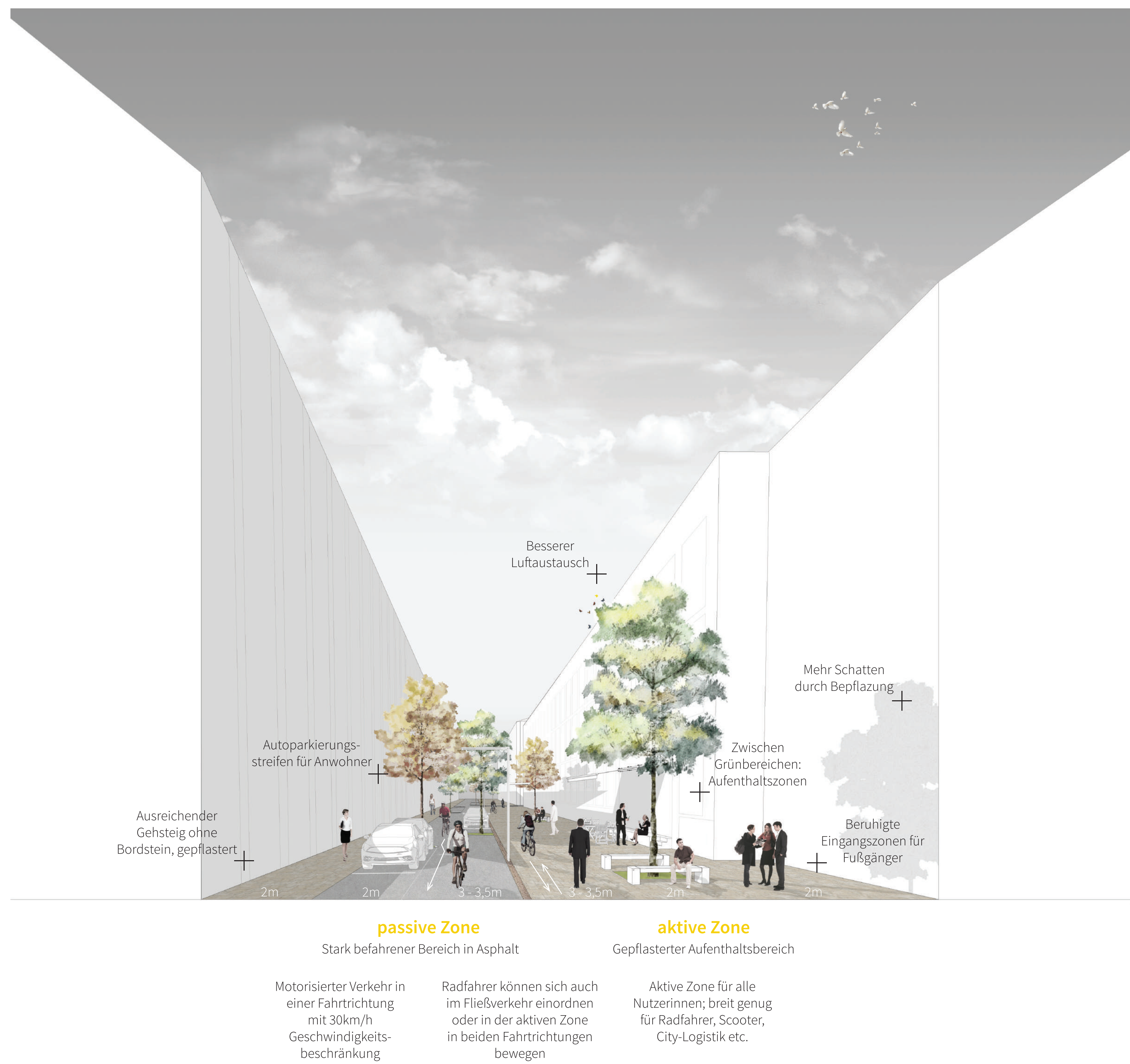


1/2 1/2

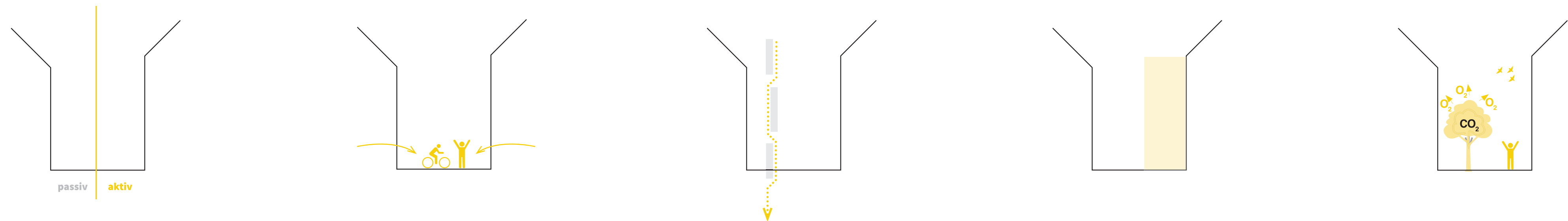


Grazer Altstadt und Gründerzeitgürtel



Grüne Innenhöfe und versiegelte Straßenräume

Um neue öffentliche Flächen im urbanen Raum zu gewinnen, bedarf es neuer Ideen, wie z.B. Superblocks in Barcelona oder neue Verkehrsführungen. Möglich und in Graz bereits teilweise erprobt, ist die Führung von Einbahnen um Stadtquartiere. Dadurch wird der Verkehr nicht prinzipiell aus der Stadt verbannt, jedoch schafft es neue Übergangsräume. Ebenso können diese **innerstädtischen Räume als lebendige Wohnstraßen mit vielen Funktionen und Qualitäten** gestaltet werden. In der Transformation entsteht aus einer Fahrspur und einem Autoparkierungsstreifen eine aktive Zone.



Enge städtische Räume müssen neben des notwendigen und gerechtfertigten Verkehrsnetzes auch über Qualitäten des öffentlichen Zusammenlebens erschlossen werden. Anhand einer Neuaufteilung der Verkehrsführung lassen sich im eng verbauten urbanen Raum neue Flächengenerieren. Prinzip: **Die Hälfte des Straßenquerschnitts wird für die aktive Mobilität freigegeben**, die andere Hälfte bleibt vorrangig für Autos, Motorräder etc.

