

SHARED SPACE POTENZIALANALYSE RIED IM INNKREIS

Öffentlicher Raum in der Altstadt von Ried im Innkreis
Attraktivität | Aufenthaltsqualität



Erhebung und Dokumentation der Qualitäten
im öffentlichen Raum und Potenziale
für Neugestaltungen im Sinne der Prinzipien
von SHARED SPACE in den Bereichen
Rossmarkt, Bayrhamnergasse, Bahnhofstraße, Hoher Markt,
Rainerstraße, Wohlmayrgasse und Promenade

Im Auftrag der Stadt Ried im Innkreis
erarbeitet von der FGM Forschungsgesellschaft Mobilität, gem. GmbH
in Kooperation mit Atelier für Architektur
Arch. DI Mag. Thomas Pilz | pilz@aaps.at
Arch. DI Christoph Schwarz | schwarz@aaps.at

Bearbeitung/Impressum

Studie erarbeitet im Auftrag der
Stadt Ried im Innkreis
Bürgermeister Albert Ortig
Baudirektor DI Gerald Muhr

für die Stadt Ried im Innkreis

von der
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM
Schönaugasse 8a, 8010 Graz
www.fgm.at

in Kooperation mit

Atelier für Architektur
Thomas Pilz Christoph Schwarz
Staatl. bef. u. beeidet. Ziviltechniker
Schönaugasse 8a, 8010 Graz
www.aaps.at

bearbeitet von
Arch. DI Christoph Schwarz | schwarz@aaps.at | 0699 18102560
Arch. DI Mag. Thomas Pilz | pilz@aaps.at | 0699 18104570

Ried im Innkreis und Graz, im Jänner 2013

INHALTSÜBERSICHT

I. EINLEITUNG

1.1. Situation | Thema

1.2. SHARED SPACE – Potenziale im öffentlichen Raum

1.3. ZIEL DIESER STUDIE

Kompliment, Folge, Integration: Leben in der Stadt der Zukunft – eine Perspektive für Ried

II. RÄUME UND POTENZIALE

2.1. Raumgliederung in der Innenstadt Ried im Innkreis im städtebaulichen Zusammenhang

III. RAUMANALYSEN

3.1. Bestandstypologie Potenziale der Transformation

3.2. Drei wesentliche Ergebnisse

IV. SOZIALE NUTZUNGSPROFILE

4.1. Das Prinzip der Komplementarität

V. ENTWURFSMOTIVE

5.1. 'Der Neue Platz' Übergang Rainerstraße zu Dr. Berger Straße

5.2. Die Rainerstraße

5.3. Hoher Markt

5.4. Brechung des Einbahnringes

5.5. Bereich Wohlmayrgasse, Thomas-Senn-Straße, Promenade

5.6. Rossmarkt

VI. WEITERBEARBEITUNG ALS GESTALTUNGSENTWURF (BODENTEXTUR)

VII. PERSPEKTIVEN | REFLEXIONEN

7.1. Priorität von Bauabschnitten

7.2. Partizipation

7.3. Kennzeichen des Erfolgs

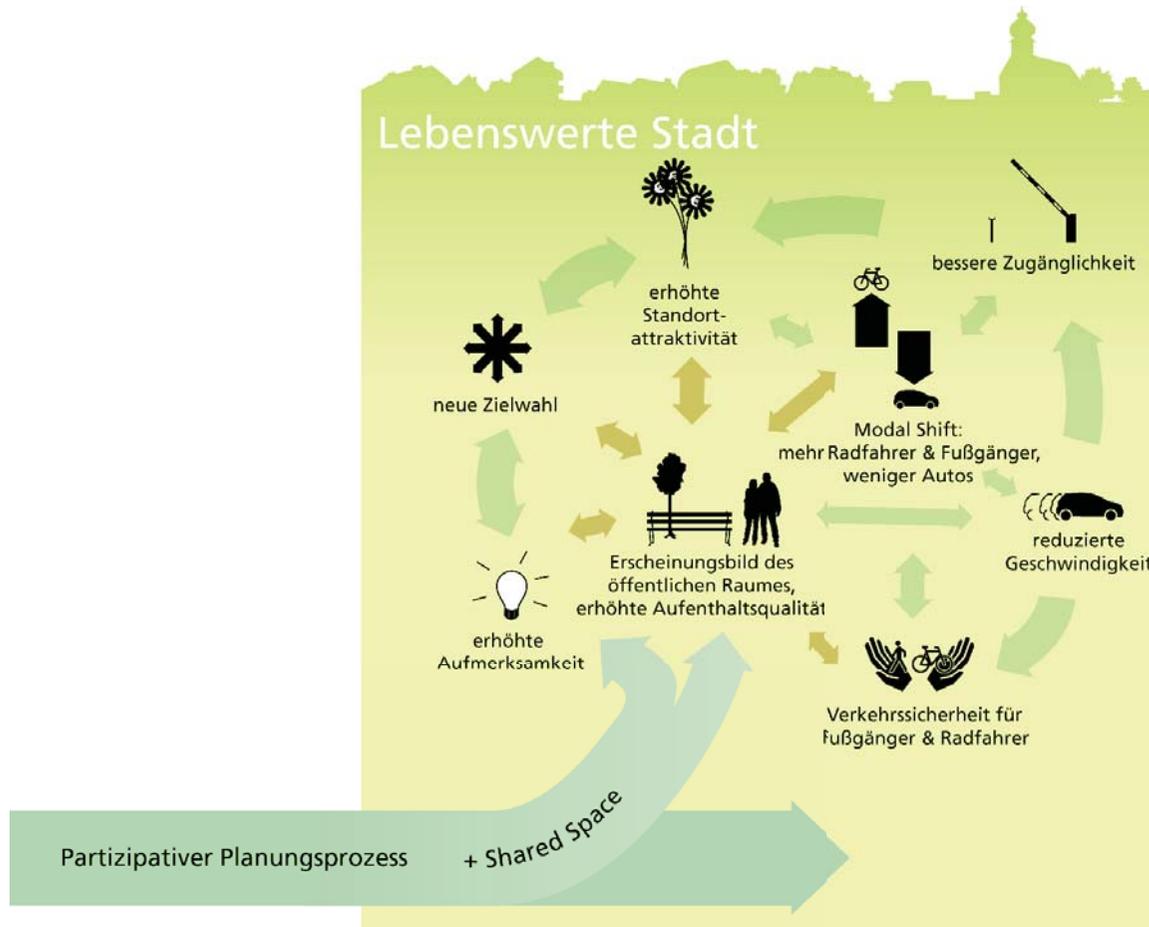
I. EINLEITUNG

1.1. Situation | Thema

1.2. SHARED SPACE - Potenziale im öffentlichen Raum

1.3. ZIEL DIESER STUDIE

Kompliment, Folge, Integration: Leben in der Stadt der Zukunft - eine Perspektive für Ried



Wirkungsdiagramm:
Welche Effekte können
durch die Neuplanung des
öffentlichen Raums
erzielt werden?

1.1. Situation | Thema

Der historische Innenstadtbereich von Ried zeichnet sich durch die hohe Qualität seiner baulichen Struktur und den geschlossenen, dichten Charakter des öffentlichen Raums aus. Bemerkenswert ist die architektonisch in wesentlichen Teilen geschlossen erhaltene Gebäudekulisse, die durch moderne Ergänzungen bereichert ist und sich durch die Veränderung des Lebens über mehrere Jahrhunderte die Kraft erhalten hat, unterschiedliche Funktionen aufzunehmen und der Stadt eine unverwechselbare Identität zu geben.

Die Gestalt des öffentlichen Raums weist ebenfalls einen in vielen Teilen hochwertigen Zustand auf, insbesondere innerhalb des sogenannten Einbahntrings. Hier ist in den vergangenen Jahren teilweise eine

beachtenswerte Gestaltung entstanden, die vor allem durch die variantenreiche Verwendung von hochwertigem Material gekennzeichnet ist. Ried erscheint als vitales Zentrum, dessen intakte Ortsstruktur mit hohem touristischem Wert auch wichtige Verwaltungs- und Handelsfunktionen sowie ein hinreichendes gastronomisches Angebot im Stadtkern vereinigt. Hierfür spielt die günstige Erreichbarkeit für Bürger und Gäste eine wichtige Rolle. Neben zahlreichen (temporär bewirtschafteten) Parkplätzen im Innenstadtbereich ist auch eine zentrumsnahe Erschließung mit öffentlichem Verkehr gegeben; eine gesonderte (baulich ausgeführte) Infrastruktur für den Radverkehr ist nicht durchgehend ausgebaut.

Als große Herausforderung wird die Veränderung gesehen, die durch die Entstehung des neuen EKZ am westlichen Ende der Rainerstraße ausgelöst wird. Wie kann verhindert werden, dass hier durch das Entstehen von interner Konkurrenz die Innenstadt ökonomisch geschwächt wird? Wie kann eine räumliche Integration des neuen EKZ in den erlebten Innenstadtbereich erfolgen? Wie kann es gelingen, Gäste und Kunden, die ins EKZ kommen, auch in den ‚inneren Kreis‘ von Ried zu locken? Welche Hindernisse sind dabei zu überwinden und wie kann das gesamte Verkehrsgeschehen in das öffentliche Leben in der Innenstadt integriert werden? Welche Maßnahmen kann die Stadt Ried ergreifen, um diese Entwicklung positiv zu steuern?

1.2. SHARED SPACE – Potenziale im öffentlichen Raum

Das Konzept Shared Space hat in zahlreichen Projekten in Europa gezeigt, dass eine derartige Integration gelingen kann. Die Einfügung des Verkehrs in das sozial bestimmte Leben vor Ort durch ansprechende hochwertige Gestaltung kann die störenden Effekte des Verkehrs deutlich mildern; die Aufenthaltsqualität vor Ort steigt, Höchstgeschwindigkeiten sinken, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann beobachtet werden, die Zugänglichkeit (auch für ältere Menschen und Kinder) steigt – und oft sind auch Umsatzsteigerungen für den Handel vor Ort zu beobachten.

Bereits im Sommer 2012 wurde dieses Konzept in Ried bereits im Rahmen eines Vortrags erstmals vorgestellt und wird seither intensiv diskutiert. Um das Konzept bei allen zukünftigen Projekten gut anwenden zu können, werden in einer Potenzialanalyse jene Bereiche in der Innenstadt von Ried ermittelt, die besonders große Verbesserungspotenziale aufweisen.

Shared Space – für eine neue Kultur des öffentlichen Raums

“Der öffentliche Raum ist das Herz unserer Gesellschaft. Die Weise, wie wir den öffentlichen Raum nutzen und gestalten, erzählt uns etwas über die Menschen und die Art ihres Zusammenlebens.”

„Straßen, Plätze und Wege werden als Raum für Menschen eingerichtet, so dass dort ein sozialer, zwischenmenschlicher Umgang selbstverständlich wird.“

„Shared Space zielt auf eine Gestaltung des öffentlichen Raumes, in dem Verweilen, Verkehr und andere Funktionen im Gleichgewicht stehen.“

Hans Monderman, 1947-2008

Der öffentliche Raum als Lebensraum

Shared Space ist ein neues Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raumes. Straßen, Wege und Plätze werden als Lebensraum aufgefasst, der von allen Mitgliedern der Gesellschaft geteilt und gemeinsam genutzt wird. Dieser Lebensraum soll so eingerichtet und gestaltet werden, dass er zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Umgangs wird. Dieser Raum wird nicht durch Ampeln, Verkehrsschilder, Fußgängerinseln und andere Barrieren organisiert, sondern durch die Möglichkeit der Verständigung aller VerkehrsteilnehmerInnen – seien sie AutofahrerInnen oder PassantInnen, RadlerInnen oder Flaneure, spielende Kinder oder stille BeobachterInnen. Die VerkehrsteilnehmerInnen werden nicht voneinander getrennt, sondern teilen sich den Straßenraum im Sinne des verantwortungsbewussten Miteinanders. Auch AutofahrerInnen fügen sich in das menschliche Miteinander von FußgängerInnen, RadfahrerinInnen und spielenden Kindern ein.

Öffentlicher Raum Multifunktionalität und Balance

Öffentlicher Raum ist multifunktional. Er spielt seit der Antike eine wichtige Rolle für das Selbstverständnis jeder freien Gesellschaft. Der öffentliche Raum ist der unbestimmte Raum im Zentrum der Gesellschaft, der Raum, in dem etwas in Erscheinung tritt, der Ort, an dem sich die Gelegenheiten eröffnen, der Ort, an dem sich die besseren Argumente zeigen und die Tugenden bewähren müssen – seit dem sokratischen Zeitalter liegt darin auch die Idee, dass der öffentliche Raum eine Funktion der Wahrheit (oder wenigstens der Wahrhaftigkeit) und der Erkenntnis ist. Die Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für alle Menschen (und Ideen) ist bis heute ein unangefochtener hoher gesellschaftlicher Wert.

Seit der Antike ist der öffentliche Raum in der Stadt mit der Idee der unmittelbaren Begegnung (von freien Menschen), des Austauschs (von Waren und Nachrichten) und des bewegt-bewegenden Durchzugs des Fremden (Verkehr und Transit) verbunden. Hier überlagern sich notwendige Ereignisse (Trans-

port, Arbeit, Markt, Ver- und Entsorgung mit Wasser und Unrat, religiöse Rituale) und optionale (soziale) Aktivitäten des Verweilens, des Spiels, des Gesprächs, der Kontemplation. Die Frequenz an optionalen Aktivitäten im öffentlichen Raum war stets ein wichtiger Indikator für den Reichtum und die Kultur des gesellschaftlichen Lebens.

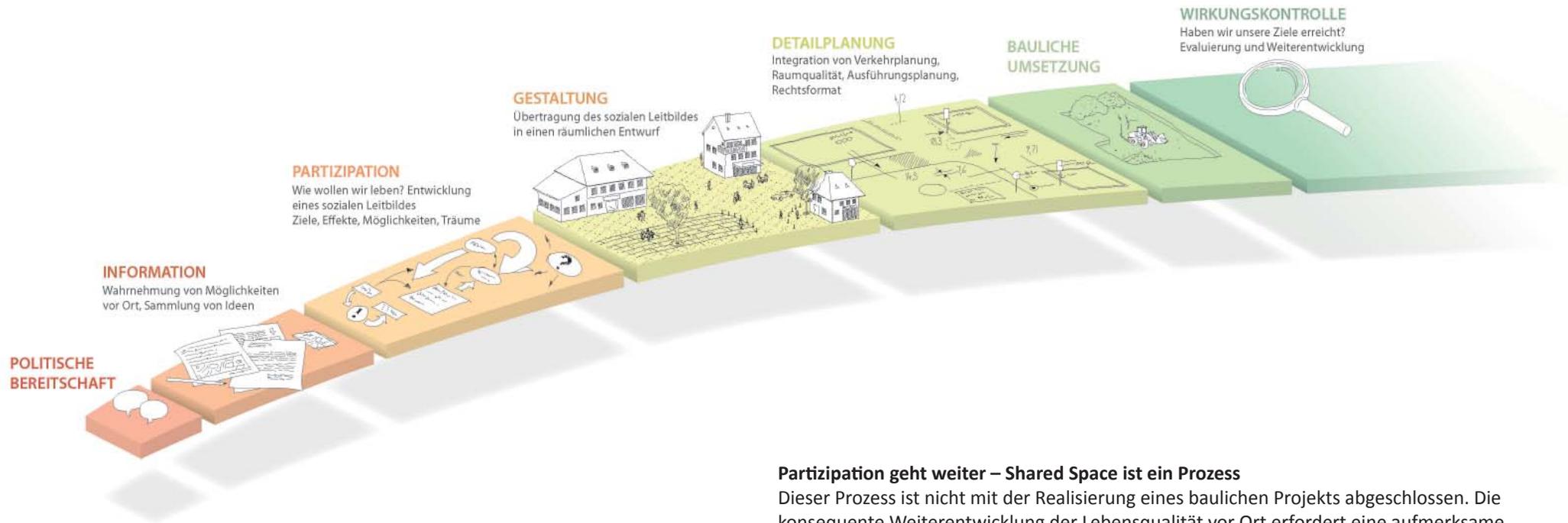
Die Hauptfunktionen (Handel, Begegnung, Verkehr) standen zu allen Zeiten in einem fein ausbalancierten Verhältnis zueinander. Diese Balance ist durch die ‚car invasion‘ (Jan Gehl) seit den 1950er Jahren spürbar gestört. Die Dominanz des Autoverkehrs hat zahlreiche Aktivitäten aus dem öffentlichen Raum gedrängt. Geschwindigkeit, Gefährlichkeit und akustische Belästigung haben zur Verarmung des Lebens im öffentlichen Raum geführt. Die Planung des öffentlichen Raums wurde funktionalen Gesichtspunkten des Verkehrs untergeordnet, nicht gestalterischen Qualitäten zur Unterstützung und Stärkung optionaler (sozialer) Aktivitäten im öffentlichen Raum. Heute wird der öffentliche Raum wieder

Neue Entwürfe, neue Strategien: eine neue Planungskultur

vermehrt als Lebensraum begriffen. Es wird klar gesehen, dass nur eine neu und bewusst herbeigeführte Balance aller Funktionen im öffentlichen Raum den gewünschten Reichtum an Aktivitäten und Handlungsmöglichkeiten neu eröffnet. Dass dies nicht nur durch Restriktionen und die Trennung von Funktionen geschehen kann, stösst zunehmend auf mehr Verständnis. Es geht nicht um ein restriktives Verdrängen des Verkehrs – es geht um die Integration des Verkehrs in das neu zu stärkende Geflecht der sozial bestimmten Aktivitäten im öffentlichen Raum. Die Qualität der neuen Gestaltung im öffentlichen Raum misst sich an ihrer Fähigkeit, das soziale Leben zu unterstützen und zu stärken. Denn der beste öffentliche Raum ist im Kern **eine soziale Tatsache, die sich räumlich Ausdruck verschafft.**

Um den öffentlichen Raum neu und bewusst in Szene zu setzen, sind nicht nur neue Entwürfe und Verkehrskonzepte gefordert, sondern auch neue Planungs- und Entscheidungsprozesse. An diesen Prozessen müssen alle beteiligten Akteure von Anfang an mitarbeiten, um mit Unterstützung von ExpertInnen gemeinsame Leitvisionen entwickeln zu können. Die Umsetzung von Projekten im Sinne von Shared Space bedingt daher auch ein modernes Verständnis von Partizipation und Politik. PolitikerInnen treten nicht auf als jene, die die Probleme für andere lösen, sondern als diejenigen, die andere dazu befähigen, ihre Probleme selbst zu lösen. Wenn wir davon überzeugt sind, dass BürgerInnen, UnternehmerInnen und Interessensverbände fähig sind, aus eigener Kraft

Lösungen zu finden, verändert sich dadurch die Rolle der Politik. Es ist ein Grundprinzip der Shared-Space- Strategie, gesellschaftliche Kraft und vorhandenes Wissen so gut wie möglich zu mobilisieren, um in einem konsequenten und für möglichst viele BürgerInnen offenen Partizipationsprozess einen qualitätvollen Konsens über ein lebendiges Leitbild für den öffentlichen Raum zu erzielen. „Der Raum muss den Menschen sagen, wie sie sich verhalten sollen“, hat Hans Monderman gesagt. Er soll zum Ausdruck und zur Bühne des gewünschten Lebens werden.



