Entwurf eines Stadtmöbels als Begrenzungselement

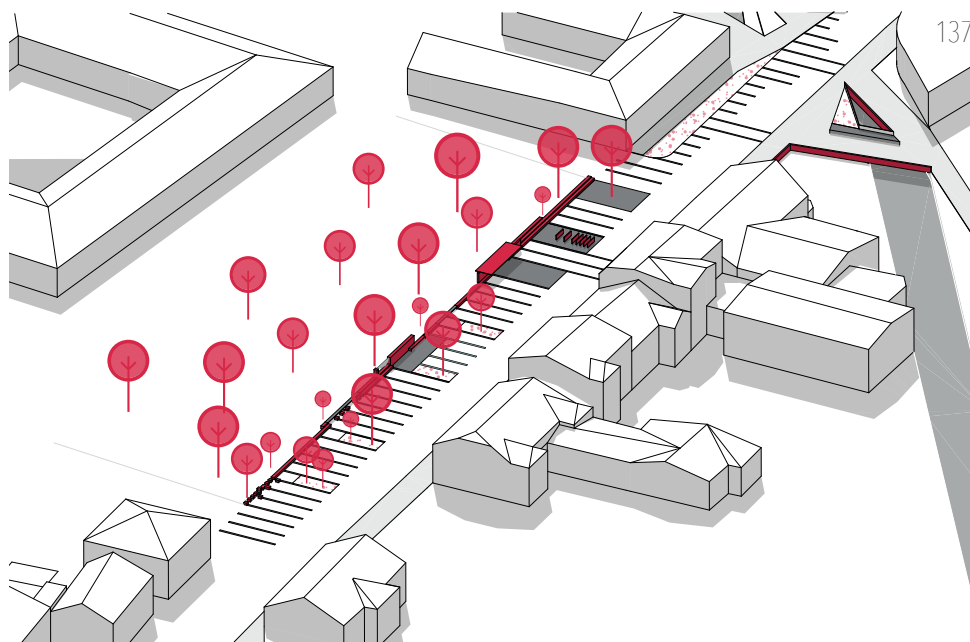
Ein wunderschöner, in Privatbesitz befindlicher Streuobstgarten fügt sich direkt an die Hauptstraße und wird räumlich durch einen Zaun getrennt. Dieses typisch dörfliche Element ist prägend für den letzten Teil der Hauptstraße von Sankt Valentin und großes Potential für den öffentlich Raum.

7



Grundriss Dorfbaaankerl

1:500



Trennungsmöbel als Verbindung

Das Dorfbaaankerl ist als nutzbare Alternative zum Zaun gedacht, als auch räumliche ‚Übersetzung‘ für den vorhandenen Obstgarten und der Hauptstraße.

Für den Entwurf wurde der vorhandene Zaun entfernt und das Stadtmöbel weiter in den Garten versetzt. Dadurch rückt das ‚Dorfbaaankerl‘ direkt in den Obstgarten und wird somit Teil des Gartens und bietet verschiedene Nutzungen an. Mit Hilfe des Dorfbaaankerls wird somit der öffentlich nutzbare Raum klar abgegrenzt, die Situation wirkt jedoch als räumliches Kontinuum des Obstgartens durch die Fortführung des Baumbewuchs zwischen den Parkflächen.

Das Dorfbaaankerl wurde als vielfältig nutzbares Stadtelement entworfen und bietet Aufenthaltsqualität, städtische Funktionen und infrastrukturelle Dienste. Eine nähere Erklärung des Stadtmöbels wird auf der folgenden Seite veranschaulicht.

Durch das Aufweiten des Straßenquerschnittes und das Abrücken des Stadtmöbels in den Obstgarten wird ergänzend eine 90 Grad Parkordnung ermöglicht, welche in einem post-fossilem Zukunftsszenario beinahe reinen Baum- und Grünflächen gewichen ist, und somit den Streuobstgarten zum definitiven Bestandteil der Hauptstraße von Sankt Valentin umwandelt.

