

Die Zukunft der Dörfer und
Kleinstädte im ländlich
peripheren Raum



Julia Schneider, BSc.

DIE ZUKUNFT DER DÖRFER UND KLEINSTÄDTE IM LÄNDLICH PERIPHEREN RAUM

Analysen und Prozesse zur Stärkung der Infrastruktur und Attraktivierung des Zentrums
am Beispiel
der Historischen Stadt - Radstadt

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

Graz, Mai 2019

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutz, 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.

Datum

Unterschrift

Geichheitsgrundsatz

Bei personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Formulierung für die männliche als auch für die weibliche Form. Auf die explizite Nennung beider Geschlechter wurde aufgrund der einfacheren Lesbarkeit verzichtet.

Die Zukunft der Dörfer und
Kleinstädte im ländlich
peripheren Raum

INHALT

Vorwort	13
1 Die Zukunft der Dörfer und kleinen Städte im ländlichen Raum	15
→ "Kleine Städte, k(l)eine Zukunft?"	
→ Welche Rolle soll der ländliche Raum in Zukunft einnehmen?	
2 Siedlungsmorphologische Analyse	39
→ Lokalisierung der Geographischen Lage	
→ Bebauungsstruktur der Stadt	
→ Mobilitätsstrukturen	
→ Naturraum und Topographie	
→ Statistische Daten	
→ Infrastruktur Einrichtungen	
3 Geschichtliche Aufarbeitung	59
→ erste Spuren einer Besiedelung	
→ die eigentliche Geschichte der "alten Stadt im Gebirge"	
→ wichtige Gemeindeentwicklungen und Bautätigkeiten seit der Stadtgründung	

4 Identitätsfindung einer Kleinstadt und seiner Bewohner 79

- Entwicklung der Kleinstädte im ländlichen Raum
- Wachstumsphasen von Radstadt

5 Potenzial Zonen und Strategie 85

- Methoden und Strategien
- Projektgebiete
 - Bahnhof - Tor in die Stadt
 - Kulturmeile
 - Erholungs- und Bildungszentrum
 - Der Mittelpunkt (Stadtplatz)

6 Resümee 181

- Verkehrsraum
- Erholungsraum
- Stadtraum
- Kommunikation Stadträume
- Schlussfolgerung

7 Verzeichnisse 193

- Literaturverzeichnis
- Abbildungsverzeichnis

“Damit alles so bleibt wie es ist,
muss sich weiterhin etwas ändern.”¹

Josef Mathis

(Altbürgermeister von Zwischenwasser)

Leerstände im sowie um das Zentrum von Radstadt und der weniger bis gar nicht einladende Bahnhofsbereich im Süden sowie die Bereiche der beiden Haupteinfahrten ins historische Zentrum der Stadt werden zum Anlass genommen, um im Zuge dieser Masterthesis eine Aktivierung und Definierung des Stadtkerngebietes sowie seiner Transitflächen zu bewirken. Radstadt liegt im Salzburger Pongau. Die Historische Stadt erweitert sich in den letzten Jahren aus städtebaulicher Sicht ausschließlich außerhalb des Zentrums, was auf den bereits seit der Stadtgründung sehr stark verdichteten Stadtkern zurückzuführen ist.

Welche Maßnahmen sowie eventuell notwendige bauliche Veränderungen unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Situation können eine Aktivierung und neue Definierung des Stadtkerngebietes bewirken bzw. erzielen? Diese Fragestellung soll zum Teil unter dem Aspekt der Einfriedung regionaler und Stadtspezifischer Themen beantwortet werden, wobei gewohnte Strukturen durchbrochen und neu angeordnet werden sollen. Es soll eine Städtebauliche Intention der Zentrumsfunktion und Mobilen Infrastruktur durch die zu setzenden Maßnahmen dargestellt und verdeutlicht werden. Eine fundierte Städtebauliche Auseinandersetzung mit dem baulichen Bestand bildet die Grundlage für das Erkennen der Potentiale und der Identität des Ortes, um Zukunftsszenarien für das Zentrum des Gemeindegebietes zu entwerfen.

¹ <https://www.zwischenwasser.at/wirtschaft/raeumliches-entwicklungskonzept-rek/raeumliches-entwicklungskonzept>, am 18.11.2018.

01. DIE ZUKUNFT DER KLEINEN STÄDTE UND DÖRFER IM LÄNDLICHEN RAUM

- "Kleine Städte, k(l)eine Zukunft?"
- Welche Rolle soll der ländliche Raum in
Zukunft einnehmen?

"KLEINE STÄDTE, K(L)EINE ZUKUNFT?"

Kleine Städte sowie auch Dörfer am Land fielen lange Zeit in der Wissenschaft in eine Aufmerksamkeitslücke: In der Stadtforschung galten sie als wahlweise zu ländlich oder wurden einfach als verkleinerte Abbilder der Großstädte gesehen.

Für das Selbstverständnis von Kleinstädtern spielen jedoch oft andere Merkmale eine große Rolle als in Großstädten.

Dazu zählen allem voran die räumliche Überschaubarkeit der gebauten Struktur und ihrer Wegenetze sowie die soziale Nähe der Mitbürger zueinander.

Die Art der Kleinstadt typischen Bebauung - in Mitteleuropa oft mit Elementen, die Jahrhunderte überdauert haben, ob Reste einer Stadtmauer oder ein mittelalterlicher Stadtgrundriss – und Ortsprägende Gebäude, wie z.b.: das Rathaus, die Kirche oder der Stadtplatz sind wichtige Bezugspunkte der kleinstädtischen Identitäten.

→ Wie steht es um die kleinen Städte und Dörfer im peripheren Raum?

→ Darstellung kleiner Städte im
19 Jh.

Die medialen und literarischen Darstellungen kleiner Städte und Dörfer fallen jedoch oft durchwachsen aus. Eine Wahrnehmung dieser Stigmatisierung lässt sich bis ins frühe 19. Jahrhundert zurückverfolgen. Vielen Theaterstücken und literarischen Werken aus dieser Zeit galt das "Kleinstädtische" als Synonym für das "Kleinbürgerliche".²

Im Grimm'schen Wörterbuch ist zum Beispiel nachlesbar, dass das Wort „kleinstädtisch“ mit eben dieser abwertenden Bedeutung früher Verwendung fand als der Terminus „Kleinstadt“ selbst.

→ Bedeutung des Wortes
"kleinstädtisch" aus dem
Grimm'schen Wörterbuch

"kleinstädtisch, **μικροπολιτικός**, einer kleinen stadt eigen, besonders was die beschränktheit einer kleinen stadt, was den kleinstädter verrät;

es ist zuerst von diesen wörtern vorhanden gewesen, schon im 17. jh., und hat die andern erst nach sich gezogen,

kleinstadt selbst zuletzt: o bauereinfalt, o kleinstädtische an-
dacht."³

² Vgl. Dr. Annett Steinführer: Kleine Städte, k(!)eine Zukunft?, https://www.trafo-programm.de/programm/4_hintergrund/369_kleine_st_adte_k_l_eine_zukunft, am 20.12.2018.

³ http://woerterbuchnetz.de/cgi-bin/WBNetz/wbgui_py?sigle=DWB&mode=Vernetzung&lemid=GK07243#XGK07243/, am 20.12.2018.

Wenn Lebensqualität an wirtschaftlichem Erfolg gemessen wird, können ländliche Regionen mit Städtischen nicht mithalten, aber wirtschaftlicher Wachstum ist bekanntlich kein Parameter für Lebensqualität. Viele Menschen entdecken heute die Qualitäten des Lebens auf dem Land wieder. Ungenutzte Gebäude, die Nähe zur Natur und das engere soziale Gefüge bieten Raum für neue Ideen und Lebensstile. Die Nutzung jener Qualitätsparameter können Gemeinden insofern für sich anwenden um Menschen zum, hierbleiben, herziehen oder zurückkommen zubewegen⁴

Kleinstädte waren stets wichtige kulturelle Zentren für die ländliche Bevölkerung, insbesondere dort, wo die nächstgrößere Stadt für alltägliche Interaktionen zu weit entfernt lag.

Der Historiker Clemens Zimmermann hat in mehreren seiner Arbeiten auf die Bedeutung der Kleinstadt für die Verbreitung moderner Medien und damit die Verbürgerlichung, ja sogar über die Urbanisierung ländlicher Räume in einem qualitativen Sinn hingewiesen. Am Beispiel des Kinos, das in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in kleinen Städten weite Verbreitung fand, schreibt er dabei eine besondere Rolle zu.⁵ Dieses Beispiel verweist wiederum auf die wichtige Funktion von kleineren Städten in ländlichen Räumen. Seit Jahrhunderten sind sie regionale Zentren des gesellschaftlichen Lebens, deren Bedeutung über ihre territorialen Grenzen weit hinausreicht.⁶

→ Wie entwickeln sie sich,
welche Potenziale lassen sich
identifizieren?

⁴ Vgl. Grubhofer Malina: Zukunft Berggebiete. Wohnen und Arbeiten in den Alpen, in: Bergauf 73 (143) (2018), H. 3, 40-43.

⁵ Vgl. Zimmermann, C. (1999): Städtische Medien auf dem Land. Zeitung und Kino von 1900 bis zu den 1930er Jahren. In: Zimmermann, C.; Reulecke, J. (Hg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Stadtforschung aktuell 76. Basel u.a., S. 141-164.

⁶ Vgl. Dr. Annett Steinführer: Kleine Städte, k(l)eine Zukunft?, https://www.trafo-programm.de/programm/4_hintergrund/369_kleine_st_adte_k_l_eine_zukunft, am 20.12.2018.

– Urbanität und Kleinstädte
– ein Widerspruch?

Urbanität ist nicht nur den Großstädten zuzuschreiben. Es gibt auch eine spezifisch kleinstädtische Urbanität als Ausdruck eines facettenreichen, sozial und kulturell toleranten Lebens in der kleinen Stadt am Land oder auch am Dorf.

Die kleinstädtische Urbanität ist jedoch meist eine Bürger getragene Urbanität. Lebensqualität kann in großem Maße von den Bürgern selbst gestaltet und getragen werden. Sie können ihre Vorstellung von Lebensqualität vor Ort verwirklichen und durch ihr Tun gestalten.

Das wird z.B. an den vielen Vereins getragenen Sport- und Kulturangeboten deutlich.

Dieses Bürgerengagement hat auch eine große Notwendigkeit, da es in den Gemeinden oft weniger professionelle und institutionelle Angebote gibt als eben in den Großstädten. Am Land sind es einzelne Personen, die ihre Aktivitäten und Beziehungen untereinander als Strukturen und Institutionen, die jene Lebensbedingungen der Gemeindemitglieder gestalten und somit die kleinstädtische Urbanität ausmachen.

Bürger planen und entscheiden mit, packen an, protestieren, eignen sich Räume an, versorgen sich selber oder bauen gemeinsam. Nicht jede Kleinstadt ist in diesem Sinne Urban, es bedeutet vielmehr, das in kleinen Gemeinden die Voraussetzungen für eine Bürger getragene Urbanität günstig ist.⁷

⁷ Vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ExWoSt/50/exwost-50-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2, am 01.02.2019.

Die Thematik der Abwanderung im ländlichen Raum gibt immer wieder Anlass für Diskussionen und ist meist ganz einfach darauf zurückzuführen, dass es junge Menschen eher in die Städte und Ballungszentren zieht, insbesondere im Rahmen ihrer Ausbildung und schulischen Laufbahn. Gleichzeitig ist heutzutage jedoch auch wahrnehmbar, dass viele Bewohner die Vorteile des ländlichen Raums immer mehr zu schätzen wissen und viele dadurch nach ihrer beruflichen Ausbildung wieder zurückkehren, sofern sich ein Arbeitsangebot im jeweiligen Fachbereich finden lässt, der sich nicht nur auf den Sektor Tourismus konzentriert, wo meist der Schwerpunkt ruraler Gebiete liegt. Das Arbeitsangebot sollte in den ländlichen Regionen wieder breiter gefächert werden um der Jugend mehr Chancen zu bieten zurückzukehren. Generell könnte der Abwanderung mehr entgegengewirkt werden, indem man beispielsweise eine bessere Erschließung der ländlichen Räume durch den Ausbau von Infrastruktureinrichtungen im Öffentlichen Verkehrswesen konkretere Schwerpunkte setzen würde, um attraktivere Ausbildungs- und Berufsmöglichkeiten anzubieten.

Die Wohnqualität, das Vorhandensein von örtlichen Nahversorgern und von Kultur- und Freizeitmöglichkeiten dürfen dabei nicht außer Acht gelassen werden.⁸

⁸ Vgl. <https://www.tips.at/news/ried-innkreis/wirtschaft-politik/421791-land-flucht-doerfer-und-kleine-staedte-koennen-ihre-zukunft-sichern>, am 26.12.2018.

Kooperative Kleinstadtentwicklungen zeigen oft, dass intensive Bürgerbeteiligung und Kommunikation wesentliche Faktoren sind, um neue tragfähige Potenziale der Kleinstädte zu erschließen. ⁹

WELCHE ROLLE SOLL DER LÄNDLICHE RAUM IN ZUKUNFT EINNEHMEN?

Der Wunsch nach einem lebendigen, abwechslungsreichen und multifunktionalen Ort der Begegnung, der Gemeinschaft und Kommunikation ist in jeder Gemeinde vorhanden.

Es können vorhandene Angebote, öffentliche Räume und Gebäude sein, die weiterentwickelt werden oder auch ganz neue Orte: der Bahnhof als Stadteingang und Informationsknotenpunkt, Märkte die auch am Wochenende stattfinden, Läden und Lokale die sich zum Straßenraum öffnen und mit ihrer Umgebung und dem Stadtraum kommunizieren, neue Formen der Bibliothek, Vereinshäuser, Werkstätten für Bewohner und Kleingewerbe treibende, Gemeinschaftsgärten, Multifunktionsräume als Gemeinschaftsorte zum Arbeiten und Experimentieren.

Letztlich geht es darum, frische Ideen aufzugreifen und die damit verbundenen Veränderungen voranzutreiben und somit Gebäude, Orte, Läden sowie die Innenstadt mit Leben zu füllen.

Wenn beispielsweise schnelle Non-Stop-Züge ländliche Zentralorte mit dem nächstgelegenen Stadtzentren verbinden, kann man in der Stadt arbeiten und am Land leben. Solche Gegenentwürfe zur oft sehr hektischen, überlasteten und digital überwachten Stadt gewinnen immer mehr an Berechtigung. Das Land kann als Rückzugraum für Kreative und neue soziale Experimente dienen.¹⁰

⁹ https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ExWoSt/50/exwost-50-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2, 1.2.2019.

¹⁰ Vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ExWoSt/50/exwost-50-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2, 1.2.2019.

→ Thematik - Mobilität

Das Thema Mobilität und Erreichbarkeit, der nächstgelegenen Zentren sowie die Anbindung der einzelnen Ortsteile an die Kernstadt sind für alle Bevölkerungsgruppen wichtig. Bahnverbindungen und regionale Schnellbuslinien gewinnen in der heutigen Zeit wieder mehr an Bedeutung. Gut vernetzte, alternative und flexible, sowie für jeden zugängliche Mobilitätsformen sollten die innergemeindlichen und (klein-)regionalen Anbindungen sichern.

Für eine innergemeindliche attraktive Mobilität zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt, könnten vernetzte Mobilitätssysteme aus Bürgerbussen, Car-Sharing, Mobilitäts-Apps, Mobilität on Demand, elektrischen Kleinfahrzeugen oder autonome Kleinbusse die Strecken gewährleisten. Um auch kostengünstigere Lösungsansätze anzubieten, wie etwa Mitfahrerbänke in der Kernstadt und den Ortsteilen oder eine stärkere Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch ein verbessertes Wegenetz - ganz nach dem Prinzip der kurzen Wege.

Es geht jedoch nicht nur um gute Einzelangebote im Öffentlichen Verkehrswesen einer Gemeinde beziehungsweise einer Region. Sondern darum, eine intelligente Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsformen zu erreichen, sei es durch ein Mobilitätsmanagement oder eine Mobilitätszentrale, um ein Optimiertes Angebot für die Gemeinden und ihre Nutzer zu erzielen.

– Mobilitätsdrehscheibe: Bahnhof

Der Bahnhof als Mobilitätszentrale und Mobilitätsdrehscheibe gerät wieder stärker in den Fokus der Gemeinden. Er wird wieder verstärkt als „Tor in die Stadt“ gesehen und durch multifunktionale Nutzungsansätze wiederbelebt.

Angesichts peripherer Lagen ist es wenig überraschend, dass unter dem Aspekt Mobilität, die Lage und Erreichbarkeit, im ländlichen Raum eine große Rolle spielt. In ländlichen Gebieten sind die Wege oft länger, das Gelände steiler und der Alltag daher umständlicher zu bewerkstelligen als in den Großstädten.¹¹

Bei älteren Menschen steht vor allem die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen wie Ärzten, Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs, Familie, Kulturzentren usw. im Vordergrund, bei den Jugendlichen hingegen besteht eher besonderer Bedarf in den sogenannten „Randzeiten“, wie am Wochenende und in den Abendzeiten.

Angesichts des heutigen Wettbewerbs der Gemeinden um junge, aktive Einwohner und Arbeitskräfte, sowie eines stark veränderten Mobilitätsverhalten der jüngeren, großstadtaffinen Generation, stellt sich der Aspekt Mobilität, als eine sehr wichtige und zukunftsweisende Diskussion um die Berechtigung kleiner Städte in ländlichen Regionen.

¹¹ Vgl. Grubhofer Malina: Zukunft Berggebiete. Wohnen und Arbeiten in den Alpen, in: Bergauf 73 (143) (2018), H. 3, 40-43.

→ Thematik - Individualverkehr

In Österreich verursacht der Verkehr ein Drittel der CO₂ Emissionen. Es braucht dringend eine Energie- und Mobilitätswende, mit mehr aktiver Mobilität zu Fuß, per Rad und mit einem attraktiveren öffentlichen Verkehrssystem mit neuen innovativen und umsetzbaren Angeboten. Das Gehen spielt als klimafreundlichste, natürlichste und gesündeste Art der Fortbewegung. Bis heute wird die Bedeutung des Gehens unterschätzt. Fußgänger leiden oft unter Abgasen, Lärm und Platzmangel und die Zersiedelung macht dazu mehr Wege länger und somit mehr Alltagswege zu Autofahrten.

Fußgänger heben jedoch die Lebensqualität eines Ort enorm, sie sorgen für saubere Luft und gutes Klima und stärken ganz nebenbei die lokale Wirtschaft, Gastronomie und Nahversorgung.

Um das Verkehrssystem attraktiver zu gestalten und Bürger verstärkt für aktive Mobilitätsformen gewinnen zu können, benötigt es zeitgemäße und Zukunftsorientierte Lösungsansätze.¹²

¹² Vgl. <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>

Das Ziel jeder Gemeinde sollte ein attraktives Gesamtverkehrssystem sein, das

- die Bedürfnisse der Fußgänger an oberste Stelle stellt,
- eine Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit sowie eine Hebung der Lebens- und Umweltqualität in Siedlungen und Straßen bewirkt,
- den Einzelhandel und die Nahversorgung in den Kerngemeinden stärkt,
- Faire Mobilitätschancen für alle Bürger sicherstellt,
- sowie den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer im Auge behält.

Der Fußgängerverkehr als eigenständiges Verkehrsmittel wird derzeit grob unterschätzt. Einerseits als eigenständiges Verkehrsmittel, andererseits als Schnittstelle zwischen allen anderen Verkehrsmitteln. 10 % aller Autofahrten sind in Österreich kürzer als 1 km und bei geeigneten Rahmenbedingungen auch substituierbar. Eine Förderung des Fußgängerverkehrs kann eine Verschiebung des Modal-Splits bewirken und die Effizienz des gesamten Verkehrssystems erhöhen. Ein höherer Anteil an Öffentlichen Verkehr führt in den Gemeinden zu einer besseren Auslastung der bereitgestellten Infrastruktur.¹³

¹³ Vgl. https://service.salzburg.gvat/lorrij/index?cmd=detail_ind&nachrid=56973

→ Stärkung der lokalen
Wirtschaft

Einkaufen findet üblicherweise in fußgängerfreundlichen Strukturen statt, sei es historisch gewachsen oder nachgebildet. Eine funktionierende Nahversorgung stärkt die Ortszentren und damit die lokale Wirtschaft. Der Umsatz der lokalen Wirtschaft und die Fußgängerfrequenz vor Ort hängen daher eng zusammen, wobei Frequenzbringer nicht unbedingt Handelsstrukturen sein müssen. Ein setzen der Gemeinden auf eine qualitativ hochwertige Gestaltung der öffentlichen Plätze, Straßenzüge und Erholungsgebiete ohne Konsumzwang sowie Schulen, Gemeindeämter, Kulturzentren ect. tragen genauso dazu bei. Die Beförderung der Waren wird oft als Hinderungsgrund genannt und kann mit alternativen Angeboten der Wirtschaftstreibenden begegnet werden (z. B. Lieferservice, Lastenräder usw.).¹⁴

→ Zersiedelung = Bedrohung

Es besteht eine enge Wechselwirkung zwischen der Erreichbarkeit von Verkehrszielen, den Siedlungsstrukturen und dem Modal Split. Studien zeigen, dass bei hoher Siedlungsdichte wesentlich mehr zu Fuß gegangen wird als bei geringer Dichte. Die zunehmende Zersiedelung und die damit immer größer werdenden Distanzen gehören somit zu einer der größten Bedrohungen der Kleinen Städte und Dörfer. Optimal sind Dorf- und Stadtstrukturen mit Radien von etwa 1 km, die die täglichen Versorgungs- und Kommunikationsbedürfnisse zu Fuß erledigen lassen. In diesen Größenordnungen liegen daher auch die Distanzen gewachsener Dörfer und Stadtkerne.¹⁵

¹⁴ Vgl. <https://www.bmvit.gvat/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>

¹⁵ Ebda

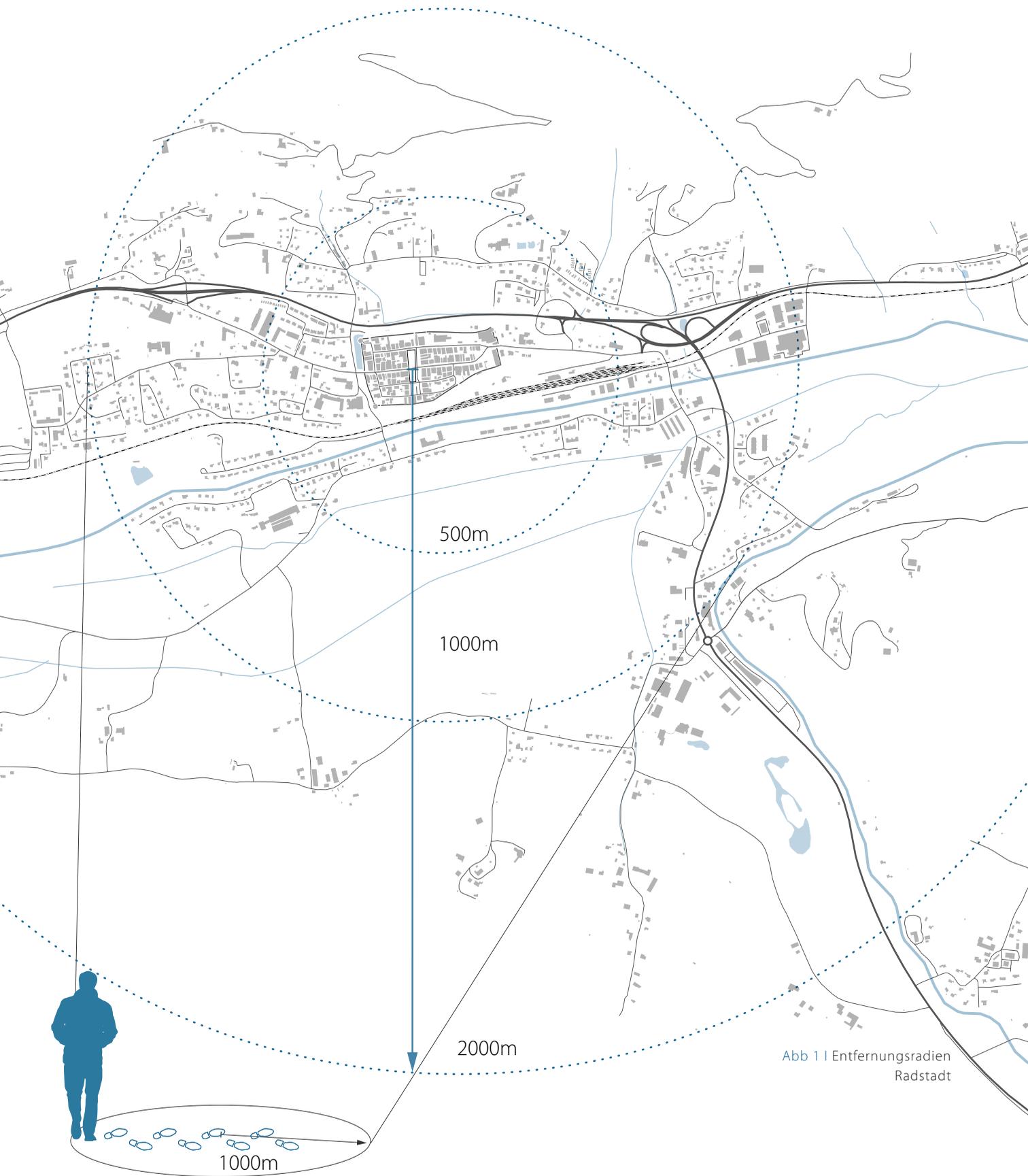


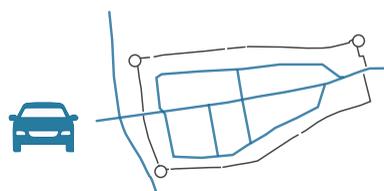
Abb 1 | Entfernungsradien
Radstadt

– Wunschlinien der Fußgänger
und Radfahrer beachten!

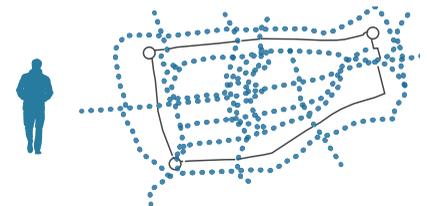
In den vergangenen Jahrzehnten wurden viele Strukturen im Sinne einer „auto- gerechten Stadt“ angepasst. Die Folgen waren höhere Fahrgeschwindigkeiten, größere Distanzen und ein sehr hoher Flächenverbrauch durch den motorisierten Verkehr mit entsprechenden Einschränkungen für den Fußgänger- und Radverkehr. Auf Gemeindeebene kann schlechte Verkehrswegeplanung und das fehlen von Fuß- und Radwegen sowie Durchgänge im öffentlichen und halböffentlichen Raum Umwege erfordern und dazu führen, dass die vorgegebenen Wege nicht den Wunschlinien der Fußgänger entsprechen und diese daher eher ins Auto steigen.

Das Ziel für die Zukunft soll die Weiterentwicklung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems sein. Raumstrukturen, die den Kriterien der fußgängerfreundlichen Planung entsprechen, sind zumeist nachhaltiger, widerstandsfähiger und sozialer.

Während die Verkehrsnetze des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs Linienhaft und vergleichsweise großmaschig sind, ergeben die Gehbeziehungen der Fußgänger übereinandergelegt ein dichtes Netz, die den gesamten öffentlichen Raum flächenhaft ausfüllen. Das optimale „Verkehrsnetz“ für Fußgänger ist die Fläche, also der gesamte öffentliche Raum.¹⁶



Linienhaft - Großmaschig



Flächenhaft - dichtes Netz

¹⁶ Vgl. <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen, Wien 2013

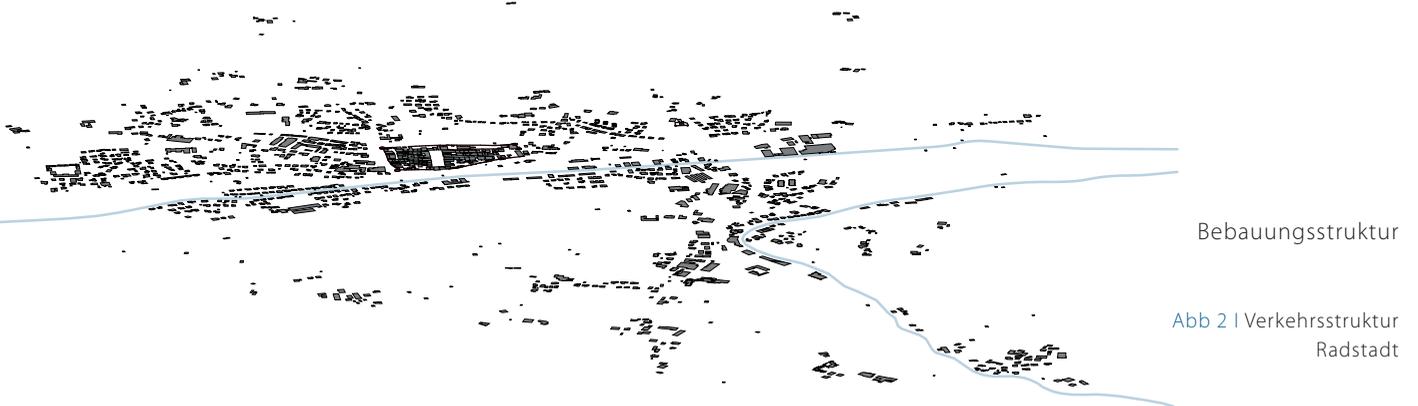
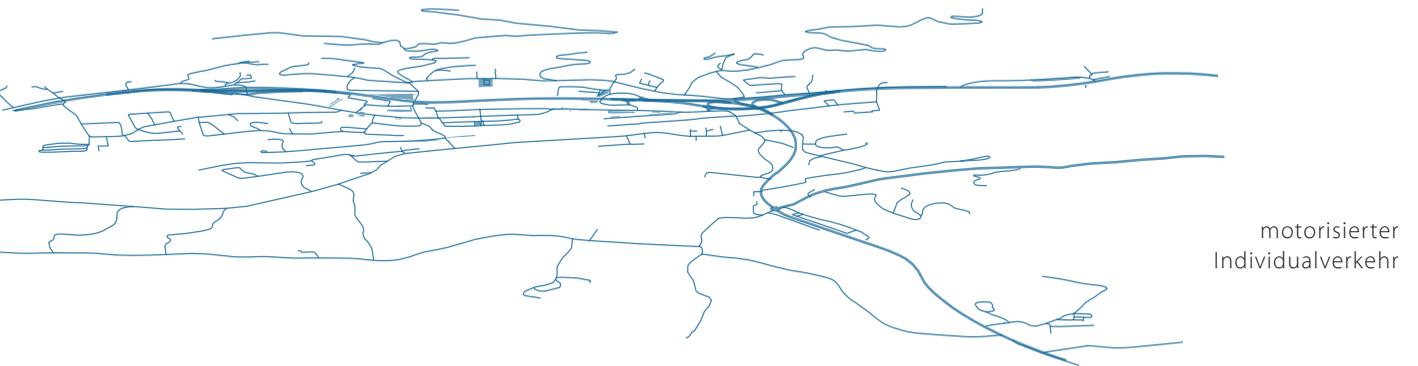
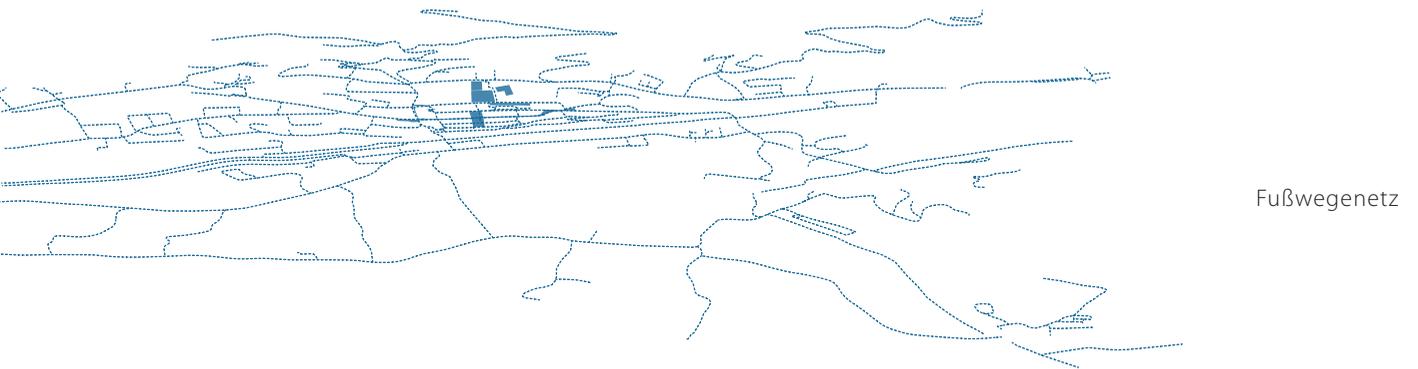
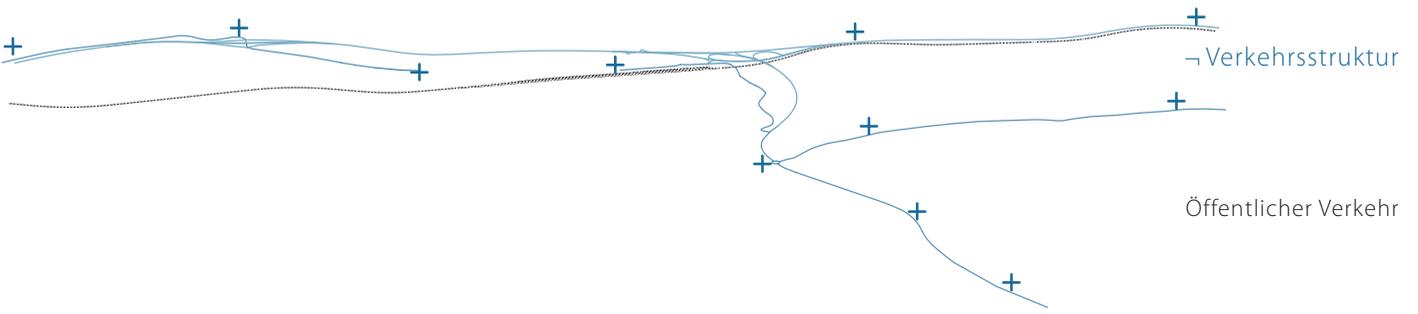


Abb 2 | Verkehrsstruktur
Radstadt

– Beispiel 1

Fußwegenetze

Montafon (Vorarlberg): Wege, die verbinden

7 Montafoner Gemeinden sind gemeinsam aktiv geworden, um attraktive fußläufige Verbindungen von Quell- und Zielgebieten zu aktivieren und gezielt Weglücken zu identifizieren und zu schließen. Das Angebot an attraktiven innerörtlichen Fußwegen und Querverbindungen soll in den kommenden Jahren ausgebaut und ergänzt werden, sodass es für die Bevölkerung wieder selbstverständlich wird, das Auto stehen zu lassen und alltägliche Erledigungen wie das Einkaufen, den Weg zur Schule, Kirche, Bushaltestelle, der Gang zur Gemeinde, etc. zu Fuß zu machen.¹⁷

¹⁷ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>



Abb 3 | Wegenetzerschließung Voralberg

– Beispiel 2

„Zu-Fuß-Geh Guides“

Sportunion Österreich (Wien): Förderung der körperlichen Aktivität im Alltag, „Hupfn.at“ (Walk-space Award Sieger 2010)

„Zu-Fuß-Geh Guides“ wurden mit überkopfgroßen Hinweistafeln ausgestattet. Diese informierten darüber, dass die nächste Station eines Öffentlichen Verkehrsmittels in 5 Minuten zu Fuß zu erreichen sei und dafür ca. 400 Schritte nötig wären. Die Geh-Guides forderten die Wartenden auf, gemeinsam mit den Guides bis zur nächsten Station zu Fuß zu gehen.¹⁸

¹⁸ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>



Abb 4 | Zu-Fuß-Geh-Guides in Wien

– Beispiel 3

Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln Dornbirn (Vorarlberg):

Multi modale Drehscheibe Bahnhof (Walk-space Award Sieger 2010)

Der Bahnhof wurde mit Info Punkten, Vitrinen, einem Wegleitsystem, einem taktilen Leitsystem, Warteboxen, Bänken, abgesenkten Bahnsteigen für niveaufreien Ein- und Ausstieg und Bahnsteigüberdachungen ausgestattet. Helle, sichere Unterführungen mit Tageslichteinfall und großzügigen, gläsernen Liften schaffen barrierefreie Zugänge für alle Reisenden. Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer verbinden getrennte Stadtteile und erhöhen zusätzlich die Sicherheit. Der Bahnhof Dornbirn als Multi modale Drehscheibe einer Verkehrsmittel und Stadtübergreifenden Vernetzung führt zu einem verringerten Verkehrsaufkommen, geringeren Schadstoff- und Lärmemissionen sowie zu besseren Bilanzen für öffentliche Budgets, den Klimaschutz, die Verkehrssicherheit und eine gesteigerte Wohn- und Lebensqualität.¹⁹

¹⁹ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>



Abb 5 | Multi-modaler Knotenpunkt Vorarlberg

02. SIEDLUNGSMORPHOLOGISCHE ANALYSE

- Lokalisierung der Geographischen Lage
- Bebauungsstruktur der Stadt
- Mobilitätsstrukturen
- Naturraum und Topographie
- Statistische Daten
- Infrastruktur Einrichtungen