Partizipation geht weiter – Shared Space ist ein Prozess

Dieser Prozess ist nicht mit der Realisierung eines baulichen Projekts abgeschlossen. Die konsequente Weiterentwicklung der Lebensqualität vor Ort erfordert eine aufmerksame Beobachtung und Kontrolle der erzielten und gewünschten Effekte. Jede individuelle Situation muss präzise betrachtet werden, um Möglichkeiten der Verbesserung aufzuzeigen. Begleitende wissenschaftliche Forschungen aus zahlreichen Disziplinen helfen, das entstehende Wissen zu sammeln und zu analysieren. Auch das Wissen von Interessensverbänden muss optimal in den Prozess einfließen.

Shared Space – die Prinzipien

1. Keine (bzw. möglichst wenige) Verkehrszeichen – an deren Stelle tritt gut lesbare räumliche Gestaltung: (an-)sprechende Räume, die vom Leben vor Ort erzählen, vermitteln allen Verkehrsteilnehmern, wie sie sich angemessen verhalten.
2. Präzise Anwendung des Mischprinzips: um Revierbildungen (und damit verbundene ‚Rechte‘) zu vermeiden, werden keine Territorien für unterschiedliche Verkehrsarten zugewiesen; Effekt: Geschwindigkeitsreduktion, kommunikatives Verhalten, Rücksichtnahme
3. Eine neue Balance von sozialer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Nutzung des Raums wird aktiv herbeigeführt: im belebten öffentlichen Raum kann die Integration des Verkehrs gelingen.
4. Partizipative Planungskultur ermöglicht die soziale Belebung des Raums – die gemeinsame Gestaltung der Bühne für das öffentliche Leben sichert eine dauerhafte Belebung des Raums.
5. Risiko und Verantwortung, das ‚safety paradox‘: eine leichte subjektive Verunsicherung (durch den Wegfall strikter Regeln und Fahrbahnbegrenzungen) bewirkt eine Erhöhung der Aufmerksamkeit – objektiv wird eine Verbesserung der Sicherheit erreicht.

1.3. ZIEL DIESER STUDIE

Kompliment, Folge, Integration: Leben in der Stadt der Zukunft – eine Perspektive für Ried

Durch die hier vorgelegte Studie werden der Zustand und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums qualitativ erhoben, um die Potenziale für Veränderungen zu ermitteln. Diese Veränderungen müssen im Einklang von verkehrlichen, wirtschaftlichen und sozialen Faktoren erfolgen und – im Sinne der Shared Space Prinzipien – in Anwendung einer neuen Planungskultur im Hinblick auf mögliche partizipative Prozesse konzipiert und durchgeführt werden.

Potenziale aufzeigen – Aufgabe und Methode einer Entwurfsstudie

In der Folge einer stadträumlichen Analyse (Raum – Funktion – Mobilität – Attraktivität) werden durch diese Studie Gebiete im öffentlichen Raum identifiziert, die für den Ansatz einer Planung und Transformation

nach „Shared Space“ Prinzipien geeignet sind. Wie diese Transformation aussehen könnte, wird beispielhaft im Sinne einer Entwurfsstudie aufgezeigt. Die folgenden Fragen dienen dabei als Leitfaden der Studie:

Welche Möglichkeiten können ermittelt werden, um mit einem überschaubaren Einsatz von Mitteln eine Harmonisierung von verkehrstechnischen Nutzung und sozialer Nutzung des öffentlichen Raums im Kerngebiet von Ried zu erreichen und die Aufenthaltsqualität zu steigern? Wo liegen bisher schlecht genutzte Raumpotenziale? Welche Gestaltungen unterstützen einseitig den Verkehr und schränken die Lebensqualität vor Ort ein? Wie kann der Verkehr besser integriert werden? Wie können bauliche Maßnahmen eine Verhaltensänderung bewirken, und welche

zusätzlichen Mittel sollten (im Sinne der Bewusstseinsbildung) gewählt werden, um die positiven Qualitäten der Innenstadt von Ried noch besser zur Geltung zu bringen?

Besonders betrachtet wird dabei natürlich die gesamte Raumfolge vom neuen EKZ bis in den ‚inneren Kreis‘ der Innenstadt (= der Bereich innerhalb des sogenannten Einbahnringes). Wie können Rainerstraße und Hoher Markt zu attraktiveren Stadträumen transformiert werden, um das neue EKZ zu einem Teil der Innenstadt zu machen? Welche gestalterischen Mittel sind geeignet, um diese Integration zu erreichen? Wie kann eine Anwendung der Shared Space Prinzipien in diesem Bereich aussehen?

II. RÄUME UND POTENZIALE

2.1. Raumgliederung in der Innenstadt Ried im Innkreis im städtebaulichen Zusammenhang

2.1. Raumgliederung in der Innenstadt Ried im Innkreis im städtebaulichen Zusammenhang

Das System des öffentlichen Raums setzt sich aus Einzelbereichen zusammen, die jeweils einen eigenen räumlichen, sozialen und verkehrstechnischen Charakter aufweisen. So wie ein Palast aus einer Folge von unterschiedlich bestimmten Räumen besteht, entsteht der öffentliche Raum aus der Folge von Räumen, die sich durch Funktion, Stimmung und Angebot unterscheiden: feierliche Räume (Festsäle) und Räume für den Aufenthalt (Speise- und Wohnzimmer), Durchgangsräume (Passagen) und Orte der Kontemplation (ein Musikzimmer, ein Rauchsalon, ein Garten), Räume des Spiels und der beiläufigen Gelegenheit, Arbeitszimmer und Werkstätten, Verkehrsräume und Raumzonen, die Schatten, Ruhe und Distanz geben – erst in der Summe dieser Räume, in ihrer guten Fügung und der daraus entstehenden Folge von Raum- und Erlebnisqualitäten kann das System des öffentlichen Raums seine maximale Qualität entfalten.

Die Qualität des Gesamtsystems entsteht aus der Diversität und der Intensität der einzelnen Raumabschnitte. In einer ersten Betrachtungsebene wird der Stadtgrundriss von Ried im städtebaulichen Maßstab betrachtet. Neben der Geometrie des Raumes spielen dabei Dichte, Orientierung, Funktionsverteilungen und Netzbildungen eine wichtige Rolle. So entsteht das Bild des Zusammenhangs, in dem sich jene Raumsegmente befinden, die in Kapitel drei im Einzelnen analysiert werden.



*Luftbild Kernbereich
von Ried im Innkreis.*



Das Luftbild überlagert mit der Bebauungsstruktur im Kernbereich. Unterschiedliche Typologien und der räumlich städtebauliche Kontext werden sichtbar.



Die Darstellung der Bebauung gibt Aufschluß über den Bebauungsgrad. Die dichten, geschlossenen Bereiche zeigen die Grenzen der historisch gewachsenen Stadtstruktur.



*Darstellung der öffentlichen Freiräume.
Im Gegensatz zur Bebauungsstruktur zeigt
die Darstellung der öffentlichen Räume ein
ungewohntes Bild, das neue Zusammen-
hänge und Prioritäten erkennen läßt.
Die Hierarchie der Erschließung und Nutzung
steht oft in keiner Relation zur räumlichen
Ausdehnung.*

Die Überlagerung der öffentlichen Räume mit der Bebauungsstruktur zeigt die Zusammenhänge und die Funktionsweise von Ried. Außerhalb des Kernbereichs lichten sich die dichten und historisch gewachsenen Strukturen, und für die Stadt wichtige Grünräume schließen daran an. Einen besonderen Stellenwert spielt dabei der Park rund um die Hauptschule durch seine zentrumsnahe Lage.





Der öffentliche Raum von Ried gliedert sich in zwei grundlegende Qualitäten: gelb hervorgehoben sind die Bereiche, die zur Zeit als Altstadt- oder Zentrumsbereiche wahrgenommen werden, rot hervorgehoben sind die Bereiche, die als Außenbereiche wahrgenommen werden. Es entsteht ein Innen und ein Außen.

Eine entscheidende Rolle in der Funktionsweise und der Wahrnehmung der Stadt Ried spielt der sogenannte Einbahnring, der sich um den inneren Bereich der Altstadt zieht. Durch ihn wird die Innen-Außen-Beziehung noch einmal unterstrichen. Er stellt eine Barriere in der Stadtraumkontinuität dar und verhindert die erlebte Integration wichtiger Bereiche in die Altstadt wie den Bereich rund um die Hauptschule und die Anbindung Hoher Markt und Rainerstraße inklusive dem Entwicklungsgebiet des neuen EKZ.





Die Einbindung der Außenbereiche kann nur dann nachhaltig umgesetzt werden, wenn die Barriere des Einbahrings an wichtigen Knotenpunkten und Übergängen unterbrochen wird. So können Entwicklungspotenziale, die außerhalb des Rings liegen, erschlossen und genutzt werden und in den Kontext des Stadtzentrums aufgenommen werden.



Die öffentlichen Bereiche, die als Innenstadt wahrgenommen werden und in denen eine differenzierte und ausgewogene soziale Nutzung ihren Raum finden soll, sollen sich zukünftig bis zum neuen EKZ ausdehnen.

III. RAUMANALYSEN

3.1. Bestandstypologie Potenziale der Transformation

3.2. Drei wesentliche Ergebnisse

3.1. Bestandstypologie Potenziale der Transformation

Der folgende Kriterienkatalog dient der Beschreibung der einzelnen Raumsegmente und ihres sozialen, räumlichen und verkehrstechnischen Charakters. Die Systematik im Hintergrund erzeugt Vergleichbarkeit und gibt erste Hinweise zu Ansätzen für zukünftige Transformationen. Es werden vorhandene Studien und Kenndaten (z.B. über den Verkehr) verwendet, jedoch keine neuen Zählungen und systematischen empirischen (quantifizierenden) Untersuchungen durchgeführt. Die Beschreibung erfolgt auf der Basis von unmittelbarer Beobachtung vor Ort und Fotodokumentationen; im Vordergrund stehen qualitative Aspekte des Stadtraums und die Funktionalität des öffentlichen Raums unter umfassenden sozialen Gesichtspunkten.

Die Erfassung der Raumsegmente erfolgt in zwei Hauptgruppen. Wir fragen zunächst nach der Charakteristik im Bestand, um sowohl typologische Fragen der Bebauungsstruktur zu erfassen, die Diversität der Nutzungen im Raum zu beschreiben, die Verkehrsfunktionen in wichtigen Kategorien zu erfassen sowie jene Zwangspunkte zu dokumentieren, die bei zukünftigen Veränderungen nicht beeinflusst werden können. Ein zweiter Schritt erfasst wichtige Potenziale der Transformation in den einzelnen Raumsegmenten. Die Kategorien im Einzelnen sind:

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur – *Hier wird die Struktur der Gebäudekulisse als raumprägendes Element erfasst: welcher Charakter wird dadurch bestimmt?*

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil) – *Funktionsakzente, Funktionsdichte und generell der gelebte soziale Charakter des Raumes werden beschrieben.*

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr) – *Die Verkehrsrealität im jeweiligen Raumsegment als bestimmender (störender, stimulierender, belebender, einschränkender) Faktor für den erlebten Raumcharakter.*

B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort? – *Es werden jene Barrieren identifiziert, deren Beseitigung das soziale Leben vor Ort befreit.*

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden? – *Gibt es Restflächen, tote Räume, unzugängliche oder abwegige Bereiche, die durch eine Neugestaltung besser in den Gesamtraum integriert werden können und dadurch den erlebten (zugänglichen) Raum vergrößern?*

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden? – *Hinweise auf jene gestalterischen Elemente, die den Raum attraktiver machen und dazu geeignet sind, zum Verweilen einzuladen.*

Die folgenden Raumzonen werden beschrieben:

Innenstadtbereich (innerhalb des Rings)

- a. Kirchplatz
- b. Stelzhamerplatz und Hauptplatz
- c. Rossmarkt

Der Ring:

- d. Bayrhammergasse und Bahnhofstrasse
- e. Die Schule und ihre Anbindung in den Kreis (Bereich Thomas-Senn-Straße, Wohlmayr-Gasse und Promenade)
- f. Der Marktplatz als (ÖV-)Tor zur Innenstadt

außerhalb des Rings:

- g. Rainerstraße
- h. Hoher Markt
- i. Der neue Platz (Übergang Rainer Straße zu Dr. Berger Straße)

Kirchplatz

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

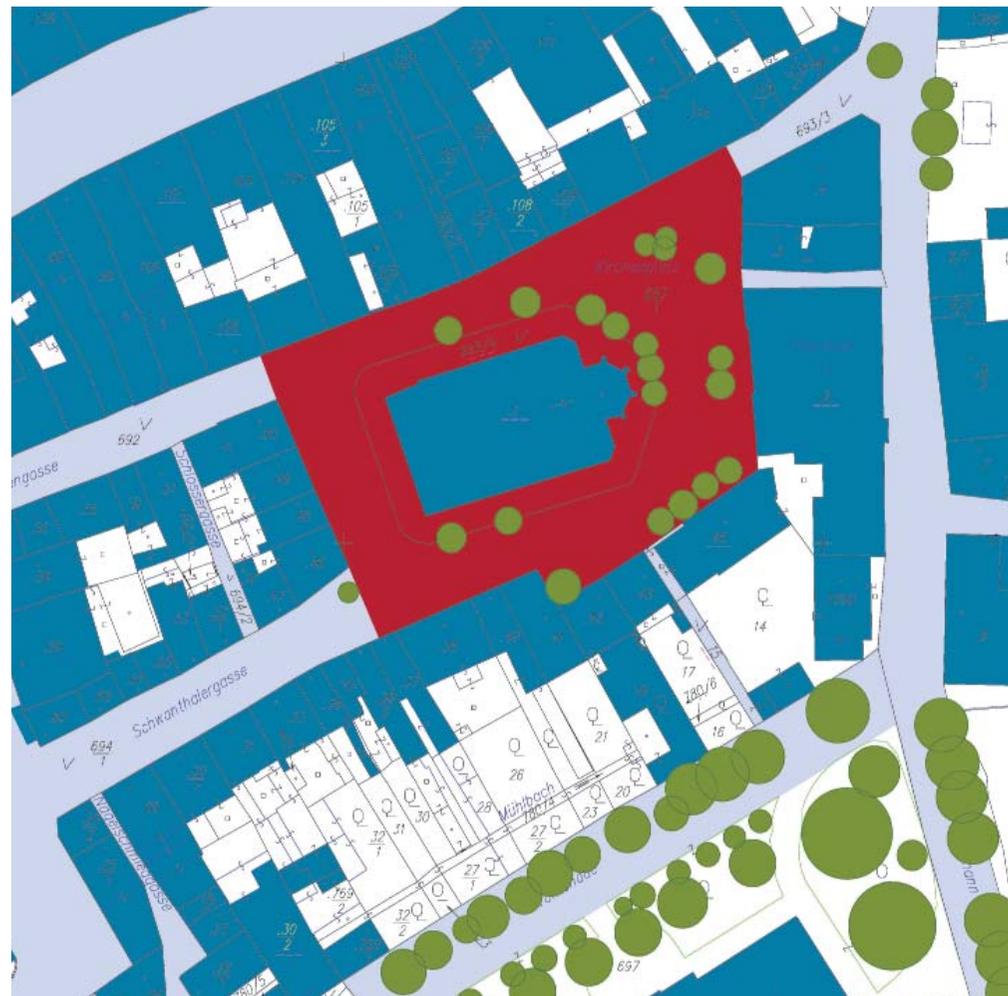
Geschlossen homogene und großteils hochwertige historische Bebauung. Kirche als Solitär in einem ruhig proportionierten Platzzentrum. Hochwertige Materialien und eine gute Gestaltung des öffentlichen Raumes.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Ruhiger, weitestgehend nicht kommerziell besetzter Raum. Verkehrsnutzung, Aufenthalt und kulturelle Nutzung (Kirche, Stadtmuseum) stehen im Vordergrund.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Große Bereiche des Platzes werden für den ruhenden Verkehr verwendet. Teilweise Durchzugsverkehr und Parksuchverkehr. ÖV-Bushaltestelle. Fußgänger und Radfahrer können den Platz problemlos und weitestgehend ohne Barrieren benutzen



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Große Teile des Platzes um die Kirchen stehen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Große Teile des Platzes um die Kirchen stehen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung und könnten anderen sozialen Funktionen dienen.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Gerade vor wichtigen Treffpunkten, Eingängen und Durchgängen fehlt eine öffentliche Möblierung oder Straßenausstattung, die zum Aufenthalt oder anderen Nutzungen einlädt.



