



Sarah Deutschmann, BSc

*Der Bahnhofstraßen-Boulevard
in Leibnitz*

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Arch. Univ.-Prof. DEGROS AGLAEE

Institut für Städtebau

Graz, Juli 2020

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

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

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

Datum

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

01. Einleitung S.009

- 1.1 Stadt und Gesellschaft S.011
- 1.2 Stadt und Verkehr S.014
- 1.3 persönlicher Zugang S.017
- 1.4 Struktur der Arbeit S.018

02. Schwerpunkte S.021

- 2.1 öffentliches Leben S.022
- 2.2 öffentlicher Raum S.024
- 2.3 öffentliche Mobilität S.028

03. Referenzen S.033

- 3.1 Wien | Aspern S.034
- 3.2 Kopenhagen | Superkilen S.044
- 3.3 Antwerpen | De Keyserlei S.050

04. Standortanalyse S.057

- 4.1 Geschichte von Leibnitz S.058
- 4.2 Geografische Lage S.064
- 4.3 Distanzen S.066
- 4.4 Best Practice Eisenstadt S.071
- 4.5 Strukturanalyse S.072
- 4.6 SWOT-Analyse S.076
- 4.7 Verkehrsanalyse S.082
- 4.8 Rundgang S.086

05. Entwurf S.095

- 5.1 Leitprogramm S.096
- 5.2 Strukturplan S.098
- 5.3 Entwicklungsachse S.100
- 5.4 Plandarstellungen S.116
- 5.5 Materialkatalog S.154
- 5.6 Möbilarkatalog S.156
- 5.7 Begrünung S.158

06. Visualisierung S.161

01

Einleitung

1.1 Stadt und Gesellschaft

1.2 Stadt und Verkehr

1.3 persönlicher Zugang

1.4 Struktur der Arbeit

„I try to create homes, not houses.“

Architekt, Louis Kahn

I.I

II

Stadt und Gesellschaft

Stadtsein

Die Bedingung eines „Stadtseins“ ist die Zuwanderung. Durch den Zuzug in die Stadt erhofft man sich eine Verbesserung des sozialen Standards und einen beruflichen Aufstieg.

In der industrialisierten Moderne brachte ein Umzug in die Stadt für das ländliche Bürgertum Arbeit und Brot. Vor allem bei Anerbenregionen wie Tirol und Kärnten, in denen das Erbrecht besagt, dass der älteste Sohn den Hof übernimmt und die jüngeren Geschwister der Landsfamilie sich etwas anderes suchen müssen, führte das zu extremen Stadtexplosionen. Es gab ein unvorstellbares Wachstum innerhalb kürzester Zeit.

Utopia

Um die Jahrhundertwende vom 19. in das 20. Jahrhundert verdoppelte sich die Einwohnerzahl Wiens auf zwei Millionen Menschen, in Paris verfünffachte sich die Bevölkerung und in New York verzehnfachte sie sich. Zusätzlich entstand die Idee von „Utopia“. Dabei wird die menschliche Zukunft nicht mehr nach der göttlichen Vorhersehung gelebt, sondern nach einem Entwurf einer besseren, menschlicheren Gesellschaft, in der Menschen in Gleichheit leben und die Geschichte selbst in die Hand nehmen. Es war die Vision einer besseren Welt. Konkret stellte man sich dieses Utopia im transatlantischen Raum, im eben entdeckten Amerika vor. Um die 10 Millionen Menschen aus Österreich-Ungarn sind nach Übersee ausgewandert.¹

Industrialisierung

Durch den Zuzug in der Moderne kristallisierten sich gewisse Berufsgruppen heraus, die mit dem Begriff Zukunft in Verbindung gebracht wurden, nämlich die Ingenieursarbeiten. Durch die Industrialisierung und Technologisierung bildete die Stadt den Ort, an dem die Zukunft konstruiert werden konnte. Neue Formen, neue Technologien und neue Infrastrukturen wurden entwickelt, die das Leben verbesserten und erleichterten

und sogar neue, emanzipierte Menschen hervorbringen sollten. Es folgten zahlreiche Stadtbauten. Die kleinteilige mittelalterliche Innenstadt wurde durch großzügige Boulevards, Ringstraßen, Tramtrassen und vielstöckige Wohnüberbauungen mit prächtigen Fassaden beseitigt.²

Digitalisierung

David Harvey zerlegt diese neue Stadt in drei Ebenen:

- *die unterirdische Ebene*
(Wasserrohre, Kanalisationen, Rohrpostleitungen,...)
- *die mittlere Ebene*
(Straßenbefestigungen, Plätze, Wege, Parks Häuser, Infrastrukturen,...)
- *die oberste Ebene (Elektrizität)*

Besonders die dritte Ebene ist seiner Meinung nach der Wegbereiter der Digitalisierung, der Beschleunigung und der Mobilisierung der Gesellschaft. Sie macht die Nacht zum Tag, verändert Arbeitswelten, ermöglicht schnellere Transporte, bringt neue Kommunikationsformen mit sich und vor allem neue Aktivitäten des Vergnügens wie z.B. Kinos. Diese neuen Vergnügungsmöglichkeiten sind besonders für die Innenstädte fruchtbringend gewesen.³ Städte sind für Neuerfindungen und Entwicklungen qualifiziert, da viele Menschen mit unterschiedlichen Begabungen und Ideen auf engem Raum zusammentreffen. Viele der damaligen technischen Utopien wurden später sogar realisiert, wie zum Beispiel das Mobiltelefon. Die Idee dabei war, dass sich Frauen in einem Kaffeehaus trotzdem mit ihren Kindern zuhause visuell unterhalten können (Abb.01).⁴

¹ Vgl. Aufzeichnung der Montagsakademie: Die Stadt als Lebensraum und Zukunftslabor, Ö 2018, <https://montagsakademie.uni-graz.at/de/zum-nachsehen/studienjahr-201718/>.

² Ebda.

³ Ebda.

⁴ Ebda.

„Die offene Stadt ist kulturell und sozial gesehen pluralistisch, sie ist keineswegs konfliktfrei [...]. Aber die Bewohner haben das Ziel, ihre Konflikte zu regulieren. Die offene Stadt ist ein bewusstes Projekt der Bürger und der Politik. Sie fußt auf gemeinsamen Überzeugungen sehr allgemeiner Art, insbesondere auch auf der Anerkennung der kulturellen Eigenständigkeit der jeweiligen pluralen Kulturen einer Stadt und der Herausbildung von Regeln und Routinen, die das Aushandeln von Konflikten ermöglichen.“⁵

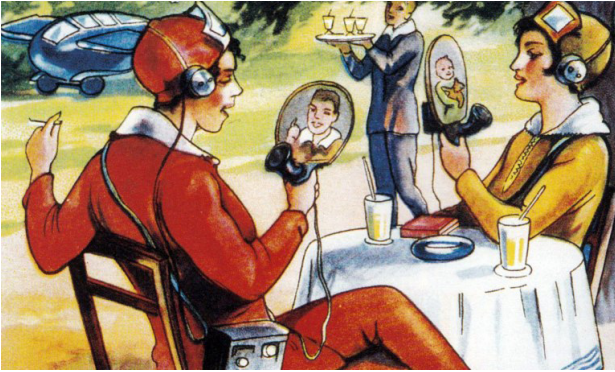


Abb.01 Vorstellung eines Mobiltelefons um 1920

Menschenwerkstatt

Im kulturanthropologischen Fachkreisen wird der Begriff „Menschenwerkstatt“ von Heinrich Mann übernommen, um die Stadt zu formulieren.⁶ Realistische Gesellschaften in Städten werden von den Lebensräumen der Menschen gebildet, welche aber mit der idealen Gesellschaft nicht wirklich etwas zu tun haben. Menschen unterscheiden sich nach Alter, Geschlecht, sozialer und kultureller Herkunft. Strukturelle Merkmale einer Stadt ergeben sich durch Ungleichheit, Vielfalt und Differenzierung. So wird ein öffentlicher Raum im Alltag unterschiedlich genutzt, da es verschiedene Interessen daran gibt. Diese Gegensätze machen die urbanischen, städtischen Lebensweisen aus. Laut dem französischen Philosophen Henri Lefebvre ist die Stadt der Ort, an dem Konflikte Ausdruck finden.⁷

Vergangenheit als Zukunft

Für die Zukunft allerdings wünschen sich die Menschen vielmehr die Vergangenheit, welche sie zu kennen glauben. Es geht ihnen um den Erhalt und die Verbesserung des Bestehens, anders als in der Politik und in den Abteilungen der Planung, wo nach wagemutigen und zukunftsweisenden Entwürfen und Konzepten gestrebt wird.

„Jede Zukunft ist die Gegenwart ihrer Vergangenheit“⁸

Europäische Stadt

Das Konzept der „Europäischen Stadt“ begreift die Stadt als natürliches und historisches Entwicklungsmodell. Hier geht es speziell um die Rückgewinnung von traditionellen Stadtstrukturen.⁹

offene Stadt

Ein anderes städtebauliches und gesellschaftsorientiertes Konzept ist die Idee der „offenen Stadt“. Ein Lebensraum für viele soll durch Offenheit, Akzeptanz und Handlungsprozesse geschaffen werden. Anders als bei der europäischen Stadtcharta stellt das Modell der offenen Stadt den Blick in die Zukunft in den Vordergrund.¹⁰ Auch in der Kulturanthropologie wird die Stadt als „perspektivischer Ort“ bezeichnet. (Der Begriff „Perspektive“ stammt aus dem Lateinischen und bedeutet übersetzt hindurchsehen oder hindurchblicken.¹¹) Die Stadt ist ein Ort, an dem Kultur entsteht und der ein Zukunftsversprechen in sich trägt. Eng verbunden mit dem Konzept einer offenen Stadt war die Vorstellung einer offenen Gesellschaft. Die Bezeichnung „offene Gesellschaft“ bezieht sich auf den regierungsamtlichen Neubau der europäischen Nachkriegsgesellschaft nach 1945. Es geht dabei um die Grundsätze der Gleichheit, der Meinungs- und Versammlungsfreiheit.¹²

öffentlicher Raum

Mit der Meinungsfreiheit verknüpft sich der Terminus des öffentlichen Raumes. Definiert wird der öffentliche Raum als Rechtsraum. Der Begriff Offenheit ist einerseits ideologisch verankert, andererseits auch ein Mythos, da durch staatliche, gesetzliche und polizeiliche Kontrollen nicht allen Menschen einer Stadt die gleichen Rechte vorgeschrieben werden, wodurch sich ein Machtraum bildet. Der Architekturhistoriker Spiro Kostof beschreibt gegenwertig den öffentlichen Raum als sichtbare Bühne des Stadtlebens. Es ist der Ort an dem Kommunikation und Kontroversen stattfinden.¹³

⁵ Rotshoven, zit. n. Häußermann/ Ipsen, 2005, S.5

⁶ Vgl. Rotshoven, Johanna (2015). Für eine Offene Stadt. In Fritz/Tomaschek, Die Stadt der Zukunft.

Münster: Waxmann Verlag GmbH.

⁷ Vgl. Aufzeichnung der Montagsakademie: Die Stadt als Lebensraum und Zukunftslabor, Ö 2018,

<https://montagsakademie.uni-graz.at/de/zum-nachsehen/studienjahr-201718/>.

⁸ Ebda.

⁹ Vgl. Rotshoven, Johanna (2015). Für eine Offene Stadt. In Fritz/Tomaschek, Die Stadt der Zukunft.

Münster: Waxmann Verlag GmbH.

¹⁰ Ebda.

¹¹ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Perspektive>

¹² Vgl. Rotshoven, Johanna (2015). Für eine Offene Stadt. In Fritz/Tomaschek, Die Stadt der Zukunft.

Münster: Waxmann Verlag GmbH.

¹³ Ebda.

Bürgerbeteiligung

Im Bereich der Stadtsoziologie ist es daher wichtig, die Bewohnerinnen und Bewohner in architektonische, raumplanerische und städtebauliche Konzepte zu integrieren. Sie verdeutlichen die offene Stadt als Stadt für ihre Bürgerinnen und Bürger, die sich in ihren verschiedenen kulturellen Gruppen gemeinsam auf Regeln absprechen und sich so den öffentlichen Raum selbst gestalten.¹⁴

Dazu sagt der Raumplaner John Friedmann, dass permanente Gespräche zwischen der Politik und der Stadtbevölkerung nötig sind und durch Bürgerbeteiligung dem Stadtbild eine Identität verliehen werden kann.¹⁵

¹⁴ Ebda.
¹⁵ Ebda.

I.2

Stadt und Verkehr

Stadtverkehr

Ein weiterer Aspekt, der mit der Stadt in Verbindung steht, ist der Verkehr. Die Stadt und der Verkehr stehen einander als Gegner gegenüber. Werden die beiden Wörter zu einem Begriff vereint, so handelt es sich um den Stadtverkehr.¹⁶

Jedoch stand das Oxymoron nicht immer in einem Gleichgewicht. Der Verkehr bekam viel mehr Bedeutung zugeschrieben, sodass sich sogenannte „autogerechte“ Städte gebildet haben.¹⁷

Der eigentliche Stadtraum verliert seine Rolle als Ort der Begegnung, wird vernachlässigt und dient hauptsächlich nur noch als Transitraum für den motorisierten Verkehr.¹⁸

In Massen besetzen Autos Straßen und Plätze, aber auch vor Grünanlagen wird nicht halt gemacht. Die Anlagen werden planiert und zu Abstellflächen/Parkplatzflächen umfunktioniert. Noch dazu werden diese Flächen meist überdimensioniert angelegt. Mehr und mehr Raum wird für den Autoverkehr bereit gestellt. Straßen werden breiter und noch mehr Fahrspuren werden gebaut, um einen fließenden Verkehr gewährleisten zu können. Dabei wird auf das Wesentliche vergessen, und der eigentliche Bewohnende der Stadt - der Mensch - rückt in den Hintergrund.¹⁹

Blasiertheit

Die Menschen isolieren sich mit ihren blechernen Boxen (den Autos) und durchqueren so die Stadträume.

Der Soziologe Georg Simmel beschreibt dieses Phänomen so, dass sich Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner durch „Blasiertheit“ und Desinteresse vor der Flut an Bildern, Eindrücken und Reizen der Stadt schützen, denn der Mensch ist mit all dem überfordert.²⁰

Dazu trägt auch die Tatsache bei, dass ein Auto für fast jedermann leistbar ist und so auch der öffentliche Verkehr unberührt bleibt. Man fühlt sich mit einem eigenen Auto unabhängiger, kann selber entscheiden, wann man wohin fährt und welchen Weg man benutzt. Vor allem längere Distanzen sind viel einfacher zu bewältigen. So wird auch die Zersiedelung der Städte vorangetrieben, indem die

Bevölkerung an den Stadtrand zieht. In vielen Fällen gibt es dort keinen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz und es bleibt nichts anderes übrig, als sich in den eigenen PKW zu setzen. Die Innenstädte sterben dadurch aus und soziale Interaktionen finden kaum mehr statt. Der öffentliche Stadtraum, der einst für die menschliche Kommunikation gedacht war, wird von den privaten Autos besiedelt und zerstört die harmonische Stadtstruktur.²¹

Kontakte

Jan Gehl beschreibt in seinem Buch „Leben zwischen Häusern“ die Notwendigkeiten von sozialen Kontakten zwischen Menschen. Er untersucht die passiven, flüchtigen Kontakte bis hin zu den engen Freundschaften zwischen Personen. Dabei kommt er auf folgendes Ergebnis: Die passive Kommunikation ist der Ausgangspunkt, dass es überhaupt zu engen Beziehungen zwischen den Menschen kommen kann. Durch die Dominanz des Autos geht der öffentliche Raum für solche Kontaktzusammenstöße verloren und das Stadtleben bleibt aus. Fehlen den Städten diese Kontakte, bestehen sie nur noch aus den blechernen Fahrzeugen und sind uniform. Man kann noch so viele unterschiedliche Farben und Formen an den Gebäudefassaden anwenden, ohne ein Leben zwischen den Häusern bleibt auch eine exotische, auffallende Architektur uninteressant. Nur mit der Chance an Interaktionen wird eine Stadt belebt und gibt Eindrücke und Erfahrungen mit.

Menschen - Menschen

Jan Gehl unterstreicht dazu, dass Orte an denen sich viele Menschen aufhalten, für andere anziehend und reizvoll wirken. Man erkennt das vor allem bei Kindern. Sie spielen lieber dort, wo auch andere Kinder oder Erwachsene sind, und nicht dort, wo es nur Spielzeug gibt.²²

Auch aus eigener Erfahrung lässt sich feststellen, wenn man die Wahl zwischen zwei nebeneinander liegenden Restaurants hat, so entscheidet man sich meist für das

¹⁶ Vgl. Schwedes 2012, 7.

¹⁷ Ebda., 14.

¹⁸ Ebda., 19.

¹⁹ Ebda., 9.

²⁰ Ebda., 18.

²¹ Ebda., 11.

²² Vgl. Gehl 2018 *Leben*, 11-19.

Restaurant, in dem sich mehr Menschen befinden. Man vermutet, dass dort, wo sich mehr Menschen aufhalten, die besseren Speisen geboten werden.

Die Stadt muss also zu einem gut besuchten Restaurant werden. Ein Ort, an dem Menschen einander begegnen, kennenlernen und treffen. Es müssen Bedingungen herrschen, die die Attraktivität des Ortes versprechen.

Qualität

Laut Jan Gehl gibt es vier gleichwertige Leitpunkte, um ein Leben in der Stadt qualitativ hochwertig zu gestalten:

- **die Lebendigkeit**
- **die Sicherheit**
- **die Nachhaltigkeit**
- **die Gesundheit**

Vor allem geht es darum, Methoden zu entwickeln, die die Menschen motivieren, zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, damit sie unbewusst in Kontakt mit anderen Menschen treten. Sind dazu diese vier Leitpunkte gegeben, fühlen sich die Menschen automatisch in ihrer Stadt wohl und verbringen dort gerne ihre Zeit.²³

Natürlich gibt es auch Vorzeigeprojekte, wo man konsequent gegen die Vergrößerung des „Autoverkehrsraumes“ gearbeitet hat.

Beispiele

Ein Beispiel zeigt das Projekt in San Francisco, wo nach dem Erdbeben 1989 die wichtigste Hauptstraße komplett zerstört und in der Folge nicht wieder rekonstruiert wurde. Man erkannte, dass der Verkehr in der Stadt auch ohne diese Hauptstraße funktioniert. Beim Wiederaufbau entschloss man sich also, die zerstörte Fläche für den Fahrradverkehr, den Fußgängerverkehr und für verschiedenste Freizeitaktivitäten zu gestalten. Für den Individualverkehr wurde die Straße komplett gesperrt.²⁴ Andere Städte haben eine Maut für die Innenstadt eingeführt. Mit diesem Geld wird der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel finanziert.

In Kopenhagen werden bewusst Parkplätze reduziert und Straßenbreiten verringert. So soll mehr Platz für das Fahrradfahren geschaffen und gleichzeitig auch die Sicherheit dafür gewährleistet werden.²⁵

Auch in Graz an der Technischen Universität wurden bereits Maßnahmen getroffen. So verloren jene Personen, welche innerhalb eines Radius‘ von 2500m Luftlinie von der Technischen Universität entfernt wohnen, ihre Parkberechtigung am Universitätsgelände. Um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu stärken, bekommen Personen, welche freiwillig auf ihre Parkberechtigung verzichten, 50% der Kosten für ein Jahres- oder Halbjahresticket zurück erstattet.

Das Ergebnis ist, dass die Anzahl der parkberechtigten Personen von 1343 auf 740 reduziert werden konnte und die gewonnen Flächen nun für neue Grünanlagen und Erholungsecken dienen.²⁶

²³ Vgl. Gehl 2018 Menschen, 19.

²⁴ Ebda., 21.

²⁵ Ebda., 22-23.

²⁶ Vgl. http://nachhaltigeuniversitaeten.at/wp-content/uploads/2019/07/Mobilitaetskonzept_TU_Graz_07_2019.pdf

*„Die größte Anziehungskraft auf den Menschen üben,
anscheinend, andere Menschen aus.“*

William H. White

I.3

persönlicher Zugang

In meiner Studienzeit hatte ich die Möglichkeit, ein Auslandsmonat auf Kuba in Havanna an der Polytechnic José Antonio Echeverría zu absolvieren. Neben den universitären Tätigkeiten lernte ich das Leben der kubanischen Leute kennen. Besonders beeindruckend ist, dass sich das „Leben“ der Menschen dort auf der Straße abspielt. Märkte, Frisörbetriebe, Buchhandlungen und viele weitere Läden werden auf der Straße aufgebaut (Abb.02). Aber auch Freizeitaktivitäten wie Schach- und Fußballspiele finden auf der Straße statt. Musik- und Tanzgruppen versammeln sich in Straßenecken und geben Passanten ein öffentliches Konzert. Die Straße wird zum Wohnzimmer des öffentlichen Lebens.

Der Autoverkehr ist trotzdem vorhanden, bekommt aber nicht die Hauptrolle in der Stadt. Vielmehr werden die Autos von den Menschen verdrängt (Abb.03). Eine wirklich außergewöhnliche Beschäftigung der Kubanerinnen und Kubaner ist es, in einer Warteschlange - beispielsweise zu einem Eissalon - zu stehen. Oft verbringen die Menschen dort über eine Stunde Wartezeit. Den Menschen geht es aber nicht um das Eis, sondern um das Zusammentreffen mit den Anderen und um den Austausch mit ihnen. Diese wertvollen Lebensfreuden, -bedingungen sowie -qualitäten dieser Gesellschaft haben mich sehr inspiriert.



Abb.02 kubanische Aktivitäten



Abb.03 Straße in Trinidad, Kuba

I.3

Struktur der Arbeit

Struktur der Arbeit

In meiner Heimatstadt Leibnitz vermisste ich allerdings diese Impressionen. Ein Spaziergang über den Hauptplatz vermittelt vielmehr ein Gefühl der Ausdruckslosigkeit (Abb.04).

Durch diesen persönlichen Zugang zu den Themen öffentliches Leben, öffentlicher Raum und öffentliche Mobilität ist das Ziel dieser Arbeit, einen Entwurf für das Zentrum von Leibnitz zu entwickeln, welcher durch die Hilfe von städtebaulicher Architektur eine Verbesserung der Lebensqualität bekommt.

Dazu werden im theoretischen Teil die drei Themenschwerpunkte öffentliches Leben, öffentlicher Raum und öffentliche Mobilität näher gebracht.

Eine ausführliche Analyse der Geschichte und der Infrastruktur der Stadtgemeinde Leibnitz geben einen Einblick in die aktuelle Situation.

Positive Elemente aus den Untersuchungen werden festgehalten und darauf aufbauend ein Konzept mit möglichen Lösungsansätzen erarbeitet.

Mit Hilfe von Referenzbeispielen und Best-Practice-Modellen wird die Gestaltung des Entwurfes zusätzlich unterstützt.



Abb.04 Hauptplatz Leibnitz - Blick Richtung Osten

*„In der Stadt lebt man zu seiner Unterhaltung,
auf dem Lande zur Unterhaltung der anderen.“*

Oscar Wilde





02

Schwerpunkte

2.1 öffentliches Leben

2.2 öffentlicher Raum

2.3 öffentliche Mobilität

2.1

öffentliches Leben

„[...] Menschen sind die Akteure in unserer Stadt und sind für das urbane Leben verantwortlich.“²⁷

Um eine urbane lebendige Stadt zu entwickeln, muss man sich anfangs überlegen, welche Nutzergruppen und vor allem welche Aktivitäten man in den Stadträumen haben möchte.

Prinzipiell wird zwischen dauerhaften Aktivitäten (ansässige Betriebe), zeitlich begrenzten Aktivitäten (saisonale Märkte) und kurzzeitigen Aktivitäten (Konzerte) unterschieden.

Jan Gehl teilt die Aktivitäten zusätzlich noch in notwendige (einkaufen), freiwillige (spazieren gehen) und soziale (einander treffen) ein.²⁸

Eine fortschrittliche und zukunftsorientierte Stadtplanung setzt folglich die Menschen und ihre Tätigkeiten in den Mittelpunkt des Entwurfes (Abb. 05). Danach wird der Raum, in dem die Aktivitäten stattfinden, konzipiert (Abb. 06), und erst abschließend beschäftigt man sich mit der Gestaltung der angrenzenden Gebäude (Abb. 06).²⁹

Ein bereits in der Einleitung erwähnter Aspekt in der Stadtplanung ist die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger. Dadurch können Unklarheiten und Missverständnisse von vornherein behandelt und vermieden werden. Wünsche, Ideen und Anregungen können in die Planung einfließen und die betroffenen Personen können schon von Beginn an eine Beziehung zum zukünftigen Ort aufbauen. Gleichzeitig können durch die Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern und Stakeholderinnen und Stakeholdern urbane und innovative Lösungen gefunden werden.

Es muss außerdem ein Bewusstsein geschaffen werden, das zeigt, wie wichtig es ist, ein qualitätsvolles, öffentliches Leben in der Stadt zu haben.

Stadträume und Orte müssen daher klug aufgebaut werden. Das heißt, es dürfen keine zu kleinen Räume mit unzureichender Bewegungsfreiheit entstehen, aber auch keine zu großen Stadträume, an denen sich die Menschen unwohl und unsicher fühlen. Für ein harmonisches und lebendiges Stadtbild müssen die Aktivitäten mit deren Besucherfrequenzen und den Raumgrößen übereinstimmen.

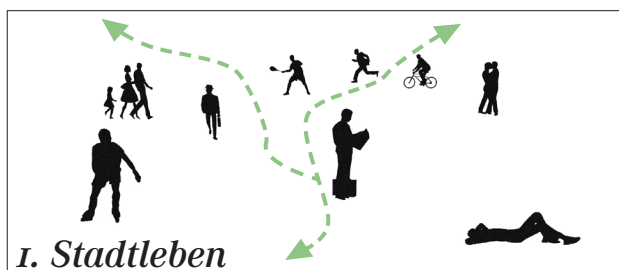


Abb.05 Gesellschaft

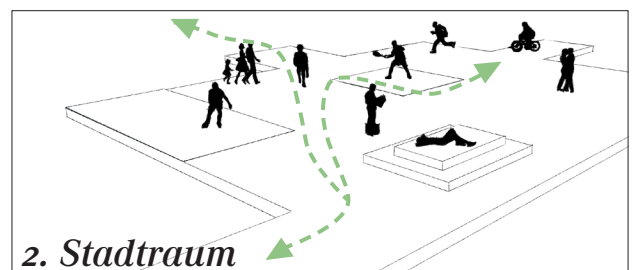


Abb.06 Raum

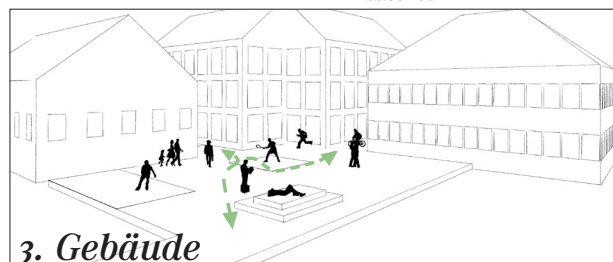


Abb.07 Gebäude

²⁷ Zlanabitz 2013, S.22.

²⁸ Vgl. Gehl 2018 Leben, S.5-6.

²⁹ Vgl. Wien 3420 Aspern Development AG 2009 Partitur, S. 18.

„Der dargelegte Zusammenhang zwischen dem Leben auf der Straße, der Anzahl von Leuten und Ereignissen sowie der Zeit, die im Freien verbracht wird, ist einer der wichtigsten Schlüssel zur Verbesserung der Lebensbedingungen zwischen Häusern in bereits bestehenden und in neuen Wohngebieten - nämlich durch verbesserte Bedingungen für Aufenthalte im Freien.“³⁰

Jan Gehl behauptet, dass vor allem die menschlichen Sinne bei der Gestaltung von Raumgrößen eine wichtige Rolle spielen. Der Sehsinn beschränkt sich auf die horizontale Ebene. Das bedeutet, dass alle Handlungen und Gegenstände, die der Mensch, während er auf einer Straße entlang geht, wahrnehmen soll, auf dieser Ebene liegen müssen. So empfiehlt es sich in kleinen Dimensionen zu planen. Denn in kompakten, kleineren Räumen können Details, aber auch gesamte Räume besser wahrgenommen werden als in großen Räumen. Große Räume haben einen kalten und unpersönlichen Effekt. Hierfür listet Jan Gehl fünf unterschiedliche Arten auf, wie man den Kontakt visuell und akustisch fördern kann (Abb.08):³¹

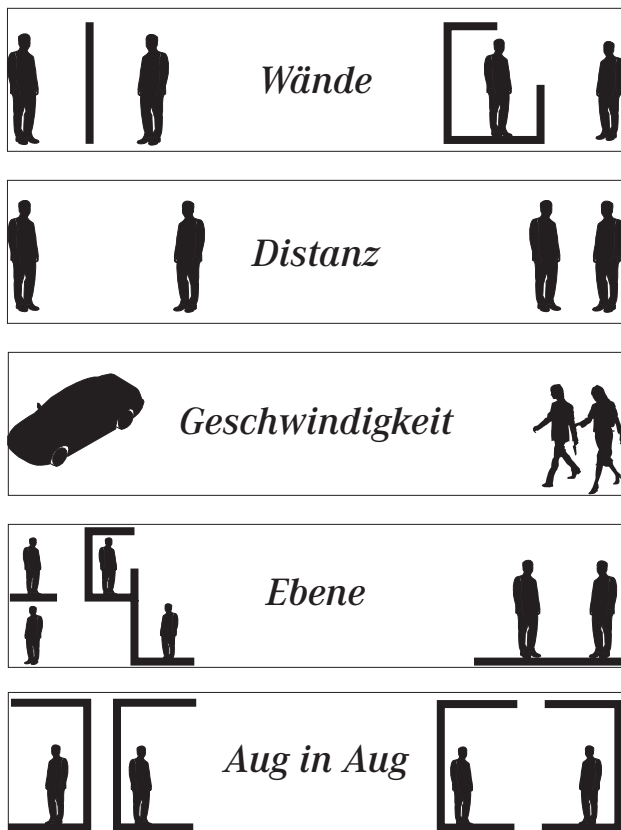


Abb.08 Kontaktförderung

Eine Verkehrsstadt lässt sich leicht von einer lebendigen Fußgängerstadt unterscheiden. Ist man mit schnellerem Tempo unterwegs, spricht mit dem Auto, so muss auch die Umgebung darauf abgestimmt werden. Das bedeutet, dass zum Beispiel Werbetafeln und Schilder größer gebaut werden müssen, sodass man sie auch beim schnellen Vorbeifahren noch lesen kann. Aber auch Gebäude werden größer und ohne zusätzliche Gestaltungselemente und Dekorationen gebaut, während in Fußgängerstädten auf die Details Wert gelegt wird. Denn wenn man sich langsamer fortbewegt, hat man Zeit, Einzelheiten zu betrachten, Kontakte zu knüpfen und kann Informationen qualitativ besser aufnehmen.³²

„Niemand bleibt stehen, um Banken und edle Showrooms zu betrachten. Ziemlich viele interessieren sich für Spielzeug, Fotografien und andere Auslagen, die unmittelbarer mit ihrem Leben und dem anderer zu tun haben. Die weitaus größte Aufmerksamkeit aber erregen die Mitmenschen und die Ereignisse auf der Straße.“³³

Unter anderem lässt sich auch erkennen, dass man bei geringerer Verkehrsgeschwindigkeit das Gefühl hat, dass sich mehr in den Stadträumen tut. Der Grund dafür ist, dass bei minderer Geschwindigkeit Personen viel länger im Blickfeld bleiben. Reduziert man die Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer, wirkt die Stadt automatisch lebendiger.³⁴

Einfacher gesagt, je länger man Aufenthalte von gehenden Personen im Freien generieren kann, desto lebendiger wird der Ort.³⁵

³⁰ Gehl *Leben* 2018, S. 75.

³¹ Vgl. Gehl *2018 Leben*, S. 58.

³² Ebd., S. 67.

³³ Gehl *Leben* 2018, S. 24.

³⁴ Vgl. Gehl *2018 Leben*, S. 72.

³⁵ Ebd., S. 73.

2.2

öffentlicher Raum

Raumtriade

Um ein grundlegendes, besseres Verständnis von Raum zu bekommen, wird zuerst auf die Theorie des wohl bekanntesten Raumtheoretikers im Architekturdiskurs, Henri Lefébvre, eingegangen.

Lefébvre versteht den sozialen Raum als materielles, historisches und politisches Produkt. Dazu stellt er ein Konzept einer Raumtriade (Abb.09) auf: die räumliche Praxis, die Repräsentation des Raumes und die Räume der Repräsentation.³⁶

räumliche Praxis (espace perçu)

Die räumliche Praxis ist der reale Raum, den man unbewusst durch unser alltägliches Handeln physisch und sinnlich wahrnimmt, ohne dass man darüber nachdenken muss. Die körperlichen Wahrnehmungen erfolgen durch die materiellen Dinge wie zum Beispiel Wände, Türen oder Möblierungen. Die Handlungen, die wir in den jeweiligen Räumen ausführen, werden durch einen respektiven Rahmen vorgegeben. Dennoch werden die Handlungen von der Gesellschaft organisiert, beeinflusst und körperlich in Verwendung genommen. Durch diese täglichen Erfahrungen entsteht ein räumliches Wissen.³⁷

Repräsentation des Raumes

(espace conçu)

Die Repräsentation des Raumes ist der entworfene und konzipierte Raum. Diese Konzeptebene behandelt den gedachten Raum, der durch die Vorstellung des Raumes, welcher im Diskurs der Wissenschaft und der Städteplanung durch deren sprachlichen Ausdrücke oder in Form von Skizzen und Plänen kreiert wird. Gleichzeitig wird dadurch prädestiniert, wie der Raum genutzt werden soll bzw. genutzt werden darf. Ein Verhaltenskodex wird zugrunde gelegt, der zum Beispiel festlegt, dass auf der Straße mit den Autos gefahren wird, in einer Küche gekocht wird oder dass man sich in einem Museum langsam und leise bewegt.³⁸

Raum der Repräsentation (espace vécu)

Der erfahrene Raum und der gedachte Raum vereint, lassen den gelebten Raum entstehen. Dieser deckt die dritte Konzeptebene, den Raum der Repräsentation ab. Der Raum der Repräsentation befasst sich mit den Interpretationen aus historischen Prozessen, den Erfahrungen, den Traditionen und den Werten und bildet je nach Auffassung des Codes ein abstraktes Bild des Raumes, wie eine Karikatur.

Zum Beispiel nehmen Menschen je nach Stellung im Bildungssystem und mittels ihrer bisherigen Erlebnisse den Code eines Museums unterschiedlich auf. Für manche vermittelt ein Museum Wissen, für andere wiederum Langeweile.

Dennoch sind alle drei Konzeptebenen des Raumes untrennbar miteinander verbunden und treten immer gleichzeitig auf. Die soziale Gesellschaft nimmt den Raum wahr, konzipiert ihn und macht sich ein Bild von ihm (Abb.10).³⁹

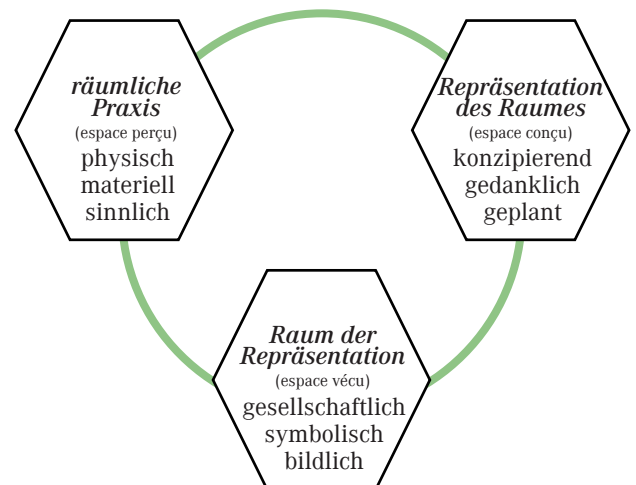


Abb.09 Raumtriade

³⁷ Vgl. Susanne Karow 2019: Local Art – Transformative Perspektiven in der partizipativen Museumsarbeit, <https://www.kubt-online.de/artikel/local-art-transformative-perspektiven-partizipativen-museumsarbeit>, 08.04.2020.

³⁸ Ebda.
³⁹ Ebda.

Plätze

Das Entwerfen von Stadträumen, -plätzen, -nischen oder -ecken muss also den richtigen Code vermitteln, um die gewünschten Handlungen und Aktivitäten zu erzielen.

- Ein Quartiersplatz zum Beispiel dient der Erholung und der Nachbarschaftskommunikation. Er muss alle kulturellen Unterschiede der Menschen aufnehmen können. Hilfreich für eine solche Planung ist die Partizipation.⁴⁰
- Vorplätze dagegen sind öffentliche Bereiche vor Gebäuden, meist vor Kirchen oder Rathäusern. Der Charakter dieser Plätze ist eng mit dem Gebäude, auf das er sich bezieht, verbunden.⁴¹
- Bahnhofsplätze sind Brennpunkte der Mobilität. Sie bilden einen multimodalen Knotenpunkt. Für Reisende ist der Bahnhof der erste Eindruck, den sie von einer Stadt bekommen. Der Platz muss also den Besuchenden ein interessantes und ansprechendes Bild der Stadt übermitteln und sie dazu einladen, in das Zentrum zu gehen. Er ist folglich das Tor und die Visitenkarte der Stadt.⁴²
- Dorfplätze in ländlichen Gebieten werden vom Rathaus und von der Kirche gebildet. Der Raum dazwischen muss Nutzungen zulassen, die in einer Stadt auf verschiedene Orte verteilt sind. Der Dorfplatz ist ein Schauplatz für Märkte, Feste, Messen, Versammlungen oder auch Konzerte. In den meisten Fällen führt auch eine wesentliche Straße über den Platz, welche bei Veranstaltungen nicht immer gesperrt werden kann. Der Autoverkehr darf den Raum nicht dominieren, sondern muss sich im Hintergrund abspielen.⁴³

Eine besondere Schnittstelle und eine Herausforderung beim Entwerfen liegt zwischen dem privaten und dem öffentlichen Raum. Diese schwierigen Stellen befinden sich meist in den Erdgeschosszonen entlang der Gebäudefassaden. Schlichte, monotone und geschlossene Fassaden vermitteln einen kalten und unpersönlichen Eindruck. Das Gegenteil erreicht man mit abwechselnden, rückspringenden oder offenen Fassaden. Besonders in Innenstädten bedarf es einer einladenden Gestaltung der Fassaden in den Sockelzonen. In diesen Bereichen ist es wesentlich, sogenannte zwiegespaltene halböffentliche Abstandsflächen zu vermeiden. Denn vor allem dort ist eine große Menge an öffentlichem Leben erwünscht, um einen guten wirtschaftlichen und sozialen Nutzen zu erzielen.⁴⁴

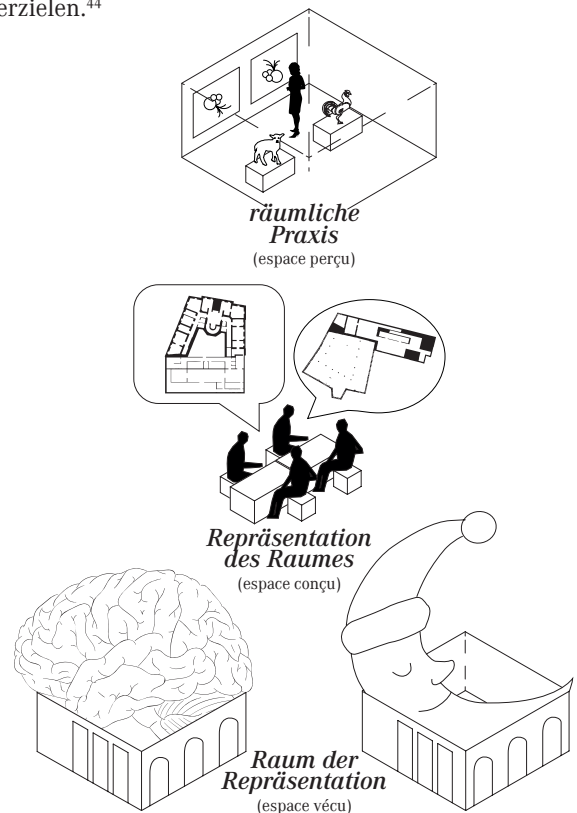


Abb.10 Raumtriade - bildliche Darstellung

40 Vgl. Heinz 2014, S. 231-243.

41 Ebd., S. 245-247.

42 Ebd., S. 261-268.

43 Ebd., S. 279-284.

Gebäuderücksprungtypologie

In der Partitur des öffentlichen Raumes für die Seestadt Aspern werden dazu fünf mögliche Typologien von Gebäuderücksprüngen aufgelistet, um Auflockerungen an den Fassaden zu gewährleisten:

Typ A1 (Abb. 11)

Balkone, Gärten oder Bedienstungen sind Außenbereiche für private Aktivitäten.⁴⁵

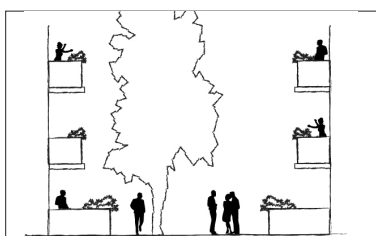


Abb.11 Gebäuderücksprung Typ A1

Typ A2 (Abb. 12)

Das Negativ zum Typ A sind Loggien oder französische Balkone.⁴⁶

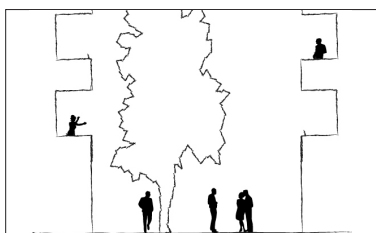


Abb.12 Gebäuderücksprung Typ A2

Typ B (Abb. 13)

Handelseinrichtungen können im Erdgeschoß zu Rücksprüngen für Gastgärten umgestaltet werden.⁴⁷



Abb.13 Gebäuderücksprung Typ B

Typ C (Abb. 14)

Bei Büroräumlichkeiten im Parterre liegt der Fokus auf dem Sozialen, wie Kantinen oder Kommunikationsflächen.⁴⁸

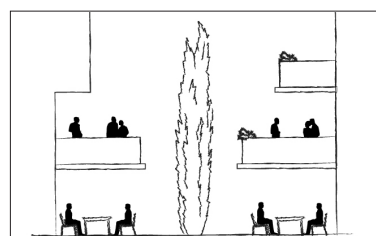


Abb.14 Gebäuderücksprung Typ C

Typ D (Abb. 15)

Gewerbliche Fassaden brauchen einladende Eingangsbereiche, um Gäste ins Gebäude zu holen.⁴⁹

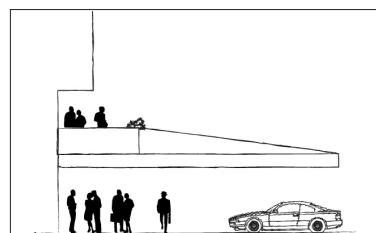


Abb.15 Gebäuderücksprung Typ D

⁴⁵ Vgl. Wien 3420 Aspern Development AG 2009 Partitur, S. 90.

⁴⁶ Ebda.

⁴⁷ Ebda.

⁴⁸ Ebda.

⁴⁹ Ebda.

Achse | Allee | Boulevard

Auch menschenleere Straßenachsen lassen sich durch einfachste Methoden zu begrünten Alleen und weiters zu belebten Boulevards oder Promenaden umgestalten:

Achse (Abb. 16)

Eine Straßenachse hat eine strenge und symmetrische Querschnittsaufteilung. Die Fahrbahnführung gleicht der Raumführung. Das Besondere einer Achse ist ihre Linearität. Sie gibt eine klare Orientierung, Blickpunkte und ist für eine Stadt sehr prägend. Die Raumnutzung ist auf beiden Seiten eine ähnliche.⁵⁰



Abb.16 Achse

Allee (Abb. 17)

Eine Allee hat beidseitig geschlossene Baumreihen mit einer meist breiten Ausführung der Baumbeete, welche im besten Fall mit einer wassergebunden Schicht befestigt sind. Sie bieten den Besuchenden attraktive Aufenthaltsbereiche, gleichzeitig haben sie eine leitende Funktion. Wichtig dabei ist eine Möblierung, welche den Passantinnen und Passanten Pausen erlauben. Mobile, Bushaltestellen oder Infopunkte zwischen den Bäumen geben der Allee eine gewisse Abwechslung.⁵¹

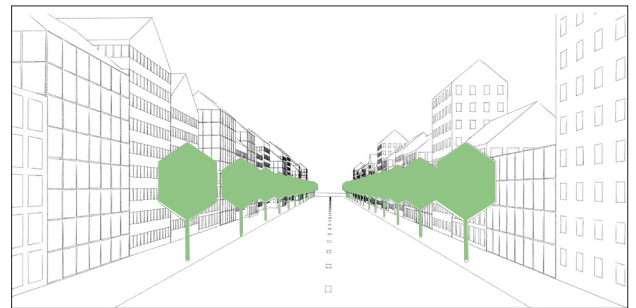


Abb.17 Allee

Boulevard/Promenade (Abb. 18)

Handelt es sich um eine prächtige, prunkvolle und eindrucksvolle Allee, so spricht man von einem Boulevard bzw. von einer Promenade. Des weiteren ist eine hohe Nutzungsdichte und eine starke Nutzungsmischung sehr wichtig. Gefragt sind insbesondere Nutzungen, die eine große Wirkung in der Öffentlichkeit erzielen.⁵²



Abb.18 Boulevard/Promenade

⁵⁰ Vgl. Heinz 2014, S. 91-135.

⁵¹ Ebda.

⁵² Ebda.

2.3

öffentliche Mobilität

Historie

Die Zeit der Industrialisierung prägte das Stadtbild unter Einfluss des Automobils sehr. Die Bevölkerungszahl stieg in den Städten rasch an und der Wohnungsmangel war enorm. Die Wohnstätten waren klein und eng. Es herrschten gesellschaftliche, politische, hygienische und soziale Probleme. Das damalige Weltbild musste verändert und die Kriterien im sozialen Wohnbau, im Gesundheitswesen und in der Infrastruktur neu gedacht werden.⁵³

Gartenstadtmodell (1898)

Die Auflockerung und Dezentralisierung der Stadt waren Teile der damaligen Stadtentwicklung. So verfasste Ebenezer Howard das Modell einer Gartenstadt (Abb. 19). Neue, kleinere Stadtstrukturen sollen im Umland rund um die Großstadt aufgebaut werden. Um aber eine Trennung dieser kleinen Städte von der in der Mitte liegenden Kernstadt zu verhindern, werden diese strahlenförmig mit Straßen, Eisenbahnen und U-Bahnen verbunden.⁵⁴

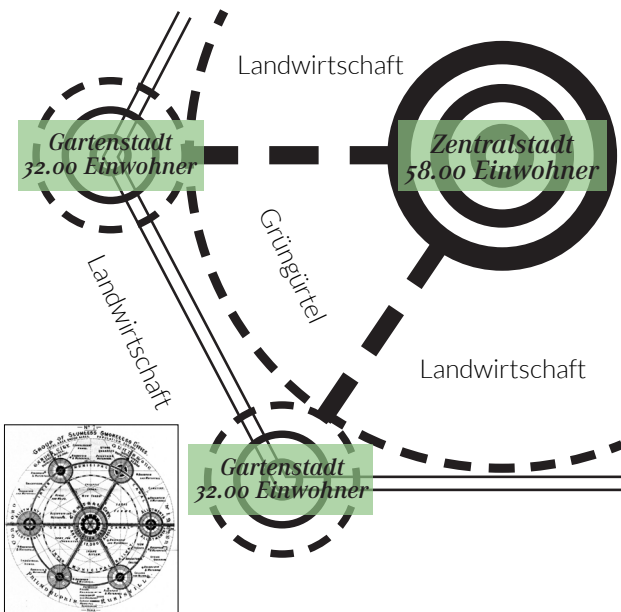


Abb.19 Gartenstadtmodell

Trabantenstadtmodell (Satellite Town)

Die Idee der Trabantenstadt (Abb. 20) verfolgte ein ähnliches Konzept: umliegende, kleinstädtische Gebiete, die das Wohnen in der Natur ermöglichten und Dienstleistungen wie Schulen und Geschäfte hatten, mit der Großstadt und den dortigen wichtigen Institutionen wie Hochschulen und Krankenhäusern zu verbinden.⁵⁵



Abb.20 Trabantenstadt

Charta von Athen (1943)

Die Entwürfe entwickelten sich durch neue Technologien weiter. Die Stadt wurde zur Maschine. Der berühmte Architekt Le Corbusier gab mit der „Charta von Athen“ (Abb. 21) Theorien preis, die beim 4. Kongress in Athen für den funktionalen Städtebau behandelt worden sind. In dieser Verfassung wird die Funktionstrennung von Arbeiten, Wohnen, Erholung und Verkehr hoch angelegt. Ziel dabei war es, sogenannte Satellitenstädte zu bauen. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Sich Erholen werden getrennt voneinander konzipiert. Für eine Verbindung zwischen den Funktionen, dient das Automobil. Denn die Erfindung eines Kraftfahrzeuges war eine Revolution für alle. Besonders Le Corbusier war ein begeisterter Verfechter des Autoverkehrs. Die Mobilität wurde somit stark in den Kontext der Stadtplanung verankert.⁵⁶



Abb.21 Le Corbusier, Plan Voisin

⁵³ Vgl. Martin Randelhoff, *Stadt formt Mobilität formt Stadt*, 20.11.2016, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/163387/analyse/mobilitaet-stadt-siedlungsstruktur-autogerechte-stadt-techniklaeufigkeit/>, 19.05.2020.

⁵⁴ Ebda.

⁵⁵ Ebda.

⁵⁶ Ebda.

autogerechte Stadt (1943)

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde noch stärker daran gearbeitet, den Schwerpunkt der Stadtplanung dem Autoverkehr zu widmen. Auch die einzelnen Verkehrsarten untereinander sollen getrennt werden, um so einen einwandfreien Verkehrsfluss zu erreichen. Der Typus der „autogerechten Stadt“ entstand. Bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde bei der Stadtplanung das Automobil in den Mittelpunkt gestellt. Besonders die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten und die daraus entstandenen Entfernungen haben für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gesorgt. Daraus resultierten überlastete Straßen und unzureichende Parkplatzsituationen. Doch statt eine neue und effizientere Denkweise zu ermitteln, setzte die Politik auf den Ausbau zu breiteren Straßen. Das Geld für eine Investition in den öffentlichen Personennahverkehr fehlte und die Nachfrage nach Individualverkehr, also nach einem eigenen Auto, stieg noch weiter an.⁵⁷

So hat die Mobilität die Stadträume geformt. Der schwächere Verkehrsteilnehmer, die Fußgängerin und der Fußgänger, wird unterdrückt. Eine gleichwertige Nutzung der Stadträume ist nicht mehr möglich. Mehr und mehr Fläche geht an den Straßenbau.⁵⁸

Probleme europäischer Städtebau

Doch mittlerweile hat es aus Gründen der zunehmenden Umweltproblematik vermehrt Proteste gegen solch eine Stadtplanung gegeben. Es wurden daher folgende Problempunkte des europäischen Städtebaus festgestellt:⁵⁹

- *Unzugängliche Wohngebiete: Großsiedlungen in Plattenbauweise sowie wenig verdichteter Siedlungsbrei*
- *Separierte öffentliche Funktionsbereiche: Gewerbeparks, Einkaufs- und Unterhaltungszentren „auf der grünen Wiese“*
- *Zunahme an „Wegwerf-Bauten“*
- *verschwindende Unterscheidbarkeit von lokaler, regionaler und nationaler Besonderheit*
- *Entwertung des öffentlichen Raumes (Schaffung öffentlicher Gebiete aus baulichen „Resträumen“ Abb. 22)*
- *Autodominanz des Transportsystems*
- *inakzeptable Gestaltung von Straßen und Wegen*
- *unverbundene Straßennetze*
- *autokratische Planung und Überregulierung*
- *maßstabsprengende Implantate in historischen Stadtgebieten*
- *Voreingenommenheit gegenüber kontextueller Gestaltung in historischen Gebieten: Beachtung der Charta von Venedig und Krakow*
- *mangelnde regionale Integration und Kooperation*

Nun belaufen sich neueste Entwicklungen auf das Konzept einer kompakten, durchmischten Stadt, eben das einer Smart City, welche das Ziel hat, eine Stadt der kurzen Wege zu sein.



