STRASSENRAUM ALS STADTRAUM

TREFFPUNKTE IM LÄNDLICHEN ORT

JOHANNA BRUNNER

STRASSENRAUM ALS STADTRAUM

TREFFPUNKTE IM LÄNDLICHEN ORT

JOHANNA BRUNNER

Masterarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades
Master of Architecture (MArch)

Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz
Institut I Raum und Design
Studienrichtung I Architektur

Betreuung I Univ.Prof. DI Architekt Michael Zinner, PhD

Linz 2023

ABSTRACT

Was sehen wir, wenn wir in einer Stadt nicht die Gebäude ansehen, sondern den Raum dazwischen? Was passiert, wenn wir uns als Menschen in den Mittelpunkt von Stadtplanung stellen? Was geschieht, wenn die Verkehrsplanung nicht jeden Weg und jede Straße befahrbar macht?

Stadt ist keine Ansammlung von Bauwerken, sondern ein lebendiger Raum, der von der Vielfalt der Menschen, Nutzungen und Tätigkeiten geprägt ist. Sie ist Knotenpunkt für wirtschaftliche, kulturelle, soziale und politische Aktivitäten. In größeren Städten manifestiert sich diese lebendige Fülle in einer geballten Dichte. Für die meisten Bewohner:innen in den städtischen Wohnungen werden der öffentliche Raum und insbesondere Freiflächen und Parks zu wichtigen Treffpunkten. Es ist also der Raum dazwischen der Schauplatz für alles Soziale, von spontanen Begegnungen bis zu kulturellen Ereignissen.

Nicht nur in Städten, sondern auch in den Gemeinden am Land ist der Außenraum von Bedeutung. Doch sehen sich diese vor anderen Herausforderungen. Die allgemeine Einstellung in ländlichen Gemeinden sieht kaum Bedarf an öffentlichen Treffpunkten für die Bewohner:innen vor, da die idyllische Vorstellung vom eigenen Haus mit Garten und Pool überwiegt. Auf Grund dieser und auch ökonomischer Aspekte ist dies oft nicht umsetzbar. Das Abwandern junger Menschen ist die Folge. Um dem entgegenzuwirken, sollte die Gestaltung von öffentlichen Lebensräumen verstärkt in den Fokus rücken.

Wie können wir im Kontext geringerer Dichte dennoch eine urbane(re) Stimmung kreieren? Was braucht eine Gemeinde am Land? Was ist zu wenig? Was ist zu viel? Diese Arbeit will darauf Antworten geben.

INHALTSVERZEICHNIS

VERORTUNG 9

STRASSENRAUM 45

VERBINDUNG 61

- Dirnbergerstraße 70
- Grünoase statt Asphaltwüste 82
- Treffpunkt Wohnoase 94
- Vom Feld zum Park 106
- Treffpunkt Schulzentrum 136

AUSBLICK 147

DANKE 151

ANHANG 155

VERORTUNG

DER ORT,
IN DEM ICH WOHNE

Der Blick auf die Stadtgemeinde Perg eröffnet genauso einen Blick in meine persönliche Entwicklung, die von meiner Kindheit über die Jugend bis hin zum Erwachsenwerden reicht. Ich bin in einer Einfamilienhaussiedlung in Naarn im Machland aufgewachsen, nur etwa 3 km von der Bezirkshauptstadt Perg entfernt. Neben meinem Elternhaus lebten viele Gleichaltrige, mit denen ich jeden Tag auf den Straßen vor unseren Häusern spielte. In unserer Sackgasse gab es nur wenig Autoverkehr, was es uns ermöglichte, die Straßen beinahe ungestört mit bunten Kreiden zu verschönern. Die meisten Häuser in unserer Umgebung hatten große Gärten mit Pools, die nicht nur in meiner Kindheit, sondern auch in meiner Jugend beliebte Treffpunkte für Freunde waren. Dennoch trafen wir uns gelegentlich außerhalb unserer Privaträume in Cafés und Bars in Perg. Damals schon fehlte es an Orten, an denen wir uns ohne Konsumzwang treffen konnten. Und für Einkäufe, zum Essen oder für Freizeitaktivitäten wie den Besuch des Freibads oder von Veranstaltungen mussten wir mit dem Auto in die Stadtgemeinde fahren. Auf dem Land sind Einfamilienhäuser mit Pools ebenso wie Autos und eine nicht entwickelte Qualität des öffentlichen Verkehrswesens Standard, insbesondere in Bezug auf die Verbindungen zwischen den Nachbargemeinden und Perg.

Nach meinem kürzlichen Umzug in eine kleine Wohnung in Perg begann ich im Frühling 2023 besonders nach öffentlichen Plätzen und Treffpunkten zu suchen und bemerkte, dass es davon nur wenige gibt. Denn Umzüge, so auch meiner, haben das Potenzial, auch den Alltag und die Freizeitgestaltung zu verändern. Die morgendlichen und abendlichen Schwimmrunden, das Feierabendgetränk am Pool oder das Genießen der Stille im Schatten eines Baumes am Wochenende wurden durch kurze und laute Besuche im überfüllten Freibad oder Ausflüge zu entfernten Seen ersetzt. Mein persönlicher Wohnraum wurde kleiner und die Bedeutung des Ortes und seiner Angebote nahm zugleich zu.

Insbesondere in größeren Städten sind vielfältige Angebote weit verbreitet, was viele junge Menschen anzieht. Im Gegensatz dazu können Gemeinden auf dem Land, wie beispielsweise Perg, oftmals nicht mithalten. Dies kann wiederum zu Herausforderungen für die ländlichen Orte und deren Nachhaltigkeit führen.

Meine Geschichte kann exemplarisch für viele junge Erwachsene stehen. Der immer noch weitverbreitete Traum vom eigenen Haus kann nach einem Auszug im jungen Alter meist nicht mehr erfüllt werden. Der Wunsch nach den eigenen vier Wänden führt viele auch jenseits ökologischer Überlegungen demnach in kleine Wohnungen. Die meist persönlich ökonomischen und gesamtgesellschaftlich zwingend ökologischen Aspekte lassen in den nächsten Jahren hoffentlich eine Stagnation des Einfamilienhausbaus erwarten.

Unabhängig davon, ob die Wohnung am Land als vorübergehende Lösung dient oder das langfristige Zuhause bietet, Außenräume sind meist begrenzt. Um darauf nicht verzichten zu müssen, sollten attraktive Freibereiche geboten werden, um so die vermeintlichen Nachteile einer Wohnung im Vergleich zu einem eigenen Haus auszugleichen. Öffentliche Plätze sollten vielfältig sein und unterschiedlichste Nutzungen und Funktionen bieten. Damit wird auch das Abwandern von Gemeinden verhindert. Es ist zwar die Konzentration auf Städte auch ein positiver Trend (weniger Infrastruktur-Aufwand für mehr Menschen), doch spricht die zunehmende Konzentration von Versiegelung und Hitzeinseln dagegen. Und mit dem Verbleib junger Menschen können ländliche Gemeinden auch weiterhin Leerstand verhindern, erst recht, wenn sie den Einfamilienhausbau stoppen. Neben einer nachhaltigen Wohnbaupolitik ohne viel Neubau und neben der Dichte öffentlicher beziehungsweise sozialer Einrichtungen, ist die Qualität öffentlicher Räume also mitentscheidend.

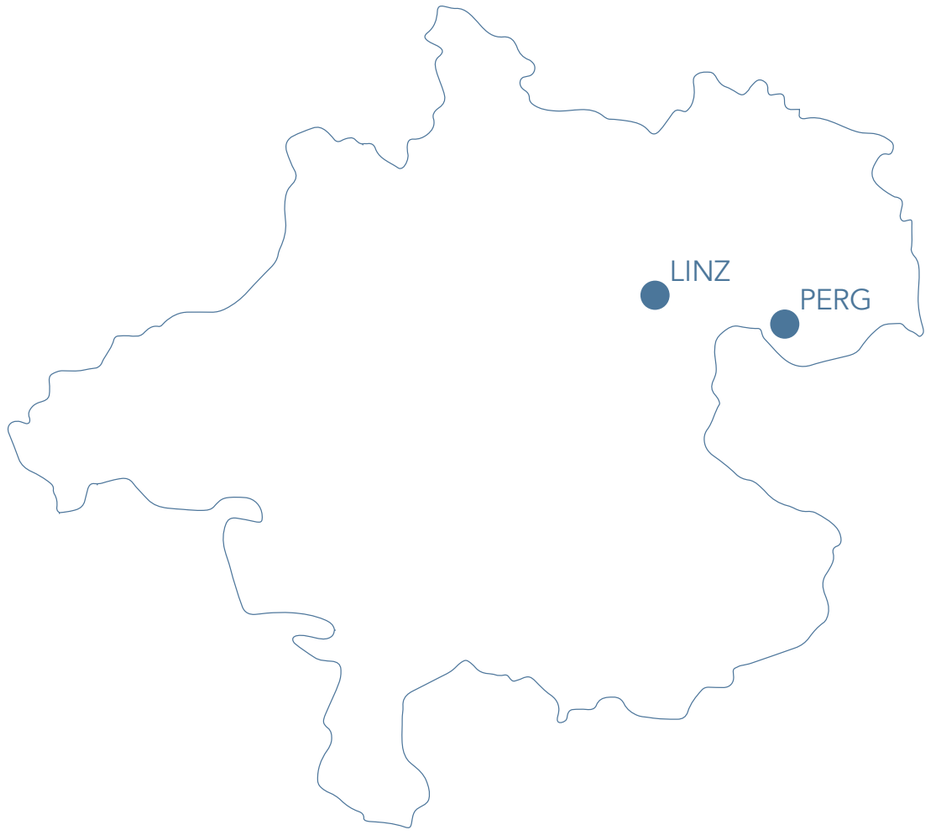
PERG

Die Stadtgemeinde Perg liegt in Oberösterreich, rund 30 km östlich von Linz. Zum einen ist Perg mit knapp 7 km Distanz zur Donau in der Machland-Region, die den donaunahen Bereich zwischen Mauthausen und Dornach beschreibt, eingebettet. Zum anderen gehört der Bezirk Perg zum unteren Mühlviertel und somit zum Granit- und Gneishochland, was mit den vielen Granitformationen auch landschaftlich ersichtlich ist. Auf einer Fläche von rund 26,50 km² wohnen 9.401 Einwohner:innen (Stand Jänner 2023[1]). Das Kerngebiet ist umschlossen von wald- und landwirtschaftlich genutzten Flächen, die knapp 73 % des gesamten Gemeindegebietes ausmachen. Im Gegensatz dazu sind rund 1,80 % der Fläche verbaut.

Das Zentrum von Perg wird durch die Stadtpfarrkirche und die umgebende städtisch dichte Bebauung definiert. Eine diagonal verlaufende Straße teilt den knapp 8.600 m² große Hauptplatz in zwei Bereiche. Die westliche Seite des Platzes, auf der auch mittig die Kirche steht, wurde als Begegnungszone definiert. Diese wird aktuell noch nicht angenommen, ja sogar gegensätzlich für Stellplätze des Individualverkehrs umgenutzt. Im östlichen Bereich befindet sich neben den Parkplätzen der Marktbrunnen aus Granit mit schattigen Sitzgelegenheiten.

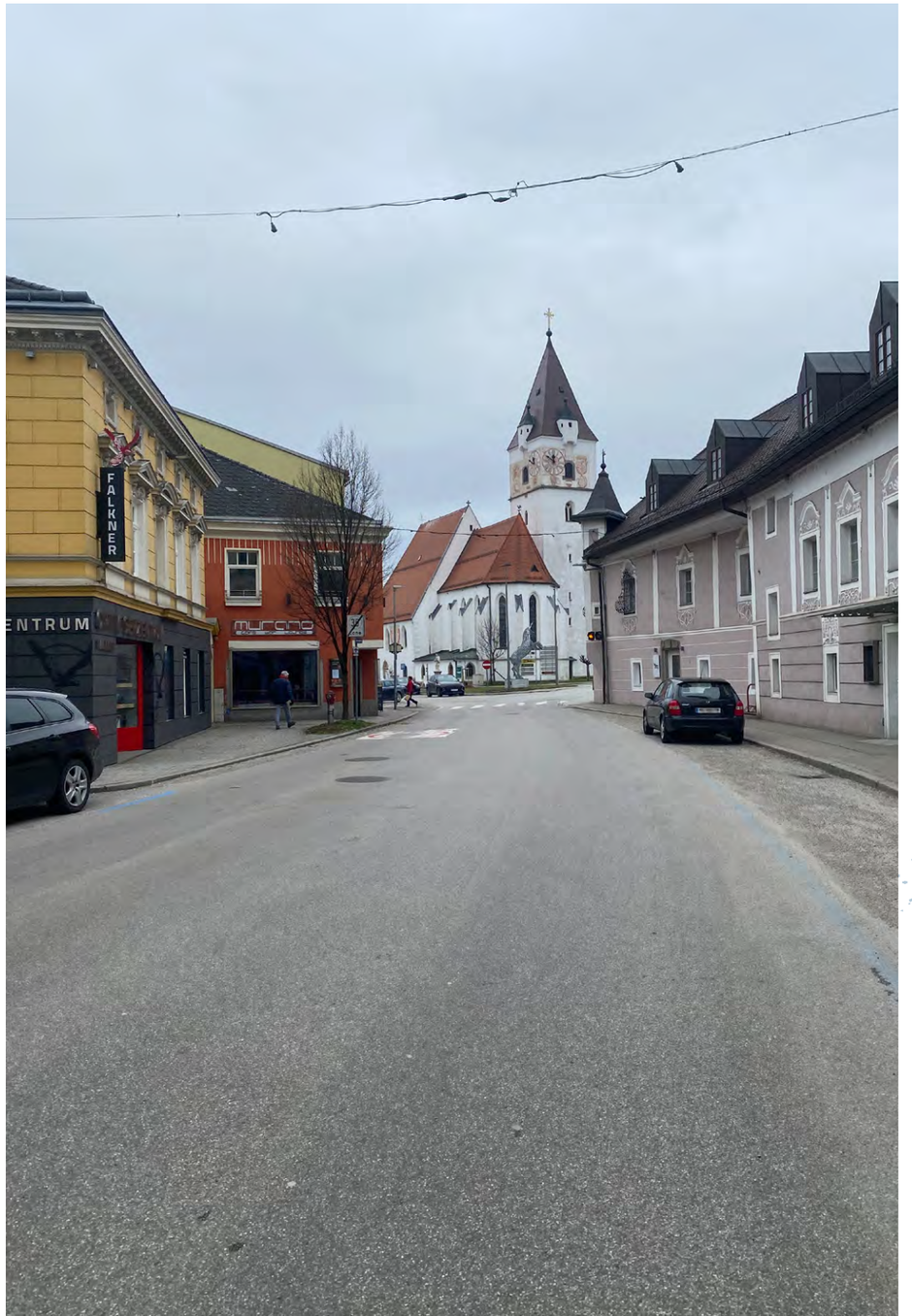
Bereits in den ersten Parallelstraßen zum Hauptplatz lockert sich die Bebauung. Die Wahrnehmung, sich in einem städtischen Ensembles zu bewegen, nimmt ab. Noch in Zentrumsnähe befinden sich die ersten Einfamilienhaussiedlungen. Ab hier säumen Zäune und Hecken Straßen, die die meiste Zeit ungenutzt sind. Ein Gefühl von ländlicher Ödnis kommt auf.

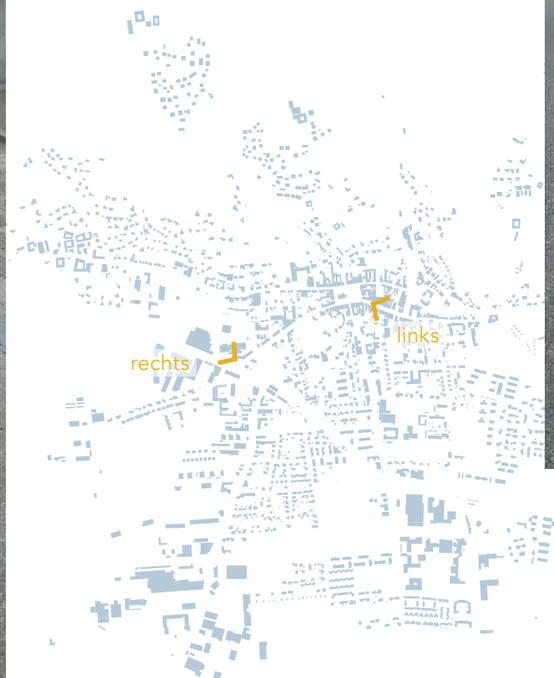
Das Wachstum der Stadtgemeinde Perg führte dazu, dass Betriebe, die vormals am Stadtrand gebaut wurden, heute inmitten von Wohngebieten liegen. Selbst große Fabriken und Baufirmen, die mit ihren An- und Ablieferungen im Minutentakt Schwerlastverkehr erzeugen, befinden sich unmittelbar neben Schulen, Einkaufsläden und Gesundheitszentren.



[1] vgl. Stadtamt Perg. Über Perg.

Herrenstraße, Blick
Richtung Hauptplatz





Bahnhof Perg

Betrieb neben
Kindergarten

Getreidemühle
Fluss Naarn

VERBINDUNGEN UND TRENNUNGEN

Die Stadtgemeinde Perg wird von vier linearen räumlichen Strukturen unterschiedlich beeinflusst:

Erstens: Im Norden zeigt eine Hügellandschaft mit Wäldern die topografische Kante. Entlang dieser Kante befinden sich die alte Landstraße, an der historische Zentren, so auch jenes von Perg, wie Perlen aufgefädelt sind. Nördlich davon läuft die Bebauung strahlenförmig in die Täler hinein aus.

Zweitens: Im Süden stellt die stark befahrene Bundesstraße B3 eine Grenze dar. Die Straße bindet die Stadt Perg an drei Knotenpunkte an. Sie wird dazwischen mit Zäunen, Bepflanzungen und Lärmschutzwänden vom südlichen Siedlungsrand abgeschirmt.

Drittens: Im Osten der Stadtgemeinde fließt die Naarn durch. Im Bereich Perg weist sie eine Breite von 8 m auf. Der Fluss ist eine Bereicherung für das Stadtleben, wie das Mikroklima, auch wenn dieser nur an wenigen Stellen zum Baden erreichbar ist.

Viertens: Die Strecke des Regionalzuges teilt Perg von Westen nach Osten verlaufend, fast mittig. Weil alle Bewegungen von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowohl der öffentliche Verkehr und auch der Individualverkehr auf einer Ebene stattfinden, führt dies vor allem bei den Kreuzungspunkten zu Staus.