Blick in den Kirchplatz vom Stadtmuseum aus



Blick in den Kirchplatz Bereich Kirchengasse nach Westen



Blick in den Kirchplatz Bereich vor dem Stadtmuseum

Hauptplatz und Stelzhamerplatz

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

Geschlossen homogene und großteils hochwertige historische Bebauung. Hochwertige Materialien und eine gute Gestaltung des öffentlichen Raumes charakterisieren die angeraumt proportionierten Plätze.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Eine hohe Nutzungsdiversität durch großteils kommerziell genutzte Erdgeschoßzonen, Verwaltung (Rathaus), Büro- und Wohnnutzungen, Gastgärten (im Sommer), Brunnen, nicht kommerzialisierte Sitzbereiche, Wochenmarkt und die Nutzung als Parkplatz charakterisieren die beiden Plätze.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Große Bereiche der Plätze werden für den ruhenden Verkehr verwendet. Teilweise Durchzugsverkehr und Parksuchverkehr. Fußgänger und Radfahrer können den Platz problemlos und weitestgehend ohne Barrieren benutzen.



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Der Durchzugs- und Parksuchverkehr behindert viele andere soziale Nutzungen- trotz der hohen Nutzungsdichte- und Diversität nimmt der MIV eine dominante Rolle auf den beiden Plätzen ein.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Große Teile der Plätze stehen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Die beiden Plätze sind gut sozial belebt, trotzdem wird der MIV als störend empfunden. Ein dichteres Programm auch zur kommerziellen Nutzung der Plätze (Wochenmarkt öfter, Konzerte, Feste) wäre wünschenswert.



Blick in den Hauptplatz von Westen



Blick in den unteren Hauptplatz



Blick in den Stelzhamerplatz von Süden



Blick in den Stelzhamerplatz vor dem Denkmal

Rossmarkt

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

Geschlossen homogene und großteils hochwertige historische Bebauung. Hochwertige Materialien und eine gute Gestaltung des öffentlichen Raumes charakterisieren den angerartig proportionierten Stadtraum. Der Rossmarkt teilt sich in den unteren und oberen Rossmarkt- wobei das Zentrum durch den Bereich vor dem Schäringer Tor definiert ist.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Eine hohe Nutzungsdiversität durch großteils kommerziell genutzte Erdgeschoßzonen, Gastgärten (im Sommer), Brunnen und die Nutzung als Parkplatz charakterisieren die beiden Plätze.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Große Bereiche des Platzes werden für den ruhenden Verkehr verwendet. Teilweise Durchzugsverkehr (Abkürzung Marktplatz-Lughofer Kreuzung) und Parksuchverkehr. Fußgänger und Radfahrer können den Platz problemlos und weitestgehend ohne Barrieren benutzen.



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Der Durchzugs- und Parksuchverkehr behindert viele andere soziale Nutzungen- trotz der hohen Nutzungsdichte- und Diversität nimmt der MIV eine dominante Rolle ein.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Große Teile des Raums stehen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung. Im zentralen Bereich Potenzial für platzartige Konzentration.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Der Rossmarkt ist gut sozial belebt, leidet aber unter dem hohen Verkehrsaufkommen und kann durch die vielen Parkflächen nur bis zu einem gewissen Grad eine eigene Identität entwickeln. Unterer Rossmarkt als Fußgängerzone möglich, wenn die Verkehrsführung im Schäringer Tor umgedreht wird.



Blick vom Oberen Rossmarkt Richtung Westen



Blick vom Oberen Rossmarkt Richtung Osten



Blick in den Unteren Rossmarkt Richtung Osten



Blick vom Unteren Rossmarkt Richtung Osten



Rossmarkt Bereich Stadtbibliothek und Schärdingertor

Bayrhammergasse und Bahnhofstraße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

Wichtige Verbindungsachse mit einer geschlossenen heterogenen, nur teilweise hochwertigen Bebauung mit einem kleinstädtisch urbanen Charakter. Ab der altkatholischen Kirche beginnt zunehmend eine offene Bebauung

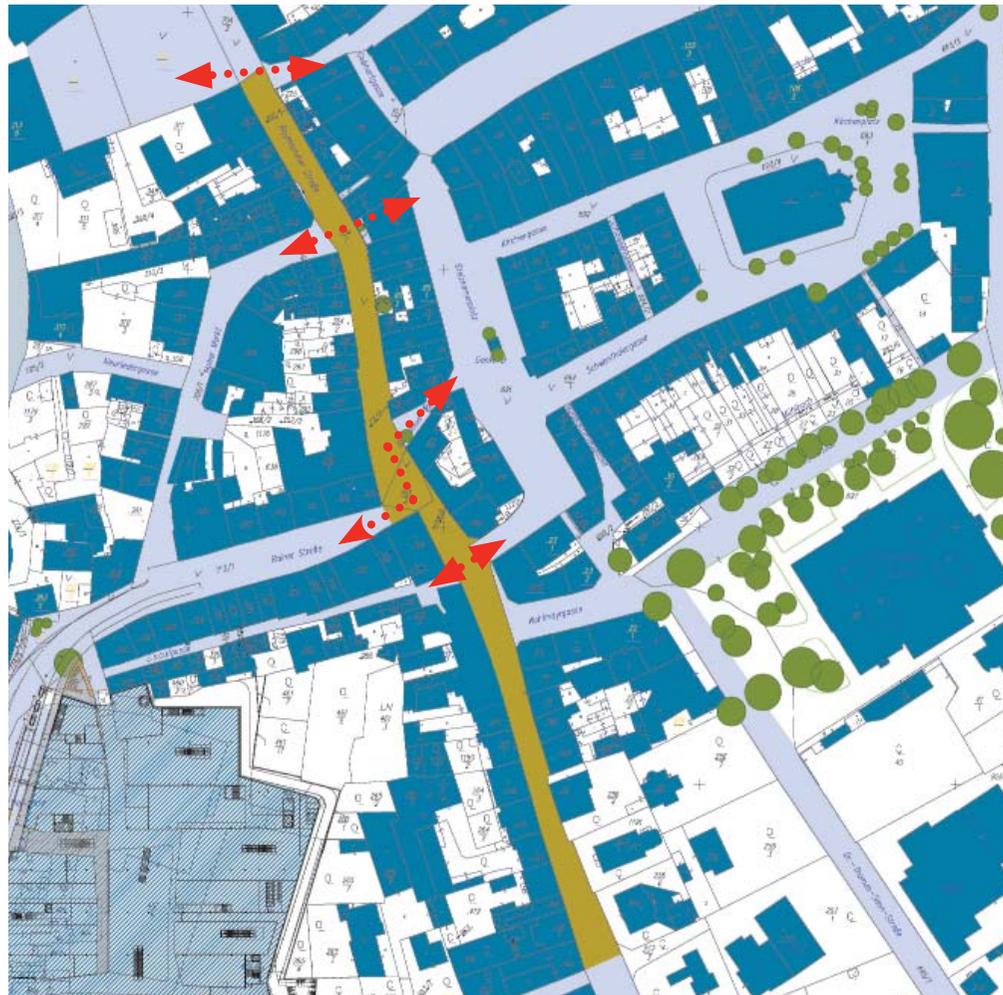
A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Stark monofunktionale Verkehrsnutzung- in Teilbereichen kleine Gewerbebetriebe und Gasthäuser.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Wichtige Verkehrsachse in Einbahnführung tw. zweispurig (dadurch hohe Geschwindigkeiten) von Norden nach Süden und Teil des Einbahnringes. Verbindung weiter nach Süden zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen als Einbahn einspurig ab der Wohlmayrgasse (Bahnhof, BH, Gericht).

Beidseitiger größtenteils sehr schmaler Gehsteig, keine Möglichkeit für einen Radfahrstreifen gegen die Einbahn.



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Durch die bestehende Verkehrsführung (tw. zweispurig geführt mit zahlreichen Parkplätzen) und die ausschließlich verkehrsbezogene Gestaltung läßt eine gute Querung im Bereich Einfahrt Rossmarkt, Hoher Markt, Braunauer Tor und Wohlmayrgasse nicht zu. Vor allem die Bayrhammergasse bildet eine starke Barriere zwischen den Bereichen Rainerstraße und Hoher Markt und den angrenzenden als Altstadt wahrgenommenen Bereichen aus.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Reduktion des ruhenden Verkehrs auf nur eine Parkspur. Reduktion des fließenden Verkehrs auf nur eine Spur Richtung Süden.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Knoten und Übergangsbereiche (Einfahrt Rossmarkt, Hoher Markt, Braunauer Tor und Wohlmayrgasse) sollen vor allem eine Verbindung Richtung Westen unterstreichen und ermöglichen.



Bayrhammerg. Einfahrt Rossmarkt



Bayrhammergasse Richtung Marktplatz



Bayrhammergasse Bereich Braunauer Tor



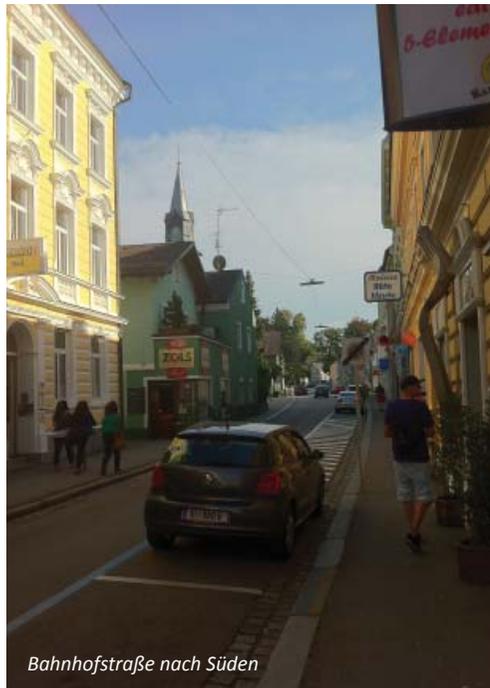
Bayrhammerg. vom Marktplatz nach Süden



Bayrhammergasse Kreuzung Hoher Markt



Braunauer Tor



Bahnhofstraße nach Süden



Bahnhofstraße nach Süden



Bayrhammergasse Bereich Wohlmayrg.



Bahnhofstraße nach Norden

Die Schule und ihre Anbindung an den Kreis

Bereich Thomas Senn Straße, Wohlmayrgasse, und Promenade

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

Dominiert durch das gründerzeitliche Schulgebäude spannt sich ein Park auf. Ein großer städtischer Freiraum im Gegensatz zur angrenzenden Altstadt charakterisiert den Bereich und schließt an die südliche, tw. zu Gärten geöffnete Stadtkante des Zentrums an.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Der gesamte Bereich stellt ein relativ ausgewogenes und gut funktionierendes Nutzungsspektrum dar, wobei der Verkehr (Wohlmayrgasse und Promenade) und die Schulnutzung dominiert.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Eine zweispurige Einbahnführung des Verkehrs in der Wohlmayrgasse und auf der Promenade dominiert gegenüber der Querungseaktion (Fußgänger und Radfahrer) in die Altstadt von der Thomas Senn Straße und dem Park. Schlechte Sichtverhältnisse.



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Die zweispurige Einbahnführung des Verkehrs in der Wohlmayrgasse und auf der Promenade trennen den Park und die Schule aus dem Kontext der Altstadt und stellen ebenfalls ein Sicherheitsrisiko für die Querenden dar.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Ohne Weiteres kann eine Spur eingespart werden, sodaß gute Vorbereiche und eine bessere Anbindung an die Altstadt möglich wird.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Durch eine bessere Anbindung an die Altstadt sowie über die Wohlmayrgasse und die Bayrhammargasse an die Rainerstraße kann sich der 'Stadtpark' von Ried besser in den Kontext der unterschiedlichen Gebietscharaktere einbinden und das Gesamtbild der Stadt besser ergänzen.



Blick Richtung Nagelschmiedgasse aus der Thomas Senn Straße



Blick auf die Promenade von Westen



Blick in die Wohlmayrgasse von Osten



Blick in die Wohlmayrgasse von Westen

Marktplatz

als (ÖV)-Tor zur Innenstadt

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

Teilweise geschlossene, jedoch heterogene Bebauung, die einen ruhig proportionierten Platz umgibt. Schwach ausgebildete Torsituation am Einfahrtsbereich von Norden in den Einbahnring und die Altstadt

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Nutzungen wie der Busterminal und ein großer Parkplatz am Marktplatz sowie öffentliche Einrichtungen und Gewerbe erzeugen eine hohe Nutzungsdifferenzierung.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Wichtiger Verkehrsknoten und Haupteinfahrt in die Innenstadt von Norden. Busterminal zu lokalen und regionalem ÖV.



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Die Relation zwischen dem Marktplatz und dem Rossmarkt (Anbindung Innenstadt) funktioniert aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur schlecht und wird gestalterisch nicht unterstützt.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Fahrspuren können eingeeengt und im weiteren in der Bayrhammerstraße auf eine Fahrspur reduziert werden.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Als Schnittstelle zur Innenstadt spielt der Marktplatz eine wesentliche Rolle. Eine bessere Querbarkeit über die Bayrhammergasse in die Altstadt kann den Marktplatz besser an die hohe soziale Nutzungsdichte der Altstadt anbinden.