Der **Kontakt und Zugang zu den Erdgeschosszonen** der Gebäude kann greifbarer gemacht und offener gestaltet werden. **Zu Fuß Gehende und Fahrräder bekommen mehr Platz**, wenn der motorisierte Individualverkehr in einer Fahrtrichtung rund um **Stadtquartiere** und durch einen neuen Straßenraum geführt wird.

Autoparkplatzflächen können durch eine **mäandrierende Verkehrsführung** zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit beitragen und ordnen Lade- und Haltezonenden jeweiligen Gebäudefunktionen zu. Beziehungsweise können diese einen Puffer zwischen Straßenbereichen für Autos und langsameren Zonen darstellen.

Durchgezeichnet wird die neue Straßenführung mit einer stark akzentuierten und haptischen Mittellinie auf einer einheitlichen Ebene ohne Bordsteine. Die breiten Funktionsbereiche **ermöglichen neuen Raum** für Gastronomie, gut zugängliche Radabstellflächen direkt vor Eingängen und bieten eine komfortable Nutzung für Kinderwagen, Rollstühle, Lastenräder und Scooter.

Eine **zusätzliche Bepflanzung** ist ein Ausgleich für das Mikroklima, binden Feinstaub, schafft neue Versickerungsflächen und trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Der beschattete Straßenraum, schützt vor Überhitzung, schafft gemütliche Zonen des konsumfreien Aufenthalts und Orte des Austausches und der Begegnung.

LIFESTATION – Space as a Service (SpaaS)

Die Organisation und die Gestaltung des Raumes beeinflusst unser Mobilitätsverhalten

DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Sanela Pansinger, Mag. Dr. Franz Prettenthaler, M.Litt

KONTAKT

JOANNEUM RESEARCH
Forschungsgesellschaft mbH

LIFE
Zentrum für Klima, Energie und
Gesellschaft

Science Tower
Wagner-Biro-Straße 100
8020 Graz

Tel. +43 316 876-76 00
Fax +43 316 876-76 99

life@joanneum.at
www.joanneum.at/life

LIFESTATION

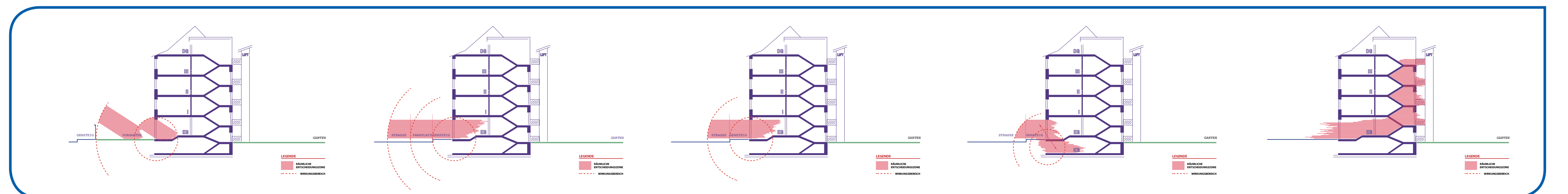
eine integrierte Gestaltung der gründerzeitlichen (halb-) öffentlichen Räumen, baulichen Substanz und neuen Mobilitätstechnologien und –services, welche die Entscheidung der Fortbewegung der BewohnerInnen mittels umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördert bzw. das Nutzen und die Räume verbindet – FÜR ALLE.



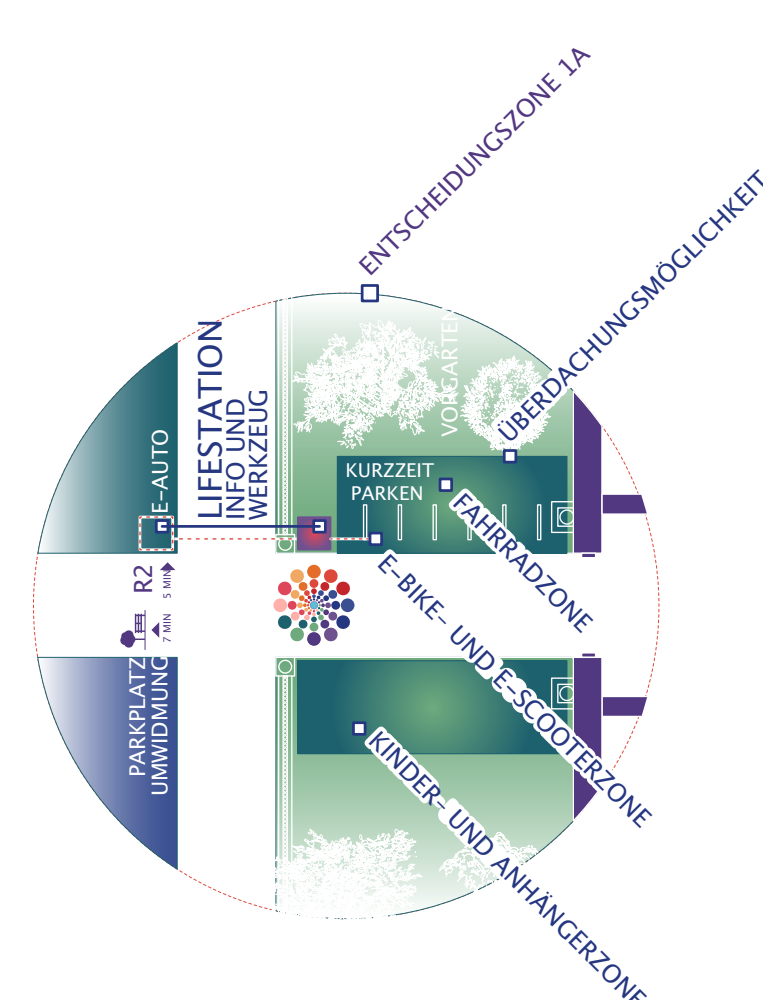
ENTSCHEIDUNGSZONEN

durch die (tlw. unbewusste) Stärkung der Wahrnehmung in den Entscheidungs- zonen, wird die Entscheidung der Fortbewegung der BewohnerInnen mittels umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert (z.B. bereits im Eingangsbereich wird eine

