



MASTERPLAN ORTSKERN

ST. JOHANN IN TIROL

IMPRESSUM

ERSTELLT IM AUFTRAG DER

MARKTGEMEINDE ST. JOHANN IN TIROL
BAHNHOFSTRASSE 5
6380 ST. JOHANN IN TIROL

GEFÖRDERT VON



ERARBEITET VON

**ATELIER FÜR ARCHITEKTUR**
THOMAS PILZ · CHRISTOPH SCHWARZ
STAATLICH BEFUGTE UND BEEIDETE ZIVILTECHNIKER
ARCH. DI MAG. THOMAS PILZ
ARCH. DI CHRISTOPH SCHWARZ
SCHÖNAUGASSE 8A
8010 GRAZ

UND

ING. CHRISTIAN RAGG
WASSERMAHD 482 I 16
6073 SISTRANS

OKTOBER 2014

INHALT

5	Vorworte
7	Zur Einleitung Masterplan Ortskern St. Johann in Tirol
9	Qualitäten im Bestand
9	Ortsstruktur und Bautypologie
10	Aktivitätsverteilung und Funktionskonzentrationen
12	Der lebendige Ortskern
13	Die neue Qualität- das grüne Band
14	Spange und Band
	Die neuen Entwicklungsprinzipien für den Ortskern
15	Zwei Leitmotive
16	In der Spange
17	Die bauliche Entwicklung
19	In den Park
21	Brückenkopf Süd
25	Dampffeld- ein neues Ortsportal
27	Verkehrserfordernisse
29	Gestaltungskonzept öffentlicher Raum
31	Bewegung im Raum
	Prägende Elemente in St. Johann in Tirol
31	Logik des Raumes
31	Durch den Platz, nicht daran vorbei
32	Beispiel Speckbacher Kreuzung
	Ein System der feinen Unterschiede
34	Beispiel Hauptplatz
	Zonierung, Übergänge- die Weite einer Platzfolge
37	Park und Platz
38	Hinweise zur Möblierung
39	Bepflanzung
41	Beleuchtungskonzept
41	Lichtfarbe und Intensität sowie Lichtzonierung
45	Anhang Shared Space

MARKTGEMEINDE ST. JOHANN IN TIROL

St. Johann in Tirol hat sich in den vergangenen Jahren gleichermaßen einen Namen als lebenswerter Wohnort, Kultur- und Veranstaltungsort und als Urlaubssportzentrum gemacht. Auch als Einkaufszentrum mit stimmungsvollem Ortskern und Bildungsstandort mit regionaler Bedeutung konnten wir uns etablieren. Durch den Ausbau des Bezirkskrankenhauses sind wir ein bedeutender Gesundheitsstandort geworden und auch als Wirtschaftsstandort ist St. Johann in Tirol eine dynamische Gemeinde.

Der durch die Jahrhunderte gewachsene Ortskern von St. Johann in Tirol weist eine bis heute beachtenswerte Baustruktur auf, deren Qualität durch die Einrichtung einer Schutzzone gesichert ist. Ergänzend zur Pflege der bestehenden Gebäude beabsichtigt die Marktgemeinde St. Johann in Tirol, in den kommenden Jahren das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums (Straßen, Plätze, Grünanlagen) im Ortskern weiter zu verbessern, um dem Ort ein einheitlich hochwertiges und ansprechendes Gesicht zu geben.

Neben einzelnen Baulücken in prominenter Lage gibt es unmittelbar angrenzend an den bestehenden Ortskern große Grundstücksflächen, die bisher nicht optimal genutzt werden. Dies betrifft sowohl den Bereich zwischen der Speckbacherstraße und dem Bahnhof als auch in Zukunft zur Verfügung stehende Grundstücksflächen südlich der Bahnlinie – auch hier wird eine zentrumsnahe Entwicklung und Verdichtung des Ortes angestrebt.

Seit einigen Jahren arbeiten wir an der Entwicklung unseres Masterplans Ortskern. Dieser Masterplan stellt das angestrebte Erscheinungsbild des öffentlichen Raums dar und gibt eine Vorstellung von der gewünschten baulichen Entwicklung des Ortskerns. Beide Elemente sind nun zusammengeführt und zeigen, wie eine geordnete und qualitätvolle Entwicklung des Ortskerns sichergestellt werden kann. Der Masterplan soll allen zukünftigen Bauwerbern als Orientierung dienen und klar darstellen, welche baulichen Entwicklungen erwünscht sind bzw. welche vermieden werden sollen.

Für die Marktgemeinde St. Johann in Tirol

Bürgermeister Mag. Stefan Seiwald

VORWORTE

DORERNEUERUNG TIROL

St. Johann in Tirol hat in den vergangenen Jahren einen konsequenten Weg beschritten, um sein Ortsbild zu pflegen und zu verbessern. Mit Nachdruck wurde daran gearbeitet, den aufmerksamen Umgang mit hochwertigen Bestandsgebäuden und eine qualitätsvolle Ergänzung und Weiterentwicklung der lokalen Baukultur zu befördern. Dadurch ist es gelungen, einen lebendigen Ortskern zu bilden, der auch ökonomisch stark in Erscheinung tritt und wichtige Handelsfunktionen im Zentrum der Marktgemeinde konzentriert. St. Johann in Tirol ist eine Marktgemeinde mit zahlreichen Potentialen. Neben der kontinuierlich gewachsenen Ortsstruktur und der in großen Teilen gut erhaltenen Bausubstanz sind hier vor allem die öffentlichen Räume zu nennen, die nach einer schrittweisen Befreiung von den Belastungen durch den Autoverkehr neu gestaltet werden können und für BürgerInnen und Gäste des Ortes dadurch attraktiver in Erscheinung treten. Hinzu kommen bisher unbebaute Grundstücksflächen im

Ortszentrum, die durch vorausschauende Planungen und die Herausbildung umfassender Visionen die Chance bieten, das Ortszentrum von St. Johann in Tirol weiter zu stärken. Dass die wichtigen Themen der Neugestaltung des öffentlichen Raums in der Ortsmitte und die bauliche Entwicklung im Bereich von Baulücken und innerörtlichen Brachflächen durch die Entwicklung eines Masterplan Ortskern aufeinander abgestimmt und im Zusammenhang bearbeitet werden, bildet einen beispielgebenden Prozess, den wir von Seiten der Dorferneuerung Tirol schon im Werdegang mit dem eben erwähnten Masterplan und dem nachfolgenden Architekturwettbewerb begleitet und unterstützt haben. In weiterer Folge fördert die Dorferneuerung auch den vorliegenden Leitfaden der baulichen Entwicklung sowie die Detailplanungen des 1. Bauabschnittes. Wir freuen uns, dass die Anliegen der Dorferneuerung in St. Johann in Tirol so gut greifen und eine so positive Entwicklung des Marktzentrums bewirken!

Für die Dorferneuerung

DI Nikolaus Juen

„Aus der Analyse der bestehenden Situation entstehen klare Regeln für zukünftige Bebauungen. Diese Regeln dienen interessierten Bauwerbern und Projektentwicklern als Orientierung, um Projekte so umsichtig konzipieren zu können, dass sie die Potentiale von St. Johann in Tirol nutzen und für die weitere Zukunft noch vermehren.“

ZUM GEBRAUCH DES DOKUMENTS

Der vorliegende Leitfaden erfüllt neben der konzentrierten Dokumentation der wesentlichen Gesichtspunkte des Masterplans eine dreifache Funktion: als Vision, Strategie und Instrument.

Als **Vision** dokumentiert der Masterplan den Prozess der Entstehung und Ausformung der dargestellten Ideen - ein Prozess, in dem sich die Marktgemeinde bewusst wird, welche Gestalt der wachsende Ortskern annehmen soll.

Als **Strategie** definiert der Masterplan den Weg zu einer koordinierten und umfassenden Entwicklung der Marktgemeinde und beschreibt aktiv Schritte und Regeln der Entwicklung, auf die zukünftige BauwerberInnen reagieren können.

Als **Instrument** der Orientierung für BauwerberInnen definiert der Masterplan Rahmenbedingungen für zukünftige Projekte - indem die Marktgemeinde klar artikuliert, was erwünscht ist, entsteht ein einfaches Regelwerk, das die Kreativität für neue Projektentwicklungen anregen kann.

ZUR EINLEITUNG

MASTERPLAN ORTSKERN ST. JOHANN IN TIROL

Der Masterplan Ortskern zeigt eine Entwicklungsvision für das Ortszentrum von St. Johann In Tirol. Er behandelt zugleich die Frage des öffentlichen Raums und zeigt Möglichkeiten der baulichen Entwicklung in vorhandenen Baulücken und Brachflächen im Ortskern.

Der Masterplan wurde in den vergangenen Jahren in mehreren Stufen entwickelt und geht auf das Ortsmarketing-Projekt „St. Johann 2020“ aus dem Jahr 2010 zurück. Seither bildet die Ausarbeitung des Masterplans einen wichtigen Prozess innerhalb der Gemeinde. Der Ausgangspunkt sind soziale und wirtschaftliche Fragestellungen: Was macht das Ortszentrum für BürgerInnen und Gäste attraktiver? Wie kann die Struktur und die Erscheinung des Ortszentrums so verbessert und erweitert werden, dass das Ortszentrum als Lebensraum noch mehr Qualität erhält? Wie können Fragen der Verkehrserschließung, die Erfordernisse des Handels und die Zielvorgaben des Ortsbildschutzes so zueinander in Beziehung gesetzt werden, dass eine Gesamtlösung entsteht, die in Zukunft die Funktion einer Leitvision erfüllen kann?

Der Masterplan in seiner jetzt vorliegenden Ausprägung ist aus einem Wettbewerbsprojekt der Dorferneuerung Tirol hervorgegangen. Die Ideen aus diesem Projekt wurden in zahlreichen Gesprächsrunden geschärft und sind mit den politischen Gremien der Marktgemeinde abgestimmt. Somit etabliert sich der Masterplan als Leitlinie für die zukünftige Ortsentwicklung, sowohl für die Marktgemeinde selbst als auch für interessierte Bauwerber.

Der Masterplan Ortskern St. Johann zeigt im Zusammenhang auf, wie der öffentliche Raum attraktiver gestaltet wird und wie zukünftige Bebauungen im Ortskern ausgebildet werden sollen, um in Summe den Ortskern von St. Johann in Tirol noch einladender und lebendiger zu machen.

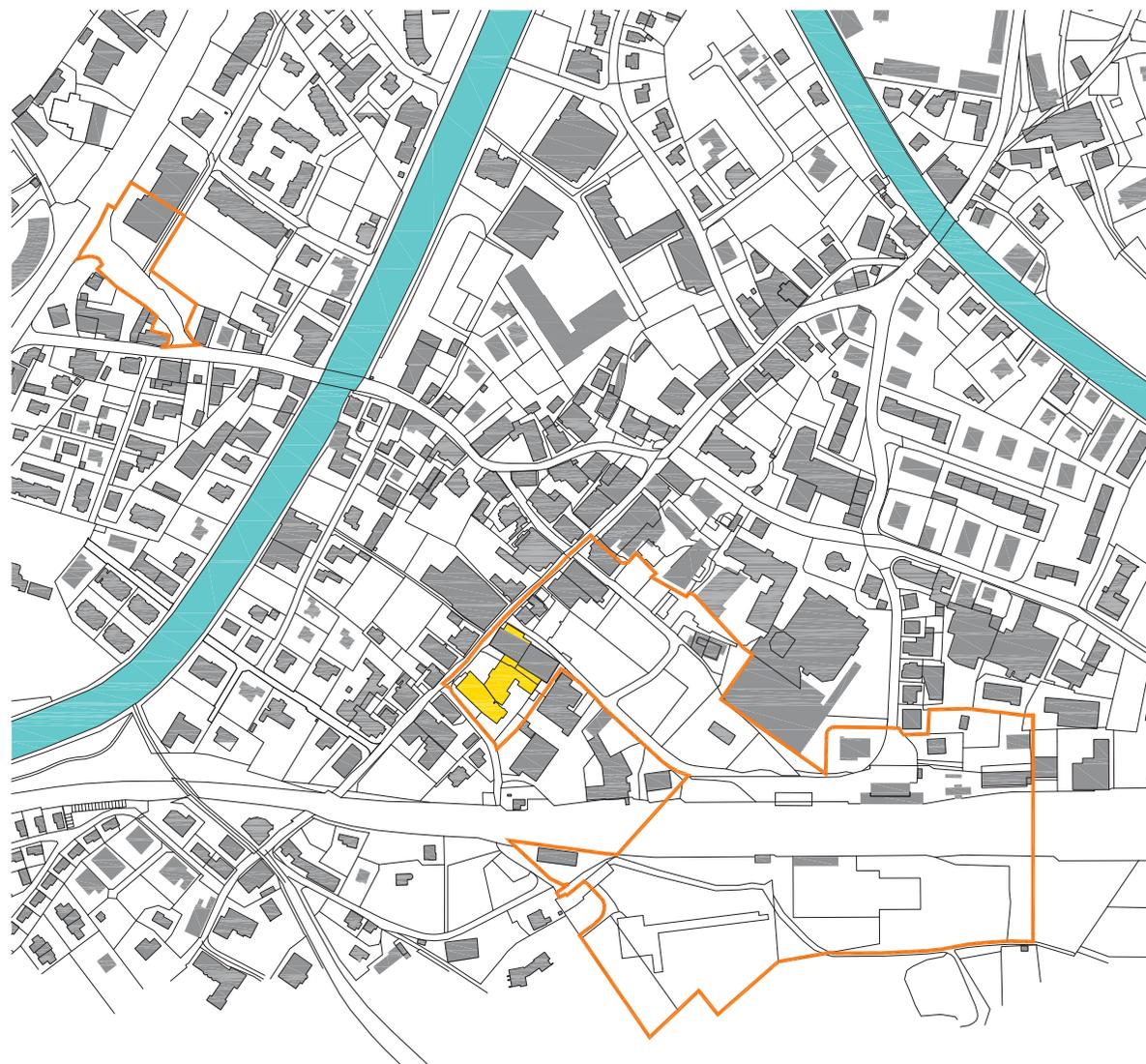


QUALITÄTEN IM BESTAND

ORTSSTRUKTUR UND BAUTYPOLOGIE

Der Strukturplan des Ortes zeigt die Entstehung der Ortsmitte aus der Kreuzung von Speckbacher- und Kaiserstraße. Die Bautypologie entlang dieser Straßen ist charakterisiert durch giebelständige Einzelhäuser, meist mit flach geneigten, weit auskragenden Satteldächern. Die einzelnen Häuser stehen nicht entlang von generalisierten Gebäudefluchten, sondern bilden eine bewegte, frei schwingende Straßenkulisse. Ein feinmaschiges (Fuß)-Wegenetz bildet eine wichtige Qualität des Ortskerns.

