

ISEK⁴

Integriertes räumliches Innenstadtentwicklungskonzept für den SÜD ALPEN RAUM

Bruneck, Hermagor-Pressesegger See, Lienz, Spittal an der Drau

Impressum

Technische Universität Wien (Herausgeber:in)

Institut für Raumplanung

Forschungsbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung
region.tuwien.ac.at

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Forschungsbereich Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung
landscape.tuwien.ac.at

Forschungsbereich Städtebau und Entwerfen
städtebau.at

Inhalt und grafische Gestaltung:

Petra Hirschler (Projektleitung), Martin Aufhauser,
Tom Brandstetter, Malene Buchenberger,
Theresa Janesch, Annalisa Mauri, Elio Pescatore,
Florian Pühringer, Sebastian Sattlegger,
Markus Tomaselli, Sibylla Zech

Lektorat

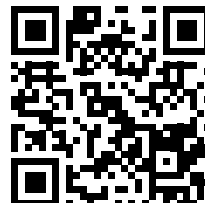
Brigitte Ott (Deutsch), Rita Pescatore (Italienisch und Englisch)

Wien, Oktober 2022

ISBN-Nr: 978-3-902707-62-8



Projektwebsite

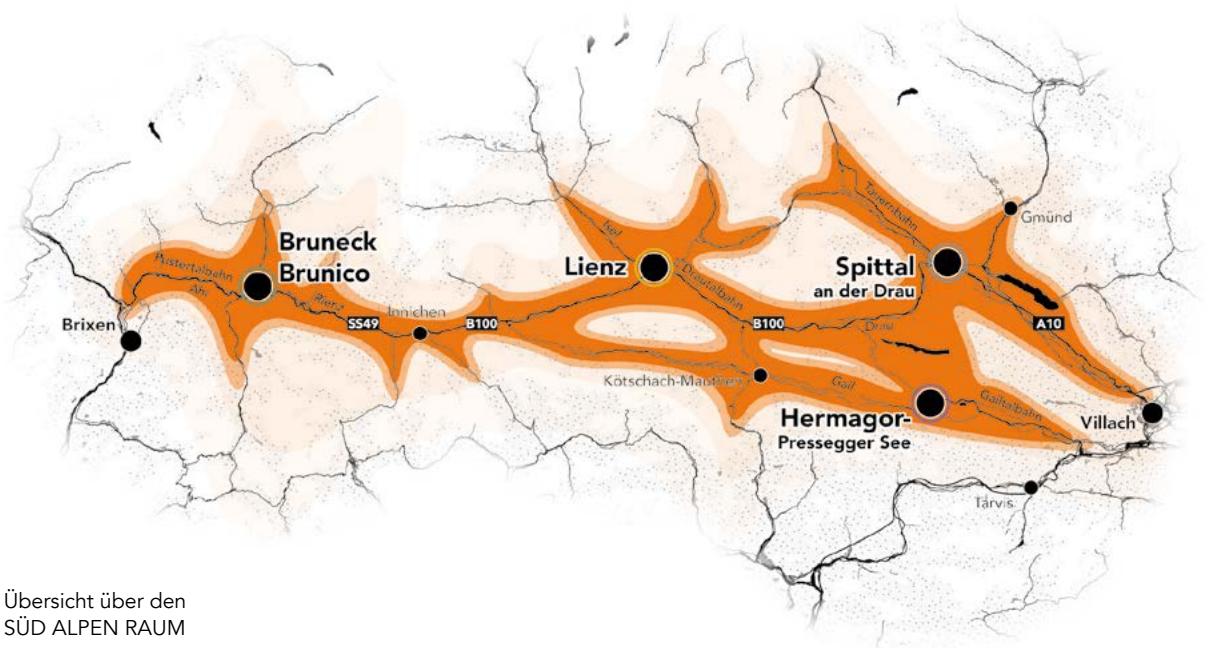


ISEK⁴

Integriertes räumliches Innenstadtentwicklungskonzept für den SÜD ALPEN RAUM

Bruneck, Hermagor-Pressegger See, Lienz, Spittal an der Drau

Abstracts



Übersicht über den
SÜD ALPEN RAUM

Deutsch**Vier Städte, drei Bundesländer/Provinzen, zwei Staaten, eine Region: Integriertes räumliches Innenstadtentwicklungskonzept für den SÜD ALPEN RAUM (ISEK⁴)**

ISEK⁴ ist ein länderübergreifendes Pilotprojekt zur Entwicklung eines neuen Planungsinstrumentes. Es behandelt zwei räumliche Realitäten, die – trotz offensichtlicher Notwendigkeit – im vorhandenen Planungsinstrumentarium selten im Zusammenhang betrachtet werden: die Innenstadt und die funktionale Region. Das ISEK⁴ nimmt in Ergänzung des klassischen ISEK-Ansatzes neben den vier Innenstädten – der Städte Bruneck, Hermagor-Presegger See, Lienz und Spittal an der Drau – zusätzlich die regionale Symbiose als »zweite« Handlungsebene auf. Dadurch werden Synergien zwischen den Innenstädten als Ankerpunkte des öffentlichen Lebens in der Region aufgezeigt und genutzt. Das Pilotprojekt basiert auf einem fachlich interdisziplinären Zugang und wurde gemeinsam mit den Steuerungsgruppen aus den Städten entwickelt: Binnen acht Monaten wurden in verschiedenen Workshopformaten Wissen und Bedürfnisse gesammelt, festgehalten und verortet.

Das Projekt eines integrierten Innenstadtentwicklungskonzepts im regionalen Kontext wurde vom Städtenetzwerk SÜD ALPEN RAUM (Bottom-up-Ansatz) initiiert. Die Region erprobt neue Wege der regionalen Zusammenarbeit und leistet einen Beitrag zur Umsetzung der Leipzig-Charta der EU (2007/2020) und der Territorialen Agenda 2030 (2020). Wichtige Ziele des Österreichischen Raumentwicklungs-

konzepts 2030 (ÖREK 2030) werden umgesetzt, wie die Stärkung polyzentrischer Strukturen, die Planung in funktionalen Lebensräumen sowie die klimafreundliche und nachhaltige Raumentwicklung. Diese Herausforderungen können von den Innenstädten alleine nicht mehr bewältigt werden. Ausgewählte Themen regional zu bearbeiten, ist nicht nur effizient, sondern auch sinnvoll. Einer der Grundgedanken der regionalen Symbiose ist, die Innenstädte nach gemeinsamen regionalen Prioritäten weiterzuentwickeln. Dementsprechend werden im ISEK⁴ für den SÜD ALPEN RAUM sieben räumliche Leitideen formuliert. Sie ziehen sich durch alle Ebenen des Konzepts und sind immer wieder erkennbar: in den Zukunftsbildern der Städte, in der integrierten Innenstadtentwicklung, in den Interventionen für die Fokus- oder Perspektivräume sowie in der regionalen Vision. Die Symbiose zeigt, wie die räumlichen Leitideen den SÜD ALPEN RAUM in Zukunft verändern werden.

Das ISEK ist ein Planungsinstrument zur Selbstbindung – und eröffnet dadurch Chancen für eine raumfokussierte und aktive Gestaltung der Zukunft der Innenstadt und der gesamten Region. Das ISEK ist ein Instrument zur Steuerung von strategischen Investitionen mit dem Ziel, die Innenentwicklung und die Stabilität von Stadtzentren zu stärken. Die Sinnhaftigkeit einer regionalen Zusammenarbeit

spiegelt sich auch im Aufbau und in der Konzeption des ISEK⁴ wider: Regionale Rahmenbedingungen, Potenziale und Ziele werden stetig in Kombination mit lokalen Aktivitäten und Tendenzen gedacht und vorhandene Rückkoppelungen berücksichtigt. Das Dach des ISEK⁴ bildet der Handlungsrahmen mit den übergeordneten grundsätzlichen Leitlinien. In den stadtspezifischen Teilen fokussiert sich die Planung auf bestimmte Teilräume der jeweiligen Stadt. Ideenskizzen geben Impulse zur Umsetzung. Die regionale Symbiose verknüpft die vier ISEKs der einzelnen Städte und hebt sie auf die regionale Ebene. So entsteht ein Gesamtbild für den SÜD ALPEN RAUM, das mehr ist und – im Sinne einer nachhaltigen lokalen und regionalen Entwicklung – mehr kann als die Summe der vier ISEKs.

Das ISEK⁴ trägt aktiv zum Bodenschutz bei, indem es der Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung einräumt. Hierbei spielt die Nutzung des Gebäudebestands sowie die Abstimmung der Siedlungsentwicklung in Verbindung mit der Erschließung durch nachhaltige Mobilitätsformen innerstädtisch und regional gedacht eine große Rolle. Urbane Qualitäten wie Nutzungsmischung oder Zugänglichmachung von Fluss- und Freiräumen sorgen für eine hohe Lebensqualität in den Städten und der Region. Weiters verfolgt das ISEK⁴ die Strategie, gewerbliche Nutzungen aus der Peripherie zurück in die Innenstadt zu holen. Das ISEK⁴ spricht alle Aspekte an, die zu einem guten Leben für alle Generationen gehören.

Italiano

Quattro città, tre province, due stati, una regione: un piano di sviluppo integrato per lo spazio sud-alpino (ISEK⁴)

Il progetto sperimentale e transnazionale ISEK⁴ ha come obiettivo lo sviluppo di un nuovo strumento urbanistico. Due realtà spaziali diverse, il centro storico e la regione, vengono affrontate nel progetto di ricerca in maniera integrata. La realtà urbana dei centri storici delle città di Brunico, Hermagor-Presegger See, Lienz e Spittal an der Drau viene analizzata, elaborata e completata attraverso una visione d'insieme regionale. Grazie a questa metodologia integrata, le sinergie tra i

centri storici ricoprono il ruolo di capisaldi vitali, vengono evidenziate e messe a sistema per lo sviluppo futuro. L'approccio metodico alla ricerca e alla pianificazione è quello interdisciplinare. Il tema della partecipazione gioca nella redazione del progetto ISEK⁴ un grosso ruolo, in ogni città sono stati infatti definiti dei gruppi direttivi, che in otto mesi, attraverso una serie di Workshops, hanno creato sapere, messo in evidenza bisogni e localizzato aree d'intervento.

L'idea di declinare un piano di sviluppo per i centri storici a livello regionale nasce dall'iniziativa e dal network delle città dello spazio sud-alpino. La regione cerca – in questo modo – nuove strade per lo sviluppo della cooperazione esistente e contribuisce all'attuazione della Carta di Lipsia (2007/2020) e dell'Agenda Territoriale 2030 (2020), entrambe direttive europee. Gli obiettivi del policentrismo, della pianificazione funzionale degli habitat e dello sviluppo sostenibile che sono alla base del concetto di pianificazione austriaco (ÖREK 2030) trovano nell'ISEK⁴ compimento.

La complessità territoriale attuale è ingestibile a livello urbano; mettere a sistema sapere e strategie per affrontare le tematiche future di sviluppo incrementa l'efficienza ed aumenta il valore aggiunto. Alla base della simbiosi regionale, c'è uno sviluppo locale condiviso: sette idee guida vengono declinate a livello urbano, nello sviluppo dei centri storici, nei fulcri spaziali evidenziati e nello sviluppo regionale. La simbiosi regionale è dunque una cartina tornasole dello sviluppo territoriale dello spazio sud-alpino.

Lo strumento urbanistico ISEK è autovincolante e racchiude in se la visione per lo sviluppo futuro dei centri cittadini e dell'intera regione. L'ISEK è uno strumento per il controllo degli investimenti strategici con l'obiettivo di garantire un'urbanizzazione sostenibile e la riqualificazione dei centri storici. Il valore della cooperazione regionale è intrinseco alla struttura e alla concezione del progetto

ISEK: lo stato di fatto, i potenziali e gli obiettivi regionali vengono messi in relazione alle attività e alle tendenze locali. La struttura dell'ISEK⁴ è incentrata sul quadro d'azione, definito dalle linee guida. Nei centri storici analizzati vengono definiti, in base alla tendenza di sviluppo attuale e ai potenziali urbani, fulcri spaziali. Gli schizzi progettuali redatti dai gruppi direttivi rappresentano un primo passo verso la realizzazione del progetto. La cosiddetta simbiosi regionale connette la pianificazione dei centri storici e la mette in relazione con le risorse regionali. È proprio grazie a questo approccio regionale integrato che i contenuti del progetto ISEK⁴ – per la regione dello spazio sud-alpino – acquisiscono un valore aggiunto: un'approccio alla pianificazione estesa tra definizione urbana e sviluppo regionale. L'ISEK⁴ contribuisce attivamente alla protezione del suolo, proponendo una densificazione delle aree interne ai centri urbani. I temi della riutilizzazione del capitale edilizio esistente e dello sviluppo del nucleo urbano attraverso una mobilità sostenibile ricoprono un ruolo importante nel progetto. Lo sviluppo della qualità della vita sia regionale che locale viene garantito dalla multifunzionalità e dall'incremento dell'accessibilità degli spazi pubblici (spazi urbani e zone verdi a ridosso dei fiumi). Il progetto ISEK⁴ si adopera per riportare esercizi di uso commerciale dalla periferia al centro e, nella varietà dei temi affrontati, offre una prospettiva di alto tenore di vita per tutte le generazioni.

English**Four cities, three provinces, two states, one region:
Integrated inner-city development concept for the
South Alpine Space (ISEK⁴)**

ISEK⁴ is a cross-border pilot project for the development of a new planning instrument. It deals with two spatial realities which—despite obvious needs—are rarely considered in context in existing planning instruments: the inner city and the functional region. An integrated urban development concept for the four inner cities of Bruneck (South Tyrol), Hermagor-Pressesegger See (Upper Carinthia), Lienz (East Tyrol), and Spittal an der Drau (Upper Carinthia) was designed based on a regional symbiosis as »second« level of action (demonstrating and using synergies between the inner cities, as anchor points of public life in the region). ISEK⁴ is based on an integrated, interdisciplinary approach and was developed together with steering groups from the cities: within eight months, knowledge and needs were collected, recorded, and located in different workshop formats.

The project of an integrated inner-city development concept in a regional context was initiated by the South Alpine Space City Network (bottom-up approach). The region is exploring new ways of regional cooperation and is contributing to the implementation of the EU Leipzig Charter (2007/2020) and the Territorial Agenda 2030 (2020). Key objectives of the Austrian Spatial Development Concept 2030 (ÖREK 2030) are put into practice, such as the strengthening of polycentric structures, planning in functional living spaces, as well as the climate-friendly and sustainable spatial development.

These challenges can no longer be dealt with by inner cities alone. Working on selected issues regionally is not only efficient, but it also is reasonable to do so. One of the basic ideas of the regional symbiosis is to further develop the inner cities according to common regional priorities. Accordingly, seven spatial guiding

ideas are formulated in the ISEK⁴ for the SOUTH ALPINE SPACE. They run through all levels of the concept and are always recognizable: in the future images of the cities, in the integrated inner-city development, in the interventions for the focus areas or perspective areas as well as in the regional vision. The symbiosis shows how the spatial guiding ideas are transforming the SOUTH ALPINE SPACE in the future. The ISEK is a planning instrument for self-commitment—and thus opens opportunities for a spatially focused and active shaping of the future of the inner city and the entire region. The ISEK is an instrument for steering strategic investments with the goal of supporting inner development and strengthening the stability of city centres. The meaningfulness of regional cooperation is also reflected in the structure and conception of the ISEK⁴: Regional potentials and goals are constantly thought of in combination with local activities and trends. In the city-peculiar parts, the planning focuses on specific sub-areas of the respective city. Idea

sketches provide impulses for implementation. The regional symbiosis links the four ISEK of the individual cities and raises them to the regional level. This creates an overall picture for the SOUTH ALPINE SPACE that is more and—in terms of sustainable local and regional development—can do more than the sum of the four concepts for the inner cities.

The ISEK⁴ actively contributes to saving soil by prioritizing inner city development over outer city development. In this context, the use of existing buildings and the coordination of settlement development in connection with accessibility through sustainable forms of mobility, considered from an inner-city and regional perspective, play a major role. Urban qualities such as mixed use or making rivers and open spaces accessible and attractive ensure a high quality of life in the cities and the region. Furthermore, the ISEK⁴ pursues the strategy of bringing commercial uses from the outskirts back into the inner city. The ISEK⁴ addresses all aspects that are part of a good life for all generations.

Inhalte

	Vorwort	.....	10
	Kurzfassung	.....	12
Einleitung	Was ist ein ISEK?	.....	18
	Regionaler Kontext	.....	28
	Handlungsrahmen	.....	40
	Räumliche Leitideen	.....	47
ISEKs der Städte	Bruneck		
	Hermagor- Pressegger See		
	Lienz		
	Spittal an der Drau		
Situationsbeschreibung	.....	56	92
Aktuelle Entwicklungen	.....	60	96
Räumlicher Fokus	.....	64	100
Zukunftsbild 2040	.....	70	104
Integrierte Innenstadtentwicklung	.....	74	108
Ideenspeicher	.....	86	122
	.....	128	164
	.....	132	168
	.....	136	172
	.....	140	178
	.....	144	182
	.....	158	196
Regionale Symbiose	Wozu die Regionale Symbiose?	.....	202
	Regionale Vision	.....	204
	Regionaler Ideenspeicher	.....	214
	Regionale räumliche Leitideen – Zusammenschau	.....	218
Epilog	Projektbeschreibung ISEK⁴	.....	230
	ISEK⁴ reflektiert – Lessons Learned und Tipps	.....	238
	Nachwort der Verfasser:innen	.....	244
Anhang	Gesammelte Ideenskizzen	.....	248
	Verzeichnisse	.....	290

SÜD ALPEN RAUM: vier Städte, gemeinsame Entwicklung

Um die Lebensqualität für alle weiterhin zu ermöglichen, müssen Städte und Regionen vielfältige Herausforderungen bewältigen. Das ISEK⁴ fokussiert dabei zwei Ziele: Es stärkt einerseits den SÜD ALPEN RAUM als Ganzes, aber auch die vier Innenstädte. Wichtig ist, vorhandene lokale und regionale Ressourcen zu nutzen und sich darauf zu besinnen, was in der eigenen Stadt und der Region bereits vorhanden ist, was sie können und wie sie sich weiterentwickeln möchten. In der regionalen Vision werden Ansätze aufgezeigt, wie für alle Generationen im SÜD ALPEN RAUM ein gutes Lebensumfeld geschaffen werden kann.

Die Städte und Regionen der Zukunft setzen auf Lebensqualität, Nachhaltigkeit und Ökologie. Sie sind attraktiv für Jung und Alt, für »Dagebliebene«, Zugezogene und Rückkehrer:innen. Die Anpassung an die Klimakrise, Identität und grüne Strategien gewinnen im Standortwettbewerb massiv an Bedeutung. Auch die stadtrregionale Mobilität verändert sich im ISEK⁴ und wird ressourcenschonender. Das Abholen und Einbinden bestehender Konzepte und Planungen war im Prozess ebenso wichtig wie das Entwickeln von Zukunftsbildern für die Innenstädte.

Vier Innenstadtentwicklungskonzepte gemeinsam als Region zu erarbeiten, ist höchst innovativ. Mit dem ISEK⁴ haben die vier Städte und der SÜD ALPEN RAUM Pionierarbeit geleistet und zur Erweiterung und Vertiefung des bestehenden ISEK-Planungsansatzes beigetragen. Das ISEK⁴ soll Vorbild für Planungen in anderen Städten und Regionen sein. Wir, die Städte des SÜD ALPEN RAUMs, sind gut für die kommenden Jahre aufgestellt und freuen uns auf die nächsten Umsetzungsschritte.

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen involvierten Personen bedanken. Ohne Ihre tatkräftige Unterstützung, Ihr Interesse und Ihre Kreativität wäre die Durchführung des Projektes in dieser Form nicht möglich gewesen. Wir zählen auf Ihren aktiven Beitrag bei der weiteren Arbeit zur Gestaltung der Zukunft. Wir wünschen uns allen viel Erfolg bei der Umsetzung des ISEK⁴ auf lokaler und regionaler Ebene. Wir sind überzeugt, mit ISEK⁴ einen wichtigen Beitrag für einen lebenswerten und lebendigen SÜD ALPEN RAUM zu leisten.



Die Bürgermeister:innen der vier Städte des SÜD ALPEN RAUMS (v.l.n.r.):

Stadtgemeinde Spittal an der Drau

LABg. Bürgermeister Gerhard Köfer

Stadtgemeinde Lienz

LABg. Bürgermeisterin Dipl.-Ing. Elisabeth Blanik

Stadtgemeinde Bruneck

Bürgermeister Dr. Ing. Roland Griessmair

Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See

LABg. Bürgermeister DI Leopold Astner

Kurzfassung

Was ist das ISEK⁴?

ISEK⁴ ist ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines neuen Planungsinstrumentes für zwei räumliche Zwischenebenen, die im klassischen Planungsinstrumentarium kaum Berücksichtigung finden – die Innenstadt und die funktionale Region. Es nimmt in Ergänzung des klassischen ISEK-Ansatzes → **Infobox** neben den vier Innenstädten zusätzlich die regionale Symbiose als Handlungsebene auf. Viele Herausforderungen können die Innenstädte allein nicht mehr sinnvoll bewältigen. Ausgewählte Themen regional zu bearbeiten, ist nicht nur effizient, sondern auch sinnvoll. Einer der Grundgedanken der regionalen Symbiose ist, die Innenstädte nach gemeinsamen regionalen Prioritäten weiterzuentwickeln.

Dementsprechend werden im ISEK⁴ für den SÜD ALPEN RAUM sieben räumliche Leitideen formuliert. Diese beschreiben jeweils eine Zielvorstellung, an der sich

die vier Städte der Region baulich, freiräumlich und prozessual künftig orientieren sollen. Sie können als eine Art regionales Regelwerk verstanden werden und spiegeln sich im gesamten ISEK⁴ wider. Der SÜD ALPEN RAUM ist die Region der ...

- _erlebbar und naturnahen **Fluss- und Freiräume**,
- _gelebten **Mobilitätswende** für lebenswerte Städte,
- _eingebundenen **Bahnhofsquartiere**, die die Stadt aktivieren,
- _attraktiven und inklusiven Lebensbedingungen für **alle Generationen**,
- _mit **touristischen Attraktionen** verbundenen Innenstädte,
- _bestandsfreundlichen und flächensensiblen **Planungs- und Baukultur**,
- _genutzten und ausgebauten **regionalen Ressourcen**.

Was ist ein ISEK?

Das ISEK ist ein Instrument zur Steuerung von strategischen Investitionen mit dem Ziel, die Innenentwicklung und die Stabilität von Stadtzentren zu stärken. Es ist ein Instrument zur Selbstbindung. Das bringt die Chance, lokal angepasste Steuerungsansätze zu entwickeln. Je nach örtlichen Herausforderungen können unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt und administrative Grenzen überwunden werden. Ein ISEK beschreibt den Handlungsrahmen, Ziele, Interventionsfelder und Projekte für die Entwicklung ausgewählter räumlicher Fokusgebiete und Perspektivräume für mehrere Jahre.

Wofür steht die Abkürzung ISEK?

- | | |
|------------------------|--|
| I ntegrierte(s) | Themenübergreifend (Bebauung, Mobilität, Energie, Wirtschaft, Grün, Soziales etc.) |
| S tadt | Geltungsraum sind die Stadtquartiere, räumlicher Fokus ist die Innenstadt. |
| E ntwicklung(s) | Deren Entwicklungsprozess, um den Wandel zu gestalten, wird in einem ISEK beschrieben. |
| K onzept | Finales Konzeptpapier |

Bruneck

Bruneck liegt im Herzen des Südtiroler Pustertals und wird von der Rienz durchquert. Die historische Altstadt ist Fußgänger:innenzone und bildet den markanten Kern der Stadt. Wichtige strategische Projekte, etwa die Umgestaltung des Bahnhofs oder der Bau des NOI Techparks, wurden bereits umgesetzt. Der zukünftige Fokus der Innenstadtentwicklung in Bruneck soll auf dem Grün- und Freiraum liegen.

Die Klimakrise ist auch in Bruneck ein präsendes Thema. Extremwetterereignisse und Hitzewellen machen vor alpinen Regionen nicht halt. Es braucht daher eine Gesamtstrategie, um die Innenstadt fit für die künftigen klimatischen Veränderungen zu machen. Konkrete Maßnahmen, etwa Entsiegelungen, Baumpflanzungen, die Anschaffung von mobilen Beschattungselementen oder die raum- und funktionssensible Integration von Wasserelementen, müssen zur Anpassung an die veränderten klimatischen Rahmenbedingungen umgesetzt werden.

Ausgehend von geplanten und bereits umgesetzten Projekten fokussiert sich die integrierte Entwicklungsplanung in Bruneck auf die nördlichen und östlichen Stadtzugänge, die Verbindungsachse vom Rathaus über den Bahnhof zur Rienz, die Stadtberge und – als längerfristige Perspektive – auf die Enrico-Federico-Kaserne bzw. das Schulzentrum. Der Fokus auf die Stadtzugänge zielt darauf ab, den Bahnhof und die Haltestelle Bruneck Nord künftig besser an die Innenstadt anzubinden. Die Umgestaltung der Ver-

bindungen in Richtung der Bahnstationen leistet einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der Mobilitätswende. Es bedarf einer Transformation vom Autoraum zum Stadtraum mit besonderem Augenmerk auf den Fuß- und Radverkehr.

Große Aufmerksamkeit kommt in Bruneck den Grün- und Freiräumen zu: Bestehende Naherholungsgebiete mit unterschiedlicher Nutzungsintensität werden über das neu gestaltete Grünraumnetz miteinander verknüpft. Das Flussufer entlang der Rienz ist als gut zugänglicher Parkraum in dieses Netz integriert und trägt zur Naherholung von Brunecker:innen und Tourist:innen bei.

Die Bau- und Planungskultur soll bei künftigen städtebaulichen Aktivitäten noch mehr Bedeutung erhalten: Inwertsetzung wird gegenüber Neubau priorisiert, breite Partizipationsverfahren ermöglichen die Teilhabe der gesamten Bevölkerung. So kann hohe Lebensqualität für alle Generationen entstehen.

Der Ideenspeicher für Bruneck enthält unter anderem Projektskizzen zum zivilgesellschaftlichen Engagement und zur Teilhabe der Bevölkerung. So werden Ideen wie ein Bürger:innenforum oder ein Pflanzenpflegedienst für Grünflächen im öffentlichen Raum vorgeschlagen. Erwähnt wird außerdem, dass in der Stadt Strukturen geschaffen werden sollen, die zeigen, dass man in Bruneck füreinander da ist. Beispielhaft wären hier die Ideen des Stadtteilmanagements oder der Zeitbank zu nennen.

Hermagor-Pressegger See

Die Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See liegt im unteren Gailtal an der Einmündung des Gitschtals und wird von der Gössering durchflossen. Der Tourismus spielt in Hermagor-Pressegger See eine besonders wichtige Rolle, da sich mit dem Nassfeld das größte Skigebiet Kärntens in der Gemeinde befindet – in der Innenstadt selbst ist das aber kaum wahrnehmbar. Darüber hinaus hat Hermagor mit dem Pressegger See auch eine beliebte Destination für den Sommertourismus. Die Innenstadt ist in ihrer Größe überschaubar und teilweise verkehrsberuhigt. Die Schwerpunkte der Innenstadtentwicklung werden auf die integrierte räumliche Entwicklung der Stadteingänge Ost und West, des Bahnhofsquartiers und der 10.-Oktober-Straße gelegt.

Das Tourismusangebot wird künftig besser mit der Innenstadt vernetzt. Mit der S-Bahn soll ein schnelles und zugleich klimaschonendes Mobilitätsangebot zum Skigebiet Nassfeld etabliert werden, von dem sowohl Gäste als auch Hermagorer:innen profitieren. Für den Sommertourismus bringen ein neues Radwegekonzept und die Umgestaltung des Stadtraums mehr Radtourist:innen vom Gailtal-Radweg direkt in die Innenstadt und zum Pressegger See.

Der Bahnhof als Stadteingang und das Bahnhofsquartier werden durch neu gestaltete Straßenräume mit zusätzlichem Platzangebot für den Fuß- und Radverkehr spürbar aufgewertet. Die Umgestaltung der Bahnhofstraße ist ein wichtiger Baustein für das Gelingen der Mobilitätswende in Hermagor-Pressegger See.

Durch eine weitestgehende Sperre der Innenstadt für Autos und die Reorganisation des ruhenden Verkehrs in zentralen Sammelparkhäusern wird außerdem die Möglichkeit geschaffen, die 10.-Oktober-Straße neu zu gestalten. Eine weitere wichtige Intervention wäre, die Gössering – unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes – zugänglich und für die Naherholung nutzbar zu machen.

Künftig soll der Inwertsetzung älterer Gebäude und dem kreativen Umgang mit dem architektonischen Bestand, zum Beispiel der alten Essl-Fabrik, eine stärkere Bedeutung zukommen. Breite partizipative Verfahren werden in Planungsprozessen etabliert und bei wichtigen Projekten kommen städtebauliche Wettbewerbsverfahren zum Einsatz. Dadurch entsteht eine neue Bau- und Planungskultur, die hohe Lebensqualität für alle Generationen verspricht.

Auch in Hermagor-Pressegger See wurde ein breiter Strauß an Ideenskizzen erarbeitet. Ein klarer Fokus liegt auf dem Umgang mit dem Bestand bzw. mit Leerständen. So wurden beispielsweise Ideen für die (temporäre) Nutzung von Leerständen (Schaufensterhotels) oder für die Zukunft der Essl-Fabrik formuliert. Ein zweites wichtiges Thema ist der öffentliche Raum, der einerseits klimafitter (u. a. der Wulfeniaplatz) und andererseits jugendfreundlicher werden soll. Auch das Thema Mobilität wird in der Ideensammlung angesprochen: Neben der Etablierung einer direkten Busverbindung nach Lienz wird die Erarbeitung eines Radwegeleitsystems angestrebt.

Lienz

Lienz liegt an der Mündung der Isel in die Drau und ist der wirtschaftliche, kulturelle und soziale Mittelpunkt des gleichnamigen Bezirks Lienz. In der »Sonnenstadt« hat sich in letzter Zeit einiges getan: Die Innenstadt wurde verkehrsberuhigt, der Bahnhof zur Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut und unzählige Partizipationsformate umgesetzt. Die Schwerpunkte des ISEK⁴ liegen in Lienz auf der sogenannten Inneren Peripherie, auf der Zugänglichkeit attraktiver Naherholungsräume sowie auf der Inwertsetzung der Südtiroler Siedlung.

Die Aufwertung der Flussräume an der Isel und der Drau zielt darauf ab, die Zugänglichkeit der Gewässer zu verbessern und im Zuge dessen urbane Qualitäten entlang der Uferpromenade zu schaffen. So bleiben Fluss- und Freiräume trotz des notwendigen Hochwasserschutzes erlebbar und zugleich naturnah. Gleiches gilt für die Transformation der alten Peripherie – der Tiroler Straße (B100) – vom Auktoraum zum attraktiven Stadtraum. Das Gebiet zwischen Innenstadt und Bahnhof neu zu gestalten und zu organisieren, ist eine wichtige Voraussetzung für die Mobilitätswende in Lienz. Die Innenstadt soll nach außen hin sichtbar werden und die räumlichen Qualitäten sollen – vor allem für Fußgänger:innen – verbessert werden. Zu diesem Zweck ist geplant, den ruhenden Verkehr umzuorganisieren bzw. zu reduzieren und gleichzeitig dem Fuß- und Radverkehr mehr Bedeutung zukommen zu lassen. Durch einen städtebaulichen Ideenwettbewerb könnten neue Möglichkeiten aufgezeigt werden,

wie der Bereich entlang der B100 schrittweise zum lebendigen Stadtraum transformiert werden kann.

Die Inwertsetzung der bedeutenden Südtiroler Siedlung in Form von Renovierungen und Nachverdichtung fördert die Bau- und Planungskultur in Lienz ebenso wie das Etablieren von Partizipationsprozessen und der Einsatz städtebaulicher Wettbewerbsverfahren. Das Um- und Weiterbauen ist ressourcenschonend und sichert die Bestandsqualitäten. Eine zeitgemäße Bau- und Planungskultur fokussiert auf Bestehendes.

Durch die Errichtung einer neuen S-Bahn-Station bei der Südtiroler Siedlung und den Ausbau der regionalen Radverbindungen wachsen Innenstadt, Tourismus und die Gemeinden im Lienzer Talboden noch näher zusammen. Lienz bekommt sozusagen eine Stadtbahn als Nahverkehrsmittel. Ausgehend vom Impulsgeber Bahnhof könnte auf der aktuell landwirtschaftlich genutzten Fläche an der Mündung der Isel in die Drau perspektivisch betrachtet ein attraktiver stadtnaher Wohn- und Naherholungsraum entwickelt werden. Ziel ist dabei die Schaffung hoher Lebensqualität für alle Generationen. Die für die Stadt Lienz ausgearbeiteten Ideenskizzen beziehen sich auf die Nutzung des öffentlichen Raums, liefern Ansätze für innovatives Wirtschaften und Arbeiten sowie für den Umgang mit Leerstand. Zudem wurden Ideen für die gesamte Region entwickelt, die eine Verbesserung der Lebensqualität im SÜD ALPEN RAUM zum Ziel haben.

Spittal an der Drau

Spittal an Drau liegt an einer strategisch bedeutenden Stelle: Im Bereich zwischen Drautal, Lieserschlucht, Millstätter See, Nockbergen und Mölltal bildet Spittal an der Drau das Zentrum Oberkärntens. Im Herzen der Stadt liegt das Schloss Porcia mit dem angrenzenden Stadtpark. Derzeit leidet die Innenstadt unter massivem Schwerverkehr, der auch die urbane Qualität stark einschränkt. Zahlreiche Konzepte zur Verbesserung wurden bereits erarbeitet und warten auf ihre Umsetzung. Ein wichtiger Schritt zur Aktivierung der Innenstadt wäre, Fußgänger:innen und Radfahrer:innen künftig stärker zu priorisieren und den öffentlichen Verkehr neu zu verteilen, besonders bei den bedeutenden Verbindungen zwischen Bahnhof, Stadtpark und dem Hauptplatz bzw. dem Neuen Platz. Der gut in die Innenstadt eingebundene Bahnhof fungiert künftig als Impulsgeber für innerstädtische Aktivitäten und wird zum belebten Mobilitäts-hub weiterentwickelt. Der Bahnhofsvorplatz wird umgestaltet und soll in Zukunft die ansprechende Visitenkarte der Stadt für Ankommende und Wegfahrende sein. Auch zwischen der verkehrsberuhigten Innenstadt, dem Naherholungsgebiet entlang der Drau und den Fluss- und Freiräumen an der Lieser sollen die Fuß- und Radverbindungen ausgebaut werden. Diese ergänzen die erlebbaren, naturnahen und zentralen Erholungsorte, die einen wesentlichen Beitrag zur Anpassung an die Klimakrise in Spittal an der Drau leisten.

Eine größere Rolle spielt zukünftig auch der Tourismus, der nicht nur ein

»Schlechtwetterprogramm« sein soll. Die Radrouten entlang der Drau und Richtung Millstätter See sind besser an die Innenstadt angeknüpft. Ganzjährig besteht am Bahnhof die Möglichkeit, direkt vom Zug oder Bus in die Seilbahn auf das Goldeck umzusteigen.

Auch die Bau- und Planungskultur wird neu gelebt: Wohnen in der Innenstadt und gleichzeitig direkt am Bahnhof ist ein Zukunftsmodell. Mittel- bis langfristig sollen die Gewerbenutzungen vom Stadtrand wieder in die Innenstadt geholt werden. In Bahnhofsnähe wären beispielsweise entsprechende Flächen vorhanden. Die Bevölkerung wird aktiv in Planungsprozesse eingebunden. Kooperative und dialogische Verfahren sowie Wettbewerbe liefern fundierte Entscheidungsgrundlagen für bedeutende Bauvorhaben. Kultur und Veranstaltungen werden als Teil der lokalen Ressourcen weiter gestärkt. So entsteht hohe Lebensqualität für alle Generationen.

Die Ideenskizzen, die in Spittal an der Drau ausgearbeitet wurden, haben einen klaren Fokus im Bereich der Frei- und Flussräume. So sollen an beiden Flüssen in Spittal an der Drau (Lieser und Drau) konkrete Vorhaben verwirklicht werden. Ein zweiter Schwerpunkt liegt in der Mobilität: Unter anderem liegen Ideenskizzen für das Bahnhofsquartier und die untere Bahnhofstraße sowie eine Initiative für mehr Radwege vor. Mit der Idee der »Cool-Tours« soll das reiche Spittaler Kulturangebot der gesamten Bevölkerung nähergebracht werden.

Regionale Symbiose

Die auf dem Handlungsrahmen aufbauenden räumlichen Leitideen bilden das zentrale Grundgerüst für die Umsetzung der ISEK⁴-Strategie. Sie ziehen sich durch alle Ebenen des Konzeptes und sind stets wiedererkennbar: in den Zukunftsbildern der Städte, bei der integrierten Innenstadtentwicklung, in den Interventionen für die Fokusgebiete bzw. Perspektivräume sowie in der regionalen Vision. Die Synthese zeigt, wie die räumlichen Leitideen im SÜD ALPEN RAUM gelebt werden und wie sie sich als roter Faden durch das ISEK⁴ spannen.

In allen vier Städten wurden die Flussräume als Fokusgebiete definiert und somit als Bereiche mit hohem Handlungsbedarf erkannt. Der Schwerpunkt liegt auf der Attraktivierung der Flussräume mit dem Ziel, die Zugänglichkeiten zu verbessern und den Aufenthalt am Fluss – ganz im Sinne eines öffentlichen »Wohnzimmers für alle« – möglichst angenehm zu gestalten. Außerdem wird in den Leitideen die Stärkung von Freiräumen und des öffentlichen Raums allgemein gefordert. Das umfasst einerseits die Aufenthaltsqualitäten, andererseits die Resilienz der Stadträume in der Klimakrise.

Das ISEK⁴ enthält unterschiedliche Ansätze zur Verbesserung von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten. Der Bahnverkehr in der Region wird durch eine Anpassung des S-Bahn-Angebotes flexibler. In der regionalen Vision spielt der Radverkehr

nicht nur im Kontext des Tourismus, sondern insbesondere auch im Alltag eine wichtige Rolle.

Ebenso wichtig wie die Ausgestaltung der Bahnhöfe als multifunktionale Mobilitätsdrehscheiben ist ihre Anbindung an die Innenstädte. Daher kommt der Umgestaltung der Bahnhofsumfelder eine große Bedeutung zu – in jedem der ISEKs der vier Städte ist die Schaffung nutzungsdurchmischter, dichter Stadtquartiere vorgesehen.

Das ISEK⁴ trägt aktiv zum Flächensparen bei, indem es die Innenentwicklung der Städte gegenüber der Außenentwicklung priorisiert. Das ISEK⁴ geht noch einen Schritt weiter und verfolgt die Strategie, künftig gewerbliche Nutzungen vom Stadtrand wieder in Innenstadtnähe zu holen. Dabei ist eine qualitätsvolle Dichte anzustreben. Urbane Qualitäten, wie Mischnutzung oder lebendige Erdgeschoßzonen, sorgen für Flair und hohe Lebensqualität in den Städten.

Teil der ISEK⁴-Strategie ist es, die Region als Ganzes zu stärken und die regionalen Ressourcen zu nutzen – sich auf das zu besinnen, was die Region hat und was sie kann. In der regionalen Vision werden Ansätze aufgezeigt, wie eine gewisse regionale Autarkie in bestimmten Bereichen erreicht werden könnte. Das ISEK⁴ spricht alle Aspekte an, die zu einem guten Leben für alle Generationen gehören.

Was ist ein ISEK?

Was bedeutet ISEK⁴?

ISEK⁴ ist ein Pilotprojekt zur Entwicklung eines Planungsinstrumentariums für Zwischenebenen, die Innenstadt und die funktionale Region. Planungsraum ist der SÜD ALPEN RAUM mit seinen vier Kernstädten Bruneck, Hermagor-Preseggsee, Lienz und Spittal an der Drau. Das Kürzel *ISEK* steht für *Integriertes Stadtentwicklungskonzept* → **Infobox**, die hochgestellte 4 für die vier Städte.

Ein ISEK ist eine moderne Form der Raumplanung. Es verbindet die örtliche Planung mit dem Verständnis einer funktional zusammenhängenden Region. Konkrete Vorschläge für die einzelnen Innenstädte werden im Städtetzwerk SÜD ALPEN RAUM sichtbar.

Innenstädte sind die Ankerpunkte für öffentliches Leben und Ausgangspunkt für vielfältige Einrichtungen und Angebote. In funktionalen Regionen bilden sie das Rückgrat für nachhaltige Entwicklung. Im Wettbewerb der Städte und Regionen

Die Abkürzung ISEK steht für

I ntegrierte(s)	Themenübergreifend (Bebauung, Mobilität, Energie, Wirtschaft, Grün, Soziales etc.)
S tadt	Geltungsraum sind die Stadtquartiere, räumlicher Fokus ist die Innenstadt.
E ntwicklung(s)	Stadt entwickelt und verändert sich. Dieser Prozess, um den Wandel zu gestalten, wird in einem ISEK beschrieben.
K onzept	Finales Konzeptpapier mit Zukunftsbild, Interventionen und Projekten

werden neben den harten Standortfaktoren die weichen immer wichtiger – etwa Wohn-, Freizeit-, Aufenthalts- und Lebensqualität; Umwelt, Nachhaltigkeit, Kultur, Sicherheit, Sauberkeit usw. Städte und Regionen positionieren sich über urbane Qualitäten, über den gebauten Lebensstil.

Wie wirkt ein ISEK?

Das ISEK ist ein Planungsinstrument mit Selbstbindung und eröffnet dadurch Chancen für eine aktive Gestaltung der Zukunft der Innenstadt. Es ist ein Instrument zur Steuerung von strategischen Investitionen mit dem Ziel, die Innenentwicklung und die Stabilität von Stadtzentren zu stärken, sowie für lokal angepasste Lösungsansätze, die sich regional stärken und ergänzen. Das ISEK berücksichtigt regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen. → **Abb. 1** zeigt die Einbettung des ISEK und der regionalen Symbiose mit den bestehenden Planungsinstrumenten. Im Mittelpunkt steht die nachhaltige Entwicklung von Quartieren unter Beachtung sich ständig verändernder Rahmenbedingungen und Anforderungen in den Städten. Das ISEK hat den Charakter eines informellen Planungsinstruments. Mit dem Beschluss durch die vier Städte erhält es eine selbstbindende Wirkung. Im Lichte der Eigenverantwortung und der Weiterführung des Erfahrungsaustauschs wird darauf Wert gelegt, die Inhalte und Ziele in den fachübergreifend erarbeiteten Strategien auch tatsächlich umzusetzen.

Das ISEK bietet Gestaltungsspielraum, da es je nach Herausforderungen der jeweiligen Innenstadt sowohl eine räumliche als auch inhaltliche Schwerpunktsetzung

ermöglicht und nicht an bestehende administrative Gebietsabgrenzungen gebunden ist. Das ISEK stellt eine wesentliche Grundlage für künftige kommunalpolitische Entscheidungen und Handlungsansätze der Innenstadtentwicklung dar. Mit ihm lassen sich fachübergreifend Planungen und Projekte untereinander abstimmen und bündeln. Das ISEK kann als Grundlage für die Beantragung von Finanzmitteln aus Förderprogrammen der EU, des Bundes sowie der Länder, wie z. B. der geplanten Bauförderung, dienen.

Das ISEK zeigt kurzfristig umsetzbare Möglichkeiten auf und blickt zugleich langfristig in die Zukunft. Es berücksichtigt die Wechselwirkungen der ganzheitlichen und integrierten Entwicklung. Das Gesamtbild steht im Zentrum. Ein ISEK beschreibt den Handlungsrahmen, Ziele und Interventionsfelder für die Entwicklung der ausgewählten Quartiere für mehrere Jahre. Es ist ein informelles Konzept, das kooperativ erarbeitet wird. Fachexpert:innen unterstützen diesen Prozess und liefern mögliche Perspektiven. Eine Steuerungsgruppe aus Mitgliedern der Verwaltung und Politik begleitet den Prozess und bereitet die politische Entscheidungsfindung mit vor.

Und was ist jetzt mit der funktionalen Region, der regionalen Symbiose?

Viele Herausforderungen können die Innenstädte gemeinsam besser bewältigen. Ausgesuchte Themen regional anzugehen, ist nicht nur effizient, sondern auch sinnvoll. Die *Dezentralisierung der Zentralität* setzt sich fort, es existieren in der Region mehrere Stadtzentren nebeneinander und durch ein gelebtes Miteinander können Entwicklungsmöglichkeiten maximiert werden. Das Verhältnis von Stadt und Land wird neu definiert. Die Natur dringt in den urbanen Raum vor. Die Stadt der Zukunft setzt auf nachhal-

tige Lebensqualität, ist attraktiv für Jung und Alt, für Daheimgebliebene, Zugezogene, Ausheimische (die jetzt woanders leben) und Zurückgekommene. Klimaanpassung, Identität und resiliente Strategien werden am Standort wichtiger. Die Stadt-Region-Mobilität verändert sich. Das sind nur einige der Schwerpunkte, die regional gedacht erheblichen Mehrwert bieten. Die Innenstädte nach klaren, regionalen Prioritäten zu stärken und zu entwickeln, ist einer der Grundgedanken der regionalen Symbiose.

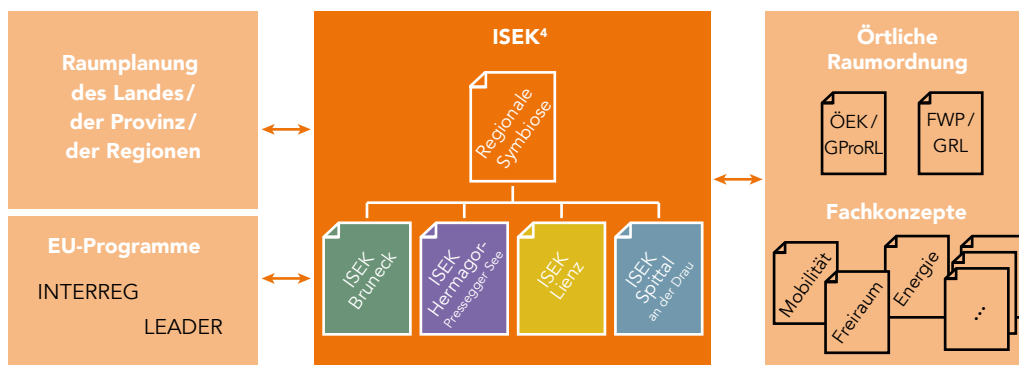


Abb. 1
Einbettung ISEK
in der Planungs-
landschaft

ISEK in der Planungslandschaft

Das ISEK ist ein ergänzendes Konzept zu bestehenden Planungsinstrumenten (Entwicklungskonzept, Fachkonzepte, Flächenwidmungsplan, Stadtkernerneuerung, ...) mit dem Ziel, den Stadtkern zu stärken. Die Stärke liegt darin, dass sich das ISEK auf bestimmte Fokusgebiete konzentriert und dass es sich gleichzeitig in den regionalen Kontext einbettet. Auch regional ist das ISEK ergänzend zu den bestehenden Regionalprogrammen und -konzepten zu

verstehen. Das ISEK wirkt über administrative Grenzen hinweg und stellt funktionale Zusammenhänge in den Mittelpunkt der Entwicklungsperspektive. Dadurch füllt das ISEK eine Lücke in der Planungslandschaft und ist flexibel genug, um auf die jeweiligen räumlichen Herausforderungen – sowohl in den Innenstädten als auch in den Regionen – konkret einzugehen und mögliche Lösungsansätze mit den Akteur:innen vor Ort zu erarbeiten.

Aufbau des ISEK⁴

Die Notwendigkeit zur regionalen Zusammenarbeit spiegelt sich auch im Aufbau und in der Konzeption des ISEK⁴ wider: Regionale Rahmenbedingungen, Potenziale und Ziele müssen immer in Kombination mit lokalen Aktivitäten gedacht werden und umgekehrt.

Das Dach des ISEK⁴ bildet der **Handlungsrahmen** mit den übergeordneten grundsätzlichen Leitlinien: Region und Stadt der kurzen Wege, Flächensparen, Klimafitness, Chancengleichheit, Kooperationskultur und Resilienz.

Die **räumlichen Leitideen** bauen sowohl auf dem Handlungsrahmen als auch auf vor Ort identifizierten lokalen und regionalen Potenzialen auf. Sie vereinen die Expertise des Bearbeitungsteams mit Ideen und Vorschlägen aus den vor Ort durchgeführten Workshops und Werkstätten. Sämtliche Leitideen basieren dabei auf Informationen aus allen vier Kernstädten und haben dementsprechend auch für alle vier Städte ihre Gültigkeit.

Nicht nur die enge Verknüpfung des Handlungsrahmens und der räumlichen Leitideen mit den Interventionen auf lokaler Ebene, sondern auch die regionale Verflechtung lokaler Projekte zu einer regionalen Symbiose begründen die Entscheidung, alle ISEKs der vier Städte in einem Dokument zusammenzufassen. Die stadtspezifischen Teile des Dokuments gliedern sich dabei wie folgt:

Zu Beginn erfolgt eine **Situationsbeschreibung** basierend auf Erfahrungen und Wahrnehmungen des Planungsteams vor Ort in den jeweiligen Städten. Das ISEK berücksichtigt vorausgegangene und aktuelle Planungen bzw. Konzepte, weshalb im Kapitel **Aktuelle Entwicklungen** eine Reihe geplanter, laufender oder bereits abgeschlossener Projekte vorgestellt werden.

Mit dem **räumlichen Fokus** erhalten die ISEKs eine Fokussierung auf bestimmte Teilräume in der jeweiligen Stadt. Es wird dabei klar begründet, wie die räumlichen

Fokusgebiete in den vier Innenstädten identifiziert wurden. Räumliche Fokusgebiete haben einen kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont, während **Perspektivräume** in die längerfristige strategische Stadtentwicklung miteinbezogen werden sollten. Auch deren Herleitung und räumliche Abgrenzung erfolgt im städtespezifischen Kapitel. Eine generelle Abgrenzung der räumlichen Ausdehnung des Begriffs »Innenstadt« wurde nicht durchgeführt, um auch wichtigen innerörtlichen Relationen im Rahmen des ISEKs genügend Betrachtung zukommen zu lassen und im Prozess der künftigen Innenstadtentwicklung Flexibilität zu ermöglichen.

Das **Zukunftsbild** besteht einerseits aus einer grafischen Visualisierung und andererseits aus der Beschreibung in Form einer Zukunftsgeschichte. Aus der Perspektive der Architektin Anna wird ein Blick in die jeweilige Innenstadt im Jahr 2040 gewagt.

Das Kapitel **Integrierte Innenstadtentwicklung** beschreibt in kurzen Aussagen, wie unter Bezugnahme auf die (regionalen) räumlichen Leitideen durch das integrierte Zusammenspiel der abgegrenzten Fokusgebiete die Umsetzung des Zukunftsbilds gelingen kann. Die Beschreibung der **Interventionen** erfolgt getrennt nach den zuvor vorgestellten räumlichen Fokusgebieten bzw. Perspektivräumen.

Hier ist nachzulesen, wie die räumliche Transformation gelingen kann und welche kleinräumigen Zielvorstellungen es gibt. Darüber hinaus erfolgen Vorschläge zur Prozessgestaltung und zur Einbindung relevanter Akteur:innen.

Im **Ideenspeicher** sind lokale Ansätze zur Umsetzung der ISEK⁴-Strategie dokumentiert, die vor Ort im Rahmen der Beteiligungsformate entwickelt wurden. Die Ideenskizzen ergänzen die räumlichen Interventionen und stehen in starkem Bezug zu den räumlichen Leitideen.

Die **regionale Symbiose** verknüpft die vier ISEKs der einzelnen Städte und hebt sie auf die regionale Ebene. Dank der laufenden Berücksichtigung der regionalen Ebene im gesamten ISEK⁴-Prozess entsteht so ein Gesamtbild für den SÜD ALPEN RAUM, das mehr ist und – im Sinne einer nachhaltigen lokalen und regionalen Entwicklung – mehr kann als die Summe der vier ISEKs.

Die **regionale Vision** besteht aus einem Zukunftsbild in grafischer Form und einer Beschreibung des SÜD ALPEN RAUMs im Jahr 2040 aus der Perspektive von Anna, jener Protagonistin, die bereits aus den vier ISEKs bekannt ist.

Die **Zusammenschau zu den regionalen räumlichen Leitideen** zeigt, wie sich diese durch alle Ebenen des ISEK⁴ durchziehen.

ISEK⁴ Integriertes Innenstadtentwicklungskonzept für den SÜD ALPEN RAUM

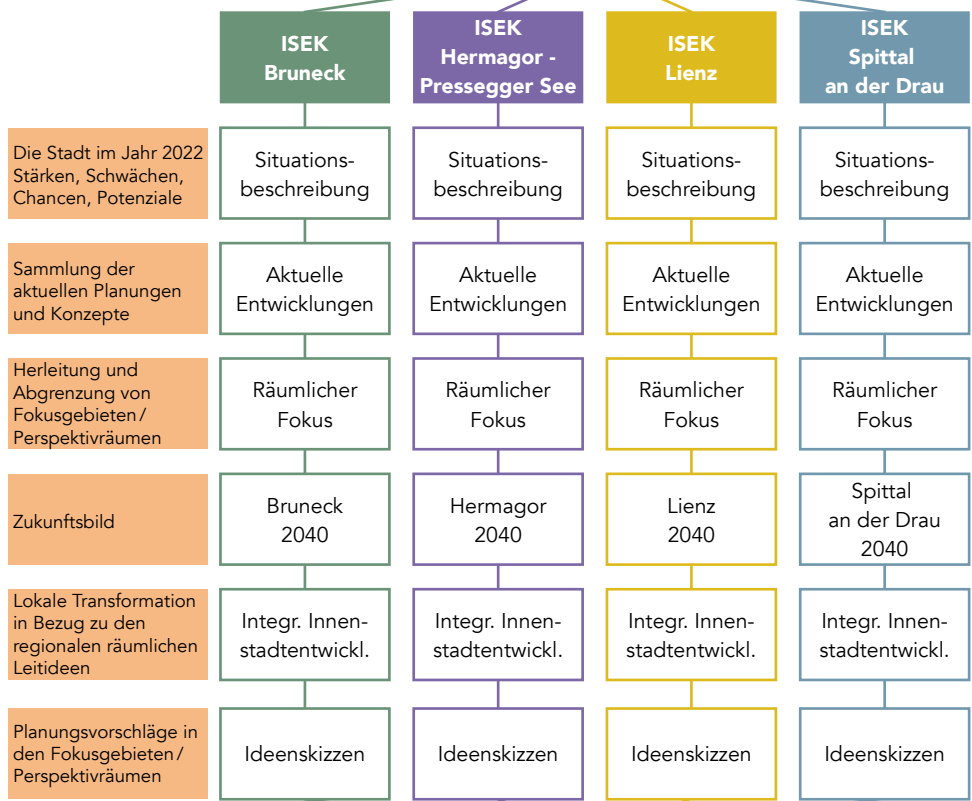
Handlungsrahmen

_Stadt und Region der kurzen Wege _Flächensparen & Altes neu nutzen	_Klimafit werden und bleiben _Chancengleichheit, Stadt und Region für alle	_Voneinander lernen & zusammenwachsen _Resilienter SÜD ALPEN RAUM
--	---	--

Räumliche Leitideen

_Fluss und Freiräume _Für alle Generationen	_Mobilitätswende _Tourismus und Innenstadt _Regionale Ressourcen	_Bahnhofsquartiere _Bau- und Planungskultur
--	--	--

ISEKs der Städte des SÜD ALPEN RAUMs



Regionale Symbiose

_Regionale Vision Beschreibung des Zukunftsbilds für den SÜD ALPEN RAUM 2040	_Synthese zu den Leitideen Gesamtschau der räumlichen Leitideen als roter Faden im ISEK ⁴
--	--

Hintergrund

ISEK⁴ ist ein Pilotprojekt – für Österreich und Südtirol. Es wurde vom Städtenetzwerk SÜD ALPEN RAUM initiiert (Bottom-up-Ansatz). ISEKs sind grundsätzlich kein neues Planungsinstrument, in Deutschland sind sie etabliert und weit verbreitet. Da sie eine Voraussetzung sind, im deutschen Städtebauförderprogramm des Bundes und der Länder Förderungen lukrieren zu können, haben in den vergangenen Jahren zahlreiche deutsche Städte ISEKs erstellt. Die Erarbeitung der ISEKs in Deutschland folgt einem klar vorgegebenen Vorgehensraster. In Österreich wurden bisher nur vereinzelt ISEKs erstellt – ein Beispiel ist das ISEK Wolfsberg (Kärnten), das sich stark an den deutschen Vorbildern orientiert hat. Aus Südtirol ist kein Beispiel bekannt.

Mit den Anliegen eines ISEKs thematisch verwandt ist die Stadt- und Ortskernförderung, die unter verschiedenen Bezeichnungen in den österreichischen Bundesländern und Südtirol heute schon in unterschiedlicher Intensität betrieben wird. In diesem Zusammenhang wurde von der Österreichischen Raumordnungskonferenz eine sogenannte ÖROK-Partnerschaft eingerichtet. Resultat dieser Partnerschaft sind »Fachempfehlungen zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne in Österreich«, die zehn konkrete Empfehlungen formulieren. Darin werden die rechtlichen, administrativen und instrumentellen Rahmenbedingungen adressiert, so wird zum Beispiel die Erstellung integrierter städtebaulicher Entwicklungs-

konzepte vorgeschlagen. Es werden aber auch sehr spezifische Empfehlungen für die fachliche Arbeit im Rahmen der Erarbeitung eines solchen Konzeptes abgegeben.

Durch das ISEK⁴ leistet die Region SÜD ALPEN RAUM weiters einen Beitrag zur Umsetzung der Leipzig-Charta der EU (2007/2020) und der Territorialen Agenda 2030 (2020).

ISEK⁴ ist ein Pilotprojekt – in verschiedener Hinsicht. Es ist eines der ersten ISEKs, das in Österreich erarbeitet wurde. Zudem ist es das erste ISEK, das von einer Region erstellt wurde und die Innenstadtentwicklung mit der regionalen Ebene verknüpft – parallel in mehreren Städten und in einer regionalen Symbiose. Dem geschuldet, verfolgt das ISEK⁴ einen eigenen Ansatz im Vorgehen. Dieser greift viele Punkte der ÖROK-Empfehlung auf, weicht aber auch bewusst davon ab, um eine Diskussion zur Weiterentwicklung der Methodik zu lancieren.

Zu Beginn des ISEK⁴ stand die Einführung einer Städtebauförderung in Österreich zur Diskussion, die sich auch auf die Erstellung von ISEKs stützen sollte. Unabhängig von der Etablierung dieses Programms bildet ein Instrument wie das ISEK⁴ – Innenstadtentwicklung verknüpft mit regionaler Symbiose – eine gute Grundlage, um Fördermittel über verschiedene Förderschienen von Ländern, Bund und EU zu lukrieren.

Was ist ein integrierter Planungsansatz?

Eine integrierte Betrachtungsweise zeichnet sich durch verschiedene Aspekte aus. Integrierte Planung umfasst mehrere Dimensionen und führt unterschiedliche sektorale (Fach-)Planungen zusammen. Das bedeutet, dass eine breite thematische Palette betrachtet wird – bei einer gleichzeitigen Bündelung der Themen auf wesentliche Aspekte. Darüber hinaus besteht der Anspruch, dass angesichts der vielschichtigen Herausforderungen auch Finanzmittel konzentriert und gezielt eingesetzt werden. Zentral für einen integrierten Planungsansatz ist nicht nur die Einbeziehung verschiedener Disziplinen und Fachrichtungen, sondern auch die Beteiligung von Bürger:innen im Planungsprozess. Dabei geht es nicht nur darum, Informationen für den Planungsprozess zu generieren oder über den Planungsprozess zu vermitteln, sondern auch darum, die Bevölkerung in die Umsetzung des ISEKs miteinzubeziehen. Außerdem werden im ISEK⁴ unterschiedliche räumliche Ebenen (Region, Stadt, Innenstadt, Stadtteil) integriert betrachtet. Das ISEK⁴ verfolgt einen integrierten Planungsansatz. Das spiegelt sich im Bearbeitungsteam des Projektes wider. Verschiedene Institute und Forschungsbereiche der TU Wien waren an der Be-

arbeitung beteiligt: Das Institut für Raumplanung mit dem Forschungsbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung und dem Forschungsbereich Stadt- und Regionalforschung, das Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen mit dem Forschungsbereich Städtebau und Entwerfen sowie dem Forschungsbereich Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung. Auch anhand des Planungsprozesses lässt sich der integrierte Ansatz exemplarisch aufzeigen: In der Analyse wurden bestehende Konzepte und sektorale Planungen erfasst und auf ihre Relevanz für das ISEK⁴ geprüft, um ein ganzheitliches, aber gleichzeitig auch gebündeltes Bild zu generieren. Der räumliche Fokus in den Städten wird nicht aufgrund des gleichen fachlichen oder räumlichen Schwerpunkts für alle Städte analog festgelegt, sondern aus dem Zusammenspiel der unterschiedlichen Dimensionen für jede Stadt nach individuellen Gesichtspunkten bestimmt.

Einen integrierten Ansatz zu verwenden ist unabdingbar: Die vielschichtigen Herausforderungen unserer Zeit und der Zukunft machen integrierte (Innen-)Stadtentwicklung unverzichtbar.



Innsbruck

Österreich

Italien

Italien

Salzburg

Matrei

Bruneck
Brunico

Rienz

Rienz

Sillian

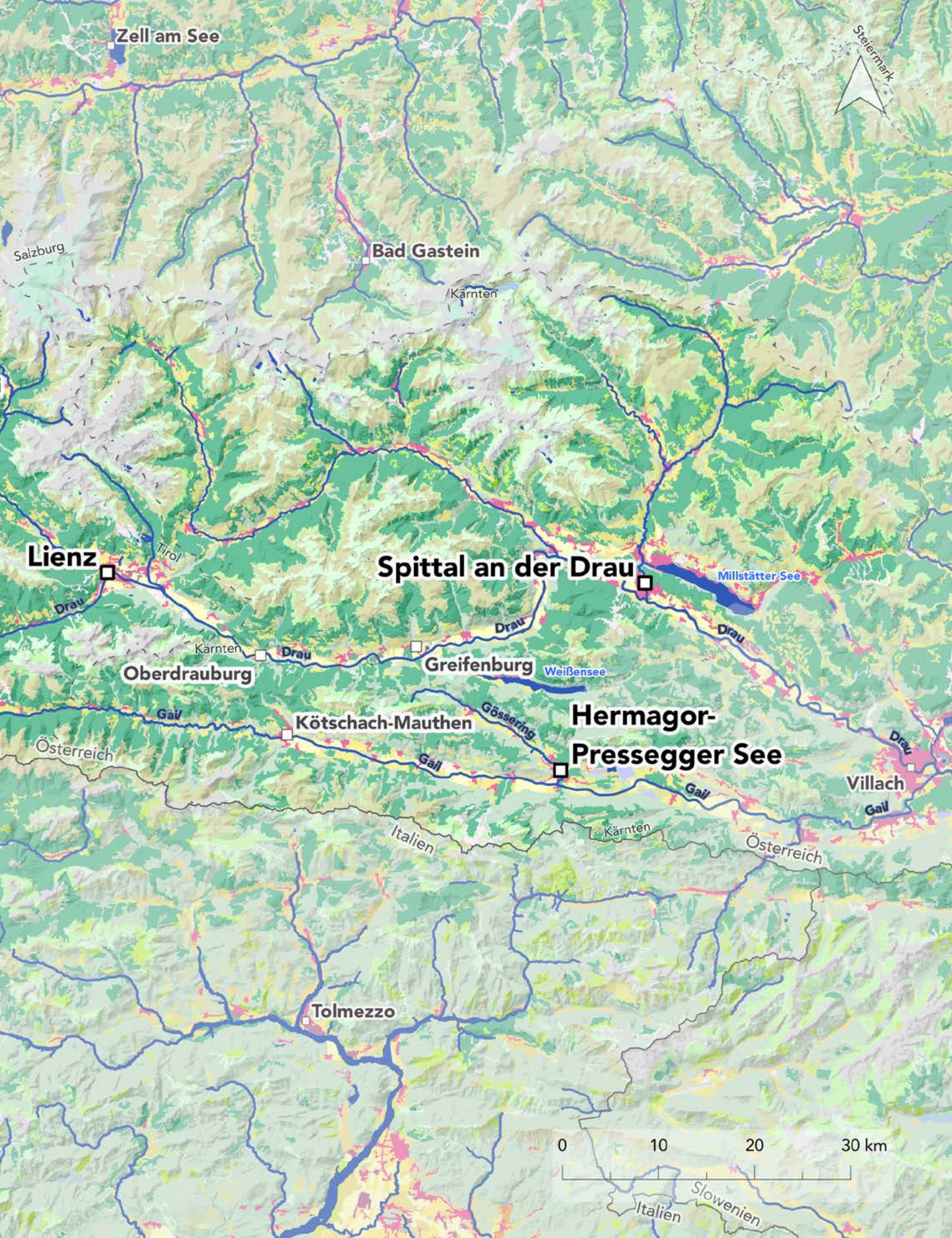
Brixen
Bressanone

Innichen
S. Candido

Tirol

Bozen
Bolzano

Cortina d'Ampezzo



Zell am See



Salzburg

Bad Gastein

Kärnten

Lienz

Tirol

Spittal an der Draava

Millstätter See

Oberdrauburg

Greifenburg

Weißensee

Kötschach-Mauthen

Hermagor-
Pressegger See

Villach

Österreich

Italien

Kärnten

Österreich

Tolmezzo

0 10 20 30 km



Regionaler Kontext

Topografische Einordnung

Der SÜD ALPEN RAUM erstreckt sich vom nordöstlichen Südtirol über Osttirol bis nach Oberkärnten. Die vier Kernstädte des SÜD ALPEN RAUMs sind alpin und durchaus mediterran geprägt. Ihnen ist gemeinsam, dass sie an Fließgewässern liegen.

Geografisch von Westen her betrachtet, stellt das Südtiroler Pustertal, das von der Rienz durchflossen wird, ein räumlich prägnantes Eingangstor in den SÜD ALPEN RAUM dar. Das Tal wird im Süden von den Dolomiten und im Norden von den Deferegger Alpen begrenzt. Bewegt man sich von **Bruneck** aus hinauf ins obere Pustertal, landet man an der Wasserscheide bei Toblach. Ab dort geht es mit dem Ursprung der Drau wieder bergab, vorbei am italienischen Innichen und am österreichischen Sillian bis ins Lienzer Becken

zur gleichnamigen Stadt, wo die Drau in die Isel einmündet. **Lienz** liegt am Ausgangspunkt des Iseltals und des Oberen Drautals, im Süden begrenzt von den Lienzer Dolomiten. Das Pustertal geht hier über ins Obere Drautal, welches Lienz mit **Spittal an der Drau** verbindet, wo Drau und Lieser zusammenfließen. Vom Oberen Drautal Richtung Süden blickt man auf die Gailtaler Alpen (Drauzug) – eine räumliche Barriere, die entweder über den Gailbergsattel oder über den Weißensee und das Gitschtal überwunden werden kann, um ins Gailtal zu gelangen. Der Fluss Gail ist hier namensgebend. Das Tal zieht sich parallel zum Drautal bis **Hermagor-Presssegger See**, wo der Zusammenfluss von Gail und Gössering stattfindet. Drau- und Gailtal kommen in Villach zusammen.

Abb. 3
vorherige
Doppelseite
Übersicht über
den SÜD ALPEN
RAUM

Abb. 4
Topografische
Einbettung des
SÜD ALPEN
RAUMs



Vernetzende Infrastrukturen

Bahn und Bus

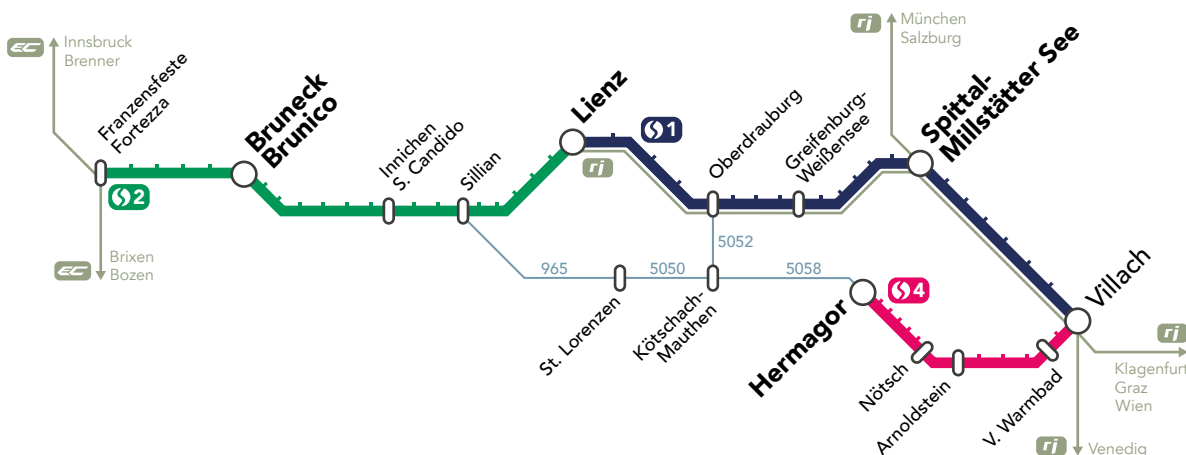
Alle vier Städte sind direkt per Bahn zu erreichen. Die italienische Pustertalbahn führt von Franzensfeste über Bruneck bis nach Innichen, wo sie mit der Drautalbahn an das österreichische Bahnnetz angeschlossen ist. Diese führt über Lienz und Spittal-Millstätter See nach Friesach und Klagenfurt und weiter bis nach Maribor (Slowenien). In Villach besteht Anschluss an die Gailtalbahn, die Hermagor ans Bahnnetz anbindet. Der obere Abschnitt von Hermagor bis Kötschach-Mauthen wurde 2016 stillgelegt, die Infrastruktur ist jedoch noch erhalten.

Über den Regionalverkehr hinaus ist der SÜD ALPEN RAUM auch gut an den Fernverkehr angebunden. Nach Wien besteht ein direktes Fernverkehrsangebot zweimal täglich ab Lienz bzw. viermal täglich ab der Bahnstation Spittal-Millstätter See. Von Spittal-Millstätter See verkehren alle zwei Stunden Züge nach Salzburg und ca. dreimal täglich auch weiter nach Deutschland. Mit dem Nightjet sind direkte Reisen

Regionale Bahnverbindungen aktuell im Stundentakt
Bruneck: Richtung Franzensfeste und Lienz, 30-Minuten-Takt im Südtiroler Abschnitt Franzensfeste–Innichen
Lienz: Richtung Franzensfeste, Richtung Villach über Spittal (teilweise durchgebunden bis Villach)
Spittal-Millstätter See: Richtung Lienz, Richtung Villach
Hermagor: Richtung Villach

von Spittal-Millstätter See nach Zürich und Zagreb möglich. Auf der italienischen Seite ist Bruneck über Franzensfeste mit dem Fernverkehrsnetz auf der Strecke Verona–Bozen–Brenner–Innsbruck verbunden. Durch die großen Infrastrukturprojekte zum Ausbau der TEN-Korridore (z. B. Brennerbasistunnel, Semmeringbasistunnel, Koralmbahn) wird die Erreichbarkeit per Bahn-Fernverkehr im SÜD ALPEN RAUM in den nächsten Jahren weiter verbessert. Das regionale Schienenverkehrsangebot wird durch zahlreiche regionale und auch überregionale (Lienz–Kitzbühel–Innsbruck) Busverbindungen ergänzt.

Abb. 5
ÖV-Liniennetz
im SÜD ALPEN
RAUM



Straße

Für den Straßenverkehr sind die parallel zur Bahn laufenden Bundes- und Landesstraßen von regionaler Bedeutung, ergänzend kommen die Pässe über den Gailbergsattel und den Weißensee hinzu. Eine Verkehrsanbindung an das hochrangige Straßennetz besteht mit dem Anschluss zur Tauernautobahn in Spittal an der Drau sowie zur Brennerautobahn bei Brixen.