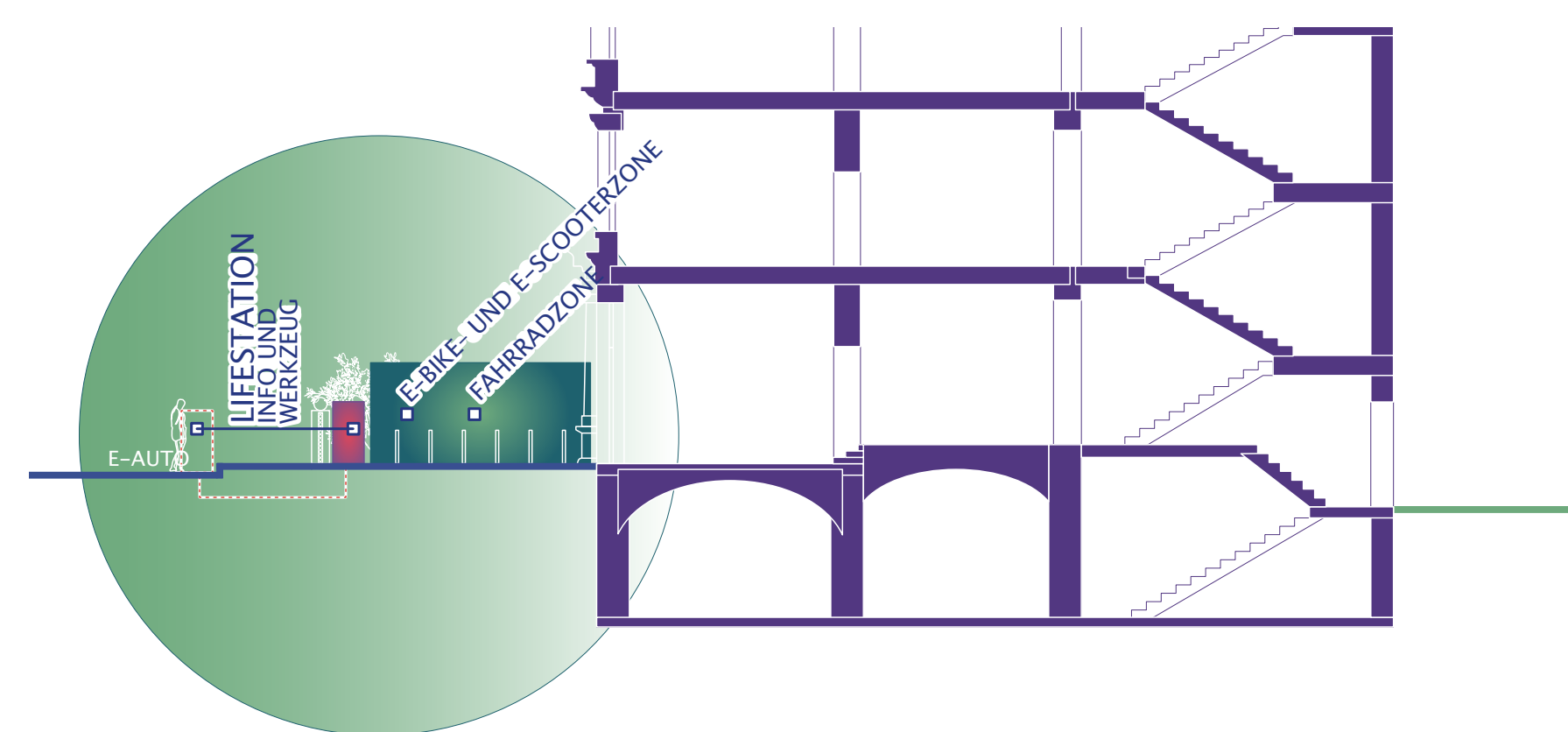
Information über Wetterlage gegeben und damit die Motivation für Fahrradfahren erhöht). Leitmotiv - das städtebauliche Erscheinungsbild und Funktion des Vorgartens der Gründerzeitbauten soll erhalten bleiben!



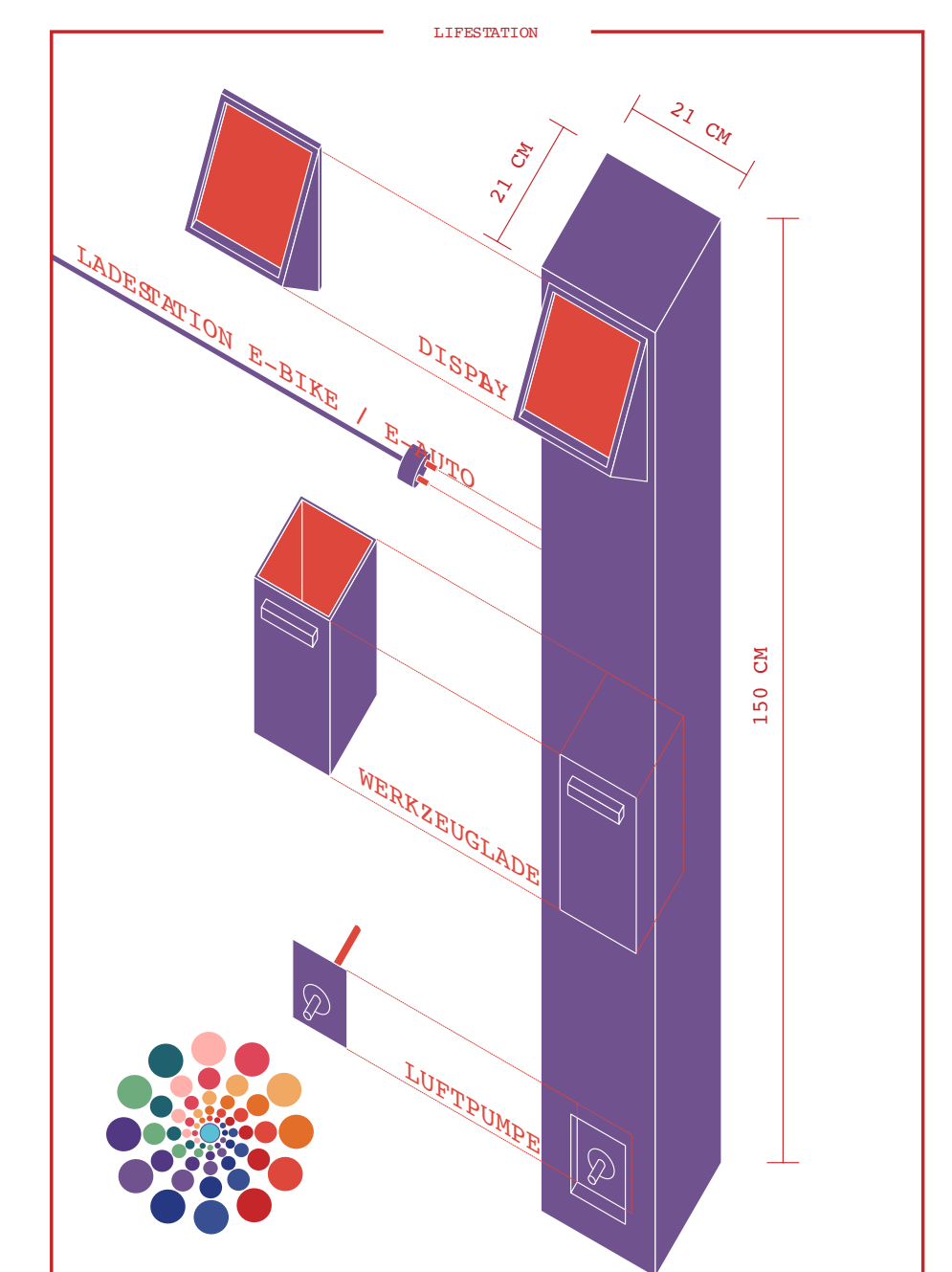
Exploratives Gestaltungskonzept: Entscheidungszone – Eingangsbereich mit Vorgarten



