



STADTGEMEINDE ST. ANDRÄ

STADTKERN FESTLEGUNG

MASSNAHME ZUR STÄRKUNG DER TYPISCHEN UND GEWACHSENEN INNERÖRTLICHEN STRUKTUREN



Verfasser: Dipl.-Ing. Johann Kaufmann
Staatlich befugter und beedeter Ingenieurkonsulent
für Raumplanung und Raumordnung
Mießtalerstraße 18, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Philipp Falke
Dipl.-Ing. David Heindl

22007-VO-02

Klagenfurt a. W., St. Andrä im November 2022

Entwurf
November 2022

VERORDNUNG - ENTWURF

des Gemeinderates der Stadtgemeinde St. Andrä vom, Zahl 031-0/III/2023, genehmigt mit Bescheid der Kärntner Landesregierung vom, Zahl:, mit der der Stadtkern der Stadtgemeinde St. Andrä festgelegt wird.

Gemäß § 31 Abs. 1 Kärntner Raumordnungsgesetz 2021, LGBl. Nr. 59/2021, wird verordnet:

§ 1

Wirkungsbereich

- (1) Das in der Anlage dieser Verordnung planlich dargestellte innerstädtische Gebiet der Stadtgemeinde St. Andrä wird als Stadtkern festgelegt.
- (2) Die planliche Darstellung in der Anlage 1, Plannummer 22007-SK02 in der der Stadtkern abgegrenzt wird, bildet einen integrierenden Bestandteil dieser Verordnung.

§ 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung im elektronischen Amtsblatt in Kraft.

Die Bürgermeisterin:

Maria Knauder e.h.

ERLÄUTERUNGEN

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABE UND ZIEL	1
2	RECHTSGRUNDLAGEN	1
2.1	K-ROG 2021.....	1
2.2	K-OSKV 2022.....	2
3	BESTANDSAUFNAHME.....	6
3.1	GEMEINDEDATEN.....	6
3.2	UNTERSUCHUNGSRAUM	6
3.3	STADTGESCHICHTE UND DENKMALSCHUTZ	8
3.4	JÜNGERE SIEDLUNGSENTWICKLUNG.....	10
3.5	NUTZUNGSSTRUKTUREN	13
3.6	STÄDTEBAULICHE GEGEBENHEITEN.....	16
4	FESTLEGUNG DES STADTKERNES.....	18
4.1	BESTIMMUNG DES ORTSMITTELPUNKTES	18
4.2	NUTZUNGSSTRUKTUREN	18
4.3	STÄDTEBAULICHE SITUATIONEN	18
4.4	BESTIMMUNG DER ÄUSSEREN GRENZEN	19
4.5	FESTLEGUNG DER UMFASSUNGSLINIE	19
5	EMPFEHLUNGEN	20

1 AUFGABE UND ZIEL

Die Stadtgemeinde St. Andrä hat sich zur Aufgabe gestellt ihren Stadtkern im Rahmen der neuen gesetzlichen Möglichkeiten (§ 31 Kärntner Raumordnungsgesetz 2021 in Verbindung mit der Kärntner Orts- und Stadtkern-Verordnung 2022) abzugrenzen. Zumal die zentralen Versorgungsbereiche oftmals von gewerblichen Leerständen betroffen sind, soll mit den neuen planerischen Instrumentarien der Stadtkern in seiner zentralörtlichen Funktion gestärkt und belebt werden.

NEUE GESETZLICHE
MÖGLICHKEITEN

Ziel der Festlegung des Stadtkernes für St. Andrä ist die Erhaltung und Weiterentwicklung zentraler innerörtlicher Versorgungsbereiche. Der Stadtkern ist als Standort für die Funktionen Handel und Dienstleistungen, für Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, für Gast- und Beherbergungsbetriebe, Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungsstätten sowie für sonstige Funktionen, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Bedürfnisse der Bevölkerung dienen, auszubauen. Beabsichtigt wird nicht nur die Beseitigung von Leerständen sondern auch die Intensivierung unter- oder fehlgenutzter Flächen und Gebäude.

STÄRKUNG DES
STADTKERNES

Aus Sicht der Raumplanung verbessert und sichert ein gut ausgestatteter Stadtkern die Versorgung der Bevölkerung mit häufig benötigten öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen, die im Falle des Hauptortes St. Andrä innerhalb des Gemeindegebietes in zumutbarer Entfernung erreichbar sind.

SICHERUNG DER
GRUNDVERSORGUNG

Neben der Stärkung der Funktionsvielfalt geht es vor allem auch um die ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes in Zusammenhang mit der Förderung der Baukultur durch Bewahrung, Pflege und Modernisierung von Stadtbild prägenden Gebäuden und Ensembles.

STADTGESTALTUNG
UND BAUKULTUR

Nachfolgende Planungen sowie konkrete öffentliche und private Maßnahmen zur Stadtkernbelebung sollen in einem kooperativen Zusammenwirken der relevanten Akteure zur Umsetzung gebracht werden.

KOOPERATIVES
ZUSAMMENWIRKEN

Die Maßnahmen zur Stärkung und Belebung des Stadtkernes sollen vor allem der Identifikation und der Akzeptanz in der Bevölkerung dienen. Der Bereich soll besucht und genutzt werden. Durch die Aufwertung sollen Anreize geschaffen werden, die weitere private Investitionen generieren, um eine „Aufwärtsspirale“ in Gang zu setzen. Schlussendlich soll der Stadtkern als Aushängeschild der Gemeinde wahrgenommen werden.

IDENTIFIKATION UND
AKZEPTANZ

Die Festlegung des Stadtkernes basiert auf einer Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung der vorhandenen Nutzungsstrukturen von Gebäuden und Flächen sowie von städtebaulichen und naturräumlichen Gegebenheiten innerhalb eines Untersuchungsraumes. Anschließend erfolgt die Festlegung des Stadtkernes vom historischen Ortsmittelpunkt ausgehend in Form einer Umfassungslinie, die jenen Bereich begrenzt, dessen Merkmale den Stadtkerncharakter prägen. Die konkrete Festlegung erfolgt anhand der gesetzlichen Vorgaben, raumordnungsfachlicher Aspekte und aufgrund der Ergebnisse aus den Abstimmungen mit der Gemeinde und der Prüfbehörde. Zusätzlich werden für den Stadtkern zur Verfolgung einer langfristigen Gesamtstrategie raumordnungsfachliche Empfehlungen ausgesprochen.

METHODIK

2 RECHTSGRUNDLAGEN

2.1 K-ROG 2021

Im **Kärntner Raumordnungsgesetz 2021 – K-ROG 2021**, LGBl. 59/2021, sind die Orts- und Stadtkerne wie folgt geregelt:

§ 31 Orts- und Stadtkerne

- (1) *Gemeinden **dürfen** im Flächenwidmungsplan unter Bedachtnahme auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung sowie auf die Stärkung der typischen und gewachsenen innerörtlichen Strukturen unter Berücksichtigung der Zentrenhierarchie innerhalb des Gemeindegebietes innerörtliche oder innerstädtische Gebiete als Orts- oder Stadtkerne festlegen. In einer Gemeinde darf **nur ein** innerörtliches oder innerstädtisches Gebiet als Orts- oder Stadtkern festgelegt werden.*
- (2) *Als Orts- oder Stadtkerne dürfen nur solche innerörtlichen oder innerstädtischen Gebiete festgelegt werden, die unter Bedachtnahme auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten*
 1. *eine überwiegend **zusammenhängende Bebauung** vornehmlich mit **Wohngebäuden**, Gebäuden für **Handels- und Dienstleistungsbetriebe**, **Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden**, Gebäuden für **Gast- und Beherbergungsbetriebe**, **Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungsstätten** sowie sonstigen Gebäuden, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller **Bedürfnisse der Bevölkerung** dienen, und*
 2. *gewachsene und typische innerörtliche oder innerstädtische Strukturen, insbesondere ein **historisch gewachsenes** Orts- oder Stadtbild, aufweisen.*
- (3) *Die Festlegung eines Orts- oder Stadtkernes ist im Flächenwidmungsplan durch eine Umfassungslinie darzustellen.*
- (4) *Die Landesregierung darf mit Verordnung unter Bedachtnahme auf Abs. 1 und Abs. 2 nähere Regelungen für die Festlegung von Orts- und Stadtkernen erlassen.*

§ 32 Einkaufszentren

- (1) *Einkaufszentren sind nur in Orts- oder Stadtkernen zulässig. [...]*

Mit dem neuen K-ROG 2021 wurde die Sonderwidmung für Einkaufszentren (EKZ) im Flächenwidmungsplan aufgehoben und wird nunmehr durch die allgemeine Zulässigkeit innerhalb von festgelegten Orts- und Stadtkernen ersetzt. Bestehende EKZ außerhalb von Orts- und Stadtkernen genießen Bestandsschutz, d. h. sie können baulich geändert oder neuerrichtet werden, wenn keine Änderung der EKZ-Kategorie eintritt und die Erweiterung der Verkaufsfläche max. 10 %, jedoch höchstens 600 m², beträgt.

§ 42 Verfahren zur Festlegung von Orts- und Stadtkernen

Für das Verfahren zur Festlegung von Orts- und Stadtkernen gelten § 38 und § 39 mit der Maßgabe, dass

1. *die Genehmigung auch zu versagen ist, wenn die Voraussetzungen nach § 31 Abs. 1 oder Abs. 2 nicht gegeben sind oder der Flächenwidmungsplan der Verordnung gemäß § 31 Abs. 4 nicht entspricht, und*
2. *von einer schriftlichen Verständigung der Grundeigentümer gemäß § 38 Abs. 3 abgesehen werden darf, wenn in einer in Kärnten erscheinenden regionalen, auflagestarken Tageszeitung ein Hinweis auf die Auflage zur*

öffentlichen Einsicht und auf die Bereitstellung des Entwurfes des Flächenwidmungsplanes auf der Homepage der Gemeinde im Internet aufgenommen wird.

