

Potenzialanalyse Weissensee

Gestaltungsstudie und Masterplan öffentlicher Raum

April 2019

Erstellt im Auftrag der
Gemeinde Weissensee
von

Imprint

Erstellt von



AAPS
Atelier für Architektur
Thomas Pilz Christoph Schwarz ZT GmbH
Glacisstraße 35/2/6
8010 Graz
Austria
www.aaps.at

Verfasser

Thomas Pilz & Christoph Schwarz

Layout

Daniel Huber

Grafik

Thomas Pilz, Barbara Gruber, Markus Schuster, Daniel Huber

© 2019 AAPS - Atelier für Architektur Thomas Pilz Christoph Schwarz ZT GmbH

Die hier vorliegende Studie wurde im Auftrag der Naturparkgemeinde Weissensee erstellt.

Inhalt

Einleitung

- Anlass der Studie
- Alpine Pearls I Grundwerte die in Weissensee gelebt werden
- Naturraum I öffentlicher Raum I Mobilität
- Szenarien der Mobilitätsentwicklung
- Shared Space I Begegnungszone
- Ziel der Studie I Potenzialanalyse Masterplan

Teil A - Siedlungsstruktur und Verhalten im Öffentlichen Raum

- Aspekte der Betrachtung I Leitende Fragestellungen
- Ortsstruktur
- Bebauungsstruktur und Orientierung im der Gebäude zum öffentlichen Raum
- Ortsbild
- Verkehrsbelastungen
- Wahrnehmungsgrenzen und Verkehrsverhalten
- Annäherung und Ortseintritt von Westen I Wie baut sich der Ort auf, wo beginnt er?
- Siedlungsstruktur und Anforderungen an öffentliche Räume

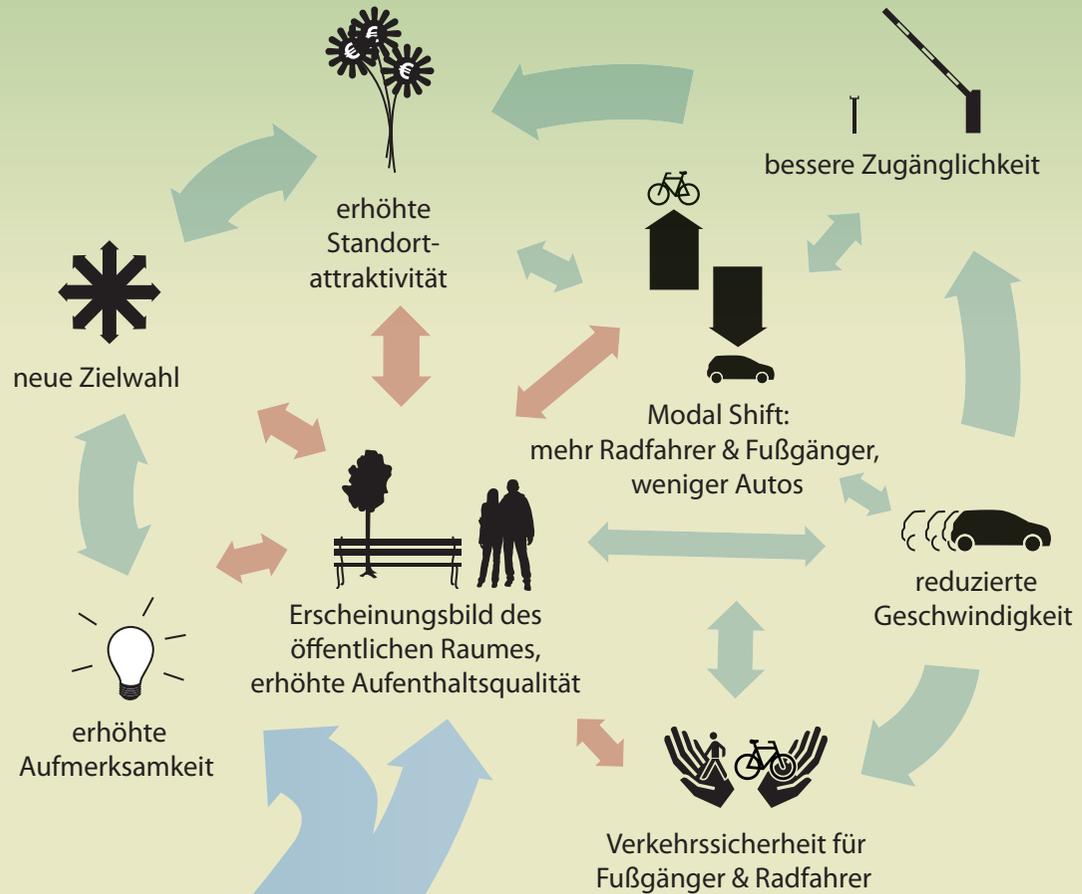
Teil B - Potenziale der Transformation

- Einleitung
- Regelwuerschnitt
- Sondersituationen im „Freiland“ mit individuellen Lösungsansätzen
 - *Intervention I Baumreihen leiten den Ort ein*
 - *Intervention IV Seeblick-Promenade*
- Potenzialräume für Platzartige Gestaltung und Begegnungszonen
 - *Intervention II Wohnzimmer der Natur*
 - *Intervention III Hochpunkt Kolbitschkurve*
 - *Intervention V Martinsplatz*
 - *Intermezzo Vorplatz Schule*
 - *Intervention VI a. Zentrum Techendorf*
 - *Intervention VI. b Zentrum Süd (Weissenseezentrum)*
 - *Intervention VII Ortsdurchfahrten Neusach*

Teil C - Bausteine für den Masterplan

- Abschließende Betrachtung

Lebenswerter Ort



Partizipativer Planungsprozess

Anlass der Studie

Naturparkgemeinde Weißensee, Spielplatz der Natur

Das Selbstverständnis der Gemeinde Weissensee als Naturparkgemeinde hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass zahlreiche Maßnahmen für naturnahen und umweltschonenden Tourismus umgesetzt werden konnten. Durch dieses Engagement konnten Qualitäten des unverwechselbaren Naturraums in vorbildlicher Qualität erhalten werden und zugleich hochwertige Lebensräume für touristische Gäste und BürgerInnen vor Ort geschaffen werden. Weissensee hat hier Vorbildwirkung für viele andere touristisch geprägte Gemeinden im Alpenraum.

Sanfte Mobilität – Lebensqualität für Einheimische und Gäste

Vorbildwirkung haben Maßnahmen zur Förderung der sanften Mobilität in Weissensee. Die Ambition, möglichst viel Verkehr vom Auto (MIV) auf Bus und Rad zu verlagern, konnte die Lebensqualität vor Ort schon bisher nachhaltig steigern. Für die weitere Vertiefung dieser positiven Effekte soll nun die Gestaltung des öffentlichen Raums schrittweise weiter entwickelt werden, um durch gestalterische Maßnahmen die Bewegungsqualität vor allem für Radfahrer und Fußgänger weiter zu verbessern.

Die aktuellen Ansatzpunkte

Aktuell bildet die Notwendigkeit einer Sanierung der Brücke über den See und das Wissen um unbefriedigende Einzelsituationen im Straßenraum den Anlass, konkret über die Neugestaltung von öffentlichen Räumen nachzudenken. Zudem befinden sich Teile der Straßeninfrastruktur in einem Zustand, der (auch im Zusammenhang mit neuen Leitungsverlegungen) Sanierungsmaßnahmen erforderlich macht. Es wird klar gesehen, dass nach den Eingriffen im Bereich der Infrastruktur eine Rekonstruktion der bestehenden Straßenprofile in vielen Bereichen des Ortes nicht wünschenswert oder sinnvoll ist.

Urlaub ohne Auto in Weissensee

Garantiert unabhängig mit den Mobilitätsservices vor Ort



Von Bahnhof / Haltestelle in Ihre Unterkunft

Das Bahnhofs-Shuttle bringt Sie vom Bahnhof Greifenburg direkt zur Ihrer Unterkunft. Tel. +43 (0) 800 500 1905 / www.mobilbuero.com



Naturparkbus

Der Naturparkbus verkehrt im Gemeindegebiet im Juli & August im 30-Minuten-Takt, den Rest des Jahres stündlich.



Wanderbusse

Wanderbusse fahren im Sommer zur Bergbahn und zu den wichtigsten Ausgangspunkten für Wanderungen in der Region. Gratis mit Erlebnispass mobil+.



Die Weissensee Bergbahn

Die Bergbahn bringt Sie zum Ausgangspunkt der besten Wanderungen und zum MTB-Technikparcours.



E-Auto

Ein E-Auto steht bei der Tourismusinformation zum Verleih zur Verfügung



Pferdekutschen- & Pferdeschlittenfahrten

Mit 1 oder 2 PS - Sommer wie Winter eine besonders idyllische Art, den See und seine Ufer zu erkunden.



Schiff- & Ausflugsverkehr

Schiffe verkehren planmäßig von Mai bis Oktober. Erleben Sie Österreichs 1. Elektro-Hybrid Passagierschiff MS-Alpenperle



Erlebnisspass mobil +

Sanfte Mobilität "all inclusive" mit der Gratis-Gästekarte: Nutzen Sie viele Mobilitätsleistungen und sanft-mobile Angebote kostenlos.



Abendrufbus im Sommer

Im Sommer verkehrt ein Abendrufbus von 19:00 - 22:00 Uhr. Einfach anrufen und einsteigen: +43(0)800 500 1905



Skibus Weissensee-Nassfeld

Der Skibus bringt Sie im Winter gratis ins Kärntner Skigebiet Nassfeld. Kostenlos mit Ihrem Erlebnispass mobil+.



Gratis Parken am Ortseingang

Falls eine Anreise mit dem Auto unumgänglich ist: Parkplatz P1 gratis am Ortseingang Pradlitz mit direkter Busverbindung ins Zentrum



E-Bike

Leihen Sie sich ein E-Bike bei unseren Movelo-Partnern vor Ort oder wechseln Sie Ihren Akku kostenlos



Geführte Segwaytouren

Leise und E-mobil durch den Naturpark gleiten. Buchen Sie eine geführte Segwaytour mit der Segway Schule Weissensee.



Bootsverleih im Sommer

Mit oder ohne Muskelkraft. Leihen Sie sich Tretboote, Elektroboote, Kanus, E-Waterbikes beim Bootsverleih Domenig.

Alpine pearles | Grundwerte, die in Weissensee gelebt werden

Seine herausragende Stellung auf allen touristischen Landkarten in Kärnten, Österreich und dem gesamten Alpenraum verdankt Weissensee der einzigartigen Natursituation und dem behutsamen Umgang mit den naturräumlichen Qualitäten. Die exklusive Lage und die unverwechselbare Qualität des Sees konnten so zurückhaltend erschlossen werden, dass die touristische Sehnsucht nach dem Ort dessen Qualitäten nicht erdrückt hat. Klare gesellschaftliche Regeln haben dabei geholfen: Regeln, die den ungebremsten ‚bequemen‘ Zugang zum Wasser bremsen und die uferbegleitenden Bebauungen so effektiv gefiltert haben, dass Einheimische und Gäste im ganzen Ortsgebiet die Anwesenheit des Sees spüren können. Der Respekt vor dem Naturraum zeigt sich auch in der von den meisten Betrieben getragenen Orientierung an Bio-Produkten und nachhaltigen Wirtschaftsformen. Als **Alpine Pearle** ist Weissensee seit vielen Jahren auch ein Vorreiter in der Umsetzung von Konzepten der sanften Mobilität. Viele Betriebe bieten Services für die autofreie Anreise an, und es ist ein von vielen geteilter Wert, für die Dauer des Aufenthalts in Weissensee auf den Gebrauch des eigenen Autos zu verzichten. Es bildet einen **Shared Value** der allermeisten in Weissensee, Gäste in dieser Haltung durch effektive Shuttle-Dienste, Radverleih etc. zu unterstützen. Zugleich ist es ein gemeinsam angestrebtes Ziel, dass die innerörtliche Mobilität von Einheimischen und Gästen immer seltener auf dem Gebrauch des Autos beruhen. Alternativen werden aktiv gesucht und ausgebaut: **Urlaub ohne Auto am Weissensee - Garantiert unabhängig mit den Mobilitätsservices vor Ort.**



Naturraum

Öffentlicher Raum | Mobilität

Szenarien der Mobilitätsentwicklung

Begünstigt wird das aktive Bekenntnis zur sanften Mobilität durch die naturräumliche Qualität des Talschlusses am See. Weissensee hat keinen Durchzugsverkehr. Als Gesamtort betrachtet, kennt es nur Ziel- und Quellverkehr sowie hausgemachte Binnenmobilität. Durch die lang gestreckte Ortstruktur von Weissensee, das in sich aus mehreren gewachsenen Ortskernen besteht, entstehen jedoch intern kilometerlange Wegstrecken, die teilweise auch mit Höhenunterscheiden und Steigungen verbunden sind, was vor allem im Westen, in den Ortsteilen Praditz, Oberdorf und Gatschach, die aktive Mobilität (zu Fuß, mit dem Rad) zur Herausforderung macht. Hinzu kommt, dass die Raumqualität entlang der durchziehenden Straße in den meisten Bereichen für den Auto- und Busverkehr optimiert ist. Das ist punktuell ganz offensichtlich keine gute Voraussetzung zur Förderung der aktiven (sanften) Mobilität. Es stellt sich die Frage, welche Verbesserungen in der Gestaltung des öffentlichen Raums möglich sind, um die alltägliche Umsetzung des Bekenntnisses zur sanften Mobilität zu erleichtern. Der Suche nach diesen Verbesserungen ist die vorliegende Studie gewidmet.

Die Errungenschaften der sanften Mobilität werden in Weissensee nicht in Frage gestellt. Sie sollen in der einen oder anderen Form vertieft und ausgebaut werden. Die radikalste Perspektive, die aus dieser Grundperspektive abgeleitet werden kann, wäre die vollkommene Schließung des gesamten Tals für den Individualverkehr und die Abwicklung der gesamten Mobilität aktiv bzw. durch Shuttle-Dienste, die von einem großen Sammelparkplatz am Ortseingang zu den Zieldestinationen im Ort führen. Selbst diese radikale Perspektive wird von vielen geteilt, Unterscheide bestehen jedoch in der zeitlichen Erwartung bis zur möglichen Umsetzung und darüber, ob diese radikale Lösung ganzjährig oder nur temporär umgesetzt werden kann bzw. soll. Für die Mobilitätsentwicklung der kommende Dekade lassen sich drei Szenarien grob unterscheiden:

- **Szenario 1.** Beibehaltung des status quo und punktuelle Verbesserungen wie die Beseitigung von Schwachstellen im Wegenetz für Radler und Fußgänger, zusätzliche Ladestationen für E-Bikes, Umstellung der internen Busflotte auf E-Antrieb, jedoch keine Erschwernisse für die Automobilität;
- **Szenario 2.** Aktives Untestützen und Vorantreiben von Modal-Shift Effekten zugunsten der aktiven Mobilität durch konsequente Verbesserungen der Infrastruktur für Radler und Fußgänger bei gleichzeitigem Einbau von Erschwernissen für den Autoverkehr (Erhöhung der Widerständigkeit, Priorisierung von Fußgängern und Radlern etc.)
- **Szenario 3.** Sperre des öffentlichen Raums für Autos. Dadurch würde der vorhandene öffentliche Raum für Fußgänger, Radler, Shuttle-Dienste und Busse zur Verfügung stehen.

Grundlage dieser Studie ist eine Art **Szenario 2+**. Die Unterstützung für Fußgänger und Radler geht über punktuelle Maßnahmen hinaus und findet Gestaltungspotenziale für den öffentlichen Raum, der einerseits eine klare Verbesserung für die aktive Mobilität bietet und zugleich ein Bild des Straßenraums aufzeigt, das auch dann noch angemessen erscheint, wenn später die (temporäre) Totalsperre für den Autoverkehr zum Konsens wird.

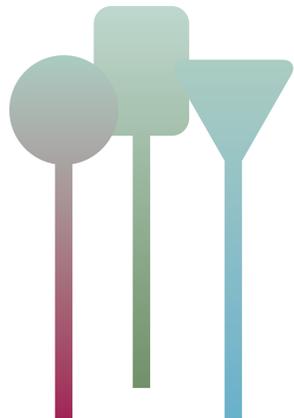
Alle neuen Gestaltungen wirken im Sinne der weiteren Verkehrsberuhigung und der Aufforderung, sich so oft wie möglich aktiv zu bewegen. Die neuen Gestaltungen sind jedoch in ihrer Wirksamkeit nicht von einer Änderung des verordneten Verkehrsregimes abhängig - mit Ausnahme der Verordnung von Begegnungszonen, die die durch die Gestaltung ausgelöste Verhaltensänderung unterstützen können.



VERHALTEN

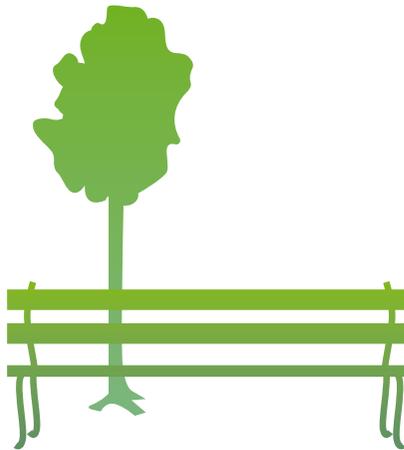
Kontrolle

Eigenverantwortung
Gefühl für Angemessenheit
Lebenswerte Stadt



RECHTSFORMAT

(Begegnungszone)



GESTALTUNG

Lebensqualität Aufenthalt

Shared Space | Begegnungszone

„Wer will, dass sich Menschen wie in einer Kirche verhalten, der muss eine Kirche bauen, keine Disko.“

Hans Monderman, 1947-2008

Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums als Schlüssel für die Förderung der aktiven Mobilität

Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums hat einen wesentlichen Einfluss auf unser reales Verhalten. Das Bild einer ‚schnellen‘ Straße verführt zu schnellem Fahren. Das Bild einer Straße, die wie ein Dorfplatz in Erscheinung tritt, reduziert die real gefahrenen Geschwindigkeiten und lädt zum Aufenthalt ein. Je breiter die Fahrbahn, desto schneller die Geschwindigkeit. Je mehr Menschen im Raum spürbar sind, desto langsamer die Geschwindigkeit. Das, was wir als Gestaltung und Leben im Raum erfahren, beeinflusst unser Verhalten. Gestaltung wirkt. Sie wirkt mitunter besser als verkehrstechnische Verordnungen. Dieser Zusammenhang kann genutzt werden, um durch verbesserte und verfeinerte Gestaltung des öffentlichen Raums das Verhalten im Raum gezielt zu beeinflussen.

Die Prinzipien des Shared Space

Diese Erkenntnis hat zur Herausbildung jener Gestaltungsprinzipien geführt, die seit den 2000er Jahren unter dem Titel Shared Space entwickelt worden sind:

- Vom Verkehrsraum zum Lebensraum. Grundsätzlich werden öffentliche Räume im Gemeindegebiet und in der

Stadt als öffentliche Räume betrachtet, die sich durch ihren multifunktionalen Charakter auszeichnen. Verschiedene Aktivitäten sollen hier Platz finden und müssen gut ineinander gefügt werden. Die Hauptaktivitätsgruppen von Handel/Austausch, Begegnung/Kommunikation und Verkehr/Transport müssen in ein angemessenes Gleichgewicht gebracht werden (und dürfen nicht einseitig den Interessen des Autoverkehrs untergeordnet werden).

- Die Trennung des Raumes nach Verkehrsmodi (Auto, Rad, Fuß) und die Zuweisung von Territorien bevorzugt im innerörtlichen Bereich die Autos und erhöht deren Geschwindigkeit. Das wiederum erhöht die Gefahren, die vom Autoverkehr ausgehen, was in der Folge die aktiven Mobilitätsformen (Rad und Fuß) verdrängt.
- Wird der Raum nicht nach Verkehrsarten getrennt sondern als gemeinsam genutzter Raum (engl. Shared Space) aufgefasst, sind die Autofahrer verunsichert, sie steigern ihre Aufmerksamkeit im Raum und reduzieren unmittelbar die Geschwindigkeit. Die Interaktion verbessert sich: Kooperation statt Dominanz.
- Gestaltung wirkt. Räume, deren Gestaltung auf die Anwesenheit von Menschen im Raum ausgerichtet ist und deren Aufenthalt unterstützt, ist ein effektives Mittel, um den öffentlichen Raum vom Verkehrsraum in einen Lebensraum zu verwandeln.

Begegnungszone

Seit 2013 gibt es in der österreichischen Straßen- und Verkehrsordnung das Format der ‚Begegnungszone‘. Damit ist es möglich, dass das, was in einem gut gebauten Shared Space real passiert, auch rechtlich auf klare Regeln abgestimmt wird. In der Begegnungszone gilt eine klare Geschwindigkeitsbegrenzung (meistens Tempo 20), Fußgänger dürfen den gesamten Raum benützen (und haben dadurch real Vorrang vor Autofahrern, die dem Rücksichtsgebot folgen müssen), Parken ist nur in ausdrücklich gekennzeichneten Bereichen erlaubt. Durch die Etablierung dieser Regeln ist es an zahlreichen Orten in Österreich gelungen, im Zusammenspiel von Verordnung und Neugestaltung attraktive und lebendig öffentliche Räume zu schaffen.

- Analyse der räumlichen Struktur
- Gliederung von Räumen
- Gestaltungspotenziale

- Attraktivierung der öffentlichen Räume
- Straßenraumpotenziale (Gestaltungsbeispiele)
- Potenziale für Begegnungszonen
- Masterplan öffentlicher Raum

Ziel der Studie | Potenzialanalyse und Masterplan

Auch in Weissensee soll die Option der Umgestaltung im Sinne von Shared Space bzw. die Einrichtung von Begegnungszonen diskutiert werden.

Der Umbau des öffentlichen Raums kann nicht in einer einzigen Etappe erfolgen, sondern wird ein Projekt sein, dessen Umsetzung mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Zudem ist eine ‚einheitliche‘ Gestaltung als ‚Shared Space‘ oder Begegnungszone über den gesamten Ortsraum nicht sinnvoll. Im Sinne einer Vorstudie werden in einem ersten Schritt durch eine Potenzialanalyse jene Räume ermittelt, die sich für Gestaltungen als ‚Shared Space‘ bzw. Begegnungszone eignen. In einem zweiten Schritt werden diese separat betrachteten Räume wiederum in den Gesamtzusammenhang der Ortsstruktur gestellt, um so einen Masterplan öffentlicher Raum zu erhalten. Dabei sind Unterschiede und Charakteristika der Ortsstruktur ebenfalls wichtige Elemente in der Analyse: wo sind alte Ortskerne erkennbar, wo verlaufen Grenzen zwischen Freiland und Ortsgebieten, wo sind die Grenzen klar erkennbar, wo verschleifen sie? Dieser Masterplan dient für die kommenden Jahre als Leitvision und bildet eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Verantwortlichen vor Ort.

