

# BEGEGNUNGSZONE MARKTGEMEINDE WILDON



## ENTWURFSSTUDIE

DOKUMENTATION DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS  
UND ENTWURFSKONZEPT  
MÄRZ 2017

## Bearbeitung | Impressum

Studie erarbeitet im Auftrag der Marktgemeinde Wildon



erarbeitet von  
ATELIER FÜR ARCHITEKTUR  
Thomas Pilz | Christoph Schwarz  
Staatl. bef. u. beeidet. Ziviltechniker  
Glacisstraße 35, 8010 Graz  
[www.aaps.at](http://www.aaps.at)

bearbeitet von  
Arch. DI Christoph Schwarz | [schwarz@aaps.at](mailto:schwarz@aaps.at) | 0699 18102560  
Arch. DI Mag. Thomas Pilz | [pilz@aaps.at](mailto:pilz@aaps.at) | 0699 18104570  
DI Andreas Ellenfeld | [ellenfeld@aaps.at](mailto:ellenfeld@aaps.at)  
Maida Hodzic BSc

Wildon und Graz, im März 2017



# INHALTSÜBERSICHT

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. ANLASS UND ZIEL DIESER STUDIE</b>                                     | <b>6</b>  |
| 1.1. BEGEGNUNGSZONE   | 8         |
| 1.2. KOORDINATION MIT ANDEREN TEILPROJEKTEN                                 | 8         |
| 1.3. AKTIVE EINBINDUNG DER BÜRGERINNEN VOR ORT                              | 10        |
| 1.4. BETRACHTUNGS- UND PLANUNGSGEBIET FÜR EINEN ERSTEN BAUABSCHNITT         | 11        |
| 1.5. PROZESSGESTALTUNG  | 11        |
| <b>2. EXKURS: SHARED SPACE UND BEGEGNUNGSZONE</b>                           | <b>12</b> |
| 2.1. DIE BEDEUTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS                                   | 12        |
| 2.2. DIFFERENZIERTE NUTZUNGSKONZEPTE  | 14        |
| 2.3. SHARED SPACE UND BEGEGNUNGSZONE  | 16        |
| 2.4. WELCHE REGELN GELTEN IN DER BEGEGNUNGSZONE?                            | 18        |
| 2.5. WELCHE EFFEKTE SIND IN EINER BEGEGNUNGSZONE ZU ERWARTEN?               | 19        |
| <b>3. PARTIZIPATIVE PLANUNG: STRUKTUR UND ERGEBNISSE AUS DEM BETEILIGUN</b> | <b>20</b> |
| <b>4. DER MARKT WILDON: ANALYSE VON WICHTIGEN RÄUMLICHEN QUALITÄTEN</b>     | <b>22</b> |
| <b>5. ANFORDERUNGEN AN DEN ÖFFENTLICHEN RAUM: DAS SOZIALE LEITBILD</b>      | <b>32</b> |
| <b>6. EINE SEQUENZ VON RÄUMEN: DAS GESTALTERISCHE LEITBILD</b>              | <b>34</b> |
| <b>7. DAS GESAMTKONZEPT: RAUMSEGMENTE UND BAUABSCHNITTE</b>                 | <b>38</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>8. EINZELBEREICHE UND IHRE INDIVIDUELLE GESTALTUNG</b> | <b>42</b> |
| 8.1. HAUPTPLATZ   | 42        |
| 8.2. KIRCHPLATZ   | 50        |
| 8.3. APOTHEKE UND POSSTIEGE                               | 56        |
| 8.4. AUFFAHRT OST   | 62        |
| 8.5. AUFFAHRT WEST  | 68        |
| 8.6. PARKPLATZ  | 72        |
| <b>9. KOSTENRAHMEN</b>                                    | <b>76</b> |
| <b>10. HINWEISE FÜR DIE UMSETZUNG</b>                     | <b>78</b> |

## ANLASS UND ZIEL DIESER STUDIE

Die Marktgemeinde Wildon ist eine wachsende Gemeinde. Das Anwachsen der Bevölkerungszahlen korrespondiert jedoch leider nicht unmittelbar mit dem Leben im historisch gewachsenen Ortskern, der in den vergangenen Jahren an Lebendigkeit und Bedeutung verloren hat. Parallel dazu steigt die Belastung durch den Autoverkehr. In den vergangenen Jahren wurde daher mit der ‚Landentwicklung Steiermark‘ ein Aktionsplan im Sinne der Agenda 21 erstellt. In zahlreichen Workshops mit BürgerInnen konnte ein Leitbild erarbeitet werden, das ein neues Selbstverständnis der Marktgemeinde widerspiegelt und eine Perspektive für die Entwicklung in den kommenden Jahren eröffnet. Aus diesem Plan sind nun zahlreiche Einzelprojekte hervorgegangen, die in Summe eine deutliche Verbesserung der Lebenssituation in Wildon und insbesondere im Ortszentrum bewirken sollen.





## BEGEGNUNGSZONE

Zur verbesserten Integration des Verkehrs sowie zur erhöhten Verträglichkeit für den Radverkehr und das soziale Leben vor Ort/im Ort ist eine Neugestaltung im Sinne einer Begegnungszone im Ortszentrum gewünscht. Da eine nachhaltige Reduktion des vorhandenen Verkehrsaufkommens nicht realistisch erscheint, soll durch die Einrichtung einer Begegnungszone die räumliche Qualität im Zentrum gestärkt werden, so dass eine spürbare Reduktion der Geschwindigkeiten sowie eine erhöhte Attraktivität des Raumes für den Aufenthalt bewirkt wird.

Weil eine Begegnungszone nicht funktioniert, wenn sie nur verkehrstechnisch verordnet wird, muss sie durch eine gestalterische Umwandlung des öffentlichen Raums unterstützt werden. Diese Gestaltung soll das Leben vor Ort unterstützen und stärken, um wieder mehr soziales Leben in den Ortskern zu bringen.

## KOORDINATION MIT ANDEREN TEILPROJEKTEN

In der Marktgemeinde wurden bereits sehr wertvolle Vorarbeiten geleistet, so dass es wichtig erscheint, auch das Projekt Begegnungszone in der Kontinuität der anderen Projektentwicklungen zu entwickeln. Wichtig sind in diesem Zusammenhang alle Verkehrsprojekte des Landes Steiermark (z.B. Kreisverkehr, Radverkehr), aber auch die Entwicklung des neuen Erdgeschoßmanagements (Stichwort Akupunktur) im Ortszentrum. Die Begegnungszone schafft Voraussetzungen dafür, dass sich wieder mehr Leben im öffentlichen Raum abspielt; dies muss durch aktive Bemühungen der Betriebsansiedlung ergänzt werden, um eine deutlich wahrnehmbare Ortskernbelebung zu erreichen.





## AKTIVE EINBINDUNG DER BÜRGERINNEN VOR ORT

Wichtig für die präzise Planung einer Begegnungszone ist die Einbindung der lokalen Bevölkerung. Die Bewohnerinnen der Gemeinde sind die ersten Experten vor Ort, und sie sind zugleich diejenigen, das in Zukunft das Leben im Ort bilden werden. Für den Beteiligungsprozess wurden folgende Qualitäten angestrebt:

- Gute Erfassung aller Ergebnisse von Prozessen, die bereits stattgefunden haben (aufmerksamer Umgang mit dem Engagement der BürgerInnen);
- Zugänglichkeit des Prozesses für möglichst viele BürgerInnen von Wildon; Veröffentlichung von (Teil-)Ergebnissen in geeigneten Medien;
- Erstellung eines möglichst konsensfähigen Leitbildes über das gewünschte Leben vor Ort;
- Erzeugen einer konzentrierten Arbeitsstimmung bei den offenen Bürgerversammlungen, um zielorientiert und in einem guten Spannungsbogen eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten;
- Anschauliche Darstellung von Gestaltungsvorschlägen, damit eine gute Kommunikation zwischen BürgerInnen und PlanerInnen gefördert wird.



## **BETRACHTUNGS- UND PLANUNGSGEBIET FÜR EINEN ERSTEN BAUABSCHNITT**

Das Betrachtungsgebiet für die Entwicklung einer Gesamtvision umfasst den gesamten Markt von der Kainachbrücke im Westen bis zur Anbindung des Bahnhofs am östlichen Ortseingang und berücksichtigt mögliche bzw. gewünschte Beziehungen des Marktes zu den Murauen (Landschaftsraum), zum Schlossberg und insbesondere zum Badeteich. Vorrangiges Ziel ist es, eine Verbesserung der Situation ‚im Markt‘ zu erreichen. Angrenzende Projekte jenseits des Marktes können in späteren Projektschritten wichtige Elemente für eine nachhaltige Belebung des Zentrums von Wildon sein. Aus der Gesamtvision für den Ortskern wurde einerseits ermittelt, in welchem Ausmaß eine Begegnungszone (die verkehrstechnisch verordnet wird) sinnvoll erscheint – in welchem Ausmaß kann sie mit Leben gefüllt werden, in welchem Ausmaß kann sie nachhaltig akzeptiert werden. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde zudem ein räumlich abgegrenztes Planungsgebiet für die konkretere Gestaltungsplanung eines ersten Bauabschnitts identifiziert.

## **PROZESSGESTALTUNG**

Eine lebendige Begegnungszone rückt das Leben vor Ort in den Mittelpunkt der Betrachtung; die Gestaltung der Begegnungszone unterstützt dieses Leben. Daher müssen die BürgerInnen von Wildon, die dieses Leben tragen werden, in den Prozess auch weiterhin aktiv eingebunden werden – unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, Wünsche und Ergebnisse, die bereits jetzt vorliegen und das gegenständliche Entwurfsprojekt maßgeblich beeinflusst haben.



