Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DIPLOMARBEIT

RubanMall B158
eine „Einkaufsstraße“ am Ortsrand

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

o.Univ.Prof. Dipl.Ing. Cuno Brullmann
253/2 Architektur und Entwerfen, Abteilung Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Alexander Wiesauer
Mat.Nr. 9826176
Ahorn 133
4820 Bad Ischl

Wien, am 14.03.2008

„Buildings replace the land. That is architecture´s original sin. A building makes something new, but does not do so in a void. What was once open land, filled with sunlight and air, with a distinct relationship to the horizon, becomes a building. The artifices of humans supersede what nature has deposited on a given place. The bulk of a building stops air, sunlight and views. The memories that we built up around that particular place, either individually or as a culture, also disappear. In their place is a structure that is new, if only for a moment, and that aspires to have a perfect form, function and appearance. Some buildings even hope to move as far away as possible from the land on which they rise. In all cases, a building is one thing above all else: not the land.“[1]

[1] Betsky, Aaron : *Landscrapers: Building with the land*

INHALT

Inhalt

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT 05

ANALYSE
- Einleitung 10
- *Urban Sprawl* 18
- Entwicklung des Handels 24
- Herausforderung für die Raumplanung 34
- Reflexion 38
- Bad Ischl 46

PROJEKT
- Ausgangslage 58
- Bauplatz 62
- Projektbeschreibung 72
- Konzept 74

PROJEKT
- Funktionen 82
- Verkehr 84
- Konzept Werbung 88
- Konstruktion 90

PLÄNE
- Grundrisse 96
- Schnitte 102
- Visualisierung 108

ANHANG
- Literaturverzeichnis 114
- Abbildungsverzeichnis 120

ru | ral + ur | ban = ru | ban©

© Mayrhofer, Thomas: *Rubanity*

Ortseinfahrten – so lautete lange Zeit der Arbeitstitel meiner Diplomarbeit, zu einem Thema das mich seit ungefähr zwei Jahren gefangen hält, das sich fast schon (zu) persönlich nahm. Ein Thema das sich schwer in Worte fassen lässt, da die Begriffe zur Beschreibung fehlen bzw. das "*common understanding*" dieser Begriffe (auch Thomas Sieverts *Zwischenstadt* ist nicht allgemein bekannt). Ich hatte den Eindruck, dass es stets einer langen Erklärung bedurfte, was genau und warum ich das machen will. Ein Thema das mich vielleicht auch deswegen so fasziniert, weil es scheinbar jedem egal ist beziehungsweise keiner glaubt „*etwas dagegen machen zu können*". Wie gesagt, ein Thema bei dem ich mir schwer tat, auf die Frage „Was machst du als Diplom?" eine kurze und prägnante Antwort zu geben.
Nun, am Ende der Arbeit, versuche ich eine kurze, pragmatische Beschreibung zu geben: Anliegen meiner Arbeit ist, die peripheren Einkaufszentren in ihrer komplexen Problematik zu thematisieren und mit den (beschränkten) Mitteln der Architektur Lösungsvorschläge für eine befriedigendere Gestaltung dieser vernachlässigten Bauaufgabe aufzuzeigen. Für meine Motivation dieses Thema zu wählen möchte ich am besten Bilder sprechen lassen ... Dem gebürtigen Oberösterreicher (Salzkammergut) - in Wien studierend und gelegentlich auf „Heimatbesuch", bieten sich folgende „*views from the road*"[2] auf der B158, das Stadtzentrum von Bad Ischl umfahrend, nahe der Ortschaft Pfandl:

[2] Appleyard, Donald: *The View From the Road*

A View From The Road

A View From The Road

Die Aktualität der Problematik beziehungsweise des Phänomens „*urban sprawl*“ oder „*Zersiedelung*“ ist mir schon seit einigen Jahren augenscheinlich, da ich in einer ländlichen Region in Oberösterreich beheimatet bin, in welcher der Wildwuchs an Gewerbebauten entlang der Ortseinfahrten und Durchzugsstraßen kein Ende zu nehmen scheint.

Den städtebaulich, raumplanerisch und auch architektonisch in höchstem Maße unzufriedenstellenden Ergebnissen stehen ländliche Gemeinden in ihren ambivalenten Interessen oft hilf- und planlos gegenüber. Auch der unter Gemeinden herrschende Standortwettkampf um die Ansiedlung neuer Betriebe, Arbeitsplätze, Steuerzahler hat seine Folgen in Landschaftszersiedelung, Erhöhung des Verkehrsaufkommens, Umweltbelastung und Deflationierung von Architekturqualitäten.

Der theoretische Teil der Arbeit beschäftigt sich mit der Thematik Einkaufszentrum auf der „Grünen Wiese“ – bzw. exakter formuliert – mit dem großflächigen Einzelhandel an peripheren Standorten im ländlichen Raum. Anschließend versuche ich anhand eines konkreten Projektes zu zeigen, wie das „EKZ auf der Grünen Wiese“ in einigen wesentlichen Punkten verbessert werden könnte.

Die meist mit diesem Thema assoziierten Schlagwörter wie: Zersiedelung der Landschaft, Flächenfraß, urban sprawl, Speckgürtel, Siedlungsbrei, Parkplatzwüste, Diskonter-Architektur, etc. sind großteils negativ besetzt.

Dass sich jedoch durch eine positive Sicht- und Herangehensweise ein neues, großes Betätigungsfeld für Planer und Architekten erschließt, und die Peripherie als Gestaltungsaufgabe wahrgenommen werden kann – diese Perspektive eröffnete mir die Lektüre von Thomas Sieverts *Zwischenstadt*.(3)

Mit der Definition „Zwischenstadt“ versucht Sieverts einerseits eine Beschreibung und Charakterisierung der durch Industrie und Zersiedelung „verstädterten Landschaft“ (oder „verlandschafteten Stadt“) außerhalb der traditionellen Stadtkerne, und zum anderen führt er einen neuen Begriff ein, um Planer in einem Bereich, in dem die Anwendung tradierter Vorstellungen und Bilder von der europäischen Stadt nicht zielführend sind, handlungsfähig zu machen. Das Buch gilt seit seinem Erscheinen 1996 als Standardwerk des aktuellen Städtebaus.

„Diese Zwischenstadt, die weder Stadt noch Land ist, aber Eigenschaften von beidem besitzt, hat weder einen passenden Namen, noch ist sie anschaulich. Trotz ihrer Namenlosigkeit ist sie überall auf der Welt zu nden: Mit der Globalisierung der arbeitsteiligen kapitalistisch-industriellen Produktionsweisen haben sich auch die dazugehörigen Lebensweisen und Siedlungsformen auf der ganzen Welt ausgebreitet.“(4)

Im Zuge der Beschäftigung mit dieser Arbeit wurde mir auch immer wieder bewusst, wie wichtig das Vorhandensein von prägnanten und allgemein verständlichen Begriffen ist, um mein Vorhaben zu beschreiben. Mir fiel allerdings auf, dass der Begriff „Zwischenstadt“ nach wie vor eher in Fachkreisen bekannt ist, und nicht auf kollektives Verständnis stößt.

Ausserdem erscheint er mir nur beschränkt geeignet, die Situationen in der ländlichen Peripherie, zum Beispiel den Standort meines Projektes, zu beschreiben. Sieverts beschäftigt sich eher mit den Metropolenregionen (in Deutschland) - mit der Peripherie in der Umgebung großer Städte.

Abseits aller Definitionsprobleme und Schwierigkeiten im Umgang mit der “namenlosen” Zwischenstadt machen sich allerdings nicht nur Ratlosigkeit und Resignation breit. Vor allem das Werk *Learning from Las Vegas*(5) hat eine Basis geschaffen für einen künstlerischen Zugang zur Peripherie und den von ihr ausgehenden seltsamen ästhetischen Reiz. Auf folgenden Seiten gebe ich eine kleine Auswahl von Statements zur Zwischenstadt wieder.

„Die Stadt – […] – wandelt sich zu etwas Neuem, das wir je nach Vorerfahrung und innerer Einstellung unterschiedlich wahrnehmen und bewerten. War seit etwa einer Generation der Bewertungsmaßstab die idealisierte Alte Stadt, so ist die Einstellung gegenüber der Zwischenstadt zur Zeit im Wandel begriffen: Nach einer grundsätzlichen Verdammung der „krebsartigen Wucherungen des Landschaftsfraßes“ ist das Urteilspendel bei einer bestimmten „Schule“ von Architekten und Stadtplanern – anknüpfend an Venturis Learning from Las Vegas, […] – inzwischen zum Teil schon umgeschlagen in eine unkritische Begeisterung über den „fraktalen Reichtum“ und die „anarchische Dynamik“ der Zwischenstadt. Wir wollen beide Sichtweisen vermeiden, indem wir einerseits möglichst nüchtern die Potentiale der Zwischenstadt aufspüren, andererseits die aufgelöste Stadt auch mit sozialen und kulturellen Problemen konfrontieren, die ihr strukturell zu eigen sind und die sich gegenwärtig noch verschärfen. […]
Die Stadtkerne nehmen den Charakter von Einkaufszentren an, und die Shopping-Center versuchen, es an Urbanität den Stadtkernen gleichzutun. Die historischen Stadtkerne bilden nur noch einen kleinen Bruchteil der Stadt, andere Anziehungspunkte sind in der Peripherie entstanden.“(6)

„Robert Venturi, Denise Scott-Brown und Steven Izenour stehen mit Learning from Las Vegas (1972) in ihrer Entdeckung der Schönheit des vulgären commercial strips auf einer zu [Christopher] Alexander entgegengesetzten geistigen Position: Im Anschluß an die Pop Art haben sie die Augen geöffnet für die Zeichenwelt der ordinären Vorstädte und ihres eigenartigen ästhetischen Reizes. Sie verbinden eine massive Kritik an der Bild-, Symbol- und Zeichenlosigkeit der modernen Architektur mit einer positiven Analyse der von großen Werbezeichen und Ornamenten beherrschten kommerziellen Autobahnarchitektur der USA und erweitern diese Analyse noch zu einer positiven Würdigung der gewöhnlichen Einfamilienhaus-„Steppen“. Damit haben sie den Horizont der Architektur und des Ästhetischen in der orthodoxen Moderne so erheblich wie wirkungsvoll aufgerissen: Sie entdecken eine neue Volkstümlichkeit, die sich in den „vulgären“ Werbezeichen und dem „kleinen Kitsch“ der Vorgärten und Haustüren zeigt. Sie haben damit das mögliche Vokabular von Stadtgestaltung erweitert, auch wenn sie in ihrer Begeisterung für die Welt der Werbung und des schönen Scheins den kritischen Blick auf die Misere dahinter vermeiden.“(7)

„*I enjoy my life between the centers and the peripheries, I am at the same time peripheral and central, but I take sides with the periphery.*“([8])

[8] Lefebvre, Henri: *Les Temps des méprises*

Der schönste Tag in meinem Leben

Der schönste Tag in meinem Leben war ein Donnerstag
Auf der Straße auf dem Parkplatz vor dem Supermarkt
An allen mir verhaßten Orten an denen nie etwas passiert
In der komischen Passage durch die niemand mehr flaniert

Überall wo ich nie bin in dieser doch recht schönen Stadt
Überall wo ich nie bin und niemand mich gesehen hat
Schaute ich mich um und ich war allein
Und völlig ohne Grund war ich glücklich es zu sein

Und ich wühlte mit der Hand
In meinen Taschen und ich fand
Einen Zettel auf dem stand

Es ist der schönste Tag in meinem Leben
Schönste Tag in meinem Leben
Schönste Tag in meinem Leben
Schönste Tag in meinem Leben[9]

9 <TOCOTRONIC> *Es Ist Egal, Aber* (1997)

Umgang mit der *Zwischenstadt* - “Ästhetifizierung”

SALONS
CENTER
PRIX FOUS
PRIX FOUS
JEAN DELATOUR
HORLOGER BIJOUTIER

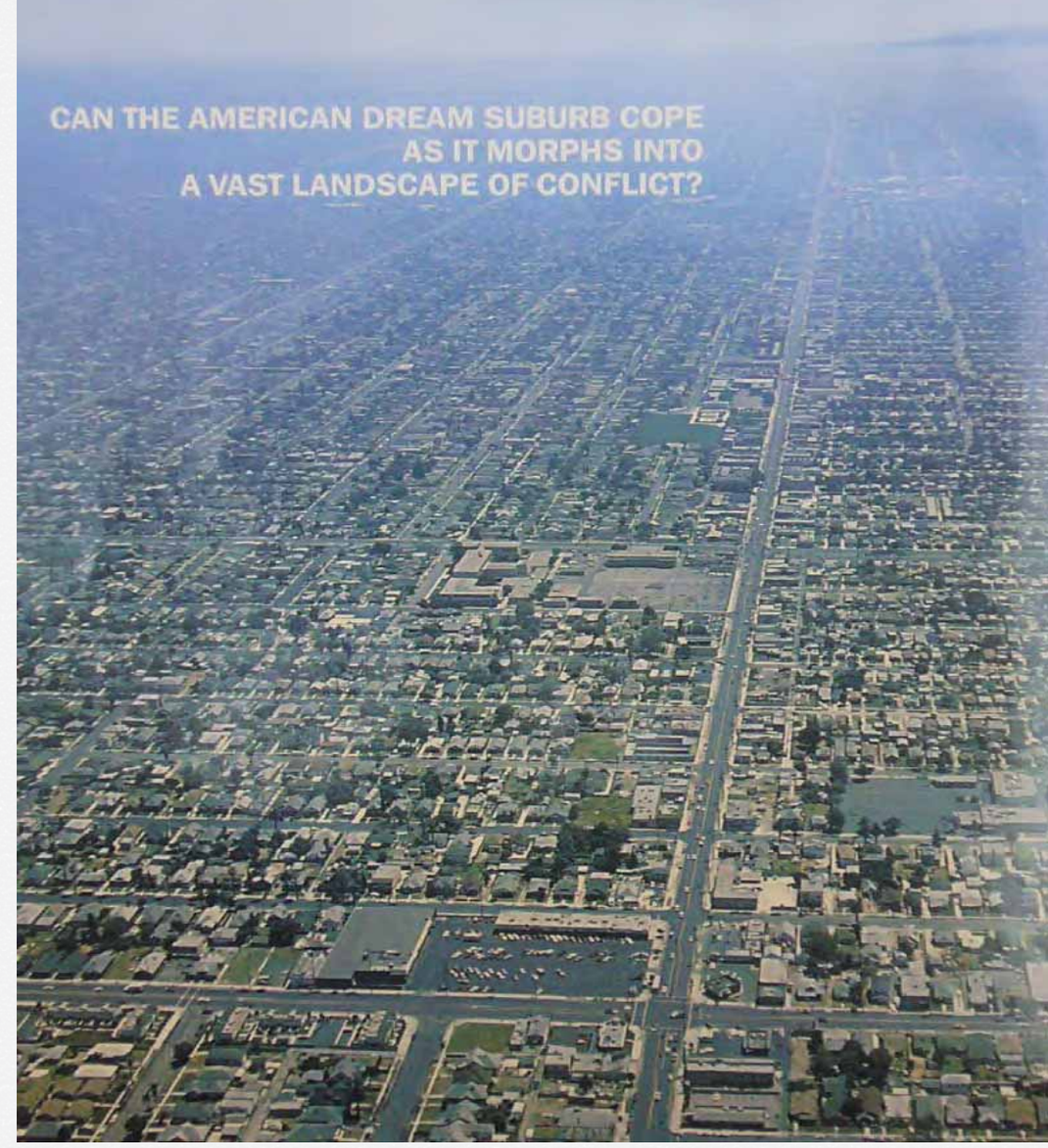
ANALYSE

urban sprawl

Urban Sprawl

Eine im Themenzusammenhang wichtige Begriffsdefinition ist jene des „*Urban Sprawl*“. Kurzgefasst ist damit die extreme Form der Zersiedelung (in den USA) gemeint.

Definition Urban Sprawl:
„*The unplanned, uncontrolled spreading of urban development into areas adjoining the edge of a city.*”(10)



Eine weiter ausholende Definition findet sich im Bericht "*Individuell okay, aber in der Summe problematisch! AkteurInnen rund um Sprawl(ing).*"

„(Urban) Sprawl ist eine Kategorie zur Beschreibung des Ausmaßes der Zersiedelung ehemals naturnaher oder landwirtschaftlich genutzter Flächen und damit Ergebnis einer gesellschaftlichen Organisation in Raum und Zeit. Generell gesprochen haben westliche Gesellschaften in den letzten 200 Jahren ihren Wohlstand permanent gesteigert, wobei die Inanspruchnahme von Flächen/Territorien ebenfalls durchgängig zugenommen hat. Die Zunahme war insbesondere in der Phase des Fordismus, also in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, aufgrund der damit verbundenen extremen Nutzungstrennung besonders stark.
(Urban) Sprawling als Prozess der zunehmenden Zersiedelung einerseits, aber auch einer zunehmenden Intensivierung der Landnutzung einer bereits zuvor besiedelten Fläche andererseits bringt die Prozesshaftigkeit des Urban Sprawls zum Ausdruck. Sprawl ist also die Folge von einer Reihe von Sprawling-Prozessen, die vor allem durch menschliche Handlungen hervorgerufen werden. […] Urban Sprawl, ist also eine bestimmte Erscheinungsform des gebauten Raumes, die meist als überzogene und/oder ungesteuerte Raumentwicklung gesehen wird. Überraschend ist, dass trotz unterschiedlicher materieller Gegebenheiten der einzelnen Agglomerationen (Siedlungsstruktur, Infrastruktur, landschaftliche Gegebenheiten etc.), unterschiedlicher Rechtsformen und unterschiedlicher planerischer Leitlinien ähnliche Problemmuster erzeugt. Ob eine bestimmte Siedlungsweise als (negativer) Urban Sprawl einzuordnen ist, ist aber auch abhängig von der Maßstäblichkeit der Betrachtungsebene. Eine „optimale Lösung" auf lokaler Ebene (beispielsweise die Ausweisung von Gewerbegebieten) kann sich beispielsweise auf der nächst höheren Ebene als problematisch herausstellen, wenn das Flächenangebot insgesamt zu hoch ist."(11)

ÖoB
ÖPPET
ÖPPET ALLA DAGAR

CHEAPY
LÅGPRISBYGG

In der Diskussion rund um *urban sprawl* kommt man an Begriffen wie Handel, Automobilismus und Nachhaltigkeit nicht vorbei.

Der Handel trug wesentlich zur Urbanisierung bei. In der Vergangenheit entstanden Städte häufig an Kreuzungen der Verkehrswege, Handelsstraßen und Flussquerungen - jenen Orten, an denen ein konzentriertes Aufeinandertreffen von Menschen und Waren gewährleistet war. Die Verleihung des Marktrechtes als oftmals erste urkundliche Erwähnung von Städten verweist deutlich auf die Verbindung zwischen Handel und Urbanität. Der Marktplatz ist Mittelpunkt der urbanen und zugleich der zivilen Entwicklung. Da der Handel als Voraussetzung für unsere Stadtzentren gilt und als Notwendigkeit in der unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumgebung der Menschen gesehen wird, beeinflusst die Entwicklung des Handels große Teile der Gesellschaft. Eine zentrale Rolle spielt dabei das Entstehen von sozialen Kontakten an den Orten des Handels.

Eng verknüpft mit der historischen Entwicklung des Handels ist die **Typologie der Ladenarchitektur.**

Als eines der ersten Bauwerke für den Handel kann die römische Basilika angesehen werden. Dieser mehrschiffige Hallenbau diente vielfältigen Zwecken – vor allem aber als Markthalle, wobei die Verknüpfung von Handel und Lagerung zu weiteren Gebäudetypen führte.
Im 19. Jahrhundert erlebte der Typus der Markthalle seine Hochphase, die Erweiterung der bautechnischen Möglichkeiten und das Wachstum der Städte führten zu Groß- und Zentralmarkthallen beziehungsweise ganzen Anlagen wie „Les Halles“ in Paris oder die Viehmarkthallen in europäischen und amerikanischen Städten. Als später Belichtung und Belüftung dieser Anlagen technisch gelöst werden konnten, wurden die vormals mehrschiffigen Querschnitte durch vereinfachte Satteldach- beziehungsweise Flachdachkonstruktionen abgelöst.
Der Begriff des Ladens (von „Lade“: Brett aus „Latten“ zur Warenauflage als Verkaufsstand) – die Keimzelle des Handels – findet sich auch heute noch im allgemeinen Bewusstsein wieder, als Aufeinandertreffen von Kunden und Anbietern an einer Ladentheke.(12) Geänderte Verkaufstechniken haben das Ladengeschäft aber mittlerweile weitgehend verdrängt, das Prinzip der Bedienung ist heutzutage überwiegend Merkmal in hochwertigen beziehungsweise hochspezialisierten Marktsegmenten.

Durch die Einführung des Selbstbedienangebotes, bieten sich auf Verkäuferseite neue Möglichkeiten, den Verkaufserfolg durch räumlich-gestalterische Faktoren zu erhöhen. Der sich frei im Verkaufsraum bewegende Kunde wird durch verschiedene Einflüsse gelenkt, wie zum Beispiel die abgrenzbare Identifizierbarkeit des Ladens durch Architektur, Farbe, Werbemittel; die Erkennbarkeit des Angebots durch Schaufenster; die Auffindbarkeit des Eingangs und der Abbau der Schwellenangst durch eine große, lichte Öffnung. Neben der nicht geradlinig verlaufenden Wegeführung, die den Gesamtraum erschließt, ist die Wahl der Beleuchtung entscheidend, die die visuelle Aktivität des Kunden auf die Waren fokussiert und Quereinflüsse vermeiden soll.
Im Zusammenwirken beginnender Immobilienspekulation und wachsendem Konsum entwickelt sich im 19. Jahrhundert die Ladenpassage, die bislang brachliegende Blockinnenzonen gewinnbringend nutzt, innerstädtische Wege verkürzt und private Kontrolle über öffentlichen Raum schafft. Vorwiegend auf Erdgeschossniveau dient sie dem Einzelhandel und verbindet frequenzstarke Innenstadtzonen. Im Gegensatz zur Shopping Mall ist das Passieren frei – Gemeinsamkeiten liegen in der Annehmlichkeit des Wetterschutzes und der Sauberkeit gegenüber der öffentlichen Straße. Im Verlauf der Entwicklung tritt die Funktion des Passierens gegenüber der des inszenierten Verweilens in den Hintergrund. Dass das Konzept Passage auch heute noch Verwendung findet, zeigt das Projekt Fünf Höfe in München von Herzog & deMeuron.

Ein verändertes Handelsverhalten, gekennzeichnet durch Festpreise, Konfektionsware und niedrige Margen zur Förderung des Massenumsatzes, bildet die Grundlage für die im 19. Jahrhundert entstehenden großen Kauf- und Warenhäuser. Prachtentfaltung und Modernität waren die architektonischen Leitlinien, Hauptthema die Erschließung, da das Erreichen der oberen Etagen nicht beschwerlich wirken sollte. Das zwanglose Einkaufen, die weitgehende Selbstbedienung führte zu fließenden räumlichen Übergängen zwischen den großen mit Warenständern bestückten Flächen. Die Kaufhäuser, mehrgeschossige, solitäre und architektonisch exponierte Gebäude in Innenstadtlagen, wurden zentral und vollständig von einer Gesellschaft betrieben, welche die Waren auf eigene Rechnung auf eigenen Flächen anbot. Wichtig für Kaufhausfassaden ist die Vermeidung von Belichtung bzw. Außenbezug.
Der Wandel der Mobilität prägt die Entwicklung der Bauten für den Handel im 20. Jahrhundert, vor allem der Faktor Zentralität verliert an Bedeutung. Entscheidenden Beitrag zur Suburbanisierung und Aushöhlung der Innenstädte leistet der zunehmende Individualverkehr. In den USA bringt die flächige Entwicklung der Städte im Suburbanisierungsrausch des Automobilzeitalters bereits in den 30er-Jahren den Typus organisierter Shopping-Center hervor. Dieser Bautyp breitet sich ab dem Ende der 60er-Jahre auf Europa aus, wobei sich Unterschiede dieser Entwicklungen in den verschiedenen Ländern feststellen lassen die sich u.a. auf die Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges zurückführen lassen. Neben vereinzelten Innenstadtlagen besetzen die Shopping-Malls Standorte am Stadtrand, deren Lage sich durch geeignete Straßenanbindungen mit ausreichendem Raum für Parkplätze definiert und jedes baulichen Kontextes entbehrt. Im Einkaufszentrum wird die Einheit von Betreiber und Besitzer, wie sie in Kaufhäusern noch vorherrscht, aufgelöst. Entlang halböffentlicher Wege bieten Einzelläden eigenständig Waren an, der Betreiber sorgt durch einen hochdifferenzierten Branchenmix, der durch stark unterschiedliche Flächenmieten gesteuert wird, für eine gesteigerte Verweildauer der Besucher. Wichtig sind hierbei die sogenannten Ankermieter: im Allgemeinen ein großer frequenzerzeugender Marken-Textilfilialist, kombiniert mit einem Elektro-Discounter und komplettiert durch einen Lebensmittelverbrauchermarkt. Shopping-Malls werden ab einer Größe von 10 000 m² als solche bezeichnet; die durchschnittliche Größe liegt bei 22 000 bis 25 000 m², wobei die Anzahl der Geschoße meist nicht mehr als drei beträgt. Einkaufszentren weisen feste Grundsätze der inneren Organisation auf, wie z.B. ein zentrales Management zur Regelung der Öffnungszeiten, eine gemeinsame Werbelinie, ein kalkulierter Mietermix, Konkurrenzschutz und die am Flächenumsatz orientierte Mietgestaltung. Die Rigidität der Publikumsführung ist ein weiteres Charakteristikum der Shopping-Center, die prinzipiell nur von einer Seite betretbar sind und die Kunden so lang wie möglich in ihrem Inneren gefangen halten.

Entwicklung der Handelsstrukturen in Europa

Aus dem klassischen Lebensmittel-Selbstbedienungsmarkt hat sich der Begriff Supermarkt entwickelt. Gemeinsamer Wesenszug aller Nebenformen, Sondertypen und Weiterentwicklungen ist der des meist banalen Solitärbauwerks in randstädtischer Lage, wobei sich folgende Markttypen definieren lassen: Der Lebensmittel-SB-Markt bezeichnet alle Märkte unterhalb von 400 m² Verkaufsfläche. Der gängige Begriff Supermarkt umfasst Lebensmittel-Selbstbedienungsgeschäfte ab 400 m² mit einem Frischwarenangebot und einem Non-Food-Anteil unter 25 %. Die Spezialform des Lebensmittel-Discountmarkts fällt ebenfalls in diese Größenkategorie (400 bis 800 m² Verkaufsfläche). Der Verbrauchermarkt ist mit einer Verkaufsfläche von mindestens 1 500 m² der Standardtyp des mit dem Auto erreichbaren Lebensmittelanbieters und dient zur weitgehenden Abdeckung des täglichen Bedarfs. Große SB-Warenhäuser bieten auf mindestens 5 000 m² Verkaufsfläche mit einem gemischten Food-/Non-Food-Sortiment Waren des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs auf unterem bis mittlerem Preisniveau.(13) Die Anforderungen an die Architektur dieser Gebäude beschränken sich auf die Zurverfügungstellung möglichst freier Flächen mit ökonomischen Fassaden und einfacher Dachkonstruktionen. Optisch öffnet sich der Grundriss der Märkte zur Eingangsfront wo die Kassen liegen, davor befinden sich die reichlich bemessenen Parkplätze.

Abschließend lassen sich zwei herausragende Phänomene für die Entwicklung der Konsum-Architektur benennen. Die Bedeutungszunahme der Marken führt zu Änderungen im Shop-Design und zugleich wird Konsum – da existenziell nicht mehr erforderlich – zu einem Ereignis inszeniert und von sekundären Erlebnissen begleitet.
Das zweite Phänomen ist die fortschreitende Zentralisierung des Handels in verschiedenen Arten von Einkaufszentren und die daraus resultierende faktische Privatisierung ehemals öffentlichen Raums. Daraus resultierende negative Effekte für die Städte sind einerseits der Abzug der frequenzstarken Geschäfte aus den Fußgängerzonen in die Malls und andererseits dadurch bedingt der Verlust der städtischen Atmosphäre welcher zur weiteren Verödung der Innenstadt führt. Diese durchaus komplexen Prozesse lassen keine einseitige Verurteilung der Shopping-Malls zu, mit Sicherheit kann jedoch festgestellt werden, dass die mächtigen Entwicklungskonzerne und Shopping-Center Betreiber einer ausgleichenden Balance durch eine verantwortungsvolle und langsichtige Stadtplanung bedürfen, um die Funktionsfähigkeit und Lebhaftigkeit der Innenstädte zu erhalten.

