

St. Pölten

Stadtachsen als Transformations- und Verdichtungsräume
einer wachsenden Stadt

#Stadtachsen #Transformationsräume #Strategie



Ausgangspunkt des Piloten in St. Pölten war die **Josefstraße**, die als wichtige Umweltverbundachse beispielhaft hinsichtlich ihrer Potenziale für eine klimafitte und qualitätsvolle Transformation untersucht werden sollte.

Im Projektverlauf zeigte sich, dass die Rahmenbedingungen für eine konkrete Umgestaltung der Josefstraße über den zeitlichen und inhaltlichen Horizont des Forschungsprojekts hinausreichen. Gemeinsam mit der Stadt wurde der Fokus daher erweitert: **von der konkreten Straße hin zu einer strategischen Betrachtung der Stadtachsen St. Pöltens.**

Unterschiedliche räumliche Situationen und Achsentypen wurden typologisch untersucht und hinsichtlich ihrer Transformationspotenziale an der Schnittstelle von **Stadtentwicklung und Nachverdichtung, Mobilität, Grün- und Freiraumentwicklung sowie Klimaanpassung** betrachtet. Daraus wurden übertragbare Entwicklungsrichtungen und Gestaltungsprinzipien abgeleitet, die Anknüpfungspunkte für weitere gesamtstädtische Planungsprozesse bieten können, insbesondere für die ISEK-Weiterentwicklung.

PROBLEMSTELLUNG · MOTIVATION · HERAUSFORDERUNGEN

Zu Projektbeginn stand die **Josefstraße als konkrete Transformationsachse** im Mittelpunkt. Ziel war es, gemeinsam mit der Stadt einen Prozess für ihre langfristige Weiterentwicklung zu entwickeln und unterschiedliche Szenarien auszuloten. Die Josefstraße sollte beispielhaft zeigen, wie bestehende Straßenräume im Sinne einer klimafitten Mobilität weiterentwickelt und zugleich neue Qualitäten für Aufenthalt, Freiraum und Stadtentwicklung geschaffen werden können. Vorgesehen war, die fachliche Arbeit perspektivisch mit Kommunikations- und Beteiligungsformaten zu verbinden und einen breiteren Dialog anzustoßen.

Im Projektverlauf zeigte sich, dass die **konkrete Weiterentwicklung der Josefstraße einen längerfristigen Planungs- und Abstimmungsprozess erfordert**, der über den Rahmen des Forschungsprojekts hinausreicht. Auch die vorgesehene Verknüpfung mit dem SUMP-Prozess konnte aufgrund dessen zeitlicher Verschiebung nicht wie geplant erfolgen. Gemeinsam mit der Stadt wurde daher geprüft, **auf welcher Ebene das Forschungsprojekt den größten Beitrag für die weitere Stadtentwicklung leisten kann.**

Daraufhin wurde entschieden, **die Fragestellung auf eine strategische, gesamtstädtische Ebene zu heben.** Vor dem Hintergrund des städtischen Wachstums rückte die Frage in den Mittelpunkt, **welche Rolle Stadtachsen als zukünftige Transformations- und Verdichtungsräume übernehmen können.** Unterschiedliche Achsentypen wurden hinsichtlich ihrer Herausforderungen und Potenziale untersucht

und integrierte Handlungsansätze abgeleitet. Dabei wurden die Stadtachsen als **Stadträume verstanden, in denen Mobilität, Siedlungsentwicklung, Nachverdichtung, Freiraum und Klimaanpassung zusammengedacht werden müssen**. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit unterstützte diese integrierte Betrachtung.

Die Neuausrichtung wurde damit selbst zu einem wichtigen Lernprozess: Der Pilot zeigt, wie wichtig es in Forschungsprojekten sein kann, Zielsetzungen und Bearbeitungsebenen an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen.