Abb.22 Restraum im Zentrum Leibnitz

⁵⁷ Ebda.

⁵⁸ Ebda.

⁵⁹ Ebda.

„ [...] die Transformation in eine Wissensgesellschaft und der teilweise Wandel von einer Industrie- in eine Dienstleistungsgesellschaft haben die heutigen Anforderungen im Verkehrsbereich verändert.“⁶⁰

Dienstleistungsgesellschaft

Der deutsche Sozialwissenschaftler und Mobilitätsforscher Dr. Weert Canzler unterscheidet die Begriffe Mobilität und Verkehr in seiner Präsentation „Immer in Bewegung – Die Zukunft der Mobilität und Autoindustrie“.

Er beginnt mit dem Satz „Wer viel unterwegs ist, ist nicht unbedingt mobil und umgekehrt.“⁶¹

Er sieht die Mobilität als Möglichkeit sich zu bewegen und die Vollziehung, also die Realisation dieser, als den Verkehr. Den alltäglichen Verkehr, der als Folge Staus produziert, nennt er „Zwangsverkehr“ (Abb. 23). Denn die Menschen stellen sich nicht freiwillig in den Stau. Der Verkehr ist verhaltenswissenschaftlich zur Routine geworden. Und dieser alltägliche, produzierte Verkehr ist das Problem.

Des weiteren erklärt er, wie wichtig die Digitalisierung ist. Denn würde man alle Autos einfach in Elektroautos umwandeln, um die Decarbonisierung (Abb. 24) voranzutreiben, löst das noch längst nicht das eigentliche Platzproblem. Elektromobilität ist viel mehr als nur das Auto. Dazu gehören auch die Eisenbahnen, die Busse, die Trams und viele mehr. Daher sieht er den Schlüssel für die Zukunft in der intelligenten, vernetzten und digitalisierten Mobilität.

Der Autohersteller Daimler wollte bereits in den neunziger Jahren den „Bequemensitzkilometer“ ins Leben rufen. Er wollte vom Autohersteller zum Mobilitätsdienstleister wechseln. Für damals war diese Idee jedoch noch zu früh. Gegenwärtig hat auch BMW erkannt, dass nicht alle Menschen mit ihren eigenen Autos in den Städten leben können bzw. Platz haben. BMW wirbt nun mit „Urban Solutions“ für zukunftsorientierte Konzepte. Man setzt unter anderem auf Verleihsysteme und darauf, die daraus gewonnen Flächen, zum Beispiel überflüssige Parkplätze, neu zu gestalten.⁶²

Ergo ist Dr. Weert Canzler der Ansicht, dass man bei den Automobilkonzernen von der Produktindustrie weg muss, hin zu neuen Dienstleistungen oder sogar so weit, eine Stadtentwicklung zu betreiben.⁶³



Abb.23 Zwangsverkehr

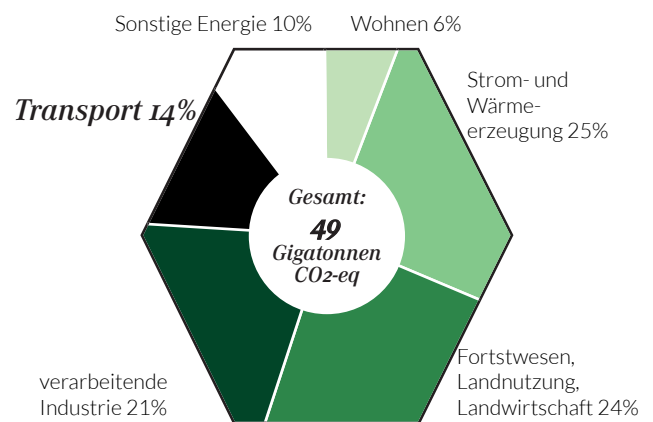


Abb.24 Decarbonisierung

⁶⁰ Onlinevideo: Heinrich-Böll-Stiftung, Immer in Bewegung - Die Zukunft der Mobilität und der Autoindustrie, 2016 (youtube) <https://www.youtube.com/watch?v=Bu7Xj8Lp1fk>, 19.05.2020.

⁶¹ Vgl. Onlinevideo: Heinrich-Böll-Stiftung, Immer in Bewegung - Die Zukunft der Mobilität und der Autoindustrie, 2016 (youtube) <https://www.youtube.com/watch?v=Bu7Xj8Lp1fk>, 19.05.2020.

⁶² Ebda.

⁶³ Ebda.

Eines der ersten fortschrittlichen und auch umgesetzten Projekte für Verkehrsangebote ist zum Beispiel das Carsharingsystem „TIM“ (täglich.intelligent.mobil) (Abb. 25). TIM verbindet unterschiedliche Mobilitätsmodelle zukunftsweisend miteinander.⁶⁴

Des weiteren gibt es die Konzepte des „ISTmobil“⁶⁵ (Interface for smart transport) und des „SAM“⁶⁶ (Sammeltaxi). Hierbei handelt es sich um Ruf-Sammel-Taxis.

Für den kulturellen Bereich wurde das „GENUSSmobil“ ins Leben gerufen. Mit einem innovativen und nachhaltigen Elektroauto hat man die Möglichkeit, kulinarische und spannende Reisetouren von Tourismusregionen zu erkunden.⁶⁷

Andere Verleihsysteme in Städten sind das „Citybike“⁶⁸ oder der „Cityscooter“⁶⁹. Fahrräder und Scooter sind wohl die umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln. Die Verleihstationen sind in den Städten verteilt angelegt, sodass die Fahrräder und Scooter rund um die Uhr entnommen und an beliebigen Stationen wieder zurückgegeben werden können.

All diese Mobilitätsangebote werden bereits auf digitalen Plattformen und Medien angeboten.

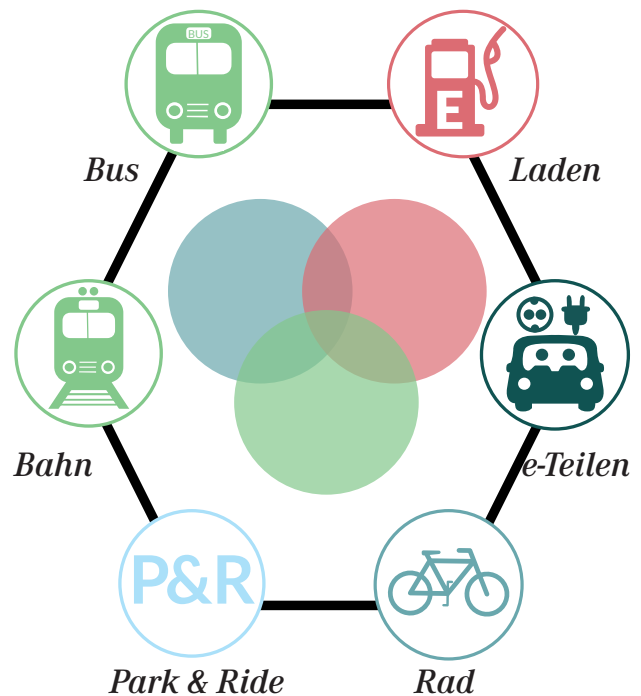


Abb.25 TIM System

⁶⁴ Vgl. Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH: Graz liebt tim!, <https://www.tim-oesterreich.at/graz/>, 19.05.2020.

⁶⁵ Vgl. ISTmobil GmbH: ISTmobil – Interface for Smart Transport, 2017, <https://istmobil.at/>, 19.5.2020.

⁶⁶ Vgl. Regions Entwicklungs- und Management Oststeiermark GmbH: SAM bringt Dich weiter., <https://oststeiermark.at/sam/>, 19.05.2020.

⁶⁷ Vgl. Energie Steiermark Kunden GmbH: Über's Genussmobil, <https://genuss-mobil.at/>, 19.05.2020.

⁶⁸ Vgl. Gewista Werbegesellschaft m.b.H., Citybike Wien, <https://www.citybikevien.at/de/>, 19.05.2020.

⁶⁹ Vgl. Hessischer Rundfunk: Erster E-Scooter-Anbieter ist in Frankfurt gestartet, 2019, <https://www.hessenschau.de/wirtschaft/erster-e-scooter-anbieter-ist-in-frankfurt-gestartet,e-scooter-verleih-100.html>, 19.05.2020.

03

Referenzen

3.1 Österreich | Wien | Aspern

3.2 Dänemark | Kopenhagen | Superkilen

3.3 Belgien | Antwerpen | De Keyserlei

3.1 Wien | Aspern

Geschichte

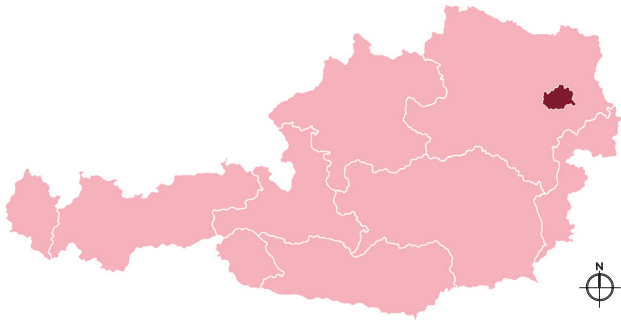


Abb. 26 Österreich

Wiener Prater

Früher musste sich das Bürgertum seinen Grünraum erst erkämpfen. Vor rund 250 Jahren gab Kaiser Joseph II bekannt, dass der Wiener Prater (Abb.27) von allen Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wien benutzt werden darf. Davor war der Park ausschließlich den Adeligen für ihre Jagd vorbehalten. Nun musste der Park mit allen Bewohnerinnen und Bewohner als klassenlose Gesellschaft geteilt werden. Der Park war nun öffentlich. Es bedarf einer gesunden Mischung aus verschiedenen

Schichten, um beispielsweise Begegnungen für zukünftige Handels- und auch Geschäftsbeziehungen möglich zu machen.⁷⁰

Ab 1885 wurden im Park große Feste veranstaltet. Die Vereinigung der Kutscher feierte ihr Bestehen und machte dazu 1886 mit ihren geschmückten Pferdewagen in der Hauptallee einen imposanten Aufmarsch. Diese Parade zog jährlich tausende Menschen in den Prater.⁷¹

In den Jahren danach wurde die Hauptallee unterschiedlich genutzt.⁷²

Am 1. Mai 1890 besetzten die Arbeiter die Allee, in der Zwischenkriegszeit an Wochentagen fuhren Fahrzeuge auf und ab und ab 1960 fanden wochenends Sportveranstaltungen statt.⁷³

Die Jesuitenwiese eignete sich für unterschiedliche Darbietungen. Begonnen hat es mit einer Zeltstadt. Mit der Zeit wurden Theater- und Zirkusvorführungen veranstaltet. Bis zu 40.000 Menschen versammelten sich auf der Wiese. Die Jesuitinnen und Jesuiten nutzten aber auch den gesamten Prater bis zum sogenannten Wurstelprater.⁷⁴



Abb.27 Map Wiener Prater

⁷⁰ Vgl. Dokumentarfilm: Mayer, Kurt: Das Erbe Österreichs Wiener Parks Das Grüne am Rande der Stadt, 2019, ORF III, 10.03.2020.

⁷¹ Ebda.

⁷² Ebda.

⁷³ Ebda.

⁷⁴ Ebda.

*„[...] heute suchen wir nach einer Stadt,
die mehr als nur funktionale Qualität hat.
Dabei ist der öffentliche Raum das wichtigste Gestaltungselement.
Dort entscheidet sich, ob die Menschen sich in ihrer Stadt
zu Hause fühlen und ob Identifikation mit der Stadt entsteht.“⁷⁵*

Industrialisierung

Die Zeit der Industrialisierung war verheerend für Wien. Durch die Regulation der Donau blieben nur noch Reste der zuvor vorhandenen schönen und naturbelassenen Landschaftsform übrig. Zahlreiche Fabriken siedelten sich an. Die Stadt wurde immer schmutziger und das Leben war sehr ungesund. Es war laut und stank. Die meisten Gebäude wurden von vornherein grau gestrichen, da sie durch den Staub sowieso nach kürzester Zeit nicht mehr weiß waren. Die Leute sehnten sich nach Ruhe und frischer Luft.⁷⁶

Türkenschanzpark

Die Außenbezirke waren damals noch kaum besiedelt. Daraufhin haben wohlhabende Wienerinnen und Wiener einen Verein gegründet und ein Stück Land in einem der Vororte gekauft. Der Verein, genannt Cottage-Verein, wollte dem Bürgertum günstiges und gesundes Wohnen in Mehrfamilienvillen mit Garten anbieten. Weiters wurde ein großzügiger Park errichtet. Der Türkenschanzpark beinhaltete unterschiedlichste Naturräume. 4000 Bäume, sechs Teiche, Alpengärten, Schluchten, aber auch exotische Pflanzen zierten den Park. Auch die Vorortelinie wurde in den Park miteingeplant. Das Wetterhäuschen, das das Wetter vorhersagte, sowie das temporäre Urinol waren das Highlight. Bald wurde das Cottage Land zu einem exklusiven Ort und somit für die meisten Bürgerinnen und Bürger nicht mehr leistbar.⁷⁷

Gürtel

1888 gab es einen Aufruf von Kaiser Joseph II. Er teilte mit, dass der Wallgürtel (Abb.28), der die Außenbezirke von der Stadt Wien trennte, abgebaut werden soll. Mit diesem Ereignis schoß die Einwohnerzahl Wiens von 800.000 auf 1,3 Millionen Menschen drastisch nach oben. Durch das schnelle Bevölkerungswachstum stieg auch die Nachfrage hinsichtlich Mobilität. Der frühere Wall wurde zu einem prachtvollen Boulevard, dem heutigen Gürtel. Stadtbahnen wurden eingeführt, und somit änderte sich

auch die Wahrnehmung auf die Stadt. Mit den ersten Autos wurde alles schneller und es kam zu Staus. Der Gürtel entwickelte sich zur Problemzone. Geplante und gebaute Grünanlagen um den Gürtel verschwanden bzw. wurden kaum noch genutzt.

Heute wurden im ausgewiesenen Flächenwidmungsplan Freiflächen als grüne Begleitflächen markiert. Diese Freiflächen dienen den Insekten als Naturwiese. Der Direktor des Stadtgarten Wiens betont, dass Bäume die wichtigsten Faktoren in einer städtischen Grünanlage sind.⁷⁸

Wienerwald

Der Journalist Josef Schöffel hat im Bezug auf den Grünraum Wiens einen großen Beitrag geleistet. Er schaffte es, dass der Wienerwald nicht verkauft wurde. Später wurde der Wald sogar zum UNESCO Biosphärenpark ernannt.

Damals war der Wienerwald für viele Menschen aus der Stadt Wien nicht erreichbar, denn sie arbeiteten sieben Tage die Woche und das oft über 14 Stunden am Tag. Für Freizeit blieb also keine Zeit. Aber auch die gesamte Wohnsituation machte den Menschen zu schaffen. Gehaust wurde in engen, kleinen Wohnungen. Die Wohngebäude besaßen lediglich karge Innenhöfe ohne eine einzige Grünfläche. Alles in allem waren die gesundheitlichen Umstände sowie die hygienischen Verhältnisse katastrophal.⁷⁹

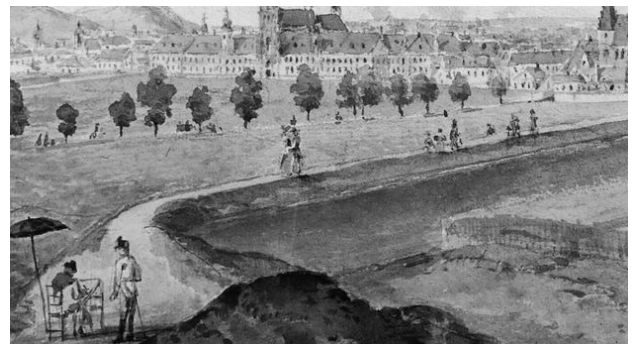


Abb.28 Wiener Wallanlage

⁷⁵ https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/die_instrumente_des_st_diebaus

⁷⁶ Vgl. Dokumentarfilm: Mayer, Kurt: Das Erbe Österreichs Wiener Parks Das Grüne am Rande der Stadt, 2019, ORF III, 10.03.2020.

⁷⁷ Ebda.

⁷⁸ Ebda.

⁷⁹ Ebda.

Bäder & Stadtteilparks

Erst mit Ende des 19. Jahrhunderts wurden diesbezüglich Maßnahmen ergriffen. Daraus entwickelte sich die Geschichte des bekannten „Tröpferlbads“. Es wurden in jedem Stadtviertel Bäder errichtet. Die Stadt Wien besaß jedoch nicht viele Grundstücke und so wurde das erste Bad in einem Park gebaut. Aufgrund des geringen Wasserdrucks in dieser Badeanstalt nannte man es „Tröpferlbad“. Aber nicht nur beim Thema Hygiene gab es ein Umdenken, sondern auch der Freiraum wurde den Menschen zurück gegeben. So entstanden neben den Bademöglichkeiten auch über fünfzig kleine Parks, unter anderem der bekannte „Beserlpark“. Diese Parks waren alle recht ähnlich gestaltet. Sie verfügten über breite Wege, welche eine leichte Durchquerung ermöglichten. Auch die Auswahl der Pflanzen, Sträucher und Bäume war gezielt auf Stabilität und Widerstandsfähigkeit ausgelegt. Weiterhin unbeachtet blieben die Bedürfnisse der Kinder. Ballspiele durften trotzdem nur auf der Straße vollzogen werden. Für die ältere Generation waren die Stadtteilparks ideal. Sie hatte es nicht weit, um frische Luft zu schnappen, und konnte mit ihren Nachbarschaften die Neuigkeiten bei einem Tratscherl austauschen.

Das Rote Wien

Der Ausdruck „Rotes Wien“ ging aus den Gemeinderatswahlen im Jahre 1919 hervor, bei der die Sozialdemokratische Arbeiterpartei die absolute Mehrheit erreichte. Themen wie die soziale Fürsorge, die Schulreform und der kommunale Wohnbau standen ganz oben auf dem Programm der neu gewählten Partei.⁸⁰ Im Bereich der Fürsorge wurden einige Ämter eingeführt wie beispielsweise ein Gesundheitsamt, Jugendämter oder verschiedenste Beratungsstellen. Ebenso wurden Krankenhäuser ausgebaut.⁸¹ Die Neuordnung im Bildungssektor bedeutete unter anderem die Einführung einer Gesamtschule sowie mehr Zuspruch für Hauptschulen und vieles mehr.⁸²

Superblocks

Im Zuge der kommunalen Wohnbauten entstanden auch die sogenannten Superblocks wie der Karl-Marx-Hof (Abb.29), der Reumannhof oder der Winarskyhof.⁸³ Aber auch transparentere Bauten wie die Wohnanlage in Sandeilen gehören zu dieser Hochzeit der Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten. Wichtig beim Entwerfen dieser Anlagen war eine mindere Verbauung der Grundstücke. Außerdem wurden die Gebäude mit Energie versorgt, mit Toiletten ausgestattet, und es wurde auf Grünraumgestaltungen geachtet. Da die Nachfrage nach Wohnungen sehr groß war, wurden die Wohneinheiten klein gehalten. Sie hatten meist eine Größe von 38-48m². Außerdem wurden Einrichtungen wie Nasszellen und Waschräume von den Bewohnerinnen und Bewohnern geteilt. Fast jeder dieser Gebäudekomplexe bekam einen eigenen Kindergarten.⁸⁴ Um einer Segregation vorzubeugen, wurden diese Wohnbauten in ganz Wien verteilt und an unterschiedlichste Orte errichtet.⁸⁵ Bezüglich der Infrastruktur wurde einiges geleistet. Straßenbahnen wurden auf den neuesten Stand gebracht, Stadtbahnen wurden in die Gemeindeverwaltung aufgenommen und öffentliche Busse wurden zu innerstädtischen Verkehrsmittel sublimiert. Der Straßenbau für den Kfz-Verkehr wurde außer Acht gelassen.⁸⁶



Abb.29 Karl-Marx-Hof

⁸⁰ Vgl. https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Rotes_Wien

⁸¹ Ebda.

⁸² Ebda.

⁸³ Ebda.

⁸⁴ Ebda.

⁸⁵ Ebda.

⁸⁶ Ebda.

Das Schwarze Wien

Ab 1934 brach die Zeit des „schwarzen Wien“ (Abb.30) an. Die Politik dieser Zeit war ein Gegner der Sozialdemokratie und verglich die Gebäudeanlagen von damals mit Festungen. Die Mieten wurden erhöht und das Wohnen für eine Bürgerin oder einen Bürger mit durchschnittlichem Verdienst fast unleistbar. Auch der Ausbau zu einer „verkehrsgerechten Stadt“ geht auf die Rechnung des Austrofaschismus. Ein demonstratives Beispiel dafür war der Bau der Wiener Höhenstraße.⁸⁷ Am nordöstlichen Standrand Wiens wurden Siedlungen errichtet, um einen Teil des Bürgertums wieder der Landwirtschaft zuzuführen. Jedoch waren diese Häuser wenig komfortabel und sehr minimalistisch ausgeführt. Man verfügte über keinen Strom, keinen Kanalanschluss und die Schlafzimmer hatten maximal 10 m². Selbst die Stallungen hatten lediglich die Größe von 10m².⁸⁸

Sternwartepark

In den 1970 Jahren kam es vermehrt zu einem Umdenken. Man wollte im Sternwartepark, der im Cottage-Viertel liegt, ein Universitätsgebäude errichten. Jedoch gab es gegen dieses Projekt enormen Widerstand. Es wurde eine Protestaktion veranstaltet unter dem Motto: „Rettet den Sternwartepark“. Das führte sogar dazu, dass es zu einer Volksbefragung kam. Mit Erfolg, der Park blieb erhalten.⁸⁹



Abb.30 Schwarze Wien Prestigeprojekt

⁸⁷ Vgl. <https://www.profil.at/kultur/architektur-schwarzes-wien-8108648>

⁸⁸ Ebd.

⁸⁹ Vgl. Dokumentarfilm: Mayer, Kurt: Das Erbe Österreichs Wiener Parks Das Grüne am Rande der Stadt, 2019, ORF III, 10.03.2020.

Helmut-Zilk Park

Das Bild der Gesellschaft hatte sich verändert. Die Menschen wollten naturbelassene Bereiche und Freiflächen in der Stadt.

So entstand der Helmut-Zilk Park am Nordbahnhof (Abb.31). Hier wurde immerhin nur ein Drittel des Parkes als nutzbare Fläche ausgewiesen. Der Rest ist für ökologische Wiesen freigegeben. Besuchende sind aufgefordert, selbst zu entscheiden, wie sie den Raum im Park nutzen. Es wird nichts vorgegeben. So passiert es, dass sich der Park von Jahr zu Jahr anders entwickelt und sich die unterschiedlichsten Bespielungen finden.⁹⁰

Smart City

Des weiteren entschloss man sich, das Konzept einer nachhaltigen Stadtentwicklung, also das einer Smart City, in Wien zu entwickeln. Der Ort dafür ist das ehemalige Flugplatzareal in Aspern. Auch hier geht es darum, wie eigentlich schon in der Zeit des Roten Wien und der Gründerzeitlichen Großstadt, entsprechende Grünräume in die Stadtplanung zu integrieren. Vorgeprägte Modelle einer Stadt sollen dabei übernommen werden, wie zum Beispiel eine Ringstraße, eine Bahnhofstraße, ein Universitätsplatz und vieles mehr. Denn Ziel ist es, junge sowie alte Menschen zu motivieren, dort zu leben.⁹¹

Die Grundsätze für so ein Stadtkonzept sind kurze Wege für die Fußläufigkeit, kleinteilige Stadtstrukturen, ein gewisses Maß an Dichte, Erholungsflächen, öffentliche Mobilitätsförderung, Energieeffizienz und Nachhaltigkeit.⁹²

Denn die Überschrift des Entwicklungsleitfaden lautet:

**„Geteilte Werte für qualitätsvolle
Entwicklung.“⁹³**

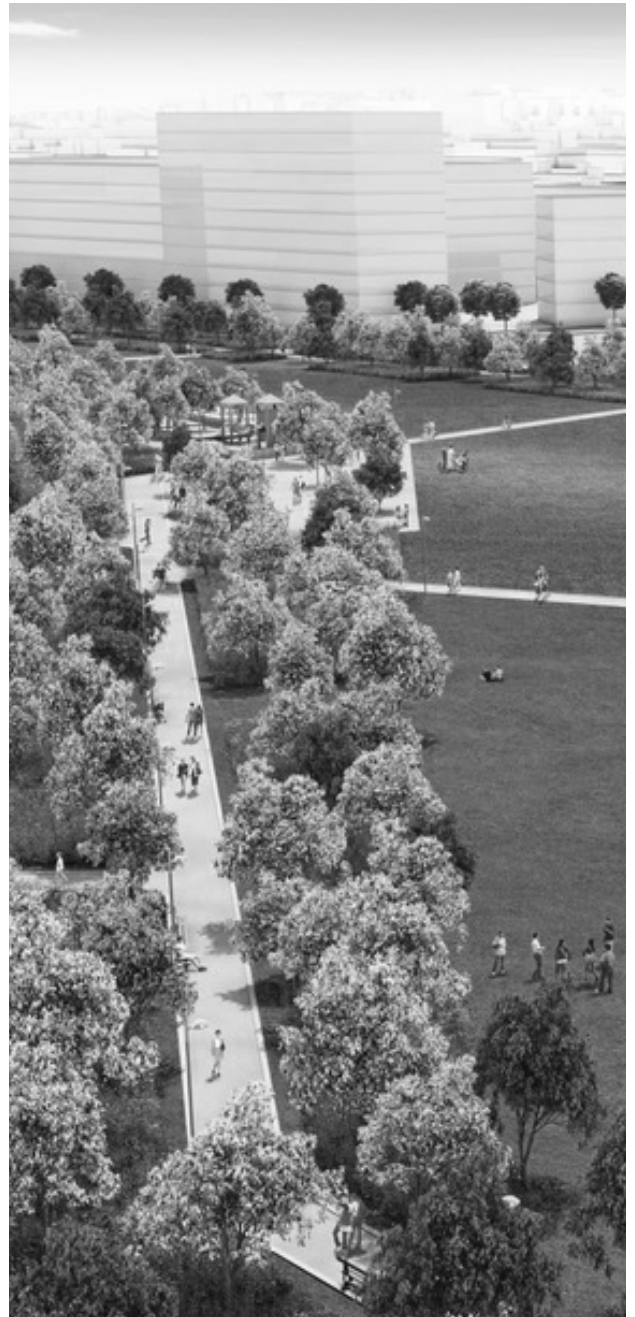


Abb.31 Helmut-Zilk Park am Nordbahnhof

⁹⁰ Vgl. Dokumentarfilm: Mayer, Kurt: Das Erbe Österreichs Wiener Parks Das Grüne am Rande der Stadt, 2019, ORF III, 10.03.2020.

⁹¹ Vgl. Wien 3420 Aspern Development AG: Die Instrumente des Städtebaus, 2011, https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/die_instrumente_des_st_dtebaus, 18.03.2020.

⁹² Ebda.

⁹³ Wien 3420 Aspern Development AG: Die Instrumente des Städtebaus, 2011, S.14, https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/die_instrumente_des_st_dtebaus, 18.03.2020.

Smart City

Der Inhalt des Smart City Leitfadens⁹⁴ bezieht sich auf folgende Punkte:

- *eine Kultur des Aufteilens und Verbindens*
- *Stadt ist geteilter Möglichkeitsraum*
- *Lebensteile Arbeit und Freizeit*
- *Der Mensch, das Individuum*
- *mit künftigen Generationen teilen*
- *Natur ist Bestandteil von Urbanität*
- *geteilte Benützung von Straßen und Plätzen*
- *Kleinteiligkeit und Großzügigkeit*
- *Freiraum ist Teil des Plans*
- *aus Partizipation gewachsene Identität*

Laut den Smart City Standards geht es darum, das Programm der nachhaltigen Stadtentwicklung zu überdenken. Es soll zunehmend auf das Thema erneuerbarer Technologien und Energien angeknüpft werden sowie auf die Materie der Lebensqualität.⁹⁵ Man muss mit dem Wandel der Zeit und den neuen Herausforderungen mithalten können. Die Endfassung von SmartCitiesNet⁹⁶ beschreibt das Smart City Konzept wie folgt:

„Eine zukunftsfähige städtische postfossile Gesellschaft“. Wobei „Das ‚smarte‘ an Umsetzungsmaßnahmen für die zukunftsfähige städtische postfossile Gesellschaft ergibt sich hier nicht ausschließlich durch intelligente (IKT-)vernetzte Infrastrukturen, sondern es soll auch einen deutlichen Mehrwert durch Berücksichtigung von Schnittstellen und Integration im System Stadt ausdrücken. Ein weiterer wichtiger Punkt, ist, dass Städte nicht an ihren Verwaltungsgrenzen enden und eine gute Zusammenarbeit mit dem Umland unumgänglich ist.“⁹⁷

Später einigte man sich von der FG SSC (Focus Group on Smart Sustainable Cities) auf folgende Definition (vom Englischen ins Deutsche übersetzt):

„Eine intelligente, nachhaltige Stadt ist eine innovative Stadt, die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) und andere Mittel einsetzt, um die Lebensqualität, die Effizienz des städtischen Betriebs und der Dienstleistungen sowie die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und gleichzeitig sicherzustellen, dass sie den Bedürfnissen heutiger und zukünftiger Generationen gerecht wird in Bezug auf wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte.“⁹⁸

⁹⁴ Wien 3420 Aspern Development AG: Die Instrumente des Städtebaus, 2011, S.15, https://issuu.com/asperndieseeestadtwiens/docs/die_instrumente_des_st_dtebaus, 18.03.2020.

⁹⁵ Vgl. Klima- und Energiefonds: Smart City STANDARDS, 2015, <https://smartcities.at/assets/Uploads/SC-STANDARDS-Bericht-TeilI-v2.2.pdf>, 25.05.2020.

⁹⁶ SmartCitiesNet, Evaluierung von Forschungsthemen und Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen für „Smart Cities“, Schriftreihe 38/2012 B. Saringer-Bory et al., Herausgeber: bmv it

⁹⁷ Klima- und Energiefonds: Smart City STANDARDS, 2015, S. 7, <https://smartcities.at/assets/Uploads/SC-STANDARDS-Bericht-TeilI-v2.2.pdf>, 25.05.2020.

⁹⁸ Klima- und Energiefonds: Smart City STANDARDS, 2015, S. 8, <https://smartcities.at/assets/Uploads/SC-STANDARDS-Bericht-TeilI-v2.2.pdf>, 25.05.2020.

Aspern

Das Modell Aspern (Abb. 32) wird in Etappen entwickelt und gebaut. Grundlage ist ein ausgearbeiteter Masterplan über das gesamte Gebiet. Dieser Plan wird ständig unter Einbeziehung bisheriger Evaluierungen und Reflexionen erneuert.

Jeder Bauplatz ist speziell und fast einzigartig. Die Gebäude haben eine vielfältig Architektur.

Die öffentlichen Räume werden als interessant und abwechslungsreich beschrieben.

Die Blockrandbebauungen auf den ausgeschriebenen Baufeldern öffnen sich, sodass sich ihr Inneres mit dem Außenraum verbindet.

In Parkanlagen werden Abkürzungen geschaffen, um den strukturellen und steifen Masterplan in eine gebaute urbane Stadt zu transformieren.

Der See bildet in der ganzheitlichen Planung und Ausführung einen zentralen Ort.

Am Ende soll fast die Hälfte der Grundfläche den öffentlichen Räumen, Straßen, Plätzen und Grün- sowie Erholungsflächen zugute kommen.⁹⁹

Laut dem Bericht „Stand der Planung 2017“ von der Stadtentwicklung Wien gibt es im Masterplan folgende prägende Elemente:

Der **See** bildet das Zentrum des Planungsgebietes.¹⁰⁰

Der angrenzende **Seepark** dient als Freizeitort. Es werden dort allerdings keine Aktivitäten vorgegeben. Der Park hat einen formlosen Charakter und bleibt daher offen für unterschiedliche Benspielungsmöglichkeiten.¹⁰¹

Die **Seepromenade** ist quasi das Gegenteil vom Seepark. Die Promenade bildet zum See eine strenge Kante und zeigt so einen würdevollen Umgang mit dem Element Wasser.¹⁰²

Der **Seeplatz** schafft einen Kreuzungspunkt mit allen Achsen und verknüpft gleichzeitig die Grünräume miteinander.¹⁰³

Die **Einkaufsstraße** hat die besondere Aufgabe, den See mit dem Bahnhof zu verbinden.¹⁰⁴

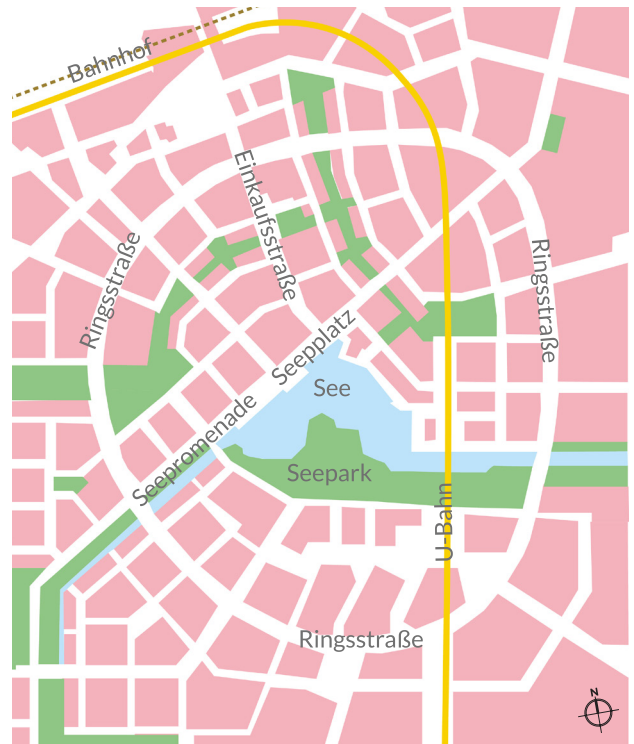


Abb.32 Map Aspern

Die **Ringstraße** oder auch Sonnenallee genannt, stellt durch ihre angenehme Breite viele unterschiedliche Querschnittsgestaltungen zur Verfügung. Funktional ist sie ein Ring, welcher die strahlenförmigen Verkehrswege und Grünwege verbindet.¹⁰⁵

Die **U-Bahn** fährt auf einer Hochtrasse und ist somit ein bedeutendes Element der neuen Stadt.¹⁰⁶

Die **Grün- und Freiflächen** bilden landschaftsplanerische Straßenzüge. Dadurch entstehen Grätzparks, urbane Orte und übergeordnete Landschaftsräume.¹⁰⁷

99 Vlg. Wien 3420 aspern development AG: Fortschreibung Masterplan Stand der Planung 2017, S.1-17, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Fortschreibung_Masterplan_2018-02-01_1602399.pdf, 25.05.2020.

100 Vlg. Wien 3420 aspern development AG: Fortschreibung Masterplan Stand der Planung 2017, S. 18, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Fortschreibung_Masterplan_2018-02-01_1602399.pdf, 25.05.2020.

101 Ebda.

102 Ebda.

103 Ebda.

104 Ebda.

105 Ebda.

106 Ebda.

107 Ebda.

Aspern | Konzept



Abb.33 Aspern

Im Allgemeinen sind die Grün- und Freiflächen im gesamten Konzept der Smart City Aspern ein wichtiger Teil der Identifikation. Es soll ein ausgewogenes Maß zwischen natürlichen Landschaftsräumen, urbanen Parkanlagen und strukturierten Straßenflächen geschaffen werden.¹⁰⁸

Der großflächige Grünzug, der sich von Osten nach Westen erstreckt, hat eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Er bietet Erholungs- und Ruhezeiten.¹⁰⁹ Weitere kleinere Parkflächen sind in der gesamten Stadt verteilt und geben den Anrainerinnen und Anrainern sowie den Besucherinnen und Besuchern Platz für verschiedenste Aktivitäten.¹¹⁰

Die Blockrandbebauungen werden durch Durchgänge aufgelöst, um neue Blickbeziehungen entstehen zu lassen. Durch diese Offenheit wird eine soziale Nachbarschaftskommunikation gefördert.¹¹¹

Es gibt keine unklaren öffentlichen oder halböffentlichen Räume mehr. Die Stadt verschmilzt zu einem einheitlichen Netzwerk (Abb.33).

Ein weiterer wichtiger Bestandteil im Konzept ist die Handels- und Kulturachse. Diese Achse ist mit fußgängerfreundlichen Straßen und Fußgängerzonen ausgestattet. Alle weiteren Straßen werden so verstanden,

dass sie dem ganzheitlichen Freiraumnetzwerk angehören. Sie sind nicht nur für den motorisierten Verkehr, sondern sie sind auch Aufenthalts- und Begegnungsräume. Um aber eine gewisse Sicherheit gewährleisten zu können, gibt es ein hierarchisches Netz der Straßen¹¹²:

- In kleinen, engen Gassen haben der Fußgängerverkehr und der Radverkehr oberste Priorität. Dort gilt das Prinzip einer Begegnungszone.¹¹⁴
- Bei den Hauptstraßen gibt es eine klare Trennung der Verkehrsbeteiligten durch bauliche Objekte oder sichtbare Trennlinien.¹¹⁵

Im öffentlichen Verkehr hat man die Auswahl zwischen Bussen, Straßenbahnen und der U-Bahn. Im Norden der Stadt befindet sich ein Verkehrsknotenpunkt, welcher eine besondere Bedeutung für den regionalen Verkehr darstellt. Mit dem Ziel einer Modal-Split von 80% umweltverträglichen Verkehrsmitteln soll ein breites Spektrum an zu bewältigenden Distanzen abgedeckt werden. Dazu wird beispielsweise das Parken für den Individualverkehr gleich weit entfernt geplant wie ÖV-Haltestellen.¹¹⁶

Zum Schluss wird auf eine gute und ausgeglichene Nutzungsdurchmischung geachtet, um eine urbane, belebte und offene Stadt zu erhalten.¹¹⁷

¹⁰⁸ Vlg. Wien 3420 aspern development AG: Fortschreibung Masterplan Stand der Planung 2017, S. 20, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Fortschreibung_Masterplan_2018-02-01_1602399.pdf, 25.05.2020.

¹⁰⁹ Ebd.

¹¹⁰ Ebd.

¹¹¹ Ebd.

¹¹² Ebd., S. 22.

¹¹³ Ebd.

¹¹⁴ Ebd.

¹¹⁵ Ebd., S. 24.

¹¹⁶ Ebd., S. 26-31.

¹¹⁷ Ebd., S. 32.

Aspern

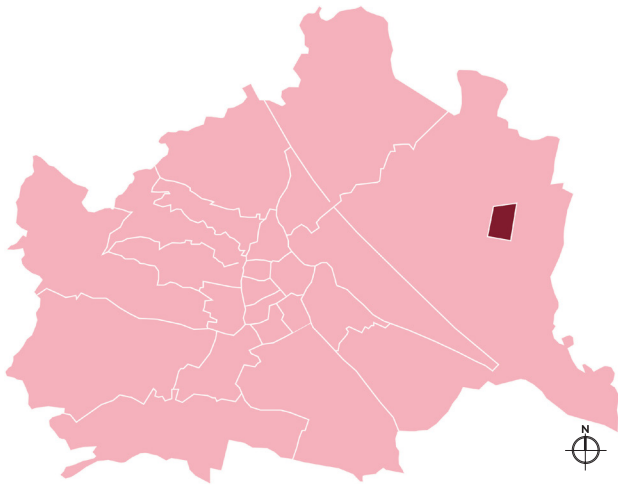
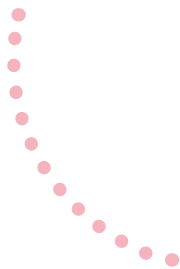


Abb.34 Stadt Wien

*Aspern über 20.000 Einwohnerinnen
und Einwohner
Fläche: 2,4 km²
Dichte: 8.300 Personen/km² ¹¹⁸*



¹¹⁸ Vgl. Wien 3420 aspern Development AG: Organisation, https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/organisation, 25.05.2020.

Leibnitz

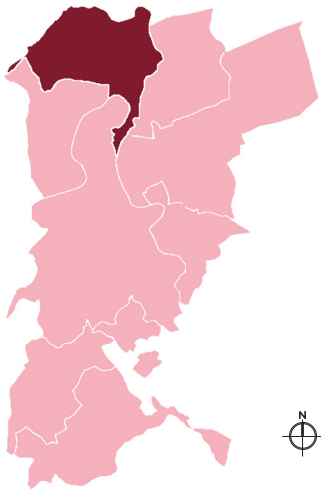


Abb.35 Gemeinde Leibnitz

*(Gemeinde LB) über 13.000
Einwohnerinnen und Einwohner
Fläche: 23,5 km²
Dichte: 526 Personen/km² ¹¹⁹*

Wien hat hier eine komplett neue Stadt auf einem relativ kleinen Areal geschaffen, mit neuen innovativen Mobilitätsangeboten, Energiesystemen, und Freiraumqualitäten.

Eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung von Wohnquartieren, Arbeitsstätten, Dienstleistungs-, Büro- und Geschäftsgebäuden, Wissenschafts-, und Bildungsstandorten sorgt für fußläufige Erreichbarkeit innerhalb des Gebietes.

Genau diese Faktoren sind für eine gegenwärtige und moderne Stadtplanung wichtig und sollen daher für Leibnitz eine Vorlage sein.

Die Themenpunkte Offenheit, Abkürzungen, Begegnungszonen, Nutzungsdurchmischungen, Verkehrsknotenpunkte, Grünachsen und Ringstraßen werden in den Entwurf für Leibnitz miteinbezogen.

¹¹⁹ Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Herzlich Willkommen in Leibnitz!, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/>, 25.05.2020.

3.2

Kopenhagen | Superkilen

Geschichte



Abb.36 Dänemark

Hafen der Kaufmänner

Kopenhagen ist die heutige Hauptstadt Dänemarks (Abb.36) und befindet sich an der Meerenge Øresund auf der Insel Seeland.¹²⁰ Erstmals wurde Kopenhagen 1043 unter dem Namen Havn („Hafen“) als Fischersiedlung urkundlich erwähnt. 1167 wurde zum Schutz des Dorfes eine Burg gebaut, die später zu einem Schloss erweitert wurde. Heute befindet sich Schloss Christiansborg (Abb.37) an dieser Stelle.

Bereits im 13. Jahrhundert bekam Kopenhagen das Stadtrecht mit 5000 Einwohnern und galt als ein wesentlicher Handelsstandort. So kam auch der Name Kopenhagen von Kopmannhafn („Hafen der Kaufmänner“). 1443 wurde Kopenhagen die Hauptstadt von Dänemark. Mit der Konstituierung der Universität Kopenhagen erlangte die Stadt einen erheblichen politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Aufschwung.¹²¹

Industrialisierung

Die Stadt wuchs rasant. Mitte des 17. Jahrhunderts lebten schon 30.000 Menschen dort. Es wurde beachtlich ausgebaut. Das darauffolgende Jahrhundert wurde jedoch von Krisen gezeichnet, dennoch entstanden Großbauten und Schlösser, welche heute noch großteils vorhanden sind. Nach dem Wiener Kongress übernahm Hamburg die Führung als bedeutendster Güterhafen für den nord- und osteuropäischen Raum.

Mit der Industrialisierung und dem Bau einer Eisenbahnlinie zogen immer mehr Menschen vom Land in die Stadt. Sofort veranlasste man die Aufhebung des Gesetzes, welches besagt, dass man nicht außerhalb der Stadtmauer bauen darf. Die Mauern wurden entfernt und die gewonnenen Flächen partiell in Grünanlagen umgewandelt.¹²²

Fingerplan

Im 20. Jahrhundert legte die Stadtentwicklung den Fingerplan (Abb.38) vor. Er galt und gilt heute noch als Leitbild für Kopenhagen. Das Konzept besteht aus einem strahlenförmigen Verkehrsnetz, welches sich aufbauend auf der S-Bahn vom Zentrum verbreitet. Um die Bahnhaltstellen abseits des Kerngebietes sollen sich die Wohngebiete platzieren. Grünräume als „grüne Keile“ befinden sich jeweils zwischen den Fingern. Jedoch die Idee der Trennung von Lebensräumen und die Kontrolle über eine schnellwachsende Stadt misserlang. Durch die konvergierenden Wohngebiete kam es dazu, dass sich auch Arbeitsplätze dort ansiedelten. Neue Zentren entstanden. Die Grundidee des Fingerplans drohte zerstört zu werden.¹²³



Abb.37 Schloss Christiansborg

¹²⁰ Vgl. Duden Lernattack GmbH: Königliches Kopenhagen, <https://www.lernhelfer.de/schuelerlexikon/geografie/artikel/koenigliches-kopenhagen>, 25.05.2020.

¹²¹ Vgl. Kuss 2013, 12-15.

¹²² Ebda.

¹²³ Ebda.

Kulturstadt

Danach wurden weitere Bauten und größere Projekte von Wohngebäuden realisiert. Insgesamt fanden 150.000 Menschen im Südwesten im Koegebucht-Finger ein neues Zuhause.¹²⁴

Die grünen Freiräume blieben aber immer erhalten, nur außerhalb des Planungsgebietes erlaubte man neue Siedlungen.

Kopenhagen als Weltstadt und Kulturhauptstadt etablierte sich wirtschaftlich und die Zahl der Bevölkerung stieg an. Verkehrstechnisch wurde einiges ausgebessert und die Stadt an das europäische Verkehrsnetz angebunden. Heute verbinden eine Metro und eine Brücke Kopenhagen mit Schweden.¹²⁵



Abb.38 Fingerplan

¹²⁴ Ebda.

¹²⁵ Ebda.

Superkilen

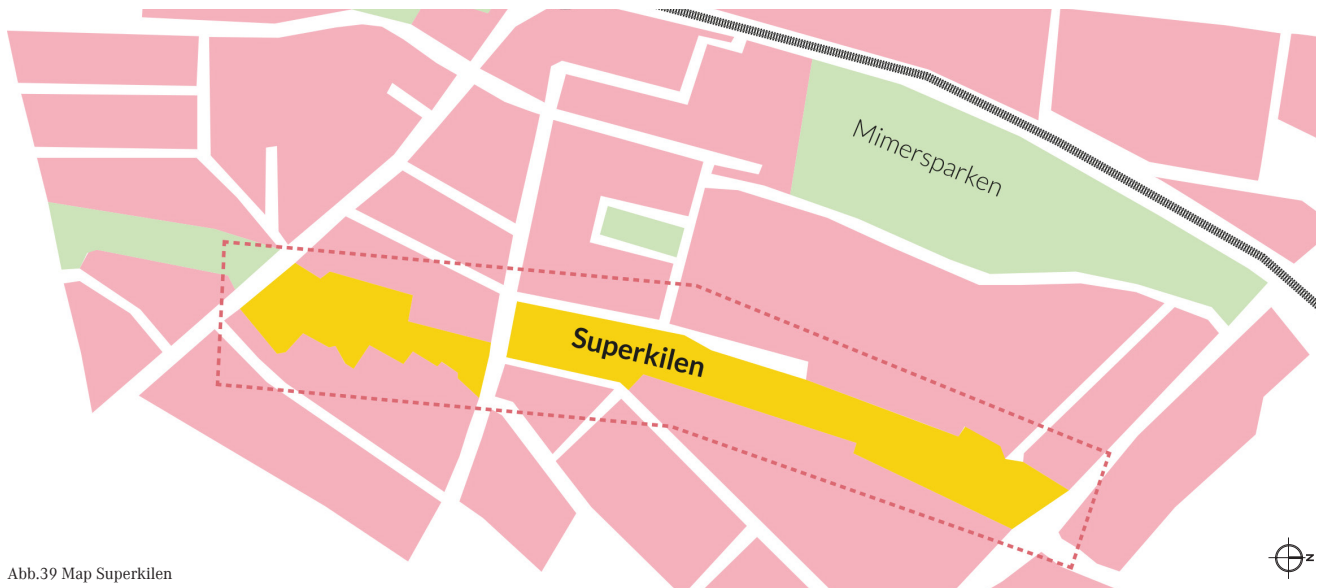


Abb.39 Map Superkilen

Nordwestlich vom Zentrum Kopenhagens am Anfang des Hillerød-Fingers in Nørrebro befindet sich der außergewöhnliche und beeindruckende Stadtraum Superkilen (Abb.39). Dieser Stadtteil ist geprägt durch eine Vielzahl verschiedener ethnischer Gesellschaftsgruppen und der weltbürgerlichen Mittelschicht.¹²⁶

Studierende blieben nach dem Studium im Zentrum von Kopenhagen. Wohlsituierte und pensionierte Menschen holte man in die Vorstädte in bedürftigere Siedlungen. Durch diese Gentrifizierung kam es zu einem wirtschaftlichen Wendepunkt. Ein Umdenken in den Strategien für Stadträume kehrte ein.¹²⁷

Daraufhin entwickelte die Stadt Kopenhagen, angeregt von dem Architekten Jan Gehl, ein Programm: „Copenhagen Urban Space Action“. Auch für die Region Nørrebro wurde zusammen mit einer Stiftung ein Projekt erarbeitet, welches die Gegend auf einen hohen Standard der Stadtentwicklung bringen sollte.¹²⁸

Die Zielsetzung lag darin, die Infrastruktur zu potenzieren, indem man den Verkehr beruhigt. Ein bestehendes Radwegenetz wurde erweitert. Ebenso war

man bemüht die Wohnsituationen zu erneuern, denn in manchen Wohnungen gab es noch keine Sanitär- und Heizungsanschlüsse.¹²⁹

Zugleich wurde der Versuch gestartet, den eingeschränkten Einwanderungsgesetzen gegenzusteuern, wodurch ein besonderer Charakter entstehen und der Ort die Mentalitäten von 57 Nationalitäten widerspiegeln soll.¹³⁰

Bewohnerinnen und Bewohner von Nørrebro sollen sich wohlfühlen und einen Identifikationsort bekommen. Bei der Realisierung dieses Projektes galt es, die raue Ausstrahlung dieses Gebietes beizubehalten und die Freiefläche mit unterschiedlichen Nutzungen zu befüllen. Der gesamte Ort sollte ein „offenes Kunstwerk“ werden, welches mit Hilfe der Bewohnerschaft gestaltet wird, ein Raum verschiedener Traditionen mit historischer Gartenarchitektur.¹³¹

Der Entwurf ging aus einem Wettbewerb hervor. Das dänische Architekturbüro BIG, die Berliner Landschaftsarchitekten Topotek1 und die Künstlergruppe Superflex aus Kopenhagen konnten mit ihrem Konzept überzeugen und gewannen den Wettbewerb.¹³²

¹²⁶ Vgl. Reeh, Henrik: Der Superkeil Neue Haymat, 2012, <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/Der-Superkeil-Neue-Haymat-Kopenhagen-multiethnische-Immigration-kosmopolitische-Mittelschichtskultur-Stadtraum-Superkilen-2154946.html>, 25.05.2020.