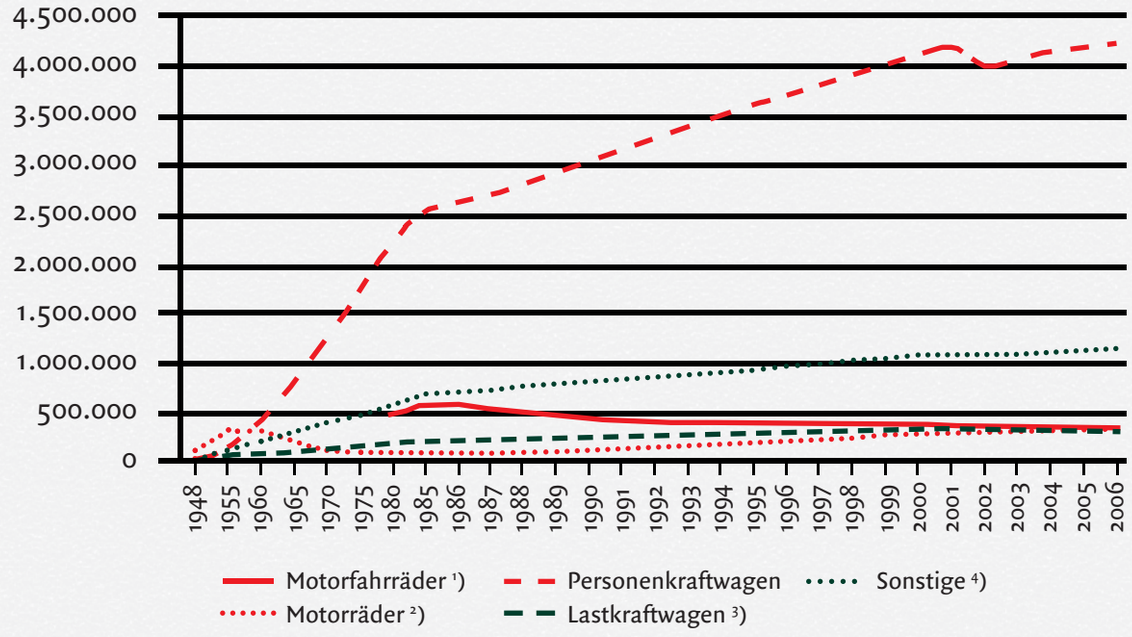
Entwicklungen im Einzelhandel und Verbraucherverhalten

Die Ausbreitung der Städte und die Suburbanisierungsprozesse in deren Umland stehen in deutlichem Zusammenhang zur Entwicklung des Einzelhandels in den letzten Jahrzehnten. Die Struktur und das Erscheinungsbild des Einzelhandels sowie das Einkaufsverhalten der Bevölkerung sind Ergebnisse eines tiefgreifenden Strukturwandels, der Anfang der 60er-Jahre in Deutschland und anderen europäischen Ländern begann. Es setzte ein Rückgang der eigenständigen Betriebe, verbunden mit einer Zunahme an Filialbetrieben ein, begleitet von einem enormen Anwachsen der Verkaufsflächen und einer Veränderung der Beschäftigtenstruktur hin zu mehr Teilzeitbeschäftigten bei gleichzeitig geringerem Qualifikationsniveau. Konzentration und Rationalisierung sind die Hauptentwicklungslinien dieser Veränderungen.(14)

Eine andere Hauptursache des Strukturwandels im Einzelhandel liegt auf der Nachfrageseite bei den Verbrauchern. Voraussetzung war die gestiegene Mobilität breiter Bevölkerungsschichten, die es ihnen ermöglichte größere Entfernungen rasch und günstig zu überwinden. Die gestiegene Kaufkraft der Bevölkerung und die einsetzende Abwanderung aus den Zentren in angrenzende Umlandgemeinden (Suburbanisierung) bereitete den Boden für die Ansiedlung von Handelsbetrieben in Ortsrandlagen, wo sie niedrige Grundstückspreise und damit geringere Investitionen und Betriebsaufwendungen vorfanden. Weitere Gründe für die Betriebsansiedlung an dezentralen Standorten sind der gestiegene Flächenbedarf der in den Innenstädten vielerorts nicht befriedigt werden konnte und die gezielte Unterstützung und Förderung durch die Umlandgemeinden die sich Kaufkraftzuflüsse und erhöhte Steuereinnahmen durch das angesiedelte Unternehmen erwarteten.

Durch die Übertragung der Rationalisierungs- und Marketingstrategien vom Nahrungs- und Genußmittelbereich auf die Nonfood-Sortimente, kam es ab Anfang der 70er-Jahre zur ersten Expansionsstufe der Fachmärkte; Möbel- und Einrichtungshäuser, Bau- und Heimwerkermärkte, Textil- und Schuhfachmärkte, gefolgt von Garten-Centern und Fachmärkten für Unterhaltungselektronik und Spielwaren. Angesichts dieser Entwicklungen wurde den Kommunen, insbesondere im Zusammenhang mit Sanierungsmaßnahmen, zunehmend deutlich, dass diese Betriebsansiedlungen zu einer Gefährdung der gewachsenen Innenstadtlagen führten und teilweise hohe Folgekosten verursachten (z.B. Notwendigkeit zur Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur).

Kfz-Bestand ab 1948



Q: STATISTIK AUSTRIA, Kfz-Statistik. Erstellt am: 10.04.2007. - 1) Einschließlich Kleinmotorräder sowie mehrspurige Kleinkrafträder Klasse L2 und L6. - 2) Einschließlich Motorräder mit Beiwagen, mehrspurige Krafträder Klasse L5 und L7, Invalidenfahrzeuge und Leichtmotorräder. - 3) Einschließlich Tankwagen. - 4) Omnibusse, Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger.

© STATISTIK AUSTRIA, Letzte Änderung: 01.06.2007

Auswirkungen der zunehmenden Mobilität auf die Gesellschaft

Als wegbereitender Faktor für die Ausbreitung der Städte und der peripheren Handelsbetriebe gilt unbestritten der zunehmende Individualverkehr. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stieg die Anzahl der Autos sprunghaft an (siehe Grafik). 1974 besaßen 49 von 100 Österreichern ein Auto, 2004 betrug diese Zahl 76 Autos pro 100 Einwohner.

„76% aller Haushalte besitzen ein Auto. Während in ländlichen Gebieten 83% über einen Wagen verfügen, sind es in städtischen Regionen nur zwei Drittel. Die meisten Autobesitzer nden sich in Oberösterreich, die wenigsten in Wien (59%). Weniger als ein Viertel der Haushalte verzichtet gänzlich auf ein Automobil. Die Veränderung gegenüber 1999/00 ist gering: 75% aller Haushalte verfügten über ein Auto, in gering besiedelten Gebieten 80%. Auch der Ausstattungsgrad mit Zweitwägen stagniert: 26% der Haushalte nden mit einem Pkw nicht das Auslangen, in gering besiedelten Gebieten sind es 36%, im urbanen Raum nur 14%.“([15])

Diese Zahlen belegen deutlich den Zusammenhang zwischen individueller Mobilität und gebauter Struktur. Dünn besiedelte Gebiete erzeugen erhöhten Transportbedarf. Dezentral angelegte Handelsbetriebe und Wohngebiete im „Urban Sprawl“ verursachen erhöhtes Verkehrsaufkommen auf bestehenden Strassen und führen vielfach zu deren Ausbau beziehungsweise zum Neubau von Strassen.

Parallel zu diesen Strukturveränderungen ergeben sich geänderte Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, welcher oft nicht in Zusammenhang und in gleichem Ausmaß wie die neue Bebauung ausgebaut wurde. Schlechteres Service für die Passagiere und gestiegene Kosten für die öffentliche Hand sind die Folge. Größere Distanzen als Folge von *„Urban Sprawl“*, die Abhängigkeit vom eigenen PKW, Handelsbetriebe an dezentralen Standorten und das damit einhergehende Aussterben der Stadtzentren werden sichtbar in der physischen, gebauten Umgebung – sie haben allerdings auch nicht zu übersehende Konsequenzen auf das tägliche Leben der Menschen. Individuelle Mobilität bedeutet persönliche Freiheit und Autofahren ist für viele ein selbstverständlicher Teil des täglichen Alltags und wird nicht unbedingt als negativ betrachtet. Im Gegenteil – die peripheren Supermärkte entlang der Hauptverkehrswege mit großem (Gratis-) Parkplatz erfreuen sich großer Beliebtheit. Für jenen Teil der Bevölkerung ohne dauerhaft verfügbaren PKW, für Pensionisten, Menschen mit Behinderung, sozial Schwache, allein erziehende Mütter, Jugendliche, etc. bedeutet die Ausbreitung der Städte verbunden mit schlecht funktionierendem öffentlichen Verkehrsnetz eine Einschränkung in ihrem täglichen Leben. Die erhöhte Mobilität die durch das Auto ermöglicht wurde führt dabei gleichzeitig zum Effekt, dass die räumliche Nähe vielfach verloren ging. Dieses Problem hat nicht nur Einfluss auf die praktischen Aspekte des Alltags sondern auch auf die Sozialen. Wie schon beschrieben sind funktionierende Stadtzentren nicht nur Handelsplätze sondern auch Orte an denen soziale Kontakte stattfinden.

„Auftrag der Raumplanung im Sinne der Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen muss vor diesem Hintergrund in erster Linie die Sicherung der wohnortnahen Grundversorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs sein, was den Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung ebenso entgegenkommt wie denen von Familien mit Kindern und Haushalten ohne dauerhaft verfügbaren PKW. Den dargestellten negativen Entwicklungen kann mit einer Raumordnungspolitik entgegengewirkt werden, die

- *die zentralörtlichen und gut erreichbaren Lagen stärkt,*
- *Fehlentwicklungen in der Standortwahl unterbindet,*
- *raumwirksame Verzerrungen im Standortwettbewerb mindert“*([16])

„Mit einem breiter werdenden Warenangebot bildeten sich auch zunehmend heterogene Käuferschichten heraus. Viele Kunden erwarten heute:

- *alle Waren des täglichen Bedarfs in einem Geschäft kaufen zu können (One-Stop-Shopping)*
- *aus einem großen Angebot auswählen zu können (Angebotsvielfalt)*
- *alle Geschäfte gut erreichen zu können (Erreichbarkeit)*
- *die jeweils gewünschte Menge eines Produktes kaufen zu können (Mengenverfügbarkeit)*

- *zur gewünschten Zeit einkaufen zu können (Öffnungszeiten)*
- *in einer ansprechenden Atmosphäre einkaufen zu können (Einkaufsatmosphäre)*
- *zu niedrigen Preisen einkaufen zu können (Preis)*
- *ein qualitativ ansprechendes Angebot zu erhalten (Qualität)*
- *in mehreren gleichartigen Geschäften einkaufen zu können (Anzahl der Geschäfte)*
- *in unterschiedlichen Geschäften einkaufen zu können (Betriebsformenvielfalt)*
- *angenehm einkaufen zu können (Convenience).“* ([17])

Außerdem stellt „*die Inanspruchnahme eines Discountangebotes oder eines Kleinpreiskaufhauses einerseits bzw. des ortsansässigen Feinkosthandels oder des Bekleidungsfachgeschäftes andererseits [...] für viele Konsumenten heute keinen Widerspruch mehr dar.*“([18])

Aktuelle Entwicklungen im Handel als Herausforderung für die Raumplanung

„Die Situation im Einzelhandel ist seit einigen Jahren geprägt von

- *einer Konzentration der Anbieter auf wenige Konzerne, d.h. einer Tendenz zur Oligopolbildung,*
- *einer Vergrößerung der Betriebsflächen, d.h. einer Zentralisierung und dadurch einer Ausdünnung des Standortnetzes,*
- *einer Clusterung der Standorte, d.h. Betriebe nutzen Fühlungsvorteile in Agglomerationen, sowie*
- *einer Intensivierung des Wettbewerbs bei stagnierender Kaufkraft“*[19]

Als Folge dieser Entwicklungen entsteht ein massiver regionaler Verdrängungswettbewerb, im Zuge dessen neue Verkaufsflächen alte ersetzen und Handelsketten den inhabergeführten Facheinzelhandel verdrängen. Die ebenfalls resultierende preisgünstigere Versorgung der Bevölkerung erweist sich bei näherer Betrachtung als kurzsichtig. Der Konzentrationsprozess der Betreiber führt zu einer marktbeherrschenden Stellung mit Nachteilen für Kunden und Kommunen, wie die Beispiele aus dem Energie- oder Tankstellenbereich zeigen.

Große Einzelstandorte mit überörtlichen Einzugsbereichen sowie ausschließlicher Ausrichtung auf gute PKW-Erschließung erhöhen unweigerlich den Zeitaufwand und die Wegekosten für die Verbraucher. Betriebswirtschaftliche Optimierungen, wie Verringerung der Standorte oder Personalabbau, werden nach rein ökonomischen Aspekten ohne Rücksprache mit den Gemeinden entschieden und führen zu einer Gefährdung der wohnungsnahen Grundversorgung. Künftige Deregulierungen des Ladenschlussrechts begünstigen darüberhinaus wiederum die großen Ketten und setzen den inhabergeführten, mittelständischen Facheinzelhandel an zentralen Standorten weiter unter Druck. Der Verdrängungswettbewerb führt also nicht zu gesteigertem Wohlstand, sondern zu sinkender Lebensqualität für weite Bevölkerungskreise. Überproportional wachsende Verkehrsströme mit den einhergehenden Emissionen, schlechtere Erreichbarkeit bzw. einseitige Autoorientierung der neuen Standorte sind weder sozial noch nachhaltig. Außerdem sind soziale Kontakte sowie räumliche Identität und Standortbindung gefährdet.

Eine weiter anhaltende Verlagerung des Einzelhandels auf PKW-orientierte Standorte auf der Grünen Wiese konterkariert die in den letzten Jahrzehnten getätigten Investitionen und Bemühungen zur attraktiven Gestaltung der Innenstädte.

Eine für Raumplanung und Politik zu lösende Herausforderung und derzeitige Regelungslücke stellt das Problemfeld der Agglomeration von Betrieben, d.h. der Kombination von Lebensmittel- und Fachmärkten untereinander beziehungsweise mit anderen Fachmärkten oder Lebensmittelmärkten, dar.
Der derzeitige Trend zur Errichtung von sogenannten Fachmarktzentren, in denen Lebensmittel-, Drogerie-, Schuh- und Textilienmärkte als einzelne Geschäfte direkt nebeneinander gesetzt werden, kann und muss als bewusste Umgehung von Raumordnungsgesetzen gesehen werden. Jeder dieser Märkte ist zu klein um Gegenstand der Regionalplanung zu sein, zusammen wirken sie aber auf die Kunden wie Einkaufszentren. Ziel muß sein, solche Ansammlungen von für sich jeweils nicht großflächigen Einzelhandelsbetrieben in ihrer Gesamtheit zu bewerten und zu regeln.

„Zusammenfassend ist festzustellen, dass angesichts der Wettbewerbssituation im Einzelhandel zunehmend überörtliche Wirkungen entstehen, die allerdings unzutreffenderweise vielfach nur einzelfallbezogen und lokal beurteilt werden. Hier bedarf es zwingend gesamthafter Betrachtungen im räumlichen sowie wettbewerblichen Umfeld. Weitere Deregulierungen des Wettbewerbsrechts führen zu einer weiteren Verschärfung der Situation. Die Herausforderungen liegen daher in der Schaffung volkswirtschaftlich verträglicher Investitionsmöglichkeiten bei Wahrung sozialer und ökologischer Standards.
In diesem Kontext hat die Raumplanung einen Koordinationsauftrag zum Wohle der Allgemeinheit, zur Steigerung der Investitionssicherheit sowie der Steigerung der Planungssicherheit nicht zuletzt im Interesse der Investoren. Sie kann und muss ein differenziertes Instrumentenset zur geordneten räumlichen Struktur- und Standortentwicklung aufstellen und anwenden, ohne in den betrieblichen Wettbewerb einzugreifen.“[20]

ICA KVANTUM
ICA KVANTUM

Canon

Reflexion

Bauten für den Konsum, und im Speziellen die im Niedrigpreissegment angesiedelten Handelsbetriebe der Peripherie, werden stark von wirtschaftlichen Aspekten bestimmt. Profit scheint sich nur mittels billigster Hüllen und einfachster Konstruktionen erzielen zu lassen. Wegeführung und Atmosphäre des Gebäudes – bei Shopping-Centern noch wichtiger Bestandteil der Planung (und des Verkaufserfolges) – werden teilweise nicht einmal nebensächlich behandelt. Die populistische Gestaltung der auf Kundenwirkung abzielenden Bauten läßt Architekten bereits von weitem resignieren und verleitet allenfalls Kunstschaffende zu ironischen bis „ästhetisierenden“ Kommentaren (siehe Seiten 14-17) angesichts des traurigen „dirty realism“.

„Den Kommerz als lästiges Beiwerk statt als eine der Grundlagen der Kulturentwicklung zu sehen, wäre aber ein elitäres Missverständnis.“([21])

Der Blick in die Geschichte zeigt, dass es möglich ist, als Architekt eine Entwicklung voranzutreiben. Victor Gruen gilt als der Erfinder der Shopping-Mall in den USA, und auch Richard Neutra beschäftigte sich mit Gebäuden zum Drive-In Shopping. Die Visionen von Gruen, der sich urbane Milieus zum Vorbild nahm und in seinen Shopping-Centern in der Peripherie auch soziale Treffpunkte beziehungsweise Möglichkeiten dazu anbieten wollte, sind heute noch immer aktuell. Die starke Kommerzialisierung dieser Center ließ im Laufe der Entwicklung jedoch immer weniger Platz für öffentliche Plätze und soziale Treffpunkte und veranlasste in der Folge Victor Gruen seine Vision als gescheitert anzusehen.

Mit dem Wissen um die Fehlentwicklungen und Versäumnisse der Vergangenheit, glaube ich sollte es möglich sein, in absehbarer Zeit zu einem Umdenken und einer nachhaltigeren Denkweise in unserer Gesellschaft zu kommen. Meine Vision ist, dass in Zukunft nicht mehr nur die kurzfristigen, kalkulierbaren Kosten (z.B. Gebäudeerrichtungskosten) in die Berechnungen einbezogen werden, sondern auch die langfristigen, schwerer quantifizierbaren Folgekosten. Mir sei ein Vergleich aus dem Lebensmittelsektor erlaubt: Der Trend zu Bio-Produkten ist unübersehbar – mittlerweile verkaufen selbst Discounter (Hofer, Lidl) biologisch hergestellte Nahrungsmittel, was noch vor wenigen Jahren undenkbar schien. Ein Umdenken scheint in Sicht.

Ohne hier näher ins Detail zu gehen, lässt sich generell kurzformuliert feststellen, dass eine gesunde Lebensweise (des Einzelnen) (der Gesellschaft) teure Folgekosten sparen kann. Umgelegt auf die Entwicklungen im Handel: Wenn heute, im Zuge der Expansion immer größere Flächen an dezentralen Standorten für neue Betriebe und dazugehörige überdimensionierte Parkplatzflächen verwendet werden, dann bleibt die laufende Nachhaltigkeitsdiskussion eine leere Phrase. Die Betriebe errichten im Schnellverfahren, teilweise mit Unterstützung durch öffentliche Mittel, billigste Gebäude und ziehen nach Abschöpfung der Gewinne weiter, dem jeweiligen Trend („Zurück in die Innenstadt“?) folgend; der Allgemeinheit bleiben die Folgekosten in Form von Leerständen und versiegelter Fläche.

Reflexion

Wesentliche Anhaltspunkte um die Ansiedlung von Handelsbetrieben an dezentralen, städtebaulich nicht integrierten Standorten besser steuern zu können, sind:

- Förderung der überregionalen Zusammenarbeit der Gemeinden, zur Vermeidung von Konkurrenzkämpfen, die den Konzernen in die Hände spielen
- Forderung nach kompakterer Ausnutzung der Flächen an der Peripherie auch bei vergleichsweise niedrigen Bodenpreisen gegenüber dem Zentrum, neue Konzepte der Bewirtschaftung v.a. im Bezug auf die überdimensionierten Parkplätze
- Transparenz und langfristige Kostenwahrheit gegenüber den Versprechungen von neuen Arbeitsplätzen und erhöhten Steuereinnahmen für die Gemeinden
- Einrechnen der entstehenden Folgekosten durch neue Ansiedlungen, wie erhöhte Aufwendungen für Infrastruktur, Straßen, Lärmschutzwände, etc.

Vor allem das sich hartnäckig haltende Argument der Schaffung von Arbeitsplätzen und der erhöhten Steuereinnahmen für die Kommunen möchte ich durch folgenden Expertenwortlaut endgültig entkräften. Die Passage ist entnommen aus einem Interview mit Dirk Vallée, dem Leitenden Technischen Direktor des Verband Region Stuttgart, erschienen in: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie. ([22])

"STANDORT: Hat die Konzentration auf der Anbieterseite auch positive Auswirkungen?
VALLÈE: Ich erkenne zumindest keine. Zwar wird manches Mal ins Feld geführt, dass durch die neuen Einzelhandelsbetriebe auch neue Arbeitsplätze entstehen. Aber ich halte das für Augenwischerei: Mindestens in gleichem Maße, in dem neue Einzelhandelsbetriebe entstehen, schließen auch welche. Zudem weisen die neuen Betriebe nicht nur eine ganz andere Beschäftigtenstruktur auf, auch die Beschäftigungszahlen sind wesentlich geringer als das etwa im Facheinzelhandel der Fall ist. Verkürzt könnte man das auf den Punkt bringen: Die Situation im Einzelhandel führt heute dazu, dass Service und Beratung durch Fläche und Verpackung ersetzt werden."

Vorgebracht wird das Argument einerseits von den um Neuansiedelung ansuchenden Betrieben, und andererseits – je nach Ausgangslage als feierliches „*Sich-auf-die-Brust-Klopfen*" beziehungsweise als kleinlaute Rechtfertigung – von den für die Genehmigung zuständigen Politikern. Wobei sich auch die erhöhten Steuereinnahmen, vornehmlich die Kommunalsteuer, angesichts der Beschäftigtenstruktur der Handelsketten (Teilzeitangestellte) als Scheinargument entlarven.

In einigen Regionen ist eine Gegenentwicklung, ein Trend „Zurück in die Innenstadt“ zu verzeichnen, der auch von diversen Marktforschungsinstituten (*RegioPlan*, Zitat im folgenden Absatz) generell prognostiziert wird, von dem allerdings außerhalb der Großstädte bisher nichts zu bemerken ist. Im Gegenteil, die nach wie vor zunehmende Motorisierung stärkt in der Standortkonkurrenz die dezentralen Lagen weiter und schwächt die Stellung der Innenstädte vor allem kleinerer Orte, sofern keine gezielten Gegenmaßnahmen ergriffen werden.
Gegenwärtig in der Fachwelt – soweit zu sehen – noch nicht diskutiert, werden „die möglichen Wirkungen einer deutlichen Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs auf das Verbraucherverhalten sowie die Standortwahl der Betriebe“(23).

Obwohl meine Beobachtungen (mehrere derzeit in Entstehung bzw. in Planung befindliche Agglomerationen peripherer Handelsbetriebe im Salzkammergut) vom Gegenteil sprechen, möchte ich hier auch den Prognosen des *RegioPlan*-Experten DI Michael Oberweger Platz einräumen.

„Die Expansion bei den Flächen für den Einzelhandel wird also weitergehen, allerdings dürfte die Zeit der Fachmarktzentren (FMZ) am Stadtrand zu Ende gehen, meint der RegioPlan-Experte Michael Oberweger: “Von einer `Amerikanisierung´ der Vorstädte kann man angesichts dieser Entwicklungen derzeit nicht sprechen. Ausnahmen bestätigen zwar die Regel und manchen Bürgermeistern sind das `eigene´ FMZ und die damit verbundenen

Arbeitsplätze ein größeres Anliegen als das natürliche Landschaftsbild, aber die Tendenz, sowohl was den Verkaufsflächenzuwachs in peripheren Shopping-Centern betrifft als auch jenen in peripheren Fachmarktzentren, ist abnehmend."([24])

Auffallend an dieser Aussage ist wiederum das leidige Argument der zusätzlichen Arbeitsplätze und die Feststellung, dass sich Fachmarktzentren und natürliches Landschaftsbild anscheinend per se ausschließen.

„Erfreuliche Nachricht für die Innenstädte: Die Geschäfte kommen zurück. Denn während Standorte am Ortsrand langsam wieder an Attraktivität verlieren, gehen viele Betreiber wieder in die Innenstädte. Oberweger: "Dass Projektentwickler und Investoren weiterhin für neue Verkaufsfläche sorgen werden, liegt auf der Hand, nur eben, wie der Trend der letzten Jahre gezeigt hat, weniger an peripheren Standorten und wieder vermehrt in innerstädtischen Lagen, wo unter anderem den Entwicklern weniger Hürden in den Weg gelegt werden, in größeren Städten wie Innsbruck ebenso wie in kleineren wie Leoben, Spittal an der Drau oder Tulln."([25])

In dieser Aussage wird deutlich, von welcher Position bzw. Interessenslage aus Herr Oberweger die Ansiedlung von Handelsbetrieben beurteilt. Meiner Meinung nach sollten Raumordnungsgesetze, wie oben erwähnt, als dem Gemeinwohl dienend gesehen werden – und nicht als „den Entwicklern in den Weg gelegte Hürden".

Zusammenfassend gesagt, wünsche ich mir seitens der Politik langfristigere und nachhaltigere Planungen, statt der derzeitigen kurzsichtigen Konkurrenzkämpfe Kommune gegen Kommune.

Die Verantwortung der Architekten sehe ich darin, Anstrengungen zu unternehmen, sich nicht nur den prestigeträchtigen Kulturbauten im urbanen Kontext zu widmen, sondern an der täglichen, gebauten Realität mitzuwirken und dieses Feld nicht kampflos einzig den von Developern und Projektentwicklern aufgestellten Gesetzmäßigkeiten zu überlassen.

