

Masterplan Saalfelden

Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt

| Johann Ager | Barbara Aigner | Gernot Aigner | Anja Altacher | Sabine Aschauer-Smolik | Katharina Auer | Christoph Battisti | DDI Birgit Battocleti | Klaus Bauer | Josef Berka | Jakob Berka | Herbert Berndl | Hans Bichler | Rosemarie Bodmayer | Georg Brandtner | Hanna Breitfuss | Klaus Buhl | Günther Burgsteiner | Claus Candido | Alois Dankl | Klaus Danzer | Brigitte de Mas | Claudia Dick-Mair | Günther Eberharter | Mag. Klaus Eder | Elisabeth Eibl | Gernot Eitler | Roman Färbinger | Fred Fiechtl | Elisabeth Finstermann | Christian Fuchs | Heinz Fürstauer | Kurt Gmeinbauer | Lisa Gold | Anton Göllner | Christian Grauss | Astrid Gregor



| Hans Gruber | Kurt Gschwandtner | Christian Gschwandtner | Michaela Haitzmann | Georg Haitzmann | Ronald Happel | Arch. DDI Christoph Herzog | Mag. Christian Herzog | Rudi Hinterberger | Arch. Dipl.- Ing. Ewald Heugenhauer | Arch. DI Andreas Hoerl | Manuel Höller | Georg Hörl | BM Ing. Bernhard Hörl | Matthilde Höttl | Franz Höttl | Helga Hutter | Cornelia Jaritz | DI Wolfgang Jaritz | Arch. Dipl.- Ing. Reinhard Kaserer | Maria Kelderer | Andreas Kelderer | Stefan Klinglmayr | Ing. MBA Franz Knauseder | Arch. DI Hanns Peter Köck | DI Robert Krasser | Roland Krenn | Arch. Dipl.- Ing. Sebastian Kröser | Claudia Kurz | Michael Lageder | Maria Lattacher | Markus Latzer | Mag. Bernd Lederer | Georg Leitner | Rudolf Lengauer | Mag. Stefan Lettner | Engelbert Löcker | Lukas Löcker | Alice Loske-Wirthmiller | Herbert Mair | Michaela Mayer | Markus Millauer | BM DI Johannes Mracsna | BM Ing. Karl Möschl | Maria Moser | Martin Moser | DI Thomas Naderlinger | Reinhard Naissar | Simone Nill | Msc. Sabrina Obermoser | Wolfgang Ohlicher | Michael Payer | Margit Pfatschbacher | Bernhard Pfeffer | Johann Pöhl | Claudia Portenkirchner | Helene Prader | Daniela Pühringer | Mag. (FH) Stefan Pühringer MA | DI Rudolf Rahofer | DI Helmut Rappold | Hermann Reichkendl | Arch. DI Robert Reichkendl | Gerhard Reichkendl | Muris Ribo | Hannes Riedlsperger | Bürgermeister Erich Rohrmoser | DI Karl Heinz Rossmann | Manfred Rust | Eldar Sabanovic | Ferdinand Salzmann | Theresia Salzmann | Elisabeth Schöffner | Peter Scharler | Thomas Schild | Georg Schild | DI Klaus Schlosser | Arch. Dipl.- Ing. Ulrich Stöckl | Wendelin Schmiderer | Peter Schmidt | Walter Schuster | Dipl.-Ing. Dr.techn. Andreas Schweiger | DI Norbert Sedlacek | Helmut Siegl | Arch. Dipl.- Ing. Wolfgang Sitka | Alois Sparer | Marlen Spitz | Berta Stanonik | Wilfried Stanonik | Jasmin Stanonik | BM Ing. Josef Straif | Josef Stritzinger | Rudolf Thienel | Inge Thurner | Wolfgang Triendl | Klaus Untermoser | Philipp Vesely | Alfred Wieland | Birgit Wörgötter | Peter Wörgötter | Arq. Jorge Yantorno | Barbara Zimmer

Impressum

Veranstalter / Auftraggeber

Stadtgemeinde Saalfelden
Bürgermeister Erich Rohrmoser
Rathausplatz 1
5760 Saalfelden

Telefon: 06582 797 - 12
Internet: www.saalfelden.at
E-Mail: buergermeister@saalfelden.at

Congress & Stadtmarketing Saalfelden GmbH
Simone Nill, Leitung Stadtmarketing; Prokuristin
Stadtplatz 2
5760 Saalfelden

Telefon: 06582 76700 - 15
E-Mail: stadtmarketing@saalfelden.info

Bearbeiter in der Stadtgemeinde
Bauamtsleiter Ing. Karl Möschl
Stadtgemeinde Saalfelden
Rathausplatz 1
5760 Saalfelden

Telefon: 06582 797-15
E-Mail: k.moeschl@saalfelden.at

Organisation, Moderation, Layout, Stadtplanung,

DI Robert Krasser
Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen
Fachbereich: Gemeindeentwicklung -
Schillerstraße 25
5020 Salzburg

Telefon: 0662 623455 - 22
Mobil: 0650 4882266
E-Mail: robert.krasser@salzburg.gv.at
Internet: www.sir.at

Freiraum, Grünraum: DI Daniela Bischof
Parkplatzerhebung: Philipp Vesely
Beratung e5: Mag Petra Gruber, Peter Stiegler Msc,
Layout: Philipp Vesely, Assistenz
Lektorat: Mag. Manuela Brückler, DI Daniela Bischof

Druck Broschüre:

Hausdruckerei des Landes Salzburg
Kaigasse 2
5010 Salzburg

Druck Pläne:

Kecht + Kainzbauer GmbH
Vogelweiderstraße 44a/3
5020 Salzburg
Telefon: 0662 880077 33

Beratung Stadtmarketing und Wirtschaft

CIMA Beratung + Management GmbH
Mag. Stefan Lettner, Geschäftsführender Gesellschafter
Johannesgasse 8,
4910 Ried im Innkreis

Telefon: 07752 71117 – 11
E-Mail: lettner@cima.co.at
Internet: www.cima.co.at

Verkehrsplanung

DI Klaus Schlosser
Büro für Verkehrs- und Raumplanung
Karl-Kapferer-Strasse 5
6020 Innsbruck

Telefon: 0512-575737/10
E-Mail: klaus.schlosser@bvr.at
Internet: www.bvr.at

Planung, Stadtplanung, Architektur

mahore architekten zt og
Marzon 14
5760 Saalfelden

Maximilianstraße 5
6020 Innsbruck

Telefon: 0512 561265
E-Mail: office@mahore.at
Internet: www.mahore.at

Arch. DI Andreas Hörl
Telefon: 0650 9952149
E-Mail: andreas@mahore.at

Arch. DI Robert Reichkendl
Telefon: 0650 2403811
E-Mail: robert@mahore.at

Titelbild 01: Rendering Florianiplatz, mahore architekten
Letzte Umschlagseite 70: Masterplan Strategie, mahore arch.

Salzburg am 5. Mai 2015
Auflage: 200 Stück

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	6
Bürgerbeteiligung - Workshops	6
Bestandsaufnahme	6
Ziel von „Wir gestalten Saalfelden“	7
Start-Workshop 1.....	7
Workshop „Architekten“	7
Workshop 2.....	7
Workshop 3.....	8
Workshop 4	8
Workshop „Bauträger“	8
Workshop 5.....	8
Workshop „Wirtschaftstreibende“	8
Saalfelden am Steinernen Meer	9
Planungsgebiet.....	9
Leitbild bzw. Ziele zum Masterplan	11
Ziele des Masterplans.....	12
Ausgangslage/ Dokumentation	13
Städtebauliche Ausgangslage Analyse	13
Lage/ Ausdehnung	13
Bausubstanz / Baustruktur	14
Bauhöhen	16
Bestandserhebung Kfz-Verkehr	17
„Hausgemachter“ Verkehr versus Durchzugsverkehr (KfZ)	17
Parken (Ruhender Verkehr).....	17
Parkplatzerhebung.....	18
Wirtschaftliche Ausgangslagen Analyse.....	20
Aufenthaltsdauer	20
Verkaufsflächenverhältnis Innenstadt-Peripherie.....	21
Filialisierungsgrad.....	22
Zusammenhang Kaufkraft-Volumen/Kaufkraft-Eigenbindung/Wirksame Kaufkraft	22
Anteil der touristischen Streuumsätze.....	23
Öffnungszeiten	23
Grundsätzliche Maßnahmen	24
A. Attraktivitätsknoten	24
B. Städtebauliche Grundsätze.....	25
Multifunktionalität - Stadt mit Mehrwert für Jung und Alt	25
Lückenschluss	25
Nutzungsmischung.....	26
Ensemblewirkung / Identifikation öffentlicher Raum	27
Dichtemodell / Bauhöhen.....	28
C. Künftige KFZ - Verkehrsorganisations.....	30
Änderungen in der KFZ - Verkehrsorganisation	30
Kfz-Verkehr vermeiden & Bewusstseinsbildung	30
D. Parken.....	32
Parkraumüberwachung und Parkraumbewirtschaftung.....	32
Errichtung öffentliche Parkgaragen - KFZ Verkehr „Abfangen“	32
Parken bei Großprojekten, bzw. Wohnbauten	33
E. Radverkehr	34
Grundsätzliche Maßnahmen	34
Konkrete Maßnahmen für den Radverkehr in Saalfelden.....	35
F. Öffentlicher Verkehr	35
G. Begrünung.....	36
Bestehende Bäume	36
Neupflanzungen	36
Begrünung bestehende Straßen.....	36
Begrünung von neuen Straßen	37

Begrünung von Parkplätzen, Parkhäuser und Dächer von Parkgaragen	37
H. Erhaltenswürdige Gebäude.....	38
I. Bebauungspläne	38
J. Beirat für Raumordnung, Stadtentwicklung und Architektur (Gestaltungsbeirat)	39
K. Gestaltung öffentlicher Raum/ Einheitliche Materialien/ Beleuchtungskonzept	40
Materialien.....	40
Beleuchtungskonzept	41
L. Maßnahmen Wirtschaft	41
Bauliche Rahmenbedingungen.....	41
Einschätzung Hotel	41
Branchenmix / Fehlende Branchen	42
Stadtmarketing 3.0	42
60 Maßnahmen für Saalfelden.....	43
1. Parkplatz Hindenburg.....	43
2. Anbindung Stadtpark	43
3. Stadtpark	43
4. Leogangerstraße.....	44
5. Zufahrt Mittergasse - Lederparkplatz.....	44
6. Durchgehender Gehsteig beim Gasthaus zur Brücke.....	44
7. Beginn Tempo 30 Zone vor Brücke Urslau	44
8. Kreuzung Stadtplatz	44
9. Lederer Parkplatz bleibt.....	44
10. Anbindung Ledererparkplatz und Bahnhofstraße	45
11. Brücke Großparkplatz	45
12. Etablierung eines städtischen Platzes	45
13. Parkhaus in der Hangkante	45
14. Konversionsfläche Großparkplatz	46
15. Vorhaltestraße für Ausweichroute bei einer Sperre der Almerstraße	47
16. Radweg entlang Urslau	47
17. Baumallee entlang Radweg und Urslau.....	47
18. Erhaltung Fassaden Ritzenseestraße und Gehsteig.....	47
19. Achenweg Fahrradstraße.....	47
20. Erschließung Höttl und Gruberareal von Ritzenseestraße.....	47
21. Beibehaltung der Engstelle als Tempobremse.....	48
22. Höttlareal (vorrangig Wohnen).....	48
24. Flächiges Queren und Beginn Tempo 30 Zone vor NKD bzw. Brandlbrücke	48
25. Anbindung Bauhofareal – Florianiplatz Zentrum	48
26. Städtischer Platz am Jufersbach	48
27. Fuß- und Radweg in 2 Varianten	48
28. Geh- und Radweg entlang Jufersbach	49
29. Konversionsfläche Bauhofareal.....	49
30. Kreuzung Sammelstraße / Fuß und Radweg	51
31. Neue Sammelstraße	51
32. Begegnungszone Florianiplatz.....	52
33. Reduktion Parkplätze.....	52
34. Oberer Florianiplatz / Kfz.....	52
35. Attraktive Gestaltung des Höhenunterschieds mit Sitzstufen etc.....	52
36. Gastgärten am oberen Florianiplatz	52
37. Barrierefreie Verbindung Rathausplatz-Lofererstraße.....	53
38. Verlegung City Bus Haltestelle.....	53
39. Aufwertung Westseite Raiffeisenbank.....	53
40. Fassadengestaltung Rathausplatz	53
41. Flächiges Queren Rathausplatz-Erweiterung.....	54
42. Kein abbiegen Almerstraße Großparkplatz.....	54
43. Wasserspiele am Rathausplatz	54
44. Tempo 30 Zone Almerstraße	54
45. Verbindung Innenhöfe, Historische Stallmauer	55
46. Anbindung Fußgängerzone oberer Kirchplatz	55
47. Umgestaltung Oberer Kirchplatz.....	55
48. Obere Lofererstraße	55
49. Reduktion Fahrbahn	55

50. Bepflanzung einseitig Baumallee.....	55
51. Parkplatz Lofererstraße	55
52. Gestaltung obere Lofererstraße bis B311	55
53. Fortführung Gestaltung Mittergasse.....	55
54. Konversionsfläche Mittergasse	56
55. Grubergründe Fußläufige Verbindung zur Bushaltstelle	56
56. Neubebauung Grubergründe	56
57. Parkhaus Postplatz	56
58. Postplatz	56
59. Busparkplatz	56
60. Lift.....	56
Wie geht's weiter?	57
Aufgaben der Stadt-Verwaltung.....	57
Quartiers- und Leerstandsmanagement	57
Etappen / Prioritäten.....	58
Quick Win Liste	58
Kostenrahmen	59
Tiefbauten	59
Hochbauten	59
Resümee	60
Teilnehmerinnen und Teilnehmer	60
Anhang	64
Daten	64
Verwendete und empfohlene Literatur	64
Entwurf der Innenstadtdeklaration Saalfelden	65
„Saalfelden reduziert motorisierten Verkehr“	65
„Saalfelden fördert umweltfreundliche Mobilität“	65
„Saalfelden geht zu Fuß und fährt Rad“	65
„Saalfelden schafft mehr Raum für Fußgänger“	65
„Saalfelden gestaltet die Innenstadt“	65
„Saalfelden steht für Multifunktionalität in der Innenstadt“	65
„Saalfelden setzt auf Angebotsverdichtung in der Innenstadt“	66
„Saalfelden hat einen Plan für neue Bauprojekte“	66
„Saalfelden setzt auf Stadtmarketing und Quartiersmanagement“	66

Einleitung

Bereits in den Jahren 2007 und 2008 befasste sich die Stadtgemeinde Saalfelden im Rahmen eines Stadtkern-Impulsprogramms eingehend mit der Weiterentwicklung der Innenstadt. Neben der Aufnahme, Bewertung und Ausarbeitung von geeigneten Nutzungsszenarien für mehrere „Schlüsselimmobilien“ stand die künftige Verwertung des alten Bauhofs im Mittelpunkt der Arbeiten. Aufgrund der besonderen Lage des Areals und der damit verbundenen Funktion, das Stadtzentrum von Saalfelden auch aus städtebaulicher Sicht sinnvoll zu erweitern, wurde mit diesem Thema sehr sensibel umgegangen. Insgesamt sieben Verwertungsszenarien wurden ausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Realisierungschancen untersucht.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Stadtkern-Impulsprogramms verfolgt der MASTERPLAN nun das Ziel, die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte für die gesamte Innenstadt zu definieren und in einem Plan verbindlich festzuhalten. 139 engagierte Bürgerinnen und Bürger von Saalfelden nutzten die Gelegenheit, sich in fünf öffentlichen Veranstaltungen einzubringen und den MASTERPLAN mit zu entwickeln. So konnten im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses Aktivitätsknotenpunkte und Nutzungszonen festgelegt sowie Baufelder und Verkehrswege definiert und in einem kompakten Plan verortet bzw. dargestellt werden. Darüber hinaus wurde eine Innenstadt-Deklaration verfasst, welche grundlegende Strategien und Prinzipien der künftigen Stadtentwicklung festschreibt (siehe Anhang).

Insgesamt stellt der MASTERPLAN eine fundierte Basis für die Innenstadtentwicklung in Saalfelden dar und kann durchaus als Pionierprojekt bezeichnet werden. Erstmals gelang es, die Kompetenzen Stadtplanung und Wirtschaft im Rahmen eines breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozesses zu vereinigen.

Wie bei allen Studien und Konzepten wird sich der Erfolg oder Misserfolg erst in der so wichtigen Umsetzungsphase herausstellen. Umso wichtiger erscheint nun die Differenzierung der Maßnahmen in kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Projekte. Im Rahmen eines „Quartiersmanagements“ sollen die Inhalte des Masterplans nun auf kleinere Einheiten bzw. Zonen herunter gebrochen werden. Bewohner, Hauseigentümer und Unternehmer sind in weiterer Folge aufgerufen, in einem fachlich extern begleiteten Prozess konkrete Lösungen für die Gestaltung ihrer „Quartiere“ zu entwickeln. Besonders wichtig dabei erscheint die Initiierung von Eigenengagement und privatem Investment!

Bürgerbeteiligung - Workshops

Es gibt viele Methoden, um zu einem Entwurf zu kommen. Die Gemeindevertretung Saalfelden entschied sich für ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung. In anderen Ländern, besonders in den USA, wird dieses Bürgerbeteiligungsverfahren „Charette“ genannt. Hauptmerkmal dieser Planungsmethodik ist die konsequente Einbindung von Bürgern innerhalb eines festgelegten Zeitraumes, d.h. nicht der Planungsfachmann (Architekt oder Verkehrsplaner) erarbeiteten den Plan, sondern die Bürger selbst.

Der Architekt / Stadt- und Verkehrsplaner fungiert lediglich als fachlicher Berater und bringt die erarbeiteten Inhalte auf den Plan, der von Workshop zu Workshop aktualisiert und sozusagen langsam weiterentwickelt wird.

Bestandsaufnahme

Bei Vorbesprechungen mit der Gemeinde Saalfelden wurde das Planungsgebiet festgelegt. Mahore Architekten haben eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt, wobei umliegende Gebäude inklusive Maueröffnungen (Fenster und Türen), Randsteine und Randleisten, Kanaldeckel und Straßenbeleuchtung erhoben und zeichnerisch erfasst wurden.

Ziel von „Wir gestalten Saalfelden“

Ziel war es, innerhalb von acht Monaten einen Masterplan in Händen zu halten, der möglichst breiten Konsens bei den Gemeindebürgern, der Gemeindevertretung und den Fachleuten findet. Ferner war es wichtig, diesen gemeinsam mit den genannten Personen auszuarbeiten und am Ende vor einem breiten Publikum am Ende zu präsentieren.

Start-Workshop 1, zum Thema - Grundsätzliche Stadtgestalt am 23. September 2014 (77 Teilnehmer)

Im ersten Workshop wurden die Grundziele der Umgestaltung des Planungsgebietes definiert. Jeder Teilnehmer hatte die Möglichkeit, seine persönlichen Wünsche zu äußern. Ebenso wurden die Bestandsaufnahme und die Aufgabenstellungen klar formuliert und grundsätzliche Ziele erarbeitet.

Workshop „Architekten“ am 8. Oktober 2014 (14 Teilnehmer)

Bei diesem Workshop wurden ortskundige bzw. in Saalfelden wohnende Architekten eingeladen. In einem kleinen Kreis mit 10 Architekten konnten übergeordnete Ziele des Masterplans und der Themenbereiche „Baufelder in Saalfelden“ diskutiert werden.

Workshop 2, zum Thema „Ortsbegehung, Verkehr und Parken“ am 14. Oktober 2014 (56 Teilnehmer)

Ziel der Ortsbegehung war es, einen Blick auf die Details des Planungsgebietes zu werfen und einen lokalen Bezug herzustellen. Durch das direkte Gespräch wurden die Transparenz des Vorhabens und das Vertrauen zwischen den Akteuren gestärkt.

Verschiedene Schlüsselstellen für eine nachhaltige Stadtentwicklung wurden von den Fachleuten vorgestellt und besprochen. Auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer wurde beobachtet daraus, wurden Rückschlüsse für die Planung gezogen. Anschließend daran wurden im Plenum die Möglichkeiten eines neuen Verkehrsregimes vorgestellt und bestehende Verkehrsplanungen und Ideen in den Bestandsplan eingearbeitet.



Foto 02: Bernhard Pfeffer

2. Workshop

Workshop 3, zum Thema „Wirtschaft, Einkaufen und Tourismus“ am 04. November (41 Teilnehmer)

An diesem Termin wurden aktuelle Wirtschaftskennzahlen präsentiert, mit einer anschließenden Diskussion über das künftige Potenzial an Verkaufsflächen in Saalfelden insbesondere vorhandener Brachflächen und deren Zusammenhang mit der Innenstadt und Innenstadterweiterung.

Workshop 4, zum Thema „Konversionsflächen und Stadtentwicklung“ am 04. November 2014 (31 Teilnehmer)

Für das Bauhofareal, die Höttlgründe, das Areal des Großparkplatzes und einige andere Brachflächen im Planungsgebiet wurde ein grundlegender Strukturplan erarbeitet.

Dabei wurden Ziele zur Stadtentwicklung formuliert und diese in den Masterplan eingetragen. Erstmals wurden alle bestehenden Planungen zusammengeführt und aufeinander abgestimmt, somit wird eine integrierte Stadtentwicklung ermöglicht.

Workshop „Bauträger“ am 13. Jänner 2015 (30 Teilnehmer)

Gemeinnützige und private Bauträger aus Salzburg waren eingeladen, sich an diesem Workshop zu beteiligen. Gemeinsam mit den zwanzig Bauträgern, die dieser Einladung gefolgt waren, wurden die Konversionsflächen in Saalfelden erörtert, ferner der Masterplan in groben Zügen präsentiert und städtebauliche Grundsätze vermittelt.

Die Resonanz war durchwegs positiv und der Wunsch, bei zukünftiger Beplanung von Brachflächen kontaktiert zu werden, wurde geäußert.

Workshop 5, Zusammenfassung und Abstimmung, am 10. Februar 2015 (32 Teilnehmer)

Alle in den vorhergehenden Workshops ausgearbeiteten Maßnahmen wurden ausführlich vorgestellt und im Anschluss mittels eines Fragebogen bewertet. Die Teilnehmer konnten die einzelnen Maßnahmen wie folgt bewerten:

Ich finde diese Maßnahme (generell) als...

...**enorm wichtig** und von hoher Priorität im Gesamtkontext des Masterplans (64 %)

...**gut** bzw. positiven Beitrag für Saalfelden jedoch nicht von hoher Wichtigkeit (29 %)

...**nicht relevant** für den Masterplan (6 %)

...**schlecht** und bin damit nicht einverstanden (1 %)

Wenn jemand eine Maßnahme mit „schlecht und damit nicht einverstanden“ bewertete war er aufgefordert, eine alternative Lösungsmöglichkeit zu nennen. Die detaillierte Abstimmungs-Tabelle finden Sie im Anhang.

Workshop „Wirtschaftstreibende“ am 21. April 2015 (51 Teilnehmer)

Die wirtschaftstreibenden Personen im Zentrum von Saalfelden wurden hier eingeladen, um einen Einblick in den Masterplan zu bekommen. Im Speziellen wurde über die Reduzierung der Parkplätze, da es diesbezüglich die größten Bedenken seitens der Workshopteilnehmer gab, gesprochen.



Gemeinsame konstruktive Arbeit am Plan.

Foto 03: Robert Krasser

Saalfelden am Steinernen Meer

Saalfelden ist eine Stadt im Norden des Pinzgaus und der Zentralort des Pinzgauer Saalachtals. Mit ca. 16.000 Einwohnern ist Saalfelden am Steinernen Meer die bevölkerungsreichste Stadt des Bezirks Zell am See und nach Salzburg und Hallein die Gemeinde mit der dritthöchsten Bevölkerungszahl im Bundesland Salzburg. Trotz städtischer Struktur im zentralen Gemeindebereich überwiegt der ländliche Charakter. Die Stadtgemeinde liegt im Mitterpinzgauer Saalachtal in einem weitläufigen Talbecken, dem Saalfeldener Becken, am Fuße des Steinernen Meeres, das sich im Nordosten erhebt. Zu den Nachbargemeinden zählen im Norden Weißbach bei Lofer, im Westen Leogang, im Süden Maishofen und im Osten Maria Alm.



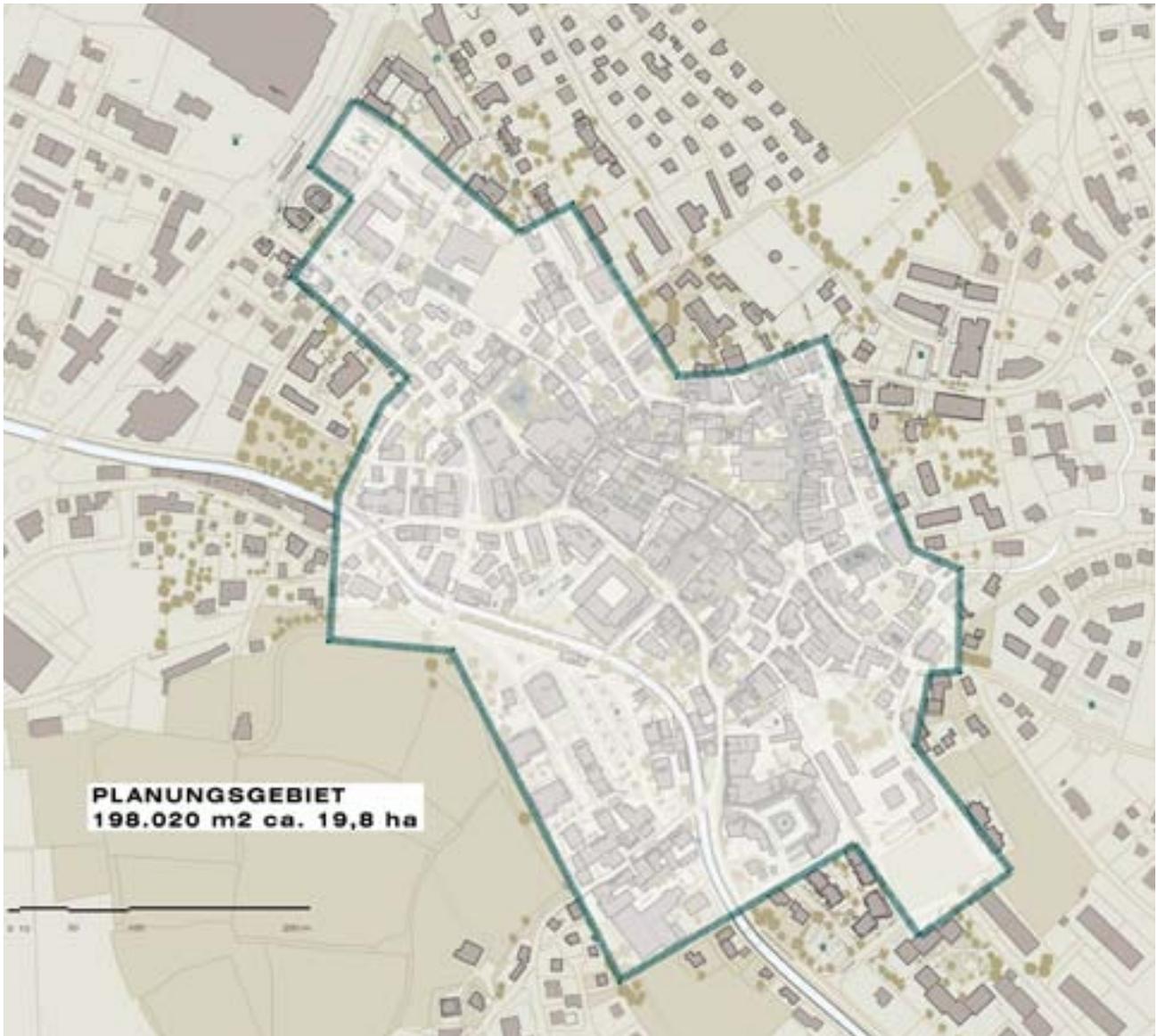
Luftbild 04: SAGIS; Plan: mahore architekten

Die Gemeinde von Saalfelden am Steinernen Meer in der Region

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet wurde gemeinsam mit der Gemeinde Saalfelden vor der Ausschreibung bzw. vor den Workshops festgelegt. Es wird im Westen von der Zeller Bundesstraße (B311), im Norden von der Oberen Lofererstraße, im Osten von der Berglandsiedlung und im Süden von der Hangkante zum Mühlrain begrenzt. Bewusst wurde der Bereich neben der B311 - inklusive Postplatz - ausgeklammert um eine KFZ-Verkehrsdebatte (Umfahrung etc.) zu vermeiden. Generell war das Finden von großräumigen Verkehrsführungen und Lenkungen nicht Gegenstand des Planungsprozesses.