Grundriss: E-Bike- und E-Scooter-Zone, Möglichkeit zum Fahrradüberdachung, Kinder- und Anhängerzone, LIFESTATION - Säule (Info + Tool – Wetter-Ampel)



Schnitt: kurze und barrierefreie Wege zum Fahrradparken, Überdachung, Beleuchtung, Parkplätze für Spielzeugfahrzeuge und Fahrradanhänger, Kindersicherung, Information zum bestehenden Radwegenetz und ÖPNV sowie Carsharing und E-Mobility, hochwertige Ausstattung (Schließmöglichkeit, Platz für eine sichere Anordnung, Ladestation für E-Bikes, Werkzeug, Regenschutz), Kurzparker, Nudging als Werkzeug - Informationen zur Reisezeit zu den Angeboten des täglichen Bedarfs in der Umgebung usw.



Vorher – Nachher: Space as a Service (SpaaS)



Die Eckzone als öffentlicher Raum. Die nachhaltige Energiegewinnung unterstützt dabei lokales digitales Netzwerk, die Kommunikationstechnologie sowie die Ladestation (E-Autos, E-Bike, E-Scooter). LIFESTATION - Säule (Info + Tool – Wetter-Ampel). Ein Brennpunkt, eine Zone für ALLE. Empfehlung: Die Maßnahmen zuerst als temporäre räumliche Organisation zu positionieren, um die Akzeptanz der BewohnerInnen zu erhöhen. Den Papiercontainer zwei Parkplätze zuweisen.



Living Street Graz

Die Straße als urbaner öffentlicher Lebensraum

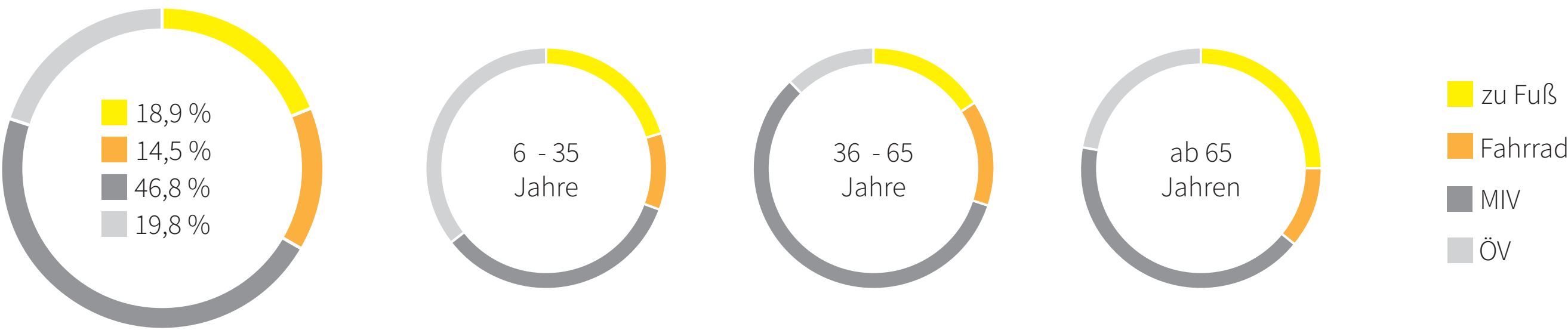
Wie kann man in einer Stadt wie Graz eine Living Street auf einer von Autos vielbefahrenen Straße etablieren? Welchen Mehrwert kann eine Living Street bieten, um auf das Auto zu verzichten und aktiv am öffentlichen Geschehen, als RadfahrerIn oder FußgängerIn teilzunehmen?

Es soll eine Living Street entstehen welche das Zentrum Graz' mit dem Außenbezirk St. Peter für FußgängerInnen und Radfahrende zugänglicher und attraktiver macht. Auch PendlerInnen soll es ermöglicht werden, durch die verbesserte öffentliche Verkehrsanbindung auf das Auto zu verzichten.
Der Lebensraum Straße soll zeigen, welche Potenziale und Qualitäten sich dadurch für den Menschen ergeben. Es sollen soziale Treffpunkte und Begegnungsorte entstehen und Platzqualitäten ausgearbeitet und verstärkt werden um dem Menschen den Lebensraum in der Stadt zurückzugeben, der benötigt wird.