DER SCHIENENVERKEHR

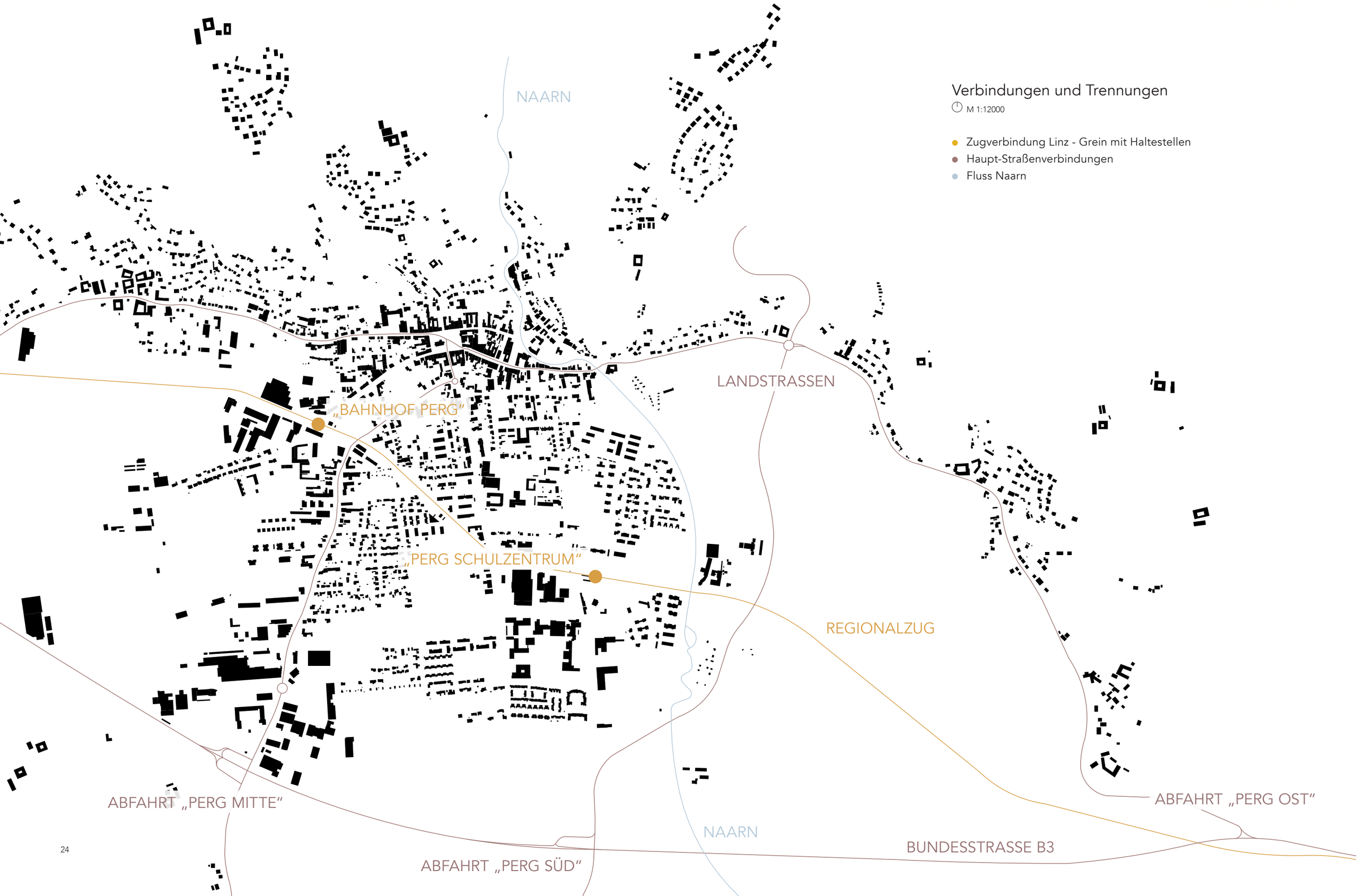
Perg verfügt über zwei Haltestellen des Regionalzuges, die sich in guter Lage und Distanz zueinander befinden. Die Haltestelle „Bahnhof Perg“ wurde anfangs vor allem für die An- und Ablieferung von Gütern verwendet. Später kam der Personenverkehr hinzu und der Gütertransport wurde im Laufe der Zeit immer weniger. Heute wird in einem kleinen Raum im Bahnhofshaus neben dem Bahnsteig auf den nächsten Zug gewartet. Der Bahnsteig selbst bietet keinen überdachten Wartebereich. Im Gegensatz dazu verfügt die östlich gelegene Haltestelle „Perg Schulzentrum“ lediglich über einen überdachten Bahnsteig an einem Gleis, bietet also keine Möglichkeiten für Aufenthalte in einem Innenraum. Das Schienennetz zwischen Grein und Linz verfügt generell nur über ein Gleis, was sich unter anderem auf die Taktung der Züge auswirkt. Kreuzende Züge können sich nur an gewissen Stellen, wie zum Beispiel dem Bahnhof Perg, begegnen.

Auf den nachstehenden Seiten wird Perg anhand von verschiedenen Mappings und Plänen erläutert und es wird gezeigt, wo und in welcher Entfernung sich bestimmte Gebäude und Plätze befinden.

Abb. 1: Luftbild Perg

Schwarzplan

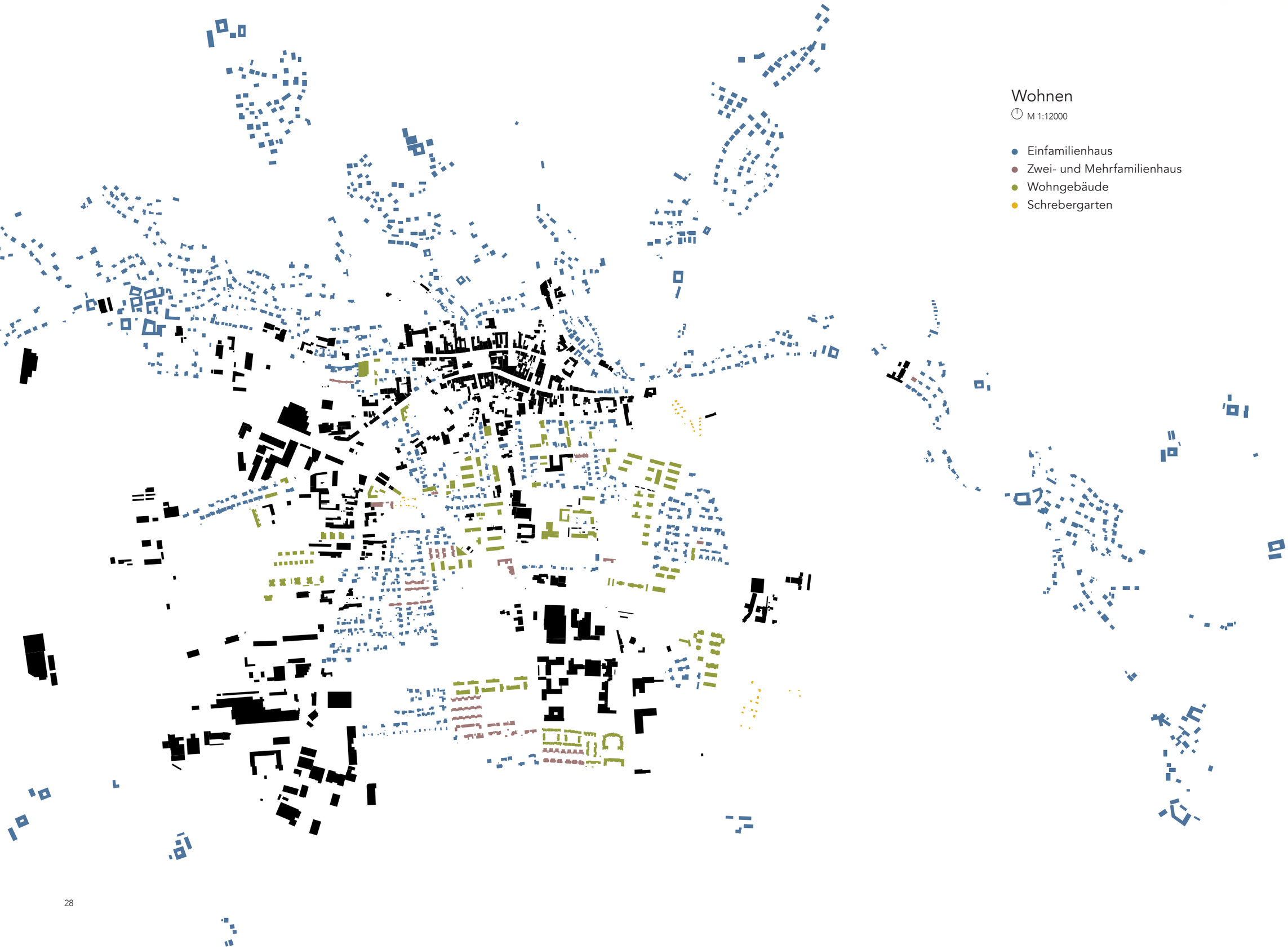
M 1:12000


Verbindungen und Trennungen
M 1:12000
Zugverbindung Linz - Grein mit Haltestellen
Haupt-Straßenverbindungen
Fluss Naarn
NAARN
LANDSTRASSEN
„BAHNHOF PERG“
„PERG SCHULZENTRUM“
REGIONALZUG
ABFAHRT „PERG MITTE“
ABFAHRT „PERG OST“
NAARN
BUNDESSTRASSE B3
ABFAHRT „PERG SÜD“

15 Minuten Gehen

M 1:12000

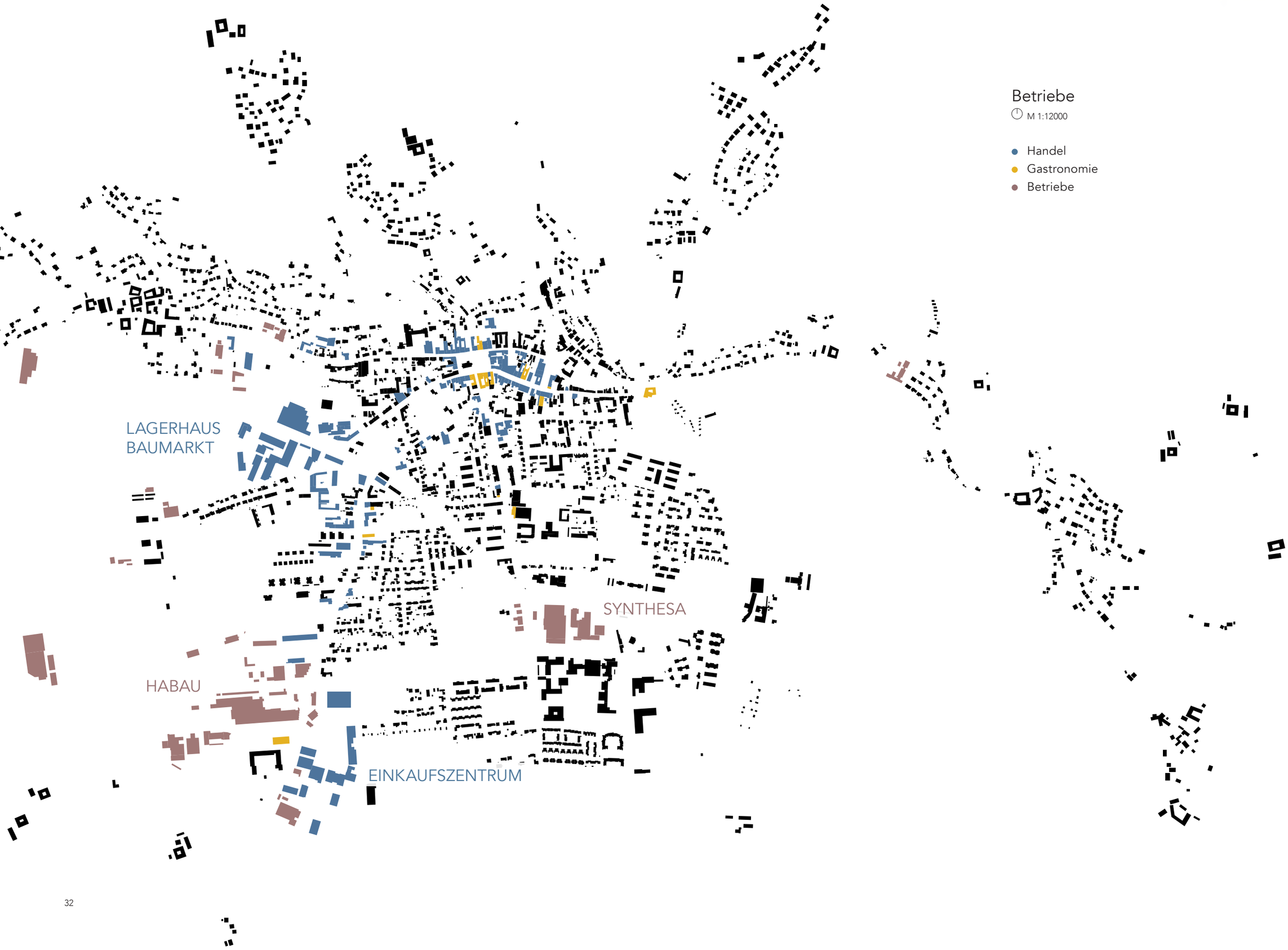
- Ausgangspunkt: Bahnhöfe
- Ausgangspunkt: Hauptplatz

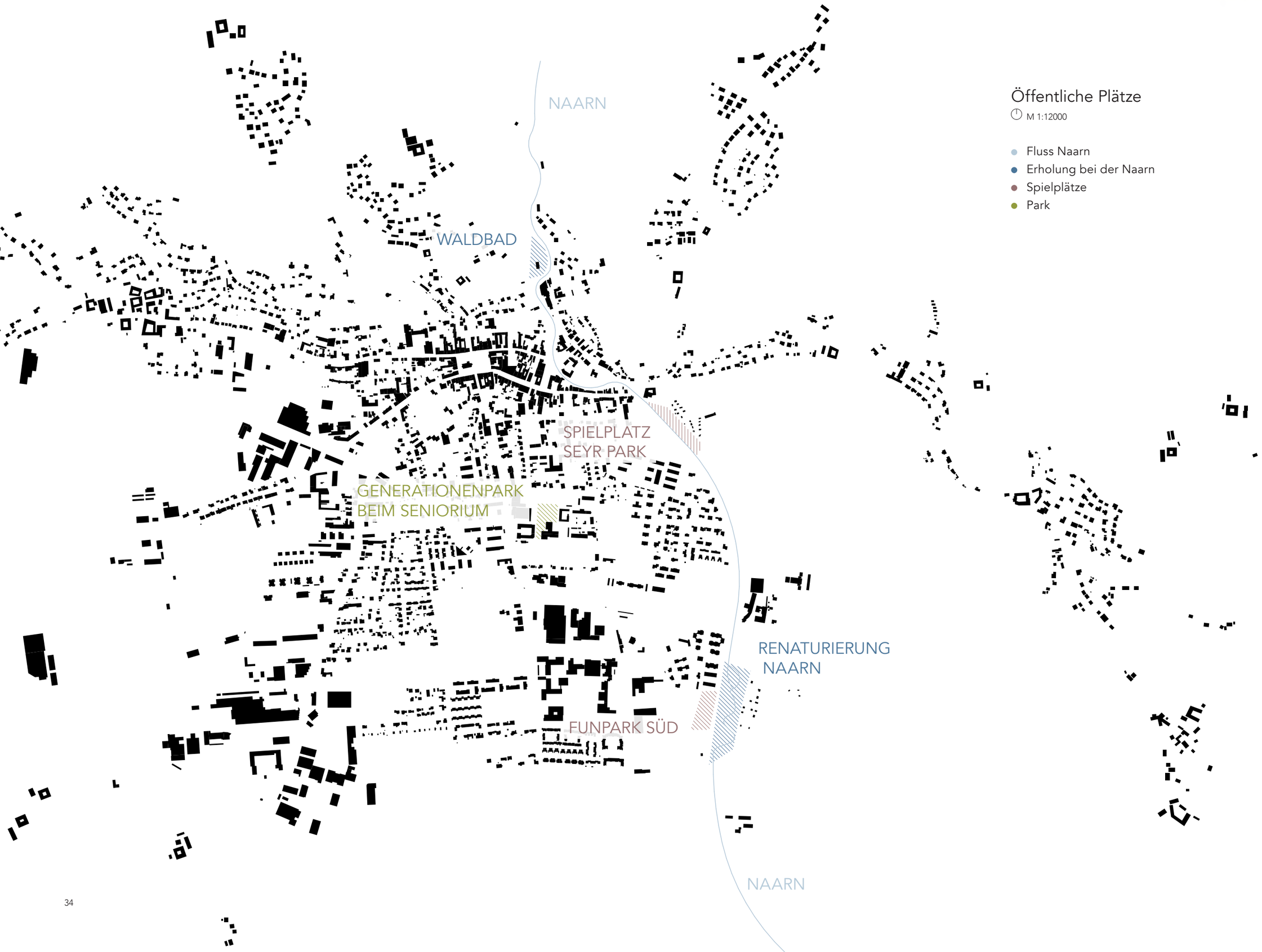

Wohnen
M 1:12000
Einfamilienhaus
Zwei- und Mehrfamilienhaus
Wohngebäude
Schrebergarten

Öffentliche Einrichtungen

M 1:12000

- Gesundheit
- Bildung
- Freizeit


Betriebe
M 1:12000
Handel
Gastronomie
Betriebe
LAGERHAUS
BAUMARKT
SYNTHESA
HABAU
EINKAUFSZENTRUM



Öffentliche Plätze

M 1:12000

- Fluss Naarn
- Erholung bei der Naarn
- Spielplätze
- Park

WAS BIETET PERG?
WAS FEHLT PERG?

Perg bietet Gebäude zum Wohnen und zum Arbeiten, Gebäude für Bildung, für die Gesundheit und für Versammlungen. Was Perg allerdings nicht bietet, sind öffentliche Orte und Plätze im Freien, wo Begegnungen und Austausch stattfinden können.

Bilden nur Bauwerke eine Stadt? Natürlich nicht - es braucht auch den Raum dazwischen. Er ist es, der Städte und Orte lebendig machen kann. Straßen, Plätze und Parks - alle öffentlichen Orte einer Stadt bilden die Bühne für eine Unzahl an sozialen Aktivitäten.[2] Stadt lebt von der sich andauernd ändernden Überlagerung dieser Aktivitäten. Insofern machen Menschen Stadt. Stadt muss also auf unterschiedlichste Tätigkeiten reagieren können und für verschiedenste Personen be- und erlebbar sein. Jan Gehl schreibt in seinem Buch: „Die lebendige Stadt signalisiert Offenheit und verspricht soziale Interaktion."[3] Dafür braucht sie den gebauten Raum genauso wie den nicht gebauten Raum. Sie braucht die Gebäude und den Raum dazwischen. Für die

[2] vgl. Gehl, (2018). Städte für Menschen. S.9

[3] Gehl, (2018). Städte für Menschen. S.80

Attraktivität der Straßen wiederum spielen die Fassaden, Eingänge und im Wesentlichen die Erdgeschosszonen der einzelnen Gebäude eine große Rolle. Und Gebäude wiederum leben auch von einer hohen sozialen Qualität des Straßenlebens. Die beiden Komponenten stehen immer im Wechselspiel und in Abhängigkeit zueinander.

Und Perg? Wo halten sich die Bewohner:innen in Perg gerne auf? Gibt es diese lebendigen Plätze? Die neu umgebaute Begegnungszone am Hauptplatz kann dies nur bedingt erfüllen. Im Dezember 2022 wurde ein Mapping des Jugendzentrums Perg veröffentlicht. In dem Artikel: „Perger Jugendliche analysieren ihre Heimatstadt „mit Herz" für sich", markierten rund 70 Jugendliche die Orte in Perg, wo sie sich gerne aufhalten.

„Dabei stellte sich heraus, dass junge Leute überall dort ihre Treffpunkte wählen, wo es auch Bänke zum Niedersetzen gibt. Beim Jugendzentrum vor der Türe, im Fachmarktzentrum vor den Geschäften, am Hauptplatz, aber auch beim Freibad oder bei der Renaturierung an der Naarn."[4]

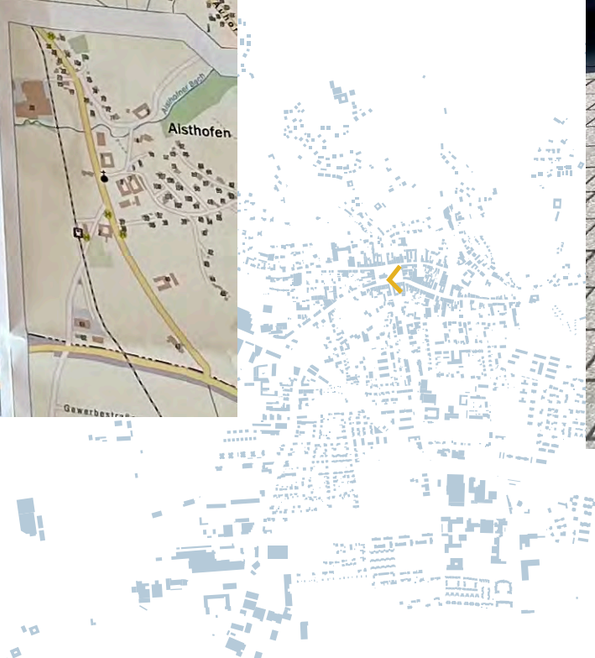
Auch wenn das Mapping von Jugendlichen erstellt wurde, zeigt es alle Treffpunkte in Perg, gleichgültig für welche Altersgruppe. Zugleich erschüttert ein Blick auf diese Plätze. Dabei scheint es - wenn wir die Aussage der Jugendlichen Ernst nehmen wollen - sehr einfach zu sein, die wichtigste Anforderung für das Annehmen öffentlicher Räume zu erfüllen: Gelegenheiten zum Sitzen.

[4] Primessnig. Perger Jugendliche analysieren ihre Heimatstadt „mit Herz" für sich.

Mapping Jugendliche

Abb. 2: Mapping Stadtplan Perg

Begegnungszone Hauptplatz



Jugendzentrum

Fachmarktzentrum

DER RAUM DAZWISCHEN

Wo können nun entsprechende Plätze und Treffpunkte angelegt werden? Der größte bestehende öffentliche Raum, den jede Stadt und Gemeinde besitzt, ist die Verkehrsfläche. In Perg dienen die Straßen nur zum Zweck, um mit dem Auto schnellstmöglich von A nach B zu kommen. Stellplätze vor jedem Geschäft sollen die Gehwege möglichst kurz halten, um Zeit zu sparen. Der Alltag wird immer schneller und wir glauben, dass wir nur mit dem motorisierten Fahrzeug mithalten können. Dieser Gedanke spiegelt sich auch im Ausbau der Straßen deutlich wieder. Die Verkehrsfläche muss nicht primär für den Autoverkehr in Anspruch genommen werden. Stattdessen sollten sie vielfältiger aufgeteilt, genutzt und gestaltet werden. Zum Stadtleben leisten fahrende und ruhende Autos keinen qualitativen Beitrag, im Gegenteil.