Das Verfahren zur Festlegung von Orts- und Stadtkernen entspricht dem Verfahren für den Beschluss über den Flächenwidmungsplan (§ 38) oder dessen Änderung (§ 39). Da nunmehr alle Kärntner Gemeinden, unabhängig ihrer Zentralörtlichkeit, einen Orts- oder Stadtkern festlegen dürfen, gelten spezielle Kriterien bei der Festlegungssystematik. Die Festlegung des Stadtkerns erfolgt als Verordnung im Flächenwidmungsplan und bedarf einer aufsichtsbehördlichen Genehmigung.

2.2 K-OSKV 2022

Gemäß § 31 Abs. 4 K-ROG 2021 behält sich die Landesregierung vor, nähere Regelungen für die Festlegung von Orts- und Stadtkernen zu erlassen, der **Kärntner Orts- und Stadtkern-Verordnung 2022 – K-OSKV 2022**:

§ 1

- (1) *Die Festlegung von Orts- oder Stadtkernen hat in folgenden Schritten zu erfolgen:*
 - a) **Bestimmung des historisch gewachsenen Ortsmittelpunktes;**
 - b) **Analyse der Nutzungsstruktur sowie der städtebaulichen Gegebenheiten im Umfeld des Ortsmittelpunktes;**
 - c) **Bestimmung der äußeren Grenze des Orts- oder Stadtkernes;**
 - d) **Festlegung der Umfassungslinie des Orts- oder Stadtkernes.**
- (2) *Der historisch gewachsene Ortsmittelpunkt ist das traditionelle Geschäftszentrum mit Marktplatzfunktion im historischen Zentrum des dicht bebauten Siedlungskernes.*
- (3) *Die Nutzungsstruktur ist durch Kartierung der bestehenden Gebäudenutzungen – beschränkt auf die Nutzungen im Erdgeschoß – ausgehend vom Ortsmittelpunkt in sämtlichen anschließenden räumlichen Bereichen, die eine typische innerörtliche oder innerstädtische Nutzungsvielfalt und -dichte aufweisen, zu erheben. Dabei sind Wohngebäude, Gebäude für Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude für Gast- und Beherbergungsbetriebe, Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungstätten sowie sonstige Gebäude, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Bedürfnisse der Bevölkerung dienen, zu berücksichtigen.*
- (4) *Die städtebaulichen und stadtgestalterischen Gegebenheiten sind – ausgehend vom Ortsmittelpunkt, dem Stadtgrundriss und der fußläufigen Erreichbarkeit – nach der Art und der Dichte der Bebauung sowie dem historisch gewachsenen Orts- oder Stadtbild zu beurteilen. Dabei sind vorrangig Bereiche mit zusammenhängender, mehrgeschossiger Bebauung und historischen Gebäuden, Plätzen und Ensembles sowie mit zentrentypischer Gestaltung und Nutzungsvielfalt zu berücksichtigen.*
- (5) *Die äußere Grenze des Orts- oder Stadtkernes ergibt sich aus der deutlichen Abnahme der innerörtlichen oder innerstädtischen Nutzungsvielfalt und -dichte sowie dem Übergang zu einer aufgelockerten und für das historisch gewachsene Orts- oder Stadtbild nicht mehr charakteristischen Bebauung unter gleichzeitiger Bedachtnahme auf topographische Gegebenheiten sowie städtebauliche und natürliche Zäsuren, wie insbesondere deutliche Niveauunterschiede, breite Verkehrsstrassen, Flüsse, Gewässer, Grünzonen und sonstige Gegebenheiten, die eine räumliche Trenn- oder Barrierewirkung entfalten.*

- (6) Die Umfassungslinie ist die äußere Begrenzung des Orts- oder Stadtkernes. Sie ist auf der Grundlage der Katastermappe parzellenscharf festzulegen. Die Umfassungslinie hat vorrangig vorhandenen Straßenzügen oder anderen räumlichen Zäsuren zu folgen. Dabei ist auf eine Vermeidung der Durchschneidung von bestehenden Gebäuden und Grundstücken Bedacht zu nehmen.

§ 2

- (1) Diese Verordnung tritt an dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.
- (2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung der Kärntner Landesregierung vom 17. Juli 2003, Zl.: 3Ro-ALLG-294/10-2003, mit der Regelungen für die Festlegung von Orts- und Stadtkernen in Ober- und Mittelzentren erlassen werden (Orts- und Stadtkern-Verordnung – K-OSKV), LGBl. Nr. 44/2003, außer Kraft.

Gemäß den Erläuterungen zur K-OSKV 2022 ist eine wesentliche Grundlage zur Bestimmung eines Orts- und Stadtkernbereiches die Feststellung, was die spezifischen Differenzierungs- bzw. Unterscheidungsmerkmale eines solchen Raumes zu anderen räumlichen Bereichen einer Stadt oder Gemeinde sind. Hierbei kann zunächst von einer idealtypischen Vorstellung eines attraktiven Orts- oder Stadtkernes ausgegangen werden, wobei folgende Merkmale als prägend anzuführen sind:

1. Vielfältige **Nutzungs- und Angebotsstrukturen** in räumlicher Verdichtung von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten (Handels-, Gastronomie-, Vergnügungs-, Dienstleistungs-, Verwaltungsbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke, etc.)
2. Städtebauliche Strukturen, die von einem ursprünglichen **Ortsmittelpunkt** ausgehen und eine verdichtete, in der Regel mehrgeschossige Bebauung aufweisen
3. Stadtgestalt bzw. Orts- oder Stadtbild in Form von oftmals historischen Gebäuden, Plätzen und Bauensembles, die in der subjektiven Wahrnehmung als qualitative Faktoren **identitätsstiftend** wirken
4. **Verkehrsstrukturen**, die sich üblicherweise durch ein gutes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemessen an Taktzahlen und Dichte von Haltestellen widerspiegeln

Zu § 1:

*a) Bestimmung des historisch gewachsenen Ortsmittelpunktes: Bei der Analyse der räumlichen Ausdehnung und Form eines Orts- oder Stadtkernbereiches wird immer von innen nach außen vorgegangen, d.h. – es werden nicht jene äußeren räumlichen Bereiche ausgeschlossen, welche den Kriterien von Orts und Stadtkernen nicht entsprechen (wie z. B. landwirtschaftlich genutzte Grünflächen, Industriegebiete), sondern – es werden jene inneren räumlichen Bereiche bestimmt, welche den Kriterien von Orts- und Stadtkernen entsprechen. Ausgangspunkt bildet hierbei die **Lokalisierung des historisch gewachsenen Ortsmittelpunktes** als traditionelles Geschäftszentrum (Marktplatzfunktion). Hierbei handelt es sich um jenen Ort, welcher üblicherweise vom Hauptplatz oder Marktplatz dargestellt wird und im historischen Zentrum des dicht bebauten Siedlungskernes liegt. Allgemein findet sich an diesem Ortsmittelpunkt auch zumeist das Rathaus, die Kirche ebenso wie ein geschlossener, zumindest aber verdichteter Besatz von Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetrieben, etc.*

b) Analyse der Nutzungsstruktur sowie der städtebaulichen Situation im Umfeld des Ortsmittelpunktes: Ausgehend von diesem Ortsmittelpunkt wird in sämtlichen angrenzenden räumlichen Bereichen auf Grundlage einer Begehung und/oder

Kartierung die aktuelle Nutzungsform der jeweiligen Gebäude erfasst, wobei sich diese Analyse auf die **Nutzungen in Erdgeschoßlage** beschränken kann. Jene räumlichen Bereiche, in denen sich –Wohngebäude –Gebäude für Handels- und Dienstleistungsbetriebe –Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude –Gebäude für Gast- und Beherbergungsbetriebe –Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungsstätten sowie –sonstige Gebäude, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Bedürfnisse der Bevölkerung dienen, finden und welche gleichzeitig eine typisch innerörtliche Nutzungsvielfalt bzw. –mischung in einer typischen Nutzungsdichte bzw. –intensität aufweisen, sind als mögliche Bereiche innerhalb eines abgegrenzten Orts- oder Stadtkernes zu berücksichtigen. Reine Wohngebiete mit nur einem sporadischen Besatz an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden üblicherweise nicht mehr einem Orts- oder Stadtkern zugerechnet. Neben der Nutzungsstruktur ist ebenfalls – wiederum ausgehend vom Ortsmittelpunkt – die **städtebauliche und stadtgestalterische Situation** dahingehend zu berücksichtigen, ob neben einer verdichteten Bebauung auch ein historisch gewachsenes Orts- oder Stadtbild vorliegt. Hierbei sind zu berücksichtigen: Erste wichtige Hinweise bietet der **Stadtgrundriss**; dieser ist u.a. auch an den Stadtmauern der historischen Stadt ablesbar, wobei jener Bereich innerhalb dieser früheren Stadtbegrenzung häufig einen wesentlichen Teil des abgegrenzten Orts- oder Stadtkernes darstellt; die **Bebauungsdichte**, wobei eine möglichst kompakte bzw. zusammenhängende, mehrgeschossige Bebauung für einen Orts- oder Stadtkern charakteristisch ist, während eine aufgelockerte Bebauung (z. B. freistehende Einzelhäuser mit privaten Gärten) dem nicht entspricht; die **Architektur und Stadtbildqualität**, die sich in den oftmals historischen Gebäuden, Plätzen und Bauensembles widerspiegelt (historisch gewachsenes Orts- oder Stadtbild), wobei Gebäude mit moderner Architektur hier eine Weiterentwicklung und Ergänzung darstellen können. Nicht dem Orts- oder Stadtkern zuzurechnen sind jedenfalls Gebiete mit z. B. einer überwiegend gewerblichen Hallenbebauung, Wohnsiedlungsstraßen o.ä. Damit qualifizieren sich v.a. räumliche Bereiche mit zentrentypischer Gestaltung und einem entsprechenden Nutzungsmix (z. B. Geschäftsstraßen, Ladenfronten, Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Platzgestaltungen) als Orts- oder Stadtkern, welche in sich eine **fußläufige Erreichbarkeit und Erlebbarkeit** besitzen.