Beim 1. Workshop hat die Mehrheit der Teilnehmer angeregt das Planungsgebiet um das Postplatzareal und Busterminal „Schule“ zu erweitern.
Da die Bebauung des Höttlareals gerade aktuell war, hatte Bürgermeister Rohrmoser angeregt auch dieses in das Planungsgebiet zu integrieren.



Plan 05: mahore architekten

Planungsgebiet des Masterplans

Leitbild bzw. Ziele zum Masterplan

Die Wünsche der Workshopteilnehmer über die künftige grundlegende Ausrichtung und Positionierung von Saalfelden wurden im folgenden Leitbild zusammengefasst.

Wirtschaft

- Saalfelden soll eine attraktive zukunftsfähige prosperierende Innenstadt erhalten
- Stärkung der sympathisch und mit positiven Attributen besetzten öffentlichen Wahrnehmung von Saalfelden
- Stärkere regionale Positionierung von Saalfelden um als größte Stadt im Pinzgau und drittgrößte Stadt im Lande geschätzt zu werden
- Förderung von Maßnahmen, die Saalfelden zu einem regional und überregional bedeutenden, vitalen, politischen, wirtschaftlichen, kulturellen Zentrum im Pinzgau machen
- Eine langfristige wirtschaftliche Aufwertung der Innenstadt von Saalfelden

Raumplanung, Ortsbildgestaltung

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Schutz der noch vorhandenen Freiräume, prioritäre Entwicklung der Innenstadt und der angrenzenden Stadtgebiete
- Anpassung der Infrastruktur an die Erfordernisse eines regionalen Zentrums mit ca. 16.000 Einwohner und einem Einzugsgebiet von ca. 50.000 Einwohnern
- Eine gestalterische Aufwertung der Innenstadt von Saalfelden

Bildung, Soziales, Freizeit und Kultur

- Förderung von Saalfelden als Kulturstandort und Seminarzentrum
- Stärkung des Schul- und Sportstandortes Saalfelden
- Berücksichtigung der Herausforderungen des demografischen Wandels, besonders in Bezug auf die Erhöhung des Altersdurchschnitts der Bevölkerung
- Verbesserung der touristischen Infrastruktur mit dem Ziel der Ausgewogenheit von Sommer- und Wintertourismus (insbesondere der Schlechtwettereinrichtungen) sind hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Wirtschaftsstandbeines Fremdenverkehr in der Stadtgemeinde Saalfelden voranzutreiben.

Wohnen, Umwelt und Verkehr

- Berücksichtigung innovativer und zeitgemäßer Lösungen im Bereich der Mobilität
- Ein höherer Stellenwert der Fußgänger und Fahrradfahrer
- Die Teilnahme am e5-Programm für energieeffiziente Gemeinden und der Beitritt zum Bürgermeisterkonvent der Europäischen Kommission sollen eine nachhaltige Energiepolitik in Saalfelden sicherstellen.
- Förderung von Energieeffizienz, die Kosteneinsparungen bringt und durch das ökologische Verantwortungsbewusstsein mit einem Imagegewinn einhergeht
- Ausbau einer effizienten, ökologischen und mit wenig CO₂-Ausstoß verbundene Energieversorgung der Saalfeldener Bürgerinnen und Bürger, die sich auf lokal verfügbaren Ressourcen stützt und dadurch wirtschaftliche Impulse für die Region bringt
- Konsequente Gestaltungs- und Bauvorgaben hinsichtlich barrierefreier öffentlicher Gebäude, Flächen, Wohnungen und deren Ausstattungen
- Vorrangige Entwicklung des Ortskerns und wichtiger regionaler und städtischer Achsen mit ÖPNV Anbindung. Als vorrangiges Ziel gilt die Struktur- und Qualitätsverbesserung
- Ein maßvoller, organischer Ausbau der Fremdenverkehrseinrichtungen unter bestmöglicher Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes, wobei den Komfort- und Qualitätsverbesserungen der Vorrang gegeben werden soll (Qualität statt Quantität)

Ziele des Masterplans:

Das Ziel des Masterplans ist es, erstmals alle städtebaulichen und wirtschaftlichen Überlegungen darzustellen, aufeinander abzustimmen und in einen integrierten Plan darzustellen.

- Analyse von Verkehr, Wohnen und Gestaltung des erweiterten Stadtzentrums von Saalfelden.
- Überprüfung der Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung bei einer Umnutzung der innerstädtischen Konversionsflächen (alter Bauhof, Höttlareal, Mittergasse, Großparkplatz)
- Begutachtung einer städtebaulich zulässigen, möglichen, sinnvollen bzw. erwünschten Bebauungsdichte für Saalfelden
- Auswirkungen der Bebauungsdichte auf das Verkehrsaufkommen in Saalfelden
- Untersuchung der Folgen zukünftiger städtebaulicher Veränderungen auf das erweiterte Stadtzentrum, die Lebensqualität, die sozialen Faktoren und die Stadtgestalt bzw. Architektur
- Stärkung der Vernetzung mit dem Stadtzentrum hinsichtlich städtebaulicher Achsen und Verkehrswege insbesondere Rad-, Fußwege und öffentlicher Verkehr
- „Andenken“ weiterer städtebaulicher Veränderungen im erweiterten Stadtzentrum zur Verbesserung der Lebensqualität in Saalfelden
- Abklärung der Rahmenbedingungen, die von der Stadtgemeinde geschaffen werden sollen, um die Wirtschaft in der Innenstadt anzukurbeln und den Leerstand zu minimieren
- Zukünftige Entwicklungen in Szenarien darstellen unter Berücksichtigung kreativer und innovativer Möglichkeiten



Luftbild 06: Stadt Saalfelden

Innenstadt Saalfelden im August 2014, links der Stadtplatz mit dem Congress Saalfelden, die Kirche St. Johannes davor das Rathaus. Im Vordergrund der Großparkplatz und der Baustelle für den Hochwasserschutz an der Urschau.

Ausgangslage/ Dokumentation

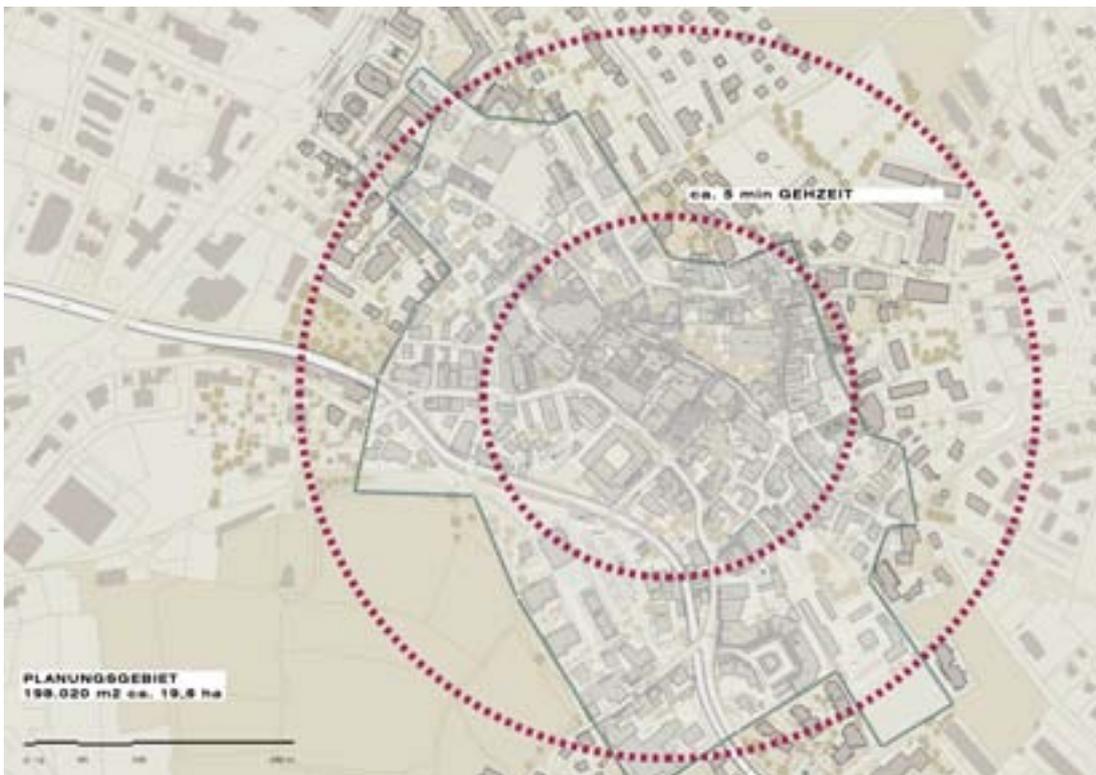
Städtebauliche Ausgangslage Analyse

Als Ausgangslage für die weiteren Planungen wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme eine städtebauliche Analyse mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

Lage/ Ausdehnung

Das Planungsgebiet liegt im Zentrumsbereich von Saalfelden und umfasst 20 ha mit einer Nord-Südausdehnung von ca. 750 m und eine Ost-Westausdehnung von ca. 550 m. Saalfelden hat also ein kompaktes Stadtzentrum, mit allen Einrichtungen des städtischen Lebens in fußläufiger Reichweite. Sämtliche Bereiche und Gebäude sind in ca. 10 - 15 Minuten Gehzeit erreichbar, im inneren Stadtzentrum liegt die Gehzeit sogar bei nur 5 Minuten.

Natürliche Charakteristik mit markantem Einfluss auf das Stadtzentrum und die Bebauung sind im südwestlichen Bereich die Hangkante des Mühlrains, angrenzend die Urslau sowie eine fortlaufende Höhenstaffelung ab der Mittergasse (Richtung Norden) in den Bereich der oberen Lofererstraße.



Städtebauliche Ausdehnung des Saalfeldener Stadtzentrums mit Darstellung der Gehzeiten.

Grafik 07: Dimensionen, mahore architekten

Funktionsverteilung / Konversionsflächen

Saalfelden hat ein vielfältiges Funktionsangebot. Im inneren Zentrum befinden sich öffentliche Einrichtungen, wie Rathaus, Kirche, Hauptschule, Bezirksgericht sowie Handelsflächen, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe. Im nördlichen Bereich, am unteren Ende der Mittergasse, ist das Schulzentrum mit Kindergarten und Kulturhaus Nexus mit angrenzendem Busterminal situiert.

Durchmischt werden diese Funktionen mit zentrumsnahen Wohnflächen in der Form von kleineren Einfamilienhausstrukturen bis verdichteten Wohnbebauungen. Der zentrumsnahe gelegene Stadtpark an der Urslau stellt eindeutig eine Aufwertung für die Umgebung dar.



Leerflächen und Konversionsflächen im Stadtgefüge

Grafik 08: mahore architekten

Besonders hervorzuheben sind im Planungsgebiet neben den Leerflächen sogenannte Konversionsflächen, dies sind einerseits das ehemalige Bauhofareal, der Großparkplatz und andererseits die Gruber-Gründe in der Mittergasse.

Bausubstanz / Baustruktur

Die Baustruktur wird im inneren Zentrumsbereich von geschlossener Bauweise geprägt. Markante städtebauliche Bereiche sind hier:

Almerstraße

An der Almerstraße wird im Bereich der Brandlbrücke die räumlich wirksame Ortseinfahrt definiert. Ab diesem Bereich wird der Straßenzug durch die angrenzenden Baukörper definiert und ab der Hauptschule von einer Baumallee begleitet. Natürliche Engstellen reduzieren die Geschwindigkeit des Durchfahrtsverkehrs. Ab der Stadtplatzkreuzung entsteht nochmals eine Einfahrts- bzw. Ausfahrtssituation. Für den städtischen Zusammenhang wäre durch die Bebauung ein kontinuierlicher Übergang gegeben, welche allerdings durch reduzierte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger nur eingeschränkt funktioniert.

Lofererstraße

Die Lofererstraße mit der Fußgängerzone sowie der Bereich um den oberen Kirchplatz sind geprägt von geschlossener Bebauung und einer großen Anzahl von ortsbildtypischen Gebäuden und zählen mit den Gassen um die St.-Johann-Kirche baulich zum hochwertigsten Areal im Zentrum. Diese Teilbereiche sind durch fehlende Verbindungen am Florianiplatz und ab dem Stiegenabgang zur Mittergasse isoliert vom restlichen Stadtgefüge.

Mittergasse

Die Mittergasse ist im Bereich des Rathauses vor allem durch die markante Kirchenmauer geprägt. Die angrenzenden Gebäude stehen nahe beieinander und definieren in einem abwechslungsreichen Rhythmus

sehr schön öffentlichen Raum. Diese räumliche Prägnanz setzt sich ca. bis zum Jagadina Haus fort. Dort geht die geschlossene Bebauung in Einzelhausstrukturen bzw. in die angrenzende Leerfläche über.

Markante Plätze in Saalfelden sind der Florianiplatz, der Rathausplatz, der obere Kirchplatz, der Stadtplatz sowie das Busterminal. Hinsichtlich Frequenz und vielfältiger Nutzbarkeit sind hier in absteigender Reihenfolge der Rathausplatz, das Busterminal und der Florianiplatz zu nennen.

Rathausplatz

Das Rathaus mit dem davor gelegenen Rathausplatz ist eines der meist frequentierten Bereiche in der Stadt, wo die angrenzenden Fassaden als unattraktiv einzustufen sind. Die Form und Ausrichtung des Platzes weisen Richtung Südwesten zum Großparkplatz, der zwar in kurzer fußläufiger Entfernung liegt, jedoch kein entsprechendes städtebauliches Gegenüber darstellt. Daher ist der Großparkplatz eindeutig als Konversionsfläche mit Entwicklungspotenzial einzustufen.

Florianiplatz

Der Florianiplatz hat als Kreuzungspunkt der Mittergasse, Ramseiderstraße und der Lofererstraße eine übergeordnete städtebauliche Funktion. Die angrenzende ortsbildprägende Bebauung unterstützt die Bedeutung. Im Widerspruch dazu steht die derzeitige Platzgestaltung selbst mit vorrangiger Nutzung für Parkplätze und Durchfahrten. Somit stellt der Florianiplatz eine fehlende Verbindung zwischen unterem und oberem Markt dar.



Darstellung der geschlossenen Bebauungsstrukturen (Häuser sind aneinandergereiht bzw. in kompakter Stellung zueinander) und den offenen Strukturen, wo der öffentliche Raum verloren geht.

Grafik 09: Geschlossene Bebauung, mahore architekten



Markante Plätze im Zentrumsgebiet mit ausgewiesenen ortsbildprägenden Baukörpern bzw. Fassaden.

Grafik 10: Ortsbildprägende Objekte und Bereiche, mahore architekten

Bauhöhen

Ein weiteres wichtiges Kriterium für die Wirkung und Wahrnehmung einer Stadt sind die Bebauungsdichten bzw. Bauhöhen. Die Bauhöhen staffeln sich hier von nur erdgeschoßigen Bebauungen (E) bis zu Bebauungen mit 7-8 Geschossen (E+7). Dabei sind auch hier im inneren Zentrumsbereich kontinuierliche Bauhöhen (E+3 bis E+4) vorhanden. Die Bauhöhen flachen zu den Zentrumsränder hin tendenziell ab, lediglich die südliche Bebauung der Berglandsiedlung die Bebauung im Bereich Schulzentrum weisen höhere Bauhöhen auf. Als abrupte Höhenentwicklung ist der Bereich von der Hauptschule zum Großparkplatz mit angrenzender eingeschößiger Bebauung und dahinter eine neu 8-geschoßige Wohnbebauung zu erwähnen.

Bestandserhebung Kfz-Verkehr

Die B164 nach Maria Alm ist eine Landesstraße der Kategorie B und hat eine überregionale Durchleitfunktion sie führt von West nach Ost durch das Planungsgebiet.

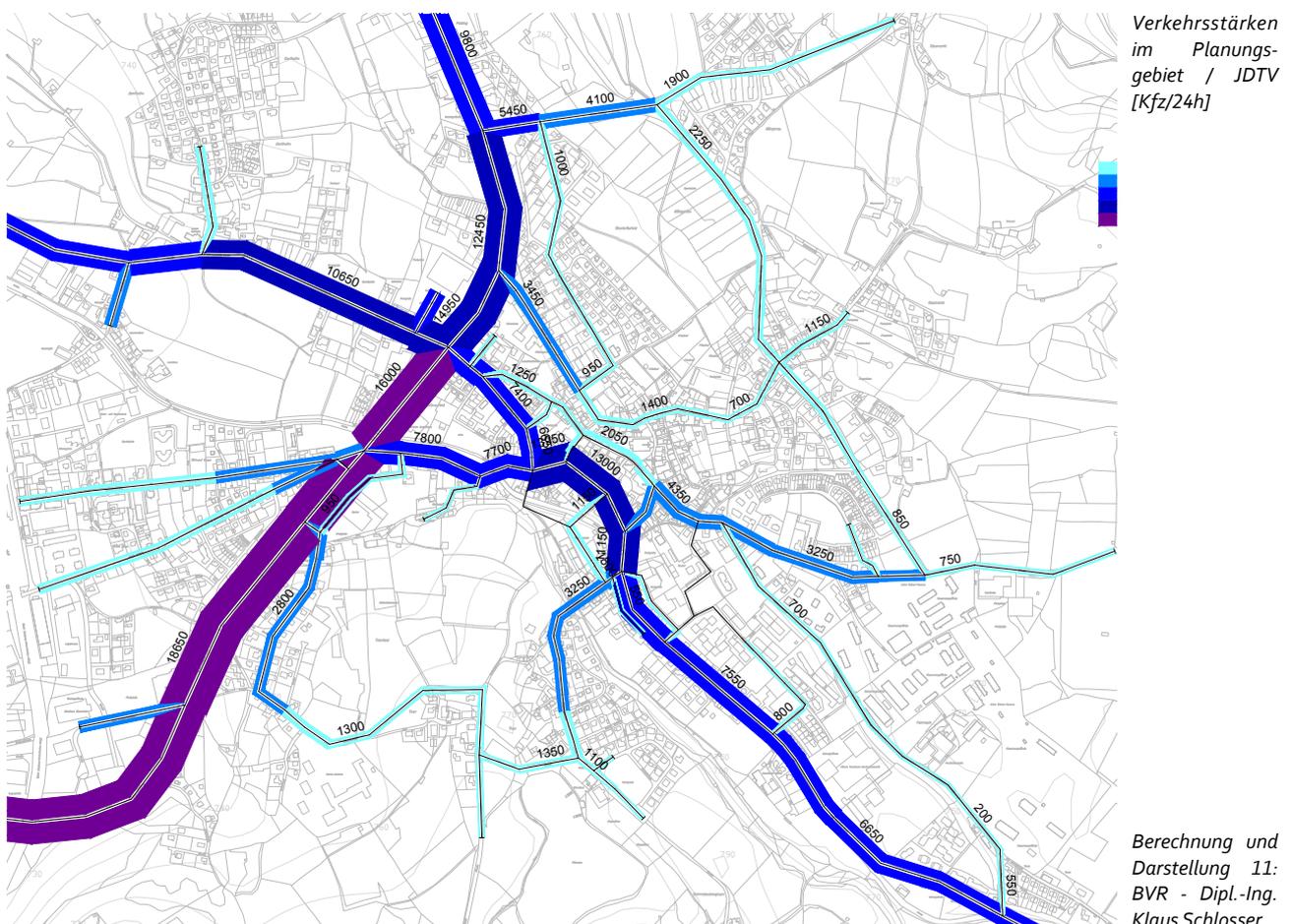
Die Kfz Verkehrsstärke wurden im Untersuchungsgebiet im Rahmen des Projektes Zentrumsgestaltung Saalfelden B164 (BVR 2010) ermittelt. Die B 164 hat an der stärkst belasteten Stelle vor dem Schulgebäude bzw. Rathausplatz einen Jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr (JDTV) von 13.000 Kfz/24 h (siehe Darstellung 11)

„Hausgemachter“ Verkehr versus Durchzugsverkehr (KFZ)

Der derzeitige JDTV, im Zentrumsbereich (Rathausplatz) kann mit ca. 13.000 Kfz/24 h angegeben werden. Da auf der Straße außerhalb des Ortsgebietes Richtung Maria Alm nur ca. 6.650 Kfz/24 h fahren, sind ca. 50% des KFZ Verkehrs „hausgemachter“ Ziel- und Quellverkehr.

Parken (Ruhender Verkehr)

Der Motorisierte Individualverkehr kurz MIV und die Auswirkungen sind ein Jahrzehnte langes heiß diskutiertes Thema. In anderen Städten gab es viele Versuche, dem Kfz Verkehr mehr Raum zu bieten um die Stauproblematik und Parkplatzsituation zu verbessern. Die gewünschte Verbesserung ist nicht eingetreten, das Gegenteil wurde bewirkt und noch mehr Verkehr erzeugt. Wo Parkplätze sind, fahren auch Autos hin. Kostenlos zur Verfügung stehende Parkplätze sind Verkehrserreger, in Saalfelden sind nahezu alle Parkplätze kostenlos. Seit mehreren Jahren nimmt der Kfz –Verkehr nicht mehr zu, im Bundesland Salzburg ist die Anzahl der PKW in den letzten Jahren kaum gestiegen.



Mehr Parkplätze sind aus fachlicher Sicht eher kontraproduktiv, weil der Verkehr mit all seinen negativen Folgen begünstigt wird. Der verfügbare öffentliche Raum innerhalb von Saalfelden ist begrenzt. Welche Nutzung dieser erfüllt, muss sehr genau überlegt sein. Dies ist letztendlich auch eine Wertefrage.

Saalfelden verfügt über ein vergleichsweise großes Parkplatzangebot im Stadtzentrum (inkl. Ritzensee+ Schwimmbad) mit ca. 825 in Parkplätze, gestaffelt in Kurzparkplätze mit unterschiedlicher Parkdauer. In unmittelbarer Nähe zum Zentrum befinden sich 588 Parkplätze (siehe Plan 15). Einzig angrenzend an die Stadtgalerie sind gebührenpflichtige Stellplätze ausgewiesen.

Die Parkplätze sind über das gesamte Planungsgebiet verteilt. Die Bereiche Großparkplatz mit 107 Parkplätzen und Lederparkplatz mit zählen hierbei zu den Bereichen mit den meist verfügbaren Stellplätzen im Planungsgebiet. Hinzu kommen einige Privatparkplätze bzw. Kundenparkplätze. Aus der Abbildung 15 wird ersichtlich, wie die Parkplätze in Saalfelden verteilt sind. Oftmals werden freie Flächen als Stellplatz benutzt, obwohl ein Parken nicht vorgesehen ist als Parkplatz benutzt (siehe Foto 12).

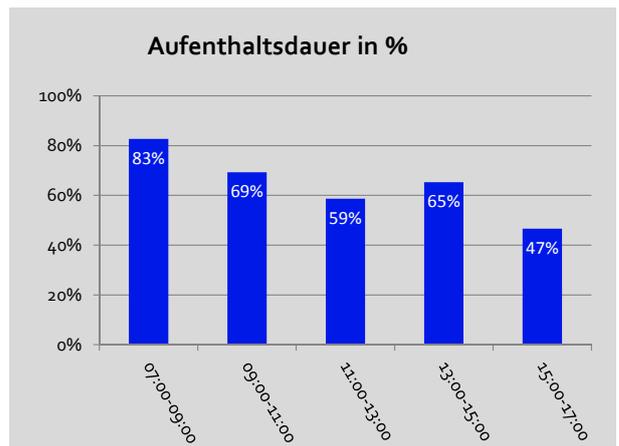
Parkplatzerhebung

Neben dieser Bestandsaufnahme fand darüber hinaus auch eine umfassende Erhebung an drei Tagen im September statt (11.09- Donnerstag, 17.09-Donnerstag und 18.09 Freitag).



Foto 12 (M): Robert Krasser

Eines der größten Probleme im ruhenden Verkehr ist die mangelnde Überwachung der Kurzparkzone und dass aus Bequemlichkeit überall dort, wo es möglich ist, geparkt wird. Hier parkt ein Kfz auf einem neu gestaltetem Bereich, der eigentlich für Fußgänger gedacht wäre.



Erhebung 13: Philipp Vesely, Herbst 2014/

Auslastung der Parkplätze rund um den Florianiplatz

Erhebungsgebiet	Verfügbare Parkplätze	Parkdauer 4-8 Stunden	Parkdauer 8-10
Florianiplatz	15	4	2
Rathausplatz	10	3	1
Großparkplatz	107	29	5
Brandlwirt	11	4	1
Lederparkplatz	55	18	9
Stadtplatz	14	4	0
Mittergasse	6	1	1
Obere Lofererstraße	11	6	1
Gesamt	229	69	20

Erhebung 14: Philipp Vesely, Herbst 2014/

Die Tabelle gibt einen Überblick über die Dauerparker. Ca. 20% der KFZ parken mehr als 4 Stunden ca. 10% den ganzen Tag.



Schwarzplan des Stadtgebietes. Die Baukörper sind als schwarze Flächen dargestellt, in Rot sind die bestehenden Parkplätze markiert.