Bereiche mit Verbesserungspotenzial in der bestehenden Ortsstruktur entstehen durch Maßstabsüberdehnungen (Bereich Goldener Löwe), komplexe Funktionseinheiten, die große geschlossene Gebäudeensembles bewirken (Bezirkskrankenhaus in zentraler Lage, mit erheblichen Wege- und Sichtabschattungen in der Relation Bahnhof-Hauptplatz), allzu prominente Positionierungen von untergeordneten Bauwerken (z. B. Notarzt- und Rettungsgarage) oder funktionslos gewordene Bauwerke im Bereich des Klausner Areals.



Legende

gelb markierte Gebäude:
geplanter Abbruch
orange umgrenzt:
Zonen mit Entwicklungspotenzial und
Vorgabe für die Entwicklungsgebiete
im Ortskern aus der
Wettbewerbsausschreibung

Luftbild St. Johann in Tirol
Quelle: AVT

AKTIVITÄTSVERTEILUNGEN UND FUNKTIONSKONZENTRATIONEN

Eine wichtige Betrachtungsebene im Gefüge des Ortes bildet die Analyse der Verteilung von sozialen Aktivitäten im Ortsgebiet: Wo konzentrieren sich Aktivitäten, wo findet Trennung statt, wo treffen oder durchkreuzen sich unterschiedliche Sphären? Ein gesunder, lebendiger Ortsorganismus zeichnet sich durch eine harmonische und dichte Fügung dieser Sphären aus, die sich ganz unmittelbar im erlebbaren Charakter des öffentlichen Raums zeigen. Wichtige Funktionskonzentrationen/ Sphären im bestehenden Ortsorganismus von St. Johann in Tirol jenseits der Wohnquartiere sind:

Das Band von Speckbacherstraße und Dechant Wieshoferstraße ist vor allem von den Aktivitätsmustern Tourismus, Shopping und Freizeit geprägt, als Flaniermeile das Spannungsfeld von historisch geprägter Bebauung und den teilweise grellen Reizen von zeitgenössischen Shoppingwelten.

Das Band der Kaiserstraße führt aus dem touristisch geprägten Zentrum in die Zone des Alltags-Shopping im Bereich Dampffeld. Gekennzeichnet durch das kontinuierliche Gefälle von touristisch geprägten Angebotsmustern im Bereich des Hauptplatzes zu alltagsbezogenen Situationen im Bereich Dampffeld.

Das Brauereiquartier ist von innerörtlichen Gewerbebetrieben charakterisiert, die gut in das Gefüge des Ortes integriert sind. Mit dem Brauhausturm weist diese Raumzone auch ein bauliches Wahrzeichen von St. Johann in Tirol auf: die Symbiose von Produktion und Gastronomie.

Der Bildungsquadrant mit einer Konzentration von Schul- und Bildungseinrichtungen, ergänzt durch eine Mediathek und Angebote der Kinderbetreuung.

Die Sphäre von Kirche, Museum und Verwaltung im Bereich der Bahnhofstraße. Zwischen Kirche und Gemeindeamt finden sich Museen und Veranstaltungsräume wie der Kaisersaal - der Kulturquadrant im Ortsgefüge.

Die Funktionen von Heilung und Pflege mit Bezirkskrankenhaus und angeschlossenen Pflegeeinrichtungen. In zentraler Lage, zwischen Bahnhof und Ortszentrum, südostseitig von nicht adäquat genutzten Freiflächen flankiert.



DER LEBENDIGE ORTSKERN

Ein gut gefügter und lebendiger Ortscharakter zeichnet sich dadurch aus, dass eine möglichst große Anzahl an unterschiedlichen Aktivitäten im Raum stattfinden kann – die Diversität möglicher Aktivitäten bildet den erlebten Reichtum eines Ortes. Diese unterschiedlichen Aktivitäten werden sich da entfalten, wo ihnen im Ortsraum eine angemessene Bühne geboten wird: einladend, aber nicht zwanghaft, freilassend, aber nicht beliebig. Um ungewollte Überschneidungen zu vermeiden, müssen die Aktivitäten gebündelt, unterstützt und gut gefügt werden.

Die Dichte an sozialen Aktivitäten ist ein Indikator für den Erlebnisreichtum und die Attraktivität des Ortes. Soziale Aktivitäten lassen sich jedoch nicht beliebig vermehren. Unkoordinierte Angebotsverdoppelungen können daher zu einer räumlichen Zerstreuung von Aktivitäten führen und die soziale Dichte ausdünnen. Dieser Zusammenhang ist aus der Ökonomie von Handelsaktivitäten bekannt: eine beliebige Erweiterung von Verkaufsflächen führt nicht zwangsläufig zu Umsatzsteigerungen, sondern erzeugt oft nur einen Verdrängungswettbewerb und Verlagerungen von Kaufkraftströmen.

Um solche Effekte in Bezug zur gewünschten Dichte sozialer Aktivitäten zu vermeiden, gilt hier, in Bezug zu den neu zu besetzenden Raumzonen das **Prinzip der Komplementarität** anzuwenden: es müssen **ergänzende** Raumcharaktere und Aktivitätsangebote geschaffen werden, die das Angebot für BürgerInnen und Gäste im Ortskern von St. Johann in Tirol um neue Aspekte bereichern.

KONZENTRATION UND ENTWICKLUNG

Wie sind diese Aktivitätsmuster im Ortskern zusammengefügt? Woraus bildet sich eine Perspektive für die bauliche Weiterentwicklung des Ortskerns?

Durch eine **Spange** können alle Funktions-Sphären wie die Kelchblätter einer Blume harmonisch zusammengebunden werden. Als hochwertiger innerörtlicher Rundweg (vornehmlich für PassantInnen und FlaneurInnen) bildet diese Spange zugleich ein organisatorisches und gedankliches Rückgrat für die weitere Entwicklung des Ortskerns, denn sie umfasst neben hochwertig ausgebildeten Ortsbereichen und Bereichen, in denen zur Zeit vermehrt Bauaktivitäten stattfinden (z.B. Erweiterung Hotel Post), auch Teile jener Zone, die zur Zeit als minderwertig genützte Brachfläche im Ortszentrum erscheint. Die hohe Qualität der Speckbacher Straße kann so noch einmal in einem ‚Loop‘ vermehrt werden. Die Umgrenzung des sich erweiternden Ortskerns bildet so eine wichtige interne Raumkante im Rahmen zukünftiger Ortsentwicklungen.

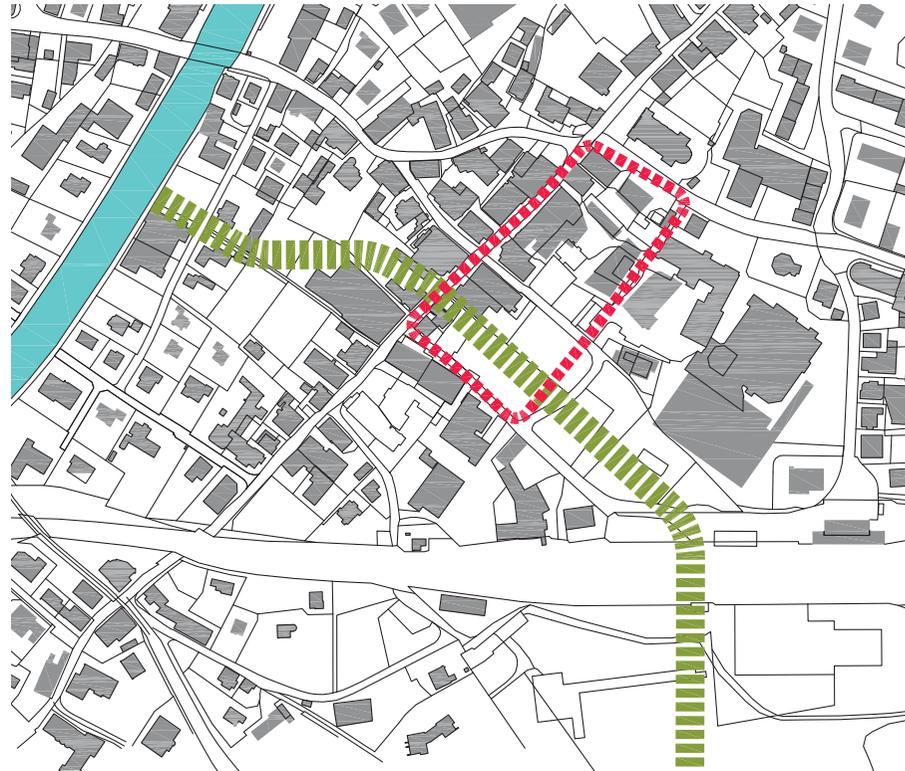
„Die Dichte an sozialen Aktivitäten ist ein Indikator für den Erlebnisreichtum und die Attraktivität des Ortes.“

DIE NEUE QUALITÄT- DAS GRÜNE BAND

Betrachtet man die Darstellung der vorhandenen Aktivitätsverteilungen, so entsteht das Bild einer Blume. Welches Kelchblatt fehlt? Ergänzt man die vorhandenen Brachflächen, so stellt sich die Frage, welchen Charakter der bisher nicht adäquat besetzte Raum zwischen Brauerei, Speckbacher Straße, Krankenhaus und Bahn erhalten soll? Welche Sphäre ist bisher im Ortskern von St. Johann nicht gut ausgeprägt und sollte ergänzt werden?

In Ergänzung zu gut ausgeprägten Aktivitätsangeboten und Raumcharakteren im Ortskern von St. Johann in Tirol wird das Thema *„Erholung im Park“* gesetzt. Das neue Kelchblatt ist grün! Das Bezirkskrankenhaus wird in einen Park gesetzt und dadurch ein **grünes Band** etabliert, das von der Bahn bis in die Spange führt. Es zeigt sich, dass dieses Band über die Speckbacher Straße hinaus und über die bisher hinterhofartig ausgebildeten Parkplätze bis hin zum vorhandenen Grünraum entlang der Kitzbüheler Ache geführt werden kann. Südlich steigt dieses Band an (Niveausprung zur Bahnebene) und wendet sich direkt in südlicher Richtung, wo es als Überbrückung der Bahnlinien direkt in die angrenzende Bergwelt führt.