Radrouten

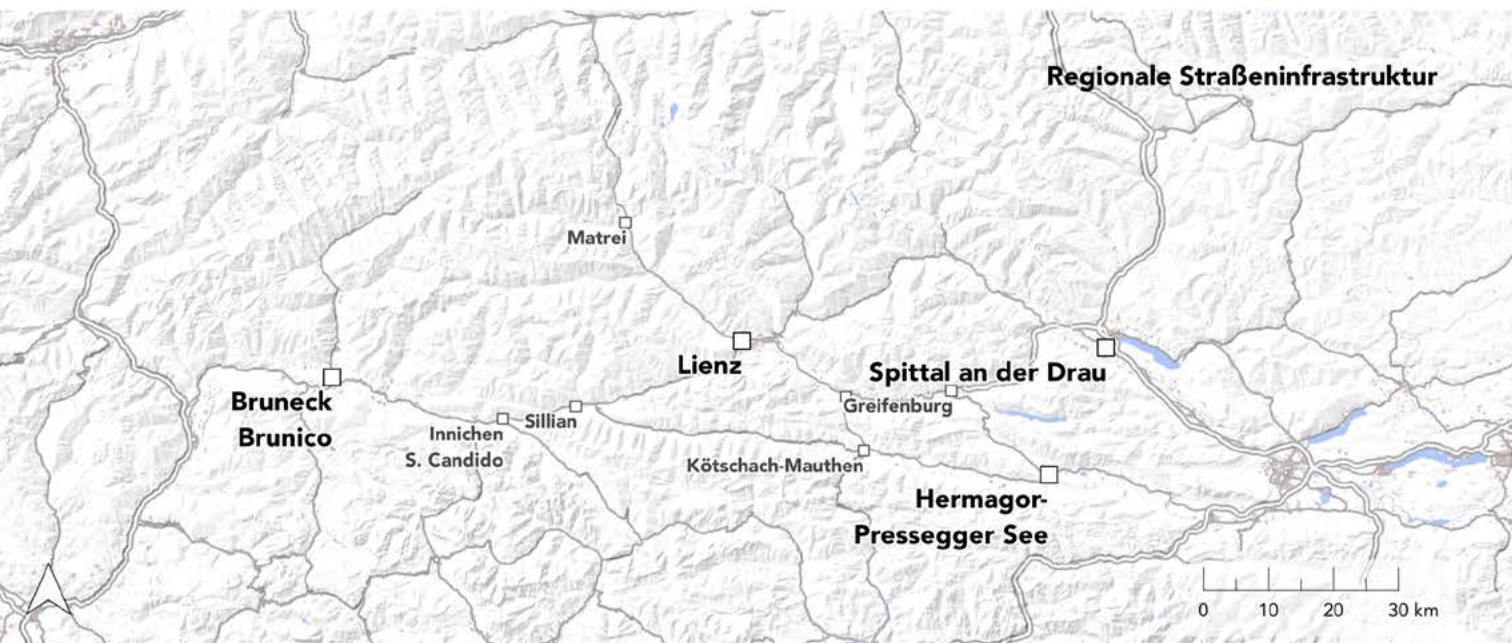
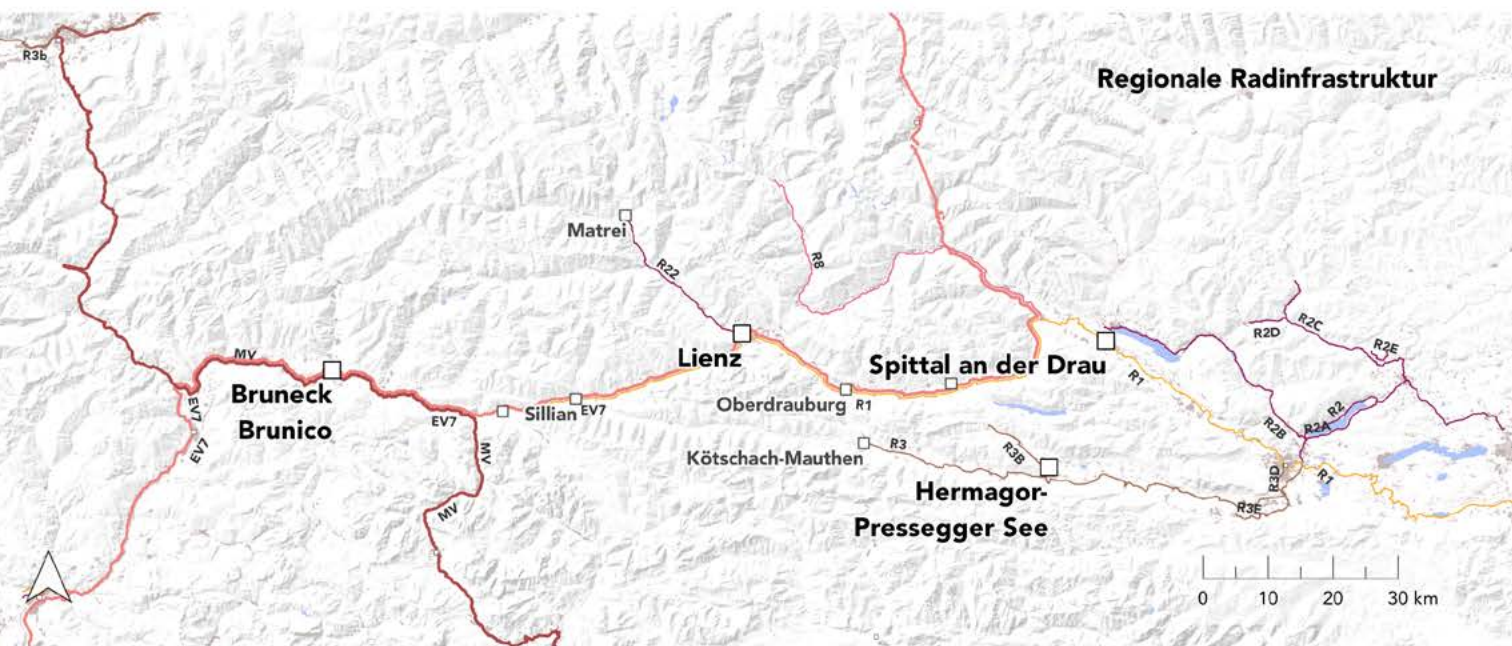
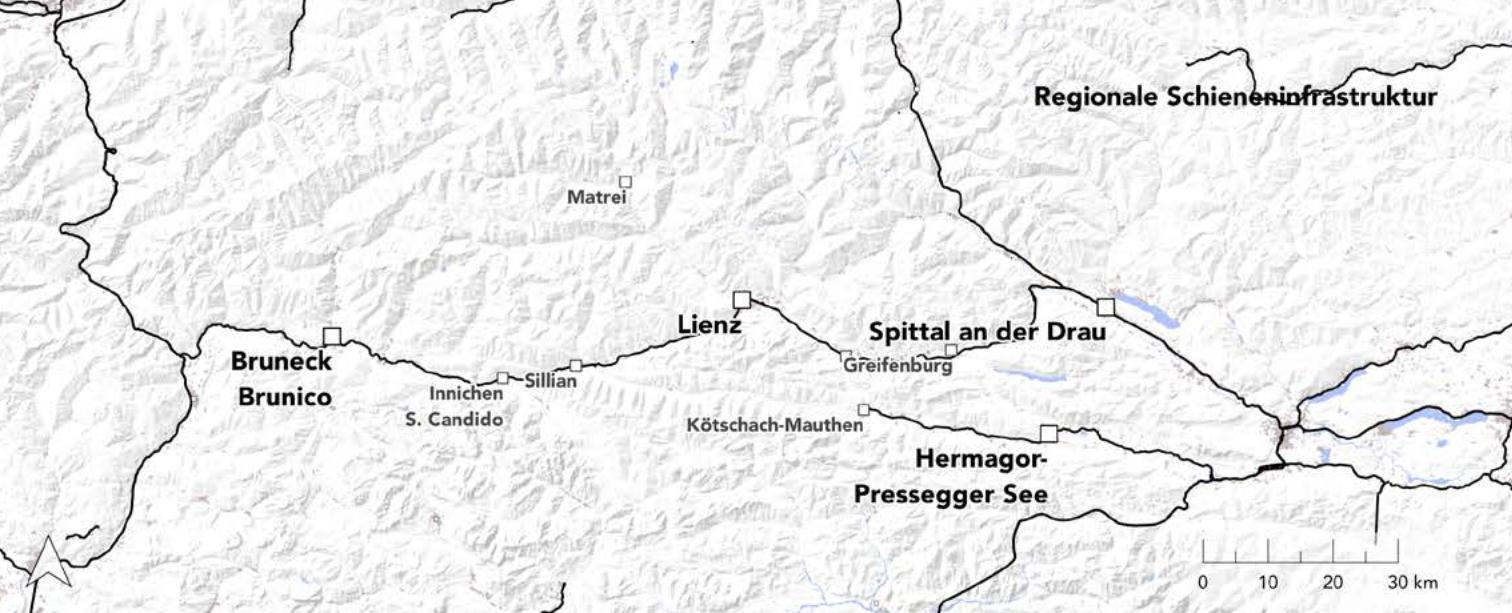
Bedeutsam sind darüber hinaus regionale Radverbindungen, die im Wesentlichen entlang der größeren Flussräume in den Talböden verlaufen. Der EuroVe-

lo 7 (EV7) schafft eine direkte Verbindung von Bruneck über den Pustertal-Radweg bis nach Toblach, von der Wasserscheide ausgehend über den Drautal-Radweg bis Lienz und weiter nach Spittal an der Drau. Hermagor ist über den Gailtal-Radweg (R3) erreichbar, welcher bei Villach mit dem EV7 verbunden ist. Die regionalen Radwege haben bereits heute für den Sommertourismus eine enorme Bedeutung, die Vermarktung neuer internationaler Routen (z. B. Fernradweg München–Venezia) lässt dieses Marktsegment weiter wachsen.

Abb. 6
rechte Seite
oben
Übersicht Schieneninfrastruktur

Abb. 7
rechte Seite
Mitte
Übersicht Radrouten

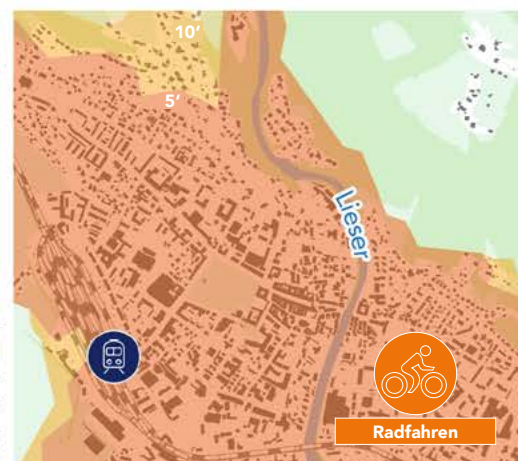
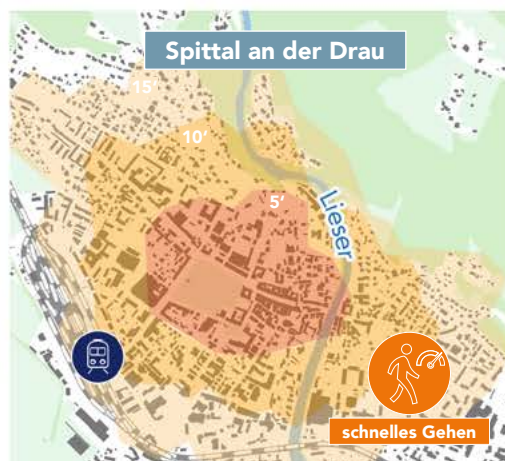
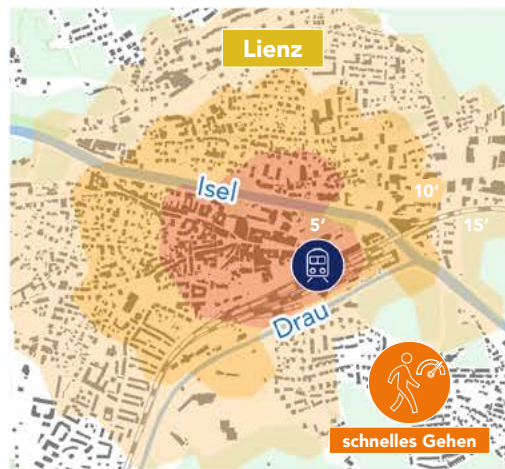
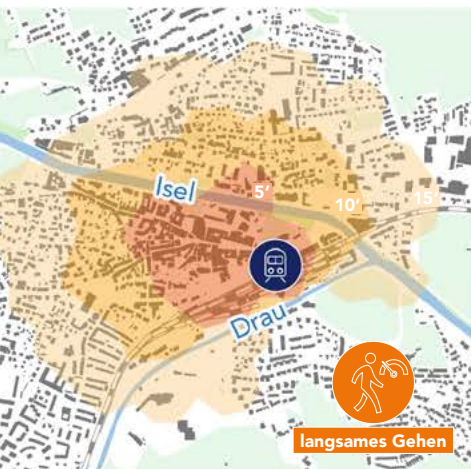
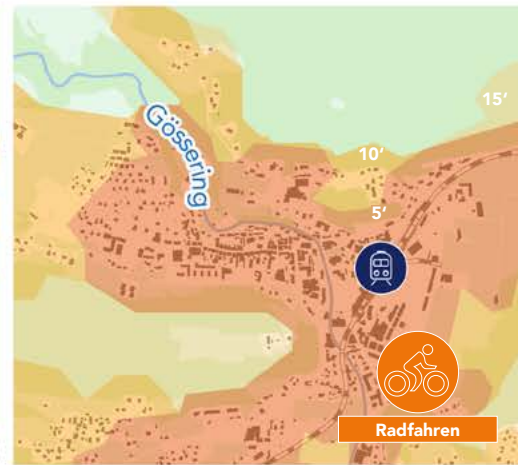
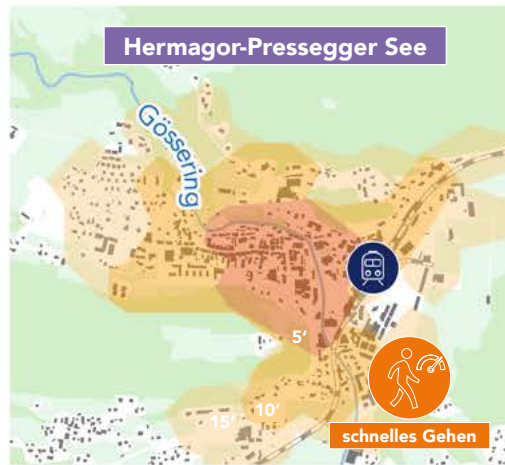
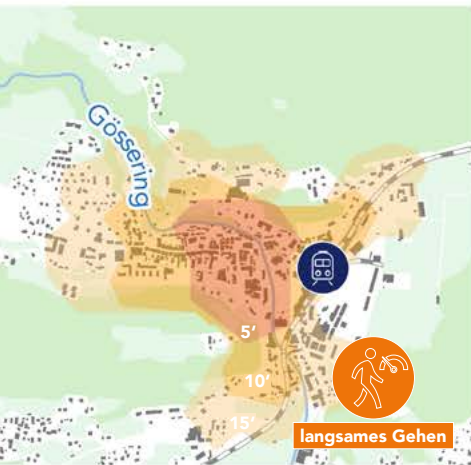
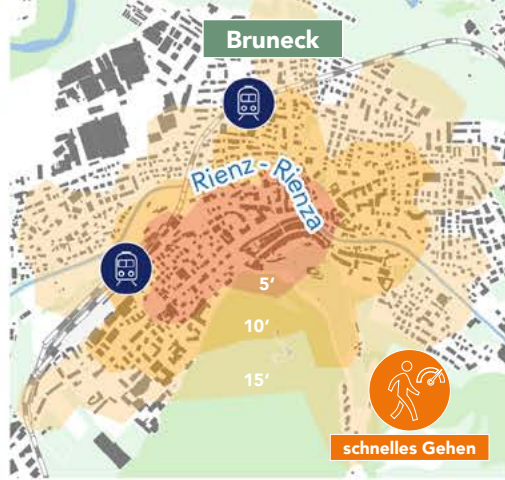
Abb. 8
rechte Seite
unten
Übersicht Straßeninfrastruktur



Innerstädtische Erreichbarkeit

Die sehr gute Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in der regionalen Betrachtung setzt sich auf lokaler Ebene fort. Die Visualisierungen in → **Abb. 9** zeigen, welche Orte in den Städten jeweils vom Rathaus/Hauptplatz in 5, 10 und 15 Minuten erreichbar sind. Für jede Stadt werden drei Modi visualisiert. Beim Fußverkehr wird zwischen einer gemütlichen Spaziergeschwindigkeit von 3,5 km/h und flottem Gehen mit 5 km/h unterschieden. Beim Radverkehr wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 15 km/h angenommen und Steigungen wurden berücksichtigt.

Die Visualisierungen zeigen, dass alle vier Städte eigentlich beste Voraussetzungen aufweisen, sich zu 15-Minuten-Städten zu entwickeln → **Handlungsrahmen, S. 40**. Aufgrund der kompakten Größe sind auch mit einer »gemütlichen« Schrittgeschwindigkeit alle Innenstadtbereiche gut innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Mit dem Fahrrad liegt auch das Umland der Städte in einem 15-Minuten-Radius. Mit der aufkommenden Attraktivität von Elektrofahrrädern wird sich die Reichweite noch weiter ausdehnen.



Stadtmarketing

Stadtmarketing ist ein weiter Begriff und hat im Wesentlichen zum Ziel, durch unterschiedliche Aktivitäten das Image der eigenen Stadt zu verbessern. In allen vier Städten des SÜD ALPEN RAUMs sind eigens eingerichtete Verwaltungsabteilungen zum Stadtmarketing vorhanden und etabliert. Dies ist für Kleinstädte in Österreich und Südtirol keinesfalls selbstverständlich und stellt daher einen Wettbewerbsvorteil dar. Die professionelle Darstellung der Stadt als Marke inklusive

eines passenden Logos, Veranstaltungsreihen, Bauernmärkte, Selbstbedienungsläden, kooperative Stadtentwicklungsprozesse und Leerstandsmanagement: Die Palette der Aktivitäten, die im Rahmen der lokalen Stadtmarketing-Prozesse durchgeführt werden, ist breit und lebendig. Diese Ausgangslage ist insofern für das ISEK von höchster Relevanz, da der Fokus dieser Aktivitäten schon jetzt auf der Innenstadt liegt – mit dem Ziel, diese weiter zu beleben und attraktiver zu gestalten.

Der SÜD ALPEN RAUM – ein Zusammenschluss

Der SÜD ALPEN RAUM besteht aus dem Kernraum mit den Regionen Oberkärnten, Osttirol, Südtiroler Pustertal und den Kernstädten Bruneck, Hermagor, Lienz und Spittal an der Drau. Es ist ein funktionaler Raum, welcher sich administrativ über eine Staatsgrenze, eine italienische Provinz und zwei österreichische Bundesländer erstreckt.

Der SÜD ALPEN RAUM ist ein seit Jahrhunderten eng verflochtener Raum – sowohl nach innen als auch nach außen: mit den italienischen Regionen Belluno und Friaul-Julisch Venetien sowie nach Osten (Kärntner Zentralraum) und Südwesten (Raum Bozen). Die administrativen Grenzen spiegeln in einer modernen Gesellschaft keinesfalls den Lebensraum der Bevölkerung wider. Dem Denken in funktional-vernetzten Räumen kommt eine immer größere Bedeutung zu, wenn es um Regionalpolitik geht: Große Herausforderungen im Bereich Arbeiten, Wirtschaft, Ausbildung, Wohnen, Gewerbe, Einkaufen und Frei-

zeit können oft nur in einer gemeinsamen Arbeitsweise nachhaltig bewältigt werden. Kooperatives regionales Handeln stellt eine essenzielle Voraussetzung für die Resilienz eines Raumes dar.

Um bestehende Verflechtungen besser fassen zu können und eine Plattform für die langfristige Zusammenarbeit zu schaffen, wurde die Region SÜD ALPEN RAUM gegründet. Im Rahmen eines von Interegg Italien-Österreich geförderten Prozesses wurde ein Dokument mit dem Titel »Strategischer Rahmen zur Entwicklung des SÜD ALPEN RAUMs« entwickelt und unterzeichnet. Ziel ist der Aufbau einer langfristigen Entwicklungszusammenarbeit, die die Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Region, ausgehend von bestehenden regionalräumlichen Potenzialen, steigern soll.

Basis dieses Prozesses war ein Leitbild, welches von einer Steuerungsgruppe – zusammengesetzt aus Vertreter:innen der LEADER- und Regionalmanagements des

Südtiroler Pustertals, Osttirols und Oberkärntens sowie der Städte Bruneck und Lienz – erarbeitet wurde. Dieses Leitbild hat zum Ziel, ein »Wir-Bewusstsein« zu entwickeln und »gelebte Kooperationen« zu fördern. Das Bewusstsein für den regionalen Beitrag zu einem starken Europa soll gestärkt werden, da in vielen Bereichen noch Konkurrenzdenken vorhanden ist. Gleichzeitig wird festgehalten, dass »Metropolräume« Human- und Finanzkapital aus dem »ländlichen Raum« abziehen. Es fehle an gut funktionierenden, regionalen und grenzübergreifenden »Governance-Systemen«, die die Idee des Miteinanders fördern und für echte Kooperationen über politisch-administrative Grenzen hinaus sorgen. Folgende drei Säulen wurden im Leitbild festgehalten:

- _ Innovative, starke Zukunftsregion (attraktiver Lebens- und Schaffensraum)
- _ Vorbildraum – mit nachhaltiger Zusammenarbeit punkten (Kohäsion – ökonomisch, ökologisch und sozial resilientes Europa)
- _ Living Cooperation Lab – lernende Modellregion

Die Arbeit des SÜD ALPEN RAUMs wird durch das SÜD ALPEN RAUM Management gesteuert und hauptsächlich durch die beteiligten Partner:innen (Städte und Regionalmanagements) geleistet. Der Austausch in der Region findet über Treffen im SÜD ALPEN RAUM Rat und der Konferenz statt. Zudem wird in thematischen Arbeitsgruppen an regionsweiten Projekten gearbeitet und im Rahmen des SÜD ALPEN RAUM Tags darüber informiert.

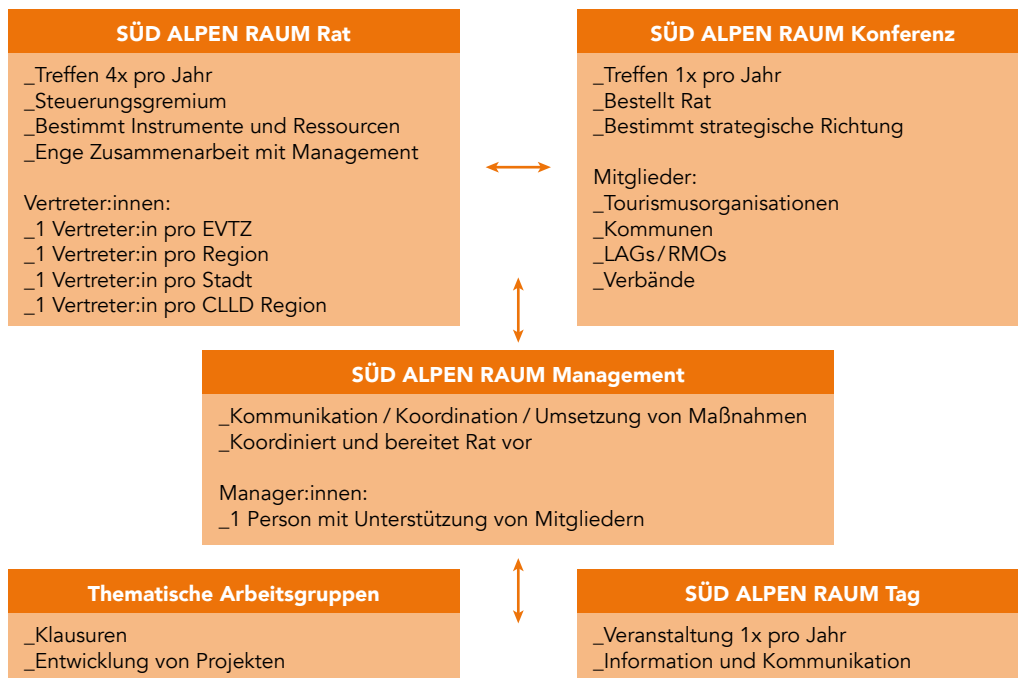


Abb. 10
Vernetzung im
SÜD ALPEN
RAUM

Vernetzung innerhalb der Region

Die → **Abb. 13** auf der folgenden Doppelseite dokumentiert, wie gut der SÜD ALPEN RAUM tatsächlich vernetzt ist. Die Karte zeigt, wo sich am ISEK⁴-Prozess Beteiligte (Mitglieder der Steuerungsgruppen und Young Experts) in der Region, die sich mit unterschiedlichen Bereichen auseinandersetzen, aufhalten. Im Rahmen von Workshops kamen 614 Antworten in Form von Klebepunkten auf Plakaten zusammen und wurden im Rahmen der Auswertung digitalisiert und visualisiert. Die Verteilung der Punkte und die Verbindungen der Punkte zur »Ursprungstadt« ermöglichen einen neuen Blick auf die Region mit ihren unterschiedlichen Schwerpunkten und regionalen Zentren.

Die Punkte überlagern sich in der Darstellung, was zu intensiven oder hellen Gelbtönen führt: Dort besteht Multifunktionalität und Austausch. Dies trifft naheliegenderweise auf die vier Innenstädte zu. Ebenso ist die Bedeutung von Freizeit (und Tourismus) außerhalb der Kernstädte wahrnehmbar und zeugt von räumlichen und funktionalen Beziehungen, die über die Innenstädte hinaus bestehen. Auch wenn der SÜD ALPEN RAUM und seine vier Kernstädte viel bieten können, zeigt sich dennoch, dass auch größere Städte im Umfeld eine wichtige Bedeutung haben, vor allem für die Bereiche Einkaufen und Bildung.

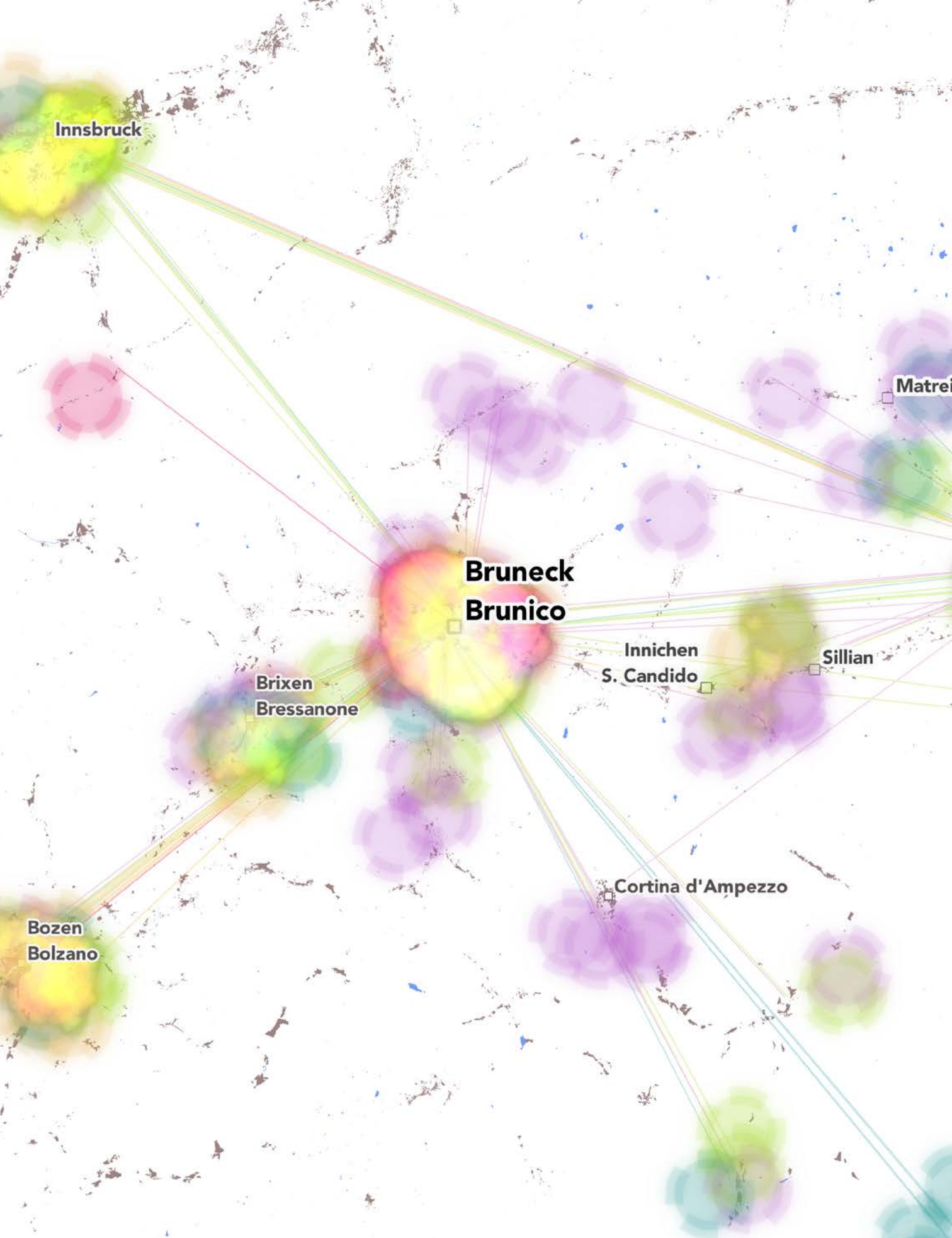


Abb. 11
Eintragen der
Punkte im
Rahmen der Stra-
tegiwerkstatt



Abb. 12
Einzeichnen
der eigenen
Regionsorte im
Jugendzentrum
Hermagor

Abb. 13
folgende
Doppelseite
Visualisierung
der Vernetzung
in der Region
SÜD ALPEN
RAUM



Innsbruck

**Bruneck
Brunico**

**Brixen
Bressanone**

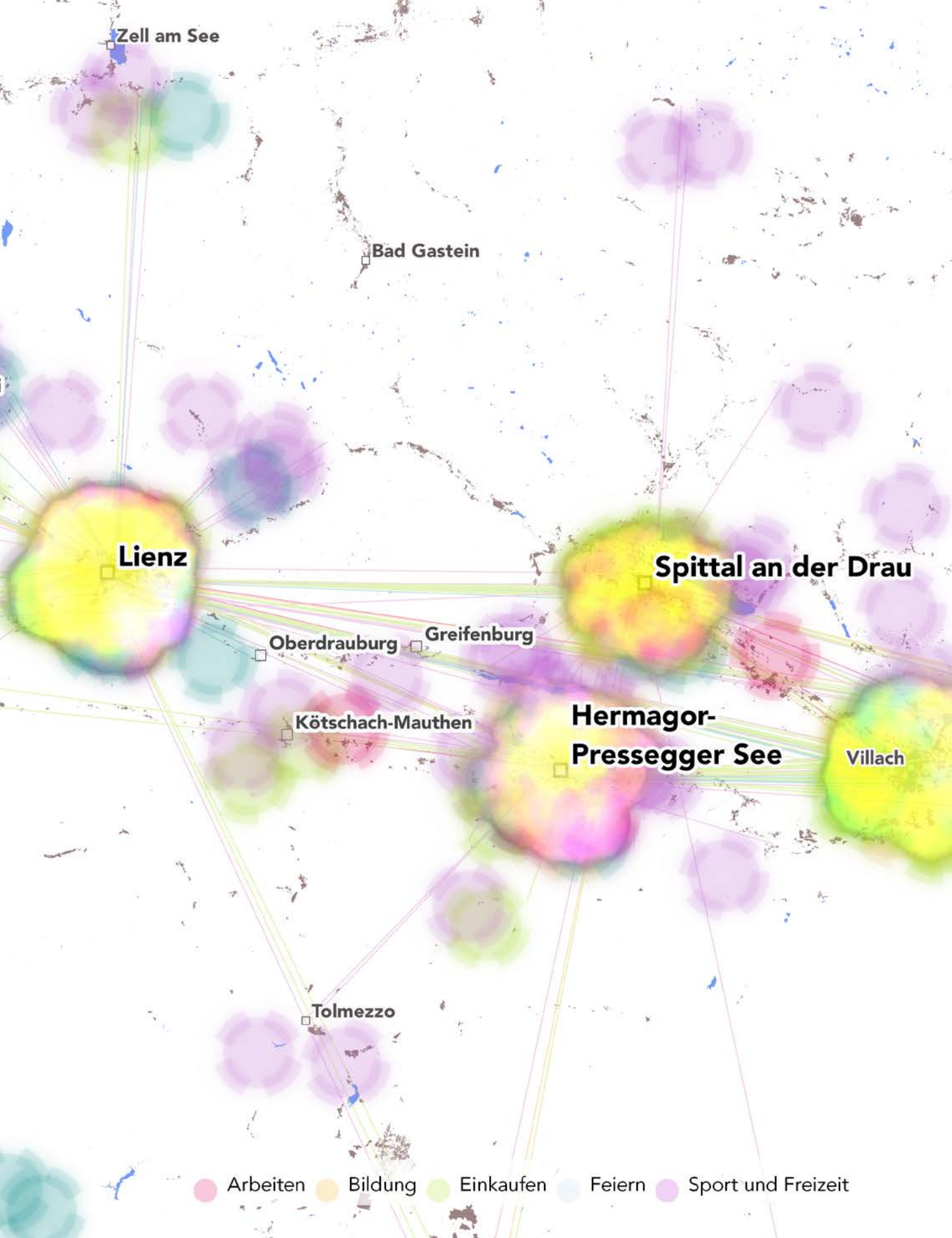
**Innichen
S. Candido**

Sillian

Cortina d'Ampezzo

**Bozen
Bolzano**

Matrei



Zell am See

Bad Gastein

Lienz

Spittal an der Drau

Oberdrauburg

Greifenburg

Kötschach-Mauthen

Hermagor-
Pressegger See

Villach

Tolmezzo

- Arbeiten
- Bildung
- Einkaufen
- Feiern
- Sport und Freizeit

Handlungsrahmen

Die künftige Entwicklung einer Region im Allgemeinen und des SÜD ALPEN RAUMs im Speziellen bedarf einer ganzheitlichen Vision und eines Handlungsrahmens. Darunter sind Steuerungskriterien zu verstehen, die unabhängig von der spezifischen räumlichen Situation als Fundament der gemeinsamen Zukunft fungieren sollen. Ressourcen, wie gesellschaftliche und wirtschaftliche Träger:innen, sollen nachhaltig und sowohl regional als auch lokal bewusst gesteuert werden. Dabei geht es um gemeinsame Planungswerte, die eine inklusive, umweltfreundliche, ständig ler-

nende und somit krisenfeste und resiliente Weiterentwicklung garantieren sollen. Der hier beschriebene Handlungsrahmen kann als eine Art regionales Regelwerk verstanden werden, als Leitschiene für die Entwicklungen in den vier Städten. Dabei geht es um einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Boden, der Verortung und Verdichtung von lebensstragenden Funktionen und um eine proaktive und partizipative Strategie für die Anpassung an die Klimakrise. Dies kann nur gelingen, wenn künftig kooperativ auf Basis gemeinsamer Werte gearbeitet wird.

Stadt und Region der kurzen Wege stärken/vernetzen

Europäische Städte setzen in den letzten 15 bis 20 Jahren vermehrt auf die 15-Minuten-Stadt, also die Stadt der kurzen Wege. Alles, was wir im Alltag benötigen, soll innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehr oder mit lokalen Services erreichbar sein. Die Stadt der kurzen Wege steht für eine urbane, funktionale und qualitative Dichte, in der wichtige Zielorte für die Nutzer:innen am besten bequem und umweltschonend zugänglich sind. Dabei sind die Qualität und die Erreichbarkeit der öffentlichen Räume und Freiräume entscheidend. Zahlreiche Untersuchungen bestätigen: Je zugänglicher und für alle Generationen gut nutzbar und räumlich angenehm der öffentliche Raum wirkt, umso stärker wächst die Innenstadt zu einem lebenswerten, autofreien Raum. Das Konzept der kurzen Wege auf die Region umzulegen, bedarf planerischer Visionen und eines Umdenkens bezüg-

lich der Nutzung und des Parkens des privaten Autos. Künftig soll der Bahnhof als Mobilitätszentrum fungieren, als eine Drehscheibe für das Umsteigen aus dem städtischen Verkehr auf regionale Verbindungen und umgekehrt. In den Städten und insbesondere den Innenstädten ist es wesentlich, den motorisierten Individualverkehr (vor allem auch den ruhenden) künftig auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren und somit Raum und Lebensqualität sowohl für aktive Mobilität als auch Aufenthaltsqualität zu schaffen. Ergänzt wird die Mobilität mit einem umfassenden und einfach nutzbaren Sharing-Angebot und einer maßgeschneiderten Mikromobilität für die »letzte Meile« (Shuttle-Services, Stadt- und Gemeindebus, Rufbus, ...). Neue Mobilität muss so einfach sein, wie einst das eigene Auto vor der Haustüre – nur dann kann die Mobilitätswende gelingen.



Abb. 14
Die Innenstadt
der kurzen Wege
ist radfreundlich.

Flächensparen und Altes neu nutzen

Die Neubautätigkeiten tragen maßgeblich zum CO₂-Verbrauch bei. Der Flächenverbrauch für neue Wohn-, Gewerbe- und Infrastrukturbauten umfasst in Österreich täglich eine Fläche von 12 Fußballfeldern. Ein Wandel im Umgang mit Ressourcen und dem Baubestand ist daher zwingend notwendig – generell und ganz besonders in Tallagen mit ohnehin schon topografisch bedingtem geringen Dauersiedlungsraum. Die Städte und Gemeinden im SÜD ALPEN RAUM sind sich des Potenzials, das im vorhandenen Baubestand liegt, bewusst. Glücklicherweise verfügen Bruneck, Hermagor-Pressegger See, Lienz und Spittal an der Drau über einen hohen Anteil an wertvollem und gut erhaltenem Baubestand im Bereich Wohnen und auch über stadtnahe Leer-

stände ehemaliger Produktionsstätten. Großes Potenzial bieten typische Wohnsiedlungen aus den 1940er-Jahren, die in allen vier Städten vorzufinden sind. Darüber hinaus bietet bestehender Leerstand sowohl im Stadtkern als auch in der umliegenden Peripherie die Möglichkeit, die gemeinsame Entwicklung bezüglich umweltfreundlichen Bauens nachhaltig zu steuern. Wesentlich ist, dass besonders achtsam mit den noch bestehenden Freiflächen in der Stadt und umso mehr in der Region umgegangen werden muss. Noch stadtnahe landwirtschaftliche Flächen sind zu schützen und generell in der Region vor einer Überbauung zu bewahren, um die einzigartige Kulturlandschaft im SÜD ALPEN RAUM lebendig zu erhalten.



Abb. 15
Die Essl-Fabrik
in Hermagor
bietet Potenzial,
im Bestand zu
entwickeln.

Klimafit werden und bleiben

Das Ansteigen der sommerlichen Temperaturen, die Zunahme der Tropennächte (in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad Celsius fällt), die Steigerung von Extremwetterereignissen oder die Unregelmäßigkeit der Niederschläge sind nur einige Beispiele der Auswirkungen der stetig fortschreitenden Klimakrise. Künftig geht es um die Etablierung einer Gesamtstrategie, die die räumliche Qualität und die Ökologisierung der Region sichert und stärkt. Stadträume werden in den Sommermonaten unerträglich heiß, ihre Funktion als Orte des Treffens, Austauschens und Verweilens ist dadurch in Gefahr. Konkrete Maßnahmen wie Entsie-

gelung, Baumpflanzungen, Anschaffung von mobilen Beschattungselementen und eine Gestaltung mit Wasserelementen, die Abkühlung bringen und zum Spielen einladen, sind zur Anpassung an die neuen klimatischen Rahmenbedingungen notwendig. So soll das Leben in den Stadtkernen künftig auch an heißen Sommertagen und Sommerabenden florieren. Auf regionaler Ebene geht es darum, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, darum ist der Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität und die Implementierung eines regionalen Marktes mit lokalen Produkten unabdingbar.



Abb. 16
Intensiv begrünte Freiräume sind Schlüsselemente der Klimafitness.

Chancengleichheit sicherstellen, Stadt und Region für alle

Chancengleiche Stadt- und Regionalentwicklung berücksichtigt die Interessen und Bedürfnisse von vielfältigen Benutzer:innengruppen. Es geht dabei um fußläufige Quartiere mit Alltagsinfrastruktur, vielfältigen Freiräumen und öffentlicher Verkehrsanbindung. Regionale Angebote in Arbeit, Bildung, Kultur, Sport etc. und deren barrierefreie Erreichbarkeit machen die Stadt und Region zu Orten eines guten Lebens für alle. Die Alltagstauglichkeit von Stadt und Region, vor allem für vulnerable oder belastete Zielgruppen, wie kleine Kinder, berufstätige Eltern und ältere, mobilitätseingeschränkte Personen, ist sicherzustellen. Die Integration aktueller Herausforderungen, wie z. B. Kli-

makrise, sozialer Wandel und Flächen sparen, macht die chancengleiche Stadt und Region fit für die Zukunft. Die Errichtung von qualitativem und leistbarem Wohnraum dient vor allem einkommensbenachteiligten Bevölkerungsgruppen wie Studierenden, Frauen und Pensionist:innen. Für die Planung einer chancengleichen gebauten Umwelt benötigt es eine adäquate Diversität unter Planenden und damit gleichberechtigte Teilhabe von diversen Gruppen in Entscheidungspositionen. Es gilt zu verstehen, wie künftig ein gutes Leben für Alt und Jung, Menschen aus der Region und zugezogene Einwohner:innen möglichst chancengleich gelingen kann.



Abb. 17
Barrierefreiheit
als wichtiges
Element der
Chancengleichheit

Voneinander lernen, um zusammenzuwachsen

Der SÜD ALPEN RAUM als zusammenhängende Landschaft bietet eine Vielfalt an kulturellen Gemeinsamkeiten. Dieser Umstand bietet eine große Chance, individuelle Stärken und Eigenschaften zu vernetzen und somit einen gesellschaftlichen Mehrwert zu erzielen. Dafür ist es nötig, Informationen und handelnde Ak-

teur:innen der Gesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung zusammenzubringen, den thematischen Austausch zu fördern und so gegenseitiges Lernen zu ermöglichen. Die SÜD ALPEN RAUM Charta ist ein gemeinsames Dach für regional vernetzte Projekte und Plattformen.



Abb. 18
Das ISEK⁴ ist ein Beispiel für einen gemeinsamen Lernprozess.

Für einen resilienten SÜD ALPEN RAUM

Die weltweite Krisenkomplexität der letzten Jahre mit Klimakrise, Pandemie, Krieg in der Ukraine, Migration, Energiekrise, Teuerung und Rezession stellt Stadt- und Regionalverwaltungen vor riesige Herausforderungen. Globale Trends, ausgelöst durch Klimakrise oder die Energieknappheit bzw. Energieteuerung, spielen zunehmend auch auf lokaler Ebene eine wesentliche und meistens schwer zu lenkende Rolle. Dagegen ist das Vernetzen von Erfahrungen und Wissen, das Bündeln von regionalen Werten und Kräften

und die Definition prioritärer und für die Region nötigen Handlungen gefragt. Regionale Ressourcen sollen nachhaltig, professionell und vernetzt eingesetzt, lokale Produkte und Produzent:innen gestärkt, Anstrengungen für die Bekämpfung der Klimakrise gemeinsam gesetzt und eine mutige, kreative, gemeinsame und geteilte Regionalvision entwickelt werden: Dies sind elementare Bausteine für einen krisenresilienten SÜD ALPEN RAUM.



Abb. 19
Resilienz ist ein
Schlüsselfaktor
für Klimafitness.

Räumliche Leitideen

Die räumlichen Leitideen transportieren die Zielvorstellungen hinsichtlich der Mobilität, der Stadt- und Siedlungsstruktur, der Baukultur, der Grün- und Freiräume sowie der Planungs- und Beteiligungsprozesse. Sie spiegeln sich im ganzen ISEK⁴ wider, von stadtspezifischen Zukunftsbildern und Interventionen über die regionale Vision bis hin zu den lokalen und regionalen Ideenskizzen.

Die räumlichen Leitideen konkretisieren den zuvor beschriebenen Handlungsrahmen. Die vier Städte greifen aktiv die sich ändernden Rahmenbedingungen auf und gestalten die Zukunft neu, die sich aus globalen Trends wie der Klimakrise, der Digitalisierung und dem demografischen Wandel ergeben. Die räumlichen Leitideen zeigen dabei den regionalen Kontext. Dieser definiert die spezifische Ausgangslage und ist das Fundament, auf dem der SÜD ALPEN RAUM weitergebaut werden kann. Mit dem zur Verfügung stehenden räumlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Potenzial gilt es, geschickt und vernetzt umzugehen.

Der SÜD ALPEN RAUM ist die Region der ...



erlebbar und naturnahen Fluss- & Freiräume



gelebten Mobilitätswende für lebenswerte Städte



eingebundenen Bahnquartiere, die die Stadt aktivieren



attraktiven und inklusiven Lebensbedingungen für alle Generationen



mit touristischen Attraktionen verbundenen Innenstädte



bestandsfreundlichen und flächensensiblen Bau- und Planungskultur



genutzten und ausgebauten regionalen Ressourcen

Abb. 20
Räumliche Leitideen für den SÜD ALPEN RAUM



Fluss- & Freiräume – erlebbar und naturnah

Die Städte im SÜD ALPEN RAUM verbindet ihre Lage an einem oder mehreren Flüssen. Diese Lage am Wasser bietet das Potenzial, hohe urbane Qualitäten zu entwickeln und zugänglich zu machen. Mit Blick auf die voranschreitende Klimakrise gewinnen die Flussräume als kühle Aufenthaltsorte und als natürliche Klimaanlage bzw. Frischluftschneisen im Stadtgefüge an Bedeutung. Gleichzeitig steigt das Hochwasserrisiko von Jahr zu Jahr. Folgende Ansätze helfen dabei, dem hohen Stellenwert der Flussräume gerecht zu werden:

- _ Der Abbau von Sichtbarrieren verbessert die Wahrnehmbarkeit der Flüsse im Stadtraum und stärkt die Identitätsbildung.
- _ Durch eine verbesserte Zugänglichkeit der Flussräume entstehen attraktive öffentliche (Aufenthalts-)Räume.
- _ Bessere Rad- und Fußwegeverbindungen ergänzen das Angebot für aktive Mobilität entlang der Flüsse.
- _ Hochwertige, resiliente Schutzbauten erhöhen die Widerstandsfähigkeit gegen Naturgefahren bei gleichzeitiger Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten. Regional ist kurz-, mittel- und langfristig mehr Stau- und Überflutungsraum für Flüsse und Bäche sicherzustellen.

Ein dichtes Freiraumnetz ist zentraler Bestandteil lebenswerter Stadträume. Es bietet Platz für Begegnung, Erholung, Spiel und Spaß und ist so gestaltet, dass alle Bevölkerungs- und Altersgruppen ein entsprechendes Angebot finden. Je stärker die Freiräume begrünt und insbesondere mit Bäumen bepflanzt sind, desto mehr tragen sie zur mikroklimatischen Anpassung des Stadtraumes an die Herausforderungen der Klimakrise bei.

- _ Eine vielfältige und attraktive Gestaltung von Freiräumen schafft Nutzungsmöglichkeiten über das ganze Jahr für die gesamte Gesellschaft und unterschiedliche Bedürfnisse: Spielplätze, Erholung, Ruheräume, Sportangebote, Sitzmöglichkeiten, ...
- _ Barrierefreiheit ermöglicht die Zugänglichkeit für alle.
- _ Eine dezentrale Verteilung im Stadtgebiet erhöht die Erreichbarkeit und versorgt alle Menschen mit Freiräumen in ihrer Nähe.
- _ Naherholungsgebiete im direkten Umfeld der Stadt ergänzen das Angebot. Sie sind auch im Alltag gut erreichbar.
- _ Ein dichtes Freiraumnetz garantiert eine hohe Attraktivität und bietet lückenlose Freiraumverbindungen für alle Stadtbewohner:innen.
- _ Orte zum Rasten wie z. B. Sitzmöglichkeiten im Schatten an wichtigen Fußwegeverbindungen sind Begegnungsorte und sogenannte Trittsteine der Aufenthaltsqualität.

Fluss- und Freiräume sind Teil der blauen und grünen Infrastruktur einer Stadt. Vor dem Hintergrund zunehmender Starkregenereignisse und Wasserknappheit im Zusammenhang mit der Klimakrise sind die Schwammstadtprinzipien ein wichtiger Aspekt, um die vier Städte resilienter werden zu lassen:

- _Entsiegelte bzw. unversiegelte Flächen lassen Wasser vor Ort versickern

und erhalten den natürlichen Wasserkreislauf.

- _Dezentrale Retentionsflächen entlasten das Kanalnetz.
- _Gründächer halten Wasser zurück und können durch Verdunstung die Stadt kühlen.
- _Größere Baumgruben mit geeigneten Substraten unterstützen die Straßentwässerung und lassen Bäume in Trockenperioden leichter überleben.

Mobilitätswende – gelebt und lebenswert

Die Prioritäten bei der Wahl der Verkehrsmittel verschieben sich. Innerhalb der Stadt sind Zufußgehen und Radfahren die erste und schnellste Wahl. Die Städte im SÜD ALPEN RAUM sind aufgrund ihrer Größe prädestiniert als Städte der kurzen Wege: Nahezu alles ist zu Fuß, mit dem Rad oder ergänzenden Angeboten (Stadtbus, Shuttle, Sharing-Fahrzeug, ...) in 15 Minuten erreichbar. Innerhalb der Region bieten ein dichtes Angebot im öffentlichen Verkehr und gut ausgebaut überregionale Radwege zwischen den Städten eine attraktive Alternative zum Auto. Das ist besser für die Region und die Städte, weil mehr Platz für stadtverträglichere Nutzungen bleibt und die sinkenden Emissionen gleichzeitig die Klimabelastung reduzieren.

- _Direkte, gut ausgebaute, attraktive und abwechslungsreiche Verbindungen sind Voraussetzung für wachsende Anteile in den umwegsensiblen aktiven Mobilitätsformen, insbesondere beim Fußverkehr.
- _Durchgehende Radinfrastrukturen innerhalb der Stadt machen das Rad

vom Freizeitfahrzeug zum innerstädtischen Alltagsverkehrsmittel der Wahl.

- _Der hochrangige öffentliche Verkehr auf der Schiene und regionale Radrouten verbinden die ganze Region.
- _Der Durchzugsverkehr wird möglichst aus dem innerstädtischen Bereich umgeleitet und verträglich abgewickelt.

Vom Autoraum zum Stadtraum: Die Mobilitätswende ist nicht ohne Veränderungen im öffentlichen Raum zu bewerkstelligen. Dazu muss der Anteil der Verkehrsfläche, die dem Auto zugestanden wird, auf das notwendige Minimum reduziert werden. Das schafft nicht nur Platz für umweltfreundlichere Verkehrsmittel, sondern führt dazu, dass die Städte insgesamt klimafitter und lebensfreundlicher für ihre Bewohner:innen werden.

- _Die Flächenbilanz auf aktive Mobilität auszurichten, schafft Platz für Stadtleben.
- _Reduzierte Stellplatzflächen liefern Raum für hochwertigere Nutzungen und mehr Sicherheit.



- _ (Quartiers-)Sammelgaragen schaffen gleich lange Zugangswege für öffentlichen und Individualverkehr und entlasten den öffentlichen Raum.
- _ Mehr Grün in der Straße und auf Plätzen wertet den öffentlichen Raum

auf und macht ihn auch in Zeiten der Klimakrise nutzbar.

- _ Einfachere Querungsmöglichkeiten reduzieren die Trennwirkung von stark belasteten Straßen.



Bahnhofsquartiere – eingebunden und die Stadt aktivierend

Die Bahnhöfe in den Städten des SÜD ALPEN RAUMs sind die Taktgeber einer nachhaltigen Mobilität. Sie sind die wichtigsten Ankunfts- und Abfahrtspunkte. Als Mobilitätsdrehscheiben verbinden sie den (über-)regionalen und den lokalen Verkehr. Sie konzentrieren eine Vielzahl von Nutzungen: Nahversorgung, Gastronomie, Aufenthaltsräume, Logistik, Sharing-Angebote für Räder etc.

- _ Gut zugängliche und nahe gelegene Angebote des öffentlichen Verkehrs machen den Umstieg leichter.
- _ Die räumliche Konzentration von Nutzungen – Supermarkt, Post, Citylogistik, Co-Working-Spaces, Gastronomie bis hin zum Kindergarten – spart Wege im Alltag und belebt den Stadtraum.
- _ Auch Wohnen am Bahnhof oder in Bahnhofsnähe spart Mobilität, ist urban und mit einem entsprechenden Nutzungsmix und ausreichendem Freiraumangebot mit hoher Lebensqualität verbunden.
- _ Nicht suchen, sondern finden: Die Bahnhöfe sind organisch in die Stadt eingebunden und gut auffindbar.
- _ Der Bahnhofsvorplatz wird zum Bindeglied Richtung Stadtzentrum: gut gestalteter und fußgeher:innen- und

fahrradfreundlicher öffentlicher Raum mit Verweilqualität.

- _ Umsteigen leicht gemacht: Bahnhöfe verknüpfen alle Aspekte des öffentlichen und des Zweiradverkehrs, neben Bahn und Bus auch (Lasten-)Fahrrad und Scooter.

Bahnhofsquartiere sind wichtige Stadträume. Diese multifunktionalen Areale werden besser an die Zentren angebunden. So ist die Entwicklung der Bahnhofsquartiere impulsgebend für die künftige Entwicklung der ganzen Stadt.

- _ Innerstädtische Entwicklungen orientieren sich an Bahnhöfen und höher-rangigen ÖV-Stationen. Durch die (Weiter-)Entwicklung der Bahnhofsquartiere mit frischen Impulsen werden sie künftig Teil der Innenstädte.
- _ In der Erdgeschoßzone der künftigen Bahnhofsquartiere entsteht attraktiver, klimafitter öffentlicher Raum zur Drehscheibe für Handel, Dienstleistungen, Kultur und Gastronomie.
- _ Der Vorrang des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilitätsformen zeigt sich im Stadtbild durch die Reduktion der Stellplatzflächen auf Straßen, Plätzen, Vorplätzen und privaten Grundstücken.

Für alle Generationen – attraktiv und inklusiv

Die Städte des SÜD ALPEN RAUMs bieten gute Lebensbedingungen für Menschen jeglichen Alters und in allen Lebenssituationen.

- _ Leistbarer und hochwertiger Wohnraum wird insbesondere auch für Jungfamilien, Studierende und Schüler:innen zur Verfügung gestellt.
- _ Kinderbetreuungsangebote verbessern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und machen die Städte für Jungfamilien attraktiver.

_ Die Region bietet eine breite Palette an Freizeitangeboten, insbesondere in den Städten finden auch Jugendliche für sie passende Möglichkeiten.

- _ Regional abgestimmte breit gefächerte und hochwertige Bildungsangebote positionieren den SÜD ALPEN RAUM als Bildungsregion.
- _ Die durchgehend barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und wichtiger Institutionen macht die Städte auch für Menschen mit Einschränkungen erleb- und genießbar.



Tourismus – von der Region in die Innenstadt

Das touristische Potenzial im SÜD ALPEN RAUM ist gut mit den Innenstädten verknüpft. Touristische Angebote in der Region sind einfach aus den Innenstädten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Rad oder zu Fuß erreichbar.

- _ Die bequeme Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr und sichere Radwege machen regionale Tourismusangebote auf nachhaltigem Weg erreichbar.
- _ Mit der klugen Anbindung regionaler touristischer Radrouten an die innerstädtischen Radwegenetze und einer verbesserten Sichtbarkeit der Innenstädte an diesen Routen wird das vor-

handene touristische Potenzial stärker in die Innenstädte gelenkt.

- _ Den Bergtourismus weniger auto-dominiert und somit klima- und stadtverträglicher zu machen, kann durch entsprechende Mikromobilität gefördert werden. An manchen Orten bietet die Kombination von Seilbahn und Eisenbahn, wie z. B. im Pustertal, große Möglichkeiten.
- _ Ein gemeinsamer Markenauftritt mit dem Fokus auf nachhaltigem und gesundem Tourismus führt zur Steigerung der Nächtigungszahlen und fördert die Zusammenarbeit im Städtetzwerk SÜD ALPEN RAUM.





Bau- und Planungskultur – bestandsfreundlich und flächensensibel

Eine zeitgemäß entwickelte Baukultur berücksichtigt Bestehendes. Zum einen, weil es in Zeiten der Klimakrise sinnvoll ist, die im Bestand gebundene graue Energie nicht zu verschwenden. Zum anderen, weil der Bestand häufig Qualitäten aufweist, die nur wieder in Wert gesetzt werden müssen, um auch für künftige Generationen noch wertvoll zu sein.

- _ In die Jahre gekommene Wohnsiedlungen werden im Bestand gesichert. Ihre Modernisierung und eine gezielte Nachverdichtung machen sie für die künftige Nutzung fit und schaffen attraktiven Wohnraum.
- _ Neubauten und die Inanspruchnahme bzw. Versiegelung zusätzlicher Flächen werden minimiert.
- _ Schon genutzte und versiegelte Flächen, wie oberirdische Stellplätze, einer neuen Nutzung zuzuführen, reduziert die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen.
- _ Neben Bauten auf dem Stand der Technik des ökologischen und energiesparenden Bauens helfen insbesondere kompakte und begrünte

Stadt- und Siedlungsstrukturen, den Energieverbrauch zu reduzieren.

Die Basis für eine hochwertige Entwicklung des gebauten Bestandes ist eine weit entwickelte Planungskultur. In einer solchen stehen nicht allein technische Innovationen, sondern die Anwendung vorbildlicher Prozesse und deren Weiterentwicklung im Vordergrund. Gelebte Planungskultur bietet die Chance, für die Herausforderungen unserer Zeit maßgeschneiderte und ortsgerechte Lösungen zu finden.

- _ Architekturwettbewerbe bzw. kooperative Verfahren und Dialogverfahren werden als Standard für wichtige Bauvorhaben etabliert.
- _ Partizipation und Teilhabe prägen Planungsprozesse auf allen Stufen und schaffen Identifikation mit den Planungsergebnissen.
- _ Eine geteilte Planungs- und Willkommenskultur hilft, die Herausforderungen der mehrfachen globalen Krisen zu bewältigen und verleiht Resilienz.

Regionale Ressourcen – nutzen und ausbauen

Im Licht der aktuell herrschenden vielschichtigen Herausforderungen, wie Klimakrise, Energiekrise und knappen Gemeindebudgets, ist eine Besinnung auf die regionalen Stärken vor Ort unabdingbar geworden.

- _Die vielfältigen und hochwertigen regionalen Lebensmittel bieten Versorgungssicherheit und hohe Qualität.
- _Der Ausbau von erneuerbarer und lokal produzierter Energie ist ein Beitrag im Kampf gegen die Klimakrise und ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Energiesicherheit.
- _Verfügbare und sichere Datenablagen in der Region sind ein einzigartiger

Standortfaktor für die regionale Wirtschaft.

- _Die Herausforderungen in der Region gemeinsam anzugehen und sich auf zentrale Fragestellungen zu konzentrieren, schont die strapazierten Gemeindebudgets.
- _Lokales Know-how in Handwerk und Technik, soziale Kompetenzen und Traditionen werden ebenso wie Neuerungen gefördert, um deren Weitergabe an die nächsten Generationen zu sichern. Darauf basierende regionale Produkte und Kulturangebote sollen einem breiten Publikum zugänglich gemacht werden.



Orientierung im ISEK⁴

● —	Handlungsrahmen	→ S. 40
● —	Räumliche Leitideen	→ S. 47
● —	ISEKs der Städte	
● —	Bruneck	→ S. 56
○ —	Hermagor-Pressegger See	→ S. 91
○ —	Lienz	→ S. 127
○ —	Spittal an der Drau	→ S. 163
● —	Regionale Symbiose	→ S. 201

● —	_Situationsbeschreibung	→ S. 56
● —	_Aktuelle Entwicklungen	→ S. 60
● —	_Räumlicher Fokus	→ S. 64
● —	_Zukunftsbild 2040	→ S. 70
● —	_Integr. Innenstadtentwicklung	→ S. 74
● —	_Ideenspeicher	→ S. 86

Bruneck Brunico

Steckbrief

Staat	Italien
Bundesland	Südtirol/Trentino Alto Adige
Gemeindefläche	4.507 ha ¹
Seehöhe	838 m. ü. A. ¹
Flüsse	Rienz, Ahr
Hausberge	Kronplatz, Kühbergl
Einwohner:innen	17.095 Personen (2021) ¹
Bevölkerungsentwicklung	steigend (2022) ¹
Entfernung vom Rathausplatz zum Bahnhof in Gehminuten	6 Minuten ²
Erwerbpendler:innen pro Tag	7.442 Personen pendeln in die Stadt hinein (2021). ³ 1.980 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2021). ³
Bildungspendler:innen pro Tag	6.809 Personen pendeln in die Stadt hinein (2021). ^{3,4}
Nächtigungen pro Jahr	421.067 (2020) ⁵

¹ Landesinstitut für Statistik ASTAT (2022): Statistisches Gemeindeprofil. Ausgabe 2022. Bruneck.
https://astat.provinz.bz.it/barometro/upload/statistikatlas/data/de/ASTAT_Gemeindeprofil_013_Bruneck.pdf (27.12.2022).

² Eigene Berechnung.

³ Stadtgemeinde Bruneck (2022): Statistisches Jahrbuch 2021 der Stadtgemeinde Bruneck.
<https://www.gemeinde.bruneck.bz.it/system/web/GetDocument.ashx?fileId=1280497&cts=1668156044> (12.01.2023).

⁴ Datensätze zu Auspendler:innen sind nicht vorhanden.

⁵ Landesinstitut für Statistik ASTAT (2020): Ankünfte und Übernachtungen nach Gebiet und Herkunft.
<https://qlikview.services.silag.it/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Turismus.qvw&host=QVS@titan-a&anonymous=true> (23.12.2022).

Situationsbeschreibung 2022

BAHNHOF NORD

Bruneck Nord oder Bruneck Bahnhof - wo am besten aussteigen? Diese Frage beschäftigt mich. Aber eigentlich ist es ohnehin egal, denn alle Wege führen in die Innenstadt. Vor meinem inneren Auge sind die Bilder von der Fahrt durch das **Pustertal** noch immer sehr präsent. Eine sehr beeindruckende Landschaft. Besonders fasziniert hat mich die mit dem Bahnhof verknüpfte Seilbahnstation in Percha. Aus der Bahn auf den Berg - ein wirklich smartes Konzept. Nachahmenswert. Genug im Zug gesessen - es wird **Bruneck Nord**. Die Haltestelle ist minimalistisch gestaltet, bis auf einen Fahrkartenautomaten und ein paar Lampen hat man uneingeschränkten Blick auf die Rückseite des Krankenhauses.

Ich trotte den anderen Passagier:innen nach und denke mir, dass die schon auch Richtung Zentrum unterwegs sein werden. Ich lasse meinen Blick umherschweifen und entdecke den **Kronplatz** am Horizont - leicht zu erkennen mit den vielen Gebäuden am Gipfel. Und dann sehe ich das Schloss Bruneck, die Richtung stimmt also. Die **Andreas-Hofer-Straße** ist locker bebaut und von Gartenzäunen gesäumt. Am Horizont sieht man immer das traumhafte Bergpanorama. Ich erreiche die **Rienz** und überquere sie, die Gebäude werden jetzt höher und dichter. Entlang des Flusses schlängelt sich eine schmale Uferpromenade, die aber nicht wirklich zum Verweilen einlädt. Gefühlt zeigt die Stadt der Rienz ihre Rückseite, aber das könnte ja durchaus geändert werden.

RIENZBRÜCKE



Ich biege nach rechts ab und schlagartig wird es urbaner. Ein Geschäft reiht sich an das nächste. Nur der Gehsteig ist immer noch etwas eng - ist nicht so die Flaniermeile hier. Aber auch das ändert sich schnell. Ich treffe auf den **Graben**, der wahrscheinlich wirklich mal einer war - auf jeden Fall vom Querschnitt her. Breite Gehsteige, Bäume, Gastronomie - alles, was das Flanierherz begehrt, ist hier zu finden. Am Graben treffen Alt- und Neustadt direkt aufeinander, ein spannender Mix. Ich entscheide mich zuerst für die **Altstadt**. Es ist gar nicht so einfach, den Weg hinein zu finden, aber das war ja auch Sinn und Zweck damals. Das Raumgefühl ist »mittelalterlich«, schmale Häuserfronten mit prachtvollen Fassaden bieten ein vielfältiges und abwechslungsreiches Bild. Die Erdgeschoßzone ist sehr lebendig und präsentiert ein buntes Angebot. Dazwischen findet sich immer wieder Gastronomie. Da fällt mir ein: Ich hatte noch keinen Kaffee heute. Also rein in die nächste Bar und - ganz italienisch - den einfachen Espresso an der Theke genießen.

Das Ende der Altstadt scheint mit dem Ragentor erreicht, doch dahinter ist die Stadt weitergewachsen. Ach ja, was hier das Flanieren auch sehr angenehm macht, ist die Begegnungszone. Gepflasterte Oberflächen und der schmale Straßenquerschnitt schaffen ein einladendes Klima, der südliche Einfluss ist hier schon sehr greifbar. Hinter der Altstadt erhebt sich majestätisch der **Schlossberg** - voller Bäume und ganz grün. Dann hinauf zum Schloss, beschließe ich. Wenn ich schon von Bergen umringt bin, kann ich zumindest den Hügel erklimmen.

Wie eine Schlange zieht sich der Weg die Anhöhe hinauf und nach wenigen Minuten stehe ich vor dem Schloss. Ich entdecke Wandermarkierungen - die Menschen hier scheinen sehr sportlich zu sein. Nicht nur das Zufußgehen, auch das Radfahren ist im Stadtbild sehr präsent. Ich entscheide mich gegen den eigentlich obligatorischen Besuch des Messner Mountain Museums und riskiere einen Blick hinunter von der Brücke auf die Reischacher Straße, die fast wie ein Fluss aussieht. Nur eben mit Autos. Auf der anderen Seite der Brücke geht es auf das **Kühbergl** hinauf. Vielleicht beim nächsten Mal, denke ich mir. Jetzt werde ich die Stadt weiter erkunden.

Über die Raingasse gelange ich ans westliche Ende der Altstadt und finde mich erneut am **Graben** wieder. Blick nach links - Allee, Blick nach rechts - noch mehr Bäume, zwar noch kleine, aber das wird schon werden. Einen Kontrast dazu bildet der **Rathausplatz**. Viele Pflastersteine und wenig Grün, etwas Schatten wäre fein. Dafür entschädigt der Blick Richtung Norden: Die **Ursulienkirche** und das Kühbergl im Hintergrund, vielleicht hätte ich doch hinaufgehen sollen. Aber jetzt weiter zum Stegener Markt, für den Bruneck ja weltbekannt ist. Am Rathaus und an der Bibliothek vorbei, lande ich bei der Großbaustelle des neuen **NOI Techparks**. Durch ein kleines Guckloch erhasche ich einen Blick auf die Baustelle - momentan sieht man nur die groben Umrisse der künftigen Bebauung. Ich bin gespannt, ob es später so aussehen wird wie im Rendering dargestellt.



RATHAUSPLATZ

SCHLOSSBERG

Der verbleibende Teil des ehemaligen Busbahnhofs ist verwaist, wird aber noch als Aufenthaltsort zwischengenutzt. Hier soll in Zukunft der neue **Biodiversitätspark** entstehen. Gute Idee, denke ich mir. Am Weg zum Bahnhof kommt mir meine Ankunft wieder in den Sinn - die Europastraße hat ein ähnliches Raumgefüge, nur sind die Gebäude hier um ein Geschoss höher und statt Zäunen sehe ich Geländer. Fast bescheiden wirkt der **Bahnhof**. Daneben ist das neue **Mobilitätszentrum** entstanden. Bahn, Bus, Taxi, Rad, Parken - alles da. Schließlich finde ich die Unterführung, die mich zum **Stegener Marktplatz** führt. Irgendwie kann man tun, was man will, aber Wohlfühlorte werden das einfach nie. Märkte und Veranstaltungen finden ja nur ein paar Wochen im Jahr statt - also ist heute außer einer großen versiegelten Fläche nichts zu sehen. Genug erkundet, zurück ins Zentrum auf einen Apéro, den habe ich mir verdient. Schließlich bin ich im Süden ...

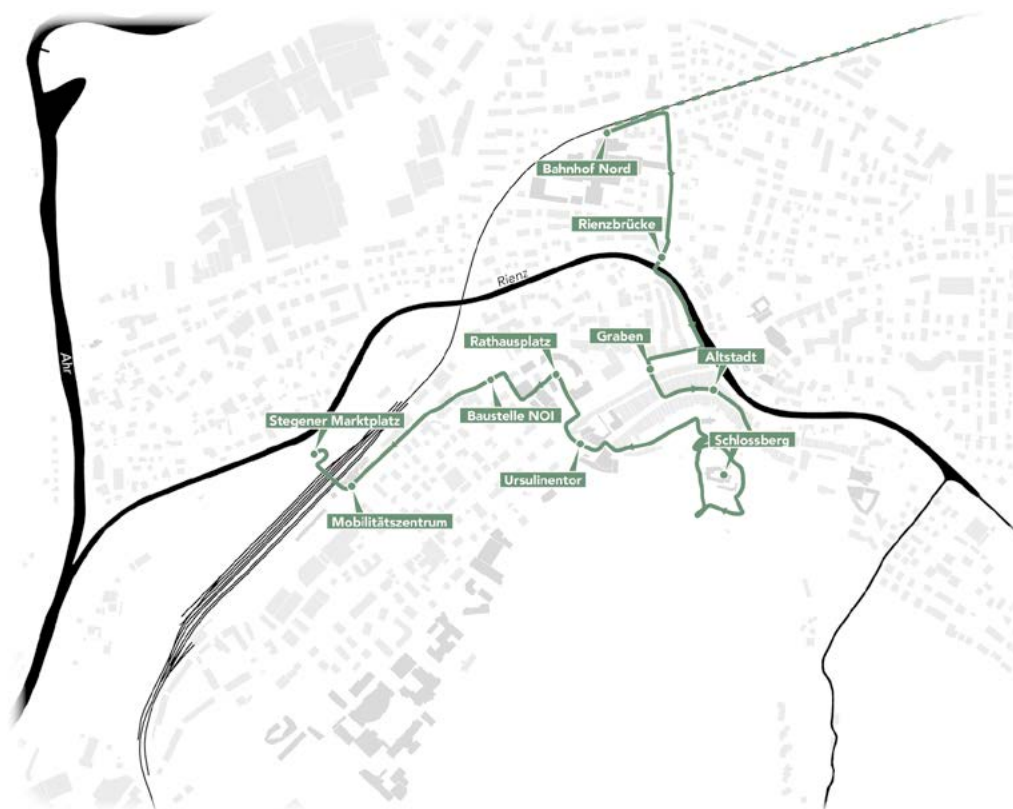


Abb. 21
5.884 Schritte
durch Bruneck

Aktuelle Entwicklungen

Im Prozess der Erstellung des ISEKs wurden bereits vorhandene Planungsvorhaben mit Innenstadtbezug gesammelt. Dabei kann es sich um geplante, laufende oder bereits umgesetzte Projekte oder Planungen handeln. Diese Sammlung der

aktuellen Entwicklungen wurde in der Erarbeitung des ISEKs berücksichtigt und stützte die weiteren Planungen, einerseits, um Synergien zu erzeugen, und andererseits, um Dopplungen zu vermeiden.

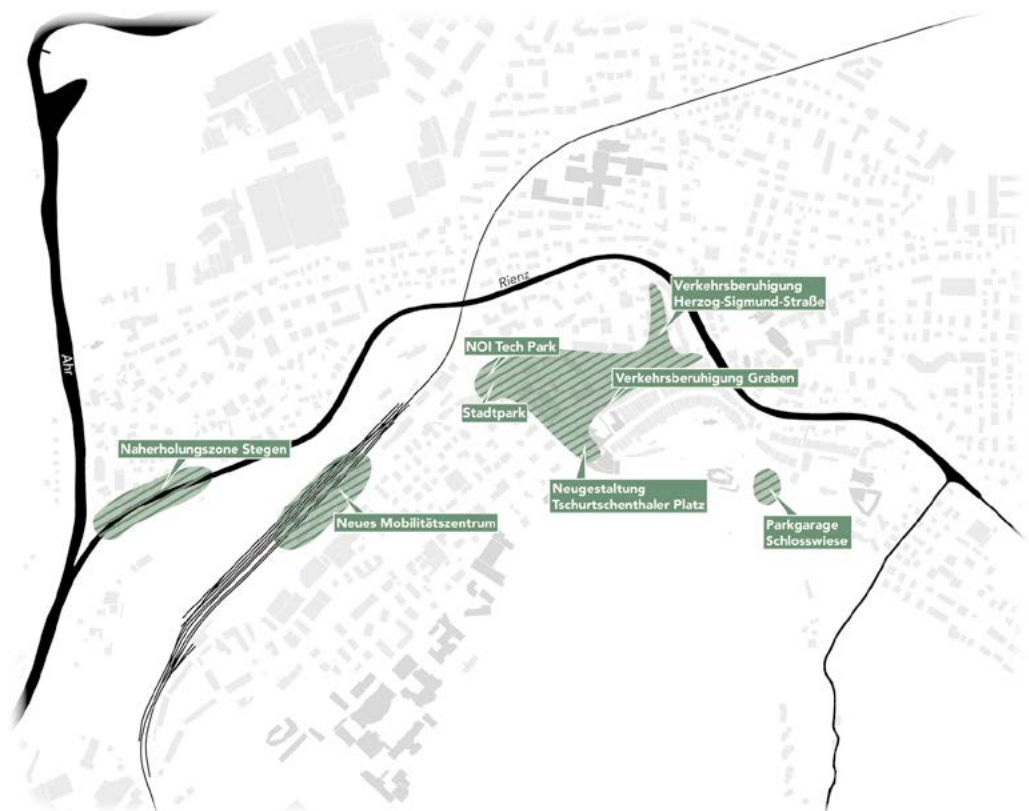


Abb. 22
Übersicht aktuelle
Entwicklungen in
Bruneck

Neues Mobilitätszentrum – umgesetzt

Nach knapp zweieinhalb Jahren Bauzeit wurde das neue Mobilitätszentrum am Bahnhof Bruneck im Juni 2022 eröffnet – der neue zentrale Mobilitätshub im Pustertal. An Schultagen steigen hier täglich etwa 3.000 Personen aus oder um. Der bisher rund 400 Meter weiter nord-östlich angesiedelte Busbahnhof wurde direkt neben die Ankunftshalle des renovierten Bahnhofs verlagert. Daraus ergibt sich eine starke Vereinfachung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Regionalbuslinien. Auf dem rund 22.000 Quadratmeter großen Areal wur-

den darüber hinaus eine Park-and-Ride-Anlage mit 340 Pkw-Stellplätzen, 230 überdachte Fahrradstellplätze, Abstellflächen für Scooter und Motorräder sowie ein Fahrradverleih errichtet. Für das leibliche Wohl sorgt ein Imbiss. Die Zufahrt zum Mobilitätszentrum erfolgt über eine neu errichtete Unterführung vom nördlich der Bahn gelegenen Stegener Marktplatz. Die Kosten von rund 7,5 Millionen Euro für das gesamte Mobilitätszentrum wurden mit 4,5 Millionen aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

NOI Techpark – laufend

Auf dem ehemaligen Saatbauareal an der Europastraße – in unmittelbarer Nähe des Rathausplatzes – entsteht aktuell der NOI (Nature Of Innovation) Techpark. Es handelt sich um ein Innovations- und Kompetenzzentrum für Unternehmen, Forschende und Studierende. Der Schwerpunkt wird im Bereich Automotive Industries liegen. Der Technologiepark ist als multifunktionales Zentrum mit Forschungslabors, einem Veranstaltungssaal und einer

rund 300 öffentliche Stellplätze fassenden Tiefgarage konzipiert. Initiator:innen des rund 31 Millionen Euro teuren Projektes sind die Freie Universität Bozen und das Netzwerk Automotive Excellence Südtirol. Der Vorplatz des NOI Techparks wird aufwendig umgestaltet und städtebaulich in die bis dahin verkehrsberuhigte Europastraße integriert. Fertigstellung und Eröffnung sind für Mitte 2023 geplant.

