

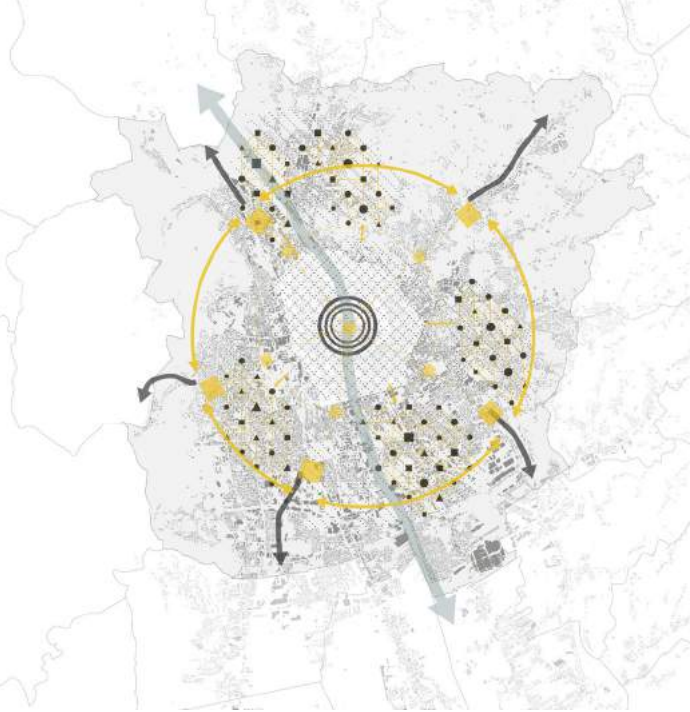
Aktive Mobilität

als eine Grundvoraussetzung für Entwicklungsstrategien im periurbanen Raum

VISIONEN ZUR ENTWICKLUNG DER EINZELNEN ASPEKTE DES PERIURBANEN RAUMS DURCH DIE ANWENDUNG ALLGEMEINER PLANUNGSGRUNDSÄTZE FÜR ALLE DEFINIERENDEN ASPEKTE



ANWENDUNG DER PLANUNGSGRUNDSÄTZE AUF DEN RAUM GRAZ | STRATEGIEEBENE 1



ÜBERBLICK

In wachsenden Städten nimmt der periurbane Raum eine besondere Rolle ein. Er bietet günstigen Wohnraum und damit eine Möglichkeit den steigenden Lebenshaltungskosten in den Zentren zu entkommen (vgl. Pierre Veltz „centrifugal effect“). Zudem liegt er in der Schnittstelle zwischen Stadt und Land, die ländliche Idylle in unmittelbarer Nähe sowie die Anbindung an die städtische Infrastruktur verspricht. Der periurbane Raum ist also ohne Zweifel ein Ort des Wachstums. Allzu oft jedoch geschieht dieses Wachstum ungeplant und ungesteuert, während sich Stadtplanung, Politik und Verwaltung auf die Stadtzentren konzentrieren. Die Folgen einer derartigen Entwicklung und der dadurch entstehenden Aneinanderreihung individueller Parzellen ohne funktionale, emotionale oder gesellschaftliche Verbindung untereinander, sind allerdings enorm und beeinflussen die Lebensqualität der Bewohner sowie die Gesundheit der Umwelt massiv.

DER PERIURBANE RAUM GRAZ

Als übergeordnete Entwicklungsachse der Stadt Graz geht aus Landes-, Regional-, und Stadtentwicklungsplanungen eindeutig die Nord-Süd-Richtung hervor. Dies ist vor allem in den topografischen und verkehrlichen Grundvoraussetzungen begründet. Zum selben Schluss kommt auch die räumlich-grafische Analyse, die ebenfalls eine „Entwicklungsbahn“ in Nord-Süd-Richtung ergibt. Dies zeigt sich in der Abgrenzung anhand morphologischer Merkmale, aber auch an der Situierung der bestehenden Infrastrukturen. Die SWOT-Analyse ergibt für die Bereiche im Norden und Süden aufgrund des bestehenden Entwicklungsdrucks am meisten Chancen, aber auch Risiken. Dieser Entwicklungsdruck ist im Norden vor allem daran zu erkennen, dass die Mehrzahl der Freiflächen in den vergangenen Jahren bereits bebaut oder zumindest beplant wurden. Dies geschah und geschieht allerdings – anders als in den Stadtentwicklungs-Zielgebieten im Westen – ohne die übergeordneten Zusammenhänge zu berücksichtigen. Geplant wurde hier Bauplatz für Bauplatz

und vor allem ohne das Mitentwickeln öffentlicher Räume und Verkehrsinfrastrukturen. Die Chancen für den Norden bestehen deshalb vor allem darin, die derzeitigen negativen Prozesse durch kleinere Interventionen noch abzumildern und positive Neuerungen in bestehenden Planungen zu integrieren. Der Süden steht hingegen erst am Beginn seiner Entwicklung und ist gerade deshalb ein enormer Potenzialträger. Gleichzeitig besteht aber auch ein sehr großes Risiko, dass dieser Raum sich auf eine nicht nachhaltige Weise entwickelt und dadurch seine Potenziale ungenutzt bleiben. Derartige Prozesse haben teilweise durch die vermehrte Ansiedlung von Einfamilienhäusern und Einkaufszentren bereits begonnen. Im Norden und Süden ist es dementsprechend besonders wichtig im Sinne einer ganzheitlichen und systemischen Planung Konzepte zu erarbeiten, die den aktuellen negativen Entwicklungstrends entgegenwirken. Gleichzeitig werden so die bestehenden Infrastrukturen sowie topografischen Voraussetzungen ideal genutzt. Außerdem entspricht dies der Hauptentwicklungsachse der übergeordneten Planungsinstrumente.

ENTWICKLUNGS-/STRATEGIEPLANUNG

Der Strategieplan einer städtebaulichen Entwicklung zeigt den „Spielplan“ bzw. die nötigen Schritte, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Dieses Ziel ist in unserem Fall eine ganzheitliche nachhaltige Entwicklung im jeweilig betrachteten periurbanen (Teil-)Raum und im Kontext von ganz Graz. Den Leitfaden bzw. die „Spielanleitung“ bilden dabei die allgemeinen Planungsgrundsätze, die auf jeden periurbanen Raum einer europäischen gewachsenen Stadt in jeder Betrachtungsebene anwendbar sein sollen. Die Entwicklungsstrategie für Graz wird auf drei Ebenen betrachtet: auf der Ebene der gesamten Stadt (Graz – Ebene 1), der Ebene des jeweiligen periurbanen Teilraums (periurbaner Raum Nord bzw. periurbaner Raum Süd – Ebene 2) und auf der Detailebene (Detailbereiche A, B und C – Ebene 3).

