

SHARED SPACE POTENTIALANALYSE KUFSTEIN



Öffentlicher Raum in der Altstadt von Kufstein Attraktivität - Aufenthaltsqualität Potentiale für Shared Space

Erhebung und Dokumentation der Qualitäten
im öffentlichen Raum und Potentiale
für Neugestaltungen im Sinne der Prinzipien
von SHARED SPACE im Bereich der Altstadt
der Festungsstadt Kufstein

Im Auftrag der Stadt Kufstein
erarbeitet von der FGM Forschungsgesellschaft Mobilität, gem. GmbH
DI Mag. Thomas Pilz pilz@fgm.at
DI Christoph Schwarz schwarz@fgm.at

November 2011

Bearbeitung/Impressum

Studie erarbeitet im Auftrag des
STADTBAUAMT KUFSTEIN
DI Dr. Elisabeth Bader

für die
Stadt Kufstein
Bürgermeister Dr. Martin Krumschnabl

von der
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM
8010 Graz, Schönaugasse 8a
Tel. 0316 810451 -00
Fax. 0316 810451 - 75
www.fgm.at

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

Kufstein und Graz, im November 2011

IHALTSÜBERSICHT

I. EINLEITUNG

Situation | Thema

Shared Space – eine neue Kultur des öffentlichen Raums: Strategie, Konzept, Prinzipien

Ziel dieser Studie

Aufgabe | Methode

Matrix – Kategorien der Public Space Typologie

II. RÄUME UND POTENTIALE

Raumgliederung Innenstadt Kufstein

Raumanalysen (Bestandstypologie, Potentiale, Hinweise zur Transformation)

III. IM ZUSAMMENHANG

Funktionsgruppen - Konflikte - Bewegungsarten

Raubereiche - Zeitliche Erfordernisse - Prioritäten

IV PERSPEKTIVEN, REFLEXIONEN

Bausteine für den Masterplan

Shared Space – angestrebte Balance (Aktivitätsverteilungen, Stimmungen, Platzcharaktere)



I. EINLEITUNG

Situation | Thema

Shared Space – eine neue Kultur des öffentlichen Raums: Strategie, Konzept,
Prinzipien

Ziel dieser Studie

Aufgabe | Methode

Matrix – Kategorien der Public Space Typologie

Situation | Thema

Der historische Altstadtbereich von Kufstein 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 hochwertige 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. Kufstein erscheint daher als vitales Zentrum, dessen **intakte Ortsstruktur** mit hohem touristischem Wert auch wichtige Handelsfunktionen sowie ein reiches gastronomisches An-

gebot im Stadtkern vereinigt. Hier spielt die günstige Erreichbarkeit für Bürger und Gäste ebenfalls eine wichtige Rolle. Problematisch wahrgenommen wird jedoch teilweise die Rolle des – motorisierten – Verkehrs im Ortszentrum. Da es keine wesentlichen Verlagerungspotentiale gibt, stellt sich die Frage, wie es erreicht werden kann, dass eine **möglichst harmonische Integration des Verkehrsgeschehens** gelingt.

Das Konzept Shared Space hat in zahlreichen Projekten in Europa gezeigt, dass eine derartige Integration gelingen kann. Durch **Einfügung des Verkehrs in das sozial bestimmte Leben vor Ort** durch entsprechende Gestaltung können die störenden Effekte des Verkehrs deutlich gemildert werden; 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.

In den vergangenen Wochen wurde dieses Konzept in Kufstein im Rahmen eines öffentlich zugänglichen Vortrags erstmals vorgestellt und wird seither intensiv diskutiert. Um das Konzept bei allen zukünftigen Projekten gut anwenden zu können, werden nun in einer **Potentialanalyse** jene Bereiche in der Innenstadt von Kufstein ermittelt werden, die besonders große Verbesserungspotentiale 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.”

Hans Monderman, 1947-2008

„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.“

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, RadfahrerInnen 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 (Transport,

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 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.**

Neue Entwürfe, neue Strategien

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 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 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 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“*

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

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.

Präzise Anwendung des Mischprinzips: um Revierbildungen (und damit verbundene ‚Rechte‘) zu vermeiden, werden keine Territorien für unterschiedliche Verkehrsarten zugewiesen; Effekt: Geschwindigkeitsreduktion, kommunikatives Verhalten

Eine neue Balance von sozialer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Nutzung des Raums wird aktiv herbeigeführt: im belebten öffentlichen Raum kann die Integration des Verkehrs gelingen.

Partizipative Planungskultur ermöglicht die soziale Belebung des Raums – die gemeinsame Gestaltung der Bühne für das öffentliche Leben sichert eine dauerhafte Belebung des Raums.

Risiko und Verantwortung, das ‚safety paradox‘: eine leichte subjektive Verunsicherung (durch den Wegfall strikter Regeln) bewirkt eine Erhöhung der Aufmerksamkeit – objektiv wird eine Verbesserung der Sicherheit erreicht.

Ziel dieser Studie

Durch die hier vorgelegte Studie werden der Zustand und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums erhoben, um die Potentiale für Veränderungen zu ermitteln. Diese Veränderungen sollten 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.

In der Folge einer stadträumlichen Analyse (Raum – Funktion – Verkehr – 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 aufgezeigt.

Aufgabe | Methode

In einer Analyse vor Ort werden die wichtigsten Bereiche der Altstadt (Innenstadt) von Kufstein im Hinblick auf die Shared Space Prinzipien betrachtet. 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 Kufstein zu erreichen und die Aufenthaltsqualität zu steigern? Wo liegen bisher schlecht genutzte Raumpotentiale? 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 Altstadt von Kufstein noch besser zur Geltung zu bringen?

Neben den ganz zentralen Bereichen der Altstadt werden auch wirtschaftlich relevante Bereiche vor dem Bahnhof und bei den Stadteinfahrten berücksichtigt (z.B. die Kaiserbergstraße im Norden, der Übergang von der Salurner Straße zur Kinkstraße im Süden, die Einmündung der Innbrücke in den unteren Stadtplatz etc.), um auch in diesen Bereichen die Potentiale für attraktive, räumlich relevante Portalsituationen zu ermitteln. Die Analyse der Räume erfolgt anhand einer **Matrix**, die wichtige Aspekte des Bestands und der darin eingeschlossenen Potentiale erfasst sowie Hinweise für zukünftige Transformationen und Umgestaltungen gibt.

Matrix

Der folgende Kriterienkatalog dient der Beschreibung der einzelnen Raumsegmente und ihres sozialen, räumlichen und verkehrstechnischen Charakters. Die Systematik im Hintergrund soll ansatzweise ein Mindestmaß an Vergleichbarkeit erzeugen 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 Untersuchungen durchgeführt. Die Beschreibung erfolgt auf der Basis von Fotodokumentationen und unmittelbar, spontaner Beobachtung vor Ort.

Die Erfassung der Raumsegmente erfolgt in drei 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 **Potentiale** in den einzelnen Raumsegmenten. Dies zunächst auf der Basis einer flächenbezogenen Raumbetrachtung, um jene Bereiche zu identifizieren, die als ‚Restflächen‘ nicht adäquat als nutzbarer Teil des öffentlichen Raums wahrgenommen werden. Es wird nach gewünschten Effekten gefragt, um augenfällige Möglichkeiten der sozial motivierten Belegung des Raumes zu bestimmen

sowie Elemente zu bestimmen, die durch kleine Eingriffe den Komfort im Raum für den Aufenthalt erhöhen können; dazu müssen auch die fehlenden Qualitäten klar gesehen werden. Eine dritte Betrachtungsebene fragt nach **Ansätzen der Transformation**: was kann über eine gewünschte Verteilung von Aktivitäten (im Sinne eines sozialen Leitbildes) gesagt werden? Welche Beteiligungsmethode sollte im Rahmen eines partizipativen Planungsprozesses gewählt werden? In welchen Bereichen sind Raumgliederungen sinnvoll, und durch welche bewegungsführenden Elemente kann das alltägliche Leben im Zusammentreffen von Aufenthalt und Verkehr strukturiert werden? Die Kategorien im einzelnen sind:

A. Charakteristik im Bestand

- A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur
- A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte
- A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)
- A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

B. Potentiale

- B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?
- B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden
- B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden
- B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

C. Ansätze der Transformation

- C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum
- C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode
- C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen
- C 4. Elemente der Bewegungsführung

Liste jener Räume, die in ihrer Eigenständigkeit untersucht werden im Hinblick auf ihre bauliche Struktur, die (verkehrstechnische und soziale) Nutzung, reale und potentielle Aktivitätsmuster etc. Jedes Raumsegment wird anhand der Matrix beschrieben.

- 1 Südportal | Kinkstrasse – Baumgartner Straße
- 2 Kinkstraße – Madersperger Straße
- 3 Volksschule | Vorplatz und Josef-Egger-Straße
- 4 Schillerstraße – Josef-Egger-Straße
- 5 BRG | Zugänge Nord und Süd
- 6 Bezirksgericht | Georg-Pirmoser-Straße – Praxmarer Straße
- 7 Kreuzgasse
- 8 Nordportal | Kaiserbergstraße – Anton-Karg-Straße
- 9 Kaiserbergstraße
- 10 Franz-Josef-Platz
- 11 Hans-Reisch-Straße
- 12 Feldgasse
- 13 Inngasse
- 14 Marktgasse
- 15 Georg-Pirmoser Straße (Westende)
- 16 Oberer Stadtplatz
- 17 Unterer Stadtplatz
- 18 Fischergries
- 19 Südtiroler Platz (Bahnhof)
- 20 Römerhofgasse



RAUMGLIEDERUNG

Das System des öffentlichen Raums in Kufstein 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. Es müssen daher zunächst jene Räume identifiziert, beschrieben und analysiert werden, die für sich eine klare Charakteristik aufweisen und eine Bedeutung im Raumgefüge der Innenstadt haben. Wir folgen dabei der unmittelbaren Wahrnehmung und Beobachtung im Hinblick auf Frequenzen, Geschwindigkeiten, Möglichkeiten (Potentiale), Konflikte etc. und dem ‚natürlichen‘ Gefühl für die Ausdehnung eines Bereiches, der intuitiv als Innenstadt erlebt werden kann. (Es zeigt sich, dass dieser Bereich nicht vollkommen identisch ist mit dem Kern der Altstadt, sondern deutlich über diese hinausgreift.)



Bebauungsstruktur

Öffentlicher Raum – Geometrische Grenzen. Darstellung jener Raumbereiche, die zwischen Hausgrenzen als öffentlicher Raum erlebbar sind. Diese Raumbereiche sind teilweise nicht identisch mit Eigentumsgrenzen. Für die vorliegende Studie sind jedoch ausschließlich die geometrischen, gestalterischen und raumbildenden Grenzen relevant.



Bebauungsstruktur

Im Luftbild erkennbar die linearen Achsen: Inn, Autobahn, Bahnlinie, mit jeweils klarer Trennwirkung. Lage der Innenstadtzone westlich des Inns, nördlich des Festungsbergs.



Bebauungsstruktur

Die Gegenüberstellung von Luftbild und Schwarzplan zeigt deutlich die Konzentration der Bebauungsstruktur im Innenstadtbereich: hochwertiger Kontrast von konzentrierten Baumassen und großräumigen Freuflächen.

Unfallhäufung (rote Punkte)

Unfallpunkte sind ein Hinweis auf Gefahrenstellen, Konfliktpunkte und jene Bereiche des öffentlichen Raums, die zu Missverständnissen und Unklarheiten im Gebrauch führen. (Präzise Konfliktanalyse erforderlich.)



Bebauungsstruktur, öffentlicher Raum

*Gegenüberstellung Verkehrsstruktur und geometrischer Raum Öffentlicher Raum – Verkehrsfrei, Grünraum
 Gegenüberstellung von verkehrsfreien Räumen und öffentlich wirksamen Grünräumen. Die
 vorliegende Studie berücksichtigt das neue Baukonzept im Bereich
 Oberer Stadtplatz/‘Testa Rossa’ und geht von der Annahme aus, dass der östliche (obere)
 Teil des Unteren Stadtplatz als Fußgängerzone ausgebildet wird.*

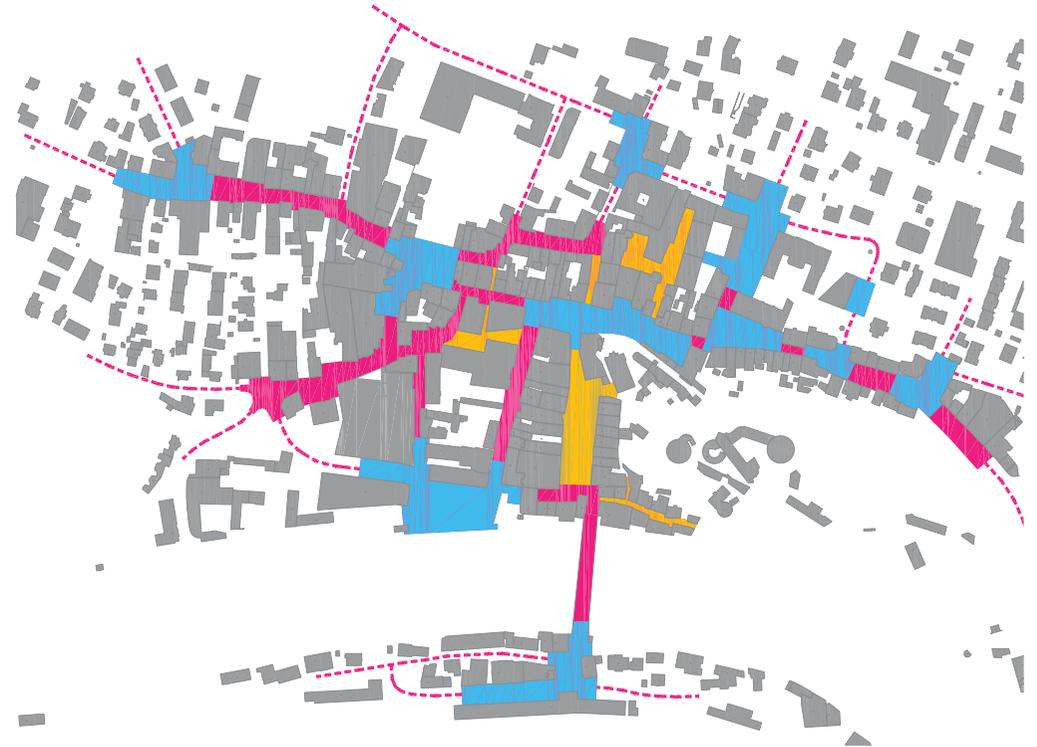


Bebauungsstruktur, öffentlicher Raum

Gegenüberstellung Verkehrsstruktur und geometrischer Raum



Platz | Platz und Gesamtsystem

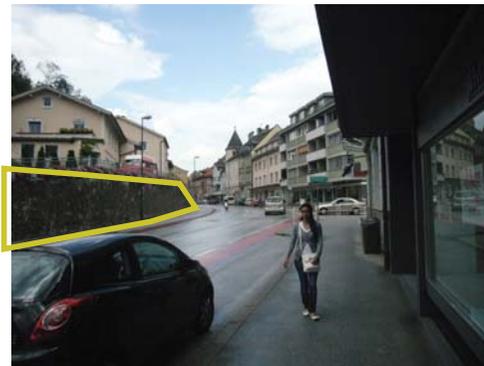
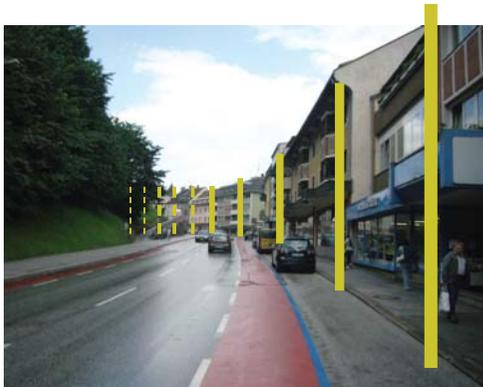
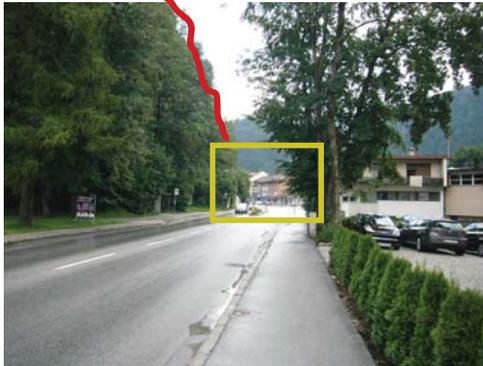


Platzgeometrien (blau) und ihre Integration das Gesamtsystem des öffentlichen Raums (verkehrsberuhigte Bereiche gelb)

II. RÄUME UND POTENTIALE

Raumgliederung Innenstadt Kufstein
Raumanalysen

1



Südportal | Kinkstrasse – Baumgartnerstraße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Einseitig geschlossene Bebauung, 3 bis 4 Geschosse, jedoch zugleich Beginn der zweiseitigen Bebauung, heterogener Bebauungsstil
- über EG-Zonen teilweise Vordächer; westseitiger Abschluss durch Stützmauer zum Festungsberg (befahrbare Rampe)
- durch räumliche Verdichtung, Kreuzung und geometrische Drehung der Hauptbewegungsachse (Kurve) perspektivische Verdichtung
- Portalwirkung: Beginn des zentralen Stadtbereichs (möglich)
- Platzartig proportionierte Öffnung Kreuzung Baumgartner Straße

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gemischte Nutzung Handel (EG), Wohnungen, teilweise Büro
- Nahversorger im südlichen Bereich Kinkstraße (Billa)

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- DTV
- Straßenquerschnitt: ca. 9,50m Fahrspur und beiseitiger (schmäler) Radstreifen (ohne Linksabbiegespur) in konventioneller Gestaltung
- Linksabbiegespuren als Bodenmarkierungen; Geometrie tempoaffin durch starke Betonung (Bedienung) der Hauptbewegungsachse (Nord-Süd)
- zahlreiche Parkplätze (blaue Zone)
- kein extremer Unfallhäufungspunkt; Schutzgitter zwischen Fahrbahn/Gehweg als Hinweis auf hohe Geschwindigkeit
- Zebrastreifen parallel zu Kinkstraße, keine Querungshilfe Ost-West
- Bushaltestellen nördlich des Kreuzungsbereichs, jeweils mit Busbuchten, kleine Sitzbänke, nur für südseitigen Bus Haltestellenüberdachung in bescheidener Ausführung

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Stützmauer westseitig, als befahrbare Rampe (Hauszugang)

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Aufteilung Verkehrsflächen – Gehweg/Ruhebereiche
- Bushaltestellen als Kapthaltestellen denkbar
- Ruhender Verkehr (Dauerparker) erforderlich?