Spärlich bepflanzte Bäume und Sträucher unterbrechen in Perg nur bedingt die Asphaltwüste. Die Versorgung mit Grünräumen ist von großer Bedeutung, da sie das städtische Leben auf vielfältige Weise bereichert. Zum einen tragen sie erheblich zur Verbesserung der Lebensqualität bei und zum anderen dienen sie dem Ökosystem in Städten, da sie die Luftqualität und Temperaturen regulieren und die Artenvielfalt fördern. Größere Grünflächen bieten Raum für Erholung, Sport und soziale Aktivitäten. Braucht Perg beispielsweise einen Park, der über Treffpunkte hinaus noch weitere Qualitäten für das soziale öffentliche Leben bieten kann?

Welche Faktoren haben dazu geführt, dass Straßen hauptsächlich für den Autoverkehr genutzt werden, und wie könnten konkrete Veränderungen in der zukünftigen Nutzung von Straßen aussehen?

STRASSENRAUM

AUF DIE STRASSEN GEHEN

„Auf die Straßen gehen“, eine Redewendung, die das Öffentlich-Machen einer meist gesellschaftlich-politischen Überzeugung beschreibt. In Form von Protesten ziehen die Menschen auf den Straßen durch die Städte. In den letzten Jahren sind diese Demonstrationen geprägt von Themen wie Pandemie, Klimawandel, Krieg und Teuerung. Was alle Demonstrationen gemeinsam haben, ist, dass sie eine gemeinschaftliche Aktion darstellen und sie in gewissermaßen vom Zusammentreffen vieler Menschen abhängig sind. Bei dieser Form von Umzügen werden die Straßen von den Demonstranten und Demonstrantinnen gefüllt und, wenn auch nur für kurze Zeit, belebt. Genau solche Anlässe wie Faschingsumzügen, geplanten Straßenfesten, Marathons oder Demonstrationen machen Stadt auch aus.

STRASSENRAUM GESTERN

Ein Blick auf die Geschichte unserer Straßen zeigt, wie sich zuerst Tiere anfänglich ihre Wege durch die Wildnis bahnten: durch das Festtreten des Bodens. Der Ingenieur Thomas Telford belegte diesen Ursprung durch Untersuchungen vieler Straßen in Schottland. Die Pfade, im englischen path, was „von Füßen festgetretene Erde“ bedeutet, wurden zu Wegen. Das englische Wort way, stammt vom Begriff des Sich-Bewegens und Reisens. Die Tierpfade wurden im Laufe der Jahre auch von menschlichen Reisenden verwendet und somit immer weiter ausgebaut. Straßen wurden zum Zweck des Handels, zum Zugang zu Nahrung und als Wahlfahrtsstrecken genutzt. Später stärkte auch die Nachfrage nach Bildung, Arbeit und Unterhaltung den Bau und Ausbau neuer und bestehender Wege. Leitmotiv für den Straßenbau waren allerdings militärische oder politische Überlegungen. Straßen waren unter anderem ein wichtiges Hilfsmittel bei Angriff und Verteidigung. Auch Gebühren in Form einer Maut wurden da und dort für die Benutzung der Wege eingeräumt, die wiederum den Bau und den Unterhalt finanzierten. Neben breiten Hauptverkehrsstraßen zeichneten sich Gassen in einer Stadt vor allem durch ihre Enge und Unübersichtlichkeit aus.

Aus den Wegen wurden Straßen. Der Begriff „Straße“ ist es auf das hochdeutsche Wort straza zurückzuführen und das hat wiederum den Ursprung im lateinischen Wort strata und bedeutet „gepflasterter Weg, der Ortschaften verbindet“. Auch wenn der Nutzen und der verbindende Aspekt der Straßen im Vordergrund steht, waren Straßen mehr als nur eine Verbindungsstrecke. Hier trafen sich Menschen, schlossen sich zusammen und sie hielten gegen Wirrnisse wie Wetter und Gefahren zusammen. In den innerstädtischen Straßen fanden Märkte statt und Dienstleistungen wurden angeboten. Das Leben verlagerte sich von den Wohnungen und Häusern auf die Straße.

Erst im Laufe der Entwicklung mussten die Wege eine Vielzahl an landwirtschaftlichen Maschinen, Autos

Abb. 3: (links) Demonstration Fridays for Future

und Militärfahrzeugen tragen und der Aufbau wurde dementsprechend angepasst. Vor allem auf den Hauptverbindungsstraßen nahmen die Erlebnisdichte und der Erfahrungsraum durch das fehlende Gehen und Reisen ab. Wege wurden immer weiter ausgebaut, um ein schnelleres und „angenehmeres" Vorankommen zu ermöglichen. In den Innenstädten hingegen blieben nicht unmittelbar verkehrsbezogene Geschehnisse auf den Straßen noch länger bestehen. Das Verlassen der Häuser und Wohnungen auf dem Weg in die Arbeit, der Besuch eines Wochenmarktes, der Spaziergang zum Einkaufen, der Weg zum Wäschewaschen oder das Spiel der Kinder auf der Straße sind nur wenige Beispiele, wie die Straßen belebt worden sind beziehungsweise wobei Menschen Kontakte knüpften und Kommunikation pflegten. In dem Artikel „Der Puls der Straße" schreibt Peter Payer, dass vor allem die Urbanisierung in den europäischen Großstädten der Grund für diese Entwicklung war. Wie schnell sich eine Stadt weiterentwickelte, hing unter anderem mit der Hygiene und der Ökonomie zusammen. Zum einen führten saubere und gepflegte Straßen zu einer höheren Gesundheit der Bewohner:innen und zum anderen können Menschen und Güter auf ebenen Straßen ungehindert zirkulieren.

STRASSENRAUM HEUTE

Heutzutage gehen viele von uns wie selbstverständlich und oftmals gedankenlos schnellen Schrittes in die Tiefgarage oder zum hoffentlich nahegelegenen Parkplatz, um dann in die Arbeit zu fahren. Da bleibt keine Zeit, um mit einem Nachbarn oder einer Nachbarin ein paar Worte auszutauschen. Die Tratschgespräche im Waschsalon werden immer weniger, da die Wäsche in jedem Haushalt eigens gewaschen wird. Lieferservice und Onlineshopping lösen den Weg zum Geschäft ab und „vereinfachen" uns so den stressigen und arbeitsintensiven Alltag. Der Ausbau der Straßen und die Weiterentwicklung der Straßenbeläge führt zu Wegen, die mit immer höheren Geschwindigkeiten befahren werden können. Gleichzeitig scheint es, als würde der Alltag ebenso schneller werden. Handlungsabläufe werden optimiert, Wegverbindungen werden kürzer und Transportmittel werden schneller. Robert Musil stellte eine Verbindung zwischen der Gehgeschwindigkeit der Fußgänger:innen und dem Lebensrhythmus einer Stadt her. „Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen wie die Menschen".[5]

Gesetze, Verordnungen und Paragrafen definieren heute das Wort „Straße". Im Zuge des Ausbaus und um den Überblick für die Gesetzgebung nicht zu verlieren, werden die Straßen heute in Kategorien eingeteilt. Die Unterteilung gibt die Art (z.B.: Bundesstraße, Autobahn, Gemeindestraße oder Wohnstraße), Benutzungserlaubnis (z.B.: PKW, Moped oder Fahrrad) oder maximale Geschwindigkeit (z.B.: 50 km/h, 100 km/h oder 130 km/h) an. Straßen fallen in den Begriff der Verkehrsbauwerke und darunter werden heute im Allgemeinen die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze verstanden.

Nicht nur die Definition der Straße hat sich geändert, sondern auch Ausstattung, Zuständigkeiten und Bedarf. So fällt zum Beispiel in den Ausbau einer Straße unter anderem die Gestaltung von Rad- und Fußgängerwegen. Und obwohl wir uns täglich mit Klimazielen und Lösungsansätzen beschäftigen und uns bewusst ist, wie negativ sich der Verkehr auf die Umwelt auswirkt, wird weiterhin in Straßen investiert. Politiker:innen werben sogar mit dem Ausbau von Straßen, um Stauzonen zu lösen und Entlastungen zu begünstigen. Doch ein besseres Verkehrsnetz führt zu mehr Verkehr und das Stauproblem bleibt bestehen. „Wer Menschen aufs Rad bringen will, muss Autos bändigen. Sie bremsen und reduzieren. Ihnen Raum und Wucht im Alltag und Wertigkeit im Denken nehmen."[6], zitiert aus einer Kolumne des Journalisten Thomas Rottenberg über Radfahren in der Stadt. Solche Beiträge in Tageszeitungen sind mittlerweile keine Einzelheit mehr. In der Stadtplanung geht es letztlich viel mehr um Verkehrsplanung. Als ein städtebauliches Beispiel aus der Moderne, in dem die damals

[5] Payer. Der Puls der Straße.

[6] Rottenberg. Radfahren in der Stadt: Only the brave.

neue und gefeierte Bedeutung des Individualverkehrs deutlich sichtbar wird, ist der Plan Voisin von LeCorbusier. Für lange Zeit standen der Ausbau von Straßen für den Individualverkehr und die Weiterentwicklung des Schienennetzes für den öffentlichen (Fern-)Verkehr im Vordergrund. In den letzten Jahrzehnten verlagerten sich langsam die Prioritäten und Rad- und Fußgängerwege wurden immer wichtiger. Doch „Ein Radweg macht noch keine Fahrradstadt“[7], so die Überschrift eines Artikels aus Zeit Online zur „Bicycle Architecture Biennale“.

Der Fußgängerverkehr wird - der Intention unserer Gesetzgebung nach - wie jeder Ablauf und jede Handlung so genau wie möglich niedergeschrieben beziehungsweise in Details geregelt. In der Straßenverkehrsordnung von 1960 werden unter „VIII. Abschnitt. Fußgängerverkehr.“ folgende Punkte behandelt:

> §76. Verhalten der Fußgänger.
> §76a. Fußgängerzone
> §76b. Wohnstraße
> §76c. Begegnungszonen
> §77. Geschlossene Züge von Fußgängern.
> §78. Verhalten auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten.[8]

Die beiden Auszüge geben einen Einblick in die österreichische Gesetzeslage, und zeigen, wie sehr diese für den motorisierten Verkehr ausgelegt ist:

„b) wenn ein Schutzweg nicht vorhanden ist, erst dann auf die Fahrbahn treten, wenn sie sich vergewissert haben, daß sie hiebei andere Straßenbenützer nicht gefährden.

(5) Fußgänger haben die Fahrbahn in angemessener Eile zu überqueren. Außerhalb von Schutzwegen haben sie den kürzesten Weg zu wählen; hiebei dürfen sie den Fahrzeugverkehr nicht behindern.“[9]

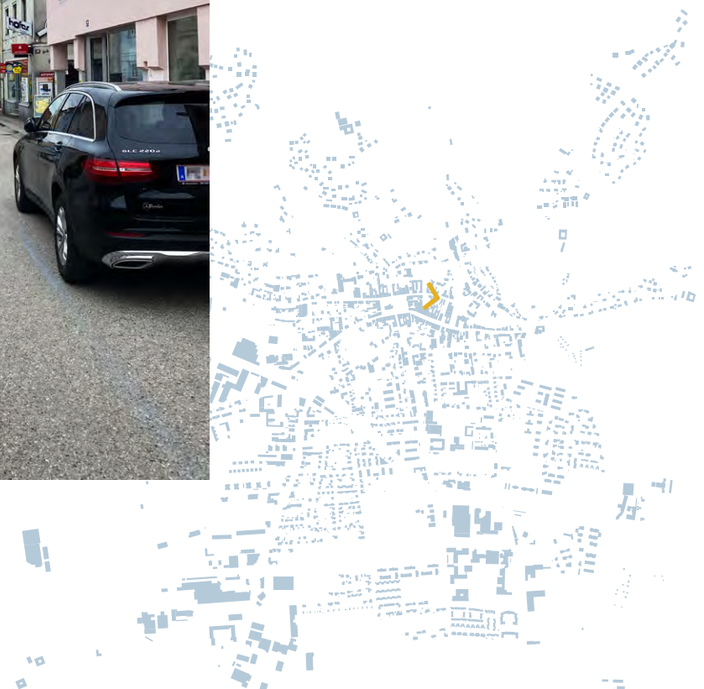
Wie sehr der Autoverkehr immer noch über jeden der Fußgänger:innen gestellt wird, ist - wie in vielen Fällen - auch am Beispiel der Dr. Schober-Straße im Zentrum von Perg zu sehen. Von der insgesamt 11 Meter breiten Einbahnstraße werden 9 Meter dem Individualverkehr gewidmet. Zwei Parkstreifen und eine Fahrspur bieten Raum für die Autos, während den Fußgänger:innen lediglich zwei schmale Gehwege entlang des Straßenrandes verbleiben. Weder Pflanzen noch Bäume brechen die Asphaltfläche auf und laden zum Flanieren oder Verweilen ein.

[7] Reidl. Ein Radweg macht noch keine Fahrradstadt.

[8] vgl. 2023 Bundesministerium für Finanzen: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 23.08.2023

[9] 2023 Bundesministerium für Finanzen: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 23.08.2023

Dr. Schober-Straße



STRASSENRAUM MORGEN

REFERENZ:
NEUGESTALTUNG PRATERSTRASSE
WIEN, ÖSTERREICH

Dass Straßenzüge auch anders aussehen können, zeigt das Büro 3:0 Landschaftsarchitektur aus Wien mit dem Entwurf für die Praterstraße in Wien, Österreich. Der grüne Boulevard spannt die Verbindung zwischen Ring und Prater auf. Im Vorfeld wurde für das Projekt ein Bürger:innenbeteiligungsverfahren über 2 Jahre durchgeführt, welches sich dann auch auf das Ergebnis auswirkte. Wichtige Gestaltungsansätze für das Team waren, Lebensqualitäten auch an heißen Tagen spüren, mehr Platz für die Menschen schaffen, Rad-Langstrecken integrieren und einen Park als Grätzeltreffpunkt einbinden.[10]

[10] vgl. 3:0 Landschaftsarchitektur. Neugestaltung Praterstraße.

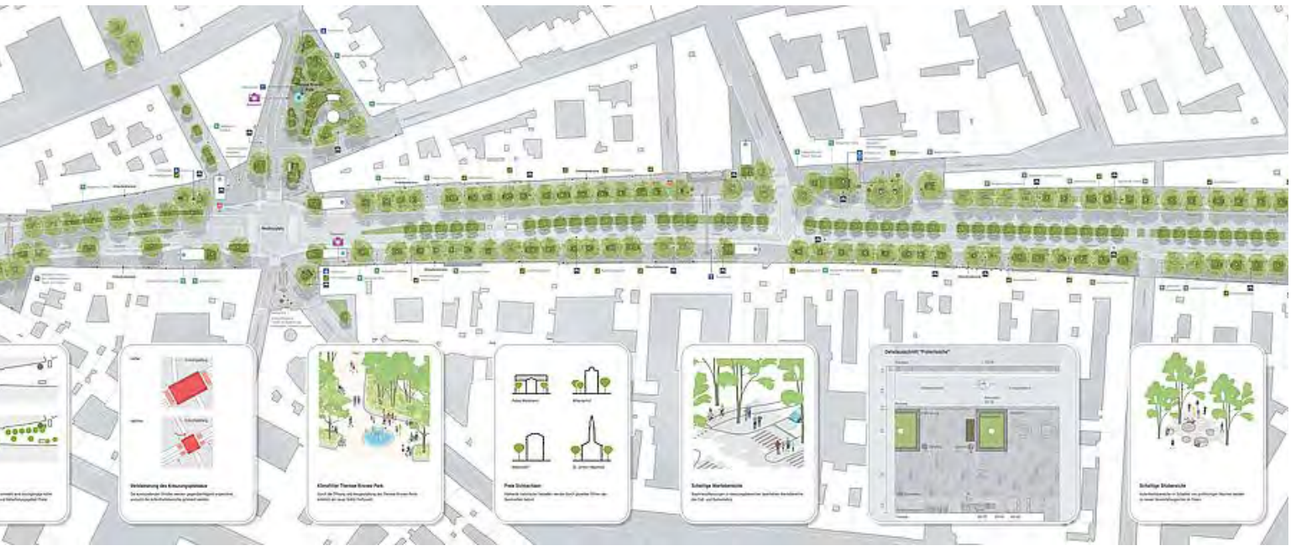


Abb. 4: Praterstraße Lageplan

Abb. 5: Praterstraße

VON ALLTÄGLICHEN WEGEN ZU ALLTAG AUF DEN STRASSEN

Der Begriff Stadt kann auf unterschiedlichste Weise beschrieben werden. Sie ist ein Ort mit hoher Dichte an Gebäuden, Personen und Autos, mit viel Lärm, Gestank durch Abgase und dröhnendem Folgetonhorn. Aber auch Menschenmassen auf den Gehsteigen prägen unser Bild von Stadt. Für mich ist Stadt zum einen ein Raum für Begegnungen, zufälliger Treffen und Gemeinschaften und zum anderen ein Ort mit Nutzungsvielfalt ohne Grenzen und der Überlagerung von verschiedensten Aktivitäten. Das, was eine Stadt ausmacht, sind nicht allein Autos und Gebäude, es sind auch Menschen im städtischen Raum. Der wesentliche Unterschied: im Gegensatz zu den Autos macht jede einzelne und jeder einzelner von uns die Stadt auf friedlichere, kommunikativere und ökologischere Weise lebendig.

Bei der Städteplanung geht es nicht um Aussehen, besser noch um Gestalt und Wirkung des Raumes dazwischen. Doch zuvor müssen immer wieder die gleichen Fragen gestellt werden: Wer benutzt den städtischen (Zwischen) Raum? Für wen oder was wird geplant? Wer sind diejenigen, die diesen Ort benutzen? Menschen als Maßeinheit zu verstehen und anzuwenden sind und bleiben das zentrale Kriterium für Planungsvorgaben im Städtebau, auch wenn in beziehungsweise mit der Moderne historisch gesehen temporäre Werte-Verschiebungen stattgefunden haben. 30 Meter breite Straßen sind nicht für das menschliche Gehen ausgelegt, sondern für wesentlich höhere Geschwindigkeiten. Doch Stadträume haben auf Augenhöhe zu funktionieren und nicht vom Flugzeug aus. Jan Gehl bezeichnet diese Planungsweise, wo in Architekturmodellen in vogelperspektive entworfen wird und keine räumliche Überprüfung auf Augenhöhe stattfindet, als „Bird Shit Architecture“ und bezieht sich dabei vor allem auf die neue Hauptstadt von Brasilien, Brasília. Weiters erklärt er, dass das Leben in einer Stadt von den jeweilig lokalen beziehungsweise regionalen Kontexten und Bedingungen abhängt. Was waren beispielsweise Folgen einer solchen Planungssicht? Viele Hochhäuser verschatten die Straßen und machen diese windiger, die sich umgebenden städtischen Räume werden damit unwirtlich(er). Wenn Straßen mit Lärm und Gestank gefüllt sind, verringern sich „Lebens-Bedingungen“ ebenso. Es gibt einen Zusammenhang zwischen dem, was eine Stadt macht, und dem, was wir Menschen machen. Wenn eine Stadt Plätze bietet, wo wir auf einer Bank einen Kaffee trinken und nebenbei Kinder spielen können, gehen wir gerne dorthin.

Im Zuge verschiedenster gegenwärtiger Faktoren, beispielsweise des Klimawandels, verändert sich Stadtplanung. Dabei rückt gleichzeitig die Bedeutung des Außenraumes stärker in den Fokus. Bäume und Pflanzen, Begrünungen von Dächern und Fassaden und dem Versprühen von Wasser sollen dem städtischen Hitzeinsel-Effekt und der generellen Stadterhitzung entgegenwirken. Ein Blick auf die geografische Lage von Städten zeigt den Zusammenhang zwischen den witterungsbedingten Einflüssen und dem Außenraum. Stilvoll eingerichtete Wohnungen und Inspirationen für das Interieur finden wir in Skandinavien, dort halten sich die Bewohner:innen aufgrund des Wetters verhältnismäßig mehr im Innenraum auf. Im Süden, in Italien oder in Griechenland findet das Leben vor allem auf den Straßen und auf den Plätzen statt.[11] In Österreich steigt stetig die Anzahl an Hitzetagen und Tropennächte. Um den Folgen des Klimawandels etwas entgegenzuwirken und die Siedlungsräume lebenswert zu erhalten, wurde das Schwammstadt-Prinzip entwickelt. Diese Bauweise sichert das Überleben von Stadtbäumen und bietet unterirdisch Retentionsraum für Niederschlagswasser, der das Kanalsystem entlastet und die Bäume bei Trockenperioden versorgt. Das Schwammstadt-Prinzip trägt dadurch zu einem angenehmeren städtischen Klima bei.

[11] vgl. Süddeutsche Zeitung. Jan Gehl über Fußgänger.

Ein weiterer Aspekt, der die Stadtplanung beeinflusst, ist die Veränderung unseres Alltags im Vergleich zu früher. Wir studieren und steigen später in das Berufsleben ein. Wir haben länger Ferien und nehmen uns Urlaub. Wir legen mehr Wert auf den Ausgleich zur Arbeit und achten auf unsere Work-Life-Balance. Weniger Stunden arbeiten und eine verkürzte Arbeitswoche sind keine Seltenheit mehr. Seit einem Jahr wird in unterschiedlichen Modellen und Branchen die 4-Tage-Woche getestet. Wir engagieren uns ehrenamtlich in Vereinen und pflegen unsere Hobbys. So soll auch die Stadtplanung auf die Verlagerung unserer Prioritäten Rücksicht nehmen.