Durch die Schaffung der zusätzlichen Parkmöglichkeiten (im Vergleich zur momentanen Parkordnung entspricht ein parkendes Auto einer neuen Parkfläche von drei möglichen Autoabstellplätzen), konnte dem Straßenzug der Hauptstraße Parallelparkflächen entnommen werden, deren Platzbedarf wiederum den neuen Rad- und Fußweg ermöglichen, als auch zusätzliche Stadterrassen für Gastgärten und wichtige Grünstreifen, welche Teilstrecken des neuen Fuß- und Radwegs begleiten, geschaffen werden.

Material

Angelehnt an die typischen Klinkerfassaden der mostviertler Vierkanter wird rot gefärbter Sichtbeton, kombiniert mit regionalem Lärchenholz und Kiesoberflächen zum dominierenden Oberflächenmaterial, als auch konstruktivem Baustoff.



0 5 15

Grundriss Dorfbaaankerl



zu Tisch

Dieser Abschnitt bietet längerverschiebbare Sitzhocker mit einem dazugehörigen Tisch. Die am Tisch eingebauten Spielfelder für Schach etc. bieten eine Zusatzfunktion;

HockerIn

die sich auflösende Baaankerlstruktur ergibt Hocker in lockerer Aufstellung;

Parkplätze

variable Parkplätze; je nach Bedarf kann die Anzahl bestimmt werden; Nicht benötigte Parkflächen werden zu begrünten Parkfeldern mit Baumbepflanzung, um den Obstgarten als Grünraum weiterzuführen.

Anschlagtafel

ein analoges und digitales „schwarzes Brett“ informiert über das aktuelle Geschehen und sammelt auch Hashtags die mit Sankt Valentin in Verbindung stehen.

mögliche Busstation

Integration einer Busstation bei Ausbau beziehungsweise Einrichten eines ständigen ÖPNV in Sankt Valentin.

kleine Stadttribüne

eine kleine Treppenanlage bietet Platz zum Sitzen, Stehen und Spielen.

Holzbank**Radabstellplatz**

Der Radabstellplatz ist möglichst praktisch platziert und bietet ein sicheres Abstellen von Rädern.

Hängematte

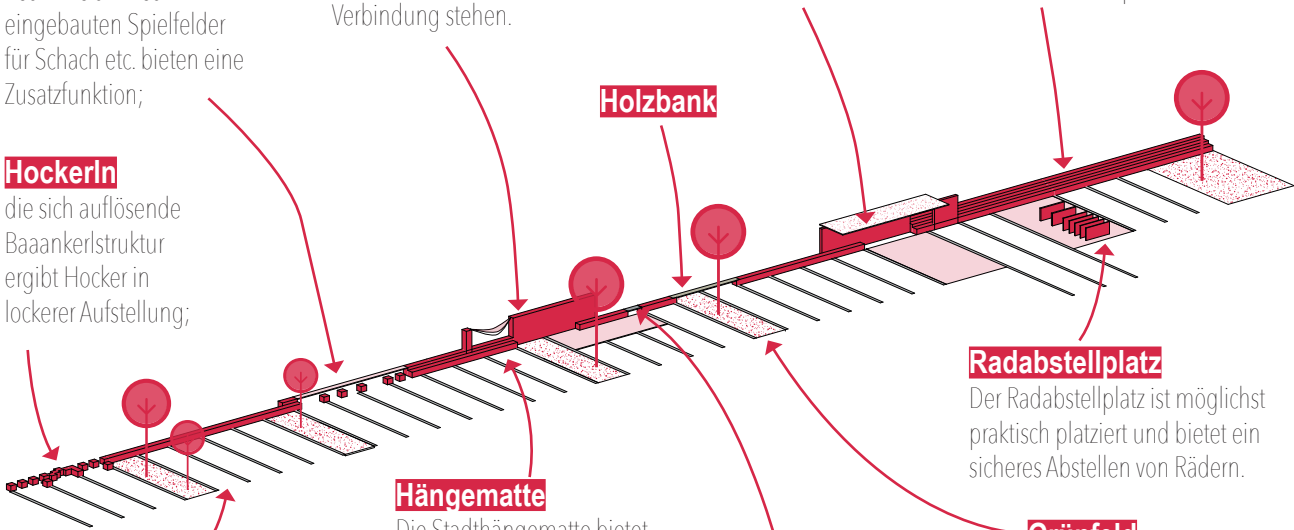
Die Stadthängematte bietet Erholung und Zeit zum Baumeln; Durch die Erhöhung von drei Stufen hebt sich die Blickhöhe über den Durchzugsverkehr und bietet Freiraum im Obstgarten Mitten in der Stadt.

