



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DIPLOMARBEIT

PRÄZISIERUNG UND NEUGESTALTUNG VON STADTEINGÄNGEN IN KREMS AN DER DONAU (NÖ)

Entwicklung eines peripheren Quartiers einer Mittelstadt

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer
Diplom-Ingenieurin unter der Leitung von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Dr.h.c.
Andreas Hofer

E260
Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Stephanie Obiltschnig BA (Hons) BSc
01425539

Wien, am:

Unterschrift:

ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Krems an der Donau befindet sich in Niederösterreich und hat rund 30.000 Einwohner und Einwohnerinnen. Krems entwickelte sich aus zwei mittelalterlichen Stadtkernen, nämlich aus dem Innenstadtgebiet von Stein und dem von Krems und bildet den östlichen Eingang zur Wachau. Die Stadt lebt vom Sommertourismus, aber auch von Industrie- und Dienstleistungsbetrieben sowie von Wein-, Land- und Forstwirtschaft. Vor allem in den letzten 150 Jahren hat Krems stark mit seinem Image und der Identitätsfindung zu kämpfen. Durch die Auflösung der Stadtmauern setzte eine Welle städtebaulicher Veränderungen ein, wie unter anderem die Verlagerung des Gütertransportes vom Wasser auf die Schiene und so wurde die Stadt ihrer Hauptfunktion als Schiffshandelsstadt und eigentlichen Entstehungsgeschichte entraubt. Zusätzlich hat die Stadt nach dem Abbruch der Stadtbefestigung und durch die Donau- und Kremsflussregulierungen ihren engen Bezug zum Wasser und durch die Eingemeindung mehrerer ländlicher Katastralgemeinden auch an Struktur und Erkennbarkeit verloren. Die Frage ist nun, welche Stadteingänge sind gegenwärtig noch zu identifizieren und wo sind diese neuen Schnittstellen zwischen Innen und Außen in Krems zu finden?

Schwerpunkt dieser Diplomarbeit ist die Suche nach den wahrnehmbaren Stadteingängen des 21. Jahrhunderts von Krems an der Donau, nach den von mir definierten Stadteingangstrukturen und Stadteingangselementen, welche zeitgenössische Stadteingänge europäischer Mittelstädte beschreiben. Nach dessen Bestimmung wird ein relevanter Stadteingang mit Potenzial, welcher nicht wahrnehmbar ist und den meisten Handlungsbedarf hat, zur weiteren Analyse herangezogen. Der von mir ausgewählte Stadteingang in einer inhomogenen Zone am Stadtrand ist derzeit durch viele räumliche Barrieren durchschnitten, besitzt die unterschiedlichsten Stadtstrukturen direkt nebeneinander und die vorhandenen Freiräume sind unattraktiv und nur schwer zugänglich. Das Ziel ist das Sichtbarmachen und die Stärkung des Stadteinganges, einer Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und Zugänglichkeiten der Frei- sowie Naturräume und einer dadurch besseren Nutzung des Stadtraumes. Durch eine mehrteilige Intervention wird das Wahrnehmen des Stadteinganges und die Anknüpfung des suburbanen Stadtteils, bestehend aus Industrie-, Gewerbe- und Wohngebiet, in Richtung des Stadtzentrums gelingen.

ABSTRACT

The city of Krems an der Donau is located in Lower Austria with around 30.000 inhabitants. Krems developed from two medieval city centers, the inner city area of Stein and that of Krems and forms the eastern entrance to the Wachau.

The city lives from summer tourism, but also from industrial and service companies, as well as from wine, agriculture and forestry. In the last 150 years, Krems has struggled a lot with its image and identity. With the dissolution of the city walls, a wave of urban development changes began, such as the shifting of goods transport from water to rails, and so the city was stripped of its main function as a shiptrading city and its actual origins.

In addition, after the demolition of the city fortifications and the Danube and Krems river regulations, the city has lost its close relationship to the water and through the incorporation of several rural cadastral communities in structure and recognizability. The question now is which entrances to the city can currently still be identified and where are these new interfaces between inside and outside to be found in Krems?

The focus of this thesis is the search for the contemporary city entrances of the 21st century to the city of Krems an der Donau, for the city entrance structures and elements that define the current city entrances of European medium-sized cities. Building on this, the city access with the greatest need for action is used for further analysis. The city entrance I selected is located in an inhomogeneous zone on the outskirts and is currently cut through by many spatial barriers, has a wide variety of city structures right next to each other and the existing open spaces are unattractive and difficult to access. The focus is therefore on making the city entrance visible, improving the quality of stay and accessibility of the open spaces and natural spaces, and thereby improving the use of urban space. Through a multi-part intervention, the perception of the city entrance will work and the connection of the suburban district with the center of Krems will be successful..

Danksagung

Durch die vielen Recherchen und Gespräche konnte ich viele fachliche sowie menschlich äußerst bereichernde Erfahrungen machen. Deshalb möchte ich mich bei all denen bedanken, die mich dabei unterstützt haben, diese Arbeit umzusetzen. Allen voran meinem Mann und meinen Eltern, die mir in meiner gesamten Studienzeit zur Seite standen. Ein großer Dank geht auch an meine Mama, Schwiegermama und beiden Schwägerinnen, die so oft als Babysitter meiner Tochter Lena eingesprungen sind.

Besonderer Dank geht auch an meinen Betreuer Andreas Hofer für seine Unterstützung und sein Feedback bei den Korrekturen.

Danke auch an Christoph Luchsinger, der mit mir den Grundstein meines Themas gelegt hat, und leider viel zu früh verstorben ist.

INHALT

PRÄZISIERUNG UND NEUGESTALTUNG VON STADTEINGÄNGEN IN KREMS AN DER DONAU (NÖ)

Entwicklung eines peripheren Quartiers einer Mittelstadt

E. EINLEITUNG	6
Motivation, Thema, Aufbau der Arbeit, Zielsetzung	
1. STADTEINGÄNGE: THEMATISCHE ANALYSE	8
1.1 Definitionen von Stadteingängen	10
1.2 Virtuelle Stadteingänge	18
1.3 Physische Stadteingänge	20
1.4 Referenzen	36
2. STÄDTEBAULICHE ANALYSE VON KREMS	40
2.1 Regionaler Kontext	42
2.2 Administrative Gliederung	43
2.3 Stadtstrukturen	45
3. NEUGESTALTUNG VON STADTEINGÄNGEN ALS POTENZIALE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG	58
3.1 Stadteingänge in Krems	60
3.1.1 Historische Stadteingänge	60
3.1.2 Zeitgenössische Stadteingänge	63
3.2 Kremsfluss: Grenzlinie als Potenzial	86
3.3 Lerchenfeld: Projektstandort	90
3.4 Szenarien	97
3.5 Strategisches Konzept	101
3.6 Projekt: Lerchenfelder Promenade	106
A. ANHANG	135
Literatur- und Quellenverzeichnis	135
Abbildungsverzeichnis	139

E. EINLEITUNG

Motivation

Schon zu Schulzeiten ist mir aufgefallen, wie zerstreut das Stadtgebiet meiner Heimatstadt Krems ist und wie schade ich es finde, dass Bahnhofsareal, Augebiet und Industrie die Stadt von der Donau abtrennen und es keine wirklichen attraktiven Zugangswege zur Uferzone gibt. Zusätzlich waren meine Feststellungen, dass das Einzugsgebiet wesentlich großflächiger ist, als es eigentlich vermuten lässt und die Zugänglichkeiten zur Stadt und den einzelnen Katastralgemeinden durch die Schnellstraßen zerschnitten werden. Im Grunde fungieren diese eher als Durchfahrtsstraßen zwischen Norden und Süden oder Osten und Westen, als dass diese ins Stadttinnere lenken. Durch die unkenntlichen Stadtstrukturen ist einem außerdem kaum bewusst, wann die Stadt tatsächlich betreten wird.

Diese Beobachtungen und ein Sommerworkshop in der Schweiz mit dem Thema „On the Edge“ haben mich veranlasst, die aktuell beschriebene Situation von Krems als Ausgangspunkt für meine Diplomarbeit zu nehmen.

Thema

Krems an der Donau entwickelte sich aus zwei mittelalterlichen Stadtkernen und bildet das östliche Eingangstor zur Wachau. Die Stadt Krems hat jedoch stark mit seiner Identitätsfindung zu kämpfen, denn durch die Auflösung der Stadtmauern setzte eine Welle städtebaulicher Veränderungen ein. Nach der Verlagerung des Güterverkehrs vom Wasser auf die Schiene und nach den Flussregulierungen hat die Stadt ihren engen Bezug zum Wasser verloren. Zusätzlich haben sich durch den Abbruch der Stadtbefestigung und durch die Eingemeindung mehrerer ländlicher Katastralgemeinden die Strukturen und Erkennbarkeiten der Stadt aufgelöst. Thema der Diplomarbeit ist aufzuzeigen, wo sich zeitgenössische Stadteingänge befinden und wie diese wahrgenommen werden beziehungsweise wie Stadteingänge durch Neugestaltung wieder sichtbar und erkennbar gemacht werden können.

Aufbau der Arbeit

Die Diplomarbeit lässt sich in drei Teile gliedern:

1. Stadteingänge: Thematische Analyse

Im ersten Teil wird das Thema Stadteingänge erörtert und alle Begrifflichkeiten dazu erforscht. Ebenfalls werden allgemein die virtuellen und physischen Stadteingänge analysiert und definiert.

2. Städtebauliche Analyse von Krems an der Donau

Im zweiten Teil wird der Ort Krems zum Thema Stadteingänge untersucht und dahingehend die städtebauliche Stadtstruktur dargestellt.

3. Neugestaltung von Stadteingängen als Potenziale für die Stadtentwicklung

Der dritte Teil beinhaltet die Ausarbeitung eines strategischen Konzeptes, erstellt anhand der Analyse zum Thema wahrnehmbarer zeitgenössische Stadteingänge und der Verortung dieser im Stadtgebiet von Krems. Nach dessen Bestimmung ergeben sich die für die Diplomarbeit relevanten Stadteingänge mit Potenzial, welche nicht wahrnehmbar sind. Darauf aufbauend wird der Stadteingang mit dem größten Handlungsbedarf zur weiteren Analyse herangezogen. Anschließend wird ein Konzept für dessen Gestaltung auf unterschiedlichen städtebaulichen Ebenen entwickelt und eine Strategie für dessen Umsetzung vorgestellt.

Zielsetzung

Ziel der Diplomarbeit ist nach einer detaillierten Analyse und der Ermittlung der wahrnehmbaren zeitgenössischen Stadteingänge, durch die von mir verwendeten Stadteingangstypen, die Neugestaltung eines Stadteinganges mit Potenzial. Der Schwerpunkt liegt auf dem Sichtbarmachen und der Stärkung dieses Stadteinganges, einer Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und Zugänglichkeiten sowie einer besseren Nutzung des Stadtraumes.

1. STADTEINGÄNGE: THEMATISCHE ANALYSE

- 1.1 Definitionen von Stadteingängen
- 1.2 Virtuelle Stadteingänge
- 1.3 Physische Stadteingänge
- 1.4 Referenzen

1. STADTEINGÄNGE: THEMATISCHE ANALYSE

Die Städte unserer Zeit entwickelten sich im letzten Jahrhundert mit sehr hoher Geschwindigkeit weiter und es veränderte sich die Form vieler Großstädte in Europa. Die Städte wandelten sich, was nur einem Prinzip zu folgen schien und zwar der endlosen Verlagerung und Diffusion urbaner Grenzen in die umliegende Landschaft.

„Seit den 1990er-Jahren bilden sich auch in mittelgroßen europäischen Städten immer öfter große Gewerbebezonen außerhalb des Stadtkerns, wo sie als Technologie- oder Fachmarktzentren eine vorwiegend mobile Bevölkerungsschicht ansprechen und gemeinsam mit stetig wachsenden Einfamilienhausgebieten zu metropolitanen Stadtregionen zusammenwachsen und vormals ländlich genutzte Räume kannibalisieren.“¹

Diese neue Siedlungspolitik mit einem gewaltigen Bedarf an Freiflächen führt jedoch zu negativen Umständen wie erhöhtem Mobilitätsverhalten, Zersiedelung der Landschaftsräume und Bildung von Satellitenstädten bei gleichzeitigem Auftreten von immer mehr Leerstand und Segregation in der Kernstadt.²

Ein gründliches Verständnis der räumlichen und soziokulturellen Funktionsweise von Stadteingängen ist mehr denn je in der scheinbar endlosen Kontinuität aktueller Stadtlandschaften erforderlich. Die Verstärkung der Stadtkanten wird heute nicht mehr als Trennung von Stadt und Landschaft oder von innen und außen wahrgenommen, da dies weder erreichbar noch in vielen Fällen wünschenswert ist, sondern von weit größerem Interesse ist die Betonung und Vernetzung dieser verschwommenen Kanten. Was ist der erste physische Eindruck, welchen Besuchende der Stadt bekommen, was könnte ein entsprechendes Programm für einen solchen Ort sein? Was müssen also Stadteingänge heutzutage können und welchen Funktionen müssen sie gerecht werden? Es ist die Suche nach der angemessenen Erscheinung der Stadt entlang der Eingangslinien. Wo und wie empfängt die Stadt ihre Gäste? Der erste bleibende Eindruck ist der wichtigste, der womöglich ein positives oder negatives Gefühl des Ankommens beeinflusst. Was wird eigentlich von einem Stadteingang erwartet und woran merkt man im 21. Jahrhundert, dass man eine Stadt betreten hat?³

Es werden nun nachfolgend die wichtigsten Grundlagen zur Definition des Stadteinganges aufgezeigt.

¹ Liebenau, district of Graz: How to Look at Urban Sprawl in: Petersson, Petra; Kickenweitz, Petra; Linortner, Christina; Krejs, Bernadette (Hg.): Intensified Density, Graz 2018, S. 23-24.

² Vgl. Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt: Gestaltung Stadteingänge in der Landeshauptstadt Wiesbaden, Wiesbaden 2012, S. 3.

³ Vgl. Workshop „On the Edge“ Winterthur, September 2017 unter der Leitung von Christoph Luchsinger.

1.1 DEFINITIONEN VON STADTEINGÄNGEN



Abb. 1: Brainstorming Stadteingang

Der Begriff Stadteingang ist in keiner Fachliteratur definiert und im allgemeinen Sprachgebrauch gibt es keine klaren Vorstellungen über die genaue Bedeutung.

STADTEINGANG

Der Begriff ‚Stadteingang‘ wird in seine beiden Wörter ‚Stadt‘ und ‚Eingang‘ zerlegt und diese getrennt voneinander untersucht. Der Begriff ‚Eingang‘ wird im Duden als eine „Tür, Öffnung zum Hineingehen, Betreten eines Gebäudes, eines Raumes, eines umgrenzten Geländes“ oder von einer „Stelle, an der etwas einsetzt, was betreten oder durchquert werden kann“ beschrieben.⁴ Der Eingang stellt aber auch einen „Brennpunkt dar, der der strategische Knotenpunkt ist, denn der Eingang steht direkt im scharfen Gegensatz zwischen Innen- und Außenraum“.⁵

Deswegen sollte ein Eingang immer ein symbolisches „Vorstellungsbild“ vermitteln, welches „schon konventionell als Form und Einheit der Zusammenhänge artikuliert“ und in unserer „Wahrnehmung sofort“ erkennbar ist.⁶ Ein Eingang hat zusätzlich eine Doppeldeutigkeit, „zum einen als schützende Barriere, zum anderen als einladende Geste“.⁷ Ein Eingang schafft auch immer eine Hierarchie und bestimmt eine Richtung, welche immer aus einem Innen und einem Außen besteht. Diese Hierarchie beschreibt auch eine gewisse Rangordnung in der Stadt wie zwischen der Innenstadt und den Randstadtteilen. Durch Suburbanisierung haben die Stadtzentren zwar in den letzten Jahrzehnten an Einfluss verloren, es gibt jedoch nach wie vor ein klares Bedeutungsschema im Stadtgefüge. Das Zentrum ist ganz klar das dichteste und bedeutungsvollste Gefüge in der Stadt. Außerhalb der Innenstadt lassen sich eher inhomogene und bedeutungslose Strukturen ohne wirkliches Zentrum erkennen.⁸

⁴ <https://www.duden.de/rechtschreibung/Eingang>

⁵ Young-Hoon, Jeon: Studie zum Eingangsbereich – Formvarianten und Bedeutung gezeigt am Beispiel von Wohnhochhäusern (1953-1969) in West-Berlin, Dissertation, Architektur Umwelt Gesellschaft, Technische Universität Berlin, 2004, S. 14.

⁶ Young-Hoon, 2004, S. 14.

⁷ Young-Hoon, 2004, S.14.

⁸ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 8.

Der zweite Begriff ‚Stadt‘ wird als eine „größere, dicht geschlossene Siedlung, die mit bestimmten Rechten ausgestattet ist und den verwaltungsmäßigen, wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunkt eines Gebietes darstellt“ und als eine „große Ansammlung von Häusern [und öffentlichen Gebäuden], in der viele Menschen in einer Verwaltungseinheit leben“ im Duden beschrieben.⁹

Da es sozusagen aber keine allgemeine Begriffsbestimmung für das Wort Stadt gibt, setzt in dieser Diplomarbeit der Begriff ‚Stadt‘ im Zusammenhang mit einem ‚Stadteingang‘ eine dicht bebaute Siedlungsstruktur, im Gegensatz zur unbebauten angrenzenden Landschaft oder ländlichen Bebauungsstruktur, voraus. Des Weiteren findet der Begriff Stadteingang im Allgemeinen als Oberbegriff Verwendung und auch wenn das Wort Stadteingang den Ursprung im ‚Gang‘ also ‚Gehen‘ hat, soll die Nutzung aller Verkehrsmittel mit eingeschlossen werden.¹⁰ Des Weiteren ist der Begriff Stadteingang der „Überbegriff für die Beziehung eines allgemeinen Prozesses, welcher in ‚dem Fortbewegen von Außen nach Innen‘ besteht.“¹¹ Unter dieser Betrachtungsweise enthält der Begriff Stadteingang auch die Begriffe Stadtübergang und Stadtdurchgang.

Stadtübergang

„Durch Aufbietung der graduellen Abstufung verstärkt ein Übergang das Gefühl des Eintretenden, nämlich wohin er sich wendet und wo er sich befindet: Das Zugangsmittel besteht dann nicht aus einem einzigen Element, sondern ist durch Aufgliederung des letzteren in mehrere zusammenhängende Bestandteile gestaltet.“¹² „Aus dem Weg“ wird ein „Übergangsweg und aus der Trennzone eine Übergangszone“ und beide helfen sich an den Wechsel von Außen nach Innen einzustellen.¹³

Stadtdurchgang

Der Begriff Stadtdurchgang lässt sich vom Begriff Stadtübergang herleiten. Während Übergänge vorwiegend mit mehreren Bestandteilen gestalterisch verschmelzen, sind Durchgänge festgefügte kompakte Körper, die nur kurze Übergangszonen bilden.¹⁴ Durch die kompakte Form entsteht ein schneller Durchlass anstatt „der Häufung von Nuancen der Atmosphäre“.¹⁵ Damit der gewechselte Ort schneller wahrnehmbar wird, werden die charakteristischen Faktoren mit den typischen Funktionen als Merkmal benutzt, wie zum Beispiel bei einem „räumlichen Unterschied mit Lichtverhältnissen“ durch die Länge des Stadtdurchganges oder durch den spürbaren Höhenunterschied der Schwellen.¹⁶

⁹ <https://www.duden.de/rechtschreibung/Stadt>

¹⁰ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 8.

¹¹ Young-Hoon, 2004, S. 14.

¹² Young-Hoon, 2004, S. 15.

¹³ Young-Hoon, 2004, S. 15.

¹⁴ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 16.

¹⁵ Young-Hoon, 2004, S. 16.

¹⁶ Young-Hoon, 2004, S. 15-16.

SCHWELLENRAUM

„Schwellenräume sind Räume der Zäsur sowie Verbindungsräume und Kommunikationsräume. Daher die breite Bedeutung des Wortes Schwelle im Deutschen. Es ist wichtig, eine Schwelle zu überschreiten. Manchmal ist dies der einzige Weg, um die Grenze wahrzunehmen. Einerseits sind Schwellen Übergangsräume, wir sind immer noch hier und schon da, haben einen Anteil in beiden Bereichen, aber in unterschiedlichem Maße, der sich mit jedem Schritt verschiebt. Auf der anderen Seite sind wir in unserem eigenen Bezirk, wir sind nicht mehr hier und noch nicht da. Solche Situationen haben eine manchmal beunruhigende performative Kraft, die unter anderen Umständen geschätzt und gesucht wird. Die Angst vor der Schwelle ist sprichwörtlich: Sie lässt die Menschen zurückschrecken, öffentliche Gebäude meiden, nicht in ein Restaurant gehen, nicht in einen Park gehen oder Stadtviertel umgehen. Die Architektur der Schwelle ist entscheidend für die räumliche Qualität einer Stadt, denn Schwellen sind bevorzugte Räume für das städtische Leben.“¹⁷

Der Philosoph und Soziologe Georg Simmel beschreibt am Beispiel von Brücke und Tür, wie grundlegend Trennen und Verbinden zwei miteinander verschränkter Denk- und Handlungsweisen sind. Menschen müssen „das bloß indifferente Dasein zweier Ufer erst geistig als eine Getrenntheit auffassen, um sie durch eine Brücke zu verbinden.“¹⁸ Denn „gerade das Überschreiten einer Brücke, die schrittweise Erkundung dieses Weges durch die Luft, ist in besonderer Weise geeignet, einem das Wesen dieses Bauwerks nahe zu bringen.[...] Im Maß des menschlichen Schritts werden die Dimensionen der Brücke nachvollziehbar; die Sinne werden geschärft: Man geht, schaut, hört, riecht – gewinnt einen sinnlich unmittelbaren Eindruck von der Brücke wie auch von der Art des überspannten Hindernisses.“¹⁹

Georg Simmel äußerte weiter, dass die Brücke als ein Menschenwerk begreifbar wird, welches eine Verbindung des anfänglich Getrennten ermöglicht, das „die Ausbreitung unserer Willenssphäre über den Raum“²⁰ versinnbildlicht. Eine Brücke stellt also eine Art Schwellenraum dar, durch welchen eine Grenze, welche vorher nicht oder nur schwer zu bezwingen war, problemlos zugänglich wird.²¹

¹⁷ Wolfrum, Sophie: Über Grenzen, Schwellen und Porosität in: Petersson, Petra; Kickenweitz, Petra; Linortner, Christina; Krejs, Bernadette (Hg.): Intensified Density, Graz 2018, S. 17.

¹⁸ Simmel, Georg: Brücke und Tür in: Simmel, Georg: Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft, Stuttgart 1957, S. 6.

¹⁹ Payer, Peter: Über die Brücke: Vom Erleben des Querens. in: Hufnagel, Walter (Hg.): Querungen. Brücken-Stadt-Wien, Kufstein 2002, S. 123.

²⁰ Payer, 2002, zitiert nach Simmel, Georg, 1957, S. 124.

²¹ Vgl. Payer, 2002, S. 124.

Im Unterschied zur Brücke beschreibt Georg Simmel am Beispiel Tür: „Und ebenso ist der Mensch das Grenzwesen, das keine Grenze hat. Der Abschluss seines Zuhause-seins durch die Tür bedeutet zwar, dass er aus der ununterbrochenen Einheit des natürlichen Seins ein Stück heraustrennt. Aber wie die formlose Begrenzung zu einer Gestalt kommt, so findet seine Begrenztheit ihren Sinn und ihre Würde erst an dem, was die Beweglichkeit der Tür versinnlicht: an der Möglichkeit, aus dieser Begrenzung in jedem Augenblick in die Freiheit hinauszutreten.“²²

Eine Tür befähigt also das Öffnen und Schließen einer Grenze, deren Schwelle ein Raum ist, dem beide Seiten angehören. Es ist der Schwellenraum, durch den eine Grenze nicht nur annehmbar wird, sondern der sie sogar ins Positive wendet, indem er die Grenze als einen Raum architektonisch ausgestaltet und beide Bereiche verbindet. Die Eingangstür des Hauses schafft somit die Schwelle zur Stadt. Einerseits sind wir noch im Haus, aber andererseits auch schon draußen.²³

Durch Schwellenräume verzögert sich der Ausgang beziehungsweise der Eingang und werden als fassbare Situationen wahrnehmbar. Der Straßenraum zum Beispiel in der Straße, in der ich wohne, ist auch meine Straße, aber ich befinde mich immer noch in der öffentlichen Stadt. Diese Typologie der Ambivalenz eines Schwellenraumes kann leicht auf andere Maßstäbe einer Stadt projiziert werden, denn auch wenn wir die Stadt nicht mehr durch ein Stadttor betreten, spielen Bahnhöfe, Bushaltestellen und Flughäfen weiterhin diese Rolle als Transiträume, durch welche eine Verbindung zwischen dem Innen und dem Außen geformt wird, der Ein- sowie Austritt eines Raumes verlängert, in einzelne Sequenzen zerteilt oder das Betreten mit einer bestimmten Erwartung beladen wird.²⁴

Ein Schwellenraum ist aber kein Niemandsland, sondern ein Ort beider Seiten, denn „Durchbrüche, breite Wege, Plätze und Vorplätze, Ränder und Membranen: Ambivalente Orte sind in jedem Maßstab notwendig“ und eigentlich „ist die Architektur der Stadt eine Kunst der Schwellen.“²⁵

²² Simmel, 1957, S. 7.

²³ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 16.

²⁴ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 17.

²⁵ Wolfrum, 2018, S. 18.

GRENZEN

Grenzen werden gezogen, um die Welt zu organisieren, Sicherheit zu schaffen, soziale Verbindungen zu unterscheiden, Gebiete zu definieren und Macht zu suggerieren. Eine Stadt hat viele dieser verborgenen Grenzen und für Kenner sind diese auch wahrnehmbar und entfalten ihre anziehende Wirkung.²⁶

„Nach diesen raumstrukturellen Überlegungen zur Moderne wäre die Stadt, ohne das Fremde durch Grenzen auszuschließen, als räumliche Gesamtheit von Verdichtung und Heterogenität gekennzeichnet. Indem sie auch das Fremde hereinlässt, als das für manche zunächst Äußere, findet gleichsam das Äußere im Inneren Platz und umgekehrt. Auch wenn man dieser begrifflichen Definition folgen würde, so überlagern sich dennoch territoriale und urbane räumliche Prinzipien in der Stadt. Grenzen werden in dieser Konsequenz zu architektonischen Themen, da sie Einschluss, Ausschluss, Verzögerung, Zwischenzustände und Kommunikation in vielfältigsten Varianten bewältigen und befördern sollen.“²⁷

In einer ihrer Grundfunktionen, nämlich der Abschirmung eines Innenraums von Außen, geht es der Architektur immer darum, die Abgrenzung verschiedener Gebiete wie Wohnung, Haus, Nachbarschaft physisch zum Ausdruck zu bringen.²⁸ Die „Architektur macht Grenzen sichtbar und konkret erfahrbar“.²⁹ Im Gegensatz zu der soziologischen Definition könnte man die Architektur einer Stadt als „eine der Grenzen und Grenzräume verstehen“.³⁰

In Kevin Lynchs Buch ‚The Image of the City‘ sind Grenzen eines von fünf Merkmalen, die unsere ‚mental map‘ prägen und das Bild einer Stadt strukturieren. Entfernung und die Einfügung unabhängiger Grenzgebiete sind moderne Mittel, um Konflikte zu vermeiden.³¹ Dabei ist Trennung noch immer das „gültige Mittel der funktionalistischen Moderne, Konflikte zwischen Nutzungen unterschiedlicher Empfindlichkeit zu vermeiden“.³²

²⁶ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 15.

²⁷ Wolfrum, 2018, S. 16.

²⁸ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 16.

²⁹ Wolfrum, 2018, S. 16.

³⁰ Wolfrum, 2018, S. 16.

³¹ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 16.

³² Wolfrum, 2018, S. 16.

Denn genau wie damals leere Räume in den Kolonialstädten die Viertel der Kolonialherren von den Einheimischen trennten, separieren Grenzen, wie Lärmschutzwände und Mauern, verschiedene Stadtteile heute voneinander. Das städtische Potenzial einer Stadt liegt aber in diesen Zwischenräumen. Das Auflösen aller Grenzen ist jedenfalls keine Option, da die interne Eingrenzung und externe Abgrenzung in einer ambivalenten Wechselbeziehung stehen. Die Notwendigkeit des Schutzes eines privaten Raumes und die Grenze als Barriere bestehen heute noch in den meisten Städten. Die moderne Überwachung und Sicherung von privaten Bereichen, die Grenzen in den ‚gated communities‘ oder verbarrikadierten Häusern ersetzen die ehemaligen Stadtgrenzen. Die Grenze der privaten Wände wird über den Privatraum hinaus in die Umgebung und die Landschaft projiziert.³³

Durch Suburbanisierung, das zunehmende Wachstum der Städte und den massenhaften Eingemeindungen veränderten sich auch die politischen Stadtgrenzen. Früher waren die Stadtmauern gleichzeitig bauliche und rechtliche Stadtgrenze, heutzutage ist die Lage wesentlich komplizierter. Die Grenzen der Städte sind zwar immer noch die politischen Grenzen, jedoch sind die baulichen Grenzen dazu verschoben oder verschwommen und der Stadteingang von heute kaum wahrnehmbar. Die Verwaltungsgrenzen an den Stadträndern sind somit unkenntlich und lassen die einst so klaren Linien auseinanderfallen. Die wirkliche Grenze eines Stadteinganges im 21. Jahrhundert ist nun nicht mehr erkennbar und falls alte Stadteingänge oder Stadtbefestigungen noch gegenwärtig sind, definieren diese wenn überhaupt nur mehr einzelne Teile einer Stadt, wie zum Beispiel die Altstadt. Es ist nicht mehr klar, wo die jeweilige Stadt ihren Anfang oder ihr Ende hat, da sich auch die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen überschneiden und einen Stadteingang diffus machen.³⁴

³³ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 16.

³⁴ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 8.

ZWISCHENSTADT

Der Begriff der Zwischenstadt wurde Mitte der 1990er Jahre von Thomas Sieverts geprägt und soll die verstädterte Landschaft beziehungsweise die verlandschaftlichte Stadt beschreiben. Eine Zwischenstadt weist Siedlungsformen auf, die sich infolge der Auflösung kompakter Städte und ihrer Ausbreitung in die offene Landschaft entwickelt haben. Diese ungeplanten Gebiete sind Siedlungsstrukturen von Einfamilienhäusern und Wohnkomplexen in unmittelbarer Nähe von landwirtschaftlich genutzter Flächen, Industrie sowie Autohäuser, Shoppingcenter und Wälder. Diese gemischten Vorstadregionen werden zusätzlich von Autobahnen, Eisenbahntrassen, Schallschutzwänden und Werbetafeln durchschnitten.³⁵

Thomas Sieverts benennt diesen Zustand *„Zwischenstadt: Es ist die Stadt zwischen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft, zwischen dem Ort als Lebensraum und den Nicht-Orten der Raumüberwindung, zwischen den kleinen örtlichen Wirtschaftskreisläufen und der Abhängigkeit vom Weltmarkt.“*³⁶

Der Begriff der Zwischenstadt beschreibt also den Übergangscharakter zwischen Innen und Außen treffend. Sieverts sieht das ‚zwischen‘ nämlich nicht lediglich räumlich, wie das zwischen inmitten Stadt und Land, sondern ebenso als Beschreibung einer Bewegung, die sich zwischen der früheren alten Stadt und den heutigen Siedlungsformen befindet und die bereits präsent, aber noch lange nicht abgeschlossen ist.³⁷

Bölling Lars schrieb dazu in seiner Dissertation ‚das Bild der Zwischenstadt‘: *„Der Begriff der Transformation gewinnt damit eine zentrale Bedeutung. Im Gegensatz zum Bild der ‚Stadt ohne Eigenschaften‘ als Bühne individueller Inszenierungen forscht dieser Ansatz in der ‚Zwischenstadt‘ nach Spuren, Bedeutungen und Eigenarten, die im Jetzt Hinweis geben auf mögliche Raumbilder von morgen. Der Begriff versteht sich zunächst primär als ein Appell zur kreativen Auseinandersetzung mit diesem Raum: ‚Zwischenstadt‘ soll, unter Aufhebung der alten Polarität zwischen guter ‚alter Stadt‘ und vermeintlich schlechter Peripherie, als neues Aufgabenfeld begriffen werden, dem es sich allein angesichts seiner umfassenden Präsenz anzunehmen gilt. Wie Fishman sieht Sieverts die ‚Zwischenstadt‘ als Ergebnis millionenfach gewollter ‚rationaler Einzelentscheidungen‘, die es als Ausgangspunkt anzunehmen gelte. Nur mit einer entsprechend unvoreingenommenen Sichtweise könnten die positiven Potenziale der Zwischenstadt erkannt und entwickelt werden.“*³⁸

³⁵ Vgl. Liebenau, 2018, S.25

³⁶ Sieverts, Thomas: Zwischenstadt. zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig 1997, S. 7.

³⁷ Vgl. Bölling, Lars: Das Bild der Zwischenstadt. Dekodierung und Inszenierung „räumlicher Identität“ als Potenzial zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft, Weimar 2007, S. 43.

³⁸ Bölling, 2007, S. 43.

Die Zwischenstädte der europäischen Städte des 21. Jahrhunderts beschreiben sogenannte Stadteingangsachsen zwischen der Kernstadt und den Randgebieten. Die Prozesse der Kernstädte sollen aber trotzdem nicht vergessen werden, nur um sich auf die Entwicklungen der Landschaft zu konzentrieren. Zuerst sollte die einseitige Sicht auf die Stadtzentren durch eine Sicht auf die gesamte Stadtlandschaft ersetzt werden, von welcher der größte Teil erst seit den vergangenen 50 Jahren die Strukturen einer Zwischenstadt trägt. Dann sollte der Blick auch nicht weiter verschlossen werden, auf einen Raum, der nicht mehr beseitigt werden kann, sondern verbessert werden muss.³⁹

Während es damals zwischen der Stadt und dem Land lediglich zwei Strukturen gab und deswegen auch nur eine Grenze, nämlich die Stadtmauer, ist die Festlegung der heutigen Stadtgrenze schon erheblich unübersichtlicher. Heute kann man Stadt und Land nicht mehr so präzise trennen. Die Stadt von heute besteht aus den unterschiedlichsten Stadtgefügen, welche sich zu einer Komposition an Siedlungsstrukturen zusammenfügen, dessen Wechsel, also die Stadteingänge, als Übergänge einzelner Raumstrukturen, Schwellenräume oder Zwischenstädte bezeichnet werden können. Des Weiteren beschreibt ein Stadteingang immer gleichzeitig einen Stadtausgang.⁴⁰ In dieser Diplomarbeit wird jedoch nur der Begriff des Stadteinganges verwendet und thematisiert.

³⁹ Vgl. Bölling, 2007, S. 43.

⁴⁰ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 8.

1.2 VIRTUELLE STADTEINGÄNGE

Im 21. Jahrhundert muss man bei der Suche nach Stadteingängen zwischen zwei Typen unterscheiden, nämlich den virtuellen und den physischen Stadteingängen. Denn in der Zeit des Internets, können Städte auch virtuell betreten werden, ohne je einen „echten Schritt“ in die Stadt gemacht zu haben.

„Der Privatraum ist durch Mauern und Dächer definiert, und in den Mauern gibt es zwei Typen von Löchern: Fenster und Türen. Das Fenster ist ein Loch zum Hinausschauen und die Tür ist ein Loch für Engagement... All das gilt heute nicht mehr, denn sowohl die Mauern als auch die Türen sind jetzt durch Kabel, Antennen und immaterielle Kabel durchlöchert, so dass jetzt die Informationen in den Privatraum hineinfließen“⁴¹, so beschrieb Vilem Flusser im Jahre 1991 in: ‚Ende der Geschichte, Ende der Stadt‘ das Aufkommen des Internets. Nun dreißig Jahre nach diesem Statement wissen wir, dass dies nicht das Ende der Stadt bedeutete, sondern die Verbreitung des Internets zu einer umfassenden Veränderung in allen Lebensbereichen sowie auch in der Stadtentwicklung geführt hat.⁴²

Das Internet: *„Dort, wo doch theoretisch alle Wege zu einem Ort gleich lang sind und die Informationen quasi ‚Tür an Tür‘ liegen, dort, wo Architektur die Hierarchie der Seiten klärt und wo dennoch jeder Raum gleichberechtigt und von jedem Ort erreichbar ist, ohne das ein vorgeschriebener Weg einzuhalten wäre.“⁴³ Aber bei rund einer Billion Seiten im Internet, deren genaue Anzahl eigentlich niemand kennt, ist keine andere Zahl schneller veraltet als diese. Hier ist Verortung erforderlich. Wo befinden sich Eingänge oder die Möglichkeit der Rückkehr, wo wird eine Vermittlung zu speziellen Themenkomplexen geschaffen und wo sind Marktplätze, die Organisation, Kommunikation oder Unterhaltung bieten?⁴⁴ „Allzu flüchtig ist das dynamische Medium“, denn eine Information, welche gestern noch vorhanden war, kann heute schon wieder entfernt worden sein.⁴⁵*

Wie kommt man also ins Netz, um eine spezielle Themensuche zu öffnen oder einen virtuellen Stadteingang zu wählen oder sich einfach Informationen über eine Stadt zu suchen, wenn keine Suchmaschinen Verwendung finden sollen?

Wie funktioniert dieser Zugang dann? Sind die Suchmaschinen à la Google also die gegenwärtigen Stadteingänge beziehungsweise zeigt Google durch die Projekte ‚Google Earth‘ oder ‚Google Maps‘ die Stadteingänge der Neuzeit oder der Zukunft auf?

⁴¹ Weber, Meike Regina: Von Dantes Pforte zum Internetportal
in: Detail Zeitschrift für Architektur + Baudetail: Eingänge, Serie
11/2004, München 2004, S. 1258.

⁴² Vgl. Weber, 2004, S. 1258.

⁴³ Detail, Zeitschrift für Architektur: Architekturportale im Netz
in: Detail Zeitschrift für Architektur + Baudetail: Eingänge, Serie
11/2004, München 2004, S. 1278.

⁴⁴ Vgl. Detail, 2004, S. 1278.

⁴⁵ Detail, 2004, S. 1278.

Egal wohin man in einer Stadt will, man braucht nur den Straßennamen oder die Bezeichnung des Gebäudes eingeben und schon zoomt sich der Bildschirm an das Objekt in der Vogelperspektive heran. Das ‚Google Street View‘ Projekt bietet jedoch noch realere Zugänge an, wie die virtuellen Einblicke in die Straßen vieler Städte weltweit. Mit ‚Google Street View‘ können unter anderem Straßenräume, Plätze und Sehenswürdigkeiten aus der Fußverkehrsperspektive über den Bildschirm angesehen werden. Die 3-dimensionalen Ansichten geben den Nutzern des digitalen Dienstes das Gefühl, sich frei in der Stadt bewegen zu können. Durch die hohe Auflösung der virtuellen Bilder werden viele Details der Straßen und Sehenswürdigkeiten entdeckt, die bei einem klassischen Stadtbesuch vielleicht oft gar nicht wahrgenommen werden. Durch das Google-Projekt ‚Google Arts & Culture‘ können sogar Museen und Kunstwerke in hoher Auflösung über den Bildschirm betrachtet werden. In größeren Städten wie Wien, kann man virtuell sogar durch das Schloss Schönbrunn, die Staatsoper oder das Kunst- und Naturhistorische Museum ‚spazieren‘.⁴⁶

Sind also Suchmaschinen wie Google mit ihren verschiedenen Tools die neuen zeitgenössischen Stadteingänge des 21. Jahrhunderts? Ich sage, „Nein!“ Auch wenn man über virtuelle Stadtrundgänge die Stadt betreten kann und über Suchmaschinen so gut wie jedes Thema rund um eine Stadt findet und eintauchen kann, sind diese Stadteingänge dennoch nur eine moderne Ergänzung zu den ‚echten‘ physisch erlebbaren Stadteingängen, welche die alten Stadttore und Mauern ersetzt haben und die Wahrnehmung einer Stadt grundlegend mitgestalten und prägen. Meines Erachtens fehlt es den virtuellen Stadtzugängen zusätzlich an zwei wesentlichen Funktionen, welche einen zeitgenössischen Stadteingang ausmachen, nämlich die Funktionen der Vernetzung und der Orientierung in einem Stadtgebiet.

Deswegen werden die virtuellen Stadteingänge für die Untersuchung des Themas in meiner Diplomarbeit nur zur Analyse und nicht zur Definition von Stadteingängen des 21. Jahrhunderts eingesetzt. Im weiteren Verlauf der Arbeit sind als zeitgenössische Stadteingänge nur die physischen Stadteingänge, welche im nachfolgenden Abschnitt erklärt werden, gemeint.

