DER KLEINE BOULEVARD

WETTBEWERBSBEITRAG

AXIS Ingenieurleistungen mit DI Karl H. W. Grimm

Entwurfsidee:

Freiraumgestaltung und Verkehrsorganisation ermöglichen einen wirksamen grünen Ring. Fußgänger:innen erhalten als Promenade und Aufenthaltsraum mehr Platz, der Radverkehr wird getrennt zwischen Grünstreifen geführt, die Flächen für den motorisierten Verkehr werden zurückgenommen. Die Allee soll als raumbestimmendes Element wahrgenommen werden.

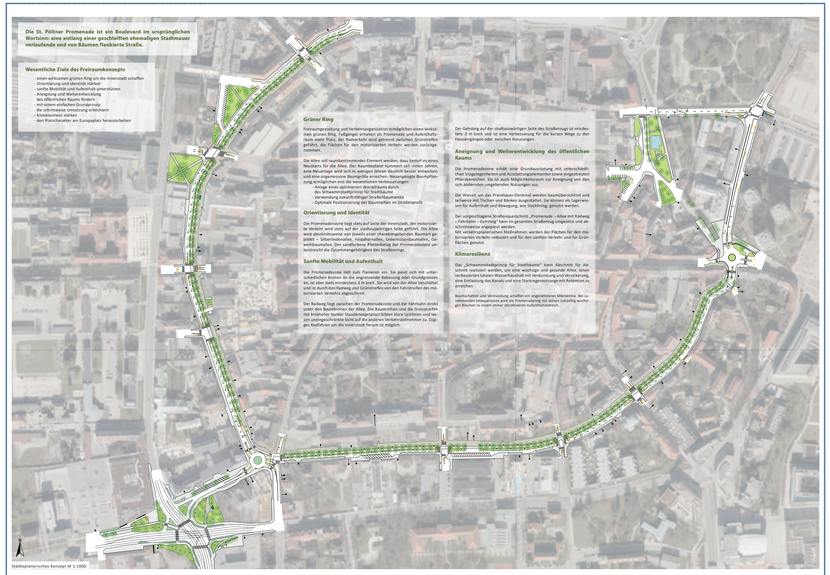
Die Promenadenzone liegt stets auf Seite der Innenstadt, der motorisierte Verkehr wird auf der stadtauswärtigen Seite geführt. Die Allee wird abschnittsweise von jeweils einer charaktergebenden Baumart gebildet.

Das sagt die Jury:

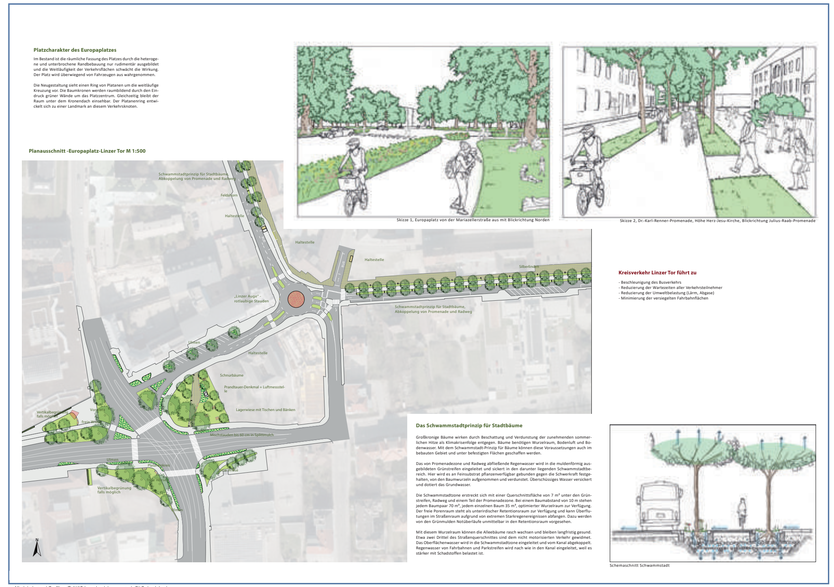
Die Vision des Grünen Rings wird durch die durchgängige Anordnung einer Allee konsequent verfolgt. Die Anordnung verschiedener Baumtypen in den unterschiedlichen Straßenabschnitten konterkariert die Kontinuität des Rings. Bestehende Parks werden im Grünraumkonzept nicht berücksichtigt, sondern durch das geplante Verkehrsband vom Grünen Ring separiert.

Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs ist durch die vorgeschlagene Verkehrsorganisation nur in Teilen zu erwarten. Im restlichen Bereich dominiert der Kfz-Verkehr weiterhin den Straßenraum.

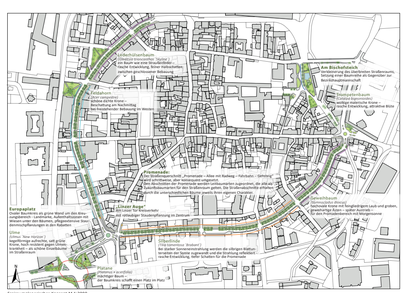
st.pölten



Alle Inhalte und Grafiken © AXIS Ingenieurleistungen mit DI Srdan Ivkovic



Alle Inhalte und Grafiken © AXIS Ingenieurleistungen mit DI Srdan Ivkovic



VERKEHR

Generelle Ziele / Maßnahmen
- Nichtmotorisierter Verkehr = Öffentlicher Verkehr
(= Umweltverbund) verbessern und fördern
- motorisierten Verkehr reduzieren
- generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- durchgehender Radweg in neuer Baumreihe
- Fußgänger primär auf stadtseitiger Promenade
- Überall barrierefreie Querungsmöglichkeiten

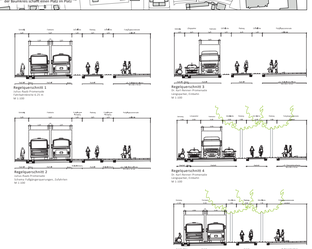
Fußgänger
- großzügige breite Promenade für Fußgänger, zum Aufenthalt und für temporäre Nutzung durch Einrichtungen der dahinterliegenden Bebauung
- Verzahnung der Nutzungen auf der Promenade mit jenen privaten Liegenschaften
- neu

Radverkehr
- in der Innenstadt Radfahren im Mischverkehr (20 km/h oder Begegnungszone), keine Radwege und Radfahrstreifen

Öffentlicher Verkehr
- Busbrücke Nord liegt eine in Bestand (über die Promenaden im Gegenverkehr
- Gesamtbreite der Fahrbahn 6,25 m für 30 km/h
- Haltestellen mit großzügigen Wartebereichen
- ein Wartehäuschen für beide Richtungen
- Verbesserung der Busverbindungen durch die Reduzierung des durchgehenden motorisierten Individualverkehrs
- Eliminierung von Abbiegerelationen des MIV in jenen Bereichen, wo an den Busverkehr fahrbaden könnten

Parken
- nur im Bereich Doktor-Karl-Renner-Promenade zwischen Josefstraße / Linzer Straße
und Johann-Gauser-Straße / Steinegasse im öffentlichen Straßen-raum, ausschließlich für Kurzparker (2 Stunde)
- alle Dauerparker müssen in den vorhandenen Garagen und auf Parkplätzen außerhalb des Straßenraums

Liefern und Laden
- im Bereich der Promenade zeitlich beschränkt (7:00 – 11:00)



Alle Inhalte und Grafiken © AXIS Ingenieurleistungen mit DI Srdan Ivkovic

Zur Bescheinigung des Busverkehrs
- Busverkehr gestaurte Ampelschaltungen
- Entfall der Abbiegerelationen von der Julius-Raab-Promenade Richtung Innenstadt

Zur ist eine Korrespondenz von Verkehrslösung und Freiraumgestaltung. Es werden strategisch wenige, aber konsequente Maßnahmen vorgeschlagen.

Der Straßenraum wird niveaugleich ohne Hochbordte ausgebaut und ist konsequent barrierefrei.

Es sind in den Grünstreifen häufige Querungsmöglichkeiten zur erweiterten Promenade vorgesehen, um Fußgänger zur Nutzung der Promenade zu bewegen. Es ist auch Platz in den Hauszufahrten, über auch mit Durchgängen durch die Grünstreifen.

