

## **VERKEHRSBERUHIGUNG UND MARKTGESTALTUNG STRASSWALCHEN**



# **VERKEHRSBERUHIGUNG UND MARKTGESTALTUNG STRASSWALCHEN**

Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung ARCHITEKTUR

Barbara Steindl

Technische Universität Graz

Erzherzog Johann-Universität

Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Grigor Doytchinov

Institut für Städtebau

Jänner 2011



**EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG**

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am .....

.....

(Unterschrift)

**STATUORY DECLARATION**

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, am .....

.....

(Signature)

## **ABSTRACT**

This master-thesis is concerned with an area of urban development in the federal state of Salzburg.

By problem analysis and fundamental considerations a reassessment of the urban centre of the community of Strasswalchen is prepared, based on its high traffic volume and on the bypass road, which is being planned since 2005.

Special attention is given to the development of public open spaces for events and to further common welfare. It is intended to create a harmonic relation between the citizens and the federal road through the traffic concept 'Open Space'.

## **KURZFASSUNG**

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit einem städtebaulichen Gebiet, im Bundesland Salzburg.

Basierend auf dem hohen Verkehrsaufkommen und der seit 2005 in Planung stehenden Umfahrungsstraße in der Marktgemeinde Strasswalchen wird in dieser Arbeit anhand von Grundüberlegungen, einer Problemanalyse eine Aufwertung des Zentrums geplant.

Besonderes Augenmerk gilt dabei der Entwicklung von öffentlichen Freiflächen zur Nutzung von Veranstaltungen und zur Erhöhung des Gemeinwohls. Eine harmonische Beziehung zwischen der Bundesstraße und der Bevölkerung soll hierbei durch das Verkehrskonzept Shared Space geschaffen werden.





## **INHALT**

EINLEITUNG	1
Persönliche Motivation	2
Methodik	2
Aufbau und Handhabung	2
KAPITEL 1 _ REGION STRASSWALCHEN	5
Topologie	7
Verkehr	9
Wirtschaft	11
Tourismus	11
KAPITEL 2 _ GEMEINDE UND KATASTRALGEMEINDE STRASSWALCHEN	13
Gemeinde Strasswalchen	15
Topologie Strasswalchen	17
Katastralgemeinde Strasswalchen-Markt	19
Siedlungsstruktur	21
Verkehr	23
Anbindung	25
Infrastruktur	27
Historische Gebäude	29
Plätze	29
Photoreport	33
Problemanalyse	35
KAPITEL 3 _ ENTWURFSEINLEITUNG	41

## INHALT

KAPITEL 4 _ VORENTWURF _ SHARED SPACE	49
Vorentwurf	51
Beschreibung der Bereiche	53
Resümee	57
KAPITEL 5 _ ENTWURF _ SHARED SPACE	59
Der Entwurf	61
Beschreibung der Bereiche	63
Beleuchtungskonzept	73
Renderings	76
Resümee	77
ANHANG	79
Abbildungsverzeichnis	80
Fußnoten	81
Literaturverzeichnis	82
Andere Quellen	83

## Einleitung

Städte, die nicht von Beginn an als Städte konzipiert waren, sondern erst im Lauf der Geschichte dazu geworden sind, haben im Vergleich zu ihren durchgeplanten Pendanten wie beispielsweise Brasilia ihre liebe Not mit dem Verkehr, da die ursprünglich vorhandenen öffentlichen Plätze teils oder ganz dem mit dem gesteigerten Verkehrsaufkommen Hand in Hand gehenden gesteigerten Bedarf für ein adäquates Straßennetz weichen mussten.

Galt es vor fünfzig Jahren noch als chic, sich ein Haus in der Stadt leisten zu können, gibt es heutzutage das Phänomen der wochenendlichen Landflucht, wo sich Städter vor der durch den Stadtverkehr entstehenden Lärm- und Stressbelastung in ihr Wochenenddomizil am Land zurückziehen.

Eine weitere massive Änderung in den Lebensgewohnheiten betrifft das Kommunikationsverhalten, welches in zunehmendem Maße virtuell statt im direkten Kontakt stattfindet. Dies vor allem in Städten, die zuwenig öffentliche Plätze und zuviel Verkehr zu ihren Charakteristika zählen.

Mit wenigen Eingriffen in der Verkehrsgestaltung ließe sich sowohl der Anteil an realer Kommunikation – ein doch integraler Bestandteil eines Gemeinschaftsgefühls heben, als auch der allgemeine verkehrsbedingte Stress senken. Man denke an Märkte und Veranstaltungsflächen als Zentren der urbanen Kommunikation, die abschnittsweise mit dem Straßennetz koexistieren.

## **Persönliche Motivation**

Auf der Suche nach einem angemessenen Diplomarbeitsthema war es eines meiner Hauptanliegen, ein Projekt zu finden, dessen Realisierung auch tatsächlich möglich wäre. Im Zuge eines Seminars an der TU Graz fiel meine Wahl auf die Salzburger Marktgemeinde Strasswalchen. Bei Lokalausgangsscheinen und in Gesprächen mit Einheimischen wurde mir klar, dass Strasswalchen durchaus Bedarf an einem Konzept hat, um das dortige Allgemeinwohl zu steigern.

## **Methodik**

Als Methode zur Analyse der Problemstellung in Strasswalchen, befragte ich mehrere Einwohner. Auf die Besichtigung des Planungsgebietes folgten Besichtigungen und Recherchen bereits verkehrsberuhigter Städte (Bischofshofen im Bundesland Salzburg) und neu gestalteter Plätze (Gleinstätten in der Steiermark; Literatur Shared Space). Nach der Aufnahme der Problemanalyse in Strasswalchen, Gesprächen mit Herrn Josef Bründl, einem Mitglied des Gemeinderates, und dem Beisein bei einer öffentlichen Sitzung der Gemeindevertretung, begann die Phase des Vorentwurfes, um eine Lösung zu finden.

## **Aufbau und Handhabung**

Kapitel 1 der Arbeit stellt eine umfassende Ist-Analyse über Verkehrsgegebenheiten im Umkreis von 40 km Strasswalchens, sowie über die auf den

Verkehr bezogenen Haupteinflussfaktoren dar.

Kapitel 2 geht zu den obigen Punkten detailliert auf Strasswalchen selbst ein, inklusive einer Analyse des Verkehrs, der vorhandenen Gebäude und Plätze und schließt mit einer Problemanalyse.

Kapitel 3 ist dem Thema Shared Space gewidmet und damit als Aufbau für Kapitel 4 zu sehen, in welchem der auf Shared Space basierende Entwurf für eine in Strasswalchen denkbare Variante erarbeitet und ein darauf basierendes Resümee gezogen wird, mit der Conclusio, dass der Vorentwurf zwar eine Verbesserung, aber noch nicht den Idealfall darstellt.

Hauptteil von Kapitel 5 ist der Planungsentwurf, mit einer Detaillierung der einzelnen Bereiche, einem Beleuchtungskonzept und zum Schluss ein Resümee dieses Entwurfes.



Abb. 1 Luftbild



## KAPITEL 1 REGION STRASSWALCHEN



Abb. 2 Österreich Karte



Abb. 3 Einteilung der Gaue



Abb. 4 Flachgau Lage Strasswalchen

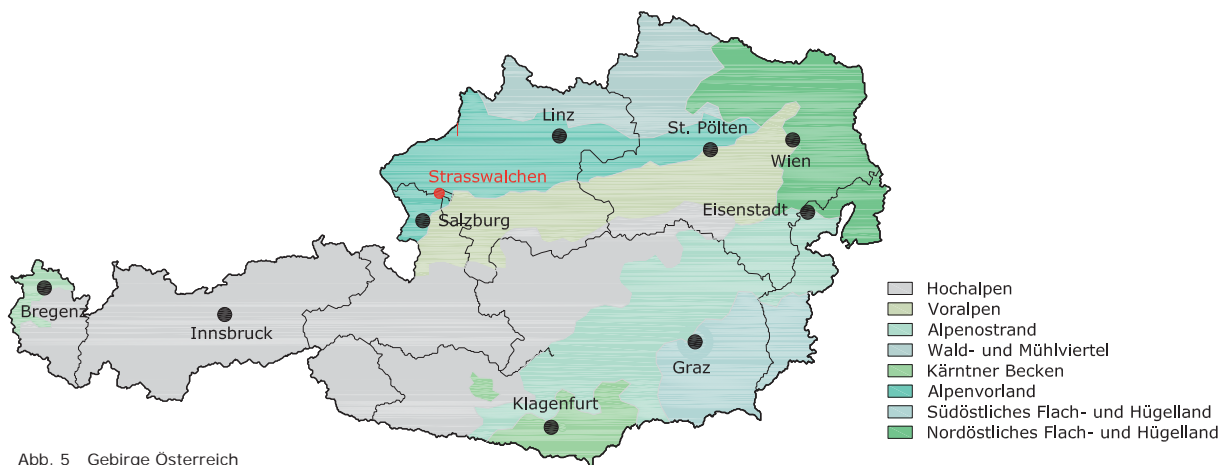


Abb. 5 Gebirge Österreich



## Topographie

Begrenzt von Oberösterreich, der Steiermark, Kärnten, Tirol und Bayern, befindet sich das Bundesland Salzburg. Salzburg wird gegliedert in 5 Gaue, wobei die Stadt Salzburg ein eigenständiger politischer Bezirk im Flachgau ist.

Zu den Gauen zählen neben diesem noch Pongau, Tennengau, Lungau und Pinzgau. Da sich die Marktgemeinde Strasswalchen am nord-östlichen Rande des Flachgaus befindet, werde ich diesen Gau nun näher schildern.

Im Norden und Osten grenzt der Flachgau an das Oberösterreichische Innviertel, im Süden an den Tennengau und im Westen an die Berchtesgadener Alpen.

Das topographische Aussehen des Flachgaus ist keineswegs flach, nur im Vergleich zu den drei Gebirgsgauen. Es handelt sich um ein Hügelland indem sich im Südwesten Teile der Hochalpen, das Salzburger Becken, die Voralpen, und das Alpenvorland befinden und sich viele Seen einbetten.<sup>1</sup>

Ringartig umschließt der Flachgau Salzburg, wodurch eine urbane und rurale Wechselbeziehung entsteht. Ein großer Teil des Flachgaus besteht aus Waldflächen und Grünlandflächen, was wiederum für eine hohe Land- und Forstwirtschaft sorgt. Er ist auch einer der letzten Heumilchgebiete Europas.<sup>2</sup> Unterteilt wird der Flachgau in 34 Gemeinden und 3 Städte.

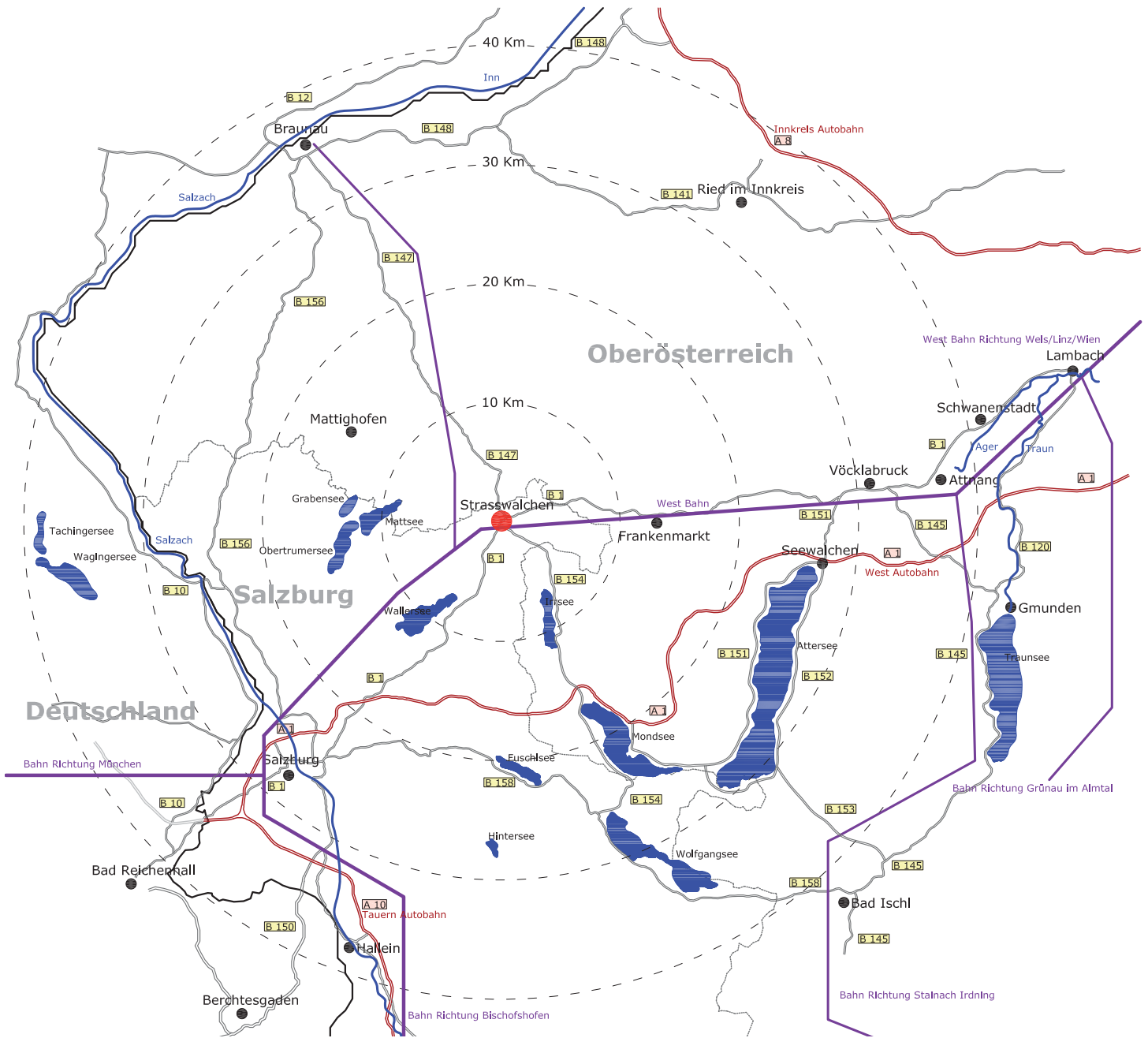


Abb. 6 Topographie Verkehr

M 1:500 000

## **Verkehr**

Wegen der naturräumlichen Voraussetzungen wurde schon früh der Verkehr von Salzburg nach Wien über die B1 durch Strasswalchen geführt.<sup>3</sup> Diese führt direkt durch den Zentrums-kern und teilt die Markt-gemeinde dadurch in zwei Seiten.