Obstkorb

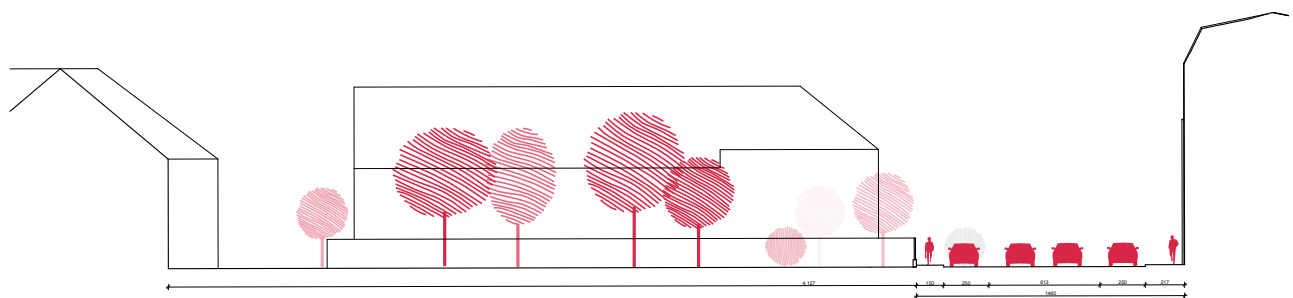
Das anfallende Obst der öffentlichen Obstbäume, als auch Obst von Privatgärten können hier der Gemeinschaft zur Verfügung gestellt werden.

Grünfeld

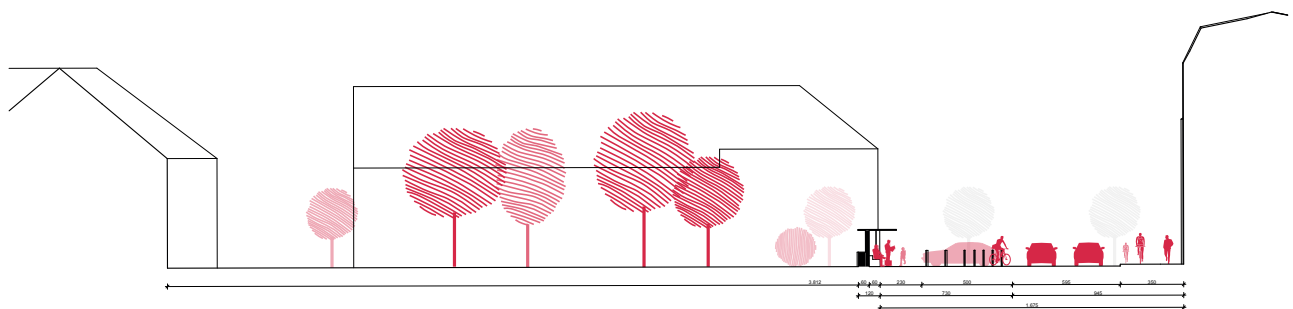
... statt Parkfeld fix begrünte Felder befinden sich zwischen den Parkflächen; Im Bereich des Gehweges wird ein Rasengitter eingesetzt.



Schnitt Dorfbaaankerl



vorher



nachher



Anhang

F

Literaturverzeichnis

Online Zeitschriften und Artikel

APA: Anzahl der Fettleibigen nimmt auf dem Land stärker zu als in Städten, in: Standard, 09.05.2019
Online unter: www.derstandard.at/story/2000102749956/anzahl-der-fettleibigen-nimmt-auf-dem-land-staerker-zu-als
Zugriff am: [20.08.2019]

Steinkellner, Herwig: Bodenverbrauch in Europa - Österreich führt die Liste an!, in: Salzburger Nachrichten, 21.08.2018
Online unter: <https://www.sn.at/panorama/wissen/bodenverbrauch-in-europa-oesterreich-fuehrt-die-liste-an-39137911>
Zugriff am: [07.05.2019]

