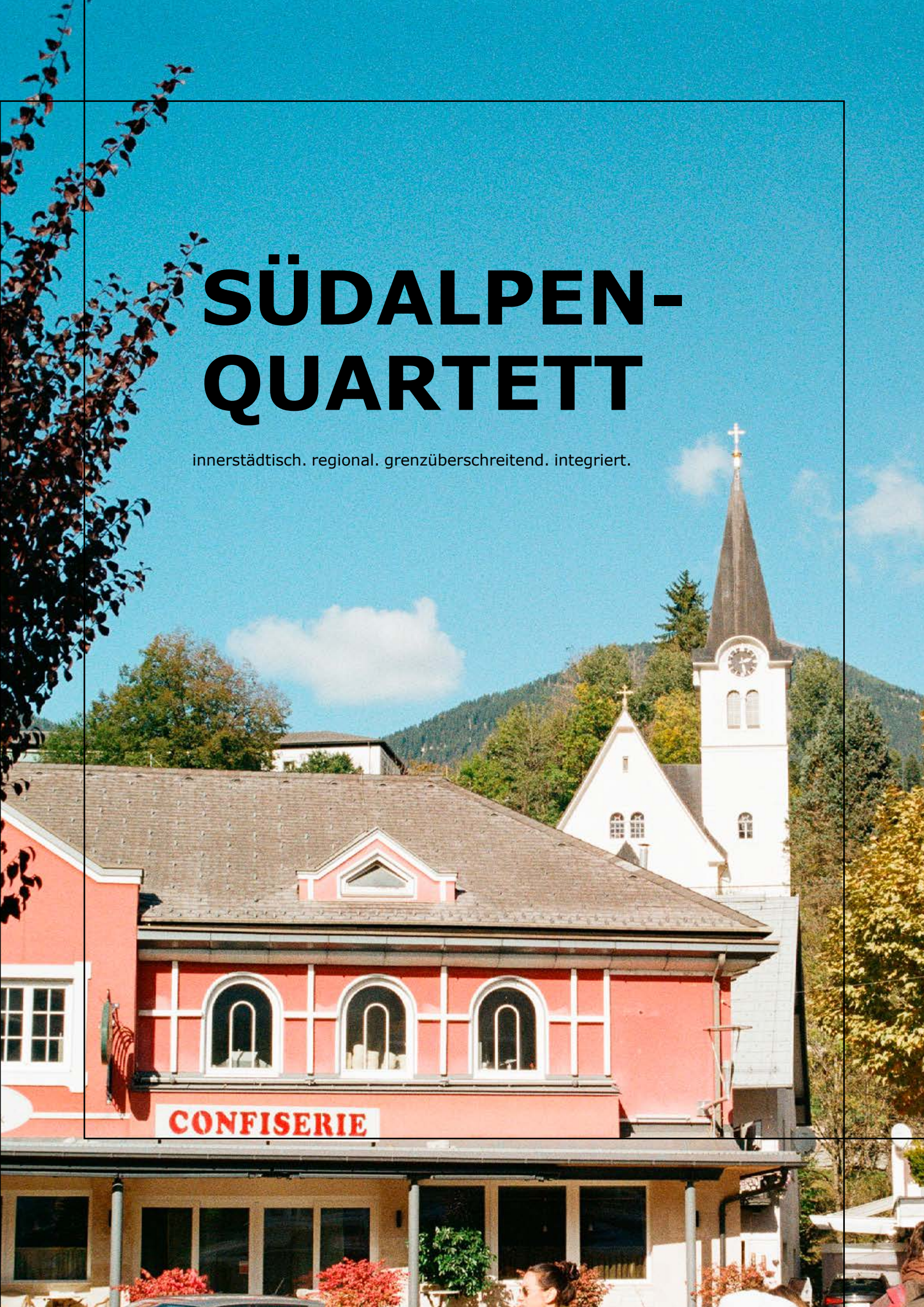
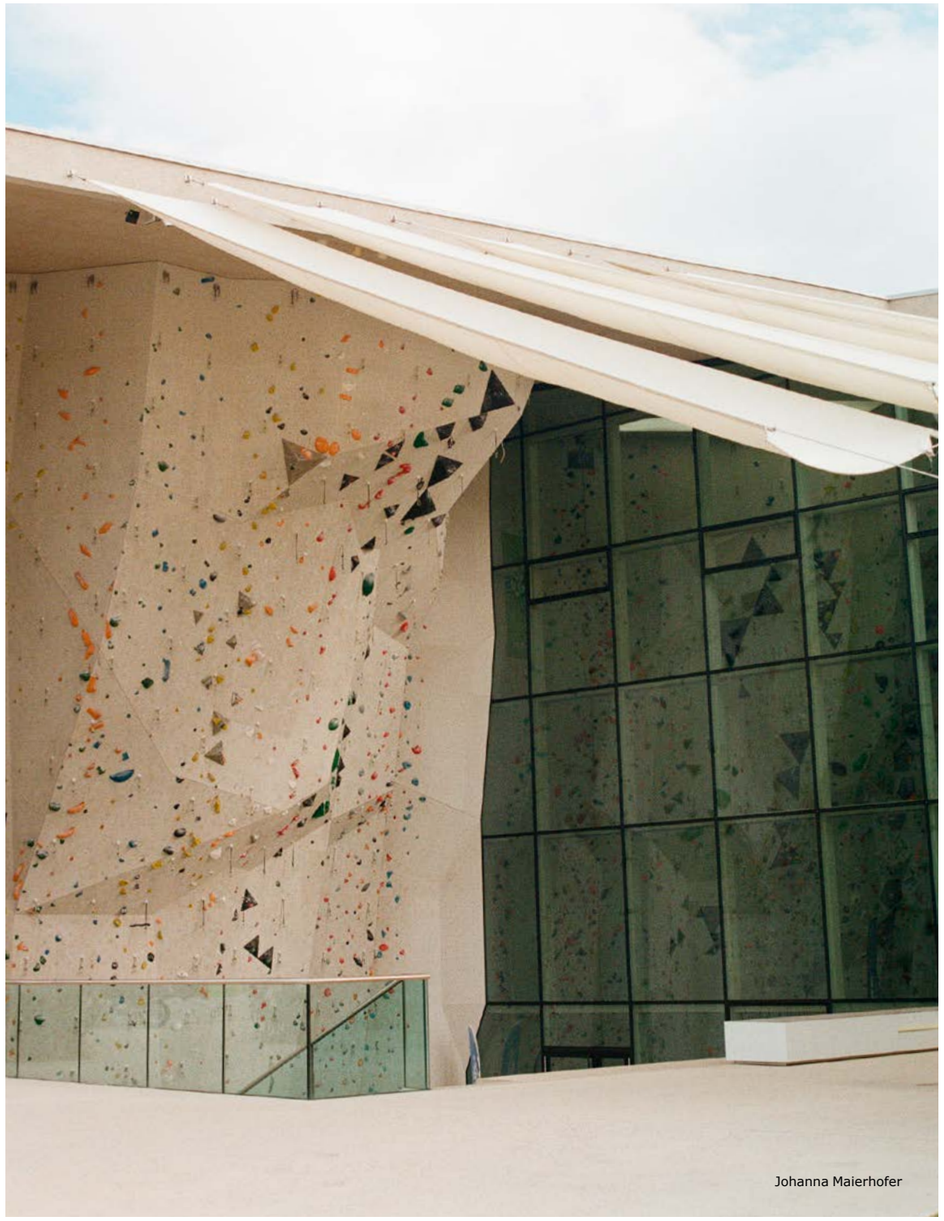
SÜDALPEN-QUARTETT

innerstädtisch. regional. grenzüberschreitend. integriert.





Johanna Maierhofer

raum region.move.srf **Städtebau** TU Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung
E260 Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen
E280 Institut für Raumplanung
Lehrveranstaltung "Städtequartett SüdAlpenRaum"
UE 260.677 Entwerfen SÜD ALPEN RAUM Southern Alpine Cities
PR 290.921 Masterprojekt Raumplanung Städtequartett Südalpenraum
Wintersemster 2021/2022
Technische Universität Wien

Betreuer*innen: Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Martin Berger
Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.techn. Petra Hirschler
Univ.Ass. Dipl.-Ing. Florian Pühringer
Ass.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Markus Tomaselli
Univ.Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech

Südalpenquartett - Masterprojekt

Johanna Maierhofer

6 **Vorwort**

Projekte

8 **Licht- und Schattenspiele Lienz**
Julia Farnicka, Magdalena Hofstädter, Alicia Steiner

14 **Lienz. vernetzt. lernen. arbeiten. wohnen.**
Rafaela Burda, Marlene Furthner, Lea-Teresa Kaiser

20 **Li²enz zum verbinden**
Alexandra Graßl, Philipp Kellner, Nilay Peker, Stefan Tmej

26 **Spittal über der Drau**
Alexsandra Majkanovic, Aleksei Zakharov, Eric Menke

30 **Spittal KUNTERBUNT**
Paul Jakob Klammer, Johanna Maierhofer, Nadja Izabela Polczak

34 **BRUNECK – BACK TO THE FUTURE**
Marie Grassl, Nadja Kreiner, Gülcin Kuvvet

38 **Olympiastadt Bruneck**
Martin Aufhauser, Anna Berchtold, Arzu Kurt

44 **STADT | schafft | REGION**
Anna F. Kalhorn, Paul Menu, Elsa Primschitz

50 **Hermagor - die Wulfeniastadt blüht auf**
Angela Kaufmann, Stefan Schäfer, Christina Schalko

Südalpenquartett

innerstädtisch, regional, grenzüberschreitend, integriert

Lehrende
Martin Berger
Forschungsbereich Move

Petra Hirschler
Forschungsbereich Region

Florian Pühringer
Forschungsbereich Stadt- und Regionalforschung

Markus Tomaselli
Forschungsbereich Städtebau

Sibylla Zech
Forschungsbereich Region

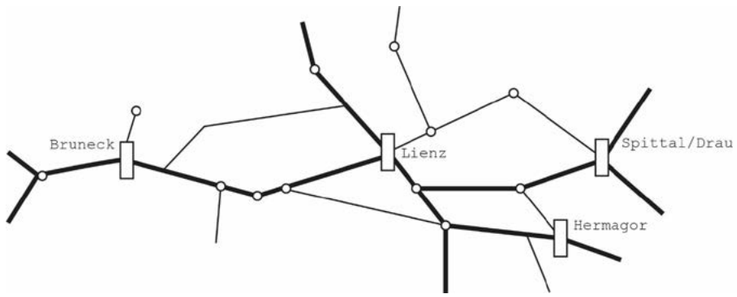
Bereits seit 2018 sind die Städte Bruneck, Hermagor, Lienz und Spittal/Drau im strategischen Städtenetzwerk „SÜD ALPEN RAUM® Southern Alpine Cities" aktiv. Die qualitätsvolle Innenentwicklung wird in den Bezirksstädten der Region sehr erfolgreich und konsequent umgesetzt. Jedoch fehlt ein Gesamtkonzept für die Zentrenentwicklung um die bisher gesetzten Maßnahmen integriert zu betrachten und nachhaltig weiterzuentwickeln bzw. regional einzubetten.

Das interdisziplinäre Studierendenprojekt hatte zum Ziel, integrierte räumliche Innenstadtentwicklungskonzepte für die vier Innenstädte im Südalpenraum zu entwickeln und im Rahmen der regionalen Synthese auf den gesamten Südalpenraum weiterzudenken. Im Rahmen des P3 / Großen Entwerfen wurden konkret folgende Themen bearbeitet:

1. **Zentrumsentwicklungskonzept** mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung

2. **Städtebauliche Rahmenplanungen** für ausgewählte Entwicklungszonen

3. **Regionale Synthese und Einbettung** der Zentrumsentwicklung
   Ein wichtiger Fokus der gekoppelten Lehrveranstaltung ist die Zusammenarbeit und der Austausch verschiedener Akteur:innen vor Ort im Planungsraum.



Die Teams haben verschiedene Schwerpunkte, die gemeinsam mit den Lehrenden und Expert:innen entlang verschiedener Themen diskutiert und ausgestaltet werden.

Ausgehend von der Regionsreise und der Analyse der Entwicklungsdynamiken im Südalpenraum unterstützt von Inputs und Vorträgen aus der Region entwarfen die Studierenden der Architektur und der Raumplanung in gemischten Teams erste Ideen für die Innenstädte und regionale Einbettung. Die relevanten Regelwerke und Raumentwicklungsstrategien wurden unter Berücksichtigung von gestalterischen, sozialen, ökologischen und verkehrlichen Nutzungsansprüchen angewandt.

Die Entwicklungs- und Gestaltungsideen wurden grafisch ansprechend aufbereitet und durch einen erklärenden Text ergänzt. Das Design und die Formsprache waren den Studierenden freigestellt. Alle Projekte mussten Lösungsansätze für die regionale und die städtebauliche Ebene sowie innovative Mobilitätslösungen enthalten. Eine gute Mischung und Flexibilität - das schafft interessante Quartiere und lebendige Innenstädte und letztendlich eine vitale Region.

Die Begleitung des Entwurfsprozesses brachte spannende Diskussionen und eine intensive Auseinandersetzung mit innovativen Stadtmodellen, Visionen und Beispielen. Die möglichen Bilder der Zentrenentwicklung und der regionalen Vernetzung sind sehr unterschiedlich. Nicht nur weil die räumlichen Voraussetzungen der verschiedenen Innenstädte sehr unterschiedlich sind, auch die Projektgruppen wählten verschiedene Zugänge und Prioritäten. In der Architektur und Raumplanung gibt es nie die eine Lösung.

LICHT- & SCHATTENSPIELE, Lienz

Keine Baulandwidmung auf der grünen Wiese.
Im Südalpenraum voneinander lernen.

Licht
LIENZ
Schatten

Gruppe 1
Julia Farnicka
Magdalena Hofstädter
Alicia Steiner

Der Klimawandel wird im gesamten Südalpenraum in den nächsten Jahren verstärkt zu spüren sein. Jährlich steigt die **Anzahl der Hitzetage**, es kommt immer öfter zu **Naturkatastrophen** und den Menschen steht ein **geringerer Lebensraum** zur Verfügung. Das bedeutet, dass einerseits Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen gesetzt werden müssen, und andererseits die Bevölkerung ihre Lebensstandards ändern muss. Es braucht eine **Reduktion des motorisierten Individualverkehrs** sowie einen **geringeren Flächenverbrauch**. Da dieser zu einer geringeren Versiegelung beiträgt, kann dadurch auch eine weitere Erhitzung der Oberfläche gestoppt werden, weshalb es auch keine Baulandwidmung mehr auf der grünen Wiese geben darf. Nur dadurch können die negativen Seiten des Klimawandels für **innovative Impulse** in den Städten genutzt werden und Anlass für neue Entwicklungsrichtungen sein. Somit entstehen durch **Nachverdichtung** und **autofreie** Zentren ein belebter öffentlicher Raum und eine Stadt der kurzen Wege.

Diesbezüglich haben die vier Städte im Südalpenraum bereits jetzt unterschiedliche Stärken, aber auch Schwächen. Durch einen **intensiven Austausch** sollen die Städte nicht nur voneinander lernen, sondern auch **besser vernetzt werden**, wobei insbesondere die Grenze zwischen Österreich und Südtirol durch eine bessere Kooperation nicht mehr als Barriere angesehen werden soll. Die Vernetzung betrifft vor allem auch den öffentlichen Verkehr, den es in Zukunft verstärkt braucht, damit auch auf der Ebene der Region der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann. Spittal, Lienz und Bruneck liegen bereits nahezu auf einer Bahnlinie, Hermagor ist von den anderen Städten aus jedoch nur schwer zu erreichen. Man muss bis nach Villach mit dem Zug fahren, um dort in Richtung Hermagor umsteigen zu können. Hier braucht es direkte Busverbindungen, damit die Anbindung an den öffentlichen Verkehr attraktiver wird. Derzeit fährt man mit dem PKW von Lienz nach Hermagor etwa eine Stunde, mit dem öffentlichen Verkehr sind es rund zwei Stunden. Das muss beschleunigt werden.

Wie bereits erwähnt, haben die Städte bezüglich der Herausforderung des Klimawandels **unterschiedliche Stärken**, die sich die anderen Städte abschauen können. Lienz kann sich an Bruneck hinsichtlich der bereits bestehenden, dichteren Bebauung ein Beispiel nehmen, von Spittal den Grünraum im Zentrum aufgreifen und von Hermagor den ländlich, städtischen Charme übernehmen. Hingegen kann Lienz an die anderen Städte das Stadtmarketing, den Umgang mit dem Leerstand und die Verkehrsberuhigung im Zentrum weitergeben. Bruneck und Spittal können beispielsweise die Belebung des öffentlichen Raums und das Mitdenken der Kultur austauschen, mit Hermagor kann sich Bruneck über die Belebung des Zentrums auch in der touristischen Nebensaison und die betriebsgebietliche Entwicklung besprechen. Spittal und Hermagor können über Bevölkerung, Tourismus und Marketing der Stadt mit Berge und Seen debattieren. Dieses voneinander lernen kann auch eine vernetzte Region und ein Zugehörigkeitsgefühl schaffen.

Im weiteren Verlauf des Projekts werden alle **positiven Aspekte** der vier Städte in Lienz vereint und die **Stadt ein Vorbild** für den Umgang mit dem Klimawandel in der Region . Die Prinzipien von Licht und Schatten finden sich dabei auf drei Ebenen (Innenstadt, Quartier und Baufeld), damit sowohl im Winter als auch im Sommer eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum entsteht. In der Innenstadt bedeutet dies freie Flächen für Veranstaltungen (wie etwa den Christkindlmarkt) zu gewährleisten, das Zentrum vor allem im Sommer insbesondere durch Bepflanzung und Überdachung zu kühlen. Auf der Ebene des Quartiers, im unmittelbaren Umfeld der Wohnungen, braucht es die Lichtzonen, um in den kalten Monaten Sonne zu tanken und die Schattenzonen, um in der warmen Jahreszeit kühle Aufenthaltsorte zu haben. Auf den Baufeldern sind die Lichtzonen die direkten Freiflächen, auf welchen auch Urban Gardening stattfinden kann, die Schattenzonen entstehen durch Bepflanzung und Bebauung.

Umsetzung der Prinzipien im Zentrum von Lienz

Damit der Klimawandel in Lienz bewältigt werden kann, wird im ersten Schritt das gesamte **Zentrum vom motorisierten Individualverkehr befreit**. Weiters wird der Grünraum nicht nur rund um die Stadt anhand der Berge der Bevölkerung zur Erholung dienen, sondern sich auch in die Innenstadt hineinziehen und integrieren. Die Prinzipien von Licht und Schatten (Nachverdichtung, autofreie Zentren, Stadt der kurzen Wege, belebter öffentlicher Raum) werden in Lienz in **drei Entwicklungszonen** umgesetzt.

Die **erste Entwicklungszone**, welche mit einem Entwurf auch konkreter ausgearbeitet wird, ist eine Erweiterung des Zentrums, soll aber keine Konkurrenz dazu sein, weshalb der Fokus auf der Versorgung der im Quartier lebenden Bevölkerung liegt. Dazu muss der derzeitige Bestand nachverdichtet werden und es wird, wie in der gesamten Innenstadt, keinen motorisierten Individualverkehr geben. Der Grünraum der Innenstadt wird sich anhand einer Grünachse mit einem Park durch diese Entwicklungszone ziehen und dadurch das Zentrum zusätzlich beleben.

Der Fokus der **zweiten Entwicklungszone** (entlang der B100 gelegen) liegt ebenfalls auf der Nachverdichtung. Hierfür werden vor allem die zahlreichen Parkflächen genutzt, die durch eine Verschiebung des Modal Splits Richtung öffentlichen Verkehr, Radverkehr und zu Fuß gehen nicht mehr benötigt werden. Aber auch der Grünraum wird nicht vergessen, damit es zu einer höheren Aufenthaltsqualität und einer attraktiveren Gestaltung kommt.

Die **dritte Entwicklungszone** umfasst schlussendlich den Rechten Iselweg gemeinsam mit dem Südtiroler Platz. Durch die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs kann mit einer attraktiven Gestaltung und Begrünung die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen enorm gesteigert werden.

Die Neugestaltung der Innenstadt dient den **unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen** als Wohnraum: Familien mit Kindern, Senior*innen und junge Erwachsene. Jedoch haben die unterschiedlichen Gruppen auch verschiedene Bedürfnisse, auf die in der Planung eingegangen werden muss. Während sich Familien eine einfache Bewältigung des Alltags wünschen, gemeinsam mit attraktiven Schulwegen und Spielplätzen, sowie die Deckung des Bedürfnisses nach einem eigenen Haus, bedarf es für Senior*innen an kurzen Wegen, Aufenthaltsplätzen und Treffpunkte in der Nachbarschaft. Junge Erwachsene hingegen möchten belebte Orte, kompakte

Wohnungen, kurze Wege und ein breites Freizeitangebot. All diese Aspekte werden in dem Entwurf, gemeinsam mit dem derzeitigen Bestand in der Innenstadt, berücksichtigt.

Genauso vielfältig wie die Zielgruppen muss auch die **Mobilität in der Innenstadt** sein und an die Bevölkerung sowie die autofreie Innenstadt angepasst werden (z.B. Lastenräder die den Bewohner*innen zur Verfügung stehen). Wobei auch hier die unterschiedlichen Ebenen eine wichtige Rolle spielen: So braucht es in jedem Gebäude einen ebenerdigen Fahrradraum und weitere, unterschiedliche Hilfsmittel. Auf den Baufeldern bedarfs es an E-Bike- sowie Lastenrad-Sharing. Im gesamten Quartier ist es jedoch wichtig, dass es Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und einen begrünten Straßenraum gibt, damit dies alles auf der Ebene der Innenstadt zusammenspielen kann. Gemeinsam mit zwei Sammelgaragen, einem stationsbasiertem Bike-Sharing-System und dem Bahnhof als übergeordneten Verkehrsknotenpunkt wird in Lienz eine Verkehrswende möglich.

Anwendung der Prinzipien in einer der 3 Entwicklungszonen

Der Entwurf basiert auf den eben genannten **Konzepten und Prinzipie**n. Diese zeigen sich vor allem in der **Bebauung**: die bestehende Bebauung in der Innenstadt wird nachverdichtet. Dies gilt auch für die Entwicklungszone, in welcher Lücken geschlossen werden. Typologisch gesehen werden bestehende Bebauungsprinzipien weitergeführt. So handelt es sich überwiegend um eine geschlossene Bauweise, die nach Westen hin – am Rande der Innenstadt - lockerer wird und sich am dortigen Bestand anpasst.