Stadtpark – geplant

Nach der Verlegung des Busbahnhofs zum neuen Mobilitätszentrum starten auf der frei gewordenen Fläche gegenüber des NOI Techparks die Bauarbeiten für eine neue, innerstädtische Parkanlage. Die Gestaltung des Stadtparks erfolgt nach Gesichtspunkten der Biodiversität – geplant sind etwa Wildsträucher-

hecken, Schotterrasen, Wasserläufe und Versickerungsmulden. Dazwischen wird ein zentraler, grüner Aufenthaltsraum für Einheimische und Gäste geschaffen. Zur Ausstattung gehören mit Pergolen überdachte Sitzgelegenheiten, zwei Liegeinseln, eine Trinksäule und ein Brunnen.

Naherholungszone Stegen – geplant

Um die Zugänglichkeit zur Rienz zu verbessern, ist am südwestlichen Ende des Stegener Marktplatzes eine neue Naherholungszone geplant. Neben einer großen Liegewiese am Fluss wird es eine Liegeinsel, eine Grillstelle sowie mehrere Sitzelemente geben. Ein kleiner Wald-

abschnitt am westlichen Ende der neuen Naherholungszone schafft eine sanfte Verbindung in Richtung der teilweise unter Naturschutz stehenden Ahrauen. Der Fuß- und Radweg, der bisher am Ufer der Rienz verlaufen ist, wird künftig südlich entlang der Naherholungszone geführt.

Neugestaltung Tschurtschenthaler Platz – geplant

Südwestlich des Ursulinentors, des Eingangs zur Altstadt, befindet sich neben der Einmündung der Reischacher Straße der Tschurtschenthaler Park. Aktuell handelt es sich allerdings weniger um einen Park als um eine spärlich begrünte Schotterfläche. Im Rahmen einer Neugestaltung soll auf diesem Standort nun ein repräsentativer öffentlicher Veranstaltungsplatz

entstehen. Im Zuge der Umgestaltung ist eine Umbenennung in »Tschurtschenthaler Platz« vorgesehen. Die Details der Platzgestaltung wurden im Zuge eines Architekturwettbewerbs designt: Entstehen soll eine Art Festplatz mit Bühne, auf der unterschiedlichste Veranstaltungen stattfinden können.

Verkehrsberuhigung der Herzog-Sigmund-Straße – geplant

Die im Verkehrskonzept aus dem Jahr 2020 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Herzog-Sigmund-Straße sollen nach Abschluss der Bauarbeiten am NOI Techpark in die Wege geleitet werden. Die Oberfläche wird neu gestaltet und die bestehende Fußgängerzone im Bereich der Altstadt auf die Herzog-Sigmund-Straße ausgeweitet. Die Josef-Seeber-Straße, die nordöstlich der Innenstadt die Rienz überquert, wird

zweispurig ausgebaut und zu einer verkehrsbeschränkten Zone umfunktioniert. Gestattet wird lediglich die Zufahrt zu den innerstädtischen Parkhäusern sein, zur Überwachung soll ein Videosystem installiert werden. Parallel dazu werden die oberirdischen Parkplätze in der Herzog-Sigmund-Straße wegfallen. Das mittelfristige Ziel des Maßnahmenpaketes ist, die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt zu steigern.

Parkgarage Schlosswiese – geplant

Zeitgleich mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes für den östlichen Stadtteil von Bruneck soll an der Schlosswiese, einer östlich des touristisch beliebten Schlossberges gelegenen Freifläche, ein neues Parkhaus entstehen. Die Zufahrt wird über die Reischacher Straße möglich sein – dafür werden ein eigener Kreis-

verkehr und ein rund 125 Meter langer Tunnel errichtet. In der neuen Parkgarage sollen rund 300 öffentliche Stellplätze untergebracht werden, zusätzlich sind private Stellplätze mit einer gesonderten Zufahrt geplant. Ergänzend ist ein Aufzug vorgesehen, der eine barrierefreie Anbindung zum Schlossberg ermöglichen soll.

Verkehrsberuhigung Graben – langfristig geplant

Nach Abschluss der im Verkehrskonzept 2020 genannten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen ist längerfristig die Schließung eines Teilbereiches des Grabens für den motorisierten Individualverkehr geplant. Der Abschnitt zwischen dem Hotel Post und der Reischacher Straße soll nach der Schließung zu einer Fußgänger-

zone umgewandelt werden. Im Zuge der Neuregelung wird eine der bestehenden Einfahrten zur Tiefgarage unter dem Rathausplatz entfernt. An dieser Stelle ist eine zentrale Bushaltestelle geplant. Alle Linienbusse werden auf der Rückseite des Rathauses über die Europastraße in Richtung Mobilitätszentrum geführt.

Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum

Das ISEK für Bruneck behandelt nicht das gesamte Gemeindegebiet, sondern zielt auf die Innenstadt ab und konzentriert sich dort auf ausgewählte Teilgebiete – die sogenannten räumlichen Fokusgebiete und den Perspektivraum. Der Begriff »Fokusgebiet« bezeichnet einen nicht scharf abgrenzbaren innerstädtischen Teilraum, der sich für eine detailliertere Betrachtung anbietet. Die Auswahl der Gebiete erfolgte ausgehend von den Ergebnissen der Werkstätten durch das Bearbeitungsteam gemeinsam mit der lokalen Steuerungs-

gruppe. In den Fokusgebieten besteht großer Handlungsbedarf, woraus sich ein kurz- bis mittelfristiger Planungshorizont ergibt. Zusätzlich wurde ein »Perspektivraum« für Bruneck identifiziert – also ein Gebiet, welches mittel- bis langfristig in die städtebaulichen Überlegungen für die Innenstadt miteinbezogen werden sollte. Die Teilplanungen für die Fokusgebiete und den Perspektivraum bilden die integrierte Gesamtstrategie für die Entwicklung der Innenstadt.



Abb. 23
Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Bruneck

Fokusgebiet Stadtzugänge Nord und Ost

Die Haltestelle Bruneck Nord bildet ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt. Die direkte Haltestellenumgebung und die Achse in Richtung Innenstadt sind aktuell stark vom Autoverkehr geprägt, es gibt kaum zugängliche Grünräume. Insgesamt offenbart sich im nördlichen Teil des Fokusgebietes ein großes Transformationspotenzial. Die hohen Aufenthaltsqualitäten an der Rienz, die am Weg von der Haltestelle Nord in die Innenstadt überquert werden muss, werden heute kaum genutzt. Entlang des Flusses bestehen zwar Wegeverbindungen, die Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten des Ufers sind jedoch stark eingeschränkt. Eine zweite Eingangssituation im Fokusgebiet ist der Kapuzinerplatz am östlichen Rand

der Innenstadt. Auch hier prägt heute überwiegend der Autoverkehr das Stadtbild. Bereits geplante bauliche Veränderungen am Platz machen ein Überdenken der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums notwendig. Die urbane Qualität des Stadtzugangs am Kapuzinerplatz zu steigern, bietet große Potenziale (Mischnutzung, Erdgeschoßzonen etc.). Die beiden Eingangsachsen treffen an der Kreuzung des Grabens mit der Herzog-Sigmund-Straße zusammen – einer Straße, deren Verkehrsberuhigung im Mobilitätskonzept der Stadt bereits mittelfristig vorgesehen ist. Die Verkehrsberuhigung sollte von einer dementsprechenden Umgestaltung im öffentlichen Raum begleitet werden.



Abb. 24
Die Rienzbrücke
im Fokusgebiet
»Stadtzugänge
Nord und Ost«

Fokusgebiet vom Rathaus zur Rienz

Das neue Mobilitätszentrum am Bahnhof Bruneck ist ein Knotenpunkt mit lokaler, aber auch überregionaler Bedeutung. Über die Europastraße ist der Bahnhof direkt mit dem Rathausplatz verknüpft. Einigen Stellen entlang dieser Verbindungsachse ist in letzter Zeit viel Aufmerksamkeit geschenkt worden: Direkt gegenüber des bereits in Bau befindlichen NOI Techparks soll auf der Fläche des ehemaligen Bahnhofs künftig ein neuer Stadtpark (Biodiversitätspark) entstehen. Es ist allerdings anzunehmen, dass die neu errichteten Grün- und Freiräume nicht als Teil des Freiraumnetzes wahrnehmbar sein werden, da die Verbindungsachse

zum Mobilitätszentrum selbst kaum begrünt und somit im Stadtgefüge nicht als Grünverbindung ablesbar ist. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades ist der Rathausplatz selbst an Hitzetagen im Sommer kein angenehmer Aufenthaltsraum mehr. Die nicht weit entfernten Naherholungsgebiete sind dort ebenso wenig erkennbar wie die nahe gelegene Rienz. Unterquert man am Mobilitätszentrum die bestehende Unterführung, gelangt man auf den Stegener Markt, welcher als Verbindungsraum in Richtung der geplanten Naherholungszone an der Rienz dienen könnte.



Abb. 25
Der Bahnhofsvorplatz im Fokusgebiet
»Vom Rathaus zur Rienz«

Fokusgebiet Stadtberge

Kaum wahrnehmbar, aber doch ganz nah: Direkt an der Rückseite der historischen Innenstadt befinden sich zwei wertvolle und rasch erreichbare Naherholungsgebiete. Der Schlossberg bietet neben dem namensgebenden Gebäude, welches das Messner Mountain Museum beheimatet, außerdem zahlreiche Spazier- und Verweilmöglichkeiten im Grünen. Gleich nebenan befindet sich das Kühbergl – ein familienfreundliches Naherholungsgebiet

mit kinderwagentauglichen Wanderwegen und drei versteckten kleinen Seen. Warum braucht es hier ein Fokusgebiet? Beide Grünräume sind aktuell in der Stadt schwach wahrnehmbar und die Zugangssituation ist nicht für alle Menschen gleichermaßen geeignet. Die Wegeführung und Kennzeichnung sind verbesserungsfähig und es fehlt an einer räumlichen Vernetzung mit anderen Grün- und Freiräumen im Stadtgefüge.



Abb. 26
Der Zugang zum
Schlossberg im
Fokusgebiet
»Stadtberge«

Perspektivraum Enrico-Federico-Kaserne und Schulzentrum

Südwestlich des Mobilitätszentrums, zwischen der Bahntrasse und der St.-Lorenzner-Straße, befindet sich die momentan leer stehende Enrico-Federico-Kaserne. Auf dem Höhepunkt der Coronakrise wurde das Areal als Drive-in-Teststation zwischengenutzt, seit Ende April 2022 ist der Standort geschlossen. Anfang Oktober 2022 ging die Kaserne als Teil eines Tauschabkommens in den Besitz des Landes Südtirol über, nachdem es

zuvor dem Staat gehört hatte. Die Lage des Gebietes macht es für Wohn- oder Mischnutzungen besonders interessant: Verbindungen bestehen einerseits nach Osten in Richtung Mobilitätszentrum, andererseits in Richtung Süden, wo direkt das Schul- und Sportzentrum angrenzt. Wünschenswert wäre die Integration des Gebäudebestandes in eine mögliche Neuentwicklung.



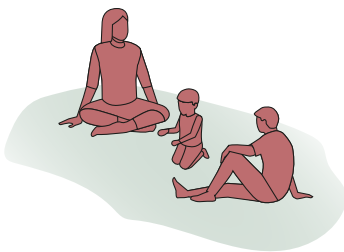
Abb. 27
Kasernenplatz im
Perspektivraum
»Enrico-Federico-Kaserne und
Schulzentrum«

Abb. 28
rechte Seite
Situation in der
belebten Stadt-
gasse

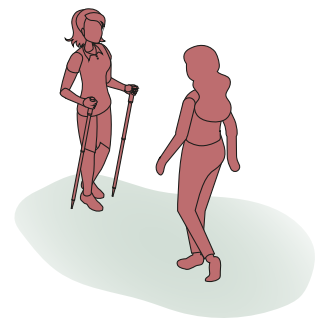


Zukunftsbild 2040

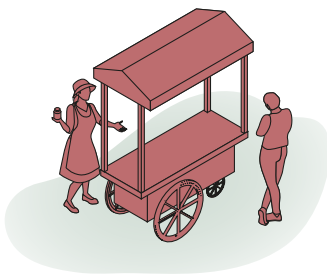
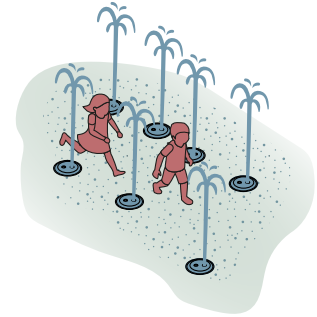
Anna lässt ihren Blick schweifen - hier vom **Schlossberg** aus gesehen liegt einem Bruneck wirklich zu Füßen. So schön grün ist es hier. Spannend, wie sich die begrünten Stadträume wie Kreise aneinanderreihen. Das freut ihr Architektinnenherz. Aber nicht nur optisch, sondern auch mikroklimatisch kann der Freiraum bei Anna punkten. Um sich das genauer anzusehen, spaziert sie in die Stadt hinunter. Dabei entscheidet sie sich für den Umweg über die **Stadtberge**. Die Zugangsmöglichkeiten zu den Stadtbergen wurden in den letzten Jahren enorm verbessert und die Naherholungsräume sind nun für die ganze Bevölkerung gut erreichbar - selbst für Gäste ist der Weg von der Innenstadt hinauf leicht zu finden. So viele verschiedene Möglichkeiten für die Naherholung werden geboten: Mountainbike, Laufen, Waldspielplatz, Picknickplätze. Schön ist es hier.



Am Weg hinunter in die Stadt trifft Anna zufällig auf ihre ehemalige Lehrerin aus der Volksschule. Sie wusste gar nicht, dass die Maestra jetzt in Bruneck lebt. Sie begrüßt sie herzlich. Die Maestra ist gerade bei ihrer vormittäglichen Walkingrunde. Begeistert berichtet sie von den neuen urbanen Qualitäten in Bruneck. Hitze ist kaum ein Thema in der Stadt, obwohl die Klimakrise immer weiter voranschreitet. Gut, dass sie wieder zurückgekehrt ist, denn die Maestra ist doch schon ein wenig älter. Anna fragt sie, was sie sich in Bruneck unbedingt anschauen soll. Die Maestra empfiehlt ihr die neue Promenade entlang der **Rienz**, denn wenn sie nicht am **Kühbergl** ist, dann wagt sie gerne dort. Für Anna - als Architektin - ist sicherlich auch der Mobilitätsknoten am Bahnhof interessant. Anna bedankt sich und wünscht ihr noch einen guten Walk.



Sie quert die **Altstadt** und spaziert auf den **Graben** hinaus. Den Fußgänger:innen und Radfahrer:innen steht viel Raum zur Verfügung. Zwischen dem alten Baumbestand sprießt neues Grün. Sie beschließt, sich den **Rathausplatz** anzusehen und ist schon gespannt, wie stark er sich verändert hat. Anna ist beeindruckt - so viel Grün trotz der Tiefgarage. Hier haben sich die Landschaftsplaner:innen ein kluges Konzept einfallen lassen. Sie macht jede Menge Fotos, die sie sicherlich früher oder später für einen Entwurf gebrauchen kann. Weiter geht es zum **Mobilitätszentrum**, denn Anna hat gehört, dass die Verbindung zur Rienz ebenfalls umgestaltet wurde. Sie folgt dem Straßengrün und bemerkt, dass Bruneck hier maßvoll nachverdichtet wurde. Gut so. Wohnen im Zentrum am Bahnhof ist sicherlich ein Zukunftsmodell. Der Bahnhof ist jetzt auch sehr gut an das Naherholungsgebiet an der Rienz angeschlossen.



Auch hier war die Vereinbarkeit mit dem Hochwasserschutz sicherlich nicht einfach, die Gestaltung ist aber gelungen und lädt zum Verweilen ein. Mittlerweile ist es Mittag und der Hunger rührt sich. Da kommt der Pavillon an der Rienz sehr gelegen und Anna macht eine Pause. Frisch gestärkt bekommt sie dann doch noch Lust auf richtige Berge und beschließt, weiter zum Bahnhof Nord zu gehen, um dort den Zug ins Pustertal zu nehmen. Auch an dieser Bahnstation tut sich einiges - urbane Qualitäten und verschiedenste Sharing-Angebote. Anna versteht die Maestra, warum sie wieder nach Bruneck zurückgekommen ist.

Abb. 29
folgende
Doppelseite
Zukunftsbild
Bruneck 2040

Zukunftsbild Bruneck 2040



Brixen | Bozen | Meran

Lienz | Spittal an der Drau | Wien | München

EV7 | Brixen, Bozen, Catania

Naherholungszone Stegen

Bozen | Mailand | Innsbruck | Zürich





Lienz

Spittal an der Drau

Hermagor

EV7 | Lienz, Spittal an der Drau, Kopenhagen

Kronplatz

Integrierte Innenstadtentwicklung

Die Fokusgebiete und der Perspektivraum sind die wesentlichen räumlichen Stellschrauben für eine nachhaltige und resiliente Innenstadtentwicklung, weshalb sich hier auch alle **räumlichen Leitideen** → S. 47 wiederfinden lassen. Die Altstadt von Bruneck erfüllt bereits heute viele wichtige Zentrumsfunktionen einer Mittelstadt. Die integrierte Innenstadtentwicklung im Rahmen des ISEK⁴ konzentriert sich daher auf die Vernetzung der Grün- und Freiräume sowie auf die Verbesserung der Eingangssituationen an den Stadtzugängen. Der Fokus liegt einerseits auf den Stadtzugängen aus Norden und Osten, andererseits auf dem Achsenraum zwischen Rathaus, Bahnhof, Stegener Marktplatz und der geplanten Naherholungszone Stegen. Künftig sollen der **Bahnhof** und die Haltestelle Bruneck Nord noch besser **an die Innenstadt angebunden** sein. Durch eine verbesserte städtebauliche und räumliche Integration der Haltestelle Bruneck Nord entfaltet sich eine **aktivierende Wirkung auf das Umfeld**. Die Aufwertung der Verbindungen zu den Bahnstationen mit mehr Platz für aktive Mobilität und Begrünung trägt effektiv zur Transformation des Autoraums zum Stadtraum und damit zum Gelingen der **Mobilitätswende** bei. Besonders große Aufmerksamkeit kommt in Bruneck der Vernetzung der **Grün- und Freiräume** zu: Bestehende Naherholungsgebiete mit unterschiedlichen Charakteristiken werden über das neue

städtische Grünraumnetz miteinander verknüpft. Der **Flussraum** entlang der Rienz wird als gut zugänglicher, zentraler Naherholungsraum in dieses Netz integriert. Durch einen sorgsamem Umgang mit und eine respektvolle Nutzung von **regionalen Ressourcen** (z. B. Boden, Wasser, Energie, Biodiversität) können die hohen naturräumlichen Qualitäten der Stadt gesichert werden, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise geleistet werden kann. Dabei gibt es viel tun, zu erkennen, zu bewahren und aufzuwerten, was die Region an natürlichen und kulturellen Ressourcen zu bieten hat. Der **Tourismus** rückt künftig noch näher an die Innenstadt heran: Die Radtourist:innen werden in Zukunft dem Zentrum nicht mehr ausweichen, sondern direkt durch die Stadt fahren. Von einer verbesserten Radinfrastruktur – besonders an den Eingangssituationen in die Stadt – profitieren nicht nur Tourist:innen, sondern auch Alltagsradfahrer:innen. Der **Bau- und Planungskultur** wird bei künftigen städtebaulichen Aktivitäten noch mehr Bedeutung zukommen: Die Nachnutzung und der Umbau bestehender Gebäude werden gegenüber Neubauten priorisiert – beispielsweise am Areal der Enrico-Federico-Kaserne. Durch eine aktiv gelebte Partizipationskultur wird der gesamten Bevölkerung Teilhabe ermöglicht. So entsteht eine hohe Lebensqualität für **alle Generationen**.

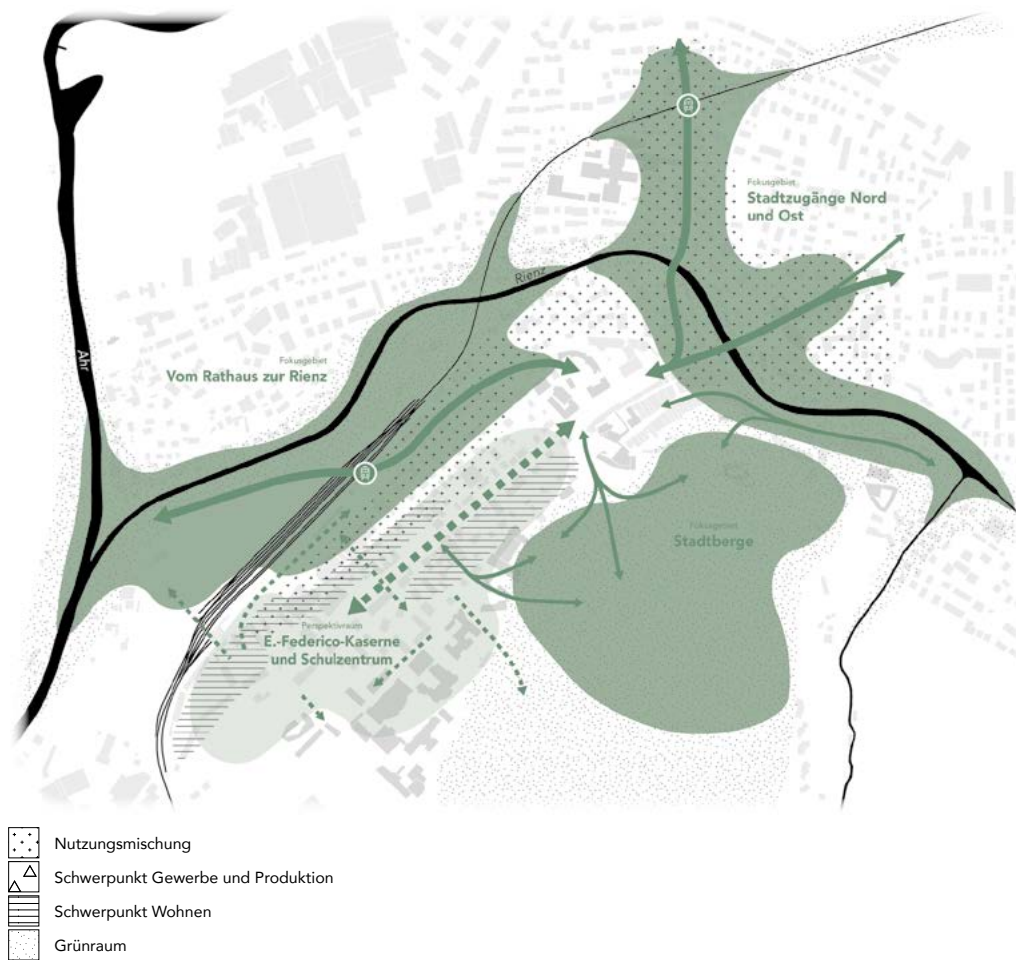
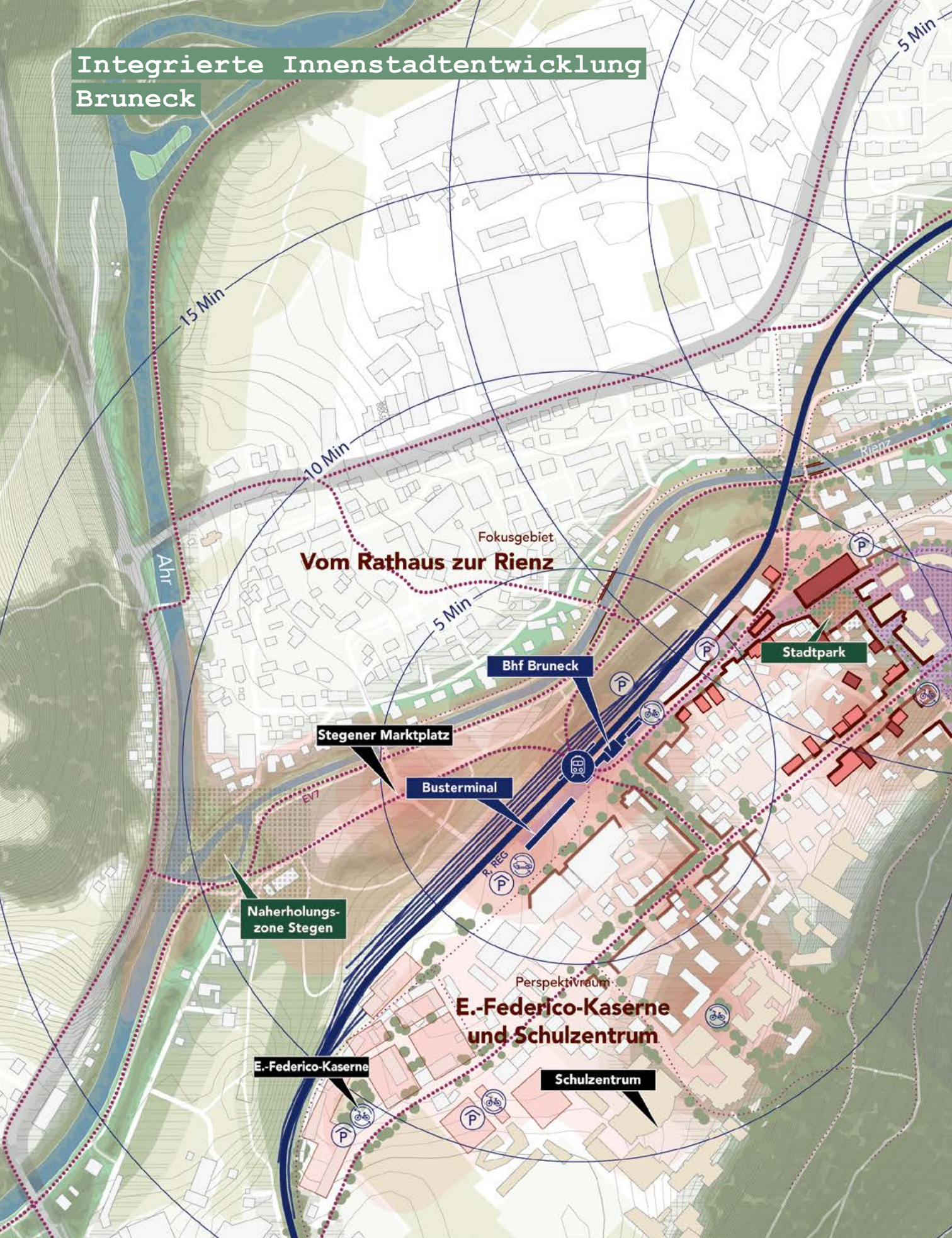
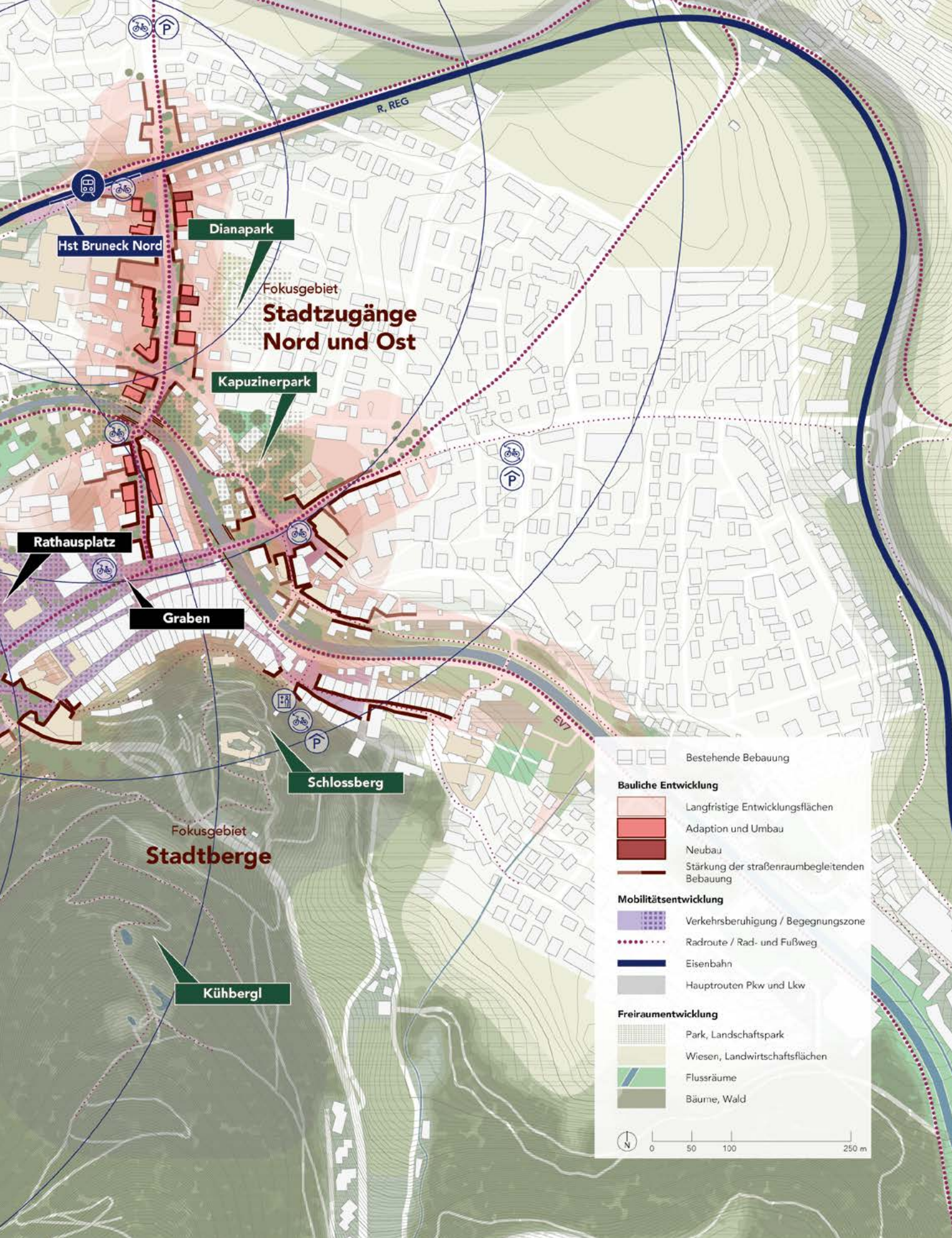


Abb. 30
Schematische
Darstellung Innen-
stadt Bruneck
2040

Abb. 31
folgende
Doppelseite
Integrierte Innen-
stadtentwicklung
Bruneck

Integrierte Innenstadtentwicklung Bruneck





Hst Bruneck Nord

Dianapark

Fokusgebiet
**Stadtzugänge
Nord und Ost**

Kapuzinerpark

Rathausplatz

Graben

Schlossberg

Fokusgebiet
Stadtberge

Kühbergl

-  Bestehende Bebauung
- Bauliche Entwicklung**
-  Langfristige Entwicklungsflächen
-  Adaption und Umbau
-  Neubau
-  Stärkung der straßenraumbegleitenden Bebauung
- Mobilitätsentwicklung**
-  Verkehrsberuhigung / Begegnungszone
-  Radroute / Rad- und Fußweg
-  Eisenbahn
-  Haupttrouten Pkw und Lkw
- Freiraumentwicklung**
-  Park, Landschaftspark
-  Wiesen, Landwirtschaftsflächen
-  Flussräume
-  Bäume, Wald



Fokusgebiet Stadtzugänge Nord und Ost

Transformation der Haltestelle Bruneck Nord zum Mikro-Mobilitätszentrum

Die Bahnhaltestelle Bruneck Nord bildet ein wichtiges Eingangstor zur Innenstadt. Der direkten Verbindungsachse zwischen Haltestelle und Zentrum – der Andreas-Hofer-Straße – soll zukünftig mehr Bedeutung zukommen. Besonders wichtig ist dabei die Adaption des Straßenraums, um mehr Platz für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen (aktive Mobilität) und Begrünung zu schaffen. An der Haltestelle selbst soll ein Sharing-System mit Fahrrädern und Lastenfahrrädern getestet und umgesetzt werden. Ein frühzeitiger Austausch mit Shared-Mobility-Expert:innen

(z. B. von Hochschulen oder Sharing-Anbieter:innen) ist empfehlenswert. Damit im SÜD ALPEN RAUM keine Insellösungen entstehen, wird ein regionaler Dialog mit Austausch zum Thema Sharing dringend empfohlen. Durch den Ausbau der Haltestelle zum Mikro-Mobilitätszentrum entstehen neue Impulse für das direkte Haltestellenumfeld. Großes Potenzial verspricht in diesem Zusammenhang eine bestandssensible städtebauliche Verdichtung mit Schwerpunkt auf Nutzungsmischung im Umfeld der Bahnhaltestelle.

Radtourismus und Naherholung

Am Weg zwischen Haltestelle Bruneck Nord und Zentrum ist die Rienz zu überqueren. Der Platzsituation an der Zusammenkunft von Groß-Gerau-Promenade, Rienzbrücke und Herzog-Sigmund-Straße wird zukünftig eine hohe stadtfunktionale Bedeutung zukommen. Es gilt, unterschiedliche Nutzungen im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Die Zugänglichkeit des Rienzufers soll verbessert werden, um den Flussraum als zentrumsnahes Naherholungsgebiet mit hoher Aufenthaltsqualität zu etablieren. Dass eine Vernetzung von Flussräumen mit innerstädtischen öffentlichen Räumen auch unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes möglich ist, zeigen Referenzbeispiele aus

anderen Städten. Durch die Errichtung neuer Zugänge zur Rienz wird der Flussraum besser erlebbar und zu einem Ort, der insbesondere in den Sommermonaten zum Entspannen und Kommunizieren einlädt. Der entlang der Rienz verlaufende überregionale Radweg sollte im Idealfall direkt mit den innerstädtischen Rienz Zugängen verknüpft sein. Eine großzügige, überdachte Radabstellanlage mit diversen Serviceeinrichtungen wertet die Platzsituation im Norden der Herzog-Sigmund-Straße weiter auf. So entsteht ein neues Eingangstor für Radtourist:innen zur Brunecker Innenstadt. In nur wenigen Schritten erreicht man über die verkehrsberuhigte Herzog-Sigmund-Straße die



Altstadt. Die dort ansässigen Betriebe profitieren von der neuen Frequenz im öffentlichen Raum ebenso wie die restliche Innenstadt. Ein Planungsverfahren für die Umgestaltung des Platzes am nördlichen

Ende der Andreas-Hofer-Straße unter Einbeziehung der Bevölkerung und der umliegenden Betriebe zeigt die zu stillenden Bedürfnisse auf und schafft Akzeptanz für die Umsetzung.

Vom Autoraum zum Stadtraum: Andreas-Hofer-Straße

Nach Umsetzung des bestehenden Verkehrskonzepts ist mit einer Reduktion des Pkw-Verkehrs in der Innenstadt – und somit auch in der Andreas-Hofer-Straße – zu rechnen. Mit Blick auf die Mobilitätsanforderungen der Zukunft sollen entlang dieser wichtigen Verbindungsachse der Fuß- und Radverkehr stärker priorisiert werden. Eine Re-Organisation des öffentlichen Raums schafft eine einladendere Umgebung für aktive Fortbewegung. Eine solche Umgestaltung umfasst auch die Begrünung des Straßenzugs. Durch zunächst temporäre, günstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen kann der Raum in kurzer Zeit sichtbar verändert werden: Straßenmobiliar aus regiona-

lem Holz, temporäre Sperrungen für den Autoverkehr, Pop-up-Radstreifen, mobile Grünelemente (Pflanztröge) oder neue Aufenthaltszonen – die Möglichkeiten sind vielfältig. Solche temporären Interventionen ersetzen zwar nicht den langfristig erforderlichen Umbau der Andreas-Hofer-Straße, sind aber ein wichtiger kurzfristiger Baustein für das Gelingen der Mobilitätswende in Bruneck. Das zwischenzeitliche Testen einer neuen Flächenverteilung im öffentlichen Raum steigert die Wirkung und Akzeptanz künftiger permanenter Maßnahmen. Wichtig ist dabei die Einbeziehung lokaler Nutzer:innengruppen, beispielsweise im Rahmen eines partizipativen Ideenwettbewerbs.

Fokusgebiet Stadtberge

So nah – und doch kaum wahrnehmbar

Mit den beiden »Stadtbergen« Schlossberg und Kühbergl verfügt Bruneck über zwei besonders wertvolle Naherholungsgebiete in unmittelbarer Nähe zur Altstadt. Die Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit der beiden zentralen Grünräume in der Innenstadt kann jedoch noch verbessert werden. Der Schlossberg mit seiner intensiven touristischen Nutzung soll künftig direkt und attraktiv mit der Innenstadt verknüpft sein, um Besucher:innen sowohl von der Innenstadt auf den Schlossberg zu leiten als auch umgekehrt. Gleichzeitig soll das Kühbergl seine Qualitäten als naturbelassenes Grünareal mit kinderwagentaug-

lichen Spazierwegen behalten. Für die Wahrnehmbarkeit des Kühbergl's spielt insbesondere die Zugangssituation beim Tschurtschenthaler Park eine entscheidende Rolle. Besucher:innen, die aus der Stadtgasse kommen, nehmen den wertvollen Grünraum aktuell kaum wahr. In Synergie mit der Umgestaltung des Tschurtschenthaler Parks zum Tschurtschenthaler Platz soll die Sichtbarkeit des Kühbergl's verbessert werden: Eine gut erkennliche, gemeinsame Gestaltungssprache, Wegweiser sowie innerstädtische Grünelemente, die die Vegetation des Kühbergl's aufgreifen, bringen das Naherholungsgebiet künftig näher an die Innenstadt heran.

Der Schlossberg kommt in die Innenstadt

Die Erschließung des Schlossbergs erfolgt heute zu einem großen Teil über den Parkplatz an der Reischacher Straße. Um die Verknüpfung des Grünraumes mit der Innenstadt zu stärken, soll der Zugang über den Schlossweg am östlichen Ende der Altstadt (nahe des Ragentors) attraktiver gestaltet werden. Durch eine neue Oberflächengestaltung, Informationstafeln und Grünelemente wird der Weg hinauf zum Schloss zum touristischen Erlebnis. Ergänzend zur Umgestaltung des Weges soll die Platzsituation zwischen Rienz, Ragentor und Raingasse aufgewertet werden, um die Präsenz des Schlossberges im Stadtbild zu verbessern. Mögliche Maßnahmen umfassen eine teilweise Entsiegelung des Platzes sowie die Bereitstellung von Grünelementen (beispielsweise als Fassadenbegrü-

nung) – entscheidend ist, die Nähe zum Schlossberg zu symbolisieren. Die bereits geplante Integration eines Aufzugs in das neue Parkhaus am Schlossberg ermöglicht künftig auch den barrierefreien Zugang zum Schloss Bruneck.

Die beiden Stadtberge werden über ein Netz von Grünräumen mit den innerstädtischen Grünzonen (Rienz, Stadtpark, umgestalteter Rathausplatz) verknüpft. Wie dieses Grünraumnetz gesponnen wird, ist vertiefend in einem Fachkonzept auszuarbeiten – ein ISEK bietet hier nicht den erforderlichen Detaillierungsgrad. Ein solches Grünraumkonzept basiert auf einer fundierten Freiraumkartierung und hat das Ziel, eine lückenlose Freiraumversorgung auf unterschiedlichen Maßstabsebenen zu garantieren.

Fokusgebiet vom Rathaus zur Rienz

Klimafitter Rathausplatz

Die Auswirkungen der Klimakrise werden auch in der Brunecker Innenstadt jedes Jahr deutlicher spürbar. Langfristig wird eine Umgestaltung des Rathausplatzes erforderlich sein, um ihn ganzjährig als öffentlichen Aufenthaltsraum für alle Generationen nutzen zu können. Unter bestmöglicher Ausnutzung der begrenzten technischen Möglichkeiten (Tiefgarage) sollen Maßnahmen zur Verschattung, Begrünung und partiellen Entsiegelung des Platzes forciert werden. Die Integration von Wasserelementen (etwa Brunnen oder Sprinkleranlagen) bietet Abkühlung und ist attraktiv für Jung und Alt. Durch flexible, mobile Beschattungsvorrichtungen kann die Aufenthaltsqualität, insbesondere an heißen Sommertagen, massiv verbessert werden. Dach- und Fassaden-

begrünungen helfen bei der lokalen Speicherung von Wasser und verbessern die mikroklimatischen Bedingungen am Rathausplatz. Selbstverständlich soll der Rathausplatz auch weiterhin für etablierte Veranstaltungen bzw. Wochenmärkte nutzbar bleiben, auf deren Bedürfnisse ist bei der Umgestaltung Rücksicht zu nehmen. Die Basis für die Neugestaltung des Rathausplatzes kann ein Realisierungswettbewerb sein, mit dem die Ideen von Fachbüros aus der Landschaftsplanung für die Gestaltung von Stadträumen in Konkurrenz gestellt werden, um die bestmögliche Lösung zu ermitteln. In einem solchen Wettbewerb sollten vorab ermittelte spezifische Nutzer:inneninteressen und Ideen der Brunecker:innen aufgegriffen werden.

Grünraumvernetzung

Ausgehend vom Rathausplatz führt eine besonders wichtige Mobilitätsachse über die Europastraße in Richtung Brunecker Bahnhof. Entlang dieser Verbindung entsteht in den nächsten Jahren eine Reihe neuer Nutzungen (NOI Techpark, Stadtpark), was ein Überdenken der Nutzungsstruktur des öffentlichen Raums nahelegt. Die Überlegungen zur Umgestaltung der Achse sollten ähnlich wie jene in der Herzog-Sigmund-Straße (siehe Fokusgebiet »Stadtzugänge Nord und Ost«) sein. Künftig wird die Europastraße nicht nur eine wichtige Fuß-, Rad- und Busverbindung sein, sondern auch eine entscheidende Funktion im Freiraumnetz haben. Der neue Stadtpark und die etwas weiter entfernte Naherholungszone Stegen werden über die Europastraße mehr oder weniger direkt erschlossen und verbunden. Diese wichtige Grünraumfunktion sollte auch im öffentlichen Raum über eine durchgehende Gestaltung und Ma-

terialität wahrnehmbar sein. Die Vernetzung der Innenstadt mit den naheliegenden Erholungsräumen an der Rienz sollte weiter vorangetrieben werden. Entscheidend ist hier die Fußwegführung nördlich der Bahntrasse über den Stegener Marktplatz – welcher weiterhin als Veranstaltungsort für den jährlichen Stegener Markt dienen wird – in Richtung des Flusses und der Naherholungszone. Die Sicherung des Fußwegenetzes entlang der Europastraße sollte auch verbindlich durch Festlegungen im Gemeindeplan für Raum und Landschaft erfolgen. Im Sinne einer umfassenden Anpassungsstrategie für den öffentlichen Raum an die Folgen der Klimakrise (Klimawandelanpassungsstrategie) wird die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes unter Berücksichtigung von Themen wie Fassaden- und Dachbegrünung sowie Wasser- bzw. Beschattungselementen empfohlen.

Perspektivraum Enrico-Federico-Kaserne und Schulzentrum

Revitalisierung ungenutzten Bestandes

Im Zusammenhang mit einer nach innen gerichteten Stadtentwicklung, die den zukünftigen Flächenbedarf weitestgehend durch die Nutzung innerstädtischer, bereits erschlossener Flächen deckt, ist die Fläche der Enrico-Federico-Kaserne von großer Bedeutung. Diese befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Schul- bzw. Sportzentrum, wobei die fußläufige Anbindung jedenfalls verbesserungswürdig erscheint.

Die zukünftige Entwicklung des Kasernenareals sollte in eine städtebauliche Gesamtstrategie eingebettet sein, die auch das Schul- und Sportzentrum, das angrenzende Mobilitätszentrum und die St.-Lorenzner- bzw. Michael-Pacher-Straße einbezieht. Bei einer möglichen künftigen Umnutzung der Kaserne sind einige Aspekte zu beachten: Mit dem vorhandenen Bestand sollte – wo es sinnvoll erscheint – achtsam und gleichzeitig kreativ umgegangen werden. Anzustreben wäre ein maßvoll nachverdichtetes, mischgenutztes Gebiet, dessen Funktion weit über das Wohnen hinausreicht. Ak-

tuelle Entwicklungstendenzen in anderen Städten und Gemeinden bestätigen: Wohnraumsuchende fragen einen ausgewogenen Nutzungsmix zwischen öffentlich und privat nach – insbesondere in der Erdgeschoßzone. Der Freiraum am ehemaligen Kasernenareal soll einerseits eine räumliche Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof und Schulzentrum erfüllen, andererseits aber auch ein attraktiver, mikroklimatisch angenehmer und zu allen Jahreszeiten gut nutzbarer öffentlicher Aufenthaltsort für alle Bevölkerungsgruppen sein. Eine belebte Erdgeschoßzone unterstützt die anzustrebende Nutzungsvielfalt. Neben privaten Freiräumen für alle Wohneinheiten soll es auch Gemeinschaftsräume und nutzungsflexible Erdgeschoßeinrichtungen geben – das ist gleichermaßen bei der Nachnutzung von Bestandsgebäuden und beim Entwurf neuer Gebäude zu berücksichtigen. Ebenso sollen moderne Energiestandards eingehalten werden, um in Anbetracht von Energiekrisen resilient zu sein.

Ideenspeicher

Über die in der integrierten Innenstadtentwicklung beschriebenen Interventionen hinaus wurden im ISEK⁴-Prozess konkrete Ideenskizzen gesammelt. Sie ergänzen auf lokaler und regionaler Ebene die ISEK⁴-Strategie und zeigen mögliche Ansätze für die Umsetzung des ISEKs auf. Der Ideenspeicher ist eine Sammlung von Ideen, die jederzeit erweitert werden kann und soll. Die Stärke der zusammengetragenen Ideenskizzen liegt darin, dass viele der Ideen durch zivilgesellschaftliches Engagement umgesetzt werden können und sollen. Das entlastet in Zeiten knapper Gemeindebudgets die Städte organisatorisch und finanziell und fördert gleichzeitig die Teilhabe der Bevölkerung an ihrer Stadt. Der Ideenspeicher soll als Inspirationsquelle für engagierte Menschen dienen, die die Zukunft von Bruneck und vom SÜD ALPEN RAUM mitgestalten wollen. Die Ideenskizzen wurden im Rahmen einer Werkstatt vor Ort mithilfe des Canvas-Ansatzes (einer Methode, die in der Wirtschaft zur Visualisierung, Strukturierung und Diskussion von künftigen Geschäftsmodellen angewendet wird) entwickelt. Die Steuerungsgruppen waren eingeladen, für die Ideenskizzen die folgenden Punkte so weit wie möglich zu konkretisieren:

- _ Beschreibung/Ziel der Idee
- _ Wie die Idee die Zukunft verändert
- _ Ergebnis
- _ Team
- _ Zielgruppe(n)
- _ Zeitperspektive

Darüber hinaus war die Überlegung, ob und inwiefern es sinnvoll wäre, die Idee nicht nur für die eigene Stadt, sondern in Zusammenarbeit mit anderen Städten oder sogar als Region umzusetzen, ein weiterer wesentlicher Punkt. Zudem wird bei den neuen Vorschlägen mit dem Hinweis auf jeweils zuordenbare räumliche Leitideen die Einbettung in die ISEK⁴-Strategie aufgezeigt. Die Ideenskizzen wurden im Nachgang vom ISEK⁴-Bearbeitungsteam, wo es nötig war, noch ergänzt und nachgeschärft.

Die Grafik auf der folgenden Doppelseite zeigt die Ideenskizzen für Bruneck in einer Übersicht. Dabei sind diese nach zwei Achsen geordnet: Auf einer zeitlichen Achse wird unterschieden, ob die Ideen kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden sollen. Auf der anderen Achse ist ersichtlich, ob die Ideenskizzen vorrangig nur in bzw. für Bruneck umgesetzt werden sollen oder ob eine mehr oder weniger umfangreiche Kooperation in der Region anzustreben ist. Ideen, die als regionale Maßnahmen sinnvoll umgesetzt werden können, sind im Kapitel »Regionaler Ideenspeicher« → S. 214 dokumentiert. Ergänzt werden die Ideenskizzen in der Grafik durch Umsetzungsvorschläge des Forschungsteams, die sich aus der integrierten Innenstadtentwicklung bzw. den räumlichen Fokusgebieten und dem Perspektivraum ergeben haben.

Die in Bruneck vorgeschlagenen Ideen befassen sich überwiegend mit zivilgesellschaftlichem Engagement und Teilhabe. So werden Ideen, wie ein Bürger:innen- oder Mitmachforum oder ein Pflanzenpflegegedienst für Grünflächen im öffentlichen Raum vorgeschlagen. Ebenfalls angesprochen wird das Anliegen, in der Stadt Strukturen zu schaffen, die zeigen, dass man füreinander da ist – nennenswert ist

hier etwa die Idee des »Stadtviertelmanagements«. Andere Ideen gehen in eine ähnliche Richtung und haben einen starken Konnex zum zweiten Schwerpunkt, der Mobilität (Fahrtendienst für mobilitätseingeschränkte Personen, Schlossexpress). Alle Ideenskizzen sind im Detail im Kapitel »Gesammelte Ideenskizzen« → **S. 248** dokumentiert.



Abb. 33
Übersicht Ideen-
speicher Bruneck

B11 

Regionale Radroute

Bessere Abstellmöglichkeiten für Radtourist:innen in der Stadt – z. B. am nördlichen Ende der Herzog-Sigmund-Straße nahe der Rienz; neue Frequenz für die Innenstadt durch Radtourismus

B12 

Mikro-Mobilitätszentrum Bruneck Nord

Aufwertung der Haltestelle Bruneck Nord zu einem multifunktionalen und räumlich integrierten Mikro-Mobilitätszentrum mit guter Anbindung des Krankenhauses

B13 

Grünraumnetz aufspannen und bestehende Grünräume einbinden

Bruneck wird von einem dichten Grünraumnetz positiv geprägt und innerstädtische Grünräume (Rienz, Stadtpark, umgestalteter Rathausplatz) werden mit den Stadtbergen (Schlossberg und Kühberg) verbunden.

B14 

Neugestaltung des öffentlichen Raums in Zeiten der Klimakrise

Die Anpassung des öffentlichen Raums an die Klimakrise benötigt die vermehrte Umsetzung von Fassaden- und Dachbegrünungen sowie Elemente des Schwammstadtprinzips und bessere Beschattung.

B06 

Elektrozug

Schnelle und unkomplizierte Verbindung von Mobilitätszentrum und Stadtzentrum über einen kleinen Elektrozug, der auf einem Rundkurs verkehrt.

B15 

Klimafitter Rathausplatz

Die klimatischen Entwicklungen machen eine Umgestaltung des Rathausplatzes notwendig. Unter bestmöglicher Nutzung der durch die unter dem Platz befindlichen Tiefgarage begrenzten Möglichkeiten sollten Maßnahmen zur Begrünung und Entsiegelung forciert werden.

B01

Nummer der Ideenskizze der Stadt Bruneck (B)

Ideenskizze wurde vorgeschlagen von ...

B

... der Steuerungsgruppe der Stadt Bruneck



... dem Forschungsteam

B08 

Mehrgenerationenwohnen

Bottom-up-Projekte, die dem Mehrgenerationenwohnen dienen

B07 

Schlossexpress

Schrägaufzug für eine barrierefreie und direkte Verbindung der Altstadt mit dem Schloss

Hermagor- Pressegger See

Steckbrief

Staat	Österreich
Bundesland	Kärnten
Gemeindefläche	20.482 ha ¹
Seehöhe	602 m. ü. A. ²
Flüsse	Gössering, Gail
Hausberge	Nassfeld, Guggenberg, Spitzegel
Einwohner:innen	6.915 Personen (2021) ³
Bevölkerungsentwicklung	leicht steigend (2022) ³
Entfernung vom Gasserplatz zum Bahnhof in Gehminuten	4 Minuten ⁴
Erwerbpendler:innen pro Tag	1.400 Personen pendeln in die Stadt hinein (2020). ⁵ 1.124 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2020). ⁵
Bildungspendler:innen pro Tag	305 Personen pendeln in die Stadt hinein (2020). ⁵ 231 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2020). ⁵
Nächtigungen pro Jahr	941.088 (2020) ⁶

¹ Statistik Austria (2020): Blick auf die Gemeinde Hermagor-Pressegger See. Fläche und Flächennutzung bzw. Bevölkerungsdichte. <https://www.statistik.at/blickgem/G0101/g20305.pdf> (23.12.2022).

² Land Kärnten (2022): Gemeinden. Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See. <https://www.ktn.gv.at/Verwaltung/Gemeinden/Gemeinde?key=20305> (23.12.2022).

³ Statistik Austria (2022): Blick auf die Gemeinde Hermagor-Pressegger See. Bevölkerungsentwicklung 1869–2022. <https://www.statistik.at/blickgem/G0201/g20305.pdf> (23.12.2022).

⁴ Eigene Berechnung.

⁵ Statistik Austria (2022): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 – Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie. Gemeinde Hermagor-Pressegger See. <https://www.statistik.at/blickgem/ae2/g20305.pdf> (23.12.2022).

⁶ Statistik Austria (2022): Blick auf die Gemeinde Hermagor-Pressegger See. Übernachtungen. <https://www.statistik.at/blickgem/G0803/g20305.pdf> (23.12.2022).

Situationsbeschreibung 2022

»Hermagor« steht auf der Ortstafel am Straßenrand. Doch wo ist die Stadt? Straße und Bahn verlaufen friedlich nebeneinander. Unterschiedliche Gewerbebetriebe fädeln sich nacheinander wie an einer Perlenkette auf, unterbrochen nur durch großzügige Parkplätze. Eine Abzweigung nach rechts - gehts hier vielleicht ins Zentrum? Leider verpasst. Egal, dann folge ich einfach dem Straßenverlauf weiter. Der **Bahnhof** taucht auf der linken Seite auf - frisch renoviert strahlt er mir friedlich und ruhig in Gelb entgegen. Hinter dem Bahnhof erhebt sich ein Gebirge aus Holzstämmen. Da sind die Wege zum Transport mit der Bahn sehr kurz, denke ich mir. Aber ist das jetzt das Zentrum? Schaut nicht so aus.

GÖSSERINGUFER

Weiter entlang der Straße mit ihren Handlungskisten bis zum **Kreisverkehr**. So, jetzt muss ich aber die richtige Abzweigung nehmen! Von der Stadt ist immer noch nicht viel zu sehen. Doch halt - ist da am Horizont nicht ein Kirchturm zu erkennen? Mittlerweile bewege ich mich eigentlich entlang der **Gössering**. Warum eigentlich? Zu sehen ist vom Fluss nichts außer der grauen Hochwasserschutzmauer. Es geht über die Brücke. Ich glaube, ich bin jetzt bald am Ziel. Mein Blick schweift nach rechts und ich erspähe am Ende der **Bahnhofstraße** wieder den Bahnhof. Ist ja naheliegend. Auch im physischen Sinn ist der Bahnhof auffällig - das sonnengelbe Gebäude leuchtet mir aus rund 150 Metern entgegen. Der Weg wäre also einfacher gewesen. Dort ist aber definitiv nicht die Stadtmitte.

BAHNHOF

Der Blick schweift weiter zur erhöhten Kirche - auch das scheint nicht das Stadtzentrum zu sein. Also wage ich einen weiteren Versuch und gehe über die Gössering nach links. Auf der Brücke wird das türkisblaue, erfrischende Wasser endlich sichtbar. Es hat schon länger nicht geregnet, und der Fluss plätschert friedlich vor sich hin. Die Gössering kann aber auch anders: Mir fällt das geplante Hochwasserschutzprojekt ein, das den Fluss noch unsichtbarer machen wird. Plötzlich weitet sich die Straße zu einem **Platz**. Eine Bushaltestelle, Gastronomie und eine bunte Mischung aus Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Autos. Ich denke, ich bin jetzt schon ganz nah dran. Ein paar Bäume spenden Schatten, dazwischen sehe ich allerdings eine Menge Beton. Der Gastgarten der Konditorei zieht mich magisch an - ein Kaffee muss jetzt schon möglich sein. Habe ich die Innenstadt endlich gefunden? Aber kann das schon alles sein? Es gibt sicherlich noch mehr zu entdecken.



GASSERPLATZ

Ich beobachte das Leben in Hermagor: Es ist ordentlich was los, und alle scheinen sich zu kennen. Mein Blick schweift die **10.-Oktober-Straße** hinunter und bleibt am **Rathaus** aus den 1960er-Jahren hängen - ziemlich hoch und markant. Was dort unten wohl noch zu finden ist? Auf dem Weg zum Rathaus reißen sich Geschäfte und Lokale aneinander. Der Gehsteig verläuft teilweise in Arkadengängen und ist relativ eng - vor allem, weil er zusätzlich auch als Geschäftsfläche genutzt wird. Eine einseitige Allee bringt das Grün in die Stadt. Der **Rathausplatz** und dann ein abruptes Aus - die Stadt ist hier zu Ende.

RATHAUS

Jetzt wird es diffus: Die Geländekante zur Gössering ist teilweise überbaut, und die Bebauungsstruktur wirkt unübersichtlich. Dann wird wahrscheinlich das Rathaus nicht im Herzen der Stadt stehen? Ich mache mich weiter auf die Suche. Ich begeben mich zurück Richtung **Gasserplatz**. Oh ja, da habe ich wirklich übersehen, dass die **Hauptstraße** nach Westen abzweigt. Plötzlich ist die Straßenoberfläche mit dem Gehsteig auf einer Ebene. Die Hauptstraße ist eine teilweise gepflasterte Begegnungszone. Ein Mix aus Altem, Neuem und leer stehenden Geschäftslokalen begleitet mich den sanften Hügel hinauf. Alles in allem bietet sich ein fast schon harmonisches Bild. Auch hier finde ich wieder einen bunten Mix aus Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie vor - aber diesmal ohne Parkplätze, was auch teilweise zu funkcionieren scheint.



KIRCHE

Erneut weitet sich der Raum, die **Kirche** thront über dem Platz. Daneben die Sparkasse und der »Bärenwirt« - so stelle ich mir das Zentrum einer Innenstadt vor. Eine Besonderheit gibt es hier in Hermagor: Durch die Durchgänge gelangt man zu Fuß recht einfach auf die Rückseite der Hauptstraße. Hier zeigt sich ein spannender Kontrast, und es offenbart sich ein ganz anderes Raumgefühl. Sehr ländlich und grün. Ah, hier verstecken sich also die Parkplätze. Aber noch einmal zurück ins Zentrum! Ich spazierte weiter die Hauptstraße entlang und bin schon gespannt, was da noch kommen wird.



Abb. 34
3.303 Schritte
durch Hermagor

Die Straße wirkt gut bürgerlich und solide. Die Begegnungszone endet, und links taucht ein industrielles Architekturjuwel auf. Die ehemalige Essl-Fabrik fügt sich gut in die Stadtstruktur ein, finde ich. Das erinnert mich an meine erste Schultasche, die kam damals wohl noch aus Hermagor. Das ist aber schon viele Jahrzehnte her. Vom Stil her erinnert das Gebäude fast ein bisschen an die Bauhaus-Epoche, leider steht es heute leer. So ähnlich geht es weiter, auch die alte Post ist mittlerweile ein Leerstand. Rechts die Bezirkshauptmannschaft und dann ist Hermagor auch schon wieder aus - genauso plötzlich, wie es begonnen hat. Ach ja, und Wulfenien, die habe ich in der Stadt nirgends gefunden.

ESSL-FABRIK

Aktuelle Entwicklungen

Im Prozess der Erstellung des ISEKs wurden bereits vorhandene Planungsvorhaben mit Innenstadtbezug gesammelt. Dabei kann es sich um geplante, laufende oder schon umgesetzte Projekte oder Planungen handeln. Diese Sammlung der

aktuellen Entwicklungen wurde in der Erarbeitung des ISEKs berücksichtigt und stützte die weiteren Planungen, einerseits, um Synergien zu erzeugen, und andererseits, um Dopplungen zu vermeiden.



Abb. 35
Übersicht aktuelle
Entwicklungen in
Hermagor-Pressegger See

Hochwasserschutzprojekt Gössering – laufend

Das im Herbst 2020 gestartete Bauvorhaben zum Hochwasserschutz entlang der Gössering umfasst drei aufeinanderfolgende Bauabschnitte. In der ersten Phase werden die am stärksten gefährdeten Siedlungsgebiete in Hermagor durch Längsverbauungen (Schutzmauern und Schutzdämme) sowie Aufweitungen des Bachbetts geschützt. Der erste Bauabschnitt soll mit Dezember 2022 vollendet

sein und kostet rund 2,9 Millionen Euro. Für die darauffolgende zweite Projektphase ist die Errichtung eines Rückhaltebeckens im Gitschtal mit begleitenden Längsverbauungsmaßnahmen in kleineren Ortschaften geplant. Im letzten Bauabschnitt wird eine Reihe kleinerer Maßnahmen an den Zubringerbächen, etwa am Prießenegger Bach, durchgeführt.

Interkommunaler Gewerbepark Burgermoos – geplant

Die Gemeinde Hermagor hat bereits vor mehr als zehn Jahren mit der Schaffung von Rahmenbedingungen für die Errichtung eines interkommunalen Gewerbeparks am Burgermoos, einer Freifläche auf der Ostseite der Bahnstrecke, begonnen. Sechs weitere Gemeinden in der Umgebung – Lesachtal, Kötschach-Mauthen, Dellach, Kirchbach, Gitschtal und St. Stefan – sollen am Projekt beteiligt sein. Dank einer Zusage der ÖBB, im zentralen Bereich des Burgermooses eine Bahnunterführung zu errichten, wurde die

ursprünglich identifizierte Erschließungsproblematik gelöst. Die Hochwasseranfälligkeit des Areals soll infolge des Hochwasserschutzprojektes an der Gössering erheblich sinken. Auf den aktuell intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen sollen künftig unter anderem Standorte für Unternehmen entstehen, die die in Hermagor hergestellten Rohstoffe veredeln. Seitens der Gemeinde erhofft man sich dadurch die Absicherung bestehender sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Umgestaltung Schützenpark – vorgeschlagen

Direkt an der nördlichen Rückseite der Hauptstraße gelegen, dient der Schützenpark den Bewohner:innen von Hermagor als innenstadtnahe öffentliche Grünoase. Ein besonders prägendes Charakteristikum ist die Lage zwischen der Gössering und dem Mühlbach – einem kleinen, aber historisch bedeutenden Bachgerinne, das infolge extremer Wetterereignisse fast dauerhaft trockenliegt. Seit 2016 setzt

sich eine Bürger:inneninitiative für den Erhalt des traditionsreichen Mühlbachs und des Parks ein. Im Jahr 2021 fand ein Kunstprojekt mit dem Motto »Botschaften an den Mühlbach« statt. Die Pläne zur Neugestaltung des Areals sollen sich nun an den Themen »Geokultur« und »Wissensvermittlung« orientieren. Auch die Nutzung als familienfreundlicher Outdoor-Spielplatz wurde angedacht.

Begegnungszone am Hauptplatz – umgesetzt

Nach einer mehrjährigen Planungsphase wurde im Juli 2015 die Neugestaltung des Hauptplatzes abgeschlossen. Im Beteiligungsprozess kamen neben interessierten Bürger:innen auch Vereine zu Wort. Nach den Umgestaltungsmaßnahmen ist im Bereich zwischen der 10.-Oktober-Straße und dem Westende des Hauptplatzes nun eine barrierefreie Begegnungszone eingerichtet. Die erlaubte Parkdauer wurde auf maximal zehn Minu-

ten beschränkt. Gemeinsam mit ansässigen Unternehmer:innen wurde darüber hinaus auch die Stadtmöblierung (Sitzgelegenheiten, Blumentröge etc.) erneuert. Nach der Neugestaltung des Hauptplatzes wurde mit der Renovierung des ehemaligen Nachtwächterhauses »Der kleine Bär« gegenüber dem »Bärenwirten« ein städtebaulicher Akzent für das neu gestaltete Zentrum gesetzt.

Empfehlungen zu Gender-Mainstreaming in der Planung – vorgeschlagen

Das Wiener Landschaftsplanungsbüro drinnen.draußen führte im Jahr 2005 unter der Leitung von Doris Damyanovic eine Studie zur landschaftsplanerischen Bewertung des Fuß- und Radwegenetzes in Hermagor nach Gesichtspunkten des Gender-Mainstreamings durch. Die Empfehlungen der Studie zielten darauf ab, die Bedürfnisse von Männern und Frauen zu identifizieren und in die Verbesserung des Angebotes für aktive Mobilität in Hermagor einfließen zu lassen. Damyanovic und ihr Team erarbeiteten auf Grundlage der Strategien, Ziele und Maßnahmen

aus dem örtlichen Entwicklungskonzept, dem Flächenwidmungsplan sowie dem Gesamtverkehrskonzept Kärnten in partizipativer Art und Weise einen Katalog von Planungszielen für Hermagor im Sinne des Gender-Mainstreamings. Unter anderem enthält die Studie Empfehlungen zur Förderung der Mobilität der kurzen Distanzen, zur Schaffung von Wahlfreiheit, zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Sensibilisierung von Entscheidungsträger:innen in der Gemeinde.

Reconstructing der »Neuen Heimat« – geplant

Für die »Neue Heimat«, eine Wohnsiedlung aus den 1940er-Jahren mit zweistöckigen Zeilenwohnbauten südlich der Essl-Fabrik, ist langfristig eine Renovierung bzw. ein Reconstructing geplant. Die genaue Umsetzung wurde bisher noch

nicht beschlossen. Mögliche Ausweichflächen für die Unterbringung der aktuellen Bewohner:innen wurden im örtlichen Entwicklungskonzept bereits ersichtlich gemacht.



Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum

Das ISEK für Hermagor behandelt nicht das gesamte Gemeindegebiet, sondern zielt auf die Innenstadt ab und konzentriert sich dort auf ausgewählte Teilgebiete – die sogenannten räumlichen Fokusgebiete und den Perspektivraum. Der Begriff »Fokusgebiet« bezeichnet einen nicht scharf abgrenzbaren innerstädtischen Teilraum, der sich für eine detailliertere Betrachtung anbietet. Die Auswahl der Gebiete erfolgte ausgehend von den Ergebnissen der Werkstätten durch das Bearbeitungsteam gemein-

sam mit der lokalen Steuerungsgruppe. In den Fokusgebieten besteht großer Handlungsbedarf, woraus sich ein kurz- bis mittelfristiger Planungshorizont ergibt. Zusätzlich wurde ein »Perspektivraum« für Hermagor identifiziert – also ein Gebiet, welches mittel- bis langfristig in die städtebaulichen Überlegungen für die Innenstadt miteinbezogen werden sollte. Die Teilplanungen für die Fokusgebiete und den Perspektivraum bilden die integrierte Gesamtstrategie für die Entwicklung der Innenstadt.



Abb. 37
Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Hermagor-
Pressegger See

Fokusgebiet Bahnhofsquartier

Der Bahnhof ist eine wichtige Einrichtung am Rand der Innenstadt, die in das umgebende Stadtquartier eingebettet ist. Das Fokusgebiet »Bahnhofsquartier« umfasst das Gebiet rund um den Bahnhof und die Bahnhofstraße bis hin zur Gössering. Der Bahnhof ist dabei nicht nur ein Ort, an dem mit dem öffentlichen Verkehr Reisende ein- und aussteigen und sich in die Stadt bewegen, sondern bündelt auch vielfältige Nutzungen (Handel, Logistik, Gastronomie). Der gesamte Pkw- und Lkw-Verkehr fährt über die Gailtal Straße direkt am Bahnhof vorbei. Ein ansprechender Bahnhofsvorplatz, an dem man gerne verweilt, ist derzeit nicht

vorhanden, und die Verbindung zur Bahnhofstraße ist verbesserungswürdig. Die Bahnhofstraße als direkte Verbindung zur Innenstadt ist für die Personen, die in Hermagor ankommen, heute kein einladendes Eingangstor: Leerstand, Gebäuderückseiten, wenig Grünelemente, ein hoher Flächenanteil für den Pkw-Verkehr und unterschiedliche Gebäudeformen ohne klare Struktur und Gestaltung machen den Raum für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wenig ansprechend. Der Bahnhof ist zurzeit nicht an den regional bedeutenden Gailtal-Radweg angebunden und fungiert deshalb noch nicht als Umsteigeknoten zwischen Rad und Bahn.



Abb. 38
Fokusgebiet
»Bahnhofsquartier«

Fokusgebiet 10.-Oktober-Straße

Die 10.-Oktober-Straße ist ein wichtiger Teil der Innenstadt von Hermagor. Sie bildet das urbane Herz der Stadt: beginnend mit dem zurzeit als Parkplatz genutzten Wulfeniaplatz zwischen Rathaus, HLW Hermagor (Höhere Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe) und dem Bezirksgericht, vorbei an beliebten Einzelhandelsgeschäften bis hin zum Gasserplatz mit seinen bekannten Konditoreibetrieben. In diesem Straßenraum wird, wie auch in der Bahnhofstraße, dem Pkw-Ver-

kehr am meisten Platz eingeräumt: Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ist der Straßenraum wenig attraktiv. Begrenzt wird das Fokusgebiet im Osten von der Gössering. Der Fluss mündet südlich von Hermagor in die Gail. Wiederkehrende Hochwasserereignisse veranlassten den Bau massiver begleitender Schutzbauten. Unter anderem ist deshalb die Gössering im öffentlichen Raum heute kaum wahrnehmbar.



Abb. 39
Der Gasserplatz
im Fokusgebiet
»10.-Oktober-
Straße«

Fokusgebiet Altstadt West

Vom Gasserplatz zieht sich die Hauptstraße als Begegnungszone bis zum westlichen Stadteingang bei der Weißensee Straße – einem Bereich, der als Fokusgebiet »Altstadt West« identifiziert wurde. Mit der Essl-Fabrik – einem leer stehenden, architektonisch wertvollen, ehemaligen Fabrikgebäude – befindet sich eines der bekanntesten Bauwerke der Stadt in diesem Quartier. Die Südseite der Essl-Fabrik blickt zur »Neuen Heimat«, einer typischen Wohnsiedlung aus den 1940er-Jahren am Ufer des Zitterbachs. Zwischen

Zitterbach und Hauptstraße finden sich einige spannende Durchgangssituationen, die aktuell vor allem zum Abstellen von Autos genutzt werden. Im Norden grenzt der Fokusraum wiederum an die Gössering und einige naturnahe Flächen, die heute aber noch nicht zugänglich sind. Die Gössering kann in diesem Bereich nur über eine Brücke beim Schützenpark überquert werden. Eine Fußgänger:innenbrücke über die Gössering hinter der Pfarrkirche ist zwar noch vorhanden, aber derzeit nicht mehr benutzbar.

Perspektivraum Östliche Peripherie

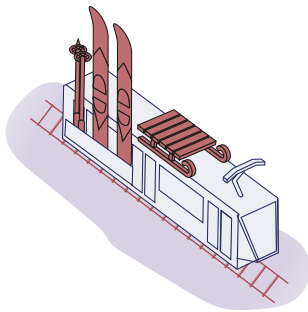
Südlich des Bahnhofs sind große Handelsstrukturen zu finden, östlich der Schienen liegt ein großes Sägewerk. Zwar liegen diese Betriebe in Gehdistanz zur Innenstadt, sind aber auf die Erreichbarkeit mit dem Pkw ausgerichtet und nicht auf die Bedürfnisse von Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen zugeschnitten. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof und zur In-

nenstadt bietet dieser Raum Potenzial für zukünftige Entwicklungen: Supermärkte könnten aufgestockt, Funktionen gestapelt und Parkplätze neu genutzt werden. So könnte künftig ein durchmischtes Quartier entstehen. Die Erreichbarkeit der Flächen östlich der Bahnstrecke sollte für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen unbedingt verbessert werden.



Abb. 40
Die Siedlung
»Neue Heimat«
im Fokusgebiet
»Altstadt West«

Zukunftsbild 2040

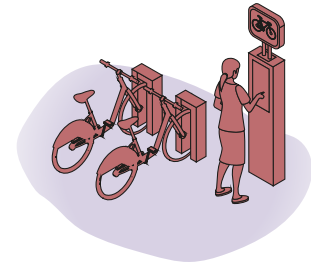


Es ist Wochenende und Anna hat frei. Der Himmel ist strahlend blau und gestern hat es - zumindest über 1.500 Meter - geschneit. Mit der Schnellbahn macht sie sich auf den Weg zum Skifahren. Super, dass Hermagor-Pressegger See so viel für den öffentlichen Verkehrsanschluss getan hat und sie mit der Bahn direkt an die Talstation der Bergbahn zum Nassfeld fahren kann. Der ganze Stress mit der Parkplatzsuche fällt weg. Sie genießt den Pulverschnee und beschließt, auf dem Heimweg noch in die Stadt zu gehen - vor allem, um ihren Opa zu besuchen. Auch in Hermagor ist viel passiert. Besonders gut gelungen findet sie die räumliche Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Das fühlt sich jetzt schon so richtig nach Leben an. Eine echte Freude, hier mit dem Zug anzukommen. Schnell versperrt Anna ihre Skiausrüstung in den dafür vorgesehenen Boxen im Mobilitätszentrum und macht sich auf den Weg zur Essl-Fabrik.

In der Bahnhofstraße ist einiges los. Von der autofreien Innenstadt hat die aktive Mobilität enorm profitiert, viele Hermagorer:innen und Urlauber:innen spazieren vom Bahnhof direkt in die Innenstadt. Die Bahnhofstraße ist als Eingangstor zur Innenstadt wunderbar wahrnehmbar. Sie bummelt gemütlich dahin und erkennt plötzlich ein bekanntes Gesicht. Damals bei der Sommerschule war Eliza dabei, ist sie hier in Hermagor geblieben? Anna ruft ihren Namen und kurz darauf stecken die beiden ihre Köpfe zusammen und bringen sich auf den neuesten Stand. Eliza hat im Rahmen der Sommerschule ihre Liebe zur Kleinstadt entdeckt und weil sowieso gerade Physiotherapeut:innen in Hermagor gesucht wurden, ist sie schon vor Jahren hierher gezogen.