Das Wichtigste an einer zeitgemäßen und für die Zukunft offenen Stadtplanung ist, das Leben in den Vordergrund zu rücken, die Wege für diese Proportionen, Sichtwinkel und Perspektiven anzuordnen und an das Schritttempo auszurichten. Es muss ein wechselseitiges Beachten und Respektieren existieren und ein guter Umgang zwischen allen beteiligten Verkehrsteilnehmer:innen ermöglicht werden. Straßenraum muss wieder zu Stadtraum werden.

REFERENZ:
LA RAMBLA
BARCELONA, SPANIEN

Ein Beispiel, in dem das Stadtleben im Vordergrund steht, zeigt die 1,2 km lange Promenade La Rambla in Barcelona, Spanien. Sie liegt in der Altstadt Barcelonas und verbindet den Plaça de Catalunya mit dem Alten Hafen. Wie ein grüner Faden schlängelt sich die Allee durch das dichte Häusermeer. In der Mitte dieser Allee befindet sich die breite Fußgängerzone, auf der sich unter anderem kleine Läden, Gastgärten oder Cafés ausbreiten. Zwischen dem Gehsteig bei den Gebäuden und der Flaniermeile in der Mitte befindet sich dazwischen jeweils eine Fahrspur mit Parkmöglichkeiten. Ein wesentliches Merkmal bei großen Promenaden, wie der La Rambla, sind die markanten Endpunkte, die wie Magneten natürlicher Bewegungsflüsse in der Stadt wirken. Ein ähnliches Beispiel dafür ist die Avenue des Champs-Élysées in Paris, die die Verbindung zwischen dem Place de la Concorde mit dem Obelisken und dem Place Charles-de-Gaulle mit dem Arc de Triomphe bildet.

Abb. 6: La Rambla

FREIE STRASSEN

In der herkömmlichen Stadtplanung wurden Straßen hauptsächlich für den Autoverkehr entworfen. Dies führte zu einer Dominanz des motorisierten Individualverkehrs auf Kosten der Bedürfnisse von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und der Schaffung von sozialen Räumen. Das Buch „Manifest der freien Straßen", das 2022 von „Allianz der freien Straßen" herausgegeben wurde, bringt dieses Ungleichgewicht ins Rampenlicht und fordert, dass der Straßenraum als ein lebendiger Treffpunkt und ein Raum für soziale Interaktion und Gemeinschaftsaktivitäten betrachtet werden soll. Diese Kritik ist ein Aufruf zur Umgestaltung unserer Städte und zur Priorisierung von sozialen und ökologischen Belangen über die noch immer vorherrschenden alten Paradigmen von Stadtplanung.
In sieben Thesen wird ein möglicher Weg zu einer nachhaltigeren und lebenswerteren Stadt gezeigt:

„Nachbarschaftsthese: Die Straße ist unser Treffpunkt mit dem Fremden. Verändern wir Straße - verändern wir Gesellschaft.

Mobilitätsthese: Die Nutzung des Stadtraums als Parkplatz ist ein fundamentales Missverständnis. Echte Freiheit beginnt jenseits unserer privaten Autos. Befreien wir uns von ihnen!

Wirtschaftsthese: Befreite Straßen sind Lebensadern des Fortschritts. Sie versorgen uns zuverlässig und schaffen neue Räume für Kreativität und Innovation.

Gesundheitsthese: Befreite Straßen sind charmante Einladungen. Auf ihnen sind alle Menschen sicher, gesund und gerne unterwegs.

Klimathese: Befreite Straßen schützen unser Leben und das der kommenden Generationen. Mit ihnen lassen sich Extremwetterlagen besser bewältigen.

Politikthese: Um Straßen zu befreien, braucht es politischen Willen. Konflikte müssen ausgehalten, Neues muss gewagt und manches auch wieder verworfen werden.

Beteiligungsthese: Um Straßen zu befreien, braucht es Pioniere. Wir alle können diesen Kulturwandel mitgestalten."[12]

[12] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße.

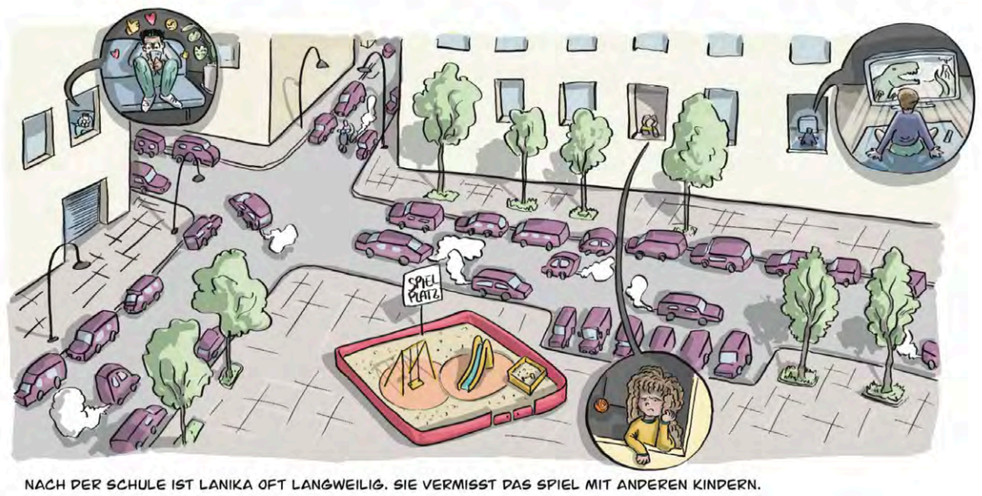


Abb. 7: Gesundheitsthese: Vorher

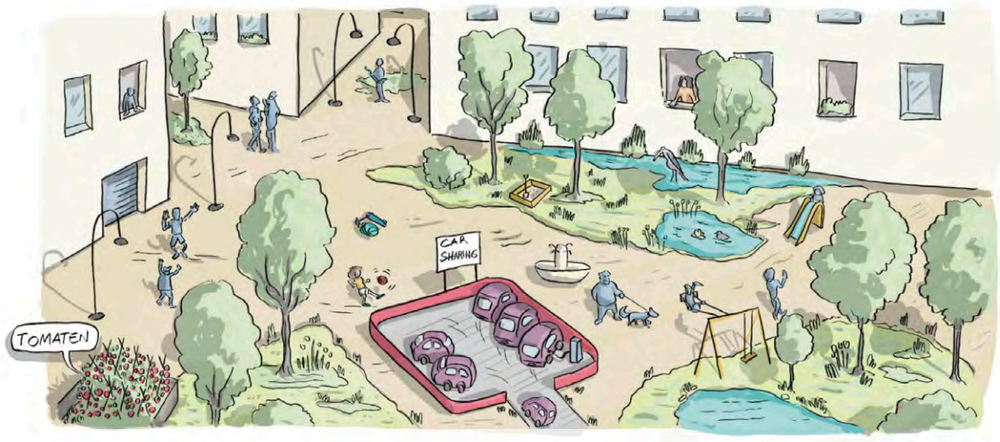
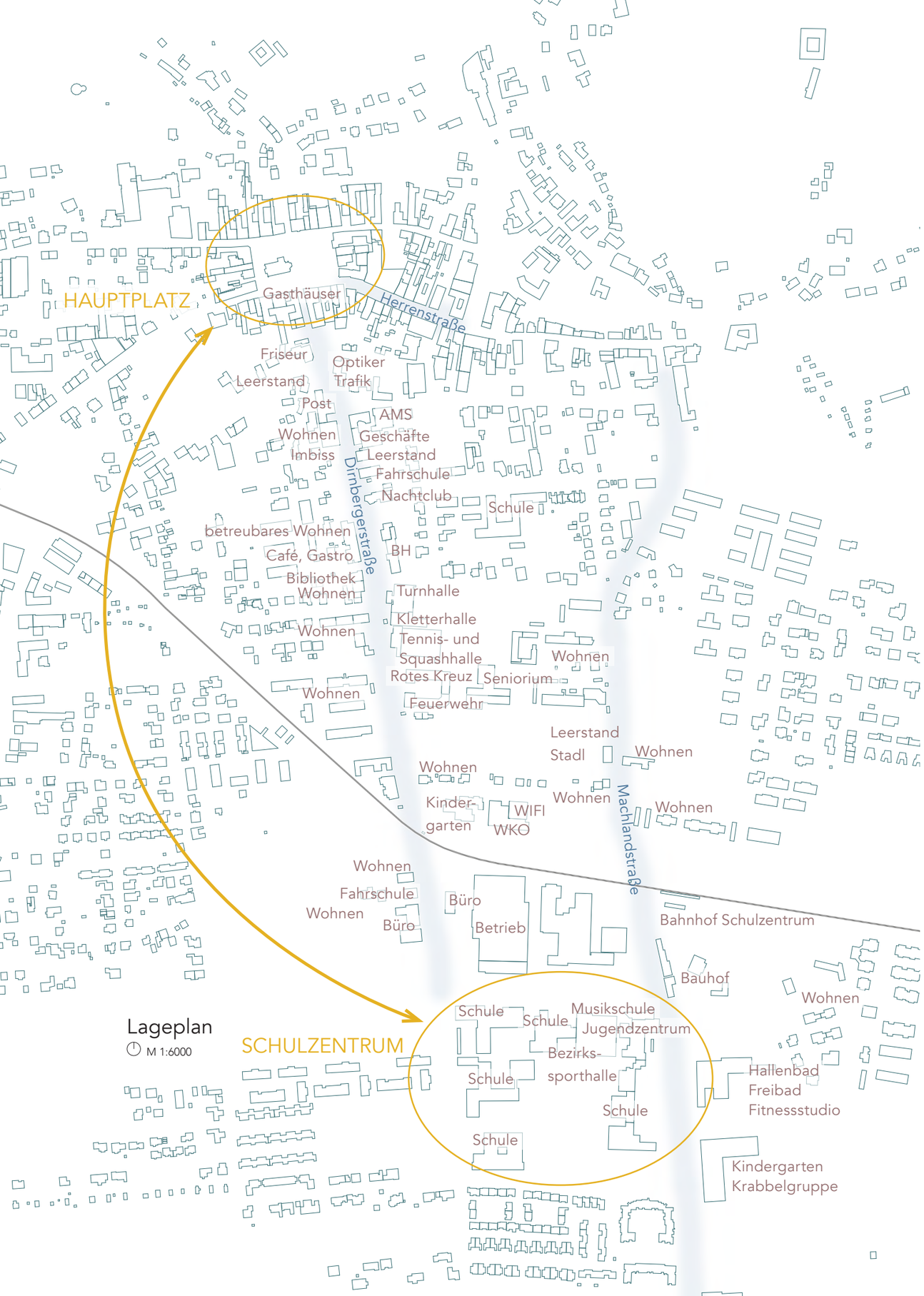


Abb. 8: Gesundheitsthese: Nachher

VERBINDUNG



Lageplan
M 1:6000

STARTPUNKT HAUPTPLATZ

„Start- und Endpunkte“ von Verbindungen sind nicht nur irgendwelche Plätze, die miteinander verbunden werden. Sie sind im jeweiligen Kontext besondere Orte, entweder aufgrund ihrer Bedeutung (Hauptplatz), ihrer Lage (Meer) oder ihrer Wichtigkeit (Drehscheibe, Orientierungspunkt).

In Perg ist der wichtigste und größte Platz der Hauptplatz. Die Straße, die vom Hauptplatz Richtung Osten führt und in der sich die meisten Menschen aufhalten, ist die Herrenstraße. Aufgrund des vielfältigen Angebotes an Einkaufsmöglichkeiten zieht sie die Bewohner:innen mit ihren Autos an. Neben der Herrenstraße bietet die Dirnbergerstraße, die vom Hauptplatz in den Süden der Stadtgemeinde verläuft, unterschiedlichste Angebote an Aktivitäten und Veranstaltungen, Wohnräume und Platz für Organisationen machen die bestehenden und vielfältigen Nutzungen die Straße spannend.

Folgen wir dieser Dirnbergerstraße an ihr südliches Ende finden wir nach dem geschichtlichen Zentrum des Hauptplatzes ein weiteres jüngeres Zentrum: Vier höhere Schulen, die Landesmusikschule, eine Mittelschule, die Bezirkssporthalle und das Jugendzentrum bilden das Schulzentrum von Perg. Alle Schulen sind fußläufig, maximal fünf Minuten, an die Bahnhaltestelle „Perg Schulzentrum“ angebunden. Weiters befinden sich das Hallenbad mit Freibad, Massageeinrichtungen, Physiotherapeuten und ein Fitnessstudio in nächster Nähe. Und darüber hinaus wurde aktuell ein neuer Kindergarten mit Krabbelgruppe errichtet.

Auch in Perg gibt es das Potenzial zweier Orte, die wie Magneten wirken und eine Verbindung im städtischen Raum schaffen können. Der Hauptplatz und das Schulzentrum haben die Aussicht, nicht nur funktionale Knotenpunkte

zu sein, sondern auch soziale und kulturelle Zentren für die Gemeinschaft zu repräsentieren. Durch Förderung von kulturellen Veranstaltungen, Kunstinstallationen, Grünflächen und sozialen Treffpunkten zwischen den beiden Plätzen kann der Verbindungsweg zu einem pulsierenden und lebendigen Ort werden.

Die direkte Verbindung dieser beiden Orte besteht über die Verkehrsflächen. Neben dem weißt Perg aktuell sogar noch größere Agrarflächen in der Nähe zum Zentrum auf, die eventuell für ein Freiraumkonzept eine wichtige Grundlage sein könnten. Inwieweit müssen dafür auch über den Straßenraum hinaus weitere, tunlichst unbebaute Grundstücke herangezogen werden? In der Stadtentwicklung spielt die Grundstückspolitik eine wichtige Schlüsselrolle bei der Festlegung, Nutzung und Entwicklung von Grundstücken. Die gezielte Einbeziehung von unbebauten Flächen in die städtische Planung und Gestaltung kann entscheidend sein, um Grünflächen, Parkanlagen, Spielplätze und soziale Treffpunkte zu schaffen, den öffentlichen Raum zu bereichern und die Lebensqualität in der Gemeinde Perg zu verbessern.

KONZEPT: VERBINDUNG

Die Magneten (Hauptplatz und Schulzentrum) stellen eine so logische Nord - Süd Verbindung von Perg dar, dass daraus mein Projekt entstanden ist und die Grundlage dafür bildet. Die Analyse des Bestandes, die Berücksichtigung der aktuellen gesamtgesellschaftlichen Themen und eine zeitgemäße Stadtplanung formen meinen Entwurf. Dabei stehen das Stadtleben und die Menschen im Mittelpunkt. Die entscheidende Perspektive ist das Erleben des Stadtraums auf Augenhöhe. Wie fühlt sich die knapp 960 Meter lange Verbindungsstraße aus Sicht einer Fußgänger:in an?

Fünfzehn Minuten gehe ich vom Hauptplatz zum Schulzentrum. Einfach nur geradeaus. Keine Abbiegungen, keine großen Kreuzungen. Nichts, was mich stoppen lässt. Die Dirnbergerstraße ist eine relativ breite und doch sehr ruhige Straße und das, obwohl viele verschiedenste Angebote die Menschen anziehen. Parkplatz gibt es hier zur Genüge. Vorbei an Wohnblöcken, Geschäften und Gebäuden für Freizeitaktivitäten schlendere ich in der prallen Sonne die Straße entlang. Nur vereinzelt spenden Bäume mir Schatten, die mich allerdings ohne vorhandene Sitzgelegenheiten nicht zum Verweilen einladen.

Stellt die Dirnbergerstraße auch die natürliche Verbindung für die Benutzer:innen her? Wie kann der Straßenraum für die Bewohner:innen gestaltet werden und wie können die bestehenden Gebäude, vor allem die Erdgeschosszonen, oder freie Grundstücke dabei integriert werden?

KONFLIKTPUNKTE

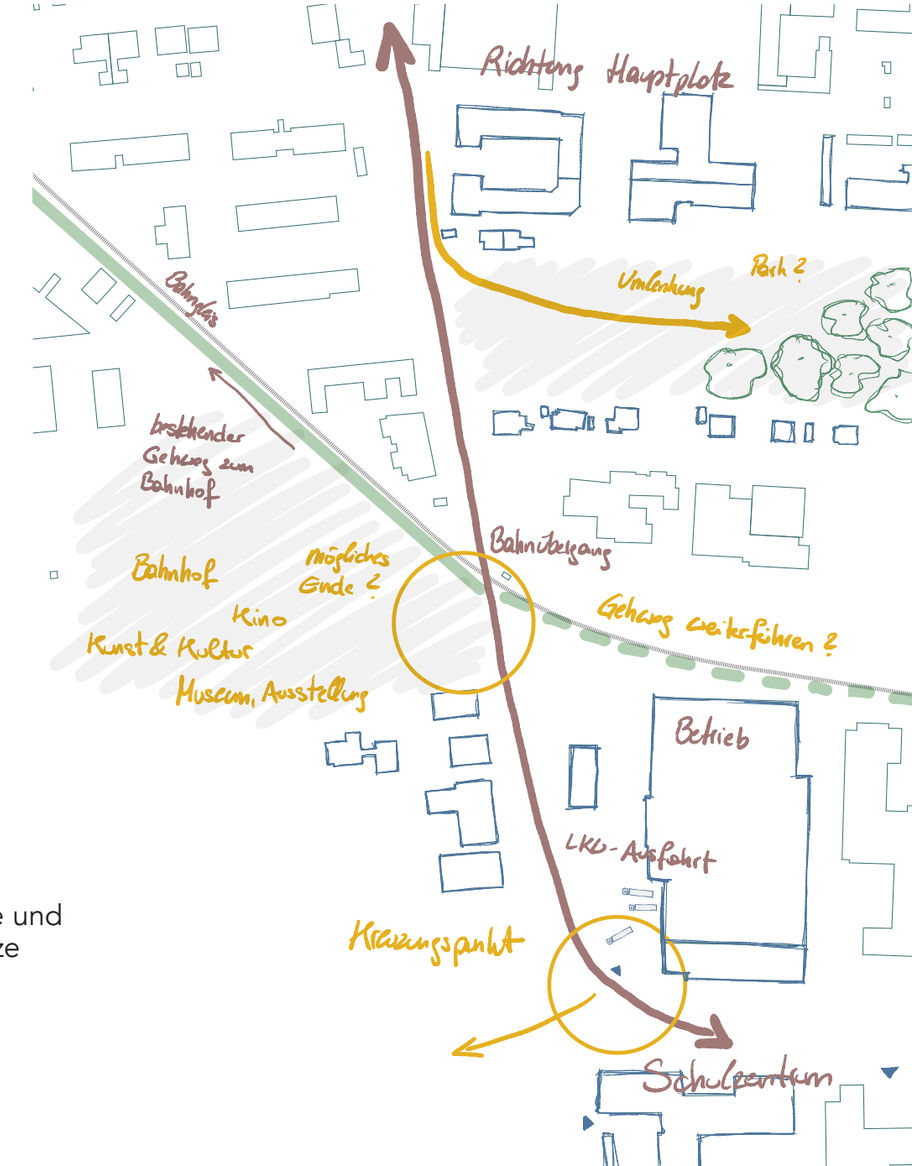
Die an sich gerade und kürzeste Verbindung vom Hauptplatz zum Schulzentrum führt nach dem Bahnübergang zu einem großen Betrieb, bei dem fast im Minutentakt LKWs hinein- und herausfahren (siehe Abbildung „Konfliktpunkte und Lösungsansätze“ rechts). Dieser Kreuzungspunkt zwischen Schwerlastverkehr und Fußgänger:innen ist eine unauflösbare Tatsache, da weder die Firma, noch die Lastfahrzeuge oder die Schulen verlegt werden können. Das Projekt weißt an diesem Ort ein Problem auf. In verschiedenste Szenarien wird dargestellt, wie das Problem gelöst werden kann:

Szenario eins: Angenommen, das Ziel der Verbindung stellt doch nicht das Schulzentrum dar. Im Süden des Bahnübergangs gibt es ein großes, freies Feld, wo sich ein neues Zentrum, ein neues Ende, etablieren könnte. Die Analyse der vorhandenen und fehlenden Nutzungen zeigt, dass Perg wenig Raum für Kunst und Kultur bietet. Auf der freien Fläche kann ein Ort für Museen, Ausstellungsbereiche und Kino entstehen. Doch kann das Schulzentrum in der Stadtplanung vergessen beziehungsweise ausgeblendet werden? Nein. Die Schaffung eines solchen kulturellen Ortes könnte im Gegenteil zu einer verstärkten Verbindung zum Schulzentrum bewirken.