ENTWICKLUNGSSTRATEGIE FÜR DIE PERIURBANEN TEILRÄUME GRAZ NORD UND SÜD | ÜBERSETZUNG DER ALLGEMEINEN PLANUNGSGRUNDSÄTZE IN KONKRETE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE PERIURBANEN TEILRÄUME (STRATEGIE-EBENE 2) UND DEREN DETAILBEREICHE (STRATEGIE-EBENE 3)

Fahrrad & Urbanität in Barcelona: Plaça d’Espanya



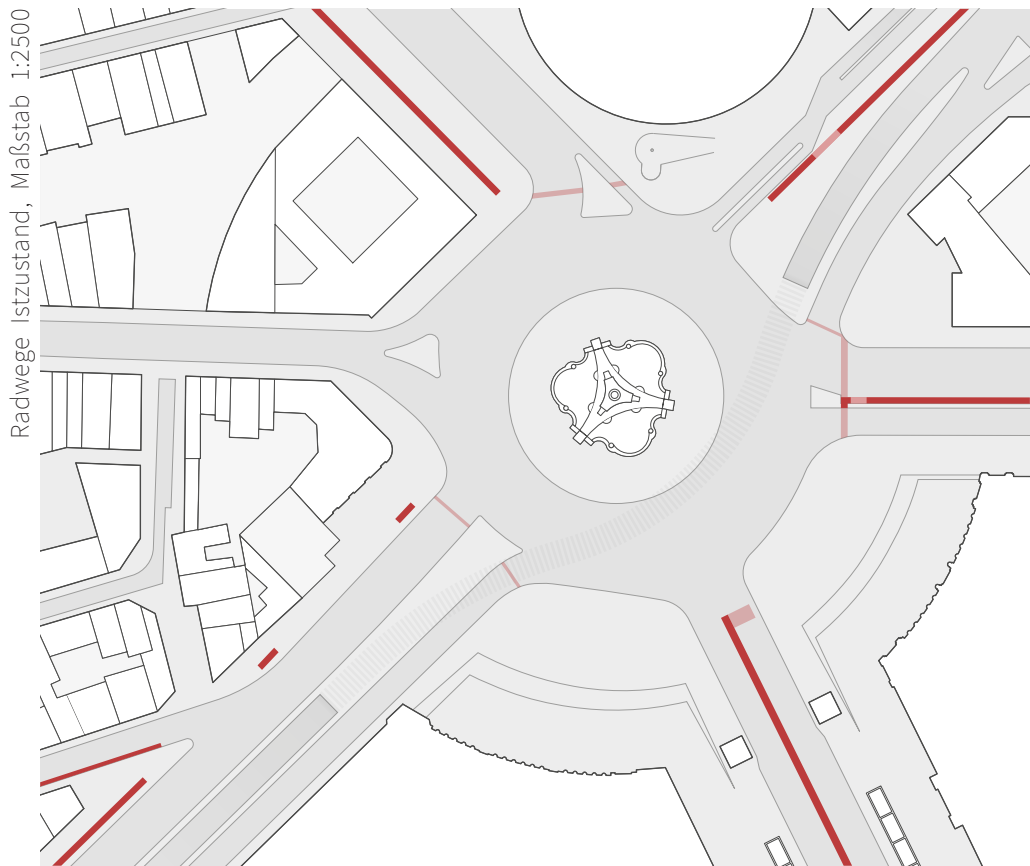
In den letzten Jahren hat Barcelona begonnen, entscheidend auf das Fahrrad zu setzen. Die Anzahl der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist jedoch weiterhin noch relativ niedrig (ca. 3% des Modal Split). Da die Stadt über ausgezeichnete klimatische, orografische und städtebauliche Bedingungen für dieses Verkehrsmittel verfügt, gibt es beim Einsatz geeigneter Strategien in diesem Bereich ein enormes Wachstumspotenzial. Dieser Beitrag möchte diesbezüglich einen Umsetzungsvorschlag an der Plaça d’Espanya zeigen.

Plaça d’Espanya ist ein monumentaler Platz im Süden von Barcelona, der zugleich ein Hauptknotenpunkt für Kraftfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel und Radfahrer ist. Es herrscht hier jedoch ein absolutes Defizit bezüglich der Verbindung zwischen den fünf Radwegen, die in den Platz münden.

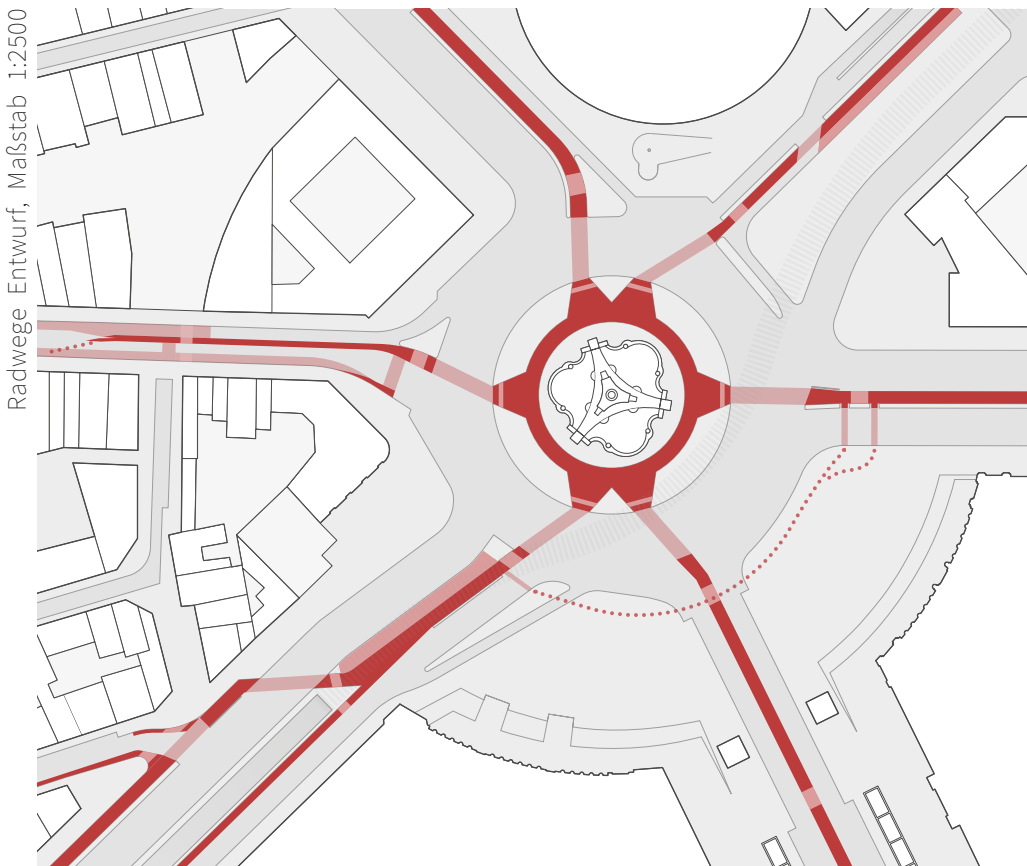
Ziel dieses Beitrages ist es, eine durchgehende Verbindung dieser Radwege zu schaffen, mit Hauptaugenmerk auf Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit, denn zurzeit erfolgt die Verbindung entweder über den sehr stark befahrenen Verkehrskreis oder über den Gehsteig, der ohnehin schon stark von Fußgängern frequentiert ist.