⁴⁶ Vgl. <https://www.vienna-trips.at/virtueller-rundgang/>

1.3 PHYSISCHE STADTEINGÄNGE

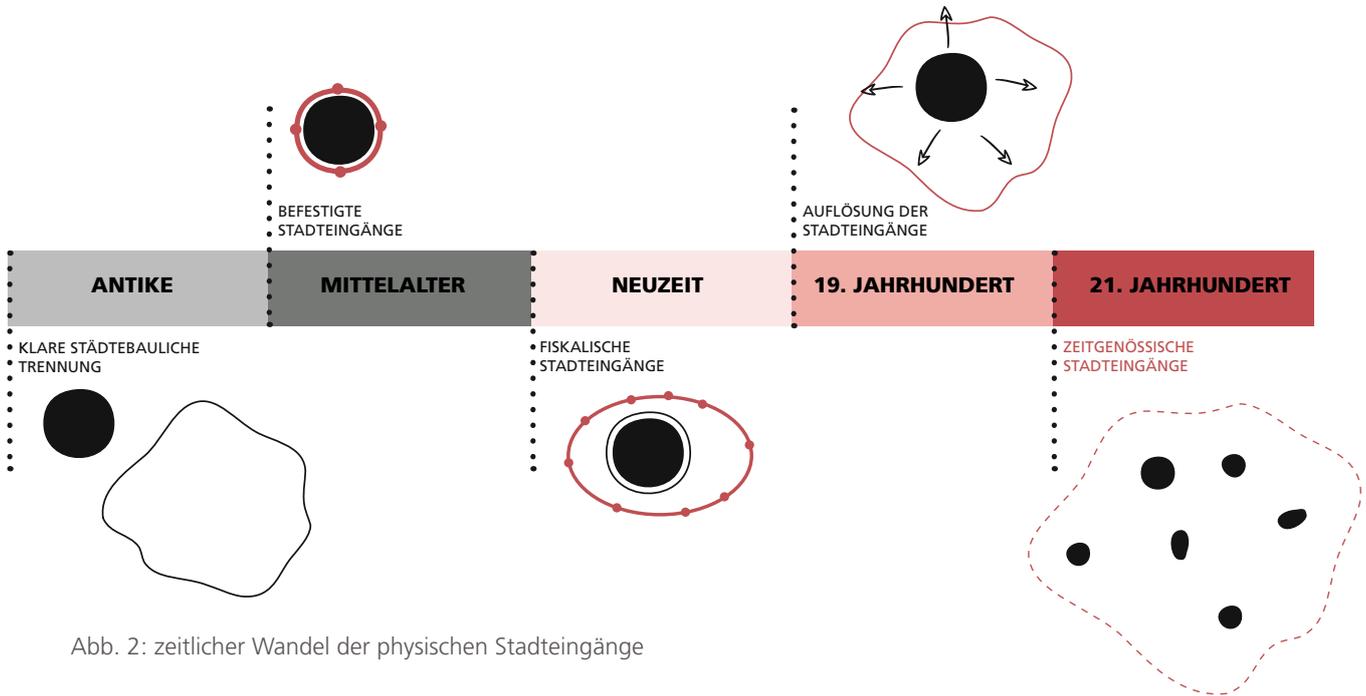


Abb. 2: zeitlicher Wandel der physischen Stadteingänge

BEFESTIGTE STADTEINGÄNGE

„Schutz vor Klima, gegen wilde Tiere, Insekten, Geräusche, Schmutzeinflüsse und auch vor anderen Menschen ist das uralte und grundlegende Bedürfnis des Einganges“.⁴⁷ Aber nicht nur die Funktionen, sondern auch die Bedeutungen eines Stadteinganges, einer Stadtmauer oder generell der Grenzen einer Stadt wandelten sich im Laufe der Zeit.

Durch die Gründung der Viehzucht und des Ackerbaus in der Antike entstanden feste Siedlungsplätze und die Menschen wurden ansässig. Es existierte zu dieser Zeit aber noch keine Stadtmauer, dennoch gab es bereits eine klare städtebauliche Trennung zwischen Stadt und Land.⁴⁸ Die im Mittelalter entstandenen Städte hatten meistens eine Stadtbefestigung. Während sich ärmere Städte nur durch einen Stadtgraben oder Erdwall schützen konnten, hatten reiche Städte, welche das Privileg des Befestigungsrechtes⁴⁹ erhielten, die charakteristischen Stadtmauern. Sie dienten einerseits als Abschreckung der Feinde beziehungsweise zum Schutz vor Eindringlingen und andererseits als Abgrenzung der unterschiedlichen Rechts- und Wirtschaftssysteme sowie als soziale Grenze zwischen Stadt und Land.⁵⁰

„Einen burger und einen gebuer (Bauer) scheid nicht me wen ein czuhen (Zaun) und ein muer.“⁵¹

⁴⁷ Young-Hoon, 2004, S. 32.

⁴⁸ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 8.

⁴⁹ Vgl. Schröteler-Von Brandt, Hildegard: Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte. Eine Einführung, 2. Aufl., Wiesbaden 2014, S. 41-42.

⁵⁰ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 32.

⁵¹ Meckseper, Cord: Kleine Kunstgeschichte der deutschen Stadt im Mittelalter, Sonderausg., 3. Aufl., Darmstadt 2011, S. 90.

Viele dieser Stadtbefestigungen prägten die Grundrisse der Städte grundlegend: „Ein rechteckiger Stadtkörper mit einer umschließenden Mauer, einem zentralen Straßenkreuz und vier Stadttoren bildete die Grundfigur eines Castrums [...]“.⁵²

„Dem Stadteingang, der den geschlossenen Verlauf der Mauer unterbricht, kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.“⁵³ Er bildet den Übergang zwischen Innen und Außen und ist somit der Schwachpunkt der Verteidigung, aber auch das repräsentative Entree.⁵⁴ Die meisten Stadttore im Mittelalter waren dort situiert, wo die Straßen von der Stadt in die Landschaft übergingen und bildeten den Schnittpunkt zwischen Verkehr und Stadtmauer.⁵⁵ Die Städte konnten meist nur an den Haupttoren beziehungsweise deren Eingängen erschlossen werden. Die Stadttore waren schon von weiter Ferne wahrnehmbar und wurden sehr aufwändig gestaltet, um den ersten Eindruck zu prägen und die wirtschaftliche Lage einer Stadt zu präsentieren.⁵⁶ Die Stadteingänge konnten auch als Auge einer Stadt oder Eintritt in eine andere Welt bezeichnet werden.⁵⁷ Die meisten dieser damaligen Stadtzugänge waren Orte des städtischen Lebens mit Märkten, Treffpunkten und Räume der Kommunikation. Zusätzlich war, zu Zeiten der befestigten Stadteingänge, der Platz vor oder hinter dem Stadttor ein politischer Raum. Die Leute nutzten diesen Ort zur Versammlung und Unterhaltung, sowie als Raum für politische Diskussionen.⁵⁸ Was auch darauf zurückzuführen ist, dass große Plätze vor den Stadttoren besondere Wirkung hatten, da sich die Menschen in einem „Gefühl der Größe wiegten“.⁵⁹

Somit lässt sich sagen, dass der Bereich rund um den Stadteingang die Bedeutung der politischen Bewegung hatte und viel mehr repräsentierte als nur einen Platz oder Raum zwischen Innen und Außen.⁶⁰ Später wurden den Stadttoren noch Erker oder Türme hinzugefügt, die jedoch keine Verteidigungsfunktionen hatten, sondern rein zur Repräsentation des Stadteinganges verwendet wurden. Erst im Spätmittelalter wurden in einigen Städten vor das Stadttor zusätzliche Wehr- und Schutzbauten oder Barbakane gebaut, um die Stadt besser zu schützen.⁶¹

⁵² Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 7.

⁵³ Young-Hoon, 2004, S. 32.

⁵⁴ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 37.

⁵⁵ Vgl. Boockmann, Hartmut: Die Stadt im späten Mittelalter, München 1986, S. 34-35.

⁵⁶ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 37.

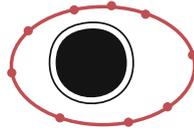
⁵⁷ Vgl. Meckseper, 2011, S. 90-91.

⁵⁸ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 37.

⁵⁹ Young-Hoon, 2004, S. 37.

⁶⁰ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 37.

⁶¹ Vgl. Meckseper, 2011, S. 100-103.



FISKALISCHE STADTEINGÄNGE

Die Entwicklung „des Stadteinganges ist über Jahrtausende eng mit der Entwicklung der hart ausgebildeten Mauer verbunden“.⁶² Das zeigt sich einerseits im „Einfluss der physischen Existenz der Mauer in bezug auf die Siedlungsentwicklung der Stadt“ und andererseits „im prägenden Einfluss, den die Abgrenzung als Metapher gesellschaftlicher und kultureller Prozesse hatte.“⁶³

In der Neuzeit entwickelten sich verstärkt Territorialstaaten, welche sich an den Landesgrenzen verteidigen mussten. Zum Schutz der Vororte und zur Abschreckung gegen Eindringlinge wurden Erdwälle, kleine Mauern, Zäune oder Palisaden errichtet. Diese wurden in einem Umkreis von etwa 10 Kilometer um die Stadt herum angelegt, gewissermaßen wie ein weiterer Befestigungsring.⁶⁴

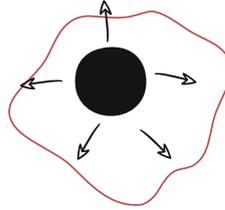
Für die sicheren Städte im Territorium entfiel somit der Druck der Verteidigung und die ursprüngliche Bedeutung der Stadtbefestigung ging verloren. Die neuen Grenzlinien waren dazu da, um die Stadt vor unwillkommenen Gästen zu schützen oder als Kontrolle der Ausreisenden, vor allem aber in der Funktion als Steuergrenze. So übernahmen die Stadteingänge im 16. Jahrhundert allmählich die fiskalische Aufgabe. Die fiskalpolitische Funktion veränderte die für einen damaligen Stadteingang so typische Rolle als Raum des städtischen Lebens grundlegend. Als Stadteingänge dienten nur mehr einfache Zoll- und Wachhäuser.⁶⁵

⁶² Young-Hoon, 2004, S. 34.

⁶³ Young-Hoon, 2004, S. 34.

⁶⁴ Vgl. Stadtarchäologie Wien: Fundort Wien. Berichte zur Archäologie, Wien 2011, S. 144.

⁶⁵ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 34-35.



AUFLÖSUNG DER STADTEINGÄNGE

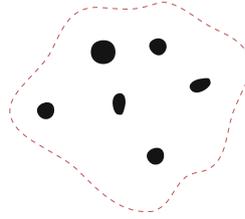
Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde dann durch ihr rapides Wachstum und mit Einsetzen der Industrialisierung die Auflösung der Städte eingeläutet. „Zum einen wuchsen die Städte Ende des 19. Jahrhunderts explosionsartig, zum anderen nahm die wirtschaftliche Abhängigkeit der Städte vom Land sowie die Arbeitsteilung der Städte untereinander immer mehr zu.“⁶⁶ Die Städte verwuchsen immer mehr mit der Umgebung und die historischen Stadtmauern und Befestigungsanlagen wurden umfunktioniert. Die Festungen oder Palisaden wurden oftmals zu breiten Boulevards oder Ringstraßen umgebaut oder repräsentieren in der gegenwärtigen Zeit nur mehr Orte für Merk- oder Wahrzeichen und bereichern die städtebaulichen Qualitäten einer Stadt.⁶⁷

Die meisten Stadtbefestigungen wurden jedoch abgebrochen und so entwickelten sich die Übergänge zwischen Stadt und Land fließend und wurden nicht mehr von Mauern unterbrochen. Der Zustand der Städte im 21. Jahrhundert ist meist durch die Auflösung der Strukturen an den Stadträndern gekennzeichnet. Ehemalige angrenzende Städte und Dörfer sind zusammen gewachsen und die damals eindeutigen Trennungen zwischen Stadtzentrum und Randgebieten sind verschmolzen oder haben sich verwischt.⁶⁸

⁶⁶ Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 7.

⁶⁷ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 35.

⁶⁸ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 7.



ZEITGENÖSSISCHE STADTEINGÄNGE

zeitgenössische Stadteingänge im 21. Jahrhundert betreffen meiner Meinung nach alle Nutzer und alle Verkehrsmittel, welche einen Straßenraum verwenden. Die Wahrnehmung und die Anforderungen an den Stadteingang unterscheiden sich jedoch je nach Transportmittel und dem Grund des Eintretens. Durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Zugangswege und verwendeten Sinne zwischen dem Fuß- und Radverkehr und dem motorisierten Verkehr ergeben sich andere Wahrnehmungen und unterschiedliche Typen von Stadteingängen, welche selbige definieren.

Wie bereits erwähnt, waren zu Zeiten der Stadtbefestigungen die Stadteingänge auch die Plätze der Kommunikation und Zusammenkunft sowie der Hotspot der politischen Bewegungen. Gleichzeitig waren die Stadteingänge aber auch wichtige Verkehrsknotenpunkte. Während des schnellen Wachstums der Städte im 19. Jahrhundert wurden auch die Eisenbahnnetze weiter ausgebaut. Die neuen Stadteingänge wurden geboren: Die Bahnhöfe, die Schlösser des Industriezeitalters symbolisieren den Beginn der Industrieära, so wie die alten Stadtmauern auf eine kulturelle, politische und wirtschaftliche Gesellschaft hingewiesen haben.⁶⁹ „Der Bahnhof, in der Anfangsphase häufig als Kopfbahnhof ausgebildet, lag oft unmittelbar vor der Stadtmauer. Für den Reisenden der neuen Zeit wurde er so zum Stadteingang. Die Bahnhofshalle bildete das Tor zur Stadt, der Bahnhofplatz sammelte und verteilte den Verkehr, wie es vorher der Platz hinter dem Stadttor getan hatte.“⁷⁰ Zusätzlich wurden mit dem Aufkommen der Eisenbahn die Städte um eine weitere Dimension bereichert, nämlich die der Geschwindigkeit. Das Stadtpanorama bewegt sich im Zug, wie von Geisterhand gezogen, an den Zugreisenden vorbei und durch die zunehmende Industrialisierung und Technisierung veränderte sich die menschliche Sinneswahrnehmung bedeutend. Das Panorama zur Stadtlandschaft wurde zum kinematographischen, da es mit dem Aspekt der Bewegung ergänzt wurde.⁷¹

So wie die Eisenbahn die Zentralität einer Stadt betont, wirkt es als ob das flexible, kleine Auto diese Zentralität und damit auch ihre Eingänge aufzulösen scheint.⁷²

Nach dem weiteren Wachstum der Städte bis ins Umland und dem Ausbau der Verkehrsnetze begannen weitere Konstruktionen, welche die Stadttore nach ihren Abtragungen und der Ausbreitung der alten Stadt in die Landschaft ersetzt haben, hervorzutreten, nämlich die Brücken.

⁶⁹ Vgl. Hassenpflug, Dieter: Stadteingänge in: Detail Zeitschrift für Architektur + Baudetail: Eingänge, Serie 11/2004, München 2004, S. 1270.

⁷⁰ Young-Hoon, 2004, zitiert nach Tragbar, Klaus, 1997, S. 37.

⁷¹ Vgl. Payer, 2002, S. 128-129.

⁷² vgl. Hassenpflug, 2004, S. 1270.

Zu welchem Zeitpunkt Menschen die ersten Brücken gebaut haben, lässt sich nicht mehr sagen, aber die meisten Brücken ermöglichen neben einer großen Zeitersparnis und vereinfachtem Warentransport auch den zuvor erschwerten Kontakt zwischen Handelspartnern zweier Uferseiten. Die Empfindung, welche eine Brückenüberquerung bewirkt, erzählt Architekt und Brückenbauer Richard J. Dietrich: „*Man merkt, wie man sich beim Betreten vom sicheren Ufer löst, man fühlt das Abheben, das Überwinden, das Ankommen. Man spürt etwas von der magischen Kraft der Brücke, mit der sie den Dämon des Abgrundes oder des reißenden Flusses bezwingt. Ein leises Gefühl von Gefahr und möglicher Katastrophe, von Einsturz und Fall mischt sich hinein. Wir haben den festen Grund verlassen, die Schwerkraft überlistet, uns in den Raum aufgeschwungen und schweben hinüber.*“⁷³

Dieses faszinierende freie Gefühl, welches bei einer Brückenüberquerung ausgelöst wird, vermischt sich mit dem fesselnden Blick, den man meistens von einer Brücke auf die Stadt bekommt. Eine Brücke stellt also einen neuartigen Stadteingang, nach der Auflösung der Stadtmauern, dar und bildet einen Schwellenraum, durch welchen eine vorher nicht oder nur schwer zu bezwingende Grenze problemlos zugänglich wird. Dieser, wie Susanne Hauser ihn benennt: ‚panoramatische Blick‘, welchen man auf einer Brücke einfängt, ist für die Wahrnehmung einer Stadt besonders bedeutsam geworden. Die Brücke ist sozusagen die Aussichtsplattform, welche eine neue Sicht auf die Stadt erlaubt und auf diese Weise ein neues Raumerlebnis erweckt.⁷⁴

Nach dem Ausbau der Verkehrsverbindungen in den europäischen Städten wurde das Auto immer wichtiger. Durch Autobahnen zerschnittene Landschaften lassen einem kaum wahrnehmen, wann eine Stadt wirklich betreten wird. Autofahrende kennen diese Situationen, wenn man einem Schild von der Autobahn folgt, um in Richtung Stadtzentrum zu fahren, um sich in der noch unerforschten Umgebung zurechtzufinden. Es wurden Orts- und Straßennamen studiert, auf Verkehrszeichen geachtet und sich auf das Geschehen im Straßenverkehr konzentriert, aber bei alledem ist uns kaum bewusst gewesen, wann man von außen nach innen gewechselt ist und wann man tatsächlich in der Stadt angekommen ist.⁷⁵ „Fast unbemerkt hat sich der räumliche ‚Aggregatzustand‘ geändert, von der schnellen Autobahn mit ihren vorbeiziehenden Landschaften zur langsamen Stadt mit ihren unzähligen Ampeln, den verstopften Straßen und ihrer Unübersichtlichkeit. Unbemerkt?“⁷⁶

Es muss ja irgendwo oder irgendwie eine Schwelle oder ein Tor überquert worden sein!
Aber wo?

⁷³ Dietrich, Richard J.: Faszination Brücken. Baukunst, Technik, Geschichte, Callwey 1998, S. 22.

⁷⁴ Vgl. Payer, 2002, S. 124-126.

⁷⁵ Vgl. Hassenpflug, 2004 S. 1270.

⁷⁶ Hassenpflug, 2004 S. 1270.

Die Frage nach dem Stadteingang gehört auch der Neuzeit an, in der die Städte, angetrieben von der enormen Kraft der Industrialisierung und Kommerzialisierung, völlig außer Kontrolle geraten. Dorfbewohnende werden zu Stadtbewohnenden und ländliche Idyllen werden zu Industrielandschaften ausgebaut. Die Städte wachsen weiter und räumliche Grenzen sind nur mehr dafür da, um mit Entwicklungsgebieten, Wohnkomplexen, Industriezonen und Autobahnen zerschnitten zu werden.⁷⁷

Das Ergebnis dieser außergewöhnlichen Entwicklung sind die sogenannten ‚Strips‘. Dieses Phänomen stammt aus den USA und definiert einen langgestreckten Straßenraum, in dem Restaurants, Tankstellen, Hotels und unzählige Werbetafeln oft kilometerlang in einer Reihe stehen. Nur wenn man diese Spaliere bezwungen hat, dringt man zum Stadtzentrum vor. Natürlich gibt es in Europa keine vergleichbaren Strips, aber der wachsende automobilen Lebensstil hat auch in Europa zu neuen Stadteingängen in Form kleiner Strips geführt, die manchmal nur aus einer Tankstelle mit Imbiss oder Werbetafeln bestehen.⁷⁸

In unserer globalisierten Welt sind vor allem im letzten Jahrzehnt neue „frequentierte Ein- und Ausgänge“ entstanden: „die großen internationalen Flughäfen“. Dort „reflektiert sich der Aufstieg der Metropolregionen, jeder gewaltiger Agglomerationen, in denen die Stadt wieder einmal neu erfunden wird.“⁷⁹

„Der Flughafen pflegt heute langsam an Stelle des Bahnhofs zu treten, weil die Menschen sich immer schneller fortbewegen müssen. Die großen Städte mögen behaupten, ihr Flughafen sei das Tor zur Welt. Aber anders als der Bahnhof oder die Plätze vor den befestigten Stadttoren als Stadteingang wird der Flughafen überhaupt nicht auf den politischen Raum angewendet. Das liegt zum einen an seiner Lage, die sich meistens viel zu weit weg von Stadtzentrum befindet, zum anderen an der neuen körperlichen Erfahrung [...]. Die Menschen reisen heute mit dem Flugzeug mit einer enormen Geschwindigkeit, die unsere Vorfahren sich nicht vorzustellen vermochten. Der Zustand des sich schnell bewegenden Körpers und Geistes bestärkt das Empfinden der Loslösung vom Raum. Die Geschwindigkeit macht es schwer, die Aufmerksamkeit auf die anderen zu richten. Die Reisenden haben nur ein Ziel, zu verreisen. Im Flughafen findet weder eine räumliche noch eine kommunikative Beziehung aufgrund der fehlenden Reaktionsmöglichkeiten zwischen den Menschen statt.“⁸⁰

Diese Umstände lassen annehmen, dass Flughäfen nicht wirklich als neue zeitgenössische Stadteingänge fungieren können.

⁷⁷ Vgl. Wolfrum, 2018, S. 16.

⁷⁸ Vgl. Hassenpflug, 2004 S. 1270.

⁷⁹ Hassenpflug, 2004 S. 1274.

⁸⁰ Hassenpflug, 2004 S. 1274.

Funktionen

Wie bereits erwähnt, haben Stadtbefestigungen und ihre Eingänge die damaligen Funktionen verloren, deshalb werden im Folgenden drei neue Aufgaben vorgestellt, welche aus heutiger Sicht essentielle Funktionen der zeitgenössischen Stadteingänge darstellen.

Orientierungsfunktion

Eine besonders wichtige Funktion von zeitgenössischen Stadteingängen ist die Orientierbarkeit. Die Orientierung in der Stadt ist eines der wesentlichen Elemente, um einen Stadtgrundriss zu verstehen. Deshalb sollte der Eingang in eine Stadt immer leicht wahrnehmbar sein.⁸¹ „*Stadteingänge sollten einer gewissen Dramaturgie folgen: idealerweise bestehen sie aus einer ‚Vorzone‘, die den Besucher auf die Stadt vorbereitet, einer ‚Schwelle‘ oder einem ‚Tor‘ an welchem man erkennt, dass man in die Stadt eintritt und einem ‚Foyer‘, welches Orientierung oder Aufenthaltsqualität bietet. [...] Städtebauliche Orientierungspunkte oder landschaftliche Elemente können die Orientierungsfunktion unterstützen.*“⁸² Insgesamt sollte die Orientierbarkeit für alle Eintritte einer Stadt in ein stimmiges und leicht lesbares System passen und nicht nur für den Haupteingangsweg gelten.⁸³

Vernetzungsfunktion

Eine weitere zeitgenössische Funktion ist die Vernetzung. Stadteingänge sollen verschiedenste Bereiche einer Stadt verbinden und dazu beitragen, dass sich Siedlungsstrukturen miteinander vernetzen. Sie fungieren als Kontakträume und fügen Siedlungen zu einem Lebensraum zusammen. Ebenso können sie Verdichtungszonen zwischen Straßen und Wegen sein. Stadteingänge erlauben eine Kommunikation zwischen Stadt und Land beziehungsweise zwischen bebauten Siedlungsstrukturen und Landschaft, speziell für den Fuß- und Radverkehr. Für die Wahrnehmung von Stadteingängen sind die Strukturen der Straßen und des Wegenetzes für die unterschiedlich nutzenden Personen sowie die Gestaltung der Randzonen zu attraktiven Bereichen besonders wichtig.⁸⁴

Imagefunktion

Die Eingänge einer Stadt gelten als wichtige Imageträger, da sie aufgrund ihrer hohen Frequenzen der Besuchenden das Ansehen einer Stadt stark beeinflussen. Eingangsbereiche „haben eine zentrale Bedeutung für die Außenwirkung und sollen ein ansprechendes, positives und unverwechselbares Bild der Stadt vermitteln.“⁸⁵ Jeder Stadteingang sollte seinen eigenen Charakter ausstrahlen und sich von den normalen Wegen innerhalb der Stadt unterscheiden.⁸⁶

⁸¹ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 9.

⁸² Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 9.

⁸³ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 9.

⁸⁴ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 9.

⁸⁵ Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 9.

⁸⁶ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 9.

Typisierung

Im folgenden Abschnitt werden die zeitgenössischen Stadteingänge typisiert und beschrieben.

Kevin Lynch entwickelte in seinem Buch: ‚Das Bild der Stadt‘ ein offizielles Image, welches beschreibt, dass jede Stadt von vielen individuellen Vorstellungsbildern geprägt ist. Die Analyse der Stadtbilder von Lynch konzentriert sich auf die physisch wahrnehmbaren Gegenstände, welche in fünf Typen eingeteilt werden: „Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Merkzeichen“.⁸⁷ Keines der fünf Elemente kommt isoliert vor, sondern „die Elemente greifen ineinander und durchdringen einander“.⁸⁸

Es werden nun zwei Stadteingangstypen vorgestellt, welche an Kevin Lynchs Typen und den Erkenntnissen der Analyse der Stadteingänge abgeleitet sind. Diese Stadteingangstypen werden gegliedert in Stadteingangsstrukturen und Stadteingangselemente.

- **Stadteingangsstrukturen** (Verkehrsstrukturen, Grenzstrukturen und Übergangsbereiche von Bebauungsstrukturen)
- **Stadteingangselemente** (Brücken, Stationen, Knotenpunkte und Strips)

Ein Stadteingang des 21. Jahrhunderts wird auch als solcher erkennbar, wenn Stadteingangsstruktur und Stadteingangselement zusammentreffen.

⁸⁷ Lynch, Kevin: The Image of the City, Cambridge/Mass. 1960.
dt: Das Bild der Stadt. (Übersetzung: Henni Korssakoff-Schröder, Richard Michael), 9.unveränderter Nachdruck der 2.Auflage, Gütersloh/Berlin 2013, S. 60.

⁸⁸ Lynch, 2013, S. 63.

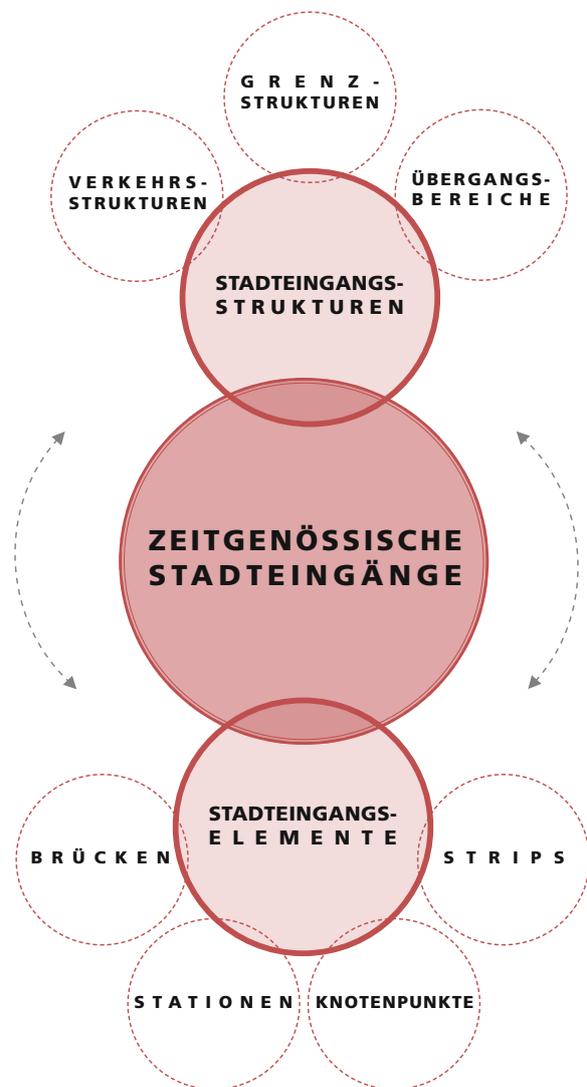


Abb. 3: zeitgenössische Stadteingänge, Typisierung

Stadteingangsstrukturen

1. Verkehrsstrukturen

Die Wege sind die Kanäle, durch die sich der Beobachtende „gewohnheitsmäßig, gelegentlich oder möglicherweise“⁸⁹ hindurchbewegt. Dabei kann es sich um „Straßen, Spazierwege, Verbindungswege, Wasserwege, Eisenbahnen handeln. Für viele Leute stellen diese Wege die vorherrschenden Elemente in ihrem Umgebungsbild dar. Sie beobachten die Stadt, während sie sich durch sie hindurchbewegen, und längs dieser Bewegungslinien sind [...]“⁹⁰

Der Weg oder die Straße ist das verbindende Element am Stadteingang, welcher die Beziehung zwischen den anderen Stadteingangstypen herstellt. Gleichzeitig ist das Hauptthema der Eingänge die Assoziation der Bewegung.⁹¹ „Die Menschen, die zuerst einen Weg zwischen zwei Orten anlegten, vollbrachten eine der größten menschlichen Leistungen. Sie möchten noch so oft zwischen beiden hin und her gegangen sein und sie damit sozusagen subjektiv verbunden haben: Erst, indem sie der Erdoberfläche den Weg sichtbar einprägten, waren die Orte objektiv verbunden [...]“⁹²

Diese Eigenschaft ist dafür verantwortlich, dass Wege oder Straßen als erstes Merkmal eines Stadteinganges zur Identifikation der Umgebung auftreten.⁹³

Durch Wege gelangen wir von einem Raum zum anderen, können Räume begehen und durchschreiten. Der Weg ermöglicht es sich das Wahrgenommene einzuprägen, sich zu erinnern und sich in der Umgebung zurechtzufinden. Diese Erfahrung wird als dynamisch bezeichnet.⁹⁴

„Die alltäglichen Wege, die einmaligen wie die gewohnheitsmäßigen, tragen dazu bei, das Bild zu festigen, das wir uns von unserer Umgebung machen. Sie offenbaren die umgebende Welt in ihrer geometrischen, räumlichen und formalen Beschaffenheit und laden sie mit auf der Wegstrecke beobachteten Ereignissen und dort wachgerufenen Bedeutung auf.“⁹⁵



Abb. 4: Verkehrsstruktur, Weg in Krems/Donau

⁸⁹ Lynch, 2013, S. 60.

⁹⁰ Lynch, 2013, S. 60-61.

⁹¹ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 69.

⁹² Young-Hoon, 2004, zitiert nach Simmel Georg, 1993, S. 69.

⁹³ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 69.

⁹⁴ Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 74.

⁹⁵ Young-Hoon, 2004, zitiert nach Meiss von Pierre, 1994, S. 74.

2. Grenzstrukturen

Grenzstrukturen definieren Grenzen zwischen zwei Gebieten, bilden eine lineare Unterbrechung des Zusammenhangs oder bilden Säume, die zwei Gebiete miteinander verbinden oder aneinanderfügen. Sie sind auch seitliche Bezugslinien.⁹⁶

Dies können Gewässer, Küsten, Eisenbahnrassen, Baugebietsränder oder Mauern sein.⁹⁷ Grenzstrukturen können „wie Straßen auch Richtungscharakter haben und wirksame Orientierungselemente sein.“⁹⁸



Abb. 5: Grenzstruktur, Kremsfluss in Krems/Donau

⁹⁶ Vgl. Lynch, 2004, S. 61.

⁹⁷ Vgl. Lynch, 2004, S. 82.

⁹⁸ Lynch, 2004, S. 82.

Grenzlinien

Grenzlinien sind die Linearelemente, die nicht als Wege genutzt werden. Grenzlinien müssen jedoch nicht immer unüberschreitbare und isolierende Schranken sein. Häufig bilden sie auch verbindende Nähte, Säume oder Linien.⁹⁹

Die stärkste Wirkung haben solche Grenzlinien, wenn diese nicht nur visuell, sondern auch physisch unzugänglich für Querbewegung sind.¹⁰⁰

Die meisten Grenzlinien besitzen aber trotzdem Überschreitungsmöglichkeiten, welche zum Beispiel als Stadteingangselemente wie Brücken oder Bahntrassen als Knotenpunkte ausgeführt sind.



Abb. 6: Grenzstruktur, Bahntrasse in Krems/Donau

⁹⁹ Vgl. Lynch, 2004, S. 61.

¹⁰⁰ Vgl. Lynch, 2004, S. 82.

3. Übergangsbereiche von Bebauungsstrukturen

*„Wenn eine große Siedlung als Gesamtheit betrachtet wird, finden sich äußere Grenzen als Übergangszonen und Übergangsbereiche, in denen die Einflüsse von beiden Seiten ineinandergreifen und sich langsam ineinander auflösen oder verwandeln“.*¹⁰¹

Dies betrifft speziell die Übergänge von Peripherie zu dicht bebauten Gebieten oder Bereiche zwischen einzelnen Stadtteilen mit unterschiedlichen Bebauungsstrukturen wie zum Beispiel die Räume zwischen Industrie oder Einfamilienhaus-siedlungen zu dichter Bebauung.

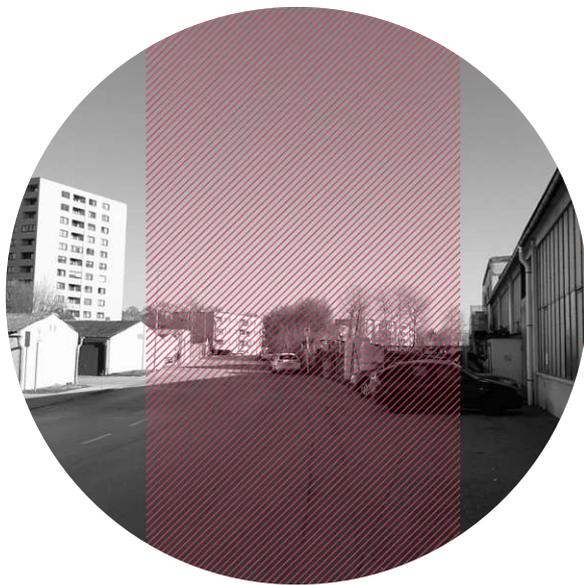


Abb. 7: Übergangsbereich, Stadtteil Lerchenfeld in Krems/Donau

¹⁰¹ Young-Hoon, 2004, S. 67.

¹⁰² Vgl. Young-Hoon, 2004, S. 67.

Diese Übergangsbereiche von Bebauungsstrukturen können als Schwellenräume wahrgenommen werden und bilden eher Räume der Bewegung als wirkliche Trennlinien.¹⁰²

Die Übergangsbereiche von Bebauungsstrukturen bilden den ersten wesentlichen Stadteingangstypus, der für die Erkennung eines zeitgenössischen Stadteinganges essentiell ist. Ein wahrnehmbarer Stadteingang befindet sich quasi immer dort, wo sich ein Übergangsbereich zwischen zwei Siedlungsstrukturen befindet. Ergänzend dazu muss auch immer ein Weg, eine Straße oder eine Grenzstruktur hindurchführen.

Stadteingangselemente

Stadteingangselemente definieren den zweiten essentiellen Stadteingangstypus, nämlich die Merkmale, welche einen Stadteingang, in Kombination mit einer Verkehrs- oder Grenzstruktur und einem Übergangsbereich, wahrnehmbar machen. Zu den Stadteingangselementen gehören Brücken, Stationen, Knotenpunkte und Strips.

1. Brücken

Brücken bilden fast immer eine Überschreitungsmöglichkeit einer Grenzstruktur und die meisten durch Brücken geprägten Städte haben eine besondere und herausfordernde topographische Lage. Ob für den motorisierten Verkehr oder für den Fuß- und Radverkehr, Brücken wirken einflussreich auf ein Stadtbild und prägen sowohl die Stadteingänge der Innenstadt als auch die der Randbereiche.¹⁰³ Die Brücke in der Landschaft wird laut Simmel immer als ein ‚malerisches Element‘ empfunden: *„denn mit ihr wird die Zufälligkeit des Naturgegebenen in eine Einheit erhoben, die zwar völlig geistiger Art ist. Allein sie besitzt durch ihre räumlich unmittelbare Anschaulichkeit eben den ästhetischen Wert, dessen Reinheit die Kunst darstellt, wenn sie die geistgewonnene Einheit des bloß natürlichen in ihre inselhafte ideale Abgeschlossenheit rückt.“*¹⁰⁴

Eine Brücke muss aber nicht immer zwingend überquert werden, um einen bleibenden Eindruck zu hinterlassen. Eine Brücke stellt auch oft ein Landmark, einen optischen Bezugspunkt dar, was einen Stadteingang auch beim vorbei Bewegen verstärken kann.



Abb. 8: Mauterner Brücke in Krems/Donau

¹⁰³ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 29.

¹⁰⁴ Simmel, 1957, S. 6.

2. Stationen

Zu Stationen zählen Bahnhöfe, Schiffsanlegestellen und Häfen und kennzeichnen ein weiteres Element eines zeitgenössischen Stadteingangs. Sie sind die Transiträume der Industriezeit und befördern auch heute noch viele Passagiere von einem Ort zum anderen. „Die Bahnhofshalle bildete das Tor zur Stadt, der Bahnhofplatz sammelte und verteilte den Verkehr, wie es vorher der Platz hinter dem Stadttor getan hatte.“¹⁰⁵

Die Binnenschifffahrt war früher von größerer Bedeutung als heute, denn Flüsse prägten Wirtschaftsräume. Hauptgrund war, dass der Transport übers Wasser schneller und unkomplizierter war als über das Land. Der enorme wirtschaftliche Einfluss der Schifffahrt wurde mit dem Aufkommen der Eisenbahn von dieser abgelöst. Dies führte dazu, dass die Fahrgastschifffahrt auf Binnengewässern für Touristen stark zugenommen hat und jährlich viele tausende Passagiere befördert werden.¹⁰⁶ Die Stationen befinden sich direkt an den Grenzlinien der Städte und meist zusätzlich in der Nähe der Kernstadt, was sie zu zeitgenössischen Stadteingängen des 21. Jahrhunderts mit besonderer Schwellenraumwirkung werden lassen.



Abb. 9: Bahnhof in Krems/Donau



Abb. 10: Welterbezentrum Wachau in Krems/Donau

¹⁰⁵ Young-Hoon, 2004, S. 37.

¹⁰⁶ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Binnenschifffahrt>

3. Knotenpunkte

Ebenso ein Stadteingangselement für zeitgenössische Stadteingänge sind die Knotenpunkte, welche sich bei einem Geschwindigkeitswechsel von der schnellen Autobahn, Schnellstraße, Landstraße oder auch an Rad- und Spazierwegen zur langsameren Stadt, befinden. Diese Knotenpunkte können Autobahnabfahrten, Kreisverkehre, Ampelanlagen, Verkehrselemente, Plätze, Bahnübergänge oder Stadtmöbel sein. Es gehören aber auch einfache Unterbrechungen an Radwegen oder Höhendifferenzen im Straßenraum dazu.

Ebenfalls bedeutend ist, dass die Brennpunkte Verkehrsbremsen darstellen bei denen sich für die Verkehrsteilnehmenden eine andere Wahrnehmung und Perspektive ergibt. Geschwindigkeit steuert die Wahrnehmung und schafft dadurch Orientierung, was eine wichtige Funktion von aktuellen Stadteingängen des 21. Jahrhunderts darstellt.



Abb. 11: Kreisverkehr, Stadtteil Lerchenfeld in Krems/Donau

4. Strips

Ein weiteres Stadteingangselement sind die sogenannten Strips, welche ebenfalls längere Schwellenräume an Übergangsbereichen darstellen. Wie bereits beschrieben, definieren sie langgestreckte Straßenräume mit Imbissen, Tankstellen, Billig-Hotels und Werbetafeln. In Europa sind die sogenannten Strips kleiner und bestehen manchmal auch nur aus einer Tankstelle, Werbetafeln oder einem Schnellimbiss.¹⁰⁷ Durch ihre Torwirkung meist nahe dem Stadtzentrum fungieren sie auch als neue Stadttore und bilden zeitgenössische Stadteingänge des 21. Jahrhunderts.



Abb. 12: Wiener Straße in Krems/Donau

¹⁰⁷ Vgl. Hassenpflug, 2004 S. 1270.

1.4 REFERENZEN

In Folgenden werden drei Referenzprojekte vorgestellt, die zur Inspiration dienen und das Thema Stadteingänge behandeln. Es wurden Städte verwendet, welche zusätzlich die Themenfelder ‚Bezug zum Wasser‘, ‚Mittelstadt‘ oder ‚historische Altstadt‘ beinhalten.

Blomberg (D):

Verkehrskreuzungen wurden als Stadteingänge definiert. Zur besseren Wahrnehmung der Stadteingänge wurden einheitliche, identitätsstiftende Gestaltungselemente entworfen, welche die Stadteingänge markieren sollen. Leuchtende Installationen in Form der Stadtsilhouette und des Stadtlogos wirken als Portal und „Fenster zur Stadt“.¹⁰⁸

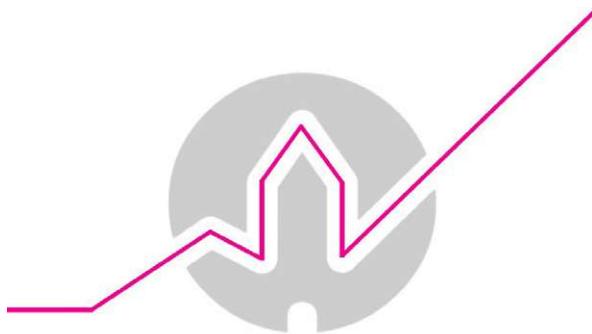
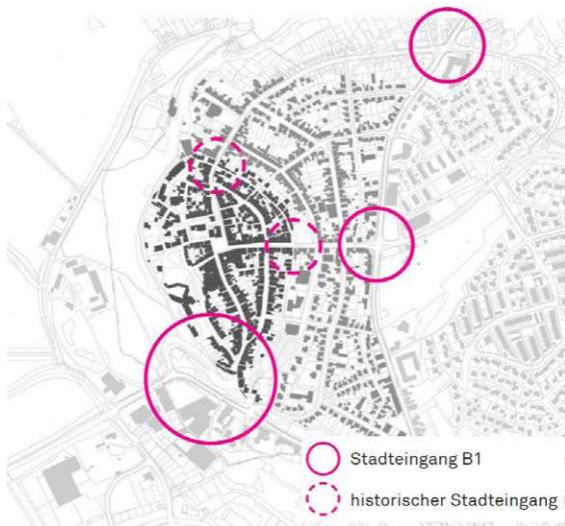


Abb. 13: Darstellungen und Fotos zum Stadteingangsprojekt in Blomberg

¹⁰⁸ Vgl. Stadteingänge Blomberg, Entwurfsplanung, 2018, S. 1-9.

