

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).



TRANSFORMATION SCHALLMOOS

NEUE RÄUME FÜR DIE STADT



DANKE . . .

an meine Eltern für die Unterstützung und ihr Verständnis

ebenfalls an meinen Ehemann für die Aufmunterung, die Unterstützung und den Ideenaustausch

an meinen Univ. Prof. Dipl.-Arch. Christoph Luchsinger für die konstruktive Kritik und die Unterstützung

DIPLOMARBEIT

TRANSFORMATION SCHALLMOOS - Neue Räume für die Stadt

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades

einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von

Univ. Prof. Dipl.-Arch. Christoph LUCHSINGER

E 260 / Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät Architektur

von

Nadine Brötzner

0426683

Billrothstraße 15, 5020 Salzburg

Salzburg, am

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	9		
I. GRUNDLAGEN		4. PLANMATERIAL	
1.1 Geschichte Salzburg	12	4.1 Masterplan	81
1.2 Salzburg Heute	24	4.2 Grundrisse	89
1.3 Probleme	33	4.3 Schnitte	103
1.4 Geschichte Schallmoos	34	4.4 Freiraum	109
2. STÄDTEBAULICHE ANALYSE SCHALLMOOS		LITERATURVERZEICHNIS	126
2.1 Geografische Einordnung und Grenzen	42	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	127
2.2 Städtische Anbindung	44		
2.3 Mobilität	45		
2.4 Räumliche Qualitäten	48		
2.5 Urbane Infrastruktur	50		
3. KONZEPT			
3.1 Vision	54		
3.2 Konzept	56		
3.3 Transformation Schallmoos - Neue Räume für die Stadt	58		
3.3.1 Wegehierarchiediagramm	59		
3.3.2 Garagendiagramm	60		
3.3.3 Dichtediagramm	61		
3.3.4 Attraktorendiagramme	62		
3.3.5 Raumprogramm	64		
3.3.6 Öffentlicher Raum	67		
3.3.7 Bauphasen	68		
3.3.8 Schwarzplan	76		

VORWORT

Wie das Leben so spielt führte mich die Liebe in die Stadt Salzburg zurück, der ich dachte den Rücken gekehrt zu haben.

Als „neue“ Salzburgerin und angehende Architektin sah ich die Stadt jedoch nun in einem anderen Licht.

Durch das häufige Pendeln zwischen Wien und Salzburg frequentierte ich das Bahnhofsbereich regelmäßig und lernte so den Stadtteil Schallmoos etwas näher kennen. Beeinflusst durch meine Zeit in New York und Wien vermisste ich in Salzburg das urbane Flair, die Lofts und die junge urbane Szene.

Auf der Suche nach einem Diplomarbeitsthema kam mir die Idee dies in Form einer Projektarbeit aufzufassen.

So fiel mein Augenmerk auf den Stadtteil Schallmoos, einen multi-kulturellen Stadtteil mit schlechter Gliederung und hohem Gewerbeanteil, welcher unglaublich viel Potenzial für Veränderung bietet.

Für die Recherche war das Stadtarchiv Salzburg die Hauptquelle. Daneben wurde Material aus der Universitätsbibliothek der Technischen Universität Wien und der Universität Salzburg sowie Material aus dem Amt für Raumplanung und Geoinformatik (GIS) des Magistrat der Stadt Salzburg verwendet.

I. GRUNDLAGEN

1.1 GESCHICHTE SALZBURG

1.2 SALZBURG HEUTE

1.3 PROBLEME

1.4 GESCHICHTE SCHALLMOOS

1.1 GESCHICHTE SALZBURG

Start der Besiedelung - Salzburg zur Römerzeit

Salzburg war von jeher schon ein bedeutender Siedlungsplatz. Durch die strategisch günstige Lage an einer wichtigen Nord-Süd Verbindung über die Alpen und gleichzeitig am Schnittpunkt der Ost-West Handelsroute durch das Alpenvorland erlangte Salzburg schon bald eine wichtige Position.

Bereits in der Steinzeit wurden große Teile der Stadtberge im Salzburger Becken permanent besiedelt, in der Bronzezeit gab es erste Handelszentren am Rainberg, später zur La-Tene Zeit sorgten die Kelten mit der Salzgewinnung für einen ersten Boom, der Salzburg als Handelszentrum festigte. Der schwunghafte Handel mit Oberitalien, vor allem mit Aquileia, legte es den Römern nahe zur Eroberung des Ostalpenraumes und der Integration der keltischen Provinz „Noricum“ in Salzburg eine Siedlung zu gründen. Unter Kaiser Claudius erhielt Salzburg 45 n. Chr. das Municipalsrecht mit den Namen Municipium Claudium Juvavum.

Das sorgte für den Zustrom römischer Bürger aus Oberitalien und damit einhergehend für einen raschen Ausbau der Stadt und den Aufbau einer Verwaltung. Städtische Amtsträger führten die Finanz- und Verwaltungsgeschäfte und kümmerten sich um das Wohl der Gemeinde. Die keltische Bevölkerung wurde romanisiert und von den Berghängen in die Ebene abgesiedelt.

Die Häuser der Gründerzeit waren aus Holz (Blockbauweise), im mittleren 1. Jahrhundert kamen auch Fachwerkbauten hinzu. Nach einer Überschwemmung der Stadt gegen Ende des 1. Jh. wurden die Häuser in Steinbauweise errichtet.

Nach beträchtlicher Zerstörung und Plünderung im Rahmen der Markomannenkriege um 171 stellte sich mit Kaiser Diocletian (284-305) eine Konsolidierung ein und Juvavum erlebte eine weitere Blüte. Um 350 begann sich das Christentum von den städtischen Zentren ausgehend auch nördlich der Alpen, und so auch in Noricum auszubreiten. Ab Mitte des 4. Jahrhunderts verschlechterte sich die Lage für Juvavum, die Grenzbefestigungen an der Donau wurden immer wieder von Alemannen durchbrochen. In der Folge begann man auch mit der Befestigung der Städte im Hinterland. Aber unter dem Druck der eindringenden Goten, Vandalen und Hunnen befahl der Heerführer Odoaker 488 schließlich die Räumung Ufernorikums und somit auch die Aufgabe Juvavums.

Die Römer wanderten nach Italien zurück, Teile der romanisierten Bevölkerung blieben jedoch in Salzburg und bildeten mit den einwandernden Bajuwaren die neue Bevölkerung. Hinweise auf

frühere romanische Siedlungen sind die Ortsnamenendungen auf -walchen, während ehemals bajuwarische Siedlungen mit -heim enden.

Leider wurden im Lauf der Zeit alle römischen Bauten zerstört. Ausgrabungen gestalten sich durch die dichte Bebauung und den Ensembleschutz der heutigen Altstadt schwierig. Es konnten aber im Bereich um den Stadtkern - Domplatz, Wallstrakt der Residenz, St. Peter, Mozart- und Waagplatz, Chiemseehof und Kapitelgasse - reich ausgestattete Villen aus dem 2. und 3. Jahrhundert nachgewiesen werden. Die Randbezirke Juvavums nahmen einfachere Wohnhäuser ein. Im Gebiet westlich der Residenz, der Gegend des heutigen Grünmarktes, stieß man auch auf ein großes Handwerkerviertel. Auch am rechten Ufer der Salzach gab es ein bedeutendes Gebiet. Die Spätzeit der römischen Stadt ist nur durch wenige archäologische Spuren belegt.

Herzogs- und Bischofsstadt

696 kam Bischof Rupert, Salzburgs Gründerheiliger, von Worms in das ihm von Herzog Theodo von Bayern zur Missionierung geschenkte Salzburg. Er erneuerte das Kloster St. Peter und gründete das Frauenkloster Nonnberg. 739 wurde Salzburg Bischofssitz, 755 ist der Name Salzburg („Salzpurc“) das erste Mal nachweisbar. Im Jahre 774 wurde der erste Salzburger Dom fertiggestellt und 798 wurde Salzburg durch Papst Leo III. zum Erzbistum erhoben. Dieses umfasste das gesamte altbairische Stammesgebiet Niederbayern, Oberbayern, Oberpfalz und einen Großteil des heutigen Österreich. Das Erzbistum ging bis ca. 900 n. Chr. einer regen Missionarstätigkeit in der Gegend des heutigen Ungarn nach, beschränkte sich nach dem Einfall der Magyaren aber wieder auf das Kernland.

Bis in das 11. Jahrhundert prägten das Domkloster, St. Peter und Nonnberg das Bild der Stadt. Die Verleihung des Markt-, Münz- und Mautrechtes durch Kaiser Otto III. an den Erzbischof 996 ist Anstoß zur Entstehung einer „Bürgerstadt“. Keimzelle war die Siedlung von Fernhändlern und Kaufleuten am Waagplatz, dem ältesten Marktplatz Salzburgs. Die Festung Hohensalzburg wurde 1077 erstmals schriftlich erwähnt. Nach der Zerstörung durch Kaiser Friedrich Barbarossa wurde unter Erzbischof Konrad I. von Abensberg die Festung Hohensalzburg ausgebaut.



Abb. 1: SALZBURG 2. Jh
 Rekonstruktion der Stadt Juvavum/ Salzburg, 2. Jh. n. Chr., Doris Knauseder 2003, oben;

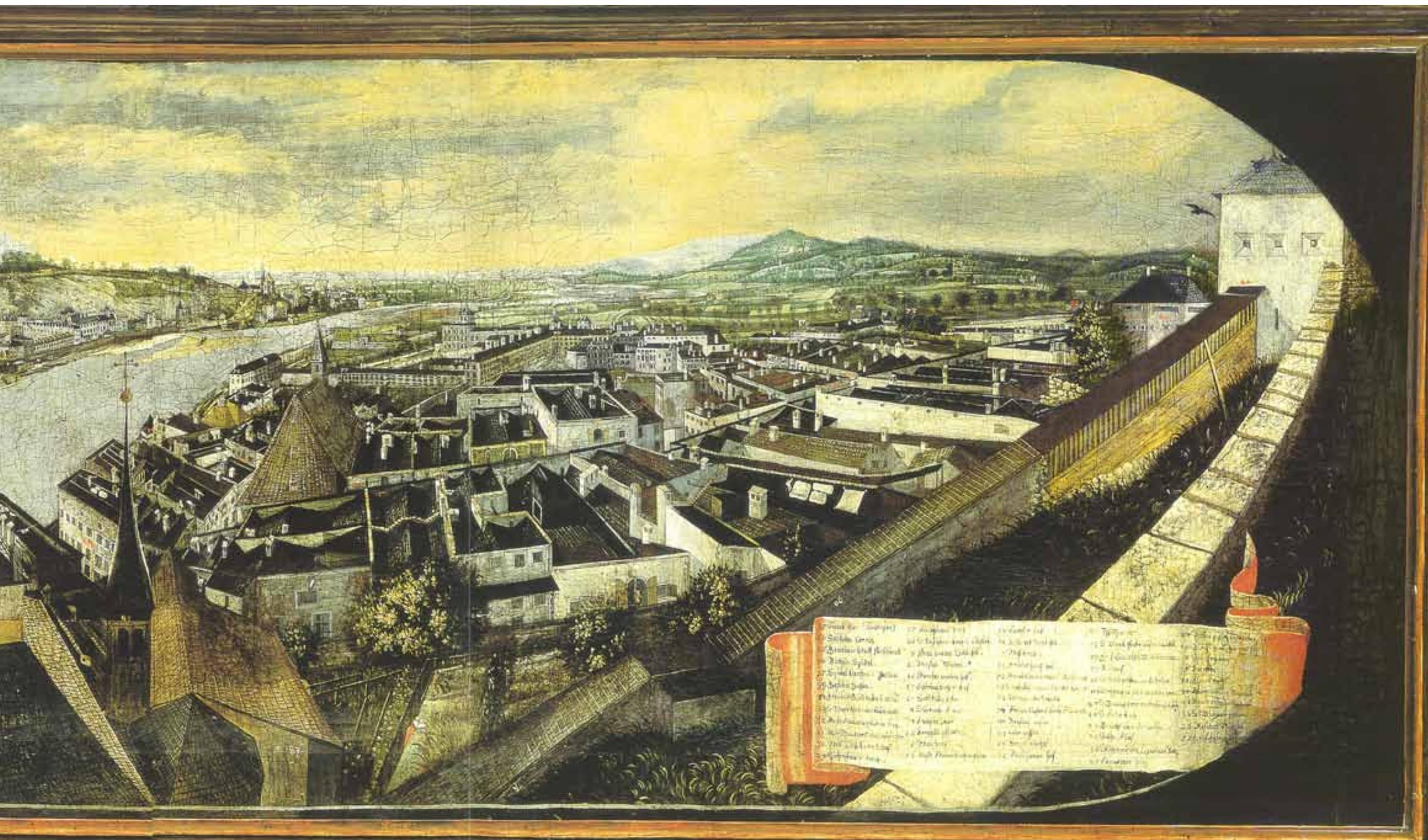


Abb. 2: SALZBURG 1460
 Salzburg von Mülln um 1460, kolorierter Holzschnitt von Michael Wolgemut aus der Schedelschen Weltchronik, Nürnberg 1493 unten;



Abb. 3: SALZBURG 1635

Salzburg vom Kapzinerberg (Hettwerbastei)
gegen Süden, Ölgemälde eines unbekannt
Malers, entstanden zwischen 1635 - 1657;



Zusätzlich ließ er den Dom erweitern und die erzbischöfliche Residenz in die unmittelbare Nachbarschaft der Bischofskirche verlegen. Außerdem wurden die ersten Spitäler in der Stadt gegründet und mit dem Almkanal zur künstlichen Wasserversorgung eine technische Meisterleistung des Hochmittelalters verwirklicht. Mit der Wiederentdeckung der keltischen Salzbergwerke am Dürrnberg und dem Bau einer Saline in Hallein errang Salzburg eine wirtschaftliche Vormachtstellung. 1120 wurden auch erstmals Bürger und der Stadtrichter benannt. Das älteste Stadtsiegel, das „Siegel der Bürger von Salzburg“, datiert aus dem Jahr 1249, das Stadtrecht wurde 1287 erlassen - somit ist Salzburg die älteste Stadt im Gebiet des heutigen Österreich.

Von 1200 bis 1246 stand Salzburg unter der Herrschaft von Erzbischof Eberhard II. Ihm gelang es mit Klugheit und Diplomatie aus Grafschaften, Gerichten und Vogteien innerhalb Bayerns ein geschlossenes erzbischöfliches Herrschaftsgebiet aufzubauen. Er förderte gezielt den Fernhandel und sorgte für die Sicherheit der Handelswege. Stadt und Land Salzburg erlebten eine drei Jahrhunderte lang nicht mehr erreichte wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit. Unter Eberhard wurde eine neue Stadtbrücke, die Franziskanerkirche und der Chiemseehof als Residenz der Bischöfe von Chiemsee errichtet. Auch erste Brauereien siedelten sich in der Stadt an. In Folge des Wohlstands löste sich Salzburg von Bayern, seit der Schlacht bei Mühldorf im Jahr 1322 war das Erzbistum mit dem Mutterland Bayern verfeindet. 1328 wurde in Salzburg eine eigene Landesordnung durch den Erzbischof erlassen. Der Erzbischof ist zu gleich Stadtherr, die bürgerliche Autonomie bleibt eingeschränkt. So wurde Salzburg Haupt- und Residenzstadt des Erzstiftes Salzburg, das Land war aber nur ein Kleinstaat im Heiligen Römischen Reich.

Bürgerstadt

Um 1400 betätigten sich im (Venedig-) Handel reich gewordene Familien als Stifter für das Bürgerspital, die Stadtpfarrkirche und das Bruderhaus und forderten ihren Anteil am Stadtrecht. Die durch das Salzburger Stadtrecht von 1368/71 dokumentierte, relativ weit gediehene städtische Autonomie erfuhr aber immer wieder massive Einschränkungen durch den Erzbischof. 1403 schlossen sich die Bürger der Salzburger Städte und der Adel in einem Schutzbündnis, dem „Igelbund“, gegen die Willkür des erzbischöflichen Stadt- und Landesherren zusammen.

1407 erwarb die Stadtgemeinde den Keutzlurm, der zum Rathaus ausgebaut wurde und nur kurze Zeit später erlangte Salzburg Autonomie und Selbstverwaltung, als Kaiser Friedrich III. im Ratsbrief von 1481 freie Wahl des Stadtrates und des Bürgermeisters gewährte.

Landesfürstliche Stadt

1511 erzwang Erzbischof Leonhard von Keutschach jedoch durch einen Gewaltstreich - er nimmt den Bürgermeister und alle Ratsherren gefangen - die Auflösung der Bürgerverwaltung. Als sein Verdienst ist die Sanierung der Stadtfinanzen und die der Straße über den Radstädter Tauernpass, die zuletzt in der römischen Antike ausgebaut wurden, zu sehen. Kardinal Matthäus Lang baute die Stellung des Erzbischofs als uneingeschränkter Stadtherr weiter aus. 1524 erließ er die „Stadt und Polizeiordnung“, welche die Stadtverfassung und -verwaltung im Wesentlichen bis zum Ende der geistlichen Herrschaft (1803) regelte. Während des Bauernkrieges 1525 wurde der Erzbischof vergeblich auf der Festung belagert. Zu dieser Zeit lebte auch Theophrast von Hohenheim, genannt Paracelsus, in der Stadt. In Salzburg verbrachte er auch sein letztes Lebensjahr und starb 1541.

Barockstadt und „Deutsches Rom“

Als überzeugter Vertreter des Absolutismus und der Gegenreformation wies Wolf-Dietrich von Raitenau im Mai 1587 alle Protestanten aus Salzburg aus und rief die Augustiner und Kapuziner ins Land. Bald jedoch änderte er seinen Regierungsstil in Richtung des „idealen Renaissancefürsten“. Er gestaltete die Stadt nach seinen Vorstellungen zu einer Repräsentationsstadt um. Dafür wurden in der linken Stadthälfte 55 Bürgerhäuser, der Domfriedhof sowie der abgebrannte Dom abgerissen und ein von großen Plätzen und geistlichen sowie weltlichen Palästen geprägter, geschlossener Repräsentationsbezirk im Stil der venezianischen Spätrenaissance errichtet. Für die Planung dieses Bezirks, engagierte Wolf-Dietrich von Raitenau den italienischen Architekten Vincenzo Scamozzi (1552-1616). Die Neugestaltung wird zügig umgesetzt, der Dom allerdings als letztes geplant.



Abb. 4: SALZBURG 1460
Salzburg vom Nonnberg um 1460,
Holzschnitt von Michael Wolgemut, Nürn-
berg 1493, oben;



Abb. 5: SALZBURG 1553
Stadtansicht Erzabtei St. Peter, unten;

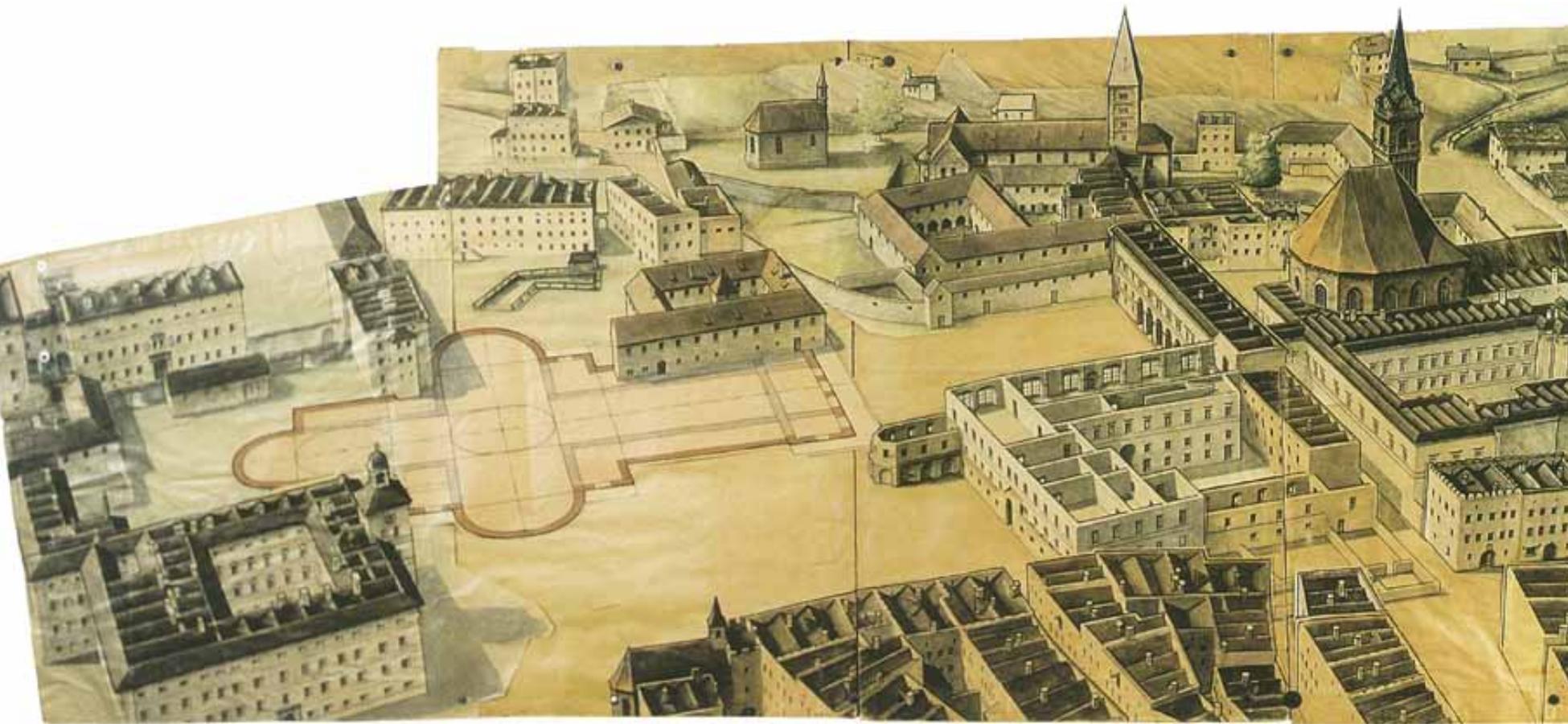


Abb. 6: DOMPLAN 1606

Der Domplan von Vincenzo Scamozzi, 1606, oben;

Abb. 7: RESIDENZPLATZ

Vollendung der Domtürme, Neugestaltung des Dom- und Residenzplatzes, 1655, unten;



Abb. 8: SALZBURG 1635
Salzburg vom Kapzinerberg (Hettwerbastei)
gegen Süden, Ölgemälde eines unbe-
kannten Malers, entstanden zwischen 1635
- 1657;

Streitigkeiten mit den Berchtesgadener Fürsten führten 1612 zur Absetzung von Wolf-Dietrich. Wolf-Dietrich von Raitenau hinterließ auch Bauwerke auf der rechten Salzachseite - er ließ für seine geheime Ehefrau, Salome Alt, das Schloss Mirabell erbauen.

Sein Nachfolger Erzbischof Markus Sittikus reduzierte die Domgröße und ließ diesen von Santino Solari neu planen und in 14-jähriger Bauzeit errichten. Daneben entstanden unter seiner Herrschaft auch das Schloss Hellbrunn sowie das alte Rathaus.

Festungs- und Universitätsstadt

Vollendet wurde der letztlich Dombau unter Erzbischof Paris Graf Lodron.

Unter dem Eindruck des 30-jährigen Krieges ließ Erzbischof Paris Lodron Salzburg durch die Errichtung weitläufiger Befestigungsanlagen zur Festungsstadt ausbauen. Die Stadt wurde zur fast uneinnehmbaren Zitadelle. Durch Diplomatie gelang es ihm allerdings Salzburg aus dem 30-jährigen Krieg herauszuhalten.

Durch die neue Befestigung wurde das Siedlungsgebiet der Rechtsstadt um die Hälfte vergrößert, zudem wurde das vorgelagerte Schallmoos trocken gelegt. Als Vorstufe zur Universität wurde 1617 ein Gymnasium gegründet, auf dieses gründete Paris Lodron 1622/23 die Benediktineruniversität, die bis zur ihrer Auflösung 1810 zeitweise zu den am meisten frequentierten Universitäten des deutschen Sprachraums zählte. Die Universität Salzburg wurde 1962 als staatliche Universität wieder eröffnet.

Unter Johann Ernst von Thun erfolgte eine künstlerische Neuorientierung. Er berief an der Wende zum 18. Jahrhundert den bedeutenden österreichischen Architekten Johann Bernhard Fischer von Erlach nach Salzburg und baute es zu einer prachtvollen Barockstadt aus. Die Kollegien-, Ursulinen- und Dreifaltigkeitskirche mit dem Priesterhaus, das Schloss Klessheim sowie das St. Johannes Spital (heutiges Landeskrankenhaus) stammen von ihm.

Mozartstadt

1756 wird Salzburgs berühmtester Sohn, Wolfgang Amadé Mozart, im Haus Getreidegasse 9 geboren. Unter Leopold Mozarts Arbeitgeber, Erzbischof Sigismund von Schrattenbach (1753-

1771) werden auf Staatskosten die musischen Künste, allen voran die Familie Mozart gefördert. Der letzte regierenden Fürsterzbischof, Hieronymus Graf Colloredo, macht Salzburg in der Folge zu einem Zentrum der katholischen Spätaufklärung und Mittelpunkt ihrer Publizistik. Wolfgang Amadeus Mozart verbrachte in diesem Umfeld seine Kindheit und hatte von 1772 bis 1781 die Stellung eines Konzertmeisters der Hofkapelle sowie des Hof- und Domorganisten inne. Die Verherrlichung Mozarts, bis hin zum Mozartkult, begann in der Stadt Salzburg erst mit der Errichtung des Mozartdenkmals 1842.

Rückständige „Schöne Stadt“

Im Zuge der Napoleonischen Kriege wurde das Erzstift Salzburg 1803 säkularisiert und bildete zunächst mit Berchtesgaden, Passau und Eichstätt ein Kurfürstentum, dessen Hauptstadt Salzburg war. Mit seinem Ende 1805 verlor die Stadt auch die Funktion einer Residenz. Die Zeiten der napoleonischen Besatzung brachten Plünderungen und Zerstörungen sowie eine generelle Verarmung mit sich. Nach fünfmaligem Regierungswechsel kam das Land Salzburg 1816 endgültig zu Österreich und die Stadt wurde zur Kreisstadt degradiert. 1818 zerstörte ein Brand große Teile der Neustadt, die aufgrund der Armut nur notdürftig wiederhergestellt wurden. Salzburg rutschte in die Bedeutungslosigkeit ab.

1850 wurde Salzburg zwar zum Kronland erhoben, aber von Linz aus verwaltet. 1860/61 folgten eine eigene Landesbehörde und Landstände.

Den eigentlichen wirtschaftlichen Aufschwung verdankte Salzburg aber seiner historischen Bedeutung und landschaftlichen Schönheit. Romantische Künstler fühlten sich von der Rückständigkeit der Stadt angezogen und legten mit der Schaffung des Mythos von der „Schönen Stadt“ bereits im Biedermeier die Grundlage des modernen Salzburg-Tourismus. Ein 360° Panorama-bild der Stadt Salzburg, mit dem der Maler Johann Michael Sattler (1786–1847) ab 1829 durch Europa reiste unterstützte die romantische Verherrlichung der Stadt Salzburg.

Der beginnende Fremdenverkehr brachte Devisen und somit wieder Wohlstand ins Land. Vor allem die Landeshauptstadt und das Weltbad Gastein zogen zahlungskräftige Gäste an.

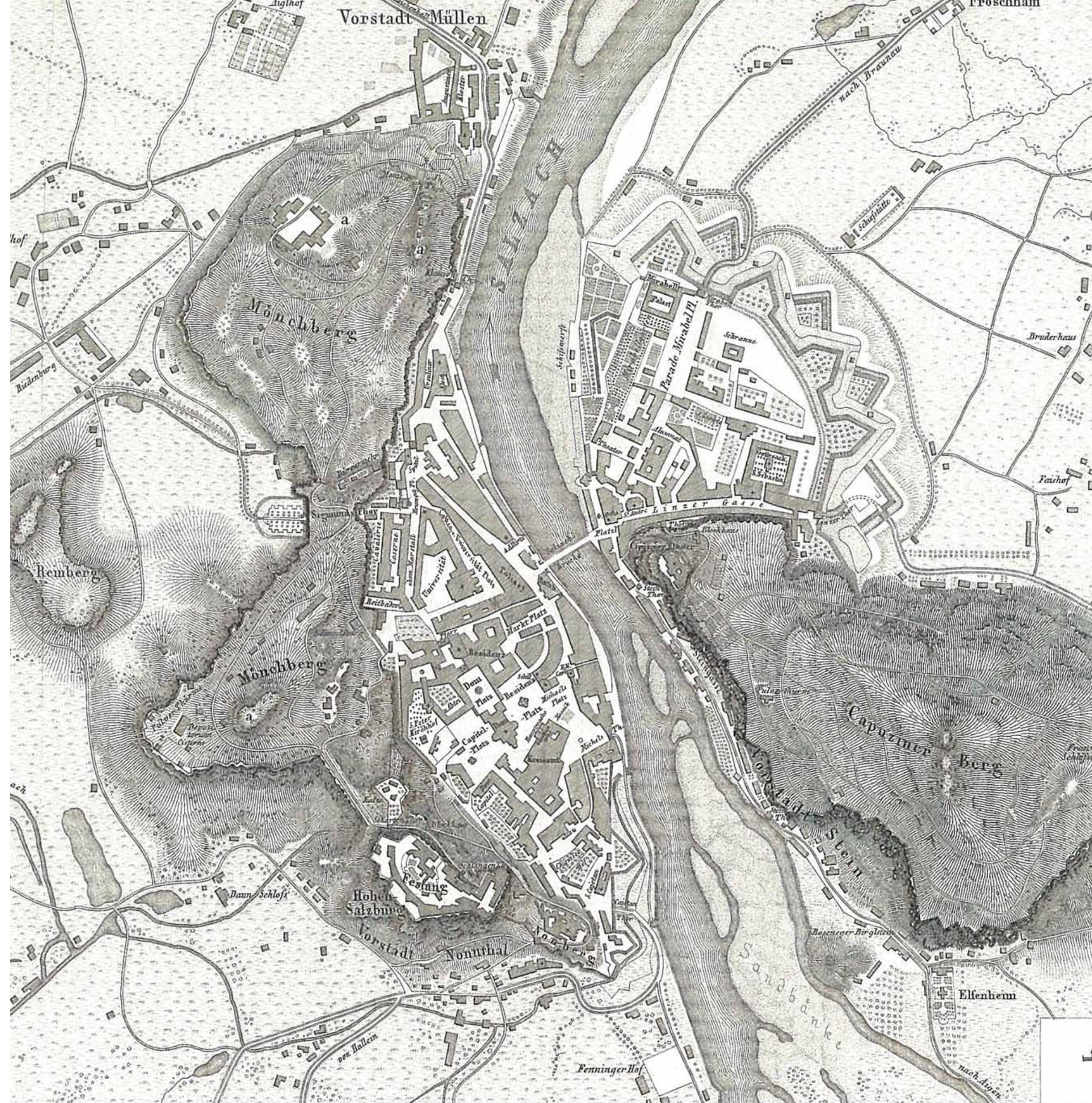


Abb. 9: SALZBURG 1841
 Stadtplan von Georg Mayer 1841, Auschnitt aus dem Stahlstich "Plan und Ansichten von Salzburg K.K. Kreis-Hauptstadt";

„Saisonstadt“

1860 ließ Kaiser Franz Joseph I. Salzburg als Festung auf und schenke die Bastionen der Bürgerschaft. Die Anbindung an die Westbahnlinie im selben Jahr ging einher mit der Eröffnung des Bahnhofs und der Zunahme des Fremdenverkehrs. Der Eisenbahnunternehmer Karl Freiherr von Schwarz finanzierte die Regulierung der Salzach, als Lohn erhielt er die dadurch gewonnenen Landflächen.

Mit dem Tourismus kam Wohlstand und steigender Bedarf nach neuen Hotels und ein Ausbau des innerstädtischen Verkehrs. Land stand durch die Regulierung zur Verfügung, es resultierte ein regelrechter Bauboom in der „Neustadt“ am rechten Salzachufer, mit Baumaterialien die oft aus den Resten der ehemaligen Bastionen stammten.

Die Baumeisterfamilie Ceconi aus dem Friaul errichtete in der Zeit von 1858 und 1931 in Salzburg vor allem in der Neustadt insgesamt 522 Neubauten und prägte damit entscheidend das gründerzeitliche Gesicht der Stadt.

In der liberalen Ära der „Gründerzeit“, wurden auch zahlreiche kommunale Großprojekte realisiert wie der Bau von Schulen, eines Versorgungshauses, des Kurhauses, des Schlachthofes, des Kommunalfriedhofs oder des Elektrizitätswerks. Eineinhalb Jahrzehnte später erfolgte die Errichtung der Giselabahn zwischen Salzburg und Zell am See, was das Entdecken innergebirg liegender Gebiete für den Tourismus weiter erleichterte. Im Ersten Weltkrieg leistete Salzburgs Bevölkerung einen hohen Blutzoll - die Einwohnerzahl sank beträchtlich. Am 7. November 1918 erklärte die Landesversammlung von Salzburg den Beitritt zum Staate Deutschösterreich, dem späteren Österreich. Die Gründung der Salzburger Festspiele im Jahr 1920, die aus der 1916 in Wien gegründeten Salzburger Festspielhausgemeinde hervorgegangen sind und unter der Regie von Max Reinhardt internationale Anerkennung gefunden hatten, bewirkten vermehrte internationale Wahrnehmung.

Zur Zeit der Weltwirtschaftskrise wurden unter Landeshauptmann Franz Rehl zahlreiche Großprojekte, darunter die Gaisbergstraße, die Großglockner Hochalpenstraße und die Tauernkraftwerke Glockner-Kaprun realisiert. Für die Salzburger Festspiele erstellte Rehl angesichts der finanziellen Krise 1925/26 ein Sanierungskonzept, dessen Höhepunkt der Bau des Kleinen Festspielhauses

1937 markierte. 1938 marschierten deutsche Truppen in Salzburg ein, an den „Anschluss“ knüpften sich großen Hoffnungen der Salzburger Bevölkerung, die sich mit dem Bau der West- und Tauernautobahn, Rüstungsindustrie (Grill-Werke in Hallein) und Kraftwerksbau (Tauernkraftwerke Kaprun) anfangs auch erfüllten.

Die Folgewirkung dessen wird in dieser Arbeit nicht näher beleuchtet, im Bombardement 1944 wurden neben der Kuppel des Doms auch 46% aller Wohnobjekte zerstört.

Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs und der günstigen grenznahen Lage in der Nachkriegszeit etablierte sich Salzburg neben einem Kultur- auch schnell als Handelsstandort. Damit blieb der Stadt eine zu starke Industrialisierung erspart. Die negativen Auswirkungen des „Wirtschaftswunders“ und des übersteigerten Fremdenverkehrs wurden vor allem in der Stadt Salzburg rechtzeitig erkannt. Ein durch die Bürgerliste erzwungenes Altstadterhaltungsgesetz bewahrte den alten Stadtkern, auch der breite Grünlandgürtel im Süden geht darauf zurück.

(vgl. Kapitel 1.1 Geschichte Salzburg mit Historischer Atlas der Stadt Salzburg und Salzburg - Stadt mit Geschichte.pdf)



Abb. 10: FESTUNG SALZBURG
Festung Hohen Salzburg, oben;



Abb. 11: MOZARTSTATUE
Mozartplatz Salzburg, unten;

1.2 SALZBURG HEUTE

Geographische Einordnung

Die Stadt Salzburg liegt am Nordrand der Alpen, in der Mitte des Salzburger Beckens. Der historische Altstadtkern befindet sich auf der linken Seite der Salzach und wird von Festungs- und Mönchsberg sowie dessen westlichem Ausläufer, dem Rainberg, begrenzt.

Östlich des Altstadtkerns erheben sich am rechten Salzachufer der Kapuzinerberg und der kleine Bürglstein, im Süden der Stadt der Hellbrunner Berg und der Morzger Hügel, westlich des Stadtteils Altliefering der kleine Grafenhügel. Im Südwesten begrenzt der von einer Seilbahn erschlossene 1853 m hohe Untersberg die Stadt. Landschaftlich dominant sind auch im Westen der Hohe Stauffen und im Süden die Salzburger Kalkhochalpen mit Göll, Hagengebirge und Tennengebirge. Im Osten bildet der 1288 m hohe Stadtberg Gaisberg und die Osterhorngruppe die Grenze des Salzburger Beckens. Nördlich der Stadt erreicht der Fuß des Plainberges mit der Wallfahrtsbasilika Maria Plain das Stadtgebiet. Nordöstlich schließt sich die Hügellandschaft des Flachgaus zum Alpenvorland an, mit dem Haunsberg als letztem Alpenausläufer. Ein geschlossener Auwaldgürtel entlang von Salzach und Saalach reicht im Norden bis in das Stadtgebiet hinein.