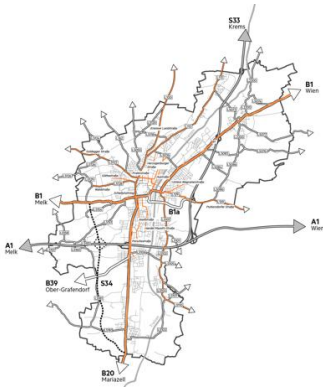


Abb. 1: Gesamtstädtische Betrachtung – Einordnung der relevanten Stadtachsen in das St. Pöltner Stadtgefüge

[illegible]

Abb. 2: Bewertungsmatrix der Stadtachsen - vergleichende Bewertung anhand von Kriterien aus Stadtentwicklung, Mobilität und Klima



Abb. 3: Gemeinsame Begehung ausgewählter Stadtachsen – Erkundung der räumlichen Situationen vor Ort

KONTEXT & HINTERGRÜNDE

St. Pölten wächst und steht damit vor der Frage, **wo und in welcher Form dieses Wachstum künftig stattfinden kann**. Die langgestreckte Siedlungsstruktur der Stadt führt bereits heute zu vergleichsweise langen Wegen zwischen Wohnstandorten, Arbeitsplätzen, Versorgungseinrichtungen und zentralen Angeboten. Eine weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets würde diese Distanzen zusätzlich vergrößern. Umso wichtiger wird eine flächensparende Innenentwicklung an bereits erschlossenen und gut angebundenen Standorten.

Die Stadtachsen rücken dabei als potenzielle Transformations- und Verdichtungsräume in den Fokus: Entlang bestehender Mobilitäts- und Versorgungsstrukturen können Nachverdichtung, Nutzungsmischung und neue Wohnangebote dazu beitragen, Wachstum innerhalb der bestehenden Stadt aufzunehmen, kurze Wege zu fördern und gleichzeitig die angrenzenden Straßenräume qualitativ weiterzuentwickeln.

DER PROZESS HIN ZUR UMSETZUNG

Der Pilot startete mit dem Ziel, am Beispiel der Josefstraße konkrete Transformationsmöglichkeiten zu untersuchen und im Sinne einer vorausschauenden Planung unterschiedliche Entwicklungsszenarien auszuloten. Eine mögliche Perspektive für die weitere Vertiefung eröffnete sich mit der geplanten Erstellung des SUMP, in den die Josefstraße als Leitprojekt eingebracht werden sollte. Infolge des Hochwassers 2024 und der damit verbundenen veränderten Rahmenbedingungen und Prioritäten verschob sich jedoch der SUMP-Prozess.

Gemeinsam mit der Stadt wurde daraufhin neu ausgelotet, **welche Ergebnisse des Forschungsprojekts unter diesen Voraussetzungen besonders gut an zukünftige Planungsprozesse anschließen können**. Daraus entwickelte sich die strategische Neuausrichtung des Piloten: Der Blick wurde von der einzelnen Straße auf das gesamtstädtische Netz der Stadtachsen erweitert. In den Mittelpunkt rückte damit das Zusammenspiel von **Nachverdichtung und Stadtentwicklung, Mobilität, Freiraum und Klimaanpassung** entlang unterschiedlicher Stadtachsentyphen.

ERGEBNIS DES PILOTEN: WAS IST ENTSTANDEN?

Als Ergebnis liegt mit Abschluss des Prozesses eine Studie als Publikation vor, die unterschiedliche Stadtachsen typologisch einordnet und ihre Transformationspotenziale untersucht. Im Fokus stehen dabei Handlungsfelder an der Schnittstelle von Stadtentwicklung und Nachverdichtung, Mobilitätswende, Grün- und Freiraumentwicklung sowie Klimaanpassung.

Für unterschiedliche räumliche Situationen werden mögliche Entwicklungsrichtungen und Gestaltungsprinzipien aufgezeigt. Die erarbeiteten Inhalte sind für andere Planungsprozesse der Stadt anschlussfähig, etwa für den folgenden SUMP und die spätere ISEK-Weiterentwicklung, und sollen dort eingebracht werden.

Ein exemplarisches Bild für die erarbeiteten Gestaltungsprinzipien ist die Vision „**Vom Parkplatz zum Wohnzimmer fürs Quartier**“: Der heutige Kirchenparkplatz wird als Aufenthaltsort gedacht, der Freiraum, Begrünung und Begegnung in den Straßenraum zurückbringt. Solche Bilder machen abstrakte Entwicklungsrichtungen greifbar und lassen sich in weiteren Planungs- und Beteiligungsprozessen als Diskussionsgrundlage einsetzen.