Emmerich am Rhein (D):

Als Stadteingänge wurden zwei Plätze festgelegt, welche durch Neugestaltung städtebauliche und freiraumplanerische Qualitäten erhalten sollen. Durch Umgestaltung entstehen zwei attraktive Stadtplätze mit Begrünung, Aufenthaltsqualitäten und angepasster Verkehrsführung.¹⁰⁹

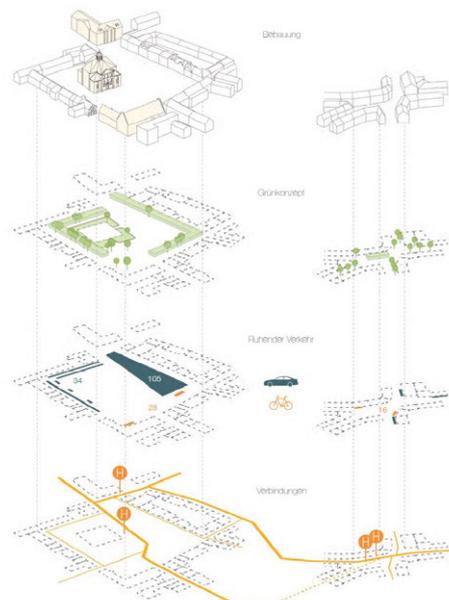
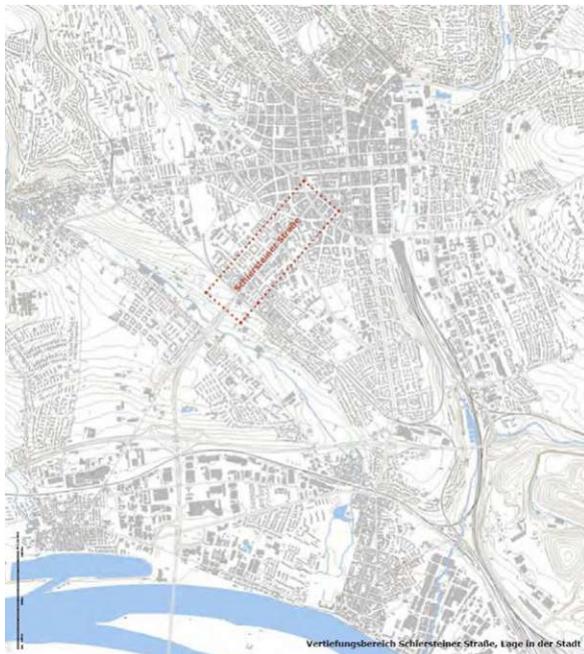


Abb. 14: Darstellungen zum Stadteingangsentwurfsprojekt in Emmerich am Rhein, Entwurf 1031

¹⁰⁹ Vgl. <https://www.dialog-stadteingaenge-emmerich.de/dito/explore?action=cmsjournalshow&id=226>, Entwurf 1031

Wiesbaden (D):

Die alte Eisenbahnbrücke definiert durch ihre Torwirkung einen Stadteingang. Durch erhebliche städtebauliche und gestalterische Mängel dominiert jedoch ein negativer Eindruck. Durch eine Neuordnung und Verdichtung der Bebauung, klar erkennbare Raumfolgen, begrünte durchgängige Mittelstreifen und Schaffung einer durchgehenden Fuß- und Radwegroute wird der Stadteingang attraktiver.¹¹⁰



¹¹⁰ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 1-24.

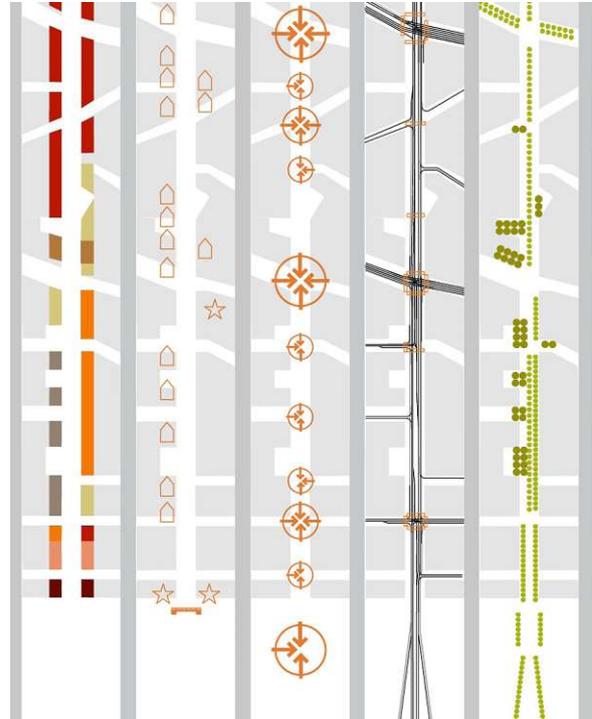


Abb. 15: Darstellungen zum Stadteingangsprojekt in Wiesbaden

Fazit der Referenzen

Es folgt nun ein Fazit zu den einzelnen Referenzprojekten, welches neue Erkenntnisse aufzeigen und als Erfahrung für die weiteren Teile dieser Diplomarbeit dienen soll. Die Beispiele werden anhand meiner bereits definierten Stadteingangsstrukturen und -elemente analysiert und sollen außerdem einen Überblick über die verschiedensten Herangehensweisen zum Thema Neugestaltung von Stadteingängen geben.

Die drei gezeigten Projekte tragen meiner Meinung alle zur Belebung der Stadteingänge und zu einem attraktiveren Stadtimage in den jeweiligen Städten bei.

Die in Bloomberg verwendeten Knotenpunkte als Kreuzungen sind Verkehrsbremsen und verändern die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden. An diesen Punkten Landmarks zu setzen ist eine gute Strategie um die Stadteingänge besser erkennbar zu machen und Gäste ins Stadtzentrum zu führen.

In Emmerich sind zwei Plätze als Stadteingänge definiert worden. Von diesen Knotenpunkten, welche die Wahrnehmung ebenfalls beeinflussen, gelangt man direkt in die historische Innenstadt von Emmerich. Die Stadteingänge befinden sich also an den Übergangsbereichen zur alten Stadt. Durch eine bessere Verkehrsführung und Begrünung mit Aufenthaltsqualitäten wurden zwei attraktive Stadteingänge sowohl für die Einheimischen als auch für Gäste geschaffen.

Bei der Neugestaltung der Stadteingänge in Wiesbaden wurden die alte Eisenbahnbrücke, welche als Stadteingangselement fungiert, und die gesamte Straße bis zur Innenstadt von Wiesbaden als der Stadteingang mit dem meisten Handlungsbedarf festgelegt. Durch Nachverdichtung an den Straßenrändern bis zur Eisenbahnbrücke sowie neuen Fuß- und Fahrradwegen mit Begrünung wird ein neuer Übergangsbereich von Bebauungsstrukturen geschaffen, welche den neuen Stadteingang belebt und wahrnehmbar macht.

Alle drei Referenzprojekte sind somit positive Beispiele, wie man Stadteingänge besser wahrnehmbar und erkennbar machen kann und dienen als wichtige Inspiration für meine Diplomarbeit.

2. STÄDTEBAULICHE ANALYSE VON KREMS

2.1 Regionaler Kontext

2.2 Administrative Gliederung

2.3 Stadtstrukturen

2. STÄDTEBAULICHE ANALYSE VON KREMS

Im folgenden Kapitel wird das Stadtgebiet und dessen Strukturen erläutert, sowie die für Stadteingänge so erforderlichen städtebaulichen Betrachtungsweisen aufgezeigt.



Die abgebildete gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

2.1 REGIONALER KONTEXT

Bezirk: Krems an der Donau
Staat: Österreich (NÖ)
Politischer Bezirk: Statutarstadt
Kfz-Kennzeichen: KS
Fläche: 51,6 km²
Seehöhe: 221 Meter
Bevölkerung: 30.261
Bevölkerungsdichte: 483,2 E/ km²
Flüsse: Donau und Krems
Katastralgemeinden: 11¹¹¹

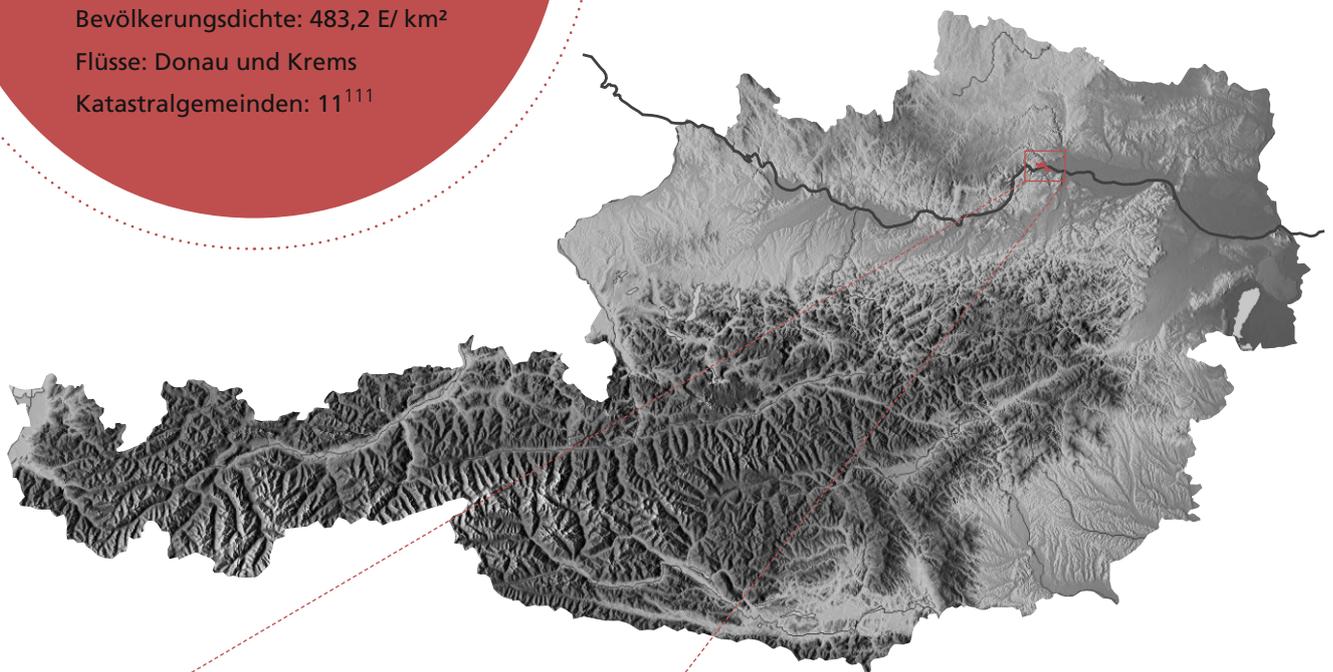
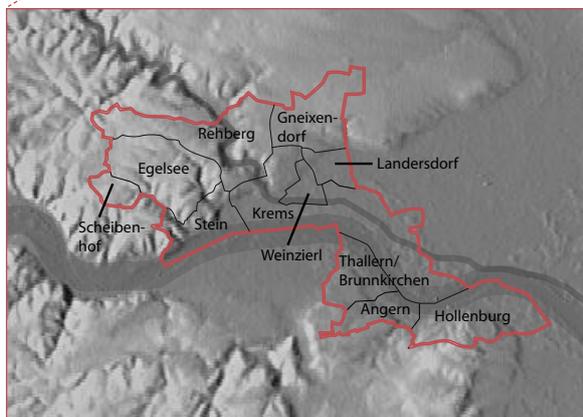


Abb. 17: topografische Lage der Stadt Krems mit Katastralgemeinden in Österreich



Bezirk Krems an der Donau-Stadt

¹¹¹ Vgl. Magistrat der Stadt Krems, Krems in Zahlen 2021, Krems 2021, S. 2-4.

2.2 ADMINISTRATIVE GLIEDERUNG

Die Stadt Krems befindet sich im Donautal, liegt am Ein- beziehungsweise Ausgang der Wachau und grenzt im Norden an das Waldviertel und im Süden an das Mostviertel. Krems an der Donau gehört zusammen mit dem Wachaugebiet seit 2000 zum UNESCO Weltkulturerbe und besitzt zwei mittelalterliche Stadtkerne, nämlich das Innenstadtdgebiet von Stein und das von Krems. Die Entfernung dieser beiden Stadtgebiete beträgt zirka einen Kilometer und formt eine Art Zwischenzone, welche heute ebenfalls dicht besiedelt ist und die beiden ehemaligen Städte nahtlos miteinander verwachsen lässt. Bereits seit dem Mittelalter bilden die beiden Städte verwaltungstechnisch eine Einheit und haben ein gemeinsames Stadtrecht.¹¹² Die Stadt Krems wurde 1938 zur Statutarstadt erhoben, was bedeutet, dass Krems sein eigenes Stadtrecht besitzt und das Stadtoberhaupt auch als Bezirksverwaltungsbehörde agiert.¹¹³

Der Bezirk selbst wird politisch in die elf Katastralgemeinden Angern, Egelsee, Gneixendorf, Hollenburg, Krems, Rehberg, Landersdorf, Scheibenhof, Stein, Thallern-Brunnkirchen und Weinzierl eingeteilt, welche teilweise durch die Donau und den Kremfluss voneinander abgegrenzt sind. Die Katastralgemeinden wurden alle zwischen 1905 und 1973 eingemeindet und sind alle bis auf Egelsee, Hollenburg, Angern und Thallern-Brunnkirchen mit der Innenstadt zu einem Stadtgebiet verschmolzen.¹¹⁴

Die Katastralgemeinde Förthof war die zweitkleinste Katastralgemeinde in Österreich bis diese 1853 mit der landfreien Stadt Stein verbunden wurde.¹¹⁵ Sie bildet nach der Eingemeindung 1938 der Stadt Stein zur Stadt Krems keine Katastralgemeinde von Krems mehr, sondern wird als Stadtteil der Katastralgemeinde Stein bezeichnet.

Zur leichteren Verortung wird auch die Katastralgemeinde Krems der Stadt Krems zusätzlich in vier Stadtteile aufgeteilt. Die Katastralgemeinde Krems wird in die bevölkerungsreichen Stadtteile Am Steindl, Krems Altstadt, Mitterau und Lerchenfeld aufgeteilt.

Zur besseren Verständlichkeit der Stadtstrukturen werden die elf Katastralgemeinden und ihre Stadtteile in drei Kategorien eingeteilt. Demnach werden die Katastralgemeinden Stein mit dem Stadtteil Förthof sowie die Katastralgemeinden Weinzierl und Krems mit den Stadtteilen Am Steindl, Mitterau und Krems Altstadt als urban geprägte Zone bezeichnet. Die Katastralgemeinden im Süden Angern, Thallern-Brunnkirchen und Hollenburg und die Katastralgemeinden im Norden Egelsee, Gneixendorf, Landersdorf, Rehberg und Scheibenhof werden durch ihre Affinität in die Kategorie der ländlich geprägten Zone gegliedert. Der Stadtteil Lerchenfeld der Katastralgemeinde Krems wird durch seine ungleichmäßigen Mischstrukturen in eine inhomogene Zone eingestuft.

¹¹² Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, Technische Universität Wien: Unesco-Managementplan und regionaler Entwicklungsplan Weltkulturerbe Wachau – Analyseteil Ortsbild, Wien 2007, S. 22.

¹¹³ Vgl. https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Statutarstadt_

¹¹⁴ Vgl. Magistrat der Stadt Krems, 2021, S. 4.

¹¹⁵ Vgl. Frühwirth, Hans: Krems. Straßen und Plätze. Ihre Geschichte und Herkunft, Krems 2004, S. 30.

In der Stadt Krems ergeben sich zwei konträre Muster hinsichtlich der Beziehung von Hauptfigur und Hintergrund. Die urban geprägten Katastralgemeinden und Stadtteile wie die Kernstadt und die Wohnstadtteile schaffen einen durchwegs dichten Besiedlungsraum mit vereinzelt Grünräumen und Parks. In diesem Bereich bilden die Freiräume die Hauptfigur und im Hintergrund befinden sich die Siedlungsflächen. In den dörflich geprägten Siedlungen, welche die Kernstadt im Süden und im Norden der Stadt umranden, wandelt das Bild und die bewohnten Bereiche bilden die Hauptfigur und die Landschaft agiert im Hintergrund.¹¹⁶

Es ist jedoch hervorzuheben, dass die politischen Grenzen der Stadt Krems nur für die Untersuchung des Themas im Zuge der Analyse des Kremser Stadtgebietes relevant sind und nicht zur Auslegung von Stadteingängen in der Diplomarbeit herangezogen werden. Ebenso hat die Zoneneinteilung (Abb. 19) für die Verortung der zeitgenössischen Stadteingänge nur bedingt Bedeutung, da die Übergangsbereiche zwischen den dichten Siedlungsstrukturen zu den Landschafts-, Industrie- oder Einfamilienhausstrukturen nicht genau auf den jeweiligen Katastralgemeindengrenzen liegen. Es soll in dieser Analyse lediglich eine Einstufung der unterschiedlichen Strukturen des Stadtgebietes darstellen.

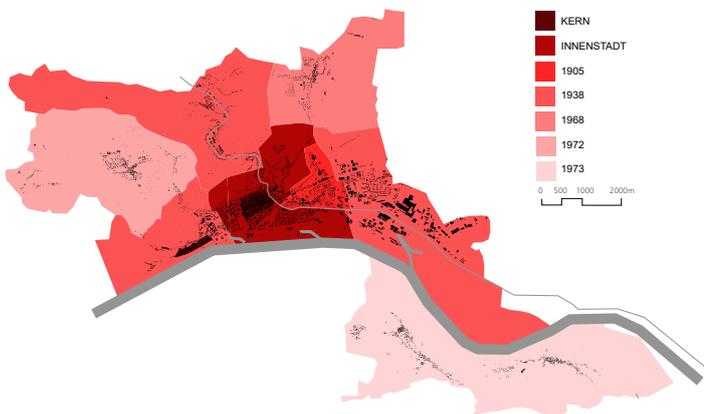


Abb. 18: Eingemeindungen Krems/Donau

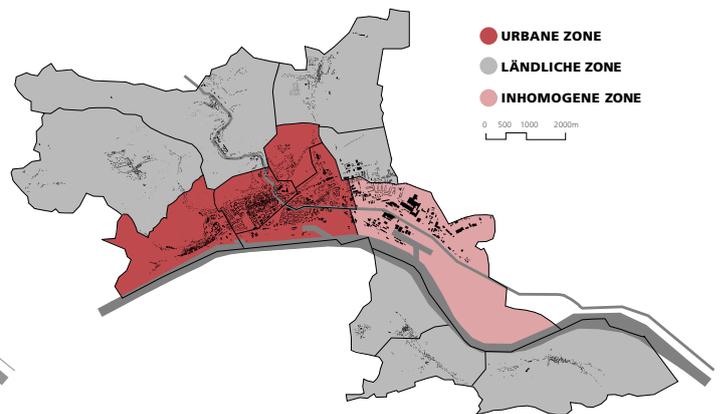


Abb. 19: Zoneneinteilung Krems/Donau

¹¹⁶ Vgl. Magistrat der Stadt Krems, 2021, S. 14.

2.3 STADTSTRUKTUREN

Das Kremser Stadtgebiet wird nachfolgend in die für das Thema Stadteingänge zweckmäßigen Stadtstrukturen eingeteilt und analysiert. Die Strukturen werden analysiert anhand der Stadteingangsstrukturen: Bebauungs-, Grenz- und Verkehrsstrukturen und zusätzlich werden die Stadteingangselemente im Stadtgebiet verortet.

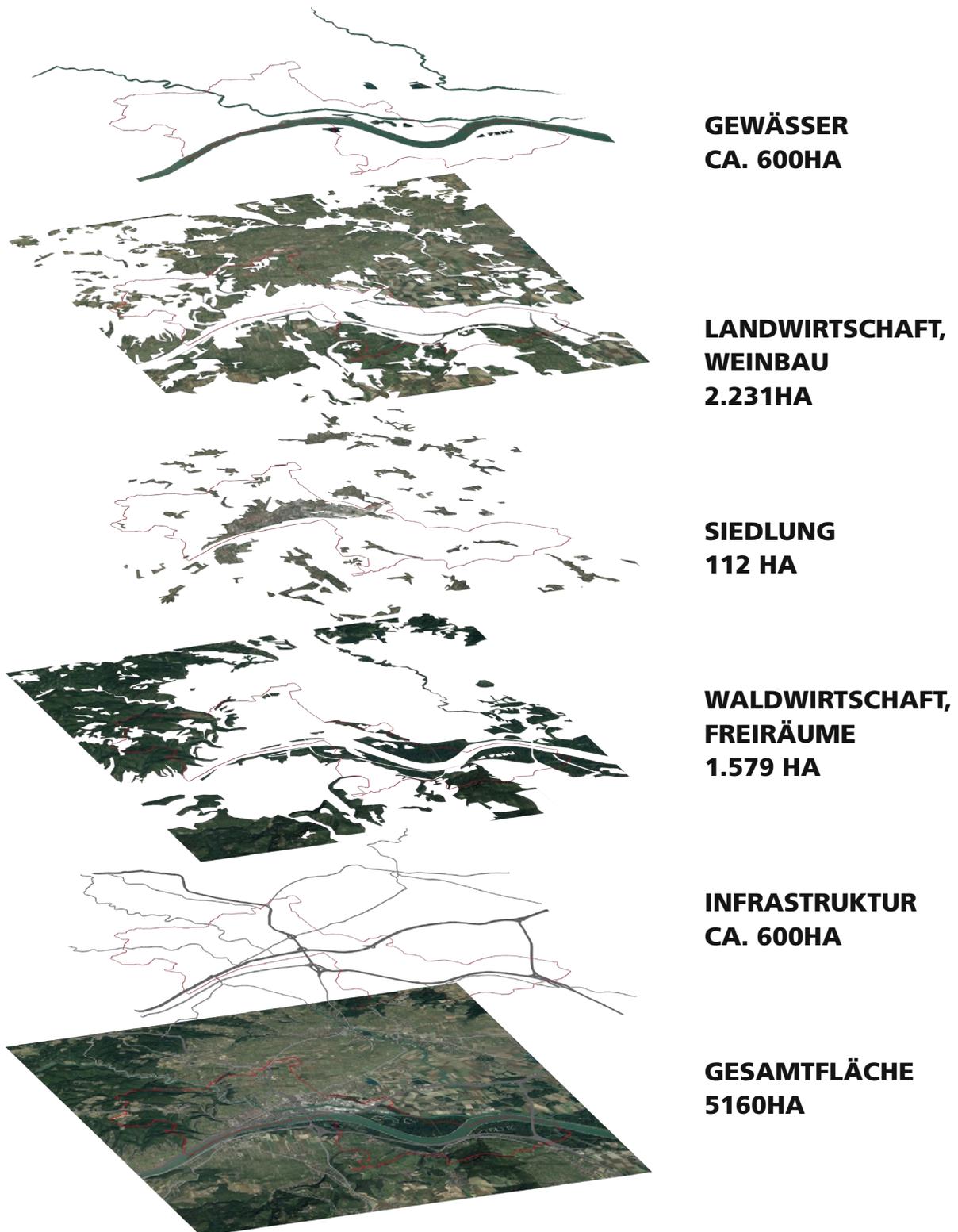


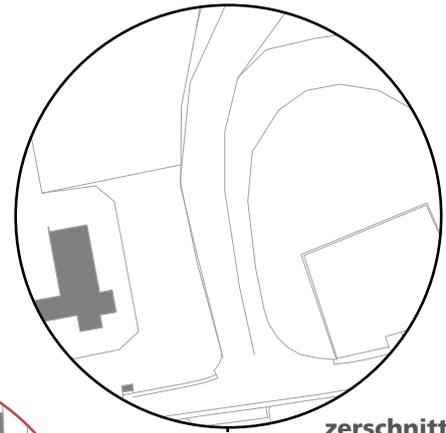
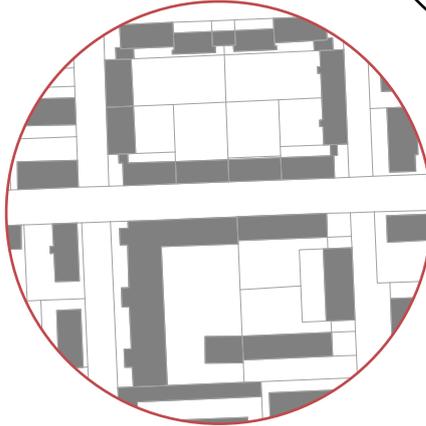
Abb. 20: Explosionsdarstellung der einzelnen Stadtstrukturen

1. STADTEINGANGSSTRUKTUREN BEBAUUNGSSTRUKTUREN

Altstadtstruktur

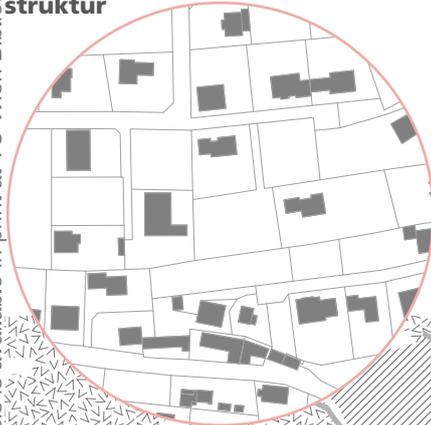


dichte
Siedlungsstruktur

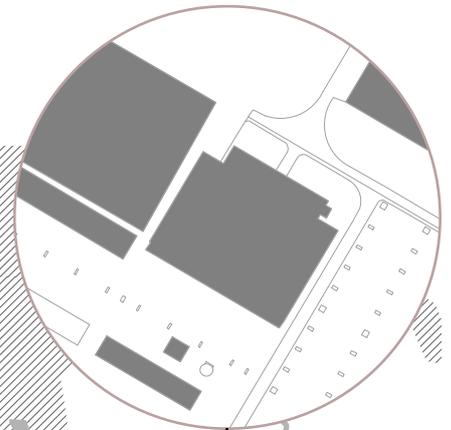


zerschnittene
Landschaft

Einfamilienhaus-
struktur



großflächige
Industrie



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 21: Bebauungsstrukturen im Stadtgebiet von Krems/Donau



Krems an der Donau weist eine sehr markante topographische Situation auf. Die Stadt liegt direkt an der Donau und ist im Nordwesten zusätzlich von Gneisterrassen begrenzt, was dazu führte, dass sich die Stadt nur weiter Richtung Osten ausbreiten konnte. Die bauliche Struktur der Stadt kann man einerseits stark an der Topographie ablesen und andererseits an der beachtlichen Kompaktheit der Stadtkerne und der umliegenden dichten Bebauung. Die Stadt Krems konnte sich nach der Zuschüttung eines Donauarmes auch Richtung Süden ausweiten, währenddessen sich die Stadt Stein durch das steil anfallende Gelände und die direkte Angrenzung an die Donau kaum weiterentwickeln konnte und schlussendlich selbst Teil der Stadt Krems wurde.¹¹⁷

Die Altstadt von Krems liegt heute im Stadtgebiet mittig zentriert, wobei die Donau nur bei Stein an die Stadt herantritt. Die Ortsbilder des Stadtgebietes können auch als Medium betrachtet werden, welche durch die stark geprägte Kulturlandschaft auch Teil des Weltkulturerbes Wachau sind.¹¹⁸ „Die Landschaft ist im Zuge Jahrhunderte langer politischer, wirtschaftlicher und sozialer Entwicklungsprozesse materiell konstruiert und kulturell kodiert worden“.¹¹⁹

Die Bebauungsstruktur kann aber auch durch ihre immanenten Gegensätze beschrieben werden. Die beiden mittelalterlichen Stadtkerne Krems Altstadt und Stein sind sehr zentriert angeordnet, bilden den Mittelpunkt der Stadt und können als Altstadtstruktur bezeichnet werden. Die Wohnstadtteile umgeben die Altstadtkerne und sind mit diesen als dichte Bebauungsstruktur durchgehend verschmolzen. Im Westen des Stadtgebietes dominieren die industriellen Flächen durch Industriebetriebe. An den Stadtgrenzen bilden entweder dörflich geprägte Einfamilienhaussiedlungen oder durch Autobahnen zerschnittene Landschaften den Abschluss.¹²⁰ Die vielen waldwirtschaftlich genutzten Gebiete befinden sich vermehrt im Nordwesten der Stadt und um die Donau. Die ‚Tullnerfeld Donau-Auen‘, sind aber die bedeutendsten und bestehen hauptsächlich aus Auwäldern, Sumpf- und Überschwemmungsgebieten.¹²¹ Krems weist auch eine große landwirtschaftlich genutzte Fläche auf, wovon die meiste vom Weinbau besetzt ist. Die Kremser Weinberge sind zudem der landschaftliche Anziehungspunkt der Region rund um die Wachau und der Wein prägt nicht nur die gesamte Landschaft, sondern auch das Leben in der Gemeinde Krems. Die Weinberge sind bekannt als zentrumsnaher Erholungsraum und werden von mehreren Wanderwegen und Naturlehrpfaden durchzogen.¹²² Diese Heterogenität der Stadtstruktur ist das, was Krems formt und Abwechslung sowie Vielfalt bringt.¹²³

Die Bebauungsstrukturen bilden für die weitere Analyse den Grundstein der Verortung von Stadteingängen an den Übergangsbereichen zwischen dichter Siedlungsstruktur und der Landschafts-, Industrie- oder Einfamilienhausstruktur.

¹¹⁷ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 26.

¹¹⁸ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 5.

¹¹⁹ Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 5.

¹²⁰ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 5.

¹²¹ Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr – Abteilung Naturschutz (Hg.): Europaschutzgebiete. „Tullnerfeld Donau-Auen“, St.Pölten 2009, S. 9.

¹²² Vgl. Verein Welterbegemeinden Wachau, 2017 S. 69-70.

¹²³ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 15.

GRENZSTRUKTUREN

**Wachau-Bahn
in Förthof**



**Hafenindustriebahn
in Lerchenfeld**



Donau



Kremsfluss

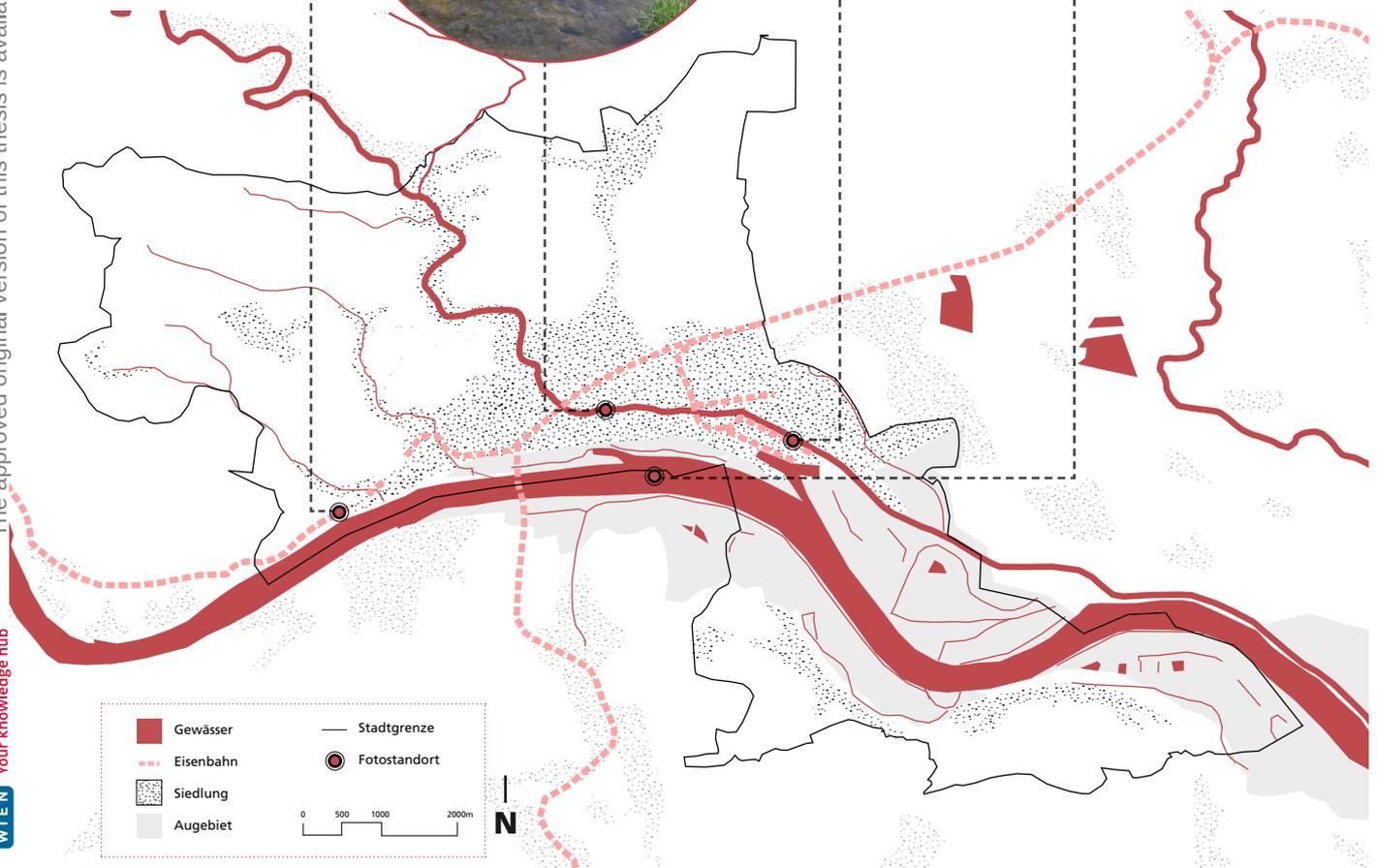


Abb. 22: Grenzstrukturen im Stadtgebiet von Krems/Donau

Die Stadt Krems wird von vielen Grenzen durchzogen und gespalten. Die größte Grenzlinie zwischen den städtischen und ländlich geprägten Strukturen bildet die Donau, welche für die Spaltung des Stadtgefüges mitschuldig ist. Die Donau, als zweitlängster Fluss Europas ist für Krems und Stein aber auch noch immer ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor und für deren eigentliche Entstehung verantwortlich.¹²⁴ Zusätzlich zählt die Donau zu den wichtigsten Orientierungslinien, welche das gesamte Stadtgebiet durchquert und nahezu ständiger Begleiter ist.

Aber auch der Kremfluss dient als Bezugslinie und Leitmarke der sich durch die Stadt zieht. Der Kremfluss verläuft von Senftenberg durch das Kremstal und quer durch die Altstadt von Krems, durch das Industriegebiet bis nach Altenwörth, wo der Fluss schlussendlich in die Donau mündet. Die Donau in Krems war sogar bis 1891 durch die Insel Werd in zwei Ausläufer geteilt und auch der Kremfluss spaltete sich und verlief entlang der Stadtmauer beziehungsweise Richtung Osten. Und obwohl die Siedlungen ihren Ursprung an den Höhenlagen über der Donau hatten, verursachte das Hochwasser immer wieder Schäden an der Stadt. Als 1862 mit dem Ausbau von Dämmen zum Schutz vor dem Hochwasser begonnen wurde, hat man die Donauinsel abgetragen und den nördlichen Donauarm zugeschüttet. Mit dem Ziel die Hochwasser zu reduzieren wurde auch der Kremfluss begradigt und dessen Einmündung weiter Richtung Osten bis nach Altenwörth verlegt.¹²⁵ Zurzeit stellen die Donau und der Kremfluss die Verbindung zwischen Stadt und Landschaft her. Die beiden Flüsse wurden zwar durch ihre Hochwasser als Gefährdung für den Bezirk angesehen, ihr Einflussgebiet ist aber durch die zahlreichen Hochwasserschutzmaßnahmen durchaus wieder attraktiv.

Die Spaltung des Stadtgebietes in Krems wird aber nicht nur durch Gewässer verursacht, auch der Bahnhof und die Eisenbahntrassen, welche direkt ins Zentrum verlaufen erwirken Grenzstrukturen. Die Bahntrassen verlaufen zwar durch die Innenstadt, aber teilweise oberirdisch beziehungsweise wird durch viele Unterführungen eine Spaltung verhindert. Eine große Barriere stellt jedoch der Bahnhof Nähe der Altstadt selbst dar, da er im Süden die Altstadt von den Wohnstadtteilen abschneidet und es in diesem Bereich keine Überquerungsmöglichkeit gibt. Die von der Innenstadt Richtung Wachau fortgeführte Wachau-Bahn verläuft teilweise unterirdisch in den Weinbergen und stellt so auch nur teilweise eine Barriere dar. Im Osten verläuft im Industriegebiet die Hafensindustrialbahn, die zum Teil direkt neben den Radwegen, wie dem Donau-Radweg Nord oder im Stadtgebiet Lerchenfeld verläuft. Diese Grenzlinie stellt gerade neben Radwegen und Wohnstadtteilen eine große Barriere dar, bildet aber auch eine Abgrenzung zu der dahinterliegenden Hafenindustrie und weiteren Industriebetrieben.

¹²⁴ Vgl. Jungwirth, Mathias; Haidvogel, Gertrud; Hohensinner, Severin; Waidbacher, Herwig; Zauner, Gerald (Hg.): Österreichs Donau. Landschaft, Fisch, Geschichte, Wien 2014, S. 17.

¹²⁵ Vgl. Kühnel, Harry: Krems in alten Ansichten, St. Pölten 1981, S. 9.

VERKEHRSSTRUKTUREN

Rehberg Hauptstraße



Donau-Radweg

Altstadt Nebenstraße



Stockerauer Schnellstraße 5



Donau Straße B3



Kremser Straße B37

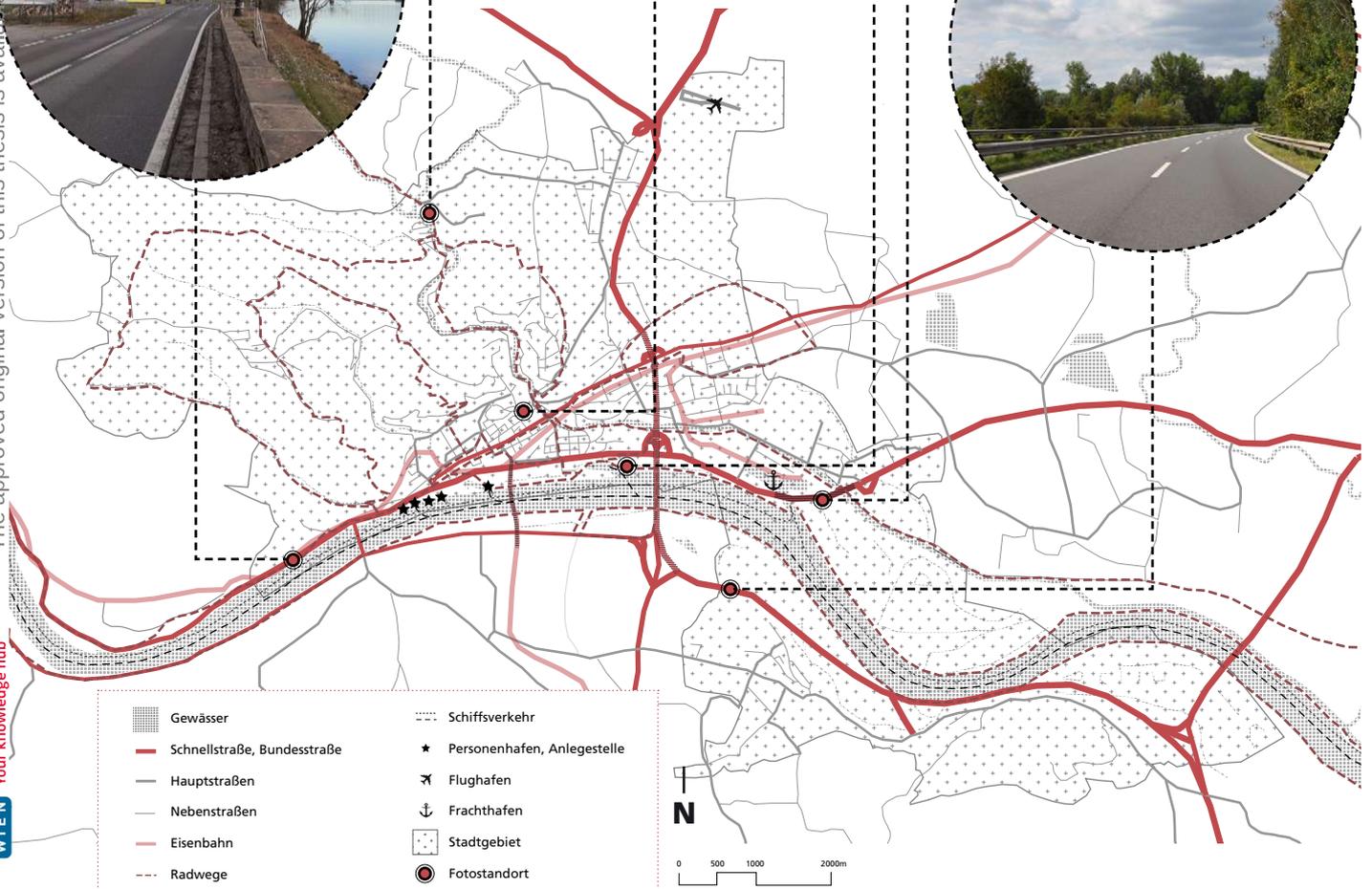


Abb. 23: Verkehrsstrukturen im Stadtgebiet von Krems/Donau

Die Stadt Krems ist als „trimodaler Knotenpunkt - Straße - Schiene - Wasserstraße“ bekannt, was bedeutet, dass das Stadtgefüge nicht nur von Schnellstraßen, Bundesstraßen, Landstraßen durchlaufen wird, sondern auch von der Donau als Wasserstraße und dem Bahnhofareal mit den Bahntrassen im Stadtzentrum.¹²⁶

Durch die zerstreuten Katastralgemeinden in Krems müssen jedoch weite Wege zu wichtigen Infrastrukturen wie Nahversorger und öffentlichen Einrichtungen zurückgelegt werden und dies macht den Aufwand von öffentlichen Verkehrsmitteln oder den motorisierten Individualverkehr notwendig. Dies führt zu Desorientierung und einer weiteren Zerstückelung des Stadtgebiets durch das Infrastrukturnetz. Autobahnen zerschneiden die stadtnahe Landschaft und tragen dazu bei, dass sich die Verbindungen zwischen den Katastralgemeinden auflösen. Was dazu führt, dass von den ländlich geprägten Katastralgemeinden die Kremser Innenstadt zu Fuß nicht erreicht werden kann. Die infrastrukturelle Versorgung in den ländlich geprägten Orten ist zusätzlich kaum vorhanden. Ebenfalls problematisch ist die Zerschneidung des Stadtgebiets einerseits durch die Verkehrsverbindungen vom Waldviertel über die Donau und andererseits durch die Bundesstraße Richtung Wachau oder Wien. Vorteile für die Innenstadt ergeben sich jedoch auch dadurch, dass die Schnellstraßen und Bundesstraßen am stärksten von Gütertransport befahren wird, dieser aber nicht direkt die Kernstadt passiert. So ist Krems größtenteils von Lärm und Schadstoffen geschützt. Der Gütertransport im Stadtgebiet ist reine Anlieferung zu den Nahversorgern, vorwiegend in den Morgenstunden. Anders ist die Situation im Industriegebiet in Lerchenfeld, wo Industrie, Gewerbe und Wohnen direkt nebeneinander liegen. Durch den vielen Schwerverkehr, welcher dort zu den Industriebetrieben verkehrt, ist die Lage dort besonders angespannt.