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

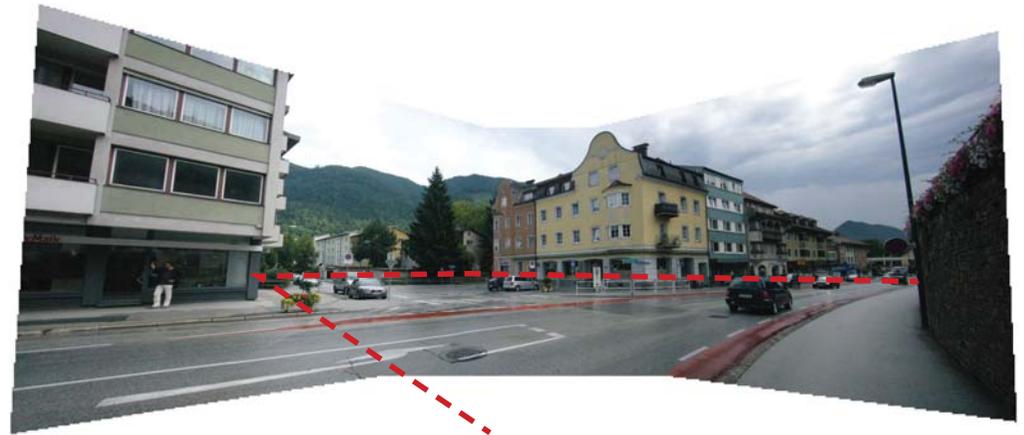
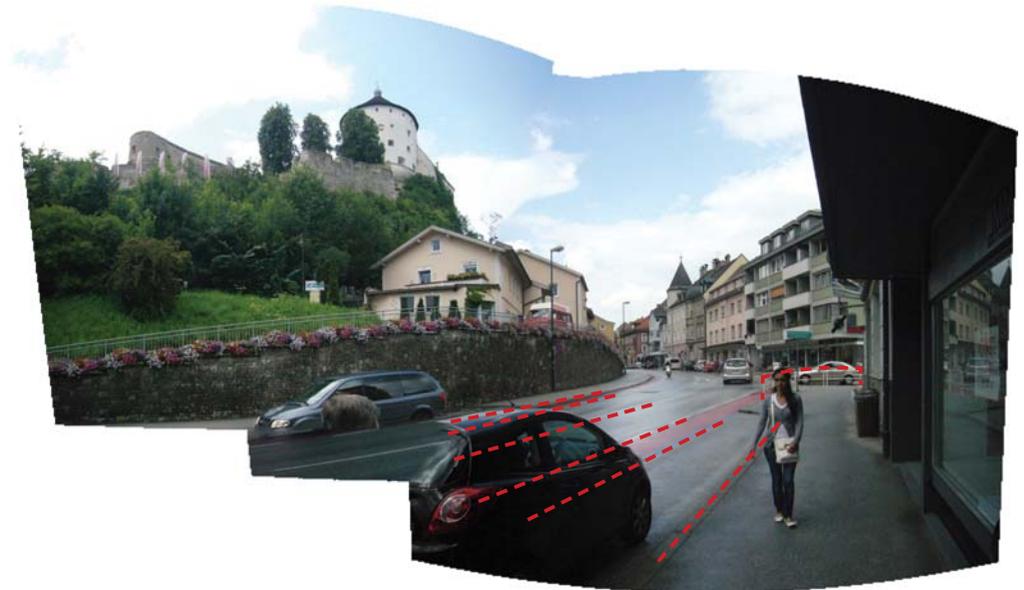
- Portalwirkung – spürbarer Auftakt zum Zentrumsbereich
- Raumerlebnis: durch einen Platz, nicht an etwas vorbei
- Angebote für den Aufenthalt

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Viel Raum vor Geschäften
- Bushaltestellen als Kommunikationspunkte
- Keine Niveausprünge erforderlich (außer bei Buseinstieg)

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Keinerlei Sitzgelegenheiten, nur Betonblumentröge;
- Bepflanzung, die räumlich wirksam ist und Schatten spenden kann
- Start- und Endpunkt einer Flaniermeile
- Ausbildung eines eigenen Raumcharakters (Platzidentität)



*Blick von Norden.
Viel Verkehrsfläche, wenig Aufenthaltsqualität.*



C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Aufenthalt bei Bushaltestellen verstärkt in den Kreuzungsraum (möglicher Platzraum) verlegen
- Aufenthaltsbereich bei Stützmauer (Schatten, Wasser)

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit
- Anrainern
- Vertretern der Busunternehmen
- Stakeholder Handel und Gewerbe

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

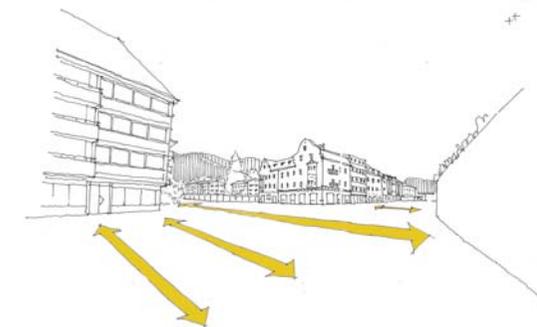
- Beruhigte Bereiche punktuell ausdehnen (vor allem westseitig im Kreuzungsbereich), z.B. durch Baumsetzungen (raumwirksam, Beschattung)
- Im Kreuzungsbereich: Deregulierung – platzartige Mischfläche
- Verstärkung der perspektivischen Kulissenwirkung der begleitenden Bebauung (auch durch Beleuchtung nachts)

C 4. Elemente der Bewegungsführung

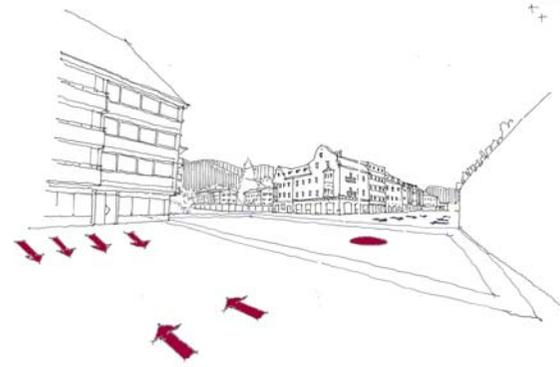
- Möblierungen (Einladung zum Sitzen) so im Raum positioniert, dass sie bewegungsführend wirken
- Baumsetzungen (Gefühl von Verengung und überraschender Weite)
- Material/Farbwechsel, die quer zur Hauptbewegungsrichtung verlaufen



Bestandssituation. Zu viel (nicht belebte, nichtgebrauchte) Verkehrsfläche, unattraktive Nebenräume, keine Beziehung zwischen den Fassaden auf beiden Straßenseiten.



Ansätze der Transformation: Ausdehnung jenes Raumbereichs, der auf Fußgängernutzungen bezogen ist (rote Pfeile), Schaffen eines Gravitationspunktes für die Relation von Fahr- und Gehbewegungen und Herstellen einer spürbaren Verbindung zwischen beiden Straßenseiten (gelbe Pfeile unten).



2



Kinkstraße – Madersperger Straße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Platzartiger Kreuzungsbereich mit teilweise geschlossener, beidseitiger, 3 bis 4 geschossiger Bebauung und heterogenem Baustil. EG Zonen in Teilbereichen überdacht. Übergangsbereich der angerartig erweiterten Kinkstraße (18m Breite) zum zentralen Innenstadtbereich (Wechselwirkung zwischen platzartigen Erweiterungen und straßenartigen Engstellen).

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gemischte Nutzung: Handel und Gastronomie im EG, in den OG's Wohnen und Gewerbliche Nutzungen (Büro). Im Haus Kinkstrasse 24 Nutzung mit öffentlichem Interesse des Alpenvereins

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Schnittstelle der gegenverkehrsgeregelten Kinkstraße zur einbahngeregelten Maderspergerstraße und Kinkstraße
- Beschleunigung des Verkehrs stadtauswärts und hohe Geschwindigkeiten stadteinwärts bis zum Kreuzungsbereich durch breite Fahrbahn
- Dreiecksförmige, niveaugleiche Verkehrsinsel zur Orientierung des Verkehrs, mit drei Zebrastreifen als fußläufige Querungshilfe verbunden
- Beidseitiger roter Radfahrstreifen (sehr schmal)
- Beidseitiger Parkraum ausgenommen im Kreuzungsbereich ostseitig
- Bushaltestellen im Kreuzungsbereich stadtein- und auswärts
- Verhältnismäßig großer Platzverbrauch für Verkehrsfunktionen und ruhenden Verkehr

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Hausgrenzen und Radien (Schleppkurven) zur Einfahrt in die Maderspergerstraße

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Verbreiterung der Gehwege und Aufenthaltsbereiche und Reduktion der Flächen für den ruhenden Verkehr besonders im direkten Kreuzungsbereich
- Entfall Mittelinsel erlaubt Platzersparnis für Verkehrsflächen in den Randbereichen
- Bushaltestellen als Kapphaltestellen

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Im Kreuzungs- und Übergangsbereich sollen die verkehrlichen Funktionen auf das Notwendigste reduziert werden
- Reduktion der Parkflächen für Kfz - Halten statt Parken
- Gestalterische Auflösung in einen Platz als Subzentrum im Stadtgefüge
- Wiederholung der Raum- und Bewegungskonzeption des Sich-Hindurch-Bewegens
- Möglicher Verzicht auf verkehrstechnisch motivierter Gestaltung, die keine soziale Funktion im Raum übernehmen kann

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Viel Raum vor Geschäften
- Bushaltestellen als Kommunikationspunkte
- Keine Niveausprünge erforderlich (außer bei Buseinstieg)
- Beleuchtungs- und Ausleuchtungsniveau an eine platzartige Situation anpassen

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Konsequente Ausbildung der flächigen Querungsmöglichkeit im Kreuzungsbereich
- Betonung der teils hochwertigen Gebäudefassaden
- Torsituation zum zentralen Innenstadtbereich





C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Konzentration und Stärkung als platzartiger Bereich
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt
- Reduktion der Parkflächen für Kfz- Halten statt Parken im Kreuzungsnahbereich
- Angleichen der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
- Vertretern der Busunternehmen
- Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich aus allen Positionen gewährleisten
- Im Kreuzungs- und Übergangsbereich soll die verkehrstechnische Infrastruktur auf ein notwendiges Maß reduziert werden
- Flächige Auflösung der Kreuzung in eine platzartige Situation
- Gestaltungsbezug zum räumlichen Beginn der „äußeren“ Kinkstraße

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Möblierung in den Randbereichen für nicht kommerzialisierten Aufenthalt
- Klare Gestaltungsmotive bei den Straßeneinmündungen in den Platzbereich (Übertritt)
- Durchgängige, niveaugleiche und flächige Gestaltung des Platzes (Safety Paradox)
- Gestalterisch klar akzentuierte Übergänge der straßenartig geführten Bereiche in die Kreuzung/Platz
- Betonung der räumlichen Hierarchie durch entsprechende Beleuchtung

- Hinweise für die weitere Bearbeitung*
- Ausprägung als internes Portal
 - Platzgestalt statt Verkehrsfunktion durch
 - aktive Nutzung der Seitenräume
 - Eckpunkt des Schulquadrant



3



Blick vom oberen Stadtplatz kommend: die Straße führt am Platz vorbei, westseitig gibt es keinen adäquaten Vorbereich vor den Gebäuden (Handel).



Volksschule | Vorplatz und Josef-Egger-Straße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Durchgehende geschlossene Bebauung (nordwestseitig aufgebrochen und zum Burgberg offen)
- Westseitig giebelständig 3 bis 5 geschossig
- Nord und ostseitig 4 geschossig traufständig
- Heterogene fast durchwegs hochwertige Bebauungsstruktur
- Trapezförmige, platzartige Ausdehnung (Breitseite im Norden)
- Hochwertiger Baumbestand im zentralen Platzbereich und als Straßenbegleitung
- Starker Bezug zwischen Platz, umgebender Bebauung und der Festung

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Volksschule (im Osten) mit Vorplatz als Pausenfläche
- Westseitig Gewerbe (EG) und Wohnen
- Nordseitig: Hotel
- Platz als wichtiger, konsumfreier Aufenthaltsbereich mit einem Brunnen und Bänken
- Im Norden wird die Höhendifferenz zwischen dem Platz und der Josef Egger Straße durch Sitzstufen ausgeglichen

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Die Kinkstraße als wichtige Nord-Süd-Verbindung im zentralen Stadtkern
- Die Kinkstraße (ostseitige Längsparkplätze) wird Richtung Süden und die Josef Egger Straße (nordseitige Schrägparkplätze nach Osten als Einbahn geführt)
- Der Platz ist durch Blumentröge geteilt, die einen verkehrsfreien Bereich markieren- Bring- und Holverkehr, wie auch Lieferverkehr wird am Platz abgewickelt
- Westseitig schmaler Gehsteig und markierter Fahrradstreifen
- Bei Fußgängerübergängen sind die Gehsteigkanten abgesenkt, sodass alle

Bereiche barrierefrei erschlossen sind

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Die Geometrie dieses Bereiches fällt von Norden nach Süden teilweise abgetrepppt und teilweise verlaufend ab
- Hauseingänge sollen niveaugleich und barrierefrei erschlossen werden
- Die Stufenanlage im Norden ist durch ihre Orientierung und Ausführung erhaltenswert und sollte in einer adaptierten Gestaltung erhalten bleiben, wie auch die Oberflächengestaltung des Schulvorplatzes
- Der Baumbestand zwischen Kinkstraße und Schulvorplatz und im Bereich Kinkstraße – Josef Egger Straße ist hochwertig und sollte in einer adaptierten Gestaltung erhalten bleiben

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Aufteilung Verkehrsflächen – Gehweg/Ruhebereiche
- Ruhender Verkehr (Dauerparker) erforderlich?

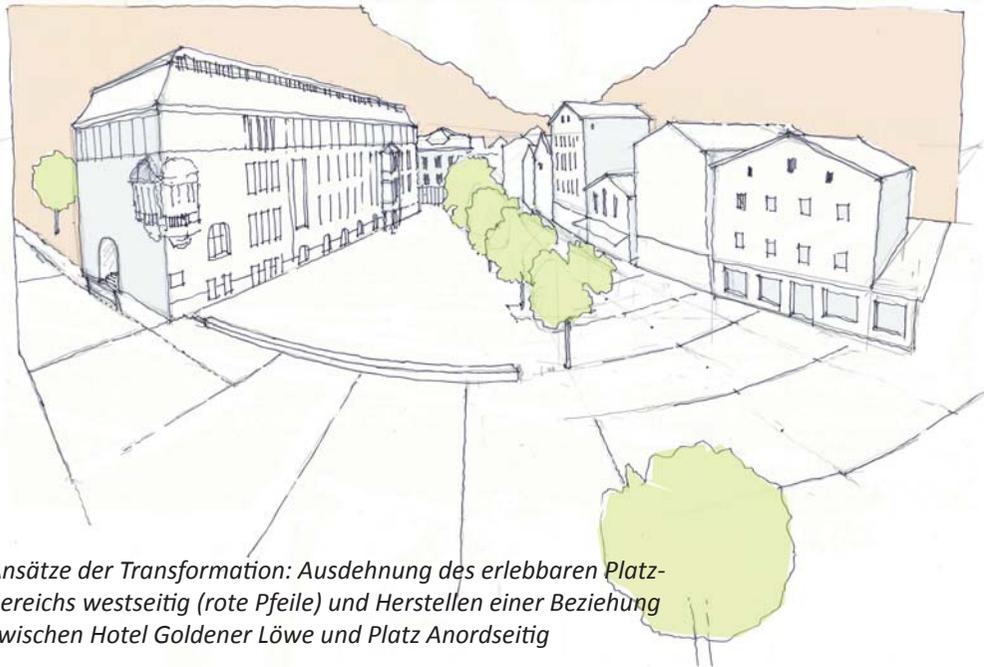
B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Besonders westseitig vor den Gewerbebetrieben ist nur ein schmaler Gehsteig vorhanden, die Vorbereiche sollten verbreitert werden
- Das soziale Leben sollte sich zwischen der Schule, dem Hotel und der Westseite der Kinkstraße entfalten und aufspannen können
- Die Kinkstraße, wie auch die Josef Egger Straße sollte nicht am Platz vorbeigeführt werden, sondern durch ihn hindurch

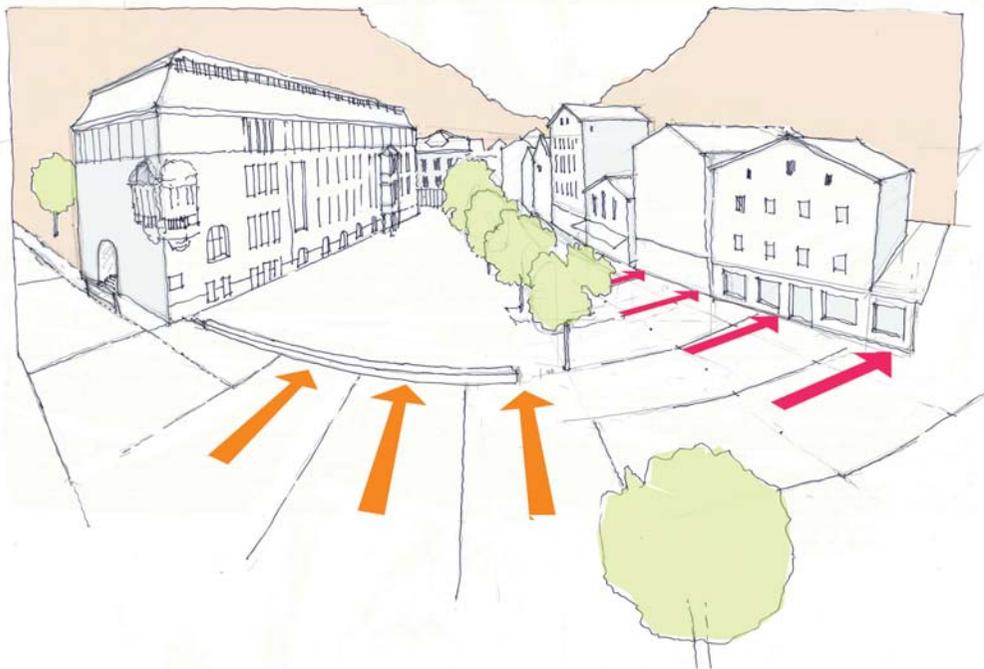
B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Der platzartige Charakter soll sich von Fassade zu Fassade spannen, sodass der Verkehr durch den Platz geführt werden muss und nicht daran vorbei
- Die Parkflächen vor dem Hotel ‚Goldener Löwe‘ könnten als Gastgarten ge-





Ansätze der Transformation: Ausdehnung des erlebbaren Platzbereichs westseitig (rote Pfeile) und Herstellen einer Beziehung zwischen Hotel Goldener Löwe und Platz Anordseitig



- nutzt werden (optimale Ausrichtung und Lage erhöht über dem Schulplatz)
- Konsequente Beruhigung möglich: Schließen der Josef Egger Straße für den MIV
- Der Bereich vor den westseitigen Gewerbebetrieben soll verbreitert werden, damit eine komfortablere Nutzung der Vorbereiche möglich ist

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Die Beleuchtung des Platzes ist nicht ausreichend und steht in keinem räumlichen Kontext
- Konsequente Ausbildung der flächigen Querungsmöglichkeit über den gesamten Platzbereich
- Betonung der teils hochwertigen Gebäudefassaden

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Stärkung des Platzes als untergeordnetes Zentrum im Stadtkontext
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt
- Reduktion der Parkflächen für Kfz- Halten statt Parken
- Angleichen der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer
- Vorschläge für den Bring- und Holverkehr der Schüler

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern Kollegium und Schülern der Volksschule Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Übersichtlichkeit im Platzbereich aus allen Richtungen für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten
- Im Kreuzungs- und Übergangsbereich soll die verkehrstechnische Infrastruktur auf ein notwendiges Maß reduziert werden



Bestandssituation. Gut gestalteter Schulvorplatz; zwei Straßen, die am Platz vorbei führen.