Die B147 grenzt im Norden an Strasswalchen und führt gleich wie die B156 nach Braunau. Zur Auffahrt zur Westautobahn im Süden der Region, bei Kalham, führt die B1. Entlang der Salzach zieht sich die B10, die nach Bad Reichenhall und Braunau führt. Die B154 befindet sich im Süden der Markt-gemeinde Strasswalchen und zieht sich entlang des Irrsees hin zum Mondsee, wo sich auch die Auffahrt für die Westautobahn befindet. Die Erreichbarkeit Richtung Bad Ischl erfolgt über Landstraßen, über die B158 mit Auffahrmöglichkeit östlich von Salzburg Stadt, Kreuzung B1.

Direkt bei Strasswalchen führt die Westbahn Richtung Salzburg und Wien vorbei. Wichtige Verkehrsknotenpunkte der Bahn, innerhalb von 40 Kilometer von Strasswalchen aus gesehen, sind Salzburg und Attnang-Puchheim.

Von Salzburg gibt es die Erschließung nach München und Bischofshofen (Richtung Graz und Vorarlberg). Attnang ist Verkehrsknotenpunkt der Westbahn und der Bahn Richtung Stainach-Irdning.



Legende  
 Wald  
 Fluss  
 M 1:500 000

Abb. 7 Topographie Wälder Flüsse

## **Wirtschaft**

Einer der größten Wirtschaftszweige in dieser Region ist die Landwirtschaft. Wegen der guten Verkehrsanbindung haben sich in dieser Region auch viele Firmen angesiedelt. Dies hat die positive Auswirkung, dass die Region eine sehr geringe Arbeitslosenquote hat.

In der Marktgemeinde Strasswalchen befinden sich auch viele kleinere gewerbliche Betriebe, die die städtische Infrastruktur erhöhen. Der Lagermax, eine der größten Logistik-, Speditions- und Autotransportfirmen Österreichs befindet sich direkt in Strasswalchen. Diese Firma sorgt nicht nur für Arbeitsplätze vieler Einheimischer, sondern auch für Gastarbeiter, die wiederum in Strasswalchen, in Pensionen, Unterkunft finden.

## **Tourismus**

Als Hauptzentrum des Tourismus gilt in dieser Region nach wie vor Salzburg, mit seinen kulturellen Einrichtungen und seinem Altstadtkern.

Im 40-Kilometer-Umkreis von Strasswalchen befinden sich 10 Seen mit Wanderwegen und Campingplätzen. Viele Wanderwege führen auch auf die umliegenden Berge und Wälder. In Strasswalchen, außerhalb des Zentrums, liegt einer der größten Kinderfreizeitparks Österreichs.



Abb. 8 Luftbild



## KAPITEL 2 GEMEINDE UND KATASTRALGEMEINDE STRASSWALCHEN





## Gemeinde Strasswalchen

Die Gemeinde Strasswalchen liegt nordöstlich von Salzburg und grenzt an das Bundesland Oberösterreich.

### Allgemeine Daten zur Gemeinde<sup>4</sup>

Bundesland	Salzburg
Politischer Bezirk	Salzburg-Umgebung
Gerichtsbezirk	Neumarkt
Fläche (1.1.2010)	4 452,34 ha
Höhe	542 m ü. A
Bevölkerung (1.1.2010)	7029 Einwohner
Bürgermeister	Friedrich Kreil

Die Gemeinde Strasswalchen setzt sich aus 6 Katastralgemeinden zusammen:

- Bruckmoos
- Irrsdorf
- Brunn
- Strasswalchen-Land
- Haselreith
- Strasswalchen-Markt

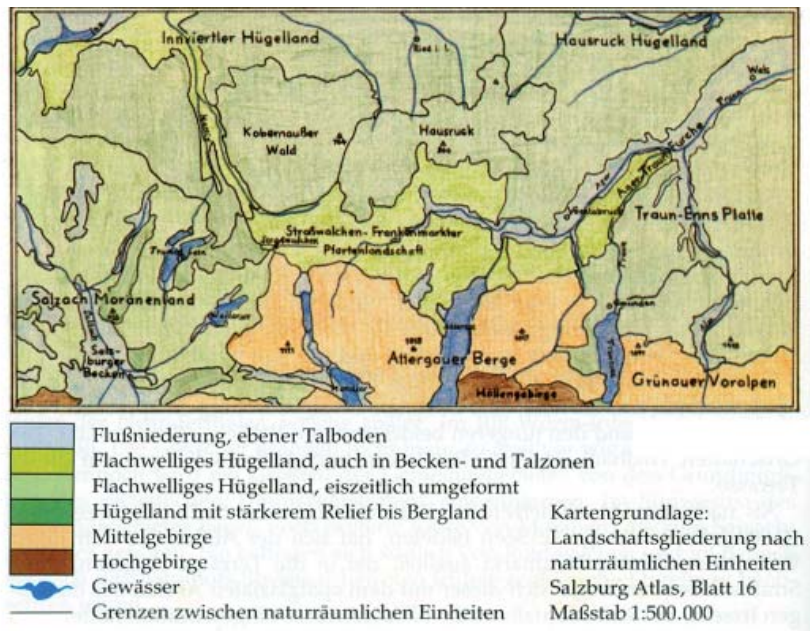


Abb. 9 Topologie Strasswalchen

## Topologie Strasswalchen

Die Lage der Gemeinde befindet sich im Flachgau, der bis ins 19. Jahrhundert noch als „Land außer Gebirge“ bezeichnet wurde und umfasst u.a. das Becken von Strasswalchen und das Becken von Irrsdorf. Diese beiden Becken sind wiederum Teil der westlichen „Strasswalchen-Frankenmarkter Pfortenlandschaft“.<sup>5</sup>

*„Diese Pfortenlandschaft, die als Ganzes von einem flachwelligen Hügelland erfüllt und so vom Morphologischen her gesehen für die Landwirtschaft äußerst günstig ist, reicht vom Ostfuß des Tannberges und der Lengauer Talfurche im Westen bis zum Tal der Ager im Osten. Im Süden wird sie durch den Rand der Flyschzone, die Attergauer Berge und im Norden durch den Kobernauberwald und den Hausruck begrenzt. Strasswalchen liegt in einem Gebiet, das von den naturräumlichen Voraussetzungen her für die Anlage von Verkehrswegen günstig ist.“<sup>6</sup> [Voithofer 1988, 23f.]*

Durch diese guten Bedingungen wurde schon früh ein viel genutzter Weg von Salzburg nach Wien angelegt.

Einige Chronologische Daten von Strasswalchen-Markt<sup>8</sup>

Jüngere Steinzeit	Fund eines Lochbeils in Watzelberg
Bronzezeit	Bronzearmreifen aus einem Südrand des Marktes aufgefundenen Hockergrab
Römerzeit	Das heutige Land Salzburg ist Teil des römischen Weltreiches (Provinz Norikum). Nicht nur die „Walchen“-Orte erinnern an die Römer, sondern auch einige Funde im Raum Straßwalchen (Steinblock mit Reiterrelief in der Kriche Irrsdorf; Reste der römischen Straße bei Pfenningladen; Skelett mit Schmuck, gefunden 1938 beim Neubau der Volksschule Irrsdorf
799	Erste urkundliche Nennung von Strasswalchen
1458	Erzbischof Burkhard II. von Weisspriach (1461-1466) verleiht Straßwalchen das Marktrecht
1630	Erzbischof Paris Graf Lodron (1619-1653) bestätigt den Bürgern das Recht zur Abhaltung von zwei Wochenmärkten (Donnerstag und Samstag) sowie von drei Jahrmärkten (am dritten Sonntag nach Ostern, am Margarethen- und am Martinitag)
1860	Eröffnung der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn
1912	Das erste Telefon am Markt
1914	Der Markt wird elektrifiziert
1023	Eröffnung der ersten Autobuslinie Strasswalchen-Salzburg
1933	Regulierung und Staubfreimachung der Bundesstraße 1
1963	Nach Fertigstellung der Westautobahn nimmt der Durchzugsverkehr im Markt ab
1964	Beginn der Ortskanalisation im Zuge des Neubaus der Ortsdurchfahrt der B1
1973	Die Firma „Lagermax“ eröffnet in der Haidacher Ebene eine Großanlage zur Fahrzeuglagerung. Der Verkehr auf allen vier Bundesstraßen erreicht von 7 Uhr früh bis 18 Uhr abends eine Frequenz von stündlich 1019 Fahrzeugen
1983	Der neue Bahnhof Strasswalchen wird eingeweiht
1988	Auf dem Michaeli-Viehmarkt werden 170 Stück Vieh aufgetrieben, die örtliche Wirtschaft veranstaltet dazu den 2. Michaeli-Kirtag. Im Markt wird eine Kurzparkzone geschaffen
1966	Am 4. Mai eröffnete Österreichs größter Familien- und Freizeitpark an der Linzer Bundesstraße
2005	Die Planung für die Umfahrung von Straßwalchen laufen auf Hochtouren und werden konkretisiert.

## Katastralgemeinde Strasswalchen-Markt

Die Lage des Planungsgebietes befindet sich in der Katastralgemeinde Strasswalchen-Markt mit einer Fläche von 609,97 ha und 3187 Einwohner, laut Statistik Austria Stand 2001.

### Herkunft des Namens der Gemeinde <sup>7</sup>

Strasswalchen wurde zum ersten Mal 799 als „strazzuualaha“ urkundlich erwähnt. Der Begriff „Walchen“ stammt aus der Bezeichnung, nach der Landnahme durch die Baiuwaren romanisierter Kelten und nicht abgewanderter Römer. Im Bezug zu Strasswalchen waren es hier Walchen, die sich an der Straße niederließen.

Im Marktwappen wird eine Straße mit vier Hufeisen und sechs Kieselsteinen dargestellt, die symbolisch für die Bedeutung des Marktes stehen und für die Verbindung von Salzburg nach Nordosten bzw. Osten.

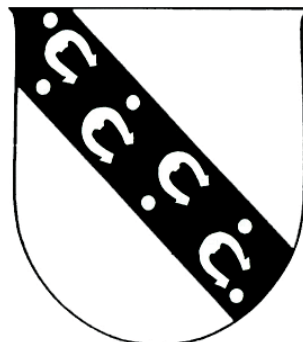
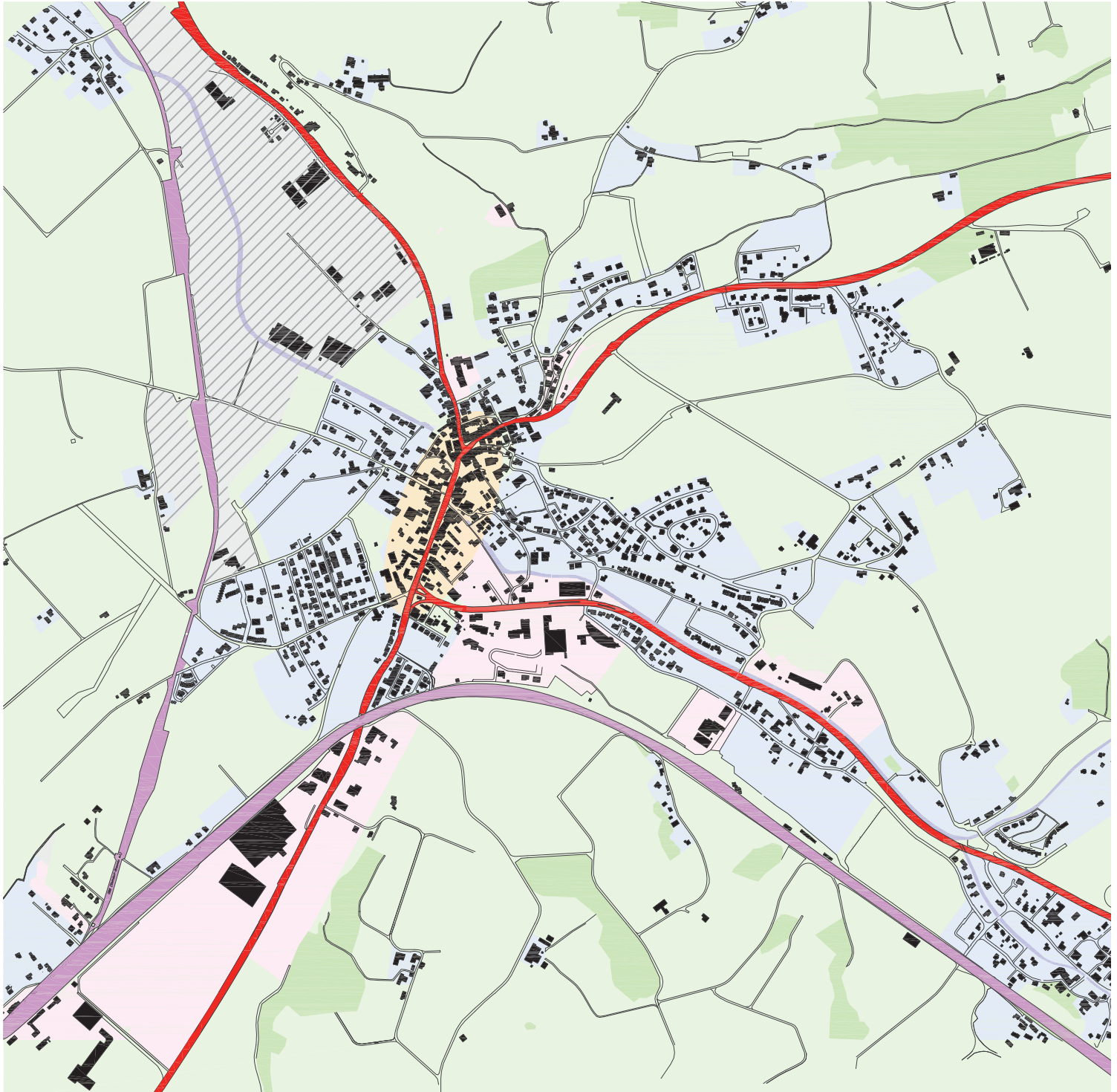


Abb. 10 Marktwappen



- Legende
- |         |                |
|---------|----------------|
| Wiesen  | Bahn           |
| Wald    | Hauptstraße    |
| Fluss   | Reines Wohnen  |
| Zentrum | Gemischte Zone |
| Häuser  | Industrie      |