Plan 15: Parkplätze, mahore architekten

Dabei wurden 7 Bereiche im Planungsgebiet definiert (Privatparkplätze wurden nicht aufgenommen). Es ergaben sich für die Erhebung 249 verfügbare Parkplätze. Über den Tag verteilt waren 134 Parkplätze im Schnitt dauerhaft belegt. Weiteres waren ca. 20% der Parker in der Kurzparkzone sogenannte „Dauerparker“ (welche vier oder mehr Stunden in der Kurzparkzone ihr Auto abstellen). 5% stehen mehr als 8 Stunden. Es kristallisierte sich auch heraus, dass viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden z.B. während der Mittagspause zum Gasthaus oder von der Bäckerei über den Optiker zur Apotheke. Exemplarisch wurde der durchschnittliche Wert, vom Erhebungsbereich Florianiplatz und Umgebung grafisch dargestellt. Man erkennt, dass noch Potenzial gegeben ist. Als Richtwert kann man von 85% als optimale durchschnittliche Auslastung sprechen, wobei es vor allem in der Früh zu höheren Auslastungen kam und es eine beachtenswerte Anzahl an Dauerparkern gibt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass...

- ... die Innenstadt von Saalfelden über ausreichend Stellplätze verfügt.
- ... es kaum zu Parkplatz-such-Verkehr kommt da die durchschnittliche Auslastung mit 58% deutlich unter der Auslastung von 85% liegt.
- ... ca. 20% Dauerparker sind (vielfach Geschäftsinhaber bzw. Mitarbeiter).
- ... es viele „Wildparker“ gibt, die wertvolle Aufenthaltsflächen für Fußgänger und Radfahrer verparken und das Stadtbild stören

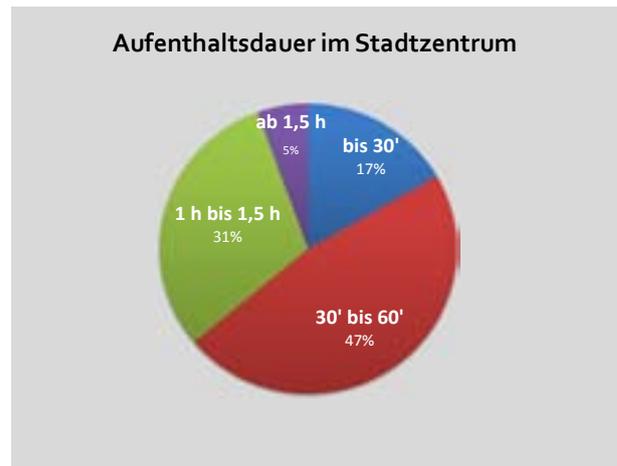
Wirtschaftliche Ausgangslagen Analyse

Das nachfolgende Kapitel beschäftigt sich eingehend mit dem Einkaufsraum Saalfelden. Anhand von Daten, Fakten und ausgewählten Kennzahlen zu den Themen „Einkaufsqualität“, „Branchenmix“ und „Kaufkraftströme“ wird die aktuelle Situation analysiert und vergleichend dargestellt. Sämtliche Daten stammen aus einer im Rahmen des Masterplans durchgeführten Befragung der Workshop-Teilnehmer sowie aus der aktuellen SABE-V-Studie.

Aufenthaltsdauer:

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer für einen Besuch der Innenstadt liegt in Saalfelden mit 55 Minuten deutlich unter den Werten des Städtevergleichs (Benchmark: 73 Minuten in der Kategorie 10-20 Tsd. Einwohner; Quellen: Konsumentenbefragung im Rahmen des Masterplans bzw. CIMA-Datenbank).

Eine unterdurchschnittliche Aufenthaltsdauer ist typisch für Städte, die eine eher „autoaffine“ Struktur aufweisen und eine geringere Angebotsagglomeration im Stadtkern sowie weniger historische Bausubstanz bzw. Gestaltungsqualität besitzen. Mit der im Rahmen des Masterplans angestrebten Angebotsverdichtung und gestalterischen Aufwertung der Innenstadt ist auch mit einer Steigerung der Aufenthaltsdauer zu rechnen. Die Auswirkungen von höheren Verweildauern sind in Form von gesteigerten Konsumationen bzw. Umsätzen der Wirtschaft klar nachweisbar.



Grafik 16: CIMA - Stadtmarketing

Aufenthaltsdauer der Besucher in der Innenstadt

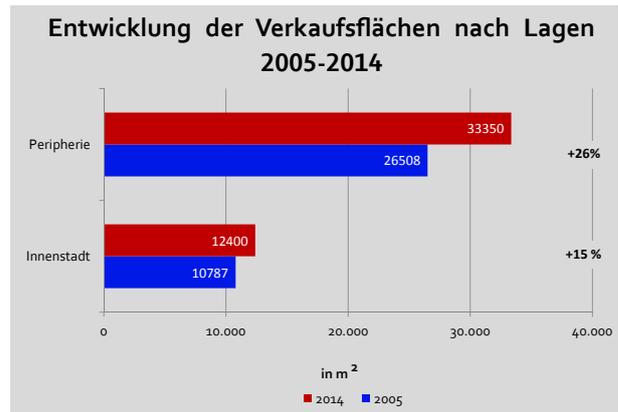


Verkaufsflächenverhältnis Innenstadt-Peripherie in Saalfelden

Grafik 17: Plan: mahore architekten; Robert Krasser SIR

Verkaufsflächenverhältnis Innenstadt-Peripherie:

73 % der Verkaufsfläche des Einzelhandels befinden sich in Saalfelden außerhalb der Innenstadt und auch das Wachstum der letzten Jahre fand überwiegend in der Peripherie statt. (Quelle: SABE-V, 2015). Obwohl dieser Trend nicht nur für Saalfelden zutrifft und in fast allen Städten zu beobachten ist, muss es Ziel des Masterplans sein, künftig den Verkaufsflächenanteil der Innenstadt wieder zu erhöhen. Insbesondere sogenannte „innenstadtrelevante Sortimente“ (z.B. Bekleidung, Schuhe) müssen den Angebotschwerpunkt der Innenstadt darstellen.



Grafik 18: CIMA - Stadtmarketing

Entwicklung der Verkaufsfläche nach Lagen

- Im Vergleich zu 2005 hat sich die Verkaufsfläche in Saalfelden um 23 % auf rund 45,7 Tsd. Quadratmeter erhöht, sowohl in der Innenstadt (+15 %), als auch in der Peripherie bzw. in Streulagen (+26 %). Noch deutlichere Steigerungen sind in Zell am See (+53 %) zu beobachten.
- Betrachtet man die Verkaufsflächenentwicklung differenziert nach Bedarfsgruppen, so fällt auf, dass die Innenstadt im kurzfristigen Bedarfsbereich (insbesondere Lebensmittel) 35 % der Verkaufsfläche verloren hat. Die größten Steigerungen in der Streu-/Peripherielage betreffen den mittelfristigen Bedarfsbereich (+133 %, insbesondere Sportartikel, Spiel-/Hobbywaren und Bekleidung).



Nutzungsarten der Gebäude in der Innenstadt Saalfelden. Stand Herbst 2014

Grafik 19: Nutzungen, mahore architekten

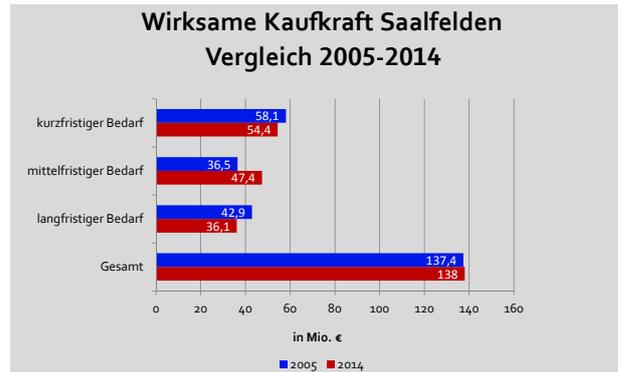
Filialisierungsgrad:

Mit 45 % liegt der Filialisierungsgrad in Saalfelden nur geringfügig über den Werten des Städtevergleichs (Benchmark: 43% in der Kategorie 10-20 Tausend. Einwohner; Quelle: SABE-V, 2015 bzw. CIMA-Datenbank). Der auf die Innenstadt bezogene Filialisierungsgrad erreicht in Saalfelden einen Wert von 33% (Benchmark: 34%). Insgesamt ist festzustellen, dass die Innenstadt von Saalfelden noch von vielen traditionellen, ortsansässigen Fachhandelsbetrieben geprägt ist.

Dies ist eine besondere Stärke, da sich der Branchenmix individueller und weniger uniform als beispielsweise in Einkaufszentren darstellt. Auch wenn die Betriebsnachfolge im kleinteiligen Einzelhandel immer schwieriger wird, ist der Erhalt dieser Struktur als wichtige Zielsetzung zu sehen.

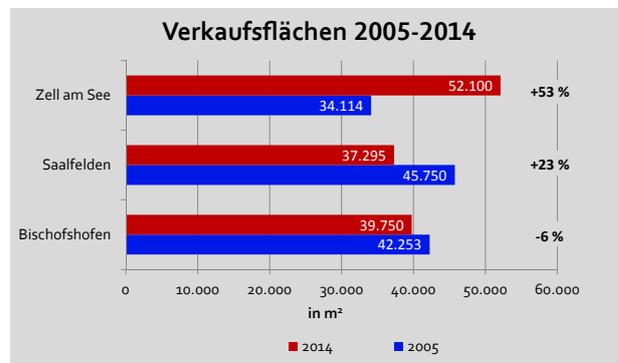
Zusammenhang Kaufkraft-Volumen/Kaufkraft-Eigenbindung/Wirksame Kaufkraft:

Wie die Ergebnisse der aktuellen Einzelhandelsstruktur- und Kaufkraftstromuntersuchung (SABE-V, 2015) zeigen, ist das Kaufkraft-Volumen in Saalfelden, insbesondere aufgrund des Bevölkerungswachstums, gestiegen, gleichzeitig haben sich sowohl die Kaufkraft-Eigenbindung als auch



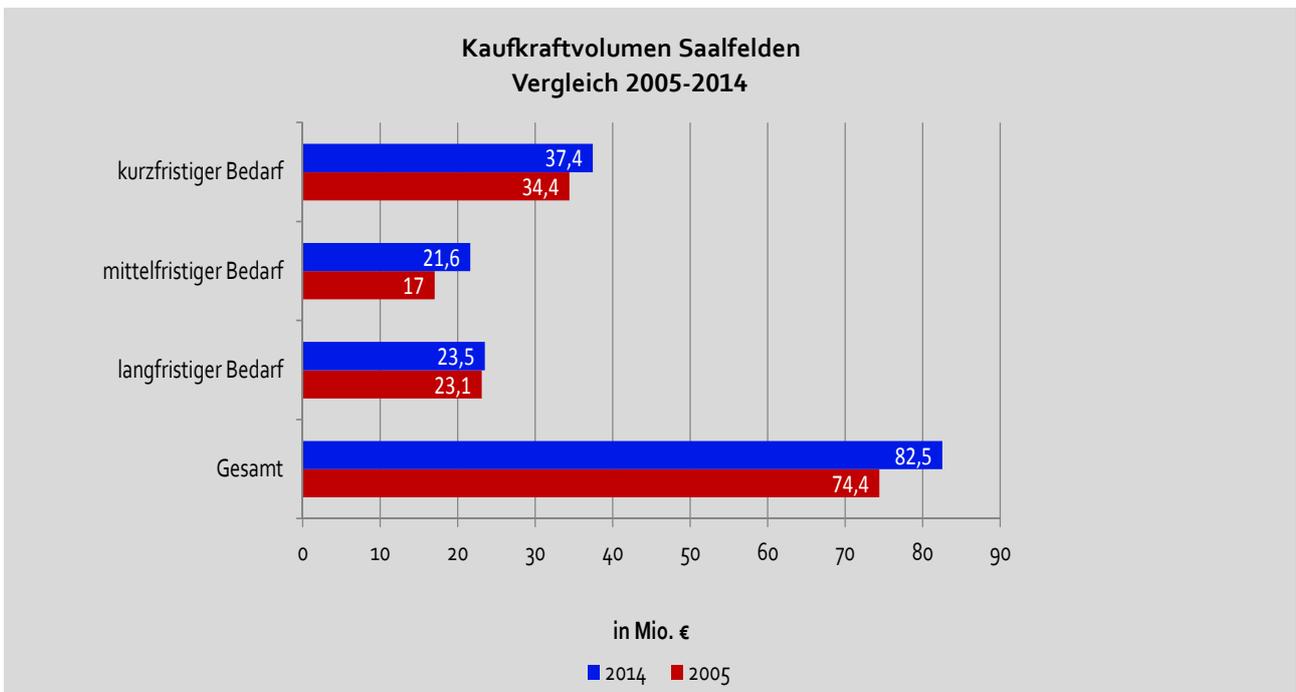
Grafik 20: CIMA

Wirksame Kaufkraft



Grafik 21: CIMA

Verkaufsflächen Zell am See, Saalfelden und Bischofshofen



Grafik 22: CIMA

Kaufkraftvolumen



Grafik 23: CIMA - Stadtmarketing

Ergebnisse einer Umfrage zu den Wünschen für die Zukunft

die Kaufkraft-Zuflüsse aus dem Einzugsgebiet reduziert. Vor allem in Richtung Zell am See und in den E-Commerce-Sektor fließt im Vergleich zu 2004 mehr Kaufkraft ab. Bei annähernd gleichen Umsätzen (€ 138 Mio.) und fast einem Viertel mehr Verkaufsfläche sind als Konsequenz daraus niedrigere Quadratmeterumsätze bzw. Renditen im Einzelhandel festzustellen.

Anteil der touristischen Streuumsätze:

Der Anteil der touristischen Streuumsätze liegt in Saalfelden aktuell bei rund 16% (Quelle: SABE-V, 2015). Dieser Wert ist im Städtevergleich zwar nicht schlecht, erscheint allerdings aufgrund der besonderen Lage in einem hoch touristischen Umfeld doch ausbaubar. Ein Ziel des Masterplans ist es, Saalfelden wieder stärker als Ausflugsziel und Einkaufsstadt für Touristen zu positionieren.

Öffnungszeiten:

Wie aktuelle Erhebungen zeigen (Quelle: CIMA-Erhebungen im Rahmen des Masterplans, 2014), weist der Einzelhandel in der Saalfeldner Innenstadt höchst unterschiedliche Öffnungszeiten auf. Während die Schließzeiten überwiegend bei 18 Uhr liegen (76 %), gibt es bei den Öffnungszeiten ein sehr differenziertes Bild. Das größte Manko wird allerdings bei den Mittagsöffnungszeiten (64% der Betriebe haben geschlossen) sowie bei den Samstag-Nachmittagsöffnungszeiten (35% haben Samstag-Nachmittag geschlossen) gesehen. Im Konkurrenzkampf mit anderen Einkaufsräumen (insbesondere EKZ) verliert die Innenstadt von Saalfelden hier deutlich an Boden.

Grundsätzliche Maßnahmen

Am nebenstehenden Schwarzplan ist die Stadtstruktur von Saalfelden gut ablesbar. Die historische Innenstadt mit der dichteren teilweise geschlossenen Bebauung ist auch gleichzeitig der attraktivste Stadtraum. Manche Gebäude haben eine Geschosflächenzahl (GFZ) von über 2,5 und eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0.

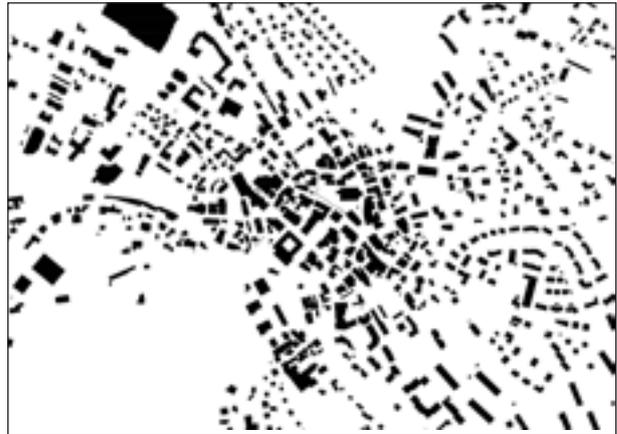
A. Attraktivitätsknoten

Attraktivitätsknoten sind Knotenpunkte, an welchen Einrichtungen gruppiert werden und Hauptwege der Stadt zusammen oder vorbeiführen. Diese können zentrale Punkte sozialer Einrichtungen, Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs oder Plätze an denen Fußgängerachsen zusammenlaufen umfassen. Eine Ausgestaltung dieser Knoten als (überschaubare) Plätze oder deutlicher Aufweitung des Straßenraumes ist entscheidend. Die Gruppierung verschiedener Einrichtungen um einen Knoten muss in ihren Funktionen abgestimmt sein.

Sinnvoll ist eine gleichmäßige Verteilung der Attraktivitätsknoten in der Stadt. Die durchschnittliche Entfernung zu einem nächstgelegenen Attraktivitätsknoten sollte nicht mehr als 100 Meter betragen, das heißt, die Abstände der Knoten sollten rund 300 Meter betragen. Auf diese Art kann ein Kontrast zwischen „belebt“ und „ruhig“ erreicht werden, der sich auch in der Straßenkategorie und der Straßengestaltung widerspiegelt.

Im Zuge der Workshops wurden von den Teilnehmern der Innenstadt von Saalfelden 5 bestehende Attraktivitätsknoten identifiziert. Der Großparkplatz bzw. das Bauhofgelände sollte künftige Attraktivitätsknoten werden. Dies kann durch eine entsprechende Bebauung bzw. Gestaltung erfolgen.

- A1 Rathausplatz: Verbesserung des Ortsbildes, Fassadengestaltung, Erweiterung in Richtung Großparkplatz
- A2 Stadtplatz: Kongresszentrum, Bibliothek, Bank
- A3 Floarianiplatz: Begegnungszone städtischer Platz
- A4 Oberer Kirchplatz
- A5 Bauhofareal / Platz am Jufersbach: Bebauung mit etwas höherer Dichte, Nutzung der Erdgeschosszone; Nutzungen am Wasser (Gastronomie, etc.) an der übergeordneten Radwegverbindung;
- A6 Busterminal Schulplatz: Bebauung mit etwas höherer Dichte
- A7 Großparkplatz / Plaza Nutzung der Erdgeschosszone; Nutzungen am Wasser (Gastronomie, etc.) an der übergeordneten Radwegverbindung



Am Schwarzplan erkennt man die bebaute Fläche von Saalfelden.

Plan 24: mahore architekten



Bestehende und künftige Attraktivitätsknoten in Saalfelden. Entlang dieser Roten Verbindungen soll das zu Fuß gehen (Flanieren) und das langsame Radfahren gefördert werden.

Plan 25: mahore Architekten

B. Städtebauliche Grundsätze

Ein wichtiges Kriterium für die Qualität unserer Städte ist der Grundsatz Entwicklungen bewusst zu gestalten. Maßnahmen hierzu sind die Definition von Vierteln und Zentren vernetzt mit entsprechenden Achsen, Richtungen und Knotenpunkten bzw. Plätzen. Dadurch können räumliche Einheiten entstehen, die für die Identifikation der Menschen (ob Bewohner oder kurzfristiger Besucher) mit dem Stadtraum erforderlich sind.

Multifunktionalität - Stadt mit Mehrwert für Jung und Alt

Das Prinzip der Multifunktionalität unterstützt die Stadt der kurzen Wege und schafft Mehrwert für Jung und Alt durch folgende Kernpunkte:

- Vorrang Innenstadt vor Peripherie
- Förderung der Nutzungsmischung
- Konzentration der räumlichen Entwicklung der Innenstadt und deren Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

Lückenschluss

Das Stadtleben profitiert von der Schaffung neuer Attraktivitätsknoten in Abstimmung mit bestehenden Punkten und der Vernetzung untereinander. (Siehe Punkt A)

Saalfelden setzt sich aus verschiedenen, eigenständig funktionierenden Straßenzügen und Plätzen zusammen, welche jedoch nicht optimal miteinander vernetzt sind. Somit können die



Grafik 26: Leerstand und fehlende Verbindungen, mahore architekten

Zusammenhang zwischen Leerstand und fehlenden attraktiven Verbindungen zwischen den Attraktivitätsknoten.

- Rot = Leerstehende EG Zonen
- Schwarze Linie = Gestaltete bzw. attraktive Wege
- Rote Linie = unattraktive Wege bzw. fehlende Verbindung

Auszug aus dem Buch von Jan Gehl „Städte für Menschen“



Foto 27: Jan Gehl

Nichts passiert, weil nichts passiert, weil nichts passiert....(Hafenviertel Tuborg, Kopenhagen)



Foto 28: Tore Brantenberg

Städtisches Leben ist ein Prozess mit Selbstverstärker. Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert,... Wenn zwei Kinder zu spielen beginnen, kommen bald mehr Kinder dazu, um mitzuspielen. Entsprechende Schneeballsysteme gibt es bei Aktivitäten von Erwachsenen. Menschen gehen dorthin, wo andere Menschen sind.

Synergien einer durchgängigen Promenade nicht genutzt werden.

Der Masterplan sieht nun die Gestaltung von neuralgischen Punkten vor, welche bis heute fehlende Bindeglieder einer durchgängigen „Flaniermeile“ sind. Der Florianiplatz ist nicht nur zentraler Verteiler aller Richtungen aus dem bzw. ins Zentrum, sondern stellt auch die wesentliche Verbindung zwischen Rathausplatz und oberem Markt (Fußgängerzone) her.

Um durchgängigen, attraktiven öffentlichen Raum zu schaffen, hat die Gestaltung dieser fehlenden Lücken oberste Priorität. Dazu gehört auch das Bestreben, Leerstand im Stadtgefüge zu vermeiden. Mit kontrollierter Stadtentwicklung kann dem Abwandern von Funktionen entgegen gewirkt werden. Deshalb ist der Nachverdichtung des Zentrums gegenüber jeder Erweiterung an der Peripherie der Vorzug zu geben.

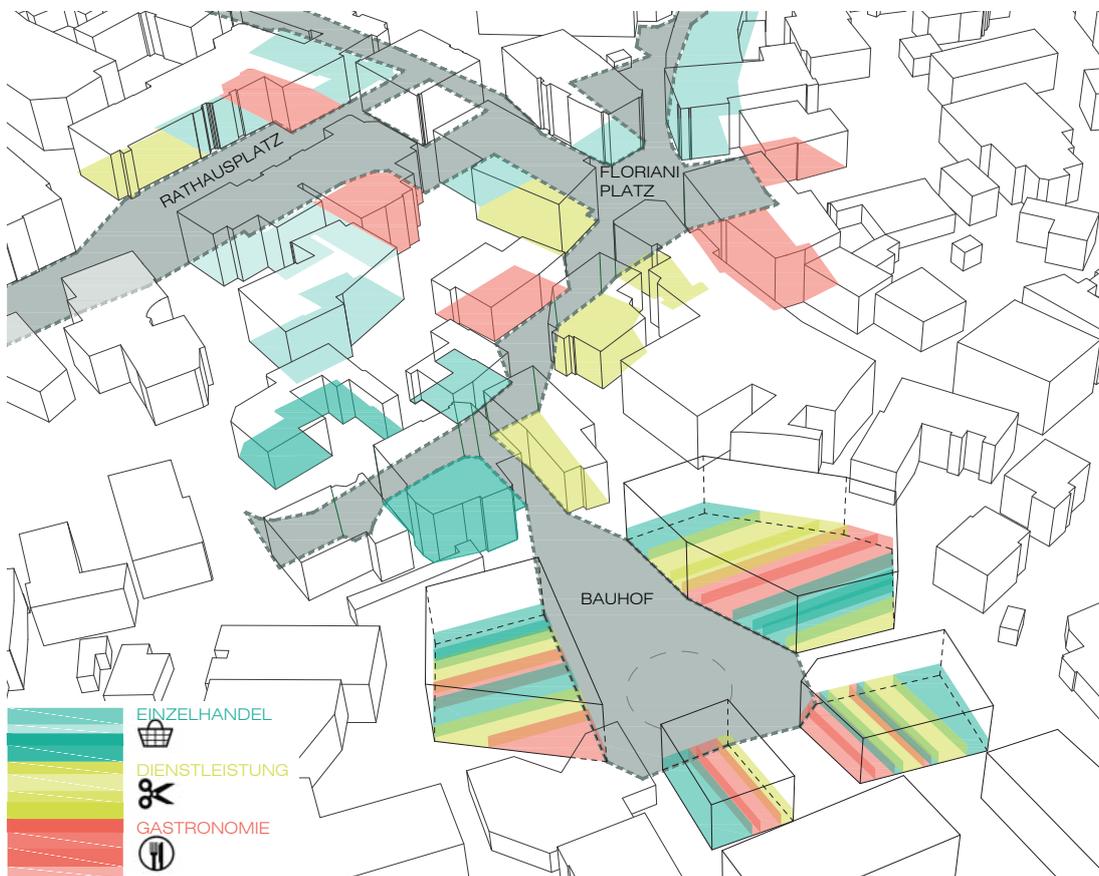


Foto 29: Robert Krasser / SIR

Brandwirt ist ein ortsbildprägendes Gebäude in der Ritzenseestraße. Das Gebäude steht direkt an der Straße die Fassade ist sichtbar und definiert den Straßenraum.

Nutzungsmischung

Attraktiver Stadtraum entwickelt sich durch „Mischungen“ auf unterschiedlichen Ebenen. Dabei sind unter Mischung nicht nur unterschiedliche Nutzungen zu verstehen. Auch soziale Komponenten (Altersgruppen, soziale Schichten) und verschiedene Größeneinheiten von Geschäften, Parzellen oder Wohneinheiten sorgen für städtische Vielfalt. Diese Unterschiedlichkeit des öffentlichen Raumes garantiert kurze Wege



Nutzungsmischung für städtische Vielfalt und Lebendigkeit. Nutzungsneutrale Erdgeschoßzonen erlauben unterschiedliche Funktionen.

Grafik 30: Stadtentwicklung, mahore architekten

und ist somit ein primärer Indikator für Nachhaltigkeit und Attraktivität einer Innenstadt. Generell sind in den 3 maßgebenden Konversionsflächen in Saalfelden Mischnutzungen anzustreben.

So sollen beim **Bauhofareal** die innenstadtnahen Bereiche eine nutzungsneutrale Erdgeschoßzone haben, die restlichen Baufelder der Wohnbebauung vorbehalten sein, um das Abwandern von Funktionen aus dem Stadtzentrum zu vermeiden. Nutzungsneutrale Erdgeschosszonen bedeutet, dass Flächen geschaffen werden sollen, welche

im Laufe der Zeit unterschiedlichste Nutzungen von Handel-, Dienstleistungs- bis zu Gastronomieflächen aufnehmen können. So können abwechslungsreiche, lebendige Viertel geschaffen werden.