Printmedien

Aigner, Alois: St.Valentin. 90 Jahre Westbahnstraße 39, St.Valentin 2015

Bundeskanzleramt Österreich: Dritter Baukulturreport, Wien 2017

Cerny, Heimo/ Überlackner, Franz: Die Moststraße, St.Pölten 2007

Driessen, Kathrin / Münter, Angelika: Wohnen in Suburbia. Muster, Motive und städtische Gegenstrategien. in: Wissenschaft und Umwelt, 12 (2009), 55-66

Fuchs, Karl / Stadtgemeinde St.Valentin (Hg.): St.Valentin. Vom ländlichen Eisenbahnknoten zur modernen Industriestadt, St.Valentin 2004

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2015

Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Berlin 2012

Gemeinden des Verwaltungsbezirkes Amstetten (Prof. Dr. Heimo Cerny): Der niederösterreichische Bezirk Amstetten und seine Gemeinden, Wien 2006

Harris, Richard / Lehrer, Ute: The Suburban Land Question. A Global Survey, Toronto 2018.

Knox, Paul L. / Mayer, Heike: Kleinstädte und Nachhaltigkeit. Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben, Berlin 2009

Lischka, Hans: St.Valentin anno dazumal, St.Valentin 2009

Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Braunschweig 1990

Norberg-Schulz, Christian: Genius Loci. Landschaft Lebensraum Baukunst, Stuttgart 1982

Prominski, Martin / Stokman, Antja u.a.: Fluss.Raum.Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer, Basel 2012

Reisinger, Josef: Codename: Spielfabrik. Die Nibelungenwerke in St. Valentin und die deutsche Panzerfertigung, Wien 2010

Seiß, Reinhard: Wo, bitte, geht's zur Baukultur?, in: Die Presse / Spectrum, 24.03.2012, 1-2

Stadtgemeinde Sankt Valentin / Bearbeitung: Raumposition OG, Bogenfeld Architektur, feld72 Architekten, DnD Landschaftsplanung: Sankt Valentin gemeinsam gestalten. Rahmenplan zur Innenstadtentwicklung, Sankt Valentin/Wien 2019

Stadtmarketing Sankt Valentin: Stadtkonzept St.Valentin, St.Valentin 2017

Weber, Gerlind / Eder, Evelyn: Kleinstädte. Neue Wege in der Stadt- und Ortskernbelebung, Abteilung Raumordnung – Dorf- und Stadtentwicklung des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung, 2013

Wolfinger, Stefan: Das KZ-Aussenlager St. Valentin (Mauthausen-Studien. Schriftenreihe der Gedenkstätte Mauthausen 7), Wien 2009

Zukunftsinstitut (Hg.): Futopolis. Stadt, Land, Zukunft, Main 2019

Onlinequellen

AllesWirdGut: FUZI. Fußgängerzone Innichen

<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>

Zugriff am: [04.07.2019]

AllesWirdGut: FUZI. Fußgängerzone Innichen Info Sheet

[eran.zed69.googlepages.com/fuzi.pdf](http://www.zed69.googlepages.com/fuzi.pdf)

Zugriff am: [04.07.2019]

Architektur Raumburgernland: Nehmen Sie Platz!

<https://architekturraumburgernland.at/veranstaltungen/nehmen-sie-platz/nehmen-sie-platz-8-7-mb>

Zugriff am: [31.05.2019]

Benda, Theresa (EU-Umweltbüro): Boden und Bodenschutz – Situation in Österreich und in der EU

<https://www.eu-umweltbuero.at/assets/EU-Umweltbuero/EU-Factsheets/2017-1-Factsheet-Boden-interaktiv.pdf>

Zugriff am: [09.05.2019]

Elmer Oberegger: Budweiser Bahn

www.oberegger2.org/enzyklopaedie/budweiser.html

Zugriff am: [15.03.2019]

Gemeinde Waidhofen/Ybbs: Stadtentwicklung & Innenstadtentwicklung

<https://login.waidhofen.at/media/magistratwaidhofen/1479993887-stadtentwicklung-und-innenstadtbelebung-end-pdf.pdf>

Zugriff am: [03.07.2019]

Gemeinde Waidhofen/Ybbs: Stadtprojekt 2.0_17. Ausstellung im offenen Rathaus Waidhofen/Ybbs