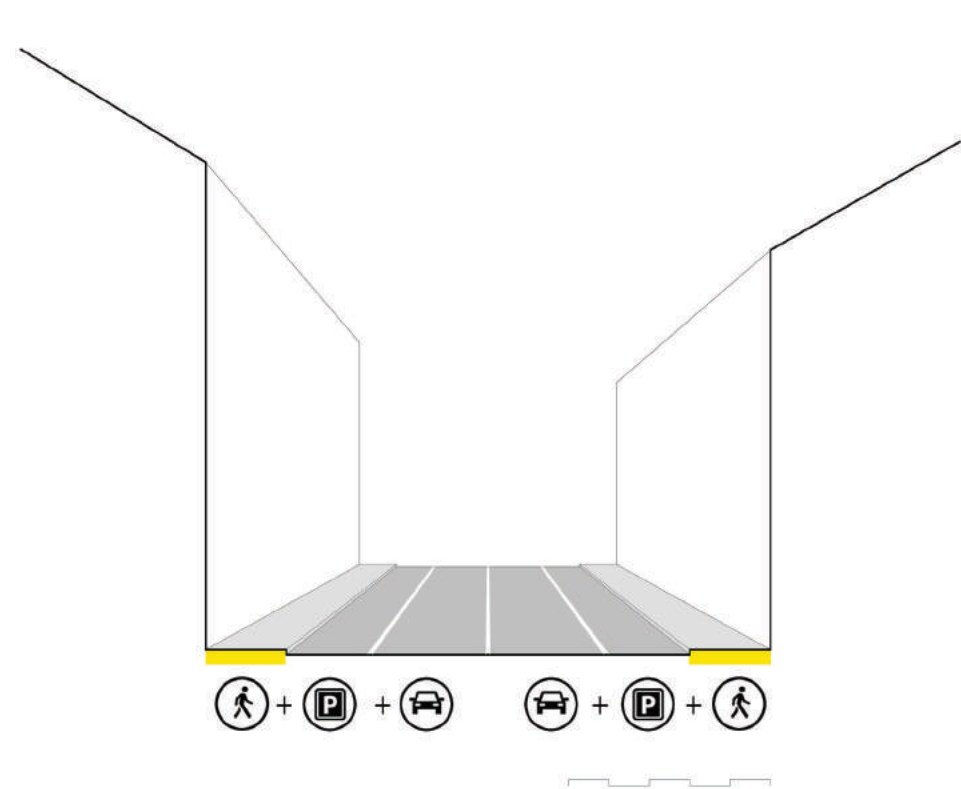
Die Living Street soll Freiraum für Aktivitäten bieten, die im städtischen Gefüge noch keinen Platz haben. Dadurch ändern sich die Hierarchien auf der Straße welche den motorisierten Individualverkehr zurückreihen und FußgängerInnen und Radfahrenden mehr Raum zur Verfügung gestellt wird.
Durch die "Living Street" und akzentuierte architektonische Eingriffe soll aufgezeigt werden, wie sich die Lebensqualität und das soziale Miteinander einer Stadt durch die Rückeroberung des öffentlichen Raumes zu einem besseren verändern kann.



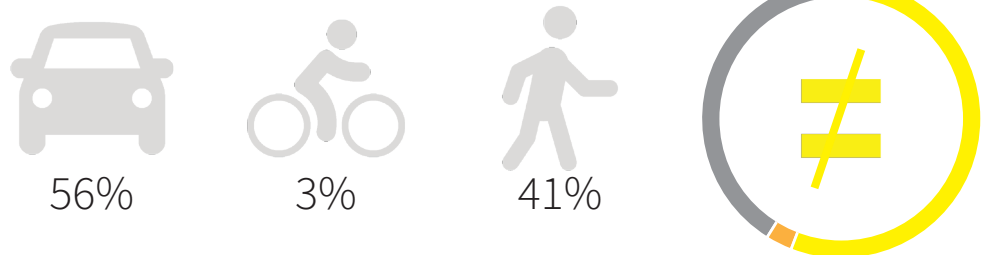
Wegeanteil der VerkehrsteilnehmerInnen



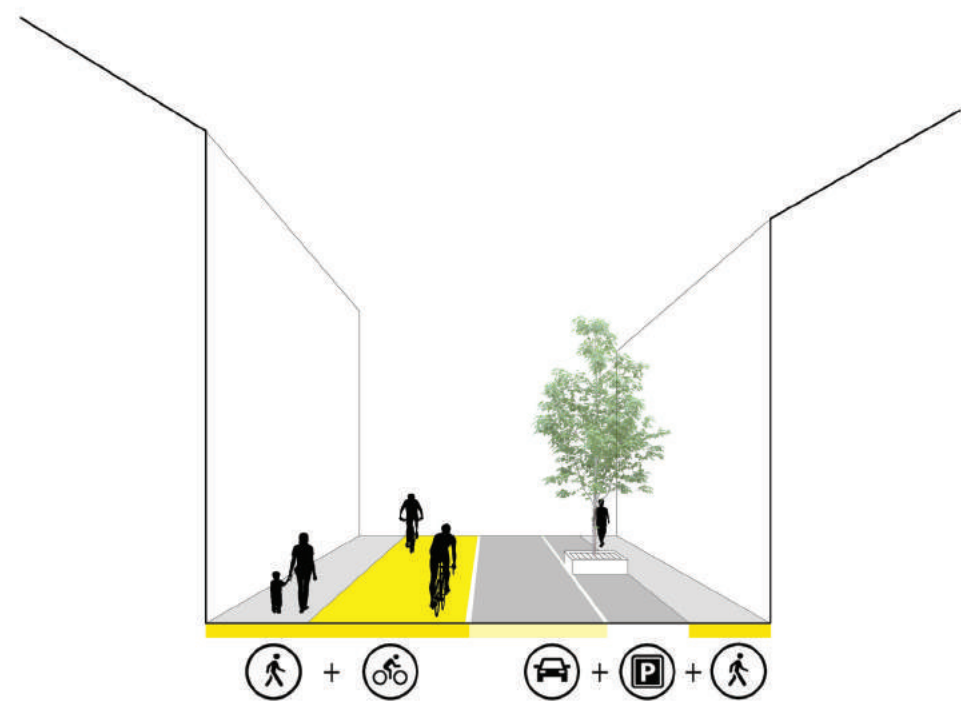
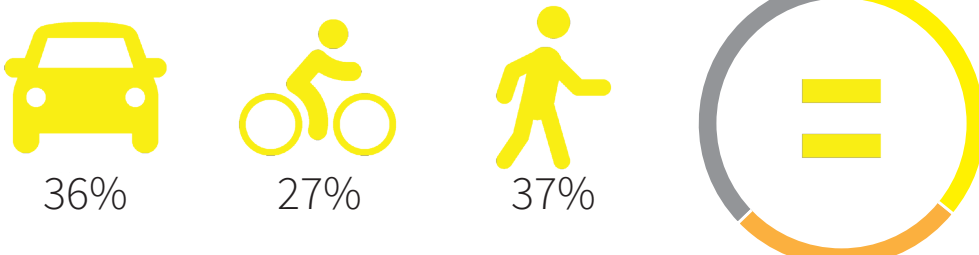
Schnitt Mandellstraße