Nach gründlicher Analyse der Ströme und Dynamiken des Platzes, sowie Gesprächen mit Vertretern von Behörden und Benutzergruppen, entsteht ein integraler Entwurf, der sich nicht nur auf den Radverkehr beschränkt, sondern auch ästhetische Ansprüche aufweist. Ebenso werden Fußgänger und öffentliche Verkehrsmittel gefördert, und die Verweilqualität am Platz wird erhöht. Zugleich werden die Beeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs geringgehalten, da es sich um einen unverzichtbaren erstrangigen Verkehrsknoten handelt.

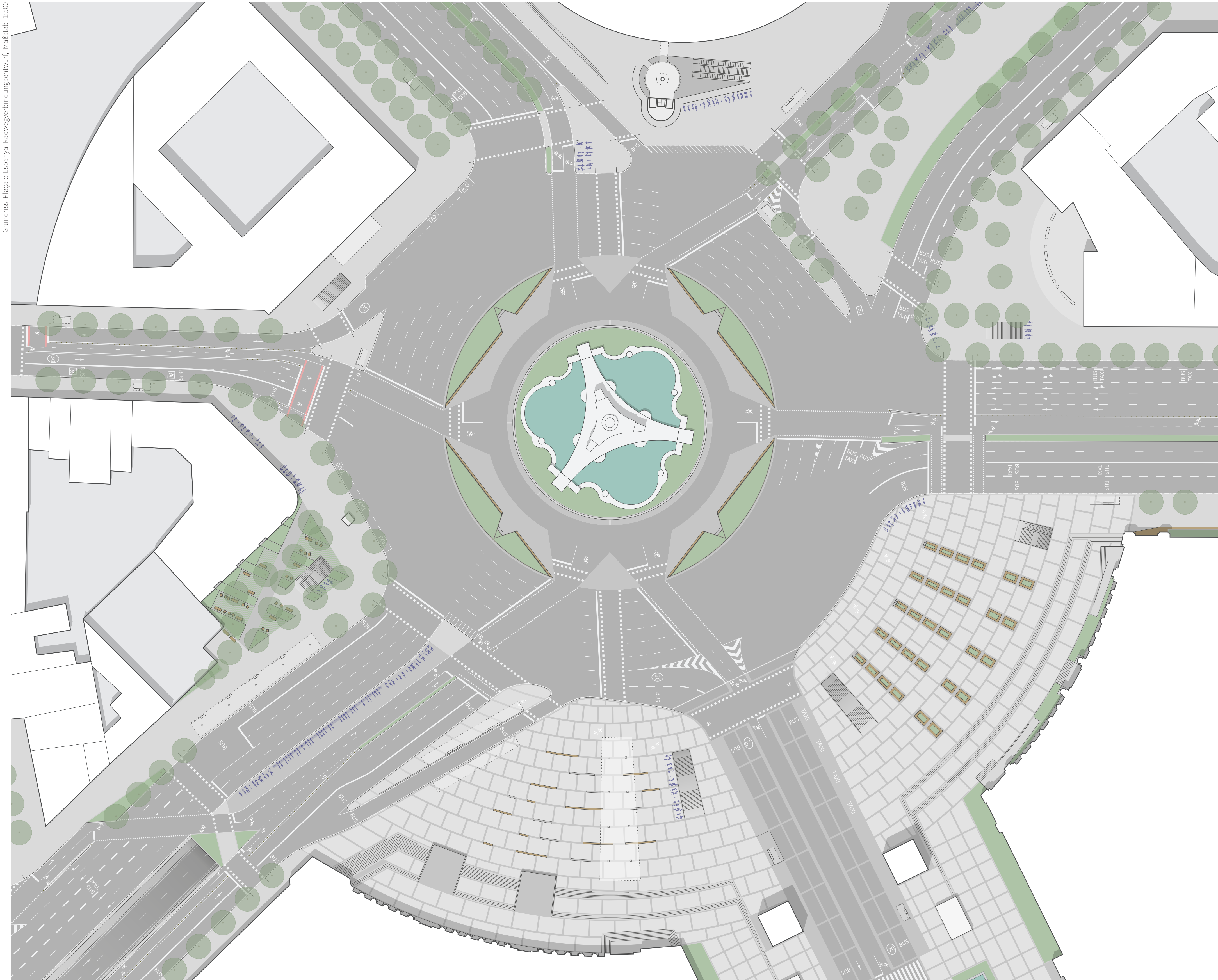
Es wird vorgeschlagen, eine Verbindung der Radwege über das Innere des ohnehin bereits ampelregulierten Verkehrskreises zu schaffen, womit eine Reduzierung der Kreuzpunkte erreicht wird. Die existierenden Ampelfasen werden dabei in vorteilhafter Weise für den Radverkehr genutzt.



Dieser Entwurf sieht auch einige notwendige Umgestaltungen der bereits vorhandenen und in den Platz einmündenden Radwege vor. Zum einen, um in einigen Fällen eine bessere Anbindung an die neu entstehende Radwegverbindung zu schaffen, und zum anderen, weil sie teilweise entsprechende Verbesserungspotenziale aufweisen. Durch die Erweiterung ihrer Querschnitte wird gleichzeitig eine Erhöhung des Komforts und der Kapazität dieser Radwege erzielt, um der erwarteten Zunahme an Radfahrern zu Rechnung zu tragen.



Es wird ebenfalls vorgeschlagen, dass der Bereich im Inneren des Verkehrskreises, wo sich ein monumentaler Brunnen befindet, auch für Fußgänger zugänglich wird. Dazu soll auch eine Attraktivierung des Platzes erreicht werden, zum Beispiel durch gestalterische Maßnahmen, sowie durch die Schaffung neuer Grünzonen. In gleicher Weise sieht das Design sowohl eine Vergrößerung der für den öffentlichen Verkehr ausgewiesenen Fläche vor als auch eine Verbesserung seiner Betriebseffizienz und erhöhten Komfort für die Benutzer.