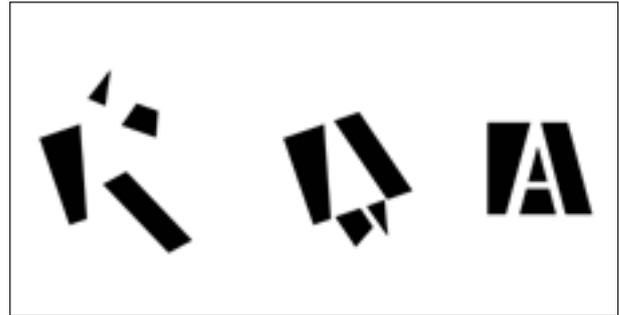
Bei einer Bebauung des **Großparkplatzes** soll ein städtischer Platz am Brückenkopf entstehen. Priorität bei einer etwaigen Bebauung haben kulturelle Einrichtungen (Jugend, Vereine, Kunst, Kultur etc.) zur Stärkung der Achse Rathaus - Großparkplatz. Die zusammenhängenden großen Flächen sollen für ein etwaiges innerstädtisches EKZ vorbehalten sein. In den OG's sind Wohnungen anzustreben.

Die **Mittergasse** ist die direkte, fußläufige Verbindung vom Busterminal ins Zentrum. Bei einer etwaigen Bebauung ist darauf zu achten, dass diese Achse städtisch und attraktiv wirkt (Schaufenster, Rhythmus). Dazu ist es notwendig, dass die Straße „eng“ bleibt und städtischen Charakter aufweist. Im nördlichen Bereich sollen langfristige Erweiterungsflächen für das Schulareal, Kindergärten und Jugendzentrum freigehalten werden.

Ensemblewirkung / Identifikation öffentlicher Raum

Menschen streben nach räumlichen Identifikationseinheiten, zu welchen sie gehören. Diese können im städtischen Raum vor allem durch geschlossene Bebauung erzielt werden - dadurch entsteht Stadt. Öffentlicher Raum in der Stadt lebt von qualitativen Aufenthaltsbereichen ohne Konsumzwang.

Standortspezifische und ortsbildprägende Eigenschaften wie (z.B. Einheitliche Öffnungen in Fassaden etc.) unterstützen das Ensemble wobei eine vertikale Gliederung der einzelnen Gebäude die Wirkung unter Berücksichtigung des lokalen Umfeldes verstärkt. Saalfelden weist z.B. mit der Loferer Straße (Fuzo) und der Ritzenseestraße zwei charakteristische Häuserzeilen vor, welche den Anforderungen eines ortstypischen Ensembles entsprechen. Mit dem Masterplan wird die Grundlage zur Entstehung neuer Ensembles mit



Offene und geschlossene Bauweise

Darstellung 31: mahore architekten



Fotostrecke 32 von links nach rechts: Nicolaus Schletterer / David Schreyer / Internet / Lukas Schaller

Beispiele für zeitgemäße Stadterweiterung mit Ensemblewirkung/ Identitätsstiftung und öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität: Rathausgalerien, Innsbruck, Haus für Kinder / Dorfplatz, Inzing / Highline, NY / Sanierung Rathaus, Kufstein

hohem Wiedererkennungswert geschaffen und so die Stadt kontinuierlich weitergebaut. Um die Charakteristik der Loferer Straße zu erweitern, soll durch die Baukörper in geschlossener Bauweise ein Platz am Bauhofareal entstehen. Durch differenzierte, vertikale Fassadenstrukturen und unterschiedliche Materialien wird die Ensemblewirkung der Innenstadt fortgeführt. Die Platzgestaltung am Großparkplatz soll als Pendant zum Rathaus die Achse zwischen diesen Attraktionspunkten stärken, um eine hohe Frequenz und Belebung aufrechtzuerhalten. Wie in der Bestandsanalyse erwähnt, zeichnet sich die Mittergasse durch ihren spezifischen Rhythmus aus. Bei einer ergänzenden Bebauung ist diese Charakteristik weiterzuführen.

Dichtemodell / Bauhöhen

Die Definition von Dichte ist ein wirksames Planungsinstrument, um innerstädtische Reserveflächen und Potenziale zu erkennen und gezielt zu aktivieren. Grundsätzlich sollen homogene Dichteübergänge geschaffen werden. Eine willkürliche Verteilung von örtlichen Dichten verunklärt die Identität und zeigt sich für ein Chaos im Stadtmuster verantwortlich.

Durch langfristige Planung unter Berücksichtigung der Dichtesteuerung entstehen klare Konfigurationen



Grafik 33: Dichtemodell, mahore architekten

Dichtemodell der bestehenden Stadtstruktur, je dunkler desto größer sind die Gebäude



Foto 34: Robert Krasser / SIR

Unverständliche und unharmonische Höhenentwicklung: Wohnbauten mit 7 Geschossen direkt neben einem Einfamilienhaus und davor eingeschossige Einzelhandelsbetriebe. Aber auch unbebaute Grundstücke in attraktiver Zentrums Lage.

und homogene Übergänge in der Baustruktur. Dabei sollen Verdichtungsmaßnahmen mit einer sozialen, kulturellen und ökologischen Aufwertung der Umgebung gekoppelt werden. So kann attraktiver städtischer Wohnraum geschaffen werden als Alternative zum Wohnen im „Grünen“.

Als übergeordnetes Prinzip gilt, die Bebauungsdichte zum Zentrum hin steigen zu lassen und in den Randzonen zu reduzieren.

Großparkplatz:

Am Großparkplatz werden der Urslau zugewandte Baufelder mit 4 Geschossen (E+3) und dahinter liegende Bebauungen mit 5 Geschossen (E+4) vorgesehen, um die Wohnbebauung am Mühlbachweg (7 Geschosse + Dachgeschoss) durch sanften Höhenübergang zu regulieren.

Bauhofareal:

Die östlichen Baufelder (Wohnbau) fügen sich durch Anpassung an die vorgegebenen Höhen der umliegenden Wohnbauten in das Umfeld ein. Hin zum Zentrum werden die Gebäudehöhen von E+3 auf E+4 Geschosse gesteigert.

Mittergasse:

Durch die zentrumsnahe Lage stellt eine 4-geschossige Bebauung einen homogenen Übergang zur Innenstadt bzw. zum angrenzenden Schulareal dar.

C. Künftige KFZ - Verkehrsorganisation

Ein Hauptanliegen der Workshopteilnehmer ist es, die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr im Innenstadtbereich zu reduzieren, ohne jedoch die grundsätzliche Qualität der Erreichbarkeit zu beeinträchtigen. Insbesondere die Vermeidung von „hausgemachtem“ Ziel- und Quellverkehr ist anzustreben. Ein durchdachtes Verkehrs- und Parkleitsystem reduziert den Suchverkehr und gewährleistet eine optimale Orientierung.

Saalfelden bekennt sich zu den Prinzipien der „innerstädtischen Teilberuhigung“ bzw. der „Begegnungszone“. Verkehrs- und Gestaltungsprojekte wurden stets vernetzt betrachtet und nach ganzheitlichem Nutzen abgewogen.

Kriterien wie Aufenthalts- und Wohnqualität waren ausschlaggebend für die Dimensionierung und Gestaltung der Straßen und des öffentlichen Raums. Das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ soll die Passantenfrequenz und die Erreichbarkeit erhöhen.

Grundsätzliche Ziele sind:

- Reduktion der Beeinträchtigungen des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitigem Erhalt der grundsätzlichen Qualität der Erreichbarkeit
- Vermeidung des „hausgemachten“ Ziel-/Quellverkehrs
- Optimierung des Verkehrs- und Parkleitsystems
- Bekenntnis zu den Prinzipien der „innerstädtischen Teilberuhigung“ und der „Begegnungszone“
- Vernetzte Betrachtung von Verkehrs- und Gestaltungsprojekten sowie ganzheitliche Nutzenabwägung
- Ausgewogenes Verhältnis von Kurzzonen- und Dauerparkplätzen
- Optimierung des Geh- und Radwegenetzes
- Förderung einer umweltfreundlichen und verkehrsreduzierenden Mobilität

Änderungen in der KFZ - Verkehrsorganisation

Folgende Maßnahmen für den KFZ-Verkehr sollten umgesetzt werden (siehe Grafiken 35 und 36):

- Tempo 30-Zone in der Almerstraße von Brückenwirt bis Brandlwirt, da derzeit kaum Geschwindigkeiten über 30 km/h möglich sind, erhöht sich die theoretische Durchfahrtszeit um 22 Sekunden. Durch das Tempo 30 auf der B 164 werden geringe Verkehrsanteile verdrängt (über Thor und Obsmarkt)
- Sperre der Mühlbachbrücke für den Kfz Verkehr zum Großparkplatz, dadurch sinkt die Belastung auf der B 164 am Querschnitt Hauptschule auf ca. 9.000 Kfz/24 h
- Eine Begegnungszone am Florianiplatz mit Tempo 20 km/h erhöht die Aufenthaltsqualität
- Neu Sammelstraße durchs Bauhofgelände nach Ramseiden wird mit ca. 1.000 Kfz/24 h frequentiert und entlastet die Kreuzung Florianiplatz um 750 Kfz/24 h in der Lofnerstraße und 550 Kfz/ 24h in der Ramseiderstraße
- Begegnungszone Kreuzung Geh- und Radweg/Neue Sammelstraße
- Sperre der Zufahrt über den oberen Florianiplatz

Kfz-Verkehr vermeiden & Bewusstseinsbildung

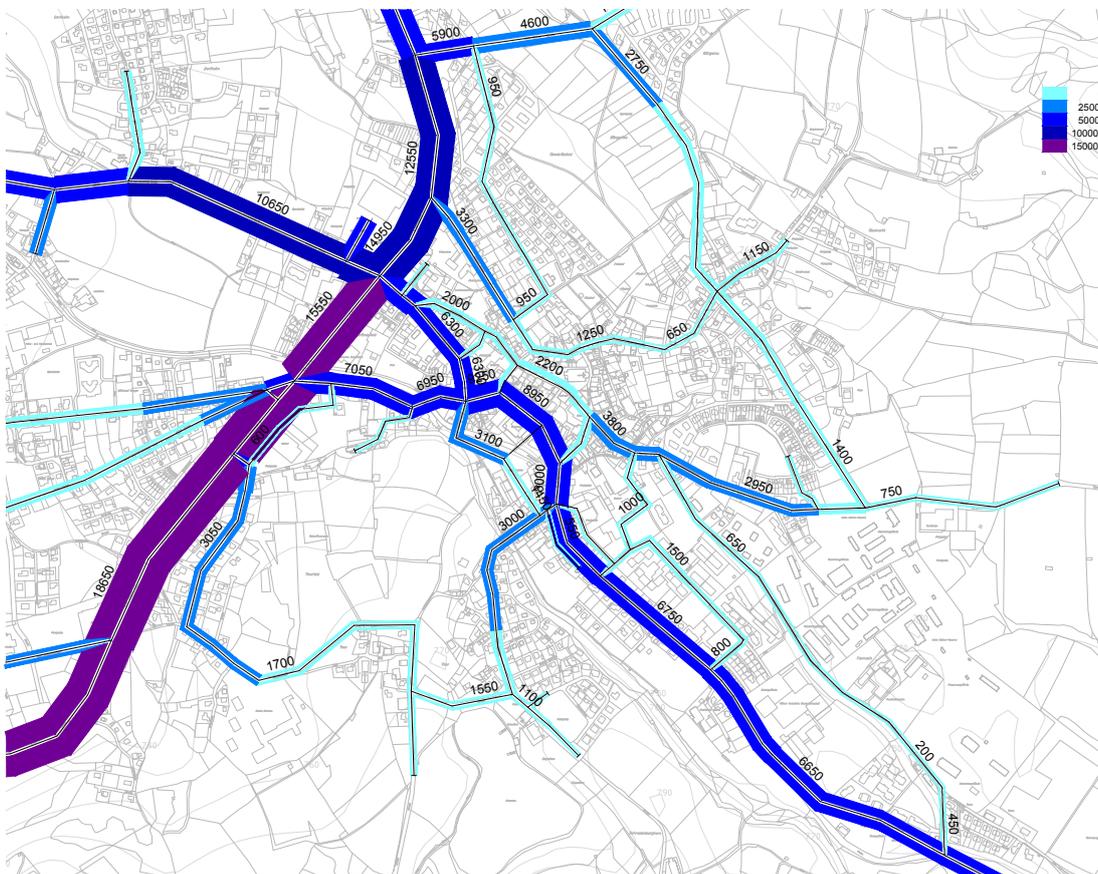
Durch einen konsequenten Ausbau der Fuß- und Radwege sowie eine Attraktivierung des städtischen Umfeldes sollte der Modal Split zugunsten dem nicht motorisierten Anteil verlagert werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung der oben genannten Punkte ist Bewusstseinsbildung und Überzeugungsarbeit bei der Saalfeldner Bevölkerung unumgänglich. Folgende Maßnahmen könnten angedacht werden:

- Straßen-/ Fahrradfeste
- Gratis Bustickets für Einkäufer ohne Auto in Saalfelden
- Werbemaßnahmen z.B. Klimaneutrale Stadt Saalfelden bzw. e5 Gemeinde Saalfelden
- Die überproportionalen hohen Kosten für kurze Wege mit dem Kfz zu vermitteln



Künftige Verkehrsorganisation bzw. Verkehrsregime von Saalfelden

Grafik 35: , mahore architekten



Künftige KFZ-Verkehrsstärken nach der neuen Verkehrsorganisation lt. Masterplan.
 NEU: Stadtbrücke = JDTV 3.100 somit abnahme auf B164 auf ca. 9.000 KFZ; Neue Sammelstraße durch das alte Bauhofareal nimmt ca. 1.000 KFZ auf und entlastet somit den Florianiplatz.

Berechnung Darstellung 36: BVR - Dipl.-Ing. Klaus Schlosser,

D. Parken

Parkraumüberwachung und Parkraumbewirtschaftung

Die folgenden Schritte sollten etappenweise verwirklicht werden. Neben den aufgezählten Maßnahmen, wie Flächen Verteilung und organisatorische Maßnahmen sind auch Marketing Maßnahmen wichtig. Die Zielsetzung für Saalfelden sollte eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum und eine Verbesserung der Erreichbarkeit und der Zugänglichkeit sein.

- **Schritt 1:** Konsequente Parkraumüberwachung: Die ersten Maßnahmen sollten sofort erfolgen. Dazu zählt eine konsequente Parkraumüberwachung unter Beibehaltung des derzeitigen Parkreglements (1,5 Stunden Parkdauer). Eine Überprüfung über die Notwendigkeit der Stellplätze. Zusätzlich sollen dezentrale Sammelparkplätze für Tagesbesucher etc. geschaffen werden.
- **Schritt 2:** Parkraumbewirtschaftung: Die zweite Maßnahme könnte in ca. vier bis fünf Jahren erfolgen. Diese sollte eine komplette gebührenpflichtige Kurzparkzone im direkten Zentrum umfassen. Gegebenenfalls könnte über eine Ausdehnung diskutiert werden. Hierbei sollte eine Stunde Gratis sein, danach ist es kostenpflichtig. Die Parkgebühr wird bei einem Einkauf zurück erstattet.
- **Schritt 3:** Die dritte Maßnahme ist eine längerfristige Planung. Unter diese Maßnahmen sollten Modelle von geförderten Car-Sharing Parkplätze (plus Ladestation) und E-Bike Ladestationen im öffentlichen Raum angedacht werden. Eine Forcierung der Fahrradabstellplätze um den Fahrradverkehr zu fördern und eine Parkplatzabgabe bei neu Errichtung von Stellplätzen von Einkaufszentren oder Betrieben. Stellplatzgesetze sollten evaluiert und aufgehoben bzw. reduziert werden.

Errichtung öffentliche Parkgaragen - KFZ Verkehr „Abfangen“

Die meisten Besucher der Innenstadt, welche mit dem Kfz anreisen, kommen von Westen. Deshalb soll der Besucher mit einem Parkleitkonzept in zentrumsnahe Parkgaragen geleitet werden, sodass sie nicht durch das Stadtzentrum fahren müssen.



Die Charakteristik wird fortgeführt. Ensembles entstehen und die Stadt wird kontinuierlich weitergebaut.

Grafik 37: Stadtentwicklung, mahore architekten

In der Stadtgemeinde Saalfelden bieten sich drei Flächen für den Bau einer Parkgarage an. (Großparkplatz, Postareal-Gruber und Bauhof) Sofern öffentliche Parkgaragen gebaut werden, sind im Zentrumsbereich im Verhältnis 1:1 Parkplätze zu reduzieren.

- Parkgarage / Parkhaus Stadtbrücke
- Parkgarage / Parkhaus Postplatz
- Tiefgarage Bauhofareal
- Parkplatz in der Oberen Lofererstraße (privat)

Parken bei Großprojekten, bzw. Wohnbauten

Generell sollten bei Großprojekten keine weiteren oberirdischen Parkplätze entstehen, ausgenommen sind Behinderten, Lieferanten oder eine geringe Anzahl an Besucherparkplätzen) Gleichzeitig sollte ein Mobilitätskonzept für jedes Großprojekt und die Auswirkung für das Umfeld entworfen werden. Eine Reduktion des Stellplatzschlüssels (Wohnung zu Parkplatz) auf zumindest 1:1.2 ist sinnvoll.

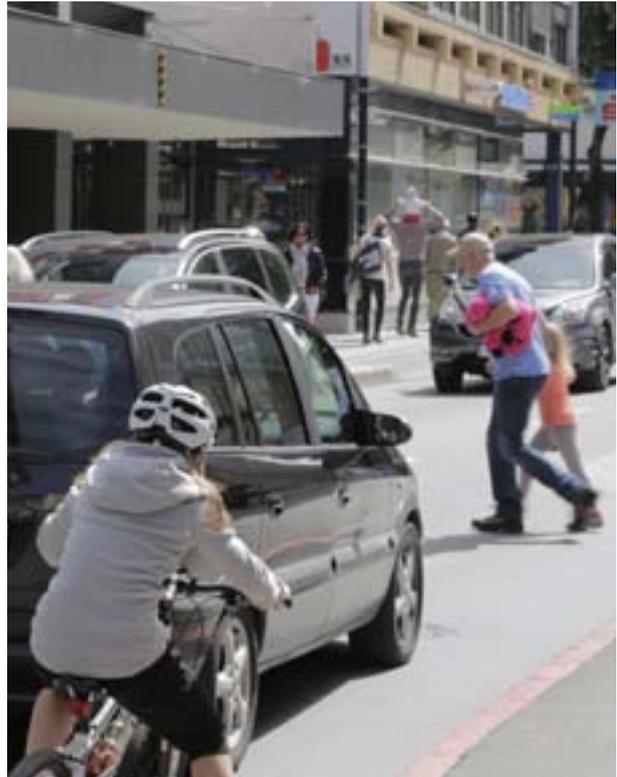


Foto 38: Philipp Vesely / SIR

Die B164 wird auch jetzt schon zum flächigen queren benutzt. Die Tempo 30 Zone macht queren sicherer.

Umfahrung Saalfelden?

Wenngleich von einigen Workshopteilnehmern gefordert war, ist es nicht Gegenstand des Masterplanprozesses großräumige Verkehrslösungen bzw. Umfahrungen, Unterflurtrassen für die B311 bzw. B164 zu diskutieren und zu prüfen. Grundsätzlich hat ein Masterplan schon die Aufgabe, die Entwicklung des Gebiets für viele Jahrzehnte zu lenken und auch solche Maßnahmen aufzunehmen. Der Vollständigkeit halber sollen diese Möglichkeiten hier beschrieben werden.

Für die Umfahrung der Innenstadt Saalfelden waren in der Vergangenheit zwei Varianten im Gespräch:

1. Kleine Umfahrung Brückenwirt bis Brandlwirt (evtl. teils als Unterflurtrasse)
2. Große Umfahrung (Stadttunnel bzw. Unterflurtrasse durch den Mühlrain/Thor bzw. im Norden über Obsmarkt zum Kasernengelände)

Die „kleine Umfahrung“ linksseitig der Urslau hätte einen Verlagerungseffekt. Die „kleine Umfahrung“ wäre „keine Umfahrung“ (sofern sie nicht Unterflur geführt wird), sie würde - wie auch die bestehende B164 - die Stadt zerschneiden und somit würde neuerlich eine soziale Trennwirkung entstehen. Besonders seit Errichtung dichter Wohnbebauung in der Hangkante zum Mühlrain sollte den Bewohnern keinesfalls die fußläufige Verbindung ins Zentrum genommen werden.

Demzufolge ist der Mehrwert der kleinen Umfahrung zweifelhaft. Eine etwaige Unterflurtrasse im Bereich des Großparkplatzes würde im Ein- und Ausfahrtsbereich lange Rampen benötigen, welche massive negative Auswirkungen auf das Stadtbild. Aus derzeitiger Sicht ist deshalb eindeutig die „große Umfahrungsvariante anzustreben. Zwischenzeitlich sollte die B164 mit „Tempo 30 Zone“ beruhigt und nach Möglichkeit der „Hausgemachte“ KFZ Verkehr reduziert bzw. auf andere Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖV, Fuß) verlagert werden.

E. Radverkehr

Saalfelden gilt als fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt. Dennoch liegt noch viel Potential in der Erhöhung des Fußgänger und Radfahreranteils. Ein engmaschiges, durchgängiges Wegenetz durchzieht die Stadt, allerdings ist es bruchstückhaft. Insbesondere die Vernetzungen von Wohngebieten, Schulen, Freizeiteinrichtungen, öffentlichen Einrichtungen sowie von Bahnhof und Parkplätzen mit der Innenstadt sind gut gelöst. Sämtliche Wege sind weitestgehend barrierefrei und gut beschildert.

Generell soll auf allen Straßen im Stadtgebiet das Fahrradfahren erlaubt sein. Ebenso in der Fußgängerzone sowie gegen die Fahrtrichtung in den Einbahnstraßen. Spezielle Radwege sollen immer in Kombination mit den Gehwegen erfolgen und eine Mindestbreite von 2,5 Meter aufweisen. Grundsätzlich ist das Fahrradfahren am Gehsteig nicht erlaubt. Ein Verstoß sollte aber nur bei besonders rücksichtslosen Fällen geahndet werden.



Fahrradfahren in der Fußgängerzone soll erlaubt bleiben..

Foto 39: Robert Krasser / SIR

Grundsätzliche Maßnahmen:

- Gemeinde Radfahrfreundlich machen und Radverkehrskonzept erstellen
- Abkürzungen, beispielsweise Einbahnen oder Fahrverbote, für den Radverkehr öffnen
- Ausreichend, richtig situierte, attraktive und überdachte Fahrradständer errichten
- Niedrige Tempolimits geben mehr Sicherheit beim Radfahren
- Mit gutem Beispiel vorangehen: Bürgermeister und Angestellte der Gemeindeverwaltung sollen ermutigt werden Dienstfahrten mit dem Fahrrad zurückzulegen
- Öffentlichkeitsarbeit für Radfahren
- Artikel in der Gemeindezeitung und Aktionstage schaffen ein Bewusstsein für das Radfahren im Alltag.
- Betriebe und Unternehmen einbinden
- Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt Anreize, damit Angestellte mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen
- Jährlich fixes Budget für Radverkehr im Gemeindehaushalt

§ 67 StVO Fahrradstraße Gesetzestext

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, oder der Entflechtung des Verkehrs dient oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes im öffentlichen Interesse gelegen ist, durch Verordnung Straßen oder Straßenabschnitte dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.

(2) Die Behörde kann in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen als den in Abs. 1 genannten Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf; das Queren von Fahrradstraßen ist jedenfalls erlaubt.

(3) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in Fahrradstraßen nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

(4) 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 Fahrradstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 26 und 29) anzubringen sind.



Fahrradstraße

Text: www.ris.bka.gv.at/Grafik: Internet
Bearbeitung Philipp Vesely

Konkrete Maßnahmen für den Radverkehr in Saalfelden:

- Radweg entlang der Ursiau (möglichst kreuzungsfrei)
- Fahrradfahren im Stadtpark soll erlaubt werden
- Fahrradstraßen
- Mischverkehr Fahrrad mit KFZ
- Geh- und Radwege

F. Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Saalfelden ist ca. 1,4 Kilometer vom Zentrum (Rathausplatz) entfernt. Entlang der Ursiau besteht künftig eine kreuzungsfreie Fuß- und Radwegeverbindung zum Bahnhof (Unterführung B164-Neu, und B311-Bestand).

Umweltfreundliche, verkehrsreduzierende

Mobilität wird in Saalfelden gefördert! Ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt sowie eine intelligente Vernetzung mit dem regionalen ÖPNV-Konzept sorgt dafür, dass die Nutzungsraten umweltfreundlicher, öffentlicher Verkehrsmittel ständig steigen.

Im Rahmen der Mobilitätserhebung 2014 von MAPman wurde das bestehende City-Bus Netz bzw. die Intervalle evaluiert und Vorschläge für die Optimierung erarbeitet. Der Ortsverkehr soll sich am tatsächlichen Bedarf richten und bestmöglich an das Überregionale ÖPNV Angebot angebunden sein.

Der öffentliche Verkehr wurde bei den einzelnen Workshop kaum angesprochen. Lediglich zwei Wünsche von Teilnehmern wurden aufgenommen. Die Führung eines Citybus bis Lenzing-Leogang und die generelle Attraktivierung des City-Bus Netzes.

Im Masterplan gibt es zwei Maßnahmen die den ÖV betreffen:

- Fahrbahnhaltestelle vor der Schule auf der B164. Eine Fahrbahnhaltestelle würde mehr Aufstellfläche für die Wartenden bieten, die Straße verschmälern und somit die Kfz Geschwindigkeit reduzieren. Ein weiterer Vorteil der Fahrbahnhaltestelle ist, dass die hinter dem Bus haltenden Kfz den Kfz-Verkehrsfluss unterbrechen und somit in stark belastenden Zeiten die Fußgänger am Rathausplatz das Queren erleichtern. Es entsteht eine Lücke im Kfz-Verkehr.
- Die City-Bus Haltestelle am Florianiplatz wird vor die Bäckerei verlegt.



Foto 40: Philipp Vesely / SIR

Kreuzungsfreier Radweg entlang der Ursiau, sollte nach Möglichkeit auch bis zum Achenweg geführt werden.

G. Begrünung

Saalfelden ist generell in eine sehr grüne Landschaft eingebettet und hat auch einem der Stadt entsprechenden Stadtpark. Auch das Naherholungsgebiet Ritzensee ist zu Fuß erreichbar. Vielfach wird heutzutage mit den Anschaffungskosten, für die Begrünung bzw. die Pflegekosten argumentiert. Pflanzen haben jedoch einen großen Mehrwert in der Stadt. Neben dem ästhetischen Aspekt und dem Naturerlebnis bringen Pflanzen Farbe in die Stadt. Grün wird von Menschen als beruhigend empfunden und entspannt das Auge, herbstliche Laubfärbungen und Blüten im Frühling bringen Farbe und Lebendigkeit. Weitere positive Effekte von Bäumen und anderen Pflanzen auf das Klima in der Stadt ist die Steigerung der Luftqualität durch Filterung von Staub, Ozon, Feinstaub und Stickoxiden sowie das Mikroklima als natürliche Temperaturregulation. Bäume und Sträucher erzeugen Schatten und auch Windschutz.