Szenario zwei: Auf dem gerade oben beschriebenen freien Grundstück könnte auf Grund der Lage bei dem Schienennetz ebenso als Endpunkt ein neuer Bahnhof mit warmen Wartemöglichkeiten und kleinen Imbissen, beispielsweise einem Bäcker entstehen. Wie auch in Szenario eins wird dadurch eine wichtige Verknüpfung zum Schulzentrum hergestellt und alle Schüler:innen, die mit dem Regionalzug zur Schule fahren, müssen den Kreuzungspunkt beim Betrieb passieren. Außerdem liegen die beiden bestehenden Haltestellen in einer guten Distanz zu einander.

Szenario drei: Ein Geh- und Radweg führt neben den Gleisen vom Bahnübergang nach Westen zur Haltestelle „Bahnhof Perg“. Dieser Weg könnte ausgebaut und östlich zur Haltestelle „Perg Schulzentrum“ weiter geführt werden. Allerdings ist die Abtretung von Flächen vom Kindergarten oder dem Betrieb in beiden Fällen nicht realistisch.

Szenario vier: Im Norden kurz vor dem Bahnübergang befindet sich ein Feld, das die Dirnbergerstraße mit der nächsten Parallelstraße im Osten verbindet. Das Schulzentrum liegt zwischen diesen beiden Straßen und kann von beiden erreicht werden. Der Verbindungsweg wird damit dann über diese kleine landwirtschaftliche Fläche umgelenkt und der öffentliche Raum, zum Beispiel mit einem Park, erweitert.



Konfliktpunkte und Lösungsansätze

DIE VERBINDUNG

Das Schulzentrum bleibt in meinem Projekt der gegenpolige Magnet zum Hauptplatz. Die Verbindung und Anziehung dieser beiden Orte verstärken den Weg dazwischen. Dieser führt, wie in Szenario vier (siehe Seite 67), vom Hauptplatz ausgehend entlang der Dirnbergerstraße, über die Umlenkung beim Feld weiter Richtung Süden entlang der Machlandstraße zum Schulzentrum.

In meiner Arbeit untersuche ich den Straßenraum und zeige durch punktuelle Einblicke entlang der Nord - Süd Verbindung die Erweiterung des öffentlichen Raumes. Die unterschiedlichen Szenarien stellen die Möglichkeiten und das Potenzial einer Straße in einer Gemeinde am Land dar. Dabei werden folgende Einblicke in der Arbeit dargelegt:

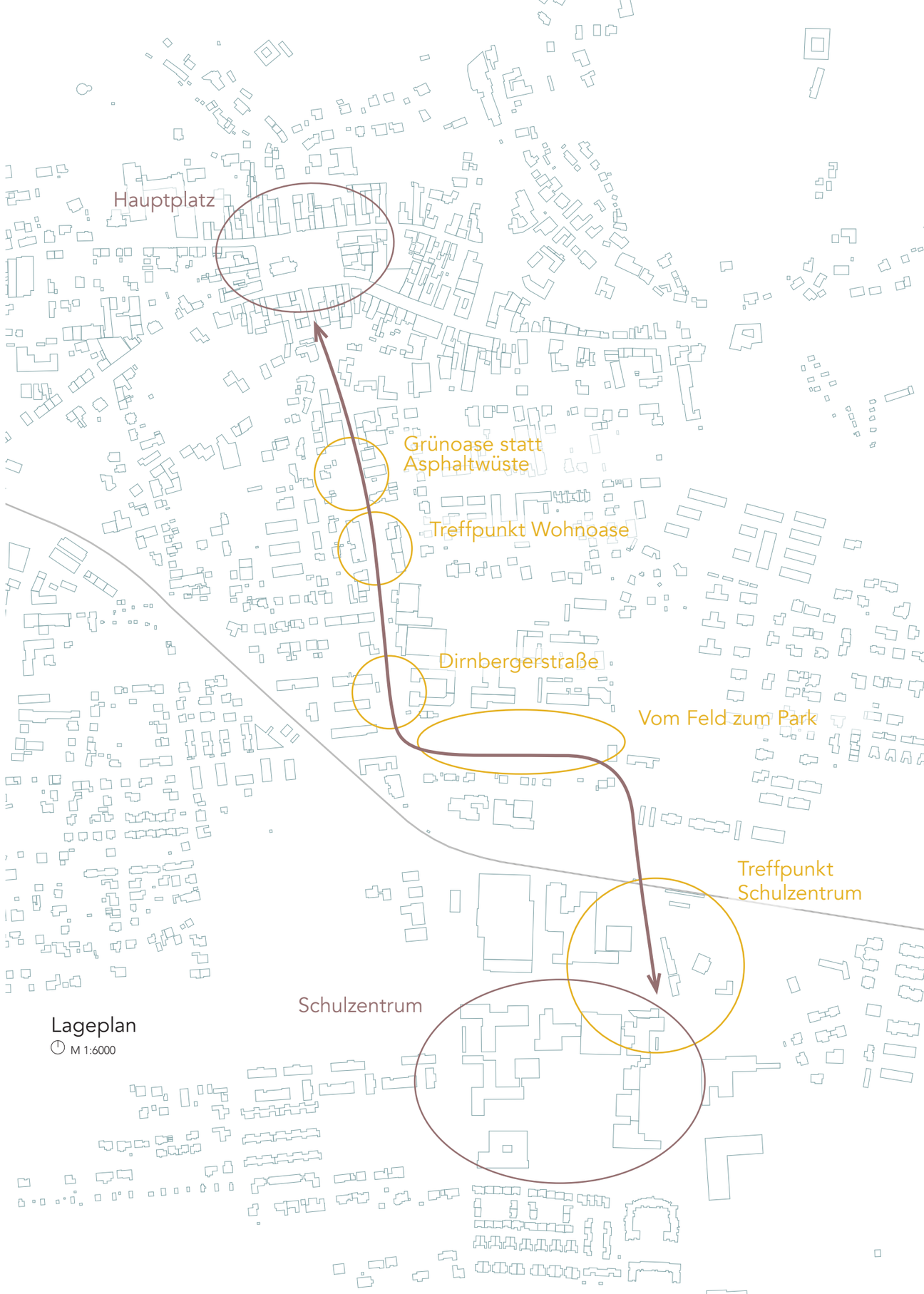
Dirnbergerstraße: Anhand der Dirnbergerstraße stelle ich den regulären Geh- und Radfahrbereich, der den Verbindungsweg verdeutlicht und sich vom Hauptplatz zum Schulzentrum schlängelt, dar. Dabei wird auf die unterschiedliche Aufteilung, Gliederung, Nutzung und Ausführung des Straßenraumes eingegangen.

Grünoase statt Asphaltwüste: Dieser Eingriff zeigt, wie Stellplätze und Leerstand anders genutzt werden können.

Treffpunkt Wohnoase: Das bestehenden Gebäude „Wohnoase“ bietet betreubares Wohnen für ältere Menschen. Die unterschiedlich genutzte Erdgeschosszone wird im Außenbereich erweitert.

Vom Feld zum Park: Die Umlenkung über die landwirtschaftliche Fläche schafft Platz für einen innerstädtischen Park. Eine alte Scheune im Osten des Feldes bietet Platz für Jugendliche.

Treffpunkt Schulzentrum: Dieser Einblick zeigt die Verbindung der Schulen mit der Bahnhaltestelle und greift die Wichtigkeit von informellen Räumen, wie den Außenraum von Schulen auf.



DIRNBERGERSTRASSE

„Um Straßen zu befreien, braucht es politischen Willen. Konflikte müssen ausgehalten, Neues muss gewagt und manches auch wieder verworfen werden.“[13]

[13] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S. 110

BESTEHENDER STRASSENRAUM

Die 13 Meter breite Straße ist aufgeteilt in Gehweg, der meistens auf beiden Seiten vorhanden ist, Parkstreifen, Radfahrstreifen und Fahrbahn. In manchen Abschnitten der Dirnbergerstraße gibt es zusätzlich noch einen Radweg. Rund 65% des Straßenraumes wird vom motorisierten Individualverkehr eingenommen.

Die nächsten Seiten zeigen unterschiedliche Formen der Gestaltung mitsamt den jeweiligen entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten. Dabei spielen die Breite des Freiraumes, der Verkehr, Aus- und Einfahrten und das Überqueren der Straße eine wichtige Rolle.

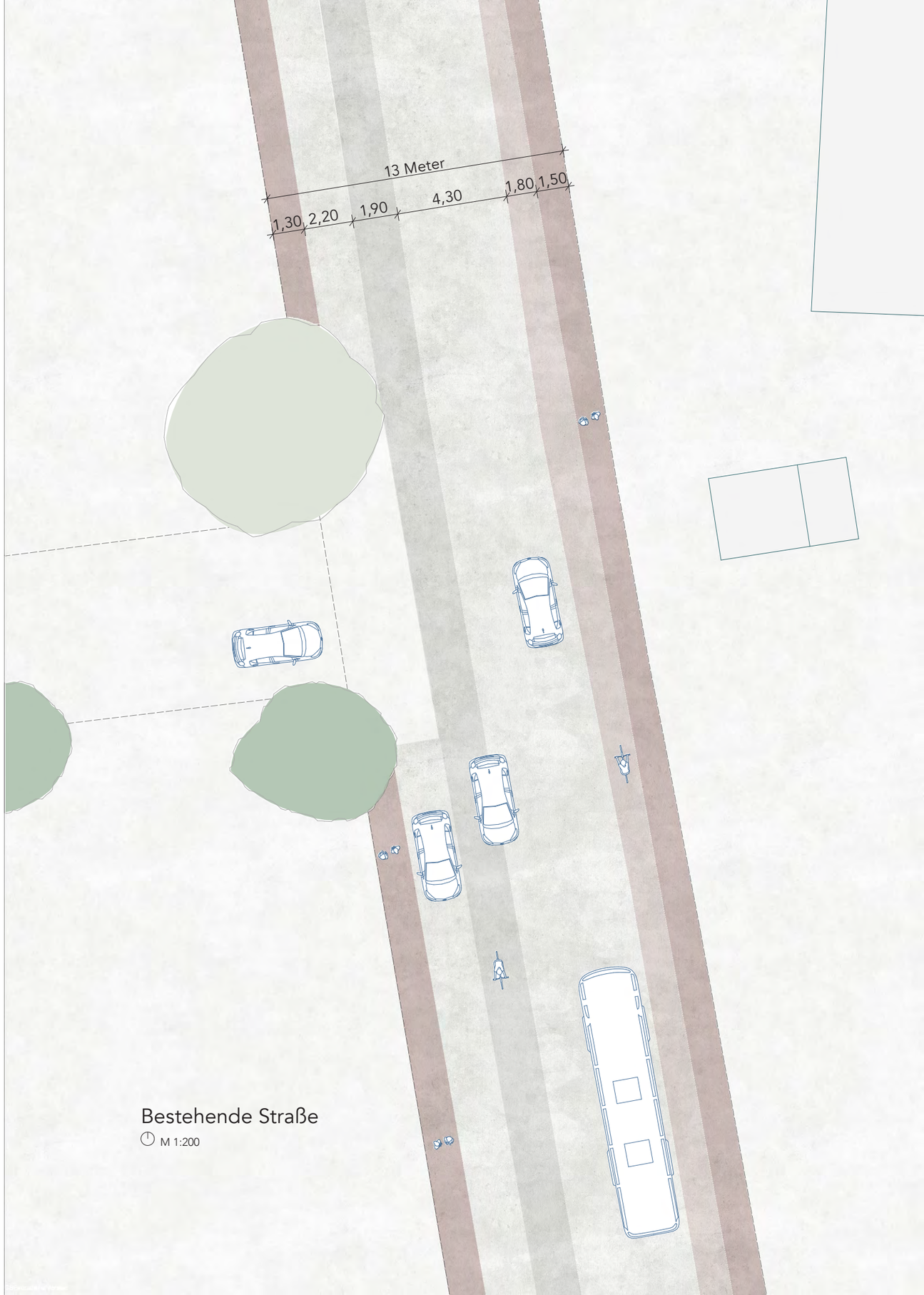
Variante Fußgängerzone: Die gesamte Breite des Straßenraumes wird den Fußgänger:innen und den Radfahrer:innen zugeschrieben. Diese Variante wird vor allem in Städten, beispielsweise in Einkaufsstraßen, wo viele Menschen aufeinander treffen, angewendet.

Variante Begegnungszone: In diesem Konzept gibt es keine Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Geh- und Radfahrbereich mittels Niveauunterschied oder Randsteinen. Alle Verkehrsteilnehmer:innen begegnen sich auf Augenhöhe. Die Autos sind Gäste in dieser Straße.

Variante Seite: Ein breiter Geh- und Radfahrbereich schafft auf einer Seite konzentriert Raum zum Flanieren, für Begegnungen und zum Verweilen. Wenn auf beiden Straßenseiten jedoch zum Beispiel Geschäfte oder Lokale angeordnet sind, ist auf der Seite ohne Gehweg das Gehen nur eingeschränkt möglich.

Variante Mitte: Diese Variante fokussiert den sozialen Raum in der Mitte und steht dabei nicht in direkter Verbindung mit den Erdgeschosszonen der umliegenden Gebäuden.

Variante Beide Seiten: Dieses Konzept ermöglicht auf beiden Straßenseiten ein Dahingehen und schafft gleichzeitig mit einer größeren Breite auf einer Seite mehr öffentlichen Lebensraum.



Variante Fußgängerzone

M 1:200

Variante Begegnungszone

M 1:200

Variante Seite

M 1:200

Variante Mitte

M 1:200

Variante Beide Seiten

M 1:200

KONZEPT: BEIDE SEITEN

In der Dirnbergerstraße befinden sich auf beiden Straßenseiten Wohnräume, Lokale, Geschäfte oder öffentliche Einrichtungen. Daher ist es wichtig, dass sich ein Gehweg auf beiden Seiten und eine Distanz zwischen den Gebäuden und der Straße befinden. Für die Straße in Perg schlage ich deswegen die Variante: Beide Seiten vor.

Ganz gleich, ob die Straße in beiden Richtungen befahrbar ist oder als Einbahn ausgeführt wird, die Aufteilung in den links gezeigten Bereichen bleibt bestehen. Wird der Straßenraum schmäler, so wird der Bereich zum Flanieren breiter.

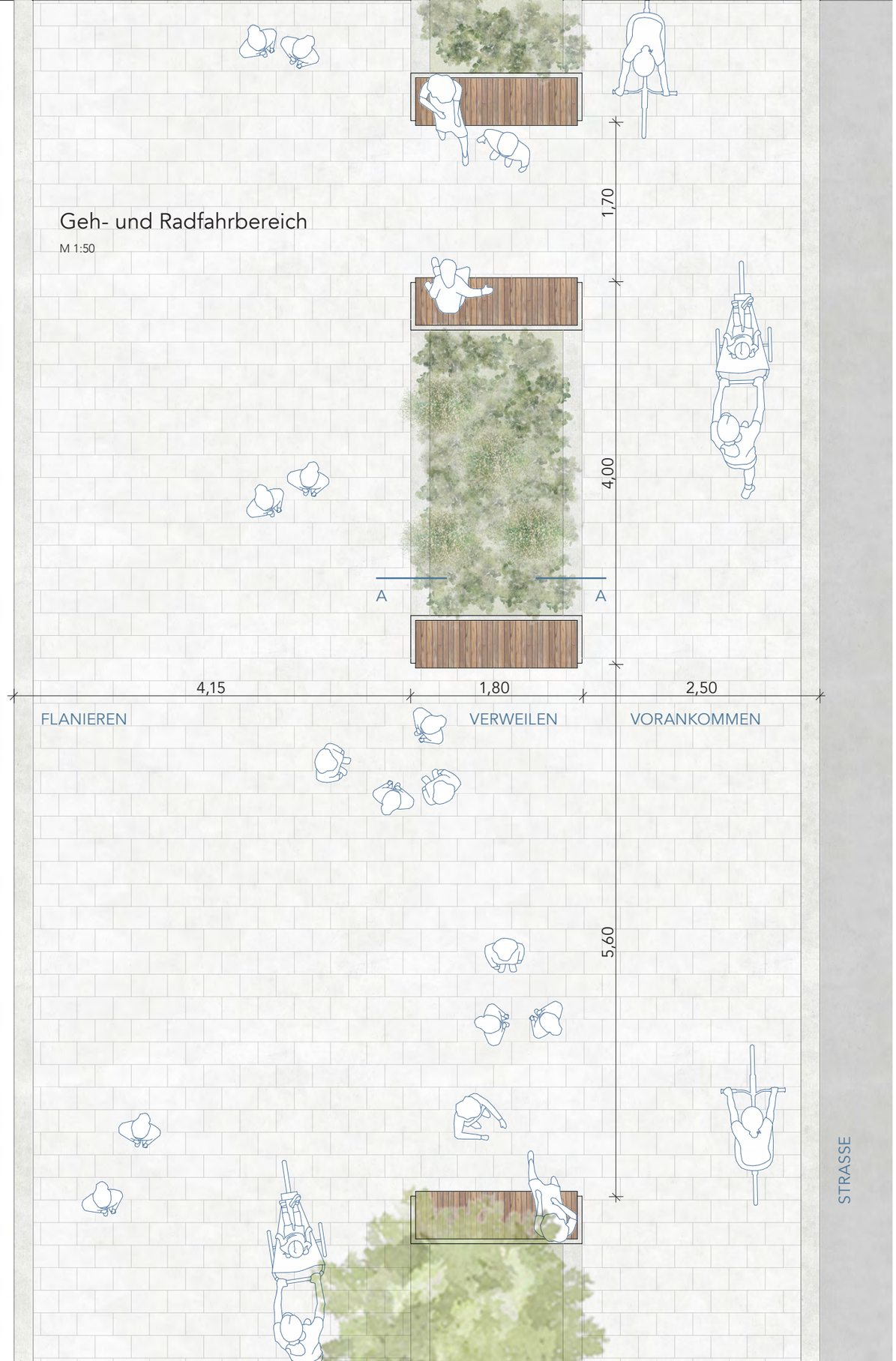
In Perg sind vor jedem Geschäft, jedem Wohnbau und jedem Einfamilienhaus Stellplätze vorhanden. Es ist nicht zusätzlich notwendig den Straßenraum mit Flächen zum Abstellen der Autos zu reservieren. Die Aufmerksamkeit soll im Zentrumsgebiet der Gemeinde nicht auf die Autos, sondern auf die Menschen gerichtet werden. Der Fokus liegt im Gehen, Fahrradfahren und in der Benützung des öffentlichen Verkehrs.

Der breite Geh- und Radfahrbereich wird durch Pflanzenbeete und Bäume in drei Bereiche gegliedert:

Erstens: Der „langsame“ Bereich, der zum Schlendern, Flanieren und Auslagenschauen einlädt.

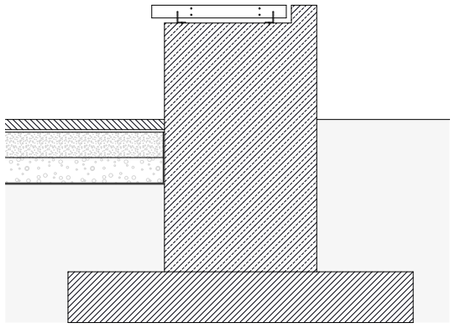
Zweitens: Die Zone mit Sitzbänken schafft Raum zum Verweilen und Stehenbleiben.

Drittens: Der „schnelle“ Bereich, der zum zügigen Vorankommen, wie beispielsweise mit dem Fahrrad, Scooter oder Kindergarten vorhanden ist.



Sitzelement

M 1:25

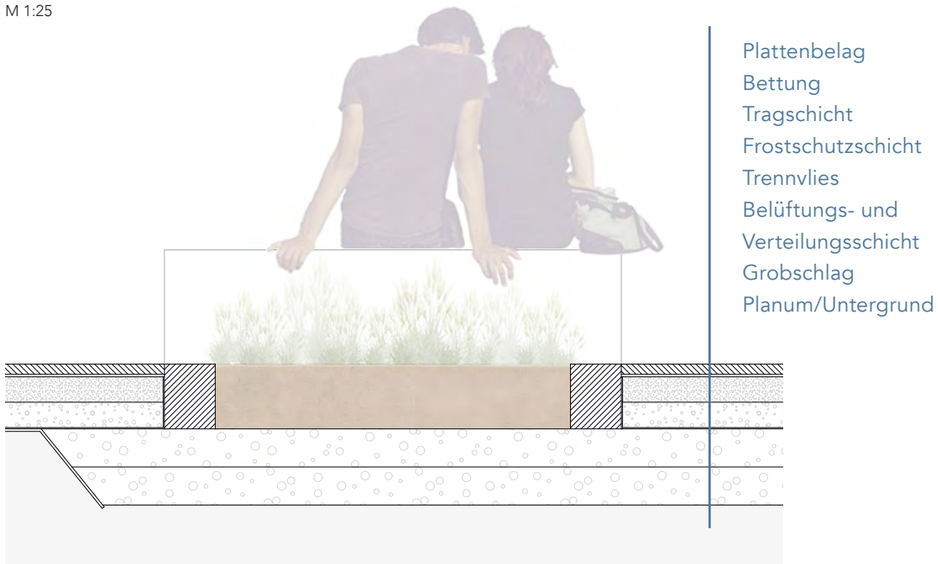


Die Kanthölzer werden in einem Kamm eines L-Winkels eingelegt, der wiederum im Beton befestigt wird. Mittels Edelstahlstäben werden die Kanthölzer miteinander verbunden.