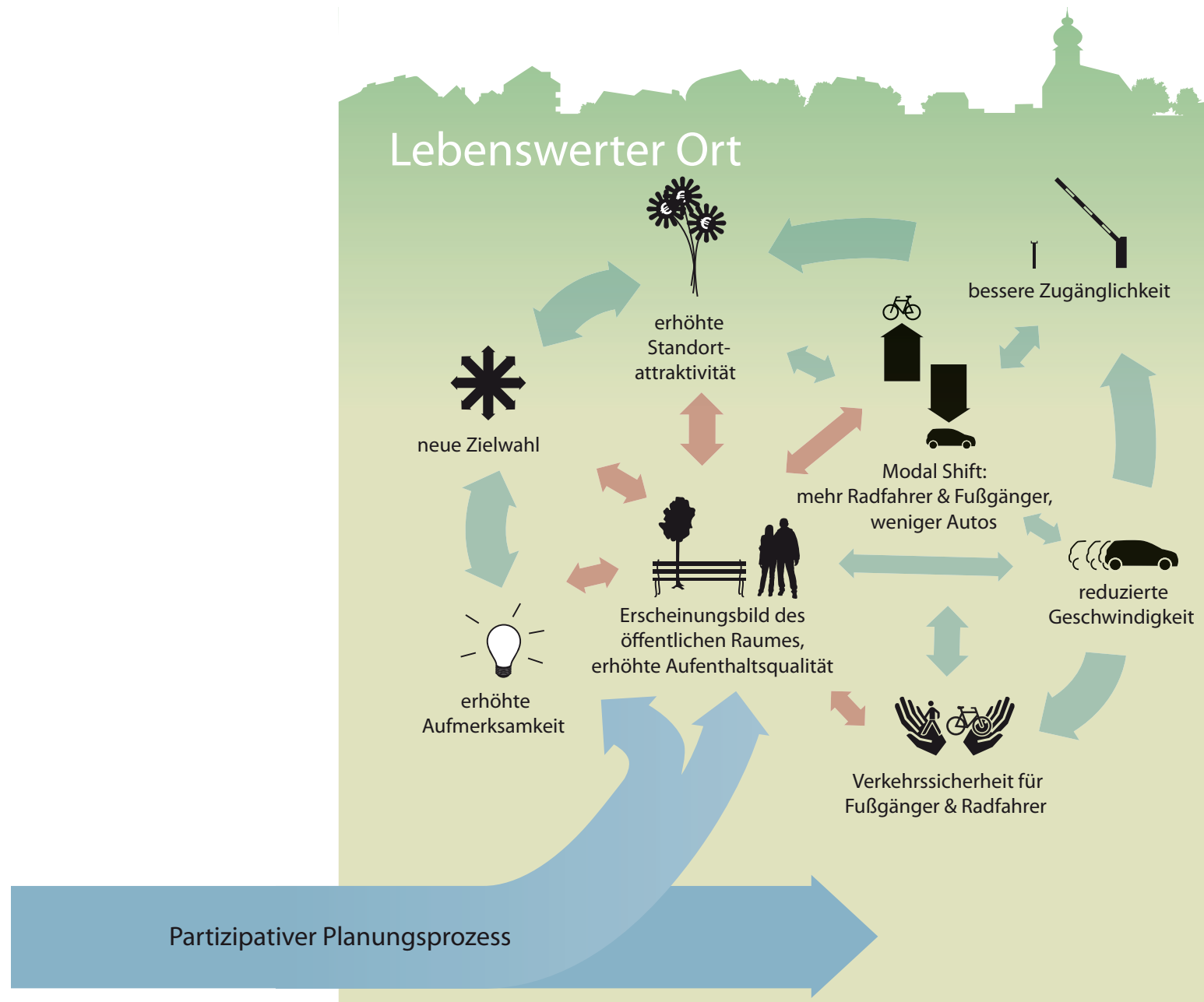
## EXKURS: SHARED SPACE UND BEGEGNUNGSZONE

Die Qualität des öffentlichen Raums ist der wesentliche Faktor in der Wahrnehmung und Bewertung der Attraktivität von Stadtquartieren. Wesentliche Qualitätsmerkmale sind die Zugänglichkeit und Sicherheit des öffentlichen Raumes, seine Aufenthaltsqualität und seine Durchlässigkeit, Übersichtlichkeit und Differenzierung, Weite und Konzentration, seine Ruhe, sein Tempo. Der öffentliche Raum ist ein multifunktionaler Raum im Zentrum der Gesellschaft. Seine Hauptfunktionen (Aufenthalt, Austausch, Verbindung) differenzieren sich in zahlreiche Einzelfunktionen und –aktivitäten: vom Austausch von Waren und Nachrichten bis zum beobachtenden oder wartenden Aufenthalt, vom Transit (mit Auto, Bus, Fahrrad, zu Fuß etc.) bis zum kindlichen Spiel, von der Arbeit zum Event, von der Messe zur politischen Demonstration, von der Kommunikation bis zum Konsum, vom Sport bis zum Rasten etc.

### DIE BEDEUTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Die Balance aller dieser Funktionen unterliegt klimatischen Bedingungen, technischen Möglichkeiten der Gestaltung sowie Unterschieden der Mentalität und des Gesellschaftssystems. Es gehört zu den zentralen Ideen der europäischen Kulturgeschichte, diese Balance durch bewusste Gestaltung und Inszenierung des öffentlichen Raums gezielt zu steuern. Der öffentliche Raum ist ein Spiegel der Gesellschaft; er erzählt von dem, was hier geschehen soll, von dem, was erwünscht oder unerwünscht ist, aber auch von dem, was sich gegen den Willen der herrschenden Gesellschaft Ausdruck verschafft. Im öffentlichen Raum artikuliert sich das Selbstverständnis der Gesellschaft. Hochwertige Räume aus vergangenen Zeiten erhalten ihre Qualität bis heute und entfalten ihre touristische Attraktivität in der Gegenwart; sie müssen jedoch immer wieder einer sich verändernden Lebenspraxis angepasst werden.

*„Jeder weiss, wie er sich in einem Wohnzimmer zu benehmen hat. Wir hängen dort auch keine Schilder auf ‚Bitte nicht auf den Boden spucken‘.“  
(Hans Mondermann)*

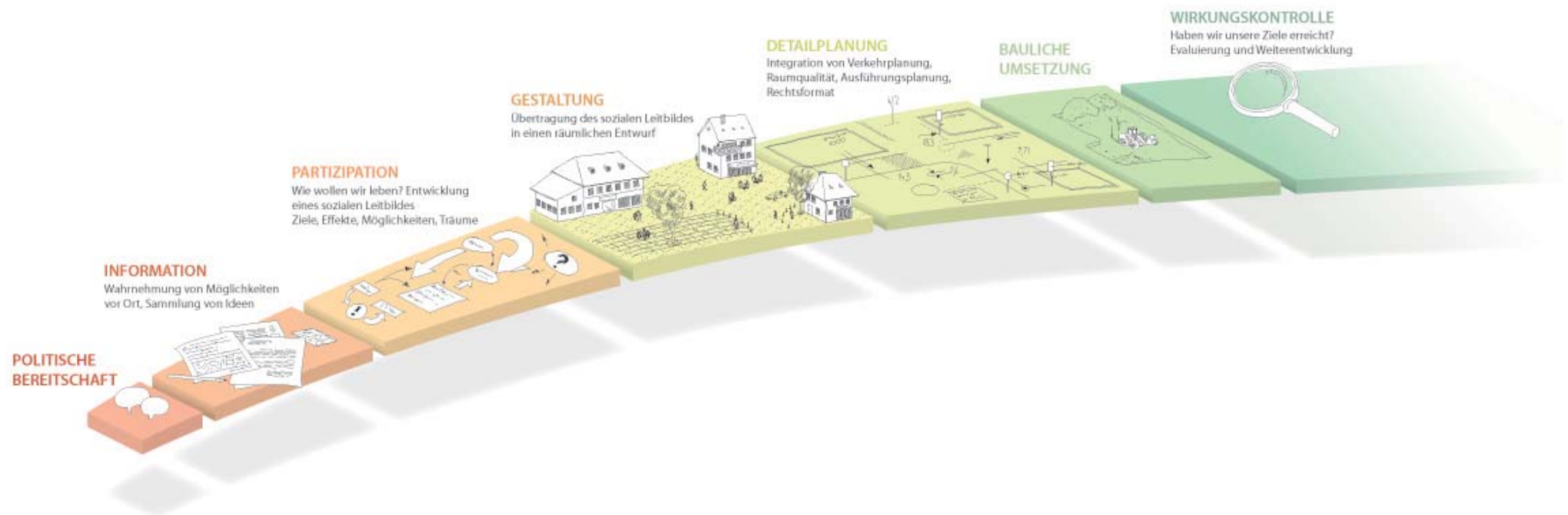




## DIFFERENZIERTE NUTZUNGSKONZEPTE

Straßen im urbanen Kontext sind öffentliche Räume. Sie müssen daher als Lebensräume im Zentrum der Gesellschaft gestaltet werden, in denen unter anderem Verkehrsfunktionen unterstützt werden. Eine Sichtweise, die Straßen als Verkehrsflächen (vor allem für den MIV) mit erforderlichen Randerscheinungen (Gehwege etc.) auffasst, kann den Ansprüchen moderner Stadtgestaltung nicht gerecht werden. Das Ziel der Integration von Verkehrsströmen in den öffentlichen Raum als Lebensraum kann nur gelingen, wenn es hier zu einem konsequenten Perspektivenwechsel kommt. Qualitätsmerkmale des öffentlichen Raumes sind daher neben verkehrstechnischen Eigenschaften vor allem all jene Qualitäten, die soziales, öffentliches Leben vor Ort fördern. Die Balance von verkehrstechnischer und sozialer Nutzung muss in differenzierten Typologien präzise geplant werden, um die gewünschten Effekte zu erzielen.

*„Wer will, dass sich Menschen wie in einer Kirche verhalten, der muss eine Kirche bauen und keine Disko.“  
(Hans Mondermann)*



## SHARED SPACE UND BEGEGNUNGSZONE

Als Strategie für die bewusst gestaltete Balance von unterschiedlichen Nutzergruppen in bestimmten Segmenten des öffentlichen Raums hat sich in den vergangenen Jahren das Konzept Shared Space herausgebildet. Der gemeinsam genutzte Raum, in dem unterschiedliche Aktivitäten zugleich stattfinden können, ist das Ziel. Der Wegfall von durchgehenden Trennungen zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen reduziert die real gefahrenen Geschwindigkeiten und verbessert die Interaktion im Raum. Zentral ist die Erkenntnis, dass die gewünschte Nutzung des öffentlichen Raums vor allem durch eine angemessene und aussagekräftige Gestaltung zu erreichen ist – und nicht durch Verordnungen. Lebendige öffentliche Räume sind gut gestaltete Räume. Das Verhalten im Raum wird durch die Kraft der Gestaltung geprägt, nicht durch eine Vielzahl von abstrakten Verordnungen. Diese Erkenntnisse wurden im Jahr 2013 durch die Einführung des Rechtsformats der Begegnungszone in Österreich aufgegriffen. Ein gut gestalteter öffentlicher Raum kann nun ergänzend als Begegnungszone verordnet werden.