– Lokalisierung
47.3862° N, 13.4658° E

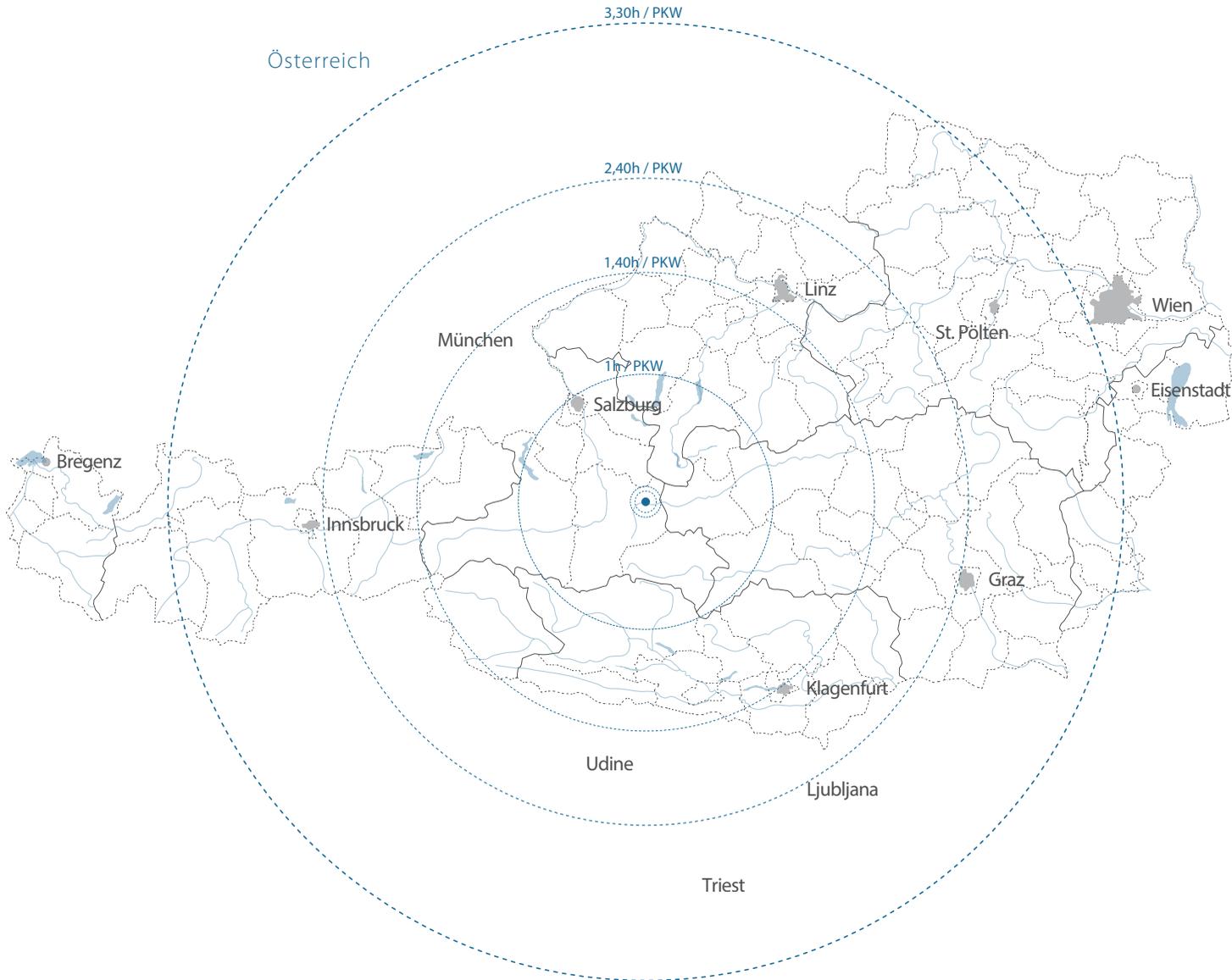


Abb 6 | Österreich:
Entfernungsradien von
Radstadt in die nächst größeren
Ballungszentren

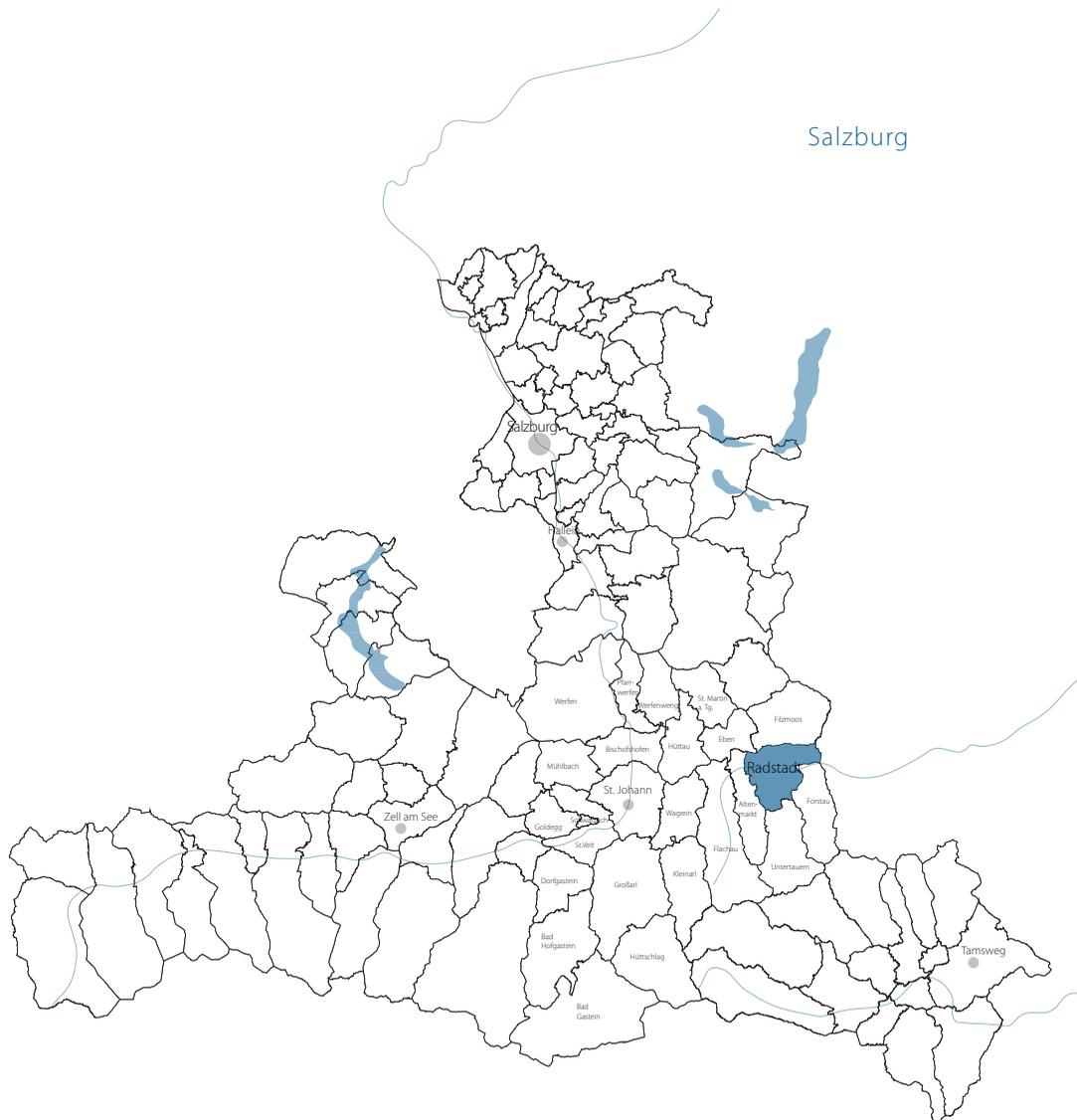
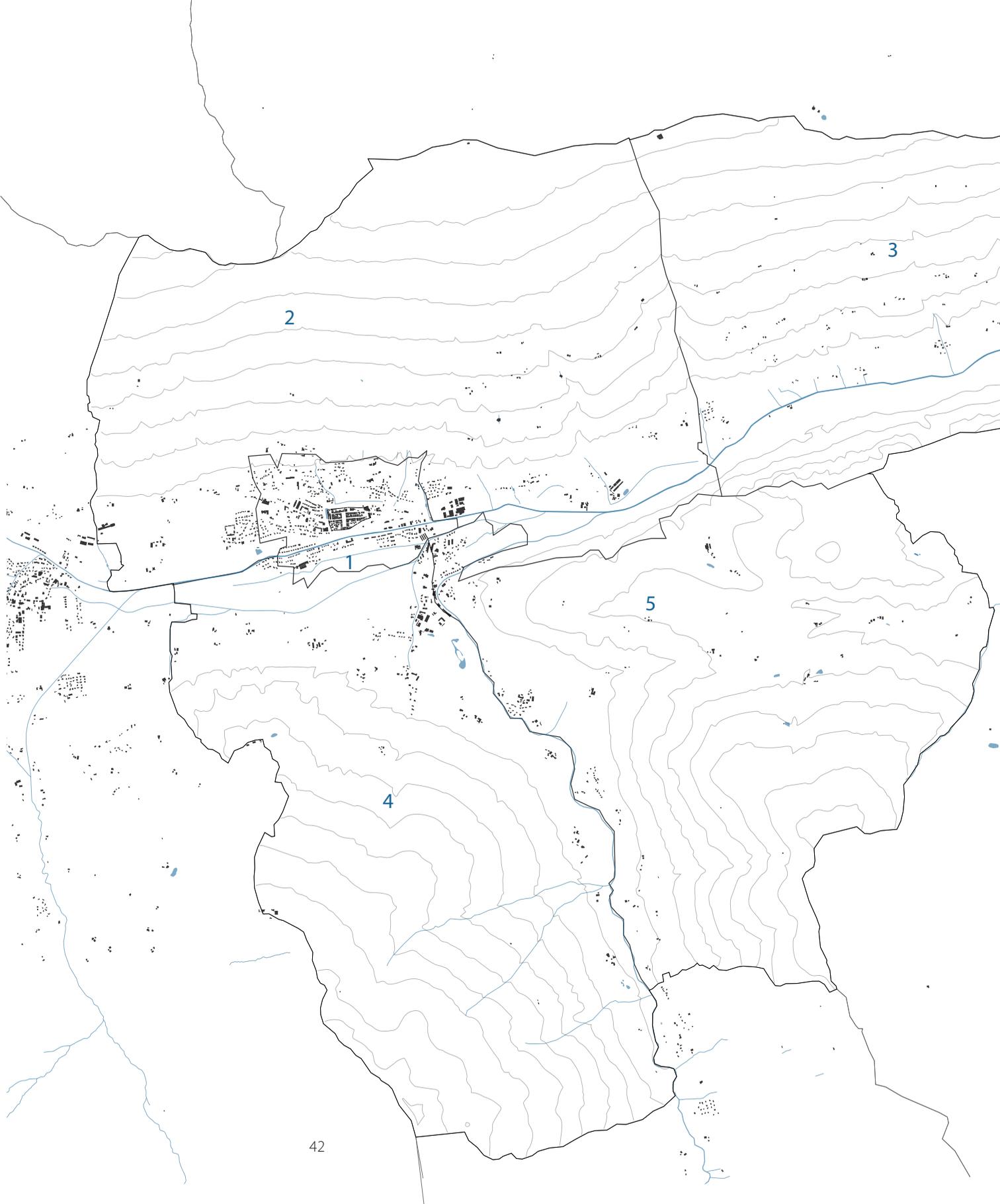


Abb 7 | Bundesland Salzburg:
Umliegende Gemeinden
im Bezirk Pongau



2

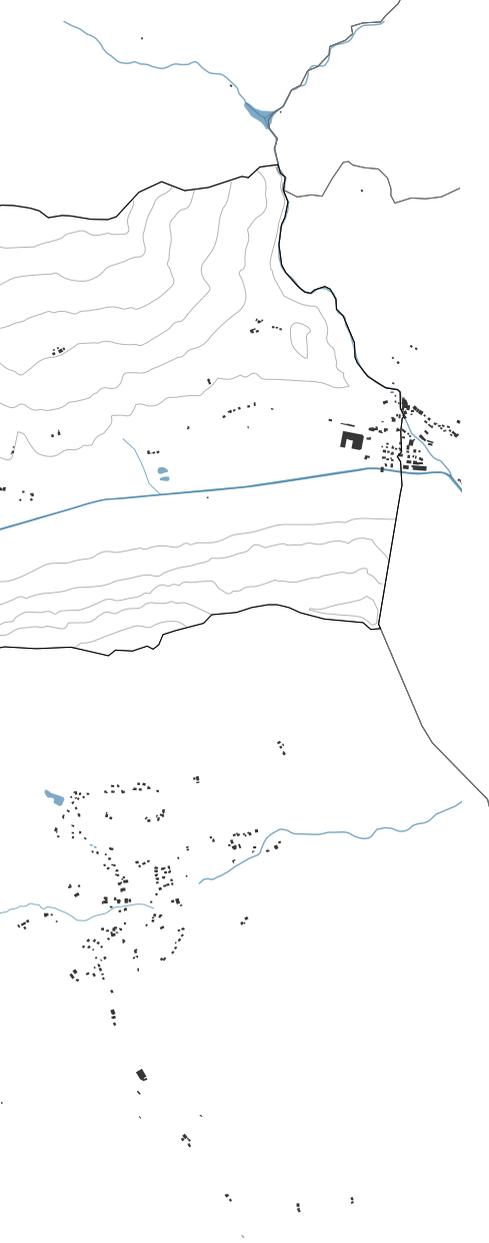
3

1

5

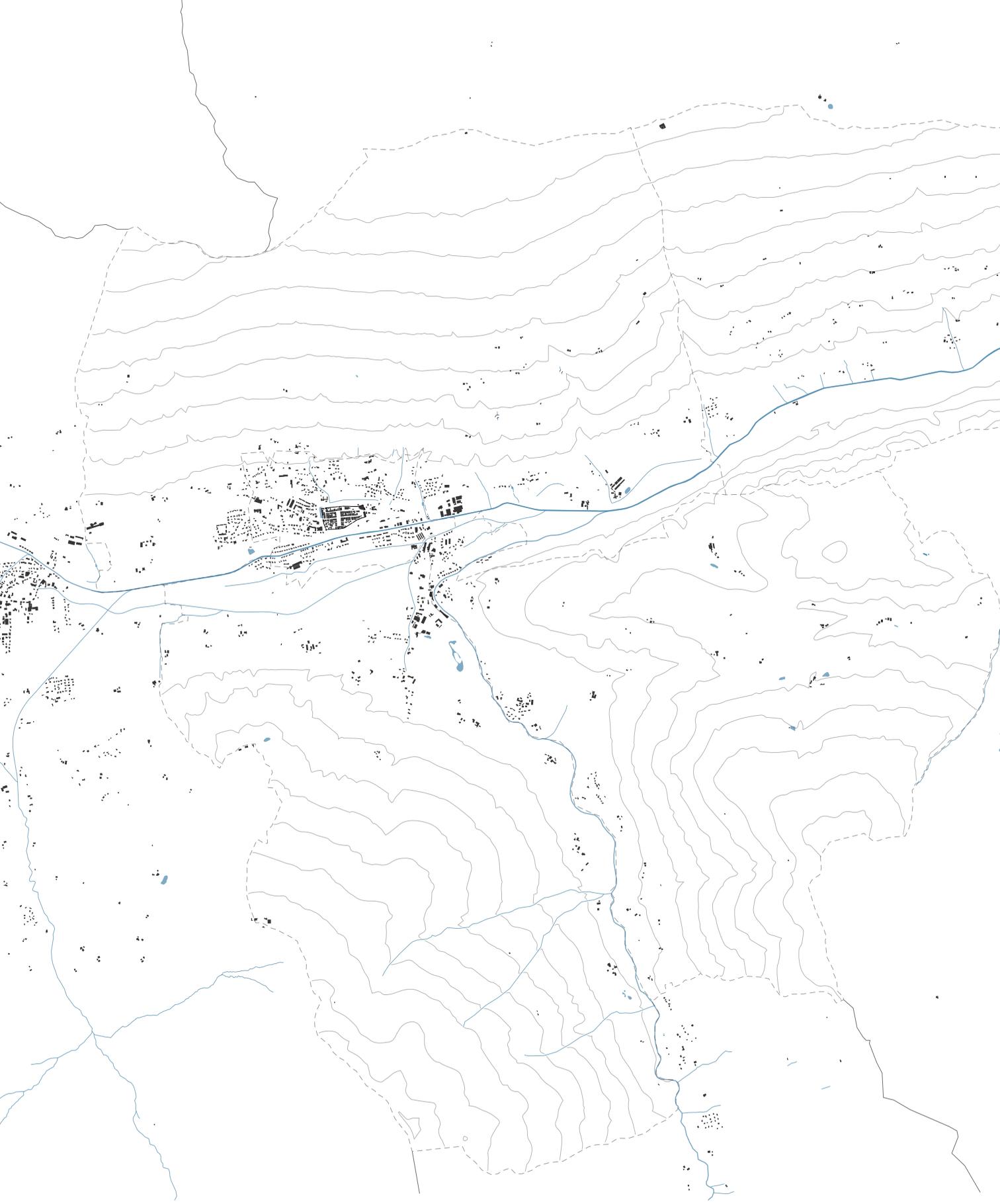
4

Gemeindegliederung Radstadt



- 1 - Radstadt - Stadt
- 2 - Schwemberg
- 3 - Mandling
- 4 - Höggen
- 5 - Löbenau

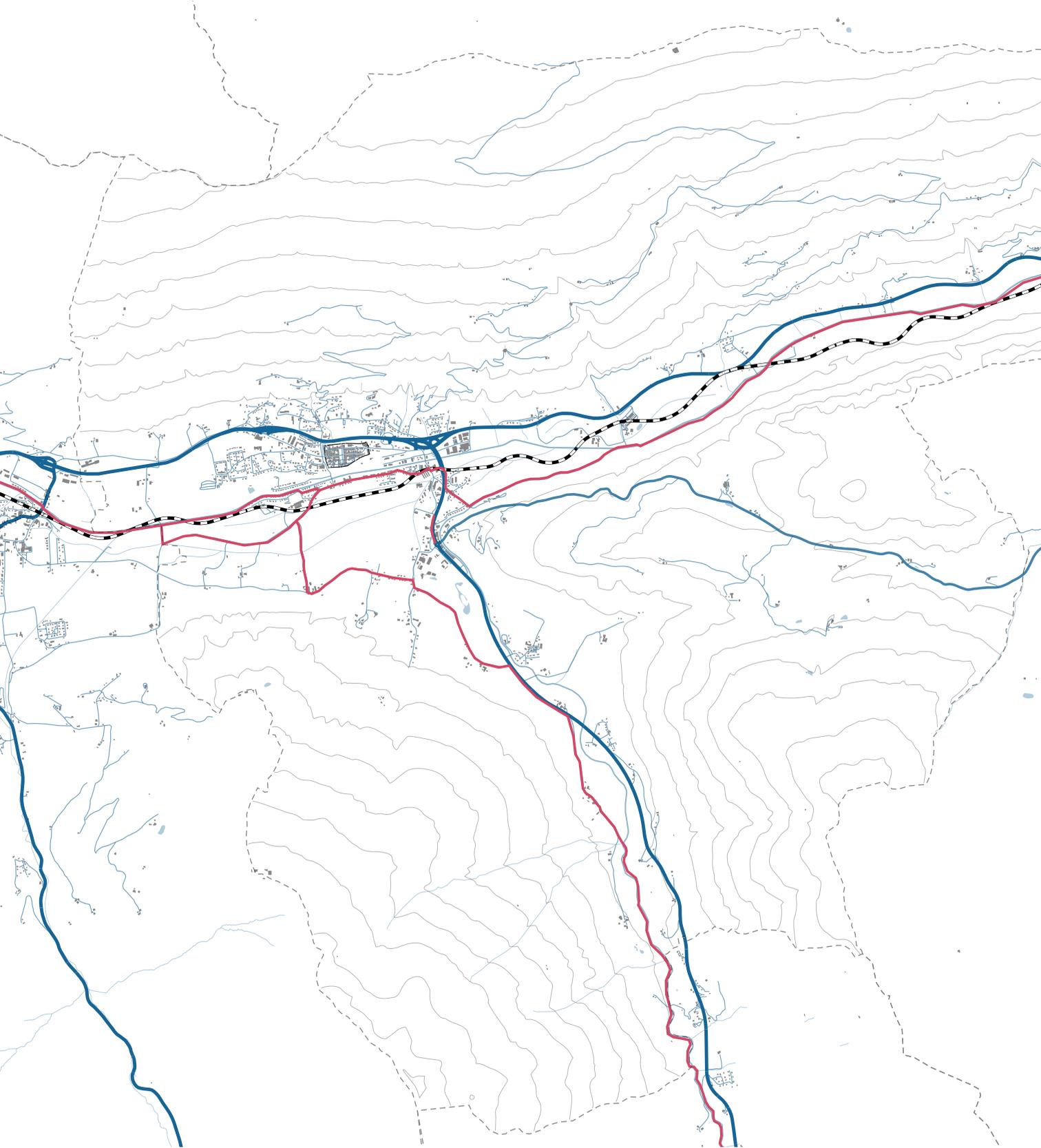
Abb 8 | Radstädter Gemeindegebiet mit
den Katastralgemeinden



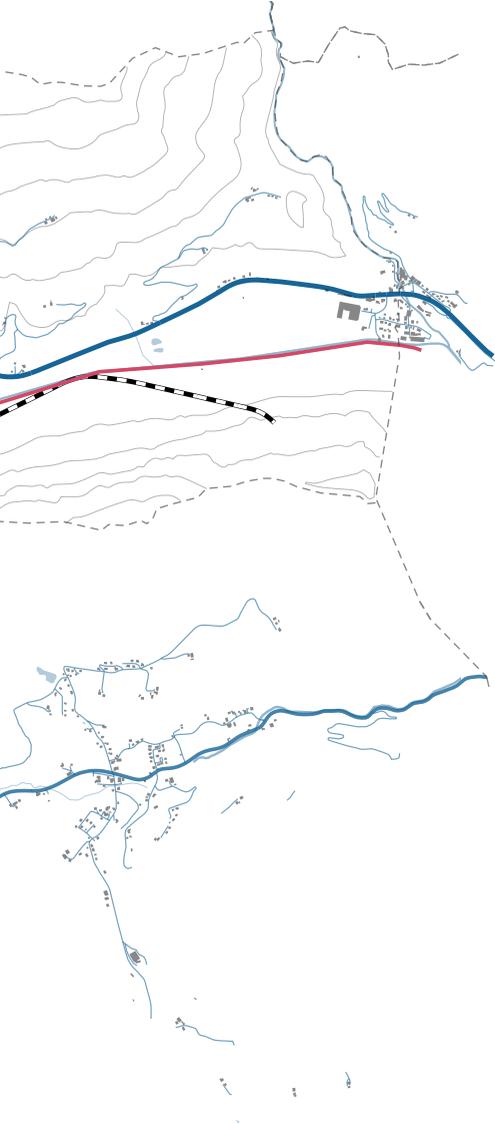


→ Bebauungsstruktur

Abb 9 | Schwarzplan



– Mobilitätsstruktur



-  Bundesstraße B 320
-  Landstraße
-  Gemeindestraßen
-  Radwege
-  Bahn

Abb 10 | Mobilitätsstruktur



Berggipfel rund um das Gemeindegebiet
von Radstadt:

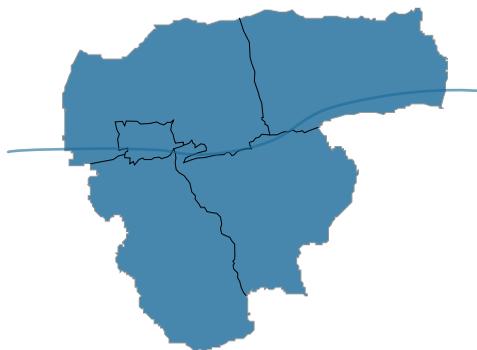
- 1 - Radstadt 858 müA
- 2 - Rossbrand 1770 müA
- 3 - Eibenbergkopf 1406 müA
- 4 - Schachenkopf 1307 müA
- 5 - Fagerkopf 1740 müA
- 6 - Vorderes Labeck 1832 müA
- 7 - Kemahdhöhe 1577 müA
- 8 - Tannkoppen 1678 müA

Abb 11 | Topographie

→ Statistische Daten

→ Fläche:

Durchschnittlich können in Österreich 37,2% der Gesamtfläche besiedelt werden. Im Bundesland Salzburg sind es 19,8%. In Radstadt ergibt sich die Zahl von 19,1% Dauersiedlungsraum und 14,1% der Fläche zur Landwirtschaftlichen Nutzung.



60,8 km²
Gesamtfläche



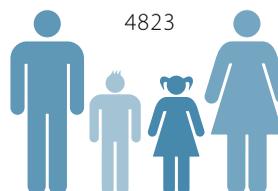
19,1 km²
Dauersiedlungsraum



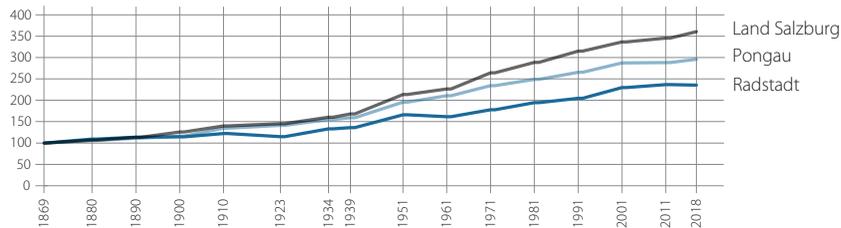
14,1 km²
Landwirtschaftliche
Nutzung

→ Einwohner:

In Radstadt leben im Durchschnitt 79,3 Einwohner auf einem km² Fläche. Der Durchschnitt in Österreich liegt bei etwa 101 Personen auf einem km².

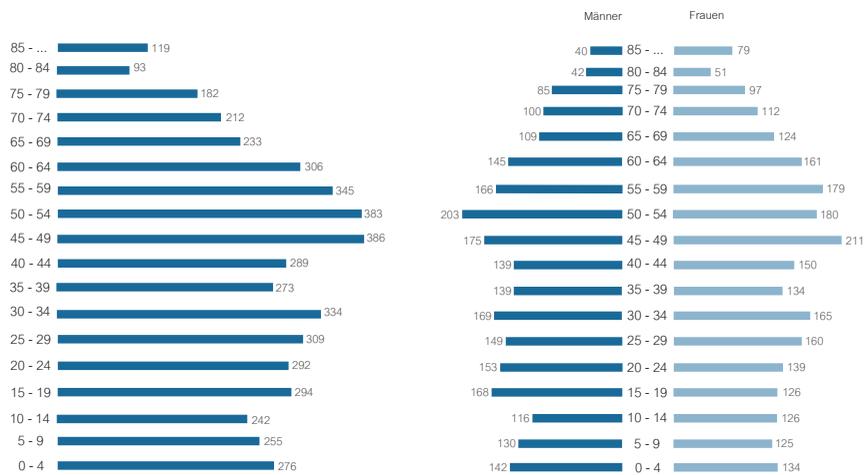


→ Bevölkerungsentwicklung:



Die Bevölkerungsentwicklung ist in Radstadt ähnlich konstant wie im restlichen Pongau und dem Bundesland Salzburg.

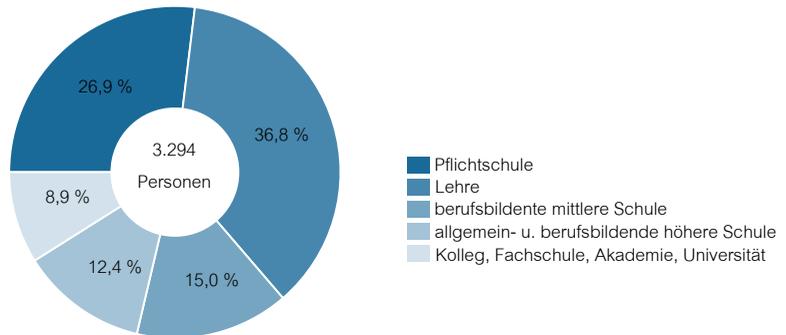
→ Altersstruktur:



Das Durchschnittsalter in Radstadt beträgt 40,4 Jahre. Österreichweit liegt der Altersdurchschnitt bei 42,5 Jahren.

→ Höchste abgeschlossene Ausbildung

Aus der Grafik ist die Prozentzahl der höchsten abgeschlossenen Ausbildung der Radstädter abzulesen. In Österreich haben durchschnittlich 34,3% eine Lehre abgeschlossen. 14,1 % der österreichischen Bevölkerung besitzen einen Universitäts- bzw. Fachhochschulabschluss.

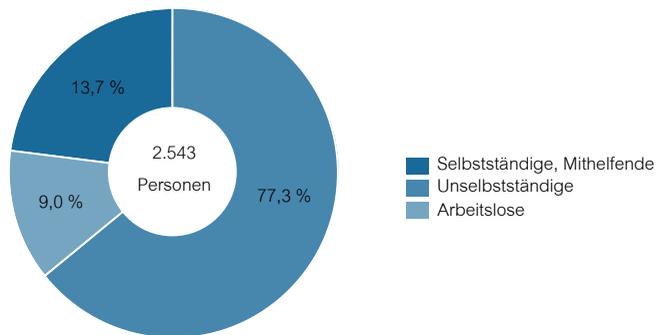


→ Gebäude nach Gebäudenutzung

In Radstadt sind 69,6% aller Gebäude Einfamilienhäuser mit 1-2 Wohnungseinheiten. In Österreich liegt der Durchschnitt von Einfamilienhäusern bei 2/3 aller Gebäude. Somit befindet sich Radstadt in der Norm.



→ Erwerbstätige Personen



Insgesamt gehen in Radstadt 91% der Erwerbsfähigen Bevölkerung einer Beschäftigung nach und die Arbeitslosenquote liegt bei 9%.

Im Bundesland Salzburg liegt die aktuelle Arbeitslosigkeit bei 4,4% und in Österreich liegt die durchschnittliche Quote nach nationaler Definition (AMS) bei 7,7%

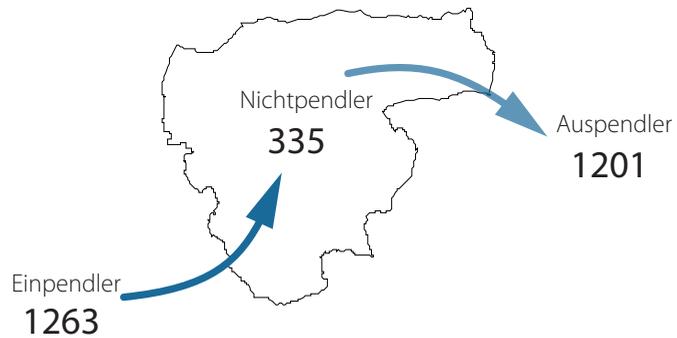
→ Arbeitsstätten

In Radstadt gibt es in etwa 440 Arbeitsstätten mit ca. 2.400 Arbeitsplätzen.

35		Herstellung von Waren
46		Baugewerbe
94		Handel
8		Verkehrswesen
73		Beherbergung & Gastronomie
7		Information & Kommunikation
9		Finanz- & Versicherungsdienstleister
29		Grundstücks- & Wohnungswesen
58		Freiberufliche technische- & wirtschaftliche Dienstleister
70		Persönliche soziale & öffentliche Dienste

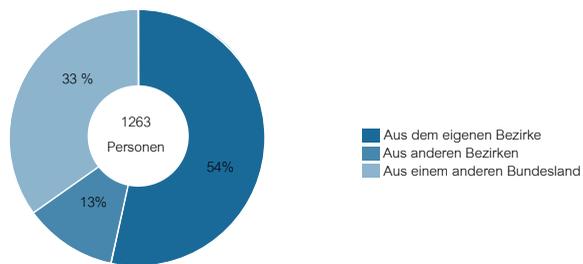
→ Pendler Statistik Gesamt

1201 Radstädter müssen täglich zu ihrer Arbeitsstätte Pendeln. Im Gegenzug kommen 1263 Einpendler nach Radstadt. 335 Personen arbeiten und Wohnen in Radstadt.



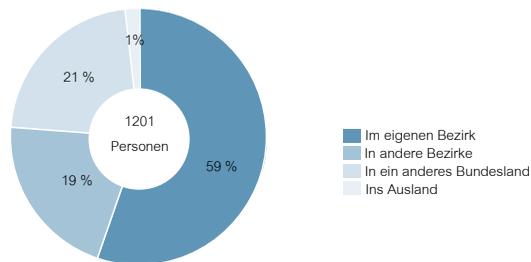
→ Einpendler

Die Einpendler Statistik nach Politischen Bezirken, zeigt dass 33% der Einpendler aus einem anderen Bundesland kommen, was daran liegt das sich Radstadt direkt an der Grenze zur Steiermark befindet.



→ Auspendler

Die Auspendler Statistik zeigt, dass 59% aller Auspendler Arbeit im eigenen Bezirk finden.



→ Tourismus

Nächtigungs Statistik

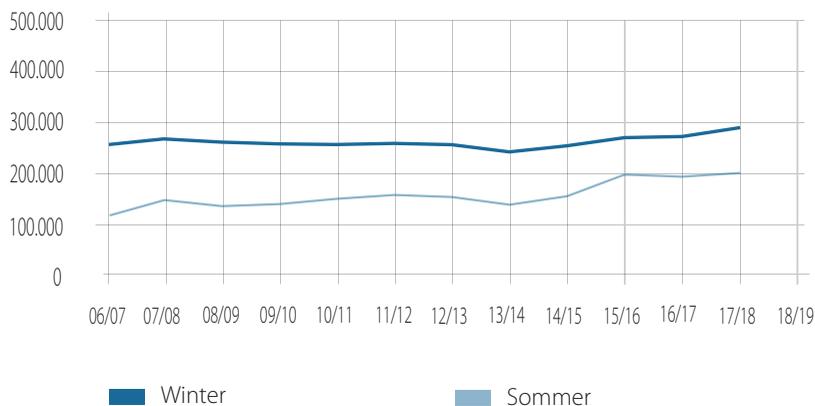
→ 4,5 Nächte bleiben Touristen durchschnittlich im Winter

→ 4 Nächte bleiben Touristen durchschnittlich im Sommer

→ 485.606 Übernachtungen pro Tourismusjahr

→ 111.670 Ankünfte pro Tourismusjahr

→ 3.841 Betten wurden pro Tourismusjahr benötigt



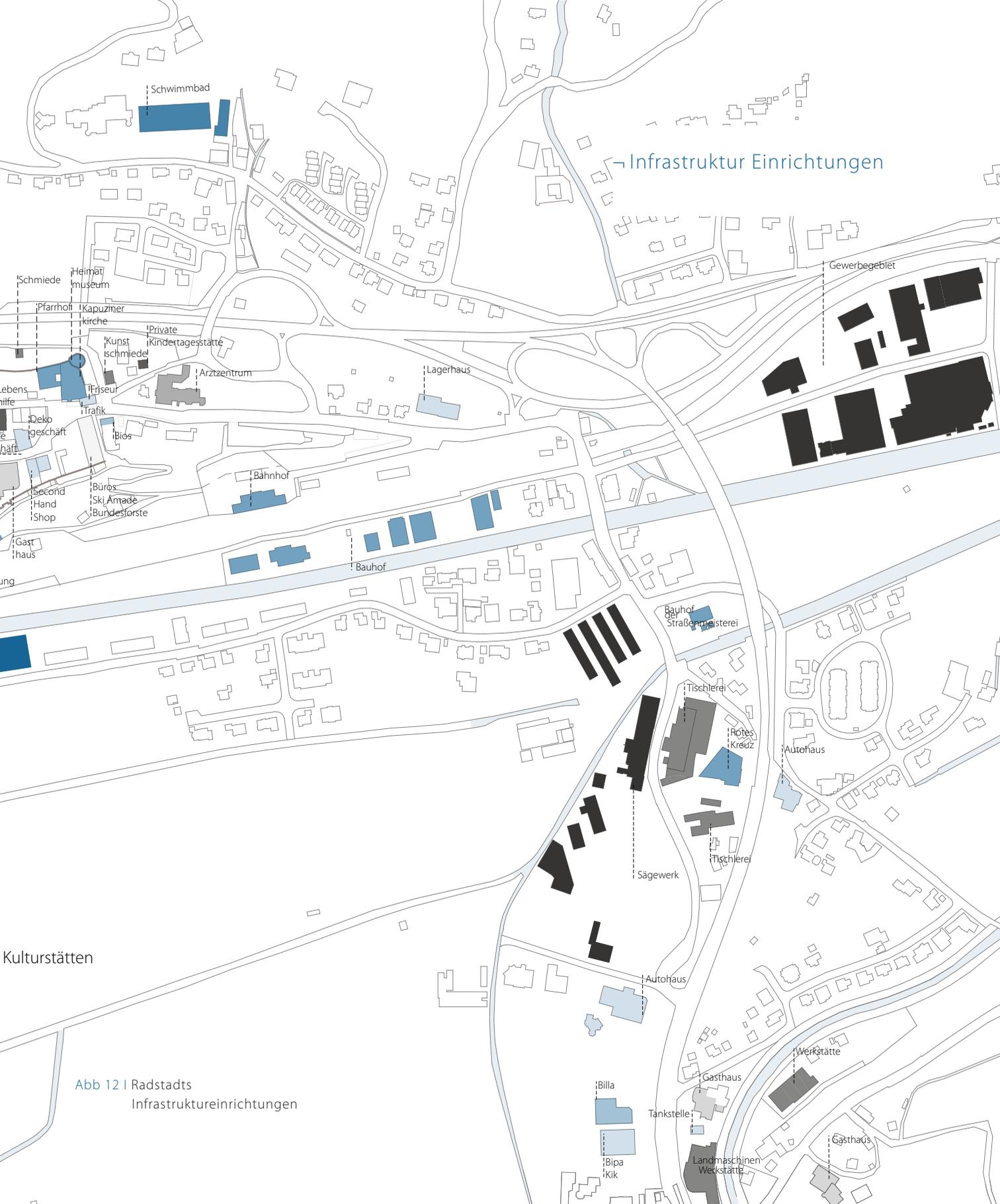
Diese Grafik zeigt die Anzahl der Nchtigungen im Tourismus Jahr 06/07 bis 18/19 Sommer und Winter.

Es ist abzulesen das der Sommer-tourismus seit dem Tourismus Jahren 13/14 stark zugenommen hat und für die Region immer mehr an Bedeutung gewinnt.^{20, 21, 22}

²⁰ Vgl. <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=50417>

²¹ Vgl. http://statistik.gv.at/web_de/statistiken/index.html

²² Vgl. <https://www.salzburg.gv.at/>



→ Infrastruktur Einrichtungen

Kulturstätten

Abb 12 | Radstadt's
Infrastruktureinrichtungen

03. GESCHICHTLICHE AUFARBEITUNG

- erste Spuren einer Besiedelung
- die eigentliche Geschichte der "alten Stadt im Gebirge"
- Wichtige Gemeindeentwicklungen und
Bautätigkeiten seit der Stadtgründung

*“Rådstådt is mein Hoamatstådt,
umgeben mit Türm und Mauern,
umandum san lauter Berg,
der höchste is der Tauern.*

*Die Enns, die rinnt bei uns vorbei,
die Tauräch kimmt dazua,
die Bacherl kãnn i gâr nit zãhn,
es rauscht in oana Tour.*

*D’Vergãngenheit oft finster gwen,
vie Grausis is scho gschehgen
siebenmãl is’s Stadtl niederbrennt,
In Schutt und Asche glegn.*

*Die Ahnln san so fleißig gwen,
sie håbn si so vie plãgt,
hãbn’s ållwei wieder aufderbaut,
sie warn halt nia verzagt.²³*

Sepp Ellmer

²³ Stadtgemeinde Radstadt (Hg.): Die alte Stadt im Gebirge. 700 Jahre Stadt Radstadt, Bd.1, Salzburg 1989

→ erste Spuren einer
Besiedelung



Seit der Bronzezeit, etwa 2000 vor Christi, führten schon Handelswege durch das Ennstal und über die Pässe der Radstädter Tauern sowie auch am heutigen Radstadt vorbei. Ca. im 4 Jhdt. vor Christi besiedelten die Kelten die Gegend um Radstadt. Um Christi Geburt herum dehnten die Römer wegen wirtschaftlicher Interessen ihre Macht nach Norden aus. Sie begannen die Radstädter - Tauern mit Saumwegen zu übersetzen, um von Aquileia nach Juvavum dem heutigen Salzburg zu gelangen. Schon um 200 nach Christi machten die Römer die Straße über den Tauernpass befahrbar. Eine Straße führte Richtung Salzburg in den Norden, eine andere durch das Ennstal Richtung Osten. Um das Jahr 488 endete die Römische Herrschaft.