¹²⁷ Ebda.

¹²⁸ Ebda.

¹²⁹ Vgl. Ralf, Wollheim: Vereinte Nationen, 2012, <https://www.db-bauzeitung.de/aktuell/diskurs/vereinte-nationen/>, 25.05.2020.

¹³⁰ Vgl. Vera, Hertlein: Superkilen in Kopenhagen-Nørrebro, 2008, https://www.bauwelt.de/dl/746323/10809055_efu0ccde84.pdf, 25.05.2020.

¹³¹ Ebda.

¹³² Vgl. Ralf, Wollheim: Vereinte Nationen, 2012, <https://www.db-bauzeitung.de/aktuell/diskurs/vereinte-nationen/>, 25.05.2020.

„[...] eine robuste Planung mit einer indiskutablen Pädagogik, die der Stadt eine unverkennbare Form gab und die weiterhin die gesamte Entwicklung der Hauptstadtregion prägt.“¹³³

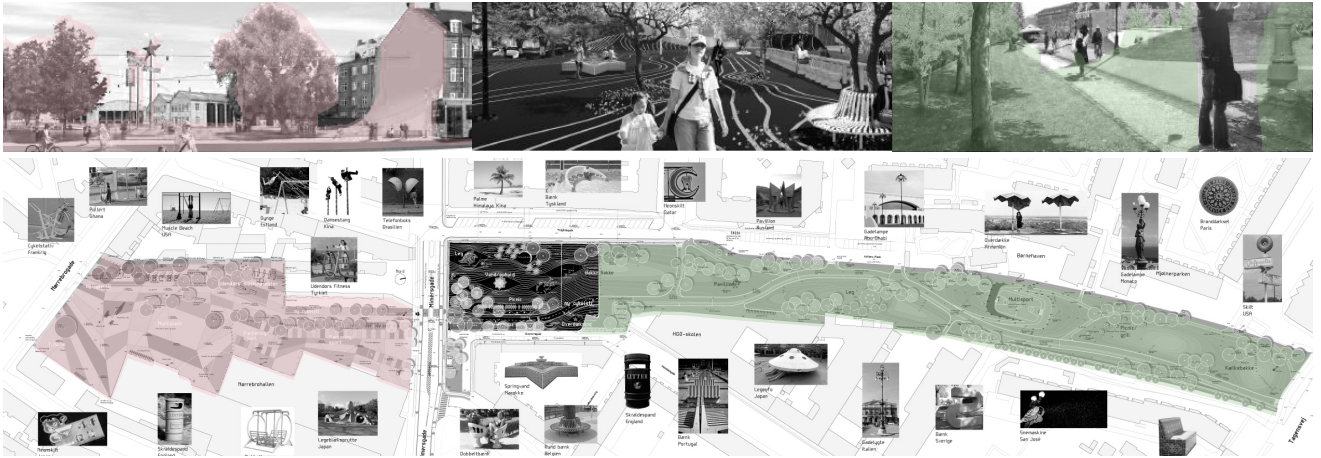


Abb.40 Entwurf Superkilen

Das Gewinnerteam teilte das gesamte Planungsgebiet in drei Zonen ein (Abb.40). Diese sind durch großflächige Farbbereiche deutlich zu unterscheiden. Materialien wie Tartan, Asphalt und Kunstharz sind Hauptelemente. Jede Zone bekam unterschiedliche Nutzungen zugewiesen.¹³⁴ Angrenzend an der Nørrebrogade-Straße beginnt der **rote** Bereich. Hier steht das Thema Bewegung und Sport im Vordergrund. Turngeräte bestimmen den Platz. Sogar eine Brandwand wurde zu einer Skaterrampe umfunktioniert. Der Geländeverlauf wird durch die roten Flächen am Boden verstärkt und zeigt die unterschiedlichen Bewegungsrichtungen. Nicht zu vergessen der Radweg, der sich über den Platz zieht wie eine rote Schnur. Nur vereinzelt kommen Bäume vor, wie der rotblättrige Spitzahorn oder der Blutpflaumenbaum.¹³⁵ Auf das rote Gelände folgt der **schwarze** Abschnitt. Er zeichnet sich durch zahlreiche Sitzgelegenheiten, Brunnen, Grillplätze, Picknickplätze und unterschiedliche Geländehöhen aus. Es ist ein Ort des Generationenaustausches und der Ruhe.¹³⁶ Richtung Osten erstreckt sich das **grüne** Areal.¹³⁷ Durch weiche Hügel mit Rasen und kleine Spielplätze dient das Gebiet der Erholung für Familien. Geschützt durch Bepflanzungen kann man an schönen Tagen die Sonne genießen.¹³⁸

Besonders wichtig war den Architekten die Beteiligung der Bewohnerparteien. Sie wurden bereits am Anfang der Planung integriert. Verschiedene Interessen flossen in die Gestaltung des Entwurfes mit ein. Aufgrund der unterschiedlichen ethnischen Hintergründe der Bürgerinnen und Bürger wurde das „Mobilar“ aus den jeweiligen Heimatländern geholt. So stammen beispielsweise Fahrradständer aus Amsterdam, Basketballkörbe aus Mogadischu, Telefonzellen aus Brasilien, Papierkörbe aus England und vieles mehr.¹³⁹ Da die gesamte Anlage nicht über das ganze Jahr genutzt werden kann, wurden die Lagerhallen der Straßenbahnen zu Sporthallen ausgebaut. Die Hallen öffnen sich zu den Plätzen und bieten gleichzeitig Raum für Cafés.¹⁴⁰ Zusätzlich wird das Planungsgebiet dem Zeitalter der Digitalisierung entsprechend ausgerüstet. Eine Facebook-Seite zeigt Fotos und Vidos von Veranstaltungen. Informationen über künftige Aktionen werden über Social-Media publik gemacht. Direkt vor Ort verkünden digitale Tafeln bevorstehende Aktivitäten.¹⁴¹ Der Stadtteil ist ein Transit- aber auch ein Aufenthaltsraum. Die Bewohnerinnen und Bewohner können stolz auf die Belebung und die Aufwertung von Nørrebro sein.¹⁴²

¹³³ Wikimedia Foundation Inc., zit. n. Kulturministeriet (Hrsg.): Fingerplanen, 2019, <https://de.wikipedia.org/wiki/Fingerplanen>, 8.10.2019.

¹³⁴ Vgl. Ralf, Wollheim: Vereinte Nationen, 2012, <https://www.db-bauzeitung.de/aktuell/diskurs/vereinte-nationen/>, 25.05.2020.

¹³⁵ Ebd.

¹³⁶ Ebd.

¹³⁷ Ebd.

¹³⁸ Vgl. Peter Popp: Drei Farben - Rot Schwarz Grün: Landschaftspark in Kopenhagen, 29.01.2013, <https://www.detail.de/artikel/drei-farben-rot-schwarz-gruen-landschaftspark-in-kopenhagen-10104/>, 25.05.2020.

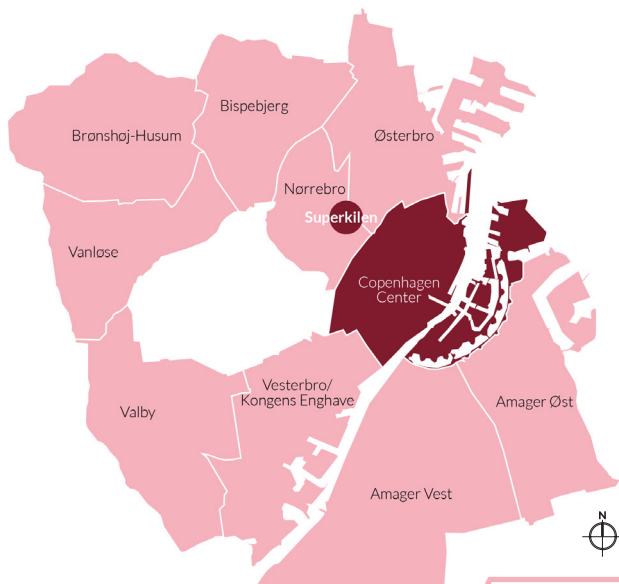
¹³⁹ Vgl. Ralf, Wollheim: Vereinte Nationen, 2012, <https://www.db-bauzeitung.de/aktuell/diskurs/vereinte-nationen/>, 25.05.2020.

¹⁴⁰ Ebd.

¹⁴¹ Ebd.

¹⁴² Ebd.

Kopenhagen



*über 600.000 Einwohnerinnen und
Einwohner
Fläche: 88,25 km² ¹⁴³*

Abb.41 Kopenhagen

Tradition
Partizipation
Digitalisierung
offenes Kunstwerk
Gartenarchitektur
Gentrifizierung
Infrastruktur

¹⁴³ Vlg. Urbistat: Gemeinde von Kopenhagen, <https://uegeo.urbistat.com/AdminStat/de/dk/demografia/dati-sintesi/copenhagen/20368667/4>, 25.05.2020.

Leibnitz

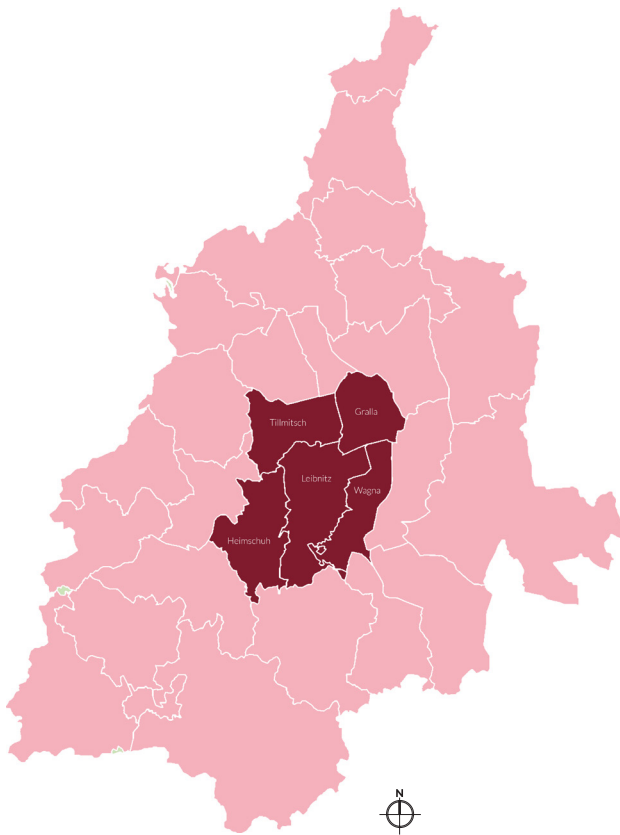


Abb.42 Bezirk Leibnitz

***(Bezirk LB) über 84.000
Einwohnerinnen und Einwohner
Fläche: 751 km² ¹⁴⁴***

Die Regierung Kopenhagens hat die Ghattobildung im Stadtteil Nørrebro früh genug erkannt und dagegen gearbeitet.

16% der Bevölkerung haben eine nicht-österreichische Staatsangehörigkeit. Das heißt, jede sechste Person ist ausländischer Herkunft. Das verleiht Kopenhagens Image einen multikulturellen Touch. Noch dazu sind die Menschen sehr jung. Das Durchschnittsalter liegt bei 35 Jahren.¹⁴⁵ Das Stadtleben zeichnet sich durch seine Offenheit, Dynamik, Vielfältigkeit und die farbenreiche Stadtgestaltung aus.

Die Leitpunkte im Konzept des Superkilenprojekts - also Tradition, Partizipation, Digitalisierung, offenes Kunstwerk, Gartenarchitektur, Gentrifizierung und Infrastruktur - sollen auch Hilfswerkzeuge für den Entwurf für Leibnitz sein.

¹⁴⁴ Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Herzlich Willkommen in Leibnitz!, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/>, 25.05.2020.

¹⁴⁵ Vgl. Urbistat: Gemeinde von Kopenhagen, <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/de/dk/demografia/dati-sintesi/copenhagen/20368667/4>, 25.05.2020.

3.3

Antwerpen | De Keyserlei

Geschichte

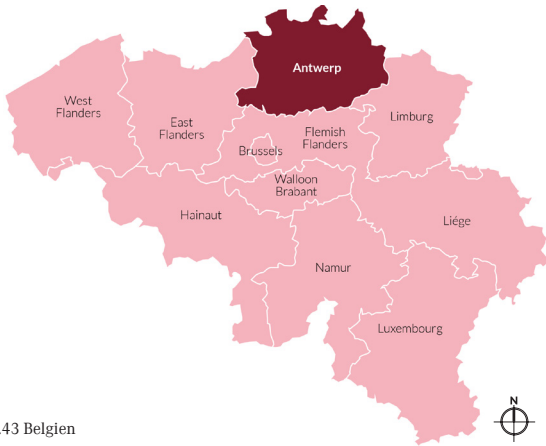


Abb.43 Belgien

Warenverkehrszentrum

Antwerpen ist die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz Antwerpen. Sie befindet sich in der Region Flandern in Belgien (Abb.43) und ist bekannt als Hafen- und Kunststadt.¹⁴⁶ Es ist anzunehmen, dass die Stadt ursprünglich aus zwei Dörfern entstand. Zum einen aus der Siedlung "Aanwerp" und der Siedlung "Caloes", welche 500 Meter weiter südlich liegt.

Im 12. Jahrhundert begann in Antwerpen durch das Nachlassen des Hafens in Brügge, der Hauptstadt Westflanderns, ein wirtschaftliches Wachstum. Des weiteren stieg ab der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts das Ansehen Antwerpens besonders wegen des Wollmarktes und eben des Hafens. Antwerpen galt somit als wichtigstes Warenverkehrszentrum Westeuropas.¹⁴⁷

Schließung der Schelde

Bereits im 15. Jahrhundert wurde die Stadt zur Weltmetropole und als schönste Stadt der Welt bezeichnet. Mitte des 16. Jahrhunderts während des Achtzigjährigen Krieges war Antwerpen das Zentrum des Gefechts, und es kam zur Sperre des Flusses Schelde, was für die Hafenstadt eine wirtschaftliche Tragödie war. Durch das Fehlen der wirtschaftstreibenden Kraft der Schelde schrumpfte Antwerpen.¹⁴⁸

belgische Revolution

Unmittelbar nach dem Untergang Napolens erlebte man einen kurzen Aufschwung. Diese kurze Blütezeit endete jedoch mit der belgischen Revolution und der wiederholten Schließung der Schelde.

Erst im Jahr 1863 feierte man die Wiedereröffnung des Flusses und konnte somit an die früheren Glanzzeiten der Stadt anknüpfen (Abb.44).¹⁴⁹

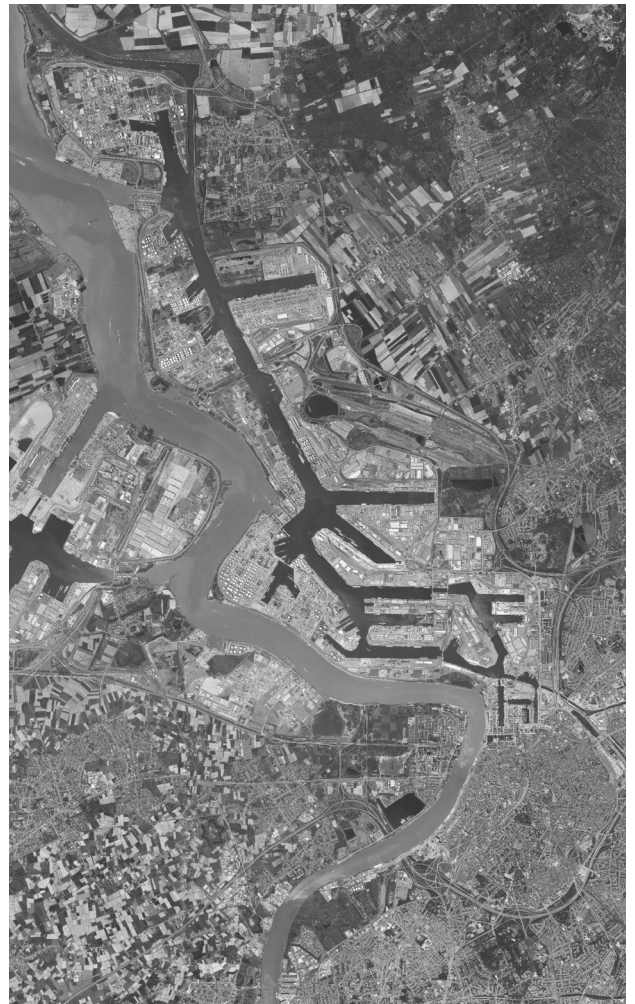


Abb.44 Schelde und Hafen

¹⁴⁶ Vgl. Tourismus Flandern-Brüssel: Stadt der Maler- und Modedürsten, <https://www.visitflanders.com/de/reiseziele/antwerpen/>, 18.09.2019.

¹⁴⁷ Vgl. Tourismus Flandern-Brüssel: Ein kurzer geschichtlicher Überblick Antwerpen, <https://www.visitflanders.com/de/reiseziele/antwerpen/geschichte/>, 18.09.2019.

¹⁴⁸ Ebda.

¹⁴⁹ Ebda.

„Antwerpener nennen ihre Stadt stolz eine Weltstadt mit dem Charme eines Dorfes: hier gibt es alles, aber immer in Fuß- oder Fahrradentfernung (wofür die Antwerpener Stadträder bereitstehen) Auch die Stadt selbst ist schnell zu erreichen.“¹⁵⁰

Bahnverkehr

Gegenwärtig kann Antwerpen ein kontinuierliches Wirtschaftswachstum vorweisen. Noch dazu hat die Stadt den zweitgrößten Hafen Europas und ist weltweiter Handelsknotenpunkt für Rohdiamanten.¹⁵¹

Am besten gelangt man national wie international per Bahn nach Antwerpen. Die Frequenz des Schienenverkehrs liegt bei ungefähr 15 Zügen pro Stunde nach und von Antwerpen.¹⁵²

Bereits 1835 fuhr die erste Bahn nach Antwerpen. Damals befand sich der kleine hölzerne Bahnhof am Koningin Astridplein.

Unter König Leopold II. wurde der Bau eines neuen prachtvollen Bahnhofes veranlasst und 1905 wurde dieser eingeweiht.

Das Eisen-Glas-Dach wurde nach den Entwürfen von Clement van Bogaert gebaut. Danach wurde ein weiteres Gebäude im Stile der Gründerzeit errichtet.

Der Architekt Louis Delacenserie nahm bei der 75 Meter hohen Kuppel Bezug zum Pantheon in Rom.

Heute noch erinnert der Bahnhof (Abb. 45) an eine Kathedrale und ist daher auch als Eisenbahnkathedrale bekannt.

2006 wurde der ehemalige Kopfbahnhof hochgradig renoviert, erweitert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Mit unterirdischen Etagen und einem Eisenbahntunnel bis in den Norden der Stadt wurden die Anforderungen an einen Bahnhof für Hochgeschwindigkeitsverkehr realisiert.

Bis heute werden Veranstaltungen aller Art in den Hallen des Hauptbahnhofes dargeboten.¹⁵³



Abb.45 Bahnhof am Koningin Astridplein

¹⁵⁰ Touristische Information: Eine Städtereise, anders als sonst, <https://www.visitantwerpen.be/de/eine-staedtereise-anders-als-sonst>, 18.09.2019.

¹⁵¹ Vgl. Tourismus Flandern-Brüssel: Ein kurzer geschichtlicher Überblick Antwerpen, <https://www.visitflanders.com/de/reiseziele/antwerpen/geschichte/>, 18.09.2019.

¹⁵² Vgl. Tourismus Flandern-Brüssel: Nach Antwerpen mit dem Zug, <https://www.visitantwerpen.be/de/transport/mit-der-bahn>, 18.08.2019.

¹⁵³ Vgl. Tourismus Flandern-Brüssel: Hauptbahnhof, <https://www.visitantwerpen.be/de/sehenswuerdigkeiten/hauptbahnhof>, 18.09.2019.

De Keyserlei

Die Straße „De Keyserlei“ ist das Tor zu Antwerpen für Zugreisende (Abb.46). Sie ist ein stattlicher Boulevard aus dem 19. Jahrhundert und verbindet den Hauptbahnhof mit dem historischen Stadtzentrum.¹⁵⁴

Allerdings hat das Bahnhofsviertel in den letzten Jahrzehnten stark an Glanz verloren. Viele Läden zogen an den Stadtrand, und die ehemalige Pracht der Straße ging verloren. Das angenehme Vergnügungsviertel verschwand, und die Gegend verfiel sowohl in sozialer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Der Boulevard wurde zu einer unübersichtlichen Straße, die von Autos und Bussen dominiert wurde (Abb.47). Für den Fußgängerverkehr blieb kein Platz.

Die Stadtverwaltung sah darin Grund genug, eine Neugestaltung der Straße zu veranlassen.

Sie sollte ein Empfangsort und ein attraktiver Stadtboulevard mit großem Mehrwert für das dicht bebaute und besiedelte Gebiet werden.¹⁵⁵

Die Ost-West-Ausrichtung der Keyserlei teilt die Straße in eine Sonnen- und in eine Schattenseite. Dies wurde bei der Planung berücksichtigt und die Aktivitäten und Nutzungen wurden danach entsprechend platziert. Die Fahrspuren für den motorisierten Verkehr wurden auf die

Schattenseite verlagert, verengt und zu einer Zone 30 gemacht. Im Geiste blieb das Straßenprofil eine autofreie Straße, auf der der Radfahrverkehr Hauptnutzer ist.

Die wichtige Busachse mit doppelter Richtung wurde erhalten, dennoch haben Radfahrerinnen und Radfahrer Vorrang. Der Autoverkehr ist einspurig in Richtung Hauptbahnhof.¹⁵⁶

Das Zentrum der Keyserlei ist die Domäne des Fußgängerverkehrs. Die Promenade bietet eine breite Plattform mit dem berühmten Blick auf den Hauptbahnhof. Die vier Baumreihen sind Hauptelemente, die dem Stadtboulevard aus dem 19. Jahrhundert Identität verleihen.¹⁵⁷ Die Bäume wurden durch eine neue Art, die dünnblättrige Asche ersetzt, die mehr Licht durchlässt und die Fußgängerzone weniger verschmutzt. Im Herbst verfärben sich die Bäume in Rottönen, sodass eine fröhliche Atmosphäre herrscht.¹⁵⁷ Die dicht aneinandergereihten Bäume definieren die Zwischenräume.¹⁵⁸

Die Vielfalt an Veranstaltungen, die Mischung aus Einzelhandelsläden, Gastfreundschaft, Wohnen und Erholung machen diese Passage zu einem komplexen und abwechslungsreichen urbanen Ort.¹⁵⁹

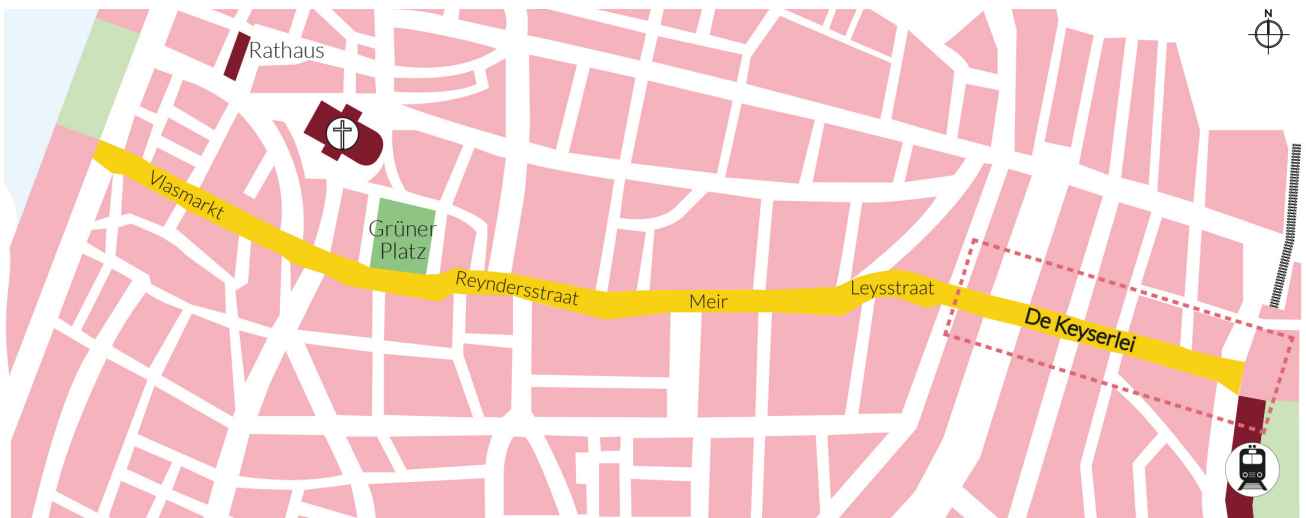


Abb.46 Map De Keyserlei

¹⁵⁴ Vgl. infopunt PUBLIEKE RUIMTE: De Keyserlei, Antwerpen, <https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/>, 29.07.2019.

¹⁵⁵ Ebda.

¹⁵⁶ Vgl. A33ARCHITECTEN: Keyserlei, <http://www.a33.be/projecten/infrastructuurwerken/keyserlei>, 29.07.2019.

¹⁵⁷ Ebda.

¹⁵⁸ Vgl. Antwerpen: heraanleg keyserlei, <https://apen.be/heraanleg-keyserlei>, 26.07.2019.

¹⁵⁹ Vgl. A33ARCHITECTEN: Keyserlei, <http://www.a33.be/projecten/infrastructuurwerken/keyserlei>, 29.07.2019.

¹⁵⁹ Ebda.

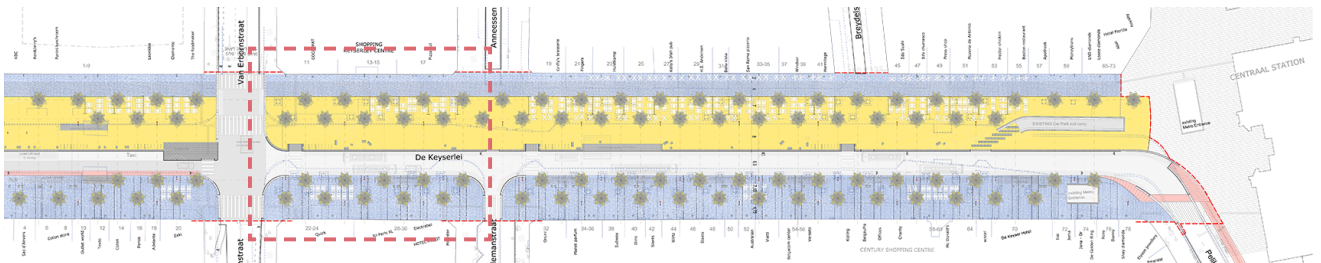


Abb.48 Entwurf De Keyserlei

Die Keyserlei (Abb.48,49) ist vor allem an ihrem „goldenen Teppich“, eine Fußgängerpromenade, zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt erkennbar. Das Spazieren wird dadurch zu einem Vergnügen. Es gibt eine große Auswahl an hochwertigen Terrassen, Sitzgelegenheiten und Geschäften. Für die Terrassen wurde ein einheitliches Material gewählt. Sie befinden sich vier Meter von den Fassaden entfernt. Dies ist für die Gastronomiebetriebe eine Erweiterung und verleiht einen besonderen Flair. Auf dem breiten Boulevard können auch eilige Personen ungehindert zum Bahnhof durchdringen. Unter der Überschrift „Speaking Werf“ (Sprechender Hof) konzentrierte sich die AG Stadtplanung Antwerpen stark auf die Einbeziehung aller Nutzergruppen der Keyserlei, sowohl während der Vorbereitung als auch während der Ausführung der Arbeiten. Die Vorgehensweise der Rekrutierungsmaßnahmen durch die Einrichtung einer Website sorgte für positive Rückmeldungen und brachte Unterstützung. Es gab daher auch weniger Beschwerden der Nachbarschaften.¹⁶⁰

Heute präsentiert sich das Bahnhofsviertel neu (Abb.50). An einer Seite das noble Diamantenviertel, an der anderen Seite Chinatown und in der Mitte erstreckt sich der breite Boulevard mit einem reizvollen öffentlichen Leben darauf.¹⁶¹

Nach der De Keyserlei wird auch die angrenzende Straße, Operaplein, in den kommenden Jahren autofrei geplant. Der Auto- und der Straßenbahnverkehr werden unterirdisch verlaufen.¹⁶²

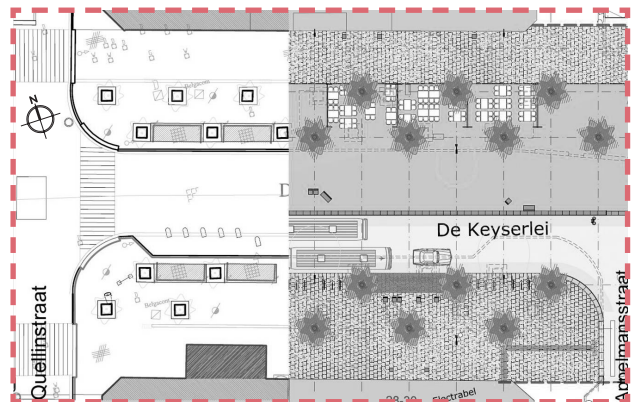


Abb.49 Ausschnitt Entwurf De Keyserlei



Abb.50 De Keyserlei Heute



Abb.47 De Keyserlei Damals

¹⁶⁰ Vgl. infopunt PUBLIEKE RUIMTE: De Keyserlei, Antwerpen, <https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/>, 29.07.2019.

¹⁶¹ Vgl. Touristische Information: Einkaufsviertel Bahnhofsggend, <https://www.visitantwerpen.be/de/einkaufen-und-mode-de/shopping/shopping-viertel/einkaufzone-bahnhofsviertel-224488>, 29.07.2019.

¹⁶² Vgl. Door, Jroquin: De Keyserlei heropend als wandelboulevard, 08.12.2012, <https://www.gva.be/cnt/aid1293808/de-keyserlei-heropend-als-wandelboulevard>, 29.07.2019.

Antwerpen

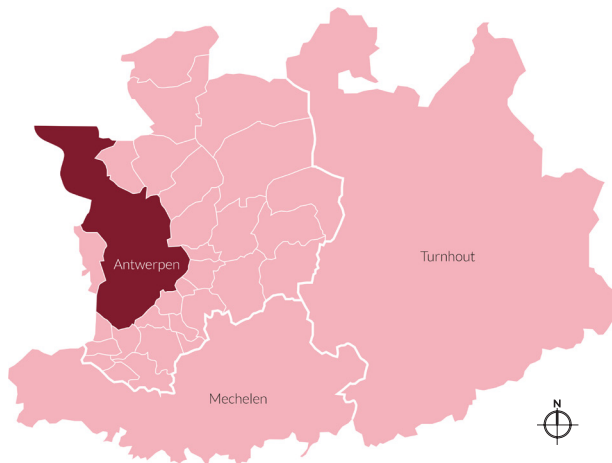


Abb.51 Antwerpen

*über 500.000 Einwohnerinnen und
Einwohner
Fläche: 200 km² ¹⁶³*



¹⁶³ Vgl. Wikimedia Foundation Inc.: Antwerpen, 19.05.2020, <https://de.wikipedia.org/wiki/Antwerpen>, 25.05.2020.

Leibnitz

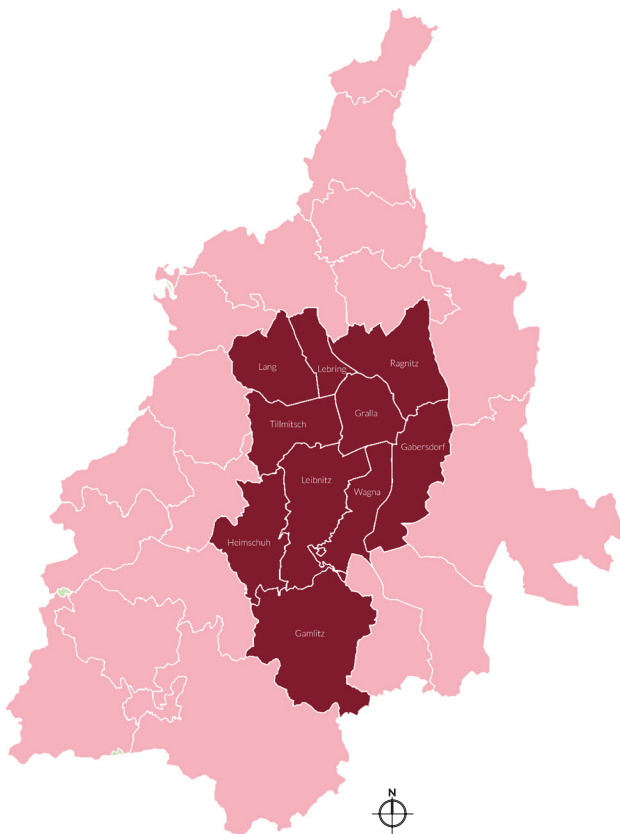


Abb.52 Bezirk Leibnitz

*(Bezirk LB) über 84.000
Einwohnerinnen und Einwohner
Fläche: 751 km² ¹⁶⁴*

In Antwerpen hatte man es geschafft, eine einst bedeutende Achse wieder mit öffentlichem Leben zu füllen und den motorisierten Verkehr zu verringern. An diesem Beispiel ist besonders die Querschnittsgestaltung des Boulevards hervorzuheben. Genau deshalb soll dieses Projekt als Vorbild für Leibnitz fungieren.

Im Entwurf sollen die Elemente Baumallee, Einbahnsystem, Fußgängerpromenade und Restaurantterrassen übernommen werden.

¹⁶⁴ Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Herzlich Willkommen in Leibnitz!, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/>, 25.05.2020.

04

Standort- analyse

4.1 Geschichte Leibnitz

4.2 Geografische Lage

4.3 Distanzen

4.4 Best Practice Eisenstadt

4.5 Strukturanalyse

4.6 SWOT-Analyse

4.7 Verkehrsanalyse

4.8 Rundgang

4.1 Geschichte

Steinzeit bis Gegenwart

Steinzeit

Bereits aus der Jungsteinzeit gibt es erste Hinweise auf Besiedelung im Raum Leibnitz. Ein genaues Gebiet einer Siedlung ist jedoch unbekannt. Man weiß nur, dass sie nicht im heutigen Stadtgebiet lag.

Es wurden Steinbeile und Steinmeißel in Flavia Solva und am Frauenberg gefunden. Ausgehend von den Funden wird angenommen, dass auf dem Frauenberg ab dem 3. Jahrtausend v. Chr. bis ins 2. Jahrtausend v. Chr. menschliches Dasein herrschte.¹⁶⁵

Aus der Bronzezeit gibt es nur über eine einzige Siedlung in der gesamten Steiermark Aufzeichnungen. Diese befand sich auf dem heutigen Wildoner Buchkogel.

Am Ende dieser Zeit wurde im Bereich des heutigen Ziegelwerkes Guidassoni in Tillmitsch eine urnenfelderzeitliche Eisenschmelzanlage vermerkt.¹⁶⁶

Hallstattzeit

Etwa 800 v. Chr. aus der vorrömischen Eisenzeit (Hallstattzeit) gab es die ersten Entdeckungen im heutigen Leibnitzer Stadtgebiet. Im damaligen Lebernfeld wurden vermehrt Funde vorgefunden (Abb.53).¹⁶⁷

Das Lebernfeld dehnte sich südöstlich entlang der Bannmeile in die damalige Ungergasse, die heutige Marburgerstraße, aus. Am Ende dieser Bannmeile steht eine Steinsäule mit der Aufschrift: „Heiland auf der Wies“ (Abb.54). Die Säule zeigt, wie weit sich die einstige Marktgerichtsbarkeit erstreckte.¹⁶⁸

Des weiteren sind dort zur damaligen Zeit viele Grabhügel, Tumulus genannt, entstanden. Allerdings sind heute kaum welche erhalten, da sie zugunsten des Ackerbaus abgetragen wurden. Nur der „Kleine Golli-Kogel“ ist noch erhalten. Die heutigen Bewohnerinnen und Bewohner dort blicken also auf 2700 Jahre alte Gräber.¹⁶⁹

Illyrische Zeit

Man geht davon aus, dass Menschen mit illyrischer Herkunft, den Frauenberg bewohnten und ihre Gräber östlich in Richtung Mur, aufgelegt hatten. Sie selbst hatten die Kontrolle über das westlich gelegene Sulmtal und achteten auf Handelsbeziehungen in ihrer Umgebung. So gab es flussaufwärts am Burgstallkogel einen großen landschaftlichen Bezirk (Gaufürstensitz).

Generell orientierten sich die illyrischen Menschen an Flüssen. Die Namen der Flüsse wie zum Beispiel die „Sulm“ haben ihren Ursprung in dieser Zeit. So lässt sich sagen, dass die Gegend seit 3000 Jahren als Sulmtal bekannt ist.¹⁷⁰



Abb.53 Lebernfeld



Abb.54 Bannmeilensäule

¹⁶⁵ Vgl. Filek-Wittinghausen, S. 18.

¹⁶⁶ Ebd., S. 18, 19.

¹⁶⁷ Ebd., S. 19.

¹⁶⁸ Ebd., S. 19-21.

¹⁶⁹ Ebd.

¹⁷⁰ Ebd., S. 21.

Keltische Zeit

Die La-Tène-Kultur war die keltische Zeit. Die Menschen aus dieser Kultur übernahmen die Oberherrschaft über die sesshaften Illyrergruppen am Frauenberg unter römischer Schutzherrenschaft. Um den Frauenberg bauten sie eine Wallanlage. Der Frauenberg war ein viel genutzter Treffpunkt für Stämme von überall her. Funde von verschiedenen Münzen weisen darauf hin.

Auch eine große Siedlung mit hölzernen Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, eine eigene Münzprägung sowie ein Heiligtum weisen auf die multikulturelle Wichtigkeit dieses Ortes als Zentrum im Südostalpenraum hin.¹⁷¹

Der Name dieser Siedlungsanlage am Frauenberg dürfte von der illyrischen Kultur stammen. Er lautete „Solva“.¹⁷²

Römische Zeit

In der Zeit der römischen Bevölkerung gab es wieder vermehrte Abwanderungen zu verzeichnen. Die Menschen zog es in das Tal in eine neue Siedlung namens „Flavia Solva“ (Abb.55). Bereits 70 n.Chr. wurde der Ort zur Stadt erhoben.¹⁷³

Die Stadt war sehr großzügig, weitläufig und schachbrettartig aufgebaut. Ein Häuserblock im Zentrum dürfte der Marktplatz gewesen sein. Südwestlich der Stadt lag das Amphitheater.¹⁷⁴

Es besteht die Annahme, dass man Pensionärinnen und Pensionäre in die Stadt holte. Eine ähnliche Strategie sieht man auch in der Entwicklung der Stadt Graz.

Der Frauenberg dagegen hatte wahrscheinlich nur die Aufgabe, ein religiöses Zentrum zu sein.

Das keltische Heiligtum wurde in einen gallo-römischen Umgangstempel umgebaut.

Später, im 1. Jahrhundert nach Christus, wurde er durch einen neugebauten Podiumstempel ersetzt. Dieser hatte eine Säulenfront, eine Apsis und sogar ein außenliegendes Wasserbecken.¹⁷⁵

Slawische Zeit

Während der Völkerwanderungszeit ging Flavia Solva unter. Um das Jahr 600 nach Christus kamen dann slawische Gruppen ins Land. Sie siedelten sich am Frauenberg an und nannten den Ort „Lipnizza“. Lipnizza bedeutet übersetzt „Lindenbau“. Linden waren für die slawische Kultur heilige Bäume. Da Frauenberg Gerichts- und Versammlungsort war, diente die Linde als Gerichtsbaum.

Steinreste von Flavia Solva wurden für den Bau einer Burg am Seggau (das heutige Schloss Seggau) verwendet. Im 8. und 9. Jahrhundert folgte die Christianisierung der slawischen Bevölkerung.¹⁷⁶

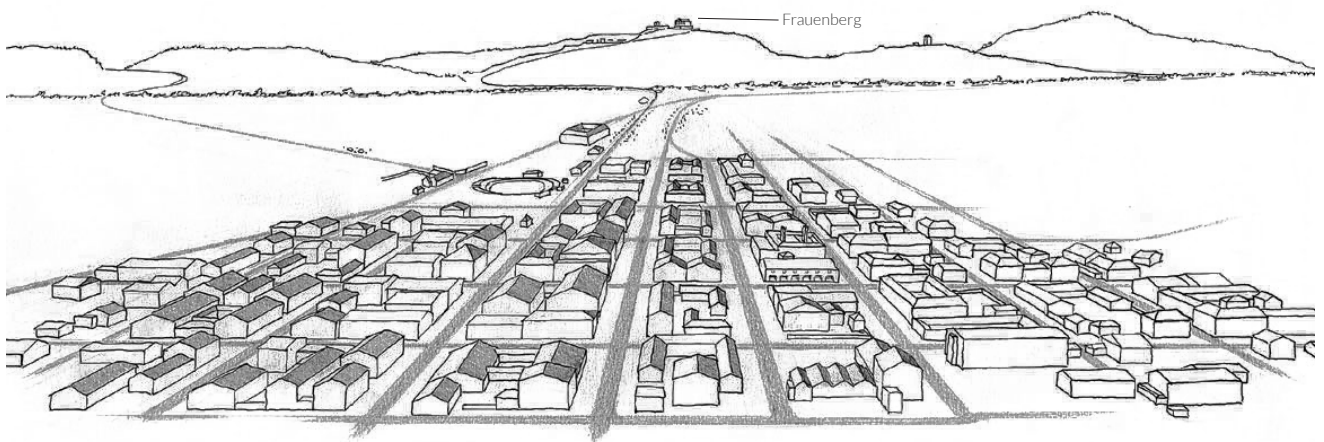


Abb.55 Flavia Solva

¹⁷¹ Vgl. Gabriele Kleindienst: Geschichte des Frauenberges, <https://www.tempelmuseum-frauenberg.at/willkommen/geschichte-des-frauenberges/>, 22.03.2020.

¹⁷² Vgl. Filek-Wittinghausen, S. 21-23.

¹⁷³ Vgl. Gabriele Kleindienst: Geschichte des Frauenberges, <https://www.tempelmuseum-frauenberg.at/willkommen/geschichte-des-frauenberges/>, 22.03.2020.

¹⁷⁴ Vgl. Filek-Wittinghausen, S. 24-26.

¹⁷⁵ Ebd.

¹⁷⁶ Vgl. Christian Gert: Geschichte von Leibnitz, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/leibnitz/>, 22.03.2020.

Sulb

Die Kirchengeschichte von Leibnitz begann. Die Salzburger Kirche bekam von König Ludwig dem Deutschen Höfe geschenkt. Darunter war auch der Hof zur Sulm, also die Burg am Seggauberg, gemeint. Auch die Kirche in Altenmarkt, die Martinskirche, dürfte so in den Besitz der Salzburger Bischöfe gekommen sein. Sie war der Sitz der „Urpfarre“, welche bis zur Koralm reichte. An der heutigen Katastralgemeinde Altenmarkt entstand damals der Ort Sulb.¹⁷⁷

Aufgrund der zahlreichen Hochwasserüberschwemmungen beschlossen die Bischöfe, den Ort auf einer hochwassersicheren Trasse neu zu gründen.¹⁷⁸

Von Nordosten führte eine Straße nach Altenmarkt. An dieser Achse befanden sich die ältesten Baubefunde. Die Straße führte entlang der heutigen Klostersgasse über den unteren Teil des Hauptplatzes über die Grazergasse. Der Frauenberg blieb mit der Burg das geistliche Zentrum. Mit dem Bau der St. Jakob Kirche um 1140 auf einer höheren Wiesenfläche wurde der Raum zum Osten hin erweitert. Es entstand schon damals vor der Kirche ein Dreiecksplatz durch die Wegeführungen der heutigen Kaspar-Harb-Gasse und der Bahnhofstraße.¹⁷⁹

Marktvergrößerung

Im 12. Jahrhundert wurde der östliche Teil mit dem westlichen Teil bis zur Klostersgasse verbunden, und der Markt vergrößerte sich. Der Ort begann zu wachsen.¹⁸⁰ Jedoch gab es oft Räubereien. Ungarische Völker überfielen immer wieder das Gebiet, da einst deren Grenze nicht weit weg lag. Der damalige Erzbischof von Salzburg Konrad IV war darauf aus, zum Schutz der damaligen Marktgemeinde eine Mauer errichten zu lassen. Diese Mauer wäre gleichzeitig eine Basis gewesen, um zu einer Stadt erhoben zu werden. Jedoch war das salzburgerische Gebiet umgeben von steierischem Land. Die Steirerinnen und Steirer waren mit der Befestigung einer möglichen Stadt Leibnitz nicht einverstanden.¹⁸¹

1297 wurde Leibnitz vom ehemaligen Landeshauptmann der Steiermark, Ulrich von Wallsee, angegriffen. Um Frieden im Markt zu gewährleisten, musste auf die gewünschte Schutzmauer verzichtet werden. Auch später wurde keine Mauer gebaut, was Leibnitz immer wieder Schaden brachte.¹⁸²

Türkenbelagerung

Besonders gezeichnet wurde der Markt, als 1532 türkische Volksgemeinschaften Leibnitz besetzten. Leibnitz wurde niedergebrannt und zerstört, was zahlreiche Tote zur Folge hatte.

Zu dieser Zeit hatte es bereits ein Verwaltungssystem gegeben. Man fand Listen von Volkszählungen. Bei amtlichen Erhebungen der Bevölkerungszahl wurde allerdings nach Feuerstellen gezählt. Eine Feuerstelle entspricht fünf Personen. So kam man 1445 auf ungefähr 630 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese verteilten sich auf den heutigen Hauptplatz, die Grazergasse bis zur Quergasse, die Schmiedgasse, den oberen Abschnitt der Klostersgasse und den Beginn der heutigen Augasse. Dieser Flächenumfang war bis ins 18. Jahrhundert bestehend.¹⁸³

Barock

Der Großteil der heutigen Gebäude ist aus der Spätrenaissance und dem Frühbarock. Die Klosteranlage bildet den Abschluss des Hauptplatzes.¹⁸⁴

Die barocke Mariensäule am Hauptplatz ist bis heute ein Wahrzeichen von Leibnitz. Wann genau sie errichtet wurde, ist unklar, man vermutet um 1680. Zuerst wurde sie in der Mitte des Hauptplatzes platziert. Ab 1938 stand die Säule vor dem Kloster. Mittlerweile befindet sie sich wieder mittig auf dem Hauptplatz.¹⁸⁵

Nach kurzer Erholungszeit von den Plünderungen kam die Pest im 17. Jahrhundert und breitete sich im Raum Leibnitz aus.¹⁸⁶

¹⁷⁷ Vgl. Karl Amon, S. 5-12.

¹⁷⁸ Vgl. Film: Heimo, Holik: Leibnitz von Markt 970-2013 zur Stadt, die Geschichte einer Stadt, 2013,

DOKS-FILMS

¹⁷⁹ Vgl. Filek-Wittinghausen, S. 73,74.

¹⁸⁰ Ebd.

¹⁸¹ Vgl. Film: Heimo, Holik: Leibnitz von Markt 970-2013 zur Stadt, die Geschichte einer Stadt, 2013,

DOKS-FILMS

¹⁸² Ebd.

¹⁸³ Ebd.

¹⁸⁴ Vgl. Filek-Wittinghausen, S. 73,74.

¹⁸⁵ Ebd., S.81.

¹⁸⁶ Vgl. Film: Heimo, Holik: Leibnitz von Markt 970-2013 zur Stadt, die Geschichte einer Stadt, 2013,

DOKS-FILMS

Großbrand

Bis zum 18. Jahrhundert entwickelte sich die Marktgemeinde zu einem dicht besiedelten Ort. Doch die Strohdächer der Häuser führten 1704 zu einem Großbrand. Das Feuer breitete sich über ganz Leibnitz aus.

Eine Liste zeigt die Gebäude, welche bei dem Brand zerstört wurden. Darin wurde erstmalig ein Rathaus erwähnt. Das Rathaus besaß einen Turm mit einer Glocke zur Feuerwache. Jedoch wurden die Glocke und der Turm in Schutt und Asche gelegt. Das frühere Rathaus befand sich im heutigen Modegeschäft Roth.

Gleich nach dem verheerenden und katastrophalen Ereignis wurde alles daran gesetzt, Leibnitz wieder rasch aufzubauen. Nur der Turm auf dem Rathaus blieb aus. Ein bis heute bestehender Torbogen (Abb.56) erinnert noch an das erste Rathaus.¹⁸⁷

Monarchie

1846 war ein signifikantes Jahr für ganz Österreich. Es war das Baujahr der Südbahn. Dazu wurde eine Südbahngesellschaft gegründet. Sie entwickelte sich mit der Zeit zum größten Unternehmen der Monarchie. Grund für den Bau war, eine Verbindung zu schaffen, die den Donauraum mit der Adria und der wichtigsten Hafenstadt Triest, damals österreichisch, vereint. Aus der Südbahnstrecke wurde eine der wichtigsten Handelsrouten. Die Gesellschaft beschäftigte über 70.000 Menschen. Beim Bau der Trassen hatte allerdings das Militär Mitspracherecht. Nicht nur im Bereich des Güterverkehrs, sondern auch die Tourismusbranche entwickelte sich enorm. Die Eisenbahn verlockte Menschen zu weiten Reisen. Besonders der mediterrane Süden, das milde Klima und das Meer zogen Bürgerinnen und Bürger an. Buchte man eine Reise, so bekam man gleichzeitig ein Zimmer in einem Hotel mitreserviert. Es wurden nämlich auch sogenannte Südbahn-Hotels entlang der Strecke errichtet. Seit 12. Juli 1857 waren Zugfahrten von Wien nach Triest möglich.¹⁸⁸

Für Leibnitz brachte die Südbahn allerdings keinen

Vorteil. Während im Norden die Stadt Graz und im Süden die Stadt Marburg auflebten, fuhr man an Leibnitz vorbei. Der Markt hatte nur noch die Aufgabe der Versorgung des Pfarrbereiches.¹⁸⁹

Arbeitersiedlungen wurden 1870 südöstlich des Bahnhofes im typischen Rastersystem, welches heute noch erkennbar ist, errichtet.¹⁹⁰

1875 wurde ein Gebäude am Hauptplatz gekauft und als neues Rathaus geführt. Dieses Gebäude birgt viel Geschichte in sich. Es war einmal eine Infanterie Kaserne in der über 180 bewaffnete Einheiten Herberge fanden. Das Gebäude hatte früher nur zwei Stockwerke. Danach wurde es an Herrn Staudinger verkauft und bekam den Namen Staudinger-Haus.¹⁹¹

Leider wiederholte sich ein tragisches Ereignis erneut und Leibnitz brannte 1829 zum zweiten Mal nieder. Nur vier Häuser hielten diesem Feuer stand. Das Staudinger-Haus, das heutige Gschirr-Gebäude und das Radl- und Kappaun-Haus in der Grazergasse. An diesen Häusern wurden zum Dank Votivbilder angebracht.