Ziel der Potenzialanalyse ist es, durch die räumlich-funktionale Analyse der wichtigen öffentlichen Räume im Zusammenhang mit ihrer sozialen Belebung und der Nutzung durch Verkehr sowie im städtebaulichen Kontext jene Raumsegmente zu identifizieren, in denen Umgestaltungen im Sinne von Shared Space (Begegnungszone) gut möglich sind. Auf der Basis von Beobachtungen vor Ort werden diese Potenziale skizzenhaft räumlich dargestellt. Aus dieser Analyse ergeben sich wichtige Hinweise für die zukünftige Ortsentwicklung und die räumliche Gliederung des öffentlichen Raums. Diese Hinweise werden im Sinne eines Masterplan öffentlicher Raum zusammengeführt.

SIEDLUNGSSTRUKTUR UND VERHALTEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Kriterien der Analyse | Aspekte der Betrachtung | Leitende Fragestellungen

Das Ziel für Weissensee ist es, vorbereitende Schritte für eine sukzessive Transformation des öffentlichen Raums aufzuzeigen, die die Aufenthaltsqualität erhöht und im Sinne der Ökologie und der Lebensqualität vor Ort die aktiven Mobilitätsformen unterstützt.

- An der Schnittstelle von Raum, Verkehr und Verhalten sind die folgenden Kriterien relevant:
- Vorhandene Verkehrsmengen, soweit präzise erfasst. Die jetzt vorhandenen Verkehrsmengen müssen ‚bewältigt‘ werden, es gilt die Annahme, dass durch Modal Shift-Effekte in Zukunft der Autoverkehr (MIV) weiter reduziert werden kann.
- Was macht Räume für den Aufenthalt attraktiv? – Hier werden räumliche Situationen erfasst, im Sinne von qualitativen Analysen.
- Wie kann der öffentliche Raum so strukturiert und gestaltet werden, dass die Verkehrsorganisation auf intuitiver Ebene durch eine bessere Interaktion aller Akteure im Raum gut funktioniert. Gut funktioniert diese Interaktion, wenn es keine Dominanz des Autoverkehrs gibt und keine hohen Geschwindigkeiten auftreten, weil davon Unbehagen und Gefahr ausgehen.

Potenziale für gestalterische Verbesserungen im Raum werden im Zusammenhang des gesamten Ortes betrachtet, um den Schritt von ad-hoc-Maßnahmen zu einem Masterplan setzen zu können. Die individuelle Struktur des Ortes, die Siedlungsgeschichte und die Topographie sind dabei ebenso von Bedeutung wie die wirtschaftliche und soziale Struktur sowie die Realität des alltäglichen sozialen Lebens vor Ort. Aspekte von unterschiedlichen Nutzungsprofilen zu unterschiedlichen Jahreszeiten erzeugen ebenfalls individuelle Anforderungen und die Organisation und die bauliche Struktur des Straßenraums. Leitende Fragestellungen in

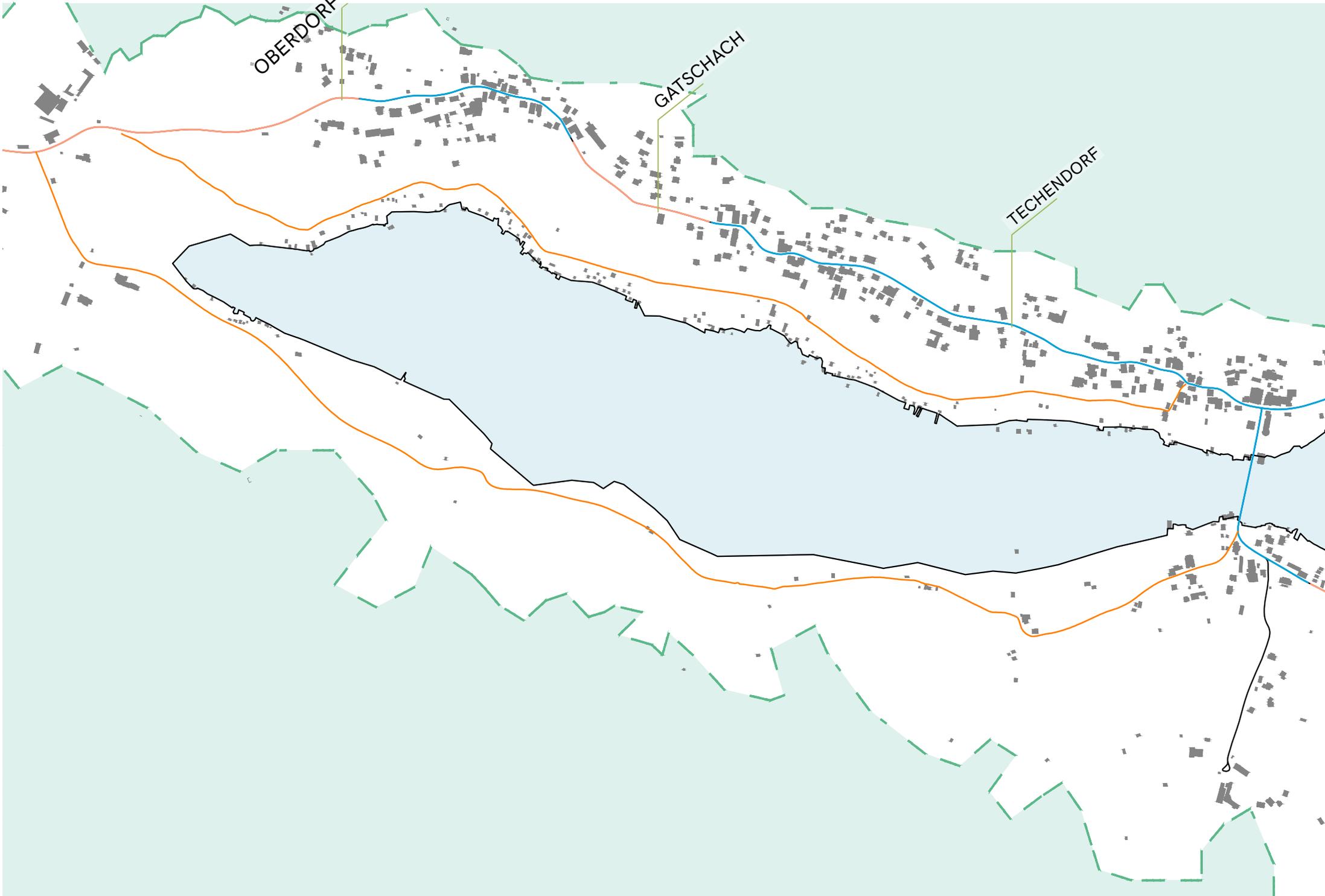
der Analyse sind:

- Welche räumlichen Strukturen (Ortscharakter) haben einen prägenden Einfluss auf die Nutzungsweise des öffentlichen Raums?
- Wo zeigen sich Problemzonen mit konkreten Konflikten?
- Wie unterscheiden sich Ortsteile voneinander?
- Welche individuelle Charakteristik wird als qualitativ gesehen und soll weiter ausgebaut und unterstützt werden?
- Welche allgemeinen Lösungen können gefunden werden, und wo sind individuelle Lösungen erforderlich?

OBERDORF

GATSCHACH

TECHENDORF



Ortsstruktur

Weissensee wird von den historisch gewachsenen Ortskernen Kreuzberg, Tröbelsberg, Oberdorf, Gatschach, Techendorf, Neusach und Naggl gebildet. Zwischen Naggl und Techendorf besteht eine Brückenverbindung. Ausser Naggl sind alle Ortskerne nördlich des Sees entstanden und haben sich durch konstante Weiterentwicklung und Überbauung zur ‚Funktionseinheit Weissensee‘ gefügt. Diese komplexe Ortsstruktur muss natürlich respektiert werden und sollte für die weitere Entwicklung und Positionierung der Gemeinde Weissensee durch Stärkung ihrer individuellen Qualitäten genutzt werden. Vor allem in den historischen Ortskernen sind durch die Stellung der Gebäude zueinander, durch die natürliche Topographie und teilweise durch historisch gewachsene Eigentumsverhältnisse räumlich anspruchsvolle Situationen entstanden, in denen eine Gestaltung im Sinne konventioneller Straßenquerschnitte nicht zeitgemäß ist, weil dadurch räumliche Potenziale oft nicht genutzt werden können oder die Dominanz des Autoverkehrs ungewollt unterstützt wird.

Charakteristik:

Die Besiedelung ist aus zahlreichen Ortskernen entstanden, die entlang der durchziehenden Wegeverbindung aufgefädelt sind. Durch bauliche Verdichtungen ist die Wahrnehmbarkeit dieser Ortskerne eingeschränkt. Alte Ortszentren, die sich baulich noch abzeichnen, haben durch neue Nutzungsprofile teilweise ihren Sinn verloren. Es besteht die Gefahr, dass entlang der Straße ein konturloser Siedlungsteig entsteht.

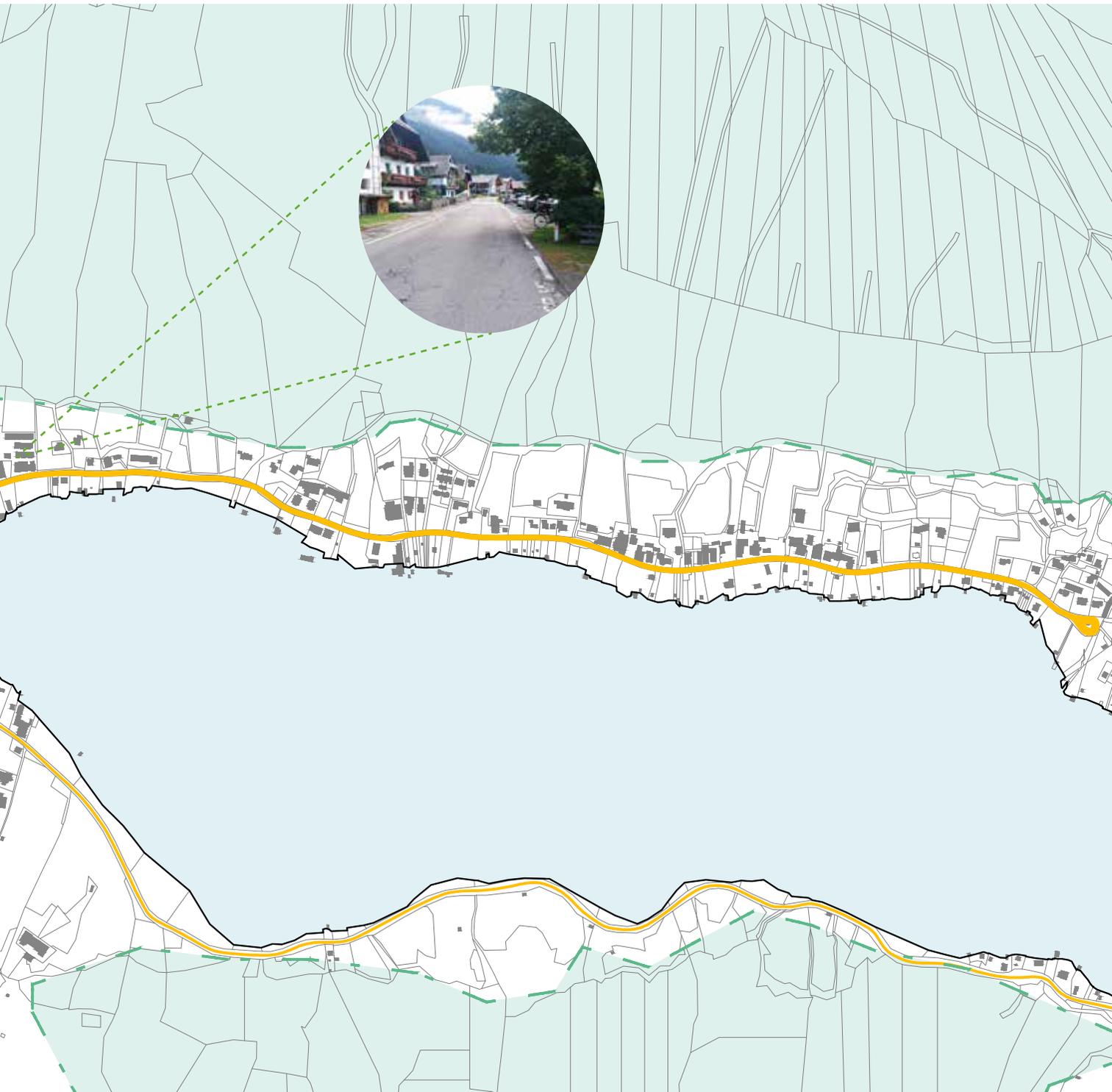
Herausforderungen:

Im Sinne der alltagsbezogenen Entwicklung der Ortsstruktur im Hinblick auf verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum können diese Herausforderungen benannt werden:

- Betonung der Ortsränder
- Schaffung eines kraftvollen Wechselspiels von konzentrierten Ortskernen und landschaftlichen Freibereichen zwischen diesen Kernen
- Belebung und Akzentuierung der historischen Ortskerne







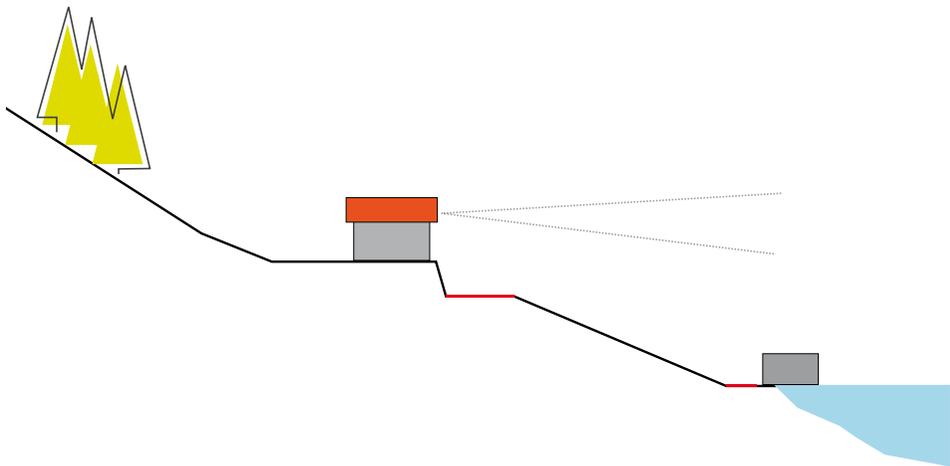
Bebauungsstruktur und Orientierung der Gebäude zum öffentlichen Raum

Die Bebauung erfolgt prinzipiell entlang eines Wegezuges, der parallel zum Nordufer verläuft und deutlich von diesem Ufer abgesetzt ist. Im Wesentlichen gibt es in den westlichen Ortsteilen jeweils eine Bebauungslinie oberhalb und eine unterhalb der Straße, nur in den Ortskernen entstehen punktuell ‚zweite Reihen‘ mit entsprechenden Stichstraßen und Zufahrten. Kreuzungsbereiche entstehen daher nicht – mit Ausnahme der beiden Abzweigungen zur Brücke in Techendorf bzw. Naggl (Zentrum Süd). Hier entsteht jeweils ein höherer Grad an Komplexität in der Ortsstruktur.

Neben den Sakralbauten sind die meisten Gebäude aus alten Hofstellen und landwirtschaftlichen Gebäude hervorgegangen: in der Regel giebelständige mächtige Wohnhäuser, begleitet von Stall- und Scheunengebäuden sowie entsprechenden Nebengebäuden. Aus diesen Bebauungsstrukturen sind auch die touristischen Bauten des 20. Jahrhunderts hervorgegangen. Durch den Bau von Pensionen und Hotels haben sich die Maßstäbe verschoben, es sind großvolumige Bauwerke entstanden, die die Grundstruktur freistehenden Einzelbauten mehr oder weniger maßvoll weiter entwickelt haben. Kleinteilige Ergänzungen bilden einzelne Wohnhäuser, die die Ortskerne räumlich-strukturell abrunden.

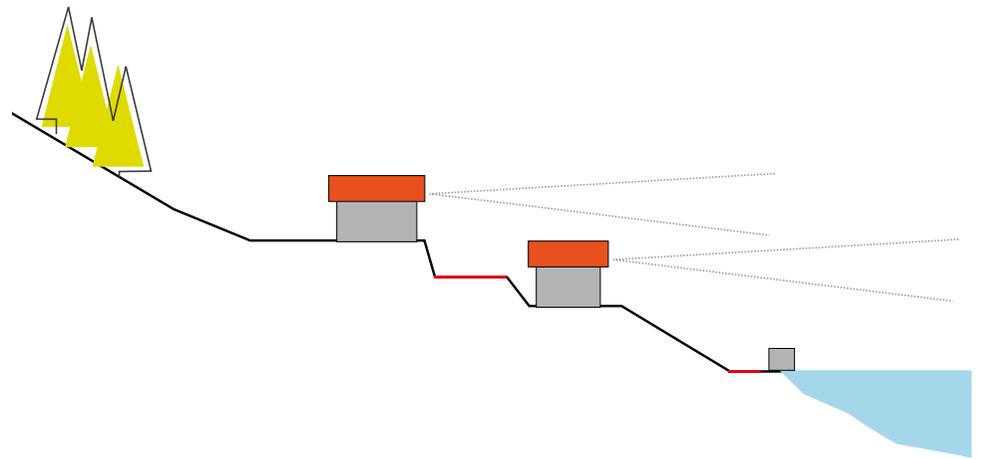
Das zentrale Thema bei der Stellung der Gebäude in allen Ortsteilen ist die Orientierung zum See hin und von der Straße weg. In vielen Fällen sind die Gebäude auch topografisch von der Straße abgehoben oder ducken sich unter ihr weg.

 Spürbare Abwendung der Gebäude vom Straßenraum



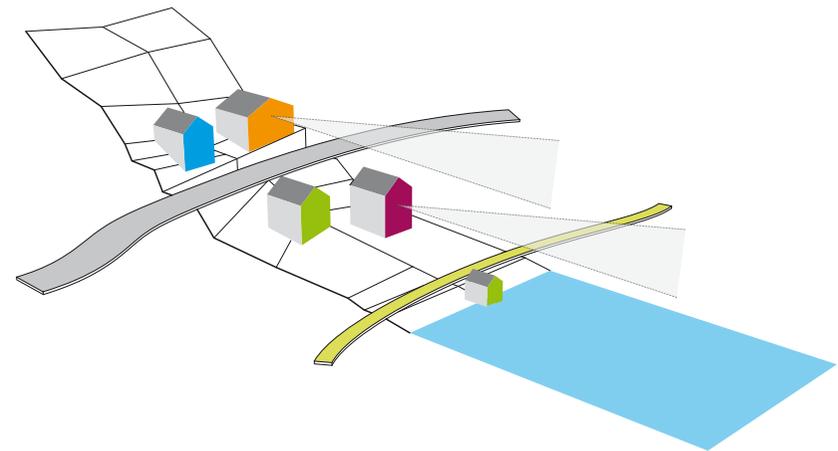
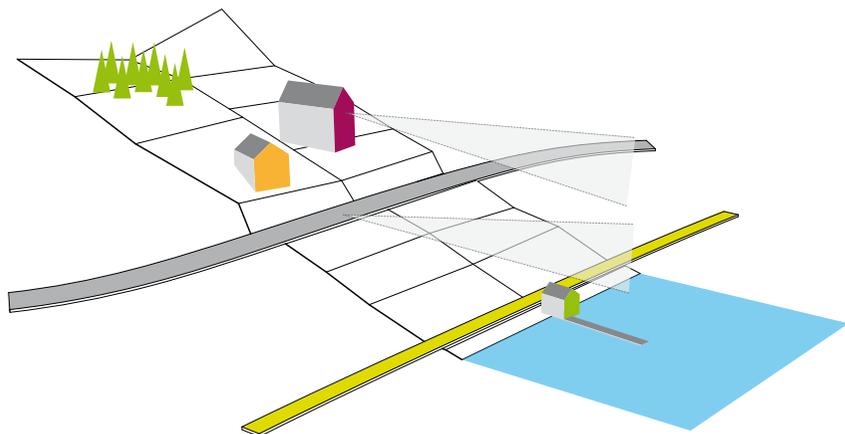
ORDNUNGSSCHEMA A

Gebäude stehen oberhalb der Straße, die in Höhenlage über dem See verläuft. Um der südlich liegenden Straße und ihren Emissionen auszuweichen und den Seeblick zu maximieren, heben sich die Gebäude in die Höhe. - Sie bilden keine aktive Beziehung zum öffentlichen Raum aus, sie meiden ihn.



ORDNUNGSSCHEMA B

Gebäude stehen oberhalb und unterhalb der Straße. Gebäude unter der Straße sind auf den See ausgerichtet und kehren der Straße den Rücken zu - siehe die zahlreichen ‚Rückseiten‘ von Gebäuden, die sich konsequent von der Straße abwenden und die Interaktion mit dem öffentlichen Raum verweigern. Gebäude über der Straße heben sich ab bzw. in die Höhe, analog zu Schema A. - Es entsteht keine aktive Schnittstelle zwischen Gebäude und öffentlichem Raum.



Orientierung der Gebäude zum öffentlichen Raum

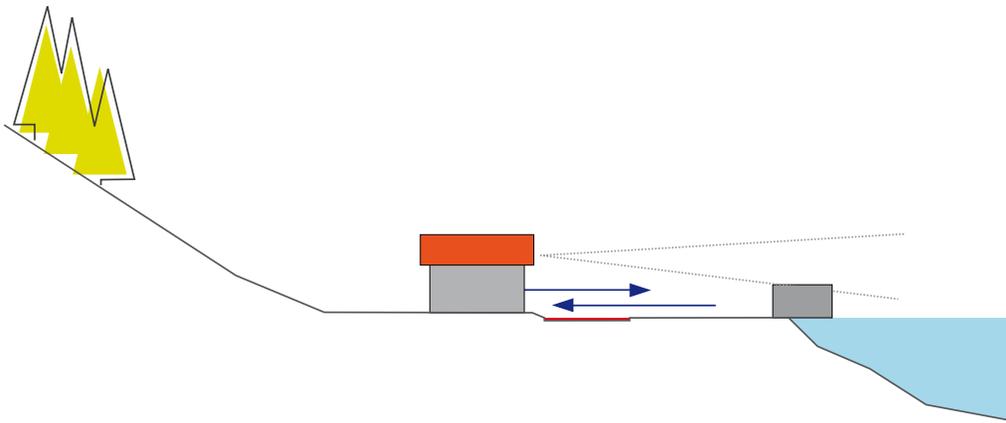
Charakteristik:

Der See bildet in allen Bereichen von Weissensee die größte Attraktion, der Blick zum See ist bestimmend. Das führt dazu, dass die Gebäudestellungen ebenfalls auf den See ausgerichtet sind. Die Orientierung ist in vielen Fällen am öffentlichen Raum vorbei ausgerichtet, und die Gebäude kommunizieren nicht mit dem öffentlichen Raum.