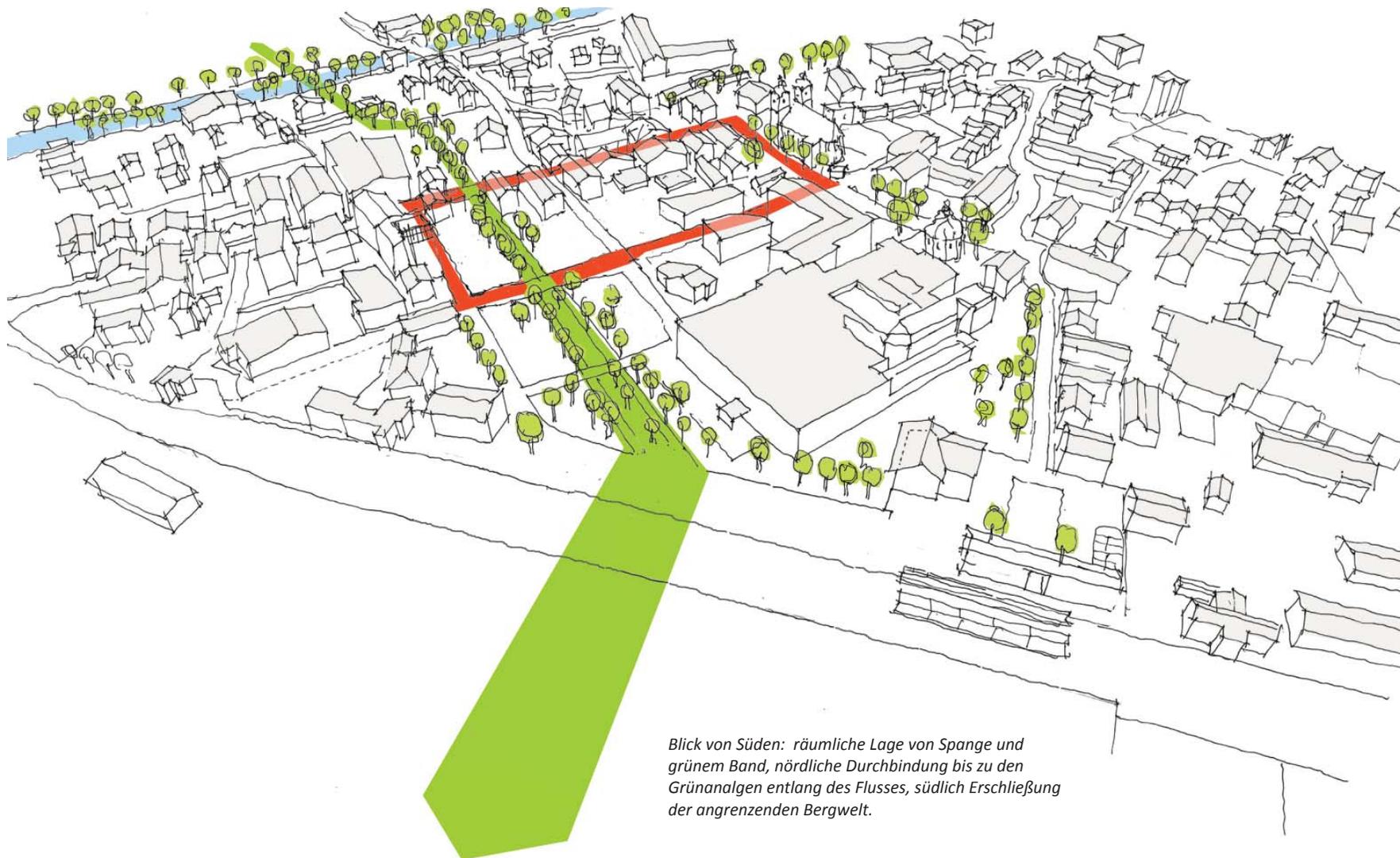
SPANGE UND BAND - DIE NEUEN ENTWICKLUNGSPRINZIPIEN FÜR DEN ORTSKERN

Die Motive von Spange und Band fügen sich in die vorhandene Struktur des Ortes und steigern vorhandene Qualitäten von St. Johann in Tirol. Das Zusammenspiel von Baustruktur und sozialer Belegung erfährt so weitere Impulse. Beide Motive stehen im Einklang mit den Leitstrategien der Marktgemeinde und eignen sich als städtebauliche Entwicklungsprinzipien.

Die Spange um das Ortszentrum verbindet alle Bereiche und kann als Weg wie eine Erlebnisfolge konzentriert gestaltet werden. Das grüne Band bildet als alleearartig ausgestalteter Weg das Rückgrat einer neuen Entwicklungsachse – ein Fußweg vom Bahnhof in den Ortskern, der durch eine parkartige Landschaft führt, durch dichter werdende Bebauungen, über die Speckbacher Straße und weiter bis zum vorhandenen Grünraum entlang der Kitzbüheler Ache.

Wenn es gelingt, diese beiden Elemente von der Vision zur gebauten Realität werden zu lassen, kann dadurch eine starke und haltbare Struktur geschaffen werden, die den gesamten Ortsraum im Ortskern attraktiver, einladender und reicher an Erlebnismöglichkeiten macht. Beide Elemente bilden daher die zentralen Ordnungsprinzipien für alle weiteren baulichen

ZWEI LEITMOTIVE



Blick von Süden: räumliche Lage von Spange und grünem Band, nördliche Durchbindung bis zu den Grünanlagen entlang des Flusses, südlich Erschließung der angrenzenden Bergwelt.

IN DER SPANGE

Die neue Bebauung innerhalb der Spange orientiert sich am Maßstab, den Gebäudehöhen und der Struktur der Kernbebauung von St. Johann in Tirol. Die Ergänzung der Bebauung in der Spange erweitert das historische Ortsgefüge mit modernen Mitteln. Grundrissformen bilden bewegte öffentliche Räume, die eine gute fußläufige Durchwegung erlauben; geneigte Dachflächen über drei bis viergeschossigen Baukörpern bilden in Summe eine Dachlandschaft, die das Motiv der bestehenden Dachlandschaft weiter entwickeln. Mischnutzungen von Wohnen, Handel, Gastronomie, Büro bis hin zu Hotelnutzungen sind hier angemessen. An der südlichen Kante wird das Baumotiv ‚Leben am Park‘ ausgebildet. Die Ausbildung von klar artikulierten Sockelzonen zu öffentlichen Räumen erzeugt eine Verzahnung von Gebäude und öffentlichem Raum. Höhenentwicklung: Sockelgeschoss, in der Regel 3-4 Hauptgeschosse, darüber (gestalterisch abgesetzt) Ausbildung einer Baukörperstruktur, die mit der vorhandenen Dachlandschaft korrespondiert. Das grüne Band wird als verpflichtende Freihaltezone respektiert.

Ziel

- **Harmonische Ergänzung der bestehenden Baustruktur im Ortskern**
- **Integration der Spange und des grünen Bandes als gestalterische Leitmotive**
- **Ausbildung von differenzierten Gebäudeanbindungen zur Spange bzw. zum grünen Band**

Bebauungsregeln

- **Füllen der Blockstruktur zwischen bestehenden Straßenachsen durch freistehende Gebäude (additives Prinzip); Ausdehnung von zusammenhängenden Grundrissflächen in Analogie zu Bestandsgebäuden**
- **Freihaltezone im Bereich des grünen Bands von mindestens 12m an den Engstellen**
- **Ausbildung von differenzierten Sockelzonen (Verzahnung öffentlicher Raum)**
- **Gebäudehöhe: maximal vier oberirdische Geschosse und Ausbildung einer Dachlandschaft**

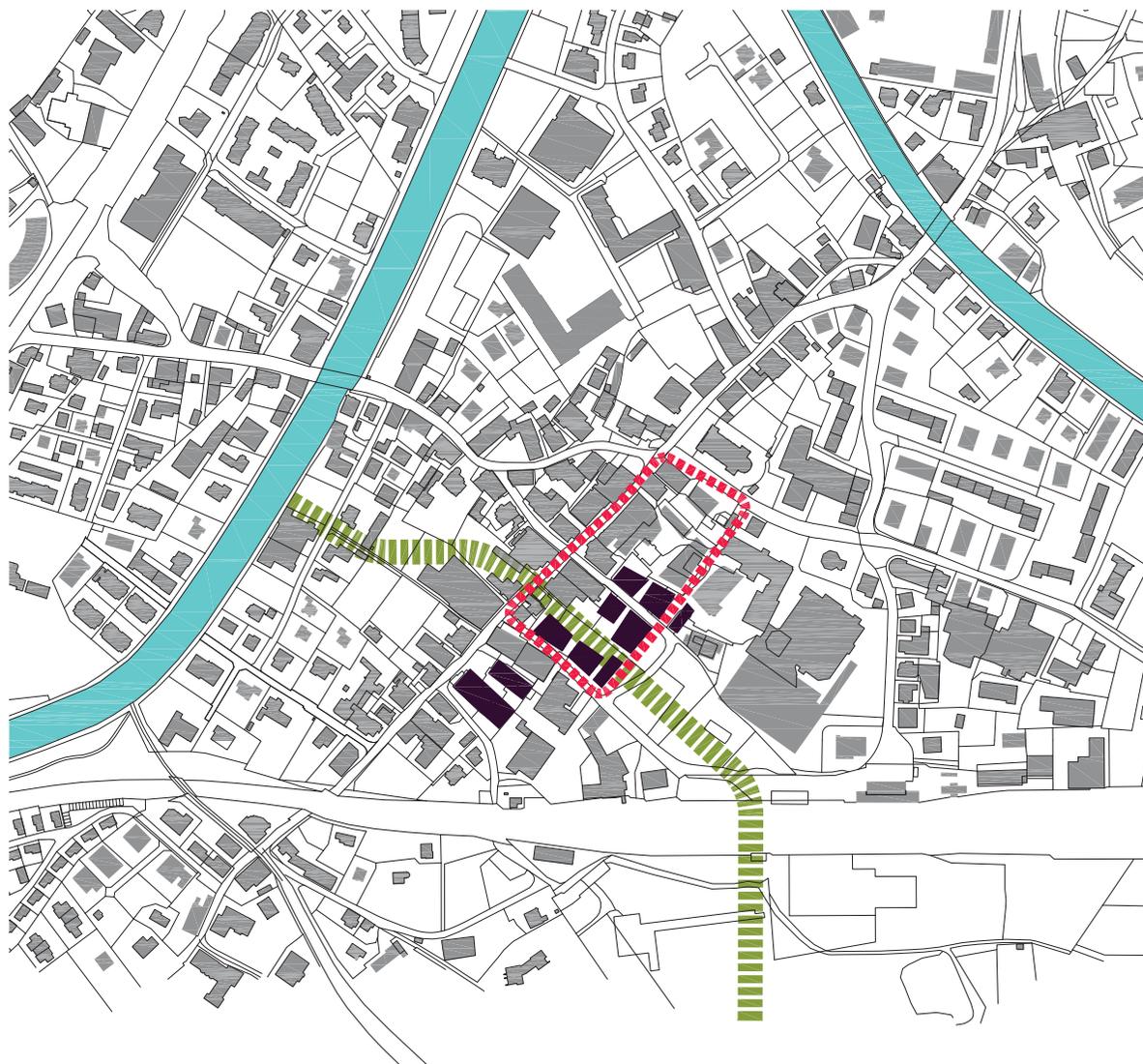
BAULICHE ENTWICKLUNG



Konzentrierte Entwicklung - offene Bebauung. Durch die differenzierte Höhenentwicklung wächst der Ortskern im Kanon seiner eigenen Gestaltungsregeln.



Die neue Bebauung innerhalb der Spange orientiert sich am Maßstab, den Gebäudehöhen und der Struktur der Kernbebauung von St. Johann in Tirol





Die Bebauungen entlang des grünen Bandes bilden einen kontinuierlichen Übergang vom 'Leben am Park' zum 'Leben im Park' durch konzentrierte Bauentwicklung in der Spange und einer schrittweisen Auflockerung der Bebauung im Park, der das Bezirkskrankenhaus umgibt. Es entsteht eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs an den Ortskern.