Klare Gliederung des Straßenraums durch die Belagsmaterialien: Walzasphalt für die Fahrbahnen und den stadtauswärtigen Gehsteig Walzasphalt mit heller Gesteinsmischung für den Radweg Betonsteinplatten im Rechenverband (ca. 0,5 x 0,5 x 0,24 m)

Gehfreundlichkeit durch plane, leicht angerauhe Betonsteinplatten in der Promenadezone, die in ungebundener Bauweise verlegt werden. Platten in hellen Sandfarben mit mineralischen Oberflächen, die Breite der Promenadenzone beträgt 3 m, in den meist verfwachenen Gehbaudrcken ohne deutlich Wechsel.

Radfreundlichkeit durch helle Asphaltoberfläche: AC11 mit hellem, cremeweißem Gestein und sandgestreift

Intensiv zurückhaltende Ausstattung mit Stadtmöbeldesing, Komprimierung und Akzentsetzung an ausgewählten Punkten (Knoten), Nachrüstung nach Bedarf, durchgängiges Ausstattungsprogramm.

Staubsinkstabelle als „Promenadegärten" werden an geeigneten Stellen an den Grünstreifen angebracht

Vielfältige Sitzmöbelbrung aus einer Familie mit und ohne Lehnen, Loungemöbel mit Sessel und Tischen, Tisch-Bank-Kombinationen

Textile Beschattungselemente während der Anwuchsphase der Bäume und Radbügel nach Bedarf

Mastleuchten zwischen den Bäumen in 20 m Abstand: Doppelaustieger zur Ausleuchtung von Fahrbahn und Radweg, Einzelausleger zur Ausleuchtung der Promenade, Anknüpfung an die am Bahnhofsplatz verwendete Leuchtenfamilie.

Trinkbrunnen in etwa 300 m Abstand

Wasserspiel aus Fontänen und Bodenwasserdüsen (Betrieb mit Leitungswasserqrtz), spersame Verwendung von Trinkwasser, oblaufendes Wasser kommt über das Schwammstadtprinzip den Bäumen zugute.