Die Altstadt im Salzburger Becken liegt 420 bis 426 m hoch. Der höchste Punkt des Stadtgebietes ist die Gaisbergspitze mit 1288 m, die Saalachmündung am Böschungsfuß ist mit 404 m der tiefste Punkt. (vgl. Bürgerforum-Schallmoos)

Stadtteile

„Die Stadt gliedert sich unabhängig von den historischen Katastralgemeinden in 24 Stadtteile und drei angrenzende Landschaftsräume. Den historischen Kern der Stadt bildet die Altstadt links und rechts der Salzach, an die die alten, zeitlich bis ins Mittelalter zurückreichenden Vorstädte Mülln und Nonntal anschließen.

Um 1900 entstand westlich der Altstadt der Stadtteil Riedenburg. Auf dem Gebiet der abgerissenen rechtsufrigen Bastionen und Kasernen bildete sich das Andräviertel (Neustadt). Westlich des Hauptbahnhofes entstand der Stadtteil Elisabeth-Vorstadt. Im Nordteil von Mülln entwickelte sich der Stadtteil Lehen. Die Stadtteile Aigen, Parsch, Itzling und Gneis sind im Wesentlichen nach 1900 gebaut worden.

Die einst selbständigen Dörfer, später Vororte Maxglan im Westen, Liefering im Nordwesten,

Gnigl im Osten und Morzg im Süden wurden in der Zwischenkriegszeit zu Stadtteilen. In dieser Zeit bildete sich auch der durchgehend bebaute Siedlungsstreifen entlang der Moosstraße in Leopoldskron-Moos.

Nach 1950 entstand als jüngster Siedlungskern Salzburg-Süd mit den Teilen Josefiaw, Herrnau und Alpensiedlung. Als Ausbau alter Umstadtdörfer stammen auch die Stadtteile Langwied, Kasern, Taxham und Schallmoos aus der Mitte des 20. Jahrhunderts, ebenso im Norden der Stadtteil Itzling Nord als junger Siedlungssplitter, der sich nahtlos an den Siedlungsraum der Gemeinde Bergheim anschließt.

Die 14 Katastralgemeinden Salzburgs sind: Salzburg, Maxglan, Morzg, Gnigl, Itzling, Aigen I, Liefering I und Leopoldskron und am Stadtrand befinden sich Bergheim II, Gaisberg I, Heuberg I, Hallwang II, Siezenheim II und Wals II.“

(Zitat: <http://www.salzburg.com/wiki/index.php/Portal:Geschichte>)

STADTTEILE Salzburg

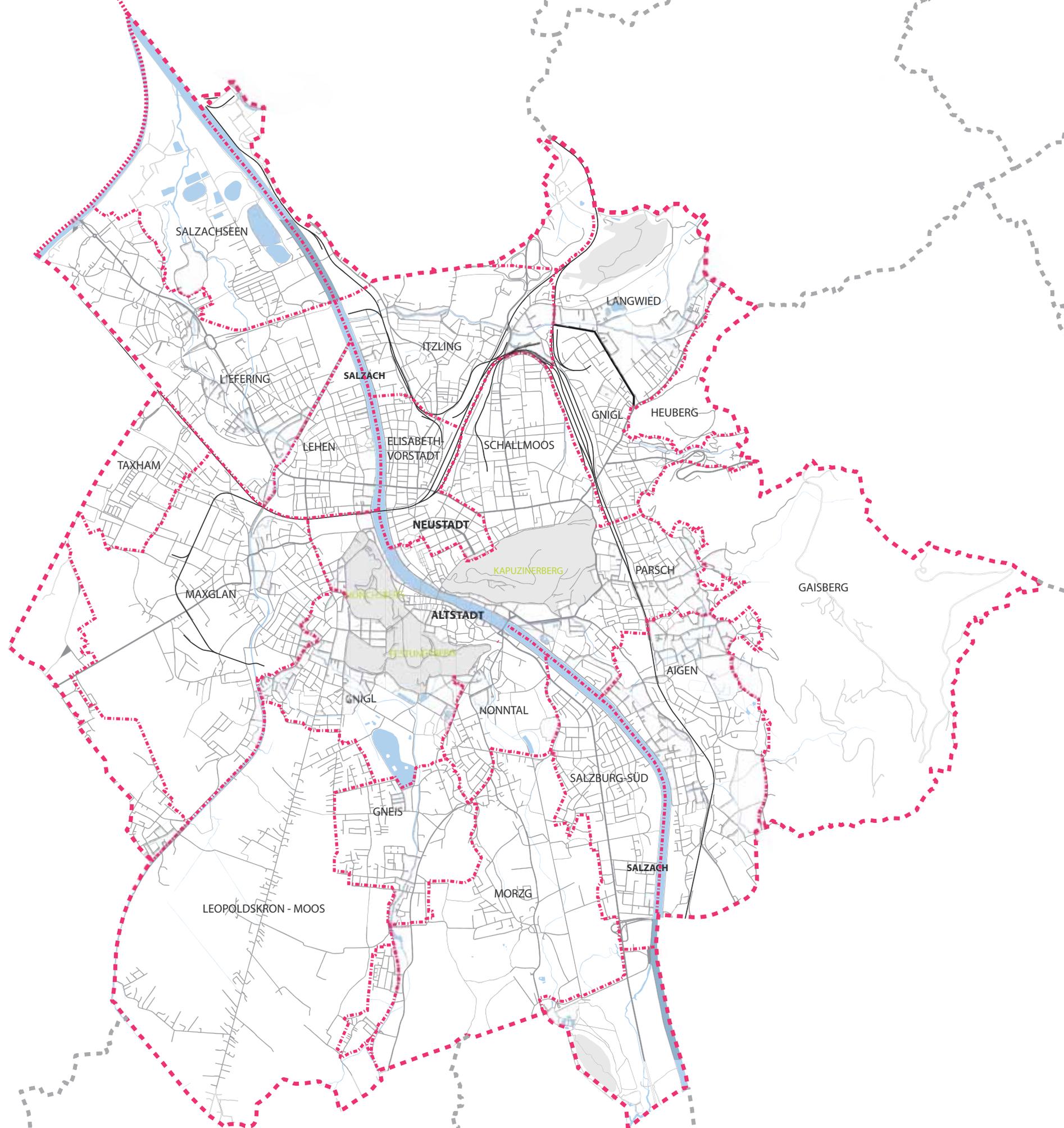


Abb. 12:

- Stadtgrenze
- Stadtteilgrenzen
- Stadtberge

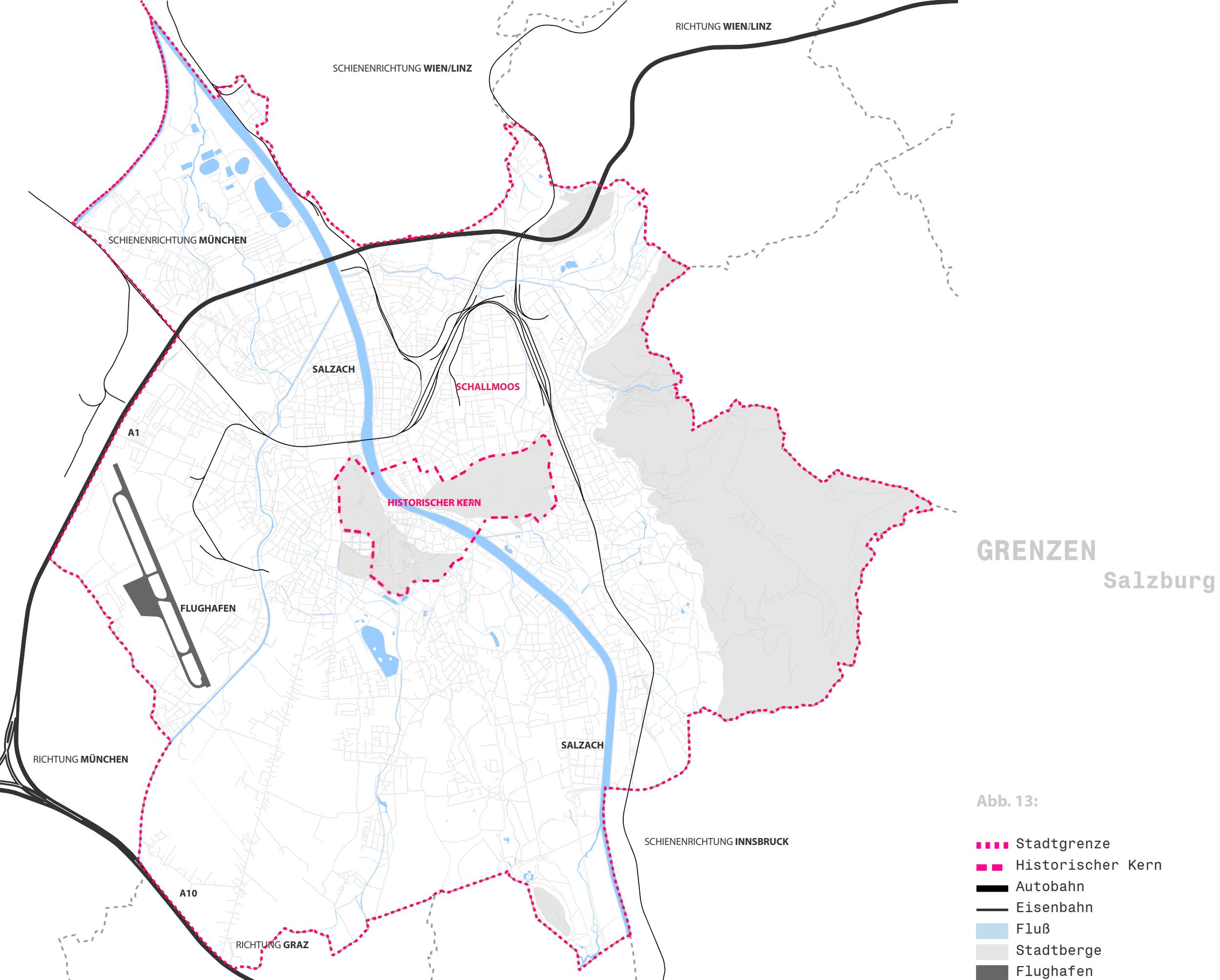


Abb. 13:

- Stadtgrenze
- Historischer Kern
- Autobahn
- Eisenbahn
- Fluß
- Stadtberge
- Flughafen

VERKEHR Salzburg

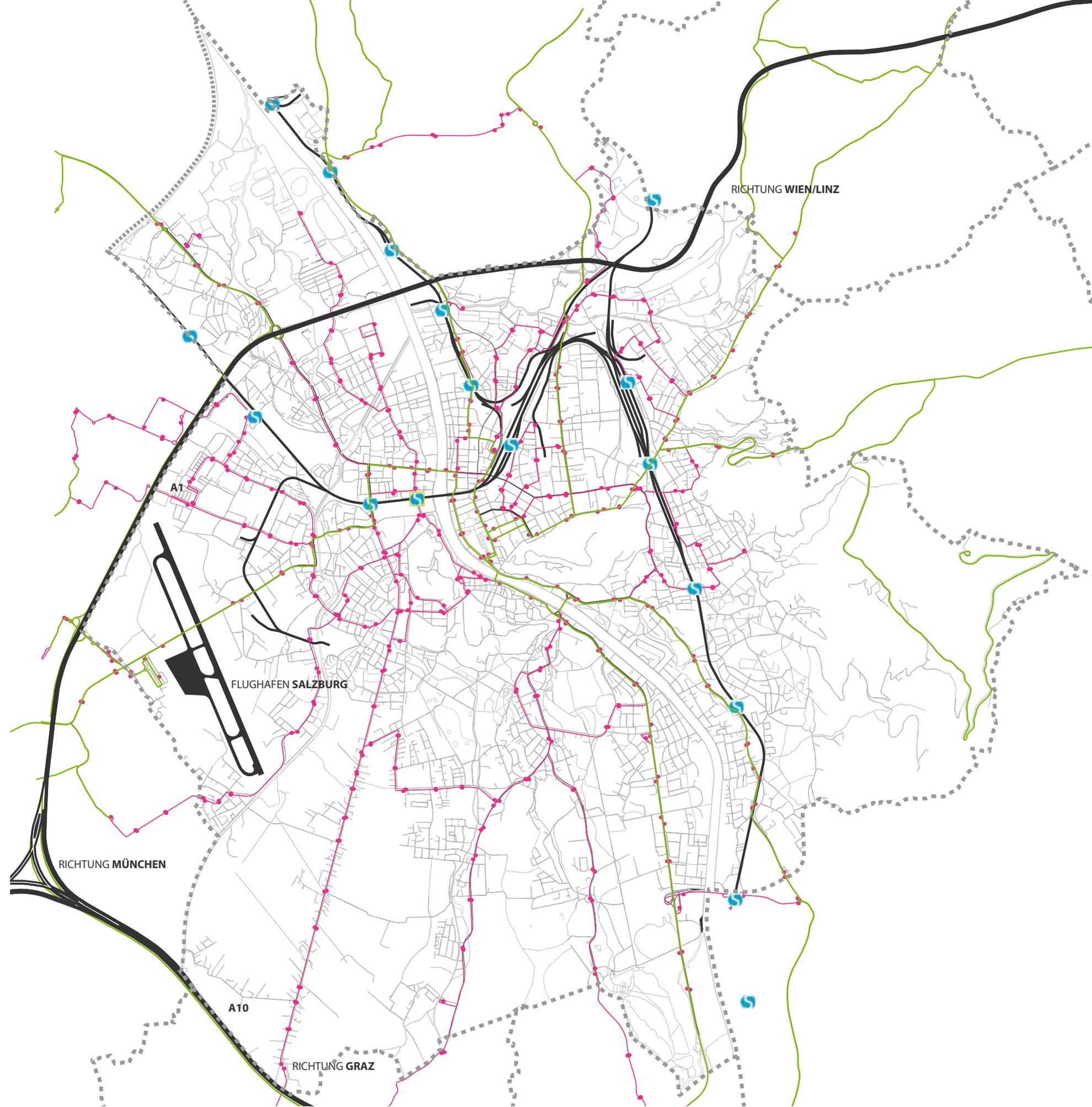
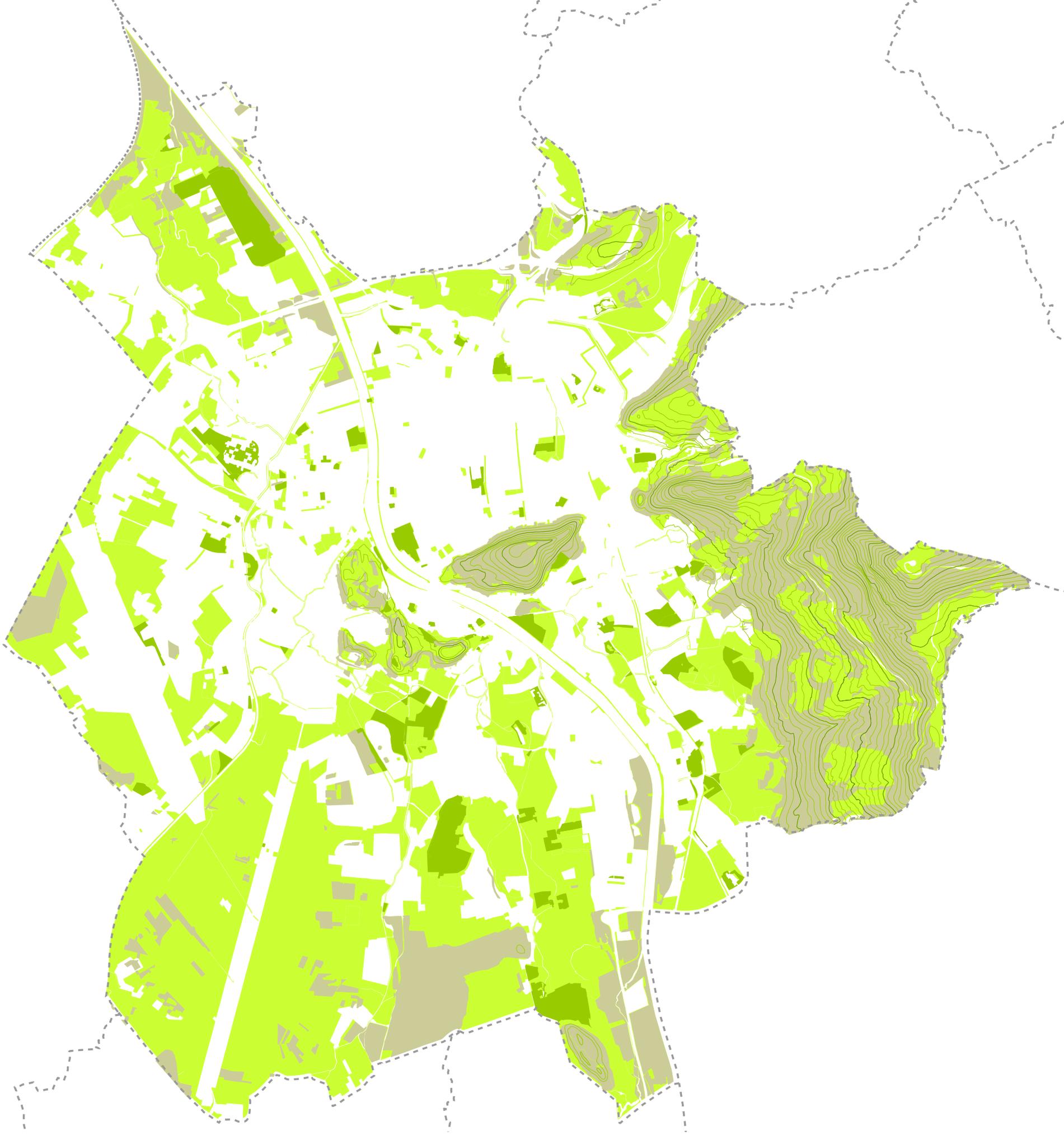


Abb. 14:

- Buslinie
- O-Buslinie
- Autobahn
- Eisenbahn
- Flughafen



GRÜNRAUM
Salzburg

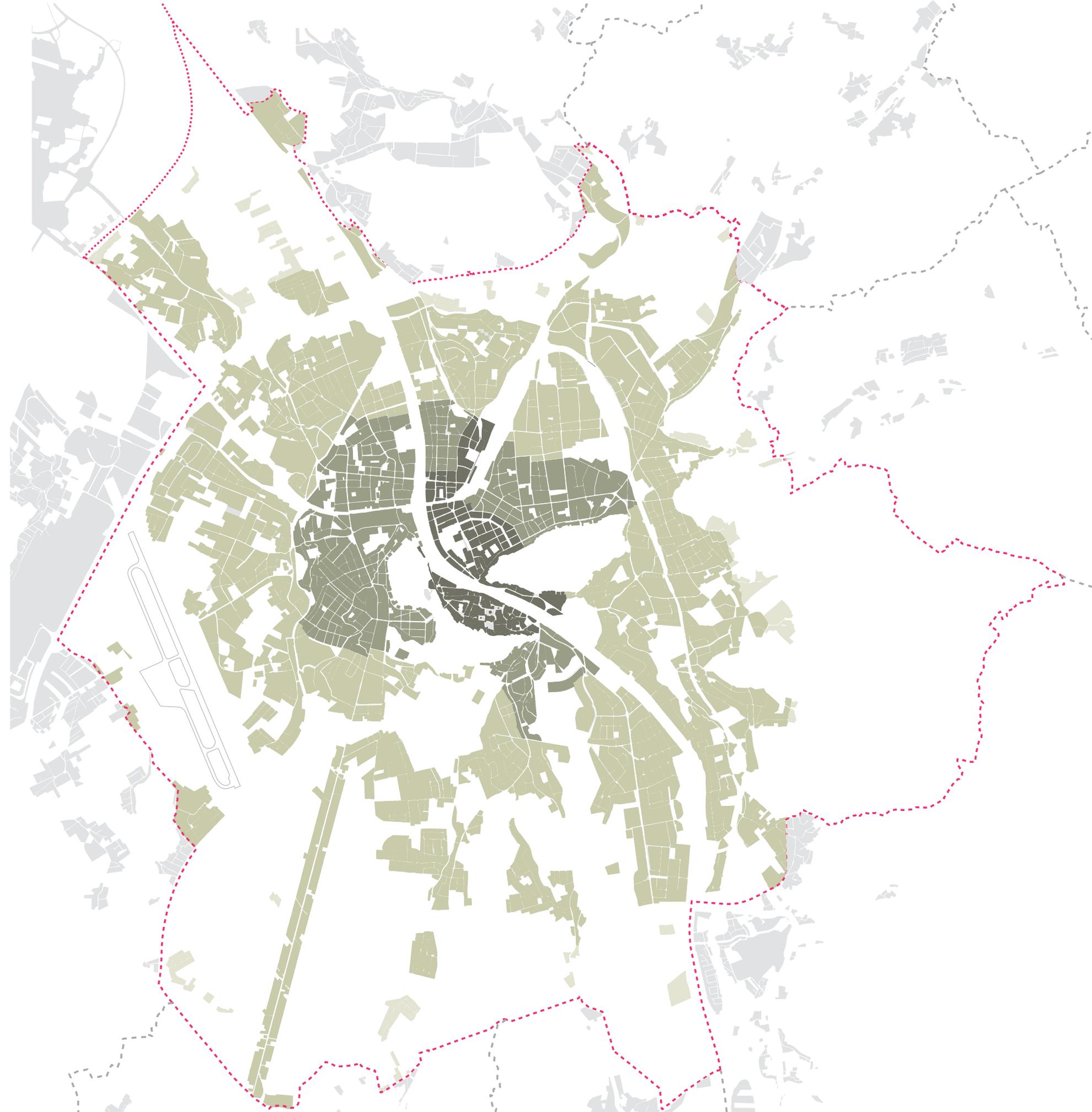
Abb. 15:

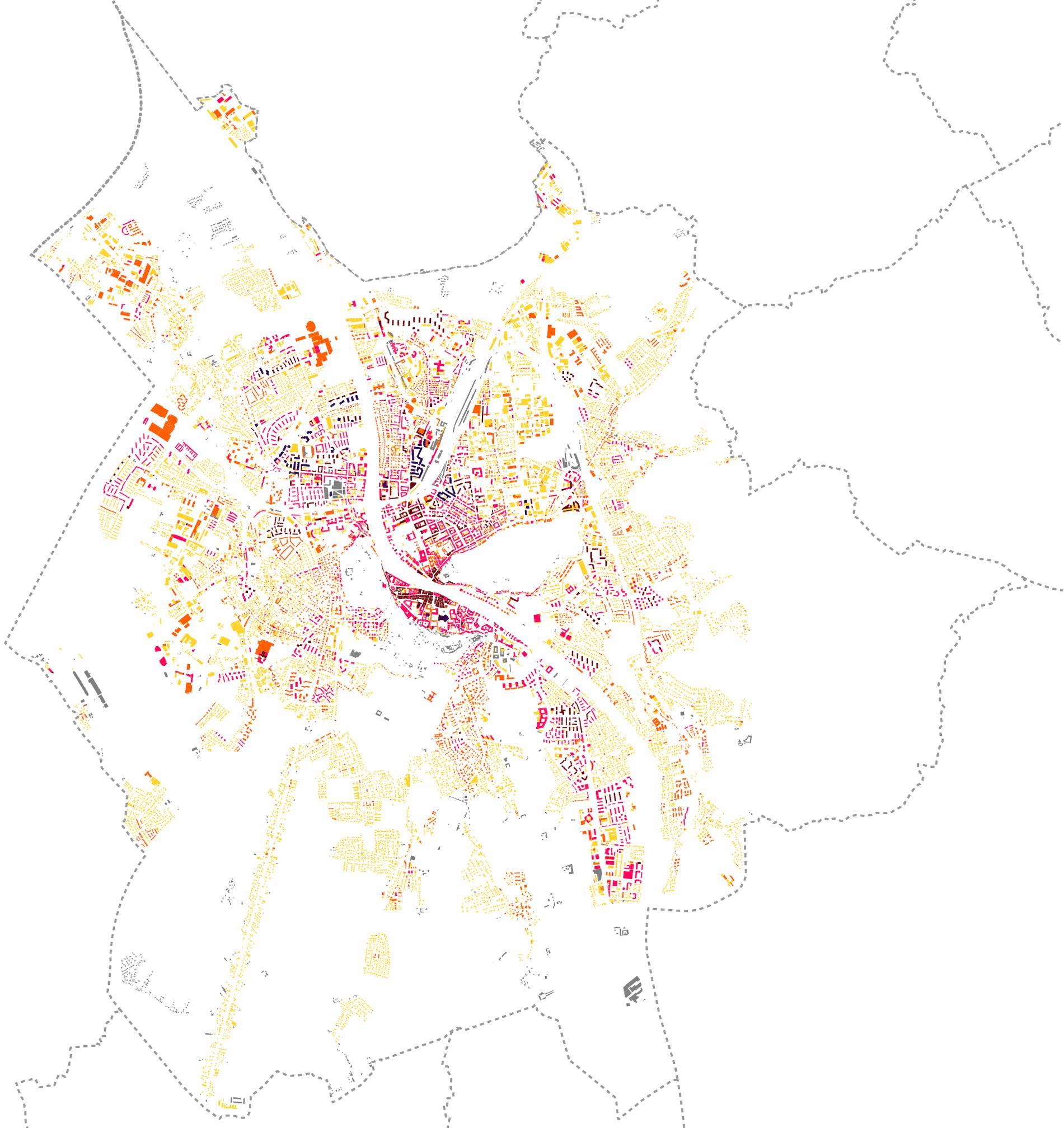
- Wald
- Parkanlagen
- Grünland

BEBAUTE FLÄCHE
Salzburg

Abb. 16:

- Innenstadt
- Urbaner Kern
- Äußere Stadt
- Siedlungen im Landschaftsraum





GEBÄUDEHÖHEN Salzburg

Abb. 17:

- bis 2 Geschoße
- 2 - 3 Geschoße
- 3 - 5 Geschoße
- 5 - 7 Geschoße
- ab 7 Geschoße
- keine Angaben

SCHWARZPLAN

Salzburg



Abb. 18:

■ Bebauung

1.3 PROBLEME

Seitens der politischen Verantwortungsträger der Stadt Salzburg besteht seit Jahren das Ziel, die Stadt Salzburg als Wirtschaftsstandort und als überregionales Zentrum für Forschung und Entwicklung auszubauen. Damit verbunden sind im Bereich Wohnbau langfristig gesteckte Maßnahmen erforderlich. Wohnen in der Stadt Salzburg ist teurer denn je. Salzburg zählt zu den teuersten Landeshauptstädten in Österreich.

Gründe für die hohen Preise und ständigen Preissteigerungen gibt es mehrere. Die Stadt wächst nach wie vor, viele Menschen aus dem Umland drängen zurück in die Landeshauptstadt um sich das tägliche Pendeln zu ersparen. Die Zahl der Single-Haushalte steigt, die Menschen werden älter. Dazu kommt eine rege Nachfrage nach teuren Immobilien aus dem Ausland. Käufer aus den Nachbarländern haben die Preise nach oben getrieben.

Deshalb ist es notwendig für die BewohnerInnen in funktionaler, gestalterischer sowie städteräumlicher Hinsicht neue Maßnahmen im Bereich Wohnbau zu ergreifen, um einer weiteren Abwanderung von Betrieben und Hauptwohnsitzen in die städtischen Ballungsräume entgegenzuwirken.

Zukünftige Entwicklung

Seit geraumer Zeit arbeiten eine Reihe an Instituten und Fachleuten an der Erarbeitung eines Masterplans für die Kernregion Salzburg. Das Ziel besteht darin, die (Kern-)Region Salzburg „vom Halbkreis zum Vollkreis“ zu entwickeln.

Damit ist gemeint, dass sich die Stadtregion in allen Funktionen - über die Staatsgrenze hinweg - abgestimmt entwickeln sollte, um ihre Entwicklungspotenziale wirklich nutzen zu können. So wie andere Regionen ohne eine solche Grenze. Die besondere Situation an der Grenze bringt – trotz der EU-Integration – nach wie vor wesentliche Erschwernisse für die regionale Entwicklung mit sich, die andere Regionen nicht haben. Unterschiedliche politische und administrative Systeme mit verschiedenen Ebenen, Entscheidungsstrukturen und Instrumenten.

Laut dem Masterplan „kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg (2030)“ sind die Hauptprobleme wie folgt zusammen zu fassen:

- Eine Reihe von Infrastrukturentscheidungen stehen an und können seit Jahren nicht voran gebracht werden,
- Die Wohnungsverhältnisse in der Stadt und im näheren Umland – im Bereich der Kernregion Salzburg – führen zunehmend zu Knappheiten und hohen Kosten, die zu einer Randwanderung mit unerwünschten Nebenwirkungen führen (Verkehr, Umwelt, Landschaftsverbrauch),
- Die weitere wirtschaftliche Entwicklung steht vor der Frage, ob aufgrund der beengten Verhältnisse, verkehrstechnische Probleme und der hohen Bodenpreise nicht eine Verlagerung von Funktionen in günstigere Standorte sinnvoll wäre,
- Die hervorragende Landschaft und Umweltqualität wird durch eine weitere Ausbreitung der Siedlungen und Verkehrswege in Teilen der Kernregion gefährdet;

Die Kernregion Salzburg liegt an einem Schnittpunkt europäischer Verkehrswege, hat eine hochgradige internationale Bekanntheit in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht und eine bisher sehr erfolgreiche Entwicklung genommen. Es besteht aber die Gefahr – aufgrund der oben genannten Problemlagen, im internationalen Umfeld an Boden zu verlieren und auch für die einheimische Bevölkerung im Bereich Wohnen und Umwelt Verschlechterungen zu erfahren, wenn hier nicht eine neue, klare Richtung eingeschlagen wird.

Salzburg will sich zukünftig verstärkt als Zentrum der EuRegio-Gemeinschaft positionieren. Pläne dazu sind ebenfalls im Masterplan festgehalten. Dabei werden grenzübergreifend Gemeinden des Südbayrischen Raums mit einbezogen um die Entwicklungspotenziale auch nutzen zu können.

Dabei geht es auch darum, die Wirkungen der einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen in Hinblick auf die Gesamtregion zu begründen. Thematischer Fokus sind die Bereiche Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, Landschaft und Freiraum.

1.4 GESCHICHTE SCHALLMOOS

Trockenlegung

Wie der Name Schallmoos bereits sagt, handelt es sich auch heute noch um ein „moosiges“, „mooriges“ Gebiet. Unter Erzbischof Leonhard von Keutschach forderten die Salzburger Bürger 1502/03 die Trockenlegung des Schallmooses. Wie historische Funde ergaben, war dieses Gebiet vor dieser Stadtteilerweiterung keineswegs unberührt. Die Kelten benutzten das Moor aller Wahrscheinlichkeit zu Opferzwecken und zur Zeit der Römer verlief eine Reichsstraße entlang des Kapuzinerbergs. Diese verband Salzburg mit dem Salzkammergut und dem Oststeirischen Erzberggebiet und stellte somit eine bedeutende Handelsstraße dar. Ihren Verlauf bilden die heutige Linzergasse und die Schallmooser Hauptstraße nach.

Das Gelände bis zum Alterbach war bis ins 16. Jahrhundert unbesiedelt. 1598 begann Erzbischof Wolf Dietrich von Raitenau mit der Urbarmachung von Schallmoos und gab das Gebiet zur Bebauung frei. Ein Grund dafür dürfte das Hochwasser im selben Jahr gewesen sein.

Nach der ersten Kultivierungsphase folgte die Trockenlegung des Moores unter Erzbischof Paris Lodron zwischen 1625 und 1644. Ausschlaggebend hierfür dürfte die Pest gewesen sein. Innerhalb der nächsten drei Jahre wuchs die Häuserzahl auf 27 mit 229 Bewohnern.

Während des Dreißigjährigen Krieges erhielt die Stadt einen Kranz von Bastionen, der vom Kapuzinerberg bis zur Salzach reichte. Dies reduzierte die stadtnahen Gartenflächen, für die Ersatz im Vorfeld geschaffen werden mußte. Auch neue landwirtschaftliche Flächen wurden erschlossen.

Im zweiten Abschnitt der Entwässerungsarbeiten ab 1632 hatte Paris Lodron holländische Ingenieure und Teichgräber beauftragt. Es wurde eine Landaufnahme durchgeführt, das Moor nivelliert und ein Hauptentwässerungsgraben unter dem Plainer Weg zur Salzach gelegt. Weiters entstand ein System von Nebengräben. Über die Gräben wurden 35 steinerne und drei hölzerne Brücken angelegt. Nach Herstellung des Entwässerungsnetzes wurde die Fürstenstraße (ab 1930 Vogelweiderstraße) schnurgerade quer durch das Moor vom Kapuzinerberg bis zum Plainholz geführt.

Da die Gräben einen enormen Erhaltungsaufwand erforderten, kam es in den folgenden Jahren zu einem Streit zwischen den Bewirtschaftern der Flächen und dem Erzbischof, weil sich keiner für die Räumung verantwortlich fühlte. Dieser Streit sollte sich bis ins 20. Jahrhundert ziehen.

Ein weiterer wesentlicher Wirtschaftssektor von Schallmoos war die Torfgewinnung, die Anfang des 18. Jhdt. ihren Höhepunkt erreichte, als die bestehenden Holzvorräte durch das Salz- und

Bergwesen nahezu aufgebraucht waren.

„ Noch heute liegt in Schallmoos unter der dünnen Humusschicht eine mehrere Meter dicke Moorschicht. “ (Historischer Atlas der Stadt Salzburg,, II S.8)

Heute erkennt man nur mehr wenige Gräben und Bäche, welche auf die Trockenlegung hinweisen, die erst im letzten Jahrhundert abgeschlossen wurde. Bis in die 50-iger Jahre wurde in Schallmoos Torf gestochen. Aufgrund weiterer Trockenlegungen/ Drainagierungen kommt es bei älteren Gebäuden zu Setzungsproblemen, was auf die schlechten Gründungsverhältnisse hinweist.

(vgl. 1.4 Geschichte Sallmoos mit Schallmoos - Bau- und Entwicklungsgeschichte)



Abb. 19: STADTANSICHT

Schallmoos und Gnigl mit Heuberg und Nockstein, 1929, oben;

Abb. 20: RÖCKLBRUNN

Schloss Röcklbrunn im Schallmoos bei Salzburg, Aus: Diesel, Matthias: Erlus-tierende Augenweide in Vorstellung Herrlicher Garten und Lustgebäude, gezeichnet von Matthias Diesel, unten;



Besiedelung

Die Trockenlegung war ausschlaggebend, dass sich erste wichtige Höfe in Schallmoos ansiedelten, wie z.B. der Lairer- und der Kochhof, später Robinighof genannt. Sie verfügten meist über kleinere Gartenanlagen und Alleen. Der Röckelbrunn gilt als ältestes Gebäude von Schallmoos und wurde bereits im 12. Jahrhundert als Stiftgut von St. Peter angelegt, er war genau wie der Robinighof, der Stadlhof und der Lützowhof mit größeren Gartenanlagen ausgestattet.

Der Erzbischof, die landbesitzenden Klöster und Kirchen sowie einige karitative Einrichtungen zählten zu den großen und wichtigen Grundherren in Salzburg. 1634 übergab Erzbischof Paris Lodron größere Teile des Schallmooses an seinen Bruder, Christoph Graf Lodron, gegen Auflage der Fruchtbarmachung. Die Gründe sollten im Falle des Aussterbens der Linie an das Domkapitel fallen.

„Die Farbflächen der „Geometrischen Charte“ bezeichnen die Gründe, wo das Salzburger Domkapitel (grau), der Landesfürst (hellgrün), andere Herrschaften (gelb-grün) Grundherren und damit Obereigentümer waren sowie herrschaftsfreie Grundstücke (gelb). Bei einigen Höfen des Domkapitels sind auch die Grundgrößen angegeben.“ (Historischer Atlas der Stadt Salzburg, II S.8)

Gründerzeit

Ende des 19. Jahrhundert kam es zu einer weiteren Ausdehnung. Ausschlaggebend war der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Eisenbahn 1860 mit der anschließenden Erweiterung Richtung Süden, auch wenn dies damals nur von lokaler Bedeutung war. Carl Freiherr von Schwarz baute 1870/71 die Bahnverbindung zwischen Salzburg und Hallein, die über eine längere Strecke auch durch Gnigl führte. 1875 wurde diese salzachaufwärts verlängert. Die damalige kultivierte Moorlandschaft wurde durch die Bahndämme klar voneinander getrennt.