IN DEN PARK

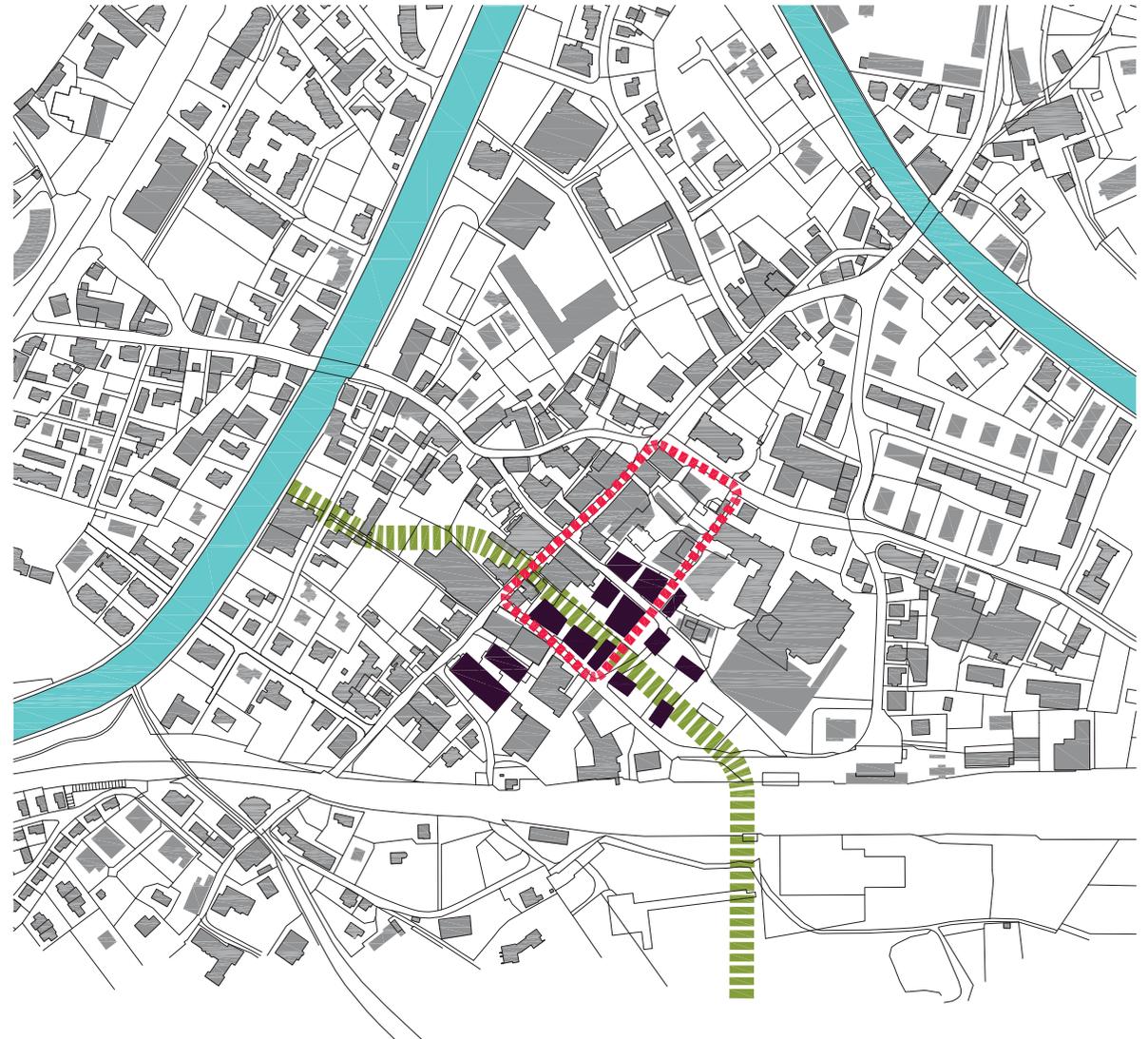
Ausbildung eines Parks, in den frei stehende Baukörper gesetzt werden, vornehm und leicht. Sie stören den Bewegungs- und Grünfluss nicht und werden durch ihre vornehme Adresse (Im Park) geadelt. Hochwertige Lage, sehr zentral. Das Motiv lautet: ‚Leben im Park‘. Es gilt: der parkartige Raumfluss darf durch die Setzung von Baukörpern nicht gestört werden. Das grüne Band wird als attraktive, grüne Wegeverbindung gestaltet, um eine verbesserte und vornehme fußläufige Anbindung vom Bahnhof ins Ortszentrum zu schaffen

Ziel

- *Der neue Park bildet einen einladenden Weg für Fußgänger und RadfahrerInnen vom Bahnhof ins Ortszentrum*
- *Frei stehende Gebäude stehen im Park- wichtige Nutzungen mit vornehmer Adresse*
- *Ein fließender Übergang zwischen Park und Bebauung*

Bebauungsregeln

- *Frei stehende Gebäude, spürbar mehr Parkraum als bebaute Fläche*
- *Plausible Nutzung in Bestlage*
- *Gebäudehöhe: drei oberirdische Geschosse und Ausbildung einer Dachlandschaft*





DIE BAHN GRÜN ÜBERBRÜCKEN

Nach Süden erfolgt der Brückenschlag auf das Klausnerareal, indem ein begehrbares Dach (über den Bushalteterminals) über eine Brücke nach Süden führt. Dort wird ebenfalls das Dach einer ebenerdigen Garage genutzt, um einen hochwertigen Boulevard auszubilden. Dieser **Hochboulevard**, der als infrastrukturelle Vorleistung von der Marktgemeinde zu errichten ist, integriert südseitig Parkplätze und bildet eine höchst attraktive räumliche Anbindung an den Ortskern. Nach Süden wird der freie Blick in die Bergwelt inszeniert; nach Norden der Blick auf den grün angebondenen Ort mit freiem Blick auf den Kirchturm: der Ort liegt einem zu Füßen.

Anmerkung. Unter der Voraussetzung einer verbesserten MIV-Anbindung (motorisierter Individualverkehr = Auto) der Südquartiere entsteht hier die Möglichkeit, unter dem Hochboulevard beträchtliche Kapazitäten an Parkplätzen zu schaffen, die auch als park&ride Plätze genutzt werden können, vor allem wenn die bestehende Unterführung (Zugang Bahnsteige) als zusätzliche, fußläufige Anbindung in den Süden geöffnet wird.

Der Bahnhof rückt damit stärker ins Zentrum und wird zu einer multimodalen, innerörtlichen Drehscheibe. Bis hier kann in Zukunft auch die Seilbahn angebunden werden, um an einer optimalen Schnittstelle die unterschiedlichen Mobilitätsformen zu bündeln.

Der Blick von Süden zeigt, wie sich dem neuen Boulevard am Klausner Areal der Ort zu Füßen legt. Die grüne Achse führt zwanglos hinein in den zentralen Bereich des Ortskerns und bindet durch bis zur Kitzbüheler Ache. Vom Bahnhof aus öffnen sich jetzt neue attraktive Wege ins Ortszentrum. Der Bahnhof wird in den Ortskern hereingeholt.

BRÜCKENKOPF SÜD

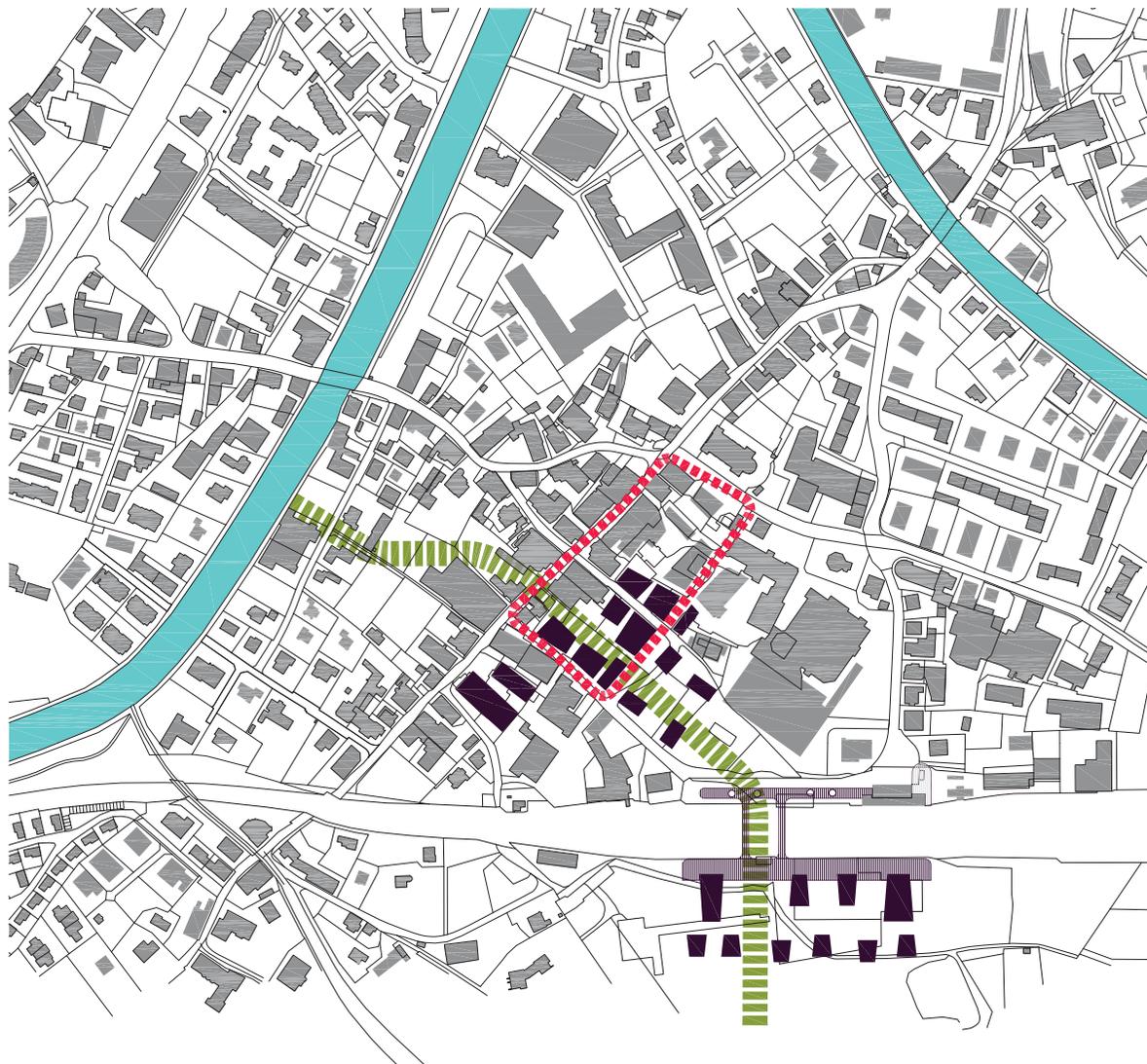
Frei stehende Baukörper mit kristalliner Formensprache sind mit dem Hochboulevard (unter dem die Autos parken) verschränkt und bilden einen markanten Ortsrand. Hochwertige Lage für Büros, Wohnungen, aber auch Hotels und Pflegeeinrichtungen. In Erdgeschosszonen entstehen (in Verbindung mit den gut weggepackten Autos) sinnvolle Nutzungen als Handels- und Gewerbezone. Bautypologie: freistehende Gebäude, die aus der Perspektive des Ortszentrums den Blick in die Bergwelt rhythmisieren, aber nicht verschließen.

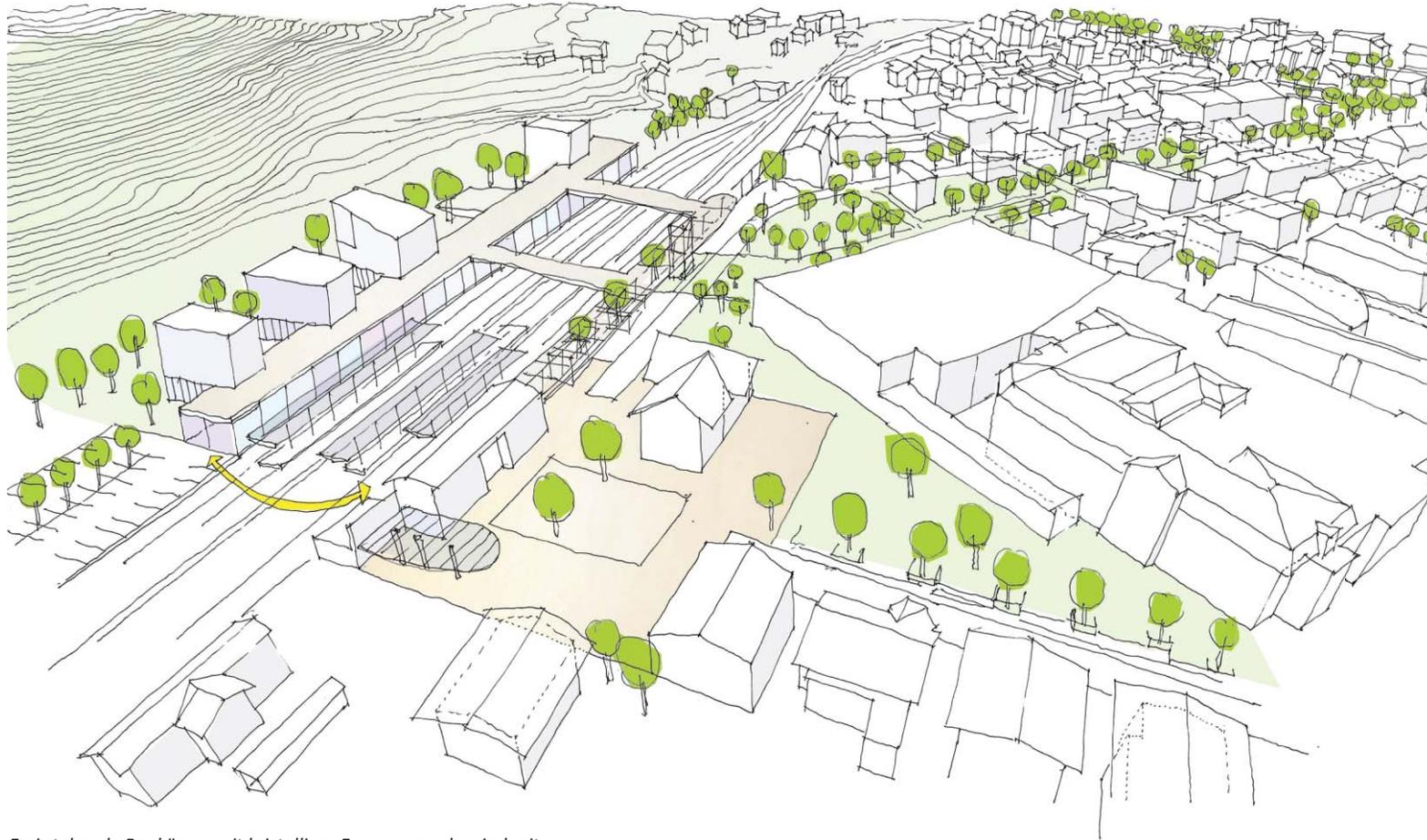
Ziel

- *Erschließung der Areale südlich der Bahn*
- *Entwicklung einer wachstumsfähigen Baustruktur*
- *Schaffung eines markanten Ortsrandes*