Abfallbehälter: Aktiv Plus

Müllinsatz mit vertikal begrünten seitlichen Sichtschutzwänden

Alle Inhalte und Grafiken © AXIS Ingenieurleistungen mit DI Srdan Ivkovic

AUF DIE PROMENADE, FERTIG LOS

WETTBEWERBSBEITRAG

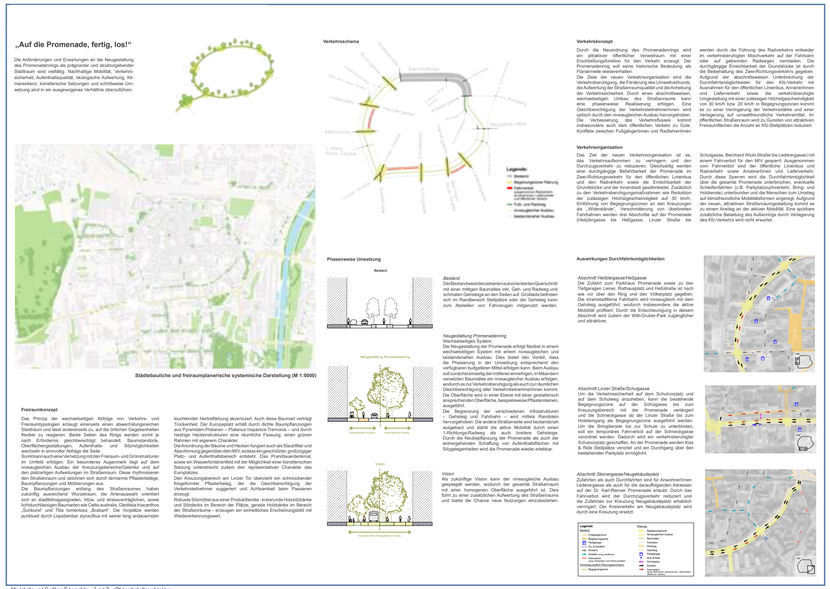
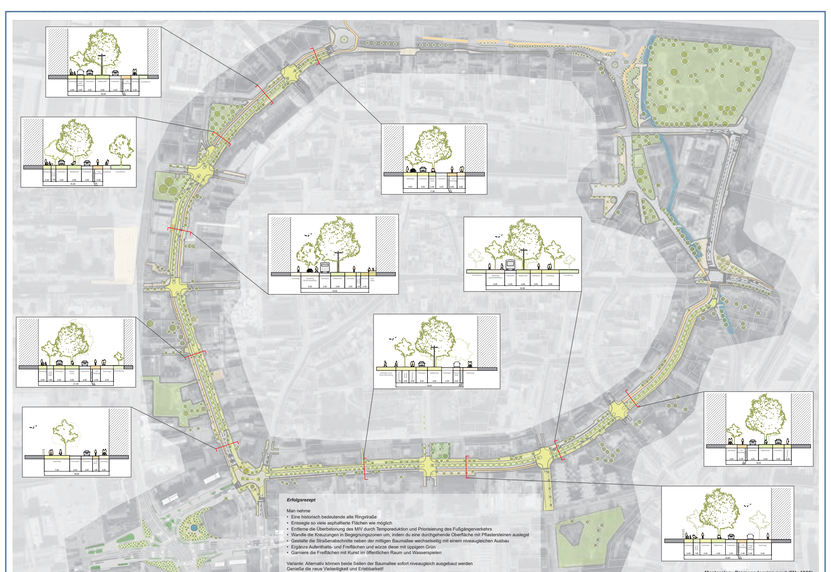
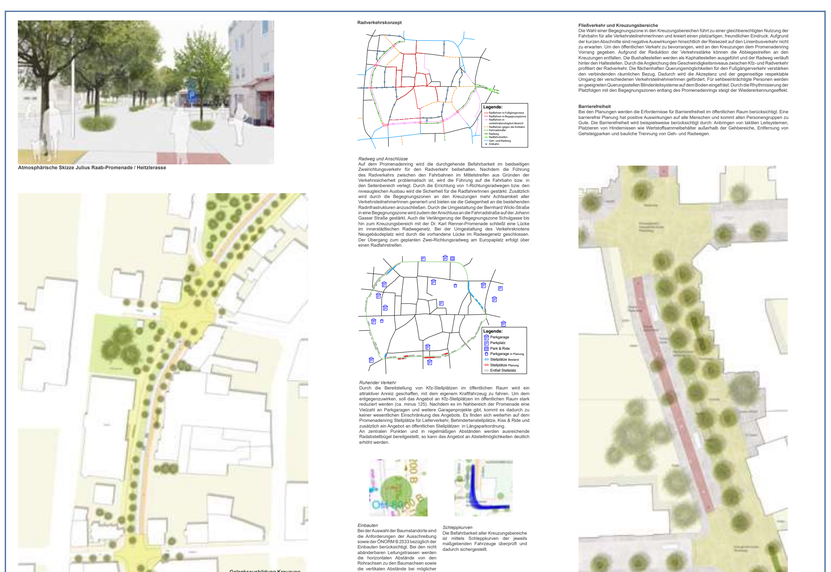
komobile w7 mit ZwoPK Landschaftsarchitektur

Entwurfsidee:

Das Prinzip der wechselseitigen Abfolge von Verkehrs- und Freiraumtypologien erzeugt einerseits einen abwechslungsreichen Stadtraum und lässt andererseits zu, auf die örtlichen Gegebenheiten flexibel zu reagieren. Beide Seiten des Rings werden somit je nach Erfordernis gleichberechtigt behandelt. Baumstandorte, Oberflächengestaltungen, Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten wechseln in sinnvoller Abfolge die Seite. Somit kann auch eine Vernetzung mit den Freiraum- und Grünstrukturen im Umfeld erfolgen.

Das sagt die Jury:

Die Arbeit erfüllt insgesamt nicht die Vorgaben der Auslobung, insbesondere erzeugt das Projekt durch seine wechselseitige Anordnung von Gestaltungs- und Fahrbahnseiten ein sehr unruhiges Verkehrssystem, das kein durchgängiges Gesamtbild erzeugt. Die Idee der in Längsrichtung etappierten Umsetzung widerspricht den Zielsetzungen der Ausloberin in Abschnitten umzusetzen. Die Lesbarkeit und Orientierung für die Verkehrsteilnehmenden wird durch den stetigen Seitenwechsel verunklart. Die vorgeschlagene Möblierung bietet wenig Aufenthaltsqualität.



Alle Inhalte und Grafiken © komobile w7 mit ZwoPK Landschaftsarchitektur