Herausforderung:

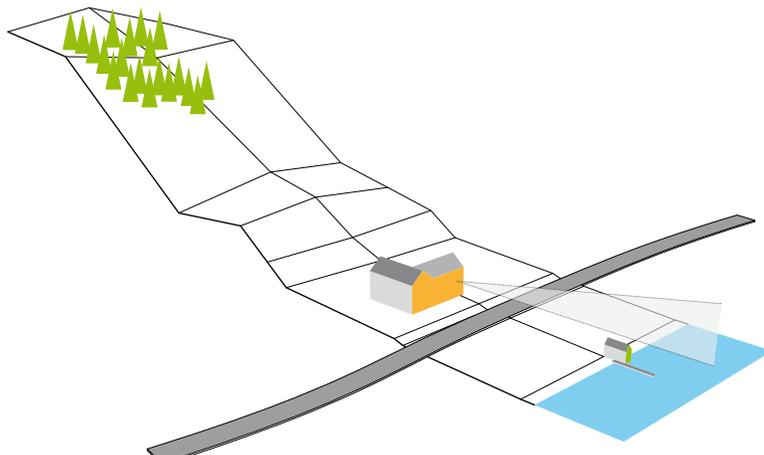
Die positive Wirkung von Erdgeschosszonen der Gebäude zum öffentlichen Raum muss verstärkt werden:

- Aus Rückseiten Vorderseiten machen
- Aktive Bezugnahme der Gebäude auf den öffentlichen Raum
- Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums, um eine Attraktion für die Gebäudeorientierung bilden zu können.



ORDNUNGSSCHEMA C

Gebäude und zugehörige Badehäuser stehen diesseits und jenseits der Straße. Die Hinwendung der Haupthäuser zum See und zum Licht öffnet die Häuser auch für den öffentlichen Raum. Zudem gibt es, vor allem im Sommer, spürbare Bewegungsbeziehungen zwischen Haus und Badehaus. Die einzelnen Hof- und Hotelgruppen umschließen jeweils den öffentlichen Raum, der dadurch den Charakter einer Folge von Hofdurchfahrten erlangt.



Die große Baumasse des Hotelbetriebs wird durch Fassadenmalerei mit Schlossassoziationen angereichert. Das ist zwar nicht ortstypisch, schafft jedoch eine freundliche Stimmung, die vor allem mit Erwartungen internationaler Gäste korrespondiert. Im Zusammenspiel mit der Brücke wird die Straße zur Hofdurchfahrt und der öffentliche Raum erhält eine persönliche Einfärbung.



Neue Nutzungsprofile erzeugen neue Bauformen. Das teilzeit-bewohnte Apartmenthaus kombiniert die funktionelle Serialität der maximalen See-Blick-Ausbeute mit dem Zitat der ortstypischen Bauform. Das große Volumen wird unter ein Steildach gesetzt, das jedoch die maßstäbliche Überdehnung eher betont als ausgleicht. Der Gedanke der Einfügung bleibt abstrakt, und der anonyme Charakter des Gebäudes wird auch als Stimmung im öffentlichen Raum spürbar.



Historische Hofstruktur mit klar gegliederten Baukörpern in freier Stellung zueinander. Funktionszuordnungen sind klar ablesbar. Die Kombination von Materialien folgt intuitiven Gesichtspunkten wie der Verfügbarkeit von Material vor Ort, der Vernunft des täglichen Umgangs mit dem Bauwerk und der Witterung, aber auch dem individuellen Ausdrucksbedürfnis im Rahmen der lokalen Mentalität.



Ortsbild

Das Ortsbild ist geprägt von freistehenden Gebäuden, deren Ensemblebildung wesentlich von den möglichen Sichtbeziehungen zum See geprägt ist. Die Materialwahl der ursprünglichen landwirtschaftlichen Besiedelung war eine Kombination aus gemauerten Bauteilen und Holzelementen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts tauchen vermehrt verputzte Ziegelbauten auf, teilweise mit dominant gestaltbildenden Holzbalkonen bzw. Holzverschalten Giebfeldern. Einerseits wird dadurch ein gewisses Maß an Kontinuität in der Entwicklung des Ortsbildes gewahrt, andererseits können Bauwerke, die durch starke Maßstabsüberdehnungen und schwach gegliederte Baumassen das gewachsene Kontinuum dieses

Ortsbilds brechen, dadurch nicht in ein harmonisches Gesamtbild zurückgeholt werden. Auch die Kompensation durch malerische Applikationen, die auf den Blick von ortsfernen touristischen Gästen abzielen und einen diffusen Alpinstil erzeugen, kann nicht als ortstypisches hochwertiges Element der Baukunst in Erscheinung treten. In den vergangenen Jahren ist jedoch eine neue Qualität von Bauwerken entstanden. Neubauten der jüngsten Zeit sind vielmals als strukturelle Holzbauten konzipiert und weisen eine feingliedrige Gestaltungslogik auf. Als zeitgemäße Holzbauten fügen sie sich gut in das ursprünglich vorhandene Ortsbild ein. Die Erzeugung eines unmittelbar spürbaren Zusammenhangs in der Er-

scheinung des Ortsbildes geschieht auch in Weissensee durch eine Verwandtschaft der Dachkörper und durch die Ausprägung einer Dachlandschaft. In der Regel haben alle Bauwerke ein Steildach, bis heute meistens giebelständig zum See angeordnet.

Die Uferlinie ist prinzipiell von Wohnbebauungen freigehalten. Hier gibt es nur Bootshäuser und ähnliche untergeordnete Bauwerke, in der jüngsten Vergangenheit auch kleine Badehäuser, Saunahäuser, Wellness-einrichtungen. Von Techendorf bis Praditz gibt es einen Geh- und Radweg unmittelbar hinter der Linie der Badehäuser, in Neusach fällt der Fuß- und Radweg mit der Straße zusammen. Charakteristisch für Neusach ist, dass hier die Straße zwischen den Hauptbauten und den uferbegleitenden Badehaus- und Wellnesszonen verläuft. Was früher einmal Hofdurchfahrten gewesen sind, sind heute Passagen der Straße, die beidseits von jeweils einem touristischen Betrieb flankiert wird. Eine hohe Querungsfrequenz ist daher gerade in der Alltagspraxis der Sommermonate eine Konsequenz, die zur Belebung des Straßenraums beiträgt.

Charakteristik:

Ensemblebildung aus frei stehenden Einzelbaukörpern, meist giebelständig auf den See ausgerichtet. Teilweise Maßstabsüberdehnungen von Einzelbauten.

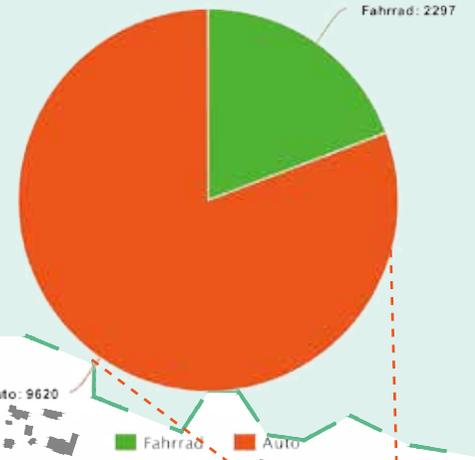
Herausforderung:

Für die harmonische Weiterentwicklung des Ortsbildes:

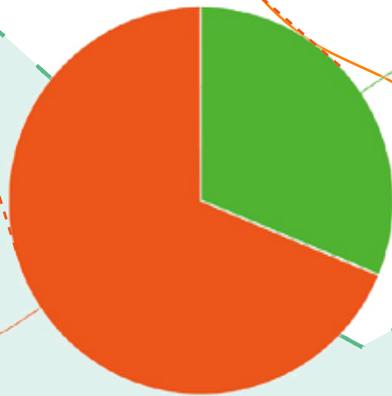
- Harmonisierung der Maßstäblichkeit von Bauvolumen
- Stärkung der Polarität zwischen bebauten Gebieten (rund um die historischen Ortskerne) und freien Flächen zwischen den Ortskernen
- Ausbildung von klaren Ortsrändern



Moderner Holzbau, der im Sinne des kritischen Regionalismus Elemente der lokalen Bautradition maßvoll transponiert und zurückhaltend elegante Bauwerke schafft, die ihre Herkunft aus der Gegenwart nicht verschweigen und durch strukturelle Verwandtschaft und die Materialwahl Korrespondenzen zur gewachsenen Bautradition herstellen. Zwanglose Einfügung in das Ortsbild.



Platzbelegung Praditz
Studie Fosimo 2010 - gemessen am 06.01.2011



Urlauber im Ort / Einheimische: 142

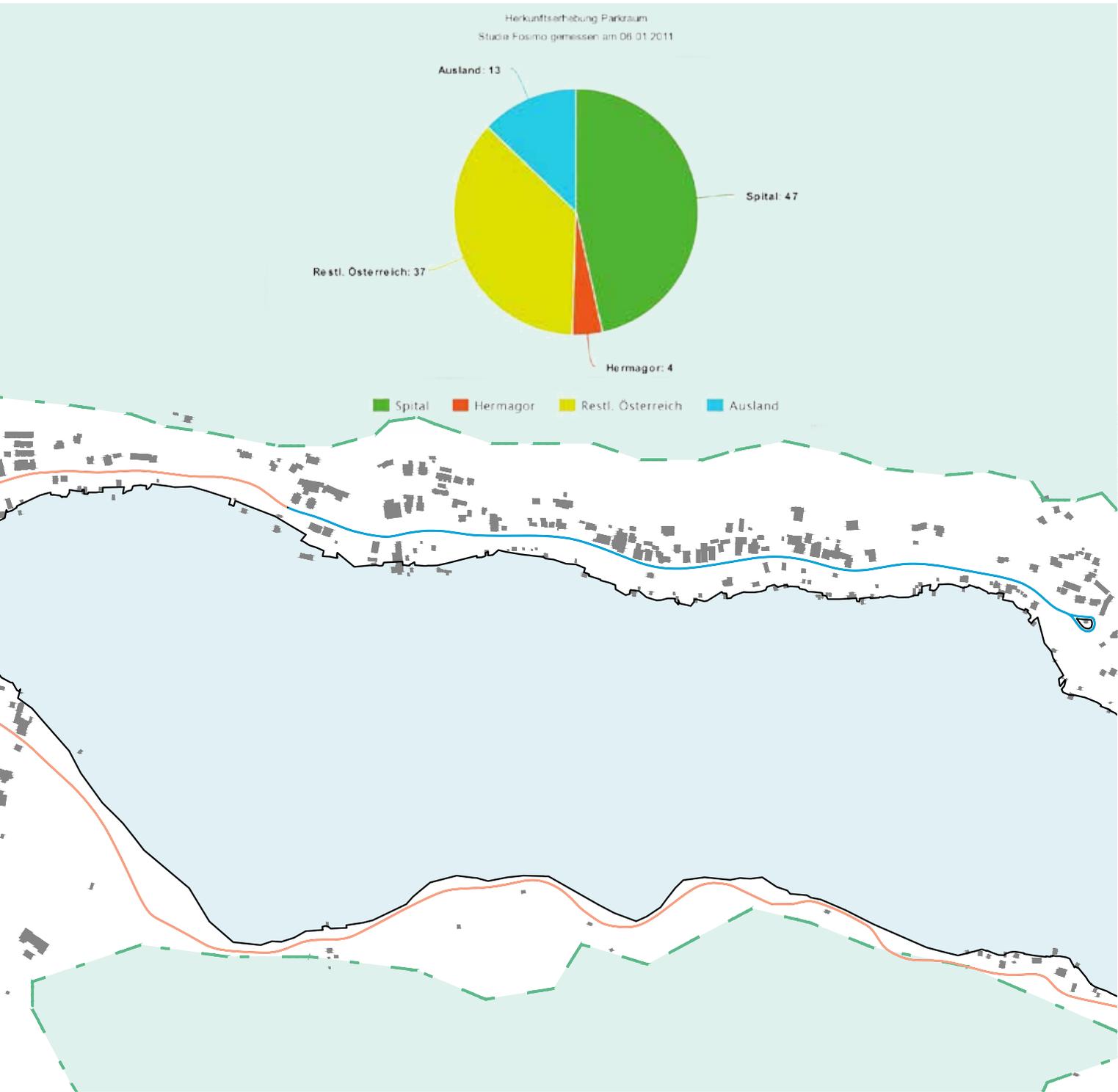
Tagestouristen: 312

Urlauber im Ort / Einheimische Tagestouristen

Verkehrsbelastung

Die Ergebnisse der Studie Fossimo aus 2010 bilden die letzte valide empirische Untersuchung der Verkehrsmengen in Weissensee. In Summe zeigt sich, dass die Hauptaufgabe bei der Verwandlung von Verkehrsräumen in Lebensräume nicht in der zu großen Menge des Autoverkehrs liegt, sondern situationsweise daran, dass sehr wenige Fußgänger und Radler im öffentlichen Raum anwesend sind. Dadurch wird dem Autoverkehr nichts entgeggestellt, er wird dominant.

Fazit:
Nicht die vorandenen Verkehrsmengen bilden das Problem, sondern das Verkehrsverhalten macht die Dominanz des MIV.





Wahrnehmungsgrenzen und Verkehrsverhalten

Die legistischen Ortsgrenzen entsprechen in manchen Fällen nicht den real wahrgenommenen Grenzen zwischen einzelnen Ortsteilen bzw. zwischen Ortsteilen und Freilandpassagen. Wo beginnen Ortsteile? Wie sind Ortsränder ausgebildet? Wie kann ein Rhythmus von Verdichtung und Öffnung entstehen, damit entlang des Gesamtstraßenzugs eine abwechslungsreiche Ortsstruktur mit individuellen Bereichen wahrgenommen werden kann und nicht der gesamte Weg in einem konturlosen Siedlungsbrei versinkt? Wenn es gelingt, diesen Rhythmus zu erzeugen, wird sich das auch in den real gefahrenen Geschwindigkeiten abbilden. Ein abwechslungsreicher Weg, der durch unterschiedliche Stimmungen führt, verlangsamt die Fahrt, erhöht die Aufmerksamkeit für den Ort und steigert die Bereitschaft zu kooperativer Interaktion.

Charakteristik:

Verschwimmen der Ortsgrenzen. Die historischen Ortskerne bilden nicht in allen Fällen erkennbare Zentren des sozialen Lebens. Die Logik des Wechselspiels von Ortschaft/Ortszentrum und Freifläche ist nur in Einzelfällen erlebbar.

Herausforderung:

Neuschaffen eines Rhythmus von konzentrierten Ortsgebieten und Freiflächen:

- Inszenierung der Qualität der Abwechslung in der Gesamtfolge des Straßenweges
- Akzentuiertes Wechselspiel von geschlossenen und offenen Raumsituationen
- Stärkung der historischen Ortszentren durch gestalterische Maßnahmen, teilweise Unterbrechung des reinen Straßenlaufs (der Fahrbahn) in diesen Bereichen und Einrichtung von Begegnungszonen
- Inszenierung von gut gefassten, großzügigen Blicken auf den See
- Ausbildung von klaren, attraktiven Ortsrändern



Erster Seeblick

Eintritt Praditz

Eintritt Oberdorf

Potenzial - WoZi der Natur

Potenzial - Martinsplatz

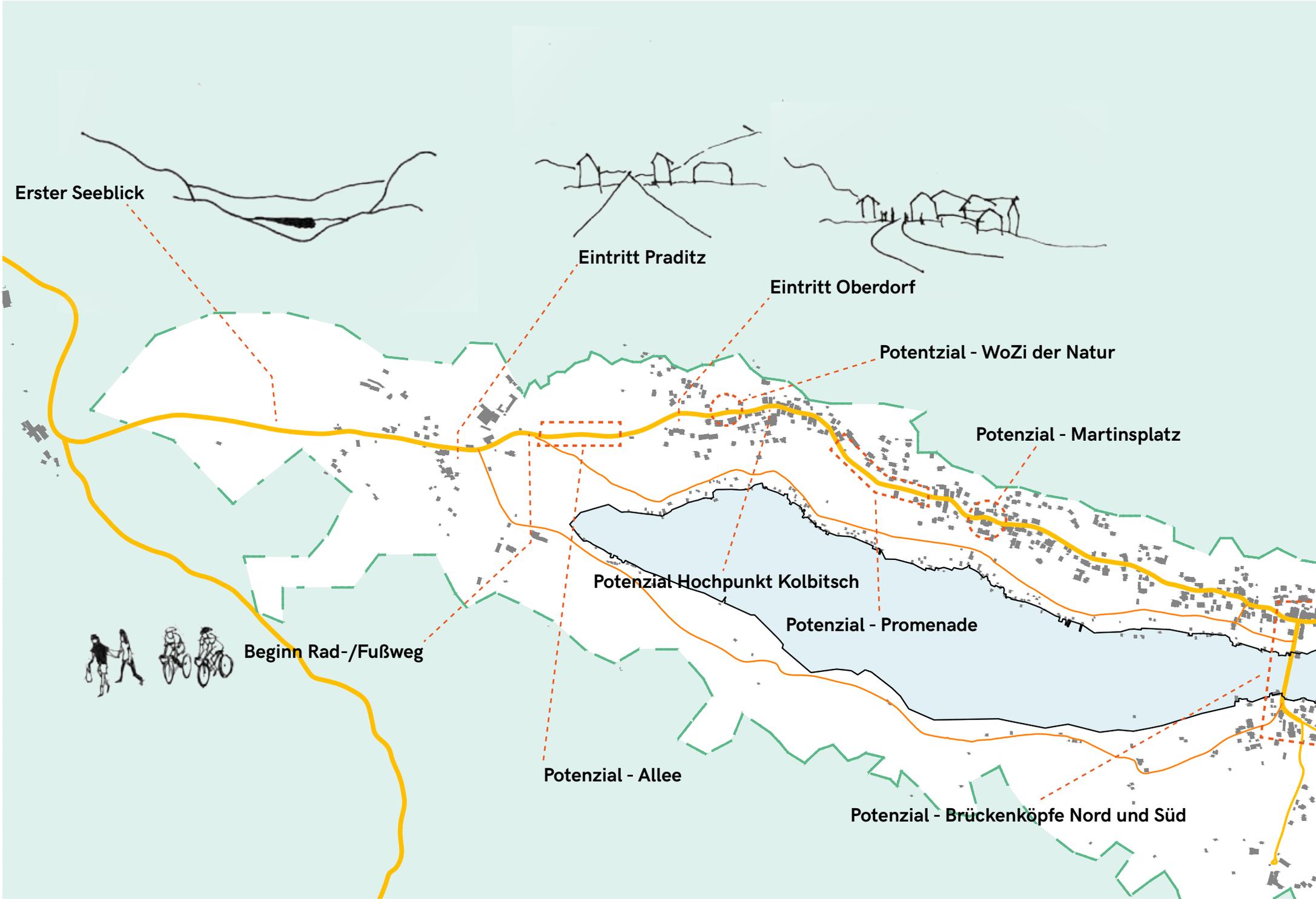
Potenzial Hochpunkt Kolbitsch

Potenzial - Promenade

Beginn Rad-/Fußweg

Potenzial - Allee

Potenzial - Brückenköpfe Nord und Süd



Annäherung und Ortseintritt von Westen | Wie baut sich der Ort auf, wo beginnt er?

In der Annäherung an Weissensee von Westen zeigt sich kein klarer Ortsbeginn. Der Ort baut sich langsam (und mehrmals) auf, der ‚Eintritt‘ in den Ort erfolgt schleifend. Zunächst öffnet sich das Tal (Ausfahrt aus dem Wald), es folgen einzelne Gebäude, deren Frequenz sich steigert, ohne sich zum Ort zu verdichten. Wenn sich der Zusammenhalt wieder lockert, öffnet sich zum ersten mal der Blick auf den See. Beidseitige Gebäudestellung samt Kurve bei der Tankstelle in Praditz könnten ein erster Eintritt in den Ort sein – der sich jedoch sofort wieder in Freiflächen auflöst. Es folgt der Anstieg durch freie Wiesen, dort

die Abzweigung in den uferbegleitenden Fußweg. Beim ‚Wohnzimmer der Natur‘ in Oberdorf entsteht erstmals ein dichter Ortseindruck, der sich bis zum Hochpunkt bei der Kolbitsch-Kurve steigert. Dort großes Potenzial für eine platzartige Gestaltung durch Unterbrechung der Fahrbahn. Es folgt eine enge Passage in dorfartiger Struktur, jedoch oft mit straßenabgewandten Gebäuden, Konzentration ohne Kommunikation. Wenn sich der Weg wieder weitet, öffnet sich talseitig der Blick zum See, ohne angemessen gefasst zu sein. Wenn der Weg bei der Martinskapelle wieder ‚einfädelt‘ öffnet sich ein Raum,

der ebenfalls Potenzial für einen Platz hat. Von hier an bis ins Zentrum nach Techendorf wechseln unterschiedliche Grade der Dichte und Gefasstheit, ohne eindeutige Zentrumsbereiche, ohne wahre Freiflächen.

Das Bild der Straße beeinflusst unmittelbar unser Verhalten im Raum. Auch wenn diese Beeinflussung oft unterbewusst erfolgt, ist vor allem die real gefahrene Geschwindigkeit davon abhängig, ob der/die Fahrende den umgebenden Raum erlebt: als Freilandstraße oder Ortskern, als Raum mit hoher sozialer Dichte oder als Straße, von der jedes ‚seitliche‘ Leben ferngehalten wird. Der Einfluss der Gestaltung auf unser Verkehrsverhalten wirkt mitunter stärker als Verordnungen und Verkehrstafeln. Deshalb ist es wichtig, durch gezielte Gestaltung klare Bilder zu erzeugen, die vom Leben vor Ort erzählen.

Charakteristik:

Vor allem in der Annäherung von Osten verschleift der Ortsbeginn und erzeugt einen diffusen Eindruck einer mäßig von Gebäuden begleiteten Freilandstraße. Ortseintritt sind kaum artikuliert. Es entsteht keine Folge von klar erkennbaren Abwechslungen, sondern ein schwach akzentuierter Blues von Übergängen.