Räumliche Verteilung Graz



Räumliche Fairteilung Living Street



Übersicht Living Street



Ziele Living Street

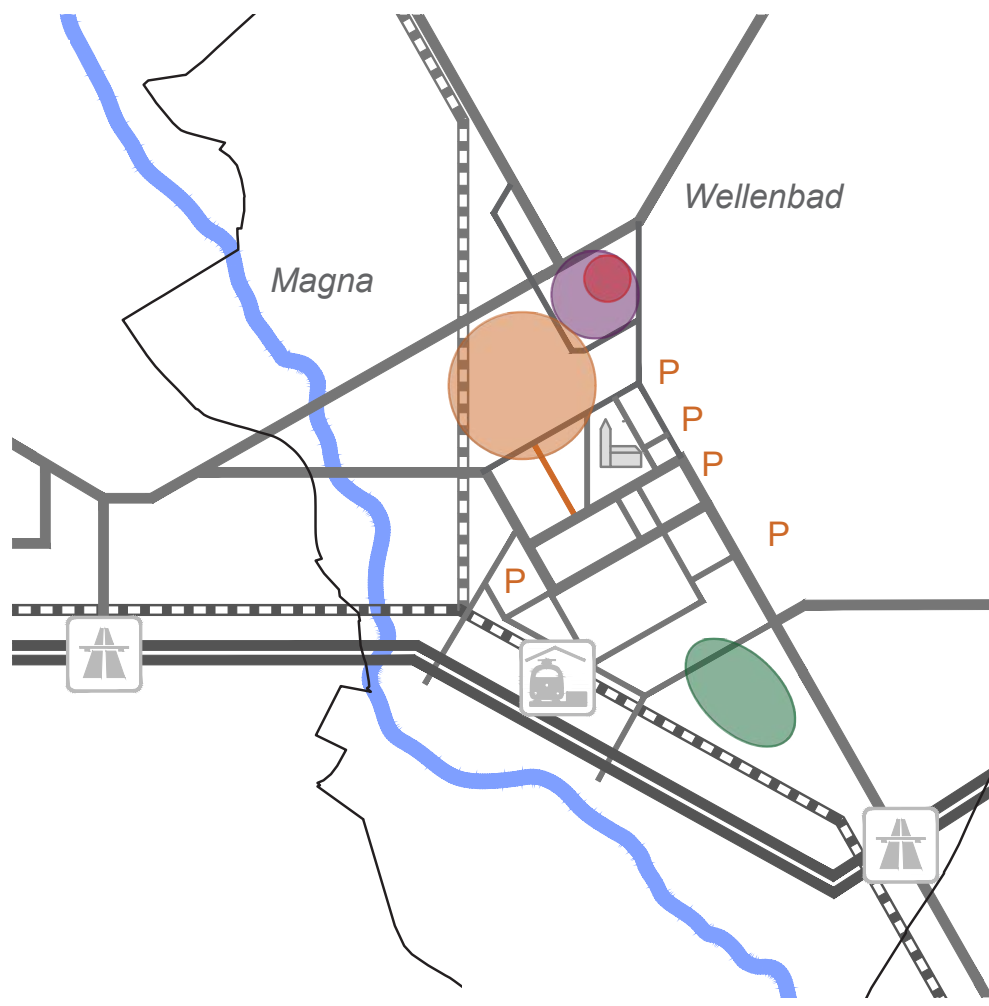
- Rückgewinnung des Lebensraumes Straße
- Verbesserung der Umwelt
- Steigerung der Lebensqualität
- Förderung der Gesundheit
- Nachhaltigkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ortskerne als fahrradfreundliche Einkaufszentren

1984¹ Die Umfahrung verbindet die Wechsel Bundesstraße mit der Anschluss-Stelle an die A2 Gleisdorf West. Nahversorgung findet noch weitestgehend in städtebaulich integrierten Lagen und in der Nähe der Wohnquartiere sowie im Zentrum statt.



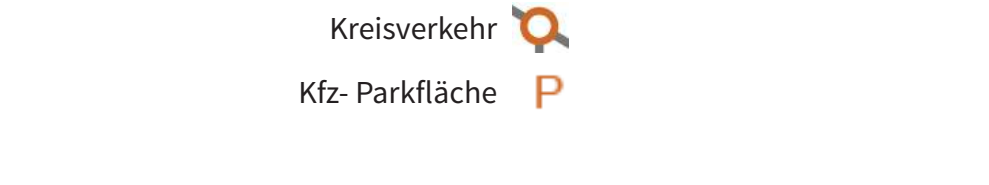
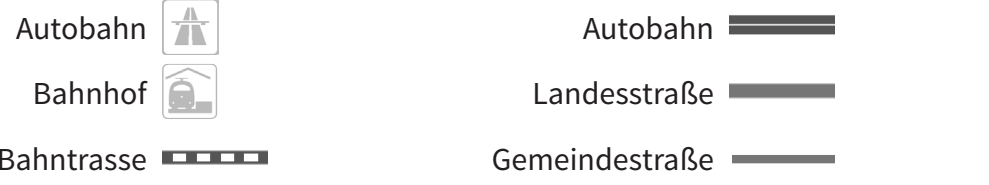
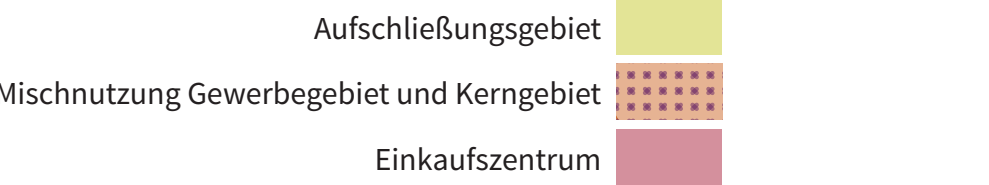
1990¹ Zwischen Hartberger Straße und der stark befahrenen Wechsel Bundesstraße, am nördlichen Rand der Stadt, liegt in optimaler Kfz Erreichbarkeit die erste als Einkaufszentrum ausgewiesene Fläche. Die Erweiterung des Kerngebietes ist noch nördlich der Ludwig-Binderstraße, östlich der Bahn nach Weiz, geplant.