Der Entscheidung, welche Gebäude erhaltenswert seien und welche nicht, liegt eine Bebauungsanalyse zugrunde. Demnach werden Gebäude erhalten, die im Sinne der Nachverdichtungen eine unterstützende und vorbildhafte Rolle spielen. Sie bringen Potenzial zur Erweiterung oder repräsentieren bereits eine dichte Bebauung. Der derzeitige Zustand spielt zwar eine Rolle, jedoch wird anhand einzelner Leuchtturmprojekte in Lienz (z.B. die Wiederbelebung der alten Pension oder die Umwandlung des alten Kinos zu einem neuen Stadtsaal) gezeigt, dass bestehende Bausubstanzen erhaltenswert sein können und somit der Stadt dabei helfen, ihren historischen Charakter beizubehalten. Im Zuge einer Ortsbegehung mit Fotodokumentation wurde entschieden, welche Gebäude diesen Kriterien entsprechen. In all jenen Bereichen, wo lediglich das Grundstück ein Potenzial aufweist, wird der Bebauungsplan im Sinne des Städtebaulichen Entwurfs angepasst. Mit Hilfe gemeindeeigener Strategien (Ankauf von Gebäuden und Grundstücken, oder Vereinbarungen mit den Grundstückseigentümer*innen) erreicht man das angestrebte Ziel in der Zukunft.

Der Neubau im Entwurf besteht vorwiegend aus Drei- und Zwei-Spännern. Der Vorteil dieser **Bebauungstypologien** liegt in ihrer einseitigen Erschließung (z.B. im Norden) und der Belichtung aller Wohneinheiten auf der gegenüberliegenden Seite (demnach im Süden). So ist es auch möglich, Gebäude jenen Types geschlossen aneinander zu reihen, ohne eine Unterbelichtung der Wohneinheiten in Kauf nehmen zu müssen. Mit Hilfe von Sonderformen, die zum Einsatz kommen, wenn beispielsweise eine Lücke geschlossen werden muss, findet man individuelle Lösungen. Diese sind jedoch in ihrer Logik meist als Erweiterung bestehender Gebäude zu verstehen. Außerdem inkludiert dieser Entwurf noch die Typologie der freistehenden Stadtvilla, die je Geschoss zwei Wohneinheiten enthält, welche jeweils über zwei Ecken beleuchtet werden kann. Inspiriert von bestehenden Stadtvillen im Bestand wird vor allem im Nord-Westlichen Teil des Entwurfs eine offene Bauweise realisiert, die sich an der Stadtvillen-Bebauung westlich der Franz-von-Deffregger-Straße orientiert. Auch bezüglich der Gebäudehöhe lehnt sich der Neubau mit maximal vier Geschossen an den Bestand an, wodurch eine Belichtung zwischen den Gebäuden gewährleistet wird. Der Großteil der Gebäude hat drei Geschosse, von Osten (4 Geschosse) nach Westen (2 Geschosse) hin nimmt die Gebäudehöhe ab.

Das Herzstück des Entwurfes stellt eine große **Grünachse** mit einem Teich und einem Café dar. Diese Achse verläuft von Norden nach Süden durch die gesamte Entwicklungszone, wobei sie im Norden breiter ist und einen Park bildet. Die Bepflanzung im Gebiet beschränkt sich hingegen nicht nur auf diese Achse. Die Alleestraße wird ihrem derzeitigen Namen gerecht und auch im Abschnitt in der Entwicklungszone wird die Baumallee weitergeführt. Ganz im Sinne der Klimawandelanpassung sind großzügige Begrünungen nicht nur im Straßenraum sondern auch in den halböffentlichen Grünräumen der Baufelder geplant. Basierend auf einem Licht-Schattenkonzept werden Bereiche definiert, die vor allem im Winter Licht zulassen, jedoch in den wärmeren Monaten einen schattigen und kühlen Aufenthalt ermöglichen sollen.

Schaubilder Parkgarage - Lichtplatz - Grünraum

In der Mitte der Entwicklungszone gibt es den **Lichtplatz.** Dieser befindet sich auf der zentralen Versorgungsachse des Quartiers, die zur Messinggasse führt und im Erdgeschoss von einer gemischten Nutzung gezeichnet ist. Vor dem neuen Stadtsaal im Osten des Gebiets gibt es den Schattenplatz. Dieser gilt als Eintrittstor für Personen, die vom Zentrum der Innenstadt in den peripheren, westlichen Teil kommen. Der neue Stadtsaal bringt eine Offenheit in den Raum, wohingegen der durch Bäume geschaffene schattige Platz ein erstes Anzeichen einer weniger zentralen Ausgestaltung darstellt und damit vorbeischlendernden Personen das Ende der Einkaufszone und den Übergang zu einem Wohnquartier signalisiert.

Im Freiraum zeigt sich die **autofreie Innenstadt** durch die niveaugleiche Mischfahrbahn wieder. Barrierefreiheit ist durch den Verzicht auf Gehsteigkanten gegeben. Verkehrsteilnehmer*innen im Gebiet sind überwiegend Radfahrer*innen und zu Fuß Gehende. Einzelne Fahrzeuge dürfen in die Entwicklungszone fahren, wenn sie zuliefern, mit einem Car-Sharing-Auto des Quartiers fahren oder am Weg in eine bereits bestehende Garage sind. Neue Parkplätze werden nur am südlichen Ende des Gebiets in Form eines viergeschossigen, begrünten Parkhauses geschaffen. Der motorisierte Individualverkehr wird hier einerseits abgefangen, andererseits werden über alternative Mobilitätsangebote Anreizsysteme geschaffen, die es attraktiver machen öffentlich, mit dem Rad oder zu Fuß zu kommen. Eine neue Bushalte der Linie 2 wird bei der B100 vor dem Parkhaus realisiert. Hier gibt es auch Kleintransporter für Bewohner*innen zum Ausleihen, wenn sie größere Transportfahrten durchführen müssen. Durch zwei Bike-Sharing-Stationen im Gebiet sollen

die Menschen die letzte Meile unmotorisiert zurücklegen und das Bike zu jeder neuen Bike-Station im Gemeindegebiet abstellen können. Am Lichtplatz befindet sich eine Echtzeit-Informationstafel, die über die Abfahrtszeiten der Busse und über die zur Verfügung stehenden Fahrräder und Autos informiert.

Jedes **Baufeld** ist außerdem mit einem Aufenthaltsbereich, einem Spielplatz, Urban Gardening und einem **Mobility Hub** ausgestattet. Bei dem Mobility Hub können sich Bewohner*innen, die auf dem jeweiligen Baufeld leben, verschiedenste Hilfsmittel und Verkehrsmittel (z.B. Bollerwäge, Lastenräder, E-Bikes) ausleihen, um ihre täglichen Wege leichter zu bestreiten. Weiters werden die Bewohner*innen des Quartiers durch das neu etablierte Quartiermanagement motiviert und unterstützt sich ein gemeinsames Sharing-Angebot zuzulegen. Beispiele hierfür könnten Einkaufstrolleys, Werkzeuge, Kinderspielgeräte, etc. sein.

Im Sinne der zielgruppengerechten Planung wird es in der Entwicklungszone einen neuen Kindergarten, ein Jugendzentrum sowie Betreutes Wohnen geben. Neben dem Stadtsaal am Schattenplatz, einem Restaurant am Lichtplatz und einem Café in der Pension am Teich wird als Sondernutzung noch eine Kletterhalle neben dem Alpenverein geplant.

Factsheet - Zahlen zum Projekt

Zielgruppen	Anzahl	
Familien	3	Personen/WE
Senior*innen	1,5	Personen/WE
Junge Erwachsene	1,5	Personen/WE
Anzahl der Wohneinheiten im Gebiet	262	WE
Anzahl der Bewohner*innen im Gebiet	624	Personen

Orte zur Bewegung

Andere Familien kennenlernen

Sicheres Bewegen im öffentlichen Raum

Schul- und Kinder gartenwege

Konsumfreie Orte

Spielplätze

Große Einkäufe mit dem Lastenrad erledigen

Ruheoasen zur Entspannung

Erweitertes Wohnzimmer im (halb-)öffentlichen Raum

Bedürfnis nach Haus decken

Familien

Urban Gardening

Kurze Wege zu Gütern des täglichen Bedarfs

Betreutes Wohnen

Schattiger öffentlicher Raum

Menschen in der Nachbarschaft treffen

Kurze barrierefreie Wege

Spaziergänge im öffentlichen Raum

Single Wohnungen

Senior*innen

Gastronomie

Junge Menschen kennenlernen

Umweltbewusstsein

Freizeitangebot

Jugendzentrum

Freunde treffen

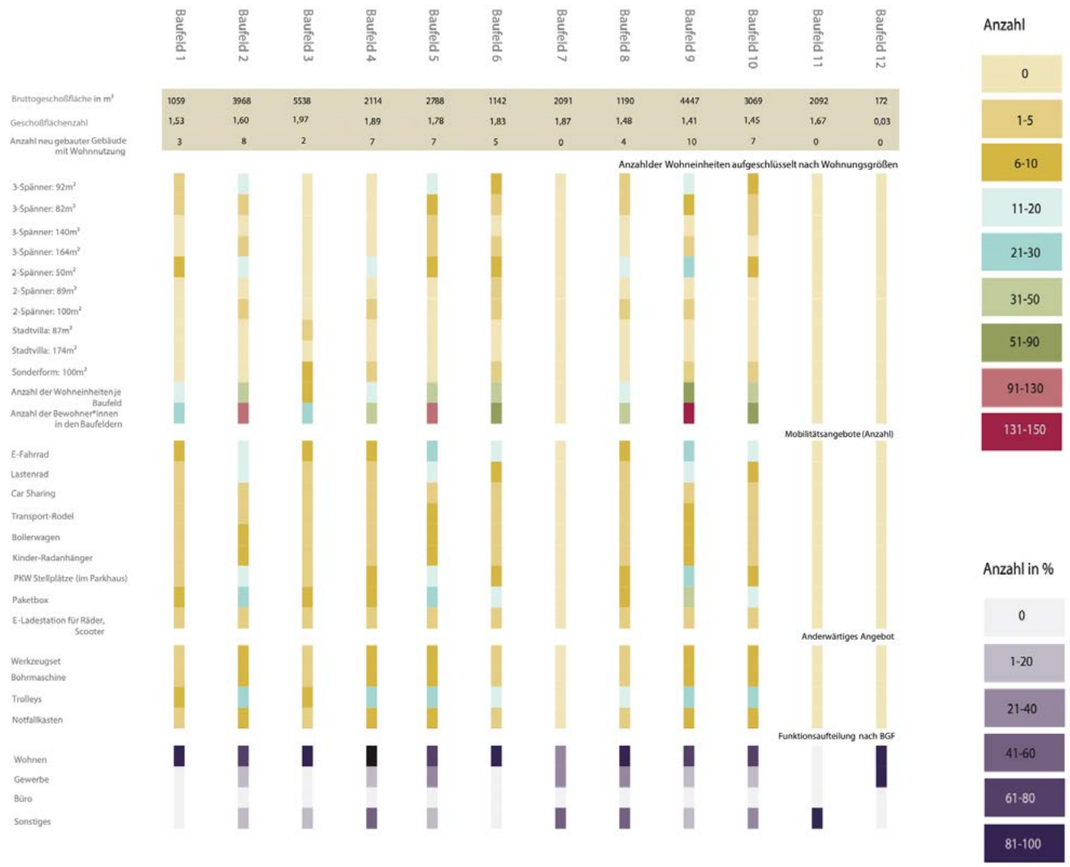
Single Wohnungen

Jobs in der Stadt

Belebte Orte

Junge Erwachsene

Factsheet - Kennzahlen zu den Baufeldern



LIENZ. VERNETZT. LERNEN. ARBEITEN. WOHNEN.

Es entsteht ein vernetztes Lienz.

Lienz vernetzt.
lernen.arbeiten.wohnen

Gruppe 2
Rafaela Burda
Marlene Furthner
Lea-Teresa Kaiser

SYNERGIE AUS KOMMEN UND GEHEN

Die vier Städte Lienz, Spittal an der Drau, Hermagor und Bruneck weisen jeweils unterschiedliche Schwerpunkte und Qualitäten auf. Derzeit stehen die Städte für sich. Ziel des Projektes ist die Angelpunkte der Städte herauszukristallisieren und zu vertiefen. Dadurch trägt jede Stadt mittels unterschiedlicher Angebote zu einer gestärkten Region bei. Somit wird ein Austausch der Städte untereinander erzeugt, anstatt eines konkurrierenden Angebotes. Durch die Förderung des regionales Austausch, wird die Vernetzung der vier Städte und dadurch der gesamten Region geschaffen.

Die Städte sollen sich mittels ihrer Schwerpunkte gegenseitig ergänzen und die gemeinsamen Synergien nutzen, wodurch ein vernetzer und funktioneller Südalpenraum entsteht. Alle wichtigen Funktionen und Anforderungen an einen Lebensraum werden dadurch generiert und sind in der Region vorhanden. Durch die Verflechtung werden die Synergien in der Region gehalten und verhindern die Abwanderung oder die Auspendelung in andere Regionen.

Diese Vernetzung der Region wird durch einen Kultur- und Erlebnisradweg erreicht, welcher die vier Städte miteinander verbindet. Auf dem Radweg wird die Region erlebbar gemacht, indem die wichtigsten kulturellen Sehenswürdigkeiten als Haltepunkte in die Radroute eingebunden werden, so können Bewohner*innen als auch Tourist*innen die gesamte Region erleben. Durch den Radweg wird nicht nur die aktive Mobilität im regionalen Kontext gesteigert, sondern auch die touristische Positionierung findet auf regionaler Ebene statt. So können die Synergien der touristisch stärkeren Städte für die gesamte Region genutzt werden.

Die Haltestellen weisen unterschiedliche Schwerpunkte auf und reichen von Naturerlebnissen, über kulturellen Denkmälern, Museen hin zu Erlebnisparks.
Auf dem Rundweg können unterschiedliche Routen und Teilabschnitte gefahren werden, diese sind in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zu wählen. Die Route ist in Verbindung mit den regionalen Bahnhöfe geplant, wodurch auch größere Strecken zurückgelegt werden können.

Durch diesen Radweg entsteht ein regionales Netzwerk und ein Austausch in der Region. Dieses Netzwerk für aktive Mobilität findet sich in allen drei Ebenen wieder: regional, innerstädtisch und in der Entwicklungszone. So vernetzt sich nicht nur Lienz mit der Entwicklungszone, die Stadt Lienz ineinander, sondern auch die gesamte Südaplenraumregion miteinander.

Im regionalen Netzwerk weist Lienz die Schwerpunkte Bildung, Kultur und Arbeit auf, welche Lienz bereits jetzt für die Region beiträgt. Im Innenstadtentwicklungskonzept und dem darauf aufbauenden Konzept für die Entwicklungszone werden diese Schwerpunkte weiter vertieft und herausgearbeitet, wodurch die Synergien von Lienz für die Region verstärkt werden.

Konzeption

VERNETZUNGSWELLEN ÜBER LIENZ

Diese regionalen Verflechtungen, sollen ebenfalls wie Vernetzungswellen über die gesamte Innenstadt von Lienz fluten.

Die Siedlungsstrukturen der Innenstadt von Lienz sind im Bestand geprägt von einem nördlichen, und einem südlichen Siedlungsareal, welches durch eine große Barriere im Zentrum separiert ist. Diese Barriere stellt einerseits die B100 dar, die Hauptverkehrsachse in Lienz, andererseits der Bahnhof und die Bahntrassen, die sich parallel der Bundesstraße von Osten nach Westen durch das Gebiet erstrecken.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen, welche für die Entwicklungszone definiert wurden, wird diese Barriere aufgebrochen. Mittels der Entwicklungszone wird das nördliche und südliche Areal zu einer gesamten innerstädtischen Agglomeration zusammenwachsen.

Es entsteht ein vernetztes Lienz.

In der Strategie wird die vorher beschriebene Konzeption verräumlicht. Wichtige Vernetzungsachsen werden aufgegriffen und verbessert.Die Vernetzungsachsen stellen hierbei ebenfalls die Verbindungen zum regionalen Netzwerk dar. Die innerstädtische Vernetzung über das Bahnhofsareal steht im Fokus, ein eigenes Netzwerk entsteht. Dieses ordnet sich dem regionalen unter und fügt sich fugenlos darin ein. Zusätzlich wurden Entwicklungsschwerpunkte für die Innenstadt erkannt, festgelegt und ausgewiesen. Sie stellen Potentiale für die Weiterentwicklung der Innenstadt dar, sei es historischer, kultureller oder naturnaher, Art, im bildungstechnischen, oder im verkehrlichen Sinn.

Diese Strategie wurde vertieft ausgearbeitet und daraus ein konkretes Innenstadtentwicklungskonzept entwickelt. Dieses gliedert sich hierbei in drei Überthemen: Siedlungsentwicklung, Freiraumentwicklung und Mobilitätsentwicklung. Aufbauend auf diesen Überthemen wurde genauer verräumlicht, in welchen Arealen die Siedlungsentwicklung, sowie die Nachverdichtung geschehen soll, sowie die Baustrukturen des neuen Wohnraums definiert.

Es wurden neue Grünverbindungen, sowie wichtige Naherholungsgebiete in der Innenstadt ausgewiesen, Impulsflächen definiert sowie schützende Maßnahmen für bestehendes Grün erteilt, sowie Aktivierungen bestehender Grünflächen aufgezeigt.

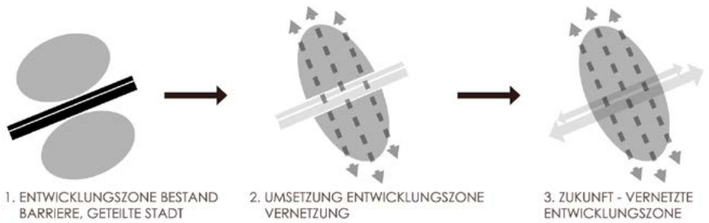
Vorhandene Lücken des nicht-motorisierten Verkehrsnetzes wurden geschlossen, verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen, Mobility Hubs eingeführt, sowie die parkräumliche Situation gelöst, und dadurch zusätzliche Entwicklungsflächen für die Lienzer Innenstadt geschaffen.

Wie diese Vernetzung noch detaillierter aussehen und geschehen soll, wird durch die Ausarbeitung der Entwicklungszone exemplarisch beschrieben.

DAS FEHLENDE PUZZLETEIL

Wie ein fehlendes Puzzleteil gliedert sich die Entwicklungszone in das Konzept ein und vernetzt auf der kleinsten räumlichen Ebene Lienz miteinander. Durch die Planungen in der Entwicklungszone werden die Barrieren in Quartier aufgebrochen und eine verwobene Entwicklungszone geschaffen, welche das Netzwerk komplettiert.

Die Grundlage für das städtebauliche Konzept bilden die auf regionaler Ebene zugeordneten Schwerpunkte Bildung, Kultur und Arbeit, welche in Kombination mit leistbaren, zentrumsnahen Wohnraum zu einem heterogenen Stadtquartier führen.



Die Bebauung gliedert sich in einen nördlichen und südlichen Teil, welche durch die Hauptverkehrsader B100 sowie die Bahntrasse getrennt werden. Durch eine Verkehrsberuhigung und Begrünung dieser stark befahrenen Straße und der Verbindung der beiden Quartiersseiten mittels Unterführungen werden diese Barrieren aufgebrochen und ein vernetztes Stadtviertel erzeugt. Nördlich des Gebietes wird an der Isel ein Stadtpark geschaffen der sowohl für die Entwicklungszone als auch für die Stadt Lienz fungiert. Im Süden des Gebietes wird eine große stadtnahe Grünfläche für Naherholung frei von weiterer Bebauung gehalten.

Die Nutzungen im Quartier wurden bewusst nördlich und südlich der Barrieren gelegt um einen Austausch der beiden Seiten zu erzeugen. So findet sich im nördlichen Teil des Quartiers entlang der B100 ein florierende Erdgeschosszone mit Gastronomie und Einzelhandel. Ebenfalls befindet sich in diesem Gebiet der neu geschaffene Bildungscampus, welcher in räumlicher Nähe zur Innenstadt eine Bibliothek, unterschiedlich große Seminarräume, Lernräume für Studierende und Auszubildende und Büroräumlichkeiten für lokale und zuziehende Unternehmen bietet.

In Verbindung mit dem Bildungscampus wurde werden drei verschiedene Wohntypologien geschaffen, welche im idealen Austausch damit stehen. Diese bestehen aus einem Studierendenwohnheim, einem Hybrid aus Studierendenwohnheim und Hotel, sowie unterschiedlich großen geförderten Wohnungen. Das hybride Studierendenwohnheim kann je nach Bedarf adaptiert werden und dient so als Unterbringung für Studierende, Kongressbesucher*innen oder auch Tourist*innen.

Im südlichen Bereich des Quartiers befinden sich weiters naturnahe Wohnungen, eine Mehrzwecksporthalle, sowie das neue kulturelle Zentrum von Lienz. Dabei werden unterschiedlichen Wohnungstypen angeboten. Im Kulturzentrum findet der neue Lienzer Stadtsaal seinen Platz, sowie verschieden große Veranstaltungsräume, welche je nach Bedarf für Ausstellungen, Sportkurse oder Veranstaltungen adaptiert werden können. Des Weiteren befinden sich hier auch ein Kino, sowie ein Kindergarten für das neue Stadtquartier.

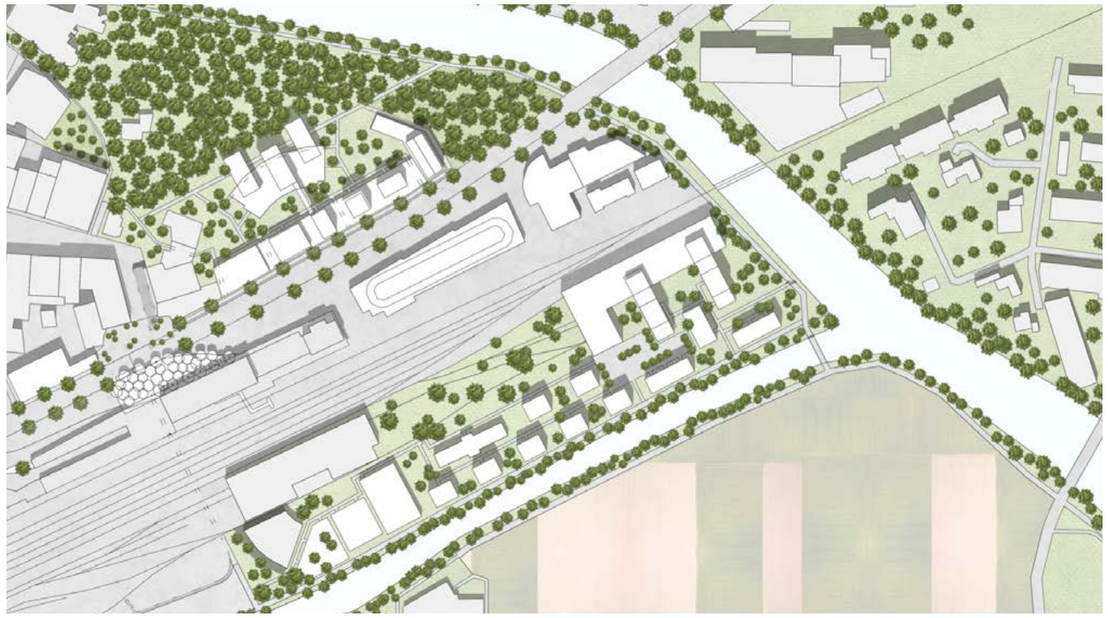
Als Mittelpunkt des Quartiers und als zentrale Mobilitätsdrehscheibe fungiert den Bahnhof. Durch die räumliche Nähe zum Bahnhof wird der öffentliche Nahverkehr gefördert. Am Bahnhof befindet sich ein Mobility Hub mit unterschiedlichen Angeboten für den nicht-motorisierten Verkehr. Der Bahnhofsvorplatz und Übergang in die Stadt Lienz wird attraktiviert und als Tor zu Lienz gestaltet. Dabei werden neue Sitzmöglichkeiten und Gastronomie geschaffen. Die Verkehrsberuhigung der B100 trägt zum fließenderen Übergang des Bahnhofs zur Innenstadt Lienz bei.