M 1:15 000



Bereichszuordnung

## **Siedlungsstruktur**

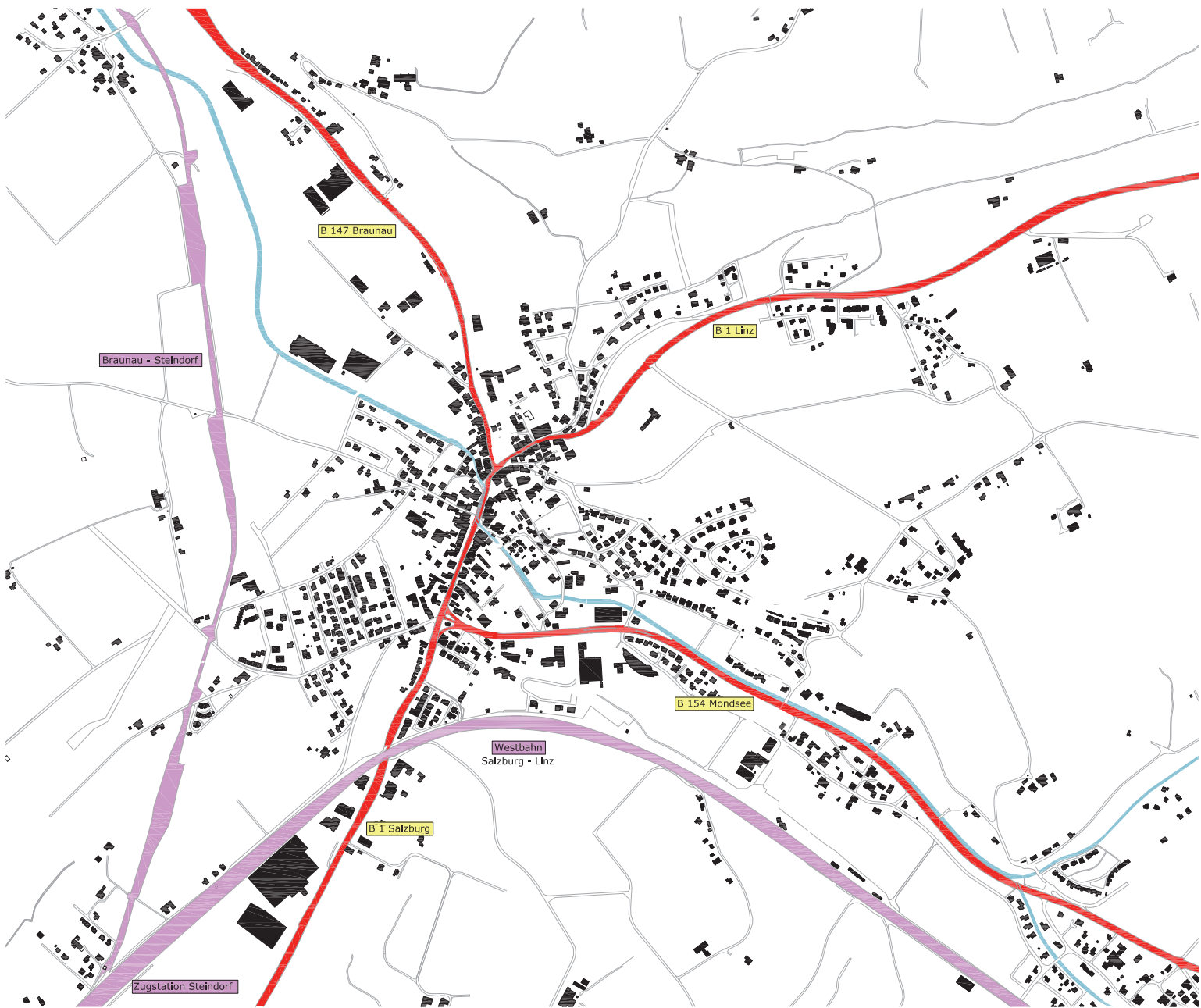
Die urbane Orientierung von Strasswalchen erfolgt über eine Nord-Süd Achse. Diese wird definiert durch die Durchzugsstraße der B1. Beidseitig an die B1 orientiert befindet sich eine Blockrandbebauung mit ländlichen und städtischen Bautypologien.

Die Dichte der Baustruktur nimmt außerhalb des Zentrums ab und geht in Agrarflächen über. Im Zentrum befinden sich hauptsächlich Verkauf, Handel und Dienstleistungen. Wohnungen und Vermietung von Zimmern befinden sich in den oberen Etagen. Angrenzend zum Zentrum sind vorwiegend Einfamilienhäuser, die das reine Wohnen definieren. Sie ziehen sich entlang der Bundesstraße Richtung Oberösterreich und Salzburg und entlang des Hainbaches, der durch das Zentrum fließt.

Im Nordwesten der Marktgemeinde hat die Speditionsfirma Lagermax ihr Stammhaus, die mit einer Lagerfläche von 1,86 Km<sup>2</sup> einen großen Bereich der Gemeinde einnimmt.<sup>9</sup>

Entlang der Westbahn im Süden, befindet sich eine Gemischte Zone, dargestellt durch Wohnen, Handel und Verkauf.

Dominierend in diesem Gebiet sind jedoch die Grünflächenanteile. Im Vordergrund steht daher die Landwirtschaft.



- Legende
- Häuser
  - Fluss
  - Hauptstraße
  - Zug

M 1:15 000



0 100 300 500 Meter



## **Verkehr**

Strasswalchen verfügt über ein Verkehrsaufkommen von 20000 Autos am Tag. Hauptsächlich handelt es sich hierbei um Durchzugsverkehr und Starkverkehr, der nach Braunau führt.<sup>10</sup>

Durch die Ansiedlung der Fa. Lagermax wird der ganze Verkehr nach Salzburg durch Strasswalchen geleitet. Aber auch die Verbindung nach Linz und Richtung Mondsee führt durch Strasswalchen.

Die zulässige Durchfahrtsgeschwindigkeit beträgt im Ortsgebiet auf der Bundesstraße zwar 50 km/h, dies ist jedoch durch das starke Verkehrsaufkommen nicht möglich und führt dazu, dass zu den Stoßzeiten bei den Kreuzungspunkten im Schritttempo gefahren werden muss.

Für Radfahrer befindet sich ein Radweg entlang des Hainbaches, der sich einigermaßen vom Kraftfahrzeugsverkehr abschottet. Direkt im Zentrumsbereich befinden sich 5 Busstationen, die die Verbindung nach Salzburg direkt und zu Nachbarortschaften gewährleisten.

Fußgänger nutzen in der Marktgemeinde den Handel und die Gastronomie, jedoch nicht die Straße als Verweil- und Spazierzone.



Legende  
■ Häuser  
■ Fluss

M 1:15 000



0 100 300 500 Meter

## Anbindung

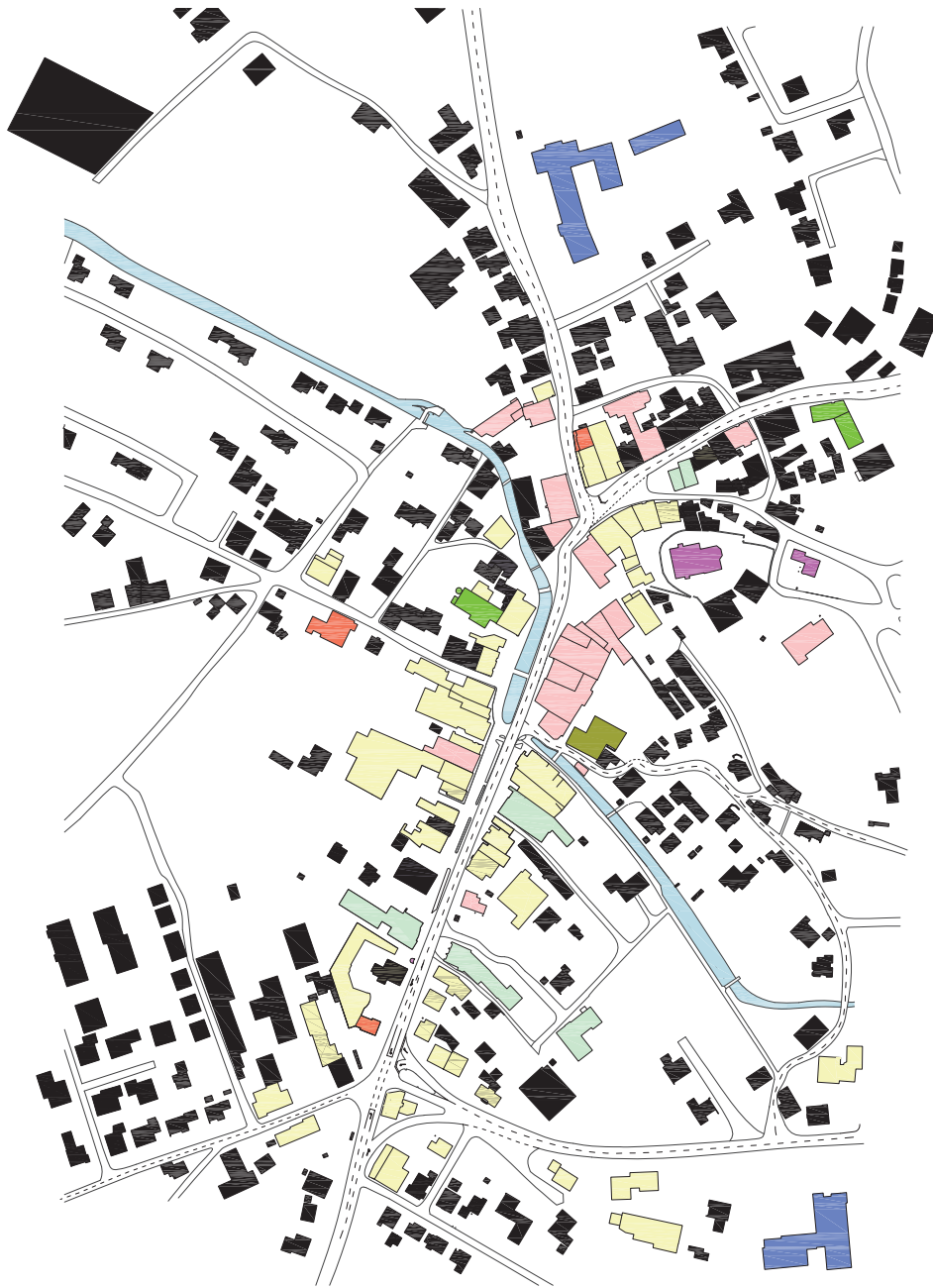
Durch die direkte Lage zur B1 in Strasswalchen und der Westbahn in Steindorf bei Strasswalchen ist eine gute Anbindung an Salzburg und Oberösterreich gegeben.

In der Landeshauptstadt befinden sich soziale Infrastrukturen, wie Bildungssysteme, Bildungseinrichtungen, größere Einrichtungen für Kinderbetreuung und Pflegeeinrichtungen, Gesundheitssysteme, und kulturelle Einrichtungen. Auch größere Industrie- und Gewerbegebiete befinden sich rundum Salzburg Stadt. Östlich von Strasswalchen liegt auch direkt an der B1 Vöcklabruck.

Im kleineren Ausmaß befinden sich auch dort soziale Einrichtungen und Industriegebiete.

Die Entfernung von Salzburg Stadt, gemessen von Strasswalchen, mit dem Auto entlang der B1 beträgt 26 Kilometer. Dies entspricht 28 Minuten Fahrzeit.

Durch die Direktverbindung mit der Westbahn beträgt die Zeit nach Salzburg Stadt 23 Minuten.<sup>11</sup> Die 32 Kilometer nach Vöcklabruck erreicht man mit dem Auto in 29 Minuten und mit der Westbahn in 43 Minuten.



Legende

- |                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| Handel              | Landwirtschaft        |
| Gastronomie         | Sakral                |
| Dienstleistung      | Sport                 |
| Gesundheitswesen    | Fluss                 |
| Bildungseinrichtung | Wohnen / Nebengebäude |

## **Infrastruktur**

Die Katastralgemeinde Strasswalchen-Markt verfügt über eine sehr gute Infrastruktur, welche die langlebigen Grundeinrichtungen der Volkswirtschaft garantiert.

Entlang der Bundesstraße dominiert der Handel, dicht gefolgt von 28 Gastronomiebetrieben.<sup>12</sup> Die meisten handwerklichen Fachsparten sind in der Marktgemeinde vorhanden. An öffentlichen Einrichtungen verfügt Strasswalchen über eine Feuerwehr, eine Polizei und ein Gemeindeamt und an Dienstleistern bestehen verschiedene Banken.

Direkt inmitten des Zentrums liegt ein kleiner Nahversorger. Im Bildungsbereich befinden sich Volksschulen, ein Kindergarten und eine Öko-Hauptschule, mit Salzburgs größter Sonnenkollektoranlage.<sup>13</sup>

Viele Ärzte verschiedenster Fachsparten und Kleinbetriebe der Landwirtschaft grenzen an das Zentrum an. Zu den Sportanlagen zählen der Eislaufplatz bei der Volksschule und ein Fitnessgebäude mit diversen Kursen in zentraler Lage. Auf einer Anhöhe im Osten ruhen die spätgotische Pfarrkirche, das Pfarrzentrum und der Pfarrhof der Marktgemeinde.

Durch dieses weit gefächerte Angebot verfügt Strasswalchen über eine sehr gute Infrastruktur, die die Wünsche der Bevölkerung gut abdeckt.