<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>

Zugriff am: [29.05.2019]

Horx, Matthias: Progressive Provinz. Die neue Heimat des Glocalisten

<https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/zukunftsreport/progressive-provinz-die-neue-heimat-der-glocalisten/>

Zugriff am: [15.05.2017]

Innichen

<https://de.wikipedia.org/wiki/Innichen>

Zugriff am: [25.05.2019]

Johann Stixenberger: Überblick: Stadtentwicklung und Innenstadtbelebung

https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/ausschuesse/wissensnetzwerk_innenstadt/dokumente/2015-12-03_Ueberblick-Stadtentwicklung-WY.pdf

Zugriff am: [27.05.2019]

Landesregierung Niederösterreich: Waidhofen an der Ybbs

http://www.noee.gv.at/noee/Waidhofen_an_der_Ybbs.html#statistik

Zugriff am: [16.05.2019]

NÖ.Regional.GmbH: Kleinregionaler Strategieplan 2016-2020

https://www.raumordnungnoe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/kleinregionen/Strategiepläne/KR_Strategie_Mostviertel_Ursprung_oFP.pdf

Zugriff am: [12.07.2019]

Raumplanung und Regionalpolitik NÖ: Kleinregionaler Strategieplan (KRSP)

<https://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=555>

Zugriff am: [27.04.2019]

Stadtgemeinde St.Valentin: Unsere Stadtgeschichte

www.sanktvalentin.at/index.php/unsere-stadt/geschichte

Zugriff am: [25.03.2019]

Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde - 30531 - St. Valentin

<https://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=30531>

Zugriff am: [22.07.2019]

Statistik Austria: Statatlas, Auswahl Gemeindegebiet St.Valentin

www.statistik.at/atlas/

Zugriff am: [22.07.2019]

Steiermärkische Landesregierung, im Rahmen von „Baukultur - Erfahrungsaustausch mit den Nachbarn“: Waidhofen/Ybbs

https://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/12344897_124260967/ec4d7141/01_Waidhofen%20an%20der%20Ybbs.pdf

Zugriff am: [28.05.2019]

Westwinkel: Über uns

<https://www.westwinkel.at/static/verein>

Zugriff am: [20.07.2019]

Abb. 1. Luftaufnahme Siedlungsstrukturen Österreich

© Helmut Klapper, Vorarlberger Landesbibliothek
<http://kultur-pool.at/plugins/kulturpool/showitem.action?itemId=261993658186&kupoContext=smartworkObject>,
Zugriff am: [20.08.2019]

Abb. 2. Luftaufnahme, Waidhofen/Ybbs

© engleder
<https://www.haus-in-waidhofen.at>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 3. offenes Rathaus, Waidhofen/Ybbs

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 4. offenes Rathaus 3D Schnitt, Waidhofen/Ybbs

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 5. Auszug von Stadtprojekten in Arbeit/Umgesetzt, Stand März 2019, Waidhofen/Ybbs

Auszug von Stadtprojekten in Arbeit/Umgesetzt, Stand März 2019

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 6. Beispielprojekt Ortseinfahrt

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 8. Zubau Rothschildschloss, Hans Hollein, Waidhofen/Ybbs

© Stadt Waidhofen
<https://www.zukunftsorte.at/gemeinden/waidhofenybbs/bilder.html>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 7. Beispielprojekt Ortseinfahrt Entwurf

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 11. Entwurf bestehender Brückenkonstruktion als „Stadterrasse“

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 14. Neuprofilierung Stadtplatz und Gestaltung mit „Wiener Würfel“, Neugestaltung von Ernst Beneder, 2000, Waidhofen/Ybbs

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff [04.07.2019]

Abb. 9. Entwurf Ausweitung Station Citybahn

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 10. Bestehende Trassenführung

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 12. Fotodokumentation Altbestand Stadtplatz I

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 13. Fotodokumentation Altbestand Stadtplatz II

© Stadt Waidhofen
<https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>, Zugriff am: [04.07.2019]

Abb. 15. Fußgängerzone; Innichen, Südtirol

© AllesWirdGut
[http://www.awg.at/wp-content/uploads/2015/05/015_FUZI_fol-
der_web.pdf](http://www.awg.at/wp-content/uploads/2015/05/015_FUZI_folder_web.pdf), Zugriff am [08.07.2019]