- Flächige Auflösung der Kreuzung in eine platzartige Situation
 - Platzränder als Aufenthaltsbereiche priorisieren
- C 4. Elemente der Bewegungsführung
- Möblierung in den Randbereichen für kommerzialisierten und nicht kommerzialisierten Aufenthalt
 - Klare Gestaltungsmotive bei den Straßeneinmündungen in den Platzbereich und bei den Platzausfahrten
 - Durchgängige, niveaugleiche und flächige Gestaltung des Platzes (Safety Paradox)
 - Räumliche Kontrastierung der unterschiedlichen Höhenniveaus
 - Betonung der räumlichen Hierarchie durch entsprechende Beleuchtung

Hinweise für die weitere Bearbeitung

- Ausweitung des Platzbereichs nach Westen
- Bilden einer angemessenen Vorzone für den Handel
- Hinterfragen der Verkehrsfunktion in der Josef-Egger-Straße
- Parken erforderlich? (Auslastungsgrad Arkadengarage derzeit 45-50%)



4



Schillerstraße – Josef-Egger-Straße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Großräumiger, orthogonaler Kreuzungsbereich am Übergang einer geschlossenen zu einer offenen, heterogenen Bebauung mit 3 bis 4 Geschossen
- Südostseitig Beginn eines hochwertigen Villengebietes in offener Bebauung mit altem Baumbestand
- Teilweise straßenbegleitende Bäume

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gymnasium (im Südwesten), Gewerbe (Arkadenhof im Nordwesten), Wohnen (im Südosten) und gemischte Nutzungen (Gewerbe und Wohnen im Nordosten)
- Mittlere Dichte von öffentlichen Funktionen und Einrichtungen

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Kreuzungsbereich mit durch Einbahnregelungen bedingten drei einmündenden Straßen (Josef Egger Straße im Osten als Gegenverkehrsbereich geführt)
- Schillerstraße als Vorrangstraße
- Schillerstraße mit zwei Richtungsfahrbahnen als innerörtliche Hauptverbindung für den motorisierten Verkehr nach Norden
- Alle Seitenbereiche mit erhöhten Gehsteigen, die im Kreuzungsbereich niveaugleich auf das Fahrbahnniveau abgesenkt und mit Pollern gesichert sind
- Ostseitiger Gehsteig und markierter Richtungsfahrradstreifen
- Parkmöglichkeiten straßenbegleitend in reduzierter Form vorhanden
- Unfallursachen: nicht beachten der Schutzwege und erhöhte Geschwindigkeit aus der Schillerstraße kommend

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Durch den großzügigen, fast ebenen Kreuzungsbereich sind keine gestalterischen Zwangspunkte zu erwarten

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Die Zweispurigkeit in der Schillerstraße (ca. 9m) und Praxmarerstraße scheint überdimensioniert zu sein (Gutachten durch Verkehrsplaner notwendig)
- Josef Egger Straße ist ebenfalls für eine Richtungsfahrbahn zu breit (ca. 6m)
- Flächenpotenziale für sanfte und aktive Mobilität, Vorbereiche Gewerbe

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Temporeduktion durch Einführen der Rechtsregel
- Reduktion auf eine Fahrbahn von Süden nach Norden
- ‚Raststationen‘ für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen
- Haupteingang der Schule ‚aktivieren‘
- Mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Verringern der Fahrbahnflächen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Einheitliche, platzartige Gestaltung im Kreuzungsbereich zur Steigerung der Querbeziehungen und Erhöhung der Aufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Komplettieren der straßenbegleitenden Bäume als Baumreihe oder Allee zur räumlichen Verdichtung im Übergangsbereich von einer geschlossenen zu einer offenen Bebauung
- Städtische Dichte



Überblendung Bestand und Struktur. Viel Raum in der Nord-Süd-Achse (2-Spurigkeit nicht erforderlich, jedoch verkehrsbeschleunigend), keine entsprechende Beachtung von Fußgängern trotz ungehinderter Sichtbeziehungen.



Ergänzung von Bäumen im Übergangsbereich der geschlossenen Altstadtzone zum östlich anschließenden Villenviertel, eventuell insgesamt alleeartige Ausbildung der Schillerstrasse bei Einschränkung von Fahrspuren. Im Kreuzungsbereich Auflösen von Fahrspuren (Territorien) in platzartige Fläche, um Bewegungskonflikte zu dämpfen und die Straße klar als Stadtraum erkennbar zu machen.



C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Reduktion der Fahrbahnbreiten
- Reduktion der Schillerstraße auf eine Fahrspur
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt
- Angleichen der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
Kollegium und Schülern des Gymnasiums
Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich aus allen Richtungen für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten
- Im Kreuzungs- und Übergangsbereich sollen die verkehrlichen Funktionen auf ein notwendiges Maß reduziert werden
- Flächige Auflösung der Kreuzung in eine platzartige Situation
- Platzränder als Aufenthaltsbereiche priorisieren

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Möblierung in den Randbereichen für kommerzialisierten und nicht kommerzialisierten Aufenthalt
- Klare Gestaltungsmotive bei den Straßeneinmündungen in den Kreuzungsbereich
- Durchgängige, niveaugleiche und flächige Gestaltung im Kreuzungsbereich (Safety Paradox)
- Betonung der räumlichen Hierarchie durch entsprechende Beleuchtung



Hinweise für die weitere Bearbeitung

- *Hinterfragen der Erfordernis Zweispurigkeit*
- *Ausbildung der Schillerstraße als Allee (Stadtkante)*

5



BRG | Zugänge Nord und Süd

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Das BRG Schillerstraße befindet sich am Übergangspunkt von einer geschlossenen zu einer offenen Bebauungsstruktur
- Der klassische Schulbaukörper (um 1900) wird mit einem Solitärbaukörper ergänzt- der neue Hauptzugang befindet sich nun zwischen den beiden Baukörpern und wird hauptsächlich von Norden (Josef Egger Straße) und von Süden (Maderspergerstraße) erschlossen
- Der eigentliche Haupteingang von der Schillerstraße wird als Nebenzugang genutzt(?)
- Hochwertiger Baumbestand in der Josef Egger Straße und der Maderspergerstraße

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Im Mittelpunkt steht die Nutzung der Schule und die Überschneidung mit der aktuellen Verkehrsführung und Belastung in den umgebenden Straßen
- Im Norden (Josef Egger Straße, einbahngeführt) befindet sich die Anbindung zum Arkadenhof

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Besonders die Überschneidung des Schülerverkehrs mit dem motorisierten Verkehr auf der Maderspergerstraße und der Josef Egger Straße bzw. der südliche Hauptzugang in den Arkadenhof stehen hier im Mittelpunkt
- Hauptaugenmerk auf die Nord Süd Achse vom Arkadenhof bis zur Maderspergerstraße
- Im Süden und Osten (Maderspergerstraße und Schillerstraße, einbahngeführt mit markiertem Radstreifen) wird der Verkehr im inneren Stadtgefüge von Kufstein von Süden nach Norden geführt

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Abstimmung der Gestaltung des öffentlichen Raumes mit den in Planung befindlichen, neuen Baukörpern der Schule und des Arkadenhofes

Bestandssituaion in der Madersperger Straße. Schulhof klar abgegrenzt, ungeborchene lineare Betonung der Straße. Teilweise hochwertiger Baumbestand.

Zwischen Kinkstrasse (Westliche Begrenzung), Josef-Egger Straße (Nord), Madersperger Straße (Süd) und Schillertsraße entsteht durch den südlichen Zubau zum Gymnasium der intern zusammenhängende Schulquadrant. Große Bedeutung erlangen zu Zugänge: Nördlich vom Arkadenhof, östlich durch eine mögliche (?) Reaktivierung des alten Haupteingangs, südlich wird eine mögliche Öffnung des Schulquadranten zur Straße hin zu bedenken sein, um einerseits den Schulpark allgemein zugänglich zu machen und andererseits beim südlichen Zugang (Hol- und Bring Mobilität?) verkehrsberuhigende Effekte auf der Madersperger Straße zu erzielen. Hier sollte für den Verkehr der Eindruck entstehen, durch den Schulbereich hindurch zu fahren (und nicht daran vorbei).





Rasumbildung und Bewegungsmuster. Mögliche Einengung von Fahrspuren, Öffnung des Schulhofes (den Vorhang der alten Begrenzungsmauer weit aufziehen), Ausbildung (vor-)platzartig, um die Dynamik von Fahrbewegungen einzudämmen.

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Die einbahngeführte Maderspergerstraße (7,50m) und die Josef Egger Straße (4,50-5,50) haben jeweils zu breite Fahrstreifen (Beschleunigungseffekt)
- Überdenken des Parkraumes, der die umgebenden Straßen über große Strecken begleitet

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Temporeduktion durch Reduktion der Fahrbahnbreiten
- Reduktion auf eine Fahrbahn von Süden nach Norden in der Schillerstraße
- ‚Raststationen‘ für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen
- Mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger
- Die Zugangsbereiche der Schule sollen zu den Straßen hin geöffnet werden

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Die Nord-Süd-Achse vom Arkadenhof bis zur Maderspergerstraße als fußläufige Verbindungsachse soll betont werden
- Mehr Abstellplätze für Räder sollen vorgesehen werden
- Erreichbarkeit der Schule mit öffentlichem Verkehr und aktiven Mobilitätsformen soll gesteigert werden

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Komplettieren der straßenbegleitenden Bäume als Baumreihe oder Allee zur räumlichen Verdichtung im Übergangsbereich von einer geschlossenen zu einer offenen Bebauung
- Städtische Dichte
- Stärkere Öffnung der Schule als öffentliche Einrichtung hin zum öffentlichen Raum

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Durch die geplanten Neubauten entsteht eine räumliche Verdichtung in der Achse zwischen Arkadenhof und dem Schulzugang in der Maderspergerstraße. Dies ergibt zusätzlich eine Verdichtung der Aktivitäten in diesen Bereichen

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
Kollegium und Schülern des BRG
Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern
Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

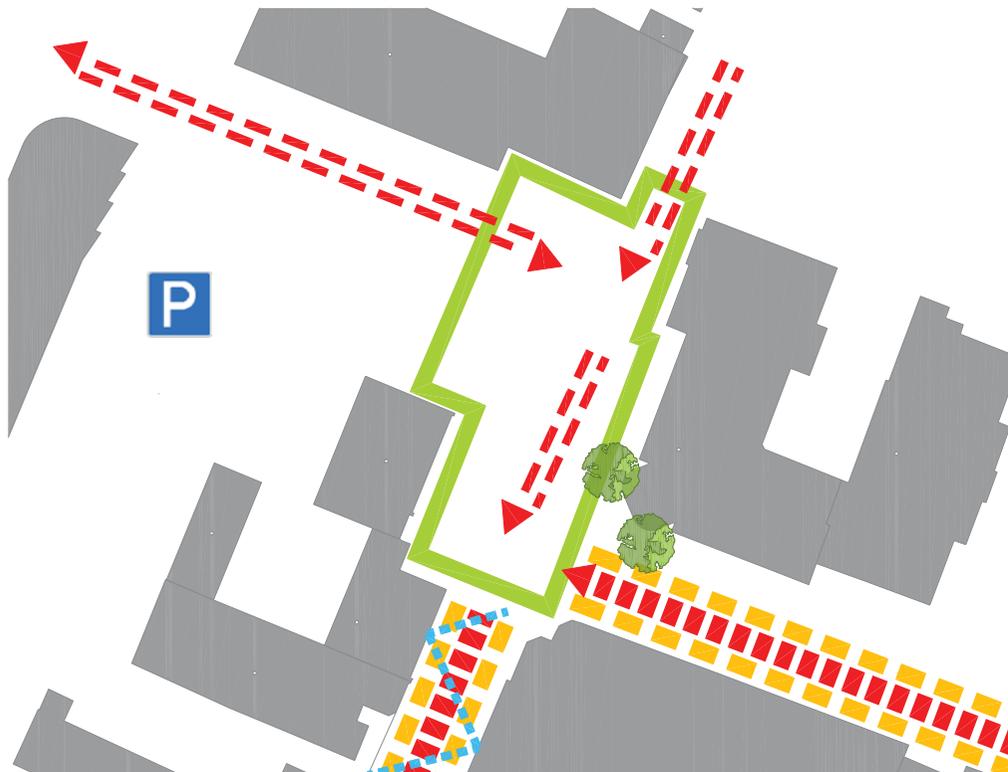
- Beruhigte Bereiche sollen sich an den Schnittstellen der Nord Süd Achse und den dazu querliegenden Straßen (Maderspergerstraße und Josef Egger Straße) ergeben

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Reduktion der Fahrbahnbreiten
- Reduktion der Schillerstraße auf eine Fahrspur
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt
- Angleichen der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer besonders in den Schnittbereichen der vorgeschlagenen Nord Süd Verbindungachse



6



Bezirksgericht | Georg-Pirmoser-Straße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Großräumiger, T-förmiger Kreuzungsbereich am Übergang von einer geschlossenen zu einer offenen, heterogenen Bebauung mit 3 bis 4 Geschossen
- Südostseitig Beginn eines hochwertigen Villengebietes in offener Bebauung mit altem Baumbestand
- Teilweise straßenbegleitende Bäume
- Platzartige Ausdehnung im direkt anschließenden Bereich der Andreas Hofer Straße (momentan als Parkplatz genutzt)

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gemischte Nutzungen: Gewerbe, Handel in den EG Zonen, Bezirkshauptmannschaft, Wohn- und Büronutzung in den Obergeschossen
- Hohe und differenzierte Nutzungsdichte

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Die Hauptverbindung des MIV von Süden nach Norden mündet aus der Praxmarerstraße (zwei Richtungsfahrbahnen) kommend in die Georg Pirmoser Straße (bevorrangt nach Westen)
- Diese Hauptverbindung wird durch einen markierten Radstreifen begleitet
- Der gesamte Kreuzungsbereich (inklusive Andreas Hofer Straße) als Unfallhäufungspunkt

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Der gesamte, innerstädtische Verkehr von Süden nach Norden wird auf dieser Strecke bevorrangt geführt und im Kreuzungsbereich von zwei Fahrbahnen auf eine Fahrbahn in der Georg Pirmoser Straße reduziert

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Reduktion auf eine Richtungsfahrbahn in der Praxmarerstraße
- Reduktion der Parkplätze in der Georg Pirmoser Straße

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Attraktivierung und Ausweitung der Bereiche für Fußgänger und Radfahrer

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Vergrößerung der Vorbereiche vor Gewerbe und Handel
- Durchgehende barrierefreie Erschließung, Zugänglichkeit und Querungsmöglichkeit

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Die innerstädtisch zentrale Lage sollte eher den Charakter einer Fußgängerzone haben
- Steigerung der Aufenthaltsattraktivität und mehr Raum für sanfte und aktive Mobilität

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Reduktion der Fahrbahnbreiten
- Reduktion der Praxmarerstraße auf eine Fahrspur
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt
- Angleichen der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Reduktion der Fahrbahnen und der Fahrbahnflächen zur Schaffung großzügigerer Bereiche für Aufenthalt und sanfte und aktive Mobilität
- Reduktion der Fahrbahnflächen zur Attraktivierung und Steigerung der Standortqualität für Gewerbe und Handel

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Aufheben des Vorrangs zur Reduktion des Tempos im Kreuzungsbereich
- Temporeduktion des MIV durch gestalterische Betonung der Querungsrelation
- Reduktion der Praxmarerstraße auf eine Fahrspur
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt

7



Kreuzgasse

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Enge, innerstädtische Gasse mit 3 bis 4 geschossiger heterogener, geschlossener Bebauung

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gemischte Nutzungen: Gewerbe, Handel in den EG Zonen, Wohn- und Büronutzung in den Obergeschossen
- Hohe und differenzierte Nutzungsdichte

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Die Hauptverbindung des MIV von Süden nach Norden mündet aus der Georg Pirmoser Straße kommend in die Kreuzgasse ein
- Diese Hauptverbindung wird durch einen markierten Radstreifen begleitet
- Der gesamte Straßenzug weist eine erhöhte Unfallzahl auf
- Hohe Verkehrsintensität im Konflikt mit Handelsnutzung

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Der gesamte, innerstädtische Verkehr von Süden nach Norden wird auf dieser Strecke geführt (eventuell Verlagerungspotential auf Andreas Hofer- und Krankenhausgasse)

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Reduktion der Parkplätze ein- oder beidseitig

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Attraktivierung und Ausweitung der Bereiche für Fußgänger und Radfahrer
- Gestalterischer Ausprägung wie eine Fußgängerzone bewirkt starke Geschwindigkeitsreduktion
- Gestalterische Betonung von (querenden) Fußgängerbewegungen

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Vergrößerung der Vorbereiche für Gewerbe und Handel
- Durchgehende barrierefreie Erschließung, Zugänglichkeit und Querungsmöglichkeit

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Die innerstädtisch zentrale Lage sollte eher den Charakter einer Fußgängerzone haben – vornehmer Straßenraum statt Durchzugsroute
- Steigerung der Aufenthaltsattraktivität und mehr Raum für sanfte und aktive Mobilität





C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Unterstützung des Flanierens
- Angleichen der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Schaffung großzügigerer Bereiche für Aufenthalt und sanfte und aktive Mobilität
- Reduktion der Fahrbahflächen zur Attraktivierung und Steigerung der Standortqualität für Gewerbe und Handel

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Temporeduktion des MIV durch gestalterische Unterstützung der Querungsrelation
- Mehr Raum für aktive Mobilität und Aufenthalt



8

Nordportal | Kaiserbergstraße - Anton-Karg-Straße



A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Übergang von offener zu geschlossener Bebauungsweise an der Nordeinfahrt von Kufstein in das zentrale Stadtgebiet
- Heterogene, nur teilweise hochwertige, 3 bis 7 geschossige Bebauung
- Platzartige Aufweitung im Kreuzungsbereich von Kaiserbergstraße und Anton Karg Straße

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gemischte Nutzungen: Gewerbe, Handel in den EG Zonen, Wohn- und Büronutzung in den Obergeschossen
- Hohe und differenzierte Nutzungsdichte

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Die Kaiserbergstraße ist die Hauptein- und Ausfahrtsstraße am nördlichen Rand des zentralen Stadtgebietes von Kufstein. Die Einmündung der Anton Karg Straße markiert den Beginn des verdichteten Zentrumsbereich
- Einseitige, großräumige Parkmöglichkeiten
- Beidseitig markierte Radfahrstreifen bis zur Einmündung der Anton Karg Straße
- Angedeutete Mittelinsel in der Kaiserbergstraße als Linksabbiegehilfe und Einfahrtshilfe aus der Anton Karg Straße
- Fahrbahnteiler am Beginn der Anton Karg Straße als Querungshilfe

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Der gesamte, innerstädtische Verkehr von Süden nach Norden wird auf dieser Strecke geführt- dazu gibt es auch zukünftig nur wenig Verlagerungspotenzial (schrittweiser Modal Shift nach Partizipationsprozess, Infoveranstaltungen und Umsetzungen hin zu einem höheren Anteil von sanften und aktiven Mobilitätsformen).