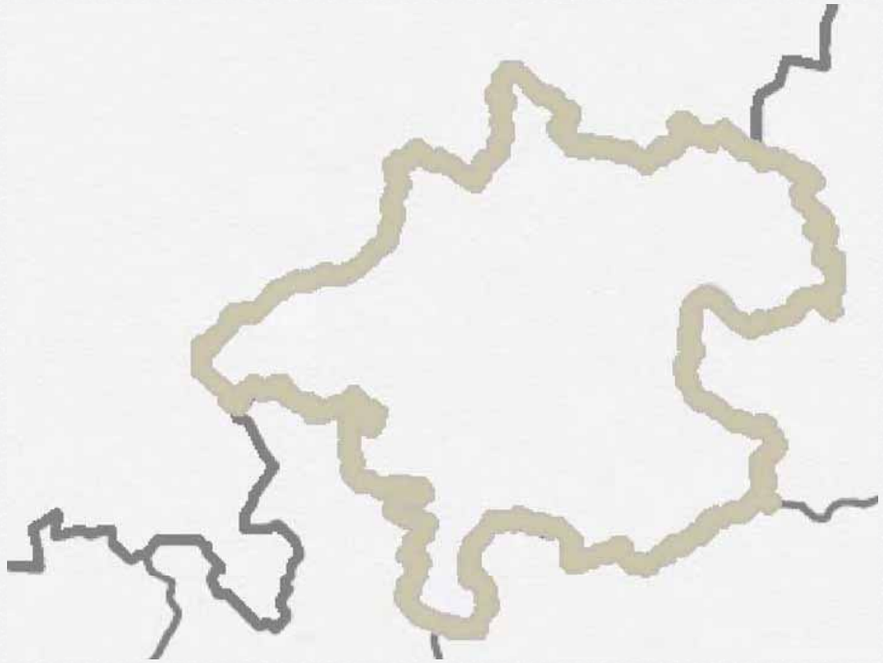
„`Wir bauen eine ganze Prada-World´, ist das Credo einer ganzen Generation schwarz gekleideter Architekten. Aber es gibt auch eine Welt ausserhalb der `Prada-World´, und hier herrscht eine ganz andere Realität. Warum aber verschliessen die Architekten von heute ihre Augen vor diesen räumlichen Phänomenen? Warum geht der Diskurs unserer Disziplin daran vorbei? Der Glaube an die Zukunft ist verloren gegangen – Schmalspur-Hedonismus, statt sich der Gestaltung der zukünftigen Welt zu zuwenden."([26])

Hofer
NEU
8 - 19 Uhr
30
Zone

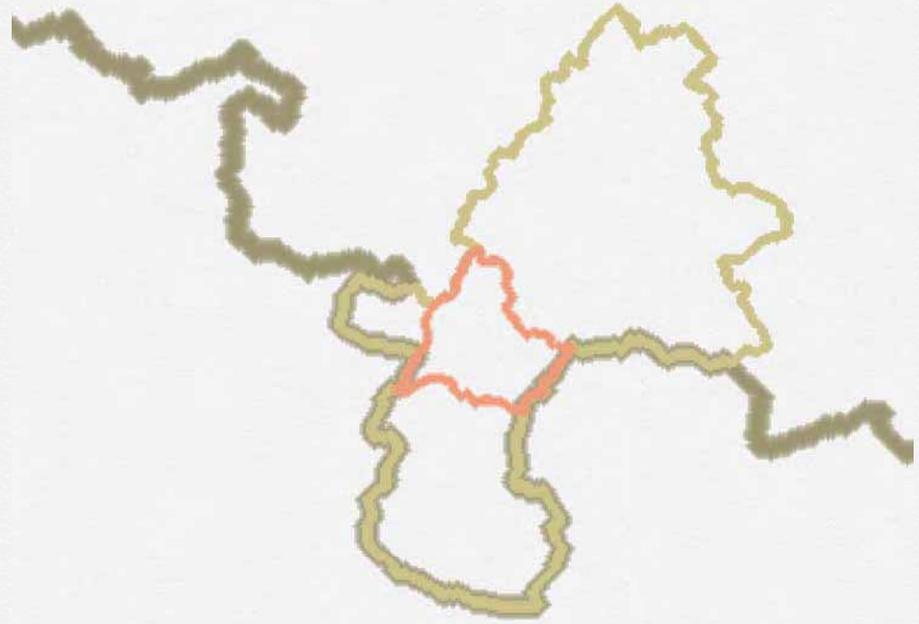
Kurort Bad Ischl

Zahlen und Fakten

Einwohner:	14 073 (Stand Volkszählung 2001)
Fläche:	162,8 km²
Katastralgemeinden:	Ahorn, Bad Ischl, Haiden, Jainzen, Kaltenbach, Lauffen, Lindau, Perneck, Reiterndorf, Rettenbach
Anzahl der Ortschaften:	20
Seehöhe:	469 m



Land Oberösterreich



Bezirk Gmunden

Gemeinde Bad Ischl

Umlandbeziehung

„Die Gemeinde Bad Ischl liegt mit einer flächenmäßigen Ausdehnung von 16 282 ha im Herzen des Salzkammergutes und ist noch vor dem Bezirkshauptort Gmunden die einwohnerstärkste Gemeinde des Bezirkes.

Das Landschaftsbild des Siedlungsgebietes wird durch die von den bis zu 1800 m hohen kalkalpinen Bergen eingerahmten Talkessel der Traun, Ischl und des Rettenbaches geprägt. Neben seiner Funktion als zentraler Ort im Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege ist Bad Ischl ein bedeutendes Kur- und Erholungszentrum. Von seiner Bedeutung als ehemalige Kaiserstadt kann Bad Ischl auch heute noch, unter anderem durch seine schützenswerten historischen Gebäude und Parkanlagen, pro tieren.

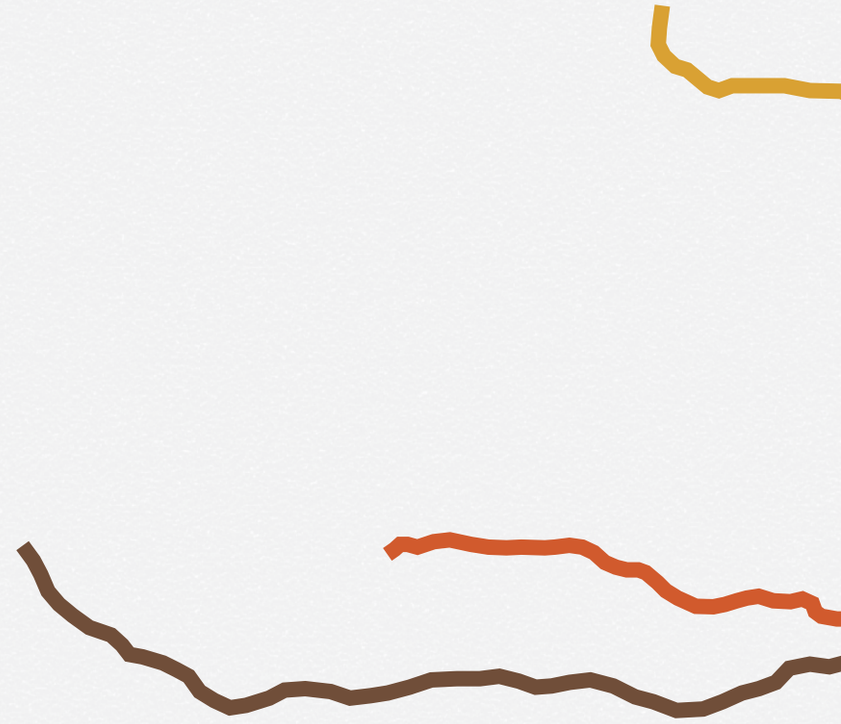
Zu den angrenzenden Gemeinden zählen Ebensee, Altaussee (Land Steiermark), Bad Goisern, Strobl (Land Salzburg), St. Wolfgang und Steinbach am Attersee.

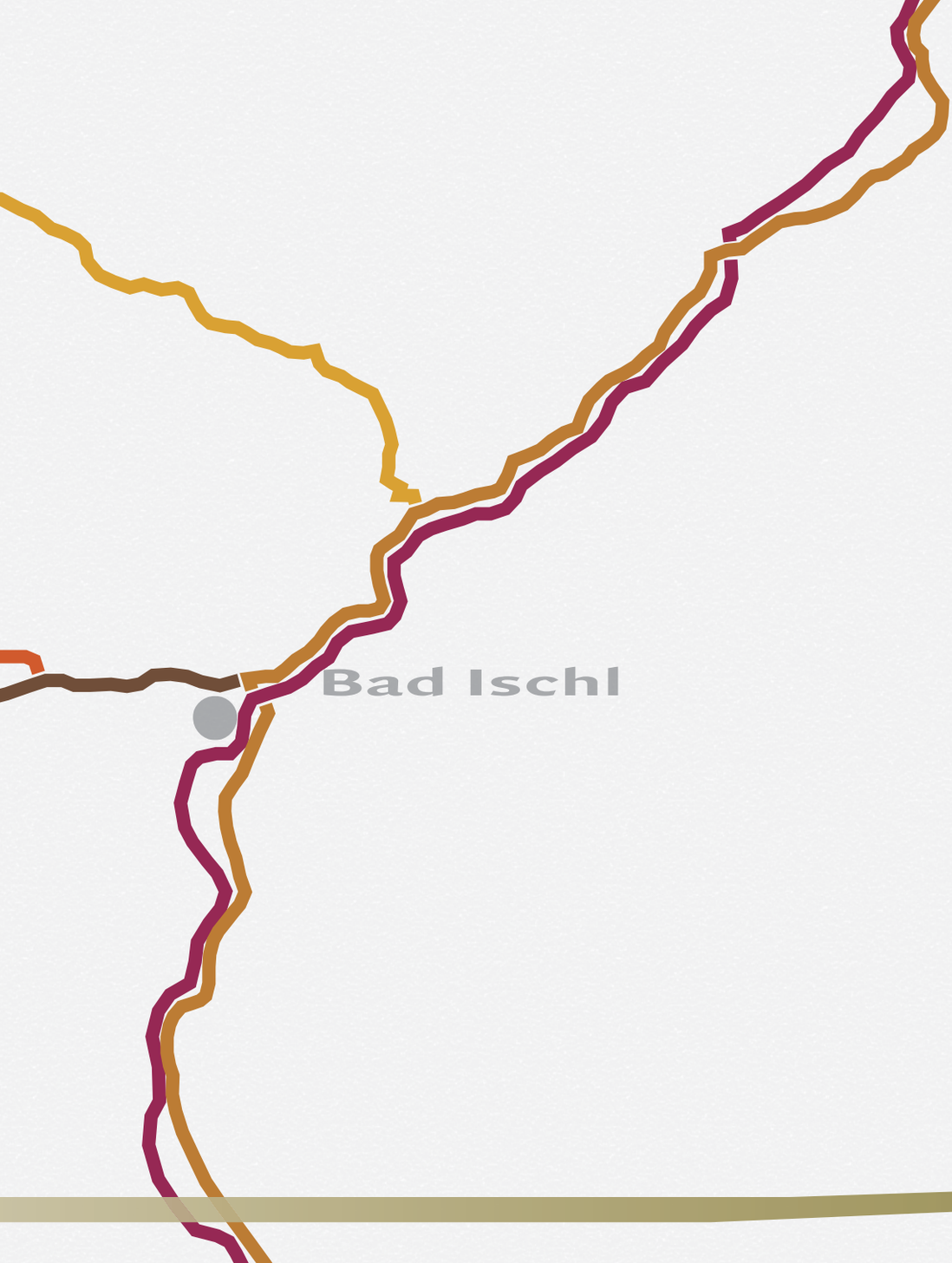
Die Stadtgemeinde Bad Ischl liegt in keinem EU-Regionalförderungsgebiet. Regionale Planungsbeiräte oder regionale Raumordnungsprogramme bestehen bis dato nicht. Der Verein Regis leistet wichtige Dienste für die Regionalentwicklung im inneren Salzkammergut in Fachbereichen wie Arbeitsmarkt, Fremdenverkehr, Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Kultur bis hin zur Gemeinde- und Stadtentwicklung.“([27])

Verkehr

Die Erschließung Bad Ischls erfolgt über:

- die Salzkammergut-Bundesstraße B 145 in Richtung Gmunden und Bad Goisern
- Richtung Westen zweigt die Wolfgangsee-Bundesstraße B 158 mit einem sehr großen Verkehrsaufkommen (JDTV 14 000) in Richtung St. Gilgen beziehungsweise Salzburg ab
- im Norden des Gemeindegebietes mündet die Weißenbacher Straße B 153 von Unterach und Seewalchen in die B 145
- die St. Wolfgang Straße L 546
- öffentlich:
  - -zentraler Knoten öffentlicher Buslinien
  - -Zugstation der ÖBB (Strecke Attnang/Puchheim – Steinach/Irdning)





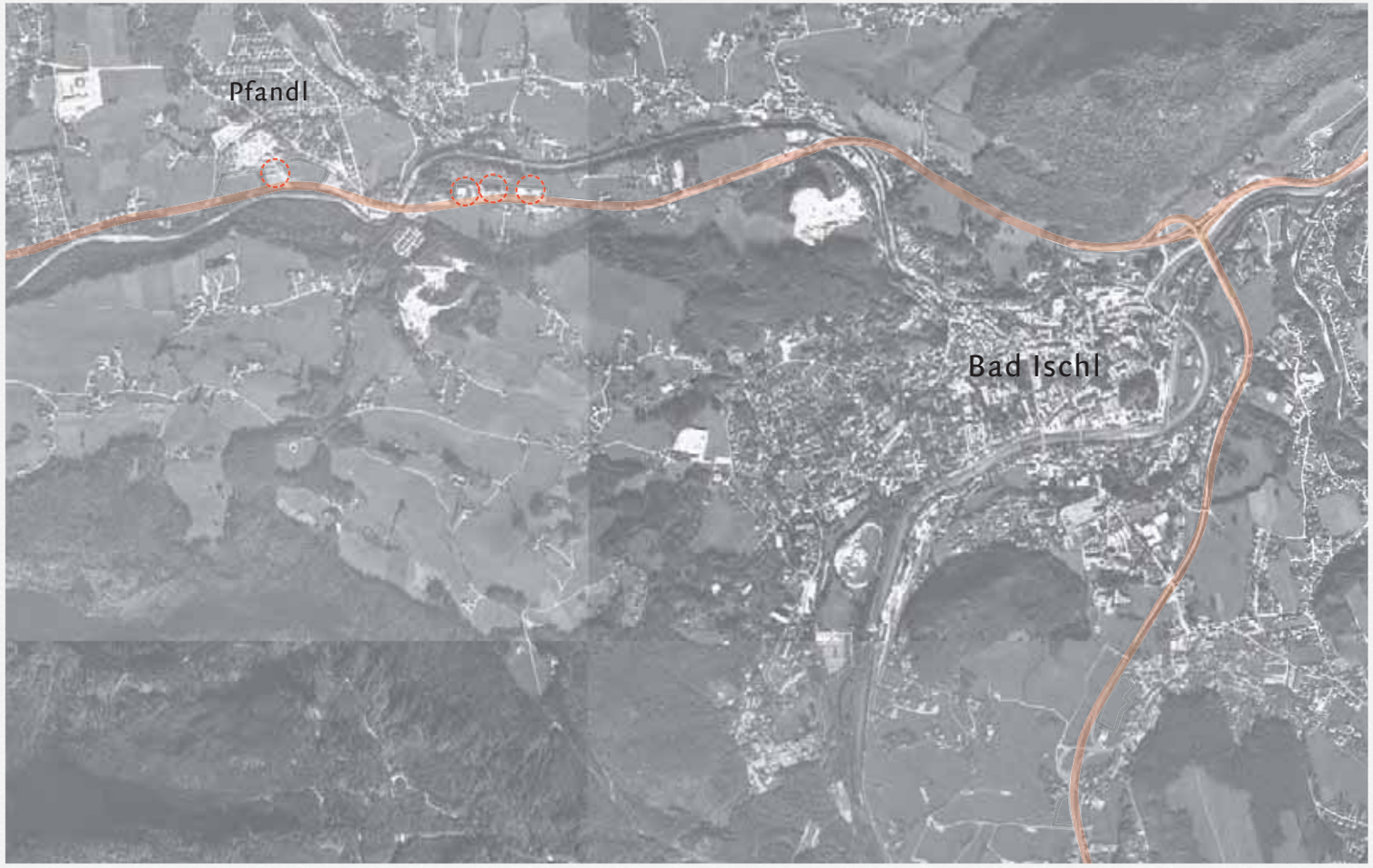
Das Örtliche Entwicklungskonzept([28]) nennt eine Verkehrsberuhigung im Zentrum sowie eine erhöhte Attraktivität von alternativen Verkehrsmitteln als vorrangige Ziele. Der Ausbau des Busnetzes und des Sammeltaxisystems sowie des Radwegnetzes bleibt allerdings oft nur ein Lippenbekenntnis. Vor allem für die autoabhängigen Bewohner der entfernter liegenden Ortschaften stellen diese Verkehrsmittel nur eine wenig genützte Alternative dar. Die Gründe für das Scheitern des ÖPNV in ländlichen Gemeinden sind vielschichtig, liegen aber meist in der geringen Nachfrage (da die meisten im Besitz eines Autos sind), daraus resultierenden benutzerunfreundlichen Streckenführungen und Intervallen, was wiederum eine noch geringere Akzeptanz hervorruft und schlichtweg an der Gewohnheit der Landbevölkerung, selbst für minimale Strecken auf das eigene Auto zurückzugreifen.
Formulierungen, wie: „*Dabei ist allerdings zu bedenken, dass jeder Bau von Straßen und Parkplätzen auch eine Attraktivitätserhöhung des Individualverkehrs nach sich zieht und umweltverträgliche Fortbewegungsmittel zurückdrängt.*“([29]) bleiben Stehsätze, die in der täglichen Politik wenig Gewicht haben, wenn sie wirtschaftlichen Interessen gegenübergestellt werden.

Freiraum/Grünraum-Landschaftsplanerische Aspekte

„Der Naturraum Bad Ischls ist durch die Situation eines Talkessels geprägt, [...] der von der Traun, der Ischl und dem Rettenbach gebildet wurde und von kalkalpinen Bergen (bis ca. 1800 m Höhe) umgeben ist. Abbauwürdige Lagerstätten be nden sich in Perneck und Sulzbachfeld.“(30)

„Landschaftsprägend sind die für Bad Ischl charakteristischen inselartigen Berge: Siriuskogel, der Ahornberg und der schon in den Naturraum überleitende Jainzenberg. So wird das zentrale Siedlungsgebiet, eingebettet zwischen diesen Waldinseln, vom Umland abgegrenzt. Ein Grünring (Jainzenberg, Kaiserpark, Kalvarienberg, Villenviertel und Bauerstraße, Kaltenbach-Au, Siriuskogel, Friedhof Steinfeld) wäre einerseits ein bedeutendes Tageserholungsgebiet und andererseits würde es zur Verbesserung des Mikroklimas der Stadt und in Verbindung mit Grünradialen in Richtung Zentrum zur weiteren Gliederung des dicht bebauten Gebietes beitragen.“(31)

„Die Gemeinde Bad Ischl liegt in einem vom Fremdenverkehr geprägten Gebiet, für den die Landschaft eine der wesentlichen Grundlagen darstellt. Daher ist es sowohl aus ökologischer Sicht als auch zur Steigerung des Erholungswertes wichtig die Ursprünglichkeit ausgewählter Landschaftsteile zu erhalten.“(32)



1993

Bad Ischl

2000

2005

PROJEKT

city of nowhere

Kommerzielle Verführung

Konzeptbild © x architekten

PROJEKT

Ausgangslage

Wie aus vielen anderen ländlichen Gemeinden bereits hinlänglich bekannt, überlässt auch Bad Ischl seine „Ortseinfahrt“ kamp os den Gewinn-Interessen Einzelner (seien es Investoren, Grundstücksbesitzer, etc.). Bemerkenswert an der „architektonischen Diskussion“ im ländlichen Raum ist, dass sie sich scheinbar auf die (historischen) Stadtkerne und auf das Festschreiben von regionaltypischen Gebäudeelementen („Flachdach-Verbot“) beschränkt. Für groß ächige Handelsbetriebe scheint es allerdings keine Gestaltungsvorgaben zu geben, geschweige denn die Forderung, sich behutsam in das Landschaftsbild zu integrieren oder auf die Umgebung zu reagieren.

Ausgangslage

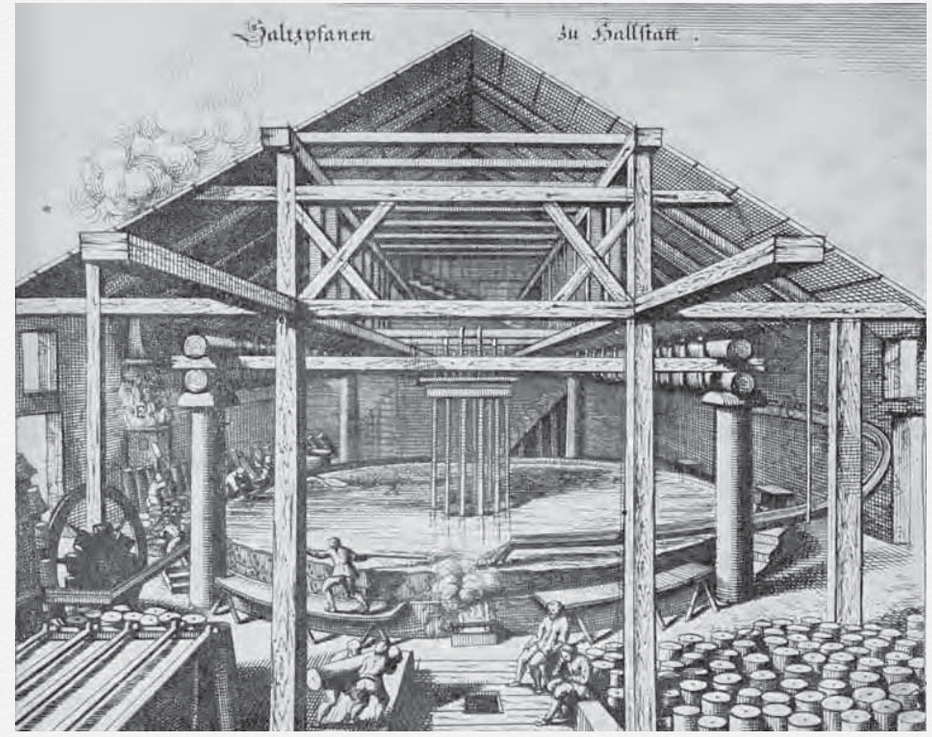
FRESSNAPF
SCHLECKER
BETTENMAX
kik
kik
BETTENMAX
VKB Bank

Der Bauplatz und seine Geschichte

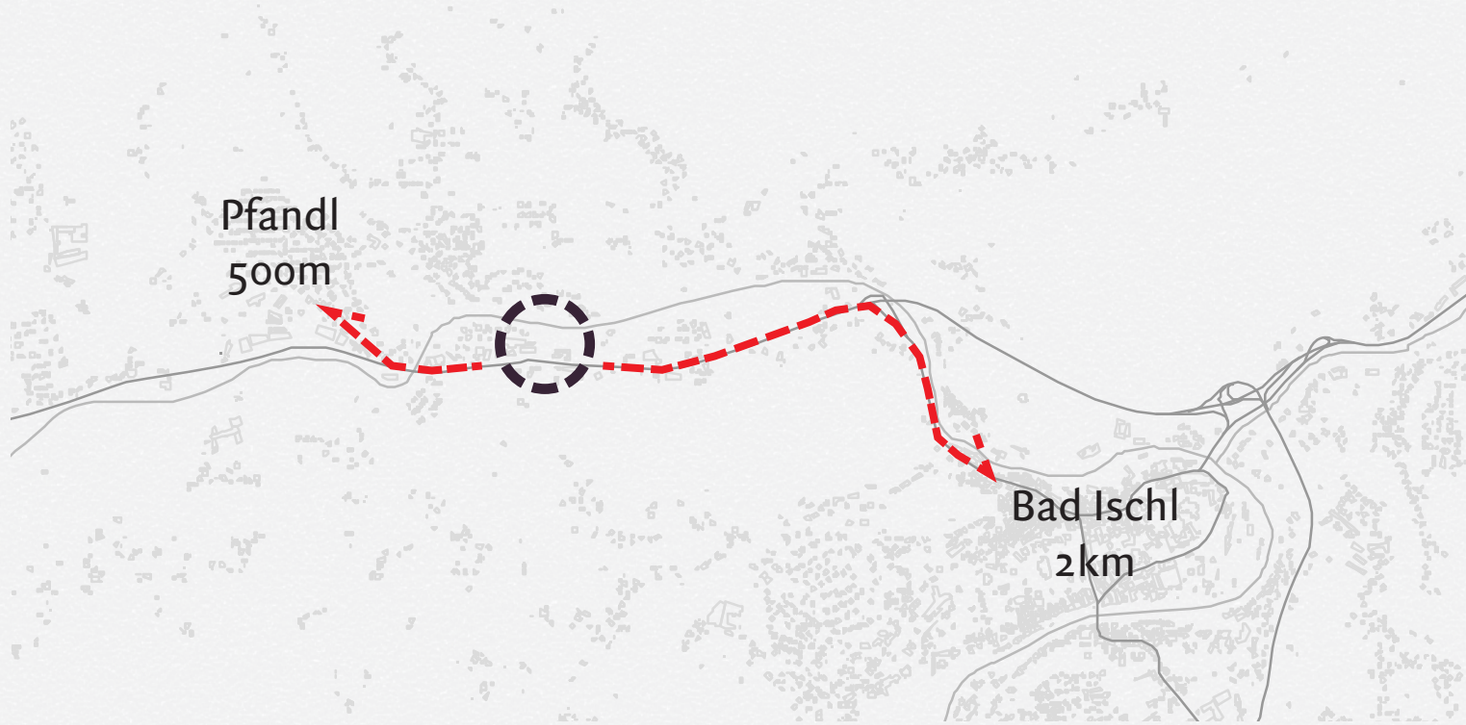
Bad Ischl verdankt seine Bekanntheit dem Aufstieg zur Kurstadt im 19. Jahrhundert und als Sommerresidenz von Kaiser Franz Josef.

Zu den Kuranwendungen und Behandlungsmethoden zählten nicht nur die (Sole-) Heilbäder, sondern auch Trinkkuren (vgl. „Trinkhalle“ im Stadtzentrum). Die in unmittelbarer Nähe zum Bauplatz befindliche salzhaltige Marie Louisen Quelle wurde wahrscheinlich bereits Mitte des 13. Jahrhunderts entdeckt, später gefasst und für Trinkkuren und andere Anwendungen verwendet. (33)

Auch die Salzlagerstätten verhalfen Bad Ischl zu Reichtum, wobei das Salz im „nassen Abbau“ durch Auslaugen mittels Wasser gewonnen wurde. Die Sole wurde schließlich zur Ausfällung ihres Salzgehaltes in Sudpfannen verdampft, daher abgeleitet der Name des Ortsteils Pfandl, urkundlich bereits 1312 als „Pfennlein in dem Yschelland“ erwähnt. (34)



Bad-Ischl.
Wolfgangtal.


Pfandl
500m
Bad Ischl
2km

Auf der „architektonischen Landkarte“ taucht das Planungsgebiet, welches ich für mein Projekt gewählt habe, erstmals in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts auf, als hier vom bekannten Salzburger Architekten Gerhard Garstenauer eine Tankstelle geplant wird. Dieser Bau markiert gleichzeitig auch den Übergang zum Zeitalter des Automobils – vorher verlief hier die Streckenführung der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB), die zwischen 1896 und 1957 Bad Ischl und Salzburg auf dem Schienenweg verband (heute nur Busverbindung).

Das Planungsgebiet liegt direkt angrenzend nördlich der Wolfgangsee-Bundesstraße B 158, ungefähr 500 m vom Ortsteil Pfandl (Katastralgemeinde Haiden) und ca. 2 km vom Zentrum von Bad Ischl entfernt.

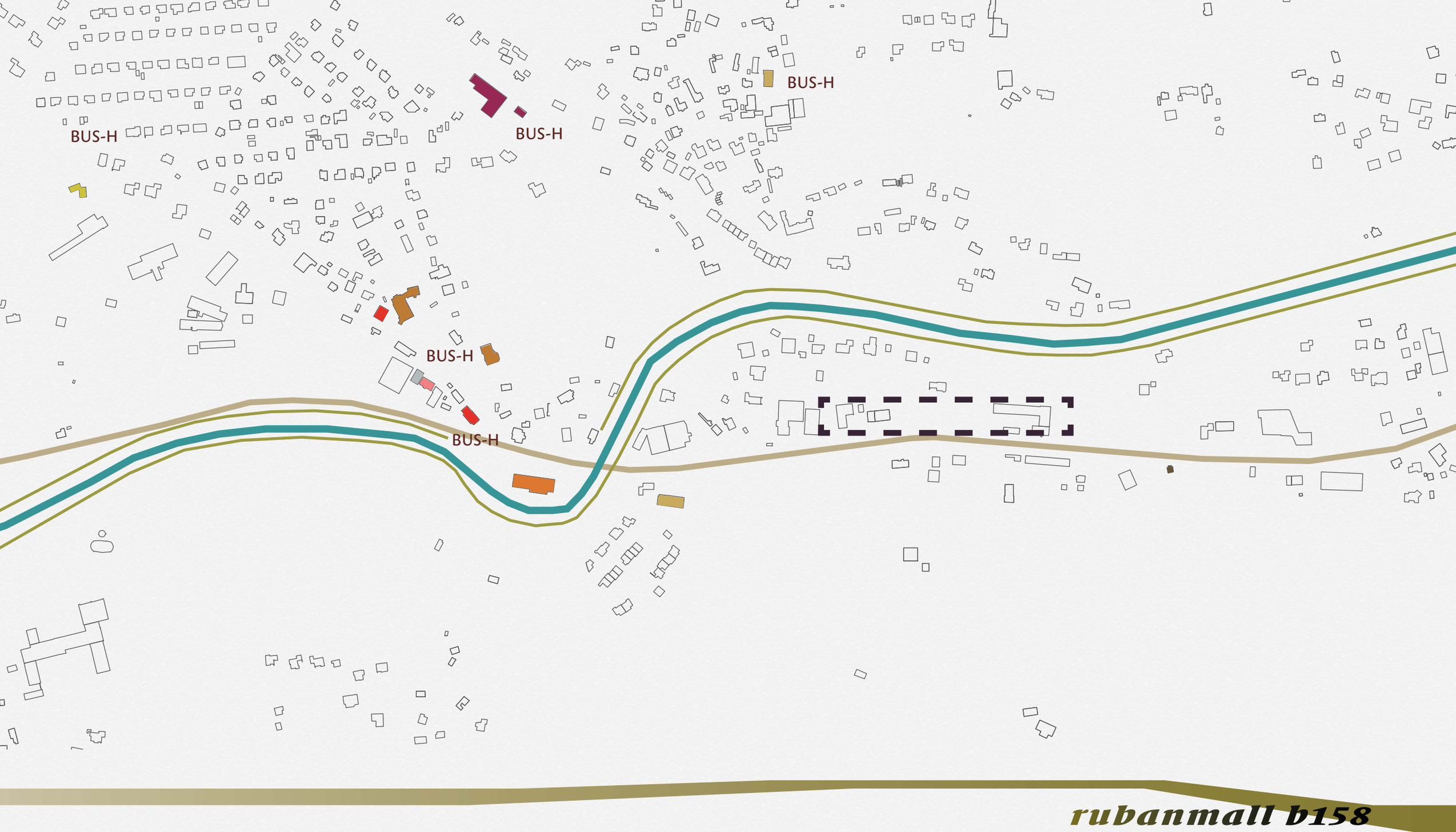
„Der Bereich um Pfandl besitzt durch seine Infrastruktur (eigene Schule, Kindergarten, zahlreiche Bushaltestellen, Nahversorger) ein hohes Maß an Eigenständigkeit. Diese sollte durch eine räumliche Abgrenzung beziehungsweise durch kompakte, abgerundete und begrünte Siedlungsränder betont werden.“(35)

Gekennzeichnet ist der Bauplatz durch das starke Verkehrsaufkommen auf der B 158 mit entsprechend hoher Lärmbeeinträchtigung und gleichzeitiger Nähe zum Landschaftsschutzgebiet Pfandler-Au im Norden, entlang des Ischl-Flusses.