Des Weiteren werden im Quartier keine neuen Parkplätze im Freien geschaffen, sondern bestehende reduziert und unter dem Bildungscampus eine Parkgarage für die Bewohner*innen und Nutzer*innen geschaffen. Somit bleibt das neu geschaffene Quartier frei von motorisiertem Verkehr.

Dies wird unterstützt durch einen neu geschaffenen Rundweg für die aktive Mobilität. Dieser Rad- und Spazierweg verbinden den nördlichen und südlichen Teil des Quartiers miteinander. Dadurch werden nicht nur die Barrieren aufgebrochen, sondern auch Lienz gesamt wird miteinander verbunden.Dieses Netz an aktiver Mobilität gliedert sich in das übergeordnete innerstädtische und wiederum in das regionale Netzwerk ein. Dabei wurde darauf geachtet, dass jede Facette von Lienz auf diesem Rundweg erlebbar gemacht wird. Es werden die kulturellen, die naturnahen, sowie die funktionellen Aspekte von Lienz auf dem Weg dargestellt. Dieser Rundweg wird teilweise entlang der Isel, sowie der Drau geführt. Die Uferkanten werden attraktiviert und der Zugang zum Fluss wird durch die Errichtung von Stegen in Stadtparknähe geöffnet und geschaffen.

Die Entwicklungszone ist somit der letzte Schritt in der Verschmelzung der drei Ebenen zu einem gesamten Netzwerk.

Ausschnitt Masterplan



Factsheet - Zahlen zum Projekt

Angaben zu den Zielgruppen:
- Studierende und Auszubildende
- Kongressbesucher*innen
- Geschäftsleute, Unternehmen
- junge Leute aus Lienz
- junge Familien

Die Aktivierung von Lienz, und der Entwicklungszone, soll vor allem dazu beitragen, die Abwanderung von Lienz zu verhindern. Lienzer*innen und vor allem auch jungen Lienzer*innen soll eine Perspektive in ihrer Stadt gegeben werden. Büromöglichkeiten und Shared spaces für junge Unternehmen, sowie Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten stehen im Bildungscampus im Fokus.

Geschossflächenzahlen der Teilbereiche

Die Geschossflächenzahl wurde je nach Teilbereich errechnet.
Im nördlichen Campusbereich ist die Geschossflächenzahl höher, da ein dichteres, urbaneres Gebiet angestrebt wird. Ebenso ist es dichter, weil Büroflächen, sowie Gewerbe und Gastronomie, sowie Hotellerie inkludiert sind.

Die Geschossflächenzahl für das Areal um den Bildungscampus beträgt ~0,7

Die Größe des Grundstückes beträgt ~18.500, die Grundflächen aller Etagen ~13.000.

Die Geschossflächenzahl des südlichen Entwicklungsgebietes beträgt ~0,5.

Sie ist weniger, da die Bebauung so ausgelegt wurde, dass die umliegenden Bebauungsstrukturen aufgenommen wurden, und somit die natürliche und freiere Bebauung beibehalten wird. Das Gebiet soll weniger Dichte besitzen. Es soll der naturnahe Charakter behalten werden.

Dennoch ist die Dichte nicht extrem niedrig, dies liegt daran, dass sich ebenso ein Kultur- und ein Sportzentrum in diesem Gebiet befinden. Dies schlägt sich in den bebauten Grundflächen wieder.
Die Größe des Grundstückes beträgt ~ 66.600, die Grundflächen aller Etagen ~34.400.

Anzahl der Bewohner/Beschäftigen im Gesamtareal, bzw. der Teilbereiche (Dichte, Anzahl der Personen pro Quadratkilometer)
Bewohner im Gesamtareal: ~350-380
Beschäftigte im Gesamtareal: ~230

Dichte:
Anzahl der Personen/Quadratkilometer: 380/ 0,107 km² = ~ 3.550 Personen/ Quadratkilometer

Funktionsaufteilung nach BGF
- Naturnahes Wohnen (süden): ~11.700 m²
- Sport (Sporthalle): ~2000 m²
- Kultur Neu (Süden)(Veranstaltungsräume, Kino, Kindergarten, Stadtsaal): ~11.000 m²
- Stadtnahes Wohnen (Norden): ~ 2000 m²
- Studentisches Wohnen (Norden): ~660 m²
- Hotel Hybrid (Norden): ~1350 m²
- Bildungscampus (Lernräume, Bibliothek, Seminarräume, Büroräume): ~3000 m²
- Erdgeschossnutzungen, Gastro & Einzelhandel: ~5.500 m²
- 40% des Wohnbaus soll geförderter Wohnbau sein, um jungen Familien eine Zukunft zu bieten und Abwanderungen zu verhindern

Anzahl WE: aufgeschlüsselt nach Wohnungsgrößen
Insgesamt werden 133 neue Wohnungen und 18 neue Studierendenwohnungen geschaffen:
- 63 WE mit 30 m²
- 6 WE mit 40 m²
- 10 WE mit 45 m²
- 21 WE mit 50 m²
- 12 WE mit 60 m²
- 21 WE mit 70 m²
- 26 Hotel-/Hybridzimmer mit 20 m²
- 26 Studierendenwohnungen mit je 20 m²

Ziel- Modal Split: im Quartier / in der Stadt / in der Region

Im Quartier: Der Erlebnisradweg auf der kleinsten Ebene fördert die aktive Mobilität im Quartier. Durch die Anbindung des Rundweges an den Bahnhof, wird das Quartier an das regionale Netz angebunden.

Öffentlicher Verkehr: 5 %
Zu Fuß: 35 %
Fahrrad: 50 %
PKW als Fahrer: 10%
PKW als Beifahrer: 10%

In der Stadt: Durch das geplante städtische Fuß und Radnetz, sowie durch die Verkehrsberuhigung der B100 soll die fußläufige Erreichbarkeit erhöht werden.

Öffentlicher Verkehr: 10 %
Zu Fuß: 22 %
Fahrrad: 40 %
PKW als Fahrer: 20%
PKW als Beifahrer: 8%

In der Region: Durch den geplanten Erlebnisradweg, sowie durch den Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes, soll die Öffi-, sowie die Radnutzung gesteigert und gefördert werden. Der Radanteil im Modal Split soll dadurch in der Region gesteigert werden. Das Besichtigen der vier Städte mittels Auto soll dadurch gesenkt werden.

Öffentlicher Verkehr: 20 %
Zu Fuß: 5 %
Fahrrad: 50 %
PKW als Fahrer: 20 %
PKW als Beifahrer: 5 %

Mobilitätsangebote und deren Anzahl:

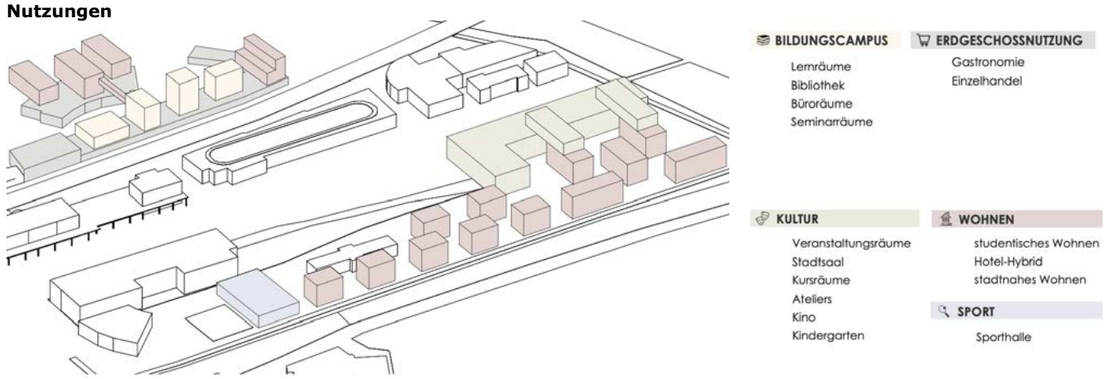
Am Vorplatz des Lienzer Bahnhofs, wird ein großer Mobilitäts-Hub entstehen.
Dort werden angeboten:
10 Autos für Car Sharing
15 Räder für Bike Sharing
10 E-Scooter
4 Lastenfahrräder
Park & Ride Zone vor dem Haupt bahnhof mit 150 Pkw-Stellplätzen
Kiss & Ride Zone vor dem Hauptbahn hof
Busbahnhof

Innerhalb des Quartiers, sowie der Innenstadt, werden kleine Mobility Hubs ausgebildet, welche mit dem Großen gut vernetzt sind, und somit ein flächiges Netzwerk an Mobilitätsangeboten zu bieten. Dort werden angeboten:

7 Fahrräder für Bikesharing/ Mobility hub
5 E-Scooter/ Mobilityhub
2 Lastenfahrräder/ Mobilityhub

Anzahl der jeweiligen Stellplätze:
Die Stellplatzanzahl soll verringert werden, vor allem in Bahnhofsnähe. Ebenfalls sollen die Parkmöglichkeiten umgelagert werden, sie sollen nicht mehr im freien Feld (so wie heute) stattfinden, und großflächige Areale in der Stadt einnehmen,

Nutzungen



LI²ENZ ZUM VERBINDEN

Verbinden.Öffnen.Zeigen

Gruppe 3
Alexandra Graßl
Philipp Kellner
Nilay Peker
Stefan Tmej

STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Verbinden.Öffnen.Zeigen.
Obwohl die Lienzer Stadtmauer ihre abschirmende Funktion schon lange nicht mehr hat, zeigt speziell das Areal südlich der Innenstadt nach wie vor seine Rückseite nach außen. Der ‚Stegergarten' wird seinem Namen aktuell kaum gerecht. Die Sonnenstadt kann mit gemütlicher Atmosphäre in der Innenstadt, mit viel Grün entlang von Isel und Drau und mit aufregenden Ausflugszielen in nächster Nähe punkten. Um die vielen positiven Attribute zu verknüpfen, erhält die Stadt die **Li²enz zum Verbinden.**

Die Verbindungen von außen in die Stadt werden aufgewertet: breite begrünte Wege exklusiv für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und belebte Erdgeschosszonen **öffnen** die Innenstadt hin zum neuen Stegergarten. Die neue Bebauung schließt behutsam an den Bestand an und **zeigt** sich Einheimischen und Besucher:innen von der schönsten Seite. Bewohner:innen profitieren von kleinstädtischer Urbanität mit kurzen Wegen. Im Wohngebiet an der Drau schaut man auch auf die Dolomiten und ist über die grüne Brücke trotzdem sofort in der Stadt.

Lizenz zum Verbinden
Die Lienzer Innenstadt hat viel zu bieten, zeigt das nach außen aber oft nur eingeschränkt. Die Verbindungen zwischen Hauptplatz, Rosengasse, Messinggasse und der Tiroler Straße sind oft eng und nur schwer erkennbar. Die Innenstadt liegt versteckt hinter den großen Abstellflächen für Autos.
Deshalb befindet sich die Entwicklungszone genau hier. Die vorhandenen Verbindungen werden aufgewertet, eine neue Brücke bietet einzigartige Ausblicke auf die Stadt und ermöglicht den direkten Zugang zu Bahnhof und den Grünräumen an der Drau.

Ohne Mix is nix
Die Entwicklungszone lässt sich grob in zwei Bereiche aufteilen: Ein gemischt genutzter zentraler Bereich und ergänzende Wohnzonen im Randbereich. Entlang der neuen Verbindungsachsen zwischen Zentrum und der Bundesstraße sowie am neuen zentralen Freiraum entsteht eine belebte Erdgeschosszone mit Handel, Gastronomie und Dienstleistungen. Entlang der Tiroler Straße sind neben einem Hotel auch eine neue Kletterhalle und der Cargo-Hub mit Bürogebäude geplant. Südlich der Bahn entsteht ein besonders attraktives Wohngebiet an der Drau.

Lienz kompakt
Die Höhenentwicklung reagiert im nördlichen Teil in besonderem Maße auf die Bestandsbebauung und variiert nach Süden hin, um eine abwechslungsreiche und attraktive äußere Erscheinung sicherstellen zu können. Die reinen Handelsnutzungen entlang der Tiroler Straße sind teilweise nur eingeschossig ausgeführt und stellen die niedrigsten Gebäudeteile dar. Das Hotel, das im 1. Stock von der neuen Brücke gequert wird, stellt mit sechs Geschossen das höchste Gebäude dar. Im Schnitt sind die Gebäude drei- bis viergeschossig.

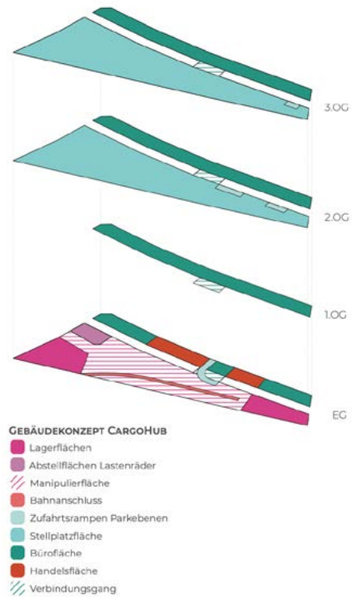
Lienz' FreiRaum
Wo heute Autos parken, entstehen zukünftig neue Plätze, Parks, Spielplätze und der Lienzer Stadtwald. Die neue Brücke wird begrünt ausgeführt und zieht damit die grüne Hauptachse entlang der Drau weiter bis in die Innenstadt. Die Stiegen, die die Brücke hinunterführen, tauchen in den dichten Stadtwald ab. Das geschlossene Blätterdach mitten in der Stadt soll der Sonnenstadt angenehmen Schatten spenden. Der danebenliegende Stegergarten wird der konträre Gegenpol. Bequeme Liegestühle machen ihn zur innerstädtischen Liegewiese für alle Sonnenanbeter:innen. Insgesamt wird in der Innenstadt neben der belebten Einkaufsachse eine ruhigere Freiraumachse entstehen. Vom neuen Georg-Hauger-Park über die grüne Mühlgasse werden die zentralen neuen Freiräume erreicht, bis die neue Achse schließlich beim entsiegelten Europaplatz in die Allee der Tiroler Straße mündet.

Südlich der Bahn entsteht eine Erweiterung des Drauparks mit Spielplatz. Der neue Südbahn Park mit der Drehscheibe bietet Platz für Bienenstöcke für die Herstellung des Lienzer Stadthonigs und das aktive Erleben der Lienzer Eisenbahngeschichte.

Step by Step
Die Umstrukturierung eines derart großen Areals mit vorhandenem Bestand kann nur in Phasen umgesetzt werden. Durch die schrittweisen Maßnahmen können vorhandene Betriebe temporär an Ausweichstandorte im Neubau übersiedeln. Auch deshalb wird mit den Baufeldern entlang der Tiroler Straße sowie der neuen begrünten Brücke über die Bahn begonnen. Es folgen in Phase 2 jene Baufelder, die im Norden an die bestehende Bebauung anschließen, in Phase 3 die außenliegenden Wohngebäude und zuletzt das Quartier südlich der Bahn.

ZENTRUMSENTWICKLUNGSKONZEPT

CargoHUB



Lienz der kurzen Wege
Die Lienzer Innenstadt ist in vielen Bereichen verkehrsberuhigt. Der städtebauliche Entwurf setzt das fort und schafft eine weitgehend autofreie Innenstadt. Daran knüpft das Zentrumsentwicklungskonzept an.
Die neue Brücke über Tiroler Straße und Bahnanlagen stellt in Zukunft die Hauptverbindung für Fußgänger:innen dar, die zwischen Zentrum, Bahnhof, Eichholz Siedlung und Pfarrsiedlung unterwegs sind. Um das zu Fuß gehen weiter zu attraktivieren, entsteht an der Drau auch entlang des nördlichen Ufers eine grüne Verbindung.

Der Rechte Iselweg zwischen Iselsteg und Spitalsbrücke wird nicht nur für Fußgänger:innen sondern auch für Radfahrer:innen exklusiv nutzbar gemacht. Damit das Radfahren sowohl für Tourist:innen als auch im Alltag noch attraktiver wird, entstehen beim Kino, bei der neuen Kletterhalle und am zentralen neuen Freiraum neue Radabstellmöglichkeiten in Gehweite zum Zentrum. Die Verlegung des Iselradwegs in die verkehrsberuhigte Mühlgasse stellt für Radfahrer:innen eine weitere deutliche Attraktivierung dar. Der Radweg entlang der Tiroler Straße wird verbreitert, der neue Mobilitätsknoten Bahnhof noch besser erreichbar.

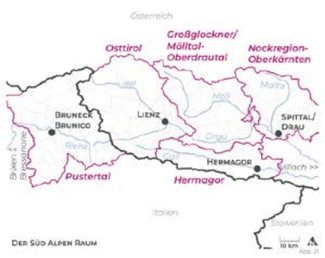
Ohne Lkw von A nach B
Hand in Hand mit der Mobilitätswende im Personenverkehr geht auch die Verlagerung des Güterverkehrs auf klimafreundlichere Verkehrsträger. Die gute Bahnanbindung und das kompakte Zentrum von Lienz bieten bereits heute gute Voraussetzungen für den innerstädtischen Gütertransport per Fahrrad. Der größte Teil des Stadtgebiets ist innerhalb von fünf, das gesamte Zentrum innerhalb von drei Minuten per Fahrrad von der Bahn aus erreichbar und durch den Ausbau des Wegenetzes können Distanzen zukünftig noch schneller zurückgelegt werden.
Drehscheibe für den urbanen Gütertransport per Fahrrad wird ein neuer CargoHub mit Bahnanschluss an der Tiroler Straße. Das geplante Gebäude ist über die neue

begrünte Verbindungsbrücke über die Bahn fußläufig optimal von der Lienzer Innenstadt, dem Bahnhof sowie den Stadtteilen südlich der Drau erreichbar und beherbergt zudem gewerblich nutzbare Erdgeschosszonen, Büroräume in den Obergeschossen sowie Pkw-Stellplätze für Park&Ride-Nutzer:innen und die Bewohner:innen des gesamten neu entstehenden Quartiers zwischen Innenstadt und Drau.

Lienz‘ Grün vernetzen
Die Lienzer Innenstadt ist nördlich bereits gut an die lokalen Grünräume wie den Stadtpark und die Grünachse entlang der Isel angebunden. Im Süden sind erlebbare Grünflächen jedoch weiter entfernt, weshalb südlich der Innenstadt ein größerer und zwei kleinere öffentliche Grünräume entstehen.
So entsteht eine zweite, ruhige und durchgrünte Innenstadtachse zwischen dem Europaplatz und dem Georg-Hauger-Platz mit einem grünen Zentrum mit Spielplatz, Wasserflächen und dem Lienzer Stadtwald. Die westlich daran anschließende, aufgewertete Mühlgasse stellt eine grüne Verbindung zum neu gestalteten Georg-Hauger-Park her. Der Europaplatz wird ebenfalls umgestaltet, um zukünftig eine höhere Aufenthaltsqualität bieten zu können. Über eine neue, begrünte Fußgängerbrücke sind diese auch mit dem Drauufer verbunden und aus dem südlichen Stadtgebiet gut erreichbar. Die Grünachse entlang der Isel wird durch den Hofgarten verlängert und mit dem neuen Iselspitz Park an der Mündung in die Drau verbunden. Weitere neue Anzugspunkte bilden der Südbahn Park südlich der Bahnstrecke und die geplante Erweiterung des Drauparks.

REGIONALE SYNTHESE

Vernetzter Süd Alpen Raum
Bereits heute profitieren die vier Bezirkshauptstädte des Süd Alpen Raums von einer guten Erreichbarkeit per Bahn. Während Bruneck, Lienz und Spittal an der Drau mit der Drautalbahn und der Pustertalbahn an der Hauptachse von Südösterreich nach Südtirol liegen, profitiert Hermagor von einer direkten S-Bahnanbindung nach Villach über die seit 2019 elektrifizierte Gailtalbahn. In allen vier Bezirkshauptstädten der Region ist die Anbindung des Stadtgebiets sowie der umliegenden Gemeinden an die Bahnhöfe jedoch noch häufig ausbaufähig. Lange Intervalle und unübersichtliche Linienführungen machen den ÖV oftmals wenig attraktiv im Vergleich zum Pkw. Lizenz zum Verbinden setzt genau hier an, um die bestehenden Potenziale der existierenden Bahnverbindungen durch Optimierungen der Bahnverbindungen sowie der lokalen Busnetze zukünftig noch besser nutzbar zu machen.



Der Südbahn-Ausbau, der Brennerbasistunnel und die Koralmbahn ermöglichen eine Railjet-Verbindung Wien-Innsbruck über Graz, Klagenfurt, Spittal, Lienz und Bruneck.

Die S-Bahn Kärnten wird um eine Linie von Villach nach Bruneck über Spittal und Lienz erweitert. Es entsteht ein 30-Minuten-Intervall zwischen Villach und Franzensfeste.

Weitere Bereiche der Städte Spittal, Lienz und Hermagor sowie umliegende Gemeinden werden durch Optimierungen der Busnetze besser an die Bahnhöfe angebunden.

Durch den stellenweisen zweigleisigen Ausbau der Drautalbahn und Pustertalbahn werden die Kapazität der alten Südbahnachse erhöht und dichtere Intervalle ermöglicht.

Die Busnetze in Lienz, Spittal und Hermagor werden auf ein 30-Minuten-Intervall verdichtet, damit die Bahnverbindungen von möglichst vielen Menschen genutzt werden können.

Durch Änderungen der Linienführungen und weitere Optimierungen werden die Busnetze von Lienz, Spittal und Hermagor erweitert und noch einfacher nutzbar.