Urban Logistics Hub

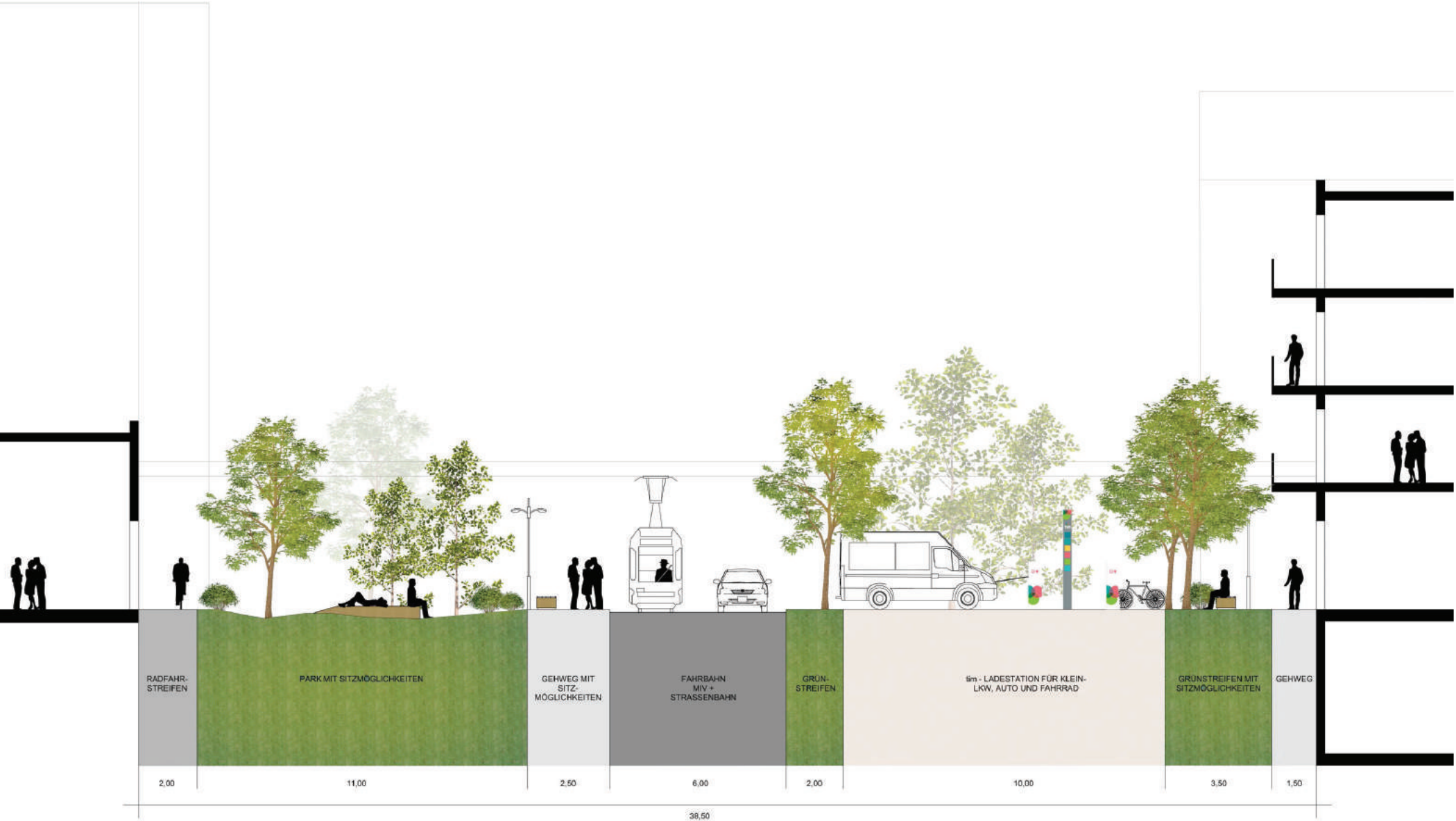
PROJEKTbeschreibung

Bei der Projektübung Urban Logistics Hub haben wir uns als Standort die neu geplanten Reininghausgründe ausgesucht. Die Entscheidung für dieses Grundstück lässt sich auf den bevorstehenden Zuwachs und damit verbundenen fehlenden Logistikunternehmen zurückführen.

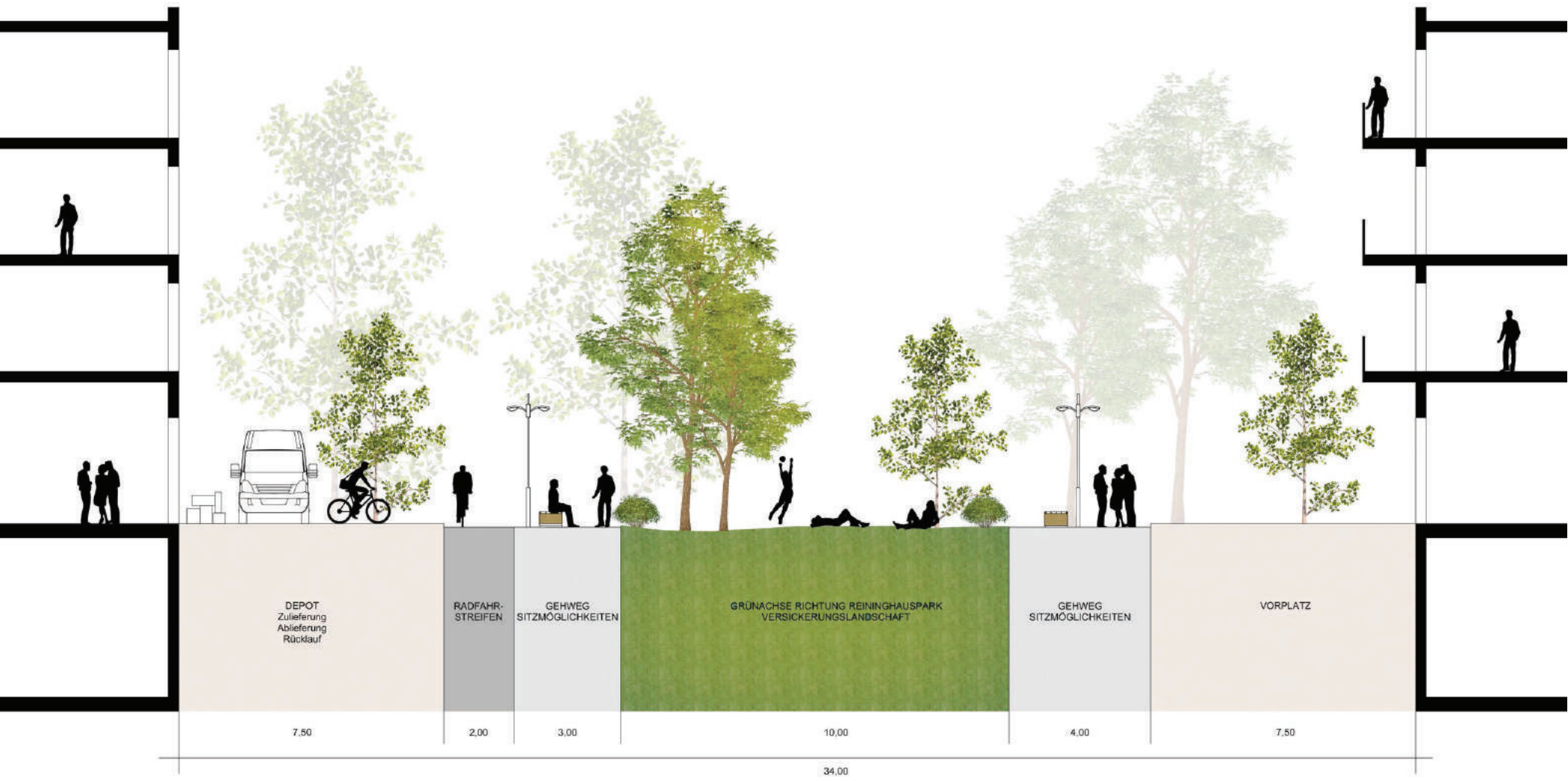
Das Areal an sich ist als autofreie Zone ausgeschrieben. Bei der Analyse des Gebiets sind fehlende Radverbindungen aufgefallen. Diese sind in der Neuplanung von Reininghaus mitberücksichtigt worden. Die zwei Hauptstraßen Eggenberger Straße und Wetzelsdorfer Straße sollen dann in diesem Szenario auf Tempo 30 beruhigt werden. Die Planung des Areals bietet sehr viel Grünfläche in den neuen Plänen und eine Grünachse die sich durchzieht. Diese soll aufgegriffen werden und verlängert werden bis zum Augarten, damit es auch eine bezirksübergreifende Verbesserung gibt. Durch die Verlängerung der Grünräume sollen sich neue Möglichkeiten ergeben und untergenutzte Flächen werden neu gestaltet.