Die Stadtkerne von Krems zeichnen sich durch enorme Dichte und einer Reduzierung des Flächenverbrauchs für die Stadterschließungen aus, jedoch werden die engen Wege und Straßen sowie der Mangel an platzhaften Straßenerweiterungen einerseits als besonders märchenhaft, andererseits aber auch als Behinderung für den Verkehr beobachtet.¹²⁷ Im Altstadtgefüge von Krems wird das deutliche Wechselspiel zwischen „Regelhaftigkeit und ortsspezifischer Individualisierung“¹²⁸ spürbar wahrgenommen. Diese Qualitäten können in den weniger verdichteten ländlichen Gefügen nicht mehr erzeugt oder erkannt werden.¹²⁹ Durch die in Krems häufig verwendete Einbahnführung, welche in der Altstadt durch die enge Straßen- und Wegeführung gegeben ist, kommt es zusätzlich häufig zu Verkehrsstau. Ebenso problematisch ist die Ringstraße, die als Hauptachse der Stadt fungiert und deshalb auch rund um die Uhr besonders ausgelastet ist.

¹²⁶ Vgl. <https://www.krems.at/wirtschaft/wirtschaft/infrastruktur-anbindung>

¹²⁷ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 15.

¹²⁸ Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 15.

¹²⁹ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 15.

Der ruhende Verkehr nimmt vor allem in der Kremser Innenstadt einen hohen Stellenwert ein. In der Kernstadt von Krems und Stein gibt es seit 2016 zwei gebührenpflichtige Parkzonen. Die Blaue Zone befindet sich in der Kremser Innenstadt und die grüne Zone erstreckt sich über ein größeres Gebiet rund um die blaue Zone. Da in der Altstadt sowie im Industriegebiet Lerchenfeld Arbeit, Gewerbe und Wohnen aufeinandertreffen ist hier die Parkplatzsituation besonders schwierig. Zusätzlich kommt in den Sommermonaten die erhöhte Parkplatzsuche der Touristen hinzu.¹³⁰

Krems hat eine zentrale Bedeutung für Berufstätige und Auszubildende aus den angrenzenden Gemeinden. Durch die Tatsache, dass viele kleinere Orte den hohen Bedarf an Schulen nicht decken können sind viele Schüler und Schülerinnen gezwungen, außerhalb ihrer Gemeinde zur Schule zu gehen. Die Stadt Krems ist ein Schulstandort und wird seit einigen Jahren auch als Universitätsstadt bezeichnet, was mitunter auch ein Grund für die wachsende Bedeutung als Anziehungspunkt für Pendler im Umland hat. Die Stadt Krems hat auch einen hohen Prozentanteil der erwerbstätigen Pendler der Umgebung. Dies ist darauf zurückzuführen, dass es in den umliegenden Gemeinden wenig bis kaum Arbeitsplätze gibt.¹³¹

In Krems verkehren innerstädtisch sieben Stadtbuslinien, die ihren Anhaltspunkt beim Kremser Bahnhof haben. Durch die seit Dezember 2020 weiteren drei Buslinien ist die Stadt schon gut vernetzt, aber diese lassen leider trotzdem noch einige Katastralgemeinden der Stadt Krems außen vor. Vor allem die ländlich geprägten Katastralgemeinden werden von den Buslinien nicht berücksichtigt und demnach auch nicht angefahren. Seit 2020 wird im 2 Stunden Takt auch der inhomogene Stadtteil Lerchenfeld mit dem Gewerbepark und Industriegebiet angefahren, was eine große Bereicherung für das Stadtgebiet darstellt. Durch die trotzdem noch relativ lückenhafte infrastrukturelle Versorgung und der zeitlich relativ großen Intervalle der Stadtbusse kann der öffentliche Verkehr in Krems nur bedingt als wirkliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr angesehen werden.¹³²

Die Infrastruktur umfasst auch die Perspektive der Bahnreisenden. Der Hauptbahnhof von Krems liegt in der Nähe der Altstadt und ist Ausgangspunkt für die Bahn- und Busreisenden. Die ICE-Linie Krems-Wien berührt den östlichen Teil der Stadt und ist über eine parallel zur Donau und zur S5 verlaufende Linie mit dem Wiener Franz-Josefs-Bahnhof verbunden. Die Hauptbahnhöfe Krems und Sankt Pölten sind über die südliche Zugbrücke miteinander verbunden und im Westen fährt seit 2012 die über 100 Jahre alte Wachaubahn über salomon'sche Weinberge mit eindrucksvollem Ausblick in Richtung Emmersdorf durch die Wachau. Des Weiteren besitzt die Stadt Krems auch eine private Hafendienstbahn, welche sich im Stadtteil Lerchenfeld befindet.¹³³

¹³⁰ Vgl. Magistrat der Stadt Krems, 2021, S.5

¹³¹ Vgl. <https://www.noe.gv.at/noe/Zahlen-Fakten/Krems.html>

¹³² Vgl. <https://www.krems.at/wirtschaft/wirtschaft/infrastruktur-anbindung>

¹³³ Vgl. <https://www.krems.at/wirtschaft/wirtschaft/infrastruktur-anbindung>

Die Binnenschifffahrt spielt durch die gute Lage der Stadt Krems eine essentielle Rolle beim Gütertransport. Krems ist drittgrößter Frachthafen Österreichs und verfügt über eine Anbindung an den Europakanal Rhein-Main-Donau-Kanal, welcher die Nordsee bei Rotterdam und das Schwarze Meer bei Constanta verbindet.¹³⁴ Durch den Status der Stadt Krems als Hafenstadt haben sich mehrere Transportfirmen angesiedelt, welche nationalen und internationalen Gütertransport durchführen. Der Kremser Donauhafen wird von der Schnellstraße S5 direkt erschlossen und ist ebenso über die Gleise mit dem Kremser Hauptbahnhof verbunden. Somit kann man Krems als einen „3-modaler TEN (transeuropäische Netze) Knotenpunkt im europäischen Verkehrskorridor 7“¹³⁵ bezeichnen. Doch für die Touristenstadt Krems war auch der Zeitpunkt von großer Bedeutung, als die ersten Personen-Dampfschiffe die Donau befuhren durften. 1875 wurde dazu in Stein, nahe der Altstadt, die Schiffsanlegestelle errichtet und so der Beginn des Fremdenverkehrs eingeläutet.¹³⁶

Im Norden der Stadt Krems befindet sich seit dem Jahr 1969 der Flugplatz Krems-Gneixendorf mit der Kennung LOAG und für Maschinen bis höchstens fünf Tonnen Startgewicht.¹³⁷ Der Kremser Flughafen hat für das Thema Stadteingänge jedoch keine Bedeutung.

Obwohl Krems eine touristisch stark geprägte Stadt ist, kann man sie nicht gerade als fahrradfreundlich bezeichnen. Der Anteil der Wege, welche mit dem Fahrrad zurückgelegt werden ist in Krems relativ gering und es dominiert eindeutig das Auto. Die vorhandenen sechs Radwege, welche in Krems bestehen sind jedoch stark frequentiert, nicht zuletzt durch den touristisch attraktiven Donau-Radweg Nord und Süd. Hingegen der Donau-Radweg Süd aber nur an der Stadt Krems vorbeiführt, verläuft der Donau-Radweg Nord durch das Industriegebiet direkt in die Innenstadt von Krems und führt danach in die Wachau weiter. Laut Schätzungen des Niederösterreich Tourismus fahren jährlich um die 200.000 Touristen auf dem Fahrrad entlang der Donau. Der Donau-Radweg verläuft vom Ausgangspunkt bis zur Einmündung ins Schwarze Meer auf einer Strecke von 2.850 Kilometer großteils beidseitig.¹³⁸

Des Weiteren treffen in Krems der Kremstal-Radweg, der Weinviertel-Radweg und der Kamp-Thaya-March-Radweg aufeinander. Im Süden der Stadt in der Katastralgemeinde Hollenburg befindet sich auch der Weinberg-Radweg, welcher an den Donau-Radweg Süd anknüpft. Außerdem gibt es im Bezirk Krems zwei gekennzeichnete Mountainbike-Strecken, die Steinterrassen-Strecke mit zirka 13 Kilometer und die Lösterrassen-Strecke mit zirka 18 Kilometer.¹³⁹

¹³⁴ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Krems_an_der_Donau#Schifffahrt

¹³⁵ <https://www.krems.at/wirtschaft/wirtschaft/infrastruktur-anbindung>

¹³⁶ Vgl. Frühwirth, Hans: Die Doppelstadt Krems-Stein. Ihre Geschichte von 1848-2000, Melk 2000, S. 239.

¹³⁷ Vgl. <https://www.flugplatz-krems.at/usfc-detailinfos>

¹³⁸ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Donauradweg>

¹³⁹ Vgl. Magistrat der Stadt Krems, 2021, S. 8.

Die Menschen zu Fuß sind in Krems eher Außenstehende und es gibt viele ungelöste Probleme der Wege und Zugänglichkeiten für Passanten.

Krems an der Donau weist einen sehr unübersichtlichen Stadtgrundriss auf. Die historische Altstadt erkennt man anhand ihrer engen Wege und Gassen und bildet den Kern der Innenstadt. Um ihn legen sich die Ringe der Stadtausweitungen in Richtung Südosten und passieren die Ringstraße und den Kremsfluss. In der Altstadt gibt es durch die engen Gassen nur bedingt Gehwege und viele Wege führen über Plätze, welche auch als Parkflächen benutzt werden.

Die Ringstraße, welche durch die gesamte Stadt führt, wurde 2020/2021 erneuert und weist einen durchgehenden Fuß- und Radweg auf. Die ländlich geprägten Katastralgemeinden haben alle nahezu durchgehende Fußwege, jedoch enden diese spätestens am Ortsende, wo die Ortsstraße in eine Landstraße oder Bundesstraße übergeht. Im inhomogenen Stadtteil Lerchenfeld haben es zu Fuß Gehende besonders schwer, da es hier viele Barrieren durch die Industrie und kaum durchgehende Fuß- oder Radwege gibt. Zusätzlich gibt es in Lerchenfeld durch das Gewerbe- und Industriegebiet eine verstärkt große Flächenbeanspruchung, was dazu führt dass diese Bereiche kaum zu Fuß erreicht werden können. Auch der Donau-Radweg Nord, welcher neben dem Kremsfluss in Lerchenfeld verläuft, behindert durch seine Hindernisse und Barrieren die Benutzenden.

2. STADTEINGANGSELEMENTE

Die zeitgenössischen Stadteingänge können wie bereits erklärt, an den Schnittstellen der Stadteingangsstrukturen und Stadteingangselementen abgelesen werden. Nachfolgend werden nun Stadteingangselemente wie Brücken, Stationen, Knotenpunkte und Strips im gesamten Stadtgebiet von Krems lokalisiert. Die Elemente werden jedoch nicht einzeln aufgezeigt, sondern es wird ein Gesamtüberblick gegeben, wo sich ein Stadteingangselement im Stadtgebiet befindet. Die Größe der Markierung stellt die flächenmäßige Beanspruchung des Elements dar.

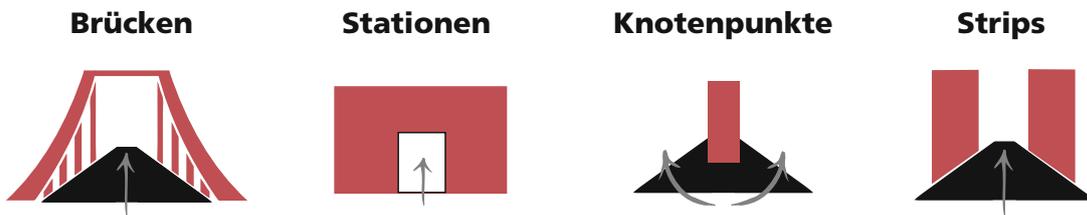
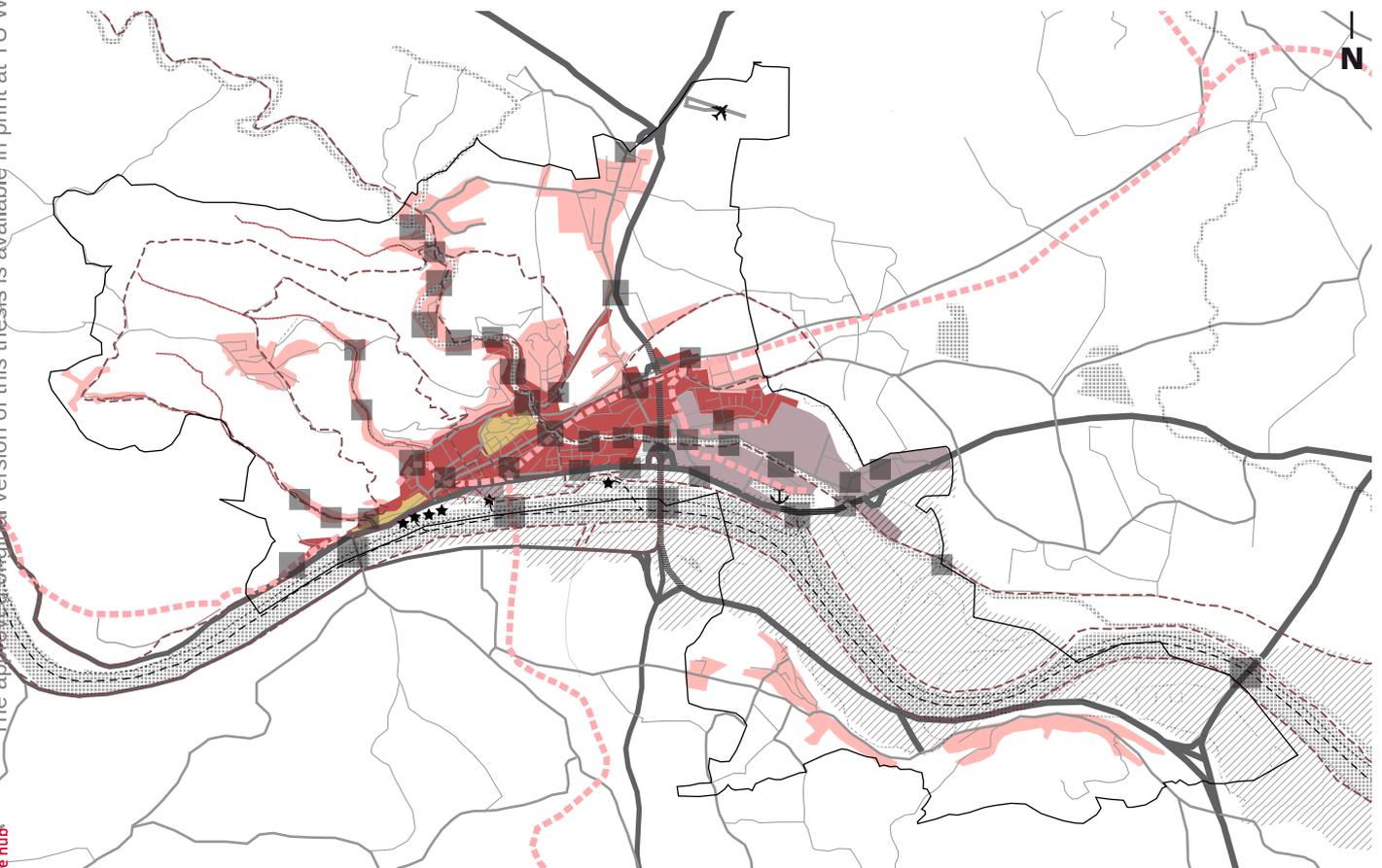


Abb. 24: Stadteingangselemente Symbole



- | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------|
| Gewässer | Radwege | dichte Siedlungsstruktur | Sumpfgebiet |
| Schnellstraße, Bundesstraße | Schiffsverkehr | Altstadtstruktur | Stadtgrenze |
| Hauptstraßen | Personenhafen, Anlegestelle | großflächige Industrie | Stadteingangselement |
| Nebenstraßen | Flughafen | Einfamilienhausstruktur | |
| Eisenbahn | Frachthafen | | |

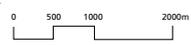


Abb. 25: Verortung der Stadteingangselemente im Stadtgebiet von Krems/Donau

Zusammenfassung

„Wachsender Autoverkehr, unentwegte Zersiedelung, verödennde Ortskerne, strukturschwache Stadtzentren: Die Probleme unseres Siedlungsraums sind für alle erkennbar und in ganz Niederösterreich wieder zu finden.“¹⁴⁰

Diese Probleme lassen sich auch in der Stadt Krems klar ablesen. Durch Autobahnen zerschnittene Landschaften, Desorientierung und das Auflösen der Verbindungen zwischen den einzelnen Katastralgemeinden sind in Krems zur Norm geworden. Was bleibt, ist der Eindruck, als könnte kein Ziel mehr ohne Auto erreicht werden, was zusätzlich durch die schlechten Fuß- und Radwegverbindungen intensiviert wird.¹⁴¹ Da die Stadt primär in den Sommermonaten ein Touristenmagnet ist, sollte der Fuß- und Radverkehr eigentlich einen relativ hohen Stellenwert im Stadtgefüge haben. Leider führen viele Wege der Kremser Innenstadt zu gefährlichen und verwirrenden Situationen. Einige Plätze sind für zu Fuß Gehende nur schwer erkundbar, da es weder eine durchgehende Planung der Gehwege, noch Überquerungshilfen in Form von Zebrastreifen oder dergleichen gibt.

Durch die außergewöhnliche topographische Lage der Stadt zwischen Gneisterrassen, Weinbaugebieten, Donau und Kremsfluss und den oft direkt aneinander liegenden unterschiedlichen Stadtstrukturen ist das Ziel, eine bessere Orientierung und Vernetzung der Stadtgebiete untereinander sowie die Stärkung der Fuß- und Radwegverbindungen.

¹⁴⁰ Orte, Architekturnetzwerk Niederösterreich: Verantwortung für den Raum für die Zukunft. Symposium zur Raumplanung, Krems 2011, S. 2.

¹⁴¹ Vgl. Ingersoll, Richard: Sprawltown. Looking for the City on Its Edges, New York 2006, S. 5-11.

3. NEUGESTALTUNG VON STADTEINGÄNGEN ALS POTENZIALE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG

- 3.1 Stadteingänge in Krems
 - 3.1.1 Historische Stadteingänge
 - 3.1.2 Zeitgenössische Stadteingänge
- 3.2 Kremsfluss: Grenzlinie als Potenzial
- 3.3 Lerchenfeld: Projektstandort
- 3.4 Szenarien
- 3.5 Strategisches Konzept
- 3.6 Projekt: Lerchenfelder Promenade

3. NEUGESTALTUNG VON STADTEINGÄNGEN ALS POTENZIALE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG

Die europäischen Städte entwickelten sich im letzten Jahrhundert mit sehr hoher Geschwindigkeit weiter, von der Gründerzeit über die Zwanziger Jahre und die Nachkriegszeit bis hin zur Suburbanisierung der Städte in den vergangenen drei Jahrzehnten. Dies schien nur einem Prinzip zu folgen, und zwar der endlosen Verlagerung und Diffusion urbaner Grenzen in die umliegende Landschaft. Diese neue Siedlungspolitik mit einem gewaltigen Bedarf an Freiflächen führt jedoch zu negativen Umständen wie erhöhtem Mobilitätsverhalten, Zersiedelung der Landschaftsräume und Bildung von Satellitenstädten bei gleichzeitigem Auftreten von immer mehr Leerstand und Segregation in der Kernstadt.¹⁴²

Durch diese teils sehr unglücklichen Verhältnisse und Entwicklungen sollte vor allem in der Stadtplanung ein Umdenken erfolgen, denn „die Attraktivität eines Ortes ist vor dem Hintergrund der Angleichung harter Standortfaktoren zu einem zentralen Kriterium im Wettbewerb der Städte um Menschen und Arbeitsplätze geworden.“¹⁴³ Die Gestaltung der Städte ist deswegen in der Wirtschaft und Politik, aber auch bei der Bevölkerung, von immer größerer Bedeutung.

Ein attraktiv gestalteter Ort mit hoher Lebensqualität ist nicht mehr nur eine Äußerlichkeit, sondern wird schließlich auch als „Grundvoraussetzung für das Ausschöpfen des kreativen Potenzials urbaner Wissensproduzenten in den Forschungs- und Dienstleistungsbereichen“¹⁴⁴ gesehen.

Die Neugestaltung der Eingangssituationen einer Stadt spielen dazu auch eine bedeutende Rolle. Krems an der Donau hätte meines Erachtens ein wirklich hohes Potenzial für eine gelungene Stadtplanung. So scheint die Stadt auch immer wieder in zahlreichen Rankings wie zum Beispiel im Pöchhacker- Zukunftsranking 2020 als zukunftsfähigster Bezirk Österreichs mit beachtlichen Niveau- und Dynamikwerte sowie hoher Lebensqualität auf.¹⁴⁵ Beobachtet man die Stadt Krems nun anhand ihrer Stadteingänge, dann zeigt sich zum Teil eine große Ungleichmäßigkeit in der Gestaltungsqualität. Die Eingangssituationen, welche in die Altstadt oder Richtung Wachau führen, weisen ein attraktives und sehr harmonisches Erscheinungsbild auf, aber die angrenzenden Gebiete, welche auch direkt mit dem Stadtkern zusammengewachsen sind, haben zwar viel Potenzial, aber teilweise unattraktive oder keine wirklich wahrnehmbaren Stadteingangsschnittstellen.

¹⁴² Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 3.

¹⁴³ Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 3.

¹⁴⁴ Magistrat Wiesbaden, 2012, S. 3.

¹⁴⁵ Vgl. <https://www.zukunftsranking.at/>

3.1 STADTEINGÄNGE IN KREMS

3.1.1 HISTORISCHE STADTEINGÄNGE

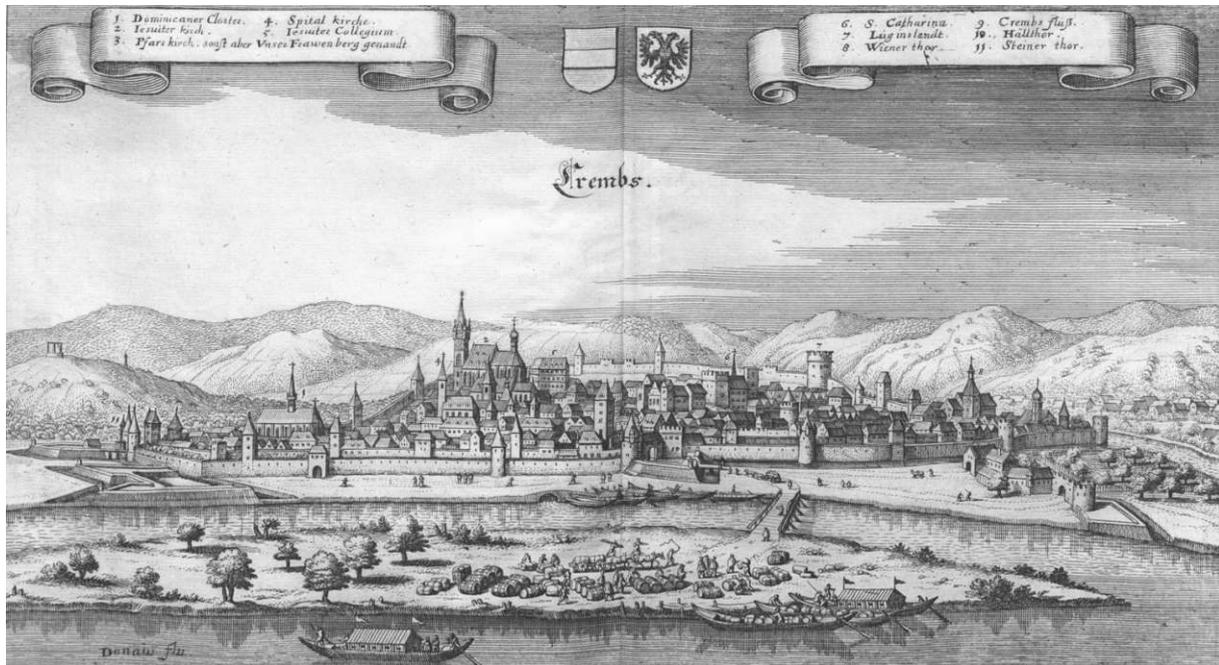


Abb. 26: Ansicht der Stadt Krems, 1648

Krems an der Donau weist eine mehr als tausendjährige Stadtgeschichte auf. Seit die Donau zur nördlichen Grenze des Römischen Reiches mit zahlreichen Verteidigungsbauten wurde, gibt es eine bis gegenwärtig durchgehend eindeutige bauliche Evolution. Dieser Prozess überformte die älteren Strukturen und entwickelte diese weiter.¹⁴⁶

Im frühen Mittelalter waren für Krems der natürliche Schutz des Felsgeländes und die Sicherung der Steinbefestigungen zur Beschützung allein nicht mehr ausreichend. Es wurde die Entstehung einer entsprechenden Stadtbefestigung ausgerufen, welche dann auch 1305 fertig gestellt war. Hohe Wände, Stadtmauern, Türme und Gräben schafften eine neue Art der Verteidigung. Als Mittelpunkt der alten Stadt Krems galt der tägliche Markt, von welchem sich vier Straßen in alle vier Himmelsrichtungen streckten und an jeder ein Stadttor errichtet wurde. Die Stadt Krems konnte also nur mehr über die vier Stadttore, den neuen Stadteingängen, betreten werden.

Das bedeutendste Stadttor von Krems ist das Steiner Tor, welches damals auch Hülben-tor genannt wurde. Es bildet den westlichen Eingang in die Landstraße von Krems und erhielt 1480 sein gegenwärtiges barockes Gesicht. Es ist das einzige Stadttor, welches nicht abgebrochen wurde.

¹⁴⁶ Vgl. Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 16.

Das Steiner Tor, welches sich in Richtung der Stadt Stein, heute Katastralgemeinde Stein der Stadt Krems ausrichtete und in die Einkaufsstraße führt, bildete den Stadteingang für Handelnde, Handverkende und Kaufleute und war ein wichtiger Kommunikations- und Marktplatz.¹⁴⁷

Das sich im Süden befindende Stadttor, auch Hölltor oder Wassertor genannt, befand sich angrenzend zur Insel Werd, welche über eine Brücke erschlossen werden konnte. Das Stadttor lag direkt an einem der Donauarme und der Platz davor diente den Schiffen als Ladestelle. Das Hölltor war der Stadteingang der Schiffsleute.¹⁴⁸

Nach Osten erstreckte sich das Wiener Tor, woran noch heute die Reste der Mauern und Türme an die damalige Stadtgrenze erinnern. Das Wiener Tor, auch Prucknertor genannt bildete den östlichen Eingang in die belebte Einkaufsstraße und war somit ein beliebter Stadteingang für Kaufleute und Handelnde. Dieser Stadteingang war zusätzlich die Hauptangriffsfront im Osten der Stadt.¹⁴⁹

Nach Norden begrenzte die Stadt das Wachtortor oder Warttor, welches sich beim Pulverturm in nordwestlicher Lage befand.¹⁵⁰ Das Wachtortor lag im Armenviertel der Stadt, welches größtenteils von Hauern und Winzerleuten bewohnt wurde. Das Tor war für die Wacht auf dem Berg gegen „streifende Feinde“ gebaut und war besonders stark gesichert.¹⁵¹

Durch die Befestigungen und Stadtmauern war jedoch ein weiterer Stadtausbau kaum durchführbar. Dies bewirkte kaum eine Veränderung der Stadt bis zum 19. Jahrhundert.¹⁵² Dadurch, dass die Stadtmauern nicht erweitert werden konnten gab es stattdessen im Inneren der Stadtgrenze eine Angleichung der Bauwerke an den damaligen Zeitstil. Im 19. Jahrhundert war die Stadtbefestigung bereits überwiegend baufällig und man entschied sich, um Schäden zu vermeiden, die Stadtmauern und ihre Tore zur Gänze abzutragen. Erst durch die im Jahre 1853 beginnenden Abbrüche konnte eine Stadterweiterung angestrebt werden.¹⁵³

Otto Brunner schreibt über diese Ereignisse: *„um das Lebensgefühl namentlich der 60er und 70er Jahre des 19. Jahrhunderts zu verstehen, den Stolz auf den Fortschritt, der nun tatsächlich in einer bisher unerhörten Weise einsetzt. So wird man begreifen, daß man, da die neuen Stadtviertel emporgewachsen, auf die Denkmäler der Vergangenheit mit wenig freundlichen Augen blickte, daß eine Zeit, die die politischen und wirtschaftlichen Bande der Vergangenheit gesprengt sah, Mauern und Tore niederlegte, nicht selten über das Maß des Notwendigen hinaus.“*¹⁵⁴

¹⁴⁷ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 172-173.

¹⁴⁸ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 172-173.

¹⁴⁹ Vgl. Schweiger, Rupert: Zauber der Architektur. Doppelstadt Krems-Stein und Mautern, St.Pölten 1993, S. 35.

¹⁵⁰ Vgl. Schweiger, 1993, S. 149.

¹⁵¹ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 173.

¹⁵² Vgl. Schweiger, 1993, S. 36.

¹⁵³ Vgl. Kühnel, 1981, S. 8.

¹⁵⁴ Brunner, Otto: Die geschichtliche Stellung der Städte Krems und Stein in: Brunner, Otto (Hg.): Krems und Stein. Festschrift zum 950-jährigen Stadtjubiläum, Krems 1984, S. 98.

Die gesamte Stadtbefestigung war schlussendlich gegen Ende des 19. Jahrhunderts abgebrochen, bis auf das Steiner Tor, welches 1876 durch den Erhaltungseinsatz mehrerer Kommissionen vom Abriss verschont geblieben war und heute das Kremser Wahrzeichen darstellt. Durch die gesprengten Grenzen setzte in der Stadt Krems eine Welle städtebaulicher Veränderungen ein. Ein Teil dieser gründerzeitlichen Stadtausweitung war neben der Schaffung neuer Verkehrsachsen, Zubauten und Neubauten, auch die Zuschüttung des Donauarmes 1891 zwischen der Stadt und der Insel Werd. Diese Baumaßnahmen wirkten sich stark auf das Stadtbild von Krems aus, so konnten in den Folgejahren viele neue Bauplätze geschaffen, rasche Anstiege der Bevölkerung verzeichnet und etliche Vorstädte eingemeindet werden.¹⁵⁵

Es erfolgte der Bau der Ringstraße mit dichten Wohnbaublöcken. Weiter entstanden zahlreiche öffentliche Bauten, das Bahnhofsareal, einige Industriegebäude zur Arbeitsplatzschaffung, Arbeiterwohnungen und der Stadtpark, welcher durch die Ringstraße geteilt wird und „als Transformation des von Bebauung freigehaltenen und unmittelbar vor der alten Stadtbefestigung liegenden Vorfeldes gesehen werden kann.“¹⁵⁶



Abb. 27: geplante Stadterweiterung Krems, 1745

¹⁵⁵ Vgl. Kühnel, 1981, S. 9.

¹⁵⁶ Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2007, S. 24.

3.1.2 ZEITGENÖSSISCHE STADTEINGÄNGE

Nach der Analyse der Stadtstrukturen von Krems und der Suche nach den Stadteingangstypen, welche einen zeitgenössischen Stadteingang wahrnehmbar machen, ist zu erwähnen, dass diese Stadteingänge, welche nachfolgend auch verortet werden, eine Art Momentaufnahme in der Stadt Krems darstellen und diese sich im Laufe der Zeit auch wieder verändern können. Beispiele für diese Veränderungen könnten Entwicklungen im Mobilitätsverhalten oder Erneuerungen der Verkehrsstrukturen darstellen. Weitere Wandlungen der zeitgenössischen Stadteingänge wären zum Beispiel zusätzliche Verdichtungen an den Stadträndern, die eine Verlagerung der Grenzstrukturen wie die Verschiebung von Übergangsbereichen zwischen bebauten Gebieten und der Landschaft bewirken könnten.

Verortung der wahrnehmbaren Stadteingänge

Die Verortung der Stadteingänge von Krems wird anhand der thematischen und der städtebaulichen Analyse durchgeführt. Da sich die Standorte eines wahrnehmbaren Stadteinganges immer an zusammentreffenden Standorten von Stadteingangsstrukturen und Stadteingangselementen befinden, werden nun alle Stadt(eingangs)strukturen und Stadteingangselemente, welche im Stadtgebiet verortet wurden, überlappt und ergeben somit den Standort eines wahrnehmbaren Stadteinganges. In Krems gibt es demnach zwanzig Stadteingänge, welche erkennbar sind.

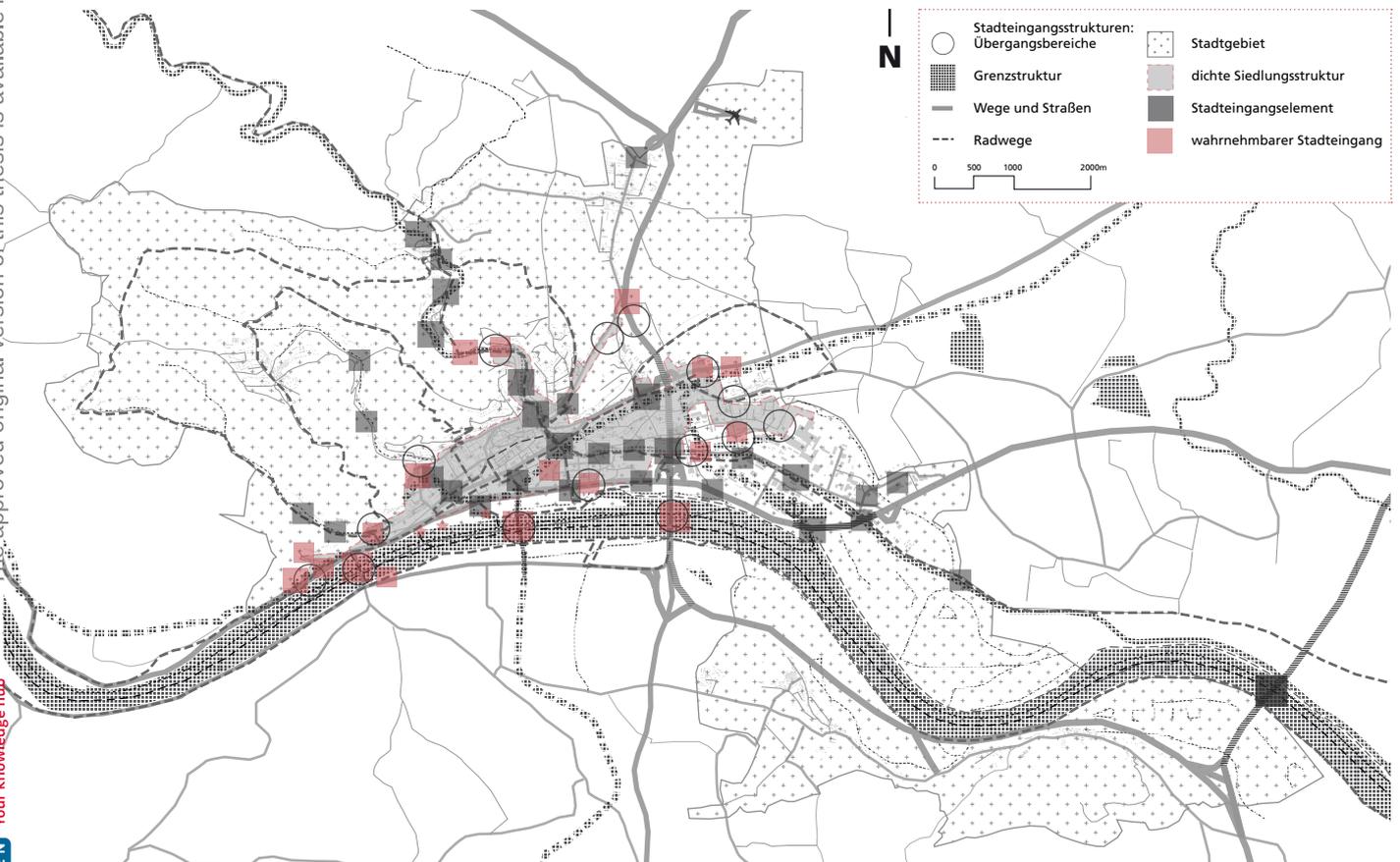


Abb. 28: Verortung der zwanzig wahrnehmbaren Stadteingänge im Kremser Stadtgebiet

Die ermittelten Standorte der wahrnehmbaren Stadteingänge werden nun zur besseren Beurteilung anhand der Stadteingangselemente verortet und im weiteren Verlauf mittels Plänen und Standortaufnahmen, beschrieben. Zusätzlich werden die Stadteingänge in zwei Kategorien eingeteilt: in die Stadteingänge für den motorisierten Verkehr und die für den Fuß- und Radverkehr. Fünf der zwanzig wahrnehmbaren Stadteingänge können von allen Verkehrsteilnehmenden benutzt werden.

Bei den Stadteingängen für den motorisierten Verkehr werden alle Verkehrsmittel mit Motor berücksichtigt. Dies betrifft im Fall von der Mittelstadt Krems den motorisierten Individual-, Bus-, Bahn- und Schiffsverkehr.

Die Stadteingänge für den Fuß- und Radverkehr betreffen sowohl Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, als auch alle weiteren Verkehrsmittel, welche ohne Motor betrieben werden und auf einem Fuß- oder Radweg verkehren dürfen. Hingegen für den motorisierten Verkehr alle vier Stadteingangselemente relevant sind, kommen für den Fuß- und Radverkehr nur die Elemente der Brücken und die der Knotenpunkte in Frage.