c) Bestimmung der äußeren Grenzen des Orts- oder Stadtkernes: Jeder Orts- oder Stadtkern benötigt – gerade auch zur zweifelsfreien Darstellung im Flächenwidmungsplan – eine klar und eindeutig definierte äußere Begrenzung. Diese ergibt sich aus -der Analyse der Nutzungsstruktur dahingehend, als die Nutzungsdichte, -vielfalt, etc. in den Randbereichen der Orts- oder Stadtkerne deutlich abnimmt und z. B. **merkliche Brüche** in der Nutzungsstruktur oder sog. ‚tote Zonen‘ feststellbar sind - der Analyse der städtebaulichen Situation dahingehend, als die zusammenhängende, verdichtete Bebauung in eine aufgelockerte Bauweise übergeht und das für den Ortsmittelpunkt (bzw. hier unmittelbar angrenzende Räume) prägende Orts- oder Stadtbild nicht mehr charakteristisch ist. Insbesondere **städtebauliche Zäsuren**, wie z. B. Industriegebiete oder breitere Verkehrsstraßen (Bahn, PKW), welche eine räumliche Trenn- oder Barrierewirkung entfalten, bilden die äußeren Grenzen des Orts- oder Stadtkernes; gerade das Straßennetz (hier v.a. Ringstraßen, Radialstraßen zum Zentrum) beruht häufig auf früheren historischen Stadtanlagen, da kaum ein anderes Strukturelement in der Orts- und Stadtentwicklung so konsistent ist wie das Straßennetz. Diese äußere Begrenzung ergibt sich weiterhin auf Grund der **topographischen Situation**, wobei deutliche Niveauunterschiede (z. B. stark ansteigende Gefällstrecken) gegenüber dem Ortsmittelpunkt die äußere Grenze des Orts- oder Stadtkernes markieren. Weitere Anhaltspunkte für die äußere Begrenzung ergeben sich auf Grund von natürlichen Zäsuren, wie z. B. Flüsse, Gewässer, Grünzonen (sofern es sich nicht um kleinere Parkanlagen handelt) und Böschungen, wobei diese natürlichen Zäsuren wiederum die äußere Grenze des Orts- oder Stadtkernes bilden.

*d) Festlegung der Umfassungslinie des Orts- oder Stadtkernes: Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Analyse der Nutzungsstruktur und der städtebaulichen Situation im Umfeld des Ortsmittelpunktes sowie der damit verbundenen Bestimmung der äußeren Grenzen des Orts- oder Stadtkernes ist jener Raum, welcher als Orts- oder Stadtkern definiert wird, mittels einer durchgehenden, in sich **geschlossenen Umfassungslinie** kenntlich zu machen. Für eine zweifelsfreie und eindeutige Festlegung ist hiebei eine parzellenscharfe Darstellung auf Grundlage einer Katastralmappe erforderlich, wobei folgende Aspekte zu beachten sind: –Nach Möglichkeit sollte die Umfassungslinie vorhandenen Straßenzügen oder anderen räumlichen Zäsuren folgen, wobei die Grenzziehung z. B. in der Mitte der Straße erfolgen kann, d.h. die Gebäude bzw. Parzellen auf der einen Straßenseite zählen zum Orts- oder Stadtkern, während jene auf der anderen Straßenseite nicht mehr dazu zählen; –ergibt sich auf Grundlage der vorgenommenen Analyseschritte der Umstand, dass an der äußeren Grenze des Orts- oder Stadtkernes z. B. die Bebauung auf beiden Seiten einer Straße als Orts- oder Stadtkern zu bewerten ist, so verläuft die Umfassungslinie entlang der Parzellengrenze an der rückwärtigen Seite der äußeren Bebauung; –nach Möglichkeit ist zu vermeiden, dass die Umfassungslinie vorhandene Gebäude oder Parzellen durchschneidet, d.h. Gebäudekörper oder Parzellen sollten jeweils vollständig entweder dem Orts- oder Stadtkern zu- oder nicht zugeordnet werden; –bei der Festlegung der Umfassungslinie ist nach Möglichkeit ein ‚Ausfransen‘ oder eine ‚Zerstückelung‘ zu vermeiden, sodass eine möglichst klare Linienführung gewährleistet ist. Die Umfassungslinie, welche den Orts- oder Stadtkern abgrenzt, ist nach außen geschlossen und stellt so den äußeren Rand dieses räumlichen Bereiches dar. Nach innen erfolgt eine Generalisierung, d.h. es findet keine weitere Abstufung nach Lagequalität statt. Dies bedeutet, dass innerhalb des abgegrenzten Orts- oder Stadtkernes durchaus auch – in einem allerdings deutlich untergeordneten Maß – Bereiche enthalten sein können, welche ggf. nutzungsbezogene oder städtebauliche Defizite aufweisen, aus innerörtlich wertvollen Freihaltebereichen oder z. B. aus einem Friedhof, einer kleineren Parkanlage, etc. bestehen; hiebei gilt: je näher ein solcher Bereich am eigentlichen Ortsmittelpunkt liegt, desto größer und je weiter ein solcher Bereich vom eigentlichen Ortsmittelpunkt entfernt liegt, desto geringer ist der Abwägungsspielraum, ob dieser Bereich noch zum Orts- oder Stadtkern zu zählen ist oder nicht.“*

3 BESTANDSAUFNAHME

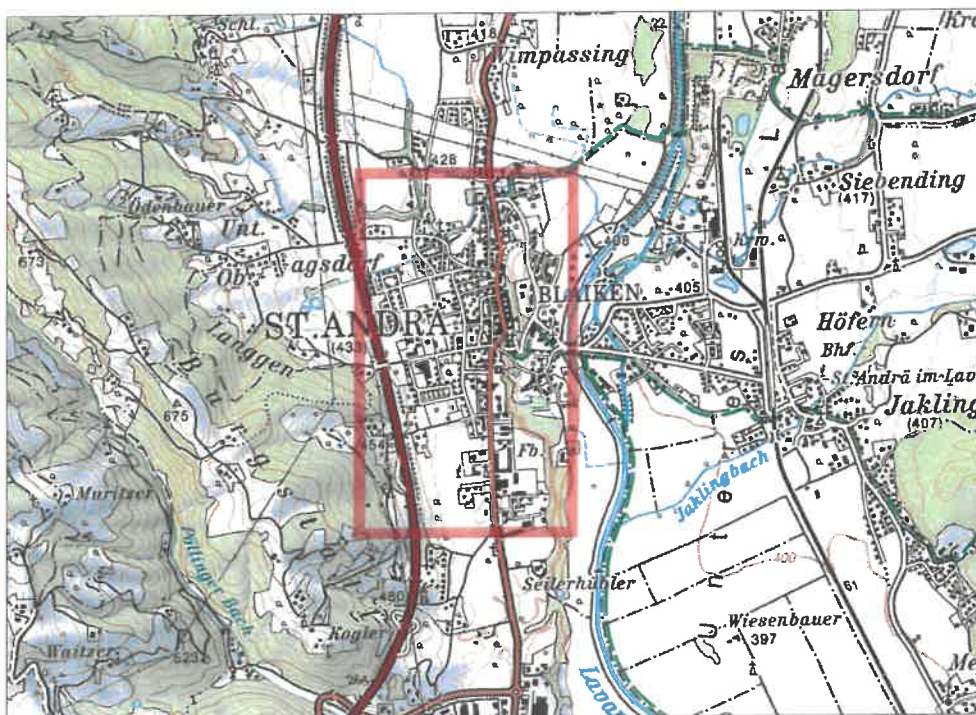
3.1 GEMEINDEDATEN

Die Stadtgemeinde St. Andrä liegt im Unteren Lavantal südlich der Bezirkshauptstadt Wolfsberg. Das großflächige Gemeindegebiet erstreckt sich von den südlichen Ausläufern der Saualpe (Ortschaft Pölling) bis zur Koralpe (Speikkogel) und umfasst den weiten Teil des Lavantales mit der größten West-Ost Ausdehnung. Im Schnittpunkt zwischen A2 Südautobahn, B70 Packer Straße und L135 St. Pauler Straße besteht eine verkehrliche Gunstlage, die künftig mit der Eröffnung der Koralmbahn (Bahnhof Lavanttal) verstärkt wird. LAGE IM RAUM

Katasterfläche Gemeindegebiet	113,47 km ²
Fläche Hauptsiedlungsbereich	ca. 2,5 km ²
Bevölkerung Gesamtgemeinde (01.01.2021)	9.850
Bevölkerung Hauptsiedlungsbereich (2011)	2.412
davon Kernstadt St. Andrä (2011)	1.299
Burgstall-Andrä	410
Wölzing-St. Andrä.....	173
Blaiken.....	530

3.2 UNTERSUCHUNGSRAUM

Aus städtebaulicher Sicht ist der Untersuchungsraum der Hauptsiedlungsbereich der Stadt St. Andrä. Dieser ergibt sich im Westen durch die Trasse der A2 Südautobahn, im Norden durch den Verlauf des Ziegelbaches, im Osten durch die Lavant und im Süden durch die letzte Bebauung an der B70 im Ortsteil Burgstall. GESAMTSIEDLUNGS-
BEREICH



AUSSCHNITT ÖK 50
(QUELLE: KAGIS)

Die Kernstadt St. Andrä liegt oberhalb einer Geländekante, die sich mit einer mittleren Seehöhe von 433 m ü. A. rund 30 m über den Talboden erhebt. Dadurch besteht eine klare naturräumliche Zäsur zur tiefer gelegenen Ortschaft Blaiken, die hinsichtlich der Nutzungsstruktur und städtebaulichen Anbindung keine Merkmale eines verdichteten Stadtkerns aufweist.