Südbahn Reloaded
Die Bahn stellt im Südalpenraum das Rückgrat im öffentlichen Verkehr dar. Die Voraussetzungen für ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr könnten besser nicht sein. Dass die Linien aus Kärnten und Südtirol stündlich nach Lienz verlängert wurden, stellte eine dramatische Verbesserung im Nahverkehr dar. Es ist an der Zeit, den nächsten großen Schritt zu machen. Die bestehende R400 zwischen Franzensfeste/Fortezza und Lienz über Bruneck verläuft wie bisher im Stundentakt zwischen den beiden Endstationen. Die ergänzenden Fahrten von Franzensfeste/Fortezza nach Silian oder Innichen/S. Candido können auf den Abschnitt bis Bruneck verkürzt und zukünftig zum 15-Minuten-Intervall verdichtet werden. Ergänzt wird das Netz um die neue S11 von Villach Hbf nach Bruneck/Brunico, die im Stundentakt eine durchgehende Verbindung von Südtirol nach Kärnten ohne Umsteigen in Lienz ermöglicht. Durch die Überlagerung der Linien ergibt sich damit im gesamten Abschnitt Franzensfeste/Fortezza-Villach ein 30-Minuten-Takt. Nach der Fertigstellung von Semmering Basistunnel, Koralmbahn und Brenner Basistunnel soll eine neue Railjet-Linie in Betrieb genommen werden, die im 2-Stunden-Takt durch den Südalpenraum führt. Statt mit dem Expressbus ist damit endlich eine schnelle, komfortable Anbindung von Osttirol an die Landeshauptstadt Tirols möglich. Innsbruck erhält darüber hinaus aber auch eine deutlich schnellere Verbindung nach Graz als bisher. Die direkte Verbindung nach Klagenfurt kommt gänzlich neu dazu. Um alle neuen Linien auf der bisher eingleisigen Strecke führen zu können, ist mittelfristig ein zumindest selektiv 2-gleisiger Ausbau erforderlich. Auf Südtiroler Seite haben die Planungen für den Ausbau bis Bruneck/Brunico schon begonnen.

StadtRegioBus Lienz
Der Lienzer StadtRegioBus verbindet zwei elementare Aspekte: die Erschließung der Innenstadt mit der Verbindung in die Stadtregion. Damit ist er vielen anderen Systemen voraus, die sich oft nur auf die eigene Gemeindegrenze beziehen, obwohl die Verkehrsströme darüber hinaus gehen. Aufbauend darauf kommen zwei neue Linien hinzu, die insbesondere die bevölkerungsreichen Gemeinden östlich von Lienz in das System integrieren sollen. Die Ergänzung des Liniennetzes ermöglicht eine bessere Anbindung der S-Bahn-Haltestelle Dölsach und die bessere Anbindung von Einkaufsgebieten sowie touristischen Zielen. Durch die Verdichtung zum 30-Minuten-Takt wird der Bus zur echten Alternative zum Auto.

Einfach und oft nach Spittal
Spittal an der Drau verfügt bereits heute über ein ausgedehntes Netz an Stadt- und Regionalbuslinien, welche einen Großteil der Stadt sowie der umliegenden Gemeinden abdecken. Ausbaufähig sind jedoch die Taktintervalle. Zudem ist das Liniensystem komplex und die Fahrtziele oft auf einer Linie je Kurs unterschiedlich. Dadurch kann insbesondere das Umland kaum von der guten Schienenanbindung Spittals profitieren.

Um das Spittaler Busnetz attraktiver und konkurrenzfähiger zum eigenen Auto zu machen, werden daher Optimierungen vorgeschlagen, um das System übersichtlicher und leistungsfähiger zu machen. Im Fokus stehen hierbei Taktverdichtungen, Vereinfachungen von Linienführungen sowie die Schaffung von Umsteigepunkten zur Bahn. Ziel der Netzvereinfachung ist es, ohne Stationsauflassungen ein Busnetz mit möglichst wenig Linien ohne abweichende Kurse je Linie zu realisieren. Hierfür werden unter anderem die Linien entlang der Villacher Straße einheitlich über die Stationen Türkkaserne, Volksschule Ost und Neukauf geführt sowie eine zusätzliche Haltestelle nahe der Fachhochschule Kärnten eingerichtet. Die Linien 5138 und 5140/5144 werden neu organisiert und durch eine zusätzliche Linie 5139 Richtung

Pirk ergänzt. Die Linien 5110 und 5112 werden zusammengefasst. Für schnellere Verbindungen Richtung Lienz und Südtirol werden die S-Bahnstationen Lendorf durch die Linie 5128 sowie Möllbrücke-Sachsenburg durch die Linie 5108 angebunden.
Zudem soll auf allen Linien ein 30-Minuten-Intervall angeboten werden, welches sich durch Linienüberlagerungen in zentralen Bereichen weiter verdichtet.

Hermagut angebunden
Der öffentliche Verkehr in der Region Hermagor hat mit der S4 ein starkes Rückgrat. Durch den Ausbau des lokalen Busnetzes mit neuen Linien werden wichtige touristische Ziele nicht nur besser mit der Bahn verknüpft, sondern auch Hermagor als Zentrum in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt. Skifahren am Nassfeld, Hotel am Pressegger See, Abendessen in Hermagor wird in Zukunft per Bus möglich. Der bestehende S4Bus nach Kötschach-Mauthen bleibt bestehen, drei neue Linien vereinfachen das bestehende Regionalbusnetz und bieten einen attraktiven Taktverkehr an.

Factsheet - Zahlen zum Projekt

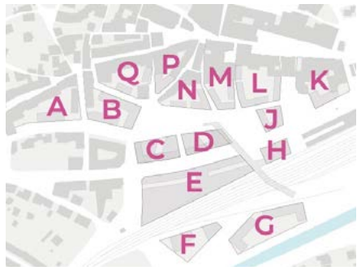
Bruttogeschossfläche	**88 700 m²**
Nutzfläche gesamt	**60 300 m²**
- Wohnen	28 200 m²
- Hotel & Stadtsaal	2 700 m²
- Sport3	200 m²
- Büro/Dienstleistungen	5 700 m²
- Cargo-Hub5	200 m²
- Handel	4 400 m²
- Gastronomie	700 m²
- Parken	10 400 m²
Wohneinheiten	**412**
- 1-Zimmer	41
- 2-Zimmer	154
- 3-Zimmer	113
- 4-Zimmer	78
- 5-Zimmer	26
Bewohner:innen	**910**
Beschäftigte	**530**
Hotelzimmer	**85**
Betten	**150**
Fahrradstellplätze	**1 125**
- davon für Bewohner:innen	675
- davon für Bike&Ride	450
Kfz-Stellplätze	**415**
- davon für Bewohner:innen	206
- davon für Park&Ride	209

Sharing-System

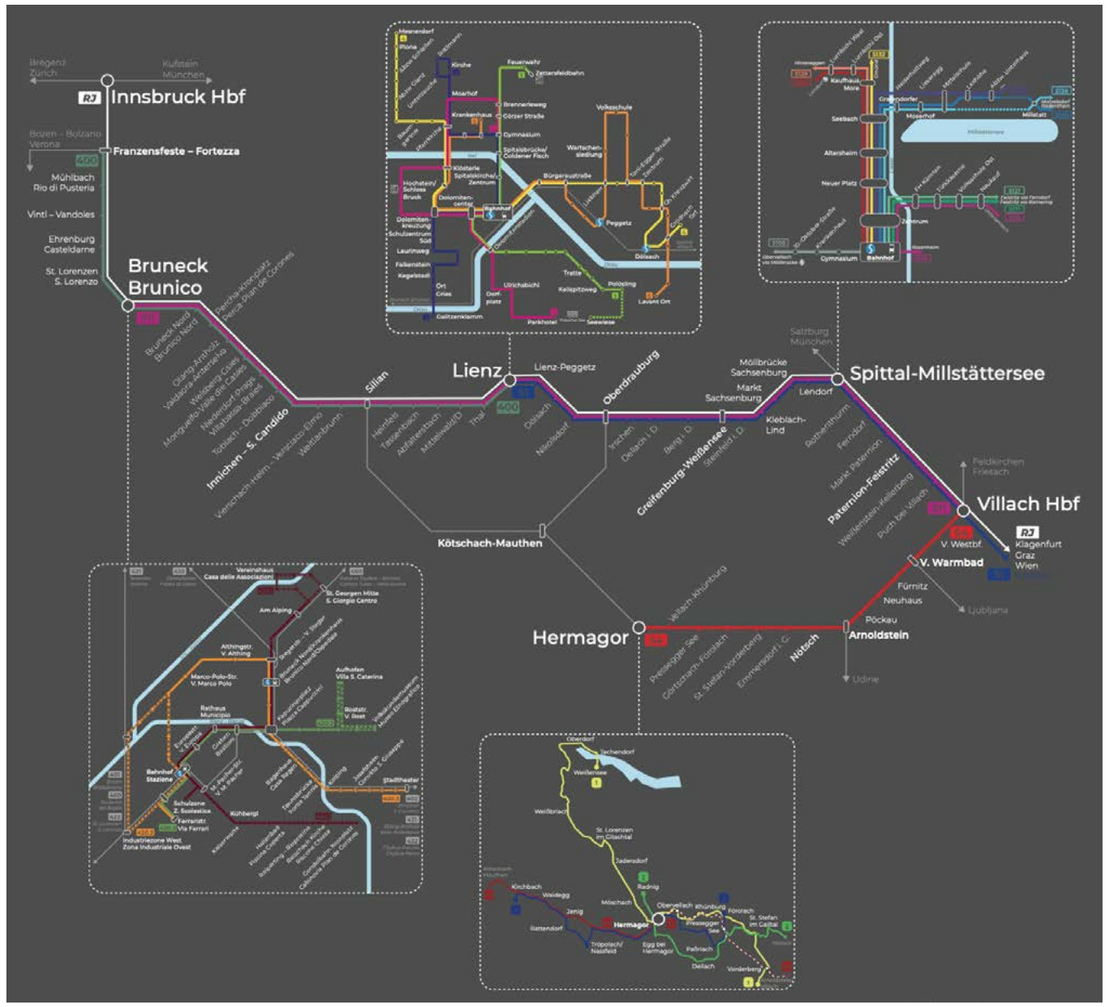
- Leihräder	25
- E-Bikes	10
- Lastenräder	5
- E-Autos	5

Geschossflächenzahl (GFZ)

Baublock A	1,27
Baublock B	2,02
Baublock C	1,71
Baublock D	2,83
Baublock E	2,77
Baublock F	0,97
Baublock G	0,76
Baublock H	4,00
Baublock J	1,82
Baublock K	3,11
Baublock L	1,30
Baublock M	1,73
Baublock N	1,50
Baublock P	2,67
Baublock Q	0,64



Regionale Synthese
Mobilitätsnetz Süd Alpen Raum Neu



SPITTAL ÜBER DER DRAU

Mit der Seilbahn vom Berg über die Innenstadt
zum See

Gruppe 4
Alexsandra Majkanovic
Aleksei Zakharov
Eric Menke

DAS REGIONALE KONZEPT

Wie ein Planer aus der Region bei unserer Exkursion treffend bemerkte: "Räumliche Separation ist nicht der Maßstab, sondern die zeitliche Separation." Heißt: Räumliche Entfernung spielt eine untergeordnete Rolle, wenn diese schnell und ohne größere Widerstände überwunden werden kann. Experten sind sich einig, dass die Zukunft des Verkehrs zu einem erheblichen Teil auf der Schiene liegt. Hierbei gewinnen Bahnhöfe naturgemäß an Bedeutung. Unser regionales Konzept sieht vor, die Region des Städte-Quartetts über die Schiene besser zu vernetzen. Hierfür wird das Umland dabei auf umweltfreundliche Weise an die jeweiligen Hauptverkehrsknotenpunkte der Städte angebunden: Die Bahnhöfe. Dabei kann sich mit Hilfe der Seilbahn in Spittal das Städtequartett selbst als Region ikonografisch als Personifikation einer idealen Work-Life-Balance im Stadtmarketing platzieren.

Spittal über der Drau - Worum es geht:

Lebensqualität, Verkehrsberuhigung, und Attraktivität als Arbeitsstandort sind die Eckpfeiler und Ziele unserer Nachverdichtung in Symbiose mit einem revolutionären Verkehrskonzept. Die Umnutzung von Parkflächen im Zentrum ermöglicht eine auf Lebens- und Aufenthaltsqualität abzielende Neuausrichtung der Innenstadt, während die Seilbahn die Anbindung des Zentrums noch steigert.

Warum wir machen was wir machen:

Spittal an der Drau ist eine Stadt mit großen Potenzialen, welche aber auch mit großen Herausforderungen konfrontiert ist. Eine der wichtigsten davon ist die abnehmende Bevölkerungszahl. Spittal hat in den letzten Jahren bereits einen Bevölkerungsrückgang verzeichnet und wird, den Prognosen nach, bis 2030 weitere 8 % seiner Bevölkerung verlieren. Dies ist eine schwierige Situation für eine Stadt, die eine Reihe negativer Entwicklungen auslöst, die selbst verstärkend wirken können.

Spittal an der Drau ist als Stadt mit vielen Vorteilen ausgestattet. Die Stadt verfügt über attraktive Ausflugsziele in der näheren Umgebung, eine schöne historische Innenstadt, Niederlassungen großer internationaler Konzerne, und der Sitz wichtiger regionaler Infrastruktureinrichtungen, die die Stadt zu einem regionalen Zentrum machen. Zudem verfügt Spittal an der Drau über eine ausgezeichnete Verkehrsanbindung und liegt an einem Durchgang über den Alpenhauptkamm.

Unsere Gruppe hat sich die Frage gestellt, wie man diese Entwicklung zum Positiven wenden und dabei die Chancen dieser einzigartigen Stadt entsprechend nutzen kann. Unsere Ziele kann man kompakt zusammenfassen: Die Lebensqualität und Attraktivität von Spittal deutlich zu steigern, um weiteren Fortzügen entgegenzuwirken und Spittal für potentielle Zuzügler attraktiv und vor allem auch überhaupt erst bekannt zu machen. Hierzu sieht unser Konzept vor, Spittal mit der Seilbahn zu einer herausragenden ikonografischen Personifikation von guter Work-Life-Balance zu machen.

Verkehr- und Innenstadtattraktivierung:

Mit dem neuen Verkehrskonzept wird der massive Durchgangsverkehr aus der Stadt auf die nördliche Autobahn verlagert. Die Innenstadt als Fußgängerzone ist durch eine fuß- und radverkehrsfreundliche Straße mit dem Bahnhof verbunden. Die zahlreichen wegfallenden Parkplätze werden durch die sog. Schwammparkhäuser am Bahnhof und in Gehweite der Fußgängerzone kompensiert, um Spittals Funktion als regionales Zentrum zu bewahren. Dies ist besonders für die auf den MIV angewiesenen Einpendler wichtig

Die schöne historische Innenstadt wird durch die Verkehrsberuhigung attraktiver und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Dies macht sie in Zukunft zu einem beliebten Ort für Einzelhandel und Gastronomie, was die derzeit zahlreichen Leerstände verringert.

DIE KOMPONENTEN DES PROJEKTS

Knotenpunkt Hauptbahnhof:
Der neue Hauptbahnhof wird zu einem multimodalen Knotenpunkt. Seilbahn, Parkhaus, Busbahnhof, Radständer, eine fußgängerfreundliche Anbindung an die Innenstadt und sogar eine schnelle ÖV-Anbindung zur Autobahn befinden sich konzentriert in einem Umkreis von lediglich 100 m. Das neue Bahnhofsgebäude, in dem die Seilbahnstation eingebunden ist, dient dabei auch als Verbindung über den Gleiskörper mit dem südlichen Teil der Stadt.

Modal Split Ziele:
Innenstadt: Vervielfachung des Rad- und Fußanteils, deutliche Steigerung des ÖPNVs bei deutlicher Reduktion des MIV-Anteils.
Stadt und Umgebung: Deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteils durch Reduktion des IV-Anteils.

Die Seilbahn:
Nach der Arbeit aus dem Haus treten und von der Innenstadt aus in 5 Minuten am See oder auf dem Berg stehen, und den Rest des Tages entsprechend zu nutzen, wird durch die Seilbahn erst möglich. Auch der Hauptbahnhof, die Autobahn, die Sportzentren und weitere Schwammparkhäuser werden ideal angebunden und machen die Seilbahn für Pendler interessant.

Eine Seilbahn ist effizient und kostengünstig im Betrieb, aber ihre Errichtung kann mit sehr hohen Kosten verbunden sein, und die umgebenden Orte sind zurzeit auch ohne Seilbahn zu erreichen. Was also sollte diesen Aufwand rechtfertigen? Der Seilbahn nimmt hierbei eine zentrale ikonografische Funktion im Städtemarketing ein, und prägt das Image der Stadt nachhaltig positiv. "Spittal? Das ist doch die Stadt, wo man mit der Seilbahn aus dem Zentrum direkt zum Skifahren fahren kann."

Die Neubauten:
Eine Analyse der Nachfrage hat gezeigt, dass in der Region trotz Bevölkerungsrückgang eine hohe Nachfrage nach bestimmten Immobilien besteht. Nachgefragt werden dabei vor allem Immobilien mit einer hochwertigen Ausstattung bzw. in einer attraktiven Lage. Die freigewordenen Parkflächen werden hierzu im Zuge der Nachverdichtung und Belebung der Innenstadt mit hochwertigen, gemischt genutzten Gebäuden bebaut. Diese sind besonders für zuziehende Arbeitnehmer aufgrund der Innenstadtlage und Seilbahnnähe attraktiv. Andere Parkflächen werden dagegen zu Grünräumen im Zentrum umgewandelt.

Factsheet - Zahlen zum Projekt

Zielgruppen:

Unsere Intervention richtet sich gezielt auf Zielgruppen wie Jugendliche, Arbeitssuchende, junge Familie, Touristen und ehemalige Ortsansässige.
Mit der Umgestaltung des Ortskerns wird für eine Neukalibrierung der Aufenthaltsmuster der Bevölkerung gesorgt. Dies geschieht mit Hilfe eines neu angedachten Verkehrskonzept sowie im Allgemeinen die intensiviere Einbindung der Seilbahnstrecke über Spittal an der Drau.

Funktionen nach Kategorien (Wohnen, Büro, Gewerbe, Sonstiges) [%] nach BGF:

BGF (4 Bauten) = 11564,8m²
Wohnen: 8929,18m² -> 77,21 %
Büro: 627m² -> 5,42 %
Gewerbe: 561,196m² -> 4,85 %
Sonstiges: 1447,6m² -> 12,52 %

Geschoßflächenzahl (GFZ):

Bauplatz A Gebäude 1, 2, 3

Bauplatz B Gebäude 4

Bauplatzfläche = 4459,423m²

GFZ 1
3840m² : 4459,423m² = 0,86

GFZ 2
2506,8m² : 4459,423m² = 0,56

GFZ 3
2506,8m² : 4459,423m² = 0,56

Bauplatzfläche = 1563,404m²

GFZ 4
2711,2m² : 1563,404m² = 1,73

Anzahl WE (nach Wohnungsgrößen):

Gebäude 1
35 Wohneinheiten

Gebäude 2
15 Wohneinheiten

Gebäude 3
9 Wohneinheiten

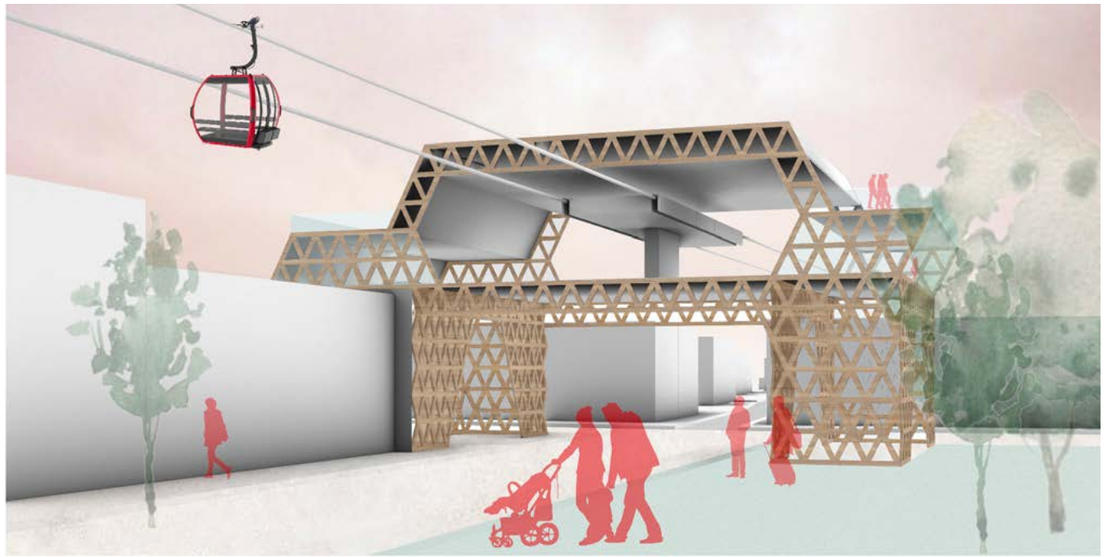
Gebäude 4
17 Wohneinheiten

Σ 76 WE

DIE VISION FÜR SPITTAL

Zusammenfassend ist das Ziel unseres Projektes zum einen, die Lebensqualität und Attraktivität in Spittal an der Drau deutlich zu steigern. Zum anderen soll das neue Verkehrskonzept und die Seilbahn Spittal auch ikonografisch national und international bekannt machen, um die Stadt zu einer bekannten und attraktiven Option für Zuzügler aus anderen Städten und Regionen zu machen. Spittal, als "Stadt mit der Seilbahn aus der Innenstadt zu Berg und See", wird dabei zu einer eigenen Marke, die Work-Life-Balance symbolisiert.

Seilbahnstation Innenstadt



SPITTAL KUNTERBUNT

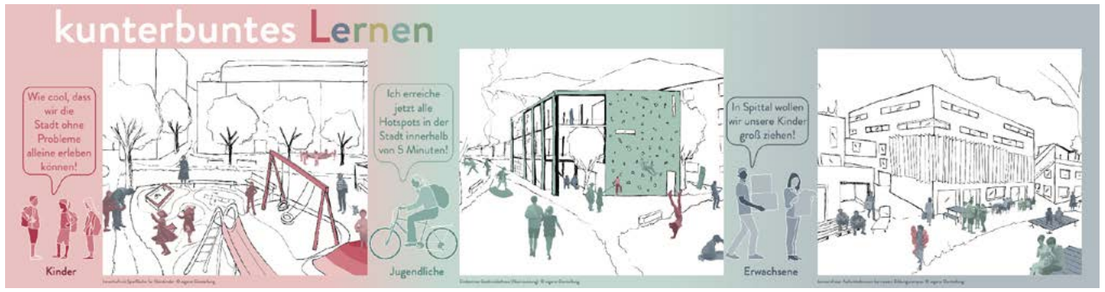
Freiheit - Sicherheit - Bildung

Gruppe 5
Paul Jakob Klammer
Johanna Maierhofer
Nadja Izabela Polczak

HÄ? WARUM KUNTERBUNT?