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Reduktion von Fahrbahnbreiten
- Reduktion der Flächen für den ruhenden Verkehr
- Mittelinsel

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Attraktivierung und Ausweitung der Bereiche für Fußgänger und Radfahrer und für Gastgärten sowie konsumfreien Aufenthalt
- Geschwindigkeitsreduktion und Angleichen der Geschwindigkeitsniveaus der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Vergrößerung der Vorbereiche für Gewerbe und Handel
- Durchgehende barrierefreie Erschließung, Zugänglichkeit und Quermöglichkeiten
- Sitzgelegenheiten (konsumfreier Aufenthalt)

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Gestaltung der Kreuzung als Platz
- ‚Eingangstor‘ in den zentralen, innerstädtischen Bereich





C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Verstärken des platzartigen Charakters - die Kreuzung als Platz, Ruhepunkt und Ein- bzw. Ausfahrt aus dem zentralen Stadtgefüge

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern
Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Auflösung der eindeutigen Fahrbahnflächen zur Schaffung großzügigerer Bereiche für Aufenthalt und sanfte und aktive Mobilität bzw. akzentuierte Ausbildung von Mischflächen (Shared Space)
- Schaffung von verkehrsfreien Zonen durch physische Barrieren gegen den Verkehr (Mastleuchten etc.)
- Verkehr soll durch eine platzartige Situation und nicht daran vorbei geführt werden
- Räumliche Verdichtung zu einer Torsituation als Einfahrt in den zentralen, innerstädtischen Bereich nördlich der Kreuzung

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Wechselspiel von Begrenzung und Entgrenzung
- Temporeduktion des MIV durch Entfall eindeutig ausgewiesener Fahrspuren, dadurch Stärkung der Querungsrelation



9



Kaiserbergstraße

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Großteils geschlossenen Bebauungsweise (teilweise giebelständige Gebäude mit Einfahrten) als Nordeinfahrt von Kufstein in das zentrale Stadtgebiet
- Heterogene, nur teilweise hochwertige, 3 bis 7 geschossige Bebauung
- Linienförmige, leicht geschwungene Raumstruktur zwischen den platzartigen Ausweitungen im Kreuzungsbereich von Kaiserbergstraße und Anton Karg Straße und Franz Josefs Platz

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gemischte Nutzungen: Gewerbe, Handel in den EG Zonen, Wohn-, Hotel- und Büronutzung in den Obergeschossen
- Hohe und differenzierte Nutzungsdichte

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Die Kaiserbergstraße ist die Hauptein- und Ausfahrtsstraße am nördlichen Rand des zentralen Stadtgebietes von Kufstein.
- Einseitige, großräumige Parkmöglichkeiten
- Beidseitig markierte Radfahrstreifen bis zur Einmündung der Anton Karg Straße
- Über den gesamten Straßenverlauf hohe Unfallhäufung

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Der gesamte, innerstädtische Verkehr von Süden nach Norden wird auf dieser Strecke geführt- dazu gibt es auch zukünftig nur wenig Verlagerungspotenzial (schrittweiser Modal Shift nach Partizipationsprozess, Infoveranstaltungen und Umsetzungen hinzu einem höheren Anteil von sanften und aktiven Mobilitätsformen).
- Teilweises Einbinden von höherwertiger Gestaltung im Bereich Haus 9 und 11

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Optimierung des Platzbedarfes zur Belieferung von Geschäften (Anlieferung)
- Reduktion der Fahrbahn auf ein mögliches Mindestmaß (Durchschnittliche Reduktion um 50 cm möglich)
- Reduktion der Flächen für den ruhenden Verkehr im nördlichen Bereich (ostseitig) der Kaiserbergstraße

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Attraktivierung und Ausweitung der Bereiche für Fußgänger
- Angleichen der Geschwindigkeitsniveaus der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Verstärken der Querungsrelation von Fußgängern
- Vergrößerung der Vorbereiche vor Gewerbe und Handel
- Durchgehende barrierefreie Erschließung, Zugänglichkeit und Querungsmöglichkeit

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Die innerstädtisch zentrale Lage sollte eher den Charakter einer Fußgängerzone haben
- Steigerung der Aufenthaltsattraktivität und mehr Raum für sanfte und aktive Mobilität





C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Die Verteilung der Aktivitäten soll grundsätzlich gleich bleiben, soll aber eine höhere Querungsrelation aufweisen.

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern
Stakeholdern: Handel, Gewerbe und Grundeigentümern
Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Die Kaiserbergstraße spannt sich zwischen zwei platzartigen Kreuzungspunkten auf, die eine der wichtigsten und dynamischsten Achsen der Stadt durch zwei ‚Ruhepunkte‘ begrenzen. Bewegung und Ruhe können so in einem stärkeren Rhythmus und Kontrast stattfinden.
- Platzartige Ausbildung der Kreuzung mit Kronthaler Straße, um den eindeutigen Straßencharakter zu brechen

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Materialwechsel, Farbwechsel, niedrige Leistensteine (max. 3 cm)
- Möblierung
- Bepflanzung
- Nach Möglichkeit Elemente, die nicht nur einen verkehrstechnische Bedeutung und Nutzung haben, sondern zum Verweilen, Rasten, Diskutieren oder als Treffpunkt einladen



10

Franz-Josef-Platz

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Der Platz erscheint in drei Polaritäten als Übergangsbereich: von der Vorstadt in die Innenstadt; vom Park in die Stadt, von offenen zu geschlossenen Bauweisen
- Von Norden: Torfunktion zur Innenstadt (Zäsur in der Bewegungsfolge)
- Von Osten: vom Park (Campus) in die Stadt – mit einer unklaren Charakteristik: ist der Platz noch Teil des Parks oder bereits dessen Kante?
- Von Süden: Bündelung der Fahrspuren
- Heterogene Bebauungsstrukturen: jeweils Kanten von geschlossenen Bauweisen, jedoch mit unterschiedlichen Gebäudehöhen und Qualitäten
- Großzügige Gehwegbereiche, teilweise mit bedeutendem Baumbestand (Süden)
- Gesperrte Mitte des Platzes

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Wichtige Geschäftszugänge
- Übergang zum Park: sichtbar genutzt als Erholungsraum mit Verkehrsunterhaltung (zahlreiche Bürger sitzen auf Bänken und beobachten das Verkehrsgeschehen)
- Gastronomische Nutzungen, teilweise auch auf Dachterrassen (Beobachtungsposten, Rückzug, Distanz)



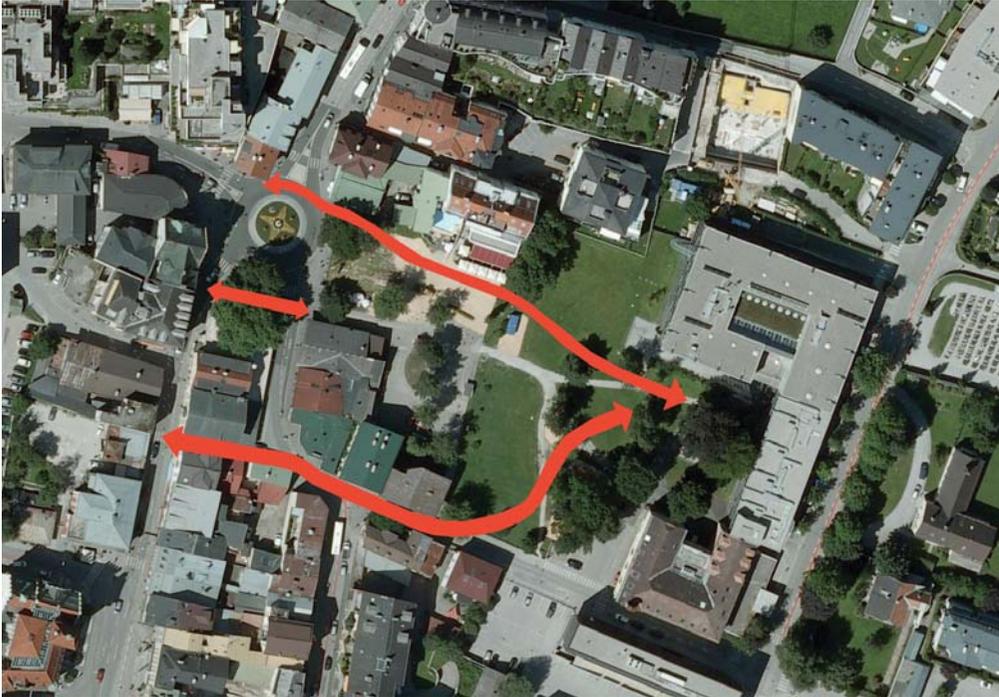
A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- DTV – siehe Verkehrskonzept ZT Hagner
- Vierarmiger Kreisverkehr, eine Zu- und eine Abfahrt als Einbahn
- Hohe Leistungsfähigkeit
- Geometrisch optimierte Lage der Kreisorganisation
- Bushaltestelle östlich (Teil des Parks)
- Keine baulich getrennte Radfahrinfrastruktur
- Zebrastreifen greifen weit in den Raum ein (weite Gehlinien für Fußgänger)
- **Konfliktpotential (1): teilweise Notwendigkeit für MIV, demselben Fußgänger mehrfach Vorrang zu geben**
- **Konfliktpotential (2): MIV in Nord-Süddurchfahrt mit zu guten Sichtverhältnissen (durch frühe Übersicht vor allem bei geringem Verkehr zu schnelles Durchfahren des Kreisverkehrs); derselbe Effekt von Süd nach Nord, jedoch abgemildert, da Blickbeziehung durch Platanen eingeschränkt**
- Unfallpunkte

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Bäume (vor allem Platanen südseitig)
- Geometrische Beschränkung durch Erfordernisse der Organisation als Kreisverkehr





B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Weite Gehwegsituationen, wenig genutzt und gesichtslos (vor allem im westlichen Bereich)
- Verstärkung des Parkmotivs: der Kreisverkehr wird eindeutig zu einem Teil des Park, zum Beispiel durch die Setzung eines Baumes in der Mittelsinsel (sowie Baumsetzungen westseitig)
- **Radikale Maßnahme: Öffnung der Mitte für Fußgänger. (Effekt einer weiteren Verlangsamung? Oder eine bessere Integration? – Aufhebung der verordneten Zebras am Rand, jedoch gestalterische Ausbildung eines Platzrandes)**

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

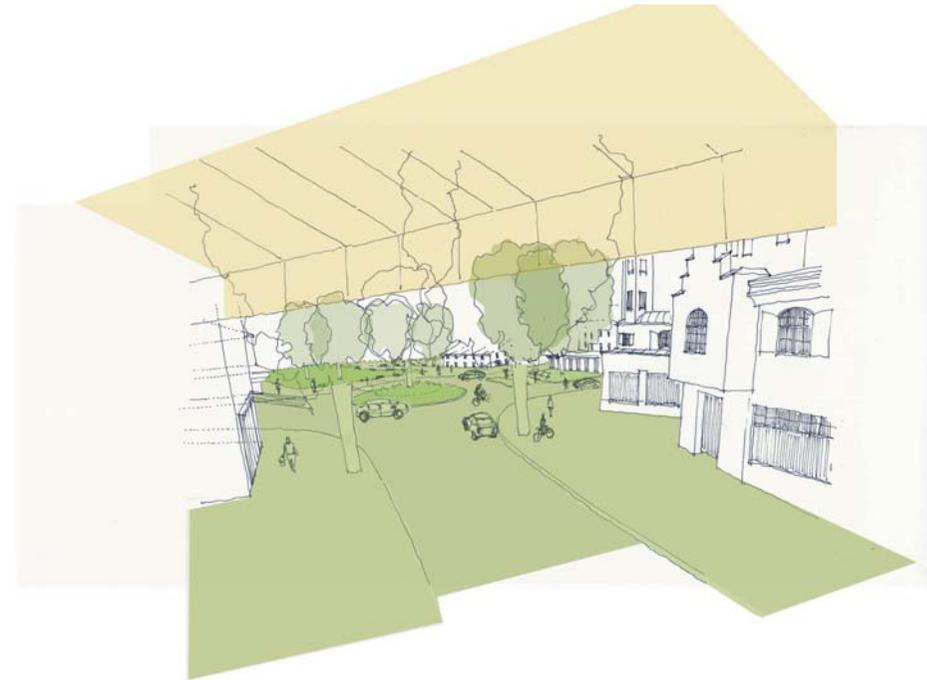
- Weitere Steigerung der Aufenthaltsqualität am Rande
- **Gegebenenfalls: kommunikative Aktivierung der Mitte**
- Verbesserte Integration des Verkehrs (durch konsequente Angleichung der Bewegungsgeschwindigkeiten), zugleich weitere Harmonisierung und dadurch Verflüssigung des Verkehrsgeschehens
- **Umleitung von Fußgängerströmen (vor allem Querung in Ost-West-Richtung) nördlich um den Kreisel, um Behinderung des MIV durch Fußgänger zu verringern (möglich nur durch weit ausgreifende Veränderung des Fußwegesystems)**

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

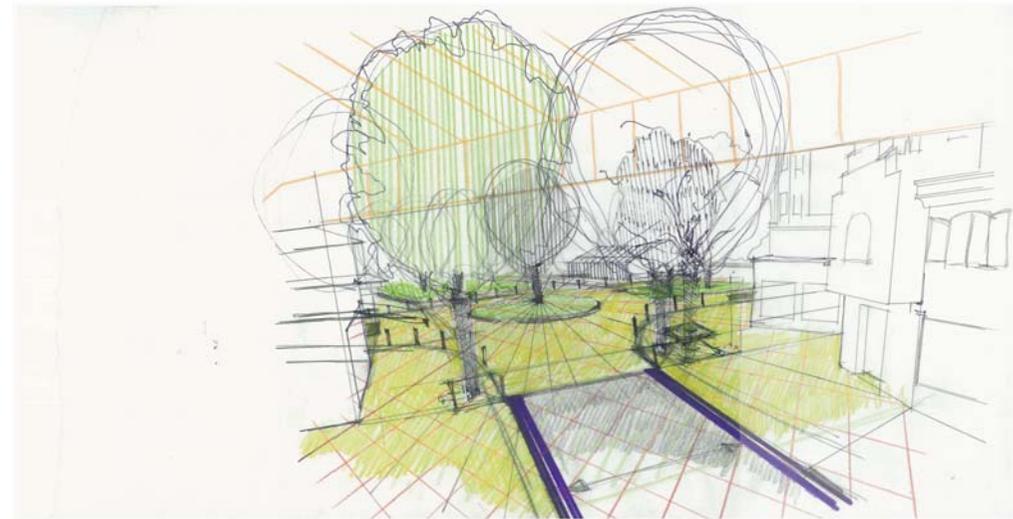
- Der öffentliche Raum als Park
- Zuschauerpositionen am Rande des Verkehrsgeschehens
- Weitere Verflüssigung des Verkehrsgeschehens (Ineinandergreifen von Fußgänger- und Fahrbewegungen)

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Verzahnung öffentlicher Raum mit Geschäften westseitig
- Aufenthaltsqualität westseitig (keine attraktive Zuschauerposition)
- Beschattung westseitig, parkartige Anbindung bzw. Ausdehnung Park über Kreis hinaus



Mögliche 'Ausdehnung' des Parks über den Kreisverkehr hinaus..



Skizze: platzartige Ausformulierung, unter Beibehaltung der verkehrstechnischen Organisation als Kreisverkehr.

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Verteilung des Verweilens im gesamten Raum
- Generelle Verlangsamung der Einfahrten in den Kreis, z.B. durch Baumsetzung in der Platzmitte und Baumsetzung in der Mittelinsel Fußgängerquerung nordseitig

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Vorabklärung durch verkehrstechnische Modellsimulation
- Einbindung aller Anrainer

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Eventuell Verlagerung Gehachse südlich weiter aus dem Kreismittelpunkt (in südlicher Richtung), um Wege vom Park in die Feldgasse zu verlängern; dabei erhebliche Gefahr von Trampelpfadbildung in der alten (gewohnten und natürlichen) Bewegungsachse
- Klare Gestalterische Ausprägung eines Gehwegrings rund um den Platz (auch Zebras gestalterisch und durch Materialwechsel abgesetzt)

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Sichtgliederung durch Bäume
- Materialwechsel zur Kennzeichnung der Gehwege und Wegquerungen



Hinweise für die weitere Bearbeitung

Lösung der Problematik der Fussgängerströme muss durch neue Wegeführung im Park erfolgen – Neuorganisation kann im Zusammenhang mit Bauaktivitäten FH erfolgen.

11

Hans-Reisch-Straße



A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Kurze, geradlinige Straße, beidseitig geschlossene, jedoch heterogene Bebauung
- Einzelbauwerke teilweise giebelständig
- Sehr unterschiedliche Bebauungshöhen, ein bis vier Geschosse (durch Neubauprojekt ‚Oberer Stadtplatz‘ Vereinheitlichung der Gebäudehöhen auf sehr hohem Niveau)
- Teilweise langgezogene Vordächer, bis zu ca. 2,00m auskragend
- Straßenquerschnitt teilweise schachtartig (lichte Weite zwischen Bauwerken der engsten Stelle – Nordzufahrt – bei 6,64m)

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Verbindungsweg
- Handel (teilweise Nutzung der Gehwege, um Waren auszustellen, auf sehr beengtem Raum)
- Hoteleingang (Ecksituation zu Inngasse), Gastronomie

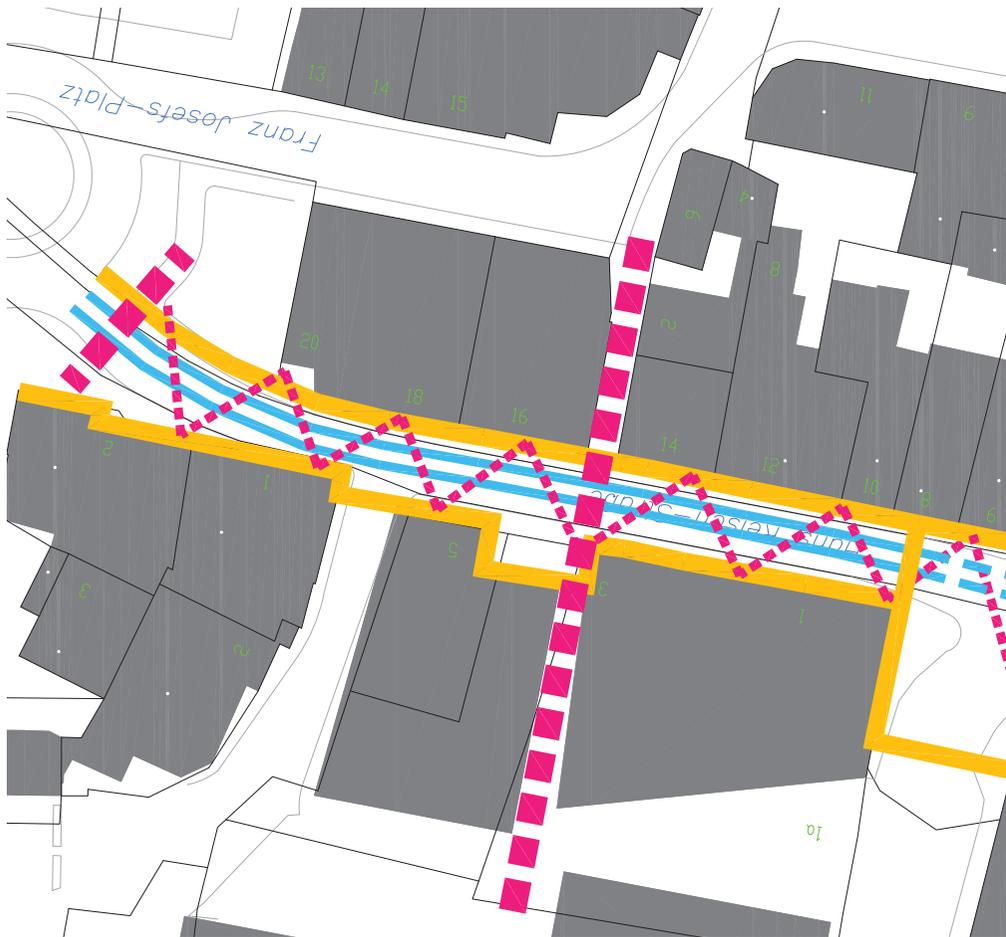
A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- DTV 7.700, Spitzenstunde: 540
- Einbahnführung Richtung Süden
- Ab Einmündung Inngasse zweispurig (beschleunigend)
- Einmündung eines Fußweges ostseitig (Verlängerung Krankenhausgasse, durch Neubauprojekt Fortsetzung Richtung Westen), dort Zebrastreifen
- Ampel Südennde bei Übergang zu Stadtplatz (wahlweise beschleunigend bzw. aufstauend)
- Schmale Gehwege, keine Radfahrinfrastruktur
- Gesamteindruck: Verkehrsfunktion (MIV) ist dominant
- Unfallpunkt bei Zebrastreifen