Unser Logistik Hub integriert sich in ein geplantes Gebäude im Quartier 6 Süd. Das Gebäude befindet sich an einem multimodalen Knoten. Solche Punkte bieten viele Möglichkeiten: ÖV – Haltestelle, Abstellplätze für Fahrräder, Car-Sharing-Standplatz samt Ladestationen. Da sich unser Gebäude an so einem Knoten befindet, haben wir diesen für unsere Planung mit genutzt und dort eine TIM- Station geplant. Diese können sowohl von den Bewohnern, externe Leuten aber auch für die LKWs (Zulieferung) genutzt werden. Dieser Knoten wird auch dahingehend wichtig, da eine neue Straßenbahnverbindung durch das Reininghaus führen soll. Hier entsteht eine stark frequentierte Stelle, wo zwei neue Haltestationen entstehen.

Das Hub an sich soll sich in der Erdgeschosszone des Gebäudes befinden und soll als Pick-Up Station, aber auch als Depot für die Pakete dienen. Die Zulieferung zum Depot erfolgt über zwei Möglichkeiten. Einerseits kommen die Pakete mit elektrischen LKWs von den Zentralen aus Kalsdorf an, andererseits befindet sich das Reininghaus zwischen zwei S-Bahn Stationen – Don Bosco und die neu geplante Station in Köflach. Von diesen können die Pakete mit elektrischen Fahrzeugen bis zum Hub geführt werden. Von dort wird dann die Zustellung zum Endverbraucher mit elektrischen Rollern oder Cargo Bikes getätigt. Ebenfalls soll in der Erdgeschosszone eine Open Kitchen integriert werden, welche mit dem Hub interagiert.



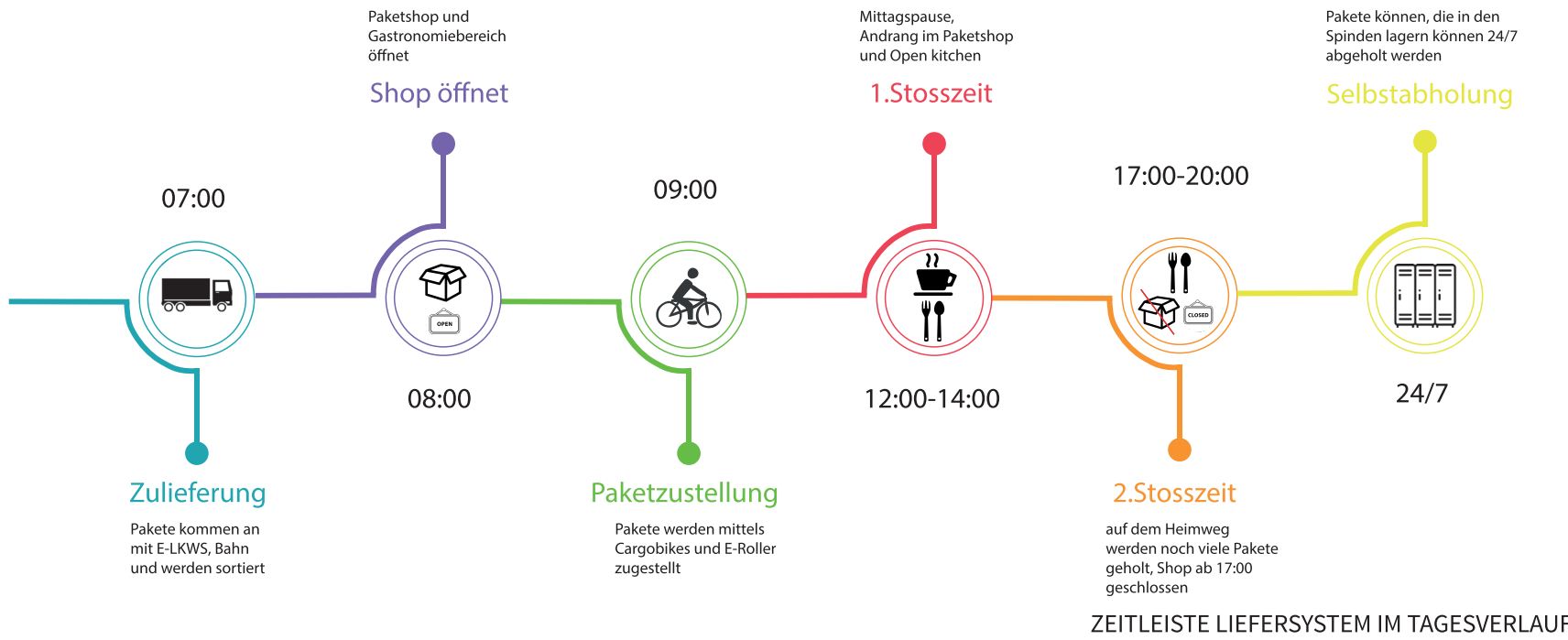
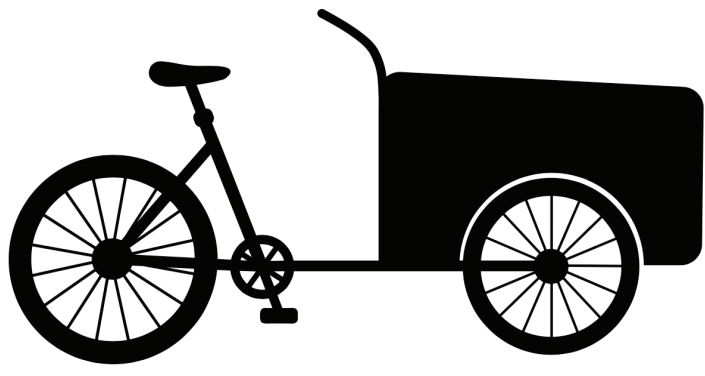
STRASSENSCHNITT WETZELSDORFERSTRASSE