(vgl. Mitteilung der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde)

Durch die Nähe zur Bahn, kam es zur Ansiedlung zahlreicher Betriebe, die den Vorteil der günstigeren Steuerauflagen nutzten, da Schallmoos noch nicht in die Stadt Salzburg eingemeindet war. Der vornehmliche Charakter als Wohngebiet blieb jedoch erhalten. In der Zwischenkriegszeit kam die Bautätigkeit, wie in ganz Salzburg, zum Erliegen. Die große Wohnungsnot veranlaßte Salzburg und Gnigl neue Wohnhäuser zu errichten. Ebenso entstanden Ein- und Mehrfamili-

enhäuser, welche im Teilregulierungsplan großteils im Industriegebiet ausgewiesen sind. Ein „Gürtel lockerer Wohnbebauung“ war nur im südlichen Teil (im Bereich entlang des Kapuzinerbergs) vorgesehen. Zur großflächigen Verbauung kam es jedoch erst nach dem zweiten Weltkrieg, aufgrund umfangreicher Bautätigkeiten in diesem Gebiet.

„Ursache dafür war, dass das heutige Schallmoos nicht zur Gänze im Stadtgebiet der Gemeinde Salzburg lag. Erst durch die Eingemeindung von 1935 kam das heutige Schallmoos zur Stadt Salzburg.“ (Bürgerforum Schallmoos, Stadtteilbüro, S.21)

Städtebaulichen Stellenwert um 1900

Bebauung

Der Städtebau der Gründerzeit unterscheidet sich wesentlich von der Entwicklung der Städte in den Jahrhunderten davor. Durch die Industrialisierung und Urbanisierung veränderte er sich in viel kürzeren Zeiträumen. Dieses Schicksal ereilte nicht nur Schallmoos, sondern auch die Stadtteile nördlich der Stadtberge. Sie alle unterlagen einer kurzfristigen, schnellen Stadtteilentwicklung. So lässt sich erkennen, dass südlich der Stadtberge die einzelnen Siedlungsgebiete von kleineren, größerern und großflächigen Grünbereichen umgeben sind. Eine geringe Bebauungsdichte, Einzelhausstrukturen und Kleinbetriebe kennzeichnen diese Teilbereiche.

Das Stadtgebiet nördlich der Stadtberge lässt sich mit einem Wort beschreiben: „Urbanität“.

Lehen, Elisabeth-Vorstadt, Neustadt, Schallmoos und Kasern wurden konsequent versiegelt. Grünraum ist hier ein Fremdwort. Kennzeichnend sind vor allem hohe bauliche Ausnutzung, Verdichtung bis auf den letzten Quadratmeter, ein nebeneinander von Gewerbe und Wohnen und hohe Belastung durch Tourismus-, Wirtschafts- und Pendlerverkehr. Schallmoos kann man hier wohl als einen der benachteiligten Stadtteile nennen.

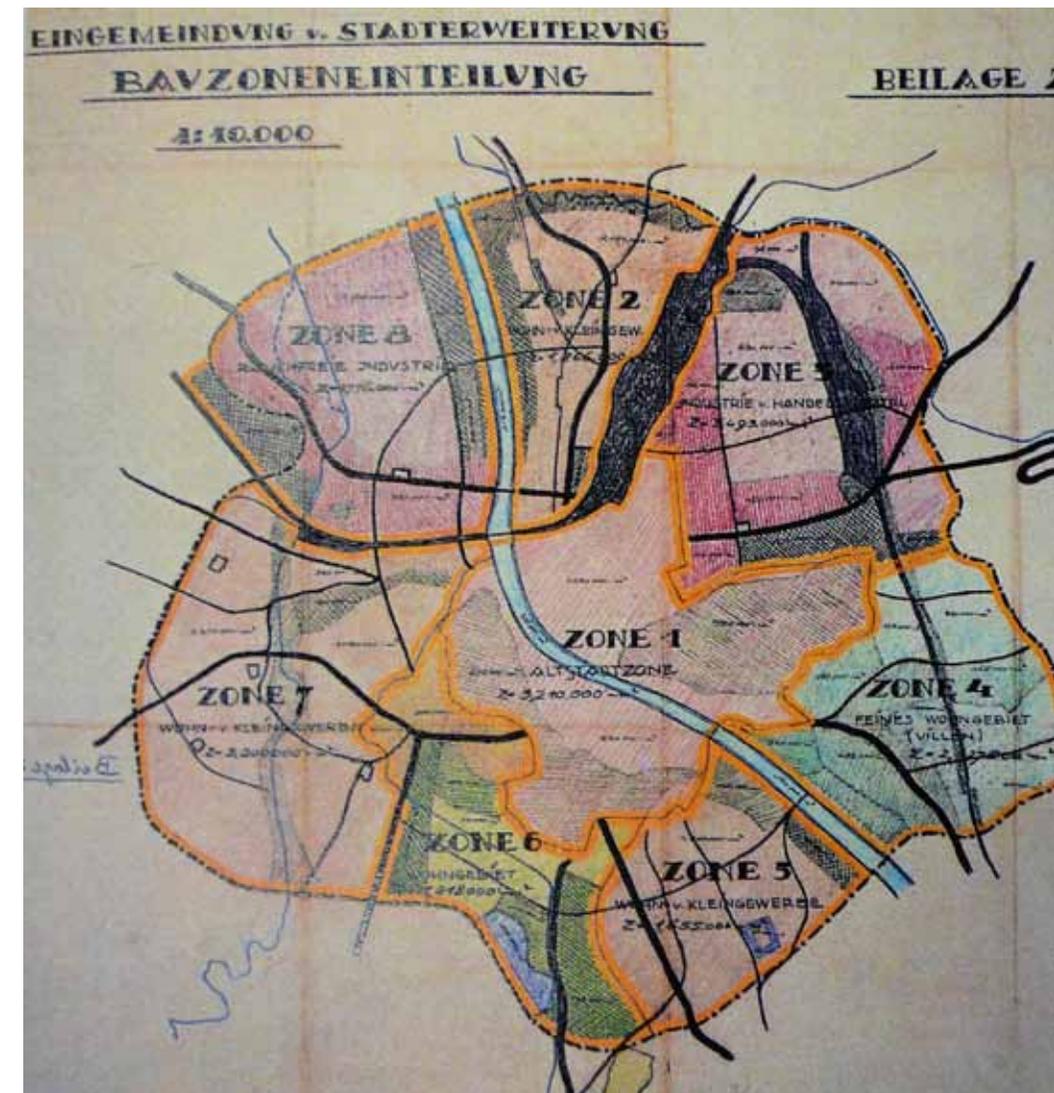
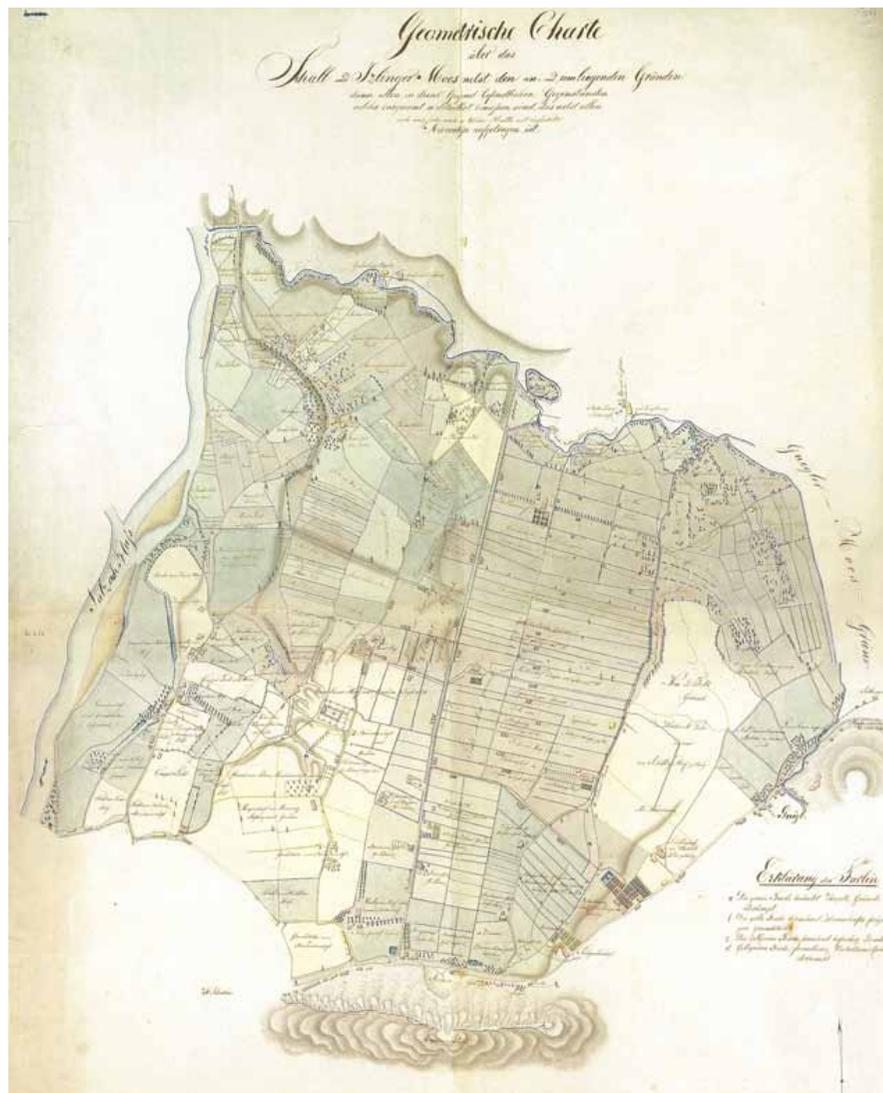
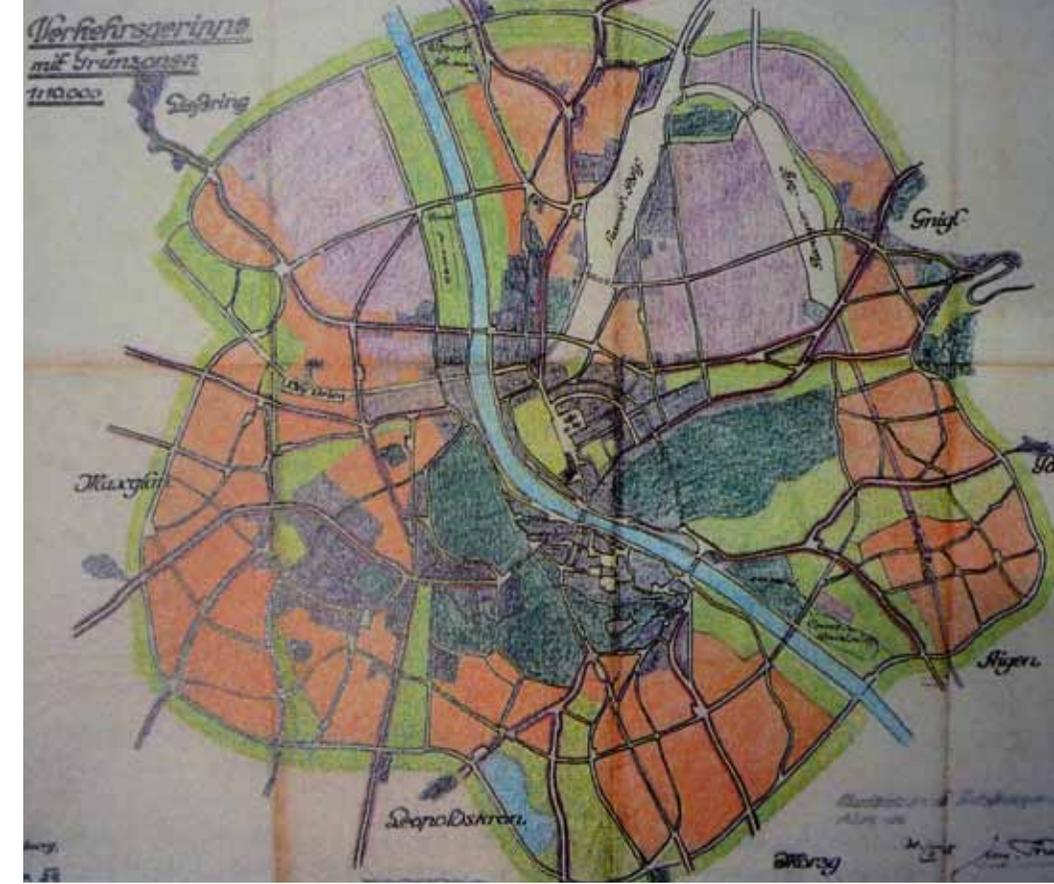
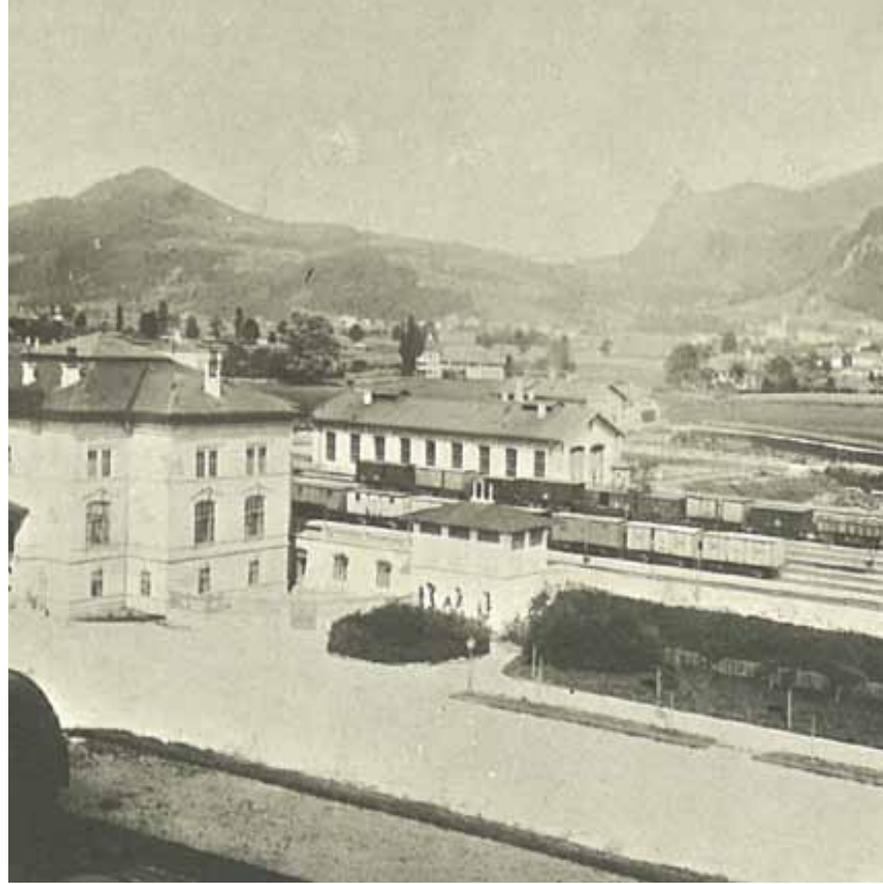


Abb. 21: HAUPTBAHNHOF
Bahnhofsgelände und Schallmoos vom Hotel Europa, 1862, links oben;

Abb. 22: VERKEHRSGERIPPE
Entwurf des "Verkehrsgerippe mit Grünzone", 1925, rechts oben;

Abb. 23: GEOMETRISCHE CHARTE
Schall- und Itzlinger Moos nebst den umliegenden Grenzen, 1785 - 1802; links unten;

Abb. 24: BAUZONEN
Eingemeindung und Stadterweiterung, Bauzoneneinteilung, Beilage 2, Entwurfs-skizze, 1925, rechts unten;

Verkehr

Neben den in Schallmoos abgeschlossenen Siedlungsbereichen oder Wohnsiedlungen wie im Bereich der Canavalstraße, Funkestraße, Bayerhamerstraße, nordwestlich der Linzer Bundesstraße, Maierhofweg bzw. der Mischbereich Poschingerstraße liegen dazwischen großflächige Gewerbegebiete mit zumeist hohem Wirtschaftsverkehrsaufkommen, Autoverkaufshallen und die dazugehörigen flächigen Autohalden.

Um 1990 betrug das Verkehrsaufkommen auf der Vogelweiderstraße ca. 17.000 Kfz/Tag und auf der Sterneckstraße ca. 25.000 Kfz/Tag (REK 2007). Dies sowie der Lärm der Bahn (Hauptbahnhof, Rangierbahnhof, Frachtenbahnhof), die Wild-Parker und der Reisebusverkehr waren schon damals und sind noch heute Problembereiche für Schallmoos. Ein weiterer Nachteil von Schallmoos, ist das Fehlen eines Stadtzentrums. Jeder andere Stadtteil in Salzburg besitzt zumindest eine Kirche. Schallmoos hat weder eine Kirche noch ein kulturelles und soziales Zentrum.

Zu klären gilt es, wie die Bewohner in Schallmoos ein Stadtteilbewusstsein erlangen können bzw. wie ein Stadtteilimage aufgebaut werden kann, wenn keine Orte für den kulturellen und gesellschaftlichen Austausch vorhanden sind. Es ist wichtig, dass eine Transformation des heutigen, trennend wirkenden Stadtteils in einen lebendigen und urbanen Agglomerationsteil stattfindet, der die Neustadt und die angrenzenden Stadtteile verbindet und eine zentrale Funktion als integratives Element wahrnimmt.

WEITERE ENTWICKLUNGEN

Der 1929 vorgelegte Teilregulierungsplan des Stadtbauamts Salzburg über das Gebiet Schallmoos, der eine Entmischung der Funktionen vorsah und welcher in groben Zügen auch das heutige Straßennetz verzeichnet, konnte nicht verwirklicht werden.

Der größte Teil wurde im Planentwurf jedoch als „Industriegebiet“ ausgewiesen.

Entwurfsskizzen zur „Bauzoneneinteilung“ und zum „Verkehrsgerippe mit Grünzonen“ aus dem Jahre 1925, für ein vergrößertes Gemeindegebiet sahen konkrete Planungen vor. Die heutige Sterneckstraße wurde bereits damals als wesentliche Hauptverkehrsachse neben dem Fürstenweg (heutige Vogelweiderstraße) angesehen.

Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage wurden kaum Grundstücke für Industrieansiedlungen benötigt. Vielmehr war das Problem die Nachfrage nach Wohnungen. Hauptsächlich setzte sich in diesem Zeitraum private Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhausbebauung durch.

Die 1944/45 erfolgten Bombardierungen hatten wegen der Nähe zu den beiden Bahnhöfen schwere Schäden zur Folge. Wesentlich verändert hat sich Schallmoos erst nach 1945 durch neue Wohnblöcke, Industrie und Lagerhallen. So entstanden zwischen 1984/85 etwa 750 neue Firmen.

„Die Größe des Gebiets, die Gemeindegrenze und der Vorrang der Verwertungsinteressen vor der Planung führten zu einem unstrukturierten Stadtteil im inneren Stadtgebiet.“ (Schallmoos- Bau- und Entwicklungsgeschichte bis 1945, S. 629)

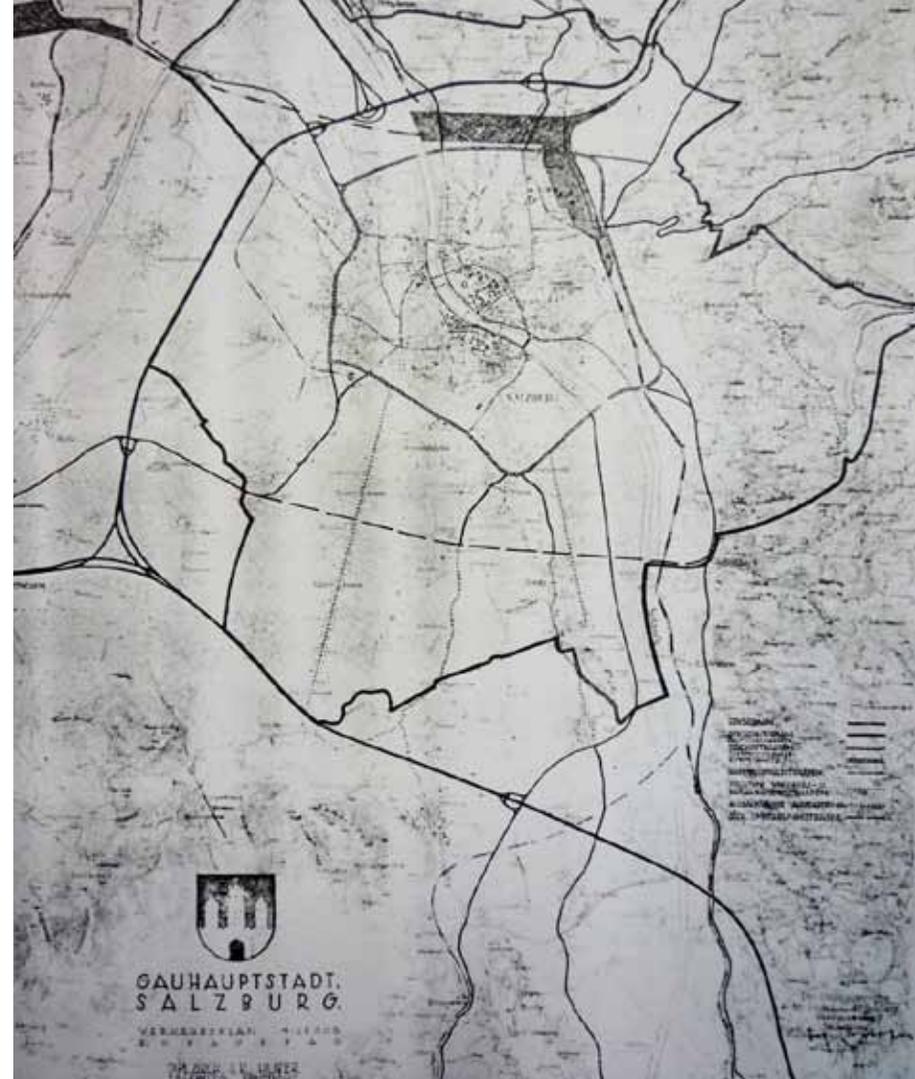


Abb. 25: VERKEHRSKONZEPT
Verkehrskonzept der Gauhauptstadt Salzburg, 1960; links oben

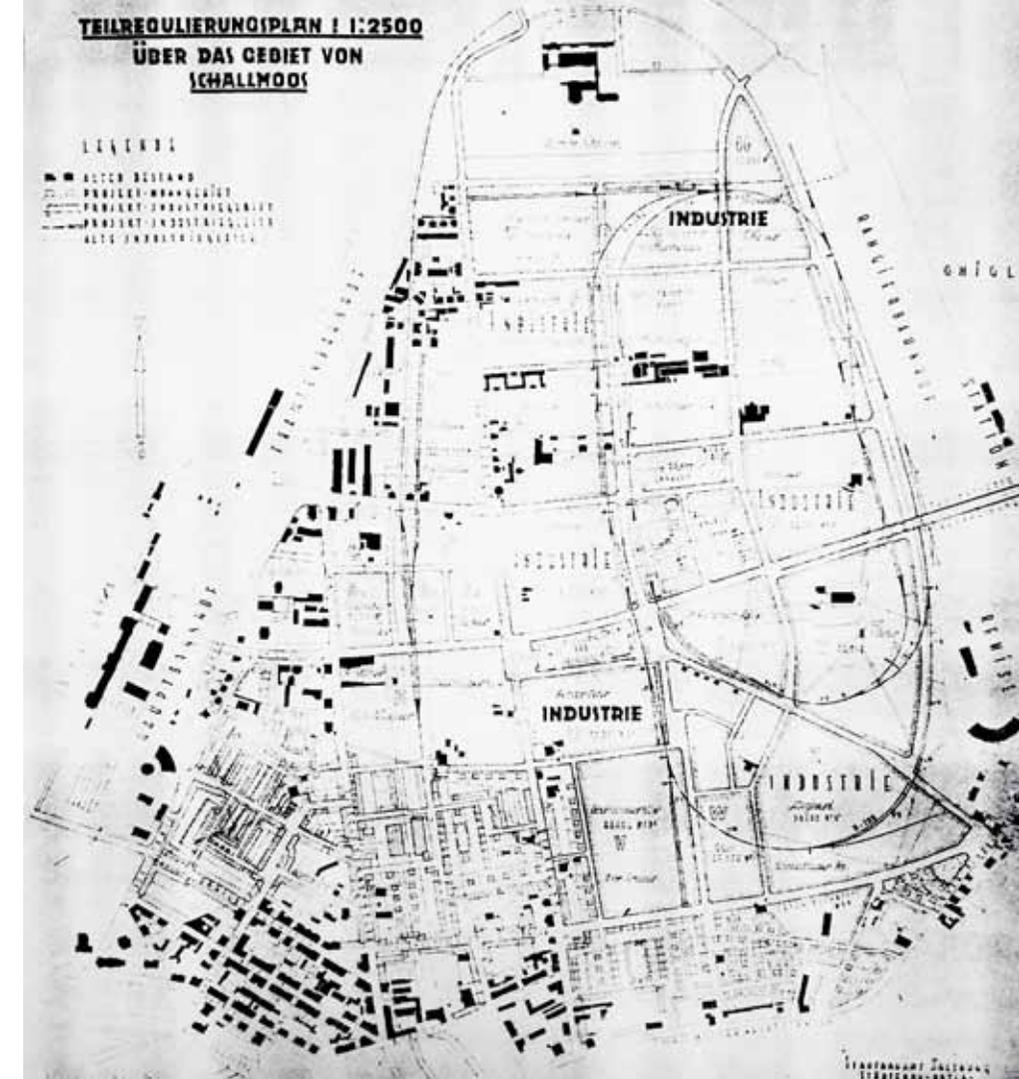


Abb. 26: TEILREGULIERUNG
Teilregulierungsplan über das Gebiet von Schallmoos, 1929; rechts oben

II. STÄDTEBAULICHE ANALYSE - SCHALLMOOS

2.1 GEOGRAFISCHE EINORDNUNG UND GRENZEN

2.2 STÄDTISCHE ANBINDUNG

2.3 MOBILITÄT

2.4 FREIRAUMQUALITÄT

2.5 URBANE INFRASTRUKTUR

2.1 GEOGRAFISCHE EINORDNUNG UND GRENZEN

Das Planungsgebiet befindet sich im Salzburger Stadtteil Schallmoos, welchem aufgrund seiner zeitgeschichtlichen Entwicklung neben einer historisch entwickelten Grenze auch das einheitliche Gesamtbild fehlt.

Das heutige Schallmoos war früher auf die beiden Gemeinden Itzling und Gnigl aufgeteilt, die 1939 ins Stadtgebiet von Salzburg eingemeindet wurden. Die damals festgelegten Katastralgemeindegrenzen bestehen noch heute. Itzling war mit dem Beginn des Eisenbahnbaus vom Feuchtgebiet zu einem Arbeiter- und Eisenbahnerstadtteil gewachsen - was zum Teil auch die Nutzung und die inhomogene Bebauung in Schallmoos erklärt, da für die beiden Gemeinden Gnigl und Itzling unterschiedliche Gesetze und Bauvorschriften galten. Mit dem Bahnbau 1860 zog sich die Grenze zwischen landwirtschaftlich genutztem Areal und Wohn- und Gewerbegebiet immer weiter nach Schallmoos.

Die räumliche Abgrenzung von Schallmoos gestaltet sich sehr einfach: Im Süden bildet der Kapuzinerberg die Grenze, der Rest wird vom Eisenbahnbogen definiert. Im Westen der Hauptbahnhof mit der dahinter liegenden Elisabeth-Vorstadt und im Osten der Rangierbahnhof mit dem angrenzenden Stadtteil Gnigl. Nördlich des Bahnbogens liegt das zuvor schon angesprochene Itzling. Die Grenzziehung zur Neustadt gestaltet sich jedoch schwieriger, da mit der Schleifung der Befestigungsanlage einer Ausdehnung der Neustadt Richtung Norden und entlang des Kapuzinerberges nichts mehr im Wege stand. Sie erfolgte so rasch, dass die Erstellung eines Gesamtplanes ausblieb und so in diesem Bereich ein völlig anderes Stadtbild entstand.

„Die Neubaugebiete, die nach 1945 jenseits der Achse Vogelweiderstraße, Sterneckerstraße und Gabelsbergerstraße entstanden sind, weisen eine völlig andere Grundrissstruktur auf, als jene näher an der Altstadt gelegenen, die rasterförmig geplant wurden und zu dem gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebiet zählen.“ (Zitat: Bürgerforum Schallmoos, Stadtteilbüro, S.18)

Das zeigt die bestimmende Planlosigkeit, die Schallmoos großteils definiert. Es gibt verschiedenste Pläne aus nahezu allen Epochen der Neuzeit, vom 1929 vorgelegten Teilregulierungs-

plan (Abb. 23 S.35) des Stadtbauamts Salzburg über das Gebiet Schallmoos, der eine Entmischung der Funktionen vorsah und welcher in groben Zügen auch das heutige Straßennetz verzeichnet, über einen 1933 von Martin Cäsar erstellten Gesamtbebauungsplan für Salzburg, in dem die für Schallmoos charakteristische kleingliedrige Parzellierung ersichtlich ist, die eine Einzelhaus-/ Reihenhausstruktur aufzeigt. Weiters folgten in den Jahren des Anschlusses, zuerst 1941/42 eine Bebauungsplanübersicht von Arch. Karl Huber und 1943 ein Bodennutzungsplan der „Gauhauptstadt Salzburg“.

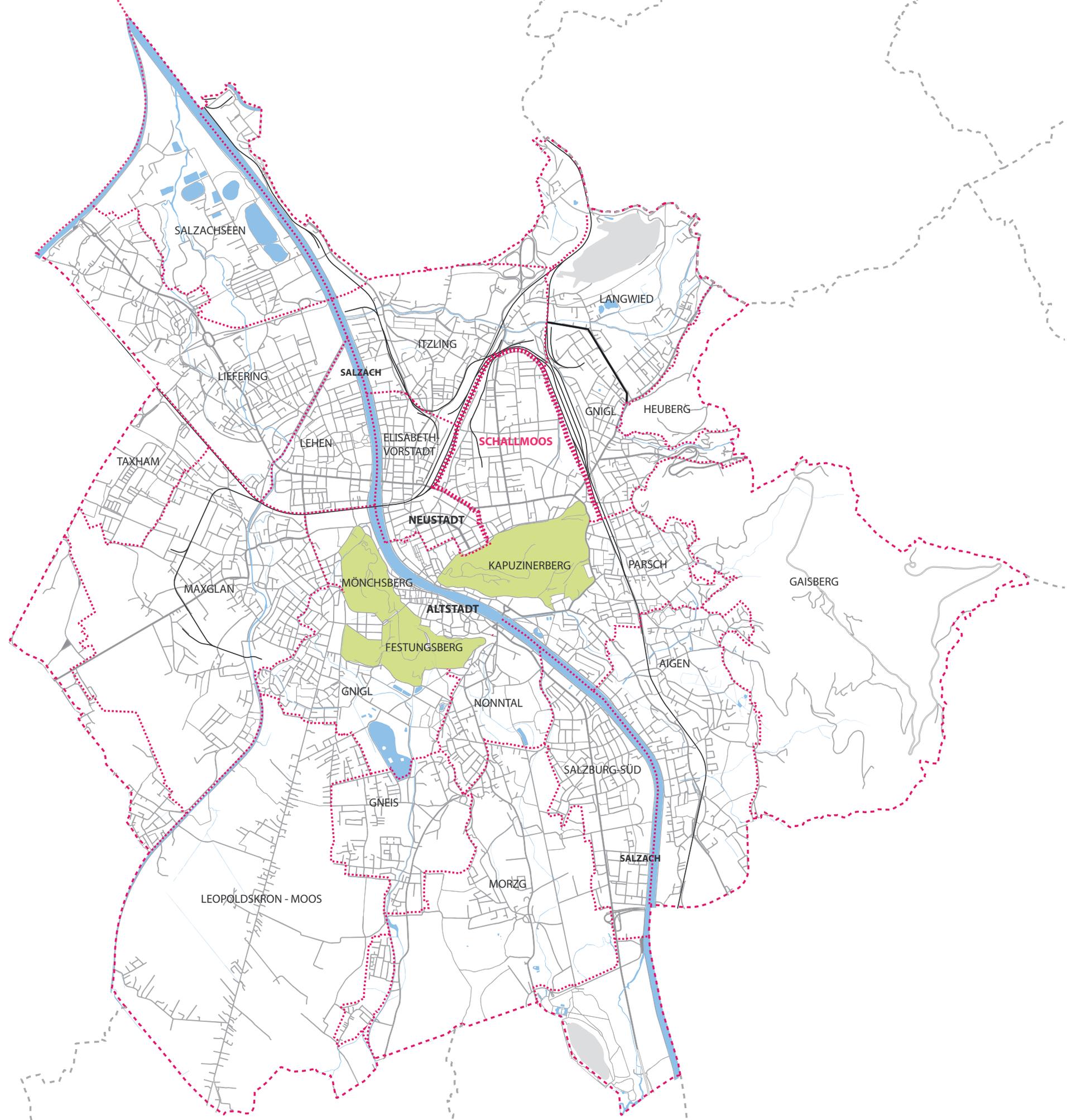
„Auffällig bei dieser Planung war, dass der Bahnhof und die dazugehörigen Gleisanlagen parallel zur A1 - Westautobahn und parallel zum Plainberg verlegt werden sollten. Damit wäre ein städtebauliches Zusammenwachsen mit der Elisabeth-Vorstadt möglich gewesen und hätte entscheidend das städtebauliche Gesamtgefüge von Schallmoos verändert.“ (Zitat: Bürgerforum Schallmoos, S.23)

Der größte Teil wurde in den Planentwürfen jedoch als „Industriegebiet“ ausgewiesen, Entwurfsskizzen zur „Bauzoneneinteilung“ und zum „Verkehrsgerippe mit Grünzonen“ aus dem Jahre 1925 (Abb. 19, 21 S. 33), für ein vergrößertes Gemeindegebiet sahen konkrete Planungen vor. Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage wurden kaum Grundstücke für Industriesiedlungen benötigt. Vielmehr war das Problem die Nachfrage nach Wohnraum, was sich in der widersprüchlichen Bebauung, hauptsächlich private Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhausbebauung, widerspiegelt. (vgl. Bürgerforum Schallmoos)

EINORDNUNG und Grenzen

Abb. 27:

- Stadtgrenze
- - - Stadtteilgrenze
- Stadtberge
- Fluss
- Bahntrasse



2.2 STÄDTISCHE ANBINDUNG

Um ein Planungsgebiet in die städtische Struktur zu integrieren, ist die verkehrstechnische Anbindung bedeutend und maßgebend für dessen weitere Entwicklung.

Das bedingt aber auch die Anbindung des Planungsgebietes an die Infrastruktur der Stadt und umgekehrt.

Salzburg verfügt über eine hervorragende geopolitische Lage und ist an das internationale Verkehrsnetz mit einem Flughafen, einem wichtigen Bahnknotenpunkt und den zwei Autobahnstrecken A1 und A10 ideal eingebunden.

Der öffentliche Verkehr wird in Salzburg hauptsächlich von den Salzburger Verkehrsbetrieben bedient. Zu diesen gehören der O-Bus sowie die Lokal-/ S-Bahn. Seit 2004 arbeitet die Stadtplanung am Ausbau der S-Bahnverbindungen, um die Umland-Gemeinden besser an die Stadt anzubinden und das Problem der innerstädtischen Durchwegung zu lösen. Dennoch wird der innerstädtische Verkehr in Salzburg vom Individualverkehr per PKW dominiert.

Um eine Ausweitung des MIV (Motorisierten Individualverkehr) zu verhindern und die Verkehrsproblematik in Salzburg zukünftig zu entschärfen muss die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs weiter gesteigert werden. Wichtige Faktoren sind hierbei die Dichte des Verkehrsnetzes, der Preis, die Taktfrequenz, die Zuverlässigkeit und vor allem die Benutzerfreundlichkeit.

Das Planungsgebiet

Durch den naheliegenden Hauptbahnhof, die Nähe zur Innenstadt und die Anbindung zur Autobahn ist das Planungsgebiet sehr gut mit den anderen Stadtteilen Salzburgs verbunden.

Durch Schallmoos führen vier Buslinien, zwei (Linie 21 und 22) davon direkt am Planungsgebiet vorbei.