Blick auf den Marktplatz von Norden



Blick auf den Marktplatz aus der Bayrhamergasse

Rainerstraße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

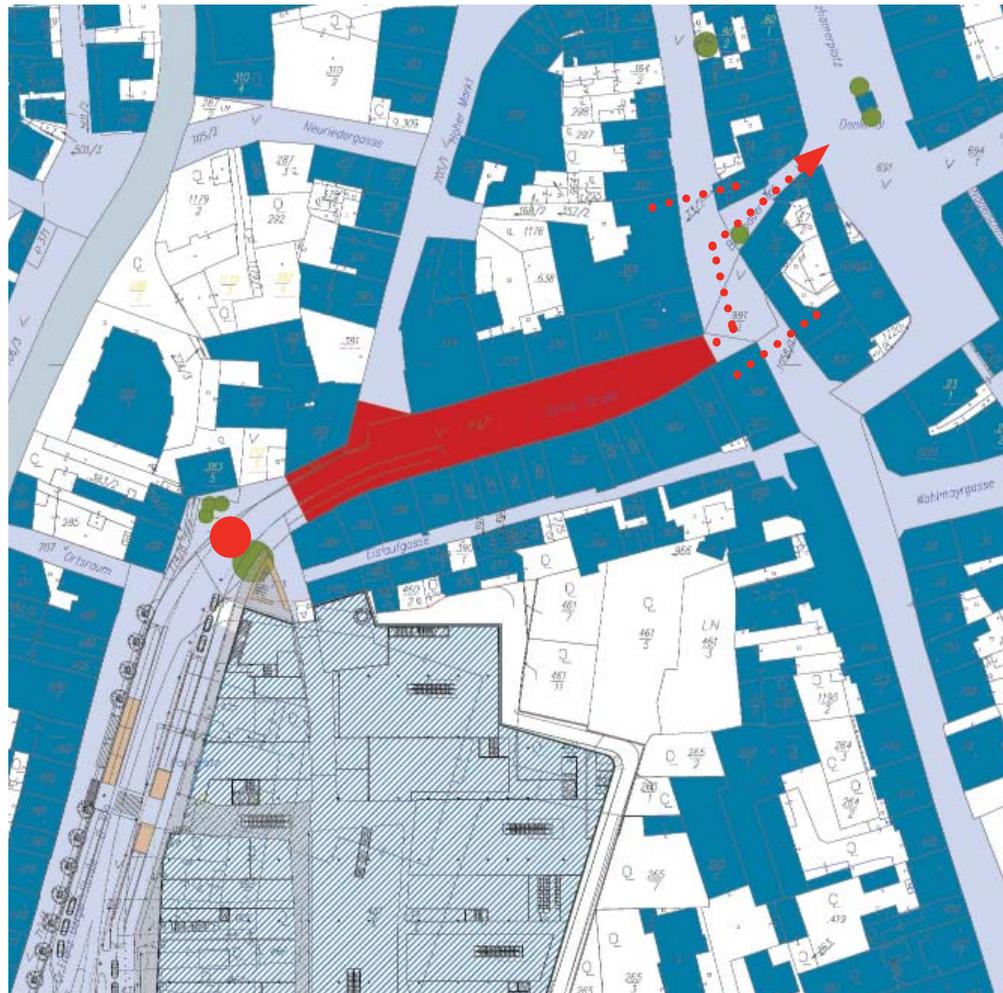
Geschlossen homogene und großteils hochwertige historische Bebauung (teilweise stark sanierungsbedürftig). Durch die angerartete aufweitung der Straße formt sich ein als Platz wahrgenommener Raum.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Die Rainerstraße weist trotz teilweiser Leerstände in der EG Zone eine hohe Nutzungsdiversität auf. Dominant in der Straße ist jedoch die Verkehrsnutzung, die keine gewünschte Balance der unterschiedlichen Nutzungen zuläßt.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Hoher MIV Anteil und großer Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr. Als Einfahrtsstraße aus dem Südwesten stellt die Rainerstraße einen wichtigen Zubringer in die Innenstadt dar



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Der hohe Anteil an Flächen, der für den MIV (auch ruhend) zur Verfügung gestellt wird, läßt keine innerstädtische Atmosphäre entstehen. Andere Nutzungen (Aufenthalt, Kommunikation, Handel...), die für das gewünschte Platzbild wichtig sind, finden keinen Raum.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Beidseitige Parkplätze entlang der gesamten Rainerstraße und eine zu breite Fahrbahn stellen eine große Raumreserve dar.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Damit die Rainerstraße ein gutes Bindeglied zwischen dem neuen EKZ und den Bereichen innerhalb des Rings werden kann, muß sich schon dort ein innerstädtischer Charakter zeigen können der nicht durch den ruhenden und fahrenden Verkehr dominiert wird. Einladung zum Aufenthalt (Sitzen) und zum Flanieren (rhythmisierende Elemente), Belebung in der dritten Dimension.



Blick in die Rainerstraße von Westen



Blick in die Rainerstraße von Westen



Blick in die Rainerstraße von Osten



Blick in die Rainerstraße von Osten



Blick in die Rainerstraße von Osten

Hoher Markt

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

Großteil geschlossene, jedoch heterogene und großteils nicht hochwertige Bebauung, die einen dynamischen, historisch gewachsenen Straßenraum begrenzt.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Unterschiedliche Nutzungen, die durch eine innerstädtische Wohnnutzung dominiert werden, geben dem Hohen Markt den Charakter eines intimen Zugangs in den Bereiche innerhalb des Rings.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Der Hohe Markt (einbahngeregelt Richtung Süden) ist ein wichtiger Verkehrsabflußarm. Radfahren gegen die Einbahn ist nicht möglich und Bereiche für Fußgänger bzw. Vorbereiche vor Geschäften sind eng und unattraktiv aufgrund von zahlreichen parkenden Autos.



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Die Straße selber ist in einem schlechten Zustand und nicht hochwertig gestaltet. Vorbereiche vor Geschäften und attraktive Fußläufigkeit sind nicht gegeben.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Fahrbahnbreite und Flächen für den ruhenden Verkehr können reduziert werden. In den Kreuzungsbereichen und an dem kleinen Vorplatz (fußläufiger Durchgang zur Bayrhammergasse) besteht die Möglichkeit, attraktivere Flächen für soziale Nutzungen herzustellen.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

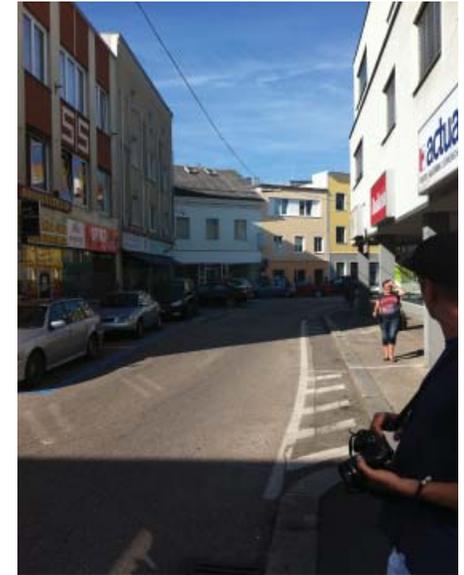
Der Hohe Markt sollte von einer zur Zeit fast ausschließlich verkehrlichen Nutzung als zukünftig wichtige Verbindung vom neuen EKZ in die Innenstadt attraktiver für Fußgänger und Radfahrer gemacht werden. Der Handel vor Ort braucht größere und attraktivere Vorzonen.



Blick in den Hohen Markt von Süden



Blick in den Hohen Markt von Süden



Kreuzung Hoher Markt und Neurieder Gasse



Kreuzung Hoher Markt und Bayrhammeggasse

Der 'Neue Platz'

Übergang Rainerstraße zur Dr. Berger Straße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

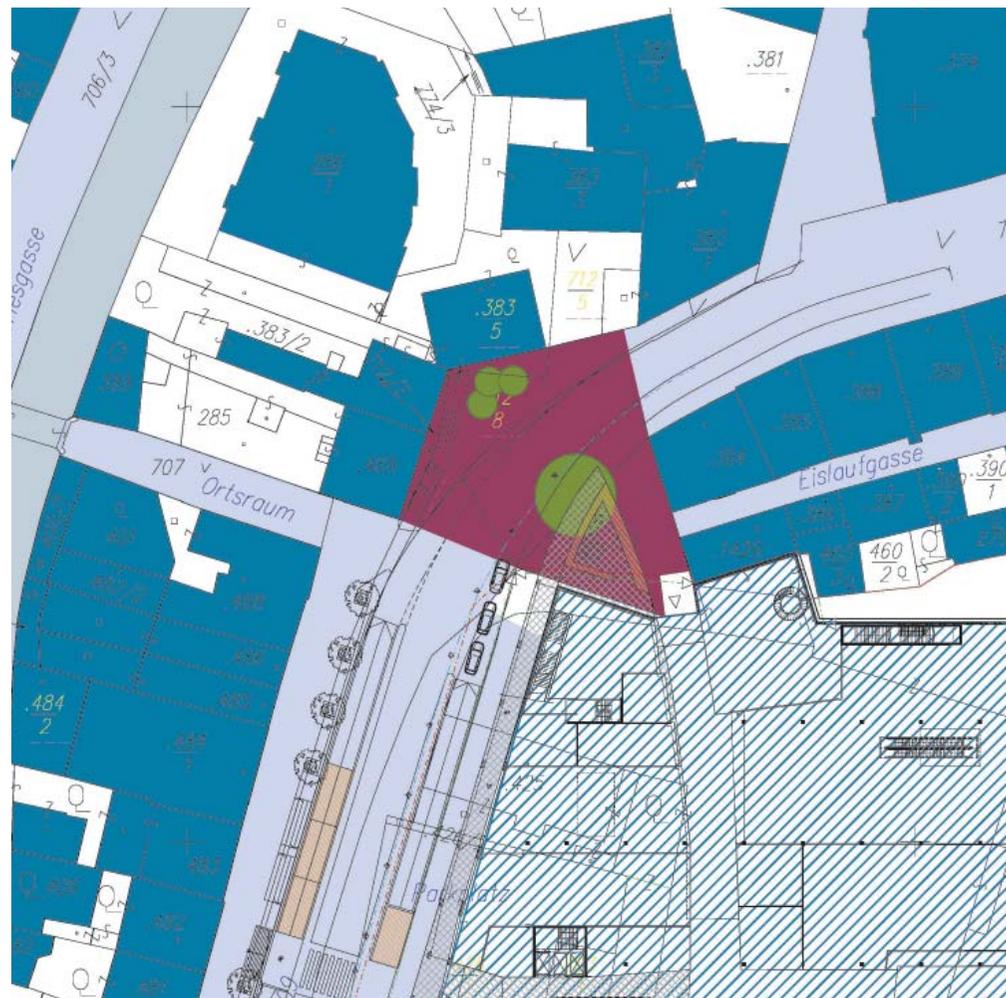
Dieser Bereich wird durch das alte EKZ und eine nur teilweise geschlossene und nicht hochwertige Bebauung charakterisiert. Durch seine räumliche Ausdehnung bildet er einen kleinen Platz aus, der als Tor in die Rainerstraße wahrgenommen wird.

A 2. Diversität der Nutzungen (Nutzungsprofil)

Stark verkehrliche Nutzung als Einfahrtsbereich von Südwesten in die Innenstadt und gewerbliche Nutzung durch das EKZ und die gegenüberliegenden Handelsbetriebe.

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, Radverkehr)

Stark verkehrliche Nutzung als Einfahrtsbereich von Südwesten, Zulieferbereich für das EKZ und Verteilerbereich für die Eislaufgasse, Privatzufahrten und in die untere Dr. Berger Straße



B. Potenziale der Transformation

B 1. Was stört das städtische Gefühl? Was behindert das Leben vor Ort?

Der 'Neue Platz' bildet nur in einem geringen Maß eine Torfunktion in die Rainerstraße und somit in die Innenstadt aus. Neben den Verkehrsflächen charakterisiert sich dieser Bereich durch Restflächen, die großteils dem ruhenden Verkehr dienen.

B 2. Raumreserve – welche Raumbereiche können besser genutzt werden?

Fahrbahnbreiten und Flächen für den ruhenden Verkehr können reduziert werden. Die Zulieferung zum geplanten neuen EKZ sollte nicht mehr in diesem Bereich stattfinden.

B 3. Was fehlt? Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden?

Ausbildung einer Torsituation in die 'neue' Innenstadt, die sich zumindest bis in diesen Bereich herausziehen sollte. Die Erlebnisräume des neuen EKZ und der erweiterten Innstadt treffen hier aufeinander.



Blick von Südwesten in den 'Neuen Platz'



Blick vom Eingang des EKZ in den 'Neuen Platz'



Blick von der Rainerstraße in den 'Neuen Platz'

3.2. Drei wesentliche Ergebnisse

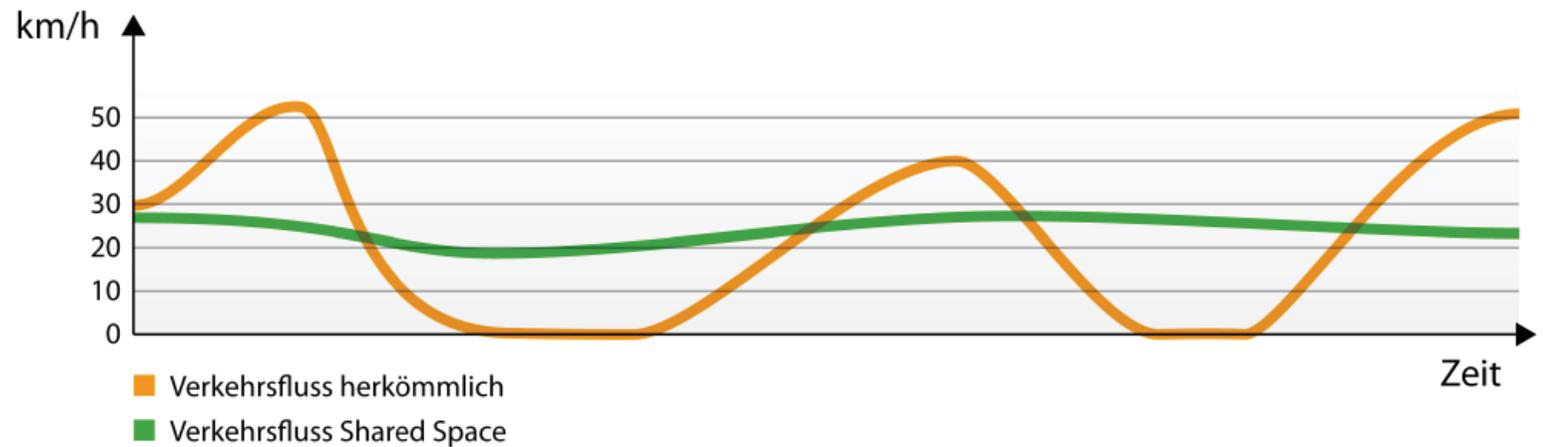
Innerhalb des Kreises. Veränderungsbedarf gibt es hier vor allem im Bereich des Rossmarkts. Störend für die Entfaltung des Lebens vor Ort sind neben zahlreichen Parkplätzen (die den Raum fast durchgehend als linearen Straßenraum mit Nebenflächen erscheinen lassen) zwei Elemente: die Belastung durch den Durchzugsverkehr (Abkürzung Marktplatz zu Lughofer-Kreuzung) und die teilweise wenig gehfreundlichen Steinbeläge in den Gehbereichen (große Granitsteine, die eine sehr unebene Oberfläche bilden). Große Potenziale liegen in der Vielfalt der gastronomischen Nutzungen, im teilweise feinen Branchenmix im ‚unteren‘ Rossmarkt sowie in der durch die Gebäudekulisse definierte Raumgeometrie – vor allem im Anschlussbereich zum Schärdinger Tor (Bereich Stadtbücherei) liegt die Chance, einen platzartig-ruhigen Bereich auszubilden.

Eine kostengünstige Lösung, die ohne Umbaumaßnahmen am Rossmarkt auskommt, ist die Fußgängerzonenlösung für den unteren Rossmarkt. Dazu muss jedoch die Situation vor dem Schärdinger Tor untersucht werden.

Ausweitung des hochwertig gestalteten Innenstadtbereichs: das EKZ als Teil der Innenstadt. Die hochwertige Innenstadt lebt aus dem realen Zusammenspiel von Raumqualität und Alltagsnutzung. Was bedeutet das für die Neugestaltung der Bereiche Neuer Platz, Rainerstraße und Hoher Markt? Die Gestaltung des Innenstadtbereichs kann kopiert werden, nicht jedoch das Nutzungsprofil, das sie belebt. Das soziale Leben kann nicht beliebig vermehrt werden, und eine formale Kopie der bestehenden Bereiche würde das soziale Leben im Raum ausdünnen. Es müssen daher **komplementäre** Raumcharaktere gefunden werden, die in der Folge als provisorische Basis (an Stelle eines sozialen Leitbildes) im Rahmen der Entwurfsstudie verwendet werden.

Trennwirkung des Rings. Der Ring schließt ein – und schließt aus. Im Bestand weist der Einbahnring gerade im Bereich Bayerhamergasse für die fußläufige Verbindung aus Richtung des EKZ in den ‚inneren Kreis‘ eine starke Trennwirkung auf – funktionell und emotional. Der Straßenzug hat nahezu keine Aufenthaltsqualität, ist räumlich durch Parkplätze beengt und wird durch das Wechselspiel von Ein- und Zweispurigkeit teilweise sehr schnell befahren. Daraus entstehen partiell Unfallpunkte, die sich jedoch vor allem an der Ostflanke des Einbahnringes häufen. (Eine detailliertere Analyse des Unfallgeschehens von Dr. Fritz Menzl findet sich im Beiheft dieser Studie.) Für die optimale Integration des neuen EKZ vor allem für Fußgänger ist eine Brechung dieser Trennwirkung wichtig. Gegen eine Einschränkung auf eine Fahrspur gibt es auf der Basis verfügbarer Verkehrsdaten und nach Rücksprache mit dem

lokalen Verkehrsplaner (DI Wenny, Büro Axis) keine Argumente. So entsteht mehr Raum für Fußgänger. Durch Rhythmisierungen können Geschwindigkeiten reduziert werden, Bezugspunkte im Straßenraum, die vom möglichen Aufenthalt erzählen, werden möglich. Eine klare Durchbrechung der Logik der linearen Straße durch platzartige Gestaltungen ist vor allem im Einmündungsbereich von Rainerstraße und Hoher Markt sinnvoll. Durch eine gestaltersiche Aufwertung in Verbindung mit dem Wegfall von verkehrsreglementierenden Infrastrukturelementen kann zudem eine Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus auf niedrigem Niveau erreicht werden. (Siehe Graphik rechts). Je geringer die Geschwindigkeiten, desto besser werden Menschen im Raum wahrgenommen und desto einfacher wird es für Fußgänger, die Straße auch ohne Querungshilfen frei zu benützen.