Begeistert erzählt sie, dass für das Alltagsleben kein Auto notwendig ist und falls es doch einmal nötig sein sollte, ein gut funktionierendes Sharing-System mit allen möglichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht. Mit ihrer Sharing-Karte kann sie sich nicht nur in Hermagor Fahrzeuge ausleihen – diese gilt in der gesamten Region. Einfach toll! Und erst der neue Regionalladen. »Den musst du mir auch zeigen«, bittet Anna. Also vielleicht doch eher eine herzhaft Jause statt Kuchen für den Opa? Gemeinsam spazieren sie Richtung Rathaus und queren die Gössering. Trotz des ausgebauten Hochwasserschutzes ist der Fluss für alle erlebbar, selbst im Winter. In der Nähe des Wulfeniaplatzes wurde der Regionalladen eröffnet – jetzt sind die nachhaltigen, regionalen Produkte auch außerhalb der Marktzeiten einfach zu besorgen. Alles automatisch! Anna entscheidet sich für Gailtaler Speck und Brot – das wird Opa freuen. Ob er den Laden schon kennt?



Anna verabschiedet sich von Eliza, und sie vereinbaren ein nächstes Treffen. Durch die lebendige Hauptstraße geht es hinauf bis zur Essl-Fabrik. Architektonisch immer noch die alte Fabrik, ist sie mit verschiedenen neuen Nutzungen gefüllt worden. Co-Working – das würde Opa sicherlich freuen, wenn sie öfter mal vor Ort wäre – und ein Multifunktionsbereich für ein Kaffeehaus, Feste oder auch Bildungsveranstaltungen. Anna studiert kurz den Veranstaltungskalender, um dann endlich mit Opa zu jausnen. Der Gailtaler Speck kommt gut an. Annas Opa schätzt die zentrale Lage der Fabrik – er kommt zu Fuß überall hin. Und ja, den neuen Regionalladen kennt er selbstverständlich schon. Sie verbringen ein paar entspannte Stunden miteinander, bevor sich Anna wieder auf den Weg macht. Das nächste Mal könnte sie eigentlich hier im Pixelhotel übernachten – dann wäre das Wochenende noch entspannter und sie müsste nicht ganz so viel Bahnfahren ...

Abb. 41
folgende
Doppelseite
Zukunftsbild
Hermagor-Pressegger See 2040



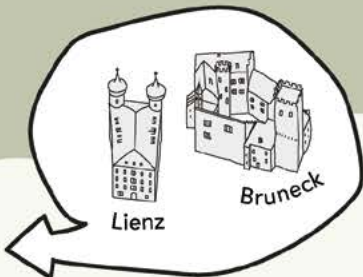
Gössering-Wasserfall

Weißensee

R3B | Weißensee

P

Zukunftsbild
Hermagor-Pressegger See 2040



Lienz

Bruneck



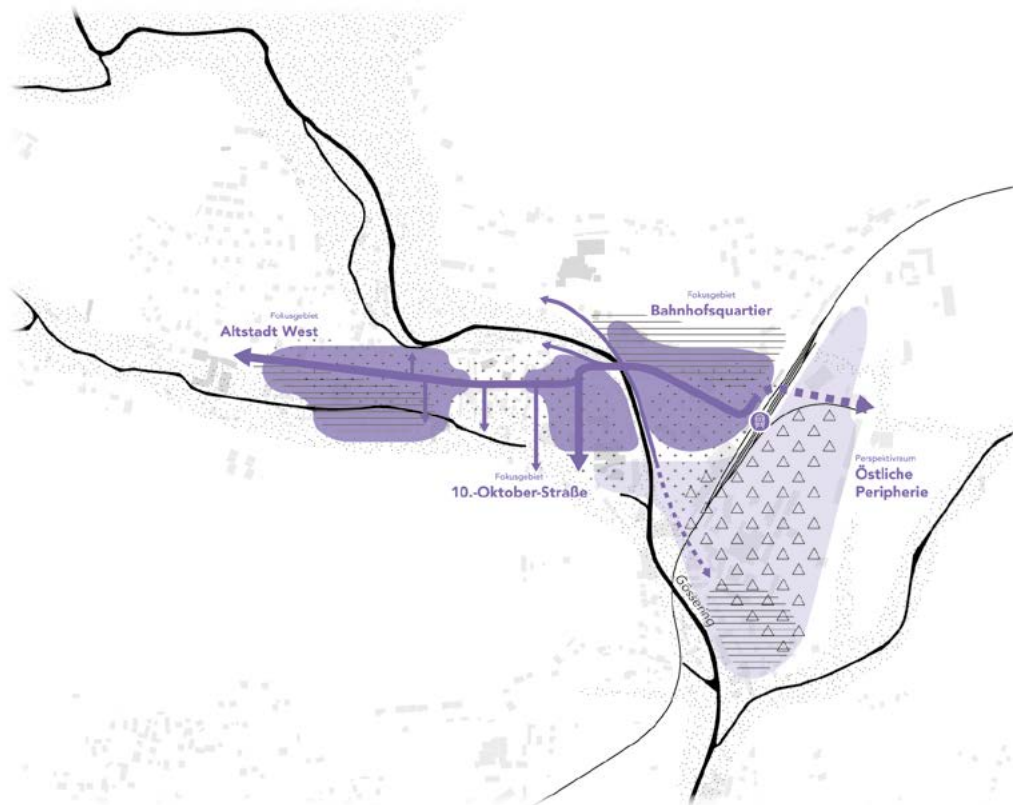
Integrierte Innenstadtentwicklung

Die Fokusgebiete und der Perspektivraum sind die wesentlichen räumlichen Stellschrauben für eine nachhaltige und resiliente Innenstadtentwicklung, weshalb sich hier auch alle **räumlichen Leitideen** → S. 47 wiederfinden lassen.

Die Planung in Hermagor fokussiert sich auf die Gestaltung der Eingänge zur Innenstadt. So wird die Innenstadt auch von außerhalb besser sichtbar und es wird attraktiver, das historische Stadtzentrum zu besuchen. Die wichtigste Eingangssituation ist der Bahnhof. Der Bahnhof und das **Bahnhofsquartier werden besser in die Innenstadt eingebunden** und wirken aktivierend auf das nähere Umfeld. Die Anbindung der Innenstadt an den Bahnhof über die Bahnhofstraße und den Gasserplatz erfolgt mit Priorität für Fußgänger:innen, das Rad und den Mikro-ÖV – die Umgestaltung der Straßenräume mit mehr Platz für aktive Mobilität ist ein wichtiger Baustein für das Erreichen der **Mobilitätswende**. Die Sperre der Innenstadt für Pkw und die Neuorganisation der Parkplätze machen dies möglich. Außerdem wird Raum frei, um die Versiegelung zu reduzieren, wodurch bei Regen das Wasser vor Ort versickern kann. In der Innenstadt tragen die Fokusgebiete »Altstadt West« und »10.-Oktober-Straße« zur Transformation und besseren Wahrnehmung der Gössering und des Zitterbachs hin zu **erlebbareren Fluss- und Freiräumen** bei.

Der sorgsame Umgang und die respektvolle Nutzung **regionaler Ressourcen** (z. B. Boden, Wasser, Energie, Biodiversität) sichern die naturräumlichen Qualitäten und tragen zur Bewältigung der Klimakrise bei. Es gibt viel zu tun: Zu erkennen, zu bewahren und aufzuwerten, was die Region an Natur und Kultur zu bieten hat. So gelingt es, langfristige Vorteile aus den natürlichen Ressourcen zu erzielen.

Der Gebäudebestand – wie z. B. die Essl-Fabrik – wird als Chance gesehen: Der Nachnutzung und dem kreativen Umgang mit architektonischen Juwelen kommen mehr Bedeutung zu, Planungsprozesse mit begleitender Partizipation werden etabliert und städtebauliche Wettbewerbsverfahren bei wichtigen Projekten genutzt. Dadurch entstehen eine **neue Bau- und Planungskultur** und hohe Lebensqualität **für alle Generationen**. Im **Tourismus** wird die Innenstadt von Hermagor attraktiver und ist dadurch künftig kein Nebenschauplatz mehr: Im Winter besteht dank der Verlängerung der S-Bahn ein schnelles und gleichzeitig sanftes Mobilitätsangebot in Richtung des Skigebietes Nassfeld, wovon sowohl Gäste als auch die lokale Bevölkerung profitieren. Im Sommer bringen ein gut ausgebautes Radwegenetz und die Umgestaltung der öffentlichen Räume mehr Radtourist:innen vom Gailtal-Radweg direkt in die Innenstadt.







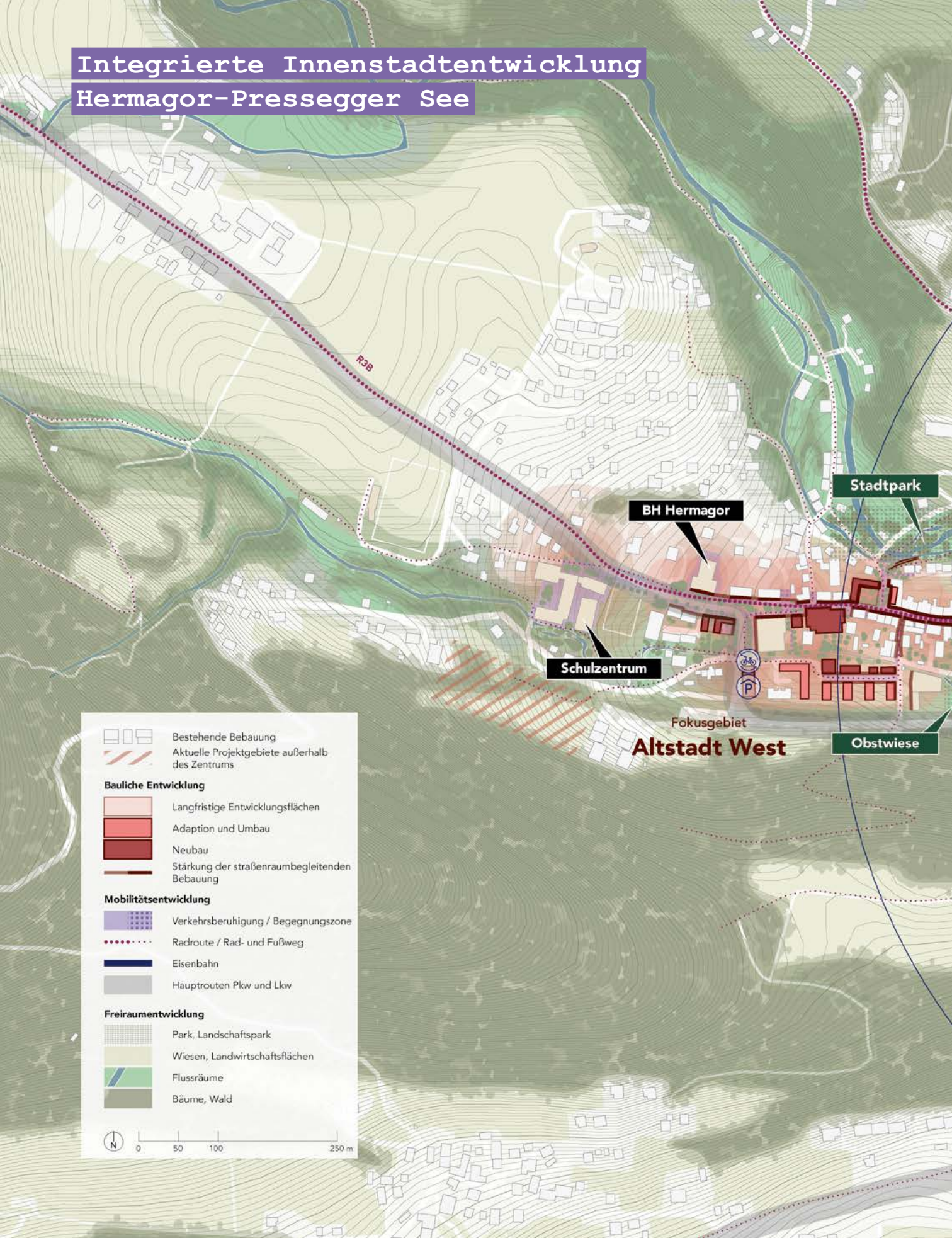

-  Nutzungsmischung
-  Schwerpunkt Gewerbe und Produktion
-  Schwerpunkt Wohnen
-  Grünraum

Abb. 42
Schematische
Darstellung Innen-
stadt Herma-
gor-Pressegger
See 2040





Abb. 43
folgende
Doppelseite
Integrierte Innen-
stadtentwicklung
Hermagor-Press-
egger See

Integrierte Innenstadtentwicklung Hermagor-Presssegger See







-  Bestehende Bebauung
-  Aktuelle Projektgebiete außerhalb des Zentrums





Bauliche Entwicklung

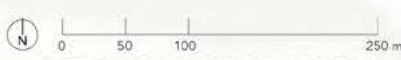
-  Langfristige Entwicklungsflächen
-  Adaption und Umbau
-  Neubau
-  Stärkung der straßenraumbegleitenden Bebauung

Mobilitätsentwicklung

-  Verkehrsberuhigung / Begegnungszone
-  Radroute / Rad- und Fußweg
-  Eisenbahn
-  Haupttrouten Pkw und Lkw

Freiraumentwicklung

-  Park, Landschaftspark
-  Wiesen, Landwirtschaftsflächen
-  Flussräume
-  Bäume, Wald



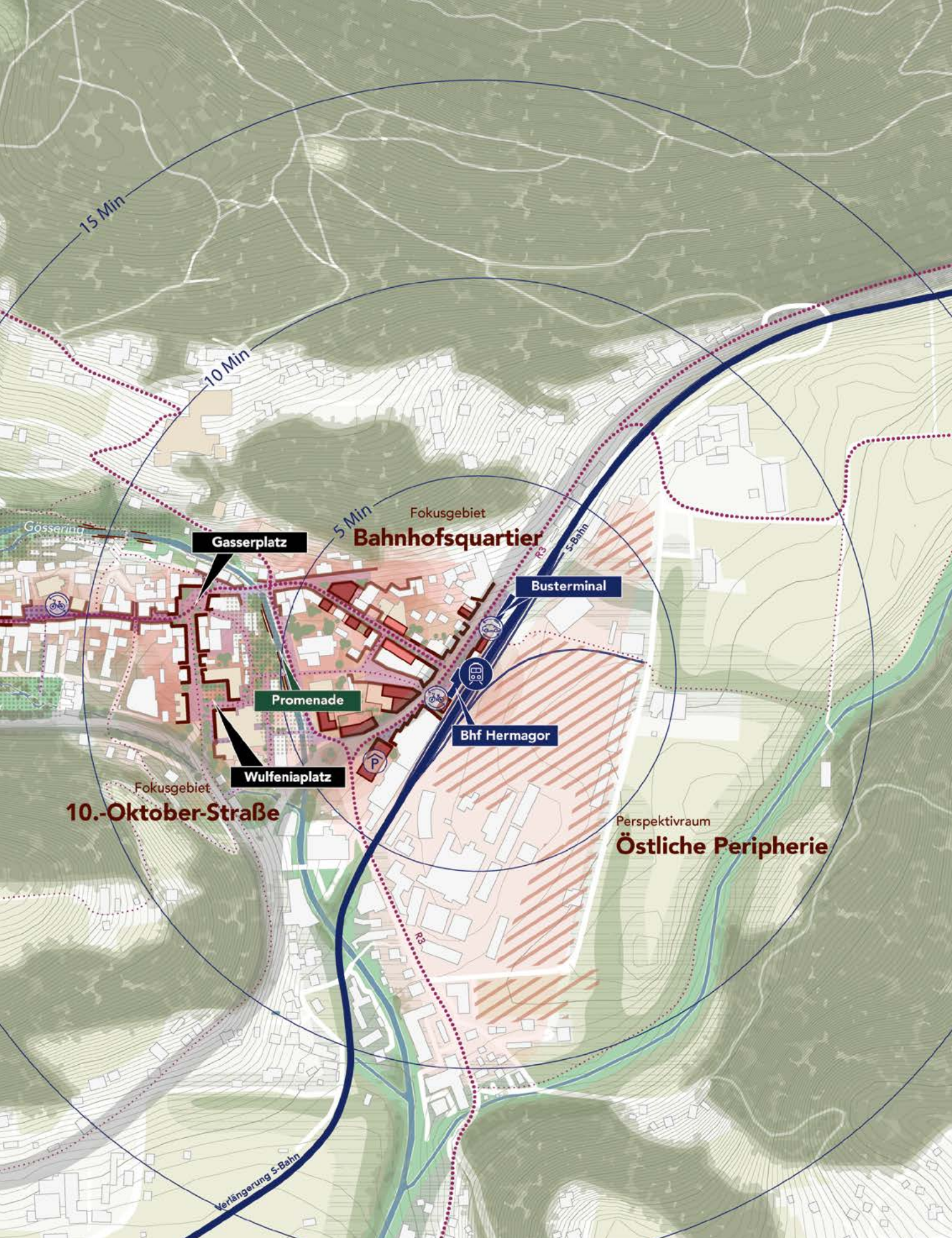
BH Hermagor

Schulzentrum

Fokusgebiet
Altstadt West

Stadtspark

Obstwiese



15 Min

10 Min

5 Min

Gasserplatz

Fokusgebiet
Bahnhofsquartier

Busterminal

Promenade

Bhf Hermagor

Wulfeniaplatz

Fokusgebiet
10.-Oktober-Straße

Perspektivraum
Östliche Peripherie

Verlängerung S-Bahn

Fokusgebiet Bahnhofsquartier

Bahnhofsumfeld wird zum Stadteingang Ost

Der Bahnhof mit dem Bahnhofsvorplatz ist ein wichtiges Eingangstor zur Stadt Hermagor – und das gleich in doppelter Hinsicht: Erstens steigen hier in Zukunft deutlich mehr Menschen aus dem Zug aus und werden von der klimafitten Bahnhofstraße und dem Bahnhofsvorplatz willkommen geheißen, zweitens leitet die Gailtal Straße den (übrig gebliebenen) motorisierten Individualverkehr direkt am Bahnhof vorbei. Ein zentrales Sammelparkhaus nahe dem Bahnhof hält die Innenstadt von geparkten Autos frei und bringt eine höhere Fußgänger:innenfrequenz ins Zentrum. Die Eingangssituation am Bahnhofsvorplatz soll verbessert werden, um die Innenstadt Hermagors sichtbarer zu machen. Gelingen kann dies durch eine umfassende Neugestaltung mit dem Ziel besserer Aufenthaltsqualitäten am Bahnhofsvorplatz und am

südlichen Ende der Bahnhofstraße. Vorgeschlagen werden Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und zur Errichtung von Verweilmöglichkeiten. Die Gailtal Straße ist gleichzeitig auf die erforderliche Mindestbreite zu reduzieren. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes wird für die Neugestaltung ein landschaftsplanerischer Wettbewerb vorgeschlagen. In diesem werden durch Fachbüros ausgearbeitete Vorschläge anonym in Konkurrenz gestellt, um die beste Lösung zu ermitteln. Ein solcher Wettbewerb wird unter fachlicher Begleitung auf Basis eines Programms durchgeführt, in dem die zuvor ermittelten und zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen festgehalten sind. Die Bedürfnisse und Anliegen der lokalen Bevölkerung, der ÖBB und weiterer lokaler Akteur:innen sind miteinzubeziehen.

Belebte Innenstadtachse Bahnhofstraße

Der Bahnhofstraße soll in Zukunft mehr Bedeutung im Stadtgefüge zukommen. Bei Umbauten ist darauf zu achten, dass die Fassaden und Erdgeschoßzonen zur Straße hin ausgerichtet sind. In Kombination mit punktueller, qualitätsvoller Innenverdichtung wird die Bebauungsstruktur sukzessive verbessert. Besonders wichtig ist der Nahversorger gegenüber vom Bahnhof – hier soll die Zugangsmöglichkeit für Fußgänger:innen von der Bahnhofstraße verbessert werden. Einige

eingerrichtete Grün- und Verweilzonen unterstützen die Transformation der Straße in eine belebte Verbindung mit Vorrang für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Mikro-ÖV-Systeme. Dies kommt auch den Kinder- und Jugendeinrichtungen in der Straße zugute – diese können den Platz im öffentlichen Raum künftig besser nutzen. Durch zunächst temporäre, günstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen kann der Straßenraum in kurzer Zeit sichtbar verändert werden. Der



Werkzeugkasten des sogenannten Tactical Urbanism bietet hierfür unterschiedliche Möglichkeiten: Straßenmobiliar aus regionalem Holz, temporäre Sperrungen für den Autoverkehr, Pop-up-Radstreifen, mobile Grünelemente (Pflanztröge) oder neue Aufenthaltszonen – die Möglichkeiten sind vielfältig. Solche temporären Interventionen ersetzen zwar nicht den langfristig erforderlichen Umbau der Bahnhofstraße, sind aber ein wichtiger kurzfristiger Baustein für das Gelingen der Mobilitätswende in Hermagor. Das zwischenzeitliche Testen einer neuen Flächenverteilung im öffentlichen Raum steigert die Wirkung und Akzeptanz künf-

tiger permanenter Maßnahmen. Wichtig ist dabei die Einbeziehung lokaler Nutzer:innengruppen (Schüler:innen, Anrainer:innen, Fahrgäste, Tourist:innen etc.) und Akteur:innen (Handel, Gastronomie, Eigentümer:innen etc.), beispielsweise im Rahmen eines partizipativen Ideenwettbewerbs. Eine Zusammenarbeit mit dem vor Ort ansässigen Jugendzentrum ist empfehlenswert – so wäre es möglich, Aktivitäten des Zentrums in den öffentlichen Raum zu verlagern. Hier könnten auch das Know-how und die Erfahrung der lokalen Initiative genutzt werden, welche bereits mobile Palettenmöbel in der Innenstadt von Hermagor gebaut und platziert hat.

Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

Der Bahnhof selbst sollte zu einem multifunktionalen Mobilitätszentrum umgestaltet werden, wie es beispielsweise in Lienz bereits umgesetzt wurde: Einzelhandel (z.B. Nahversorger, Apotheke, Trafik, Post) und Dienstleistungsangebote (z.B. Paketboxen, Shared-Mobility-Fahrzeuge) ergänzen dabei die wichtige Funktion als Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehrssystem. Viele der genannten Einrichtungen sind bereits heute im Umfeld des Bahnhofs angesiedelt. Diese werden in den neuen Mobilitätshub integriert und dadurch werden weitere positive Impulse zur Transformation gesetzt. Ein lokales Sharing-System mit Fahrrädern und Lastenfahrrädern ist zu testen und umzusetzen. Ein Austausch des Gemeinderates mit Shared-Mobility-Expert:innen (z.B. von Hochschulen oder gewerblichen Sharing-Anbieter:innen) wäre dabei empfehlenswert. Um weitere Insellösungen im

SÜD ALPEN RAUM zu vermeiden, wäre ein intensiver regionaler Austausch zu diesem Thema sinnvoll.

Ein zentral gelegener Busterminal ermöglicht den übersichtlichen, raschen, barrierefreien und witterungsgeschützten Umstieg zu regionalen und lokalen Buslinien. Eine verständliche Beschilderung mit dynamischer Fahrgastinformation erleichtert es Passagier:innen, den passenden Bus zu finden. Abfahrtsorte wichtiger Linien (etwa der Busverbindung zum Nassfeld) sollen besonders gekennzeichnet werden. Der Bahnhof mit seinem direkten Umfeld wird so zu einem zentralen Ort in der Innenstadt mit essenzieller Bedeutung für das tägliche Leben.

Empfehlenswert ist ein möglichst frühzeitiger Austausch auf regionaler Ebene – zum einen mit der Stadt Lienz (da hier bereits umfangreiche Erfahrungen vorliegen), zum anderen mit den weiteren

Städten des SÜD ALPEN RAUMs. Da diese ähnliche Projekte anstreben oder bereits umgesetzt haben, können Synergien genutzt werden. In den Planungsprozess einzubinden sind jedenfalls die ÖBB, wobei hier unterschiedliche Abteilungen (Bahnbetreiber:in, ÖBB Personenverkehr AG, ÖBB 360°, ÖBB-Infrastruktur AG etc.) beteiligt werden müssen. Wichtig ist ein frühzeitiger Start der Abstimmungen mit dem Investitions- und Maßnahmenzyklus der ÖBB.

Außerdem sollte ein Diskurs mit den ÖBB über die Reaktivierung der stillgelegten Gailtal-Strecke bis Kötschach-Mauthen gestartet werden. Ein wichtiger Baustein zur Förderung der sanften Mobilität wäre insbesondere die bessere Anbindung der Bergregion Nassfeld – etwa durch Verlegung der Bahnstrecke oder durch Verlängerung der Seilbahn. Eine Elektrifizierung der Strecke ist durch die bereits erfolgte Ausschreibung und bevorstehende Beschaffung von sogenannten Akkuzügen nicht notwendig: Diese werden auf elektrischen Streckenabschnitten geladen und

auf nicht-elektrifizierten Abschnitten mit der gespeicherten Energie angetrieben. Im Fokusgebiet gibt es etliche Möglichkeiten zur punktuellen baulichen Nachverdichtung, durch die das Bahnhofsviertel als Quartier besser wahrnehmbar gemacht werden könnte. Im Sinne der Mobilitätswende bietet sich das Bahnhofsumfeld als Standort für unterschiedliche Nutzungen an – die Nähe zu wichtigen Einrichtungen macht für viele Wege das (eigene) Auto obsolet. Über die Entwicklung des Areals soll ein breiter öffentlicher Diskurs geführt werden, denn Voraussetzung für die städtebauliche Qualitätssicherung und die gesellschaftliche Akzeptanz ist eine aktive Bürger:innenbeteiligung über Partizipationsformate. Die Resultate eines anschließenden städtebaulichen und freiräumlichen Planungsverfahrens über das Areal um den Bahnhof können z. B. in einem städtebaulichen Masterplan festgehalten werden. Dieser kann – unter Einbeziehung des Bestandes – baulich und freiräumlich umgesetzt werden.

Fokusgebiet 10.-Oktober-Straße

Eine Straße (fast) ohne Autos

Durch eine weitestgehende Sperre der Innenstadt für den Pkw-Verkehr und die Reorganisation der Parkplätze in zentralen Sammelparkhäusern wird die Möglichkeit geschaffen, die zentrale Verbindung im Fokusgebiet »10.-Oktober-Straße« neu zu denken und die Raumaufteilung zu reorganisieren.

Die Plätze und Aufenthaltsräume rund um die 10.-Oktober-Straße bilden auch künftig das belebte Zentrum Hermagors. Der Straßenraum wird zu einer Begegnungszone mit ausreichend Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie zum Verweilen. Die Parkplätze werden in den bereits erwähnten Sammelparkplätzen konzentriert. Dadurch nimmt der Pkw-Verkehr künftig deutlich weniger öffentlichen Straßenraum in Anspruch. Die wöchentliche Öffnung der 10.-Oktober-Straße für den Wochenmarkt zeigt, dass die Unterbrechung der Verbindung für den motorisierten Verkehr funktioniert.

Der Wulfeniaplatz direkt am Rathaus bietet in Zukunft die Möglichkeit einer flexiblen Nutzung für unterschiedliche Anlässe – beispielsweise für Wochenmärkte oder Kulturveranstaltungen. Anzuregen ist in diesem Zusammenhang der regio-

nale Austausch mit anderen Städten zu den Erfahrungen mit Wochenmärkten und dem Vertrieb lokaler Lebensmittel – zum Beispiel mithilfe von Selbstbedienungsläden. Bei der Umgestaltung des Platzes soll auch auf die Reduktion der Versiegelung und die Erhöhung des Grünanteils geachtet werden, um den Platz klimafit zu machen. Anzudenken ist eine Entsiegelung von Flächen, die Pflanzung schattenspendender Bäume sowie eine Fassaden- und Dachbegrünung der öffentlichen Gebäude (Rathaus, HLW-Schulgebäude, Bezirksgericht) am Platz. Am beliebten Gasserplatz wird es künftig mehr Verweilbereiche geben – nicht nur gastronomische, sondern auch solche ohne Konsumzwang. Die zentrale Bushaltestelle bleibt bestehen und soll städtebaulich besser integriert werden, um die Sichtbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Dazu findet ein aktiver Austausch mit dem Verkehrsverbund statt, und verschiedene Maßnahmen werden geprüft: dynamische Fahrgastinformation, Info-Monitore, Überdachung, Radabstellanlagen etc. Wie am Wulfeniaplatz ist auch am Gasserplatz eine klimafitte Gestaltung durch die Reduktion der Versie-

gelung und die Erhöhung des Grünanteils anzustreben. Die Lage des Gasserplatzes in der Kurve der Gössering macht ihn besonders anfällig bei Hochwässern. Daher sollte hier darauf geachtet werden, dass eine Versickerung der Oberflächenwässer möglich wird.

Die Umgestaltung des Bereichs Wulfeniaplatz–10.-Oktober-Straße–Gasserplatz

sollte auch kurzfristig mit Maßnahmen aus dem Bereich des Tactical Urbanism unterstützt und getestet werden, bevor mit einem breit angelegten Beteiligungs- und Planungsverfahren die definitive Umgestaltung geplant wird. Dabei sind die Anliegen der Bevölkerung und anderer betroffener Akteur:innen über partizipative Ansätze zu berücksichtigen.

Hochwasserschutz und Aufenthalt an der Gössering vereinen

Die »Rückseite« der 10.-Oktober-Straße in Richtung Gössering ist Teil des Fokusgebiets. Gemäß den räumlichen Leitideen ist die Zugänglichkeit der Gössering zu verbessern und die Sichtbarkeit des Flusses zu erhöhen. Zu prüfen ist der Einsatz von begehbaren Hochwasserschutzbauten, z. B. Abstiegsmöglichkeiten. Um die Zugänglichkeit und den Hochwasserschutz zu vereinbaren, wäre die regionale Vernetzung, der Erfahrungsaustausch und die Besichtigung von Referenzbeispielen von Vorteil. Darüber hinaus empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit unabhängigen Expert:innen, zum Beispiel von Hochschulen. Beiderseits der Gössering bestehen schon heute wichtige Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr, die zukünftig weiter attraktiviert

werden sollen. So entsteht eine »schnelle Umfahrung« zur 10.-Oktober-Straße, die vor allem die Qualität des Alltagsradverkehrs enorm erhöht.

Um die Durchwegung des Fokusraums zu verbessern, sollte eine Attraktivierung der Verbindung zum Wulfeniaplatz angedacht werden – diese schließt auch eine neue Verbindung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Gössering mit ein. Eine weitere Querung der Gössering auf Höhe der Rotkreuzgasse ist anzudenken. Um den Fuß- und Radverkehr mitsamt allen notwendigen Einrichtungen – etwa Radabstellanlagen – künftig professionell organisieren zu können, ist die Beauftragung eines Fuß- und Radverkehrskonzepts ratsam.

Fokusgebiet Altstadt West

Die Gössering wird zum Stadtraum

Im nördlichen Teil des Fokusgebiets konzentrieren sich die Interventionen an der Gössering: Der Flussraum soll möglichst gut zugänglich gemacht und als großzügiger städtischer Grünraum als Naherholungsgebiet nutzbar sein. Voraussetzung hierfür ist die verbesserte Anbindung, Durchlässigkeit und Sichtbarkeit der Ver-

bindung zwischen Gössering und Hauptstraße bzw. Hauptplatz, z.B. durch ein entsprechendes Leitsystem und eine gemeinsame, durchgehende Gestaltung mit ähnlichen Materialien. Außerdem sollte mittelfristig die Brücke über die Gössering hinter der Pfarrkirche inklusive des Wegs zur Gailtal-Klinik reaktiviert werden.

Erhaltene und erneuerte »Neue Heimat«

Im südlichen Teil des Fokusgebiets befindet sich die Wohnsiedlung »Neue Heimat«. Im Sinne einer nachhaltigen Bau- und Planungskultur im SÜD ALPEN RAUM sollte die Erneuerung des Bestandes forciert werden. Dies umfasst die Sanierung und Aufstockung der bestehenden Bauten – und nur punktuell den Ersatzneubau einzelner Objekte, wo dies erforderlich ist bzw. eine qualitätsvolle Nachverdichtung verträglich ist. Die urbanen Qualitäten sollen beibehalten bzw. weiter verbessert werden, insbesondere im Zusammenhang mit den gemeinsam genutzten Freiflächen. Dazu gehört auch der Erhalt der kleinteiligen Bebauungsstruktur. Darüber hinaus sollte ein Mobilitätskonzept erstellt werden, um der wichtigen Schnittstelle zwischen Wohnen und Mobilität mehr Bedeutung zu geben. Für die gesellschaftliche Akzeptanz des Projekts ist die frühzeitige Einbindung und transparente Information der Bewohner:innen unumgänglich – die restliche Bevölkerung sollte ebenso mit einbezogen werden.

Die Weiterentwicklung und Erneuerung einer Bestandssiedlung ist eine komplexe Aufgabe und für einen klassischen architektonischen Realisierungswettbewerb nur bedingt geeignet, da die Aufgabenstellung vorab zu wenig klar definiert werden kann. Daher wird empfohlen, ein dialogisches Verfahren zu wählen, in dem diverse Büros parallel die Aufgabe bearbeiten. In mehreren Runden stellen die Büros ihre Vorschläge einer – unter anderem mit Fachleuten besetzten – Jury vor. Durch diesen Austausch zwischen Auftraggeberin und Büros kann die Fragestellung im Lauf des Verfahrens weiterentwickelt und verfeinert werden. Abschließend werden die Vorschläge anhand vorab definierter Beurteilungskriterien durch die Jury verglichen. Die Büros erhalten eine Entschädigung für ihren Aufwand und das siegreiche Büro kann mit der Realisierung des Projekts beauftragt werden und das Ergebnis direkt nach der Durchführung umgesetzt werden.

Postplatz wird zum Stadteingang West

Am Westende der Innenstadt in Richtung Weißensee liegen die ehemalige Essl-Fabrik und das Altersheim. Auch diese Eingangssituation in die Innenstadt ist aktuell kaum wahrnehmbar und hat nur geringe urbane Qualitäten. Dieses Eingangstor braucht in Zukunft mehr Aufmerksamkeit. Es gilt, eine attraktive Verbindung zur Innenstadt zu schaffen und dabei besonders auf eine kinderfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums zu achten, da das Schulzentrum in der Nähe liegt. Ein Sammelparkhaus konzentriert wiederum den ruhenden Verkehr und schafft Platz zum Treffen, Austauschen und Verweilen im öffentlichen Raum.

Die Essl-Fabrik mit ihren hohen architektonischen Qualitäten (Raumhöhe, Verglasung, offene bauliche Strukturen etc.) sollte als Hermagorer Landmark umfassenden Überlegungen zu einer durchmischten Nachnutzung unterzogen werden. Möglich wären beispielsweise ein halböffentlicher Bereich im Erdgeschoß und die Schaffung von Ateliers, Werkstätten, Büroflächen und betreutem Wohnen in den Obergeschoßen. In einem ersten Schritt sollten Zwischennutzungen etabliert werden, die das Gebäude wieder beleben, aktivieren und neu in die Stadt einbinden. Das bringt den Vorteil von genügend Zeit, währenddessen die definitive Nachnutzung der Essl-Fabrik sorgfältig zu planen, da schon Mieteinnahmen generiert werden. Damit Zwischennutzungen gelingen,

empfiehlt es sich, ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten, das die angestrebten Nutzungen bezeichnet, den Zeithorizont definiert, die notwendigen baulichen Maßnahmen auflistet, um eine Zwischennutzung zu ermöglichen, und auch die finanziellen Aspekte beleuchtet. Es wird nahegelegt, auch experimentelle Nutzungen zuzulassen, die neue Impulse nach Hermagor bringen. Wichtig ist außerdem, dass sich das Stadtviertelmanagement der Begleitung und Umsetzung der Zwischennutzungen annimmt. Die Erfahrung zeigt, dass sie wertvolle Anregungen für die Planung der definitiven Nachnutzung liefern können und unter Umständen Nutzer:innen und Nutzungen auch darüber hinaus vor Ort bleiben.

Die Durchwegung zwischen der Zitterbachgasse und dem im Süden anschließenden Wald sollte künftig weiter verbessert werden. Dabei könnte auch die Möglichkeit der Nutzung heute noch privater Gärten als öffentliche Naherholungsräume angedacht werden, sofern die Eigentümer:innen Interesse daran bekunden – etwa als Obstwiesen mit Zugänglichkeit zum Bach. Die südlich der Innenstadt gelegenen öffentlichen Pkw-Stellplätze sollen auf ein Minimum reduziert und in die Sammelparkhäuser verlagert werden. Die Sicherung des Fußwegenetzes durch Ausweisung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ist künftig jedenfalls zu berücksichtigen.

Perspektivraum Östliche Peripherie

Neudenken im Gewerbegebiet – flächeneffizient und klimafit

Um die Innenstadt langfristig zu stärken, ist es notwendig, aktuell außerhalb der Innenstadt liegende Nutzungen (z. B. Einzelhandel) wieder näher an den Stadtkern zu bringen. Der Perspektivraum »Östliche Peripherie« ist durch Innenstadtnähe und die Erreichbarkeit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (sofern genügend Platz im öffentlichen Raum dafür zur Verfügung gestellt wird) charakterisiert. Die bereits jetzt dort ansässigen Gewerbebetriebe in ihren großen »kistenförmigen« Gebäuden sollen besser in die Stadt integriert werden. Darüber hinaus wäre es empfehlenswert, die bauliche Verdichtung zu forcieren und ein Nachnutzungskonzept der Parkplätze zu erstellen. Flachdächer sollten – wo es möglich ist – mit Fotovoltaikmodulen und extensiver Begrünung versehen werden. Auch Maßnahmen zur qualitativ hochwertigen architektonischen Umgestaltung der Gewerbebauten und des dazwischenliegenden Freiraums sollten vorangetrieben werden.

Östlich der Schienen werden die innenstadtnahen Flächen für produktive Betriebe gesichert. Bereits heute befinden sich hier Produktionsbetriebe, was prinzipiell positiv zu beurteilen ist, allerdings sollte künftig auf eine effizientere Flächennutzung geachtet werden. Das bedeutet: Keine großen Flächenneuausweisungen, sondern Stapelung und Mehrfachnutzung forcieren. Zudem dürfen keine rein autoorientierten Strukturen mehr geschaffen werden – auch produktive Betriebe benötigen eine attraktive Mobilitätsanbindung für aktive Mobilität. Dafür ist eine verbesserte Durchwegung des Gebietes für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen notwendig. Insbesondere beim Bahnhof ist eine attraktive Querungsmöglichkeit zu schaffen. Diese könnte dazu beitragen, die Barrierewirkung der Bahn zu reduzieren und notwendige Umwege zu verringern. Der bestehende Schienenanschluss sollte insgesamt als Standortvorteil vermarktet werden.

Ideenspeicher

Über die in der integrierten Innenstadtentwicklung beschriebenen Interventionen hinaus wurden im ISEK⁴-Prozess konkrete Ideenskizzen gesammelt. Sie ergänzen auf lokaler und regionaler Ebene die ISEK⁴-Strategie und zeigen mögliche Ansätze für die Umsetzung des ISEKs auf. Der Ideenspeicher ist eine Sammlung von Ideen, die jederzeit erweitert werden kann und soll. Die Stärke der zusammengetragenen Ideenskizzen liegt darin, dass viele der Ideen durch zivilgesellschaftliches Engagement umgesetzt werden können und sollen. Das entlastet in Zeiten knapper Gemeindebudgets die Städte organisatorisch und finanziell und fördert gleichzeitig die Teilhabe der Bevölkerung an ihrer Stadt. Der Ideenspeicher soll als Inspirationsquelle für engagierte Menschen dienen, die die Zukunft von Hermagor-Pressegger See und vom SÜD ALPEN RAUM mitgestalten wollen.

Die Ideenskizzen wurden im Rahmen einer Werkstatt vor Ort mithilfe des Canvas-Ansatzes (einer Methode, die in der Wirtschaft zur Visualisierung, Strukturierung und Diskussion von künftigen Geschäftsmodellen angewendet wird) entwickelt. Die Steuerungsgruppen waren eingeladen, für die Ideenskizzen die folgenden Punkte so weit wie möglich zu erarbeiten:

- _ Beschreibung/Ziel der Idee
- _ Wie die Idee die Zukunft verändert
- _ Ergebnis
- _ Team
- _ Zielgruppe(n)
- _ Zeitperspektive

Darüber hinaus war die Überlegung, ob und inwiefern es sinnvoll wäre, die Idee nicht nur für die eigene Stadt, sondern in Zusammenarbeit mit anderen Städten oder sogar als Region umzusetzen, ein weiterer wesentlicher Punkt. Zudem wird bei den neuen Vorschlägen mit dem Hinweis auf jeweils zuordenbare räumliche Leitideen die Einbettung in die ISEK⁴-Strategie aufgezeigt. Die Ideenskizzen wurden im Nachgang vom ISEK⁴-Bearbeitungsteam, wo es nötig war, noch ergänzt und nachgeschärft.

Die Grafik auf der folgenden Doppelseite zeigt die Ideenskizzen für Hermagor-Pressegger See in einer Übersicht. Dabei sind diese nach zwei Achsen geordnet. Auf einer zeitlichen Achse wird unterschieden, ob die Ideen kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden sollen. Auf der anderen Achse ist ersichtlich, ob die Ideenskizzen vorrangig nur in bzw. für Hermagor-Pressegger See umgesetzt werden sollen oder ob eine mehr oder weniger umfangreiche Kooperation in der Region anzustreben ist. Ideen, die nur als regionale Maßnahmen sinnvoll umgesetzt werden können, sind im Kapitel »Regionaler Ideenspeicher« → S. 214 dokumentiert. Ergänzt werden die Ideenskizzen in der Grafik durch Umsetzungsvorschläge des Forschungsteams, die sich aus der integrierten Innenstadtentwicklung bzw. den räumlichen Fokusgebieten und dem Perspektivraum ergeben haben.

In Hermagor-Presseegger See wurden viele unterschiedliche Ideenskizzen erarbeitet. Ein wichtiger Fokus ist die Nutzung von Leerständen (Schaufensterhotel) oder die Nachnutzungen der Essl-Fabrik. Ein zweites Thema ist der öffentliche Raum, der klimafitter (Wulfeniaplatz) und jugendtauglicher (Stadtraum für Jugend-

liche) werden soll. Ein Schwerpunkt ist auch das Thema Mobilität: Eine direkte Busverbindung nach Lienz sowie die Erarbeitung eines Radwegeleitsystems, insbesondere zum Pressegger See, werden angestrebt. Alle Ideenskizzen sind im Detail im Kapitel »Gesammelte Ideenskizzen« → **S. 248** dokumentiert.



Abb. 45
Übersicht
Ideenspeicher
Hermagor-Pressegger See

H12 Regionale Radroute

Umlegung der regionalen Radroute, um die Frequenz des Radtourismus in die Innenstadt zu bringen

H13 Parkraumkonzept – Sammelgaragen

Innerstädtische Flächen des ruhenden Verkehrs sollen für andere Nutzungen frei gemacht werden und so Chancengleichheit zum öffentlichen Verkehr hergestellt werden.

H14 Dialogisches Verfahren »Neue Heimat«

Die umfassende Inwertsetzung und Modernisierung der Siedlung »Neue Heimat« sichert lokale Identität, spart Ressourcen und schafft gleichzeitig attraktiven und hochwertigen Wohnraum.

H15 Städtebauliche Stärkung des Bahnhofsquartiers

Das Bahnhofsquartier ist durch punktuelle Verdichtungen in seiner städtebaulichen Identität gestärkt und die Bahnhofstraße als wichtige Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof ein hochwertiger Freiraum und in das Areal eingebunden.

H16 Aufenthaltsqualität Gössering

Durch den Einsatz innovativer Hochwasserschutzbauten könnten Schutzwirkung und Zugänglichkeit kombiniert werden.

H17 Obstwiese

Öffnung attraktiver privater Gärten für die Allgemeinheit

H18 Bahnanbindung Nassfeld

Mittels Akkuzügen könnte die Strecke nach Tröpolach wieder angefahren werden. Die Anbindung kann kurzfristig über einen Shuttle zwischen der Haltestelle Tröpolach und der Talstation erfolgen, langfristig könnte eine Verlängerung der Seilbahn zur Station nach Südtiroler Vorbild ein neues Vermarktungsargument im sanften Tourismus sein.

H19 Umsetzung Fuß- und Radkonzept

Attraktivierung der Fuß- und Radwegeverbindung, um vor allem kurze Pkw-Fahrten zu vermeiden.

H20 Mobilitätszentrum

Der Bahnhof soll ein multifunktionales Zentrum im Stadtgefüge werden, an dem unterschiedlichste Nutzungen zusammenkommen: Dienstleistungen, Handel, Mobilität, Aufenthaltsqualität etc. Wichtig ist auch die Schaffung touristischer Infrastruktur, etwa eines Radverleihs oder versperrbarer Boxen für Skiausrüstung.

H21 Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

Schaffung einer attraktiven räumlichen Eingangssituation in die Stadt im Bereich zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße in Abstimmung mit den städtebaulichen Zielvorstellungen für das Bahnhofsquartier

H22 Zwischen- und Nachnutzungskonzept Essl-Fabrik

Erhalt der Essl-Fabrik mit ihren hohen architektonischen Qualitäten und als Landmark für Hermagor mit einer nutzungsdurchmischten Nachnutzung, Erarbeitung und Umsetzung eines zwischenzeitlichen Zwischennutzungskonzepts

Lienz

Steckbrief

Staat	Österreich
Bundesland	Tirol
Gemeindefläche	1.594 ha ¹
Seehöhe	673 m. ü. A. ²
Flüsse	Drau, Isel
Hausberge	Hochstein, Zetttersfeld, Lienzer Dolomiten
Einwohner:innen	11.935 Personen (2021) ³
Bevölkerungsentwicklung	leicht abnehmend (2022) ³
Entfernung vom Johannesplatz zum Bahnhof in Gehminuten	5 Minuten ⁴
Erwerbpendler:innen pro Tag	6.922 Personen pendeln in die Stadt hinein (2020). ⁵ 1.869 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2020). ⁵
Bildungspendler:innen pro Tag	2.112 Personen pendeln in die Stadt hinein (2020). ⁵ 167 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2020). ⁵
Nächtigungen pro Jahr	144.757 (2020) ⁶

¹ Statistik Austria (2020): Blick auf die Gemeinde Lienz. Fläche und Flächennutzung bzw. Bevölkerungsdichte. <https://www.statistik.at/blickgem/G0101/g70716.pdf> (23.12.2022).

² Land Tirol (2022): Gemeinden Tirols. Lienz. <https://www.tirol.gv.at/gemeinden/gemeinde/70716/> (23.12.2022).

³ Statistik Austria (2022): Blick auf die Gemeinde Lienz. Bevölkerungsentwicklung 1869–2022. <https://www.statistik.at/blickgem/G0201/g70716.pdf> (23.12.2022).

⁴ Eigene Berechnung.

⁵ Statistik Austria (2022): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 – Erwerbs- und Schulpendinger/-innen nach Entfernungskategorie. Gemeinde Lienz. <https://www.statistik.at/blickgem/ae2/g70716.pdf> (23.12.2022).

⁶ Statistik Austria (2022): Blick auf die Gemeinde Lienz. Übernachtungen. <https://www.statistik.at/blickgem/G0803/g70716.pdf> (23.12.2022).

Situationsbeschreibung 2022

Der Zug schlängelt sich elegant durch das weite Tal. Die Sonne scheint, es geht ja auch in die Sonnenstadt Lienz. Endstation am **Bahnhof** - obwohl das nicht ganz stimmt, immerhin ginge es mit einmal Umsteigen auch weiter nach Südtirol. Der Bahnhof ist eine gelungene Mischung aus Alt und Neu und verfügt über ein breites Angebot: Nahversorger, Café, Trafik, Dienstleistungen und ein Fahrradverleih. Gleich nebenan befindet sich der Busbahnhof. Ich trete aus dem Bahnhofsgelände hinaus und warte an der Ampel - das dauert ganz schön lange. Da fällt mir auf, dass ich durch die schön gestaltete, breite Rad- und Fußgänger:innenunterführung bequemer an mein Ziel gekommen wäre. In der Zwischenzeit donnert der Schwerverkehr an mir vorbei. Ich bin schon gespannt, ob das im Zentrum anders ist - aber eigentlich bin ich ja schon im Zentrum?!

Endlich grün - dann noch einmal ums Eck und ich stehe schon mitten am **Hauptplatz**. Sehr großzügig und sehr urban. Ich bin überrascht. Ein Geschäft reiht sich an das andere und die vielen Gastgärten tragen zum südlichen Flair der Innenstadt bei. Dazwischen entdecke ich das Rathaus mit dem Verwaltungszentrum der Stadt. Der öffentliche Raum wirkt sehr lebendig. Mittendrin bewegen sich die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Bei der Gestaltung gibt es noch Luft nach oben, aber dazu läuft aktuell ohnehin schon ein großes Beteiligungsprojekt. Ich bin schon gespannt, wie sich der Hauptplatz verändern wird. Den mittelalterlichen Stadtstrukturen ist es zu verdanken, dass es viele versteckte Durchgänge gibt - nur finden muss man sie.

BAHNHOF

HAUPTPLATZ

Ich schlüpfte durch einen solchen Durchgang und finde mich am **Südtiroler Platz** wieder. Ach, jetzt habe ich sie gefunden, die geparkten Autos - gut sichtbar an der Oberfläche, aber eine Tiefgarage gibt es auch. Dennoch bietet sich mir ein lebendiger Mix aus Gastronomie und Geschäften. Sogar ein Kino gibt es noch. Lienz ist wahrlich eine Einkaufsstadt. Generell ist die gesamte Innenstadt verkehrsberuhigt - eine gute Entscheidung, denn sonst wäre es schon sehr eng. Das Konzept scheint ausgezeichnet zu funktionieren, und das Flanieren ist sehr angenehm. Palmen, Brunnen, Kunst, Stadtmöblierung - hier wurde an alles gedacht. Abermals öffnet sich der Raum zu einem Platz - man könnte fast meinen, hier waren Stadtbaumeister:innen am Werk. Ich riskiere einen Blick in die als Partylocation berüchtigte **Zwergergasse** - tagsüber ist aber nichts los. Deshalb gehe ich weiter Richtung **Franziskanerkloster** - es soll einen traumhaften Garten haben, der aber leider nicht zugänglich ist.

FRANZISKANER KLOSTER

RECHTER ISELWEG

Als Nächstes mache ich mich auf zur **Isel**, vorbei an der Stadtbücherei und den Überresten der alten Stadtmauer. Am Fluss angekommen, mache ich eine interessante Beobachtung: Der rechte Iselweg gehört eindeutig den Autos, der linke Iselweg den Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Wieder ein ziemlicher Kontrast. Das Bergpanorama lädt zum Verweilen ein - dazu tragen zusätzlich Bänke, Obstwiesen und Spielplätze bei. So, jetzt brauche ich nur noch einen Kaffee! Ich folge der Flussrichtung der Isel und habe Glück. Ein zauberhaftes Kaffeehaus mit Terrasse zur Isel - da schmeckt der Kaffee gleich doppelt so gut. Ab der **Spitalsbrücke** flussabwärts ist das Iselufer weder links noch rechts zugänglich. Links das Grandhotel und rechts ein Privatgarten. Lienz hat einige dieser innerstädtischen, versteckten Gärten.

An der Tiroler Straße wechsle ich wieder die Iselseite. Das Überqueren der **B100** ist nicht so einfach, dafür entschädigt dann aber der Spazierweg zum **Drausteg**. Die Drau ist hier noch unscheinbar, und gleich daneben liegt ein großer Acker, im Hintergrund sehe ich verdichteten Wohnbau. Ich spaziere am Ufer entlang zurück Richtung **Bahnhof**. Ich komme am Eisenbahnmuseum vorbei – das besuche ich das nächste Mal mit meinen »Pufferküsserfreund:innen«. Die neue Unterführung für Fuß- und Radverkehr bindet die Südseite der Stadt jetzt direkt an den Bahnhof an. Generell bin ich keine Freundin von Unterführungen, diese ist jedoch sehr gut gelungen: Das Bergpanorama erzeugt Sehnsucht, Breite und Höhe und verhindert, dass Angsträume entstehen.

Jetzt bin ich wieder an meinem Ausgangspunkt angekommen – habe aber noch nicht genug von Lienz. Es gibt sicherlich noch mehr zu entdecken. Als Nächstes schaue ich mir die raue Seite von Lienz an – die **B100** oder einfach Tiroler Straße. Alle klassischen Peripherienutzungen finden sich an der Bundesstraße, die doch irgendwie eine Stadtstraße ist. Ich denke wieder ans Aufräumen. Würde ich mit dem Auto ankommen, wüsste ich nicht, wie zauberhaft die Innenstadt ist und würde wahrscheinlich kaum in Lienz verweilen. Wobei – Parkplätze zum Stehenbleiben gäbe es genug. Dann taucht die nächste Landmark auf – das **Finanzamt**. Ähnlich wie der Lagerhausturm im Osten markiert es prominent die Stadteinfahrt. Links geht es zur **Südtiroler Siedlung**, rechts befindet sich der **Georg-Hauger-Platz** – aktuell ein Parkplatz, künftig soll das Areal jedoch bebaut werden.

B100

DRAUSTEG

Ich entdecke einen Wegweiser zum **Lienzer Schlossberg**. Interessant, da schaue ich hin. Der Fußweg ist nicht allzu einladend, hoffentlich ist das Ziel den Weg wert. Eigentlich hätte ich auch durch die Innenstadt gehen können, aber jetzt wäre das schon ein Umweg. Dort angekommen, sehe ich kein Schloss, aber die Hochstein-Sesselbahn und die Talstation der Sommerrodelbahn »Osttirodler«. Berg oder Stadt, das ist die Frage. Ich entscheide mich für den Berg und bin schon gespannt, was es am **Hochstein** noch alles zu entdecken gibt.

HOCHSTEIN

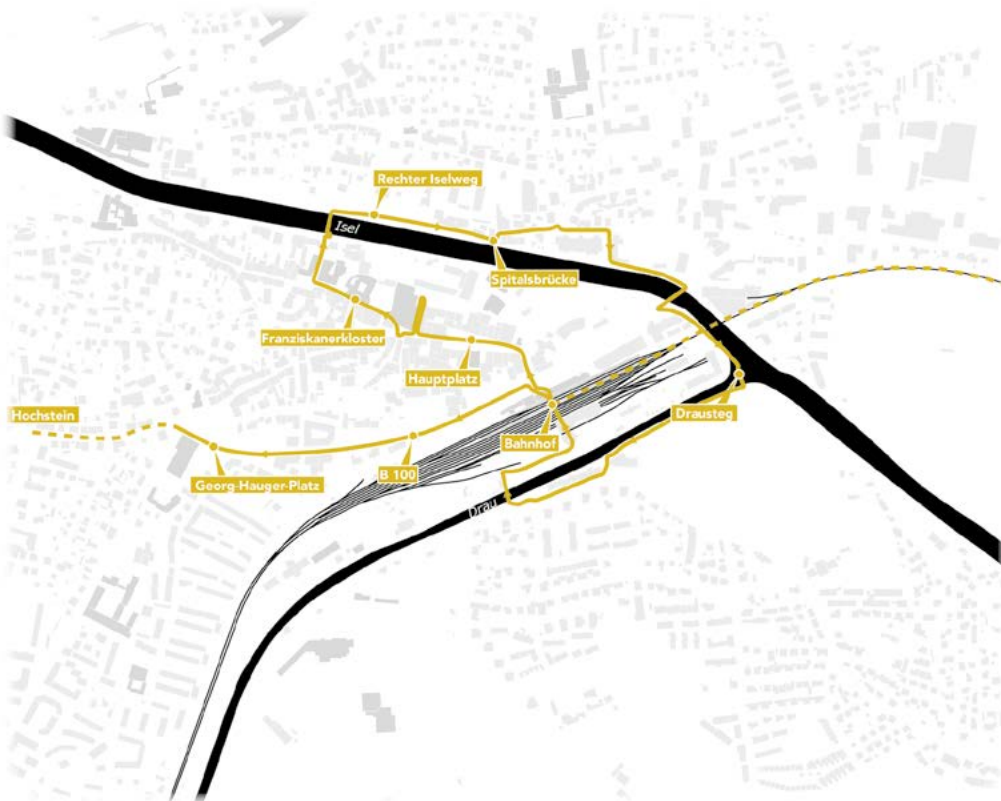


Abb. 46
6.037 Schritte
durch Lienz

Aktuelle Entwicklungen

Im Prozess der Erstellung des ISEKs wurden zu Beginn bereits vorhandene Planungsvorhaben mit Innenstadtbezug gesammelt. Dabei kann es sich um geplante, laufende oder bereits umgesetzte Projekte oder Planungen handeln. Diese

Sammlung der aktuellen Entwicklungen wurde in der Erarbeitung des ISEKs berücksichtigt und Überlegungen darauf aufgebaut, einerseits, um Synergien zu erzeugen, und andererseits, um Doppelungen zu vermeiden.

Bahnhofsneugestaltung und Mobilitätszentrum – umgesetzt

Im Jänner 2022 wurde nach knapp dreijähriger Bauzeit das neu gestaltete Mobilitätszentrum von Linz eröffnet. Der Bahnhof wurde umfassend modernisiert und zu einer hochrangigen Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut. Über eine neue,

breite und lichtdurchflutete Fuß- und Radwegunterführung werden die beiden Stadtteile von Linz direkt verbunden. Neben 144 Pkw-Stellplätzen südlich der Bahnstrecke wurden auch rund 270 Radabstellplätze errichtet. Das direkt an das



Abb. 47
Übersicht aktuelle
Entwicklungen in
Linz

Bahnhofsgebäude angrenzende Busterminal, dessen Dach mit Fotovoltaikmodulen ausgestattet ist, ermöglicht ein rasches Umsteigen zu regionalen Buslinien. Auf die barrierefreie Gestaltung des Mobilitätszentrums wurde im Zuge der Um-

bauarbeiten besonders Wert gelegt. Ein Nahversorger, eine Apotheke und ein Gastronomiebereich bieten Reisenden und Einwohner:innen gut zugängliche Versorgungsmöglichkeiten.

Hochwasserschutz und Erholungsbucht an der Isel – geplant

Infolge vermehrter Hochwasserereignisse an der Isel durch die sommerlichen Gletscherschmelzen hat der Gemeinderat 2020 beschlossen, das Flussbett zwischen Schlossbrücke und Hofgartenbrücke um rund zwei Meter abzusenken. Dadurch sollen zu hohe Wasserstände und damit Überflutungen im Stadtgebiet von Lienz weitestgehend vermieden werden. Im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes, das mit rund 7,6 Millionen Euro ver-

anschlagt ist, soll außerdem das Ufer im Bereich des Iselparks auf einer Länge von rund 60 Metern geöffnet und der Fluss zugänglich gemacht werden. Die Kosten für die Errichtung des stufenförmigen Zugangs übernimmt die Stadt Lienz. Als Baubeginn war ursprünglich Herbst 2022 geplant. Der Termin wurde allerdings aufgrund der Verzögerung der Bundesfördermittel verschoben.

Stadtquartier Altstadt West – vorgeschlagen

Im Bereich der Dolomitenkreuzung soll auf der aktuell als Parkplatz zwischen genutzten Fläche am Georg-Hauger-Platz zwischen der Messinggasse, Tiroler Straße und Andreas-Hofer-Straße ein multifunktionales Stadtquartier entstehen. Das Stadtquartier soll unmittelbar an den gestalteten Innenstadtbereich der Messinggasse angebunden werden und damit organisch in die Altstadt von Lienz überleiten. Für den ruhenden Verkehr ist die

Errichtung einer Tiefgarage geplant und für den öffentlichen Personenverkehr wird eine eigene Bushaltestelle errichtet. Das neue Stadtquartier wird multifunktional ausgerichtet und das Gesamtangebot der Innenstadt von Lienz optimal ergänzen. Als erster Bauabschnitt des künftigen Stadtquartiers wurde im August 2022 mit der Errichtung eines Dreistern-Superior-Hotelprojektes im Bereich der B100 und der Andreas-Hofer-Straße begonnen.

Radverkehrskonzept – vorgeschlagen

Im Jahr 2014 wurde vom Institut für Verkehrswesen der BOKU (Universität für Bodenkultur Wien) ein umfassendes Radverkehrskonzept für Lienz erstellt. Es enthält zahlreiche Verbesserungsvorschläge für die Radinfrastruktur. Behandelt werden unter anderem der Bahnhof, die Anbindung des Iseltal-Radweges an das Stadtzentrum, die Tiroler Straße (B100), die Dolomitenstraße sowie einige wichtige Kreuzungen im innerstädtischen Bereich. Thematisiert werden außerdem das Fah-

ren gegen die Einbahn, die punktuelle Trennung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr, Radabstellanlagen sowie der touristische Radverkehr. Außerdem gibt das Konzept die Zielsetzung einer breiten Förderung des Radverkehrs im Ausbildungs- und Freizeitverkehr aus. In Umsetzung befindet sich außerdem ein Projekt zu Baumpatenschaften, durch das unter anderem bereits eine Allee entlang des Radweges an der Tristacher Straße gepflanzt werden konnte.

Neugestaltung des Hauptplatzes – geplant

Im Sommer 2022 wurde in Ergänzung des partizipativ geführten Entwicklungsprozesses »Hauptplatz« eine Ideenwerkstatt als breit angesetztes Bürger:innenbeteiligungsverfahren mit der Zielsetzung der Erarbeitung von Vorschlägen zur Neugestaltung des Hauptplatzes durchgeführt. Bereits ein Jahr zuvor hatte die Stadt erste Pläne für das neue »Wohnzimmer der Lienzener:innen« vorgelegt. Die auffälligste Neuerung ist der Bodenbelag. Die bestehende Pflasterung wird voraussichtlich durch helle Granitplatten ersetzt, deren Gestaltung sich an den Breiten der um-

gebenden Häuser orientiert. In der Mitte des neuen Hauptplatzes soll eine Längsrille verlaufen, die ab und zu mit Wasser durchspült wird. Gemeinsam mit rund 10 bis 15 Bäumen, die nach dem Schwammstadtprinzip gepflanzt werden und deren Baumkronen über die Gastgärten der Lokale ragen, kann so ein Kühlungseffekt an heißen Tagen erzielt werden. Die Aufenthaltsqualität wird durch neue Holzbänke gesteigert, die rund um die Bäume angeordnet werden. Zusätzlich wird eine urbane Brunnenanlage für Kühlung sorgen.

Priorität für Fußgänger:innen beim Schulzentrum Lienz Nord – in Umsetzung

Als Teil eines groß angelegten Umbaus im Schulzentrum Nord, welcher seit Juni 2022 läuft, wurde der Bereich vor dem lang gestreckten Schulgebäude – östlich des Lienzener Krankenhauses – zur autofreien Zone erklärt. Im Zuge der Neugestaltung entsteht ein einladender, begrünter Vorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität, welcher als Ausgangspunkt für eine verbesserte fußläufige Erreichbarkeit des Schulzentrums dienen soll. Der östliche

Teil der Emanuel-von-Hibler-Straße ist nun nur mehr in Ausnahmefällen für Autos befahrbar. Dadurch wird eine gleichermaßen sichere, attraktive und barrierefreie Umgebung für die Schüler:innen der Volks- und Mittelschule sowie der Polytechnischen Schule geschaffen. Abseits seiner Funktion als Aufenthaltsort soll der Vorplatz auch ein ansprechender Ankunftsort für jene Schüler:innen sein, die ihren täglichen Schulweg zu Fuß zurücklegen.

Ausweitung der Begegnungszonen in der Innenstadt – geplant

Bereits seit 2018 sind für große Teile der Lienzener Innenstadt Begegnungszonen verordnet. Die ursprüngliche Verordnung umfasste die Messing- und die Rosengasse, den Johannesplatz, die Andrä-Kranz-Gasse sowie Teile der Muchargasse. Es gilt ein Geschwindigkeitslimit von 20 km/h und Fahrzeuge dürfen keine Fußgänger:innen behindern. Parken ist nur an dezidiert ausgewiesenen Stellen erlaubt. 2019 wurde die vom Johannesplatz nach Süden verlaufende Zwergergasse umfassend neu gestaltet und zur Begegnungszone erklärt – Fahrerlaubnis besteht hier nur für Anrainer:innen. Zur Verbesserung

und Förderung des Zufußgehens sind zusätzliche Begegnungszonen geplant. Diskutiert wird eine flächendeckende Begegnungszone in der Muchargasse (inklusive Klosterplatz) bis auf Höhe des Egger-Lienz-Platzes, welcher neu bepflanzt und begrünt werden soll. Am südöstlichen Ende der Altstadt sind Investitionen in den Bozener Platz geplant, der zur Begegnungszone umgebaut und ebenfalls umfangreich begrünt werden soll. Die straßenverkehrsrechtliche Regelung wird jeweils vom Gemeinderat im Zuge der Neugestaltung beschlossen.

Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum

Das ISEK für Lienz behandelt nicht das gesamte Gemeindegebiet, sondern zielt auf die Innenstadt ab und konzentriert sich dort auf ausgewählte Teilgebiete – die sogenannten räumlichen Fokusgebiete und den Perspektivraum. Der Begriff »Fokusgebiet« bezeichnet einen meist nicht scharf abgrenzbaren innerstädtischen Teilraum, der sich für eine detailliertere Betrachtung anbietet. Die Auswahl der Gebiete erfolgte ausgehend von den Ergebnissen der Werkstätten durch das Bearbeitungsteam gemeinsam mit der lo-

kalen Steuerungsgruppe. In den Fokusgebieten besteht großer Handlungsbedarf, woraus sich ein kurz- bis mittelfristiger Planungshorizont ergibt. Zusätzlich wurde für Lienz ein »Perspektivraum« identifiziert – also ein Gebiet, welches mittel- bis langfristig in die städtebaulichen Überlegungen für die Innenstadt miteinbezogen werden sollte. Die Teilplanungen für die Fokusgebiete und den Perspektivraum bilden die integrierte Gesamtstrategie für die Entwicklung der Innenstadt.



Abb. 48
Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Lienz

Fokusgebiet Äußeres Zentrum bis Innere Peripherie

Zwischen dem modernen Mobilitätshub am Lienzer Bahnhof und der Innenstadt liegt die stark befahrene B100. Dieser Zwischenraum ist die Rückseite der belebten Innenstadt, der trotz – bzw. derzeit wegen – der zentralen Lage mehrheitlich als Parkplatz genutzt wird. Die lebendige Innenstadt und ihre urbanen Qualitäten

sind von außen nicht wahrnehmbar. Die historischen Durchgänge zur Innenstadt und die Nähe zu Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs bilden optimale Erreichbarkeits- und Standortbedingungen für Nutzungen abseits von Pkw-Stellplätzen, beispielsweise für bauliche Nachverdichtung in innenstadtnaher Lage.



Abb. 49
Die B100 zerschneidet das Fokusgebiet »Äußeres Zentrum bis Innere Peripherie«.

Fokusgebiet Südtiroler Siedlung

Die in den 1940er-Jahren errichtete Siedlung ist in ihrer Form bis heute erhalten und bietet enorme Freiraumqualitäten bei geringer Bebauungsdichte in guter Lage, knapp außerhalb der Innenstadt. Die naheliegende Bahntrasse der Pus-

tertal-/Drautalbahn sowie der regionale Radweg und die Lage direkt an der Drau bilden weitere Qualitäten des Standorts. Die Siedlung ist sanierungsbedürftig, was eine tiefer gehende Beschäftigung mit dem Gebiet notwendig macht.



Abb. 50
Hofsituation in
der Südtiroler
Siedlung

Fokusgebiet Iselufer und Südhang

Neben der Drau ist die Isel das zweite raumprägende Gewässer der Stadt Lienz. Die zentrale Lage bietet optimale Voraussetzungen für die Nutzung als innerstädtischer Naherholungsraum. Im Fokusgebiet zwischen der Mündung der Isel in die Drau und Fachhochschule findet man heute zwar nördlich der Isel einen Fuß- und Radweg – der Hochwasserschutz bietet aber keinerlei Zugangsmöglichkeiten zum Wasser. Die Schattenseite südlich der Isel ist vom Pkw-Verkehr geprägt.

Der Südhang bietet eine optimale Wohnlage mit herrlicher Aussicht und guter Ausrichtung. Die Wegeverbindungen zur Innenstadt sind heute eher vom Autoverkehr dominiert. Die Bebauung im Bereich der Franz-Joseph-Kaserne und dem Raiffeisengelände (ehemaliges Raiffeisen-Agrarzentrum) bietet Potenzial zur Nachverdichtung und Nachnutzung des Bestandes in zentraler Lage.

Perspektivraum Flussraum Drau

Der Bereich südlich der Drau ist geprägt von monofunktionalen Wohngebieten und intensiv landwirtschaftlich genutzten Feldern. Der Zusammenfluss zwischen Isel

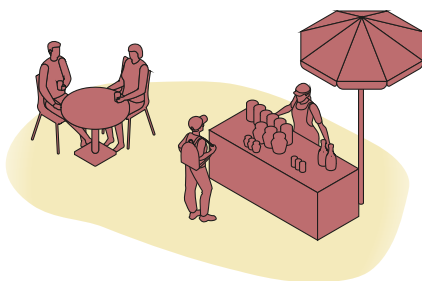
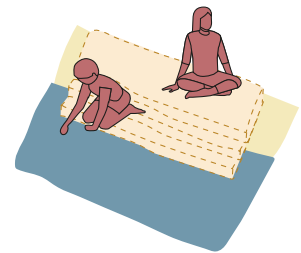
und Drau ist zwar heute schon ein Ort mit Anziehungskraft, das Gebiet ist jedoch weder zugänglich noch bietet es Flächen zur Naherholung.



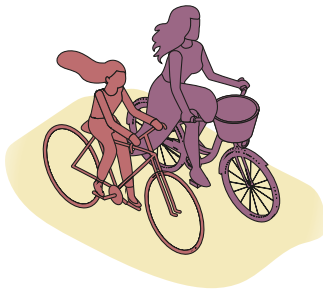
Abb. 51
Blick iselaufwärts
im Fokusgebiet
»Isel und Süd-
hang«

Zukunftsbild 2040

Anna taucht ihre Füße in die **Drau** und genießt den Ausblick. Um sie herum ist einiges los: Kinder spielen und einige Kolleg:innen verbringen ihre Mittagspause beim Zusammenfluss von Drau und Isel. Der neu gestaltete Freiraum hat unterschiedliche Qualitäten, bietet viele Möglichkeiten und ist mittlerweile so viel mehr als nur eine Radwegeverbindung. Die Isel ist nun auf weiter Strecke zugänglich, verschiedene Sitzelemente laden zum Verweilen ein. Eigentlich könnte Anna auch hier draußen arbeiten, das lenkt sie aber zu sehr ab. Sie beschließt, noch ein paar Stunden zu arbeiten und flaniert zurück zum Co-Working-Space am **Bahnhof**, der immer gut ausgelastet ist.



Schon faszinierend, wie sehr sich der Raum um den Bahnhof in den letzten Jahren verändert hat. Unter den Schienen ist die Unterführung immer noch die schnellste Verbindung - oft erzählt ihr ihre Mutter, wie mit dem Umbau des Bahnhofs alles begann und dass Lienz schon immer eine zauberhafte Innenstadt hatte. Gut, dass in den letzten Jahren der Fokus auf die **Innere Peripherie** gelegt wurde. Die Mobilitätswende hat zu einem veränderten Verhalten geführt und in Lienz war man gut darauf vorbereitet, die frei werdenden Flächen sinnvoll nachzunutzen. In der Kleinstadt auch gut ohne Auto auszukommen, ist schon Lebensqualität. Das war auch ein wichtiger Grund für Anna, wieder zurückzukehren - ganz abgesehen davon, dass ihr das Arbeiten im SÜD ALPEN RAUM große Freude bereitet!