Der Unterbau der befestigten Flächen und der Pflanzenbeete wird nach der entsprechenden Bauweise des Schwammstadtprinzips ausgeführt. Die Bodenoberfläche besteht aus einem versickerungsfähigen Plattenbelag.

Schnitt A-A

M 1:25



GRÜNOASE STATT ASPHALTWÜSTE

„Die Nutzung des Stadtraums als Parkplatz ist ein fundamentales Missverständnis. Echte Freiheit beginnt jenseits unserer privaten Autos. Befreien wir uns von ihnen!“[14]

[14] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S. 28

Leerstand Dirnbergerstraße

Parkplatz Bestand

M 1:500

REFERENZ: MARCONI PARK FOREST, BELGIEN

Kleine innerstädtische Grünräume, wo zuvor brachliegende Flächen oder „tote Winkel“ der Stadt gärtnerisch umgestalten wurden, werden als „Pocket Parks“ bezeichnet. Aufgrund ihrer kleineren Fläche werden sie zu Aufenthaltsräumen oder Spielflächen umfunktioniert.[15]

Der Pocket Park in der Gemeinde Forest in Belgien erstreckt sich zwischen zwei Blockbebauungen. Davor wurde die leere Fläche schon als Verbindungsweg zwischen den zwei Parallelstraßen genutzt. Um dem 100 m langen und schmalen Streifen Aufenthaltsqualitäten zu geben und die Bewohner:innen zum Verweilen einzuladen, wurde dieser in einen kleinen Park mit Spielmöglichkeiten für die Kinder umgestaltet.

Zum einen bietet der Park mit alten Bestandsbäumen und einer neu choreografierten Vielfalt von Sträuchern und Wiesenflächen Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Gleichzeitig ist dies der ruhige Bereich, der zum Lesen, Ausruhen und Plaudern einlädt. Zum anderen wurde mit einer Plattform, die zum Klettern, als Bühne oder Liegefläche verwendet werden kann, mit Spielbereichen und Picknicktischen ein Begegnungsraum eingerichtet.

Die früheren Mauern, die den Park von den Straßen abtrennten, werden zum Teil von örtlichen Jugendverbänden künstlerisch gestaltet und zum Teil wurden sie zu Sitzbänken umgestaltet.[16]

[15] Wikipedia. Pocket Parks.

[16] Suède 36. Marconi Park in Forest.

Abb. 9: Marconi Park, Forest

POCKET PARK: GRÜNOASE

Ich stelle mir vor, wie ich auf einer Decke in der Wiese liege. Mit leicht geöffneten Augen blinzle ich zwischen den Blättern der Baumkronen hindurch in den fast wolkenlosen, blauen Himmel. Die weite Distanz zur Straße und die Abschirmung der Geräusche durch die Bäume und Sträucher lassen mich für einen kurzen Augenblick das Gefühl von Stadt vergessen. Auf einer Parkbank sitzend, sehe ich ein älteres Paar Zeitung lesen. Weiter drüben laufen Kinder spielend durch die Wiese, ein Hund jagt seinem Ball hinterher und eine Joggerin läuft an mir vorbei. Auf dem vorgelagertem Geh- und Radweg stellt gerade eine Familie ihre Fahrräder ab und geht ebenso in den Park. Nach einer Weile stehe ich wieder auf und gehe zum gegenüberliegenden Café, in dem ich mich mit einer Freundin treffe.

Östlich des Pocket Park verläuft der, bereits schon bekannte, Geh- und Radfahrweg. Der gepflasterte Weg wird immer wieder von Pflanzenbeeten mit Sitzmöglichkeiten und Bäumen unterbrochen. Durch den Park selbst verlaufen Kieswege, die verschiedene Wiesenflächen miteinander verbinden. Hundewiesen, Liegewiesen und wild verwachsene Wiesen bieten Lebensraum für Tiere und Menschen. Durch eine Vielzahl von Bäumen soll der Pocket Park zu einer Grünoase in Perg werden. Neben der Freiraumgestaltung greift dieser Entwurf das leerstehende Gebäude gegenüber des Parks auf und schlägt als neue Nutzung ein Café vor.

POCKET PARK: SPIELRAUM

Nach einem anstrengenden Arbeitstag gehe ich von meiner Wohnung Richtung Hauptplatz, um mich mit meinen Freunden zum Basketballspielen zu treffen. Der sportliche Ausgleich und der Austausch mit anderen tut gut. Neben dem Spielfeld toben sich einige Kinder vor dem Schlafengehen nochmal aus. Daneben quatschen Eltern miteinander. Doch nicht nur für Kinder sind Spielgeräte vorhanden, sondern auch Erwachsenen können sich sportlich betätigen. Ich beobachte, wie eine Mutter den achten Klimmzug hintereinander macht. Wow, echt stark, denke ich mir. Zwischen den Bäumen sehe ich auch immer wieder Personen, die ihren Feierabend auf einer Decke in der Wiese verbringen. Nach unserem Spiel werden wir uns vielleicht noch ein abkühlendes Getränk in der gegenüberliegenden Bar genehmigen.

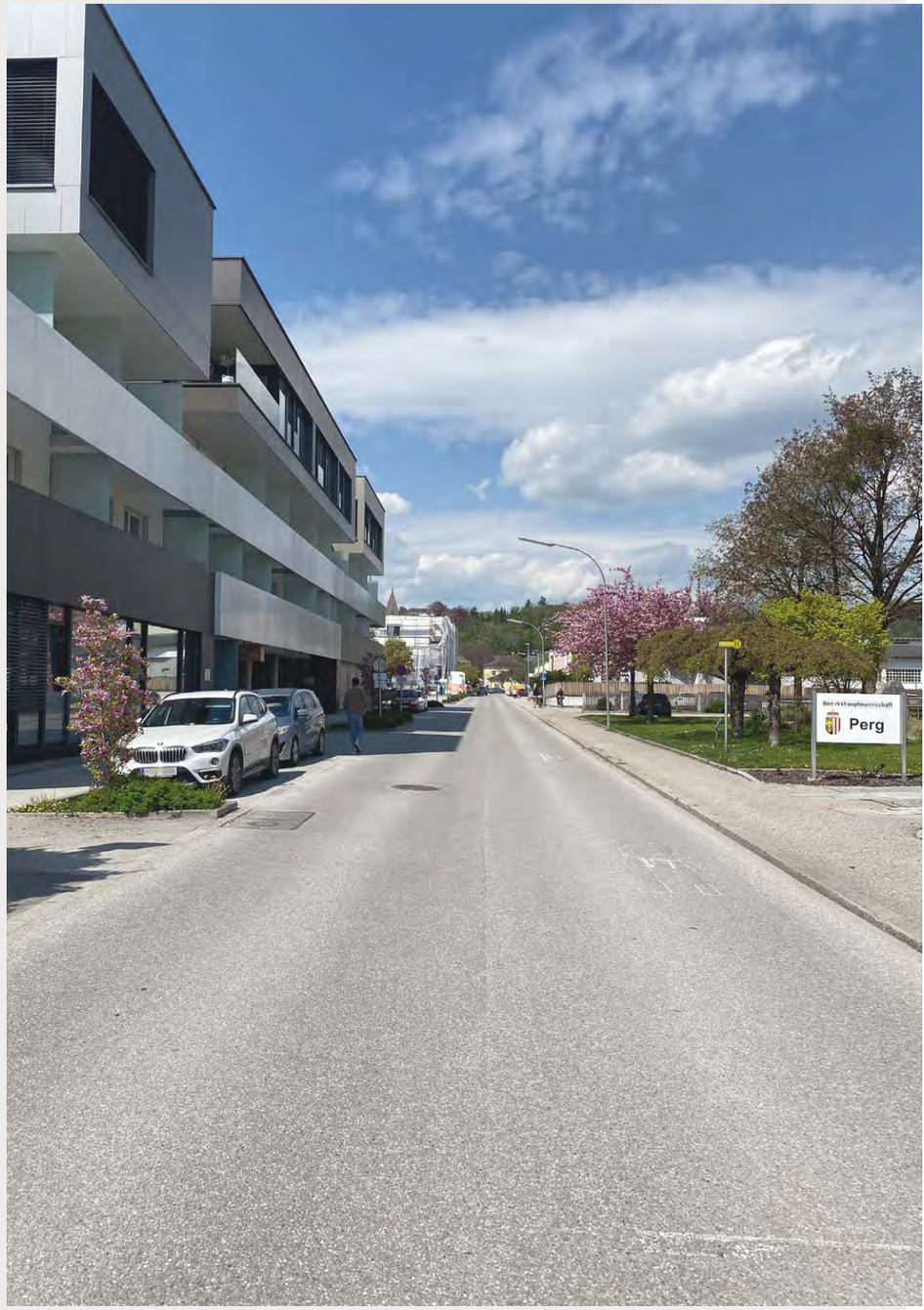
Im Gegensatz zum Konzept: „Pocket Park: Grünoase“ wird die Dirnbergerstraße zwischen Leerstand und Bezirkshauptmannschaft als Einbahn, mit Fahrtrichtung Norden, ausgeführt. Dadurch wird der Geh- und Radfahrbereich breiter, was sich auch unter anderem positiv auf den Pocket Park und insbesondere auf die Wohnoase auswirkt (Kapitel: Treffpunkt Wohnoase, Seite 94). Der Pocket Park wird in diesem Entwurf als Freizeitbereich für unterschiedliche Aktivitäten konzipiert. Ein Basketballfeld, Sportgeräte, Hügeln und Sitzmöglichkeiten laden Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene, Erwachsene, Eltern und ältere Menschen ein. Diese Aktivitätsbereiche sind immer wieder mit Wiesen und Hundewiesen durchsetzt und werden mit Bäumen bereichert. Ähnlich wie im Konzept davor, nimmt der Entwurf Bezug zum Leerstand auf und empfiehlt eine Bar als neue Nutzung.

Pocket Park: Spielraum
M 1:500

TREFFPUNKT WOHNOASE

„Befreite Straßen sind charmante Einladungen. Auf ihnen sind alle Menschen sicher, gesund und gerne unterwegs.“[17]

[17] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S.70



Gastronomie in der Wohnoase

Treffpunkt Wohnoase Bestand
M 1:500

Stadtbibliothek in der Dirnbergerstraße

Bezirkshauptmannschaft und Bushaltestelle Dirnbergerstraße

REFERENZ: STRASSEN IM QUARTIER AM SEEBOGEN, WIEN

Der öffentliche Raum im Quartier am Seebogen in der Seestadt Aspern wurde so ausgerichtet, dass Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und der öffentliche Verkehr Vorrang haben. Dabei stehen 40 % der Verkehrsfläche fürs Zufußgehen und Radfahren zur Verfügung. Weitere 40 % sind für den öffentlichen Verkehr und 20 % für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Dadurch konnten die Straßenräume als Freiräume gestaltet werden und laden zum Spazieren, Verweilen und Spielen ein.[18]

In 3 Szenarien werden verschiedene Möglichkeitsräume aufgezeichnet. Unter anderem wird in Szenario 2: „Gastgarten & temporäre Einrichtungen" gezeigt, wie sich auf dem breiten Flanierweg kleine mobile Läden, wie ein Eisverkäufer, etablieren oder angrenzende Lokale ihre Gastgärten erweitern können. So kann punktuell und temporär der Freiraum belebt werden.

[18] vgl. 3:0 Landschaftsarchitektur. Straßen im Quartier am Seebogen.

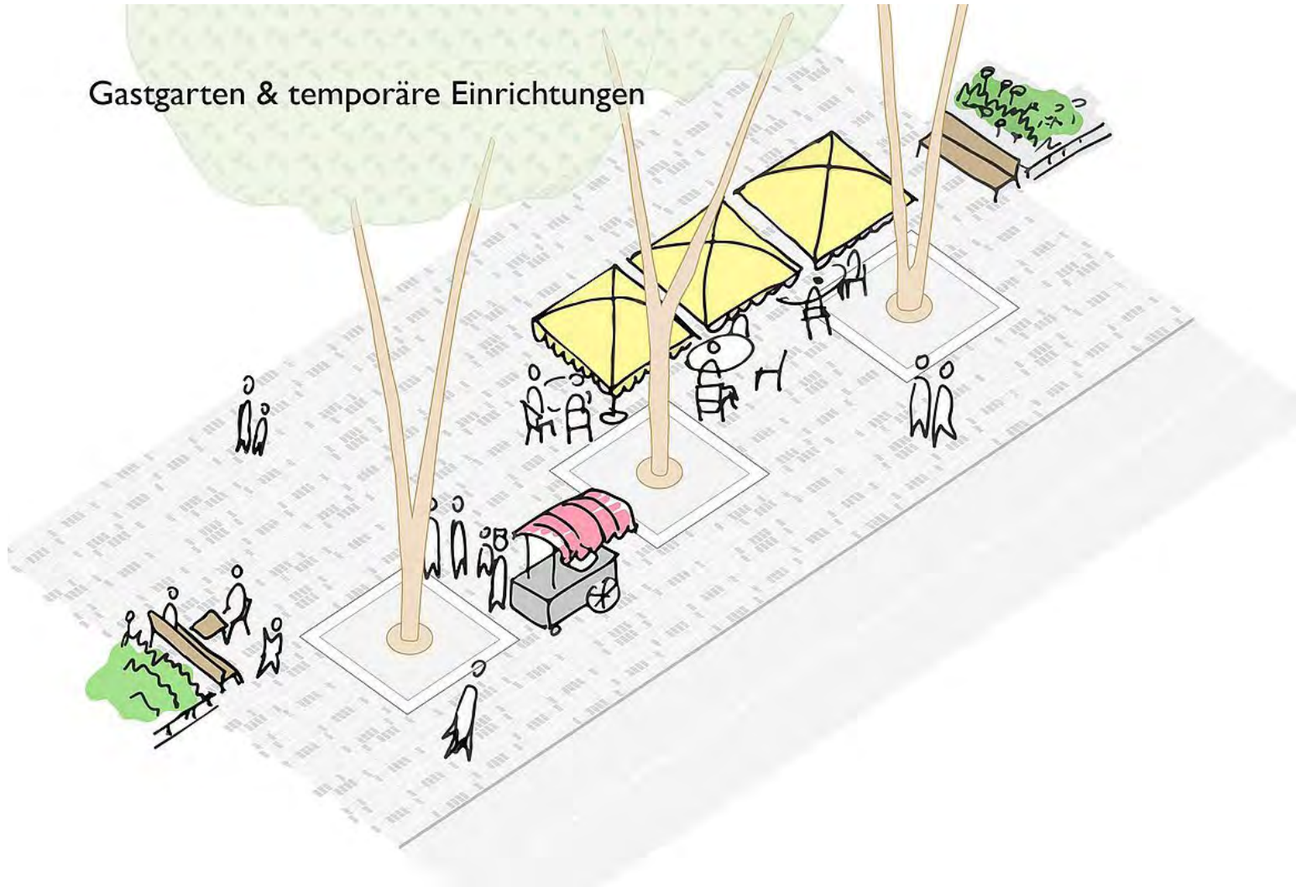


Abb. 10: Möglichkeitsräume: Szenario 2

TREFFPUNKT WOHNOASE: GASTGARTEN

In der Wohnoase treffen verschiedenste Funktionen aufeinander. Neben den Wohnräumen befinden sich hier auch Räumlichkeiten für eine Zahnärztin, einen Urologen, zwei Physiotherapeuten mit Wellnessbereich und Gymnastikraum und eine Klein-Gastronomie. Die oberen Geschosse beinhalten sieben Eigentumswohnungen und 16 Mietwohnungen, die als betreutes Wohnen geführt werden. Die Wohnoase steht unter dem Motto „So viel Selbstständigkeit wie möglich - so viel Hilfe wie notwendig", das wird unter anderem auch an den vielen gemeinschaftlichen Aktivitäten und an den unterschiedlichen Angeboten für die Bewohner:innen sichtbar.

Gemeinschaft und Abwechslung können auch vor den Türen der Wohnoase stattfinden. Auf Bänken und Tischen können die Bewohner:innen draußen plaudern, gemeinsam spielen, vorbeigehende Leute beobachten, das Stadtleben Tag für Tag spüren und neue Bekanntschaften knüpfen. Weiters kann auch die Gastronomie ihren Außenbereich erweitern und Vorbeigehende zum Verweilen einladen.

Diese Entwurf profitiert von der Änderung der Fahrbahnbreite. Die Dirnbergerstraße soll zwischen Pocket Park und Bibliothek als Einbahn ausgeführt werden. Durch die Verbreiterung des Geh- und Radfahrbereiches können größere Aufenthaltsflächen, wie beispielsweise für die Gastronomie oder zum Lesen von Büchern aus der Bibliothek, geschaffen werden. Weiters werden direkt angrenzende Stellplätze für die Patienten und Patientinnen oder für Pfleger:innen des betreubaren Wohnens bereitgestellt.

Der gegenüberliegende begrünte und mit Bäumen und Sträuchern bepflanzte Vorplatz der Bezirkshauptmannschaft schafft in Verbindung mit dem gepflasterten Freibereich bei der Wohnoase einen guten dichten städtischen Lebensraum.

TREFFEN

TRATSCHEN

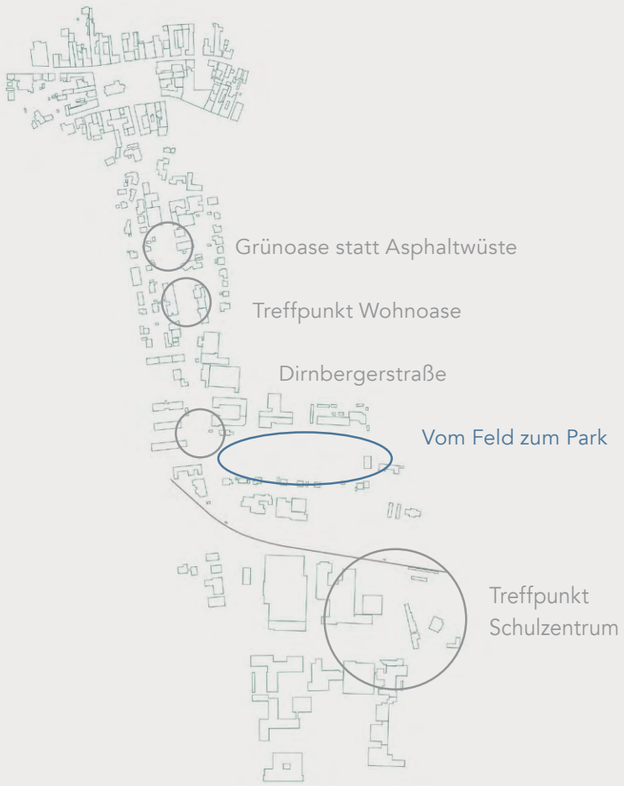
ESSEN

LESEN

VOM FELD ZUM PARK

„Befreite Straßen schützen unser Leben und das der kommenden Generationen. Mit ihnen lassen sich Extremwetterlagen besser bewältigen.“[19]

[19] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S. 92



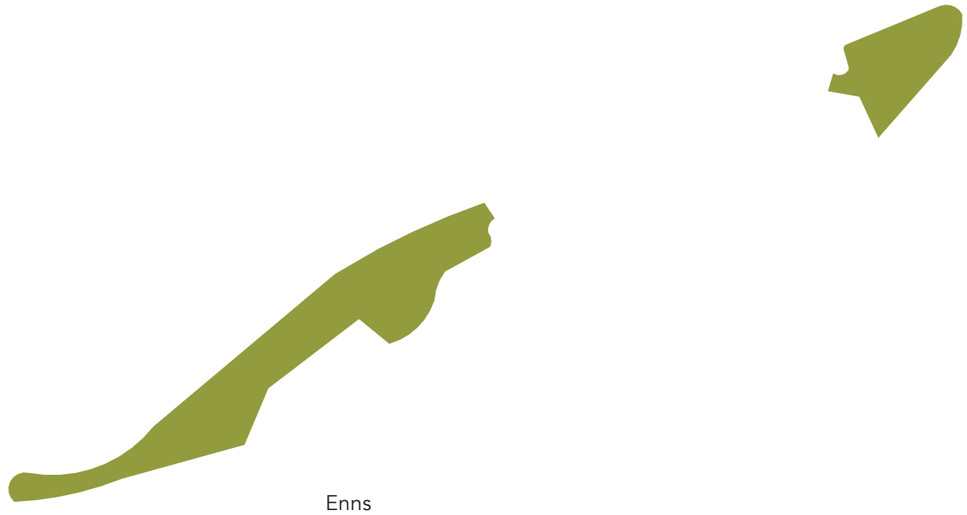
VERGLEICH VON STADTPARKS

Grünoasen in einer Stadt sind wichtig für das Klima, nicht nur für das meteorologische, sondern auch für das soziale. Sie sind Orte, an denen Menschen aus unterschiedlichen sozialen Milieus und Kulturen zusammenkommen. Anders als auf den Gehwegen verweilen Menschen im Park. Sie spielen, liegen in der Wiese oder treffen sich mit Freunden. Dabei ist die Aufenthaltsdauer der wesentliche Aspekt. Parks werden auch als Wohnzimmer der Städte bezeichnet, da sie vor allem für die Bewohner:innen, die in Wohnungen leben, einen großen Grünraum bieten.