Spittal Kunterbunt borgt sich seinen Titel aus dem schwedischen Kinderbuch Pippi Langstrumpf (vgl. Lindgren 1949), in der die heranwachsende Heldin in ihrem Eigenheim - der *Villa Kunterbunt* - ihr Unwesen treibt. Wie alle Kinderbücher von Weltliteraturrang bietet der Roman gleichermaßen Inspiration für Kinder wie Weisheit für Erwachsene. Auch was Bildung auf makropolitischer Ebene angeht, denken wir, dass Österreich sich aus Skandinavien das ein oder andere Konzept - Gesamtschule, Ganztagesbetreuung oder fairer Verteilungsschlüssel - abschauen kann. Um unseren Gast lokal einzubetten, trägt die Pippi am Poster eine Kärntner Lederhose, auch weil sie sich um konventionelle Geschlechtsrollen wenig schert.

Kunterbunt dabei bitte nicht mit Beliebigkeit verwechseln. Wir haben uns Mühe gegeben, den Kindern Rot-, Jugendlichen Türkis- und Erwachsenen Blautöne vorzubehalten. Erst in Kombination mit der grünen Achse vom Stadtpark sowie der gelben Anbindung an die Altstadt ergibt sich ein kunterbuntes Gesamtbild. Schließlich unterscheidet ihre kunterbunte **Nutzungsmischung** die europäische (vgl. Siebel 2004) von anderen Städten.



Bei unserem Leitbild stechen die drei Schlagworte Freiheit, Sicherheit und Bildung heraus. Auf diese doch sehr allgemeinen Begriffe wollen wir nun eingehen und erklären was wir mit diesen in Verbindung setzen.

Was bedeutet Freiheit?
Freiheit ist ein Zustand, in welchen man von jeglichen persönlichen oder gesellschaftlichen Zwang losgelöst ist und sich in seinen Entscheidungen nicht eingeschränkt fühlt. Ein Zustand, welcher von Klein auf große Bedeutung für die Entwicklung jeder einzelnen Person hat.

Ein Kind braucht die Freiheit die Natur als auch die Stadt selbst zu erkunden, ein Jugendlicher braucht Raum, um sich zurückzuziehen oder zu verstecken und Erwachsene benötigen die Freiheit den öffentlichen Raum zu nutzen, ohne den Zwang etwas konsumieren zu müssen.

Was bedeutet Sicherheit?
Sicherheit bedeutet Verlässlichkeit und Vertrauen. Es ist ein Gefühl, welches jedes Kind bei seiner Familie spürt und sicherstellt, dass sie auch in die Welt hineinfinden und Vertrauen in ihre Umgebung gewinnen. Eltern tragen eine große Verantwortung und möchten ihnen in den ersten Jahren ein sorgenfreies Leben bieten.

Die städtische Gestaltung ermöglicht dies oftmals nicht und vor allem gefährliche Verkehrssituationen sind für die jüngere Bevölkerung schwer einschätzbar. Als RaumplanerInnen und ArchitektInnen sehen wir uns dazu verpflichtet, Räume zu schaffen, welche einerseits die Sicherheit aller SpittalerInnen gewährleisten, gleichzeitig auch attraktiv, funktionell und optimal nutzbar sind. Dazu gehören Straßenmöbel, Spielflächen und weitläufige Grünflächen, in welchem der Mensch an erster Stelle steht.

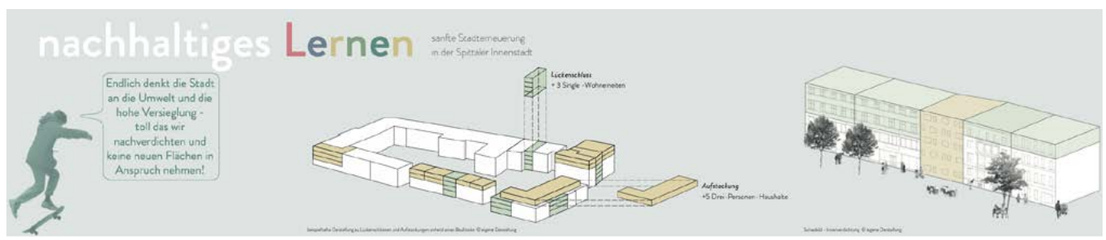
Was bedeutet Bildung?

„Bildung" ist ein Begriff mit verschiedensten Definitionen, eine von diesen beschreibt Bildung als die Förderung der Eigenständigkeit und Selbstbestimmung eines Menschen, welche durch die Aneignung und gedankliche Auseinandersetzung mit der Lebenswelt entsteht. (vgl. Adorno 1971, S. 93 ff.)

Die Stadt Spittal an der Drau wird als Bildungsstandort identifiziert. Darin wurde das Potenzial erkannt. In diesem Konzept wurde der Fokus auf diese Thematik gelegt und aus verschiedenen Perspektiven behandelt. Zum einen unterscheidet sich Bildung je nachdem, welche Altersgruppe betrachtet wird. Zum anderen hat Bildung verschiedene Anforderungen an Räumlichkeiten. Und vor allem benötigt Bildung Platz um sie zu ermöglichen und um sich zu entfalten.

Bildung ist Wissen, Kreativität und mit Sicherheit nicht immer eine simple Aufgabe. Bildung begleitet Kinder, Jugendliche und Erwachsene ihr Leben lang und gehört zur Selbstentwicklung. Bildung passiert nicht nur in der Schule, sondern auch zu Hause, in Kultureinrichtungen, in der Natur und vielen anderen Orten. Bildung ist Kunterbunt.

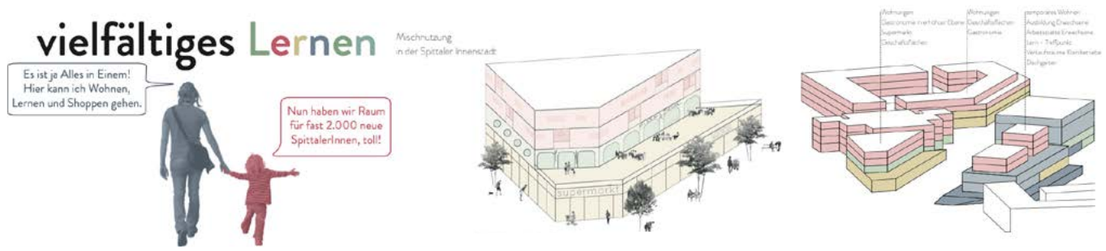
Mit diesem Fokus werden nicht nur für die BewohnerInnen, Auszubildenden und Erwerbstätigen der Stadt Spittal neue Möglichkeiten entstehen, aber auch die gesamte Region. Mit einem modernen Bildungsangebot wird die Problematik der Fachkräftemangels behandelt und bereichert in Folge den gesamtem Südalpenraum.



Die Spittaler Innenstadt wird somit Anziehungspunkt für unterschiedliche Altersgruppen. Die Maßnahmen reichen von einem neuen Bildungscampus bis hin zu Zwischennutzungen der Leerstände und einer Belebung des Stadtraumes durch planerische Maßnahmen. Somit entsteht ein Raum für gegenwärtige und kommende Generationen.

Doch wie viele neue SpittalerInnen haben in Zukunft Platz in der Innenstadt?

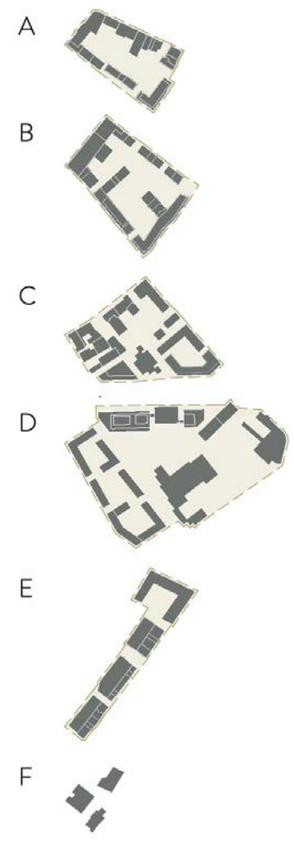
Wird die hohe Bebauungsdichte und durchschnittliche Haushalts- sowie Wohnungsgrößen angenommen, können wir derzeit von rd. 2.000 ansässigen Personen in der Innenstadt ausgehen. Berechnet man in Folge die Brutto- sowie Nettogeschoßfläche und setzt eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 50 m² an, werden **rd. 1.200 neue Wohnungen** entstehen.



Da der Fokus dieses Projektes vor allem auf Kindern (Familien) als auch Auszubildenden liegt, haben wir in Folge für die Berechnung der Bevölkerung, genau auf die Verteilung der Haushaltsgrößen geachtet. Schlussendlich kommen wir auf **rd. 2.000 neue BewohnerInnen bzw. 2.200, wenn das temporäre Wohnungsangebot** genutzt wird.

Schaubild Bildungscampus

Factsheet - Zahlen zum Projekt



BGF		NGF	
Bestand	12382 m²		8246 m²
Lückenschluss	2004 m²		1334 m²
Aufstockung	2189 m²		1458 m²
BGF ges	16575 m²	NGF ges.	11039 m²
Bestand	13098 m²		8723 m²
Lückenschluss	6402 m²		4264 m²
Aufstockung	3481 m²		2318 m²
BGF ges	22981 m²	NGF ges.	15368 m²
Bestand	13313 m²		8866 m²
Neubau	8617 m²		5739 m²
BGF ges	21930 m²	NGF ges.	14605 m²
Bestand	12371 m²		8239 m²
Neubau	26182 m²		17437 m²
BGF ges	38553 m²	NGF ges.	25676 m²
Bestand	2760 m²		1838 m²
Lückenschluss	1617 m²		1113 m²
Aufstockung	6885 m²		4585 m²
Neubau	6576 m²		4380 m²
BGF ges	17838 m²	NGF ges.	11916 m²
BGF ges	4698 m²	NGF ges.	3129 m²
A	16575 m²		11039 m²
B	22981 m²		15368 m²
C	21930 m²		14605 m²
D	38553 m²		25676 m²
E	17838 m²		11916 m²
F	4698 m²		3129 m²
BGF ges	122575 m²	NGF ges.	81733 m²

BRUNECK – BACK TO THE FUTURE

Autonomes Fahren als Chance

BRUNECK BACK TO THE FUTURE
BRUNECK IN THE FUTURE
CONNECTING TO THE FUTURE

Gruppe 7
Marie Grassl
Nadja Kreiner
Gülcin Kuvvet

Bislang dient der Straßenraum den Autos, den Menschen kommt im öffentlichen Raum lediglich ein geringer Flächenanteil zu. Menschen werden in ihre Häuser und Wohnungen gedrängt. Das wird sich in Bruneck ändern. 2060 hat der Mensch Vorrang. Bereiche, die zurzeit ausschließlich vom motorisierten Individualverkehr genutzt werden, können umgenutzt werden. So kommt den Menschen mehr Platz zu. Dies gelingt mittels einer neuen Mobilitätsform – dem autonomen Fahren.

Herkömmliche Wohnstraße sind bis jetzt von parkenden Autos und Zäunen geprägt. Sie werden 2060 zu einem Raum voller Leben. Der Straßenraum zwischen den Wohnhäusern wird zu einem Aufenthaltsort - zu einer Begegnungszone, einem Spielplatz, einem Garten, einem Arbeitsplatz. Der Außenraum wird zum erweiterten Wohnzimmer oder auch zur Küche. Wie der Aufenthaltsraum genutzt wird, kann sich je nach Nachbarschaft unterschiedlich ausbilden. Durch die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten wird die Gemeinschaft gestärkt. Der Besitzen eines großen Gartens, Grund oder Wohnraum ist nicht mehr von großer Bedeutung, denn es gibt genug Platz für alle.

Ein plakatives Beispiel für die Umnutzung, die aufgrund des autonomen Fahrens möglich ist, sind die Tankstellen. Platz, der ehemals den Autos gedient hat, dient 2060 in Bruneck den Menschen. Tankstellen sind nun ein Ort, um im Schatten der Pflanzen zu verweilen. Der ehemalige Tank sammelt Regenwasser und mit den erneuten Zapfsäulen wird das Gemüse nebenan gegossen. Fläche, die bislang den parkenden Autos zur Verfügung stand, braucht es nicht mehr. Dadurch werden große Flächen frei, denen eine neue Nutzung zugeführt werden kann. Gebäude können durch einen Glas-Zubau erweitert werden, in dem Funktionen wie Marktstände, Sportstangen, Solarpaneele, Balkon oder auch eine Leinwand für Public Viewing untergebracht werden können. Auch Geschäftslokale habe die Möglichkeit ihren Verkauf nach außen zu erweitern. Die strickte Unterteilung von Innen- und Außenraum wird aufgelöst.

Ermöglicht wird diese Flächenumverteilung durch das autonome Fahren. Da die Autos durch dieses Mobilitätskonzept ständig in Bewegung sind fallen Parkstreifen, große öffentliche Parkplätze oder auch Tiefgaragen weg. Es gibt keine Autos mehr, die entlang der Straße parken. So wird Platz für andere Nutzungen geschaffen. Die Mobilität der Menschen ist dadurch jedoch nicht eingeschränkt, da die Autos einfach mittels Rufsystem über das Smartphone an den gewünschten Ort geholt werden können. Wird das Auto nicht mehr gebraucht fährt es selbstständig zum Sammelpunkt beim Mobilitätszentrum.

Verhaltensänderung

Durch die neue Mobilitätsform ergibt sich nicht nur mehr Platz, sondern auch neue Gewohnheiten der Menschen. Technische Innovationen sind dafür da den Menschen das Leben zu erleichtern – so auch das autonome Fahren. Technik kann einen positiven Einfluss auf unseren Alltag haben. Das Verhalten im Straßenraum wird sich ändern. Zurzeit werden die eigenen vier Wände vorrangig für Erledigungen verlassen. 2060 geht man nach draußen, um sich dort aufzuhalten, um zu verweilen - man trinkt seinen Café in der Morgensonne fertig, erledigt seine Telefonate oder setzt sich mit seinem Lieblingsbuch auf die nächste Sitzmöglichkeit. 2060 ist es immer möglich sich draußen aufzuhalten, bei jedem Wetter, bei jeder Tätigkeit - während dem Kochen, Essen, Arbeiten oder Ruhen.

Auch das Verhalten im Straßenverkehr ändert sich. Man braucht sich nicht mehr überlegen an welcher Stelle man am besten den Verkehr kreuzt. Die Menschen können sich freier bewegen. Den Menschen steht mehr Platz zur Verfügung. Man muss sich nicht am Gehweg an andere Menschen vorbeizwängen. Man kann einfach stehenbleiben und quatschen, ohne anderen dabei im Weg zu stehen. Es gibt genug Möglichkeiten unterwegs gemütlich eine Pause eizulegen oder mal die Einkaufstaschen abzustellen. Kinder können ohne ein schlechtes Gefühl auf der Straße spielen. Die Straße dient den Menschen, nicht mehr den Autos. Platz gibt es genug, es geht nur darum diesen Platz richtig zu verteilen und bewusst zu nutzen.

BACK TO THE FUTURE - NACHNUTZUNG

Der Rathausplatz ist in seiner momentanen Gestaltung auf die darunterliegenden Tiefgarage abgestimmt. Durch die Nachnutzung der Tiefgarage kann der Platz neu gestaltet werden und zu einem Aufenthaltsort für die Bewohner:innen, Arbeiter:innen und Tourist:innen werden.

Die Tiefgarage wird umgenutzt. Die Oberfläche wird durchbrochen, es entstehen Lichtüberflutete und begrünte Öffnungen, die den neu geschaffenen Durchgang von der Stegener Straße über den Rathausplatz bis hin zum Graben prägen. In der Mitte des Durchgangs, am Rathausplatz, öffnet sich der Durchgang und lädt zum Auftauchen und Verweilen ein. Eine große Sitztribüne streckt sich über die ehemals zwei Ebenen der Tiefgarage, womit sich das Aufenthalten im Alltag mit der Möglichkeit zur Ausrichtung von Veranstaltungen kombinieren lässt. Der neue Rathausplatz ist ein Ort der Verbindung, nicht nur aufgrund seines neuen Durchgangs von der Stegener Straße und der Wegeverbindung vom Mobilitätszentrum zur Altstadt, auch weil er das Alte und Neue verbindet. Der Rathausplatz steht für die Verbindung zwischen der historischen Altstadt und dem NOI Tech Park. Eine Mischung aus echten Bäumen und Tech Bäumen bzw. Solarbäumen prägen das Erscheinungsbild des Platzes. Gemeinsam schaffen die Bäume das ideale Microklima für jede Wetterlage und bringen so auf eine simple Art und Weise die Menschen der Technik näher.

Im Osten wird die Tiefgarage aufgeschüttet und ein Stadtwald angelegt, welcher einen Abschnitt des Grünzuges in Bruneck darstellt. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit zur Nachverdichtung bzw. zum Anbau an das Rathaus, wobei neue Büroräume im Grünen entstehen.

Mobilitätskonzept

Die Bewegungsräume, die mittels autonomen Automobilen befahrbar sind, werden gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt. Sie spannen sich wie ein Netz über Bruneck. Der Fußweg beträgt von jedem Gebäude bis zu einem befahrbaren Bewegungsraum max. 200-300 Meter. Die restlichen Freiräume sind lediglich mittels Fuß- Radverkehr zurücklegbar, was aufgrund der geringen Distanzen kein Problem darstellt. Für ältere oder körperlich eingeschränkte Personen besteht, aufgrund des vielfältigen Angebotes an autonome Fahrzeuge, die Möglichkeit auch alle Wegeführungen zu befahren.

Aufenthaltsräume und Bewegungsräume werden mit einheitlicher Oberflächengestaltung umgesetzt. Der Straßenraum wird somit aufgelöst und neue Nutzungen hinzugefügt werden. Aufenthaltsräume und Bewegungsräume sind lediglich durch Lichtlinien voneinander abgegrenzt. Diese interaktiven Lichtlinien leuchten 20 Meter bevor sich ein Auto oder ein Radfahrer nähert und geben somit ein visuelles Signal ab.

Solarbäume und intelligente Membranen dienen u. a. zur Beschattung bzw. zur Überdachung und bieten somit die Möglichkeit den öffentlichen Raum bei jeder Wetterlage in Anspruch zu nehmen. Zusätzlich können die Solarbäume auch zur Stromversorgung herangezogen werden.

Der Fokus liegt in Bruneck nicht mehr auf dem Automobil. Den Menschen kann ein großer Teil des Straßenraumes bzw. des öffentlichen Raumes zurückgegeben werden. Trotzdem ist durch die Innovation des autonomen Fahrens eine uneingeschränkte, individuelle und flexible Mobilität ermöglicht.

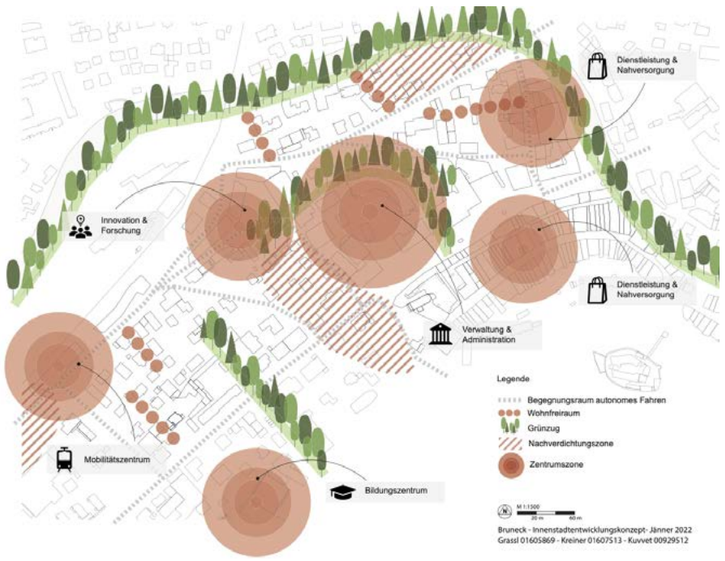
BRUNECK – IN THE FUTURE
Innenstadtentwicklungskonzept

Der Planungshorizont für das Konzept ist 2060, durch die Forschung wird vorausgesetzt, dass in Bruneck zu dieser Zeit der MIV mittels autonomen Fahrens ausgestaltet ist. Dieses aF wird gemeinschaftlich genutzt, der Besitz eines eigenen Autos ist nicht mehr relevant. Durch diese Entwicklung eröffnen sich neue Möglichkeiten der Flächenumverteilung. Der Fokus liegt deshalb auf den neuen Straßenquerschnitten sowie die Umnutzung der frei werdenden Infrastrukturflächen wie beispielsweise PKW-Abstellanlagen.

In den definierten Nachverdichtungszonen besteht aufgrund von wegfallenden KFZ-Stellplätzen oder lockerer Bebauung ein großes Potential für bauliche Nachverdichtung.

Weiters werden in der Innenstadt bestimmte Straßen als Wohnraum definiert. Hier soll es den Bewohner*innen ermöglicht sein sich den Straßenraum komplett anzueignen.

Neben den zahlreichen Baumpflanzungen im Freiraum gibt es ausgewählte Straßenzüge, die als „Stadtwald" fungieren. Diese unterschieden sich von anderen Freiräumen dadurch, dass sie bis auf einen Gehweg komplett bepflanz sind.



Regionale Synthese

Das Potenzial der Region Südalpenraum liegt im Bereich Technik und Digitalisierung. Jede der Städte verfügt bereits jetzt über unterschiedliche Schwerpunktsetzungen in diesen Bereichen. In Bruneck wird mit der Errichtung des neuen NOI Techpark ein weiterer Meilenstein in Richtung Innovation gesetzt. In Lienz liegt der Fokus auf Mechatronik. Spittal a. d. Drau ist auf architektonische Innovation spezialisiert und Hermagor kann aufgrund der Holzwirtschaft einen wichtigen Beitrag zur Forschung an alternativen Werkstoffen (=Holz) beitragen. Diese Spezialisierungen sollen weiter ausgebaut und vertieft werden.

Die Verbindungen zwischen den Städten wird dadurch geschaffen, dass sich die einzelnen technischen Schwerpunkte überschneiden oder ergänzen. So können beispielsweise Bruneck und Lienz im Bereich Mobilitätsentwicklung kooperieren und Hermagor liefert wichtige Erkenntnisse in Bezug auf Holzbauweisen für die Weiterentwicklung im Bereich innovative Architektur in Spittal.