IV. SOZIALE NUTZUNGSPROFILE

4.1. Das Prinzip der Komplementarität

4.1. Das Prinzip der Komplementarität

Wenn es gelingen soll, durch eine neue Gestaltung des öffentlichen Raums das neue EKZ in die erlebte Innenstadt von Ried zu integrieren und so die Kunden des EKZ zu Gästen der Stadt Ried zu machen, dann müssen hier attraktive Raumverbindungen entstehen: öffentliche Räume, die den Fußgänger dazu verführen, hier zu gehen, zu verweilen, Menschen zu begegnen, zu flanieren oder zu warten. Die Räume müssen erzählerische Qualität erhalten, um zum Aufenthalt zu verführen. Damit das gelingt, müssen sie einen eigenen Charakter haben. Dieser Charakter kann nicht in allen Bereichen immer derselbe sein, weil daraus keine Vielfalt und letztlich keine Intensität und Dichte der möglichen Erlebnisse entsteht. Die bauliche Charakteristik der Innenstadt kann kopiert werden; was jedoch nicht sinnvoll kopiert werden kann, ist der gelebte soziale Charakter dieser Räume – denn das soziale Leben lässt sich nicht beliebig vermehren. Wenn man versuchen würde,

denselben Charakter wie in der Innenstadt und auch in den neu gestalteten Stadträumen zu erzeugen, würde das zwangsläufig zu interner Konkurrenz und in der Konsequenz zu einer Schwächung des sozialen Lebens im öffentlichen Raum der Innenstadt führen.

Deshalb müssen ergänzende Raumcharaktere gefunden werden, die den vorhandenen Qualitäten neue Möglichkeiten der Raumnutzung hinzufügen. Wir nennen dies **das Prinzip der Komplementarität**. Vorhandene Nutzungsprofile müssen klar erkannt werden, um dann unter weitestgehender Vermeidung von Wiederholungen bereits vorhandener Motive neue Profile und Charaktere entwickeln zu können, die in den neu zu gestaltenden Bereichen neue Attraktionen bilden. Diese neuen Attraktionen müssen bereits vorhandene Stimmungen und Nutzungsprofile aufgreifen, verstärken und ergänzen. Vorhandene Raumqualitäten müssen ver-

stärkt, fehlende Elemente ergänzt werden. Nur so kann eine Verführung zum Aufenthalt in den neuen Verbindungsräumen entstehen. Je mehr Menschen sich im Raum aufhalten, desto attraktiver erscheint er; wo Menschen zum Aufenthalt verführt werden, wird die Attraktivität des Raumes gesteigert.

Auf der Basis von Stimmungsbildern entwickeln wir in der Folge soziale Nutzungsprofile für die zentralen Raumbereiche in Ried. Ausgehend von der internen Differenzierung der Raumbereiche innerhalb des Rings (Kirchplatz, Hauptplatz und Stelzhamer Platz, Rossmarkt) und jener Bereiche, die unmittelbar angrenzen (Bereich Hauptschule und Marktplatz) werden im Sinne der Komplementarität neu zu schaffende Profile entwickelt. Erst in der Gesamtzusammenschau dieser Profile entsteht jene Differenzierung, die das Leben in Ried maximal unterstützt, um lebendige, intensive und abwechslungsreiche öffentli-

che Räume zu schaffen, in denen Menschen leben, handeln und konsumieren, spazieren und einander begegnen, Räume, in denen der Verkehr nicht mehr dominiert, sondern integriert werden kann, weil er eine Funktion unter anderen Funktionen geworden ist. (In der Folge werden diese Nutzungsprofile im Rahmen der Entwurfsstudie zugleich provisorisch als soziale Leitbildfunktion verwendet, um jene Lücke zu schließen, die durch einen bisher nicht realisierten Partizipationsprozess entsteht. Jeder Prozess, der in Zukunft stattfindet, um den Vor-Vorentwurf zu vertiefen (und zu verbessern), sollte mit einer Plausibilitätsprüfung dieser sozialen Nutzungsprofile beginnen und diese weitere schärfen und vertiefen. Denn nur ein präzise entwickeltes soziales Leitbild kann in eine attraktive räumliche Gestalt übersetzt werden.)



Marktplatz

Der Mobilitätsplatz am Rande der Innenstadt: Ankunft und Abfahrt, Warten. Eile, um rechtzeitig zur Schule oder ins Büro zu kommen. Flüchtige Begegnungen, alltägliche Bekanntschaften. Ein internes Portal in die Stadt.



Rossmarkt

Gastronomie hinter dem Rathaus, gelassen am weiten Rand einer ruhig gelebten Strasse. Möglicher Platzakzent in der Mitte. Zimmerartige Proportion mit ökonomischen Akzenten im unteren Bereich.



Hauptplatz, Stelzhammerplatz

Ökonomie in Bewegung. Erlebbar als Zentrum, in dem zahlreiche Nutzungen gut gefügt sind. Der lebendige öffentliche Raum. Das sichtbare Leben.



Kirchplatz

Mit Kirche und Museen der geistige Pol der Innenstadt, Ruhe und Beschaulichkeit. Großzügiger Raum (Umraum der Kirche), der alltags Platz für parkende Autos bietet.



Schule – im Park

Der Park, der den Schulbetrieb kontemplativ erscheinen lässt. Spielende Kinder, glückliche Zuschauer, entspannte Aktivität. Potenzial zum Schulcampus, der sich in der Promenade fortsetzt und besser an die Innenstadt angebunden werden kann.

Interne Differenzierung der Räume

Die neuen Nutzungsprofile greifen den vorhandenen räumlichen Charakter auf und verbinden ihn mit der zu erwartenden verkehrlichen Belastungen und sozialen Nutzungen. Auch hier wird die Differenzierung von unterschiedlichen, sich im Stadtgefüge ergänzenden Stimmungen angestrebt, um ein vielfältiges Angebot an möglichen Situationen und Raumerlebnissen im gesamten Stadtorganismus von Ried zu erzeugen. Im Vordergrund steht die Ausprägung eines möglichst komplexen Angebots an optionalen Aktivitäten und Charakteren als Komplement und nicht als Wiederholung innerhalb der Stadt. Durch die hohe Dichte an unterschiedlichen Raumidentitäten, die einen starken Bezug zu ihrem Ort aufweisen, kann sich die Stadt Ried profilieren und ihre Identität stärken.



Hoher Markt

Der intimere Zugang in den inneren Kreis der Altstadt. Die belebte Gasse, mit ausgewählten Geschäften und feinen innerstädtischen Wohnsituationen – das offene Quartier mit kleinen Plätzen, die das zarte Lied der guten Nachbarschaft singen.



Rainerstraße

Das neue Stadtzimmer. Eine feierliche Strecke, die zum Aufenthalt einlädt und die beschwingte Bewegung in die Innenstadt unterstützt.



Rainerplatz

Das lebendigste Portal zur Innenstadt: jung, intensiv, überraschend. Schrill und mondän. Vielfalt möglicher Aktivitäten, Reichtum an sinnlichen Erfahrungen, Raum für Spontaneität. Das heitere Ineinandergreifen von ökonomischen und öffentlichen (konsumfreien) Nutzungen. Es gibt eine Welt draußen, bunt und vielfältig.



Marktplatz

Der Mobilitätsplatz am Rande der Innenstadt: Ankunft und Abfahrt, Warten. Eile, um rechtzeitig zur Schule oder ins Büro zu kommen. Flüchtige Begegnungen, alltägliche Bekanntschaften. Ein internes Portal in die Stadt.



Rossmarkt

Gastronomie hinter dem Rathaus, gelassen am weiten Rand einer ruhig gelebten Straße. Möglicher Platzakzent in der Mitte. Zimmerartige Proportion mit ökonomischen Akzenten im unteren Bereich.



Hauptplatz, Stelzhamerplatz

Ökonomie in Bewegung. Erlebbar als Zentrum, in dem zahlreiche Nutzungen gut gefügt sind. Der lebendige öffentliche Raum. Das sichtbare Leben.



Schule – im Park

Der Park, der den Schulbetrieb kontemplativ erscheinen lässt. Spielende Kinder, glückliche Zuschauer, entspannte Aktivität. Potenzial zum Schulcampus, der sich in der Promenade fortsetzt und besser an die Innenstadt angebunden werden kann.



Kirchplatz

Mit Kirche und Museen der geistige Pol der Innenstadt, Ruhe und Beschaulichkeit. Großzügiger Raum (Umraum der Kirche), der alltags Platz für parkende Autos bietet.

V. ENTWURFSMOTIVE

- 5.1. 'Der Neue Platz' Übergang Rainerstraße zu Dr. Berger Straße
- 5.2. Die Rainerstraße
- 5.3. Hoher Markt
- 5.4. Brechung des Einbahrings
- 5.5. Bereich Wohlmayrgasse, Thomas-Senn-Straße, Promenade
- 5.6. Rossmarkt

Vorbemerkung. In den folgenden beiden Kapiteln werden zwei Stadien der Entwurfsentwicklung dargestellt. Die erste Entwurfsreihe entstand für die Präsentation am 13. November 2012 und hatte die Aufgabe, neben der Illustration der räumlichen Möglichkeiten zugleich ausgewählte Gestaltungsmotive skizzenhaft zur Diskussion zu stellen. Alle Darstellungen dieser Serie sind an den sandfarbenen Bodentexturen zu erkennen. – Aufgründ und des positiven Echos auf diese Darstellungen und im Hinblick auf einen gewünschten ersten Bauabschnitt bereits im Frühjahr 2013 wurde ab Mitte November sehr schnell ein weiterer Schritt in Richtung Gestaltungsplanung gesetzt. Diese Vorentwurfsplanung war ursprünglich nicht Bestandteil der Potenzialanalyse, wird hier jedoch auch zur Darstellung gebracht, weil sie in den Augen der Studienverfasser den nächsten Konkretisierungsschritt darstellt und kontinuierlich aus der ersten Entwurfsreihe hervorgegangen ist. Die Darstellungen dieser zweiten Serie sind an den anthrazitfarbenen Bodentexturen zu erkennen – eine Konsequenz aus der vom Auftraggeber bereits zu diesem Zeitpunkt getroffenen Materialwahl.

5.1. 'Der neue Platz' Übergang Rainerstraße zu Dr. Berger Straße

Mit diesem Blick öffnet sich für Kunden des EKZ die Perspektive für den freien Zugang zur Innenstadt. Was im Bestand als breite Straßenkurve mit Nebenbereichen in Erscheinung tritt, kann zum Platz transformiert werden. Dafür können folgende Gestaltungsmotive verwendet werden:

- die Straße als seitlich klar begrenzte Fahrbahn endet – räumliche Elemente der Bewegungsführung ersetzen Randsteine und vermeiden eine Revierbildung für Autofahrer. (Man fährt dann durch den Platz, nicht daran vorbei.)
- der Platz erstreckt sich räumlich vom Innenecke des neuen EKZ bis zu den Gebäudefassaden im Norden. Das südlich anschließende Kaffeehaus sollte seinen Außenbereich in jedem Fall auf Straßenniveau erhalten, damit die Größe des Platzes nicht reduziert wird. (Gäste sitzen ‚am‘ Platz, nicht daneben oder darüber.)
- Eine feinere Zonierung des Platzes sieht an der nordwestlichen Seite Bäume vor, unter denen frei zugängliche Bänke positioniert werden: frei nach Süden, im Sommer im natürlichen Schatten der Bäume. Zugleich bilden die Bäume den Fluchtpunkt der Per-



Blick vom Haupteingang des alten EKZ in den 'Neuen Platz'

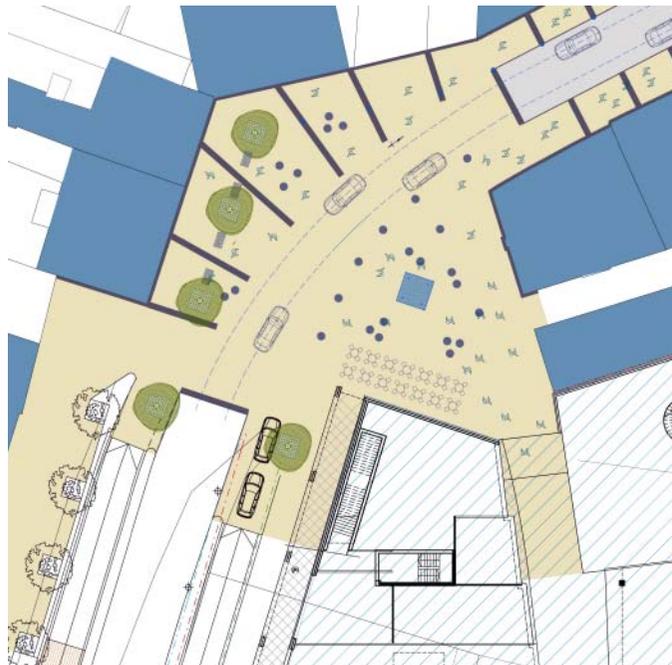
spektive aus dem Inneren des EKZ – sie sprechen so die Sehnsucht nach dem an, was in-Door- nicht mehr zu haben ist: ein Baum, der aus der Erde wächst und frei der Witterung ausgesetzt ist, vom Wind bewegt, vom Regen zerzaust, in der Sonne strahlend.

- Wasser in der Mitte, frei zugängliche Phontänen. Nicht nur Kinder werden davon angezogen: die Sehnsucht nach dem Wasser zieht uns ins Zentrum und erinnert an das freie Spiel der Natur und der Elemente. Ein wichtiger Begleiteffekt ist die akustische Wirkung von Springbrunnen: sie neutralisieren für das menschliche Ohr den Autolärm und geben dem Platz die Würde des Hier und Jetzt.

- Möblierungen als frei (variable) im Raum verteilte Elemente, möglicherweise frei geformte Betonkuben, eingefärbt. Sie verkörpern Heiterkeit – und bildene jene Barrieren, die auf eine subtile Art den Autoverkehr führen und freie Bereiche schützen.
- Im Anschlußbereich an die Rainerstraße erscheint eine Folge von Fahnen. Diese Fahnen sollten nicht vorrangig Werbeflächen dienen, sondern – von Künstlern gestaltet – eine städtische Beziehungskette aufbauen. Sie können zum modernen Identitätszeichen in der Altstadt der Messestadt Ried werden.



Studienskizze: Blick vom Haupteingang
des neuen EKZ in den 'Neuen Platz'



Grundriss Studienplan für den 'Neuen Platz'

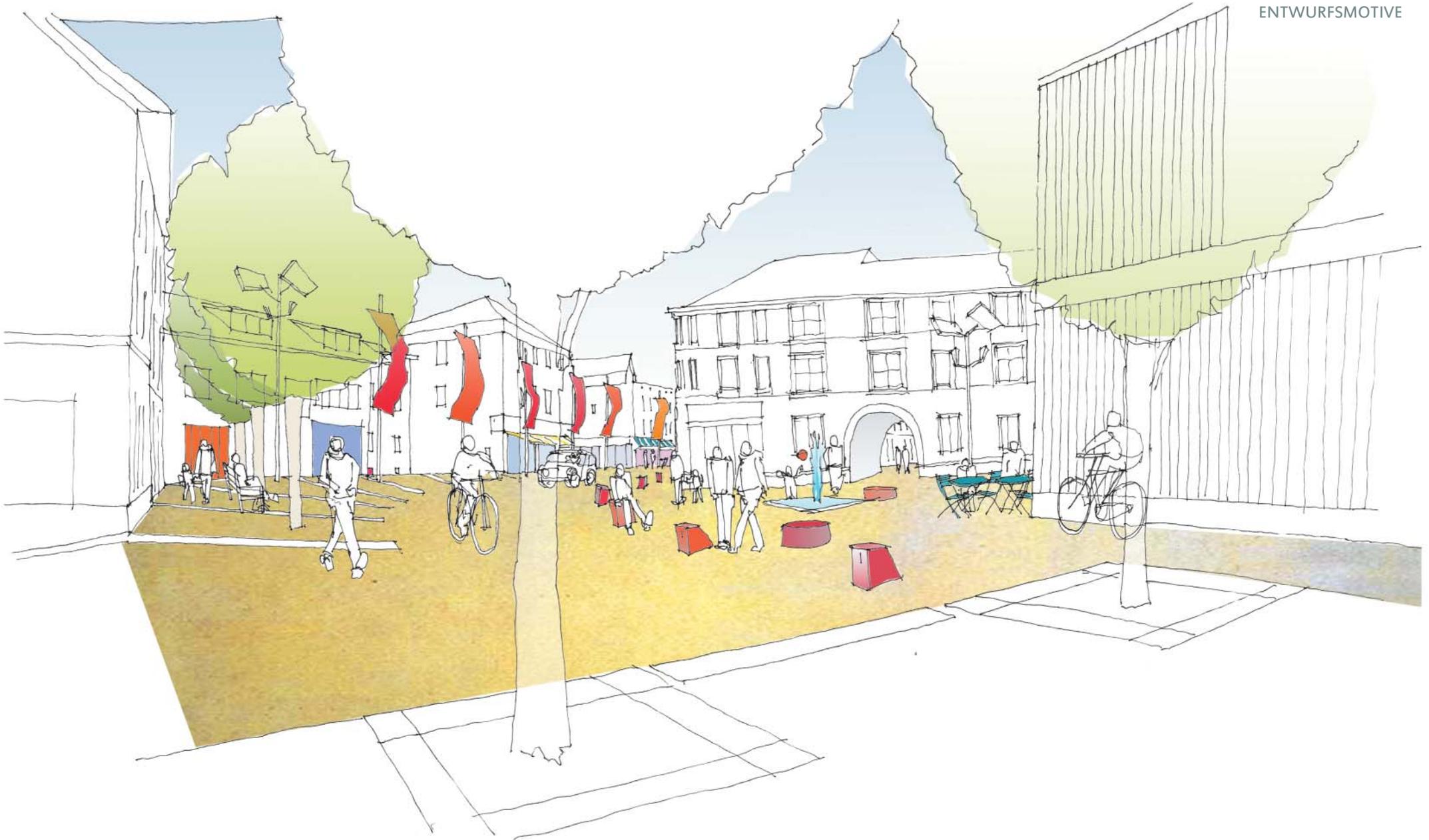


Blick von Süden in den Vorplatz des EKZ
und den Beginn der Rainerstraße

Hier am Platz beginnt mit der Kette der Fahnen eine Erzählung, die den Betrachter in den inneren Kreis der Altstadt führt.