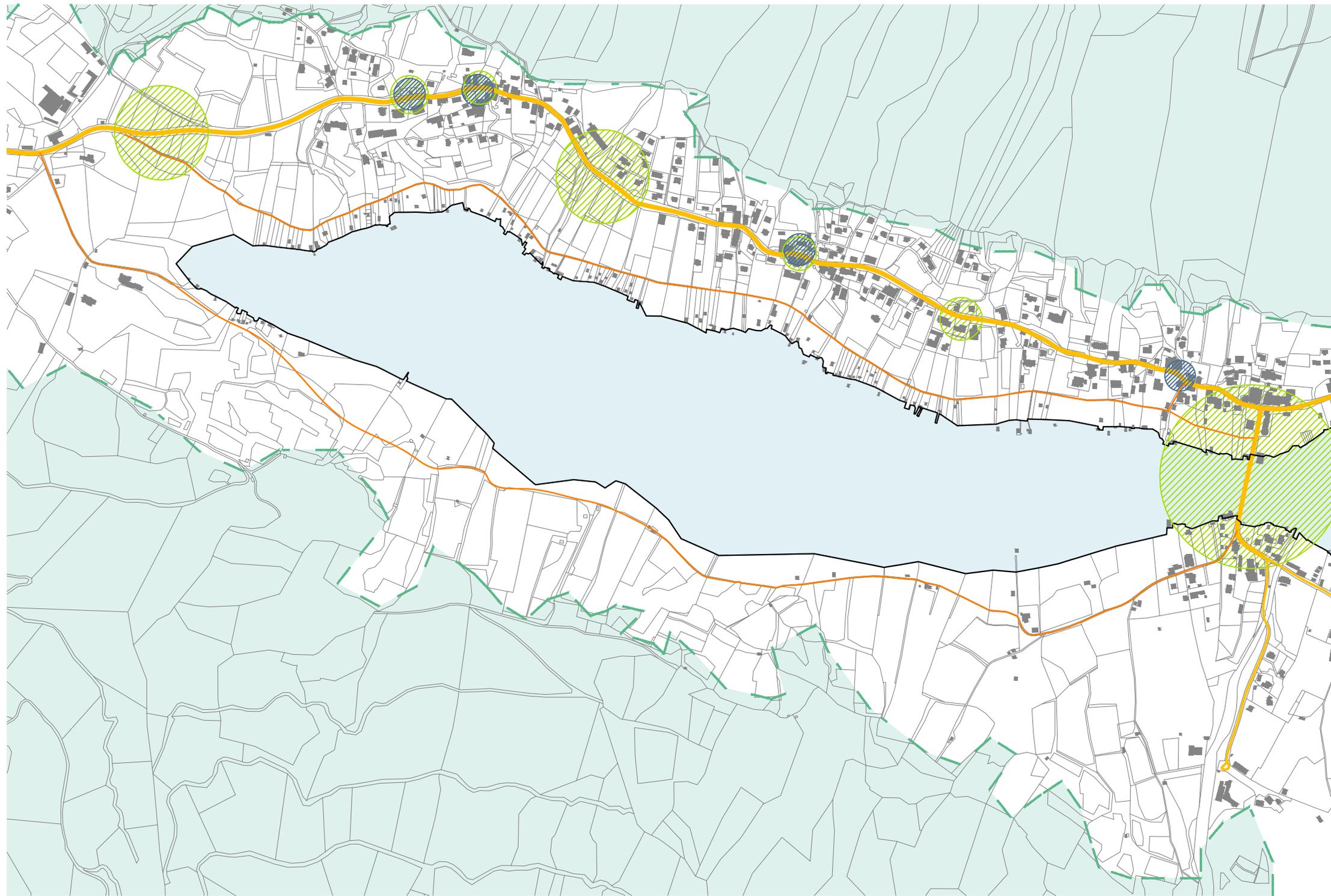
Herausforderungen:

Mit Mitteln der Gestaltung kann angestrebt werden:

- Klare Ortsbilder, erkennbare Portalsituationen
- Ein reiches Spiel von abwechslungsreichen Motiven
- Unterbrechungen des durchlaufenden Fahrbahnbandes durch platzartige gestaltungen, die mit Konzentrationen von sozialer Belebung korrespondieren
- Inszenierungen von Landschaftsmotiven

Potenziale - Hofdurchfahrten Neusach





Siedlungsstruktur und Anforderungen an öffentliche Räume

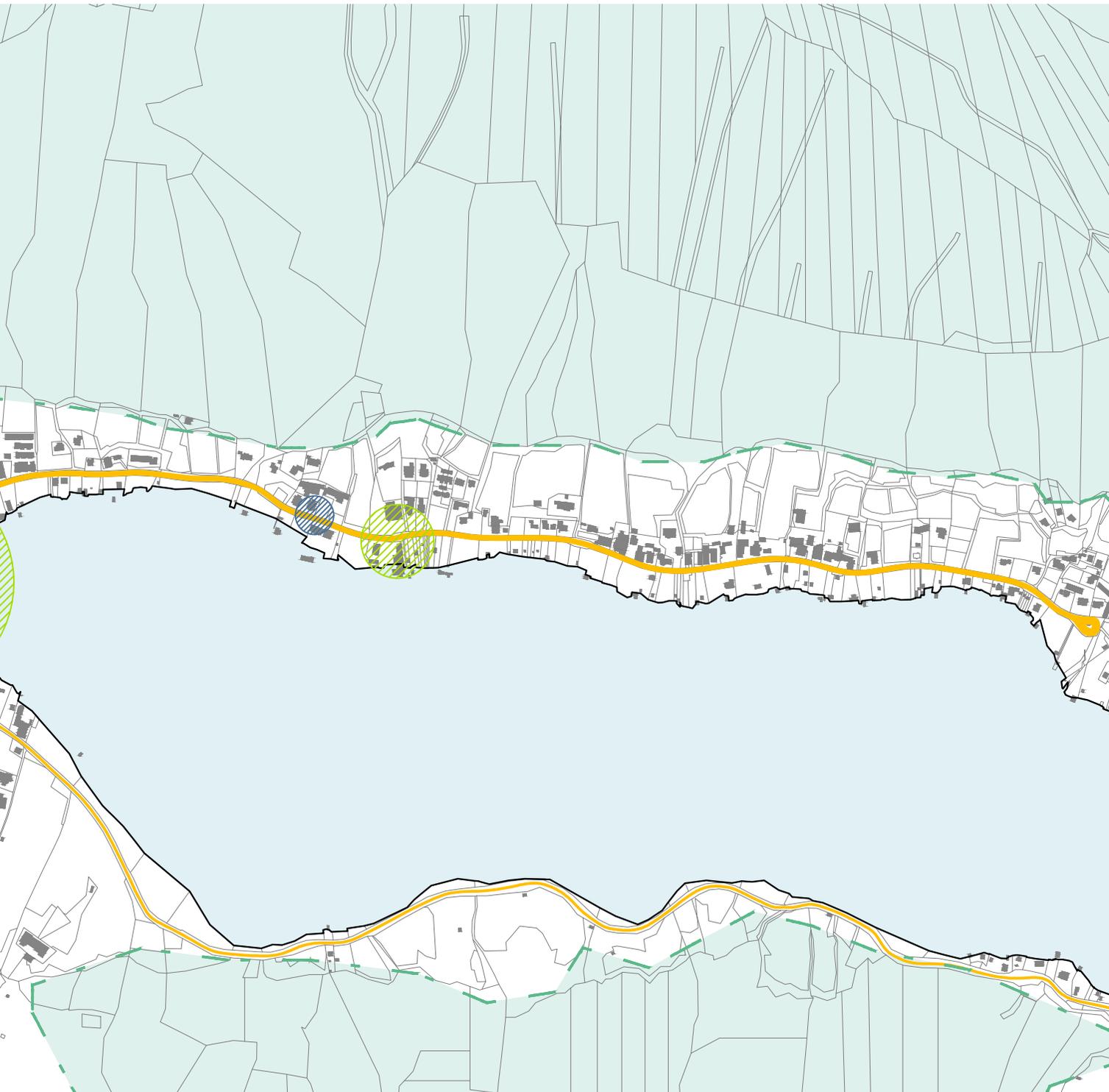
Charakteristik:

Ein komplexes Geflecht von ‚Normalbereichen‘, Engstellen und Potenzialflächen für platzartige Gestaltungen und Begegnungszonen

Herausforderungen:

Identifikation der Bereiche in den drei definierten Kategorien. Darauf aufbauend:

- Entwicklung eines Standardquerschnitts, der den Verkehrsfluss nicht blockiert, jedoch zu einer Harmonisierung von Geschwindigkeiten führt
- Prüfung, ob dieser Querschnitt auch in Engstellen und ‚Freibereichen‘ funktioniert bzw. wie er in diesen Bereichen transformiert werden kann
- Definition von Potenzialflächen für platzartige Gestaltungen und skizzenhafte Darstellung von Gestaltungsideen für diese Bereiche
- Definition von möglichen Verordnungsarealen für Begegnungszonen

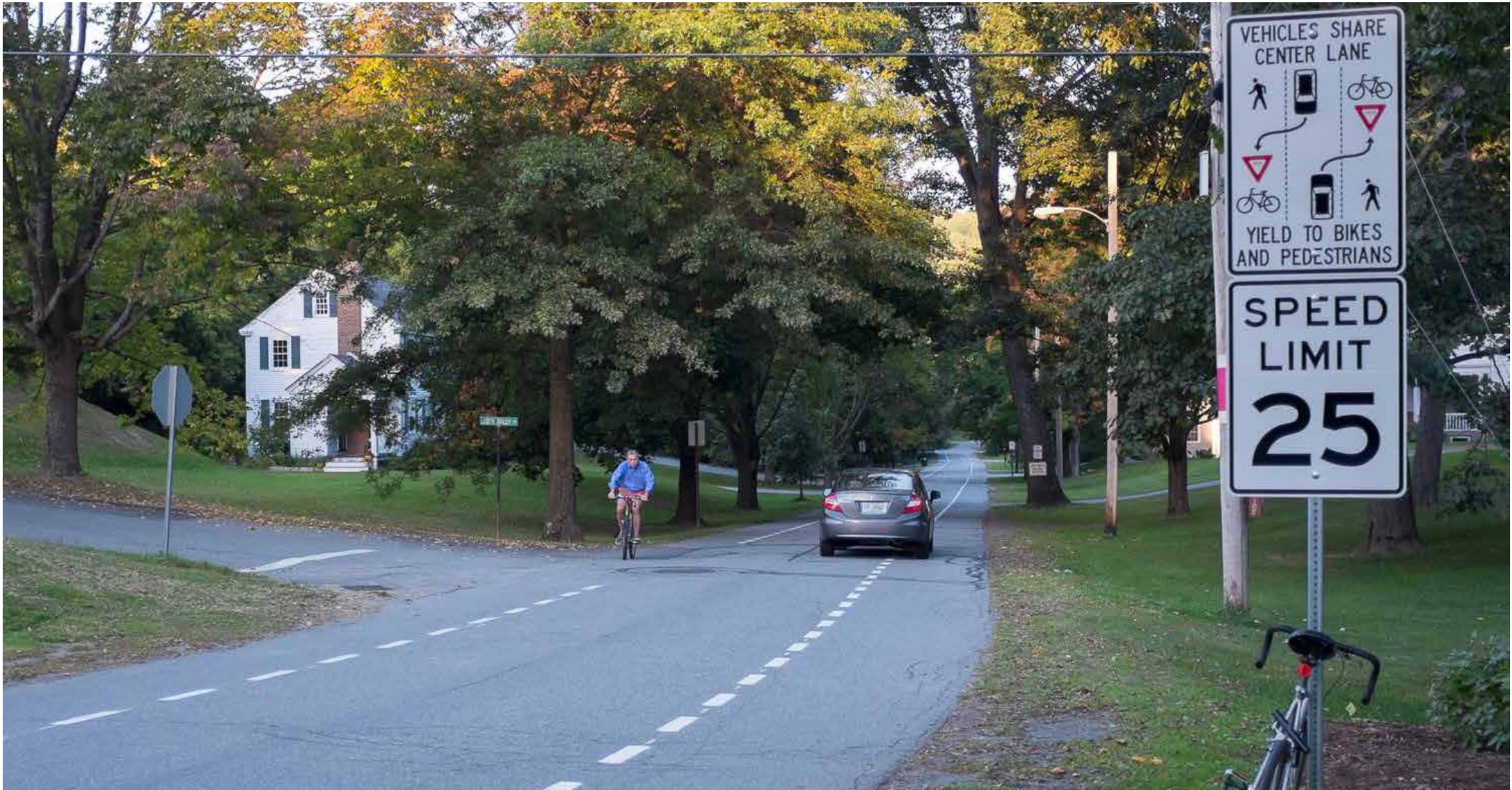


Potenziale Strassenraum



Bearbeitungsgebiete

POTENZIALE DER TRANSFORMATION



Ein einfaches, klares System, das Radlern und Fußgängern großzügig Raum verschafft, ohne eine breite Straße bauen zu müssen (die ohnehin nur Tempo erzeugen würde). Autofahrende wissen, dass sie ‚in Nachbars Garten‘ fahren und nehmen entsprechend Rücksicht.

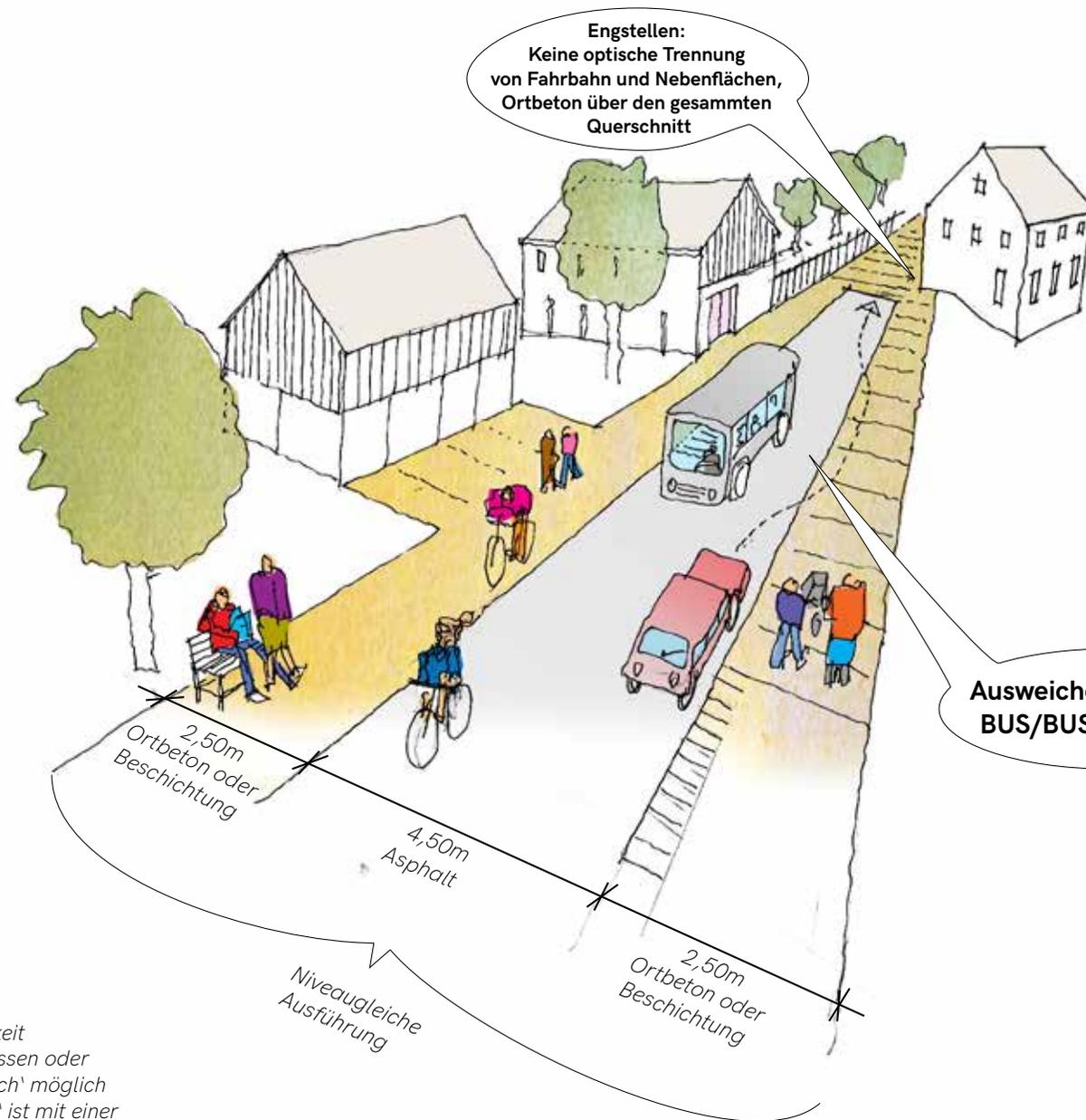
Einleitung

Die Analyse der Ortsstruktur von Weissensee hat die Herausforderungen definiert, die der Versuch erzeugt, durch gestalterische Maßnahmen das Verhalten im Sinne der aktiven Mobilität zu beeinflussen. Diese gestalterischen Maßnahmen können später in Teilbereichen durch die Verordnung von Begegnungszonen unterstützt werden.

Der öffentliche Raum in Weissensee wird im wesentlichen durch eine einzige Straße gebildet, die insgesamt eine Länge von fast vier Kilometern hat. Eine Begegnungszone über diese Länge würde keinen Sinn ergeben, weil nicht damit zu rechnen ist, dass über diese lange Distanz hinreichend soziales Leben im öffentlichen Raum vorhanden ist, um ein spürbares Gegengewicht gegen die Notwendigkeiten des Fahrverkehrs zu bilden. Eine Gliederung in Abschnitte und Sequenzen ist erforderlich. Sie folgt aus den räumlichen Merkmalen, die in der vorangegangenen Analyse erarbeitet werden konnten.

Neben individuell zu lösenden räumlichen Problemstellen und den gut aufzuwertenden Potenzialbereichen müssen im Sinne eines Regelquerschnitts auch alle jene „normalen“ Straßenpassagen verändert werden, die diese Hotspots miteinander verbinden. Dieser Regelquerschnitt sollte zugleich in der Lage sein, im Sinne der Identitätsbildung ein neues Gesicht im öffentlichen Raum von Weissensee zu erzeugen.

Die nachfolgenden Überlegungen zeigen Möglichkeiten und Ideen auf und geben diesen skizzenhaft Gestalt. Sie geben Anregungen und dienen der Kommunikation in der Gemeinde, um auch im Sinne der politischen Willensbildung eine brauchbare Grundlage zu bilden. Alle Darstellungen sind um Anschaulichkeit bemüht, damit auch jene, die in der beruflichen Alltagspraxis nicht mit dem Lesen von Plänen befasst sind, einen gültigen Eindruck erhalten und sich an den Gesprächen beteiligen können. Es handelt sich jedoch bei allen diesen Darstellungen nicht um ein abschließendes Planwerk. Es geht um Ideenfindung, und noch nicht um Ausführungspläne.



Engstellen:
Keine optische Trennung
von Fahrbahn und Nebenflächen,
Ortbeton über den gesamten
Querschnitt

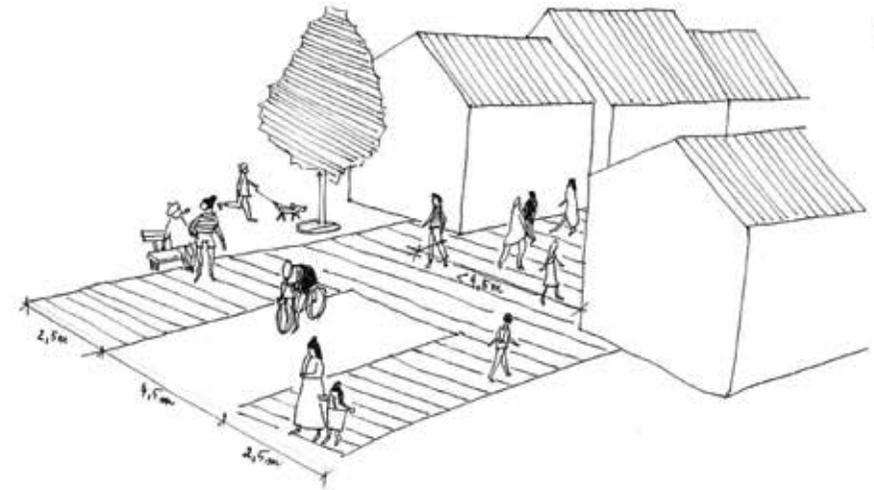
**Ausweichoptionen bei
BUS/BUS Begegnung**

Gestalterische Einengung der Fahrbahn (Asphaltband) auf eine Breite von 4,50m, die optisch abgesetzten Nebenbereiche (Ortbeton oder hochwertige farbliche Beschichtungen) haben jeweils eine Breite von 2,50m. Niveaugleiche Ausführung, keine Kante zwischen Mittelbereich und Nebenflächen. Dadurch ist die volle Funktionstauglichkeit gewährleistet, weil im Fall der Begegnung von zwei Bussen oder Lastautos ein punktuelles Ausweichen in den ‚Gehbereich‘ möglich ist. Aufgrund der optisch stark eingegengten ‚Fahrbahn‘ ist mit einer markanten Geschwindigkeitsreduktion zu rechnen. In jenen Bereichen, in denen sich der Querschnitt nicht über die Breite von 8,50m ausbreiten kann, werden nicht die Seitenebereiche reduziert (was die Radler und vor allem Fußgänger an den Rand drücken würde), sondern es wird die Fahrbahn verschluckt.