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Vordächer (Höhen- und Breitenbeschränkung Verkehr)





B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Verbreiterung von Gehwegen durch konsequente Reduktion auf eine Fahrspur

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

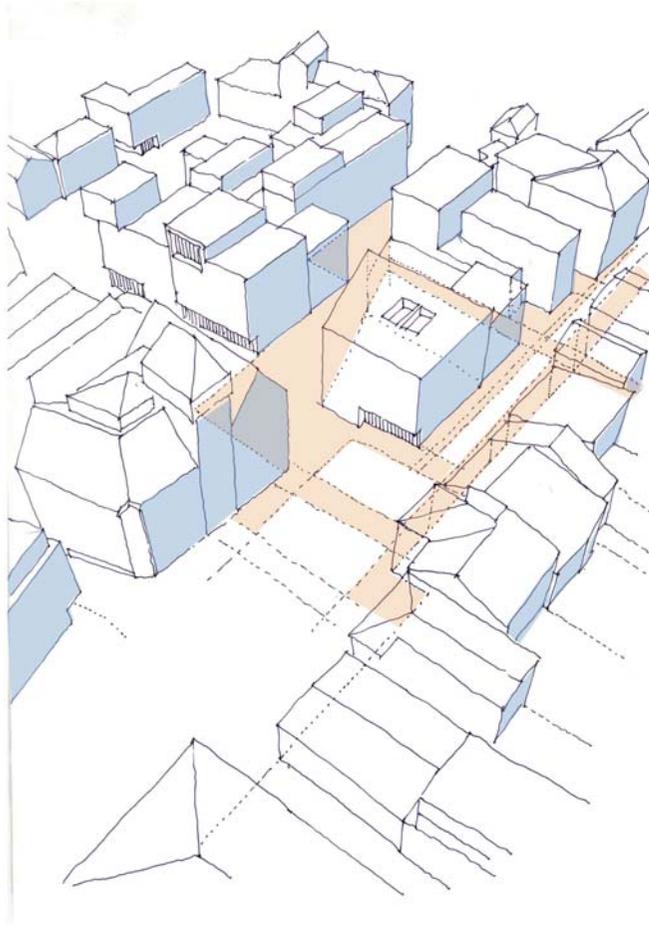
- Integration des Verkehrs (Verlangsamung)
- Stärkung der Querungsreaktion (vor allem Krankenhausgasse Richtung Westen)
- Integration der ‚Straße‘ in ein enges Geflecht von komfortablen Fußwegen
- Sitzgelegenheiten: Etappenbildung für ältere Menschen

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Fußläufige Durchwegung des Quartiers
- Verzicht auf Kanten

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Ruhezeiten, Sitzgelegenheiten



Stadtreiefskizze unter Berücksichtigung der geplanten Neubebauung ,Oberer Stadtplatz'/Testa Rossa (Wettbewerb). Alle weitere Überlegungen für den Bereich Feldgasse/Inngasse, Hans Reisch Strasse und Marktgasse gehen davon aus, dass ein Projekt in der hier skizzierten Form realisiert wird.



C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Passanten, Konsumenten
- Im Auto: Gäste

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Gestaltungsworkshops mit Anrainern (auf Basis eines übergeordneten Verkehrskonzepts)

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Verbreiterung des Gehwegbereichs (konsequente Reduktion auf einen Fahrstreifen)
- Integration einer Bewegungszone für Radler (gestalterisch artikuliert)
- Betonung der Querungswege (Transversalen) für Fußgänger

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Gestaltungsmotive zeigen die ‚angemessene‘ Fahrlinie an, entwickelt aus dem Gestaltungsmotiv für die Fußgängerquerung
- Physische Hindernisse (z.B. Poller) in sensiblen Bereichen



Hinweise für die weitere Bearbeitung

- Reduktion Verkehrsfunktion auf eine Fahrspur
- Bewegungsführende Elemente als Teil der Architektur

12



12 Feldgasse

(Bereich zwischen Kreisverkehr Hofgasse-Ernst-Hofbauer-Straße bis Einmündung Franz Josef Platz)

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Geschwungener Straßenzug auf mittelalterlichem Stadtgrundriss
- Heterogene Bebauungsstruktur, die jedoch in Summe geschlossen erscheint

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Handel, jedoch ohne starke (aktive) Beziehung zum öffentlichen Raum: eher EKZ als Geschäft mit Auslage
- Keine Gastronomie, da unattraktiv in Außenanbindung (Ausnahme Zugangsbereich Kufstein Galerien)
- Wohnen, teilweise Hotellerie

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Fahrverkehr MIV, zahlreiche Anbindungen an Tiefgaragen (teilweise mit Abbiegespuren, daher tendenziell überdimensionierter Verkehrsraum)
- Wenig attraktive Fußgängerwege (bei hoher Frequenz in den Zugangsbereichen zu Einkaufszentren)
- Keine Infrastruktur Fahrrad

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Höhen Hausanschlüsse
- Zufahrten TGs

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Durch Verzahnung von öffentlichen Räumen mit Geschäftszugangsbereichen (z.B. Zutritt zu den Kufstein Galerien) können attraktive, belebte Räume entstehen, die zugleich als Werbung für den Handel wirken
- Kreuzungsbereich mit Inngasse – Potential für platzartige Anbindung, eventuell auch räumlicher Anschluss für ostseitigen Zugang der Galerien

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Nischen jenseits der Verkehrsflächen (teilweise auf privatem Grund)
- Beschattungen
- Maßstäbliche Vermittlung zwischen Bauwerk und Realität des Passanten (Schriftgrößen etc.)

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Sitzgelegenheiten
- Fahrradinfrastruktur

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Ruhebereiche

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Flanieren
- Sitzen
- Schauen

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

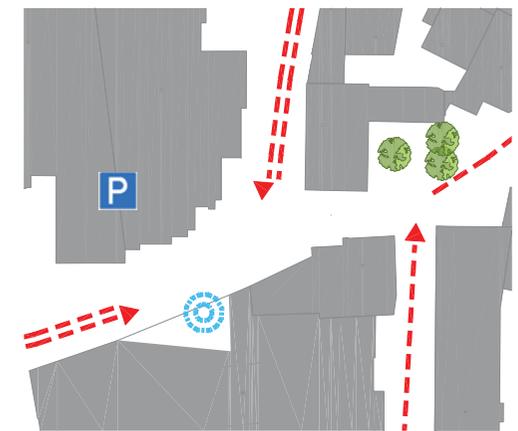
- Konzentrierte Planungsworkshops (Charette)
- Einbindung aller Anrainer
- Handel

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

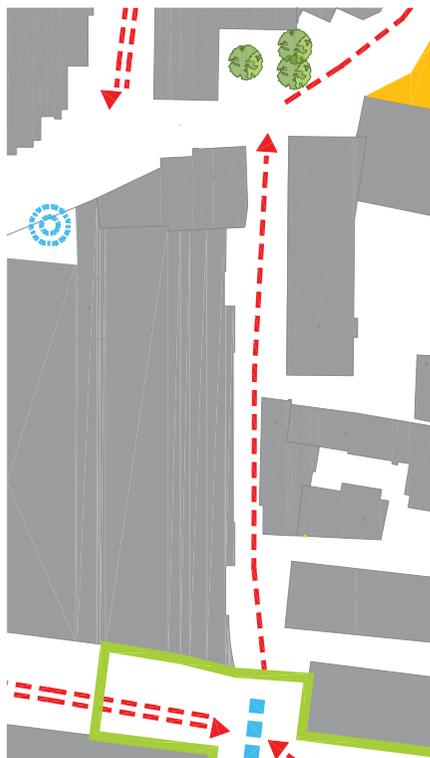
- Deutlich spürbare Verzahnung von Gebäudezugängen und Verkehrsraum

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Eventuell physische Besetzung von Mittelbereichen zur Verkehrsteilung und als Hilfe des flächigen Querens für Passanten



13



Inngasse

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Enges Gassenprofil, stark zum Inn abfallend
- Typologisch geschlossene Bebauung, jedoch teilweise durchbrochen (Baulücken, Brachen, Zufahrten zu wilden/kommerzialisierten Parkplätzen)
- Schachtartiger Charakter
- Sehr heterogene Bebauung im Hinblick auf Historie, Bauzustand, Baumasse, Funktion und baukünstlerischen Wert

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Handel, jedoch ohne starke (aktive) Beziehung zum öffentlichen Raum: eher EKZ als Geschäft mit Auslage
- Keine Gastronomie, da unattraktiv in Außenanbindung
- Wohnen, teilweise Hotellerie

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Fahrverkehr MIV, zahlreiche Anbindungen an Tiefgaragen
- Wenig attraktive Fußgängerwege (bei hoher Frequenz i Zugangsbereichen zu Einkaufszentren)
- Bestand Einbahn in Richtung Osten, durch Profilweitung in Zukunft in beiden Richtungen befahrbar
- Keine Infrastruktur Fahrrad

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Höhen Hausanschlüsse

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Durch Verzahnung von öffentlichen Räumen mit Geschäftszugangsbereichen (z.B. Zutritt zu den Kufstein Galerien) können attraktive, belebte Räume entstehen, die zugleich als Werbung für den Handel wirken
- Durch neues Bauprojekt ‚Oberer Stadtplatz‘ großzügiger Raumfluss durch die aufgelockerte Bebauung mit wahrnehmbaren Beziehungen bis zum Oberen Stadtplatz

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Handelsbezogenes Flanieren

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Nischen jenseits der Verkehrsflächen
- Visuelle Betonung von Querverbindungen, um den stark zum Inn (Fischergries) abfallenden Charakter zu bremsen und dem Straßenraum Ruhe zu geben
- Maßstäbliche Vermittlung zwischen Bauwerk und Realität des Passanten (Schriftgrößen etc.)

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Einladung zum Verweilen
- Sitzen
- Radfahrinfrastruktur (Abstellplätze etc.)

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Flanierende Bewegungen auch zwischen den Einkaufszentren
- In ausgewählten Bereichen Belebung durch Gastronomie

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Konzentrierte Planungsworkshops (Charette)
- Einbindung aller Anrainer
- Handel

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Klare formale Charakterisierung von Fußgängerbereichen bzw. Fußgängerzonen
- Tendentielle gestalterische Ausdehnung des FUZO-Bereichs zur Verkehrsberuhigung (besonders im Kreuzungsbereich mit Feldgasse und Durchbindung zum Oberen Stadtplatz)

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Eventuell physische Besetzung von Mittelbereichen zur Verkehrsteilung und als Hilfe des flächigen Querens für Passanten

14



Marktgasse

(Annahme: Baumassen nördlich der Marktgasse bis Feldgasse/Inngasse und Hanns-Reisch-Straße lt. städtebaulichem Wettbewerb, Projekt Arch. Obermoser)

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Deutlich zum Inn hin abfallende Straße
- Sichtbeziehung zum Wasser, optisch aufgefangen im Ansatz Fischergries (Materialwechsel, Blick auf neue Betonsteinpflasterung)
- Dichte, jedoch nicht durchgehend geschlossene Bebauung
- Schachtartiger Charakter
- Südseitige Bebauung teilweise ‚rückseitige‘ Fassaden ohne baukünstlerischen Wert
- Nordseitige Bebauung auf neue Bauflucht zurückspringend, verbesserte Durchlässigkeit für Fußgänger

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Zufahrten und Anlieferung
- Bewegungsachse
- Keine erkennbare Aufenthaltsqualität

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- DTV 2370, Spitzenstunde ca. 210/h
- Bisher keine ÖV Haltestelle
- Querschnitt für Busbegegnung möglich
- Getrennte Fusswege (Gehsteig), kein baulich getrennter Radweg

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Tiefgarageneinfahrten
- Anlieferung
- Querschnitt für Busbegegnung (ohne nennenswerte Verzögerungen)

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Räumliche Verzahnungen des linearen Straßenraums mit Vorplätzen bzw. Parkplätzen, z.B. im Bereich zwischen Fa. Lippolt und Volksbank
- Öffnung des Straßenraumes in nördlicher Richtung durch das neue Projekt beim Oberen Stadtplatz
- Generell Betonung von querenden Fußgängerachsen

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

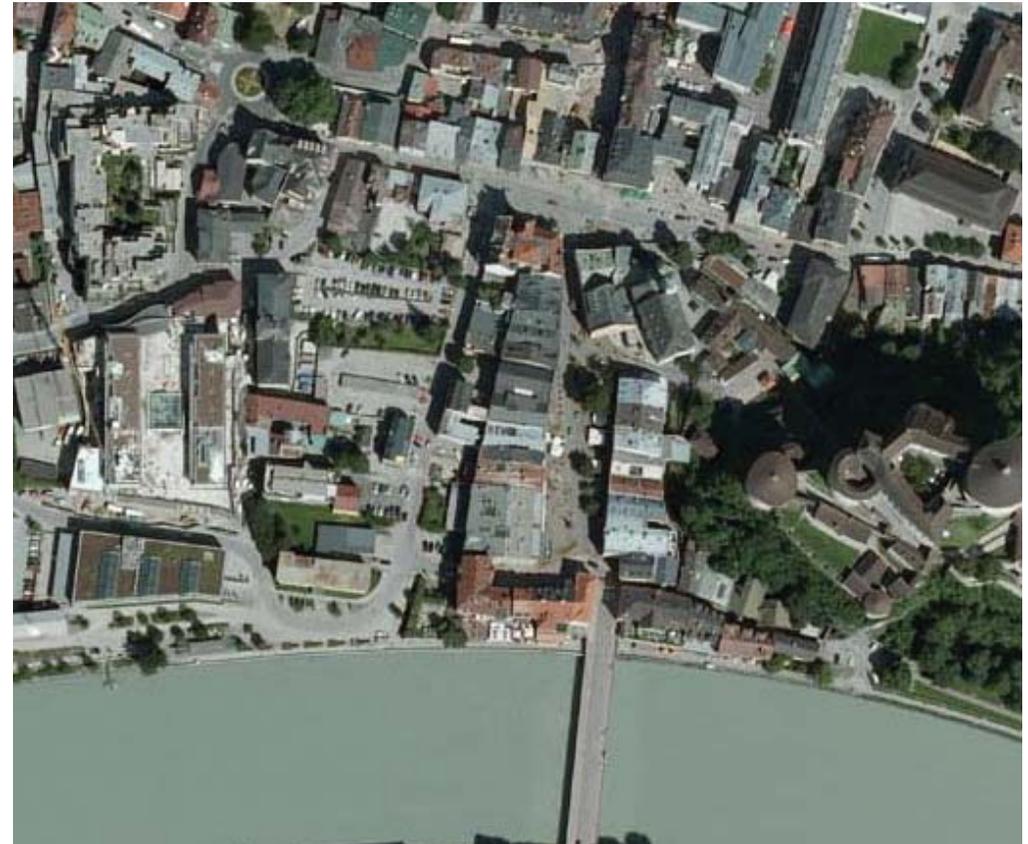
- Beruhigung des linearen Straßencharakters
- Erlebbarer Verzahnung mit platzartigen Bereichen
- Nischenbildung am Rande der Straße

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Ruhebereiche, Sitzgelegenheiten
- Radabstellanlagen
- Komplexe Blickbeziehungen

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Infrastrukturelemente für Radler und Fußgänger
- Engmaschiges Netz der Sitzgelegenheiten
- Points of interest für Passanten (im Bestand vor allem Zufahrts- und Rückseitencharakter)





C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Fußläufige Vernetzung Unterer Stadtplatz mit den Kufstein Galerien und dem Inntalcenter
- Attraktive Annäherung von Fischergries und Inn durch Schaffen von perspektivischen Etappen (Materialwechsel mit angedeuteter Treppenwirkung, um die ‚Abfahrt‘ zu bremsen)
- ‚Heranholen‘ des oberen Stadtplatz an Fischergries durch Etappenbildung (erkennbare Sitzgelegenheiten, Materialwechsel etc.)

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Konzentrierte Planungsphase vor Ort (Charette)
- Einbindung aller Anrainer
- Geschäftstreibende und Investoren
- Buslinienbetreiber

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Bei niveaugleicher Ausführung Materialwechsel zwischen (in der Breite möglichst reduzierter) Fahrbahn und weiten Nebenflächen (die auch als Ladezonen genutzt werden können)
- Bei Verzahnungen mit Nebenräumen Textur der Gehbereiche auch über Fahrbahn gezogen

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Ausschließlich Materialwechsel

*Skizze Marktgasse: optische/gestalterische Einbindung von Nebenräumen, um die Straßenschlucht zu rhythmisieren
Baumsetzungen nordseitig*



15



Georg-Pirmoser Straße (Westende)

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Enge Gasse, leicht geschwungen, nach Westen ansteigend
- Geschlossene Bebauungsstruktur (teilweise neue Bauwerke auf mittelalterlichem Stadtgrundriss)
- Höhendifferenzen im südseitigen Gehsteigbereich – drei Stufen-Abgang zum ‚werkbank!‘ – aufgrund von Niveaufschüttung des Straßenbelags (auch Anschluss überhöhter Bereich/Buckl Oberer Stadtplatz)

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Handel, Gastronomie
- Wohnungszugänge, Bürozugänge
- Im Wesentlichen Bewegungsfunktion

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Bestand Einbahn in Richtung Westen, eine Fahrspur, enge Gehwege
- Südlicher Gehweg teilweise nicht barrierefrei
- Kein hohes Verkehrsaufkommen (MIV)
- Keine Radfahrinfrastruktur, teilweise Parkplätze, teilweise sehr schmale Gehwege
- Verzichtbare Verkehrsverbindung, daher mögliche Schließung für den Verkehr (Fußgängerzone)
- Option: Taxistandplatz (statt Oberer Stadtplatz)

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Höhenanschlüsse

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Keine Reserve, außer durch Ausschluss des Autoverkehrs

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Beruhigung
- Langsame Bewegung, dem mittelalterlichen Gassenprofil entsprechend

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Ruhe, freie Bewegungsmöglichkeit für Fußgänger

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Aufenthaltspunkte

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Flanieren

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

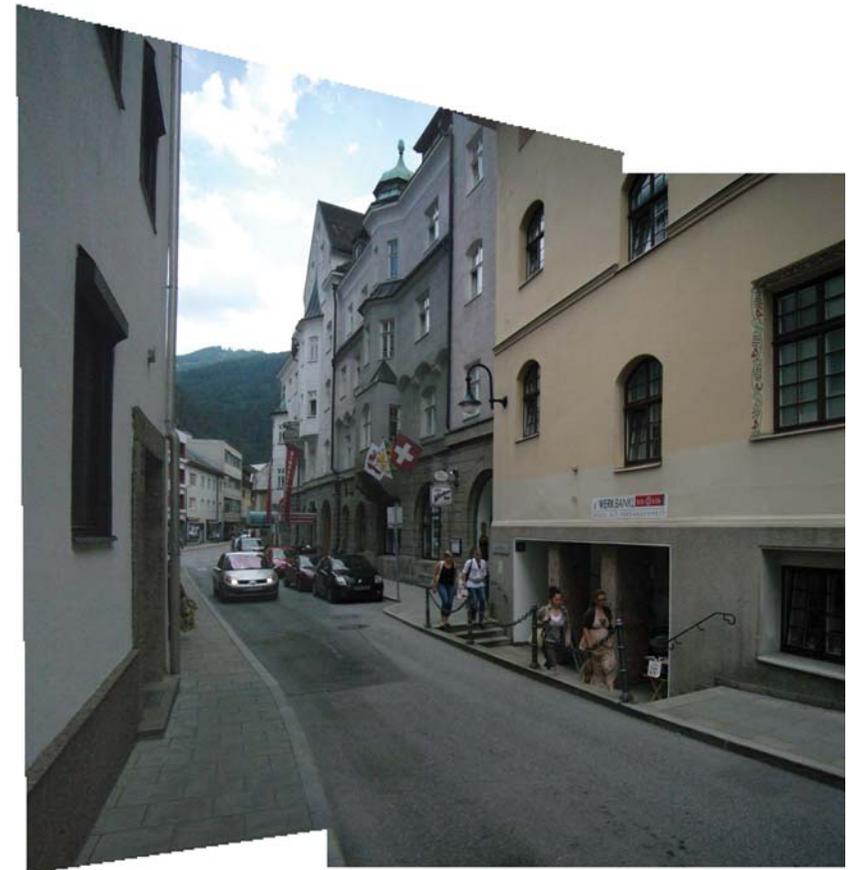
- Nicht erforderlich

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Verordnete Abgrenzung (zu Fußgängerzone)
- Positionsbezeichnung für Taxis (wenn Stellplatz)