- Linie 21: entlang der Lastenstraße
- Linie 22: entlang der Vogelweiderstraße
- Linie 2: entlang der Sterneckerstraße
- Linie 4: entlang der Schallmooser Hauptstraße

Entlang des Bahnbogens verläuft die S-Bahnlinie S 3 Richtung Golling mit den Haltestellen

Hauptbahnhof - Sam - Gnigl. Vom Hauptbahnhof weg führen weiters die S 1/11 Richtung Bürmoos und die S 2 Richtung Straßwalchen. Den neuen Hauptbahnhof erreicht man mit der Linie 22 innerhalb einer Fahrminute, in das Stadtzentrum gelangt man mit der Linie 21 innerhalb von 15 Fahrminuten.

Die Voraussetzungen für eine gute öffentliche Infrastruktur im Planungsbereich sind auf jeden Fall gegeben. Durch die Nähe zum Hauptbahnhof und die Anbindung an die Autobahn ist es möglich sich vom neuen Stadtquartier aus schnell und einfach in weiter entfernte Stadtteile sowie in die Umlandgemeinden zu begeben. Wichtig für die zukünftige Entwicklung wird jedoch eine Lösung des stark ansteigenden Individualverkehrs im Stadtteil Schallmoos sein. Für eine noch bessere und die zentrale Lage des Planungsgebietes unterstützende Anbindung wird aus heutiger Sicht eine Erweiterung des S-Bahnnetzes (inkl. neuer Korridore) und der Ausbau des Busliniennetzes erforderlich sein.

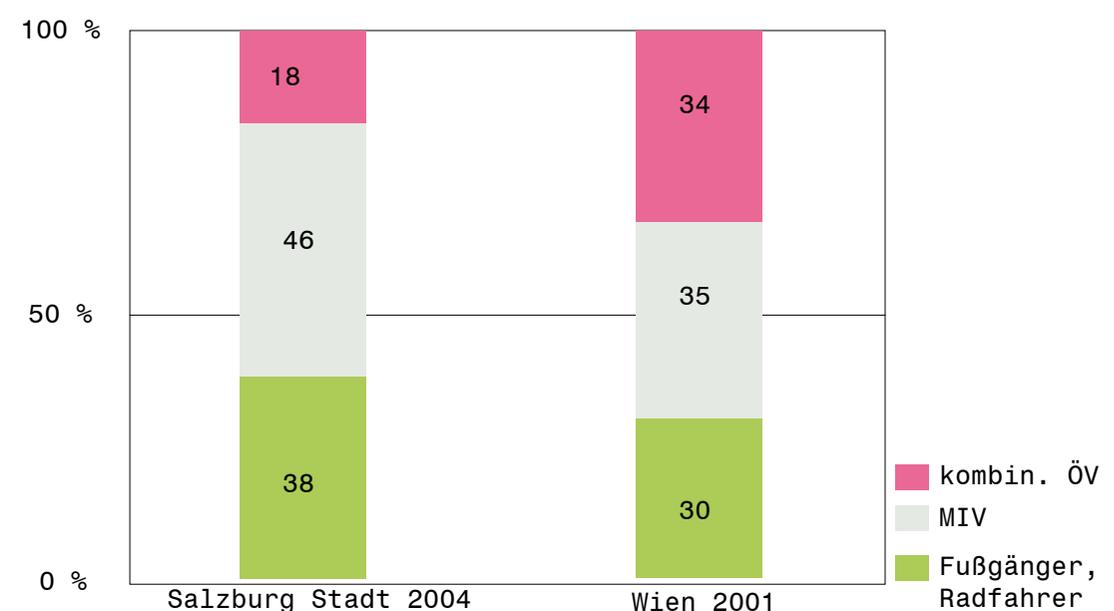


Abb. 28: Verkehrsmittelwahl im Vergleich: Tiefbauamt der Stadt Zürich, 2005;

STÄDTISCHE Anbindung

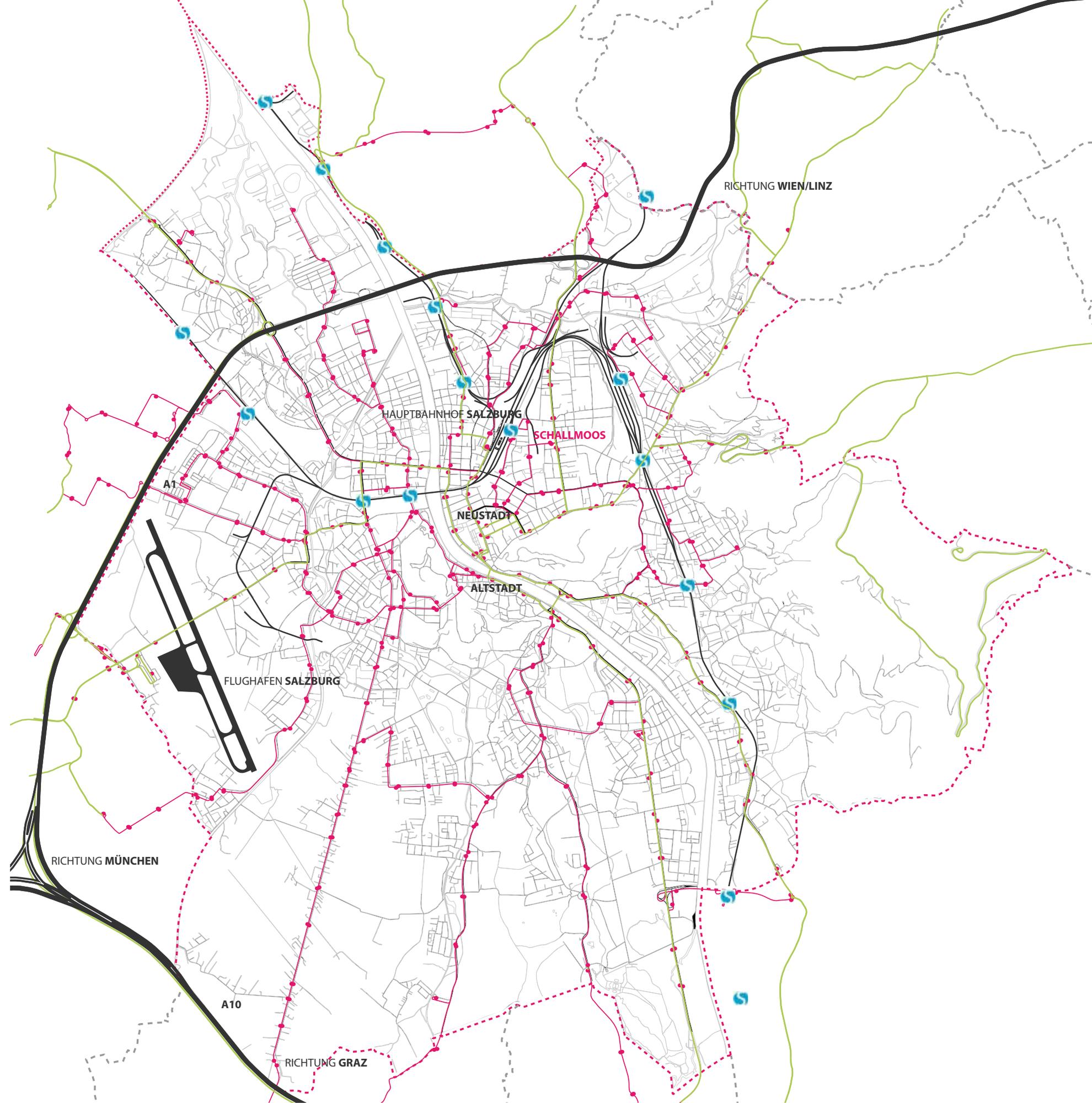


Abb. 29:

- Flughafen
- Autobahn
- ÖPNV
- S-Bahn
- O-Bus

2.3 MOBILITÄT

Individualverkehr

Im aktuellen Zustand ist das Planungsgebiet gut an das öffentliche Straßennetz angebunden. Derzeit ist Schallmoos vom Durchzugsverkehr in Richtung Innenstadt geprägt, der vor allem auf drei Achsen verläuft:

In Ost-West-Richtung sind dies:

- > die Schallmooser Hauptstraße (Verlängerung der Linzer Gasse in der Neustadt, die direkt unterhalb des nördlichen Abhangs des Kapuzinerbergs verläuft),
- > die Sterneckstraße, die weiter nördlich parallel dazu verläuft und mit der Gabelsbergerstraße als Verlängerung die B 1 bildet. Die Sterneckstraße und die Schallmooser Hauptstraße werden durch die Rupertgasse getrennt;

In Nord-Süd-Richtung verläuft:

- > die Salzburger Straße (Vogelweiderstraße) B 150, die im Norden Schallmoos über die Fürstenwegbrücke (auch „Baron-Schwarz-Park-Brücke“ genannt) verlässt und in weiterer Folge wichtigster Zubringer des Autobahnanschlusses Salzburg-Nord zur Westautobahn (A1) ist;

Mit der bestehenden Anbindung an das Straßennetz wäre es schon jetzt möglich sehr rasch ins Stadtzentrum bzw. das Umland der Stadt zu erreichen. Jedoch hat Salzburg ein ausgeprägtes und bis dato ungelöstes Verkehrsproblem im motorisierten Individualverkehr. Entlang der Lastenstraße erfolgt keine direkte Zufahrt zum Planungsgebiet von Norden her, um den Durchzugsverkehr zu entlasten wäre eine Weiterführung der Lastenstraßen zur Baron-Schwarzpark Brücke dringend zu empfehlen. (vgl. www.wikipedia.org/Schallmoos)

Öffentlicher Verkehr

An den für das Planungsgebiet essentiellen Straßen liegen auch die öffentlichen Verkehrsmittel. Vier unterschiedliche Buslinien erschließen Schallmoos, zwei davon halten in unmittelbarer Nähe zum Areal.

Buslinien

Die Haupteinschließung des Stadtteils erfolgt durch die Buslinie 21 entlang der Salzburger Straße, der Buslinie 22 entlang der Lastenstraße, der Buslinie 2 entlang der Sterneckstraße und der Buslinie 4 entlang der Schallmooser Hauptstraße.

Für ein komfortables urbanes Verkehrssystem müssen neue Haltestellen implementiert und die Taktfrequenz der einzelnen Linien, um das Planungsgebiet erhöht werden. Der neue Hauptbahnhof mit seiner direkten Anbindung an Schallmoos verspricht jedoch in diesem Bereich eine deutliche Verbesserung.

S-Bahn

Entlang des Bahnboogens verläuft die S-Bahntrasse, jedoch sind die Haltestellen Gnigl und Sam nicht von Schallmoos aus zugänglich. Hier Bedarf es einer grundlegenden Optimierung.

Radfahrer

Salzburg ist die radfahrerfreundlichste Stadt in Österreich. Das 170 km umfassende Radnetz zieht sich durch die gesamte Stadt, 5500 Abstellplätze und kostenlose Self-Service-Stationen mit Werkzeug- und Montageständer unterstreichen die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel in Salzburg. Dennoch fehlen teilweise wichtige Verbindungsstrecken, was einen Ausbau des Radnetzes ebenfalls erforderlich macht um sichere und nahtlos ineinander übergehende Verbindungen zu schaffen.

Fußgänger

Als vornehmliches Industriegebiet ist Schallmoos unzureichend mit Gehsteigen ausgestattet. Zudem sind die in Längsrichtung verlaufenden Straßen stark befahren, die entlang verlaufenden Gehwege sind meist sehr schmal und werden gerne verparkt. Eine Ausweitung der Wohnbebauung, speziell zugeschnitten auf junge Familien, erfordert zwingend eine Neustrukturierung des Fußwegenetzes. Im Besonderen muss sichergestellt werden, dass Schulkinder und Senioren die Straßen gefahrlos überqueren können bzw. nicht mit dem Verkehr in Berührung kommen.

MOBILITÄT

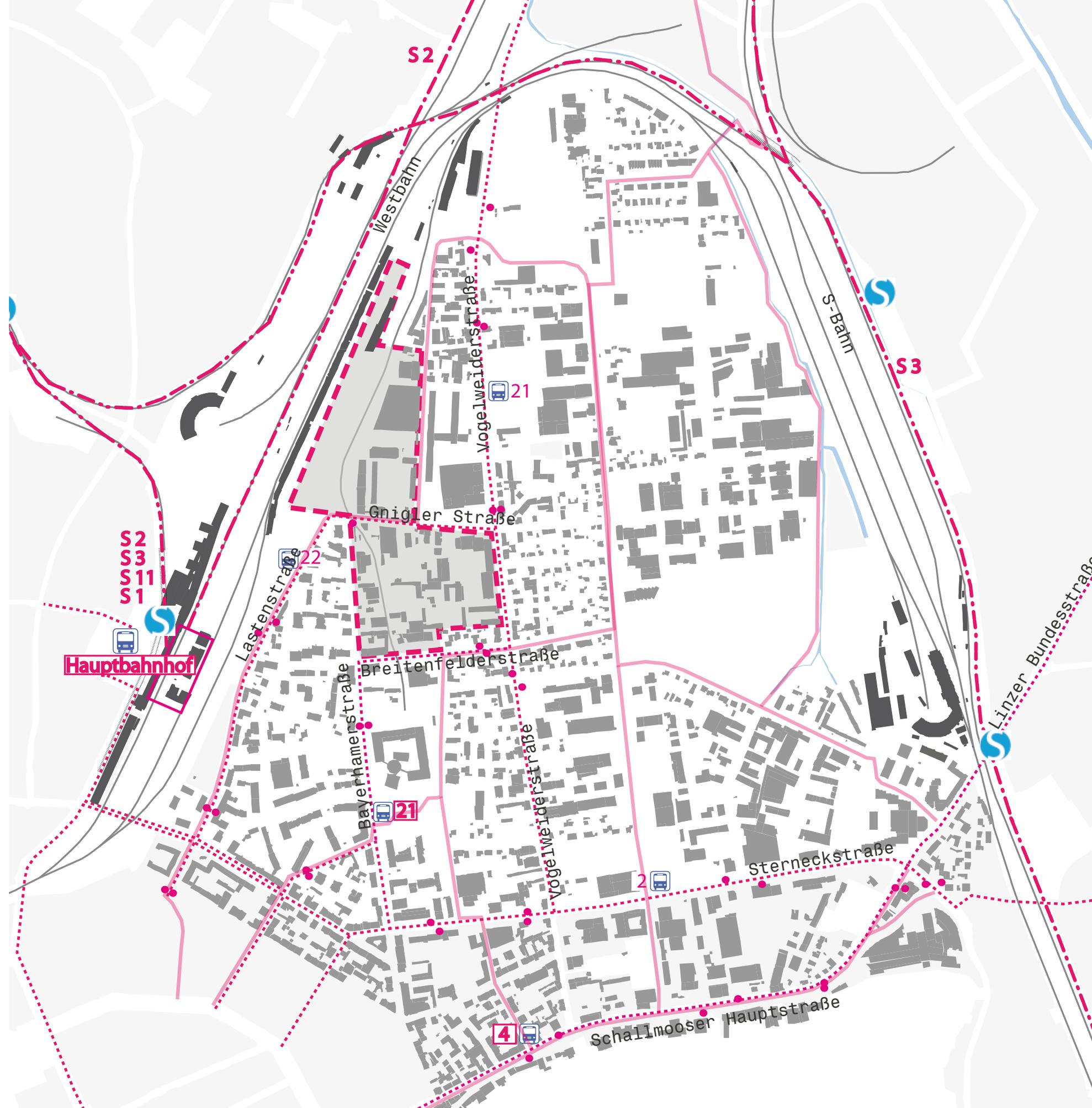


Abb. 30:

M = 1:6000

- Planungsgebiet
- ⋯ O-Bus
- S-Bahn
- Radwegenetz

2.4 RÄUMLICHE QUALITÄTEN

Um die Attraktivität eines Areal bewerten zu können, ist eine Analyse der zur Verfügung stehenden innerstädtischen Freiräume notwendig. Diese können öffentlicher oder privater Natur sein. Die Aufenthaltsqualität in diesen Freiräumen wird nicht nur über das Vorhandensein von Grünraum definiert, sondern kann auch urban gesehen werden. Wichtig sind in diesem Kontext innovativ gestaltete Straßenräume, sichere Überquerungsmöglichkeiten, ausreichend breite Geh- und Radwege sowie gratis verfügbares W-Lan und entsprechend hochwertige Café- und Gastronomieangebote sowie Sportmöglichkeiten anzudenken.

Hohes Weiterentwicklungspotenzial bietet der am nördlichen Ende von Schallmoos gelegene Baron-Schwarz-Park, den der Freiherr für die studierende Jugend von Salzburg öffnete. Die Möglichkeit für sportliche Aktivitäten, ein Kinderspielplatz sowie ein schöner Spazierweg unter schattenspendenden Bäumen zeichnen den Park aus.

Hingegen ist der im Osten von Schallmoos gelegende Robinighof (Rokoko-Schlössl 1744) mit dem großen Schloßgarten nicht zu besichtigen, da das Anwesen seit Jahren im Privatbesitz ist.

Bedingt durch die Verkehrssituation ergibt sich eine verminderte Aufenthaltsqualität im Bereich der Sterneckstraße, entlang des Güterbahnhofs sowie entlang der Vogelweiderstraße.

Um diesen Problemen in Zukunft entgegenwirken zu können, ist es wichtig ein ganzheitliches Frei-/ und Grünraumkonzept zu entwickeln, welches die bestehenden Frei- & Grünräume mit den neuen Aufenthaltsräumen verbindet und so dem Stadtteil ein Gesamtbild sowie die fehlende Struktur gibt.



RÄUMLICHE Qualitäten

Abb. 31: SCHALLMOOS HAUPTSTRASSE

Nadine Brötzner, 2012, links oben;

Abb. 32: VOGELWEIDER STRASSE

Nadine Brötzner, 2012, links mitte;

Abb. 33: BRACHFLÄCHE

Nadine Brötzner, 2012, links unten;

Abb. 34: PARK BAYERHAMERSTRASSE

Nadine Brötzner, 2012, rechts oben;

Abb. 35: SPIELPLATZ MERIANSTRASSE

Nadine Brötzner, 2012, rechts mitte;

Abb. 36: BARON SCHWARZ PARK

Nadine Brötzner, 2012, rechts unten;



2.5 URBANE INFRASTRUKTUR

„Als Infrastruktur bezeichnet man den Unterbau einer Stadt. Solch ein Fundament ist Grundvoraussetzung für das Funktionieren einer modernen Volkswirtschaft. Darunter versteht man nicht nur, die Anbindung an das Straßen- bzw. öffentliche Verkehrsnetz, sondern auch die Bereitstellung weiterer technischer und sozialer Einrichtungen.“

Die technische Infrastruktur beinhaltet neben dem schon erwähnten Verkehrswesen auch die Wasser- und Energieversorgung sowie die Entsorgung von Müll aber auch die Verfügbarkeit von Kommunikationstechnologien wie Telefonie, Internet und Fernsehen. Da bei dem neuen Stadtteilquartier alle Voraussetzungen der technischen Infrastruktur gegeben sind, wird sich dieser Teil der Analyse auf die soziale Infrastruktur konzentrieren.

Zur sozialen Infrastruktur zählen unter anderem Bildungseinrichtungen, das Gesundheitssystem, öffentliche Sicherheit, kulturelle Einrichtungen, die staatliche Verwaltung aber auch Dienstleistungen im öffentlichen Interesse. Meist werden sie vom Staat errichtet, subventioniert und auch verwaltet.“ (Zitat: <http://de.wikipedia.org/wiki/Infrastruktur>)

Betrachtet man den Stadtteil Schallmoos, bestätigt sich, was die Bebauungsstruktur am ersten Blick schon erkennen lässt. Mit der Abnahme der Bebauungsdichte von Süden nach Norden nimmt auch das Angebot an sozialer Infrastruktur ab. Gibt es im dicht bebauten Stadtteil nahe zur Innenstadt und entlang der Sterneckstraße ein hohes Maß an Einkaufsmöglichkeiten, Einrichtungen zur Gesundheitsvorsorge, Banken und Restaurants, nehmen diese gegen Norden stark ab. Bei den Einfamilienhäusern, wo die Dichte der Wohnbevölkerung nachlässt und der Flächenverbrauch pro Kopf steigt, nimmt naturgemäß auch die quantitative Versorgung der sozialen Infrastruktur ab. Das kann insofern zum Problem werden, da sich einerseits in peripheren Gebieten auch die Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel ausdünnert und die Bewohner somit immer mehr auf die Verwendung des PKW angewiesen sind. Andererseits verlängern sich auch die Wege zwischen den einzelnen Einrichtungen und damit erhöht sich die in Anspruch genommene Zeit.

In der Umgebung des Planungsgebietes ist vor allem die Versorgung mit Bildungseinrichtun-

gen ungenügend. Es befindet sich nur ein Kindergarten in unmittelbarer Nähe. Weiters gibt es eine einzige Schule im Norden des Stadtteils welche fußläufig vom Planungsgebiet aus eher schwierig zu erreichen ist. Kulturelle Einrichtungen sind keine nennenswerten vorhanden. Deshalb ist es wichtig Investitionen in die Infrastruktur, vor allem im nördlichen Bereich zu tätigen um das Areal für neue Nutzungen langfristig attraktiv zu gestalten und den gesamten Stadtteil aufzuwerten.



Bus



S-Bahn



Hotel Jugendherberge



Supermarkt



Bank



Apotheke



Shopping Center



Kindergarten



Schule



Gastronomie



Tankstelle



Sportplatz



Spielplatz

URBANE
Infrastruktur

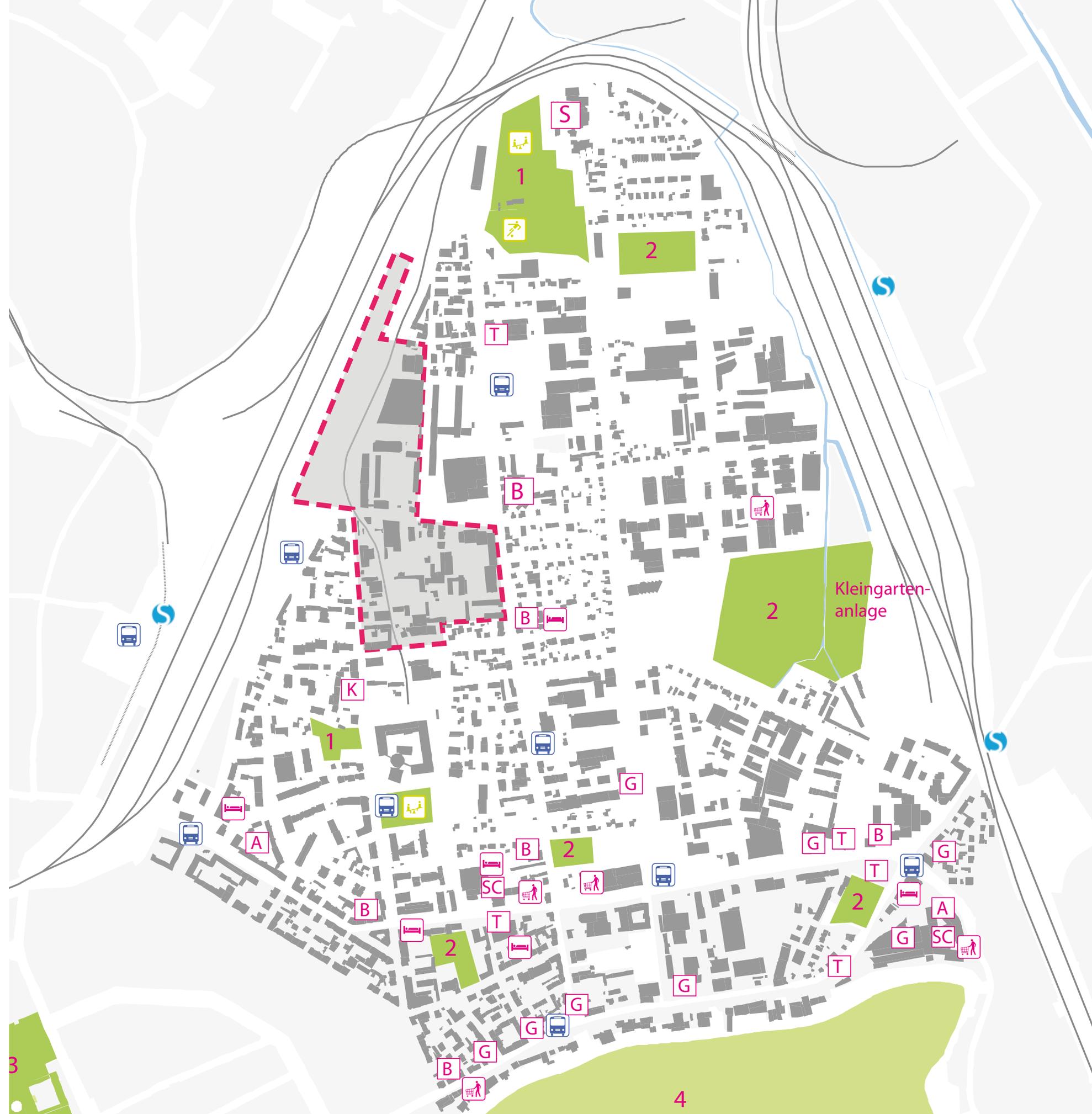


Abb. 37:

M = 1:6000

--- Planungsgebiet

III. KONZEPT

3.1 VISION

3.2 KONZEPT

3.3 TRANSFORMATION SCHALLMOOS - NEUE RÄUME FÜR DIE STADT

3.3.1 WEGEHIERARCHIE

3.3.2 PARKIERUNG

3.3.3 DICHTER

3.3.4 ATTRAKTOR

3.3.5 RAUMPROGRAMM

3.3.6 ÖFFENTLICHER RAUM

3.3.7 BAUPHASEN

3.1 VISION

Meine Vision sieht Salzburg als kulturellen Treffpunkt, nicht nur für die gehobene Klientel, sondern für Jedermann. In einem Klima der Toleranz und Aufgeschlossenheit gegenüber verschiedensten Ethnien entwickelt sich eine Dynamik jenseits der Grenzen einer 150.000 Einwohner Stadt. Junge Paare, Familien aber auch Singels werden von der Flucht in den Speckgürtel abgehalten und bereichern die Stadt mit ihrer Lebensenergie. Grünkorridore durchziehen Schallmoos und bringen die Lebensqualität des Salzburger Umlandes ins Zentrum.

Ich sehe Salzburg mit dieser Positionierung nicht nur als regionale Metropole, wie der „Masterplan - kooperatives Raumkonzept für die Kernregion SALZBURG“, sondern als Teilgebiet der Metropolregion München. Dadurch wird die Position Salzburgs auch im harten internationalen Wettbewerb der Städte abgesichert.

Der Stadtteil Schallmoos und das von mir bearbeitete Planungsgebiet im Speziellen bieten die Möglichkeit, den Grundstein dieser Entwicklung zu legen. Als größter, quasi-brachliegender Stadtteil mit ausgezeichneter zentraler Lage, bietet Schallmoos die einzigartige Chance Wohnen, Kultur, Forschung und Entwicklung innerhalb der Stadt zu vereinen und damit gleichzeitig ein junges, zweites Stadtzentrum entstehen zu lassen. Vorbilder hierfür können der Brunnenmarkt in Wien Ottakring und das Museumsquartier in Wien Mariahilf sein.

Mit den Schwerpunkten erneuerbare Rohstoffe, nachhaltiges Bauen, Holzbau, Leichtbau, Maschinenbau und Energieeffizienz wird das neue Zentrum zukunftsorientiert programmiert. Die schon vorhandene Multikulturalität wird institutionalisiert und ermöglicht so den alten als auch neuen Bewohnern eine Identifikation mit dem Stadtteil.

Basierend auf einem starken städtebauliches Regelsystem, soll eine neue Identität aus dem Ort konzipiert und eine geordnete Einheit bei hoher Variationsbreite ermöglicht werden. Kern des Konzepts soll ein Raumbildungsprinzip sein, das die vorhandenen Strukturen aufgreift und neu interpretiert, die Eckpunkte werden geöffnet und so vorhandene Straßenzüge in das Planungsgebiet geführt. Daraus entsteht als Grundeinheit eine Verbindung von platzartiger Struktur, traditionellem Straßenraster, klaren Baufeldern und einem in drei Dimensionen definierten öffentlichen Raum. Die einzelnen Teile werden über Weg- und Sichtverbindungen verknüpft, wobei ein hohes Maß an Orientierung gewährleistet ist. Ein differenziertes System von Aussenräumen

und angemessene Übergänge in die umliegenden Gebiete sollen die Grundlagen für ein neues, vielfältig ins Stadtganze eingewobenes Quartier legen.

Die betrieblichen Anforderungen an die bauliche Infrastruktur eines neuen Stadtquartiers sind zeitlichen Veränderungen unterworfen, so dass ein optimales Maß zwischen festlegenden Regeln und Freiheitsgraden entscheidend sein wird um den zukünftigen Veränderungen und Bedürfnissen gerecht zu werden. Deshalb ist es wichtig ein ausgewogenes Konzept, welches auf unterschiedliche Betriebskonzepte reagieren kann zu entwickeln, um ein hohes Zukunftspotential zu garantieren.



Abb. 38: LUFTBILD SCHALLMOOS , 2012;

PLANUNGS
gebiet

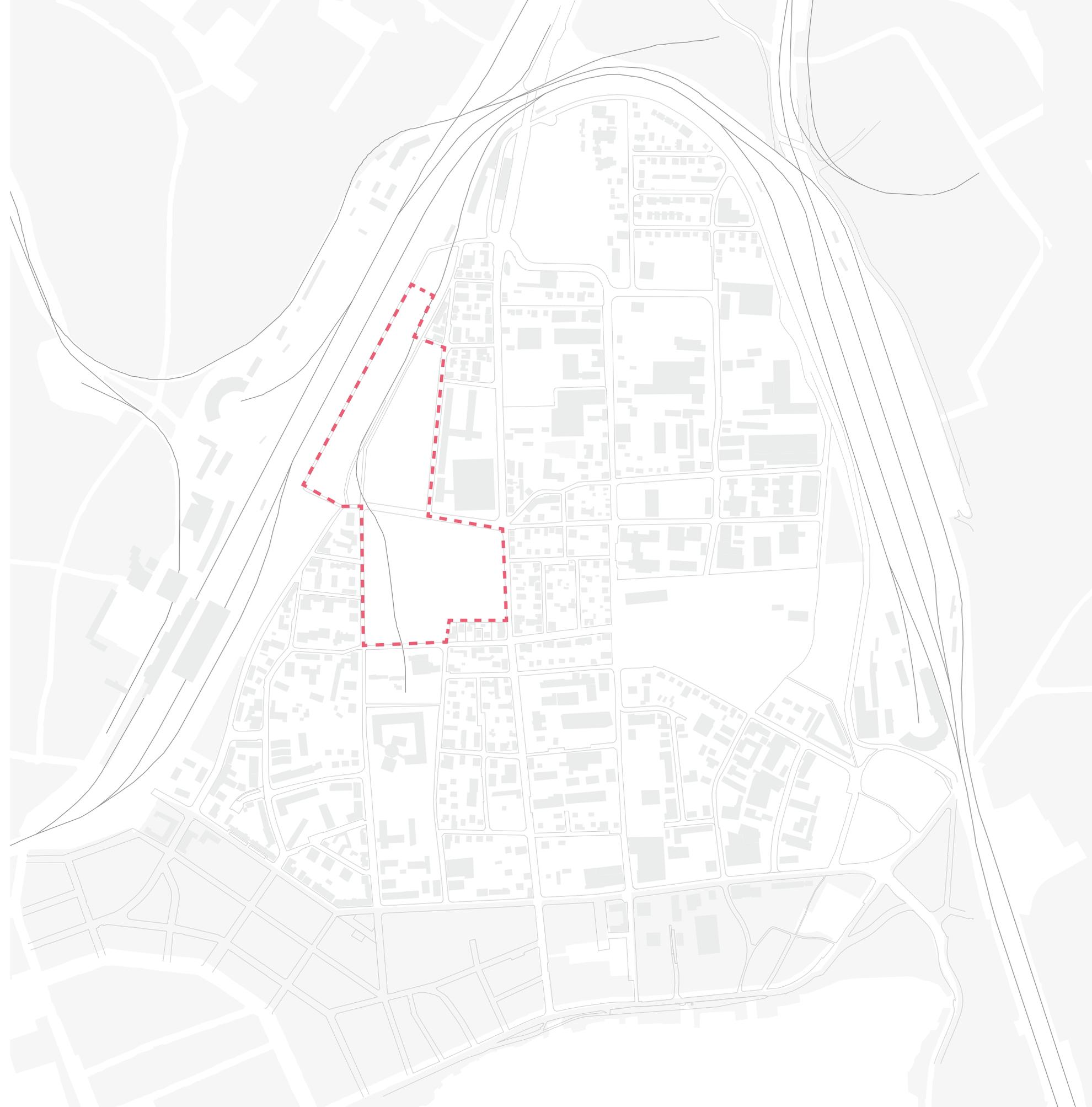


Abb. 39:

M = 1:6000

— — Planungsgebiet

3.2 KONZEPT

Konzept

Das Areal, auf dem der neue Stadtteil entstehen soll ist für die weitere Entwicklung von Schallmoos von ausschlaggebender Bedeutung. Um hier den entscheidenden Impuls zu geben, wird zuallererst versucht, auf die bestehende Struktur zurückgegriffen. Sie soll einen Anhaltspunkt liefern, an welchem sich die neue Bebauung orientiert. Das Gebiet wird somit zu dem zentralen Element einer städtebaulichen Neuorientierung. Die Charakteristik des Areals, mit den Plätzen, kleinen Nischen und Höfen wird in das neue Baukonzept integriert und soll ein Gefühl der Geborgenheit erzeugen und somit der Anonymität der Großstadt entgegen wirken.

Die Baustruktur soll sich von der Umgebung abheben und für seine Benutzer einen Wiedererkennungswert bieten. Mit der Implementierung neuer Nutzungen, wie Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit und Sport soll der Anfang für ein lebendiges Stadtquartier gesetzt werden. Schallmoos wird zukünftig des Weiteren auf Multikulturalität setzen und den Dialog der Kulturen ebenso wie die Integration fördern. Wenn das Gebiet zwischen Hauptbahnhof und Vogelweiderstraße vollständig entwickelt wurde bietet das Areal zwischen Bergerbräuhausstraße und Güterbahnhof ebenfalls sehr gute Erweiterungsflächen um Schallmoos dauerhaft zu einem lebendigen, multikulturellen und modernen Stadtteil zu transformieren.

Städtebauliches Konzept

Eingebettet in ein überregionales Konzept soll sich der neue ca. 15 ha große Stadtteil in die bestehende urbane Struktur integrieren. Ausgehend von dem Impuls des aufgewerteten Areals als Schlüsselbereich, entwickelt sich der Stadtteil zu einem durchmischten Stadtquartier. Die in der Analyse aufgezeigten infrastrukturellen Probleme durch die starke Belastung der Vogelweiderstraße, der Sterneckerstraße sowie die fehlenden Zugänge zu den S-Bahnstationen Gnigl und Sam von Schallmoos aus sollen ebenso behoben werden wie der nur unzureichende Zugang zu öffentlichem Frei- und Grünraum.

Ziel des Masterplan Schallmoos ist es nicht eine detaillierte Aussage zur konkreten Gestaltung der einzelnen Objekte zu liefern. Vielmehr wird hierbei die Situierung der Bebauung des Entwicklungsgebiets im städtischen Kontext betrachtet. Die Beziehung zur Umgebung und die positive Etablierung von Betrieben im Bereich Forschung & Entwicklung hängen eng mit dem zukünftigen Erfolg des neu geplanten Areals zusammen. Dabei ist zu klären, wohin sich die

neuen Baustrukturen öffnen bzw. verschließen, welche Funktionen sie übernehmen und wie sich neue gebildete städtische Freiräume ausformulieren.

Der gründerzeitliche Raster des Stadtteils endet bereits bei der Gabelsbergerstraße/ Wiener Straße, der dahinterliegende Bereich besteht aus Zeilen- und Blockbebauung. Hier findet sich eine Mischung aus Wohnsiedlungen und Gewerbe. Östlich der Vogelweiderstraße löst sich die Großstruktur auf und geht in Einfamilienhäuser und hauptsächlich ein bis zweigeschossige Gewerbebauten über.