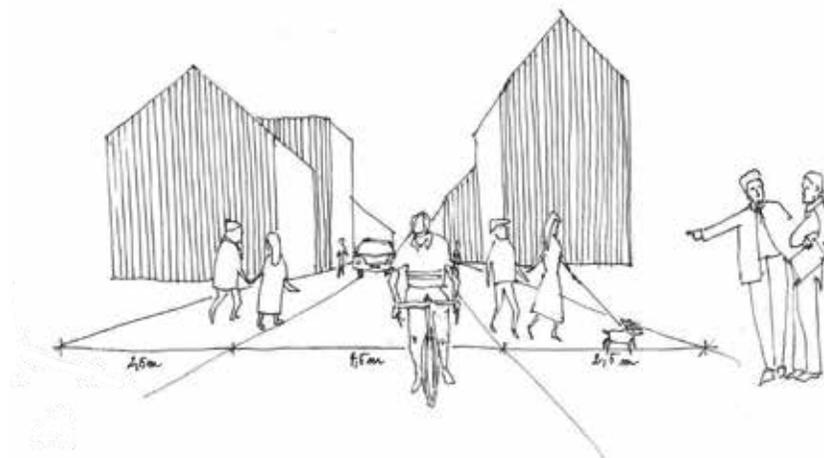
Regelquerschnitt

Der Regelquerschnitt bildet eine Idee ab, wie die gesamte Durchzugsstraße in Weissensee so transformiert werden kann, dass Fußgänger und Radler sich sicherer und komfortabler bewegen können und der Autoverkehr langsamer und weniger dominant in Erscheinung tritt. Folgende Anforderungen soll dieser Querschnitt erfüllen:

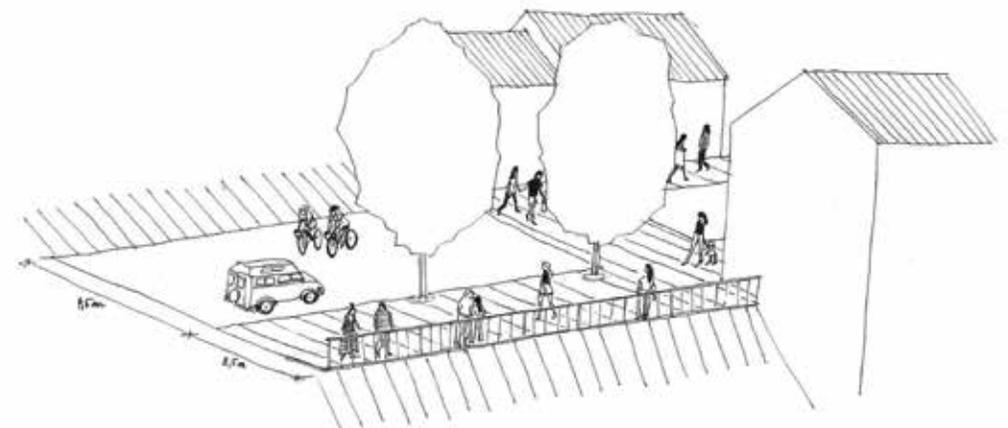
- Gute Zonen für Fußgänger und Radler, die sie in eine prominente Stellung gebracht werden – gut sichtbar, selbstbewusst und in engen Situationen nicht ‚an den Rand‘ gedrängt
- Geschwindigkeitsreduktion durch optische ‚Enge‘ der Fahrbahn
- Verbesserung der Interaktion durch erhöhtes Aufmerksamkeitsniveau bei den Autofahrenden (das Unsicherheitsparadox: wer sich nicht sicher ist, wo er fahren soll oder darf, geht sofort vom Gas, reduziert seine Geschwindigkeit – und erhöht objektiv die Sicherheit im ‚Straßenverkehr‘; Verunsicherung führt zu mehr Sicherheit)
- Priorisierung der Fußgänger und Radler in Engstellen



Engstelle



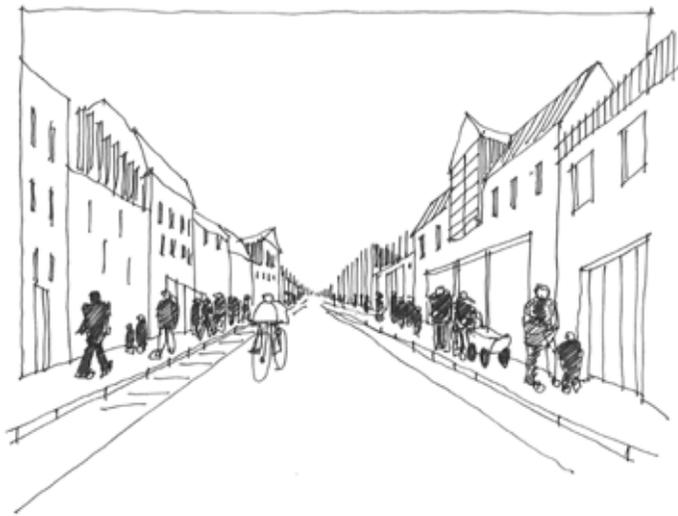
Regelquerschnitt 9,5 Meter



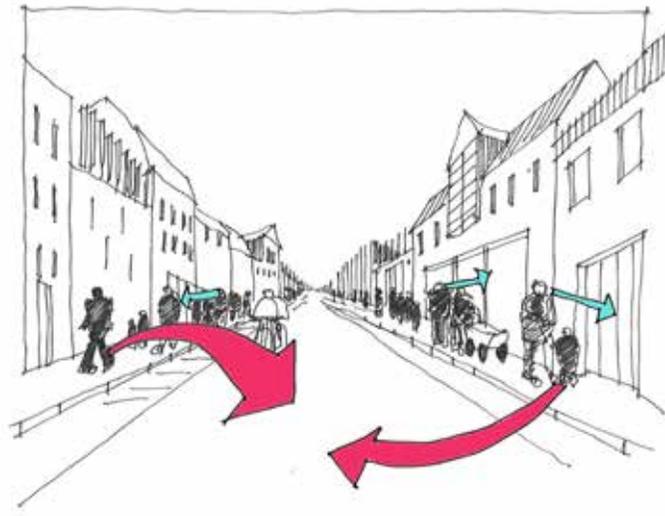
Promenade



In diesem Querschnitt wird der Straßenraum nicht mehr im Hinblick auf unterschiedliche Verkehrsarten gestaltet, sondern für ein Kontinuum aus schnelleren und langsameren Bewegungen, unabhängig vom jeweiligen Mobilitätsmodus. Zügige Bewegungen werden in der Straßenmitte unterstützt, langsamere, flanierende Bewegungen in den Randbereichen des Straßenquerschnitts. (Kirchengasse, Hartberg)



Konventioneller Straßenquerschnitt, nach Verkehrsarten sortiert



Was wir in der Straße machen und wohin die Sehnsucht geht: Schnelles Durchqueren des Raumes, lustvolles Flanieren mit langsamen Blicken im Schaufenster



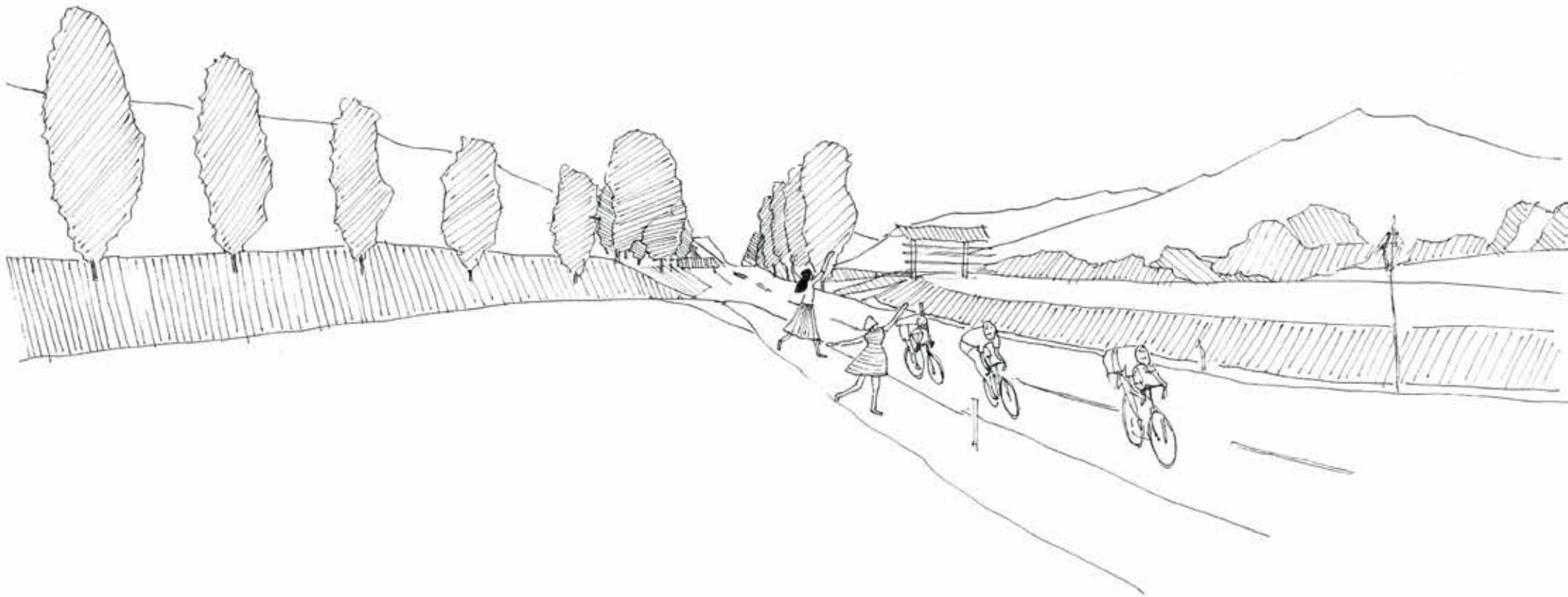
Moderne Straßenquerschnitt, der die Bewegungen nach schnelleren und langsameren Aktivitäten trennt

Sondersituationen im ‚Freiland‘ mit individuellen
Lösungsansätzen



Neben den Standardsituationen, den Portalen und den Ortskernen gibt es auch spezielle Straßensequenzen in den Freilandgebieten, die den Charakter von Überlandstraßen haben – schnelle Fahrt, geringe Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer. In diesen Fällen können Baumsetzungen helfen, den Charakter der Straße zu heben, um den Fahrenden den Eindruck zu vermitteln, dass sie sich in kultiviertem Ortsgebiet befinden.

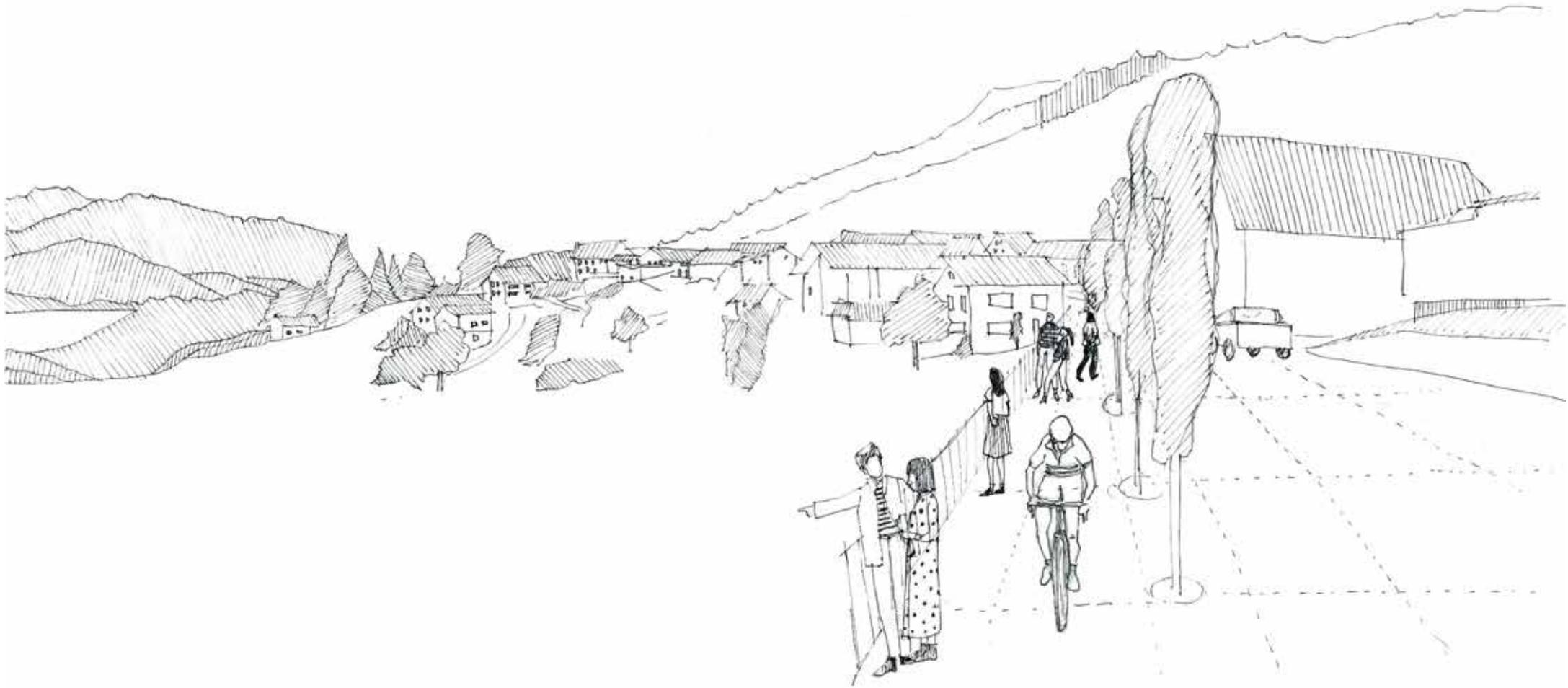
Intervention I Baumreihen leiten den Ort ein



Annäherung von Osten, wenn die Tankstelle passiert ist: in weiten Kurvenradien ansteigende Straße, kein Seeblick, kein direkter Bezug zu Bebauungen. - Eine Baumreihe entlang des Feldweges, die sich von links der Straße nähert, kann dem Fahrenden das Gefühl vermitteln, in bewusst gestalteter Landschaft zu sein. Das sollte eine kleine Steigerung der Aufmerksamkeit bewirken.



Intervention IV Seeblick-Promenade



Wir haben Oberdorf verlassen, die Engstelle ist überwunden. Freie Fahrt? Schnelle Fahrt? - Die Promenade mit Baumreihe inszeniert den wieder offenen Seeblick und erzählt von flanierenden Menschen vor Ort, unabhängig davon, ob diese im Raum zu sehen sind: sie könnten da sein, schon das zeigt mir, dass ich mich nicht auf einer Überlandstraße bewege. Ein kleiner Akzent, der zugleich einen Bezugspunkt für Fußgänger bietet, die hier eingeladen werden, unter Bäumen Platz zu nehmen, den Seeblick zu genießen und kurz zu rasten.

Potenzialräume für platzartige Gestaltungen und
Begegnungszonen

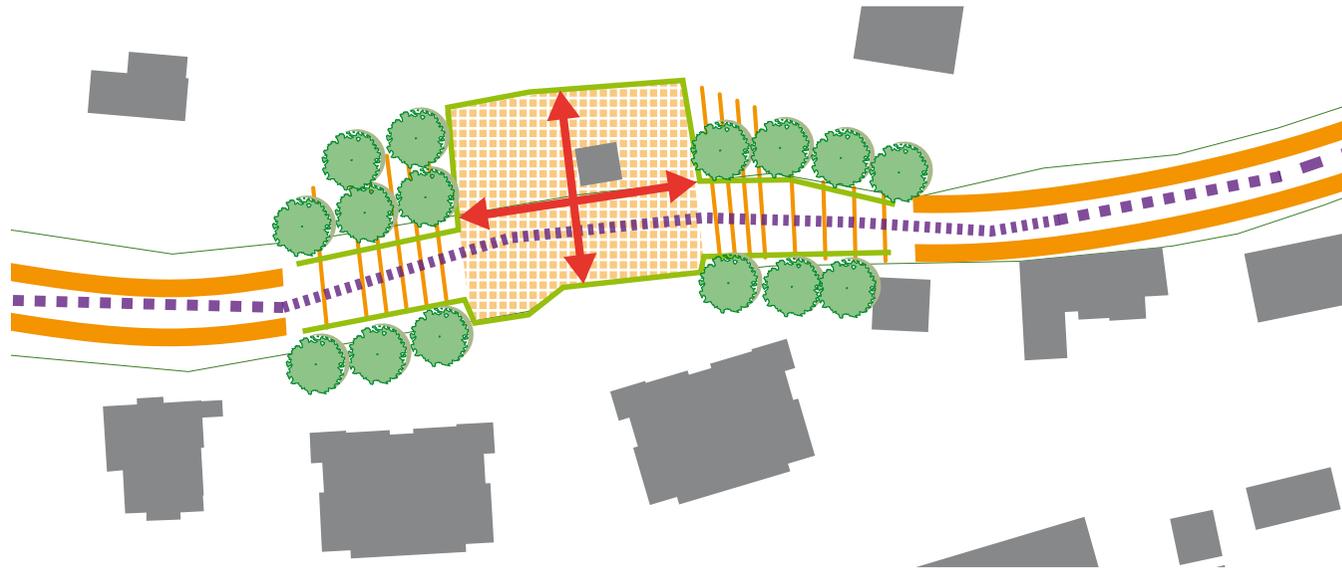


Häfen liebevoll
gepflegt, aber nicht belebt.
Das Wohnzimmer liegt neben
der Straße

Beziehung von
Wohnzimmer und Wohnhaus
wird durch die Dominanz der
Fahrbahn durchtrennt.

Auch eine Verkehrsinsel
ist Verkehrsinfrastruktur.

Intervention II Wohnzimmer der Natur



Schema Potenzial Wohnzimmer der Natur

Potenziale:

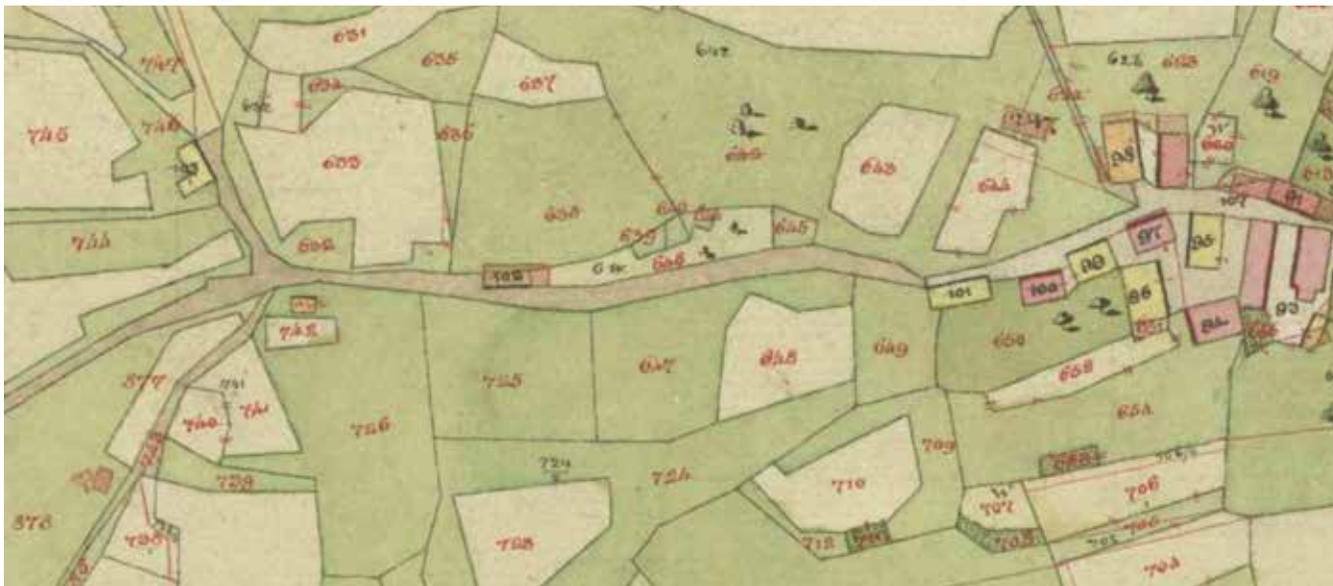
Feierliche Stellung des
Maisstadls vor der Felskulisse
Sicherheit - Portalwirkung zum
Ortseingang

Fragen:

Wer kann motiviert werden, sich
hier aufzuhalten?

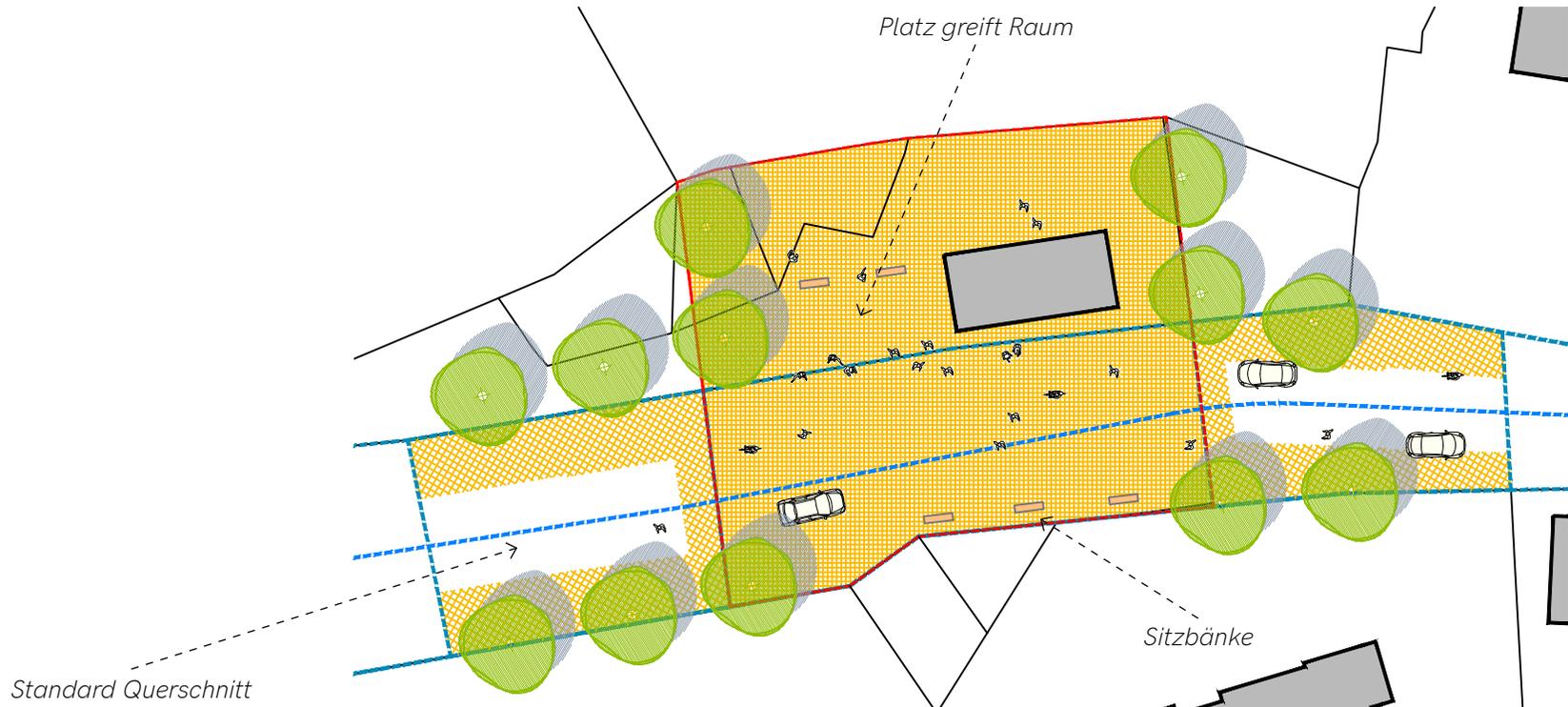
Zielsetzung:

Stärkung der Portalwirkung, zum
Beispiel durch Baumsetzungen
Gestaltung greift über den
Straßenraum, dadurch
Geschwindigkeitsreduktion
Vom Straßenraum aus gut
wahrnehmbare Sitzgelegenheiten
Besser spürbare Einladung zum
Aufenthalt



Wohnzimmer der Narur im Franziseischen Kataster

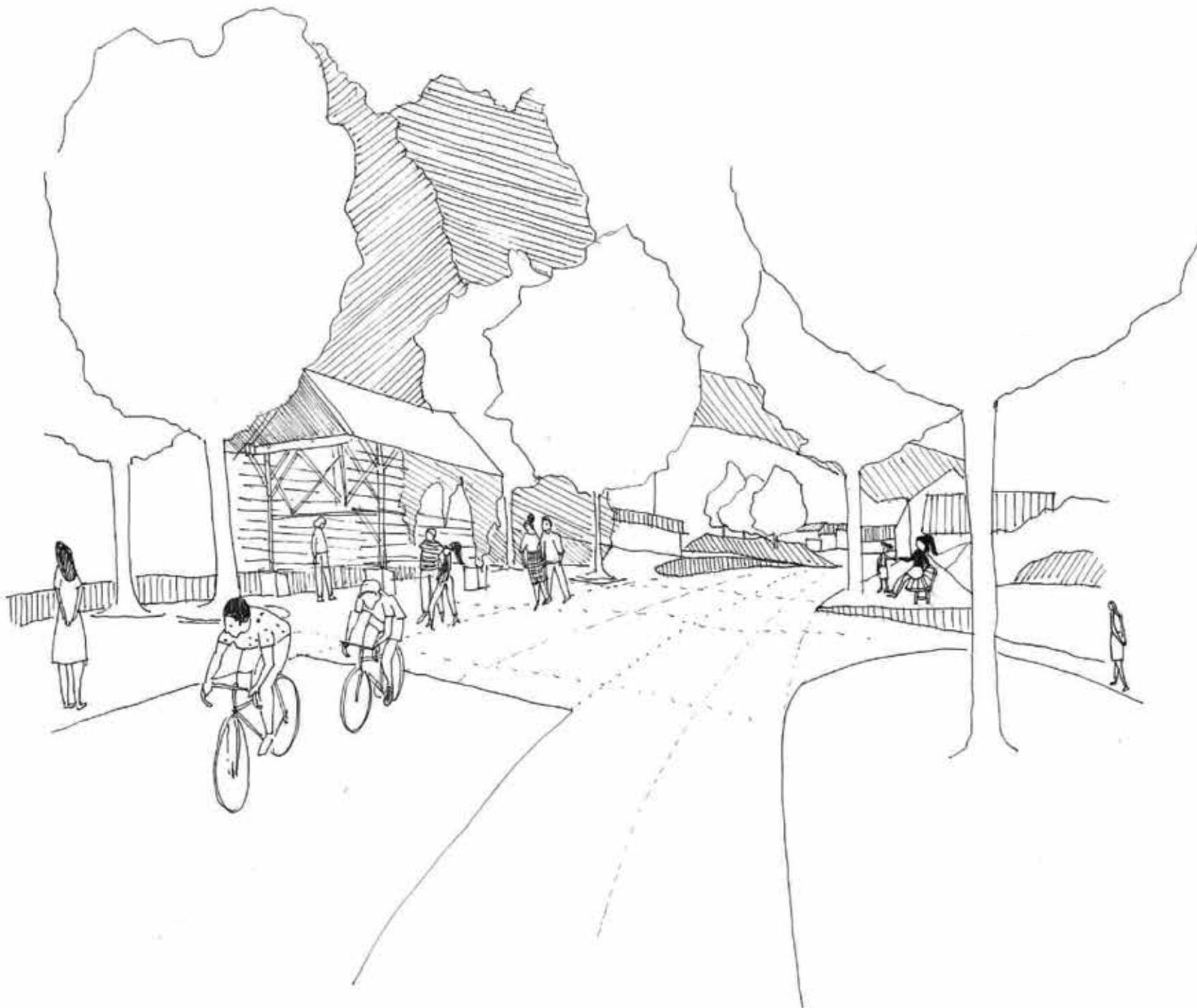
Das ‚Wohnzimmer der Natur‘ bildete bereits vor Jahren den Versuch, attraktive öffentliche Räume entlang des Straßenlaufs zu implementieren. Durch die Re-Positionierung des Stadls wird der Besiedelung unterhalb der Straße ein Gegenüber gegeben. Dieser Bereich wird in den Sommermonaten von einer Anrainerin intensiv mit Blumenschmuck ausgestattet und liebevoll gepflegt. Ein Brennpunkt der sozialen Kommunikation ist dadurch jedoch bisher nicht entstanden.