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Nur bei Übergang zu Fußgängerzone



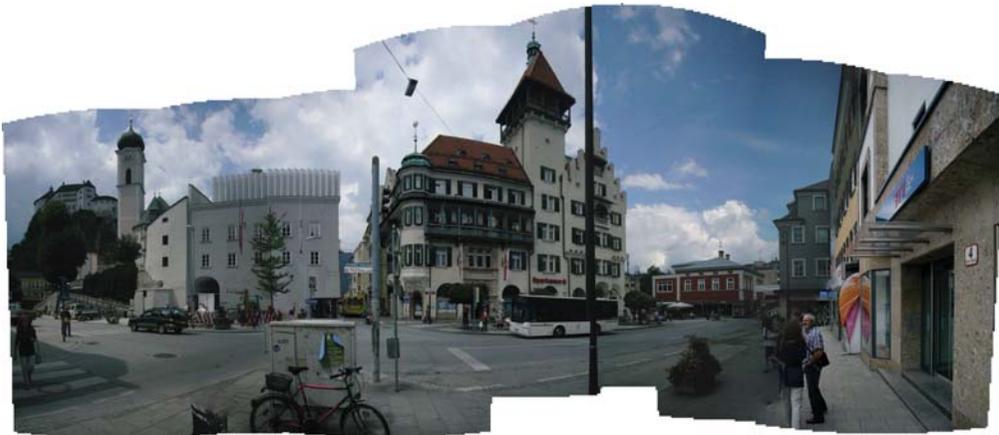
16

Oberer Stadtplatz

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Stadtlandschaft mit insgesamt geschlossener, jedoch teilweise sehr heterogener Bebauungsstruktur: zahlreiche Vor- und Rücksprünge, teilweise Treppenanlagen, Materialwechsel, unterschiedliche Baustile und Höhenniveaus bilden eine komplexe Platzkulisse
- Der gesamte lang gestreckte Platzraum erscheint als Folge von Teilbereichen, die sich klar charakterisieren lassen: der nördliche Bereich, vom Eintritt aus der Hans-Reisch-Straße bis zum Bereich vor dem Rathaus, räumlich beherrscht vom Sparkassengebäude; der Bereich zwischen westseitiger Stützmauer (Aufgang zum Pfarrplatz) und Hypo Tirol Bank; der Bereich ab Geschäftshaus Feucht in südlicher Richtung
- Insgesamt jedoch starke Längsausrichtung Nord-Süd entlang der Verkehrsachse
- Buckel zwischen Einmündung Georg-Piermoser-Straße und Unterer Stadtplatz verursacht Unruhe in der Mitte des Platzbereichs
- Dramatische Blickbeziehung zu Pfarrplatz, Kirche und Festung (starke Vertikalität des Platzes)
- E-Verteilerkästen teilweise an sehr prominenter Position
- Raumfluss (bei freierer Betonung) gut möglich





Skizze Stadtplatz, frei geräumt, ohne trennende Elemente, nackte Fläche



Skizze Stadtplatz, verschiedene Texturen, die den Platzraum aktivieren (und nicht die Verkehrsfunktion abbilden bzw. unterstützen).

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gastronomie (teilweise mit Hochterrassen)
- Öffentliche Institutionen (Rathaus, Post) mit deutlicher Kundenfrequenz
- Handel (Geschäfte, Banken)
- Aufenthalt: wartend (Bus), beobachtend (Genießer), staunend (Touristen)

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- DTV 7.700, Spitzenstunde: 540
- Ampelanlage (Fußgänger) bei nördlicher Platzeinfahrt, sowie bei Kreuzung mit Piermoser-Straße/Unterer Stadtplatz, Fußgängerampel im südlichen Platzbereich
- Einbahnführung in südlicher Richtung, zweispurige Verkehrsführung samt Ampelanlage wirkt als Einladung zum Überholen (= beschleunigend)
- In Zukunft Ein-/Ausfahrt Marktgasse (Rechtsregel oder Vorfahrt)
- Starke Trennwirkung der Straße (Nord/Süd)
- Wenige Parkplätze, ausschließlich im südlichen Platzbereich (Kurzparkzone)
- Taxistellplatz
- Bushaltestelle vor der Sparkasse
- Unfallhäufung bei Einmündung Piermoser Straße

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Höhenlage Eingänge
- Hochwertige neue Pflasterungen vor Rathaus und Sparkasse (?)
- Baumbestand vor Rathaus (Ginko) und im südlichen Bereich





Die Struktur des Oberen Sadtplatz zeigt, dass der gesamte Platz aus einer Landschaft von drei Plätzen gebildet wird. Gestalterische Herausforderung, verbindende formale Motive zu finden, die den Zusammenhang der gesamten Platzlandschaft erlebbar machen und dennoch die Charakteristik der Einzelbereiche bewahren.



B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Aufhebung der verkehrstechnischen Gliederung des Raumes
- Ausbildung der Bushaltestellen als Kapphaltestellen
- Umwandlung der Piermoser Straße in Fußgängerzone, jedoch mit Taxistandplatz (Entfall der Taxis auf dem Platz)
- Weitere Reduktion der Oberflächenparkplätze

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Erzielen eines ruhigen, langsamen, gleichmäßigen Verkehrsflusses (Verstetigung der Fahrbewegungen auf geringem Geschwindigkeitsniveau), erreichbar durch Wegfall der Ampelanlagen
- Reduktion der Trennwirkung der Straße
- Beruhigung des Raumes durch Stärkung der Querbeziehungen (im Zusammenhang mit Akzentuierung der drei Bereiche: Balance von Differenzierung und einheitlicher Raumwirkung)
- Schaffung von Bezugspunkten für den (nicht kommerzialisierten) Aufenthalt, z.B. Brunnen, Schattenspender etc.
- Akustik: Neutralisierung der lauten Verkehrskulisse durch gut im Raum verteilte Wassergeräusche/Brunnen
- Der Platz als Schale (nicht als Kuppe/Buckel) – schafft Ruhe, Konzentration, Würde

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Großzügiger Raumfluss (verwandte Texturen in allen Bereichen der Platzlandschaft), ohne Kanten (barrierefrei)
- Möglichkeit des flächigen Querens für Fußgänger
- Sitzen, im Schatten
- Blickachsen weiten den Raum auf

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Ruhebereiche, auch in zentralen Platzbereich, nicht kommerzialisiert
- Beziehung zwischen Handel (EG-Zonen) und (Vor-)Platzbereich
- Nischen der Entdeckung (von Gelegenheiten) und der beiläufigen Begegnung



C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Differenzierung: der stolze, repräsentative Platz im Norden, die durch Randnischen geprägten Bereiche im Süden
- Warten (Bus) im nördlichen Bereich
- Sitzen (am Rand) im Süden – mit oder ohne Konsumation
- Handelsaktivitäten dringen von den Rändern aus in den Raum ein und sorgen für beiläufige Unterhaltung

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Große Workshopfolge: Einleitungsvortrag (Einladung an alle Bürger), Arbeit vor Ort (Charette) zur Abklärung funktionaler Aspekte (alle Mobilitätsanbieter einbinden);
- Herausbildung einer aktiven Arbeitsgruppe zur Entwicklung von Gestaltungsmotiven
- Übertragung eines sozialen Leitbildes in ein räumliches Leitbild
- Kontrolle durch Verkehrsplanung
- Motiv: der Obere Stadtplatz als Ort der Demokratie – im Rathaus, vor dem Rathaus

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Ruhebereiche in den Raum'säcken' im Süden (Stufen bereits vorhanden)
- Kapphaltestelle mit ‚Wartepodest‘ (erfordert strikte Raumbegrenzung ostseitig als punktuelle Verkehrsklammer)
- Gestaltungsmotiv, das optisch jeweils beide Platzfassaden aneinander anbindet
- Betonung der mäandrierenden Raumfigur durch körperlich ‚wehrhafte‘ Einbauten, um eine schwingende ‚gefühlte‘ Bewegungslinie zu erzeugen

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Wartepodest
- Baumsetzungen (?)
- Brunnenbauwerke
- Beleuchtungskonzept



17

Unterer Stadtplatz

(Beschreibung im Zustand ab 2012, als Fußgängerzone)

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

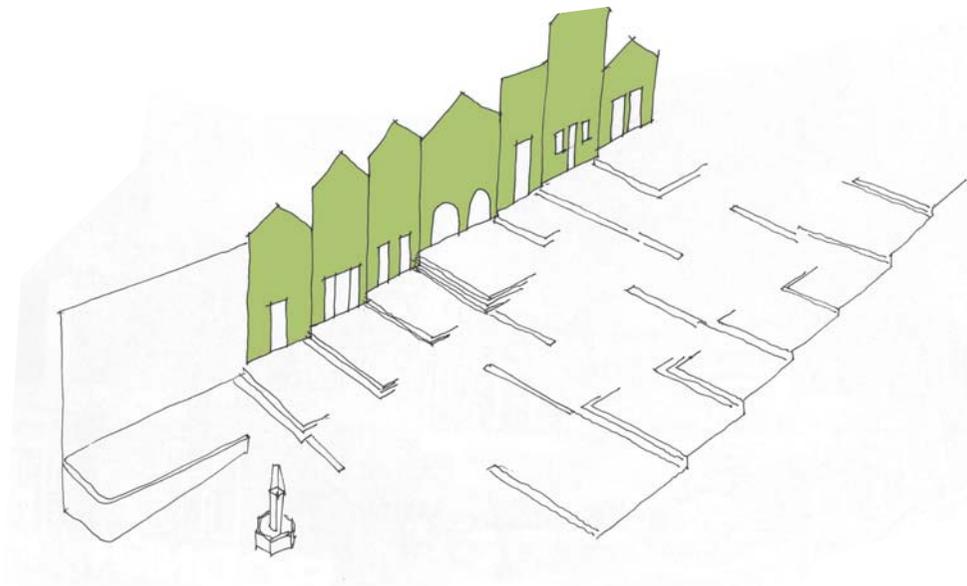
- Historisch gewachsener Platz mit geschlossener Bebauungsstruktur, im wesentlichen giebelständige Einzelbauten
- Östlicher ‚oberer‘ Abschluss durch Rathaus
- Starkes Gefälle von Ost nach West (zum Inn)
- Rechteckiger Platzgrundriss, jedoch durch diagonal verlaufende Hauptbewegungsachse (Nordost-Anschluss an oberen Stadtplatz, Südwestende zur Innbrücke), Einbauten und Baumbestand kaum wahrnehmbar
- Übergangsbereich von terrassierten Bereichen bei Hauseingängen zu geneigter Mittelfläche

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Flaniermeile mit hoher stadträumliche Qualität
- Breites Angebot Gastronomie, zahlreiche Gastgärten
- Handelsnutzungen (Nahversorger, Buchhandlung, Traffik, Souvenirer, Trachten, Apotheke etc.)
- Wohnungen und Büros in oberen Geschossen
- Aufenthaltsbereiche unter Bäumen, bei Stützmauern; Beobachtungsposten
- öffentliche WC Anlage (sanierungsbedürftig)

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Östlicher Bereich: Fußgängerzone | Anlieferung vormittags
- Westliches (unteres) Platzende (Eppensteiner Tor bis Innbrücke): Fahrverkehr von/zum Bahnhof, ohne Ausbildung einer definierten Fahrbahn (gestalterisch einheitliche Fläche tzum gesamten Platz)
- Wichtige fußläufige Verbindung Innenstadt-Innbrücke-Bahnhof
- Keine Parkplätze, keine ÖV Haltestelle im Platzbereich



A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Topographie sehr bestimmend
- Schwierige Gebäudeanbindung westlich (Lösung Stützmauern)
- Sämtliche Hausanschlüsse
- Denkmalschutz der gotischen Brunnenanlage
- Erhaltenswerte Bäume südseitig
- Neu: hochwertige Gestaltung westlich und im Anschlussbereich Rathaus (maßgeblich für weitere Bauabschnitte)

B. Potentiale

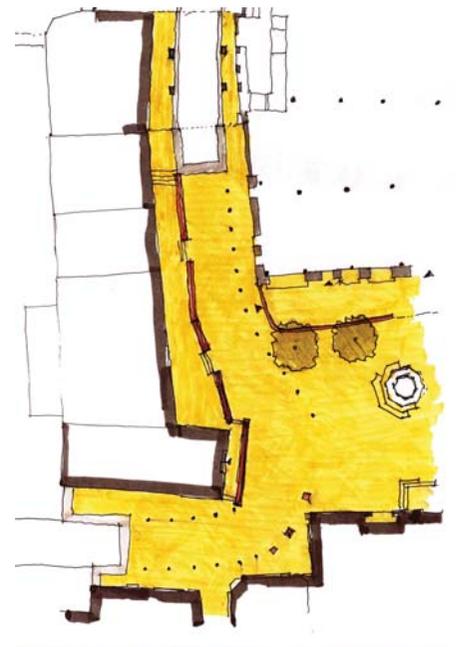
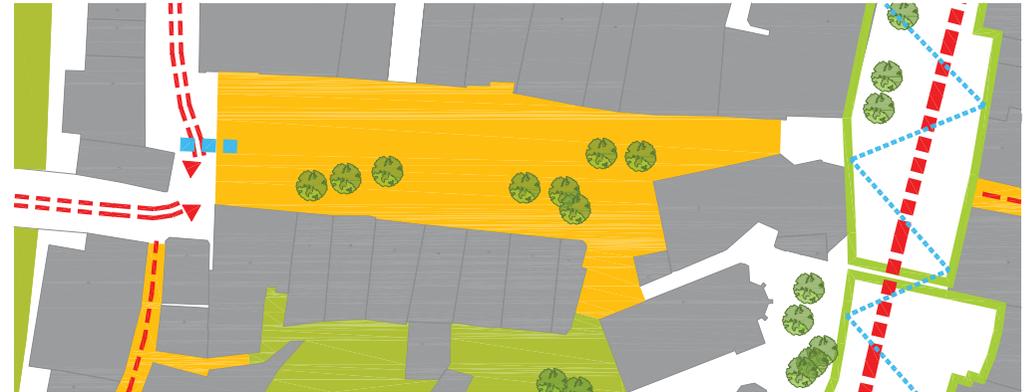
B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Durch den totalen Wegfall von Parkplätzen
- Durch den weiteren Verzicht auf Einbauten, die räumlich in Erscheinung treten (Blumentröge etc.)
- Durch den Entfall von verkehrsabwehrenden physischen Raumblockaden

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Freier Bewegungsfluss für Fußgänger
- Ein hochwertiger öffentlicher Aufenthaltsraum
- Keine Störung durch Verkehr (Bereich Fußgängerzone)

Integration des Verkehrsgeschehens im westlichen Bereich (aktuell durch Gestaltung nach Shared Space Prinzipien angestrebt) – starke räumliche Gestaltung, beruhigter Verkehr



*Gestaltungsmotive
Auslaufen des Platzes im Westen,
Freistellung des historischen Brunnens.
Gleichgewicht von freiem Raumfluss und
Ruhebereichen*



UNTERER STADTPLATZ

Westliche Anbindung – aktueller Zustand

Klare Trennwirkung der Straße, die die westliche Fassadenreihe vom eigentlichen Platz trennt. Ausbildung der ‚Steilwandkurve‘ wirkt beschleunigend auf den Verkehr.

Die Höhenentwicklung lässt vor der Apotheke zwei Stufen entstehen, die räumlich nicht artikuliert und ausgeführt sind – erstklassige Stolperstellen, die die Verlegenheit im Umgang mit dieser Passage erkennen lassen. Der Platz erweist dem Gebäude keinen ‚Respekt‘ (sondern versenkt es in den kleinen Graben); mangelhafter Komfort für Gehende. – Es sollte geprüft werden, ob der alte historische Zustand wieder hergestellt werden kann.

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Zwangloser Aufenthalt
- Beobachtung des Lebens, Kommunikation
- Ruhezeiten, nicht kommerzialisiert

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Optisch beruhigende Elemente (in denen das starke Gefälle neutralisiert wird)
- Ein formal abgestimmter (jedoch nicht vereinheitlichter) Kanon an Gastgartenmöblierungen und Beschattungen
- Bei allen Signalen in den Raum (Hinweistafeln, Werbungen, Ankündigungen): zur Unterbindung von marktschreierischen Effekten und beschleunigender Größe Einigung auf abgestimmte und möglichst kleine (=feine) Beschriftungsgrößen (möglich als Teil einer CI)
- Formal zurückhaltende, funktionale und räumlich fein verteilte Radabstellmöglichkeiten
- Konkret: Sanierung des öffentlichen WC

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Nebeneinander von kommerzialisiertem und freiem Aufenthalt im Raum
- Für Touristen und interne Gäste: ungestörtes Flanieren im Zentrum

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Einbindung aller Anrainer
- Verständigung zwischen Gastro-Nutzungen und Bewohnern
- Besondere Berücksichtigung jener, die durch ihr Verhalten (oder auch Geschäft) aktiv zum Charakter des Raumes beitragen (oder stark von diesem Charakter profitieren)

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Annähernd waagerechte Bereiche bei Hauseingängen und Terrassen als Ruhezone
- Geneigte Fläche (natürliches Gefälle) in der Platzmitte als Bewegungs- und Begegnungszone

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Stufenkanten als Orientierung
- Abgrenzung zwischen befahrbarer Zone/Fußgängerzone bei durchgehendem Material: Poller bzw. nach Möglichkeit physisch wirksame Einrichtungsgegenstände
- Abgrenzung bei Westfassade: Mauersegmente, formal auf Gebäude bezogen (keine Unterstützung der Fahrdynamik), zugleich ‚besitzbar‘ und Ausgleich der Höhenniveaus (beispielbare Landschaft)



UNTERER STADTPLATZ

Westliche Anbindung – mögliche Gestaltungsmotive

Die Einbindung der Straße in den Platz nutzt die Gebäude als Brückenkopf und Portal. Aufmerksame Einbindung reduziert Geschwindigkeiten.

Gestaltungsmotiv vor der Apotheke, falls eine Absenkung des Platzniveaus nicht realisierbar ist: Stützmauer, auf der man sitzen kann. Diese sollte in Lage auf die Gebäude bezogen sein, nicht auf Verkehrsbewegungen. – Abgrenzende Elemente nicht nur als Poller, sondern mit ‚sozialer‘ Funktion.

18



Fischergries

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Der Fischergries ist eine vorstädtische (außerhalb der Stadtmauer), platzartige Erweiterung, die von drei Seiten durch eine heterogene, hochwertige und neue Bebauung (3 bis 5 Geschosse) begrenzt wird und im Westen an die Innpromenade anschließt
- Geprägt wird der Platz durch seine lange Proportion und durch die unterschiedlichen Niveaus die zum Fluss hin abfallen

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Platz mit einer ausgewogenen Nutzungsdichte zwischen öffentlichen Einrichtungen, Handel und Gewerbe und Erholungs- und Freizeitfunktion und Verweilen, Entspannen, Spielen...