*Bilder rechts:*

*Begegnungszonen in Velden, Villach und Hartberg. Aus den Prinzipien des Shared Space kann eine Vielzahl an unterschiedlichen Gestaltungsmotiven entwickelt werden. Die Wirkungsweise bewährt sich in zahlreichen Situationen, die sich durch ihre bauliche Struktur, Frequenz und Funktionsanforderung deutlich voneinander unterscheiden.*





**WELCHE REGELN GELTEN IN DER BEGEGNUNGSZONE?  
(AUSZUG AUS DER STVO, STAND 03.03.2017)**

*§ 76c. (1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.*

*(2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.*

*(3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.*

*(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.*

*(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind.*

*(6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.*



**WELCHE EFFEKTE SIND IN EINER BEGEGNUNGSZONE ZU ERWARTEN?**

Eine kraftvoll gestaltete Begegnungszone erzählt vom Leben vor Ort und dient nicht in erster Linie den Bedürfnissen des Durchzugsverkehrs nach schneller, widerstandsloser Fahrt. Je nach Intensität der Gestaltung ist daher eine Reduktion der real gefahrenen Geschwindigkeiten zu erwarten – auch ohne eine ergänzende Verordnung. Wenn in bestimmten Bereichen eine klare Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg entfällt, löst dies zusätzlich eine maßgebliche Verunsicherung bei PKW-Lenkern aus – was wiederum unmittelbar zu erhöhter Aufmerksamkeit und zu einer Geschwindigkeitsreduktion führt. Je langsamer die real gefahrenen Geschwindigkeiten, desto höher die Aufenthaltsqualität im Raum. Umgekehrt gilt: Je mehr Menschen sich im Raum aufhalten, desto langsamer sind die real gefahrenen Geschwindigkeiten. – In der Begegnungszone wird der Verkehr nicht ausgesperrt, aber behutsam domestiziert. Überraschende Gestaltungselemente bewirken eine Verlangsamung des Verkehrs; dadurch steigt die Attraktivität des Marktes als Aufenthaltsraum, und neues Leben kann sich im Ortskern entfalten.



## **PARTIZIPATIVE PLANUNG: STRUKTUR UND ERGEBNISSE AUS DEM BETEILIGUNGSPROZESS**

Der Planungsprozess zur Begegnungszone Wildon wurde für alle GemeindebürgerInnen frei zugänglich gestaltet. Aufbauend auf einem Informationsvortrag im Mai 2016 wurden zwei Workshopblocks durchgeführt.

Block A fand am 04. Und 05. November 2017 im Schloss Wildon statt. Zunächst wurden noch einmal Wirkungsweise und Potentiale einer Begegnungszone erläutert. In der Folge diente dieser Workshopblock der Sammlung von Anregungen und Erkenntnissen, der Analyse vor Ort und der Diskussion eines zukünftigen sozialen Leitbildes: was soll in Zukunft im Markt möglich sein? Welches Leben ist hier erwünscht? Welche Störungen wollen wir entfernen, was wollen wir stärken?

Block B fand am 27. Und 28. Jänner 2017 statt. Einleitend stellten die planenden Architekten die Ergebnisse des ersten Workshopblocks in systematisierter Form vor. Aus den Kernaussagen für das soziale Leitbild und einer grundsätzlichen Analyse der räumlichen Struktur des Ortes werden Motive eines gestalterischen Leitbildes zur Diskussion gestellt. Die Entwurfsmotive konnten geschärft werden, und es zeichnete sich eine klare Logik für sinnvolle Raumlösungen ab, die in der Folge in Bauabschnitte gegliedert werden können.

Nach einer Abstimmung mit dem Straßenerhalter (Baubezirksleitung Leibnitz, DI Wolfgang Fehleisen) und der neuen Ortsbildsachverständigen (DI Andrea Redi) wird das Vorentwurfskonzept weiter bearbeitet und bei einer öffentlichen Präsentation am 09. März 2017 vorgestellt.



## DER MARKT WILDON: ANALYSE VON WICHTIGEN RÄUMLICHEN QUALITÄTEN

Der Vergleich zwischen dem Franziszeischen Kataster (ca. 1820) und einem aktuellen Luftbild von Wildon zeigt, dass sich die starke geschlossene Struktur nahezu unverändert über 200 Jahre erhalten hat. Die nahezu unverändert bewahrte Bauform des Ortes war zur Zeit ihrer Entstehung sinnvoll und hilfreich und hat sich ganz offensichtlich bewährt. Durch die technischen Entwicklungen und die Veränderung von Lebensformen hat sich diese positive Qualität des langen geschlossenen Ortsraums schleichend zu einem Nachteil entwickelt: heute erscheint der oft unbelebte Markt als erweiterter Straßen-Transit-Raum ohne Aufenthaltsqualität. Zum veränderten Mobilitätsverhalten kommen neue Einkaufsgewohnheiten, ein Prozess, der durch den weiterhin wachsenden Internethandel noch lange nicht abgeschlossen ist. Kurz: es wird nie mehr so sein, wie es noch vor fünfzig Jahren war. Die Rückkehr des Lebens in den Markt wird nur durch neue Nutzungsprofile möglich sein, die aktiv entwickelt und beworben werden müssen. Nutzungen, die im Markt lebensfähig sind, werden andere sein als jene, die für die Versorgung einer lokal verankerten Bevölkerung erforderlich waren.







Das nördlich um den Berg gelegte Ortsband fällt durch seine in weiten Teilen geschlossene Form auf. Der Straßenraum weitet sich nicht zum Platz. Im Markt gibt es keine Kreuzungen, sondern nur Abzweigungen, die auf den Berg führen, und teilweise schwer zugängliche Aussichtspunkte, die den Blick über die Au freigeben, ohne den Straßenraum aktiv zu ‚kreuzen‘ bzw. nachhaltig zu gliedern. Dennoch sind die Weitungen (wie im Bereich des Hauptplatzes) und die Querungsansätze (vor allem beim ‚Kirchplatz‘) die einzigen Ansatzpunkte, die den dynamischen Straßeraum zum Ortsraum mit Ruhe und Aufenthaltsqualität werden lassen.

Die geschlossene Gebäudekulisse ist hochwertig ausgeführt und zu großen Teilen in einem guten Zustand. Die ‚Raumtaschen‘ (im Plan blau dargestellt), die den eindimensionalen Straßenraum mit räumlicher Komplexität anreichern, sind nicht optimal mit dem Hauptraum verwoben. In der Diskussion des Ortsraumes taucht daher immer wieder folgendes Gedankenexperiment auf: Lässt sich die kanal-artige Dynamik des Raumes brechen, wenn an der Nordseite zum Beispiel vor dem Schloss oder am östlichen Ende des Marktes durch Abbruch von Hausparzellen zwei weitere ‚Fenster‘ in die geschlossene Wand geschlagen werden?



1,3 km geschlossene Ortsstraße. Alle Einmündungen von Straßen und Gassen sind wertvoll für die Rhythmisierung des Durchzugsraums. Eine gestalterische Betonung aller Bewegungen, die sich der Hauptdynamik entgegenstellen, kann die Struktur des Ortes maßgeblich bereichern. In Ergänzung hier die Fügung der ‚starken‘ Gebäudekulisse und der neuen ‚Marktfenster‘ (im Plan rot dargestellt). – Positive Effekte wären die Öffnung und emotionale Durchlüftung des Marktes in Richtung zur Au und die Verzahnung des engen Ortsraumes mit der Weite der umgebenden Landschaft. Durch die spürbaren Querungsbeziehungen wird zudem der Dynamik des Verkehrstransits eine zweite Bewegung entgegengestellt, die den Raum kraftvoller in Erscheinung treten lässt. – Zahlreiche Engstellen in der Grundrissgeometrie des Ortes erzeugen im Bereich der Gehwege extrem beengte Situationen, vor allem im Zusammenspiel mit der parkplatzaffinen Gestaltung der Seitenbereiche.

Im Bestand ist die Gestaltung des öffentlichen Raums im Hinblick auf den ungebremsten Autotransit in der Fahrbahn und die maximale Anzahl von Parkplätzen im Markt optimiert. Daraus resultieren schnelle Fahrgeschwindigkeiten und schlecht zu benutzende Gehwege. Die Gestaltung unterstützt den Gebrauch des Autos, nicht das Zu-Fuß-Gehen, Radfahren oder den Aufenthalt vor Ort.