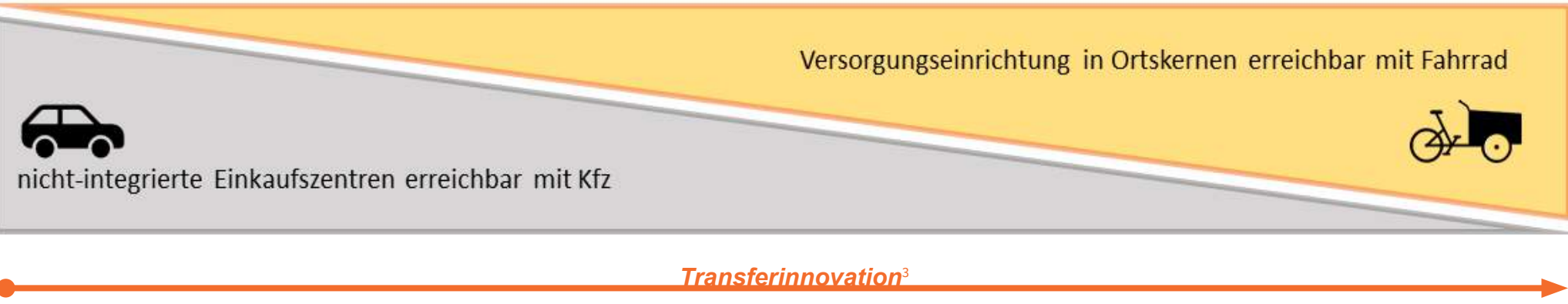
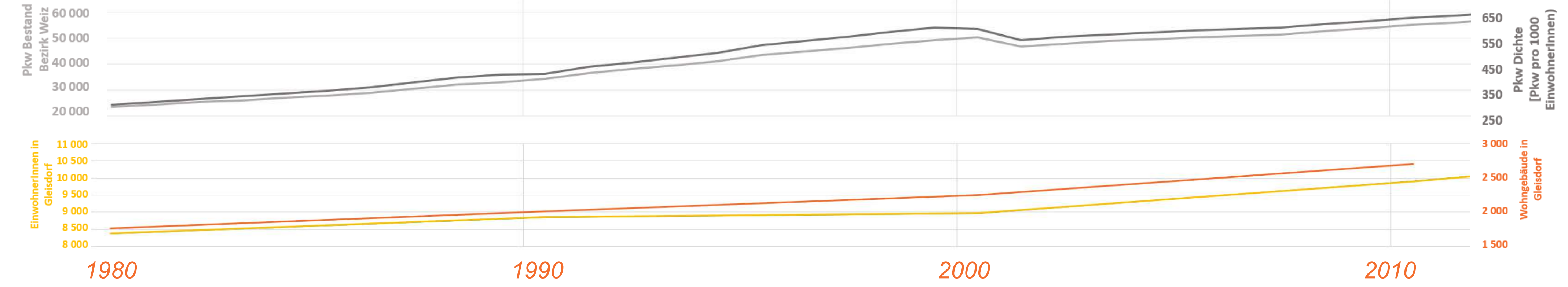
1998¹ Die Flächenwidmung sieht verstärkt gewerbliche Nutzungen entlang des neu eingeführten, zweistreifigen Einbahnringes vor. Das Fachmarktzentrum GEZ wird ca. 400m entfernt vom Zentrum, abseits dichter Wohnquartiere entwickelt. Ein Lückenschluss bildet die Aufschließung für den künftigen Businesspark am südlichen Rand der Stadt.



2010¹ Das GEZ wird nach Norden erweitert und seine Erschließung aus Graz und Weiz kommend erleichtert. Die Innenstadt wird zur 2014 zur Begegnungszone und im Südosten floriert der Businesspark.



Gleisdorf in Zahlen²



1985³ Eröffnung des ersten Diskonters an der Ludwig-Binder Straße.

Heute besteht dieser Markt immer noch an dieser Stelle. Fläche für Kfz Parken (2019) rund 2.600 m².

1987³ Eröffnung des Lebensmittelmarktes an der Hartberger Straße.

Nach der Übernahme des Marktes Löwa durch die Lebensmittelliste Zielpunkt wurde der Markt 2016 umgebaut und ist heute eine Lidl-Filiale. Fläche für Kfz Parken (2019) rund 3.000 m².

1990³ Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz wurden von der Gemeinde Kfz Parkflächen hergestellt. Der Hauptplatz wurde mit Einführung des Einbahnringes 1995 autofrei.

Die in Summe rund 6.800 m² großen Flächen werden mittlerweile von der Stadtgemeinde bewirtschaftet. Im Bild: Kfz Parkfläche am ehemaligen Pfarrgarten 870 m².

1995³ Das Gleisdorfer Einkaufszentrum (GEZ) entsteht.