GESAMTFLÄCHE CA. 1000 m²

GRUNDKONZEPT
WOHNZIMMER D. NATUR





Die Unterbrechung der Fahrbahn bildet eine Bühne. Elemente im Raum erzählen von Menschen, die hier leben.



**Haltestelle ohne
Aufenthaltsqualität**

**Räume für eine platzartige
Aufteilung des Straßenraums**

**Gebäudefront: Aus
Rückseiten Vorderseiten
machen**

**Ausbildung einer Haltestelle
als Aufenthaltsraum**

Intervention III Hochpunkt Kolbitsch



Potenziale:
Räumliche Ordnung
Topographie (Hochpunkt)

Fragen:
Frequenz der FußgängerInnen
Eigentumsverhältnisse,
Kooperation der Anrainer

Zielsetzung:
Platzartige Erscheinung
Ruhepunkt
Aufenthaltsqualität, zum Beispiel
beim Warten auf den Bus
Aus Rückseiten Vorderseiten
machen

Schema Potenzial Kolbitschkurve



Franziseischer Kataster Kolbitschkurve

Der Kurvenbereich hinter Kolbitsch bildet durch die räumliche Struktur der Gebäudekulisse und dadurch, dass die Straße hier einen Hochpunkt ausbildet, eine gute Voraussetzung für die Ausbildung eines platzartigen Bereichs. Wenn es in Oberdorf einen Raum gibt, der das Potenzial hat, als Zentrum wahrgenommen zu werden, dann ist es dieser Bereich. Die Positionierung der Bushaltestellen folgt dieser Logik und bildet einen ersten Ansatzpunkt, um soziales Leben und Aufenthaltsqualität in diesen Bereich zu bringen.

Der Platz nimmt sich den Raum

Engstellen Querschnitt

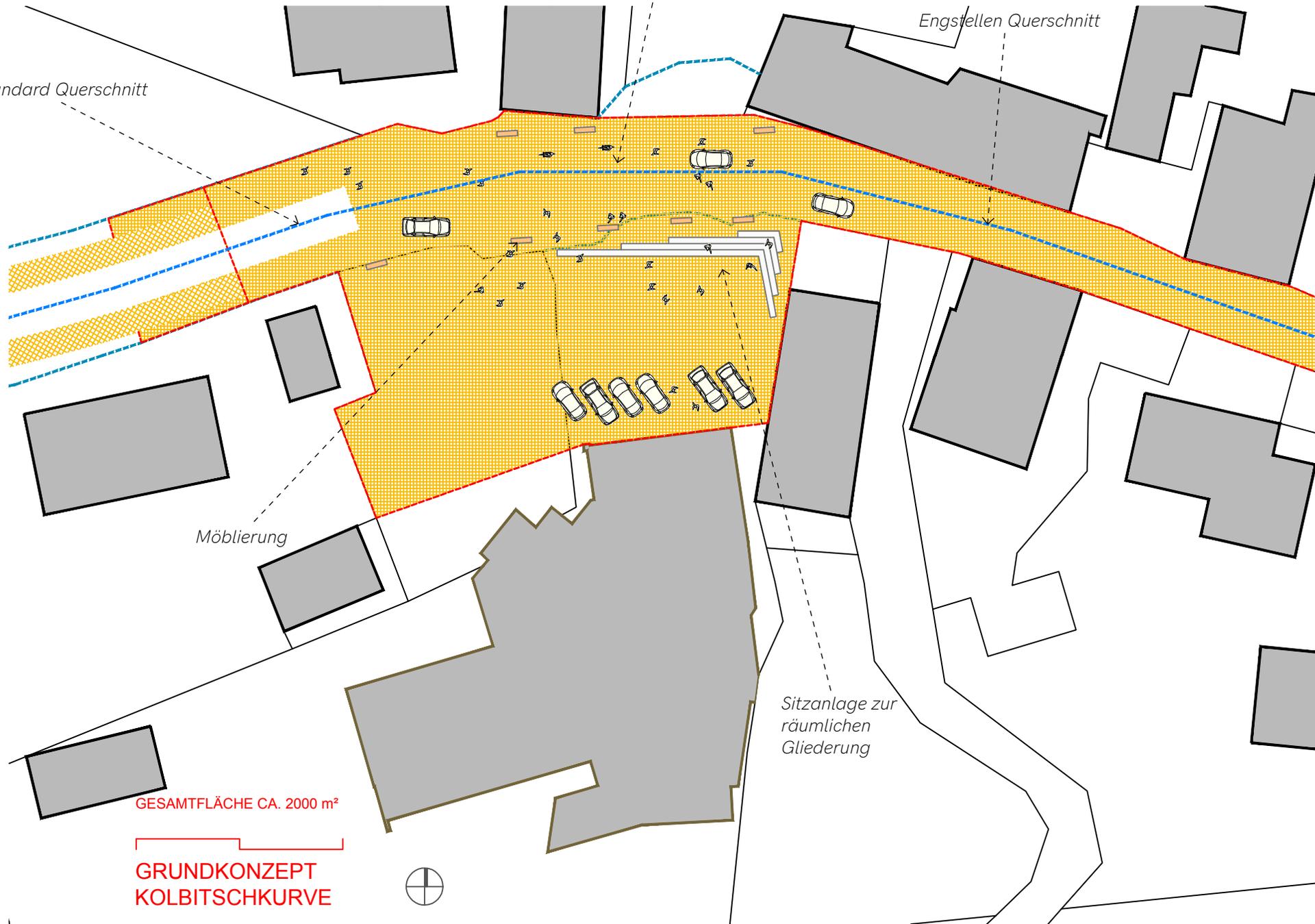
Standard Querschnitt

Möblierung

Sitzanlage zur
räumlichen
Gliederung

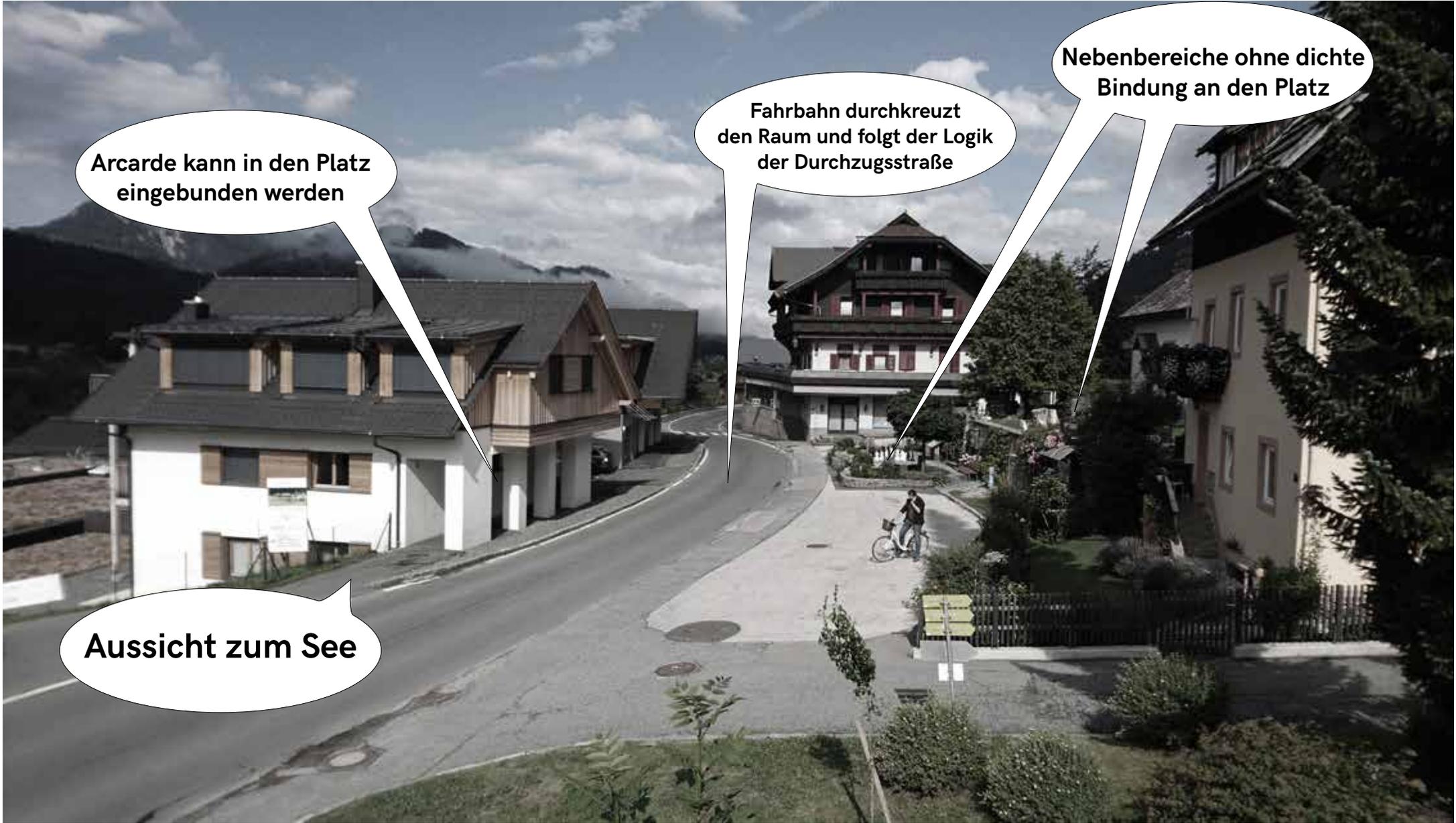
GESAMTFLÄCHE CA. 2000 m²

GRUNDKONZEPT
KOLBITSCHKURVE





Elemente, die dem Aufenthalt dienen, lassen eine Platzartige Wirkung entstehen.



Arcade kann in den Platz eingebunden werden

Fahrbahn durchkreuzt den Raum und folgt der Logik der Durchzugsstraße

Nebenbereiche ohne dichte Bindung an den Platz

Aussicht zum See

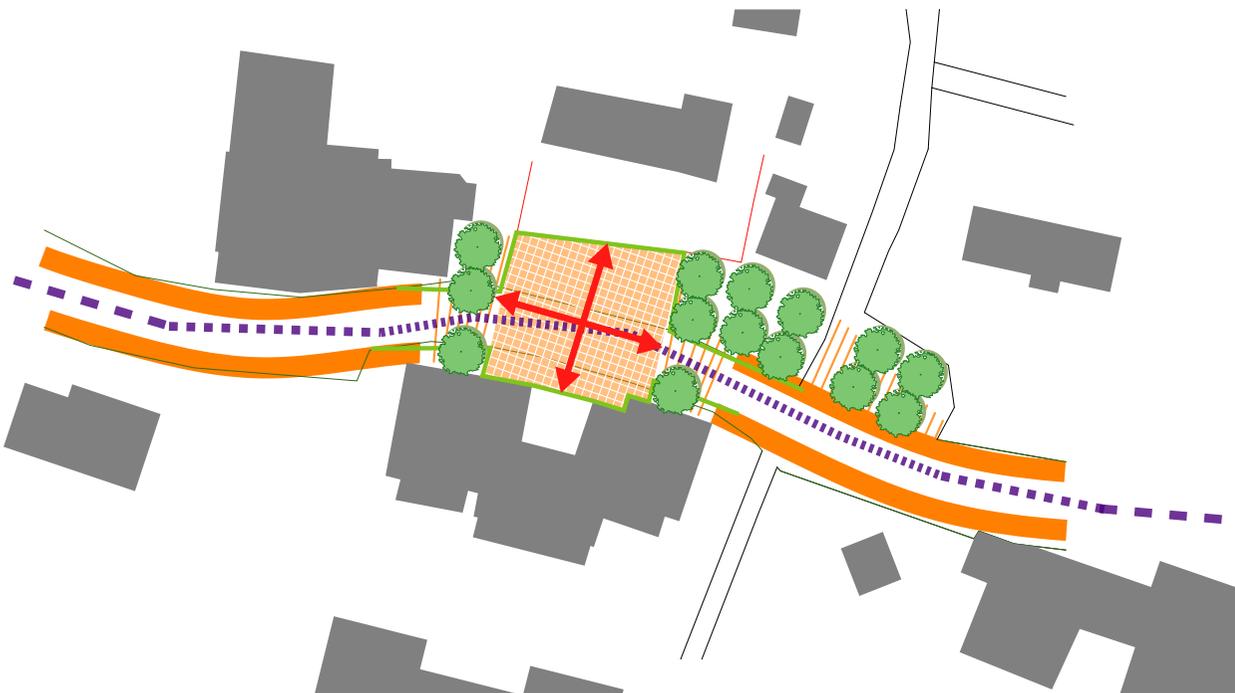
Intervention V: Martinsplatz



Martinsplatz im Franzisäischen Kataster



Übersicht Potenzial am Martinsplatz



Schema Potenzial am Martinsplatz

Bereits im Franzisäischen Kataster ist der Bereich südlich der Martinskapelle als platzartige konfigurierter Raum erkennbar. Die städtebauliche Grundfigur hat sich auch durch die Erneuerung und maßvolle Erweiterung von Gebäuden nicht verloren – nur im östlichen Bereich haben sich Gebäudestellungen so verändert, dass hier die platzartige Geschlossenheit ein wenig geschwächt worden ist.



Baumsetzungen als Mittel der Raumbildung unterstützen den konzentrierten Platzraum

Potenziale:
 Räumliche Ordnung
 Topographie (Hochpunkt)

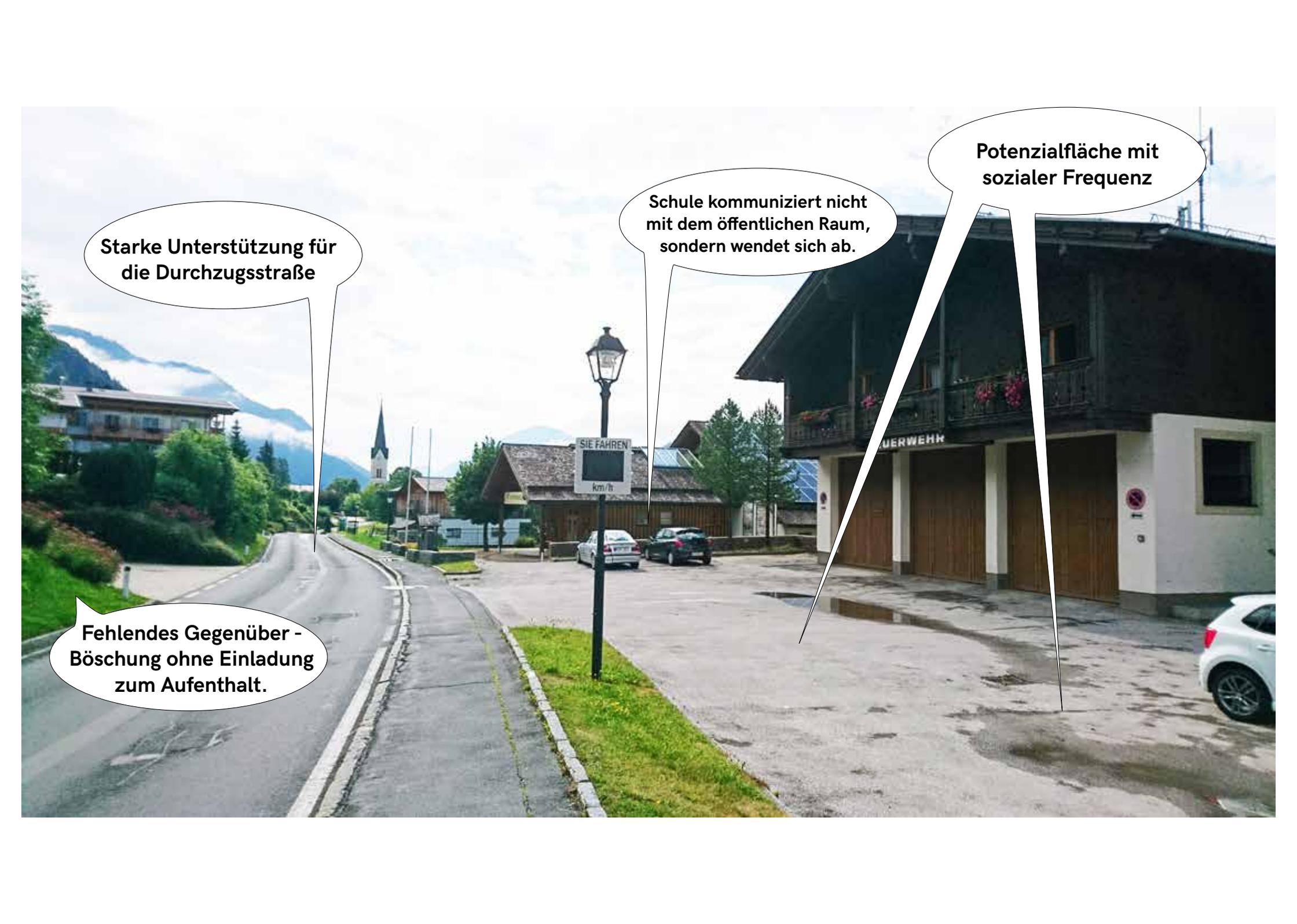
Fragen:
 Frequenz der FußgängerInnen
 Eigentumsverhältnisse,
 Kooperation der Anrainer

Zielsetzung:
 Platzartige Erscheinung
 Ruhepunkt
 Aufenthaltsqualität, zum Beispiel
 beim Warten auf den Bus
 Aus Rückseiten Vorderseiten
 machen





Die Bewegungen führen durch den Platz, nicht daran vorbei.



Starke Unterstützung für die Durchzugsstraße

Fehlendes Gegenüber - Böschung ohne Einladung zum Aufenthalt.

Schule kommuniziert nicht mit dem öffentlichen Raum, sondern wendet sich ab.

Potenzialfläche mit sozialer Frequenz

Intermezzo Vorplatz Schule



Potenziale:
Hohe Frequenz (zumindest zeitweise, zB. zu den Schulbeginn- und endzeiten)
Räumliche Aufweitung des vorhandenen Straßenraums

Fragen:
Leerstand Post, zukünftige Entwicklung
Orientierung des Schulhauses

Zielsetzung:
Soziale Frequenz räumlich unterstützen
Schaffen eines räumlichen Gegenübers für die Schule
Aus Rückseiten Vorderseiten machen (Schule)
Öffentlichen Raum erlebbar machen

Der Straßenbereich nördlich der ehemaligen Post, der Feuerwehr und der Volksschule eröffnet Raum für zukünftige Entwicklungen. Obwohl ein nördliches Gegenüber fehlt, sind hier dennoch soziale Potenziale gegeben - natürlich in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung des alten Postgebäudes. Jedenfalls kann hier ein Ort entstehen, an dem die Straße nicht an allem vorbeizieht, sondern durch einen platzartig aufgewerteten Bereich führt. So stellt sich die Frage, ob das Schulhaus, das sich im Bestand deutlich von der Straße abkehrt, offener zu einem hochwertiger gestalteten öffentlichen Raum wenden kann.