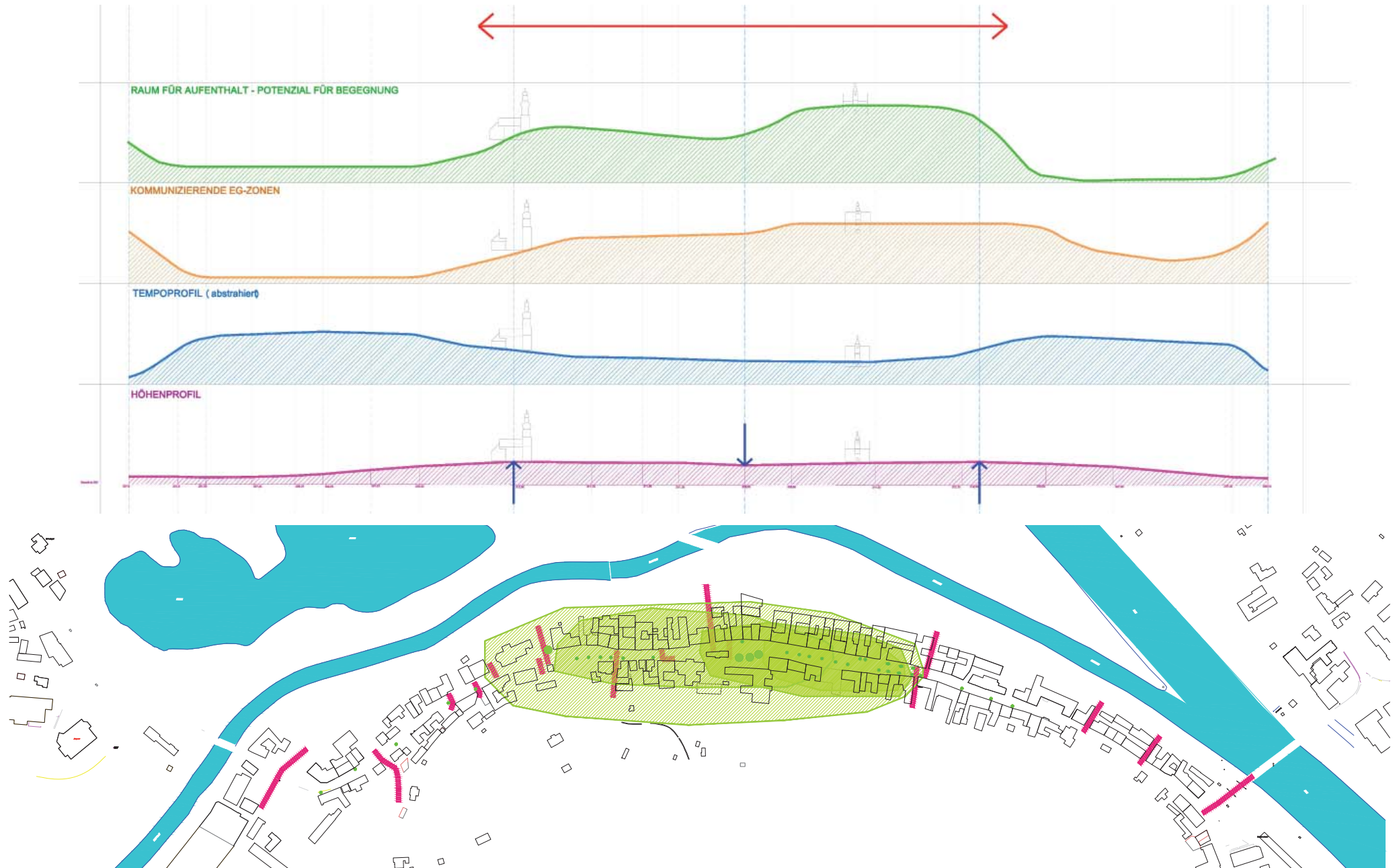
Die räumliche Charakteristik entsteht neben der eng gewundenen Grundrissgeometrie des Strassenraums auch durch die Höhenentwicklung (rote Linie) mit teilweise beachtlichen Steigungen. Oft werden dadurch Blickbeziehungen eingeschränkt; mögliche Ruhezonen drohen ‚auszurinnen‘, und es entsteht kein zwangloser zentraler Raum, in dem der Ort wie in sich selber ruhen könnte.

Die Tempoentwicklung (blau Linie, nicht gemessen, sondern nach dem Augenschein abgeschätzt) reagiert auf diese Höhenentwicklung. In den Auffahrten Ost und West wird zügig gefahren, in der ‚Senke‘ zwischen den beiden Hochpunkten sind bei vielen Fahrern etwas verhaltene Geschwindigkeiten zu beobachten.

Der Besatz der Erdgeschosszone (gelbe Linie) mit Nutzungen, die Publikumsfrequenz erzeugen und daher für die Belebung des öffentlichen Raums relevant sind, zeigt eine Konzentration im Bereich des Hauptplatzes und ein wenig über diesen hinaus in Richtung Osten (zu den Fleischhauereien). Auffallend sind in der Westauffahrt lange Passagen mit ‚toten‘ Erdgeschossfassaden: Stützmauern, Garagentore, fensterlose Hauseingänge, verschlossene Fensteröffnungen etc.

Die Verteilung von Raumzonen, die für den Aufenthalt und die Begegnung geeignet erscheinen, zeigt ebenfalls eine Konzentration im Bereich des Hauptplatzes. (Hier ist jedoch nicht berücksichtigt, dass im Bereich des Kirchplatzes großes Potential für Raumerweiterungen besteht.)

In Summe zeigt sich, dass die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Begegnungszone in konzentrierter Form in einem zentralen Bereich zu finden sind, der den Kirchplatz und den Hauptplatz einschließt. Dem entsprechen auch die graphischen Angaben, die von BürgerInnen gemacht wurden: die grünen Wolken im Grundrissplan zeigen, welchen Bereich des Marktes GemeindegängerInnen von Wildon als das ‚Zentrum von Wildon‘ erleben.



Die ‚Grammatik des öffentlichen Raums‘ zeigt klar an, in welchen Bereichen des Marktes Konzentrationspunkte, gefühlte Barrieren etc. erzeugt werden müssen. Portale sollten jeweils bei der Kainachbrücke bzw. bei der Feuerwehrstation entstehen. Verteilerräume (Kreisverkehre?) sollten bei der Strohmaierkreuzung bzw. vor der Bahnschranke entstehen. Im Inneren des Ortes ergeben sich die passenden Akzente beim Kirchplatz und beim Hauptplatz. Dadurch entsteht eine angemessene Rhythmisierung des Raumes.

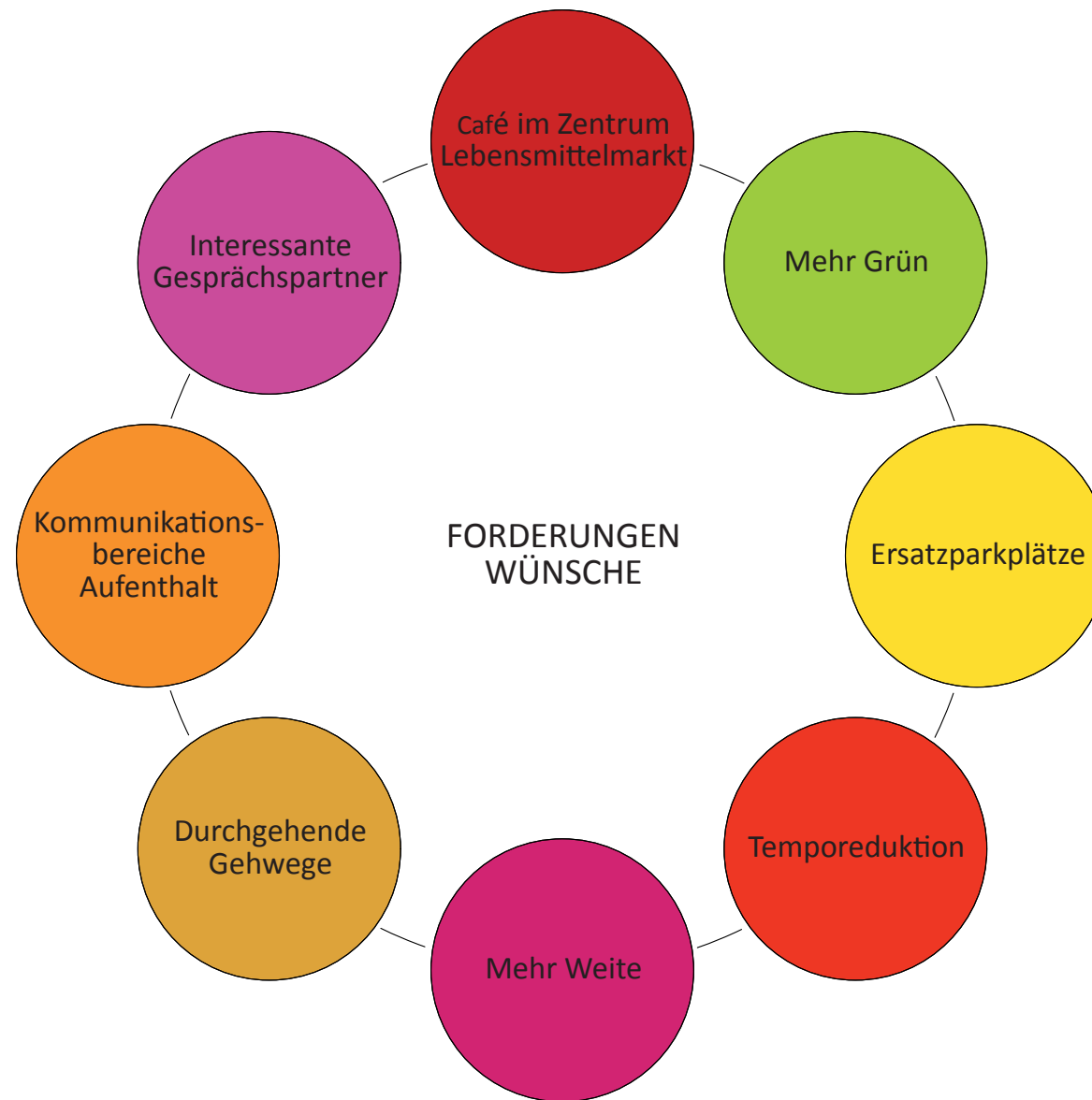




## ANFORDERUNGEN AN DEN ÖFFENTLICHEN RAUM: DAS SOZIALE LEITBILD

Aus dem Diskussionprozess und der Auswertung der Arbeitsblätter zeigt sich, wie zu erwarten, kein in allen Detailpunkten homogenes Gesamtbild, jedoch eine beachtliche Schnittmenge an Forderungen und Wünschen, die in Summe ein klares Anforderungsprofil für die angestrebten Änderungen im Markt ergeben. Generell besteht der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität, mehr Komfort für Fußgänger und Radfahrer und eine Reduktion der real gefahrenen Geschwindigkeiten. Der Autoverkehr soll nicht ausgesperrt werden, jedoch soll seine Dominanz gebrochen werden. Die Toleranz gegenüber dem Entfall von Parkplätzen ist gering; das Verständnis für die Erfordernis von bereichsweisen Geschwindigkeitssreduktionen ist vorhanden.

Sehr kontrovers wurde die Idee diskutiert, durch den präzisen Abbruch von einzelnen Hausparzellen in der Nordfassade des Marktes neue ‚Fenster zu Au‘ zu schaffen – eine Idee, die zweifellos über die Einrichtung einer Begegnungszone hinausgeht, jedoch räumlich eine sinnvolle Ergänzung wäre. Die Nutzung bzw. maßvolle Erweiterung von Durch- und Ausblicken wie im Folgenden beispielhaft anhand der vakanten Garagengebäude Gosch dargestellt, findet jedoch breitere Zustimmung.