Ein Aspekt der Innovation und Forschung – das autonome Fahren – findet sich dabei in allen Städten in unterschiedlichen Aspekten wieder. Durch die unterschiedlichen Größen und Strukturen der einzelnen Städten, können die Auswirkungen des autonomen Fahrens in verschiedenen Ausgangslagen erforscht werden.

Durch die unterschiedlichen technischen Schwerpunkte der einzelnen Städte profitiert die ganze Region Südalpenraum, insbesondere durch den Austausch von an die Region gebundenen Wissen.

Schwerpunkte Städte

In Bruneck liegt der Fokus auf der Entwicklung von autonomen Fahren. Das Hauptaugenmerkt liegt dabei auf Forschung und Innovation.
Lienz hat mit dem Mechatronik Studiengang eine ausgezeichnete Ausgangslage sich weiter in Richtung Elektrotechnik, Robotik oder auch Mobilitätsentwicklung weiterzuentwickeln. Der Fokus liegt auch hier auf der Forschung bzw. auf der Lehre/ Studium

In Spittal a. d. Drau besteht bereits der Studiengang Architektur und Bauingenieurwesen. Diese Bereiche werden in Richtung Digitalisierung vertieft, indem mit Programmen wie BIM verstärkt gearbeitet und an alternativen Bauweisen geforscht wird.

In Hermagor liegt der Fokus auf der Holzwirtschaft. Prozessabläufe in der Holzverarbeitung werden mittels Technik und Digitalisierung optimiert. Neben der Werkstoffforschung liegt das Augenmerk auch auf der Ausbildung von Fachkräften.

OLYMPIASTADT BRUNECK

Nachhaltig - Regional - Polyzentral -
Schienengebunden

Gruppe 8
Martin Aufhauser
Anna Berchtold
Arzu Kurt

Schneller, höher, weiter – gemeinsam! Die Olympischen Spiele üben seit jeher eine unvergleichliche Faszination auf sportbegeisterte Menschen aus aller Welt aus. Sie begeistern und emotionalisieren, polarisieren aber auch wie keine andere Sportgroßveranstaltung. Das Konzept Olympiastadt Bruneck soll aufzeigen, wie aus der Vision nachhaltig geplanter Olympischer Winterspiele in der Region SÜD ALPEN RAUM ® eine zukunftsfähige integrierte Entwicklungsstrategie für die Südtiroler Mittelstadt Bruneck entstehen kann. Konkretisiert werden die Leitgedanken des Konzeptes anhand eines städtebaulichen Rahmenplanes für das Olympische Dorf am Stegener Markt, der die Nachnutzungsperspektive des Areals als zentrales Entwurfskriterium miteinbezieht.

Die Vision – Olympische Winterspiele 2050 im SÜD ALPEN RAUM®

Wir richten unseren Blick knapp 30 Jahre in die Zukunft. Die grenzüberschreitende Region SÜD ALPEN RAUM ® hat sich erfolgreich um die Austragung der Olympischen und Paralympischen Winterspiele 2050 beworben. Mit einem neu entwickelten, nachhaltigen Veranstaltungskonzept möchte man den veränderten Anforderungen an eine Sportgroßveranstaltung in Zeiten des voranschreitenden Klimawandels gerecht werden. Insbesondere bekennt sich der SÜD ALPEN RAUM ® dazu, auf die ökologische, soziale und wirtschaftliche Tragfähigkeit des Raumes Rücksicht zu nehmen und die möglichen negativen Auswirkungen der Veranstaltung auf das Klima zu minimieren. Die Olympischen Winterspiele 2050 sollen die ersten sein, die auf Athlet:innen und Zuschauer:innenseite vollkommen unabhängig vom motorisierten Individualverkehr ablaufen. Aus diesem Grund unterscheidet sich das Veranstaltungskonzept in vielen Gesichtspunkten von jenen vergangener Spiele. Im Mission Statement für die Olympischen Spiele 2050 werden folgende Ziele ausgegeben:

Nachhaltigkeit – Die Olympischen Winterspiele 2050 sollen den veränderten Anforderungen an eine Sportgroßveranstaltung in Zeiten des voranschreitenden Klimawandels gerecht werden.

Regionalität – Bei der Konzeption und Vermarktung der Spiele sollen die Charakteristika der gesamten Region aufgegriffen werden. Es bewirbt sich der SÜD ALPEN RAUM ®, nicht nur die vier Kernstädte.

Polyzentralität – Statt eines einzigen Olympischen Hauptortes soll es bei den Spielen 2050 mehrere Subzentren nahe der Sportstätten geben. Dies verringert den Mobilitätsaufwand maßgeblich.

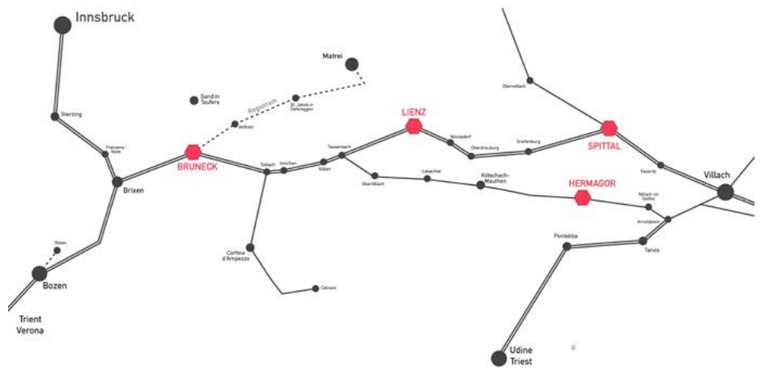
Schienengebunden – Der Transport von Athlet:innen und Zuschauer:innen soll bei den Olympischen Spielen 2050 nahezu ausschließlich mit der Eisenbahn abgewickelt werden.

Die hohe Dichte an international bekannten und wettbewerbserfahrenen Sportstätten macht den SÜD ALPEN RAUM ® zu einem Austragungsort mit optimalen standörtlichen Voraussetzungen. Ausgehend von den vier Host Cities Bruneck, Lienz, Spittal an der Drau und Hermagor wurde ein detailliertes Screening bestehender Sportanlagen in der Region durchgeführt. Neben der sportfachlichen Eignung der Wettkampfstätten für Olympische Bewerbe wurden auch die Aus- und Umbaupotenziale sowie die Erreichbarkeit mit schienengebundenen Transportmitteln bewertet. Berücksichtigt wurden dabei die Distanzen zum nächsten Bahnhof sowie die Fahrzeiten in die jeweils nächstgelegene Host City. Um Standortsynergien zu ermöglichen und das Transportaufkommen zu minimieren, wurden die bestgeeigneten Sportstätten zu räumlichen Clustern (z.B. Alpincluster, nordischer Cluster) zusammengefasst. Die Athlet:innen und Betreuer:innen sollen multilokal in vier Olympischen Dörfern in Bruneck, Lienz, Spittal an der Drau und Hermagor untergebracht werden – die Aufteilung der Bewohner:innen orientiert sich dabei an den Sportstättenclustern.

Bei der Entwicklung des Venuekonzeptes wurde versucht, nach Möglichkeit bestehende Anlagen in der Region SÜD ALPEN RAUM® als Wettkampfstätten auszuwählen. In einigen Fällen war es dennoch erforderlich, über die Grenze der Kernregion hinauszublicken, um die Anzahl erforderlicher Neubauten zu reduzieren. Es wird anerkannt, dass es für nachhaltige Olympische Spiele eine gesicherte Nachnutzung von erweiterten oder neu gebauten Sportstätten braucht. Sollte für die vorgeschlagenen Neubauten (Skisprungschanzen in Toblach, Eiskanal in Lienz und Eissportzentrum in Spittal an der Drau) kein ausreichendes Nachnutzungspotenzial gegeben sein, muss auf alternative Standorte weiter außerhalb der Region ausgewichen werden. Das Standortkonzept ist somit lediglich als Vorschlag zu sehen, der auf den Kernbereich des SÜD ALPEN RAUM ® fokussiert. Die Detailplanung der einzelnen Wettkampfstätten ist auf den Präsentationsplakaten des Projektes ersichtlich.

Da der SÜD ALPEN RAUM ® im Rahmen der Großveranstaltung auch als Städtenetzwerk sichtbar werden soll, wird vorgeschlagen, die Olympischen Dörfer in oder nahe den vier Host Cities Bruneck, Lienz, Spittal an der Drau und Hermagor anzuordnen. Gemäß einer Empfehlung des IOC soll sich die Gestaltung von Olympischen Dörfern an den städtebaulichen Erfordernissen des jeweiligen Standortes orientieren. Ausgangspunkt für die Planung der Teildörfer soll somit die Nutzung nach den Olympischen Spielen sein.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, die Mobilität bei den Olympischen Spielen 2050 nahezu ausschließlich über die Schiene abzuwickeln, sind an einigen Stellen Anpassungen an der Bahninfrastruktur erforderlich. Zum einen bedarf es neuer Verbindungen, zum anderen der Reaktivierung bzw. Modernisierung stillgelegter Strecken und der Erweiterung bestehender Schienenachsen. Die nachfolgende Karte zeigt das Zielnetz 2030:



Zu den erforderlichen Infrastrukturadaptionen zählen der zweigleisige Ausbau der Strecken Bruneck–Lienz (Pustertalbahn) sowie Lienz–Spittal an der Drau (Drautalbahn), die Reaktivierung und Modernisierung der historischen Dolomitenbahn von Toblach nach Cortina d'Ampezzo sowie die Errichtung einer Regiotram im Antholzer Tal. Angeregt wird außerdem, eine Verlängerung der Gailtalbahn von Kötschach-Mauthen durch das Lesachtal nach Tassenbach zu prüfen, um die Fahrzeit von Bruneck nach Hermagor zu verkürzen.
Studien zeigen, dass selbst bei einer Erfüllung der Emissionsreduktionsziele des Pariser Klimaabkommens die Region SÜD ALPEN RAUM ® im Jahr 2050 bereits stark von den Auswirkungen der Klimakrise betroffen sein wird. In der Konzeption der Olympischen Winterspiele wurde diesen klimatischen Unsicherheitsfaktoren Rechnung getragen. Bei der Entwicklung des Standortkonzeptes wurde darauf geachtet, die Wettkampfstätten mit der größten Höhenlage und somit der höchsten Schneesicherheit auszuwählen. Sollte die Erderwärmung im Jahr 2050 bereits so weit vorangeschritten sein, dass von Schneebelag abhängige Sportarten oder Disziplinen auch an diesen Standorten nicht mehr ohne übermäßigen Kunstschneeeinsatz stattfinden können, sind alternative Konzepte (z.B. Skispringen auf Kunststoffmatten, Langlaufen mit Rollenskis oder in Loipen aus synthetischem Eis) erforderlich.

Das Innenstadtentwicklungskonzept – Olympiastadt Bruneck
Nicht zuletzt wegen der unmittelbaren Nähe zum Skigebiet Kronplatz positioniert sich die Stadt Bruneck seit einigen Jahren als Sportstadt. Als künftiger Standort Olympischer und Paralympischer Spiele soll sich die Entwicklung von Bruneck an den fünf Prinzipien des olympischen Leitbildes nach dem französischen Pädagogen Pierre de Coubertin orientieren.

1. **Das Prinzip der harmonischen Ausbildung des Menschen.** Sporttreiben soll dem Ideal einer ganzheitlichen Erziehung folgen. „Muskeltraining" reicht nicht zur Menschenbildung
2. **Das Ziel der Selbstvollendung bzw. der Selbstgestaltung.** Sportliches Können ist als Ergebnis der „Arbeit" an sich selbst anzusehen.
3. **Das Ideal der Amateur:innengesinnung.** Dabei geht es zum einen um den Schutz des Sports vor dem Geist der „Gewinnsucht", zum anderen darum, die olympischen Athlet:innen nicht in „Zirkusgladiator:innen" zu verwandeln.
4. **Die Bindung an sportliche Grundsätze.** Das Gebot der Fairness und die Einhaltung sportlicher Regeln ermöglichen ein geordnetes Sporttreiben.
5. **Die Friedensidee des Sports.** Ein zentraler Leitgedanke Coubertins handelt von der Notwendigkeit des Friedens zwischen den Menschen und den Völkern. Coubertin war dabei nicht weltfremd: Damit sich Menschen achten können, müssen sie einander kennenlernen.

Die Olympischen Prinzipien nach de Coubertin wurden in fünf Leitziele für die Innenstadtentwicklung von Bruneck „übersetzt":

Das Konzept Olympiastadt Bruneck wählt eine breite Raumdefinition der Innenstadt und bezieht neben dem historischen Kerngebiet auch jene Zonen mit ein, die eine funktionale Verknüpfung mit der Altstadt aufweisen. In Bruneck sind das einerseits die Achsenräume rund um die Bahnhöfe, andererseits die Schulzone, die Sportzone, das moderne Verwaltungszentrum (Rathaus und NOI Techpark), der Bereich um die Herzog-Sigmund-Straße sowie die Zone direkt östlich der Rienz. Neben den acht funktionalen Bestandszonen wurde außerdem eine Entwicklungszone im Bereich des Stegener Marktes definiert, in der das Olympische Dorf von Bruneck errichtet werden soll.

Integrative und vernetzte Innenstadtentwicklung
Bildung und Bewegung als Einheit betrachten

Entwicklung als kontinuierlicher Prozess
Selbstreflexion in der Innenstadtentwicklung

Förderung der Bewegung im Alltag
Fokus auf Breitensport

Fairness und Inklusion in der Stadtentwicklung
Bruneck als sportlicher Partner in der Region

Friedvoller, wertschätzender Umgang mit der Natur
Lösung von Nutzungskonflikten im Sinne der Gemeinschaft

Mobilitätskonzept
Als Teil der Innenstadtentwicklungsstrategie wurde für die künftige Olympiastadt Bruneck aufbauend auf dem bestehenden Verkehrskonzept der Stadt ein ganzheitlich orientiertes Mobilitätskonzept entwickelt. Um die funktionalen Bestandszonen und die Entwicklungszone bestmöglich verknüpfen und integrieren zu können, wurden acht wichtige innenstädtische Mobilitätsachsen definiert. Als Gestaltungsrahmen für jene Achsen, die der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) zuzurechnen sind, wurden sechs mögliche Charakteristika (sicherer Schulweg, naturnah, sportlich und aktiv, gemütlich, schnell, direkt) festgelegt.

Das Herzstück des Achsenkonzeptes bildet ein zentrales Mobilitätsband für den Fuß- und Radverkehr am Graben nördlich der Innenstadt. Aktuell dient der Graben als wichtige Achse für den motorisierten Verkehr. Künftig soll der Abschnitt zwischen der Rienzbrücke und der Marconistraße zur verkehrsbeschränkten Zone umgebaut werden. Diese soll nur für bestimmte Buslinien, Anrainer:innen sowie zeitlich beschränkt für Lieferfahrzeuge befahrbar sein. Aufgrund der unterschiedlichen Raumcharakteristika werden zwei verschiedene Querschnitte vorgeschlagen.

Mit der Förderung der aktiven Mobilität soll eine drastische Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt einhergehen. Die verkehrsbeschränkte Zone soll neben dem Graben auch die Gebiete rund um die Europastraße, die Romstraße, die Marconistraße und die Herzog-Sigmund-Straße umfassen. Für Autos wird die Zufahrt zu den innenstädtischen Parkhäusern weiterhin über die Josef-Seeber-Straße und die Stegener Straße möglich sein. Für vier innenstadtnahe Gebiete sollen großflächige Tempo-30-Zonen verordnet werden. Der öffentliche Verkehr soll unberührt von den Einschränkungen des Autoverkehrs weiterhin reibungslos funktionieren, weshalb geringfügige Adaptionen an den Routen der City- und Regionalbusse erforderlich sind. Für den innerstädtischen Lieferverkehr (LKW und Lastenräder) wurden fixe Fahrtrouten definiert. Außerdem wird die Einrichtung eines Cargo-Hubs sowie mehrerer Paket-Mikrodepots im Stadtgebiet vorgeschlagen.
Für das Mobilitätszentrum am Bahnhof wurde ein Alternativentwurf zur bestehenden Planung entwickelt. Dieser enthält eine Reduktion der PKW-Stellplätze, eine zweite Fußgängerunterführung sowie eine verbreiterte Fuß- und Radachse am Rand des Parkplatzes.

Grünraumkonzept

Eine Betrachtung des Grünraumnetzes um die Kernstadt zeigt, dass Bruneck von einem nahezu geschlossenen Wald- und Wiesengürtel umgeben ist. Bestehende Verbindungselemente sind die teilweise als Natura-2000-Flächen geschützten Ahrauen, das Grünband südwestlich der Fraktion Dietenheim, das Begleitgrün an der Dantestraße bzw. der Bahntrasse, das Waldstück entlang der Pustertaler Straße sowie das Kühbergl. Letzteres bildet als großer, bewaldeter Hügel eine Art „Grünraumanker" für die Stadt. Es wird angeregt, den Ring um die Stadt durch die Aufwertung bestehender Verbindungen bzw. die Schaffung neuer Grünachsen zu schließen.

Neben der großräumigen Vernetzung von Freiräumen ist auch die innerstädtische Grünraumgestaltung von großer Bedeutung für die Anpassung der Stadt an die Folgen der Klimakrise. Es gilt, einerseits bereits existierende Grünräume besser erreichbar zu machen und andererseits neue Parkanlagen und Grünelemente anzulegen.

Der Entwurf – Olympisches Dorf am Stegener Markt

Das Konzept für das Olympische Dorf in Bruneck hebt sich bewusst von jenen vergangener Olympischer Spiele ab. Maßgeblich für die Gestaltung ist nicht die Nutzung während der Spiele, sondern die Funktion des Dorfes als Siedlungsgebiet nach der Großveranstaltung. Als Standort für das Olympische Dorf wird das Areal des Stegener Marktplatzes vorgeschlagen. Es liegt eingebettet zwischen dem Bahndamm der Pustertalbahn im Südosten und dem Fluss Rienz im Nordwesten. Das längliche Plateau zeichnet sich durch seine Nähe zur Innenstadt, den direkten Naturbezug und die malerische Bergkulisse aus. Der Stegener Marktplatz ist an drei Tagen im Jahr Veranstaltungsort des größten Jahrmarktes Tirols. Im restlichen Jahr wird die Brachfläche als Ausweichparkplatz genutzt. Durch seine unmittelbare Nähe zum Bahnhof Bruneck eignet sich das Areal optimal für die Ansiedlung eines mischgenutzten Wohngebietes. Die Nutzungen des Olympischen Dorfes werden dezentral in sieben Nachbarschaften (Clustern) angesiedelt, sodass die Wege in der autofreien Siedlung möglichst kurz gehalten werden können.

Der Entwurf baut auf sechs grundlegenden Gestaltungsprinzipien auf: Achsenbildung, Verschiebung, Belichtung, Cluster, Erschließung und akustische Architektur. Es entsteht ein komplexes Gebäudeensemble, das durchlässige Raumachsen schafft und sich harmonisch in den bestehenden städtebaulichen Kontext einfügt.

Die Gebäude an der Südseite des Olympischen Dorfes sind in den Hang des Bahndammes gebaut, sodass die gegebene Geländekante optimal ausgenutzt werden kann. Die insgesamt 8 Meter hohe, zweigeschossige Sockelzone schließt bündig mit der Höhe des Bahnplateaus ab. Auf der in Richtung der Bahntrasse ausgerichteten Südseite der Hanggebäude entstehen große Freiflächen, die den Bewohner:innen für halbprivate Nutzungen zur Verfügung stehen – etwa für gemeinschaftliche Gartenarbeiten oder zum Sonnenbaden. Für die akustische und optische Abschirmung vom Bahnhof sorgt eine dichte Baum- und Sträucherfront.

Mit dem STEGona erhält Bruneck eine erhöhte Mobilitätsachse für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, welche die Innenstadt Brunecks über den Stegener Markt mit der Fraktion Stegen verknüpft und dabei die natürlichen Niveauunterschiede zwischen den Ortsteilen nutzt. So wird eine direkte Verbindung mit geringfügiger Steigung und ohne Hindernisse oder gefährliche Kreuzungen geschaffen.

Die Kapazitäten des Olympischen Dorfes sind in erster Linie auf die Nutzung nach der Großveranstaltung ausgerichtet. Die Räumlichkeiten in den Sockelzonen (Handelsflächen, Büros, Seminarräume etc.) sind jedoch so nutzungsoffen gestaltet, dass die während Olympischen Spiele erforderliche Begleitinfrastruktur temporär untergebracht werden kann. Die Athlet:innen werden in den nahezu fertiggestellten Wohnungen wohnen, wobei alle Wohneinheiten mit der doppelten Kapazität der regulären Nutzung belegt werden sollen.

Wenn die Sportler:innen nach Abschluss der Olympischen Spiele aus dem Dorf ausziehen, hinterlassen sie nahezu fertige Wohneinheiten. Die Miet- bzw. Kaufverträge mit den künftigen Bewohner:innen sollen bereits vor den Spielen abgeschlossen werden, um den Prozess der Besiedelung nach der Veranstaltung zu beschleunigen. Bereits Jahr nach der Großveranstaltung soll das gesamte Siedlungsgebiet permanent bewohnt sein.

Factsheet - Zahlen zum Projekt

Zielgruppen: Singles, Pärchen, Jungfamilien, (alleinstehende) Pensionist:innen

Geschossflächenzahl	0,70
-Bruttogeschossfläche	68.286 m2
-Gesamtfläche des Areals	98.204 m2
Anzahl Bewohner:innen	976
Anzahl Beschäftigte	508

Funktionsaufteilung
-Wohnnutzung:
49 % – 29.980 m2
-primär öffentliche Nutzungen (Handel, Gastronomie etc.):
20 % – 12.591 m2
-sekundär öffentliche Nutzungen (Büros, Produktion etc.):
31 % – 18.887 m2

Wohneinheiten: 566
-Typ A | Startwohnung | 35 m2 | 20 % – 171 WE

-Typ B | Pärchenwohnung | 55 m2 | 30 % – 164 WE

-Typ C | Familienwohnung | 80 m2 | 35 % – 131 WE

-Typ D | Komfortwohnung | 45 m2 | 15 % – 100 WE

Ziel-Modal-Split:
-Quartier: 50 % zu Fuß, 30 % Fahrrad, 20 % ÖPNV

-Stadt: 25 % zu Fuß, 30 % Fahrrad, 40 % ÖPNV, 5 % sonstige (MIV, Ride-Sharing, Scooter, etc.)

-Region: 20 % zu Fuß, 25 % Fahrrad, 50% ÖPNV, 5 % sonstige (MIV, Ride-Sharing, Scooter, etc.)