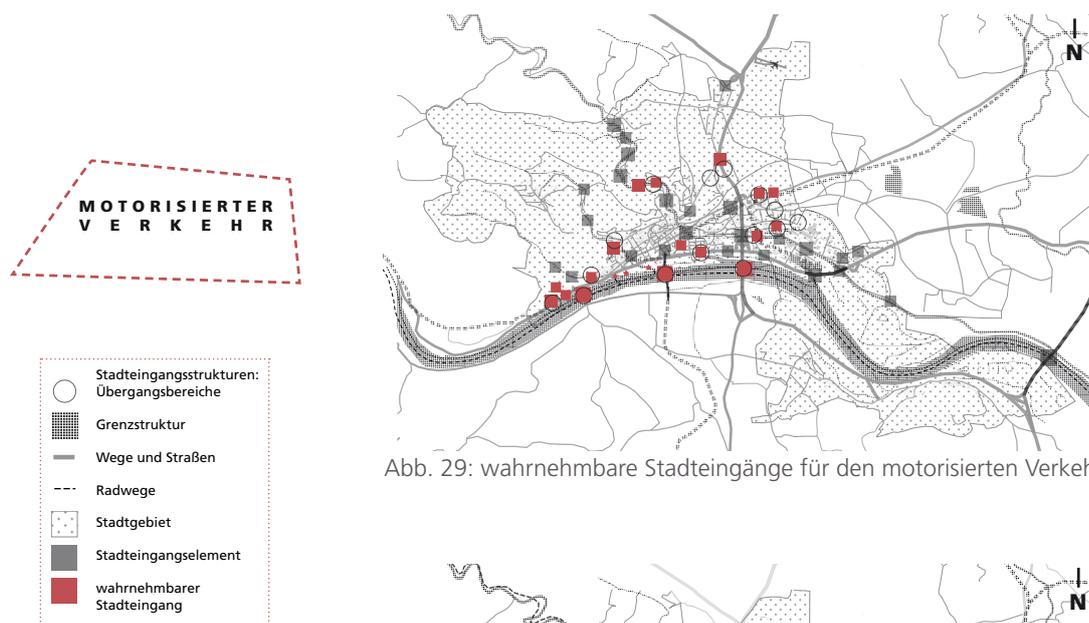


Abb. 29: wahrnehmbare Stadteingänge für den motorisierten Verkehr



Abb. 30: wahrnehmbare Stadteingänge für den Fuß- und Radverkehr

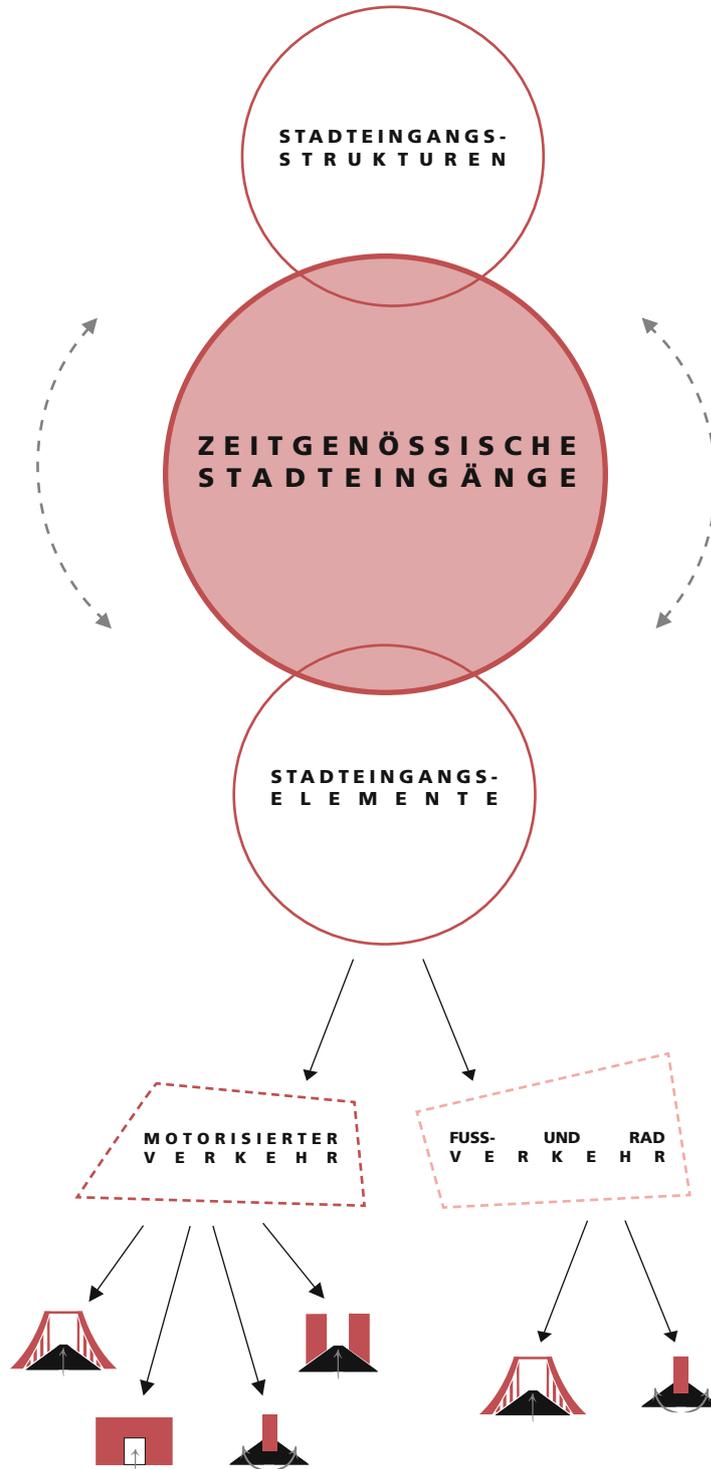


Abb. 31: zeitgenössische Stadteingänge, Einteilung der Stadteingangselemente

**MOTORSIERTER
VERKEHR**

**B
R
Ü
C
K
E
N**

**S
T
A
T
I
O
N
E
N**

**K
N
O
T
E
N
P
U
N
K
T
E**

**S
T
R
I
P
S**

MOTORISIERTER
 VERKEHR

B
 R
 Ü
 C
 K
 E
 N

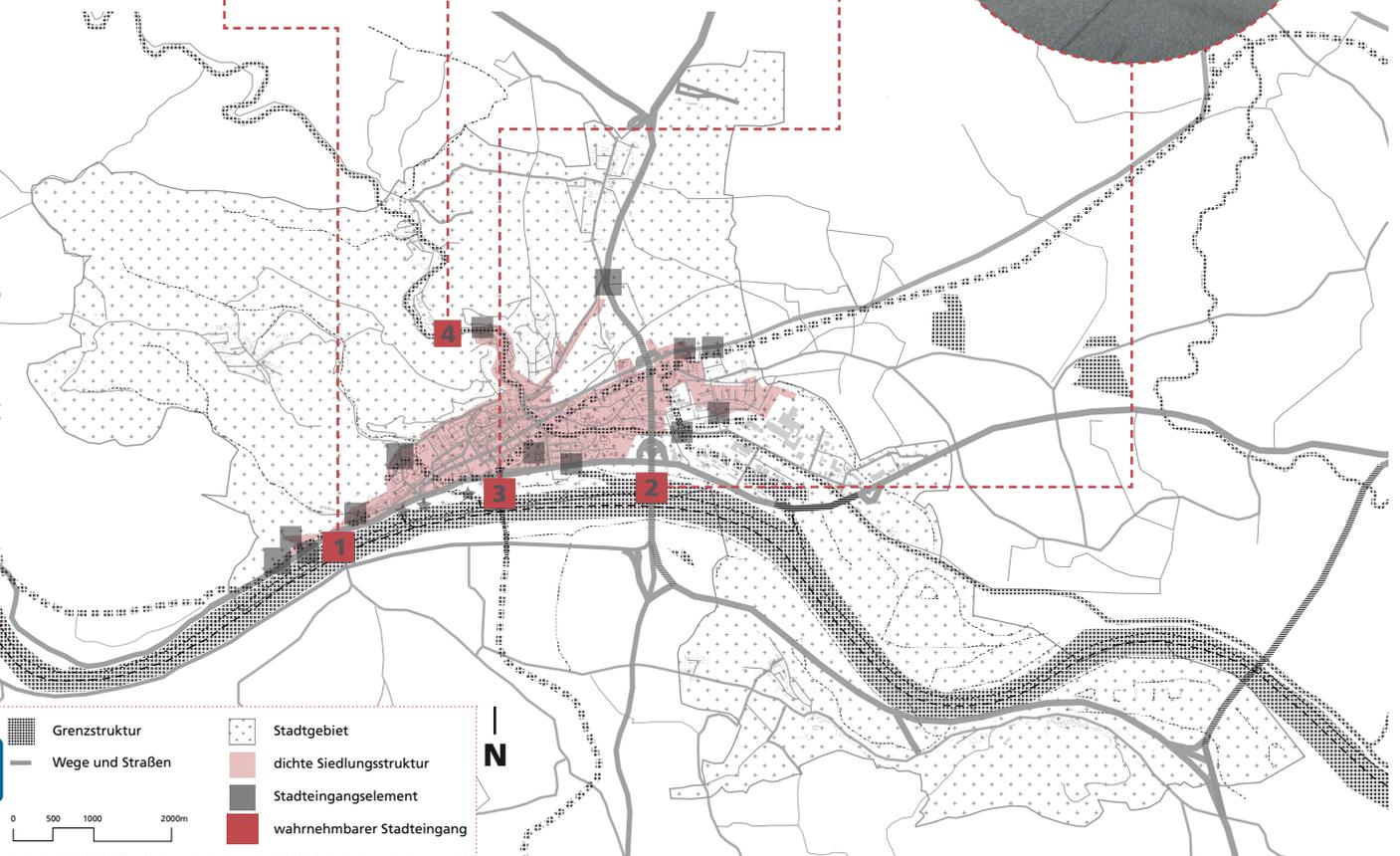


Abb. 32: Verortung der wahrnehmbaren Stadteingänge, motorisierter Verkehr, Brücken

Die Stadt Krems kann von vier wahrnehmbaren Stadteingängen über Brücken mit motorisierten Verkehrsmitteln erschlossen werden.

Einer dieser Stadteingänge (**1**) ergibt sich bei Überquerung der Mauterner Brücke und befindet sich im Westen in der Katastralgemeinde Stein. Eine Überfuhr mit Booten in Stein besteht schon seit 1463 und bildet eine wichtige Verbindung zu der von der Donau getrennten Stadt Mautern. Der Bau der gegenwärtigen eisernen Brücke wurde 1895 fertiggestellt und stellt seitdem ein bedeutungsvolles Landmark dar.¹⁵⁷ Durch die Überquerung der Donau durchdringt man körperlich wie gedanklich eine Schwelle, welche wie ein Tor zur Stadt wirkt. Das Gebiet rund um die Brücke ist sehr städtisch geformt und man hat einen eindrucksvollen Blick auf Krems.

Ebenso über einen wahrnehmbaren Stadteingang (**2**) kann die Stadt über die Donaubrücke, auch Sankt Pöltner Brücke genannt, erreicht werden. Die Donaubrücke befindet sich im Süden der Stadt im Stadtteil Mitterau und bildet eine der wichtigsten Nord-Süd Verbindungen Richtung Sankt Pölten. Sie wurde 1971 eröffnet, als Autobahnbrücke gebaut und ermöglicht einen eindrucksvollen Blick auf die Gesamtstadt, sodass bei der Überquerung die Eingangssituation wahrgenommen wird. Das Gebiet nach der Donaubrücke ist städtisch geprägt und definiert den Übergang vom Waldgebiet zur urban strukturierten Stadt. Die Brücke selbst überbrückt einen Teil des Überschwemmungsgebietes und den Donauarm, welcher an dieser Stelle bereits relativ breit ist.¹⁵⁸

Ebenfalls eine Stadteingangsbrücke (**3**) über die Donau bildet die Eisenbahnbrücke. Die Brücke für die Bahnreisenden verläuft von Sankt Pölten kommend direkt ins Zentrum der Stadt. Sie befindet sich im südlichen Teil, bildet die einzige Zugverbindung Richtung Sankt Pölten und wurde 1889 eröffnet.¹⁵⁹ Das Gebiet rund um die Eisenbahnbrücke ist sehr städtisch strukturiert, es befinden sich gute Verkehrsanbindungen in der Nähe, sowie die Endhaltestelle am Kremser Hauptbahnhof. Der Stadteingang definiert einen Übergang zwischen Landschaft und dichter Bebauung.

Den nördlichen wahrnehmbaren Stadteingang (**4**) bildet die eiserne Schmittbrücke in der Katastralgemeinde Rehberg und markiert den Zugang zwischen Kremstal, Langenloiser Berg und Kreuzberg. Die Brücke trägt den Namen der an diesem Standort bis 1960 existenten „Leder- und Schuhfabrik Schmitt“.¹⁶⁰ Der Stadteingang überbrückt den Kreamsfluss, welcher bis ins Stadtinnere fließt. Die Brücke formt ein kleines Landmark und steht am Wechsel zwischen der dörflichen Vorstadtstruktur zur städtisch geprägten Innenstadt.

¹⁵⁷ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 221-224.

¹⁵⁸ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Donaubrücke_Krems

¹⁵⁹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Kremser_Eisenbahnbrücke

¹⁶⁰ Vgl. <https://www.weinbergwandern.at/region/kremstal/kremser-rieden-und-wanderkarte-wanderung-13-kreamsflussweg/>

MOTORISIERTER VERKEHR

S T A T I O N E N



Abb. 33: Verortung der wahrnehmbaren Stadtengänge, motorisierter Verkehr, Stationen

An vier zeitgenössischen Stadteingängen ist Krems mittels Stationen zugänglich.

In Krems an der Donau befinden sich zwei Bahnhöfe, wobei der wichtigste der Kremser Hauptbahnhof ist. Der 1871 erbaute Kopfbahnhof bildet den Bahnknotenpunkt für die 1872 eröffnete Franz-Josefs-Bahn Richtung Wien, die 1889 eröffnete Bahnstrecke nach Sankt Pölten und die 1909 eröffnete Wachaubahn.¹⁶¹ Dieser Stadteingang (1) befindet sich direkt im Zentrum und wurde 2004 renoviert und teilweise umgebaut. Der Hauptbahnhof ist ebenfalls Ausgangspunkt der vier Kremser Stadtbuslinien, der regionalen Buslinien und einem Taxistandplatz.¹⁶² Vom Bahnhof hat man direkten Blick auf die Altstadt. Der zweite Bahnhof als Stadteingang (2) befindet sich im Stadtteil Förthof der Katastralgemeinde Stein und ist eine Station für die Wachaubahn. Der Bahnhof wurde gemeinsam mit der Wachaubahn 1909 eröffnet und bietet einen direkten Blick auf die Donau und die Mauterner Brücke in Stein.¹⁶³ Der zeitgenössische Stadteingang in Förthof befindet sich in der Übergangszone von Landschaft zur urban geprägten Stadt.

Die Stadteingänge (3) übers Wasser befinden sich alle im Süden der Stadt in der Katastralgemeinde Stein. Es gibt sechs Schiffsanlegestellen für Ausflugsschiffe, einen Anlegeplatz für Motorboote und einen Hafen. Die Schiffsanlegestellen werden als ein Stadteingang zusammengefasst, da sie sich alle auf der gleichen Donauseite und in unmittelbarer Nähe zueinander befinden. Der zeitgenössische Stadteingang über die Anlegestellen wird durch das 2011 eröffnete Schifffahrts- und Welterbezentrum „das Tor zur Wachau“ mitgestaltet. Ein über 80 Meter langes spektakuläres Tor erwartet wie ein Flügel die Besuchenden und leitet diese zum Welterbezentrum. Die Idee war, eine „Landung als dynamische Schwelle zwischen der Donau und der Landschaft zu schaffen“.¹⁶⁴

Die größte der Anlegestellen ist die Donaustation Nummer 24 und wird von der lokalen Linien- und Charterschiffahrt angefahren. Des Weiteren gibt es noch die Donaustationen Nummer 23, 25, 33, 39 und die Anlegestelle der MS Mariandl.¹⁶⁵ Alle Donaustationen befinden sich direkt am Donau-Radweg Nord und in unmittelbarer Nähe zum Schifffahrts- und Welterbezentrum, von dem man in die Altstadt von Stein gelangt. Ein weiterer Stadteingang (4) übers Wasser erfolgt über den Kremser Yachthafen im Süden der Stadt am östlichen Tor der Wachau. Der Yachthafen wird vom Wassersportverein Krems betrieben und befindet sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Donau-Radweg Nord und dem Welterbezentrum Wachau.¹⁶⁶

Die wahrnehmbaren Stadteingänge übers Wasser befinden sich alle am Wechsel zwischen Landschaft zur urban geprägten Katastralgemeinde Stein.

¹⁶¹ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 231-235.

¹⁶⁶ Vgl. <http://www.wsvk.at/>

¹⁶² Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Krems_an_der_Donau

¹⁶³ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 235.

¹⁶⁴ <https://najjar-najjar.com/projects/civic-projects/unesco-krems-marine/>

¹⁶⁵ Vgl. <http://www.donaustationen.at/anlegestellen/krems-24/>

MOTORSIERTER VERKEHR

KNOTENPUNKTE



Abb. 34: Verortung der wahrnehmbaren Stadteingänge, motorisierter Verkehr, Knotenpunkte

Krems an der Donau kann von sieben wahrnehmbaren Stadteingängen für den motorisierten Verkehr über Knotenpunkte im Straßenverkehr erschlossen werden.

Ein Stadteingang **(1)** über einen Knotenpunkt ist der Kreisverkehr im Stadtteil Förthof im Westen von Krems. Der Kreisverkehr hat drei Aus- beziehungsweise Einfahrten, wobei nur die Einfahrt von der Wachau kommend als Stadteingang definiert wird. Die erste Ausfahrt des Kreisverkehrs bildet die Fortführung der Bundesstraße B3 und über die zweite Ausfahrt gelangt man ins Zentrum von Stein oder auf die Mauterner Brücke Richtung Mautern. Der Knotenpunkt bildet die erste wahrnehmbare Geschwindigkeitsänderung nach Dürnstein in der Wachau und befindet sich am Wechsel zwischen Landschaft und der städtisch geprägten Katastralgemeinde Stein.

Ebenfalls ein Knotenpunkt als wahrnehmbarer Stadteingang **(2)** bildet der Bahnübergang in Stein von den Katastralgemeinden Egelsee oder Scheibenhof kommend. Der Knotenpunkt befindet sich am Wechsel von einem dörflich geprägten Gebiet zur urbanen Zone in Höhe der Donauuniversität und kurz vor dem Schifffahrts- und Welterbezentrums Wachau.

Ebenfalls ein Stadteingang **(3)** über einen Geschwindigkeitswechsel stellt die im Norden liegende Kreuzung in der Katastralgemeinde Gneixendorf dar. Sie besteht aus einer Ampelanlage auf der Bundesstraße B37 aus Norden kommend und befindet sich kurz vor dem Übergang zur Donaubrücke. Die Kreuzung ist der erste Geschwindigkeitswechsel von Norden und hat eine Abfahrt in den noch ländlich geprägten Stadtteil Am Steindl. Der Knotenpunkt befindet sich zirka hundert Meter höher als das Stadtzentrum und ermöglicht somit einen anziehenden Blick auf die urbane Stadt Krems.

Der Kreisverkehr in der Katastralgemeinde Landersdorf im Osten der Stadt Krems von der Krems-Land Gemeinde Rohrendorf kommend bildet auch einen Knotenpunkt als Stadteingang **(4)**. Der Kreisverkehr befindet sich genau beim Übergang vom ländlichen Gebiet mit Einfamilienhäusern zur urbanen Stadt.

Der wahrnehmbare Stadteingang **(5)** auf der Donau Bundesstraße Richtung Krems Stadtzentrum wird ebenfalls von einem Knotenpunkt definiert. Die Ampelanlage befindet sich im Übergangsbereich der Schnellstraßen zerschneidenden Landschaft zum urban geprägten Stadtteil Mitterau in Höhe der Feuerwehr.

Ein weiterer Stadteingang **(6)** über einen Knotenpunkt befindet sich im Industriegebiet im östlichen Stadtteil Lerchenfeld. Diese Stadteinfahrt in Form eines Kreisverkehrs beschreibt den Übergang der Industriezone in den dicht besiedelten städtischen Stadtteil Lerchenfeld.

Ebenfalls einen zeitgenössischen Stadteingang **(7)** bildet der Knotenpunkt im Stadtteil Mitterau vom Stadtteil Lerchenfeld kommend. Der Stadtzugang befindet sich am Übergang der Industriezone zur dichten Bebauungsstruktur.

MOTORISIERTER
 VERKEHR

S
 T
 R
 I
 P
 S

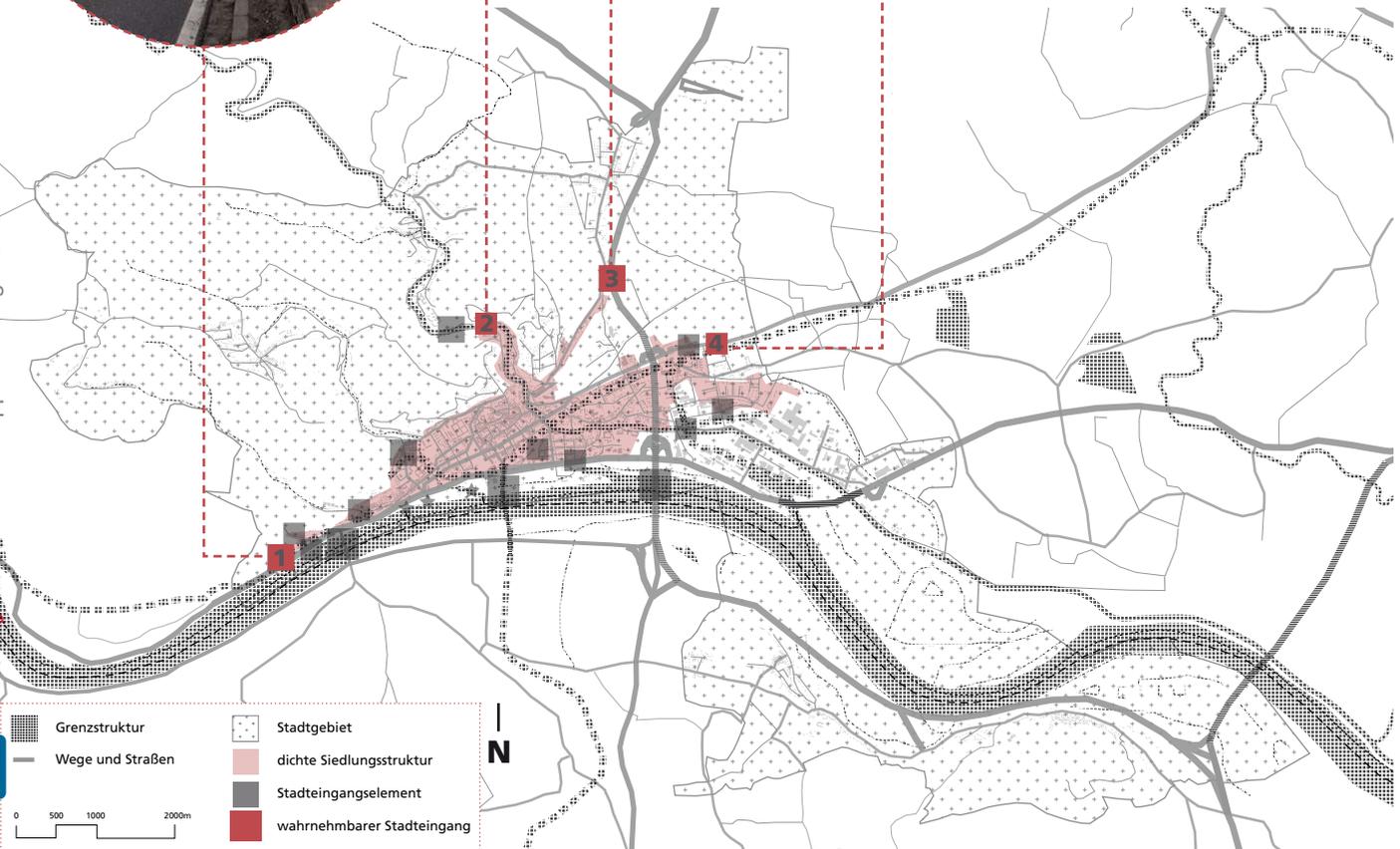


Abb. 35: Verortung der wahrnehmbaren Stadteingänge, motorisierter Verkehr, Strips

Über Strips am Straßenrand stehen den motorisierten Verkehrsteilnehmenden vier wahrnehmbare Stadteingänge zur Verfügung, an denen die Stadt Krems betreten werden kann.

Einen wahrnehmbaren Stadteingang **(1)** über Strips am Straßenrand bildet die Bundesstraße B3 von der Wachau kommend. Dieser Stadteingang wird von einer Tankstelle und zwei Werbetafeln, sowie einem Restaurant und dem Ansitz Förthof begleitet. Diese Einfahrt befindet sich am Wechsel zwischen der ländlich geprägten Wachau und der urbanen Katastralgemeinde Stein und ermöglicht zudem auch einen ersten Blick auf die Mauterner Brücke, was diesen Stadteingang zusätzlich verstärkt.

Ebenfalls von Strips begleitet wird der Stadteingang **(2)** in der Katastralgemeinde Rehberg, der aus einer Tankstelle und Werbetafeln, sowie einem Café besteht. Diese Stadteinfahrt liegt neben dem Kremsfluss und definiert den Übergang der ländlich geprägten Katastralgemeinde Rehberg zum dicht bebauten Stadtteil Altstadt in der Katastralgemeinde Krems.

Als zeitgenössischer Stadteingang **(3)** mit spalierstehenden Strips am Straßenrand, wird auch die Stadteinfahrt in der Katastralgemeinde Gneixendorf bezeichnet. Dieser Stadteingang wird von einem Imbiss und einer Tankstelle begleitet und markiert den Übergang von der ländlichen mit Abfahrten zerschnittenen Prärie zur urbanen Stadt.

Eine weitere erkennbare Stadteinfahrt **(4)**, welche von Strips begleitet wird, ist die Einfahrt über die Wiener Straße nach der Krems-Land Gemeinde Rohrendorf. Die dichtgereihten Werbetafeln stehen am Übergang zwischen Einfamilienhaussiedlungen und urban geprägter Stadt. Dieser Eingang definiert ein eindrucksvolles Beispiel von Einfamilienhäusern, welche direkt neben großen Betriebsanlagen und Gewerbebetrieben stehen.

**FUSS- UND RAD
V E R K E H R**

**B
R
Ü
C
K
E
N**

**K
N
O
T
E
N
P
U
N
K
T
E**

B
R
Ü
C
K
E
N

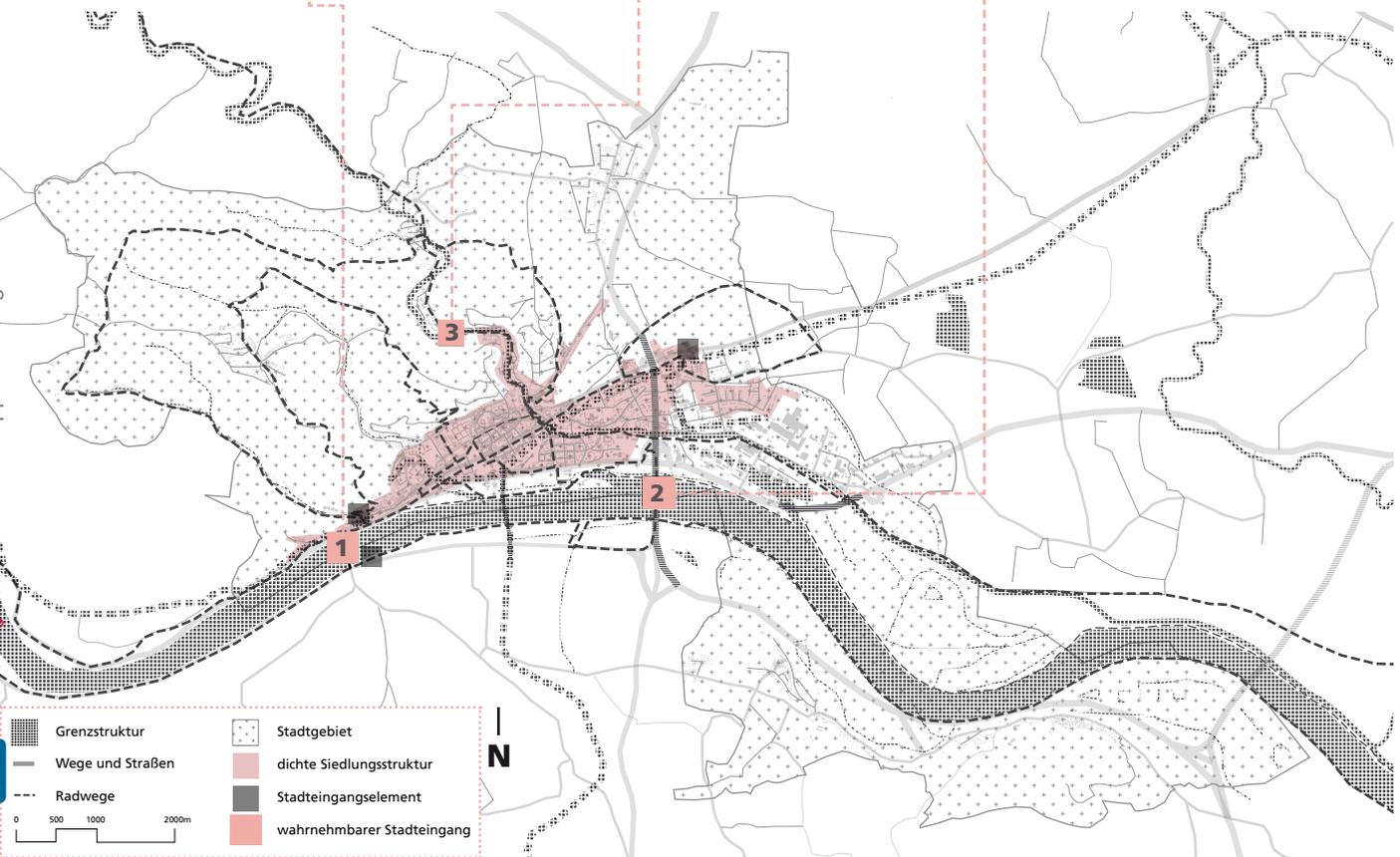


Abb. 36: Verortung der wahrnehmbaren Stadteingänge, Fuß- und Radverkehr, Brücken

Die Stadt ist über drei wahrnehmbare Stadteingänge über Brücken für den Fuß- und Radverkehr zugänglich.

Ein Stadteingang (**1**) für den Fuß- und Radverkehr ist die Mauterner Brücke, welche über die Donau führt. Der Geh- und Radweg befindet sich an beiden Brückenseiten und schließt in Stein an den Donau-Radweg Nord an. Die Brücke befindet sich am Wechsel zwischen Landschaft neben der Donau zur urban geprägten Katastralgemeinde Stein.

Ebenfalls ein zeitgenössischer Stadteingang (**2**) über eine Brücke, für den Langsamverkehr, ist die Donaubrücke. Die Brücke die vorwiegend für den motorisierten Verkehr als Ingenieursbauwerk gebaut wurde, kann aber auch mittels Fahrrad oder zu Fuß überquert werden. Die 1971 eröffnete Autobahnbrücke bietet zudem an beiden Seiten einen direkten Anschluss an den Donau-Radweg Nord und Süd. Die Brücke ist die einzige Möglichkeit vom Donau-Radweg in diesem Bereich über die Donau zu kommen und befindet sich im Übergangsbereich zwischen Landschaft und dichter Bebauung.

Eine weitere Stadteingangsbrücke (**3**) für den Fuß- und Radverkehr ist die sich in Rehberg befindende Schmittbrücke. Die Stahlfachwerk Brücke verläuft über dem Kremfluss und schließt direkt an den Kremstal-Radweg an. Die Brücke steht in der Überganszone von der ländlich geprägten Katastralgemeinde Rehberg zum urbanen Stadtteil Krems Altstadt.

FUSS- UND RAD
 VERKEHR

KNOTENPUNKTE

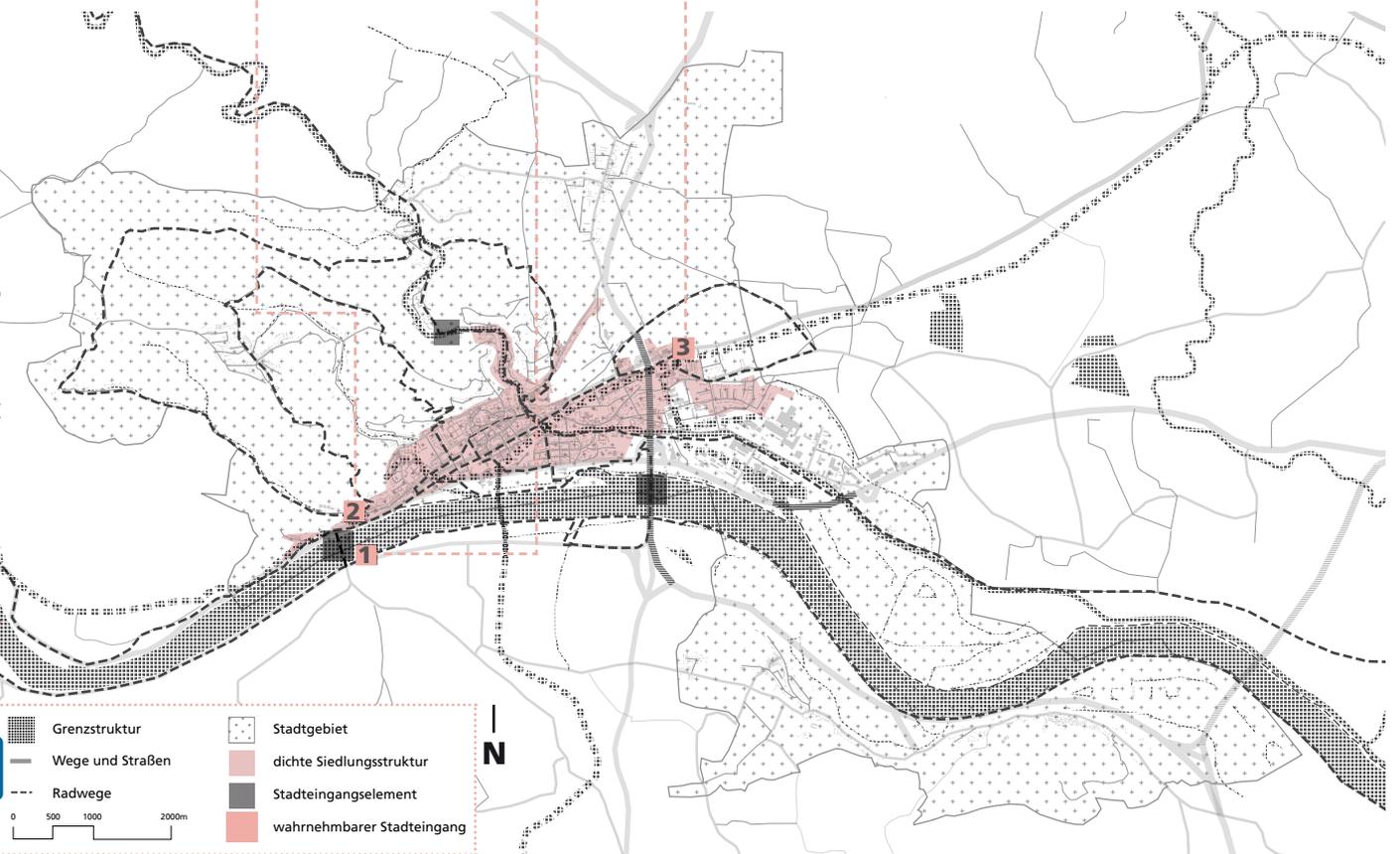


Abb. 37: Verortung der wahrnehmbaren Stadteingänge, Fuß- und Radverkehr, Knotenpunkte

Krems an der Donau kann von drei erkennbaren Stadteingängen für den Fuß- und Radverkehr über Knotenpunkte erschlossen werden.

Einen zeitgenössischen Stadteingang (**1**) als Knotenpunkt für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind bildet der Zugang Richtung Mauterner Brücke vom Donau-Radweg Süd. Dieser Geschwindigkeitswechsel ist die einzige Möglichkeit in diesem Bereich über die Donau zu gelangen. Der Zugang wird über eine barrierefreie Niveauänderung seitlich oder durch Treppen für zu Fuß Gehende ermöglicht und befindet sich im Wechsel zwischen Landschaft und urbaner Stadt.

Der zweite wahrnehmbare Stadteingang (**2**) über einen Radweg befindet sich in Stein und zwar von Norden kommend. Den Knotenpunkt bildet ein Bahnübergang, wo die Wachaubahn für zirka 50 Meter aus dem Berg hervortritt und den Radweg kreuzt.

Der Knotenpunkt am Kreisverkehr in der Katastralgemeinde Landersdorf von der Krems-Land Gemeinde Rohrendorf kommend bildet ebenfalls einen Stadteingang (**3**) für den Fuß- und Radverkehr. Der Kreisverkehr befindet sich am Weinviertel-Radweg genau beim Übergang vom ländlich geprägten Gebiet mit Einfamilienhäusern zur urbanen Stadt.

Stadteingänge mit Potenzial

Nach Bestimmung, wo sich die wahrnehmbaren Stadteingänge in Krems befinden, können nun die für den weiteren Verlauf meine Diplomarbeit relevanteren ‚Stadteingänge mit Potenzial‘ aufgezeigt werden. Diese Stadteingänge sind Zugänge, welche als solche nicht erkenn- oder wahrnehmbar sind. Diese liegen an Stadteingangsstrukturen wie Verkehrsstrukturen oder Grenzstrukturen und Übergangsbereichen zwischen Bebauungsstrukturen, haben jedoch keine sichtbaren Stadteingangselemente, welche sie als wahrnehmbare Stadteingänge kennzeichnen.

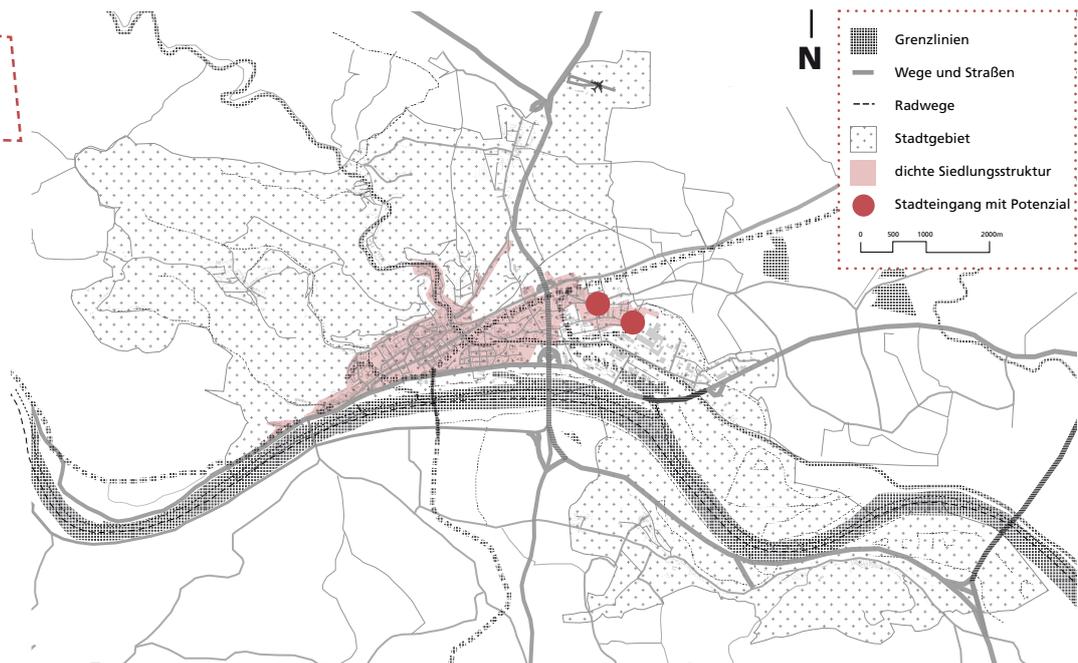


Abb. 38: Stadteingänge mit Potenzial, motorisierter Verkehr

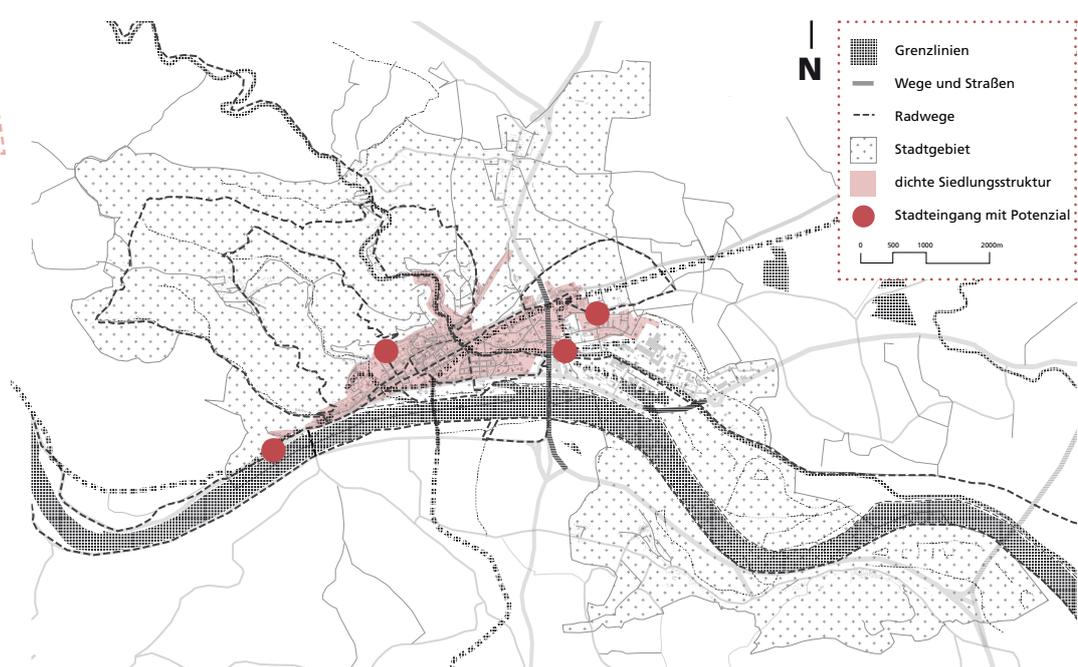


Abb. 39: Stadteingänge mit Potenzial, Fuß- und Radverkehr

Für den motorisierten Verkehr ergeben sich demnach zwei Stadteingänge mit Potenzial im Stadtteil Lerchenfeld, welche nicht wahrnehmbar sind. Auf den Radwegen hingegen sind es vier Stadteingänge mit Potenzial, welche sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Schlussfolgernd kann also gesagt werden, dass die meisten zeitgenössischen Stadteingänge generell auf den motorisierten Verkehr ausgelegt sind und sich nur wenige wahrnehmbare zeitgenössische Stadteingänge auf den Geh- und Radwegen befinden. Aber nicht nur bei den Stadteingängen, auch bei der Orientierung im Kremser Stadtgebiet wird der Langsamverkehr vernachlässigt. Die Orientierung ist jedoch eine besonders wichtige Funktion von Stadteingängen und betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Die Orientierbarkeit einer Stadt ist eines der wesentlichen Elemente um einen Stadtgrundriss zu verstehen. Deshalb sollte ein Stadteingang immer leicht erkennbar sein und die Orientierung sollte sowohl beim Eintritt als auch beim Austritt einer Stadt sichtbar sein.¹⁶⁷ Die bedeutendste Orientierungslinie in Krets ist die Donau, welche das Stadtgebiet durchquert und ein nahezu ständiger Begleiter ist. Aber auch der Kretsfluss dient als Bezugslinie und zieht sich, anders als die Donau, auch durch das Kremser Innenstadtgebiet.