In der Annäherung aus Süden bildet die Einfahrt in den Platz einen wichtigen Übergangsbereich. Wie ein weiteres Tor in die Stadt wird hier ein Raum gebildet, durch den wir uns hindurchbewegen müssen – an diesem Raum

können wir nicht vorbeifahren. Die Aufmerksamkeit steigt, die Straße wird zum Lebensraum: bunt, dicht, frei. Eine durchgehende Oberflächentextur eröffnet den Platz, auf dem sich zahlreiche Handlungen in bunter Folge ergänzen. Alle Aktivitäten vor Ort treten klar in Erscheinung.



Studienskizze: Blick von Süden in den Vorplatz des neuen EKZ und den Beginn der Rainerstraße

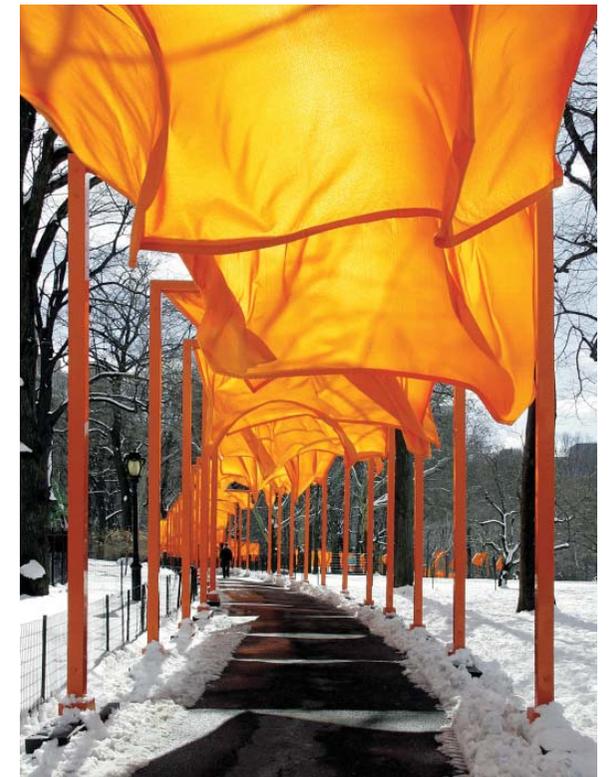
Das Motiv der Fahnen

Der Strassenraum muss auch in der dritten Dimension Gestalt annehmen, um ein gutes Wechselspiel von Verdichtung und Öffnung zu erzeugen. Diese Aufgabe wird in vielen Bereichen von Gebäudefassaden erfüllt. Akzente werden im Straßenraum darüber hinaus oft durch Bäume gesetzt: sie fangen und spiegeln Licht, sie können Intimität erzeugen, Rhythmus schaffen, im Sommer spenden sie Schatten. – Auch für die Entwurfsskizzen in Ried wurde das Setzen von Bäumen in unterschiedlichen Raumzonen überprüft. In vielen Bereichen (vor allem Rainerstraße, Hoher Markt und Rossmarkt) stellte sich jedoch heraus, dass hier die raumgreifende Wirkung des Baumes die Großzügigkeit des Raumes beeinträchtigt; Bäume, die ihrem Charakter gerecht werden, schlucken zu viel Raum, engen ein und blockieren wichtige Sichtbeziehungen. – Um eine Gestaltungsmotiv in der dritten Dimension zu finden, das diesen Effekt vermeidet, wurde das Motiv der Fahnen gewählt. Als leichte Textilien scheinen sie im

Licht, werden vom Wind bewegt, spielen Lichtreize in den Raum. In der Addition bilden sie Rhythmus und Heiterkeit und schenken den Bürgern der Stadt feine Sinnesreize. Sie sind – bei entsprechenden Anlässen – leicht demontabel und bilden niemals räumliche Bockaden. – Der assoziative Zusammenhang mit der Messestadt Ried ist ein guter Hintergrund, um die Fahnen zum neuen identitätsstiftenden Merkmal im öffentlichen Raum von Ried zu machen. Entschließt man sich, die Fahnen (zumindest zu wesentlichen Teilen) nicht nur als Werbeträger zu verwenden, sondern sie von Künstlern gestalten zu lassen, kann Ried die Stadt der Fahngalerie werden – auch das wird neue Besucher anziehen. – Als Vorbild für eine moderne Transformation von Fahnen verweisen wir auf das Projekt The Gates des bulgarischen Künstlers Christo: hier wird erkennbar, wie fein die Wirkung der Membranen sein kann, wenn sie sich frei in Wind und Licht bewegen.



Christo, *The Gates*, New York, 2005



Grundriss Studienplan für die Rainerstraße



5.2. Die Rainerstraße

Der Straßenraum erscheint feierlich wie ein Saal. Das Entwurfskonzept zeigt eine Konzentration von gastronomischen Nutzungen an der nördlichen Fassade, den frei auslaufenden Bereich entlang der geschwungenen Fassade im Süden. Folgende Gestaltungsmittel werden eingesetzt:

- Umstellung auf ein Mittelentwässerungssystem – der Straßenraum erhält eine schalenartige Form.
- Durch die Besetzung der Mitte (abgesetzte Bodentextur, eventuell Wasser, drei markante Mastleuchten) erhält der Straßenraum seine Mitte und kommt in eine ganz neue Form von Gleichgewicht.
- Vor allem die Mastleuchten führen die Aufmerksamkeit in die dritte Dimension und unterstützen so den feierlichen Charakter.
- Weil es nicht mehr anders geht, muss der Verkehr südlich der Mittelzone laufen, ohne eine klare begrenzende Leitlinie vorzufinden.
- Begrenzende, als besitzbare Möbel ausgebildete Elemente, im Wechselspiel mit den Fahnen.

Anmerkung. Das dargestellte Entwurfskonzept beruht auf der Annahme, dass die zur Zeit bestehende Absicht der Gemeinde bestehen bleibt, alle Parkplätze in der Rainerstraße aufzulösen und nur temporäre Haltezonen einzurichten.



Blick in die Rainerstraße aus Westen, Bestandsfoto und 'leergeräumter' öffentlicher Raum





Studienskizze der Rainerstraße
Blick von Westen



Grundriss Studienplan für den Hohen Markt
im Bereich der Neurieder Gasse

5.3. Hoher Markt

Der intimere Charakter im Hohen Markt wird genutzt, um den Kreuzungsbereich zu platzartigen Situationen auszugestalten. Neben den kommerziellen Nutzungen von Erdgeschosszonen sind hier vor allem erweiterte Aufenthaltsbereiche für Anwohner wünschenswert. Eingesetzte Mittel dazu sind:

- Mittelentwässerungssystem.
- Durch Materialwechsel werden Querrelationen betont.
- Im Anschlußbereich zum östlichen Durchgang (zur Bayrhammer Gasse) kann eine dorfplatzartige Situation entstehen: hier, in der zweiten Reihe, erscheint der Baum als schlüssiges Motiv; aus der Tiefe des Platzes wirkt er ind en Straßenraum hinein.
- Ein Brunnen und Sitzgelegenheiten schaffen Ruhe und die Würde des Hier und Jetzt.
- Auch hier bilden Fahnen das rhythmisierende und verbindende Element in die Innenstadt.



Blick in den Hohen Markt von Süden



Studien-skizze: Hoher Markt im Bereich Neurieder Gasse
und Fußgängerdurchgang zur Bayrhammargasse



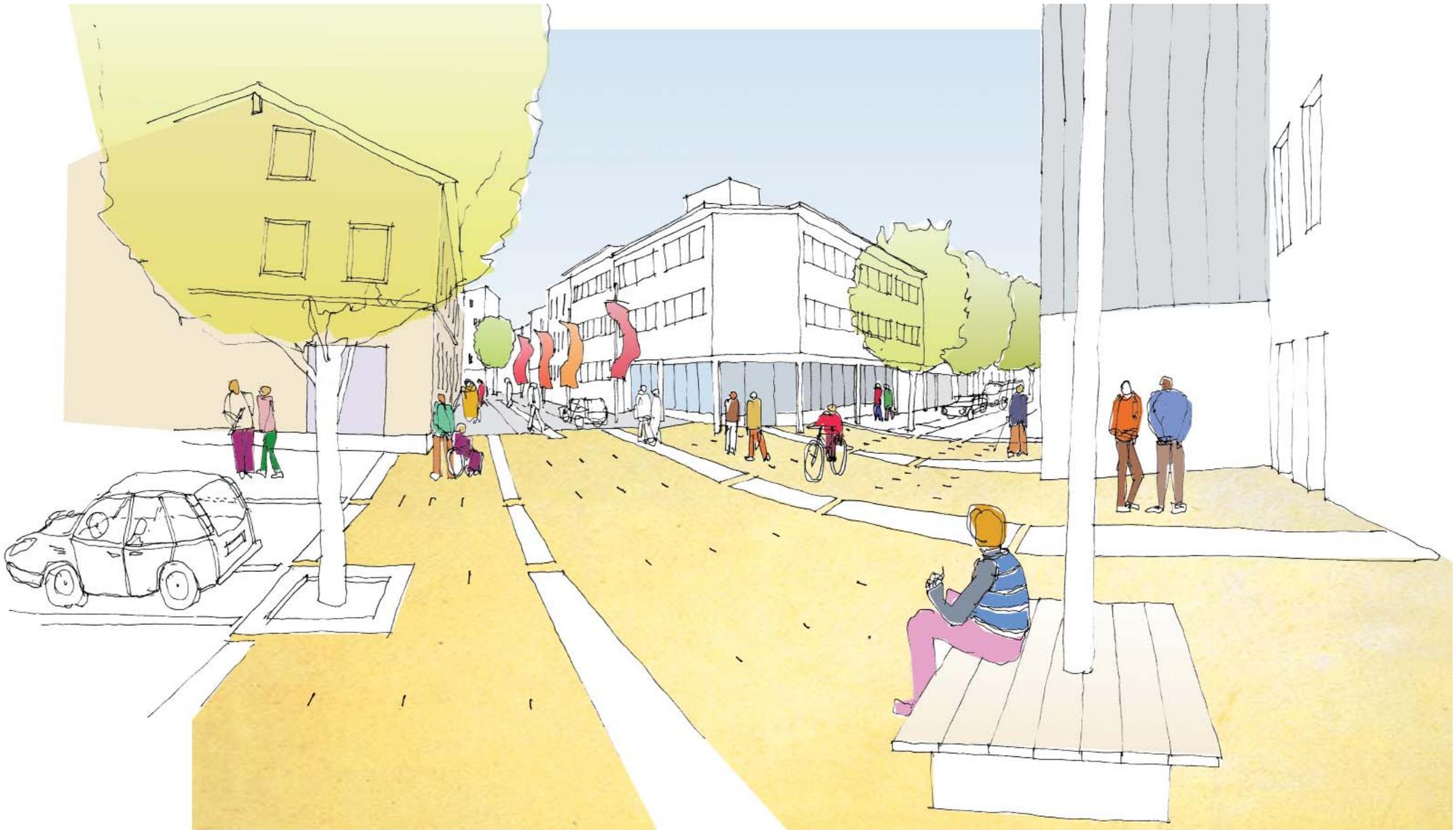
Grundriss Studienplan für den Hohen Markt
im Kreuzungsbereich mit der Bayrhamnergasse

5.4. Brechungen des Einbahrings

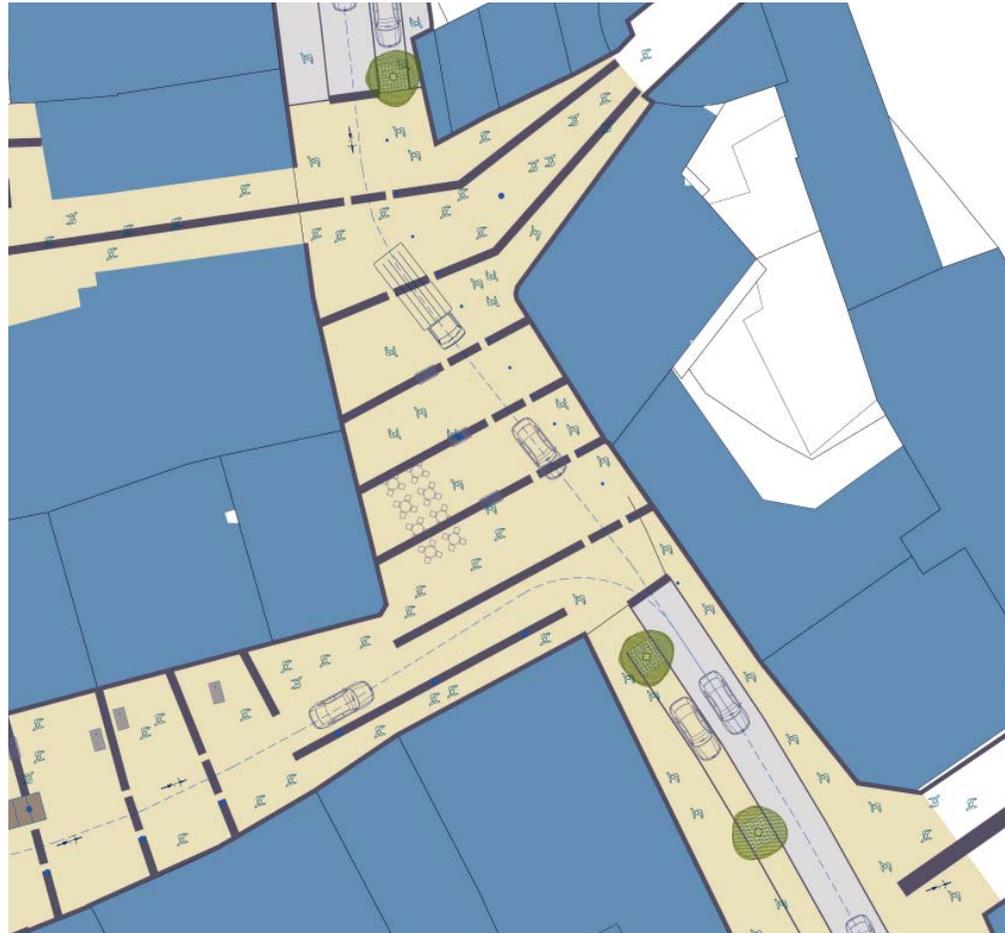
Von großer Bedeutung für das Gelingen des Brückenschlags vom EKZ in die Innenstadt sind die Querungen des Rings. Die Geometrie des Stadtgrundrisses bietet gute Voraussetzungen, um die Einmündungen von Rainerstraße und Hoher Markt platzartig auszugestalten. So kann in der Bayrhamnergasse ein Wechselspiel von straßenartigen Bereichen (einspurig, mit klar definierten Parkplätzen, die auch hier durch alleartig gesetzte Bäume rhythmisiert werden) und den platzartigen Übergriffen von Rainerstraße und Hoher Markt in den inneren Kreis der Altstadt entstehen.