Dazu kommen die klimatisch-biologischen Funktionen von Grünoasen: Zum einen senken Grünflächen in den heißen Sommermonaten die Temperaturen und zum anderen sind sie auch ein wichtiger Raum für Tiere, wie Auslaufbereiche für Hunde, Nistplätze für Vögel oder Lebensräume von Insekten.

Innerstädtische Parkanlagen finden wir nicht nur in Großstädten wie Wien und Linz, sondern auch in Orten mit weit weniger Einwohner:innen. Die rechts dargestellte Grafik vergleicht die Parkflächen in Städten mit ähnlich vielen Einwohnenden.

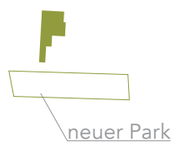
In Perg gibt es einen Park, die zwar öffentlich zugänglich ist, allerdings zum Seniorenheim gehört - der Generationenpark. Meine Verbindung von Hauptplatz und Schulzentrum verläuft nicht nur entlang der Dirnbergerstraße, sondern wird durch das Feld zur Machlandstraße umgelenkt. Die zentrumsnahe landwirtschaftliche Fläche soll für die Menschen aktiviert und als Park gestaltet werden.



Enns
12.000 Einwohner:innen

Ried im Innkreis
12.000 Einwohner:innen

Freistadt
8.000 Einwohner:innen



Perg
9.000 Einwohner:innen

TENNISHALLE
RICHTUNG HAUPTPLATZ
TENNISHALLE
RICHTUNG PERG OST
MACHLANDSTRASSE
DIRNBERGERSTRASSE
ROTES KREUZ
FEUERWEHR
SENIORIUM
WOHNGEBÄUDE
290,00
EINFAMILIENHAUS
Wiese
Wiese
AUSTAUSCH
LERNEN
Liegewiese
WOHNGEBÄUDE
Hundewiese
Wiese
73,50
Liegewiese
LESEN
Liegewiese
alte Scheune
SPIELEN
TREFFEN
ENTSPANNEN
Liegewiese
LAUFEN
Hundewiese
Wiese
Wiese
EINFAMILIENHÄUSER
BAHNTRASSE
KINDERGARTEN
WKO, WIFI
Lageplan Park
M 1:1000
RICHTUNG SCHULZENTRUM
RICHTUNG SCHULZENTRUM
ZUR HALTESTELLE: „PERG SCHULZENTRUM“

RICHTUNG
HAUPTPLATZ
1,50
6,00
5,50
73,50
DIRNBERGERSTRASSE
WIESE MIT BUNTEN
PFLANZEN UND STRÄUCHERN
FAHRRADABSTELLPLATZ
PARKELEMENT
KIESWEG
HUNDEWIESE
FAHRRAD-
ABSTELLPLATZ
WIESE MIT
BUNTEN PFLANZEN
LIEGEWIESE
Park Eingang West
M 1:500
ZUGANG KINDERGARTEN
RICHTUNG
SCHULZENTRUM

Ansicht Park
Eingang West

M 1:200

RICHTUNG
PERG OST
BUSHALTESTELLE
BESTEHNDER
ALTER BAUM
MACHLANDSTRASSE
LIEGEWIESE
KIESWEG
ALTE SCHEUNE
TERRASSE
KIES
60,50
WIESE MIT
BUNTEN PFLANZEN
HUNDEWIESE
PARKELEMENT
2,50
6,00
Park Eingang Ost
M 1:500
RICHTUNG SCHULZENTRUM
ZUR HALTESTELLE
„PERG SCHULZENTRUM“

WIESE ZWISCHEN FAHRBAHN
UND PARKELEMENT

SITZBANK

NEUE NUTZUNG IN
DER ALTEN SCHEUNE

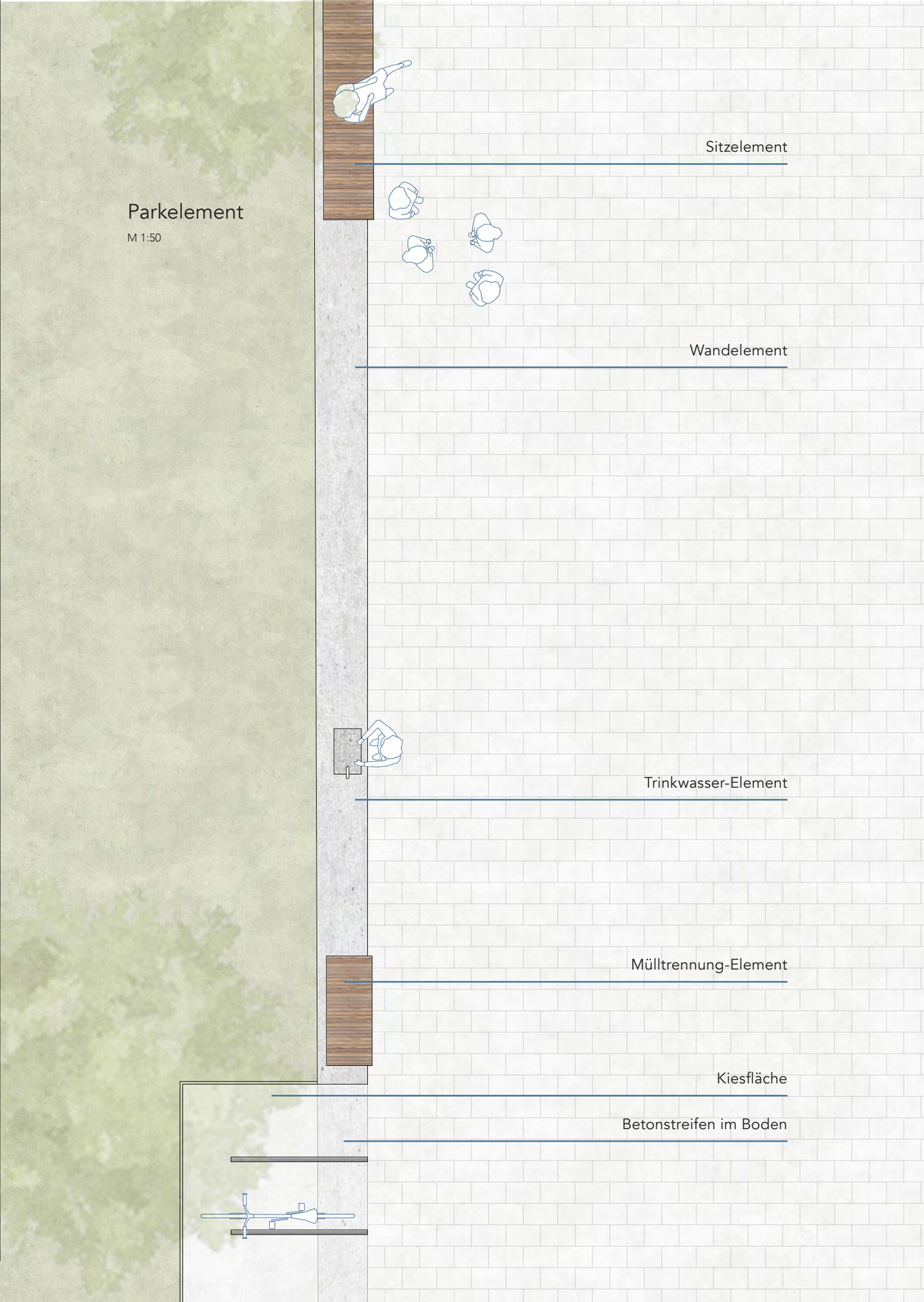
45 cm HOHE WAND ALS
BARRIERE ZUR FAHRBAHN

RICHTUNG
SCHULZENTRUM
HALTESTELLE:
PERG SCHULZENTRUM

RICHTUNG
PERG OST

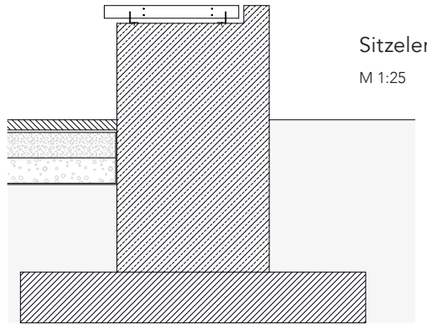
Ansicht Park
Eingang Ost

M 1:200



Parkelement

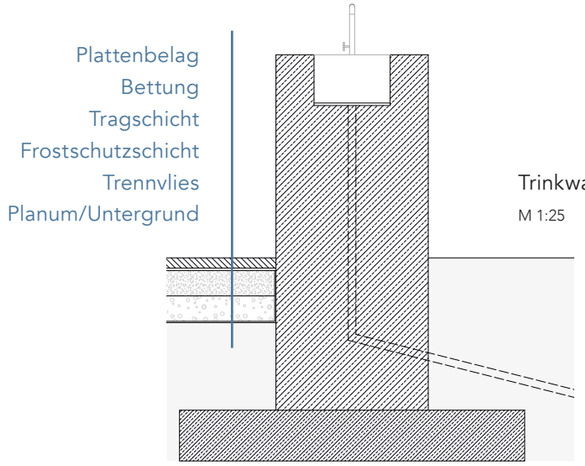
M 1:50



Sitzelement

M 1:25

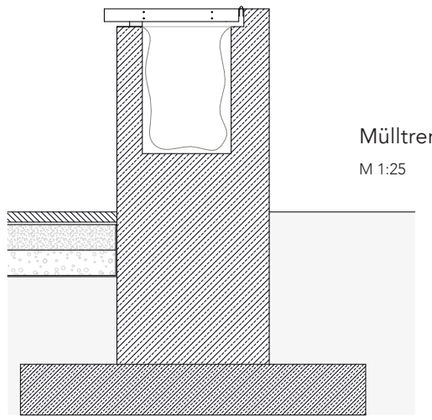
Die Ausführung des Sitzelementes erfolgt gleich wie auf Seite 81 beschrieben.



Trinkwasser-Element

M 1:25

Das Becken wird durch Ausnehmung des Betons hergestellt. Für die Wasser- und Abflussleitung werden Leerrohre eingelegt. Das Abwasser versickert in der Versickerungsfläche der anliegenden Grünfläche.



Mülltrennung-Element

M 1:25

Die Kanthölzer werden mittels niedrigerer Abstandhölzer fest miteinander verbunden. Mittels Klappband kann der Deckel geöffnet werden.

DIE ALTE SCHEUNE

Im Osten des Parks, angrenzend an den Gehweg, steht mittig eine alte Scheune. 30 cm dicke und verputzte Stein- und Ziegelmauern formen ein 21 Meter langes und 12 Meter breites Gebäude. Durch die straßenseitig liegende Metalltüre erfolgt der Zugang über Stufen auf den rund einen Meter darunter liegenden Erdboden. Eine Bodenplatte wurde damals nicht eingebaut. Der Innenraum erstreckt sich über die gesamte Höhe bis zum sichtbaren Dachstuhl. Im nördlichen Bereich der Scheune wurde eine Zwischendecke eingezogen, um weitere Lagermöglichkeiten zu schaffen. Diese ist ebenso von außen über die 2-flügelige Holztüre (wie rechts am Foto sichtbar) erreichbar. Heute findet die Scheune keine Verwendung mehr. Immer wieder kann beobachtet, wie das alte Gebäude neugierige Jugendliche und Kinder anzieht, um bei den Fenstern oder der nicht verschlossenen Türe einen Blick hineinzuwagen.

Auf den nachstehenden Seiten wird gezeigt, wie für die Scheune eine neue Verwendung gefunden werden kann. Derzeit handelt es sich um einen unbeheizten Raum ohne vorhandene Installationen für Wasser oder Strom. Die teilweise abgebröckelte und mit Graffiti besprühte Fassade soll auch in Zukunft im Stadtbild von Perg ersichtlich sein. Die alte Scheune bleibt erhalten und erfährt lediglich eine Umnutzung. Bauen im Bestand ist nicht nur eine Handlung der Nachhaltigkeit, sondern zeigt, wie mit kreativen Ideen an Bestehendem weitergearbeitet werden kann. Es trägt auch zur Wertschätzung und zum Respekt gegenüber der Vergangenheit sowie zur Verantwortung gegenüber kommenden Generationen bei.

Ansicht Detail
Süd

Ansicht West

Ansicht Detail
Süd

„STADLTREFF“

Die alte Scheune soll in meinem Entwurf nicht unbeachtet bleiben und fungiert in weiterer Folge als Erweiterung des Jugendzentrums. Das bestehende Jugendzentrum ist in dem Gebäude der Bezirkssporthalle Perg untergebracht. Über einen dunklen und versteckten Eingangsbereich (siehe Foto Seite: 40) wird es über den Parkplatz des Schulzentrums erschlossen. Keine Außenräume und Freibereiche, außer eine Bank vor der Türe.

Im Allgemeinen bieten Jugendzentren einen Treffpunkt für Jugendliche. Im Konkreten bietet das Jugendzentrum in Perg neben unterschiedlichen Freizeitgestaltungen und kultureller Weiterbildung auch Unterstützung bei persönlichen Problemen wie bei Hausaufgaben oder im Beruf. Der Verein fördert die Jugendlichen in ihrer Persönlichkeitsentwicklung, ermöglicht ihnen neue Chancen und stellt Verbindungen zu anderen Jugendorganisationen her.[20]

In Perg setzt sich eine weitere Organisation im Bereich der sozialen Arbeit für Menschen im niederschwelligen Bereich ein. Die Zielgruppe von „Streetwork“ sind vor allem sozial benachteiligte Menschen, die das bestehende Hilfssystem nicht in Anspruch nehmen können.[21]

Die alte Scheune soll nun eine Verbindung zwischen Jugendzentrum und Streetwork schaffen. Die bestehenden beiden Organisationen werden als Verein geführt und mit öffentlichen Mitteln gefördert. Der „Stadltreff“ soll neu von der Stadtgemeinde Perg, gemeinsam mit den Leiter:innen vom Jugendzentrum und Streetwork, organisiert werden. Der Umbau beziehungsweise Ausbau der Scheune könnte als partizipatives Momentum genutzt werden. Aneignung könnte dann - zumindest in der Pionier-Phase des Entstehens - ein Faktor in der Jugendarbeit werden. Dennoch soll hier - der Vorstellung halber - in einer ersten Skizze das Potenzial des Projektes in der alten Scheune dargestellt werden.

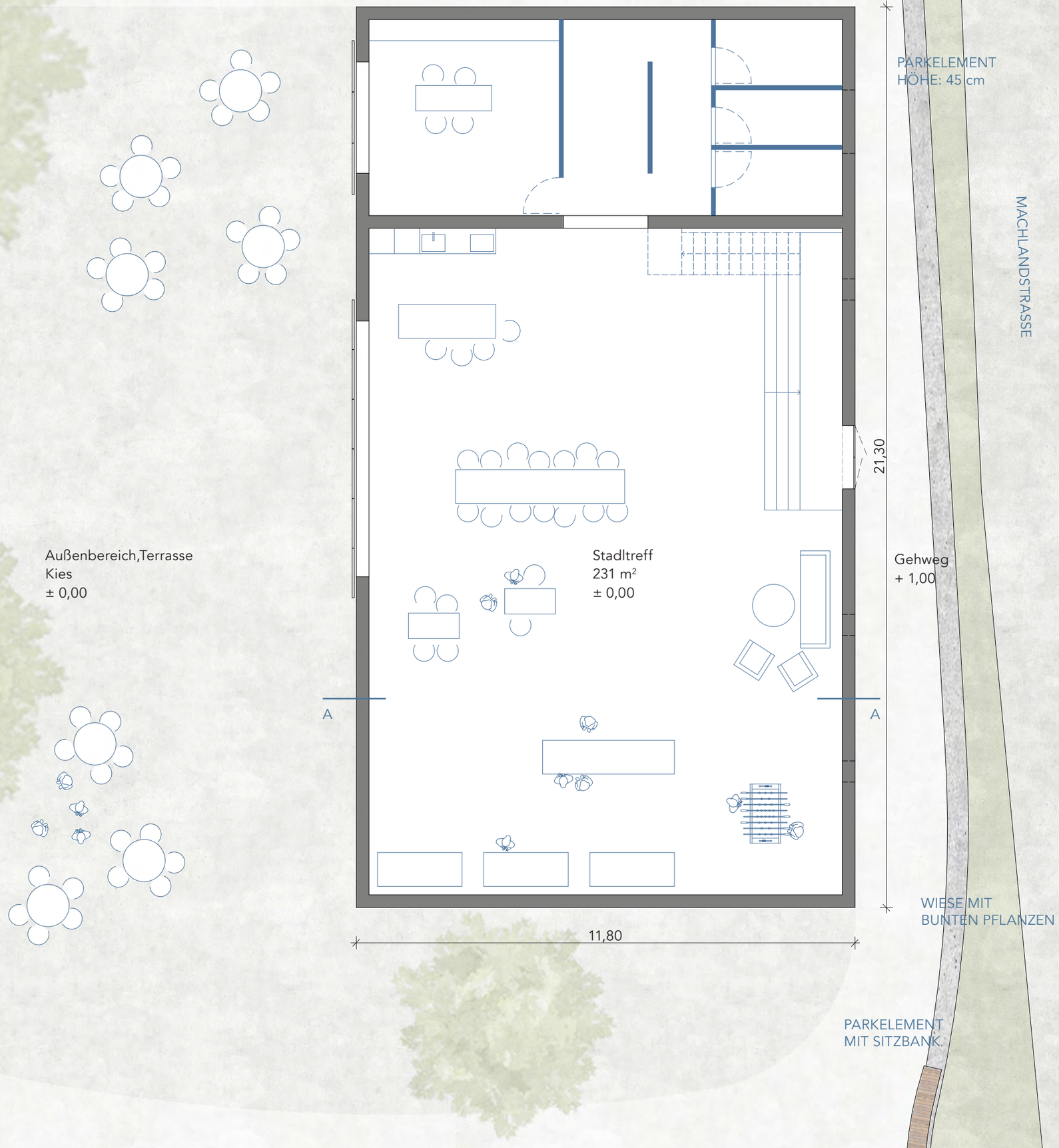
[20] vgl. Jugendzentrum Perg. Unsere Aufgabe als Jugenzentrum.

[21] vgl. JugendService des Landes OÖ. Jugendzentren und Jugentreffs.

Abb. 11: Luftbild Perg

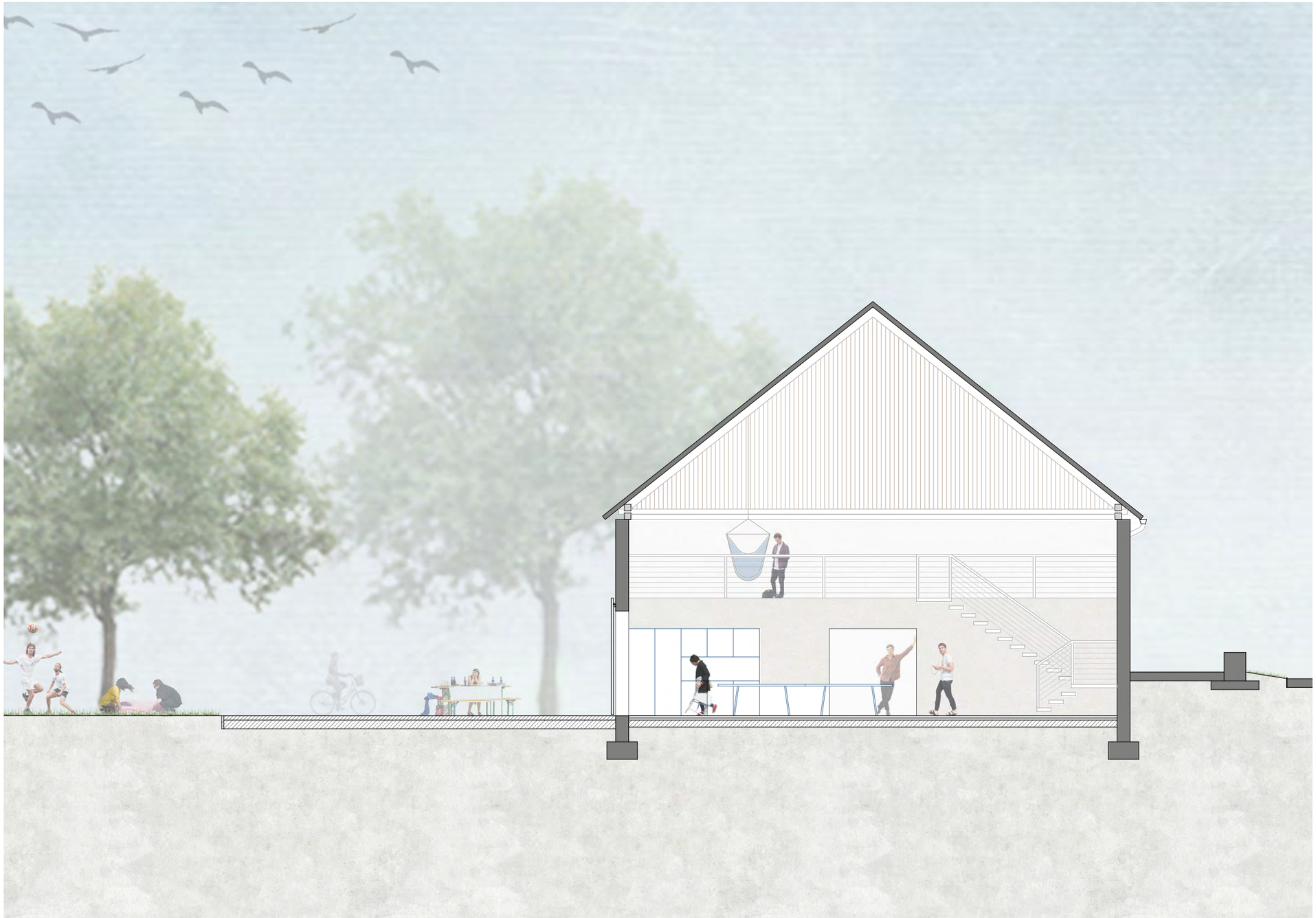
Variante eins: Konzept Kalter Raum

Die Scheune wird als kalter Raum für Workshops, Veranstaltungen oder als Werkstatt genutzt. Die Nutzung erfährt besonders in den wärmeren Monaten eine Zunahme aufgrund der angenehmeren Temperaturen. Dieses Low-Budget-Konzept beziehungsweise Hands-on-Projekt ist abgängig von Jahreszeiten und der konkreten Verwendung.