Ebenso sind an Radwegen Defizite in Form der Vernetzung aufgefallen. Die Vernetzung ist eine weitere wesentliche Funktion von Stadteingängen des 21. Jahrhunderts. Aktuelle Stadteingänge sollen Bereiche einer Stadt miteinander verbinden und dazu beitragen, dass sich Siedlungsstrukturen vernetzen können. Dies funktioniert in Krets aktuell aber nur für die südlichen und westlichen wahrnehmbaren Stadteingänge und nur für die des motorisierten Verkehrs. Die Stadtzugänge an den Fuß- und Radwegverbindungen bekommen im gesamten Stadtgebiet nur sehr wenig Aufmerksamkeit. Stadteingänge fungieren aber als wichtige Kontakträume und sollten deshalb wahrnehmbar und sichtbar sein. Ebenso sind Stadteingänge Verdichtungszone zwischen Wegen und Straßen, welche den Wechsel zwischen der Stadt und dem Land beziehungsweise zwischen bebauten Siedlungsbereichen und Naturräumen ermöglichen. Die Neugestaltung der Stadteingänge sollte eine bessere Struktur der Straßen und des Wegenetzes für alle Benutzenden sowie attraktive Freiräume in den Randgebieten bewirken.¹⁶⁸

Ziel

Schwerpunkt des Entwurfsteils ist demnach die Fokussierung auf die nicht wahrnehmbaren Stadteingänge für den Fuß- und Radverkehr, welche sich über das gesamte Stadtgebiet verstreuen. Wichtig ist, die Stadteingänge sichtbar zu machen und dabei die zwei wichtigen Funktionen wie die Orientierung zu stärken und die Vernetzung zu den anderen Stadtteilen herzustellen.

¹⁶⁷ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012 S. 9.

¹⁶⁸ Vgl. Magistrat Wiesbaden, 2012 S. 9.

Projektstandorte von Stadteingängen mit Potenzial

Nach der Entscheidung den Fokus auf den Fuß- und Radverkehr zu richten, werden nun die vier Stadteingänge mit Potenzial für den Langsamverkehr gegenübergestellt und einer als weiterer Projektstandort ausgewählt. Zwei der vier Stadteingänge liegen im Osten der Stadt Krems nämlich im inhomogenen Stadtteil Lerchenfeld, ein Stadteingang befindet sich im Zentrum von Krems und ein weiterer handlungsbedürftiger Stadteingang befindet sich im Westen von der Wachau kommend.

- 1 Der erste Stadteingang liegt am Weinviertel-Radweg an der Verdichtungszone zwischen der Einfamilienhausstruktur von Landersdorf zu dichter Bebauung.
- 2 Der zweite Stadteingang befindet sich am Donau-Radweg Nord neben der Grenzlinie Kremfluss, vor dem Stadtteil Mitterau und bildet den Übergangsbereich der Industriezone zu dichter Bebauung von Lerchenfeld kommend.
- 3 Der dritte Stadteingang ist auf der Steinterrassen-Strecke am Übergangsbereich von ländlicher zu dichter Bebauung in der Nähe der Kremser Altstadt.
- 4 Der vierte Stadteingang ist von der Wachau kommend und liegt am Donau-Radweg Nord, abgeschirmt von der Donau zwischen Förthof und der Bundesstraße B3. Der Zugang befindet sich genau am Übergangsbereich zur Steiner Altstadt.

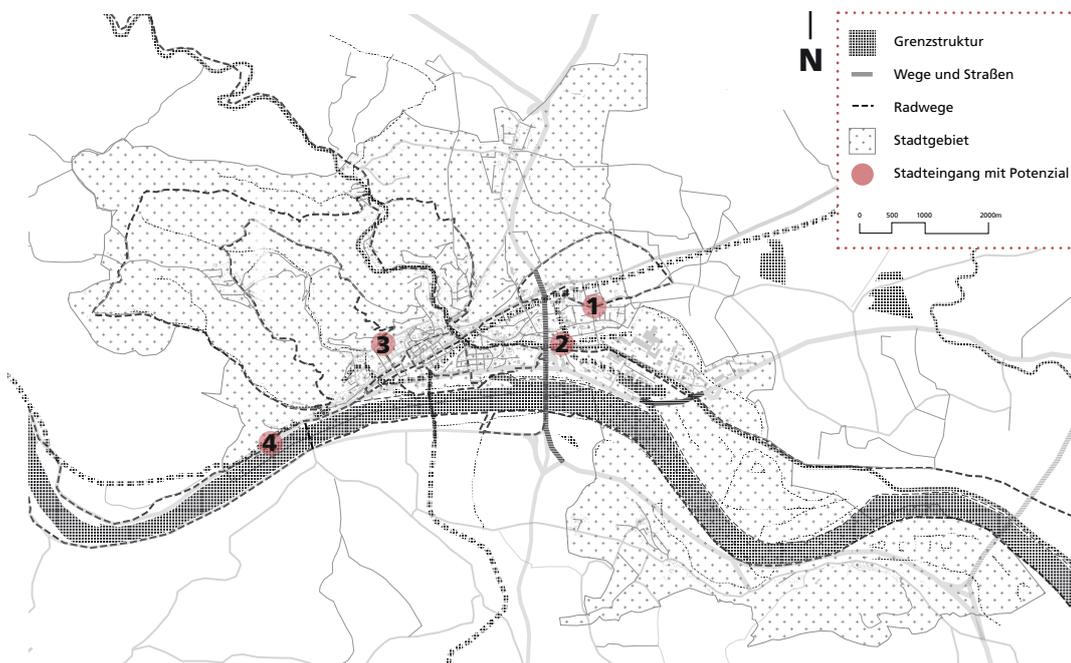


Abb. 40: Vier Stadteingänge mit Potenzial für den Fuß- und Radverkehr

Standortauswahl

Der Standort (2) liegt am Donau-Radweg Nord: Der Donau-Radweg verläuft in diesem Bereich aber nicht, wie der Name vermuten lassen würde, neben der Donau, sondern neben dem Kreamsfluss. Der Kreamsfluss fließt dort vom Industriegebiet Lerchenfeld bis zur Innenstadt. Da es sich beim Kreamsfluss um eine Grenzstruktur direkt neben Übergangsbereichen handelt (Grenzlinie Kreamsfluss und der Übergangsbereich zwischen Industriezone zu dichter Bebauung) wird der Standort (2) als Stadteingang mit dem größten Potenzial gesehen und sein Standort im Stadtteil Lerchenfeld näher betrachtet.

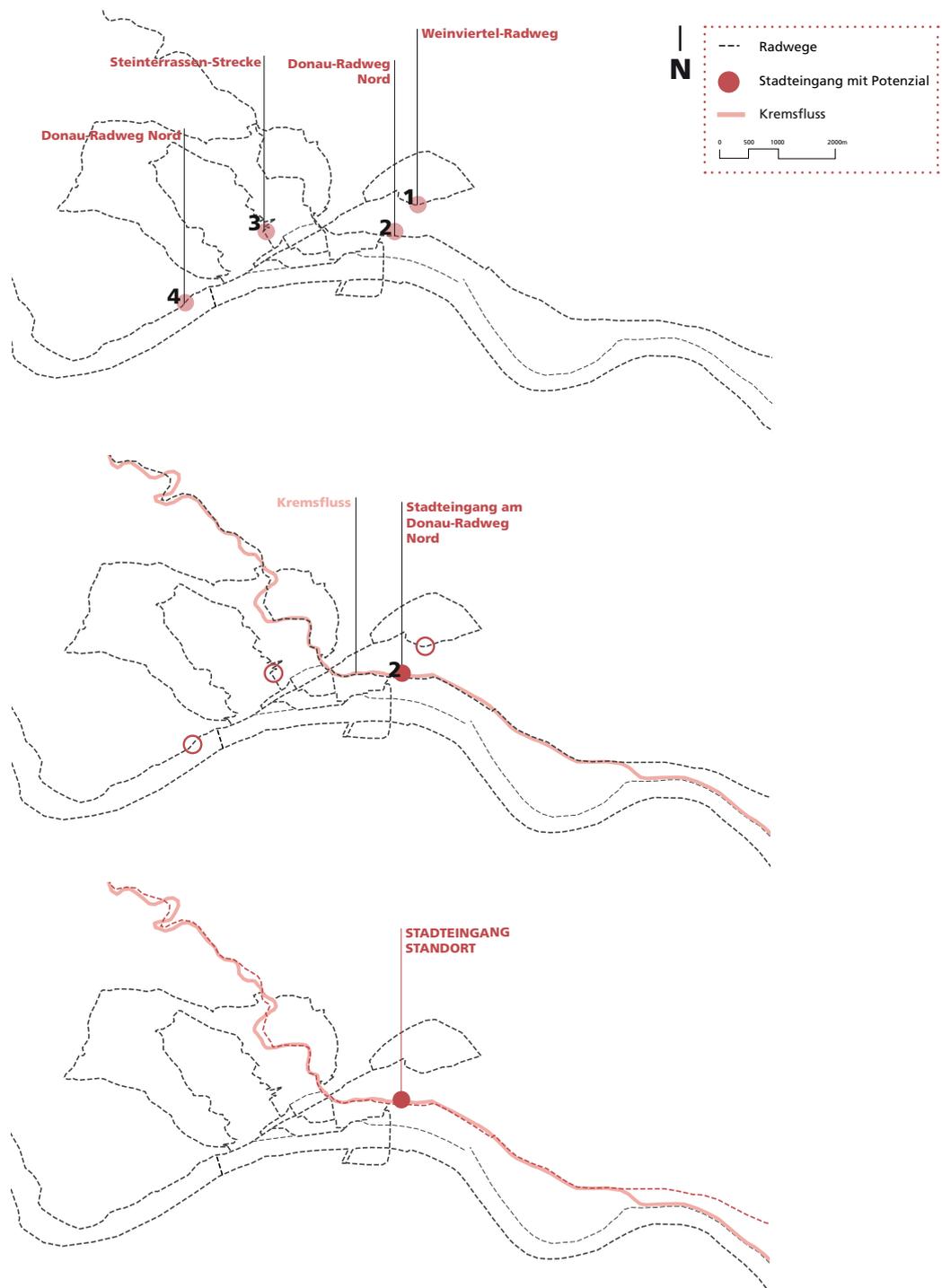


Abb. 41: Standortauswahl des Stadteinganges mit größtem Potenzial

3.2 KREMSFLUSS: Grenzlinie als Potenzial

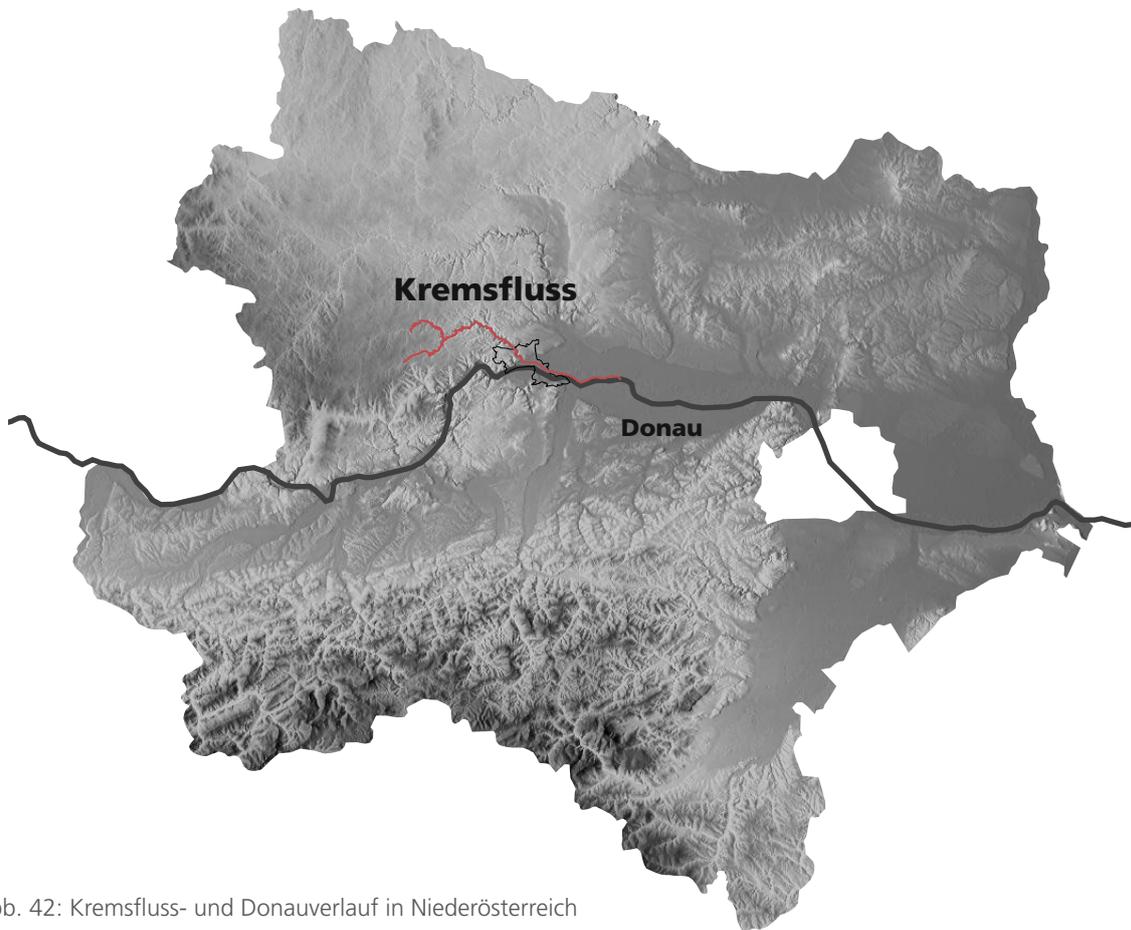


Abb. 42: Kremsfluss- und Donauverlauf in Niederösterreich

Der Kremsfluss vereinigt sich aus zwei Flüssen, nämlich der Großen und der Kleinen Krens, ist insgesamt 81 Kilometer lang und fließt in Niederösterreich. Die ‚Große Krens‘ entsteht in Bad Traunstein und durchläuft den Weyerteich bei Ottenschlag. Die ‚Kleine Krens‘ entspringt zwischen Roggenreith und Höllerbrand. In östlicher Richtung durchfließen die beiden Flüsse das Granithochland und knapp unter der Burg Hartenstein erfolgt die Vereinigung zur ‚Krens‘. Die Krens, auch Kremsfluss genannt, verläuft weiter durch das Kremstal und tritt kurz vor der Stadt Krens aus der Granit- und Gneislandschaft hervor. Der Kremsfluss fließt durch Krens an der Donau und mündete ursprünglich auch nahe dem Kremser Industriehafen in die Donau, wurde aber gleichzeitig mit dem Bau des Donaukraftwerkes Richtung Altenwörth verlegt.¹⁶⁹

¹⁶⁹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Große_Krens

Kremsfluss in der Stadt Krems

Da der Kremsfluss in Krems quer durch Teile des Kremstals, die Altstadt und das Industriegebiet fließt, nimmt er gerade auch in diesen Bereichen einen hohen Stellenwert ein. Der Fluss bildet eine Grenzlinie durch das Stadtgebiet und trennt teilweise Stadtteile voneinander. Zusätzlich bildet der Kremsfluss, durch seine Nähe zu den Stadtteilen, die Verbindung zwischen der Stadt und der Landschaft. Der Bereich in der Altstadt und teilweise Richtung Kremstal sind bereits als Naherholungsort bekannt und die Uferzonen werden dort vor allem für Sport- und Freizeitaktivitäten genutzt.

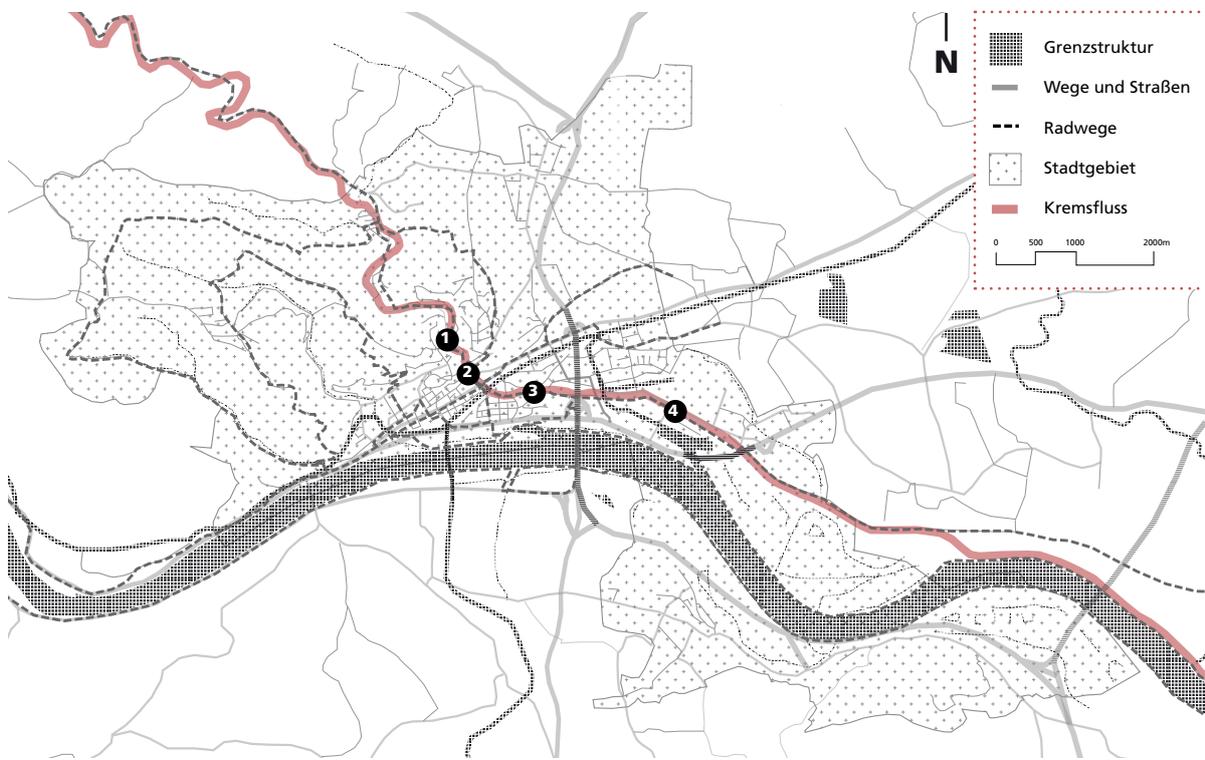


Abb. 43: Verlauf des Kremsflusses in Krems



Abb. 44: Fotos des Kremsflusses in Krems

Die Aufwertung im Bereich der Altstadt und Kremstal wurde 2011 bis 2013 im Zuge des neuen Hochwasserschutzes umgesetzt und die Uferzonen werden nun durch neue Freiflächen als Naherholungsort benutzt. Entlang des Kremsflusses entstanden an beiden Uferseiten durchgängige Fuß- und Radwege und durch Auf- sowie Abgänge wurden die Verbindung und der Übergang zwischen Stadt, Ufer und Wasser hergestellt. Flussfindlinge markieren den Weg, um zu Aktionsräumen wie Tische oder Sitzbänke zu gelangen und die Idee war, dass viele Menschen diese Plätze als Kommunikationsorte nutzen können.¹⁷⁰ Die aufgewertete Kremsfluss-Uferzone endet jedoch vor dem Stadtteil und Industriegebiet Lerchenfeld. Doch gerade in diesem nicht gestalteten Teil verläuft der Donau-Radweg Nord neben dem Kremsfluss, welcher durch hohe Böschungen und teilweise einschneidende Bahngleise vom Radweg abgetrennt ist. Zusätzlich ist auch der Donau-Radweg durch Bahn- und Schwerverkehr sowie durch Industriezufahrten beeinträchtigt.

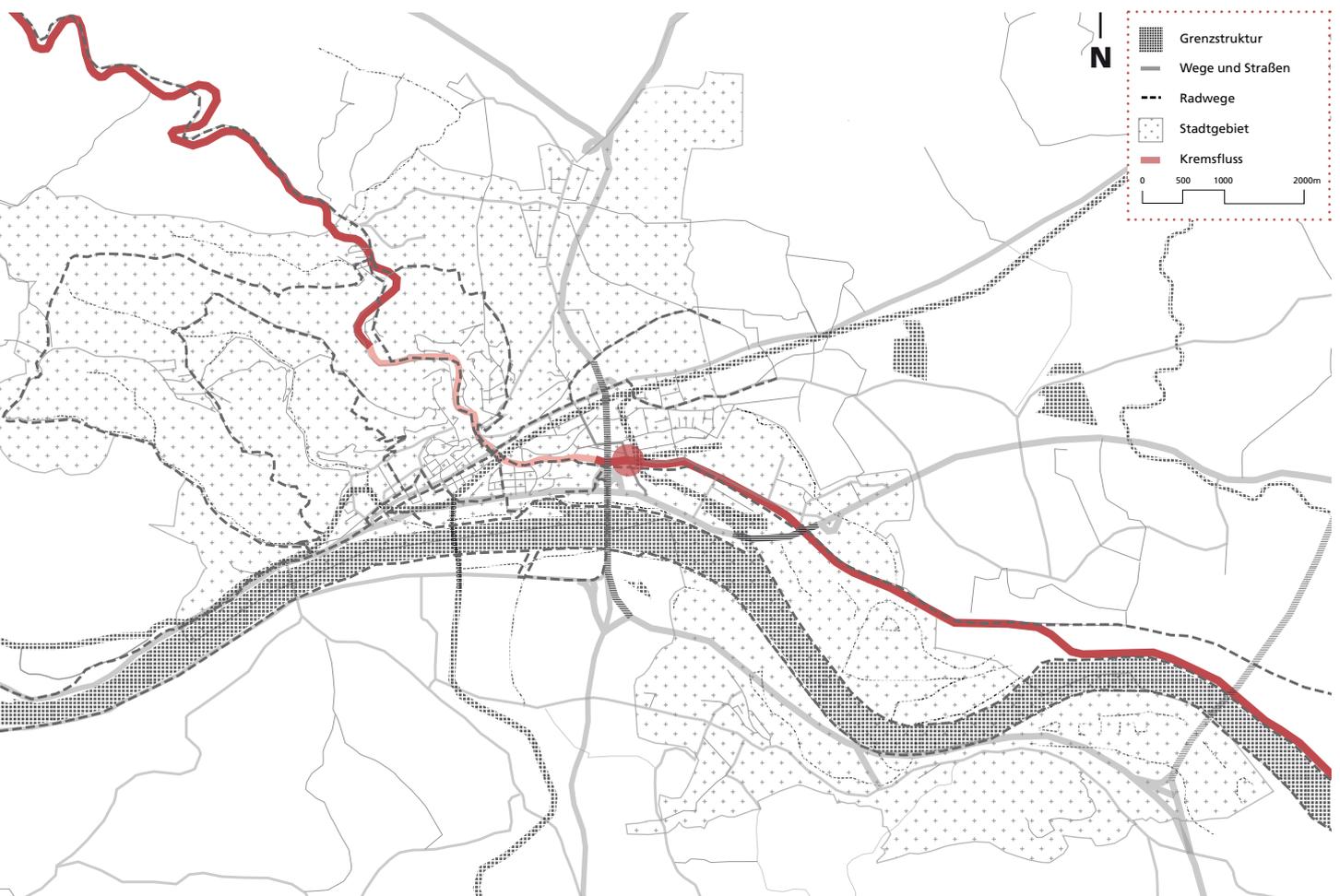


Abb. 45: Kremsfluss mit aufgewertetem und nicht aufgewertetem Teil

- aufgewertet:
 zugänglich,
 Sitzgelegenheiten
- nicht aufgewertet:
 naturbelassen,
 unzugänglich
- Stadteingang

¹⁷⁰ vgl. <https://sam-architects.at/hochwasserschutz-kremsfluss/>

Kremsfluss und Stadteingang als Potenzial

Am Donau-Radweg Nord im Industriegebiet befindet sich kein wahrnehmbarer zeitgenössischer Stadteingang für den Fuß- und Fahrradverkehr. Der Kremsfluss verläuft zwar neben dem Donau-Radweg, hat aber keinen direkten Bezug zu diesem. Die Krems hätte aber großes Potenzial für die Verlegung des Donau-Radweges direkt zur Uferzone des Kremsflusses. Es könnte so neben einem wahrnehmbaren Stadteingang direkt am Kremsfluss auch die Verbindung zwischen Stadtraum und Flussraum hergestellt werden. Außerdem würde der Fluss durch seine Nähe zu den Wohnsiedlungen und dem Hauptplatz Lerchenfelds eine große Freizeitfunktion darstellen. Durch Verbindungen zum Gewerbepark im Osten und der Altstadt von Krems im Westen würde eine aufgewertete Uferzone um den Kremsfluss in Lerchenfeld eine perfekte Alternative zu den bestehenden unattraktiven Wegen und Freiräumen darstellen sowie die Stadt Krems von Ost nach West für den Fuß- und Radverkehr uneingeschränkt verbinden.

Die abgebildete Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The illustrated original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

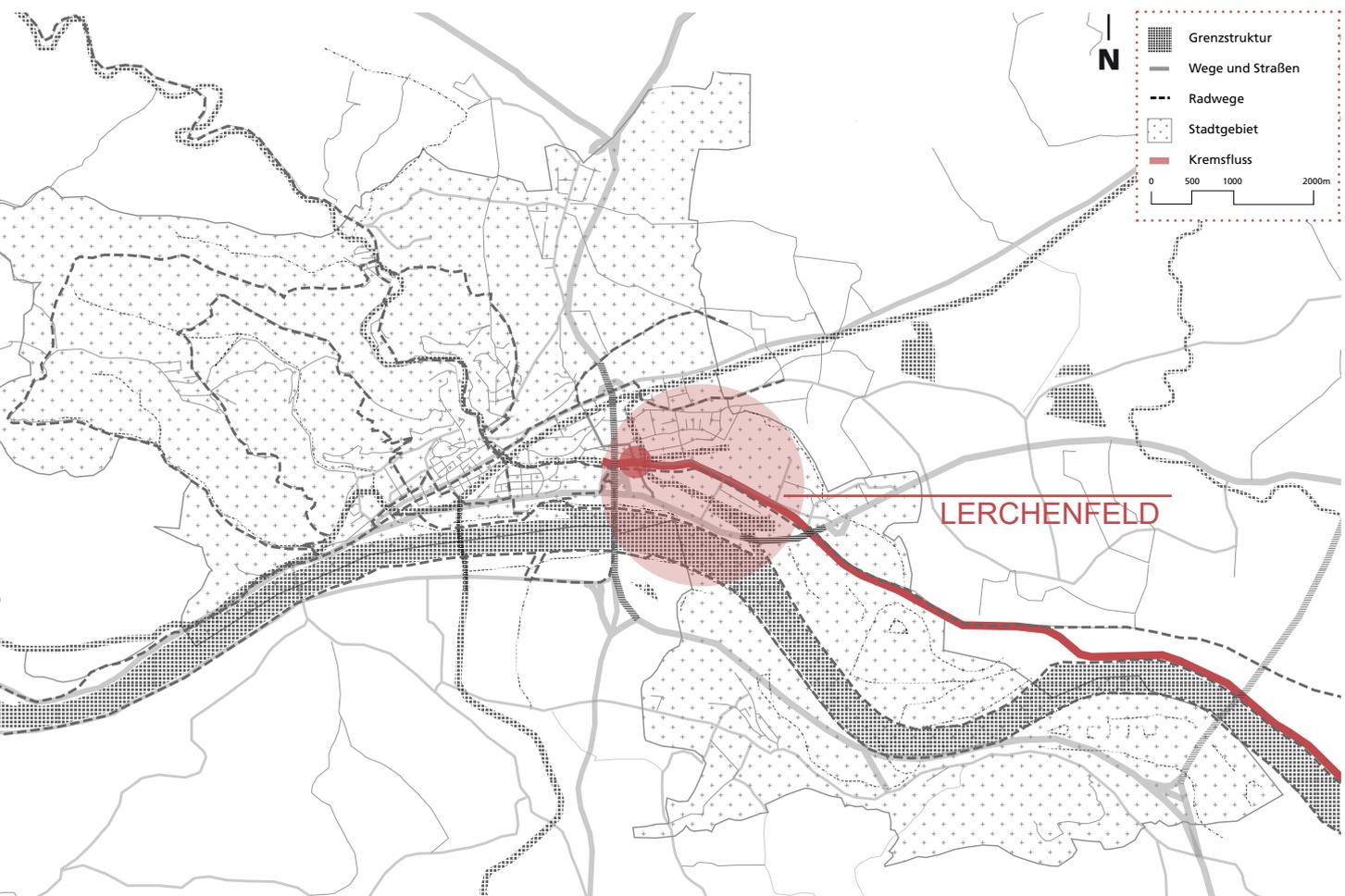


Abb. 46: Kremsfluss mit Projektstandort in Lerchenfeld

- nicht aufgewertetes Kremsflussufer in Verbindung mit Stadteingang Donau-Radweg Nord im **STADTTEIL LERCHENFELD**
- Stadteingang

3.3 LERCHENFELD: Projektstandort

Der Stadtteil Lerchenfeld befindet sich im Osten der Stadt Krems und besteht aus den unterschiedlichsten Bebauungsstrukturen wie einem Industriegebiet, Gewerbepark, Wohnhaussiedlungen sowie einem großen Donau-Auen Sumpfgebiet. Lerchenfeld wurde als Arbeitersiedlung für die heutige Voestalpine AG und den Donauhafen zu Beginn des Zweiten Weltkrieges gewissermaßen aus dem Nichts errichtet. Das aus der Steiermark nach Krems verlegte Industrieunternehmen bewirkte, dass viele Arbeiterfamilien nach Krems übersiedelten. Dies spiegelt sich heute noch in einigen Straßennamen und Firmenbezeichnungen wider.¹⁷¹



Abb. 47: Stadtteil Lerchenfeld mit Bebauungsstruktur

¹⁷¹ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 279.

Die vielen unterschiedlichen sozialen Schichten und Stadtstrukturen in Lerchenfeld verursachen häufig Spannungen und Konflikte. Zudem hat sich Lerchenfeld im Laufe der Jahre regelrecht zu einer Industriezone direkt neben den Wohnarealen entwickelt. Dies führt natürlich zu Problemen sowie zu Lärm- und Geruchsbelästigungen, zum Teil durch die Fabriken selbst, aber auch durch den zunehmenden Verkehr. Dies hat schlussendlich eine verminderte Wohnqualität zur Folge.¹⁷²

Leider besteht auch in Lerchenfeld ein Nachholbedarf der Infrastrukturen, damit der Stadtteil mit der Innenstadt besser verknüpft wird. Das Gebiet ist zwar seit Kurzem auch an das Stadtbusliniennetz angebunden, es wird jedoch nur im 120-Minuten-Takt angefahren. Des Weiteren bilden einerseits die Schnellstraße S5 und andererseits die Industrie eine Barriere und trennen den Wohnstadtteil Lerchenfeld von den Freiräumen wie dem Krennsfluss oder der Donau.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



¹⁷² Vgl. Frühwirth, 2004, S. 33.

Öffentliche Räume in Lerchenfeld

Die öffentlichen Räume in Lerchenfeld werden wenig von den Bewohnenden benutzt, die Donau und der Kremsfluss sind leider im Bereich des Stadtteils weder zugänglich noch attraktiv und die vorhandenen Parks und Plätze sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens problematisch.

Im Mittelpunkt des Stadtteils zwischen Wohnen, Gewerbe und Industrie gibt es den Lerchenfelder Hauptplatz mit wichtigen Geschäften und Einrichtungen, welcher jedoch durch die Straßenführungen und Parkflächen völlig unstrukturiert ist, was ihn unattraktiv und gefährlich, speziell für Kinder, macht. Der Platz wird eher als Durchgangsort zu den Geschäften verwendet, aber kaum jemand wird beim Verweilen angetroffen. Einige Geschäfte und Institutionen verstecken sich auch hinter einem Park und werden deswegen auch nur von Ortskundigen besucht. Der Park hat zwar einige Sitzgelegenheiten, aber durch die unübersichtliche Bepflanzung und Gestaltung lädt der Park am Hauptplatz nicht wirklich zum Verweilen ein.

Ein weiterer Park befindet sich versteckt hinter der Wohnhausanlage beim Hauptplatz und grenzt an Gewerbebetriebe. Der Park Lerchenfeld ist sowohl gepflegt als auch ansprechend gestaltet mit Wegen und Sitzgelegenheiten und beinhaltet einen öffentlichen Kinderspielplatz. Der Park hat viel Potenzial und wird durch seine Nähe zu den Wohnanlagen auch gut genutzt. Die Lage ist aber problematisch, da sich der Park mit Spielplatz zwar neben den Wohnhausanlagen, aber auch angrenzend zu Industrieanlagen und Gewerbebetrieben mit viel Verkehr befindet, was eine potenzielle Gefahr für Kinder darstellt.

In Lerchenfeld gibt es auch einige von der Natur geformte Gebiete. Neben dem Kremsfluss, gibt es auch die Donau-Auen und die Donau-Uferzonen. Östlich des Donauhafens und der Schnellstraße S5 befindet sich das Donau-Auengebiet, welches zum europäischen Naturschutzgebiet Natura 2000 ‚Tullnerfelder Donau-Auen‘ gehört. Der größte Teil der Donau-Auen besteht aus Sumpfbereich und etlichen Teichen, welche sich aus Ausläufer der Donau entwickelten.¹⁷³

Zusätzlich zu den öffentlichen Freiräumen gibt es in Lerchenfeld viele Brachen und ungenutzte Restflächen. Zwei dieser ungenutzten Flächen befinden sich angrenzend zum Lerchenfelder Hauptplatz, eingebettet zwischen Industrie, Gewerbe und Wohnen. Diese Restflächen bestehen aus willkürlich wachsender Wiesenfläche und wilden Bepflanzungen. Die brachliegenden Flächen haben durch die unregelmäßigen Bepflanzungen kaum Zugänglichkeit.

¹⁷³ Vgl. Amt der NÖ Landesregierung, 2009, S. 9.

Wohnen in Lerchenfeld

Das Lerchenfelder Wohngebiet wird von Industrie, Bahn und Gewerbe umgeben, was an den Übergangsbereichen der verschiedenen Nutzungen zu Spannungen führt.

Die Siedlungsmorphologie vom Stadtteil Lerchenfeld beinhaltet unterschiedliche städtebauliche Bebauungsstrukturen wie, der Ennstaler-Siedlung von 1939, die Plattenbausiedlung der 70er Jahre, die Gemeindebauten sowie Einfamilienhaus- und Reihenhaussiedlungen.¹⁷⁴ Der relativ hohe Grünraumanteil des Stadtteils müsste sich eigentlich positiv auf das Stadtbild und die Wohnqualität auswirken. Jedoch sind nur die privaten Gärten durchwegs gut gepflegt und die öffentlichen Freiräume wirken unattraktiv und deren gestalterisches Potenzial ist kaum ausgeschöpft.

Die ‚gemeinnützige Donau-Ennstaler Siedlungsaktiengesellschaft‘, kurz auch GEDESAG, wurde aus einer Notwendigkeit gegründet, nämlich um für die sich aus der Steiermark niedergelassenen Familien, Wohnungen zu schaffen. So wurde 1939 die für den Stadtteil Lerchenfeld so typische Ennstaler-Werkssiedlung gebaut.¹⁷⁵ Die Wohnhöfe bestehen aus jeweils zwei Geschossen mit Garten und sind in einer Art Hofstruktur angelegt, die eine geschützte und ruhige Lage bewirkt. Doch die Wohnungen Richtung Hauptzufahrtsstraße Lerchenfeld sind stark vom motorisierten Verkehr beeinträchtigt und die meisten Vorgärten der Wohnhausanlagen werden als Parkflächen genutzt.

Die Plattenbausiedlung befindet sich direkt an dem Übergangsbereich zur Industriezone und wird durch zwei Hochhäuser gekennzeichnet. Im Stadtteil Lerchenfeld gibt es auch einen durch Einfamilienhäuser geprägten Siedlungsteil, der an die Katastralgemeinde Landersdorf angrenzt beziehungsweise diesen fortführt. Dieser Teil von Lerchenfeld zählt anhand der Bebauungsstruktur zu den ländlich geprägten Zonen, da hier Einfamilienhausreihen mit ein bis zwei Geschossen dominieren.¹⁷⁶

Wohnen in Lerchenfeld ist aber auch durchwegs attraktiv, vorallem durch die vielen Arbeitsplätze, die Nähe zum Gewerbepark und die vielen Dienstleister.

¹⁷⁴ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 244.

¹⁷⁵ Vgl. Frühwirth, 2000, S. 279.

¹⁷⁶ Vgl. Frühwirth, 2004, S. 33.

Barrierewirkung in Lerchenfeld

Lerchenfeld ist durch viele Barrieren wie Plakatwände, Park- und Brachflächen sowie Bahntrassen und Schnellstraßen durchzogen. Die größten Barrieren im Stadtteil Lerchenfeld sind, wie bereits erwähnt, die Industrieflächen. Um Ziele außerhalb der Wohnsiedlung zu erreichen, ist es jedoch unvermeidlich, Industrie- oder Gewerbegebiete zu durchqueren. Doch auch die Bahntrassen der Hafenindustrie Krems, die zu den Industriebetrieben führen, sowie die Schallschutzwände, welche an die Industrieareale angrenzen, bilden Absperrungen im Stadtteil.

Diese Barrierewirkung hat einen großen Nachteil für die in Lerchenfeld lebenden Menschen, da sie den Zugang zu den Naherholungsorten, wie dem Kremsfluss oder der Donau behindern. Des Weiteren sind die Interfaces zwischen Wohnen und Industrie meist zusätzlich durch Plakatflächen oder Zäune verbaut. Für den Fuß- und Radverkehr ist es schwierig diese Behinderungen zu umgehen. Eine direkte fußgängerfreundliche Verbindung zwischen den Wohnstraßen zum Kremsfluss als Naherholungsort ist nicht vorhanden.

Der Zugang vom Lerchenfelder Hauptplatz bis zum Kremsfluss besteht aktuell nur über die stark befahrene Zufahrtsstraße vom Süden und die durch Schwerverkehr belastete Straße ‚An der Schütt‘, aber keine der beiden Straßen verfügt über vollständige und lückenlose Geh- oder Radwege. Zusätzlich ist der Übergang an der Straßenkreuzung zum Donau-Radweg Nord für Radfahrende oder zu Fuß Gehende sehr gefährlich, da die unübersichtlichen Zebrastreifen zu einem nur schwer passierbaren Zugang neben dem Kremsfluss führen. Da der Kremsfluss in diesem Bereich nicht zugänglich ist, muss er über eine Fuß- und Radbrücke überquert werden, erst dann gelangt man zum Donau-Radweg, welcher in diesem Bereich noch zusätzlich von einer Bahntrasse durchkreuzt wird.

Schlussfolgernd lässt sich also sagen, dass es im Stadtteil Lerchenfeld sehr viele zusammenhängende Probleme und Schwachstellen gibt, die nur durch eine Lösung, welche den ganzen Stadtteil miteinschließt, bezwungen werden können. Es wird nicht nur ein neuer Stadteingang entwickelt, sondern es wird eine Vision entworfen, die für eine generelle Aufwertung, bessere Wohnqualität und Nutzung des Stadtteils steht.

**INDUSTRIE UND
SCHWERVERKEHR
ALS BARRIERE**



**GROSSFLÄCHIGER
PARKRAUM**



**KEIN
ZENTRUM**



**LÜCKENHAFTE
FUSS- UND RADWEGE**



**PROBLEME
LERCHENFELD**



**UNGENUTZTE
BRACHFLÄCHEN**



**STARK BEFAHRENE
STRASSEN ALS EINZIGE
ZUGANGSMÖGLICHKEIT**



**KREMSFLUSS-UFER
UNZUGÄNGLICH**



**KEIN SICHTBARER
STADTEINGANG
AM DONAU-RADWEG NORD**

Abb. 48: Probleme in Lerchenfeld

3.4 SZENARIEN

Im Folgenden werden drei von mir entworfene Szenarien zur Neugestaltung von Stadteingängen vorgestellt, welche einerseits für die Sichtbarkeit des unwahrnehmbaren Stadteingangs in Lerchenfeld und gleichzeitig für eine sichere Zugänglichkeit, mehr Wohnqualität und bessere Nutzung des Stadtraumes sorgen sollen.

Industriefreies Lerchenfeld

Der Stadteingang am Donau-Radweg Nord direkt neben den Industriearealen ist kaum wahrnehmbar. Zusätzlich stellen die Industrieflächen eine nur schwer bezwingbare Barriere für den Fuß- und Radverkehr im gesamten Stadtteil dar. Die Industrie wird deshalb verlagert und in die umliegenden Gemeinden ausquartiert.

Der Stadteingang am Donau-Radweg Nord wird durch neue Zugangswege und Knotenpunkte im Lerchenfelder Zentrum besser erkennbar und dessen Wahrnehmung und Erschließung verbessert sich erheblich. Durch die frei werdenden Flächen entstehen neue Frei- und Naturräume. Der Kreamsfluss wird aktiviert und fungiert als neuer Naherholungsort und als neue Stadteingangssachse zu den anderen Stadtteilen. Durch den in Kreams prognostizierten Bevölkerungszuwachs und den Wegfall der gesamten Industrie, kann der Stadtteil verdichtet und neue Wohnungsprojekte verwirklicht werden. Der Stadteingang verlegt sich etwas weiter nach Osten, da sich auch der Übergangsbereich zwischen der dichten Bebauung und der Landschaft verschiebt.

Erschließung



Freiräume



Nutzung

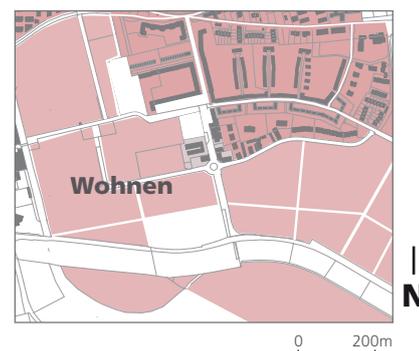


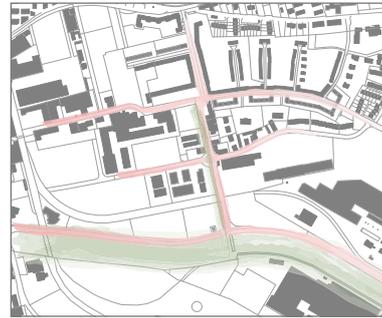
Abb. 49: Szenario 1 industriefreies Lerchenfeld

Lerchenfelder Promenade

Der Stadtzugang für den Fuß- und Radverkehr über den Donau-Radweg Nord ist durch Schwerverkehr und unüberwindbare Barrieren geprägt. Radfahrende oder Menschen zu Fuß haben es aber im gesamten Stadtteil schwer, da Autos einen besonders hohen Stellenwert haben.