Elemente, die die Kreuzung zum Platz werden lassen:

- Materialwechsel – von Asphalt (Straße) zu Pflasterung (Platz)
- Betonung der Querbewegungen durch die Einführung von Bänderungen, die sich quer zur Hauptfahrtrichtung legen
- Ausgießen des gesamten geometrisch vorhandenen Raums von Fassade zu Fassade

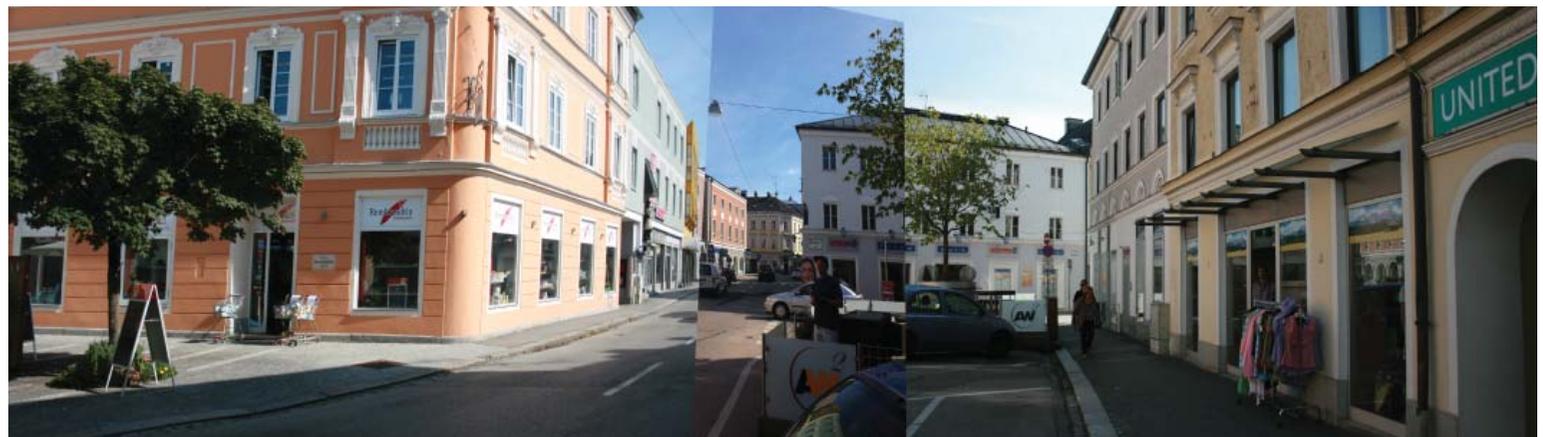


Studienskizze für den Hohen Markt
im Kreuzungsbereich mit der Bayrhamnergasse



Grundriss Studienplan im Kreuzungsbereich
Rainerstraße mit der Bayrhammergasse
und Übergang Schärddinger Tor

Blick in den Kreuzungsbereich Bayrhammergasse
Rainerstraße und Schärddinger Tor



Der Weg aus der Rainerstraße in die Innens-
tadt zum Braunauer Tor:

- Platzartig aneinander angebunden die bei-
den Einmündungen, durch Materialwechsel
- Querbänderungen.
- Fahnen schauen frech aus der Rainerstraße
heraus – und auf der anderen Seite des Platz-
es ins Braunauer Tor hinein.
- Gastronomische Nutzungen mit möglichst
subtiler Abgrenzung zu befahrbaren Berei-
chen, um den Platz ungebrochen von Fassade
zu Fassade führen zu können.



Studienskizze: Kreuzungsbereich Bayramergasse
Rainerstraße und Schürdinger Tor

Studienplan für den Bereich Wohlmayrgasse,
Promenade und Thomas Senn Straße



Blick aus der Wohlmayrgasse
in die Promenade



5.5. Bereich Wohlmayrgasse, Thomas-Senn-Straße, Promenade

Auch hier gilt die Empfehlung, den gesamten Einbahnring auf eine konsequente Einspurigkeit zurückzuführen, um ihm Tempo zu nehmen. Um die natürlichen Bewegungslinien (für Fußgänger und Radler) von der Schule in die Innenstadt zu unterstützen, können folgende Gestaltungsmotive gewählt werden:

- So weit möglich Einführung eines Mittelentwässerungssystems
- Platzbildung durch Materialwechsel.
- Großzügiger Vorbereich vor dem Akademiehaus, formaler Zusammenhang von Gebäudeachsen, Querbänderungen,

Pollerelementen

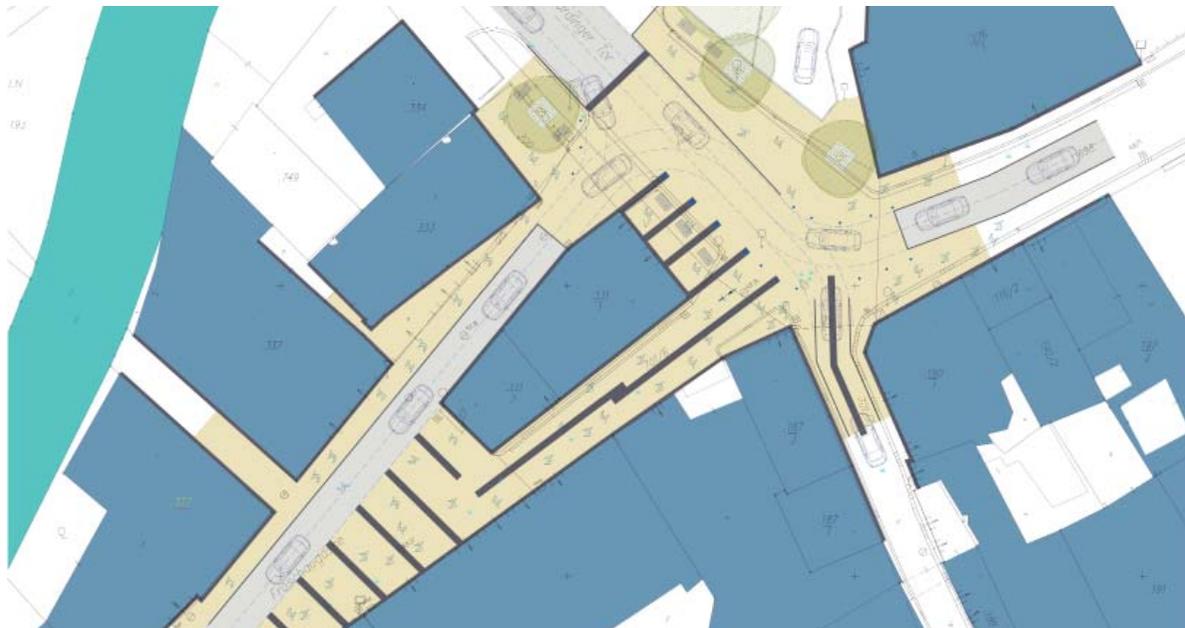
- Freistellen des Denkmals auf dem nördlich angrenzenden Platzbereich
- Setzen eines Baumes im Platzbereich – Schaffen von Ruhe und Intimität; der Platz erhält im Zusammenspiel von Denkmal und Baum eine Mitte
- Konsequente Abpollerung der Südlichen Seite der Wollmayerstrasse; sobald alle, die aus der Thomas Senn Straße kommen, klar im Raum erkennbar sind, wird kein Zebrastreifen mehr benötigt: die Platzquerung ist frei möglich



Studienskizze für den Bereich Wohlmayrgasse,
Promenade und Thomas Senn Straße



Blick zum Braunauer Tor und in die Froschaugasse



Studienplan für den Bereich Braunauer Tor und in die Froschaugasse

5.6. Rossmarkt

In der ersten Bearbeitungsstufe wurde versucht, eine Empfehlung der Cima-Studie konsequent zu Ende zu denken. In der Studie war die Idee empfohlen worden, den unteren Bereich des Rossmarkts zu einer Fußgängerzone zu machen. Neben unmittelbaren beruhigenden Effekten für diesen Bereich würde dadurch der gesamte Rossmarkt entlastet, weil der Abkürzungs-Durchzugsverkehr Marktplatz-Lughofer entfallen würde. Abfluss des oberen Rossmarkts durch eine Umkehrung der Einbahnrelation im Schäringer Tor.

Zwei Fragen sind zu klären:

- Was geschieht mit LKWs (Postzustellung), die durch ihre geometrischen Abmessungen nicht durch das Schäringer Tor fahren können? – Antwort: sie erhalten eine Sondergenehmigung, zu bestimmten Zeiten die Fußgängerzone passieren zu können.

- Kann der Verkehr jenseits des Schäringer Tors in den Ring ‚eingefädelt‘ werden und auch in die Froschauer Straße zufahren? Antwort: Ja, unter zwei Bedingungen: die konsequente Reduktion des Einbahnringes auf eine Einspurigkeit und durch das Schließen des südlichen Astes der Froschauer Straße für den Verkehr. Eine verkehrstechnische Überprüfung vorausgesetzt, kann so eine bedeutende Attraktivierung des Raumes vor dem Schäringer Tor entstehen – und damit auch hier eine deutliche Brechung der Trennwirkung des Rings erzielt werden.

Auch hier kann der entwickelte Kanon an Gestaltungsmotiven plausibel eingesetzt werden: die Unterbrechung des Straßencharakters, Querbänderungen, Baumsetzungen, um Konzentrationspunkte zu definieren, Fahnen zur Rhythmisierung, Ausbildung von verkehrsführenden Elementen als besitzbaren Infrastrukturelementen.



Studienskizze für den Bereich
Schärdinger Tor und Froschaugasse

VI. WEITERBEARBEITUNG

als Gestaltungsentwurf (Bodentextur)

Nach der Vorstellung der bisher dargestellten Studienergebnisse in Ried wurde schnell der Wunsch geäußert, die zur Diskussion gestellten Motive auf Basis von konkreten Materialvorstellungen zu einem Gestaltungsentwurf so auszuarbeiten, dass Detailplanung und Ausschreibung möglichst zeitnah beginnen können. Die Vorgaben waren dabei:

- Konsequente Umstellung auf Mittelentwässerung
- Ausschließliche Verwendung von Pflasterungen im gesamten neu zu gestaltenden Bereich
- Verwendung von Betonsteinsystemen mit einem Vorsatz aus Granitgranulat, Richtgrößen der Steine (Achismaß) 42x42cm, 42x21cm, 21x21cm, Farben: ausschließlich zwei Grautöne (hell und dunkel)

- Keine fixen (räumlichen) Einbauten, um eine maximale Flexibilität zu erhalten
- Ausarbeitung eines Gestaltungsvorschlags für den Bereich Rossmarkt, der sowohl bei der angedachten Fußgängerzonenlösung funktioniert als auch bei einer Beibehaltung des jetzigen Verkehrsregimes.

Eine erste Prüfung bezog sich auf die Frage, ob die bildliche Wirkung der ursprünglich vorgeschlagenen Gestaltungsmotive auch mit grauen Pflasterungen erhalten bleibt. Diese Prüfung ergab ein positives Ergebnis: vor allem eine dunkle Färbung der Bodentexturen lässt alle Farben im Raum (Fassaden, Möbel und Fahnen) intensiver in Erscheinung treten und verstärkt die Wirkung sogar.



Studienskizze für den Bereich
Rainerstraße



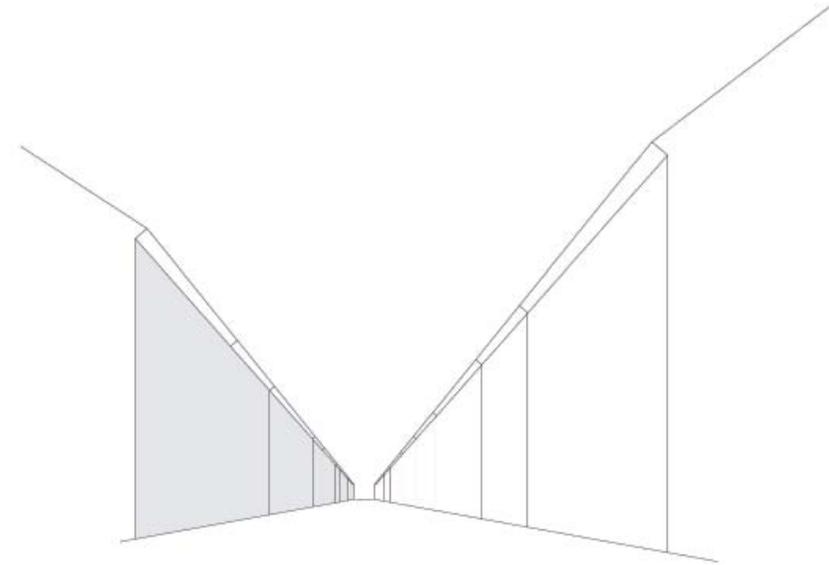
*Studienskizze für den Bereich
Rainerstraße als helle Variante*



*Studienskizze für den Bereich
Rainerstraße als dunkle Variante*

Die zweite Aufgabe entsteht aus dem Wegfall des Materialwechsels. In der ersten Serie der Entwurfsstudie war ein reicher Materialmix angedeutet: Asphalt, sandfarbige Pflasterungen, Bänderungen, teilweise Randsteine, mit Naturstein herausgehobene Bereiche. Die dadurch erzielten räumlichen Effekte und die damit verbundenen Wirkungen auf Geschwindigkeit und Nutzungsart in der Bewegung mussten jetzt mit einer radikal reduzierten Materialpalette neu gedacht werden: ein Material in zwei Farben. Wie kann dann noch ein Wechselspiel von Bewegung und Ruhe, Verdichtung und Öffnung, Führung und Entgrenzung geschaffen werden?

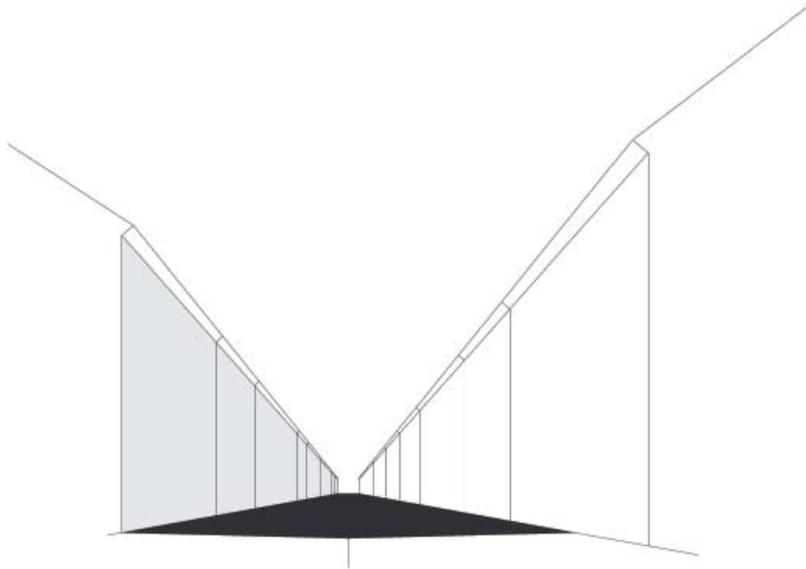
Zunächst wurde anhand von abstrahierten Perspektivebildern ermittelt, ob in einfachen Straßenräumen eine Gestaltung ohne Farbwechsel und Struktur sinnvoll ist und den gewünschten räumlichen und bewegungsführenden Effekt erzielt. Als eindeutig beste Lösung erscheint eine Variante mit Querbandierungen, die über einen Grundrhythmus hinaus wichtige Synkopen (Aussetzen der Bänderungen, Verdichtungen) und die Symmetrie modifizierende Elemente enthält. Die höhere Qualität liegt im ruhigen und rhythmisierten Raum.