Im 6. Jh. zogen dann die Slawen in das Gebiet, das in den letzten Jahrhunderten zu einer verlassenen Gegend wurde, besiedelten es und betrieben dort Ackerbau. Im 7./8. Jh. weiteten sich dann die Baiern Richtung Osten aus. Sie siedelten sich neben den Slawen an und betrieben wie diese Ackerbau. Im 10. Jh. reifte Radstadt durch die aufblühende Landwirtschaft zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor heran.

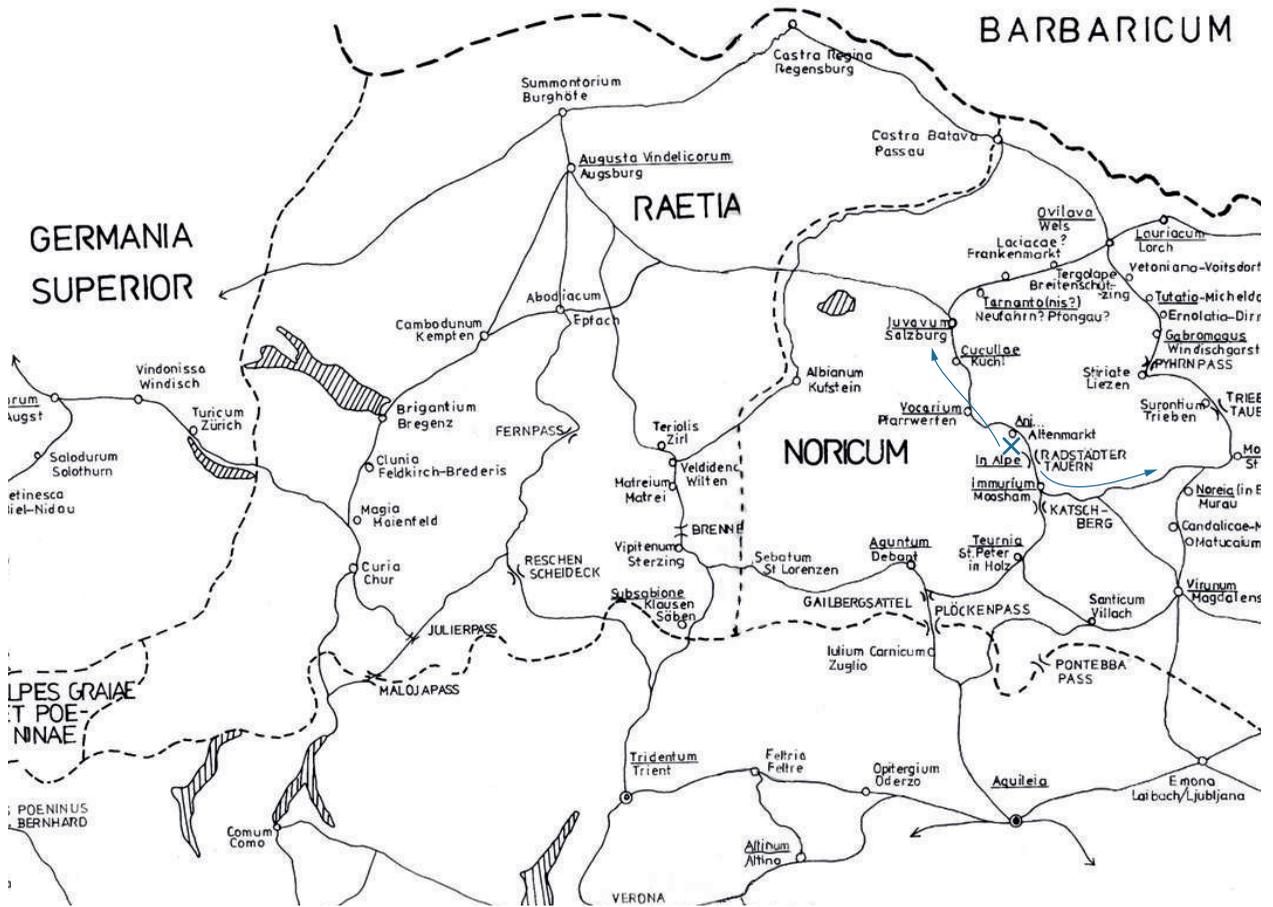


Abb 13 | Der Alpenraum in römischer Zeit

- Provinzgrenzen
- Hauptstraßen
- Hauptorte

→ die eigentliche Geschichte
der "alten Stadt im Gebirge"



Abb 14 | Erstes Stadtsiegel um 1289

1074 wurde "Rastat" erstmals in der Admonter Schenkungsurkunde erwähnt. Um 1230 könnte schon die erste Stadtplanung eingesetzt haben. Der Typus der Stadtanlage mit einem quer liegendem Rechteckigem Stadtplatz war im 13. Jahrhundert stark verbreitet. Eine Prägende Bedeutung kam auch den jeweiligen Terrainverhältnissen zu, da der äußere Grundriss von Radstadt ganz wesentlich durch den vom Standort bestimmten Stadtberg bestimmt ist. Die Stadt gilt heute als Prototyp einer mittelalterlichen Stadtgründung in Österreich. Adalbert Klaar, der Siedlungsformen und Stadtplanforscher, bezeichnete sie als "die vollendete Type einer planmäßig angelegten Gründungsstadt". 1286 wurde erstmals von einer befestigten und wehrhaften Siedlung Radstadt berichtet. 1289 wurden den Bürgern die Stadtrechte erteilt. Radstadt war damals die einzige Stadt des Erzbistums Salzburg im Gebirge und wurde auf Grund seiner strategischen Bedeutung an der Grenze zu Österreich, mit vielen Privilegien und Freiheiten ausgestattet.

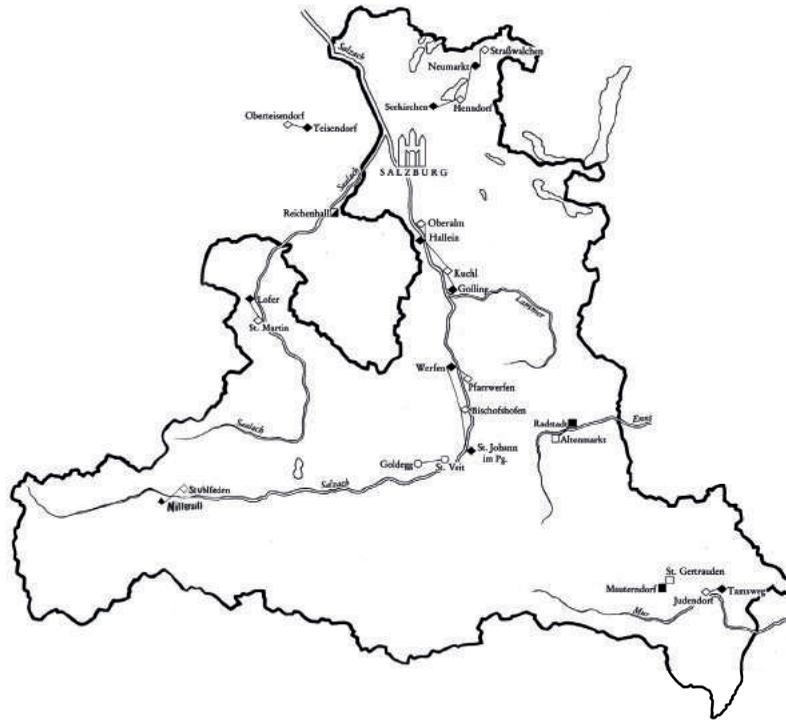


Abb 15 | Siedlungsverlegung des 12. und 13. Jh. im Erzstift Salzburg
 ◊ Neue Siedlungen
 ◆ Alte Siedlungen

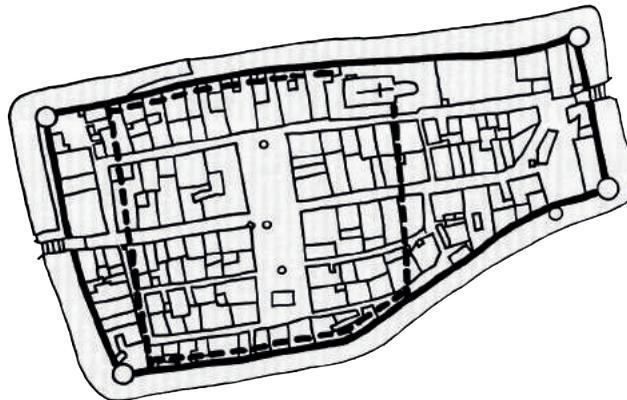


Abb 16 | Vermuteter Umfang einer ersten Siedlungsphase



1365 kam es zum ersten Großbrand der Stadt und der zweite folgte schon im Jahr 1417. 1525/26 kam es zweimal zu Bauernunruhen. Radstadt hielt beide male Stand. Nach der Vertreibung hatten die Bauern als Buße, so wird erzählt, die drei Türme an den Ecken der Stadt errichten müssen, der vierte wurde ihnen erlassen. 1530 wurde dann der Kapuzinerturm zur Verstärkung der Burganlage errichtet und 1534 wurde der Bau für die Befestigungsanlage der Stadt begonnen.

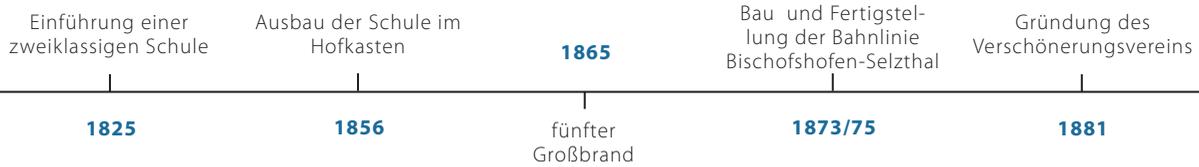
– Wichtige Gemeindeentwicklungen und Bautätigkeiten seit der Stadtgründung 1289 - 2018



1616 wurden beim dritten großen Stadtbrand 45 Häuser vernichtet, darunter auch die Kirche. 1621 unterhielt der Benediktiner- Orden das erste Gymnasium der Stadt, in der alten Pfliegerburg. Als der Geheimprotestantismus überhand nahm, vertrieb Erzbischof Firmian ca. 20.000 Protestanten aus dem ganzen Land Salzburg, was ungefähr einen fünftel der damaligen Bevölkerung entsprach. Allein in Radstadt waren es ca. 3100 Bürger die der Stadt verwiesen wurden.

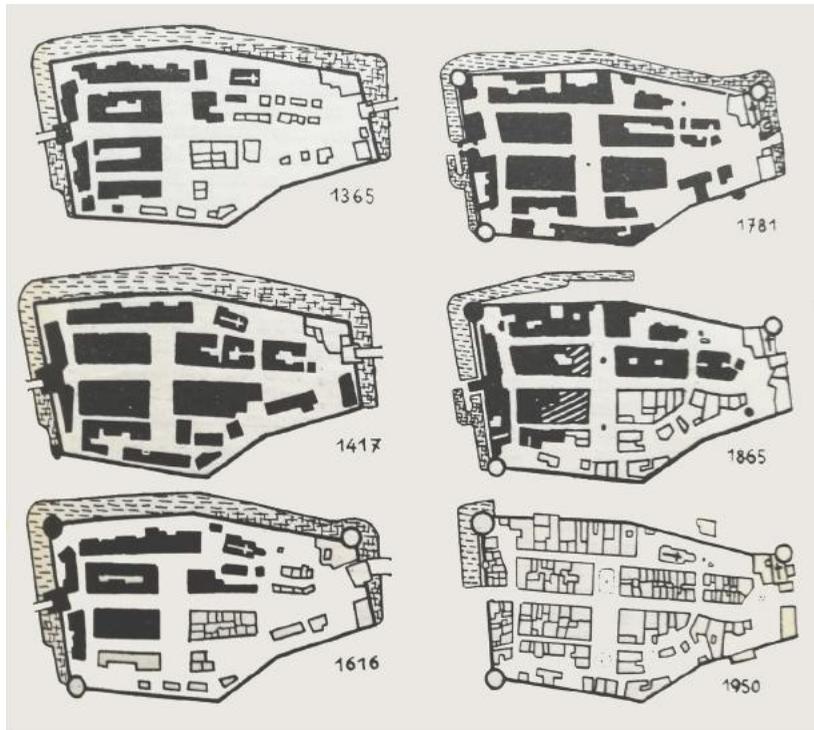
1781 wütete wieder ein verheerendes Feuer und zerstörte dieses mal 110 Häuser. 1785 wurde das Bezirksgerichtsgebäude gebaut und 1809 wurde das erste Postamt in Radstadt eingerichtet.

→ Wichtige Gemeindeentwicklungen und Bautätigkeiten seit der Stadtgründung 1289 - 2018



1825 wurde die Schule im damaligen Mesnerhaus zweiklassig eingerichtet und schon 1856 musste die Schule abermals vergrößert werden sie wurde von der Stadt- und der Landgemeinde gemeinsam neben dem Hofkasten zweistöckig ausgebaut. Durch einen neuerlichen Brand im Jahr 1865, dem fünften den die Stadt in seiner Geschichte erleben muss wurde die Stadt größtenteils zerstört. Anstelle des alten Katharinenospitals wurde der Friedhof erweitert. 1873 wurde mit dem Bahnbau begonnen. Im Jahr 1875 wurde dann der Betrieb der Eisenbahnlinie Bischofshofen- Selzthal aufgenommen. Damit hatte die Stadt nun Anschluss an die West- und Südbahn.

1881 wurde in der Stadt ein Verschönerungsverein gegründet um das Historische Stadtbild von Radstadt bestmöglich zu bewahren.



■ abgebrannte Häuser

□ erhalten gebliebene Häuser

Abb 17 | Die 5 verheerenden Brände der Stadt Ilse. Stand 1950

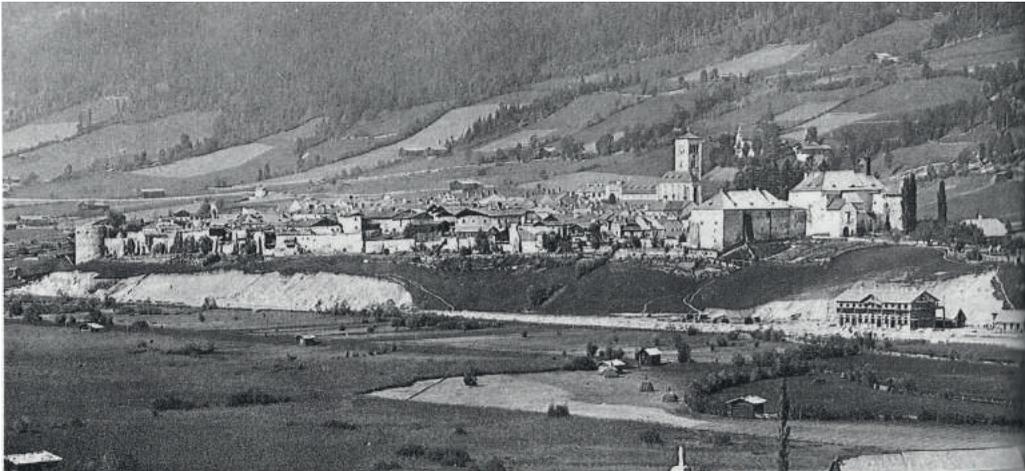
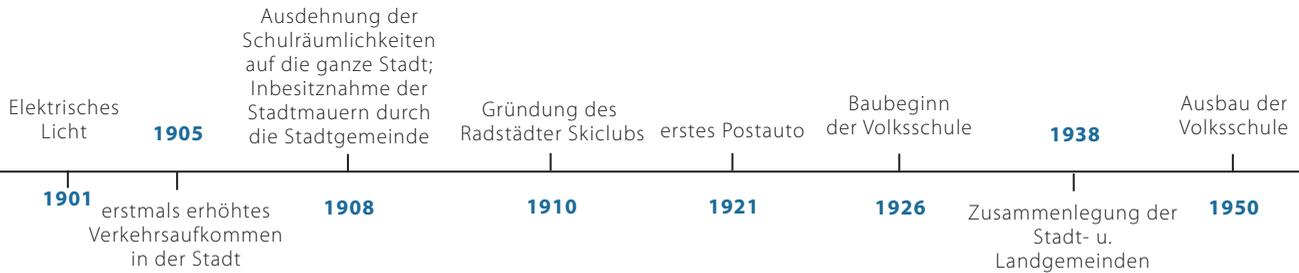


Abb 18 | Stadtansicht um 1870 mit dem
im Bau befindlichen Bahnhofsgebäude
im Vordergrund



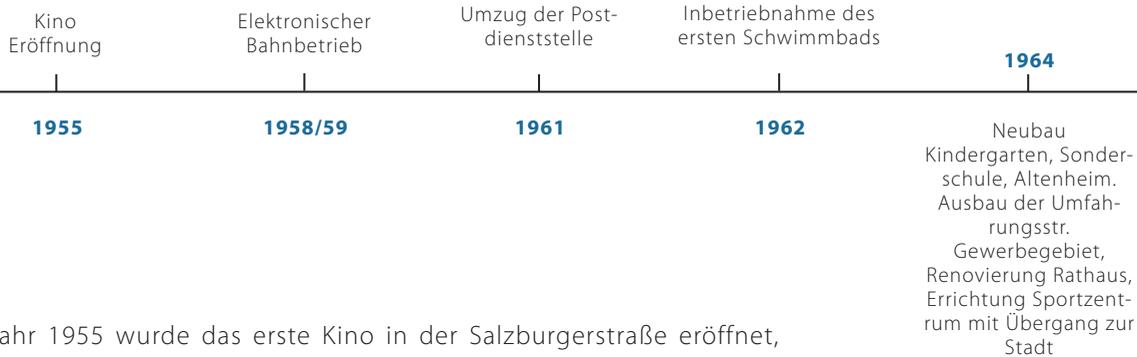
Abb 19 | Stadtansicht kurz vor 1900 mit dem eröffneten Bahnhofsgebäude

– Wichtige Gemeindeentwicklungen
und Bautätigkeiten seit der
Stadtgründung 1289 - 2018



Seit 1901 gibt es in der Stadt elektrisches Licht. Damals kam auch das erste Auto nach Radstadt und die stetige Zunahme des Automobilverkehrs machte es 1905 erforderlich, an den beiden Stadteinfahrten Tafeln mit der Aufschrift "Automobile und Motorräder Schritt fahren" anzubringen. Im Jahr 1908 wurde die Volksschule fünftklassig und bald darauf sogar sechstklassig geführt. Die Klassenräumlichkeiten waren aus Platzmangel auf die gesamte Stadt verteilt. Ebenso entschloss man sich die noch vorhandene Befestigungsmauer der Stadt in das Eigentum der Stadtgemeinde zu geben, eine Regelung die bis heute besteht. 1910 wurde dann der Radstädter Skiclub gegründet durch ihn kam auch ein enormer Aufschwung im Winterfremdenverkehr. Im Jahr 1921 fuhr das erste Postauto von Radstadt über den Tauern nach Maurterndorf. 1938 entschloss man sich dazu die Landgemeinde mit der Stadtgemeinde Radstadt zusammenzulegen, damit wurde das heutige Gebiet der Stadt Radstadt gegründet. In diesem Jahr wurde auch der Bau des neuen Schulhauses abgeschlossen und eröffnet. Durch den stetigen Einwohneranstieg musste die Volksschule jedoch 1950 schon wieder Ausgebaut werden.

→ Wichtige Gemeindeentwicklung
und Bautätigkeiten seit der
Stadtgründung 1289 - 2018



Im Jahr 1955 wurde das erste Kino in der Salzburgerstraße eröffnet, was für die gesamte Stadt und das Umland einen großen kulturellen Mehrwert hatte. 1958 wurde der Elektronische Bahnbetrieb auf dem Teilabschnitt Eben - Schladming aufgenommen und 1959 folgte dann der Teilabschnitt Schladming - Selzthal. 1961 zog die Postdienststelle in das seit 1959 in Bau befindliche neue Postamt an der Salzburger Straße, das 1985 durch einen weiteren Ausbau vergrößert wurde. Im Jahr 1962 erfolgte die Inbetriebnahme des erste Schwimmbads in der Schloßstraße. 1964 wurde mit dem Neubau des Kindergartens und der Sonderpädagogischen Schule begonnen, sowie mit der Errichtung des Altenheims. In der Schloßstraße wurde ein neuer Sportplatz errichtet mit einem Fußgängerübergang in das Stadtzentrum. Da der gesamte Automobilverkehr in den letzten Jahren stetig zunahm und die Straße Richtung Ennstal und in den Lungau direkt durch das Zentrum von Radstadt führte begann man in diesem Jahr mit dem Bau einer Umfahrungsstraße die das Zentrum entlasten sollte. Anschließend wurde noch ein Gewerbegebiet erschlossen.

– Wichtige Gemeindeentwicklungen
und Bautätigkeiten seit der
Stadtgründung 1289 - 2018



1967 wurde der Stadtsaal fertiggestellt. 1970 wurde dann auch die Umfahrungsstraße B 320 fertiggestellt und dem Fließverkehr übergeben. 5 Jahre nach der Fertigstellung der Umfahrungsstraße wurde die Tauernautobahn A10 fertiggestellt, dies bedeutete für die Stadt Radstadt abermals eine enorme Verkehrsentslastung da es nun eine direktere Verbindung Richtung Süden gab und man nicht mehr an Radstadt vorbei über den Tauernpass fahren musste. Mit der Gründung des Radstädter Kulturvereins "Das Zentrum" im Jahr 1981 wuchs das Kulturangebot in und um die Stadt, diese Kulturinitiative prägt bis heute das kulturelle Leben der Region enorm.

1982 begann man mit dem Neubau des Lagerhauses, dieses befand sich vorher unmittelbar westlich des Bahnhofgebäudes und im Jahr 1984 wurde der erste Bauernmarkt direkt im Zentrum am Stadtplatz abgehalten.

→ Wichtige Gemeindeentwicklung
und Bautätigkeiten seit der
Stadtgründung 1289 - 2018



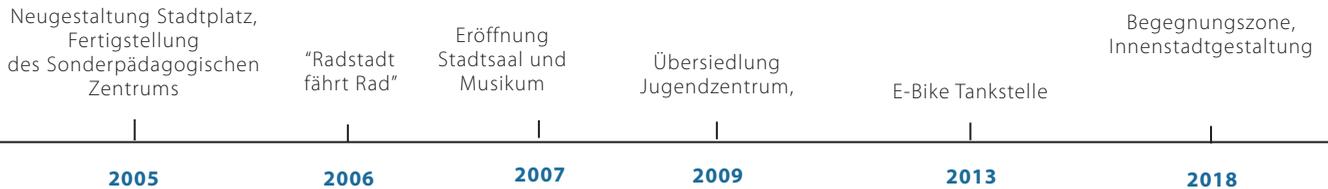
Zur Verbesserung des Regionalverkehrs auf Schienen und Straßen wurden 1987 am Bahnhof Parkplätze für eine kleine „Park & Ride“ Anlage zur Verfügung gestellt. Im Jahr 1990 mietet die Stadt vom Erzbistum Salzburg Teile der Burg an und errichtet im Kapuzinerturm ein 2. Heimatmuseum. 1991 wurde der erste Kunsthandwerksmarkt in der Innenstadt abgehalten, das Interesse war groß und wächst von Jahr zu Jahr, er findet seither jedes Jahr statt. 1994 findet zum ersten mal der „Amadé - Radmarathon in Radstadt statt. In diesem Jahr probiert die Stadtgemeinde einen Citybus auf Probe für 3 Monate im Sommer aus. Er wurde leider mangelndes Interesse der Bürger sofort danach wieder eingestellt. Vielleicht war die Idee damals seiner Zeit zu weit voraus. 1997 fand am Stadtplatz der erste Spiel&Spaß Kindertag statt welches seither fixer Bestandteil des Stadtkalenders ist. Im selben Jahr wird der Ennsradweg ausgebaut und die Gemeinden Radstadt und Pichl-Preunegg werden dadurch Verbunden.

– Wichtige Gemeindeentwicklungen
und Bautätigkeiten seit der
Stadtgründung 1289 - 2018



1998 wird das "Zeughaus am Turm" eröffnet. Es bietet mehreren Vereinen Platz wie etwa dem Kulturverein "Das Zentrum", der Stadtbibliothek, der Stadtkapelle sowie vorübergehend dem Jugendzentrum. 1999 wurde das Seniorenheim im Schloss Lerchen fertiggestellt und die Radstädter Jugend bekam einen Skatepark am Sportzentrum. In den Jahren 2000 und 2001 wurde die Skiregion Ski Amadé gegründet wovon Radstadt bis heute mit profitiert. In der Katastralgemeinde Höggen wird eine riesige Fläche für Handelsgroßbetriebe umgewidmet und es entsteht dort ein "Einkaufspark" sowie ein Kreisverkehr auf der Bundesstraße Richtung Obertauern, um die Geschwindigkeit der Durchzugsstraße zu entschärfen. In diesem Jahr folgt auch die Fertigstellung der Friedhofserweiterung südlich der Stadtmauer. 2003 wird der stark sanierungsbedürftige Stadtsaal für fast 5 Jahre geschlossen. Im darauffolgendem Jahr kommt es auch zur Schließung des Bezirksgerichts am Stadtplatz.

→ Wichtige Gemeindeentwicklung
und Bautätigkeiten seit der
Stadtgründung 1289 - 2018



2005 wird unterhalb des Stadtplatzes eine Tiefgarage mit 76 Stellplätzen errichtet und die Neugestaltung des Stadtplatzes abgeschlossen, die Sanierung und Vergrößerung der Parkflächen am Judenbühel durchgeführt und das Sonderpädagogische Zentrum und die Neugestaltung des danebenliegenden Kindergartens abgeschlossen. 2006 wurde das Event "Radstadt fährt Rad" vom Tourismusverband und der Stadtgemeinde ins Leben gerufen. 2007 wird der neue Stadtsaal an seiner alten Stelle, neu saniert wieder eröffnet und das neue Musikum findet direkt daneben Platz. Das Jugendzentrum "timeout" übersiedelt 2009 vom "Zeughaus am Turm" in den ehemaligen Bus-Warteraum der Postfiliale. 2013 wird am Stadtplatz eine E-Bike Tankstelle installiert, die Stadt setzt nun auf "Grünen Strom". Im Jahr 2018 erfolgt die Fertigstellung der Begegnungszone in der Innenstadt sowie ein neues Gestaltungs- und Lichtkonzept und am Prehauserplatz wird eine E- Ladestation für Autos installiert. Im selben Jahr wird auch der neue Schulbau eröffnet.^{24,25}

²⁴ Vgl. Stadtgemeinde Radstadt (Hg.): Die alte Stadt im Gebirge. 700 Jahre Stadt Radstadt, Bd.1, Salzburg 1989

²⁵ Vgl. Stadtgemeinde Radstadt (Hg.): Die alte Stadt im Gebirge. 725 Jahre Stadt Radstadt, Bd.2, Altenmarkt o. J.

04. IDENTITÄTSFINDUNG EINER STADT UND SEINER BEWOHNER

- Entwicklung der Kleinstadte im ländlichen Raum
- Wachstumsphasen von Radstadt

→ Entwicklung der Kleinstädte im ländlichen Raum

Der Ortskern war Kommunikationsraum, Wohnraum, Einkaufsmöglichkeit und Sportstätte zugleich. Der Charakter einer Durchzugsstraße wurde bei weitem nicht so deutlich, waren damals noch wenig Kraftfahrzeuge unterwegs und die Philosophie der kurzen Wege noch weiter verbreitet. Durch die damals eher begrenzte Mobilität wurden Infrastrukturen im Zentrum geschaffen, das diese für jeden am einfachsten zu erreichen war. Der demografische und strukturelle Wandel in den letzten Jahrzehnten ließ jedoch das rege Leben vieler Ortskerne erblassen. Die steigende Abwanderung in die Ballungszentren der Großstädte sowie eine erhöhte Mobilität hauptsächlich durch den Individualverkehr führte dazu, dass sich Läden und Gewerbe sowie deren Infrastruktur nicht zwingend im Zentrum bzw. generell in jeder Gemeinde ansiedelten - Der Bau zahlreicher Einkaufszentren auf der grünen Wiese am Rande der Gemeinden förderte diese negative Entwicklung. Dadurch stieg auch das Verkehrsaufkommen enorm, um vom Zentralort zu den jeweiligen Einkaufsmöglichkeiten zu gelangen. Des Weiteren wurden bestehende Nahversorger, Dienstleister und Gastronomiebetriebe im Ortszentrum durch die am Stadtrand angesiedelten Strukturen, welche vermeintlich eine schnellere Erreichbarkeit mit zahlreichen Parkplätzen bot, aus wirtschaftlichen Gründen dazu gezwungen, ihren Standort wenn möglich zu verlagern oder zu schließen. Dieser Effekt wirkt sich nicht nur auf die vorhandene zentrale Infrastruktur, sondern gleichermaßen auf die Dorfökonomie aus.

Die hohe Ausdünnung sämtlicher Infrastruktur bildet ebenso für viele mobilitätseingeschränkte Bürger eine große Hürde - denn ohne gute Anbindung mittels öffentlicher Verkehrsmittel oder kurzer Distanzen, welche zu Fuß zurück gelegt werden können, ist die Versorgung ohne Auto fast nicht möglich. Hier wurden klar zahlreiche Fehlritte in der Raumplanung hinsichtlich Belegung und Erhaltung von Infrastruktur im Ortskern begangen. Das einstige Ortsbild, gesät mit bunt einladend gestalteten Schaufenstern die zum verweilen und bummeln einluden, bietet nun leere Erdgeschosszonen sowie leerstehende Gebäude. Die Weiterentwicklung bzw. Erhaltung eines „intakten“ Ortsbildes hat vielerorts nicht stattgefunden. Eine Nachnutzung wird oft aufgrund mangelndem Interesse von Mietern und Vermietern nicht angestrebt. Die bestehende Baukultur wird dadurch wesentlich gefährdet, der Leerstand und die rundherum stattfindende Modernisierung bietet dem kulturellen Bestand nur wenig bis keinen Halt. Die ursprüngliche Funktion des Ortskerns wird lediglich durch Verwaltungseinrichtungen und der verbliebenen ortsansässigen Gastronomie als gesellschaftlicher und zentraler Treffpunkt im Ort gesehen und auch diesen gibt es nicht mehr in jeder Gemeinde. Periphere Flächen wurden nicht nur für den Bau von „Einkaufs - Hochburgen“ sondern auch für die Zersiedelung bzw. Ansiedlung zahlreicher Wohnhäuser und vor allem Einfamilienhäuser herangezogen. Der typische Siedlungsbau wurde weniger bis nicht strukturiert erweitert. Eine gut positionierte und durchdachte städtebauliche Entwicklung ist häufig nicht zu erkennen, wäre jedoch umso erstrebenswerter.²⁶

²⁶ Vgl. "Die Geschichte des Landlebens in Deutschland"; <http://www.br.de/radio/bayern2/sendungen/radiowiserv/geschichte/dorf/landleben100.html>

– Wachstumsphasen
von Radstadt

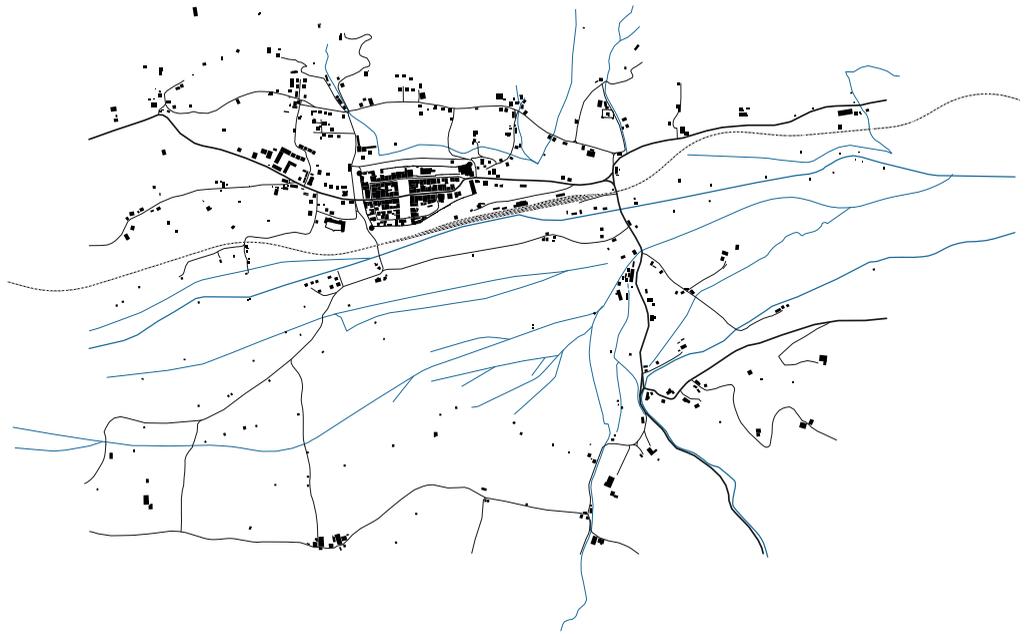


Abb 20 | Schwarzplan 1954

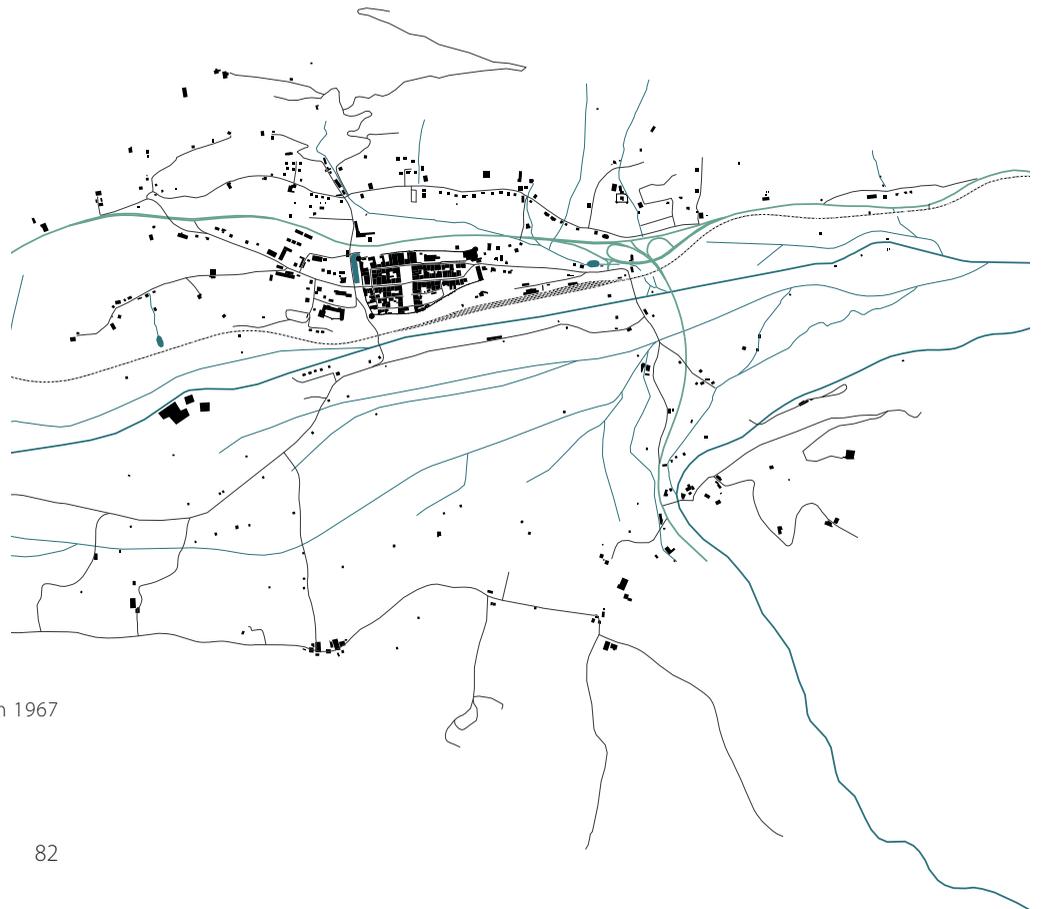


Abb 21 | Schwarzplan 1967



→ Wachstumsphasen
von Radstadt

Abb 22 | Schwarzplan 1980



Abb 23 | Schwarzplan 2018

05. STRATEGIE UND POTENZIAL ZONEN

- Methode und Strategie
- Projektgebiete
 - Bahnhof - Tor in die Stadt
 - Kultur- und Bürgermeile
 - Erholungs- und Bildungszentrum
 - Die Stadtmitte - der Stadtplatz

→ Die Stadt auf Augenhöhe:
zwölf Qualitätskriterien

→ Schutz

<p>SCHUTZ VOR VERKEHR UND UNFÄLLEN – SICHERHEITSGEFÜHL</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Schutz für Fußgänger - die Angst vor dem Verkehr nehmen 	<p>SCHUTZ VOR VERBRECHEN – SICHERHEITSGEFÜHL</p>  <ul style="list-style-type: none"> - belebter öffentlicher Raum - Augen auf zur Straße - überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht - gute Beleuchtung 	<p>SCHUTZ VOR UNANGENEHMEN SINNESWAHRNEHMUNGEN</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Wind - Regen/Schnee - Kälte/Hitze - Luftverschmutzung - Staub, Lärm, blendendes Licht
<p>ANGEBOTE FÜR FUSSGÄNGER</p>  <ul style="list-style-type: none"> - genug Platz zum Gehen - keine Hindernisse - gute Bodenbeläge - für alle zugänglich - interessante Fassaden 	<p>AUFENTHALTS-GELEGENHEITEN</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Randeffect / attraktive Wartezonen - Stützelemente 	<p>SITZGELEGENHEITEN</p>  <ul style="list-style-type: none"> - spezielle Sitzbereiche - Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen - gute Sitzplätze - Ruhebänke
<p>SEHENSWÜRDIGES</p>  <ul style="list-style-type: none"> - vernünftige Betrachtungsabstände - freie Sichtachsen - interessante Ausblicke - gute Beleuchtung bei Dunkelheit 	<p>ORTE FÜR KOMMUNIKATION</p>  <ul style="list-style-type: none"> - niedrige Lärmpegel - Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“ 	<p>ORTE FÜR SPIEL UND SPORT</p>  <ul style="list-style-type: none"> - bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel - bei Tag und bei Nacht - im Sommer wie im Winter
<p>GRÖSSENVERHÄLTNISSE</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Bauten und Räume nach menschlichem Maß 	<p>ANGENEHME KLIMATISCHE VERHÄLTNISSE</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Sonne/Schatten - Wärme/Kühlung - leichte Brise 	<p>POSITIVE SINNES-EINDRÜCKE</p>  <ul style="list-style-type: none"> - gutes Design, gute Details - gute Materialien - schöne Aussichten - Bäume, Grünanlagen, Wasser

Abb 24 | zwölf Qualitätskriterien

Bevor bei einem Planungsgebiet andere Aspekte berücksichtigt werden, muss sichergestellt werden, dass es ausreichend Schutz vor Risiken, Unfällen und unangenehmen Sinneseindrücken bietet, damit die Menschen sich in ihrer Stadt aufgehoben und sicher fühlen. Dazu gehören auch die Planung temperierter lokaler Klimata. Wenn auch nur einer dieser Anforderungen nicht berücksichtigt wird, kann es zwecklos sein, die anderen Qualitätskriterien erfüllen zu wollen.