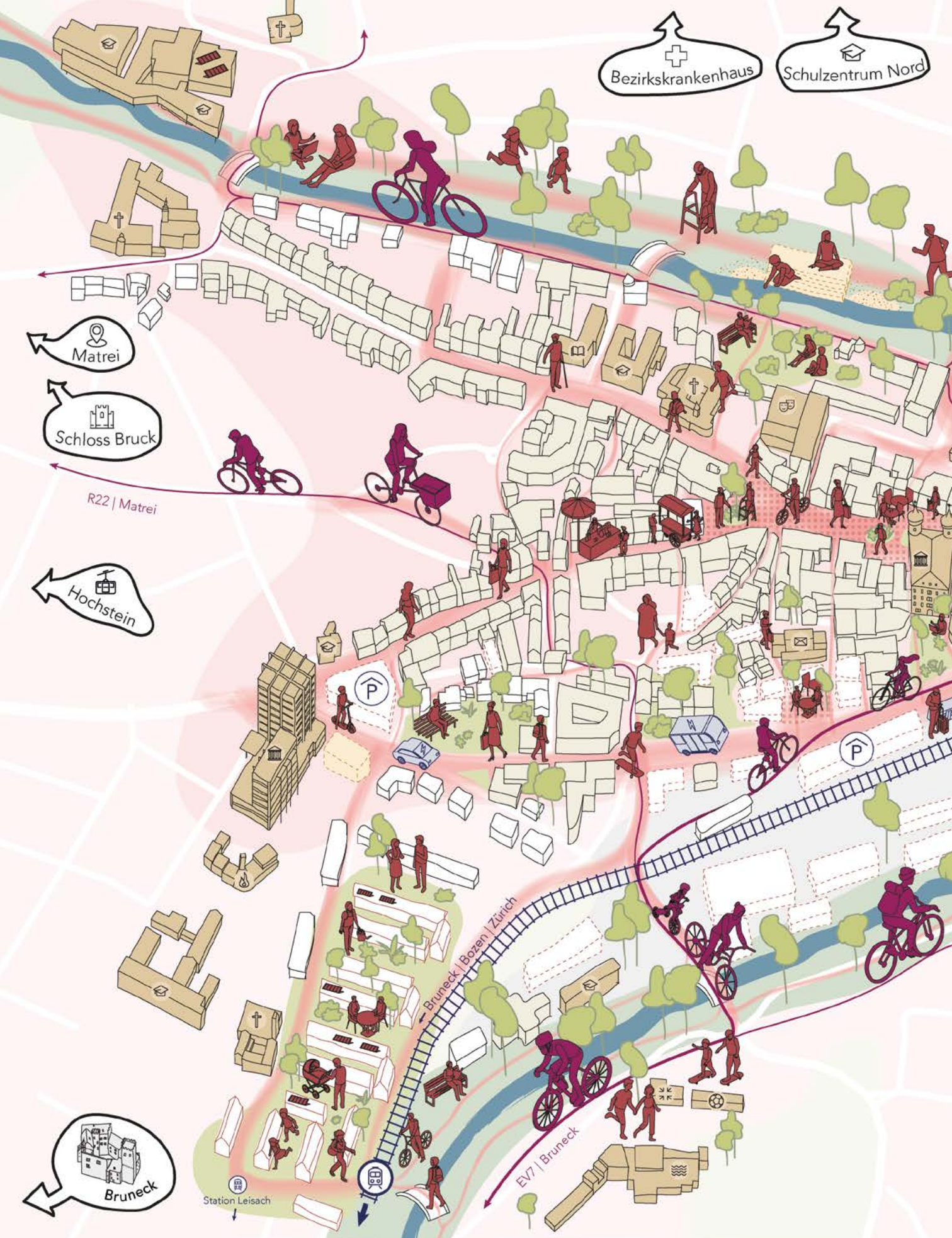


Sie spaziert weiter entlang der **B100** - die bräuchte schon dringend einen neuen Namen. Prompt kommt ihr ihre Kindergartenfreundin Lisi am Cargobike mit den beiden Kids am Shared Space entgegen. Ob sich Anna jetzt schon endlich für eine Wohnung entschieden hat, möchte Lisi wissen. Anna drückt herum und gibt zu, dass sie immer noch überlegt, ob es die **Südtiroler Siedlung** sein soll oder doch der Neubau bei der **Iselmündung**. Schön, die Wahl zu haben. Lisi sagt, dass sie an ihrer Stelle - besonders als Architektin - doch in der Südtiroler Siedlung besser aufgehoben ist, denn da wohnt sie auch, und sie lädt Anna zu einem Blick von innen ein. Gesagt, getan. Anna schnappt sich ein Sharing-Bike und gemeinsam radeln sie los.

Die Naherholungsmöglichkeiten sind hier schon grandios, und auch die achtsame Nachverdichtung und Erneuerung findet Anna besonders gut gelungen. Lisi erzählt, dass in Kürze auch die neue Bahnstation Lienz Süd eröffnet wird, dann hat sie sogar die Wahl zwischen Rad und Zug, um schnell in die Innenstadt zu kommen. Das Fahrplanangebot wurde auch verbessert - es gibt jetzt einen Halbstundentakt und sie kann von hier direkt nach Spittal an der Drau oder Bruneck fahren. Außerdem ist es wirklich angenehm, dass die Bewohner:innen hier sehr durchmischt sind, und Infrastruktur ist auch genug vorhanden. Anna bedankt sich bei Lisi für diesen persönlichen Einblick in den Alltag und verspricht nachzudenken. So viele Möglichkeiten erleichtern die Entscheidung nicht, aber besser als anders ...



Abb. 52
folgende
Doppelseite
Zukunftsbild
Lienz 2040



Bezirkskrankenhaus

Schulzentrum Nord

Matrei

Schloss Bruck

R22 | Matrei

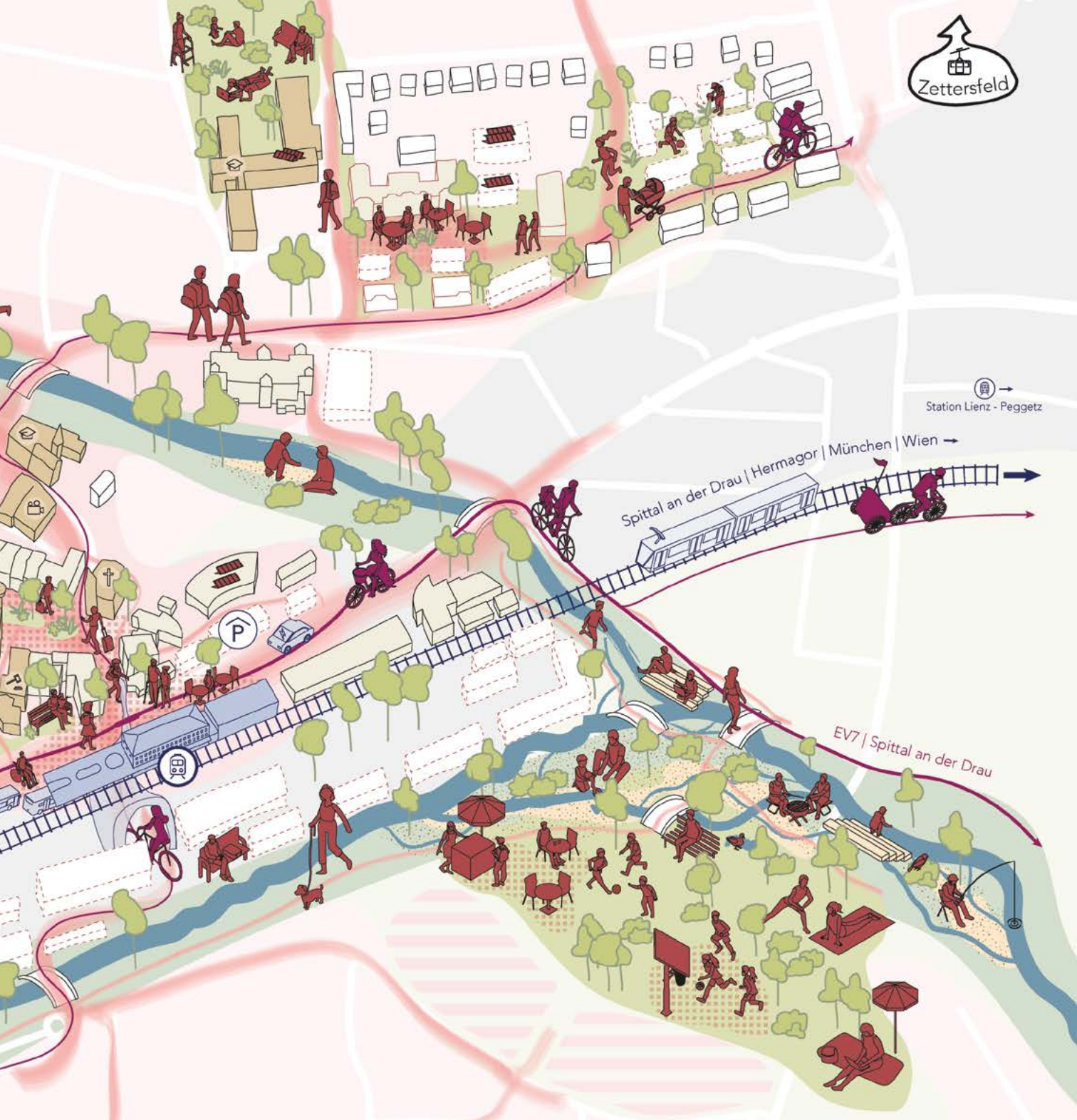
Hochstein

Bruneck

Station Leisach

Bruneck | Bozen | Zürich

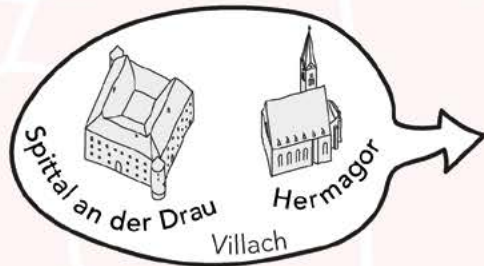
EV7 | Bruneck



Station Lienz - Peggetz

Spittal an der Drau | Hermagor | München | Wien

EV7 | Spittal an der Drau



**Zukunftsbild
Lienz 2040**

Integrierte Innenstadtentwicklung

Die Fokusgebiete und der Perspektivraum stellen die wesentlichen räumlichen Stellschrauben für eine nachhaltige, resiliente Innenstadtentwicklung dar, indem alle regionalen **räumlichen Leitideen** → S. 47 Berücksichtigung finden:

Die Stadt Lienz verfügt derzeit bereits über ein gut funktionierendes Zentrum in der Altstadt. Daher liegt der Fokus der Planung vor allem auf den Rändern der Innenstadt. Die Transformation der Inneren Peripherie um die B100 vom Autoraum zum attraktiven Stadtraum sichert Prioritäten für Fußgänger:innen, den Radverkehr und Mikro-ÖV-Systeme und ist eine Voraussetzung für die **Mobilitätswende**. Ein wichtiger Beitrag zur Förderung der nachhaltigen Mobilität – insbesondere des Fußverkehrs – wird auch in den Bereichen Südhang und Iselufer geleistet. Durch rechtliche (z. B. eine autofreie Zone vor dem Schulzentrum, Begegnungszonen) und gestalterische (z. B. Begrünung, Oberflächengestaltung, Errichtung von Sitzgelegenheiten) Maßnahmen sollen barrierefreie, komfortable und direkte Fußverbindungen forciert werden.

Die Erneuerung und Sanierung in Form von Modernisierung und Nachverdichtung soll in zwei Siedlungen erfolgen: einerseits im Areal der ehemaligen

Franz-Joseph-Kaserne und dem Raiffeisengelände (ehemaliges Raiffeisen-Agrarzentrum), andererseits in der heute bedeutenden Südtiroler Siedlung. So wird die **Bau- und Planungskultur** gefördert – auch durch das Etablieren von Partizipation und den Einsatz städtebaulicher Wettbewerbsverfahren. Durch den Bau einer neuen S-Bahn-Station bei der Südtiroler Siedlung sowie die Verknüpfung mit dem regionalen Radverkehr wachsen Innenstadt und **Tourismus** noch näher zusammen.

Ausgehend vom **Impulsgeber Bahnhof** wird an der Mündung der Isel in die Drau ein attraktiver stadtnaher Wohn- und Naherholungsraum geschaffen. Die Aufwertung des Fokusraums Isel mit der verbesserten Gewässerzugänglichkeit macht **Fluss- und Freiräume erlebbar und naturnah**. Der sorgsame Umgang und die respektvolle Nutzung **regionaler Ressourcen** (z. B. Boden, Wasser, Energie, Biodiversität) sichern die naturräumlichen Qualitäten und tragen zur Bewältigung der Klimakrise bei. Es gibt viel tun: Zu erkennen, zu bewahren und aufzuwerten, was die Region an Natur und Kultur zu bieten hat. So gelingt es, langfristig Vorteile aus den natürlichen Ressourcen zu erzielen. So entsteht hohe Lebensqualität **für alle Generationen**.

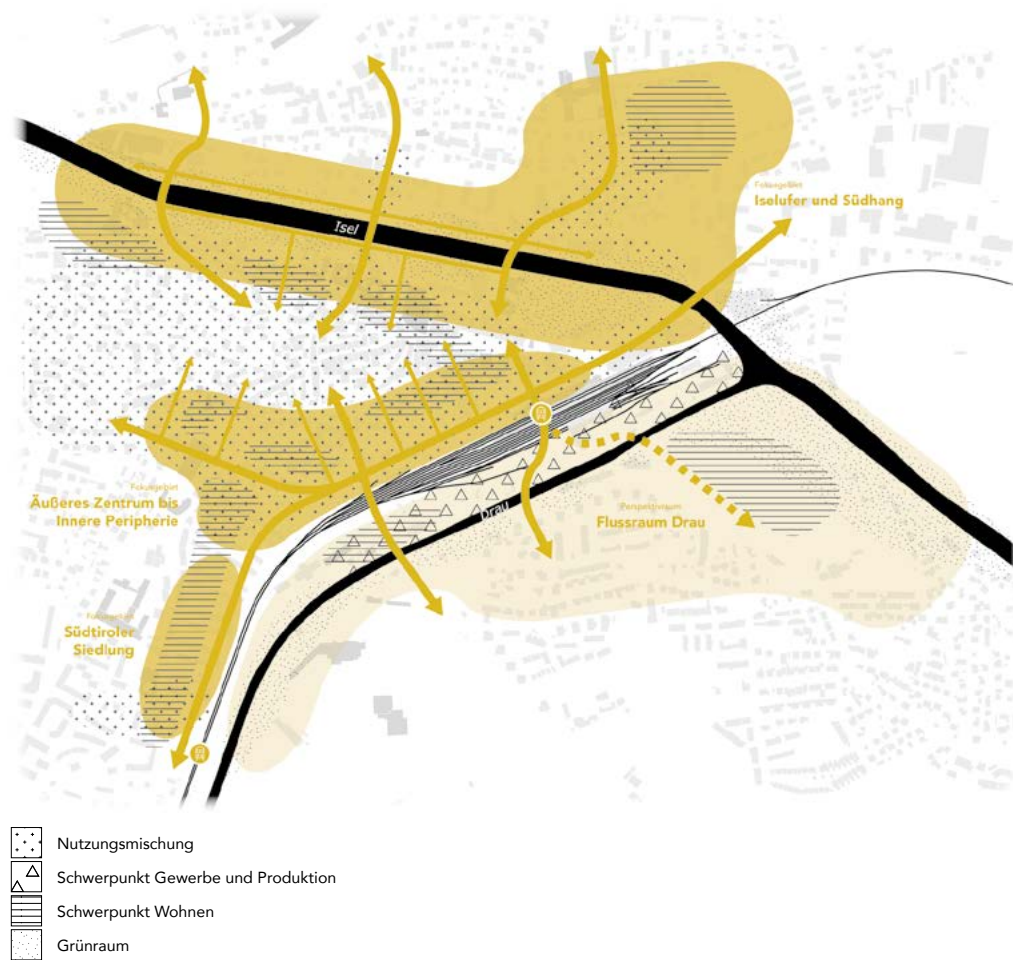


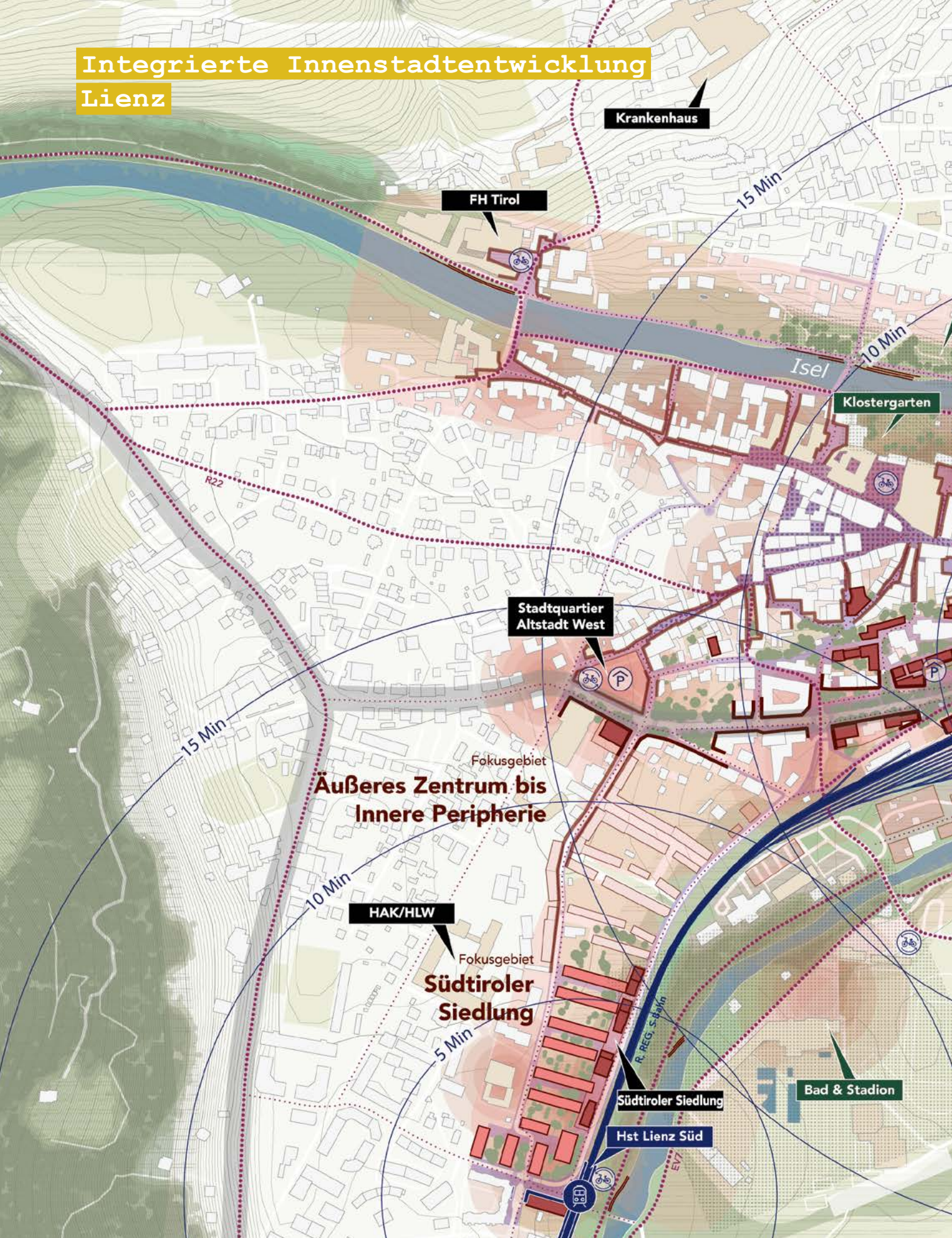
Abb. 53
Schematische
Darstellung
Innenstadt Lienz
2040

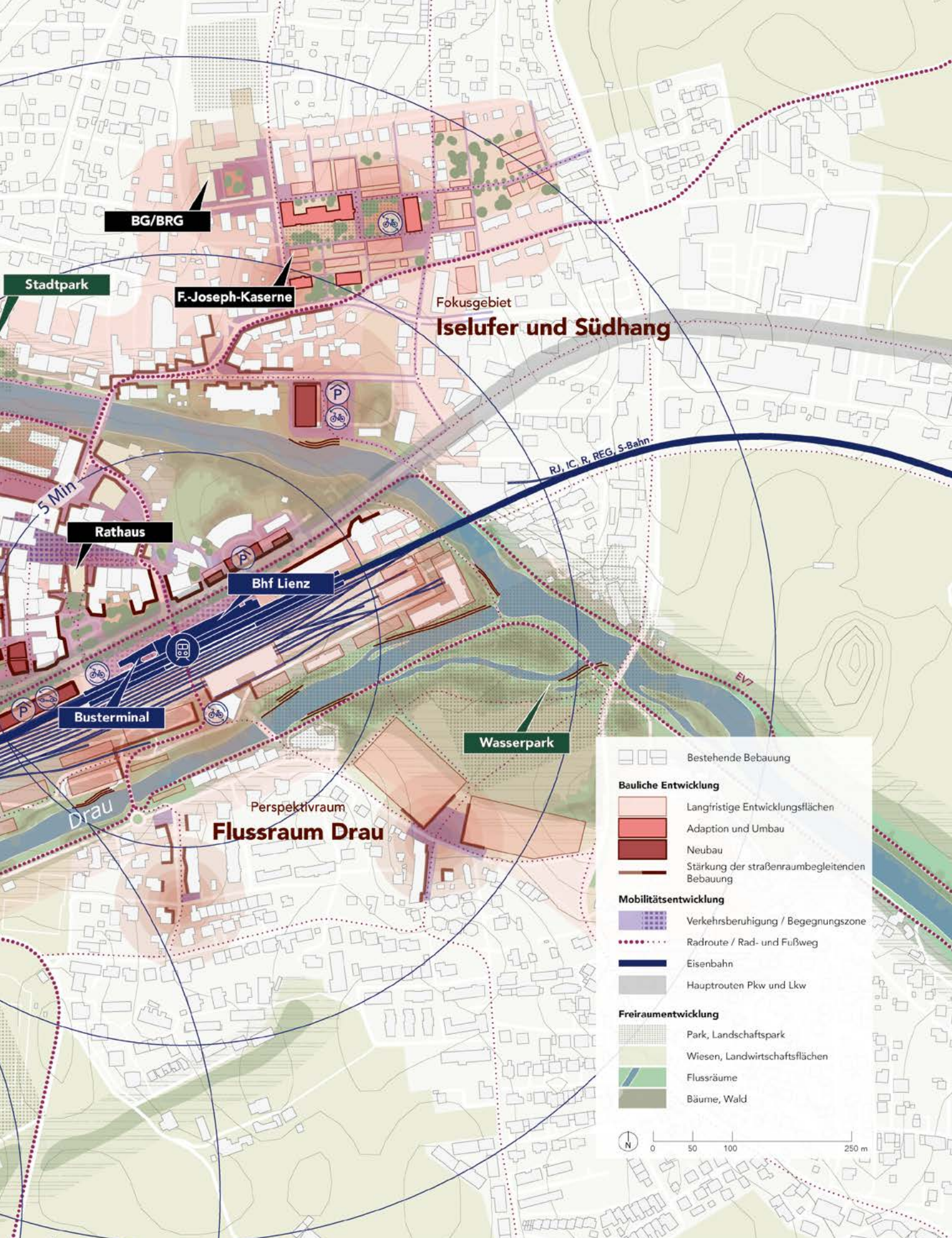
Lienz

Abb. 54
folgende
Doppelseite
Integrierte Innen-
stadtentwicklung
Lienz

Integrierte Innenstadtentwicklung

Lienz





BG/BRG

Stadtspark

F. Joseph-Kaserne

Fokusgebiet

Iselufer und Südhang

5 Min

Rathaus

Bhf Lienz

Busterminal

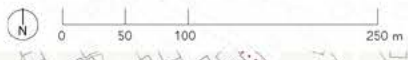
Wasserpark

Perspektivraum
Flussraum Drau

RJ, IC, R, REG, S-Bahn

EV7

-  Bestehende Bebauung
- Bauliche Entwicklung**
-  Langfristige Entwicklungsflächen
-  Adaption und Umbau
-  Neubau
-  Stärkung der straßenraumbegleitenden Bebauung
- Mobilitätsentwicklung**
-  Verkehrsberuhigung / Begegnungszone
-  Radroute / Rad- und Fußweg
-  Eisenbahn
-  Haupttrouten Pkw und Lkw
- Freiraumentwicklung**
-  Park, Landschaftspark
-  Wiesen, Landwirtschaftsflächen
-  Flussräume
-  Bäume, Wald



Fokusgebiet Äußeres Zentrum bis Innere Peripherie

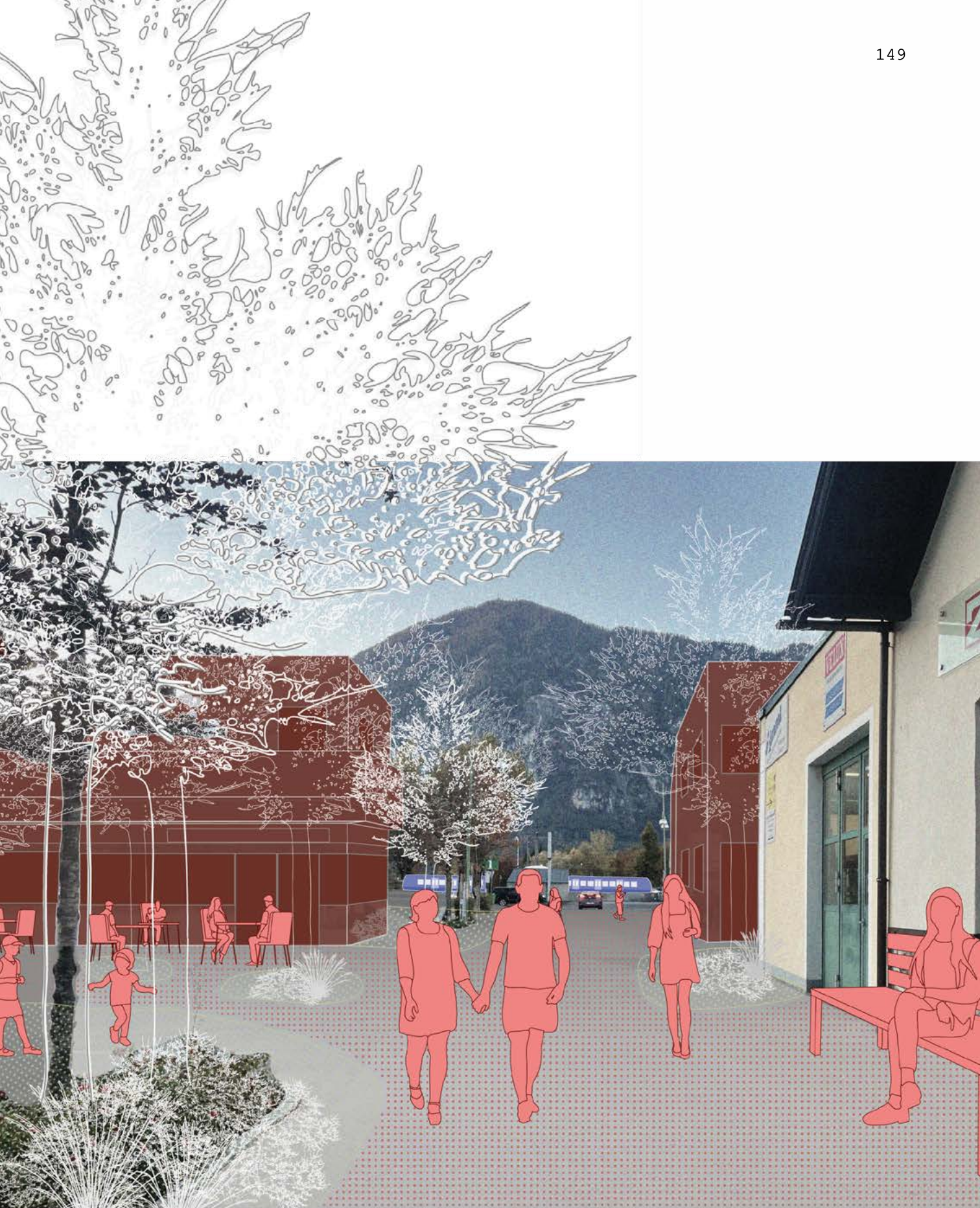
Bahnhof als multifunktionales Mobilitätszentrum

Der neu gestaltete Bahnhof – das Mobilitätszentrum – soll als bereits umgesetztes und regional beachtetes Projekt weitere positive Effekte im näheren räumlichen Umfeld auslösen. Trotz der attraktiven und schnellen Zugangs- und Verbindungsmöglichkeit durch die Unterführung ist auch der Straßenraum an der Tiroler Straße (B100) lebendig: Sharing-Angebote, Bus-Passagier:innen oder Besucher:innen der Einzelhandelsbetriebe beleben den Raum. Aus diesem Grund sollte der Oberflächengestaltung und der Verknüpfung von Bahnhofsvorplatz und Innenstadt zukünftig verstärkt Aufmerksamkeit zukommen – insbesondere durch die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der B100 und der Aufenthaltsqualität am Bahnhofsvorplatz.

Die B100 ist eine räumliche Barriere. Anzumerken ist dabei, dass der Großteil des Verkehrs sogenannter Quell-/Zielverkehr (Binnenverkehr) ist und Transit nur einen kleinen Teil ausmacht. Mit zentralen Parkplätzen (Sammelgaragen bzw. Parkhäusern) an strategischen Orten kann der Verkehr bereits vor der Innenstadt abgefangen werden. Geeignete Standorte

wären in der Nähe des Bahnhofs – diese können zukünftig auch als Park-and-Ride oder als Abstellflächen für Shared Mobility genutzt werden. Mit der Konzentration der Parkplätze in Sammelgaragen bzw. Parkhäusern werden auch Flächen, die derzeit als Oberflächenparkplätze genutzt werden, südlich der Innenstadt frei. Diese Flächen bieten Transformationspotenzial bei gleichzeitig sehr guten Standortbedingungen, unter anderem durch die schon heute gegebene hohe Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr zur Innenstadt.

Ein lokales Sharing-System mit Fahrrädern und Lastenfahrrädern ist zu testen und umzusetzen. Ein Austausch von Shared-Mobility-Expert:innen (z. B. von Hochschulen oder Sharing-Anbieter:innen) mit dem Gemeinderat ist empfehlenswert. Damit im SÜD ALPEN RAUM keine Insellösungen entstehen, ist der regionale Austausch zu diesem Thema zwingend notwendig. Auch die ÖBB sollten in die Konzeption miteinbezogen werden, vor allem Expert:innen aus dem Bereich ÖBB 360°.



Vom Autoraum zum Stadtraum

Die ehemals als Stellplätze genutzten Flächen bieten Potenzial zur stufenweisen baulichen Innenverdichtung bei ausgezeichneter Fuß-, Rad- und ÖV-Erreichbarkeit. Begleitende Maßnahmen zur Begrünung, Entsiegelung und Beschattung sowie die Schaffung von Multifunktionsflächen erhöhen die Aufenthaltsqualität und machen die städtebauliche Attraktivität der Innenstadt auch nach außen hin sichtbar. Die B100 verliert so an räumlicher Dominanz, auch durch die Reduktion der Fahrbahnbreite auf ein gesetzliches Minimum.

Außerdem sollte der Bildung einer urbanen und lebendigen Gebäudestruktur entlang der B100 zukünftig mehr Aufmerksamkeit zukommen. Sowohl die

Ausgestaltung der Erdgeschoßbereiche als auch die bauliche Organisation sind maßgebend für die Attraktivität der aktiven Mobilität und der Aufenthaltsqualität. Dies betrifft vor allem den Raum im Bereich des aktuellen Intersport-Gebäudes: Gebäude sind auf die lokale Parkplatzsituation ausgerichtet, die Verknüpfung zur Innenstadt über den Barbarahof bietet großes Potenzial.

Kurze Fuß- und Radverbindungen – die zurzeit teilweise auch schon bestehen – sollten im Rahmen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung nachhaltig gesichert und erweitert werden. Die bessere Integration des regionalen Radwegs in die Innenstadt über die B100 trägt weiter zur Transformation zur Multimodalität bei.

Diskurs und Wettbewerb zur Qualitätssicherung

Über die Zukunft des Fokusgebiets und über die schrittweisen Veränderungen entlang der B100 sollte ein breiter öffentlicher Diskurs gestartet und geführt werden, denn Voraussetzung für die städtebauliche Qualitätssicherung und die gesellschaftliche Akzeptanz ist Bürger:innenbeteiligung über geeignete Partizipationsformate. Die Ergebnisse dieses Diskurses können die Grundlage für ein vertiefendes Planungsverfahren bilden. In diesem kann eruiert werden, wie die Resultate des Partizipationsverfahrens freiräumlich und baulich unter Einbeziehung des Bestandes umgesetzt werden können.

Ein solches Verfahren kann ein interdisziplinärer (Landschaftsgestaltung, Architektur, Mobilität, Raumplanung etc.) Ideenwettbewerb sein. Dieses Verfahren muss von einer professionellen Moderation

organisiert und begleitet werden. Alternativ könnten auch innovative Verfahren wie die sogenannte Testplanung zum Einsatz kommen: Diese bietet sich für sehr offene, strategische Fragestellungen, in denen noch Randbedingungen geklärt werden müssen, an. Sie zeichnet sich durch eine kleine Zahl an teilnehmenden Teams, aber dafür einen intensiven Dialog während der Bearbeitung aus. Die Testplanung eignet sich, um schnell und mit überschaubarem Aufwand einen Überblick über Lösungsmöglichkeiten zu erhalten, die die Teams parallel bearbeiten. Ziel ist nicht die Auslobung eines siegreichen Beitrags, sondern Grundlagen zu erhalten, die zum Beispiel in einem weiterführenden Architekturwettbewerb oder in einem Masterplanverfahren verwendet und verfeinert werden können.

Fokusgebiet Südtiroler Siedlung

Modernisierung und Nachverdichtung

Die Bau- und Planungskultur im SÜD ALPEN RAUM inkludiert den Einsatz bestandsfreundlicher und flächensensibler Leitbilder bzw. Strategien. Die Nachnutzung – also die Modernisierung bei gleichzeitiger Nachverdichtung – bestehender Stadtteile wird auch bei der Südtiroler Siedlung angewandt. Dies reduziert den Ressourcenverbrauch durch Neubau (Stichwort CO₂-Bilanz), minimiert gleichzeitig den Flächenverbrauch und schützt den vorhandenen Baum- und Freiraumbestand.

Die Attraktivierung könnte durch Fassadenbegrünungen, Schaffung von individuellen Freiräumen, wie Balkonen oder Terrassen, Dachgeschoßausbauten etc., erfolgen. Im Planungsprozess ist auch die Anwendung von partizipativen Methoden unbedingt anzustreben – nur so kann das Projekt von Beginn an Akzeptanz bei den Bewohner:innen finden.

Die Weiterentwicklung und Erneuerung einer Bestandssiedlung ist eine komplexe

Aufgabe und für einen klassischen architektonischen Realisierungswettbewerb nur bedingt geeignet, da die Aufgabenstellung vorab zu wenig klar definiert werden kann. Daher wird empfohlen, ein dialogisches Verfahren zu wählen, in dem diverse Büros parallel die Aufgabe bearbeiten. In mehreren Runden stellen die Büros ihre Vorschläge einer – unter anderem mit Fachleuten besetzten – Jury vor. Durch diesen Austausch zwischen Auftraggeberin und Büros kann die Fragestellung im Lauf des Verfahrens weiterentwickelt und verfeinert werden. Abschließend werden die Vorschläge anhand vorab definierter Beurteilungskriterien durch die Jury verglichen. Die Büros erhalten eine Entschädigung für ihren Aufwand und das siegreiche Büro kann mit der Realisierung des Projekts beauftragt werden – und so das Ergebnis direkt nach der Durchführung in Umsetzung gehen.

Lienz Süd – mehr als nur eine S-Bahn-Station

Die Lage der Südtiroler Siedlung direkt an der Pustertalbahn legt die Errichtung einer neuen Bahnstation nahe. Die Haltestelle Lienz Süd attraktiviert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und schafft regionale Vernetzung sowie quasi eine Stadtbahn. An der Haltestelle selbst sollten auch Shared-Mobility-Angebote geschaffen werden. Hier sollte das durch die Neugestaltung des Lienzener Bahnhofs sowie die Errichtung der Haltestelle Lienz Peggetz gewonnene Know-how genutzt werden und schon frühzeitig Kontakt mit relevanten Akteur:innen (Eigentümer:innen, ÖBB etc.) aufgenommen werden. Zudem sollte mit dem Tiroler und Kärntner Verkehrsverbund eine Diskussion über das Betriebskonzept bzw. das Fahrplanangebot gestartet werden. Ziel ist die Einbindung der Züge aus dem Pustertal bzw. aus dem Drautal (Spittal-Millstätter See–Villach) jeweils über Lienz hinaus

bis zu einer geeigneten Wendemöglichkeit (z. B. Thal bzw. Dölsach). So könnte sehr kostengünstig das Fahrplanangebot an der neuen Station Lienz Süd und auch in Lienz Peggetz von einem derzeitigen Stundentakt auf einen Halbstundentakt verdichtet werden.

Auch die Umsetzung eines lokalen Mobilitätskonzepts im Quartier Südtiroler Siedlung ist empfehlenswert, um der Schnittstelle zwischen Wohnen und Mobilität mehr Bedeutung zukommen zu lassen: Barrierefreie und überdachte Radabstellanlagen, Sharing-Fahrzeuge, attraktive Fußwegeverbindungen, ein reduzierter Stellplatzschlüssel – all dies fördert den Umstieg weg vom eigenen Pkw.

Im Rahmen einer qualitätsvollen Nachverdichtung ist eine Mischnutzung vorgesehen, um die Versorgungssicherheit im Gebiet zu erhöhen und Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen.

Fokusgebiet Iselufer und Südhang

Gemütlich oder flott entlang der Isel?

Der Isel kommt in der Strategie zur Anpassung der Stadt an die Klimakrise enorme Bedeutung zu. Um den Flussraum selbst besser zu integrieren, sollten die Zugangsmöglichkeiten stark verbessert werden – natürlich unter Beibehaltung des Hochwasserschutzes. Ideen hierzu können Referenzbeispiele, Erfahrungsaustausch und die regionale Vernetzung liefern, ebenso ist die Kontaktaufnahme mit unabhängigen Expert:innen, z. B. aus Hochschulen, zu empfehlen. Relevante Flächen sollten frühzeitig im Rahmen der Flächenwidmung als Grünraum gesichert werden.

Entlang beider Iselufer werden Räume für die aktive Mobilität geschaffen: Schon jetzt besteht am nördlichen Iselufer – der Sonnenseite – ein Spazierweg mit Kinderspielplätzen und Verweilmöglichkeiten. Diese Gemütlichkeit sollte für dieses

Iselufer beibehalten und ausgebaut werden: Zugänge zum Fluss bieten weitere attraktive, konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Hochwertige Stadtmöbel inklusive Tischen ermöglichen es, im Homeoffice zwischendurch eine Aufgabe oder ein Online-Meeting auch im Freien zu erledigen. Die Spielflächen für Kinder sollten weiter ausgebaut und attraktiviert werden.

Im Gegensatz zum gemütlichen Ufer nördlich der Isel ist südlich der Isel Raum für schnellere aktive Mobilität vorgesehen: Ein baulich getrennter Fuß- und Radweg bietet auf der Schattenseite schnelles Vorankommen, ohne verweilende Passant:innen zu stören. Der Pkw-Verkehr spielt hier keine Rolle mehr. Die Durchwegung zur Innenstadt ist durch zahlreiche Fuß- und Radwegeverbindungen gegeben.

Vorrang für Fuß- und Radverkehr!

Parallel zum südlichen Iselufer wird der Pkw-Verkehr auch in der Schweizergasse auf ein Minimum reduziert. So entsteht eine weitere attraktive Fuß- und Radverbindung, die bei der Pfarrbrücke und dem Campus Technik Lienz mit der flotten Isel-Schattenseite und der gemütlichen Isel-Sonnenseite zusammentreffen. Diesem Treffpunkt der unterschiedlichen Verbindungen mit der überregional bedeutsamen Bildungseinrichtung sollte zukünftig viel Aufmerksamkeit für weitere

Entwicklungen und Maßnahmen zukommen. Um Straßenräume umzubauen und zu attraktivieren, sind vorbereitend flexible, temporäre und kostengünstige Interventionen (Tactical Urbanism) möglich, wie z. B. Straßenmobiliar aus regionalem Holz auf Parkplätzen, temporäre Sperren für den Pkw-Verkehr, mobile Begrünung, beispielsweise mit Pflanztrögen, Aufenthaltszonen auf (ehemaligen) Pkw-Flächen. Dies ersetzt zwar langfristig nicht den Umbau der Straße, hilft aber das Mobilitäts-

verhalten zu ändern. Freiräume und öffentlicher Raum stehen der Bevölkerung zur Verfügung und laden zum Verweilen ein. Außerdem könnte hier mit dem Cam-

pus Technik zusammengearbeitet werden, um beispielsweise temporäre Nutzungen für den Lehrbetrieb im öffentlichen Raum zu organisieren.

Einzigtiger Naturraum Iselmündung

Im Bereich der Mündung der Isel in die Drau soll ein weiterer naturnaher und urbaner Freiraum geschaffen werden. Dazu zählen die Zugänglichkeit des Flussraums, beispielsweise über begehbare Hochwasserschutzlemente, und eine entsprechende Parkgestaltung. Die Durchlässigkeit entlang beider Iselufer sollte mittelfristig weiter verbessert werden. Kurzfristig ist eine bessere Anknüpfung der Iselmündung an das Bahnhofsareal zu prüfen und umzusetzen – z. B. durch breitere Zugangswege für den Fuß- und Radverkehr. Auch die Beschilderung und Wege-

führung vom Bahnhof und der Innenstadt zur Grün- und Flusslandschaft entlang der Isel bedürfen einer Verbesserung.

Zur Qualitätssicherung, zur optimalen Nutzung, bestmöglichen Vernetzung und potenziellen Erweiterung der vorhandenen Grün- und Freiräume sollte ein Grün- und Freiraumfachkonzept in Auftrag gegeben werden. Dieses basiert auf einer fundierten Freiraumkartierung und hat das Ziel, eine lückenlose Freiraumversorgung auf unterschiedlichen Maßstabsebenen zu garantieren.

Sonniger Südhang – gut erreichbar mit dem Rad und zu Fuß

Am Lienzener Südhang sind nahe zur Innenstadt verschiedene wichtige Einrichtungen angesiedelt: Schulzentrum, Krankenhaus, aber auch etliche größere Wohnanlagen neben frei stehenden Einfamilienhäusern. Durch die Hanglage und Orientierung Richtung Süden sowie die Nähe zur Innenstadt bieten die Flächen optimale Standortfaktoren. Zukünftig gilt es, hier neben der Erschließung für den Autoverkehr auch einfache, leicht auffindbare und vor allem begrünte und beschattete Verknüpfungen für den Fuß- und Radverkehr herzustellen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und anderen

Elektrofahrzeugen wie Scootern wird die Hanglage auch für die aktive Mobilität kein Problem mehr sein.

Am Südhang findet sich auch das Areal des ehemaligen Raiffeisen-Agrarzentrums und der Franz-Joseph-Kaserne mit ihren denkmalgeschützten Gebäuden. Das Areal bietet sich aufgrund der eingangs beschriebenen Standortqualitäten für städtebauliche Maßnahmen an. In Abstimmung mit Expert:innen des Denkmalschutzes soll ein Konzept zur Nachnutzung der Gebäude mit einer entsprechenden bzw. adäquaten Nutzung (z. B. für Wohnzwecke oder als Grätzelhotel) erarbeitet werden.

Teil des Entwicklungsareals ist auch ein landwirtschaftliches Gebäude (Teil des ehemaligen Raiffeisen-Agrarzentrums), für welches z. B. über ein Bürger:innen-beteiligungsverfahren Nutzungsmöglichkeiten ausgelotet werden – etwa als Kindergarten oder Veranstaltungshalle. Die lockere Bestandsbebauung könnte darüber hinaus mit quartiersverträglichen Neubauten nachverdichtet werden. Die bereits jetzt als Trampelpfade vorhandene Durchwegung soll im Rahmen eines Durchwegungskonzeptes in die planerischen Überlegungen integriert und erweitert werden – auch mit entsprechender Radinfrastruktur (Abstell- bzw. Lademöglichkeiten für E-Bikes etc.). Vor der Kaserne könnte eine kleine Platzsi-

tuation entstehen, die mit konsumfreien Aufenthaltsmöglichkeiten in Kombination mit gastronomischer Fläche das gesamte Quartier aufwertet.

Nördlich des Gymnasiums gibt es eine Freifläche (derzeit ausgewiesen als Wiese/Acker), die als Park für die umliegenden Wohnsiedlungen und für die Schüler:innen umgestaltet werden könnte. Der Wunsch eines Parks an diesem Standort wurde in einem Jugendbeteiligungsverfahren bereits an die Stadt herangetragen. Hier sollten jedenfalls rechtzeitig die lokalen Jugendorganisationen in den Planungsprozess eingebunden werden. Mit dieser Fläche kann es auch gelingen, die Grünverbindung zwischen Innenstadt und Südhang zu stärken.

Perspektivraum Flussraum Drau

Zukunftstaugliche Durchmischung

Bahnhofsnähe, Radschnellverbindung, zugänglicher Fluss- und Naturraum: Der Perspektivraum entlang der Drau bietet höchste Standortqualität. Auf den Flächen südlich des Bahnhofs könnte in fußläufiger Erreichbarkeit aus dem Zentrum ein Gewerbe- und Produktionsgebiet entstehen, das jene essenziellen Funktionen für Lienz erfüllt, die in der Vergangenheit an den Stadtrand ausgelagert wurden.

Um die Wohngebiete südlich der Drau zu einem durchmischten Quartier weiterzuentwickeln, bedarf es einer Ansiedlung von Nahversorgern, sozialer Infrastruktur und einer qualitätsvollen Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Mittelfristig

könnten, in Abhängigkeit des Bedarfs, ausgewählte, derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen bei den Überlegungen zu städtebaulichen Erweiterungen der Stadt Lienz eine Rolle spielen.

Aufgrund der Nähe des Areals zur einzigartigen Landschaft rund um die Mündung der Isel in die Drau ist es anzustreben, etwa zwei Drittel für Natur- und Freiräume sowie öffentliche Räume vorzubehalten und ein Drittel einer verdichteten Bebauung mit Mischnutzung zuzuführen. Jedenfalls notwendig ist auch hier ein geeignetes Wettbewerbsverfahren mit frühzeitigen und begleitenden Partizipationsprozessen.

Ideenspeicher

Über die in der integrierten Innenstadtentwicklung beschriebenen Interventionen hinaus wurden im ISEK⁴-Prozess konkrete Ideenskizzen gesammelt. Sie ergänzen auf lokaler und regionaler Ebene die ISEK⁴-Strategie und zeigen mögliche Ansätze für die Umsetzung des ISEKs auf. Der Ideenspeicher ist eine Sammlung von Ideen, die jederzeit erweitert werden kann und soll. Die Stärke der zusammengetragenen Ideenskizzen liegt darin, dass viele der Ideen durch zivilgesellschaftliches Engagement umgesetzt werden können und sollen. Das entlastet in Zeiten knapper Gemeindebudgets die Städte sowohl organisatorisch als auch finanziell und fördert gleichzeitig die Teilhabe der Bürger:innen an ihrer Stadt. Der Ideenspeicher soll als Inspirationsquelle für engagierte Menschen dienen, die die Zukunft von Lienz und vom SÜD ALPEN RAUM mitgestalten wollen.

Die Ideenskizzen wurden im Rahmen einer Werkstatt vor Ort mithilfe des Canvas-Ansatzes (einer Methode, die in der Wirtschaft zur Visualisierung, Strukturierung und Diskussion von künftigen Geschäftsmodellen angewendet wird) entwickelt. Die Steuerungsgruppen waren eingeladen, für die Ideenskizzen die folgenden Punkte so weit wie möglich zu erarbeiten:

- _ Beschreibung/Ziel der Idee
- _ Wie die Idee die Zukunft verändert
- _ Ergebnis
- _ Team
- _ Zielgruppe(n)
- _ Zeitperspektive

Darüber hinaus war die Überlegung, ob und inwiefern es sinnvoll wäre, die Idee nicht nur für die eigene Stadt, sondern in Zusammenarbeit mit anderen Städten oder sogar als Region umzusetzen, ein weiterer wesentlicher Punkt. Zudem wird bei den neuen Vorschlägen mit dem Hinweis auf jeweils zuordenbare räumliche Leitideen die Einbettung in die ISEK⁴-Strategie aufgezeigt. Die Ideenskizzen wurden im Nachgang vom ISEK⁴-Bearbeitungsteam, wo es nötig war, noch ergänzt und nachgeschärft.

Die Grafik auf der folgenden Doppelseite zeigt die Ideenskizzen für Lienz in einer Übersicht. Dabei sind diese nach zwei Achsen geordnet. Auf einer zeitlichen Achse wird unterschieden, ob die Ideen kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden sollen. Auf der anderen Achse ist ersichtlich, ob die Ideenskizzen vorrangig nur in bzw. für Lienz umgesetzt werden sollen oder ob eine mehr oder weniger umfangreiche Kooperation in der Region anzustreben ist. Ideen, die nur als regionale Maßnahmen sinnvoll umgesetzt werden können, sind im Kapitel »Regionaler Ideenspeicher« → S. 214 dokumentiert. Ergänzt werden die Ideenskizzen in der Grafik durch Umsetzungsvorschläge des Forschungsteams, die sich aus der integrierten Innenstadtentwicklung bzw. den räumlichen Fokusgebieten und dem Perspektivraum ergeben haben.

Die für die Stadt Lienz ausgearbeiteten Ideenskizzen beziehen sich auf die Nutzung des öffentlichen Raums, Ansätze für innovatives Wirtschaften und Arbeiten sowie den Umgang mit Leerstand. Außerdem wurden Ideen für die ganze Region

entwickelt, die eine Verbesserung der Lebensqualität im SÜD ALPEN RAUM anstreben. Alle Ideenskizzen sind im Detail im Kapitel »Gesammelte Ideenskizzen« → **S. 248** dokumentiert.



Abb. 56
Übersicht Ideen-
speicher Lienz

L01 **Gründer:innenzentrum**

Gründer:innenzentrum mit digitaler Infrastruktur, Schaffung einer Anlaufstelle mit Unterstützung in Form von Know-how für Start-ups im SÜD ALPEN RAUM

L08 **Parkraumkonzept mit Schwerpunkt Sammelgaragen**

Die Bündelung des ruhenden Pkw-Verkehrs in Sammelgaragen schafft auf attraktiven innenstadtnahen Flächen Platz für andere Nutzungen mit städtebaulichem Mehrwert.

L09 **Aufenthaltsqualität Isel**

Durch den Einsatz innovativer Hochwasserschutzbauten könnten Schutzwirkung und Zugänglichkeit kombiniert werden.

L10 **Grünoase Iselmündung**

Im Bereich der Mündung der Isel in die Drau soll der naturnahe Charakter mit urbanen Freiraumqualitäten aufgewertet werden.

L01 Nummer der Ideenskizze der Stadt Lienz (L)

Ideenskizze wurde vorgeschlagen von ...

L ... der Steuerungsgruppe der Stadt Lienz

⚙️ ... dem Forschungsteam

L11 **Haltestelle Lienz Süd**

Begleitend zur Inwertsetzung der Südtiroler Siedlung soll ein neuer (kleiner) Mobilitätshub an der Bahn entstehen. Die Ausweitung des Fahrplanangebots mittels Durchbindung der S1/S2 wäre zu prüfen.

L12 **Testplanung Innere Peripherie**

Durch eine sanfte Nachverdichtung und die Schaffung städtebaulicher Identität im Gebiet zwischen Bahn und Innenstadt entsteht in Innenstadtnähe ein attraktives Stadtquartier.

Spittal an der Drau

Steckbrief

Staat	Österreich
Bundesland	Kärnten
Gemeindefläche	4.852 ha ¹
Seehöhe	560 m. ü. A. ²
Flüsse	Lieser, Drau
Hausberge	Goldeck, Hochgosch, Tschiernock
Einwohner:innen	15.151 Personen (2021) ³
Bevölkerungsentwicklung	leicht abnehmend (2022) ³
Entfernung vom Burgplatz zum Bahnhof in Gehminuten	10 Minuten ⁴
Erwerbpendler:innen pro Tag	7.153 Personen pendeln in die Stadt hinein (2020). ⁵ 2.938 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2020). ⁵
Bildungspendler:innen pro Tag	1.979 Personen pendeln in die Stadt hinein (2020). ⁵ 354 Personen pendeln aus der Stadt hinaus (2020). ⁵
Nächtigungen pro Jahr	51.663 (2020) ⁶

¹ Statistik Austria (2020): Blick auf die Gemeinde Spittal an der Drau. Fläche und Flächennutzung bzw. Bevölkerungsdichte. <https://www.statistik.at/blickgem/G0101/g20635.pdf> (23.12.2022).

² Land Kärnten (2022): Gemeinden. Stadtgemeinde Spittal an der Drau. <https://www.ktn.gv.at/Verwaltung/Gemeinden/Gemeinde?key=20635> (23.12.2022).

³ Statistik Austria (2022): Blick auf die Gemeinde Spittal an der Drau. Bevölkerungsentwicklung 1869–2022. <https://www.statistik.at/blickgem/G0201/g20635.pdf> (23.12.2022).

⁴ Eigene Berechnung.

⁵ Statistik Austria (2022): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020 – Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie. Gemeinde Spittal an der Drau. <https://www.statistik.at/blickgem/ae2/g20635.pdf> (23.12.2022).

⁶ Statistik Austria (2022): Blick auf die Gemeinde Spittal an der Drau. Übernachtungen. <https://www.statistik.at/blickgem/G0803/g20635.pdf> (23.12.2022).

Situationsbeschreibung 2022

Das Zentrum von Spittal an der Drau ist mondan. Das **Schloss Porcia** - ein Renaissancebau im Stil eines italienischen Palazzos - nimmt die Mitte ein. Man könnte fast glauben, dass hier der Süden beginnt. Richtung Westen erstreckt sich der **Stadtpark** mit allem, was dazugehört: ein Brunnen, ein Salettl und viel alter Baumbestand. Nur die Terrasse des Schlosscafés ist leider verwaist. Schön wäre es, hier für einen entspannten Kaffee zu verweilen - vielleicht ja irgendwann in der Zukunft. Ich halte Ausschau nach einer Alternative und werde gleich am **Burgplatz** fündig.

STADTPARK



RATHAUSPLATZ

Ein sehr stylisches Café mit großem Gastgarten. Mir hüpft fast die Tasse aus der Hand, als ein 18-Tonnen-Lkw um die Kurve donnert. Es geht Schlag auf Schlag, schon kommt der Nächste. Das gibts im Stadtkern heutzutage nur noch selten. Na gut, dann eben Lkw zählen zur Unterhaltung. Nach der kleinen Stärkung breche ich Richtung Norden auf. Hinter dem **Rathaus** wurde mit Bedacht und Fokus auf den öffentlichen Raum die Bebauung umgestaltet. Gut gelungen, aber leider doch etwas versteckt. Es ist nicht gerade viel los, ein Kontrast zum restlichen Zentrum.



NEUER PLATZ

Ich gehe zurück zum **Neuen Platz**. Auch hier dominiert der Durchzugsverkehr und die Aufenthaltsqualität hält sich in Grenzen. Ist wohl nicht so die Straße zum Flanieren, aber genau das ist doch der Süden. Potenzial hat der Platz jedenfalls, aber mit der aktuellen Verkehrsorganisation wäre wohl jede Umgestaltung vergebene Liebesmüh. Einzelhandel und Gastronomie sind vorhanden, haben aber zu kämpfen. Nur das Porcia Center funktioniert einfach nicht – es fällt unter die Kategorie »Dead Mall«. Mein Weg führt mich die Brückenstraße hinab in Richtung Lieser. Auch hier bietet sich das gewohnte Bild: Geschäfte und Verkehr, dazwischen Blumentröge und Sitzbankerl.

Nach der Engstelle am alten Stadttor ändert sich das Raumbild schlagartig – die Urbanität nimmt massiv ab. Der Leerstand dominiert, und auch die Gehsteige werden viel schmaler. Vorstadt eben – schnell ist die Transformation gegangen. Am Horizont taucht die Brücke über die Lieser auf – wo ist denn jetzt die **Fachhochschule**? Die Lieser hat ein wunderbar begrüntes Flussbett, das aber leider weder für Fußgänger:innen noch für Radfahrer:innen zugänglich ist. Die müssen alle über die stark befahrene Bundesstraße, wenn sie ins Zentrum wollen. Ich überquere den Fluss und da ist sie ja, die Fachhochschule. Jetzt wäre ich fast vorbeigelaufen – so nah beim Zentrum und doch im Stadtbild kaum präsent.

FACHHOCHSCHULE

Ich gehe wieder zurück über den Fluss und biege in Richtung **Bahnhof** ab. Mal sehen, was es hier noch zu entdecken gibt. Das Stadtbild wandelt sich stark, hin zu einer fast dörflichen Atmosphäre. Einfamilienhäuser mit Gärten, die Wäsche hängt auf der Leine. Die Straßen sind schmal und unübersichtlich. Es geht bergauf und bergab. Dann der nächste Bruch - von kleinteiliger Bebauung zu Gewerbegebäuden und größeren Strukturen. Die Verkehrsflächen sind auch hier wieder sehr großzügig - nur die Gehsteige nicht.

Es reihen sich die unterschiedlichsten Funktionen aneinander - Gewerbe, Handel, Dienstleistung -, unterbrochen wird die Abfolge nur von Leerständen wie dem alten Schwimmbad. Alles scheint gut erreichbar zu sein - mit dem Auto. Ich halte weiter auf das **Goldeck** zu und hoffe, nicht die Orientierung zu verlieren. Der Hausberg liegt nahe an der Stadt - das ist schon eine besondere Qualität. Zum **Millstätter See** ist es ja auch nicht weit - zumindest mit dem Auto. Ich entdecke einen Wegweiser zum Bahnhof. Jetzt wird es richtig ungemütlich. Ich bekomme große Lust, hier wie Ursus Wehrli zusammenzuräumen. Die Nutzungen sind bunt gemischt und wahllos aneinandergereiht. Ich bin mir nicht sicher, ob die Bewohner:innen hier wirklich so kurze Wege haben. Auch die urbane Qualität ist überschaubar. Endlich erreiche ich den Bahnhof. Die Sonne scheint und der **Südtiroler Platz** mit seiner großen Asphaltfläche hat sich gut aufgeheizt. Es ist ausreichend Platz für Busse, Taxis und Fahrzeuge aller Art. Dass es keine Aufenthaltsbereiche gibt, ist bei dem Klima verschmerzbar. Hier will ich nicht länger verweilen und wende mich wieder der schönen Seite Spittals zu.



INNERE PERIPHERIE

BAHNHOF

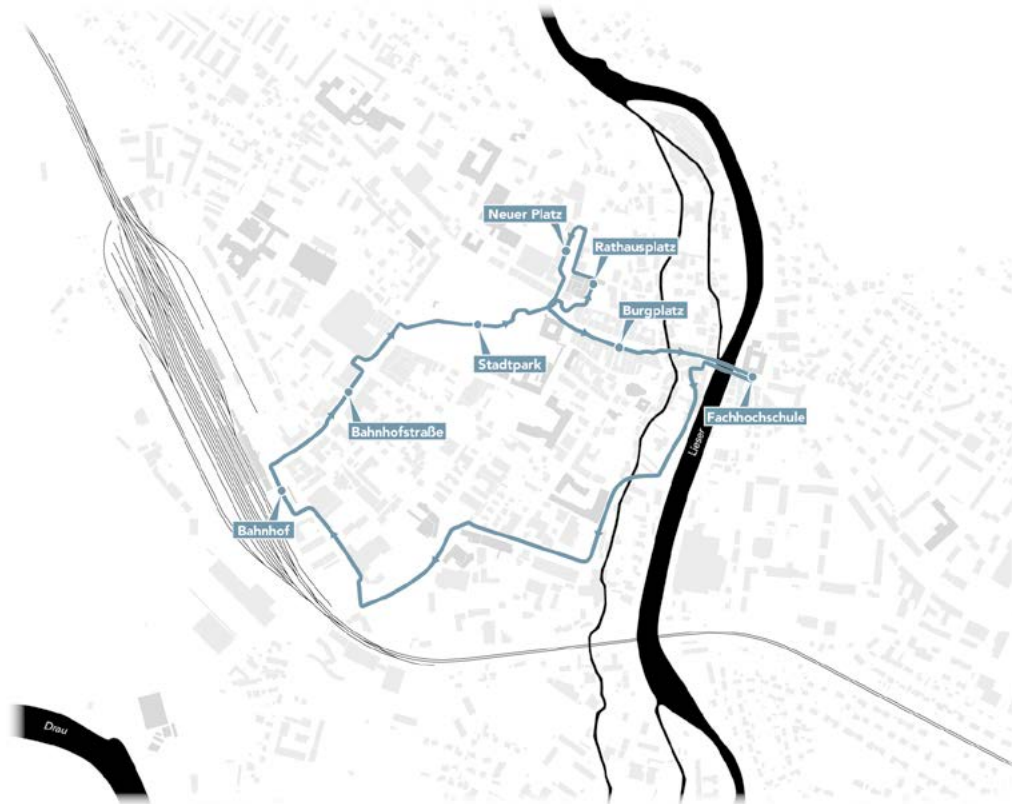


Abb. 57
4.337 Schritte
durch Spittal an
der Drau

BAHNHOFSTRASSE

Über die **Bahnhofstraße** gehts zurück in Richtung Schloss. Vorbei an Gastronomie und Handel – die Bahnhofstraße ist eigentlich nichts Besonderes. Ein paar Bäume und ein Mix aus Alt und Neu. Allerdings kaum Schwerverkehr – das ist vielleicht der größte Unterschied. Auch hier gibt es ein innerstädtisches Einkaufszentrum, das augenscheinlich recht gut geht. Der **Stadtpark** ist wieder in Sichtweite und lädt mich zum Verweilen ein. Der Temperaturunterschied zum Südtiroler Platz ist fühlbar. Vielleicht ist der Süden doch schon hier, denke ich beim Blick auf die wunderschönen Palmen im öffentlichen Raum ...

Aktuelle Entwicklungen

Im Prozess der Erstellung des ISEKs wurden bereits vorhandene Planungsvorhaben mit Innenstadtbezug gesammelt. Dabei kann es sich um geplante, laufende oder bereits umgesetzte Projekte oder Planungen handeln. Diese Sammlung der

aktuellen Entwicklungen wurde in der Erarbeitung des ISEKs berücksichtigt und stützte die weiteren Planungen einerseits, um Synergien zu erzeugen, und andererseits, um Doppelungen zu vermeiden.

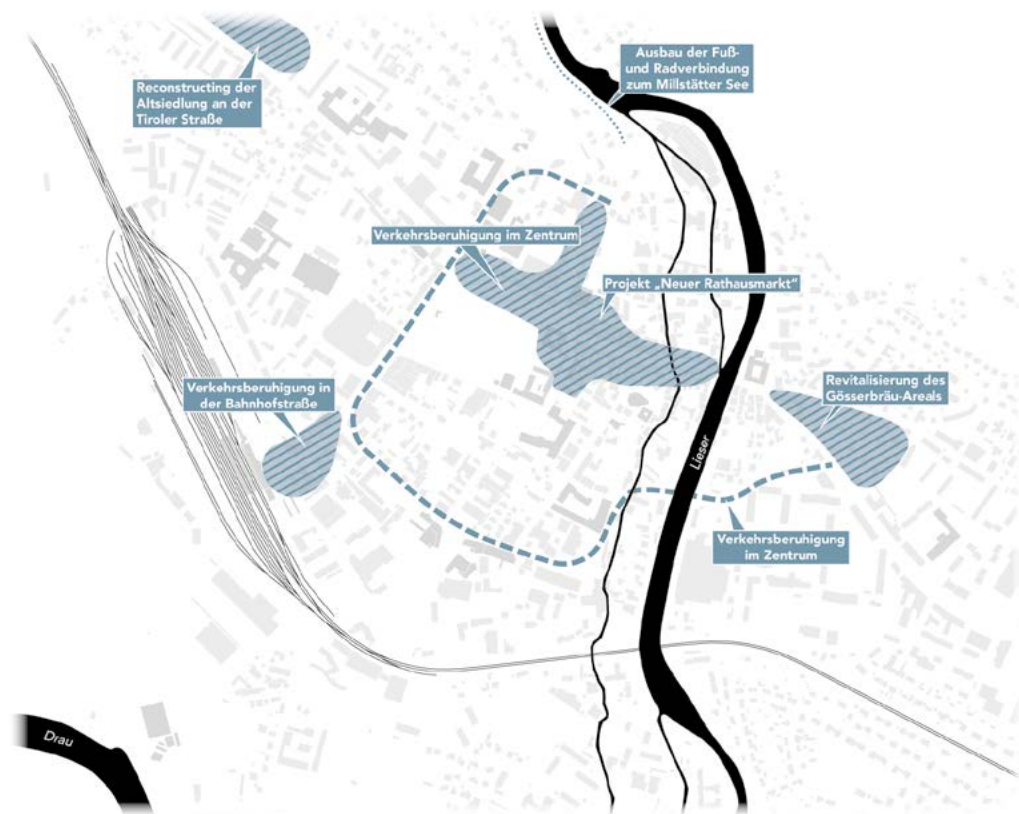


Abb. 58
Übersicht aktuelle
Entwicklungen
in Spittal an der
Drau

Reconstructing der Altsiedlung an der Tiroler Straße – laufend

Basierend auf einem Masterplan aus dem Jahr 2016 wird die Altsiedlung im Westen der Tiroler Straße (B100) in enger Abstimmung mit den Verwaltungsabteilungen der Stadt neu errichtet. Die Siedlung, welche ursprünglich in den 1940er-, 1950er- und 1960er-Jahren gebaut wurde und sich heute überwiegend im Eigentum der gemeinnützigen Wohnbaugesellschaft Neue Heimat befindet, soll einem zeitgemäßen Reconstructing mit Fokus auf die Schließung bestehender Baulücken unterzogen werden. Insgesamt entstehen im Zuge des Umbaus rund 400 neue Wohnungen. Der Abbruch der alten Wohnein-

heiten erfolgt erst dann, wenn der Umzug der Mieter:innen in die neuen Objekte abgeschlossen ist – somit sind für das Reconstructing keine Ausweichquartiere notwendig. Die erste Phase des Bauabschnittes C mit 24 Wohneinheiten wurde bereits im Mai 2020 abgeschlossen. Nach Umsetzung der weiteren Phasen bis 2025 folgen die Abschnitte A, B und D. Durch das Reconstructing wird die Gesamtanzahl der Wohnungen in der Siedlung um mindestens 15 Prozent erhöht. Pro Wohnung sind ein Tiefgaragenstellplatz und 0,3 Frestellparkplätze geplant.

Ausbau der Fuß- und Radverbindung zum Millstätter See – laufend

Seit Jahren ist der Ausbau der Fuß- und Radverbindung von Spittal an der Drau in Richtung Seeboden am Millstätter See ein politisch intensiv diskutiertes Thema. Eine geeignete Trasse durch die Lieserschlucht zu finden, erwies sich für die Planer:innen als äußerst kompliziert. In der mittlerweile durch den Landesrechnungshof geprüften und bestätigten Planungsvariante sind umfangreiche Felssprengungen an der Engstelle bei der Ertlwand notwendig. Der Radweg soll nach der

Teilabtragung der Felswand mithilfe von Kragplatten schräg über der Lieser errichtet werden. Im Oktober 2022 haben die Arbeiten an der Felswand begonnen, die den ersten Projektschritt für die Errichtung des Fuß- und Radweges darstellen. Für die Stadt Spittal an der Drau hat das Vorhaben eine große touristische Bedeutung, da die neue Route insbesondere Radtourist:innen am Millstätter See die Zufahrt in die Stadt erleichtert.

Revitalisierung des Gösserbräu-Areals – laufend

Im Jänner 2020 brannte das zum damaligen Zeitpunkt bereits mehrere Jahre leer stehende Gösserbräu im Ostteil der Stadt komplett ab. Im Hintergrund hatte die Stadtgemeinde Spittal an der Drau in Kooperation mit der Eigentümer:innengesellschaft bereits seit längerem Pläne für die Entwicklung des zentrumsnahen Areals erarbeitet. Statt eines Masterplans wurde Ende 2020 ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben. Nun

entsteht bis 2023 auf einer Fläche von rund 16.000 Quadratmetern ein gänzlich neues Stadtquartier mit Wohnungen, Geschäftsräumlichkeiten, einem Restaurant und Ordinationsräumen. Das neue Lokal soll in Anlehnung an das ehemalige Gösserbräu gestaltet werden und ebenfalls über einen Biergarten verfügen. Die drei bestehenden, bewohnten Häuser bleiben erhalten, sodass keine Mieter:innen umgesiedelt werden müssen.

S-Bahn-Haltestelle »Übers Land« – geplant

Die ursprünglich bereits Mitte der 2000er-Jahre diskutierte Idee einer neuen S-Bahn-Haltestelle an der Eisenbahnkreuzung »Übers Land« im Osten von Spittal an der Drau wurde bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes der TU Wien im Jahr 2019 wieder aufgegriffen. Bereits fünf Jahre davor war eine Machbarkeitsstudie bei der ÖBB-Infrastruktur AG in Auftrag gegeben worden. Das Projekt soll langfristig die öffentliche Verkehrsanbindung

für die Bewohner:innen der Liesersiedlung verbessern, deren Bevölkerungszahl in den nächsten Jahren auf rund 5.000 wachsen könnte. Bei der Haltestelle soll auch eine Park-and-Ride-Anlage mit rund 40 Stellplätzen für Autos entstehen – die dafür vorgesehene Fläche befindet sich bereits im Eigentum der Stadtgemeinde Spittal an der Drau. Bisher wurde lediglich eine Lärmschutzwand im Bereich Aichfeld errichtet.

Verkehrsberuhigung des Zentrums – vorgeschlagen

Das Verkehrsentwicklungskonzept aus dem Jahr 2019 enthält detaillierte Vorschläge für die Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums, insbesondere des Neuen Platzes und des Hauptplatzes. Der Neue Platz soll zwischen dem Burgplatz und dem Kreisverkehr an der 10.-Oktober-Straße zur Begegnungszone umfunktioniert werden. Die Reduktion von Parkplätzen soll zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beitragen. Für den Burgplatz wird die Errichtung eines Mini-Kreisverkehrs mit

14 Meter Durchmesser vorgeschlagen. Auch am Hauptplatz soll bis zum Liesersteg eine Begegnungszone eingerichtet werden, wobei eine durchgängige Fahrbahnbreite von 6,5 Metern vorgeschlagen wird. Begleitend sollen der Burgplatz und der Hauptplatz so umgestaltet werden, dass es künftig mehr Querungsmöglichkeiten und attraktive Aufenthaltsorte gibt. Bezüglich der künftigen Rolle der B99 und der B100 wird im Verkehrskonzept auf eine Abstimmung mit dem Land Kärnten verwiesen.

Projekt »Neuer Rathausmarkt« – umgesetzt

Im Sommer 2015 wurde das Areal des Rathausmarktes nördlich des Hauptplatzes von einem Spittaler Bauträger erworben. In einem zweistufigen Prozess erfolgte zuerst die Errichtung eines modernen Wohn-, Büro- und Geschäftskomplexes, danach die Neugestaltung des rund 4.000 Quadratmeter großen Vorplatzes. Mitte 2020 wurde die zweite Baustufe abgeschlossen. Der Rathausplatz stellt nun

ein neues Unterzentrum der Stadt dar, das zum gemütlichen Verweilen einlädt. Unter anderem wurden Radabstellplätze, ein Brunnen, ein Trinkbrunnen, eine Spielfläche sowie mehrere Sitzgelegenheiten errichtet. Begleitend wurde in Kooperation mit der Stadtgemeinde Spittal an der Drau ein Beleuchtungskonzept für den gesamten Platz umgesetzt.

Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum

Das ISEK für Spittal an der Drau behandelt nicht das gesamte Gemeindegebiet, sondern zielt auf die Innenstadt ab und konzentriert sich dort auf ausgewählte Teilgebiete – die sogenannten räumlichen Fokusgebiete und den Perspektivraum. Der Begriff »Fokusgebiet« bezeichnet einen nicht scharf abgrenzbaren innerstädtischen Teilraum, der sich für eine detailliertere Betrachtung anbietet. Die Auswahl der Gebiete erfolgte ausgehend von den Ergebnissen der Werkstätten durch das Bearbeitungsteam gemein-

sam mit der lokalen Steuerungsgruppe. In den Fokusgebieten besteht großer Handlungsbedarf, woraus sich ein kurz- bis mittelfristiger Planungshorizont ergibt. Zusätzlich wurde ein »Perspektivraum« für Spittal an der Drau identifiziert – also ein Gebiet, welches mittel- bis langfristig in die städtebaulichen Überlegungen für die Innenstadt miteinbezogen werden sollte. Die Teilplanungen für die Fokusgebiete und den Perspektivraum bilden die integrierte Gesamtstrategie für die Entwicklung der Innenstadt.

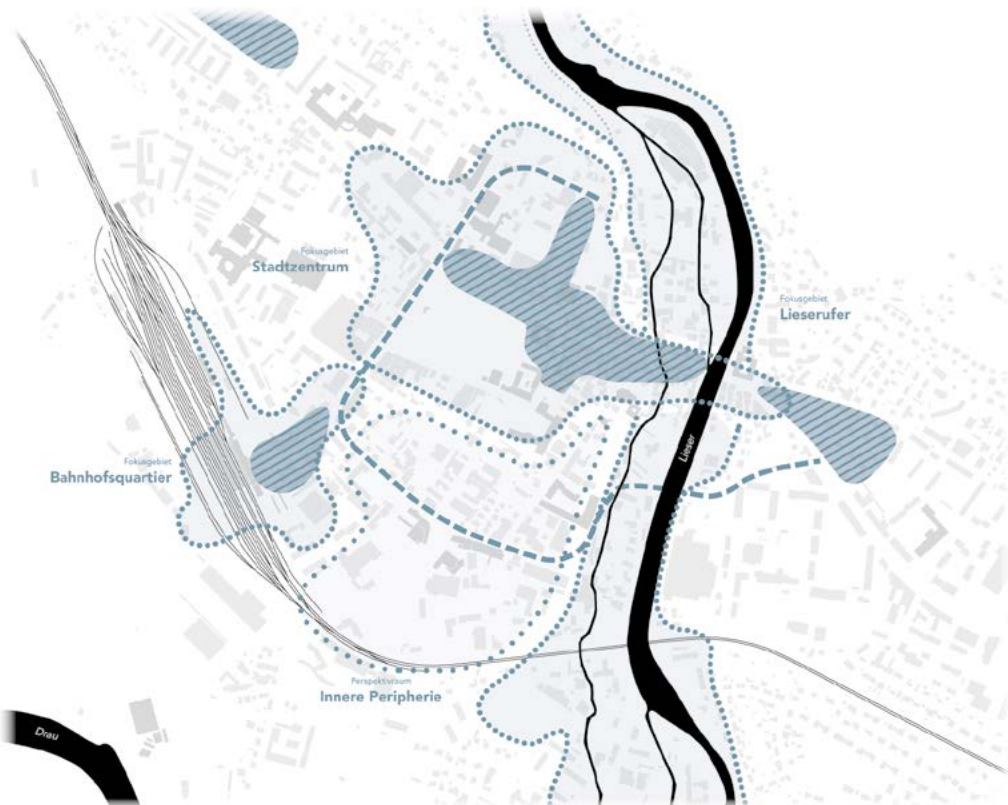


Abb. 59
Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Spittal an der Drau

Abb. 60
rechte Seite
Autos dominieren heute die Innenstadt von Spittal an der Drau.