Grundriss

M 1:100

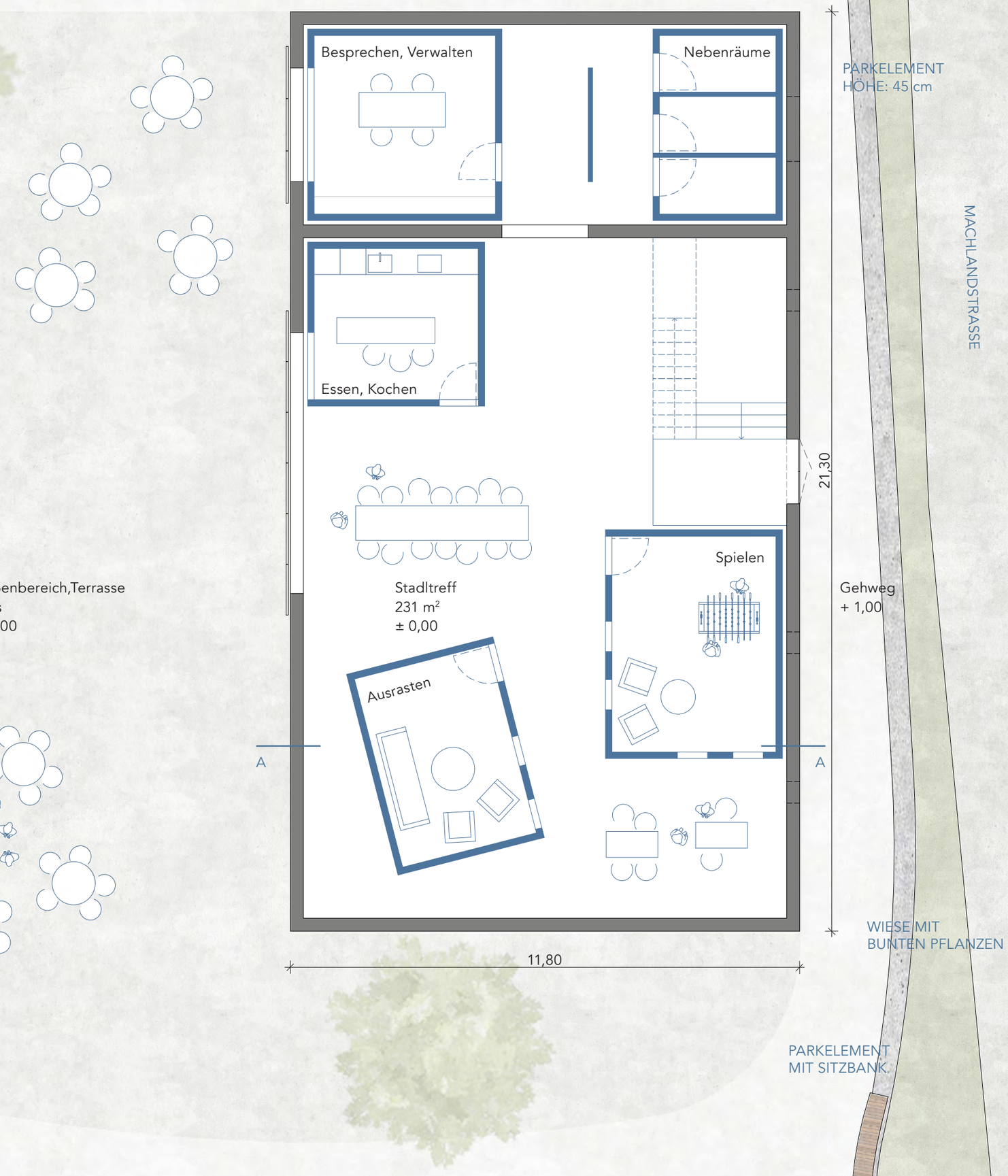


Schnitt A-A

M 1:100

Variante zwei: Konzept Raum im Raum

Die Scheune fungiert als kalte Hülle, in der warme Boxen aufgebaut werden. Die Räume können mit und von den Jugendlichen gebaut werden. Der Zwischenraum bietet Platz für Workshops und Treffen. Derartige Gemeinschaftsprojekte stärken die Teamfähigkeit und das soziales Engagement.



Grundriss

M 1:100

Schnitt A-A

M 1:100

TREFFPUNKT SCHULZENTRUM

„Um Straßen zu befreien, braucht es Pioniere. Wir alle können diesen Kulturwandel mitgestalten.“[22]

[22] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S. 132

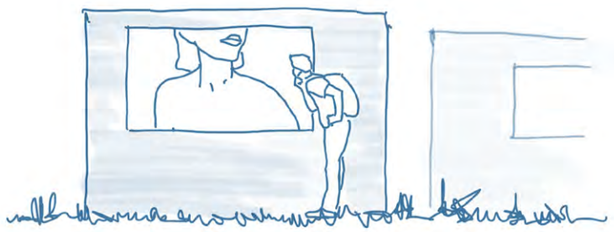
Bahnhof Schulzentrum

TREFFPUNKT SCHULZENTRUM

Das Schulzentrum ist vor allem ein Treffpunkt für Schüler:innen im Alter von 10 - 20 Jahren. Die meisten von ihnen verbringen für fast 10 Monate im Jahr die meiste Zeit ihres Tages dort. In der Zeit des Heranwachsens spielen für Kinder und Jugendliche neben den formalen Räumlichkeiten der Schule auch informelle Orte eine große Rolle. Sie sind Räume mit keiner oder einer eingeschränkten Kontrolle durch Erwachsene. Außenbereiche am Gelände der Bildungsinstitutionen wie auch Straßenräume bieten hier die Chance für ein anderes Umgehen mit Gestaltung und Kontrolle. Im Zuge der städtischen Choreografie vom Hauptplatz bis zu den Schulen kann dieser „Schlusspunkt" ein Impuls für die Schulen selbst werden. Im besten Fall fühlen sie sich eingeladen und angesprochen, auch selbst einen Beitrag zu leisten: nach außen für die Stadtgestaltung, nach innen für die Selbstwirksamkeitserfahrungen ihrer Kinder beziehungsweise Jugendlichen.

TREFFEN

LERNEN



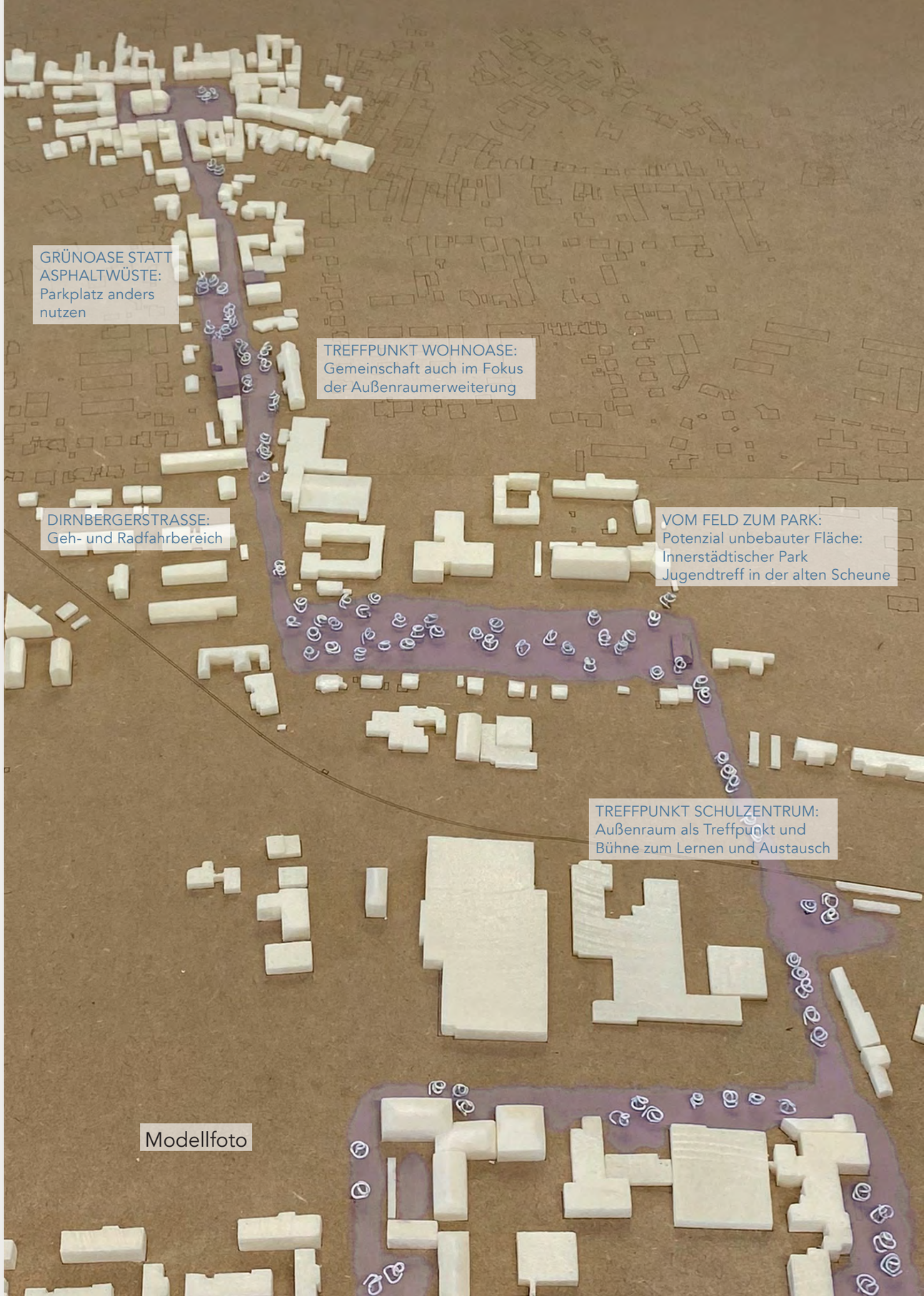
AUSSTELLEN

DIE VERBINDUNG

„Die Straße ist unser Treffpunkt mit dem Fremden.

Verändern wir Straße - verändern wir Gesellschaft.“[23]

[23] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S. 10



AUSBLICK

AUSBLICK

Der Straßenraum ist nicht bloß ein Verkehrsweg, sondern ein vielseitiger Raum, der die Möglichkeit für weit mehr als öffentliche Plätze, Gehwege und Fahrradwege bietet. Durch den Paradigmenwechsel von Verkehrsraum zu Sozialraum muss sich auch der Zugang zur Gestaltung ändern. Die Bedeutung von Zwischenraum wird größer, klimatische und ökologische Aspekte schlicht unumgänglich. Zeitgemäße Maßnahmen schaffen Orte der Begegnung und laden die Bewohner:innen dazu ein, sich in ihrem urbanen Umfeld zu bewegen, zu entspannen oder zu interagieren. Der Straßenraum wird somit zur Bühne für soziale Interaktionen und zur Plattform für gemeinsame Erlebnisse.

Darüber hinaus spielen Grünräume eine entscheidende Rolle für die physiologische Lebensqualität. Sie tragen zur Regulierung der Temperaturen bei, verbessern die Luftqualität und machen unsere urbanen Umgebungen psychologisch angenehmer. Bäume und Pflanzen bieten nicht nur Schatten und Lebensraum für die Tiere, sie sind mit einer klugen Bodenstrategie hinsichtlich Oberflächen und Aufbau Teil einer Stadt, die auch als ein lebendiges Wesen verstanden werde kann.

Die Umgestaltung der Dirnbergerstraße in Perg ist ein Beispiel dafür, wie ein zeitgemäß gestalteter Straßenraum in einem ländlichen Ort zu einem katalytischen Momentum für Dorfleben, Gemeindeökologie und Gemeinschaftsstärkung werden kann. Dabei wird nicht nur auf die bestehende Struktur der Straße Rücksicht genommen, sondern auch auf die Erdgeschosszonen der umliegenden Gebäude eingegangen. Jede Stadt und Gemeinde sollte im Rahmen einer paradigmatischen Wende in der hoheitlichen Planung lebensgerecht(er) gestaltete Freiräume bieten.

DANKE

DANKE

An dieser Stelle möchte ich meinem Professor Michael Zinner für seine engagierte Betreuung und Begleitung, die hilfreichen Inputs und die zahlreichen Besprechungen danken.

Weiters danke ich meinen Studienkollegen und Freunden, die mir zur Seite standen und mir mit vielen interessanten Gesprächen und Ideen neue Perspektiven eröffnet haben.

Besonderer Dank geht an meine Familie, die mich in allem unterstützt, mir das Studium ermöglichte und immer ein offenes Ohr für mich hat. Danke auch an Matthias, der jede Phase meines Entwurfs miterlebt hat, mich mit langen Gesprächen motivierte und mit mir über Detailfragen tüftelte.

Danke an Claus Brunner, Susanne Brunner und Renate Hofer-Truttenberger für das Korrekturlesen meiner Arbeit.

ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS

Allianz der freien Straße (2022): Manifest der freien Straße. 1. Auflage. Berlin: JOVIS Verlag GmbH.

Gehl, Jan (2018): Leben zwischen Häusern. 3. Auflage. Berlin: Jovis Verlag.

Gehl, Jan (2018): Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin: Jovis.

Gehl, Jan; Svarre, Birgitte; Falkeis, Anton (2016): Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht. Unter Mitarbeit von Camilla Nielsen und Stefano Papa. Basel: Birkhäuser (Edition Angewandte).

INTERNETQUELLEN

3:0 Landschaftsarchitektur: Neugestaltung Praterstraße. In: https://www.3zu0.com/referenzen/neugestaltung-praterstrasse/, Abruf: 22.08.2023

3:0 Landschaftsarchitektur: Straßen im Quartier am Seebogen. In: https://www.3zu0.com/referenzen/strassen-im-quartier-am-seebogen/, Abruf: 05.09.2023

Bundesministerium für Finanzen: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 23.08.2023. In: https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336, Abruf: 23.08.2023

JugendService des Landes OÖ: Jugendzentren und Jugentreffs. In: https://www.jugendservice.at/fuer-gemeinden/infos-service/jugendzentren, Abruf: 12.09.2023

Jugendzentrum Perg: Unsere Aufgabe als Jugenzentrum. In: https://juzperg.jimdofree.com/über-uns/, Abruf: 12.09.2023

Payer, Peter: Der Puls der Straße. In: https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wissen/geschichte/811442-Der-Puls-der-Strasse. html, Abruf: 17.08.2022

Primessnig, Michaela: Perger Jugendliche analysieren ihre Heimatstadt „mit Herz" für sich. In: https://www.tips.at/nachrichten/perg/land-leute/589007-perger-jugendliche-analysieren-ihre-heimatstadt-mit-herz-fuer-sich, Abruf: 23.08.2023

Reidl, Andrea: Ein Radweg macht noch keine Fahrradstadt. In: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-08/bicycle-architecture-biennale-radfahren-ausstellung-fahrradarchitektur, Abruf: 24.08.2022

Rottenberg, Thomas: Radfahren in der Stadt: Only the brave. In: https://www.derstandard.at/consent/tcf/story/2000119198136/radfahren-in-der-stadt-only-the-brave, Abruf: 24.08.2022

Stadtamt Perg: Über Perg. In: https://www.perg.at/stadt-perg/zahlen-fakten/ueber-perg/, Abruf: 23.08.2023

Suède 36: Marconi Park in Forest. In: http://www.suede36.be/en/content/marconi-park-forest, Abruf: 04.09.2023

Süddeutsche Zeitung, Interview von Laura Weissmüller: Jan Gehl über Fußgänger. In: https://www.sueddeutsche.de/leben/jan-gehl-ueber-fussgaenger-1.2622291, Abruf: 23.08.2023

Wikipedia: La Rambla (Barcelona). In: https://de.wikipedia.org/wiki/La_Rambla_(Barcelona), Abruf: 23.08.2023

Wikipedia: Pocket Parks. In: https://de.wikipedia.org/wiki/Pocket-Park, Abruf: 04.09.2023

Wohnoase Perg: Wohnoase Perg. In: https://www.wohnoase-perg.at, Abruf: 09.09.2023

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Luftbild Perg — DORIS, BEV. In: https://wo.doris.at/weboffice/synserver?project=weboffice&client=core&user=guest&view=dkm, Abruf: 26.07.2023

Abb. 2: Mapping Stadtplan Perg — Karin Peham-Strauß

Abb. 3: (links) Demonstration Fridays for Future — Pohl, Alexander. In: https://www.sueddeutsche.de/bayern/fridays-for-future-massnahmen-1.4381987, Abruf: 24.08.2022

Abb. 4: Praterstraße Lageplan — 3:0 Landschaftsarchitektur: Neugestaltung Praterstraße. In: https://www.3zu0.com/referenzen/neugestaltung-praterstrasse/#&gid=lightbox-group-1885&pid=0, Abruf: 22.08.2023

Abb. 5: Praterstraße — cuulbox: Mehr Platz für Menschen und Bäume. In: https://www.cuulbox.at/portfolio-item/klimasensible-praterstrasse/, Abruf: 22.08.2023

Abb. 6: La Rambla — Wikipedia: La Rambla (Barcelona). In: https://de.wikipedia.org/wiki/La_Rambla_(Barcelona), Abruf: 22.08.2023

Abb. 7: Gesundheitsthese: Vorher — Allianz der freien Straße: Gesundheitsthese. In: https://www.strassen-befreien.de/manifest/gesundheitsthese, Abruf: 16.10.2023

Abb. 8: Gesundheitsthese: Nachher — Allianz der freien Straße: Gesundheitsthese. In: https://www.strassen-befreien.de/manifest/gesundheitsthese, Abruf: 16.10.2023

Abb. 9: Marconi Park, Forest — Suède 36: Marconi Park in Forest. In: http://www.suede36.be/en/content/marconi-park-forest, Abruf: 04.09.2023

Abb. 10: Möglichkeitsräume: Szenario 2 — 3:0 Landschaftsarchitektur: Straßen im Quartier am Seebogen. In: https://www.3zu0.com/referenzen/strassen-im-quartier-am-seebogen/, Abruf: 05.09.2023

Abb. 11: Luftbild Perg — DORIS, BEV. In: https://wo.doris.at/weboffice/synserver?project=weboffice&client=core&user=guest&view=dkm, Abruf: 26.07.2023

Alle Abbildungen ohne Nummer und Quellenangabe: Johanna Brunner

IMPRESSUM

Für den Inhalt verantwortlich
Johanna Brunner

Straßenraum als Stadtraum
Treffpunkte im ländlichen Ort
Masterarbeit

Lektorat
Claus Brunner
Susanne Brunner
Renate Hofer-Truttenberger

Schriftarten
Avenir

Herstellung
Buchbinderei Strandl

@2023 Johanna Brunner

CC BY-NC-ND 4.0 International
Namensnennung - Nicht-kommerziell - Keine Bearbeitung 4.0 International

„DIE STRASSE IST UNSER TREFFPUNKT MIT DEM FREMDEN.

VERÄNDERN WIR STRASSE - VERÄNDERN WIR GESELLSCHAFT.“[24]

[24] Allianz der freien Straße (2022). Manifest der freien Straße. S. 10