Bebauungsregeln

- *Freistehende Baukörper, die so voneinander abgerückt sind, dass aus der Ortsmitte die Blicke in die südliche Bergwelt nicht flächig verdeckt werden*
- *Baukörper werden mit dem Hochboulevard verzahnt*
- *Gebäudehöhen: maximal Sockel plus vier Geschosse*
- *Nutzungsmix: kleinstrukturierter Handel, Gewerbe, Büro, (vornehmlich in der Sockelzone) aber auch Beherbergung und Wohnnutzungen*
- *Fortsetzung des grünen Bandes als Entwicklungsachse und Grünzone*





„Die Vision für eine mögliche Überbrückung der Bahntrasse zeigt auf, dass südlich der Bahn attraktive Erweiterungen des Ortskerns möglich sind. Durch die Verlängerung der grünen Achse nach Süden wird auch der Bahnhof besser in das Ortsgefüge integriert und durch die neuen Qualitäten des Parks näher an das Ortszentrum gerückt.“

Frei stehende Baukörper mit kristalliner Formensprache sind mit dem Hochboulevard (unter dem die Autos parken) verschränkt und bilden einen markanten Ortsrand. Hochwertige Lage für Büros, Wohnungen, aber auch Hotels oder Pflegeeinrichtungen. In Erdgeschosszonen (in Verbindung mit den gut weggepackten Autos) sinnvolle Nutzung als Handels- und Gewerbezone.



Der Systemschnitt zeigt die Anbindung des Klausner Areals an den Ortskern. Die Überbrückung der Eisenbahngleise schafft zugleich hochwertige öffentliche Räume mit attraktiven Ausblicken. Der Hochboulevard nützt die Erfordernis der Bahnüberbrückung für eine innovative Parkplatzlösung - als begehbare Hochgarage wird der unattraktive Raum direkt neben den Bahngleisen genutzt. Zugleich entsteht im südlichen Bereich ein spannendes Erschließungsschema für neue Bauwerke, im Norden kann der Busbahnhof besser organisiert werden und St. Johann in Tirol erhält eine klare Ortskante, in der die Erfordernisse der Bahn integriert sind.



Der Bahnhof rückt damit stärker ins Zentrum und wird zu einer multimodalen, innerörtlichen Drehscheibe. Bis hier könnte in Zukunft auch die Seilbahn angebunden werden, um eine optimale Schnittstelle der unterschiedlichen Mobilitätsformen zu bündeln.



Das grüne Band als Erlebnis- und Bewegungsfolge im Bereich des Ortskerns und als Leitmotiv der Ortserweiterung in den südlichen Ortsteilen.



Durch die Baukörperstellung im Süden kann das grüne Band zwanglos in die neue Bebauungsstruktur eingefädelt werden. Als wichtiges Erlebniselement und vornehme Wegeverbindung unterstützt das grüne Band die verbesserte Anbindung des Bahnhofs, der dadurch näher an den Ortskern gerückt wird. Die neuen Verbindungen schaffen auch die Möglichkeit der Situierung von park&ride-Parkplätzen südlich der Bahngleise - dadurch wiederum wird Raum nördlich der Bahn gewonnen und der Park kann hier noch weiter ausgedehnt werden.



„Im Bereich Dampfelfeld liegen große räumliche und funktionale Potentiale, um ein neues Portal in den Ortskern zu erzeugen.“

Ortszugang Dampfelfeld

- Schaffen einer verstärkten Portalwirkung durch bauliche Verdichtung
- Überbauung des Fusslgebäudes und Schaffen von überdeckten Wartebereichen für Nutzer des öffentlichen Verkehrs
- Auflösung der Logik der zu breit geratenen Straßen zugunsten von platzartig, kontrastreich ausgebildeten öffentlichen Räumen

DAMPFFELD - EIN NEUES ORTSPORTAL

Der Bereich Dampffeld bildet den Übergang von der Umfahrungsstraße in das Ortszentrum von St. Johann in Tirol. Der gesamte Bereich ist durch die Überlagerung von zahlreichen Funktionen gekennzeichnet: die bedeutendsten sind ein zur Zeit kostenfreier öffentlicher Parkplatz; wichtige Wartebereiche im Haltestellenbereich von Regionalbussen (Funktion eines Verkehrsknotens), vor allem auch für SchülerInnen; Handelsfunktionen, vor allem Lebensmittel, Textil und Schuhe, in alltäglicher Ausführung (kein Erlebnis-Shopping). Trotz der prominenten Lage im gesamten Ortsgefüge ist im Bestand keine adäquate räumliche Dichte wahrnehmbar, jedoch sehr viel Verkehrsfläche. Um die Akzentuierung des Bereichs als nördliches Ortssportal zu verbessern, wird eine konzentrierte und zusammenhängende Bearbeitung folgender Aspekte empfohlen:

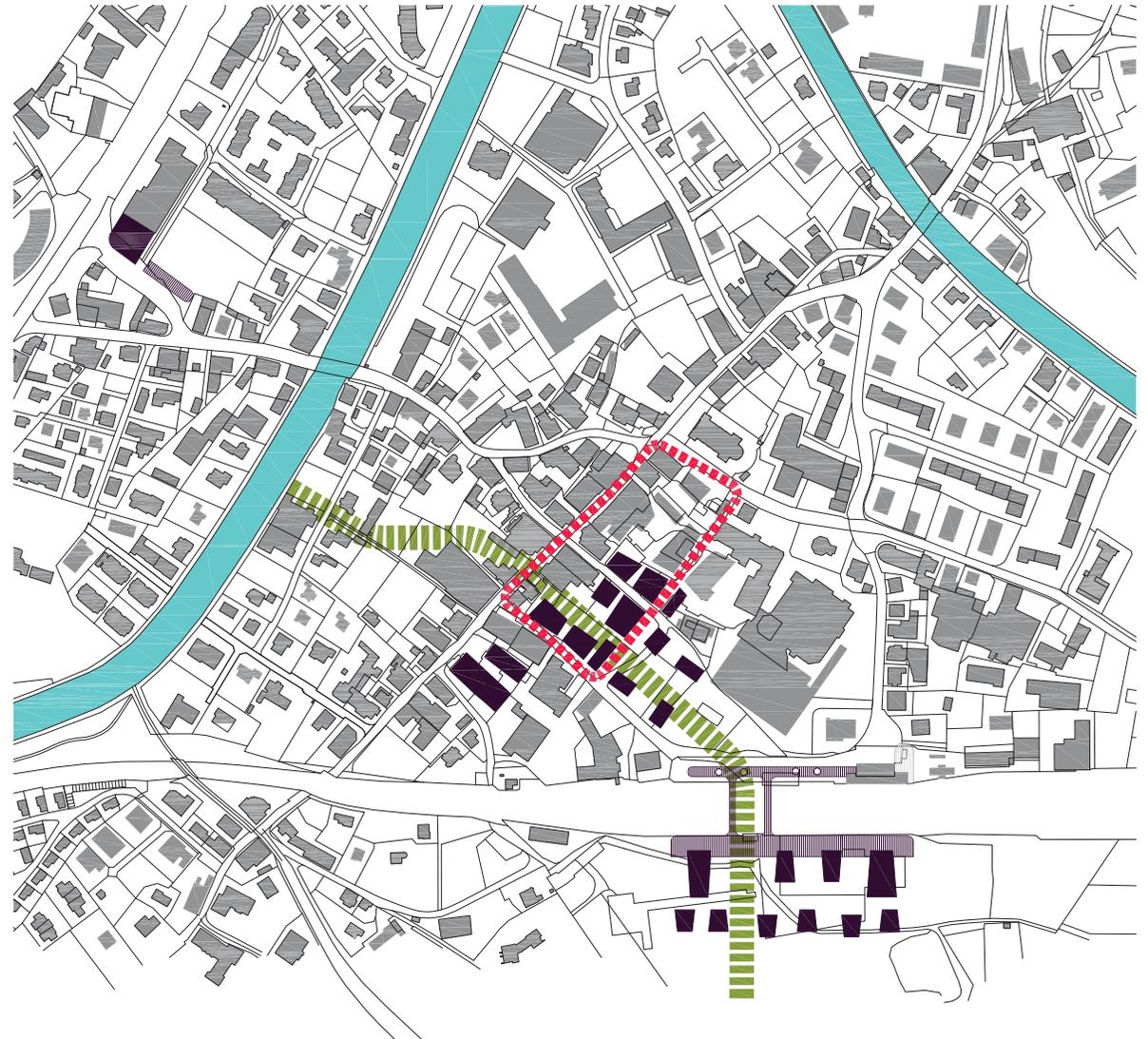
Ziel:

- **Ausbildung eines Eingangsportals in den Ort**
- **Komplementärer Nutzungsmix am Dampffeld als Ergänzung zum Angebot im Ortszentrum**
- **Attraktivierung des öffentlichen Raums**

Bebauungsregel:

- **Bei einer möglichen Nachverdichtung durch ergänzende Gebäude sollten vertikale Akzente bzw. die Herausbildung eines ‚iconic building‘ geschaffen werden, um die Portalfunktion sichtbar zu machen**
- **Funktionssetzungen: ergänzende Nutzungen, keine Konkurrenz zu bestehenden Handelsbetrieben im Ortskern. Mögliche Nutzung im Bereich Sport und Event oder Veranstaltung und Kultur**
- **Im Bereich öffentlicher Raum: Reduktion von Verkehrsflächen zugunsten von sozial nutzbaren Bereichen**

Hinweis: Die bauliche Entwicklung (von innen nach außen) in den erläuterten Bereichen, bis auf das eigenständige Gebiet Dampffeld, sollte sich zeitlich an der dargestellten Reihenfolge orientieren, um Brachen und Lücken im Ortskern möglichst zu vermeiden und ein dichtes und konzentriertes Zentrum auszubilden.



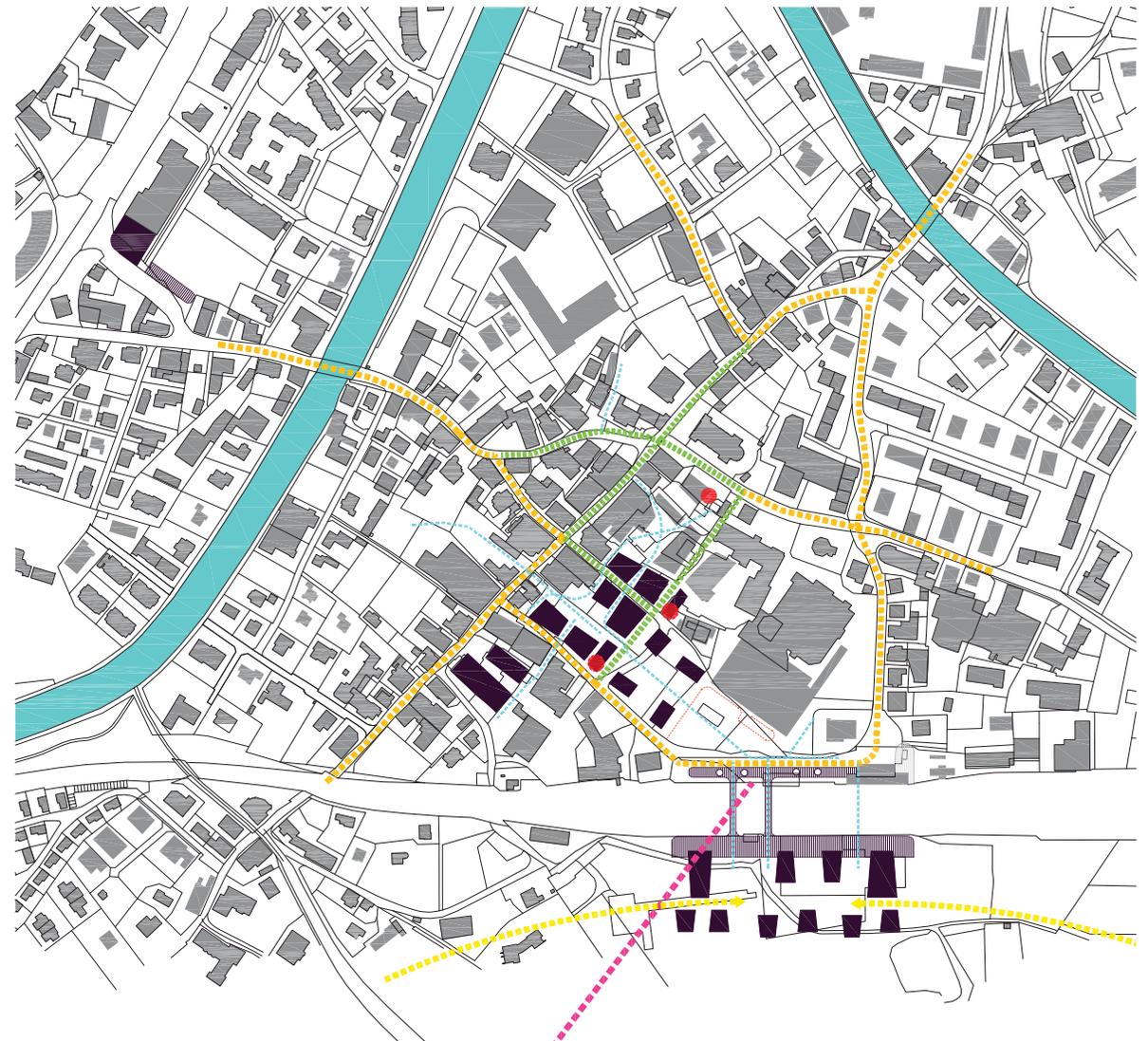
Ein wichtiger Bestandteil des Masterplan Ortskern ist die Ausarbeitung einer verbesserten Verkehrslösung. Es ist das erklärte Ziel der Gemeinde, unter Wahrung der Erreichbarkeit des Ortszentrums die Belastung durch den MIV (motorisierten Individualverkehr) zu reduzieren. Neben der Vermeidung von Transitrouten durch das Ortszentrum (vor allem Speckbacherstraße, Kaiserstraße und Brauweg) spielt hier die Errichtung einer zentralen, zusammenhängenden Tiefgarage eine wichtige Rolle. Bei den zentralen, neuen Bauprojekten soll diese Garage mitwachsen – im Endausbau mit je einer Zu- und Abfahrt im Bereich der Bahnhofstraße und dem Brauweg. Es wird dadurch die Möglichkeit einer konsequenten Verkehrsberuhigung innerhalb der ‚Spange‘ geschaffen, weil hier nur noch Lieferverkehr erforderlich ist.