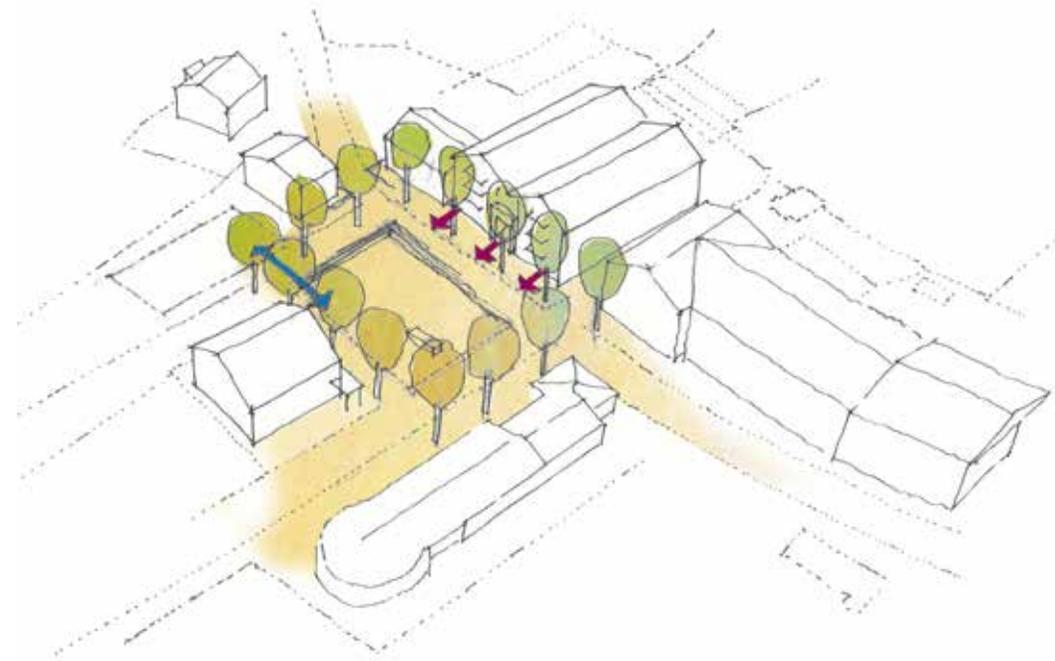
**Platz entfaltet keine
Raumwirkung und ist ausschließ-
lich im Hinblick auf Parkplatz-
nutzung gestaltet**

**Strasse trennt Platz von
Gebäuden und läuft neben
dem Platz vorbei**

**Südfassade durch Bepflanzung
vollkommen blockiert.**



Intervention VI.a: Zentrum Techendorf



Zentrum Techendorf Schema



Franziseischer Kataster von Techendorf

Der Kreuzungsbereich in Techendorf und der angrenzende Parkplatz (Privateigentum Spar) bilden das natürliche Zentrum von Weissensee. Durch die hohe Dichte an sozial relevanten Einrichtungen ist ein hoher Grad an Belebung des öffentlichen Raums ganz selbstverständlich gegeben. Die aktuelle Gestaltung folgt jedoch der Logik der Straße im Sinne des Verkehrsraums bzw. der Verkehrsorganisation. Der räumlich vorhandene Platzbereich wird von ‚Fahrstraßen‘ von wichtigen Gebäuden abgetrennt oder ist als Parkplatz strukturiert. Das macht eine Nutzung jenseits der Geschäftszeiten unattraktiv. Wer will sich auf einem Parkplatz aufhalten? Wäre es da nicht besser, einen attraktiven Platz zu gestalten, der zu den erforderlichen Geschäftszeiten als Parkplatz ‚mißbraucht‘ wird, statt einen Parkplatz zu haben, der viele Stunden völlig sinnlos leer steht?

Die Aufenthaltsqualität kann deutlich verbessert werden. Wenn der Platzbereich in feineres Gesicht erhält und sich von Fassade zu Fassade erstreckt, wenn die Logik des Verkehrsraums durchbrochen wird und konsequente Baumsetzungen den Platzraum räumlich definieren, kann ein Platz entstehen, der jenseits der Geschäftszeiten für den Aufenthalt der BürgerInnen vor Ort sowie der touristischen Gäste attraktiv ist – eine Option, die vor allem in den Sommermonaten großes Potenzial hat. Motto: Lieber ein freundlicher Platz, auf dem phasenweise geparkt wird, als ein großer Parkplatz, der viele Stunden am Tag leer steht.

Eine Baumreihe mit Sitzmöbel
erzeugt eine bessere Verbindung
der Gebäude zum Platz

SCHRAFFIERT: ALPENSPORT NEU KONZEPT ARCH DOMENIG

Der Holzsteg der
Brücke wird bis
zum Hauptplatz
geführt

SCHRAFFIERT: UMBAU BOOTSANLEGESTELLE MOSER

Ein Kranz aus Bäumen
als Mittel der Sekundären
Raumbildung

Zufahrt zu Privatparkplätzen
über den Hauptplatz

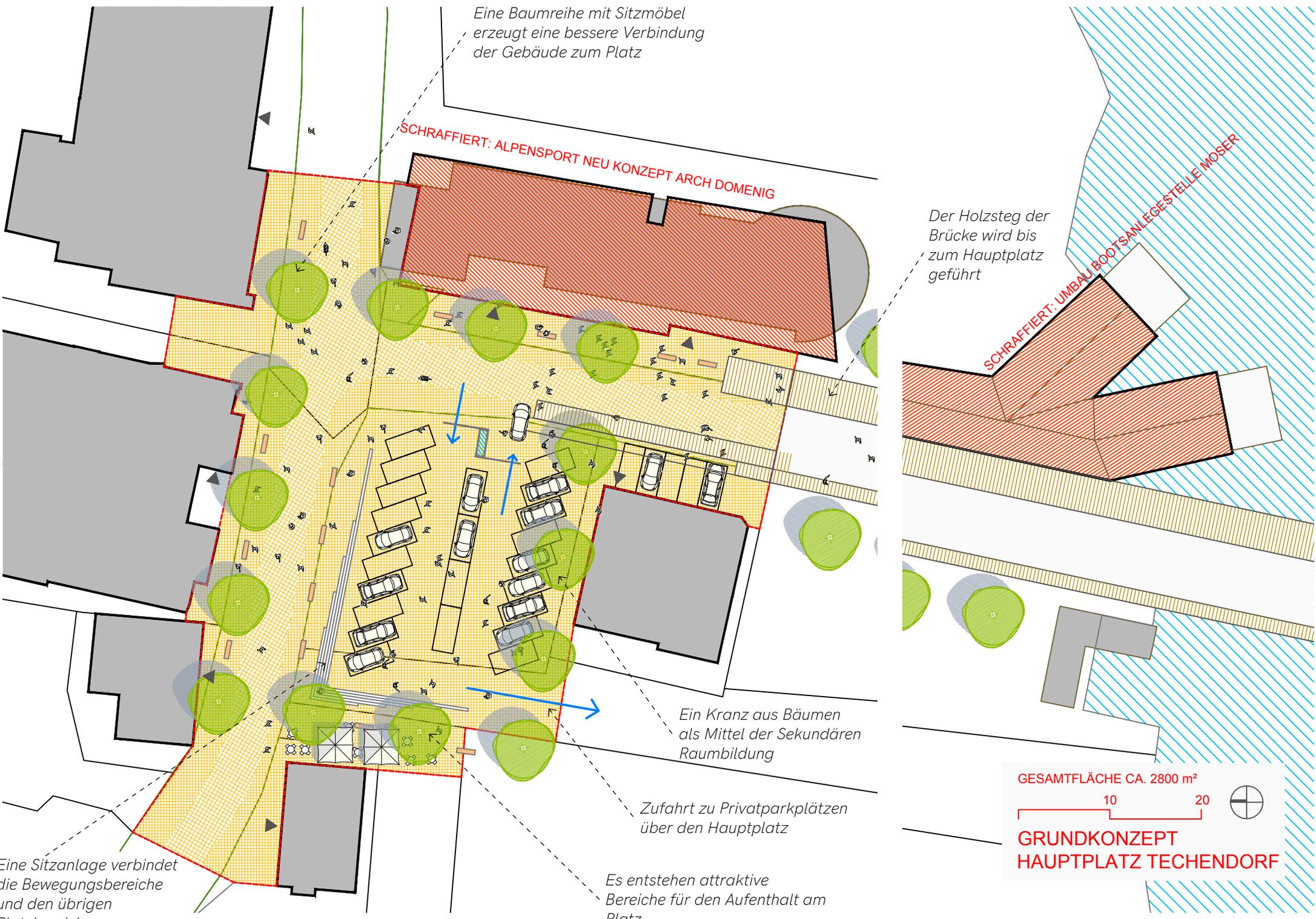
Es entstehen attraktive
Bereiche für den Aufenthalt am
Platz

GESAMTFLÄCHE CA. 2800 m²



GRUNDKONZEPT
HAUPTPLATZ TECHENDORF

Eine Sitzanlage verbindet
die Bewegungsbereiche
und den übrigen
Platzbereich.



Potenziale:

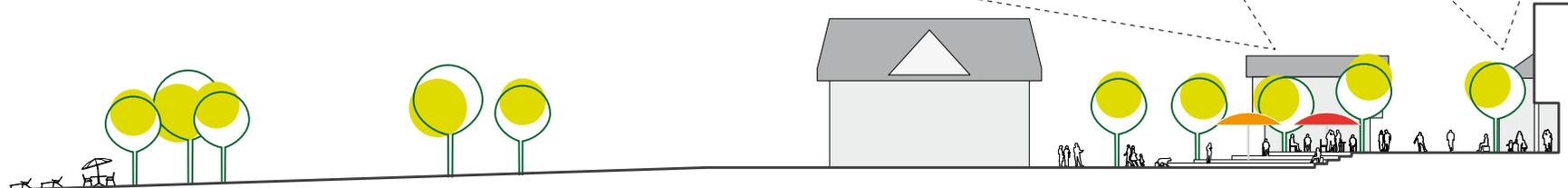
Höchste Konzentration von
Sozialer Interaktion
Platz-räumliche Geometrie
zwischen den Gebäudefronten
Kreuzungssituation

Fragen:

Kooperation mit SPAR
Parkplatz Zufahrt

Zielsetzung:

Zentraler Platz wird auch
räumlich als Hauptplatz gefasst
Ergänzung von
Aufenthaltsqualität,
Sitzgelegenheiten und räumlich
wirksame Baumsetzungen
Nur temporäre Nutzung des
Zentralbereichs als Parkplatz
Verbindung mit den
Gestaltungsmotiven der neuen
Brückengestaltung (Holzroste
werden bis zum Platz geführt)
Verordnung als Begegnungszone



Schnittschema Zentrum Techendorf



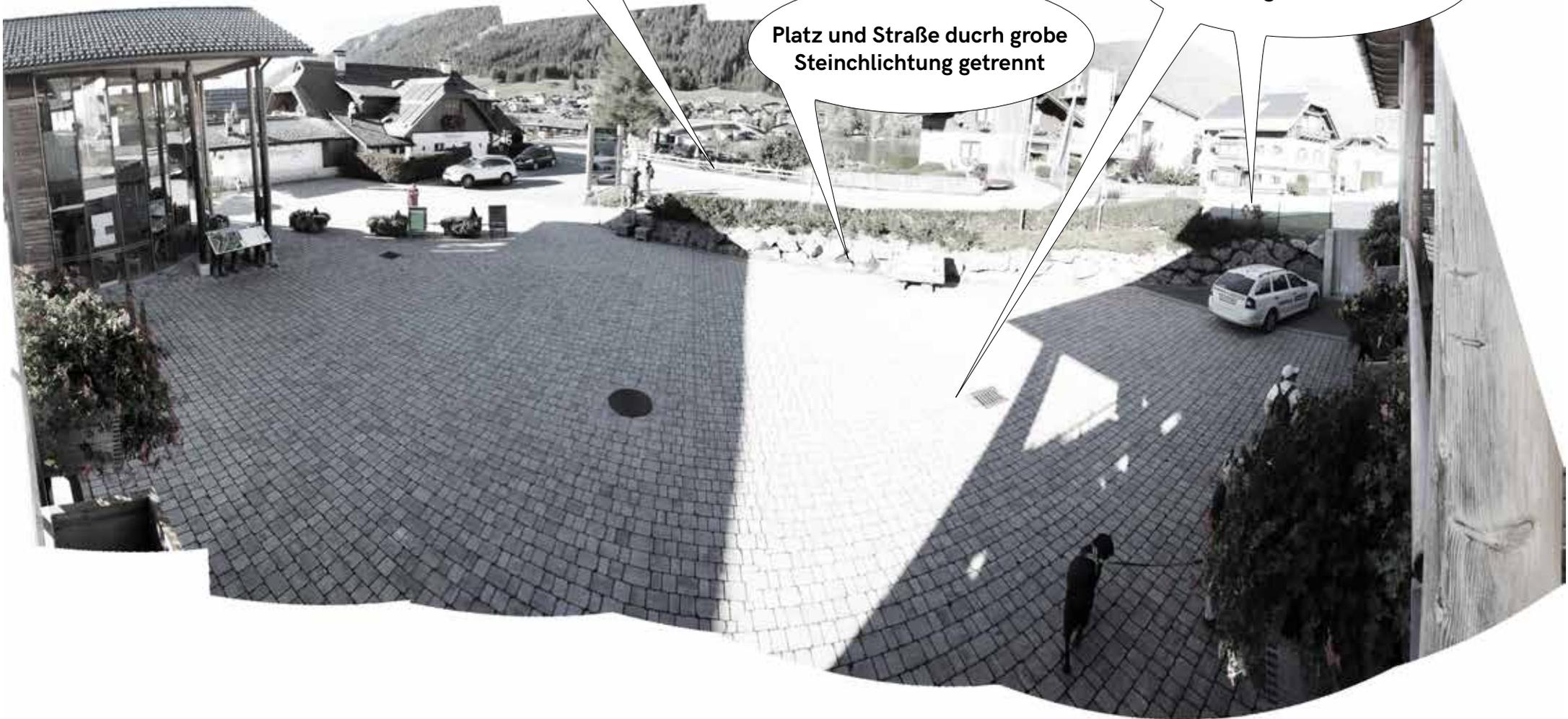


Eine Zusammenhängende Raumgestaltung bietet Raum für zahlreiche Aktivitäten

keine geführte Blickbeziehung zur Brücke und See

Platz und Straße durch grobe Steinchlichtung getrennt

Platz unter der Böschung mit abseitigem Charakter



Intervention VI.b: Weissensee Zentrum



Weissenseezentrum Schema

Südlich der Brücke ist ein neuer touristischer Brennpunkt entstanden, der Funktionen der Information, Dienstleistungen, Handel und Gastronomie gut miteinander verbindet. Auch hier sind – zumal in den touristisch ‚heißen‘ Phasen – viele Menschen zu Fuß und (im Sommer) auch mit dem Rad unterwegs. Autoverkehr wird vor allem durch die Zufahrt zu den Liftparkplätzen generiert. Außer in Nebenzeiten sind aufgrund der räumlichen Grundsituation und der intensiven sozialen Belebung keine hohen Geschwindigkeiten zu beobachten.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums folgt bisher der Logik von Fahrbahn und Nebenfläche, obwohl viele Fußgänger die an sich freie räumliche Situation aufgreifen und sich unorthodox bewegen: sie gehen oft mitten auf der Fahrbahn. Dieses Verhalten kann durch kleine gestalterische Veränderungen weiter beflügelt werden, wenn die Interaktion im Raum durch den entfall von begrenzenden Elementen noch weiter verbessert wird. Vor allem die wenig urbane Steinschlichtung, die das Höhenniveau zwischen Fahrbereich und Vorplatz ausgleicht, kann von einem trennenden Element zu einem Element der Verbindung beider Räume werden, wenn sie durch eine Treppenanlage ersetzt wird. Eine Baumreihe auf der Nordseite der Straße rahmt den Blick auf den See. Freigelegte Sitzterrassen, mit Holz beplankt, rund um einen modernisierten Imbissstand, stellen die Verbindung zur neu gestalteten Brücke her. Freie Raumübergänge erfordern erhöhte Aufmerksamkeit bei Autofahrenden, reduzieren Geschwindigkeiten und geben daher mehr Entfaltungsspielraum für den heiteren Aufenthalt im öffentlichen Raum.



Franziseischer Kataster vom Weissenseezentrum



Potenziale:

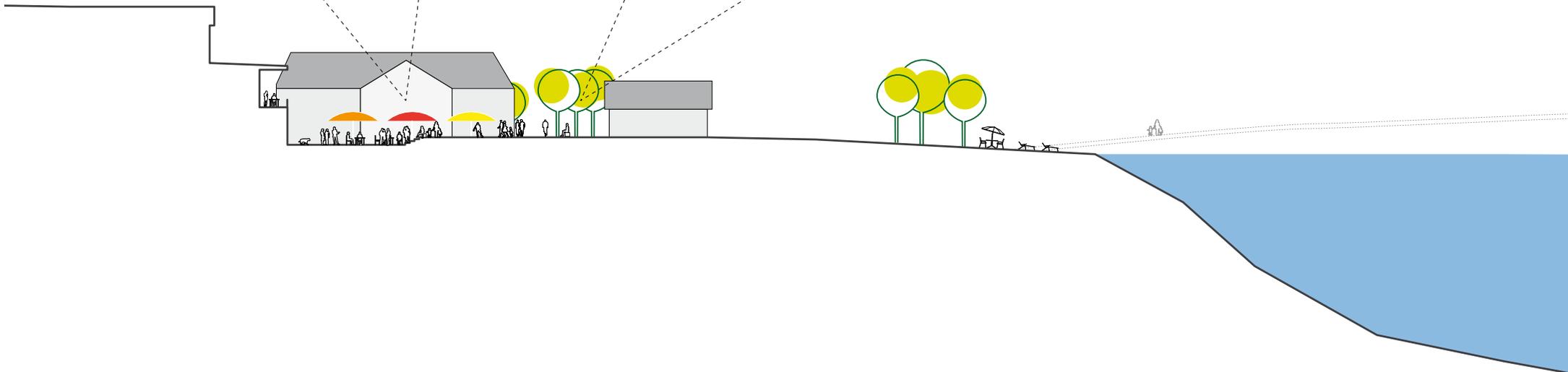
Hohe Dichte an Fußgängern und sozialen Aktivitäten
Attraktive Bereiche auf beiden Seiten der Straße
Freie Sichtbeziehungen zum See

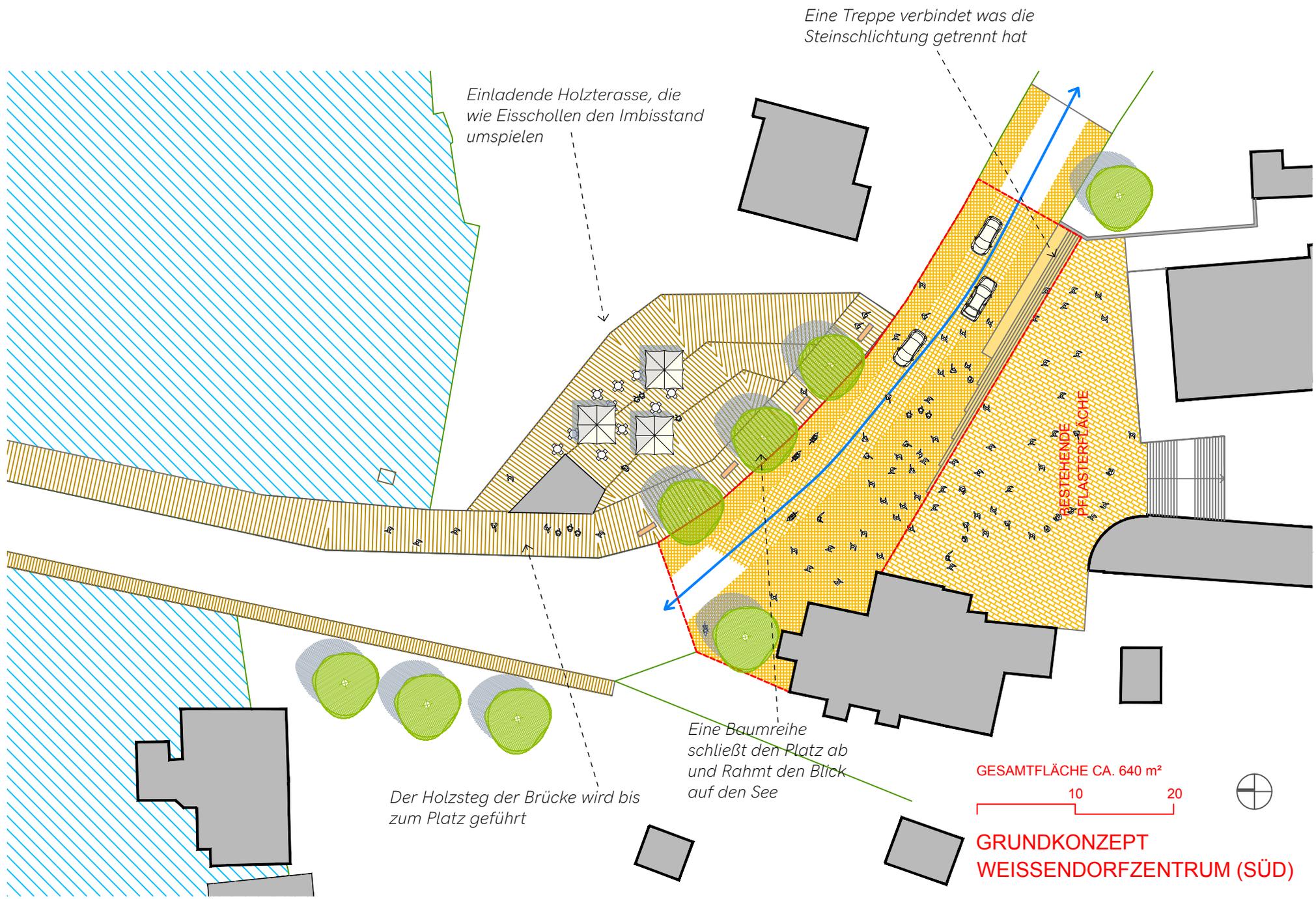
Fragen:

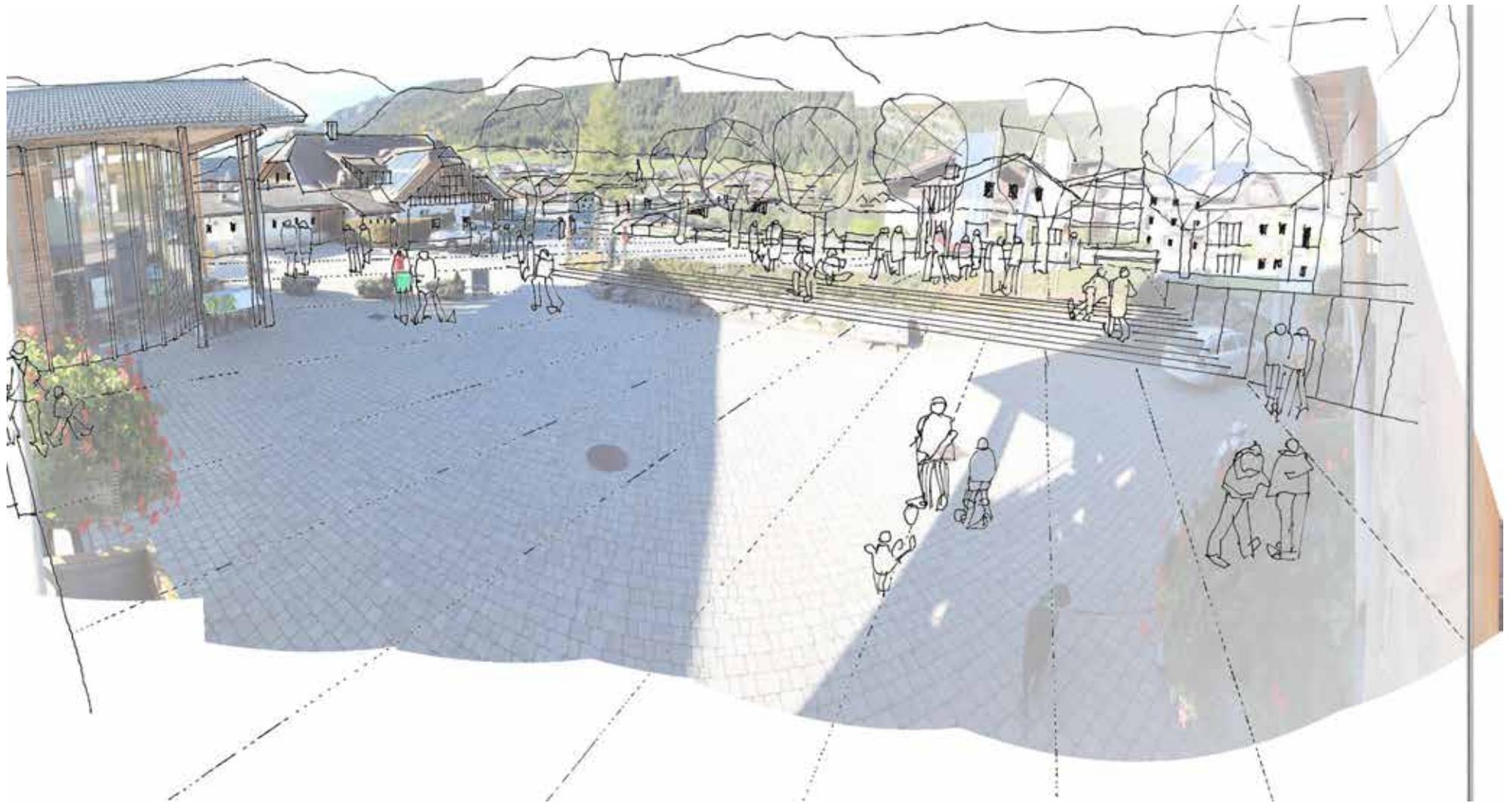
Wird sich die Romantik des Würstelstandes erhalten lassen?