Weitere Vorteile von Pflanzen in der Stadt:

- Verstecken unschöner Elemente (z.B. verfallener Fassaden, Mülltonnen bzw. Müllhäuschen, Lärmschutzwänden, Parkplätze etc.)
- Raumwirkung/Raumbildung/Abgrenzung/Bildung von intimen Rückzugsräumen und die Abgrenzung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen
- Verschönerung funktionaler Elemente (z.B. attraktive, kunstvolle Bepflanzung von Verkehrsinseln)
- Leitfunktion (z.B. Alleen) für Autos, Fußgeher und Radfahrer
- Charakteristische Solitärpflanzen prägen den Ort (z.B. Dorflinde), sind Orientierungspunkt und Wegweiser
- Barrierewirkung/ Begrenzung
- Ortseingrünung schützt die Siedlungsflächen und gibt ihnen einen natürlichen Rahmen

Bestehende Bäume

Bestehende Bäume sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben. Diese sind regelmäßig zu pflegen und zu kontrollieren, um Schäden und Verletzungen durch Wind zu vermeiden. Der Immobilienwert ist in der Nähe von begrünten Stadtteilen deutlich höher.

Neupflanzungen

Generell sollten bei Neupflanzungen bevorzugt heimische Gehölze verwendet werden, denn diese sind widerstandsfähiger gegen Schädlinge, frostbeständig und beherbergen eine deutlich größere Anzahl und Vielfalt an Insekten- und Vogelarten als fremdländische Gehölze. Ein wertvoller Beitrag zum Artenschutz und für die Biodiversität wird geleistet. Heimische Gehölze fügen sich besser in die Flora der umgebenden Landschaft ein, während nicht heimische wie Thujen, Scheinzypressen sowie buntlaubige oder pyramidenförmig wachsende Gehölze besonders an Ortsrändern sogar störend wirken können.

Begrünung bestehende Straßen:

Bestehende Bäume und Sträucher sollen erhalten bleiben bzw. ergänzt werden. Dies gilt besonders für die B164 und B311 (obwohl außerhalb des Planungsgebiets.). Im Straßenraum können Pflanzen sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Verkehrssicherheit (z.B. Abstandsgrün zwischen Fahrbahn, Geh- und Radweg) erhöhen.



Foto 41: Robert Krasser/ SIR

Über hundert Stellplätze und kaum Bäume. Die Gemeinde könnte einen Begrünungsleitfaden ausarbeiten, der einen Laubbaum je 5 Stellplätze vorsieht.

Begrünung von neuen Straßen:

Die neue Sammelstraße, welche durch das Bauhofareal führt soll generell als Allee geplant werden. Bäume bewirken, ein langsames Fahren. Bei der Gestaltung der neuen Straße sollte neben dem Verkehrsplaner ein Landschaftsplaner eingebunden werden.

Begrünung von Parkplätzen, Parkhäuser und Dächer von Parkgaragen

- Zur Beschattung und Gliederung der Parkflächen wird je 5 Stellplätze ein heimischer Laubbaum (großkronige Baumarten verwenden) vorgesehen
- Parkplätze mit mehr als 10 Stellplätzen durch Grünstreifen mit ausreichender Breite gliedern
- Tiefgaragen baulich so gestalten, dass ihre Oberfläche begrünt und mit Gehölzen bepflanzt werden kann: mindestens 60 cm Bodenaufbau (10 cm Filterschicht, 50 cm Vegetationsschicht)
- Tiefgaragen baulich so gestalten, dass ihre Oberfläche begrünt und mit Gehölzen bepflanzt
- Für neue Parkplätze im gesamten Gemeindegebiet soll von der Gemeindevertretung eine Regelung diesbezüglich erlassen werden.



Plan 42: mahore architekten

Grünraum, Rad- und Fußwege und Attraktivitätsknoten in Saalfelden

H. Erhaltenswürdige Gebäude

Nur wenige Gebäude in Saalfelden stehen unter Denkmalschutz. Für den Erhalt der Stadtgestalt ist es jedoch wünschenswert, dass möglichst viele historische Gebäude erhalten bleiben. Auch wenn Gebäude keine geschichtliche oder baukünstlerische Bedeutung haben, ist oftmals der Standort bzw. die Fassade ortsbildprägend.

Besonders wichtig erscheint es aus fachlicher Sicht, dass die historischen Straßenfluchten bzw. die Baulinien erhalten bleiben. Der öffentliche Raum soll im Innenstadtbereich auch künftig von den umliegenden Fassaden definiert werden. Private Vorgärten, halbprivate Flächen, Einfriedungen, Zäune oder Parkplätze stören das Stadtbild. Deshalb ist eine konsequente Stadtplanung notwendig, diese städtebaulichen Prinzipien anzuwenden, welche sich schon über hunderte von Jahren bewährt haben, eine lebendige Stadt zu schaffen.

I. Bebauungspläne

Eine der zentralsten Erkenntnisse aus dem Bürgerbeteiligungsprozess ist sicherlich die Notwendigkeit eines flächendeckenden Bebauungsplanes im Innenstadtbereich. Der Masterplan behandelt hauptsächlich die Konversionsflächen und in welcher Struktur die Stadterweiterung und Verdichtung erfolgen sollte.

Ist es gewollt, den Charakter der Innenstadt zu wahren, bedarf es das Instrument eines flächendeckenden Bebauungsplans, ansonsten wird bei jedem Objekt bzw. Bauprojekt von neuem über die Grundsätze diskutiert und differenziert entschieden. Ein verbindlicher Bebauungsplan ist auch für die Liegenschaftseigentümer von Vorteil, von Beginn an die Rahmenbedingungen für einen etwaigen Bebauung zu kennen.

Die definierten Attraktivitätsknoten zeichnen sich durch eine Mischung von öffentlichen Plätzen und Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität aus, wobei die Gebäude, welche die Plätze definieren sollen,



Foto 43: Philipp Vesely / SIR

Ritzenseestraße Richtung Brandlbrücke, Fassaden definieren den Straßenraum.



Foto 44: Robert Krasser/SIR

Grundstücksgrenzen (gelbe Linien) sind in der Innenstadt oftmals gleichzeitig die Fassaden. D.h. die Fassaden definieren den öffentlichen Raum. Bei der Erstellung des Bebauungsplans ist auf dieses Prinzip Rücksicht zu nehmen.



Foto 45: Robert Krasser/SIR

Ein charakteristisches Bild für die Saalfeldener Innenstadt. Will man diese charmanten Engstellen erhalten, ist ein flächendeckender Bebauungsplan für die Innenstadt unerlässlich.

nutzungsneutrale Erdgeschoßzonen aufweisen. Die Fläche „Großparkplatz“ soll bei dringendem Bedarf als Vorbehaltsfläche für ein Einkaufszentrum zur Verfügung stehen, um jedenfalls eine Ansiedlung in der Peripherie zu verhindern! Die Areale „Bauhof“ und „Höttl“ sollen für zentrumsnahen Wohnbau, mit maximal einem Drittel der Erdgeschossfläche für nutzungsneutrale Verwendung, genutzt werden.

J. Beirat für Raumordnung, Stadtentwicklung und Architektur (Gestaltungsbeirat)

Gemeinden über 5000 Einwohner haben die Möglichkeit, entweder den Gestaltungsbeirat des Bezirkes anzufordern oder einen eigenen „Gestaltungsbeirat“ einzusetzen. Die Stadtgemeinde Saalfelden hatte bis zum Jahr 2013 einen Gestaltungsbeirat.

Die Bauverwaltung beabsichtigt, nach fachlicher und technischer Erstbeurteilung zukünftiger Bauvorhaben, im Rahmen der geltenden Gesetzesgrundlage, einen Beirat in folgenden Fällen mit der Mitwirkung und Begutachtung ausgewählter Projekte betrauen zu können:

- Bauvorhaben in den als „Kerngebiet“ ausgewiesenen Flächen laut aktuell gültigem Flächenwidmungsplan im gesamten Gemeindegebiet
- Bauvorhaben entlang der überregionalen Verkehrswege und Straßenzüge der Hauptverbindungen im Ortsgebiet, sprich Landesstraßen B + L
- Bei der Erstellung von Bebauungsplänen der Grund- und Aufbaustufe
- Bei der Durchführung von Ideenwettbewerben

Der Beirat für Raumordnung, Stadtentwicklung und Architektur sollte darüber hinaus auch für folgende ergänzende Tätigkeiten betraut werden:

- Öffentlichkeitsarbeit für den Beirat für Raumordnung, Stadtentwicklung und Architektur, um die Akzeptanz des Beirats in der Bevölkerung zu erhöhen z.B. Vorträge zum Thema Raum- Stadtplanung bzw. Baukultur
- Konsequente Einbindung der Öffentlichkeit zum Thema Baukultur in Saalfelden. Z.B. Regelmäßige Berichterstattung über dessen Tätigkeit und gelungene Projekte in der Stadtzeitung
- Jahresbericht des Gestaltungsbeirats an den Gemeinderat bzw. Bevölkerung
- Mitarbeit beim jährlichen Evaluierungsbericht des Masterplans
- Flächenwidmung
- Einbindung bei der Erstellung von großflächigen Bebauungsplänen
- Nicht nur Mitsprache bei Gestaltungsaufgaben, sondern auch bei Raumplanungsentscheidungen.
- Kritische Mitverfolgung der Bautätigkeit und aktive Kontaktaufnahme zur Gemeindeverwaltung bzw. Politik.

K. Gestaltung öffentlicher Raum/ Einheitliche Materialien/ Beleuchtungskonzept

Materialien

In der Innenstadt von Saalfelden gibt es ein Sammelsurium an verschiedenen Materialien. In jedem Jahrzehnt wurden die verschiedenen Straßen- bzw. Platzgestaltungen mit unterschiedlichen Oberflächenmaterialien, Texturen, Mustern bzw. Verlegetechniken durchgeführt. Auszug aus den verwendeten Materialien:

- Rathausplatz: Porphyrt Kleinsteinpflaster
- Stadtplatz: großformatige Kunststein bzw. Betonplatten
- Lofererstraße / Fußgängerzone: Granit Kleinsteinpflaster
- Obere Lofererstraße: Granit großformatig
- Mittergasse: Gehsteig aus rotem Betonstein / Fahrbahn Granit - Kleinsteinpflaster bzw. Asphalt



Foto 46: Robert Krasser/ SIR

Der gestaltete Bereich in der Mietregasse sollte nach Möglichkeit bis zum Postplatz bzw. Busterminal fortgeführt werden. Langfristig ist eine Erweiterung der Begegnungszone zu empfehlen.

Es wäre wünschenswert, wenn sich die Gemeindevertretung bzw. die Gemeindeverwaltung auf möglichst wenige Materialien / Texturen einigen könnte.

Noch 2015 sollte in der Bauverwaltung ein Material-Leitfaden zur Gestaltung der öffentlichen Bereiche ausgearbeitet werden. Es soll ein Katalog erarbeitet werden, Materialien vorschlägt. Dennoch sollte es möglich sein der situationsbedingt Materialien auszuwählen. Auch der künftige Beirat für Raumordnung, Stadtentwicklung und Architektur sollte Mitspracherecht, bei der Auswahl der Materialien haben.

Vorschlag:

Zusammenhängende Bereiche bzw. Erweiterungen sollen mit den schon bestehenden Materialien weitergeführt werden z.B. Mittergasse, obere Lofererstraße - Florianiplatz.



Foto 47: www.dieter-bartenbach.com

Stadtplatz von Freistadt in Oberösterreich, dezent und indirekt beleuchtete historische Fassaden und Bäume sowie angenehme Hintergrundbeleuchtung. Das Freistädter Beispiel könnte ein Vorbild für das Saalfeldener Beleuchtungskonzept sein. Lichtkonzept von der Firma Dieter Bartenbach - Prozessorientierte Lichtgestaltung

Beleuchtungskonzept

Für das Planungsgebiet sollte ein Beleuchtungskonzept erstellt werden, insbesondere die Fußgängerachsen (siehe Punkt A) sollen mittels einer angenehmen Lichtführung aufgewertet werden. Zwischen den Attraktivitätsknoten sollen historischen Ensembles wie z.B. beim Florianiplatz, Mittergasse, Lofererstraße sowie für die Kirchenmauer mit Licht akzentuiert werden, um auch in den Abendstunden die Wegfindung zu verbessern. Mittels der heutigen LED-Technik ist ein energiesparender Betrieb möglich.

L. Maßnahmen Wirtschaft

Eine der wichtigsten Zielsetzungen des Masterplans ist es, im klaren Bekenntnis zur Verdichtung der Angebotsstrukturen in der Innenstadt zu sehen. Wie die aktuellen Wirtschaftskennzahlen zeigen, hat sich die Verkaufsfläche in Saalfelden in den letzten Jahren deutlich erhöht (+23 % seit 2004), und es ist aufgrund des veränderten Konsumverhaltens künftig nicht mit großen Flächenbedarfen zu rechnen. Die Devise muss lauten: „Qualität vor Quantität“! Die Stärkung der Angebotsagglomeration sollte sich auf die Hauptwirtschaftsachsen Almerstraße-Rathausplatz-Mittergasse-Florianiplatz-Lofererstraße-FUZO konzentrieren.

Bauliche Rahmenbedingungen

Um eine weitere Verlagerung des Einzelhandels aus der Innenstadt in Richtung „grüne Wiese“ zu verhindern, gilt es künftig eine strengere Raumordnungspolitik und vorausschauende Stadtplanungspolitik zu verfolgen und neue Handelsflächen, insbesondere im kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereich, intelligent in der Innenstadt anzusiedeln. Diese „intelligente“ Ansiedlung kann durch folgende Rahmenbedingungen erfolgen:

- Konzentration der Handelsflächen in den Erdgeschoßzonen entlang der im Masterplan definierten Fußgängerachsen bzw. Wirtschaftsachsen zwischen den Attraktivitätsknoten. Damit soll dem „Flaneur“ ein abwechslungsreiches rhythmisches Stadtbild präsentiert werden. Die Aufenthaltsdauer wird erhöht.
- Konzentration der Handelsflächen in den Erdgeschosszonen von Attraktivitätsknoten. In den Attraktivitätsknoten sollten Leitbetriebe angesiedelt werden.
- Generell sollten im Bebauungsplan nutzungsneutrale Erdgeschosszonen mit Eingängen direkt vom Straßenraum vorgesehen werden. Nutzungsneutral bedeutet, dass die Raumhöhen im EG mindestens 3,6 Meter betragen sollen und die Tragstruktur der Gebäude nicht zu kleinteilig ausfällt.
- Vermeidung von der Ansiedlung von folgenden Geschäftsmodellen: Spiellokale, Sportwettenanbieter bzw. Wettbüros, Videotheken, Erotikläden, 1€-Shops, Billig-Imbiss-Buden (Kebab & CO)
- Für die genannten Plätze und Wirtschaftsachsen sowie generell für die gesamte Innenstadt können folgende Branchen bzw. Geschäftstypen mit Flächenbedarf angegeben werden, die einerseits eine Bereicherung des Angebotsmix darstellen würden und andererseits als realistisch ansiedelbar erscheinen.

Einschätzung Hotel

Saalfelden befindet sich in einem hoch touristischen Umfeld, allerdings sind die meisten Hotels außerhalb der Stadt Saalfelden situiert. Einzig das Hotel Hindenburg ist im 4-Sterne-Segment als klassisches Stadthotel positioniert. Insbesondere im Zusammenhang mit dem modernen und gut ausgestatteten Congress-Zentrum wäre eine Erweiterung der Bettenkapazitäten äußerst begrüßenswert und hätte nach fachlicher Einschätzung auch gute wirtschaftliche Chancen. Ein weiterer Hotelbetrieb würde zur Belebung der Innenstadt beitragen und eine Steigerung der touristischen Streuumsätze mit sich bringen.

Branchenmix / Fehlende Branchen

Weitere Einkaufsangebote werden in Saalfelden insbesondere in den Branchen „Elektrowaren“ (28%), „Lederwaren“ (20%) sowie „Bekleidung und Schuhe“ (15%) gewünscht. Immerhin 10% der Nennungen betrafen die Bereiche „Drogeriewaren“ und „Parfümerieartikel“. Nachfolgend eine Tabelle über die gewünschten bzw. fehlenden Branchen in der Innenstadt und die Bandbreite des Flächenbedarfs.

Branche Betrieb	Flächenbedarf - Bandbreite	
	min.	max.
Parfümerie Spezialgeschäft	100	400
Drogerie / Parfümerie Markt	400	800
Souvenir- Geschenkartikel/Deko	60	150
Lederwaren Spezialgeschäft	60	150
Strümpfe Spezialgeschäft	60	150
Schuster	25	100
Computer Spezialgeschäft	100	400
Vinothek	80	400
Trend-Cafe/Bar	80	400

Tabelle 48: CIMA

Flächenbedarf der fehlenden Branchen

Stadtmarketing 3.0

Im Hinblick auf eine Umstrukturierung zu einem „Stadtmarketing der 3. Generation“ sollte das Aufgabenfeld „Standort-, Quartiers- und Leerflächenmanagement“, insbesondere im Zusammenhang mit dem Stadtkern-Masterplan, ausgebaut werden.

Darüber hinaus sollte eine Umschichtung der Aktivitäten, weg vom reinen „Event- und Veranstaltungsmanagement“, hin zu mehr Projekten in den Bereichen „Kundenbindung, Werbung, Image und Positionierung“ erfolgen und das „Innenmarketing“ („tue Gutes und sprich darüber“) verstärkt werden. Konkret wären folgende Ansätze denkbar:

- Schaffung eines, über die Interessensgruppen besser aufeinander abgestimmten, Marketingauftritts („CI-CD-Konzept“). Intensives Mitwirken an bzw. breite Umsetzung des von der Gemeinde laufenden Prozesses zur Erarbeitung eines umfassenden Dachmarkenkonzeptes („Urban Branding“)
- Erarbeitung und Umsetzung einer breit angelegten Image-Marketing-Kampagne zur besseren Positionierung von Saalfelden als Einkaufsstadt, insbesondere im touristischen Umfeld
- Erarbeitung und Umsetzung einer „City-Service-Agenda“ zur Stärkung der Wettbewerbsvorteile des innerstädtischen Einzelhandels („Fachberatung, Qualität, Freundlichkeit und Service)
- „Push“ der Saalfelden-Card durch neue Bewerbung und Akquise bei den Betrieben
- Kritische Analyse und gegebenenfalls Erneuerung bzw. Austausch von Veranstaltungen. Qualität geht vor Quantität, Innovationen sind gefragt!
- Aktiver und permanenter Umgang mit Leerstand siehe „Allgemeines – Quartiers-/ Leerstandsmanagement“
- Aktive Bemühungen zur Harmonisierung der Öffnungszeiten
- Stärkere Kooperation bzw. räumliche Zusammenlegung von Stadtmarketing Saalfelden und Tourismusverband Saalfelden-Leogang.
- Einrichten einer neuen Schnittstelle direkt ins Bauamt der Gemeinde, um die künftigen Aufgaben im Zuge der Umsetzung des Masterplans optimal erfüllen zu können. Eine kompetente Ansprechperson ist namhaft zu machen und regelmäßige Treffen sind einzurichten.

60 Maßnahmen für Saalfelden

Die Bürgerinnen und Bürger von Saalfelden nannten uns während der Workshops Verbesserungsvorschläge. Aufgrund dieser Vorschläge entstand der Maßnahmenkatalog „60 Maßnahmen für Saalfelden“.

Die nachfolgenden Punkte sind nicht geordnet oder nach Priorität gereiht. Es werden auch kleinere Maßnahmen beschrieben. Es ist nicht erforderlich alle Maßnahmen zu verwirklichen, letztendlich kommt es auf die Summe und die Qualität der umgesetzten Maßnahmen an. Es gäbe noch viele andere Verbesserungsvorschläge, hier sind nun die zusammengefasst, welche auf eine breite Zustimmung während der Workshops gestoßen sind.

1. Parkplatz Hindenburg

Die Schotterfläche zwischen dem Gasthaus Hindenburg, der Firma Triumph und dem Congress Saalfelden ist ungestaltet und hat wenig Aufenthaltsqualität. Der Bereich wird vorwiegend zum ungeordneten Parken verwendet. Es wird empfohlen auf Parkplätze zu verzichten, die verbleibenden zu ordnen und die Fläche mittels Begrünung und Radständer aufzuwerten. Der Zugang zum Gastgarten ist schlecht erkennbar. Die Betonmauer sollte entfernt werden, damit ein großzügigerer und barrierefreier Durchgang ermöglicht wird.

2. Anbindung Stadtpark

Der Stadtplatz ist neu gestaltet und weist Gestaltungselemente einer Begegnungszone auf (z.B. niedrige Gehsteigkanten etc.). Der Eingang zum Stadtpark befindet sich in einer Entfernung von 85 m. Durch eine unattraktive Gestaltung der Parkstraße wirkt der Zugang nicht einladend. Um eine Verbesserung zu bewirken, soll ein mindestens 2,5 Meter breiter Geh- und Radweg den Stadtplatz mit dem Stadtpark verbinden.

Niedrige Gehsteigkanten bzw. ein Schrägbord sollen die Fahrbahn auf eine Fahrspur begrenzen. Zusätzlich soll die Pflasterung, wie am Stadtplatz fortgeführt werden. Außerdem wird das Parken, in der Parkstraße nur auf ausgewiesenen Flächen erlaubt sein, sodass die Gehsteige nicht verstellt werden.

3. Stadtpark

Saalfelden kann sich glücklich schätzen, eine zusammenhängende Grünfläche mit 3.800 m² direkt im Zentrum zu besitzen. Durch den neuen Radweg entlang der Urslau wird dieser Bereich enorm aufgewertet. Der Zugang über die Parkstraße (siehe Punkt 2), Kellergasse und über die Bahnhofstraße (B164) ist besonders für Fußgänger attraktiver zu gestalten. Bei einer Neugestaltung ist auf direktere Verbindung für die Fußgänger vom östlichen Eingang zum nordwestlichen Ausgang zu achten. Der Trampelpfad bestätigt die Notwendigkeit dieser Maßnahme.



Foto 49 (B): Robert Krasser / SIR

Die Anbindung vom Stadtplatz zum Stadtpark ist nicht einladend. Es gibt keine Gehsteige und kaum Bepflanzung.

4. Leogangerstraße

Die Leoganger Straße weist nur einseitig einen Gehsteig auf. Die Fahrbahn ist undefiniert und verleitet an manchen Stellen zum schnelleren Fahren. Generell sollte die Fahrbahn auf ca. 4,7 Meter optisch eingengt werden. Somit würde auch auf der Südseite ein Gehsteig ermöglicht. Der Gehsteig sollte als Schrägbord ausgeführt werden, damit LKWs oder überbreiten Fahrzeuge gegebenenfalls auf den Gehsteig ausweichen können. Schrägbords sind lassen eine barrierefreie Nutzung zu.



Foto 50: Robert Krasser / SIR

Engstelle beim Brückenwirt, die leider zu hohe Priorität für den motorisierten Individualverkehr wird ersichtlich.

5. Zufahrt Mittergasse - Ledererparkplatz

Die Einfahrt Mittergasse zum Lederer Parkplatz ist eine großen Asphaltfläche. Für Besucher des Congresses, die auf dem Ledererparkplatz parken, wirkt dieses Straßenstück besonders unattraktiv. Auf der Nordwestseite ist kein Gehsteig bzw. Fahrbahnrand. Die Fahrbahnbreite sollte auf 3 m reduziert werden und als Straßenmarkierung ersichtlich gemacht werden sowie ein 4 m breiter Gehweg, der auch für das temporäre Beliefern geeignet ist.

6. Durchgehender Gehsteig beim Gasthaus zur Brücke

Beim Gasthof zur Brücke gibt es derzeit keinen Gehsteig. Die B164 sollte in diesem Bereich verschwenkt und zugunsten eines Gehsteiges leicht eingengt werden. Neben dieser baulichen Einengung, die zusätzlich die Tempo-30-Zone verdeutlicht, wird als ergänzende Maßnahme hierfür der Fahrbahnbelag heller ausgeführt.

7. Beginn Tempo 30 Zone vor Brücke Ursau

Damit die KFZ Geschwindigkeiten bereits bei der Engstelle Gasthof zur Brücke annähernd 30 km/h beträgt, ist es erforderlich die Tempo 30 Zonen vor der Urslaubrücke zu verordnen.

8. Kreuzung Stadtplatz

Am Knoten Stadtplatz werden alle vier Straßenäste mit einem flächigen Mittelstreifen versehen, der das Queren für Fußgänger erleichtert und die Fahrbahn optisch einengt. Diese Mittelstreifen dienen einerseits als Querungshilfe für Fußgänger und können andererseits auch als „Abbiegestreifen“ von Fahrzeugen genutzt werden. Die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit von 30 km/h gegeben. Erste positive Erfahrungswerte konnten bei der Lindenkreuzung in Dornbirn gesammelt werden.

9. Lederer Parkplatz bleibt

Der öffentliche „Ledererparkplatz“ soll als innerstädtischer „Kurz-Parkplatz“ erhalten bleiben, er ist besonders für die Besucher des „Congress Saalfelden“ erforderlich.



Foto 51: Robert Krasser / SIR

Autos beeinträchtigen nicht nur die Blickbeziehung zum Florianiplatz, sondern verstellen auch die direkte Gehlinie. Auch eine barrierefreie Erschließung ist nicht gegeben (Rollstuhlfahrer und Kinderwagenbenutzer müssen auf derzeit auf die Fahrbahn ausweichen).

10. Anbindung Ledererparkplatz und Bahnhofstraße

Die Fußgänger Verbindung zwischen Ledererparkplatz und Bahnhofstraße ist nicht besonders attraktiv. Mittels einer Verkleidung bzw. Verlegung der Trafostation soll der Bereich verschönert werden. Die Oberflächengestaltung sollte einheitlich erfolgen und bis zum Ledererparkplatz reichen.