dem Entwicklungskonzept samt Regelwerk für zukünftige Bebauungen ist ein aktualisiertes Verkehrskonzept ein wesentlicher Bestandteil für den Masterplan Ortskern. Als übergeordnetes Ziel gilt ein lebenswerter Ortskern. Im Sinne der Erreichbarkeit ist Autoverkehr dort möglich, er wird jedoch nicht gefördert. Das Auto ist im Ortskern nur zu Gast. Transitverkehr im Zentrum wird vermieden. Im Rahmen der skizzierten Ortsentwicklungsstrategie können folgende verkehrstechnischen Anforderungen empfohlen werden:

- ***Erschließung des Klausner Areals südlich der Eisenbahn***
- ***Klare Ausprägung von Ortsportalen, die dazu einladen, hier das Auto abzustellen. Eventuell unterstützt durch komplementäre Mobilitätsangebote***
- ***Im Zuge der Errichtung der ‚Zentralgarade‘ konsequente Reduktion von Flächen für den ruhenden KfZ-Verkehr***
- ***Alle Straßen im Ortszentrum als Begegnungszone ausgebildet (siehe Gestaltungskonzept), teilweise in Einbahnführung***
- ***tendenziell Verwandlung von Kreuzungssituationen in Platzkompositionen***
- ***Überprüfung der Erfordernis von Busquerungen durch das Zentrum***
- ***Verlegung des P&R Parkplatzes auf die Südseite der Bahn, dazu Verlängerung der Unterführung und Schaffen einer attraktiven Überbrückung der Bahn***
- ***Priorisierung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Kernbereich***
- ***Möglichst durchgehende barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Kernzone***

VERKEHRSERFORDERNISSE

„Das Auto ist im Ortskern nur zu Gast. Autoverkehr ist möglich, wird jedoch nicht gefördert.“



Aspekte für ein zukünftiges Verkehrskonzept, ausgehend von den Leitmotiven des Konzepts der baulichen Entwicklung

Farbcode

- Rote Punkte: Einfahrten Tiefgarage (die mittlere Einfahrt ist aktueller Bestand und kann später durch die externen Einfahrten ersetzt werden)
- Rot punktiert: bestehende Rettungszufahrt
- gelb punktiert: Fahrstraßen
- grün punktiert: verkehrsfreie Bereiche
- hellblau: System der fußläufigen Durchwegung
- hellgelb neue Verkehrsanbindung Süd
- pink: mögliche Seilbahnanbindung Bahnhof zur Talstation



GESTALTUNGSKONZEPT ÖFFENTLICHER RAUM

„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

Ein wichtiger Faktor in der Wahrnehmung des Ortskerns als Lebensraum ist die Qualität des öffentlichen Freiraums. Ist der Raum offen oder beengend, dicht oder öde? Lädt uns der Raum zum Verweilen ein oder kann er nur zügig durchmessen werden? Fühlen wir uns sicher oder bedroht? Spüren wir Ruhe, Bewegung oder Nervosität? Ermöglicht der Raum Begegnung und Spontanität oder zwingt er zur Vorsicht? Erzählt der Raum von den Möglichkeiten und Sehnsüchten seiner Anwohner oder erscheint er als lebloser Funktionskanal? Der öffentliche Raum ist Spiegel und Bühne des gesellschaftlichen Lebens. Der öffentliche Raum ist das Gesicht des Ortes.

Seit der Antike war der öffentliche Raum in der Stadt gekennzeichnet durch seinen multifunktionalen Charakter und die belebende Überlagerung von unterschiedlichen Aktivitäten. Im öffentlichen Raum wurde gefeiert und gekämpft, gehandelt und betrogen, gearbeitet und geruht. Hier fanden religiöse Prozessionen und politische Prozesse statt. Der öffentliche Raum war ein Ort des Spiels und der zufälligen Begegnung, der Kontemplation und des Verkehrs. Die drei Hauptfunktionen als Treffpunkt (meeting place), Handelsplatz (marketplace) und Verkehrsraum (traffic space) bildeten jeweils ein fein ausbalanciertes Gleichgewicht, in dem sich in jeder Epoche die Kultur des sozialen Lebens neu ausdrücken konnte.

Das Konzept für die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Ortszentrum von St. Johann in Tirol folgt der Idee, dass die Balance zwischen Treffpunkt, Handelsplatz und Verkehrsraum neu gestaltet werden muss: mehr Aufenthalt, weniger Verkehr. Dies soll primär nicht durch Restriktionen (Ausschluss des Verkehrs) erreicht werden, sondern durch Maßnahmen der verfeinerten Gestaltung. Denn die Erfahrung zeigt, dass da, wo sich Menschen gerne und lange im öffentlichen Raum aufhalten, die Belastung durch den Verkehr in den Hintergrund tritt.

Bezugspunkt der neuen Gestaltung sind daher nicht die Erfordernisse des Autoverkehrs, sondern die individuellen baulichen Qualitäten der bestehenden Gebäude im Ortskern und der sozial motivierten Aktivitäten, die im Raum stattfinden. Der öffentliche Raum wird als attraktiver Lebensraum für BürgerInnen und Gäste konzipiert. Der Autoverkehr ist dort möglich, wird jedoch nicht gefördert.

Das Konzept des Öffentlichen Raums folgt wesentlichen Prinzipien des Konzepts Shared Space, das in den vergangenen Jahren ausgehend von Holland in zahlreichen Regionen Europas entwickelt und umgesetzt wird und heute oft mit dem Rechtsmittel der ‚Begegnungszone‘ kombiniert wird; detaillierte Information zu diesem Themenkomplex finden sich im Anhang dieses Masterplans.

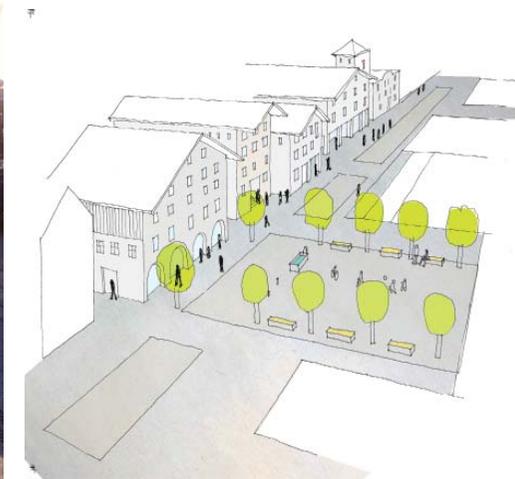
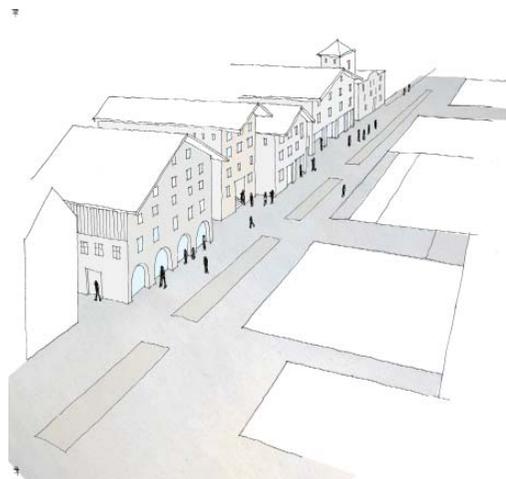
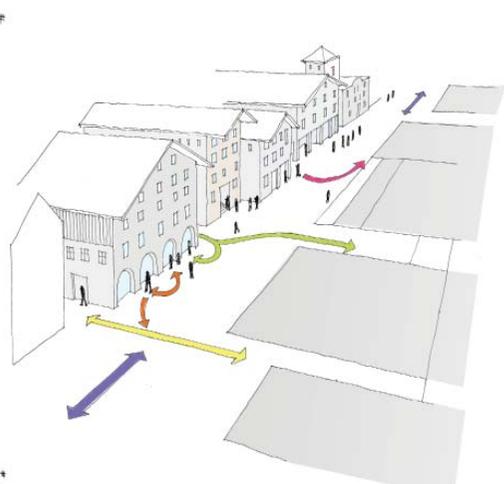


Oben: 'Wiener Würfel' in Reihe verlegt, Granit
Mitte: Kleinsteinplaster im Segmentbogen, Kernporphyr
Unten: Asphalt



Bestandssituationen - ein gewachsener Mix aus Gestaltungsmotiven, Materialien und Nutzeranforderungen. Vorhandene Strukturen werden analysiert, überprüft und dann schrittweise in ein neues Generalkonzept transformiert, das vorhandene Qualitäten stärkt, neue Anforderungen unterstützt und ein neues Gesicht des Ortes erzeugt. Hier muss das richtige Gleichgewicht von Generalisierung und individueller Lösung gefunden werden, damit die neue Erscheinung des Ortes sowohl gut erkennbar als auch differenziert ist.

Blick in die Kaiserstraße im Bereich zwischen Hauptplatz und Poststraße. Die vorhandenen Gestaltungsmotive und die Materialwahl des Bestandes werden in das neue Gestaltungskonzept aufgenommen und verfeinert.



BEWEGUNG IM RAUM – PRÄGENDE ELEMENTE IN ST. JOHANN IN TIROL

Die Charakteristik wichtiger öffentlicher Räume zeigt zahlreiche Vor- und Rücksprünge in jeder Fassadenebene, oft durchbrochen durch kleine Durchgänge. Im Wechselspiel von Enge und Weite kreuzen sich die Bewegungen von PassantInnen (frei flanierend in der Fläche) und Fahrzeugen (in der Regel linear in Straßenrichtung). Gesucht wird eine zusammenklingende Gestaltungslogik, die komplexe Anforderungen erfüllt:

- **Maximale Unterstützung von FußgängerInnen, keine territoriale Dominanz für den Autoverkehr**
- **Betonung von Querungsbeziehungen, die den Fluss der Fahrspur bremsen**
- **Gültig für engere und weitere Straßenraumprofile**
- **Durchbrechen der Logik von Straße und Nebenfläche; die klar definierte Fahrspur ist die Ausnahme, nicht die formgebende Regel**

LOGIK DES RAUMS

Die Standardfläche dient FußgängerInnen, Fahrbereiche erscheinen als Ausnahme. Diese Logik kann in straßenartigen Räumen ausgeführt werden (Asphalt in der Mitte), als auch in Fußgängerzonen (vornehme Plattenbeläge in der Mitte, wie ein Catwalk). Generell sollten alle Räume erscheinen, als seien sie eine Fußgängerzone, in der zur Not auch gefahren werden darf.