Abb. 4:
Transformationspotenziale
entlang der Josefstraße



Abb. 5: Bestand und langfristiges Visionsbild im Umfeld der Josefskirche – Nachverdichtung, Begrünung und Aufwertung des öffentlichen Raums

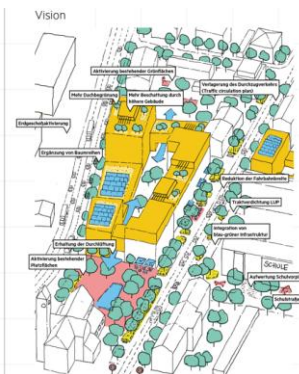


Abb. 6: Vom Parkplatz zum Wohnzimmer fürs Quartier – Vision für den heutigen Kirchenparkplatz

LEARNINGS

Die folgenden Erfahrungen aus dem Piloten lassen sich auf vergleichbare Forschungs- und Planungsprojekte übertragen.

WAS SICH BEWÄHRT HAT

Formate und Arbeitsweisen, die den Prozess spürbar vorangebracht haben.

Als besonders hilfreich erwies sich die enge und kontinuierliche Zusammenarbeit des Planungsteams mit der Stadtverwaltung. Regelmäßige Abstimmungen ermöglichten es, auf veränderte Rahmenbedingungen flexibel zu reagieren und die Fragestellung gemeinsam weiterzuentwickeln.

Ein wesentliches Learning war dabei, im Prozess immer wieder zu hinterfragen, **welche Ergebnisse die Stadt tatsächlich braucht, wie sie aufbereitet sein müssen und ob damit in der Verwaltung weitergearbeitet werden kann.** Diese konsequente Rückkopplung an die Bedürfnisse der späteren Anwender:innen ist auch auf andere Forschungs- und Planungsprojekte übertragbar.

Aus diesem Austausch entwickelte sich schließlich auch der typologische Ansatz des Piloten: Statt eine einzelne Straße zu vertiefen, rückte die Frage in den Mittelpunkt, wie Stadtachsen grundsätzlich stärker auf die Agenda der Stadtplanung gebracht werden können. Die Betrachtung unterschiedlicher Achsentypen ermöglichte es, über den Einzelfall hinauszudenken und Fragestellungen zu Stadtentwicklung, Mobilität, Freiraum und Klima gemeinsam zu betrachten.

WORAUF ES ANKOMMT - EMPFEHLUNGEN FÜR VERGLEICHBARE PROJEKTE

Punkte, die von Beginn an mitgedacht werden sollten, damit ein solcher Prozess trägt.

Für den Schritt von der konzeptionellen Auseinandersetzung zur konkreten Umsetzung braucht es einen politischen Auftrag sowie klare Zuständigkeiten und Umsetzungsperspektiven.

Fehlen diese Voraussetzungen, kann eine strategische Bearbeitung sinnvoll sein. Dabei gewinnen jedoch **übergeordnete kommunale Planungsinstrumente** an Bedeutung: Die Anknüpfung an Prozesse wie SUMP oder ISEK kann helfen, Forschungsergebnisse in laufende Planungsprozesse einzubetten und ihre weitere Verwendung zu unterstützen.

PROJEKTINFORMATIONEN

Pilotgemeinde	Landeshauptstadt St. Pölten – Niederösterreich
Laufzeit	2022 - 2026
Projektpartner:innen	Stadt St. Pölten (Stadtverwaltung), interdisziplinäres Planungsteam
Themenfelder	Stadtachsen, Transformationsräume, Nachverdichtung, Mobilität, Grün- und Freiraum, Klimaanpassung
Ergebnis	Studie/Publication zur typologischen Einordnung der Stadtachsen und ihrer Transformationspotenziale; anschlussfähig an SUMP und ISEK-Weiterentwicklung
Kontakt	Clara Linsmeier, linsmeier@raumposition.at
Bildnachweis	Abb. 1-6: Raumposition

Gefördert im Rahmen des Programms Mobilität der Zukunft.

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

 **FFG**
Forschung und Entwicklung