In einem nächsten Schritt muss dafür gesorgt werden, dass die Außenräume zur Nutzung einladen - zum Sitzen, Stehen, Gehen, Sehen, Reden, Hören und zur Entfaltung persönlicher Aktivitäten. Natürlich sind auch die tages- und jahreszeitlich wechselnden Bedingungen in den Außenräumen bei deren Optimierung zu beachten. Die Planung angenehmer Aufenthaltsorte im Freien erfordert vor allem gute, dem Menschen angemessene Proportionen, Möglichkeiten zur Nutzung der positiven Seiten des lokalen Klimas, visuelle ästhetische Erlebnisse und angenehme Sinneseindrücke.

Gute Architektur und gutes Design gehören zum zwölften Kriterium. Es sollte als übergreifendes Konzept verstanden werden, da Architektur und Design sich nicht ohne Rücksicht auf die ersten elf Kriterien entwerfen lassen.²⁷

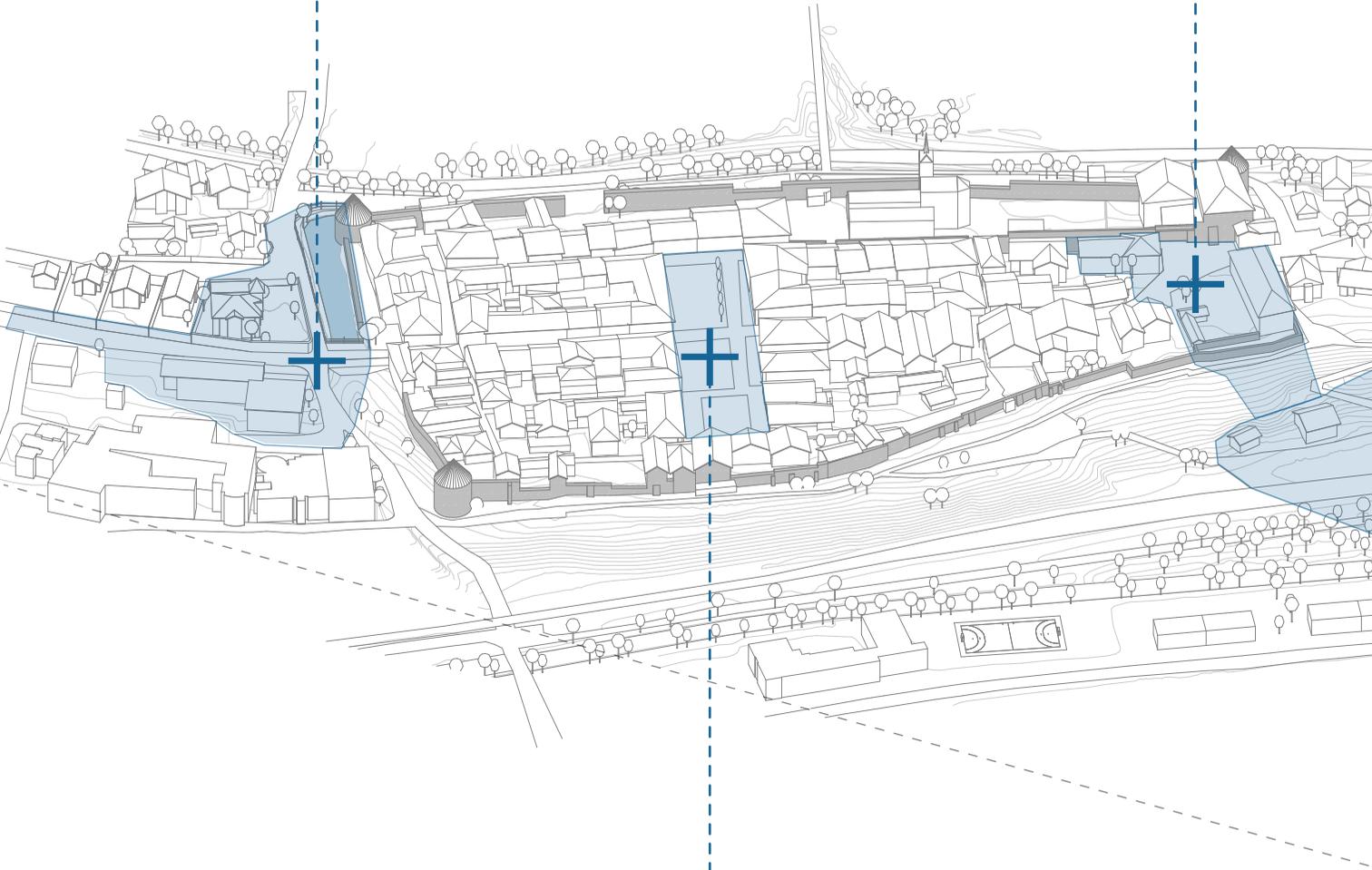
²⁷ Vgl. Gehl, Jan: Städte für Menschen, 2010, 274.

> STADTTEICH

> Bildungszentrum &
Naherholungsgebiet

> PREHAUSER

> Bürger - &
Kulturmeile



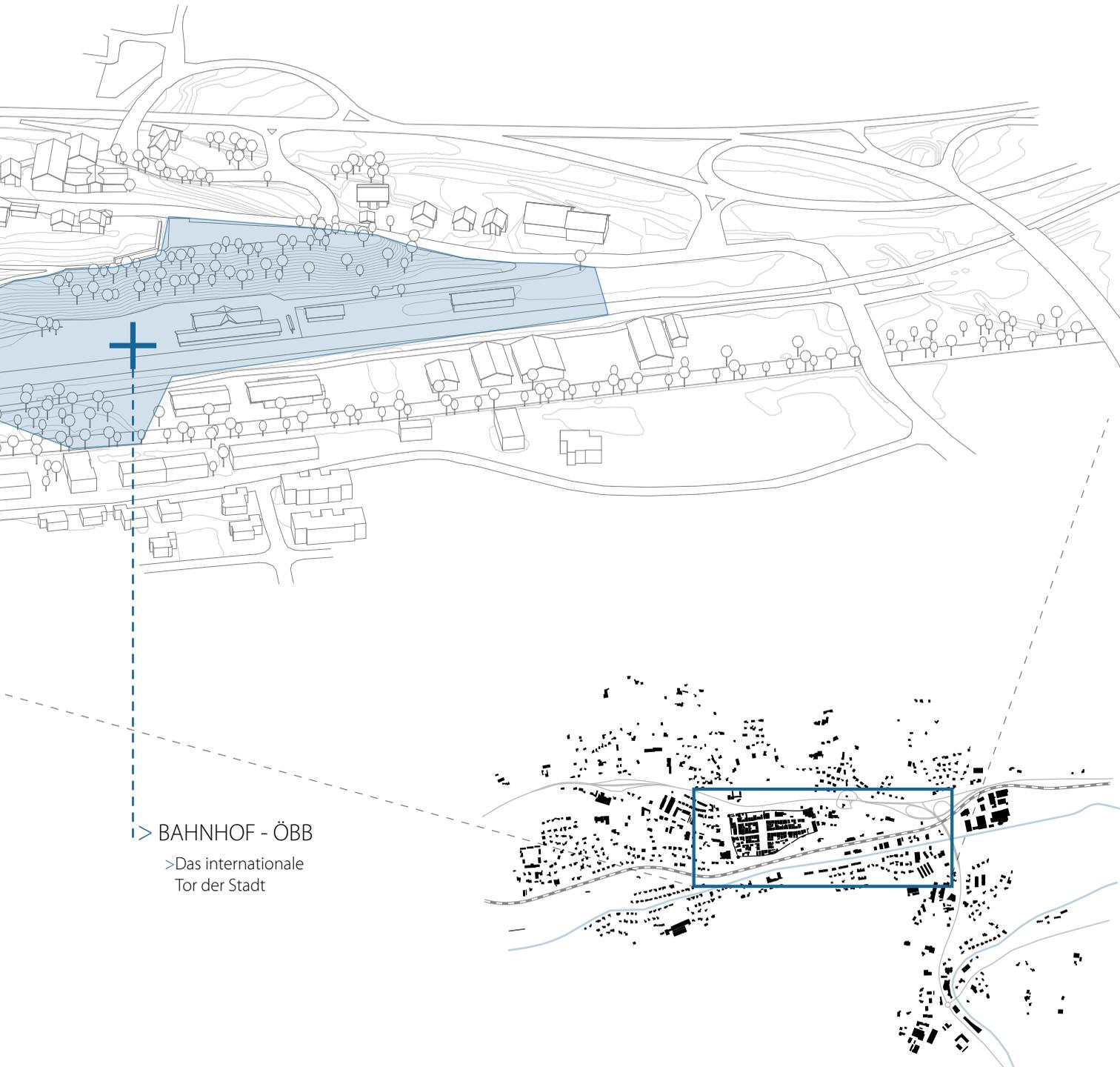
> STADTPLATZ

> Sozialer Mittelpunkt
des öffentlichen Lebens

Abb 25 | Übersichtsplan Projektgebiete

→ Projektgebiete

- PLATZ



> BAHNHOF - ÖBB

> Das internationale
Tor der Stadt

BAHNHOF

„TOR IN DIE STADT“

↳ Potenziale

- Multi-modaler Verkehrsknotenpunkt
- 24h Nutzung des Gebiets
- Verbindung - Wohngebiet
- Verbindung - Stadtzentrum
- Nachverdichtung in Zentrumsnähe

Standortbeschreibung:

Der Radstädter Bahnhof liegt im Süden unterhalb des Historischen Stadtkerns der Gemeinde. Das Gebiet um den Bahnhof wird durch zwei markante Landschaftsachsen begrenzt. Im Norden durch den Judenbühel dem durch die Topographie gegebenen Hügel und im Süden durch einen Fluss, der Enns. Die umliegenden Flächen sind geprägt von Wohngebieten, gemischtem Bauland und einem Gewerbegebiet. Am Hügel des Judenbühels, vor der Stadteinfahrt befindet sich eine größere Parkfläche. Direkt am Planungsgebiet befinden sich das unter Denkmal stehende Bahnhofsgebäude mit einem Warteraum, Öffentlichen Toiletten sowie einem Elektronischem Ticket Automaten. Früher befand sich im Gebäude selbst noch ein von der ÖBB besetzter Ticketschalter sowie ein kleines Café, welches seit Jahren leer steht. Die Regional Busse benutzen die große brach liegende Fläche links vom Bahnhofsgebäude um zu wenden und halten danach direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Des weiteren befinden sich zwei Remisen, ein Fahrradabstellplatz, Park & Ride Plätze, sowie das Übungsgelände der städtischen Fahrschule auf dem Gebiet.

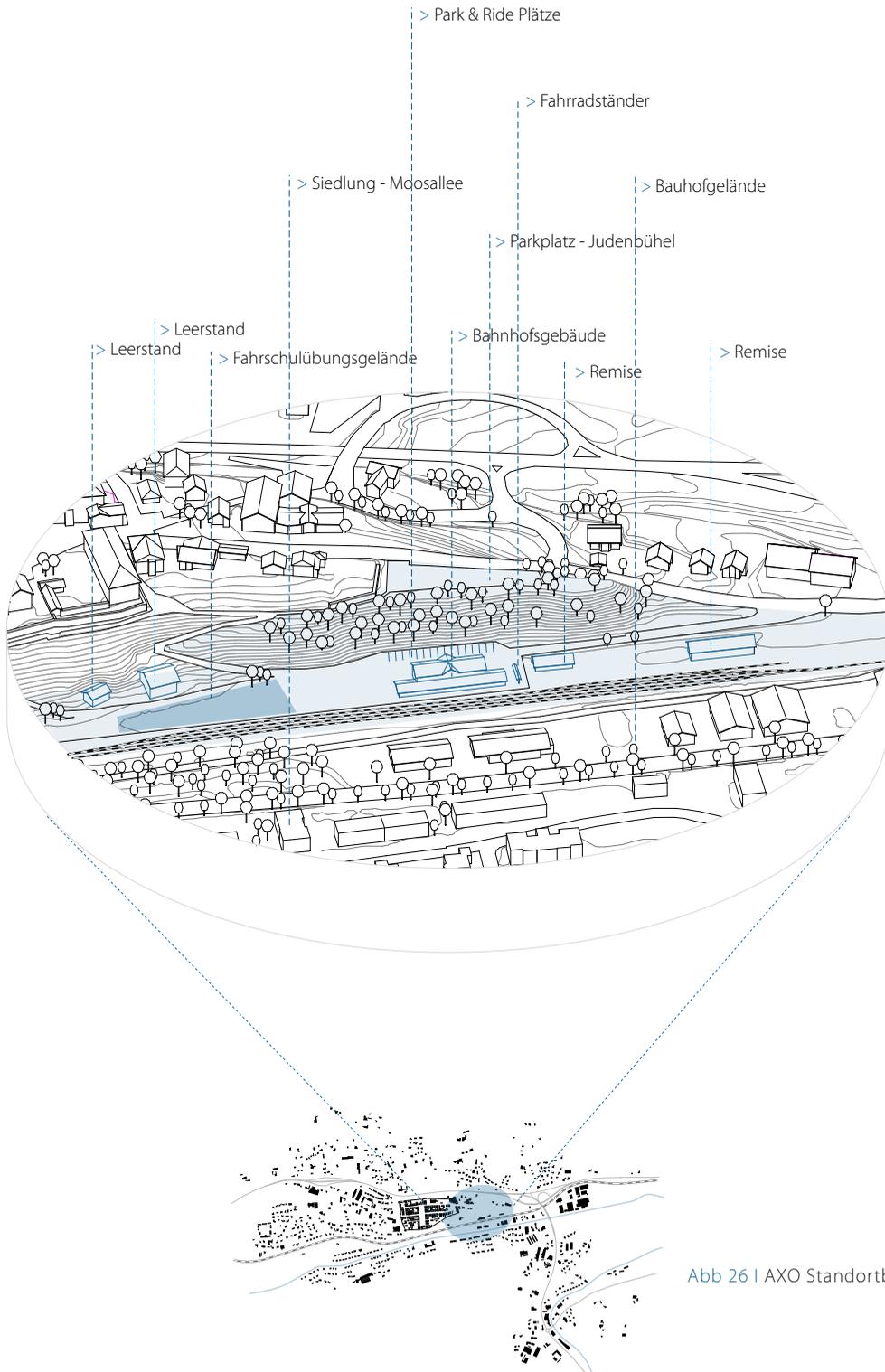


Abb 26 | AXO Standortbeschreibung

Nutzung der Flächen:

Das Gebiet wird zur Zeit ausschließlich kurz vor, beziehungsweise nachdem ein Zug angekommen oder abgefahren ist von den Ankommenden oder Abfahrenden Passagieren genutzt. Längere Aufenthalte lassen sich nur auf Personen zurückführen welche auf einen Regionalbus warten müssen. Des weiteren wird der Bereich links vom Bahnhofsgebäude von der städtischen Fahrschule benutzt. Diese kommen mit dem Auto am Gebiet an, absolvieren ihren Übungsparcour und fahren anschließend wieder in Richtung Fahrschule.

Verkehrslage:

Das Gebiet kann mit dem Auto über die B320 von Osten sowie von Westen kommend gut erreicht werden. Vom Zentrum aus kommend fährt man den Judenbühel hinunter und biegt einmal rechts in die Bahnhofstraße ein. Die Gebiete die im Süden gelegen sind erreichen das Gebiet ebenfalls über die Judenbühel -Straße auf diesem Weg muss die Bahntrasse einmal überquert werden. Danach biegt man links ab und befindet sich ebenfalls in der Bahnhofstraße. Zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommt es auf dem Gebiet nur wenn Züge an- und abfahren. In dieser Zeit kann es sein das 3 Busse gleichzeitig ankommen um den Passagieren ein weiterfahren zu ermöglichen. Diese Busse halten alle direkt vorm Eingang des Bahnhofgebäudes. Zusätzlich werden viele Personen mit Privatautos abgeholt oder hingbracht.

Erreichbarkeit des Stadtzentrums:

Das Zentrum der Stadt liegt unmittelbar oberhalb des Geländes in einer Entfernung von ca. 600m. Zu Fuß ist es über den Fischerbühel in 7 Minuten sowie über den Judenbühel in 9 Minuten erreichbar. Mit dem Auto ist es nur über den Judenbühel erreichbar und man benötigt in etwa 2 Minuten für diese Strecke.

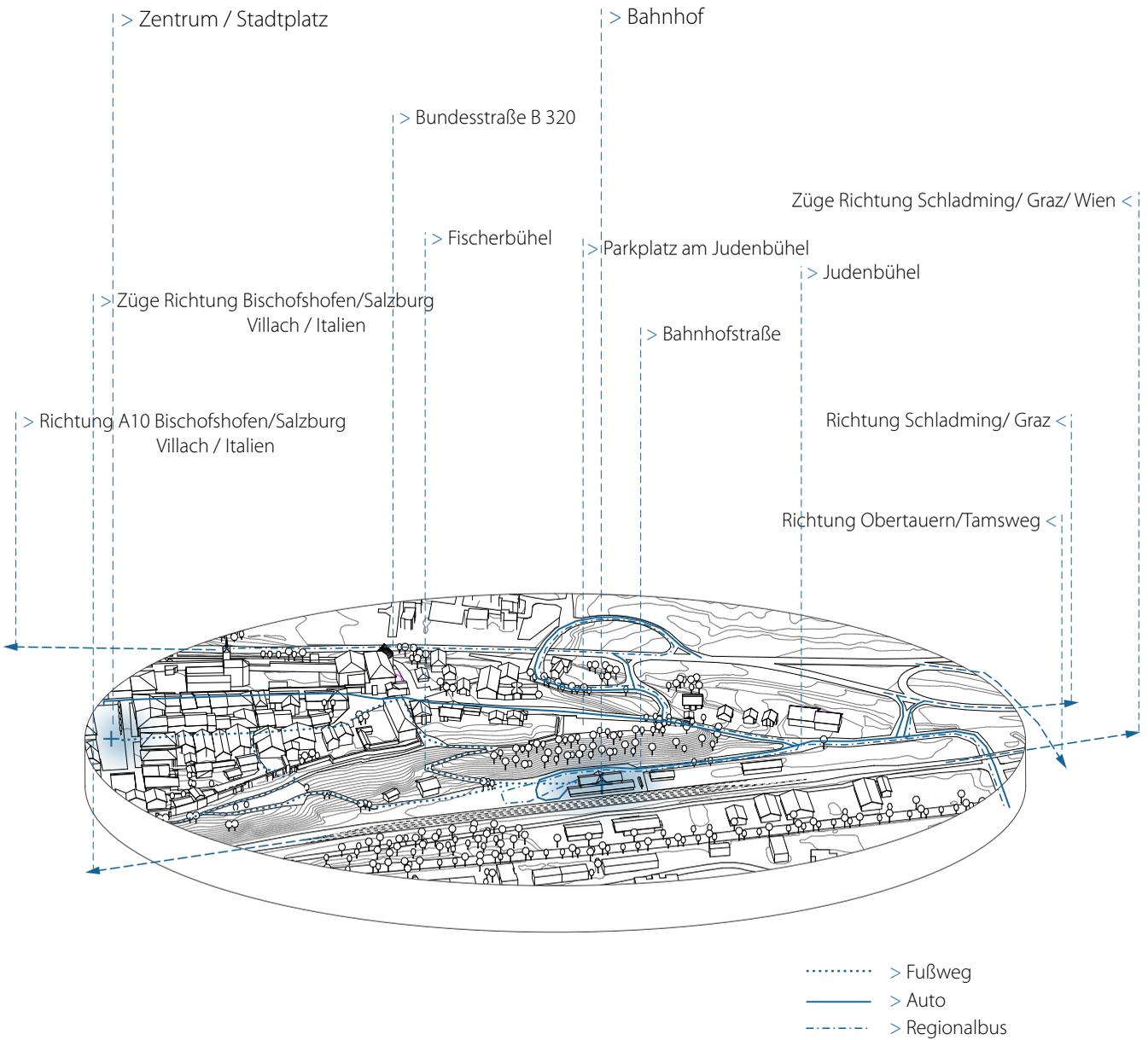
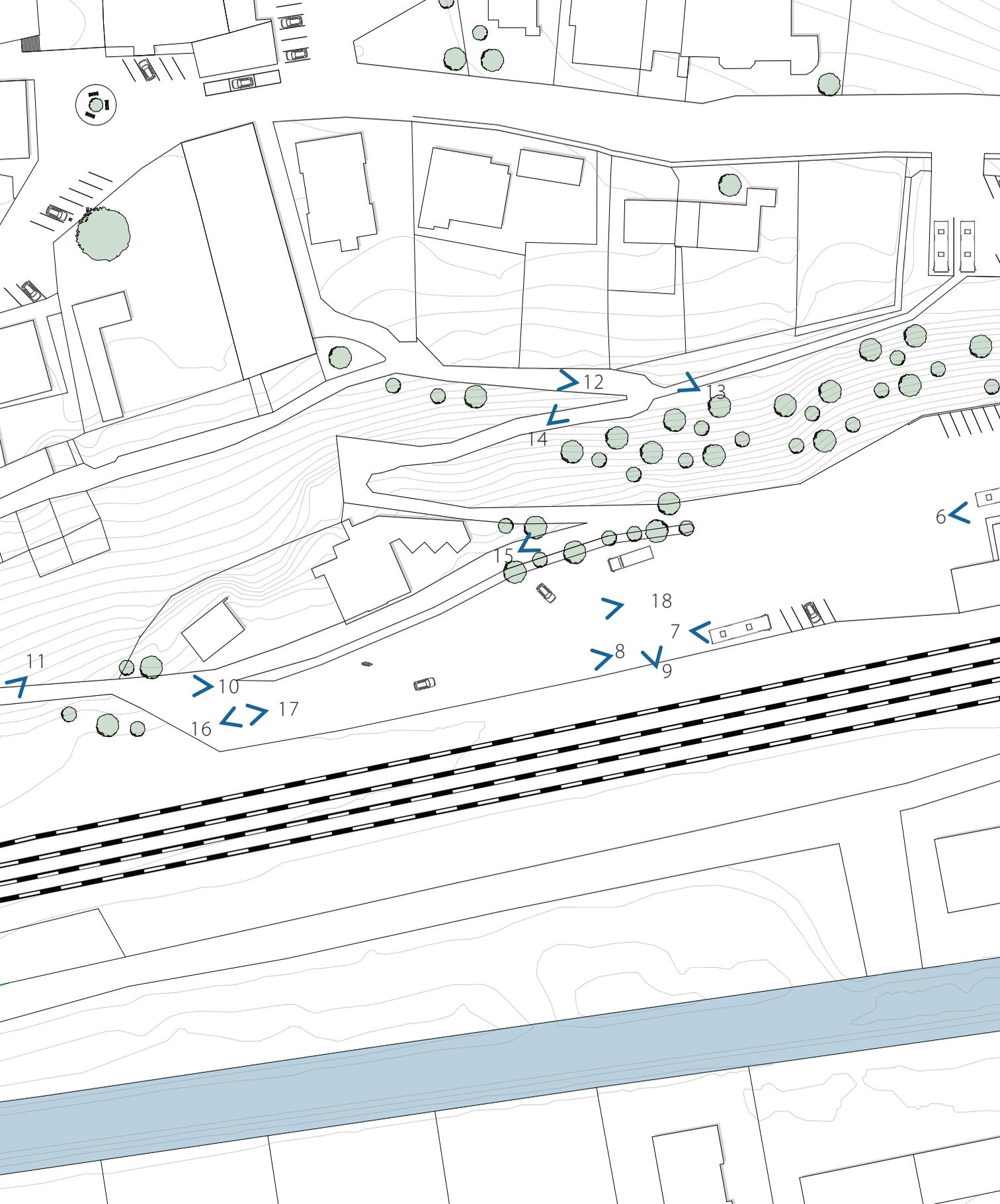


Abb 27 | AXO Erreichbarkeit des Bahnhof' mit dem Stadtzentrums



11



10



16



17

15



14



12



13



18



7



8

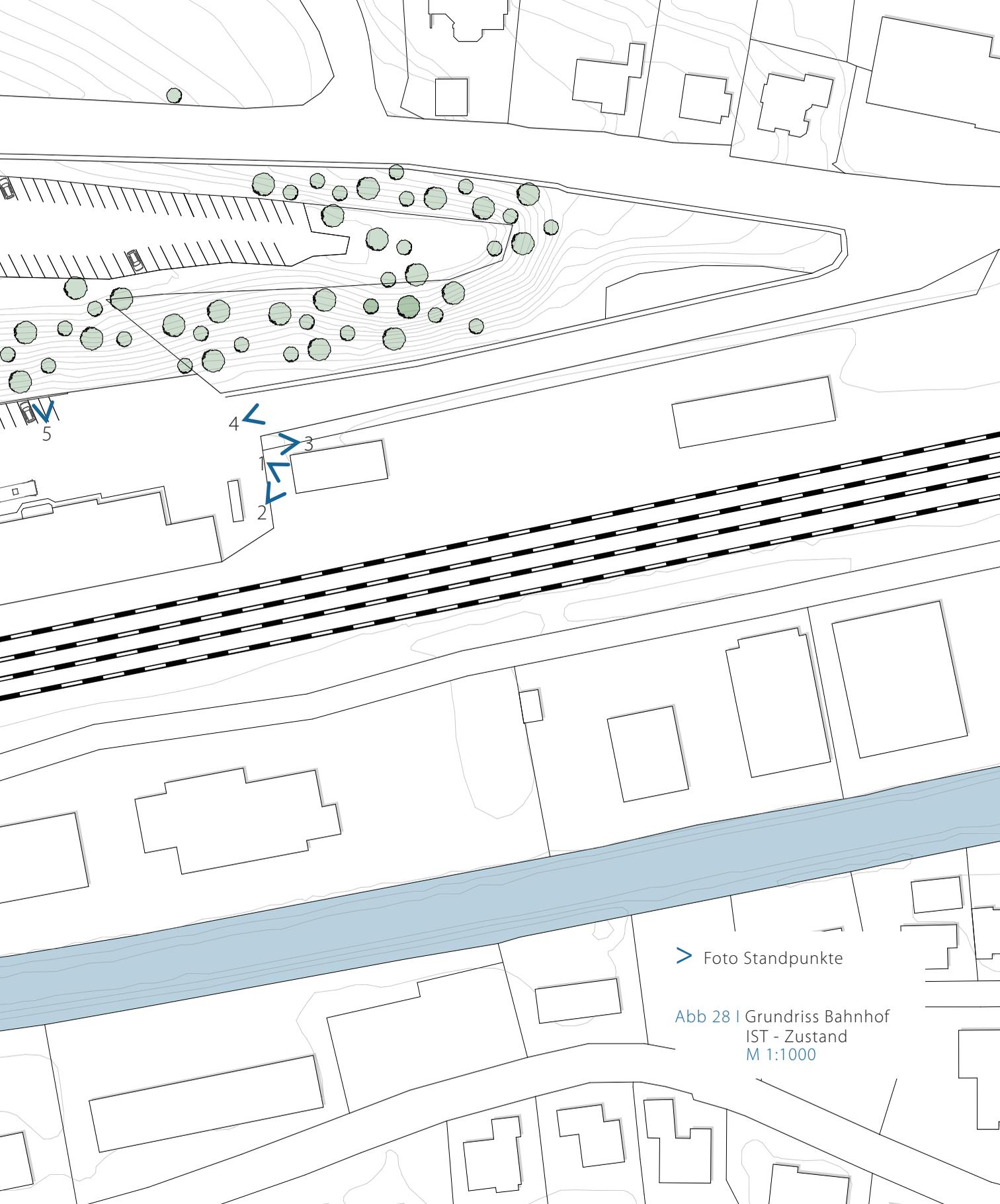


9



6





> Foto Standpunkte

Abb 28 | Grundriss Bahnhof
IST - Zustand
M 1:1000

Abb 29 | 1. Blick Richtung Judenbühel,
Einfahrt Bahnhofsbereich



Abb 30 | 2. Blick Richtung Bahnsteig



Abb 31 | 3. Blick Richtung Einfahrt
Bahnhofsstraße





Abb 32 | 4. Blick Richtung Park&Ride,
Bushaltestelle und
Bahnhofsgebäude
Eingangsbereich



Abb 33 | 5. Blick Eingangsbereich



Abb 34 | 6. Blick Richtung Fischerbühel
und Fahrschulübungsgelände

Abb 35 | 7. Blick Richtung Bestandsgebäude hinter Fahrschulübungsgelände



Abb 36 | 8. Blick Richtung Bahnhofsgelände und Gleise



Abb 37 | 9. Blick Richtung Moosallee





Abb 38 | 10. Blick Richtung Übungs-
gelände und Gleise



Abb 39 | 11. Blick Richtung Hofkasten-
gebäude und Südhang der Stadt



Abb 40 | 12. Blick Richtung Kreuzungs-
punkt

Abb 45 | 13. Blick Richtung Bahnhofgebäude vom Fischerbühel aus



Abb 46 | 14. Blick Richtung Bestandsgebäude vom Südhang aus



Abb 47 | 15. Weg direkt am Bestandsgebäude





Abb 48 | 16. Blick Richtung Südhang



Abb 49 | 17. Blick Richtung Bahnhof



Abb 50 | 18. Blick Richtung Bahnhof

„Es ist interessant und gibt zu denken, dass die schönsten und meistgenutzten öffentlichen Stadträume weltweit diejenigen sind, die alle zwölf Qualitätsmerkmale aufweisen.“ ²⁸

Das Ziel der Planung auf dem Bahnhofgebiet ist es, für die Stadt Radstadt einen zentralen Multi -modalen Knotenpunkt zu entwerfen.

Das heißt alle öffentlichen Verkehrsanbindungen an einem Ort für alle Benutzer übersichtlich und zentral anzuordnen und dem Benutzer unterschiedliche Möglichkeiten der Weiterreise anzubieten, sei es zu Fuß, mit dem Bus, dem Fahrrad, einem Sammeltaxi oder eben auch mit dem eigenen Pkw. Eine Überschaubare informelle Übersicht der Fahrpläne sowie eine strukturierte Anordnung der einzelnen Verkehrszubringer. Eine direkte Verbindung mit den umliegenden Wohngebieten und dem Stadtkerngebiet ist ausschlaggebend um dieses Gebiet zu aktivieren und in das vorhandene Stadtgefüge mit einzubinden. Des Weiteren soll dieses Gebiet seinen Benutzern angenehme Aufenthalte rund um die Uhr ermöglichen, dazu gehören Infrastruktureinrichtungen die Tag täglich von den Bewohnern frequentiert werden, wie zum Beispiel ein Nahversorger, eine Postfiliale oder sonstige Einrichtungen des Handels und des alltäglichen Bedarfs. Das Gebiet soll zu einem erweiterten öffentlichen Stadtraum für die Bewohner der Stadt sowie für Reisende werden. Um diese Strategie zu verwirklichen, orientiert sich mein Entwurf an den 12 Qualitätskriterien von Jahn Gehl aus seinem Buch Städte für Menschen.

²⁸Gehl, Jan: Städte für Menschen, 2010,274.

→Strategiepunkte

- 1 Bushaltestellen übersichtlich anordnen, bessere Fahrplaninformation durch digitale Schaltflächen, eigene Plattformen für Busse die in Unterschiedliche Richtungen fahren, alle Zentral an einem Punkt versammelt
- 2 Parkflächen auf dem Gebiet reduzieren, mehr Park & Ride Plätze schaffen, unverbaute Flächen besser ausnutzen und Nachverdichtung in Zentrumsnähe
- 3 Offen gestalteter und einladender Wartebereich, übersichtliche Fahrplaninformation, Ticket Automaten mit besetztem ÖBB Schalter ergänzen
- 4 Infrastruktureinrichtungen die Tag täglich von den Bewohnern frequentiert werden, wie zum Beispiel ein Nahversorger, eine Postfiliale oder sonstige Einrichtungen des Handels und des alltäglichen Bedarfs
- 5 Attraktive Wegführung in das Zentrum der Stadt, direkte Verbindung in die Kernzone der Stadt schaffen
- 6 Steigerung der Aufenthaltsqualität am Gebiet, das Gebiet soll zu einem erweiterten öffentlichen Stadtraum für die Bewohner sowie für Reisende werden
- 7 Neue Verbindungen mit den gegenüberliegenden Wohngebieten
- 8 Einrichtung des neuen Jugendzentrums
- 9 Räumlichkeiten für Werkstätten und Proberäume