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Platz funktioniert als Shared Space
- Die Schnittstellen zum Stadtkern, sowie die Anbindung zur Oberstadt finden in den Kreuzungsbereichen an der Marktgasse und der Inngasse statt und bedürfen einer besonderen räumlichen und gestalterischen Aufmerksamkeit, da sie die Eintrittsstellen in einen Raum mit besonderem Charakter und Stellung im Kontext der Stadt darstellen

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Besonders an den Ein- und Ausfahrten des Platzes muss der Platzbedarf für Schleppkurven so angenommen werden, dass sich dadurch für Fußgänger und Radfahrer keine Gefahrenpunkte ergeben
- Der Höhenunterschied zwischen der Innpromenade und den einmündenden Straßen im oberen Platzbereich müssen berücksichtigt werden

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

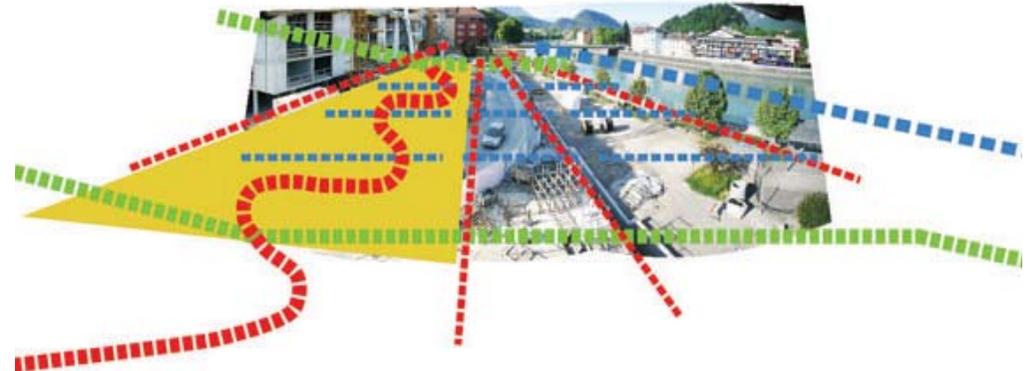
- Durch die Anwendung der Shared Space Prinzipien am Fischgries nutzen Verkehrsfunktionen und Platznutzung den vorhandenen Raum optimal aus

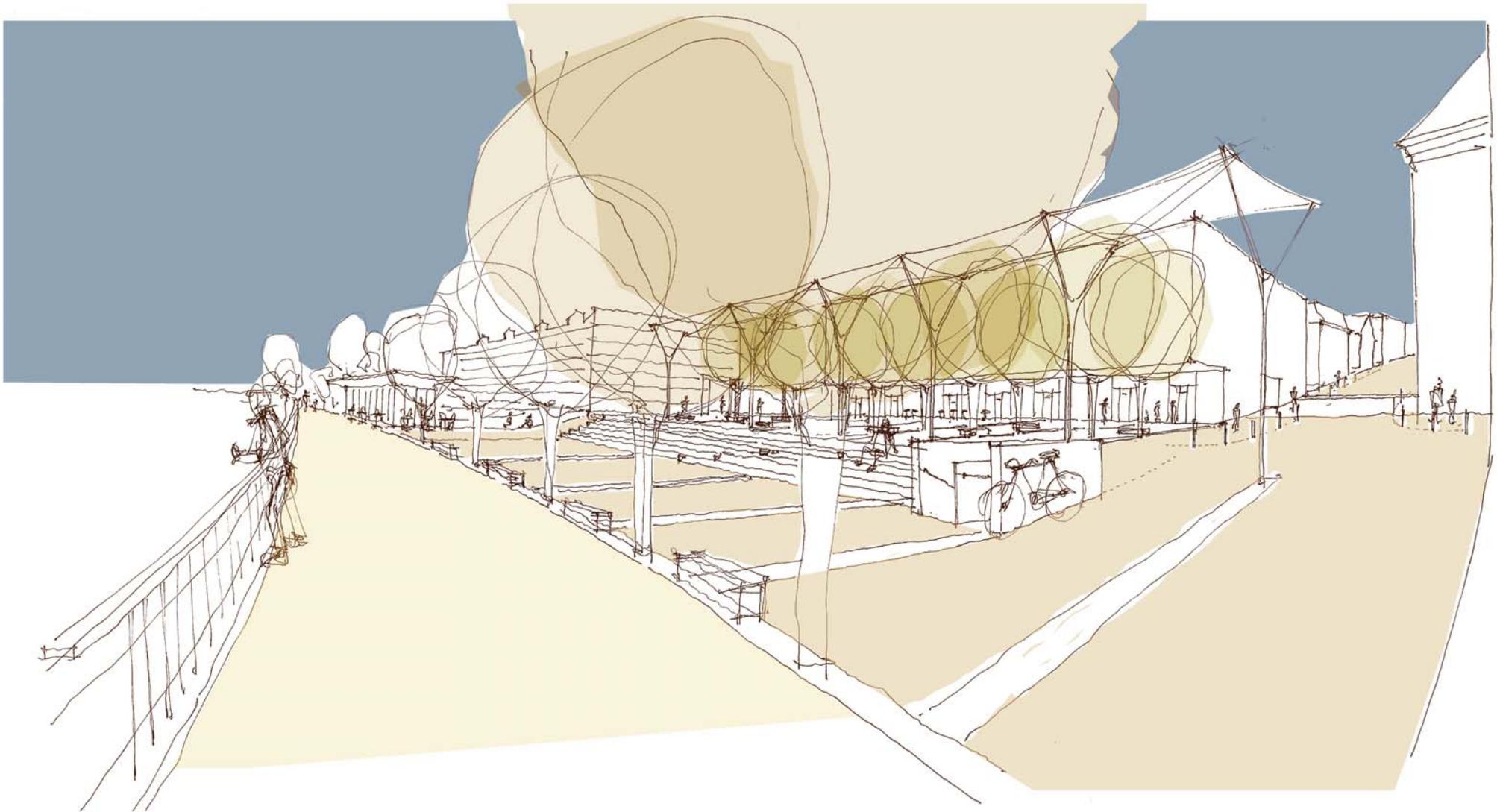
B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Die Stärkung der Querbeziehung zwischen der Innpromenade, dem KISS, den Stadtwerken sowie den beiden Achsen in die ‚Oberstadt‘ (Inngasse, Marktgasse) bindet den Fischgries in das soziale Leben der Stadt ein und ergänzt sie gleichzeitig um eine weitere Platzqualität
- Die anspruchsvolle Gestaltung des Fischergries bietet in Kufstein dem Leben im öffentlichen Raum eine spannungsreiche und gute Bühne und kann so einen wesentlichen Beitrag zur sozialen Belebung der Stadt beitragen

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Die unterschiedlich benutzbaren Bereiche am Fischergries lassen eine hohe Nutzungsvielfalt. Unterschiedliche Nutzer finden für das ‚Leben am Platz‘ eine gute Infrastruktur vor





Die Innterrassen

Fischergries als Ausdehnungs- und Übergangsbereich der Altstadt zum Fluss, harmonische Verzahnung von Konsum, Verkehr und Naturraum zur Unterstützung unterschiedlicher Tätigkeiten. Einladung zum Aufenthalt, Verführung zum Müßiggang.

19



Südtiroler Platz (Bahnhof)

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Voraussetzung dieser Betrachtung: Baumasse des Neubauprojektes wird berücksichtigt
- Typologie: Bahnhofsvorplatz (Verkehrsplatz)
- Vier klar artikulierte Bauvolumen bilden einen zentralen, kleinräumig-platzartigen Kreuzungsbereich
- Charakteristik der platzbildenden Bauwerke: Hochwertiges freistehendes Gebäude südlich, drei Vollgeschosse; Ostseitig Kopfbau einer geschlossenen Bebauung, im Übergang zu Innbrücke Ausbildung eines turmartigen Erkers; Nordseitig: Neubau mit Stirnseite zum Platz; Westseitig Bahnhofsgebäude, zwei (mächtige, wenn gleich nicht genutzte) Vollgeschosse, nördlich und südlich nach hinten versetzte Seitenflügel
- Nördlich in der zweiten Reihe das frei stehend konzipierte (und im Bestand mit minderwertigen Zubauten versehene) Hotel Gisela
- Noch bestehend: Pavillon Touristeninformation
- Nordseitig (vor Pavillon) zwei Laubbäume
- Zu- und Abfahrten über die Ecken des Platzbereichs, ansatzweise mit Portalwirkung

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Hotel
- Bahnhof (mit Trafik)
- Ehemaliges Zollgebäude (zur Zeit ohne Publikumsfrequenz)
- Verkehrsknotenpunkt: Bahn, Bus, Taxi
- Touristeninformation, noch bestehend
- Bäckerei
- Cafe (zum Inn orientiert)
- Leerstände im EG-Bereich

A 3. Verkehrsfunktionen (DTV, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- DTV
- Zu- und Abfahrten Innbrücke und Karl-Kraft-Straße beidseitig, östlicher und westlicher Ast der Münchner Straße jeweils als Einbahn
- Kein hohes Geschwindigkeitsniveau
- Keine Parkplätze im unmittelbaren Platzbereich
- Taxistand nördlich (vor Hotel Gisela), mit guter Sichtbeziehung zu Bahnhofsausgang
- Bushaltestellen nördlich sowie auf Südseite
- Unfallpunkte Bereich Übergang Innbrücke zum östlichen Arm der Münchner Straße

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Höhenniveaus bei allen Hauseingängen
- Anzahl/Frequenz von Bussen
- Taxistellplätze



B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Bereich westseitig vor Gebäudezeile Münchner Straße – großzügigere Raumbildung, sobald Kanten entfallen
- Unmittelbarer Vorbereich vor dem Bahnportal – fließender Übergang Bahnhofshalle zu Platz möglich
- Facelifting Bahnhofsgebäude mit Funktionsstärkung für Wartende
- Zurückspringende Ecken beim Bahnhofshauptkörper (Nischen mit schlechter Sicht und ohne funktionale Beziehung – weder zum Platz noch in das Bahnhofsgebäude) sollte mit funktionalen Besetzungen ausgestattet werden

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

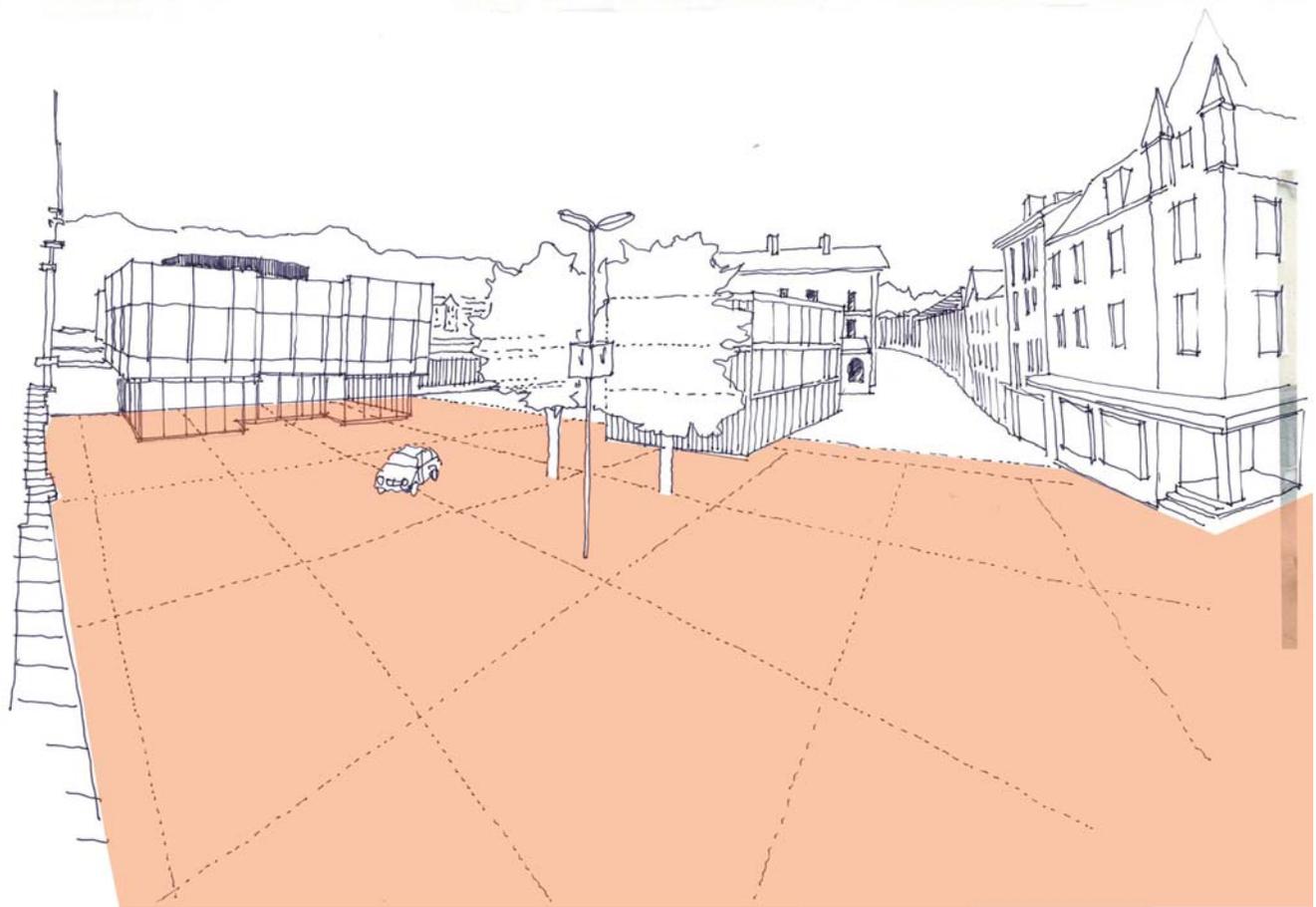
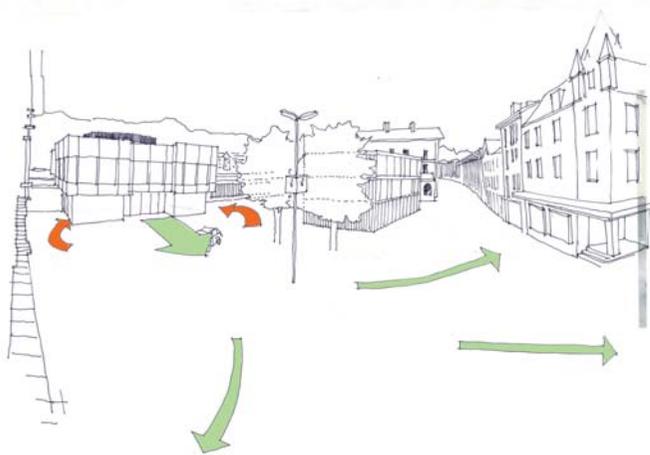
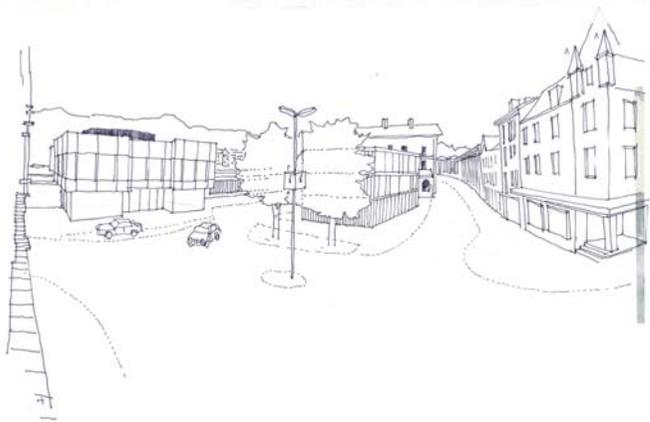
- Der Platz als Eintrittsportal in die Stadt – feierlich, gelassen
- Der Platz erhält neben der Qualität als Verkehrsknoten (Intermodalität) eine bessere Aufenthaltsqualität (Beobachtungspunkte für Passanten)
- Bahnhof als Portal in die Stadt intensiver mit dem Platz verbunden – dadurch wird der Bahnhof näher an die Altstadt gerückt
- Gastronomische Diversität
- Ansiedlung Nahversorger („Bahnhofs-Spar“) gibt nicht nur Reisenden einen Grund, diesen Platz aufzusuchen
- Stärkung der Sichtachse zur Burg (als natürliches Orientierungssystem für Gäste, die aus der Bahnhofshalle auf den Platz treten)

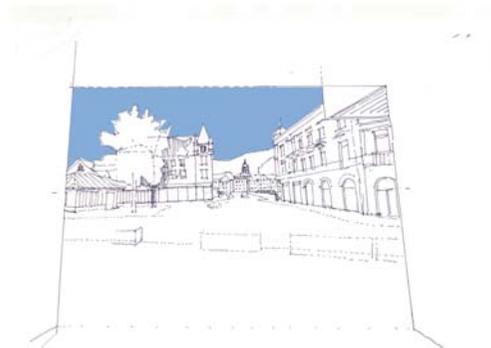
B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Freie Gebrauchs- und Bewegungsmuster für alle Verkehrsarten auf dem Platz: Flächige Ausbildung, möglichst ohne Kanten (Barrierefreiheit)
- Geordnete (überdachte) Abstellplätze für Fahrräder
- Ruhezone (Schatten) unter den Bäumen

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Freier Aus- und Eintritt Bahnhofshalle – keine Blockade durch Blumentröge
- Warte- und Aufenthaltsbereichs (Sitzgelegenheiten) unmittelbar vor dem Bahnportal, überdacht, nicht vorhandenen
- Bahnhof als vornehmer Eintritt in die Innenstadt





C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Verweilen, unmittelbar vor der Bahnhofshalle (Sitzgelegenheiten, überdacht) durch Ausdehnung der Halle (Vordach) zum Platz
- Gastronomische Nutzungen, verstärkt auf den Platzbereich konzentriert
- Nahversorger – erweiterte Handelsmöglichkeit