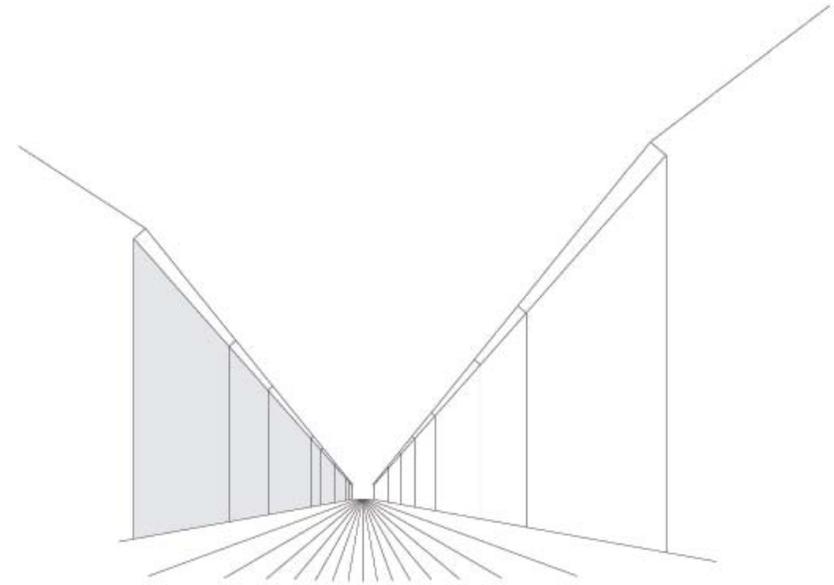
Der leergeräumte Raum zwischen den Fassaden, helle Variante. Es fehlen Maßstäblichkeit, Rhythmus und eine Querungsbeziehung zwischen den Gebäuden



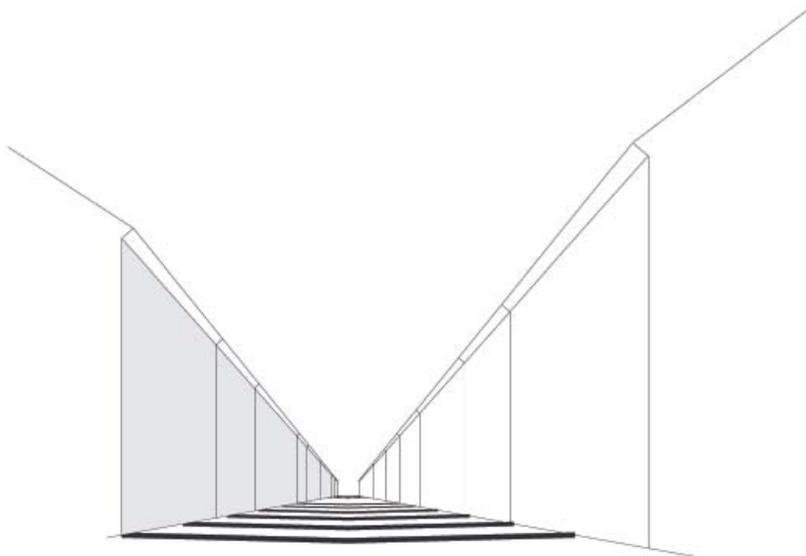
Die Querbetonung erzeugt eine Maßstäblichkeit und spannt den Raum zwischen den Fassaden vergleichsweise breit auf.



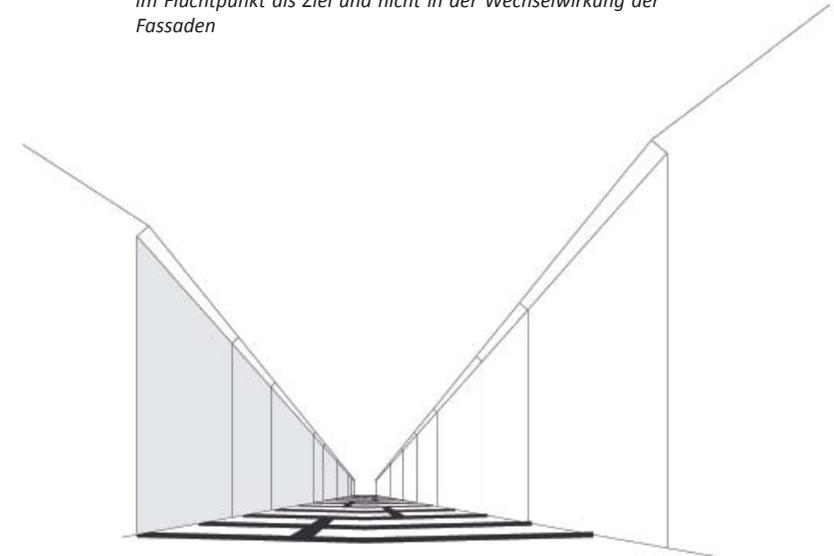
Der leerräumte Raum zwischen den Fassaden, dunkle Variante



Die Längsbetonung streckt die Proportion und macht den Raum zwischen den Gebäuden schmaler- die Betonung liegt im Fluchtpunkt als Ziel und nicht in der Wechselwirkung der Fassaden



Durch eine Unterbrechung der Querlisenen werden einzelne Raumbereiche zusätzlich in den Bereichen, in denen eine komplexere Verkehrssituation besteht gegliedert



Durch eine teilweise linien- oder punktförmige Betonung wird eine maßvolle Orientierbarkeit, aber auch spielerische Variabilität erzeugt



Vorentwurf für den Bereich Hoher Markt und Übergang
in die Bayrhamnergasse, dunkle Variante

In der Folge war es wichtig, eine plausible Grundtextur zu entwickeln, die dem Raum Ruhe und dem Auge Halt gibt, ohne zu Zerteilungen des Raumes zu führen – ein Grundmotiv, das in feinen Variationen an jede individuelle bauliche, soziale und verkehrliche Situation angepasst werden kann, um für Ried gleichermaßen eine neue identitätsstiftende und variable (differenzierende) Wirkung haben zu können. Das Grundmotiv muss also wiedererkennbar und wandelbar sein.

Im Bereich Einmündung Hoher Markt in die Bayrhamnergasse wurde eine Lösung entwickelt, die folgende Gestaltungselemente im Bereich der Bodentextur verwendet, um die gewünschten Effekte zu erzielen:

- Querbänderungen samt Mittelunterbrechung in den straßenartigen Bereichen erzeugen Führung und Rhythmus;
- Querbänderungen als Doppelstreifen (21/21/21) treten klar in Erscheinung, ohne ‚fett‘ zu wirken;
- Punktartige Verdichtungen dieser Bänderungen, um einen angedeuteten Fahrbahnrand in den straßenartigen Bereichen zu erreichen;
- Radikaler Wegfall dieser Elemente in den platzartigen Bereichen (die nur noch in der monochromen Fläche erscheinen).



Studienskizze: Hoher Markt im Bereich Neurieder Gasse und Fußgängerdurchgang zur Bayrhammergasse, dunkle Variante

Studienskizze: Hoher Markt im Kreuzungsbereich mit der Bayrhammergasse, dunkle Variante

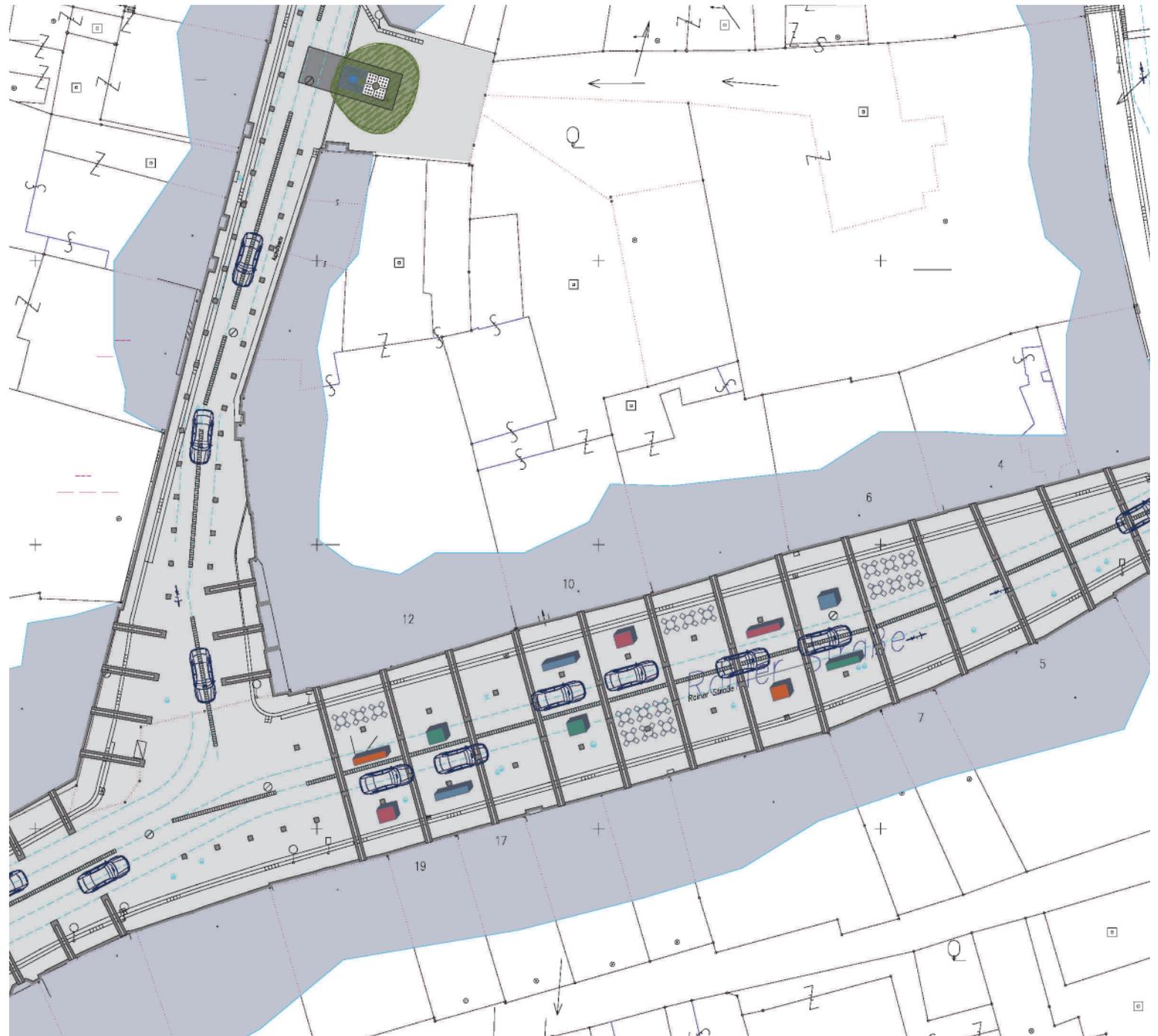


Vorentwurf: Hoher Markt im Bereich Neurieder Gasse und Fußgängerdurchgang zur Bayrhammergasse, dunkle Variante

Eine weitere wichtige Frage betrifft Raumbereiche, die ein gutes Gleichgewicht zwischen Strasse und Platz haben und die Möglichkeit eröffnen sollen, durch Möblierungen quasi sekundär die Verkehrsführung definieren zu können, die dann verschiebbar wird. Dies trifft vor allem auf die Rainerstraße und den Rossmarkt zu – zwei Straßenzüge, in denen auch temporäre bzw. jahreszeitliche Unterschiede im Nutzungsprofil in Zukunft eine bestimmende Rolle spielen können. Diese Räume müssen auch eine interne Differenzierung erhalten. Hier wird das System der seitliche Punktereihen synkopiert und verdoppelt, so dass durch die Stellung von Möblierungen jeweils drei plausible Fahrachsen entstehen können.

In der Folge werden alle Raumbereiche mit diesen Grundmotiven durchgestaltet...

*Vorentwurf für den Bereich
Rainerstraße, helle Variante*





Vorentwurfsskizze für den Bereich
Rainerstraße als helle Variante



Vorentwurf für den Bereich
Rainerstraße, dunkle Variante



Vorentwurfsskizze für den Bereich
Rainerstraße als dunkle Variante



Vorentwurfsplan und Skizze für den Bereich
Rossmarkt als helle Variante



Vorentwurfsplan und Skizze für den Bereich
Rossmarkt als dunkle Variante





Vorentwurfsplan und Skizze für den Bereich
Wohlmayrgasse, Promenade als helle Variante





Vorentwurfsplan und Skizze für den Bereich
Wohlmayrgasse, Promenade als dunkle Varinate

VII. PERSPEKTIVEN | REFLEXIONEN

7.1. Priorität von Bauabschnitten

7.2. Partizipation

7.3. Kennzeichen des Erfolgs

7.1. PRIORITÄT VON BAUABSCHNITTEN

In Ried wird klar erkannt, dass die fußläufige Verbindung vom neuen EKZ in die Innenstadt zu dem Zeitpunkt neu und attraktiv in Erscheinung treten muss, zu dem der erste Kunde im EKZ erscheint. Wenn es gelingt, diesen Kunden des EKZ zu einem Gast der Innenstadt zu machen, war die Übung erfolgreich. Daraus ergibt sich zwingend die Bedeutung eines ersten Bauabschnitts: ausgehend vom ‚Neuen Platz‘ über Rainerstraße und Hoher Markt – und über den Ring (Bayrhammergasse) in den ‚inneren Kreis‘. Wenn die Trennwirkung des Rings gebrochen werden muss, um Gäste komfortabel in die Innenstadt zu führen, müssen die neuen Unterbrechungen des Rings bereits im ersten Bauabschnitt realisiert sein.

Die weiteren Abschnitte sind davon unabhängig und können frei gereiht werden: die Anbindung der Schule erhöht den Komfort, die Neugestaltung der gesamten Bayrhammergasse erhöht die verkehrsberuhigende Wirkung des Projekts; die Attraktivierung des Rossmarkts schafft eine erfreuliche Ausdehnung des einladend gestalteten Bereichs, gegebenenfalls sogar bis vor das Schärdinger Tor hinaus. Entscheidend erscheint im ersten Schritt jedoch der Brückenschlag über den Ring – daran sollte (auch im komplexen Zusammenspiel mit anderen übergeordneten Baumaßnahmen wie z.B. der Geothermie) mit Nachdruck gearbeitet werden.

7.2. PARTIZIPATION

Die partizipative Planungskultur gehört zu den Qualitätsfaktoren jedes nachhaltig und präzise entwickelten Shared Space Projekts. Denn nur wenn die Bürger vor Ort in der Zukunft den neu gestalteten öffentlichen Raum als attraktiv erleben, werden sie ihn gerne aufsuchen und beleben – und nur wenn sie das tun, wird sich eine neue Balance von sozialer und verkehrstechnischer Nutzung im Raum entwickeln. Dazu ist die Beteiligung der Bürger am Entwurfsprozess entscheidend. Es muss die Möglichkeit gefördert werden, sich aktiv zu engagieren und Ideen und Befürchtungen, Wünsche und Anregungen in die Planung einzubringen. Auch die Straße muss Ausdruck und Bühne des Lebens vor Ort sein, um lebendige öffentliche Räume zu erzeugen. Partizipation, die gut moderiert wird, führt zu konkreten Ergebnissen und verbessert die Qualität des öffentlichen Raums.

Der knappe Zeitplan sollte kein Argument sein, diesen Prozess zu überspringen oder zu unterbinden. Die bisher entwickelten Motive der Bodengestaltung lassen einen weiten Spielraum, um durch die räumliche Ausstattung eine weitreichende Differenzierung und Präzisierung der Nutzungsprofile zu erreichen. Dies sollte in jedem Fall in Workshopserien vor Ort gemeinsam mit Bürgern geschehen. So werden aus Betroffenen Schritt für Schritt Beteiligte, die in Zukunft den Raum beleben können. Ansatzpunkt für die Gestaltung könnten auf der Basis der Studienergebnisse neben den Erfordernissen der Möblierung auch die Motive der Fahnen sein – als wichtige Elemente der Identifikation, der stimmungsmäßigen Charakterisierungen der Stadträume, teilweise als Werbeträger oder auch als Spiegel des Selbstbewusstseins der Bürgerschaft. Auch die Auslobung von Künstlerwettbewerben ist denkbar: der neue Stadtraum von Ried wird zur lebenden Fahngalerie, in der zahlreiche zeitgenössische Künstler mit einem Werk vertreten sind, das frei in der Luft weht.

7.3. KENNZEICHEN DES ERFOLGS

Eine Art Kriterienkatalog, anhand der folgenden 6 Kriterien

1. Integration des Verkehrs, anhand folgender Indikatoren:

Weniger Platzbedarf (vor allem für ruhende KFZ) – Flächenbilanz

Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus (Messung, quantitativ)

Erhöhte Anhaltebereitschaft (Konfliktbeobachtung, qualitativ)

Modal-Split Vergleiche Vorher-Nacher an wichtigen Querschnitten, insbesondere Erhöhung der Fußgängerfrequenzen, z.B. im Bereich Rainerstraße

Senkung der Unfallzahlen (Konflikte)

2. Modal-shift-Effekte – Weg vom Auto, einfach messbar (per Fragebogen) bei:

Mitarbeitern der Stadt Ried im Innkreis

Schülern und Lehrern

Angestellten des Handels

3. Erhöhte Aufenthaltsqualität, messbar als

längere Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum (Videobeobachtung)

Anzahl an social activities (optionale Aktivitäten)

4. Verbesserte Zugänglichkeit des Raumes, durch Annäherung an folgende Wunschscenarien:

Kinder können selbstständig zu Fuß zur Schule gehen (Befragung an Schulen)

Ältere Menschen können Alltagswege zu Fuß zurücklegen (Beobachtung, vor allem anhand von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum)

Es gibt keine Bereiche des öffentlichen Raums, die von Radfahrern gemieden werden (Befragung)

5. Verbesserte Umweltqualität

Luftqualität (Co2) in der Stadt

Gesunkener Lärmpegel (vor allem Bereich Bayrhammergasse)

6. Prosperität für die Wirtschaft, anhand folgender Kriterien

Umsatzentwicklungen, vor allem ‚im Kreis‘

Anzahl der Besucher des Einkaufszentrums, die auch die ‚alte‘ Innenstadt besuchen

Diversität der Handelsstruktur in der ‚alten‘ Innenstadt

Touristische Entwicklung (Nächtigungen, Ankünfte)