Ein Jahr nach dem Brand war der Markt bereits wieder aufgebaut. Allerdings schloss damals die südliche Häuserreihe des Hauptplatzes direkt an die Klostergasse an. Erst 1897 erfolgte der Durchbruch zu einer neuen Gasse, der heutigen Kada-Gasse (Abb.57).¹⁹²



Abb.56 Torbogen vom alten Rathaus

¹⁸⁷ Ebda.

¹⁸⁸ Vgl. Dokumentarfilm: Harald Scherz: *Die Eroberung des Südens - Mythos Südbahngesellschaft*, 2017, ORF III, 10.03.2020.

¹⁸⁹ Vgl. Filek-Wittinghausen, S. 58.

¹⁹⁰ Ebda., S. 73.

¹⁹¹ Vgl. Film: Heimo, Holik: *Leibnitz von Markt 970-2013 zur Stadt, die Geschichte einer Stadt*, 2013, DOKS-FILMS

¹⁹² Ebda.

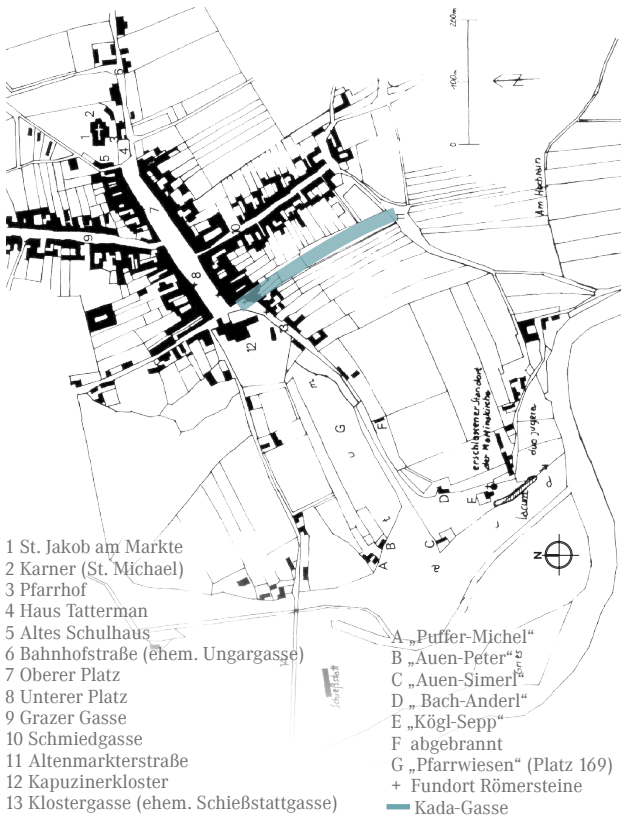


Abb.57 Leibnitz vor dem Durchbruch zur Kadagasse

Sulmtalbahn

Eine besondere Attraktion war der Bau der Sulmtalbahn. Beim zweiten Versuch, eine Strecke von Leibnitz nach Wies zu errichten, wurde der Entwurf genehmigt. 1907 war die 24,7km lange Bahnlinie fertig.¹⁹³

Die Industrie war an dieser Bahn sehr interessiert, da es nun möglich war, Kohle von Wies-Eibiswald, Steyeregg und Pöfing-Brunn in das Sulmtal zu befördern. Beginnend von Leibnitz wurden die Gleise Richtung Norden parallel zur Südbahn gelegt. In Kaindorf an der Sulm, wo die heutige Sulmtal Apotheke liegt, überquerten die Schienen die Grazer Gasse und führten über die beeindruckende Stahlbrücke, vorbei am Kogelberg, dem Schloss Seggau, der Weinbauschule Silberberg, bis nach

Heimschuh. Weiter von Heimschuh ging es nach Fresing, Gleinstätten bis nach Pöfing-Brunn. Der Rest nach Wies-Eibiswald verlief auf der GKB-Strecke. Der letzte Zug fuhr im Jahre 1967.¹⁹⁴

Heute erinnern nur noch vereinzelte Bauten und Schilder an die damalige Dampflokomotive. Übriggebliebene Bahntrassen dienen heute als Reit- und Fahrradwege.¹⁹⁵

Stadterhebung

1913 war es endlich soweit. Kaiser Franz Joseph I unterschrieb am 27. April den Beschluss, Leibnitz zu einer Stadt zu erheben. Um einer Stadt auch gerecht zu werden, wurde gleich darauf das Rathaus ausgebaut. Es wurden ein dritter Stock und ein mächtiger 42 Meter hoher Turm errichtet.(Abb.58)¹⁹⁶



Abb.58 Stadterhebung Leibnitz

Erster Weltkrieg

Als es zum Ersten Weltkrieg kam, wurden Kriegstruppen in Leibnitz stationiert. Ein Reservespital wurde in der heutigen Realschule eingerichtet. Damals hatte das Gebäude die Funktion einer Volksschule.¹⁹⁷

Als die Monarchie und zugleich der Krieg zu Ende gingen, hatte man allmählich die Stadt wieder aufgebaut. Man verbesserte und wertete das Freibad an der Sulm durch ein Betonbecken auf.¹⁹⁸

¹⁹³ Vgl. Tafel Sulmtalbahn

¹⁹⁴ Ebd.

¹⁹⁵ Ebd.

¹⁹⁶ Vgl. Film: Helmo, Holik: Leibnitz von Markt 970-2013 zur Stadt, die Geschichte einer Stadt, 2013,

DOKS-FILMS

¹⁹⁷ Ebd.

¹⁹⁸ Ebd.

Sieben Jahre später wurde in der Kada-Gasse das Bezirksgericht festlich eröffnet.¹⁹⁹

Die Wirtschaftskrise in den Dreißigerjahren brachte viele Arbeitslose mit sich. Die Baumwollspinnereien in Kaindorf sowie das Zementwerk in Retznei mussten schließen. Eine Besserung war nicht in Sicht.²⁰⁰

Zweiter Weltkrieg

1938 kam es zum Zweiten Weltkrieg, und der Hauptplatz wurde zum Adolf Hitler Platz, die Grazerstraße zur Ostmarkstraße und die Schmiedgasse zur Horst-Wessel-Straße unbenannt.²⁰¹

Im nahegelegenen Ort Aflenz wurde ein Arbeitslager eingerichtet. Raum dafür boten die Kalksteinhöhlen. Dort wurden für die Deutsche Wehrmacht Flugzeug- und Panzermotoren hergestellt und deponiert beziehungsweise versteckt. Im Verlauf des Krieges trafen Fliegerbomben Leibnitz, vor allem das Bahnhofsareal wurde schwer in Mitleidenschaft gezogen.²⁰²

Briten

Nach dem Krieg, als die britische Kolonie die Besatzungsmacht war, kam es zu Wohnraumangel, da es viele Immigranten gab.

Erst 1955, als der letzte Brite das Land verlassen hatte, verkündete der damalige Bundespräsident, dass Österreich frei ist.²⁰³

Schul- & Einkaufsstadt

Endlich ging es mit der Entwicklung von Leibnitz aufwärts. Es wurden eine Mädchenhauptschule und ein Bundesrealgymnasium eröffnet.²⁰⁴

Das Veranstaltungsgebäude Hugo-Wolf-Saal und die Hermann-Kaserne wurden errichtet. Es musste sogar Jahre später aufgrund von Platzmangel ein zweites Gymnasium, mit Standort in der Klostersgasse, gebaut werden. Auch eine Handelsakademie fand in diesem Gebäude ihren Standort. Leibnitz wurde zu einer Schulstadt und entwickelte sich auch zu einer Einkaufsstadt. Angesichts

der idealen Anbindung kamen viele Sloweninnen und Slowenen nach Leibnitz, um Einkäufe zu erledigen.

Auch der Hauptplatz bekam ein neues Aussehen und wurde umgebaut.

Jahre später eröffneten am Strandrand Einkaufszentren. Heute blüht die Stadtgemeinde auf und bietet einen hohen Lebensstandard. Noch dazu steigt die Bevölkerungszahl stetig an. Besonders der östliche Stadtteil Linden wird regelmäßig erweitert.²⁰⁵

Gemeindestrukturreform

Am 1. Jänner 2015 wurden die Gemeinden Kaindorf an der Sulm und Seggau auf Grund einer Gemeindestrukturreform mit Leibnitz fusioniert.²⁰⁶

Daraus haben sich viele neue Projekte in Leibnitz ergeben. Zum einen das Projekt „WISTA“²⁰⁷. Dabei geht es darum, einen gemeinsamen Wirtschaftstandort mit den Nachbargemeinden Gralla und Wagna zu entwickeln.

Besonders stolz ist man auf den Ideenkatalog des Bürgerbeteiligungsprozesses „Leibnitz 2030“²⁰⁸.

Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt wurden einzelne Bereiche ausgearbeitet, welche in die Stadtentwicklung aufgenommen werden.

Eine positive Förderzusage des Klima- und Energiefonds machte es möglich, das Projekt „Smart City, smartes und resilientes Leibnitz“²⁰⁹ zu starten. Ziel dabei ist es, Leibnitz in Bereichen der Ökologie, der Wirtschaft und im sozialen Aspekt zu verbessern. Mit innovativen Lösungen und Technologien soll daran gearbeitet werden.

Ein großer Teil des Smart City Konzeptes ist der Mobilität gewidmet. Zukunftsorientierte Verkehrskonzepte werden behandelt. Darunter fällt auch die Planung eines Regionsbusses („Regionsbus Leibnitz Interkommunaler öffentlicher Verkehr“, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH)²¹⁰ und eines Radverkehrskonzeptes²¹¹ („Regionales Radverkehrskonzept Zentralraum Leibnitz“, Astrid Holler). Die wachsende Stadt stellt sich also neuen Programmen und setzt besonders auf die Thematik der Nachhaltigkeit.

¹⁹⁹ Ebd.

²⁰⁰ Ebd.

²⁰¹ Ebd.

²⁰² Ebd.

²⁰³ Ebd.

²⁰⁴ Ebd.

²⁰⁵ Ebd.

²⁰⁶ Vgl. Christian Gert: Geschichte von Leibnitz, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/leibnitz/>, 22.03.2020.

²⁰⁷ Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz Stadtentwicklung & Projektmanagement: Projekte, <https://stadtentwicklung.leibnitz.at>, 22.03.2020.

²⁰⁸ Ebd.

²⁰⁹ Ebd.

²¹⁰ Ebd.

²¹¹ Ebd.

4.2

Geografische Lage

Am 1. Jänner 1995 ist Österreich der Europäischen Union beigetreten. Österreich teilt sich in neun Bundesländer auf. Die Steiermark wird in sieben Regionen, 13 politische Bezirke und in 287 Gemeinden eingeteilt. Zusammen mit dem Bezirk Deutschlandsberg gehört der Bezirk Leibnitz zur Region Südweststeiermark. Der Bezirk Leibnitz befindet sich im Süden des Bundeslandes Steiermark und ist umgeben von den Bezirken Graz-Umgebung im Norden, Südoststeiermark im Osten und von Deutschlandsberg im Westen. Im Süden schließt der Bezirk an die Staatsgrenze zu Slowenien an.

Der Bezirk Leibnitz ist wiederum in 29 Gemeinden unterteilt. Die Stadtgemeinde Leibnitz befindet sich im Zentrum des Bezirkes und wird von den Gemeinden Gralla, Tillmitsch, Wagna, Gamlitz und Heimschuh umgeben.

Die Gemeinde Leibnitz hat folgende Katastralgemeinden: Altenmarkt, Grottenhofen, Kaindorf an der Sulm, Kogelberg, Leibnitz, Oberlupitscheni, Rettenbach, Schöneegg, Seggauberg.

Die Stadtgemeinde erstreckt sich auf eine Fläche von 23,53 km² und hat über 13.328 (Stand 13. November 2019) Einwohner.²¹²

Das Bearbeitungsgebiet dieser Diplomarbeit befindet sich im östlichen Bereich der Gemeinde und streckt sich vom Bahnhofsareal über die Bahnhofstraße bis zum Hauptplatz (Abb.59).

Europa

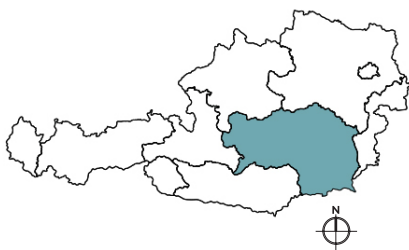
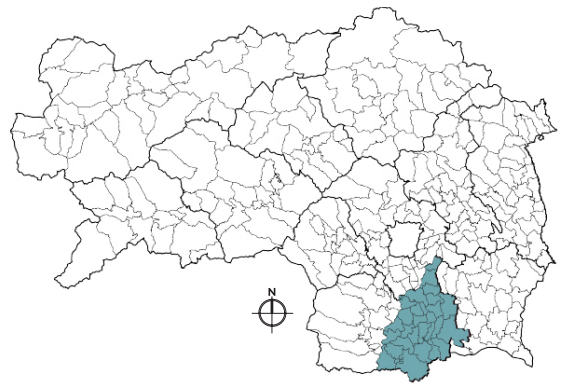
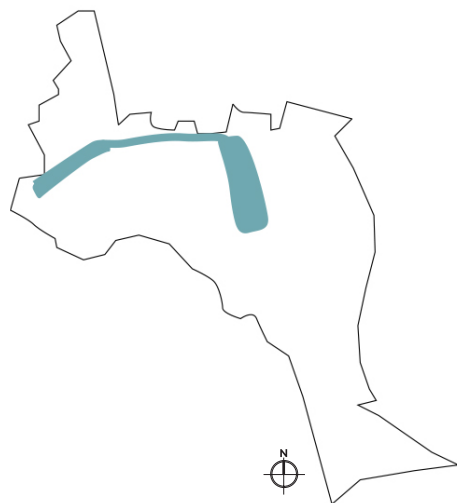


Bezirk Leibnitz



Abb.59 Zoom Leibnitz

²¹² Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Herzlich Willkommen in Leibnitz!, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/>, 22.03.2020.

Österreich*Steiermark**Gemeinde Leibnitz**Planungsgebiet*

4.3

Distanzen

Die Pyhrn-Autobahn A9 ist eine wichtige Verbindungsspanne zwischen dem Norden und dem Süden Österreichs. Sie führt auch durch den Bezirk Leibnitz. Der Anschluss erfolgt in der Gemeinde Gralla.

Die beiden Landesstraßen B74 und B73 bilden im Bezirk eine Ost-West Achse.

Mit der Südbahn ist die Gemeinde über zwei Bahnhöfe und der Bezirk über sechs Bahnhöfe erreichbar.

Im Bezirk verlaufen folgende vier Radwege: der R1 Sulmradweg, der R2 Murradweg, der R6 Römerradweg und der R20 Saggautalradweg.

Einen Überblick bezüglich der Distanzen von Leibnitz zu anderen Städten in Österreich erhält man in der anschließenden Analyse (Abb.60-63). Die Entfernungsdaten wurden aus den Googlemaps Routen gewonnen, daher ist darauf zu achten, dass der Weg zu den Verkehrsmitteln sowie das Parken am Zielort nicht miteinberechnet wurden.

Aus der Analyse kann entnommen werden, dass bei einer Stunde PKW-Fahrt man auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln eine Stunde unterwegs ist. Je kürzer die Strecken sind, desto eher empfiehlt es sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen.

Es lässt sich also feststellen, dass öffentliche Verkehrsmittel im städtischen Umfeld besonders effektive Transportmöglichkeiten sind.

Um so verwunderlicher ist es, dass im Stadtraum Leibnitz kein öffentlicher Verkehr vorhanden ist, da Leibnitz doch die Bezirkshauptstadt der Südoststeiermark ist. Lediglich Regionalbusse queren die Stadt. Besonders auffallend ist die fehlende öffentliche Anbindung an die 2015 fusionierten Gemeinden Seggauberg und Kaindorf an der Sulm.

Österreich

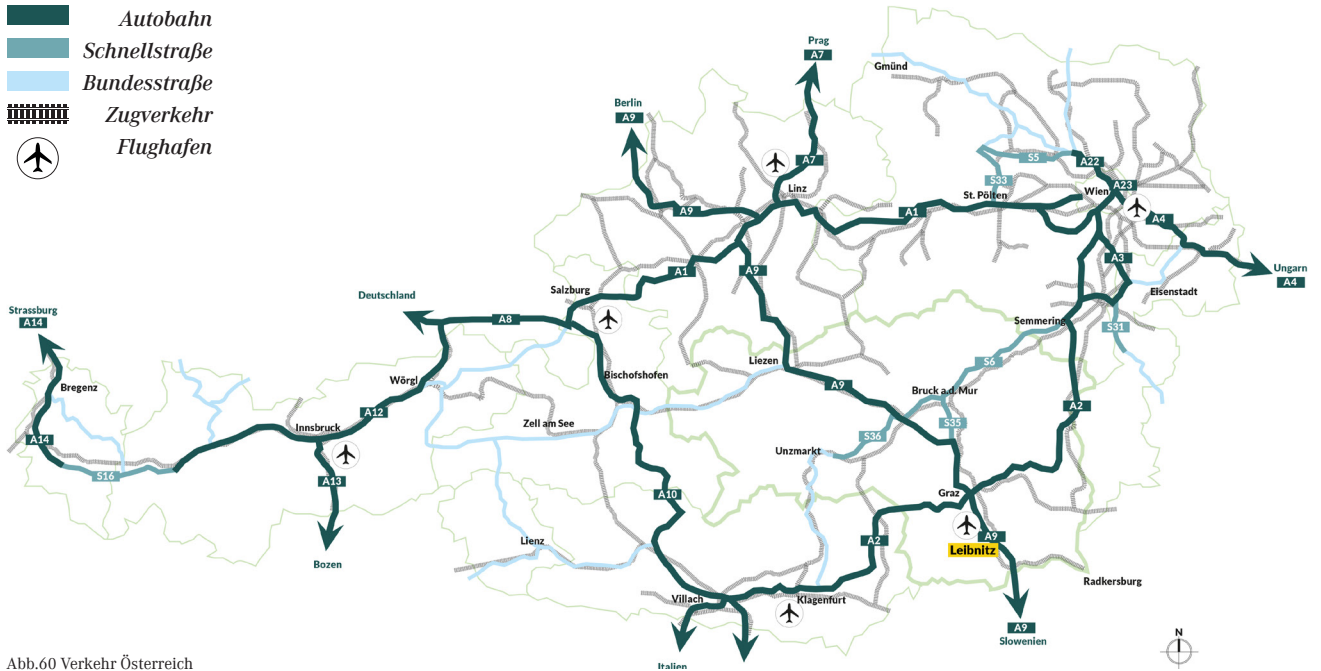


Abb.60 Verkehr Österreich

Wien 230km PKW 2h 30min ÖV 3h	Salzburg 315km PKW 3h 20min ÖV 5h	St. Pölten 280km PKW 2h 50min ÖV 4h	Bregenz 650km PKW 7h ÖV 10h
Innsbruck 500km PKW 5h ÖV 7h	Klagenfurt 145km PKW 2h ÖV 3h	Eisenstadt 205km PKW 2h ÖV 4h 30min	Linz 260km PKW 3h 15min ÖV 4h 30min

Steiermark

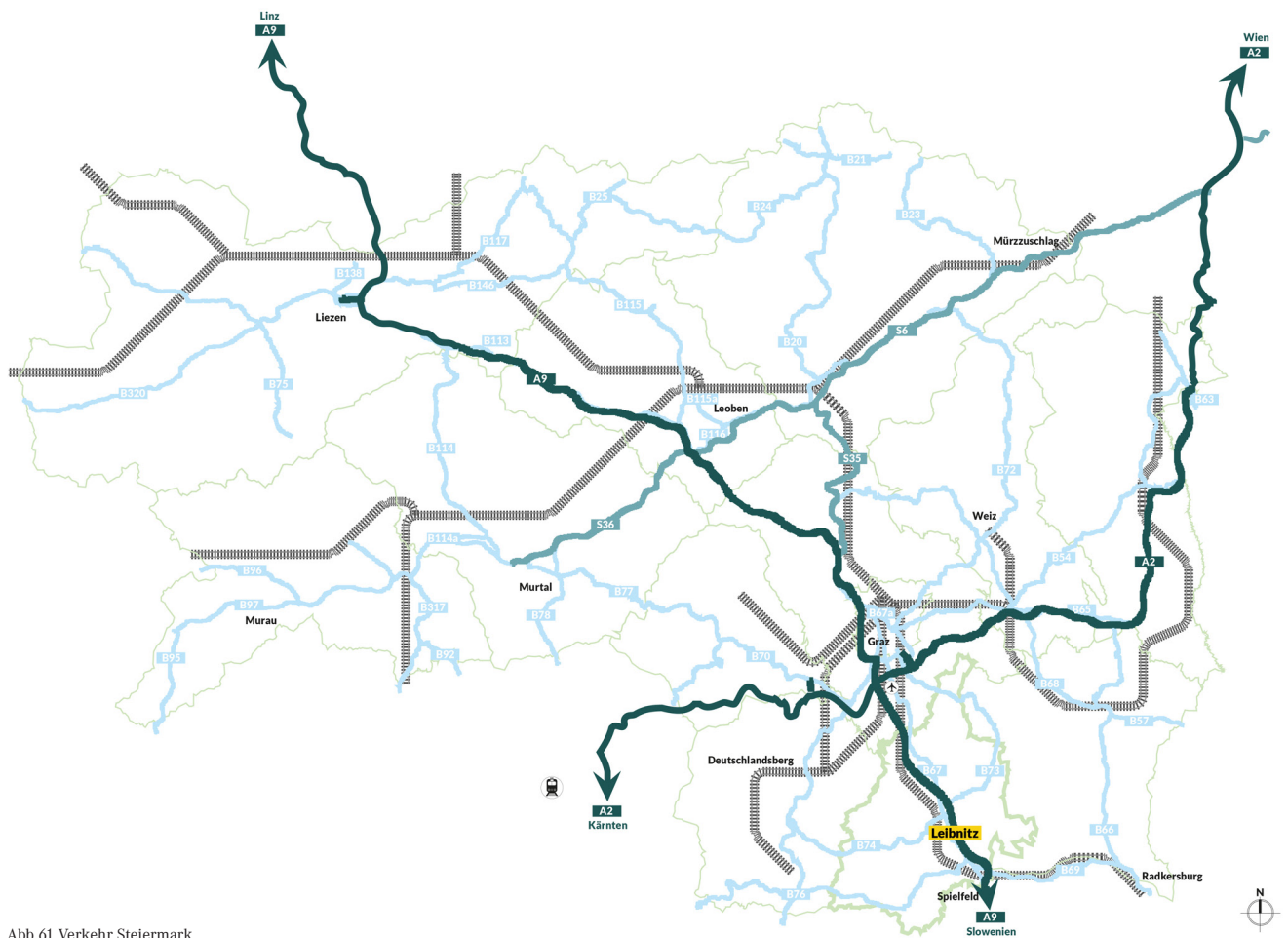


Abb.61 Verkehr Steiermark

Graz 40km PKW 40min ÖV 33min	Weiz 72km PKW 1h ÖV 2h	Mürzzuschlag 130km PKW 1h 45min ÖV 2h	Leoben 100km PKW 1h 15min ÖV 1h 45min	Radkersburg 45km PKW 50min ÖV 1h
Liezen 155km PKW 1h 45min ÖV 2h 30min	Spielfeld 12km PKW 15min ÖV 15min	Murau 168km PKW 2h ÖV -	Deutschlandsberg 40km PKW 40min ÖV -	

Bezirk Leibnitz

-  *Autobahn*
-  *Bundesstraße*
-  *Landesstraße*
-  *Zugverkehr*
-  *Regionaler Radweg*
-  *Bahnhof*

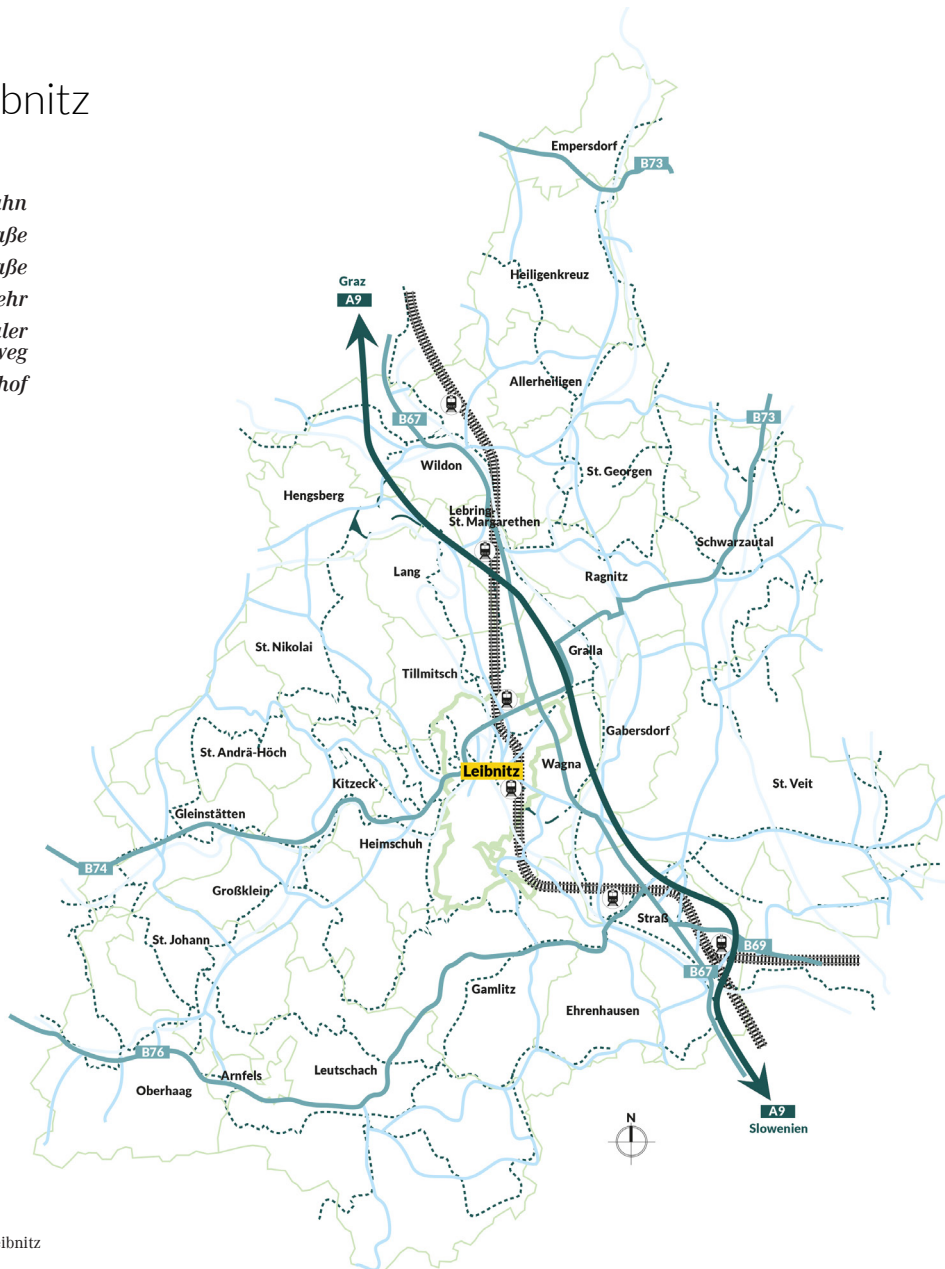


Abb.62 Verkehr Bezirk Leibnitz

<u>Gamlitz 11,5km</u> PKW 13min Rad 25min Fuß 2h 10min ÖV 2h 50min (B604+652)*	<u>Oberhaag 29,6km</u> PKW 30min Rad 1h 30min Fuß 6h ÖV 51min (B605+652)	<u>Gleinstätten 32,1km</u> PKW 22min Rad 1h Fuß 4h 30min ÖV 2h (B600+650)*	<u>Hengsberg 18,9km</u> PKW 18min Rad 1h Fuß 3h 15min ÖV 1h 10min (B614+618)*	<u>Wildon 14,8km</u> PKW 17min Rad 35min Fuß 2h 30min ÖV 13min (S5, Zug)
<u>Heiligenkreuz 25km</u> PKW 30min Rad 1h 15min Fuß 4h 30min ÖV -	<u>Schwarzaütal 19,4km</u> PKW 20min Rad 1h Fuß 3h 30min ÖV -	<u>St. Veit 8,5km</u> PKW 9min Rad 25min Fuß 1h 45min ÖV 1h 15min(B600)*	<u>Strass 8,9km</u> PKW 12min Rad 27min Fuß 2h ÖV 35min(S5+B600)*	<u>Ehrenhausen 9,6km</u> PKW 15min Rad 27min Fuß 1h 42min ÖV 6min(S5, Zug)

* Busse sind Regionalbusse, keine Örtlichen

Stadtgemeinde Leibnitz

-  *Autobahn*
-  *Bundesstraße*
-  *Landesstraße*
-  *Gemeindestraße*
-  *Zugverkehr*
-  *Regionaler Radweg*
-  *Regionale Buslinie*
-  *Bahnhof*



Abb.63 Verkehr Gemeinde Leibnitz

Seggauberg 2,9km

PKW 6min
 Rad 18min
 Fuß 40min
 ÖV -

Schönegg 5,1km

PKW 9min
 Rad 21min
 Fuß 1h
 ÖV -

Rettenbach 3,8km

PKW 7min
 Rad 17min
 Fuß 47min
 ÖV -

Oberlupitscheni 6km

PKW 10min
 Rad 22min
 Fuß 1h 10min
 ÖV -

Altenmarkt 600km

PKW 2min
 Rad 2min
 Fuß 7min
 ÖV -

Silberberg 4,6km

PKW 6min
 Rad 18min
 Fuß 50min
 ÖV 17min(B605)*

Kogelberg 6km

PKW 8min
 Rad 27min
 Fuß 1h 10min
 ÖV 31min (B605)*

Grottenhof 3,5km

PKW 6min
 Rad 13min
 Fuß 37min
 ÖV 34min(B600)*

Kainberg 4km

PKW 7min
 Rad 17min
 Fuß 45min
 ÖV 27min (B605)*

Kaindorf 2km

PKW 3min
 Rad 5min
 Fuß 20min
 ÖV 15min(S5, Zug)

* Busse sind Regionalbusse, keine Örtlichen

4.4

Best practice Beispiel

Eisenstadt

Ein gutes Beispiel für ein innerstädtisches Mobilitätsangebot in einer Kleinstadt ist das Konzept des Stadtbusses (Abb.64) in Eisenstadt. Eisenstadt liegt im Bundesland Burgenland und ist auch die Landeshauptstadt. Es leben über 14.000 Menschen in der stetig wachsenden Stadt auf einer Fläche von 42,91 km².²¹³



Abb.64 Eisenstadtbuss

Zum Vergleich: Leibnitz hat über 13.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf einer Fläche von 23,53 km².²¹⁴ Das heißt, in Eisenstadt hat man es trotzdem geschafft, einen Stadtbuss zu aktivieren, obwohl die Bevölkerungsdichte niedriger als in Leibnitz ist.

2 Jahre dauerte die Planungsphase gemeinsam mit dem Partizipationsprojekt der Bevölkerung für ein öffentliches Nahverkehrsliniensystem in Eisenstadt.

2016 starteten drei Buslinien, die die Stadtbezirke mit der Innenstadt vernetzen. 2018/19 wurde eine vierte Linie installiert (Abb.65).²¹⁵

Nach dem ersten Jahr konnte aus der Evaluierung entnommen werden, dass bereits mehr als 500.000 Menschen das Angebot genutzt haben. Die vier Buslinien fahren mehr als hundert Haltestellen an. Auch der Preis für die Benutzung ist für jedermann erschwinglich. Eine Einzelfahrt kostet 1 Euro, und ein Tagesticket bekommt man um 2 Euro (Stand Sommer 2019).²¹⁶

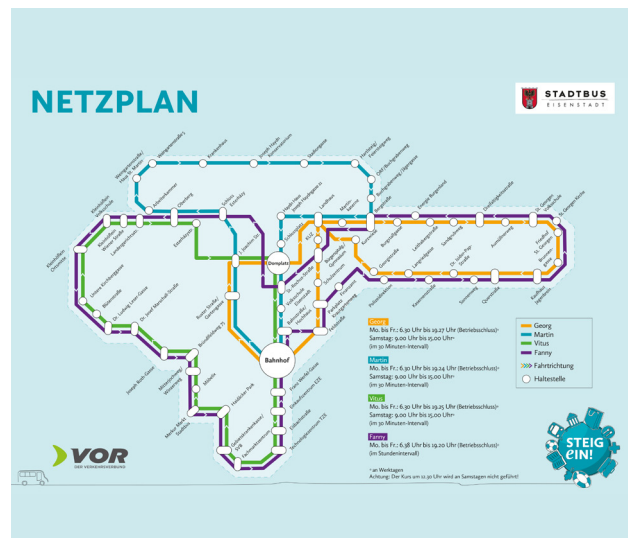


Abb.65 Netzplan Eisenstadtbuss

²¹³ Vgl. Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt: Hohe Lebensqualität, <https://www.eisenstadt.gv.at/leben/>, 31.03.2020.

²¹⁴ Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Herzlich Willkommen in Leibnitz!, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/>, 22.03.2020.

²¹⁵ Vgl. Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt: Stadtbuss Eisenstadt, <https://www.eisenstadt.gv.at/leben/stadtbuss-city-taxi/>, 22.03.2020.

²¹⁶ Vgl. Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt: TICKETS & TARIFE, <http://www.stadtbuseisenstadt.at/index.php/stadtbuss-eisenstadt-97.html#tickets>, 31.03.2020.

4.5

Strukturanalyse

Rechtsvorschrift für ein Entwicklungsprogramm

Die Rechtsvorschrift für das Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Leibnitz (Abb.66) besagt für die Bereiche Grünraum, Siedlungsstruktur, Tourismus, Industrie- und Gewerbebetrieb Folgendes:
Im Landesentwicklungsprogramm 1977 ist Leibnitz als Bezirkshauptstadt und Regionales Zentrum bestimmt worden.

Grünraumelemente wie Bäume, Alleen, Hecken, naturnahe Wiesen, Feucht- und Trockenbiotope aber auch ökologisch bedeutende Räume sind im politischen Bezirk Leibnitz zu schützen sowie zu erneuern.

Des weiteren gilt, großflächige Versiegelungen zu verhindern und besonders auf Immissionen zu achten. Siedlungsformen sind so zu gestalten, dass sie flächensparend ausgebaut werden. Empfohlen wird also Geschoßwohnbau oder verdichtete Wohnformen. Die Verdichtung und Entwicklung im Zentrum liegen dabei im Vordergrund. Dabei soll aber auch eine Funktions- bzw. Nutzungsdurchmischung berücksichtigt werden. Siedlungen sollen so konzipiert werden, dass sie auf bestehende Nahversorgungsanlagen abgestimmt werden. Die Belastung der Immissionen wird reduziert. Dazu muss der öffentliche Personenverkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr angepasst werden. Das heißt, dass Verkehrswege vom Wohnen zur Arbeit, zur Versorgung und zur Erholung verkürzt werden. Gleichzeitig wird damit die Qualität innerhalb der Wohnsiedlung sichergestellt, und der Freiraum bekommt eine besondere Rolle bei der Gestaltung. Dazu gehört auch der Ausbau von Grünflächen.

Infolgedessen erfolgt der Ablauf einer Siedlungsentwicklung von innen nach außen.

Ein weiteres Ziel ist es in bestehenden Siedlungsgebieten, leerstehenden Gebäuden eine Neunutzung zu geben. Bei neuen Bausubstanzen sind klimatologische Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Des weitem müssen räumliche Gegebenheiten für Tourismus sichergestellt und weiterentwickelt werden.

Die Gemeinde Leibnitz ist als regionaler Industrie- und Gewerbestandort bestimmt. Die Zusammenarbeit zwischen interkommunalen Betrieben soll gestärkt werden. Passende Flächen für regionale aber auch überregionale Industrie- und Gewerbeunternehmen sollen gesichert werden.²¹⁷

217 Vgl. Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort: Landesrecht konsolidiert Steiermark: Gesamte Rechtsvorschrift für Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Leibnitz, Fassung vom 15.07.2016, 2019, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000352&FassungVom=2016-07-15>, 5.11.2019

Stand: April 1997
 GIS-Grafik: Hocovar
 Kartengrundlage: Amt d. Stmk. LR. Ref. f. IKT

Verfasser:
 Dipl.-Ing. Günther Tischler
 Dipl.-Ing. Wilhelm Schrenk
 Ing. Konsulent für
 Raumplanung und Raumordnung
 Wastlingasse 1
 8010 Graz

Regionales Entwicklungsleitbild Leibnitz

Strukturmodell

Entwicklungsschwerpunkte
 für Teilräume

- Zentrale Orte
- /// Entwicklungsachse
- „Regionalstadt“ Leibnitz

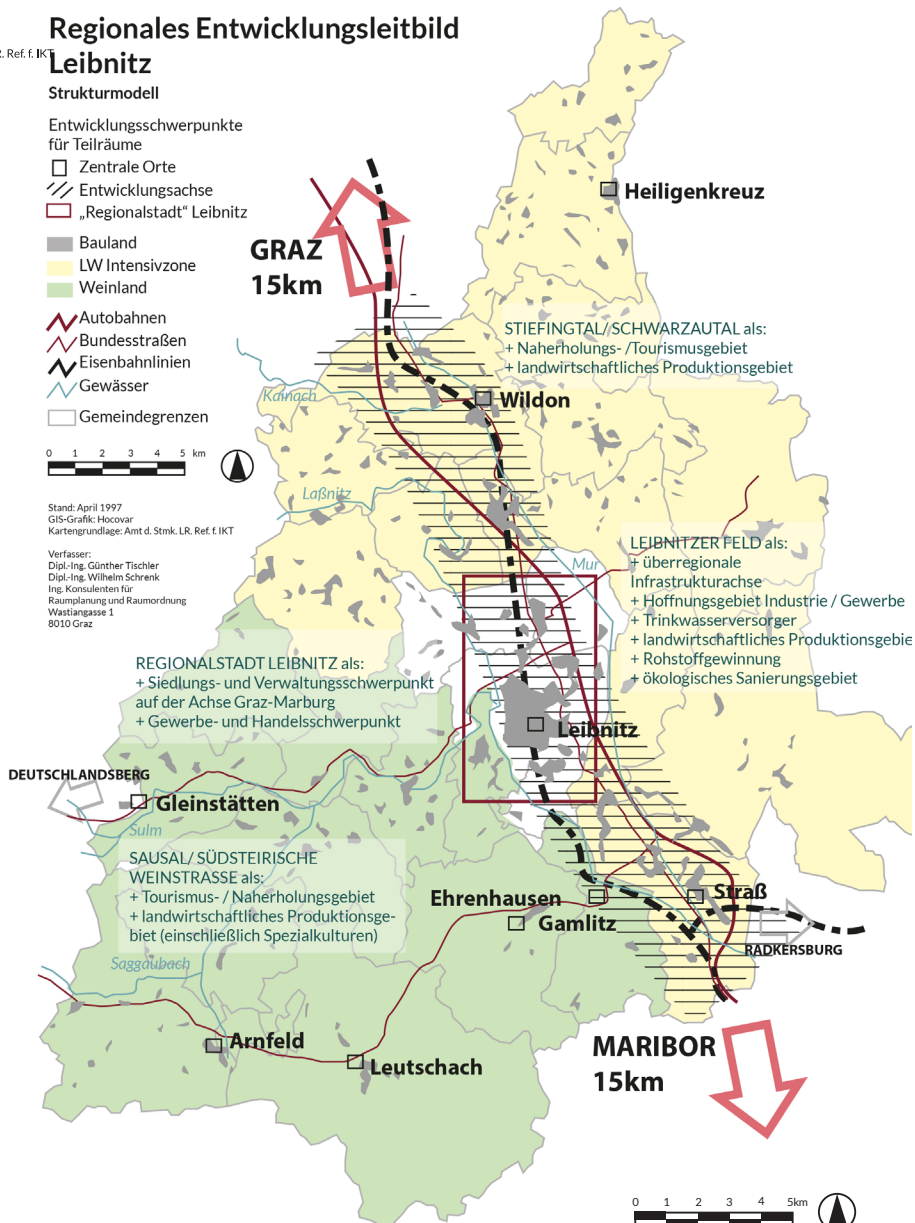
- Bauland
- LW Intensivzone
- Weinland

- Autobahnen
- Bundesstraßen
- Eisenbahnlinien
- Gewässer
- Gemeindegrenzen

0 1 2 3 4 5 km

Stand: April 1997
 GIS-Grafik: Hocovar
 Kartengrundlage: Amt d. Stmk. LR. Ref. f. IKT

Verfasser:
 Dipl.-Ing. Günther Tischler
 Dipl.-Ing. Wilhelm Schrenk
 Ing. Konsulent für
 Raumplanung und Raumordnung
 Wastlingasse 1
 8010 Graz



□ Zentrale Orte

□ „Regionalstadt“ Leibnitz

■ LW Intensivzone

— Autobahn

— Eisenbahnlinien

/// Entwicklungsachse

■ Bauland

■ Weinland

— Bundesstraßen

— Gewässer

Abb.66 Regionales Entwicklungsleitbild Leibnitz | Strukturmodell

Siedlungsstrukturen

kleinräumige Bevölkerungsprognose 2018 - 2040

Bevölkerungsprognose
2030 - Index: 2018 = 100
Datenstand: 1.1.2018

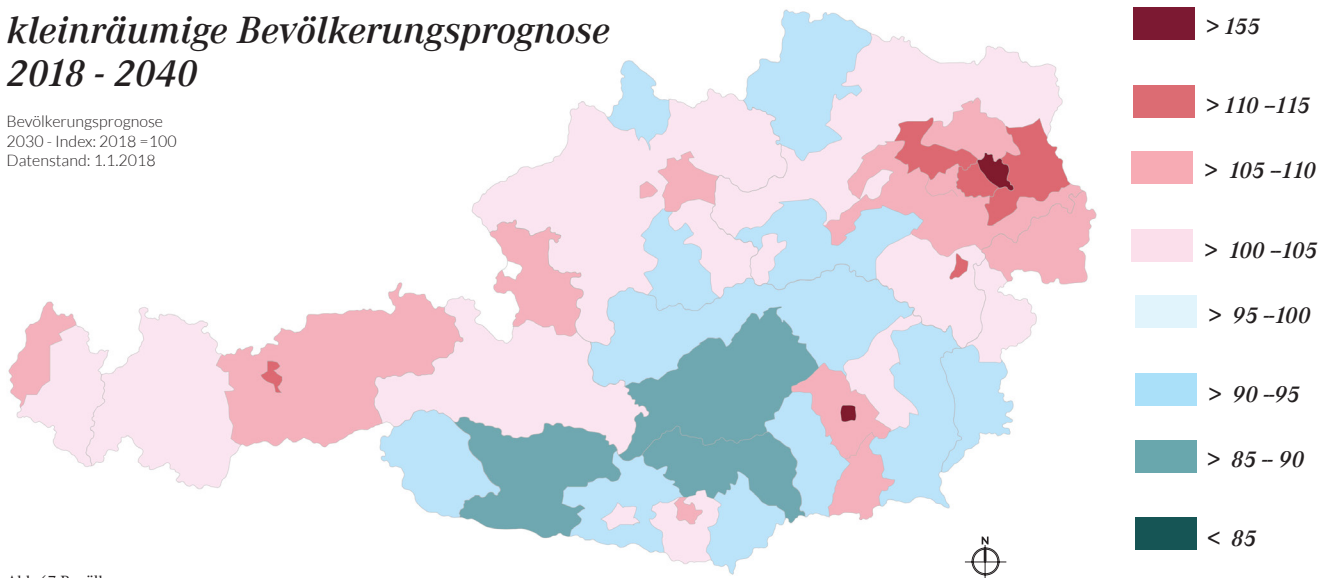


Abb.67 Bevölkerungsprognose

	Bevölkerung		Gesamtveränderung		Geburtenbilanz		Wanderungsbilanz		Außenwanderungsbilanz		Binnenwanderungsbilanz	
	2018	2040	absolut	%	absolut	auf 1.000	absolut	auf 1.000	absolut	auf 1.000	absolut	auf 1.000
Steiermark	1.240.214	1.271.654	31.440	2,5	-38.108	-30,7	69.548	56,1	52.982	42,7	16.565	13,4
Leibnitz	82.036	83.321	1.285	1,6	-2.025	-24,7	3.310	40,3	2.040	24,9	1.270	15,5

Die Zahl der Bevölkerung (Abb.67) steigt stetig. Leibnitz profitiert von Zuwanderung, die Geburten-Sterbe-Bilanz ist negativ. Diese Dynamik wird sich auch in Zukunft fortsetzen, bis 2030 wird die Wohnbevölkerung in Leibnitz voraussichtlich um +1,0 % wachsen. Somit zählt der Bezirk zu den wenigen demographischen Wachstumsregionen der Steiermark.²¹⁸

Der Raumnutzungskataster zeigt, dass das Zentrum überwiegend aus dem Kerngebiet und dem Wohngebiet besteht. Vereinzelt gibt es Flächen für Einkauf-, Industrie- und Gewerbegebiete, insbesondere im Bereich des Bahnhofes.

Das Freiland erstreckt sich westlich vom Zentrum Richtung Seggauberg. Zusätzlich beinhaltet es Sondernutzungen aber auch Bereiche des Naturschutzgebietes. (Abb.68)

Topografie



Abb.68 Raumnutzungskataster

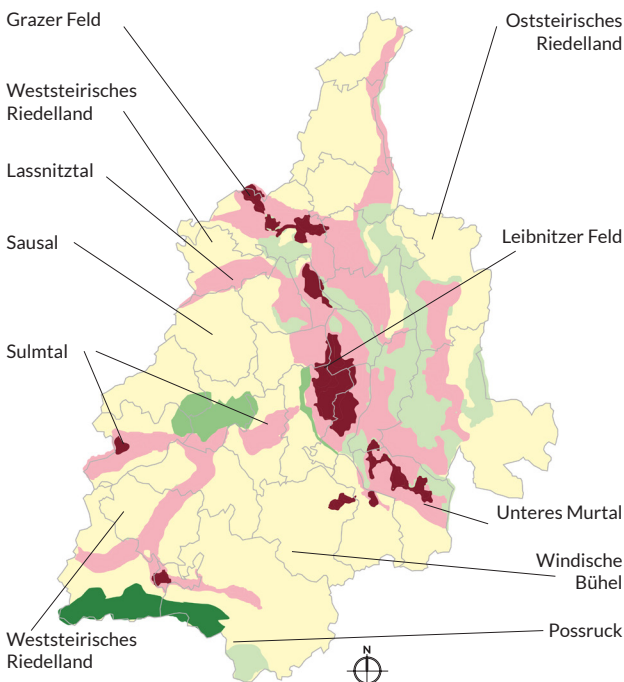


Abb.69 Topografie

- Außeralpines Hügelland
- Ackerbaugeprägte Talböden und Becken
- Siedlungs- und Industrielandschaften
- Außer Alpine Wälder und Auwälder
- Naturschutzgebiet
- Forstwirtschaftlich geprägtes Bergland

Der größte topografische Teil des Leibnitzer Bezirkes ist Hügelland und besteht aus Riedeln, engen Seitentälern, Wiesen, Äckern, Weingärten und Sonderkulturen. Das forstwirtschaftliche Bergland befindet sich im Gebiet des Possrucks und ist vorwiegend aus Wäldern und kleinen Grünlandgebieten bedeckt aber kaum besiedelt. Wälder und Auwälder beinhalten unterschiedliche Nutzungen, meist landwirtschaftliche Produktion und Rohstoffgewinnung. Die Talböden und Becken finden sich vorwiegend im Leibnitzer Feld und entlang der Flüsse mit großzügigen Monokulturflächen wieder. Die Siedlungslandschaften befinden sich in den Kernräumen und haben hohe Anteile an versiegelter und bebauter Fläche.²¹⁹ (Abb.69)

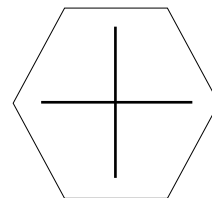
²¹⁹ Vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung/Abteilung 16 – Landes- und Gemeindeentwicklung: Gemeindeentwicklung/Regionales Entwicklungsprogramm der Planungsregion LEIBNITZ, August 2009, <http://docplayer.org/54285113-Raumplanung-steiermark.html>, 29.05.2020.

4.6

SWOT-Analyse

76

Stärken



Neben regionalen Nahversorgern bietet die Stadt verschiedenste Modeläden, Shops, Frisöre, Restaurants, Bars und Pubs. Sie verteilen sich über den Hauptplatz bis in die Seitengassen. Üppiges Markttreiben gibt dem Zentrum ein besonderes Flair.

Für jede Altersklasse gibt es umfangreiche Angebote. Angefangen bei den Jüngsten, verfügt Leibnitz über eine Kinderkrippe und fünf Kindergärten. Im Bereich der Bildung sind vier Volksschulen, zwei Neue Mittelschulen und eine Polytechnische Schule vorhanden. Des weiteren bietet sich die Möglichkeit, ein Bundesrealgymnasium oder eine Handelsakademie/Handelsschule zu besuchen. Das Bildungszentrum für Obst- und Weinbau Silberberg und die Höhere Technische Bundeslehranstalt in Kaindorf bieten berufsbezogene Ausbildungen. Weiters gibt es eine reformpädagogische Schule und ein Zentrum für Inklusiv- & Sonderpädagogik. Auch die Musikschule, das Bildungszentrum Leibnitz, das Bildungshaus Retzhof und die Volkshochschule bieten dem gesamten Bezirk Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Ein wichtiges Institut der Stadt ist das Jugendzentrum WAVE. Dort erwarten die Kinder und die Jugendlichen Unterhaltung, Spiel, Sport, Lernhilfe und neue Bekanntschaften. Es ist ein Ausgleichsort zur schulischen Lehre.²²⁰

Ebenso gibt es Räumlichkeiten für ältere Bewohnerinnen und Bewohner von Leibnitz. Insgesamt verfügt der Bezirk 18 Seniorenheime, davon befinden sich zwei Heime und ein betreutes Wohnen in unmittelbarer Stadtnähe.²²¹

Ausflüge und gemeinsame Aktivitäten werden vom Pensionistenverband oder von den Angestellten des Seniorenzentrum Leibnitz organisiert.²²²

Eine große Zahl an Sportanlagen wertet die Bezirkshauptstadt auf. Dazu gehört ein Freibad, eine Leichtathletikanlage, mehrere Volleyballplätze, sowie Tennisplätze, Fußballplätze, eine Boulderhalle, ein Skaterpark in den Sommermonaten und ein Kunsteislaufplatz in den Wintermonaten. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Freizeitaktivitäten wie Stand-up-paddle am Sulmsee, verschiedenste Wander- und

Radrouten und Campinganlagen. Das Seminarhotel Jufa stellt eine Vielfalt an sportlichen Kursen und Workshops zur Verfügung.