„Großen Erholungswert und landschaftliche Schönheit zeichnet das im Dezember 1992 ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet Pfandler-Au aus. Der Pfandler-Au kommt, wegen ihrer Nähe zum Siedlungsgebiet als Naherholungsgebiet einerseits und als wertvoller Gegenpol zu der südlich der Ischl liegenden Bundesstraße mit ihren Betriebsbaugebieten andererseits, aus ortsplanerischer Sicht besondere Bedeutung zu.“(36)

Legende

- B158
- Bushaltestelle
- Ischl Fluß
- Gehweg
- Schule Kindergarten
- Kirche
- Freiw. Feuerwehr
- Gasthaus
- Bank
- Supermarkt
- Apotheke
- Post
- MarieLouisenQuelle
- ehem. Standort Tankstelle heute FMZ



rubanmall b158

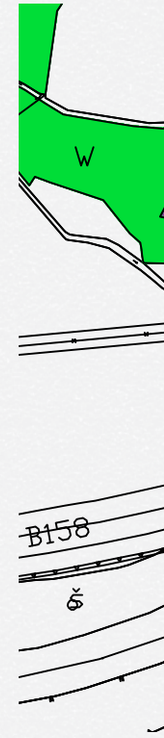
Im Zuge der Überarbeitung des Flächenwidmungsplanes wurden im Jahre 2001 jene Grundparzellen, auf denen später der Fachmarkt errichtet wurde, in „Gemischtes Baugebiet – M“ umgewidmet. Diese abgestufte Widmung sollte eine Pufferzone zu dem nördlich gelegenen Wohngebiet (mit der Marie-Louisen-Straße als Wohnstraße) und dem südlich daran angrenzenden Betriebsbaugebiet der ehemaligen Autowerkstätte und der Tankstelle schaffen. Wie die gebaute Realität zeigt, wurde diese Pufferfunktion mit äußerst geringer Rücksichtnahme auf die Anrainer erfüllt – eine gesichtslose Industriefassade mit aufkaschierten Giebelflächen im Minimalabstand zu den Nachbarn (siehe Abbildung).

Legende

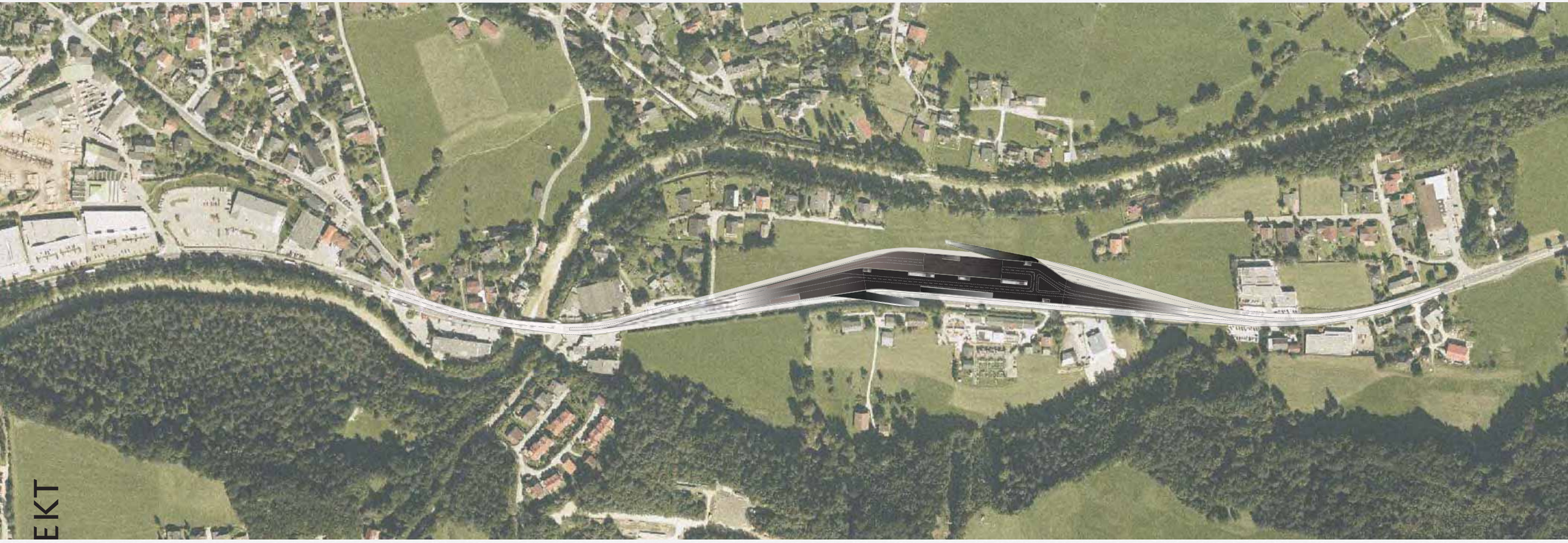
W
WG
B
M
MB
GF
K

FMZ für Sanitär und Installation, Bekleidung, Drogerie, Schuhe, Lebensmitteldiskonter
vgl. Abbildung Seite 58-59

FMZ für Tiernahrung, Bekleidung, Drogerie, Einrichtung, Lebensmittel, Bankfiliale
vgl. Abbildung Seite 60-61



Flächenwidmungsplan Bad Ischl 2001, Ausschnitt, M=1:5000



PROJEKT

Planungsgebiet

ÜBERSICHTSPLAN M=1:5000

Im Jahre 2005 wurde schließlich an Stelle der später zur Autowerkstatt umfunktionierten Tankstelle ein sogenanntes Fachmarktzentrum (FMZ) mit einem Drogerie-, Textilien-, Schlafmöbel- und Küchen-Markt und einer Bankfiliale mit einer Gesamtnutzfläche von etwa 1700 m² errichtet. In unmittelbarer Umgebung befindet sich ein Öamtc-Stützpunkt, eine Diskont-Tankstelle, ein Lebensmittelmarkt und ein Landmaschinenbetrieb.

Meine Kritik an diesem FMZ richtet sich gegen die fragwürdige architektonische (?) „Gestaltung“ des Baukörpers, gegen die schlecht gelöste Verkehrserschließung und Anbindung an die B158, die zu einer erhöhten Anzahl an Unfällen auf diesem Streckenabschnitt führt, gegen den verschwenderischen Umgang mit Flächen für Parkplätze und gegen das Negieren der Umgebung das dieser Baukörper ausstrahlt. Den Anrainern in der Maria-Louisen-Straße bietet sich die schmucklose Rückfassade und für die auf der gegenüberliegenden Straßenseite Wohnenden gibt es keine fußläufige Anbindung. Die trockene Auskunft des Lebensmittelmarktes lautet, dass an diesen peripheren Standorten fußläufige Kundschaft nicht relevant sei. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens fordern die Anrainer die Errichtung einer Lärmschutzeinrichtung – bisher erfolglos.

Dazu ein Zitat aus dem Örtlichen Entwicklungskonzept:
„Lärmschutzwände sind bei bestehenden Gebäuden ein wirkungsvoller Schutz gegen den Lärm. Andererseits sind sie unnatürlich wirkende Störfaktoren im Landschaftsbild, die weder dem Straßenbenützer (Fahren in einem Lärmschutzschlauch, mehr Lärm innerhalb der Lärmschutzvorrichtung), dem Bewohner eines Hauses (wohnen vor einer Wand) noch dem Betrachter von einem weiter entfernten Punkt, zuzumuten sind.“(37)

Durch eine intelligente Planung des Baukörpers, die auf das Gelände reagiert und Anrainer-Interessen nicht negiert, ließen sich zum Beispiel Gebäudeteile wie die Zufahrtsrampen bereits als Lärmschutzeinrichtung ausformulieren. Für solche Überlegungen scheint allerdings in der gegenwärtigen Situation kein Platz zu sein.

Der Betreiber der Tankstelle bot den Anrainern eine Art „Schweigegeld“ um eine Bauverzögerung wegen möglicher Beeinspruchung des Standortes zu vermeiden. Dass für diese Art von Bauvorhaben nur die Gesetzmäßigkeiten des Profits zu gelten scheinen, belegt auch der Umstand, dass dem Verdacht auf kontaminiertes Bodenmaterial (Tankstelle und Autowerkstatt seit den 60er Jahren) keine Untersuchung, sondern der Baubeginn gefolgt ist.

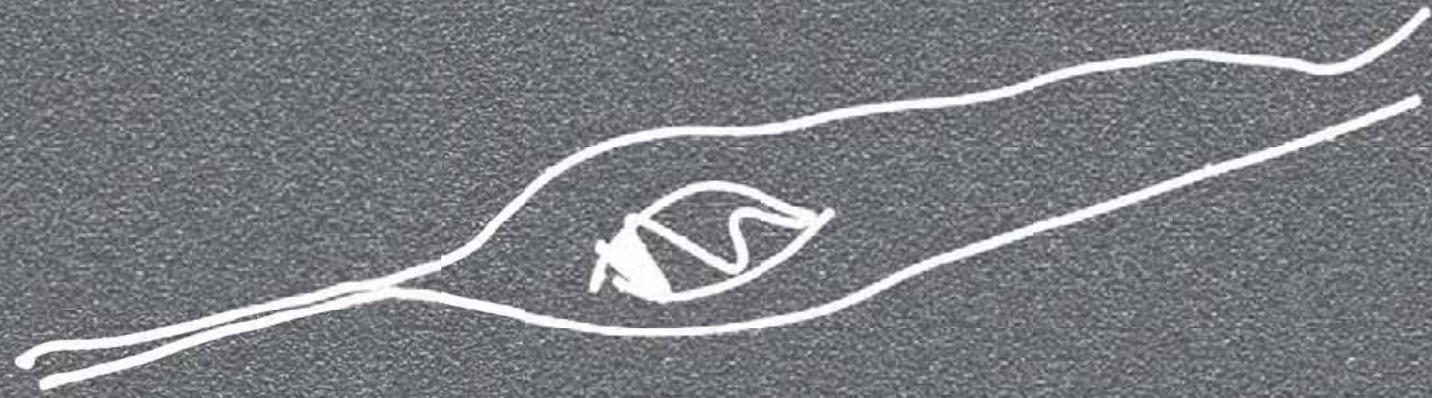
“So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt, einen Nicht-Ort.”(38)

Dieser Ort in der Peripherie, am Rande einer vielbefahrenen Straße, erscheint bei oberflächlicher Betrachtung gleich unbedeutend wie tausende andere solcher „Nicht-Orte“ – ein beliebiger Ort entlang einer Transitstrecke, ohne eigene Identität, ohne Qualität. Im Zuge der Recherchen wird deutlich dass auch dieser „Nicht-Ort“, eine Geschichte hat, sogar eine gewisse historische Bedeutung. Aufgeladen und ausgeschmückt durch genaue persönliche Beobachtungen und Schilderungen eines interessierten Anrainers wird der Un-Ort zu einem Ort mit unterschiedlichsten Gesichtern und zum idealen Bauplatz für mein Diplomprojekt.

Ideal deshalb, weil sich anhand dieses Bauplatzes viele meiner Überlegungen, die ich während der Entwicklung des Entwurfs angestellt habe, konkret auf die gewählte Bauaufgabe anwenden lassen.
Wie schon im Vorwort angedeutet, war meine Motivation, „*etwas*“ – was auch immer das werden sollte – auf diesem „Strip“ entlang der Bundesstraße zum Thema meiner Diplomarbeit zu machen, die dort angetroffene bauliche Realität, die großteils erst in den letzten Jahren entstanden ist.

Mein Projekt verstehe ich als „Gegenentwurf“ zum kürzlich errichteten Fachmarktzentrum. Der Vorschlag hat zum Ziel, zu zeigen, was auf diesem Bauplatz unter anderen Voraussetzungen möglich wäre. Derzeit bestimmen die finanzstarken Projektentwickler über die Handelsentwicklung in den Gemeinden, deren (Verhandlungs-) Position aufgrund fehlender Instrumente zur interkommunalen Zusammenarbeit und durch Konkurrenzdenken geschwächt wird.

Konzept



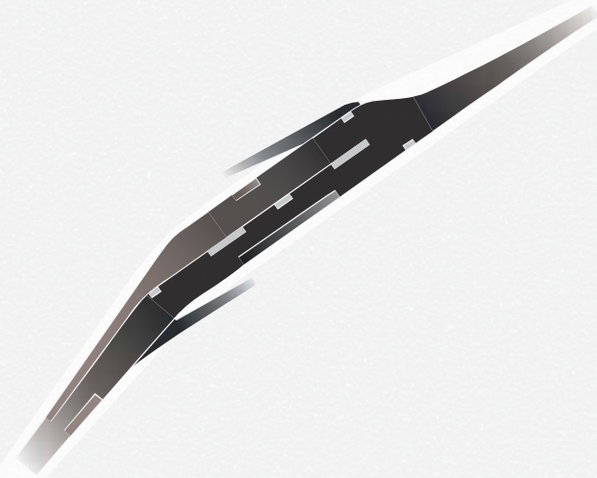
Entwurfskonzepte

Zentrales Thema und Ausgangspunkt für den Entwurf ist der Wunsch einer Verbesserung der derzeit unbefriedigenden Situation rund um die Errichtung von Fachmarktzentren (FMZ) in der Peripherie.

Als Hauptargument für die lieblose Gestaltung und bauliche Ausformulierung der Gebäude und deren Umgebung wird oftmals resignativ der Kostenfaktor genannt. Dies obwohl es bereits genügend Beispiele gibt, die zeigen dass der Mehrwert guter Architektur die eventuellen Mehrkosten für individuelle und anspruchsvolle Planung oftmals wettmacht. Im Bereich Handelsbetriebe sei hier die vorbildliche Firma MPreis aus Tirol bzw. die in Vorarlberg und der Schweiz vertretene Firma Sutterlüty erwähnt.
Weiters liegt meinem Entwurf die Annahme zugrunde, dass in Zukunft ein Umdenken in der "*Wegwerfgesellschaft*" stattfindet, bzw. dass auch durch stärkere politische Steuerung langfristiges, nachhaltiges Wirtschaften gefördert wird.

Dem Entwurf ging die Formulierung folgender wesentlicher Kritikpunkte, kennzeichnend für die Mehrzahl der bestehenden FMZ, voraus:

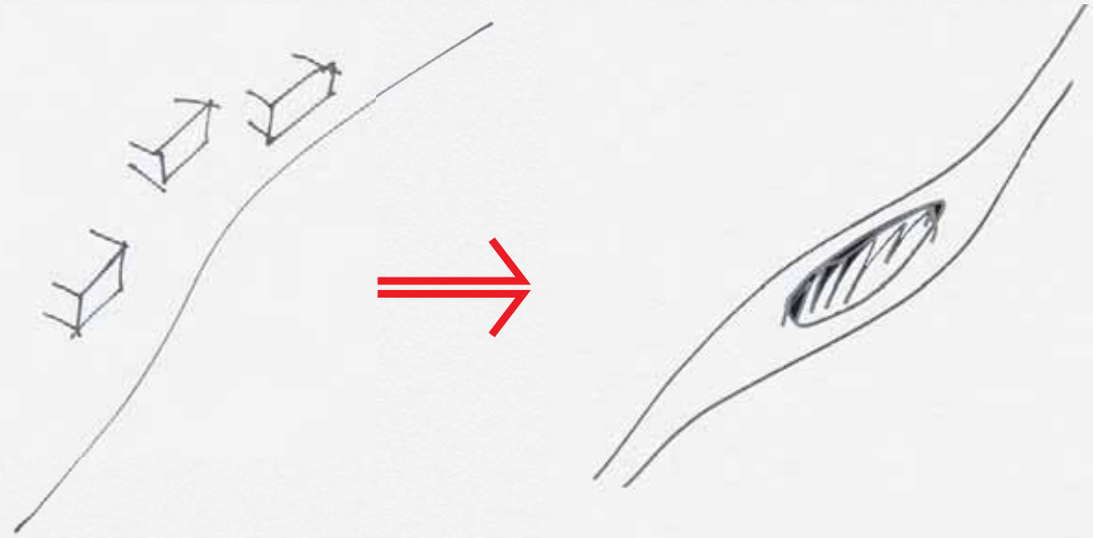
1.) Verkehrsanbindung
2.) Inanspruchnahme von Flächen
3.) global versus ortspezifisch
4.) Monofunktionalität



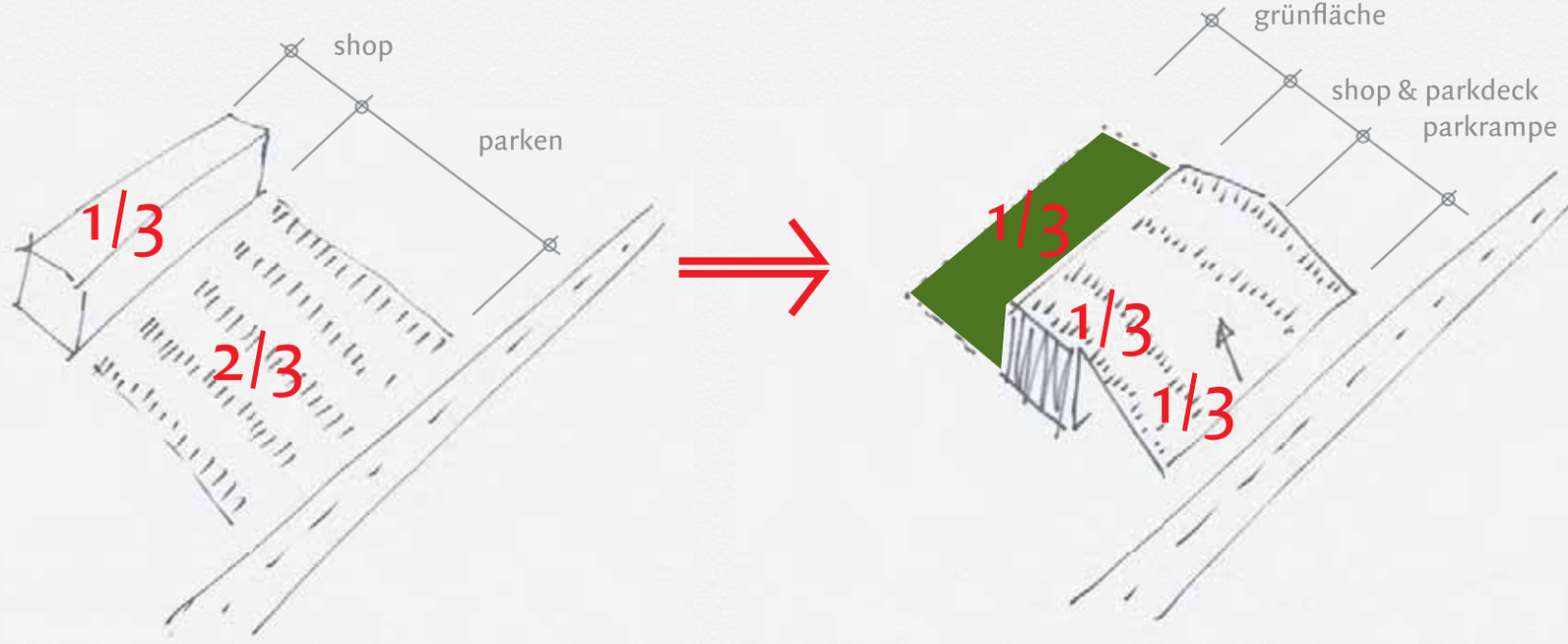
1.) Verkehrsanbindung

Voraussetzung für den Erfolg der Märkte ist eine gute Erreichbarkeit, diese ist jedoch fast ausschließlich mittels PKW gegeben und führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf diesen Straßen.
Aufgrund fehlender Konzepte zur Lösung der Verkehrsanbindung kommt es ausserdem häufig zu einer Behinderung des Fließverkehrs durch Linksabbieger.

Mein Konzept sieht eine Aufweitung und Trennung der Richtungsfahrbahnen vor, der entstehende inselartige Bereich in der Mitte nimmt "*DriveIN-Funktionen*", wie z.B. Tankstelle, LKW Anlieferung und einen DriveIN-Supermarkt auf.
Die Infrastruktur (die Straße) und die Gebäude - die erst durch das Vorhandensein dieser Infrastruktur entstehen können - verschmelzen. Automobilismus ist der Hintergrund dieser Arbeit und wird nicht negiert, sondern ist Grundlage der Formensprache - das Gebäude folgt dem Straßenverlauf.



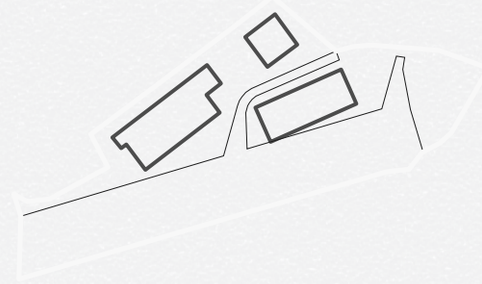
„*Wenn man Siedlungsfläche sparen will – [...] –, dann muß man bei den Arbeitsflächen ansetzen, weil hier die größten Flächenreserven stecken. Hiergegen sperrt sich aber die Wirtschaft heftig. In der Konkurrenz der Gemeinden untereinander um Arbeitsplätze gelingt es bisher keiner Stadt, ihre Wirtschaft auf verdichtetes Bauen, Produktion und Lagerung in Stockwerksbauten zu verpflichten. Im Gegenteil, die Wirtschaft weicht dann in Gemeinden des Umlands aus, die keine derartigen Verpflichtungen festlegen und zudem durch eine Subventionierung der Bodenpreise in Gewerbegebieten einem wenig haushälterischen Umgang mit Grund und Boden Vorschub leisten.*“(39)



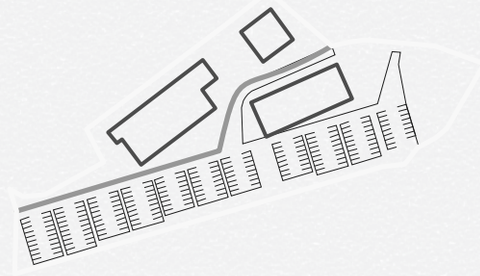
2.) “Flächenfraß”

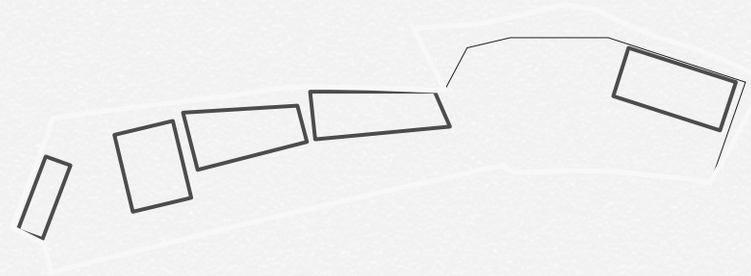
Aus der Forderung nach verantwortungsvollem Umgang mit den Ressourcen Boden und Landschaft - auch in peripheren Lagen, obwohl deren Grundstückspreise Bruchteile jener von Innenstadtlagen betragen - ergibt sich das nächste Gebäudeelement: eine Parkrampe als Auffahrt zum Parkdeck welches über den Shops angeordnet wird. Skizzenhaft dargestellt, läßt sich durch diese Maßnahme ein Drittel “grüne Wiese” zurückgewinnen - als Frei äche für andere Nutzungen, oder schlicht als Reduktion der Grund äche.

Das Verhältnis 1/3 Geschäft zu 2/3 Parkplatz, ist keine bloße Schätzung, wie nebenstehende Grafik einer Analyse von zwei bestehenden FMZ im Salzkammergut belegt. Die Versiegelung derartig großer Flächen ist keineswegs ein rein ästhetisches Problem.

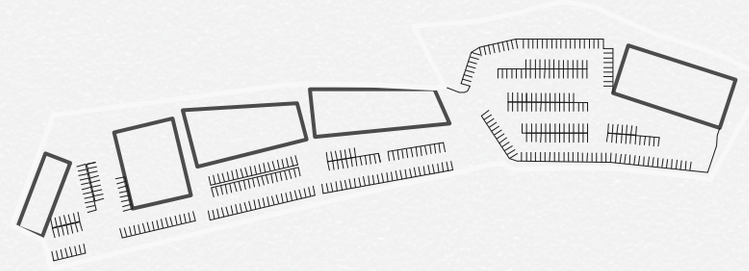


Gesamt äche: 15.614m²
Gebäude: 2.775m²
= 18%
>>Parkplatz und Erschließung:
= 82%





Gesamt äche: 23.647m²
Gebäude: 6.623m²
= 28%
>>Parkplatz und Erschließung:
= 72%



3.) global versus ortspezifisch

Der "*globale Einheitslook*" der großen Handelsketten mag aus logistischer Sicht logisch erscheinen; Rationalisierung und der Wiedererkennungseffekt sind ebenfalls wichtige Faktoren - aber leider werden durch standardisierte Bauwerke, die in keinster Weise auf ihre Umgebung reagieren, auch verschiedene Nachteile in Kauf genommen bzw. Probleme geschaffen aber auch etwaige Potenziale des Ortes nicht ausgeschöpft.
Die immergleichen "*Shopping-&Parkplatzwüsten*" an den Ortseinfahrten bieten keine Gelegenheit zur Schaffung von Identität, sie sind Orte notwendigen Übels ohne Aufenthaltsqualität - eigentlich wie **blinde Flecken**, die kaum mehr richtig wahrgenommen werden, obwohl sie omnipräsent sind.

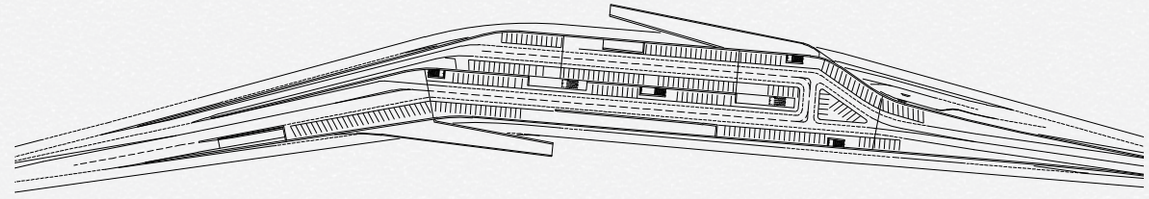
4.) Monofunktionalität

Mein Entwurf soll eine "*Landmark*" sein - ein Gebäude, das unterschiedliche Funktionen beherbergt, welche das Gebiet auch außerhalb von Geschäftsöffnungszeiten beleben. Diese Hybridisierung des Gebäudes, das vielfältige Nutzungsprogramm leitet sich ab aus dem Eingehen auf den Standort, aus sinnvollen Ergänzungen zum Shopping-Angebot, wie z.B. ein Fitneß-Center kombiniert mit Umkleidemöglichkeit für Jogger (Ausgangspunkt einer beliebten Joggingstrecke entlang des Ischl-Flusses).
Weitere Funktionen siehe Grafik nächste Seite.