11. Brücke Großparkplatz

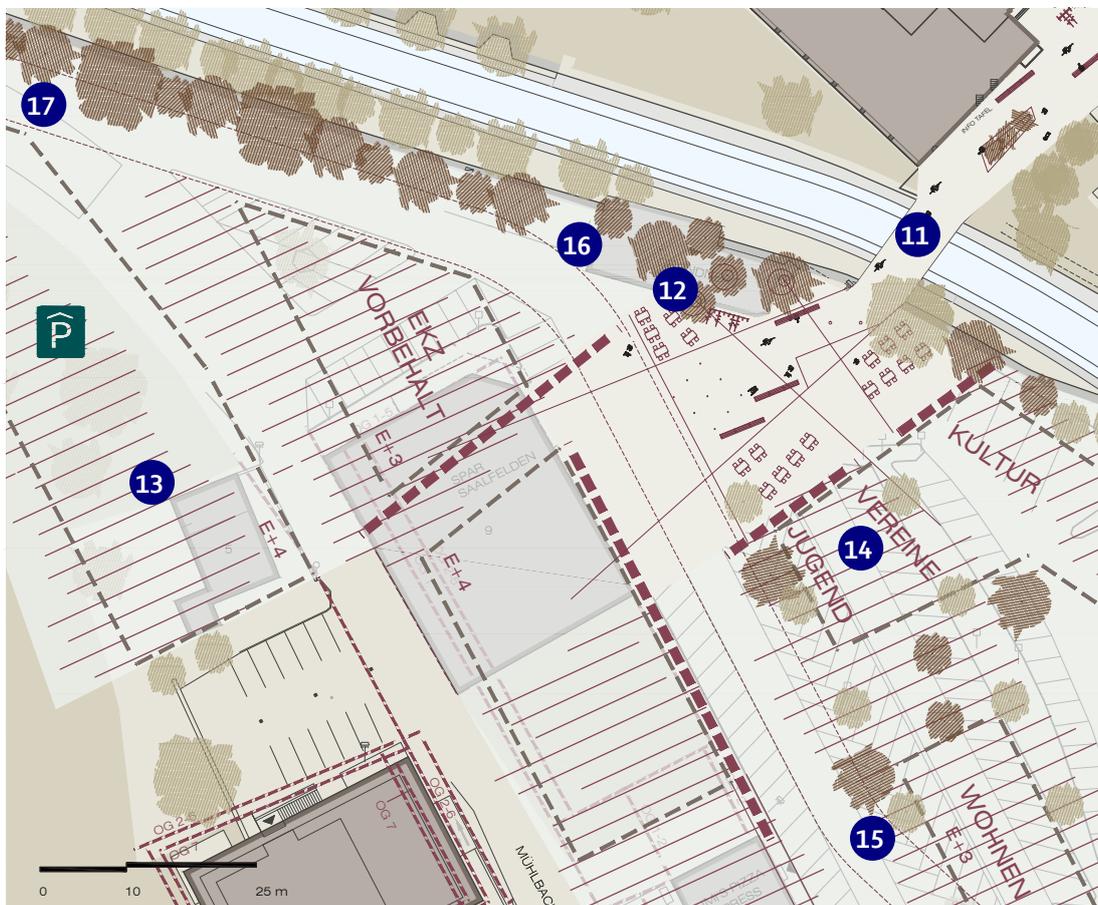
Die Brücke vom Rathausparkplatz zum Großparkplatz wird für den Kfz-Verkehr gesperrt. Dadurch ergibt sich eine Fußgängerzone (bis auf die Querung der Almerstraße). In dieser Fußgängerzone ist Radfahren erlaubt. Die Gestaltung sollte so ausgeführt werden, dass dies ansprechend für diese Verkehrsteilnehmer wirkt. Parkplätze sollten zur Gänze entfallen, da der Großparkplatz unmittelbar daneben ist. Die Zufahrt zum Hypo-Gebäude erfolgt über den Großparkplatz, die Regelung findet mittels versenkbarem Poller statt.

12. Etablierung eines städtischen Platzes

Der Großparkplatz ist eine wertvolle Fläche im Stadtgebiet. Der Großparkplatz ist im Eigentum der Stadtgemeinde Saalfelden. Langfristig soll diese Fläche für eine Bebauung vorgesehen werden. Es soll ein städtischer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität am Brückenkopf entstehen. Damit dieser Platz belebt wird, sollten sich in den Erdgeschoßflächen Geschäfte etablieren können, wobei auf einen ausgewogenen Branchenmix zu achten ist. Jedenfalls muss ein Lebensmittelgeschäft vorhanden sein.

13. Parkhaus in der Hangkante

Bevor eine Bebauung des Großparkplatzes durchgeführt wird, ist es unabdingbar, eine alternative Parkfläche in unmittelbarer Nähe zu Verfügung zu stellen. Ein Parkhaus in der Hangkante muss unbedingt eine



Auszug aus dem Masterplan für den Bereich „Großparkplatz“. Städtischer Platz, Gastgärten, Uferpromenade an der Urslau könnten den Brückenkopf enorm aufwerten.

Grafik 52: Plan: mahore Architekten

Reduzierung der Parkplätze im Verhältnis 1:1 zu den Oberflächen-Parkplätzen bewirken. Ein Parkhaus mit 5 Geschossen und einer Kapazität von 160 Parkplätzen ist umsetzbar. Somit wird eine Bebauung und anderswertige Nutzung des Großparkplatzes ermöglicht.

14. Konversionsfläche Großparkplatz

Die Fläche des derzeitigen Großparkplatzes ist im Eigentum der Stadtgemeinde Saalfelden. Aufgrund der Zentrumslage ist es ein starkes Potenzial für eine hochwertige Nutzung. Sofern ausreichende Ersatzparkplätze gefunden sind (siehe Punkt 13), steht einer Bebauung des Areals nichts im Wege. Priorität bei einer etwaigen Bebauung haben kulturelle Einrichtungen (Musikverein Schützenvereine etc.). In den Obergeschossen sind Wohnungen anzustreben. Die zusammenhängenden großen Flächen sollen für ein etwaiges innerstädtisches EKZ vorbehalten sein. Dieses Einkaufszentrum könnte eine Verkaufsfläche von ca. 8.000-10.000 m² ermöglichen.

Mit einer Gesamtverkaufsfläche von rund 45,7 Tsd. Quadratmeter verfügt Saalfelden über ein, im Verhältnis zur Stadtgröße, beachtliches Einkaufsangebot. Trotz dieser Tatsache gibt es immer wieder Wünsche von Konsumenten, weitere „Magnetbetriebe“ in Saalfelden anzusiedeln. Mit der Definition „Magnetbetrieb“ sind Handelsketten gemeint, die aufgrund ihres Markennamens sowie ihrer Größe überregionale Kaufkraft anziehen.

In einer kritischen Betrachtung des Branchenmix in Saalfelden fällt auf, dass eigentlich nur mehr wenige Anbieter, die als echte „Magnetbetriebe“ bezeichnet werden können, fehlen. Am ehesten sind hier ein Elektromarkt (z.B. Mediamarkt) sowie einzelne Modeketten (z.B. H&M) zu nennen. Aufgrund der Tatsache, dass sowohl H&M als auch Mediamarkt erst kürzlich Märkte in Zell am See mit 2.300 qm bzw. 3.500 qm eröffneten, ist eine Ansiedlung in Saalfelden aktuell nicht realistisch, da sich die Marktgebiete zu sehr überschneiden und auch generell künftig nicht mit großen Ausbauplänen gerechnet werden kann.

Natürlich können sich in Zukunft die Marktverhältnisse (z.B. durch enormes Bevölkerungswachstum) bzw. die Expansionsstrategien dieser Firmen ändern. Der Masterplan sollte daher konkrete Antworten parat haben, wie man mit dieser Situation umgehen würde.

Erfahrungen zeigen, dass die genannten Anbieter in Städten der Größenordnung von Saalfelden so gut wie nie „stand alone“ zu platzieren sind und sich nur im Verbund eines Einkaufszentrums ansiedeln. Nach der Devise „besser in der Innenstadt als in der Peripherie“ wird im Rahmen des Masterplans daher das Bau Feld „Großparkplatz“ als Vorbehaltsfläche für ein innerstädtisches Einkaufszentrum definiert, allerdings unter Berücksichtigung folgender Vorgaben:

- Prüfung, ob die betreffenden Firmen nicht doch „stand alone“ in leer stehende oder nicht adäquat genutzte, bereits bestehende Objekte in der Innenstadt zu integrieren sind.
- Der Bedarf des neuen Einkaufsangebots ist mit Daten und Fakten klar zu belegen! Keinesfalls darf ein neues Einkaufszentrum rein aus immobilienwirtschaftlichen Motiven entstehen.
- Der Branchenmix muss exakt jene „Magnetbetriebe“ beinhalten, die im aktuellen Angebot fehlen.
- Die Größe des Einkaufszentrums muss im Verhältnis zur bestehenden Einkaufslandschaft dimensioniert werden. Aus heutiger Sicht sollte eine Gesamtverkaufsfläche von 10 Tsd. m² nicht überschritten werden.
- Auf eine besonders attraktive Geh und Radanbindung zu den anderen Innenstadtbereichen ist großer Wert zu legen.

Die Erfahrungen darüber, wie sich innerstädtische Einkaufszentren auf die bestehende Einzelhandelslandschaft auswirken, sind sehr unterschiedlich. Folgende Erfolgsfaktoren können abgeleitet werden:

- Je näher ein EKZ zu den Hauptwirtschaftsachsen einer Innenstadt liegt, umso besser. Oft entscheiden schon wenige Meter Gehweg darüber, ob ein angestrebter Frequenzaustausch zustande kommt, oder nicht. Bestenfalls besteht ein direkter Eingang am Hauptplatz (positive Beispiele sind die Städte Leoben,

Tulln und Innsbruck).

- An der Umfeldgestaltung im Eingangsbereich des EKZ bzw. an den Verbindungsachsen zur Innenstadt darf nicht gespart werden. Ein positives Beispiel hierfür ist Ried im Innkreis, wo die gesamte Verbindungsachse als eine sehr attraktiv gestaltete Begegnungszone ausgeführt ist.
- Attraktive Angebote „in Sichtweite“ (z.B. Schanigärten, Märkte, Veranstaltungen) müssen den Kunden aus dem EKZ locken.
- Moderne Infosysteme im EKZ haben auf das weitere Angebot in der Innenstadt hinzuweisen.

Eine realistische Einschätzung über die erwartbaren Auswirkungen eines EKZs auf dem Großparkplatz ist aus heutiger Sicht kaum vornehmbar, da diese von zu vielen Variablen abhängig ist. Die Entfernung zum Rathausplatz, quasi als „Eingang in die engere Innenstadt“, ist mit einer attraktiv gestalteten Fußgängerachse über die Brücke vorstellbar.

15. Vorhaltestraße für Ausweichroute bei einer Sperre der Almerstraße

Für Stadtfeste oder Baustellen soll die Möglichkeit bestehen die B164 zwischen dem Stadtplatz und der Brandlbrücke zu sperren. Der KFZ-Verkehr kann in dieser Zeit über die neue Stadtbrücke-Großparkplatz und Brandlbrücke im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Dazu soll eine Straße mit einer Lichtraumbreite von zumindest 5,5 m (Begegnungsfall LKW-LKW mit 10 km/h) errichtet werden.

16. Radweg entlang Urslau

Radwege sollen möglichst kreuzungsfrei geplant und gestaltet werden. Daher bietet es sich langfristig an, die Hauptroute entlang der Urslau zu verlegen. Mittelfristig soll der Radweg über den Großparkplatz bzw. durch eine evtl. Bebauung am Großparkplatz führen. Der Radweg verbindet den Bahnhof durch die neue Unterführung der Bundesstraße über die neue Stadtbrücke mit dem Zentrum und weiter Richtung Maria Alm. Der Radweg erfüllt eine überregionale Funktion und ist für die Stadtgemeinde Saalfelden wichtig.

17. Baumallee entlang Radweg und Urslau

Auf der linken Seite der Urslau (in Fließrichtung) soll eine Baumallee den Radweg säumen und ein großzügiger Geh- und Radweg mit 3,5 m Breite (Mischverkehr) soll errichtet werden.

18. Erhaltung Fassaden Ritzenseestraße und Gehsteig

Erhalt und Bewahrung der charakteristischen Fassaden, Giebel, Schopfwalm und der geschlossenen Bebauung auf der Süd Seite, da sie ein schönes Ensemble bilden. Im Falle eines Abbruches ist eine Wiederherstellung der Fassaden in zeitgenössischer Architektursprache jedoch unter Beibehaltung der Typologie und Haptik erwünscht.

19. Achenweg Fahrradstraße

Der Achenweg ist derzeit als Anlegerstraße ausgelegt. Er ist relativ schmal und besonders im Bereich des Brandlwirts mit ca. 3 m Fahrbahnbreite nur einspurig befahrbar. Deshalb soll der Achenweg als Fahrradstraße verordnet werden. Die derzeitige Situation bleibt weitestgehend erhalten (Tempo 30 etc.). Für die Fahrradfahrer ergeben sich Vorteile, sie sollen weder gefährdet noch behindert werden. Zu und Abfahrten für Anrainer sind erlaubt (siehe Gesetzestext).

20. Erschließung Höttl und Gruberareal von Ritzenseestraße

Das Höttl und Gruberareal sollten von der Ritzenseestraße aus erschlossen werden. Ansonsten entstünden bei einer eventuellen Bebauung des Gruberareals Umwege für den Kfz Verkehr.

21. Beibehaltung der Engstelle als Tempobremse

Beibehaltung der charakteristischen Engstelle in der Ritzenseestraße, die der Torwirkung und der Sicherheit dient (Geschwindigkeitsreduzierung). Das bedeutet eine Beibehaltung der bestehenden Baufluchtlinie.

22. Höttlareal (vorrangig Wohnen)

Im Falle einer Neubebauung sollte das Höttlareal vorwiegend für Wohnungszwecke verwendet werden, um nicht mit der Innenstadt und dem Bauhofareal zu konkurrieren, da die fußläufige Erreichbarkeit nicht optimal zum Großparkplatz oder Zentrum ist. Allerdings spricht nichts gegen Dienstleistungsbetriebe wie Reisebüro, Friseur, Nagelstudio, Versicherung und Arzt. Gastronomie sollte nicht zugelassen werden, da schon der Brandlwirt in unmittelbarer Nähe vorhanden ist. Auch der Einzelhandel für den mittel- und langfristigen Bedarf sollte ausgeschlossen werden.

23. Bereich zwischen Brandlwirt und Laimgruber

Generell sollte dieser Bereich in Form von Begrünung und Neugestaltung der Fahrbahnränder gestaltet werden. Zusätzlich soll beidseits ein Gehsteig gebaut werden. Für eine Aufwertung und gleichzeitige Beschattung des Parkplatzes sollten Bäume gepflanzt werden. Zum Großparkplatz über die Ritzenseestraße soll ein Gehsteig gebaut werden.

24. Flächiges Queren und Beginn Tempo 30 Zone vor NKD bzw. Brandlbrücke

Die Tempo 30 Zone auf der B164 (kommend von Maria Alm) beginnt nach der Brandlbrücke. Vor der Geschäftszeile Billa und NKD soll eine flächige Markierung der Fahrbahn den Eingang ins Stadtzentrum und den Beginn der Tempo-30-Zone definieren.

25. Anbindung Bauhofareal – Florianiplatz Zentrum

Das erste Drittel des Bauhofareals sollte städtischen Charakter aufweisen, d.h. die Charakteristik der Baustruktur der Innenstadt soll fortgeführt werden. Deshalb ist auch die Verbindungsachse entsprechend der Charakteristik der Innenstadt zu gestalten wie z.B. geschlossene Bebauung, enge Gassen, Lochfassaden, Vorsprünge und Aufweitung.

26. Städtischer Platz am Jufersbach

Hier soll ein Platz mit städtischem Charakter entstehen. Um dies zu ermöglichen, sollten in den Erdgeschossen Geschäftsflächen für Kleingewerbe entstehen. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, ist eine ansprechende Gestaltung des Platzes unter Einbindung des Jufersbaches wünschenswert.

27. Fuß- und Radweg in 2 Varianten

Längs durch die Neubebauung des alten Bauhofareals soll eine Durchwegung mittels eines Geh- und Radwegs erfolgen. Ob diese in der Mitte der Grundstücke oder auf der südwestlichen Seite zwischen Einkaufszentrum und Bauhofareal

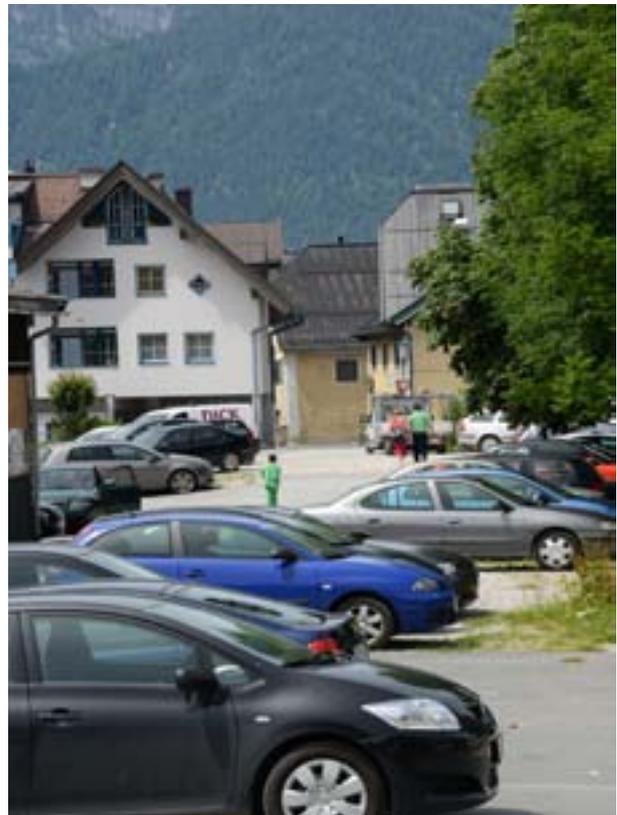


Foto 53: Robert Krasser / SIR

Derzeit wird das Alte Bauhofareal hauptsächlich als Parkplatz zum „wild Parken“ genutzt.



Die Charakteristik wird fortgeführt. Ensembles entstehen, und die Stadt wird kontinuierlich weitergebaut

Grafik 54: Stadtentwicklung, mahore architekten

erfolgt, ist nach einer etwaigen Projektentwicklung bzw. bei der Bebauungsplanerstellung festzulegen. Beide Varianten bieten Vor- bzw. Nachteile.

Vorteile mittiger Radweg:

- Geradlinige direkte Verbindungen in die Berglandsiedlung und HTL

Nachteile mittiger Radweg:

- der nördliche Bereich des Einkaufszentrums wird zum „Hinterhof“ degradiert

Vorteile Süd:

- Süd Aufwertung des Hinterhofcharakters
- Direkte Anbindung an die bestehende Erschließungsstraße

Nachteile Süd:

- Fußgänger müssen im südlichen Bereich vor den Balkonen gehen

Prinzipiell können auch **beide** Varianten gemeinsam verwirklicht werden. Grundsätzlich sollte ein Öffentlichkeitsrecht der Stadtemeinde für beide Varianten eingeräumt werden.

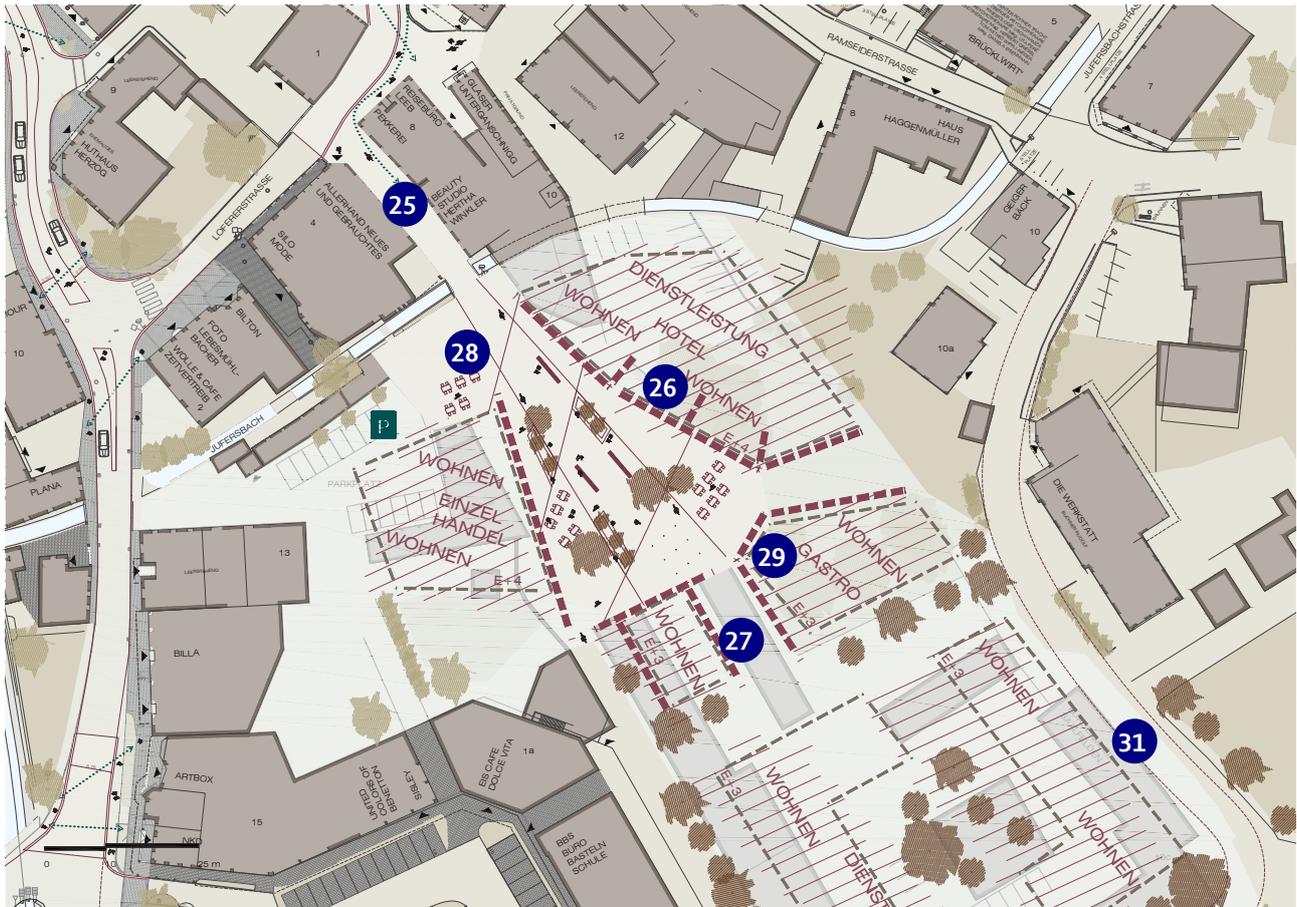
28. Geh- und Radweg entlang Jufersbach

Langfristig soll eine Geh- und Radwegverbindung auf der Ostseite des Jufersbach bis zur B164 angedacht werden.

29. Konversionsfläche Bauhofareal

Erschließung:

Die neue Sammelstraße, wie im Punkt 31 beschrieben, dient als Erschließung für das Bauhofareal. Hier wird der Kfz-Verkehr zugelassen sein. Die weitere innere Erschließung ist infolge eines Radweg, der durch



Plan 55: mahore architekten

Im Strukturplan ist gut erkennbar dass die Baufelder im Bauhofareal so angeordnet werden sollen, daß die historisch gewachsene Stadt ein Stück erweitert wird. Auch die künftigen Fuß- und Radwegachsen sind definiert.

die Siedlung führt und eine generelle Durchwegung von Fuß- und Radwegen ermöglicht. Das Bauhofareal sollte als Kfz freie Siedlung ausgeführt werden.

Bebauung:

Hinsichtlich folgender Punkte sollte bei einer Bebauung des Bauhofareals im ersten Drittel eine Mischnutzung vorgesehen werden:

- Eine geschäftsmäßige Nutzung des ersten Areal-Drittels ist als organische Erweiterung der Innenstadt anzusehen, welche flächenmäßig vertretbar erscheint.
- Würde die Mischnutzung das gesamte Areal betreffen, käme es zu einer deutlichen Ausweitung des konsumorientierten Innenstadtbereichs, was den Zielen der Angebotsverdichtung und Frequenzkonzentration auf den Hauptwirtschaftsachsen widerspricht.
- Es besteht zudem die Gefahr, dass mit einer Gesamtbebauung Verkaufsflächen geschaffen werden, die immobilienwirtschaftlich und nicht bedarfsorientiert geplant sind. Leer stehende bzw. mit qualitativ minderwertigen Mietern belegte Geschäftsflächen inmitten einer attraktiven Wohnzone würde die Qualität der Gesamtanlage enorm schwächen.

Erfahrungen zeigen, dass mit Mischnutzung durchsetzte Wohnanlagen äußerst sensibel zu planen sind. Einerseits können sich leicht Nutzungskonflikte ergeben (z.B. Lärm), andererseits prägen die Ausrichtung und das Qualitätsniveau der eingemieteten Betriebe sowohl das Image, als auch die Aufenthalts- und Wohnqualität maßgeblich.

Im Erdgeschoßbereich ist die Ansiedlung von kleineren (bis 150 m²) Geschäften im kurzfristigen Bedarfsbereich (z.B. Lebensmittel, Feinkost, Tabak/Trafik, Blumen) oder im „konsumigen Dienstleistungsbereich“ (z.B. Frisör, Fußpflege, Kosmetik, Reisebüro) anzustreben. Auch kleinere gastronomische Einheiten mit wenig Potenzial für Nutzungskonflikte (z.B. Café) wären begrüßenswert.

Grundsätzlich sind Betriebe anzustreben, die eine Funktion als Nahversorger für die neu geschaffenen Wohnungen erfüllen und ein gewisses Qualitätsniveau aufweisen. Die Definition „Qualitätsniveau“ sollte sich dabei nicht nur am Qualitätsanspruch der Ware, sondern am Gesamtkonzept des Geschäftes (z.B. klare Zielgruppenausrichtung, originelles Ladenkonzept, optisch ansprechende Schaufenstergestaltung) orientieren. Daher ist die Ansiedlung von Spiellokalen, Sportwettenanbietern bzw. Wettbüros, Videotheken, Erotikläden, 1€-Shops sowie Billig-Imbiss-Buden (Kebab & CO) in diesem Bereich abzulehnen. Auch großflächige Super- und Fachmarktkonzepte, die eine Versorgungsfunktion über das engere Umfeld des Areals hinaus erfüllen, sind aufgrund der fehlenden Verkehrsanbindung auszuschließen.

Für das erste und unter Umständen auch zweite Obergeschoß können bei Bedarf auch Arztpraxen, Gesundheitsdienstleister, Wirtschaftsdienstleister oder auch ein Hotelbetrieb vorgesehen werden. Eine auf weitestgehende Ausschließung von Nutzungskonflikten angelegte Gesamtplanung vorausgesetzt, würden diese Einrichtungen Frequenz generieren und somit dem Ziel einer organisch gewachsenen Innenstadterweiterung entsprechen.

Generell ist eine langsame Bebauung vorzuziehen. Die verbleibenden zwei Drittel sollen vorrangig für Wohnzwecke verwendet werden.