GELÄNDEKANTE
UND BLAIKEN

Im Weiteren sind die Siedlungsbereiche westlich der Römerstraße vorwiegend durch Wohnnutzung mit Einfamilienhausstrukturen gekennzeichnet. Eine Ausnahme bildet der Standort der Landwirtschaftlichen Fachschule und der Mittelschule, die in ihrer aufgelockerten Struktur keinen Kernbereichscharakter aufweisen.

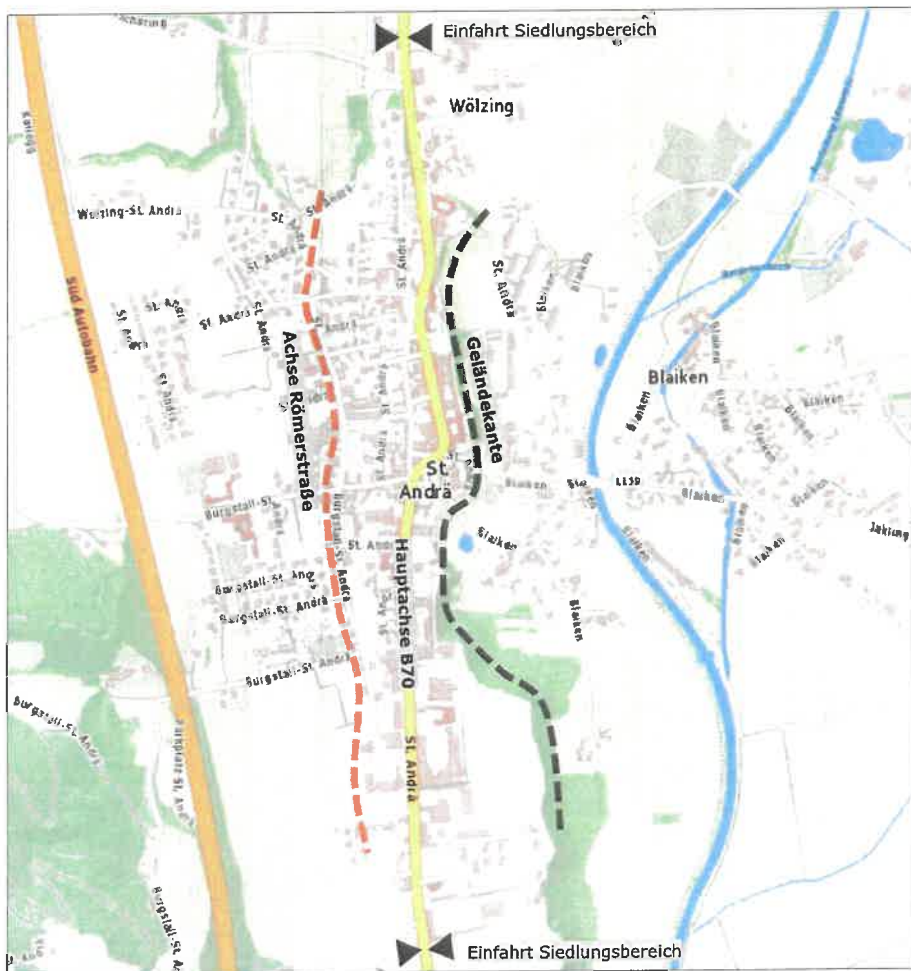
WESTLICH DER
RÖMERSTRASSE

Die Topografie der Stadt St. Andrä bedingt eine starke Nord-Süd-Ausrichtung, die durch die verkehrliche Hauptachse der B70 Packer Straße bestimmt wird. Diese Achse war sowohl für die historische Grundstruktur als auch für die Entwicklungen aus der jüngeren Zeit von großer Bedeutung. Sämtliche zentrumsbildenden Nutzungen und Einrichtungen fädeln sich entlang dieser Achse auf. Trotz einiger Bemühungen und Anläufe konnte verkehrlich und strukturell diese Hauptachse innerörtlich nie ergänzt werden, womit sich die lineare Struktur immerfort verfestigte.

NORD-SÜD
HAUPTACHSE

In Folge dieser ersten Grobanalyse kann der Untersuchungsraum auf das Gebiet zwischen **Römerstraße** im Westen, der **Geländekante** im Osten und den **Einfahrten in den Siedlungsbereich** jeweils im Norden und Süden begrenzt werden.

UNTERSUCHUNGS-
RAUM



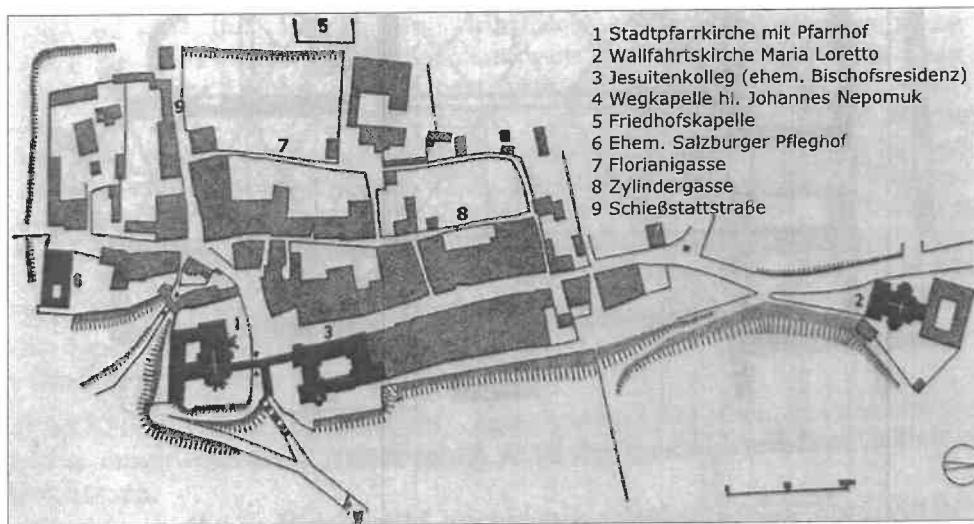
UNTERSUCHUNGS-
RAUM
(BASEMAP KAGIS)

3.3 STADTGESCHICHTE UND DENKMALSCHUTZ

Da die konkrete Festlegung des Stadtkerns gemäß den gesetzlichen Vorgaben vom historischen Ortsmittelpunkt aus erfolgt, wird zunächst die Stadtgeschichte beschrieben.

Im Dehio Kärnten wird St. Andrä wie folgt erwähnt: *Stadt im Lavanttal rechts des Flusses weithin sichtbar an der Bundesstraße von Wolfsberg nach St. Paul gelegen. Der Ort urkundlich 1145, 1223 als Markt, 1289 als Stadt; 1228-1859 Sitz des Bistums Lavant. 1289 und 1297 Zerstörung des Ortes; neuerliche Befestigung ab 1339, 1480 Eroberung der Stadt durch Leonhard von Keutschach (1495 bis 1519). Im Osten ist der Ort durch einen Steilabfall gegen die Lavant hin geschützt. Von der ehemaligen Befestigung besonders im Süden Mauerreste mit Schießscharten und einem Rundturm.*

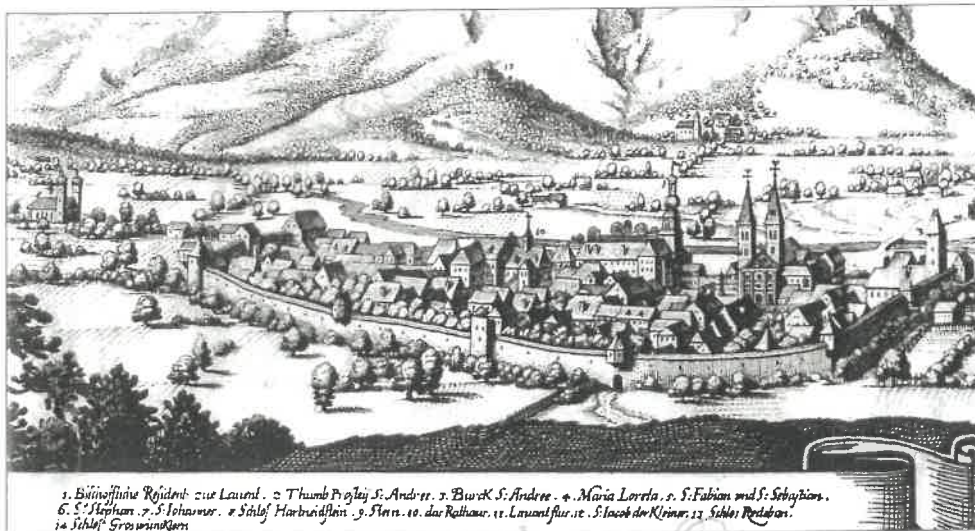
BESCHREIBUNG IM
DEHIO



STADTPLAN DEHIO
(QUELLE: DEHIO, BDA
ARCHIV 1976)