Abb. 16. Gestaltungsschwerpunkte

© AllesWirdGut
<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]
es wurde eine farbliche Abänderungen des Bildmaterial vorgenommen

Abb. 17. Zonierung Konzeptbild I

© AllesWirdGut
[eran.zed69.googlepages.com/fuzi.pdf](http://www.zed69.googlepages.com/fuzi.pdf), Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 18. Zonierung Konzeptbild II

© AllesWirdGut
[eran.zed69.googlepages.com/fuzi.pdf](http://www.zed69.googlepages.com/fuzi.pdf), Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 19. Sitzgruppe Platzgestaltung Innichen

© AllesWirdGut
<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 20. Zonierung Fußgängerzone Innichen

© AllesWirdGut
<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 21. Detail Radständer

© AllesWirdGut
<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 22. Wasserfläche

© AllesWirdGut
<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 23. Detail Ebene

© AllesWirdGut
<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]

Abb. 24. Beispielbare Wasseflächen zur Zonierung

© AllesWirdGut

<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]**Abb. 25. Detail Ebene bei Nacht**

© AllesWirdGut

<http://www.awg.at/project/fuzi-d/>, Zugriff am [05.07.2019]**Abb. 26. Lineare, Erweiterung Uferzone**

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 52.

Abb. 27. Punktuelle Erweiterung Uferzone

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 54.

Abb. 28. Temporäre / Bedingte Erweiterung Uferzone

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 56.

Abb. 29. Schwebende Erweiterung Uferzone

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 58.

Abb. 30. Widerstehende Erweiterung Uferzone

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 60.

Abb. 31. Furt / Stufen Ahna

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 235.

Abb. 32. Neue Uferzone Ahna

© Birkhäuser

Prominski / Stokman 2012: 235.

Abb. 33. Deichgärten, k1 Landschaftsarchitekten

© Lichtschwärmer

<http://www.landezine.com/index.php/2015/11/deichgarten-and-donaupark-by-k1-landschaftsarchitekten/>, Zugriff am: [08.07.2019]**Abb. 34. LANDSCHAFTEN DES MOSTVIERTELS**

© Residenz Verlag

Cerny / Überlackner 2007, 15.

Abb. 36. Ausschnitt Zehentkarte von Sankt Valentin

Lischka 2009, 5.

Abb. 39. großer Empfang von Adolf Hitler mit Gauleitern in Sankt Valentin bei Panzerwerksbesichtigung

Lischka 2009, 107.

Abb. 40. Zwangsarbeiter der Panzerfabrik

Lischka 2009, 102.

Abb. 35. Stiftsbrief an Benediktinerkoster Erla

Lischka 2009, 5.

Abb. 37. Bahnhof Sankt Valentin

Lischka 2009, 32.

Abb. 41. Stadterhebungsurkunde

Karl Fuchs 2004, 42

Abb. 38. dazumaliges Bahnstreckennetz<http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/budweiser.html>, Zugriff am: [07.05.2019]**Abb. 42. Luftbild Betriebsgelände Engel, Herzograd**

© RWA Licht- und Lüftungstechnik GmbH

<http://www.rwa.co.at/>, Zugriff am: [22.07.2019]**Abb. 44. Konzeptgrafik Innenstadtentwicklung**

© Bogenfeld Architektur

<https://www.bogenfeld.at/projekte/kooperatives-verfahren-st-valentin>, Zugriff am: [24.07.2019]**Abb. 45. Konzeptgrafik: Zentrale öffentliche Räume**

© Raumposition OG / Bogenfeld Architektur / Feld72 Architekten / DnD Landschaftsplanung

Stadtgemeinde Sankt Valentin 2019, 36.

Abb. 46. Konzeptgrafik: Grünräume

© Raumposition OG / Bogenfeld Architektur / Feld72 Architekten / DnD Landschaftsplanung

Stadtgemeinde Sankt Valentin 2019, 36.

Abb. 47. Konzeptgrafik: Stadtqualitäten

© Raumposition OG / Bogenfeld Architektur / Feld72 Architekten / DnD Landschaftsplanung

Stadtgemeinde Sankt Valentin 2019, 38.