## EINE SEQUENZ VON RÄUMEN: DAS GESTALTERISCHE LEITBILD

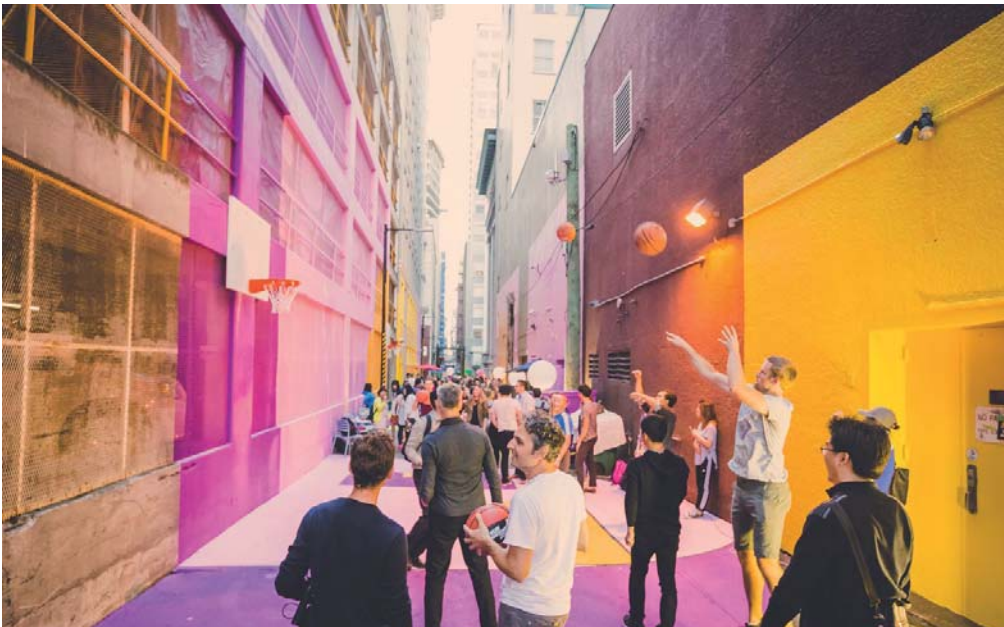
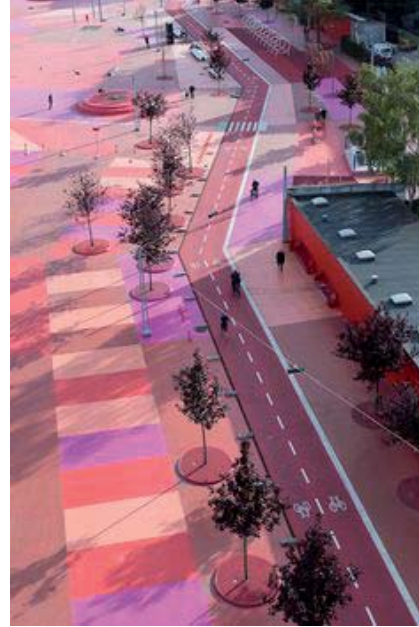
Das hochwertige und differenzierte Fassadenbild von Wildon findet sich im Bestand in keiner Weise in der Gestaltung des öffentlichen Raums wieder. Die durchgehende Gestaltung des Straßenraums als verkehrstechnisch optimierte Funktionsfläche erzeugt einen lang gezogenen Einheitsraum, der einseitig zügiges Fahren unterstützt und die gestalterischen Qualitäten der Gebäude ignoriert. Der bestimmende Eindruck ist daher nicht der eines belebten Ortszentrums, sondern jener einer Durchzugsstraße. Wie kann diese rasante Einheitsstrecke würdevoller gestaltet werden?

Die zentrale gestalterische Idee besteht in der Gliederung des langen Durchzugstraums in klar voneinander unterscheidbare Raumabschnitte. Wer den Ort durchmisst, bewegt sich von Raum zu Raum, nicht in einer Einheitsstrecke. Durch räumliche Differenzierung werden vorhandene räumliche und funktionale Charakteristika hervorgehoben und im Bild des Straßenraums abgebildet. Warum muss die Straße vor der Kirche gleich aussehen wie am Hauptplatz? Ein Spiel von Abwechslungen belebt den Ort und steigert die Aufmerksamkeit.

Als Mittel der Differenzierung werden Farbfelder gewählt, die das reiche Spiel der Fassadenfarben in der Bodenfläche ergänzen. In räumlich wichtigen Bereichen werden die Farbfelder zu intensiven Raumstimmungen intensiviert, so dass wir uns in Zukunft durch Wildon bewegen wie durch die Räume eines Palastes: wir schreiten vom roten Salon in den gelben Saal, wir fahren durch das grüne Portal und finden uns im blauen Anstieg.

*Beispiele zeigen, wie gangartige Räume durch farbliche Staffelung zu einer interessanten Folge von Räumen werden, die in sich reich und differenziert sind. Auch aus anderen Projekten zum öffentlichen Raum kennen wir den Einsatz von Farbe, jedoch meistens in schockhafter Verwendung und unter Betonung von Kontrastwirkungen, die den Raum nicht nur gliedern, sondern ihn regelrecht zerlegen und fragmentieren.*







## Rekonstruiertes Hausfarbenkonzept





## DAS GESAMTKONZEPT: QUERUNGEN UND QUERSCHNITTE, RAUMSEGMENTE UND BAUABSCHNITTE

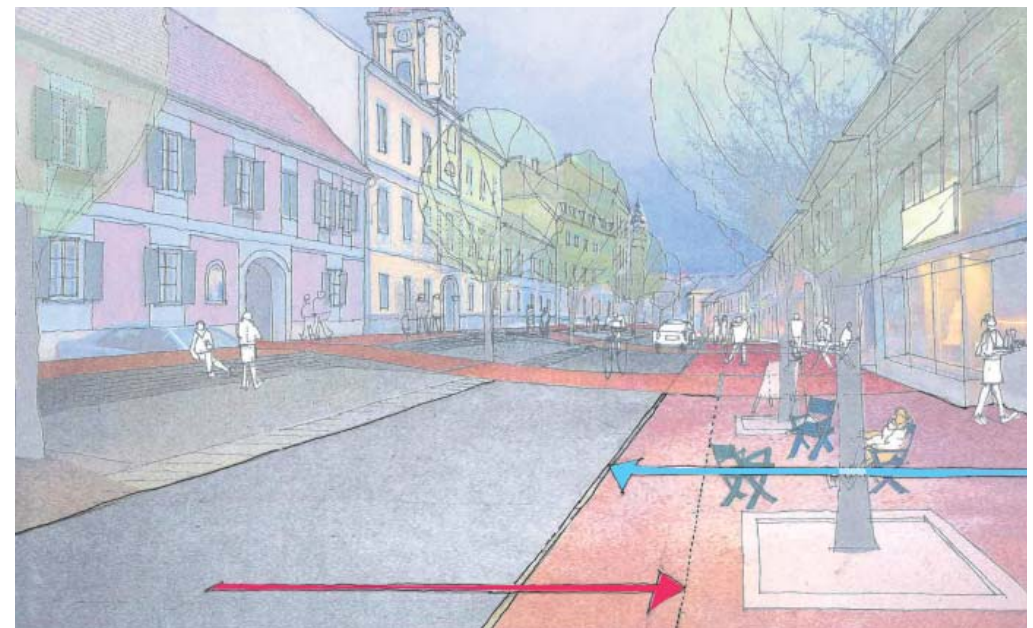
Zwei zentrale Maßnahmen werden eingesetzt, um den subjektiv wahrnehmbaren Charakter des Raumes zu verändern. Querungen in Bereichen von Straßeneinmündungen, wichtigen Toren oder erforderlichen Akzentsetzungen werden durch farbliche Beschichtungen sichtbar gemacht. In Ergänzung dazu werden in wichtigen Bereichen (zum Beispiel Hauptplatz und Auffahrt Ost) die nordseitigen Gehwege optisch erweitert: die farbliche Gestaltung wird um ca. 90cm in die ‚Fahrbahn‘ ausgedehnt, wodurch die ‚gefühlte‘ Breite der Fahrbahn deutlich verringert wird – im Zusammenspiel mit den farblichen Beschichtungen entsteht so ein neues Bild der Straße, das nicht mehr die temporeiche Fahrt unterstützt, sondern den Aufenthalt vor Ort.

Der neue Straßenquerschnitt erlaubt es, mit einem sehr geringen Einsatz an materiellen Mitteln eine kraftvolle Veränderung des gestalteten Bildes der Straße zu erreichen. Zudem wird Raum für Fußgänger gewonnen, der nur fallweise (Bus-Bus-Begegnung) vom Verkehr in Anspruch genommen werden muss. Wie funktioniert diese ‚wunderbare Raumvermehrung‘? Die neue Grenze zwischen farbigem Gehbereich und gefühltem Fahrbahnrand ist so weit nach innen verschoben, dass auf dem verbleibenden Asphaltstreifen (ca. 4,80m) die Begegnung von zwei Bussen nicht mehr möglich ist. Im Fall der Bus-Bus-Begegnung müssen diese auf den farbigen Bereich auffahren, tun dies jedoch nur, wenn dort keine Fußgänger oder Radler unterwegs sind. Der erste Meter Farbfläche wird daher von den Fußgängern als Aufenthaltsraum erlebt und ist zugleich jedoch im Beanspruchungsfall für den Schwerverkehr nutzbar, wodurch der als nutzbar erlebte Raum vergrößert werden konnte.