„In einer Zwischenstadt von eher netzförmiger Struktur wird es statt des einen großen funktionalen Zentrums, sprich der historischen Kernstadt, zahlreiche, je funktional und symbolisch unterschiedliche Zentren geben, die sich komplementär ergänzen und erst zusammengenommen das Wesen der Stadt ausmachen.
Hierin steckt indes auch die Gefahr schlimmer Fehlentwicklungen: Zur Zeit geht der Trend zu immer größeren, monofunktional spezialisierten Zentren für Einkauf und Freizeit mit abschließbaren Binnenwelten und einem trennenden Glacis riesiger Parkplätze. Ohne Bündelung von Alltagsfunktionen in Zentren, die auch ohne Auto erreichbar sind, wird die Stadt für viele Frauen, für Kinder, Jugendliche und Alte kaum noch bewohnbar, [...] und jede Politik muß darauf hinwirken, die Autobenutzung zu minimieren."(40)

LEVEL 02; PARKDECK; 230 Parkplätze am Dach des Gebäudes

VERTIKALE UND HORIZONTALE ERSCHLIESSUNG DER MALL

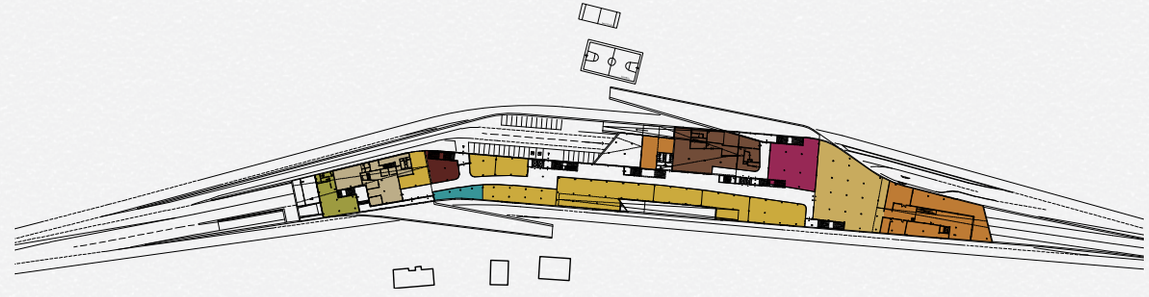


Level 02

LEVEL 01; MALL;

FUNKTIONEN:

- Café
- Öamtc Kundenservice und Büro
- Shops
- Bankfiliale
- Tourist-Info
- Lager/Haustechnik
- FitnessCenter und Läuferstation
- Sportfachgeschäft
- Lebensmittelmarkt

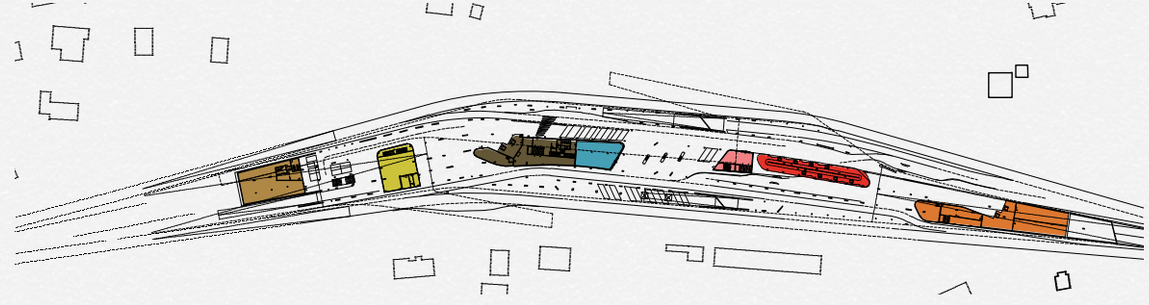


Level 01

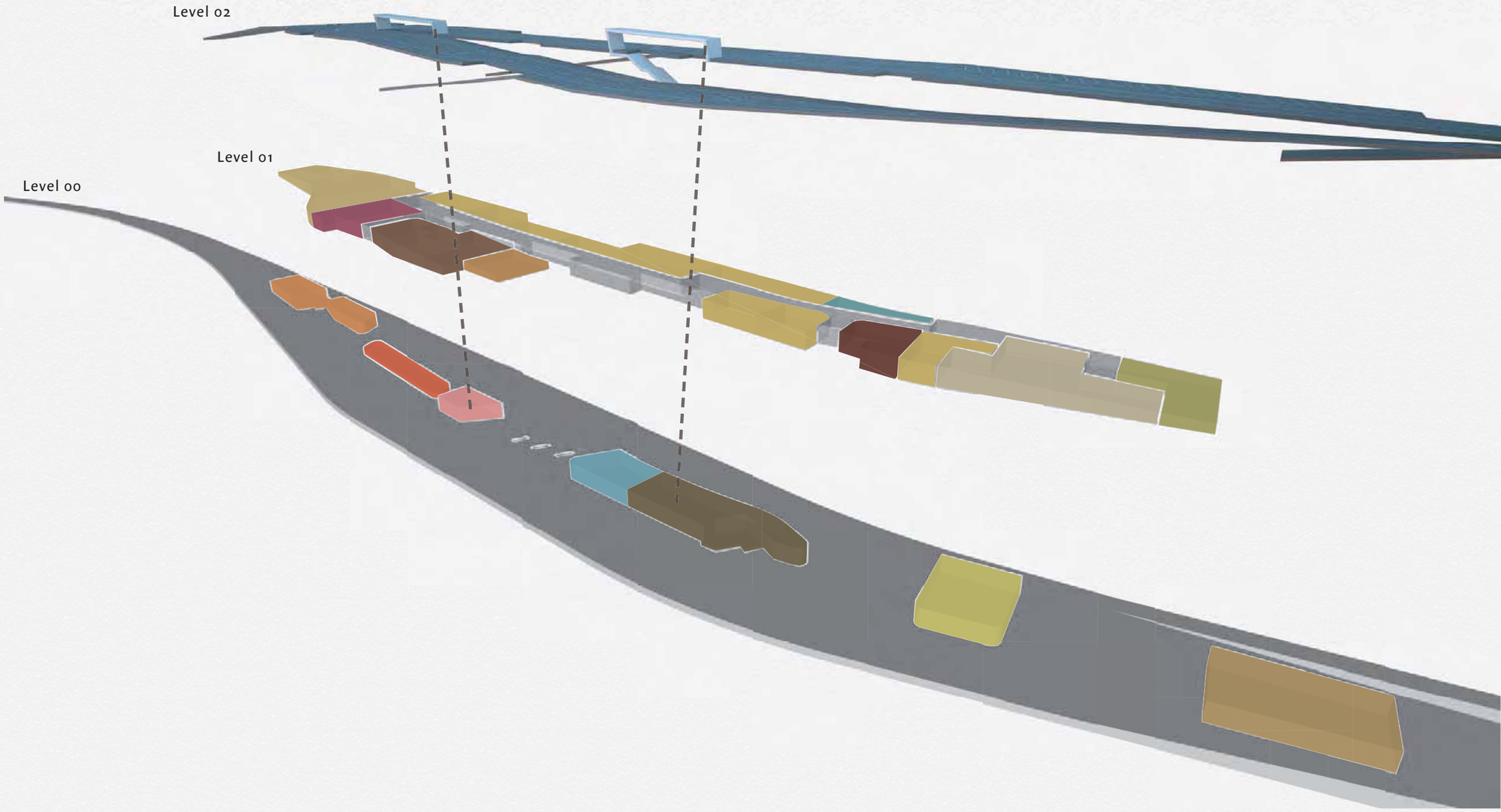
LEVEL 00; DURCHFAHRT UND ZUFAHRT;

FUNKTIONEN:

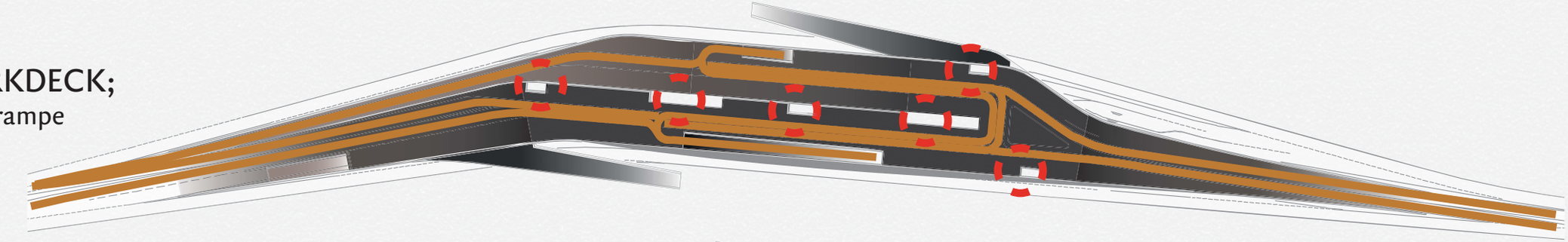
- Club158 - Veranstaltungsraum und Musikprobelokale
- Öamtc Werkstatt
- LKW Anlieferung; Lager; Zugang
- Tankstelle und Shop
- Zugang; Fluchttreppe
- DriveIN - Supermarkt
- LKW Anlieferung; Lager



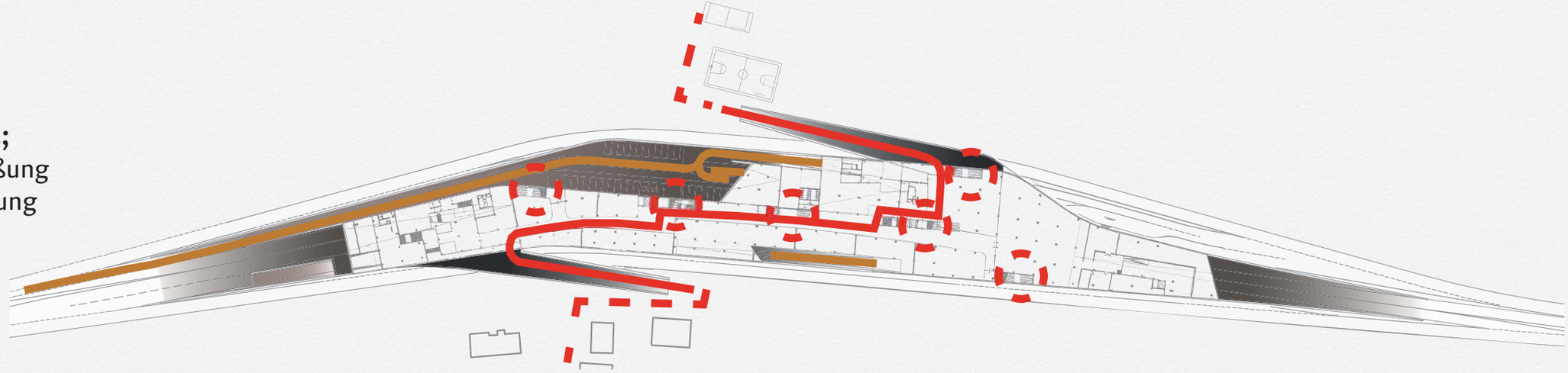
Level 00


Level 02
Level 01
Level 00

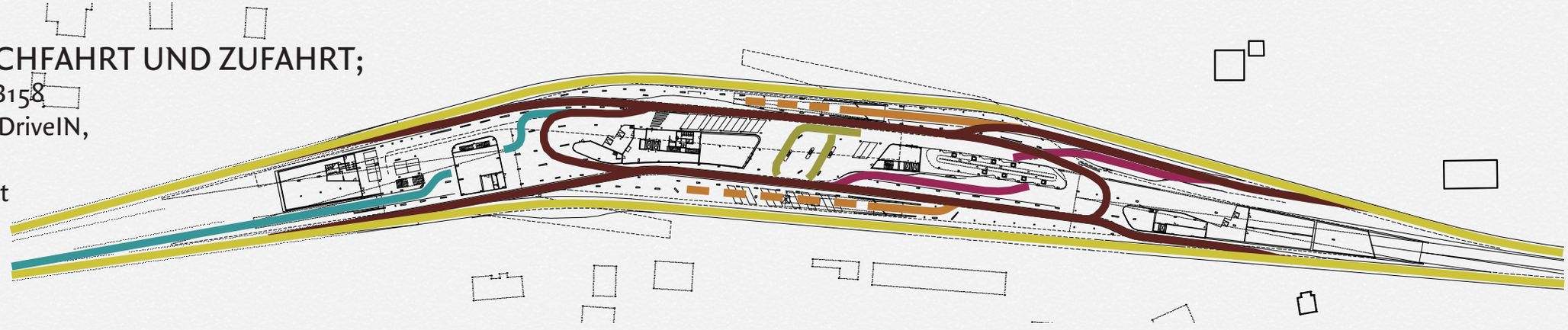
LEVEL 02; PARKDECK;
Auf-/Abfahrt Parkrampe



LEVEL 01; MALL;
fußläufige Erschließung
Anbindung Umgebung

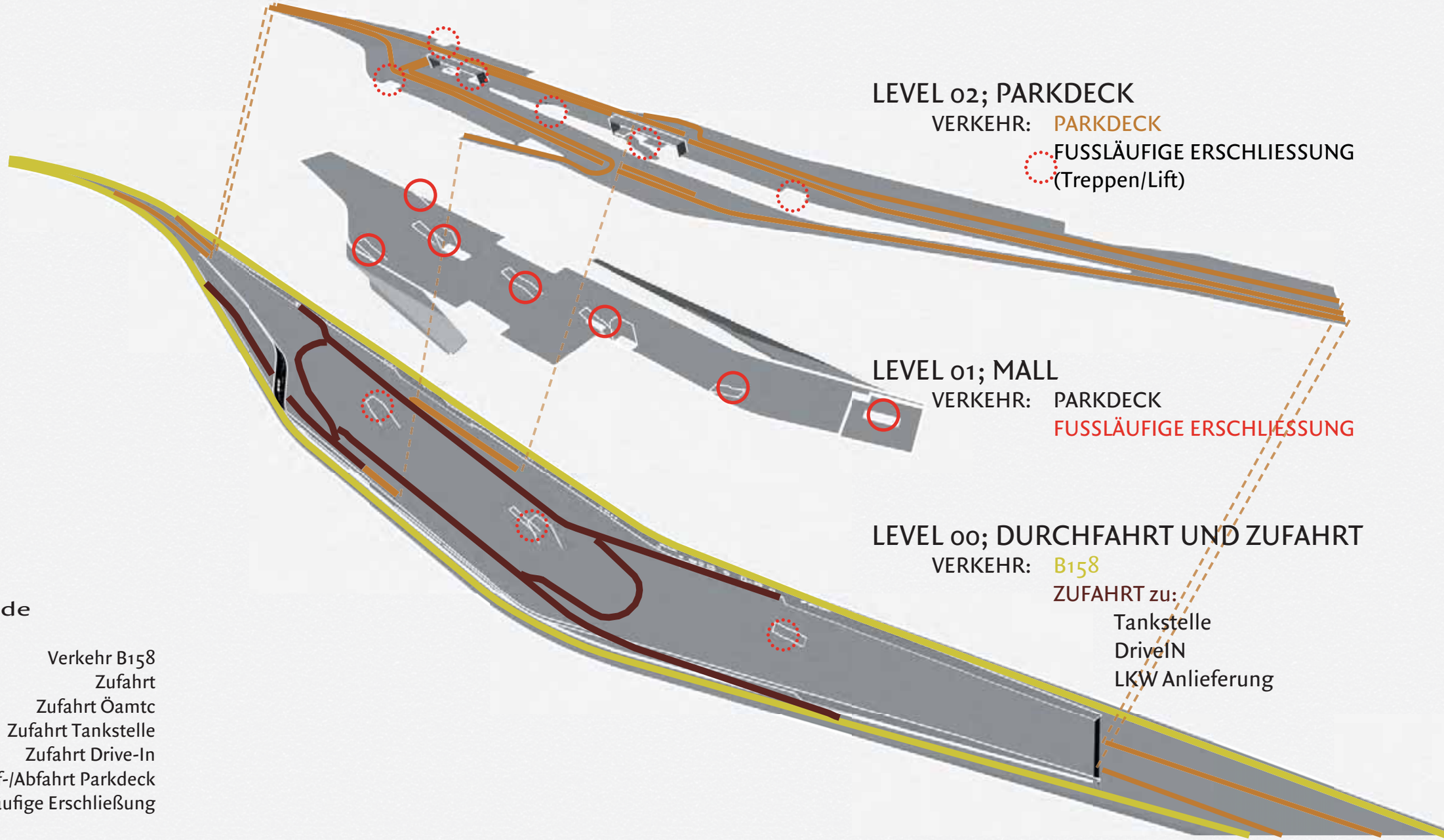


LEVEL 00; DURCHFAHRT UND ZUFAHRT;
Durchzugsverkehr B158
Zufahrt Tankstelle, DriveIN,
Anlieferung
Autowerkstatt



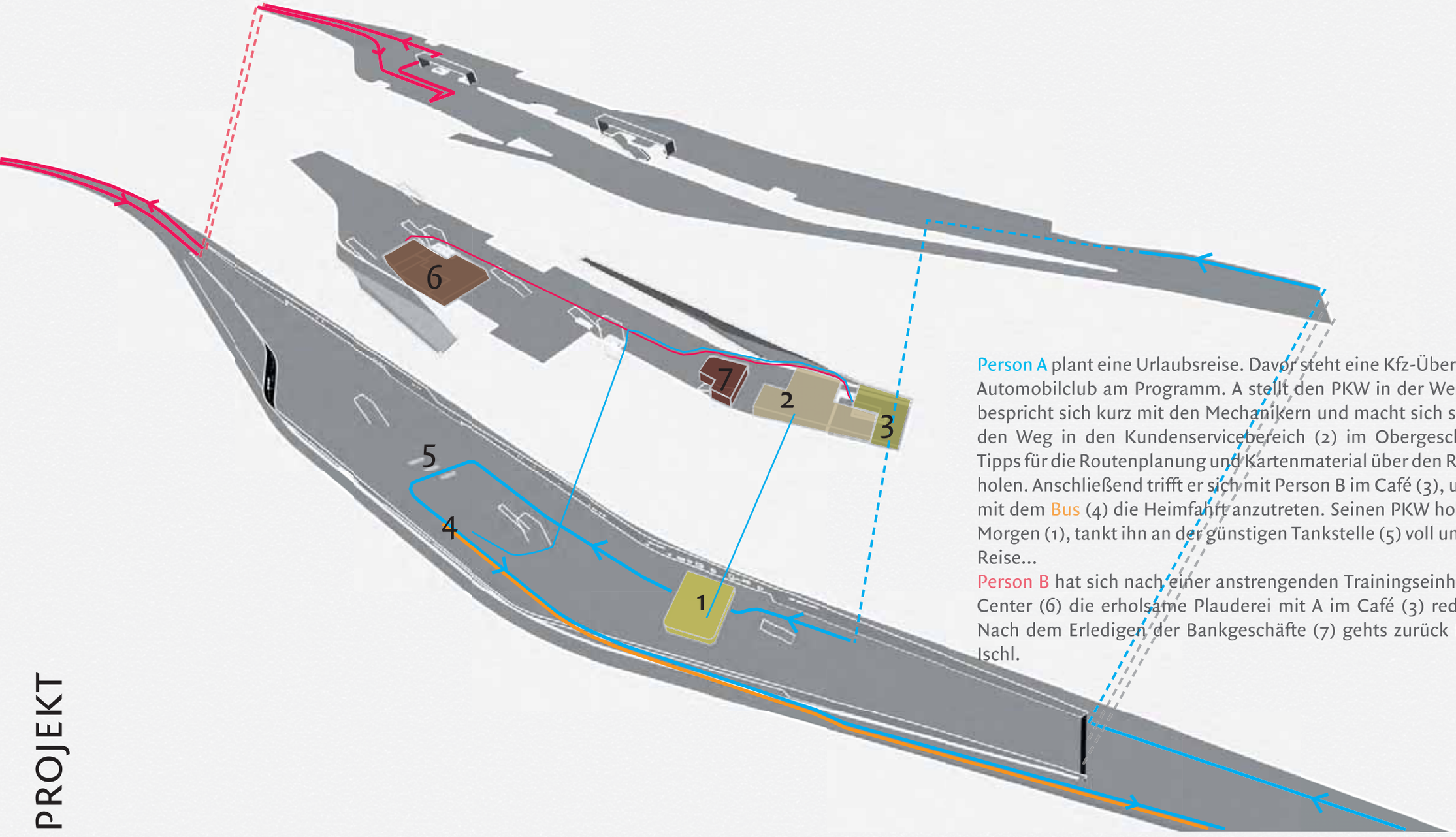
PROJEKT

Verkehr



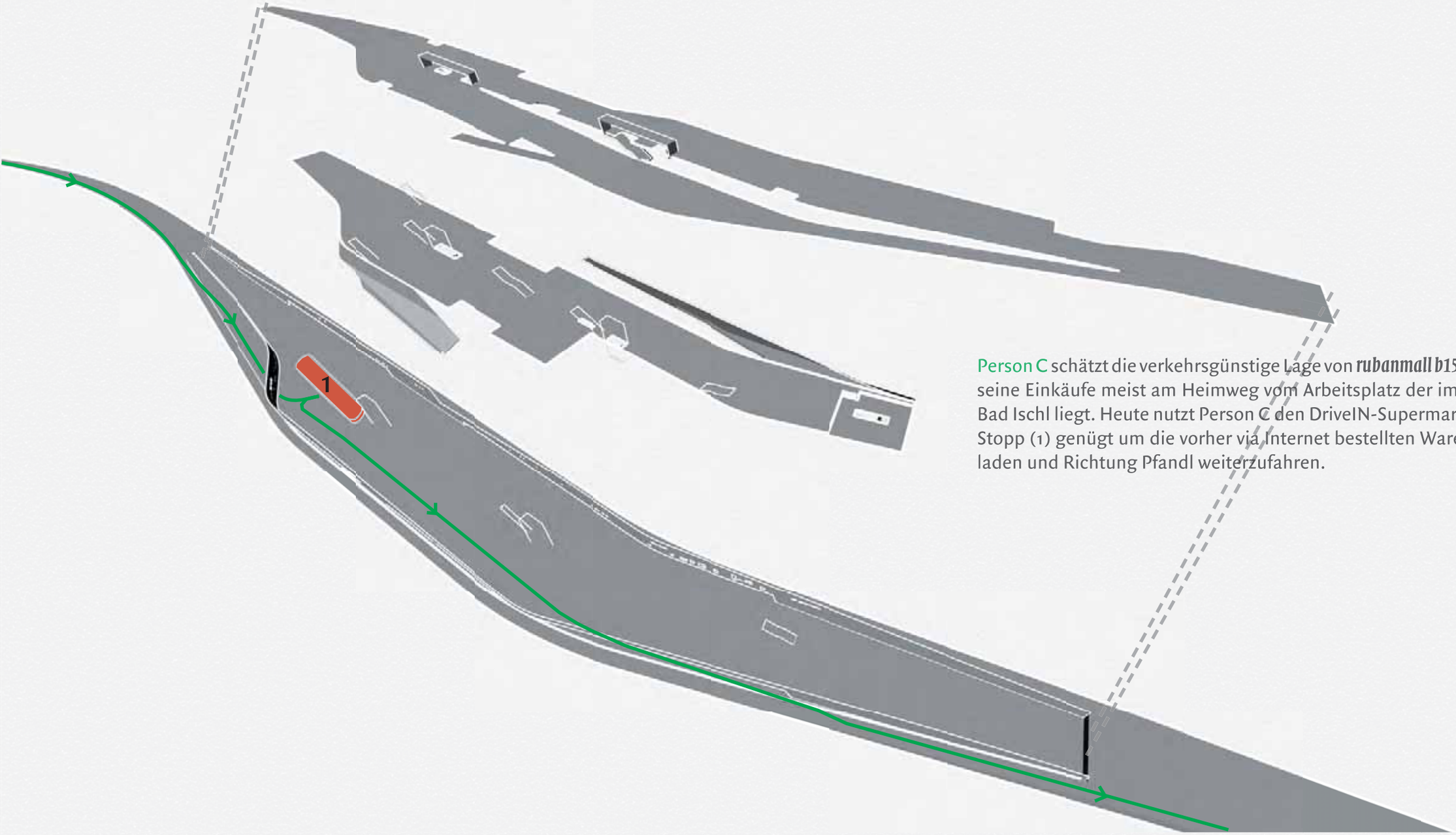
Legende

- Verkehr B158
- Zufahrt
- Zufahrt Öamtc
- Zufahrt Tankstelle
- Zufahrt Drive-In
- Auf-/Abfahrt Parkdeck
- Fußläufige Erschließung



Person A plant eine Urlaubsreise. Davor steht eine Kfz-Überprüfung beim Automobilclub am Programm. A stellt den PKW in der Werkstatt (1) ab, bespricht sich kurz mit den Mechanikern und macht sich schließlich auf den Weg in den Kundenservicebereich (2) im Obergeschoß, um sich Tipps für die Routenplanung und Kartenmaterial über den Reiseverlauf zu holen. Anschließend trifft er sich mit Person B im Café (3), um schließlich mit dem Bus (4) die Heimfahrt anzutreten. Seinen PKW holt er nächsten Morgen (1), tankt ihn an der günstigen Tankstelle (5) voll und los geht die Reise...

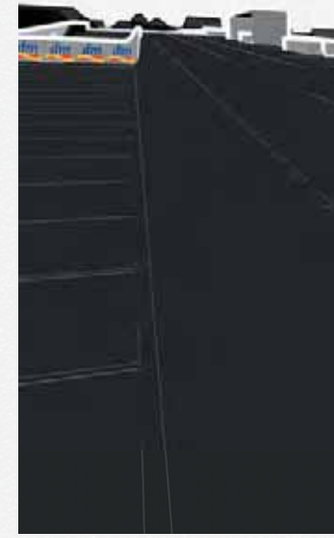
Person B hat sich nach einer anstrengenden Trainingseinheit im Fitneß-Center (6) die erholsame Plauderei mit A im Café (3) redlich verdient. Nach dem Erledigen der Bankgeschäfte (7) gehts zurück Richtung Bad Ischl.



Person C schätzt die verkehrsgünstige Lage von ***rubanmall b158*** und erledigt seine Einkäufe meist am Heimweg vom Arbeitsplatz der im Zentrum von Bad Ischl liegt. Heute nutzt Person C den DriveIN-Supermarkt - ein kurzer Stopp (1) genügt um die vorher via Internet bestellten Waren ins Auto zu laden und Richtung Pfandl weiterzufahren.

Werbung

Ein wesentliches Merkmal des Entwurfs ist, durch die architektonische Gestaltung des Gebäudes, Aufmerksamkeit zu erregen. Nicht allein die Größe des Projekts macht es "*unvorbeischaubar*". Dadurch kann auf die üblichen freistehenden Werbetafeln verzichtet werden.
Im Gegenzug werden an ausgesuchten Stellen Möglichkeiten angeboten, Schriftzüge und Logos zu Werbezwecken beziehungsweise als Orientierungshilfe, anzubringen.