Spittal an der Drau

Fokusgebiet Bahnhofsquartier

Der Bahnhof ist als hochrangiger Verkehrsknoten mit Anbindung an internationale, regionale und lokale Verbindungen ein wichtiger urbaner Ort, der aktuell – abgesehen von seiner Hauptfunktion als Bahnhof – nur schlecht nutzbar ist. Auch die Verknüpfung des Bahnhofsquartiers mit der Innenstadt ist optimierbar. Die Vorschläge für dieses Fokusgebiet konzentrieren sich daher auf die Optimierung der Achse entlang der Bahnhofstraße in Richtung Stadtpark. Die Verknüpfungen zwischen Bahnhofsgebäude und Bahnhofstraße sind ebenso wie die Standorte der unterschiedlichen Fortbewegungs-

mittel neu zu überdenken. Umgestaltungspotenzial bietet sowohl der derzeit als Parkplatz genutzte Südtiroler Platz als auch die abschnittsweise sehr belebte Bahnhofstraße, in der die Flächenverteilung stark verbesserungswürdig erscheint. Mit ihrem großzügigen Querschnitt von Fassade zu Fassade bietet die Straße viel Platz für neue Ideen. Der Baumbestand ist dabei, sofern es die Baumgesundheit zulässt, unbedingt zu erhalten. Der heterogene Gebäudebestand erlaubt die Weiterentwicklung des Gebiets in ein funktional durchmischtes Quartier.



Abb. 61
Der Bahnhofsvorplatz im Fokusgebiet »Bahnhofsquartier«

Fokusgebiet Stadtzentrum

Im Herz des Spittaler Stadtzentrums bildet der Stadtpark eine prägnante innerstädtische Grünoase. Der umgebende Straßenraum ist vom Autoverkehr dominiert und zu Fuß nur mühsam passierbar. Die stark befahrene B100 und die zahlreichen Oberflächenparkplätze vermindern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum merklich. Immer wieder sind auch leer stehende Objekte vorzufinden – eine direkte Folge der Verlagerung von Ge-

werbebetrieben an den Stadtrand. Das Fokusgebiet »Stadtzentrum« umfasst mehrere wichtige Teilräume der Innenstadt: Das Schloss Porcia, die stark befahrene B100, den Stadtpark mit seinen enorm hohen naturräumlichen Qualitäten, den Neuen Platz mit dem leer stehenden Porcia Center, den Hauptplatz, die Tiroler Straße und die 10.-Oktober-Straße, wo es Bestandsflächen mit hohem Potenzial für eine bauliche Nachverdichtung gibt.



Abb. 62
Der Hauptplatz
im Fokusgebiet
»Stadtzentrum«

Fokusgebiet Lieserufer

Grün- und Freiräume an Flüssen haben hohe Aufenthaltsqualitäten und sollten für Stadtbewohner:innen daher unmittelbar als Naherholungsorte erreichbar sein. In Anbetracht der Innenstadtnähe der Lieser und ihrer Präsenz im (Innen-)Stadtbild müsste die Stadt eigentlich Spittal an der Lieser heißen. Allerdings machen die fehlende Zugänglichkeit im Stadtgebiet und die massiven Hochwasserverbauungen die Lieser kaum direkt erlebbar. Im nördlichen Teil des Fokusgebietes befindet sich mit dem Volpini-Areal eine Brachfläche,

die großes Potenzial für die Schaffung eines innenstadtnahen Anziehungspunkts hat: Veranstaltungsflächen, Ateliers, Werkstätten, Co-Working-Spaces, Gastronomie und Wohnraum, eingebettet in große Frei- und Erholungsflächen. Neben der Lieser finden sich hier einige kleinere Kanäle, die auf die ehemals gewerblich-industrielle Nutzung des Volpini-Areals zurückgehen. Sie bieten die Chance, das Thema Wasser in der Umgestaltung der Brachfläche aufzugreifen.



Abb. 63
Die Lieser
oberhalb des
Volpini-Areals
(Fokusgebiet
»Lieserufer«)

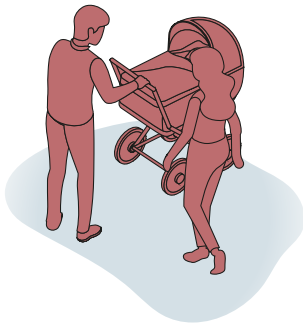
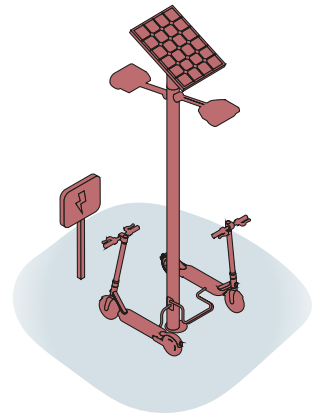
Perspektivraum Innere Peripherie

Gewerbe und Produktion zurück in zentrale Lagen holen – das Ziel ist klar, nur wohin mit den Betrieben? Der Perspektivraum »Innere Peripherie« beginnt am Bahnhof und umfasst das Gebiet zwischen der Koschatstraße und der Bahnstrecke. Eine unstrukturierte Mischung aus Leerstand, Brachflächen, Gewerbehallen und wichtigen Einrichtungen, wie dem Roten Kreuz und der Feuerwehr, lassen urbane

Qualitäten in dieser funktional wichtigen Umgebung vermissen. Im Perspektivraum könnte langfristig ein attraktiver Mix aus zentralem Wohnen und Arbeiten entstehen und so die induzierten Wege mit dem Auto reduzieren. Hier würden auch die Betriebe aus den peripheren Gewerbegebieten an der Stadtgrenze eine neue Heimat finden.

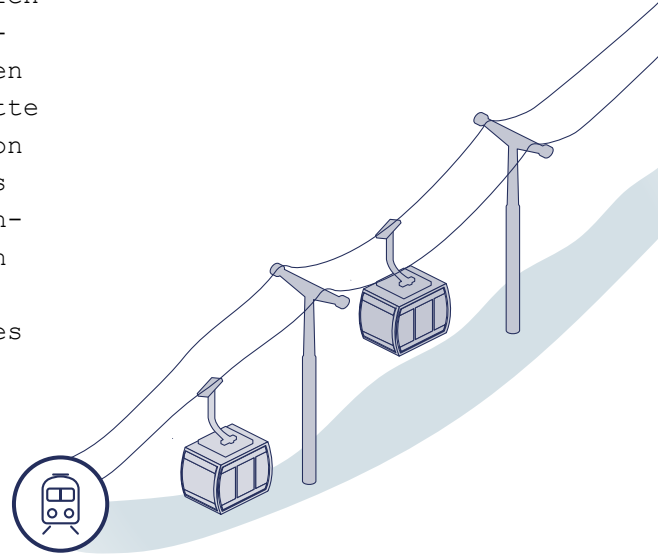
Zukunftsbild 2040

Anna steigt aus dem Zug und betritt den Bahnhofsvorplatz. Sie ist bereits mitten im Zentrum der Stadt angekommen. Car- und Bikesharing stehen zur Verfügung und sie überlegt kurz, ob sie doch ihre SÜD ALPEN Card nutzen und mit dem Fahrrad bis zum Schloss fahren soll. So nah wie das Schloss am Bahnhof liegt, wäre das aber nicht wirklich zeitsparend. Das Flanieren unter den Bäumen ist ohnehin ein Genuss, denkt sie sich, und geht los. Das Zentrum wurde schon vor Jahren verkehrsberuhigt und klimafit gemacht. Das hat zu einer Stärkung der Innenstadt geführt und viele Geschäfte und Gastronomiebetriebe angezogen. Anna setzt sich in den Gastgarten des Schlosscafés und genießt regionale Spezialitäten aus dem SÜD ALPEN RAUM. Wunderbar, dass sich die Produzent:innen zusammengetan haben - so gibt es ein vielfältiges, saisonales und regionales Angebot.



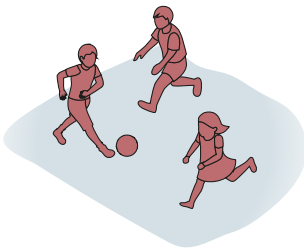
Plötzlich tippt jemand auf Annas Schulter - es ist Andrea, ein alter Studienkollege. Sie haben sich schon einige Zeit nicht mehr gesehen. Andrea ist ursprünglich der Liebe wegen von Bruneck nach Spittal an der Drau gezogen und fühlt sich mittlerweile hier zu Hause. Die attraktive Stadt und die Nähe zu See und Berg haben es ihm angetan und auch im neuen Wohnquartier in Bahnhofsnähe funktioniert die Nachbarschaft wunderbar: Alles, was er und seine junge Familie brauchen, ist fußläufig erreichbar. Auch beruflich konnte er hier gut Fuß fassen, denn seine Spezialisierung auf Nachnutzung und Nachverdichtung passt gut in den SÜD ALPEN RAUM.

Anna erzählt von ihren aktuellen Bahnhofsprojekten, die sich mit der Transformation der Bahnhöfe hin zu neuen, multifunktionalen Mobilitätszentren befassen und möchte gerne wissen, wie das Leben in der sogenannten Inneren Peripherie ist. Sie persönlich hätte ja ein Loft im Volpini-Areal gewählt, schon alleine aufgrund des attraktiven Grünraums an der Lieser. Aber Andrea ist die Erreichbarkeit wichtiger und außerdem ist er dann gleich am Goldeck und erst der Ausblick ... Gut, dass es in Spittal ein so vielfältiges Wohnungsangebot gibt.



Anna ist neugierig geworden und sie begleitet Andrea nach Hause. Das Bahnhofsquartier hat sich stark verändert. Ein spannender Nutzungsmix aus Kleingewerbe, Handel und Dienstleistung, gemischt mit leistbarem Wohnen, hat einen quirligen Stadtteil entstehen lassen. Geprägt auch von historischen Strukturen - wie dem zu einem Makerspace umgenutzten Schwimmbad. Die direkte Verbindung vom Bahnhof zur Drau für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wurde auch endlich realisiert - jetzt heißt die Stadt zurecht Spittal an der Drau. Die beiden kommen auf ihre Zukunft zu sprechen - Andrea träumt von einem Lehrauftrag an der FH Kärnten. Er könnte so viele Erfahrungen aus dem SÜD ALPEN RAUM an junge Architekt:innen weitergeben. Und Anna? Sie ist im SÜD ALPEN RAUM zu Hause und könnte sich nicht für eine der vier Städte entscheiden ...

Abb. 64
folgende
Doppelseite
Zukunftsbild
Spittal an der
Drau 2040





Millstätter See

R9 Millstätter See

Umfahrung

Stadtbus

Hermagor Villach

Drau

Umfahrung

Stadtbus

R9

Integrierte Innenstadtentwicklung

Die Fokusgebiete und der Perspektivraum sind die wesentlichen räumlichen Stellschrauben für eine nachhaltige und resiliente Innenstadtentwicklung, weshalb sich hier auch alle **räumlichen Leitideen** → S. 47 wiederfinden lassen.

In Spittal an der Drau wird es von besonderer Bedeutung sein, den öffentlichen Raum entlang der innerstädtischen Achsen umzugestalten und für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu attraktivieren. Konkret geht es dabei vor allem um die Verbindungen zwischen Bahnhof, Stadtpark und Hauptplatz bzw. Neuem Platz. Hier soll die nachhaltige Fortbewegung künftig eine höhere Priorität bekommen: Die Neuaufteilung des öffentlichen Raums und die Reduktion von Flächen für den Auto- und Lkw-Verkehr fördern die Fuß- und Radmobilität, wodurch mehr Platz für das Stadtleben entsteht – ein aktiver Beitrag zur gelebten **Mobilitätswende**. Der in das Quartier eingebundene **Bahnhof dient als Impulsgeber** für künftige innerstädtische Entwicklungen und wird zum belebten Umsteigeknoten transformiert. Der Bahnhofsvorplatz wird umgestaltet und stellt die ansprechende Visitenkarte der Stadt für Ankommende dar. Attrakti-

ve Fuß- und Radverbindungen bestehen künftig außerdem zwischen der verkehrsberuhigten, lebendigen Innenstadt und den **Fluss- und Freiräumen** entlang der Lieser. Diese bieten erlebbare, naturnahe und zentrale Erholungsräume und stellen für Spittal an der Drau einen Trumpf bei der Anpassung an die Klimakrise dar. Eine große Rolle spielt in Zukunft auch der **Tourismus**: Im Sommer bringen die beliebten Radrouten entlang der Drau bzw. zum Millstätter See neue Frequenz in das Spittaler Zentrum. Ganzjährig gibt es am Bahnhof die Möglichkeit, direkt vom Zug oder Bus in die Seilbahn auf das Goldeck umzusteigen. Auch die **Bau- und Planungskultur** wird neu gelebt: Der Bestand wird als Chance gesehen und der Inwertsetzung (Modernisierung und Nachverdichtung) kommt eine wichtigere Rolle zu. Die Bevölkerung wird aktiv in Planungsprozesse eingebunden. Kooperative und dialogische Verfahren liefern fundierte Entscheidungsgrundlagen für wichtige Bauvorhaben. Kultur und Veranstaltungen werden als Teil der **lokalen und regionalen Ressourcen** weiter gestärkt. So entsteht mittelfristig mehr Lebensqualität **für alle Generationen**.

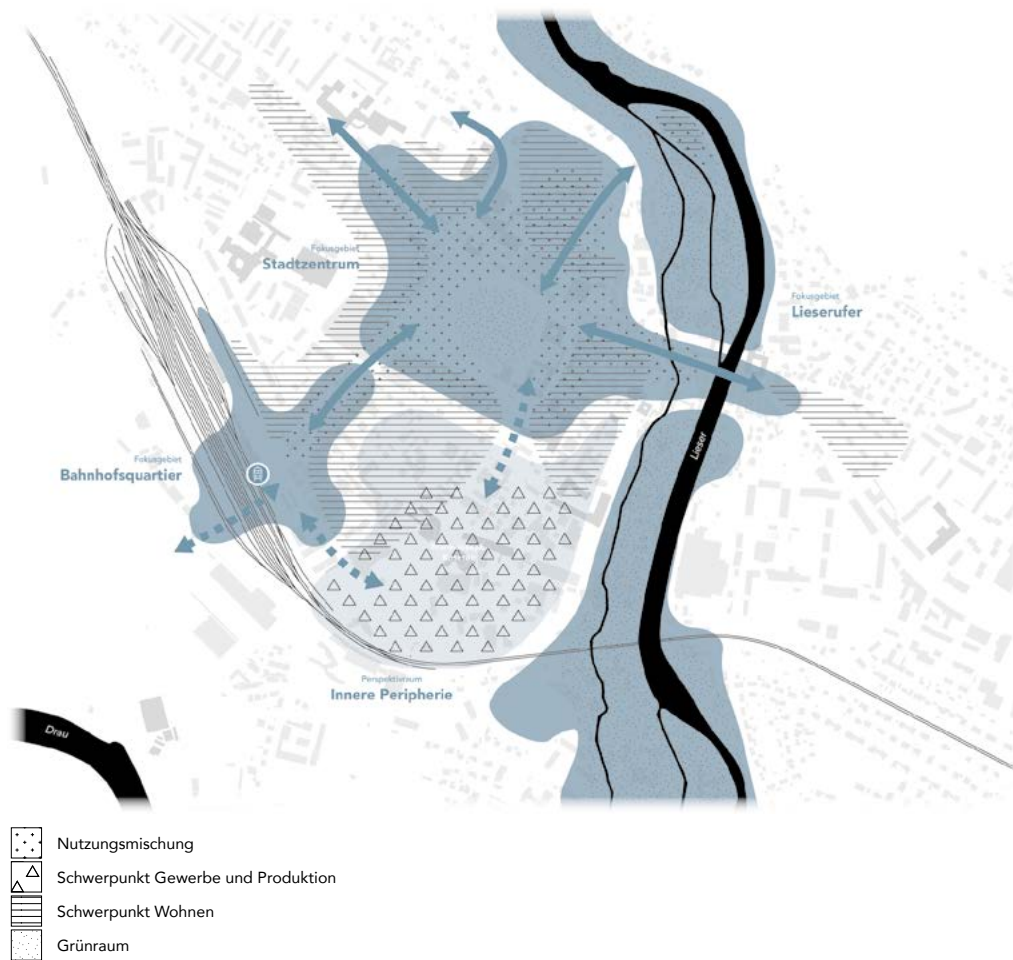
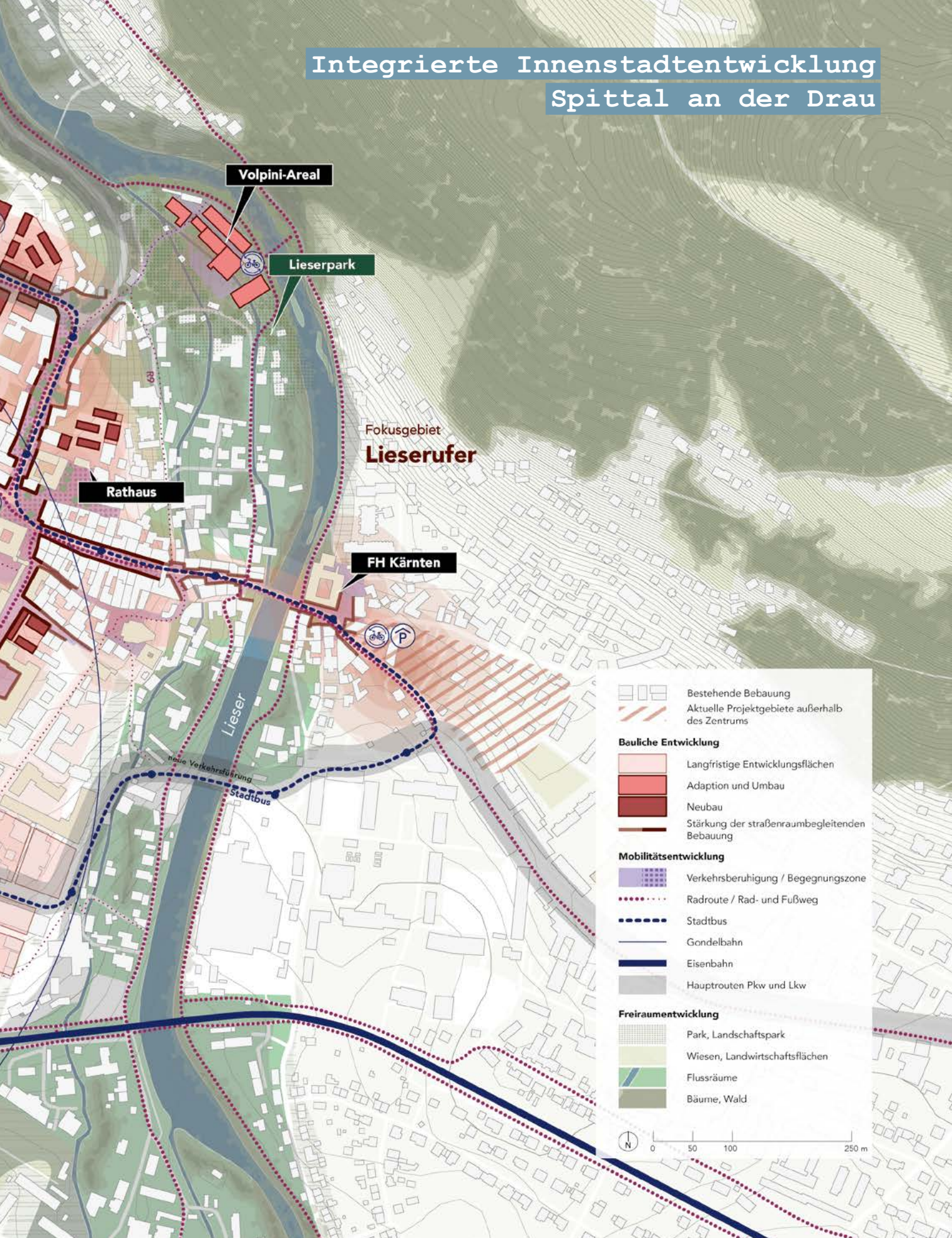


Abb. 65
Schematische
Darstellung Innen-
stadt Spittal
an der Drau 2040

Abb. 66
folgende
Doppelseite
Integrierte Innen-
stadtentwicklung
Spittal an der
Drau

Integrierte Innenstadtentwicklung Spittal an der Drau



Fokusgebiet Bahnhofsquartier

Die Bahnhofstraße als Begegnungszone

Der großzügige Querschnitt der Spittaler Bahnhofstraße ermöglicht umfangreiche Adaptionen im öffentlichen Raum. Die Reduktion des Autoverkehrs erlaubt eine Neuverteilung der Flächen zugunsten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, wodurch Platz für die Schaffung von Verweilmöglichkeiten frei wird. Durch die Verknüpfung der Straße mit dem frequenzbringenden Bahnhof entstehen attraktive Standorte für Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe. Aufmerksamkeit sollte dabei der Bildung einer klaren Raumkante zukommen: Dies schließt die Gestaltung und Attraktivierung der Fassaden (z. B. durch Begrünung und Renovierung) genauso mit ein wie die punktuelle Neuausrichtung und Nachverdichtung des Gebäudebestands.

Die vorhandene Anbindung an die regionale Radroute CAAR (Alpe-Adria-Radweg) über die Bahnhofstraße bringt das Potenzial, den Radtourismus künftig vermehrt in die Innenstadt zu holen. Voraussetzung dafür ist der Bau von ausreichend überdachten Radabstellanlagen, um den Tourist:innen auch einen Aufenthalt in der Innenstadt komfortabel zu ermöglichen. In Bahnhofsnähe sollte die Ansiedlung eines lokalen Radverleihs angestrebt werden: So können Gäste – nach dem im

Pustertal gelebten Vorbild – den Radweg auch nur abschnittsweise befahren und den Rückweg mit der Bahn antreten. Eine Kooperation mit Radverleih-Unternehmen aus der Region stärkt die touristische Vernetzung im SÜD ALPEN RAUM.

In der Bahnhofstraße sollten rasch kurzfristige, günstige und temporäre Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden. Der Werkzeugkasten des Tactical Urbanism bietet unterschiedliche Ansätze dafür: Möglich wären etwa die vorübergehende Errichtung von Straßenmobiliar aus regionalem Holz, temporäre Sperrungen für den motorisierten Verkehr, Begrünungsaktionen mit mobilen Pflanztrögen oder die Schaffung von Aufenthaltszonen auf (ehemaligen) Verkehrsflächen. Dies ist zwar langfristig kein Ersatz für den Umbau der Straße, bewirkt allerdings, dass sich die Bevölkerung an eine mögliche Neuverteilung des Straßenraumes in der Bahnhofstraße gewöhnen kann. Dadurch wird ein wichtiger Schritt in Richtung der Mobilitätswende in Spittal an der Drau getan.

Wichtig ist dabei die Einbeziehung lokaler Nutzer:innengruppen (Schüler:innen, Anrainer:innen, Fahrgäste, Tourist:innen etc.) und Akteur:innen (Handel, Gastronomie, Gebäudeeigentümer:innen etc.).



Der Südtiroler Platz wird zur Visitenkarte der Stadt

Der direkt vor dem Bahnhofsgebäude gelegene Südtiroler Platz soll von einer Verkehrs- und Parkfläche hin zu einem urbanen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden. Notwendig hierfür sind umfangreiche Entsiegelungs-, Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen sowie die Schaffung neuer Verweilmöglichkeiten. Neben klassischen Gastronomiebetrieben könnten auch konsumfreie Aufenthaltsorte geplant werden. Der Südtiroler Platz soll den Ankommenden ein Willkommenssignal vermitteln und ihnen gleichzeitig den Weg ins Stadtzentrum weisen. Erhöhte Aufmerksamkeit wird deshalb der Verknüpfung zwischen dem Südtiroler Platz und der Bahnhofstraße zukommen. Die Verbindung soll so gestaltet werden, dass eine durchgängig geführte, attraktive Fuß- und Radachse in Richtung Stadtpark entsteht und der Südtiroler Platz fließend in die Bahnhofstraße übergeht.

Um den Platz stärker der aktiven Mobilität (Fußgänger:innen und Radfahrer:innen) widmen zu können, soll der Autoverkehr in einem zentralen Parkhaus südöstlich des Bahnhofs abgefangen werden. Die Zufahrt zu diesem Sammelparkhaus erfolgt ausschließlich über die Körnerstraße – so werden die Bahnhofstraße und der Südtiroler Platz verkehrsberuhigt.

Durch die Verlegung des Parkplatzes werden große Flächen im Nordwesten des

Südtiroler Platzes frei, welche mittelfristig in städtebauliche Überlegungen miteinbezogen werden können. Die Bebauung bereits asphaltierter Flächen bietet das Potenzial, die Platzsituation zu stärken und so die Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhof weiter zu erhöhen. Darüber hinaus ist der zentrale Standort für viele unterschiedliche Nutzungen attraktiv – die kurzen Wege zum öffentlichen Verkehr schaffen Passant:innenfrequenz.

Die Eckpunkte der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes könnten mit den gleichen Akteur:innen erarbeitet werden, die auch an der Umgestaltung der Bahnhofstraße partizipieren. Darüber hinaus bzw. in Kombination und Abstimmung mit dem Verfahren zur Bahnhofstraße sollte ein interdisziplinäres Planungsverfahren unter der Einbindung unterschiedlichster fachlicher Expertise (Landschaftsplanung, Städtebau, Architektur, Mobilität, Raumplanung etc.) gestartet werden. Dieses bearbeitet Fragen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes im Bereich Südtiroler Platz und Bahnhofstraße und zur Nachverdichtung am nördlichen Platzen des Südtiroler Platzes. Eine Kooperation mit der FH Kärnten könnte in diesem Zusammenhang ebenfalls gewinnbringend sein. Dort, wo neue Gebäude entstehen sollen, ist die Flächenwidmung zu adaptieren, um die Nachverdichtung auch rechtlich gesehen zu ermöglichen.

Der Bahnhof als gut erreichbare Mobilitätsdrehscheibe

Der Bahnhof selbst soll nach dem Vorbild Lienz zu einem multifunktionalen Mobilitätszentrum umgestaltet werden: Einzelhandel (z. B. Nahversorger, Apotheke, Trafik) und Dienstleistungsangebote (z. B. Paketboxen, Shared-Mobility-Fahrzeuge) ergänzen dabei die wichtige Funktion des Spittaler Bahnhofs als Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehrssystem des Drautals. Ein zentral gelegener Busterminal ermöglicht den übersichtlichen, raschen, barrierefreien und witterungsgeschützten Umstieg zu regionalen und lokalen Buslinien. Eine leicht verständliche Beschilderung mit dynamischer Fahrgastinformation erleichtert es Passagier:innen, den passenden Bus zu finden. Abfahrtsorte wichtiger Linien (z. B. die neue Stadtbuslinie oder die Verbindung zum Millstätter See) sollen besonders gekennzeichnet werden. Der Bahnhof mit seinem Umfeld wird so zu einem zentralen Ort in der Innenstadt mit essenzieller Bedeutung für das tägliche Leben.

Zur besseren Erschließung der Areale südwestlich des Bahnhofs ist der Bau einer breiten Gleisunterführung zu empfehlen. Durch eine solche barrierefreie Passage entsteht eine direkte Verbindung zum Naherholungsgebiet an der Drau. Davon profitiert nicht nur das Bahnhofsquartier, sondern auch die Innenstadt, welche so einen direkten Zugang zur Drau gewinnt. Durch die Maßnahme wird außerdem die Fuß- und Rad-Erreichbarkeit der Drautalperle, einem Schwimmbad, und diverser

ansässiger Sportvereine erleichtert. Langfristig wäre der Bahnhof auch als Talstation für eine verlängerte Goldeck Bergbahn geeignet: Nach Südtiroler Vorbild könnte hier eine direkte Umstiegsmöglichkeit zwischen dem öffentlichen Verkehr und der Seilbahn eingerichtet werden. Von dieser umweltschonenden Anreisemöglichkeit zum Berg profitiert nicht nur die Region, sondern es profitieren auch die Spittaler:innen.

Empfehlenswert ist ein möglichst frühzeitiger Dialog auf regionaler Ebene – zum einen mit der Stadt Lienz, hier liegen bereits umfangreiche Erfahrungen vor –, zum anderen mit den beiden weiteren Städten des SÜD ALPEN RAUMS. Da diese ähnliche Projekte anstreben oder bereits umgesetzt haben, können Synergien genutzt werden. In den Planungsprozess einzubinden sind jedenfalls die ÖBB, wobei hier unterschiedliche Abteilungen (Bahnbetreiber:in, ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB 360°, ÖBB-Infrastruktur AG, ...) beteiligt werden müssen. Abstimmungen mit dem Investitions- und Maßnahmenzyklus der ÖBB müssen bereits frühzeitig erfolgen.

Gemeinsam mit den ÖBB sollten auch Themen wie Shared Mobility zur Absolvierung der letzten Meile diskutiert und etwaige Umsetzungsmöglichkeiten erdacht werden. Sicherzustellen ist die Kompatibilität mit anderen Sharing-Initiativen (sowohl lokal als auch regional).

Fokusgebiet Stadtzentrum

Mobilitätswende als Voraussetzung

Die Transformation des Stadtzentrums hin zu einer zukunftsfiten Innenstadt mit Aufenthaltsqualität in den Straßen steht und fällt mit der Verkehrsberuhigung der Tiroler Straße (B100). Dass diese möglich ist, zeigen die schon heute praktizierten Öffnungen des Straßenraums und die Umlegung des motorisierten Verkehrs im Rahmen des Night Shoppings. Dazu müssen in einem ersten Schritt die Fahrten der Spittaler:innen innerhalb des Stadtgebietes drastisch reduziert werden. Im Verkehrsentwicklungskonzept aus dem Jahr 2019 wurde festgestellt, dass drei Prozent der Spittaler Wege mit dem Auto kürzer als 500 Meter sind, elf Prozent kürzer als ein Kilometer und 31 Prozent kürzer als zwei Kilometer. Insgesamt entspricht das rund 10.000 Pkw-Fahrten pro Tag, woraus sich ein großes Verlagerungspotenzial ergibt. Anzustreben wäre, dass diese kurzen Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dazu braucht es neben zusätzlichen Angeboten im öffentlichen Verkehr (z.B. eine Stadtbuslinie) auch neue Dienstleistungen im Sharing (z.B. Car- oder Bikesharing). Das Abstellen privater Fahrzeuge im öffentlichen Raum sollte von der Norm zur Ausnahme werden. Zentrale Sammelparkplätze bzw. -garagen bieten weiterhin die Möglichkeit, das private Auto zu parken. Die Zu- und Abgangswege sollten jedoch zumindest gleich weit sein wie die Distanzen zu den Haltestellen des öffentlichen Ver-

kehrs. Durch die Bündelung von Zu- und Abgangswegen der Garagen entsteht zusätzliche Fußgänger:innenfrequenz an den Straßen, wovon wiederum die Geschäftstreibenden profitieren.

Mit der Reduktion der Binnenfahrten und einer Umlegung des Transitverkehrs, der aktuell ohnehin nur rund zehn Prozent der gesamten Wege ausmacht, entsteht ein hohes Potenzial für die Transformation der Straßenräume hin zu attraktiven Flaniermeilen. Besonders attraktiv wäre dies entlang des Stadtparks. Im Sinne des Konzeptes des Tactical Urbanism könnten in einem ersten Schritt rasch umsetzbare, temporäre und günstige Maßnahmen zur Verkehrsreduktion gesetzt werden. Dieser Prozess sollte unter aktiver Einbindung der Bürger:innen stattfinden, um die Ziele der Maßnahmen auch nachvollziehbar kommunizieren zu können. Außerdem könnten große Verkehrsflächen und Infrastruktureinrichtungen (z. B. Oberflächenparkplätze, Tankstellen etc.) für die bauliche Innenverdichtung genutzt werden. Diese sollte in jenen Bereichen rund um das Zentrum forciert werden, wo dies auch möglich ist.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept 2019 sollen möglichst bald in vollem Umfang umgesetzt werden. Um die notwendige Verlagerung der Mobilität weg vom Autoverkehr zu erreichen – vor allem bei sehr kurzen Fahrten –, ist eine begleitende Informationskampagne zu empfehlen.

Ergänzt werden könnte diese Kampagne um motivierende Anreize (z. B. Punkte für jeden gefahrenen Radkilometer, die ab einer gewissen Summe für ein Getränk eingelöst werden können). Ebenso wird analog zur Bahnhofstraße die Umsetzung kostengünstiger Maßnahmen im öffentlichen Raum empfohlen, um möglichst rasch die Mobilitätswende voranzutreiben – auch in den Köpfen der Spittaler Bevölkerung.

Unter Einbeziehung von Verkehrsverbund, Verkehrsbetreiber:innen sowie Fachexpert:innen sollte frühzeitig die Diskussion zur Umsetzung einer Stadtbuslinie gestartet werden. Zum Einsatz kommen

kleine, kostengünstige Fahrzeuge mit Elektroantrieb, da diese auch in Begegnungszonen verträglich sind und so eine kleinräumige Abdeckung des Stadtgebietes ermöglichen. Ein lokales Sharing-System mit Fahrrädern und Lastenfahrrädern ist zu prüfen und umzusetzen. Ein frühzeitiger Austausch mit Shared-Mobility-Expert:innen (z. B. von Hochschulen oder Sharing-Anbieter:innen) ist in diesem Zusammenhang empfehlenswert. Damit im SÜD ALPEN RAUM keine Insellösungen entstehen, wird ein regionaler Dialog mit Austausch zum Thema Sharing dringend empfohlen.

Neue Wegeverbindungen

Durch neue Fuß- und Radverbindungen wird die Durchwegung des Stadtzentrums nachhaltig verbessert. Die Achse Drau, Bahnhof, Bahnhofstraße, Stadtpark, Schloss Porcia, Neuer Platz, Lieserufer, Volpini-Areal sollte in künftige Überlegungen gesamtheitlich einbezogen werden. Abgesehen von der Gestaltung der Hauptachse sollte auch auf die kleinräumige Erschließung geachtet werden. Insbesondere dem bereits umgesetzten Projekt am Rathausplatz soll mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden: Es fehlt an einem Wegekonzept mit attraktiven Durchgängen zum Hauptplatz, zur Lieser, zum Neuen Platz und vor allem zum

Stadtpark. Die Straßenbarriere zwischen Stadtpark und Rathaus sollte durch eine Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums entlang der B100 verschwinden. Die im Rahmen neuer Bauvorhaben errichteten Autostellplätze werden auf ein Minimum reduziert. Gleichzeitig sollten bei Neu- und Umbauten attraktive (überdachte) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgeschrieben werden. Die Sicherung des Fußwegenetzes durch entsprechende Ausweisung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan von Spittal an der Drau ist durch den Gemeinderat jedenfalls zu berücksichtigen.

Fokusgebiet Lieserufer

Ein neues Quartier am Volpini-Areal

Die Lieser soll künftig in der Innenstadt besser wahrnehmbar sein und vom technisch gezähmten zum öffentlich zugänglichen Fluss werden. Die Uferlandschaft der Lieser ist gemeinsam mit dem Volpini-Areal und dem innerstädtischen Grünraum im Rahmen eines gesondert zu beauftragenden Grün- und Freiraumkonzepts zu untersuchen. Bezüglich der Vereinbarkeit von Zugänglichkeit und Hochwasserschutz wäre ein regionaler Abstimmungsprozess im SÜD ALPEN RAUM verbunden mit der Begutachtung von Referenzbeispielen empfehlenswert. Darüber hinaus empfiehlt sich die Konsultation unabhängiger externer Fachleute, zum Beispiel von Hochschulen. Wertvolle Flächen sind frühzeitig im Rahmen der Flächenwidmung als Grünräume zu sichern.

Über die Zukunft des Volpini-Areals im Norden der Spittaler Innenstadt sollte ein breiter öffentlicher Diskurs geführt werden. Eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche Akzeptanz sind partizipative Formate mit Anrainer:innen und möglichen künftigen Nutzer:innen des

Areals. Die Partizipationsformate sind mit einem geeigneten Verfahren zu kombinieren, um die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren freiräumlich und baulich mit hoher städtebaulicher Qualität umsetzen zu können. Die Neugestaltung soll unter Einbeziehung und – wo es sinnvoll ist – Erhalt des Bestandes erfolgen. Auch die Erarbeitung eines spezifischen Mobilitätskonzepts für das Quartier ist empfehlenswert, um das Zusammenwirken von Wohnen und Mobilität bereits vorab steuern zu können: Barrierefreie und überdachte Radabstellanlagen, Sharing-Fahrzeuge, attraktive Fußwegeverbindungen und die Reduktion von Stellplätzen – die Vielfalt möglicher Maßnahmen ist groß. Sie alle fördern den Umstieg weg vom eigenen Auto. Das Lieserufer am Volpini-Areal nahe der FH Kärnten sollte mit Hochwasserschutzanlagen ausgestattet werden, welche nichtsdestotrotz den Flusszugang ermöglichen. Ein dichtes Freiraumnetz schafft Lebensqualität für alle Bevölkerungsschichten und ist eine Grundvoraussetzung für klimafreundliche Stadtplanung.

Spittal an der Drau als Hochschulstadt

Die Fachhochschule Kärnten soll künftig näher an die Innenstadt und damit stärker in das Bewusstsein der Spittaler:innen rücken. Um die gefühlte Distanz zu verringern, ist die Umgestaltung des Zugangsweges und des Vorplatzes der FH notwendig. Es empfehlen sich Maßnahmen zur Entsigelung, Begrünung, Beschattung und Erhöhung der stadträumlichen Aufenthaltsqualität. Die Freiraumgestaltung rund um die FH sollte mit dem angrenzenden Freiraumnetz am Lieserufer

verknüpft werden. Es bietet sich an, für diese Planungen die fachliche architektonische Expertise der FH zu nutzen. Die FH Kärnten ist durch ihre Nähe zum Areal des ehemaligen Gösserbräus, für das umfangreiche Neuentwicklungen geplant sind, Teil einer wichtigen Verbindung Richtung Innenstadt. Der Integration der Hochschule in diese Achse sollte eine hohe Bedeutung zukommen. Naheliegend ist auch hier eine enge Zusammenarbeit mit den Lehrenden und Studierenden der FH.

Perspektivraum Innere Peripherie

Vom Niemandsland zum produktiven Mischquartier

Um den Binnen- bzw. den Quell-/Zielverkehr in der Innenstadt einzuschränken, ist es notwendig, aktuell außerhalb der Innenstadt liegende Ziele des täglichen oder wöchentlichen Bedarfs (Handel, große Arbeitgeber:innen etc.) mittel- bis langfristig wieder stärker ins Zentrum zu verlagern. So werden Pkw-Wege mit geringer Distanz, die durch das Zentrum führen, insgesamt verringert. Die zentrale Lage des Perspektivraums »Innere Peripherie« und seine Nähe zum Bahnhof verbessern die Voraussetzungen dafür, wichtige Ziele künftig nicht mehr nur mit dem Pkw, sondern auch zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus erreichen zu können.

Um die Vielzahl an Nutzungen in der Inneren Peripherie mit der naheliegenden Innenstadt zu vernetzen, ist ein Gesamtkonzept bzw. ein städtebaulicher Masterplan notwendig. Frei- und Grünräume, Mischnutzungen, bauliche (Mindest-)Dichten, eine gute Durchwegung – der Erfolg eines städtebaulichen Großprojekts hängt von vielen unterschiedlichen Stellschrauben ab. Der Perspektivraum sollte jedenfalls gesamtheitlich betrachtet werden. Ein langfristig orientiertes Planungsverfahren unter Anwendung partizipativer Formate könnte diesen Bereich zur Keimzelle einer aufstrebenden Entwicklung in Spittal an der Drau werden lassen.

Ideenspeicher

Über die in der integrierten Innenstadtentwicklung beschriebenen Interventionen hinaus wurden im ISEK⁴-Prozess konkrete Ideenskizzen gesammelt. Sie ergänzen auf lokaler und regionaler Ebene die ISEK⁴-Strategie und zeigen mögliche Ansätze für die Umsetzung des ISEKs auf. Der Ideenspeicher ist eine Sammlung von Ideen, die jederzeit erweitert werden kann und soll. Die Stärke der zusammengetragenen Ideenskizzen liegt darin, dass viele der Ideen durch zivilgesellschaftliches Engagement umgesetzt werden können und sollen. Das entlastet in Zeiten knapper Gemeindebudgets die Städte organisatorisch und finanziell und fördert gleichzeitig die Teilhabe der Bevölkerung an ihrer Stadt. Der Ideenspeicher soll als Inspirationsquelle für engagierte Menschen dienen, welche die Zukunft von Spittal an der Drau und vom SÜD ALPEN RAUM mitgestalten wollen.

Die Ideenskizzen wurden im Rahmen einer Werkstatt vor Ort mithilfe des Canvas-Ansatzes (einer Methode, die in der Wirtschaft zur Visualisierung, Strukturierung und Diskussion von künftigen Geschäftsmodellen angewendet wird) entwickelt. Die Steuerungsgruppen waren eingeladen, für die Ideenskizzen die folgenden Punkte so weit wie möglich zu erarbeiten:

- _ Beschreibung/Ziel der Idee
- _ Wie die Idee die Zukunft verändert
- _ Ergebnis
- _ Team
- _ Zielgruppe(n)
- _ Zeitperspektive

Darüber hinaus war die Überlegung, ob und inwiefern es sinnvoll wäre, die Idee nicht nur für die eigene Stadt, sondern in Zusammenarbeit mit anderen Städten oder sogar als Region umzusetzen, ein weiterer wesentlicher Punkt. Zudem wird bei den neuen Vorschlägen mit dem Hinweis auf jeweils zuordenbare räumliche Leitideen die Einbettung in die ISEK⁴-Strategie aufgezeigt. Die Ideenskizzen wurden im Nachgang vom ISEK⁴-Bearbeitungsteam, wo es nötig war, noch ergänzt und nachgeschärft.

Die Grafik auf der folgenden Doppelseite zeigt die Ideenskizzen für Spittal an der Drau in einer Übersicht. Dabei sind diese nach zwei Achsen geordnet: Auf einer zeitlichen Achse wird unterschieden, ob die Ideen kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden sollen. Auf der anderen Achse ist ersichtlich, ob die Ideenskizzen vorrangig in bzw. für Spittal an der Drau umgesetzt werden sollen oder ob eine mehr oder weniger umfangreiche Kooperation in der Region anzustreben ist. Ideen, die nur als regionale Maßnahmen sinnvoll umgesetzt werden können, sind im Kapitel »Regionaler Ideenspeicher« → S. 214 dokumentiert. Ergänzt werden die Ideenskizzen in der Grafik durch Umsetzungsvorschläge des Forschungsteams, die sich aus der integrierten Innenstadtentwicklung bzw. den räumlichen Fokusgebieten und dem Perspektivraum ergeben haben.

Die Ideenskizzen, die in Spittal an der Drau ausgearbeitet wurden, fokussieren auf das Thema Frei- und Flussräume. Es sollen an beiden Flüssen (Lieser und Drau) konkrete Projekte zur Verbesserung der Zugänglichkeit entwickelt werden. Ein zweiter Fokus liegt im Bereich Mobilität. Unter anderem wurden hier Ideenskizzen für das Bahnhofsquartier und die untere Bahnhofstraße sowie eine Initiative für mehr Radwege vorgeschlagen. Außerdem sollen mit der Ideenskizze »Cool-

Tour« weniger kulturräffine Menschen und/oder Jugendliche näher an das reiche Kulturangebot in Spittal an der Drau herangeführt werden. Weiters kamen aus Spittal an der Drau einige Ideenskizzen, die besser auf regionaler Ebene umgesetzt werden können – zum Beispiel die SÜD ALPEN Card, ein regionales Mobilitätskonzept oder ein interkommunales Wirtschaftskonzept. Alle Ideenskizzen sind im Detail im Kapitel »Gesammelte Ideenskizzen« → S. 248 dokumentiert.



Abb. 68
Übersicht Ideen-
speicher Spittal
an der Drau

S01 Nummer der Ideenskizze der Stadt Spittal an der Drau (S)

Ideenskizze wurde vorgeschlagen von ...

S ... der Steuerungsgruppe der Stadt Spittal an der Drau

G ... dem Forschungsteam

S03 **Naturraum Auen und Drau**

Die Erreichbarkeit der Fluss- und Grünräume entlang der Drau (und ihrer Auen) soll verbessert werden – vor allem mit Fokus auf der Raderreichbarkeit.

S02 **Naturraum Lieser Nord und Süd**

Die Lieser soll als Natur- und Erholungsraum erlebbar und zugänglich gemacht werden, um so als Aufenthaltsraum im Grünen der Spittaler Bevölkerung zur Verfügung zu stehen.

S04 **Bahnhofsquartier mit Gestaltung der unteren Bahnhofstraße, Durchgang zum Sportzentrum und Busparkplatz**

Das Quartier um den Bahnhof wird aufgewertet. Die Unterführung des Bahnhofs wird verlängert, um so einen Durchgang zum Sportzentrum und zur Drau zu ermöglichen.

S12 **Umgestaltung Bahnhofstraße und Südtiroler Platz**

Entwickeln einer Visitenkarte für Spittal an der Drau; Transformation des öffentlichen Raums und Erhöhung der Attraktivität für das Zufußgehen und Radfahren sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Entsiegelung, Begrünung und Beschattung

S14 **Verlängerung Bahnstufenunterführung**

Bessere Verknüpfung der Stadtteile auf beiden Seiten der Bahn für den Fuß- und Radverkehr durch eine Verlängerung der Bahnstufenunterführung

S13 **Umgestaltung Vorplatz FH Kärnten**

Um die FH Kärnten künftig besser stadträumlich zu integrieren, soll der Vorplatz umgestaltet werden.

Regionale Symbiose

Wozu die Regionale Symbiose?

Die vier Städte Bruneck, Hermagor-Pressegger See, Lienz und Spittal an der Drau werden geografisch durch mehrere Täler und Berge einerseits verbunden, andererseits aber auch getrennt. Die regionale Symbiose ist mehr als nur die Addition der individuellen Stärken der Städte. Die Region SÜD ALPEN RAUM erstreckt sich über drei Bundesländer bzw. Regionen in zwei Staaten, in denen diese vier Städte wichtige Ankerpunkte bilden und Impulsgeberinnen für die Entwicklung des gesamten Raumes sind. In der regionalen Symbiose werden die erfolgreichen lokalen Ansätze zusammengeführt und ein gemeinsames Zukunftsbild wird herausgearbeitet. Diese regionale Vision vereint nicht nur die einzelnen ISEKs, sondern veranschaulicht eine mögliche gemeinsame Zukunft im SÜD ALPEN RAUM.

Die vier Städte wachsen in der Zukunftsvision symbolisch zusammen. Die Kooperationsintensität verstärkt sich weiter und das Netzwerk des SÜD ALPEN RAUMs

verdichtet sich, wobei das gemeinsame Lernen und der Austausch dabei im Zentrum stehen. Dadurch gelingt die Positionierung in einem vernetzten, integrierten Europa noch besser. Die globalen Herausforderungen, wie Digitalisierung, demografischer Wandel und Klimakrise, werden gemeinsam angepackt, und gemeinsam werden Lösungsansätze entwickelt und ausprobiert.

Die Flussräume etwa erlangen neue Bedeutung und rücken als verbindende Elemente regional, aber auch in den Innenstädten stärker in den Fokus. Die bestehenden Nutzungen werden weiterentwickelt und die Zugänglichkeiten überdacht und verbessert.

Infrastrukturnetzwerke verbinden die Region nach innen und außen. Die Mobilitätswende gelingt nicht nur lokal, sondern auch regional. Die Bahn ist und bleibt das Rückgrat der physischen Verbindungen. Ein gemeinsames Sharing-System unterstützt die Bewohner:innen im Alltag.

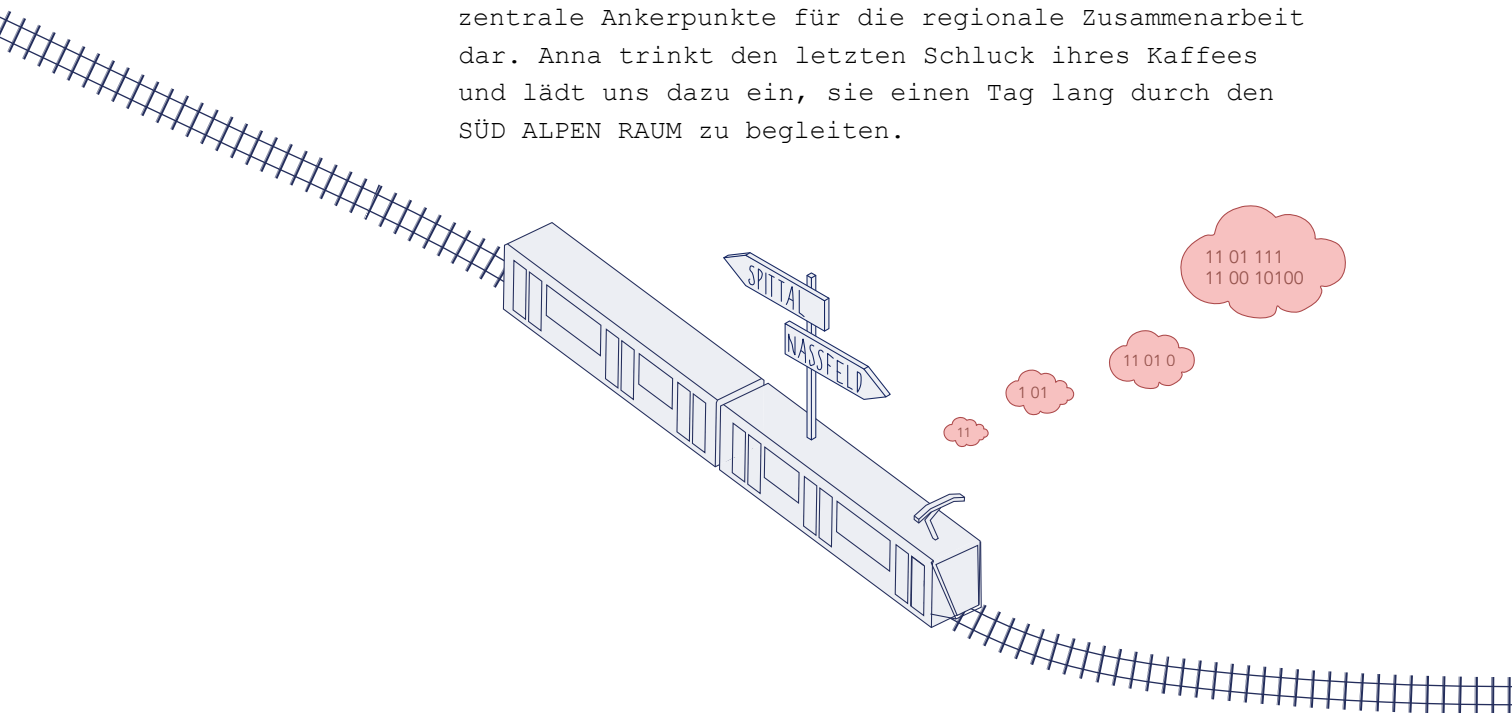
Der SÜD ALPEN RAUM als zusammenhängende Region ist vielfältig, verbindend, zukunftsfit und auch traditionell. Durch die Vernetzung der unterschiedlichen Stärken und Eigenschaften wird für die Region SÜD ALPEN RAUM ein beachtlicher Mehrwert generiert.

Dafür ist es notwendig, Informationen und handelnde Akteur:innen aus Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und Verwaltung zusammenzubringen, den thematischen Austausch zu fördern und so gegenseitiges Lernen zu ermöglichen. Die SÜD

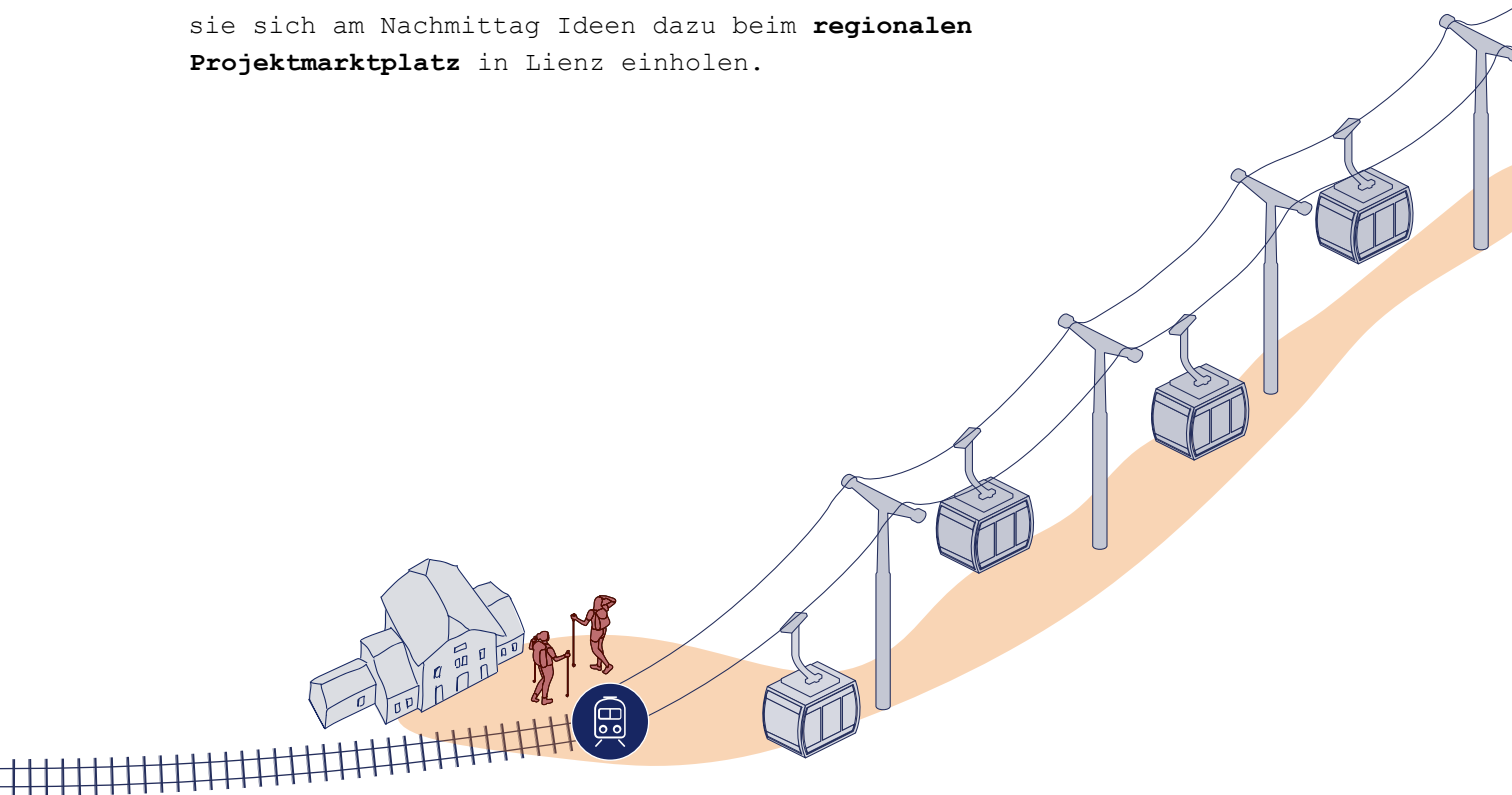
ALPEN RAUM Charta als gemeinsames Dach für regional vernetzte Projekte und Plattformen wird zukünftig noch intensiver gelebt und verbessert. Regionale Ressourcen werden nachhaltig, professionell und vernetzt eingesetzt. Anstrengungen für die Bekämpfung der Klimakrise werden gemeinsam vorgenommen und eine mutige und kreative Regionalvision wird weiterentwickelt: Dies sind elementare Bausteine für einen krisenresilienten SÜD ALPEN RAUM der Zukunft.

Regionale Vision

Es ist ein warmer Sommermorgen im Jahr 2040. In einem Café nahe des Mobilitätszentrums beim **Bahnhof Lienz** treffen wir Architektin Anna. Sie stammt ursprünglich aus Osttirol und hat an der FH Kärnten in Spittal an der Drau studiert. Nachdem sie einige Jahre in einem Architekturbüro in Mailand gearbeitet hat, ist sie vergangenes Jahr in ihre Heimatregion zurückgekehrt. Anna bestellt einen Cappuccino und erzählt uns, was sich in der Zwischenzeit alles getan hat: **Der SÜD ALPEN RAUM hat sich als attraktive, nachhaltige und inklusive Region weiterentwickelt.** Besonders stolz ist man darauf, bereits zweimal mit dem europäischen Klimagütesiegel für Regionen ausgezeichnet worden zu sein. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die **Eisenbahn** zur wichtigsten Lebensader des SÜD ALPEN RAUMS aufgestiegen ist. Durch dichtere Takte und eine verbesserte Mobilitätsinfrastruktur hat die Bahn das eigene Auto fast vollständig ersetzt. Die **vier Innenstädte** sind heute die Motoren der Region und stellen zentrale Ankerpunkte für die regionale Zusammenarbeit dar. Anna trinkt den letzten Schluck ihres Kaffees und lädt uns dazu ein, sie einen Tag lang durch den SÜD ALPEN RAUM zu begleiten.



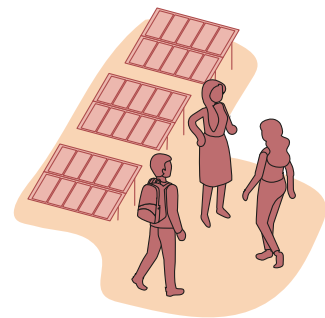
Als gefragte Architektin ist Anna täglich in der ganzen Region unterwegs. Heute steht eine Baustellenbesichtigung beim Nassfeld nahe Hermagor auf dem Programm. Die zwischenzeitlich stillgelegte **Bahnhaltestelle in Tröpolach** wurde vor fünf Jahren wieder in Betrieb genommen, um das Sport- und Wandergebiet am Nassfeld für Tourist:innen und Einheimische besser zu erschließen. Nun soll die Haltestelle – nach Südtiroler Vorbild – zu einem direkten Umsteigeknoten für Sportbegeisterte umgebaut werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird es möglich sein, direkt **vom Regionalzug in die verlängerte Seilbahn auf das Nassfeld** umzusteigen, erzählt Anna uns mit sichtlicher Begeisterung. Während der rund 40-minütigen **Fahrt nach Hermagor** lädt Anna sich zur Vorbereitung rasch die Baupläne der Haltestelle in Percha aus der **regionalen Datencloud** herunter. Sie überlegt, ob es nicht auch möglich wäre, den **Radtourismus** besser in das Haltestellenkonzept einzubinden. Vielleicht kann sie sich am Nachmittag Ideen dazu beim **regionalen Projektmarktplatz** in Lienz einholen.

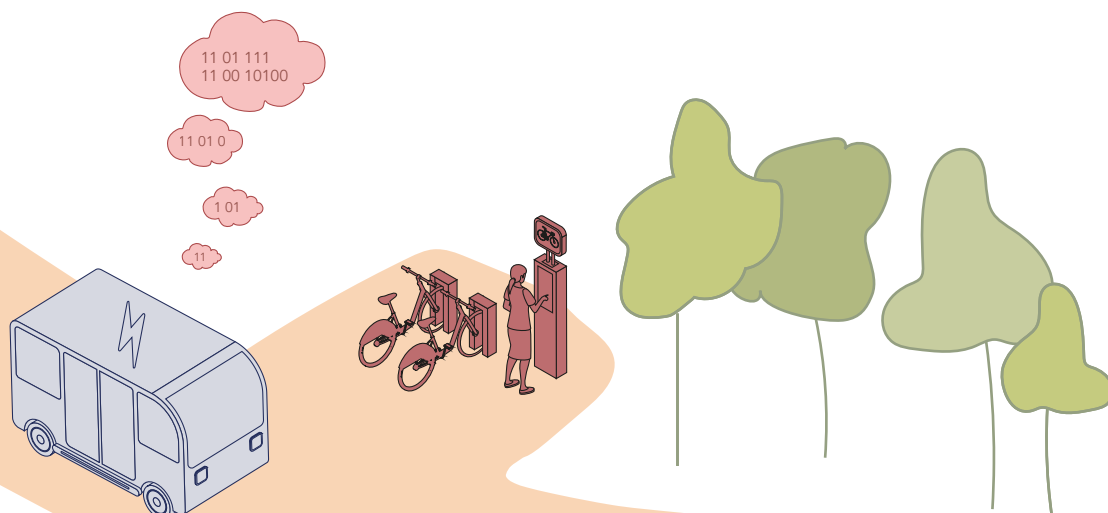




Gegen 10 Uhr kommen wir in **Hermagor** an, wo sich Anna mit ihrem Praktikanten Bernhard verabredet hat. Bernhard kommt ursprünglich aus Spittal an der Drau und absolviert gerade sein Sommerpraktikum in der Wulfeniastadt. Seitdem die **Kooperation zwischen den Hochschulen** im SÜD ALPEN RAUM intensiviert wurde, ist es für Studierende noch einfacher geworden, praktische Erfahrungen in anderen Städten der Region zu sammeln. Bernhard zeigt uns auf seiner Handy-App, dass heute der bisher heißeste Tag des Jahres sein wird. Gut, denkt sich Anna, dass die vier Kernstädte des SÜD ALPEN RAUMs in den vergangenen Jahrzehnten so viel für die Freiraumqualität und das Stadtklima getan haben. Besonders froh ist sie darüber, dass die **Flüsse** auch im Stadtgebiet so **gut zugänglich sind**. Gemeinsam mit Bernhard kühlen wir uns kurz die Füße in der Gössering ab, bevor wir uns **auf den Weg nach Tröpolach** machen.

Gegen Mittag kommen wir bei der Baustelle an, wo uns die Vorarbeiterin Sofia freudig begrüßt. »Ciao Anna«, tönt es über den ganzen Bahnsteig. Anna erwidert die Begrüßung und plaudert in fließendem Italienisch mit Sofia, die in einem kleinen Ort nahe Cortina aufgewachsen ist. Die Vorarbeiterin erzählt ihr, dass soeben die neuen **Solarpaneele** für die Bahnsteigdächer geliefert wurden. Sobald die Module installiert sind, wird der Bahnhof einen Teil des Strombedarfs der Bergbahn auf das Nassfeld abdecken können.

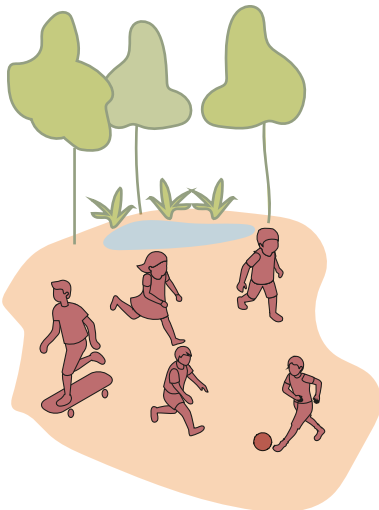




Nach ihrem ausführlichen Rundgang verabschiedet sich Anna von Sofia und Bernhard. Wir setzen uns in den **Expressbus**, der uns **von Tröpolach zurück nach Lienz** bringt. Dort wird am Nachmittag der jährliche regionale Projektmarktplatz des SÜD ALPEN RAUMs stattfinden. Nicht nur der Komfort, sondern auch die gute Internetverbindung im elektrisch angetriebenen Bus erstaunen Anna immer wieder aufs Neue – so ist **multilokales Arbeiten** wirklich ein Kinderspiel.

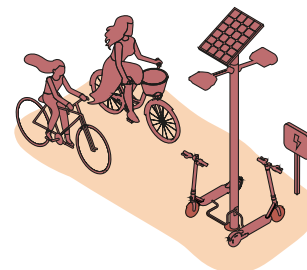
Angekommen in Lienz bemerken wir, dass wir seit unserem Frühstück ja noch nichts gegessen haben. Begeistert zeigt Anna uns die **Ackerbox** am Bahnhof, wo man seit Kurzem täglich frische Produkte aus der gesamten Region kaufen kann. Wir versorgen uns mit Schüttelbrot und selbst gemachtem Aufstrich von einem jungen Bauern aus dem Südtiroler Pustertal. Gestärkt schnappen wir uns am **Mobilitätszentrum** Fahrräder und radeln zum Hauptplatz, wo der Projektmarktplatz stattfindet. Während wir an den beeindruckenden Geschäftsfrenten der Innenstadt vorbeifahren, erzählt Anna uns, dass die Veranstaltung von der **SÜD ALPEN RAUM Konferenz**, einem breiten regionalen Bürger:innenforum, initiiert wurde. Vor Ort treffen wir die IT-Technikerin Julia, die im **regionalen Rechenzentrum** in Bruneck beschäftigt ist. Sie und ihr Partner sind beide berufstätig, weshalb die Familie auf die Möglichkeit ganztägiger Kinderbetreuung angewiesen ist.

Vor der SÜD ALPEN RAUM Konferenz präsentiert Julia heute ihre Idee eines internationalen, mehrsprachigen **SÜD ALPEN RAUM Kindergartens** mit Ganztagsbetreuung. Als möglichen Standort schlägt sie ein seit kurzer Zeit leer stehendes Gebäude nahe des **NOI Techparks in Bruneck** vor, gleich neben dem zentralen **Biodiversitätspark**. Sichtlich stolz erzählt Julia, wie gut es der Stadt in den letzten Jahren gelungen ist, Naherholung und Technologiefokus miteinander zu verbinden. Sie wünscht sich, dass der Park künftig auch vom neuen Kindergarten als Freifläche genutzt werden darf - so ließen sich Spiel und Spaß optimal mit Wissensvermittlung zum Thema Biodiversität kombinieren. Die nahegelegene und jetzt auch sehr gut **zugängliche Rienz** bietet zudem Abkühlung an heißen Tagen.

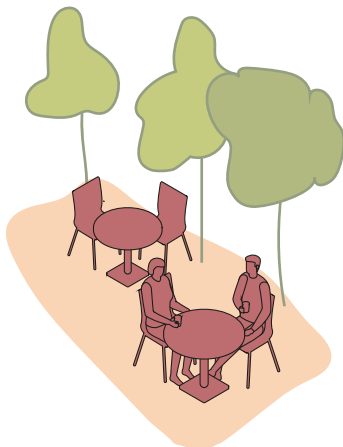


Während die Details zur Umsetzung des Projektes noch intensiv diskutiert werden, erhält Anna einen Anruf von ihrem guten Freund Daniel. Er wohnt in Sillian, verbringt aber drei Tage pro Woche beruflich in Spittal an der Drau. Daniel lädt uns zur **Freiluftaufführung** seiner internationalen Theatergruppe ein, die am Abend im **Stadtpark von Spittal an der Drau** stattfinden soll. Anna sagt nach kurzem Überlegen zu - schließlich sind die **Takte der Bahn** auch zu den Tagesrandzeiten so gut, dass sie nach der Vorstellung noch zurück nach Lienz kommt. Sie lädt uns ein, sie spontan rüber nach Spittal an der Drau zu begleiten. Wie könnte man so ein Angebot ausschlagen?

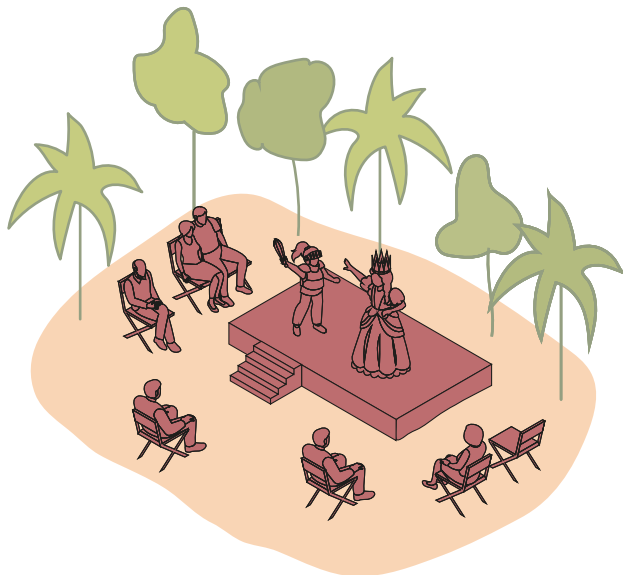
Wir radeln zügig zum Bahnhof zurück, um den Schnellzug in Richtung Spittal an der Drau noch zu erwischen, der zu jeder halben Stunde fährt. Unterwegs überholen wir eine Gruppe von Radtourist:innen, die sich offenbar gerade die Innenstadt von Lienz angeschaut hat. Die Rückgabe der Leihfahräder am Bahnhof verläuft reibungslos – dank unserer **SÜD ALPEN Card** ist auch die Bezahlung ganz unkompliziert. Die nur 40-minütige Bahnfahrt ist aufgrund von Annas Geschichten über den SÜD ALPEN RAUM sehr kurzweilig. Sie erzählt uns, dass Spittal an der Drau mittlerweile eine **zweite S-Bahn-Haltestelle** im Ostteil der Stadt bekommen hat, die das Wohngebiet »Übers Land« erschließt. Vielleicht ein andermal – heute müssen wir ins Zentrum und steigen daher schon am Hauptbahnhof aus. Auch hier fällt sofort das beeindruckende Sharing-Angebot auf: E-Bikes, Scooter, Lastenfahrräder – alles, was das Herz begehrt.

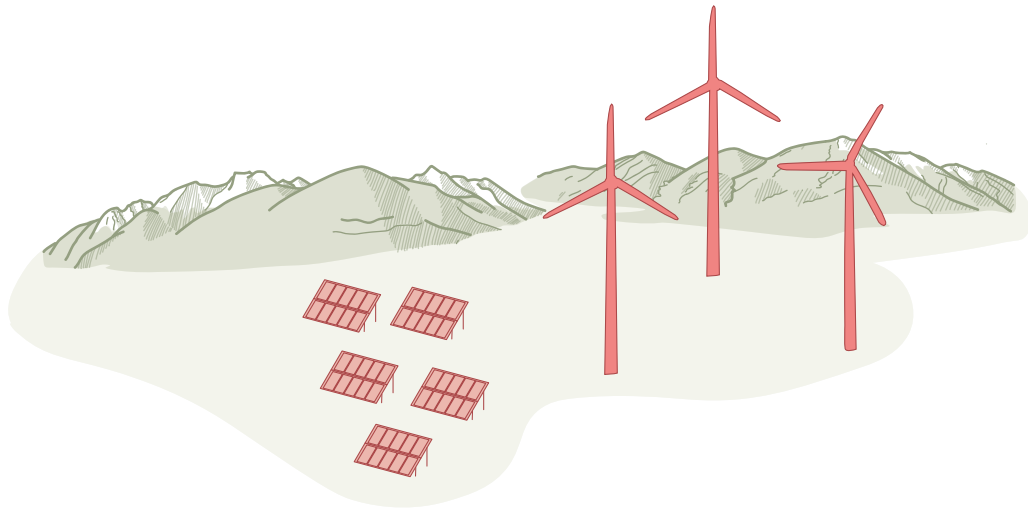


Da die Aufführung im Stadtpark erst in 20 Minuten losgeht, entschließen wir uns dann doch für den Fußweg über die **Bahnhofstraße**. Hier hat sich seit unserem letzten Besuch einiges getan: Aus der einst autodominierten, grauen Straße ist ein grüner Boulevard mit großzügigem Platzangebot für den Fuß- und Radverkehr geworden. Die zahlreichen Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen im öffentlichen Raum ein. Anna erzählt uns, dass es größtenteils **temporäre Interventionen** waren, die die Verwandlung der Bahnhofstraße auf den Weg gebracht haben. Viele dieser kurzfristigen Maßnahmen kamen so gut an, dass sie dauerhaft beibehalten wurden. Wir erreichen den Stadtpark. Hier ist heute ordentlich was los – gefühlt der halbe SÜD ALPEN RAUM ist in Spittal an der Drau zu Gast.



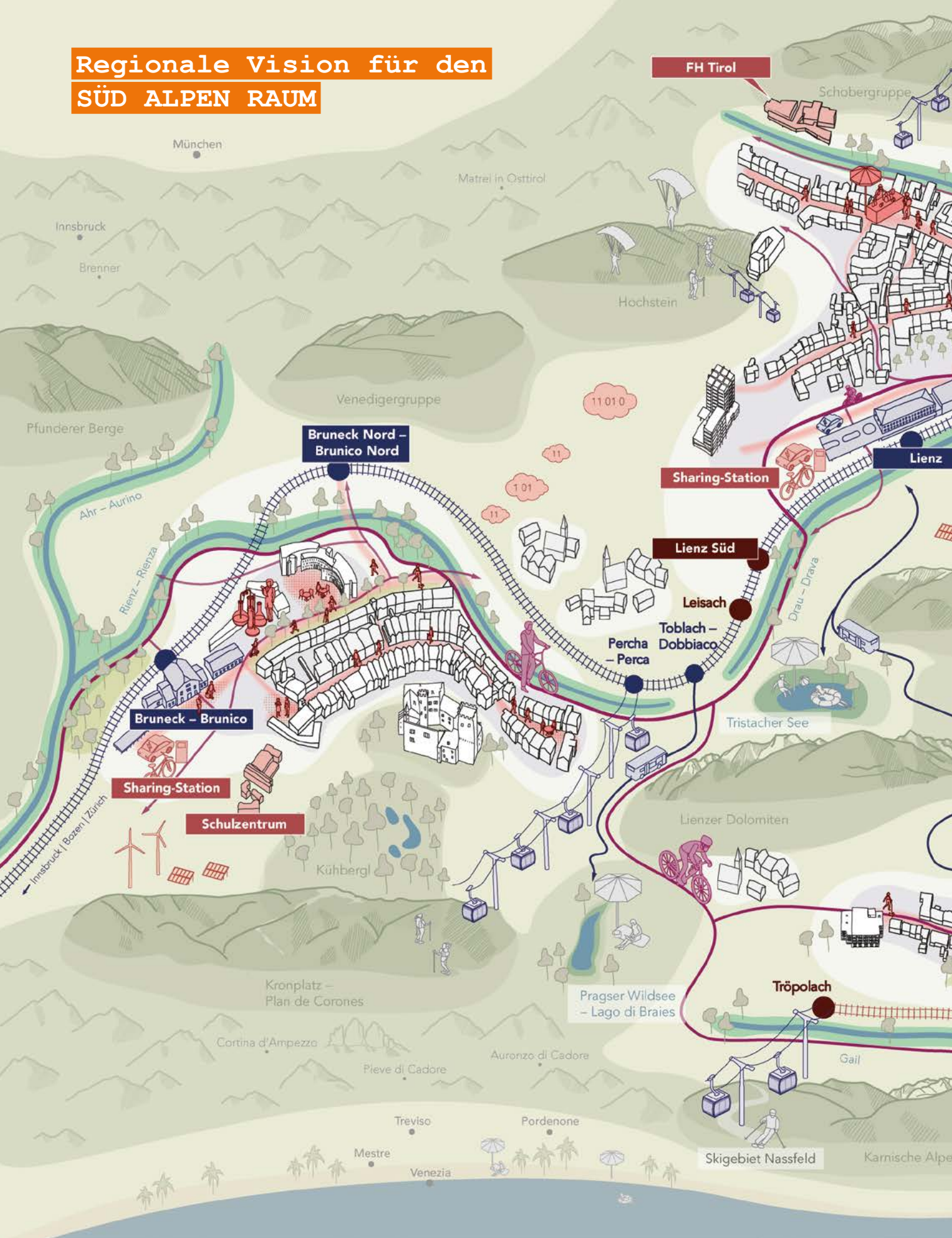
Die Freiluft-Theateraufführung ist ein voller Erfolg und auch die brütende Hitze hat sich unter den Palmen im Stadtpark mittlerweile ein bisschen gelegt. Wir spazieren zurück zum Bahnhof und studieren unterwegs den kleinen Flyer, den wir im Stadtpark in die Hand gedrückt bekommen haben. Die Fülle an **Kulturveranstaltungen**, die in Spittal an der Drau angeboten werden, ist wirklich beeindruckend. Der Zug zurück nach Lienz ist trotz später Stunde gut gefüllt - scheinbar waren wir nicht die Einzigen, die aus Osttirol angereist sind. Diesmal steigen wir nicht am Hauptbahnhof von Lienz aus, sondern fahren eine Station weiter zur Haltestelle bei der Südtiroler Siedlung, wo Anna wohnt. Stolz erzählt Anna, dass sie damals bei der Umgestaltung der Siedlung mitgearbeitet hat. Die wertvolle historische Bausubstanz wurde in den 2030er-Jahren renoviert und punktuell nachverdichtet. Nach Lienz Vorbild wurden ähnliche **historische Siedlungen** in den anderen drei Städten ebenfalls **neu gestaltet**. Dank des **neuen Haltestellenanschlusses** ist die Südtiroler Siedlung mittlerweile zu einem der beliebtesten Wohnorte in Lienz geworden.