Auch im kulturellen Bereich weist Leibnitz einiges vor. Für Veranstaltungen, Ausstellungen oder Konzerte dienen Orte wie das Naturparkzentrum, der Marenzikeller, der Eventkölla, das Kulturzentrum, das Alte Kino, die Staudinger Halle und viele weitere Räumlichkeiten. Leibnitz verfügt über einige Museen, mehrere Kirchen und eine Stadtbibliothek. Die wohl bekannteste Sehenswürdigkeit in Leibnitz ist das Schloss Seggau. Das Schloss präsentiert sich als Hotel, Seminar- und Veranstaltungsort. Es ist ein Ort der Begegnung, ein Raum für Bildung und Erholung. Dadurch, dass das Schloss auf einer Anhöhe liegt, hat man von dort einen optimalen Ausblick auf den gesamten Bezirk Leibnitz.

Ebenfalls populär ist Leibnitz als das Tor zum südsteirischen Weinland. Beliebte Ausflugsziele sind die zahlreiche Weingüter und Buschenschänke. Besonders stolz ist man auf die über 50 Vereine.²²³ Sie spiegeln die unterschiedlichsten Interessen, Lebensfreuden und Brauchtümer der Bewohnerinnen und Bewohner wider.

Im Zentrum der Stadt liegt der Stadtpark und in unmittelbarer Nähe das Naturschutzgebiet der Au. Leibnitz ist laut Statistik Austria eine wachsende Stadt. Der Zuzug lag im Jahr 2018 bei 1.135 Personen.²²⁴

Um den Anforderungen der Zeit gerecht zu werden, wurde ein Projekt zur Stadtentwicklung gestartet. Das Projekt „Leibnitz 2030“ befasst sich mit dem Prozess der Bürgerbeteiligung und der Erforschung nachhaltiger Strategien der Stadtentwicklung. Das Projekt beinhaltet 13 Lebensbereiche. Einer dieser Teile beschäftigt sich mit dem Thema der Mobilität.²²⁵

Es wurden bereits E-Ladestationen für Fahrräder und Autos errichtet und das Konzept des IST-Mobils installiert. Das IST-Mobil als Sammeltaxi hat die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum zu unterstützen.²²⁶

²²⁰ Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Bildung & Kultur, <https://www.leibnitz.at/bildung-kultur/>, 17.02.2020.

²²¹ Vgl. bh-leibnitz: Pflegeheime im Bezirk Leibnitz, 2018, https://www.bh-leibnitz.steiermark.at/cms/dokumente/11547577_58183115/46c23df5/Liste-Pflegeheime%20April%202018.pdf, 17.02.2020.

²²² Vgl. Stadtgemeinde Leibnitz: Seniorenbetreuung, <https://www.leibnitz.at/buergerservice/soziales/senioren/seniorenbetreuung/>, 17.02.2020.

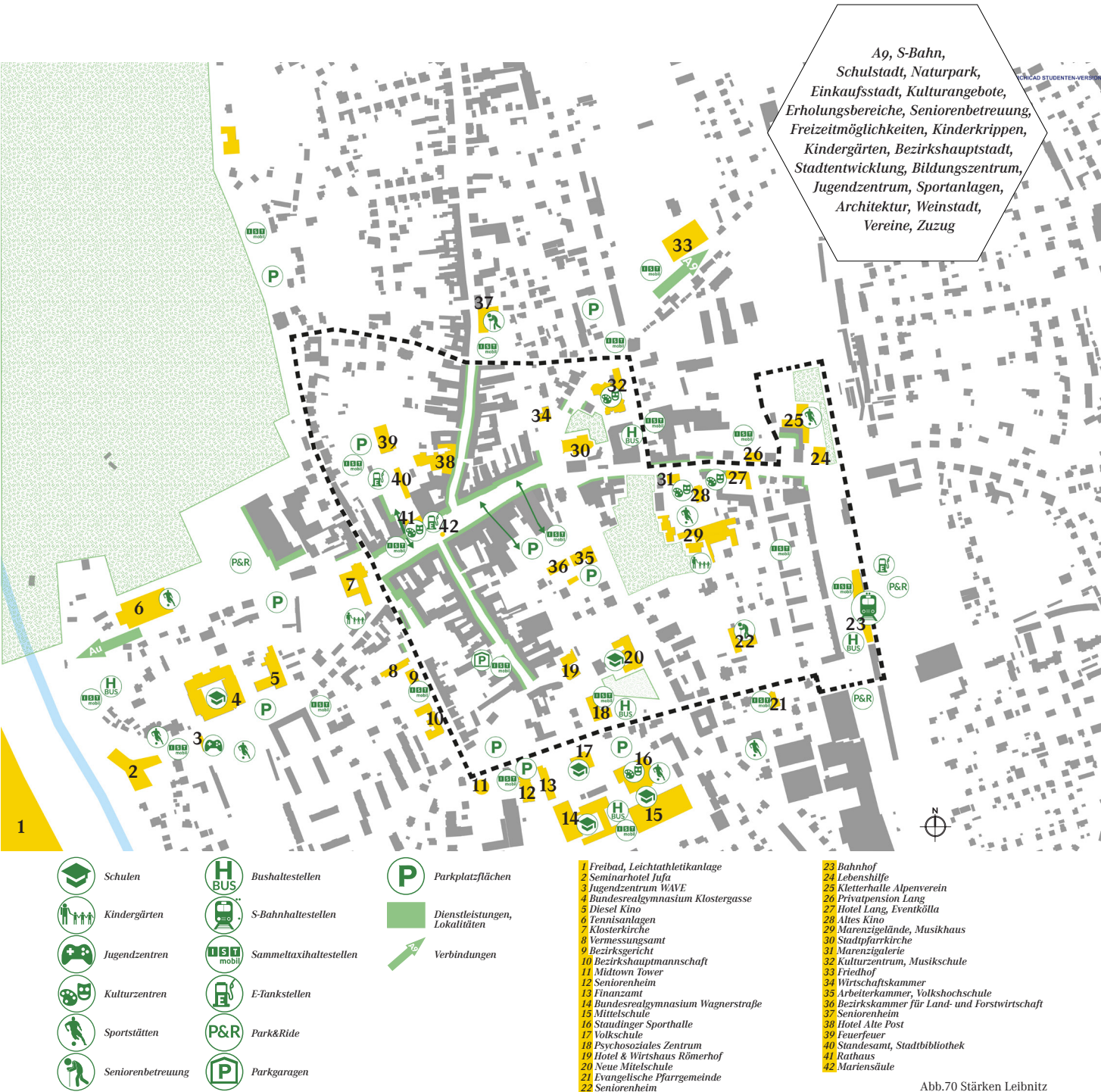
²²³ Vgl. Heimo Kapeller: Vereine Leibnitz, <https://www.steiermark.net/vereine/leibnitz/>, 17.02.2020.

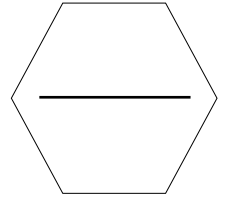
²²⁴ Vgl. Statistik Austria, AMS, Berechnungen: Landesstatistik Steiermark, 13.03.2020, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256481_141979478/0a48df2/61053.pdf, 17.02.2020.

²²⁵ Vgl. Hartinger 2017, 4-47.

²²⁶ Vgl. ISTmobil GmbH: ISTmobil – Interface for Smart Transport, <https://istmobil.at>, 17.02.2020.

„[...], hat Leibnitz die Chance, in diesem Bereich einen Meilenstein zu setzen, in den alle Möglichkeiten der Fortbewegung und alle technischen Möglichkeiten mit in die Überlegung einfließen. Von neuen Durchquerungen für Fußgänger in der Innenstadt, über neue Radwegenetze bis hin zum Auto und dem öffentlichen Verkehr.“ ²²⁷





Schwächen

Um eine lebenswerte Bezirkshauptstadt zu bleiben und den heutigen Bedingungen gerecht zu werden, bedarf es einer gewissenhaften Stadtentwicklung. Vor allem die Thematik rund um den Klimawandel erfordert dringend Maßnahmen.

In Leibnitz fehlt es vorerst an einem Verkehrskonzept. Besonders am Hauptplatz ist das Auto anstelle der Menschen das dominante Element (Abb.71).



Abb.71 Verkehrssituation Hauptplatz Leibnitz

Die brillante Illustration (Abb.72) des schwedischen Künstlers Karl Jilg im Auftrag der schwedischen Straßenverwaltung zeigt sehr treffend, wie extrem die Situation tatsächlich auch in Leibnitz ist - selbst in einem städtischen Geschäftsviertel, das für den Fußgängerverkehr konzipiert wurde:²²⁸

Das Bild lässt sich mit der aktuellen Situation am Hauptplatz vergleichen.

An Markttagen herrscht ein reges Gedränge im Zentrum. Parkende Autos und Lieferwägen blockieren den

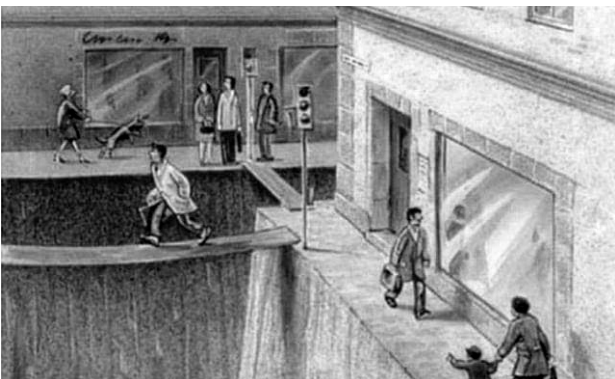


Abb.72 Illustration Karl Jilg

²²⁸ Vgl. Joseph Stromberg: This brilliant illustration shows how much public space we've surrendered to cars, 18.11.2014, <https://www.vox.com/xpress/2014/11/18/7236471/cars-pedestrians-roads>, 18.02.2020.

²²⁹ Vgl. StadtlABOR - Innovationen für urbane Lebensqualität GmbH: COOL LEIBNITZ - UMSETZUNGSKONZEPT FÜR EIN SMARTES UND RESILIENTES LEIBNITZ, <https://www.stadtlaborgraz.at/de/project/cool-leibnitz>, 18.02.2020.

eigentlichen Markt. Außerdem behindern Werbetafeln und andere Beschilderungen den Bürgersteig. Für Passantinnen und Passanten bleibt kaum Platz für das Flanieren. Außerdem mangelt es an Übergängen. Zurzeit sind nur zwei Fußgängerübergänge vorhanden. Weiters gestaltet sich das Fahrradfahren als eine Herausforderung. Eigene Fahrradstreifen sind kaum vorhanden. Am Hauptplatz kommt es trotz gekennzeichnete Radwege zu Zusammenstößen (Abb.73). Nur beschränkt existiert ein innerstädtischer öffentlicher Verkehr. Busse fahren meist nur an Schultagen und zu Stoßzeiten. Einen Stadtbus gibt es nicht.

Durchgeführte Messungen zeigten auf, dass es einen Temperaturunterschied von sechs Grad Celsius zwischen dem Marenzipark (Stadtpark) und dem Hauptplatz gibt. Des öfteren wanderte bereits die Thermometeranzeige am Hauptplatz auf 40 Grad Celsius. Dass es in den Sommermonaten zu Überhitzungen kommen kann, ist angesichts des Klimawandels in Zukunft nicht mehr auszuschließen.²²⁹ Im Kern der Stadt fehlt es an Grünflächen, Pflanzen und Bäume.

Mehr und mehr Flächen werden versiegelt. Häuser werden gebaut und Autoabstellplätze geschaffen. Dennoch wird die Parkplatzsituation in Leibnitz von vielen kritisch betrachtet. Mit den vielen Kraftfahrzeugen kommt es auch zu erhöhtem Lärmpegel vor allem im Bereich der Gastgärten am Hauptplatz.



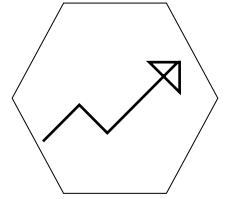
Abb.73 Fahrradstreifen Hauptplatz Leibnitz

„Leibnitz ist eine rasch wachsende Stadt.

Dies führt – wenn nicht Gegenmaßnahmen geplant und umgesetzt werden – zu einem steigenden Verkehrsaufkommen, erhöhtem Energieverbrauch, einer Reduktion von Grünflächen durch die Nachverdichtung und Sorgen der BürgerInnen bzgl. der zuziehenden Menschen.“ ²³⁰



Abb.74 Schwächen Leibnitz



Chancen & Potentiale

Im Bereich der Mobilität gibt es viele Chancen und Potentiale für Leibnitz.

Alle wichtigen Einrichtungen (Bezirkshauptmannschaft, Gericht, Vermessungsamt, Finanzamt, Rathaus, Standesamt, WKO, AK, Bezirkskammer für Land- und Forstwirtschaft, Bezirksjagdamt, Banken, Postämter, Bibliotheken, Geschäftslokalitäten, Restaurants, Schulen, Kindergärten, Kulturstätten und Arztpraxen) liegen ausgehend vom Hauptplatz im Umkreis von 300 Metern. Der Bahnhof, die Sportanlagen, die Parks, der Friedhof und viele Veranstaltungsräumlichkeiten sind in einer Reichweite von 700 Metern situiert.

Laut der Gehzeitberechnung des Verbandes alpine Vereine Österreichs erreicht eine Fußgängerin oder ein Fußgänger alles im Umkreis von einem Kilometer innerhalb von einer Viertelstunde (Abb.75).²³¹

Leibnitz hat also die Chance eine Fußgängerstadt zu werden. Dazu müssen die vorhandenen Wege, Durchgänge und Freiräume attraktiv umgestaltet werden.

Des weiteren könnte Leibnitz zu einer Fahrradstadt ausgebaut werden. Die vorhandenen Straßenflächen haben breite Straßenquerschnitte, sodass man Platz hat, um Fahrradspuren anzulegen.

Zusätzlich können durch verkehrsberuhigte Zonen neue eindrucksvolle Stadträume geschaffen werden und so Bewohnerinnen und Bewohner motiviert werden, zu Fuß Erledigungen zu machen.

Ein Verkehrsknotenpunkt mit einem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gibt die Chance, den ländlichen Raum mit der Innenstadt zu vernetzen.

Brachflächen bieten Potentiale für neue Stadtplätze, Stadtoasen, Stadtniesen aber auch für neue Grünflächen. Dies würde für die Stadt eine erhebliche Qualitätssteigerung bedeuten.

231 Vgl. Verband alpine Vereine Österreichs: Gehzeitberechnung, https://vavoe.at/wp-content/themes/vavoe/elearning/orientierung/orientierung/Trainergrundkurs_Kartenkunde_und_Orientierung/gehzeitberechnung.pdf, 19.02.2020.

4.7

Verkehrsanalyse

Innenstadt Leibnitz | IST

Der Plan (Abb.76) zeigt den derzeitigen innerstädtischen Verkehr der Stadtgemeinde Leibnitz.

Generell kommt man mit dem PKW zu jeder beliebigen Haustür, denn jede noch so kleine Gasse kann und darf mit dem Auto befahren werden.

Fast jede breitere Straße hat Gegenverkehr. Nur vereinzelt gibt es Straßenabschnitte als Einbahnsystem. In diesen Straßen stehen großzügige Autoabstellplätze zur Verfügung.

Darüber hinaus wird vielfach dort geparkt, wo gerade Platz ist, egal, ob die Fläche als Parkplatz ausgewiesen ist oder nicht. Besonders bemerkbar macht sich diese Situation am wöchentlichen Markt am Hauptplatz. Hier sind nicht nur die privaten PKW sondern auch die zahlreichen Lieferwagen beliebig abgestellt (Abb.77). Für das eigentliche Markttreiben bleibt wenig Raum übrig. Auch das Fahrradfahren gestaltet sich nicht immer einfach, sondern wird zum sprichwörtlichen Hürdenlauf. Es gibt markierte Radfahrstreifen, doch von anderen Verkehrsteilnehmern werden die Markierungen oft übersehen oder ignoriert, was für den Radfahrer eine Gefahr darstellt.

Ein durchgängiges Fahrradwegenetz in der Gemeinde existiert nicht.

Gehsteige sind im Zentrumsgebiet vorhanden. Allerdings beinhalten diese Behinderungen durch unterschiedliche Niveauhöhen, zahlreiche Werbetafeln und bauliche Hürden.

Wichtige Hinweistafeln, um Besuchende eine bessere Orientierung zu geben, fehlen.

Direkt am Hauptplatz entlang der Fassaden gibt es genügend Fläche für den Fußgängerverkehr. Jedoch gibt es auch hier zahlreiche Beschilderungen, welche Blockaden für die Fußgängerin oder den Fußgänger darstellen. Zusätzlich teilt die Straße in der Mitte den Hauptplatz markant in zwei Hälften. Es gibt nur zwei Überquerungsmöglichkeiten in Form von Zebrastreifen. Positiv am derzeitigen Verkehrszustand sind die vielen Parkplätze für den Individualverkehr. Es gibt östlich am

Bahnhofsareal und westlich am Cityparkareal zahlreiche Park&Ride Möglichkeiten.

Nördlich direkt hinter dem Rathaus am Sparkassenparkplatz und südlich hinter dem Sailerhof am Raiffeisenparkplatz befinden sich gebührenpflichtige Abstellmöglichkeiten, wobei hier hervorgehoben werden muss, dass man dort 90 Minuten gratis parken darf (Stand 2020).

Auch direkt am Hauptplatz kann geparkt werden.

Nicht vergessen werden darf, dass es eine Parkgarage in der Schmiedgasse gibt.

Bushaltestellen gibt es am Bahnhof, in der 27.-Jänner-Straße bei der Post, in der Marburger Straße bei der Neuen Mittelschule und in der Wagnastraße vor dem Gymnasium. Ist-Mobil Stationen sind genügend vorhanden, sie befinden sich vor jeder wichtigen Einrichtung.

E-Ladestationen für Autos sowie für Fahrräder findet man am Hauptplatz, am Sparkassenparkplatz und am Bahnhofsgelände.



Abb.77 Markttag

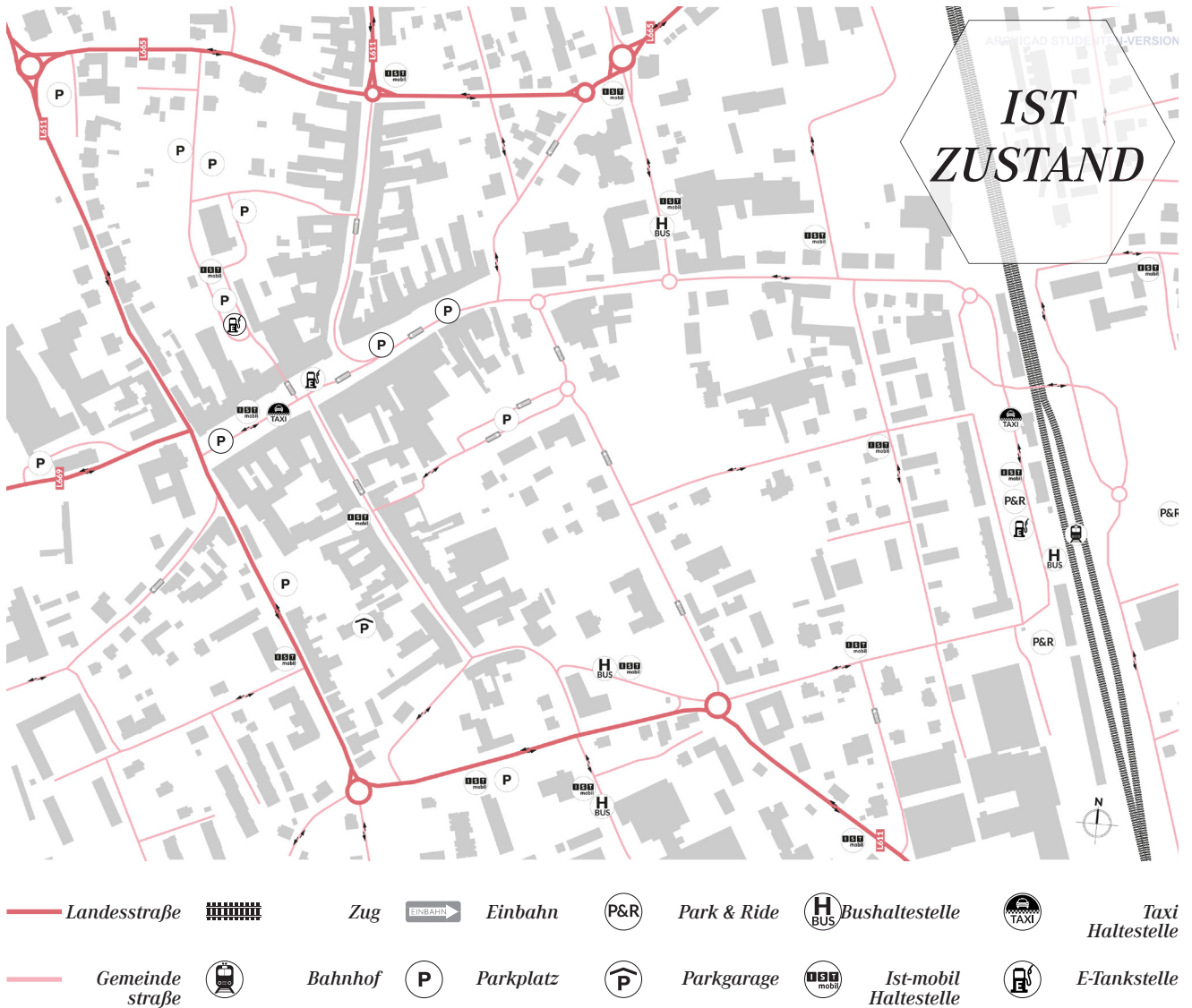


Abb.76 aktuelle Verkehrssituation

Innenstadt Leibnitz | SOLL (Abb.78)

Um dem regen Verkehrsaufkommen im Zentrum entgegenzuwirken, soll der Hauptplatz eine verkehrsberuhigte Zone werden. Nur dem öffentlichen Verkehr ist das Passieren des Hauptplatzes gestattet, Anlieferungen für Geschäftslokalitäten sollen nur in einem begrenzten Zeitraum erlaubt sein. Hauptnutzerinnen und Hauptnutzer sind der Fußgängerverkehr und der Radfahrerverkehr.

Vorhandene Parkplatzanlagen wie der Sparkassen-Parkplatz und der Raiffeisen-Parkplatz sollen ausgebaut und zusätzlich mit einem Parkleitsystem ausgestattet werden.

Auch die Park&Ride Anlagen in der Rudolf-Hans-Bartsch-Gasse und am Bahnhof sollen gekennzeichnet werden. Begrünungen sollen für zusätzliches Flair sorgen und eine angenehme Bummel- und Einkaufsatmosphäre schaffen und so die Besucherfrequenz steigern.

Die Bahnhofstraße als Einbahnstraße soll zu einem einladenden Boulevard mit einer prächtigen Baumallee werden. Die Allee bildet eine Verbindung vom Hauptplatz zum Bahnhof, gibt den Besuchenden Orientierung und hat Platz für eine breite Fahrradstraße.

Bereits im vorhandenen Entwurf des Radverkehrskonzeptes („Regionales Radverkehrskonzept Zentralraum Leibnitz“, Astrid Holler), ist ein Radweg über die Bahnhofstraße geplant.

Der eigentliche Hauptverkehr verläuft ringartig um das Zentrum.

Ein multimodaler Verkehrsknotenpunkt am Bahnhofsareal soll alle unterschiedlichen Mobilitätsformen miteinander verknüpfen, um so Distanzen einfacher zu überwinden.

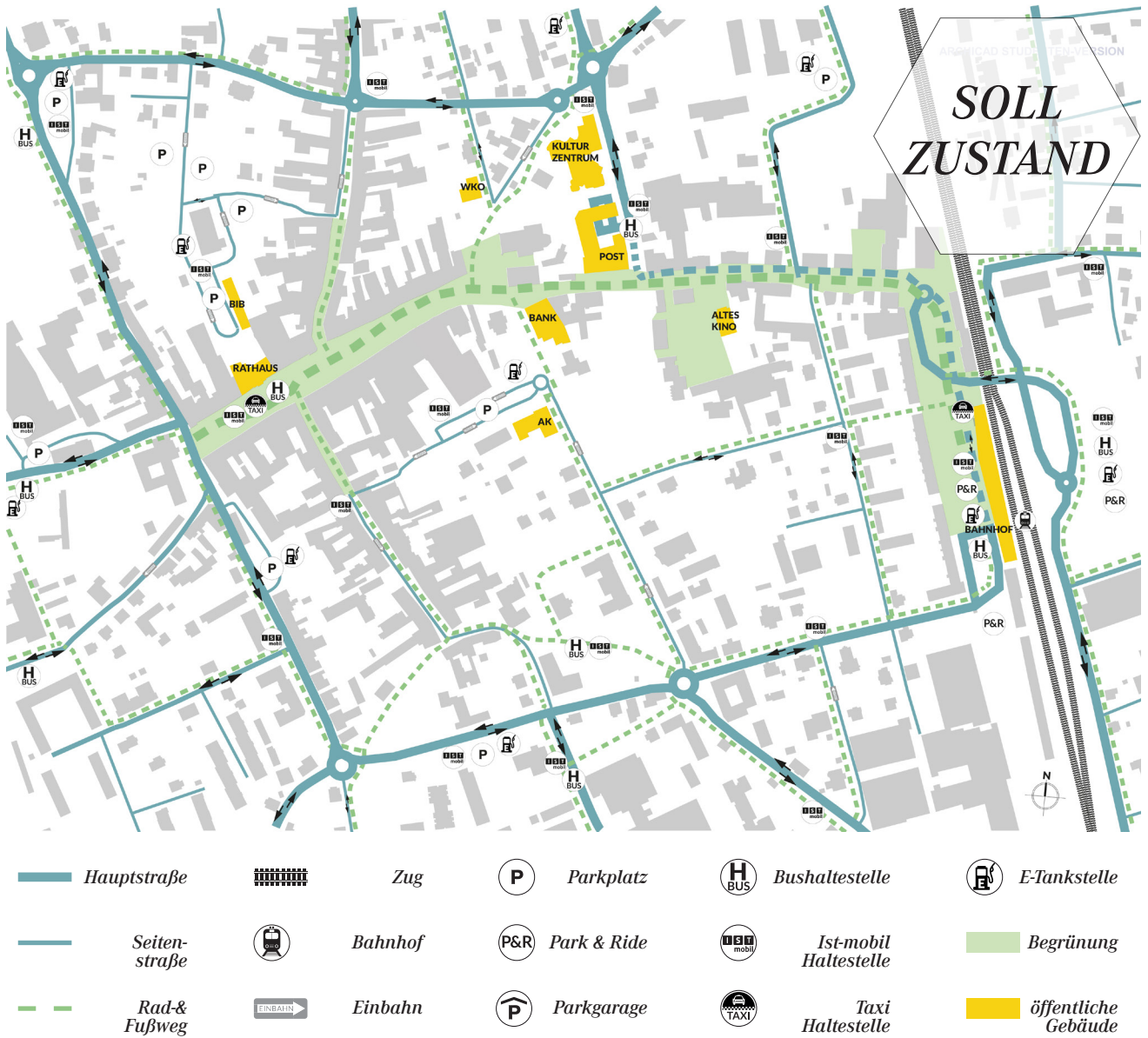


Abb.78 SOLL-Verkehrssituation

4.8

Rundgang

86

Bahnhof

Die Abb.79-99 zeigen die aktuelle Situation des Planungsgebietes.



Abb.79 Luftbild Bahnhof



Abb.80 Bahnhof Ansicht A



Abb.81 Bahnhof Ansicht B



Abb.82 Bahnhof Ansicht C



Abb.83 Bahnhof Ansicht D



Abb.84 Bahnhof Ansicht E



Abb.85 Bahnhof Ansicht F

Bahnhofstraße

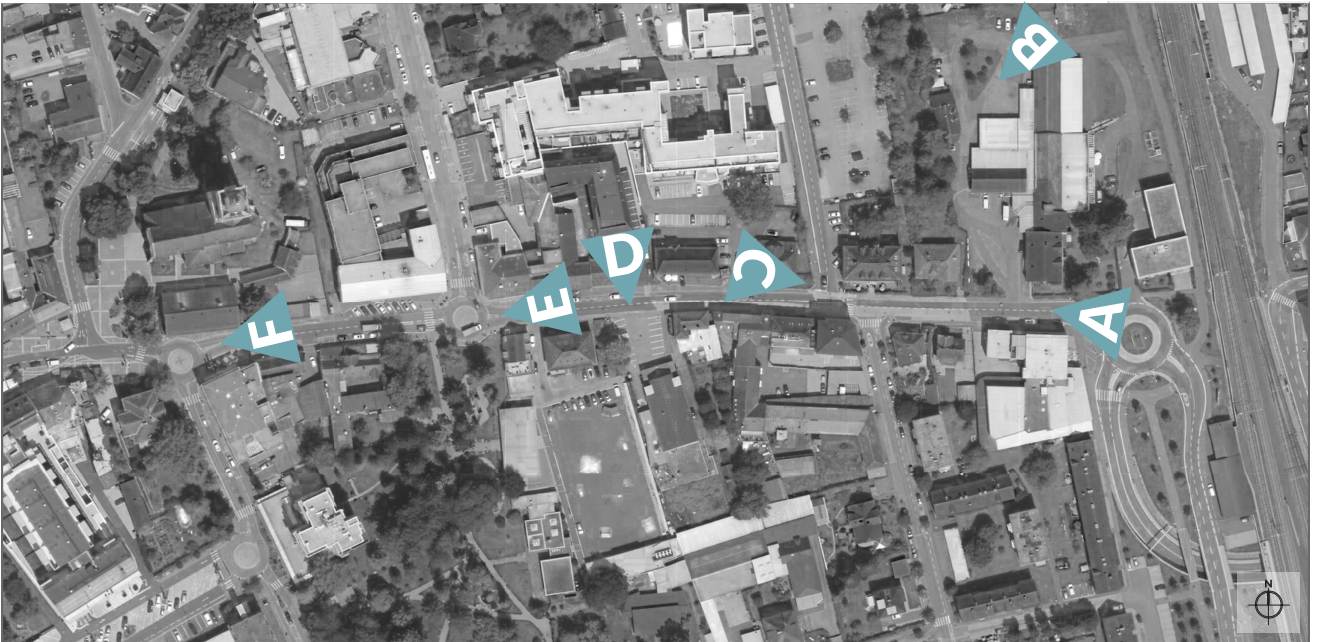


Abb.86 Luftbild Bahnhofstraße



Abb.87 Bahnhofstraße Ansicht A



Abb.88 Bahnhofstraße Ansicht B



Abb.89 Bahnhofstraße Ansicht C



Abb.90 Bahnhofstraße Ansicht D



Abb.91 Bahnhofstraße Ansicht E



Abb.92 Bahnhofstraße Ansicht F

Hauptplatz

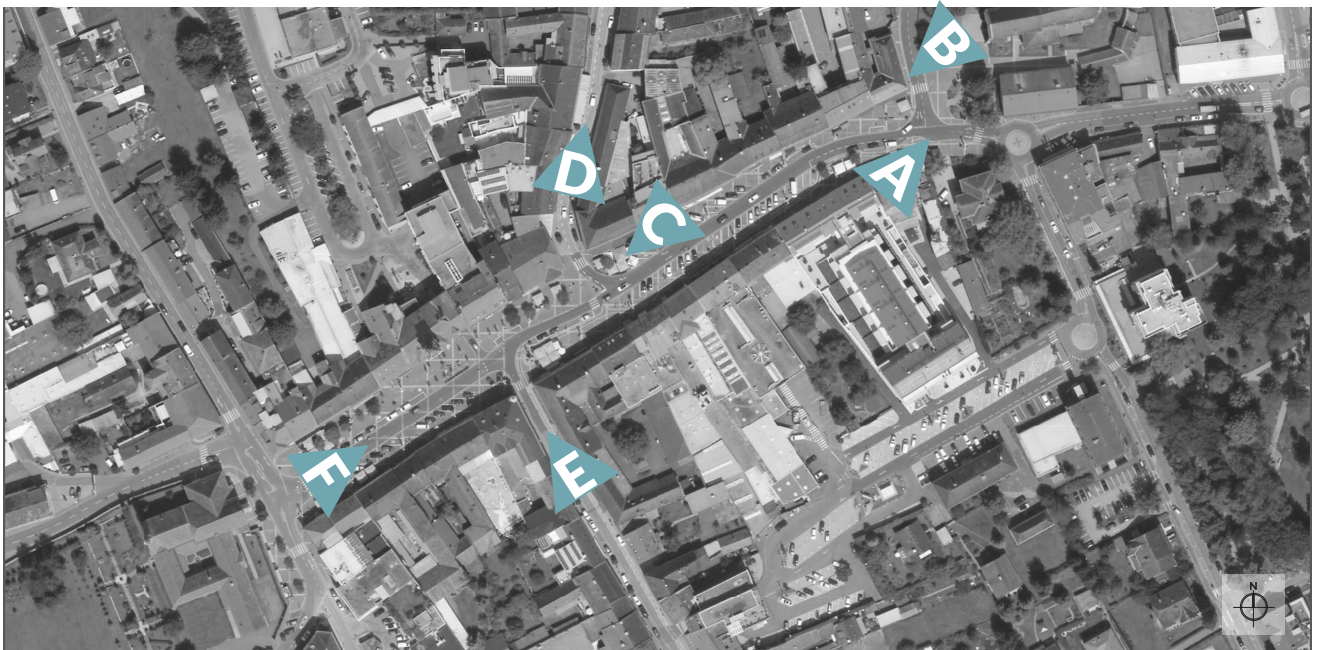


Abb.93 Luftbild Hauptplatz



Abb.94 Hauptplatz Ansicht A



Abb.95 Hauptplatz Ansicht B



Abb.96 Hauptplatz Ansicht C



Abb.97 Hauptplatz Ansicht D



Abb.98 Hauptplatz Ansicht E



Abb.99 Hauptplatz Ansicht F



Abb.100 Hauptplatz



05

Entwurf

5.1 Leitprogramm

5.2 Strukturplan

5.3 Entwicklungsachse

5.4 Plandarstellungen

5.5 Materialkatalog

5.6 Möbilarkatalog

5.7 Begrünung

5.1

Leitprogramm

Ziele

Aufgrund der durchgeführten Analysen lassen sich nun folgende **Zielpunkte** für das Planungsgebiet festlegen:

- *Verbindungen schaffen*
- *Stadtklima verbessern*
- *Verkehrsberuhigte Zonen einführen*
- *Fußgängerfreundlich gestalten*
- *Radfahrsicheres Wegenetz entwickeln*
- *vielfältiges Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln anbieten*
- *neue Stadtplätze kreieren*
- *Identitätsstiftende Elemente hervorbringen*

Leitplan

Es geht darum, die Stadt Leibnitz ökonomisch sowie ökologisch aufzuwerten. Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen sich wohlfühlen und mit ihrer Stadt in Verbindung stehen.

Ein attraktives Bild der Stadt soll Gäste anlocken.

Das Zentrum soll der Ort für ein buntes Stadtleben sein und vom Autoverkehr befreit werden.

Neue Formen, Modelle und Angebote von Mobilitätsinfrastrukturen sollen für eine nachhaltige und zukunftsweisende Entwicklung sorgen.



Leitbilder

... sind Zukunftsvisionen für eine „bessere“ Entwicklung²³²

... leiten zum nachvollziehbaren Handeln an und lassen doch Spielräume für die „Feinjustierung“ konkreter Projekte²³³

- Der Bahnhof wird zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Stadt. Hier werden alle Transportmittel aufeinander treffen, um so ein einfaches und schnelles Umsteigen zu gewährleisten. Das gesamte Bahnhofsareal wird so zu einem Ort der Begegnung.
- Ein stattlicher Boulevard dient zur Orientierung und leitet die Menschen in das Zentrum. Aufgelockert wird der Boulevard durch verschiedenste Plätze und „Greenpockets“. Diese sorgen für Abwechslung.
- Diese Grünzonen und Plätze bieten der gesamten Stadt neue Stadträume für unterschiedlichste Unterhaltungsmöglichkeiten, aber auch Rückzugs- und Erholungsnischen.
- An der Stadtpfarrkirche endet der Boulevard und es beginnt der Hauptplatz. Aufgrund der großflächigen Versiegelung wird hier auf die Begrünung großer Wert gelegt. Des weiteren spielt der Hauptplatz eine wichtige Rolle als Raum der Öffentlichkeit. Den Abschluss des Hauptplatzes bildet die Klosterkirche.
- Die Grazergerasse nach Norden sowie die Schmiedgasse nach Süden sind sozusagen die Seitentriebe und beinhalten ein besonderes Gassenflair.
- Die Hauptverkehrsader verläuft wie ein Gummiband als Ringstraße um das Kerngebiet, um im Zentrum ein verkehrsberuhigtes Gebiet zu erhalten.

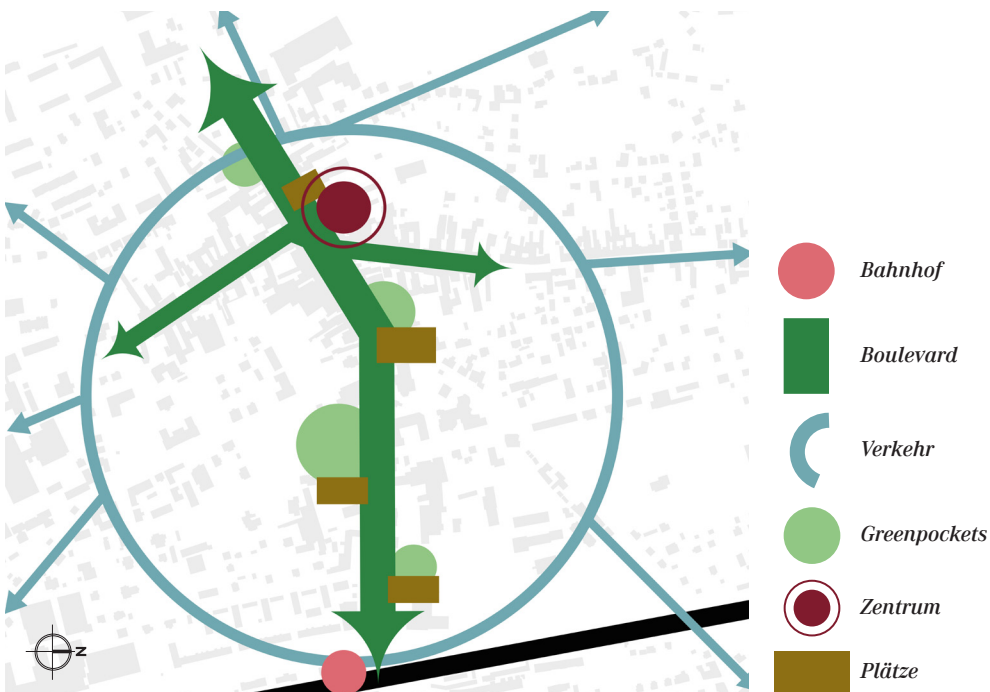


Abb.101 Leitplan

5.2

Strukturplan

Der Strukturplan soll einen genaueren Aufschluss über die geplante Entwicklung der Stadt geben.

Das Zentrum soll durch sechs prägende Stadteingänge markiert werden. Der erste befindet sich am Bahnhof und ist einer der wichtigsten. Er verbindet alle Verkehrsmittel miteinander und gibt den Reisenden einen ersten Eindruck vom Stadtbild Leibnitz.

Die weiteren Stadteingänge sind an den Straßenkreuzungen: Lastenstraße - Marburgerstraße - Karl Morre Gasse, Lastenstraße - Altenmarkterstraße - Kada-Gasse, Rudolf-Hans-Bartsch-Gasse - Kada-Gasse, Augasse - Quergasse, Quergasse - Dechant Thaller Straße - Kaspar Harb-Gasse - 27.-Jänner-Straße. An jedem dieser Eingänge befinden sich Parkplätze in unmittelbarer Nähe, eine Grünfläche und ein Wohn- und Dienstleistungsgebiet. Das Kerngebiet soll sich über den Hauptplatz, die Grazergasse, die Schmiedgasse, die Bahnhofstraße und die Karl Morre Gasse ausbreiten. Generell bleibt es als solches, wie im StROG²³⁴ definiert wird, bestehen. Das Gebiet weist eine höhere Bebauungsdichte auf sowie eine Vielfalt an Nutzungseinrichtungen wie Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Hotels, Gaststätten, Verwaltungseinrichtungen, Büros, Bildungs- und Erziehungsanstalten, kulturelle und soziale Räumlichkeiten. Aber auch Wohngebäude sollen zulässig sein, solange sie nicht das örtliche Erscheinungsbild zerstören. Vorrangig gilt es, in den Erdgeschoßzonen die Handels- und Dienstleistungseinrichtungen unterzubringen.

Umrahmt wird das Kerngebiet vom Allgemeinen Wohngebiet. Laut Baugesetz handelt es sich um „Flächen, die vornehmlich für Wohnzwecke bestimmt sind, wobei auch Nutzungen zulässig sind, die den wirtschaftlichen, sozialen, religiösen und kulturellen Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebieten dienen (z. B. Verwaltung, Schulen, Kirchen, Krankenanstalten, Kindergärten, Garagen, Geschäfte, Gärtnereien, Gasthäuser und sonstige Betriebe aller Art), soweit sie dem Wohncharakter des Gebietes nicht widersprechen

oder eine Belästigung für die Bewohnerschaft verursachen.“²³⁵ Menschen sollen angeregt werden, vom Umland zurück in die Stadt zu ziehen.

Reine Wohngebiete sind Flächen um das Allgemeines Wohngebiet, wobei es hier zu Überschneidungen kommen kann.

Grundsätzlich sollen bestehende Grünflächen laut Rechtsvorschrift erhalten bleiben. Jeder Stadtteil soll mindestens eine grüne Fläche zur Verfügung haben. Allerdings sollen zusätzlich auch neue Grünräume im Kerngebiet entstehen und für ein angenehmes Mikroklima sorgen.

Industrie- und Gewerbegebiete sollen im Zentrum nur punktuell vorkommen, da sie weder das örtliche Erscheinungsbild zerstören noch Immissionen verursachen sollen.

Der Kernraum soll neue Stadtplätze bekommen, welche entlang des Hauptplatzes und der Bahnhofstraße zu finden sind. Sie geben der Kommune neue Räume für unterschiedlichste Aktivitäten und Veranstaltungen. Ein gut ausgebautes Netz aus Fuß- und Radfahrwegen im Zentrum von Leibnitz soll für fußläufige Erreichbarkeit der anliegenden Wohngebiete dienen.

Der eigentliche Verkehr verläuft als Ring entlang der Kada-Gasse, der Augasse, der Quergasse, der 27.-Jänner-Straße, der Bahnhofstraße, dem Bahnhofgürtel und der Lastenstraße. Im Bereich des Bahnhofgürtels und der Bahnhofstraße gibt es ein Einbahnsystem, welches stadteinwärts verläuft.

Alle Parkmöglichkeiten bleiben als solche bestehen und werden durch ein Parkleitsystem erschlossen.

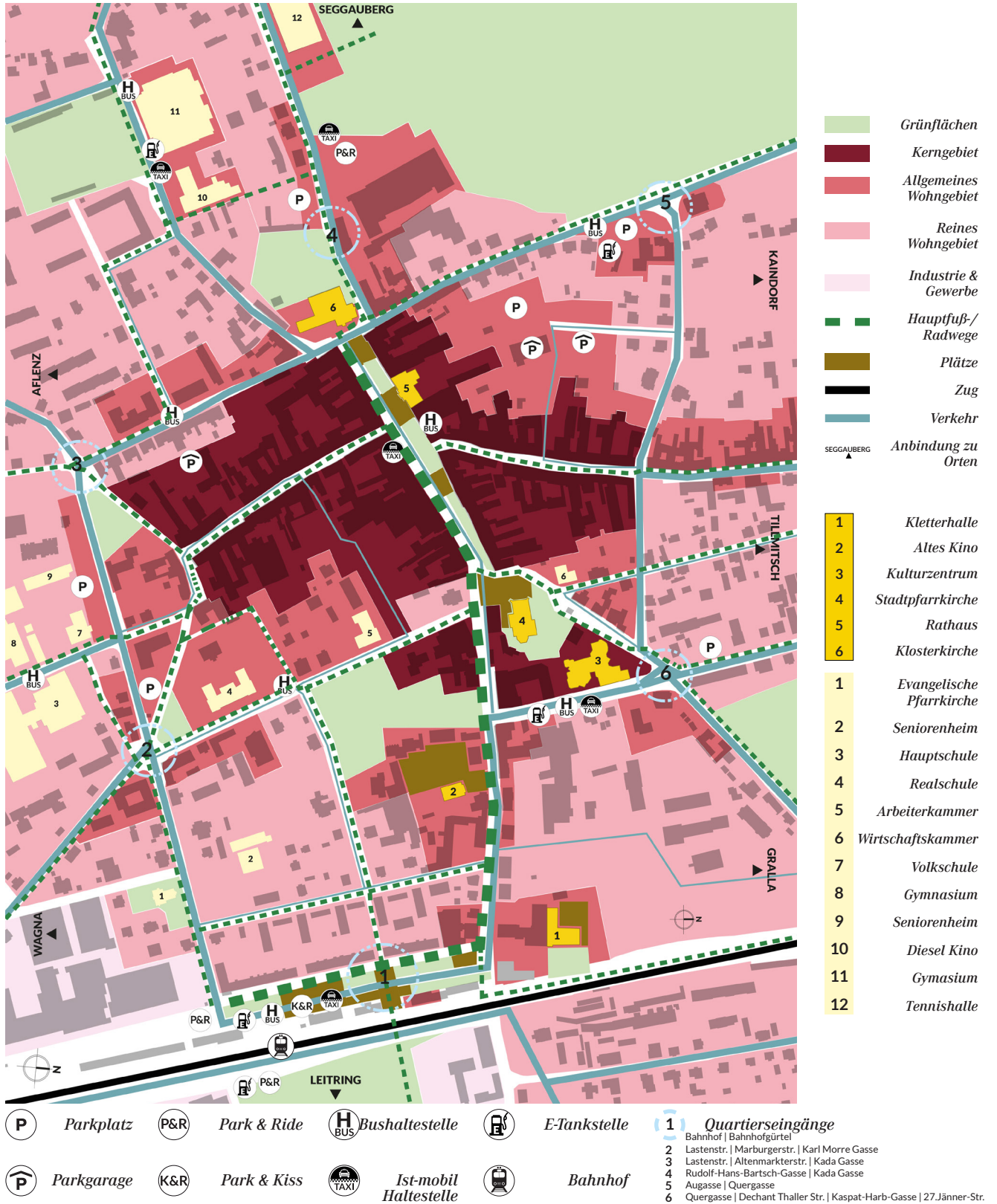
Auch Bushaltestellen und IST-Mobil Standorte sind zahlreich vorhanden und bleiben bestehen.

Einige neue E-Tankstellen an großen Parkplatzflächen sollen installiert werden.

Das ÖBB-Infrastruktur Gebäude am Bahnhof soll eine neue Nutzung erhalten, welche das gesellschaftliche und wirtschaftliche Gefüge positiv aufwertet.

²³⁴ Vgl. JUSLINE: § 30 StROG Baugebiete, <https://www.jusline.at/gesetz/strog/paragraf/30,7.11.2019>

²³⁵ Jusline: § 30 StROG Baugebiete, <https://www.jusline.at/gesetz/strog/paragraf/30,7.11.2019>



5.3

Entwicklungssachse

Der **Verkehrsring** verjüngt sich am Bahnhofsgelände und wird auf der Höhe der Bahnhofstraße zu einem **Boulevard** mit einer Einbahnstraße für den Kraftfahrverkehr. Der Boulevard bekommt eine breite Radfahrstraße und genügend Platz für den Fußgängerverkehr.

Eine angelegte **Allee** auf der Bahnhofstraße soll die Passantinnen und Passanten ins Zentrum locken, aber auch einen ökologischen und ökonomischen Mehrwert darstellen.

Vor allem vor den wichtigen Einrichtungen werden neue **Plätze** geschaffen. Sie sind eng mit dem Gebäude auf das sie sich beziehen verbunden. Jeder Platz bekommt eine eigene Funktion:

(am Bahnhof)

● **Platz der Begegnung**

(am Areal der Boulderhalle und des Sportgeschäftes)

● **Platz des Sportes**

(zwischen dem Alten Kino und dem Marenzipark)

● **Platz der Jahreszeiten**

(vor der Stadtpfarrkirche)

● **Platz der Spiritualität**

(zwischen dem Sailerhof und dem Citypark)

● **Platz des Einkaufes**

(vor dem Rahauss)

● **Platz der Bühne**

Zusätzlich befindet sich neben jedem Platz

Grünanlagen, welche zu bedeutenden Stadtoasen werden. Wie die Plätze bekommen Oasen eine Nutzung vorgeschrieben:

(am Bahnhof)

● **Wiesenoase**

(der Stadtpark)

● **Stadtparkoase**

(zwischen dem Platz der Spiritualität und dem Platz des Einkaufes)

● **Baumoase**

(zwischen dem Platz des Einkaufes und dem Platz der Bühne)

● **Sitzoase**

(zwischen dem Platz der Bühne und der Klosterkirche)

● **Blumenoase**

Das ÖBB-Infrastrukturgebäude soll zu einem **Bahnhofcafé** und einer **Fahrradklinik** umfunktioniert werden.

Wie das einstige Bahnhofsrestaurant soll das Café der Ort werden, in dem sich Reisende ihre Wartezeit verkürzen können.



Abb.103 Entwicklungsachse

öffentliche Plätze

Die selben Belagsmaterialien wie am Hauptplatz (Abb.104) sollen für alle Plätze verwendet werden. So sollen die Plätze klar ersichtlich und als solche verstanden werden. Gleichzeitig soll das vorhandene Muster als ein Identifikationsmerkmal der Stadt übernommen werden. Charakterisiert werden die Plätze (Abb.105) mittels der Gebäude auf die sie sich beziehen. Es entstehen dadurch unterschiedliche Bespielungsmöglichkeiten.