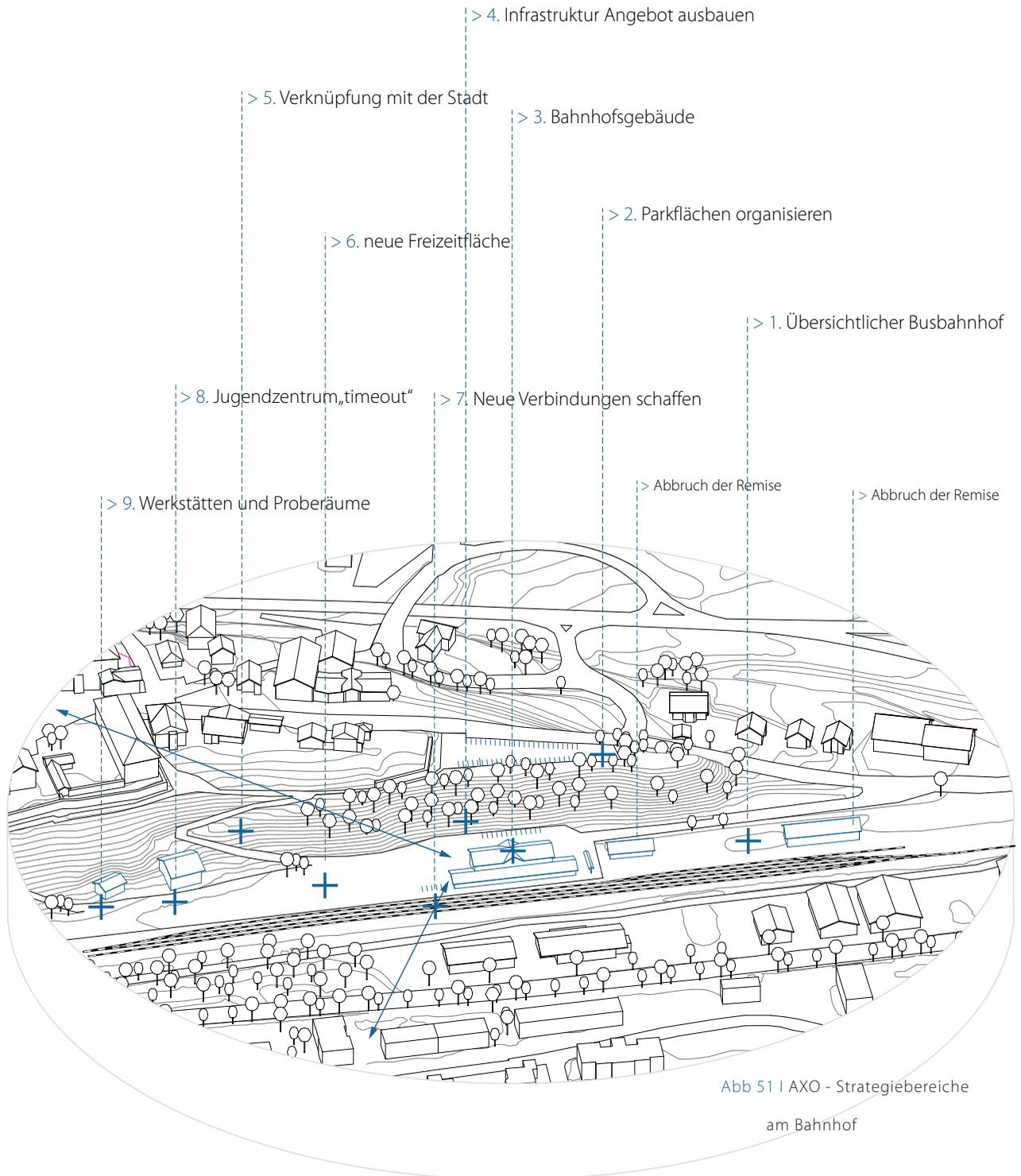


Abb 51 | AXO - Strategiebereiche am Bahnhof



Parkgarage

Handels-,
Gastronomie-
u. Büroflächen

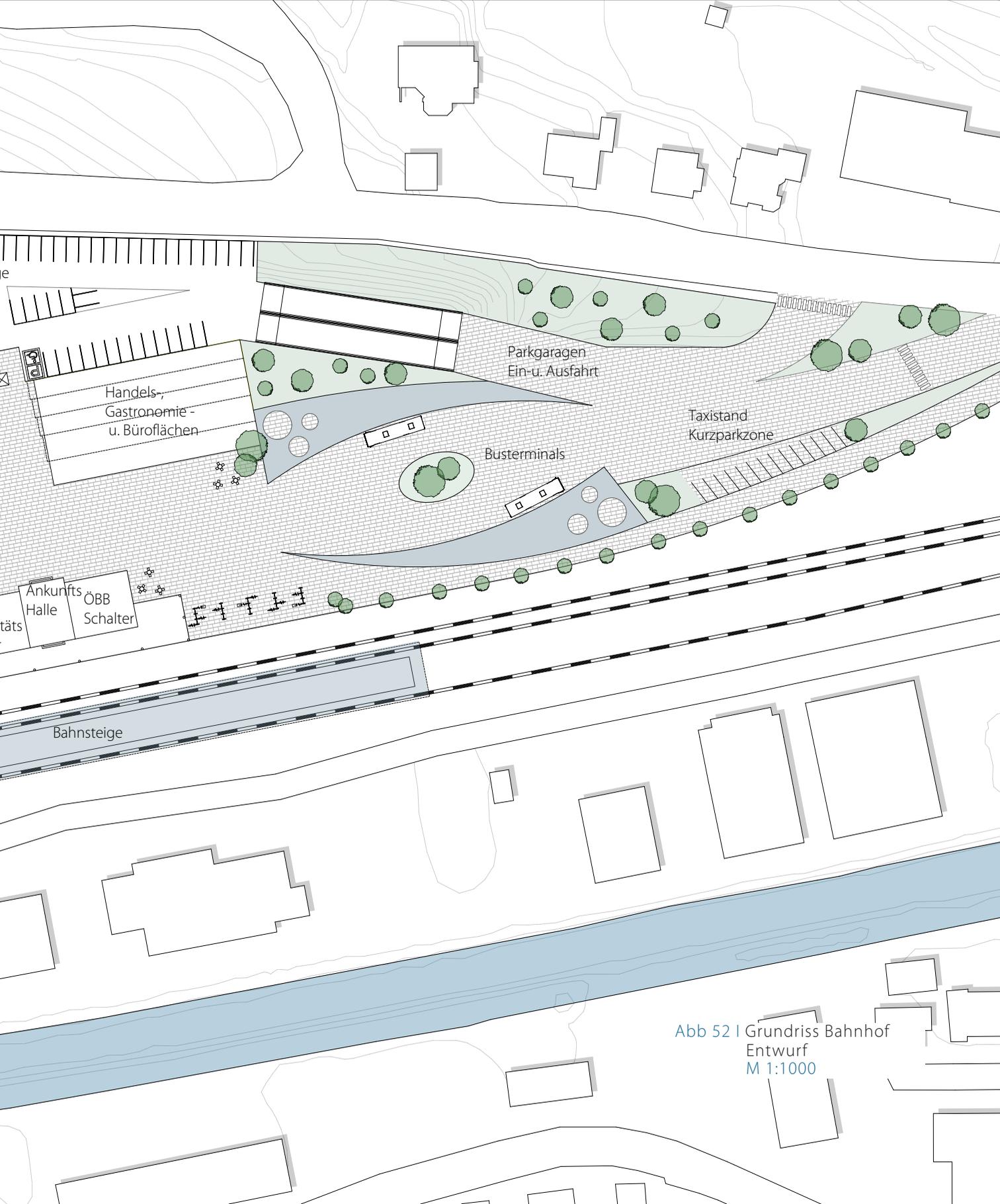
Orangerie
Stadtgärten

Jugend
zentrum

Werkstätten
Proberäume

Mobili
center

Park & Ride



Handels-,
Gastronomie-
u. Büroflächen

Parkgaragen
Ein- u. Ausfahrt

Taxistand
Kurzparkzone

Busterminals

Ankunfts
Halle
ÖBB
Schalter

Bahnsteige

Abb 52 | Grundriss Bahnhof
Entwurf
M 1:1000

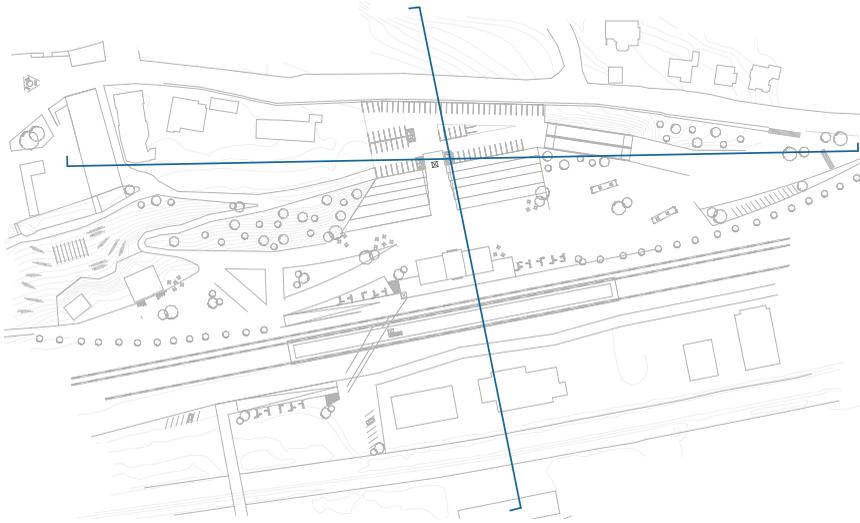
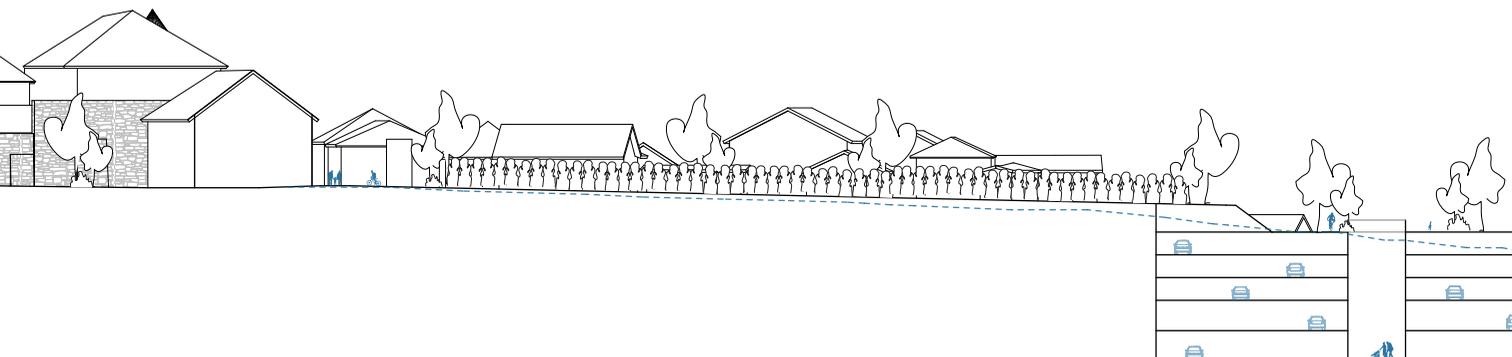
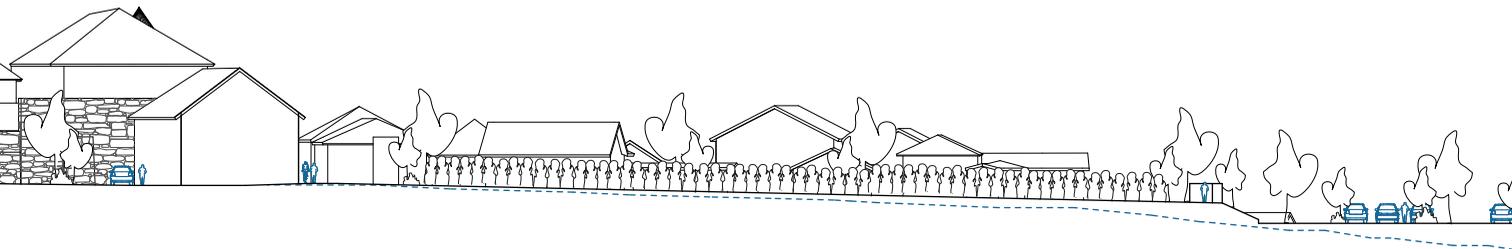


Abb 53 | Querschnitt
Bahnhof
IST - Zustand
M 1:1000

Abb 54 | Querschnitt
Bahnhof
Entwurf
M 1:1000



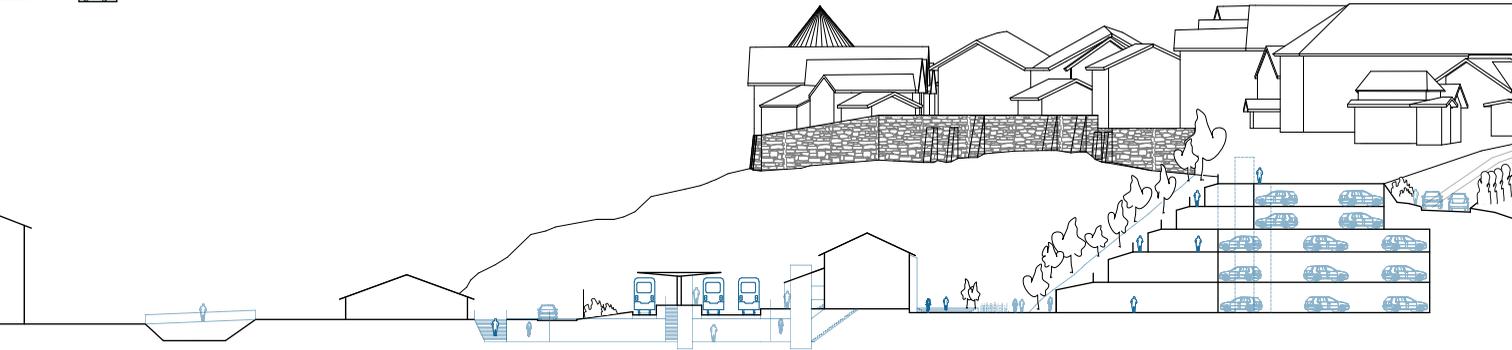
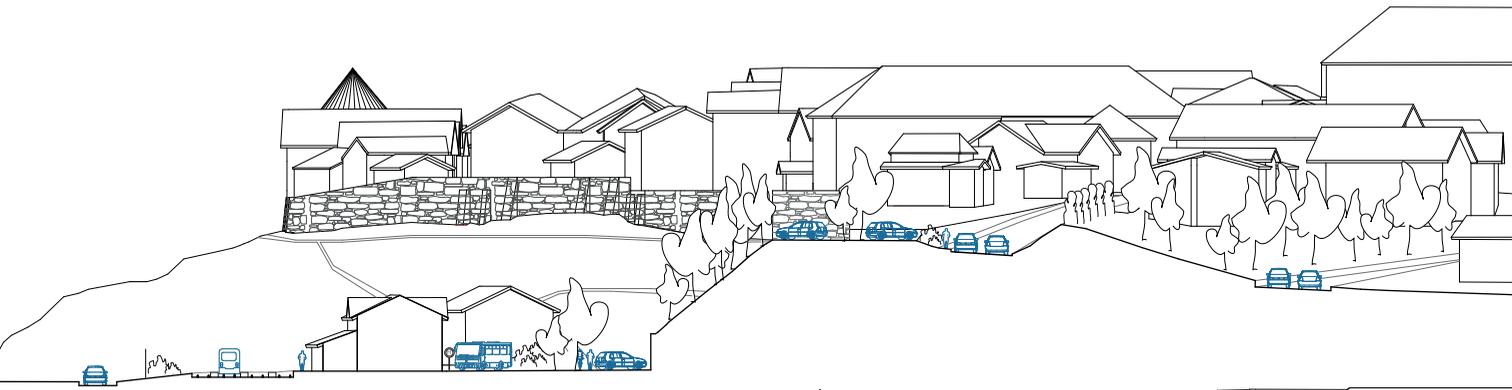


Abb 55 | Längsschnitt
Bahnhof
IST - Zustand
M 1:1000

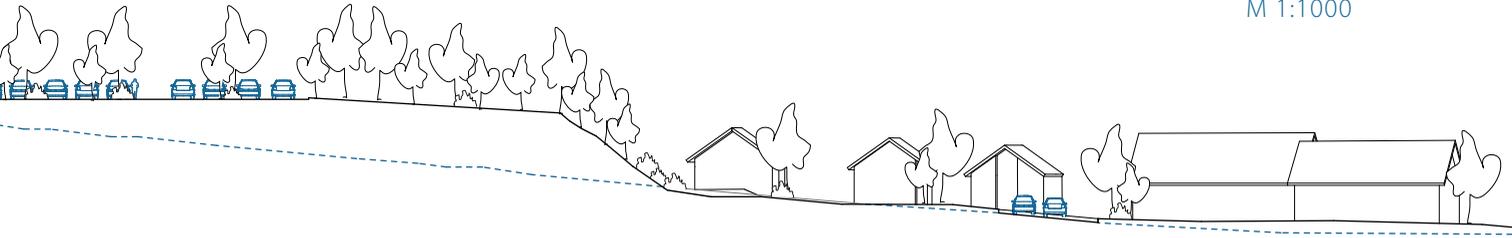
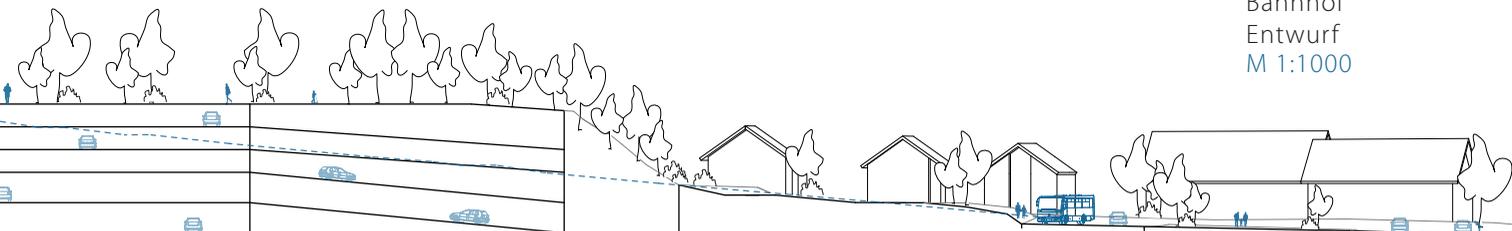


Abb 56 | Längsschnitt
Bahnhof
Entwurf
M 1:1000



→ Resümee

Durch den Teilabtrag des Judenbühels und das Errichten einer Parkgarage im inneren des Stadthügels werden neue Parkflächen gewonnen und gleichzeitig werden die bestehenden Parkflächen am Bahnhofsa-real erheblich reduziert. Durch diesen massiven Eingriff können nicht nur Parkflächen gewonnen, sondern ebenso neue Infrastrukturflächen mit großzügigen Fassadenöffnungen Richtung Süden in Zentrumsnähe erschlossen werden. Durch den Abtrag der beiden Remisen östlich des Bahnhofgebäudes kann in diesem Bereich eine größere Fläche herangezogen werden, um auf diesem Gebiet direkt an der Einfahrt der Bahnhofsstraße einen übersichtlichen, klar strukturierten, öffentlichen Verkehrsknotenpunkt einzurichten. Hier befinden sich die Ein- u. Ausfahrt der Tiefgarage, die übersichtlich gestalteten und mit Fahrplaninformationen ausgestatteten Bushaltestellen mit überdachten Wartebereichen, sowie Taxistände und eine Kurzparkzone. Durch die Konzentration des Individualverkehrsaufkommen im östlichen Bereich bleibt das restliche Planungsgebiet verkehrsberuhigt. Dem zentral positionierten Bahnhofgebäude steht das neue Gebäude mit unterstützenden Infrastruktureinrichtungen auf der linken und rechten Seite, sowie einem zentral positionierten Aufzug zur Beförderung von Personen und Fahrrädern gegenüber. Dieser Lift ermöglicht es nun auch mobilitätseingeschränkten Personen den Stadtkern über das Bahnhofsgelände ohne Barrieren zu erreichen.

Des Weiteren entsteht durch die Unterführung der Bahngleise eine Verbindung mit dem angrenzende Wohngebiet der Moosallee mit dem Bahnhofsgebiet. Diese Unterführung ist mit Treppen für Fußgänger, Aufzügen für sperrliches Gepäck usw. und Rampen für Rollstuhlfahrer und Radfahrer ausgestattet. Am Rande der Unterführung, direkt neben dem Bahngelände wurde noch ein überdachter Bereich für Fahrradabstellplätze errichtet. Im westlichen Bereich wurde ein Erholungsgebiet integriert das durch das schwungvolle Design die Strömungsachsen der Fußgänger und Radfahrer am Gebiet unterstreicht und ausreichend Platz bietet um einen angenehmen Aufenthalt für Reisende und die Bewohner zu generieren. Die beiden Bestandsgebäude am Anfang des Fischerbühels bieten Platz um der Jugend ein schönes neues Jugendzentrum mit angrenzenden Werkstätten oder Proberäumen zu ermöglichen und ihnen Raum bietet sich zu entfalten. Durch all diese Eingriffe ergibt sich ein stimmiges Gesamtkonzept, das den Bewohnern, Urlaubern, Reisenden uvm. einen erweiterten öffentlichen Stadtraum in Zentrumsnähe bietet.

KULTUR- UND BÜRGERMEILE

↳ Potenziale

- neuer Standort - Stadtsaal
- Optimierung des Prehauserplatzes
- Bürgerbüro & Leerstandsmanagementbüro
- Revitalisierung der Karl-Berg-Gasse
- Verstärkung der Achse Bahnhof - Stadtzentrum
- Belebung des Südhangs

Standortbeschreibung:

Der Bereich um den Prehauserplatz befindet sich am östlichen Ende der historischen Kernzone der Stadt. Hier befindet sich auch die zweite der beiden Stadteinfahrten, das sogenannte Steirertor. Das Stadtgebiet wird in diesem Bereich immer schmaler, was auf die Topographie des Hügels, auf dem die Stadt errichtet wurde, zurückzuführen ist. Die umliegenden Flächen sind in nordöstlicher Richtung durch Wohngebiete geprägt. Richtung Südosten erstreckt sich der Bahnhof. In südwestlicher Richtung wird das Gebiet durch die historisch verdichtete Altstadtbebauung geprägt. Im Norden befinden sich sowohl die Stadtkirche mit dem Friedhof als auch die Stadtpfarre mit dem Kapuzinerkloster und dem Kapuzinerturm. Dieser Bereich wird durch eine Mauer von der restlichen Altstadtbebauung getrennt. Unmittelbar am Prehauserplatz befindet sich das unter Denkmalschutz stehende Hofkastengebäude, es beherbergt heute die Ski Amadé GmbH sowie die Bundesforste und wird hauptsächlich als Bürogebäude genutzt. Im obersten Stockwerk befinden sich Wohnungen für Mitarbeiter der Bundesforste. Früher befanden sich im Erdgeschoss des Prehauser Gebäudes verschiedene Handelsbetriebe und in den oberen Stockwerken Wohnungen. Heute steht das prominent platzierte Erdgeschoss jedoch leer und das schon seit Jahren. Im Obergeschoss wurden die Wohnungen renoviert und im Zuge der Flüchtlingskrise als Unterkünfte herangezogen. In der dahinter liegenden Karl-Berg-Gasse befinden sich die meisten Leerstände der Stadt. Die Einbahnstraße die Richtung Stadtzentrum führt wirkt durch die hohen angrenzenden Friedhofsmauern und die Bebauung sehr schmal, was durch die rechts und links parkenden Autos zusätzlich unterstrichen wird.

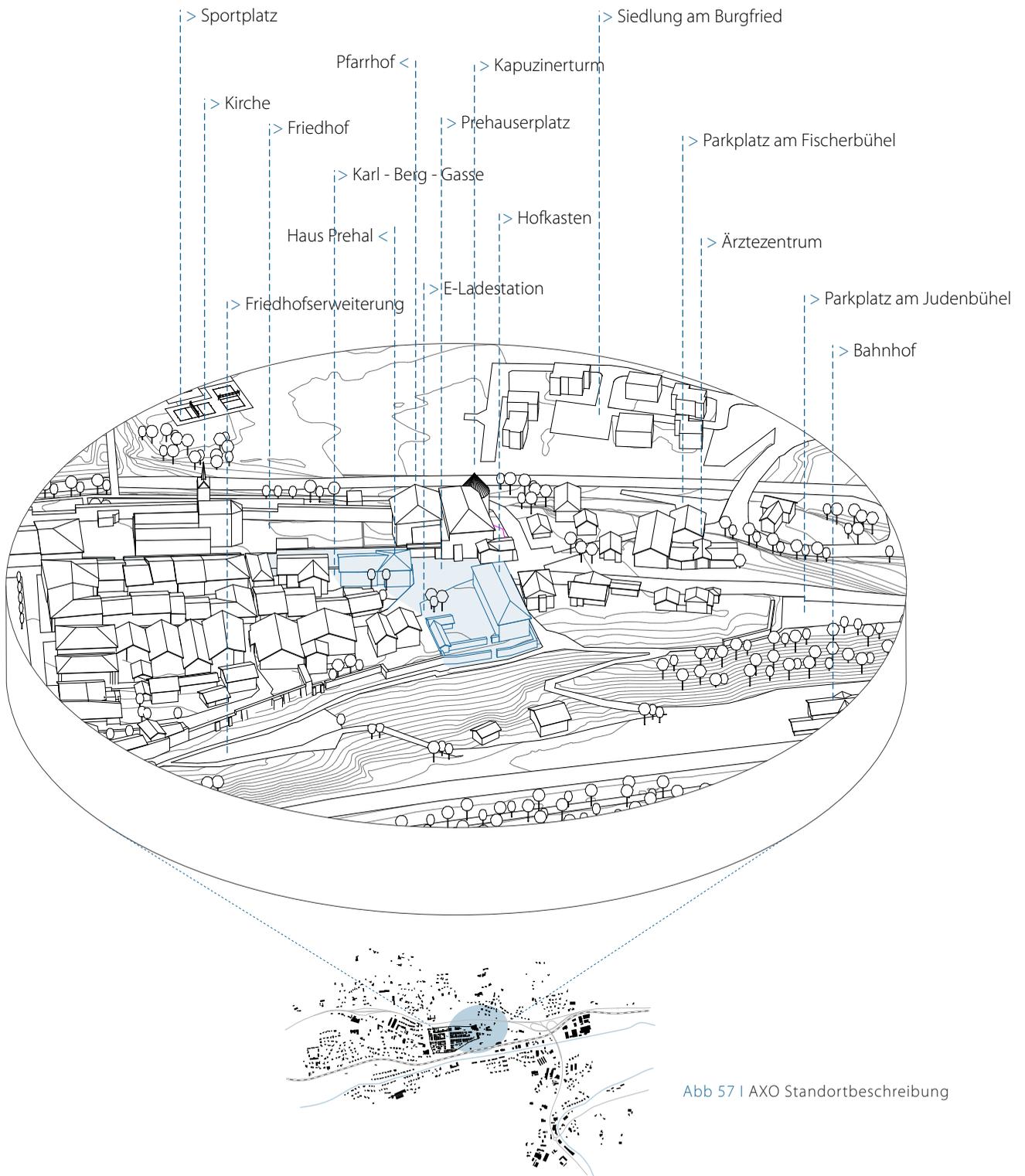


Abb 57 | AXO Standortbeschreibung

Nutzung der Flächen:

Der Prehauserplatz wird heute von den Verkehrsteilnehmern ausschließlich als Durchzugsplatz benutzt. Im Zuge der Umgestaltung der Begegnungszone in der Innenstadt wurde zwar versucht eine Platzgestaltung zu integrieren in der Mitte des Platzes entstand ein runder Kreis mit einem Baum. Dieser Kreis wird jedoch ausschließlich als Kreisverkehr angenommen. Zusätzlich wurde auch eine E-Ladestation eingerichtet. Der große offene Bereich des Hofkastens wird durch einen Zaun vom Prehauserplatz getrennt und nur als Parkfläche der Mitarbeiter genutzt.

Verkehrslage:

An diesem Platz ist die Verkehrssituation eine entspannte, da es sich hier um einen großen, offenen Platz handelt der hauptsächlich von Autofahrern frequentiert wird um ihn zu passieren. Es sind auch mehr als genügend Parkflächen vorhanden.

Erreichbarkeit des Stadtzentrums:

Das nur 270m entfernte Zentrum ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad, entweder über die Karl-Berg-Gasse oder die Schernbergstraße zu erreichen. Über den Fischerbühel im Süden liegt der Bahnhof in nur 350m Entfernung und über den Judenbühel beträgt die Entfernung nur 500m. Mit dem Auto ist das Zentrum nur über die Karl-Berg-Gasse erreichbar und um zum Bahnhof zu gelangen fährt man den Judenbühel hinab und biegt rechts in die Bahnhofstraße ein.

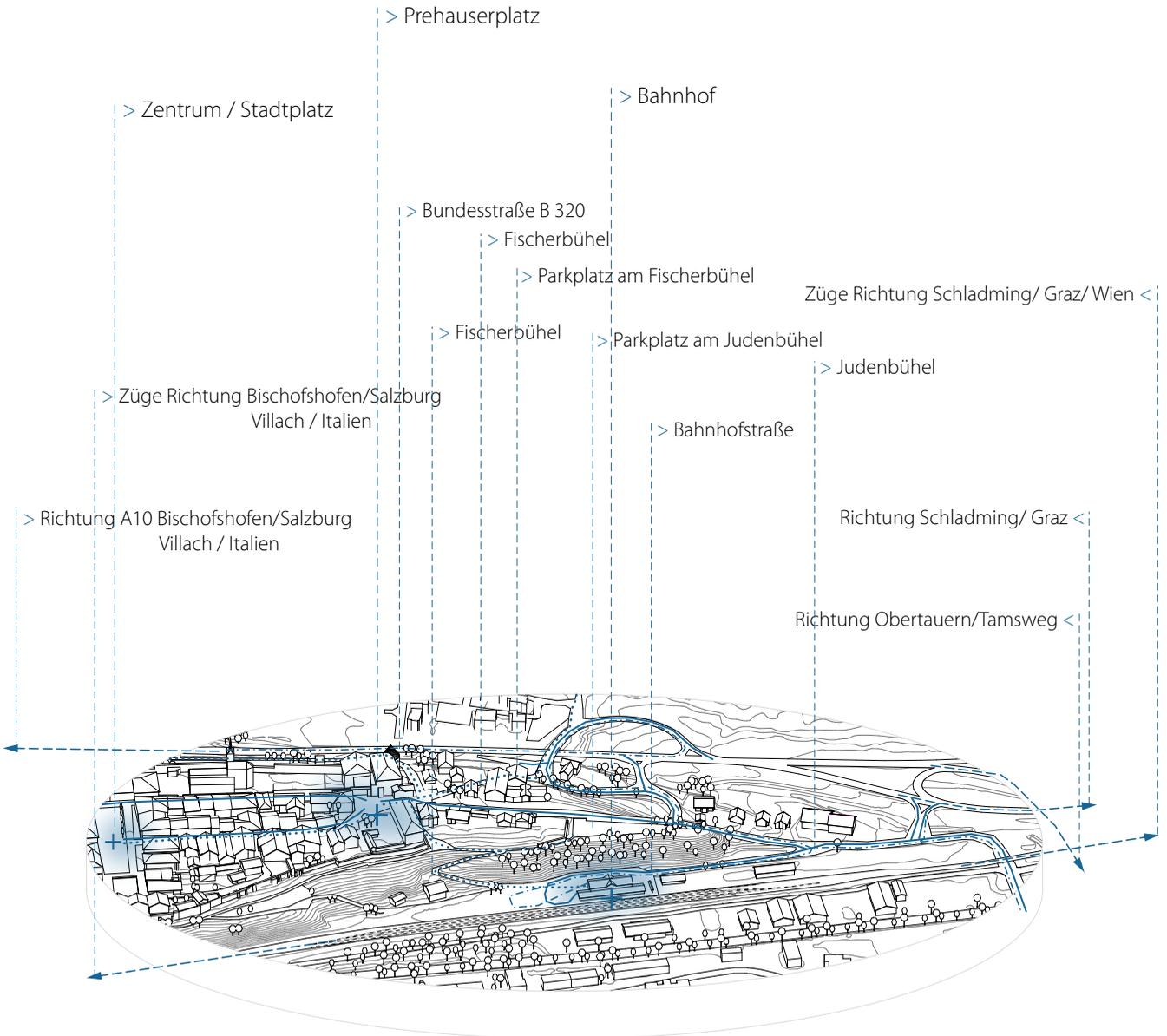
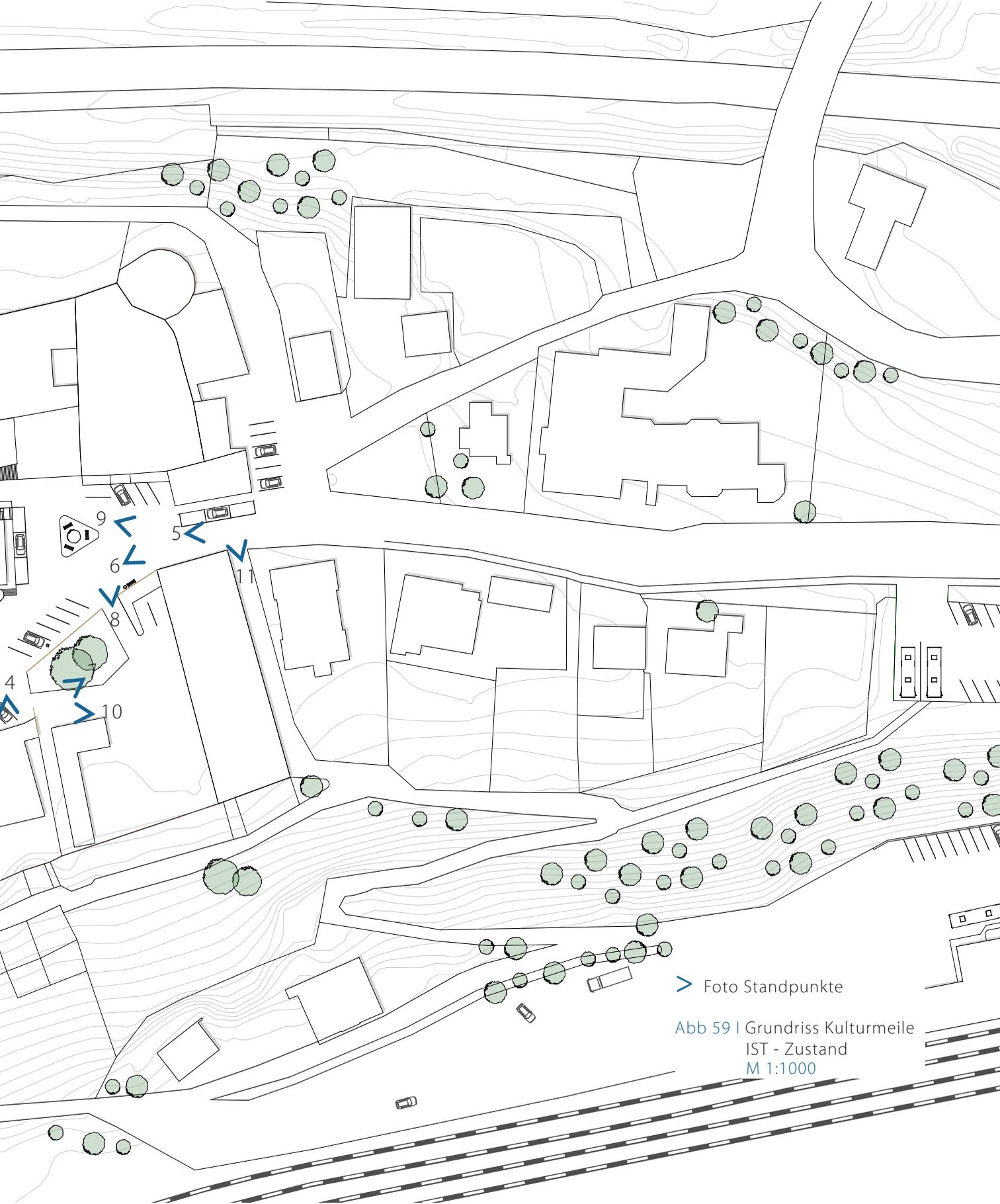


Abb 58 | AXO Erreichbarkeit des Bahnhof's mit dem Stadtzentrum





> Foto Standpunkte

Abb 59 | Grundriss Kulturmeile
IST - Zustand
M 1:1000

Abb 60 | 1. Blick Richtung Prehauser Platz



Abb 61 | 2. Blick Richtung Stadtplatz



Abb 62 | 3. Blick Richtung Prehauser Platz





Abb 63 | 4. Blick Richtung Prehauser Gebäude



Abb 64 | 5. Blick vom Stadteingang Steirertor auf das Prehauser Gebäude

Abb 65 | 6. Blick Richtung Schernberg
Straße



Abb 66 | 7. Blick auf den Kofkasten



Abb 67 | 8. Blick auf Hofkasten
Grundstück mit Aussicht
in die Berglandschaft





Abb 68 | 9. Blick Richtung Karl-Berg-Gasse



Abb 69 | 10. Blick auf Hofkasten



Abb 70 | 11. Blick auf Rückseite des Hofkastens - Fußweg Richtung Bahnhof

*„Wenige Menschen, die sich länger an einem
Ort aufhalten, beleben ihn stärker als viele,
die ihn nur schnell passieren.“ ²⁹*

Der Prehauserplatz hat großes Potenzial um an diesem Ort einen Bereich der Begegnung und des Miteinanders der Bürger der Stadt zu schaffen. Zum einen bietet er einen offenen, überschaubaren Bereich, der am Anfang der historisch, dicht bebauten Altstadt liegt und somit für eine bessere Orientierung und ein angenehmeres Ankommen im Stadtkerngebiet sorgt. Zum anderen ist die Südseite der Stadtmauer am Grundstück des Hofkastens in diesem Bereich unverbaut und bietet somit einen Ausblick aus der Stadt in die umliegende Berglandschaft. Um dieses Potenzial optimal auszunutzen sind einige Eingriffe vorzunehmen. Einerseits soll der Standort des Stadtsaals in den geschichtsträchtigen Hofkasten übersiedeln und zum anderen soll der Prehauserplatz um das Grundstück vor dem Hofkastens erweitert werden. Das Prehauser Gebäude wird zu einem Multifunktionshaus umgestaltet. Das Erdgeschoss bietet sich als Bürofläche für Bürgerinitiativen an, wo beispielsweise Leerstände eruiert und durch das Artist-in-Residente Programm auf Zeit wiederbelebt werden. Die großen Glasflächen bieten sich als Infofläche für Passanten und interessierte Stadtbürger an. Die oberen Geschosse könnten als Gemeinschaftsbüros genutzt und vermietet werden. Um die Karl-Berg-Gasse wiederzubeleben bietet sich das Artist-in-Residente Programm der Bürgerinitiative an. In den leerstehenden Erdgeschosszonen können Ateliers eingerichtet werden um zu arbeiten und die Werke auszustellen. Durch eine Reduktion der Parkflächen in dieser Gasse wirkt die Straße breiter und die Flächen können als Nischen und Sitzgelegenheiten dienen. Durch die Aktivierung des Durchganges der Stadtmauer am Hofkasten und einer Terrassierung des Geländes am Südhang wird die Achse zwischen Bahnhof und Stadtkerngebiet gestärkt.

²⁹ Gehl, Jan: Städte für Menschen, 2010, 268.

→Strategiepunkte

- 1 Der Hofkasten gehört zu den ältesten Gebäuden der Stadt und ist somit außerordentlich geschichtsträchtig. Um das zu unterstreichen bietet sich dieses Gebäude besonders für die Öffentlichkeit an. Zurzeit verbirgt sich der Stadtsaal unterhalb der Salzburger Straße und ist für Auswärtige oft schwer zu finden. Um ihn wieder mehr ins Stadtgeschehen einzubinden bietet sich dieser Platz am besten dafür an.
- 2 Der Platz wird zurzeit hauptsächlich vom Autoverkehr genutzt und weist wenige Qualitätsmerkmale zum längeren Verweilen auf. Trotz seiner Standortgegebenen Qualitäten, wie Aussicht, Sonne, Schatten die Nähe zum Bahnhof uvm. wird versucht genau diese Qualitäten aufzugreifen und diesen Platz für die breite Masse attraktiver zu gestalten.
- 3 Das Prehauser Gebäude, welches vom Judenbühel kommend schon von weitem gesehen wird, soll zu einem Multifunktionshaus umgestaltet werden. Das Erdgeschoss bietet sich als Bürofläche für Bürgerinitiativen an, wo beispielsweise Leerstände eruiert werden und durch das Artist-in-Residence Programm wiederbelebt werden. Die großen Glasflächen bieten sich als Infofläche für Passanten und interessierte Stadtbürger an. Die oberen Geschosse könnten als Gemeinschaftsbüros genutzt und vermietet werden.
- 4 Die Karl-Berg-Gasse mit ihren vielen Leerständen würde von dem Leerstandsmanagement stark profitieren. In der Gasse werden die Parkflächen reduziert um die Straße breiter wirken zu lassen und den Fußgängern mehr Platz einzuräumen.
- 5 Der nächste Schritt ist es einen direkten Durchgang zwischen dem Platz und dem Südhang zu schaffen. Der Hang ist in diesem Bereich sehr steil und könnte durch eine Terrassierung von Plattformen entschärft werden. Diese würden den Bewohnern der Stadt in Form von Gemeinschaftsgärten zugute kommen.
- 6 Durch die Aufwertung des Prehauserplatzes sowie durch die Aktivierung des Durchganges am Hofkasten und der Terrassierung des Hangs wird die Achse zwischen Bahnhof und der Stadt deutlich verstärkt.