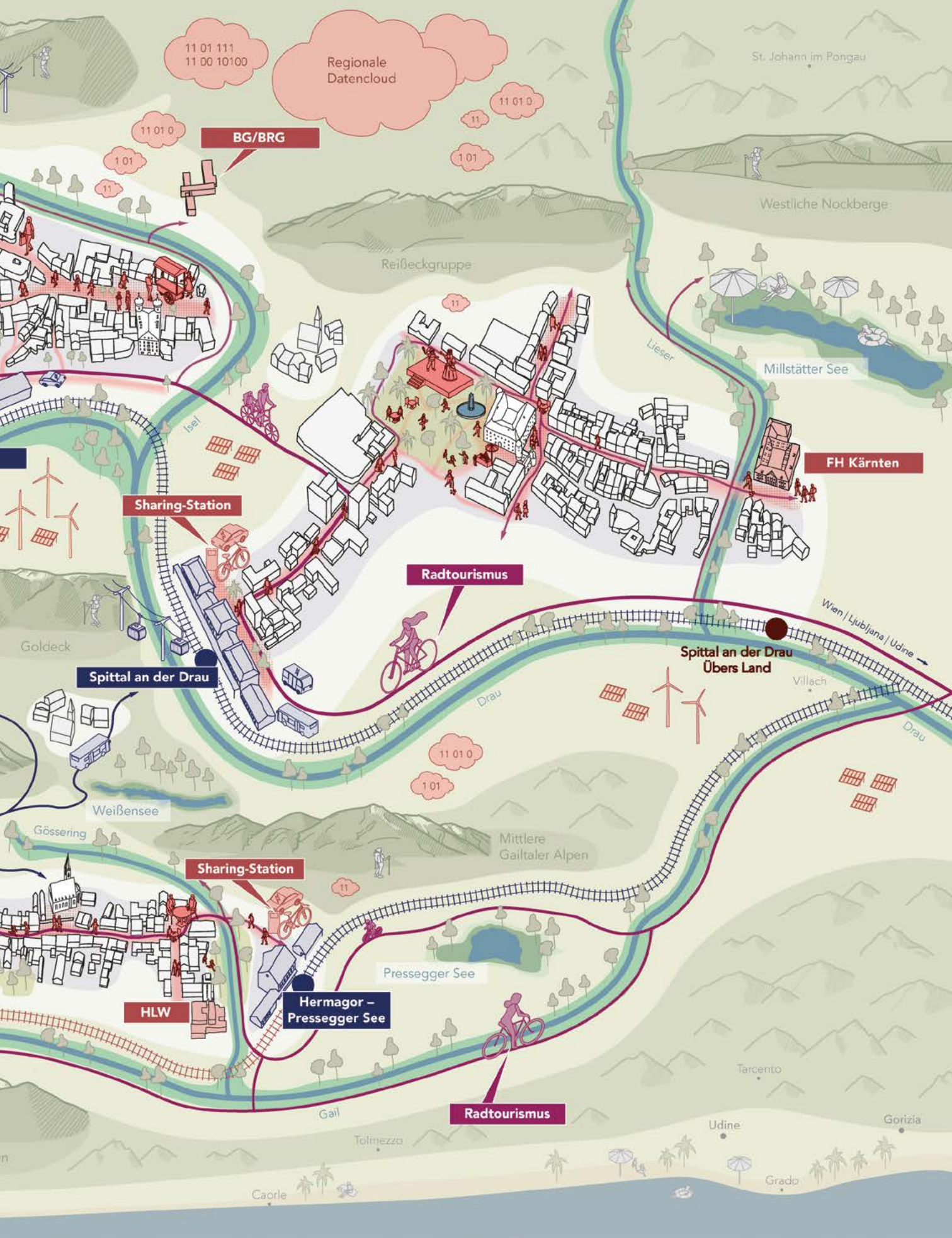




Gegen 23 Uhr verabschieden wir Anna vor ihrem Wohnhaus. Sie ist müde, freut sich aber schon auf den morgigen Tag. Bevor wir auseinandergehen, erzählt uns die Architektin, dass sie morgen einen Termin im Pustertal hat, bei dem gemeinsam mit italienischen Kolleg:innen eine **grenzüberschreitende Energiegemeinschaft** geplant werden soll. Neben den mittlerweile weit verbreiteten Fotovoltaikanlagen auf privaten Hausdächern soll auch der Strom aus den Windkraftwerken und den Freiflächen-Solarparks in der Region eingespeist werden. Anna verspricht, uns dazu auf dem Laufenden zu halten. Sie wünscht uns eine gute Nacht und empfiehlt uns, in der Zwergergasse in Lienz noch einen kleinen Schlummertrunk zu uns zu nehmen ...

Regionale Vision für den SÜD ALPEN RAUM





11 01 111
11 00 10100

Regionale
Datencloud

11 01 0

BG/BRG

11

11 01 0

101

Reißeckgruppe

St. Johann im Pongau

Westliche Nockberge

Lieser

Millstätter See

FH Kärnten

Sharing-Station

Radtourismus

Wien | Ljubljana | Udine

Spittal an der Drau
Übers Land

Spittal an der Drau

Drau

11 01 0

101

Goldeck

Weißensee

Gössering

Mittlere Gailtaler Alpen

Sharing-Station

11

Pressegger See

HLW

Hermagor -
Pressegger See

Radtourismus

Gail

Tarcento

Udine

Gorizia

Tolmezza

Caorle

Grado

Regionaler Ideenspeicher

Im regionalen Ideenspeicher sind Ideenskizzen gesammelt, die auf regionaler Ebene die ISEK⁴-Strategie in die Umsetzung bringen und im Sinne der räumlichen Leitideen die Zukunft des SÜD ALPEN RAUMs gestalten. Der Ideenspeicher ist eine Sammlung von möglichen Ansatzpunkten, die jederzeit erweitert werden kann und soll. Die Stärke der zusammengetragenen Ideenskizzen liegt darin, dass viele der Ideen durch zivilgesellschaftliches Engagement umgesetzt werden können und sollen. Das entlastet in Zeiten knapper Gemeindebudgets die Städte organisatorisch und finanziell und fördert gleichzeitig die Teilhabe der Bevölkerung an ihrer Stadt.

Die Ideenskizzen wurden im Rahmen einer Werkstatt vor Ort mithilfe des Canvas-Ansatzes (einer Methode, die in der Wirtschaft zur Visualisierung, Strukturierung und Diskussion von künftigen Geschäftsmodellen angewendet wird) entwickelt. Die Steuerungsgruppen waren eingeladen, für die Ideenskizzen die folgenden Punkte so weit wie möglich zu erarbeiten:

- _ Beschreibung/Ziel der Idee
- _ Wie die Idee die Zukunft verändert
- _ Ergebnis
- _ Team
- _ Zielgruppe(n)
- _ Zeitperspektive

Die Steuerungsgruppen in den vier Städten haben Ideen zusammengetragen, die aufgrund der Tragweite, der räumlichen Relevanz oder der funktionalen Zusammenhänge zur Umsetzung in der Gesamtregion SÜD ALPEN RAUM geeignet sind. Dadurch wird einerseits die Kooperationskultur in der Region gestärkt bzw. können andererseits zusätzliche Fördermittel lukriert werden.

In der Grafik auf der folgenden Doppelseite werden die Ideenskizzen für den SÜD ALPEN RAUM in einer Übersicht gezeigt. Auf der horizontalen Achse wird unterschieden, ob die Ideen kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden sollen. Alle Ideenskizzen sind im Detail im Kapitel »Gesammelte Ideenskizzen« → S. 248 dokumentiert.

In den regionalen Ideenskizzen stehen die Ressourcen Tourismus, regionale Mobilität sowie der Wunsch, den SÜD ALPEN RAUM zu erkunden bzw. gemeinsam zu nutzen und genießen, im Fokus. Das Thema der lebenswerten Region spiegelt sich im Ideenspeicher ebenso wider. Zudem bewegte die Frage, wie die Willkommenskultur und ein attraktives Lebensumfeld für eine gesunde Bevölkerungsentwicklung sorgen können. Es wurden Überlegungen bezüglich gemeinsa-

mer Wertschöpfung bei der Vermarktung lokaler Produkte aus dem SÜD ALPEN RAUM angestellt und die Entwicklung eines interkommunalen Wirtschaftskonzepts, um den Wirtschaftsstandort zu stärken und die interkommunale Zusammenarbeit in diesem Bereich zu verbessern, angedacht. Gemeinsam gelernt werden soll in der SÜD ALPEN RAUM Akademie, um gemeinsam Fertigkeiten und Know-how zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen zu erarbeiten.



Abb. 70
Übersicht
regionaler Ideen-
speicher

R02 **Der ganze SÜD ALPEN RAUM an einem Tag – ohne Pkw**

Als Maßnahme zur Bewusstseinsbildung für die Bevölkerung und im sanften Tourismus sollen Aktionstage ins Leben gerufen werden, an denen im SÜD ALPEN RAUM weitgehend auf das Auto verzichtet wird und vorrangig die Angebote der aktiven Mobilität und des öffentlichen Verkehrs genutzt werden.

R04 **SÜD ALPEN Card**

Die SÜD ALPEN Card ermöglicht die Nutzung lokaler Angebote in den Städten des SÜD ALPEN RAUMs mit nur einer einzigen Karte – z. B. Sharing-Angebote, Vergünstigungen im Tourismus oder Kultur etc.

R05 **Interkommunales Wirtschaftskonzept**

Die Städte des SÜD ALPEN RAUMs erarbeiten ein gemeinsames interkommunales Wirtschaftskonzept. Dies verhindert unnötigen (klimaschädlichen) Wettbewerb und stärkt stattdessen den Zusammenhalt und die Zusammenarbeit.

R06 **Integriertes Mobilitätskonzept**

Erarbeitung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung in den Innenstädten, Fußgänger:innen-zonen, Parkraummanagement und -bewirtschaftung

R08 **SÜD ALPEN RAUM Korb**


Der SÜD ALPEN RAUM Korb vereint unterschiedliche regionale und traditionelle Spezialitäten aus den verschiedenen Kernstädten; er ist eine gemeinsame Genussmarke zur Vermarktung lokaler Lebensmittel.

R11 **Schmackhafter SÜD ALPEN RAUM**

In öffentlichen Einrichtungen und Firmen des SÜD ALPEN RAUMs mit Kantinenbetrieb (z. B. Schulen) sollen hauptsächlich Produkte aus dem SÜD ALPEN RAUM verarbeitet werden.

R01 Nummer der Ideenskizze der Region (R)

Ideenskizze wurde vorgeschlagen von ...

- B** ... der Steuerungsgruppe der jeweiligen Stadt
z. B. Bruneck (B)
-  ... dem Forschungsteam

R01 **Goldene Städte im SÜD ALPEN RAUM**

Die Selbstbestimmung und das Mitmachen bei Themen wie Wirtschaften und Arbeiten werden durch das gemeinsame Herausarbeiten der Alleinstellungsmerkmale der Region gefördert.

R16 **Shared Mobility für den SÜD ALPEN RAUM**

Konzeption eines multimodalen Shared-Mobility-Systems für den SÜD ALPEN RAUM mit Stationen in den Kernstädten sowie an wichtigen regionalen Points of Interest

R17 **Regionales Willkommensbüro**

Angesprochen werden sollen Personen, die in die Region ziehen bzw. andenken, in die Region zu ziehen. Das Büro unterstützt dabei, Anschluss an das Leben in der Region zu finden (z. B. in das Vereinsleben) und zeigt die Angebote des SÜD ALPEN RAUMs auf (z. B. Mobilitäts-, Sportangebot). Für an einem Zuzug interessierte Personen könnte Probewohnen angedacht werden.

Regionale räumliche Leitideen – Zusammenschau

Die Synthese zeigt, wie die räumlichen Leitideen im SÜD ALPEN RAUM gelebt werden und wie sie sich als roter Faden durch das ISEK⁴ durchziehen. Sie sind das Rückgrat des Konzepts und sind in der regionalen Vision, in den Zukunftsbildern der Städte und der integrierten Innen-

stadtentwicklung, den räumlichen Fokusgebieten und Perspektivräumen wiedererkennbar. Die abschließende Grafik → **Abb. 71** zeigt die Möglichkeiten der Veknüpfung von regionalen und lokalen Ideenskizzen und räumlichen Leitideen.

Fluss- und Freiräume – erlebbar und naturnah

Die Flüsse sind in allen Städten durch Hochwasserschutzmaßnahmen stark verbaut und erscheinen als technische Bauwerke. Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit sind stark eingeschränkt. Ihr stadtklimatisches und freiräumliches Potenzial liegt brach. In allen vier ISEKs sind die Flussräume als räumliche Fokusgebiete gekennzeichnet. Das Ziel ist eine Attraktivierung des Flussraums, um eine bessere Zugänglichkeit für den Aufenthalt am Fluss zu schaffen – ganz im Sinne eines öffentlichen Raums als »Wohnzimmer für alle«. In Bruneck sollen Verweilmöglichkeiten an der Rienz in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt geschaffen und das Wasser erlebbar gemacht werden. In Lienz wird vorgeschlagen, den Iselkai zur Isel zu öffnen und die Mündung der Isel in die Drau, einen naturnahen Grünraum mit urbanen Qualitäten, nutzbar zu machen. In Spittal an der Drau soll die Lieser im Bereich der FH Kärnten zugänglicher gemacht und das Thema Wassernähe

mit den industriellen Kanälen in und um das Volpini-Areal aufgegriffen werden. In Hermagor geht es um den Umgang mit den vorgesehenen Hochwasserschutzmaßnahmen, diese sollen so integriert werden, dass die Gössering besser wahrnehmbar wird und zusätzliche Querungen geschaffen werden. Außerdem soll in Hermagor von bestehenden Grünräumen der Zugang zum Wasser ermöglicht werden (z. B. vom Schützenpark aus). Gute Lösungen, die den Hochwasserschutz und die Gewässernutzung vereinen und so einen Mehrwert bieten, sind dann möglich, wenn diese beiden Ansprüche von Anfang an mitgedacht und mitgeplant werden.

Diese Ideenskizzen befassen sich mit Flussräumen:

L03 Mittagspause am Fluss

S02 Naturraum Lieser Nord und Süd

S03 Naturraum Auen und Drau

Die Stärkung von Freiräumen und des öffentlichen Raums über verbesserte Aufenthaltsqualitäten trägt zur Klimafitness der Städte bei. In allen vier Städten wurden öffentliche Räume identifiziert, die durch Entsiegelung und Begrünung aufgewertet werden können. Freiräume werden so umgebaut, dass sie im Hinblick auf die Klimakrise auch an Hitzetagen und bei Starkregenereignissen funktionieren. In Bruneck stehen der Rathausplatz und der Platz nördlich der Herzog-Sigmund-Straße im Fokus. Hier geht es vor allem um die Schaffung von kühlen Orten. Den Freiraum sichtbar in die Stadt zu integrieren und ein ablesbares Freiraumnetz herzustellen, sind weitere Vorhaben im Rahmen der Entwicklungsstrategie. Überdies ist der barrierefreie Zugang zu den Stadtbergen ein großes Anliegen. In Hermagor sollen die Stadtzugänge am Bahnhof und am Postplatz, der Wulfeniaplatz und die 10.-Oktober-Straße mit dem Gasserplatz umgestaltet werden. Hier liegt der Schwerpunkt auf der Umwandlung des Autoraums in einen attraktiven Grün- und Freiraum. Daneben könnte die

Obstwiese südlich der Innenstadt als öffentlicher Freiraum zugänglich gemacht werden.

In Lienz wird der größte Handlungsbedarf hinsichtlich der Freiräume in der Alten Peripherie, dem Umfeld der Tiroler Straße (B100), bestehen. In Spittal an der Drau sind der Südtiroler Platz und der Bereich Bahnhofstraße/Tiroler Straße rund um den Stadtpark betroffen.

Wichtig sind in diesem Zusammenhang die Vernetzung und Verbindung der Freiräume untereinander. In Bruneck wird daher ein Grünraumnetz unter Einbeziehung der um die Innenstadt liegenden Naherholungs- und Freiräume (z. B. die Stadtberge) vorgeschlagen. In den anderen Städten sind die Verbesserung der Durchlässigkeit des Stadtkörpers bzw. die bessere Wahrnehmung der vorhandenen Durchgänge wichtige Themen.

Diese Ideenskizzen befassen sich mit Grünräumen:

B03 Pflanzenpflegedienst

H06 Klimafitter Wulfeniaplatz

Mobilitätswende – gelebt und lebenswert

Die Grundlage für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sind entsprechende Infrastrukturen und Angebote, um die Mobilitätswende zu schaffen. Der Bahnverkehr wird in der Region noch interessanter, wenn das S-Bahn-Angebot ausgebaut wird: eine Verlängerung über Hermagor hinaus bis nach Tröpolach (Ski-gebiet Nassfeld) oder die Bündelung von Linien und Direktverbindungen (Bruneck, Lienz, Spittal an der Drau, Villach [Her-

magor]) – auch über die Region hinaus. Zudem wird die Attraktivität der Bahn sowohl durch zusätzliche Stationen (Lienz Süd, Leisach, Spittal-Übers Land) als auch durch die Aufwertung bestehender Stationen (z. B. Bruneck Nord, Spittal an der Drau), ergänzende Nutzungen und Services erhöht. Die letzte Meile wird zu Fuß, mit dem Rad, via Mikro-ÖV-Systemen oder Shuttle-Dienst zurückgelegt. In Spittal an der Drau soll außerdem

eine Stadtbus(ring)verbindung dem Auto die Wichtigkeit für kurze innerstädtische Wege nehmen.

In der regionalen Vision spielt der Radverkehr nicht nur im Kontext des Tourismus, sondern auch im Alltag eine wichtige Rolle. Sammelparkhäuser, z. B. im Umfeld der Bahnhöfe Spittal-Millstätter See und Hermagor, aber auch Quartiersammelgaragen schaffen Platz im öffentlichen Raum für Begrünung und Aufenthalt.

Infrastrukturen, wie neue oder breitere innerstädtische Radwege, brauchen Platz, der innerhalb der Stadt begrenzt ist. Ein Dialog zur Umverteilung des Raums zugunsten von Fuß- und Radverkehr ist ansatzweise in allen integrierten Innenstadtentwicklungskonzepten vorgesehen.

In Bruneck betrifft es primär die Zugänge von den Bahnhöfen in die Stadt. In Lienz soll die B100 stufenweise zu einer Stadtstraße umgebaut werden. In Spittal an der Drau sind die Bahnhofstraße und die Tiroler Straße Zielgebiet. In Hermagor betrifft es vor allem die Verbindung vom Bahnhof über die Bahnhofstraße und die 10.-Oktober-Straße in die bereits verkehrsberuhigte Altstadt. Solche weitgehenden Transformationen brauchen Vorbereitung und stufenweise Umsetzung. In Spittal an

der Drau und in Hermagor schafft eine Umleitung des Durchzugsverkehrs die Möglichkeit, den Straßenraum neu zu gestalten. Durch das reale, kostengünstige Testen von Umgestaltungsideen (Tactical Urbanism) können Menschen überzeugt und der Raum nachhaltig verändert werden (z. B. temporäre Fahrradwege und öffentliche Räume, Verkehrsberuhigung für einen Tag oder einen Monat, bunte Fußgängerübergänge, die Umwandlung von Parkplätzen in Pop-up-Parks).

Zu dieser räumlichen Leitidee passen die folgenden Ideenskizzen:

B02 Freiwilliger Fahrdienst

B06 Elektrozug

B07 Schlossexpress

H03 Direktbusverbindung Hermagor–Lienz

H05 Radwegeleitsystem Naherholung

S04 Bahnhofsquartier mit Gestaltung der unteren Bahnhofstraße, Durchgang zum Sportzentrum und Busparkplatz

S05 Innerstädtische und überregionale Radwege

R02 Der ganze SÜD ALPEN RAUM an einem Tag – ohne Pkw

R03 Genuss-Kultur-ÖPNV

R04 SÜD ALPEN Card

R06 Integriertes Mobilitätskonzept

Bahnhofsquartiere – eingebunden und die Stadt aktivierend

Bahnhöfe sind das Rückgrat klimafreundlicher Mobilität im SÜD ALPEN RAUM und in den vier Städten. Das Mobilitätszentrum Bahnhof Lienz ist Vorbild in der Region und zeigt, wie Funktionen (Handel, Gastronomie, Co-Working, Mobilität etc.) und die Verknüpfung mit der Innenstadt (Unterführung, Oberflächengestaltung, Leitsysteme etc.) funktionieren können.

Der Einbindung der Bahnhofsquartiere in die Innenstädte und deren Umfeldgestaltung kommen große stadträumliche Bedeutung zu. Das Umfeld der Bahnhöfe ist in allen vier ISEKs als ein nutzungsdurchmischtes, qualitativ dichtes Stadtquartier mit wichtigen Einrichtungen (z. B. Postämter, Nahversorger, Logistik etc.) gedacht (z. B. in Bruneck Nord, Spittal an der Drau). Darüber hinaus werden die Anbindungen von beiden Bahnhöfen in Bruneck zur Innenstadt als Fokusgebiet zur städtebaulichen Aktivierung vorgesehen. In Hermagor soll das Bahnhofsumfeld von einem Durchgangsraum zum attraktiven Stadteingang werden – unter Beibehaltung der bereits vorhandenen vielfältigen Nutzungsmischung. Die Attraktivierung der Erdgeschoßzonen (Ausrichtung auf die Bahnhofstraße), die Begrünung und Oberflächengestaltung verbinden das Quartier mit der Altstadt. In Lienz wird vor allem die trennende Wirkung der B100 stufenweise verringert. Vom Spittaler

Bahnhof führt über einen hochwertigen Vorplatz eine attraktiv gestaltete Bahnhofstraße zum Stadtpark bis zum Schloss Porcia hinein.

Die Ausstattung der Bahnhöfe als multifunktionale Mobilitätsdrehscheiben beinhaltet nicht nur Bahn, Bus und Taxi, sondern auch die Anknüpfung an umwelt- und stadtverträgliche Formen der individuellen Mobilität (Mikro-ÖV-Systeme, Shuttle-Dienste, Rad, Scooter etc.). Hier spielen Shared-Mobility-Angebote eine wichtige Rolle, die in allen ISEKs der einzelnen Städte und der regionalen Vision vorgesehen sind. Die Station Bruneck Nord soll ein Mikro-ÖV-Mobilitätszentrum bekommen. In Lienz sind bereits gute Voraussetzungen gegeben, was die Infrastruktur betrifft, die Angebote im Shared-Mobility-Bereich wirken ergänzend. Die Bahnhöfe Spittal-Millstätter See und Hermagor werden mit der Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten und zusätzlichen Nutzungen im Bahnhofsquartier zu attraktiven Innenstadtbereichen.

Zu dieser räumlichen Leitidee passen die folgenden Ideenskizzen:

S04 Bahnhofsquartier mit Gestaltung der unteren Bahnhofstraße, Durchgang zum Sportzentrum und Busparkplatz

R02 Der ganze SÜD ALPEN RAUM an einem Tag – ohne Pkw

R06 Integriertes Mobilitätskonzept

Für alle Generationen – attraktiv und inklusiv

Der SÜD ALPEN RAUM ermöglicht ein gutes Leben für alle Generationen. Dazu gehört die attraktive, Nutzungsgemischte Innenstadt, die Aufwertung des öffentlichen Raums genau so wie das Thema Barrierefreiheit – denn auch auf die barrierefreie Erschließung der Innenstädte wird Rücksicht genommen.

Der innerstädtische Freiraum wird durch die vorgeschlagenen Maßnahmen (Entsiegelung, Begrünung etc.) kühler, was den Aufenthalt auch an heißen Tagen für ältere und vulnerable Personen angenehmer macht. Der Zugang zum Wasser ist für Kinder an heißen Tagen besonders attraktiv. Die Zugänglichkeit wird erhöht und auch die Erreichbarkeit von stadtnahen Erholungsflächen verbessert. Durch ein insgesamt größeres Freiraumangebot und mehr Platz können Nutzungskonflikte vermieden werden, wie z. B. in Lienz mit der unterschiedlichen Ausrichtung der Iselufer: Auf der einen Seite stehen Aufenthalt und Verweilen im Vordergrund, auf der anderen Seite die schnelle Mobilität mit dem Rad. In Hermagor sollen im Westen der Innenstadt Freiräume für Jugendliche entstehen und die Schulwegesicherheit erhöht werden.

In den Zukunftsbildern und der regionalen Vision werden viele weitere Themen angesprochen, wie neue Formen des

(multilokalen) Arbeitens mit Co-Working-Spaces und Maker-Spaces. Neue Konzepte in der Bildung, wie Sommerschulen und »Nebensaison-Unis«, die neue Institutionen und Personen in die Region bringen und so die vielfältigen bestehenden Bildungsangebote ergänzen, sollen ebenfalls etabliert werden. Mit dem Schwerpunkt Kultur in Spittal an der Drau wird dieses wichtige Thema ebenfalls aufgenommen. Diese Angebote führen auch dazu, dass die Region für junge Menschen nach der Ausbildung attraktiver wird und diese wieder in die Region ziehen.

Zu dieser räumlichen Leitidee passen die folgenden Ideenskizzen:

B01 Stadtviertelmanagement

B02 Freiwilliger Fahrdienst

B03 Pflanzenpflegedienst

B04 Bürger:innenforum/Mitmachkonferenz

B05 Mikrobühne für Jugendkultur

B08 Mehrgenerationenwohnen

H01 Wohnfabrik – Belebung der Essl-Fabrik

H03 Direktbusverbindung Hermagor-Lienz

H04 Digitale Infoplattform

H07 Stadtraum für Jugendliche

L02 Null Leerstand – lebenswerter Wohnraum

L03 Mittagspause am Fluss

S01 Cool-Tour

Tourismus – von der Region in die Innenstadt

Die Position der Innenstädte in den touristischen Angeboten des SÜD ALPEN RAUMs hat noch Potenzial. In Bruneck, Hermagor und Spittal an der Drau werden die regionalen Radrouten besser mit der Innenstadt verbunden. Auch die Verknüpfung von Bahn und Seilbahn (wie z. B. im Pustertal) bietet Chancen für den nachhaltigen Tourismus (S-Bahn nach Tröpolach/Bergregion Nassfeld, in Spittal an der Drau Verlängerung der Goldeck Bergbahn bis zum Bahnhof). Die regionale Vision zeigt, dass der Sommertourismus gestärkt werden soll, um die Saisonen auszugleichen und die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten. Bestehende Angebote in Kunst- und Kultur sollen im SÜD ALPEN RAUM gebündelt und gemeinsam beworben werden. Ein wichtiger Punkt ist ein starker (über-)regionaler Radtourismus. Darüber hinaus führen die Interventionen aus den ISEKs der

einzelnen Städte dazu, die Städte attraktiver für den Tourismus werden zu lassen (und nicht mehr nur »Schlechtwetterprogramm« sind). Mehr Platz in öffentlichen Räumen und bessere Erdgeschoßnutzungen ermöglichen mehr Gastronomie. Zudem sind lokale Produkte, die innovativ angeboten werden (z. B. in sogenannten Ackerboxen), auch für den Tourismus interessant.

Zu dieser räumlichen Leitidee passen die folgenden Ideenskizzen:

H02 Schaufensterhotel

H03 Direktbusverbindung Hermagor-Lienz

H04 Digitale Infoplattform

H05 Radwegeleitsystem Naherholung

R03 Genuss-Kultur-ÖPNV

R04 SÜD ALPEN Card

R08 SÜD ALPEN RAUM Korb

R11 Schmackhafter SÜD ALPEN RAUM

Bau- und Planungskultur – bestandsfreundlich und flächensensibel

Die Baukultur prägt den SÜD ALPEN RAUM und ist wertvoller Bestandteil der Innenstädte. Der sensible Umgang und die Wertschätzung des Bestehenden, auch mit Blick auf den für die Errichtung von Gebäuden bereits aufgewendeten Energieverbrauch, ermöglichen es, aus dem »Alten« Zukunft zu gestalten. In Bruneck soll in der als Perspektivraum definierten Enrico-Federico-Kaserne der Bestand, wo es sinnvoll ist, erhalten werden. In Hermagor sind die Nachnutzung und Modernisierung der Essl-Fabrik vorgesehen. Die Siedlung »Neue Heimat« soll für die Zukunft fit gemacht und erhalten werden, dazu sind Aufstockungen und einzelne Zubauten vorgesehen. In Lienz wird die Südtiroler Siedlung ebenfalls erhalten und nachverdichtet. Das ISEK⁴ ist per se flächensparend, indem es die Entwicklung der Innenstädte forciert. Darüber hinaus sind Ansätze, gewerbliche Nutzungen vom Stadtrand wieder in Innenstadtnähe zu bringen (Nachnutzung, Nachverdichtung, Mehrfachnutzung), ein Beitrag zum Flächensparen.

Zu dieser räumlichen Leitidee passen die folgenden Ideenskizzen:

H01 Wohnfabrik – Belebung der Essl-Fabrik

H06 Klimafitter Wulfeniplatz

L02 Null Leerstand – lebenswerter Wohnraum

R05 Interkommunales Wirtschaftskonzept

R09 Mehrfachnutzung SÜD ALPEN RAUM

R10 SÜD ALPEN RAUM Akademie

Die ISEK⁴-Strategie setzt auch Akzente im Bereich der Planungskultur. So soll die Teilhabe und aktive Mitgestaltung an Veränderungen durch entsprechende Prozesse (z.B. kooperative und Dialogverfahren, Wettbewerbe) gestärkt werden. In allen ISEKs der einzelnen Städte sind Stadtquartiere angesprochen, die über partizipative Prozesse entwickelt werden sollen und/oder für die durch Wettbewerbe die beste Lösung gesucht und gefunden werden kann.

In der Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung kann im SÜD ALPEN RAUM viel Wissen generiert und das Know-how ausgetauscht werden.

Folgende Ideenskizzen fördern die Teilhabe:

B01 Stadtviertelmanagement

B03 Pflanzenpflegedienst

B04 Bürger:innenforum/Mitmachkonferenz

B05 Mikrobühne für Jugendkultur

B08 Mehrgenerationenwohnen

H04 Digitale Infoplattform

H07 Stadtraum für Jugendliche

Regionale Ressourcen – nutzen und ausbauen

Ziel ist es, die Region als Ganzes zu stärken und die vorhandenen Ressourcen in der Region nachhaltig zu nutzen und weiter zu entwickeln. Es geht darum, sich auf das zu besinnen, was die Region hat und was sie kann, aber auch, was sie sein könnte und möchte. In den Zukunftsbildern und der regionalen Vision wird das mit neuen Formen der landwirtschaftlichen Direktvermarktung illustriert sowie mit den zahlreichen Verbindungen und Beziehungen zwischen Akteur:innen in der ganzen Region, die gemeinsam den SÜD ALPEN RAUM vorwärts- und weiterbringen. Lokale Bildungsinstitute werden einbezogen, um auf die spezifischen Bedürfnisse des SÜD ALPEN RAUMs zugeschnittene Lösungen zu finden. Der bewusste Umgang mit knapper werdenden finanziellen Mitteln gehört genauso dazu wie das Selbst-Mitgestalten und -Anpa-

cken. ISEK⁴ zeigt auf, wie mit einfachen, schnell umzusetzenden und günstigen (temporären) Maßnahmen schon Ergebnisse erzielt werden können (Tactical Urbanism). In der regionalen Vision werden Ansätze aufgezeigt, wie eine gewisse regionale Selbstständigkeit in bestimmten Bereichen erreicht werden kann – mit eigenen Datenclouds und lokaler nachhaltiger Energieproduktion.

Zu dieser räumlichen Leitidee passen die folgenden Ideenskizzen:

R03 Genuss-Kultur-ÖPNV

R04 SÜD ALPEN Card

R05 Interkommunales Wirtschaftskonzept

R08 SÜD ALPEN RAUM Korb

R09 Mehrfachnutzung SÜD ALPEN RAUM

R11 Schmackhafter SÜD ALPEN RAUM

Gesammelte Ideenskizzen für den SÜD ALPEN RAUM

Regionale Leitideen

Ideenskizzen

Bezug zu weiteren regionalen Leitideen



Fluss- & Freiräume
erlebbar und naturnah

H06 Klimafitter Wulfeniaplatz +

L03 Mittagspause am Fluss +

S02 Naturraum Lieser Nord und Süd

S03 Naturraum Auen und Drau



Bau- und Planungskultur
bestandsfreundlich und flächensensibel

B03 Pflanzenpflegedienst

R05 Interkommunales Wirtschaftskonzept

R09 Mehrfachnutzung SÜD ALPEN RAUM +

R10 SÜD ALPEN RAUM Akademie +

H01 Wohnfabrik – Belebung der Essl-Fabrik

H04 Digitale Infoplattform +

H07 Stadtraum für Jugendliche +

B01 Stadtviertelmanagement

B04 Bürger:innenforum / Mitmachkonferenz

B05 Mikrobühne für Jugendkultur

B08 Mehrgenerationenwohnen +

L02 Null Leerstand – lebenswerter Wohnraum

R01 Goldene Städte im SÜD ALPEN RAUM +

R07 Work-Life-SÜD ALPEN R. +



Für alle Generationen
attraktiv und inklusiv

S01 Cool-Tour +

L01 Gründer:innenzentrum

Ideenskizze für...

- B01 Bruneck
- H01 Hermagor-Pressegger See
- L01 Lienz
- S01 Spittal an der Drau
- R01 SÜD ALPEN RAUM

Regionale Leitideen

Ideenskizzen

Bezug zu weiteren regionalen Leitideen



Regionale Ressourcen
nutzen und ausbauen

R03 Genuss-Kultur-ÖV +

R08 SÜD ALPEN RAUM Korb

R11 Schmackhafter SÜD ALPEN RAUM



Tourismus
von der Region in die Innenstadt

H02 Schaufensterhotel +

H03 Direktbusverbindung Hermagor-Lienz +

H05 Radwegeleitsystem Naherholung

B07 Schlossexpress +

R04 SÜD ALPEN Cardv



Mobilitätswende
gelebt und lebenswert

S05 Innerstädtische und überregionale Radwege

B02 Freiwilliger Fahrdienst +

B06 Elektrozug +

R06 Integriertes Mobilitätskonzept



Bahnquartiere
eingebunden und die Stadt aktivierend

S04 Bahnquartier mit Gestaltung der ... +

R02 SÜD ALPEN RAUM an einem Tag – ohne Pkw +

Epilog

Projektbeschreibung ISEK⁴

Die qualitätsvolle Innenstadtentwicklung wird in den Städten Bruneck, Hermagor-Presegger See, Lienz und Spittal an der Drau in der Region SÜD ALPEN RAUM bereits mit Erfolg umgesetzt. Jedoch fehlte bis jetzt eine Gesamtstrategie, um die bisher gesetzten Maßnahmen integriert zu betrachten und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Herausforderungen, die die gesamte Region des SÜD ALPEN RAUMs betreffen und daher bei der Erstellung des ISEK⁴ zu beachten sind, sind unter anderem die Anpassung an die Klimakrise, eine nachhaltige Abwicklung der Pendler:innenverflechtungen, die Gestaltung und räumliche Integration der Bahnhofsviertel, die Umsatzrückgänge in den Stadtzentren aufgrund der Konkurrenz durch den Onlinehandel sowie die städtebaulichen Themenbereiche Flächenverbrauch,

Nachverdichtung und Raumgestaltung. Eine besondere Chance für das Quartett der Kleinstädte im SÜD ALPEN RAUM ist Partizipation, mit deren Hilfe öffentliche Räume in den Innenstädten aktiv gestaltet und belebt werden können.

Das Projekt ISEK⁴ soll dazu beitragen, trotz aller Unterschiede eine intensive Kooperationskultur zwischen den vier Städten zu entwickeln und die Innenstädte als gemeinsame Ankerpunkte einer Region zu verbinden. Die Entwürfe für die einzelnen ISEKs in den vier Städten sollen einander dabei nicht konkurrieren, sondern ergänzen. Auf die Individualität der Innenstädte wird Bedacht genommen, und sie wird weiterentwickelt. Die erarbeiteten Teilkonzepte werden regional in Kontext gesetzt und die gemeinsamen Wirkungen für die Region herausgearbeitet.



Abb. 72
Expeditionsworkshop bei der Stadtgemeinde Hermagor-Presegger See

Beteiligte

In jeder Stadt wurde eine möglichst genderausgewogene Projektsteuerungsgruppe gebildet, die sich aktiv an den Werkstätten beteiligt hat. Zu den Werkstätten wurden, in Absprache, ausgewählte Interessenvertreter:innen, Fach- und Vor-Ort-Expert:innen eingeladen. Die Projektsteuerungsgruppen waren unterschiedlich besetzt, überwiegend mit Vertreter:innen aus der Politik. Zwischen der Steuerungsgruppe und dem ISEK⁴-Projektteam gab es über den gesamten Projektzeitraum regen Austausch und ein inhaltliches Ping-pong im Sinne der Weiterentwicklung und Qualitätssicherung.

Young Experts wurden in die Erstellung der ISEKs einbezogen, wobei unterschiedliche Beteiligungsformate zur Anwendung kamen. Diese stützten sich auf die in allen Städten bereits durchgeführten Jugendbeteiligungsprozesse, und dazu wurde ein jeweils passendes Setting entworfen. Eine wichtige Rolle spielten die verschiedenen Jugendzentren, über die der Kontakt zu den Young Experts hergestellt werden konnte. Die Formate umfassten Workshops vor Ort, Online-Befragungen und interaktive Wissensgenerierung über Plakate.



Abb. 73
Designwerkstatt
in Lienz

Projekt- und Arbeitsplan

Situationsbeschreibung und aktuelle Entwicklungen

Zunächst lag der Fokus auf der Aufbereitung von Entwicklungsfaktoren in den vier Innenstädten sowie der räumlichen und akteur:innenspezifischen Analyse als Basis für das integrierte Stadtentwicklungskonzept. Die Primär- und Sekundäranalyse zielte darauf ab, Fragezeichenräume sowie Chancen und Mängel herauszuarbeiten. Die Raum- und Strukturanalyse hat auf Regions-, Stadt- und Stadtteilebene stattgefunden, wobei jeweils aktuelle Entwicklungen in Form von abgeschlossenen und aktuellen Projektvorhaben bzw. Planungen berücksichtigt wurden.

Die Expedition zu den zuvor identifizierten Fragezeichenräumen – diese wurden im weiteren Projektverlauf als »Fokusgebiete« bezeichnet – hat neue Blickweisen auf die Stadtstruktur und die Zentren eröffnet. Diese Räume zeichnen sich durch ein hohes Transformationspotenzial aus. Als Output der Analyse und der Exkursion wurden die Fokusgebiete konzipiert, in denen die Entwicklungsoptionen der Innenstädte zusammengefasst wurden. Der Plan wurde in den Werkstätten als Basis für die Diskussion verwendet.



Abb. 74
Designwerkstatt
in Spittal an der
Drau

Zukunftsbild und Entwicklungsstrategie

Die Zukunftsbilder der vier Städte wurden im Rahmen der Designwerkstätten gemeinsam ausgearbeitet. Als Grundlagen für die Designwerkstatt dienten die zuvor konzipierten Fokusgebiete sowie die Situationsbeschreibung und aktuellen Entwicklungen. In der Designwerkstatt wurde zunächst das strategische Gesamtbild für die Innenstadt ausgearbeitet.

Eine integrative Perspektive auf die Handlungsfelder bzw. die Kernthemen aus der Analyse halfen bei der Formulierung einer gemeinsamen Zielvorstellung und unterschiedlicher Lösungsansätze für die bestehenden Herausforderungen. Die

Fokusgebiete wurden als mögliche Orte für integrierte Stadtentwicklungsprozesse betrachtet und ergänzt bzw. modifiziert. Dabei wurde stets die regionale Ebene mitgedacht und die Positionierung der jeweiligen Stadt in der Region reflektiert. Im Rahmen der Designwerkstatt kam die Visioneering-Methode zum Einsatz. Das bedeutet, eine wahrnehmbare, begreifbare und konfrontierende Aufbereitung von Themen zu entwerfen und so Fragestellungen in den öffentlichen, politischen und fachlichen Diskurs zu bringen. Dabei verknüpft Visioneering unterschiedlichste (audio-)visuelle Methoden – beispielsweise Fotocollagen, Infografiken oder mentale Landkarten.

Abb. 75
Strategiewerkstatt in Bruneck



Integrierte Strategie, Ideenmarktplatz und Finalisierung der ISEKs

Im nächsten Schritt wurde in der Strategiewerkstatt das Zukunftsbild durch die Methode des Design Thinking Lab verfeinert. Dabei galt es, gemeinsam Fragestellungen zu skizzieren und darauf basierend Konzepte zu entwickeln, die aus den unterschiedlichen Blickwinkeln geprüft werden. Design Thinking Labs sind notwendig, um das kreative und wissenschaftliche Potenzial des Projektteams auszuschöpfen und konzentriertes Arbeiten zu ermöglichen.

Im Rahmen des Ideenmarktplatzes wurden zunächst in einem offenen Setting die Ideenskizzen aller Beteiligten aufgenommen. Zur Anwendung kam ein sogenannter Canvas für Projekte, in dem das Grobkonzept (Zeitraum, Akteur:innen, Ziele etc.) entwickelt wurde. Anschließend wurden die Ideen durch das Bearbeitungsteam verdichtet und gelistet. Die Ideenskizzen wurden in die Kategorien »lokal« (für eine Stadt) oder »regional« eingeteilt.

Regionale Symbiose

Im Rahmen der beiden Werkstätten (Designwerkstatt und Strategiewerkstatt) wurden die Eckpunkte der regionalen Symbiose mit den Steuerungsgruppen diskutiert und reflektiert. Durch diese Feedbackschleife konnten die Ideen bzw. Entwürfe zu den einzelnen ISEKs auf der regionalen Ebene zusammengeführt werden. Damit wurde die regionale Positionierung diskutiert und zu einer grenzüberschreitenden Gesamtsicht auf die Region zusammengeführt. Auf Basis des Inputs aus den Designwerkstätten und der Stra-

tegiwerkstätten arbeitete das Projektteam die regionale Vision aus.

Eine gemeinsame Präsentation der einzelnen ISEKs fand zum Abschluss des Projekts in Bruneck statt. Durch die Kopplung der Präsentation mit der regionalen Symbiose wurden sowohl die regionale Ebene als auch die vier Innenstadtentwicklungskonzepte gemeinsam präsentiert. Die Steuerungsgruppen und ausgewählte Botschafter:innen aus den Städten nahmen an der Abschlusspräsentation teil. Auch die Beschlussfassung der einzelnen ISEKs und der regionalen Symbiose wurde vorbereitet. Die Strategie, die regionale Symbiose, das Zukunftsbild und der Ideenspeicher bilden Teile des ISEKs und sollen in allen vier Städten beschlossen werden.

Reflexion

Im Reflexionsworkshop wurden die Erfahrungen aus dem Prozess des ISEK⁴ gesammelt. Ziel war es, die Dos und Don'ts des Prozesses (Lessons Learned) auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene herauszuarbeiten sowie die Transferierbarkeit zu reflektieren. Der Reflexionsworkshop fand online mit den im Prozess beteiligten Personen aus den Steuerungsgruppen statt.

Weiters gab es ein Werkstattgespräch zur Städtebauförderung gemeinsam mit den Koordinator:innen aus den Städten (eine Person pro Stadt), Personen aus den relevanten Ministerien und dem Projektteam der TU Wien. Hier wurden in einem Onlineformat die Erfahrungen aus dem ISEK⁴ im Hinblick auf mögliche Förderungen reflektiert.

Ergebnisse

Auf Basis der innerstädtischen Potenziale für Zentrenentwicklung wurden insgesamt vier ISEKs für die Städte Bruneck, Herma-gor-Pressegger See, Lienz und Spittal an der Drau erarbeitet und in einer regionalen Symbiose zusammengeführt, die das integrierte Handeln der Akteur:innen auf unterschiedlichen Ebenen anregt.

Im Fokus stand dabei das Zusammendenken räumlicher Bezüge (vom Objekt über das Stadtquartier bis zur Gesamtstadt und zur Stadtregion) mit einer akteur:innenübergreifenden, einer zeitlichen sowie einer ressort-, funktions-, maßnahmen- und ressourcenübergreifenden Dimension. Als Ergebnisprodukte wurden aus den Erfahrungsberichten der Städte und der Region sowie den etablierten lokalen bzw. regionalen Kooperationen folgende Produkte erarbeitet:

Zukunftsbild und Entwicklungsstrategie

Eine integrierte Innenstadtentwicklung folgt einem gemeinsamen Zukunftsbild mit einer Vision, konkreten Zielen und einer Entwicklungsstrategie. In Kooperation mit den Expert:innen vor Ort erarbeitet, bringt sie einen nachvollziehbaren und messbaren Nutzen für die Zukunft der Städte. Ein verständlich formuliertes und visualisiertes Zukunftsbild unterstützt die Stadtentwicklung und trägt zur Entwicklung nachhaltiger Raumstrukturen bei. Das gemeinsame Zukunftsbild fördert die Zusammenarbeit und motiviert kurz- und langfristig zur Mitarbeit bei verschiedenen Raumentwicklungsmaßnahmen. Um mit regionalen Qualitäten zu überzeu-

gen, fängt die räumliche Betrachtung bei den Quartieren und Gemeinden an und endet in der polyzentrischen, grenzüberschreitenden Region. Eine integrierte Betrachtung dieser unterschiedlichen Ebenen im Zukunftsbild und in der Strategie ist unverzichtbar – der Hauptfokus liegt allerdings auf den Innenstädten. Die räumlichen Grenzen sind dabei fließend. Die Leistungsfähigkeit der sozialen und technischen Infrastruktur, die Innenstädte und die Mobilität bilden das Rückgrat der Raumentwicklung im SÜD ALPEN RAUM. Herausforderungen wie der demografische Wandel, die Klimakrise, die Stadt/Region der kurzen Wege, Bildung und ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot sind nur ausgewählte Themenbereiche, die das Zukunftsbild umfasst.

Die einzelnen ISEKs in den vier Städten beinhalten folgende Festlegungen: Situationsbeschreibung, räumliche Fokusgebiete bzw. Perspektivräume mit Herleitung und räumlicher Abgrenzung, Zukunftsbild textlich und grafisch, Interventionen in den Fokusgebieten und eine Übersicht von eingereichten Ideenskizzen zur Umsetzung des jeweiligen ISEKs.

Die regionale Symbiose setzt die vier ISEKs räumlich regional in Bezug. Damit soll die regionale Dimension der Städte als Impulsgeberinnen sichergestellt werden bzw. die Innenentwicklungskonzepte durch die regionale Perspektive reflektiert werden. Die regionale Synthese beinhaltet die strategische Zusammenschau der vier ISEKs in Wort und Bild sowie die regionale Vision (textlich und grafisch).

Das Endprodukt ist ein Gesamtbericht, der die regionale Ebene (Handlungsrahmen, Leitideen) mit den jeweiligen lokalen, innenstadtbezogenen Planungsüberlegungen vereint. Dies unterstreicht die enge Verbindung von städtischer

und regionaler Ebene. Zusätzlich wurden Faltkarten hergestellt, die stadtspezifisch Intervention und Zukunftsbild sowie die regionale Vision und die regionalen Leitideen darstellt.

Zeitplan

Im Prozess wurden die regionale Ebene und die Städteebene parallel entwickelt und gemeinsam gedacht. Dies hatte den Mehrwert, dass eine direkte Abstimmung zwischen den räumlichen wie planungspolitischen Ebenen stattfand und sich die ISEKs nahtlos in das regionale Leitbild

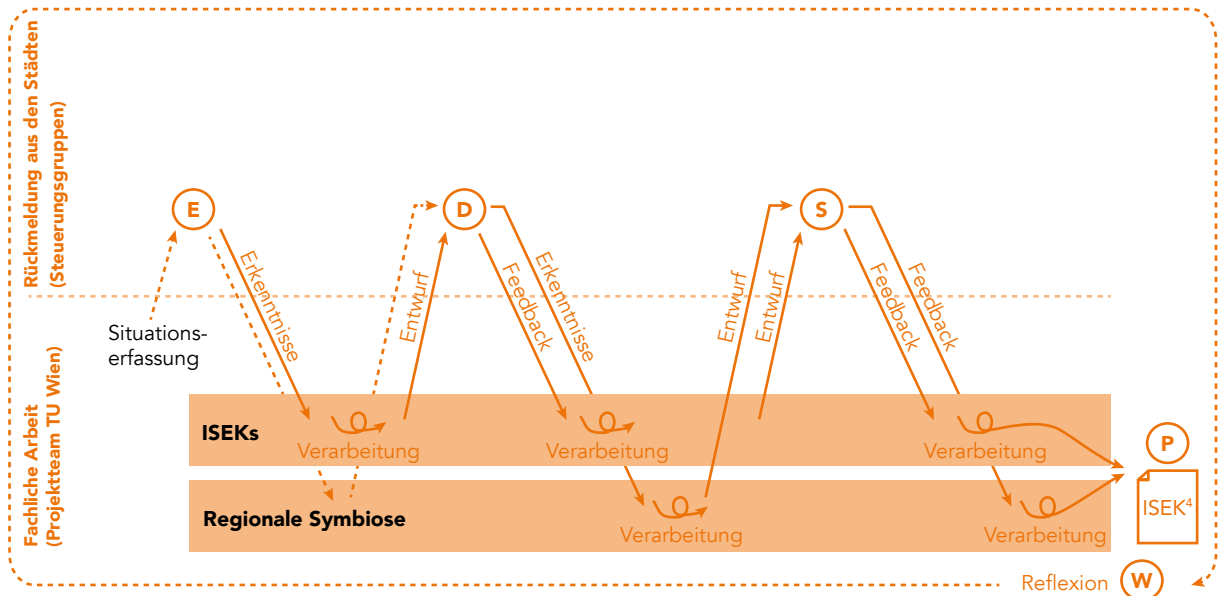
einfügen. Das Projekt wurde kompakt in acht Monaten (Mai bis Dezember 2022) abgewickelt. Über den gesamten Projektzeitraum fand ein intensiver Austausch und inhaltliches Pingpong zwischen den lokalen Steuerungsgruppen und dem Team statt.

Team

Das interdisziplinäre Bearbeitungsteam des ISEK⁴ setzt sich aus Expert:innen verschiedener Fachrichtungen der Fakultät für Architektur und Raumplanung an der TU Wien zusammen. Um den komplexen inhaltlichen Anforderungen eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) gerecht zu werden und dabei sowohl die städtebaulichen und freiraumgestalterischen als auch die regionalen Dimensionen bestmöglich abzudecken, wurde ein institutsübergreifendes Projektteam mit unterschiedlichen fachlichen Spezialisierungen zusammengestellt. Im Bereich der räumlich-baulichen und gestalterischen Entwicklung der Innenstädte wurde auf die Expertise des Forschungsbereiches Städtebau zurückgegriffen. Da sich lebendige Stadtzentren aber nicht nur über durchdachte bauliche Strukturen, sondern insbesondere auch über qualitativ voll gestaltete Frei- und Grünräume

definieren, war der Forschungsbereich Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung ebenfalls intensiv am Projekt ISEK⁴ beteiligt. Die beiden Forschungsbereiche sind dem Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen zugeordnet. Mit der räumlich-integrativen Entwicklung der vier Innenstädte sowie mit der regionalen Perspektive auf den SÜD ALPEN RAUM und das Städtenetzwerk setzten sich Expert:inn:en des Instituts für Raumplanung auseinander. Unter der Koordination des Forschungsbereiches für Regionalplanung und Regionalentwicklung flossen unterschiedliche Fachkompetenzen des Instituts in das ISEK⁴ ein. Abgedeckt wurden so unter anderem die Themenbereiche Mobilität, grenzüberschreitende Raumentwicklung, räumliche Analytik, Innenstadtentwicklung und regionale Kooperation.

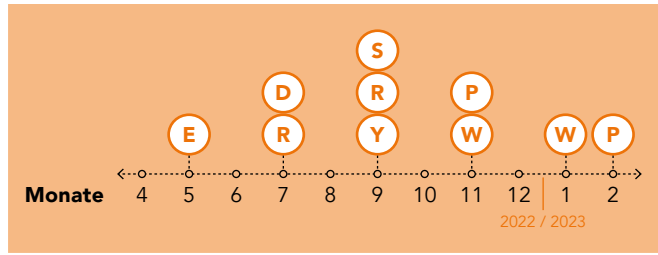
Prozessablauf



Aktivitäten

- E Expedition (4)**
 - _09.05.2022, 14–16 Uhr | Spittal an der Drau
 - _10.05.2022, 15–17 Uhr | Bruneck
 - _11.05.2022, 10–12 Uhr | Lienz
 - _12.05.2022, 10–12 Uhr | Hermagor-Pressegger See
- D Designwerkstatt & Ortsbegehung (4)**
 - _29.06.2022, 13:30–18 Uhr | Bruneck
 - _29.06.2022, 15–18 Uhr | Hermagor-Pressegger See
 - _30.06.2022, 15–21 Uhr | Lienz
 - _01.07.2022, 13–18 Uhr | Spittal an der Drau
- S Strategiewerkstatt & Projektmarktplatz (4)**
 - _28.09.2022, 13:30–16:30 Uhr | Hermagor-Pressegger See
 - _28.09.2022, 14–18 Uhr | Bruneck
 - _29.09.2022, 10–13 Uhr | Lienz
 - _30.09.2022, 13–16 Uhr | Spittal an der Drau
- R Regionsgespräche (2)**
 - _Die Regionsgespräche fanden im Rahmen der Designwerkstatt & Ortsbegehung sowie der Strategiewerkstatt & Projektmarktplatz statt.
- Y Young Experts (4)**
 - _Young Experts wurden in die Erstellung des ISEK⁴ nach Bedarf durch unterschiedliche Formate (Workshops vor Ort, Online-Befragungen und interaktive Wissensgenerierung über Plakate) einbezogen.
- P Präsentation ISEKs & regionales Strategiepapier (4)**
 - _07.11.2022, 10 - 12 Uhr | Gesamtpräsentation & Pressekonferenz in Bruneck | für die gesamte Region
 - _24.01.2023, 17 - 18 Uhr | Präsentation & Diskussion des ISEK⁴ (Fokus Lienz) | Lienz
 - _08.02.2023, 17 - 18 Uhr | Präsentation & Diskussion des ISEK⁴ (Fokus Bruneck) | online
- W Erfahrungsworkshop (1)**
 - _29.11.2022, 11 - 12 Uhr | online
- Werkstattgespräch Städtebauförderung (1)**
 - _30.01.2023, 10:30 - 12 Uhr | online

Zeitstrahl



ISEK⁴ reflektiert –

Lessons Learned und Tipps

ISEK⁴ ist ein Pilotprojekt, das die Fachempfehlungen der ÖROK zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne → **Was ist ein ISEK?**, S. 18 kritisch hinterfragt und das teilweise von den vorgeschlagenen Empfehlungen abweicht. Zusätzlich bezieht das ISEK⁴ die regionale Ebene in-

tensiv mit ein. In einer gemeinsamen Reflexion der Projektbeteiligten wird am Ende des Projekts herausgearbeitet, welche Wissensgewinne, Herausforderungen und Erkenntnisse aus dem Prozess gezogen wurden.

Projektdauer

Verzögerungen in der Akquise und Erstfinanzierungsphase haben das interdisziplinäre Forschungsteam vom Projekttag 1 an in einen fruchtbringenden Produktionsdruck versetzt. Nach einer kritischen Reflexion des Gesamtprozesses wird empfohlen, künftig – im Sinne der Qualitätssicherung und der sinnvollen und möglichst breiten Einbindung der Stakeholder:innen vor Ort – eine dem Umfang der Arbeiten angemessenere Projektdauer vorzusehen (etwa 12 Monate).

Der kompakte Prozess hatte allerdings auch Vorteile und wurde von den beteiligten Städten als dennoch angemessen empfunden. Für die detaillierte Abstimmung und genaue Ausarbeitung ausgewählter Ideenskizzen war die Laufzeit allerdings zu kurz.

TIPP:

Die Projektlaufzeit sollte 12 Monate nicht unterschreiten.

Steuerungsgruppen

Die Steuerungsgruppen in den vier Städten nahmen in der Projektorganisation eine Doppelfunktion ein: Informationsquelle und Entwicklungspartnerin. Die Zusammensetzung war von Stadt zu Stadt verschieden und reichte von einer ausschließlich politisch besetzten Gruppe bis hin zu einer gemischten Zusammensetzung aus Politik und Zivilgesellschaft. Auch die Anzahl der Mitglieder in der Steuerungsgruppe war sehr unterschied-

lich. Der partizipative Ansatz ist der richtige Weg, Synergien zu bündeln und möglichst breit abgestützte Entwicklungsperspektiven für die Städte und die Region zu erarbeiten. Eine Empfehlung zur optimalen Zusammensetzung und Teilnehmer:innenzahl kann aus den Erfahrungen im Rahmen des ISEK⁴ nicht abgeleitet werden. Viel wichtiger ist es, auf die lokalen Gegebenheiten und Kooperationskulturen Rücksicht zu nehmen.

Empfohlen wird auf alle Fälle, die politischen Vertreter:innen von Beginn an einzubeziehen und die Zusammensetzung der Steuerungsgruppe am Anfang des Prozesses in Kooperation mit der Stadt und der Region abzustimmen.

Generell ist eine möglichst diverse Gruppe bezüglich Gender, Alter, gesellschaftlicher Schicht, Zugehörigkeit etc. anzustreben. Ziel ist, sämtlichen in der Stadt lebenden Gruppen eine Stimme im Pro-

zess zu geben. Für die Auswahlkriterien kann die Empfehlung der ÖROK herangezogen werden.

TIPP:

Bei der Zusammensetzung der Steuerungsgruppe auf die lokale Planungskultur Rücksicht nehmen, die Gruppe individuell zusammenstellen und auf Diversität achten

Werkstätten

Durch den kompakten Projektablauf fanden auch die Werkstätten vor Ort in relativ kurzem Abstand statt. Zwar wurde mit den Städten zu Projektstart ein grober Zeitplan vereinbart, im Nachhinein gesehen wäre es allerdings sinnvoller gewesen, sofort konkrete Termine festzulegen. Das erhöht die Planungssicherheit. Das Zusammentragen und Darstellen bestehender Konzepte und Planungen in den Städten und in der Region hat den Steuer-

ungsgruppen geholfen, den Planungsstand zu erkennen und zu verinnerlichen. Es stärkt den integrierten Blick auf die Stadt und bildet die Basis für die regionale Symbiose.

TIPP:

Schon mit Projektstart alle Werkstatttermine vereinbaren, Planungsstand zusammentragen

Regionale Symbiose

Die regionale Symbiose erwies sich als Mehrwert für die Entwicklung der vier untersuchten Städte bzw. der Region. Die gemeinsame Betrachtung hat dazu beigetragen, viele Gemeinsamkeiten in die Konzepte zu integrieren. Sie sind die Basis für einen weiterführenden Austausch und eine noch intensivere Zusammenarbeit der vier Städte. Die regionale Vision – für die bewusst keine kartografisch korrekte Darstellung gewählt wurde, sondern die Städte zusammenrücken lässt – wurde für die Akteur:innen vor Ort zum

Sinnbild der Kooperation zwischen den vier Städten. Ein gemeinsamer Austausch zwischen den vier Steuerungsgruppen bzw. Akteur:innen wäre wünschenswert gewesen, konnte aber leider nicht umgesetzt werden. Insbesondere für die Fragestellung der regionalen Vision wäre ein solcher Diskurs von großer Wichtigkeit. Die Umlandgemeinden der vier untersuchten Städte waren in das Pilotprojekt kaum involviert. Im Sinne eines integrativen Entwicklungsansatzes – insbesondere auf regionaler Ebene – wird empfohlen,

die Sichtweise und die Bedürfnisse der Umlandgemeinden bei künftigen Projekten stärker miteinzubeziehen. Die Frage, wie das ISEK⁴ auf die Umlandgemeinden wirkt, bleibt unbeantwortet und fachlich spannend. Der Einfluss dieser räumlich breiteren Betrachtung auf das Gesamtbild der Region sollte in einem weiteren Pilotprojekt ausgetestet werden.

TIPP:

Regionalen Austausch der beteiligten Städte verbindlich einplanen und die Umlandgemeinden in den Prozess integrieren

Zonierung (Erstellung von Orts- bzw. Stadtkernabgrenzungen)

Das Ziel eines ISEKs ist es, die Innenentwicklung von Städten zu fördern. Es bietet eine Entscheidungshilfe für Städte und zeigt auf, wo räumlich und thematisch sinnvolle Interventionen gesetzt werden sollten. Dies fordert im Hinblick auf die Umsetzung eine räumliche Fokussierung. Das Thema Zonierung – besonders in Bezug auf die daran gekoppelte Maßnahmenförderung – ist komplex und bedarf einer vielseitigen Betrachtung. Da die Städte des SÜD ALPEN RAUMs bereits über jahrelange Innenstadtentwicklungserfahrung verfügen und dementsprechend viele Maßnahmen bereits umgesetzt haben, war es im Projekt nicht sinnvoll, wieder und ausschließlich auf die Innenstadt zu fokussieren. Innenstädte sind lebendig-funktionale Einheiten und dürfen nicht auf die Altstadt bzw. das historische Zentrum reduziert werden.

In den an die Innenstadt angrenzenden Gebieten (»Inneren Peripherien«) besteht großer Handlungsbedarf. Die Fokusgebiete (Untersuchungsräume) bündeln die integrierten Entwicklungsstrategien des ISEK⁴. Eine thematische anstelle einer

räumlichen Abgrenzung erwies sich als sinnstiftender. Eine parzellenscharfe Abgrenzung ist kaum möglich und fachlich nicht sinnvoll – insbesondere nicht am Anfang des ISEK-Prozesses.

Eine nachträgliche Abgrenzung (der Fokusgebiete bzw. Perspektivräume) zum Abschluss des Prozesses ist denkbar, wenn der:die Fördergeber:in darauf Wert legt. Zu bedenken gilt, dass bei einer Fortschreibung des Konzepts diese Abgrenzung immer wieder anzupassen und zu hinterfragen ist. Dies widerspricht der Logik einer Festlegung in den Raumordnungsgesetzen. Ein einheitliches Kriterienset zu definieren, scheint bei der Vielfalt an räumlichen Herausforderungen und Strukturen kaum praktikabel. Gar keine Kriterien festzulegen, birgt aber die Gefahr von Beliebigkeit bei der Abgrenzung. Unterschiedliche Kriterien für verschiedene Raumtypen könnten ein Lösungsansatz sein.

Bezug nehmend auf die Abgrenzung gemäß den ÖROK-Empfehlungen möchte das Forschungsteam Folgendes festhalten:

- _ In der »Zone 2« wird der Fokus auf Wohnen gelegt: Mischnutzung wird nicht gefördert, sondern nur Wohnbau. Unseres Erachtens ist dies für einen lebendigen Stadtkern zu wenig.
- _ Eine Abgrenzung, die sich räumlich nur auf die Innenstadt bezieht, benachteiligt Städte, die bereits viel in die Innenstadtentwicklung investiert haben. Sie können in diesem Perimeter nicht mehr viele Projekte realisieren.
- _ Gerade in diesen Städten rücken andere Themen in den Vordergrund, die bei einer räumlichen Konzentration auf die Innenstadt gar nicht adressiert werden könnten. Dies widerspricht auch einem integrierten Planungsansatz.
- _ »Fehlentwickelte« Gebiete sollten nicht ausgeschlossen, sondern in die Betrachtung miteinbezogen werden. Der Umgang mit solchen Gebieten sollte diskutiert werden.
- _ Barrieren (z. B. Straßen, Flüsse oder Bahntrassen) sollten nicht als Grenzen der Betrachtungsräume fungieren. Die Abschwächung der Barrierewirkung kann nur erzielt werden, wenn die jenseits der Barrieren liegenden Zonen als Teil des Betrachtungsraums gesehen werden. Außerdem sollten stets beide Seiten der Barriere (z. B. beide Flussufer) betrachtet werden.
- _ Der Entscheidungsprozess zur räumlichen Fokussierung sollte nicht nur auf die Betrachtung des Bestandes begrenzt sein, sondern auch die zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte miteinbeziehen.

Wenn eine Abgrenzung zwingend vorzunehmen ist, dann sind folgende Voraussetzungen von Bedeutung:

- _ Festlegung nicht in einem informellen, sondern in einem formellen Instrument, das die Aufsichtsbehörde begutachten kann (REK, ÖEK, FWP).
- _ Die Abgrenzung muss durch ein integriertes Konzept gestützt sein, um Förderungen zu ermöglichen. Die Abgrenzung muss auch aufgrund thematischer Schwerpunkte in einer Stadt flexibel festlegbar sein.
- _ Um beliebige Abgrenzungen zu vermeiden, muss nachgewiesen sein, wie die Abgrenzung den Zielen des integrierten Konzepts entspricht. Diese Ziele müssen in Übereinstimmung mit der übergeordneten Festlegung stehen.

TIPP:

Untersuchungsgebiete nach den lokalen und räumlichen Herausforderungen gemeinsam mit den Akteur:innen vor Ort im ISEK-Prozess herausarbeiten und festlegen

Auf Empfehlung des Ministeriums wird das Forschungsteam des ISEK⁴ den fachlichen Diskurs bezüglich Abgrenzung in den ÖREK-Fachempfehlungen mit Expert:innen initiieren.

Projektideen – ein ISEK in die Umsetzung bringen

Die im ISEK⁴ gesammelten Ideenskizzen für die Region und die vier Städte wurden in den Workshops mithilfe sogenannter Project Canvas ermittelt, gesammelt und gegliedert. Der Prozess war breit ausgerollt, und es wurden keine thematischen und inhaltlichen Kriterien zur Sammlung der Projektskizzen vorgegeben. Die einzige Vorgabe war, dass jede Ideenskizze mindestens eine räumliche Leitidee verfolgen sollte. Außerdem sollten Angaben zur Kooperation mit den anderen Städten gemacht werden. Ziel war es, eine größtmögliche Vielfalt und Breite an Ideen zu sammeln. Es gab keine Ausschlusskriterien. Die Ideenskizzen stellen inhaltlich die Brücke zu einer möglichen Umsetzung und Konkretisierung des ISEK⁴ dar.

Die Frage der Verbindlichkeit der vorgeschlagenen Projekte wurde mit den Städten intensiv diskutiert. Der Politik war es wichtig, dass nicht alle Ideenskiz-

zen zwingend umgesetzt werden müssen. Eine Gewichtung und ein Abschätzen der Umsetzungsmöglichkeiten bzw. Fördermöglichkeiten sind im nächsten Schritt vorzunehmen. Bei einer längeren Projektlaufzeit ist dieser Schritt in den Erarbeitungsprozess zu integrieren.

Ein weiteres Learning ist, dass an die Akteur:innen vor Ort transparent kommuniziert werden soll, was ein ISEK in Bezug auf die Umsetzung leisten bzw. nicht leisten kann. Dadurch können die Erwartungen an das Instrument von allen Beteiligten realistisch eingeschätzt werden.

TIPP:

Projektideen breit sammeln und nach gemeinsamen Kriterien gewichten und priorisieren; Leistung eines ISEKs im Hinblick auf die Umsetzung an die Städte kommunizieren

Ausblick Städtebauförderung

Ein intensives und räumlich vielfältiges Pilotprojekt wie das ISEK⁴ bringt fernab der vorher genannten Themen weitere Learnings mit sich:

_ Städte, die schon viel in Sachen Innenstadtentwicklung gemacht haben, sollten weiterhin – durch Fördermaßnahmen zugunsten von ganzheitlicher Innenstadtentwicklung im Sinne des ISEK⁴ – in ihrem Tun bestätigt und motiviert werden. Eine ausschließliche Fokussierung des Förderinstrumentariums auf die (historische) Innenstadt ist für diese Städte kontraproduktiv.

_ Die Untersuchungsgebiete zeichnen sich durch eine ausgewogene Mischung an Nutzungen aus – monofunktionale Quartiere sind nicht im Sinne einer integrierten Entwicklung.

_ Die Finanzierung für ISEKs soll idealerweise von den Städten, Regionen und Ländern gemeinsam getragen werden. Dies stellt die Integration der Umlandgemeinden und die regionale Symbiose sicher.

_ Die regionale Kooperation könnte als Anreizwirkung für Förderung dienen. Dabei ist darauf zu achten, dass keine zufälligen Kooperationen (»Pseudokooperationen«) konstruiert werden.

Nachwort der Verfasser:innen

ISEK⁴ – vier Innenstadtentwicklungskonzepte gleichzeitig lokal zu erarbeiten, regionale Gemeinsamkeiten zu entwickeln und die regionale Symbiose aufzubauen, war eine Herausforderung und stellte uns im Prozess vor interessante und vielseitige Fragestellungen. Aufgrund externer Umstände und zeitlich begrenzter Förderprogramme wurde die Projektlaufzeit immer kürzer. Im Endeffekt war die Laufzeit mit acht – äußerst intensiven – Monaten sehr kompakt. Rückblickend gesehen wäre es hilfreich gewesen, die anfangs veranschlagten zwölf Monate für die Abwicklung des Projektes zur Verfügung zu haben. Das hätte noch weitere Feedbackschleifen und eine intensivere Einbindung der Steuerungsgruppen ermöglicht.

Viele Lernerfahrungen haben wir aus den unterschiedlichen Dynamiken der vier Städte gezogen. Obwohl eine Region, sind Unterschiede in Bezug auf Planungs- und Beteiligungskultur vorhanden. Jede der vier Innenstädte hat eine eigene Dynamik, was die Arbeit auch sehr interessant gemacht hat. Es ist gelungen, Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten → **Räumliche Leitideen, S. 47** und die Städte noch besser zu vernetzen, auch wenn der Plan einer gemeinsamen Regionsreise im

Rahmen der kurzen Projektdauer nicht umgesetzt werden konnte.

Die Zusammensetzung der Steuerungsgruppen hatten wir zum Start des Projektes inklusiver geplant. Die angestrebte Breite konnte leider nicht erreicht werden. Positiv zu sehen ist, dass die relevanten politischen Akteur:innen teilgenommen haben und das Projekt politisch gut und breit (über alle Fraktionen) in den Städten verankert war. Ein breiter Beteiligungsprozess war aufgrund zeitlicher und finanzieller Rahmenbedingungen nicht vorgesehen, eine breitere Streuung der Steuerungsgruppe wäre aber wünschenswert gewesen. Das konnte leider nicht umgesetzt werden.

Spannend war die Feststellung, dass die Jugend – als eine unserer Beteiligungsgruppen – in jüngerer Vergangenheit schon mehrfach mit Stadtentwicklungsthemen befasst war. Um nicht unerfüllbare Erwartungen zu erzeugen, wurde je nach Stadt eine flexibel angepasste Vorgangsweise entwickelt, um die Wünsche und Perspektiven der Jugendlichen ins ISEK einfließen zu lassen. Das Anpassen des Prozesses auf die jeweiligen lokalen Gegebenheiten war ein weiteres, wichtiges Learning aus dem Projekt.

Der Umgang mit den geografischen Rahmenbedingungen war im Prozess nicht immer leicht. Nicht nur physisch, sondern auch in der visuellen Darstellung der Region. Wie soll man diesen gemeinsamen Raum begreifbar machen und ein gemeinsames Bild kommunizieren? Das Einzige, was schnell klar wurde, war, dass wir uns von der geografischen Darstellung lösen müssen. Dann begann das Ausprobieren, Herumschieben, Entwerfen und Verwerfen. Letztendlich sind wir mit der gewählten Darstellung sehr zufrieden und hoffen, damit auch ausdrücken zu können, wie sich der SÜD ALPEN RAUM weiterentwickeln könnte.

Jedenfalls ist es vollbracht – es liegen vier Innenstadtentwicklungskonzepte auf dem Tisch und der Versuch der regionalen Symbiose ist geglückt. Das Lernen aus den Gemeinsamkeiten auf der lokalen Ebene war ein wichtiger Zwischenschritt

im Entwurfsprozess. Auch die Vielfalt der vier Innenstädte von Bruneck, Hermagor-Pressegger See, Lienz und Spittal an der Drau war hierbei hilfreich, wenn auch herausfordernd.