Der Bahnbogen trennt das Gebiet von den angrenzenden Stadtteilen. Um eine Verknüpfung der Stadtteile zu erreichen, soll eine Art Boulevard durch Schallmoos über die Gleiskörper eine verbindende Funktion aufnehmen. Desweiteren soll der Boulevard an die neue Hauptbahnhöfenunterführung anschließen um eine bessere Verknüpfung zu gewährleisten. Ebenso soll das Bahngleis im Planungsgebiet zu einer Parklandschaft mit Aufenthaltsqualitäten für die Bewohner umgestaltet werden. Um den Bewohnern ein vielfältiges Angebot zu bieten, werden in das Konzept Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Lebensmittelgeschäfte, Kultur- und Sporteinrichtungen, Gastronomie, Bookshop usw. integriert.

Am östlichen Rand des Planungsgebiets wird mittels höherer Baukörper versucht Geschlossenheit zu symbolisieren. Öffnungen im Erdgeschoßbereich lockern diese Struktur jedoch auf und dienen als Durchgänge. Nördlich davon, entlang der Gniglerstraße ist ebenfalls eine höhere Bebauung beabsichtigt welche Loftwohnungen beinhalten. Die Einfamilienhäuser an der Breitenfelderstraße sowie das Geschäftsgebäude welches eine Bank, ein Küchenstudio und ein Restaurant beinhalten bleiben erhalten, ebenso wie das ehemalige Administrationsgebäude der Post AG im nördlichsten Teil des Planungsgebiets, welches jedoch restauriert und mit neuen Nutzungen belegt wird.

Raumbildung

Die städtebauliche Struktur des Masterplans basiert auf der Idee der unterschiedlichen Raumbildung. Es sollen durch eine sanfte Transformation neue Räume für die Stadt Salzburg entstehen. Um den Einfluss des Bestandes auch später noch nachvollziehbar zu machen, bleiben Teile der alten Schienenanlage sowie einzelne Gebäude erhalten und dienen damit auch als

Referenz zur ehemaligen Nutzung.

Baumasse

Der Masterplan wird als Szenario offener Strukturen angelegt, welcher unterschiedliche Organisationsformen ermöglichen soll. Deshalb werden die restlichen Gebäude im Planungsgebiet Teil B (an den Bahngleisen) und Teil C (nördlich der Gnigler Straße) welche von geringer Bedeutung und Qualität sind zugunsten neuer Bauwerke und eines einheitlichen Gesamtkonzepts weichen. Dabei handelt es sich um Betriebsanlagen, verfallene Baracken oder Lagerplätze, welche keinen kulturhistorischen Wert aufweisen. Einzig das ehemalige Verwaltungsgebäude der Postfiliale bleibt bestehen und wird für eine Neunutzung adaptiert. Mit dem entstandenen Masterplan soll sich der Stadtteil Schallmoos um einen wesentlichen Schritt erweitern. Es werden „Parzellen“ definiert, die als veränderbare Baumasse zu verstehen sind.

Investitionen in die urbane Infrastruktur dienen als zukunftsweisende Wertanlage. Nicht nur der Stadtteil Schallmoos soll davon profitieren, es soll ein mögliches Beispiel für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung aufgezeigt werden und Salzburg nachhaltig positiv beeinflussen.

3.3 TRANSFORMATION SCHALLMOOS

These 1

Heute findet sich auf dem Areal überwiegend Kleingewerbe sowie leerstehende Lagerhallen und Parkflächen. Die Autos sollen in die TG umsiedeln um ein autofreies Wohngebiet zu schaffen. Das Wohnquartier bleibt frei von gewerblicher Nutzung und ist somit öffentlich nutzbar. Vorgeschlagen werden öffentliche Nutzungen wie Open-air Fitness, Spiel- & Sportflächen, Seniorentreff, ökumenische Einrichtungen und KiTa, Lebensmittelgeschäfte/ Märkte, Veranstaltungszentrum, Bikestore usw.

These 2

Die vorhandene Grundrisstruktur wird fortgesetzt jedoch neu interpretiert um die kleinräumliche Struktur mit Hofcharakter beizubehalten und auszubauen. Die Plätze werden öffentlich programmiert und somit aufgewertet.

These 3

Nachdem die Plätze öffentlich werden, werden die Dächer zu den neuen Frei-/ Grünbereichen der Bewohner. Großzügige zusammenhängende Dachterrassen mit Community Gardens, Sonnendecks und Grillinseln werden auf den Häusern errichtet.

These 4

Die Häuser im Erdgeschoß öffnen sich zur Stadt hin. Mehr Mietfläche für Läden, Restaurants, Ateliers & Werkstätten wird angeboten. Die Straßenzüge werden dadurch belebt und aufgewertet.

These 5

Zentraler Punkt meiner Stadtteilplanung ist eine „Durchgrünung“ des bislang von Bahn und Industrie geprägten Stadtteils. Dazu wird im Kreuzungsbereich Lastenstraße/ Gnigler Straße ein Park errichtet, der entlang der ehemaligen Bahntrasse in das neue Wohnquartier mäandert.

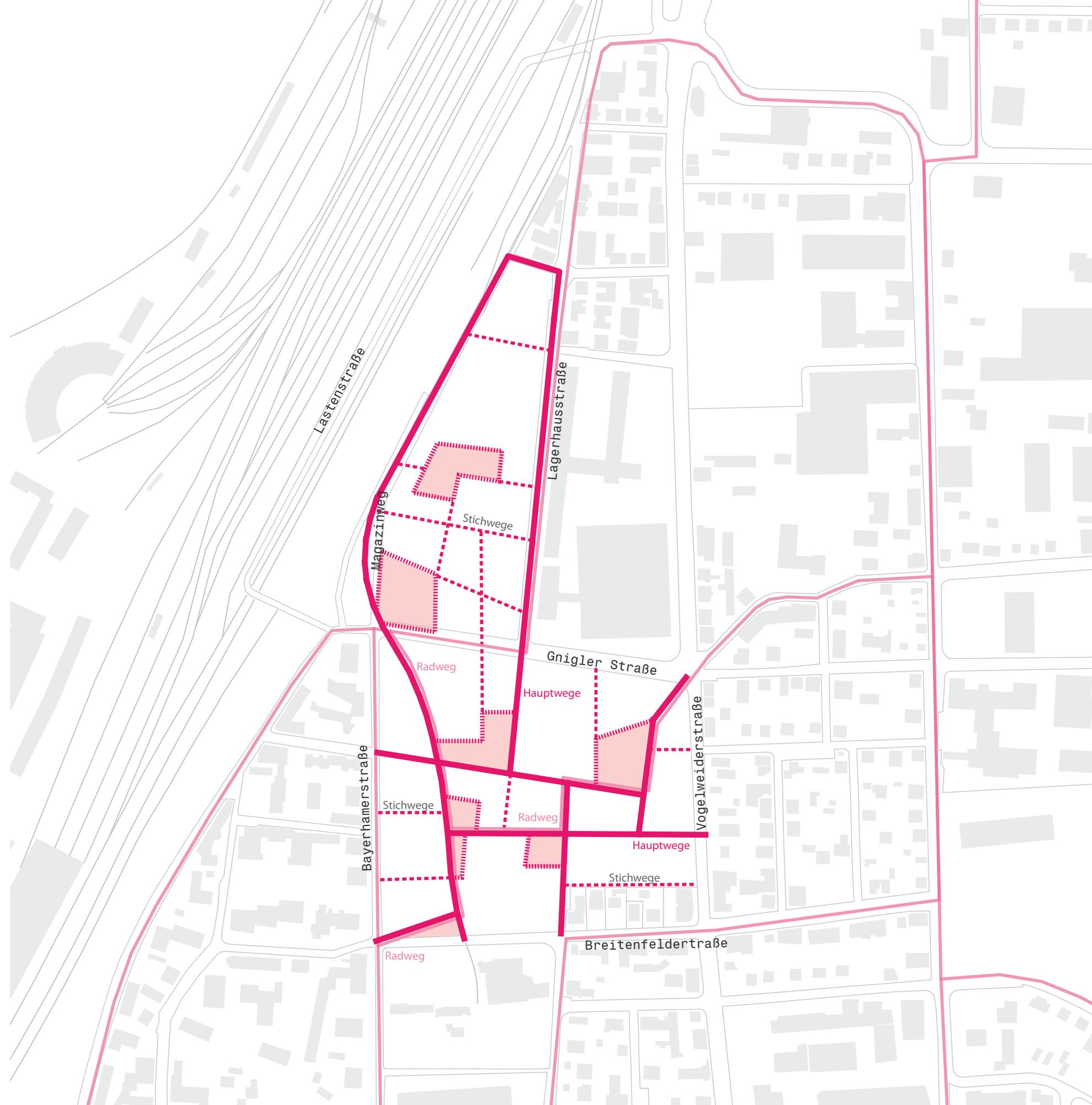
WEGEHIERACHIE diagramm

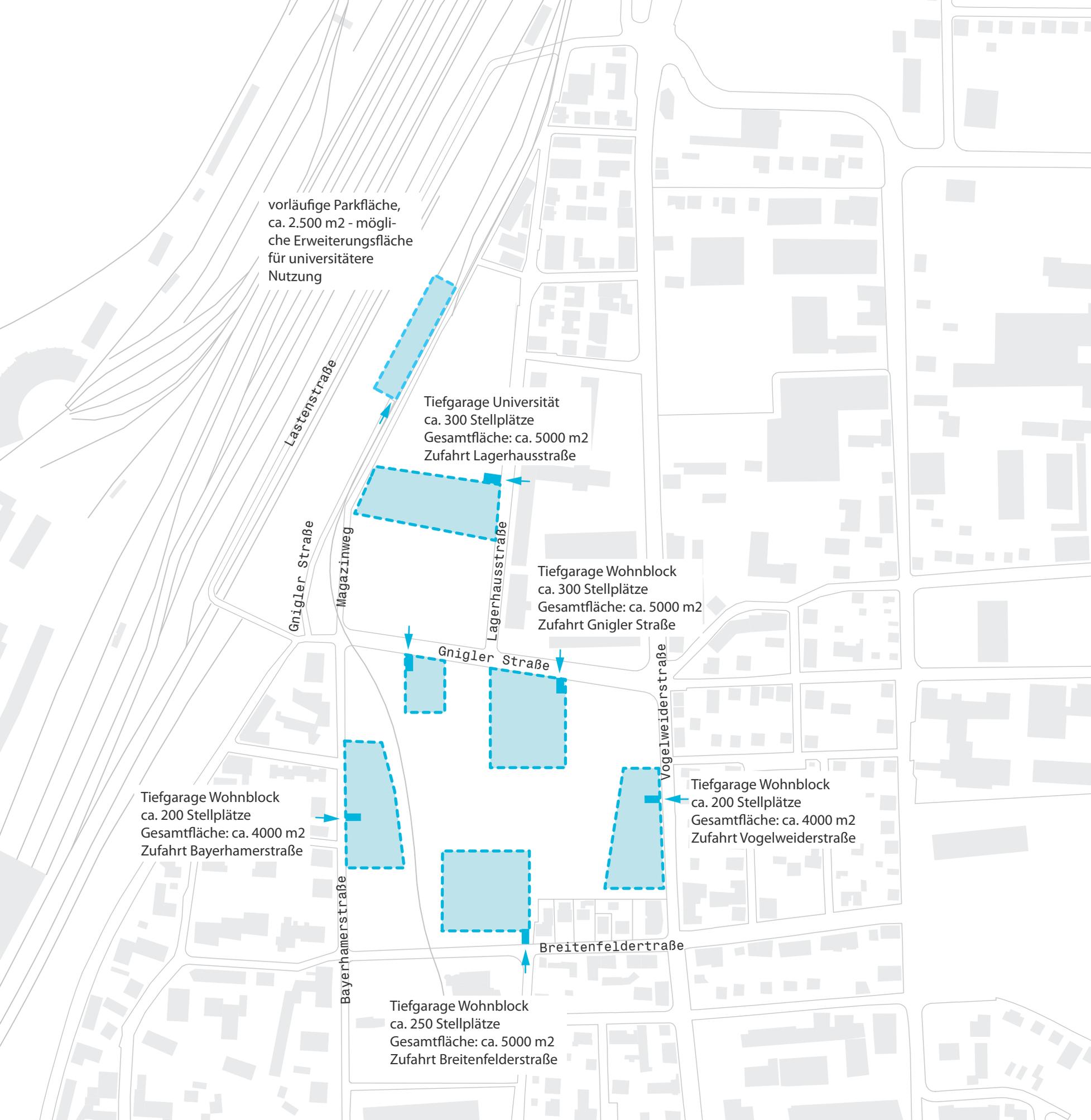
Wegehierarchie, Anbindung an die Umgebung, Durchwegung im Quartier, Verbindung mit dem bestehenden Radwegenetz, Umwegung der Freiräume;

Abb. 40:

M = 1:3000

-  Hauptwege
-  Stichwege
-  Umwegung
-  Radwege





GARAGEN diagramm

Stellplatzbedarf und Verteilung auf sechs Sammelgaragen, Stellplätze entlang der Bahn um dem Stellplatzmangel entgegen zu wirken;

Abb. 41:

M = 1:3000

- Parkflächen
- ➔ Zufahrt TG

DICHTE

diagramm

Planungsquartier mit Gebäudehöhenverlauf und der angestrebten Bebauungsdichte;

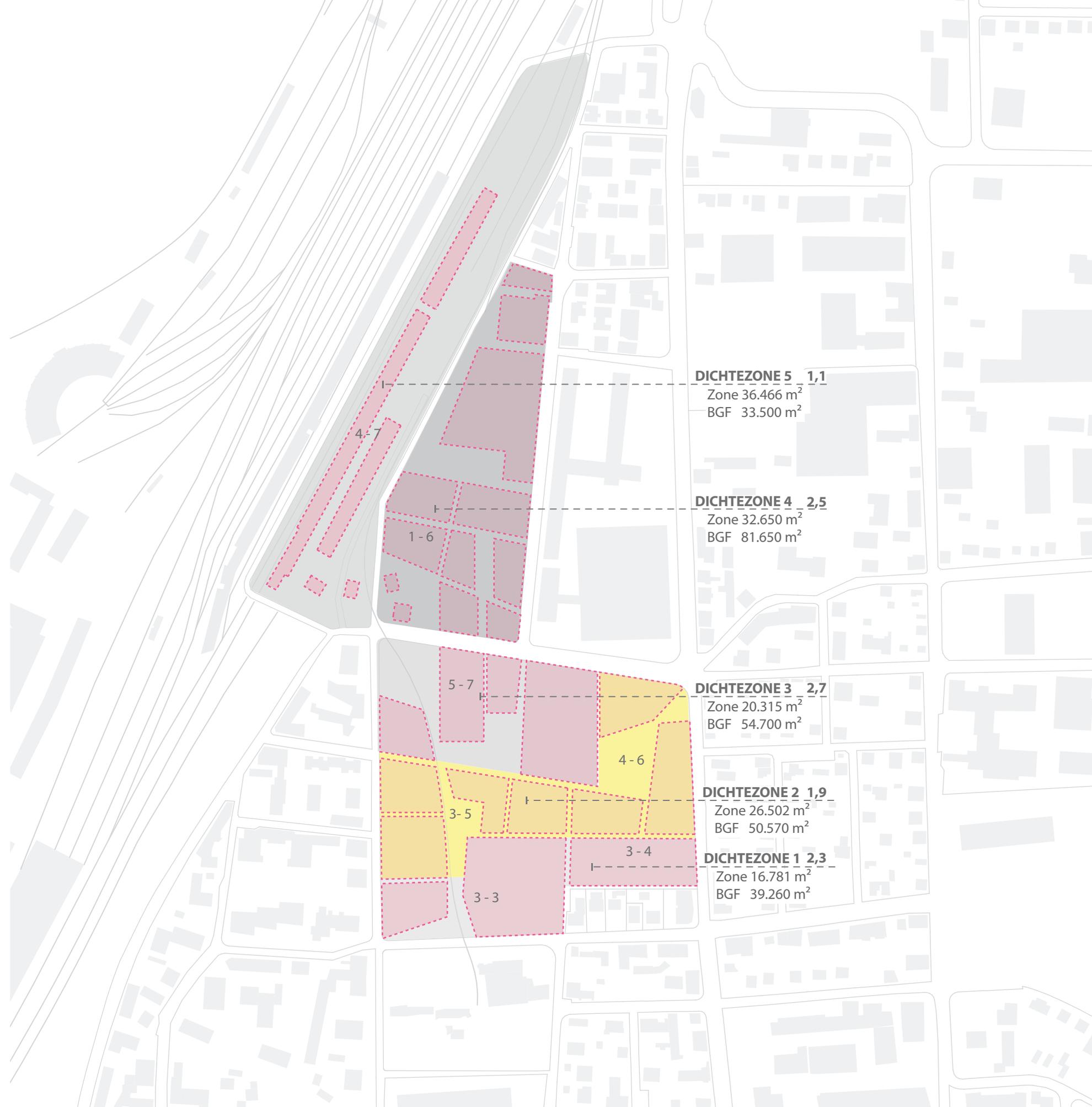
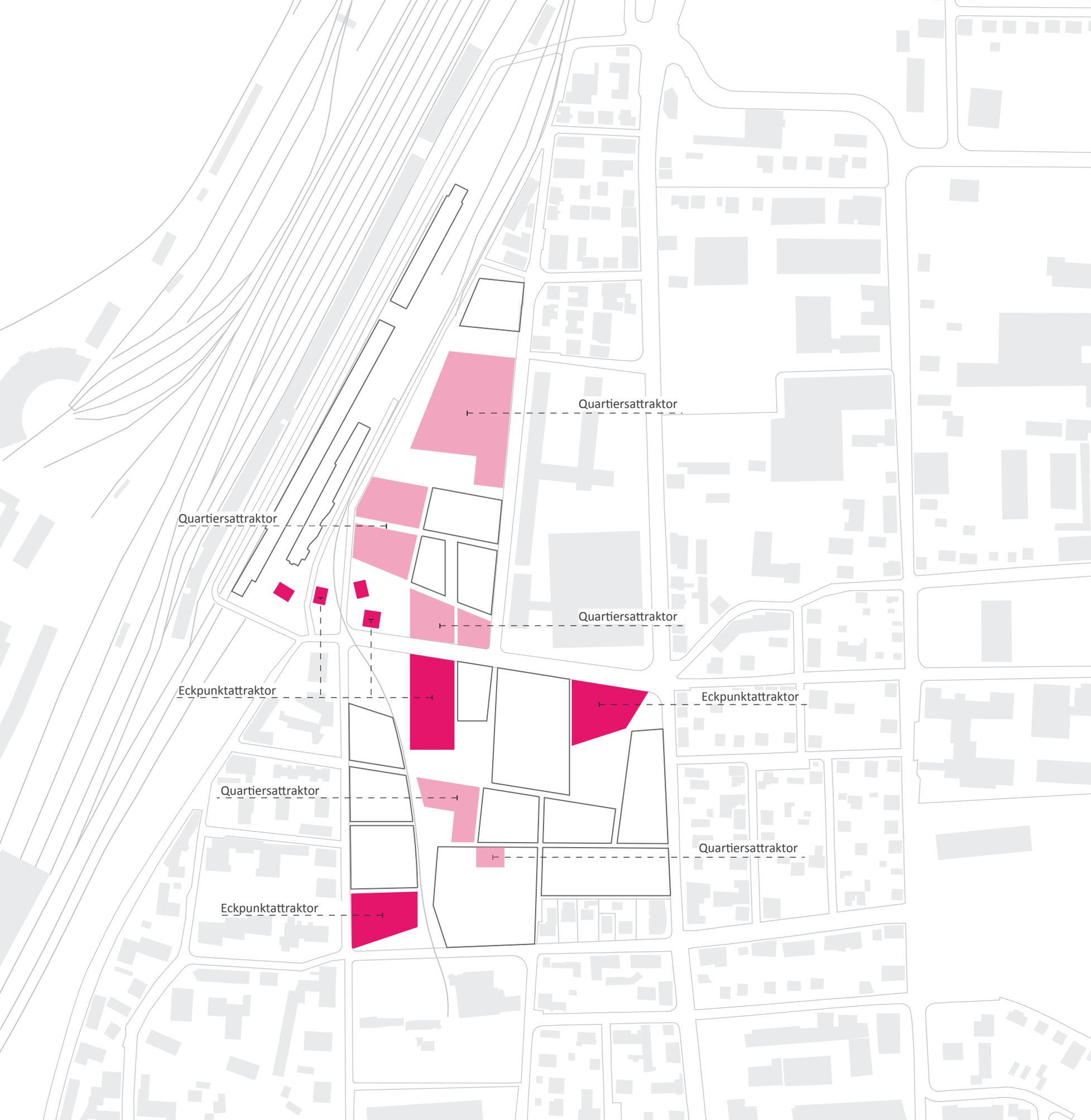


Abb. 42:

M = 1:3000

- ▭ Bebaubare Felder
- 1-4 Geschößzahl
- ▭ Zonen



ATTRAKTOR diagramm

Attraktoren unterschiedlichster Nutzung innerhalb des neuen Quartiers sorgen für Belebung und dienen als Identifikationsmerkmal.

Abb. 43:

M = 1:3000

- Eckattraktor
- Quartiersattraktor
- Baufelder

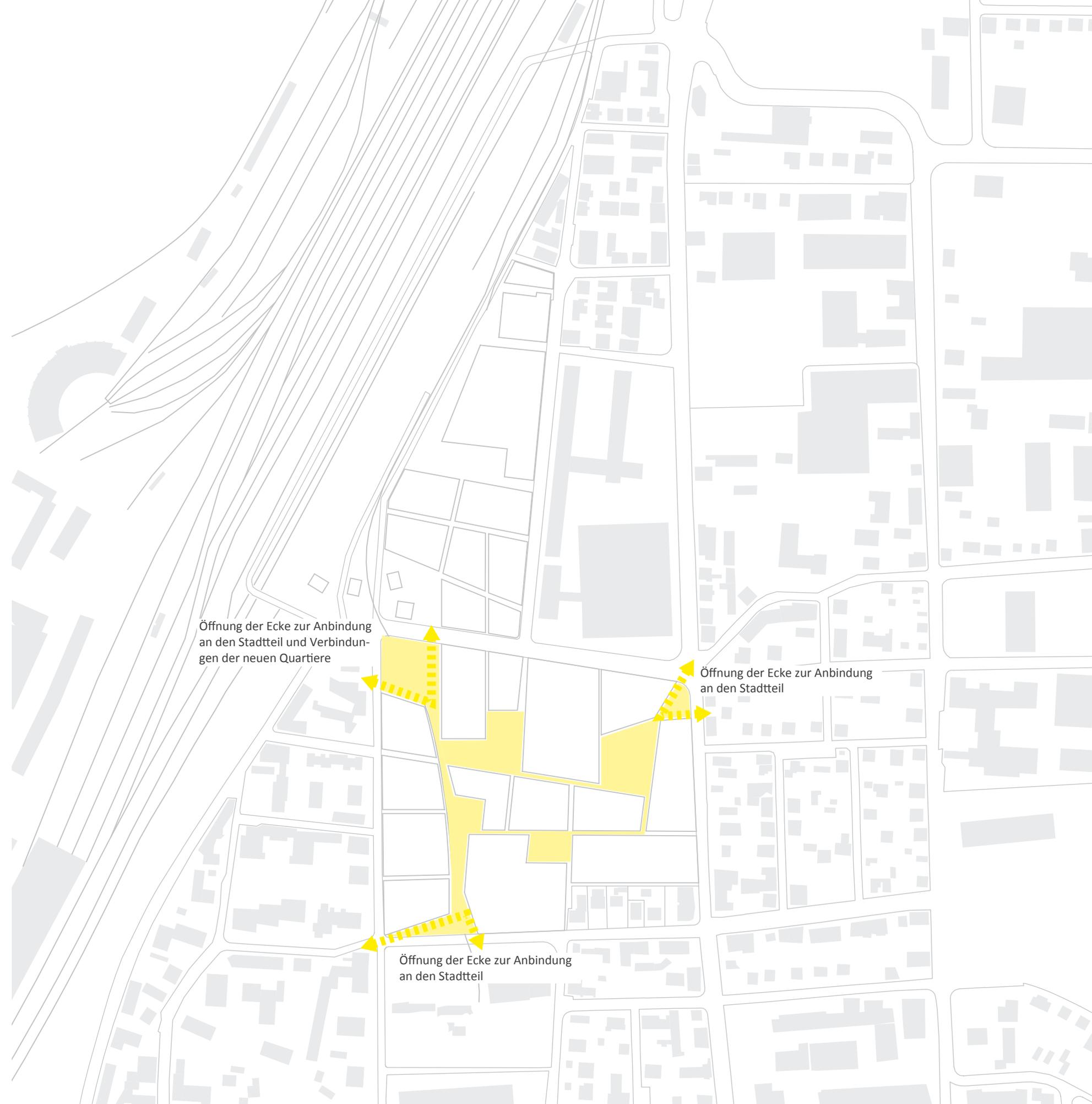
ATTRAKTOR diagramm 2

Die Attraktoren an den Eckpunkten sollen das Quartier zur Umgebung hin öffnen und so mit der Nachbarschaft verbinden.

Abb. 44:

M = 1:3000

- bespielte Fläche
- ▨ Öffnung der Ecken



3.3.6 RAUMPROGRAMM

Mit diesem Projekt soll ein neues Zentrum innerhalb des bestehenden Stadtgefüges geschaffen werden. Hauptaugenmerk liegt auf den Bereichen Forschung & Entwicklung, Bildung, Wohnen, Sport & Kultur. Um einen vielfältigen Entwurf zu gewährleisten wurden verschiedenste Nutzungen in das Projekt eingearbeitet, wie eine Veranstaltungshalle, ein Sportzentrum, eine Markthalle, ein Fort- und Weiterbildungszentrum, ein Studentenheim, eine Universität, ein Kindergarten, Einrichtungen für Forschung & Entwicklung, Büroräume, kulturelle Einrichtungen, Gastronomie und Wohngebäude. Das Stadtzentrum Schallmoos bildet die einmalige Gelegenheit für Salzburg eine Weiterentwicklung mit Kombination von Altbestand und Neubebauung zu kombinieren. Die Entwicklung des neuen Stadtteils soll durch ein vielfältiges Angebot an Kultur, sozialer Infrastruktur, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie attraktiven Wohn- und Büroräumen gekennzeichnet sein. Dafür müssen die neu entstandenen Strukturen den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Darüber hinaus soll das neue Gefüge aber auch flexibel genug sein um mögliche Veränderungen in seiner Anforderung ausgleichen zu können. Der neue Stadtteil soll vor allem ein Quartier der kurzen Wege werden. Dabei hat die Durchmischung der Nutzungen oberste Priorität.

Kulturelle Einrichtungen

Das kulturelle Angebot ist in einem neuen Gebäude beheimatet, in dem Probenbühnen, Multifunktionssäle und ein Aufführungsraum enthalten sind.

Wohnen

Planungsgebiet A wird zu 70 % als Wohnquartier ausgeführt. Die Versorgung des Wohnquartiers mit Waren des täglichen Bedarfs, kleinen Dienstleistungs- und Gemeinschaftseinrichtungen findet vor allem über definierte Zonen in den Erdgeschoßen statt. Zudem ist es ein Ziel des Masterplans auch in Gebäuden mit anderen Funktionen einen Teil an Wohnnutzung zu integrieren. Schließlich benötigt Salzburg bis 2030 20.000 neue Wohnungen, von denen ein Teil im neuen Stadtquartier entstehen soll.

Bildungseinrichtungen

Kindergarten und Kindertagesstätte, Schule, Ausbildungs- & Werkstätten.

Markt

Zwar soll ein Großteil des Handels für die tägliche Versorgung in die Erdgeschoßzonen der einzelnen Gebäude integriert werden, doch um ein breites Angebot an Gütern bereitzustellen und den multikulturellen Charakter des Stadtteils Schallmoos zu unterstreichen, ist im nördlichen Teil des Planungsgebietes C ein täglicher Markt mit internationalem Warenangebot sowie Handwerksbetrieben und Atelierräumen vorgesehen. Bereits jetzt im Quartier ansässige türkische Lebensmittelhändler sollen diesen Markt von Beginn an mit Leben füllen. Dieser "Markt" soll ein zusätzlicher Anziehungspunkt, neben dem Kulturquartier sein.

Gastronomie

Um das Angebot abzurunden, entstehen auch Gastronomiebetriebe. Dabei handelt es sich um eine Art Stadtteilmensa, welche nicht nur den Studenten zur Verfügung stehen soll, sondern auch den Bewohnern und Dienstleistern. Sie befindet sich im Teilgebiet C, angrenzend an den Grünstreifen und bietet auch Sitzgelegenheiten im Freien. Ein Café am Platz vor dem Veranstaltungsgebäude dient als Treffpunkt und lädt zum Verweilen ein.

Büro und Dienstleistung

Ursprünglich siedelten sich im Planungsgebiet und in der Gegend um das Planungsgebiet vor allem Industriebetriebe an. Um in Schallmoos zukünftig ein breiteres Arbeitsangebot zu erhalten sind im Masterplan Gebäude für Büros, F&E, Start-ups und Dienstleistungen vorgesehen. Somit besteht die Möglichkeit direkt im neuen Stadtquartier Leben und Arbeit zu kombinieren. Die Erdgeschoßzonen der Wohngebäude sind teilweise mit kleinen und großen Geschäftsflächen ausgestattet. Das Angebot reicht von Bäckereien, Lebensmittelgeschäften bis hin zu Textilgeschäften.

Mischnutzung

Die Gebäude zeichnen sich durch eine besonders hohe Durchdringung an unterschiedlichen Nutzungen hinsichtlich der Wohnraumbedürfnisse aus. Es soll vor allem auch auf neue Wohnformen, wie Mehrgenerationenwohnen, Wohngemeinschaften und Kurzzeitwohnen eingegangen werden.

Flexible Nutzung

Um auf veränderte Anforderungen auch in Zukunft reagieren zu können, soll im Entwicklungsgebiete eine äußerst flexible Bebauungsstruktur entstehen.

NUTZUNGS diagramm

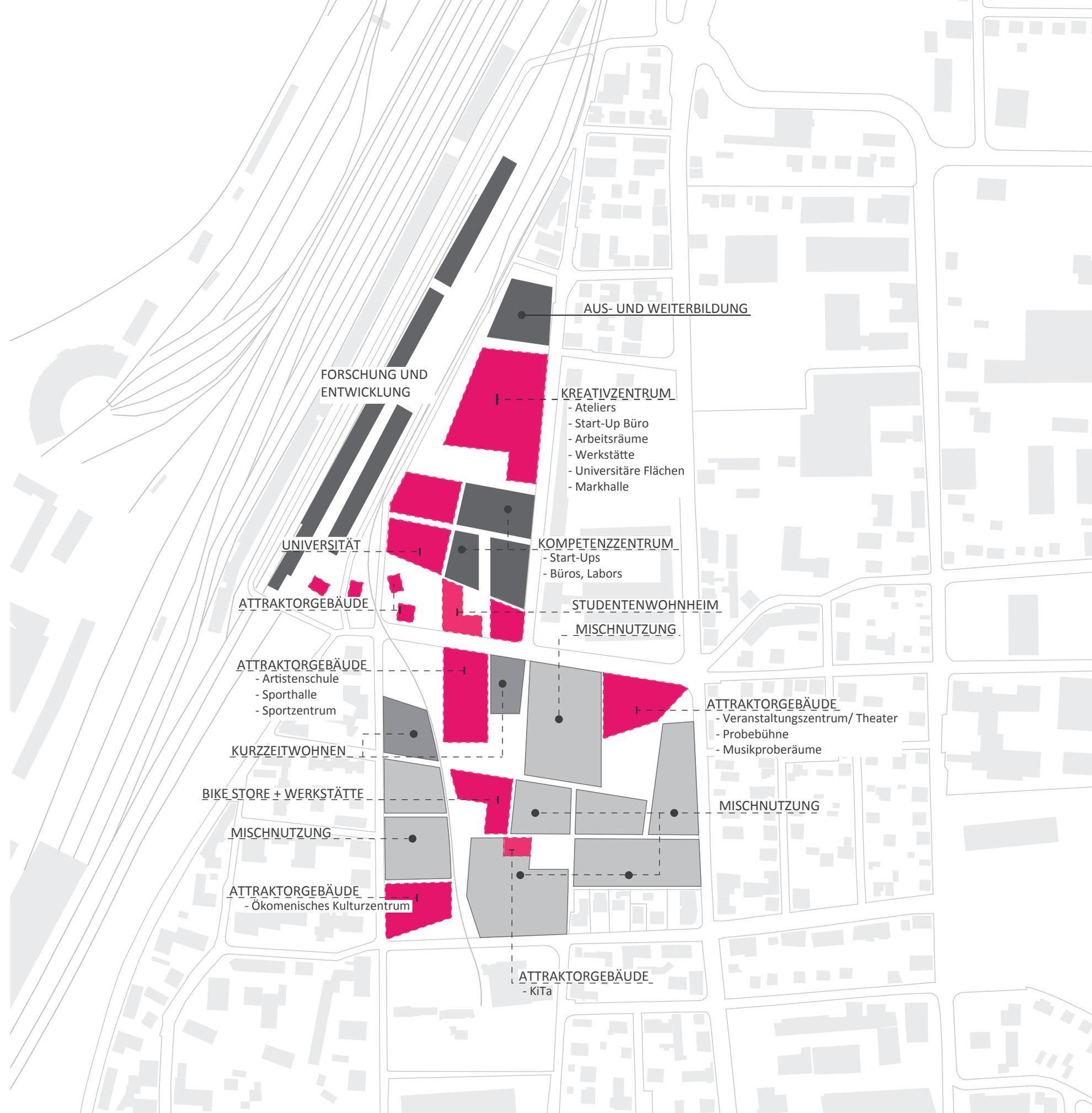


Abb. 45:

M = 1:3000

- Attraktor
- Kurzzeitwohnen
- Wohnnutzung

3.3.7 ÖFFENTLICHER RAUM

Die Vielfalt an Nutzungen sollte nicht nur anhand der einzelnen Gebäude ablesbar sein, urbane Diversität steht ebenso in einer engen Beziehung mit dem öffentlichen Raum. Ein solcher darf nicht als bloßer Leerraum zwischen den einzelnen Bauobjekten verstanden werden. Öffentlicher Raum ist öffentliches Gut und ist gleichwertig mit der Baustruktur zu betrachten. Gerade an einem Ort wie dem Planungsgebiet, geprägt durch die gewerbliche Nutzung, die Grenzen der Bahngleise und die Verkehrsbelastung, ist der Aufbau von Spannungen im städtischen Gefüge besonders wichtig. Ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild erhöht die Attraktivität des Freiraumes.

Mit dem Schaffen von Ein-, Aus- und Durchblicken soll eine visuelle Dynamik erzeugt werden, welche sich auch im Leben des Quartiers widerspiegelt. Darüber hinaus soll damit das Sicherheitsgefühl gesteigert und die Umgebung miteinbezogen werden. Durch unterschiedliche Anforderungen des öffentlichen Raumes entstehen im neuen Stadtquartier auch differenzierte Zonen für unterschiedliche Nutzungen. Es gibt klar definierte urbane Strukturen, intime Hofsituationen, individuell gestaltbare Freiräume bis hin zu strukturierten und offenen Grünflächen.

Neue Plätze

Lebendige Stadträume gestalten sich meist nicht von selbst, es benötigt eine geeignete Plattform, wo mit gezielten Interventionen Impulse gesetzt werden, um attraktive öffentliche Räume zu gestalten. Neue Quartiersplätze bilden urbane Mittelpunkte im neuen Stadtquartier. Die neuen Baustrukturen sollen miteinander verbunden werden und zonenübergreifend agieren. Diese Freiraumbereiche tragen im Weiteren maßgeblich zur Prägung und Identität des Viertels bei.

Grünraum

Dem Grünraum im neuen Stadtquartier kommt eine besondere Rolle zu. Auf der einen Seite gibt es strukturierte Grünflächen, welche als parkähnliche Bereiche eine Naherholungsfunktion aufnehmen, auf der anderen Seite sollen sie eine zukünftige Verbindung der Stadtteilquartiere mit sich bringen. Das verbindende Grün besteht aus klassischen Stadtbäumen wie Platanen oder Linden. Da Schallmoos noch über weitere sehr gut geeignete Entwicklungsareale verfügt, kann mit

deren Weiterentwicklung ein zukünftiges städtisches Gesamtbild erarbeitet werden. Die Bepflanzung orientiert sich jeweils an den landschaftlichen Vorbildern.

Verkehr

Ein überarbeitetes Verkehrskonzept soll die in der Analyse beschriebene Verkehrslärmproblematik beheben. Veränderungen von wichtigen Straßenverbindungen zu Haupterschließungsstraßen sind Maßnahmen, welche kurzfristig durchgeführt werden können. Ebenso ist die Planung von neuen Bushaltestellen notwendig um den Bewohnern ein reibungsloses Ankommen und Wegfahren zu ermöglichen.