> 4. Revitalisierung der Karl-Berg-Gasse

> 3. Multifunktionshaus

> 2. Platz Optimierung

> 1. Neuer Stadtsaal

> 6. Verknüpfung mit dem Bahnhof

> 5. Belebung des Südhangs

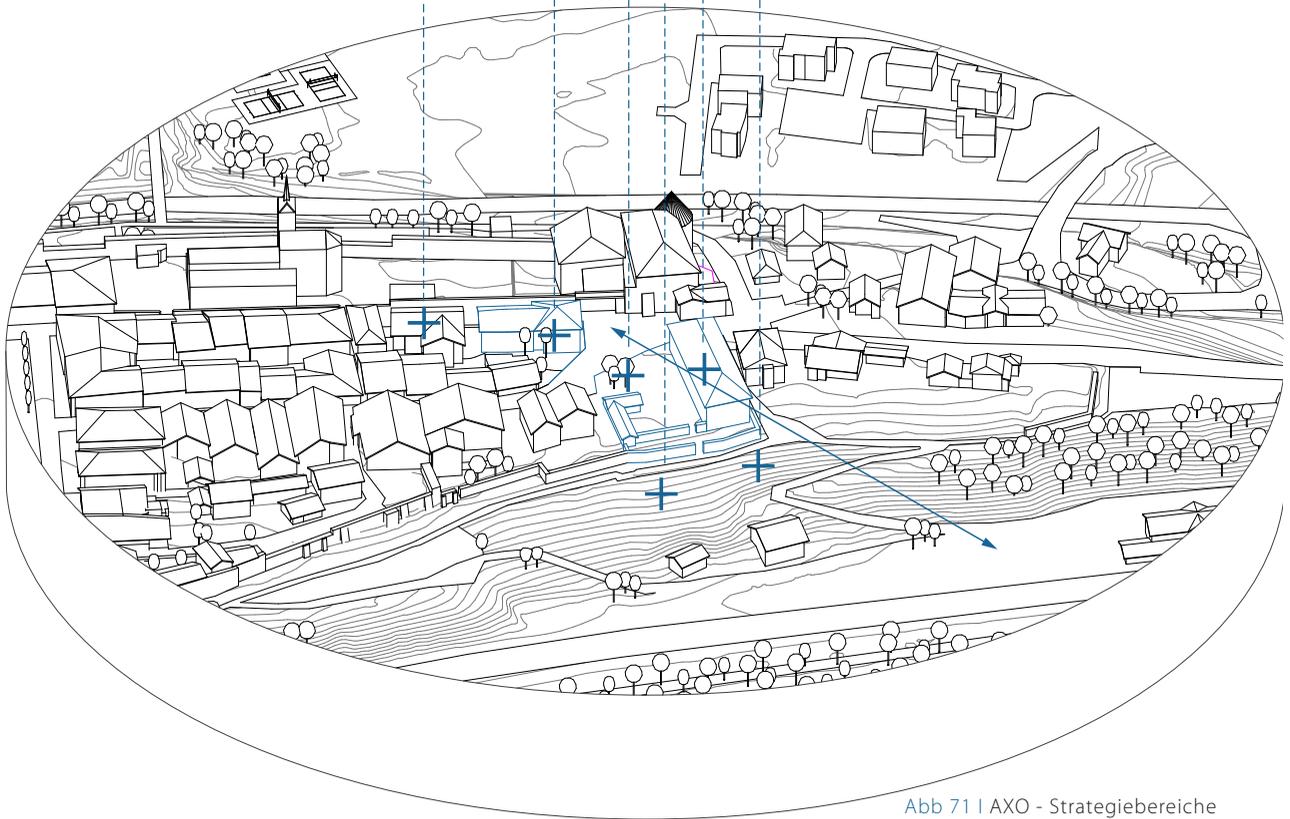
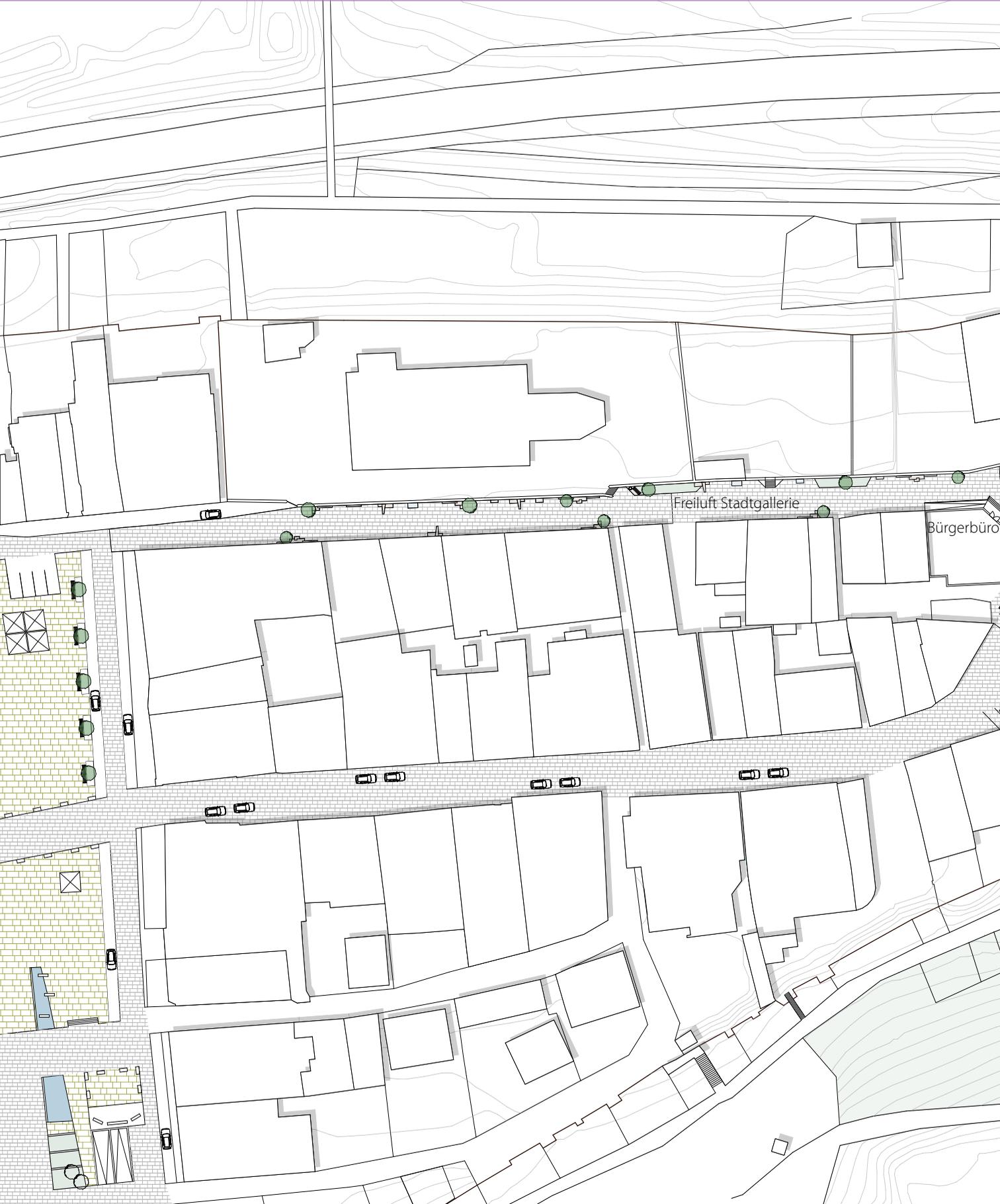


Abb 71 | AXO - Strategiebereiche

am Bahnhof



Freiluft Stadtgalerie

Bürgerbüro



Abb 72 | Grundriss Kulturmeile
Entwurf
M 1:1000

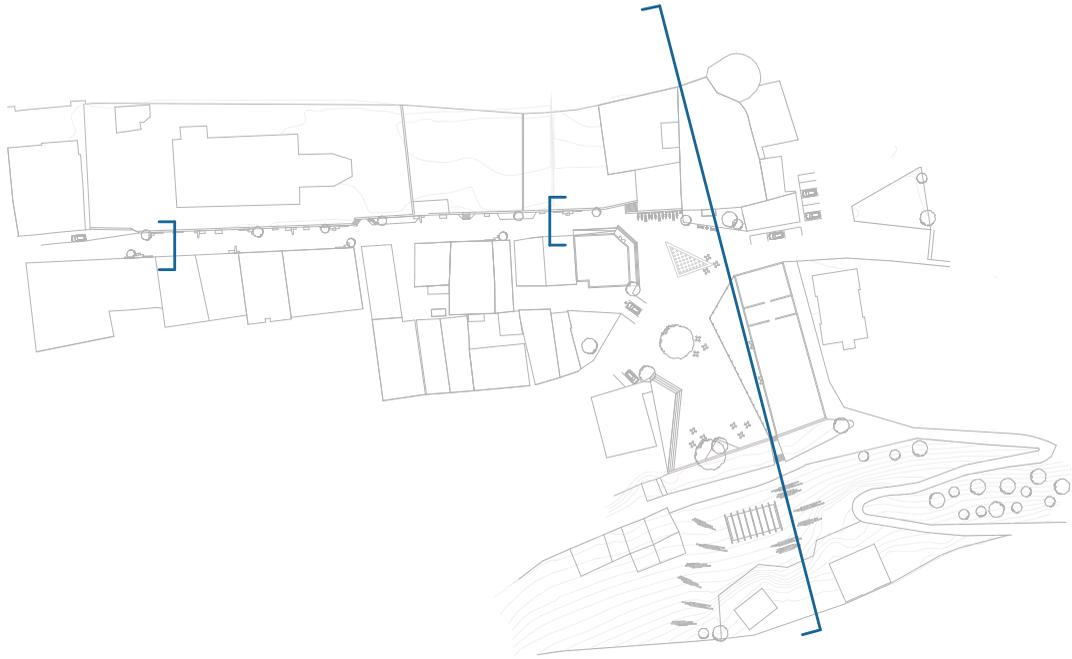


Abb 73 | Querschnitte
 Karl - Berg - Gasse
 IST - Zustand
 M 1:1000

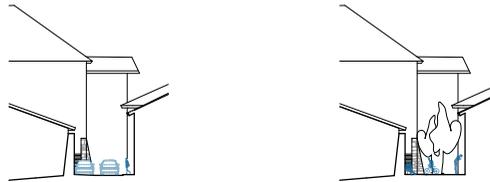


Abb 74I | Querschnitte
 Karl - Berg - Gasse
 Entwurf
 M 1:1000



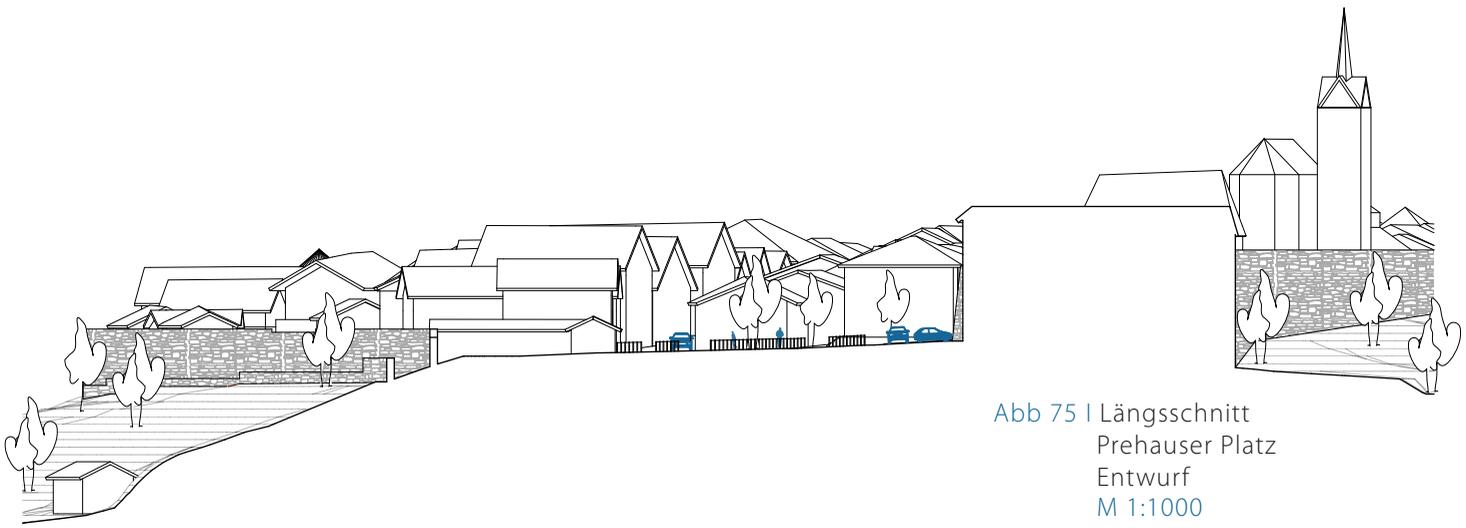


Abb 75 | Längsschnitt
Prehauser Platz
Entwurf
M 1:1000

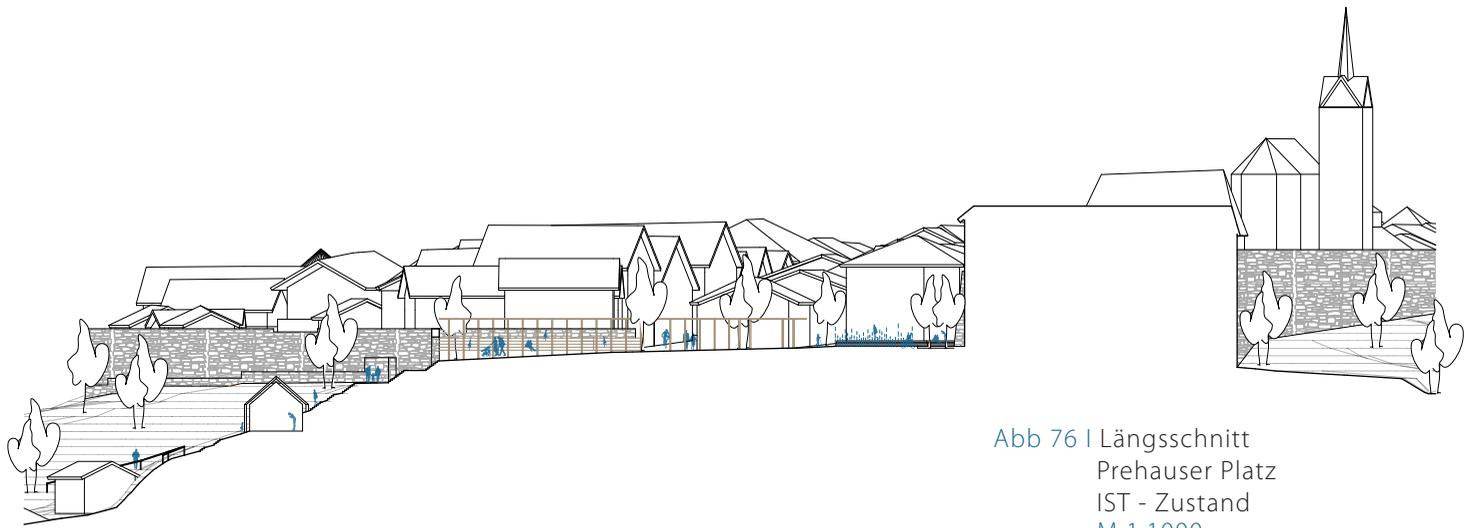


Abb 76 | Längsschnitt
Prehauser Platz
IST - Zustand
M 1:1000

– Resümee

Durch die Übersiedelung des Stadtsaals vom Schulzentrum im Westen der Stadt, in das historische Hofkastengebäude am Prehauserplatz, wird dem Saal wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. War er früher für auswärtige Besucher eher schwer zu finden und strahlte kaum Präsenz aus, rückt er nun in das Zentrum der Stadt an eine Stelle die von allen Seiten für jeden gut ersichtlich ist. Der alte Stadtsaal platzt bei Veranstaltungen aus allen Nähten und bietet im Hofkasten somit einerseits ausreichend Platz für Großveranstaltungen andererseits auch für kleinere Events. Durch eine Auskrugung in der Erdgeschoßzone wird direkt vor dem Gebäude eine Überdachung, die vor Witterung schützt, installiert. Diese Auskrugung soll nochmals die Funktion des Gebäudes unterstreichen und als Pufferzone zwischen dem städtischen, öffentlichen Raum und dem Veranstaltungsraum des Stadtsaals fungieren. Dieser Zone wird im Westen gegenüberliegend eine Miniaturform dieser Auskrugung gegenübergestellt wodurch sich an der Stadtmauer ein Rückzugsbereich ergibt. Dieses Stadtmöbeliar kann zusätzlich sowohl als Tribüne für Aufführungen, als auch als Aktivitätsmöblierung für Kinder sowie als Sitzgelegenheit genutzt werden. Der vorhandene Durchbruch der Stadtmauer wird für direkten Zugang des Südhügel genutzt, an dem eine leichte Treppe Richtung Orangerie und Stadtgärten führt und somit nochmals die Achse zwischen Stadtkern und Bahnhof unterstreicht. Des Weiteren wird die, durch den Zaun gegebene Grenze am Grundstück des Hofkastens entfernt und somit der öffentliche Stadtraum erweitert. Die Mitte des Kreuzungspunktes am Platz wird durch ein Wasserspiel ergänzt um die Lebendigkeit des öffentlichen Raumes zu unterstreichen und im Sommer für eine kühle Brise zu sorgen.

Die angrenzenden Parkflächen im Bereich des Kapuzinerklosters werden entfernt und durch einen Grünbereich mit Bäumen und Pflanzen die sowohl Schatten spenden als auch Sitzgelegenheiten bieten ergänzt. Im Prehausergebäude wird im Erdgeschoß ein Bürgerbüro eingerichtet. Schwerpunkte dieses Büros sind unter anderem: 1. Das fungieren als Schnittstelle zwischen Gemeindepolitik und den Bürgern der Stadt. Anliegen der Bürger können dort auf neutralem Boden abgesprochen und eventuelle Lösungsansätze erarbeitet werden. Diese Lösungsansätze werden dann wiederum gebündelt, durchdacht und organisiert der Stadtpolitik vorgestellt. 2. Die Schaffung ein aktiven Leerstandsmanagement. Aktuelle Leerstände werden dort gemeldet und in einen digitalen Leerstandskataster eingetragen. Dies bietet eine genauere Übersicht der Leerstandsbereiche der Stadt und ermöglicht ein schnelleres, besseres und kreativeres Eingreifen, durch beispielsweise ein Artist in Residence Programm oder ähnlichem. Dieses Gebäude bietet sich durch den präsenten Standpunkt direkt am Platz und am Stadteingangstor mit der offenen Fassade im Erdgeschoßbereich förmlich für diese Funktion an. Die großen Glasfassaden können als Informationsflächen dienen und kommunizieren dadurch mit dem öffentlichen Raum und seinen Bewohnern. Die Stufungen vor dem Gebäude können als Treffpunkt und Sitzgelegenheiten herangezogen werden. Durch das Entfernen der Parkflächen in der angrenzenden Karl- Berg- Gasse wirkt dieser Straßenzug breiter und freundlicher. Die angrenzende Friedhofsmauer wird als Ausstellungsfassade dienen, wo Künstler ihre Werke der Öffentlichkeit präsentieren können. Zwischen den Ausstellungsflächen bieten Sitzgelegenheiten und Bäume Platz zum Philosophieren über die ausgestellten Werke oder einfach um zu Rasten.

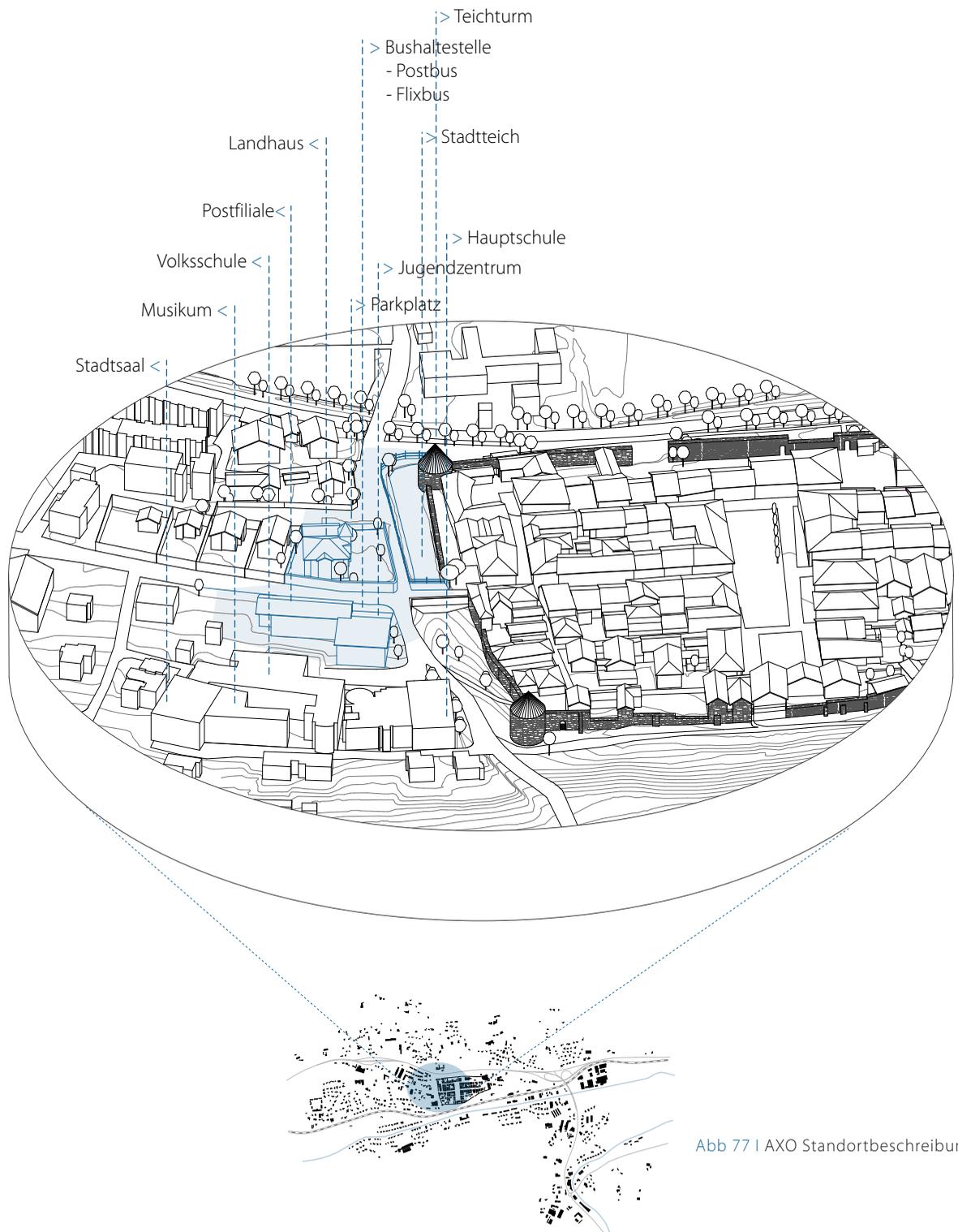
↳ BILDUNGSZENTRUM UND NAHERHOLUNGSGEBIET

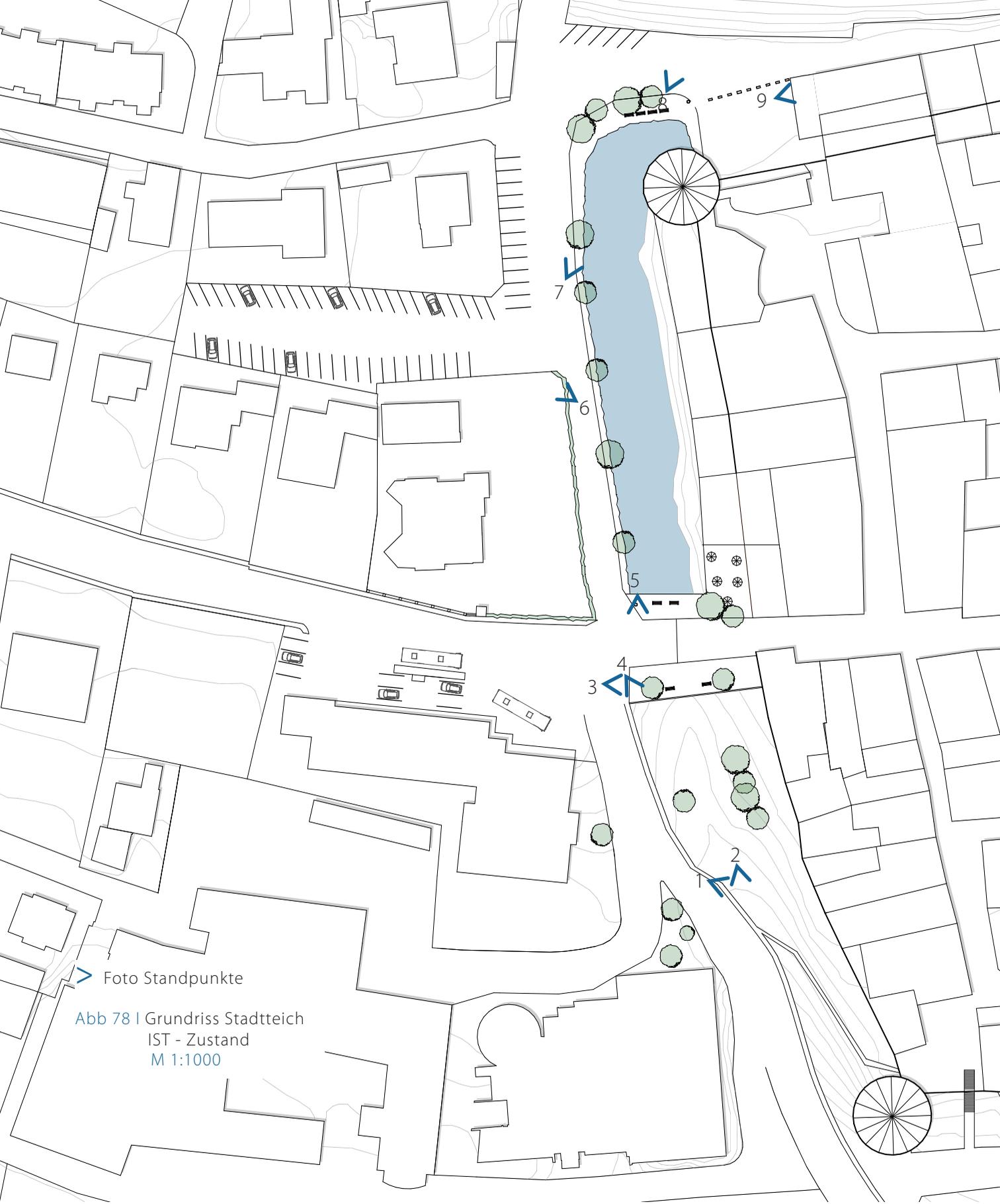
↳ Potenziale

- Belebung des Stadtteichs
- Verkehrsberuhigung und besserer
Einsicht der Kreuzungspunkte
- Generationenzentrum
- Erweitertes Bildungszentrum
mit Stadtbezug

Standortbeschreibung:

Der Stadtteich befindet sich direkt vor der Stadteinfahrt im Westen ,dem sogenannten Salzburgertor. Die umliegenden Flächen in nordöstlicher Richtung sind von Wohngebieten geprägt. Im Osten erstreckt sich die Stadtmauer mit der dahinter-liegenden, typisch historischen Altstadtbebauung sowie der Teichturm in dem sich die Stadtbibliothek, Seminarräume, der Kulturverein „DAS ZENTRUM“ und das neue Kino der Stadt befinden. Im Süden befindet sich das Grundstück der Post, vor dem sich ein großer Vorplatz erstreckt. Er wird auf einer Seite als Parkfläche und auf der anderen als Bushaltestelle und Wendeplatz genutzt. Der etwas nach hinten zurückgesetzte Zubau, in dem sich heute das Jugendzentrum „timeout“ befindet, wurde früher als Wartenraum verwendet. Unmittelbar hinter dem Gebäude der Post befindet sich das Schulzentrum, bestehend aus der Volksschule, der Hauptschule und dem Musikum sowie auch der Stadtsaal. Dem Stadtteich sowie dem Postgebäude gegenüber, befindet sich das sogenannte Landhaus. Es ist in Privatbesitz und steht schon seit Jahren zum Kauf. Das Grundstück wird von einer hohen blickdichten Hecke umgeben. Direkt hinter diesem Grundstück erstreckt sich eine größere Parkfläche die sich in unmittelbarer Zentrumsnähe befindet. Der Bereich um den Stadtteich selbst, wird von drei Seiten durch einen Zaun zur Straße hin abgegrenzt, da das Gelände an den beiden Längsseiten sowie an einer Querseite des Teiches durch eine steile Böschung geprägt ist. An der Stelle des Teiches an der sich auch der Teichturm befindet, gibt es eine kleine Öffnung im Zaun von der aus man an die Uferkante des Teiches gelangt. An dieser Seite ist ein kleiner Bereich mit Sitzgelegenheiten eingerichtet und es sind Bäume vorhanden die im Sommer Schatten spenden. An der gegenüberliegenden Querseite befindet sich ebenfalls ein kleiner Bereich der mit Bänken ausgestattet ist, von wo man aus erhöhter Position auf den Teich blicken kann.





> Foto Standpunkte

Abb 78 | Grundriss Stadtteich
IST - Zustand
M 1:1000



Abb 79 | 1. Blick Richtung Postgebäude



Abb 80 | 2. Blick Richtung Stadttor



Abb 81 | 3. Blick Richtung Salzburger
Straße und Postgebäude

Abb 82 | 4. Blick Richtung Landhaus
und Stadtteich



Abb 83 | 5. Blick Richtung Teichturm
und Uferzonen



Abb 84 | 6. Blick Richtung Stadteinfahrt
und Stadtteich





Abb 85 | 7. Blick Richtung Landhaus und Parkplatz Einfahrt



Abb 86 | 8. Blick vom Teichturm Richtung Landhaus und Uferzonen



Abb 87 | 9. Blick Richtung Salzburger Straße und Postgebäude

Nutzung der Flächen:

Der Bereich um den Stadtteich wird zur Zeit hauptsächlich als Durchzugsgebiet herangezogen. Ausschließlich die beiden Zonen am hintersten und am vordersten Teil des Stadtteichs sind mit Bänken versehen an denen man die Möglichkeit hat kurz zu verweilen. Im Bereich des Stadteingangs befindet sich ein kleines Café mit angrenzendem Gastgarten und öffnet sich in Richtung Teich. An der, der Straße zugewandten Seite des Teichs ist der Weg sehr schmal und öffnet sich erst zu Beginn des Parkplatzes.

Verkehrslage:

Die Straßen am Stadtteich werden stark frequentiert. Besonders der Kreuzungsbereich an dem sich die Salzburger- mit der Moosbühel- und der Hohenegger Straße trifft. An diesem Punkt befindet sich die Haltestelle des Regionalbusses, sowie der Bereich zum Wenden. Direkt am Beginn der Hohenegger Straße beginnt auch, die seit 2016 fertiggestellte Begegnungszone der Innenstadt. Die schmale Einbahnstraße an der Längsseite des Teiches ist durch die hohe Hecke des Landhauses nur schwer einsehbar.

Erreichbarkeit des Stadtzentrums:

Das Zentrum der Innenstadt ist 200m entfernt und in 3 Gehminuten sowie in nur 1 Minute mit dem Auto erreichbar. Vom oberen Ende des Teichs ist das Zentrum auch durch eine Öffnung in der Stadtmauer direkt am Margarethe-Schütte-Lihotzky-Platz erreichbar. Diese Öffnung ist ausschließlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad passierbar.

Der Bahnhof befindet sich 1km entfernt und ist mit dem Auto über die Innenstadt in 4 Minuten zu erreichen. Will man das Stadtgebiet umgehen bieten sich zwei weitere Wege an. Einer, über den Moosbühel in die Moosallee führend, dafür den ca. 4 Minuten benötigt werden. Die Entfernung liegt bei 1,6 km. Sowie über die Umfahrungsstraße, für die man ca. 5 Minuten bei einer Entfernung von 2,1km benötigt. Zu Fuß kann man den Bahnhof über das Stadtzentrum in nur 9 Minuten erreichen oder man spaziert den Südhang an der Stadtmauer entlang.

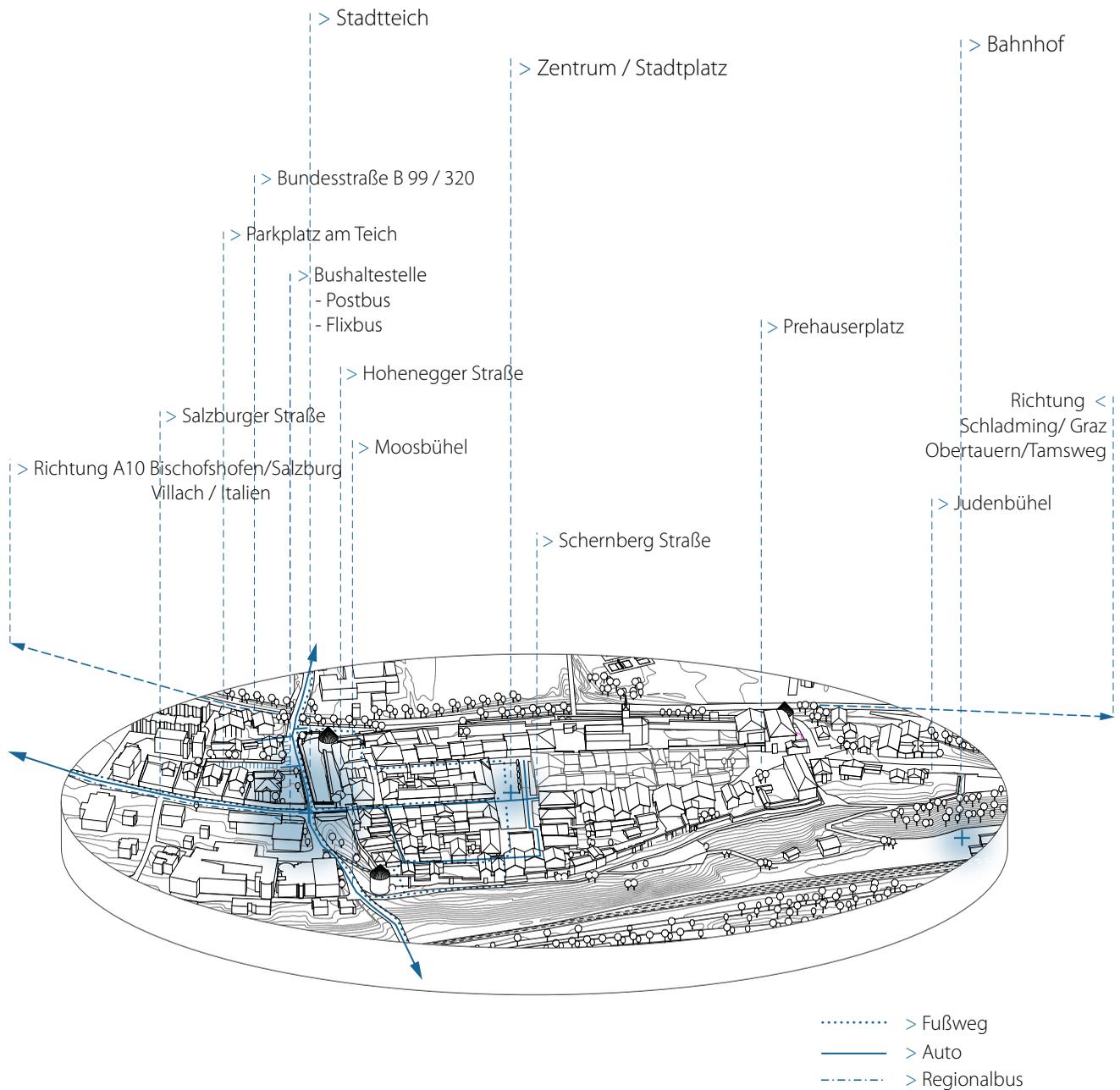


Abb 88 | AXO Erreichbarkeit des
Bahnhof's mit dem Stadtzentrums

Langsamere Verkehr bedeutet eben automatisch lebendigere Städte. Wenn mehr Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind, wird das Stadtleben auch abwechslungsreicher, interessanter und attraktiver.³⁰

Das Ziel der Planung am Gebiet des Stadtteichs sowie der Stadteinfahrt ist es, für die Stadt Radstadt einen übersichtlich gestalteten, verkehrsberuhigten öffentlichen Raum zu schaffen, an dem sich alle Verkehrsteilnehmer auf gleicher Ebene befinden und man den schwächsten Verkehrsteilnehmern somit - nach dem sogenannten Prinzip des „Shared Space“ mehr Aufmerksamkeit zu Teil werden lässt, da diese Kreuzung von allen Verkehrsteilnehmern stark frequentiert wird. Zum einen von Autofahrern die von drei Seiten aufeinandertreffen, zum anderen von den öffentlichen Bussen sowie von den vielen Fußgängern und Schulkindern die diesen Bereich des Öfteren überqueren müssen. Das Grundstück der Post soll für ein erweitertes Bildungszentrum herangezogen werden um somit einen direkten Kontext zur Innenstadt und dem angrenzenden Teich zu schaffen.

Der Stadtteich soll durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zum Verweilen einladen. Dies kann durch eine bessere Zugänglichkeit des Uferbereichs an den drei, den Straßen zugewandten Seiten, erfolgen. Das sogenannte Landhaus soll zu einem Zentrum für Jung und Alt werden und eine Einrichtung für Betreutes Wohnen von Senioren und Kinderbetreuungsstätten für die kleineren Bewohner beherbergen.

³⁰ Gehl, Jan: Städte für Menschen, 2010,90.

→Strategiepunkte

- 1 Steigerung der Aufenthaltsqualität rund um das Gebiet am Stadtteich. Das Gebiet soll zu einem erweiterten öffentlichen Stadtraum für die Bewohner werden der zum Verweilen einlädt. Eine bessere Zugänglichkeit des Uferbereich an den drei, den Straßen zugewandten Seiten, steht hier im Vordergrund der Planung.
- 2 Die von allen Verkehrsteilnehmern stark frequentierte Kreuzung soll, durch eine bessere Einsicht des Kreuzungspunkts, übersichtlicher und für alle Verkehrsteilnehmer sicherer gestaltet werden. Die Begegnungszone der Innenstadt wird bis zur Kreuzung Gaismairallee - Salzburger Straße weitergeführt.
- 3 Das sogenannte Landhaus wird zu einem Zentrum für Jung und Alt umfunktioniert. Betreutes Wohnen für Senioren beziehungsweise Kinderbetreuungsstätten für die kleineren Bewohner sowie ein offener gestalteter und einladender Aufenthaltsraum im Freien, mit Einbindung des gegenüber liegenden Stadtteichs, werden geplant.
- 4 Das Grundstück der Post soll für ein erweitertes Bildungszentrum herangezogen werden und dadurch einen direkten Bezug zur Innenstadt sowie zum Erholungsgebiet Stadtteich herstellen.
- 5 Die Bushaltestelle wird an den vorderen Bereich des Grundstücks der Post verlegt, was der Entlastung des Kreuzungspunktes dient. Ein übersichtlichere Haltestelle mit ausreichenden Fahrplaninformationen sowie einem attraktiven Wartebereich wird eingerichtet.