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen involvierten Personen aus den Städten bedanken. Ohne ihre tatkräftige Unterstützung wäre die Durchführung des Projektes nicht möglich gewesen. Das Abholen und Einbinden von bestehenden Konzepten und Planungen bildete den Ausgangspunkt für die weiteren Überlegungen. Generell bilden das lokale Wissen und die gesammelten Ideenskizzen gute Ausgangspunkte für die Entwicklung, sowohl lokal als auch regional. Wir wünschen viel Erfolg bei der Umsetzung des ISEK⁴ auf lokaler und regionaler Ebene und sind schon gespannt, wie der SÜD ALPEN RAUM 2040 aufgestellt sein wird.

Anhang

Gesammelte Ideenskizzen

Die gesammelten Ideenskizzen sind die Ausarbeitungen jener Ideen, die im Rahmen des Projektmarktplatzes in den vier Städten mit den Steuerungsgruppen diskutiert wurden. Diese Sammlung kann und soll jederzeit erweitert werden. Die Ideenskizzen bilden die Wünsche und Bedürfnisse der Steuerungsgruppen ab und spiegeln ihre Vorstellung der Zukunft für den SÜD ALPEN RAUM und für seine vier Städte wider.

Die Stärke der zusammengetragenen Ideenskizzen liegt darin, dass diese vielfach durch zivilgesellschaftliches Engagement umgesetzt werden können und sollen. Das entlastet in Zeiten knapper Gemeindebudgets die Städte organisatorisch und finanziell, gleichzeitig wird die Teilhabe der Bürger:innen an ihrer Stadt gefördert. Die gesammelten Ideenskizzen sollen als Inspirationsquelle für engagierte Menschen dienen, welche die Zukunft des SÜD ALPEN RAUMs und seiner vier Städte mitgestalten wollen.

Die Ideen wurden mithilfe des Canvas-Ansatzes (einer Methode, die in der Wirtschaft zur Visualisierung, Strukturierung und Diskussion von künftigen Geschäftsmodellen angewendet wird) entwickelt. Der Canvas umfasste die folgenden Aspekte, wobei die fett gedruckten Punkte besonders relevant sind:

_Titel der Idee

_Was ist das Ziel der Idee?

_Wie wird die Idee die Zukunft verändern?

_Warum ist diese Idee wichtig?

_Ergebnis

Was macht die Nutzer:innen glücklich? Worauf sollte Wert gelegt werden? Was kommt am Ende heraus?

_Bearbeitungsteam

Wer ist/sollte mit dabei sein? Wer übernimmt die Leitung?

_Budget

Wie viel Budget wird benötigt? Aus welchen Mitteln könnte die Idee finanziert werden?

_Umfeld

Welche Kräfte/Umstände/Menschen könnten die Idee beeinflussen (positiv und negativ)?

_Zielgruppe(n)

Für wen ist die Idee eigentlich? Wer hat am Ende einen Mehrwert/Nutzen?

_Ressourcen

Was wird gebraucht – und in welcher Menge (Räume, Arbeitsmittel, Know-how etc.)?

_Risiken

Was könnte die Idee zum Scheitern bringen oder die Umsetzung verzögern?

_Was mir/uns noch fehlt

_Zeitlicher Horizont: kurz-, mittel- oder langfristig

Eine wesentliche Aufgabe war außerdem zu überlegen, inwiefern es sinnvoll wäre, die Idee nicht nur für die eigene Stadt, sondern in Zusammenarbeit mit anderen Städten oder als Region umzusetzen. Zudem sollte durch die Angabe, welche räumlichen Leitideen mit der Idee angesprochen werden, die Einbettung in die ISEK⁴-Strategie aufgezeigt werden.

Die Ideenskizzen wurden im Nachgang der Strategiewerkstatt vom ISEK⁴-Bearbeitungsteam – wo nötig – ergänzt und nachgeschärft. Dass viele Ideenskizzen nicht vollständig ausgefüllt sind, stellt keineswegs einen Mangel dar. Die Skizzen können trotzdem als Grundlage für die Umsetzung der ISEK⁴-Strategie genutzt werden.

Ideenskizzen Bruneck

Von der Steuerungsgruppe vorgeschlagene Ideenskizzen

B01 Stadtviertelmanagement

Beschreibung der Idee: Es sollen Personen nominiert werden, die als Anlaufstellen in ihren Stadtvierteln fungieren: Die Bewohner:innen können sich mit Anliegen und Bedürfnissen ganz einfach vor Ort an die Ansprechpersonen wenden.

Ziel der Idee: Selbstverwaltung, Erkennen von Bedürfnissen, Knüpfen von Kontakten, Gefühl der Zuständigkeit

Veränderungskraft der Idee: Es wird Bewusstsein für eine saubere und ressourcenschonende Stadt geschaffen.

Wichtigkeit der Idee: Wir müssen wieder mehr miteinander und füreinander tun.

Bearbeitungsteam: Stadt/Gemeinde (Initiative), Interessierte und Freiwillige (Gruppen, nicht nur Einzelpersonen)

Ergebnis: Selbstgestaltung des Stadtviertels, gepflegteres Stadtviertel

Zielgruppe(n): alle; Personen, die sich für die Allgemeinheit einsetzen wollen

Ressourcen: Freiwilligenarbeit, Erfahrungswerte der Stadt

Zeitperspektive: kurzfristige Umsetzung, langfristige Durchführung

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



B02 Freiwilliger Fahrdienst

Beschreibung der Idee: Mobilitätsangebote von Freiwilligen für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind

Veränderungskraft der Idee: mobilitätseingeschränkten und älteren Personen die Möglichkeit geben, weiterhin bzw. wieder mobil zu sein – ohne eigenes Auto

Wichtigkeit der Idee: Schwächere unterstützen und Unabhängigkeit fördern, Abhängigkeit vom eigenen Auto reduzieren

Bearbeitungsteam: Freiwillige, Gemeinden, Pflegedienste

Ergebnis: Mobilitätseingeschränkte kommen individuell und unabhängig von A nach B.

Zielgruppe(n): mobilitätseingeschränkte, ältere Personen

Ressourcen: geeignete Fahrzeuge, Lenker:innen

Risiken: Fahrdienst muss sicher sein.

Zeitperspektive: kurzfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



B03 Pflanzenpflegedienst

Beschreibung der Idee: Pflegedienst für Baumgruben und Pflanztröge im öffentlichen Raum durch Interessierte

Veränderungskraft der Idee: Bürger:innen beteiligen sich an der Pflege des städtischen Grüns und tragen dazu bei, die notwendigen Anpassungen an die Klimakrise der Stadt zu unterstützen.

Wichtigkeit der Idee: Grün in der Stadt braucht intensive Pflege; je mehr Grün, desto klimafitter ist unsere Stadt; zeitliche Ressourcen der Einwohner:innen werden mobilisiert.

Budget: Material und Verbrauchsmittel

Bearbeitungsteam: Bürger:innen, Stadtgartenamt

Ergebnis: Bürger:innen, die über keinen privaten Freiraum verfügen, erhalten trotzdem einen Zugang zum Gärtnern und Gestalten. Das Stadtgartenamt bekommt Verstärkung und kann weitere Stadtbegrünungsprojekte durchführen.

Zielgruppe(n): freiwillige Gärtner:innen, Stadtgartenamt

Zeitperspektive: kurzfristig

Was mir noch fehlt: freie Flächen in der Stadt, auf denen Bürger:innen ihren Freiraum selbst gestalten können: Gemeinschaftsgärten, Skatemöglichkeiten, Freiraum für Jugendliche etc.

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



B04 Bürger:innenforum/Mitmachkonferenz

Beschreibung der Idee: Zivilgesellschaftliches Engagement und Umsetzungsansätze für die ISEK-Strategie werden im Rahmen eines Forums gesammelt und vernetzt.

Veränderungskraft der Idee: Das Mitspracherecht der Bürger:innen wird aktiv gefordert und in die aktuelle Entwicklungsstrategie eingepflegt.

Wichtigkeit der Idee: Stadtentwicklung wird zur gemeinsamen Sache.

Bearbeitungsteam: möglichst diverse Gruppe aus Interessierten und proaktiven Bürger:innen, Stadtentwicklung

Ergebnis: Stärkung der Gemeinschaft, Bewusstseinsbildung für die Komplexität des Themas Stadtentwicklung, Schaffung eines geteilten Entwicklungsraums

Zielgruppe(n): alle Bürger:innen, die sich privat oder beruflich mit dem Thema befassen

Ressourcen: Moderation, Begleitung

Zeitperspektive: kurz- bis mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



B05 Mikrobühne für Jugendkultur

Beschreibung der Idee: Jugendlichen die Möglichkeit geben, nicht-kommerzielle Events zu veranstalten

Veränderungskraft der Idee: ohne Jugend keine Zukunft – mehr Möglichkeiten für jene, die etwas organisieren wollen

Wichtigkeit der Idee: Jugendliche werden ermutigt, präsenter im Stadtraum zu sein bzw. ihre Talente und Leidenschaften zu teilen.

Bearbeitungsteam: die, die etwas bewegen wollen

Ergebnis: mehr Gewicht für die Jugend – ihnen das Gefühl geben, etwas organisieren und umsetzen zu können; und belebte Stadträume

Zielgruppe(n): Jugend, Kulturbegeisterte

Ressourcen: mobile Bühne, technische Unterstützung

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



B06 Elektrozug

Beschreibung der Idee: schnelle und unkomplizierte Verbindung von Mobilitätszentrum und Stadtzentrum über einen kleinen Elektrozug, der auf einem Rundkurs verkehrt

Veränderungskraft der Idee: öffentliche Erreichbarkeit einfacher gestalten

Wichtigkeit der Idee: Lückenschluss in der urbanen Mobilität für Bürger:innen mit eingeschränkter Mobilität

Bearbeitungsteam: Stadt (Organisation), Verpächter des Busses, Tourismusverein

Ergebnis: komfortable, unkomplizierte Fortbewegung

Zielgruppe(n): alle Bewohner:innen und Besucher:innen

Ressourcen: Elektrozug, Strom, Fahrer:in

Zeitperspektive: kurzfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



B07 Schlossexpress

Beschreibung der Idee: Schrägaufzug für eine barrierefreie und direkte Verbindung der Altstadt mit dem Schloss

Veränderungskraft der Idee: Mobilitätseingeschränkte Menschen können barrierefrei auf den Schlossberg fahren und die Stadtberge genießen.

Wichtigkeit der Idee: Naherholungsgebiete einfach zu erreichen, sollte für alle möglich sein.

Bearbeitungsteam: Stadt, Tourismusverein

Ergebnis: Verbesserung der Zugänglichkeit eines wichtigen Naherholungsgebietes mit einer Lösung, die im Betrieb wenige Ressourcen braucht.

Zielgruppe(n): alle, aber insbesondere Tourist:innen und ältere Menschen

Ressourcen: Projektierung und Realisierung

Risiken: richtige Standortwahl, Eingriff ins Landschaftsbild

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:**B08 Mehrgenerationenwohnen**

Beschreibung der Idee: Bottom-up-Projekte, die dem Mehrgenerationenwohnen dienen

Ziel der Idee: Sozialisierung unterschiedlicher Altersgruppen, Sparen von Wohnraum, Schonung der Pflegekräfte

Veränderungskraft der Idee: Vereinsamung bei Jung und Alt vorbeugen, Schonung von Pflegekräften, selbstständiges Wohnen im Alter fördern

Bearbeitungsteam: selbstorganisiert, öffentliche Institutionen

Ergebnis: Stillen von eigenen Bedürfnissen, gegenseitiges Helfen

Zielgruppe(n): alle Generationen

Ressourcen: Immobilie, Wohnraum, Awareness schaffen, Abrechnung und finanzielle Mittel

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:

Vom Forschungsteam vorgeschlagene Ideenskizzen

B10 Tactical Urbanism

Zielvorstellung: kostengünstige Interventionen im öffentlichen Straßenraum zur temporären Verkehrsberuhigung als Vorbereitung der Mobilitätswende, z. B. auf der Andreas-Hofer-Straße

Prozessvorschlag: Initiierung über lokale Akteur:innen und Vereine, Anknüpfung an bestehende Veranstaltungen

B11 Regionale Radroute

Zielvorstellung: Bessere Abstellmöglichkeiten für Radtourist:innen in der Stadt – z. B. am nördlichen Ende der Herzog-Sigmund-Straße nahe der Rienz; neue Frequenz für die Innenstadt durch Radtourismus

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Radverkehrskonzepts (Erhebung der öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen, Ergänzungsvorschläge des Abstellangebots)

B12 Mikro-Mobilitätszentrum Bruneck Nord

Zielvorstellung: Aufwertung der Haltestelle Bruneck Nord zu einem multifunktionalen und räumlich integrierten Mikro-Mobilitätszentrum mit guter Anbindung des Krankenhauses

Prozessvorschlag: Erfahrungen vom Mobilitätszentrum Bruneck aufbereiten und an der Haltestelle Bruneck Nord anwenden, Integration lokaler Akteur:innen

B13 Grünraumnetz aufspannen und bestehende Grünräume einbinden

Zielvorstellung: Bruneck wird von einem dichten Grünraumnetz positiv geprägt und innerstädtische Grünräume (Rienz, Stadtpark, umgestalteter Rathausplatz) werden mit den Stadtbergen (Schlossberg und Kühbergl) verbunden.

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Grünraumkonzepts unter Berücksichtigung der im ISEK genannten Rahmenbedingungen (Verbesserung der Zugänge zu den Stadtbergen, Verbesserung der Signalisation und der Attraktivität der Wegeverbindungen), Sicherung von neuen Wegeverbindungen im Gemeindeplan für Raum und Landschaft

B14 Neugestaltung des öffentlichen Raums in Zeiten der Klimakrise

Zielvorstellung: Die Anpassung des öffentlichen Raums an die Klimakrise benötigt die vermehrte Umsetzung von Fassaden- und Dachbegrünungen sowie Elemente des Schwammstadtprinzips und bessere Beschattung.

Prozessvorschlag: Beauftragung einer Strategie zur Anpassung des öffentlichen Raums an die Folgen der Klimakrise – kombiniert oder zumindest in enger Abstimmung mit dem Grünraumkonzept

B15 Klimafitter Rathausplatz

Zielvorstellung: Die klimatischen Entwicklungen machen eine Umgestaltung des Rathausplatzes notwendig. Unter bestmöglicher Nutzung der durch die unter dem Platz befindlichen Tiefgarage begrenzten Möglichkeiten sollten Maßnahmen zur Begrünung und Entsiegelung forciert werden.

Prozessvorschlag: landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb inkl. vorheriger Sammlung von Nutzer:innenbedürfnissen und Ideen aus der Bevölkerung

B16 Zugang Kühbergl

Zielvorstellung: Eine gemeinsame Gestaltungssprache, bessere Beschilderung und Grünelemente, die die Vegetation des Kühbergl aufgreifen, bringen das Naherholungsgebiet künftig »näher« an die Innenstadt heran.

Prozessvorschlag: Umsetzung der Elemente gemäss den Ergebnissen aus dem zu erarbeitenden Grünraumkonzept (B13)

Ideenskizzen Hermagor-Pressegger See

Von der Steuerungsgruppe vorgeschlagene Ideenskizzen

H01 Wohnfabrik – Belebung der Essl-Fabrik

Beschreibung der Idee: Belebung der Essl-Fabrik durch Umnutzung zu (betreutem) Wohnen, Gastronomie, Co-Working-Spaces

Ziel der Idee: Wohnen im Zentrum, betreutes Wohnen, Gastronomie, Co-Working-Spaces

Veränderungskraft der Idee: Belebung des Zentrums, Synergienutzung Altersheim

Wichtigkeit der Idee: Leerstandsbelebung, Nutzung des Bestands, Generationenwohnen

Bearbeitungsteam: Eigentümer:innen, Betreiber:innen

Umfeld: Verfügbarkeit, Kosten

Ergebnis: Barrierefreiheit, Erdgeschoßzone, Nutzungsmischung

Zielgruppe(n): Golden Ager, Start-ups, Co-Working

Ressourcen: Umbau, Betreiber:innenkonzept, Gastrokonzept

Risiken: Kosten laufender Betrieb

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



H02 Schaufensterhotel

Beschreibung der Idee: Leerstand durch Kurzzeitvermietung (temporär) beleben (Wohnen, Arbeiten etc.)

Ziel der Idee: Leerstand durch Kurzzeitvermietung beleben (Wohnen, Arbeiten etc.), touristische Aktivitäten in der Innenstadt erhöhen, innerstädtische Bettenkapazität erhöhen

Veränderungskraft der Idee: Belebung der Stadt, attraktive Schaufenster

Wichtigkeit der Idee: Ressourcenschonung, Übernachtungsmöglichkeiten im Zentrum schaffen, Belebung Erdgeschoßzone, Synergie mit Gastronomie

Bearbeitungsteam: Eigentümer:innen, Tourismusbüro, Planer:innen, Gemeinde, Good-Practice-Beispiel: Grätzelhotel Wien

Ergebnis: Belebung Altstadt, Gesamtkonzept Schaufensterhotel (Gestaltung, Marketing, Betrieb)

Zielgruppe(n): Tourist:innen, Besucher:innen, Multilokale, Gastronomie

Ressourcen: Leerstand beleben, Schaffen einer neuen Marke

Risiken: keine Bereitschaft zur Umnutzung, Verfügbarkeit

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



H03 Direktbusverbindung Hermagor–Lienz

Beschreibung der Idee: Verkürzung der Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Lienz und Hermagor durch die Einrichtung einer direkten Regionalbusverbindung

Ziel der Idee: Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Veränderungskraft der Idee: kein Umstieg, mehr Angebot an öffentlichem Verkehr

Wichtigkeit der Idee: Erleichterung des Austausches und der Zusammenarbeit mit der Stadt Lienz

Bearbeitungsteam: Verkehrsträger:innen, Land, Städte

Umfeld: Regionalmanagements

Ergebnis: umweltfreundliche Verkehrserschließung, Verkürzung der Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr, Komfort für alle Generationen

Zielgruppe(n): alle Bevölkerungsgruppen

Ressourcen: Taktplanung

Risiken: Kostenaufteilung Land/Stadt

Zeitperspektive: kurzfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



H04 Digitale Infoplattform

Beschreibung der Idee: Informationsplattform für Hermagorer:innen und Gäste bezüglich Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Tourismus

Ziel der Idee: Informationstransfer, Transparenz, digitale Vernetzung, leichter Datenaustausch, gemeinsamer Internetauftritt

Veränderungskraft der Idee: digitale Wende, Digitalisierung

Wichtigkeit der Idee: Informationsverbreitung, Zugänglichkeit

Bearbeitungsteam: Stadt, Tourismus, Wirtschaftstreibende, Verkehrsträger

Umfeld: Barrierefreiheit, Marketing, Aktualisierung/Wartung

Ergebnis: verbesserte Zugänglichkeit von Informationen, Transparenz, One-Stop-Shop

Zielgruppe(n): alle

Ressourcen: Offenheit und Wille zum Datenaustausch

Risiken: Wartung, Urheberrecht

Zeitperspektive: kurzfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



H05 Radwegeleitsystem Naherholung

Beschreibung der Idee: Wegeleitsystem für Radfahrer:innen mit Fokus auf die Naherholung in und um Hermagor (insbesondere Richtung Pressegger See) sowie die bessere Verknüpfung der Innenstadt mit den regionalen Radrouten

Ziel der Idee: Orientierung für Radfahrer:innen, Radtourismus in die Innenstadt bringen

Veränderungskraft der Idee: verbesserte Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete des Pressegger Sees mit dem Rad, Verbindung zur Altstadt

Wichtigkeit der Idee: Stellung der Innenstadt Hermagors im Radtourismus verbessern

Budget: Radwegförderung Land

Bearbeitungsteam: Stadt, Tourismus, Planer:innen

Ergebnis: Sichtbarkeit, Orientierung, Fahrqualität

Zielgruppe(n): alle

Risiken: schlechte Sichtbarkeit

Zeitperspektive: kurzfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



H06 Klimafitter Wulfeniaplatz

Beschreibung der Idee: Umgestaltung des Wulfeniaplatzes mit Fokus auf Entsiegelung, Begrünung, Beschattung, Mehrfachnutzung und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Reduktion der Pkw-Stellplätze auf ein Minimum

Ziel der Idee: Entsiegelung, Begrünung, Beschattung, Mehrfachnutzung, Aufenthaltsmöglichkeiten, weitgehende Befreiung der 10.-Oktober-Straße vom Pkw-Verkehr

Veränderungskraft der Idee: Belebung öffentlicher Raum, Lebensqualität

Wichtigkeit der Idee: Aufenthaltsmöglichkeiten im Zentrum, Belebung für Gastronomie und Handel, Barrierefreiheit

Bearbeitungsteam: Stadt, Bevölkerung, Planer:innen

Umfeld: Klimaanpassung der Innenstadt, Begrünung, Belebung, Barrierefreiheit

Ergebnis: Lebensqualität und Kleinklima verbessern

Zielgruppe(n): alle Bevölkerungsgruppen

Risiken: Umorganisation ruhender Verkehr, Finanzierung bauliche Umgestaltung, Pflege/Erhaltung, Widerstand der Nutzer:innen

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



H07 Stadtraum für Jugendliche

Beschreibung der Idee: stadtnahe Treffpunkte für Jugendliche zum Sporteln und Verweilen, Attraktivierung der Innenstadt für Jugendliche als Aufenthaltsort

Ziel der Idee: stadtnahe Treffpunkte für Jugendliche zum Sporteln und Verweilen

Veränderungskraft der Idee: Belebung Stadtkern, Raumgewinnung für öffentliche Aktivitäten

Wichtigkeit der Idee: Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit der Jugendlichen im Stadtbild, Belebung für Gastronomie und Handel, Barrierefreiheit

Bearbeitungsteam: Stadt, Jugendzentrum, Bevölkerung, Planer:innen

Ergebnis: Lebensqualität verbessern

Zielgruppe(n): alle Bevölkerungsgruppen

Ressourcen: Bewusstseinsbildung, temporäre Interventionen (räumlich und zeitlich)

Risiken: Finanzierung bauliche Umgestaltung, Pflege/Erhaltung, Widerstand von Anrainer:innen

Zeitperspektive: kurzfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



Vom Forschungsteam vorgeschlagene Ideenskizzen

H08 Tactical Urbanism

Zielvorstellung: kostengünstige Interventionen im öffentlichen Straßenraum zur temporären Verkehrsberuhigung als Vorbereitung der Mobilitätswende

Prozessvorschlag: Initiierung über lokale Akteur:innen und Vereine, Anknüpfung an bestehende Veranstaltungen

H09 Gösseringpark

Zielvorstellung: Ein nördlich des Hauptplatzes gelegener neuer, städtisch-urbaner und gleichzeitig flussnaher Grünraum wird zur neuen grünen Wohlfühloase der Hermagorer:innen.

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Grünraumkonzepts

H10 Infokampagne Mobilitätswende

Zielvorstellung: Mittels Informationskampagnen wird die Hermagorer Bevölkerung dazu motiviert, insbesondere sehr kurze Wege künftig nicht mehr mit dem Auto, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Prozessvorschlag: Verteilung von Informationsbroschüren, Initiierung von Veranstaltungen und Aktionen zum Thema – in Kombination mit z. B. Tactical Urbanism, Recherche von Motivations- und Incentivierungsmaßnahmen (z. B. Gratiskaffee für 100 gefahrene Radkilometer)

H11 Umgestaltung Wulfeniaplatz/10.-Oktober-Straße/Gasserplatz

Zielvorstellung: Der öffentliche Raum Wulfeniaplatz/10.-Oktober-Straße/Gasserplatz wird von einem vom Auto dominierten Raum zu einer multifunktionalen, urbanen Aufenthaltsfläche transformiert.

Prozessvorschlag: breit angelegter Planungs- und Beteiligungsprozess, Einbeziehung der Bevölkerung und lokaler Akteur:innen

H12 Regionale Radroute

Zielvorstellung: Umlegung der regionalen Radroute, um die Frequenz des Radtourismus in die Innenstadt zu bringen

Prozessvorschlag: Erstellung eines (regionalen) Radverkehrskonzepts

H13 Parkraumkonzept – Sammelgaragen

Zielvorstellung: Innerstädtische Flächen des ruhenden Verkehrs sollen für andere Nutzungen frei gemacht werden und so Chancengleichheit zum öffentlichen Verkehr hergestellt werden.

Prozessvorschlag: Ausschreibung eines Parkraumkonzepts mit dem Auftrag, geeignete Standorte für Sammelgaragen in unterschiedlichen Ausführungen zu sammeln.

H14 Dialogisches Verfahren »Neue Heimat«

Zielvorstellung: Die umfassende Inwertsetzung und Modernisierung der Siedlung »Neue Heimat« sichert lokale Identität, spart Ressourcen und schafft gleichzeitig attraktiven und hochwertigen Wohnraum.

Prozessvorschlag: Ideenkonkurrenz im Dialog zwischen Ausloberin und teilnehmenden Büros auf Grundlage eines Partizipationsverfahrens

H15 Städtebauliche Stärkung des Bahnhofsquartiers

Zielvorstellung: Das Bahnhofsquartier ist durch punktuelle Verdichtungen in seiner städtebaulichen Identität gestärkt und die Bahnhofstraße als wichtige Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof ein hochwertiger Freiraum und in das Areal eingebunden.

Prozessvorschlag: Öffentliches Dialogverfahren unter Einbindung lokaler Akteur:innen, ansässiger Einrichtungen (z. B. Jugendzentrum), der Grundeigentümer:innen sowie städtebauliches und freiräumliches Planungsverfahren, dessen Resultate in einem städtebaulichen Masterplan umgesetzt werden

H16 Aufenthaltsqualität Gössering

Zielvorstellung: Durch den Einsatz innovativer Hochwasserschutzbauten könnten Schutzwirkung und Zugänglichkeit kombiniert werden.

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Freiraumkonzepts mit Fokus Zugänglichkeit zur blauen Infrastruktur

H17 Obstwiese

Zielvorstellung: Öffnung attraktiver privater Gärten für die Allgemeinheit

Prozessvorschlag: wertschätzender Austausch zwischen öffentlicher Hand und lokalen Bewohner:innen, Machbarkeitsprüfung

H18 Bahnanbindung Nassfeld

Zielvorstellung: Mittels Akkuzügen könnte die Strecke nach Tröpolach wieder angefahren werden. Die Anbindung kann kurzfristig über einen Shuttle zwischen der Haltestelle Tröpolach und der Talstation erfolgen, langfristig könnte eine Verlängerung der Seilbahn zur Station nach Südtiroler Vorbild ein neues Vermarktungsargument im sanften Tourismus sein.

Prozessvorschlag: Initiierung eines Akkuzug-Probetriebs gemeinsam mit den ÖBB, Umsetzung und Bewerbung eines Shuttle-Services, Einführung einer Parkgebühr im Skigebiet, um öffentliche Anreise zu fördern

H19 Umsetzung Fuß- und Radkonzept

Zielvorstellung: Attraktivierung der Fuß- und Radwegeverbindung, um vor allem kurze Pkw-Fahrten zu vermeiden

Prozessvorschlag: Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus der Studie zur landschaftsplanerischen Bewertung des Fuß- und Radwegenetzes sollten umgesetzt werden.

H20 Mobilitätszentrum

Zielvorstellung: Der Bahnhof soll ein multifunktionales Zentrum im Stadtgefüge werden, an dem unterschiedlichste Nutzungen zusammenkommen: Dienstleistungen, Handel, Mobilität, Aufenthaltsqualität etc. Wichtig ist auch die Schaffung touristischer Infrastruktur, etwa eines Radverleihs oder versperrbarer Boxen für Ski-ausrüstung.

Prozessvorschlag: Austausch mit den ÖBB und dem Verkehrsverbund, Erstellung eines Mobilitätskonzepts, Austausch mit Regionalverbänden

H21 Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

Zielvorstellung: Schaffung einer attraktiven räumlichen Eingangssituation in die Stadt im Bereich zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße in Abstimmung mit den städtebaulichen Zielvorstellungen für das Bahnhofsquartier

Prozessvorschlag: Durchführung eines landschaftsplanerischen Wettbewerbs unter Einbeziehung der Bevölkerung, lokaler Akteur:innen und den ÖBB in der Wettbewerbsvorbereitung

H22 Zwischen- und Nachnutzungskonzept Essl-Fabrik

Zielvorstellung: Erhalt der Essl-Fabrik mit ihren hohen architektonischen Qualitäten und als Landmark für Hermagor mit einer Nutzungsdurchmischten Nachnutzung, Erarbeitung und Umsetzung eines zwischenzeitlichen Zwischennutzungskonzepts

Prozessvorschlag: Erarbeitung eines Zwischennutzungskonzepts (gewünschte Nutzungen, Zeithorizont, notwendige bauliche Erstmaßnahmen, finanzielle Aspekte) und Stadtviertelmanagement

Ideenskizzen Lienz

Von der Steuerungsgruppe vorgeschlagene Ideenskizzen

L01 Gründer:innenzentrum

Beschreibung der Idee: Gründer:innenzentrum mit digitaler Infrastruktur, Schaffung einer Anlaufstelle mit Unterstützung in Form von Know-how für Start-ups im SÜD ALPEN RAUM

Ziel der Idee: Schaffung eines Gründer:innenzentrums zur Ansiedlung und Gründung von Start-ups

Veränderungskraft der Idee: Innovationsgeist wird gefördert; die Region wird als innovativer und dynamischer Raum wahrgenommen.

Wichtigkeit der Idee: zukunftsfähige, attraktive Arbeitsplätze schaffen

Umfeld: Technologie-Flaggschiffe der Region würden die Idee positiv beeinflussen.

Ergebnis: Nutzung von Synergieeffekten, Erfahrungsaustausch, Zuzug schaffen und Abwanderung stoppen

Zielgruppe(n): Menschen, die ihre Ideen verwirklichen wollen; die Region profitiert von der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze.

Ressourcen: Räumlichkeiten, hoher Grad an Digitalisierung

Zeitperspektive: mittelfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



L02 Null Leerstand – lebenswerter Wohnraum

Beschreibung der Idee: Schaffung eines Leerstandskonzepts zur effizienten und multifunktionalen Nutzung von Leerständen – z. B. als lebenswerter Wohnraum

Ziel der Idee: kein Leerstand, kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Nachverdichtung, aktive Steuerung der Wohnraumpolitik durch die öffentliche Hand

Veränderungskraft der Idee: kein Verbau von Grünflächen, aktive Steuerung des Wohnbaus durch die Politik

Wichtigkeit der Idee: Flächensicherung

Bearbeitungsteam: Gemeinden, Land, Architekt:innen, »Multi-Funktions-Team«

Ergebnis: leistbares und trotzdem qualitatives Leben im SÜD ALPEN RAUM

Zielgruppe(n): alle

Zeitperspektive: langfristig

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



L03 Mittagspause am Fluss

Beschreibung der Idee: Umgestaltung der Flussräume hin zu attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsräumen mit Verweilmöglichkeiten im Grünen

Ziel der Idee: Naherholung im Stadtzentrum erlebbar machen, Aufsuchen des Flusses zur Erholung im Alltag, Kraft schöpfen, Mittagessen, sozialer Austausch

Veränderungskraft der Idee: Erholung und Natur in den Alltag integrieren, gesünder und bewusster Leben

Wichtigkeit der Idee: Lienz bietet mehr Lebensqualität und wird sichtbarer.

Bearbeitungsteam: Stadtgemeinde, Bildungseinrichtungen, lokale Wirtschaft und Gastronomie

Ergebnis: Aufwertung von Alltag und Lebensqualität, Schaffung kühler Erholungsräume am Fluss

Zielgruppe(n): Naherholung für alle in der Stadt Arbeitenden, Lebenden, Schüler:innen und Tourist:innen

Ressourcen: Flussräume erschließen

Zeitperspektive: mittelfristig

Was mir noch fehlt: Flussbereiche besser erschließen, Angebot Gastronomie

Bezug zu den räumlichen Leitideen: Fluss-/Freiräume, alle Generationen

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



Vom Forschungsteam vorgeschlagene Ideenskizzen

L04 Tactical Urbanism

Zielvorstellung: kostengünstige Interventionen im öffentlichen Straßenraum zur temporären Verkehrsberuhigung als Vorbereitung der Mobilitätswende

Prozessvorschlag: Initiierung über lokale Akteur:innen und Vereine, Anknüpfung an bestehende Veranstaltungen

L05 Infokampagne Mobilitätswende

Zielvorstellung: Mittels Informationskampagnen wird die Lienzer Bevölkerung dazu motiviert, insbesondere sehr kurze Wege künftig nicht mehr mit dem Auto, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Prozessvorschlag: Verteilung von Informationsbroschüren, Initiierung von Veranstaltungen und Aktionen zum Thema – in Kombination mit z. B. Tactical Urbanism, Recherche von Motivations- und Incentivierungsmaßnahmen (z. B. Gratiskaffee für 100 gefahrene Radkilometer)

L06 Umsetzung Radverkehrskonzept

Zielvorstellung: Verbesserung der Radinfrastruktur zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split

Prozessvorschlag: Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts zur Verbesserung der Radinfrastruktur sollten umgesetzt werden.

L07 Dialogisches Verfahren Südtiroler Siedlung

Zielvorstellung: Die umfassende Inwertsetzung und Modernisierung der Südtiroler Siedlung sichert lokale Identität, spart Ressourcen und schafft gleichzeitig attraktiven und hochwertigen Wohnraum.

Prozessvorschlag: Ideenkonkurrenz im Dialog zwischen Ausloberin und teilnehmenden Büros

L08 Parkraumkonzept mit Schwerpunkt Sammelgaragen

Zielvorstellung: Die Bündelung des ruhenden Pkw-Verkehrs in Sammelgaragen schafft auf attraktiven innenstadtnahen Flächen Platz für andere Nutzungen mit städtebaulichem Mehrwert.

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Parkraumkonzepts

L09 Aufenthaltsqualität Isel

Zielvorstellung: Durch den Einsatz innovativer Hochwasserschutzbauten könnten Schutzwirkung und Zugänglichkeit kombiniert werden.

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Freiraumkonzepts mit Fokus Nutzung und Zugänglichkeit von Flüssen als Naherholungsraum

L10 Grünoase Iselmündung

Zielvorstellung: Im Bereich der Mündung der Isel in die Drau soll der naturnahe Charakter mit urbanen Freiraumqualitäten aufgewertet werden.

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Grünraumkonzepts, Sicherstellung des Grünlands im Flächenwidmungsplan

L11 Haltestelle Lienz Süd

Zielvorstellung: Begleitend zur Inwertsetzung der Südtiroler Siedlung soll ein neuer (kleiner) Mobilitätshub an der Bahn entstehen. Die Ausweitung des Fahrplanangebots mittels Durchbindung der S1/S2 wäre zu prüfen.

Prozessvorschlag: Austausch mit ÖV-Expert:innen zu Erfahrungen mit Durchbinder-Verkehr, Initiierung des Projekts bei den ÖBB und dem Land Tirol

L12 Testplanung Innere Peripherie

Zielvorstellung: Durch eine sanfte Nachverdichtung und die Schaffung städtebaulicher Identität im Gebiet zwischen Bahn und Innenstadt entsteht in Innenstadtnähe ein attraktives Stadtquartier.

Prozessvorschlag: Begleitet durch partizipative Formate sollen im Rahmen einer Testplanung Umsetzungsansätze eruiert werden.

Ideenskizzen Spittal an der Drau

Von der Steuerungsgruppe vorgeschlagene Ideenskizzen

S01 Cool-Tour

Beschreibung der Idee: Das Spittaler Kunst- und Kulturangebot wird über zielgruppenspezifisch konzipierte Programme für aktuell wenig kulturaffine Personen zugänglich gemacht.

Ziel der Idee: Zugänglichkeit zu kulturellen Aktivitäten für wenig kulturaffines und junges Publikum

Veränderungskraft der Idee: gesellschaftliche Stärkung, Toleranz, sinnstiftend und bereichernd

Wichtigkeit der Idee: Kultur für alle, die sich Kultur wünschen

Bearbeitungsteam: Stadtverwaltung, Stadtvereine, Künstler:innen, Kulturbetriebe der Stadt

Ergebnis: Durchmischung und Stärkung der Stadtgemeinschaft

Zielgruppe(n): sämtliche Bevölkerungsschichten

Zeitperspektive: mittelfristig

Was mir noch fehlt: Informationen über Kulturangebote und mögliche Interessierte und Kunstschaffende

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



S02 Naturraum Lieser Nord und Süd

Beschreibung der Idee: Die Lieser soll als Natur- und Erholungsraum erlebbar und zugänglich gemacht werden, um so als Aufenthaltsraum im Grünen der Spittaler Bevölkerung zur Verfügung zu stehen.

Ziel der Idee: Erlebbarmachen der Lieser als Fluss durch das Zentrum

Veränderungskraft der Idee: zentrumsnaher Erholungsraum

Wichtigkeit der Idee: Lebensqualität im Zentrum, Anbindung anderer Naturräume

Bearbeitungsteam: Gemeinde, Grundstückseigentümer:innen

Umfeld: Wasserbauamt, Presse, Wetterereignisse

Ergebnis: Nord-Süd-Verbindung mit Rad und zu Fuß, natürliche Ausgestaltung, Verbindung zur Drau

Zielgruppe(n): Bürger:innen, Radfahrende, Sportler:innen, Erholungssuchende, Studierende, alle Generationen

Ressourcen: Know-how, Nutzung bestehender Infrastrukturen, Brücken, Straßen

Risiken: Grundeigentümer:innen, Finanzierung

Zeitperspektive: langfristig

Was mir noch fehlt: Detailplanung

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



S03 Naturraum Auen und Drau

Beschreibung der Idee: Die Erreichbarkeit der Fluss- und Grünräume entlang der Drau (und ihrer Auen) soll verbessert werden – vor allem mit Fokus auf der Rad-erreichbarkeit.

Ziel der Idee: Erreichbarkeit der Naturräume, Erlebbarkeit, Anbindung an das Radwegenetz

Veränderungskraft der Idee: Bewusstsein für die Erholungsräume der Stadt schaffen

Wichtigkeit der Idee: Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung

Budget: geringes Budget, Natura 2000, LEADER und Gemeinde

Umfeld: Gemeinde, Draukraftwerke, Austria Hydropower, Landwirt:innen

Ergebnis: Erhalt der Natürlichkeit, Nutzung des Grünraums

Zielgruppe(n): Bürger:innen, Gäste und Tourist:innen

Ressourcen: Personal

Risiken: Finanzierung, Politik

Zeitperspektive: kurzfristig

Was mir noch fehlt: konkrete Ausgestaltung

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



S04 Bahnquartier mit Gestaltung der unteren Bahnhofstraße, Durchgang zum Sportzentrum und Busparkplatz

Beschreibung der Idee: Das Quartier um den Bahnhof wird aufgewertet. Die Unterführung des Bahnhofs wird verlängert, um so einen Durchgang zum Sportzentrum und zur Drau zu ermöglichen.

Ziel der Idee: Attraktivierung Bahnhofsbereich, der Bahnhof wird zur Visitenkarte der Stadt, der den Zugang zum Stadtzentrum gestaltet.

Veränderungskraft der Idee: bessere Zugänglichkeit für Besucher:innen, Tourist:innen, Radfahrer:innen und Stärkung des öffentlichen Verkehrs, Schaffung qualitativen Stadt- und öffentlichen Raumes

Wichtigkeit der Idee: Die erste Adresse für den öffentlichen und privaten Verkehr der Stadt wird räumlich und infrastrukturell gestärkt.

Bearbeitungsteam: Stadt und Bürger:innen, ÖBB, Wirtschaftstreibende, Land, Bund

Ergebnis: Attraktiverer und funktionalerer Bahnhofsbereich, der als Drehscheibe der Stadtmobilität fungiert.

Zielgruppe(n): Tourist:innen, Radfahrer:innen, ÖV-Nutzer:innen

Zeitperspektive: mittelfristig

Was mir noch fehlt: Ein Prozess zur Ideenskizze: Stadtentwicklung soll zum gemeinsamen Gut werden.

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



S05 Innerstädtische und überregionale Radwege

Beschreibung der Idee: Der Ausbau der Radinfrastruktur in der Spittaler Innenstadt und die bessere Anbindung an das überregionale Radnetz sollen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel stärken.

Ziel der Idee: Stärkung des Radverkehrs durch Ausbau des Radnetzes

Veränderungskraft der Idee: Geeignete Radinfrastruktur schaffen, um nachhaltige Mobilität in der Region voranzutreiben, verringerte CO₂- und Feinstaubbelastung der Innenstädte.

Wichtigkeit der Idee: Beitrag zur Mobilitätswende und Klimaneutralität

Bearbeitungsteam: Verkehrsplaner:innen, Landschaftsarchitekt:innen, Radlobby, Gemeinden

Ergebnis: Radwegenetz, welches sowohl für tägliche Wege als auch für Ausflüge attraktiv und sicher ist.

Zielgruppe(n): bereits aktive und künftige Radfahrer:innen, Kurzstrecken-Pendler:innen

Risiken: Widerstand von Autofahrer:innen, falls für die Realisierung beispielsweise Fahrspuren wegfallen

Lokal oder regional:

- Die Idee ist speziell für meine Stadt.
- Die Idee könnte auch für andere Städte des SÜD ALPEN RAUMs interessant sein.
- Eine Kooperation mit mindestens einer weiteren Stadt des SÜD ALPEN RAUMs ist jedenfalls anzustreben.
- Die Idee sollte gemeinsam im gesamten SÜD ALPEN RAUM umgesetzt werden.

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



Vom Forschungsteam vorgeschlagene Ideenskizzen

S06 Tactical Urbanism

Zielvorstellung: kostengünstige Interventionen im öffentlichen Straßenraum zur temporären Verkehrsberuhigung als Vorbereitung der Mobilitätswende

Prozessvorschlag: Initiierung über lokale Akteur:innen und Vereine, Anknüpfung an bestehende Veranstaltungen

S07 Infokampagne Mobilitätswende

Zielvorstellung: Mittels Informationskampagnen wird die Spittaler Bevölkerung dazu motiviert, insbesondere sehr kurze Wege künftig nicht mehr mit dem Auto, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Prozessvorschlag: Verteilung von Informationsbroschüren, Initiierung von Veranstaltungen und Aktionen zum Thema – in Kombination mit z. B. Tactical Urbanism, Recherche von Motivations- und Incentivierungsmaßnahmen (z. B. Gratiskaffee für 100 gefahrene Radkilometer)

S08 Regionale Radroute

Zielvorstellung: Umlegung der regionalen Radroute, um die Frequenz des Radtourismus in die Innenstadt zu bringen

Prozessvorschlag: Beauftragung eines Radrouten- bzw. Radverkehrskonzepts

S09 Umsetzung Verkehrsentwicklungskonzept

Zielvorstellung: Die Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept 2019 werden in der dort beschriebenen Abfolge umgesetzt und so wird die Mobilitätswende in Spittal an der Drau eingeleitet.

Prozessvorschlag: Beschluss des Verkehrsentwicklungskonzepts und Umsetzung in der dort definierten Prioritätenreihung

S10 Stadtbus Spittal an der Drau

Zielvorstellung: Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund soll in Spittal an der Drau eine Stadtbuslinie initiiert werden, die in einem Rundkurs verschiedene wichtige Einrichtungen erschließt.

Prozessvorschlag: Austausch mit dem Kärntner Verkehrsverbund, Einbindung von Expert:innen

S11 Umnutzung Volpini-Areal

Zielvorstellung: künftige neue, multifunktionale Nutzung des Volpini-Areals finden

Prozessvorschlag: Begleitet durch partizipative Formate sollen im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs Umsetzungsideen gesammelt werden.

S12 Umgestaltung Bahnhofstraße und Südtiroler Platz

Zielvorstellung: Entwickeln einer Visitenkarte für Spittal an der Drau; Transformation des öffentlichen Raums und Erhöhung der Attraktivität für das Zufußgehen und Radfahren sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Entsiegelung, Begrünung und Beschattung

Prozessvorschlag: partizipatives Verfahren unter Einbindung lokaler Akteur:innen und der ÖBB in Kombination mit einem interdisziplinären Planungsverfahren

S13 Umgestaltung Vorplatz FH Kärnten

Zielvorstellung: Um die FH Kärnten künftig besser stadträumlich zu integrieren, soll der Vorplatz umgestaltet werden.

Prozessvorschlag: kooperatives Verfahren gemeinsam mit lokalen Akteur:innen, insbesondere in fachlicher Zusammenarbeit mit der FH

S14 Verlängerung Bahnstufunterführung

Zielvorstellung: bessere Verknüpfung der Stadtteile auf beiden Seiten der Bahn für den Fuß- und Radverkehr durch eine Verlängerung der Bahnstufunterführung

Prozessvorschlag: Ideenvorschlag an die ÖBB-Infrastruktur AG übermitteln, Erfahrungsaustausch mit der Stadt Lienz

Regionale Ideenskizzen

Von den Steuerungsgruppen vorgeschlagene Ideenskizzen

R01 Goldene Städte im SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung der Idee: Die Selbstbestimmung und das Mitmachen bei Themen wie Wirtschaften und Arbeiten werden durch das gemeinsame Herausarbeiten der Alleinstellungsmerkmale der Region gefördert.

Ziel der Idee: lebenswerten Raum südlich der Alpen schaffen – zum Wohnen, aber auch zum Wirtschaften

Veränderungskraft der Idee: Auch junge Menschen wollen in der Region leben.

Wichtigkeit der Idee: Alleinstellungsmerkmal im globalen Wettbewerb, Reaktion auf demografische Veränderungen

Bearbeitungsteam: möglichst breit aufgestellt

Ergebnis: lebenswerter Raum südlich der Alpen

Zielgruppe(n): Wirtschaft, Tourismus, Fachkräfte, Lebensabend, junge Menschen

Ressourcen: Hirnschmalz

Risiken: Soziologie, Bürger:innen beteiligen und mitnehmen, damit Idee gut getragen wird

Zeitperspektive: langfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R02 Der ganze SÜD ALPEN RAUM an einem Tag – ohne Pkw

Beschreibung der Idee: Als Maßnahme zur Bewusstseinsbildung für die Bevölkerung und im sanften Tourismus sollen Aktionstage ins Leben gerufen werden, an denen im SÜD ALPEN RAUM weitgehend auf das Auto verzichtet wird und vorrangig die Angebote der aktiven Mobilität und des öffentlichen Verkehrs genutzt werden.

Ziel der Idee: sanfte Mobilität in der gesamten Region SÜD ALPEN RAUM

Veränderungskraft der Idee: umweltfreundliche Mobilität ohne eigenen Pkw

Wichtigkeit der Idee: Mobilitätswende im gesamten SÜD ALPEN RAUM

Budget:

Bearbeitungsteam: Gemeinden, Planungsverbände, Unternehmen, Bundesländer, Bund, EU

Umfeld:

Ergebnis: unkomplizierte und effiziente Fortbewegung in der gesamten Region

Zielgruppe(n): Einwohner:innen der Region, Tourist:innen und Arbeitskräfte

Ressourcen: bei jedem Mobilitätszentrum und jeder Bahnhaltestelle ausreichend Sharing-Parkplätze

Risiken: Verwaltungsapparat

Zeitperspektive: mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R03 Genuss-Kultur-ÖV

Beschreibung der Idee: Im Rahmen von Schnupper-Aktionstagen soll das öffentliche Verkehrsangebot (gratis) kennengelernt werden – die Züge verbinden die einzelnen Kernstädte des SÜD ALPEN RAUMs, in den Zügen gibt es Verpflegung mit regionalen Lebensmitteln aus den vier Kernstädten.

Ziel der Idee: den SÜD ALPEN RAUM kennenlernen, genießen, erfahren und erleben – mit dem öffentlichen Personennahverkehr

Veränderungskraft der Idee: nachhaltiges Reisen

Wichtigkeit der Idee: bestehende Infrastruktur nutzen

Budget:

Bearbeitungsteam: alle Regionen, Verkehrsträger:innen und -verbände

Umfeld:

Ergebnis: öffentlicher Personennahverkehr als Reiseerlebnis

Zielgruppe(n): Bevölkerung und Tourismus

Ressourcen:

Risiken:

Zeitperspektive: kurzfristig

Was mir noch fehlt: erweiterte Betriebszeiten, Regionsticket, Infrastruktur im Zug

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R04 SÜD ALPEN Card

Beschreibung der Idee: Die SÜD ALPEN Card ermöglicht die Nutzung lokaler Angebote in den Städten des SÜD ALPEN RAUMs mit nur einer einzigen Karte – z. B. Sharing-Angebote, Vergünstigungen im Tourismus oder Kultur etc.

Ziel der Idee: Vernetzung von Aktivitäten im Bereich Mobilität, Kultur, Sport, Tourismus, Gastronomie etc.

Veränderungskraft der Idee: Zusammenrücken und Schulterschluss der vier Städte im SÜD ALPEN RAUM

Wichtigkeit der Idee: ein gemeinsames Bewusstsein für den SÜD ALPEN RAUM schaffen

Budget: Querfinanzierung

Bearbeitungsteam: Vertreter:innen aller vier Städte mit externer Leitung und Lenkung

Ergebnis: Horizonterweiterung für Nahliegendes; Motivation, Neues kennenzulernen; Wertschätzung des eigenen Umfeldes

Zielgruppe(n): Gesamtbevölkerung

Ressourcen: Zustimmung der Partnerstädte und involvierten Betriebe

Risiken: mangelnde Zustimmung

Zeitperspektive: mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R05 Interkommunales Wirtschaftskonzept

Beschreibung der Idee: Die Städte des SÜD ALPEN RAUMs erarbeiten ein gemeinsames interkommunales Wirtschaftskonzept. Dies verhindert unnötigen (klimaschädlichen) Wettbewerb und stärkt stattdessen den Zusammenhalt und die Zusammenarbeit.

Ziel der Idee: Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit

Veränderungskraft der Idee: bessere Ressourcenverteilung

Wichtigkeit der Idee: Mehr Arbeitsplätze resultieren in mehr Einnahmen.

Budget: geringer finanzieller Aufwand

Bearbeitungsteam: beteiligte Kommunen, Wirtschaftstreibende, Wirtschaftskammer, Land

Ergebnis: Konzentration des Mitteleinsatzes, Kostenminimierung, gemeinsame Vermarktung

Zielgruppe(n): Kommunen, Betriebe, Mitarbeiter:innen

Zeitperspektive: mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R06 Integriertes Mobilitätskonzept

Beschreibung der Idee: Erarbeitung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung in den Innenstädten, Fußgänger:innenzonen, Parkraummanagement und -bewirtschaftung

Ziel der Idee: Organisation des ruhenden Verkehrs, Verkehrsberuhigung Innenstadt, Fußgänger:innenzone, Kreisverkehr, Park-and-Ride, Parkraumbewirtschaftung

Veränderungskraft der Idee: Belebung Stadtkern, Raumgewinnung für öffentliche Aktivitäten

Wichtigkeit der Idee: Aufenthaltsmöglichkeiten im Zentrum, Belebung für Gastronomie und Handel, Barrierefreiheit

Bearbeitungsteam: Stadt, Bevölkerung, Verkehrsplaner:innen

Umfeld: Klimaanpassung Innenstadt, Begrünung

Ergebnis: Lebensqualität und Kleinklima verbessern

Zielgruppe(n): alle Bevölkerungsgruppen

Ressourcen: Verhaltensänderung, Bewusstseinsbildung

Risiken: Finanzierung bauliche Umgestaltung, Pflege/Erhaltung, Widerstand der Nutzer:innen

Zeitperspektive: mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R07 Work-Life-SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung der Idee: Im Rahmen eines überregionalen Konzepts sollen optimale Work-Life-Bedingungen im SÜD ALPEN RAUM geschaffen werden, um möglichst vielen Menschen die Beibehaltung des Lebensmittelpunkts in der Region zu ermöglichen.

Ziel der Idee: Menschen im Alter von 20 bis 60 Jahren dazu bringen, im SÜD ALPEN RAUM leben und arbeiten zu wollen.

Veränderungskraft der Idee: Region wird internationaler und lebendiger.

Wichtigkeit der Idee: Weil wir wirtschaftlich feststecken; ohne Arbeitskräfte keine Zukunft, dem demografischen Wandel entgegenwirken.

Budget: mehrere Millionen

Bearbeitungsteam: überregionale Arbeitsgruppe mit Projektleitung

Umfeld: Politik, RMO, Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer, Immobiliengesellschaften, Verkehrsverbände

Ergebnis: mehr Arbeitskräfte, mehr Jobs, bessere Weiterbildungsangebote, bessere Work-Life-Balance

Zielgruppe(n): Jung und Alt, Wirtschaft und Arbeitnehmer:innen

Ressourcen: leistbarer Wohnraum mit kurzer Nutzungsdauer, Angebote zur Nutzung der Infrastruktur, Werbung

Risiken: finanzielle Mittel, Arbeitsintensität, Kooperationsbereitschaft

Zeitperspektive: Konzeption: kurzfristig; Umsetzung: Daueraufgabe

Was mir noch fehlt: passende Kinderbetreuung, passender Wohnraum, Freizeitangebote

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R08 SÜD ALPEN RAUM Korb

Beschreibung der Idee: Der SÜD ALPEN RAUM Korb vereint unterschiedliche regionale und traditionelle Spezialitäten aus den verschiedenen Kernstädten; er ist eine gemeinsame Genussmarke zur Vermarktung lokaler Lebensmittel.

Ziel der Idee: Sichtbarkeit und Vermarktung von lokalen/regionalen Produkten zu einer regionalen Marke, verbesserte Einkaufsmöglichkeiten (Ackerbox, Genussmarkt etc.)

Wichtigkeit der Idee: regionale Ressourcen, kurze Wege der Produkte

Bearbeitungsteam: Städte, Regionalmanagements, Produzent:innen, Handel, Marketingexpert:innen, Planer:innen

Ergebnis: Stärkung lokaler und regionaler Produktion, Kultur sichtbar machen

Zielgruppe(n): alle Bevölkerungsgruppen, Tourist:innen

Ressourcen: Bewusstseinsbildung, Identitätsstiftung, Zugänglichkeit

Zeitperspektive: mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R09 Mehrfachnutzung SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung der Idee: Die Städte im SÜD ALPEN RAUM koordinieren die Errichtung von Bauten und Infrastrukturen mit besonderen Nutzungen, um Synergieeffekte zu erzielen.

Ziel der Idee: Die Mehrfachnutzung von öffentlichen Räumen und Gebäuden in den vier Städten soll gefördert werden.

Veränderungskraft der Idee: Ressourcenschonung, Synergieeffekte bei besonderen Nutzungen

Bearbeitungsteam: Städte, Region, Planer:innen

Ergebnis: Lebensqualität, breites Angebot in der Region

Zielgruppe(n): alle Bevölkerungsgruppen

Ressourcen: Verhaltensänderung, Bewusstseinsbildung, Bestandserhebung

Risiken: Kirchturmdenken, Haftungsfragen, Pflege/Erhaltung

Zeitperspektive: kurzfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R10 SÜD ALPEN RAUM Akademie

Beschreibung der Idee: Die Städte im SÜD ALPEN RAUM bilden sich gemeinsam weiter und lernen voneinander; die Weiterbildung ist auf die Herausforderungen der Region und der vier Städte maßgeschneidert, um Synergieeffekte zu erzielen.

Ziel der Idee: Fertigkeiten und Know-how zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen für regionale/kommunale Verwaltungen und Regionalentwickler:innen erarbeiten und vermitteln

Veränderungskraft der Idee: Innovation, Ressourcenschonung, Synergieeffekte

Bearbeitungsteam: Städte, Region, Erwachsenenbildner:innen

Ergebnis: regionaler Wissensspeicher, Kooperationskultur

Zielgruppe(n): Gemeindebedienstete, Projektträger:innen, Projektinteressierte

Ressourcen: Verhaltensänderung, Bewusstseinsbildung, Bestandserhebung

Risiken: Kirchturmdenken, Planungskultur

Zeitperspektive: kurzfristig bis mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



R11 Schmackhafter SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung der Idee: In öffentlichen Einrichtungen und Firmen des SÜD ALPEN RAUMs mit Kantinenbetrieb (z. B. Schulen) sollen hauptsächlich Produkte aus dem SÜD ALPEN RAUM verarbeitet werden.

Ziel der Idee: gesunde Ernährung zu leistbaren Preisen aus regionalen Produkten

Veränderungskraft der Idee: Ressourcenschonung, positive Auswirkungen auf die Gesundheit, Bewusstseinsbildung

Bearbeitungsteam: Landwirt:innen, Leiter:innen und Angestellte der öffentlichen Einrichtungen und der Kantinen, Konsument:innen (z. B. Schüler:innen)

Ergebnis: regionaler Menüplan, Austausch der regionalen Produkte

Zielgruppe(n): Konsument:innen (z. B. Schüler:innen, Angestellte)

Ressourcen: Kooperationsbereitschaft, finanzielle Mittel

Risiken: Staatsgrenzen überschreitender Transport von Lebensmitteln

Zeitperspektive: mittelfristig

Bezug zu den räumlichen Leitideen:



Vom Forschungsteam vorgeschlagene Ideenskizzen

R12 Regionaler Ideenwettbewerb

Beschreibung: Öffnung der Sammlung der Ideenskizzen für die Zivilbevölkerung durch einen – eventuell zielgruppenspezifischen – Ideenwettbewerb. Dadurch wird die Bottom-up-Partizipation gestärkt.

R13 Regionale Projektbörse

Beschreibung: Das vorhandene Know-how zur erfolgreichen Umsetzung von Projekten in den Städten soll genutzt werden, um die anderen Städte bei der Umsetzung ähnlicher Projekte zu unterstützen. Denkbar wären die Einrichtung einer digitalen Plattform und die Veranstaltung von wiederkehrenden Austausch-Treffen mit thematischen Schwerpunkten (z. B. temporäre Umgestaltung des öffentlichen Raums, Umgang mit Verbesserung der Zugänglichkeit der Stadtflüsse etc.).

R14 Informationsplattform Mobilität im SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung: Bereits jetzt bestehen viele Angebote im Bereich Mobilität: Zug- und Busverbindungen, aber auch Bedarfsverkehre und Sammeltaxis, Radverleihe, Carsharing-Anbieter:innen etc. Eine zentrale Plattform soll diese Informationen im SÜD ALPEN RAUM strukturiert sammeln und kommunizieren – dies erleichtert den Überblick über das Angebot.

R15 Hochschul-Austauschprogramm SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung: Im Rahmen eines Austauschprogramms soll es Studierenden ermöglicht werden, eine gewisse Zeit (z. B. ein Semester) in einer anderen Stadt des SÜD ALPEN RAUMs zu verbringen und diesen so besser kennenzulernen. Zusätzlich könnten in der vorlesungsfreien Zeit – in der der SÜD ALPEN RAUM durch das Sportangebot besonders attraktiv ist und die Hochschulräumlichkeiten nicht besetzt sind – Summer- bzw. Winterschools veranstaltet werden.

R16 Shared Mobility für den SÜD ALPEN RAUM

Beschreibung: Konzeption eines multimodalen Shared-Mobility-Systems für den SÜD ALPEN RAUM mit Stationen in den Kernstädten sowie an wichtigen regionalen Points of Interest.

R17 Regionales Willkommensbüro

Beschreibung: Angesprochen werden sollen Personen, die in die Region ziehen bzw. andenken, in die Region zu ziehen. Das Büro unterstützt dabei, Anschluss an das Leben in der Region zu finden (z. B. in das Vereinsleben) und zeigt die Angebote des SÜD ALPEN RAUMS auf (z. B. Mobilitäts-, Sportangebot). Für an einem Zuzug interessierte Personen könnte Probewohnen angedacht werden.

Abbildungsverzeichnis

Umschlaggestaltung

Eigene Darstellung

Übersicht über den SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung

Gruppenfoto Bürgermeister:innen

Bild: © Ivan Bortondello

Abb. 1 Einbettung ISEK in der Planungslandschaft

Eigene Darstellung

Abb. 2 Aufbau des ISEK⁴

Eigene Darstellung

Abb. 3 Übersicht über den SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Corine Land Cover/Hillshade – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA), OpenStreetMap contributors, BEV – data.gv.at, Autonome Provinz Bozen, Abteilung Kataster, <http://daten.buergernetz.bz.it/>

Abb. 4 Topografische Einbettung des SÜD ALPEN RAUMs

Eigene Darstellung

Abb. 5 ÖV-Liniennetz im SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung auf Basis von Fahrplandaten von oebb.at

Abb. 6 Übersicht Schieneninfrastruktur

Eigene Darstellung, Datengrundlage: OpenStreetMap contributors, Hillshade – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)

Abb. 7 Übersicht Radrouten

Eigene Darstellung, Datengrundlage: OpenStreetMap contributors, Hillshade – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)

Abb. 8 Übersicht Straßeninfrastruktur

Eigene Darstellung, Datengrundlage: OpenStreetMap contributors, Hillshade – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)

Abb. 9 Erreichbarkeit in den vier Kernstädten zu Fuß und mit dem Rad

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors, Erreichbarkeiten auf Basis von GIP, ÖV DAT – data.gv.at

Abb. 10 Vernetzung im SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung auf Basis von: Regionsmanagement Osttirol, Interreg Italia-Österreich, Strategischer Rahmen zur Entwicklung des SÜD ALPEN RAUMS, 2021, S. 21

Abb. 11 Eintragen der Punkte im Rahmen der Strategiewerkstatt

Eigene Darstellung

Abb. 12 Einzeichnen der eigenen Regionsorte im Jugendzentrum Hermagor

Eigene Darstellung

Abb. 13 Visualisierung der Vernetzung in der Region SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

- Abb . 14** Die Innenstadt der kurzen Wege ist radfreundlich.
Eigene Darstellung
- Abb . 15** Die Essl-Fabrik in Hermagor bietet Potenzial, im Bestand zu entwickeln.
Eigene Darstellung
- Abb . 16** Intensiv begrünte Freiräume sind Schlüsselemente der Klimafitness.
Eigene Darstellung
- Abb . 17** Barrierefreiheit als wichtiges Element der Chancengleichheit
Eigene Darstellung
- Abb . 18** Das ISEK⁴ ist ein Beispiel für einen gemeinsamen Lernprozess.
Eigene Darstellung
- Abb . 19** Resilienz ist ein Schlüsselfaktor für Klimafitness.
Eigene Darstellung
- Abb . 20** Räumliche Leitideen für den SÜD ALPEN RAUM
Eigene Darstellung
- Hintergrundkarte Titelseite ISEK Bruneck**
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 21** 5.884 Schritte durch Bruneck
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 22** Übersicht aktuelle Entwicklungen in Bruneck
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 23** Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Bruneck
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 24** Die Rienzbrücke im Fokusgebiet »Stadtzugänge Nord und Ost«
Eigene Darstellung
- Abb . 25** Der Bahnhofsvorplatz im Fokusgebiet »Vom Rathaus zur Rienz«
Eigene Darstellung
- Abb . 26** Der Zugang zum Schlossberg im Fokusgebiet »Stadtberge«
Eigene Darstellung
- Abb . 27** Kasernenplatz im Perspektivraum »Enrico-Federico-Kaserne und Schulzentrum«
Eigene Darstellung
- Abb . 28** Situation in der belebten Stadtgasse
Eigene Darstellung
- Abb . 29** Zukunftsbild Bruneck 2040
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 30** Schematische Darstellung Innenstadt Bruneck 2040
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributor
- Abb . 31** Integrierte Innenstadtentwicklung Bruneck
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors; Höhenmodell – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)
- Abb . 32** Verkehrsberuhigte Herzog-Sigmund-Straße
Eigene Darstellung

Abb. 33 Übersicht Ideenspeicher Bruneck

Eigene Darstellung

Hintergrundkarte Titelseite ISEK Hermagor-Pressegger See

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 34 3.303 Schritte durch Hermagor

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 35 Übersicht aktuelle Entwicklungen in Hermagor-Pressegger See

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 36 Stadtsilhouette von Hermagor

Eigene Darstellung

Abb. 37 Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Hermagor-Pressegger See

Eigene Darstellung

Abb. 38 Fokusgebiet »Bahnhofsquartier«

Eigene Darstellung

Abb. 39 Der Gasserplatz im Fokusgebiet »10.-Oktober-Straße«

Eigene Darstellung

Abb. 40 Die Siedlung »Neue Heimat« im Fokusgebiet »Altstadt West«

Eigene Darstellung

Abb. 41 Zukunftsbild Hermagor-Pressegger See 2040

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 42 Schematische Darstellung Innenstadt Hermagor-Pressegger See 2040

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 43 Integrierte Innenstadtentwicklung Hermagor-Pressegger See

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors; Höhenmodell – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)

Abb. 44 Neugestaltung Bahnhofstraße

Eigene Darstellung

Abb. 45 Übersicht Ideenspeicher Hermagor-Pressegger See

Eigene Darstellung

Hintergrundkarte Titelseite ISEK Lienz

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 46 6.037 Schritte durch Lienz

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 47 Übersicht aktuelle Entwicklungen in Lienz

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 48 Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Lienz

Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors

Abb. 49 Die B100 zerschneidet das Fokusgebiet »Äußeres Zentrum bis Innere Peripherie«.

Eigene Darstellung

Abb. 50 Hofsituation in der Südtiroler Siedlung

Eigene Darstellung

- Abb . 51** Blick iselaufwärts im Fokusgebiet »Isel und Südhang«
Eigene Darstellung
- Abb . 52** Zukunftsbild Lienz 2040
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 53** Schematische Darstellung Innenstadt Lienz 2040
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 54** Integrierte Innenstadtentwicklung Lienz
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors; Höhenmodell – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)
- Abb . 55** Umgestalteter Parkplatz Stadtzentrum
Eigene Darstellung, Fotogrundlage: Jasmina Steiner/Stadtgemeinde Lienz
- Abb . 56** Übersicht Ideenspeicher Lienz
Eigene Darstellung
- Hintergrundkarte Titelseite ISEK Spittal an der Drau**
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 57** 4.337 Schritte durch Spittal an der Drau
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 58** Übersicht aktuelle Entwicklungen in Spittal an der Drau
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 59** Räumliche Fokusgebiete und Perspektivraum für Spittal an der Drau
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 60** Autos dominieren heute die Innenstadt von Spittal an der Drau.
Eigene Darstellung
- Abb . 61** Der Bahnhofsvorplatz im Fokusgebiet »Bahnhofsquartier«
Eigene Darstellung
- Abb . 62** Der Hauptplatz im Fokusgebiet »Stadtzentrum«
Eigene Darstellung
- Abb . 63** Die Lieser oberhalb des Volpini-Areals (Fokusgebiet »Lieserufer«)
Eigene Darstellung
- Abb . 64** Zukunftsbild Spittal an der Drau 2040
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 65** Schematische Darstellung Innenstadt Spittal an der Drau 2040
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors
- Abb . 66** Integrierte Innenstadtentwicklung Spittal an der Drau
Eigene Darstellung, Datengrundlage: Basiskarte – OpenStreetMap contributors; Höhenmodell – European Union Copernicus Land Monitoring Service 2020 – European Environment Agency (EEA)
- Abb . 67** Umgestalteter Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstraße
Eigene Darstellung
- Abb . 68** Übersicht Ideenspeicher Spittal an der Drau
Eigene Darstellung

Abb. 69 Regionale Vision für den SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung

Abb. 70 Übersicht regionaler Ideenspeicher

Eigene Darstellung

Abb. 71 Gesammelte Ideenskizzen für den SÜD ALPEN RAUM

Eigene Darstellung

Abb. 72 Expeditionsworkshop bei der Stadtgemeinde Hermagor-Pressegger See

Eigene Darstellung

Abb. 73 Designwerkstatt in Lienz

Eigene Darstellung

Abb. 74 Designwerkstatt in Spittal an der Drau

Eigene Darstellung

Abb. 75 Strategiewerkstatt in Bruneck

Eigene Darstellung

Abb. 76 Zeitplan ISEK⁴

Eigene Darstellung

Verzeichnis untersuchter Konzepte

Die folgenden Konzepte wurden von den Städten und der Region SÜD ALPEN RAUM zur Verfügung gestellt und im Rahmen der Erarbeitung des ISEK⁴ untersucht.

Thema	Bruneck	Hermagor
Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> _Verkehrs- und Mobilitätskonzept (2005) _Ausführungsprojekt Mobilitätszentrum Bruneck (2019) _Verkehrskonzept (2020) _Geplante E-Bike-Stationen (2021) _Geplante Fahrradabstellplätze (2022) _Befragung Fahrradmobilität Bruneck (2022) _Machbarkeitsstudie Radschnellwege Großraum Bruneck und anliegende Gemeinden (Entwurf) 	<ul style="list-style-type: none"> _Frauen und Männer unterwegs (2005)
Arbeit und Wirtschaft		
Grünraum und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> _Parkanlage Stadtzentrum (derzeitiger Busbahnhof) (2022) 	
Kultur		
Belebte Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> _Leitfaden Handelsstandorte beleben (2021) _Genehmigung Richtlinie Leerstandserhebung (2022) _Entwurf Neugestaltung Tschurtschentalerpark 	
Tourismus		
Zugänglichkeit von Flüssen	<ul style="list-style-type: none"> _Vorprojekt Naherholungszone Stegen (2019) _Vorschlag Ufergestaltung entlang der Groß-Gerau-Promenade (o. J.) 	<ul style="list-style-type: none"> _Hochwasserschutzprojekt Gössering (o. J.)
Bürger:innenbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> _Umfrage MeinDeinUnser Stadtzentrum (2021) 	

Lienz	Spittal an der Drau	SÜD ALPEN RAUM
<ul style="list-style-type: none"> _ Mobilitätsanalyse Osttirol (2007) _ Verkehrsuntersuchung Netzvarianten Alternativen B100 (2008) _ Pendler:innenstromanalyse (Status quo und Prognose bis 2025) (2021) _ Erhebung Parkplätze (2020) _ Radverkehrskonzept Lienz (2014) _ »Gemmason« Osttirol Mobilitätschallenge (2022) 	<ul style="list-style-type: none"> _ R9 Lieserweg – vertiefendes Vorprojekt (2009) _ Verkehrsentwicklungskonzept (2019) 	
<ul style="list-style-type: none"> _ Grundlagenerhebung Zentralitätsbedeutung Lienz (2016) _ Beschäftigtenzahlen 2001–2019 (2021) 		
<ul style="list-style-type: none"> _ »Blühende Städte« (Baumpatenschaft, 2020) 		
	<ul style="list-style-type: none"> _ Kulturbericht 2019/2020 	
<ul style="list-style-type: none"> _ Marktuntersuchung (2008) _ Passant:innenzählung (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> _ Umfassende Befragung zum Einkaufen in der Innenstadt 	
<ul style="list-style-type: none"> _ Touristische Entwicklung 1985–2017 (2018) 		
<ul style="list-style-type: none"> _ Tieferlegung Isel (Iselkai) (2022) 	<ul style="list-style-type: none"> _ Alles Spittal »Am Fluss« (studentische Projekte der FH Kärnten) 	
	<ul style="list-style-type: none"> _ Umfrage (o. J.) _ Umfrage zur Innenstadt (2018) _ Umfrage zur Familienfreundlichkeit in Spittal an der Drau (2018) 	

Thema	Bruneck	Hermagor
Sonstige Konzepte und Planungen	<ul style="list-style-type: none"> _Gefahrenzonenplan _Flächenwidmungsplan _Überarbeitung Bauleitplan (2018) 	
Wohnen	_Verdichtung Wohnbauzonen (o. J.)	
Soziales	_»Mein Lieblingsplatz« (Jugendbefragung, 2021)	_Jugendbefragung Hermagor (o. J.)
Klimakrise		
Sport		

Lienz	Spittal an der Drau	SÜD ALPEN RAUM
<ul style="list-style-type: none"> _ Standort- und Entwicklungsprozess Planungsverband 36 – Lienz und Umgebung (2015) _ Örtliches Raumordnungskonzept (2017) _ Wanderungsanalyse Stadtregion Lienz 2008–2017 (2019) _ Lienz im Vergleich der österreichischen Stadtregionen (2020) _ Magazin Lienz »Sehnsucht Sonnenstadt« (2020) _ Stadtführer Lienz (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> _ Marketing- und Strategiehandbuch Stadt Spittal an der Drau (2009) _ Lokale Entwicklungsstrategie der LAG Nockregion-Oberkärnten 2014–2020 (2015) _ Örtliches Entwicklungskonzept (2016) _ Umweltbericht zur SUP des ÖEK (2016) _ Leitbild Positionierung »Stimmige Stadt Spittal an der Drau« (2018) 	<ul style="list-style-type: none"> _ Strategischer Rahmen zur Entwicklung des SÜD ALPEN RAUMs (2021)
	<ul style="list-style-type: none"> _ Bebauungskonzept Rathausmarkt (2016) _ Teilbebauungsplan Reconstructing »Neue Heimat« (2016) _ Masterplan Wohnanlage »Neue Heimat«/BUWOG (2016) 	
<ul style="list-style-type: none"> _ Sozialräumliche Analyse (2017) _ Jugend.gefragt (2020) _ »Gemmason« Osttirol (Jugendideenwettbewerb, 2022) 		<ul style="list-style-type: none"> _ Bleiben und Kommen – Handlungsleitfaden für regionale Akteur:innen (2021)
<ul style="list-style-type: none"> _ Klimadaten für Lienz und Osttirol (2015) _ Resilienz im kommunalen Risikomanagement – Lienz in der Perspektive 2050 (2016) 		
	<ul style="list-style-type: none"> _ Auflistung und Beschreibung Sportstätten (2017) 	

Das ISEK⁴ gestaltet die Zukunft der Innenstädte von Bruneck, Hermagor-Pressegger See, Lienz und Spittal an der Drau sowie des gesamten SÜD ALPEN RAUMs, der durch seine einzigartige Lage mit spektakulären Bergketten, sanften Tälern und südländischem Flair besticht. Die vier Städte des SÜD ALPEN RAUMs nehmen ihre Zukunft gemeinsam in die Hand, indem sie innovative lokale, aber auch regionale Strategien umsetzen. Das ISEK⁴ eröffnet dadurch gänzlich neue Gestaltungsmöglichkeiten für unterschiedlichste Akteur:innen. Dank regional abgestimmter Zukunftsvisionen, integrierter Ansätze zur Innenstadtentwicklung und einer umfangreichen Sammlung von Projektideenskizzen entwickelt sich der SÜD ALPEN RAUM zu einer generationenübergreifenden, nachhaltigen und resilienten Zukunftsregion im Herzen der Alpen.

Projektwebsite



ISBN-Nr: 978-3-902707-62-8