Abb.104 Platzmaterial

- ◆ *Platz der Begegnung*
- ◆ *Platz des Sportes*
- ◆ *Platz der Jahreszeiten*
- ◆ *Platz der Spiritualitäten*
- ◆ *Platz des Einkaufes*
- ◆ *Platz der Bühne*

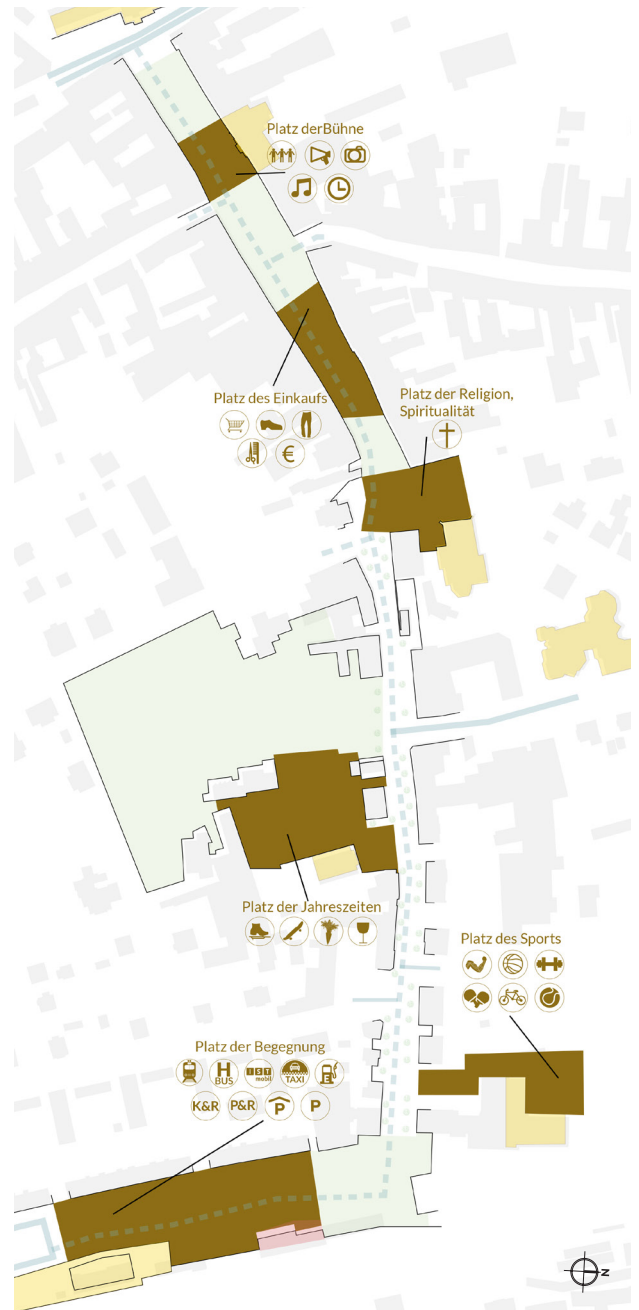


Abb.105 Entwicklungsbach - Plätze

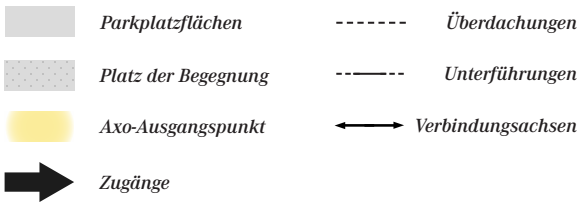
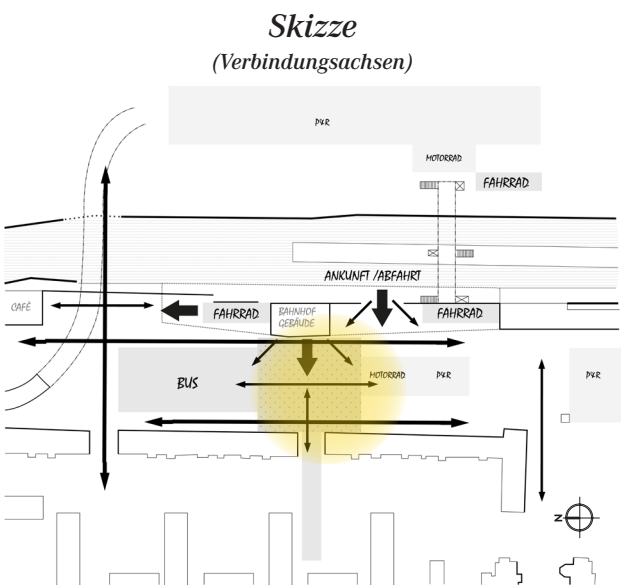


Abb.106 Skizze - Platz der Begegnung



Abb.107 Axonometriebeispiel - Platz der Begegnung

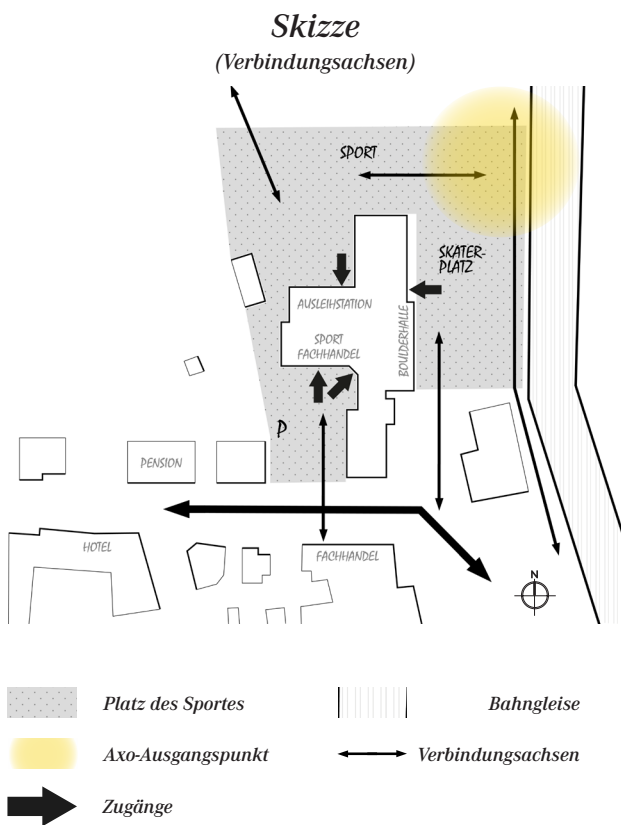


Abb.108 Skizze - Platz des Sportes

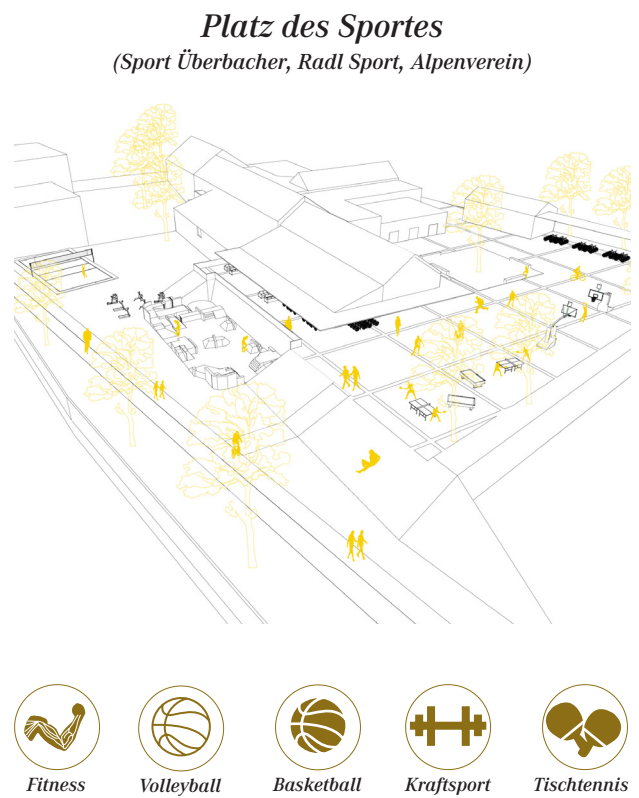


Abb.109 Axonometriebeispiel - Platz des Sportes

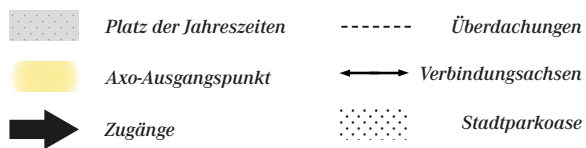
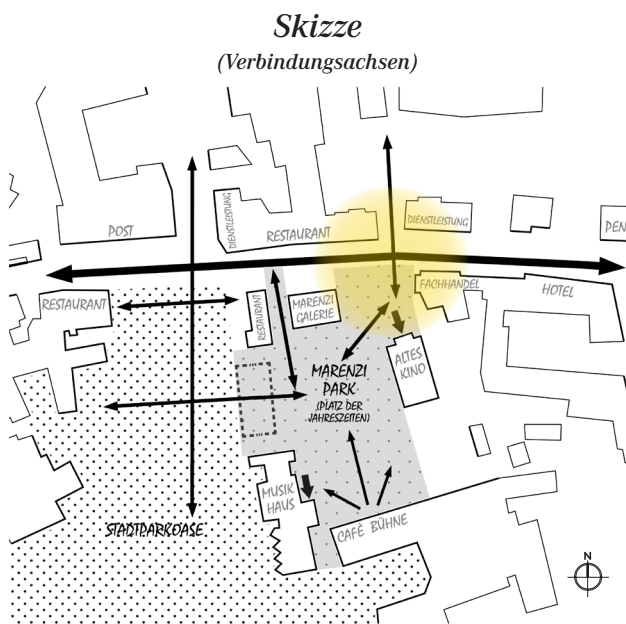


Abb.110 Skizze - Platz der Jahreszeiten

Eislauf-
flächeVeranstaltungs-
geländeKultur- und
Volksfestesaisonale
Märkte

Abb.111 Axonometriebeispiel - Platz der Jahreszeiten

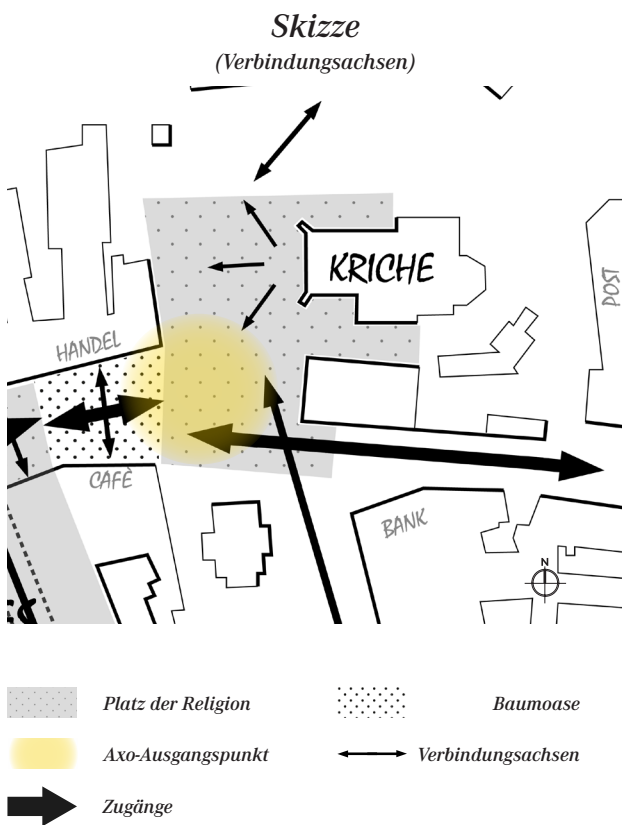


Abb.112 Skizze - Platz der Religion

Platz der Religion, Spiritualitäten
(Stadtpfarrkirche)

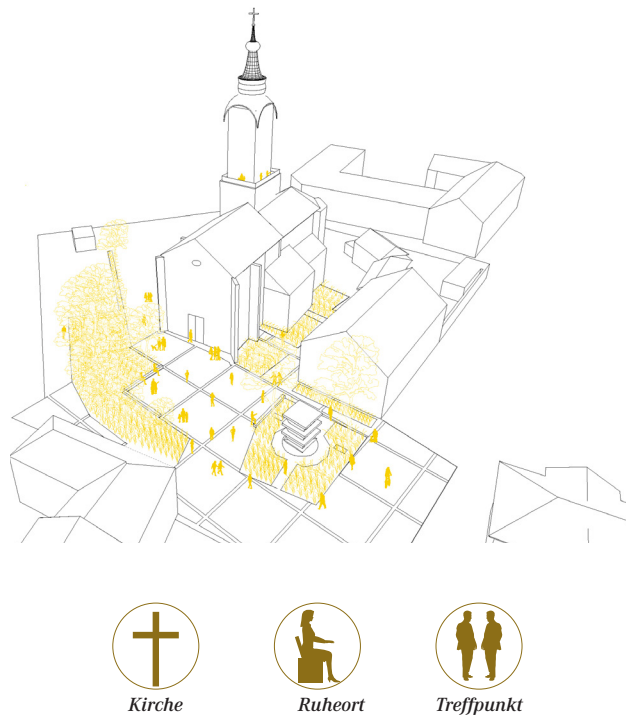


Abb.113 Axonometriebeispiel - Platz der Religion

Skizze

(Verbindungsachsen)

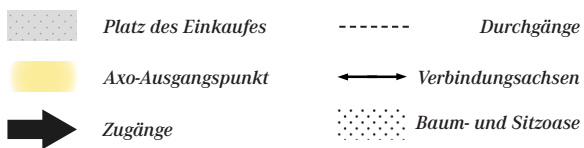
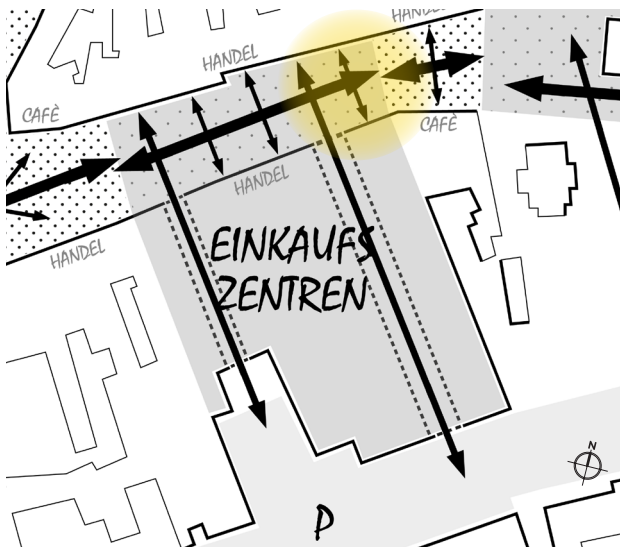


Abb.114 Skizze - Platz des Einkaufes

Platz des Einkaufes

(Saillerhof, City Kauf)

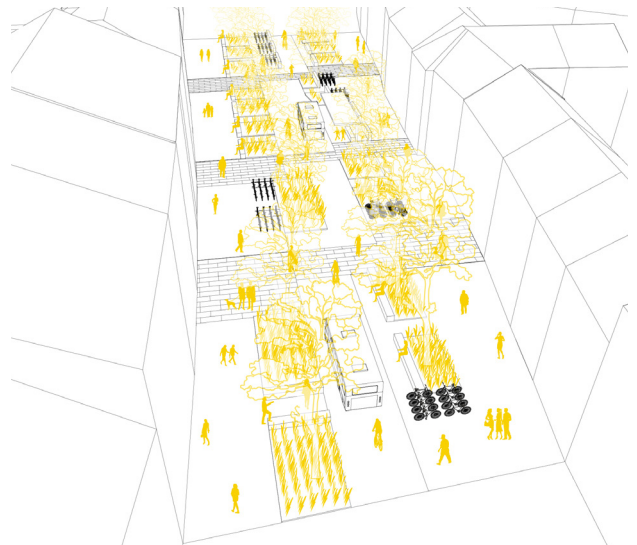


Abb.115 Axonometriebeispiel - Platz des Einkaufes

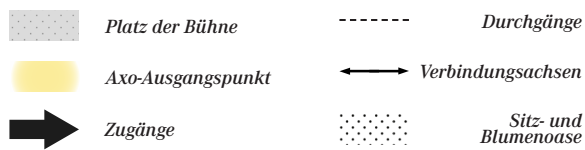
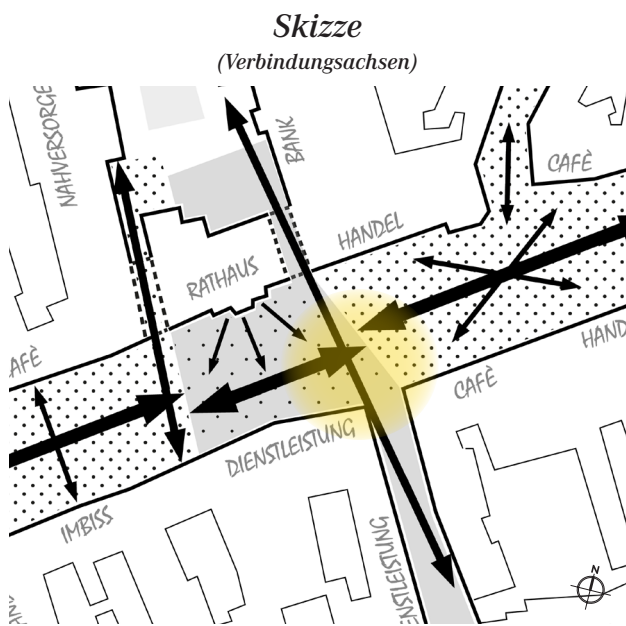


Abb.116 Skizze - Platz der Bühne

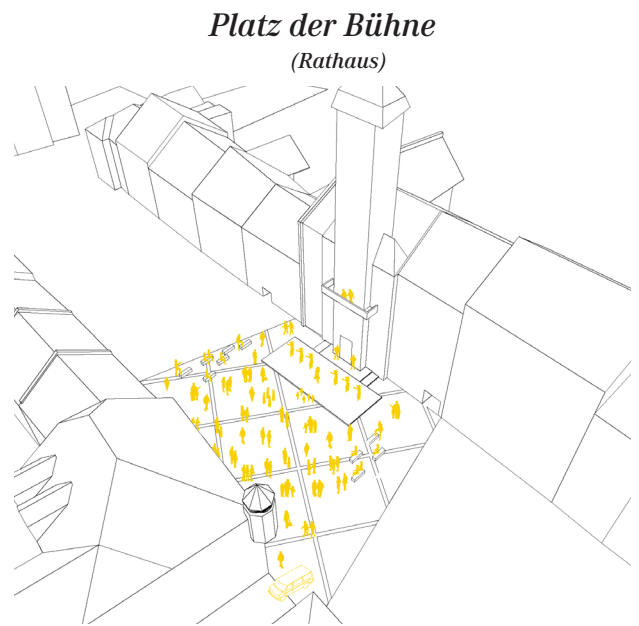


Abb.117 Axonometriebeispiel - Platz der Bühne

Grünoasen

Die Grünoasen (Abb.119) entlang der Entwicklungsachse stechen durch erhebliche Begrünung hervor.

Jede Oase bekommt einen anderen Schwerpunkt. In der Wiesenoase ist das Hauptelement eine Naturwiese, in der Stadtparkoase die Parkanlage, in der Baumoase die Bäume, in der Sitzoase Sträucher und in der Blumenoase Blumenbeete die vom ansässigen Blumenfachhandel angelegt werden und gleichzeitig auch als „Werbung“ dienen können.

Das Material Holz (Abb.118) ist eine charakteristische Gemeinsamkeit aller Oasen.



Abb.118 Holzrost

- *Wiesenoase*
- *Stadtparkoase*
- *Baumoase*
- *Sitzoase*
- *Blumenoase*



Abb.119 Entwicklungsachse - Grünoasen

Skizze (Verbindungsachsen)

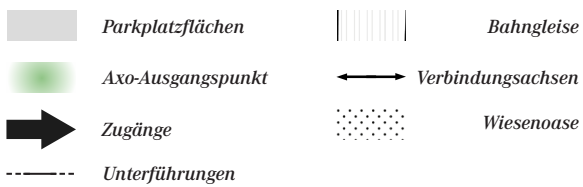
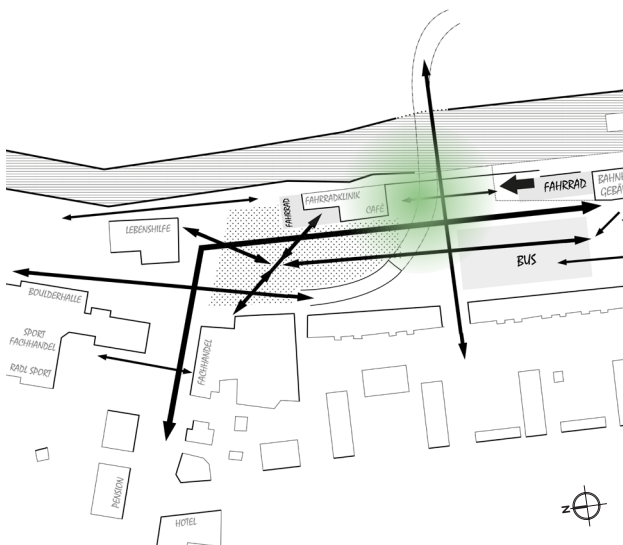


Abb.120 Skizze- Wiesenoase

Wiesenoase (Bahnhof Café, Lebenshilfe, Café Grisu)

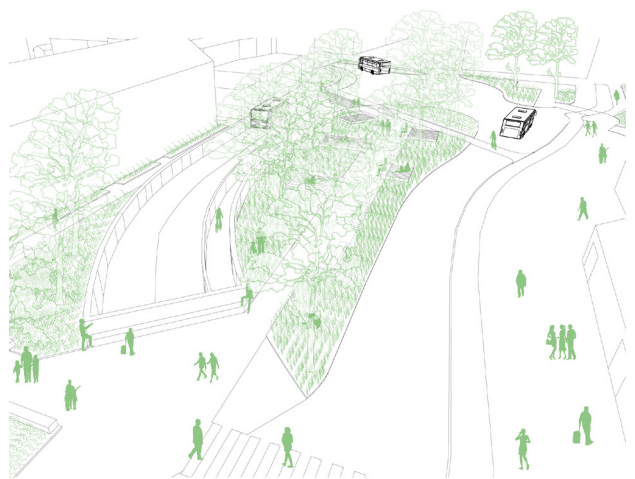
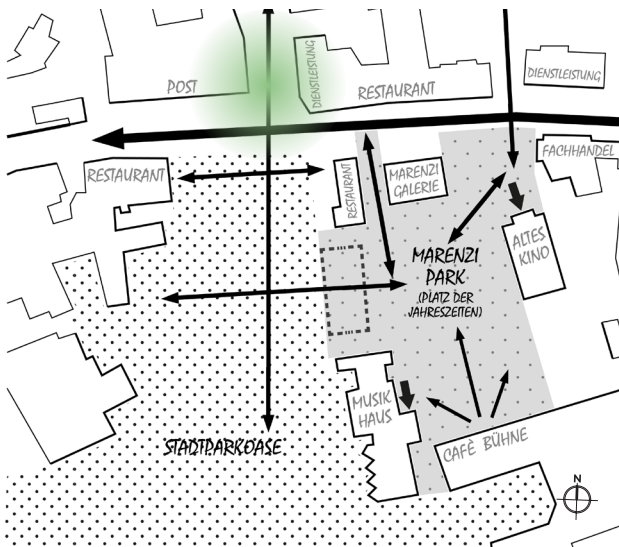


Abb.121 Axonometriebeispiel - Wiesenoase

Skizze

(Verbindungsachsen)



- Stadtparkoase
- Axo-Ausgangspunkt
- Zugänge
- Überdachungen
- Verbindungsachsen
- Platz der Jahreszeiten

Abb.122 Skizze- Stadtparkoase

Stadtparkoase

(Stadtpark)



- 🐕 Hundewiese
- 👥 Treffpunkt
- 🌲 Waldfläche
- 🎠 Kinderspielplatz
- 💧 Trinkbrunnen

Abb.123 Axonometriebeispiel - Stadtparkoase

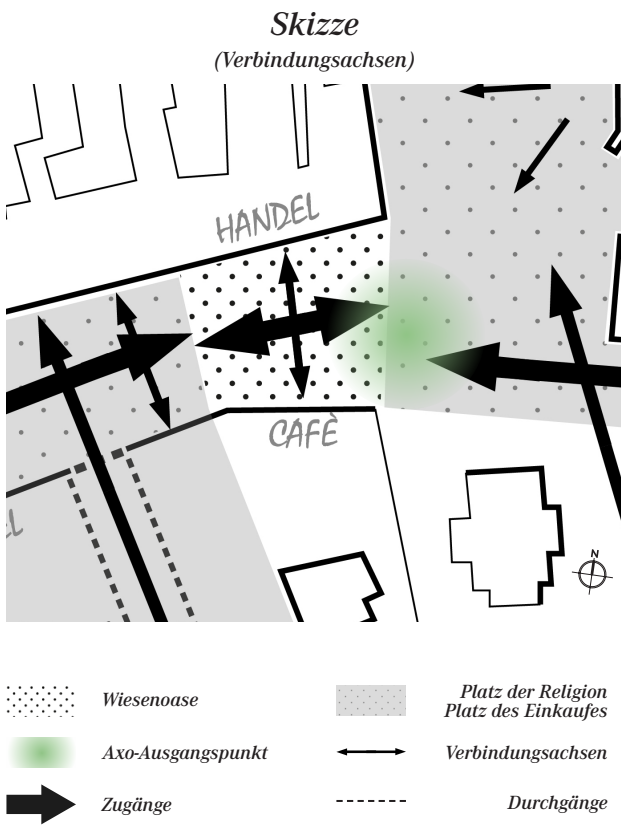


Abb.124 Skizze- Baumoase

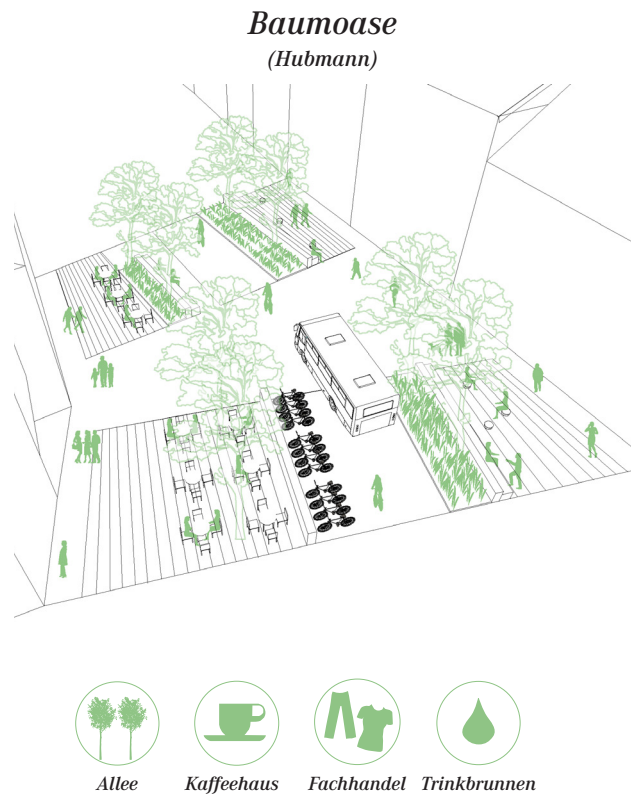


Abb.125 Axonometriebeispiel - Baumoase

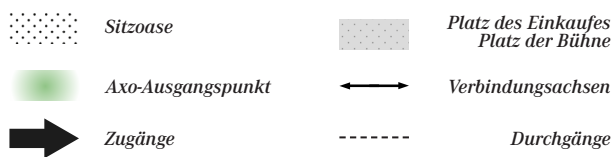
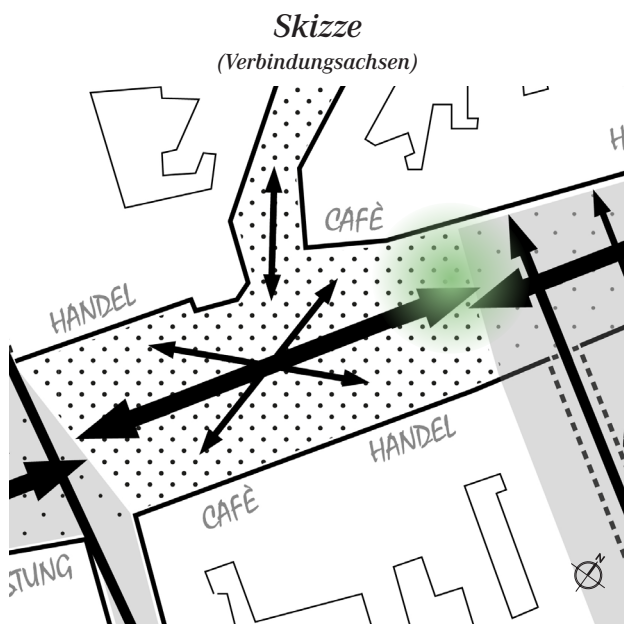


Abb.126 Skizze- Sitzoase



Abb.127 Axonometriebeispiel - Sitzoase

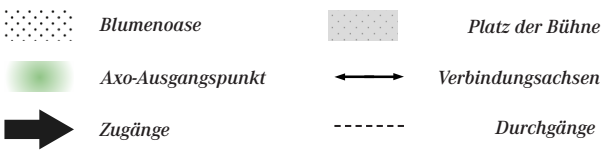
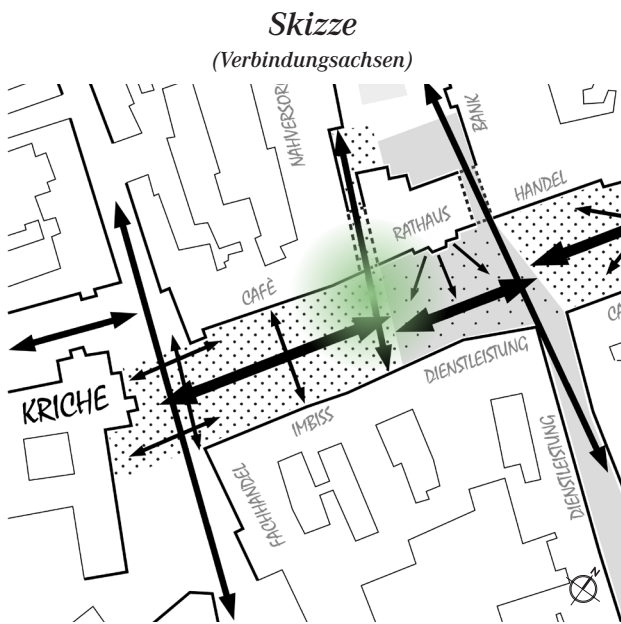


Abb.128 Skizze- Blumenoase



Abb.129 Axonometriebeispiel - Blumenoase

5.4

Plandarstellungen





Boulevard

Bahnhof



Abb.130 Plandarstellung Entwicklungsachse

Bahnhof

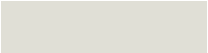
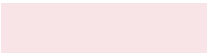
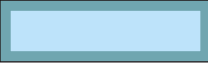
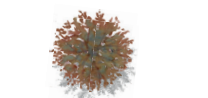
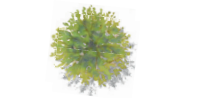
	<i>Fußgängerfläche</i>		<i>Gebäudeumbauten</i>
	<i>Radfahrwege</i>		<i>Liegeflächen</i>
	<i>motorisierte Straßen</i>		<i>Steiermark-Brunnen</i>
	<i>Grünflächen</i>		
	<i>Gebäude</i>		
	<i>Bahngleise</i>		
	<i>Fußgängerübergänge</i>		
	<i>öffentliche Plätze</i>		
	<i>Fahrradabstellplätze</i>		
	<i>Kfz-Abstellplätze</i>		
	<i>Baum-Bestand</i>		
	<i>Baum-Neu</i>		
	<i>Unterführungen</i>		
	<i>bauliche Trennung</i>		
	<i>Sitzmobilar</i>		
	<i>Überdachungen</i>		
	<i>Eingänge</i>		



Abb.131 Plandarstellung Bahnhof

Verkehrsströmungen



Fußgänger



Individualverkehr



Radfahrer

P

Parkplätze



öffentlicher Verkehr



Gebäude

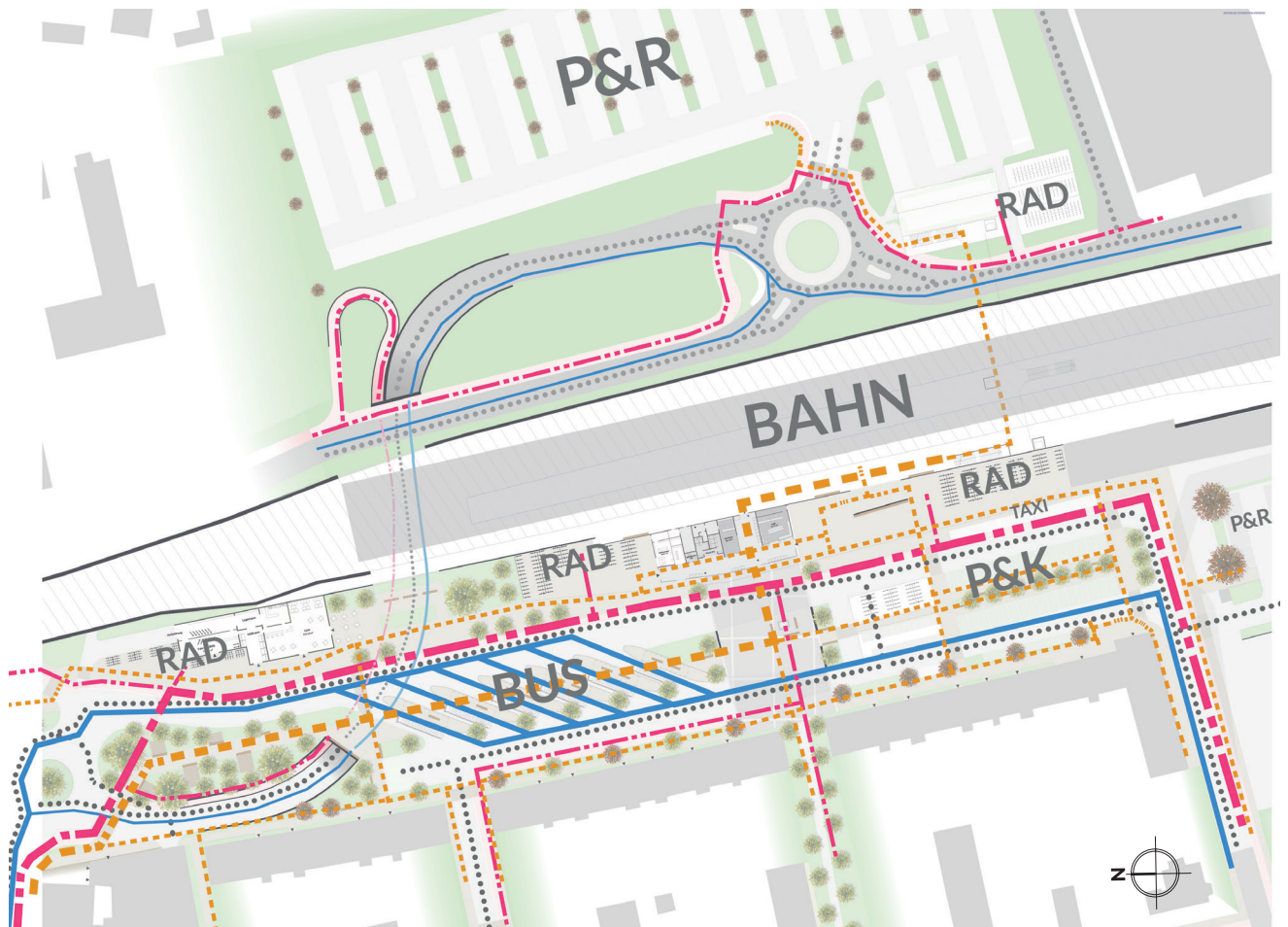


Abb.132 Verkehrsströme Bahnhof

Parkplatzflächen

	<i>Parkplatzflächen Abriss</i>	-68
	<i>Parkplatzflächen Bestand</i>	426
	<i>Parkplatzflächen Neu</i>	+72
		+4

Busschleppkurven

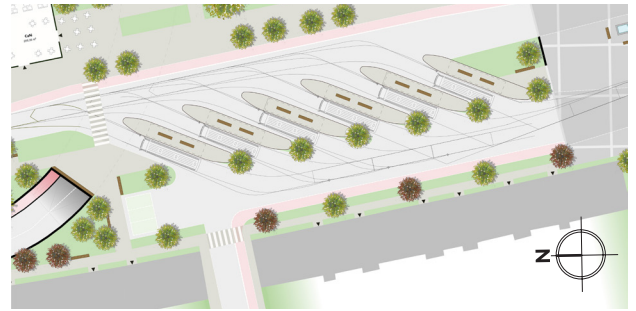


Abb.133 Bus-Schleppkurven



Abb.134 Parkplatzanalyse Bahnhof

Schnitt A-A

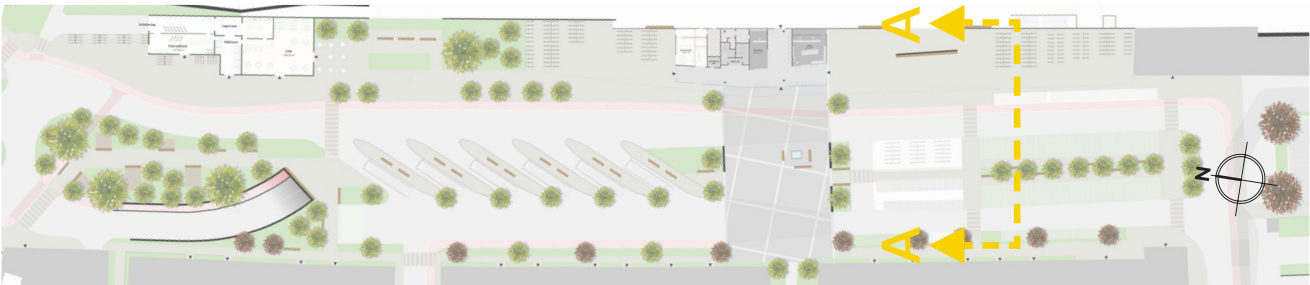


Abb.135 Schnittführung A-A

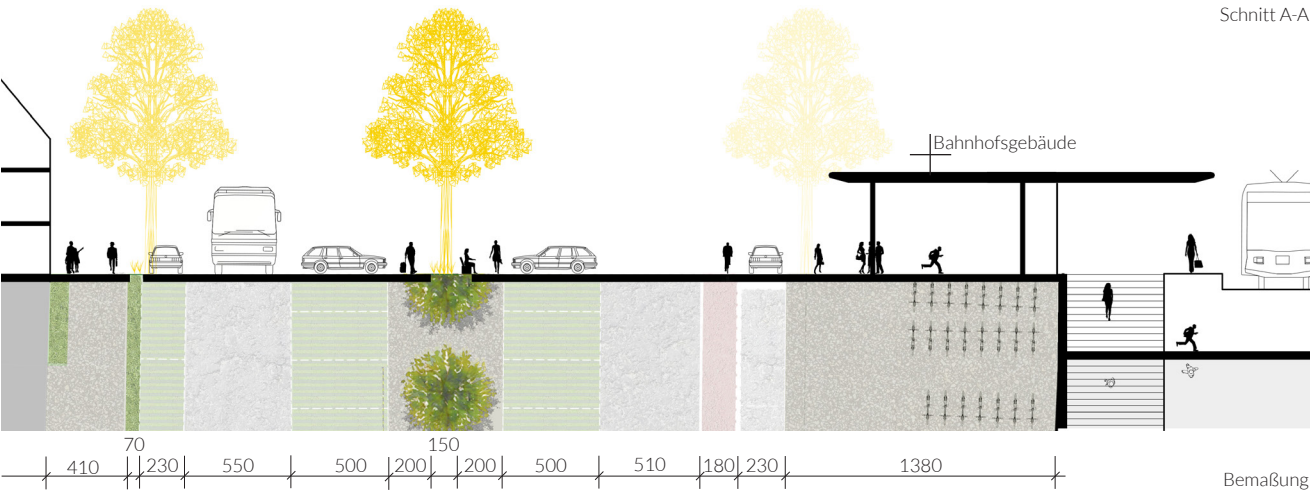


Abb.136 Schnitt A-A

Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofsgebäude sowie die Achse „Bahnsteig - Wartebereich - Platz der Begegnung“ sollen bestehen bleiben. Lediglich zwei Wandelemente (nördlich) werden entfernt, sodass ein großer Raum entsteht. In diesem Raum soll ein Lebensmittel-Nahversorger (Abb.138) Platz finden. Die ursprünglichen Lagerräumlichkeiten werden in das Nachbargebäude beim Park&Ride Parkplatz verlegt. Schon zu Beginn der Neuplanung des Bahnhofes im Jahr 2011 wurde von der ÖBB ein Supermarkt angedacht, jedoch nicht in die Realität umgesetzt.²³⁶

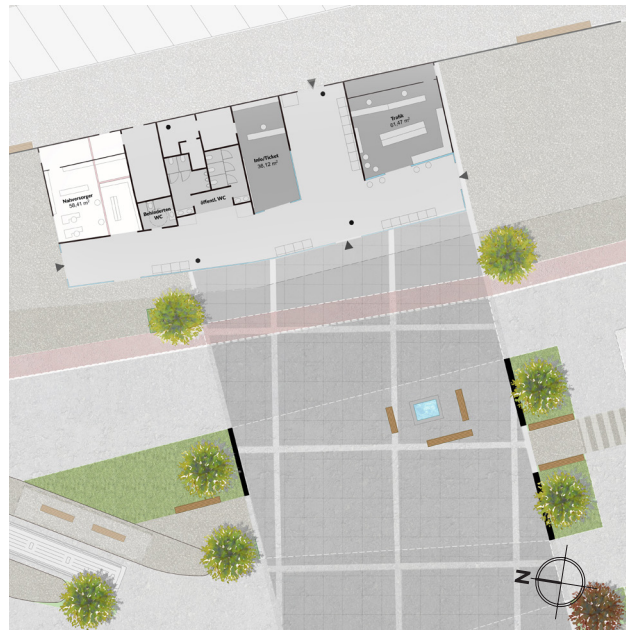


Abb.137 Lageplan Bahnhofsgebäude

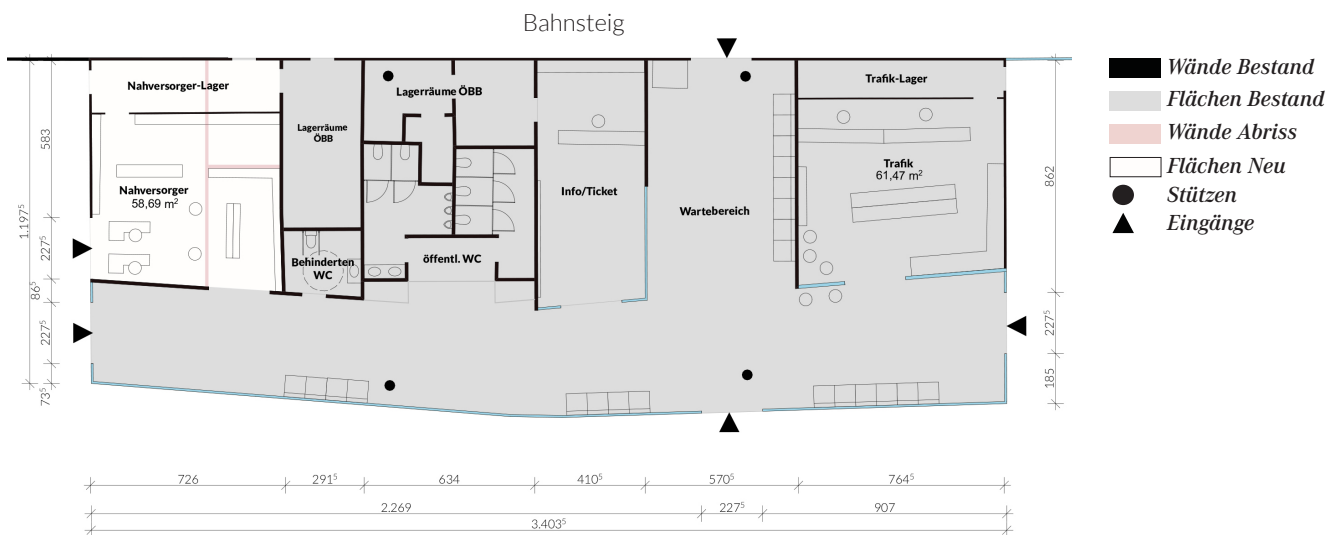


Abb.138 Grundriss Bahnhofsgebäude

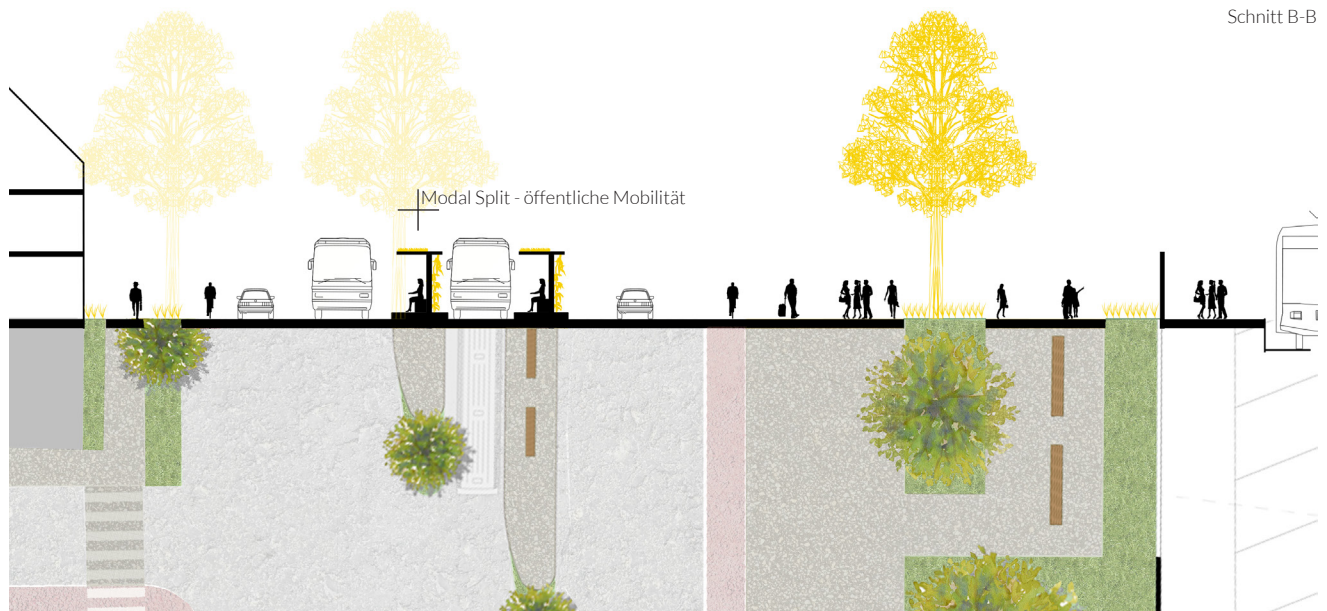
²³⁶ Vgl. Elisabeth Kure: Der Bau gewinnt an Fahrt, 11.08.2011, https://www.meinbezirk.at/leibnitz/c-lokales/der-bau-gewinnt-an-fahrt_a275224, 14.07.2020.

Schnitt B-B



Abb.139 Schnittführung B-B

Schnitt B-B



Modal Split - öffentliche Mobilität

Ähnlich dem TIM-System soll am Bahnhof ein Modal Split eingeführt werden.

Das Verkehrsaufkommen soll auf die verschiedenen Transportmittel (Bus, Bahn, ISTmobil, Taxi, Rad) aufgeteilt, der gesamte Verkehr im Leibnitzer Zentrum reduziert und der Hauptplatz frei vom Individualverkehr werden.

Abfahrtszeiten der öffentlichen Verkehrsmitteln sollen zusätzlich zu den Infotafeln an Haltestellen und über eine digitale App (Abb.141) verfügbar sein.

Auch ein Fahrradverleihsystem mit Reservierungsmöglichkeit könnte über diese App angeboten werden.

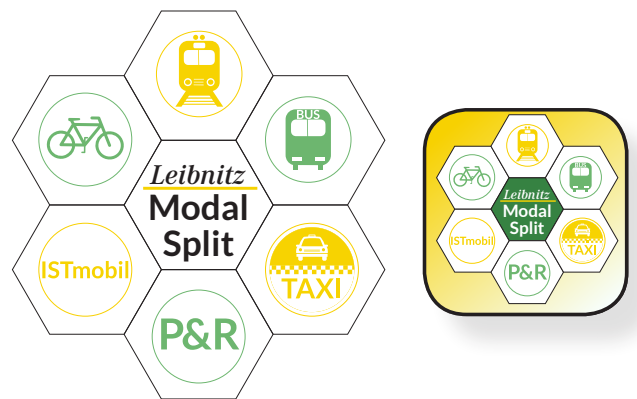


Abb.141 Multimodal System



Abb.142 Modal Split Bahnhof Leibnitz

Schnitt C-C



Abb.143 Schnittführung C-C

Schnitt C-C

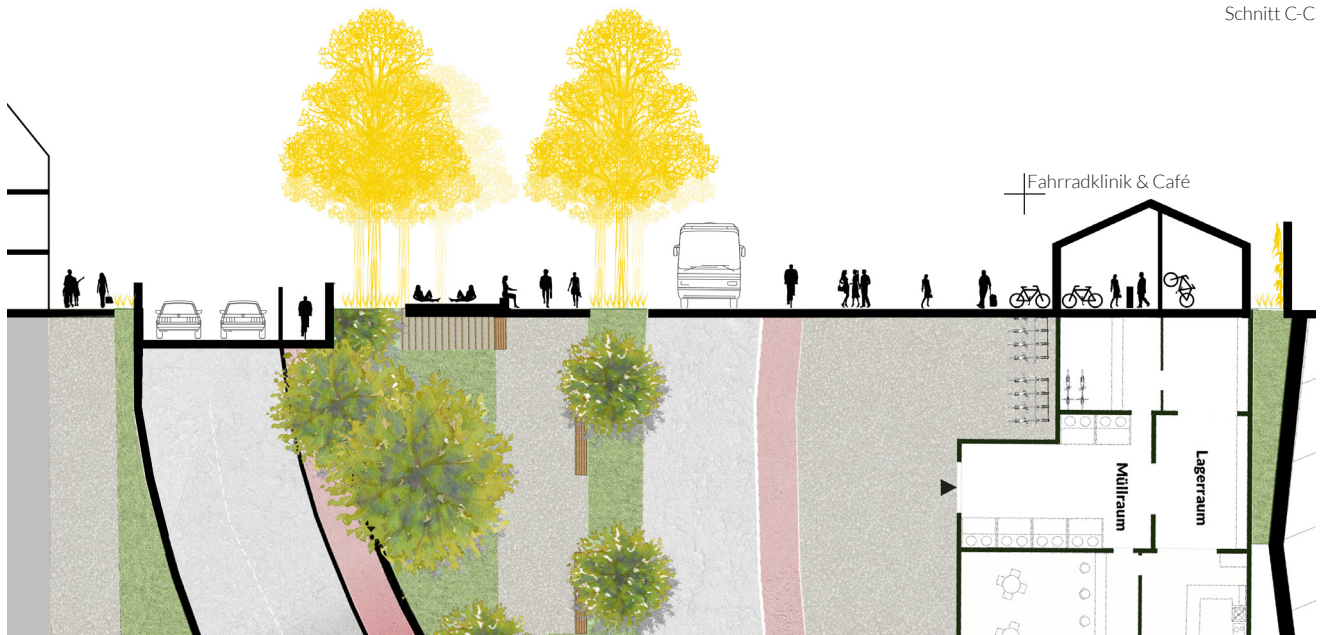


Abb.144 Schnitt C-C

Fahrradklinik & Café

Das ÖBB-Infrastrukturgebäude soll zu einer Fahrradklinik und einem Café (Abb.146) umgewandelt werden. Auch vor dem Bahnhofsumbau 2011 hat es am Bahnhofsgelände ein gut besuchtes Bahnrestaurants gegeben.