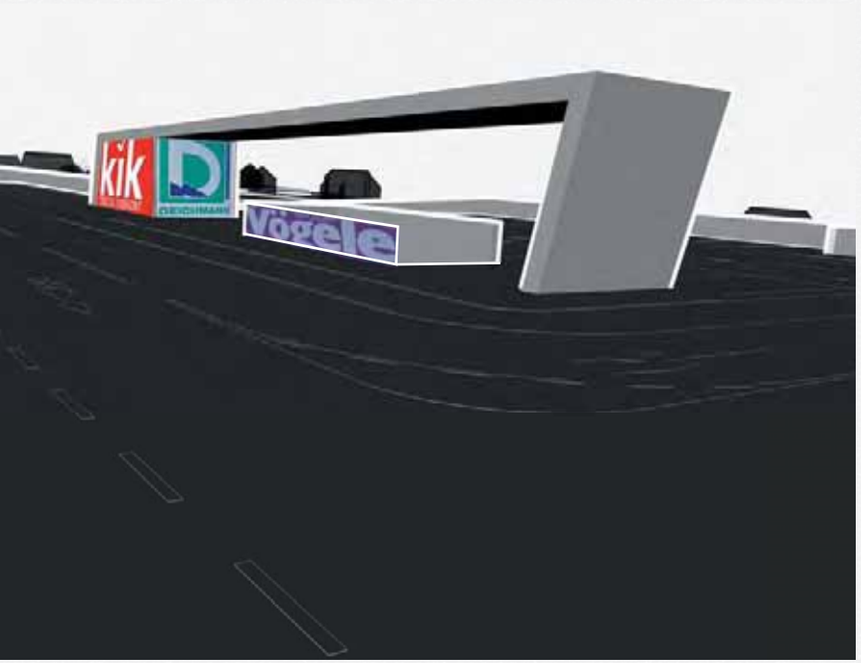


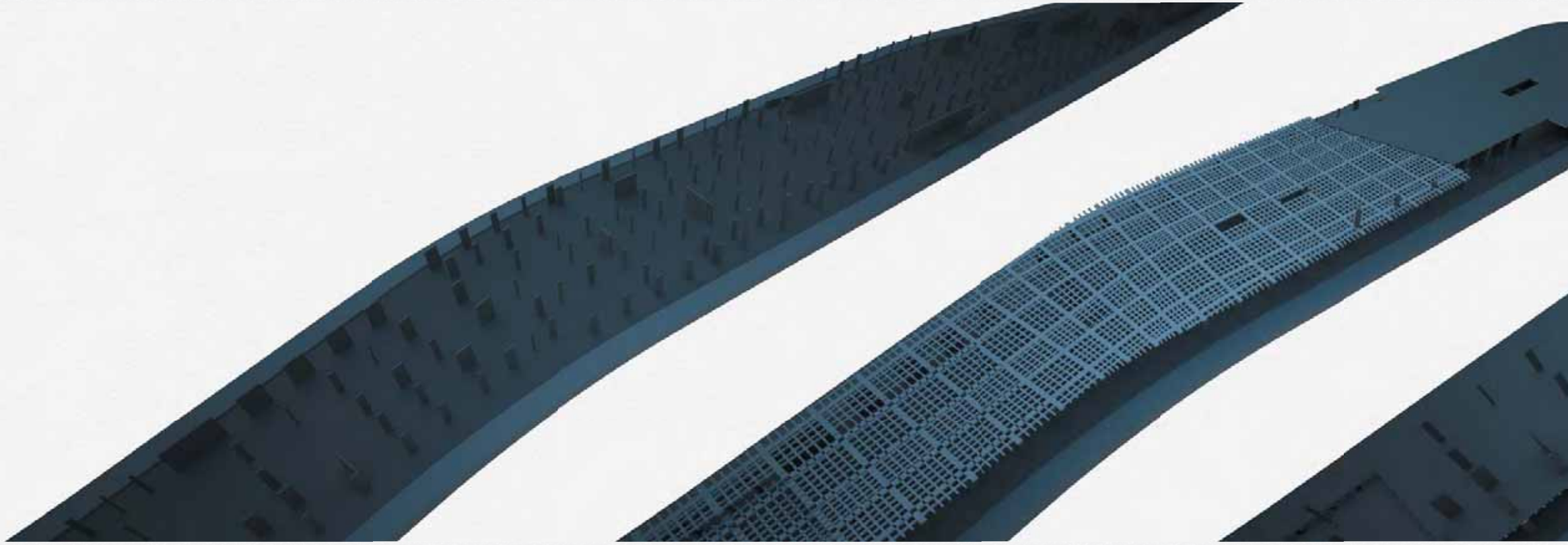
Dafür geeignete Stellen sind:

< die Abfolge der Stützen/Scheiben in der Wahrnehmung für den Durchzugsverkehr.

die ´Bügel´, die die Lifte und Stiegenabgänge am Parkdeck markieren - zur Orientierung am Parkplatz und zur Lokalisierung der einzelnen Geschäfte in der Mall. >

die Glasfassade. >>


kik
Vögele



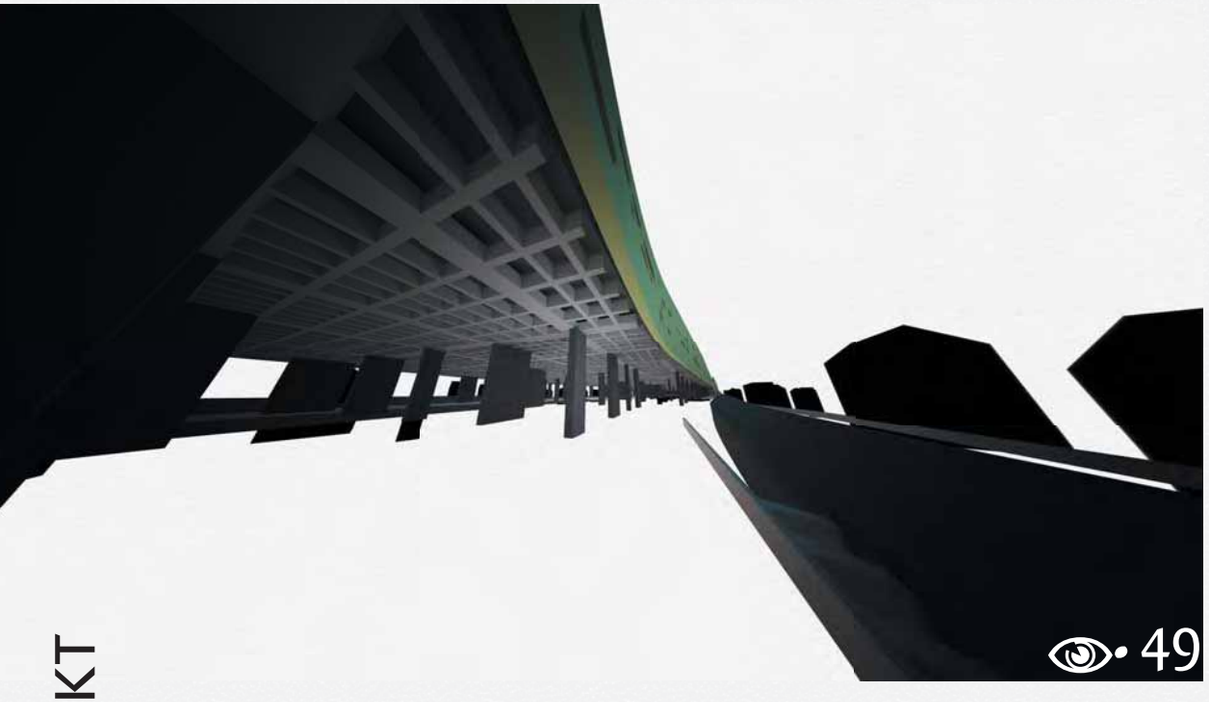
Stahlbetonstützen/ -scheiben
Raster 8x8m
auf Level 00; Durchfahrt B158

Stahlbeton-kassettendecke
über Level 00

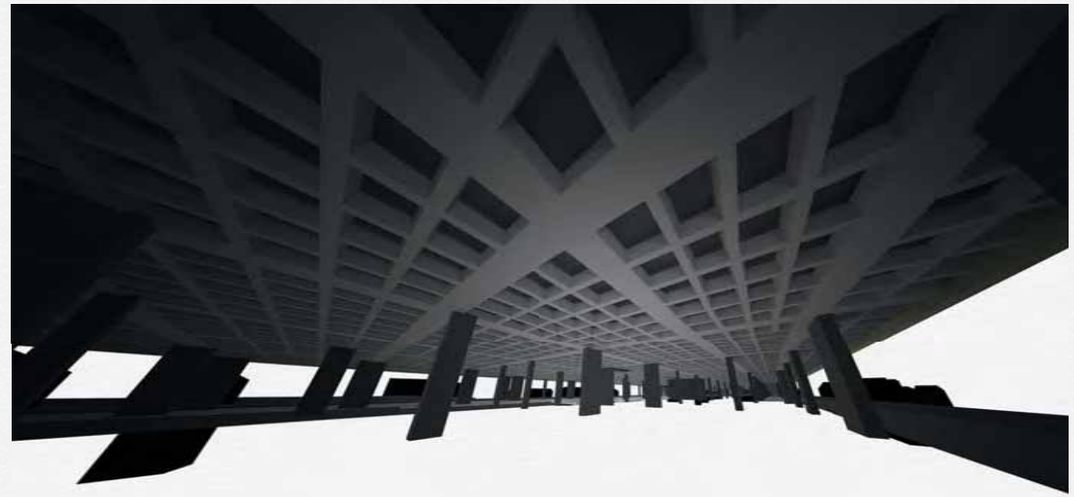
Stahlbetonstützen/ -scheiben
Raster 8x8m
auf Level 01
Shops

Stahlbeton-kassettendecke
über Level 01
Parkdeck

Stahlbetonfertigteile Sandwichbauweise
Fassade



49

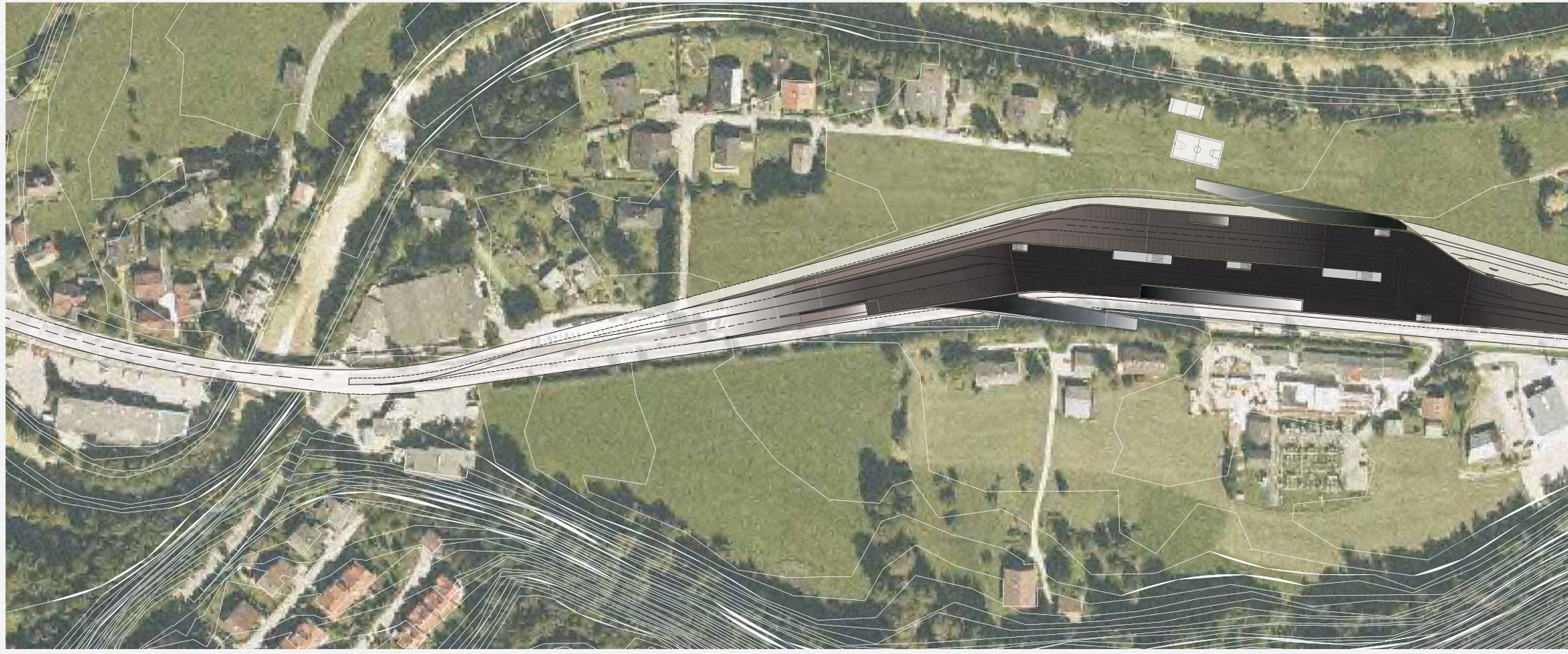


54

Untersicht Kassettendecke
Durchfahrt Level oo

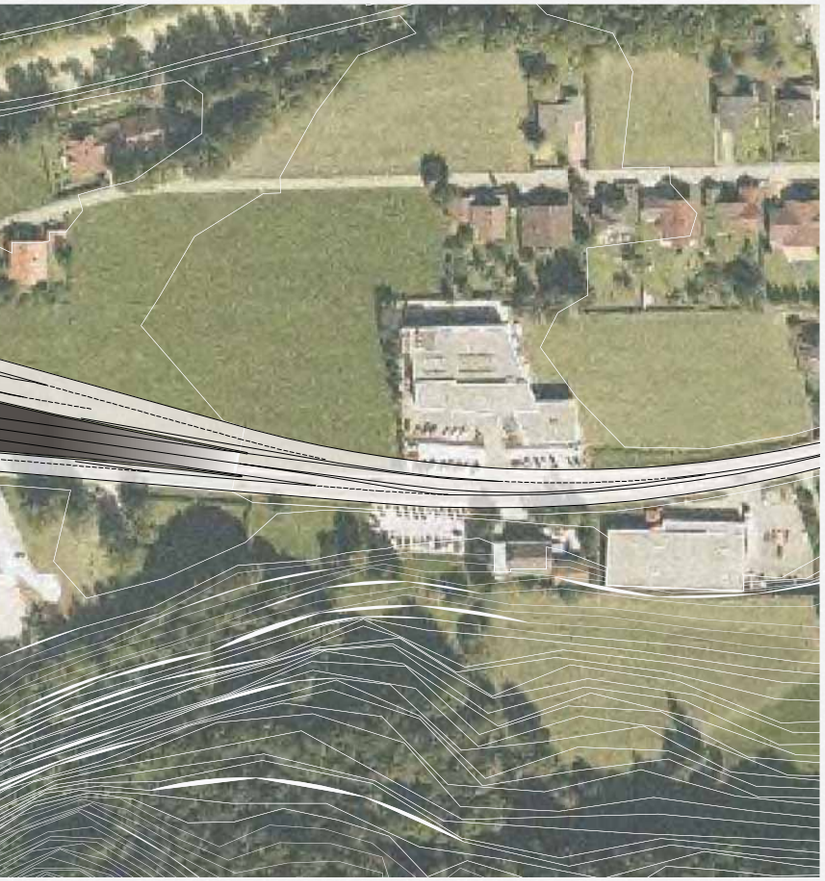
56

73



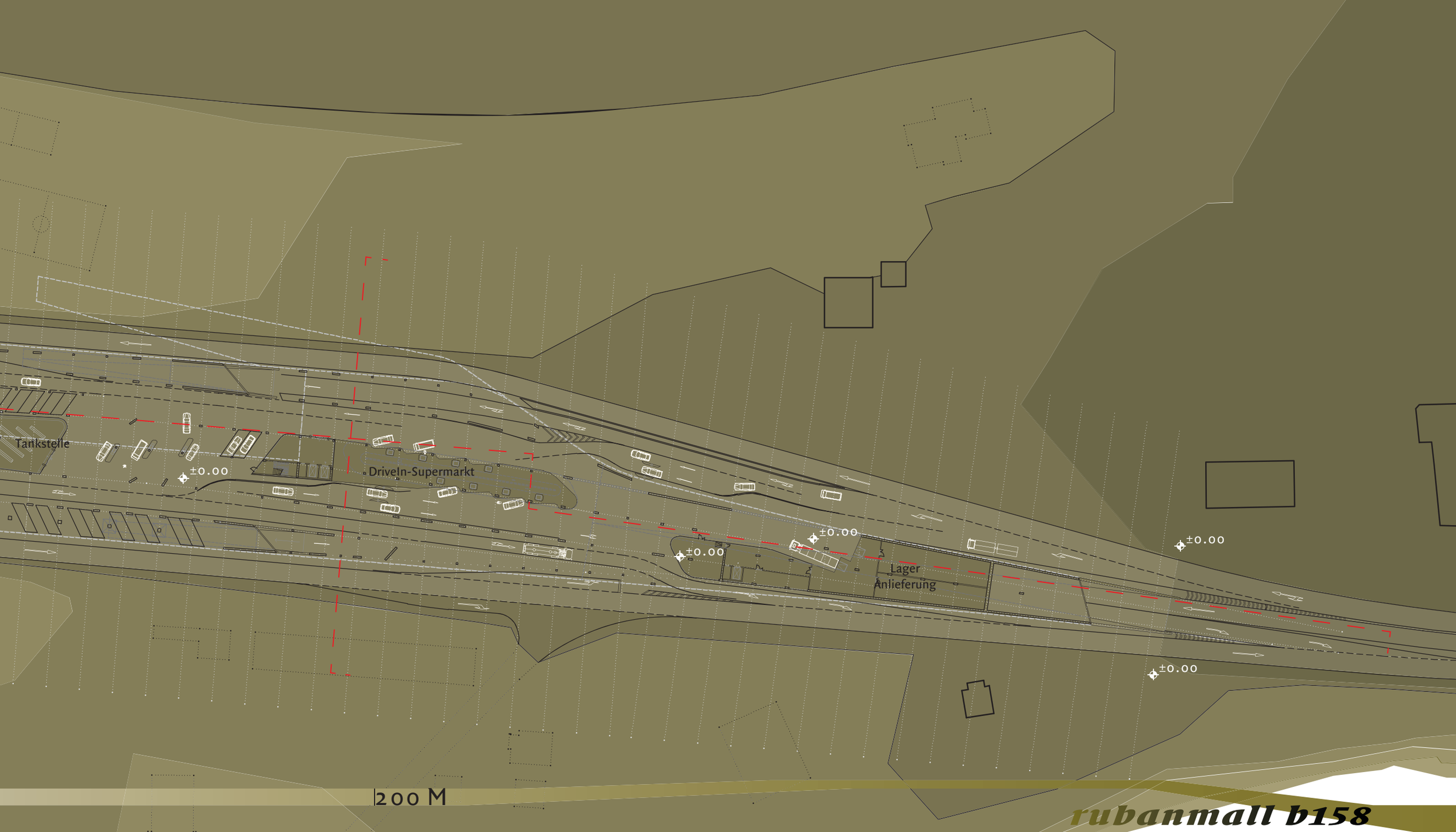
Lageplan M=1:2000

0 100 200



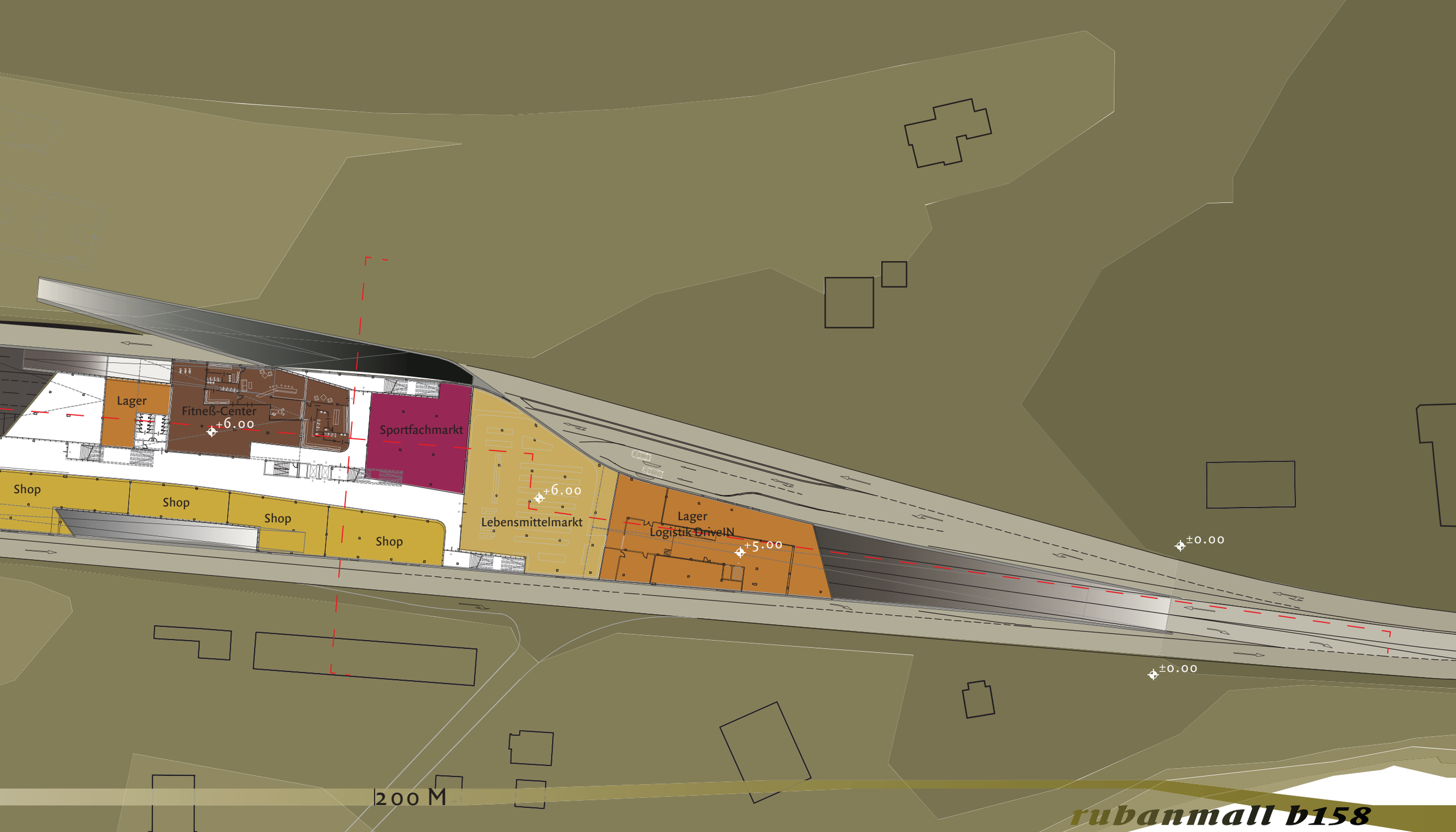
PLÄNE

Grundriss Level 00 M=1:1000

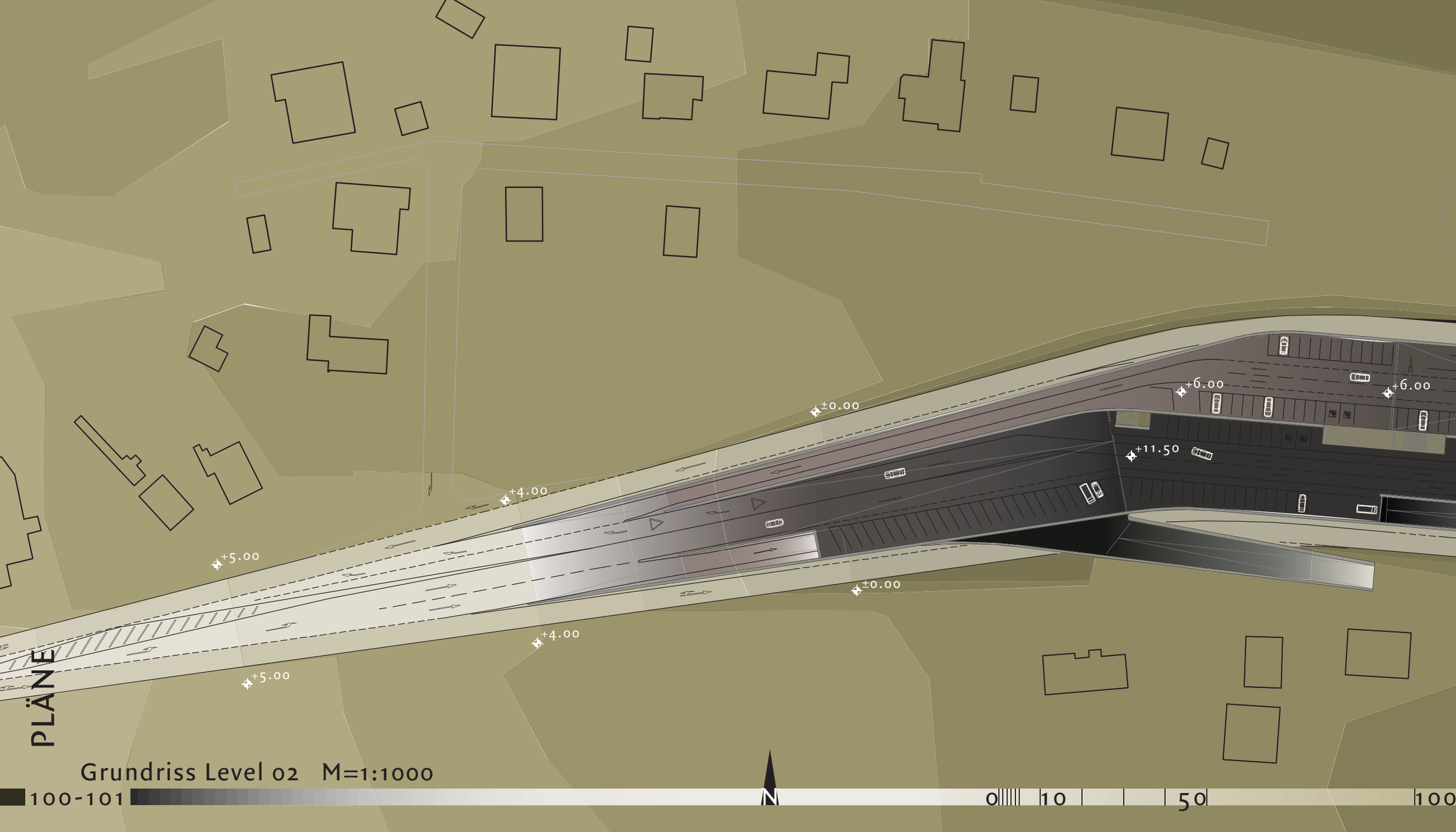


rubanmall b158

±0.00
+4.00
+5.00
+4.00
+5.00
±0.00
+6.00
+6.00
+5.00
Café
Öamtc Kundenservice
Shop
Bank
Shop
Shop
TouristINFO
Shop
+6.00
PLÄNE
Grundriss Level 01 M=1:1000
98-99
N
0
10
50
100



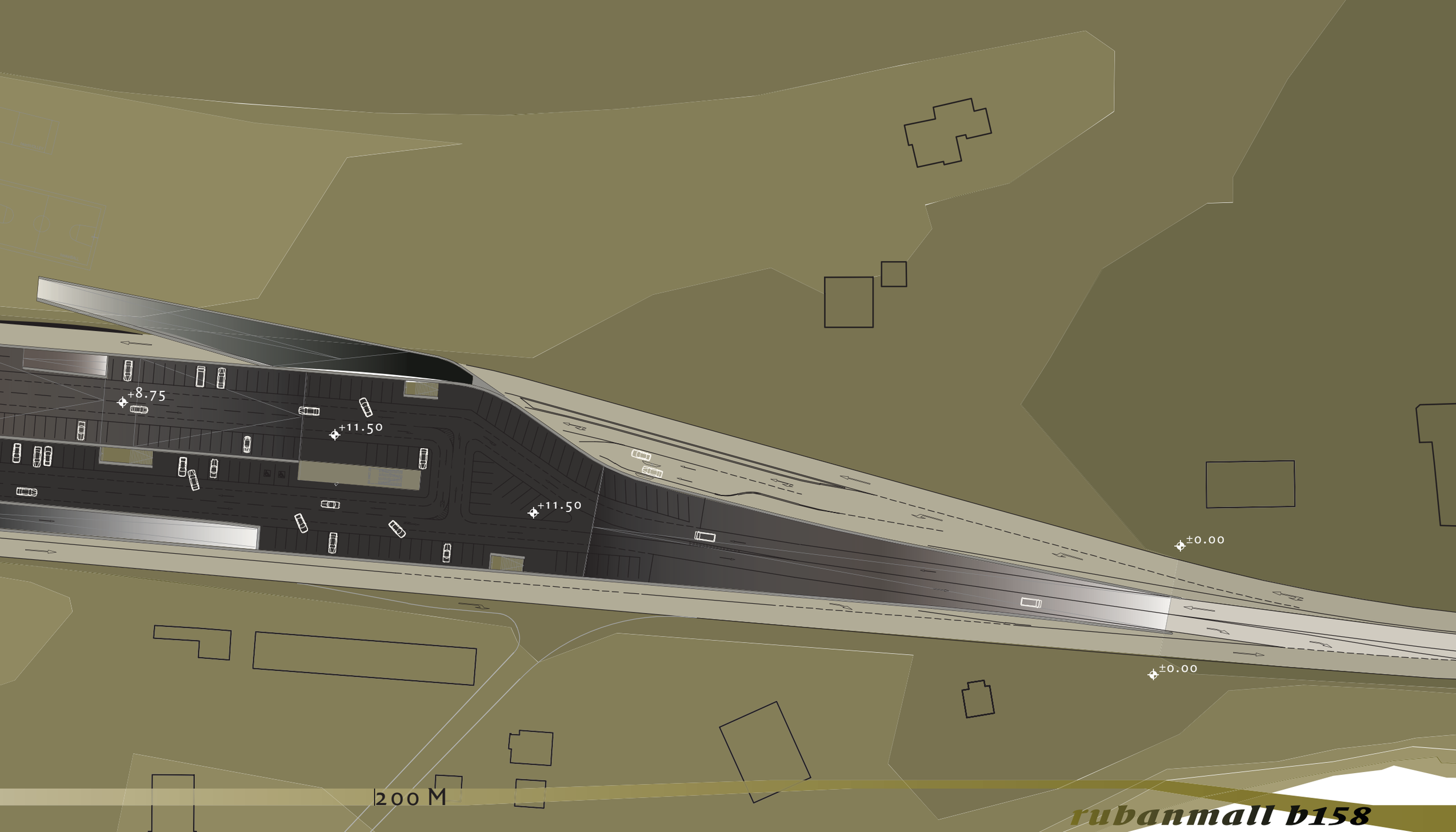
rubanmall b158



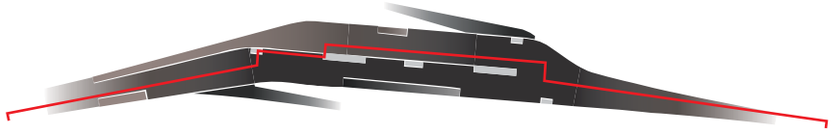
PLÄNE

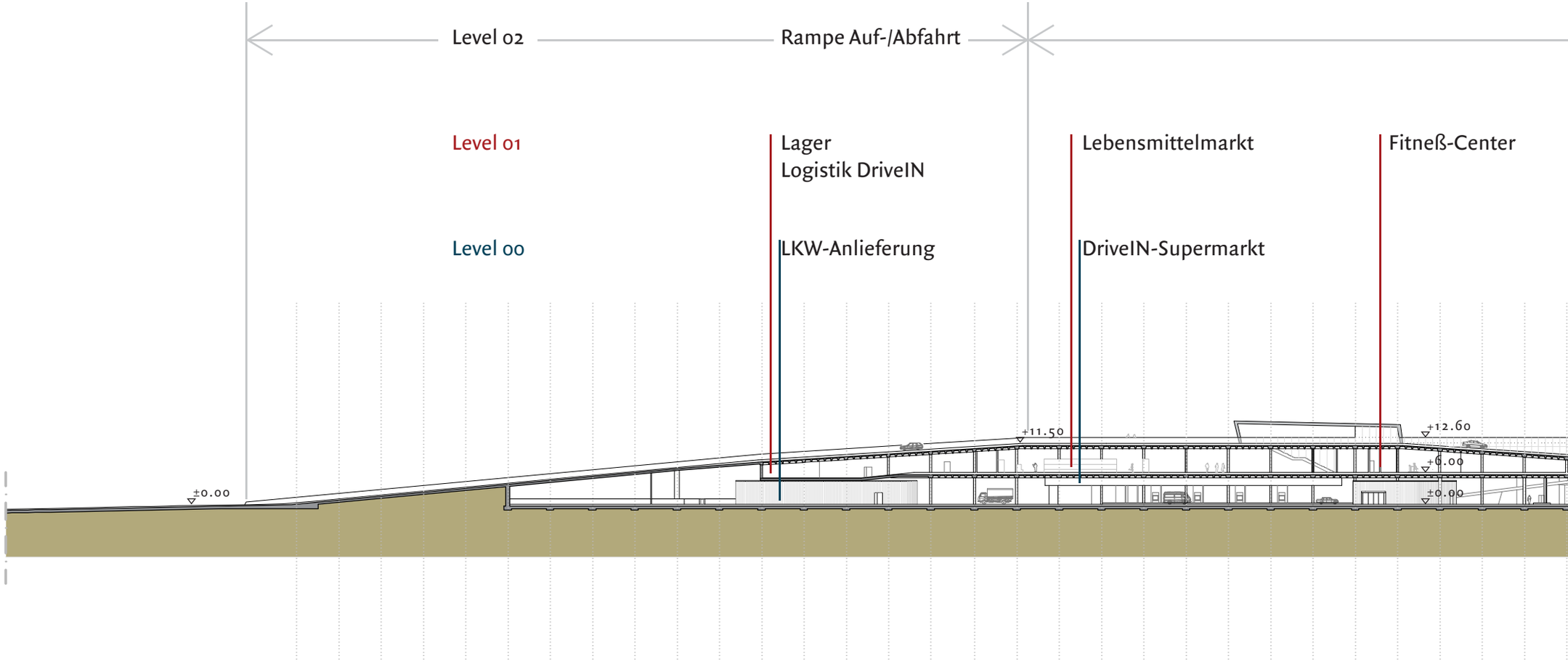
Grundriss Level 02 M=1:1000

100-101



rubanmall b158

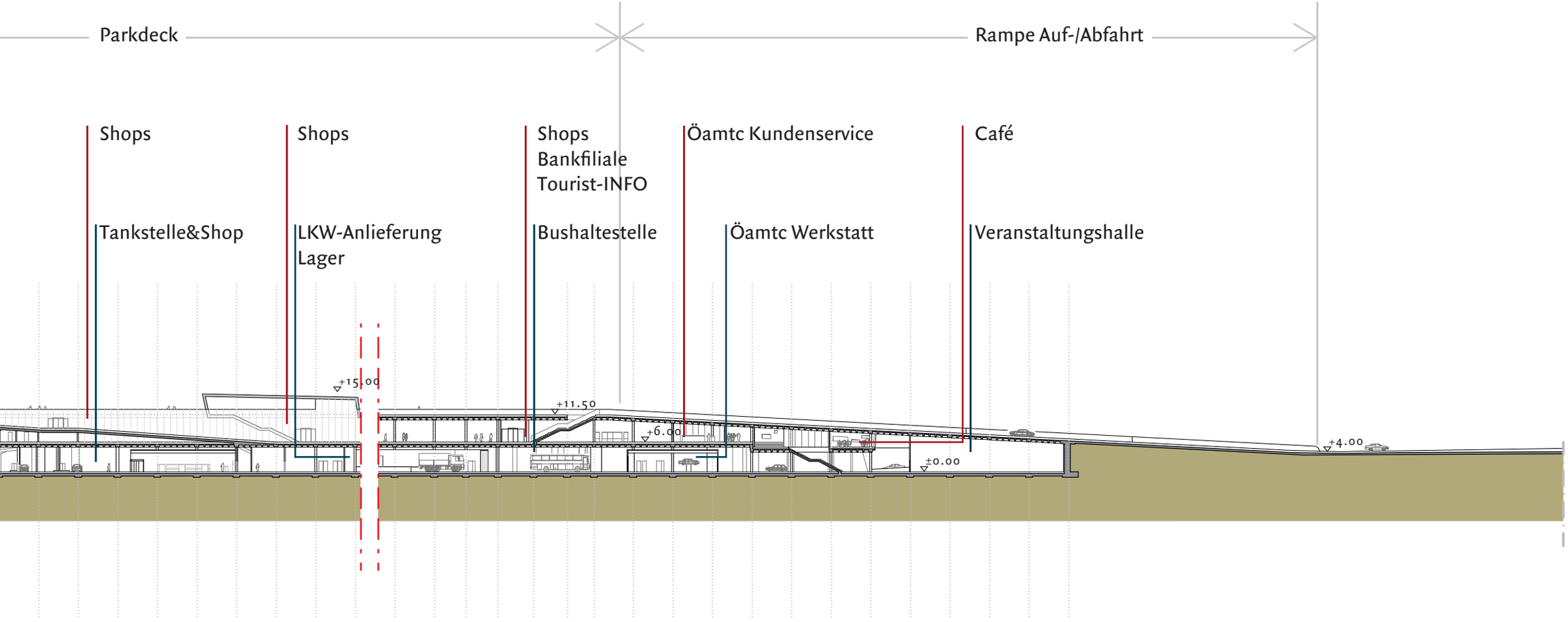




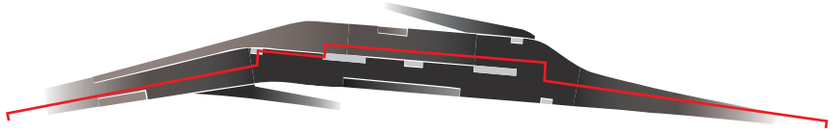
PLÄNE

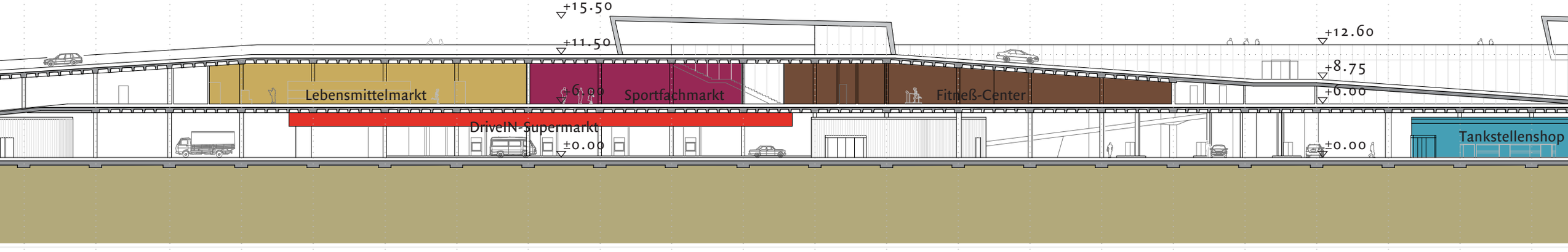
Längsschnitt M=1:1000

0 10 50 100


Parkdeck
Rampe Auf-/Abfahrt
Shops
Shops
Shops
Bankfiliale
Tourist-INFO
Öamtc Kundenservice
Café
Tankstelle&Shop
LKW-Anlieferung
Lager
Bushaltestelle
Öamtc Werkstatt
Veranstaltungshalle
+15.00
+11.50
+6.00
±0.00
+4.00

200 M

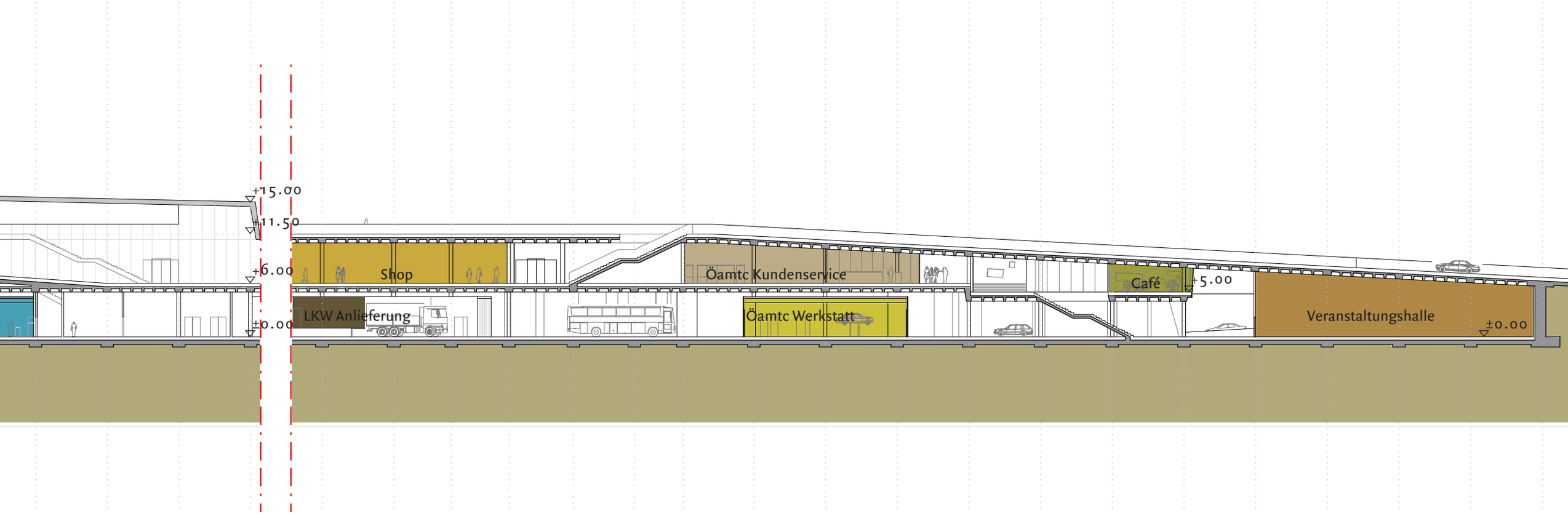




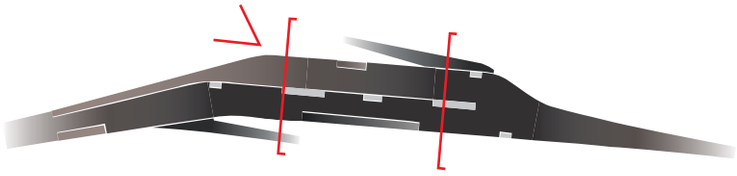
PLÄNE

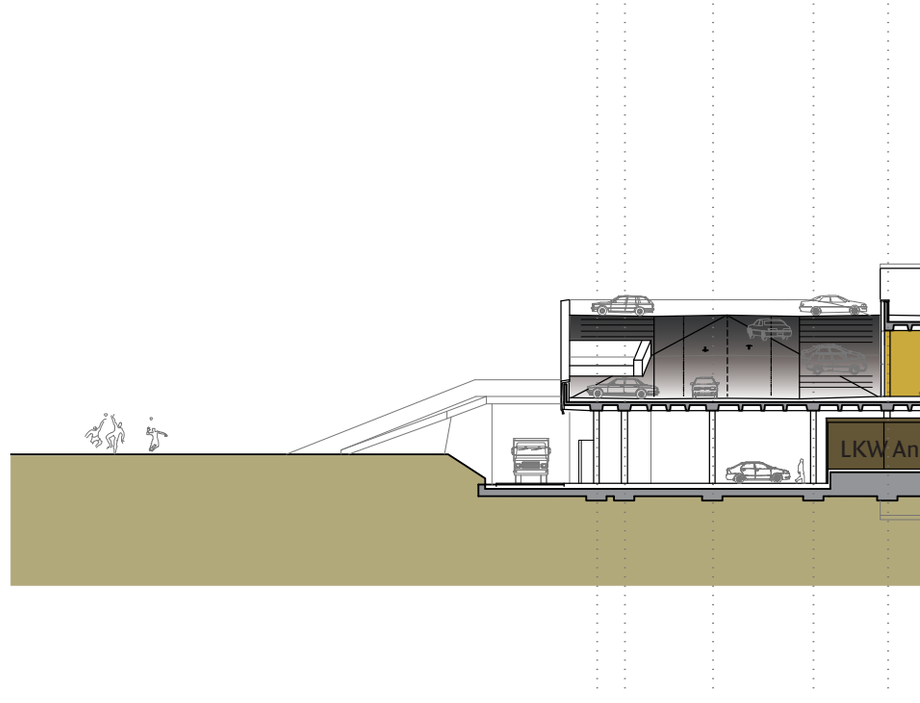
Längsschnitt M=1:500

0 5 10 20 50


+15.00
+11.50
+6.00
±0.00
Shop
LKW Anlieferung
Öamtc Kundenservice
Öamtc Werkstatt
Café
+5.00
Veranstaltungshalle
±0.00

100 M

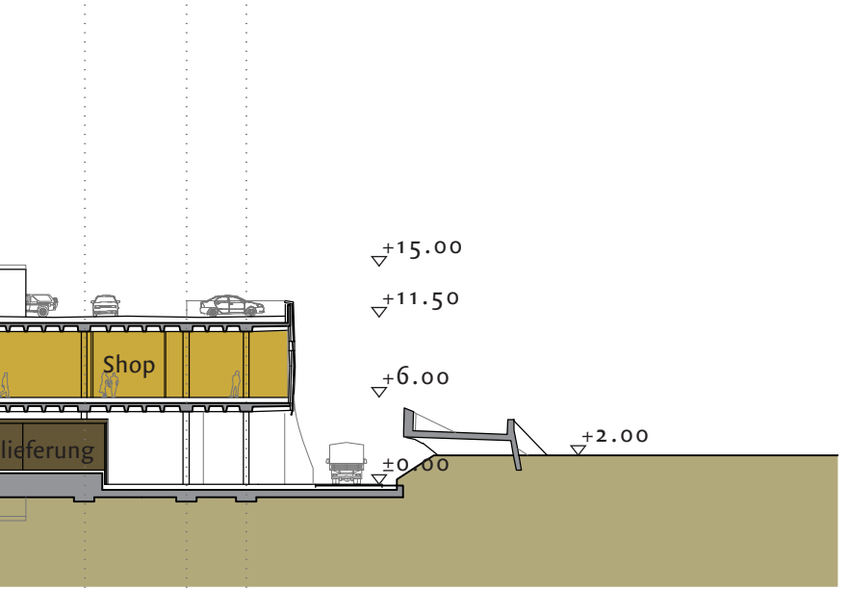


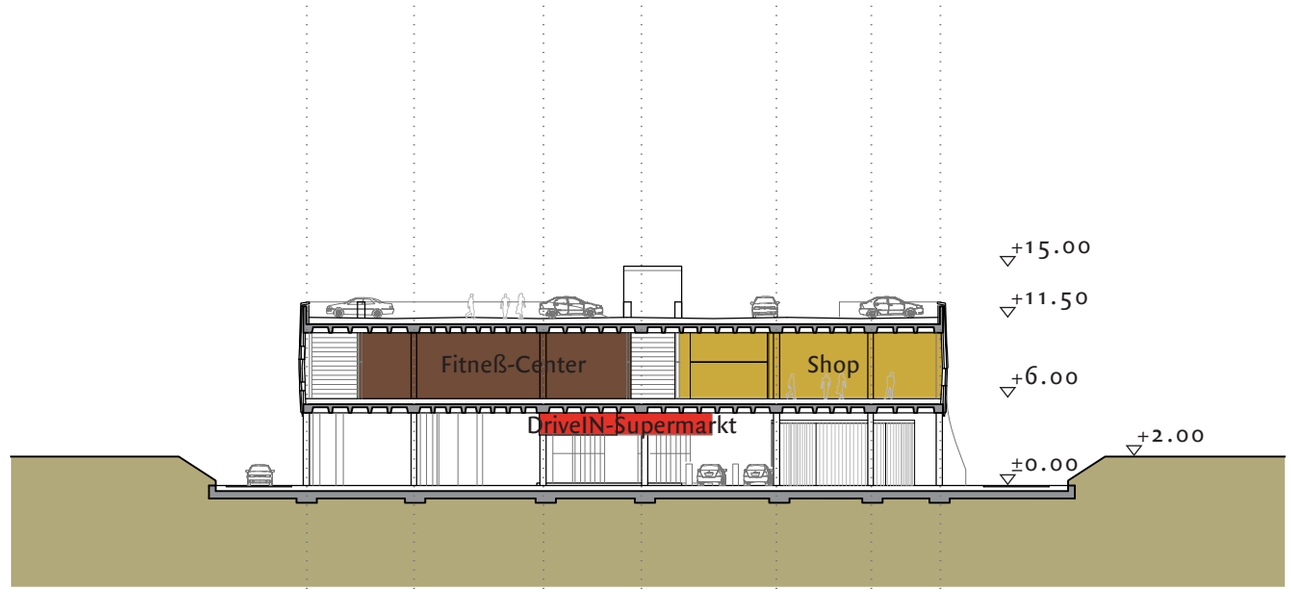


PLÄNE

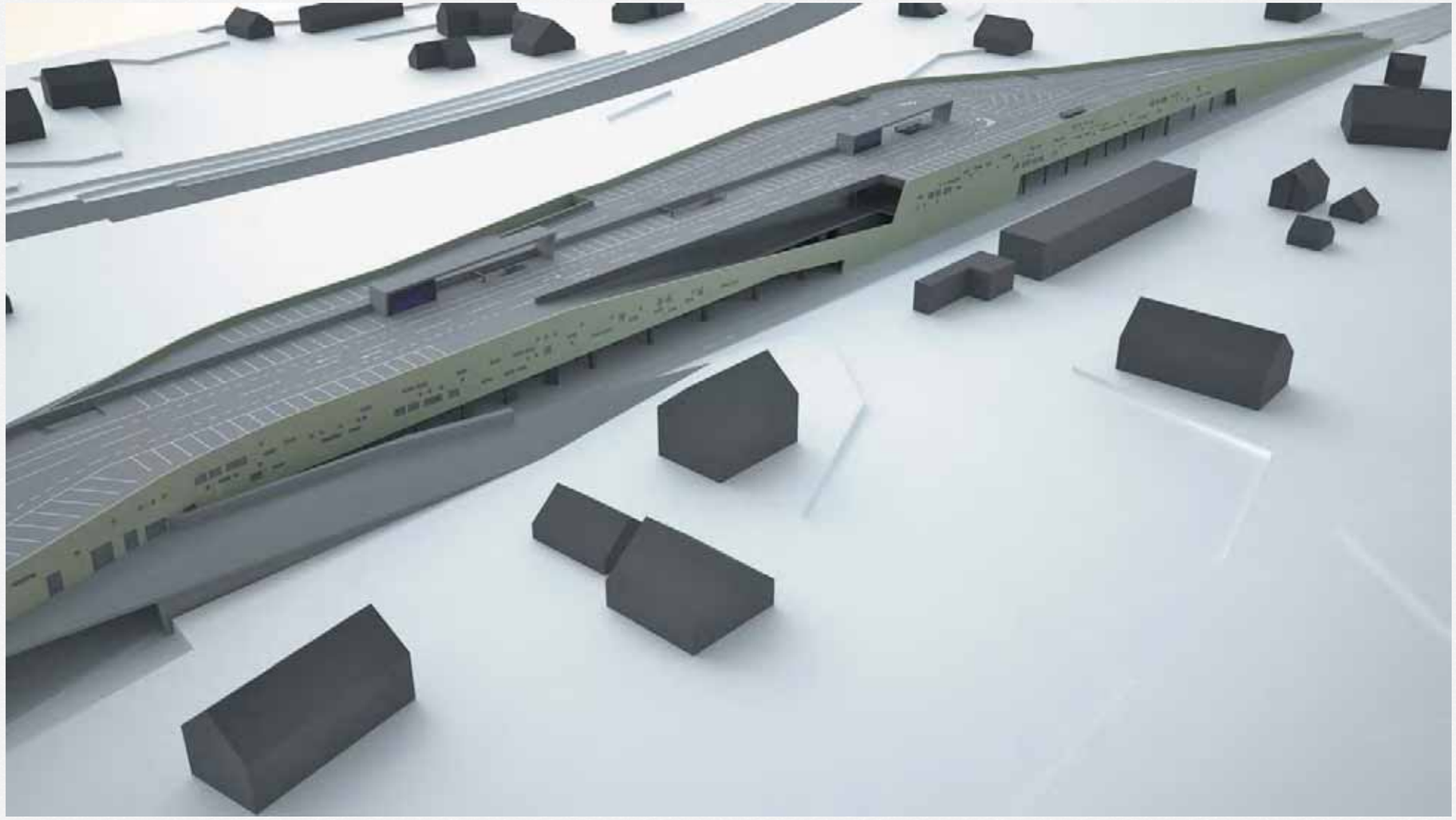
Ansicht Parkdeck Level01 Querschnitte M=1:500

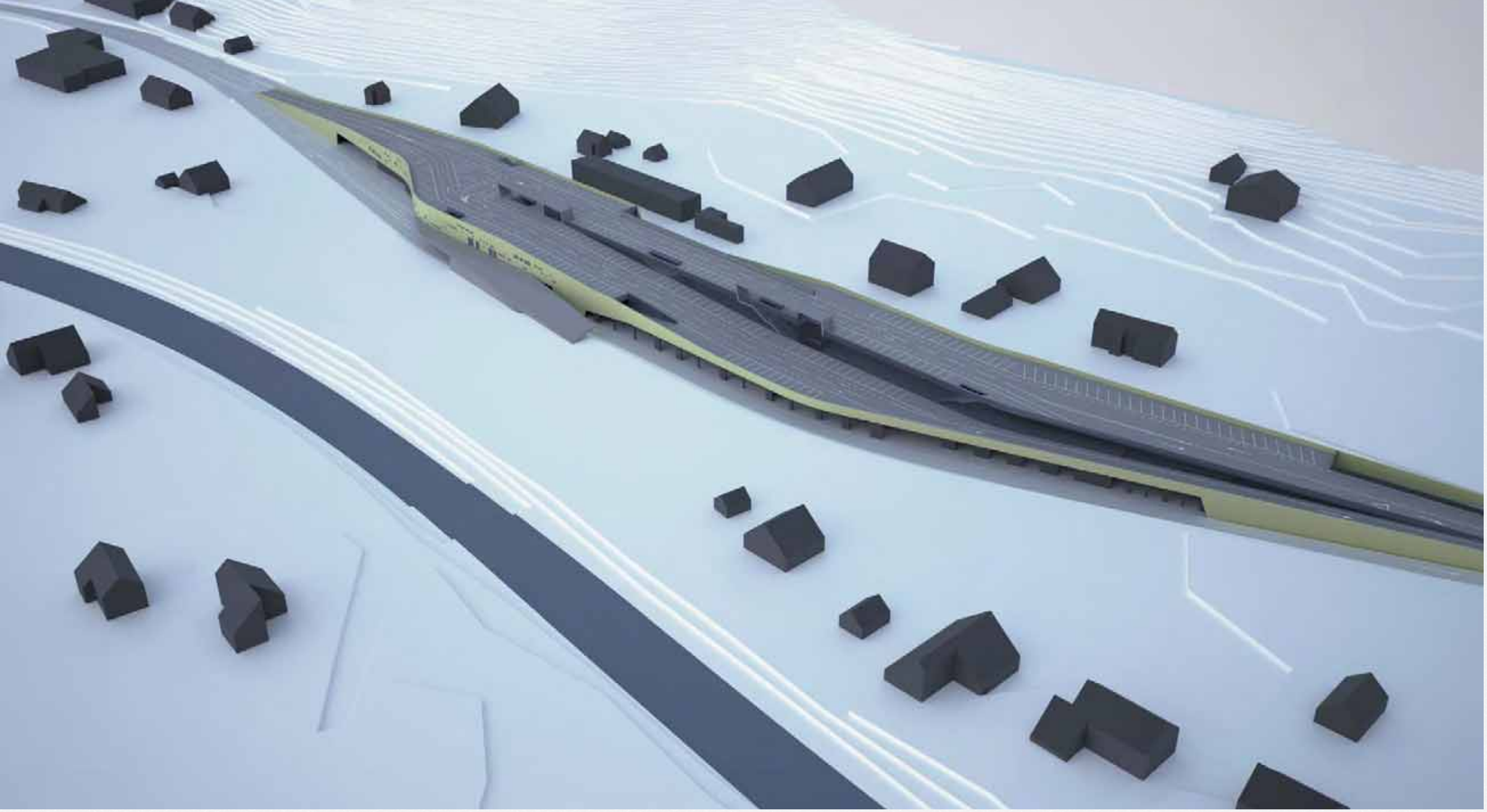
0 5 10 20 50

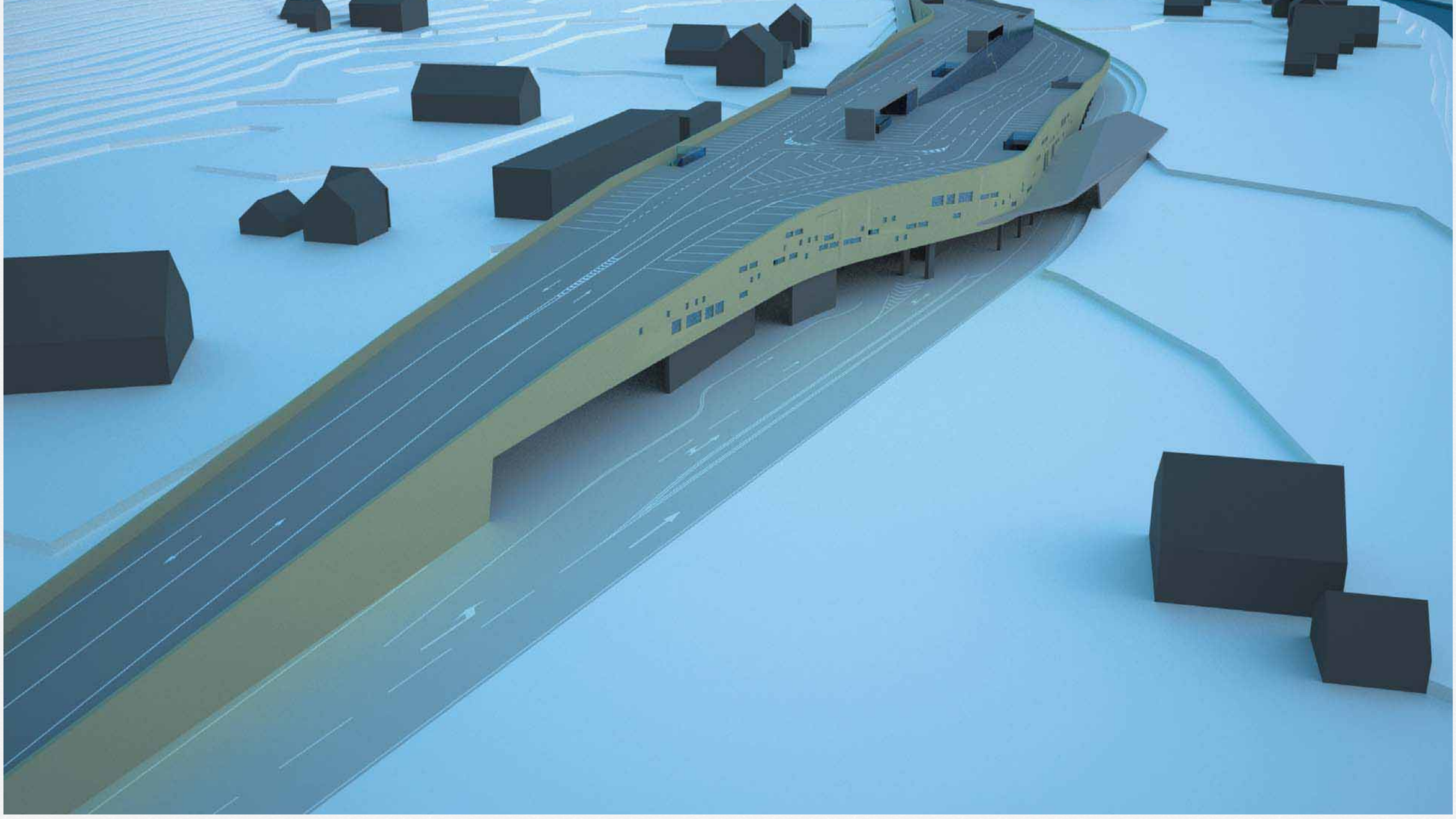

+15.00
+11.50
Shop
+6.00
lieferung
±0.00
+2.00

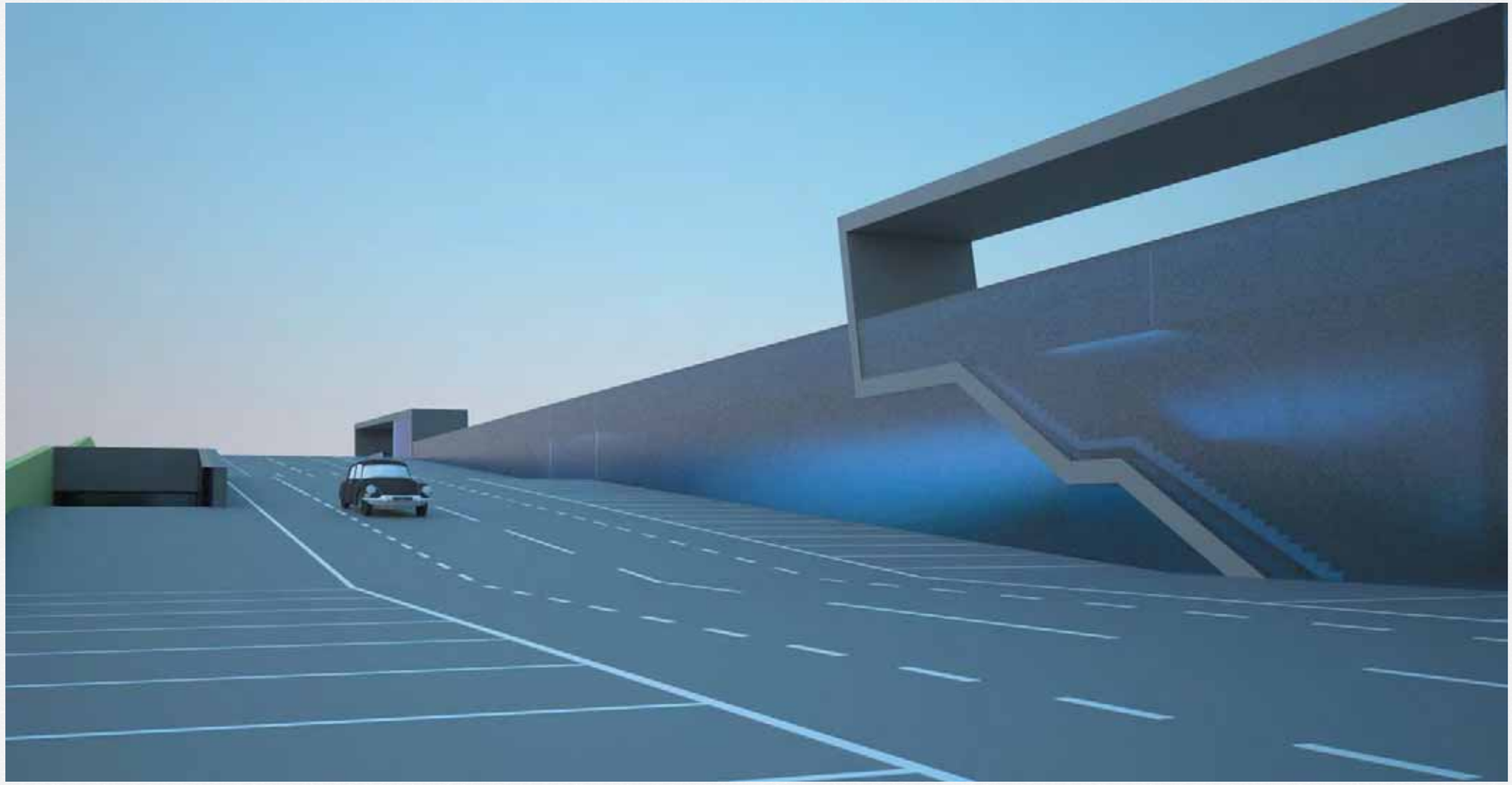

+15.00
+11.50
Fitneß-Center
Shop
+6.00
DriveIN-Supermarkt
±0.00
+2.00

100 M









LITERATURVERZEICHNIS

Achleitner, Friedrich : *Region, ein Konstrukt? Regionalismus, eine Pleite?* / Friedrich Achleitner. - Basel [u.a.] : Birkhäuser, 1997

Andexlinger, Wolfgang : *TirolCITY : new urbanity in the Alps ; neue Urbanität in den Alpen* / YEAN. Wolfgang Andexlinger .... - Wien [u.a.] : Folio-Verl., 2005

Appleyard, Donald : *The view from the road* / by Donald Appleyard, Kevin Lynch and John R. Myer. - Cambridge, Mass. : MIT P., 1964

Augé, Marc : *Orte und Nicht-Orte : Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit* / Marc Augé. Aus d. Franz. von Michael Bischoff. - 2. Aufl. - Frankfurt am Main : S. Fischer, 1994

ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung : *Großflächiger Einzelhandel als Herausforderung*. Positionspaper Nr. 67, Hannover, 2006

Arnstberg, Karl-Olov : *Sprawl* / Karl-Olov Arnstberg. - Stockholm : Symposion, 2005

Bauer, Ute Christina: *Grüne Wiese kontra Innenstadt – immer noch ein aktuelles Thema für den Einzelhandel?*. in: Standort - Zeitschrift für angewandte Geographie, Springer Berlin / Heidelberg, Volume 31, Number 1 / März 2007. http://www.springerlink.com/content/b680928453666728/?p=1ac02ef8887340c8a855f4c24c17919d&pi=1

Betsky, Aaron : *Landscrapers : building with the land* / Aaron Betsky. - 1. publ. . - London : Thames & Hudson, 2002

Bormann, Oliver : *Zwischen Stadt Entwerfen* / Oliver Bormann .... - Wuppertal : Müller + Busmann, 2005

Brullmann, Cuno : *Cuno Brullmann : [anläßlich der Ausstellung "Cuno Brullmann, Inventionen und Interventionen" am Zentralschweizerischen Technikum - Ingenieurschule Luzern]* / [Hrsg.: Ulrich Pfammatter]. - Basel [u.a.] : Birkhäuser, 1995

Dangschat, Jens : *Individuell okay, aber in der Summe problematisch! AkteurInnen rund um Sprawl(ing)*. ISRA (Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung, Fachbereich Soziologie), TU Wien; Jens S. Dangschat, Susanne Kratochwil & Ulrike Schwantner. http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/pdf/urbansprawl-basispapier-dangschatt.pdf

Fackler, Andreas : *The Stockholm County - regional planning, management and cooperation* / by Andreas Fackler, Diplomarbeit TU Wien, 2002

Garstenauer, Gerhard : *Interventionen* / Gerhard Garstenauer. Architekturzentrum Wien. - Salzburg : Pustet, 2002

Hinterwirth, Gerhart : *Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 1 Stadtgemeinde Bad Ischl*. - Gmunden, 2001

Hutter, Armin : *Gewerbeentwicklungskonzept : für die Marktgemeinde Birkfeld/Stmk.* / von Armin Hutter, Diplomarbeit TU Wien, 2001

Ischler Heimatverein (Hrsg.): *Bad Ischl. Ein Heimatbuch. Hrsg. zur 500-Jahr-Feier der Markterhebung*
Jäger, Caroline : *Österreichische Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts* / von Caroline Jäger. - Wien ; Graz : NWV - Neuer Wiss. Verl., 2005
Mayrhofer, Thomas : *Rubanity : mehr Fruchtsalat als Rührei ; Zwischenorte - Hybridisation of the town* / Thomas Mayrhofer, Diplomarbeit TU Wien, 2001
Nadal, Sara : *Alrededor de : [proyectar la periferia] = Around* / Sara Nadal ; Carles Puig. - Barcelona : Gili, 2002
Nilsson, Kristina : *Planning for Sustainable Development - Dilemmas for local authority planners* / Kristina Nilsson, Thesis KTH Stockholm, 2001
Pollak, Sabine : *In nächster Nähe : ein Handbuch zur Siedlungskultur in Niederösterreich* / Sabine Pollak ; Edeltraud Haselsteiner ; Roland Tusch. - St. Pölten : Amt d. NÖ Landesregierung, F2-A,B - Wohnbauförderung/Wohnbauforschung, 2002
Prokosch, Thilo : *Von der Markthalle zur Shopping-Mall – eine Typologie der Ladenarchitektur*. in: DETAIL Zeitschrift für Architektur + Baudetail 3/2004, München
Richter, Peter : *Blühende Landschaften : eine Heimatkunde* / Peter Richter. - München : Goldmann, 2004
Sera, Ildiko : *"Zwischenstadt" : Problematik der Umlandurbanisierung in Großbritannien ; geschichtlicher Hintergrund in Europa und Amerika ; Tendenzen der Gegenwart* / von Ildiko Sera, Diplomarbeit TU Wien, 2001
Schönig, Barbara : *Smart growth - new urbanism - liveable communities : Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA* / Harald Bodenschatz ; Barbara Schönig. - Wuppertal : Müller und Busmann, 2004
Schlosser, Eric : *Fast Food Nation*, Penguin Books, 2002
Schwarz, Richard : *Interkommunale Zusammenarbeit von Gemeinden im Bundesland Niederösterreich : kleinregionales Rahmenkonzept Edlitz - Thomasberg - Grimmenstein* / von Richard Schwarz, Diplomarbeit TU Wien, 2004
Sieverts, Thomas : *Zwischenstadt : zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* / Thomas Sieverts. - Braunschweig [u.a.] : Vieweg, 1997
Sieverts, Thomas : *Cities without cities : an interpretation of the Zwischenstadt* / Thomas Sieverts. - English language ed. . - London [u.a.] : Spon Press, 2003
Steinhilber, Ursula : *Bauten für Handel und Gewerbe : vom Marktplatz zum Gewerbepark* / Ursula Steinhilber ; Andrea Steinhilber. - Stuttgart : Dt. Verl.-Anst., 1994
Urbanek, Katharina : *Strassenland : Lebenswelten am Südrand Wiens* / von Katharina Urbanek, Diplomarbeit TU Wien, 2006
Venturi, Robert : *Learning from Las Vegas : the forgotten symbolism of architectural form* / Robert Venturi ; Denise Scott Brown ; Steven Izenour. - rev. ed., 2. print. . - Cambridge, Mass. [u. a.] : MIT Pr., 1978
Vogels, Paul-Heinz : *Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe* / Paul-Heinz Vogels; Stefan Holl; Hans-Jörg Birk. - Basel; Boston; Berlin : Birkhäuser, 1998
Wall, Alex : *Victor Gruen : from urban shop to new city* / Alex Wall. - Barcelona : Actar, 2005

INTERNET

http://www.thefreedictionary.com/urban+sprawl am 29.02.2008
http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/pdf/urbansprawl-basispapier-dangschatt.pdf am 29.02.2008
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/023622.html am 29.02.2008
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/ausstattung_privater_haushalte/index.html am 29.02.2008
http://www.springerlink.com/content/b68092845366672 8/?p=1ac02ef8887340c8a855f4c24c17919d&pi=1 am 29.02.2008 (zugänglich in TU Bibliothek)
http://www.arl-net.org/pdf/pospapier/PosPaper_67.pdf am 25.09.2007
http://www.xarchitekten.com/ am 29.02.2008

QUELLENANGABEN - ZITATE

(1) Betsky, Aaron : *Landscrapers : building with the land* / Aaron Betsky.
(2) Appleyard, Donald : *The view from the road* / by Donald Appleyard, Kevin Lynch and John R. Myer.
(3) Sieverts, Thomas : *Zwischenstadt : zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*
(4) ibidem, Seite 14-15
(5) Venturi, Robert : *Learning from Las Vegas : the forgotten symbolism of architectural form*
(6) Sieverts, Thomas : *Zwischenstadt : zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Seite 65-66
(7) ibidem, Seite 117-118
(8) Lefebvre, Henri: *Les Temps des méprises*, Stock, Paris, 1975
(9) Liedtext, TOCOTRONIC, *Es Ist Egal, Aber* (1997)
(10) http://www.thefreedictionary.com/urban+sprawl
(11) Dangschat, Jens : *Individuell okay, aber in der Summe problematisch! AkteurInnen rund um Sprawl(ing).* http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/pdf/urbansprawl-basispapier-dangschatt.pdf
(12) Quelle: Prokosch, Thilo : *Von der Markthalle zur Shopping-Mall – eine Typologie der Ladenarchitektur.*
(13) Quelle: ibidem
(14) Quelle: ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung : Großflächiger Einzelhandel als Herausforderung. Positionspaper Nr. 67
(15) http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/ausstattung_privater_haushalte/index.html
(16) Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) : *Großflächiger Einzelhandel als Herausforderung*. Positionspaper Nr. 67, Seite 2-3
(17) Vogels, Paul-Heinz : *Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe*, Seite 15-16
(18) ibidem, Seite 16
(19) ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung : *Großflächiger Einzelhandel als Herausforderung*. Positionspaper Nr. 67, Seite 1

(20) ibidem, Seite 7
(21) Prokosch, Thilo : *Von der Markthalle zur Shopping-Mall – eine Typologie der Ladenarchitektur*
(22) Bauer, Ute Christina : *Grüne Wiese kontra Innenstadt – immer noch ein aktuelles Thema für den Einzelhandel?*. in: Standort - Zeitschrift für angewandte Geographie
(23) Vogels, Paul-Heinz : *Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe*, Seite 4
(24) Schreglmann, Bernhard : *53 neue Shopping-Center*. Salzburger Nachrichten vom 19. August 2006
(25) ibidem
(26) Borries, Friedrich von; Böttger, Matthias: *Inhalte runterfahren, Stimmung halten. Die architektonische Ästhetik des Neo-Liberalismus*. Archithese 5.2005, S. 58ff
(27) Hinterwirth, Gerhart : *Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 1 Stadtgemeinde Bad Ischl*
(28) ibidem
(29) ibidem, Seite 21
(30) ibidem, Seite 23
(31) ibidem, Seite 5-6
(32) ibidem, Seite 23
(33) Ischler Heimatverein (Hrsg.): *Bad Ischl. Ein Heimatbuch. Hrsg. zur 500-Jahr-Feier der Markterhebung, Seite 560*
(34) ibidem, Seite 374
(35) Hinterwirth, Gerhart : *Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 1 Stadtgemeinde Bad Ischl*, Seite 4
(36) ibidem, Seite 24
(37) ibidem, Seite 21-22
(38) Augé, Marc : *Orte und Nicht-Orte : Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*
(39) Sieverts, Thomas : *Zwischenstadt : zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Seite 43
(40) ibidem, Seite 39

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle Bilder sofern nicht anders angegeben, wurden vom Autor aufgenommen!

Seite 12: Foto: Edward Ruscha, *Good Year Tires, 6610 Laurel Cenyon, North Hollywood, Thirty-four Parking Lots in Los Angeles*, 1967; aus: Brigitte Franzen, Stefanie Krebs, *Landschaftstheorie*, Köln 2005, Titelbild

Seite 14-15: aus: Nadal, Sara : *Alrededor de : [proyectar la periferia] = Around*

Seite 16-17: aus: Bormann, Oliver : *Zwischen Stadt Entwerfen*

Seite 18-19: http://science.nasa.gov/headlines/y2002/11oct_sprawl.htm nachgeschlagen am 29.02.2008

Seite 20: aus: Architectural Record : August 2003. Vol.191, No.8

Seite 24: Domus. Contemporary Architecture Interiors Design Art, 909, 12|07, Italy, Titelbild

Seite 28: http://www.mchenry.edu/library/tutorial/images/shoppingmall.gif nachgeschlagen am 29.02.2008

Seite 32-33: Andexlinger, Wolfgang : *TirolCITY : new urbanity in the Alps ; neue Urbanität in den Alpen*, Seite 179

Seite 38: SITE | architecture, art & design, www.SITEnewyork.com nachgeschlagen am 29.02.2008

Seite 40: Andexlinger, Wolfgang : *TirolCITY : new urbanity in the Alps ; neue Urbanität in den Alpen*

Seite 42: El Croquis - Architecture Magazine - N.114 [II] - Njiric+Njiric 1997-2003, Madrid, 2003, Titelbild

Seite 49: Ischler Heimatverein (Hrsg.): *Bad Ischl. Ein Heimatbuch. Hrsg. zur 500-Jahr-Feier der Markterhebung* (Schriftleitung: Franz Stüger), Bad Ischl 1966

Seite 54-55: Orthofotos, Land Oberösterreich, http://doris.ooe.gv.at

Seite 57: http://www.xarchitekten.com/

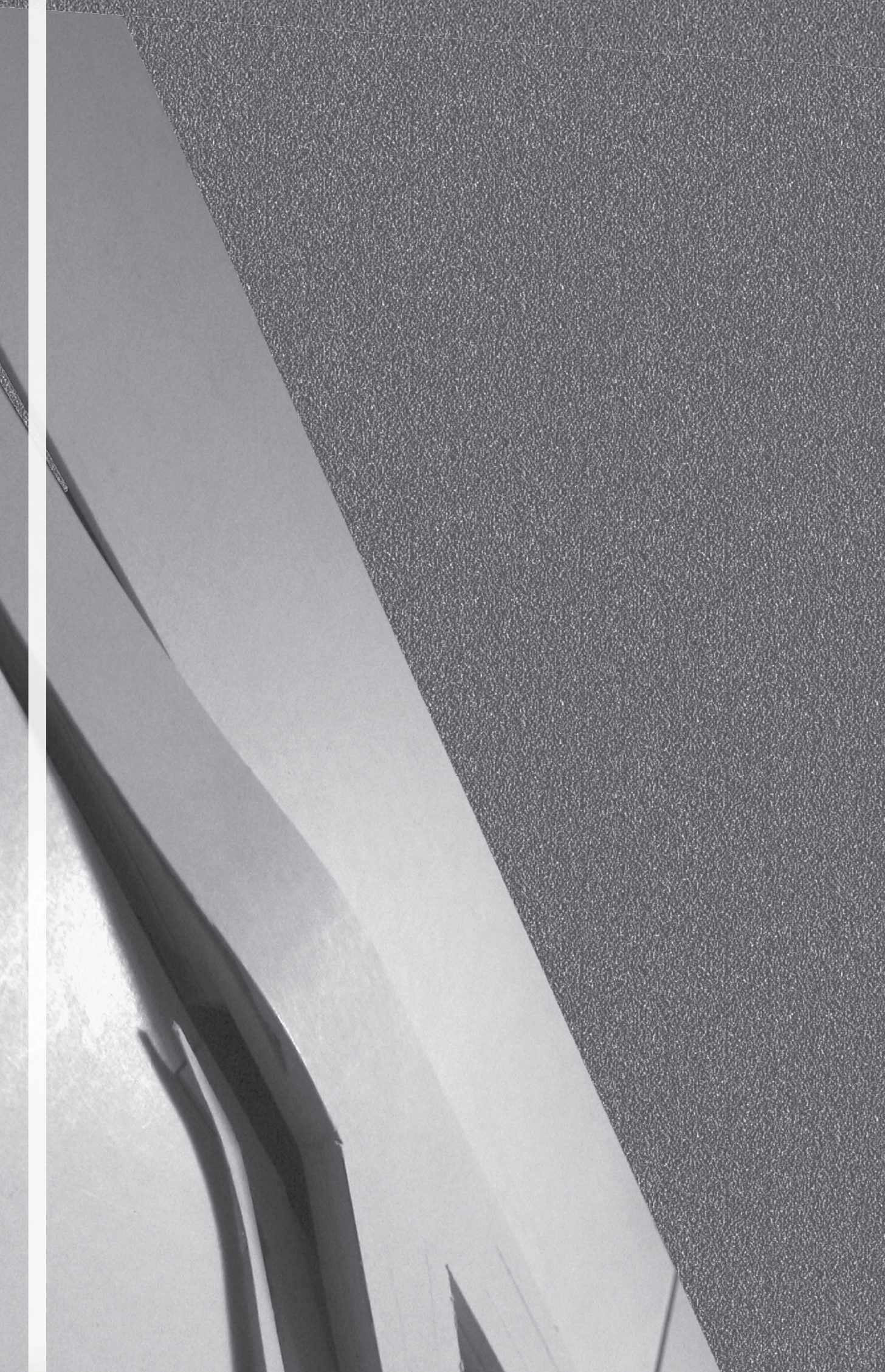
Seite 62: Ischler Heimatverein (Hrsg.): *Bad Ischl. Ein Heimatbuch. Hrsg. zur 500-Jahr-Feier der Markterhebung*

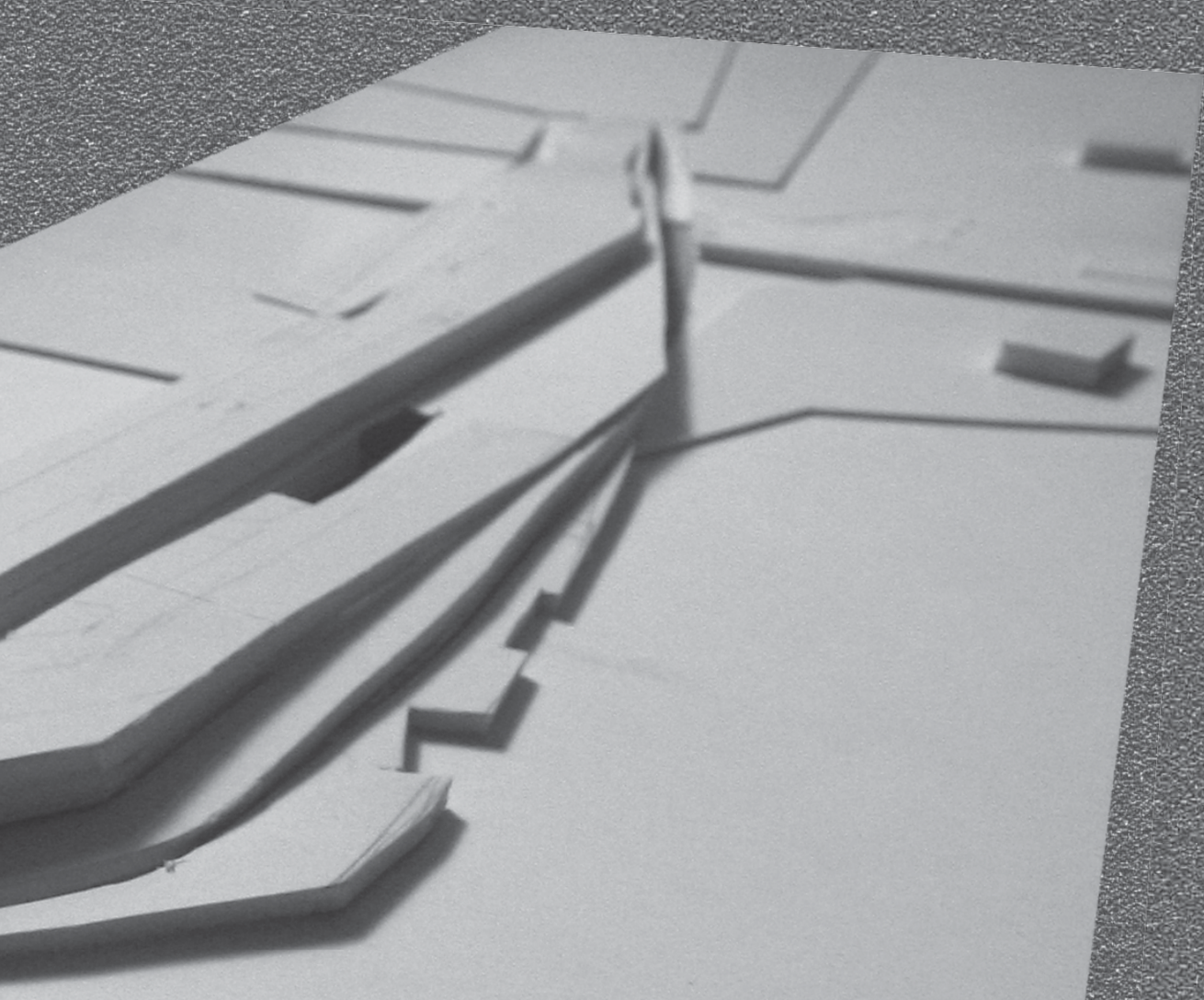
Seite 63: Postkarte, Privatbesitz
Seite 64: Ischler Heimatverein (Hrsg.): *Bad Ischl. Ein Heimatbuch. Hrsg. zur 500-Jahr-Feier der Markterhebung*
Seite 65: Garstenauer, Gerhard: *Interventionen / Gerhard Garstenauer. Architekturzentrum Wien*
Seite 70: Orthofoto, Land OÖ, eigene Bearbeitung
Seite 94: detto

danke an meine familie, insbesondere an meine eltern, für die unterstützung während meiner ausbildung und an andi, anna, armin, bernie, caro, clemens, dc, elin, flo, foik, johan, johanna, le, ö, rudi, sebi, thomas

DANKE

NACHWORT VON STEFAN Ö.





eine echte Verbesserung

Auf der Geraden, wenn man aus dem Tunnel kommt und Richtung Pfandl fährt, "*tschinnert*" es in letzter Zeit öfters. Schuld daran sind einerseits die Geschäften die sich alle dort hingebaut haben und andererseits die Leute, die dorten einkaufen gehen. Es ist so schlimm, dass sogar schon ein Architekt damit beauftragt wurde, damit sich da endlich etwas ändert. Ich hoffe nur, dass das eine echte Verbesserung wird, denn bei den Architekten weiss man ja nie. Zum Schluss macht der aus einem Verkehrsproblem ein Baukunstwerk und plant der uns da so ein Trum vor die Haustür, dass wir die Zimnitz nicht mehr so schön betrachten können wie jetzt. Ein Spezl von mir hat gesagt: "Ferdl wirst sehen, den Architekten seine Idee damit es nicht mehr so oft tschinnert wird sein, dass er eine Mauer macht damit wir nimmer über die Strassen gehen können." Da haben wir alle recht gelacht...