Mobilitätsangebot im Stadtteil:
-70 Radabstellplätze im Gebäude je Gebäudecluster, davon 20 mit E-Ladestation

-40 Radabstellplätze überdacht je Gebäudecluster, davon 10 mit E-Ladestation

-200 öffentliche Radabstellplätze über den Stadtteil verteilt

-2 gemeinschaftliche Lastenräder pro Gebäudecluster

-keine PKW-Stellplätze im Stadtteil – nächste Parkgarage bzw. das Mobilitätszentrum in 10 Minuten Gehdistanz

STADT | SCHAFFT | REGION

STADT | schafft | REGION
ORT | schafft | STADT
STADT | schafft | QUARTIER

Gruppe 6
Anna F. Kalhorn
Paul Menu
Elsa Primschitz

Regionales Leitbild

Stadträume verbinden | Naturräume stärken

Ausgehend von einer strukturellen Analyse wir die Entwicklung des SÜD ALPEN RAUMS vor allem durch die Stärkung der Innenstädte, durch qualitätsvolle Verdichtung sowie deren Verbindungen vorangetrieben. Zusätzlich sollen die umliegenden Grün- und Freiräume gestärkt und bei Möglichkeit erweitert werden. In weiterer Folge sollen auch diese Räume miteinandern verbunden werden und somit den räumlichen Rahmen des SÜD ALPEN RAUMS vorgeben.
Auf der anderen Seite ist es für die Bevölkerung aber auch für Besucher:innen wichtig, sich problemlos im SÜD ALPEN RAUM fortbewegen zu können. Bisweilen ist die Anbindung der vier Städte linaer gegegeben, was das Reisen innerhalb der Region, vor allem mit den öffentlichen Verkehrsmitteln noch nicht optimal macht Deswegen sollen die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs aber auch Rad- und Wanderwege stetig ausgebaut werden. Beispielsweise würde eine direkte Verbindung zwischen Hermagor und Lienz, die innerregionale Vebindung stark vereinfachen und verkürzen. Die Kombination dieser beiden Verbindungen schafft eine ökologische Transformation des SÜD ALPEN RAUMS und bietet der Bevölkerung und Besucher:innen ein einzigartiges (Natur-)Erlebnis.

Silver Society am Beispiel Hermagor
Von Down Aging bis Slow Culture
Heutzutage werden die Menschen immer älter, gleichzeitig sind sie heute länger gesund und fit. Sie fühlen sich auch auch meist bis zu 15 Jahre jünger als ihr biologisches Alter. Dieses Downaging bestimmt die Vitalwerte von älteren Menschen, ihr Lebensgefühl und damit ihren gesamten Lebensstil. Dieses Lebensgefühl ist einer der zentralen Ansatzpunkte in Hermagor. Eine alternde Gesellschaft bedeutet zwar auf diese Bedürfnisse einzugehen, gleichzeitig bedeutet dieses Down Aging aber, dass das Freizeitangebot divers ausgebaut sein sollte. Deshalb wurde in Hermagor beispielsweise die Möglichkeit eines Nachbarschaftszentrums und Co-Creation Räumen geschaffen um ein vielfältiges Angebot an Selbstverwirklichung und Entfaltung zu bieten.

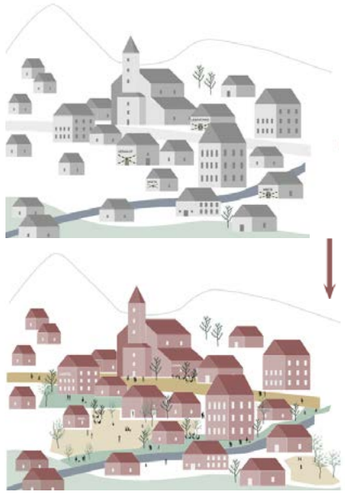
Genauso findet das Berufs-, Freizeit- und Familienleben heute unter einem erheblichen Maß an Zeitnot statt. Hohe Flexibilität und permanente Erreichbarkeit werden zunehmend als Belastung empfunden. Die Menschen suche nach Möglichkeiten der Entschleunigung, eines achtsamen und bewussteren Lebens und Konsumierens. Umso Wichtiger ist es auch im städtischen Raum Orte der Entspannung zu schaffen. So ist es in Hermagor gelungen zwei unterschiedliche Bewegungsachsen durch die Stadt etablieren. Auf einer urbanen und "schnellen" Achse ist man innerhalb von wenigen Minuten in der Innenstadt. Die langsame Achse ist verkehrsberuhigt, begrünt und mit vielen unterschiedlichen Erholungsflächen ausgestattet. Diese unterschiedlichen Achsen könnte man auch im regionalen Kontext etablieren. Die naturräumlichen Verbindungsachsen dienen somit als Erholungswege durch die Region, bei denen alle Altersgruppe ein Angebot finden. Wer sich schneller Fortbewegen möchte kann sich mit Bus & Bahn leicht in und aus der Region bewegen. Voraussetzung dafür ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Etablierung von Mobilitäts Hubs an allen wichtigen Bahnstationen.

ORT | schafft | STADT

Zentrumsentwicklung
Hermagor ist als Bezirkshauptstadt ein wichtiger Bezugspunkt für die Bewohner*innen des gesamten Bezirks. Aber auch dieser Bezirk ist, wie viele andere im ländlichen Raum, von Abwanderung und Bevölkerungsrückgang betroffen. Umso wichtiger ist es, den Standort in der Gemeinde Hermagor zu sichern und für die Zukunft als Anziehungspunkt zu gestalten. Demnach soll die Stadt neu ausgerichtet werden um einen Zuzug zu generieren. Hermagor soll als Entwicklungspunkt des Bezirks etabliert werden um die Wanderung in der Region zu steuern. Die bisherigen Strukturen der Stadt bieten bereits viele Potenziale um diese Anziehung zu generieren. Mit einer qualitätsvollen sensiblen Entwicklung und Umstrukturierung der bisherigen Strukturen sollen neue Wohnformen und Arbeitsplätze geschaffen werden. Ausgehende von den Ergebnissen der Analyse wird der strategische Fokus auf eine alternde Bevölkerung ausgelegt. In der Stadt Hermagor, sowie im ganzen Bezirk wird in ein paar Jahren jede dritte Person über 60 Jahre alt sein. Auch junge Menschen zieht es in die umliegenden größeren Städte wie Klagenfurt oder Villach weil sie wenig Perspektiven in Hermagor sehen. Somit ist in Hermagor ein Großteil der Bewohner*innen im Pensionsalter und nicht mehr am Arbeitsmarkt tätig. Auf dieses Auseinandergehen von Bedürfnissen von jung und alt wird hier Bezug genommen. Aufgrund dieser Bevölkerungsprognosen und einer alternden Bevölkerung liegt der Fokus auf barrierefreie und zentrumsnahe Wohnungen für eine zusätzliche Bevölkerung von ca. 180 Personen. Gleichzeitig soll die Umstrukturieren die Möglichkeit bieten auch jungen Menschen und Familien einen hohen Lebensstandard zu ermöglichen.

Das Leitbild

Die kompakte und lineare Struktur der historischen Innenstadt Hermagors bietet ideale Voraussetzungen einer langen Flaniermeile entlang von unterschiedlichen kulturen und kulinarischen Plätzen sowie diverse Einkaufsmöglichkeiten. Auch ist die Gössering ein bisher ungenutztes Potenzial für Verbindungswege von Bahnhof zur Innenstadt sowie als Freizeit- und Erholungsraum. Mit einem aktivierenden Leerstandsmanagement und ausgebauten Freiraumkonzept soll Hermagor ganzjährig belebt werden. Aber auch eine flächendeckende Ausstattung mit digitaler Infrastruktur und die Verknüpfung dessen mit aktiver und umweltfreundlicher Mobilität sind essentiell für eine belebte Stadt. Auf der einen Seite wird mit dieser Verknüpfung junges Publikum angezogen, aber auch eine ältere Bevölkerung kann diese Verbindung zu ihrem Vorteil nutzen. Mit der Möglichkeit sich einfach innerhalb der Stadt auch ohne eigenes Auto zu bewegen und wichtige Infrastrukturen zu erreichen kann für alle Bewohner*innen den Lebensstandard und die Standortattraktivität maßgeblich erhöhen.



Die Vision

Hermagor wird 2035 eine Stadt sein die als Vorbild einer prosperierenden Kleinstadt in Alpentälern gilt. In der Generationenstadt Hermagor wird in der Gemeinschaft gearbeitet, die Bedürfnisse der Senior*innen und Jugendlichen werden durch das neue Denken und Umsetzen von Wohnen, Arbeit und Freizeit befriedigt. Vom Bahnhof über den Gasserplatz bis zum Pflegeheim werden die Stärken und Potenziale der prägenden Teilräume ausgebaut.

Die Innenstadt rückt wieder in den Mittelpunkt als Ort für Einkauf, Arbeit, Wohnen und sozialem Austausch. Die historische Bebauungsstruktur bietet Möglichkeiten ihre ursprünglichen Funktionen, wie Handwerk oder Handel, mit neuen Funktionen zu ergänzen. Öffentlichen Einrichtungen und Aufenthaltsräume werden als neu gedachte Orte der Interaktion, Kommunikation und Erholung dienen. Durch eine qualitätsvolle, diversifi zierte und erlebnisreiche Ausgestaltung der Hauptachse wird Hermagor ein Anziehungspunkt über die Grenzen der Region hinaus.

Das Konzept

In den nächsten Jahren wird die Bevölkerung in Hermagor zu fast einem Drittel aus Personen über 64 Jahren bestehen. Gleichzeitig ist aber auch der Arbeits- und Wirtschaftsstandort in der Bezirkshauptstadt zu sichern. Dies stellt die Gemeinde vor die Herausforderung für alle Altersgruppen eine entsprechende Infrastruktur sowie Wohnraum und Arbeitsplätze bereitzustellen. Bei einem gleichzeitigem Bevölkerungsrückgang ist somit ein großer Spagat mit immer weniger finanziellen Mitteln zu bewältigen. Die bisher linearen und und kompakten Strukturen der historischen Innenstadt sowie das großzügig bebaute Gebiet, welches bis zum Bahnhof weiterführt, bieten einige Chancen Hermagor zu einer multifunktionalen Stadt zu transformieren. Zum einen sollen Leerstände für neue Formen der Arbeit (bsp. Co-Working Space, PopUp Stores usw.) herangezogen werden aber auch ganzen Nutzungen von Gebäuden (bsp. Fabrik; alte Post; Spar usw.) neu definiert und effizienter genutzt werden.

Das Konzept konzentriert sich dabei zum einen auf die historische Innenstadt. Dieses wird westlich sowie südlich von der Weißensee Straße, nördlich von der Gössering und östlich von der Egger Straße abgegrenzt. Zum anderen liegt der Entwicklungsfokus auf einem neuen Stadtquartier östlich der Gössering, entlang der Bahnhofsstraße, und mit einem integriertem Mobilitätshub. Um diese Transformation zu erreichen ist es notwendig die bestehenden Struktur zu stärken aber auch sie mit qualitätsvollen Erweiterungen auszustatten. Entlang der Bahnhofsstraße soll ein neues Stadtquartier entstehen, das Bewohner*innen sowie Besucher*innen freundlich empfängt und die bisherige Innenstadt vollständig und barrierefrei mit einem neuen Bahnhof verbindet. Um eine sanfte Entwicklung in der Innenstadt zu steuern orientiert sich das Konzept an den vier folgenden Entwicklungsprinzipien:

- dichtere aber qualitätsvolle Bebauung (Kompression)
- Etablierung von neuen Formen von Arbeit, Wohnen und Bildung (Aktivierung)
- die Nähe zur Natur stärken (Erholung)
- Gemeinschaft und Mitsprache in den Mittelpunkt rücken (Partizipation)

STADT | schafft | QUARTIER

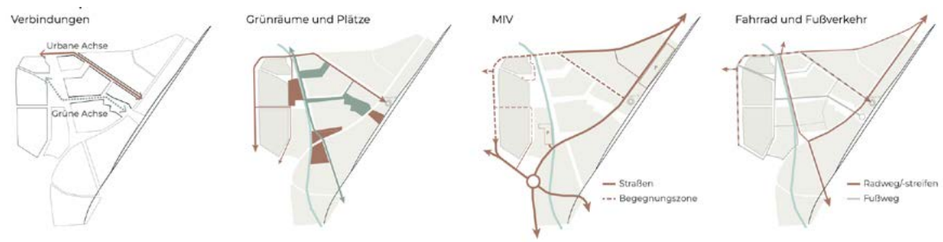
Das neue Bahnhofsquartier

Um die Vision einer seniorengerechte Stadt zu erreichen gilt es nun die Handschrift Hermagors weiter zu schärfen und durch sanfte kleinteilige Eingriffe das Gesamtbild Hermagors konsistent erscheinen zu lassen. Die Fokusbereiche liegen entlang der Hauptachsen vom Bahnhof bis zum westlichen Ende der Innenstadt. Dabei erfährt das Bahnhofsviertel ein Neugestaltung, die sich in die bestehenden Strukturen einfügt. Der Bahnhof wird baulich und funktional an die zukünftigen Anforderungen der Mobilität angepasst und somit ein zugeschnittenes Mobilitätsangebot für unterschiedliche Nutzer*innengruppen wie Senior*innen, Jugendliche und Tourist*innen angeboten. Dazu gehört vor allem eine Verkehrsberuhigung der besagten Achsen und der Innenstadt um diese wieder beleben zu können. Auch sollen öffentliche Grün- und Aufenthaltsräume entlang der Hauptachsen für ein abgerundetes Stadtbild sorgen.

Die Anbindung in und von der Innenstadt

Während eine Achse nur für Fußgänger:innen zugänglich ist, soll die andere Achse als Begegnungszone ausgestaltet werden und somit einen urbanen Charakter mit Einkaufs- und Konsummöglichkeiten bekommen. Entlang der Achse gibt es in regelmäßigen Intervallen Sitzmöglichkeiten. Anfangs- und Endpunkt der beiden Achsen ist der neue Bahnhof. Durch die Etablierung eines Mobilitäts Hubs mit einer diversen Infrastruktur für Bewohner:innen und Besucher:innen wird eine weitgehend umweltfreundliche und niederschwellige Mobilität für alle Altersgruppen angeboten.

Am Gasserplatz finden diese beiden Achsen wieder zusammen. Durch eine dortige Etablierung eines kleine Mobility Hubs, mit Radabstellanlage, und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, bietet dieser Platz den Eingangspunkt in die Innenstadt, der durch eine Umgestaltung mehr Bewegungsfreiheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen bieten kann.



Grünräume und Plätze

Entlang der zwei begrünten Hauptwege in die Innenstadt, die als schnelle und langsame Achse definiert werden, liegen in kleinen Abständen öffentliche Grün- und Aufenthaltsflächen die als Erholungsbereiche dienen sollen. Der neue Bahnhofsvorplatz wird als Park ausgestaltet und auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird ein Generationenpark hinter dem neuen Kulturzentrum entstehen. Die langsame Achse führt über eine neue Fußgänger:innenbrücke über die Gössering

direkt zu einem neu gestalteten Erholungsraum mit Wasserzugang, der barrierefrei angelegt wird.

Genauso soll durch die Verkehrsberuhigung der Egger Straße eine begrünte Fuß- und Radwegachse entlang der Gössering entstehen, die als durchgängige Verbindung des Radwegs R3 dienen wird. Entlang dieser Verbindung soll ein Sportpark mitten im Gebiet für alle Bewohner:innen nutzbar sein. Zum einen kann die Schule diesen zum Sportunterricht verwenden, gleichzeitig können die hiesigen Vereine diesen genauso nutzen. Durch die großzügige Ausgestaltung gibt es weiteren Platz für Outdoor Sportgeräte und einen Spielplatz für Kinder, beides soll ganzjährig nutzbar sein.

Bebauung

Hermagor bestehenden kleinteilige Struktur wird durch kleine, qualitätsvolle Akzente gestärkt. So wird die Bahnhofsstraße teilweise verdichtet um den vorgesehenen urbanen Charakter zu erstellen. Das hautpsächliche Augenmerk liegt dabei auf der Entwicklung von multifunktionalen Gewerbe- und Büroflächen, die auch als moderne Co-Working Räume fungieren können. Das Hauptaugenmerk, neben dem Bahnhof, soll die Errichtung eines Kultur- und Nachbarschaftszentrum sein. Das Gebäude, in welchem heute noch ein Nahversorger ansässig ist, wird dafür ausgebaut um umfunktioniert. Die Nähe zum Mobilitäts Hub, macht dies zum idealen Standpunkt für dieses Vorhaben um auch auswärtige Besucher:innen durch die bequeme Anreise anzulocken.

Blick auf den Gössingerpark

Factsheet - Zahlen zum Projekt

Baufeld	**GFZ**
1	0,92
2	1,2
3	1,64
4	1,89
5	1,52
6	1,39
7	0,7
8	1,71
9	1,34
10	0,65

Pkw	467
überdacht	123
im Gebäude	187
im Freien	157
Angebot	25
Carsharing E-Ladestation	5
Bikesharing	20

Zielgruppe Familien, Senior:innen

Einwohner:innen	
neu	Bestand
ca. 180	ca. 285

Beschäftigte ca. 80

Funktionen (BGF)

	neu	Bestand
Wohnen	5451 m2	14287 m2
Gewerbe	1765 m2	11628 m2
Büro	1691 m2	700 m2
Städtische Einr	1983 m2	13807 m2
sonstige (p)	5218 m2	

Wohneinheiten	
bis 40 m²	20 WE
bis 70 m²	43 WE
bis 100 m²	11 WE
> 100 m²	4 WE

Modal Split	
Pkw	Q: 45% | S: 30%
Fußgänger:innen	Q: 30% | S: 45%
Fahrrad	Q: 15% | S: 15%
Öffentlicher Verkehr	Q: 10% | S: 10%

Radabstellplätze	176
davon überdacht	100
im Gebäude	20
Lastenrad	6
im Freien	50

HERMAGOR - DIE WULFENIASTADT BLÜHT AUF

Städtebaulicher Entwurf - Eindrücke

Gruppe 9
Angela Kaufmann
Stefan Schäfer
Christina Schalko

FOKUS REGION

Hermagor im Gailtal ist seit vielen Jahrhunderten ein wichtiger Impulsgeber und Anziehungspunkt für die Region und deren Entwicklung gewesen. Im Rahmen des Südalpenraumen und der damit verbundenen Städtekooperation mit Spittal an der Drau, Lienz und Bruneck gilt es nun die Rolle der Stadt im Südalpenraum neu zu definieren und mögliche Anknüpfungspunkte aufzuzeigen, um als gleichwertiger Partner im Kooperationsraum aufzutreten. Wenn die aktuellen baulichen Gegebenheiten insbesondere die Verkehrsinfrastruktur als Ausgangspunkt der Bewertung genommen werden, so ist erkennbar, dass Hermagor nur über Umwege mit den anderen Städten verbunden ist bzw. Lücken im Netz bestehen. Ebenfalls schränken die topografischen Ausprägungen die Mobilität ein und die Fahrtzeiten und -wege sind lang bzw. weit. Sind die anderen drei Städte mit einem durchgehenden Radweg und S-Bahn-Linien verbunden, so ist Hermagor nur über Umwege zu erreichen. Weiters ist Hermagor die kleinste der vier Städte und verfügt im Gegensatz zu den anderen Städten über keine Hochschule bzw. Universität. Ebenfalls existiert kein Krankenhaus zur Behandlung von Notfällen.

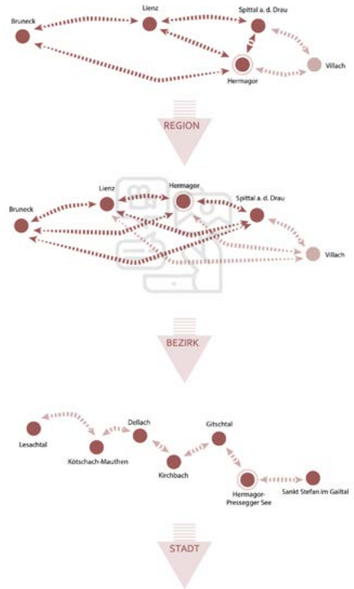
Diese Umstände scheinen auf den ersten Blick nicht sonderlich förderlich für eine Kooperation auf Augenhöhe zwischen den vier Städten zu sein, jedoch weist Hermagor neben den benannten Schwächen auch eine Vielzahl von Stadtortvorteilen auf. So befindet sich die historische Altstadt in einem nahezu unveränderten Zustand und die Grünräume reichen bis an die Stadt heran. Eine allzu starke Zersiedelung ist ausgeblieben und die Verkehrsbelastung ist moderat. Für die Größe der Stadt existieren eine Vielzahl an unterschiedlichen Handelsbetrieben und Dienstleistungen. Ebenfalls befinden sich wichtige Einrichtungen der Verwaltung (Bezirkshauptmannschaft, Bezirksgericht, etc.) in Hermagor, weshalb der Stellenwert für die Region bzw. den Bezirk sehr hoch ist.

An diesen positiven Ausgangspunkten knüpft auch die regionale Ebene an und denkt diese weiter. Dem physischen Raum und den damit verbundenen Hindernissen im Austausch zwischen den Städten wird der digitale Raum gegenübergestellt, welche es ermöglicht sich unabhängig vom physischen Standort miteinander zu verknüpfen und somit den Raum als Ganzes erweitert. Durch die Verbindung im digitalen Raum ergeben sich unzählige Möglichkeiten für Kooperationsfelder und -möglichkeiten. Es wurden fünf Schwerpunktthemen für die Kooperation herausgegriffen. Diese sind: Bildung, Gesundheit, Verwaltung, Tourismus, Wirtschaft & Arbeit.

Im Bereich der Bildung sollen Lernangebote im hybriden Format weiter ausgebaut werden und somit die bereits bestehenden Bildungsstandorte gestärkt werden und es allen Bewohner*innen des Südalpenraums ermöglichen sich zu bilden. Einhergehend damit sollen die fächerübergreifenden Bildungsangebote erweitert werden, um neue ganzheitliche Ansätze zu aktuellen Problemlagen finden zu können und innovative Ideen zu entwickeln. Der Ausbau der Bildung beschränkt sich dabei nicht nur auf Jugendliche, Kinder und junge Erwachsene, sondern sieht explizite auch den Ausbau der Bildungsangebote für Erwachsene vor.

Der Gesundheitsbereich soll durch Ausbau von Telemedizin und einer verbesserten Verknüpfung der bereits bestehenden Gesundheitsinfrastruktur aufgewertet werden und den Menschen der Region eine qualitativ hochwertige und moderne Gesundheitsversorgung ermöglichen. Durch die Förderung von digitalen Gesundheitsanwendungen und den notwendigen baulichen Adaptionen im physischen Raum (Ausbau der Radwege, barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes, etc.) soll die Bevölkerung zu einem gesunden Alltag in unterschiedlichen Facetten angeregt werden.

Regionale Synthese



In den letzten Jahren wurde bereits vielen im Bereich der Verwaltung digitalisiert, dennoch sollen noch mehr Amtswege auch digital möglich sein und die Kommunikation zwischen Bürger*innen und den Gemeinden bzw. Verwaltungseinheiten vereinfacht werden.