Durch eine Aktivierung des Kremsflusses als Stadteingangsachse mit Knotenpunkten und einem neuen Zugangsweg ins Stadtteilzentrum entsteht ein wahrnehmbarer Stadteingang direkt am Kremsflusssufer. Durch Aktivierung der Brachflächen, können im Stadtteil die Parkplätze entfernt und ein neuer Platz sowie neue Zugangswege geschaffen werden. Zusätzlich wird durch Umnutzung der Brachflächen am Kremsfluss der Stadtteil nachverdichtet. Die Erschließung erfolgt über die vorhandenen Zufahrtsstraßen, jedoch wird durch die Entfernung der Parkflächen und Schaffung einer Promenade die Zugänglichkeit zum Zentrum, vor allem für Radfahrende und zu Fuß Gehende, erheblich verbessert. Die Freiräume werden zwar nicht vergrößert, aber es ergibt sich durch die neuen Zugangswege eine gute Verbindung zu den bereits vorhandenen Naturräumen. Da nur die Parkflächen wegfallen und die Industrie bestehen bleibt, hat die Stadt Krens aus wirtschaftlicher Sicht keine Einschränkungen. Durch die Verdichtung neben dem Kremsfluss verschiebt sich der Übergangsbereich zwischen den Bebauungsstrukturen und der Stadteingang verlegt sich zur Brücke beim Übergang Richtung Kremsfluss.

Erschließung



Freiräume



Nutzung

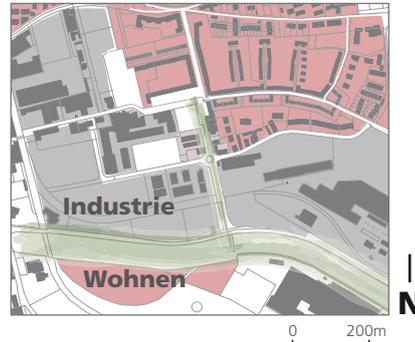


Abb. 50: Szenario 2 Lerchenfelder Promenade

Lerchenfeld schwebt

Kein sichtbarer Stadteingang am Donau-Radweg Nord, die Industrie trennt den Stadtteil Lerchenfeld von den Freiräumen und die vielen Parkflächen und Plakatwände stellen nur einige Probleme im Stadtteil Lerchenfeld dar. Deshalb wird ein Teil Lerchenfelds, vom Hauptplatz bis zum Donau-Radweg Nord und dem Naherholungsort Kremsfluss, mit einer Fuß- und Radbrücke überspannt.

Die Überbrückung hebt den Stadteingang am Donau-Radweg hervor und ermöglicht einen uneingeschränkten Zugang zu den vorhandenen Freiräumen.

Die Industrie kann weiter im Stadtteil bleiben und die Bewohnenden sowie Gäste haben eine barrierefreie Verbindung zur neuen Stadteingangsachse Kremsfluss. Der Stadteingang verlagert sich jedoch an dem Kreuzungspunkt zwischen Zufahrtstraße Lerchenfeld und Zugang zum Kremsfluss und ergibt gleichzeitig ein neues Landmark für den Stadtteil. Damit die vielen vorhandenen Brachflächen ausgeschöpft werden, wird der gesamte Stadtteil verdichtet und die Übergangszonen weiter Richtung Lerchenfeld gezogen. Der zeitgenössische Stadteingang befindet sich dann am Übergang zwischen schwebender Brücke und Donau-Radweg Nord und wird mittels neuem Landmark gekennzeichnet.

Erschließung



Freiräume



Nutzung

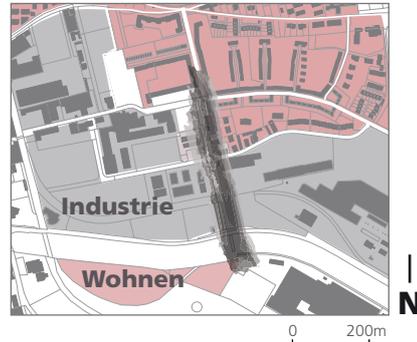


Abb. 51: Szenario 3 Lerchenfeld schwebt

Szenario: **Lerchenfelder Promenade**

Industrie bildet im Stadtteil Lerchenfeld zwar eine mächtige Barriere, aber trotzdem bin ich der Meinung, dass gerade in schweren Zeiten wie aktuell während der Corona-Pandemie eine regionale Produktion und der Erhalt der lokalen Strukturen enorm wichtig sind. Durch diese regionalen Wirtschaftsströme werden Arbeitsplätze geschützt und Perspektiven bleiben bestehen. Des Weiteren gibt es in Lerchenfeld viele Brachflächen, welche ungenutzt sind. Diese Flächen könnten aktiviert und zugänglich gemacht werden.

Eine Überbrückung des Stadtteils wäre sehr kostenintensiv und definitiv unwirtschaftlich, da die vorhandenen Flächen in Lerchenfeld noch nicht ausgeschöpft sind. Es wird also nach der Überprüfung der drei Stadteingangsszenarien deutlich, dass das Szenario: ‚Lerchenfelder Promenade‘ weiterentwickelt wird.



3.5 STRATEGISCHES KONZEPT

Der inhomogene Stadtteil Lerchenfeld ist in der Kremser Stadtstruktur zweifellos eine Besonderheit. Die morphologischen Merkmale, die verschiedenen sozialen Schichten der Bewohnenden sowie das enge beieinander leben inmitten der diversen Strukturen sind nur ein kleiner Überblick der vielen Eigenheiten von Lerchenfeld. Der Stadtteil zeichnet sich ebenfalls durch riesige Industriezonen und Lagerflächen angrenzend an Wohnsiedlungen und Freiräume sowie durch Brachflächen direkt im Stadtteilzentrum aus.

In Krems besteht also besonders an den Übergängen zwischen dem Stadtzentrum und dem Industriegebiet Lerchenfeld Handlungsbedarf, da keine durchgehenden Geh- und Radwege bestehen und Straßen oft als Hindernisse empfunden werden. Auch fehlen zum Teil noch barrierefreie Anschlüsse an den Donau-Radweg Nord, was auf einen mangelnden Ausbau von Infrastrukturelementen in diesem Stadtteil, wie einfachen Gehwegen, zurückzuführen ist. Die vielen Nahversorger oder der Platz rund um das Zentrum, welcher einen wichtigen Aufenthaltsraum für die Bewohnerschaft des Stadtteils darstellt, bieten aber auch Chancen und Entwicklungspotenzial für die Aufwertung des gesamten Stadtteils. Ein weiteres Potenzial besteht im enormen Grünraum und Freizeitangebot, welches aber leider aufgrund der Unattraktivität und schlechter Zugänglichkeit nur eingeschränkt genutzt wird.

Die Nähe zur Donau und dem Kremsfluss bietet ebenfalls abwechslungsreiche Erholungangebote für die Einheimischen und in den aktuell noch ungenutzten Restbebauungsflächen verbergen sich ebenfalls Potenziale für Impulssetzungen im Stadtteil. Es sollten vor allem die bestehenden Barrieren zum direkt angrenzenden Kremsfluss überwunden und die Verbindungen zur Innenstadt aufgewertet werden, um Lerchenfeld besser in die Stadtstruktur zu integrieren und die Entwicklung zu fördern, denn „die hier angesprochenen Stadt- und Siedlungsstrukturen zeichnen sich durchwegs durch eine angemessene Kompaktheit und Dichte, sowie durch bewusst inszenierte Raumbildungen aus.“¹⁷⁷

Ich habe mich deshalb für eine Gesamtaufwertung des inhomogenen Stadtteils Lerchenfeld entschieden, dass durch verschiedene Interventionen umgesetzt wird. Denn die schwierigen Verhältnisse führen zwar zur Unzufriedenheit und zu Spannungen, beinhalten aber auch viele Möglichkeiten und Entwicklungspotenziale.

¹⁷⁷ Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen,
2007 S. 24.

KONZEPTION

VISION: Lerchenfelder Promenade

Die Vision der Lerchenfelder Promenade soll sich vom Lerchenfelder Zentrum bis zum Stadteingang ziehen und den gesamten Donau-Radweg entlang weiter verlaufen. Durch die neue Promenade wird der Stadtteil sicherer für den Fuß- und Radverkehr und es können der Kremsfluss und dessen Uferzone bespielt sowie als neuer Donau-Radweg und Naherholungsort attraktiv genutzt werden.

Der Donau-Radweg Nord führt aktuell nur an Lerchenfeld vorbei, hat keinen wahrnehmbaren Stadteingang und wird von vielen Barrieren durchzogen. Durch das Sichtbarmachen des Stadteinganges am Donau-Radweg mittels eines Stadteingangelements am Kremsfluss, wird das Flussufer aktiviert und der Naturraum zugänglich. Der Stadtzugang wird sichtbar und macht durch seine entschleunigende Wirkung und den Aufenthaltsqualitäten auf den angrenzenden Stadtteil Lerchenfeld aufmerksam. Durch eine Vernetzung zwischen Stadteingang und Lerchenfelder Zentrum mittels neuem Zugangsweg entsteht ein sicheres Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr. Der wahrnehmbare Stadteingang bildet einen Knotenpunkt und soll einerseits die Benutzenden des Donau-Radweges ins Zentrum von Lerchenfeld lotsen und andererseits für die Einheimischen einen attraktiven Naherholungsraum am Kremsfluss bieten. Durch die Neugestaltung des Hauptplatzes Lerchenfeld entsteht ein neuer Anziehungspunkt für alle Gäste und die in Lerchenfeld lebenden Menschen. Durch die bessere Vernetzung der Fuß- und Radwege sollen mehr Menschen zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, um so einen Schritt in Richtung nachhaltigeres Mobilitätsverhalten und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu machen.

Es wird deshalb besonderes Augenmerk auf die Gestaltung von funktionierenden Fuß- und Radwegverbindungen gelegt. Unerlässlich bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist die Schaffung von sozialen Räumen, wie Begegnungs- und Bewegungszonen sowie Aufenthaltsbereichen mit Begrünung. Durch die zukünftige Maßnahme Vision 2040 an den Brachflächen neben dem Kremsfluss kann der Stadtteil verdichtet und die Wohnsituation entschärft werden.

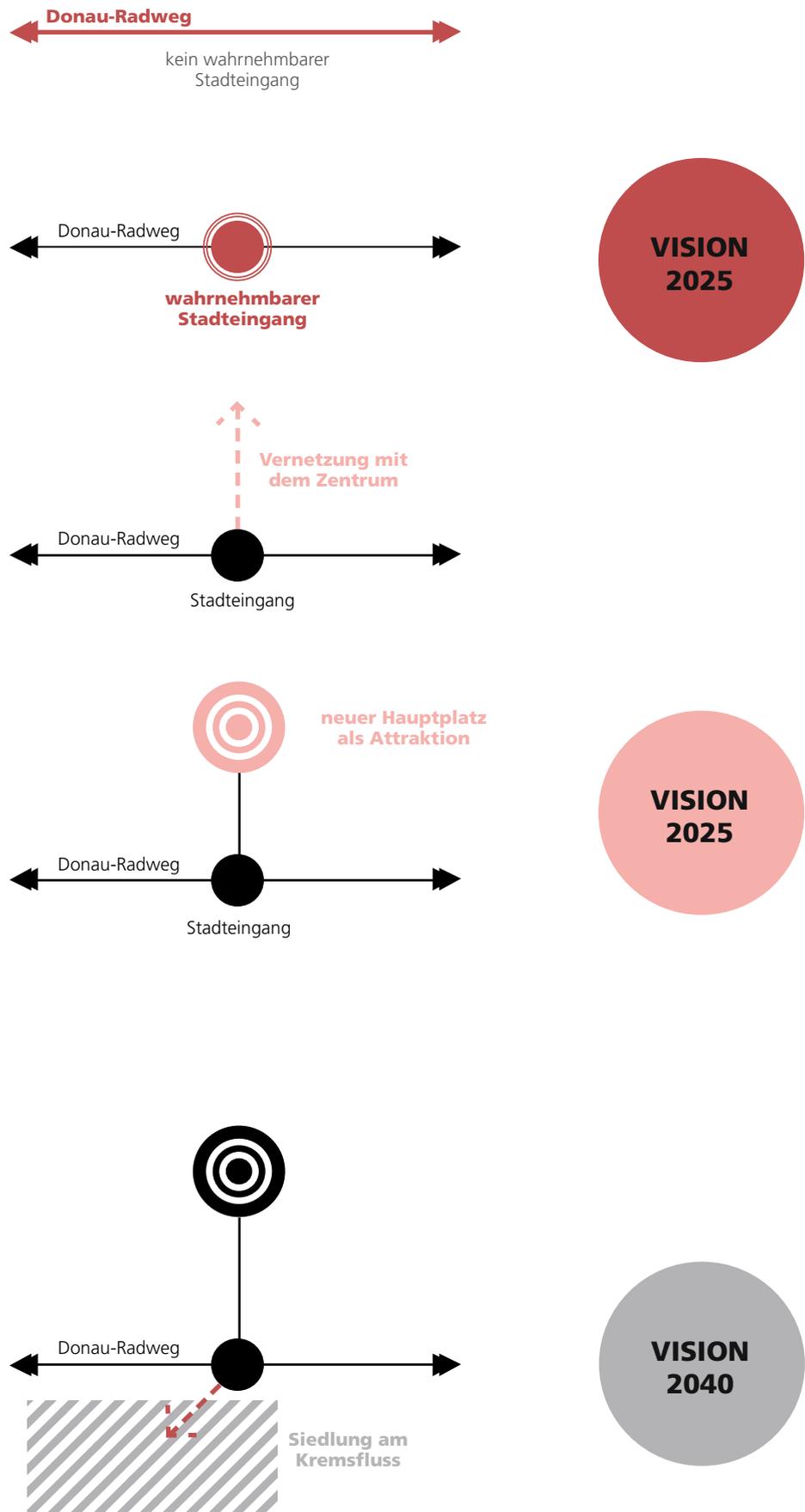


Abb. 52: Konzeptdarstellung Vision: Lerchenfelder Promenade

HAUPTPLATZ

Die Brachfläche im Zentrum wird zum neuen Hauptplatz, somit können neue Räume der Kommunikation geschaffen werden und die Vernetzung mit dem bestehenden Gewerbe gelingen. Durch attraktive Gestaltung wird eine Vernetzung bis zum neuen Stadteingang entstehen und eine Art Sogwirkung inszeniert, welche die Benutzenden des Donau-Radweges ins Stadtteilinnere leitet.

VISION 2025

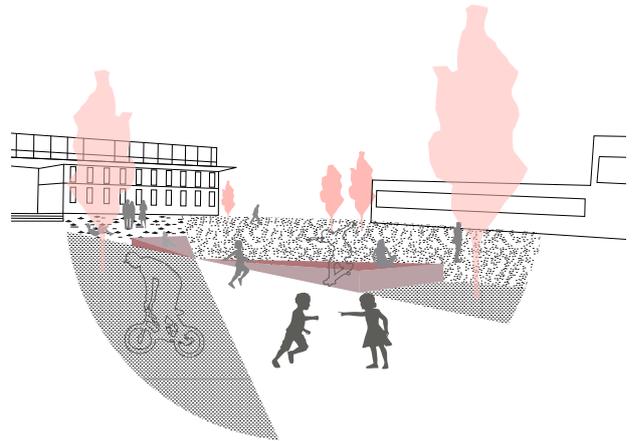


Abb. 53: Grafik-Collage Hauptplatz

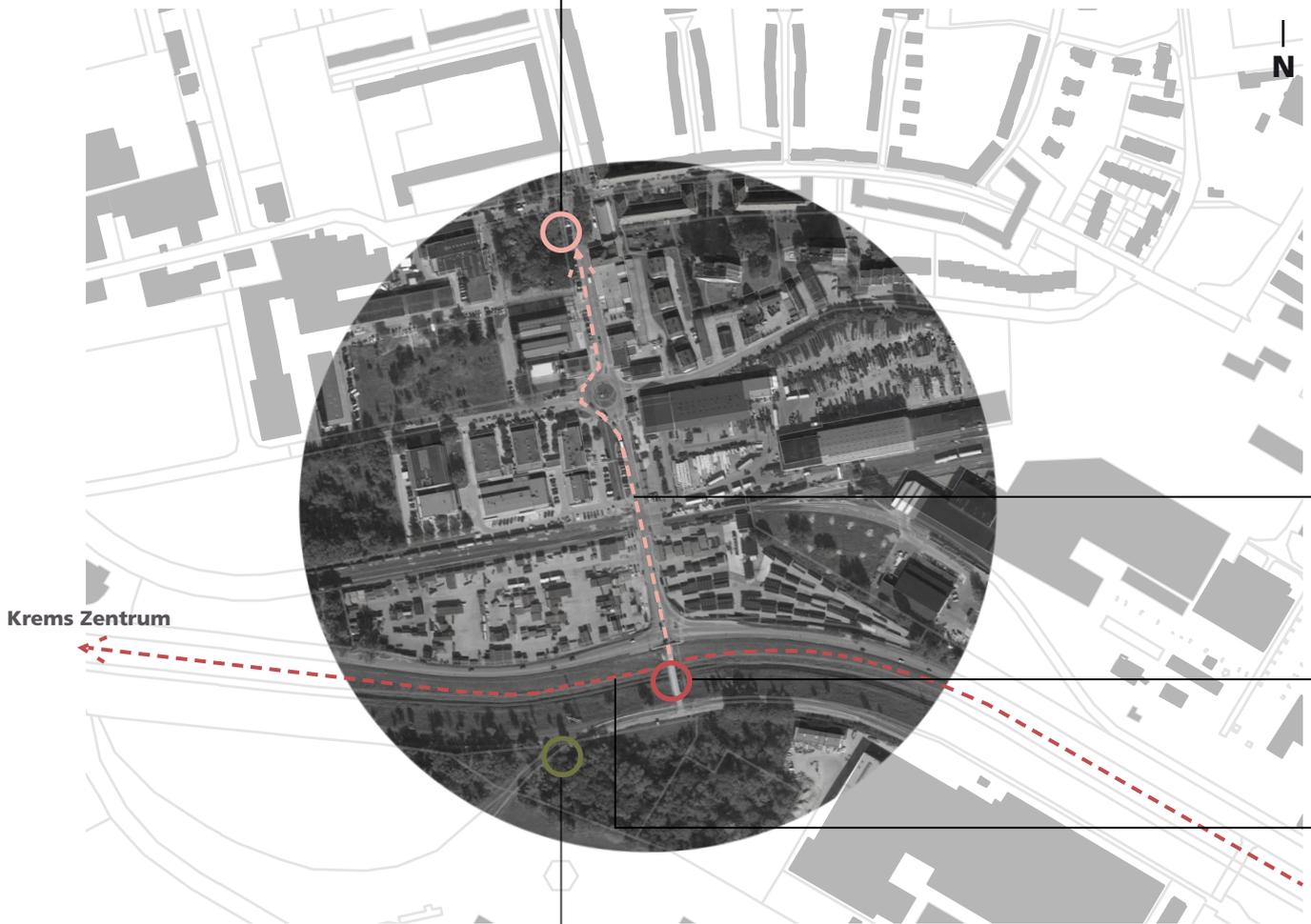


Abb. 54: Orthofoto mit Bestand in Lerchenfeld

SIEDLUNG AM KREMSFLUSS

VISION 2040

Durch Verdichtung der Brachfläche neben dem Kremsfluss können Wohnungsprojekte verwirklicht und der direkte Zugang zum neuen Stadteingang geschaffen werden. Durch die Nähe zum Lerchenfelder Zentrum und dem Gewerbepark mit vielen Arbeitsplätzen kann Wohnen und Arbeiten mit neuer Wohnqualität kombiniert werden.

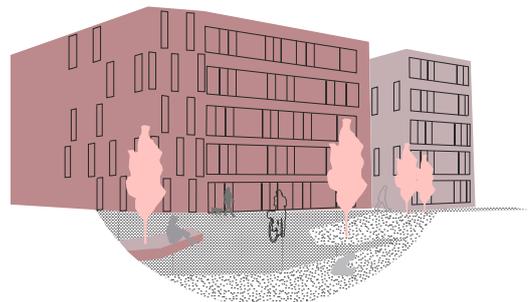


Abb. 55: Grafik-Collage Siedlung am Kremsfluss

ZUGANGSWEG

Breite begrünte Wege stellen einen neuen Zugangsweg für den Fuß- und Radverkehr dar, somit wird eine sichere Überwindung des Straßenraumes vom Hauptplatz bis zum Kremsfuss möglich. Der Zugang zum neuen Stadteingang am Kremfluss wird durch einen entschleunigten Kreisverkehr am Kreuzungspunkt sicherer.

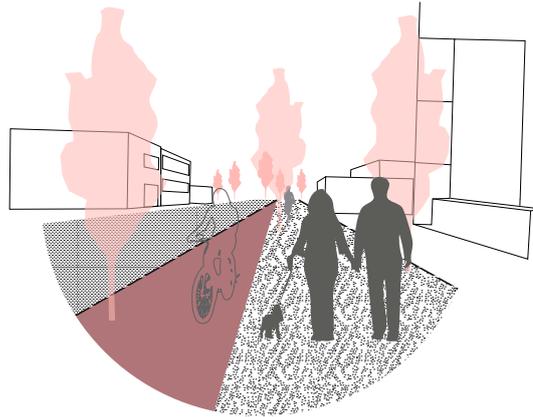


Abb. 56: Grafik-Collage Zugangsweg

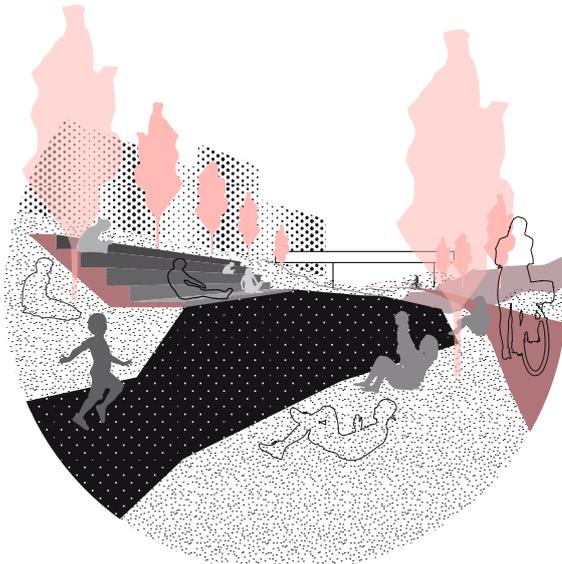


Abb. 57: Grafik-Collage Stadteingang

STADTEINGANG

Der Stadteingang wird durch Entschleunigung und Nutzung der Geländesituation sichtbar und wahrnehmbar. Die vorhandene Brücke wird erneuert und mit dem neuen Donau-Radweg Nord verbunden. Der Stadteingang soll als Knotenpunkt zur Vernetzung mit dem Stadtteil Lerchenfeld dienen.

DONAU-RADWEG NORD

Der Donau-Radweg verläuft nun entlang des Kremflussufers und wird zu einem öffentlich zugänglichen Raum gestaltet. Der neue Verlauf des Radweges verläuft bis zum bereits aufgewerteten Teil nahe der Innenstadt und knüpft an diesen an.



Abb. 58: Grafik-Collage Donau-Radweg

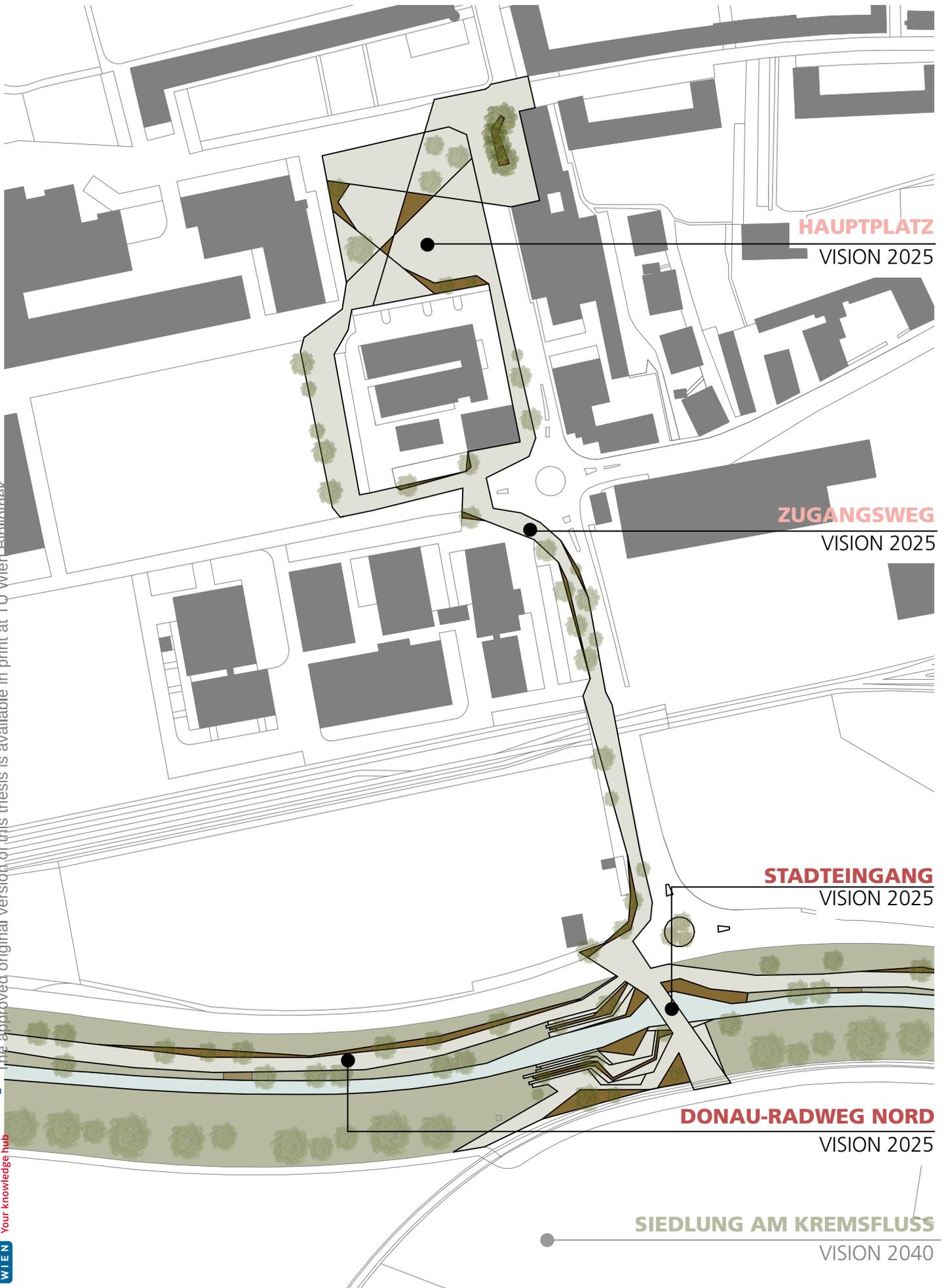


Abb. 59: Lageplan Lerchenfelder Promenade, M:1:2000

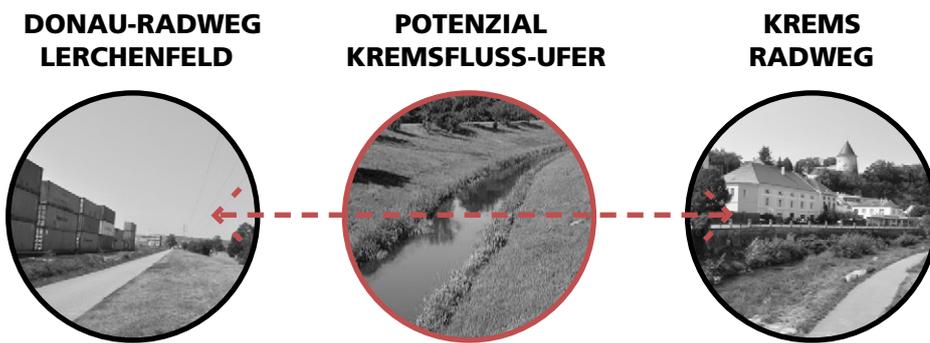


Abb. 60: Potenzial Kreamsfluss

Kreamsfluss-Ufer wird neuer Radweg mit wahrnehmbarem Stadteingang

Der Stadteingang am Donau-Radweg Richtung Kremser Innenstadt, welcher oberhalb des Kreamsflusses verläuft, ist nicht wahrnehmbar und das Potenzial des Kreamsfluss-Ufers als Naherholungsort nicht ausgeschöpft. Des Weiteren ist das Kreamsfluss-Ufer nur schwer zugänglich und die bestehende Brücke bietet keinen sicheren Anschluss an den Übergang Richtung Lerchenfeld. Zusätzlich wird der Donau-Radweg von einigen Barrieren durchzogen und bietet keine attraktive Verbindung zur Kremser Innenstadt.



Abb. 61: schematischer Schnitt AA Stadteingang, maßstabslos

VISION 2025: STADTEINGANG

Die beim Stadteingang entstehende neue schräg ausscherende Brücke stellt eine sichere Verbindung zum Donau-Radweg her und ebnet den Weg zu einem inszenierten Flussufer mit Sitzstufen und Treppen aus Sichtbeton und Lärchenholz. Durch die unterschiedlichen Höhen ergibt sich ein komplexes Gebilde, das vom Straßenniveau bis zum Fluss hinabführt. Am Ufer beim Wasser sind die Sitzelemente ebenfalls aus Lärchenholz und schaffen so einen harmonischen Übergang zur Wasseroberfläche. Die Materialien besitzen eine natürliche Widerstandsfähigkeit gegen die Temperaturschwankungen und die Hochwasser rund um den Kreamsfluss.

Durch die Brücke als Stadteingangselement wird der Stadteingang wahrnehmbar und bietet gleichzeitig Aufenthaltsbereiche sowie Orte der Erholung mit reichlich Begrünung. Der neue Stadteingang wirkt ebenfalls als Knotenpunkt und soll die Benutzer des Donau-Radweges entschleunigen sowie diese aufs Zentrum von Lerchenfeld aufmerksam machen. Der Stadteingang bietet Bereiche zum Verweilen, soll die Leute beeindrucken und gleichzeitig als Verknüpfungspunkt zum Zentrum wirken.

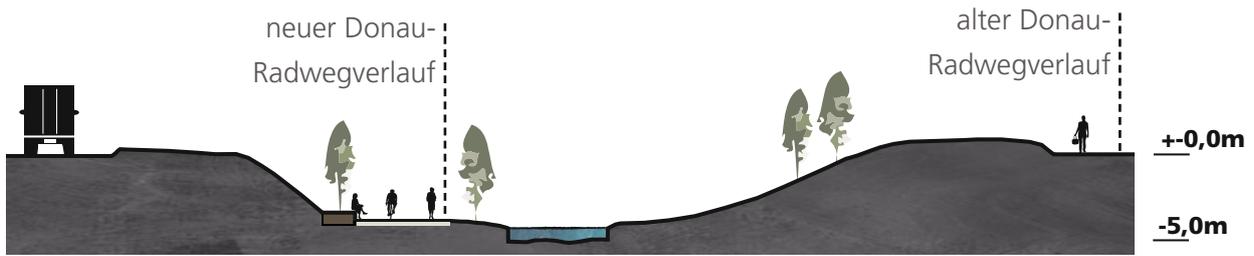


Abb. 62: schematischer Schnitt BB Donau-Radweg, maßstabslos

VISION 2025: DONAU-RADWEG NORD

Die Kremsfluss-Uferzone wird zur neuen Fuß- und Radwegpromenade, welche an den bereits aufgewerteten Abschnitt nahe der Innenstadt anknüpft. Der neue Donau-Radweg Nord besteht aus hellem Sandsteinbelag und wird teilweise von Sitzelementen aus Lärchenholz und Bepflanzungen begleitet. Er bildet, wie auch zuvor, einen ‚Shared Space‘ für den Fuß- und Radverkehr.

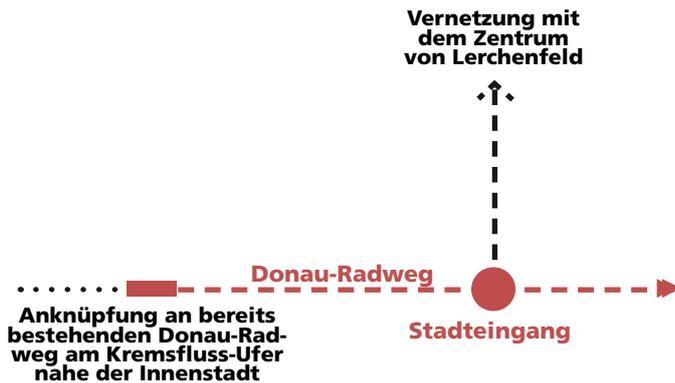


Abb. 63: Grafik des neuen Donau-Radweges mit Stadteingang

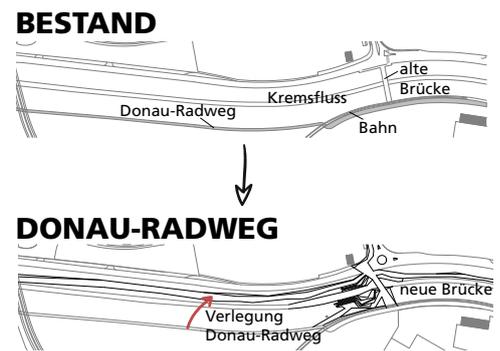


Abb. 64: Darstellung Verlegung Donau-Radweg

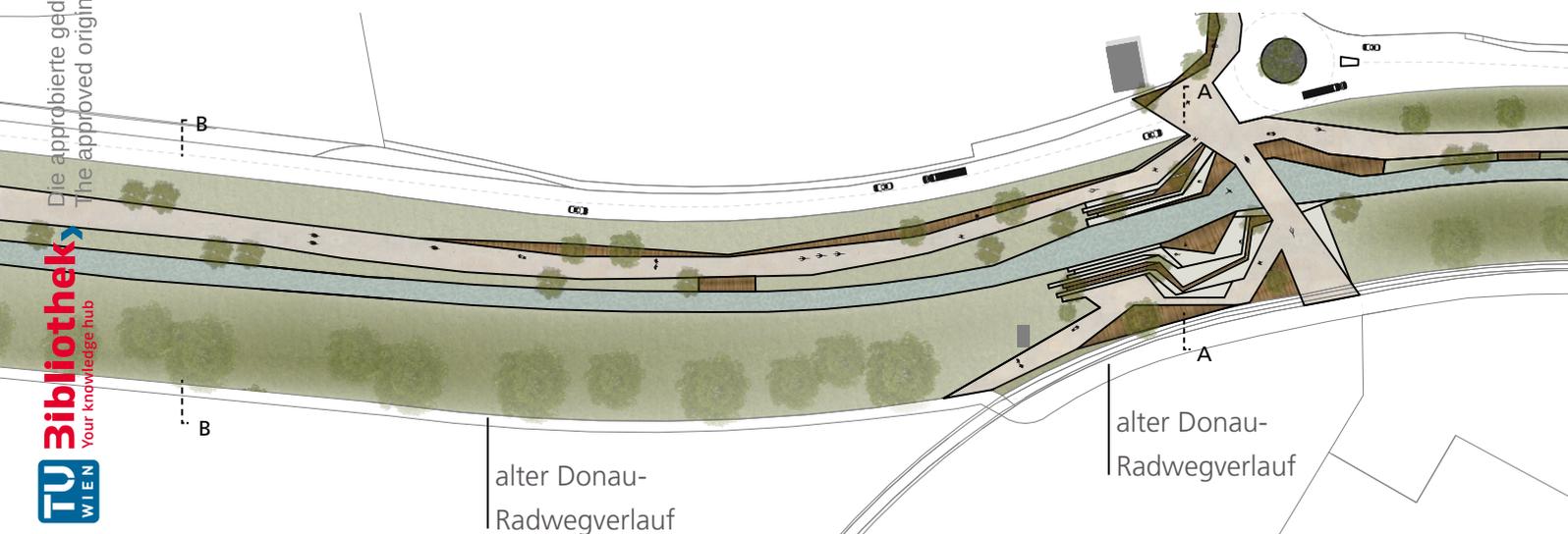
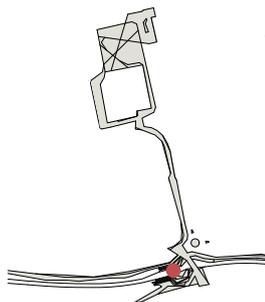


Abb. 65: Plan Stadteingang und Donau-Radweg, M: 1:2000

STADTEINGANG



- 

heller Sandstein
Reflexion 35%
+ Eleganz
- 

Lärchenholz natur
Reflexion 25%
+ wetterfest
- 

Sichtbeton, glatt
Reflexion 40%
+ Helligkeit
- 

Glas
Reflexion 50%
+ Transparenz



Abb. 67: Collage Donau-Radwege Nord

Die Approbation wurde genehmigt. Originalversion dieser Arbeit ist im Besitz der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approval was granted. Original version of this thesis is available in the TU Wien Bibliothek.

HAUPTPLATZ UND ZUGANGSWEG



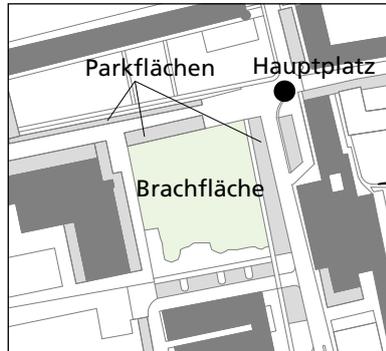
VISION
2025

Abb. 68: Potenzial Brachfläche

Schaffung eines Hauptplatzes

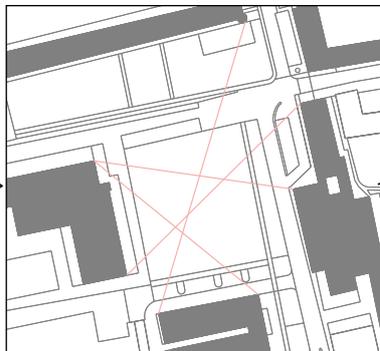
Der Lerchenfelder Hauptplatz ist unattraktiv und besteht ausschließlich aus Parkfläche und Straßenführung. Es gibt keine Aufenthaltsmöglichkeiten und das bestehende Gewerbe und die Dienstleister sind nur schwer erreichbar. Weiters ist die bestehende Brachfläche neben dem Hauptplatz für die Bewohnenden durch Bauzäune abgesperrt und unzugänglich. Der Straßenraum zwischen Hauptplatz und Donau-Radweg ist für den Fuß- und Radverkehr unübersichtlich, teilweise durch Industriezufahrten unterbrochen und führt über eine stark befahrene Kreuzung. Der Straßenübergang ist unübersichtlich und die schlecht platzierten Zebrastreifen und Gehwege sowie Zugänge machen ihn sehr gefährlich.

BESTAND



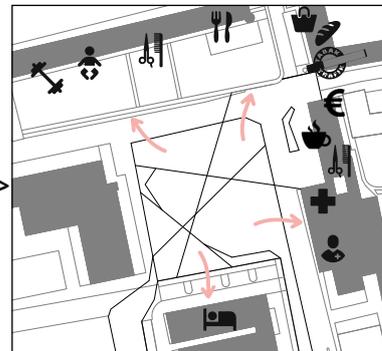
Aktivierung der Brachfläche

VERBINDUNGSSACHSEN



Auflösung der Parkflächen

NEUER PLATZ



Vernetzung mit Gewerbe

Abb. 69: Darstellung Entstehung des Hauptplatzes

VISION 2025: HAUPTPLATZ

Durch Aktivierung der angrenzenden Brachfläche kann ein neuer Hauptplatz entstehen, welcher für eine bessere Zugänglichkeit und Vernetzung zum bestehenden Gewerbe sorgt. Das neue Zentrum schafft durch Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten Räume der Kommunikation und steht als urbaner Gegenpol zu den vorhandenen Naturräumen. Durch die unterschiedlichen Bodenmaterialien ist der Platz für die verschiedensten Nutzungen ausgelegt und kann auch für Veranstaltungen genutzt werden. Die Aufteilung der Materialien orientiert sich an der Bestandsbebauung und ergibt ein zentrales Sitzelement in der Mitte des neuen Platzes. Der alte Baumbestand des Hauptplatzes bleibt erhalten und wird in die neuen Interventionen integriert. Durch eine Pflasterung im Straßenbereich entsteht ein verkehrsberuhigter ‚Shared Space‘ zwischen allen Verkehrsteilnehmenden, was dazu beiträgt, dass alle Nutzenden gleichwertig behandelt werden und sich den Straßenraum aufteilen.