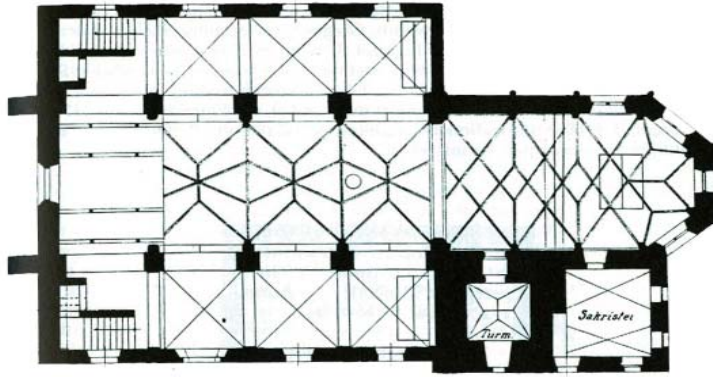
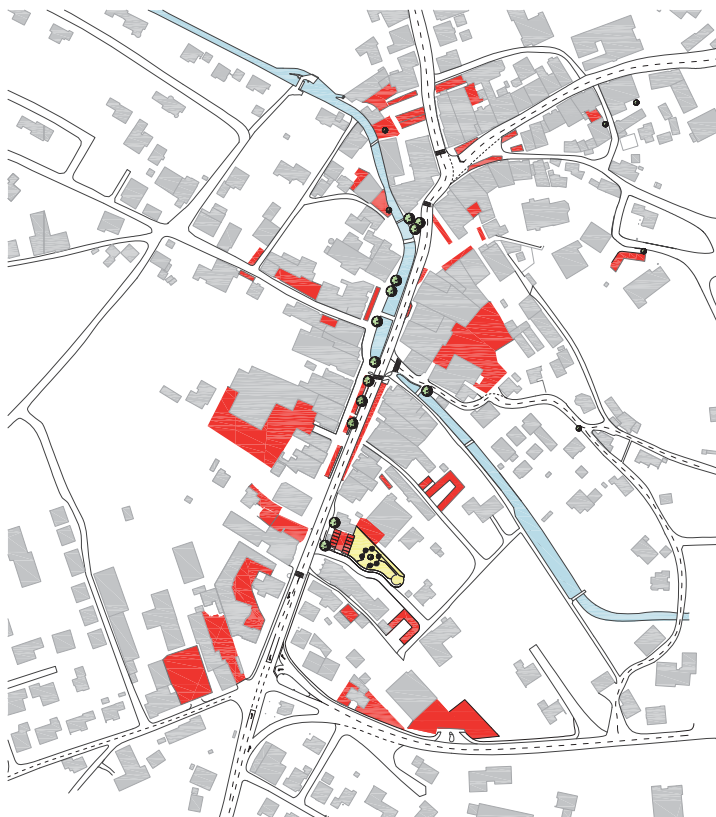


Abb. 11 Grundriss Pfarrkirche Strasswalchen



## **Historische Gebäude**

Dieser Punkt bezieht sich ausschließlich auf die des Heiligen Martin geweihte Pfarrkirche von Strasswalchen-Markt. Sie befindet sich auf einer Anhöhe, die das Pfarrzentrum und den Pfarrhof miteinschließt.

Es handelt sich um eine ursprünglich einschiffige spätgotische Pfarrkirche, mit dreiseitig geschlossenem Chor und einem gotischen 48 Meter hohen Turm.<sup>14</sup>

Im Barock (1731-33) wurde die Kirche durch zwei niedrigere Seitenschiffe erweitert.

## **Plätze**

Allgemeine öffentliche Ruhezeiten, oder auch Zonen der Kommunikation mit einer Lärmverminderung sind derzeit in der Marktgemeinde nicht gegeben.

Das Fehlen öffentlicher Großflächen ist nicht nur für die Bevölkerung ein großer Verlust, sondern auch für die Wirtschaft und den Tourismus.

Marktveranstaltungen sind derzeit nur auf dem Parkplatz hinter der B1 möglich, was zur Folge hat, dass außenstehende Besucher dies nicht nutzen können, da dadurch sehr viele Parkplätze für die Veranstaltung benötigt werden.

Die einzigen vorhandenen Plätze in diesem Areal sind Parkplätze.



Bestand Zentrumsplan

Legende

- Häuser
- Fluss
- Strasse
- Parkplatz



0 10 30 50

M 1:3000

100 Meter



Diese sind unter anderem der erwähnte zentrale größere Platz, der gelegentlich zu Veranstaltungen genutzt wird, die Kurzparkzone entlang der B1 und die Fläche beim Kirchenvorplatz, die auch zu den Parkplatzflächen zählt.

Öffentliche größere Sitzmöglichkeiten befinden sich im Süden, gegenüber der Feuerwehr, mit Blickkontakt auf die B1.

Die Marktgemeinde hat durch das Fehlen der Freiflächen eher die Funktion der Durchzugsstraße.



Photoreport

## Photoreport

Hier nun ein Bereich der Recherche, der die Gemeinde in Momentaufnahmen darstellt.



Abb. 12  
**Photo 01**



Abb. 18  
**Photo 07**



Abb. 19  
**Photo 08**



Abb. 13  
**Photo 02**



Abb. 20  
**Photo 09**



Abb. 14  
**Photo 03**



Abb. 21  
**Photo 10**



Abb. 22  
**Photo 11**



Abb. 15  
**Photo 04**



Abb. 23  
**Photo 12**



Abb. 16  
**Photo 05**



Abb. 17  
**Photo 06**



Abb. 24  
**Photo 13**



Abb. 25  
**Photo 14**

Straße	2010 - 6 höchstbelastete Monate					TAG	NACHT
	Gesamtverkehr	Anzahl Lkw leicht	Anzahl Lkw schwer	Lkw gesamt	Lkw %	$L_{A,eq}^{-1}$ [dB]	$L_{A,eq}^{-1}$ [dB]
B1	9.414	601	664	1.265	13,4	78,4 - 84,6	70,7 - 76,9
	18.395	1.032	716	1.748	9,5	80,4 - 86,9	72,7 - 79,2
B147	12.485	733	603	1.336	10,7	78,1 - 83,3	70,9 - 75,2
B154	8.134	336	1.053	1.390	17,1	79,1 - 84,8	70,0 - 75,7

Abb. 26 Schalltechnische Gutachten

Kategorie	Gebiet	Standplatz	Beurteilungspegel, in dB			$L_{r,DEN}$ in dB
			Tag	Abend	Nacht	
1	Bauland	Ruhegebiet, Kurgebiet	45	40	35	45
2		Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50	45	40	50
3		städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55	50	45	55
4		Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser) Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	60	55	50	60
5		Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65	60	55	65
6		Gebiet mit besonders großer Schallemission (zB Industriegebiete)	_a	_a	_a	_a
1	Grünland	Kurbezirk	45	40	35	45
2		Parkanlagen, Naherholungsgebiet	50	45	40	50

<sup>a</sup> Für Industriegebiete besteht kein Ruheanspruch, daher sind auch keine Richtwerte festgelegt.

Abb. 27 ONORM S 5021

## **Problemanalyse**

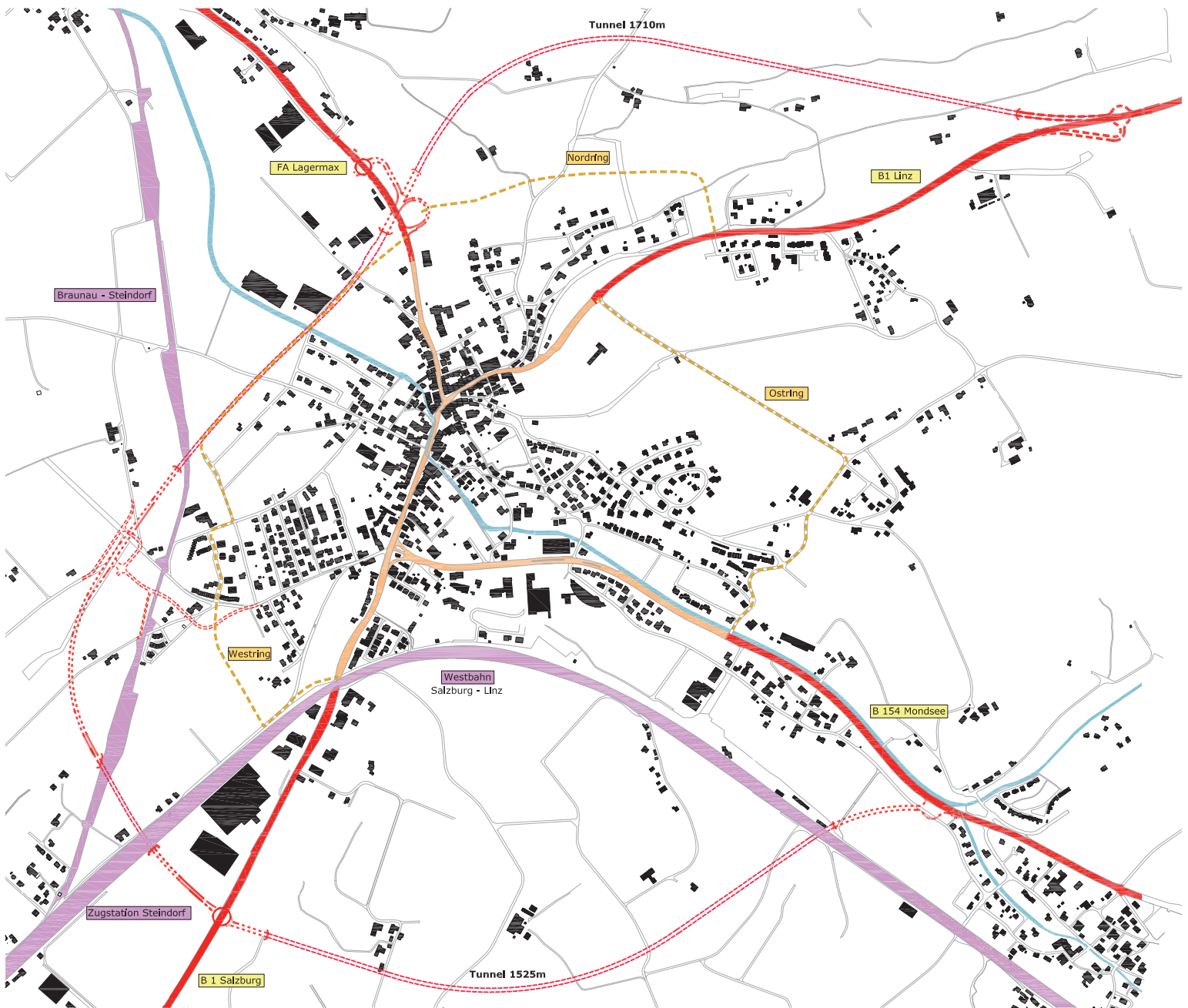
Laut meiner Recherche basieren die Probleme in Strasswalchen auf dem Verkehr, und demzufolge auch dem Fehlen einer Gemeinschaftsfläche.

Diesbezüglich vergleiche ich nun Bestandswerte mit der ÖNORM S 5021, welche sich auf die Grenzwerte des Schalles beziehen.

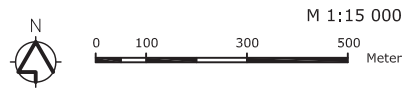
### Problematik Verkehr

Durch das enorme Verkehrsaufkommen steigert sich auch die Immission. Dies sind unter anderem Luftverschmutzungen, Licht- und Schallimmissionen. Die Höchstwerte des schalltechnischen Gutachtens liegen über 86 Dezibel am Tag und 79 Dezibel in der Nacht. (Siehe Abb. 26)

Laut ÖNORM S 5021 – Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und –ordnung, dürften die Grenzwerte für Strasswalchen (Kategorie 4 – Kerngebiet) am Tag sich auf 60 Dezibel und in der Nacht auf 50 Dezibel belaufen (Siehe Abb. 27). Diese Werte überschreitet der Verkehr in der Marktgemeinde um ein Vielfaches.



- Legende
- Häuser
  - Fluss
  - Hauptstraße
  - Zug
  - Umfahrung Oberirdisch
  - Umfahrung Unterirdisch
  - Innere Umfahrung
  - Verkehrsentlastet



Geplante Umfahrungsstraße

Unter einem Lösungsansatz fällt die Realisierung einer Umfahrungsstraße, die seit 2005 von der Marktgemeinde Strasswalchen in Planung ist. Dies hätte zur Folge, dass die Marktgemeinde eine hohe Verkehrsbelastung spüren würde, da auch die Speditionsfirma Lagermax nicht mehr durch das Zentrum fahren müsste, da sie eine direkte Auffahrmöglichkeit auf die Umfahrung hätte. Der Nord-, Ost- und Westring schafft kürzere Verbindungen außerhalb des Zentrums und ermöglicht ein schnelleres Vorrankommen im ruralen Gebiet.

Die Gemeinde wird zwar dadurch entlastet, kann aber zu einem spürbaren Wirtschaftsrückgang führen. Im negativsten Fall würde das sogar zu Schließungen von Kleinbetrieben führen.

Obwohl die Gemeinde 1458 vom Erzbischof Burkhard II. von Weisspriach (1461-1466) das Marktrecht verliehen wurde,<sup>15</sup> verfügt Strasswalchen über keine Freifläche mehr, um einen Markt abhalten zu können.

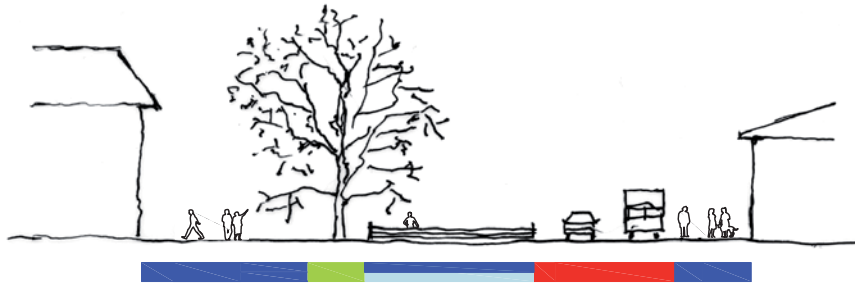
In der Enzyklopädie Brockhaus, steht bei der Marktdefinition geschrieben, dass dies ein Ort sei, an dem sich das öffentliche Leben abspielt.<sup>16</sup>

Jedoch befindet sich ein solcher Ort in Strasswalchen nicht. Die Flächen mussten der Straße und den Parkplätzen weichen, zum Leide des Gemeinwohl.



- Legende
- Verkehr
  - Parken
  - Fußgänger
  - Grünzone
  - Fluss

Bestand: Bereiche



- Legende
- Verkehr
  - Parken
  - Fußgänger
  - Grünzone
  - Fluss

Konzept: Bereiche

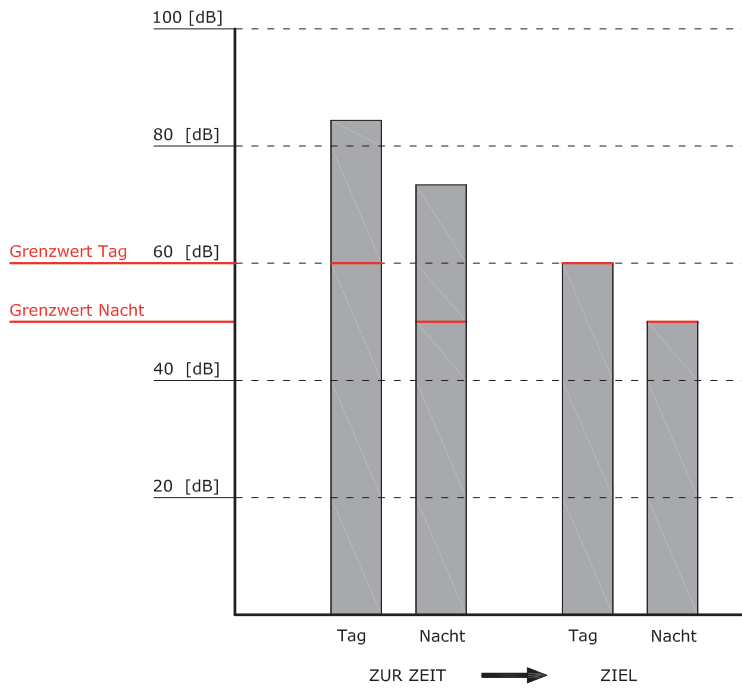


Tabelle Dezibel

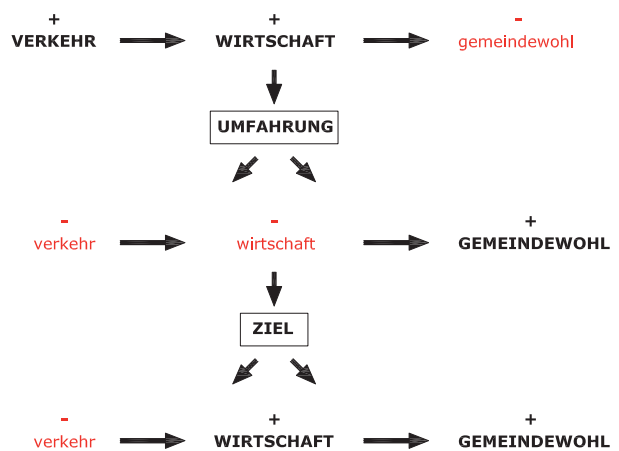


## Potential Strasswalchen

- Strasswalchen verfügt über eine gute Anbindung an Salzburg und Braunau
- Unterkunftsmöglichkeiten sind in der Gemeinde vorhanden
- Es befindet sich Österreichs größter Kinderfreizeitpark direkt in Strasswalchen, den viele Touristen besuchen
- Ein Erholungsgebiet definiert durch Wälder, Seen und Agrarflächen
- Wanderwege und Radwege vorhanden
- Motivierte Gemeinde

## Ziel für Strasswalchen

- Auslagerung der Parkplatzflächen im Zentrumsbereich
- Mehr Flächen für Fußgänger
- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit
- Freiflächen für Marktveranstaltungen
- Mehr Tourismus
- Erhöhung der Wirtschaft



Grafik: Ziel



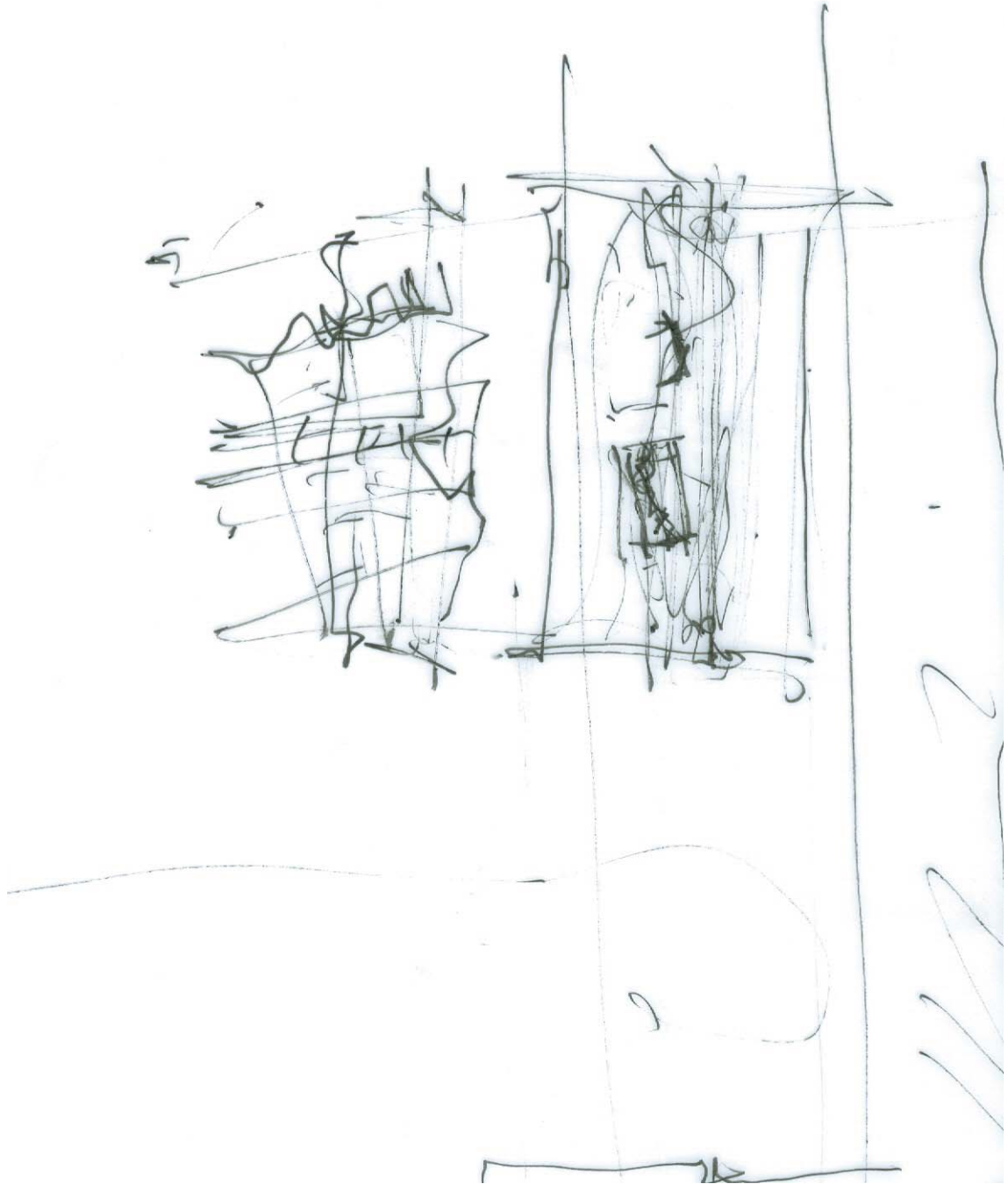




Abb. 28 Zentrum

## Entwurfseinleitung

Dieser Bereich bezieht sich auf den folgenden Vorentwurf und den Entwurf.

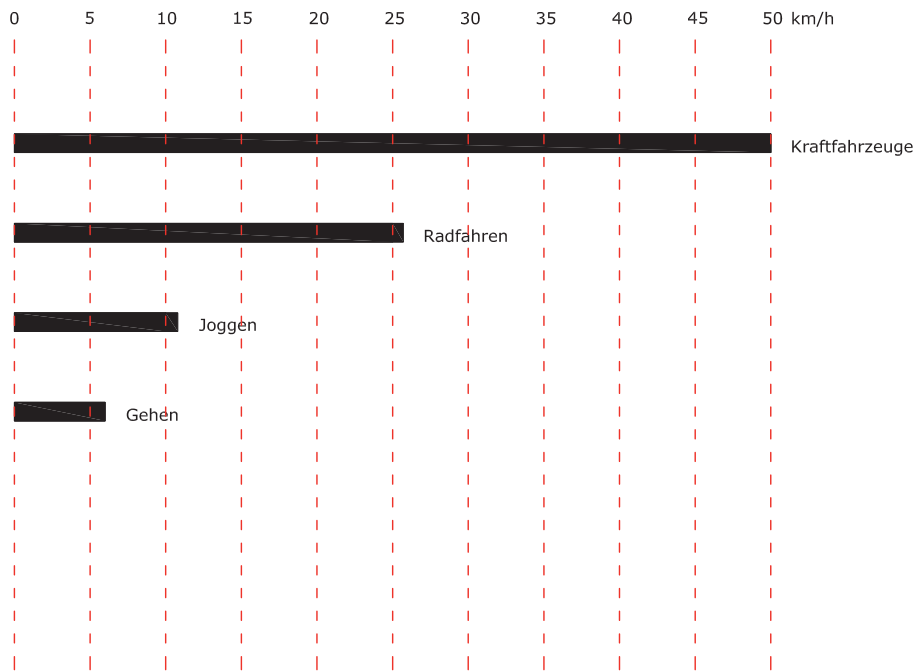
Basierend auf der Problemanalyse in Strasswalchen, wird nun eine Planungsphilosophie angewandt, die für einen gemeinsam genützten Raum steht, und dem öffentlichen Straßenraum einen Mehrwert gibt, der den dominierenden Verkehr senken soll und einen sicheren, lebenswerten Bereich erzeugt.

Ausgangspunkt der beiden Entwürfe ist die Tatsache, dass seit dem Jahre 2005 die Planung einer Umfahrungsstraße zur Ortskernentlastung im Gange ist. Die Umfahrungsstraße ist einerseits eine gute Idee den Verkehr in der Marktgemeinde zu entlasten, hat aber den negativen Aspekt, dass dadurch die Gemeinde lebloser gemacht wird.

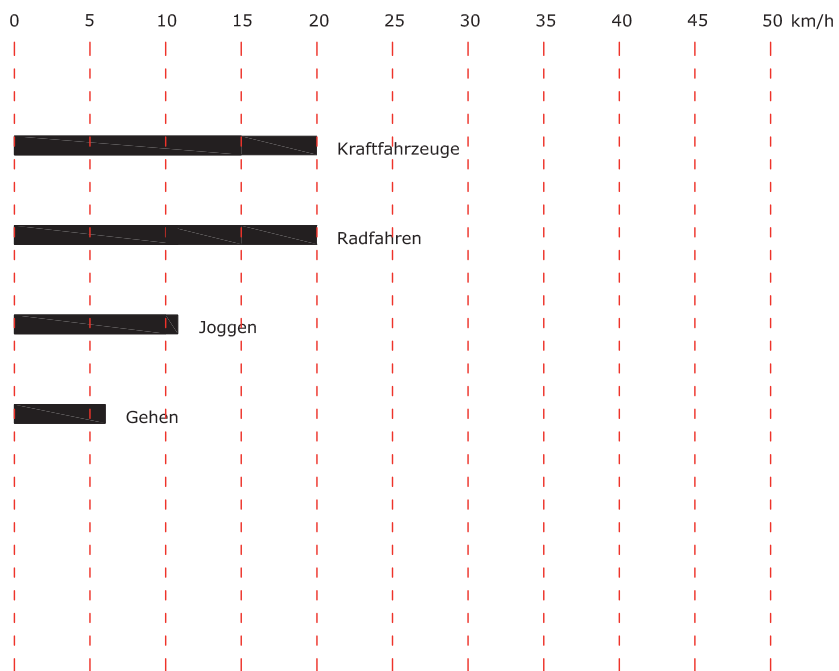
Aus Sicht der Wirtschaft wird es einen bemerkbaren Rückgang geben, was auch zu Schließungen und Umsiedelungen von Kleinbetrieben führen kann. Um dies zu vermeiden, muss ein Weg gefunden werden, das Gemeinschaftswohl und das Wohl der Wirtschaft zu erhöhen.

Durch schaffen neuer Plätze, die für Veranstaltungen genutzt werden können und um dem Tourismus ein schöneres Umfeld zum Verweilen zu bieten, sollte ein Wirtschaftsverlust vermieden werden.

Dies möchte ich mit dem Planungsmodell „Shared Space“, des Niederländers Hans Modemann, entwickelt 1990, erreichen.<sup>17</sup>



Geschwindigkeit Bestand



Geschwindigkeit Konzept

Hans Modemann wollte mit seinem Verkehrskonzept Räume schaffen, die sich selbst erklären. Straßen sollten nicht gesetzlich definierte Bereiche sein, sondern durch ihre Gestaltung zeigen, dass Leben vorhanden ist. Plätze, Freiräume und Straßen sind essentiell für ein öffentliches Miteinander.

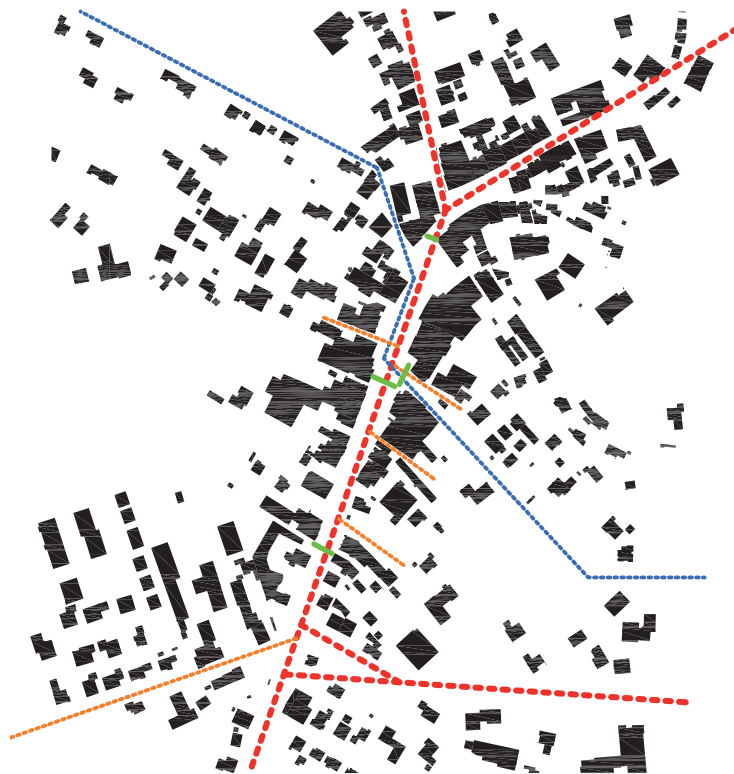
Straßen sind so zu entwerfen, dass die Umgebung zeigt, dass Menschen hier leben. Weiters ist bei der Planung zu achten, dass die Psychologie des Menschen angeregt wird:

*„Sicherheit durch Unsicherheit, weniger Regeln führen zu mehr Eigenverantwortung.“<sup>18</sup> [Shared Space 2010, 23.]*

Zurzeit haben wir die Situation der komplett definierten Verkehrsbereiche. Die Straße mit ihren Markierungen zur Einhaltung des Bereiches, Parkierung, Abbiegespuren, Busspuren und Haltelinien, Teilungen des Gehweges durch Markierungen für Radfahrer und eine Überflutung an Verkehrszeichen sorgen für die Einteilung der einzelnen Bereiche.

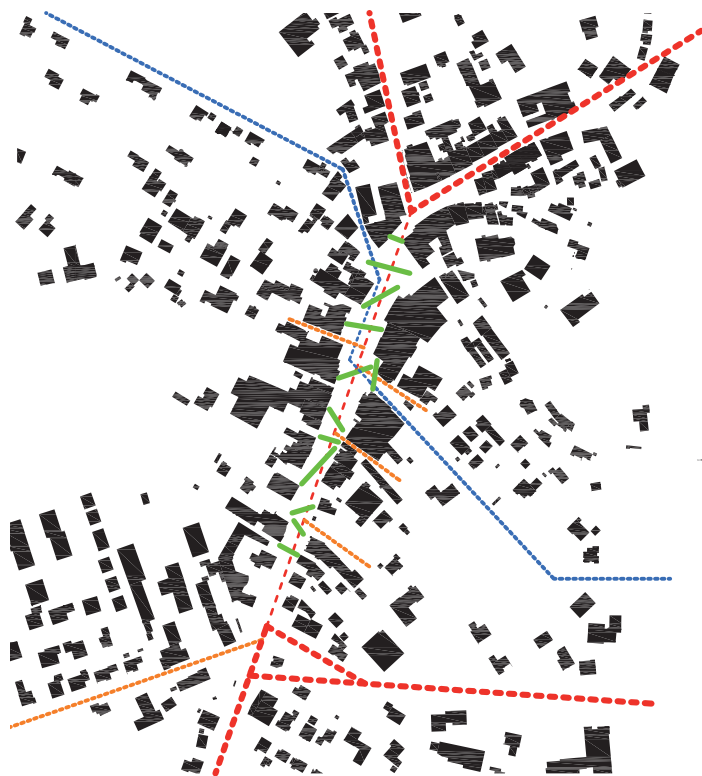
Die Straße hat dadurch einen rein funktionalen Charakter, der nicht zur öffentlichen Verständigung beiträgt.

Das Konzept Shared Space setzt zu Beginn des automobilen Zeitalters an. Damals wurden Fußgänger und Radfahrer mit den ersten Autos konfrontiert und fanden ohne konkrete Aufteilung der Straßen, Wege zur Kommunikation untereinander um Unfälle zu vermeiden.



- Legende
- Hauptverkehr
  - Nebenstraßen
  - Fußgänger Querung
  - Fluss Verlauf

Querungen Bestand



- Legende
- Hauptverkehr
  - Nebenstraßen
  - Verkehrsentlastet
  - Fußgänger Querung
  - Fluss Verlauf

Querungen Konzept



Shared Space ist nicht nur ein reines Verkehrskonzept, das durch eine niedrige Fahrgeschwindigkeit den Lärm und Gefahrensituationen verringert, sondern es dient auch zur Umgestaltung bestehender Straßen und Erhöhung des Lebensraumes.

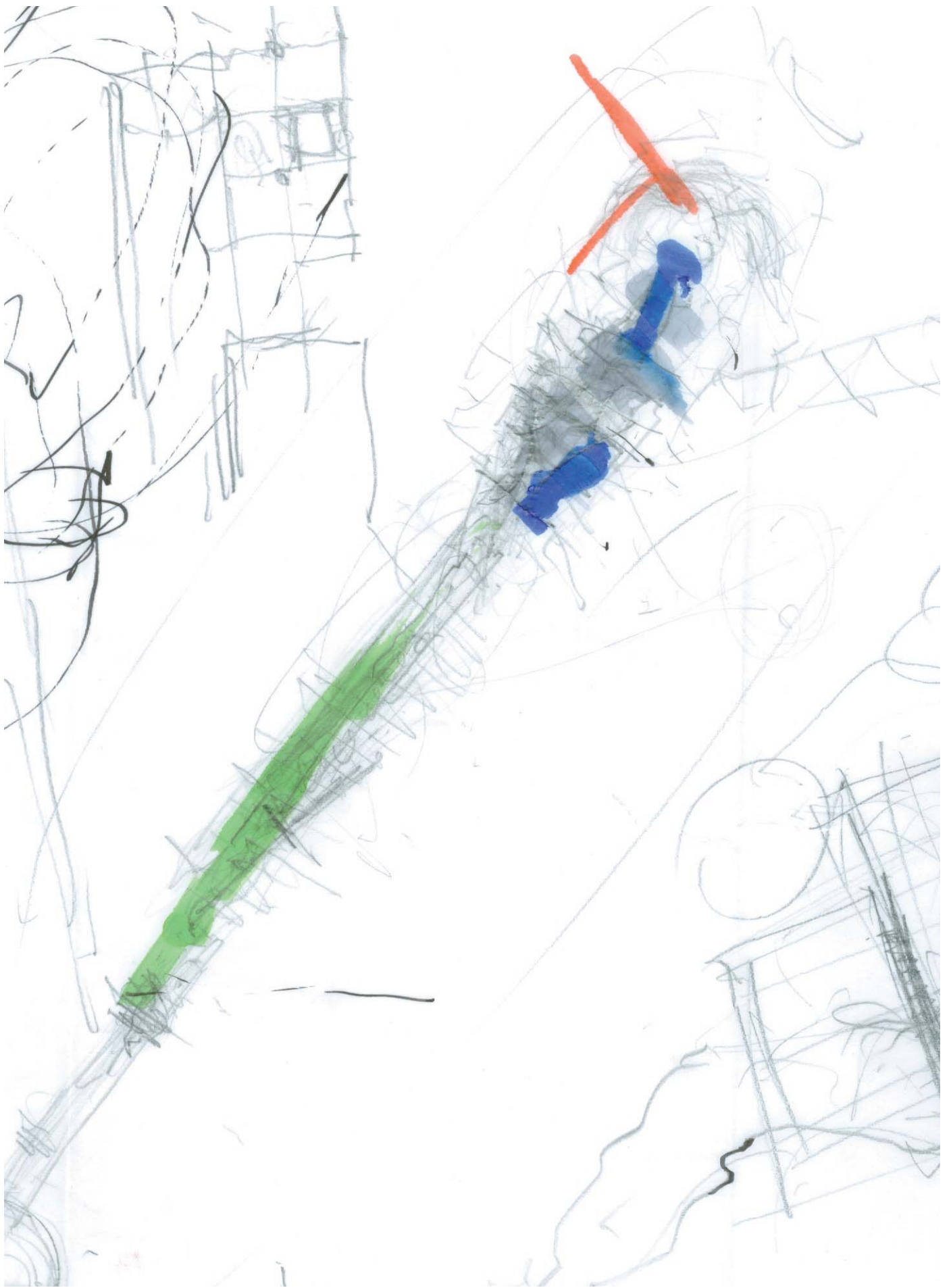
Grundprinzipien von Shared Space sind die Kommunikation miteinander und eine Gleichberechtigung aller Benutzer der Flächen. Durch die gemeinsame Nutzung, wird der Bereich zur Verkehrs- und Aufenthaltsfläche. Es entsteht dadurch ein lebendiger Raum in der Stadt, der ohne den Autos und Menschen nicht funktionieren könnte.

In Kapitel 4 und Kapitel 5 beziehe ich mich auf das Verkehrskonzept Shared Space.

#### Hauptkriterien für die kommenden Entwürfe

- Planung öffentlicher Freiflächen
- Gleichberechtigung aller Nutzer
- Vereinfachung der Straße für Kinder, Senioren und Menschen mit Einschränkung in ihrer Mobilität
- Mehrwert der Straße
- Erhöhung des Gemeinschaftswohles





KAPITEL 4 VORENTWURF \_ SHARED SPACE



Legende

- Häuser
- Fluss
- Strasse
- Shared Space



0 10 30 50 100 Meter  
M 1:3000

Vorentwurf

## **Vorentwurf**

Die Erläuterung dieser Variante erfolgt nun von Norden nach Süden.

Um der Straße einen Mehrwert zu geben, habe ich bei dieser Variante im nördlichen Bereich einen runden Platz geschaffen, der als Treffpunkt des öffentlichen Lebens dient. Dieser wird mehr herausgehoben durch eine Neubepflanzung mit Birken, die auch als Wegführung dienen.

Damit dieser Platz mehr atmen kann, habe ich den Fluss teilweise überdeckt. Entlang des Flusses, erreicht man durch einen Steg im Norden einen neu geplanten Freiluftbereich, der für Veranstaltungen, wie zum Beispiel Theater, Vorlesungen, oder auch Filmveranstaltungen genutzt werden kann.

Beim Kreuzungspunkt Straße-Fluss, öffnet sich der Fluss zu einer kleinen Flusspromenade, der mit einer Rampenführung auch barrierefrei ist.

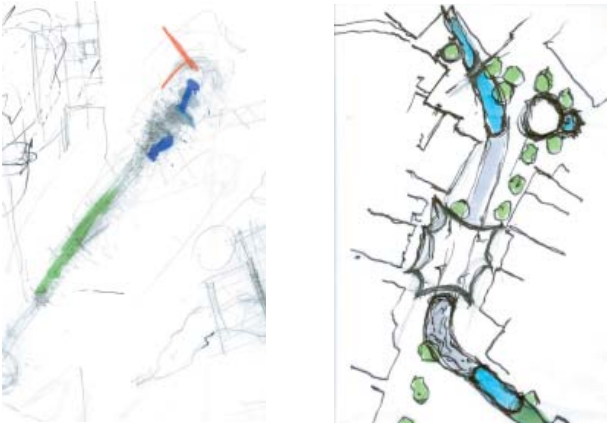
Im Bereich des Nahversorgers sind auch Kurzparkzonen, um einen langen Weg zu den neu gestalteten und erweiterten Parkplätzen im Osten zu ersparen.

Die Planung des Tunnels dient als Abbremsung der Autofahrer und teilt die Marktgemeinde in zwei Bereiche. Der obere Teil ist der Hauptbereich für die Fußgänger, der Bereich südlich des Tunnels bezieht sich auf die Autofahrer bzw. weist mehr Parkmöglichkeiten auf.

Eingeleitet wird man in die Marktgemeinde durch den Kreisverkehr, der auch als Beginn des Shared Space zu sehen ist.



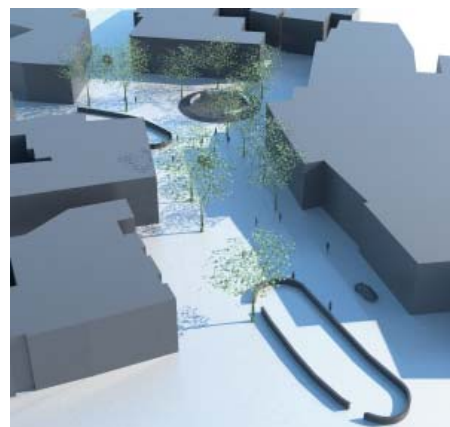
**Bestand**



**Skizze**



**Entwurf**



**Rendering**

## **Beschreibung der Bereiche**

### **DER PLATZ**

Der runde Platz hat die Funktion des Verweilens. Um ihn von der Straße leicht abzugrenzen, den Menschen ein sicheres Gefühl zu geben und um ihn mehr herauszuheben, wächst er vulkanartig aus der Straße heraus.

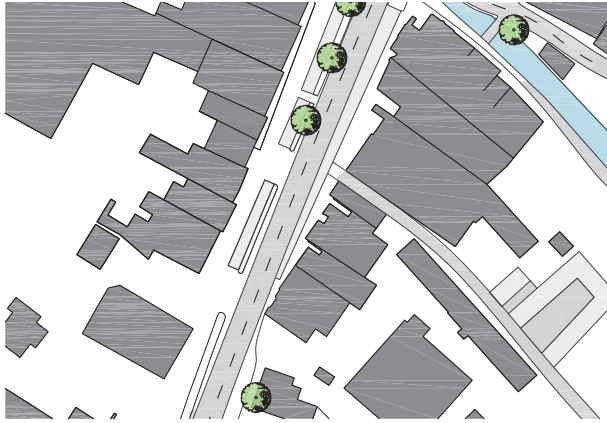
Die Schräge dieses Bereiches ist barrierefrei und führt auf ein erhöhtes Niveau, auf dem sich Sitzbänke befinden. Hingeleitet wird man durch die sichelförmige Bepflanzung mit Birken, die auch den Bereich eingrenzen.

### **DIE FLUSSPROMENADE**

Da der Fluss in Strasswalchen zurzeit keine Funktion hat, wollte ich, dass er mehr in die Marktgemeinde miteinbezogen wird. Aus diesem Grund habe ich einen Bereich begehbar gemacht, der ein Verweilen am Fluss ermöglicht.

Durch eine Rampe wird man zum Fluss geführt. Für Zeiten, an dem der Fluss nicht zugänglich ist, kann man den Zugangsbereich versperren.

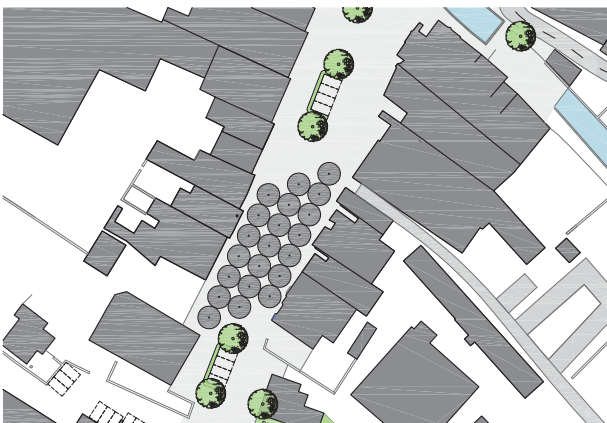
Der neu geplante Freiluftbereich wird über einen Steg entlang des Flusses erschlossen. Dadurch entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Freiluftbereich und dem Zentrum.



**Bestand**



**Skizze**



**Entwurf**



**Rendering**



## **Beschreibung der Bereiche**

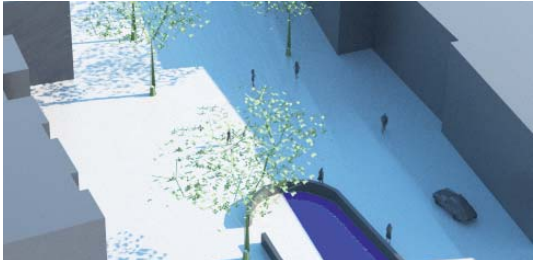
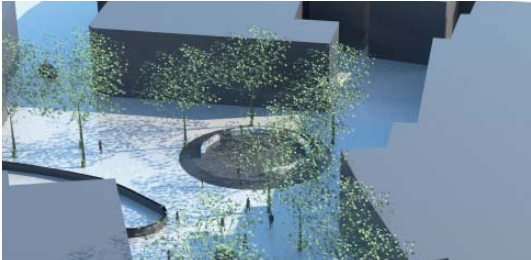
### **DER TUNNEL**

Der Tunnel gliedert die Marktgemeinde in zwei Bereiche. Einerseits im Norden in den Hauptbereich der Fußgänger, andererseits im Süden in den Bereich der Autofahrer, der sich durch die Parkplatzflächen definiert. Er ist sozusagen das Verbindungsstück zwischen den zwei Bereichen und leitet den KFZ Verkehr in den Hauptplatz, und auch aus der Marktgemeinde.

Durch die Anordnung der Säulen teilt er den Bereich der Fahrbahn in zwei Spuren für den Fahrer, und gibt den Fußgängern eine überdachte Zone.

Auf dem Dach befinden sich Sonnenkollektoren, die für die Beleuchtung des Tunnels sorgen. Die Form der Pilze lässt auch natürliches Tageslicht durch, damit nicht ein komplett abgedunkelter Bereich entsteht.

Durch die Höhe von 4 Meter ist es nach wie vor möglich, dass Zulieferungslastwagen und die Feuerwehr durchfahren können. Schwertransporter mit einer Höhe über 4 Meter sind daher gezwungen die Umfahrungsstraße zu benutzen.





## Resümee

In Anbetracht der Problemanalyse und dessen Ziel für Strasswalchen, komme ich zu dem Resümee, dass diese Variante **nicht** alle Kriterien erfüllt.

### Positiv

Erweiterung Parkplatzflächen

Der Ansatz für mehr Flächen für die Fußgänger

Der Umgang mit der Verringerung des Verkehrs

Die Planung eines Freiluftbereiches

Eine Wegführung entlang des Flusses

Neue Parkplätze beim Nahversorger

### Negativ

Eine zu geringe definition der Freiflächen

Es ist bei dieser Variante die Marktplatzfläche nicht erkennbar

Die Überdeckung des Flusses ist zwar ein guter Ansatz, gehört aber konkretisiert

Die abgerundeten Formen harmonieren nicht mit dem Zentrum

Der Tunnel dient nur als Verbindungsstück und Wegführung für den Verkehr

Es wurde nicht auf mobilitätseingeschränkte

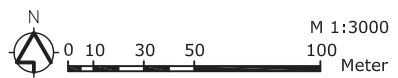
Menschen eingegangen







- Legende
- Häuser
  - Fluss
  - Überdeckter Fluss
  - Gastgarten
  - Strasse
  - Plätze
  - Shared Space



Entwurf

## Der Entwurf

Aufgrund der negativen Aspekte beim Vorentwurf resultiert nun daraus der Entwurf mit Überarbeitungen und Erweiterungen.

Der zentrale Bereich im Norden wird durch einen anderen Belag herausgehoben und so mehr definiert. Es entstehen dadurch drei Bereiche: Ein Vorplatz, ein flussorientierter Platz und der Hauptplatz.

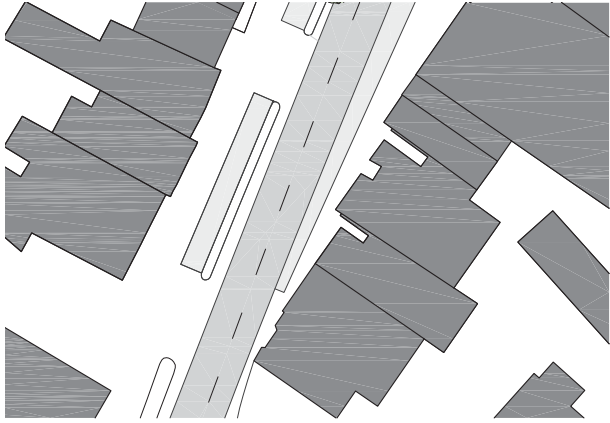
Die bestehenden Bäume werden erweitert durch eine wegführende Bepflanzung und einer schattenspendende Bepflanzung in den Bereichen der Parkplatzzonen.

Der Fluss wird im Zentrum durch eine Glasüberdachung in das Zentrum miteinbezogen und durch Sitzpodeste und Pulte in den Vordergrund gestellt.

Der Tunnel aus dem Vorentwurf ist nun nicht mehr für die Autofahrer gedacht, sondern als eine für den Fußgänger überdachte Pergola.

Übernommen aus dem Vorentwurf ist der Kreisverkehr im Süden der Marktgemeinde, der den Bereich von Shared Space definiert, die vergrößerten Parkplatzflächen die durch ein Beleuchtungskonzept erweitert wurden, die Flusspromenade, die wegführend zum Freiluftbereich ist und die Parkplätze im Zentrum beim Nahversorger.

Die Flächen der Gastgärten werden durch Holzbohlen klar definiert und zeigen dadurch den Besuchern die Bereiche der Gaststätten.



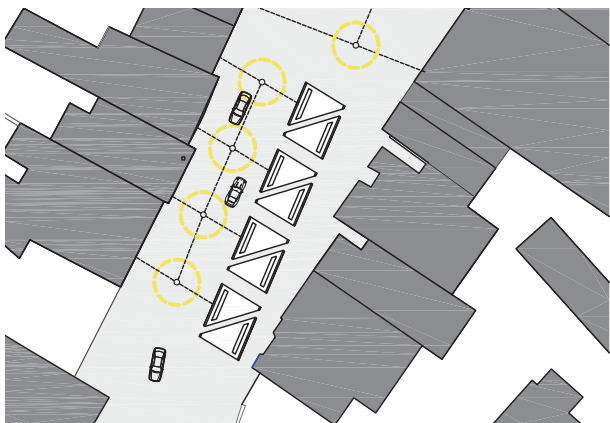
**Bestand**



**Skizze**



**Vergleich Vorentwurf**



**Entwurf**



**Rendering**



## **Beschreibung der Bereiche**

### **DIE PERGOLA**

Im Gegensatz zum Vorentwurf ist dies nun ein für den Fußgänger geplanter Bereich, der zum Verweilen einlädt.

Es handelt sich um eine Stahlkonstruktion, die an den Längsseiten mit Efeu bewachsen ist und am Dach mit Holzbohlen verkleidet ist.

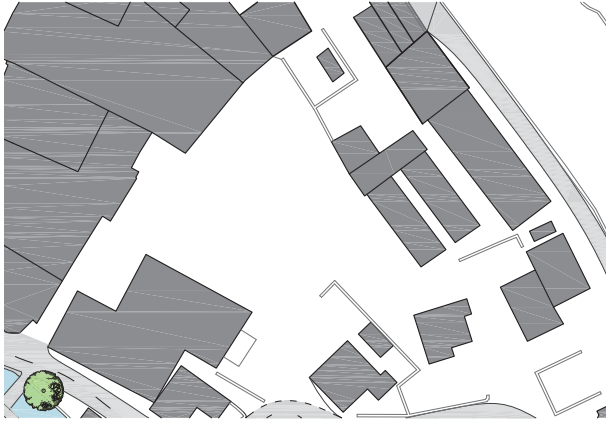
Efeu hat nicht nur die Eigenschaft, dass sie eine gute Kletterpflanze ist, sondern ist auch gegen die Abgase und Belastungen im städtischen Bereich resistent.

Durch das gegengleiche Gruppieren der Form entsteht eine Wechselwirkung, die den automobilen Verkehr einbezieht.

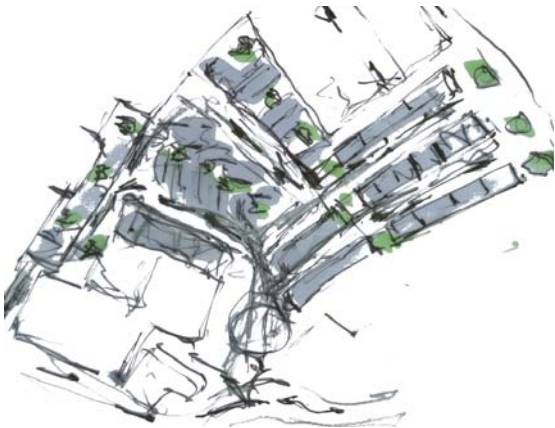
In der Pergola befinden sich Sitzmöglichkeiten, die so angelegt sind, dass der 3 Meter breite Bereich dazwischen zum Durchgehen anregt.

Städtebaulich verläuft die Pergola im Bereich des Kaffeehauses zu einem Spitz und öffnet sich zum Hauptplatz hin.

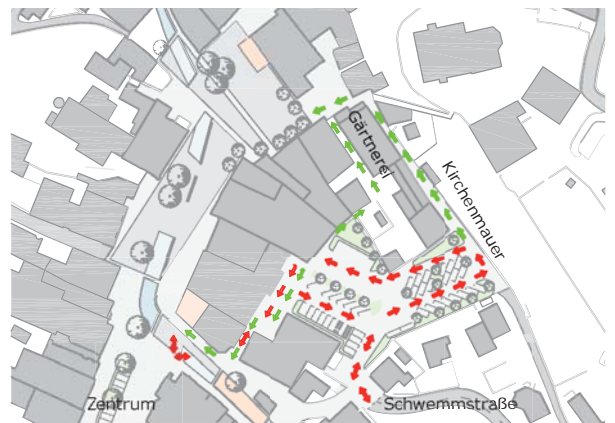
Neben der Pergola verläuft der Bereich des automobilen Verkehrs, der in der Nacht durch die Beleuchtung geleitet wird.



**Bestand**



**Skizze**



**Erschließung: KFZ Fußgänger**



**Entwurf**



**Rendering - Erschließung Vorplatz**

## **Beschreibung der Bereiche**

### **DER PARKPLATZ**

Im Gegenzug zum Entfernen einiger Parkplätze im Zentrum wird der bestehende Parkplatz erweitert. Dies wird durch das Entfernen von den Gewächshäusern der angrenzenden Gärtnerei ermöglicht. Das Auslagern dieser Gewächshäuser unterlege ich mit der Begründung, dass diese in zentraler Lage nicht unbedingt von Nöten sind.

Die Erschließung der erweiterten Parkplatzflächen erfolgt für Kraftfahrzeuge vom Zentrum aus und über die Schwemmstraße.

Fußgänger haben die Möglichkeit entlang der Kirchenmauer oder durch den Bereich der Gärtnerei den Vorplatz zu begehen. Da der Parkplatz auch zur Fläche von Shared Space zählt, können die Fußgänger natürlich auch entlang des Fitness-Studios das Zentrum erschließen und gelangen dadurch direkt zum Hauptplatz.

Im Bereich des Parkplatzes befindet sich auch ein begrünter Platz mit Sitzbereichen, der das Warten angenehmer macht.

Die Bepflanzung erfolgt über Hainbuchen, da sie zu robusten Straßenbäumen zählen, sehr gute Schattenspender sind und durch die stark ausgebildeten Äste keine Gefahr für parkende Autos darstellen.



## **Beschreibung der Bereiche**

### **DIE PLÄTZE**

Der Bereich des Zentrums gliedert sich in 3 Bereiche.

#### Der Vorplatz

Der nördlichste Bereich ist der Vorplatz, der vom Parkplatz aus erschlossen werden kann und die Fahrzeuge von der Bundesstraße Richtung Oberösterreich empfängt. Der Gastgarten des bestehenden Kaffeehauses wird durch einen Holzbohlenbelag in den Platz miteingebunden.

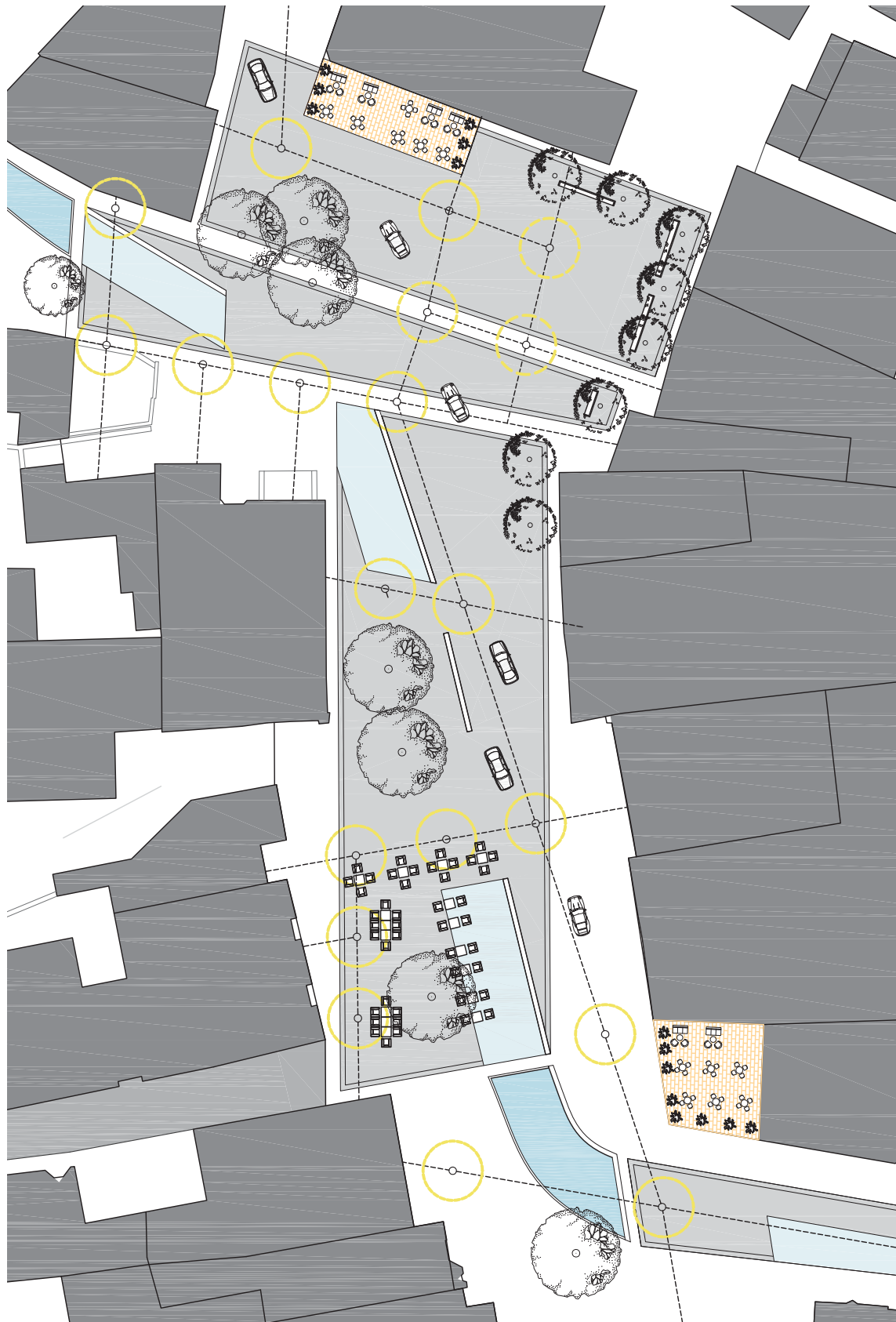
Öffentliche Sitzbereiche befinden sich entlang der Birkenbepflanzung, die Schatten spenden und den Platz abschließen. Auch die drei Bestandsbäume sind in den Vorplatz integriert und leiten die Fahrzeuge über den Platz.

#### Flussorientierter Platz

Dieser Platz öffnet sich zum Fluss hin, und animiert den Besucher zum Entlanggehen. Dieser Weg führt zum Freiluftbereich, zu den dahinterliegenden, aus dem Zentrum ausgelagerten Bushaltestellen und in das rurale Gebiet.

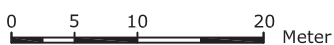
Durch die in den Bodenbelag integrierte Überdeckung des Flusses, wird eine größere Freifläche geschaffen.

Die Orientierung zum Fluss hin wird mittels einer massiven, 1 Meter hohen Brüstung verstärkt.



Plätze

- Legende
- Häuser
  - Fluss
  - Überdeckter Fluss
  - Gastgarten
  - Strasse
  - Plätze
  - Shared Space



### Hauptplatz

Auch hier wird durch eine Glasüberdeckung der Fluss in das Zentrum mit einbezogen und verschafft dadurch mehr Freiflächen. Durch das Glas ist eine Blickbeziehung zum Fluss hin gegeben, dieser versteckt nicht den Verlauf. Verstärkt wird der Fluss wiederum durch massive, 1 Meter hohe Brüstungen, die als Pult ausgebildet sind. Zwischen diesen überdeckten Flusszonen befindet sich ein Sitzpodest, das auch den Flussverlauf anzeigt.

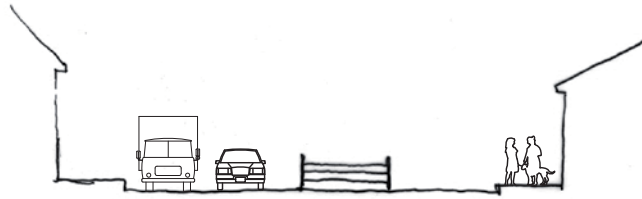
Diese massiven Elemente haben nicht nur die Funktion zum sitzen und zu verweilen, sondern dienen auch als Abgrenzung zum automobilen Verkehr. Dies ist wichtig für Menschen, um mit dem Prinzip von Shared Space vertraut werden zu können.

Am Ende des Hauptplatzes befinden sich gemütliche Sitzbereiche. Sie sollen als Anregung für den Menschen dienen und den Platz dadurch lebendiger machen. Ein Bereich, der ohne Konsumzwang bespielt wird. Da sich im Zentrum aber auch viele Gastronomiebetriebe befinden, können die Besucher auch in den Gasthäusern Essen und Trinken besorgen, und es sich bei den Sitzgarnituren oder bei den Stehpulten bequem machen.

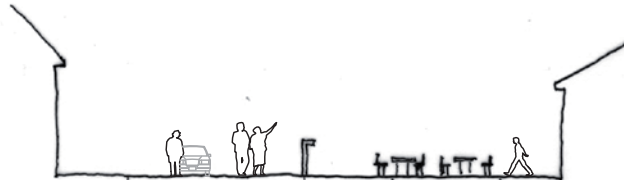
Das Prinzip des öffentlichen Bereiches, unterstützt auch die umliegenden Gastronomiebetriebe, die nicht alle über einen Gastgarten verfügen.

*„Am Marktplatz lernt man die Menschen kennen“  
[Sprichwort]*

Im Bereich, wo der Fluss sich wieder öffnet, wird der Fahrzeuglenker durch die massive Brüstung durch das Zentrum gesteuert.



Niveausprünge Bestand



Niveausprünge Entwurf





### Allgemein

Im Bereich von Shared Space handelt es sich um einen Topstonegranit, spaltrau, der im leichten Mörtelbett verlegt wird. Diese Verlegungsart und auch die Bearbeitung des Materials sind als barrierefrei einzustufen.

Die Verarbeitung als Topstone hat nicht nur den Vorteil, der höheren Verkehrsbelastung Stand zu halten, sondern spart auch an hohen Kosten für das Material Granit.

In den Bereichen der drei Plätze ist es der gleiche Stein verlegt, nur in einer dunkleren Farbe.

Auch für Personen mit eingeschränkter Sehkraft werden die Plätze in den Vordergrund gebracht, da sie eingegrenzt sind mit einer 50 Zentimeter breiten und 3 Zentimeter tieferen Umrandung, die auch für Rollstuhlfahrer problemlos zu überwinden ist.

Da die Stärke des Topstones für die Druckbelastung, verursacht durch den automobilen Verkehr benötigt wird, ist nur im Bereich der Umrandung der Topstone um 3 Zentimeter niedriger.

Weiters wird die neue Pflasterung auf Höhe des bestehenden Gehsteiges verlegt. Dies hat zur Folge, dass keine Niveausprünge (bis auf die 3cm niedrigere Umrandung) mehr vorhanden sind, die eine Abgrenzung und Bereichseinteilung verursachen.



Beleuchtungsplan

- Legende
- SL Seilleuchte
  - ML Mastleuchte

## Beleuchtungskonzept

Mit dem geplanten Beleuchtungskonzept entsteht eine Wegführung durch das Zentrum für die Fahrzeuge, und auch eine Raumerzeugende Beleuchtung der einzelnen Plätze, die Stimmungen erzeugt.

Diese Stimmungen werden auf den Plätzen durch die verwendeten Seilmontagelampen, bestückt mit Metalldampf-Halogenlampen erzeugt welche in diesem Bereich näher aneinander Hängen, und über ein Elektronisches Vorschaltgerät (EVG) dimmbar sind. Dies bewirkt, dass die Beleuchtungsstärke sich auf eine größere Fläche verteilt und somit Blendung vermeidet.

Um zusätzliche Kosten zu vermeiden, ist die Beleuchtung mit einem Leuchtencontroller ausgestattet, der eine Helligkeitssteuerung des Leuchtmittels zulässt.

Die farbliche Kennzeichnung und dazugehörige Nummerierung im Beleuchtungsplan zeigt an, welche Lampen zueinander gehören, dem zufolge auf ihrem eigenen Stromkreis hängen, und diese Bereichszonen dadurch dimmbar machen. Dies gilt nur für die Seilleuchte, da sie mit einem Elektronischen Vorschaltgerät ausgestattet sind.

Die gekennzeichnete SL1 zieht sich durch die Marktgemeinde und ist als Leitsystem für Fahrzeuge zu sehen.

Im Bereich der Parkplatzflächen befinden sich Mastleuchten (ML), Natriumdampf-Hochdrucklampen, bestückt mit einem Verlustarmen Vorschaltgerät (VVG).



Allgemein:<sup>19</sup>

Vorteile der Metaldampf-Halogenlampe:

- gute Lichtausbeute
- lange Lebensdauer
- gute Farbwiedergabe  
(sehr wichtig im Zentrumsbereich)
- Ausstattung mit einem EVG, dimmbar
- Helligkeitssteuerung des Leuchtmittels

Nachteile der Metaldampf-Halogenlampe:

- lange Anlauf- und Wiederzündungszeit

Vorteile der Natriumdampf-Hochdrucklampe:

- gute Lichtausbeute
- lange Lebensdauer

Nachteile der Natriumdampf-Hochdrucklampe

- schlechte Farbwiedergabe
- lange Anlauf- und Wiederzündungszeit

Die Seilleuchten haben eine Leuchtpunkthöhe von 4 Meter. Dies verhindert ein Durchfahren von höheren Kraftfahrzeugen, und hat zur Folge eine geringere Blendung in den anliegenden Wohnungen.

Das Durchfahren von Einsatzfahrzeugen ist aber dennoch gegeben, da die vorgeschriebene lichte Höhe von 3,50 Meter nicht unterschritten wird.





### Resümee

Aufgrund der Weiterentwicklung des Vorentwurfes und den dazugehörigen Überarbeitungen der negativen Aspekte, sehe ich diesen Entwurf nun als eine gute und vor allem umsetzbare Lösung.

**Positiv** zu sehen sind das Schaffen und Gestalten der neuen Plätze, und das geringe Eingreifen an den bestehenden Bausubstanzen.

Das bestehende Grün wird nicht angegriffen, sondern in den Entwurf integriert.

Weiters wurde durch den Entwurf ein Kommunikationsbereich geschaffen, im Zuge der Entwicklung eines Mehrwertes der Straße.

Trotz des Gleichbleibens der täglichen Wege, wird die Marktgemeinde attraktiver gestaltet und das Leben an der Straße und in der Öffentlichkeit aufgewertet, und somit der Zusammenhalt der Gemeindemitglieder erhöht.

**Negativ** kann für die Marktgemeinde der Verlust der Transittouristen sein.

Auch die Umbauarbeiten für die Entwicklung von Shared Space sind durch die temporäre Komplettsperre der Marktgemeinde negativ einzustufen.







## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

- Abb. 1 [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 2 Vgl. [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 3 Vgl. [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 4 Vgl. [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 5 Vgl. [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 6 Vgl. [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 7 Vgl. [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 8 [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/) (Stand: 17.11.2010)
- Abb. 9 Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat. Marktgemeinde Straßwalchen 1988, 22.
- Abb. 10 Voithofer, Sepp: 799-1999. Festschrift der Marktgemeinde Straßwalchen 1998, 13.
- Abb. 11 Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat. Marktgemeinde Straßwalchen 1988, 317.
- Abb. 12 – Abb. 25 Eigenaufnahme, August 2010
- Abb. 26 Schalltechnische Grundsatz-Studie. Marktgemeinde Strasswalchen 2010
- Abb. 27 ÖNORM S 5021 – Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung
- Abb. 28 Eigenaufnahme, August 2010

## FUSSNOTEN

- <sup>1</sup> Vgl. <http://www.salzburg.gv.at/themen/se/bezirke/bh-su/bhsu-geschichte.htm> (Stand: 17.11.2010)
- <sup>2</sup> Vgl. <http://www.visitsalzburg.travel/index.cfm?DICEID=11&PGID=882&LGID=1> (Stand: 17.11.2010)
- <sup>3</sup> Vgl. Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat. Marktgemeinde Straßwalchen 1988, 24.
- <sup>4</sup> Statistik Austria Stand 1.1.2010
- <sup>5</sup> Vgl. Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat. Marktgemeinde Straßwalchen 1988, 23.
- <sup>6</sup> Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat. Marktgemeinde Straßwalchen 1988, 23f.
- <sup>7</sup> Vgl. Voithofer, Sepp: 799-1999. Festschrift der Marktgemeinde Straßwalchen 1998, 13.
- <sup>8</sup> <http://www.strasswalchen.com/img/marktgemeinde/chronologie5204.pdf> (Stand: 22.11.2010)
- <sup>9</sup> <http://de.wikipedia.org/wiki/lagermax> (Stand: 4.12.2010)
- <sup>10</sup> Interview mit Herrn GR Josef Bründl, geführt von Barbara Steindl, Straßwalchen, 5.5.2010
- <sup>11</sup> <http://fahrplan.oebb.at> (Stand: 4.12.2010)
- <sup>12</sup> <http://www.strasswalchen.com/wirtschaft.php?mmid=10&mmname=wirtschaft&font=&styleid=> (3.12.2010)
- <sup>13</sup> <http://www.hs-strasswalchen.salzburg.at/psp/seite.php?pageid=10> (Stand: 22.11.2010)
- <sup>14</sup> Vgl. Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat, Marktgemeinde Straßwalchen 1988, 316.
- <sup>15</sup> <http://www.strasswalchen.com/img/marktgemeinde/chronologie5204.pdf> (Stand: 22.11.2010)
- <sup>16</sup> Vgl. Brockhaus: Enzyklopädie. Band 17. LINL-MATG, Mannheim 2006, 707f.
- <sup>17</sup> Vgl. Bechtler, Cornelius u.a. (Hg): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld 2010, 21.
- <sup>18</sup> Bechtler, Cornelius u.a. (Hg): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld 2010, 23.
- <sup>19</sup> Dehoff, Peter: Seminar Lichtenwendungstechnik. SS 2002, Erster Teil: 26f.

## LITERATURVERZEICHNIS

Alexander, Christopher u.a. (Hg): Eine Muster-Sprache. Städte Gebäude Konstruktion, Wien 1995

Bechtler, Cornelius u.a. (Hg): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld 2010

Boeminghaus, Dieter: Fussgängerzonen. Stuttgart 1972

Brockhaus: Enzyklopädie. Band 17. LINL-MATG, Mannheim 2006

ÖNORM S 5021 – Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung

Schütt, Peter u.a. (Hg): Lexikon der Baum- und Straucharten. Das Standard Werk der Forstbotanik, Hamburg 2002

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1901

Voithofer, Sepp: Straßwalchen. Geschichte unserer Heimat. Marktgemeinde Straßwalchen 1988

Voithofer, Sepp: 799-1999. Festschrift der Marktgemeinde Straßwalchen 1998

## **ANDERE QUELLEN**

Broschüre: Licht.de: Licht.wissen 03. Straßen, Wege und Plätze, Frankfurt am Main

Dehoff, Peter: Seminar Lichtenwendungstechnik. SS 2002

Interview mit Herrn GR Josef Bründl, geführt von Barbara Steindl, Strasswalchen 5.5.2010

Statistik Austria

CD: Digitale Planunterlagen 2008

[www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/)

[www.hs-strasswalchen.salzburg.at](http://www.hs-strasswalchen.salzburg.at)

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

[www.salzburg.gv.at](http://www.salzburg.gv.at)

[www.strasswalchen.com](http://www.strasswalchen.com)

[www.visitsalzburg.travel.at](http://www.visitsalzburg.travel.at)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Alle Luftbilder in der vorliegenden Arbeit stammen aus [www.bing.com/maps/](http://www.bing.com/maps/).

Die Katasterpläne wurden von der Marktgemeinde Strasswalchen zur Verfügung gestellt, in Zusammenarbeit mit der TU Graz.