Abb. 48. Konzeptgrafik Quartiersbildung

© Raumposition OG / Bogenfeld Architektur / Feld72 Architekten / DnD Landschaftsplanung

Stadtgemeinde Sankt Valentin 2019, 39.

Abb. 49. Orthofoto mit Planausschnitt

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; Gruppe Baudirektion – Abteilung Hydrologie und Geoinformation

Abb. 50. Luftbildaufnahme Gemeindegebiet Sankt Valentin

Datenauszug aus Apple Maps, 2019.

Abb. 52. Siedlungsgebiet im 19. Jhdt.

Datenauszug aus mapire, Screenshot 2019.

<https://mapire.eu/de/map/europe-19century-secondsurvey/?bbox=1616563.4898153634%2C6135235.267042431%2C1619601.861689699%2C6136429.595609386&layers=158%2C164>, Zugriff am: [03.07.2019]

Abb. 53 Franzisco-Josephinische Aufnahme um 1900

© Land Niederösterreich, BEV

NÖ Atlas, [https://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/\(S\(4xb4lj5evykgro2fk2ilxy\)\)/init.aspx?karte=atlas_franzisco_josephinische_landesaufnahme&ks=basiskarten_und_bilder&redliningid=jrjeaefg5j-wj2u0wvurut41q&box=564231.708333333;256859.625;850246.291666667;429103.375&srs=31259](https://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/(S(4xb4lj5evykgro2fk2ilxy))/init.aspx?karte=atlas_franzisco_josephinische_landesaufnahme&ks=basiskarten_und_bilder&redliningid=jrjeaefg5j-wj2u0wvurut41q&box=564231.708333333;256859.625;850246.291666667;429103.375&srs=31259), Zugriff am : [03.07.2019]

Abb. 54 Gasthaus Budweis

Lischka 2009, 79.

Abb. 55 Bahnhofsvorplatz

Lischka 2009, 21.

Abb. 56 Siedlungsverschmelzung

Lischka 2009, 21.

Abb. 57 neuer Siedlungsraum entsteht

Lischka 2009, 31.

Abb. 58 Arbeitersiedlung in der Heim- und Siedlerstraße

Lischka 2009, 25.

Abb. 59 letzte oberirdische Übersetzung

Fuchs, Karl / Stadtgemeinde St.Valentin 2004, 15.

Abb. 60 Bau der Bahnunterführung

Fuchs, Karl / Stadtgemeinde St.Valentin 2004, 15.

Alle Fotos, Grafiken und Illustrationen welche nicht im Abbildungsverzeichnis angeführt sind, wurden von der Verfasserin selbst erstellt.

Alle von der Autorin erstellten Pläne basieren auf CAD-Plandaten, welche von der Stadtgemeinde Sankt Valentin explizit für dieses Projekt übermittelt worden sind.

...

an Frau Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros
für die Betreuung dieser Masterarbeit.

...

an die Stadtgemeinde Sankt Valentin,
im Besonderen Frau Doris Haider, die mir einen tiefen Einblick in den Stadtentwicklungsprozess gewährt hat und für Informationen jederzeit bereit gestanden ist.

...

Mama
Papa
Katharina

Ihr habt erheblich zur Entstehung dieser Arbeit beigetragen und mich bedingungslos und jederzeit unterstützt ohne mir jemals Druck zu machen - eines der wunderbarsten Geschenke des Lebens.

...

Nenad für ALLES.

...

Susanne
Michael Rupert

für eine einzigartige Studienzeit, gebotene Unterkunft, Salat mit Gebratenem, fachliche Unterstützung und die gemeinsamen Betriebsausflüge. Danke auch für die guten Worte in Krisenzeiten.

Besonderem Dank gilt hier dem klugen Kätzchen als die gegenüber-sitzende Contenance und Ehrenprojektpartnerin.

...

Klara
Ksenia

Als meine Familie in Graz habt ihr mir eine unvergessliche gemeinsame Zeit und ein Zuhause beschert.

...

an das IAT und sein Team
für die kühle Arbeitsstätte während der heißen Sommertage und die schöne, als auch lehrreiche Zeit als Studienassistentin.