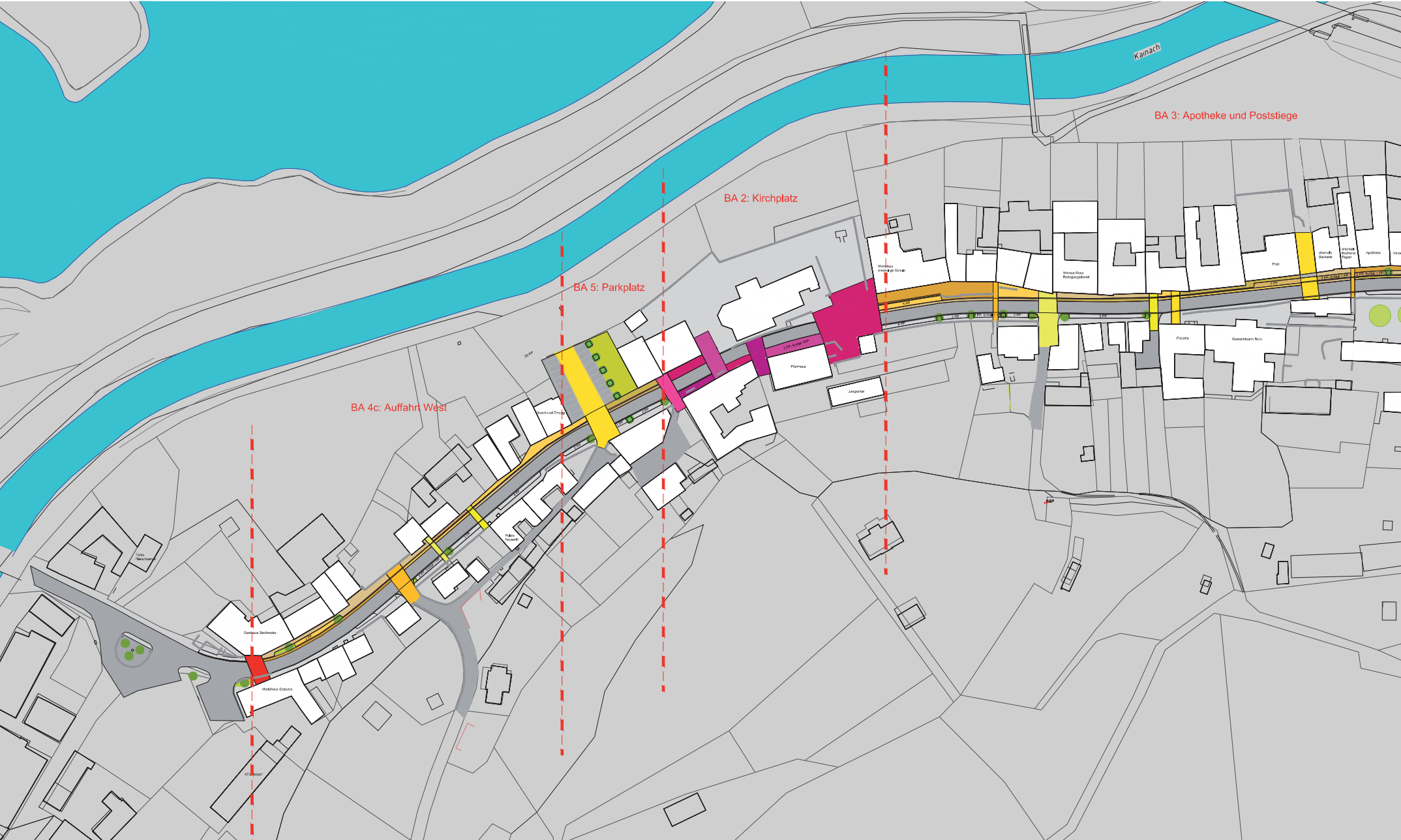
*Beispiel aus den Niederlanden. Die enge Fahrbahn respektiert die Fläche für Radler; im Fall der Begegnung von breiten Fahrzeugen muss auf den Nebenweg ausgewichen werden, dies wird jedoch nur mit Respekt für die Radler und deshalb entsprechend langsam getan.*



*Der erste Meter Farbfläche wird von den Fussgängern als Aufenthaltsraum erlebt, kann aber im Fall der Bus-Bus Begegnung als Ausweichfläche genutzt werden. Der nutzbar erlebte Raum vergrößert sich dadurch.*









## EINZELBEREICHE UND IHRE INDIVIDUELLE GESTALTUNG

Das System der farblichen Beschichtungen, die auf Asphaltflächen aufgebracht werden, ist eine kostengünstige Gestaltungsstrategie, die schrittweise umgesetzt werden kann. Ergänzungen und Modifikationen sind jederzeit möglich, ohne dass dadurch kostenintensive Baumaßnahmen erforderlich sind.

Durch den ungewöhnlichen Charakter der Maßnahme wird sie vor allem anfangs ein wenig wie eine Kunstinstallation wahrgenommen werden. Dieser Effekt dient ebenfalls der Anhebung des Aufmerksamkeitsniveaus. Im Folgenden werden die wichtigsten Einzelbereiche kurz dargestellt.

**HAUPTPLATZ**





Technical drawing of a road cross-section showing a ramp and parking area. The drawing includes the following labels and dimensions:

- Labels:** Gehsteig Kopfsteingpflaster, Rampe Kopfsteingpflaster, Spitzgraben, Fahrbahn Asphalt, Parkplatz Asphalt, Gehsteig Kopfsteingpflaster.
- Dimensions:**
  - 3.0 (Gehsteig Kopfsteingpflaster)
  - 5.8 (Rampe Kopfsteingpflaster)
  - 0.5 (Spitzgraben)
  - 5.7 (Befahrbare Fläche, Fahrbahn Asphalt)
  - 0.5 (Spitzgraben)
  - 1.3 (Parkplatz Asphalt)
  - 2.3 (Gehsteig Kopfsteingpflaster)

The drawing consists of two parts: a plan view (top) and a side view (bottom).

**Plan View (Top):** Shows the layout of the bus stop. A red line indicates the bus stop edge. Dimensions are given in meters: 3.0, 5.8, 5.5, and 4.8. A dashed red rectangle indicates the "Befahrbare Fläche" (drivable area) with dimensions 4.8m x 0.9m. Labels include "Gehsteig gefärbter Asphalt" (colored asphalt sidewalk), "Rampe gefärbter Asphalt" (ramp colored asphalt), and "Fahrbahn gefärbter Asphalt" (driving lane colored asphalt).

**Side View (Bottom):** Shows the cross-section of the bus stop. Dimensions are given in meters: 9.3, 4.8, and 5.0. Labels include "Betonsteine" (concrete stones), "Gehsteig gefärbter Asphalt" (colored asphalt sidewalk), and "Querstreifen - durchgehend gefärbter Asphalt" (crosswalk - continuous colored asphalt). A vertical dashed line indicates the "Kantenabflachung" (edge chamfer).

The plan view shows a road cross-section with the following components from left to right:

- Gehsteig Asphalt**: Width 3.0 m.
- Stufen Naturstein**: Width 1.4 m.
- Parkplatz Asphalt**: Width 4.4 m.
- Befahrbare Fläche**: Total width 5.7 m, consisting of:
  - Spitzgraben**: Width 0.5 m.
  - Fahrbahn Asphalt**: Width 4.8 m.
  - Spitzgraben Kopfsteinpflaster**: Width 0.9 m.
- Parkplatz Asphalt**: Width 1.3 m.
- Gehsteig Kopfsteinpflaster**: Width 2.3 m.

The total width of the road section shown is 15.7 m.

[illegible]