Der Kooperationsraum soll den Ausbau bzw. Aufbau einer Datenspeicherinfrastruktur forcieren um unabhängig von globalen Konzernen zu sein und ein hohes Maß an Datenschutz und nicht-kommerziellen Umgang der Daten zu gewährleisten. Die Verwaltungseinheiten sollen sich vermehrt als Förderer und Unterstützer*innen der Digitalisierungsprozesse in der Region etablieren und Ansprechpartner*innen in diesen Fragen sein. Durch die Optimierung der digitalen Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Akteur*innen bieten sich auch die Möglichkeit ein gemeinsames Personalmanagement aufzubauen und somit flexibel auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Im Tourismusbereich ist der Aufbau einer gemeinsamen Buchungsplattform und ein regionaler Veranstaltungskalender zentraler Baustein der regionalen Kooperation. Es sollen dabei die unterschiedlichen Charakteristiken der Teilregionen im Südalpenraum zum Ausdruck gebracht werden und als sich ergänzenden Angebote vermarktet werden. Ein gemeinsames Belohnungssystem (Rewardsystem) soll aufgebaut werden und den Tourismus in seiner Bandbreite fördern. Die Abwicklung der ersten bzw. letzten Meile soll durch ein Ridesharing-Angebot klimafreundlicher gestaltet werden und ermöglicht es die Region auch ohne eigenen PKW zu erleben. Während des Aufenthalts bietet die Navigationsapp unter Einbindung der lokalen Betriebe und Produzenten, Orientierung und ermöglicht es die Vielfalt der Region zu erleben.

Die Wirtschaft und Arbeit in der Region sollen durch ein Businessnetzwerk über die Region und darüber hinaus miteinander verzahnt werden und die Auftragsvergabe in der Region als auch den Austausch zwischen den unterschiedlichen Branchen verbessern werden. Regelmäßig stattfindende Veranstaltungen wie Jobbörsen, Tagungen, etc. stärken den Wirtschaftsraum und ermöglichen Innovationen und Kooperationen.

Diese fünf Schwerpunktthemen kommen neben der regionalen Ebene auch auf der bezirklichen Ebene zum Tragen. So sollen beispielsweise in der Stadt Hermagor das Facharztangebot ausgebaut werden und die Kooperation mit dem Landeskrankhaus Laas vertieft werden. Weiters ist angedacht die Gailtalklinik in bestimmten Bereichen in die Gesundheitsversorgung der Stadt und ihren Bewohner*innen einzubinden. Im Bereich des Tourismus soll die Verzahnung zwischen dem Nassfeld und der Stadt Hermagor, aber auch mit Bezirk im Bereich des öffentlichen Verkehrs verbessert werden, um so nachhaltigere Mobilitätsmuster in der Region zu fördern. Die Förderung der regionalen Lehrlingsausbildung und die gemeinsame Vermarktung von regionalen Erzeugnissen soll weiter intensiviert werden, sodass der Wirtschafts- und Arbeitsstandort Hermagor weiterhin attraktiv bleibt.

Die fünf Schwerpunktthemen mit den beschriebenen Maßnahmen ermöglichen es der Region, den Städten und den im Südalpenraum lebenden Menschen weiterzusammenzuwachsen und als gemeinsamer Raum nachhaltig zu funktionieren, sich zu entwickeln und innovative Antworten auf drängende Fragen zu finden. Der Raum

wird noch attraktiver für Menschen in unterschiedlichen Lebensphasen und fördert die gelebte Diversität.

FOKUS STADT

Hermagor als Stadt, als Zentrum der Region bzw. des Gailtals ist in den letzten Jahrhunderten stetig gewachsen. Dieses Wachstum war mit der Zunahme an wichtigen Funktionen und Aufgaben für die Region verbunden, weshalb die Stadt als zentraler Ort stets an Wichtigkeit gewonnen hat. Durch unterschiedliche, teils globale, Einflussfaktoren hat sich das einstige Wachstum in den letzten Jahrzehnten ungleich anderer Gemeinden im ländlichen Raum in ein Schrumpfen gewandelt. Mit diesem Wandel ist auch die Veränderung der Stadt und den mit ihr verbundenen Funktionen einhergegangen. In der öffentlichen Wahrnehmung fallen die leerstehenden Ladenlokale entlang der Hauptstraße auf und der schlechte bauliche Zustand einzelner Gebäude in der Innenstadt. Insbesondere die weithin sichtbare Essl-Fabrik ist stummer Zeuge dieses negativen Trends. Stand sie einst für Innovation und Wachstum, so ist sie heute ungenutzt und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.

Das Innenstadtkonzept sieht eine umfangreiche Sanierung der Bestandsbebauung und Adaptierung an heutige Ansprüche vor. Es sollen in diesem Zuge flexible Nutzungen der Gebäude ermöglicht werden, um so auf sich in der Zukunft veränderte Rahmenbedingungen adäquat reagieren zu können und Möglichkeits- und Experimentierräume für Menschen zu Verfügung zu stellen. Die Hauptstraße in Hermagor bildet dabei die gewachsene zentrale Achse in der historischen Innenstadt und verbindet unterschiedliche Orte in der Stadt miteinander. Diese Achse soll durch die Verlängerung von der Innenstadt bis zum Bahnhof als zentrale Attraktivitätsachse fungieren. Ausgehend vom Bahnhof verläuft die Achse durch das Entwicklungsgebiet zwischen der B111 (Gailtalstraße) und dem Gösseringbach. Am Wulfeniaplatz mündet die Achse in die 10.-Oktober-Straße und folgt dieser bis zum Gasserplatz und verläuft von dort entlang der Hauptstraße bis zur B87 (Weißensee Straße). Entlang dieser Achse befinden sich unterschiedliche Platzsituationen, welche unterschiedliche Charakteristiken als auch Zielgruppen ansprechen sollen. Durch diesen Mix wird ein breites Angebot an die Menschen der Stadt und Region geboten und es wird der Austausch und das Miteinander in unterschiedlichen Formaten gefördert.

Die Innenstadt soll wieder attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort sein bei zeitgleicher Beibehaltung der kleinstädtischen Charakteristik. Durch den Abbau von Barrieren und der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt, inklusive der Reduzierung von Stellplätzen für PKW. Durch Sammelgaragen ist ein Abstellen der Fahrzeuge außerhalb der Innenstadt möglich und schafft die Möglichkeit freigewordene Flächen neu zu nutzen. Der öffentliche Raum kann den Menschen zurückgegeben werden und ermöglicht ein selbstbestimmtes Leben in den unterschiedlichen Lebensphasen. So stehen die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beim Verkehrskonzept für die Innenstadt an erster Stelle. Die aktuell bestehenden Wegeverbindungen sollen ausgebaut und Lücken im Netz geschlossen werden. Großer Fokus liegt dabei auf der barrierefreien Ausgestaltung und der Anbindung des Bahnhofs, welcher durch die neue Attraktivitätsachse an die Innenstadt angebunden wird. Der Bahnhof wird zu einer multimodalen Drehscheibe aufgewertet und die unterschiedlichen Verkehrsmodi miteinander verzahnt.

Die Reaktivierung und Umnutzung zentraler und ortsprägender Gebäude wie beispielsweise der Essl-Fabrik oder der alten Post gegenüber der Bezirkshauptmannschaft sind essenzielle Bausteine, um die Stadt attraktiv für Menschen und Unternehmen zu machen und ein nachhaltiges Wachstum zu fördern. Für die Essl-Fabrik wird eine Nutzungsstapelung vorgesehen. Neben Arztpraxen sind Flächen die Entwicklung von Gesundheitsprodukten und Forschung mit Gesundheitsbezug vorgesehen. Daneben wird es Räume geben, welche zu unterschiedlichen Anlässen bespielt werden können. So könnten beispielsweise Veranstaltungen im Rahmen der Innenstadtentwicklung auf diesen Flächen stattfinden und neue Perspektiven von der Essl-Fabrik ausgehend auf die Stadt kennengelernt werden.

Der ehemalige Standort der Post an der B87 soll als urbanes Logistikzentrum einerseits genutzt werden, um eine nachhaltige Verteilung von Postsendungen in der Stadt und dem angrenzenden Bezirk zu ermöglichen. Andererseits wird das Arbeitsmarktservice (AMS) ebenfalls in das Gebäude einziehen, um diesen wichtigen Bestandteil der Versorgung ebenfalls innenstadtnah anbieten zu können.

Ein großer Standortvorteil ist der unmittelbar angrenzende Grünraum, welcher sich bis an den Siedlungsrand der Stadt zieht. Dieser Vorteil soll weiter aufgewertet werden, indem bestehende Grünzüge in die Stadt fortgesetzt werden und sich in unterschiedlicher Ausprägung durch das Stadtbild ziehen. Weiters sollen durch die Stapelung im Entwicklungsgebiet freigewordene Flächen als Grünraum genutzt werden und somit den Grünraumbestand quantitativ und qualitativ ergänzen. Bei der Ausgestaltung wird auf den Hochwasserschutz und die zu erwartenden Folgen des Klimawandels Rücksicht genommen und diese Aspekte aktiv in die Planung miteinbezogen.

Durch die erläuterten Ansätze im Rahmen des Innenstadtkonzeptes wird die Stadt Hermagor und der Bezirk mit den angrenzen Orten attraktiv für neue Impulsgeber*innen und eine nachhaltige Weiterentwicklung. Es werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen, um eine soziale Durchmischung zu ermöglichen. Dabei wird auf den bereits bestehenden Strukturen aufgebaut und diese zukunftsorientiert weiterentwickelt. Die Wulfeniastadt blüht wieder auf und kann sich mit ihren einzigartigen Vorzügen einer Kleinstadt im alpinen Raum als wichtiger Bestandteil des Südalpenraums etablieren.

VISUALISIERUNG - BLICK ZUM BAHNHOF

VISUALISIERUNG - GÖSSERINGPLATZ

FOKUS ENTWICKLUNGSGEBIET

Zu Beginn stellen Sie sich möglicherweise folgende Frage: „Warum wurde dieses Entwicklungsgebiet gewählt?" Diese Frage kann damit beantwortet werden, dass sich das Entwicklungsgebiet an der Bundesstraße befindet und im Zwischenraum vom Bahnhof und der Innenstadt liegt. Es fungiert als Verbindungskorridor zwisch-

en Altbestand und Stadterweiterungsgebiet bzw. bindet den Bahnhof in das städtische Gebiet mit ein. Das Entwicklungsgebiet prägt den äußeren Eindruck der Stadt und ist aktuell durch eine Mischung von unterschiedlichen Funktionen und Bautypologien geprägt. Ein großer Teil des Entwicklungsgebietes ist durch Abstellflächen für den Motorisierter Individualverkehr (MIV) versiegelt und unterbindet die Nutzung des Raumes als Sozialraum. Weiters ist der Zugang zur historischen Innenstadt lediglich punktuell möglich. Auch die Zufahrt für RadfahrerInnen ist nur bedingt attraktiv bzw. werden diese nicht aktiv in die Stadt gelenkt. Die Innenstadt und der Bahnhof bzw. das Gewerbegebiet wirken entkoppelt und interagieren nicht miteinander.

Hermagor soll künftig als Impulsgeber für die Umgebung (Ortschaften, Bezirk, …) im Bereich Grünraum, Mobilität, Wirtschaft (Arbeiten, …), Wohnen und der sozialen Infrastrukturversorgung fungieren. All diese Aspekte wurden für den Entwurf des Entwicklungsgebietes herangezogen und in den jeweiligen Themenbereichen detailliert durchdacht.

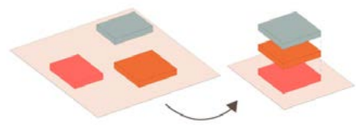
Hermagor soll sich als Multifunktionsort für Wohnen, Kulinarik und beispielsweise Seminaren etablieren. Dabei wurde beim Entwurf auf den sparsamen und intelligenten Umgang mit Grund und Boden Bedacht genommen. Obwohl der Großteil des Entwicklungsgebietes umgestaltet und neu strukturiert wurde, sollen alle Materiale weitgehendst recycelt für den Umbau eingesetzt werden. Hermagor soll als Ort, welcher alle Nutzer*innengruppen anspricht, fungieren. Für diese wird beginnend vom Kindesalter, über das Jugendalter (SchülerInnen etc.) bis hin zu den Erwerbstätigen und SeniorInnen Attraktionen in Hermagor geschaffen. Durch die Aufwertung des Verkehrsträgers Schiene rückt der Bahnhof wieder in den Fokus der Aufmerksamkeit in Bezug auf Mobilität und der Stadtentwicklung im Allgemeinen. Um die Innenstadt und den zukünftig verstärkt multimodal angebundenen Bahnhof, sowie den Gewerbekomplex miteinander auf unterschiedlichen Ebenen verknüpfen zu können, ist die Entwicklung des Gebietes zwischen Gössering und Bahnhof unabdingbar.

Dabei soll der Bahnhof als Mobilitätshub für Hermagor fungieren. Neben der Schieneninfrastruktur wird eine Park&Ride-Anlage und eine Bike&Ride Anlage in unmittelbarer Nähe angedacht. Für die Forcierung der klimaschonenden Verkehrsträger (Bahn-, Bus- Fahrrad-, und Fußverkehr etc.) ist eine Anpassung der Anschluss- und Mobilitätsgarantie je nach Jahreszeit notwendig. Damit der Großteil der Altersgruppen und die breite Bevölkerung die Mobilitätsstationen annehmen, müssen die öffentlichen Räume hochwertig und qualitativ ansprechend gestaltet werden. Beispielsweise tragen ein Witterungsschutz, Echtzeit-Informationen, Sitzgelegenheiten und saubere Wartestationen zur Nutzung bei. Werden attraktive Routen zu und von den Stationen beispielsweise für das Radfahren und Gehen geschaffen, so können diese zu einer Nutzungssteigerung dieses Verkehrsmittels führen (vgl. VCÖ, 2021: 25). Wird der Mobilitätsbereich um den Themenbereich der „Digitalisierung" erweitert, so soll eine digitale Vernetzung der Mobilitätsträger und ein Parkleitsystem unterstützt nach der Wahl des besten Transportmittels stattfinden. Zweiteres soll die Auslastungen in allen Gemeinden einsehbar gestalten.

VISUALISIERUNG - NEUES WOHNQUARTIER ENTLANG DER ACHSE

VISUALISIERUNG - BLICK ZUM GEWERBEPARK UND ACHSE RICHTUNG RATHAUS

In Richtung des Bahnhofs wird eine höhere Bebauungsdichte angedacht, um ein hohes Nutzer*innenpotential zu generieren. Entlang der „Attraktivitätsachse", welche als Verbindungsachse zwischen Bahnhof und der Innenstadt Hermagors fungiert, befinden sich Geschäfte des täglichen Bedarfs und ergänzen die Funktionen des Bahnhofs. Dabei ist ein vielfältiges Warenangebot vorzufinden, welches sich durch regionale Produzenten und filialisierten Unternehmen zusammensetzt. Die „Attraktivitätsachse" soll eine gesunde Mischung des Trilogs – Handel, Dienstleistungsbetriebe und Gastronomie – aufweisen. Der Gösseringplatz ist der zentrale Kommunikationstreffpunkt des Entwicklungsgebiets. Daran angrenzend befinden sich eine Musikschule und Räumlichkeiten für Vereine. Innerhalb des Gebietes werden unterschiedliche Öffentlichkeitsgrade sichtbar. Beispielsweise soll die „Attraktivitätsachse" als Frequenzbringer für jedermann fungieren, während hingegen andere Teile des Gebietes (Richtung Norden, Osten) vorwiegend für die Einwohner*innen vorbehalten sind. Die Platzierung von unterschiedlichen Öffnungsgraden im Gebiet ermöglichen verschiedene Arten des Austausches und der Aneignung des Raumes.



VERTIKALE STAPELUNG GEWERBLICHER NUTZUNGEN

Im Süden des Entwicklungsgebiets ist ein „Gewerbekomplex" angedacht, welcher mittels einer Stapelung bzw. einer Nutzungsüberlagerung die Gebietsfunktionen sinnvoll ergänzen soll. Das Hauptaugenmerk liegt jedoch auf der „Attraktivitätsachse", welche, wie bereits zuvor erwähnt, den Fokus auf unternehmergeführte Traditionsbetriebe mit Ergänzung von filialisierten Unternehmen legt. Hermagor bzw. das Entwicklungsgebiet soll künftig als Anziehungspunkt für junge Gründer*innen und „innovative Startups" fungieren. Dafür müssen ideale Startbedingungen geschaffen werden. Das Entwicklungsgebiet verfügt über genügend Flächen, um unterschiedliche Liegenschaften und vielfältige Formate bereitzustellen. Zudem wird im städtebaulichen Entwurf der Aspekt des „Co-Workings" aktiv gefördert, um die Angebote für den Wohnraum zu ergänzen. Dabei wurde bei der Konzipierung der Gebäudekomplexe gezielt darauf geachtet, die Räumlichkeiten multifunktional einsetzbar zu gestalten. Beispielsweise sind die Nutzungen Erholung, Arbeiten und Wohnen gleichermaßen möglich, wie Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen. Die Wohnbauten werden nutzungsneutral und flexibel errichtet, um eine vielseitige Verwendung zu generieren.

Unter dem Aspekt der sozialen Infrastruktur ist die Bereitstellung und Ausbau von Bildungseinrichtungen vom Kleinkindalter an notwendig. Hermagor verfügt über qualitätsvolle Versorgungs- und Pflegeeinrichtungen für unterschiedliche Pflegestufen (Menschen mit besonderen Bedürfnissen, pflegebedürftige Personen etc.), um als Anlaufstelle für die umliegenden Gemeinden zu fungieren. Dabei sind Facharztpraxen bzw. der Ausbau der Telemedizin notwendig. Des Weiteren soll zur Ergänzung des Landeskrankenhauses Laas die „Gailtalklinik" als medizinische Versorgung

in der Bevölkerung eingebunden werden. Als Planungsanspruch wurde der „Universal-Design-Ansatz" gewählt, welcher den Planungsanspruch für alle in den unterschiedlichsten Bereichen (Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Erlebbarkeit) forciert (vgl. VCÖ, 2021: 35).

Des Weiteren soll eine Verzahnung zwischen dem vorhandenen und natürlichen Grünraum und dem Entwicklungsgebiet erfolgen. Eine Verzahnung mit den regionalen Grünzügen ist daher unabdingbar. Beispielsweise soll der „R3-Radweg" entlang des Bahnhofes über die „Attraktivitätsachse" in die Innenstadt Hermagors führen. Dabei ist sowohl in der Region, als auch in der Innenstadt und im Entwicklungsgebiet einheitliches, optisches und taktiles Wegeleitsystem notwendig. Entlang des Gösseringbachs soll eine „blau-grüne Verbindungsfuge" mit einer Baumallee und diversen Sitzmöglichkeiten realisiert werden, welche in einem „grünen Park" mit den unterschiedlichsten Bewegungsattraktionen (Spielplätze, Kletterwand, …) mündet. Der Bereich entlang des Gösseringbachs soll als zentraler Grünraum fungieren. Parallel zur oben genannten „Attraktionsachse" soll eine „grüne Achse" ins Entwicklungsgebiet führen. Diese soll eher für die Nutzer*innen/Einwohner*innen des Entwicklungsgebietes dienen, obwohl selbstverständlich auch andere Nutzer*innengruppen diesen begrünten öffentlichen Raum nutzen können. Innerhalb der Stadt bzw. des Entwicklungsgebietes wird besonders Wert auf qualitätsvolle und barrierefreie Grün- und Freiräume gelegt. Es sollen konsumfreie Aufenthaltsräume entstehen, welche nutzer*innenangepasst über unterschiedliche Angebote verfügen.

Zu guter Letzt stellt sich möglicherweise folgende Frage: „Wie sieht Hermagor in 10-15 Jahren aus?" Hermagor soll als Vorreiter für eine nachhaltige Stadtentwicklung im ländlich alpinen Raum fungieren. Des Weiteren soll Hermagor ein gesundes Bevölkerungswachstum verzeichnen und eine Zukunftsperspektive für alle Generationen darstellen. Sowohl die ältere- als auch die jüngere Bevölkerung haben Ansprüche an Wohlbefinden, Sichtbeziehungen, Raumwahrnehmungen, Sicherheit und Barrierefreiheit, welche es künftig gilt, zu berücksichtigen und miteinzubinden.

Die Stadtverbindung durch die „Attraktivitätsachse" und die Stapelung der Nutzungen schaffen physisch einen Raum für Austausch und Vernetzung zwischen den Regionen und Menschen. Mittels Stapelung werden den Bewohner*innen und der Stadt Raum zurückgegeben und neue flexible Strukturen geschaffen. Hermagor soll auf wirtschaftlicher Ebene sowohl die Traditionsbetriebe erhalten, als auch neue „Startups" und junge Selbstständige in die Stadt integrieren. Durch den Aspekt der „Digitalisierung" werden weiters neue Arten des Arbeitens und des Austausches auf allen Ebenen sichtbar. Des Weiteren werden bestehende Potenziale, wie beispielsweise die „Essl-Fabrik", genutzt und neu interpretiert. Die angrenzenden Grünräume werden mit der Stadt verknüpft und der Bach als „blau-grüne-Infrastruktur"(BGI) in Szene gesetzt. Der Bahnhof spielt künftig eine zentrale Rolle für die Stadt und Mobilität der Menschen.

Quellen:

VCÖ (2021), Mehr Platz für bewegungsaktive Mobilität, https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/detail/mehr-platz-fuer-bewegungsaktive-mobilitaet (12. Februar 2022)

VCÖ (2021), Verkehrswende - Good Practice aus anderen Ländern, https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/detail/verkehrswende-good-practice-aus-anderen-laendern (12. Februar 2022)

Kennzahlen Entwicklungsgebiet:

o Zielgruppen: für alle Nutzer*innengruppen
- Kinder,
- Jugendliche,
- Schüler*innen,
- Familien,
- Singles,
- Tourist*innen und
- Senior*innen

o Fläche Entwicklungsgebiet: 8 ha
o Anzahl der Bewohner/Beschäftigen im Gesamtareal: ~ 1200 Personen
o Anzahl der Personen pro Quadratkilometer: ~ 96 Personen
o Wohn- bzw. Bürofläche: ~ 38992 m²
o Gewerbefläche: ~ 17000 m²
o durchschnittliche Wohnungsgröße: Ø 65 m²
o Anzahl Wohnungen: ~ 600 Wohnungen
o Ziel- Modal Split: Focierung
- Öffentlicher Verkehr (Bahn, Bus),
- Fahrrad- und
- Fußverkehr

o Kapazität Fahrrad-Abstellanlage am Bhf: ~ 650 Stück (überdacht)
o Anzahl Stellplätze PKW: ~ 669 Stellplätze (überdacht)

Johanna Maierhofer