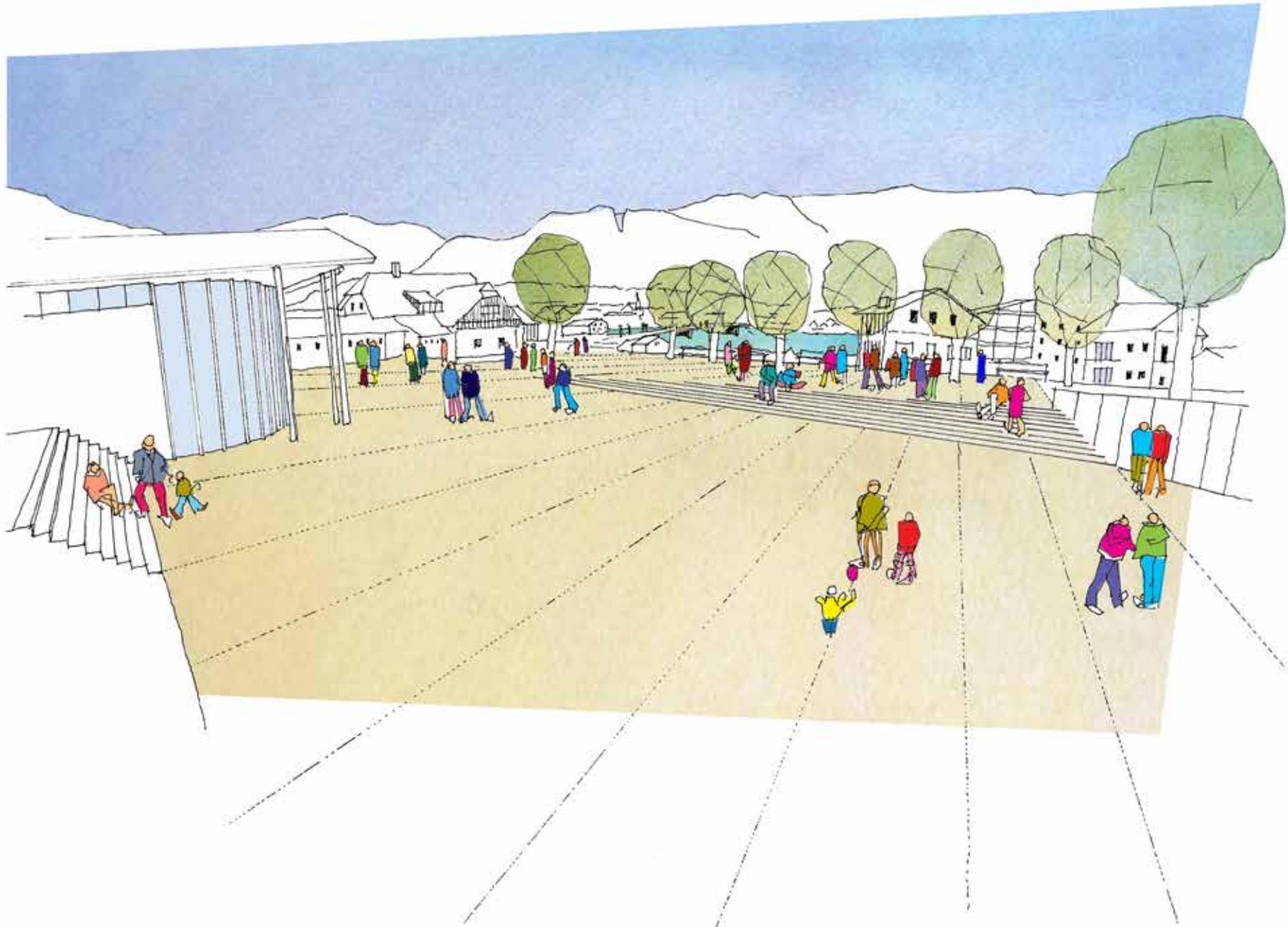
Zielsetzung:

Räumliche Vereinigung von Platz und Straße
Gerahmter Blick auf den See, dadurch bessere Verbindung
Freier Aufenthalt am Platz jenseits des Konsums

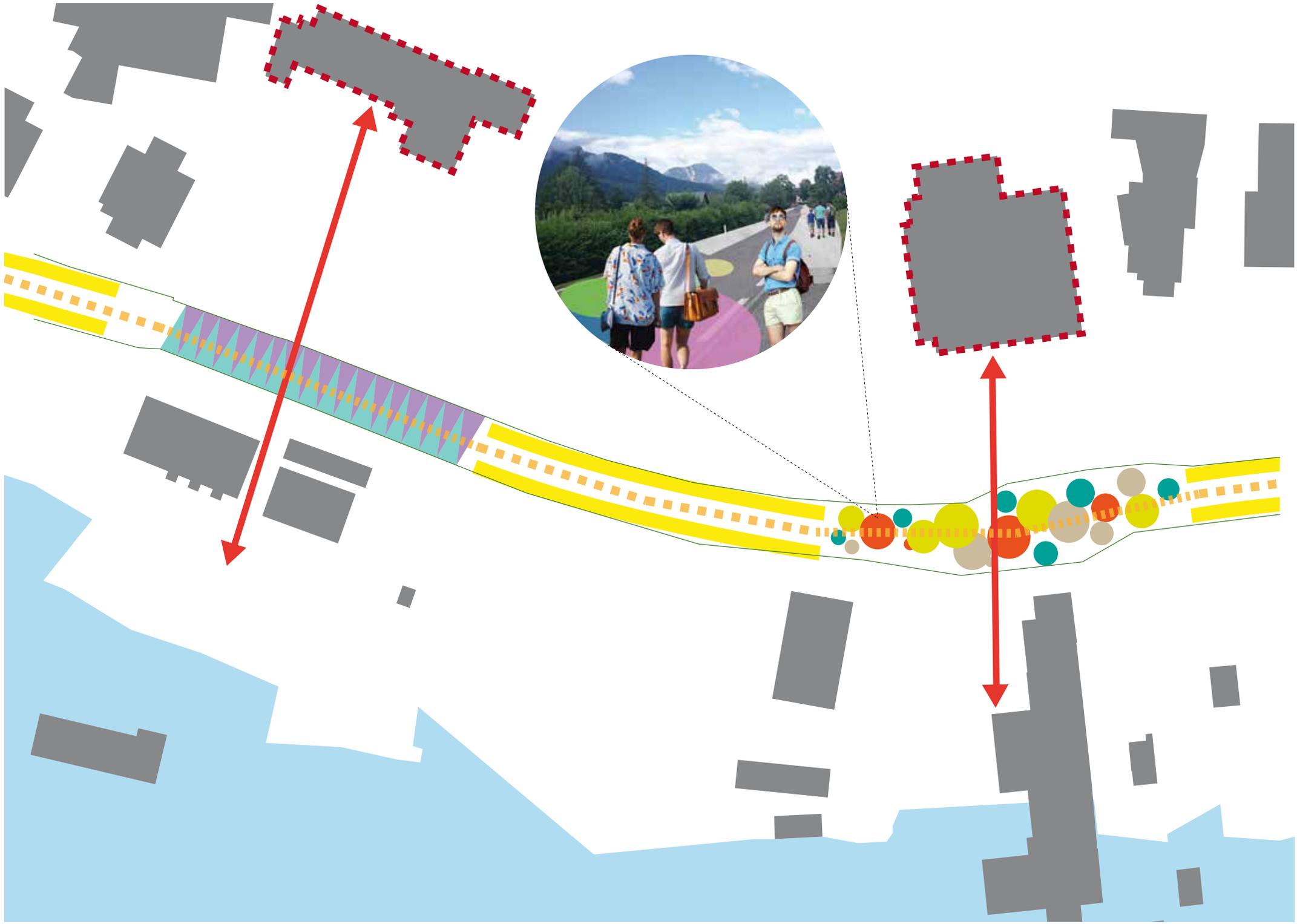








Weiter Platz, weiter Blick, weiter See



Intervention VII Ortsdurchfahrten Neusach

Die Besiedlungsstruktur von Neusach ist dadurch geprägt, dass die Straße zwischen den Hauptgebäuden (Wohnhäuser, Ställe, daraus entstandene Beherbergungsbetriebe) und den uferbezogenen Nebenbauten (Badehütten, Saunen, Bootshäuser, neuerdings auch Wellnessanlagen) hindurchführt. Die Straße kann in diesen Bereichen den Charakter von Hofdurchfahrten annehmen, wenn sich diese – im Wechselspiel mit den Freiland-passagen der Straße – gestalterisch abzeichnen.

Da es hier ausschließlich Ziel und Quellverkehr gibt, ist die Verkehrsbelastung gering. Auch das ist eine gute Voraussetzung, um den Standardquerschnitt, der für die Freistrecken empfohlen wird, in den Hofereichen durch entsprechend kraftvolle Gestaltungselemente zu unterbrechen. Diese Gestaltungselemente können individuell mit den jeweiligen Hofeigentümern entwickelt werden und bilden die Identität der einzelnen Häuser ab – von cool bis poppig, von irritierend bis klassisch.

Potenziale:

Räumliche Beziehungen zwischen
Haupthaus und Badeparadies in
den Hofstellen
Spürbare Querungsrelation
zwischen Haus und Badehaus

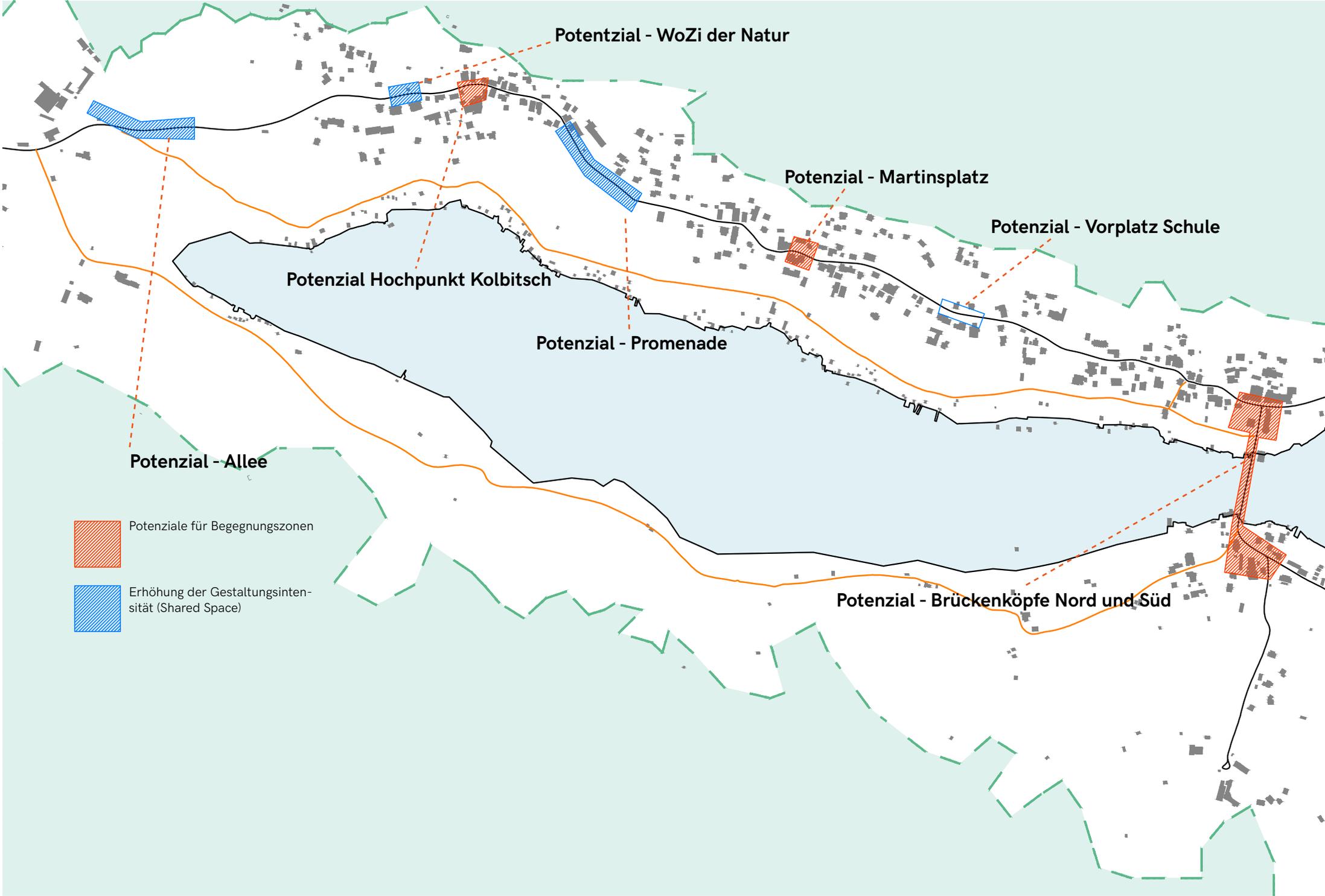
Fragen:

Kooperation mit Eigentümern?

Zielsetzung:

Gestalterische Unterstützung
der räumlichen und sozialen
Beziehungen
Rhythmisierung des gesamten
Straßenraums
Erzeugen von „Hofdurchfahrten“

BAUSTEINE FÜR DEN MASTERPLAN



Potenzial - WoZi der Natur

Potenzial - Martinsplatz

Potenzial - Vorplatz Schule

Potenzial Hochpunkt Kolbitsch

Potenzial - Promenade

Potenzial - Allee

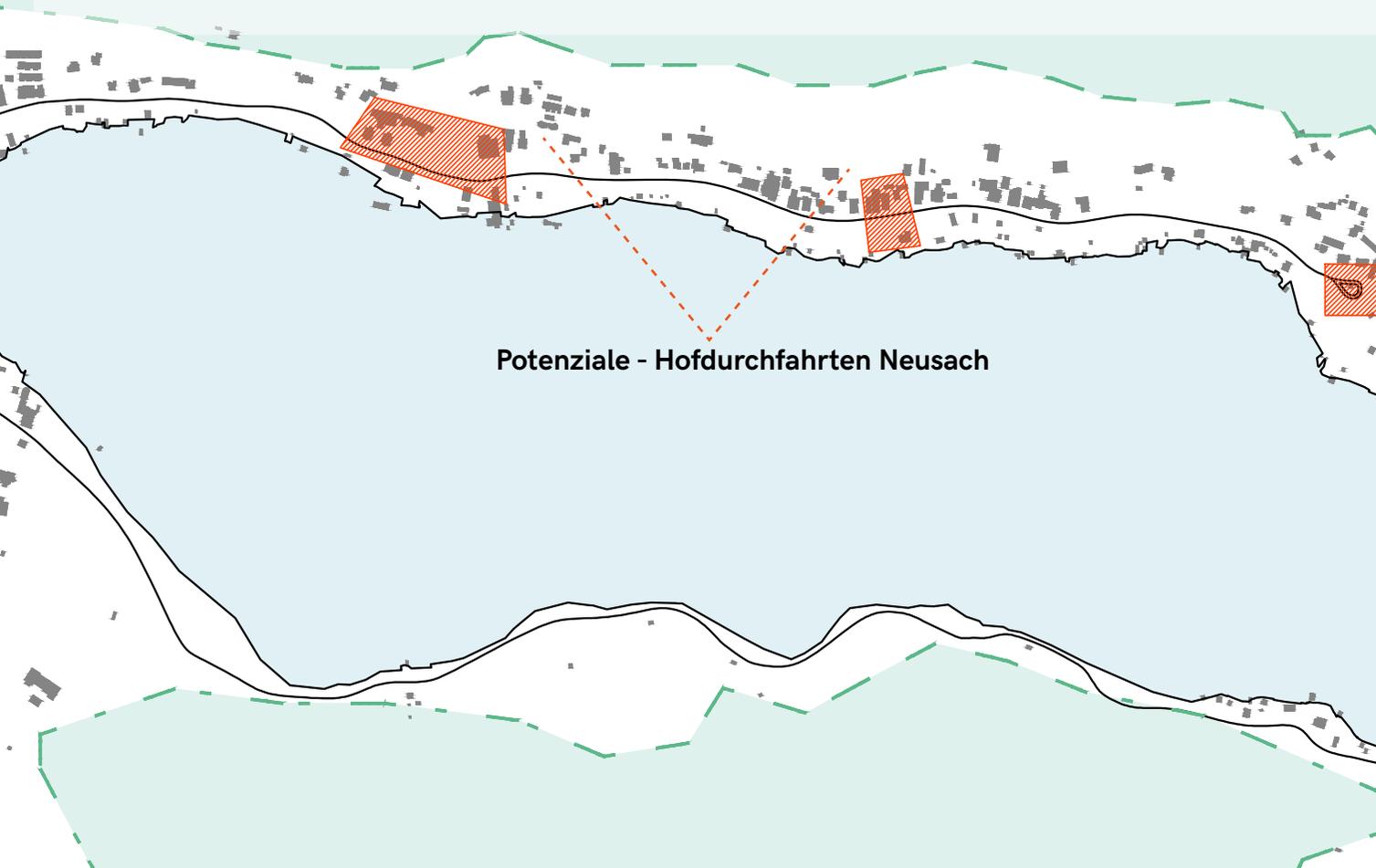
Potenzial - Brückenköpfe Nord und Süd

-  Potenziale für Begegnungszonen
-  Erhöhung der Gestaltungsintensität (Shared Space)

Potenzialbereiche Öffentlicher Raum I Bausteine für den Masterplan

Der Gang der Potenzialanalyse konnte aufzeigen, dass es zahlreiche Bereiche im Ortsgefüge von Weissensee gibt, die gute Ansatzpunkte für die Neugestaltung zur Verbesserung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität für Fußgänger und Radler bieten. Die Potenziale der Neugestaltung konnten skizzenhaft dargestellt werden, um so aufzuzeigen, welche Möglichkeiten in einzelnen Räumen bestehen. Ergänzend zu diesen Potenzialräumen wurde ein genereller ‚Weissensee-Querschnitt‘ dargestellt, der geeignet erscheint, für alle Zwischenstrecken eine generelle Lösung zu bieten, die ebenfalls die Stellung von Fußgängern und Radlern stärkt und für alle Bereiche von Weissensee (Freilandpassagen,

Ortsgebiete, Engstellen) adaptiert werden kann. Die Gesamtumsetzung aller skizzierten Maßnahmen würde Weissensee ein neues Gesicht geben. Es wären damit im Sinne des Szenario 2+ gelungen, die aktive (sanfte) Mobilität zu fördern, und es wäre generell ein Bild des öffentlichen Raums geschaffen, dass eine schrittweise Reduktion des Automobilverkehrs plausibel erscheinen lässt. Die Reduktion wäre jedoch nicht die Voraussetzung dafür, dass die vorgeschlagenen Raumgestaltungen umgesetzt werden können und der öffentliche Raum als sozial einladender Raum in Erscheinung tritt – alle skizzierten Maßnahmen funktionieren ausnahmslos auch ohne eine Änderung des bestehenden Verkehrsregimes.



Potenziale - Hofdurchfahrten Neusach

Umsetzung in Schritten

Der Gesamtplan zeigt, dass die Folge der Potenzialräume ein harmonisches Gesamtbild für den Ort und den Rhythmus von Bewegungen im Ort ergibt. Die Gesamtumsetzung kann als Hintergrundziel empfohlen werden. Die Umsetzung des Projektes wird jedoch nicht in einer einzigen Bauphase erfolgen, sondern in vielen aufeinanderfolgenden Jahren umgesetzt wird. Daher stellt sich die Frage: Können die einzelnen Bausteine auch unabhängig voneinander umgesetzt werden?

Es ist sicher nicht sinnvoll, ein bruchstückhaftes Stückwerk zu erzeugen, es kann jedoch jeder Baustein des Masterplans für sich isoliert entwickelt und umgesetzt werden, ohne seine Kraftentfaltung prinzipiell zu verlieren. Je mehr umgesetzt wird, desto stärker wird die Wirkung sein. Dennoch ist es denkbar, einzelne Abschnitte anlassbezogen umzusetzen (nach Sanierungen wie im Fall der Brücke, bei Neubauten, die das Ortsgefüge verdichten etc.). Der Masterplan bietet dann ein Hintergrundbild, wohin sich der öffentliche Raum in Weissensee insgesamt entwickeln soll, und kann wie eine Guideline verwendet werden, wenn es von Fall zu Fall darum geht, Umsetzungsmaßnahmen zu beschließen.

Vertiefende Planungen, ergänzende Maßnahmen

Die Potenzialanalyse bildet ein Grundkonzept. Vertiefende Planungen zu jedem der skizzierten Bausteinen sollten in jedem Fall partizipativ durchgeführt werden, um einerseits möglichst viel Wissen der Bürgerinnen vor Ort in das jeweilige Projekt einfließen zu lassen und andererseits die Identifikation der Anrainerinnen mit dem Projekt zu verbessern. Neben Gestaltungsplanungen wird empfohlen, die Rolle der Möblierung ernst zu nehmen und eine möglichst hohe Dichte an qualitätvollen Sitzgelegenheiten im gesamten Ortsgefüge zu erreichen. Ähnliches gilt beim Thema Beleuchtung: ein Ort mit der architektonischen und stadträumlichen Qualität von Weissensee sollte in jedem Fall die Möglichkeit nutzen, Gebäudefronten aktiv und systematisch in ein differenziertes Beleuchtungskonzept zu integrieren. Die Beleuchtungsplanung sollte über die Anforderung der gleichmäßigen, normgerechten Ausleuchtung hinausweisen.

