



Shared Space - Gestaltungselemente und Struktur für die Bahnhofstrasse in Villach

Konzeptidee

Die Bahnhofstrasse bildet die Verbindung vom Bahnhofplatz zur Innenstadt und ist durch eine intensive Durchmischung von Verkehrs- und Handelsnutzung charakterisiert. Neben dem Fahrverkehr spielt der ruhende Verkehr im Sinne der Anlieferung (Haltezeiten) bzw. des kurzzeitigen Haltens eine wichtige Rolle. Wichtig sind die phasenweise sehr hohen Fußgängerfrequenzen, die im Bestand teilweise nur schlecht von den vorhandenen Gehwegprofilen aufgenommen werden können.

Ziel dieser Entwurfsstudie ist es, Gestaltungsmotive zu entwickeln, die eine gute Integration des Verkehrs ermöglichen (Verstärkung des Verkehrsflusses auf langsamem Niveau - Vermeidung von hohen Geschwindigkeiten ohne unnötige Blockaden des Verkehrs) und die Interessen des Handels, der Passanten und der Anwohner möglichst gut unterstützen. Eine wichtige Rolle spielt auch hierbei die neue Regelung für den ruhenden Verkehr. Es soll keine Dauerparkmöglichkeiten mehr geben, sondern nur eine Möglichkeit für Anlieferungsverkehr und/oder kurzfristiges Halten. Um gute Querschnittsbreiten für Fußgänger und Passanten zu erhalten, werden die Notwendigkeiten des Haltens und der Anlieferung in der Mitte des Straßenraumes angeordnet, weil durch die beidseitige Befahrbarkeit ein Funktionsstreifen ausreicht, um die Anforderungen beidseitig zu erfüllen. Es entsteht mehr Raum für Fußgänger, die den neuen Mittelstreifen zugleich als Querungshilfe nutzen können.

Insgesamt wird der Charakter eines (vor allem für den Fußgängerverkehr) leistungsfähigen Straßenzuges angestrebt, der durch feine Aufenthaltsqualitäten, mehr Raum für Passanten und eine gute Rhythmisierung den Charakter einer innerstädtischen Flaniermeile erhält. Wichtig sind dabei auch die platzartige freien Einbindungen dieses Straßenraums in die angrenzenden Plätze; hier werden Gestaltungsmotive aus dem Umkreis der Shared Space Prinzipien vorgeschlagen, um vielfältig und hochwertig zu nutzende Bereiche entstehen zu lassen, die der Qualität der umgrenzenden Bebauungen gerecht werden und das Leben vor Ort optimal unterstützen.

Basis des nunmehr vorliegenden Entwurfs sind zahlreiche Versammlungen mit Anrainern, die von 2007 (Beginn der konkreten Projektierung des Bahnhofplatzes) bis ins Jahr 2010 von der Stadt Villach durchgeführt worden sind. Bei einer Bürgerversammlung am 02. Mai 2012 soll jetzt überprüft werden, ob es tatsächlich gelungen ist, die wesentlichen Wünsche und Möglichkeiten, die aus den Anrainersprechungen hervorgegangen sind, in ein konkretes Entwurfsprojekt zu übersetzen. So soll für die weiteren Feinabstimmungen des Entwurfs eine gute Basis geschaffen werden, damit hier ein städtischer Straßen- und Platzraum entsteht, der sich nach dem Umbau ganz alltäglich mit Leben füllen wird.

Zur Materialwahl

Es ist ein Ziel des neuen Gestaltungskonzepts, klare Gestaltungsmotive aufzuzeigen, die allen Nutzern des Raumes ein Gefühl für angemessenes Verhalten vermitteln; der Einsatz von Verkehrsfarben wird dadurch tendenziell überflüssig, klare Orientierung durch Gestaltung wird möglich. Dazu sind in bestimmten Bereichen auch Materialwechsel erforderlich, jedenfalls klar erlebbare Farbwechsel in den Bodenmaterialien. Für Gehbereiche werden dabei Pflasterungen vorgeschlagen; reine Fahrschienen in Asphalt, teilweise Lisenen in Ortbeton bzw. andere farblich abgesetzte moderne Pflastermaterialien in den platzartig erweiterten Bereichen. - Bei den Baumsetzungen schlagen wir - in einer guten neuen Tradition in Villach - die Wahl von Platanen vor.

Straßenraumprofil in der Bahnhofstrasse

Mittelstreifenbreite mit 3,00m. Er erfüllt eine Doppelfunktion als Querungshilfe und als Haltemöglichkeit, zeitweise eventuell auch als Gehbereich. Es entstehen Gehbereiche vor den Geschäften mit jeweils etwas mehr als 3,00m Breite. Durch die Anordnung und Dimensionierung des Mittelstreifens kann dieser von beiden Fahrrichtungen aus angefahren werden, es entsteht dadurch die Möglichkeit, beide seitlichen Gehwegbereich ganz von ruhendem Verkehr frei zu halten. Achsmaß zwischen den Bäumen bzw. Querverhältnissen 17 Meter (Zufahrt auch für längere Fahrzeuge möglich).

LAGEPLAN 1:250

ATELIER FÜR ARCHITEKTUR THOMAS PRIL CHRISTOPH SCHWARZ MAßSTAB 1 : 250 DATUM 08.05.2012	Arch. Büro, Thomas Pril, Christoph Schwarz 8030 Graz, Österreich, Tel. +43 316 866444 www.a4a.at, office@a4a.at FÜR AMO Einreichungsunterlagen Maßstab 1:250, 1:500, 1:1000, 1:2000, 1:5000 PROJEKT 100 (100) BAHNHOFSTRASSE PLAN NR. 100 (100) - E 01 - P VERLEBENSRECHT GENERELLES PROJEKT
---	--