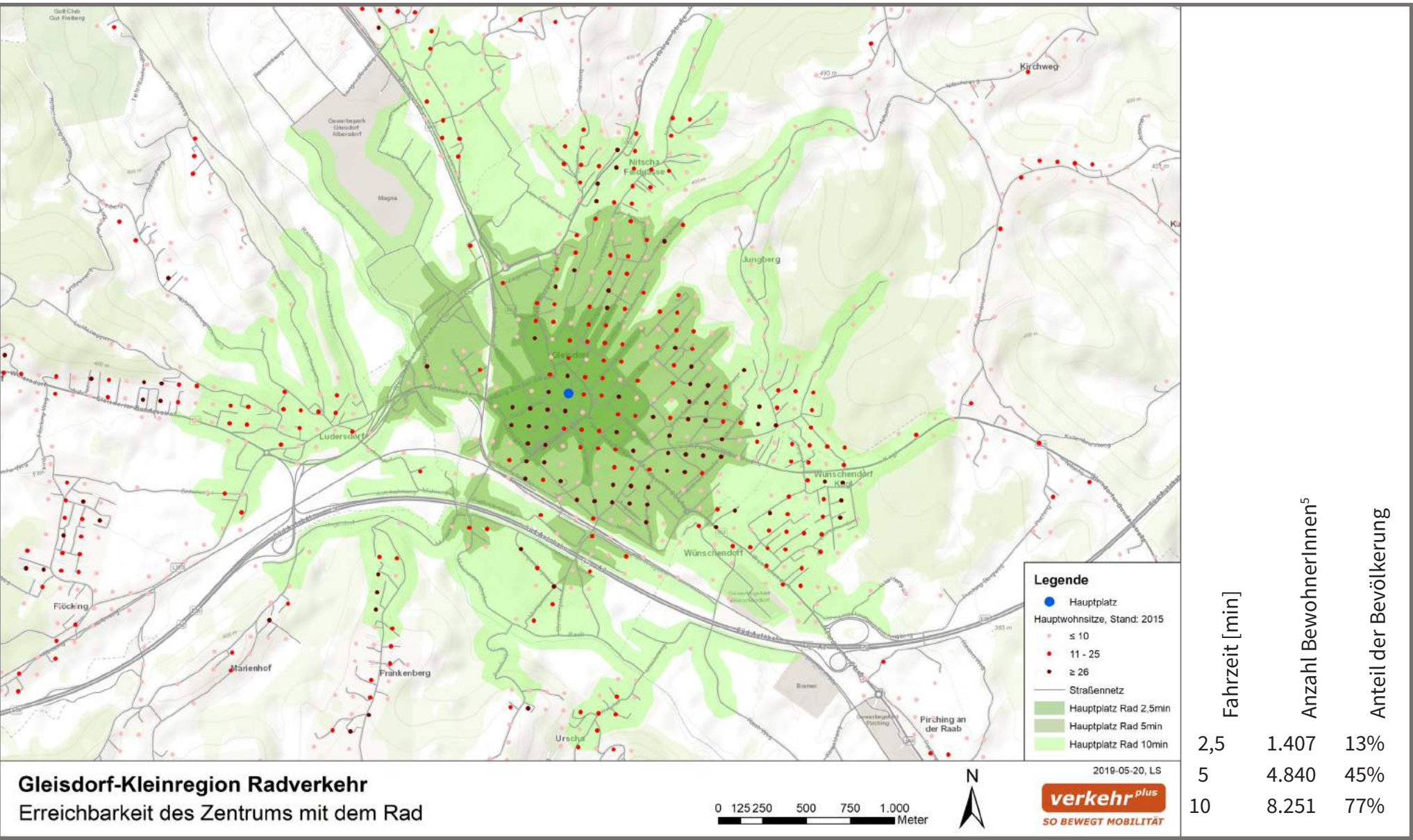
Inzwischen umschließt die Fachmarkttagglomeration an drei Standorten insgesamt rund 24.000 m² Verkaufsfläche und rund 22.000 m² Kfz Parkfläche.

2002³ Das Dieselkino eröffnet im Businesspark.

Heute umfasst der Businesspark einen Diskonter, mehrere Fachgeschäfte und mehrgeschößige Bürogebäude. Zusätzlich siedelt sich entlang des neu errichteten Lückenschlusses ein großer Autohändler mit rund 10.000 m² Verkaufsfläche im Freien an.

2011³ McDonalds eröffnet an der Europastraße.

Der amerikanischen Fast Food Filiale folgten kurz darauf in der aktuellsten GEZ-Erweiterung ein Hypermarkt (Merkur) sowie ein Möbelgeschäft (Möbelix).



Im Zuge der Forschung **Radverkehr fördert Standortgunst und belebt Geschäftslokale in Ortskernen** (FFG Projektnummer 871489) werden Ursache-Wirkungsbeziehungen zur Nutzung des Verkehrsmittel Rad zum Einkaufen im Ortskern erarbeitet. Im Fokus sind Gemeinden mit ungefähr **5.000 bis 25.000 EinwohnerInnen** – also Potenzialräume mit nationalem Kleinstadtcharakter.

Dazu wird die Methode der Transferinnovation, im speziellen der **Industry-Science-Innovation**, angewandt. Transferiert wird das im Bezug auf das Einkaufen erfolgreiche Modell **Einkaufszentrum für den Autoverkehr** auf den **Ortskern für Radverkehr**.

Die Arbeit soll so mithilfe eines erfolgreichen Konzeptes aus der Realität von heute zur Lösung des Problems, nämlich **aussterbende Ortskerne**, beitragen.

Quellen:
¹Flächenwidmungspläne der Stadtgemeinde Gleisdorf aus den Jahren 1984,1990,1998,2010 zur Verfügung gestellt vom Bauamt der Stadtgemeinde Gleisdorf
²Land Steiermark (2018) Weiz, Straßenverkehrsunfälle und Kraftfahrzeuge, Landesstatistik Steiermark, http://www.landentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/08e977e/61760.pdf, abgerufen am 20.05.2019
³Land Steiermark (2018): Gemeindedaten, Gleisdorf, http://www.landentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/08e977e/61760.pdf, abgerufen am 20.05.2019
⁴In Anlehnung an Kaschny, et. al (2015): Innovationsmanagement im Mittelstand, Strategien, Implementierung, Praxisbeispiele, Springer Gabler, Wiesbaden, 2015
⁵Rosenberger, S. (2015): Sieben bewegte Jahrzehnte (Geschichte der Stadt Gleisdorf von 1945 bis 2015), Gleisdorf, 2015
⁶Land Steiermark (2015): Rasterdatensatz der Hauptwohnsitze, Stand 2015; Basiskarte: openstreet-map.org; eigene Darstellung, 2019

Art der Arbeit:
BetreuerInnen:
AutorIn/AutorInnen:

Industrienae Dissertation (FFG Nr. 871489)
Arch. Univ.-Prof. Degros Aglaee; DI Dr. Markus Frewein
Jürgen Sorger, MSc

12. Österreichischer Radgipfel
radfahren.verbindet
MessecongressGraz|27.-29.Mai2019