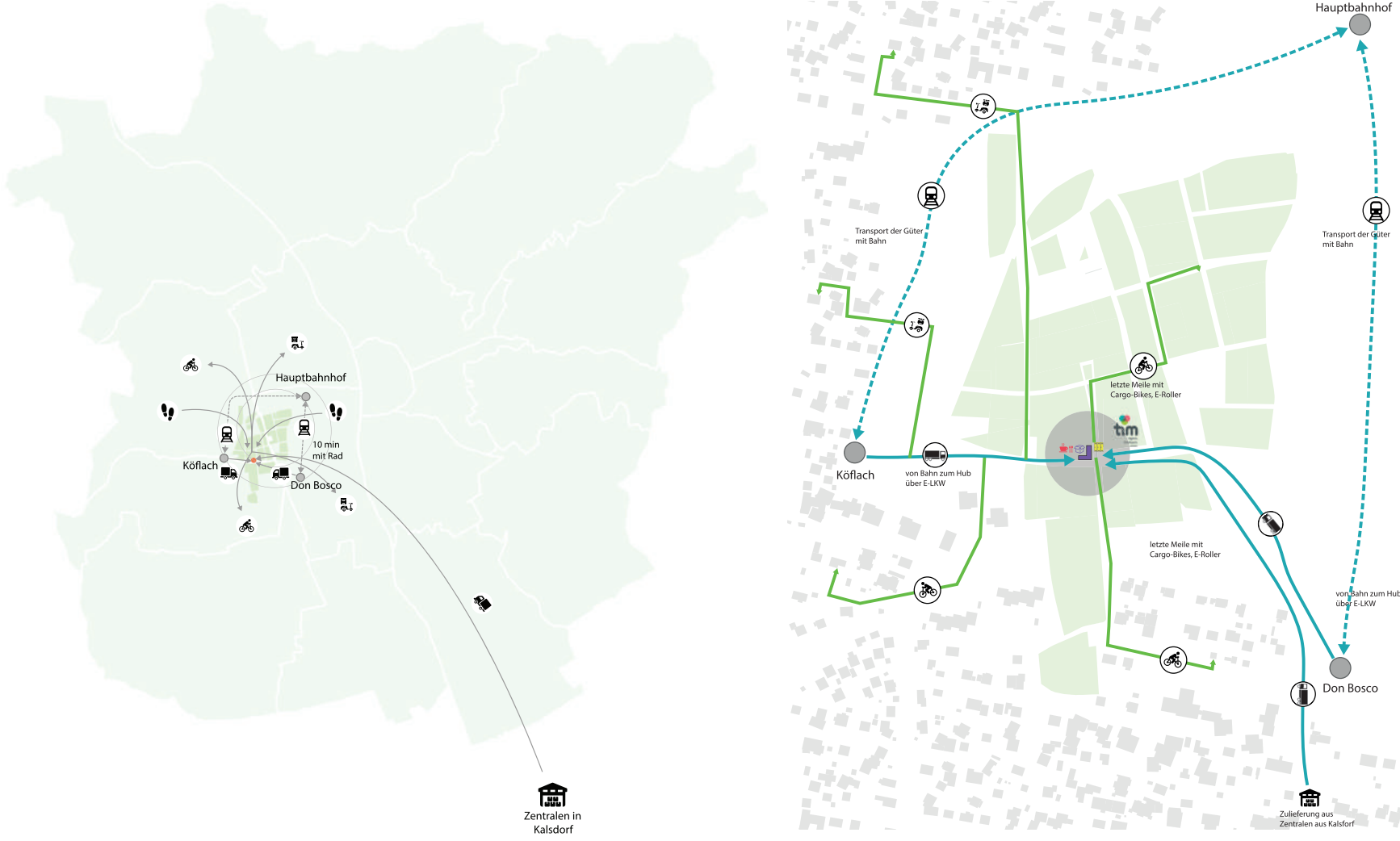
STRASSENSCHNITT GRÜNACHSE



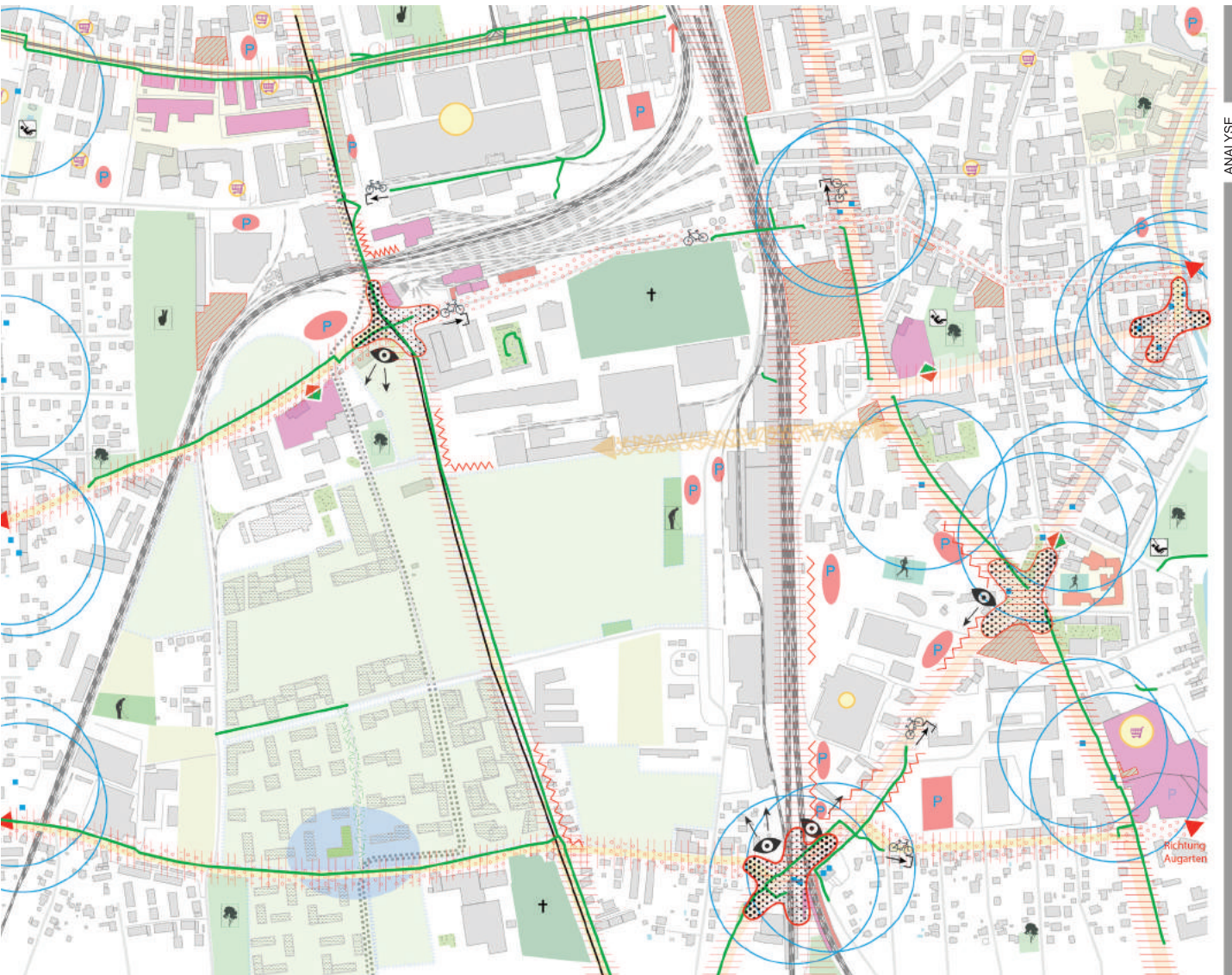
LAGEPLAN 1:2000



ZEITLEISTE LIEFERSYSTEM IM TAGESVERLAUF



KONZEPTDIAGRAMM LOGISTIK MIT FLOTTE



SWOT-ANALYSE



STRATEGIEPLAN

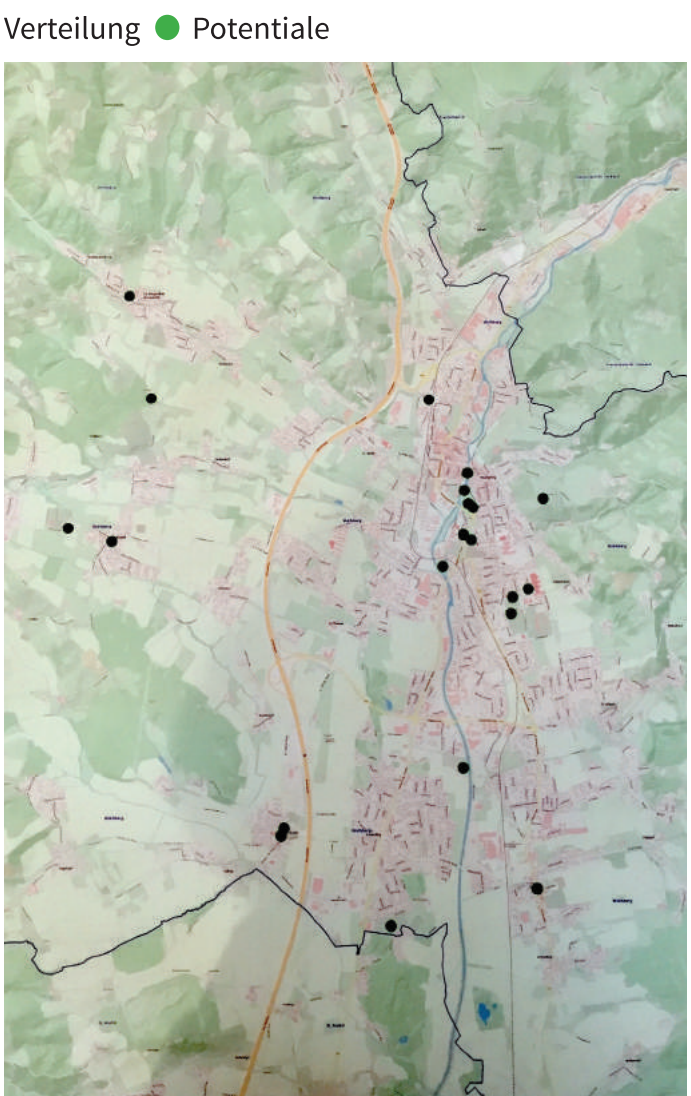


Vademekum für eine Kleinstadt

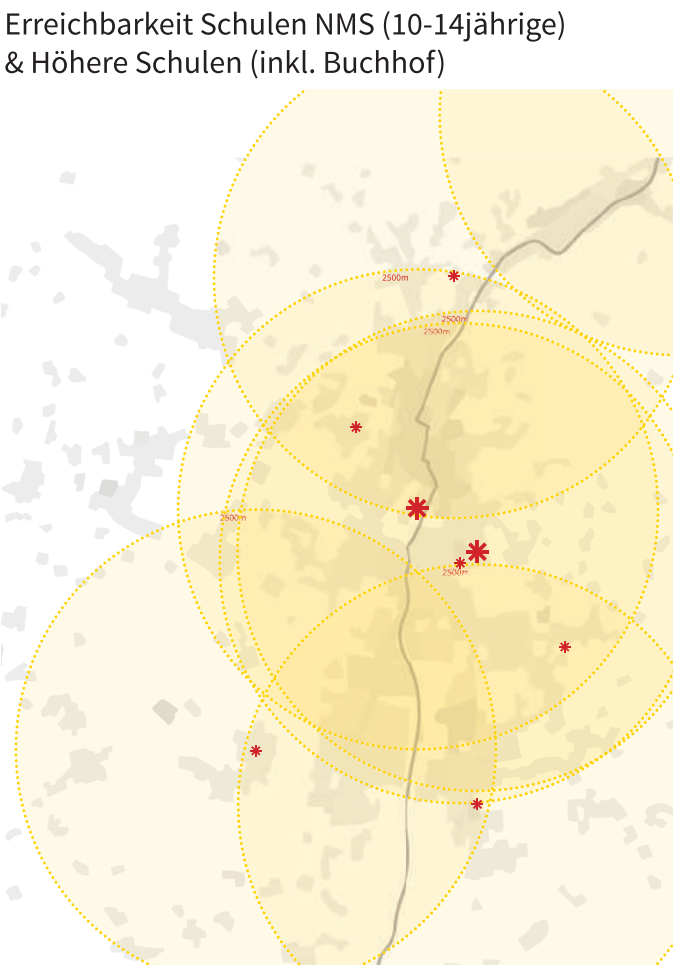
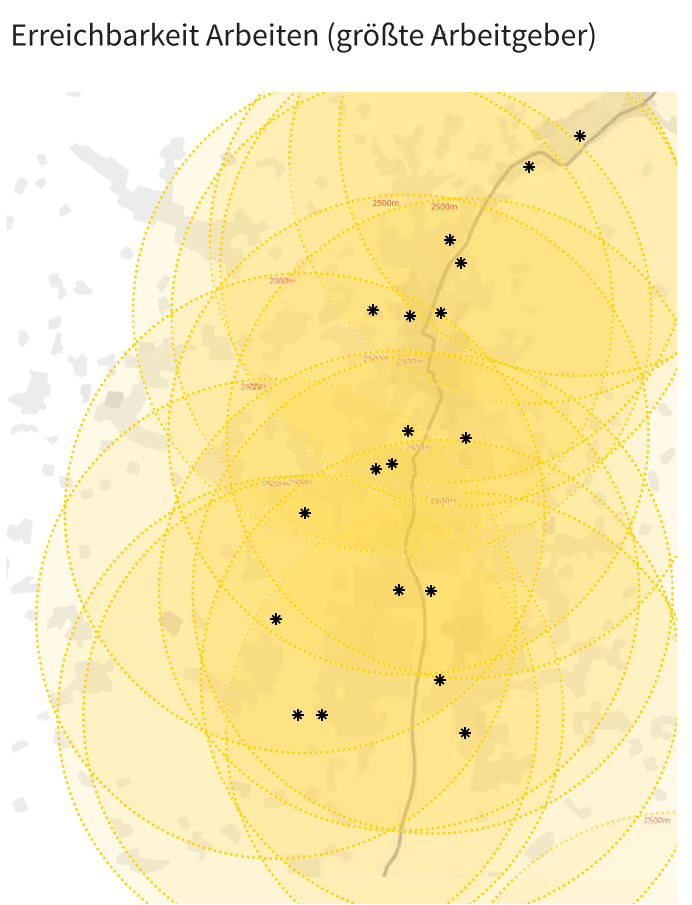
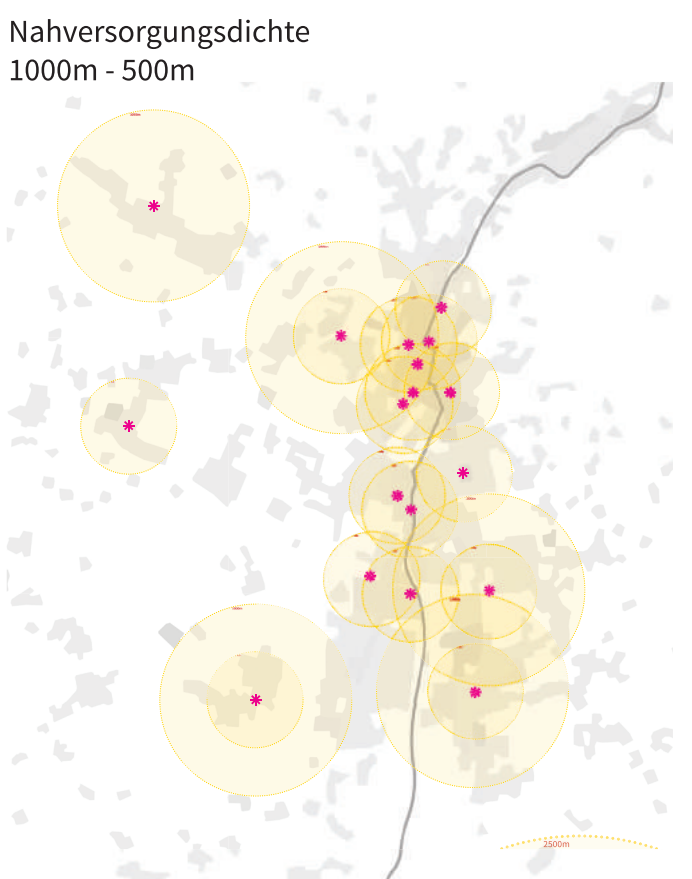
Das Ziel ist eine Handlungsempfehlung für die 25.000 Einwohner-Gemeinde **Wolfsberg im Lavanttal/Kärnten**, um den öffentlichen Raum im Einklang mit dem Ausbau der aktiven Mobilität zu gestalten. Zentraler Anknüpfungspunkt ist hier die Altstadt und der überregionale Lavantradweg als Rückgrat dieser Infrastruktur. Fahrradrouen, welche die dislozierten Ortschaften der eingebundenen Katastralgemeinden mit dem Zentrum der Bezirksstadt verbinden, sowie Plätze entlang dieser Verbindungen sollen aufgewertet werden. Identitäten der Ortschaften, Dörfer und Siedlungen rund um die Bezirksstadt sollen ebenso gefestigt werden, wie Verknüpfungen zu relevanten Zielen des alltäglichen Lebens.