Gemäß § 2a Denkmalschutzgesetz unter Schutz stehende unbewegliche Denkmäler innerhalb des Untersuchungsraumes:

- Pfarrhof/ehem. Propsteihof und Stadtmauer, Gst. .145, KG St. Andrä
- Kath. Pfarrkirche hl. Andreas, Gst. .146, KG St. Andrä
- Stadtmauer St. Andrä, Gst. 1287/2; 490; 1294/5; .144/5, alle KG St. Andrä
- Wallfahrtskirche Maria Loretto und Jesuitenfriedhof, Gst. .54, 213/2, beide St. Andrä
- ehem. Dominikanerinnenkloster Maria Loretto, Gst. .53, KG St. Andrä
- Pfarrhof und Mesnerhaus, Gst. .55, .52, beide KG St. Andrä



KUPFERSTICH VON
MATTHÄUS MERIAN
UM 1650
(QUELLE: KÄRNTEN IN
ALTEN ANSICHTEN)

Der historische Siedlungskern erstreckte sich entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptachse (heute B70 Packer Straße). Gegen Norden bildete das heutige **Haus Nr. 63** den Abschluss, dessen nördliche Außenwand in die Stadtmauer integriert ist. Von dort aus verlief gegen Westen die Stadtbefestigung entlang der heutigen Florianigasse, unter Einbeziehung einer weiteren rückwärtigen Gasse (Zylindergasse) parallel zur Hauptachse. Reste der Befestigung sind noch heute in den Hausgärten und in Gebäudeteilen zu erkennen. Im Südwesten weitete sich der befestigte Stadtraum leicht auf, um mit der Schießstattstraße die Wegebeziehung gegen Westen mit einzuschließen. Aus dem Kupferstich von Matthäus Merian ist die Schießstattstraße samt eigenen Durchlass in der Stadtbefestigung gut zu erkennen. Der Straßenzug ist direkt auf die Hauptfassade der Stadtpfarrkirche (hl. Andreas) ausgerichtet. Nach Süden bildete der heutige Leopold-Pongratz-Weg bzw. das heutige **Haus Nr. 17** und **Haus Nr. 14** (Salzburger Pflughof) den Abschluss. Die Stadtmauer ist in diesem Bereich noch weitgehend erhalten. Gegen Osten wurde die Stadt eng entlang der Hangkante befestigt. Auch hier ist die Stadtmauer noch gut erhalten. Zwischen Stadtpfarrkirche mit Pfarrhof und dem Haus Elisabeth (ehem. Bischofssitz) existiert der Durchlass in der Stadtbefestigung Richtung Osten.

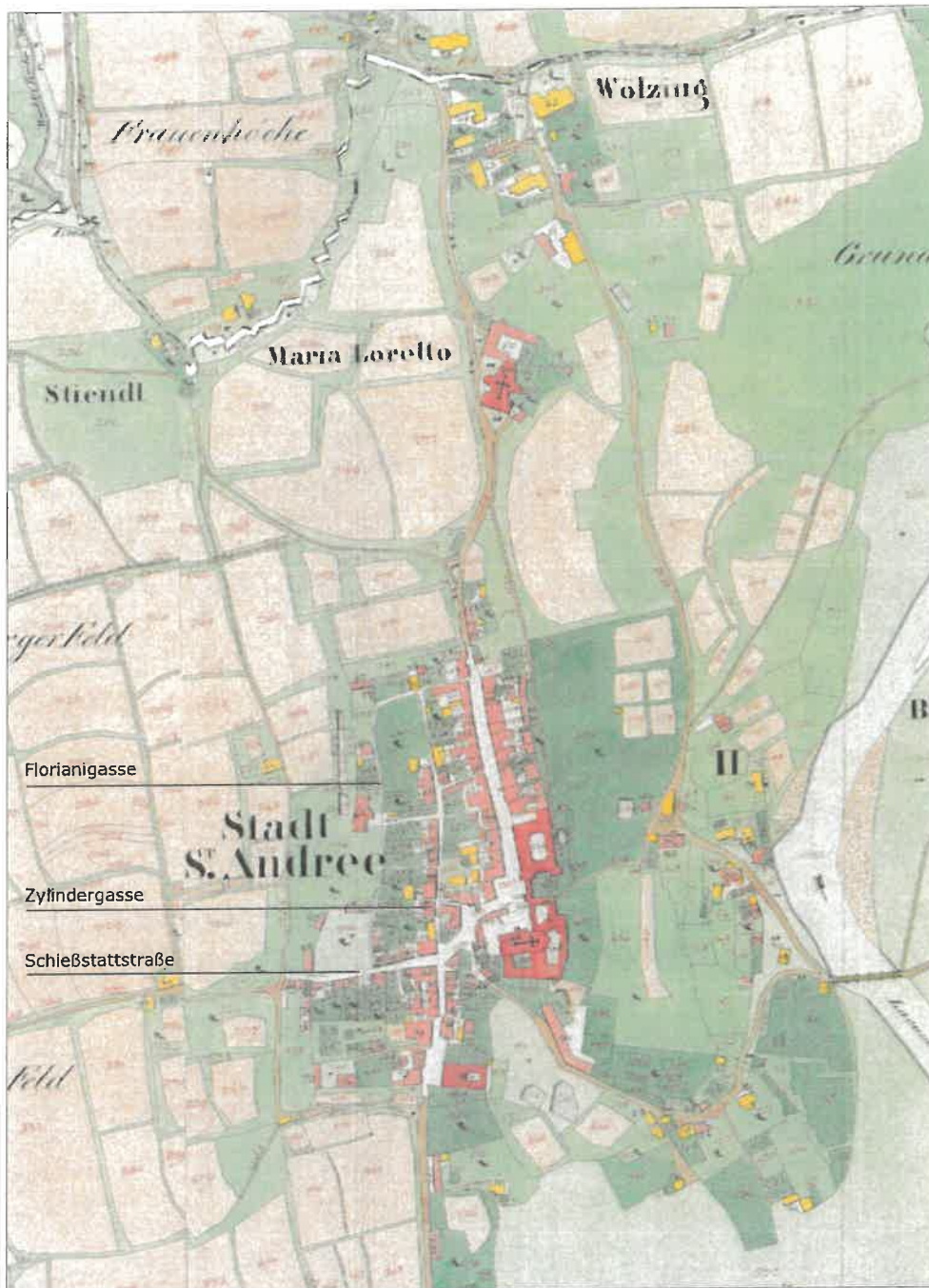
HISTORISCHER
SIEDLUNGSKERN



RESTE DER
STADTBEFESTIGUNG
VON LINKS:
HAUS NR. 17,
HANGKANTE,
DURCHLASS RICHTUNG
OSTEN

Die Gebäude im historischen Siedlungskern gehen zumeist auf das 16. Jahrhundert zurück. Fassaden wurden in späteren Epochen erneuert. Die Wallfahrtskirche Maria Loretto wurde 1683-1687 nördlich der Stadt im Anschluss an das bereits damals bestehende Dominikanerkloster erbaut. Bis ins 20. Jahrhundert stand der Kirchenbau Maria Loretto als Solitär außerhalb der Stadtbefestigung zwischen St. Andrä und dem nördlich gelegenen Dorfweiler Wölzing.

MARIA LORETTO



FRANZISZEISCHER
KATASTER UM 1827
(QUELLE: KAGIS)

3.4 JÜNGERE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Mit der Verlegung des Bischofssitzes nach Marburg an der Drau im Jahr 1859 ging ein Bedeutungsverlust der Stadt einher. Die Verlegung von Verwaltungsposten und kirchlichen Personal sowie die abnehmende Bedeutung als Wallfahrtsort löste eine Phase der wirtschaftlichen Stagnation aus. Die Siedlungserweiterungen der Gründerzeit ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts blieben nahezu völlig aus. Auch die Eröffnung der Lavanttalbahn im Jahr 1879 bewirkte nur geringe wirtschaftliche Impulse, zumal der Bahnhof vom Stadtzentrum in einer Entfernung von 1,5 km in der Ortschaft Jakling errichtet wurde.

19. JAHRHUNDERT

Mit dem Bau der Volksschule im Jahr 1907 entstand das erste größere Gebäude außerhalb der ursprünglichen Stadtbefestigung. 1934 wurde die Bundesstraße über den Packsattel errichtet, womit das Zeitalter des Autoverkehrs eingeleitet wurde.

ERSTE HÄLFTE DES
20. JAHRHUNDERTS

Mit der Inbetriebnahme des ÖDK-Kraftwerkes im Jahr 1952 zur Verfeuerung der südlich von Wolfsberg gewonnenen Braunkohle wurden maßgebliche Siedlungsentwicklungen in Gang gesetzt. Wie aus dem Luftbild von 1952/53 erkennbar, entsprach der Siedlungsbereich von St. Andrä noch weitgehend dem mittelalterlichen Stadtgrundriss. Eine Ausnahme bildet der Siedlungsbereich mit freistehenden Gebäudestrukturen im Norden, im Lückenschluss zur Wallfahrtskirche Maria Loretto. Im unteren Bereich in der Ortschaft Blaiken entstanden erste Werkswohnungen.