Typologie:

Die meisten Städte entwickeln sich durch ein organisches Wachstum aus einem früheren Ortskern. Diese langsame Entwicklung macht den Reiz einer Stadt zum Teil aus. Die Planung richtet sich nach den Bedürfnissen der Bewohner und Nutzer. Hierbei wird empfohlen, das Bauhofareal sukzessive und je nach Bedarf zu bebauen, um einerseits eine differenzierte „städtische“ Formensprache zu erhalten und andererseits ein organisches Wachsen zuzulassen.

30. Kreuzung Sammelstraße / Fuß und Radweg

Im Kreuzungsbereich der Sammelstraße sowie des Fuß- und Radwegs im Bauhofareal soll eine verkehrsberuhigte Zone (eventuelle Begegnungszone) entstehen, da dieser neue Radweg die Sammelstraße kreuzt. In diesem Kreuzungsbereich kann auch die Einfahrt zu den Tiefgaragen, Fahrradständer, Müllsammelstelle, Besucherparkplätze, etc. eingeplant werden.

31. Neue Sammelstraße

Zur Kfz-Verkehrsentlastung des Florianiplatzes und zur Aufschließung des Bauhofareals ist die neue Sammelstraße erforderlich. Um zu vermeiden, dass die „neue Straße“ mehr Verkehr erzeugt sollte, diese Straße folgende Kriterien aufweisen:

- Tempo 30 km/ h
- Fahrbahnbreite 4,5 m (auf keinen Fall breiter, da sonst eine höhere Fahrgeschwindigkeit ermöglicht wird)
- keine Zebrastreifen, damit ein flächiges Queren ermöglicht und die Verkehrssicherheit erhöht wird
- keine Mittellinie fördert auch die Entschleunigung des Verkehrs
- Rechtsvorrang, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen
- Baumpflanzungen links und rechts, um den Verkehr zu entschleunigen
- Geh- und Radweg mit einer Mindestbreite von 2,5 m, damit diese attraktiv sind
- markierte Parkplätze, die das Wildparken verhindern
- Gestaltung der Parkplätze mit Bäumen für eine optische Verschönerung und eine Festlegung der Parkplätze
- Verschwenkungen um die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren und das Straßenbild ansprechender gestalten
- Aufpflasterung bzw. höheres Niveau bei Kreuzung mit Radweg/ Begegnungszone

32. Begegnungszone Florianiplatz

Die neue Gestaltung der Begegnungszone mit 20 km/h erstreckt sich zwischen Lofererstraße - Kreuzung Bauhofareal bis zum östlichen Rathausplatz bzw. Ramseiderstraße 20 und schließt bei der FUZO Lofererstraße an. In einer Begegnungszone sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt (siehe Gesetzestext). Der Florianiplatz ist eine Schlüsselstelle für die Attraktivierung für die gesamte Innenstadt.

33. Reduktion Parkplätze

Um eine attraktive Gestaltung des Florianiplatzes zu erreichen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ist es unbedingt erforderlich direkt am Florianiplatz Parkplätze zu reduzieren. Besonders störend sind die Parkplätze an der Ecke Florianiplatz-Raiffeisenbank. Diese Parkplätze beeinträchtigen nicht nur das Erscheinungsbild, sondern „verstellen“ auch die direkte Gehlinie zum Florianiplatz und weiter zur Fußgängerzone Lofererstraße. Besonders Touristen vermuten, dass es hier „nicht weiter geht“, da die Gestaltung aufhört. Weiteres sind die Parkplätze vor der Bäckerei Kelderer von der Lage her besonders ungünstig für die Fußgängerbeziehungen und für das Ortsbild. Ausreichend Kurzzeitparkplätze (Längsparker) können gegenüber angeboten werden.

34. Oberer Florianiplatz / Kfz

Die Durchfahrt über den oberen Florianiplatz zur Bräugasse sollte nicht mehr möglich sein. Eine Zufahrt zum Parkplatz „Bräugasse“ ist über die Bräugasse möglich. Ausgenommen sollte der Lieferverkehr sein.

35. Attraktive Gestaltung des Höhenunterschieds mit Sitzstufen etc.

Damit dem Florianiplatz ein urbaner und einzigartiger Charakter verliehen wird, sollte der Höhenunterschied durch Stufen ausgeglichen werden. Diese Sitzstufen laden zum Verweilen ein. Sie fügen sich gesamtheitlich in das Ortsbild ein und werten den Florianiplatz stark auf. Dieser besondere Charakter des Platzes wird sich auf viele Faktoren positiv auswirken.

36. Gastgärten am oberen Florianiplatz

Der obere Florianiplatz ist ein „Geschenk“ für die Attraktivität für die Stadt. Er kann für Gastgärten, Brunnen etc. genutzt werden. Durch die Sitzstufen entstehen auch neue Blickachsen und der Florianiplatz ist von oben einsehbar. Zudem können die Stufen multifunktional z.B. bei Konzerten verwendet werden.

§ 76c. StVO Begegnungszone
Gesetzestext



(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 Begegnungszone erklären.

(2) In Begegnungszone dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsbundenen 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 Begegnungszone 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."

23. § 83 Abs. 2 lautet:

„(2) Wenn in einer Fußgängerzone, in einer Wohnstraße oder in einer Begegnungszone kein Gehsteig vorhanden ist, so gilt die Maßangabe nach Abs. 1 lit. c bezüglich eines Gehsteiges für einen 1,5 m breiten Streifen entlang der Häuserfronten, für den übrigen Teil der Fußgängerzone, Wohnstraße oder Begegnungszone gilt die Angabe bezüglich der Fahrbahn.“

41. Flächiges Queren Rathausplatz-Erweiterung

Im Bereich B164 (Almerstraße) des Rathausplatzes, wird der Zebrastreifen entfernt und durch eine Querungshilfe ersetzt. Mit dieser Querungshilfe wird im Bereich Rathausplatz flächiges Queren ermöglicht und somit der neu gestaltete Bereich östlich der Hauptschule mit dem Rathausplatz gestalterisch und räumlich verbunden.

42. Kein abbiegen Almerstraße Großparkplatz

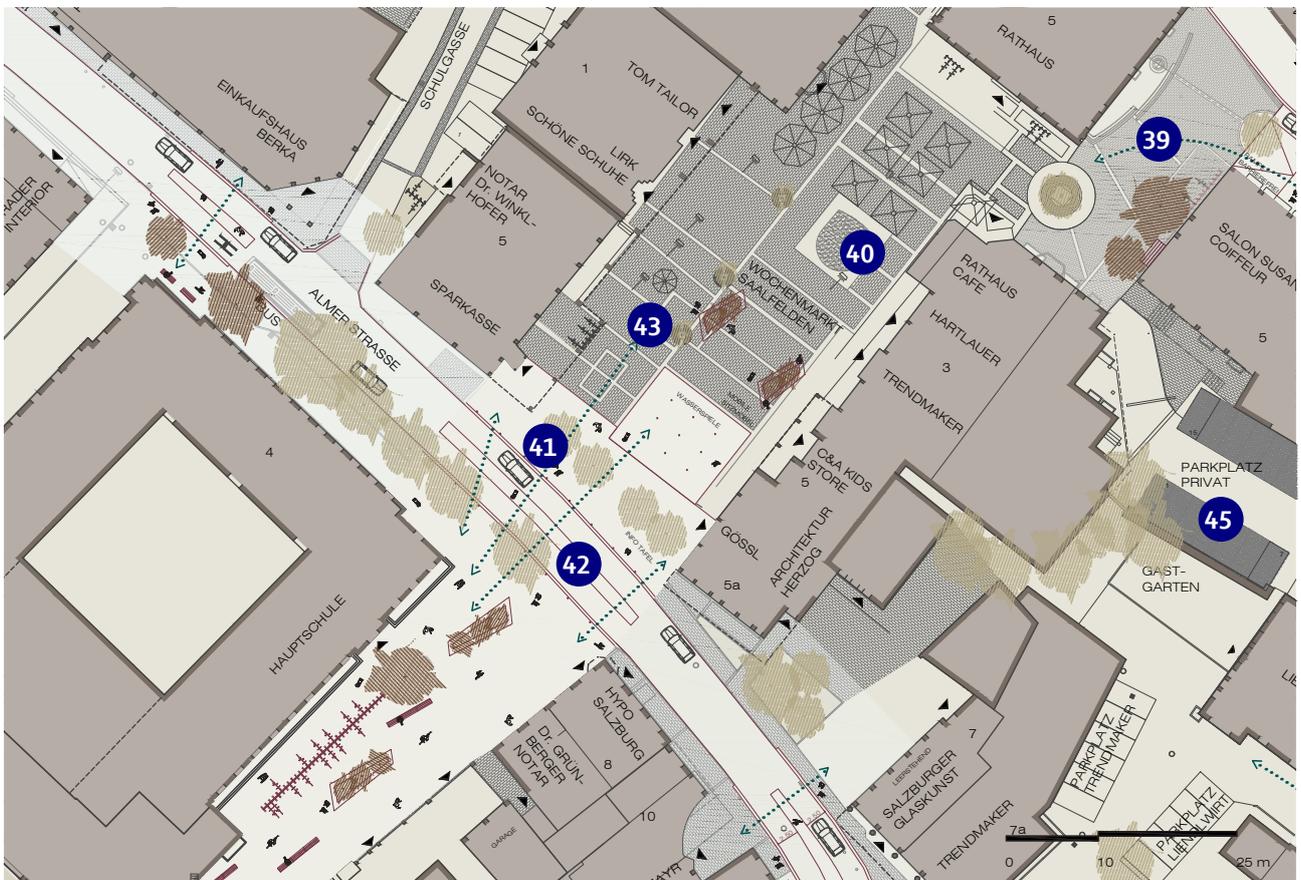
Wie bei Punkt 11 beschrieben, wird die Brücke für den Kfz Verkehr gesperrt und eine Fußgängerzone eingerichtet. Deshalb ist ein Abbiegen nicht mehr sinnvoll. Dies ist notwendig, weil für das flächige Queren links und rechts der Almerstraße genügend Aufstellfläche für die Fußgänger (Wartefläche) erforderlich ist.

43. Wasserspiele am Rathausplatz

Der Rathausplatz kann durch einfache Maßnahmen an Bedeutung gewinnen. Eine Möglichkeit wäre die Gestaltung durch Wasserspiele. Neben ästhetischen Effekten würde es auch die Umgebungstemperatur im Sommer durch die Verdunstung absenken und eine Verbesserung des Kleinklimas erzeugen.

44. Tempo 30 Zone Almerstraße

Da die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird, wird Flächiges Queren in den Abschnitten des Rathausplatzes, am Stadtplatz, in der Kurve zwischen der Apotheke und Augenoptiker Ohlicher sowie nach der Kreuzung Ritzenseestraße ermöglicht. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wäre durch die niedrige Geschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Die Bushaltestellen sind im gesamten Tempo 30-Bereich als Fahr- bahnhaltestellen vorgesehen.



Erweiterung des Rathausplatz in Richtung Schule bzw. Brücke Großparkplatz

Plan 57: mahore architekten

45. Verbindung Innenhöfe, Historische Stallmauer

Eine Verbindung der Innenhöfe und deren Aufwertung von der Raiffeisenbank bis zur Stadtapotheke soll langfristig angestrebt werden. Die historische Stallmauer zwischen der Raiffeisenbank und dem Gasthaus Liendlwirt könnte künftig als Blickfang freigestellt und die Innenhöfe aufgewertet werden. Wenn Parkplätze in fußläufiger Distanz möglich sind, ist eine Fußwegverbindung Rathausplatz - Lofererstraße sinnvoll. Eine Nutzung als Gastgarten wäre möglich.

46. Anbindung Fußgängerzone oberer Kirchplatz

Das kleine Stück der oberen Lofererstraße zur Fußgängerzone wird häufig von Fußgängern benutzt und gequert. Deshalb ist eine Gestaltung, welche die Fußgänger berücksichtigt, sinnvoll. In dem Bereich befinden sich auch Geschäfte.

47. Umgestaltung Oberer Kirchplatz

Derzeit gibt es zu viele unterschiedliche Platzeinbauten. Es ist kein gesamtheitliches Bild zu erkennen. Als Maßnahme wird angedacht, mehrere Parkplätze zu reduzieren. Der gewonnene Freiraum kommt der Gestaltung und dem Platz zugute. Eine einheitliche Gestaltung ist empfehlenswert, sowie die daraus resultierende optische Verbesserung.

48. Obere Lofererstraße

Derzeit stehen die Längsparker so dicht aneinander, dass ein Queren der Fußgänger zeitweise nicht möglich ist. Vorwiegend sind hier Dauerparker. Eine Reduktion der Parkplätze ist empfehlenswert, die Längsparker sollen auf markierten Parkplätzen „am Gehsteig“ Parken.

49. Reduktion Fahrbahn

Verschmälerung der Fahrbahn zugunsten der Fußgänger und um eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu erzielen. Die Breite sollte 4,5 m für Kfz Verkehr betragen. Eine hochwertige Gestaltung der Gehsteige von der Obsmarktstraße bis zur Galerie Bernatzky.

50. Bepflanzung einseitig Baumallee

In der oberen Lofererstraße soll am südlichen Fahrbahnrand eine durchgängige Baumreihe gepflanzt werden. Dazwischen könnten die Parkplätze und Fahrradständer situiert werden.

51. Parkplatz Lofererstraße

Diese Freiflächen ist in Privatbesitz würde sich jedoch als öffentlicher Parkplatz eignen.

52. Gestaltung obere Lofererstraße bis B311

Die obere Lofererstraße soll beidseitig einen Gehsteig mit Schrägbord erhalten. Zusätzlich ist ein Radweg angedacht. Verlaufend zur Straße könnte eine Schatten spendende und optisch ansprechende Baumallee gepflanzt werden. Der Gehsteig wird verbreitert, und Steher verhindern das Wildparken. Parken ist auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.

53. Fortführung Gestaltung Mittergasse

Die derzeitige Gestaltung bis zum Jagadinerhaus soll bis zum Postplatz fortgeführt werden. Langfristig soll hier eine abwechslungsreiche Zeilenbebauung entstehen. Die Aufenthaltsqualität würde gesteigert werden. Es ist langfristig denkbar, dass die Mittergasse bis zum Busterminal als "Begegnungszone" gestaltet und ausgewiesen wird.

54. Konversionsfläche Mittergasse

Die Mittergasse zählt insbesondere im Bereich Florianiplatz bis Bahnhofstraße zu den reizvollsten Einkaufszonen in der Innenstadt und hat insgesamt als Verbindungsachse vom Busterminal in die Innenstadt eine besondere Funktion. Die Enge der Gasse, die Struktur der Häuser und die ansprechende Gestaltung bieten eine hohe Aufenthaltsqualität, die sich von vielen anderen, eher großzügig dimensionierten und verkehrsorientierten Bereichen der Stadt, wohltuend abhebt.

Das Einkaufserlebnis ist bereits jetzt in einigen Bereichen von einem abwechslungsreichen Branchenmix und einer guten Angebotsagglomeration geprägt.

Folgende Punkte wurden schon beim Bauhofareal beschrieben jedoch sind sie für die Mittergasse auch von Bedeutung:

- Um nicht dem Ziel „Angebotsverdichtung statt Ausweitung“ zu sehr zu widersprechen, bzw. auch wegen der mangelnden Verkehrsanbindung sind im Erdgeschoßbereich großflächige Einzelhandelsstrukturen auszuschließen.
- Zu bevorzugen ist die Ansiedlung von kleinteiligem Handel im kurzfristigen Bedarfsbereich, konsumnahen Dienstleistern und kleineren Gastrobetrieben.

55. Grubergründe Fußläufige Verbindung zur Bushaltstelle

Falls zukünftig eine Neubebauung der Grubergründe stattfindet ist auf die fußläufige Verbindung zur Bushaltstelle zu achten. Die genaue Lage soll dann mit dem Bebauungsplan festgelegt werden.

56. Neubebauung Grubergründe

Ist hier einmal eine Bebauung vorgesehen, sollte die vorwiegend als Wohnbau ausgeführt werden. Für eine eventuelle Erweiterung des Kindergartens ist eine Fläche freizuhalten. Eine nutzungsneutrale Ausführung der Erdgeschoßzone zur Mittergasse ist essentiell, um Leben in Mittergasse zu bringen.

57. Parkhaus Postplatz

Langfristig soll im Postplatzbereich bzw. bei der Mittergasse ein Parkhaus angedacht werden. Dieses Parkhaus würde den KFZ-Verkehr von der B311 kommend „vorher“ abfangen und das Zentrum nicht belasten. Das Zentrum ist fußläufig in 380 Meter erreichbar.

58. Postplatz

Falls eine Neubebauung des Postareals geplant wird, ist dies besonders sorgfältig mit der Umgebung abzustimmen. Ist eine Parkgarage in Planung (siehe Punkt 57), kann der Postparkplatz überbaut werden um den Straßenraum in der Leogangerstraße einzuengen und neu zu definieren. Es ist auch darauf zu achten, dass im Falle eines Neubaus die Erdgeschoßzonen nutzungsneutral ausgeführt werden.

59. Busparkplatz

Der Busparkplatz vor der Schule soll speziell für die wartenden Personen ansprechend gestaltet werden. Die Wartezeit wird damit auch gleichzeitig angenehmer. Generell sollte er eine attraktive Gestaltung annehmen und einen städtischen Platzcharakter bekommen. Ein Branchenmix in der Erdgeschosszone ist angedacht.

60. Lift

Für die barrierefreie Verbindungsachse vom Großparkplatz zum oberen Kirchenplatz sollte ein Lift an der Kirchenmauer errichtet werden.

Wie geht's weiter?

Aufgaben der Stadt-Verwaltung

- Damit der Masterplan nicht allmählich in Vergessenheit gerät, sollte sich die Gemeindevertretung zu einem alljährlichen „Fortschrittsbericht“ z.B. im Rahmen einer Bürgerversammlung verpflichten.
- Der Masterplan sollte im Regionalen Entwicklungskonzept (REK), als verbindliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage verankert werden.
- Die Innenstadtdeklaration sollte von den Gemeindevertretern beschlossen und angewendet werden
- Ein Beirat für Raumordnung, Städtebau und Architektur (Gestaltungsbeirat) sollte eingerichtet werden
- Leitfaden für Grüngestaltung sollte ausgearbeitet werden und verbindlich auch für private Bauwerber im gesamten Gemeindegebiet gelten.
- Ein Beleuchtungskonzept sollte für die Innenstadt beauftragt werden.
- Ein Materialleitfaden für Straßen- und Platzgestaltungen sowie Platzeinbauten und Stadtmöblierung.

Quartiers- und Leerstandsmanagement:

Um die Umsetzung der Ergebnisse aus dem Masterplan konkret vorantreiben zu können, ist die aktive Einbindung, der betroffenen Bewohner, Unternehmer und Hauseigentümer notwendig. Da das gesamte Planungsgebiet sehr groß ist, macht es Sinn, kleinere Einheiten in Form von „Quartieren“ zu definieren.

Professionell unterstützt durch eine externe Fachbegleitung wird in Saalfelden sofort im Anschluss an den Masterplan mit der Einrichtung eines Quartiermanagements in den Zonen „Obere Lofererstraße“ und/oder „Florianiplatz“ begonnen. Die letztendliche Festlegung der Quartiere wird sich auch am Interesse der ansässigen Akteure orientieren.

In dem zunächst auf ein Jahr angelegten Prozess wird versucht, eine hohe Sensibilisierung der Betroffenen im Quartier zu erreichen und eine gewisse „Aufbruchstimmung“ für Veränderungen bzw. Erneuerungen zu erzeugen. Es ist ein Bewusstsein zu schaffen, dass Verbesserungen nicht nur durch Maßnahmen der Gemeinde im öffentlichen Raum, sondern vor allem auch durch Handlungen und Investitionen bei den privaten Eigentümern herbeizuführen sind. Im besten Falle ist ein gegenseitiges „Aufschaukeln“ der Aktivitäten von Gemeinde und Privaten zu erreichen.

Ablauf eines Quartiersmanagements:

- Einrichtung einer projektbegleitenden Steuergruppe
- Festlegung der Quartiersabgrenzungen bzw. Entscheidung darüber, in welchem Quartier begonnen wird
- Information und Bewusstseinsbildung direkt bei den betroffenen Hauseigentümern, Unternehmern und Bewohnern im Quartier
- Durchführung von Zusatzerhebungen im Quartier (z.B. Begutachtung von Einzelobjekten hinsichtlich Zustand und künftigen Nutzungsmöglichkeiten)
- Planung, Vor-/Nachbereitung und Moderation von gemeinsamen Sitzungen zur Feinabstimmung der Ergebnisse des Masterplans
- Ausarbeitung, Diskussion und Beschlussfassung einer „Quartiersagenda“ (z.B. Festlegung von Standards betreffend Fassaden, Mietermix oder Mietpreise)
- Ausarbeitung von konkreten objektbezogenen Handlungsmöglichkeiten (am, im bzw. vor den Objekten) und Investitionen bzw. Initiierung von Kooperationen
- Aktive Hilfestellung bei der Vermittlung bzw. Vermietung von Geschäftsräumlichkeiten (z.B. Fördermodelle, runder Tisch mit Maklern, Zwischenverwertungen, „rent a regal“, gemeinsame Ansiedlungskampagnen)
- Serviceleistungen in Form von Rechtsauskünften und Fördermöglichkeiten

Etappen / Prioritäten

Zeitraum	Planung	Ausführung / Bau
2015	<ul style="list-style-type: none"> - Eröffnung neue Stadtbrücke - Sperre der Brücke zum Großparkplatz für den Kfz-Verkehr - Detailplanung Florianiplatz - Bebauungsplan Bauhofgelände - Material Leitfaden - Leitfaden zur Grüngestaltung - Gestaltungsbeirat - Planung FUZO bis zum Großparkplatz Beschluß Innenstadtdeklaration 	<ul style="list-style-type: none"> - Provisorische Tempo 30 Zone auf der Almerstraße - Sperre Einfahrt Großparkplatz über Rathausplatz - Brücke
2016	<ul style="list-style-type: none"> - Quartiersmanagement und Florianiplatz oder Oberen Kirchplatz - Parallel zu Quartiersmanagement Detailplanung Florianiplatz oder Oberen Kirchplatz - Erstellung des Flächendeckenden Bebauungsplans für die Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Bau der Sammelstraße durchs Bauhofgelände - Erweiterung Fußgängerzone über B164 bis zum Großparkplatz. Sperre für Autoverkehr
2017	<ul style="list-style-type: none"> - Projektierung Tempo 30 Zone B164 - Gemeinsam mit Landesstraßenverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> - Bau Florianiplatz oder Oberen Kirchplatz - Bau Florianiplatz oder Oberen Kirchplatz
2018	<ul style="list-style-type: none"> - Gespräche mit Investoren für die Bebauung Großparkplatz mit einem innerstädtischen Einkaufszentrum 	<ul style="list-style-type: none"> - Umbau B164 zur Tempo 30 Zone
ohne Zeitangabe		<ul style="list-style-type: none"> - Bebauung Höttlareal - Bau Fahrradstraße (nach Bau Höttlareal) - Fassadengestaltung Rathausplatz

Tabelle 58: DI/Robert Krasser SIR und mahore architekten

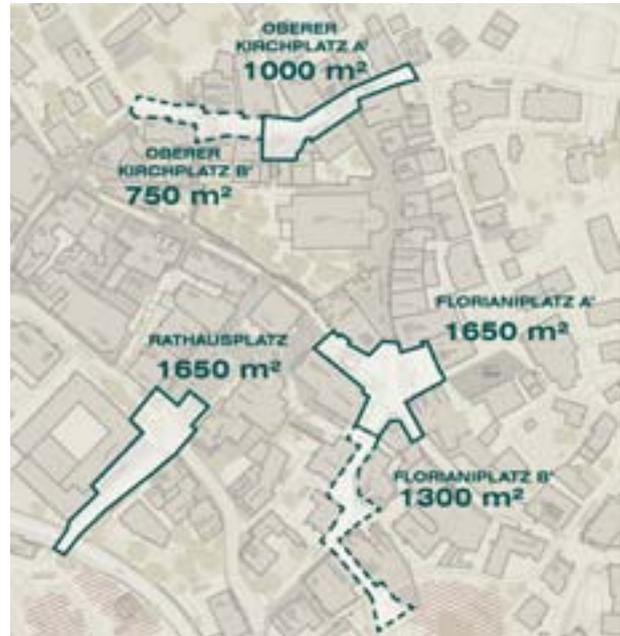
Quick Win Liste

- Parkraumüberwachung
- Tagesparkplätze (z.B. Einfahrt Berglandsiedlung)
- Leerstandsmanagement
- Quartiermanagement

Kostenrahmen

Tiefbauten:

Die nachfolgende Tabelle gibt den Kostenrahmen an. Der Kostenrahmen dient als Grundlage für grundsätzliche Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsüberlegungen für die Oberflächengestaltungen. Die Schwankungsbreite beträgt lt. ÖNORM +/- 35 %, da in diesem Stadium die genauen Oberflächenmaterialien noch nicht feststehen. Als Grundlage wurden die tatsächlichen Kosten der Ortsgestaltung Henndorf aus dem Jahr 2012 und Bergheim 2015 herangezogen. Die Einheitspreise (m²) enthalten die Kosten für die Planung. Nicht inkludiert sind evtl. Unterbauarbeiten wie Kanal oder andere Leitungsinfrastrukturen. Erfahrungswerte für Oberflächengestaltung zeigen, dass mit ca. 220 € pro m² rechnen ist. Die Umbaukosten für den Tempo 30 Bereich der Landesstraße B164 kann derzeit nicht geschätzt werden.



Plan 59: mahore architekten

Mögliche Bauetappen und Flächenangaben

Pos.	Bereich	Fläche [m ²]	Netto- Errichtungskosten
1	Florianiplatz A	1.650 m ²	365.000 €
2	Florianiplatz B	1.300 m ²	285.000 €
3	Oberer Kirchplatz A	1.000 m ²	220.000 €
4	Oberer Kirchplatz B	750 m ²	165.000 €
5	Rathausplatz	1650 m ²	365.000 €

Tabelle 60: DI Robert Krasser SIR

Kostenrahmen für die einzelnen Bauetappen (+/- 35%)

Hochbauten

Für die im Masterplan vorgesehenen Hochbauten kann nur ein sehr grober Richtwert angegeben werden. Wohn- und Geschäftsbauten belaufen sich auf ca. 1.500 € Errichtungskosten (exkl. Grundstückskosten) pro m² dies bedeutet ein Errichtungskosten-Volumen für das Bauhofareal von ca. 50 Millionen Euro, für die Bebauung Großparkplatz 30 Millionen Euro sowie für die privaten Gruber Liegenschaft in der Mittergasse von ca. 15 Millionen Euro.

Für Parkgaragen kann ca. 15.000 - 20.000 € je Stellplatz veranschlagt werden
 Für Parkhäuser ca.10.000 - 20.000 € je Stellplatz
 Alle Angaben sind exklusive Umsatzsteuer. Stand 2015.