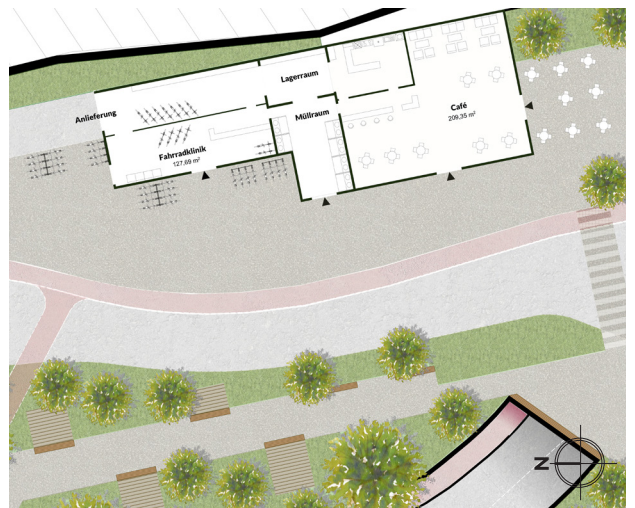


Abb.145 Lageplan Fahrradklinik mit Café

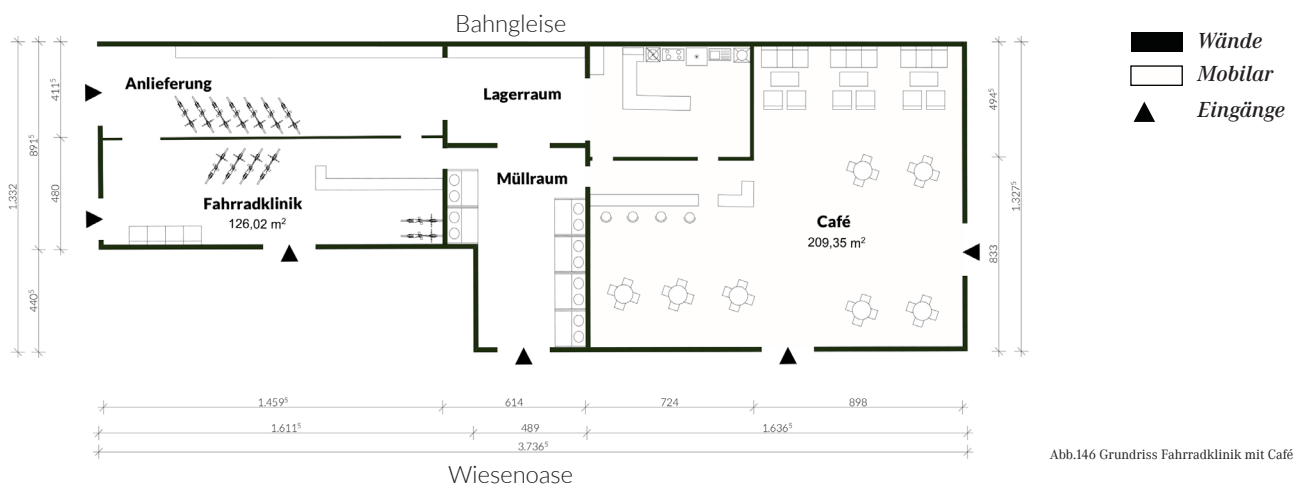


Abb.146 Grundriss Fahrradklinik mit Café

Bahnhofstraße | Boulevard

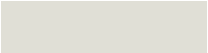
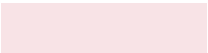
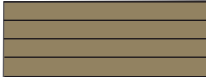
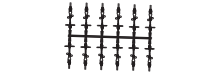
	<i>Fußgängerfläche</i>		<i>Gebäudeumbauten</i>
	<i>Radfahrwege</i>		<i>Liegeflächen</i>
	<i>motorisierte Straßen</i>		<i>Stadtparkfläche</i>
	<i>Grünflächen</i>		
	<i>Gebäude</i>		
	<i>Bahngleise</i>		
	<i>Fußgängerübergänge</i>		
	<i>öffentliche Plätze</i>		
	<i>Fahrradabstellplätze</i>		
	<i>Kfz-Abstellplätze</i>		
	<i>Baum-Bestand</i>		
	<i>Baum-Neu</i>		
	<i>Unterführungen</i>		
	<i>bauliche Trennung</i>		
	<i>Sitzmobilar</i>		
	<i>Überdachungen</i>		
	<i>Eingänge</i>		



Abb.147 Plandarstellung Bahnhofstraße

Verkehrsströme



Fußgänger



Radfahrer



öffentlicher Verkehr



Individualverkehr

P

Parkplätze

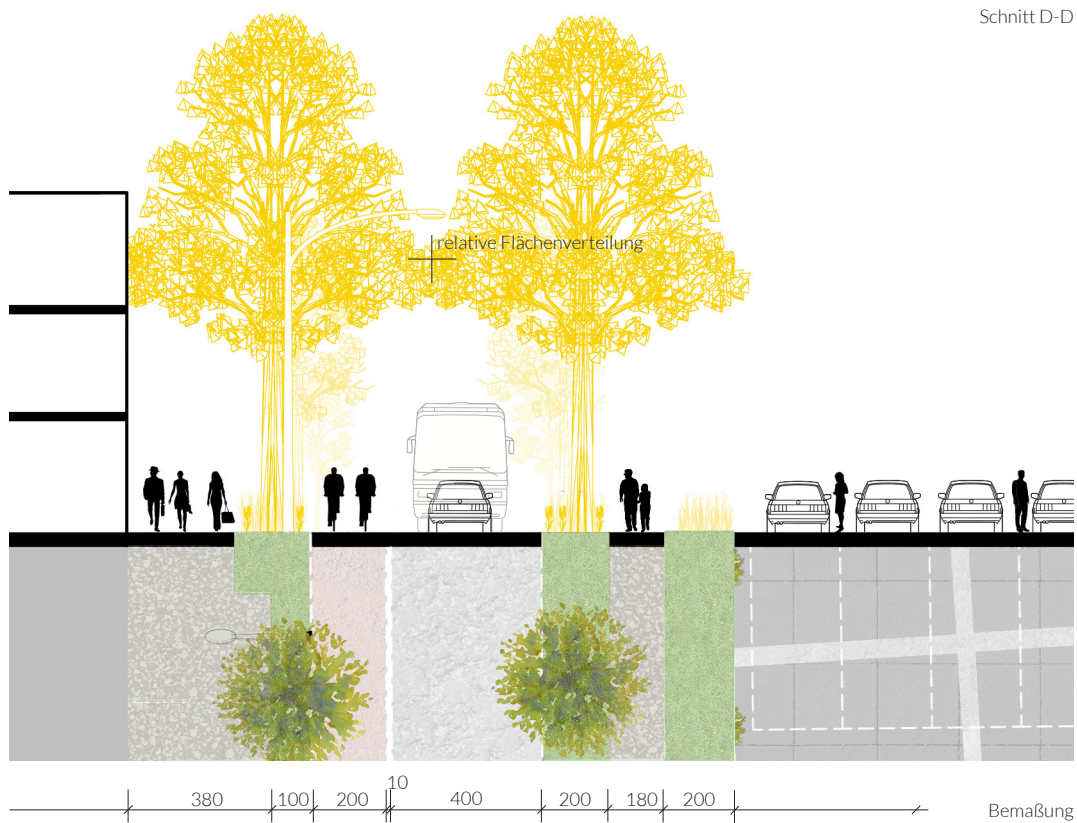


Gebäude



Abb.148 Verkehrsströme Bahnhofstraße

Schnitt D-D

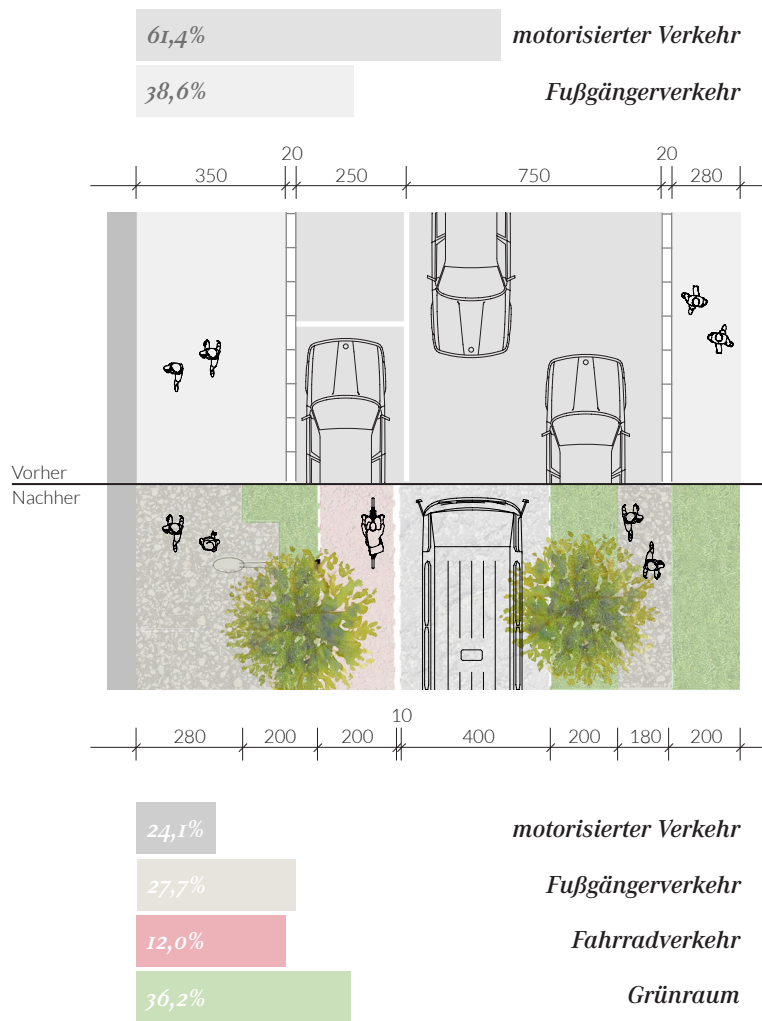


Schnitt D-D



Abb.151 Schnittführung D-D

relative Flächenverteilung



Schnitt E-E

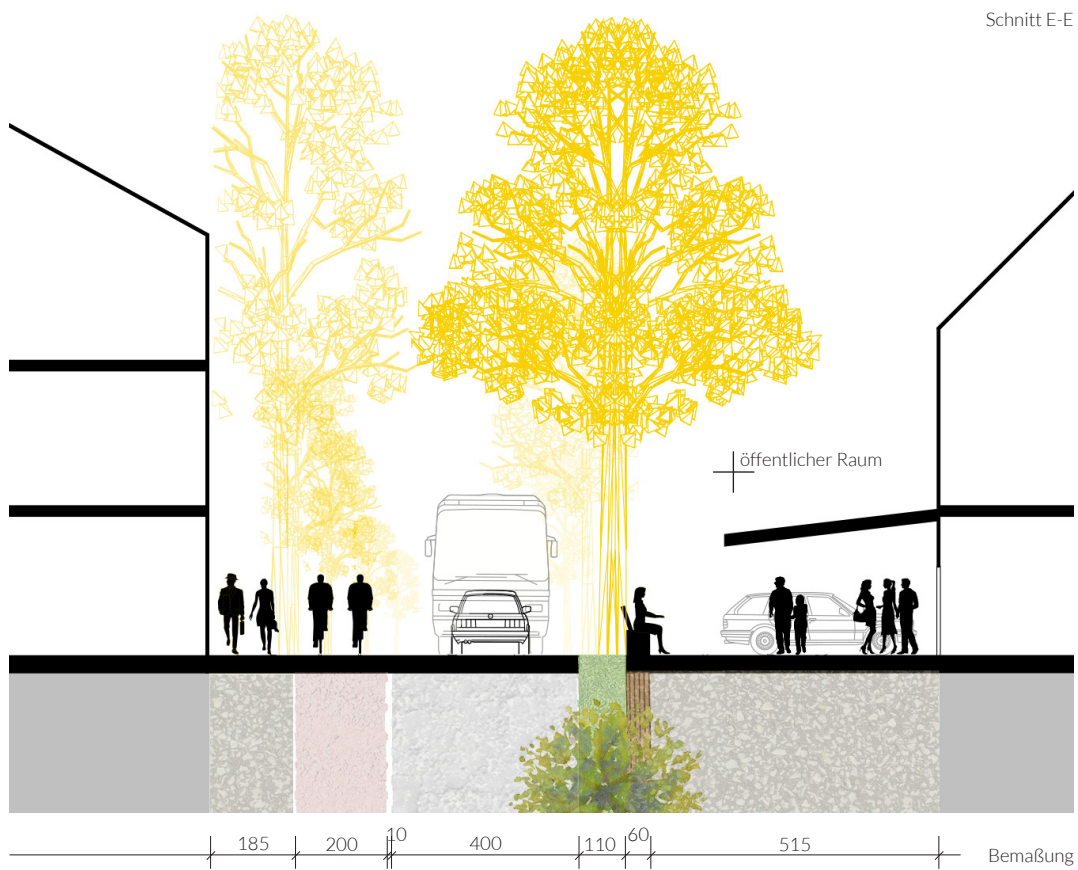


Abb.153 Schnitt E-E



Abb.154 Schnittführung E-E

öffentlicher Raum

Typ D

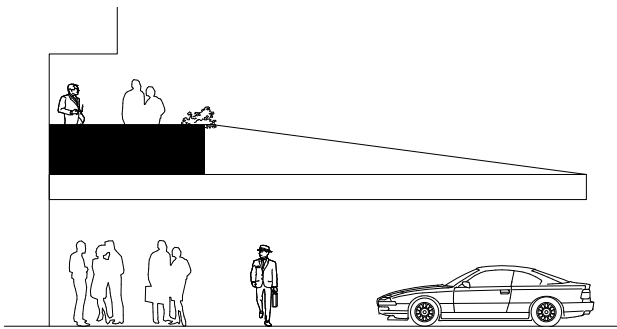


Abb.155 Gebäuderücksprungtypologie, Typ D

Wie die Partitur des öffentlichen Raumes³²⁷ in Aspern zeigt, so sollen auch in Leibnitz Geschäftsvorbereiche deutlicher als öffentliche Räume (Abb.156) gestaltet werden.



Abb.156 Transformationskizze, öffentlicher Raum

³²⁷ Vgl. Wien 3420 Aspern Development AG 2009 Partitur, S. 90.

Schnitt F-F



Schnitt F-F



Abb.158 Schnittführung F-F

Abb.157 Schnitt F-F



Lindenbaumallee - Boulevard

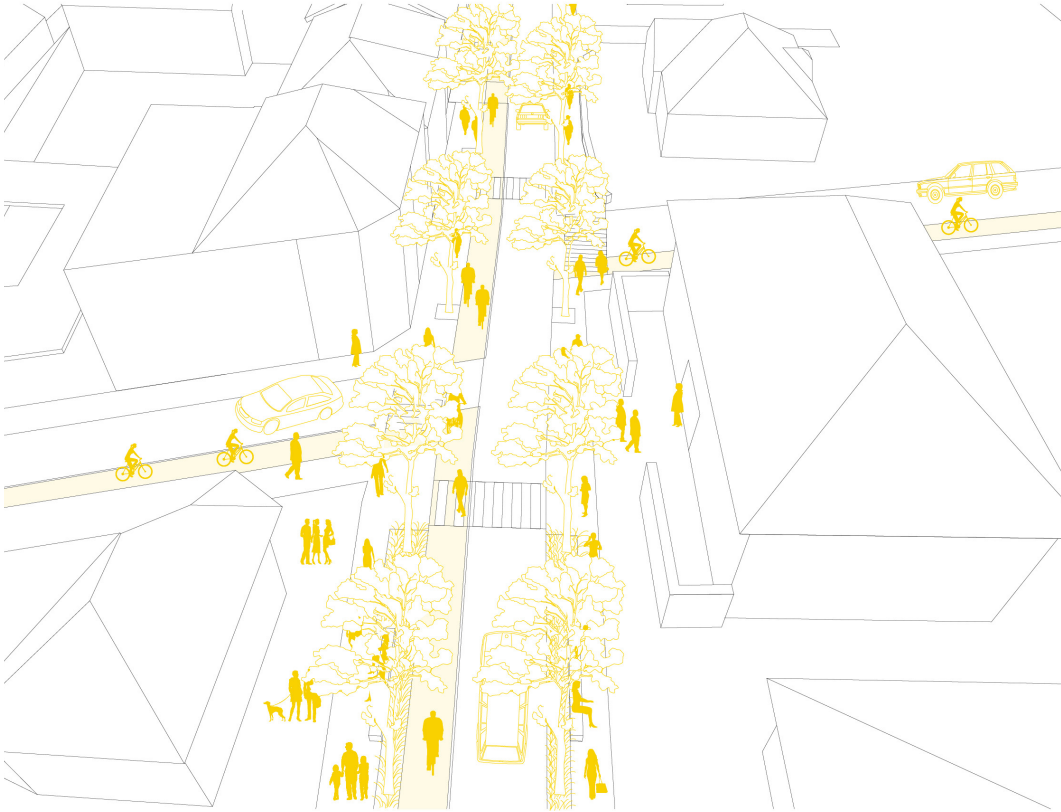


Abb.159 Axonometrie iBoulevard



Abb.160 Schnittführung Boulevard

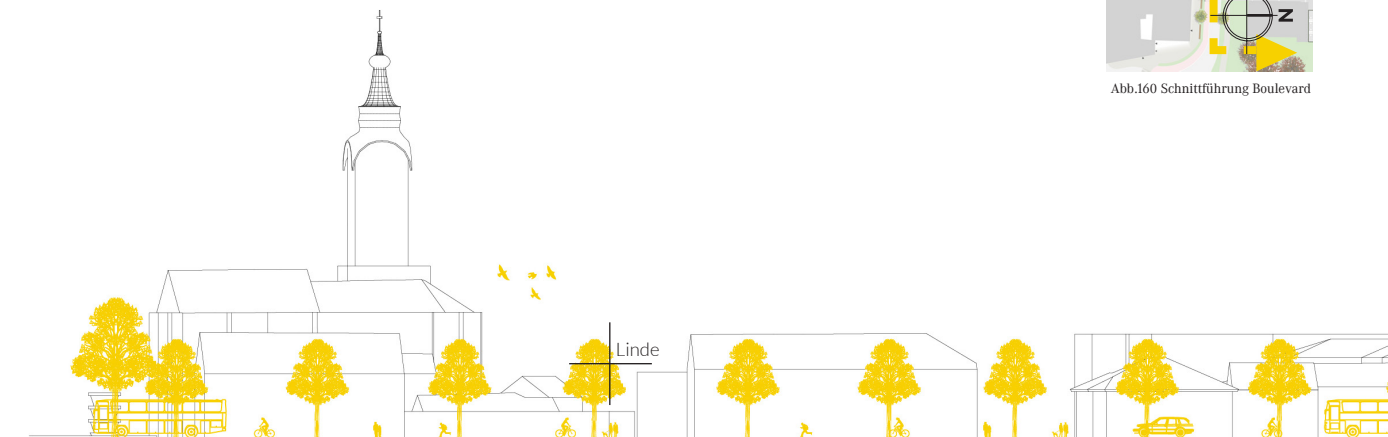


Abb.161 Schnitt Boulevard

Lindenbaum - Eigenschaften



Abb.162 Lindenbaum Beschaffenheit

Wie aus der Geschichte von Leibnitz hervorgeht, kommt der Name „Leibnitz“ vom slawischen Wort „Lipnizza“ und bedeutet übersetzt der Lindenort. Auf Grund dieses geschichtlichen Hintergrundes soll nun der Boulevard als Lindenbaumallee erstrahlen.

Eingesetzt werden soll dafür die Winter- oder auch Steinlinde (*Tilia cordata*) (Abb.162). Sie ist ein heimischer Laubbaum, kann von 8 bis 30 Meter groß und bis zu mehrere 100 Jahre alt werden. Der Baum hat eine breite Baumkrone welche sich nach oben wölbt und so ein angenehmer Schattenspender ist. Die Blütezeit ist zwischen Juni und Juli. Die Blüten geben einen prächtigen süßlichen Duft von sich. Die Blütenfarbe ist weiß-gelblich. Die herzförmigen Blätter können bis zu 6 cm lang werden. Im Frühling und im Sommer sind die Blätter dunkelgrün gefärbt. Im Herbst und im Winter haben sie eine gelblich leuchtende Farbe. Der Baum ist sehr hitzebeständig und braucht einen sonnigen bis halbschattigen Standort. Meist findet man die Bäume an Straßen, in Parks, in Alleen und in größeren Gärten. Die Wurzeln wachsen herzförmig. Gerade für eine neu angelegte Allee ist es wichtig, dass die Bäume schnellwüchsig sind. Die Winterlinde wächst im Jahr zwischen 25-50 cm. Das bedeutet, dass bereits nach 16 Jahren die Bäume eine stämmige Höhe erreichen werden.²³⁸

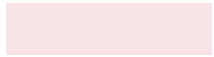


²³⁸ Vgl. Baumschule Horstmann GmbH & Co. KG: Winterlinde /Steinlinde, <https://www.baumschule-horstmann.de/shop/exec/product/688/96/Winterlinde-Steinlinde.html>, 14.07.2020.

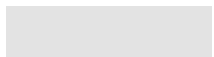
Hauptplatz



Fußgängerfläche



Radfahrwege



motorisierte Straßen



Grünflächen



Gebäude



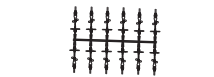
Bahngleise



Fußgängerübergänge



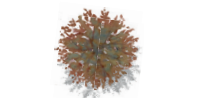
öffentliche Plätze



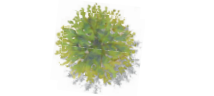
Fahrradabstellplätze



Kfz-Abstellplätze



Baum-Bestand



Baum-Neu



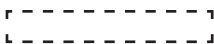
Unterführungen



bauliche Trennung



Sitzmobilar



Überdachungen



Eingänge



Holzrostflächen



Regenschirme



blühende Straße



Abb.163 Plandarstellung Hauptplatz

Verkehrsströme



Fußgänger



Individualverkehr



Radfahrer

P

Parkplätze



öffentlicher Verkehr



Gebäude



Abb.164 Verkehrsströme Hauptplatz

Parkplatzflächen (im Umkreis von 250m)

	<i>Parkplatzflächen Abriss</i>	-92		<i>Parkplatzflächen Privat/ Reserviert</i>	85
	<i>Parkplatzflächen Bestand</i>	872		<i>Parkgarage</i>	53
	<i>Parkplatzflächen Neu</i>	+20	davon 11 reserviert (Privat) und 23 reserviert für Senioren		
		-72			

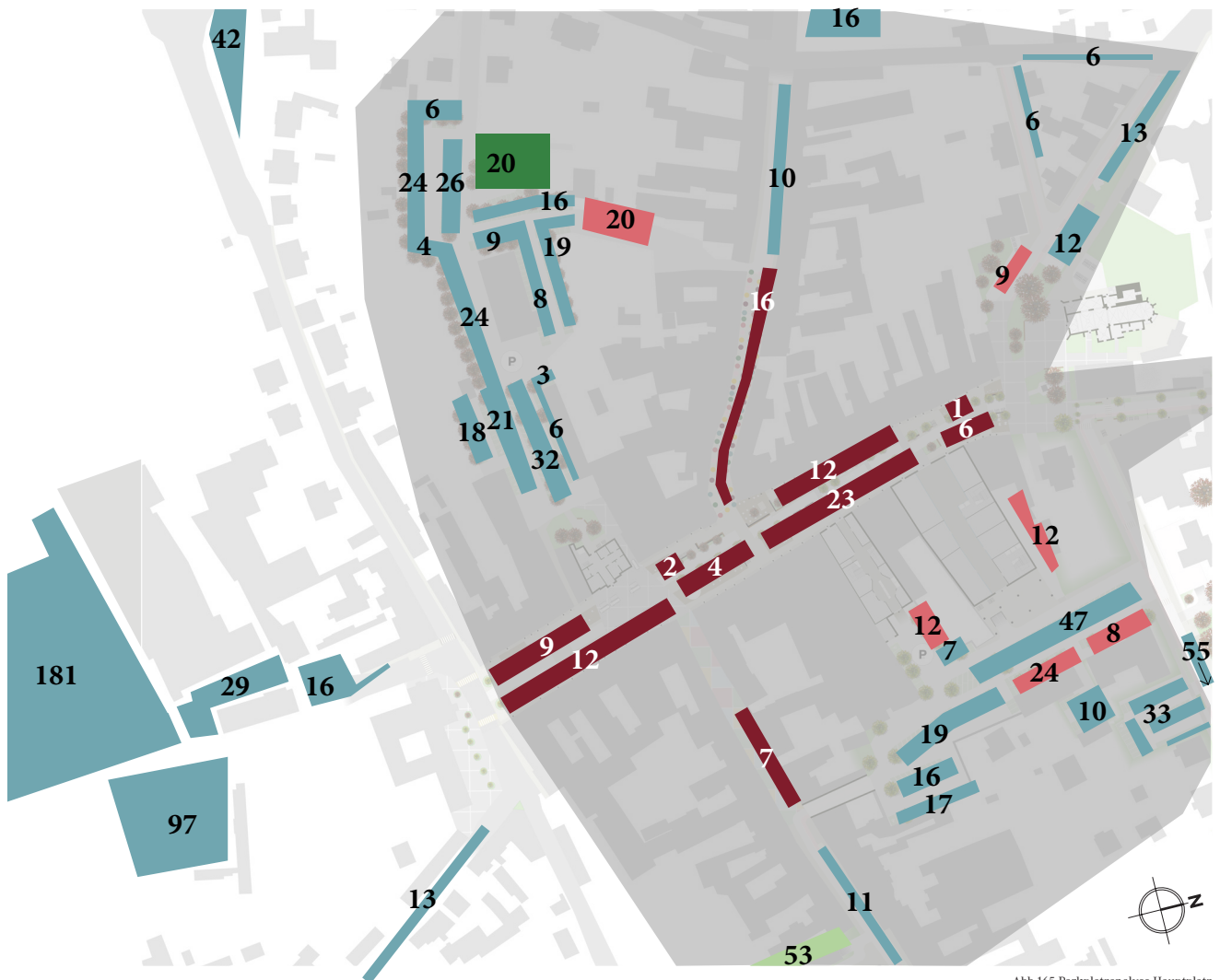


Abb.165 Parkplatzanalyse Hauptplatz

Mo-Fr 60 min Gratis parken, jede weitere Stunde 1 Euro, Sa-So Gratis parken

öffentliches Leben

Menschen

treffen
köstigen
shoppen
schmausen
versammeln
genießen

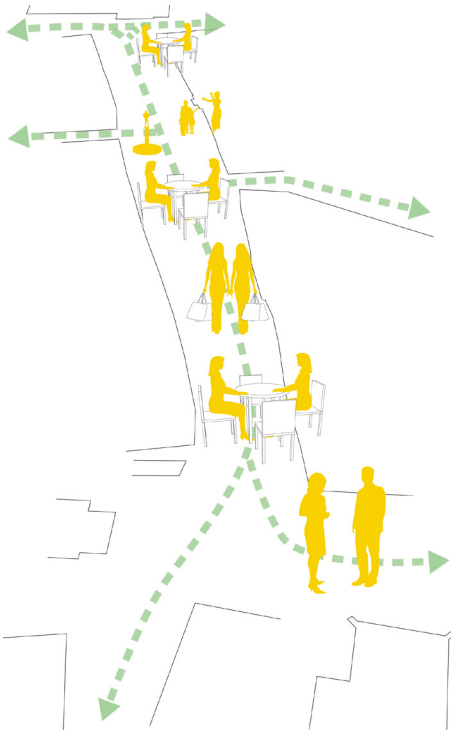
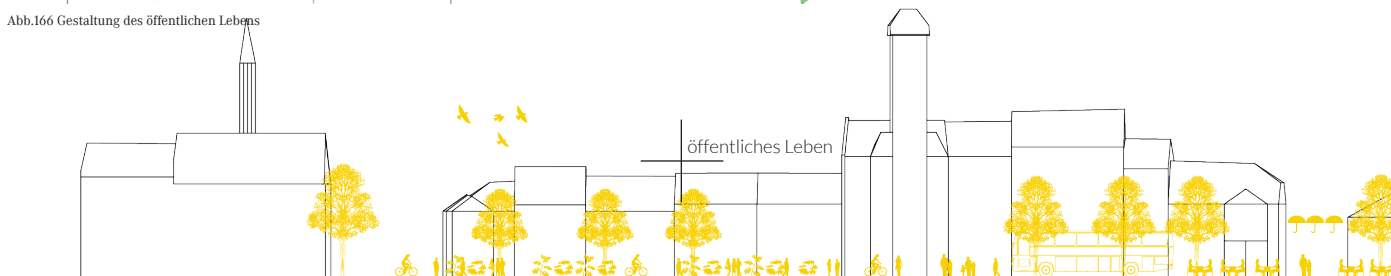
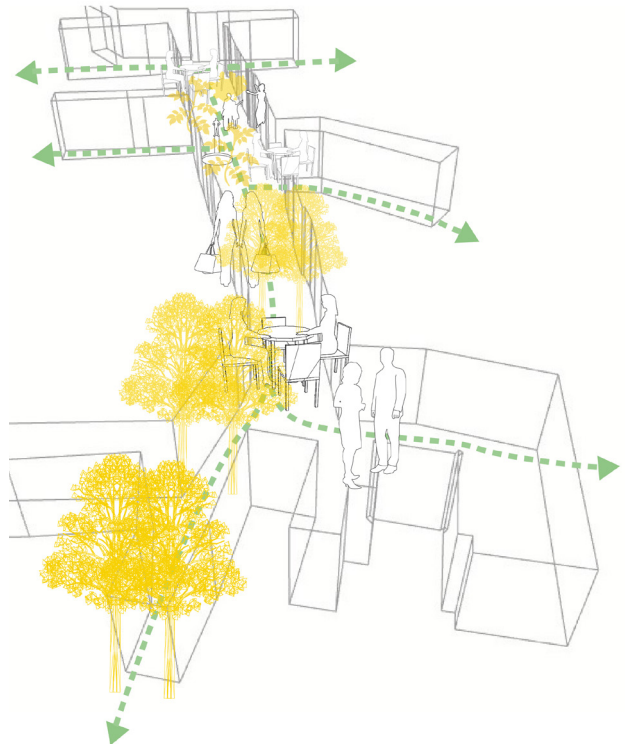


Abb.166 Gestaltung des öffentlichen Lebens

Räume

Platz der Religion
Baumoase
Platz des Einkaufes
Sitzoase
Platz der Bühne
Blumenoase



Gebäude

Kirche
Café
Einkaufscenter
Gastro
Rathaus
Bar



Abb.167 Längsschnitt, Hautplatz

Schnitt G-G

Baumoase

Schnitt G-G

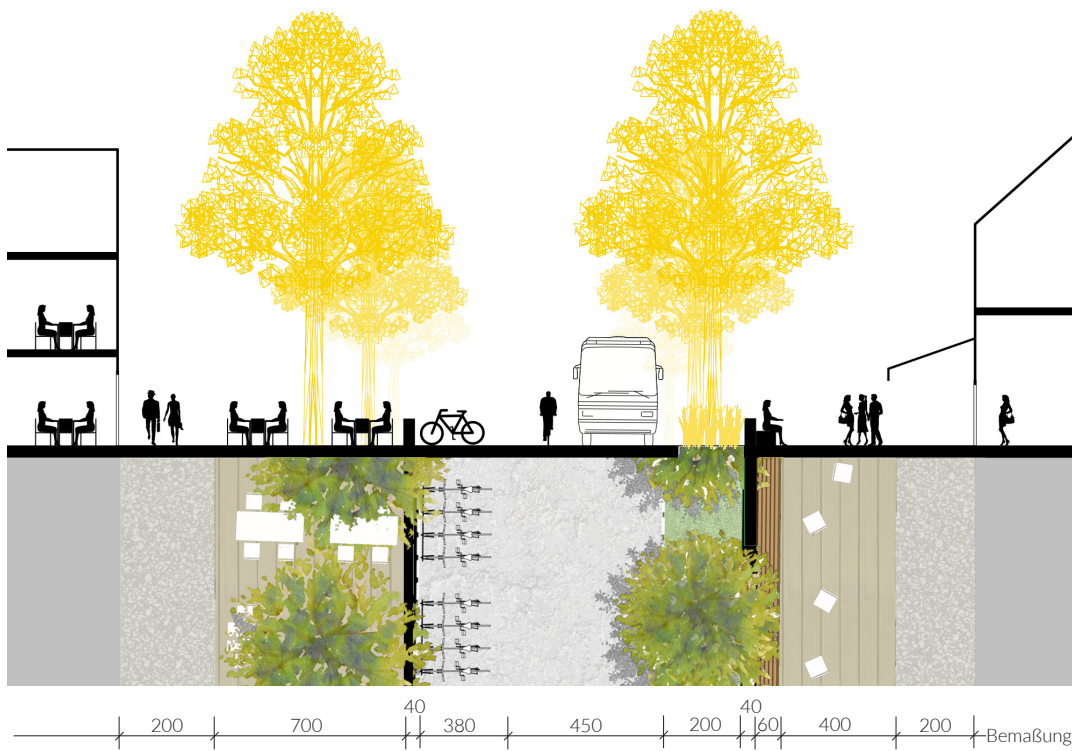


Abb.168 Schnitt G-G



Abb.169 Schnittführung G-G

Schnitt H-H

Platz des Einkaufes

Schnitt H-H

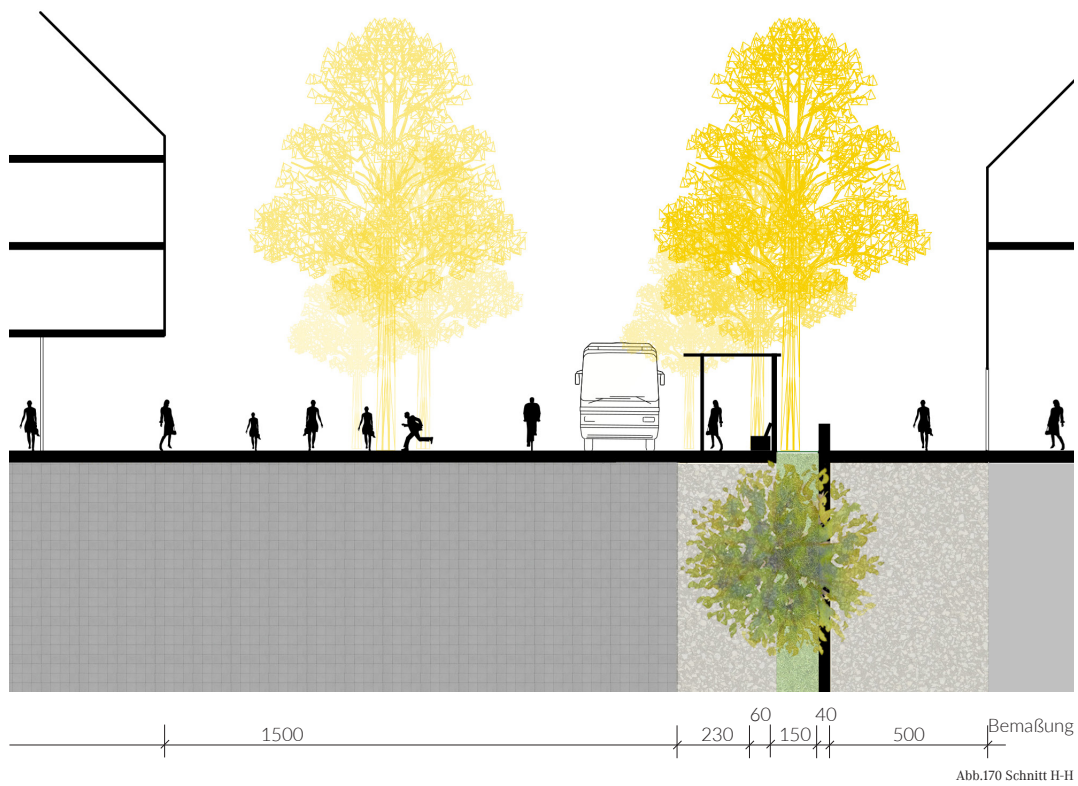


Abb.170 Schnitt H-H

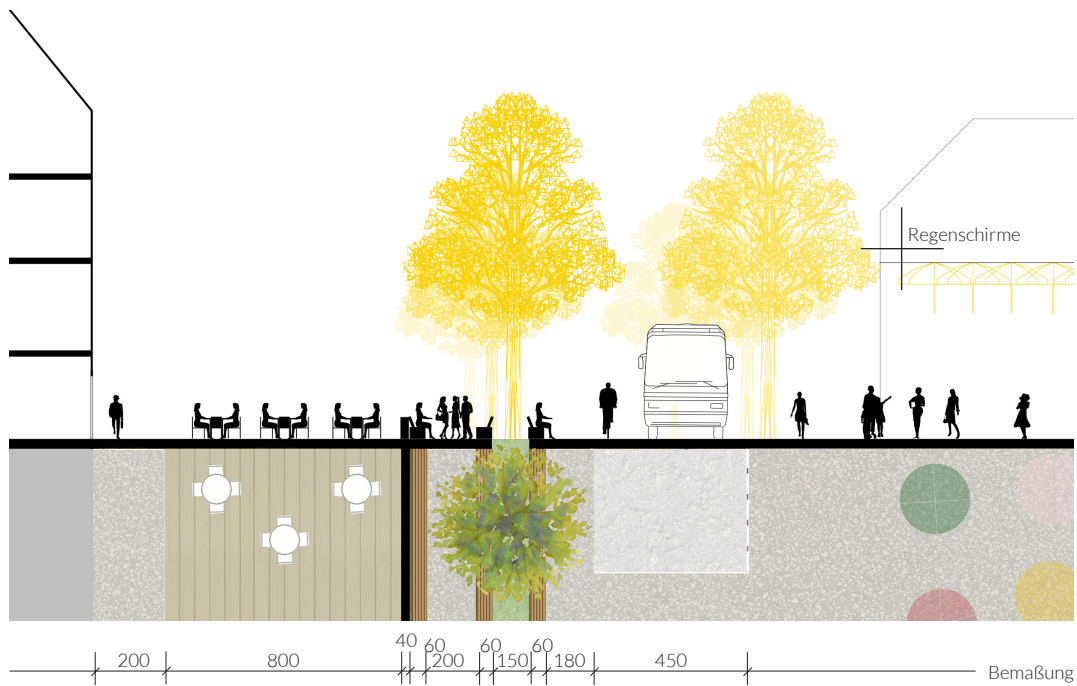


Abb.171 Schnittführung H-H

Schnitt I-I

Sitzoase

Schnitt I-I



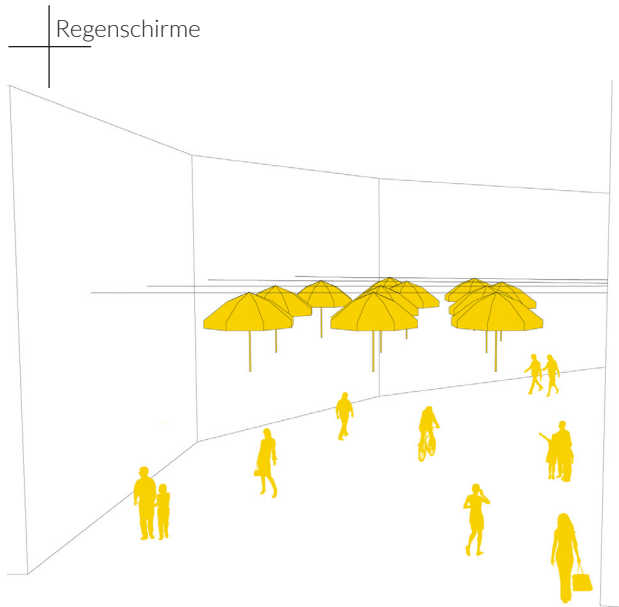


Abb.174 Axonometrie Grazergasse



Abb.175 Regenschirmgasse, Villach

In der Grazergasse (Abb.174) bietet sich die Möglichkeit die Gasse mit bunten Regenschirme (Abb.175) zu gestalten, welche auf gespannte Seile befestigt sind.

Damit soll auch hier eine Belebung vorangetrieben werden. Die bunten Schirme als Eyecatcher ziehen besonders Touristinnen und Touristen an.

Auf die gespannten Seile können aber auch andere Elemente aufgehängt werden, wie es zum Beispiel die Städte Pula in Sardinien mit bunten Fahnen oder Graz mit Tannenbäume gezeigt haben.

Schnitt J-J

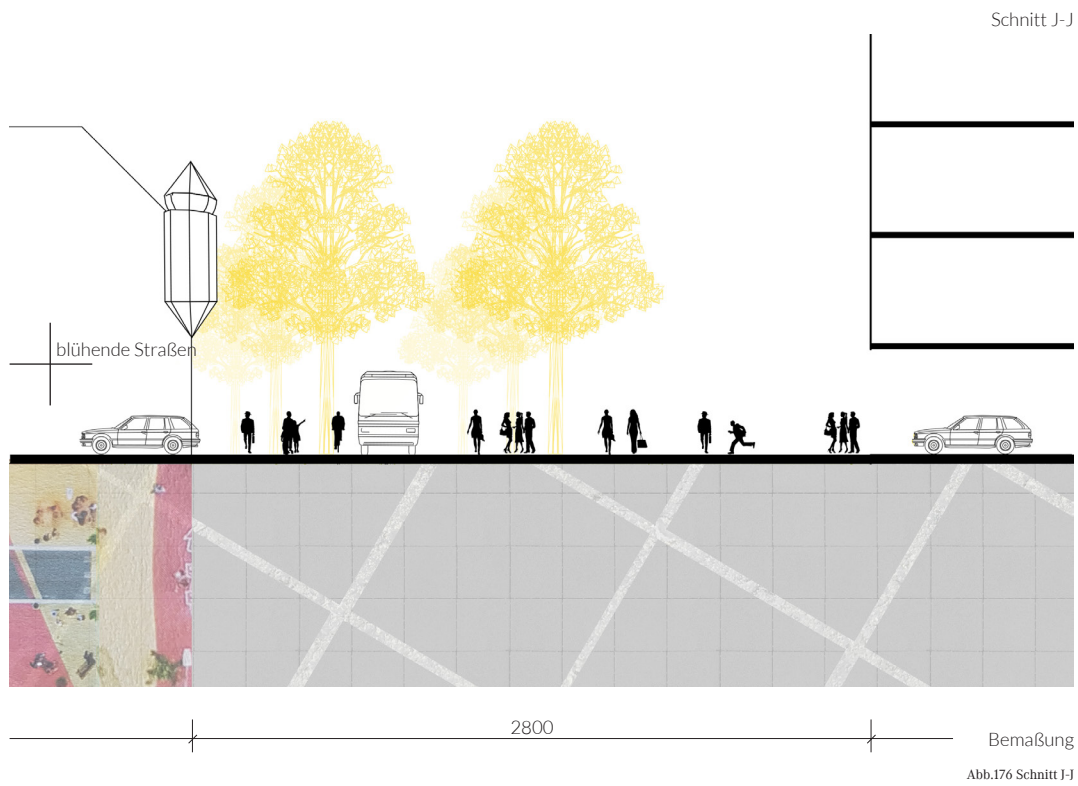
Platz der Bühne

Abb.177 Schnittführung J-J

blühende Straßen

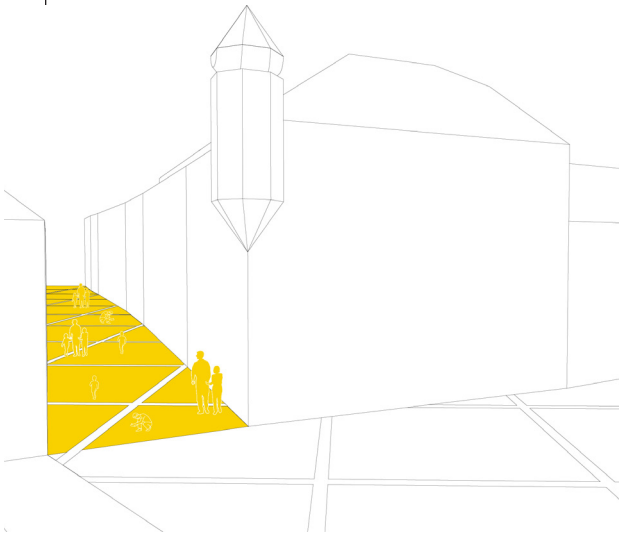


Abb.178 Axonometrie Schmiedgasse



Abb.179 Cidade da Gente Dragão de Mar, Brazil

In der Schmiedgasse (Abb.178) findet schon heute regelmäßig ein Kinderflohmarkt statt. Dieser soll ausgebaut und die Gasse als „blühende Straße“ beworben werden, auf der Kinder und Jugendliche kreative Werke zeigen können.

(Das Klimabündnis veranstaltet im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche den Straßenmal-Wettbewerb „Blühende Straßen“. Statt grauem Beton und Asphalt sollen in der Mobilitätswoche bunte Malereien die Straßenflächen schmücken. Kindergärten und Schulen gestalten dabei einen Straßenabschnitt mit Straßenmalfarben.²³⁹)

Die Straßenmalereien sind der Kontrast zur Grazer Gasse wo sich die künstlerischen Installationen über der Straße befinden.

Beispiele solcher bunten Straßen sind in Kopenhagen der Superkilen oder in Brasilien die Cidade da Gente Dragão do Mar (Abb.179).

239 Klimabündnis Österreich gemeinnützige Förderungs- und Beratungsgesellschaft GmbH: MALWETT-BEWERB BLÜHENDE STRASSE, <https://mobilitaetswoche.at/site/auszeichnungen/bluehendestras-sen>, 14.07.2020.