1950ER JAHRE



LUFTILD 1952/53
(QUELLE: KAGIS)

Mit dem Einsetzen der Automobilität nahm die Verkehrsbelastung an der B70 Packer Straße stetig zu, gleichzeitig profitierte die Stadt von der neuen Hauptverbindung als wirtschaftliche Lebensader. Anfang der 1990er Jahre wurde die A2 Südautobahn abschnittsweise errichtet. Der Autobahnanschluss St. Andrä erfolgte südlich des Hauptortes, womit sich insgesamt der geschäftliche Schwerpunkt auf die südliche Seite der Stadt konzentrierte.

B70 UND A2

Gegen Ende der 1950er Jahren setzte eine dynamische Siedlungsentwicklung ein. Die Stadt erweiterte sich vor allem Richtung Westen entlang der Römerstraße. Hier entstanden neben den Einfamilienhausstrukturen überwiegend gemeindliche Einrichtungen und Geschoßwohnbauten. Die Verbindungsstraßen zwischen Hauptachse B70 und der Römerstraße nahmen in Teilen geschäftliche Nutzungen auf.

ENTWICKLUNGEN
RÖMERSTRABE

Die Siedlungsentwicklung gegen Westen wird durch die Trasse der A2 Südautobahn begrenzt.

Rege Siedlungstätigkeit setzte auch im Osten im tiefergelegenen Blaiken ein. Allerdings konnte dieser Siedlungsbereich aufgrund der Topografie und der trennenden Wirkung durch die Lavant strukturell nie mit der Kernstadt verbunden werden, sodass eine Erweiterung des Geschäftszentrums in dieser Richtung ausblieb.

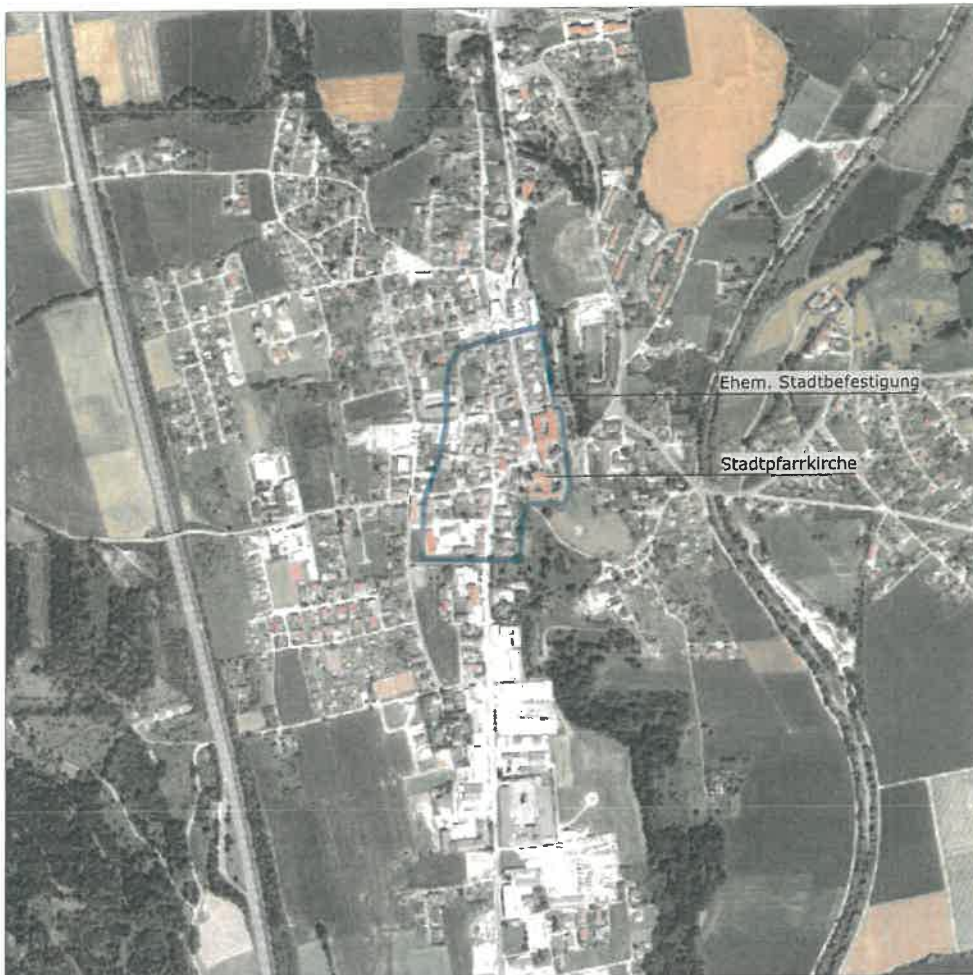
ENTWICKLUNGEN
BLAIKEN

Südlich des Stadtzentrums entstanden gewerbliche Nutzungen (Baufirmen) entlang der B70 Packer Straße, die in weiterer Folge durch geschäftliche Nutzungen ergänzt wurden. Dieser Bereich konkurriert heute als Handels- und Dienstleistungszentrum zum ursprünglichen Geschäftszentrum im historischen Stadtkern.

ENTWICKLUNGEN IM
SÜDEN

Die Siedlungsentwicklung Richtung Norden ist aufgrund von Topografie und der Beschränkungen durch den Ziegelbach vorgegeben. Die einst bäuerliche Ortschaft Wölzing ist mit dem Hauptort weitgehend zusammengewachsen und ist punktuell durch Geschoßwohnbau ergänzt. Im Norden an der B70 Packer Straße befindet sich ein Lebensmittelvollsortimenter, der den Bereich versorgt und als letzte Bebauung des Siedlungsbereiches zu werten ist.

ENTWICKLUNG
WÖLZING



LUFTILD 2019
(QUELLE: KAGIS)

3.5 NUTZUNGSSTRUKTUREN

Gemäß der K-OSKV 2022 ist die Nutzungsstruktur der bestehenden NUTZUNGEN Gebäudenutzungen, beschränkt auf die Nutzungen im Erdgeschoß, zu kartieren. Dabei sind folgende Nutzungen zu unterscheiden:

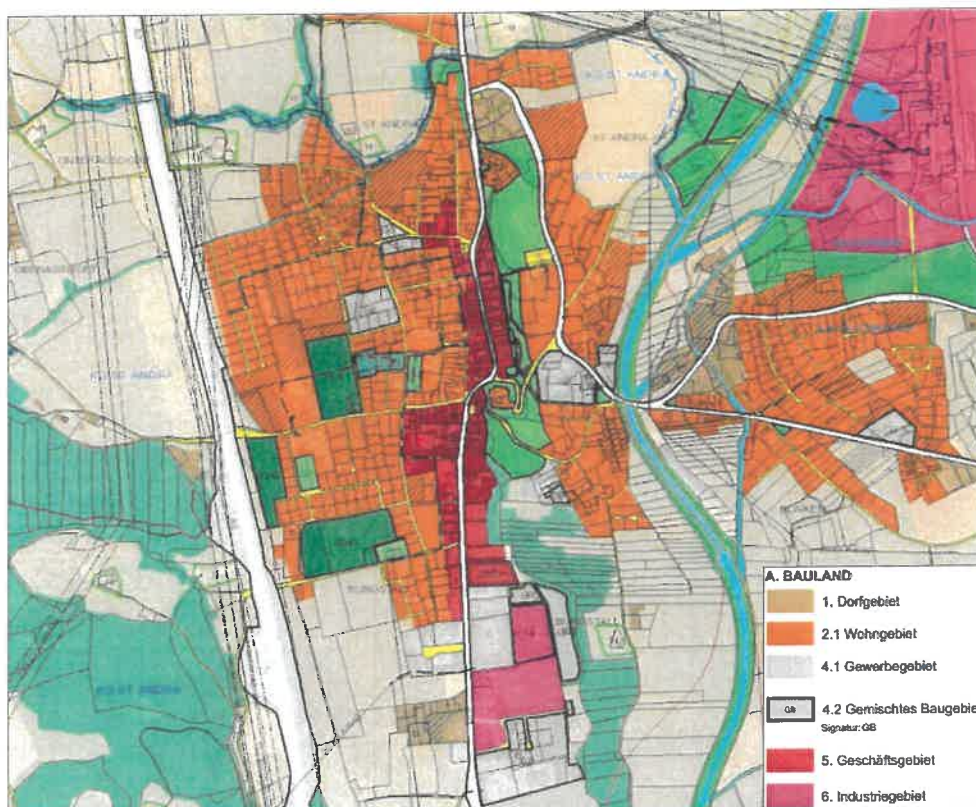
- Wohnen
- Handel- und Dienstleistung
- Geschäftsbetriebe, Büro und Verwaltung
- Gast- und Beherbergungs-, Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungswesen
- sonstige Nutzungen, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Bedürfnisse der Bevölkerung dienen

Ergänzend werden auch Nutzungen von Freiflächen sowie Leerstände bzw. unter- oder fehlgenutzte Flächen in Gebäuden erhoben.

Wohnen

Die Wohnnutzung konzentriert sich vor allem auf die Flächen abseits der Hauptachse B70 Packer Straße in den rückwärtigen Gebäudeteilen der zweiten Reihe bzw. in den anschließenden Wohnsiedlungsgebieten. Entlang der Hauptachse findet Wohnen überwiegend in den Ober- und Dachgeschossen statt, vereinzelt aber auch in den Ein- und Mehrfamilienhausstrukturen außerhalb des historischen Kernbereiches.

Die überwiegende Wohnnutzung lässt sich u.a. auch aus der Flächenwidmung ableiten (siehe folgende Abbildung).