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

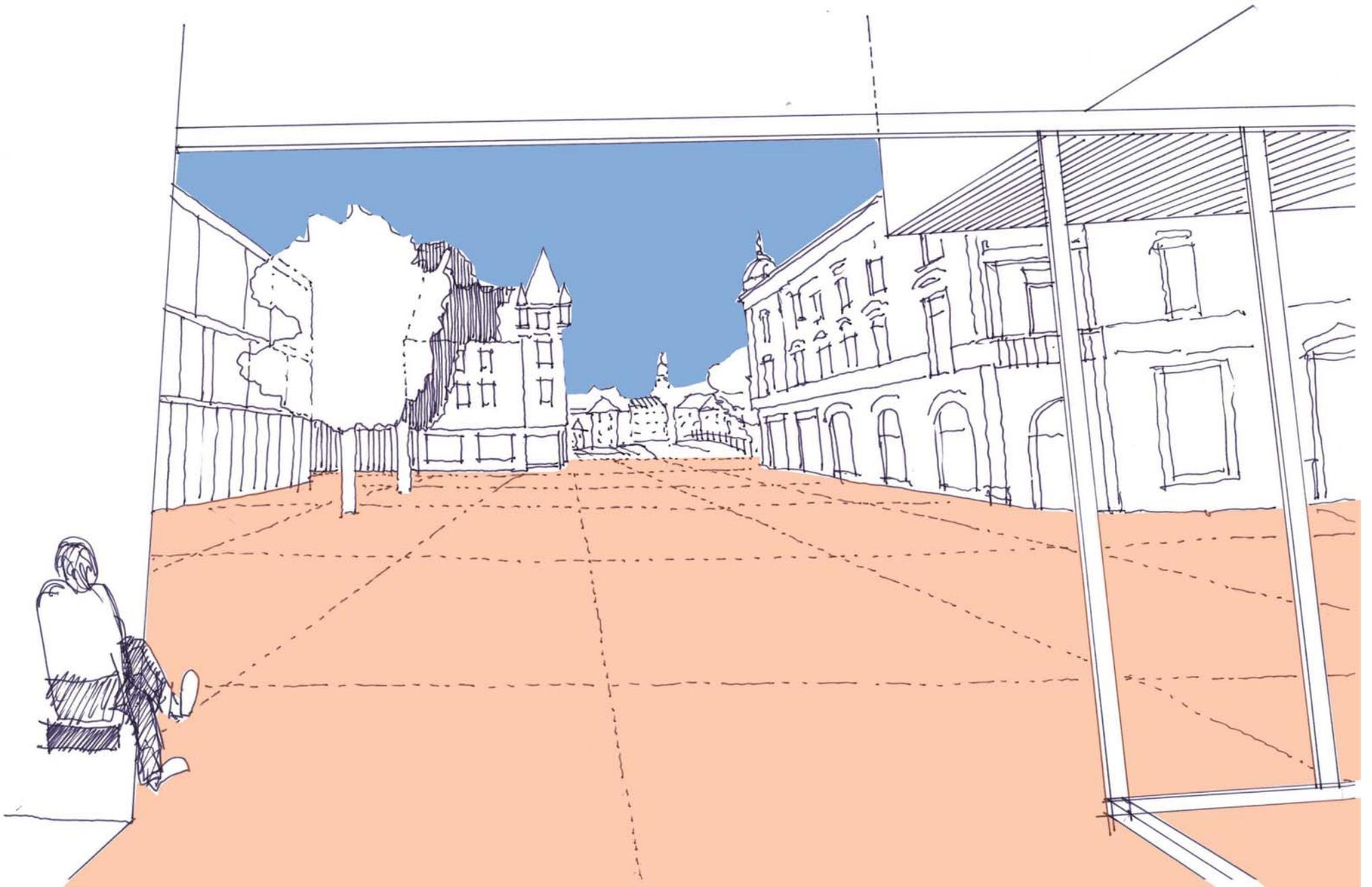
- Gestaltungsworkshops, in die folgende Nutzergruppen eingebunden werden sollen (konzentriertes Verfahren, z.B. Charrette vor Ort, vor allem zur Abklärung funktionaler Anforderungen):
- Sämtliche Mobilitätsanbieter (Bahn, Bus, Taxi)
- Anrainer: Eigentümer, Anwohner, Pächter (Bereich Handel und Gastronomie)
- Hotel(betreiber)
- Als wichtige Nutzergruppe: Pendler
- Politik und Verwaltung

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Klare Platzstruktur durch kontinuierliche Flächentextur von Fassade zu Fassade
- Verstärkung der Portalwirkung bei allen Platzeintritten durch klar artikulierten Materialwechsel im Bodenbelag
- Ruhebereiche durch Gestaltungselemente (physische Hindernisse, in deren Bewegungsschatten gesicherte Raumzonen entstehen)
- Einbindung (Belichtung) der Nischen nördlich und südlich des Bahnhofshauptbaus: gut beleuchtete Ruhebereiche, die aus der zweiten Reihe in die Mitte des Platzes hineinwirken

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Entfall der besetzten Mitte (Mastleuchte), um verkehrsfreie Randbereiche ausdehnen zu können (?) – jedenfalls gestalterische Aufwertung für die Mittelleuchte (samt Uhr als wichtiges Symbol für den öffentlichen Verkehr)
- Möglichkeit prüfen, ob Bus-Parkplätze direkt am Platz erforderlich
- Funktionsgegenstände, Beleuchtungskörper (Mastleuchten), Brunnen etc. geben Orientierung
- Struktur in der Fläche, auf die (fast symmetrische) Gebäudestruktur bezogen



20



Römerhofgasse

(Zugang Auracher Löchl)

A. Charakteristik im Bestand

A 1. Räumliche Charakteristik und Bebauungsstruktur

- Geschlossene Bebauung, mittelalterliches Gassenprofil
- Überbrückung im Bereich Auracher
- Teilweise pittoreske Ausgestaltung von Fassaden, reich geschmückt

A 2. Diversität der Nutzungen – Wichtige Funktionsakzente und Funktionsdichte

- Gastronomie und Hotellerie
- Tourismusbezogene Geschäfte (Bücher, Trachten, Souvenir)

A 3. Verkehrsfunktionen (dtv, ruhender Verkehr, ÖV-Haltestellen, Unfallpunkte)

- Fußgängerzone
- PKW-Zufahrtsmöglichkeit zum südseitigen Parkplatz

A 4. Zwangspunkte (Denkmalschutz, Höhenlagen, neue und hochwertige Gestaltungen)

- Insgesamt intensive Gestaltung
- Hauszugänge (im Bestand gelöst)

B. Potentiale

B 1. Raumreserve – welche Raumbereiche können für den öffentlichen Gebrauch aktiviert werden?

- Auf Grund des mittelalterlichen Gassenprofils samt konzentrierter touristischer Nutzung keine nennenswerten Raumreserven

B 2. Gewünschte Effekte – wie kann der Raum (sozial) belebt werden

- Kein weiterer Bedarf

B 3. Komfort für den Gebrauch – welche Qualitäten können gesteigert werden

- Kein weiterer Bedarf

B 4. Fehlende Qualitäten – was wird vermisst

- Ruhe
- Alltäglichkeit jenseits des Verkaufs
- Nicht kommerzialisierte Sitzgelegenheiten

C. Ansätze der Transformation

C 1. Mögliche/gewünschte Aktivitätsverteilungen im Raum

- Passanten und Besucher
- Von Angebot zu Angebot
- Verkehr (Zufahrt Parkplatz) zurückhaltend

C 2. Vorgeschlagene Partizipationsmethode

- Keine Transformation erforderlich

C 3. Raumgliederung – beruhigte Bereiche, Bewegungszonen

- Keine Erfordernis

C 4. Elemente der Bewegungsführung

- Nicht erforderlich, da starke Gebäudekulisse vorhanden



III. IM ZUSAMMENHANG

**Funktionsgruppen - Konflikte - Bewegungsarten
Raumbereiche - Zeitliche Erfordernisse - Prioritäten**

III IM ZUSAMMENHANG

Die Analyse der 20 Raumsegmente hat wichtige Potentiale aufgezeigt und deutlich gemacht, welche Handlungsoptionen im Einzelraum bestehen. Für die Analyse der Wirkungsweise und der möglichen Attraktivitätssteigerung im System des öffentlichen Raums müssen diese Einzelanalysen jedoch auch in ihrer Wechselwirkung gesehen werden, um ihre Bedeutung für das Gesamtsystem des öffentlichen Raums erfassen zu können. Wenn wir den öffentlichen Raum als Ausdruck und Bühne des öffentlichen Lebens betrachten, müssen daher in einer qualitativen Analyse auch folgende Aspekte für den Innenstadtraum betrachtet werden:

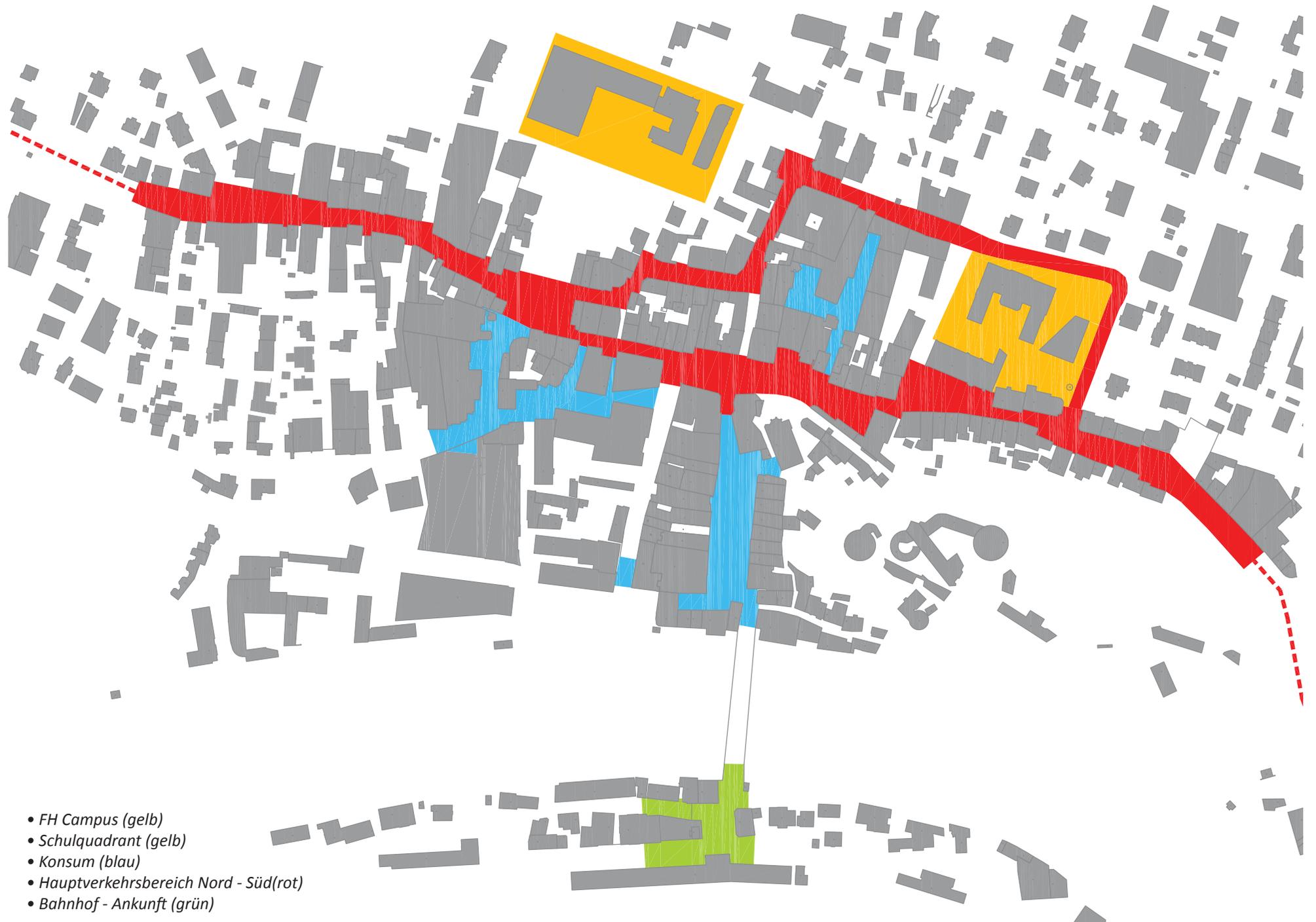
- Funktionsgruppen – wo erscheinen welche Funktionskonzentrationen
- Konflikte im öffentlichen Raum – Wo? Wer gegen wen? Medien des Konflikts?
- Raumzusammenhänge (Raumbereiche) und Priorisierung: wo bilden sich (funktionelle, ökonomische und anlassbezogene) Raumbereiche, die jeweils in einem Projekt bearbeitet werden sollten



- Fahrachsen (rot)
- Fußgänger (gelb)
- Querungsrelation (blau)
- Ruhezonen (gelb)
- Grünbereiche



- Fahrradsen (rot)
- Fußgänger (gelb)
- Querungsrelation (blau)
- Ruhezonen (gelb)
- Grünbereiche



- FH Campus (gelb)
- Schulquadrant (gelb)
- Konsum (blau)
- Hauptverkehrs Bereich Nord - Süd (rot)
- Bahnhof - Ankunft (grün)

PRIORISIERUNG | ZEITLICHE GLIEDERUNG

| <i>Bereich</i> | <i>Name</i> | <i>Rahmenbedingung</i> |
|----------------|--------------------------|---|
| <i>A</i> | <i>Marktgasse</i> | <i>Neue Verkehrsführungen (Stadtplatz, Stadtbus etc.)</i> |
| <i>B</i> | <i>Bahnhofplatz</i> | <i>Teilnahme ÖBB an Prozess, Neubau Stadthaus</i> |
| <i>C</i> | <i>Zentral Nord</i> | <i>Neubau ‚Oberer Stadtplatz‘/Testa Rossa</i> |
| <i>D</i> | <i>Oberer Stadtplatz</i> | <i>Politischer Konsens</i> |
| <i>E</i> | <i>Südportal</i> | <i>Konsens, Stärkung Handel Kinkstrasse</i> |
| <i>F</i> | <i>Schulquadrant</i> | <i>Neustrukturierungen Schulen, Zubau Gymnasium</i> |
| <i>G</i> | <i>Östlicher Bereich</i> | <i>FuZo in Georg Pirmoser</i> |
| <i>H</i> | <i>Nordportal</i> | <i>Konsens, Stärkung der Handelsstruktur</i> |



RAUMBEREICHE

- A Marktgasse
- B Bahnhofplatz
- C Zentral Nord
- D Oberer Stadtplatz
- E Südportal (außen/innen)
- F Schulquadrant
- G Kreuzgasse
- H Nordportal (Kaiserstraße)

IV PERSPEKTIVEN, REFLEXIONEN

Bausteine für den Masterplan

**Shared Space – angestrebte Balance (Aktivitätsverteilungen,
Stimmungen, Platzcharaktere)**

IV PERSPEKTIVEN, REFLEXIONEN

Die Analyse hat klar gezeigt, dass das System des öffentlichen Raums in Kufstein aus einer komplexen Folge von Portalen (äußeren und inneren), platzartigen Bereichen (mit hoher sozialer Aktivitätsdichte) und Bewegungsräumen besteht. Wir verstehen Shared Space als angestrebte Balance von Bewegungsfolgen und Aktivitätsmustern. Jene Bereiche, die im Einklang von Funktion, Gestaltung und alltäglichem Gebrauch eine intakte Charakteristik aufweisen, bezeichnen wir als ‚best places‘. Jene Bereiche, die sich transformieren werden – die new places – sollten dabei keine Wiederholungen von bewährten Aktivitätsmustern bieten, sondern komplementär zu den best places entwickelt werden. Das Leitbild (die Elemente für den Masterplan) beschreiben vier bewährte Platzsituationen und geben Hinweise auf vier komplementär dazu ausgerichtete Charakteristiken. Abschließend werden die Potentiale (Effektivität: der Grad der Veränderung in Reaktion zum Aufwand) beschrieben, die für Umgestaltungen nach den Prinzipien von Shared Space ermittelt werden konnten.





BEST PLACES
*Topographie der
Platzcharaktere und
Aktivitätsmuster*



Uni Campus im Stadtpark

Ruhe unter Bäumen (alte Bäume, neue Bäume), radelnde und zu Fuß gehende Menschen, im Gras liegen, Picknickstimmung, Ballspieler – ein urbaner Stadtpark, für Kufstein



Arkadenhof

Hinterhof-Cafe-Stimmung, ein wenig steif, dafür rollstuhlgerecht (Duett der RollstuhlPiloten), kein Radel, gediegen und heiter, geschützt und ruhig

Fischergries

Der jugendliche Freizeitplatz, chill out, als Shared Space, Terrasse zum Inn, Wasserphontänen, an denen Kinder spielen, Skater, ein Auto, der Würstelstand, Menschen, die auf Stufen sitzen oder auf Bänken liegen und sportlich gammeln



Unterer Stadtplatz

Die mondäne, klassische Gastronomie (Gastgarten, auf ebenen Terrassen) und Shopping Flaneure, (gemütliche) Radler (auf leicht geneigter Bahn – Bäume, die Geborgenheit geben



PLACE MAKING
*Topographie der
Platzcharaktere und
Aktivitätsmuster*



Oberer Stadtplatz

Das Zentrum von allem, der zentrale Shared Space: irgendwo Auto(s) (hinten) und Radler (Vordergrund), daneben die Bank, auf der einer sitzt, und dann rechts und links einige (viele), die hier stehen, warten beobachten, miteinander im Gespräch sind – wie der Chor in der antiken Tragödie



Die Zufahrten

Die Geschäftsstrasse mit platzartigen Erweiterungen zeigt: Schaufensterschauende, Gehende (oder stehend im Gespräch), Radel im Ständer, ein Auto, das hinter einem Fußgänger wartet.



Bahnhofsvorplatz

Die Uhr, ein Bus, Wartende, Hastende, Radler, Taxi. Flüchtliges, aber problemloses Durcheinander, Shared Space eben.



Schulquadrant

Der Schulhof. Kinder, die Ball spielen, Seil springen, Drachen steigen lassen, radeln. Der Lehrer (groß) steht daneben, mit seinem Radl, unter einem Baum, am Rand.

EMPFOHLENE BEARBEITUNGSSCHRITTE

1. Vorstellung der Studienergebnisse im Gemeinderat

Darstellung der Aufgabe, Bearbeitungsmethode und der wichtigsten Ergebnisse

2. Bildung einer Arbeitsgruppe, die das

Thema weiter verfolgt, verfeinert und schrittweise zur Umsetzungsreife bringt. Erste Arbeitsschritte: vertiefte Einarbeitung in die Studienergebnisse und Diskussion, workshopartig organisiert.

3. Erarbeitung eines Zeitplanes/Realisierungshorizonte.

Einbindung von wichtigen Partnern, wie ÖBB, Investoren, Stadtwerke. Einführung eines Monitoring-Systems, um bei allen Bauaktivitäten rechtzeitig die Gesichtspunkte Öffentlicher Raum/Shared Space zu berücksichtigen.

4. Verkehrstechnische Überprüfung des Systems Öffentlicher Raum

im Sinne der Verkehrsmodellierung. Dabei Berücksichtigung der bereits etablierten Veränderungen sowie konsequente Überprüfung der Erfordernis von Nebenstrassen für das Verkehrssystem.

5. Erfolgskontrolle. Genaue Beobachtung der erzielten Effekte in den bereits jetzt in Anlehnung an Shared Space Prinzipien ausgebildeten Bereichen Unterer Stadtplatz und Fischergries.

6. Gesonderte Betrachtung des gesamten Radverkehrs

(Wechselwirkung von Politik, System und Gebrauch), möglicherweise im Rahmen von Bypad (siehe www.bypad.org), Kontaktperson DI Martin Reis, Energieinstitut Dornbirn (martin.reis@energieinstitut.at).

7. Verdichtung der Studie zu einem **Masterplan Öffentlicher Raum | Shared Space** als verbindliches Leitbild im Zusammenhang mit zukünftigen Veränderungen der Baustruktur, sofern sie Veränderungen für den öffentlichen Raum bewirken.

INDIKATOREN FÜR DEN ERFOLG

Eine Art Kriterienkatalog, anhand der folgenden 6 Kriterien

1. Integration des Verkehrs, anhand folgender Indikatoren:

- Weniger Platzbedarf (auch für ruhenden KFZ) – Flächenbilanz
- Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus (Messung, quantitativ)
- Erhöhte Anhaltebereitschaft (Konfliktbeobachtung, qualitativ)
- Senkung der Unfallzahlen

2. Modal-shift-Effekte weg vom Auto, messbar bei:

- Mitarbeitern der Stadt Kufstein
- Schülern und Lehrern
- Studenten

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

6. Prosperität für die Wirtschaft, anhand folgender Kriterien

- Umsatzentwicklungen
- Diversität der Handelsstruktur
- Touristische Entwicklung (Nächtigungen, Ankünfte)