Um einen Vorschlag für die Anpassung des Verkehrsnetzes zu erarbeiten, wurden durch eine Bürgerbeteiligung markante Orte mit Potentialen, aber auch Gefahren, im Gemeindegebiet gefunden.

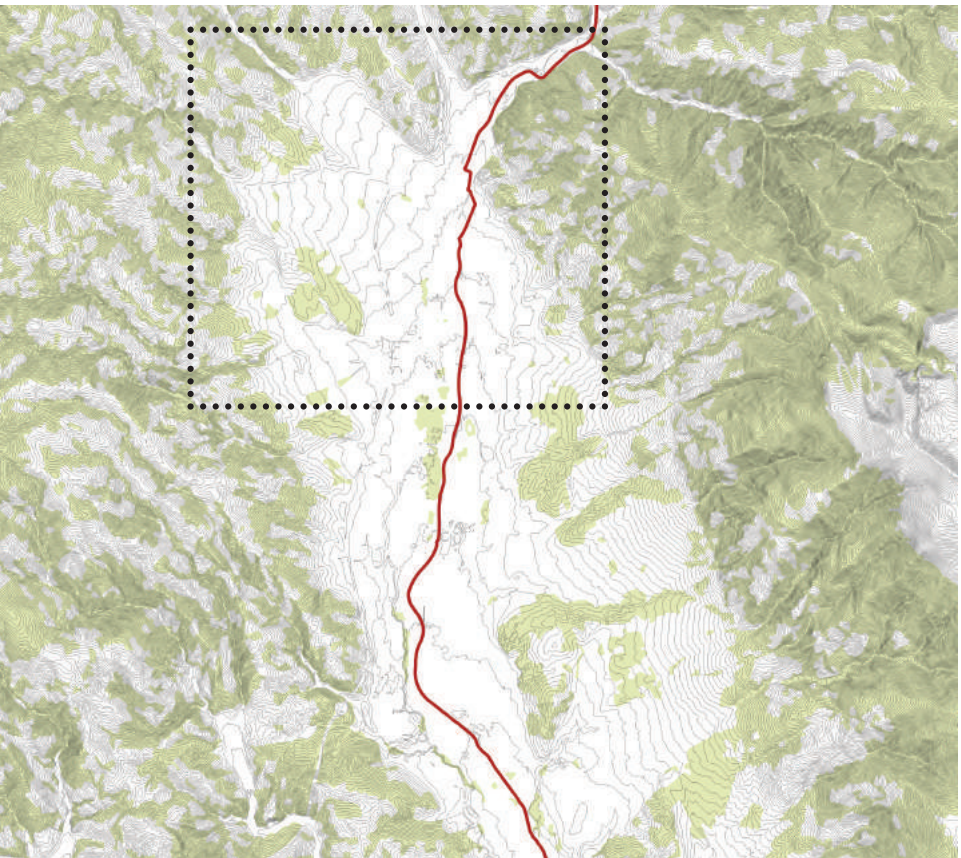
Viele Funktionen/Ziele befinden sich im kompakteren Stadtkern bzw. dessen Umfeld. Ebenso häufen sich hier schwierige Kreuzungen, unschöne öffentliche Räume. Potentiale für attraktive und wichtige Orte finden sich rundum, wie vor Schulen, in historischen Siedlungen, aber auch im Altstadtbereich.



Die Verteilung der alltäglichen Ziele (Nahversorgung, Arbeiten, Schulen) zeigt eine gute Abdeckung des Siedlungsraumes und auch eine gut Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.



Eine breites Talbecken ist ideal für den Radverkehr ausgelegt. Die Kernzone der Stadtgemeinde ist das Untersuchungs- und Planungsgebiet. Rückgrat ist der rot markierte Lavantradweg.



Leitlinien:

- Lavantradweg als Rückgrat mit Standards für Radschnellverbindung
- Reorganisation des vorhandenen Raumes und Wegenetzes im Vordergrund unter Steigerung der gegenseitigen Rücksichtnahme
- Querungen über informelle Verkehrsinseln ermöglichen
- Durchgängige (Geh- &) Radwege gestalten und kennzeichnen
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Hochwertige Begegnungszonen in Ortszentren
- Multifunktionale Zonen in dichten bzw. engen Siedlungsdurchfahrten:
- Qualitätskriterien für Fahrradparken