> 1. Belebung des Stadtteichs

> 5. Bushaltestelle

> 3. Zentrum für Jung und Alt

> 2. Verkehrsberuhigte Zone

> 4. Erweitertes Bildungszentrum mit Stadtbezug



Abb 89 | AXO - Strategiebereiche



Stadt Teich

Teich Promenade

Betreutes Wohnen
Kindertagesstätte

Bushaltestelle

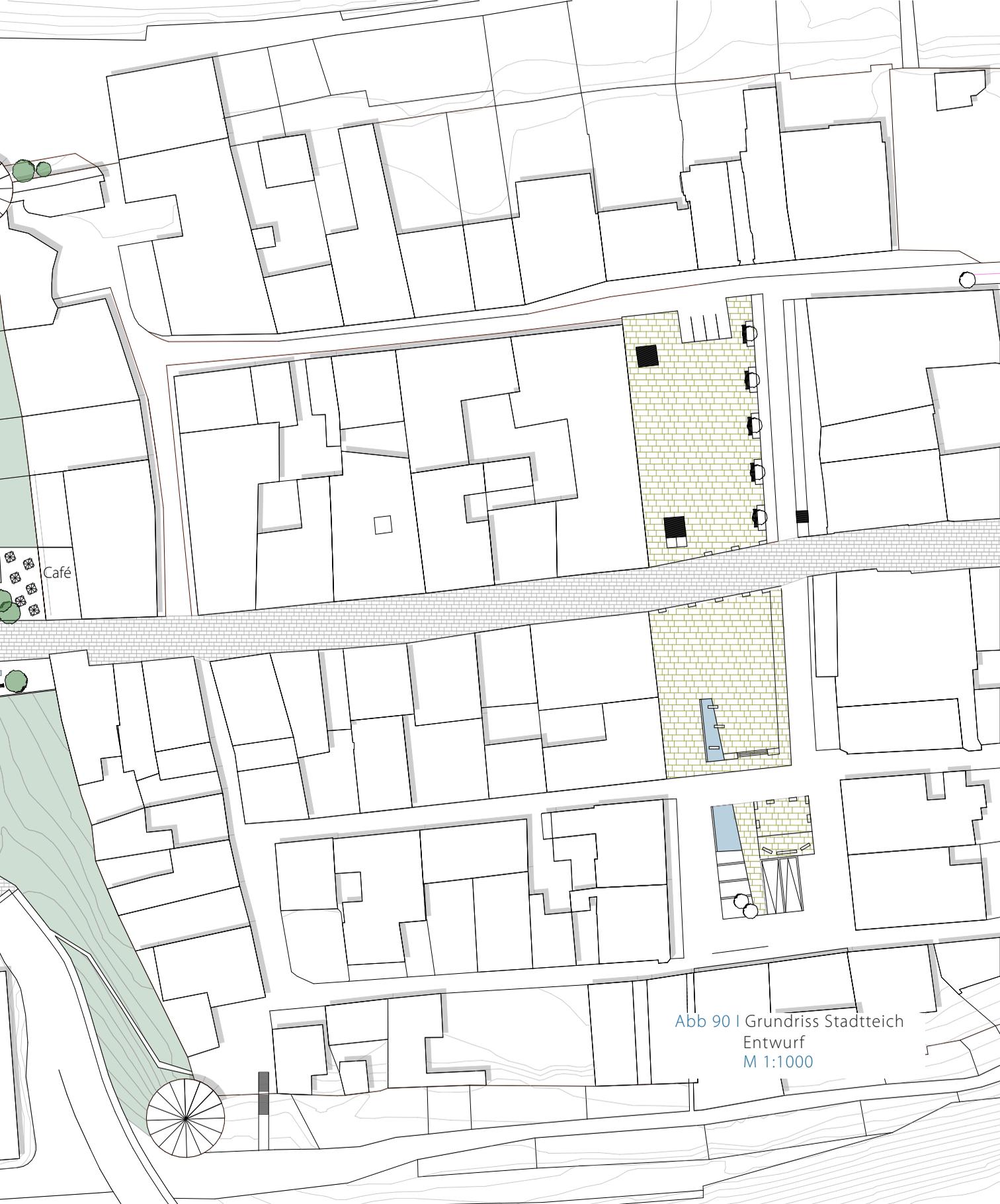
Kiosk

Supermarkt

öffentliche Toiletten

Foyer

Bildungseinrichtungen



Café

Abb 90 | Grundriss Stadtteich
Entwurf
M 1:1000

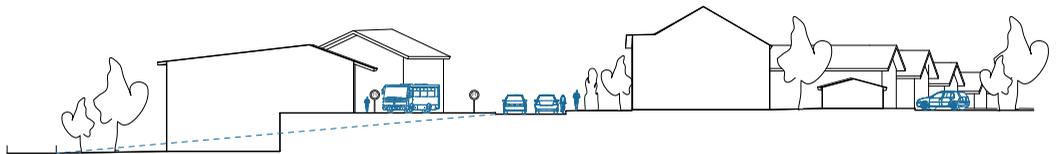


Abb 91 | Schnitt
Salzburger Straße
IST Zustand
M 1:1000

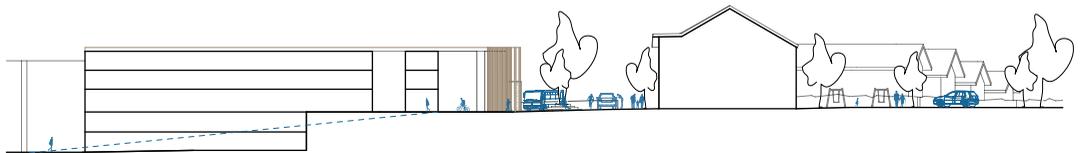


Abb 92 | Schnitt
Salzburger Straße
Entwurf
M 1:1000

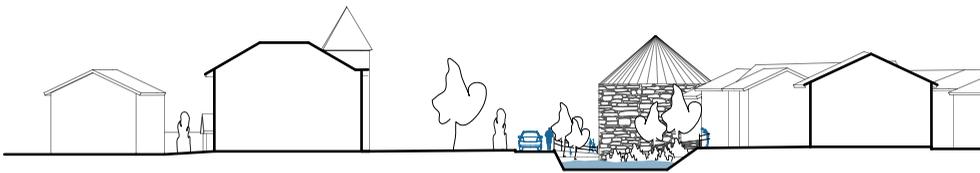
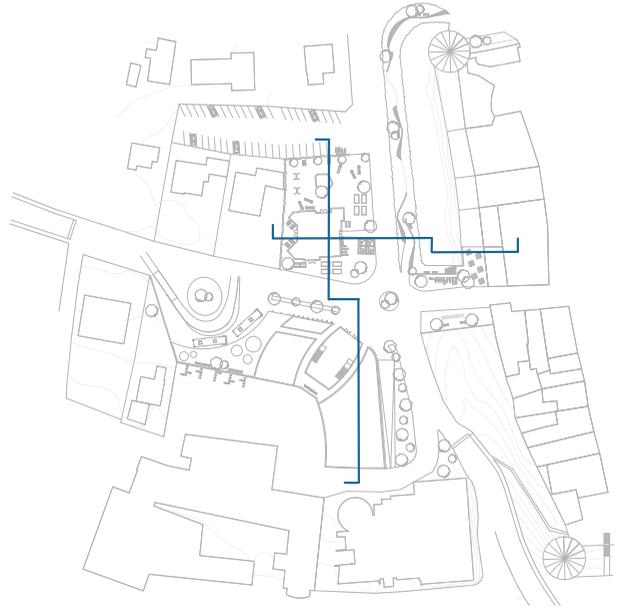


Abb 93 | Schnitt
 Moosbühel - Teich
 IST Zustand
 M 1:1000

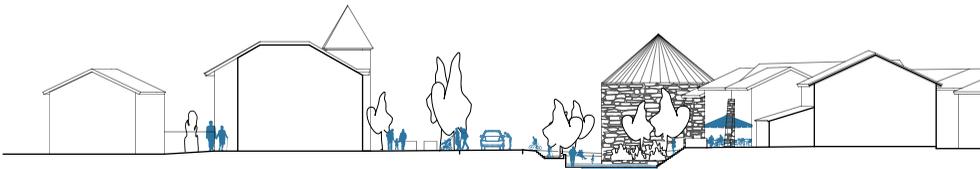


Abb 94 | Schnitt
 Moosbühel - Teich
 Entwurf
 M 1:1000

→ Resümee

Der Bereich der Stadteinfahrt im Westen wird als Bildungs- u. Erholungszone herangezogen. Das Grundstück des Landhauses wird zum Straßenraum hin geöffnet, wodurch sich beim Ankommen ein direkter Blick auf den Stadtteich, sowie eine bessere Einsicht des gesamten Straßenraums ergibt. Durch eine Verlegung der Moosbühelstraße im Bereich des Stadtteichs und des Landhauses wird der Uferzone mehr Grünraum zugesprochen und eine Terrassierung des Geländes sowie ein barrierefreier Zugang zu allen drei Uferzonen des Teiches ermöglicht. Durch eine Treppung im Bereich des Cafés und einem Steg am südlichen Teichufer kommuniziert das Café mit dem angrenzenden öffentlichen Stadtraum und die Grenzen zwischen konsumfreier und der Konsumzone verschwimmen in diesem Bereich gänzlich. Die geschwungenen Elemente im Gelände fungieren als Treppung um einen direkten Zugang zum Wasser zu ermöglichen, als Sitzgelegenheiten, als Ruhezone, als Stützmauern und als Wegführungslinien. Das angrenzende Grundstück und das Gebäude des sogenannten Landhauses wird zu einem Bereich für soziale Interaktionen zwischen den Generationen herangezogen. Zum einen beherbergt dieses Gebäude, Betreutes Wohnen und zum anderen eine Kinderbetreuungsstätte.

Der Garten bietet Platz für alle Generationen, Raum für einen Spielplatz, Sitzgelegenheiten, Schatten spendende Bäume, Hochbeete sowie einen Ruhebereich im hinteren Teil des Gebäudes. Dem Landhaus gegenüber befand sich das Gebäude der Post. Dieses wurde abgetragen um Platz für einen erweiterten Bildungsbau mit direktem Stadtbezug zu machen. Die Haltestelle der Schulbusse rückt an den vordersten Bereich des Neubauvolumens und entlastet somit den Kreuzungspunkt. Der Haltestellenbereich wird durch eine Überdachung sowie Wartebereiche, öffentliche Toiletten und Infrastruktureinrichtungen in den Erdgeschoßzonen ergänzt. Das Neubauvolumen wird in den Erdgeschoßzonen als halb öffentlicher Bereich gedacht und in den oberen Geschoßen, sowie im linken Flügel befinden sich die Bildungseinrichtungen. Durch die Erweiterung der Begegnungszone bis vor den Stratterweg wird im Bereich der westlichen Stadteinfahrt sowie um den Schulcampus die Verkehrsberuhigte Zone erweitert und den schwächsten Verkehrsteilnehmern somit am meisten Aufmerksamkeit geschenkt.

DIE STADTMITTE

↳ Potenziale

- Öffnung der Fassaden im Erdgeschoß
- Einbeziehen der Cafés am Rande des Platzes
- Vielseitig einsetzbare Möblierung
für Cafés, Bauernmarkt, Events....
- Nischen für Ruhe und Rückzug schaffen
- Platz schaffen für die kleinsten Bewohner

Standortbeschreibung:

Der Radstädter Stadtplatz liegt mitten im Herzen der Altstadt und wird umringt von der typisch historischen Altstadtbebauung und ihren repräsentativen Bauten. Westlich des oberen Stadtplatzes befindet sich das Gebäude des früheren Bezirksgerichts, es erstreckt sich über die komplette Seite des oberen Stadtplatzes, in dem sich heute die Polizeistelle befindet. Darunter, durch die Hoheneggerstraße getrennt, befindet sich das Rathaus, welches heute die Touristeninformation und das Stadtgemeindeamt beherbergt. Dieser Bau erstreckt sich ebenfalls über die komplette Seite des mittleren Stadtplatzes. Am unteren Ende des Stadtplatzes befinden sich in den Erdgeschosszonen der westlichen Seite eine Bäckerei sowie ein Friseur Salon. An der unteren Querseite des Platzes befinden sich des weiteren ein Metzger sowie Wohngebäude. Direkt unterhalb des unteren Stadtplatzes erstreckt sich eine Tiefgarage mit 76 Stellplätzen, die ausschließlich für Gäste der umliegenden Hotels sowie Kunden und Angestellte der umliegenden Banken, genutzt werden. Auf diesem Platz befindet sich auch das Kriegerdenkmal der Stadt. Die am östlichen Rand angesiedelten Erdgeschosszonen beherbergen Büros. Am mittleren Stadtplatz befinden sich zwei Hotels mit Gastgärten die Richtung Stadtplatz ausgerichtet sind. Am oberen Stadtplatz befindet sich eine Bank, ein Metzger sowie ein Gasthaus dessen Gastgarten sich ebenfalls Richtung Stadtplatz ausrichtet. An der oberen Querseite befindet sich eine weitere Bank. Der Verkehr konzentriert sich am östlichen Rand wodurch der Bereich direkt vor den Repräsentationsbauten, Rathaus und Bezirksgericht, autofrei ist. Der Platz wirkt sehr homogen und verkörpert einen sehr städtisch geprägten Stadtraum der durch die Zonierungen im Alltag wie bei Festen vielfältig und flexibel genutzt werden kann.

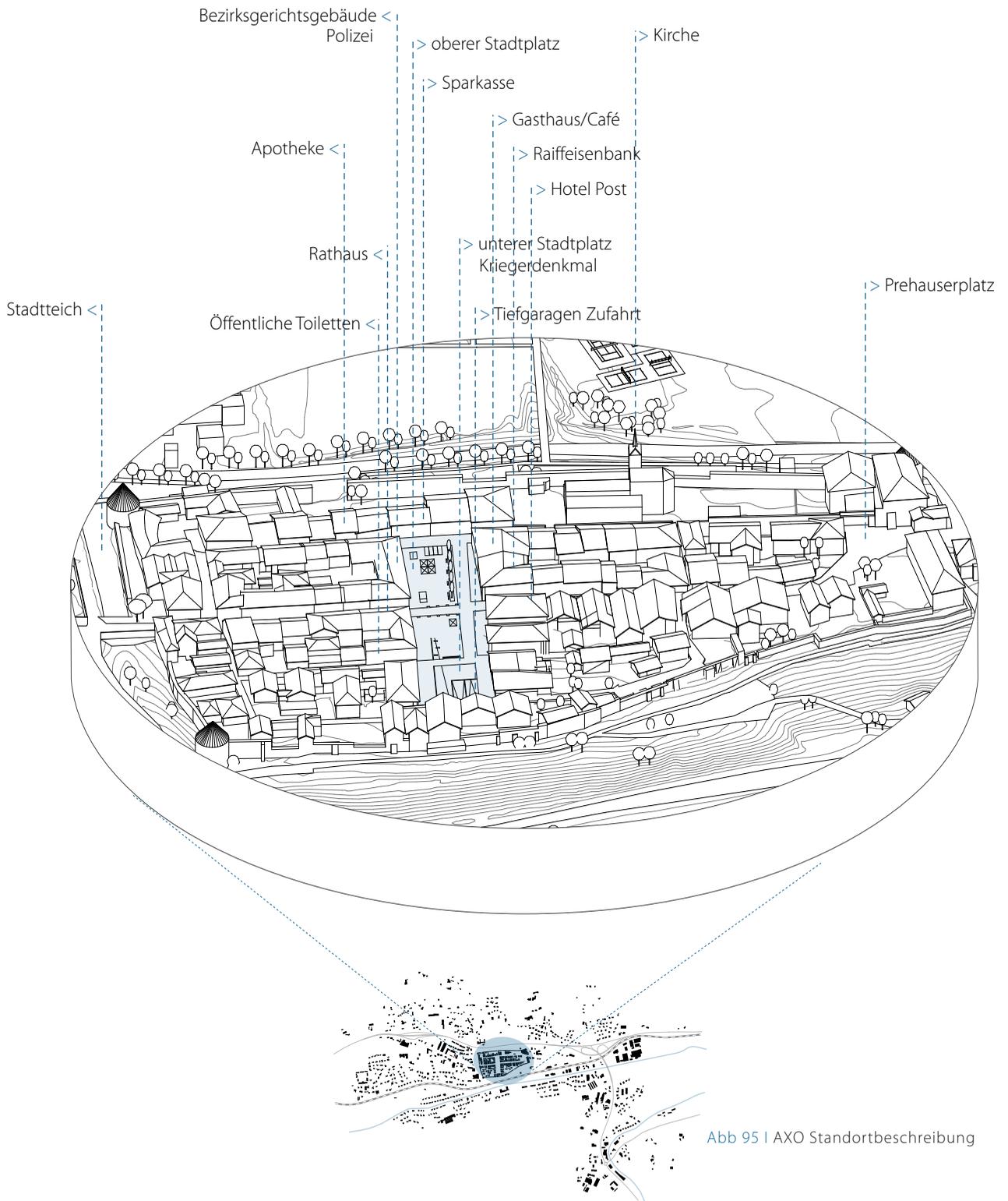


Abb 95 | AXO Standortbeschreibung

Nutzung der Flächen:

Der Stadtplatz wird für vielerlei Aktivitäten genutzt, wie zum Beispiel für Umzüge, Festivitäten, Märkte, Start & Finish bei Sportveranstaltungen uvm. Doch diese Aktivitäten finden meist nur einmal jährlich statt oder sind zeitlich begrenzt. Der Bauernmarkt hingegen findet wöchentlich Freitag Vormittags am oberen Platz statt. Am mittleren Platz wurde eine Outdoor Bibliothek eingerichtet und am unteren Platz über der Tiefgarage prangt das Kriegerdenkmal. Die Gastgärten der angrenzenden Cafés und Gasthäuser sind zwar Richtung Platz ausgerichtet, bespielen und kommunizieren aber nicht wirklich mit dem Platz. Einer der Gründe dafür ist die Straße die an der östlichen Seite verläuft, an welcher sich auch alle Gastronomiebetriebe des Platz befinden. Da sich die spärliche Möblierung sowie Bepflanzung an den Rändern positioniert, wirkt der, in die Länge gezogenen Platz, sehr monoton und starr.

Verkehrslage:

Die Verkehrslage hat sich in den letzten Jahren verbessert, ein Grund dafür ist die eingeführte Begegnungszone, die sich vom Salzburgertor über den Stadtplatz bis zum Steirertor zieht. Weiters ist die Reduktion der Parkflächen auf dem Platz ausschlaggebend dafür. Nichts destotrotz werden für eine Innenstadt, die in 5 Minuten durchquert werden kann, immer noch zu viele Flächen für Parkende Autos herangezogen.

Erreichbarkeiten

Das Zentrum erreicht man mit dem Auto entweder über die Salzburger Straße im Westen oder über den Judenbühel weiterführend in die Karl-Berg-Gasse im Osten. Zu Fuß ist das Zentrum von allen Himmelsrichtungen erreichbar. Vom Zentrum aus erreicht man den 600 m entfernten Bahnhof zu Fuß in 6 Minuten und mit dem Auto in 3 Minuten. Die nächste Bushaltestelle befindet sich 190 m entfernt und ist zu Fuß und mit dem Auto in 2 Minuten erreichbar.

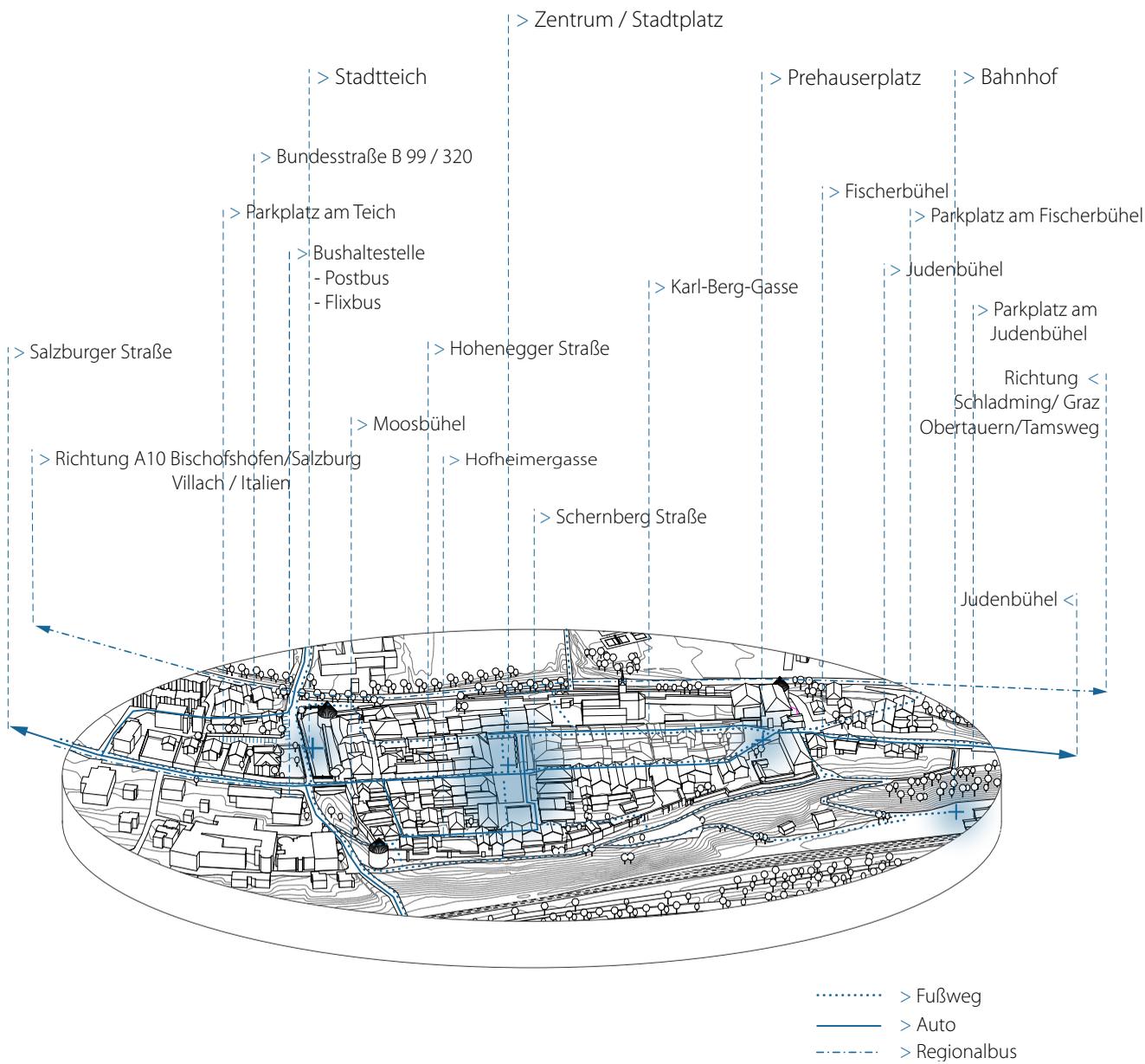


Abb 96 | AXO Erreichbarkeit des
Bahnhof's mit dem
Stadtzentrums





Abb 97 | Grundriss Stadtmitte
IST - Zustand
M 1:1000

Abb 98 | 1. Blick Richtung unteren
Stadtplatz



Abb 99 | 2. Blick Richtung altes
Gerichtshaus



Abb 100 | 3. Blick Straßenseite oberer
Stadtplatz Richtung Süden





Abb101 | 4. Blick Richtung Rathaus



Abb 102 | 5. Blick Richtung Stadtein-
fahrt Salzburgertor



Abb 103 | 6. Blick Straßenseite Richtung
unteren Stadtplatz

Abb 104 | 7. Blick Richtung oberen
Stadtplatz



Abb 105 | 8. Blick unter Witterungs-
schutz über den Stadtplatz



Abb 106 | 9. Blick Richtung Ostseite
Stadtplatz





Abb 107 | 10. Blick Richtung oberen
Stadtplatz



Abb 108 | 11. Blick Tiefgaragenabgang
Richtung oberen Stadtplatz



Abb 109 | 12. Blick Richtung Gerichts-
haus und oberen
Tiefgaragenabgang

Abb 110 | 13. Blick Richtung Kriegerdenkmal am unteren Stadtplatz



Abb 111 | 14.. Blick Richtung unteren Stadtplatz



Abb 112 | 15. Blick Richtung Tiefgarageneinfahrt





Abb 113 | 16. Blick Richtung Stiegen-
aufgang zum mittleren Stadtplatz
(wie so oft durch parkende
Autos versperrt!)



Abb 114 | 17. Blick Richtung Rathaus



Abb 115 | 18. Blick über mittleren
Stadtplatz

Wenn ein öffentlicher Raum in der Stadt belebt und attraktiv genug ist, zieht er automatisch weitere Menschen an; wenn er dagegen trist und leer ist, bleibt er es auch.³¹

Ein Stadtplatz sollte nicht nur als baulicher Mittelpunkt einer Stadt fungieren, sondern vielmehr der soziale Mittelpunkt des öffentlichen Lebens einer Stadt und seiner Bewohner sein, darstellen und repräsentieren.

Ein Platz auf dem man sich frei bewegen kann, an dem alles zusammentrifft, an dem man verweilen und sich ausruhen sowie auch zurückziehen kann. Ein Ort der Kommunikation sowie ein Ort für Spiel und Spaß. Ein Treffpunkt für alle.

Ziel der Planung am Radstädter Stadtplatz ist es, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er von seinen Bewohnern in deren Freizeit wieder mehr genutzt wird.

Dafür werden unterschiedliche Qualitäten des öffentlichen Raumes aufgegriffen. Unter anderem: Raum der Rückzug bietet, auf den gesamten Platz ausgeweitete Grünflächen, in der Mitte des Platzes installierte Aktivitätsmöbel für die kleinsten Bewohner, Reduktion der Parkflächen und die Spiegelung des Verkehrs auf die gegenüberliegende Seite um diesen städtischen Raum optimal ausnutzen zu können.

³¹ Gehl, Jan: Städte für Menschen, 2010,37.

→ Strategie

- 1 Das Gebäude des früheren Bezirksgerichts sowie das Rathaus mit ihren fein gerasterten Altstadtfassaden kommuniziert nicht richtig mit dem Platz an sich, da sich die strenge Rasterung der Fassaden bis ins Erdgeschoss zieht und nur durch Eingangsportale durchbrochen wird. Das Ziel ist es diese starren Fassaden im Erdgeschoss aufzubrechen und Richtung Platz zu öffnen.
- 2 Die Möblierung des Platzes beschränkt sich zur Zeit ausschließlich auf die Randzonen. Um diese strikte Form aufzubrechen bietet sich eine flexible, multifunktionale Möbelierung die sowohl für vielerlei Events, Cafés, Gasthäusern und für den wöchentlich stattfindenden Bauernmarkt genutzt werden kann, als auch von den Nutzern leicht und flexibel an die Stelle des Platzes gebracht werden kann, an der man sich gerne aufhalten würde.
- 3 Die angrenzenden Gastgärten sollen die Fläche des Platzes mitbenutzen und ihre strikten Gastgarten Grenzen auflösen, um fließende Übergänge zwischen starrer Gebäudefront und dem Platz zu schaffen sowie die Barriere der Straße im Osten aufzulockern.
- 4 Am mittleren Stadtplatz befindet sich bereits ein Wasserbecken das zum Spielen und Abkühlen einlädt. Dieser Bereich würde sich hervorragend für weitere Aktivitätsmöblierungen für Kinder eignen, um den kleinsten Bewohnern der Stadt auch in der Stadtmitte einen Platz einzuräumen, an dem sie spielen können während ihre Eltern die Zeit in einem der Cafés genießen.

> 1. Fassadenöffnung im Erdgeschoß

> 2. Multifunktionale Möbelierung

> 3. Gastgärten öffnen und ausdehnen

> 4. Spielplatz für Kinder

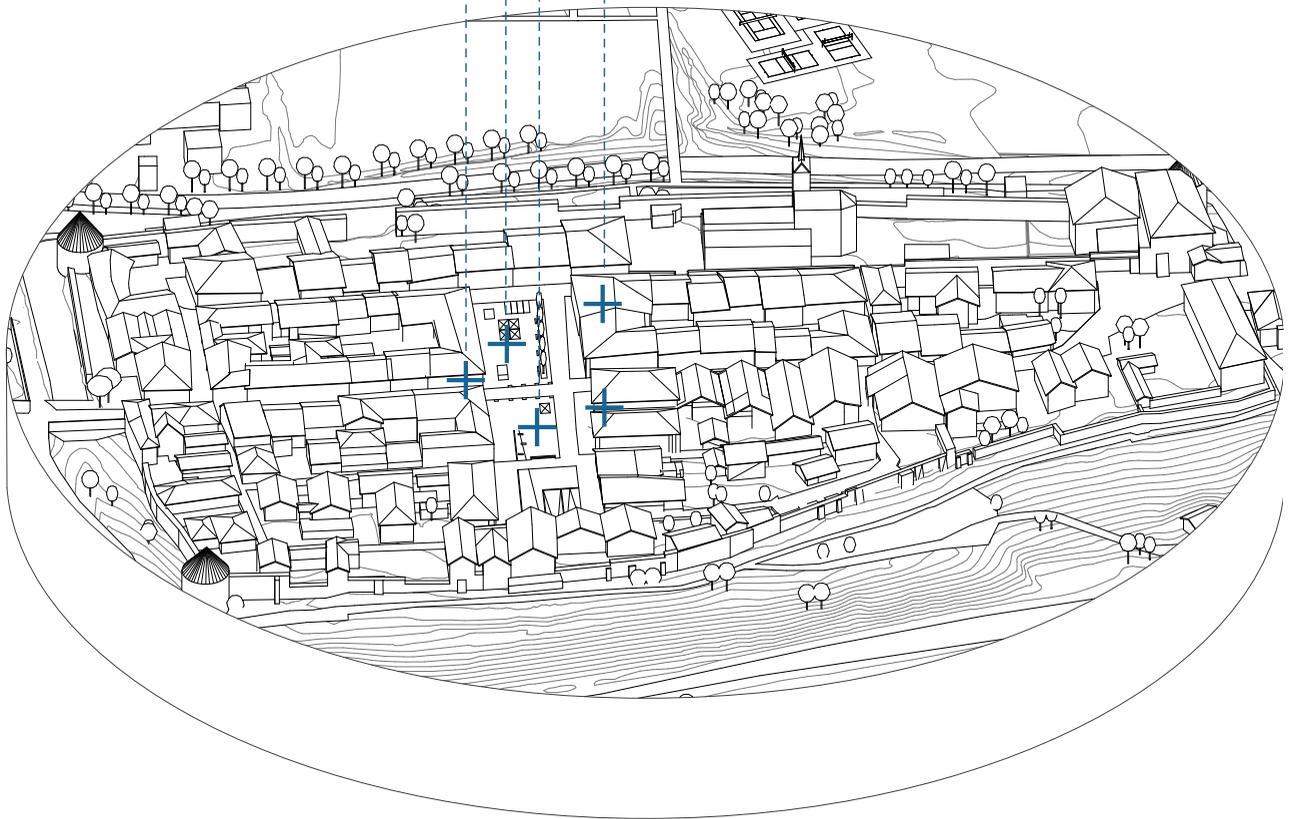


Abb 116 | AXO - Strategiebereiche

am Bahnhof



Gerichtsgebäude

Standl

Gastro und Flaniermeile

Kinder und Gastro Zone

Gemeindeamt

Öffentliche Toiletten

Untere Stadtplatz



Abb 117 | Grundriss Stadtmitte
Entwurf
M 1:1000



Abb 118 | Querschnitt
Stadtplatz
IST Zustand
M 1:1000

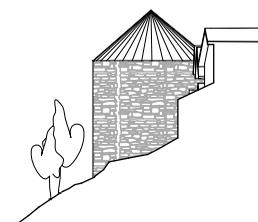
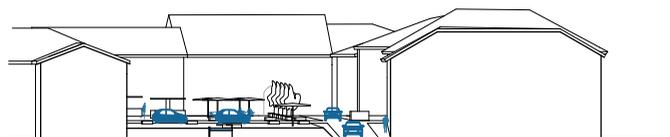
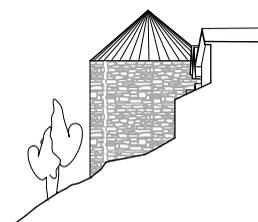
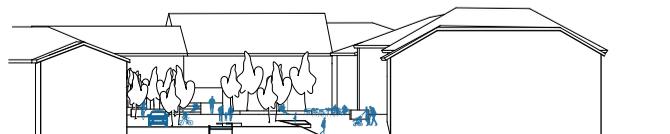


Abb 119 | Querschnitt
Stadtplatz
Entwurf
M 1:1000



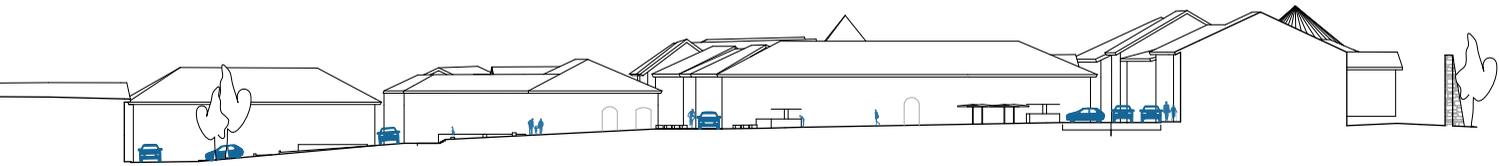


Abb 120 | Längsschnitt
Stadtplatz
IST Zustand
M 1:1000

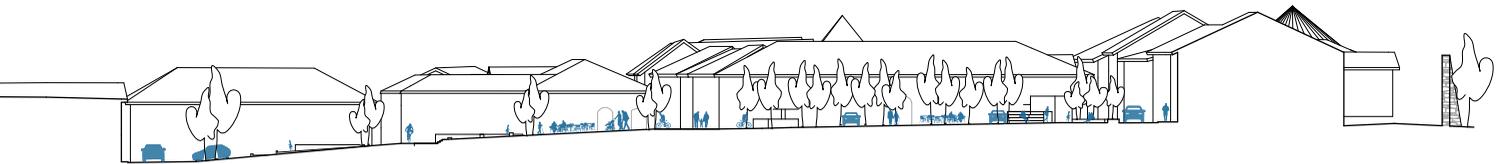


Abb 121 | Längsschnitt
Stadtplatz
Entwurf
M 1:1000

– Resümee

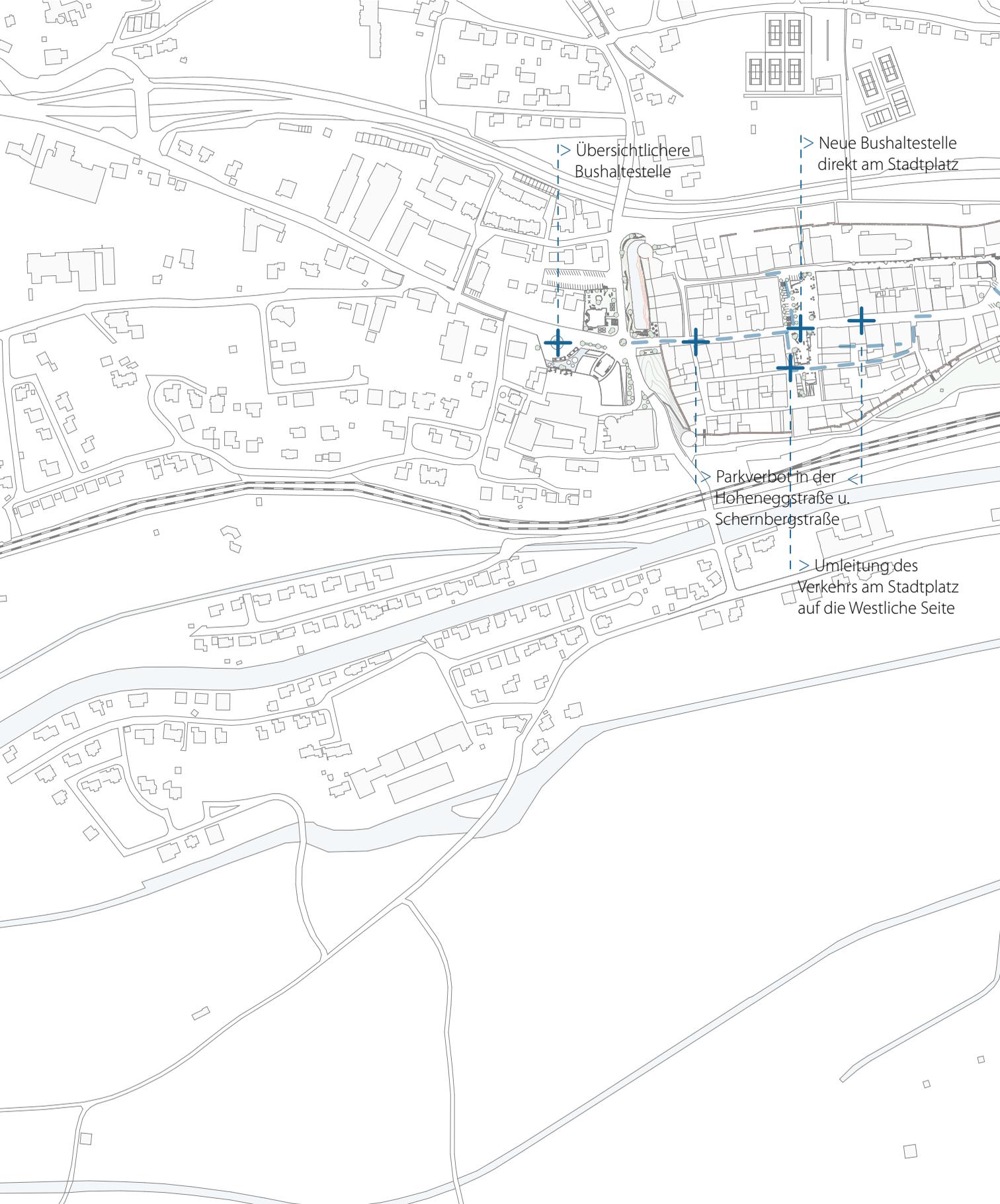
Der Stadtplatz im Zentrum des historischen Altstadt-kerns wurde in den Bereichen des oberen und des mittleren Platzes, von der Straße im östlichen Bereich sowie von den Parkflächen befreit. Dadurch kann der Platz in diesen Bereichen an den Fassadenrand gezogen werden. An diesen Straßenzügen befinden sich auch die meisten Infrastruktureinrichtungen wie Gastronomie und Handel. Durch diesen Eingriff wird, die durch die befahrene Straße und die parkenden Autos erzeugte Grenze, aufgebrochen. Die Gastronomiebetriebe können durch diesen Eingriff nun viel besser mit dem öffentlichen Raum am Stadtplatz kommunizieren und ihn bespielen. An der rechten Seite, an der sich das alte Gerichtsgebäude befand und sich heute die Polizeidienststelle der Stadt einquartiert hat, wird eine Allee vorgestellt die mit dem Auto befahrbar ist. Zwischen den Bäumen der Allee werden individuell genehmigte Parkflächen eingerichtet. Durch das integrieren der Allee bekommt der Platz einen städtischen Kontext verliehen und gewinnt durch die Bäume enorm an Grünraum inmitten der Stadt, sowie beschattete Flächen an heißen Sommertagen. Den Parkflächen der Polizei am oberen Ende des Platzes wird ein Pavillion, der als Gastronomiefläche dient, vorgestellt. Im Bereich links hinter diesem Pavillion grenzt ein L - förmiges Stadtmöbel mit Bäumen an. Durch die Geste des Rücksprungs wird hier ein Bereich der Rückzug bietet geschaffen, um zu entspannen, zu beobachten, zu lesen und vieles mehr.