Die Materialwahl und die Motivik kann sich an den besten Bereichen des Bestandes orientieren; Natursteinpflaster (ca. 20/20) mit möglichst glatten und ebenen Oberflächen in Randbereichen und bei Querungsbereichen. Mittelzonen (einzelne Felder, wie japanische Trittsteine) können als vornehmer Plattenbelag (Natur- oder Kunststein, jedoch jeweils mit möglichst ebenflächigen Oberflächen) ausgeführt werden (sowohl in Fußgängerbereichen, Begegnungszonen als auch in Straßenbereichen) oder aus wirtschaftlichen Gründen in Asphalt ausgeführt werden.

DURCH DEN PLATZ, NICHT DARAN VORBEI

Ein wesentliches Motiv ist die konsequente Nutzung von platzartigen Erweiterungen des Straßenraumes. Hier werden Plätze jeweils bis zur gegenüberliegenden Fassade ausgedehnt, um alle Bewegungen nicht am Platz vorbei, sondern möglichst intensiv durch den Platz hindurch zu führen. Auch Kreuzungsbereiche werden platzartig ausgeführt.

„Wo es gelingt, Menschen zum Aufenthalt im Raum zu verführen, tritt das Verkehrsgeschehen wie von selber in den Hintergrund.“



BEISPIEL SPECKBACHER KREUZUNG EIN SYSTEM DER FEINEN UNTERSCHIEDE

Im Kreuzungsbereich von Speckbacher Straße und Poststrasse treffen zwei zentrale Achsen des Ortes aufeinander. Hier gibt es Bewegung und Ruhe, urbane Dichte und Angebote für Entspannung und Unterhaltung. Der öffentliche Raum wird hier intensiv genutzt, geteilt und belebt. Weil eine vollständige Verlagerung des Autoverkehrs nicht unmittelbar möglich ist, muss die Aufgabe gelöst werden, wie dieser Verkehr möglichst gut in das Geflecht des sozialen Lebens vor Ort integriert werden kann. Autoverkehr muss hier möglich sein, soll jedoch nicht gefördert werden.

Der Gestaltungsvorschlag für diese Kreuzung wird konsequent aus dem Grundkonzept zur Gestaltung des öffentlichen Raums entwickelt. Vermieden werden allzu klare territoriale Zuordnungen (hier das Auto, das darf; dort der Fußgänger, der muss). Ein Geflecht von Flächen wird ausgebreitet, das den vorhandenen Raum und die begrenzende Architektur zur Geltung bringt; Elemente der Bewegungsführung dienen den FußgängerInnen, weil sie subtil und fein ausgebildet werden und nur bei langsamer Bewegung und hoher Aufmerksamkeit angemessen erkannt und gedeutet werden können.

Das führt auch bei AutofahrerInnen zu Verlangsamung und Ruhe und bewirkt eine Konzentration auf das Geschehen vor Ort. Im Kreuzungspunkt wird der Raum platzartig gepflastert, und nur feine Unterschiede im Bereich der akzentuierten Mittelzonen zeigen den Unterschied der möglichen Nutzungen: ein Catwalk im Zentrum der Fußgängerzone, ein Asphaltband im Bereich der Begegnungszone. Insgesamt entsteht der Eindruck eines homogenen öffentlichen Raums, vornehm wie eine Fußgängerzone – ein Raum, in dem das fahrende Auto ein wenig wie die störende Ausnahme erscheint und nicht als der breit unterstützte Regelfall. Dieser Effekt kann durch verkehrstechnische Verordnungen unterstützt werden: Einbahnführung der Speckbacher in südwestlicher Richtung und Verordnung einer Begegnungszone, die allen FußgängerInnen die Benützung des gesamten Raums erlaubt.



Beispielhafte Umsetzung des Grundkonzepts: der gesamte Raum von Fassade zu Fassade wird im Zusammenhang betrachtet. Es wird eine Welt der feinen Unterschiede aufgebaut, in der alle Nutzergruppen sich gleichberechtigt bewegen können - möglichst frei und rücksichtsvoll. Verzahnungen mit den Sockelzonen der Gebäude werden maximiert, vorhandene Qualitäten aufgegriffen und aufmerksam in die neue Gestaltung integriert.



BEISPIEL HAUPTPLATZ | ZONIERUNG, ÜBERGÄNGE – DIE WEITE EINER PLATZFOLGE

Um den Hauptplatz und den Kirchplatz frei miteinander kommunizieren zu lassen, werden alle räumlichen Störungen in diesem Bereich entfernt. Als perspektivischer Knoten (der vier Richtungen miteinander verbindet) wird eine Wasserfontäne eingesetzt, die akustisch in alle vier Richtungen wirkt.

Der Hauptplatz selber wird durch eine feine Zonierung so gegliedert, dass er ein gefühltes Zentrum erhält: wie ein Tanzboden wird das hochwertigste Pflaster in die Mitte gesetzt. Keine Niveausprünge – wenn hier viel los ist, bemerkt man diese Gliederung nicht. Wenn jedoch weniger Menschen anwesend sind, entsteht ein feines Spiel von Innen und Außen, das dem Gefühl von Leere und Müdigkeit entgegenwirkt.

Die Mitte sollte frei gehalten werden von gastronomischen Nutzungen und als konsumfreie Zone das noble Angebot von bequemen Sitzgelegenheiten bieten – ein zwangloser Treffpunkt, an dem sich die Bürgerinnen und Gäste des Ortes treffen, verweilen, austauschen.

Zugleich wird dieser ausgezeichnete Bereich temporär als Marktplatz genutzt – durch das Aufstellen von ‚negativ‘ gespannten Schirmen kann schnell eine Überdachung geschaffen werden, die tageweise die Infrastruktur für den Bauernmarkt bietet.



Der Hauptplatz als Aufenthalts- und Veranstaltungsort

Beispiel Rathausplatz, Villach

Der Hauptplatz als Marktplatz

Beispiel Marktplatz, Maribor





Durchführung des grünen Bandes bis zur Kitzbüheler Ache. So können nicht nur Fußwege zu gut rhythmisierten Bewegungsachsen werden, auch Parkplatzflächen erhalten einen anderen Charakter: effektvolle Maßnahmen gegen sommerliche Überhitzung (von Asphaltflächen und parkenden Autos), Anreicherung der Bewegung mit sinnlichen Reizen - Farbe, Geruch, Blüten im Frühjahr, Früchte im Herbst.

PARK UND PLATZ

Hauptplatz und Kirchplatz stehen in besserem Fluß zueinander, sie erweitern sich wechselseitig, ohne in eins zusammenzufallen. Unterschiedliche Charaktere ergänzen einander, ohne sich zu wiederholen. Ist der Hauptplatz eher auf seine Tauglichkeit als wandlungsfähige Bühne hin ausgerichtet (als Treffpunkt, temporärer Marktplatz, Zuschauerraum und Eventlocation), so dominieren beim Kirchvorplatz Feierlichkeit, Respekt und Ruhe.

Neue Akzente im Sinne der Mehrfach-Programmierung und multifunktionalen Bereicherung können auch auf dem BTV-Parkplatz gesetzt werden. Warum muss dieser ausschließlich und immer nur als Parkplatz genutzt werden? Kann er nicht auch temporär als Veranstaltungsplatz oder Markt verwendet werden?

Als jedenfalls sinnvolle Maßnahme gegen die Effekte des Klimawandels und zur Erhöhung der Behaglichkeit für alle BürgerInnen und Gäste von St. Johann in Tirol ist eine Strukturierung der Flächen durch konsequente Baumsetzungen anzustreben.

Die Verbindung von Hauptplatz und BTV-Parkplatz stellt eine Möglichkeit dar, charmante Grünbereiche auch im kleinen Maßstab groß erscheinen zu lassen. Eine Ausgestaltung, die wie ein kleines Segment und aus einem städtischen Park erscheint, schafft auch hier Komfort für FußgängerInnen und RadlerInnen und bietet kleine und feine Aufenthaltsbereiche. Die aufmerksame Ausgestaltung solcher Transmissionsräume bereichert den erlebaren Gesamtcharakter des Ortsgefüges und vermittelt in Summe eine freundliche Stimmung.





HINWEISE ZUR MÖBLIERUNG

Ein gut gestalteter Ortsraum ist angemessen möbliert. Neben den unmittelbar erforderlichen Möblierungsgegenständen wie Mülleimern und Fahrradständern sind Sitzgelegenheiten von großer Bedeutung – vor allem für betagte MitbürgerInnen: nur wenn in einem engen Raster komfortable Möglichkeiten zum Sitzen geschaffen sind, können schwächer werdende MitbürgerInnen sich noch frei und ungebunden im öffentlichen Raum bewegen. Wird ihnen nicht die Möglichkeit gegeben, in einem Abstand von jeweils ca. 100 Metern sitzend auszuruhen, entstehen Barrieren, weil sie den Raum nicht mehr frei und selbständig nutzen können.



Wenn der öffentliche Raum nicht mehr generell nach dem Muster einer Fahrstraße gestaltet ist, in der Fahrbahn und Nebenflächen durch Kanten getrennt sind, erhalten Möblierungen eine zusätzliche Bedeutung als Elemente der Bewegungsführung. Hier wird Augenmerk darauf gelegt, dass diese bewegungsführenden Elemente selber nicht als Teil der Verkehrsinfrastruktur erscheinen (wie etwa Poller), sondern als multifunktional nutzbare Elemente, die die Phantasie der Kinder anregen: Radlstände als Reckstangen, Sitzwürfel als Balanciergeräte etc. Spontaneität und Spiel sind feine Attribute des belebten öffentlichen Raums.



Rechte Seite
Hainbuche
Spitzahorn
Blauglockenbaum

BEPFLANZUNG

Park und grünes Band, begrünte Innenhofzonen und Alleebildungen: je mehr Grünanteil im Ortskern spürbar ist, desto freundlicher tritt der Ort in Erscheinung. Neben der Wasserhaltung spielt in mikroklimatischer Sicht die Beschattung eine wichtige Rolle. Generell ist die räumliche Wirkung von Baumsetzungen jener von Blumenbeeten überlegen – auch weil unter dem Baum keine Sperrzonen von unbetrebbaren Raumbereichen entstehen. Um dennoch auf Farbe nicht verzichten zu müssen, kann der Einsatz von Obstgehölzen und anderen bunt blühenden Baumarten gewählt werden, denn neben der Frühjahrsblüte bereichern sie das Ortsbild im Herbst durch ihre Früchte.

Je größer die Parkfläche ist, die im Zusammenhang wahrgenommen werden kann, desto intensiver wird das Parkerlebnis sein. Damit der Park seine maximale Kraft für BürgerInnen und Gäste, aber auch für PatientInnen des Bezirkskrankenhauses entfaltet, sollte er möglichst groß ausgeführt werden. Daher hat auch eine Verlegung von Park&Ride-Plätzen an die Südseite der Bahn einen unmittelbaren positiven Einfluss auf die Qualität des Parkes, sofern dieser näher an die Bahnlinie herangerückt werden kann.



Eine angenehme Grundausleuchtung der Bodenflächen und eine Kantenbetonung der Gebäude erzeugen bei Nacht einen spannend rhythmisierten Raum, oben links

Licht von oben folgt dem Verständnis einer natürlichen Beleuchtung- zusätzlich können einzelne Elemente verstärkt hervorgehoben werden und es entsteht eine differenziert wahrnehmbare Raum- und Szenenfolge, oben rechts



Attraktivierung von Unterführungen durch Lichtgestaltung, unten links

Die beleuchteten Objekte stehen im Vordergrund, die Lichtquellen im Hintergrund, unten rechts



BELEUCHTUNGSKONZEPT

BELEUCHTUNGSKONZEPT

Eine wichtige Ebene in der Gestaltung des öffentlichen Raums ist die Entwicklung eines differenzierten Beleuchtungskonzepts, das den unterschiedlichen Anforderungen möglichst vieler NutzerInnen gerecht wird. Ein fein ausdifferenziertes Beleuchtungskonzept macht den Raum attraktiv, einladend und vielfältig. Dabei werden bei einem modernen Lichtkonzept zwei Fragegruppen optimal aufeinander abgestimmt – die Frage, was beleuchtet wird (Boden, Fassaden, Kanten etc.); und die Frage, wie beleuchtet wird (Lichtfarbe, Intensität, zeitliche Staffelung etc.). Neben den gestalterischen Aspekten werden ein geringer Stromverbrauch, der Einsatz von Leuchtsystemen und Leuchtmitteln mit geringem Wartungsaufwand sowie Vermeidung von Lichtverschmutzung des nächtlichen Himmels durch künstliches Licht berücksichtigt.



Die Basisausleuchtung betrifft das Mindestmaß an Raumausleuchtung, die erforderlich ist, um nächtliche Sichtbarkeit sicher zu stellen. Diese Beleuchtung erfolgt meist von oben und erfüllt den Boden mit Licht.