Im neuen Stadtquartier entsteht auch ein neues Erschließungsnetz. Vier Hauptwege sollen eine optimale Verbindung durch das Wohnquartier ermöglichen. Das Wohnquartier selbst bleibt weitgehend autofrei, wobei jedoch Zufahrten für Anlieferung, Rettung und Müllentsorgung vorgesehen sind. Teile des Straßennetzes zwischen den einzelnen Planungsgebieten werden als shared-space Bereiche ausgearbeitet.

Ein Garagendiagramm zeigt, dass das Areal ausreichend mit Parkmöglichkeiten versorgt ist, welche als Tiefgaragen für die Wohnbebauung umgesetzt sind. Das neue Stadtquartier versteht sich als autofreie Zone, wo die Bewohner auf ihr Auto verzichten können. Schnelle öffentliche Verkehrsanbindung und die kurzen Wege innerhalb des Quartiers machen es erst gar nicht notwendig ein solches zu besitzen.

ÖFFENTLICHE RÄUME



ÖFFENTLICHE räume

Abb. 46:

M = 1:6000

- Baron-Schwarz Park
- neuer Grün-/ Freiraum
- Verbindungsgrün
- Parkfläche
- Straßenraumaufwertung

MATERIALIEN



3.3.8 BAUPHASEN

Bauphase 1

Die Bebauung des Planungsgebietes erfolgt in mehreren Teilschritten. Zuerst entlang der Bayerhamerstraße. Hier ist eine gute Verkehrsanschließung gegeben und die Bestandsstruktur kann größtenteils abgerissen werden.

In diesem Bereich werden vornehmlich geförderte Miet- und Eigentumswohnungen sowie die dafür notwendige Infrastruktur (Bäckerei, KiTa sowie ein ökumenisches Zentrum) errichtet.

Der restliche Bereich des Teilgebiets A bleibt noch bestehen, da sich hier größere Bestandsgebäude befinden und die Umsiedlung in Etappen verläuft.

Bauphase 2

Im zweiten Schritt folgt die Bebauung entlang des alten Bahngleises. Hier entstehen ebenfalls Miet- und Eigentumswohnungen sowie ein Sportzentrum, ein Bikestore, ein Restaurant und ein Seniorenheim. Entlang des ehemaligen Bahngleises entsteht ein das Quartier durchziehender Park bzw. Grünstreifen der als Erholungsbereich und Treffpunkt der Bewohner dienen soll.

Bauphase 3

In der dritten und letzten Bauphase im Teilgebiet A entstehen weitere geförderte Mietwohnungen und Eigentumswohnungen. Um das neue Viertel weiter zu attraktivieren und die Identifikation der in hohem Maße exterritorialen Bewohner mit Salzburg und dessen Kultur zu fördern wird die Ansiedlung von Kulturindustrie und Künstlertum angestrebt. Konkret sollen die Probebühnen vom Landestheater, Toi-Haus und anderen Theatergruppen angesiedelt werden.

Der Masterplan sieht eine Veranstaltungshalle mit Tribüne und verschieden großen Sälen vor, in dem die Bewohner die Möglichkeit haben zu günstigen Tarifen Generalproben zu besuchen bzw. selbst Räume für Feste/ Aufführungen zu mieten.

Ein neuer Quartiersplatz entsteht. Aufenthaltsqualitäten und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten werden angeboten, die dafür notwendigen Erschließungsflächen werden mit Straßenmärkten bespielt, die eine Ausstrahlung über die ganze Stadt entfalten. Die Bebauung orientiert sich teilweise am Bestand, da eine sanfte Transformierung des Areals angestrebt wird.

Bauphase 4

In dieser Phase entsteht ein Studentenheim und weitere Büroflächen.

Bauphase 5

Die vierte Bauphase nördlich der Gnigler Straße beschäftigt sich mit dem Teilgebiet B und sieht die Errichtung einer technischen Universität mit starkem Forschungsfokus vor. Angestrebt wird eine Kooperation zwischen der Hochschule und den bereits ansässigen Betrieben. Neue Bürogebäude dienen der Ansiedlung von Start-up Unternehmen.

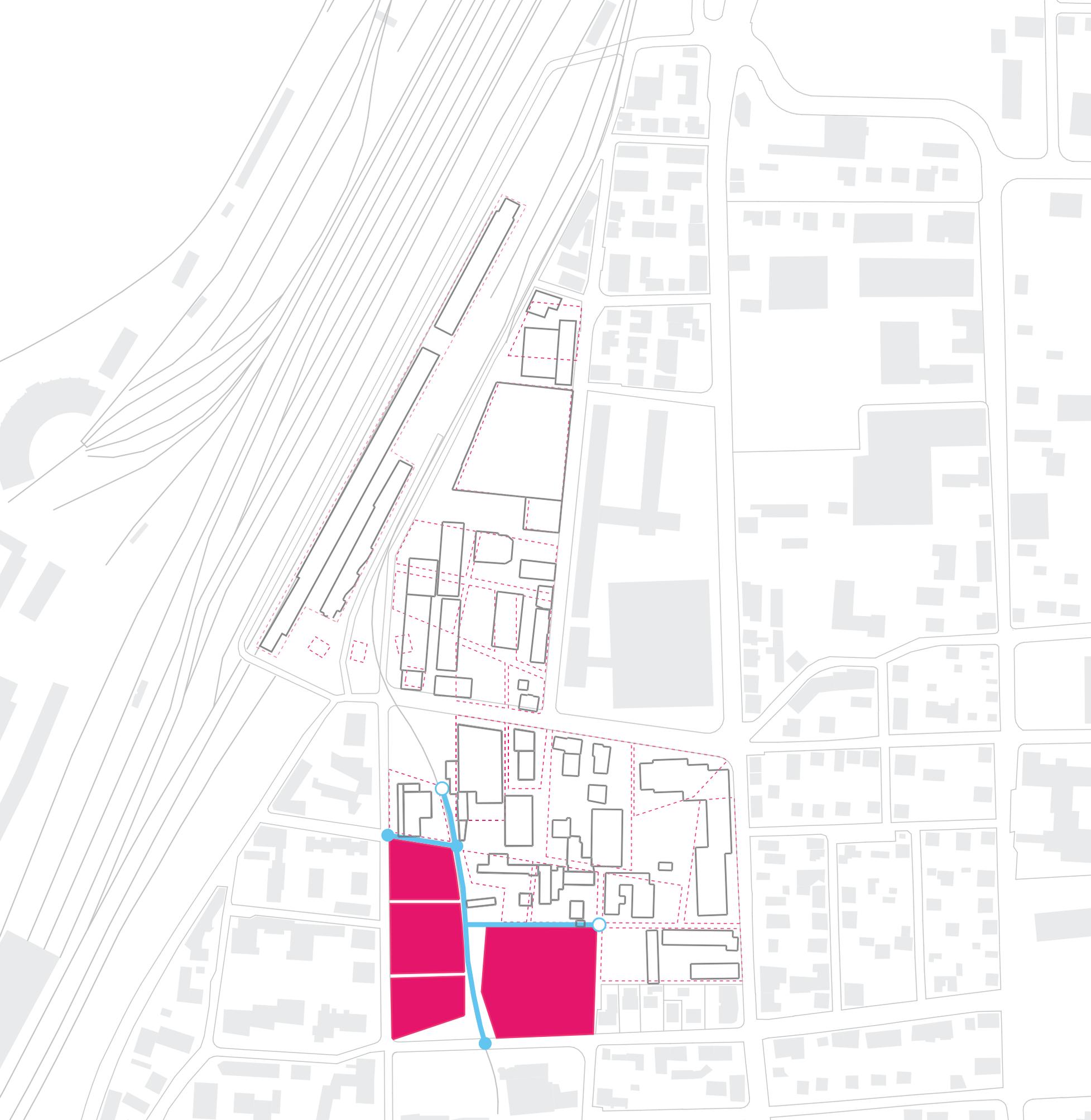
Bauphase 6

Im nördlichen Teil des Planungsgebietes C wird ein täglicher Markt mit internationalem Warenangebot sowie Handwerksbetrieben und Atelierräumen vorgesehen. Bereits jetzt im Quartier ansässige türkische Lebensmittelhändler sollen diesen Markt von Beginn an mit Leben füllen. Dieser "Markt" soll ein zusätzlicher Anziehungspunkt, neben dem Kulturquartier sein.

Weiters wird die Lastenstraße verlängert und an den Knotenpunkt Magazinstraße/ Vogelweiderstraße angeschlossen um eine optimale Verkehrsanbindung zu gewährleisten

Der Stadtteil Schallmoos erhält so seine letzte Identität als „Avantgarde“ Viertel mit Technik, Kultur und Gesellschaft.





BAUPHASE I

Abb. 47:

M = 1:3000

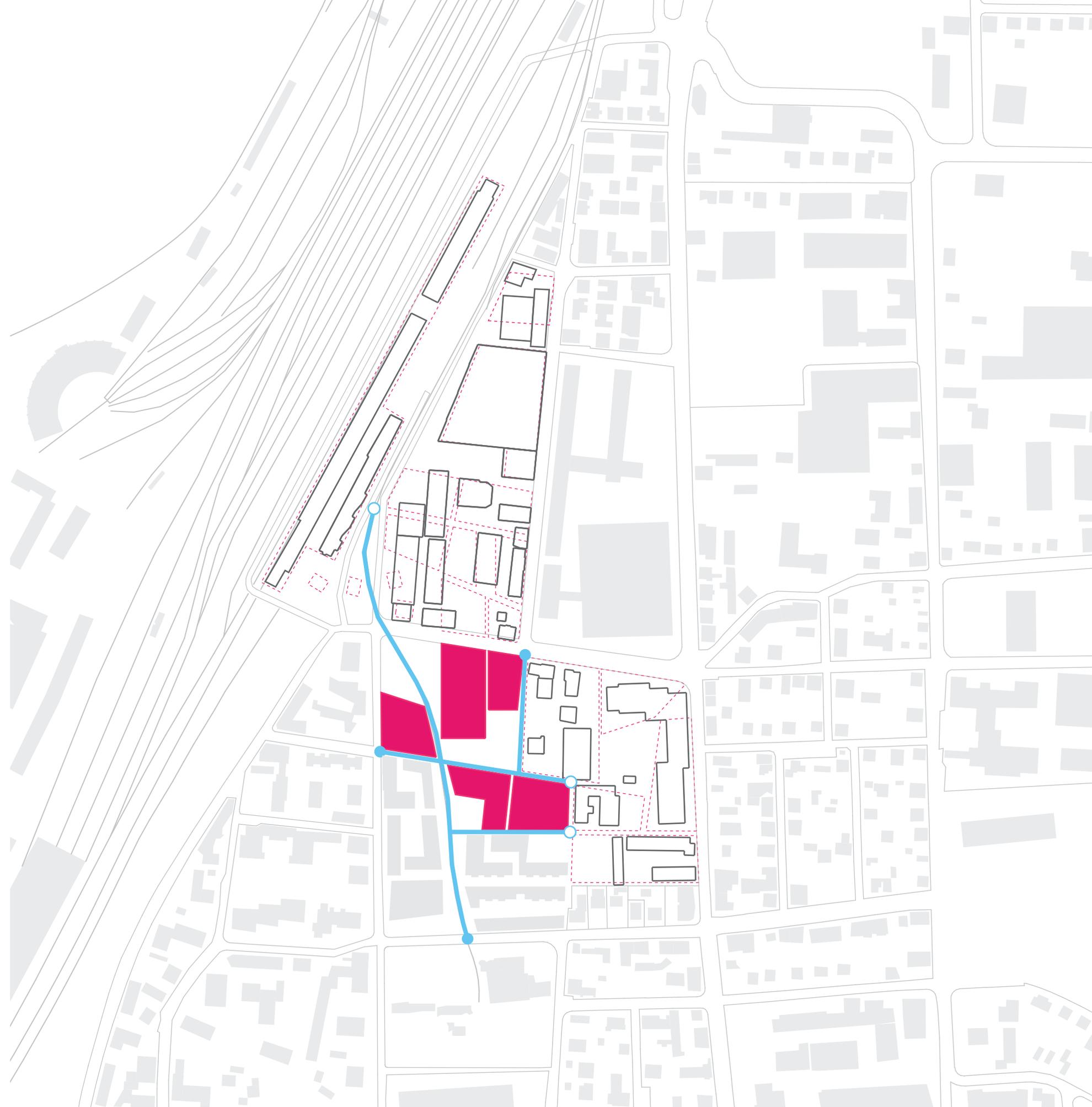
- Straßenraum
- Baufelder
- - - zukünftige Baufelder
- Bestand
- Neubau

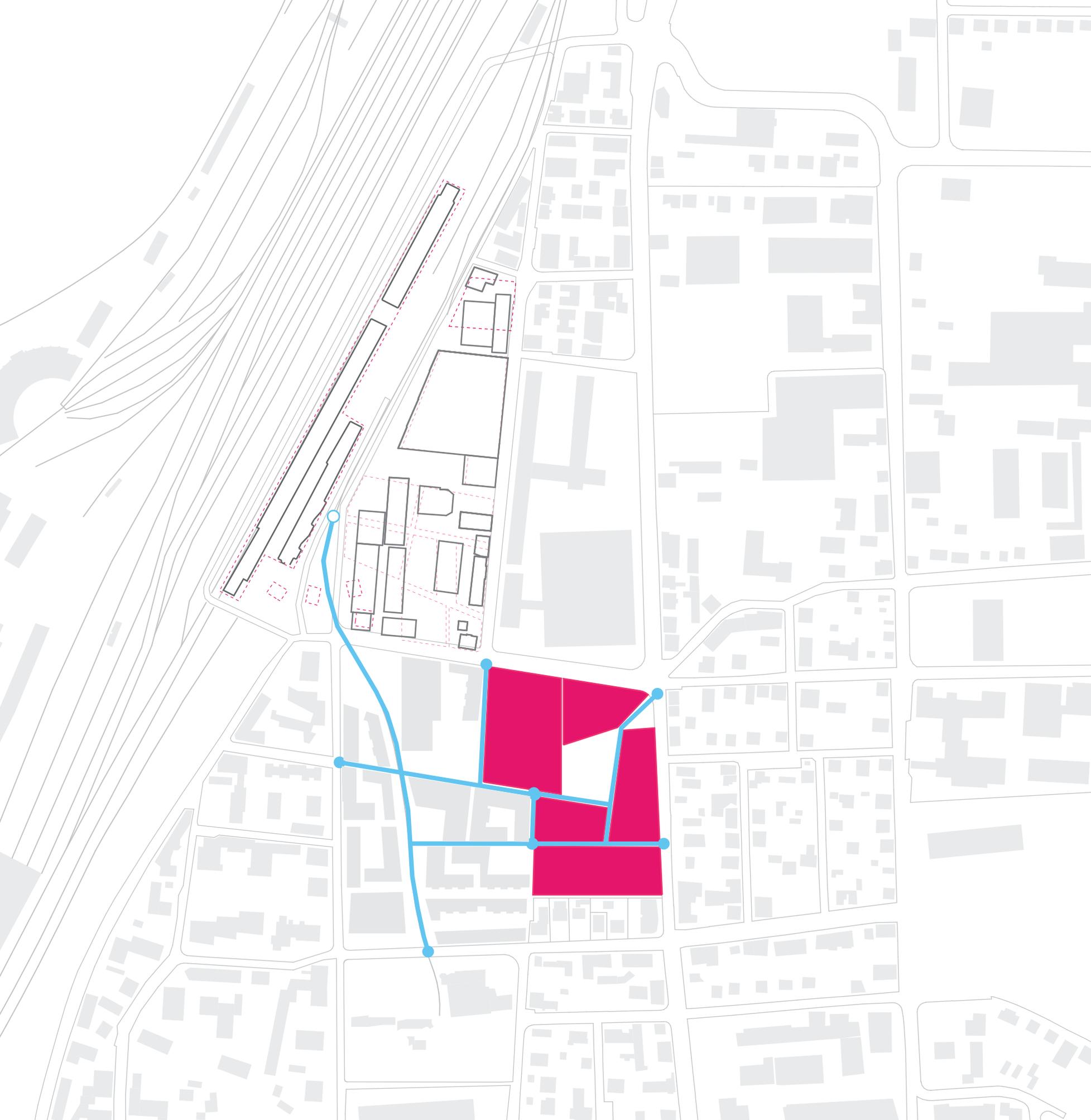
BAUPHASE 2

Abb. 48:

M = 1:3000

- Straßenraum
- Baufelder
- ⋯ zukünftige Baufelder
- Bestand
- Neubau





BAUPHASE 3

Abb. 49:

M = 1:3000

— Straßenraum

■ Baufelder

⋯ zukünftige Baufelder

□ Bestand

■ Neubau

BAUPHASE 4

2019

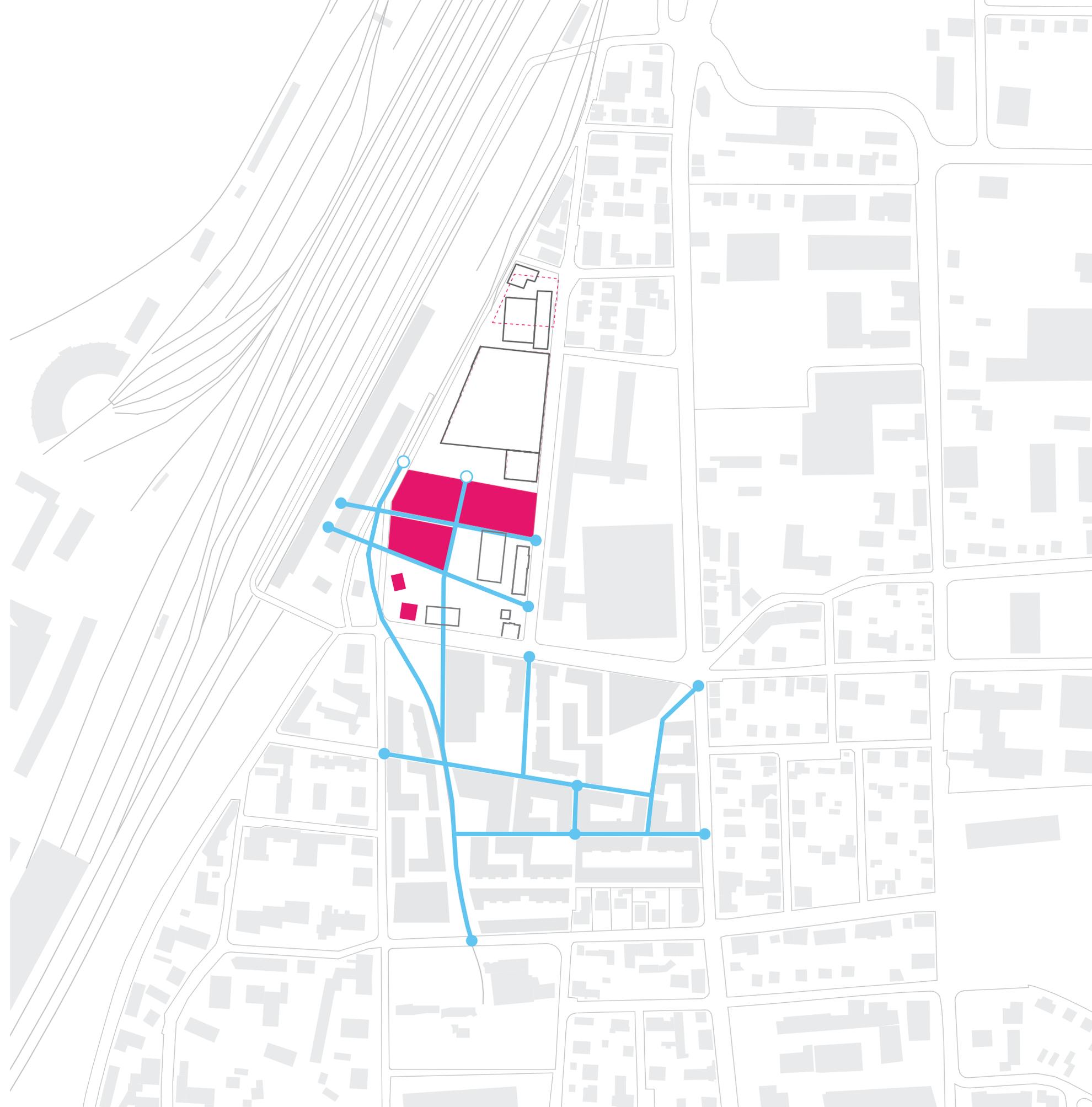


Abb. 50:

M = 1:3000

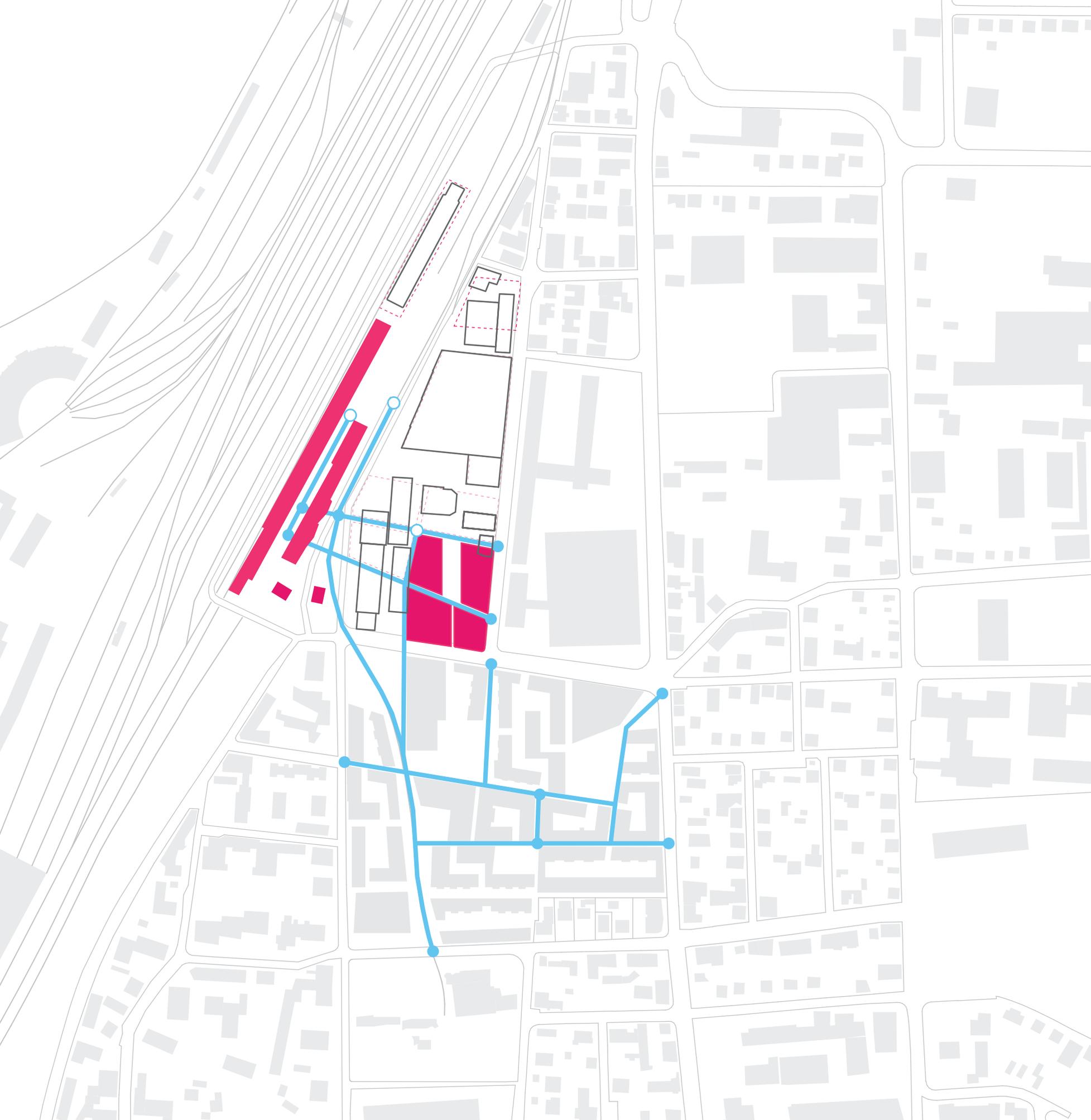
— Straßenraum

■ Baufelder

--- zukünftige Baufelder

□ Bestand

■ Neubau



BAUPHASE 5

Abb. 51:

M = 1:3000

— Straßenraum

■ Baufelder

--- zukünftige Baufelder

□ Bestand

■ Neubau

BAUPHASE 6

2022

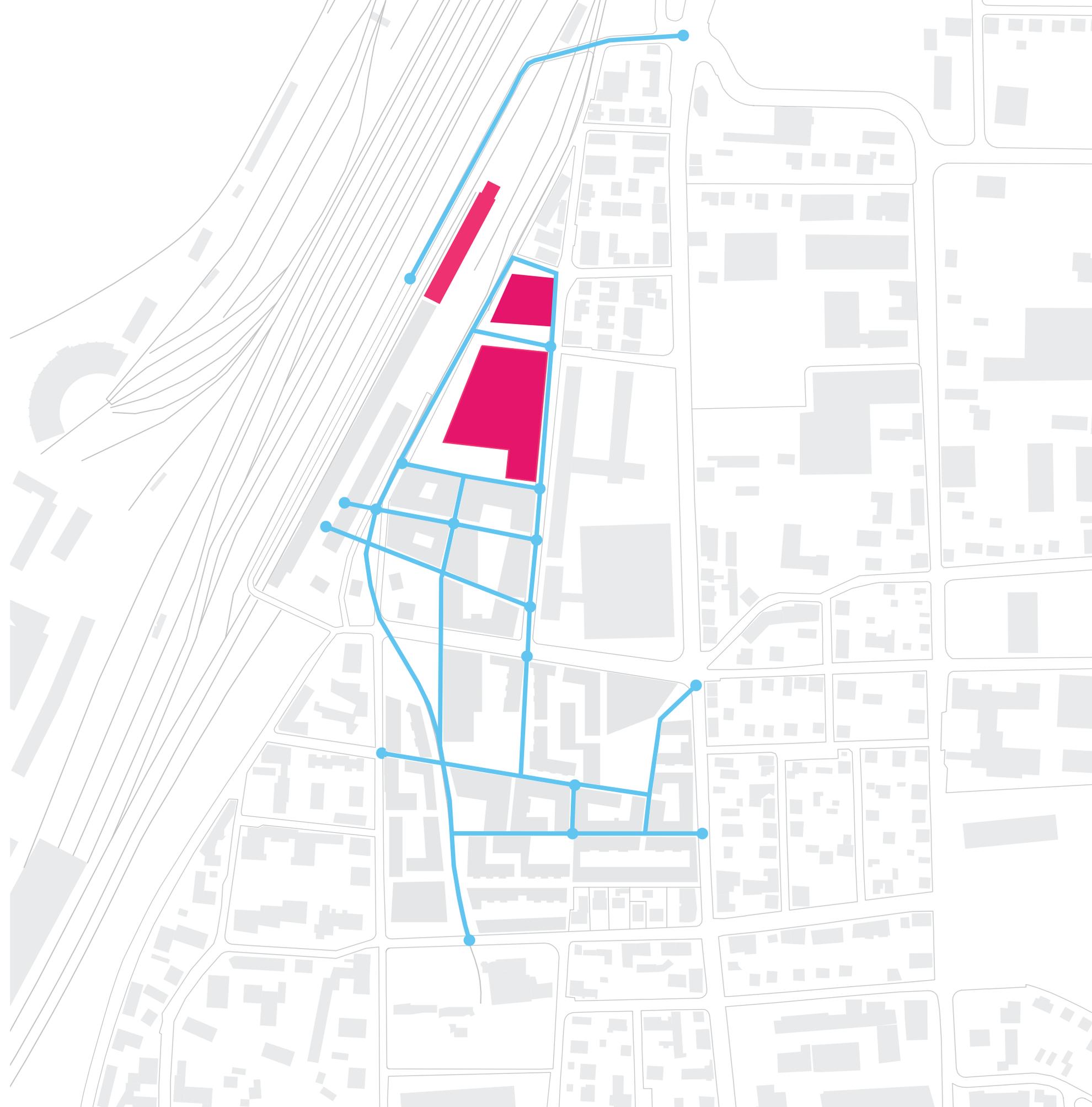


Abb. 52:

M = 1:3000

— Straßenraum

■ Baufelder

■ Neubau



SCHWARZPLAN

HEUTE

Abb. 53:

M = 1:10000

SCHWARZPLAN

2024



Abb. 54:

M = 1:10000

IV. PLÄNE

4.1 MASTERPLAN

4.2 GRUNDRISSSE

4.3 SCHNITTE

4.4 FREIRÄUME

4.1 MASTERPLAN





GESAMTMODELL

1:2000

Abb. 55: Modellfoto

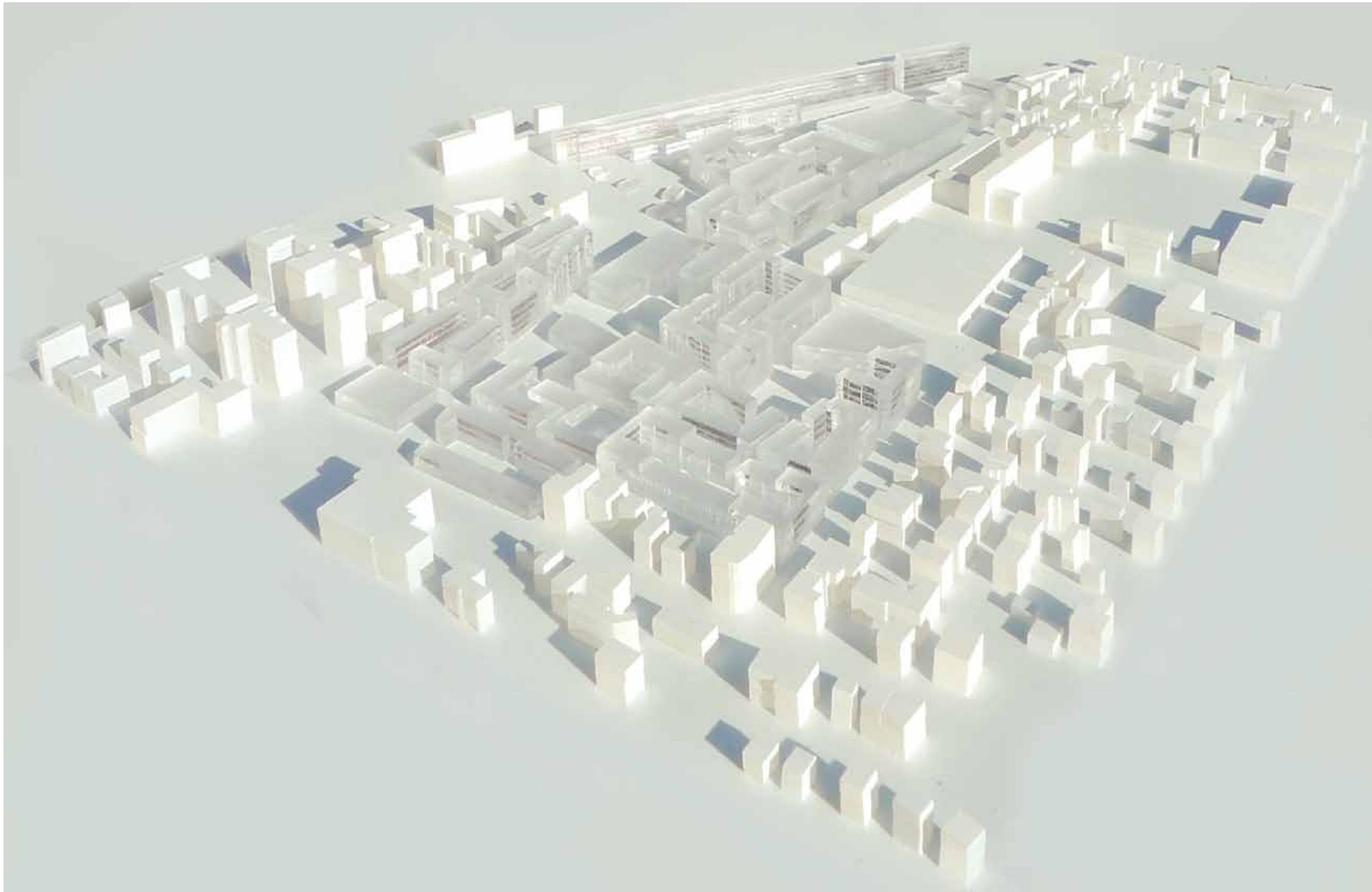


Abb. 56: Modellfoto



Abb. 57: Modellfoto

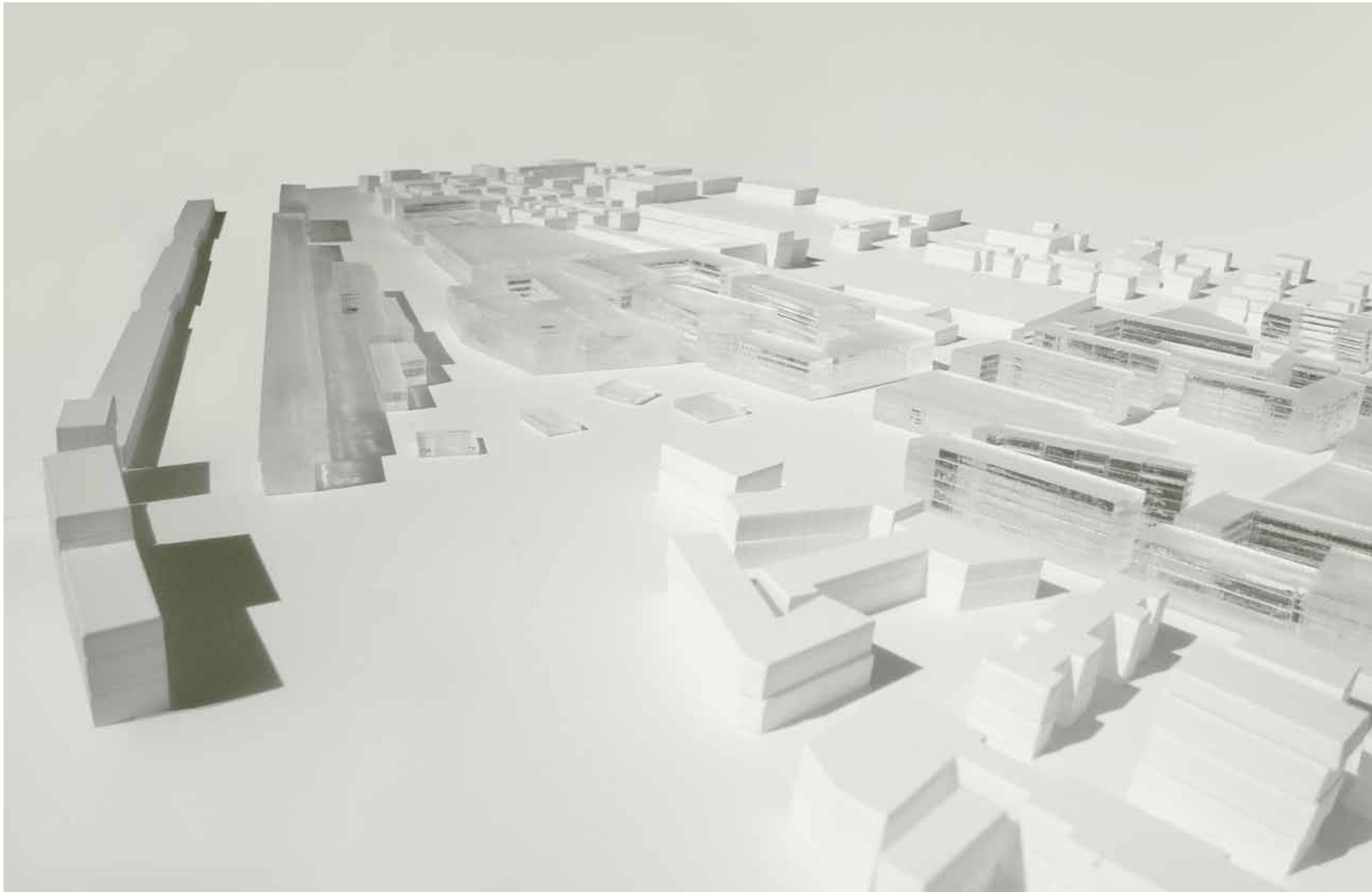


Abb. 58: Modellfoto



MASTERPLAN

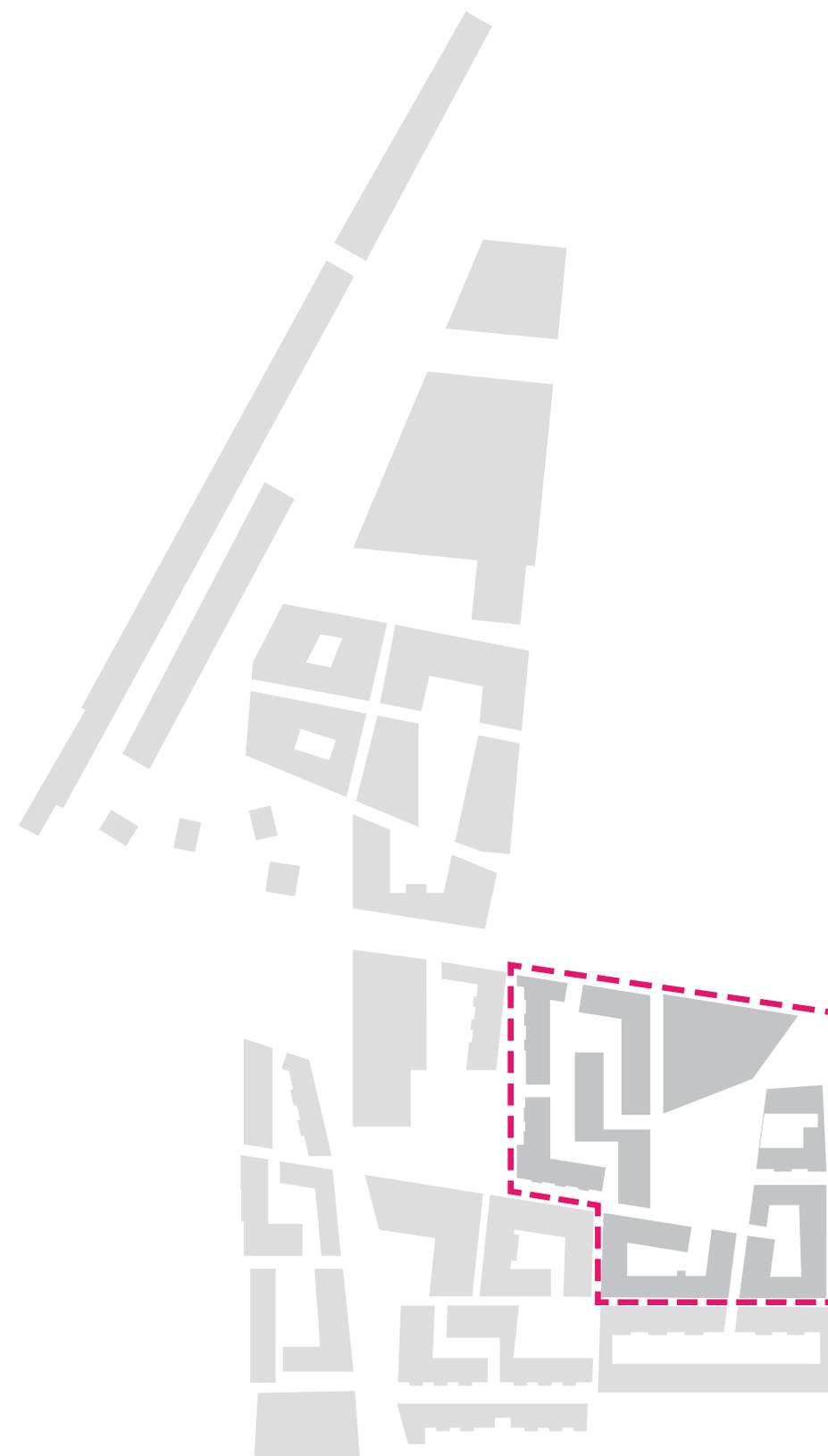


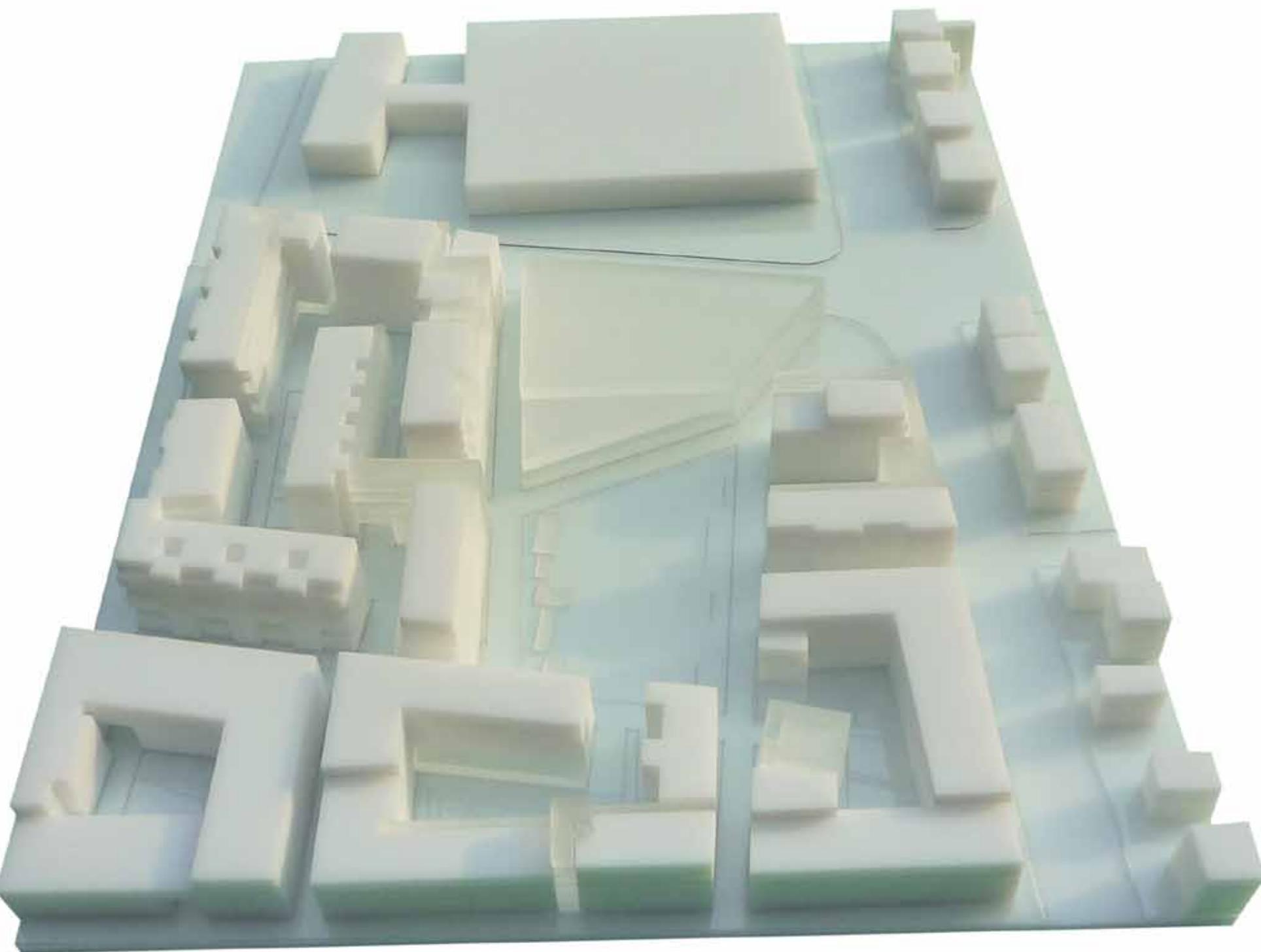
M = 1:1500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren



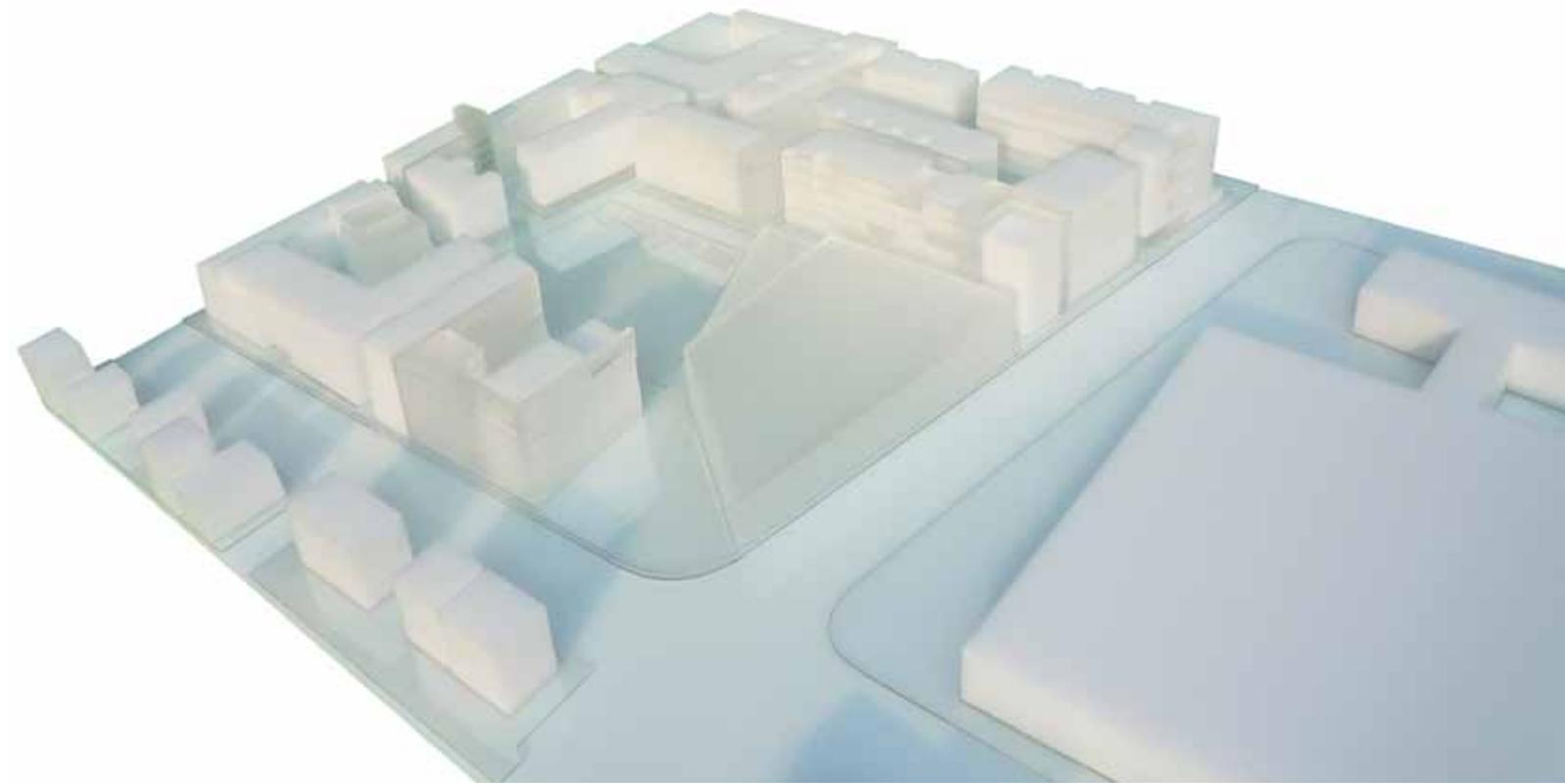
4.2 GRUNDRISSSE





DETAILMODELL
1:500

Abb. 60: Modellfoto



DETAILMODELL

1:500

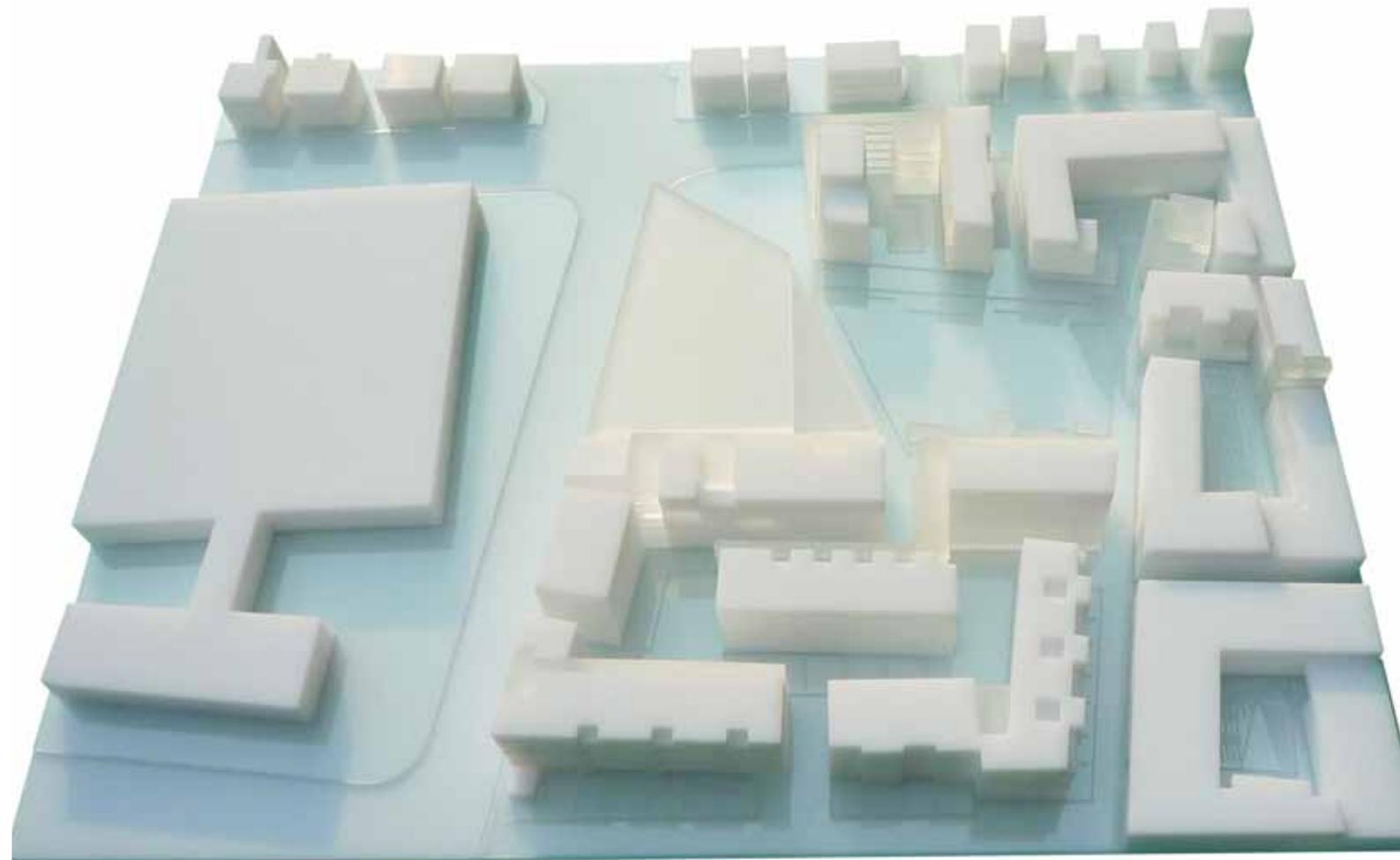


Abb. 61- 62: Modellfoto



1. OBERGESCHOSS



M = 1:500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren



2. OBERGESCHOSS



M = 1:500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren





3. OBERGESCHOSS



M = 1:500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren



4. OBERGESCHOSS



M = 1:500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren





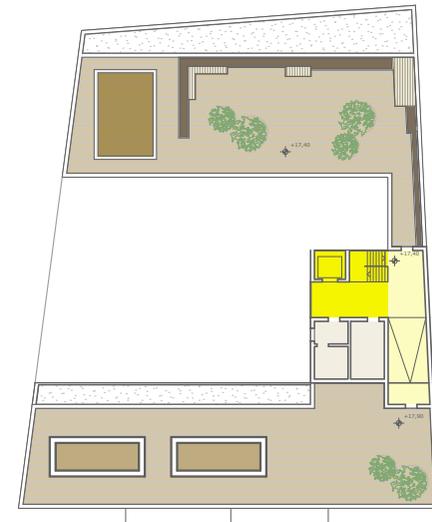
5. OBERGESCHOSS



M = 1:500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren





6. GESCHOSS/ DACHGESCHOSS



M = 1:500

- Erschließung horizontal
- Erschließung vertikal
- Kellerräume/ TG
- Wohntypen
- Nebenräume
- Spezialnutzung
- Forschung & Entwicklung
- Attraktoren

0 10 20 30 40 50

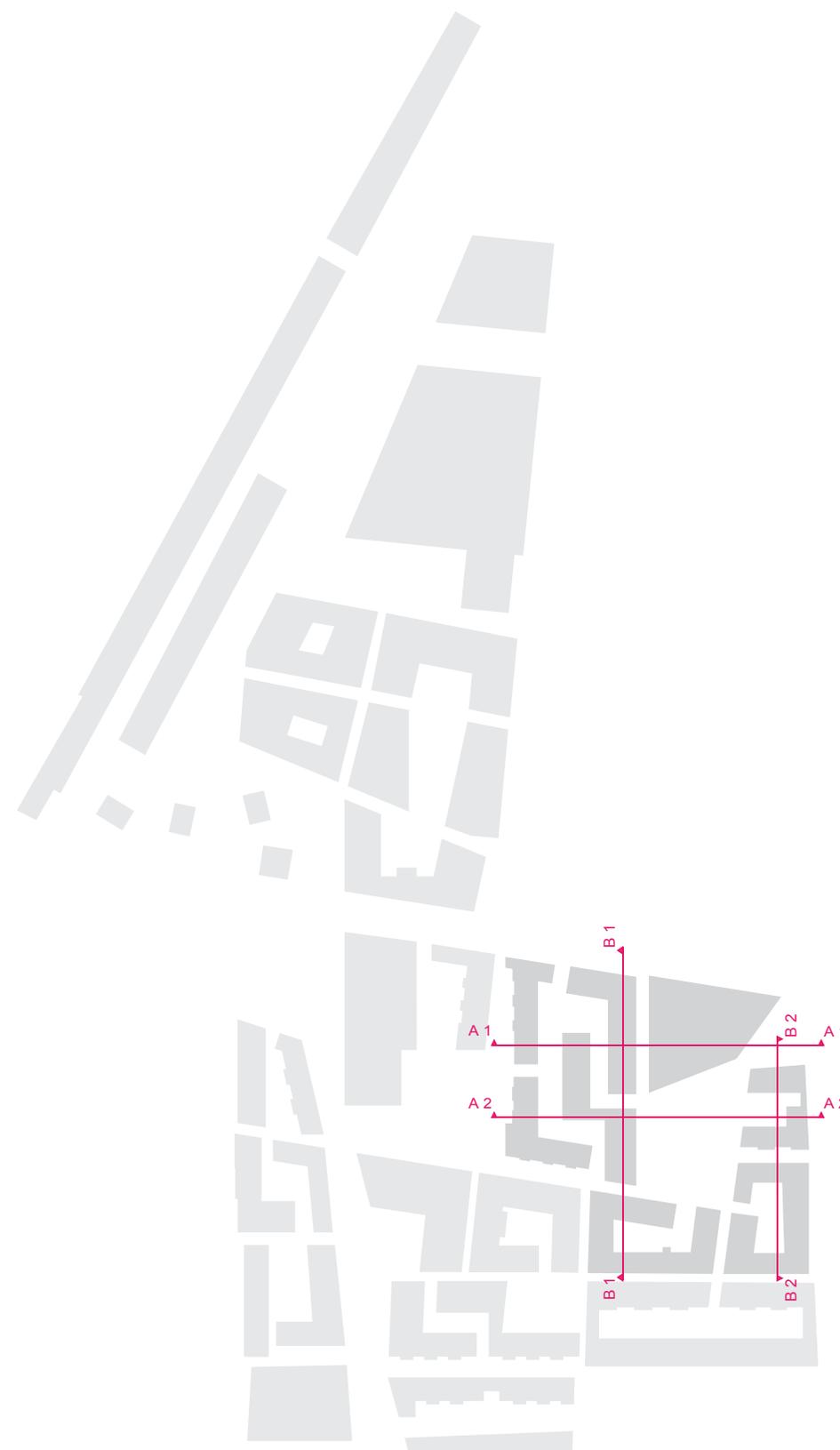




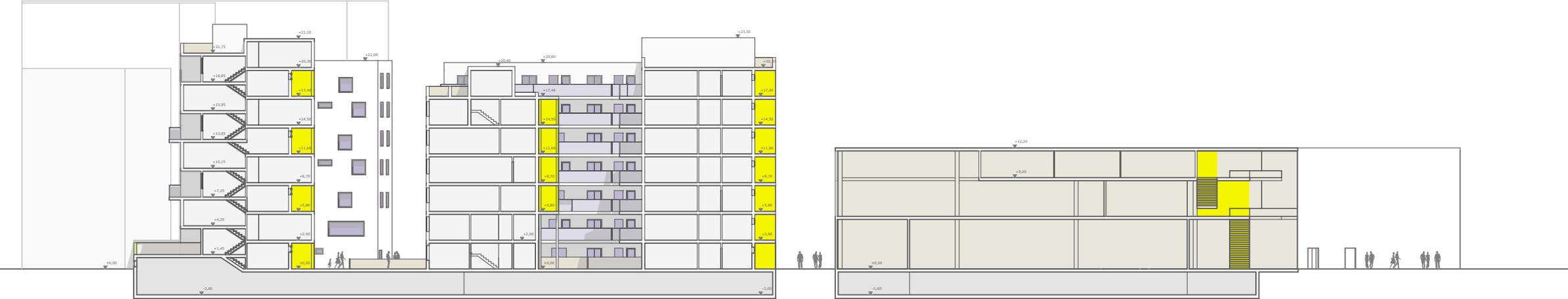




4.3 SCHNITTE

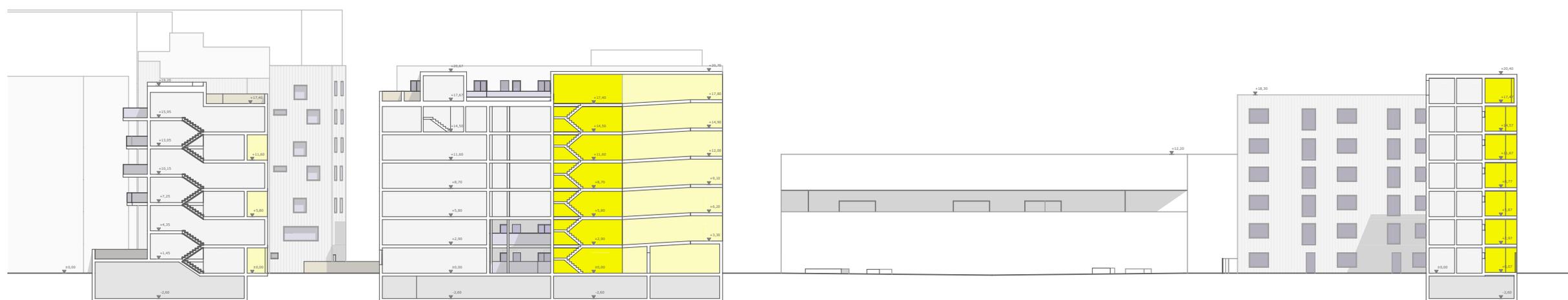
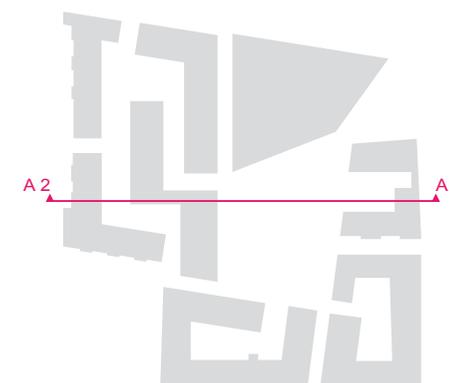


SCHNITT A 1 _ A1



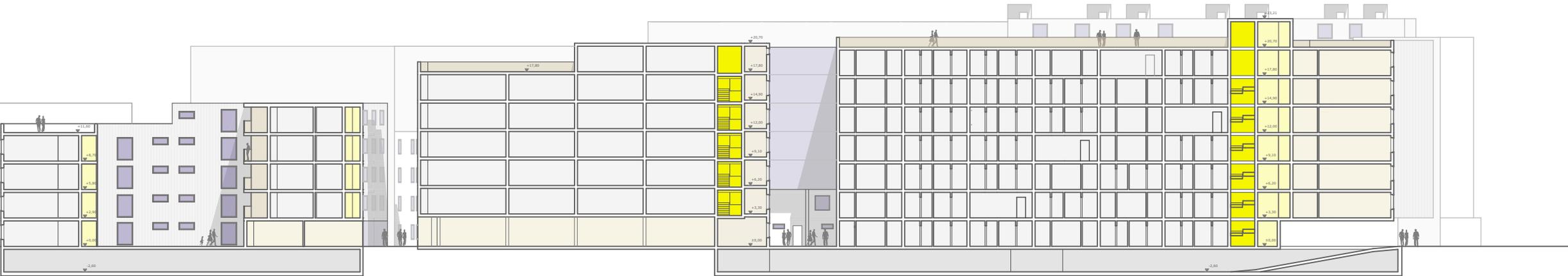
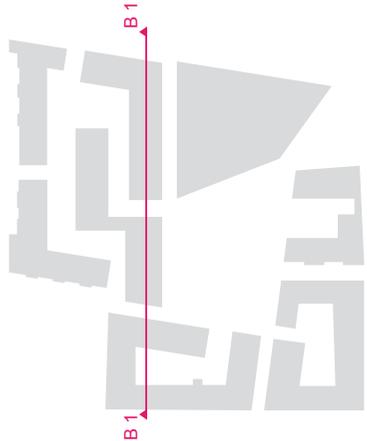
M = 1:500

SCHNITT A 2 _ A 2



M = 1:500

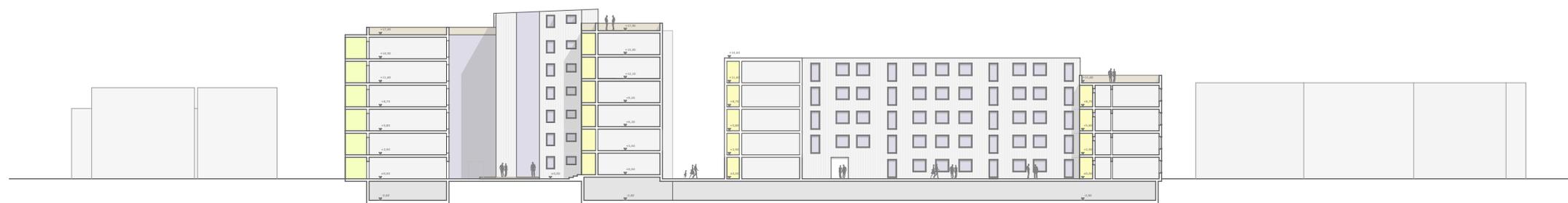
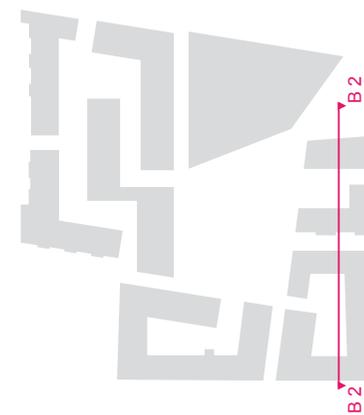
SCHNITT B 1 _ B 1



M = 1:500

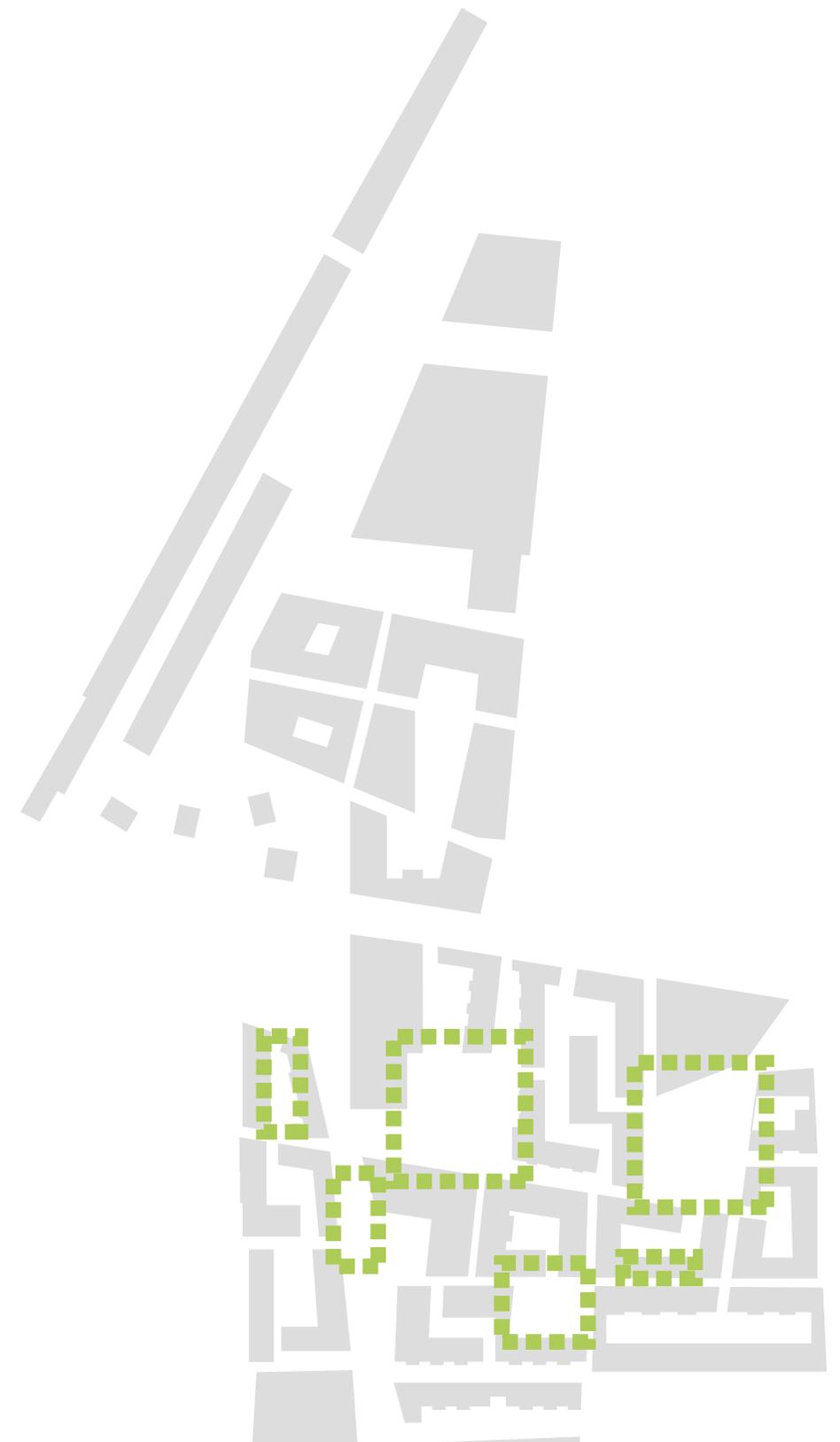


SCHNITT B 2 _ B 2



M = 1:500

4.4 FREIRÄUME



FREIRAUM diagramm

M = 1:3000

- Hauptgehweg
- Radweg
- öffentl. Freiraum
- begrünte Innenhöfe
- Straßenraum aufwer-
tende Baumreihe
- Baumbestand

Abb. 79: Freiraumdiagramm







TREFFPUNKT UND VERANSTALTUNGEN

Der Platz soll als Ort der Kommunikation, als Veranstaltungsort für Open-air Veranstaltungen und Treffpunkt der Bewohner von Schallmoos dienen. Er stellt eine robuste, multifunktionale Oberfläche dar. An den Rändern dieser Fläche liegen schattenspendende Bäume (roter Spitzahorn) sowie ein intensives grünes Band, welches den Platz einfasst. Eine durch Gräser bestimmte Auswahl an robusten, den Standort angepassten und pflegeleichten Staudengemeinschaften, mit unterschiedlichen Texturen, bilden einen besonderen Ort.

Die Mitte wird freigehalten. Vielfältig nutzbare ins Platzdesign integrierte Sitzelemente sind Anziehungspunkt für eine „Pause“ oder ein Bad in der Sonne. Diese sind aus Betonfertigteilen und erhalten Auflagen aus naturbelassenem Lärchenholz.

Die Verwendung langlebiger robuster und authentischer Materialien und Oberflächen ist konzeptbestimmend. Der den Platz einrahmende Erschließungslayer wird als Asphaltmastix Belag mit gebundener heller Kieseinstreuung hergestellt. Der Platz selbst besteht aus gelben Sandsteinplatten.

Zur Beleuchtung der Platzfläche werden um den gesamten Platz Masten zur Befestigung und Aufhängung von Beleuchtungselementen angebracht. Zwei Diskokugel sorgen vor allem Nachts für einen einmaligen Effekt, der auch tagsüber durch Spiegelungen des Sonnenlichts sichtbar wird.

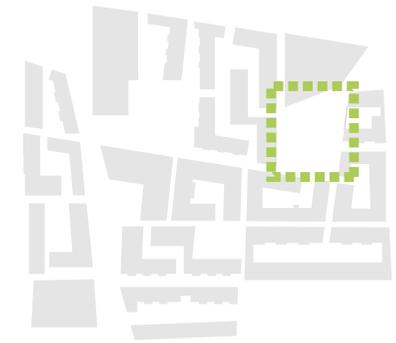


Abb. 82: Quartiersplatz

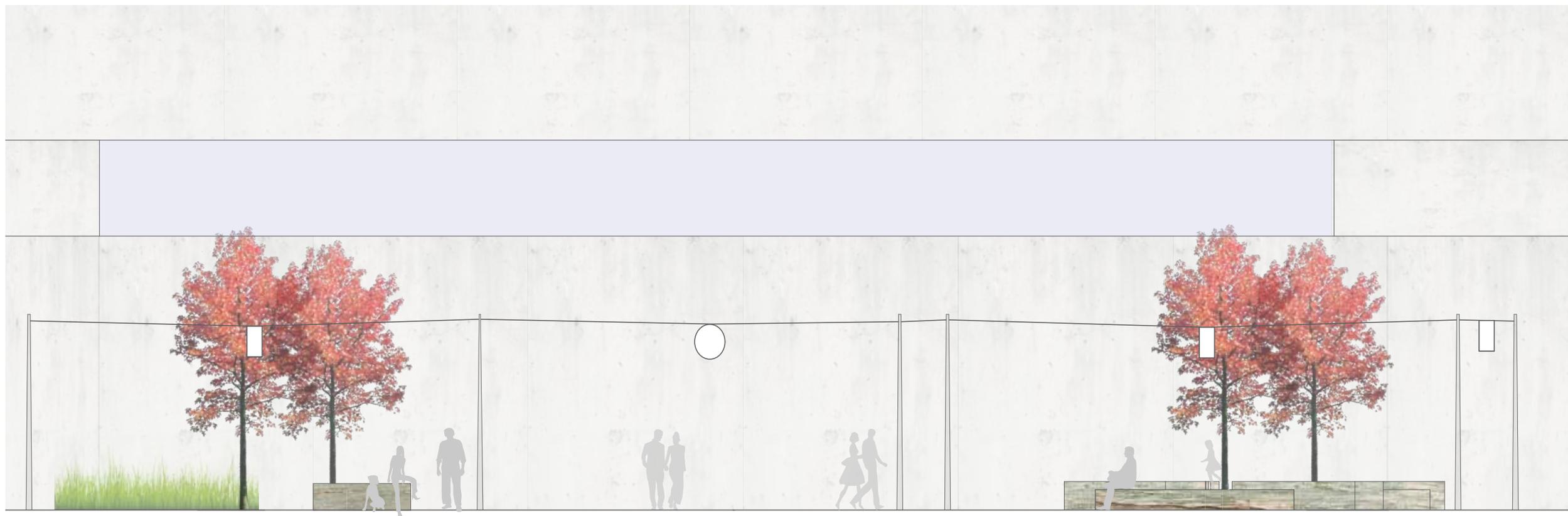
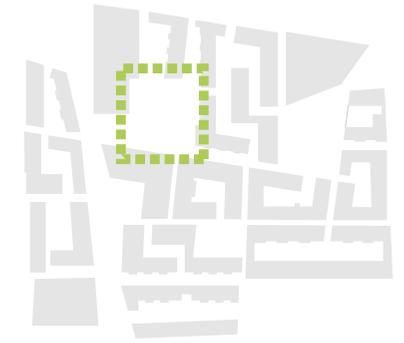


Abb. 83: Schnitt Quartiersplatz

SPORT UND SPIEL



Das Sportzentrum mit einem Outdoor Skatepark und einem Volleyballplatz bietet zahlreiche Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. Die Bewohner sollen so zum „Draußenbleiben“ animiert werden und der verbindende Ansatz des Sports wird für die interkulturelle Integration genutzt. Der Sportplatz wird so Gemeinschaftsfläche und ein Treff- und Kommunikationspunkt für die Bewohner zugleich.

