



Begegnungsraum Maxglaner Hauptstrasse Einkaufsstraße als attraktiver Ort und Platz

Funktionales und gestalterisches Konzept:
„neues Gesicht - bei gleichen Funktionen“

Die Basis für das funktionale & gestalterische Konzept sind:

- die einzelnen *Workshops*: Auftakt-WS mit Kaufmannschaft, 2 BürgerInnen-WS, WS mit der Wirtschaftskammer Salzburg (WKS, IMV)
- *Rundgänge* mit verschiedenen Institutionen (2 Schulaudits, 1 Kaufmannschaft, 1 ExpertInnen vor dem Auftakt-WS, 1 Blinden und Sehbehindertenverband)
- *Auswertung* Feedback-Bögen, *Beobachtungen*, *Analysen*, *Wunschgehnlinien*, *Geschwindigkeitsmessungen*

Möglichst stark orientiert an den BürgerInnenwünschen:

- den Wünschen der AnrainerInnen
- den Kaufleuten
- den angrenzenden Stadtteilen

und basierend auf den Stadt-Salzburg-internen Vorbesprechungen in Teilvarianten ergänzbar / veränderbar

Leitidee:

Begegnungsraum Maxglaner Hauptstraße nach dem Koexistenzprinzip:

Verbesserung der Aufenthalts- und Verweilfunktion – unter Aufrechterhaltung der Hauptstraßenfunktion für den Stadtteil Maxglan

(während der Umgestaltung, nach der Umgestaltung)

„Kostengünstig zum geeigneten Zeitpunkt in Etappen realisierbar“

- Verbesserung der Aufenthalt- und Verweilfunktion: Modulares Umsetzungsprojekt Begegnungsraum Maxglaner Hauptstraße: flexibel -
- „Lesbarkeit“ im Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen: verstärken nach dem Koexistenzprinzip für alle VerkehrsteilnehmerInnen
- „hier leben Menschen“-Signale – unter Aufrechterhaltung der Hauptstraßenfunktion für den Stadtteil Maxglan



- Keine Verkehrsverlagerungen, kein Verkehrsberuhigungskonzept – mehr Flanier- und Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit und Aufmerksamkeit durch Neugestaltung in Teilbereichen beheben (Sanierung Unfallhäufungspunkte)
- Langfristige Wirkung der Gestaltung: Verhaltens- u. Einstellungsänderung aller VerkehrsteilnehmerInnen für ein besseres Miteinander
- Mehr Sicherheit bei Ein- u. Ausfahrten

Leitelemente:

Gemäß den Sammlungen „Meine Wünsche an die Maxglaner Hauptstraße“:

- Street-Print von der Firma ART STONE einsetzen: Bereiche flexibel in Etappen umgestaltbar, auch für höchste Belastungsklasse verwendbar
- Verbesserungen für die „neuralgischen“ Kreuzungen / Querungen: entscheidend: Farbe / Form + Struktur / Licht - Details siehe Plan
- Keine Verkehrsverlagerung nach dem Florianiprinzip, begleitende Massnahmen in Anrainergebieten (Verkehrsberuhigung, Fahrbahnverschwenke, Einbahnen, etc.)
- Blaue Zonen für Geschäftsleute bleiben in der Gesamtheit erhalten – vereinzelte Umstrukturierung (z.B. Fahrradabstellplatz, etc.) mit Wirtschaft diskutieren
- Mehr Qualität / Platz an den wichtigen Punkten
- Gestalterische Einbeziehung der Seitenstraßen / -gassen
- Gewünschte Baumpflanzungen (12 möglich) - mit Sitzen und Verweilen integrierbar - ohne Stellplatzverlust
- Lineares / flächiges Queren durch Gestaltungsmaßnahmen erleichtert – besonders dort wo „Wunschgehlinien“ existieren
- Barrierefreiheit für die nächsten Jahrzehnte „mitdenken“ (Leitsystem integrierbar)
- Bushaltestellen: kundInnenfreundlich, bessere Gestaltung, mehr Sitzgelegenheiten,...
- Mehr Platz rund um die Bushaltestellen



Maßnahmen: im Überblick

Generell:

- Herstellung einer neuen Oberfläche (in Teilbereichen) gemäß Darstellung im Lageplan. Die Herstellung wird im Street-Print-Verfahren empfohlen. Darunter versteht man die Herstellung von Pflaster auf Asphaltbasis. Die Herstellung kann somit durch Adaptierung der Oberfläche ohne Maßnahmen am Unterbau hergestellt werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf 30-100 Euro je nach gewählter Oberfläche.
- Die Beleuchtung wurde vorerst in Form von vertikalen Lichtpunkten integriert, die fahrbahneben verlegt werden. Für die oberirdische Beleuchtung ist zunächst der gegenwärtige Zustand durch ein Beleuchtungsgutachten zu klären.

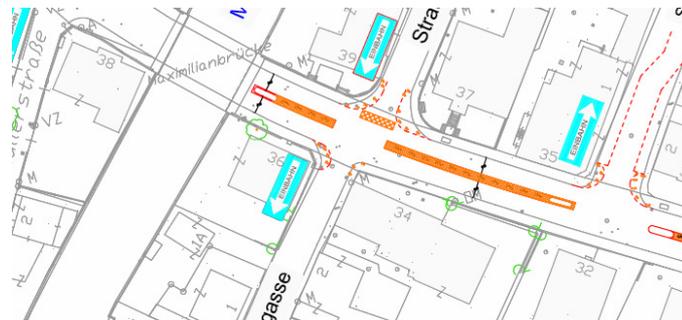


- Schanigärten wurden teilweise integriert, und sind noch erweiterbar.
- Baumpflanzungen (12 Stück) wurden dort vorgesehen, wo diese aufgrund der bestehenden Einbautensituation möglich erscheinen, oder geringfügige Umlegungen erforderlich sind. Sitzmöglichkeiten können in die Bäume integriert werden.
- Dazu empfehlenswert: passendes Mobiliar, „Cooles“ Design der Sitzmöbel, praktikabel für Menschen im höheren Alter.
- Die Kurzparkzonen sind im Bereich der Seitengassen ausweitbar.
- Aufstellen von Fahrscheinautomaten bei den Busstationen, da durch das Kaufen direkt im Bus dieser lange aufgehalten wird - MG Hauptstrasse blockiert.
- „Farbenspiel“: bunter Gehsteig, Treppen, Poller, Fahrbahngestaltung (im Detail auszuformulieren).
- Einbeziehung des Huemerparks & Park bei d. Neuen Mittelschule – beispielsweise farbliche Ausgestaltung des Gehsteiges + Parkstreifen in Richtung Schule.
- Temporäres andenken („Streetlife“ monatlich?)
- Um eine Verkehrsverlagerung in die angrenzenden Wohngebiete zu verhindern ist eine bauliche Ausgestaltung dieser Gebiete zu empfehlen. Durch zusätzliche Einbahnregelungen und Fahrbahnverschwenke sind Schleichwege in die umliegende Gebiete zu unterbinden (Verkehrsuntersuchung, -simulation).

„Neues Gesicht – bei gleichen Funktionen“ - Im Detail von West nach Ost:

Westlicher Abschnitt zwischen Maximilianbrücke und Rochusgasse:

Ziel dieses Abschnitts ist primär die Beseitigung der Gefahrenstelle. Nach der Maximilianbrücke wird daher im Bereich der Leitlinie ein fahrbahnebener Mittelstreifen geschaffen, der die Aufmerksamkeit erhöhen soll. Zwischen Sebastian-Stöllner Strasse und Schwedenstrasse wird dieser zusätzlich durch einen Fahrbahnteiler abgedeckt. Die Straubingerstraße ist als Einbahn Richtung Maxglaner Hauptstraße vorgesehen.



Kernbereich 1: Kreuzung Rochusgasse/ Maxglaner Hauptstrasse

Aufgrund bestehender und geplanter Buslinien ist eine Entfernung der VLSA Anlagen – wie bei den Workshops und Rundgängen von den BürgerInnen gewünscht - nicht möglich. Die Wartezeiten für den Bus wären hier zu lange. Die Möglichkeit einer „schlafenden Anlage“ besteht und ist hier im Detail zu prüfen. Das bedeutet eine verdeckte Fußgängeranforderung für den Bus bei sonstigem Gelbblinken. Allgrün ist für die Rochusgasse nicht empfehlenswert, da dies zu längeren Wartezeiten für die FußgängerInnen als derzeit führen würde.

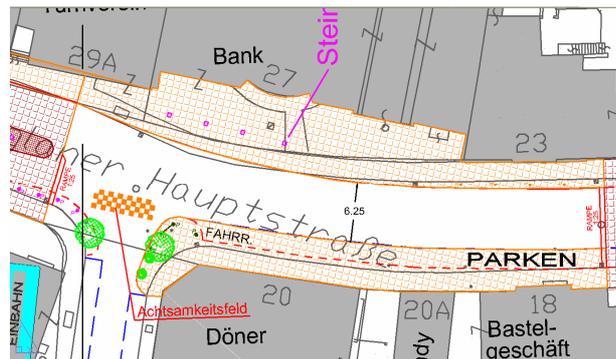


Das Abbiegen MG Richtung Westen in die Rochusgasse sollte unterbunden werden, um die in Nord-Süd Richtung versetzte Strassengeometrie zu korrigieren. Ein Abbiegeverbot von der Schwedenstrasse in Richtung Osten ist ebenfalls zu überdenken. Das bestehende Rechtsabbiegeverbot MG in Richtung Norden Schwedenstrasse wird baulich verdeutlicht.

Die Busbucht westlich der Rochusgasse wird entfernt, der Wartebereich vergrößert.

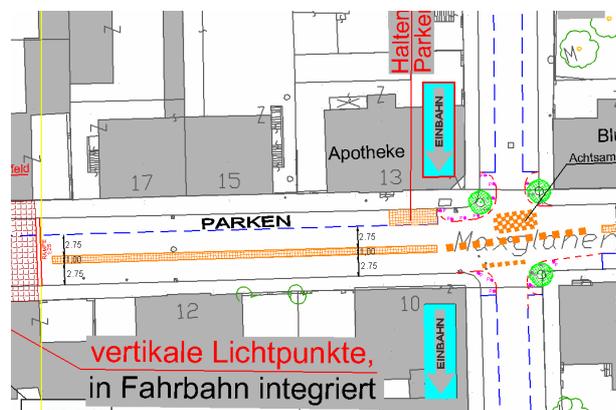
In Richtung Westen wird eine Trennung durch eine fahrbahnebene Mittelinsel vorgeschlagen, die Trennung wird durch Steinpoller verdeutlicht. Es verbleibt mehr (ca. 5,0 m) Nettobreite in Richtung Westen. Somit wird ein verdeckter Linksabbieger in die Rochusgasse angeboten.

Bereich Kaiser-Karl-Straße:



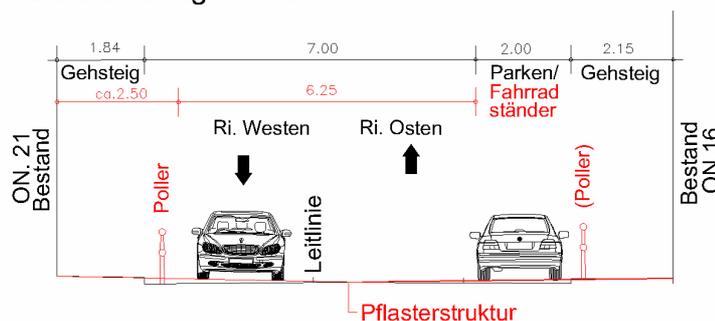
Vor der Bank sollten die Schrägparker in Längsparker umgewandelt werden, Abgrenzung durch Poller oder Gabionen. Mit dem Besitzer der Privatparkplätze im Hof der Bank sollten Gespräche betreffend befristetem Parken geführt werden.

Abschnitt Stieglstraße:

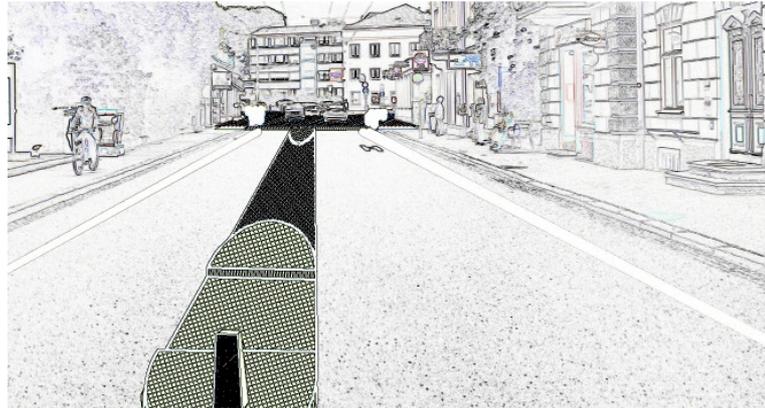


- Die VLSA in der derzeitigen Form ist problematisch, und im Zusammenhang mit der Entscheidung über die VLSA Rochusgasse zu betrachten. Eine Verkehrsuntersuchung ist für dieses Detail erforderlich. Bei Beibehaltung wird eine Aufrüstung mit Anforderung über eine Schleife (in Fahrbahn verlegt) in den Seitengassen vorgeschlagen. Bei einer schlafenden Anlage der Rochusgasse könnte der Entfall der VLSA Stieglgasse diskutiert werden.
- Im Bereich Stieglgasse Richtung Osten wird ein flächenhaftes Queren durch Einsatz eines gepflasterten Mittelstreifens ermöglicht (Vorbild Berner Modell). Der Beginn wird durch einen Fahrbahnteiler als Querungshilfe gekennzeichnet.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird eine niveaugleiche Pflasterung mit leichter Rampe (1:25) empfohlen.

Bereich:
Bereich Stieglstraße

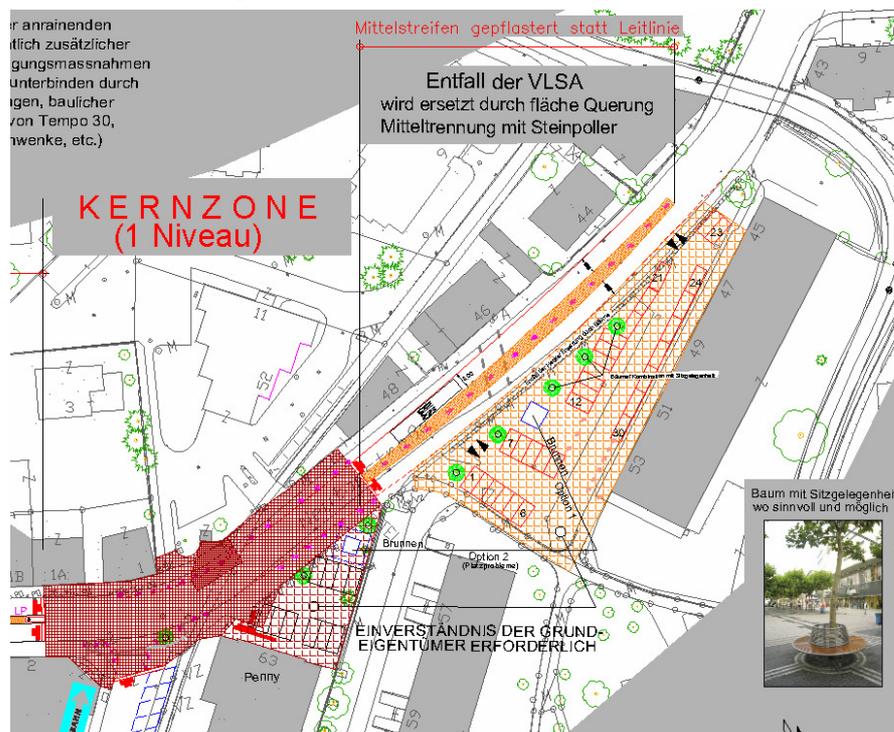


Östli. Abschnitt: Stieglstraße – Bräuhausstraße – Neutorstraße



Der Bereich Maxglaner Hauptstraße mit der Einmündung der Bräuhausstrasse wird als Kernbereich 3 definiert. Von Nordosten kommend, ist hier vor der Kurve ein sichtbares Zeichen zu setzen. Vor dem Pennymarkt bietet sich ein weithin sichtbarer Standort für ein vertikales Element an, für das im Zuge eines Wettbewerbes eine Lösung gefunden werden könnte.

Die bestehende Verkehrslichtsignalanlage für FußgängerInnen und RadfahrerInnen könnte durch flächenhaftes Queren (Mittelinsel mit Steinpoller) ersetzt werden.



Als besonderes Potential nordöstlich des Pennymarktes könnte durch die Entfernung der bestehenden Hecke und Umgestaltung der Parkplätze ein neuer Platz mit Integration eines Brunnens und Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Bei dieser Variante, welche in Abstimmung mit den Grundeigentümern entwickelt werden müsste, wären weiterhin 31 Stellplätze möglich. Zur Verbesserung der Aufenthalt- und Verweilfunktion dient außerdem in diesem Abschnitt eine Gehsteigverbreiterung beim Marterl.

Voraussichtliche Auswirkungen:

- Mehr Aufenthaltsqualität für alle MaxglanerInnen
- Attraktivitätssteigerung der Einkaufs- und Verweilfunktion für die BürgerInnen
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr (Linie 8, Umsteigen)
- Auch konsumfreie Verweil- und Aufenthaltsorte möglich
- weitere Belebung der Geschäftswelt
- Stärkung der kleineren Betriebe und der Leitbetriebe (Branchenmix)
- Kunst & Kultur integrierbar: 1 - 2 Platzsituationen möglich
- 12 neue Baumpflanzungen
- Angenehmere Straßenatmosphäre
- Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
- Keine Behinderung für den Verkehrsfluss in der Maxglaner Hauptstraße (Hauptstraßenfunktion beibehalten)
- Verbesserungen / Verkehrsberuhigung durch Maßnahmen in den angrenzenden Stadtteilen (Maxglan Nord & Süd)
- Element Wasser + Sitzen & Verweilen/ Landmark!
Platz mit Brunnen und Trinkwasser (vor Penny / bei Parkplatz Wohnhausanlage)
- Erleichterung beim Umsteigen in den ÖV: Busse



Infos unter:

<http://www.walkspace.at/pages/maxglan.htm>

Kontakt / Rückfragen:

Sebastian Tschinder

Stadt Salzburg, Magistrat, Amt für Stadtplanung und Verkehr
Tel. 0662 / 8072-2692; www.stadt-salzburg.at
sebastian.tschinder@stadt-salzburg.at

Kontakt Projektmanagement / Projektablauf:

WalkSpace Mobilität

www.walkspace.at
DI Dieter Schwab,
DI Martina Strasser
martina.strasser@walkspace.at