Schnitt K-K

Blumenoase

Schnitt K-K

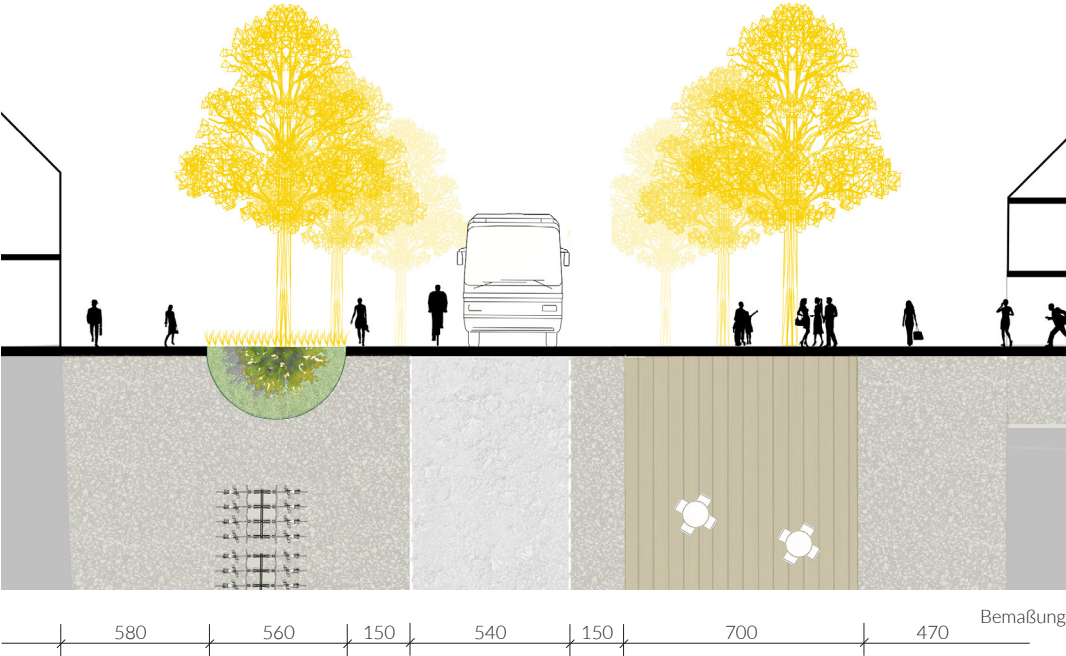


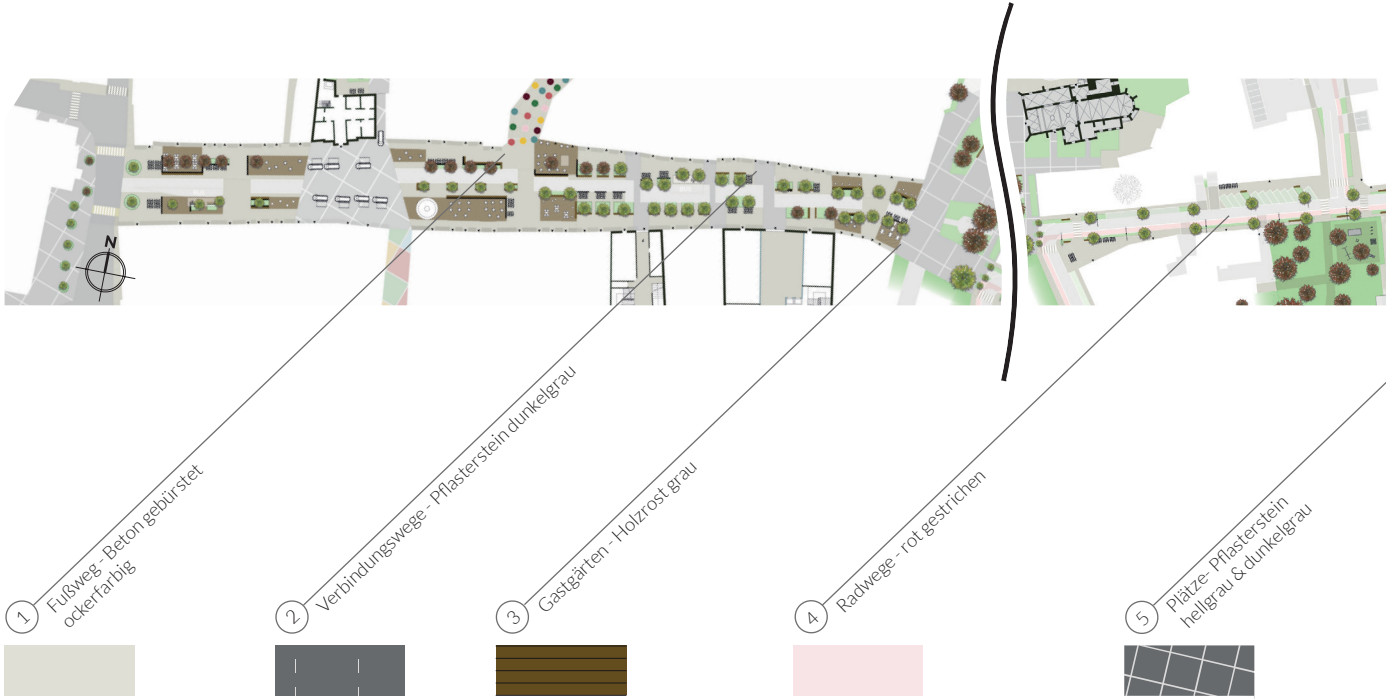
Abb.180 Schnitt K-K





5.5

Materialkatalog



Referenzen

1| Fußweg - Beton gebürstet ockerfarbig



Abb.183 De Keyserlei, Antwerpen



2| Verbindungswege - Pflasterstein dunkelgrau



Abb.184 Stadtbibliothek Heidenheim, Deutschland



5| Plätze - Pflastersteine hellgrau & dunkelgrau



Abb.185 Hauptplatz, Leipzig



6| Rasenflächen - Naturwiese



Abb.186 Naturwiese im Helmut Zilk Park, Wien



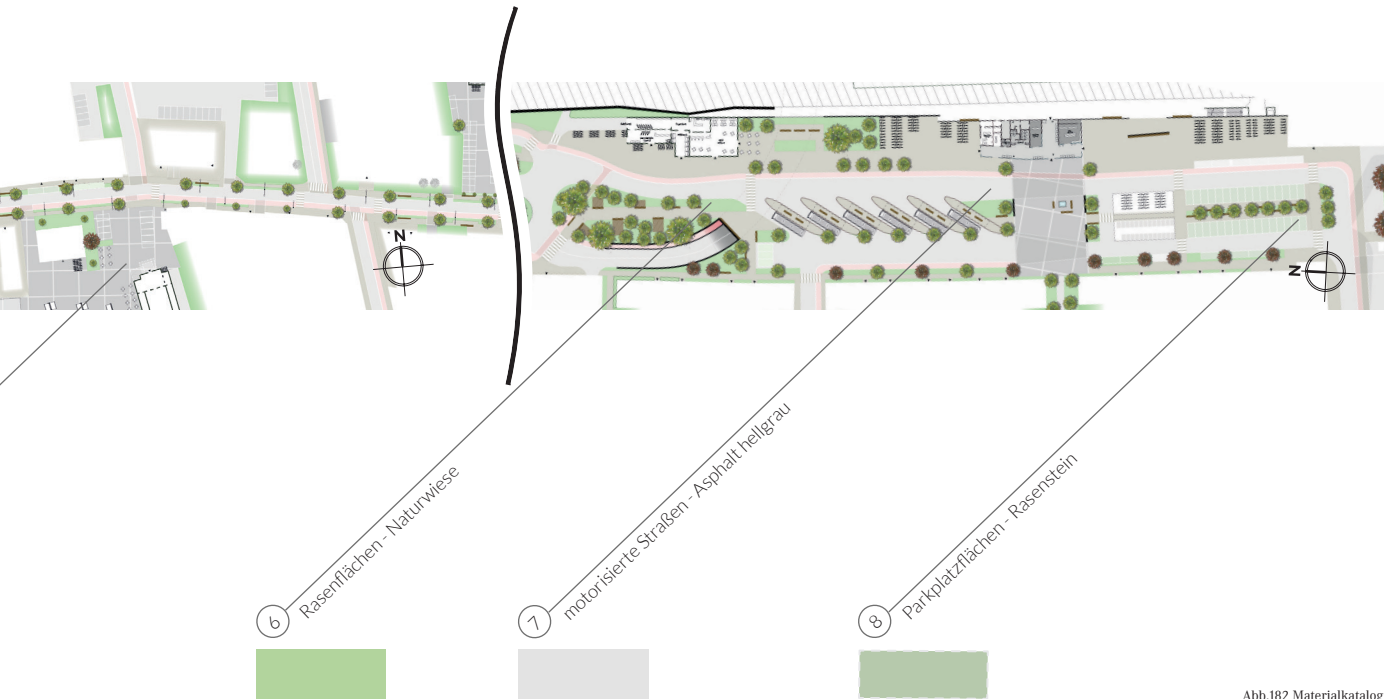


Abb.182 Materialkatalog

3| Gastgärten - Holzrost grau



Abb.187 Helmut Zilk Park, Wien

4| Radweg - rot gestrichen

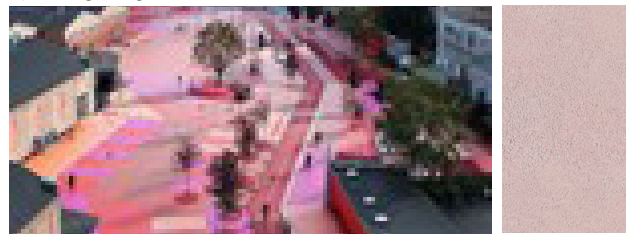


Abb.188 Superkilen, Kopenhagen

7| motorisierte Straße - Asphalt hellgrau



Abb.189 Domumgebung, Köln

8| Parkplatzflächen - Rasenstein

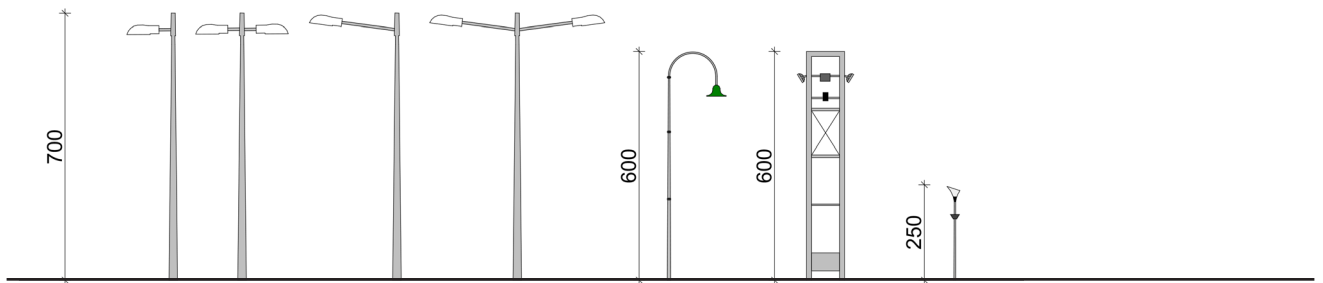


Abb.190 Passeig De St Joan Boulevard, Barcelona

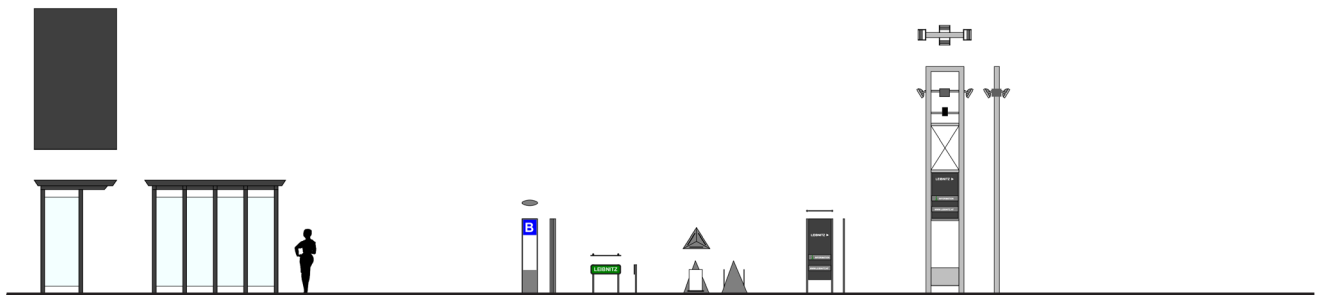
5.6

Möbilarkatalog

Bestand

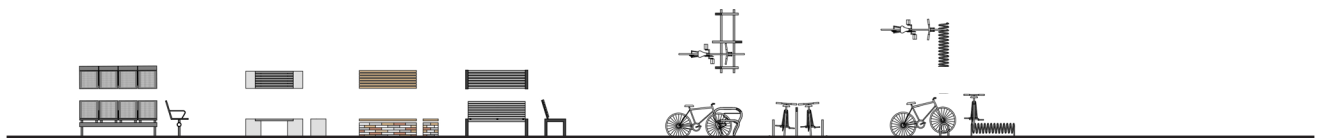


Beleuchtungen



Bushaltestellen

Informationstafeln



Sitzmöbilar

Fahrradständer



Lärmschutzwand

Mistkübel

Pfähle

Empfehlung

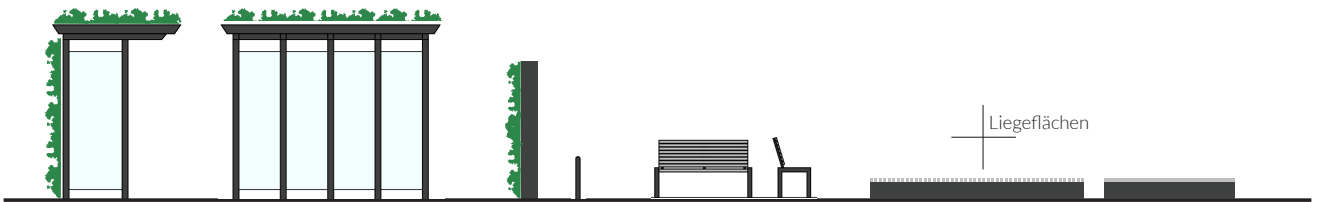
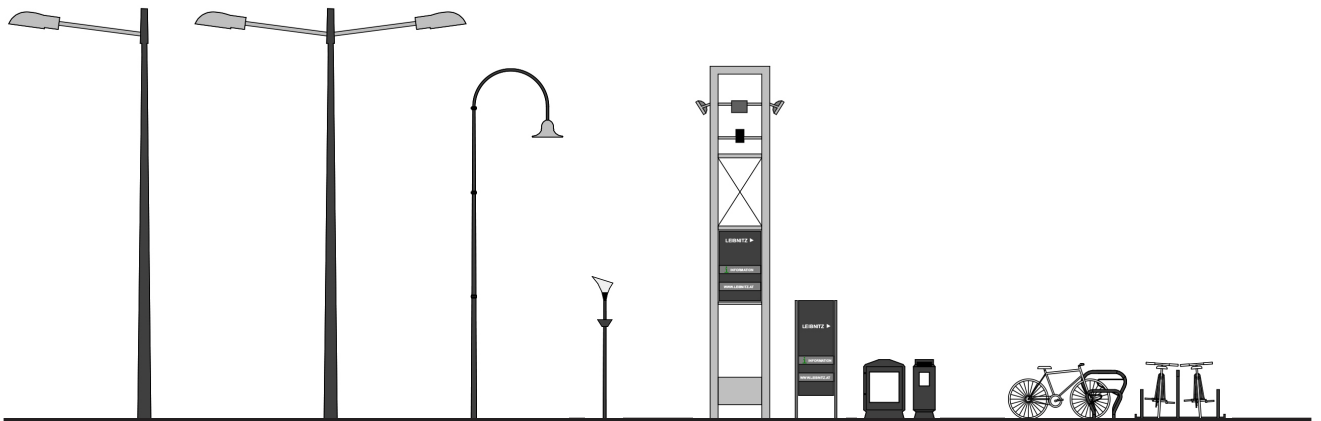


Abb.192 Möbilkatalog Vorschlag

Liegeflächen



Abb.193 Holzsitz- oder Liegefläche, Jesolo, Italien



Um das Stadtbild einheitlich zu gestalten, sollen die Stadtmöbilar auf zwei Farben (dunkelgrau und hellgrau) reduziert werden. Metalische Bauteile wie Bushaltestellen oder die Lärmschutzwände sollen zusätzlich mit dafür geeigneten Bepflanzungen ausgestattet werden.

5.7

Begrünung

Bestand



Abb.194 Mischwald, Stadtpark



Abb.195 Eiche



Abb.196 Ahorn



Abb.197 Buche



Abb.198 Rosskastanie



Abb.199 Balkonblumen



Abb.200 Buchsbaum

Neu



Abb.201 Linde



Abb.202 Lavendel



Abb.203 Federgras



06

Visualisierung





Abb.204 Visualisierung Boulevard





Abb.205 Visualisierung Platz des Einkaufes

Quellen- verzeichnis

Literaturverzeichnis

Amon, Karl: Zeittafel über die Bischofburg Leibnitz - Seggauberg, in: Wagner, Karl (Hrsg.): Schloss Seggau, Leibnitz, 5-11

Filek-Wittinghausen, Wolfried: 1000 Jahre Leibnitz 970-1970, Graz

Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Berlin 2018

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2018

Hartinger, Sepp: Stadtentwicklung, wo das Land am schönsten ist, Leibnitz 2017

Heinz, Harald: Schöne Straßen und Plätze, Funktion Sicherheit, Gestaltung, 2014

Kuss, Michael: Architekturführer Kopenhagen, Stadtentwicklung Kopenhagen - Ein Überblick, Berlin 2013

Rolshoven, Johanna: Für eine offene Stadt, in: Fritz, Judith/ Tomaschenk, Nino: Die Stadt der Zukunft, Münster 2015

Schwedes, Oliver/Rammler, Stephan: Mobile City, Dynamiken weltweiter Stadt- und Verkehrsentwicklung, Berlin 2012

Zlanabitnig, Mario: Zukunft Stadt - Urbanes Erdgeschoß, Die Erdgeschosszone als wichtiger Planungsaspekt im Städtebau, Graz 2013

Onlinequellenverzeichnis

A33ARCHITECTEN (o.J.): Keyserlei, <http://www.a33.be/projecten/infrastructuurwerken/keyserlei>, in: <http://www.a33.be/> [29.07.2019]

Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 16 – Landes- und Gemeindeentwicklung (August 2009): Gemeindeentwicklung Regionales Entwicklungsprogramm der Planungsregion LEIBNITZ, <http://docplayer.org/54285113-Raumplanung-steiermark.html>, in: <http://docplayer.org/> [29.05.2020]

Apen (o.J.): heraanleg keyserle, <https://apen.be/heraanleg-keyserle>, in: <https://apen.be/> [26.07.2019]

Baumschule Horstmann GmbH & Co. KG (o.J.): Winterlinde/Steinlinde, <https://www.baumschule-horstmann.de/shop/exec/product/688/96/Winterlinde-Steinlinde.html> [14.07.2020]

bh-leibnitz (2018): Pflegeheime im Bezirk Leibnitz, https://www.bh-leibnitz.steiermark.at/cms/dokumente/11547577_58183115/46c23df5/Liste-Pflegeheime%20April%202018.pdf, in: <https://www.bh-leibnitz.steiermark.at/> [17.02.2020]

Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (15.07.2016): Landesrecht konsolidiert Steiermark: Gesamte Rechtsvorschrift für Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Leibnitz, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000352&FassungVom=2016-07-15>, in: <https://www.ris.bka.gv.at/> [5.11.2019]

Christian Gert (o.J.): Geschichte von Leibnitz, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/leibnitz/>, in: <https://www.leibnitz.at/> [22.03.2020]

Door Jrosquin (08.12.2012): De Keyserlei heropend als wandelboulevard, <https://www.gva.be/cnt/aid1293808/de-keyserlei-heropend-als-wandelboulevard>, in: <https://www.gva.be/> [29.07.2019]

Duden Learnattack GmbH (o.J.): Königliches Kopenhagen, <https://www.lernhelfer.de/schuelerlexikon/geografie/artikel/koenigliches-kopenhagen>, in: <https://www.lernhelfer.de/> [25.05.2020]

Elisabeth Kure (11.08.2011): Der Bau gewinnt an Fahrt, https://www.meinbezirk.at/leibnitz/c-lokales/der-bau-gewinnt-an-fahrt_a275224, [14.07.2020]

Energie Steiermark Kunden GmbH (o.J.): Über's Genussmobil, <https://genuss-mobil.at> [19.05.2020]

Gabriele Kleindienst (o.J.): Geschichte des Frauenberges, <https://www.tempelmuseum-frauenberg.at/willkommen/geschichte-des-frauenberges/>, in: <https://www.tempelmuseum-frauenberg.at> [22.03.2020]

Gewista Werbegesellschaft m.b.H (o.J.): Citybike Wien, <https://www.citybikewien.at/de/> [19.05.2020]

Heimo Kapeller (o.J.): Vereine Leibnitz, <https://www.steiermark.net/vereine/leibnitz/>, in: <https://www.steiermark.net/> [17.02.2020]

Hessischer Rundfunk (2019): Erster E-Scooter-Anbieter ist in Frankfurt gestartet, <https://www.hessenschau.de/wirtschaft/erster-e-scooter-anbieter-ist-in-frankfurt-gestartet,e-scooter-verleih-100.html>, in: <https://www.hessenschau.de> [19.05.2020]

Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH (o.J.): Graz liebt tim!, <https://www.tim-oesterreich.at/graz>, in: <https://www.tim-oesterreich.at/> [19.05.2020]

infopunt PUBLIEKE RUIMTE (o.J.): De Keyserlei, Antwerpen, <https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/>, in: <https://dbpubliekeruimte.info/> [29.07.2019]

ISTmobil GmbH (2017): ISTmobil – Interface for Smart Transport, <https://istmobil.at> [19.5.2020]

ISTmobil GmbH (o.J.): ISTmobil – Interface for Smart Transport, <https://istmobil.at> [17.02.2020]

Joseph Stromberg (18.11.2014): This brilliant illustration shows how much public space we've surrendered to cars, <https://www.vox.com/xpress/2014/11/18/7236471/cars-pedestrians-roads>, in: <https://www.vox.com> [18.02.2020]

Jusline (01.02.2020): § 30 StROG Baugebiete, <https://www.jusline.at/gesetz/strog/paragraf/30>, in: <https://www.jusline.at/> [07.11.2019]

Karolin Gstinig u.a. (April 2020): Leibnitz (LB; B610) WIBIS Steiermark Factsheet Bezirksprofil, <https://wibis-steiermark.at/regionsprofile/>, in: <https://wibis-steiermark.at/> [29.05.2020]

Klimabündnis Österreich gemeinnützige Förderungs- und Beratungsgesellschaft GmbH (o.J.): MALWETTBEWERB BLÜHENDE STRASSE, <https://mobilitaetswoche.at/site/auszeichnungen/bluehendestrassen>, 14.07.2020.

Lackner Herbert (02.05.2017): Architektur: Das „schwarze Wien“, <https://www.profil.at/kultur/architektur-schwarzes-wien-8108648>, in: <https://www.profil.at/> [16.03.2020]

Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt (o.J.): Hohe Lebensqualität, <https://www.eisenstadt.gv.at/leben/>, in: <https://www.eisenstadt.gv.at/> [31.03.2020]

Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt (o.J.): Stadtbus Eisenstadt, <https://www.eisenstadt.gv.at/leben/stadtbus-city-taxi/>, in: <https://www.eisenstadt.gv.at/> [22.03.2020]

Magistrat der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt (o.J.): TICKETS & TARIFE, <http://www.stadtbuseisenstadt.at/index.php/stadtbus-eisenstadt-97.html#tickets>, in: <http://www.stadtbuseisenstadt.at/> [31.03.2020]

Margarete Geiger (2007): Integrative Stadterneuerung Begriff – Philosophie – Arbeitsweisen, <https://slideplayer.org/slide/1285486/>, in: https://slideplayer.org [28.05.2020]

Martin Randelhoff (20.11.2016): Stadt formt Mobilität formt Stadt, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/163387/analyse/mobilitaet-stadt-siedlungsstruktur-autogerechte-stadt-technikglueblichkeit/>, in: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/> [19.05.2020]

Peter Popp (29.01.2013): Drei Farben - Rot Schwarz Grün: Landschaftspark in Kopenhagen, <https://www.detail.de/artikel/>

drei-farben-rot-schwarz-gruen-landschaftspark-in-kopenhagen-10104/, in: <https://www.detail.de/> [25.05.2020]

Ralf Wollheim (2012): Vereinte Nationen, <https://www.db-bauzeitung.de/aktuell/diskurs/vereinte-nationen/>, in: <https://www.db-bauzeitung.de/> [25.05.2020]

Reeh Henrik (2012): Der Superkeil Neue Haymat, <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/Der-Superkeil-Neue-Haymat-Kopenhagen-multiethnische-Immigration-kosmopolitische-Mittelschichtskultur-Stadtraum-Superkilen-2154946.html>, in: <https://www.bauwelt.de/> [25.05.2020]

Regions Entwicklungs- und Management Oststeiermark GmbH (o.J.): SAM bringt Dich weiter., <https://oststeiermark.at/sam/>, in: <https://oststeiermark.at/> [19.05.2020]

SmartCitiesNet, Evaluierung von Forschungsthemen und Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen für „Smart Cities“, Schriftreihe 38/2012 B. Saringer-Bory et al., Herausgeber: bmv it, <https://smartcities.at/assets/Uploads/SC-STANDARDS-Bericht-Teil1-v2.2.pdf>, in: <https://smartcities.at/> [25.05.2020]

Stadt Wien (12.05.2020): Rotes Wien, https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Rotes_Wien, in: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/> [16.03.2020]

Stadtgemeinde Leibnitz (o.J.): Bildung & Kultur, <https://www.leibnitz.at/bildung-kultur/>, in: <https://www.leibnitz.at/> [17.02.2020]

Stadtgemeinde Leibnitz (o.J.): Seniorenbetreuung, <https://www.leibnitz.at/buergerservice/soziales/senioren/seniorenbetreuung/>, in: <https://www.leibnitz.at/> [17.02.2020]

Stadtgemeinde Leibnitz (o.J.): Herzlich Willkommen in Leibnitz!, <https://www.leibnitz.at/rathaus/unsere-stadt/>, in: <https://www.leibnitz.at/> [25.05.2020]

Stadtgemeinde Leibnitz Stadtentwicklung & Projektmanagement (o.J.): Projekte, <https://stadtentwicklung.leibnitz.at> [22.03.2020]

StadtLABOR - Innovationen für urbane Lebensqualität GmbH (o.J.): COOL LEIBNITZ – UMSETZUNGSKONZEPT FÜR EIN SMARTES UND RESILIENTES LEIBNITZ, <https://www.stadtlaborgraz.at/de/project/cool-leibnitz>, in: <https://www.stadtlaborgraz.at/> [18.02.2020]

Statistik Austria, AMS, Berechnungen (13.03.2020): Landesstatistik Steiermark, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256481_141979478/0a48dff2/61053.pdf, in: <https://www.landesentwicklung.steiermark.at/> [17.02.2020]

Susanne Karow (2019): Local Art – Transformative Perspektiven in der partizipativen Museumsarbeit, <https://www.kubi-online.de/artikel/local-art-transformative-perspektiven-partizipativen-museumsarbeit> [08.04.2020]

Thielen Pia u.a. (März 2015): Klima- und Energiefond - Smart City STANDARDS, <https://smartcities.at/assets/Uploads/SC-STANDARDS-Bericht-Teil1-v2.2.pdf>, in: <https://smartcities.at/> [25.05.2020]

Tourismus Flandern-Brüssel (o.J.): Ein kurzer geschichtlicher Überblick Antwerpen, <https://www.visitflanders.com/de/reiseziele/antwerpen/geschichte/>, in: <https://www.visitflanders.com/> [18.09.2019]

Tourismus Flandern-Brüssel (o.J.): Hauptbahnhof, <https://www.visitantwerpen.be/de/sehenswurdigkeiten/hauptbahnhof/>, in: <https://www.visitantwerpen.be> [18.09.2019]

Tourismus Flandern-Brüssel (o.J.): Nach Antwerpen mit dem Zug, <https://www.visitantwerpen.be/de/transport/mit-der-bahn/>, in: <https://www.visitantwerpen.be/> [18.09.2019]

Tourismus Flandern-Brüssel (o.J.): Stadt der Maler- und Modedürsten, <https://www.visitflanders.com/de/reiseziele/antwerpen/>, in: <https://www.visitflanders.com/> [18.09.2019]

Touristische Information (o.J.): Eine Städtereise, anders als sonst, <https://www.visitantwerpen.be/de/eine-stadtereise-anders-als-sonst/>, in: <https://www.visitantwerpen.be/> [18.09.2019]

Touristische Information (o.J.): Einkaufsviertel Bahnhofsgegend, <https://www.visitantwerpen.be/de/einkaufen-und-mode-de/shopping/shopping-viertels/einkaufszone-bahnhofsviertel-224488/>, in: <https://www.visitantwerpen.be/> [29.07.2019]

TU-Graz (Juli 2019): Mobilitätskonzept TU Graz, http://nachhaltigeuniversitaeten.at/wp-content/uploads/2019/07/Mobilitaetskonzept_TU_Graz_07_2019.pdf, in: <http://nachhaltigeuniversitaeten.at> [10.03.2020]

Urbistat (o.J.): Gemeinde von Copenhagen, <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/de/dk/demografia/dati-sintesi/copenhagen/20368667/4>, in: <https://ugeo.urbistat.com/> [25.05.2020]

Vera Hertlein (2008): Superkilen in Kopenhagen-Nørrebro, https://www.bauwelt.de/dl/746323/10809055_efa0ccde84.pdf, in: <https://www.bauwelt.de/> [25.05.2020]

Verband alpine Vereine Österreichs (o.J.): Gehzeitberechnung, https://vavoe.at/wp-content/themes/vavoe/elearning/orientierung/orientierung/Trainergrundkurs_Kartenkunde_und_Orientierung/gehzeitberechnung.pdf, in: <https://vavoe.at/> [19.02.2020]

Wien 3420 Aspern Development AG (2011): Die Instrumente des Städtebaus, https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/die_instrumente_des_st__dtebaus, in: <https://issuu.com/> [18.03.2020]

Wien 3420 aspern development AG (2017): Fortschreibung Masterplan Stand der Planung, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Fortschreibung_Masterplan_2018-02-01_1602399.pdf, in: <https://www.aspern-seestadt.at/> [25.05.2020]

Wien 3420 aspern Development AG: (o.J.): Organisation, https://www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/organisation, in: <https://www.aspern-seestadt.at/> [25.05.2020]

Wikimedia Foundation Inc., zit. n. Kulturministeriet (Hrsg.) (19.05.2020): Antwerpen, <https://de.wikipedia.org/wiki/Antwerpen>, in: <https://de.wikipedia.org/> [25.05.2020]

Wikimedia Foundation Inc., zit. n. Kulturministeriet (Hrsg.) (2019): Fingerplanen, <https://de.wikipedia.org/wiki/Fingerplanen>, in: <https://de.wikipedia.org/> [8.10.2019]

Wikipedia (18.04.2020): Perspektive, <https://de.wikipedia.org/wiki/Perspektive>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/> [01.06.2020]

Audiovisuelle Quellenverzeichnis

Aufzeichnung der Montagsakademie vom 19.3.2018: Rolshoven, Johanna: Die Stadt als Lebensraum und Zukunftslabor, Montagsakademie, Graz 19.3.2018

Dokumentarfilm: Mayer, Kurt: Das Erbe Österreichs Wiener Parks - Das Grüne am Rande der Stadt, 2019, ORF III, 10.03.2020

Dokumentarfilm: Scherz, Harald: Die Eroberung des Südens - Mythos Südbahngesellschaft, 2017, ORF III, 10.03.2020

Film: Holik, Heimo: Leibnitz von Markt 970-2013 zur Stadt, Die Geschichte einer Stadt, 2013 (DVD: DOKS-FILMS the experience of documentation Produktion)

Onlinevideo der Heinrich-Böll-Stiftung: Weert, Canzler: Immer in Bewegung - Die Zukunft der Mobilität und der Autoindustrie, 2016 (youtube) <https://www.youtube.com/watch?v=Bu7Xj8Lp1fk>, 19.05.2020

Abbildungsverzeichnis

S. 12	Abb.01	Vorstellung eines Mobiltelefons um 1920 in: https://datenschmutz.net/ars-electronica-ausstellung-social-media-und-hypertext-um-1900/ (01.06.2020)
S. 17	Abb.02	kubanische Aktivitäten: Sarah Deutschmann (2016)
S. 17	Abb.03	Straße in Trinidad, Kuba: Sarah Deutschmann (2016)
S. 18	Abb.04	Hauptplatz Leibnitz - Blick Richtung Osten: Sarah Deutschmann (2020)
S. 22	Abb.05	Gesellschaft: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 22	Abb.06	Raum: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 22	Abb.07	Gebäude: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 23	Abb.08	Kontaktförderung: Sarah Deutschmann (2020) in: Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Berlin 2018
S. 24	Abb.09	Raumtriade: Sarah Deutschmann (2020) nach: Schuster, Julia/Karow, Susanne 2017 in: https://www.kubi-online.de/artikel/local-art-transformative-perspektiven-partizipativen-museumsarbeit (08.04.2020)
S. 25	Abb.10	Raumtriade, bildliche Darstellung: Sarah Deutschmann (2020)
S. 36	Abb.11	Gebäuderücksprung Typ A1: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 26	Abb.12	Gebäuderücksprung Typ A2: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S.26	Abb.13	Gebäuderücksprung Typ B: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 26	Abb.14	Gebäuderücksprung Typ C: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 26	Abb.15	Gebäuderücksprung Typ D: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 27	Abb.16	Achse: Sarah Deutschmann (2020)
S. 27	Abb.17	Allee: Sarah Deutschmann (2020)
S. 27	Abb.18	Boulevard/Promenade: Sarah Deutschmann (2020)
S. 28	Abb.19	Gartenstadtmodell: Sarah Deutschmann (2020) in: https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/gartenstadt/2802 (01.06.2020) und https://www.pinterest.ca/pin/183310647318786747/ (01.06.2020)
S. 28	Abb.20	Trabantenstadt: Hermann Schulz in: https://www.tum.de/nc/die-tum/aktuelles/pressemitteilungen/details/35186/ (01.06.2020)
S. 28	Abb.21	Le Courbusier, Plan Voisin in: https://dsgnbkmrks.wordpress.com/2016/01/02/zukunftorientierte-stadtpolitik/ (01.06.2020)
S. 29	Abb.22	Restraum im Zentrum Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 30	Abb.23	Zwangsverkehr in: https://pixabay.com/de/photos/auto-stopper-auto-traffic-jam-urban-4522805/
S. 30	Abb.24	Decarbonisierung: Sarah Deutschmann (2020) in: https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2019/03/decarbonization-what-is-it.html (01.06.2020)

S. 31	Abb.25	TIM System: Sarah Deutschmann (2020) in: https://www.oegut.at/de/projekte/bauen/mm-timingraz.php (19.05.2020)
S. 34	Abb.26	Österreich: Sarah Deutschmann (2020)
S. 34	Abb.27	Map Wiener Prater in: https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/images/pratertafel.jpg (01.06.2020)
S. 35	Abb.28	Wiener Wallanlage: Wien Museum in: https://www.meinbezirk.at/simmering/c-lokales/ausstellungseroeffnung-der-wiener-linienwall_a1096068#gallery=default&pid=3093762 (01.06.2020)
S. 36	Abb.29	Karl-Marx-Hof in: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/luft-holen.html
S. 37	Abb.30	Schwarze Wien Prestigeprojekt in: https://www.profil.at/kultur/architektur-schwarzes-wien-8108648 (01.06.2020)
S. 38	Abb.31	Helmut-Zilk Park am Nordbahnhof: HZP/PID in: https://www.meinbezirk.at/favoriten/c-lokales/helmut-zilk-park-als-neue-gruene-insel-am-hauptbahnhof_a960554 (07.04.2020)
S. 40	Abb.32	Map Aspern: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_oeffentlichen_raums (19.03.2020)
S. 41	Abb.33	Aspern: Daniel Hawelka in: https://wienerbezirksblatt.at/strassenfest-in-der-see-stadt-aspern/ (01.06.2020)
S. 42	Abb.34	Stadt Wien: Sarah Deutschmann (2020)
S. 43	Abb.35	Gemeinde Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 44	Abb.36	Dänemark: Sarah Deutschmann (2020)
S. 44	Abb.37	Schloss Christiansborg in: https://www.intermundial.it/blog/copenhagen/ (01.06.2020)
S. 45	Abb.38	Fingerplan in: https://www.generali.com/info/discovering-generali/all/2016/Greater-Copenhagen (01.06.2020)
S. 46	Abb.39	Map Superkilen: Sarah Deutschmann (2020)
S. 47	Abb.40	Entwurf Superkilen in: https://urbanlover.files.wordpress.com/2012/04/mosque-cordoba-nyt-ormsby-8108.jpg (01.06.2020)
S. 48	Abb.41	Kopenhagen: Sarah Deutschmann (2020)
S. 49	Abb.42	Bezirk Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 50	Abb.43	Belgien: Sarah Deutschmann (2020)
S. 50	Abb.44	Schelde und der Hafen in: https://www.eizo.at/referenzen/industrie-referenz-hafen-antwerpen/ (01.06.2020)
S. 51	Abb.45	Bahnhof am Koningin Astridplein: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/28/Antwerpen-Centraal_aerial_3.jpg (01.06.2020)
S. 52	Abb.46	Map De Keyserlei: Sarah Deutschmann (2020)
S. 53	Abb.47	De Keyserlei Damals in: googleearth (2019)
S. 53	Abb.48	Entwurf De Keyserlei in: https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/ (01.06.2020)
S. 53	Abb.49	Ausschnitt Entwurf De Keyserlei in: https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/ (01.06.2020)
S. 53	Abb.50	De Keyserlei Heute in: https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/ (01.06.2020)

S. 54	Abb.51	Antwerpen: Sarah Deutschmann (2020)
S. 55	Abb.52	Bezirk Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 58	Abb.53	Lebernfeld: Sarah Deutschmann (2020) in: https://www.hlk.steiermark.at/cms/dokumente/12687568_147002886/bd5c5051/Druckdaten_Fuchs%20-%20Flavia%20Solva%20%28Gräberfeld%20Altenmarkt%29%20-%20Website.pdf (01.06.2020)
S. 58	Abb.54	Bannmeilensäule: Sarah Deutschmann (2020)
S. 59	Abb.55	Flavia Solva: Gert Christian in: https://www.museum-joanneum.at/flavia-solva/ausstellungen/ausstellungen/events/event/2428/den-roemern-auf-der-spur (01.06.2020)
S. 61	Abb.56	Torbogen vom alten Rathaus: Sarah Deutschmann (2020)
S. 62	Abb.57	Leibnitz vor dem Durchbruch zur Kadagasse in: Christian, Gert (im Auftrag des Kultur referates): Leibnitz 75 Jahre Stadt. Festschrift zum Jubiläum der Stadterhebung am 27.April 1913, Leibnitz 1988, S.15
S. 62	Abb.58	Stadterhebung Leibnitz in: https://www.yumpu.com/de/document/read/48946053/programmheft-100-jahre-stadt-leibnitz (01.06.2020)
S. 64	Abb.59	Zoom Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 67	Abb.60	Verkehr Österreich: Sarah Deutschmann (2020)
S. 68	Abb.61	Verkehr Steiermark: Sarah Deutschmann (2020)
S. 69	Abb.62	Verkehr Bezirk Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 70	Abb.63	Verkehr Gemeinde Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 71	Abb.64	Eisenstadtbust in: https://www.neusiedlersee.com/de/betrieb/600/citybus-eisenstadt.html (01.06.2020)
S. 71	Abb.65	Netzplan Eisenstadtbust in: http://www.stadtbuseisenstadt.at/files/Bilder/Netzplan_2020.pdf (22.03.2020)
S. 73	Abb.66	Regionales Entwicklungsleitbild Leibnitz Strukturmodell in: http://docplayer.org/54285113-Raumplanung-steiermark.html (01.06.2020)
S. 74	Abb.67	Bevölkerungsprognose in: ÖEOK Regionalprognose, STATISTIK Austria
S. 75	Abb.68	Raumnutzungskataster: Sarah Deutschmann (2020) in: https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(fzgo2l2enqvswlgusj4jdlj))/init.aspx?cms=da&karte=emptymap&layout=gisstmk&styles=gisstmk&template=gisstmk&gdiservices=hintergr,gel,dopags_tc,opbmgrau,opbm,uctc,opoverlay&sichtbar=_ortho&gdiservices=landespl,rokat,regionalpl,oertlraumpl,oertlentw,sachbereich_energie,kat,orient_adr,digitalesfeldbuchfs
S. 75	Abb.69	Topografie: Sarah Deutschmann (2020) in: http://docplayer.org/54285113-Raumplanung-steiermark.html (01.06.2020)
S. 77	Abb.70	Stärken Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 78	Abb.71	Verkehrssituation Hauptplatz Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 78	Abb.72	Illustration Karl Jilg: Karl Jilg in: https://www.vox.com/xpress/2014/11/18/7236471/cars-pedestrians-sidewalks-roads (18.02.2020)
S. 78	Abb.73	Fahrradstreifen Hauptplatz Leibnitz: Sarah Deutschmann (2019)
S. 79	Abb.74	Schwächen Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz

S. 81	Abb.75	Stärken-Schwächen Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 83	Abb.76	aktuelle Verkehrssituation: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 82	Abb.77	Markttag: Sarah Deutschmann (2018)
S. 85	Abb.78	SOLL-Verkehrssituation: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 86	Abb.79	Luftbild Bahnhof in: https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(vmgcoqtghi1pkixolppcjz0q))/init.aspx?cms=da&karte=emptymap&layout=gisstmk&styles=gisstmk&template=gisstmk&gdiservices=hintergr,gel,dopags_tc,opbmgrau,opbm,uctc,opoverlay&sichtbar=_or tho&gdiservices=maptips,orient_adr (01.06.2020)
S. 86	Abb.80	Bahnhof Ansicht A: Sarah Deutschmann (2020)
S. 86	Abb.81	Bahnhof Ansicht B: Sarah Deutschmann (2020)
S. 87	Abb.82	Bahnhof Ansicht C: Sarah Deutschmann (2020)
S. 87	Abb.83	Bahnhof Ansicht D: Sarah Deutschmann (2020)
S. 87	Abb.84	Bahnhof Ansicht E: Sarah Deutschmann (2020)
S. 87	Abb.85	Bahnhof Ansicht F: Sarah Deutschmann (2020)
S. 88	Abb.86	Luftbild Bahnhofstraße in: https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(vmgcoqtghi1pkixolppcjz0q))/init.aspx?cms=da&karte=emptymap&layout=gisstmk&styles=gisstmk&template=gisstmk&gdiservices=hintergr,gel,dopags_tc,opbmgrau,opbm,uctc,opoverlay&sichtbar=_or tho&gdiservices=maptips,orient_adr (01.06.2020)
S. 88	Abb.87	Bahnhofstraße Ansicht A: Sarah Deutschmann (2020)
S. 88	Abb.88	Bahnhofstraße Ansicht B: Sarah Deutschmann (2020)
S. 89	Abb.89	Bahnhofstraße Ansicht C: Sarah Deutschmann (2020)
S. 89	Abb.90	Bahnhofstraße Ansicht D: Sarah Deutschmann (2020)
S. 89	Abb.91	Bahnhofstraße Ansicht E: Sarah Deutschmann (2020)
S. 89	Abb.92	Bahnhofstraße Ansicht F: Sarah Deutschmann (2020)
S. 90	Abb.93	Luftbild Hauptplatz in: https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(vmgcoqtghi1pkixolppcjz0q))/init.aspx?cms=da&karte=emptymap&layout=gisstmk&styles=gisstmk&template=gisstmk&gdiservices=hintergr,gel,dopags_tc,opbmgrau,opbm,uctc,opoverlay&sichtbar=_or tho&gdiservices=maptips,orient_adr (01.06.2020)
S. 90	Abb.94	Hauptplatz Ansicht A: Sarah Deutschmann (2020)
S. 90	Abb.95	Hauptplatz Ansicht B: Sarah Deutschmann (2020)
S. 91	Abb.96	Hauptplatz Ansicht C: Sarah Deutschmann (2020)
S. 91	Abb.97	Hauptplatz Ansicht D: Sarah Deutschmann (2020)
S. 91	Abb.98	Hauptplatz Ansicht E: Sarah Deutschmann (2020)
S. 91	Abb.99	Hauptplatz Ansicht F: Sarah Deutschmann (2020)
S. 92	Abb.100	Hauptplatz: Robert Illema in: Stadtgemeinde Leibnitz (Hrsg.): Leibnitz - Die Bezirksstadt im Südtsteirischen Weinland, Leibnitz 2014
S. 97	Abb.101	Leitplan: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz

S. 99	Abb.102	Strukturplan: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 101	Abb.103	Entwicklungssachse: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 102	Abb.104	Platzmaterial in: https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(vmgcoqtghi1pkixolppcjz0q))/init.aspx?cms=da&karte=emptymap&layout=gisstmk&styles=gisstmk&template=gisstmk&gdiservices=hintergr,gel,dopags_tc,opbmgrau,opbm,uctc,opoverlay&sichtbar=_or tho&gdiservices=maptipps,orient_adr (01.06.2020)
S. 102	Abb.105	Entwicklungssachse - Plätze: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 103	Abb.106	Skizze - Platz der Begegnung: Sarah Deutschmann (2020)
S. 103	Abb.107	Axonometriebeispiel - Platz der Begegnung: Sarah Deutschmann (2020)
S. 104	Abb.108	Skizze - Platz des Sportes: Sarah Deutschmann (2020)
S. 104	Abb.109	Axonometriebeispiel - Platz des Sportes: Sarah Deutschmann (2020)
S. 105	Abb.110	Skizze - Platz der Jahreszeiten: Sarah Deutschmann (2020)
S. 105	Abb.111	Axonometriebeispiel - Platz der Jahreszeiten: Sarah Deutschmann (2020)
S. 106	Abb.112	Skizze - Platz der Religion: Sarah Deutschmann (2020)
S. 106	Abb.113	Axonometriebeispiel - Platz der Religion: Sarah Deutschmann (2020)
S. 107	Abb.114	Skizze - Platz des Einkaufes: Sarah Deutschmann (2020)
S. 107	Abb.115	Axonometriebeispiel - Platz des Einkaufes: Sarah Deutschmann (2020)
S. 108	Abb.116	Skizze - Platz der Bühne: Sarah Deutschmann (2020)
S. 108	Abb.117	Axonometriebeispiel - Platz der Bühne: Sarah Deutschmann (2020)
S. 110	Abb.118	Holzrost in: https://www.mtextur.com (17.07.2020)
S. 110	Abb.119	Entwicklungssachse - Grünoasen: Sarah Deutschmann (2020)
S. 111	Abb.120	Skizze - Wiesenoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 111	Abb.121	Axonometriebeispiel - Wiesenoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 112	Abb.122	Skizze - Stadtparkoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 112	Abb.123	Axonometriebeispiel - Stadtparkoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 113	Abb.124	Skizze - Baumoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 113	Abb.125	Axonometriebeispiel - Baumoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 114	Abb.126	Skizze - Sitzoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 114	Abb.127	Axonometriebeispiel - Sitzoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 115	Abb.128	Skizze - Blumenoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 115	Abb.129	Axonometriebeispiel - Blumenoase: Sarah Deutschmann (2020)
S. 117	Abb.130	Plandarstellung Entwicklungssachse: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 119	Abb.131	Plandarstellung Bahnhof: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 120	Abb.132	Verkehrsströme Bahnhof: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz

S. 121	Abb.133	Bus-Schleppkurven: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz, Schleppkurven: M. Meschnik, Simulation von Schleppkurven verschiedener Fahrzeuge, Wien 1992, S. 231.
S. 121	Abb.134	Parkplatzanalyse Bahnhof: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 122	Abb.135	Schnittführung A-A: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 122	Abb.136	Schnitt A-A: Sarah Deutschmann (2020)
S. 123	Abb.137	Lageplan Bahnhofsgebäude: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 123	Abb.138	Grundriss Bahnhofsgebäude: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz, Pittino und Ortner Architekturbüro
S. 124	Abb.139	Schnittführung B-B: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 124	Abb.140	Schnitt B-B: Sarah Deutschmann (2020)
S. 125	Abb.141	Multimodal System: Sarah Deutschmann (2020)
S. 125	Abb.142	Modal Split Bahnhof Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 126	Abb.143	Schnittführung C-C: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 126	Abb.144	Schnitt C-C: Sarah Deutschmann (2020)
S. 127	Abb.145	Lageplan Fahrradklinik mit Café: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 127	Abb.146	Grundriss Fahrradklinik mit Café: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz; ÖBB Infra, WS4 Bf. Leibnitz - Umbau, Bau, Straßen und Wege, Bestandsplanung, Erich Patterer (02.04.2013)
S. 129	Abb.147	Plandarstellung Bahnhofstraße: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 130	Abb.148	Verkehrsströme Bahnhofstraße: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 131	Abb.149	Parkplatzanalyse Bahnhofstraße: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 132	Abb.150	Schnitt D-D: Sarah Deutschmann (2020)
S. 132	Abb.151	Schnittführung D-D: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 133	Abb.152	relative Flächenverteilung: Sarah Deutschmann (2020)
S. 134	Abb.153	Schnitt E-E: Sarah Deutschmann (2020)
S. 134	Abb.154	Schnittführung E-E: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 135	Abb.155	Gebäuderücksprungtypologie, Typ D: Sarah Deutschmann (2020) in: https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partitur_des_öffentlichen_raums (19.03.2020)

S. 135	Abb.156	Transformationskizze, öffentlicher Raum: Sarah Deutschmann (2020)
S. 136	Abb.157	Schnitt F-F: Sarah Deutschmann (2020)
S. 136	Abb.158	Schnittführung F-F: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 138	Abb.159	Axonometrie Boulevard: Sarah Deutschmann (2020)
S. 138	Abb.160	Schnittführung Boulevard: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 138	Abb.161	Schnitt Boulevard: Sarah Deutschmann (2020)
S. 139	Abb.162	Lindenbaum Beschaffenheit: Sarah Deutschmann (2020)
S. 141	Abb.163	Plandarstellung Hauptplatz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 142	Abb.164	Verkehrsströme Hauptplatz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 143	Abb.165	Parkplatzanalyse Hauptplatz: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 144	Abb.166	Gestaltung des öffentlichen Lebens: Sarah Deutschmann (2020)
S. 145	Abb.167	Längsschnitt, Hauptplatz: Sarah Deutschmann (2020)
S. 146	Abb.168	Schnitt G-G: Sarah Deutschmann (2020)
S. 146	Abb.169	Schnittführung G-G: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 147	Abb.170	Schnitt H-H: Sarah Deutschmann (2020)
S. 147	Abb.171	Schnittführung H-H: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 148	Abb.172	Schnitt I-I: Sarah Deutschmann (2020)
S. 148	Abb.173	Schnittführung I-I: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 149	Abb.174	Axonometrie Grazer gasse: Sarah Deutschmann (2020)
S. 149	Abb.175	Regenschirmgasse, Villach: Alexandra Wrann in: https://www.meinbezirk.at/villach/c-lokales/bunte-schirme-verspruehen-charme_a4068717 (17.07.2020)
S. 150	Abb.176	Schnitt J-J: Sarah Deutschmann (2020)
S. 150	Abb.177	Schnittführung J-J: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 151	Abb.178	Axonometrie Schmiedgasse: Sarah Deutschmann (2020)
S. 151	Abb.179	Cidade da Gente Dragao de Mar, Brazil in: Stefan Benediks, Aglaée Degros, traffic space public space, Zurich 2019
S. 152	Abb.180	Schnitt K-K: Sarah Deutschmann (2020)
S. 152	Abb.181	Schnittführung K-K: Sarah Deutschmann (2020), Hintergrund: GIS Stmk. - A17 der Stmk. Landesregierung bzw. Stadtgemeinde Leibnitz
S. 154	Abb.182	Materialkatalog: Sarah Deutschmann (2020)
S. 154	Abb.183	De Keyserlei, Antwerpen in: https://dbpubliekeruimte.info/project/de-keyserlei-antwerpen/ (17.07.2020), https://www.mtextur.com (17.07.2020)

- S. 154 **Abb.184** Stadtbibliothek Heidenheim, Deutschland in: https://www.pinterest.at/pin/305259680990466028/?nic_v1=1a74g9RmNJFsDJHClkzkiajclgv4jERTenORw54A5rhZb1xoI5SOSm7Cs4Xo11YyXz (17.07.2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 154 **Abb.185** Hauptplatz, Leibnitz: Sarah Deutschmann (2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 154 **Abb.186** Naturwiese im Helmut Zilk Park, Wien: Manfred Itzinger in: <https://schaffnerin.wordpress.com/2016/07/15/eroeffnung-des-helmut-zilk-parks-2/> (17.07.2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 155 **Abb.187** Helmut Zilk Park, Wien: Hager Partner AG in: <http://www.steiermarkarchitektur.at/date/helmut-zilk-park-teil-1> (17.07.2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 155 **Abb.188** Superkilen, Kopenhagen: Iwan Baan in: <https://www.visitdenmark.de/daenemark/explore/superkilen-gdk707822> (17.07.2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 155 **Abb.189** Domumgebung, Köln in: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/08031/index.html> (17.07.2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 155 **Abb.190** Passeig De St Joan Boulevard, Barcelona in: https://www.pinterest.de/pin/519884350717067892/?nic_v1=1amooOEr8qhh9KUX3XUUh2FKSsahl9lFgpXY,247jG6vi1E6PK2qqeCG9ZAuWdWIVIL (17.07.2020), <https://www.mtextur.com> (17.07.2020)
- S. 156 **Abb.191** Möbilarkatalog Bestand: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 157 **Abb.192** Möbilarkatalog Vorschlag: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 157 **Abb.193** Holzsitz- oder Liegefläche, Jesolo, Italien: DissetUrban (2013) in: <https://www.disseturban.com/progetti/urban-elements-3/harris-isola-seats-4/> (17.07.2020)
- S. 158 **Abb.194** Mischwald, Stadtpark: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 158 **Abb.195** Eiche: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 158 **Abb.196** Ahorn: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 158 **Abb.197** Buche: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 158 **Abb.198** Rosskastanie: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 158 **Abb.199** Balkonblumen: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 158 **Abb.200** Buchsbaum: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 159 **Abb.201** Linde in: Kuratorium Wald, <https://www.himmel.at/agb/> (17.07.2020)
- S. 159 **Abb.202** Lavendel in: <https://pixabay.com/de/photos/clare-college-cambridge-lavendel-1536984/> (17.07.2020)
- S. 159 **Abb.203** Federngras: Sarah Deutschmann (2019)
- S. 163 **Abb.204** Visualisierung Boulevard: Sarah Deutschmann (2020)
- S. 165 **Abb.205** Visualisierung Platz des Einkaufes: Sarah Deutschmann (2020)

DANKSAGUNG

Zum Abschluss spreche ich meinen Dank aus.

Ein besonderer Dank geht an meine Betreuerin Arch. Univ.-Prof. Aglaee Degros für die Zeit, die sie mir gewidmet hat, und die wertvollen Meetings. Die Korrekturtermine sind/waren stets geprägt von ihren Tipps, Anregungen, Empfehlungen und Ratschlägen. Es war mir so möglich, dieses Projekt bestmöglich ausführen zu können!

An den Bürgermeister der Stadtgemeinde Leibnitz, Herrn Helmut Leitenberger, sowie an Frau Ing.in Astrid Holler, der Abteilung Stadtentwicklung & der Projektmanagement geht ein großes Dankeschön. Sie ermöglichten mir ein Praktikum in der Verwaltung der Gemeinde. Ich konnte so das System der Verwaltung und deren Aufgaben näher kennen und verstehen lernen!

Auch an meine Familie, meinen Eltern Ingrid und Gottfried und meinen Freund Michael vielen Dank für die Unterstützung. Sie gaben mir die Kraft und den Anstoß für diese Arbeit. Auch wenn ich mich oft lange hinter meinem Laptop versteckt habe und wenig Zeit für sie gehabt habe, hatten sie dafür durchaus Verständnis!

Weiters bedanke ich mich bei meinen beiden Freundinnen Nina und Kristina. Seit Beginn des Studiums sind wir zu einem Team zusammengewachsen. Sie standen mir bei jedem Problem zur Seite und gaben mir eine ehrliche, kreative Beurteilung bei den Entwurfslösungen!

Zu guter Letzt ein Danke an meine beiden WG-Kolleginnen und Freundinnen, Johanna und Christina. Nach einem langen Tag an der Uni freute ich mich in die Wohnung zu kommen, um mit den beiden philosophische Gespräche über Gott und die Welt zu führen. Sie nahmen mir den Druck und fragten niemals, wie weit ich mit meiner Masterarbeit fortgeschritten bin!