Die Oberfläche des Sportbereiches wird aus Beton mit kontrastierenden Farb- und Lichtmarkierungen hergestellt. Die Skatepools erheben sich und verschwinden fließend in der Platzlandschaft, wechselnde Texturen - rau bis hochglänzend - strukturieren diesen zusätzlich. Dadurch sind die Pools nicht nur Sport-, sondern auch Aufenthaltsbereich und Sitzgelegenheit.

Die räumliche Staffelung ermöglicht auch die etwas tiefergelegte Einbindung eines Beachvolleyballplatzes ohne allzu starker Beeinträchtigung des umgebenden Raumes durch Sand. Zusätzlich kann Standard-Mobiliar je nach Bedarf frei aufgestellt werden.

Die Platzreliefs werden von bodenbündigen Leuchtbändern umfasst, was bei Dunkelheit interessante Lichteffekte generiert und der Sicherheit dient.



Abb. 84: Sportquartier

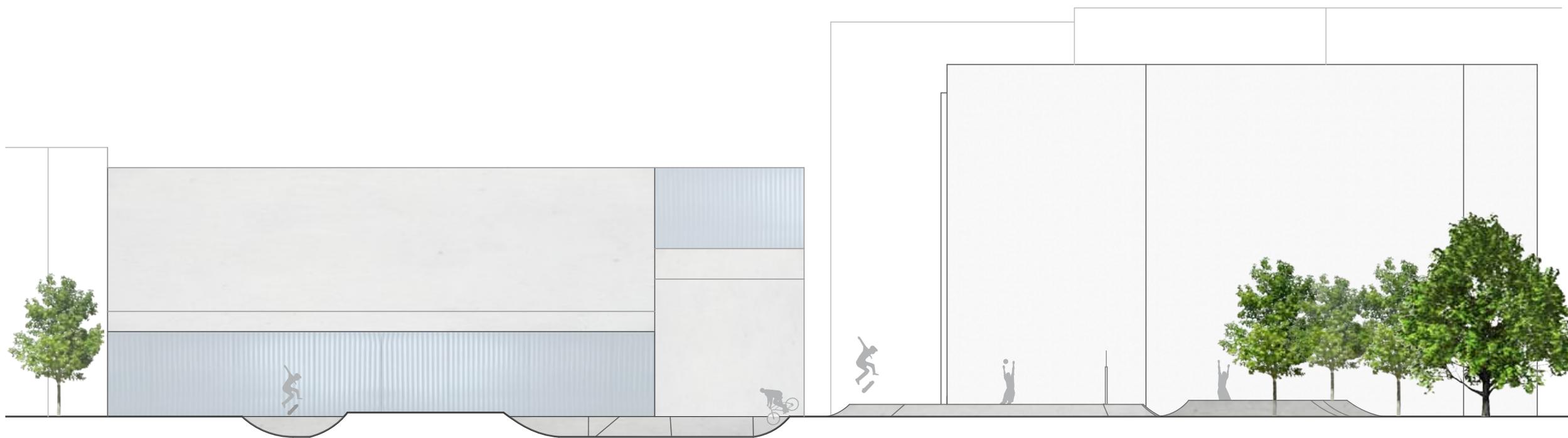


Abb. 85: Schnitt Sportquartier

GENERATIONEN ÜBERGREIFEND

Ein Sandspielplatz bietet der KiTa und den Bewohnern einen geschützten Spielbereich. Die Eltern und Betreuer können auf den Sitzmöbeln unter den Bäumen platznehmen und die Kinder so gut im Auge behalten. Die Sitzelemente aus Betonfertigteilen erhalten Auflagen aus naturbelassenem Lärchenholz. Hochbeete dienen den Bewohnern zum Anbauen von Gemüse und Obst sowie den Kindern zum spielerischen Erlernen von verschiedenen Gemüsesorten. Die Beete werden von den Bewohnern gemeinsam bewirtschaftet um so die Kommunikation zwischen den Generationen zu fördern.

Die Spielbereiche werden aus Kunstrasen, WPC (Wood-Plastic-Composite) und EPDM (Synthesekautschuk) hergestellt. Für die Kinderspielbereiche wird ein einheitliches übergreifendes Material- und Farbkonzept vorgeschlagen.

Der Freibereich wird speziell in warmen Farben ausgeleuchtet um eine Wohlfühlatmosphäre zu schaffen.

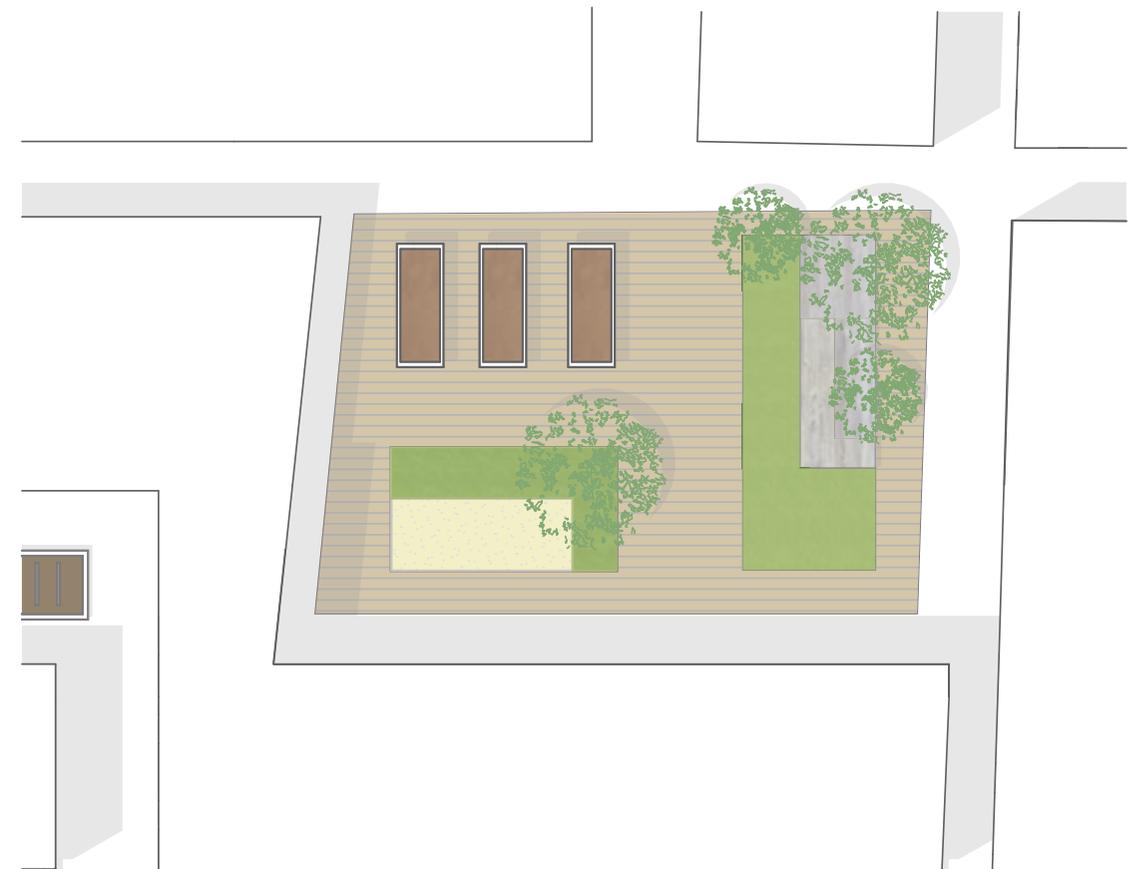
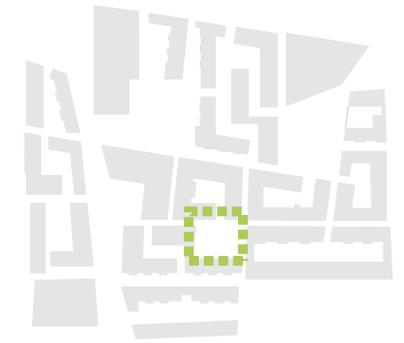


Abb. 86: Freiraum Generationenübergreifend

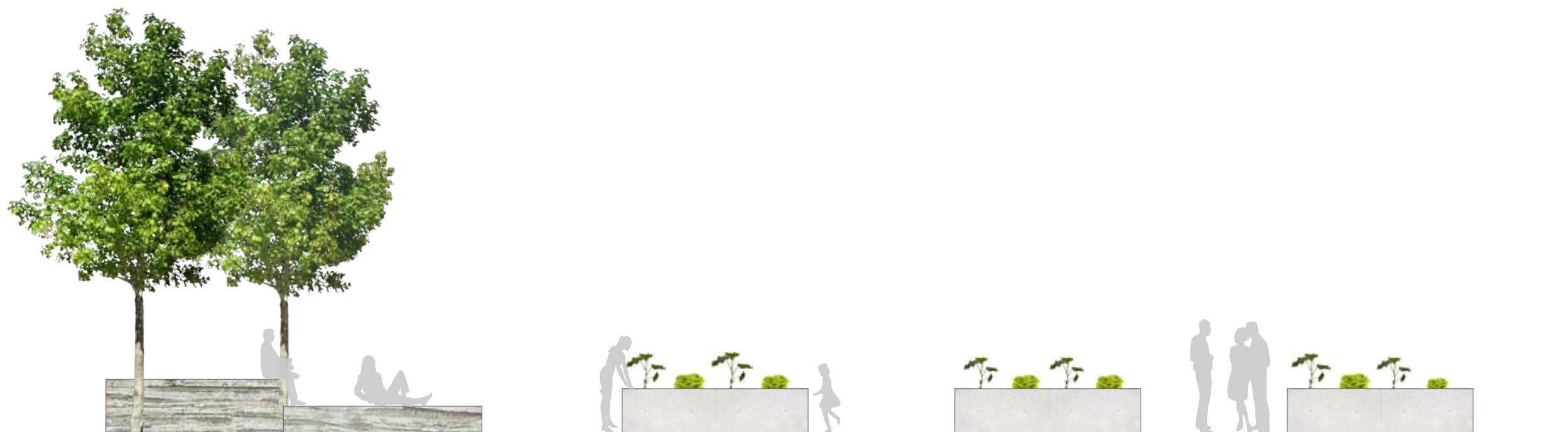
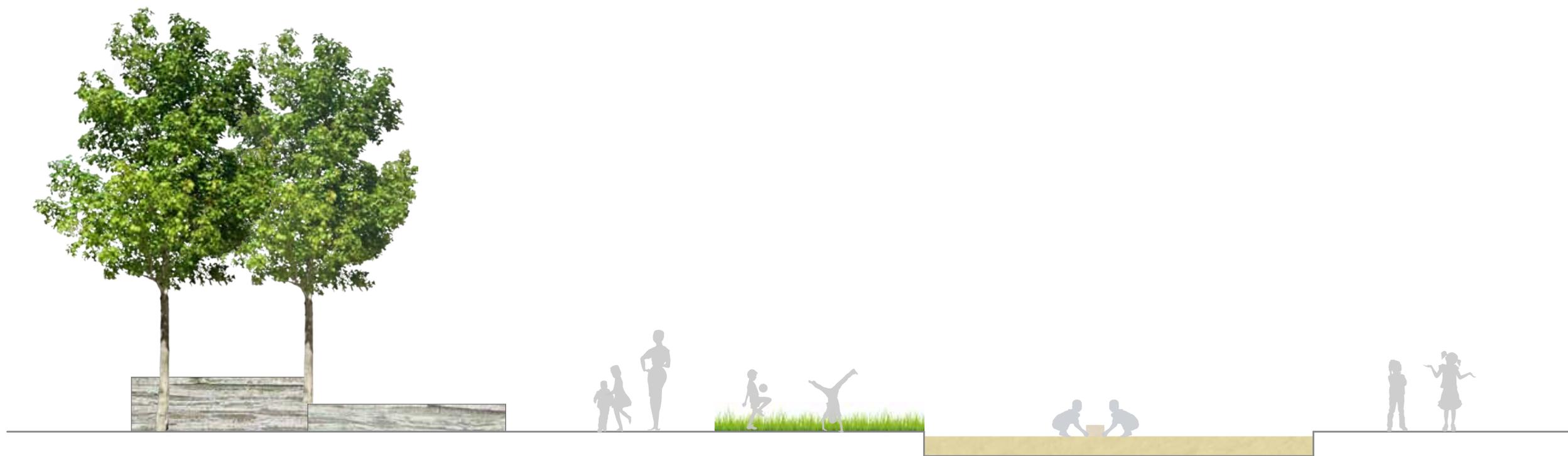


Abb. 87: Schnitt Freiraum Generationenübergreifend

INNENHÖFE

Ein geschützter und überschaubarer Innenhof vermittelt Sicherheit und bietet ein breites Spektrum an Variationen. Die Innenhöfe sind mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten ausgestattet, wie z.B. Bewegen, Verweilen und Spielen. Die Erschließungsflächen verschränken sich mit den Aufenthaltsflächen und bilden so Orte der beiläufigen Kommunikation.

Die Sitzelemente aus Betonfertigteilen erhalten Auflagen aus naturbelassenem Lärchenholz.

Die in der Mitte angeordneten Grünflächen können als Mietergärten, Liegewiesen oder als Sichtschutzflächen durch Bepflanzung mit Stauden, Schilf oder hohen Gräsern ausgeführt werden um so Rückzugsbereiche zu schaffen. Schattenspendende Bäume wie die weiß und rosa blühende Robinie finden hier ihren Platz.

Die materialhomogenen Erschließungswege aus hellen Asphaltbelegen stellen die innere Erschließungsstruktur der Höfe her und vernetzen diese mit den angelagerten Außenbereichen.

Effektbeleuchtung, speziell der Pflanzbereiche schafft auch bei Nacht eine angenehme Atmosphäre und ein Gefühl der Sicherheit bei der Durchwegung der Innenhöfe.

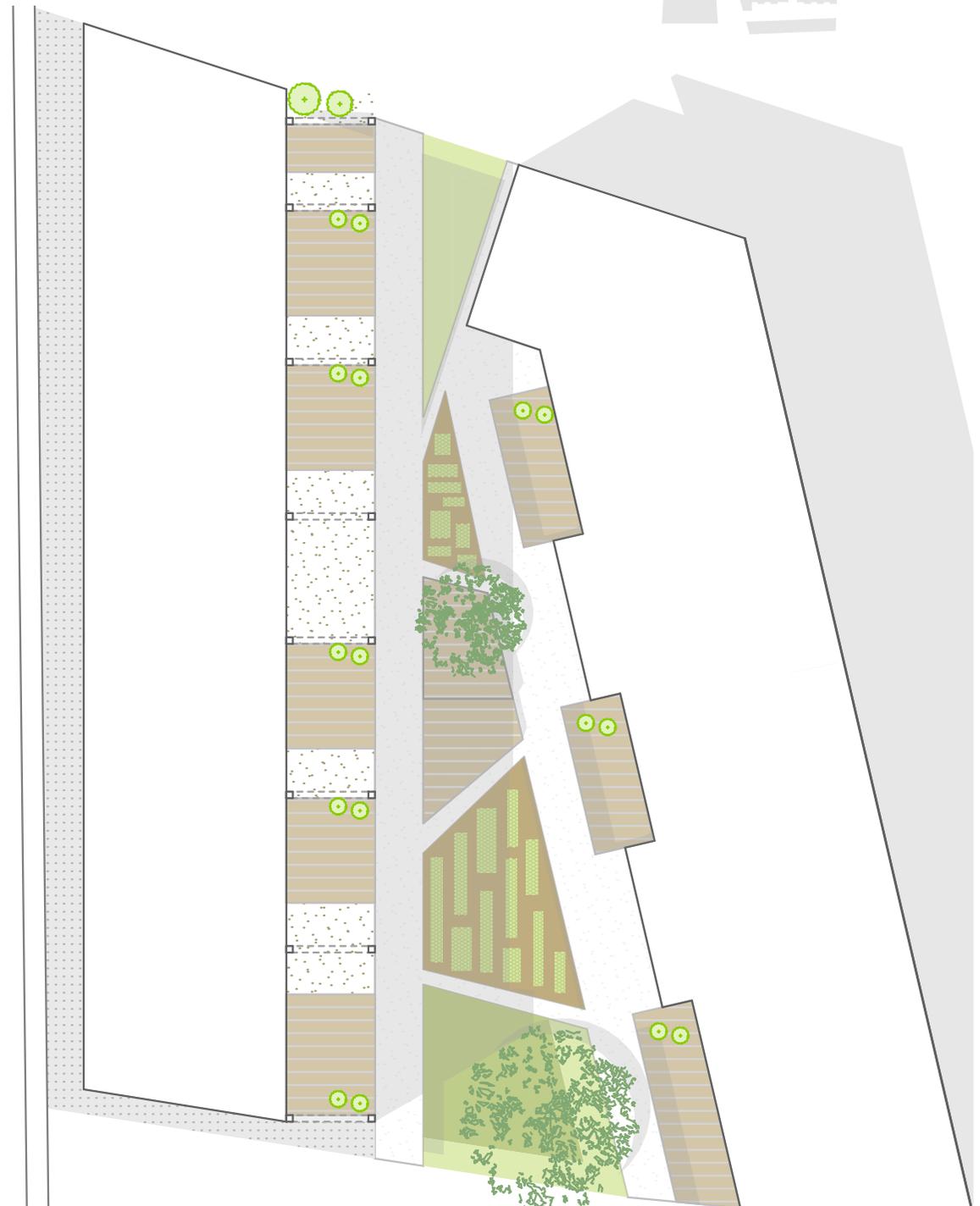


Abb. 88: Innenhof



Abb. 89: Schnitt Innenhof

DACHGÄRTEN

Die Ausbildung der Dachgärten erfolgt auf unterschiedliche Weise. Einerseits werden sie als begrünte Dächer zum Speichern und Filtern von Regenwasser genutzt, andererseits dienen die gemeinschaftlich genutzten Dachgärten den Bewohnern als halböffentliche Rückzugsorte. Auch hier soll der kommunikative Austausch gefördert werden.

Integrierte Holzelemente aus naturbelassenem Lärchenholz dienen als Liege- oder Sitzbänke. Gemeinschaftsgärten zum Anbauen von Obst und Gemüse und die Bepflanzung mit kleinen Bäumen und Sträuchern sorgen für ein besseres Mikroklima und mildere Temperaturen.

Speziell gestaltete feuer- und lärmoptimierte Grillbereiche ergänzen das Angebot im Freien und fördern die Kommunikation unter den Bewohnern.

Der Bodenbelag kann entweder aus WPC oder aus Natursteinplatten ausgeführt werden.

Effektbeleuchtung, speziell der Pflanzbereiche schafft auch bei Nacht eine angenehme Atmosphäre und ein Gefühl der Sicherheit.

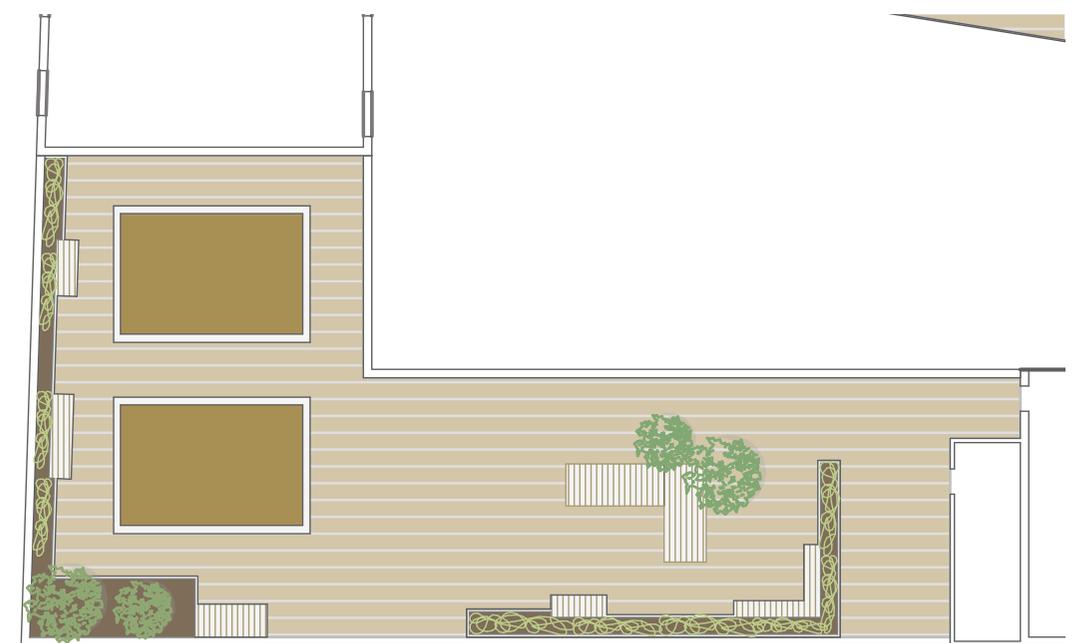


Abb. 90: Dachgarten

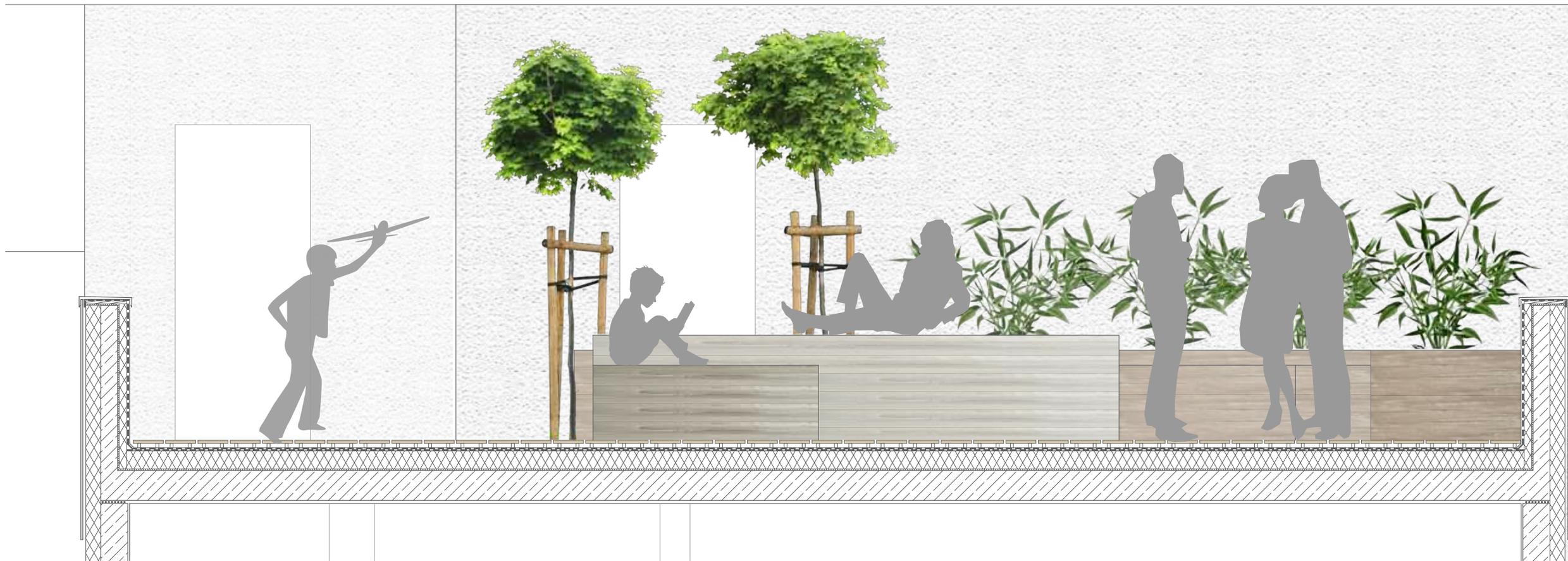
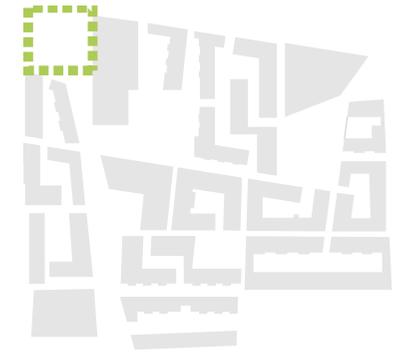


Abb. 91: Schnitt Dachgarten

PARK



Der zukünftige Parkraum ist als Boardwalk angelegt und durchzieht das neue Quartier an der linken Seite. Er ist geprägt von unterschiedlichsten Raumsequenzen, differenzierten Anlagerungen und Rändern wie auch übergeordneten Wegebeziehungen und Vernetzungsstrukturen. So entsteht ein öffentliches Naherholungsgebiet das den Bewohnern als Freizeitoase zur Verfügung steht.

Das vorgeschlagene Gestaltungskonzept reagiert identitätsstiftend auf den heterogenen Stadtteil Schallmoos. Die einzelnen Felder (Ausbildung von Sitzflächen, Spielwiesen, Blumen- und Schilffeldern sowie Wasserflächen) erzeugen eine subtile Irritation, verändern die Tiefenwahrnehmung des Parkraums und unterstützen das Erscheinungsbild. Ein materialhomogener Erschließungslayer aus hellen Asphaltbelägen stellt die Erschließungsstruktur her und vernetzt diese mit den angrenzenden Bereichen.

Die Grundstruktur beinhaltet hohe Flexibilität hinsichtlich zukünftiger Veränderungen. Zusätzlich zu den vorhandenen Bäumen wird im nördlichen Parkbereich eine Obstwiese aus reichblühenden Wildbirnen und- kirschen eingewebt.

Dieser Teil stellt den ersten Abschnitt eines sich durch ganz Schallmoos ziehenden „grünen Bandes“ dar, welches in Zukunft weitere Frei-/ Grünräume miteinander verbinden soll.

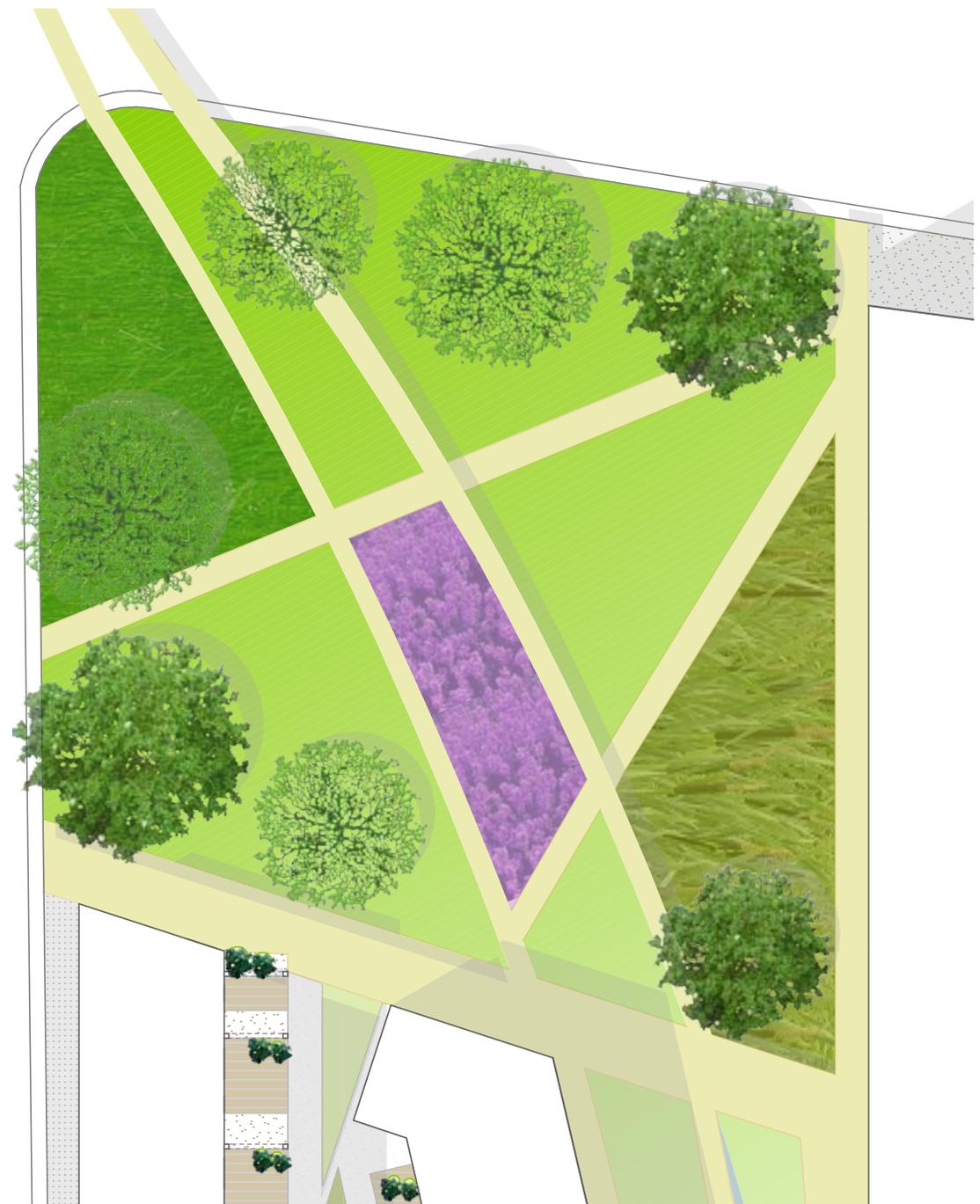


Abb. 92: Park



Abb. 93: Schnitt Park

LITERATURVERZEICHNIS

- Lipburger, P.M. und Plasser, G. (1990): Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Hrsg. Salzburger Landeskunde, SCHALLMOOS - Bau- und Entwicklungsgeschichte bis 1945 (S. 585-609);
Historischer Atlas der Stadt Salzburg (1999): Hrsg. Landeshauptstadt Salzburg und Landesinnung der Baugewerbe Salzburg, Schriftreihe des Archives der Stadt Salzburg, Nr. 11;
Kramml F. P., Marx E., Weidenholzer T. (1999): Historischer Atlas der Stadt Salzburg, Schriftenreihe des Archivs der Stadt Salzburg 11;
Schlegel, W. und Stadtgemeinde Salzburg (2004): Wie Salzburg zu seinem Gesicht kam - Die Baugeschichte der Altstadt von Salzburg in historischen Steckbildern, Schriftreihe des Archives der Stadt Salzburg 19;
Schaup, W. (1967): Hrsg. Salzburger Verlag für Wirtschaft und Kultur, Altsalzburger Photographien;
Paul, J.-M. (1992): Bürgerforum-Schallmoos - Stadtteilbüro, Bericht über die Stadtteilarbeit in Schallmoos im Jahre 1992, Textband;
Kurz, D. (2004): Hochparterre, Entwicklung in ZürichWest, Von der Eisen- zur Autobahn;
Landschaftsarchitektur und Gartenkunst (2009): Vorlesungsskript Freiraumgestaltung Studio Städtebau, Freiraumelemente;
Dipl.-Ing. Hoffmann, E. und Dipl.-Ing. Dr. Snizek, S. (1990): Magistrat der Stadt Salzburg, Abteilung IX/1 - Stadtplanung, Städtebauliche und verkehrliche Studie Salzburg - Schallmoos, Wien;
Greisl, H. und Marx, E. (1997): Hrsg. Schriftreihe des Archivs der Stadt Salzburg, Nr. 8, Salzburger Photographien 1900 - 1950 des Josef Kettenhuemer, Stadt und Umland;
Amt für Stadtplanung und Verkehr, Magistrat Stadt Salzburg (2009): Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg, Ziele und Maßnahmen, Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung Heft 35;

Internetquellen:

- http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Landes_Salzburg;
<http://www.salzburg.com/wiki/index.php/Portal:Geschichte>;
<http://www.visit-salzburg.net/deutsch/reise-info/geschichte.htm>;
<http://www.zvab.com>
<http://www.city-guide-salzburg.com/altstadt-salzburg>
http://chc.sbg.ac.at/iuvavum/iuvavum/iuvavum_gebiet.php
http://de.wikisource.org/wiki/Unter_dem_Krummstabe
<http://stadtwerke-lehen.at>
http://www.stadt-salzburg.at/pdf/salzburg_-_stadt_mit_geschichte.pdf

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 1: SALZBURG 2. JH, Rekonstruktion der Stadt Juvavum/ Salzburg, 2. Jh. n. Chr., Doris Knauseder 2003, S. 13;
Abb. 2: SALZBURG 1460, Salzburg von Mülln um 1460, kolorierter Holzschnitt von Michael Wolgemut aus der Schedelschen Weltchronik, Nürnberg 1493, S. 13;
Abb. 3: SALZBURG 1635, Salzburg vom Kapuzinerberg (Hettwertbastei) gegen Süden, Ölgemälde eines unbekanntes Malers, entstanden zwischen 1635 - 1657, S. 15;
Abb. 4: SALZBURG 1460, Salzburg vom Nonnberg um 1460, Holzschnitt von Michael Wolgemut, Nürnberg 1493, S. 17;
Abb. 5: SALZBURG 1553, Salzburg 1553, Stadtansicht Erzabtei St. Peter, S. 17;
Abb. 6: DOMPLAN 1606, Der Domplan von Vincenzo Scamozzi, 1606, S. 18;
Abb. 7: RESIDENZPLATZ, Vollendung der Domtürme, Neugestaltung des Dom- und Residenzplatzes, 1655, S. 18;
Abb. 8: SALZBURG 1635, Salzburg vom Kapuzinerberg (Hettwertbastei) gegen Süden, Ölgemälde eines unbekanntes Malers, entstanden zwischen 1635 - 1657, S. 19;
Abb. 9: SALZBURG 1841, Stadtplan von Georg Mayer 1841, Ausschnitt aus dem Stahlstich "Plan und ansichten von Salzburg K.K. Kreis-Hauptstadt", S. 21;
Abb. 10: FESTUNG SALZBURG, Festung Hohen Salzburg, Foto: Nadine Brötzner, S. 23;
Abb. 11: MOZARTSTATUE, Mozartplatz Salzburg, Foto: Nadine Brötzner, S.23;
Abb. 12: Stadtteile Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S.25;
Abb. 13: Grenzen Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 26;
Abb. 14: Verkehr Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 27;
Abb. 15: Grünraum Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 28;
Abb. 16: Bebaute Fläche Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 29;
Abb. 17: Gebäudehöhen Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 30;
Abb. 18: Schwarzplan Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 31;
Abb. 19: STADTANSICHT, Schallmoos und Gnigl mit Heuberg und Nockstein, 1929, S. 35;
Abb. 20: RÖCKLBRUNN, Schloss Röcklbrunn im Schallmoos bei Salzburg, Aus: Diesel, Matthias: Erlustigende Augenweide in Vorstellung Herrlicher Garten und Lustgebäude, gezeichnet von Matthias Diesel, S. 35;
Abb. 21: HAUPTBAHNHOF, Bahnhofsgelände und Schallmoos vom Hotel Europa (Foto: Baldi & Würthle, 1862), S. 37;
Abb. 22: VERKEHRSGERIPPE, Entwurf des "Verkehrsgerippe mit Grünzone", 1925, S. 37;

- Abb. 23: GEOMETRISCHE CHARTE, Schall- und Itzlinger Moos nebst den umliegenden Grenzen, aufgenommen 1785 und 1802, S. 37;
- Abb. 24: BAUZONEN, Eingemeindung und Stadterweiterung, Bauzoneneinteilung, Beilage 2, Entwurfs-
skizze, 1925, S. 37;
- Abb. 25: VERKEHRSKONZEPT, Verkehrskonzept der Gauhauptstadt Salzburg, 1960, S. 39;
- Abb. 26: TEILREGULIERUNG, Teilregulierungsplan über das Gebiet von Schallmoos, 1929, S. 39;
- Abb. 27: EINORDNUNG UND GRENZEN, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 43;
- Abb. 28: VERKEHRSMITTELWAHL IM VERGLEICH, Tiefbauamt der Stadt Zürich, 2005, S. 44;
- Abb. 29: STÄDTISCHE ANBINDUNG, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 45;
- Abb. 30: MOBILITÄT, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 47;
- Abb. 31: Schallmooser Hauptstraße, Foto, