

DER VERKEHR IN HISTORISCHEN STADTZENTREN IN SEINER ABHÄNGIGKEIT VON DER REGION

Österreich besitzt eine große Anzahl von historischen Stadtkernen mit wertvoller Bausubstanz und unterschiedlicher zentraler Bedeutung, die - von Kriegseinwirkungen im wesentlichen unberührt - nun durch die Folgen der starken Motorisierung ihr "Gesicht" verlieren.

Zum Unterschied von den nach 1945 wieder aufgebauten Stadtkernen in anderen Staaten, ist in Österreich die Notwendigkeit einer "Revitalisierung", vorerst noch nicht gegeben. Die historischen Stadtkerne sind mit wenigen Ausnahmen nicht nur das "Herz" des Stadtgebietes und der Region, sondern auch noch der Wohnplatz einer fallweise allerdings stark überalterten Wohnbevölkerung bei meist überdurchschnittlichem Frauenüberschuß. Wesentliche Auswirkungen auf die Bausubstanz der historischen Stadtkerne werden jedoch durch die Massenproduktion ständig neuer Waren bewirkt, durch die Technisierung der privaten Haushalte und durch deren Ausstattung mit Kraftfahrzeugen. Denn diese steigende Mobilität der Verbraucher und die Veränderung der Einkaufsgewohnheiten hat es in dieser Form noch nicht gegeben. Erfolgte bisher die Deckung des täglichen Bedarfs in nahegelegenen Geschäften, so führt nun eine gezielte Preis- und Sortimentpolitik vor allem in den größeren Discount-Betrieben auch zur Annahme langer Einkaufswege, die meist mit dem Auto zurückgelegt werden.

Da diese Discount-Betriebe außerdem noch kostensparende und verkehrsgünstig gelegene Standorte mit ausreichendem Parkplatzangebot am Stadtrand oder in der Region wählen, setzt damit eine stetige, *in ihrer Komplexität jedoch nicht leicht zu überschauende "Aushöhlung" der Einzelhandelskapazität der historischen Stadtzentren ein.*

Neben diesem ökonomischen Strukturwandel erfahren die Zentren auch noch dadurch einschneidende soziale Veränderungen, daß die Stadtbevölkerung immer mehr den Stadtrand oder die Stadtregion als Wohnplatz bevorzugt, wodurch eine zwar schrittweise, aber nur begrenzt abwendbare "Entleerung" der Zentren eintritt.

Da die Wohnbautätigkeit in den Stadtregionen im allgemeinen durch eine zwar nicht planmäßige, dafür aber sehr lockere Besiedlung gekennzeichnet ist, wird das Kraftfahrzeug als wichtigstes Verkehrsmittel zwischen Wohnort und Stadtzentrum benützt, wodurch dessen Verkehrssituation dort erheblich verschärft wird.

Denn jeder größere historische Stadtkern ist Zentrum der umliegenden Wohngebiete des gesamten Stadtgebietes, der Region und - wenn es sich um eine Landeshauptstadt handelt - auch noch des Landesgebietes. Dieser tiefgreifende Strukturwandel in den historischen Stadtzentren kann daher weder allein durch verkehrstechnische, städtebauliche oder denkmalpflegerische Maßnahmen beeinflusst werden, sondern bedarf zu seiner nützlichen und dauerhaften Lösung vielmehr einer umfassenden integrierten kommunalen Entwicklungsplanung.

Wie stark die Abnahme der Wohnbevölkerung in den Stadtzentren ist, sei an zwei Beispielen vorgeführt. Der historische Stadtkern von Feldkirch in Vorarlberg hat vom Jahre 1960 bis 1965 56 Einwohner verloren, die umliegenden Wohngebiete haben jedoch im selben Zeitraum eine Zunahme von 2.087 Personen aufzuweisen. Da die öffentlichen Verkehrsmittel in diesem Stadtgebiet keine besondere Rolle spielen, wird durch den privaten Kraftfahrzeugverkehr der Verkehrsdruck im historischen Stadtzentrum weiterhin verschärft.

Ähnlich sind die Verhältnisse in der steiermärkischen Landeshauptstadt, wo die Wohnbevölkerung im historischen Stadtkern (1. Bezirk) um 2.423 Personen (20 %) von 1948 bis 1962 abgenommen hat, während die Zunahme in den Außenbezirken während desselben Zeitraumes 60-70 % betrug. Berücksichtigt man darüber hinaus noch, daß im Jahre 1968 im Einzugsbereich der Stadt Graz innerhalb der 45 Minuten Zone nahezu 600.000 Personen wohnten, so würden bei einer Motorisierungsziffer von drei Personen je PKW rund 200.000 PKW in diesem Gebiet vorhanden sein.

Eine befriedigende Lösung der Verkehrsprobleme in den historischen Stadtzentren kann daher nur durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel mit einer konsequenten Verdichtung von Wohn- und Arbeitsplätzen in deren Haltestellenbereichen und einer möglichst optimalen Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit dem öffentlichen Stadtverkehr gefunden werden, denn dadurch würde es möglich sein, die Käufer aus der Region direkt in den historischen Stadtkern zu bringen.

Es ist aber auch unerlässlich, die ökonomischen Strukturveränderungen in den Stadtzentren mit Aufmerksamkeit zu verfolgen, die durch die Errichtung

von Verbrauchermärkten am Stadtrand oder in der Region und durch die Errichtung von Einkaufszentren entstehen. Denn je mehr Kaufkraft den städtischen Wohngebieten und den Vororten in der Region durch neue Bewohner zuwächst, desto rascher wird der kritische Schwellenwert erreicht, der die Errichtung von Geschäften mit höherwertigen und spezialisierten Warenkategorien ökonomisch macht.

Hatte bisher die Stadtmitte insoferne eine besondere Anziehungskraft, als ein außerordentlich breites und differenziertes Angebot an Einzelhandelsdiensten aller Bedarfskategorien und damit auch ein Maximum an Auswahl und Vergleichschancen vorlag, so tritt nunmehr durch die Konkurrenzierung der Verbrauchermärkte und der Einkaufszentren eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz für den Einzelhandel der historischen Stadtzentren auf. Zweifellos besitzen zwar diese Zentren einen hohen Stimmungswert in urbaner Öffentlichkeit, über eine Vielfalt von öffentlichen und kulturellen Diensten und über eine wertvolle Bausubstanz, aber dies darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß durch die starke Abwanderung der Bevölkerung in die städtischen Randgebiete und in die Region zwangsläufig auch der Einzelhandel dieser Bewegung folgen wird.

Deshalb ist es notwendig, auch in Österreich die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Grundlagen für eine umfassende und planmäßige Stadterneuerung so rasch als möglich zu schaffen, damit Funktionsfähigkeit und Ambiente der historischen Stadtkerne erhalten werden können. Es wird aber auch unerlässlich sein, daß der Einzelhandel in den historischen Stadtkernen ebenfalls Initiativen entfaltet, um durch die Gestaltung von Passagen, Einkaufsstrassen oder durch die Schaffung von Einrichtungen für den ruhenden Verkehr gegenüber den Verbrauchermärkten und Shoppingcenters am Stadtrand und in der Region konkurrenzfähig zu bleiben.

R. Wurzer