LICHTFARBE UND INTENSITÄT SOWIE LICHTZONIERUNGEN

Warme Lichtfarben werden in der Dunkelheit bei geringen Beleuchtungsintensitäten als behaglicher empfunden. Die LED-Technik bietet die Möglichkeit, die Lichtfarbe und Intensität in ein und derselben Leuchte stufenlos zu variieren. Lichtfarbe und Intensität sollen tages- und jahreszeitlich, z.B. in den Fußgängerzonen und auf den Plätzen variiert werden: während der Einkaufszeiten speziell im Winter soll eine höhere Beleuchtungsintensität und eine kühlere Lichtfarbe auf Bodenflächen und Fassaden eingesetzt werden (Aktivierungslicht); nach Ladenschluss: geringere Intensitäten und eine wärmere Lichtfarbe (Entspannungslicht); ergänzend in Abhängigkeit von der Jahreszeit: im Winter wärmere Lichtfarbe und geringere Intensität und im Sommer kühlere Lichtfarbe und höhere Intensität. Im Winter bei Schnee werden Plätze oft als viel zu hell empfunden.



In einer zweiten Ebene werden Fassadenelemente in die gesamte Beleuchtungswirkung einbezogen. Einzelne Kanten oder ganze Flächen von Gebäuden werden beleuchtet, die Reflexion dieses Lichts erhellt ebenfalls den öffentlichen Ortsraum. Die Lichtquelle kann in diesem Fall extern angebracht sein, an Auslegern oder auch im Traufbereich der jeweils erleuchteten Fassade.



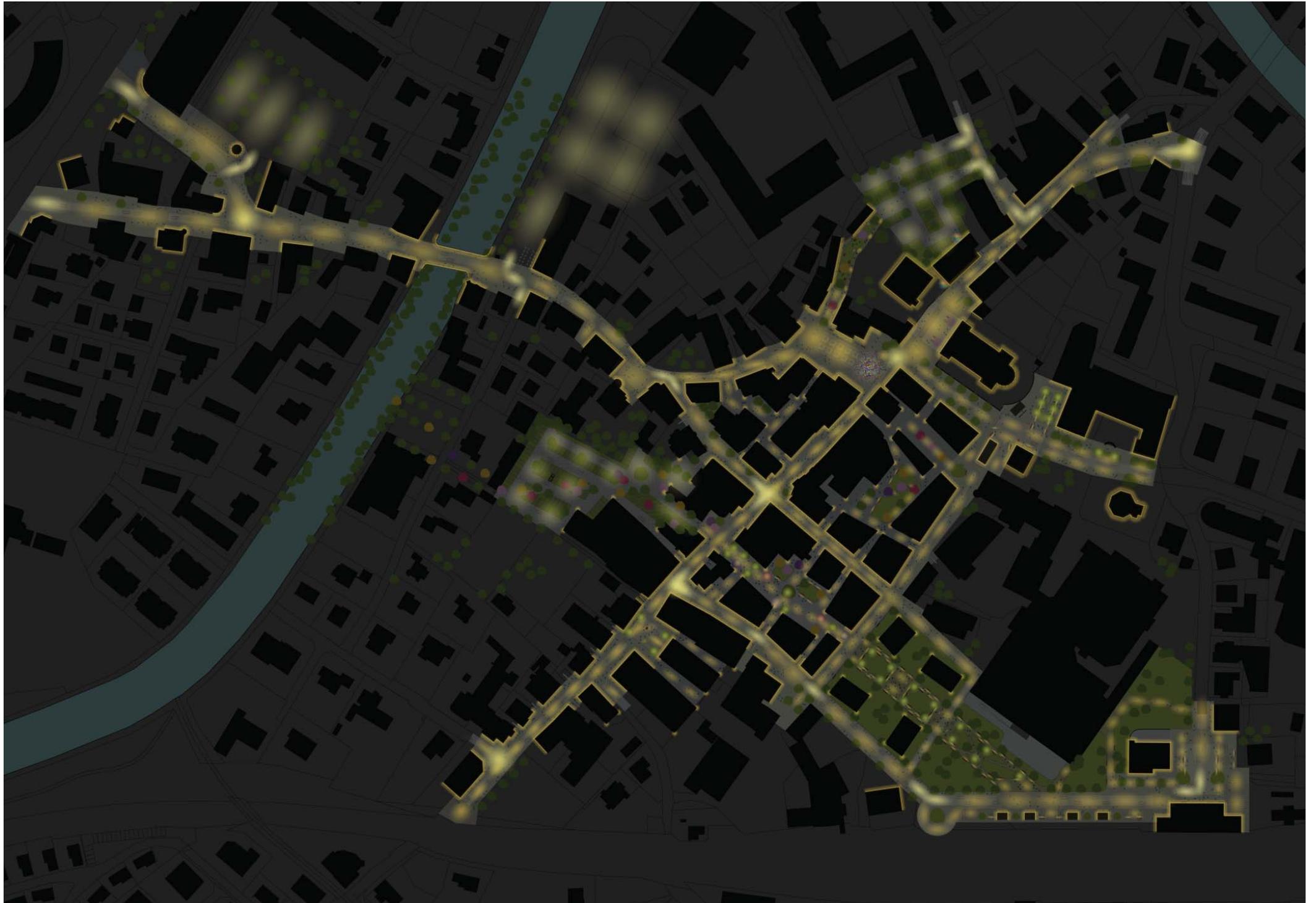
Eine dritte Ebene bildet die Ausbildung von speziell akzentuierten Bereichen, die dadurch eine höhere Aufmerksamkeit an sich binden. Durch die räumlich durchkomponierte Ordnung aller drei Ebenen entsteht ein lebendiger, abwechslungsreicher Lichtraum mit angenehmer Tiefenwirkung.



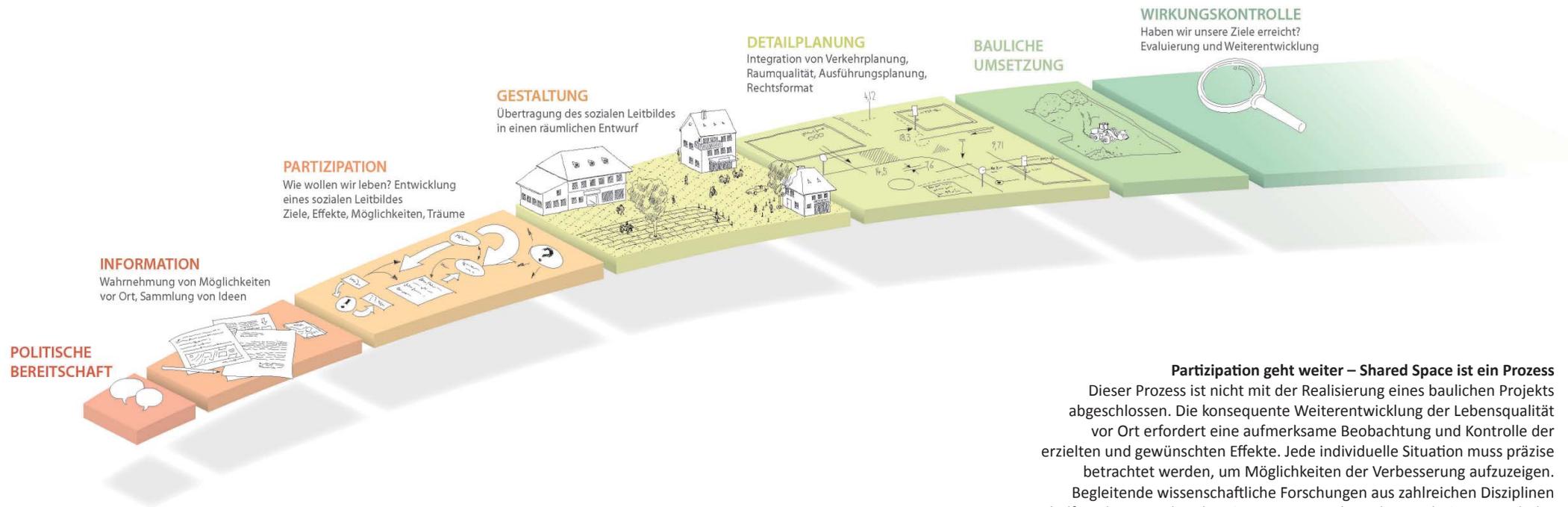
Schlichte Leuchtkörper treten gestalterisch in den Hintergrund und durch neue Technologie die beleuchtete Szene in den Vordergrund Mastleuchte, links Fassadenleuchte, rechts oben Pollerleuchte, rechts unten

Eine gleichmäßige Beleuchtung wirkt monoton; das Wechselspiel von Licht und Schatten schafft Spannung. Durch die Variation der Lichtintensität kann auch eine Lichtführung im Zusammenspiel mit Wechseln in der Bodentextur erzeugt werden.

- **Kaiserstraße: Straßenbeleuchtung Kaiserstraße mit Mastleuchten, Lichtpunkthöhe ca. 4-5m, Mastabstand ca. 25m. Im enger werdenden Bereich der Kaiserstraße (kurz vor Kreuzung Poststraße) abwechselnd Mastleuchte und Leuchten an der Fassade. Fassadenleuchte mit demselben Erscheinungsbild wie Mastleuchte und auf selber Lichtpunkthöhe wie Mastleuchte**
- **Brückengeländer mit linearer Handlaufleuchte, die die Kontur des Geländers nachzeichnet und somit eine Lichtführung erzeugt**
- **Im Kreuzungsbereich Poststraße: Fassadenbeleuchtung über Leuchtensystem an den Gebäuden im Vordachbereich. Diese Maßnahme gilt auch für andere wichtige Kreuzungsbereiche.**
- **Poststraße: Fassadenleuchte oder Seilhängeleuchte (passend zu Mast- bzw. Fassadenleuchte)**
- **Fußgängerzone (Speckbacherstraße) bis Hauptplatz– Fassadenleuchte oder Seilhängeleuchte. Zusätzlich Fassadenbeleuchtung über Leuchten im Vordachbereich**
- **Speckbacherstraße: Fassadenleuchte in Kombination mit Mastleuchte; einheitliche Lichtpunkthöhe. Im Bereich Fußgängerzone Fassadenbeleuchtung über Leuchten im Vordachbereich**
- **Dechant Wieshoferstraße: Fassadenleuchte in Kombination mit Mastleuchte; einheitliche Lichtpunkthöhe**
- **Bahnhofstraße: Fassadenleuchte in Kombination mit Mastleuchte; einheitliche Lichtpunkthöhe. Fassadenbeleuchtung über Leuchten im Vordachbereich z.B. Marktgemeindeamt, Antonius Kapelle, Museum etc, Ergänzend: Objektbeleuchtung z.B. Sitzmöbel**
- **Hauptplatz, Kirchplatz: 2Stk. Stelen bzw. Mastleuchten am Hauptplatz, 2Stk. am Kirchplatz. Höhe ca. 8m. Fassadenbeleuchtung umliegender Gebäude über Leuchten im Vordachbereich; Objektbeleuchtung z.B. Sitzmöbel**
- **Parkplätze (BTV): Kühlere Lichtfarbe als übrige Bereiche, höhere Intensität während der Hauptnutzungszeiten. Mastleuchten, Lichtpunkthöhe 5m, Mastabstand 25-30m; Lichtzonierung von Zu und Abfahren sowie Gehwege und /oder Bodenmaterialdifferenzierung; Zonierung Parkscheinautomaten, Parkschildbeleuchtung Einfahrten. Ziel: Einfache Orientierung, Steigerung Sicherheitsempfinden**



ANMERKUNGEN - NOTIZEN



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

ANHANG

SHARED SPACE – FÜR EINE NEUE KULTUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

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

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

Hans Monderman, 1947-2008

Der öffentliche Raum als Lebensraum

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

Um den öffentlichen Raum neu und bewusst in Szene zu setzen, sind nicht nur neue Entwürfe und Verkehrskonzepte gefordert, sondern auch neue Planungs- und Entscheidungsprozesse. An diesen Prozessen müssen alle beteiligten Akteure von Anfang an mitarbeiten, um mit Unterstützung von ExpertInnen gemeinsame Leitvisionen entwickeln zu können. Die Umsetzung von Projekten im Sinne von Shared Space bedingt daher auch ein modernes Verständnis von Partizipation und Politik. PolitikerInnen treten nicht auf als jene, die die Probleme für andere lösen, sondern als diejenigen, die andere dazu befähigen, ihre Probleme selbst zu lösen. Wenn wir davon überzeugt sind, dass BürgerInnen, UnternehmerInnen und Interessensverbände fähig sind, aus eigener Kraft Lösungen zu finden, verändert sich dadurch die Rolle der Politik. Es ist ein Grundprinzip der Shared-Space-Strategie, gesellschaftliche Kraft und vorhandenes Wissen so gut wie möglich zu mobilisieren, um in einem konsequenten und für möglichst viele BürgerInnen offenen Partizipationsprozess einen qualitativollen Konsens über einen lebendigen Masterplan für den öffentlichen Raum zu erzielen. „Der Raum muss den Menschen sagen, wie sie sich verhalten sollen“, hat Hans Monderman gesagt. Er soll zum Ausdruck und zur Bühne des gewünschten Lebens werden.

SHARED SPACE - DIE PRINZIPIEN

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