FLÄCHENWIDMUNG
(QUELLE: KAGIS)

Handel- und Dienstleistung

Unter Handel werden in diesem Zusammenhang sowohl der Facheinzelhandel als auch der Lebensmittelhandel verstanden. Letztere ist für die Versorgung der Bevölkerung in zumutbarer Entfernung von besonderer Bedeutung.

Dienstleistungsbetriebe sind z. B. Banken, Steuerberater, Friseure oder Arztpraxen, die keine Sachgüter anbieten.

Handels- und Dienstleistungsnutzungen sind über den gesamten Verlauf der B70 Packer Straße in ihren unterschiedlichen Ausprägungen vorhanden.

Eine Konzentration von Handelsnutzungen in der historischen Kernstadt ist nicht mehr eindeutig erkennbar. Ein zentraler Bereich bildet dennoch der Platz nördlich des neuen Rathauses, der eine wichtige Versorgungsfunktion einnimmt.

Im Süden außerhalb der historischen Strukturen besteht eine Agglomeration von Diskountern, Lebensmittlern und Einzelhandel, der großteils in Form von Fachmarktzentren zusammengefasst wird.

Am nördlichen Siedlungsrand besteht ein Lebensmittler, der für die Versorgung der nördlichen Ortsteile von Bedeutung ist.

Geschäftsbetriebe, Büro und Verwaltung

Diese Kategorie umfasst öffentliche Verwaltungseinrichtungen aber auch private Geschäftsbetriebe oder Bürogebäude, die aufgrund ihrer Funktion (z. B. Einrichtungen der Versorgungsinfrastruktur) oder durch ihre Anzahl an Arbeitsplätzen von zentralörtlicher Bedeutung sind.

Als öffentliche Verwaltungseinrichtungen wurden das Rathaus und die Polizeiinspektion erfasst.

Gast- und Beherbergungs-, Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungswesen

Eine Konzentration von Gastronomiebetrieben besteht in der südlichen Kernstadt. Zudem bestehen Cafés in frequentierten Lagen des Lebensmitteleinzelhandels. Ein Beherbergungsbetrieb wurde nicht erhoben.

Insgesamt ist festzustellen, dass Gastronomie unterrepräsentativ vertreten ist.

Sonstige Nutzungen, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Bedürfnisse der Bevölkerung dienen

In dieser Kategorie werden Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie kulturelle und kirchliche Einrichtungen erfasst.

Bedeutende Betreuungseinrichtungen sind das Pflegeheim Haus Elisabeth, Bildungseinrichtungen bestehen durch die Volksschule und die private Mittelschule Maria Loretto.

Der neue Kindergarten (derzeit im Bau) südlich der VS wird bereits erfasst.

In zentraler Lage unterhält die Gemeinde eine Stadtbücherei.

3.6 STÄDTEBAULICHE GEGEBENHEITEN

Historisch gewachsenes Stadtbild

Wie schon im Kapitel 3.3 zur Stadtgeschichte und Denkmalschutz beschrieben, bildete im Norden das Haus Nr. 63 und im Süden die Häuser Nr. 17 und 14 (Salzburger Pfehghof) die Begrenzung des historischen mittelalterlichen Stadtkerns. Die Befestigung war im Osten durch die Hangkante und im Westen durch die heutige Florianigasse abgegrenzt. Aufgrund der schleppenden Entwicklung in der Neuzeit blieben nachfolgende Stadterweiterungen aus. Erst in der Mitte des 20. Jahrhunderts wurde der Siedlungskörper maßgeblich ausgedehnt, allerdings vorwiegend in Form von aufgelockerten autogerechten Strukturen. Bauliche Verdichtungen entstanden im Bereich des Platzes nördlich des neuen Rathauses oder auch durch den Geschoßwohnbau im Bereich Römerstraße/Friedhof. Weitere Ansätze baulicher Verdichtung mit Nutzungsvielfalt entwickelten sich entlang der Agsdorferstraße und nördlich des Klosters Ma. Loretto.

Die dichte Bebauung mit zentrentypischen Strukturen beginnt im Norden im Bereich der Kirche Ma. Loretto bis zum Volksschulgebäude im Süden und wird im Osten durch die Hangkante bzw. im Westen durch den Verlauf der Römerstraße begrenzt.

Plätze, Ensembles

Plätze bzw. Platzräume mit städtischem Charakter finden sich im Vorfeld der Kirche Ma. Loretto, nördlich des neuen Rathauses und im Bereich der Stadtpfarrkirche. Letzteres bildet ein Ensemble aus Platzräumen mit durchwegs historischen Gebäuden. Weitere potenzielle Platzräume, die derzeit überwiegend als Parkplatz ausgestaltet sind, finden sich an der Agsdorferstraße, hinter dem neuen Rathaus, südlich der Sparkasse, beim Tränkweg bzw. beim Autohaus Maier und bei der Volksschule. Hierbei ist anzumerken, dass es sich großteils um private Flächen handelt, die jedoch in ihrer städtebaulichen Ausprägung als raumbildend wirken.

Der Bereich von Plätzen und Ensembles erstreckt sich auf den Bereich zwischen der Kirche Ma. Loretto im Norden bis zum Volksschulgebäude im Süden.

Sonstige städtebauliche Elemente

Die Hangkante gegen Osten bildet als naturräumliches Element eine klare strukturelle Abgrenzung. Im Norden geht die Hangkante in den Bereich der Böschung westlich der Packer Straße über.










Ein weiteres Element sind die innerörtlichen öffentlichen Grünflächen, wie der Friedhof und der Spielplatz an der Römerstraße.

Zusätzlich werden auch die vorgelagerten Parkplätze von „Einzelhandel in Hallenbauwerken“ als städtebauliches Element erfasst.

Die Hangkante und die innerörtlichen Grünflächen sind weitere städtebauliche Elemente.

Städtebauliche Analyse
Zentrentypische Strukturen



- | | | |
|---|--|---|
|  dichte / lockere Bebauung |  Platzraum (gestaltet) |  Hang-/Grünfläche |
|  geschlossener Straßenraum |  Parkplatz (potenzieller Platzraum) |  sonstige öffentl. Grünfläche |
|  offener Straßenraum |  Parkplatz (nicht gestaltet) |  prägende Raum-/Platzkante |

4 FESTLEGUNG DES STADTKERNES

4.1 BESTIMMUNG DES ORTSMITTELPUNKTES

Der Ortsmittelpunkt wird aus der historischen Bebauung der mittelalterlichen Stadt bestimmt. Der Straßenzug nördlich der Stadtpfarrkirche bis zum neuen Rathaus gilt als historischer Marktplatz.

Als Mittelpunkt wird der halbe Abstand des ca. 300 m langen Straßenzuges zwischen Stadtpfarrkirche und Rathaus festgelegt.

4.2 NUTZUNGSSTRUKTUREN

Wie in Kap. 3.5. Nutzungsstrukturen dargestellt, konzentrieren sich die **Handels- und Dienstleistungsnutzungen** auf den Bereich nördlich des neuen Rathauses bis zum Bereich der Stadtpfarrkirche. Außerhalb der historischen Strukturen besteht im Süden an der Packer Straße eine **Agglomeration** von Diskountern, Lebensmittlern und Fachmarktzentren. Am nördlichen Siedlungsbereich besteht ein weiterer Lebensmittler, der als Versorgungszelle für den nördlichen Siedlungsbereich von großer Bedeutung ist.

Geschäftsbetriebe, Büro und Verwaltung sind durch das neue Rathaus und die Polizeiinspektion erfasst. Eine Konzentration von Gastronomie ist im südlichen Bereich der Kernstadt feststellbar. Sonstige Nutzungen der Grundversorgung finden sich im Untersuchungsraum an mehreren Stellen wieder.

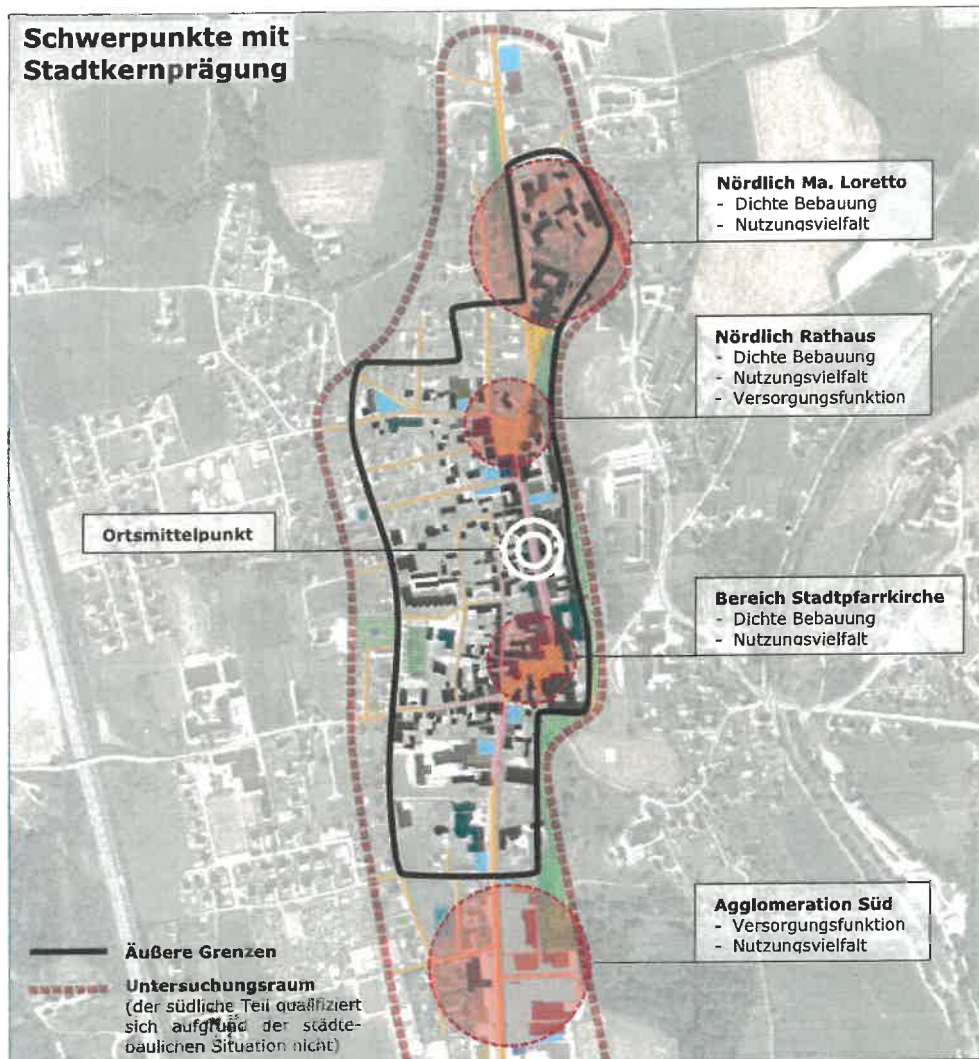
Insgesamt ist festzustellen, dass sich die zentrenrelevanten Nutzungen vom Ortsmittelpunkt aus sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung, entsprechend der linearen Struktur des Orts, entwickelt haben. Dabei hat sich im Süden ein neuer Versorgungsbereich hervorgetan, wodurch zentrale Funktionen aus der Kernstadt dorthin verlagert wurden. Somit steht der Bereich im Süden in Konkurrenz zur Kernstadt und soll nicht weiter gestärkt werden.