Resümee

Trotz der hohen Teilnehmerzahl von bis zu 77 Personen beim 1. Workshop gestaltete sich der Ablauf aller Workshops sehr sachlich, engagiert und fruchtbar. Die Ergebnisse sind beachtenswert und stellen die Stadtgemeinde Saalfelden vor große Aufgaben in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten. Besonders fruchtbar hat sich die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Stadtplanern, Architekten, Verkehrsplanern und Stadtmarketing-Experten erwiesen.

Als besonders wertvoll hat/haben sich auch die detailreiche Bestandsaufnahme und die gut lesbaren Pläne herausgestellt.

Bewährt hat sich ebenfalls die persönliche Einladung der Teilnehmer durch Versendung des groben Ablaufes der Veranstaltung in Form einer Broschüre.

Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Foto 61: DI Robert Krasser / SIR

Teilnehmer in der Pause beim 1. Workshop auf der Dachterrasse des Congresshauses

Nr.	Titel	Vorname	Nachname	1	A.	2	3	4	B.	5	W.
				23/09/14	08/10/14	14/10/14	04/11/14	25/11/14	13/01/15	10/02/15	21/04/15
2		Barbara	Aigner								
3		Gernot	Aigner	1		1					
4		Anja	Altacher	1		1			1		
5		Sabine	Aschauer-Smolik	1			1	1		1	
6		Katharina	Auer								1
7		Christoph	Battisti			1					1
8	DDI	Birgit	Battocleti			1	1	1	1	1	
9		Klaus	Bauer	1							
10		Josef	Berka	1			1	1		1	
11		Jakob	Berka								1
12		Herbert	Berndl								
13		Hans	Bichler	1		1	1	1	1	1	1
14		Rosemarie	Bodmayer				1				
15		Georg	Brandtner	1							

Nr.	Titel	Vorname	Nachname	1	A.	2	3	4	B.	5	W.
16		Hanna	Breitfuss	1		1	1	1	1	1	1
17		Klaus	Buhl						1	1	
18		Günther	Burgsteiner	1		1	1	1	1		
19		Claus	Candido				1	1	1		1
20		Alois	Dankl								1
21		Klaus	Danzer								
22		Brigitte	de Mas	1		1	1	1	1		
23		Claudia	Dick-Mair	1						1	
24		Günther	Eberharter	1						1	
25	Mag.	Klaus	Eder	1		1		1	1		
26		Elisabeth	Eibl								1
27		Gernot	Eitler								1
28		Roman	Färbinger	1						1	
29		Fred	Fiechtl				1				
30		Elisabeth	Finstermann	1			1				1
31		Christian	Fuchs								1
32		Heinz	Fürstauer	1							
33		Kurt	Gmeinbauer								
34		Lisa	Gold			1					
35		Anton	Göllner	1							
36		Christian	Grauss								1
37		Astrid	Gregor				1				
38		Hans	Gruber	1		1		1	1	1	
39		Kurt	Gschwandtner								
40		Christian	Gschwandtner			1	1			1	
41		Michaela	Haitzmann	1							
42		Georg	Haitzmann	1							
43		Ronald	Happl				1				
44	Arch. DDI	Christoph	Herzog								
45	Mag.	Christian	Herzog	1		1					
46	Arch. DI	Ewald	Heugenhauser		1						
47		Rudi	Hinterberger				1				1
48	Arch. DI	Andreas	Hoerl	1	1	1	1	1	1	1	1
49		Manuel	Höllner	1		1					
50		Georg	Hörl	1			1	1	1		1
51	BM Ing.	Bernhard	Hörl	1							
52		Matthilde	Höttl								1
53		Franz	Höttl								1
54		Helga	Hutter								1
55		Cornelia	Jaritz	1							
56	DI	Wolfgang	Jaritz	1							
57	Arch. DI	Reinhard	Kaserer		1						
58		Maria	Kelderer								1
59		Andreas	Kelderer								1
60		Stefan	Klinglmayr								1
61	Ing. MBA	Franz	Knauseder	1						1	

Nr.	Titel	Vorname	Nachname	1	A.	2	3	4	B.	5	W.
62	Arch. DI	Hanns Peter	Köck		1					1	
63	DI	Robert	Krasser	1	1	1	1	1	1	1	1
64		Roland	Krenn			1					
65	Arch. DI	Sebastian	Kröser		1						
66		Claudia	Kurz								1
67		Michael	Lageder	1		1	1	1	1	1	1
68		Maria	Lattacher							1	1
69		Markus	Latzer	1		1	1	1	1	1	1
70	Mag.	Bernd	Lederer	1		1				1	1
71		Georg	Leitner	1		1	1				
72		Rudolf	Lengauer	1							
73	Mag.	Stefan	Lettner	1	1	1	1	1	1	1	1
74		Engelbert	Löcker	1		1					1
75		Lukas	Löcker	1		1					
76		Alice	Loske-Wirthmiller	1	1	1	1	1	1		1
77		Herbert	Mair	1			1				1
78		Michaela	Mayer	1		1					
79		Markus	Millauer				1				1
80	BM Ing.	Karl	Möschl	1	1	1	1	1	1		
81		Maria	Moser	1		1	1				
82		Martin	Moser								1
83	BM DI	Johannes	Mracnsna								1
84	DI	Thomas	Naderlinger	1							
85		Reinhard	Naissar	1		1					
86		Simone	Nil	1		1	1	1	1	1	1
87	Msc.	Sabrina	Obermoser	1	1	1	1	1			
88		Wolfgang	Ohlicher	1		1	1	1	1		1
89		Michael	Payer	1		1					
90		Margit	Pfatschbacher								1
91		Bernhard	Pfeffer	1							
92		Johann	Pöhl	1		1	1				
93		Claudia	Portenkirchner	1							
94		Helene	Prader								1
95		Daniela	Pühringer								
96	Mag. (FH)	Stefan	Pühringer MA	1		1		1	1		1
97	DI	Rudolf	Rahofer	1							
98	DI	Helmut	Rappold	1		1					
99		Hermann	Reichkendl	1		1	1	1	1		
100	Arch. DI	Robert	Reichkendl	1	1	1	1	1	1	1	1
101		Gerhard	Reichkendl	1		1	1		1	1	1
102		Muris	Ribo	1							
103		Hannes	Riedlsperger	1		1	1				
104		Erich	Rohrmoser	1	1	1	1	1	1	1	1
105	DI	Karl Heinz	Rossmann								
106		Manfred	Rust	1							
107		Eldar	Sabanovic	1		1					1

Anhang

Innenstadtdeklaration

Abstimmungstabelle zu den Maßnahmen

Bestandsplan, A3

Dichteplan, A3

Wirtschaftsplan, A3

Verkehrsplan, A3

Detailplan Almerstraße, Maßstab: 1:1.000, A3

Detailplan Florianiplatz und Rathausplatz 1:500, A3

Detailplan Obere Lofererstraße, Maßstab: 1:500, A3

Renderings 3 x, A5

Masterplan - Maßnahmen, Maßstab: 1:1.500, A2 (gefaltet in der Dreieckstasche)

Masterplan - Strategie, Maßstab: 1:1.750, A2 (gefaltet in der Dreieckstasche)

Masterplan Strategie, nicht maßstabsgerecht, A3, (Letzte Umschlagseite)

Daten

Diese Broschüre sowie alle oben aufgelisteten Pläne sind als pdf-Format unter der Internetadresse:

www.saalfelden.at/masterplan

abrufbar.

Verwendete und weiterführende Literatur

Städte für Menschen; Autor: Jan Gehl

Eine Muster Sprache; Autor: Christopher Alexander

Business Improvement Districts, Grundlagen - Konzepte - Perspektiven; Autoren: Pechlaner/Zehrer
Richti Wallisellen, Band 1 Städtebau; Mehrere Autoren u.a. Prof. Vittorio Magnago Lampugnani

Street Design; Autoren: Victor Dover/John Massengale

Ortsplanung im ländlichen Raum; Autor: Gerd Baldauf

Entwurf der Innenstadtdeklaration Saalfelden

Als Verantwortungsträger der Stadtgemeinde Saalfelden erklären die Gemeinderäte durch Ihre Unterschrift die Verfolgung nachfolgend gelisteter Ziele bzw. die Einhaltung der beschriebenen Prinzipien und Grundsätze, im Zusammenhang mit der künftigen Weiterentwicklung der Saalfeldner Innenstadt:

„Saalfelden reduziert motorisierten Verkehr“

Die Stadtgemeinde Saalfelden wird sich intensiv darum bemühen, die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr im Innenstadtbereich zu reduzieren, ohne jedoch die grundsätzliche Qualität der Erreichbarkeit zu beeinträchtigen. Insbesondere anzustreben ist die Vermeidung von „hausgemachtem“ Ziel- und Quellverkehr!

„Saalfelden fördert umweltfreundliche Mobilität“

Die Stadtgemeinde Saalfelden bekennt sich zu einer umweltfreundlichen, verkehrsreduzierenden Mobilität! Ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt sowie eine intelligente Vernetzung mit dem regionalen ÖPNV-Konzept sorgt dafür, dass die Nutzungsraten umweltfreundlicher, öffentlicher Verkehrsmittel ständig steigen.

„Saalfelden geht zu Fuß und fährt Rad“

Die Stadtgemeinde Saalfelden fördert die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit! Saalfelden soll ein engmaschiges, durchgängiges Wegenetz aufweisen. Insbesondere die Vernetzungen von Wohngebieten, Schulen, Freizeiteinrichtungen, öffentlichen Einrichtungen sowie von Bahnhof und Parkplätzen mit der Innenstadt sind vorrangig anzugehen.

„Saalfelden schafft mehr Raum für Fußgänger“

Die Stadtgemeinde Saalfelden bekennt sich zu den Prinzipien der „innerstädtischen Teilberuhigung“ bzw. der „Begegnungszone“! Dem Fußgänger wird generell mehr Raum zum Bummeln und Flanieren eingeräumt. Verkehrs- und Gestaltungsprojekte werden stets vernetzt betrachtet und nach ganzheitlichem Nutzen abgewogen. Kriterien wie Aufenthalts- und Wohnqualität, Dimensionierung und Gestaltung des öffentlichen Raums und Passantenfrequenz einerseits sowie Erreichbarkeit und kurze Wege zu ausreichenden Parkmöglichkeiten andererseits, bestimmen die umgesetzten Lösungen. Geht die Schaffung von Aufenthaltsräumen zu Lasten von Parkplätzen, wird stets nach folgendem Grundsatz entschieden: „Reduktion von innerstädtischen Parkplätzen ist nur dann vorgesehen, wenn insgesamt der Nutzengewinn hinsichtlich Attraktivität oder Funktion der neuen Fläche gegenüber dem Verlust des Parkraumes überwiegt und adäquate Ersatzparkflächen in einer angemessenen Entfernung geschaffen werden“.

„Saalfelden gestaltet die Innenstadt“

Die Stadtgemeinde Saalfelden verbessert die Gestaltungsqualität in der Innenstadt! Sauberkeit sowie Plätze mit einer ansprechenden Oberflächengestaltung und einem abgestimmten Gesamtkonzept für Möblierung, Gestaltungselemente, Beleuchtung und Grünbereiche, prägen das Zentrum. Es wird auf den Erhalt historischer Gebäude, die nicht unter Denkmalschutz stehen, aber Ortsbildprägenden Charakter haben, geachtet.

„Saalfelden steht für Multifunktionalität in der Innenstadt“

Die Stadtgemeinde Saalfelden achtet auf die Beibehaltung der hohen Multifunktionalität des Angebots in der Innenstadt. Neben dem guten konsumnahen Branchenmix sind es vor allem öffentliche Einrichtungen und Ämter, Ausbildungs- und Freizeittätten sowie Ordinationen und Dienstleister, die dem Besucher verschiedene Kombinationen von Erledigungen ermöglichen. Darüber hinaus wird darauf geachtet, dass es auch ausreichende und attraktiv gestaltete Aufenthaltsräume ohne Konsumzwang in der Innenstadt gibt.

„Saalfelden setzt auf Angebotsverdichtung in der Innenstadt“

Die Stadtgemeinde Saalfelden hält sich bei der Ausweisung neuer Handelsflächen an den Grundsatz einer branchenbezogenen Funktionsteilung zwischen Innenstadt und Peripherie. Es wird darauf geachtet, dass sich am Stadtrand keine weiteren großflächigen Handelsbetriebe mit vorwiegend innenstadtrelevanten Sortimenten ansiedeln! Die Verdichtung des Angebots im Stadtzentrum hat immer erste Priorität! Generell gilt bei der Verbauung die Devise: „Lückenschluss vor Ausweitung“.

„Saalfelden hat einen Plan für neue Bauprojekte“

Die Stadtgemeinde Saalfelden erstellt einen flächendeckenden Bebauungsplan für die Innenstadt! Die definierten Attraktivitätsknoten zeichnen sich durch eine Mischung von öffentlichen Plätzen und Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität aus, wobei die Gebäude, welche die Plätze definieren sollen, Nutzungsneutrale Erdgeschosszonen aufweisen. Die Fläche „Großparkplatz“ soll bei dringendem Bedarf als Vorbehaltsfläche für ein Einkaufszentrum zur Verfügung stehen, um jedenfalls eine Ansiedlung in der Peripherie zu verhindern! Die Areale „Bauhof“ und „Höttl“ sollen für zentrumsnahen Wohnbau mit maximal einem Drittel der Erdgeschoßfläche für nutzungsneutrale Verwendung genutzt werden.

„Saalfelden setzt auf Stadtmarketing und Quartiersmanagement“

Die Stadtgemeinde Saalfelden unterstützt nachhaltig professionelles Stadtmarketing sowie Quartiers-/Geschäftsflächenmanagement und wirkt damit innerstädtischen Verödungstendenzen aktiv entgegen.

Pos.	Maßnahme	1	2	3	4
A	Innenstadtdeklaration:	30	2	0	0
1	Parkplatz Hindenburg: Umgestaltung der Schotterfläche südlich des Gasthauses.	7	18	10	0
2	Anbindung zum Stadtpark: Die Parkstraße soll für Fußgänger attraktiver gestaltet werden.	14	17	4	0
3	Stadtpark: Zugang attraktiver und offener gestalten, Radweg soll eingebunden werden. Durchwegung überdenken.	17	16	2	0
4	Leogangerstraße: Optische Einengung der Fahrbahn und zusätzlicher Bau eines Gehsteiges...	11	17	6	1
5	Zufahrt Mittergasse - Ledererparkplatz Reduzierung der Fahrbahn und ein südseitiger Gehweg mit Schrägbord.	17	13	5	0
6	Durchgehender Gehsteig beim Gasthaus zur Brücke Bau eines Gehsteiges, bei gleichzeitiger Einengung der Fahrbahn. Hellerer Fahrbahnbelag.	19	14	2	0
7	Beginn Tempo 30 Zone vor Brücke Urslau: Verordnung Tempo 30 Zone vor der Urslaubrücke.	32	3	0	0
8	Kreuzung Stadtplatz: Flächige Mittelstreifen erleichtern das Queren.	27	7	0	0
9	Lederer-Parkplatz bleibt: Der Parkplatz soll für die Besucher des Congresszentrums erhalten bleiben.	19	14	0	0
10	Anbindung Ledererparkplatz Bahnhofstrasse Einheitliche Oberflächengestaltung etc.	19	14	2	0
11	Brücke Großparkplatz: Wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.	33	2	0	0
12	Etablierung eines städtischen Platzes (mit EG Geschäftszonen): Ein städtischer Platz soll am Brückenkopf entstehen.	21	12	0	1
13	Parkhaus in der Hangkante, bei einer Reduzierung der Parkplätze am Großparkplatz Bei einem Bau eines Parkhauses in der Hangkante, sollte eine gleichzeitige Reduzierung der Parkplätze oberhalb stattfinden.	19	13	3	0
14	Konversionsfläche Großparkplatz Eine etwaige Bebauung des Großparkplatz mit Vorrang für kulturelle Einrichtungen.	16	15	1	0
15	Vorhaltestraße für Ausweichroute bei einer Sperre der Almerstraße: Soll als Ausweichroute, für den Fall, dass die B164 gesperrt ausgeführt werden.	20	11	3	0
16	Radweg entlang Urslau: Ein durchgängiger Radweg entlang der Urslau sollte gebaut werden.	19	13	2	0
17	Baumallee entlang Radweg und Urslau, Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des Stadtbildes durch eine Baumallee.	17	12	5	0
18	Erhaltung Fassaden Ritzenseestraße und Gesteig: Die historische Bebauungsstruktur besonders auf der Ostseite der Ritzenseestraße soll erhalten bleiben.	24	9	2	0
19	Achenweg Fahrradstraße: Ausführung als Fahrradstraße. Zu und Abfahrten sind erlaubt.	16	18	1	0
20	Erschließung Höttl und Gruberareal von Ritzenseestraße: Das Höttl und Gruberareal sollten von der Ritzenseestraße aus erschlossen werden.	13	14	6	2
21	Beibehaltung der Engstelle als Tempobremse: Beibehaltung der Engstelle in der Ritzenseestraße.	23	9	3	0
22	Höttlareal (vorrangig Wohnen): Bei einer Bebauung sollen vorrangig Wohnungen entstehen.	14	17	3	0
23	Bereich zwischen Brandlwirt und Laimgruber Dieser Bereich sollte in Form von Begrünung und Neugestaltung der Fahrbahnränder gestaltet werden.	18	15	1	0
24	Flächiges Queren und Beginn Tempo 30 Zone vor NKD bzw. Brandlbrücke: Eine Verordnung der Tempo 30 Zone vor der Geschäftszeile.	32	0	1	1
25	Anbindung Bauhofareal – Florianiplatz Zentrum: Fortführung der charakteristischen Baustruktur.	30	3	1	0
26	Städtischer Platz am Jufersbach: Ein städtischer Platz soll hier entstehen. Geschäftsfläche in den Erdgeschosszonen.	31	3	0	1
27	Fuß- und Radweg in 2 Varianten: Bei einer Bebauung des Bauhofareals sollte eine Durchwegung mittels Geh und Radweg erfolgen.	31	4	0	0
28	Geh- und Radweg entlang Jufersbach Eine Geh-und Radwegverbindung auf der Ostseite des Jufersbach.	23	12	0	0

Pos.	Maßnahme	1	2	3	4
29	Konversionsfläche Bauhofareal Beiner Bebauung a) Mischnutzung b) im ersten 1/3 nutzungsneutrale EG-Zonen c) vorwiegend Wohnen .	24	7	0	3
30	Kreuzung Sammelstraße / Fuß und Radweg: Ausführung der Kreuzung als verkehrsberuhigte Zone.	21	11	2	0
31	Neue Sammelstraße: Für die Verkehrsentslastung des Florianiplatzes und zur Aufschließung des Bauhofsareals ist diese Straße erforderlich.	25	9	0	0
32	Begegnungszone Florianiplatz: Gestaltung als Begegnungszone mit 20 km/h	30	4	0	0
33	Reduktion Parkplätze: Erhöhung der Aufenthaltsqualität und barrierefreie Nutzung.	23	8	1	0
34	Oberer Florianiplatz: Die Durchfahrt wird für den Kfz Verkehr gesperrt.	24	5	0	0
35	Attraktive Gestaltung des Höhenunterschieds mit Sitzstufen etc. Der Höhenunterschied wird mittels Sitzstufen ausgeglichen.	30	4	0	0
36	Gastgärten am oberen Florianiplatz: Der Bereich ist sehr attraktiv für Gastgärten.	29	3	1	0
37	Barrierefreie Überwindung Anbindung Rathausplatz: Die direkte Gehlinie Rathausplatz - Florianiplatz	26	4	0	0
38	Verlegung City Bus Haltestelle: gegenüber der Bäckerei Kelderer	20	9	1	0
39	Aufwertung Westseite Raiffeisenbank: Optische Aufwertung.	14	15	2	1
40	Fassadengestaltung Rathausplatz: Bei einer Neubebauung ist auf die Fassadengestaltung ein Augenmerk zu legen.	16	15	2	1
41	Flächiges Queren Rathausplatz – Erweiterung: Mittelmarkierungen sollen ein flächiges Queren ermöglichen.	31	3	0	0
42	Kein Abbiegen Almerstraße Großparkplatz: Ein Abbiegen ist durch die Sperrung der Brücke (Pkt.11) nicht mehr möglich	31	3	0	0
43	Wasserspiele am Rathausplatz: Gestaltung durch Wasserspiele.	20	10	3	1
44	Tempo 30 Zone Almerstraße Flächiges Queren an Priorität: Der Zebrastreifen soll entfernt werden. Ein flächiges Queren wird ermöglicht.	32	1	1	0
45	Verbindung Innenhöfe, historische Stallmauer: Eine Verbindung der Innenhöfe und deren Aufwertung von der Raiffeisenbank bis zur Stadtapotheke soll angestrebt werden.	9	14	12	0
46	Anbindung Fußgängerzone oberer Kirchplatz: Eine Fußgänger-freundliche Gestaltung.	23	9	1	0
47	Umgestaltung oberer Kirchplatz: Eine einheitliche Gestaltung sollte stattfinden.	23	11	0	0
48	Obere Lofererstraße: Eine Reduktion der Parkplätze ist erstrebenswert.	15	12	3	1
49	Reduktion Fahrbahn: Eine hochwertige Gestaltung der Gehsteige von der Obstmarktstraße bis zur Galerie Bernatzky.	17	13	2	1
50	Bepflanzung einseitig Baumallee	17	12	4	0
51	Parkplatz Lofererstraße: Eignet sich als öffentlicher Parkplatz.	23	10	0	0
52	Gestaltung obere Lofererstraße bis B311: Aufwertung des Straßenraumes.	16	14	4	0
53	Fortführung Gestaltung Mittergasse: Die derzeitige Gestaltung bis zum Jagadinerhaus soll bis zum Postplatz fortgeführt werden.	26	6	2	1
54	Konversionsfläche Mittergasse: Bereits hier soll der Zentrumscharakter vermittelt werden.	23	12	0	0
55	Grubergründe: Fußläufige Verbindung zur Bushaltestelle: Auf eine fußläufige Verbindung ist zu achten.	28	7	0	0
56	Neubebauung Grubergründe: Bei einer Bebauung sollten vorwiegend Wohnungen entstehen.	20	14	1	0
57	Parkhaus Postplatz: Langfristig sollte hier ein Parkhaus angedacht werden.	22	11	2	0
58	Postplatz: Bei einer Neubebauung ist eine Abstimmung mit der Umgebung notwendig.	21	11	3	0
59	Busparkplatz: Sollte ansprechender vor allem für wartende Personen gestaltet werden.	20	10	5	0
60	Lift: Barrierefreie Verbindungsachse vom Großparkplatz zum oberen Kirchenplatz.	x	x	x	x

1 =...enorm wichtig und von hoher Priorität im Gesamtkontext des Masterplans (64 %), 2 = ...gut bzw. positiven Beitrag für Saalfelden jedoch nicht von hoher Wichtigkeit (29 %); 3 =...nicht relevant für den Masterplan (6 %); 4 =...schlecht und bin damit nicht einverstanden (1 %)



Rendering 64: mahore architekten

Begegnungszone Florianiplatz in Saalfelden: Durch Reduzierung von KFZ - Stellplätzen wird der Weg vom Rathausplatz zur Fußgängerzone attraktiver. Der Obere Florianiplatz kann künftig als Gastgarten genutzt werden.



Foto 65: DI Robert Krasser / SIR

Florianiplatz derzeit



Rendering 66: mahore architekten

Oberer Kirchplatz mit Gastgarten und Obere Lofererstraße mit einer reduzierten Fahrbahnbreite von 4,7 Meter. Parken am „Gehsteig“



Foto 67: DI Robert Krasser / SIR

Oberer Kirchplatz: Derzeit dominiert der ruhende Verkehr



Rendering 68: mahore-Architekten

Flächiges Queren über die B164 im Bereich Rathausplatz, der Zebrastreifen wird entfernt, dafür ein Übertrittsstreifen markiert.



Foto 69: DI Robert Krasser / SIR

Kreuzung B164 und Mühlbachweg derzeit.

- ATTRAKTIVITÄTSNOTEN
- VERBINDUNGEN / VERNETZUNGEN
- OFFENTLICHER RAUM
- KFZ-PARKEN BESTAND
- KFZ-PARKEN NEU
- ENTWICKLUNGSZONE
- BAUFELDER
- MISCHNUTZUNG
- RAD- / FUßWEG
- KREISVERKEHR
- GRÜNRaum
- HAUPTSTRAßE
- SAMMELSTRAßE 30 km/h
- AUSWEICHROUTE
- SAMMELSTRAßE NEU
- WIRTSCHAFTSACHSEN
- WIRTSCHAFTSLINIE
- ORTSBILDPRÄGEND

ZIEL:
 Die Stadtplanung ist ein Prozess, der die Entwicklung der Stadt steuert und die Lebensqualität der Bürger verbessert. Sie umfasst die Planung von Infrastruktur, Grünflächen, Wohnraum und öffentlichen Räumen. Ziel ist es, eine nachhaltige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die die Bedürfnisse der Gegenwart und zukünftiger Generationen erfüllt.

ABSCHLUSSE:
 Die Stadtplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich an verändernde Bedürfnisse und Herausforderungen anpasst. Sie umfasst die Planung von Infrastruktur, Grünflächen, Wohnraum und öffentlichen Räumen. Ziel ist es, eine nachhaltige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die die Bedürfnisse der Gegenwart und zukünftiger Generationen erfüllt.

ZIEL:
 Die Stadtplanung ist ein Prozess, der die Entwicklung der Stadt steuert und die Lebensqualität der Bürger verbessert. Sie umfasst die Planung von Infrastruktur, Grünflächen, Wohnraum und öffentlichen Räumen. Ziel ist es, eine nachhaltige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die die Bedürfnisse der Gegenwart und zukünftiger Generationen erfüllt.

ABSCHLUSSE:
 Die Stadtplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich an verändernde Bedürfnisse und Herausforderungen anpasst. Sie umfasst die Planung von Infrastruktur, Grünflächen, Wohnraum und öffentlichen Räumen. Ziel ist es, eine nachhaltige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die die Bedürfnisse der Gegenwart und zukünftiger Generationen erfüllt.

ZIEL:
 Die Stadtplanung ist ein Prozess, der die Entwicklung der Stadt steuert und die Lebensqualität der Bürger verbessert. Sie umfasst die Planung von Infrastruktur, Grünflächen, Wohnraum und öffentlichen Räumen. Ziel ist es, eine nachhaltige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die die Bedürfnisse der Gegenwart und zukünftiger Generationen erfüllt.

ABSCHLUSSE:
 Die Stadtplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der sich an verändernde Bedürfnisse und Herausforderungen anpasst. Sie umfasst die Planung von Infrastruktur, Grünflächen, Wohnraum und öffentlichen Räumen. Ziel ist es, eine nachhaltige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die die Bedürfnisse der Gegenwart und zukünftiger Generationen erfüllt.