KREMSFLUSS



POTENZIAL NEUE WEGE

Parkplätze auflösen
 und neue Wege
 schaffen



LERCHENFELD

Abb. 70: Potenzial Neue Wege



Abb. 71: schematischer Schnitt CC, Zugangsweg, maßstabslos

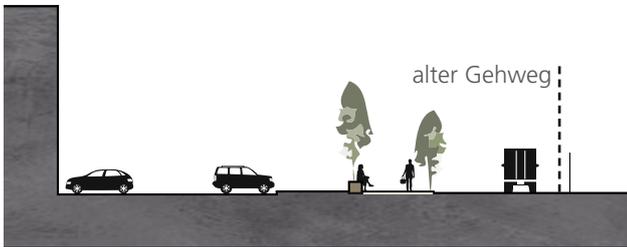


Abb. 72: schematischer Schnitt DD, Zugangsweg, maßstabslos

**Zugangsweg
 5,0-7,0m**

BESTAND



ZUGANGSWEG



Auflösung der Parkflächen

Abb. 73: Darstellung Entstehung des Zugangsweges

VISION 2025: ZUGANGSWEG

Durch die bewusste Auflösung von Parkraum entsteht ein lückenloser durchgängiger Zugangsweg zwischen Hauptplatz und Donau-Radweg, welcher den Fokus weg vom motorisierten Verkehr wieder mehr auf das zu Fuß gehen oder Radfahren richten soll. Der Zugangsweg wird als ‚Shared Space‘ zumindest für den Fuß- und Radverkehr ausgeführt und Sitzelemente aus Holz mit Bepflanzungen sorgen für Aufenthaltsqualität und Aufwertung des gesamten Straßenraumes. Der zuvor gefährliche Fuß- und Radübergang zum Donau-Radweg wird mittels Kreisverkehr entschleunigt und sorgt für ein sicheres Überqueren.

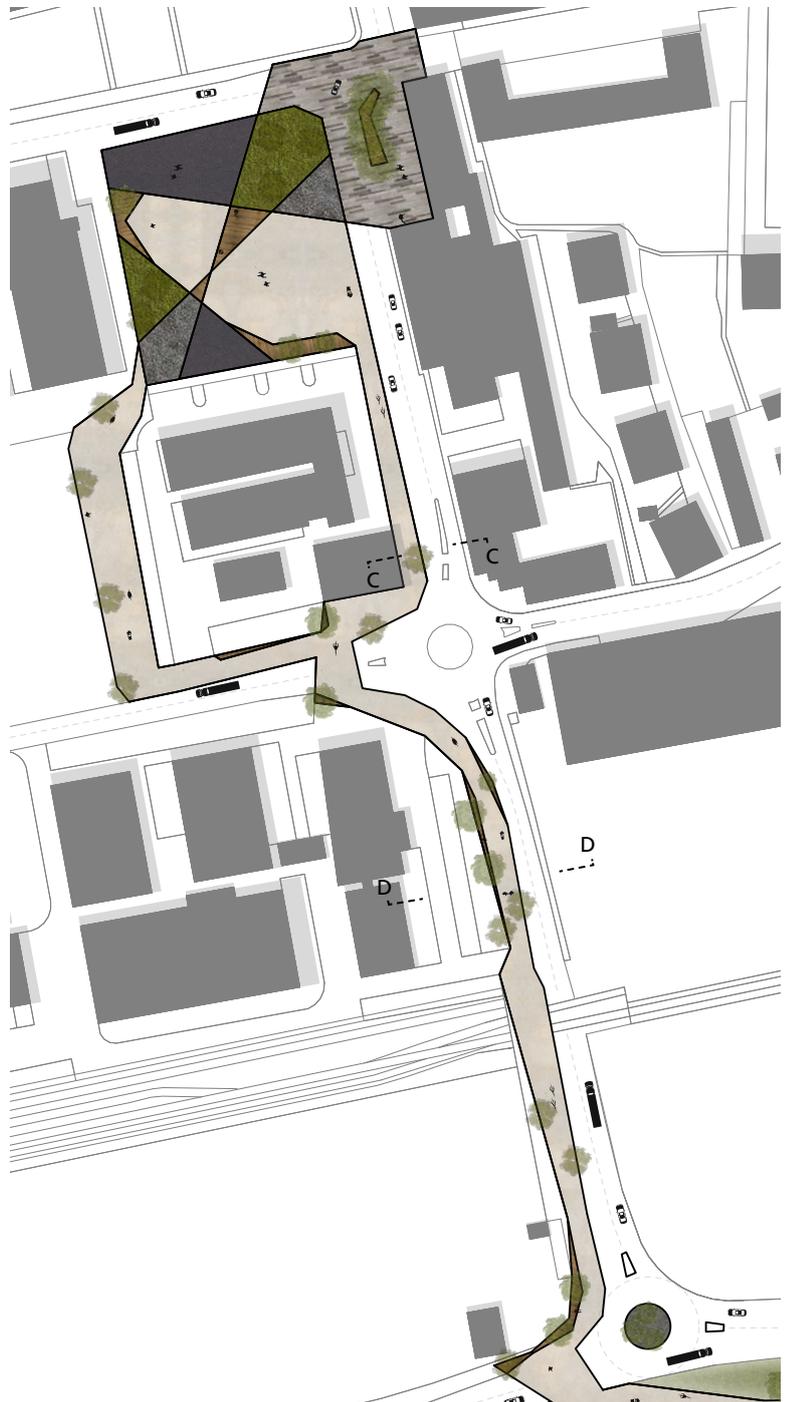


Abb. 74: Plan Hauptplatz mit Zugangsweg, M: 1:2000

HAUPTPLATZ

3. NIE TU **Bibliothek** W I E N
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

-  heller Sandstein
Reflexion 35%
+ Eleganz
-  Lärchenholz natur
Reflexion 25%
+ wetterfest
-  Schotter
Reflexion 15%
+ versickerungsfähig
-  Sportbelag
Reflexion 5%
+ elastisch
-  Rasenfläche
Reflexion 5%
+ hitzereduzierend
-  Pflastersteine
Reflexion 25%
+ entschleunigend



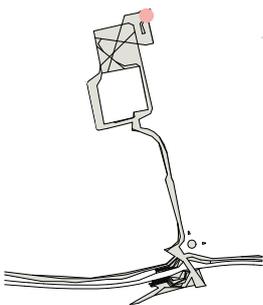
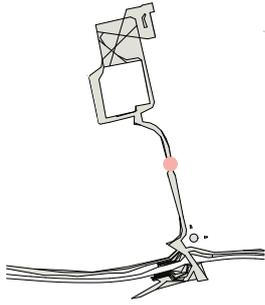


Abb. 75: Collage Hauptplatz



Die abgebildete gezeichnete Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The digital version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

ZUGANGSWEG



- 
 heller Sandstein
 Reflexion 35%
 + Eleganz
- 
 Schotter
 Reflexion 15%
 + versickerungsfähig
- 
 Lärchenholz natur
 Reflexion 25%
 + wetterfest

Abb. 76: Collage Zugangsweg



Die abgebildete Darstellung ist eine 3D-Visualisierung der geplanten Architektur. Die abgebildete Darstellung ist eine 3D-Visualisierung der geplanten Architektur. Die abgebildete Darstellung ist eine 3D-Visualisierung der geplanten Architektur.

VISION 2040:

Siedlung „Grünes Wohnen“ am Kremsfluss in Lerchenfeld

Da in Krems bis 2040 ein Bevölkerungszuwachs von 7,4 % prognostiziert wird, würde dies einen erhöhten zusätzlichen Baulandsbedarf für Wohngebiete fordern.¹⁷⁷ Laut der Flächenbilanz der IFOER Raumplanung werden die verfügbaren 20ha Baulandreserven in Krems unmöglich ausreichen.¹⁷⁸ Es sollten dementsprechend andere Konzepte für die Ausweitung von Bauland-Kapazitäten getroffen werden, wie zum Beispiel die Einbindung von Brach- und Restflächen.

Im Stadtteil Lerchenfeld gibt es einige dieser industriellen brachliegenden Restflächen, welche für eine Verdichtung verfügbar wären. Vor allem die große Brachfläche neben dem Kremsfluss könnte für den Bau von Wohnungsprojekten angedacht werden. Die als Bauland-Industriegebiet¹⁷⁹ gewidmete Restfläche ist vorallem wegen der direkten Nähe zum Industriegebiet und dem Gewerbepark, wo viele Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, interessant. Durch den wahrnehmbaren Stadteingang mit dem Donau-Radweg am Kremsfluss wäre die Siedlung gut angebunden und es könnte sowohl die Innenstadt, als auch der Gewerbepark leicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden. Lerchenfeld könnte sich dadurch in Zukunft mit Wohnen, Arbeiten und Erholen, direkt am Kremsfluss präsentieren

Bei der Planung müsse vor allem aber auch die Qualität der Brachfläche miteinbezogen werden, wie die botanische Beschaffenheit oder vorhandene Wildtierbestände. Aber auch Aspekte wie nicht offenkundige Nutzungen oder verborgene Potenziale sollten für die zukünftige Neugestaltung als Planungsanregung berücksichtigt werden.

¹⁷⁷ Vgl. Statistik Austria, 2019, S. 32.

¹⁷⁸ Vgl. http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_10_krems/sites/default/files/ifoer7_ifoer_srf_ifip_flaechenbilanz_baulanderfassung%20und-bewertung_boden-und%20immobilienmarkt.pdf, S. 31.

¹⁷⁹ Vgl. <https://www.krems.at/wirtschaft/stadtentwicklung/flaechenwidmungsplan>

SIEDLUNG AM KREMSFLUSS

GRÜNES WOHNEN 2040

**VISION
2040**

KREMSFLUSS

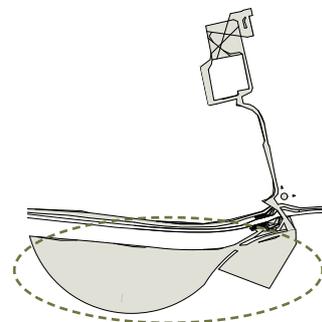
POTENZIAL

LERCHENFELD



Abb. 78: Potenzial
Brachfläche

**Brachfläche wird zum Wohn-
hotspot am Stadteingang**



Das bereits aufgewertete Kremsflusssufer mit Stadteingang und Donau-Radweg Nord ist belebt und sowohl für die Bewohnenden als auch für Gäste ein neuer Kommunikationsraum und Treffpunkt. Das Kremsflusssufer wird aber von einer großen brachliegenden Waldfläche begleitet, welche durch die Industrieisenbahn durchquert wird und noch ungenutzt ist.

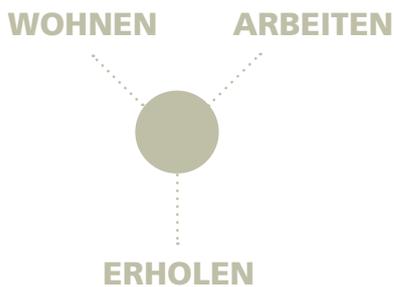


Abb. 79: Grafik Wohnen/Arbeiten/Erholen



VISION 2040: „GRÜNES WOHNEN“ SIEDLUNG AM KREMSFLUSS

Die Brachfläche neben dem Kremsfluss wird Richtung Innenstadt verdichtet und Wohnungsprojekte werden verwirklicht. Der bis 2040 prognostizierte Bevölkerungsanstieg und die daraus resultierende Wohnungsknappheit in Krems kann somit entschäuft werden. Durch den direkten Zugang zum Stadteingang am Kremsfluss entsteht ein attraktives Stadtbild mit neuer Wohnqualität. Durch die schnelle Verbindung zum Donau-Radweg können sowohl das Zentrum Lerchenfeld, die Innenstadt Krems, als auch der Gewerbepark leicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Abb. 80: Collage Siedlung am Kremsfluss



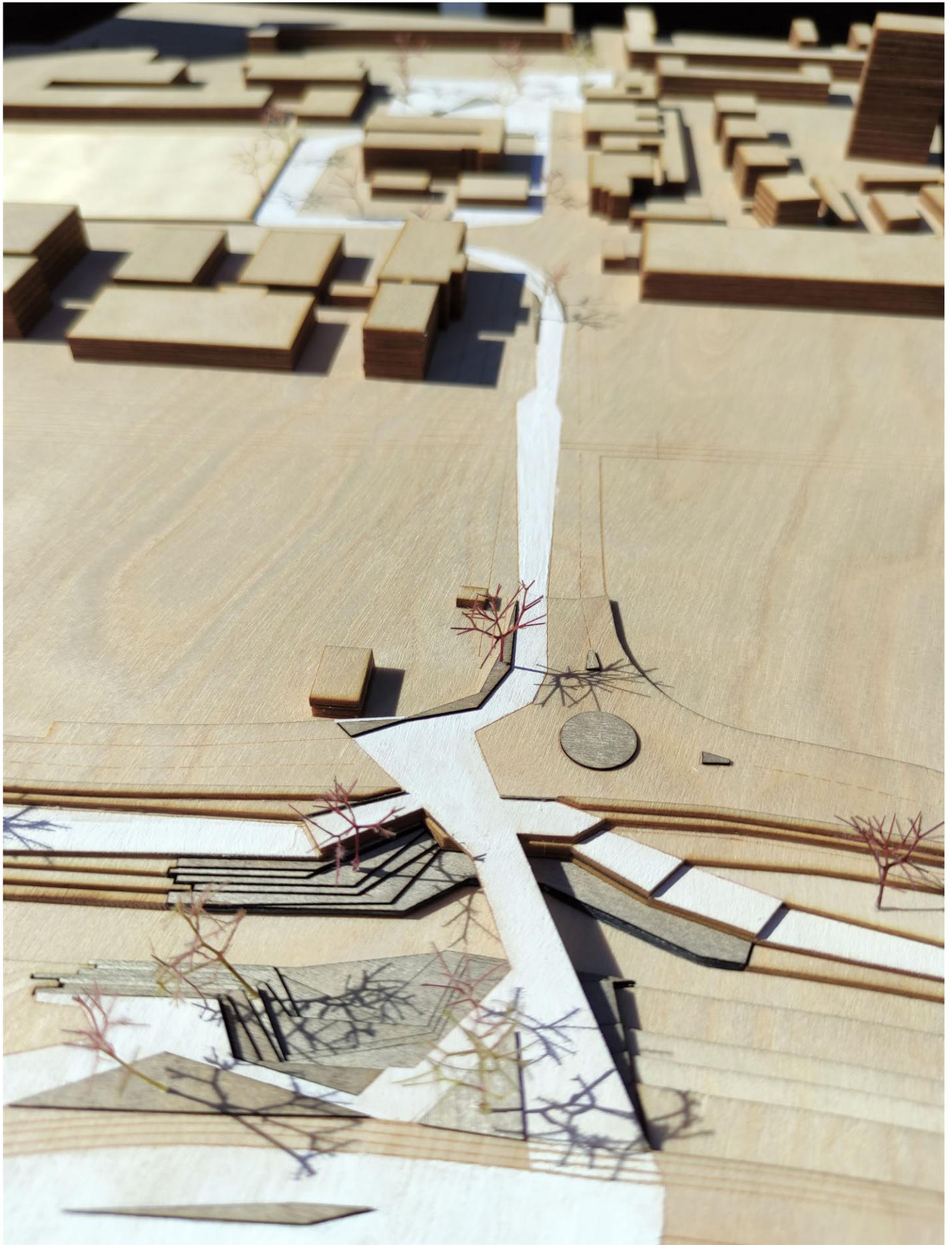


Abb. 81: Modellfoto Lerchenfelder Promenade, Modell: M: 1:1000



Abb. 83: Modellfoto Hauptplatz, Modell: M: 1:1000

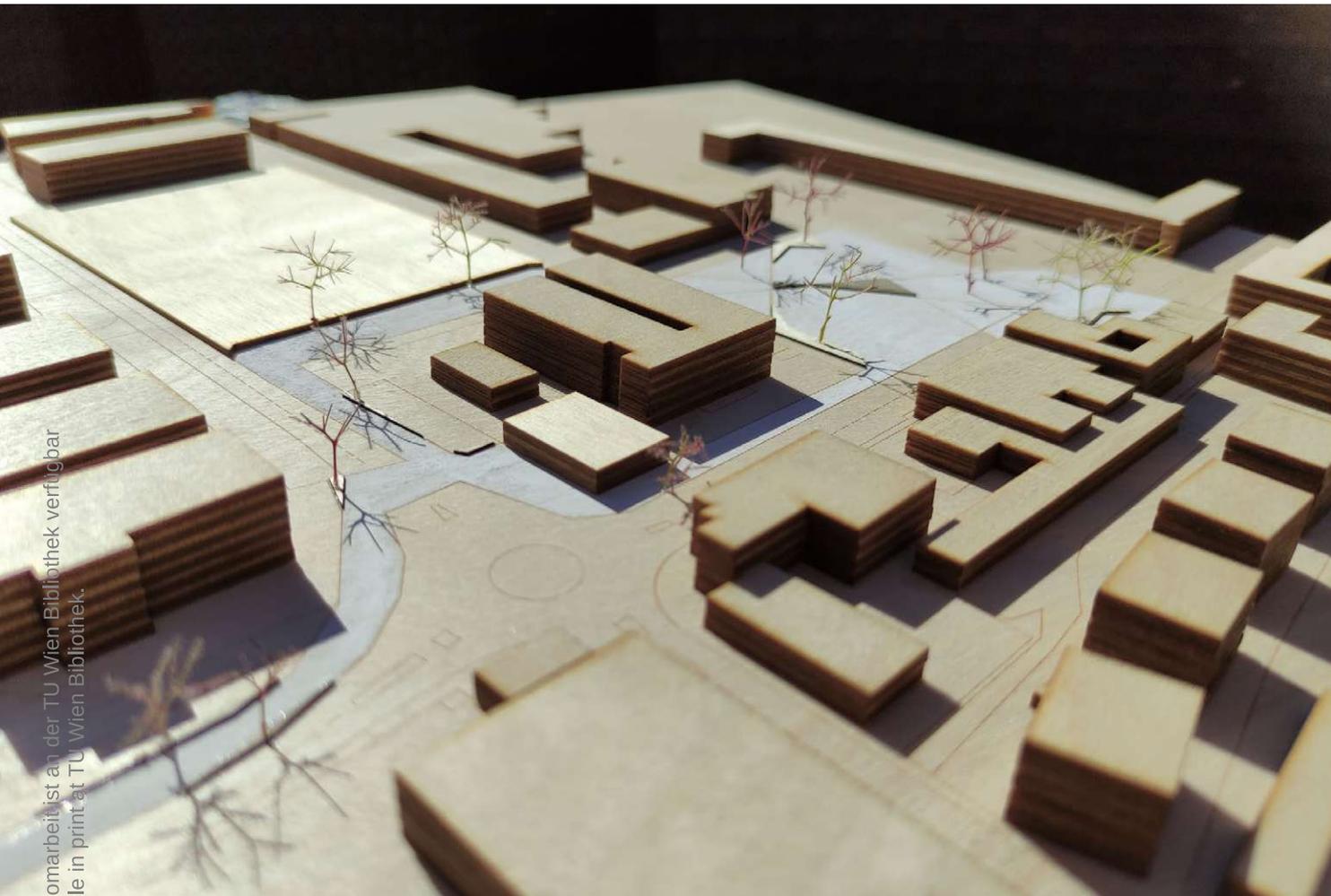


Abb. 84: Modellfoto Hauptplatz mit Zugangsweg, Modell: M: 1:1000



Abb. 85: Modellfoto Stadteingang, Modell: M: 1:1000

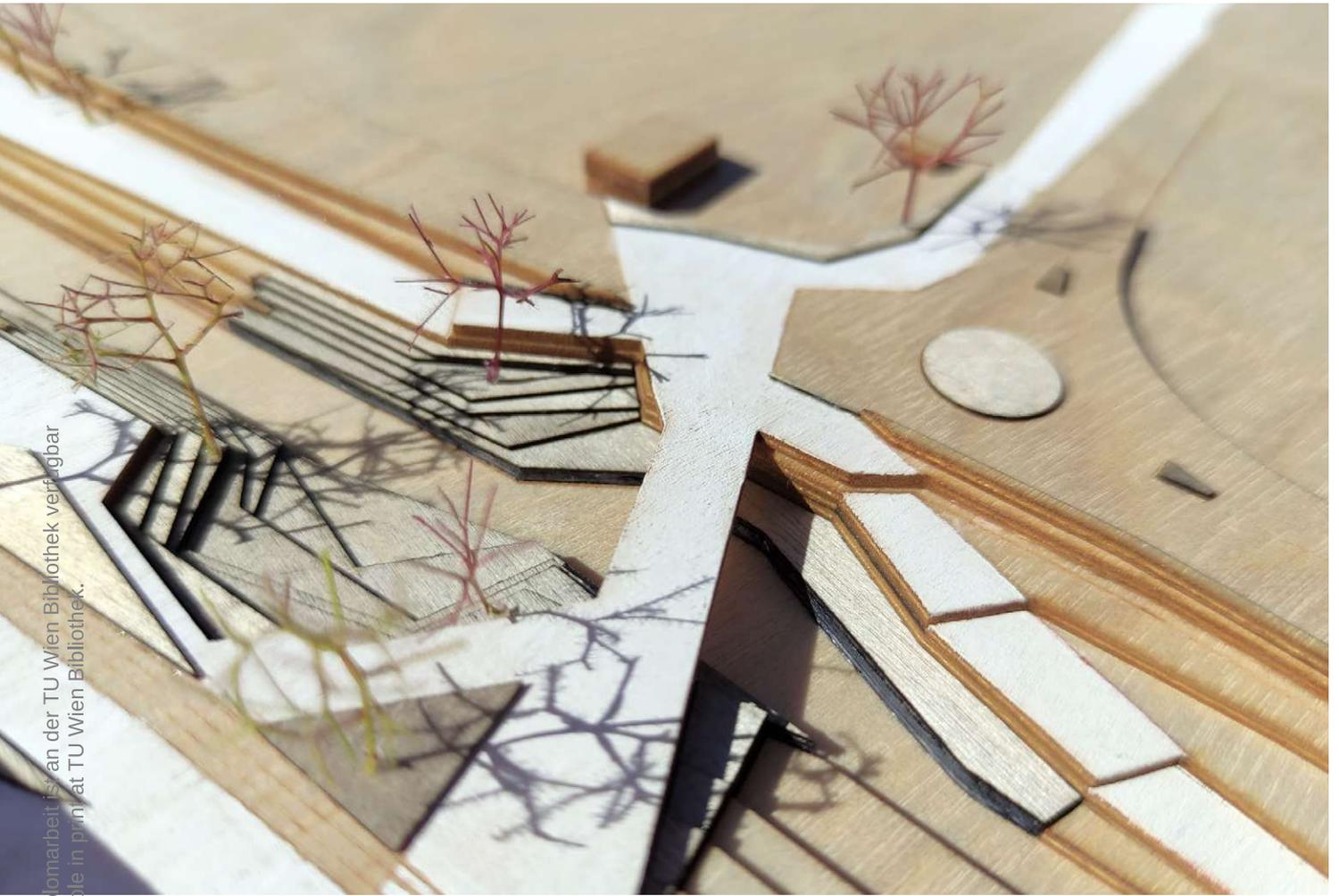


Abb. 86: Modellfoto Stadteingang, Modell: M: 1:1000

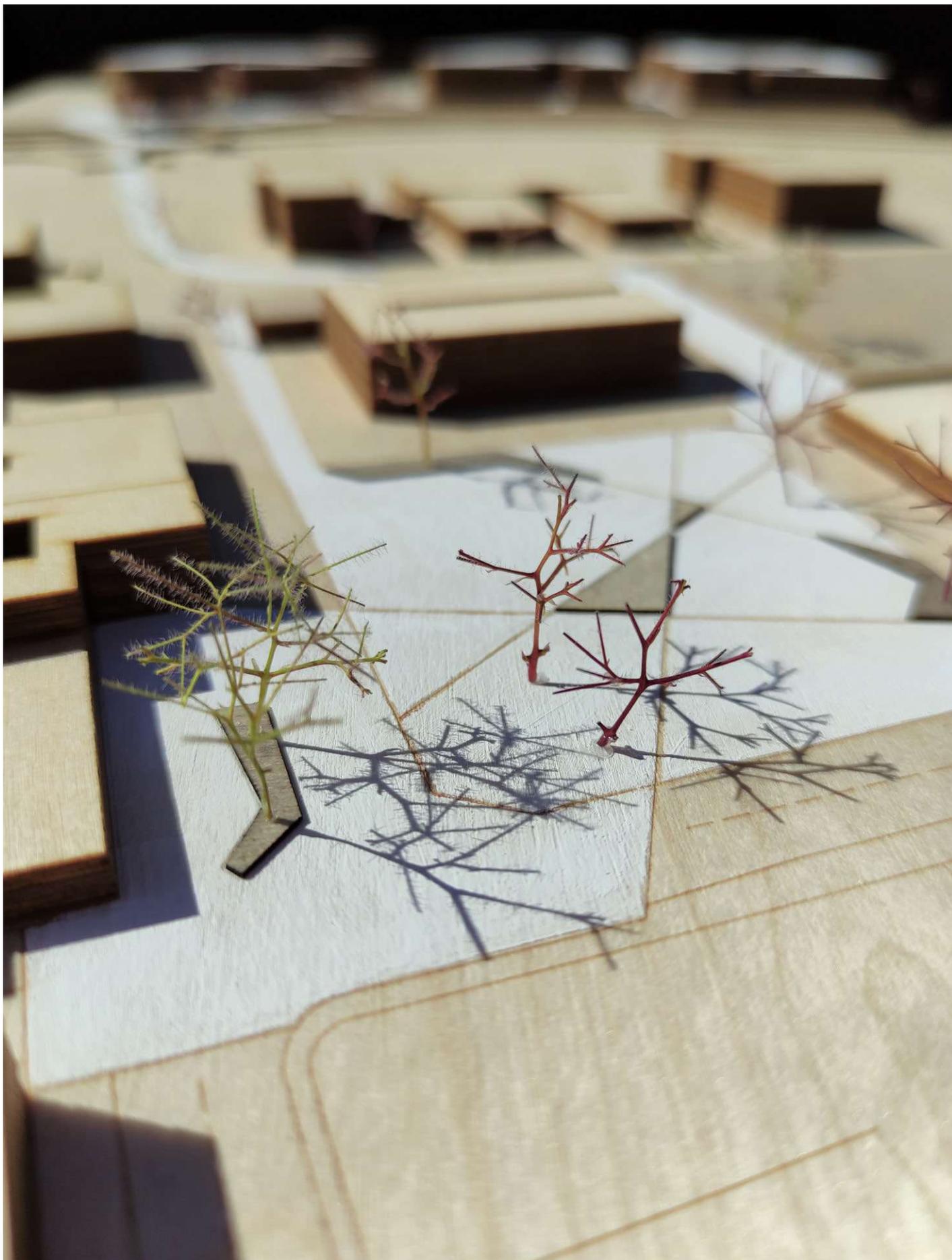


Abb. 87: Modellfoto Hauptplatz, Modell: M: 1:1000

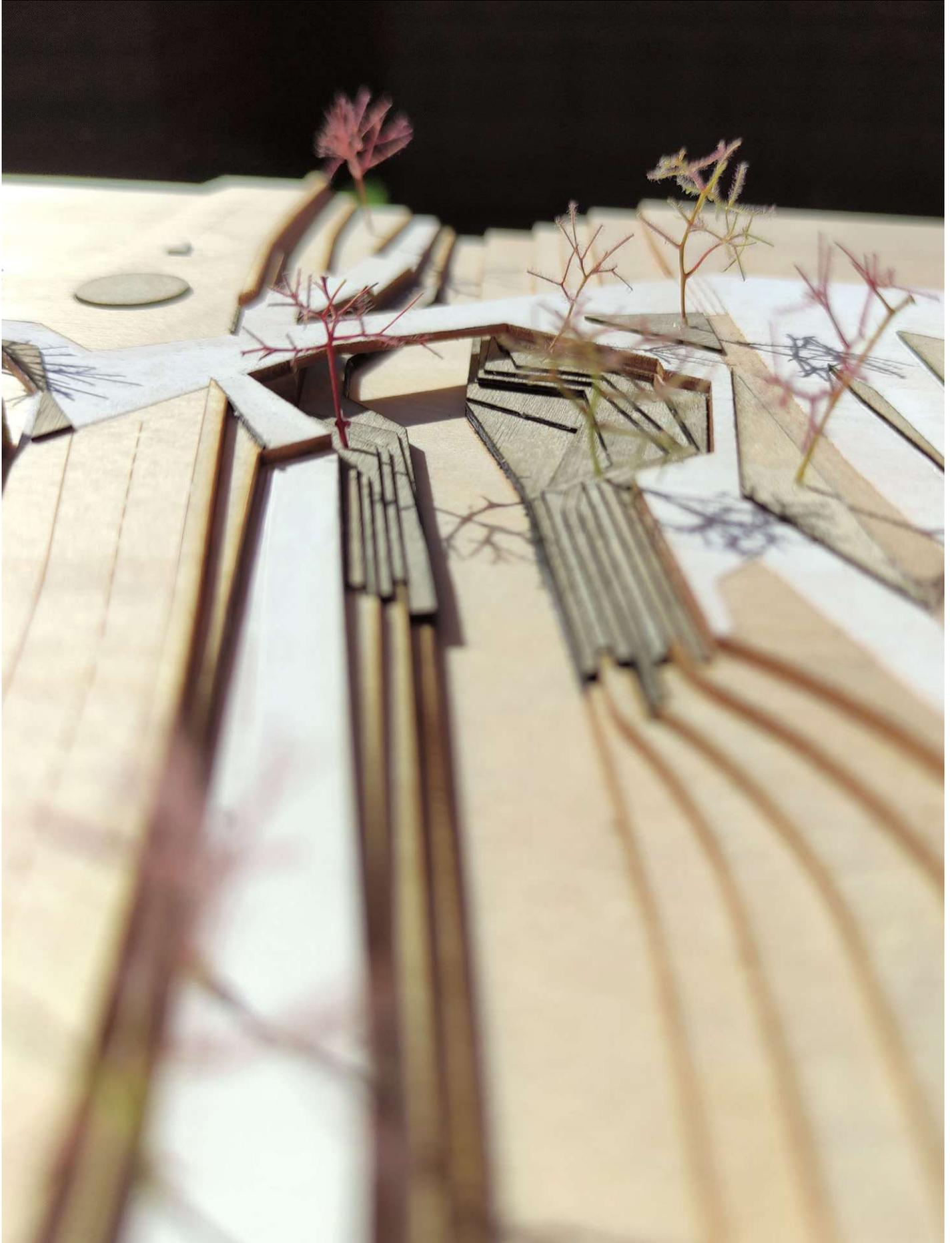


Abb. 89: Modellfoto Stadteingang mit Donau-Radweg, Modell: M: 1:1000

A. ANHANG

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Bücher und Magazine

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr – Abteilung Naturschutz (Hg.): Europaschutzgebiete. „Tullnerfeld Donau-Auen“, St.Pölten 2009

BÖLLING, Lars: Das Bild der Zwischenstadt. Dekodierung und Inszenierung „räumlicher Identität“ als Potenzial zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft, Weimar 2007

BOOCKMANN, Hartmut: Die Stadt im späten Mittelalter, München 1986

BRUNNER, Otto: Die geschichtliche Stellung der Städte Krems und Stein in: BRUNNER, Otto (Hg.): Krems und Stein. Festschrift zum 950-jährigen Stadtjubiläum, Krems 1984

DETAIL, Zeitschrift für Architektur: Architekturportale im Netz in: Detail Zeitschrift für Architektur + Baudetail: Eingänge, Serie 11/2004, München 2004

DIETRICH, Richard J.: Faszination Brücken. Baukunst, Technik, Geschichte, Callwey 1998

FRÜHWIRTH, Hans: Die Doppelstadt Krems-Stein. Ihre Geschichte von 1848-2000, Melk 2000

FRÜHWIRTH, Hans: Krems. Straßen und Plätze. Ihre Geschichte und Herkunft, Krems 2004

HASSENPFUG, Dieter: Stadteingänge in: Detail Zeitschrift für Architektur + Baudetail: Eingänge, Serie 11/2004, München 2004

INGERSOLL, Richard: Sprawltown. Looking for the City on Its Edges, New York 2006

INSTITUT FÜR STÄDTEBAU, LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND ENTWERFEN, Technische Universität Wien: Unesco-Managementplan und regionaler Entwicklungsplan Weltkulturerbe Wachau – Analyseteil Ortsbild, Wien 2007

JUNGWIRTH, Mathias; HAIDVOGL, Gertrud; HOHENSINNER, Severin; WAIDBACHER, Herwig; ZAUNER, Gerald (Hg.): Österreichs Donau. Landschaft, Fisch, Geschichte, Wien 2014

KÜHNEL, Harry: Krems in alten Ansichten, St. Pölten 1981

LIEBENAU, district of Graz: How to Look at Urban Sprawl in: PETERSSON, Petra; KICK-ENWEITZ, Petra; LINORTNER, Christina; KREJS Bernadette (Hg.): Intensified Density, Graz 2018

LYNCH, Kevin: The Image of the City, Cambridge/Mass. 1960. dt: Das Bild der Stadt. (Übersetzung: Henni Korssakoff-Schröder, Richard Michael), 9.unveränderter Nachdruck der 2.Auflage, Gütersloh/Berlin 2013

MAGISTRAT DER LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN, Stadtplanungsamt: Gestaltung Stadteingänge in der Landeshauptstadt Wiesbaden, Wiesbaden 2012

MAGISTRAT DER STADT KREMS: Krems in Zahlen 2021, Krems April 2021

MECKSEPER, Cord: Kleine Kunstgeschichte der deutschen Stadt im Mittelalter, Sonderausg., 3. Aufl., Darmstadt 2011

ORTE, Architekturnetzwerk Niederösterreich: Verantwortung für den Raum für die Zukunft. Symposium zur Raumplanung, Krems November 2011

PAYER, Peter: Über die Brücke: Vom Erleben des Querens. in: HUFNAGEL, Walter (Hg.): Querungen. Brücken-Stadt-Wien, Kufstein 2002

SCHRÖTELER-VON BRANDT, Hildegard: Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte. Eine Einführung, 2. Aufl., Wiesbaden 2014

SCHWEIGER, Rupert: Zauber der Architektur. Doppelstadt Krems-Stein und Mautern, St.Pölten 1993

SIEVERTS, Thomas: Zwischenstadt. zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig 1997

SIMMEL, Georg: Brücke und Tür in:SIMMEL, Georg: Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft, Stuttgart 1957

SIMMEL, Georg: Das Individuum und die Freiheit, Frankfurt 1993

STADTARCHÄOLOGIE Wien: Fundort Wien. Berichte zur Archäologie, Wien 2011

STATISTIK AUSTRIA: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040 mit einer Projektion bis 2060 und Modellfortschreibung bis 2075 (ÖROK-Prognose), Wien 2019

VENTURI, Marco: Die gewendete Stadt. Texte zur Stadtplanung, Delmenhorst/ Berlin 2003

VEREIN Welterbegemeinden Wachau: Managementplan Welterbe Wachau, Wien Spitz 2017

WEBER, Meike Regina: Von Dantes Pforte zum Internetportal in: Detail Zeitschrift für Architektur + Baudetail: Eingänge, Serie 11/2004, München 2004

WOLFRUM, Sophie: Über Grenzen, Schwellen und Porosität in: PETERSSON, Petra; KICKENWEITZ, Petra; LINORTNER, Christina; KREJS Bernadette (Hg.): Intensi-fied Density, Graz 2018

WORKSHOP: „On the Edge“ Winterthur, September 2017 unter der Leitung von Ao. Prof. Arch. Dipl-Ing. Dr. tech. Christoph Luchsinger

YOUNG-HOON, Jeon: Studie zum Eingangsbereich – Formvarianten und Bedeutung gezeigt am Beispiel von Wohnhochhäusern (1953-1969) in West-Berlin, Dissertation, Architektur Umwelt Gesellschaft, Technische Universität Berlin, 2004

Internetquellen

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Eingang>, Zugriff zuletzt am 15.07.2020

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Stadt>, Zugriff zuletzt am 17.07.2020

<https://www.vienna-trips.at/virtueller-rundgang/>, Zugriff zuletzt am 03.03.2020

<https://de.wikipedia.org/wiki/Binnenschifffahrt>, Zugriff zuletzt am 15.6.2020

https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Statutarstadt_, Zugriff zuletzt am 19.08.2020

<https://www.krems.at/wirtschaft/wirtschaft/infrastruktur-anbindung>, Zugriff zuletzt am 10.02.2021

<https://www.noe.gv.at/noe/Zahlen-Fakten/Krems.html>, Zugriff zuletzt am 22.07.2021

https://de.wikipedia.org/wiki/Krems_an_der_Donau#Schifffahrt, Zugriff zuletzt am 05.10.2020

<https://www.voucherwonderland.com/reisemagazin/schoenste-staedte-oesterreich/>, Zugriff zuletzt am 22.07.2021

<https://de.wikipedia.org/wiki/Donauradweg>, Zugriff zuletzt 05.10.2020

<https://www.flugplatz-krems.at/usfc-detailinfos>, Zugriff zuletzt am 25.10.2020

https://de.wikipedia.org/wiki/Donaubruecke_Krems, Zugriff zuletzt am 17.10.2020

https://de.wikipedia.org/wiki/Kremser_Eisenbahnbruecke, Zugriff zuletzt am 17.10.2020

<https://www.weinbergwandern.at/region/kremstal/kremser-rieden-und-wanderkarte-wanderung-13-kremsflussweg/>, Zugriff zuletzt am 08.01.2021

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Krems_an_der_Donau, Zugriff zuletzt am 15.6.2020

<https://najjar-najjar.com/projects/civic-projects/unesco-krems-marine/>, Zugriff zuletzt am 18.10.2020

<http://www.donaustationen.at/anlegestellen/krems-24/>, Zugriff zuletzt am 05.10.2020

<http://www.wsvk.at/>, Zugriff zuletzt am 15.6.2020

[https://de.wikipedia.org/wiki/Große_Krems](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fe_Krems), Zugriff zuletzt am 05.10.2020

<https://sam-architects.at/hochwasserschutz-kremsfluss/>, Zugriff zuletzt am 10.12.2020

http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_10_krems/sites/default/files/ifoer7_ifoer_srf_ifip_flaechenbilanz_baulanderfassung%20und-bewertung_boden-und%20immobilienmarkt.pdf, S. 31, Zugriff zuletzt am 10.09.2021

<https://www.krems.at/wirtschaft/stadtentwicklung/flaechenwidmungsplan>, Zugriff zuletzt am 10.09.2021

Planmaterial

Amt für Anlagenrecht, Krems

Amt für Stadt und Verkehrsplanung, Krems

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: eigene Grafik

Abb. 2: eigene Grafik

Abb. 3: eigene Grafik

Abb. 4 - Abb.12: eigene Fotos

Abb. 13: Stadteingänge Blomberg, Entwurfsplanung, 2018, S.1-9

Abb. 14: <https://www.dialog-stadteingaenge-emmerich.de/dito/explore?action=cmsjournalshow&id=226>, Entwurf 1031, zuletzt Zugriff am 15.06.2021

Abb. 15: Magistrat Wiesbaden, 2012, S.1-24

Abb. 16: eigenes Foto mit künstlerischem Effekt

Abb. 17: Eigene Grafik mit Karte von <http://maps-for-free.com>, zuletzt Zugriff am 09.01.2020

Abb. 18: eigene Grafik

Abb. 19: eigene Grafik

Abb. 20: eigene Darstellung mit Karte von Google Earth

Abb. 21: eigene Grafik

Abb. 22: eigene Grafik mit eigenen Fotos

Abb. 23: eigene Grafik mit eigenen Fotos

Abb. 24: eigene Grafiken

Abb. 25: eigene Grafik

Abb. 26: Matthäus Merian in: KÜHNEL, Harry: Krems an der Donau. Ansichten aus alter Zeit, Krems 1962, S.7

Abb. 27: GATTERMANN, Albert: Grundsätzliche Überlegungen für die Erneuerung der Altstadtgebiete von Krems und Stein, in: STADTGEMEINDE KREMS UND DEM VEREIN ZUR FÖRDERUNG DER ERNEUERUNG VON KREMS AN DER DONAU (Hg.): Entwürfe zur Erneuerung der Altstadtgebiete von Krems und Stein, Krems an der Donau 1975, S.10

Abb. 28: eigene Grafik

Abb. 29: eigene Grafik

Abb. 30: eigene Grafik

Abb. 31: eigene Grafik

Abb. 32 - Abb. 37: eigene Grafik mit eigenen Fotos

Abb. 38 - Abb. 39: eigene Grafik

Abb. 40: eigene Grafik, eigene Fotos

Abb. 41: eigene Grafiken

Abb. 42: eigene Grafik mit Karte von <http://maps-for-free.com>, zuletzt Zugriff am 09.01.2020

Abb. 43: eigene Grafik

Abb. 44: eigene Fotos

Abb. 45: eigene Grafik

Abb. 46: eigene Grafik

Abb. 47: eigene Darstellung

- Abb. 48: eigene Fotos
- Abb. 49: eigene Darstellung
- Abb. 50: eigene Darstellung
- Abb. 51: eigene Darstellung
- Abb. 52: eigene Grafiken
- Abb. 53: eigene Collage/Grafik
- Abb. 54: eigene Grafik mit Karte von Google Earth
- Abb. 55: eigene Collage/Grafik
- Abb. 56: eigene Collage/Grafik
- Abb. 57: eigene Collage/Grafik
- Abb. 58: eigene Collage/Grafik
- Abb. 59: eigenes Planmaterial
- Abb. 60: eigene Grafik mit eigenen Fotos
- Abb. 61: eigene Darstellung
- Abb. 62: eigene Darstellung
- Abb. 63: eigene Grafik
- Abb. 64: eigene Darstellung
- Abb. 65: eigenes Planmaterial
- Abb. 66: eigene Collage
- Abb. 67: eigene Collage
- Abb. 68: eigene Grafik mit eigenen Fotos
- Abb. 69: eigene Darstellung
- Abb. 70: eigene Grafik
- Abb. 71: eigene Darstellung
- Abb. 72: eigene Darstellung
- Abb. 73: eigene Darstellung
- Abb. 74: eigenes Planmaterial
- Abb. 75: eigene Collage
- Abb. 76: eigene Collage
- Abb. 77: eigenes Planmaterial
- Abb. 78: eigene Grafik mit eigenen Fotos
- Abb. 79: eigene Grafik
- Abb. 80: eigene Collage
- Abb. 81 - Abb. 89: eigene Modellfotos