4.3 STÄDTEBAULICHE SITUATIONEN

Aus städtebaulicher Sicht ist die dichte Bebauung mit überwiegend geschlossenen Bauungsstrukturen für die Ausprägung eines Zentrums relevant (siehe Analyse in Kap. 3.6).

Zentrentypische städtebauliche Strukturen bestehen um den Bereich der Kirche Ma. Loretto im Norden bis zum Volksschulgebäude im Süden. Im Osten schließt die dichte Bebauung mit der Hangkante ab. Im Westen bildet der Verlauf der Römerstraße eine Zäsur zur aufgelockerten Bebauung.

4.4 BESTIMMUNG DER ÄUSSEREN GRENZEN



Die äußeren Grenzen werden durch die Bereiche bestimmt, die hinsichtlich ihrer Nutzungsstruktur, ihrer Versorgungsfunktion und ihrer baulichen Dichte eine Stadtkernprägung aufweisen. Die konkrete Grenzziehung erfolgt entlang von naturräumlichen Elementen (Hangkante) oder entlang von infrastrukturellen Elementen (Straßenzüge) in möglichst abgerundeter Form. Dabei werden einzelne Teilgebiete miteingeschlossen, die für sich allein nicht die Charakteristika eines Stadtkerns aufweisen, aber im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit diesem stehen. Ausschlaggebend ist die Abgrenzung nach außen, um die weitere Ausdehnung zentrenrelevanter Nutzungen in nicht integrierte Lagen zu vermeiden.

4.5 FESTLEGUNG DER UMFASSUNGSLINIE

Die parzellenscharfe Abgrenzung erfolgt gemäß Plandarstellung zur Verordnung (Anlage 1, Plannummer 22007-SK02).

5 EMPFEHLUNGEN

Die Stadtkernabgrenzung ist ein wichtiges planerisches Instrument um zentrenrelevante Nutzungen in innerörtlichen (integrierten) Lagen zu bündeln und dem tendenziellen „Ausfließen“ von Stadtkernfunktionen nach außen entgegenzuwirken.

Die Maßnahme dient der Stärkung der typisch gewachsenen innerörtlichen Strukturen, also einem wesentlichen Ziel der Raumplanung.

Zur Erreichung des Ziels „Stärkung von Orts- und Stadtkernen“ sind weitere Maßnahmen erforderlich, die im optimalen Fall in einer langfristigen Gesamtstrategie zusammengefasst werden. In diesem Zusammenhang werden folgende raumordnungsfachliche Empfehlungen ausgesprochen:

Attraktiveren von Plätzen und öffentlichen Räumen

- Zur Sicherstellung der räumlichen Qualität von Plätzen ist es erforderlich, deren Gestaltung neu zu überdenken und auf die vorhandenen oder angedachten Funktionen anzupassen.
- Es sollen großzügige, zusammenhängende und beruhigte Flächen entstehen, um einerseits für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen und andererseits einen Erlebnisraum mit Anziehungskraft zu schaffen.
- Der Straßenzug durch die historische Kernstadt ist durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zu „entschleunigen“.
- Das historische Erbe, insbesondere die kirchlichen Institutionen, ist bei der Positionierung bzw. bei Gestaltungsfragen im Kernstadtbereich zu berücksichtigen.
- Auch die Platzräume in zweiter Reihe außerhalb des historischen Stadtkernes sollen einer grundlegenden Gestaltungsidee unterzogen werden und nicht allein als versiegelte Parkplatzflächen in Erscheinung treten.
- Die prägenden Sichtbeziehungen auf Türme und Fassaden der Kirchen und andere raumprägende Bauwerke sind freizuhalten.
- Grünräume und Bepflanzungen sind unter Berücksichtigung der historischen Strukturen auszugestalten („Die mittelalterliche Stadt kennt keine Baumreihen im Straßenraum“).

Füllung mit zentrentypischen Nutzungen

- Innerhalb der Kernstadt sollen Nutzungen konzentriert werden, die hinsichtlich ihrer Qualität, Frequenz und Intensität der Örtlichkeit entsprechen.
- Das Leerstandsmanagement ist weiterhin zu forcieren und soll für spezielles Handwerk, besondere Dienstleistungen, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen und Wohnraum weiterentwickelt werden.
- Einzelhandel mit hoher Versorgungsfunktion ist entlang der linearen Strukturen sowohl im Norden als auch im Süden anzusiedeln, um ein möglichst großes fußläufig erreichbares Einzugsgebiet abdecken zu können.
- Einzelhandelsflächen im Süden – derzeit überwiegend in Hallenbauweise mit großzügigen Parkplatzangebot versehen – sollen dahingehend weiterentwickelt

werden, dass kompakte Strukturen mit ergänzenden Nutzungen in mehrgeschossiger Bebauung und formaler Qualität ermöglicht werden. Dabei sollen in diesen Bereich die Verkaufsflächen für den zentrenrelevanten Einzelhandel nicht vermehrt werden.

- Bei größeren Vorhaben im Stadtkern sind sämtliche Folgewirkungen in Betracht zu ziehen und bereits möglichst frühzeitig in der Planungsphase zu berücksichtigen.

Mobilität und Wege

- Die Verkehrsbelastung an der Packer Straße erfordert ein eigenes Maßnahmenbündel, welches im Rahmen dieser Empfehlungen nicht abschließend beschrieben werden kann. Ziel ist jedenfalls die Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffen, höhere Verkehrssicherheit und bessere Querungsmöglichkeiten.
- Für den Fuß- und Radverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr sind zeitgemäße und lückenlose Angebote zu schaffen. Insbesondere dem Radwegenetz in Verbindung mit dem Lavanttalradweg ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.
- Innenhöfe und städtebauliche Besonderheiten, wie die Rundbögenkammern zwischen Haus Elisabeth und Stadtpfarrkirche oder die erhaltenen Teile der Stadtbefestigung (auch im Westen) sind zugänglich zu machen und durch Verbindungswege zu integrieren.
- Der bereits gestaltete Panoramaweg sollte um die Stadtpfarrkirche herum Richtung Süden (bis zum Tränkweg bzw. optimal bis in den Versorgungsbereich im Süden) erweitert werden, um eine alternative Wegeverbindung für den Rad- und Fußverkehr parallel zur B70 Packer Straße zu schaffen.
- Stellplatzbedarfe und Stellplatzangebote sollen entsprechend der zukünftigen Mobilitätsansprüche in Einklang gebracht werden.

Schaffung von Anreizen und Förderungen

- Die Verwaltung der Stadtgemeinde sollte zentrenstärkende Vorhaben privater Eigentümer sowohl auf bürokratischer (Erleichterung von Behördenwegen, Hilfestellung bei Genehmigungsverfahren etc.) als auch auf monetärer Ebene (Spezialförderungen) bestmöglich unterstützen.
- Bauführungen im Bestand sind durch Anreize gegenüber jenen „kostengünstigeren auf der grünen Wiese“ zu bevorzugen, z. B. durch verringerten Stellplatznachweis, Vereinfachte Auflagen bei Nutzungsänderungen, Unterstützung bei Eingriffen in denkmalgeschützte Substanz, zentrale Netze der Energieversorgung etc.
- Finanzielle Förderungen zur Stadtkernbelebung von Seiten der EU, Bund oder Land sind gezielt einzusetzen, um eine langfristige Strategie zu verfolgen („Es gibt nicht die eine Lösung“).

Ein umfassender Ziel- und Maßnahmenkatalog wurde bereits im Rahmen eines ISEK-Projektes für die Stadt St. Andrä im Jahr 2014 erarbeitet (Verf.: Raumplanungsbüro Kaufmann, Integriertes Stadtentwicklungskonzept, GZ: 14012), auf dem die zuvor genannten Empfehlungen ergänzend aufbauen.