44











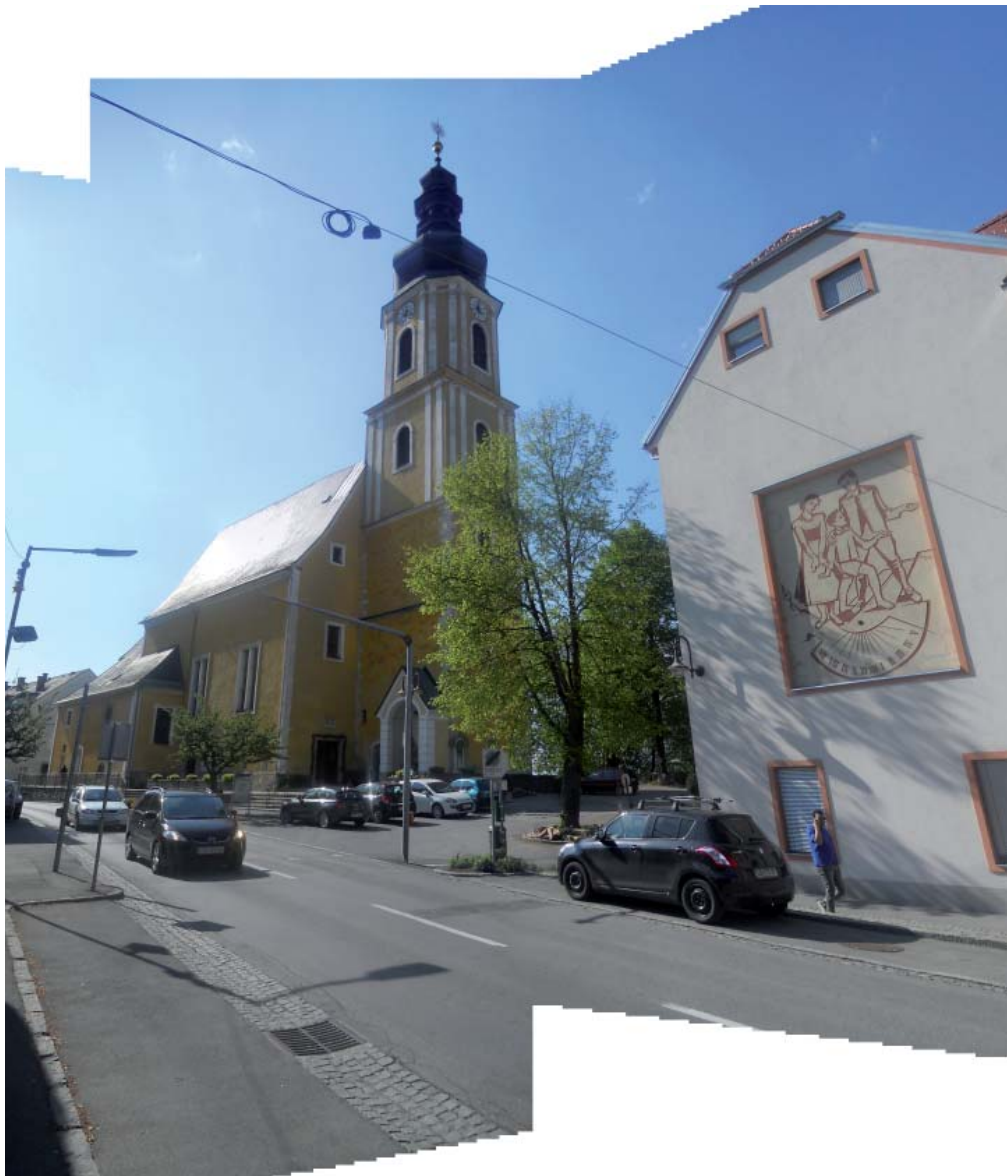




## KIRCHPLATZ



















## APOTHEKE UND POSTSTIEGE



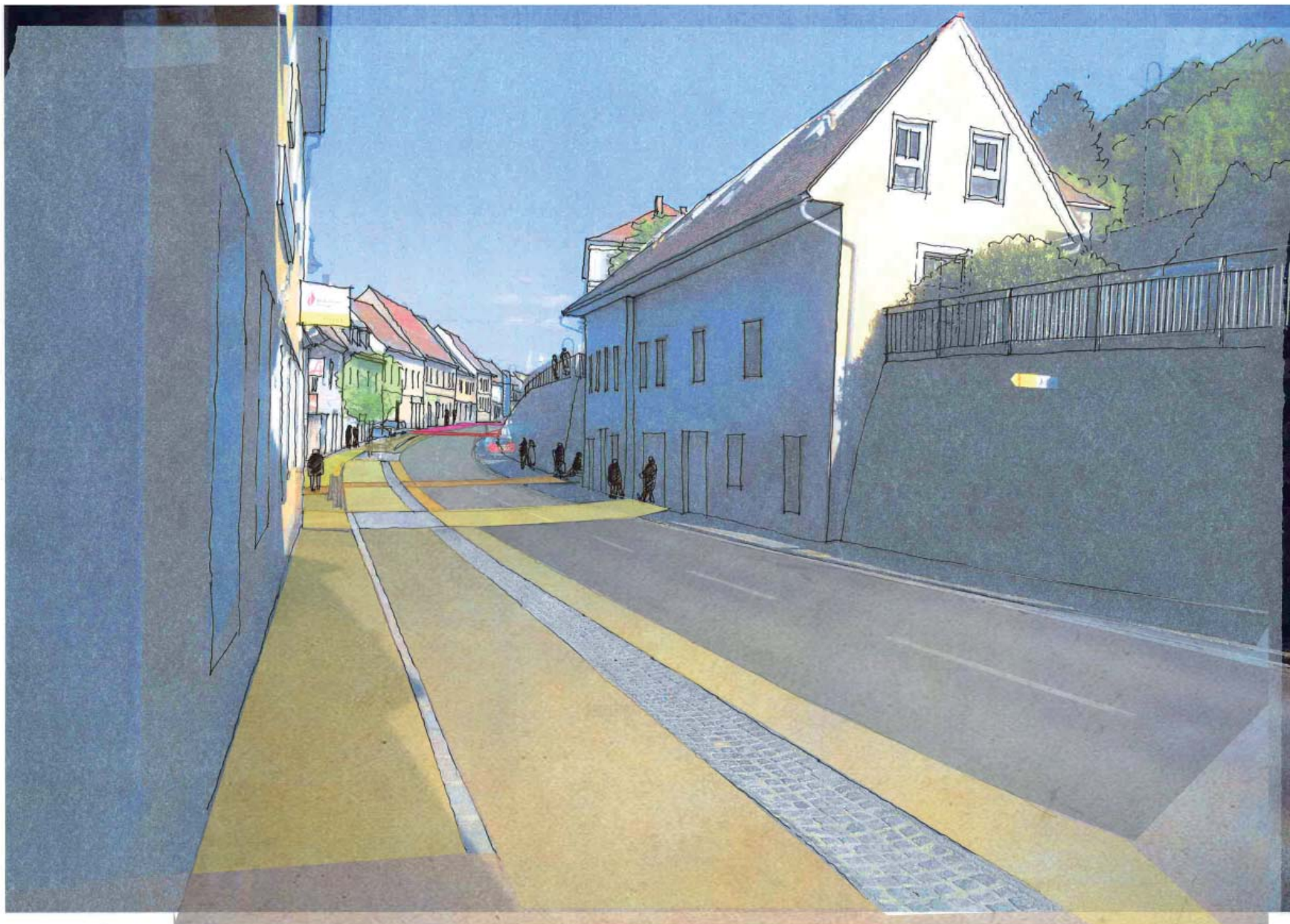












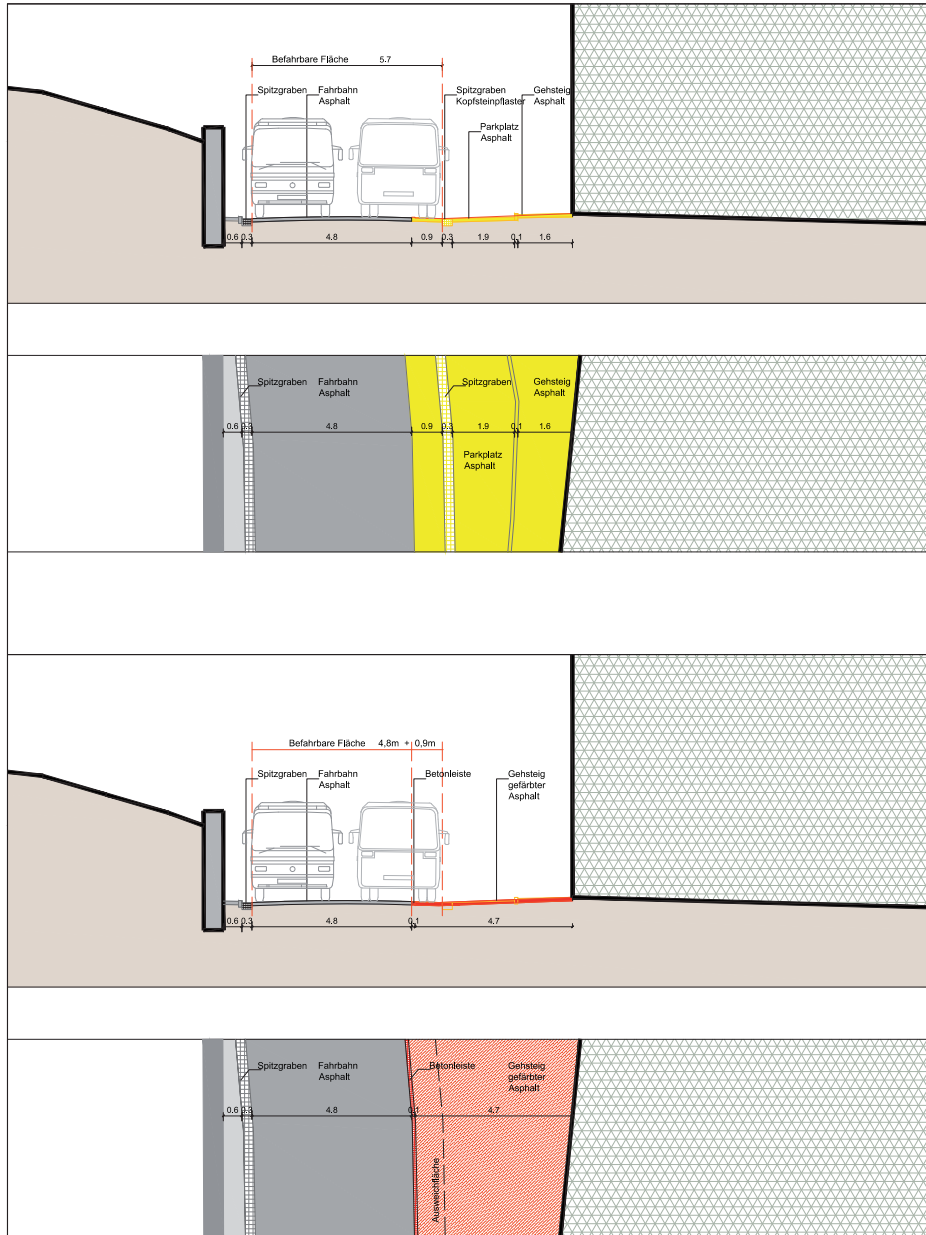
## AUFFAHRT OST







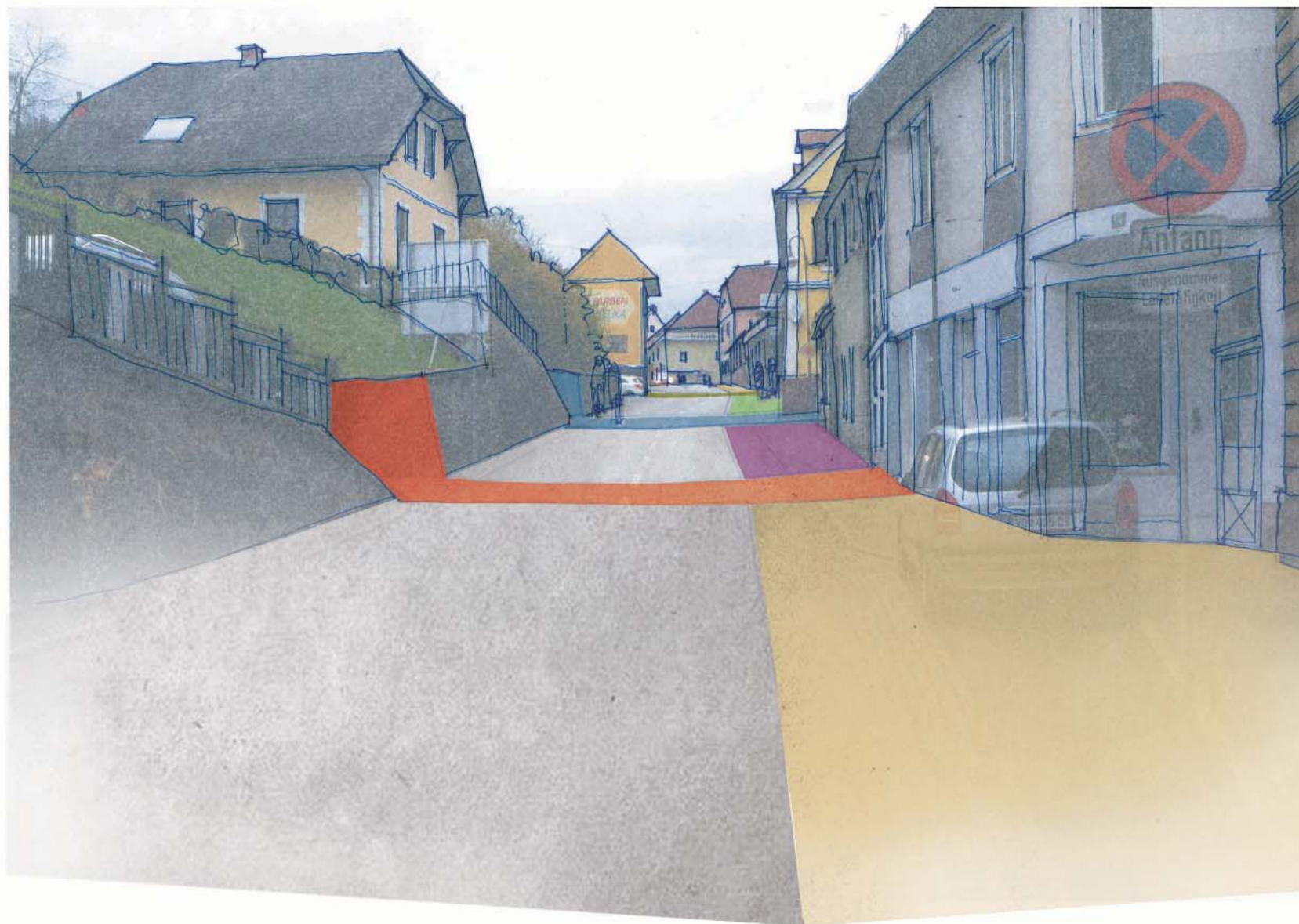
Schnitt C-C Auffahrt Ost













## AUFFAHRT WEST







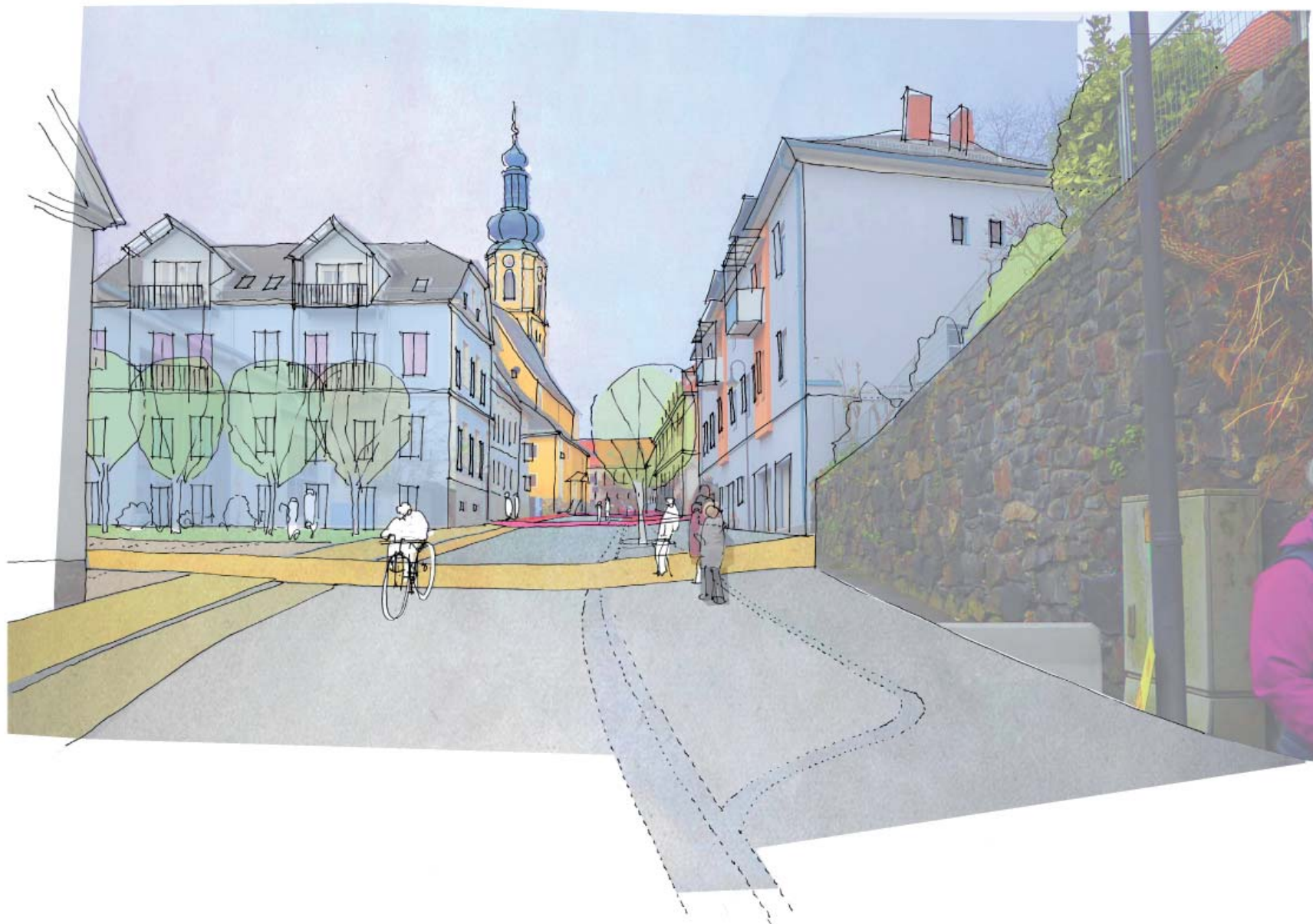


## PARKPLATZ









## KOSTENRAHMEN

Die vorliegende Grobkostenschätzung beruht auf den Vorentwurfsplänen. Sie berücksichtigt ausschließlich erforderliche Maßnahmen im Bereich der Oberflächengestaltung, nicht jedoch infrastrukturelle Sanierungsmaßnahmen wie zum Beispiel die Erneuerung von Ortswasserleitungen.

Bei der Schätzung handelt es sich um reine Baukosten, d.h. es sind darin keine Planungshonorare berücksichtigt. In der Grobkostenschätzung ist eine Reserve von 5% berücksichtigt; sie hat eine Schwankungsbreite von ca. 20%. Die Grobkostenschätzung dient als Orientierung für die Marktgemeinde, um realistisch einzelne Bauabschnitte und ihre zeitliche Staffelung definieren zu können. Mögliche Kostenbeteiligungen des Landes (im Rahmen des Radverkehrskonzepts) bzw. der BBL Leibnitz (Deckschicht im Bereich der Fahrbahn) sind bisher nicht berücksichtigt, d.h. dass im Fall von Kostenbeteiligungen das Projekt für die Gemeinde entsprechend ‚billiger‘ wird.



## GROBKOSTENSCHÄTZUNG

| Bauabschnitt:   | Summe netto | 20% Mwst  | Summe brutto |
|-----------------|-------------|-----------|--------------|
| Hauptplatz      | 170.906,41  | 34.181,28 | 205.087,69   |
| Kirchplatz      | 109.664,31  | 21.932,86 | 131.597,17   |
| Auffahrt Ost    | 109.077,57  | 21.815,51 | 130.893,08   |
| Mitte Post      | 46.273,50   | 9.254,70  | 55.528,20    |
| Zwischenbereich | 19.120,50   | 3.824,10  | 22.944,60    |
| Auffahrt West   | 23.751,00   | 4.750,20  | 28.501,20    |
|                 |             |           |              |
| Gesamt          |             |           | 574.551,95   |



## HINWEISE FÜR DIE UMSETZUNG

Nach dem Vorliegen des gemeinsam mit engagierten GemeindebürgerInnen der Marktgemeinde Wildon entwickelten Entwurfskonzepts muss im nächsten Schritt eine politische Entscheidung herbeigeführt werden, ob und in welchem Ausmaß das vorliegende Projekt realisiert werden soll. Als Basis dafür dient die Vorentwurfsdarstellung sowie die Grobkostenschätzung, die neben der Gliederung in sinnvolle Bauabschnitte helfen soll, eine zeitliche Abfolge von Bauabschnitten zu definieren. Abschließend sollen kurz jene Fragen beantwortet werden, die in verschiedenen Gesprächen bereits aufgetaucht sind.