Eine einheitliche multifunktionale Möblierung, die für Bauenmärkte, Kunsthandwerksmärkte, Feste, den täglichen Gebrauch der Gastronomie am Platz, sowie von jedem als Sitzgelegenheit genutzt werden kann ist direkt am Platz verfügbar. Dieses Möbel bestehend aus einer Holzplatte und Holzböcken, wie es sie zum Beispiel am Kaiser-Josef-Platz in Graz gibt. Es ist relativ einfach zu benutzen und dadurch multifunktional einsetzbar. Der mittlere Stadtplatz wird um Aktivitätsmöbel für Kinder oder junggebliebene Stadtbewohner erweitert. Durch diese Aktion räumt man den kleinsten Stadtbewohnern einen Platz in der Stadtmitte ein. Wie schon am oberen Stadtplatz wird auch in diesem Bereich die Pflasterung bis an den linken Fassadenrand gezogen und somit werden die Gastronomiebetriebe aufgefordert ihre Gastgärten über den Stadtplatz auszuweiten. Der motorisierte Verkehr wird an der rechten Seite, wo sich auch das Gemeindeamt befindet, vorbeigeführt und in die Matthäus- Lang- Gasse und die Paris- Lodrun- Gasse weitergeführt. Durch diese Verschiebung der Straßenführung ist es möglich den oberen und den mittleren Stadtplatz sowie den Straßenzug am Anfang der Schernbergstraße komplett Autofrei zu gestalten und somit eine Fußgänger und Flaniermeile für die Radstädter und ihre Gäste zu gewinnen.



07. RESÜMEE

- Verkehrsraum
- Erholungsraum
- Stadtraum
- Kommunikation Stadträume
- Schlussfolgerung

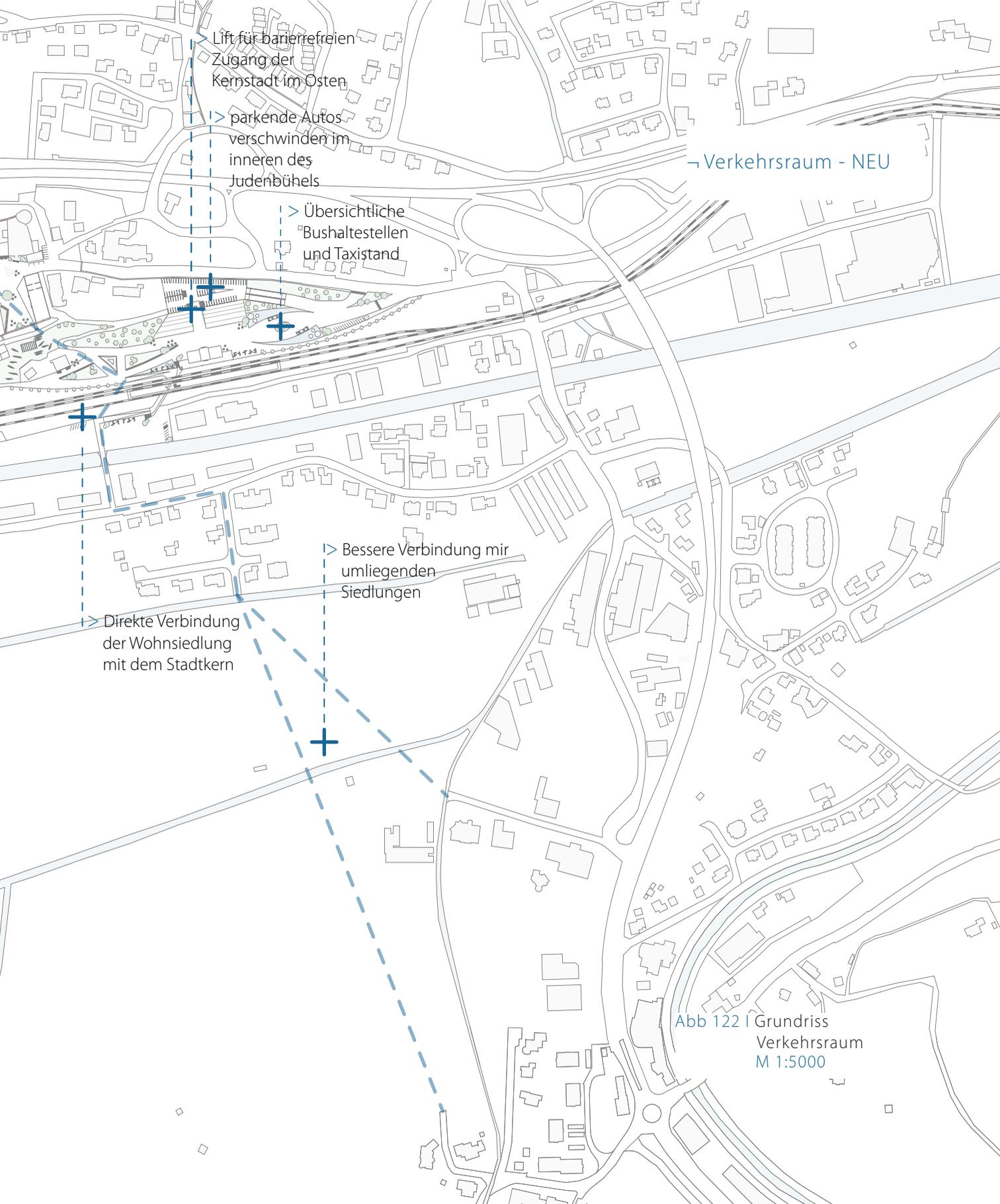


> Übersichtlichere
Bushaltestelle

> Neue Bushaltestelle
direkt am Stadtplatz

< Parkverbot in der
Hoheneggstraße u.
Schernbergstraße

> Umleitung des
Verkehrs am Stadtplatz
auf die Westliche Seite



> Lift für barrierefreien Zugang der Kernstadt im Osten

> parkende Autos verschwinden im inneren des Judenbühls

> Übersichtliche Bushaltestellen und Taxistand

→ Verkehrsraum - NEU

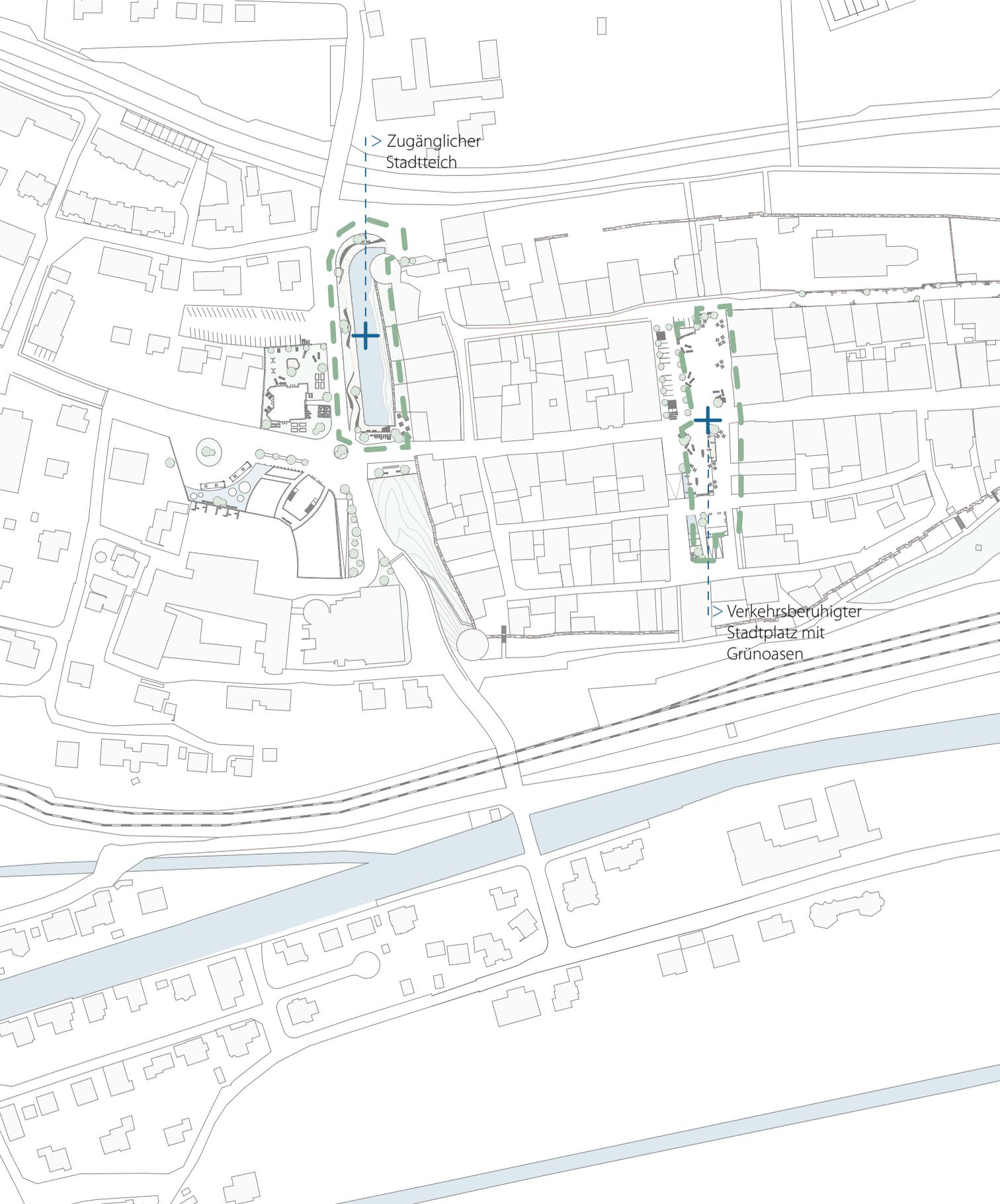
> Bessere Verbindung mit umliegenden Siedlungen

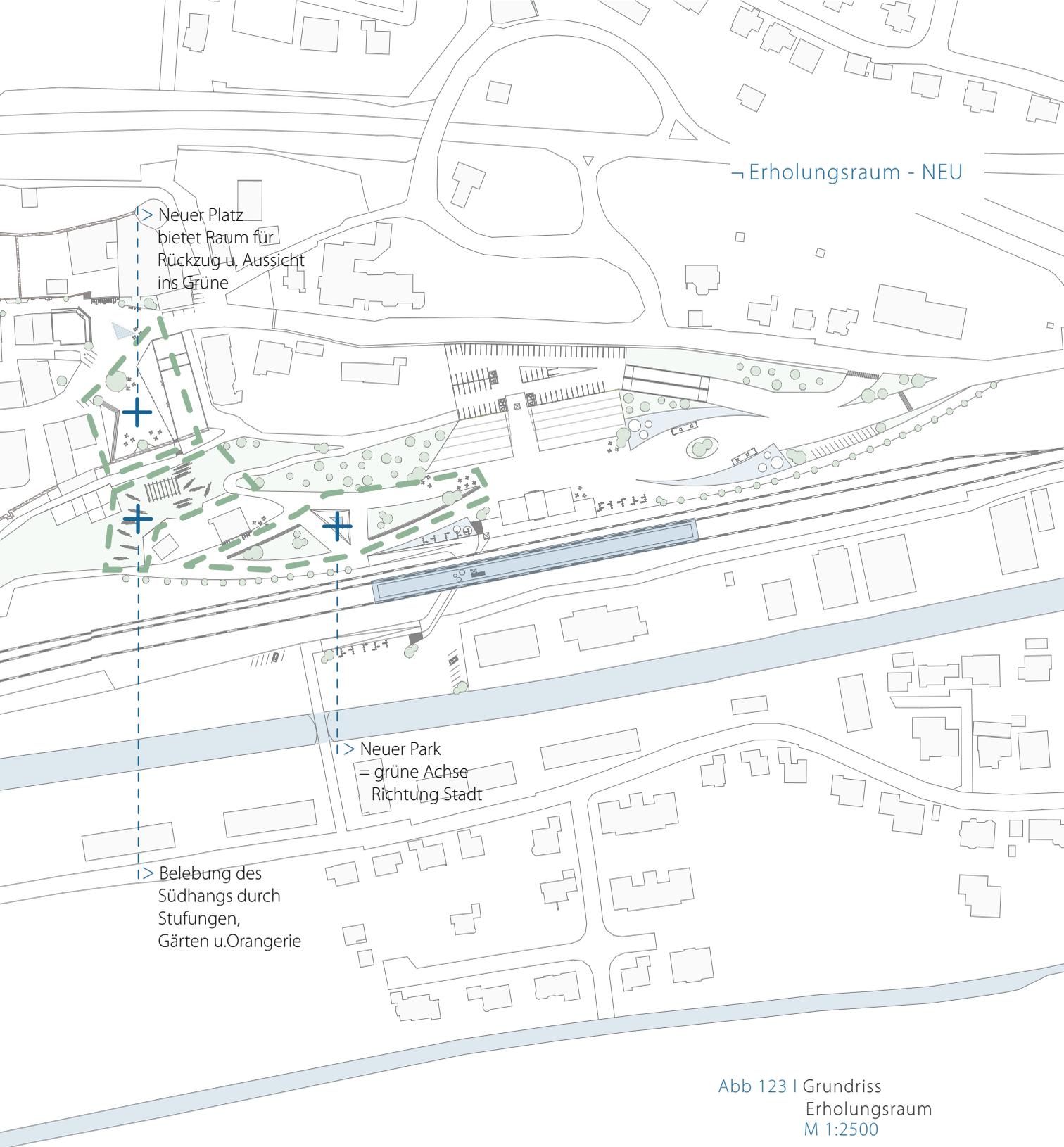
> Direkte Verbindung der Wohnsiedlung mit dem Stadtkern

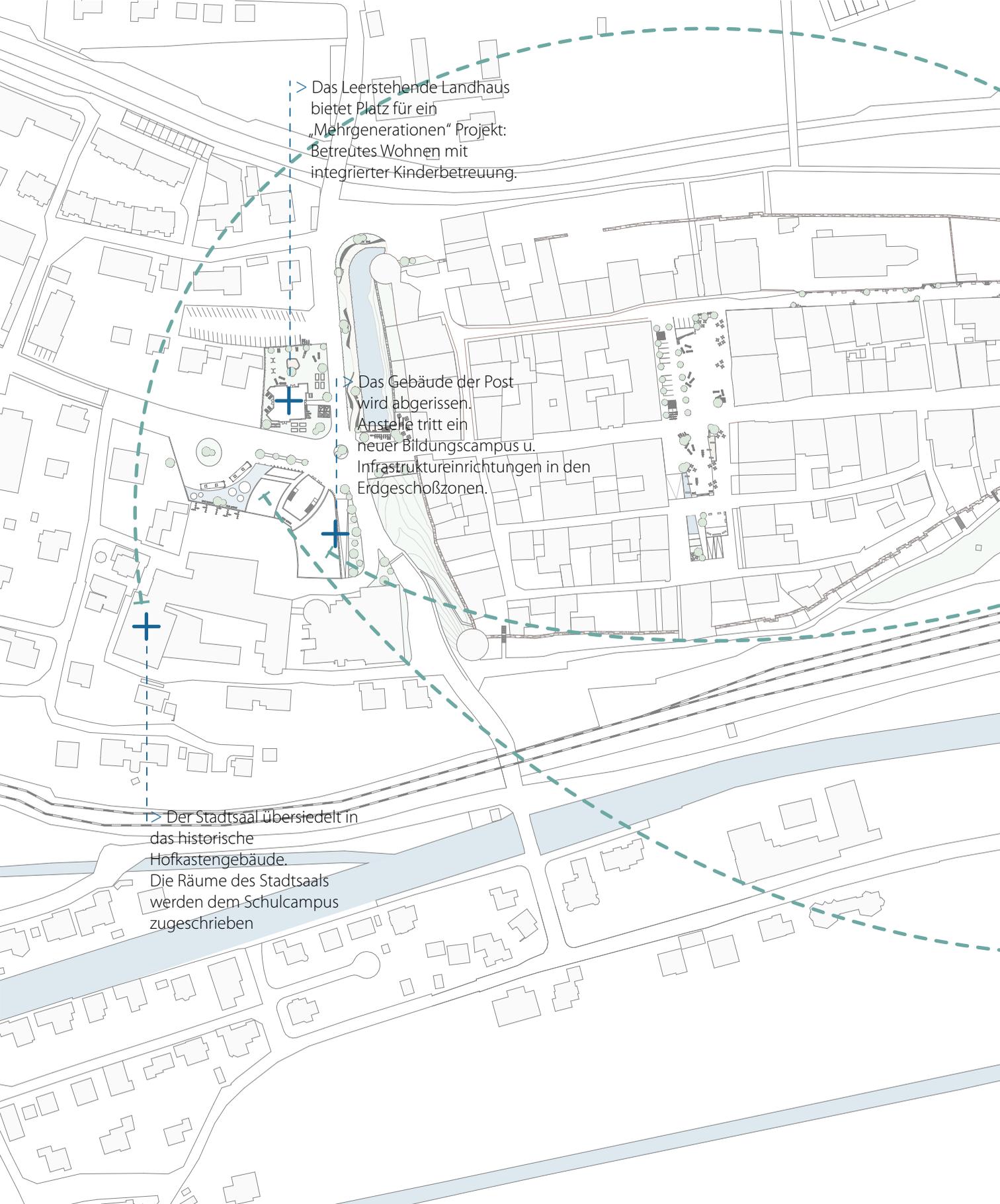
Abb 122 | Grundriss Verkehrsraum M 1:5000

> Zugänglicher
Stadtteich

> Verkehrsberuhigter
Stadtplatz mit
Grünoasen





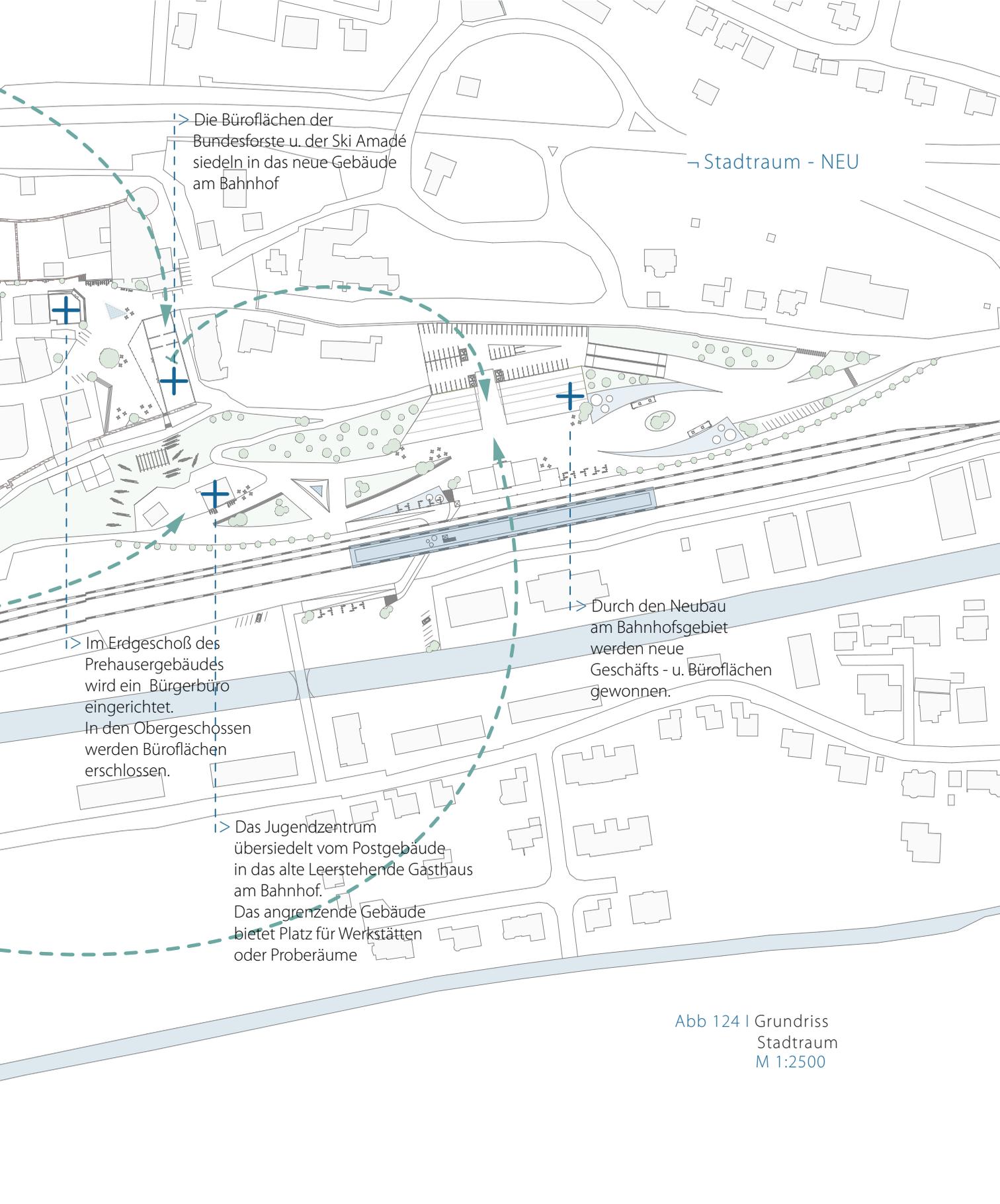


The image is a detailed architectural site plan of a city district. It shows various building footprints, streets, and a central water feature. A dashed green line traces a path through the plan, connecting several key locations. Three blue crosses mark specific sites. Annotations with arrows point to these locations, describing planned changes and projects. The plan includes a mix of residential-style buildings, larger institutional structures, and a railway line running through the lower portion of the district.

> Das Leerstehende Landhaus bietet Platz für ein „Mehrgenerationen“ Projekt: Betreutes Wohnen mit integrierter Kinderbetreuung.

> Das Gebäude der Post wird abgerissen. Anstelle tritt ein neuer Bildungscampus u. Infrastruktureinrichtungen in den Erdgeschoßzonen.

> Der Stadtsaal übersiedelt in das historische Hofkastengebäude. Die Räume des Stadtsaals werden dem Schulcampus zugeschrieben



> Die Büroflächen der Bundesforste u. der Ski Amadé siedeln in das neue Gebäude am Bahnhof

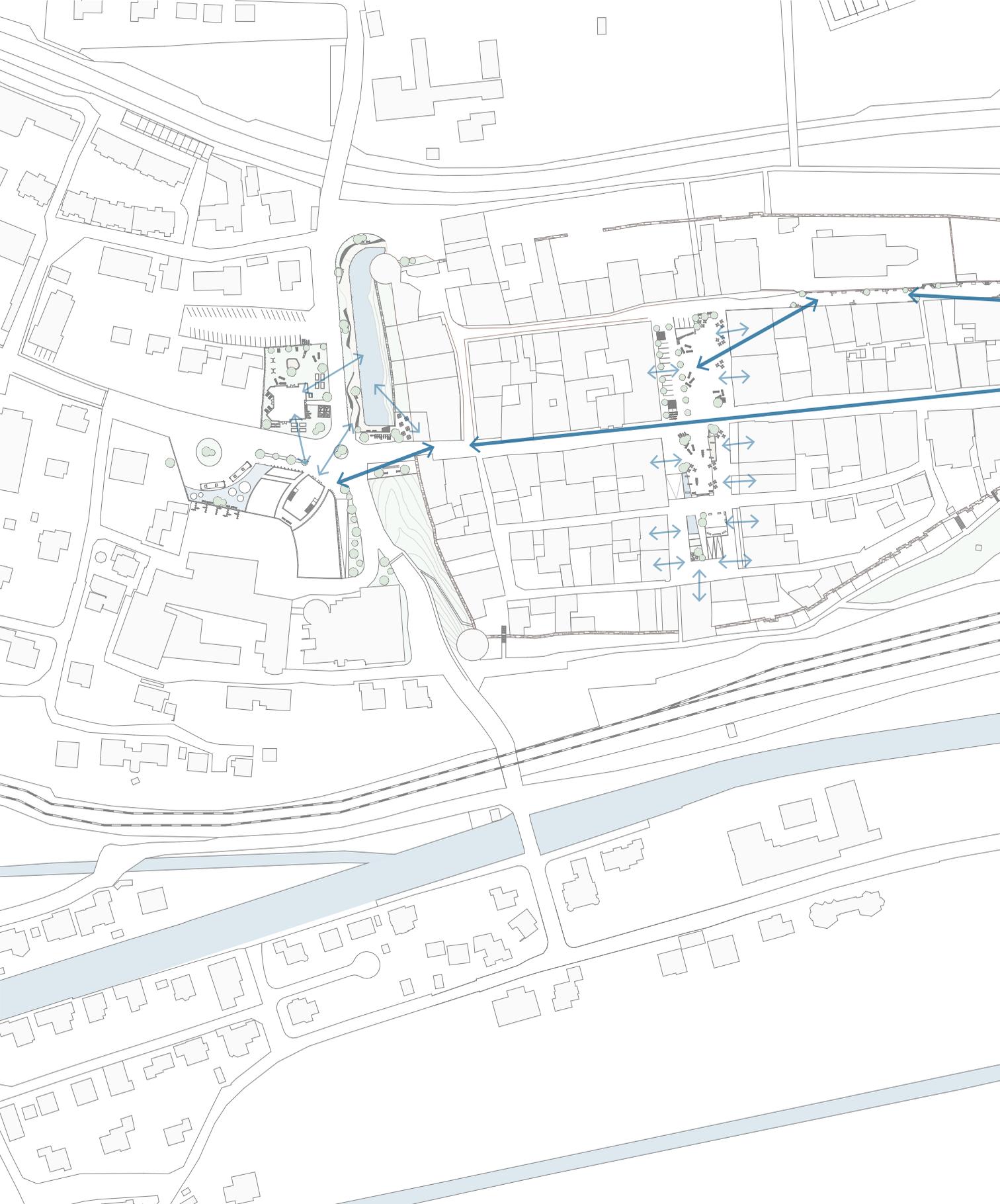
→ Stadtraum - NEU

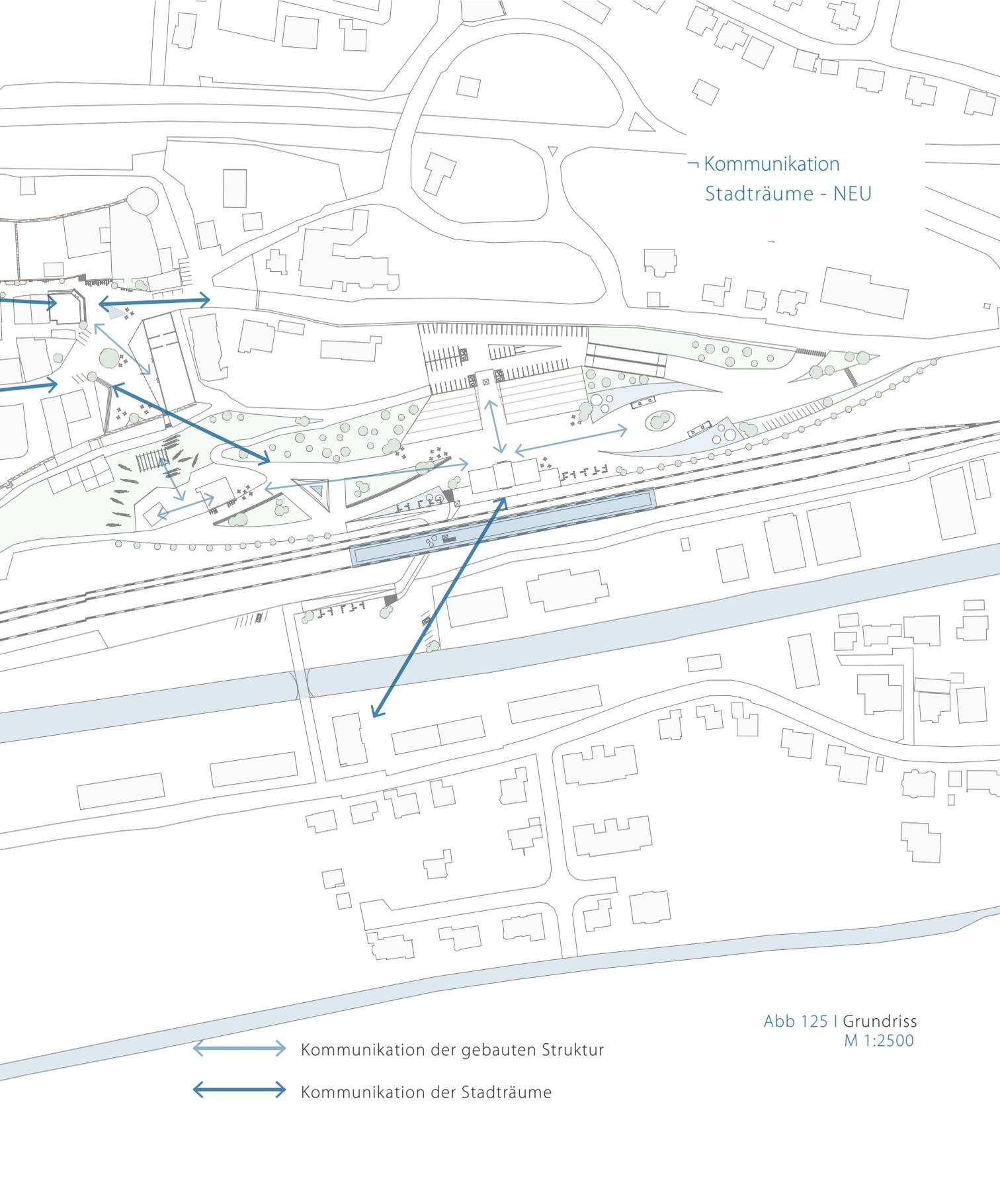
> Im Erdgeschoß des Prehausergebäudes wird ein Bürgerbüro eingerichtet. In den Obergeschossen werden Büroflächen erschlossen.

> Durch den Neubau am Bahnhofsbereich werden neue Geschäfts- u. Büroflächen gewonnen.

> Das Jugendzentrum übersiedelt vom Postgebäude in das alte Leerstehende Gasthaus am Bahnhof. Das angrenzende Gebäude bietet Platz für Werkstätten oder Proberäume

Abb 124 | Grundriss Stadtraum M 1:2500





→ Kommunikation
Stadträume - NEU

Abb 125 | Grundriss
M 1:2500

- ↔ Kommunikation der gebauten Struktur
- Kommunikation der Stadträume

„Vor allem verliert nicht den Wunsch zu laufen. Jeden Tag laufe ich mich selbst in einen Zustand des Wohlbefindens hinein und laufe jeder Krankheit davon. Ich habe mich selbst in meinen besten Gedanken hineingelaufen und kenne keinen Gedanken, der so schwer ist, dass ich ihm nicht davonlaufen könnte.“³²

Der Inhalt dieser Arbeit sowie die Konzepte der ausgewählten Zonen der Stadt Radstadt sollen Aufschluss darüber geben wie die Zukunft der Kleinstädte in ländlichen Regionen ihre Potenziale besser ausschöpfen und realisieren können, um sich in einer globalisierten Umwelt zu behaupten und sich in Zukunft attraktiver am Markt zu positionieren.

Einerseits durch die richtige Ausgestaltung attraktiver, öffentlicher Räume und das Zusammenspiel mit ihrer angrenzenden, baulichen Struktur. Andererseits durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes in ländlichen Regionen, sowie regelmäßigeren Taktungszeiten und präzisere Positionierungen in den Kern- u. Randgebieten.

Durch intensivere Einbindungen der Bürger, durch aktive Bürgerbeteiligungen und Kommunikationsplattformen können neue, kreative, tragfähige Potentiale entstehen um Kleinstädten ihre Zukunftsberechtigung zu sichern.

³² Gehl, Jan: Städte für Menschen, 2010,37.

08. VERZEICHNISSE

- ↪ Literaturverzeichnis
- ↪ Abbildungsverzeichnis
- ↪ Danksagung

→ Literaturverzeichnis

Bücher :

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen, Wien ²2013
- Carlow, Vanessa Miriam/Institute for Sustainable Urbanism ISU (Hg.): RURALISM. The Future of Villages and Small Towns in an Urbanizing World, Berlin 2016
- Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2010
- Isopp, Christof/Gruber, Roland (Hg.): Das Buch vom Land. Geschichten von kreativen Köpfen und g'scheiten Gemeinden, Wien 2015
- Stadtgemeinde Radstadt (Hg.): Die alte Stadt im Gebirge. 700 Jahre Stadt Radstadt, Bd.1, Salzburg 1989
- Stadtgemeinde Radstadt (Hg.): Die alte Stadt im Gebirge. 725 Jahre Stadt Radstadt, Bd.2, Altenmarkt o. J.
- Vareschi, Volkmar: Stadt am Tauern. Ein Führer durch Radstadt und die Tauern für Touristen, Wintersportler, Bergsteiger und Kraftfahrer, Radstadt 1959
- Zimmermann, C. (1999): Städtische Medien auf dem Land. Zeitung und Kino von 1900 bis zu den 1930er Jahren. In: Zimmermann, C.; Reulecke, J. (Hg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Stadtforschung aktuell 76. Basel u.a., S. 141-164.

Artikel:

- Grubhofer, Malina: Zukunft Berggebiete. Wohnen und Arbeiten in den Alpen, in: Bergauf 73 (143) (2018), H. 3, 40-43
- Steinführer, Annett: Living in a Small Town: An Urban and a Rural Experience at Once, in: Carlow, Vanessa Miriam/Institute for Sustainable Urbanism ISU(Hg.): Ruralism. The Future of Villages and Small Towns in an Urbanizing World, Berlin 2016, 40-55

Internetquellen:

- <https://www.zwischenwasser.at/wirtschaft/raeumliches-entwicklungskonzept-rek/raeumliches-entwicklungskonzept>, am 18.11.2018.
- Dr. Annett Steinführer: Kleine Städte, k(l)eine Zukunft?, https://www.trafo-programm.de/programm/4_hintergrund/369_kleine_st_adte_k_l_eine_zukunft, am 20.12.2018.
- http://woerterbuchnetz.de/cgi-bin/WBNetz/wbgui_py?sigle=DWB&mode=Vernetzung&lemid=GK07243#XGK07243/, am 20.12.2018.
- https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ExWoSt/50/exwost-50-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2, am 01.02.2019.
- <https://www.tips.at/news/ried-innkreis/>
- "Die Geschichte des Landlebens in Deutschland", http://www.br.de/radio/bayern2/sendungen/radiowissen/geschichte/dorf_landleben_100.html
- <http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=50417>
- http://statistik.gv.at/web_de/statistiken/index.html
- <https://www.salzburg.gv.at/>
- https://www.salzburg.gv.at/stat/gemeindeportraet/gp_statistik_daten_Radstadt.pdf
- https://www.salzburg.gv.at/stat/gemeindeportraet/gp_statistik_daten_LandSalzburg.pdf
- <https://www.salzburg.gv.at/stat/themen/bundesland/statistik-th-bundesland-flaeche.pdf>
- <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html>
- https://service.salzburg.gv.at/lkorj/Index?cmd=detail_ind&nachrid=56973
- <https://www.vmobil.at/index.php?menuid=54>
- <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/infografiken-stadt-land-lebensraum>
- <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/61>

→ Abbildungsverzeichnis

Alle Fotos, Darstellungen und Grafiken die nicht separat im Abbildungsverzeichnis angeführt sind, wurden von der Verfasserin dieser Arbeit erstellt und sind geistiges Eigentum der Autorin: Julia Schneider

Die grafische Aufarbeitung und das Material der Schnitte und Perspektiven stammen aus eigener Produktion. Alle Karten sind eigene Darstellungen und wurden auf Basis von salzburg.gv.at/sagisonline und openstreetmap.org erstellt.

Alle Pläne und Grundrisse stammen von der CAD-Grundlage des „Grundstückkatasters der Stadtgemeinde Radstadt“ vom Gemeindeamt der Stadt Radstadt, Abteilung Bauamt.

Abb 3 | Wegenetzerschließung Vorarlberg unter:
<https://www.montafon.at/de>

Abb 4 | Zu-Fuß-Geh-Giuides in Wien unter:
<https://www.wienzufuss.at/>

Abb 5 | Multi-modaler Knotenpunkt Vorarlberg unter:
<https://www.vol.at/bahnhof-dornbirn-von-fahrgaesten-top-bewertet/4428808>

Abb 11 | Topgraphie unter:
[https://www.salzburg.gv.at/sagisonline/\(S\(0ltxbjekes3yn3enfqjja4q3\)\)/init.aspx?karte=default&geojuhuschema=Adressen/Namensgut&defaultlogo=sagis](https://www.salzburg.gv.at/sagisonline/(S(0ltxbjekes3yn3enfqjja4q3))/init.aspx?karte=default&geojuhuschema=Adressen/Namensgut&defaultlogo=sagis)

Abb 13 | Der Alpenraum in römischer Zeit aus:
Vareschi, Volkmar: Stadt am Tauern. Ein Führer durch Radstadt und die Tauern für Touristen, Wintersportler, Bergsteiger und Kraftfahrer, Radstadt 1959

Abb 14 | Erstes Stadtsiegel um 1289 aus:
Stadtgemeinde Radstadt (Hg.): Die alte Stadt im Gebirge. 700 Jahre Stadt Radstadt, Bd.1, Salzburg 1989

Abb 15 | Siedlungsverlegung des 12. und 13. Jh. im Erzstift Salzburg aus:
Vareschi, Volkmar: Stadt am Tauern. Ein Führer durch Radstadt und die Tauern für Touristen, Wintersportler, Bergsteiger und Kraftfahrer, Radstadt 1959

Abb 16 | vermuteter Umfang einer ersten Siedlungsphase aus:
Vareschi, Volkmar: Stadt am Tauern. Ein Führer durch Radstadt und die Tauern für Touristen, Wintersportler, Bergsteiger und Kraftfahrer, Radstadt 1959

Abb 17 | Die 5 verheerenden Brände der Stadt lt. Stand 1950 aus:
Vareschi, Volkmar: Stadt am Tauern. Ein Führer durch Radstadt und die Tauern für Touristen, Wintersportler, Bergsteiger und Kraftfahrer, Radstadt 1959

Abb 18 | Stadtansicht um 1870 mit dem im Bau befindlichen Bahnhofsgebäude im Vordergrund, aus dem Radstädter Stadtarchiv.

Abb 19 | Stadtansicht kurz vor 1900 mit dem eröffneten Bahnhofsgebäude, aus dem Radstädter Stadtarchiv.

Abb 24 | zwölf Qualitätskriterien aus:
Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2010

→ DANKE

Für die Betreuung meiner Masterarbeit möchte ich mich bei Frau Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros bedanken. Als Mentorin hat sie mir immer wieder neue Blickwinkel aufgezeigt, mich stets motiviert und mich großartig in meiner Bearbeitung des Themas unterstützt.

Auch bedanken möchte ich mich bei meinen Studienkollegen die über all die Jahre zu engen Freunden wurden und mir während meines Studiums immer mit Rat und Tat zur Seite standen.

Ebenso bedanke ich mich bei Gabriella Gerö die diese Arbeit lektoriert hat.

Sowie bei Josef Seebacher, der die Entwicklung dieser Arbeit mir großem Interesse verfolgt hat und mir immer wieder anregenden Austausch bot.

Mein besonderer Dank gilt meinen Eltern und Geschwistern, die mich in jeder Lebenslage unterstützt haben.