### **Welche Bauabschnitte sollen in welcher Reihenfolge umgesetzt werden?**

Es sollte in jedem Fall im ‚Zentrum‘ begonnen werden. Dieses Zentrum umfasst Kirchplatz und Hauptplatz sowie den Bereich zwischen diesen Plätzen. Sollte aus budgetären Gründen nicht der gesamte Bereich in einem Schritt realisierbar sein, wird empfohlen, mit dem Hauptplatz zu beginnen, mit dem Kirchplatz fortzufahren und diese mit der Mittelzone zu verbinden. In der Fortsetzung wird empfohlen, die Auffahrt Ost umzusetzen, dann die Auffahrt West. – In jedem Fall sollte sofort damit begonnen werden, eigentumsrechtliche Fragen (Parkplatz, Kirchbereich) zu klären.

### **Welche Entwicklungen und Problemstellungen im Ort sind mit der Begegnungszone verbunden?**

Die Begegnungszone muss in eine größere Entwicklung zur Ortsentwicklung und Ortskernbelebung von Wildon eingebettet werden. Im Rahmen einer umfassenden Studie sollten folgende Fragen in einem systematischen Zusammenhang betrachtet werden:

- Wie wird Wildon sich insgesamt entwickeln? Im Markt – oder eher zwischen Bahnhof und Schule?

- Wie wird sich Wildon innerhalb der Region positionieren?
- Wie wird in Zukunft das Verhältnis des Marktes zum Badeteich sein?
- Soll eine Transformation des Ortskerns durch Schaffung der ‚Fenster zur Au‘ weiter durchdacht und verfolgt werden?
- Welche Maßnahmen zur Betriebsansiedlung im Ortskern können gesetzt werden?

#### **Welche Abklärungen sind für eine Realisierung noch erforderlich?**

Es hat Vorabklärungen mit der Baubezirksleitung Leibnitz, mit den Verantwortlichen für das Radfahrkonzept des Landes und mit der Ortsbildsachverständigen gegeben – diese sind jeweils positiv verlaufen: von den angesprochenen Stellen werden keine prinzipiellen Bedenken gegen das Projekt geäußert. – In der weiteren Planung sind auf der Basis der Pläne sowie einer klaren politischen Positionierung entsprechende Sachverständigengutachten einzuholen.

#### **Wie kann ein Zeitlauf für Planung und Durchführung eines ersten Bauabschnitts aussehen?**

Folgende Zeiträume sind nach einer politischen Grundsatzentscheidung zu berücksichtigen:

- Detailplanung und Erstellung von Leistungsverzeichnissen – ca. 6 bis 8 Wochen.
- Ausschreibung und Vergabe – ca. 4 bis 6 Wochen.
- Ausführung (je nach Größe des Bauabschnitts)) ca. 6 bis 10 Wochen.

In Summe bedeutet dies, dass ab Grundsatzentscheidung ein Zeitraum von ca. 16 bis 24 Wochen einzurechnen ist, bis eine Projektübergabe stattfinden kann.

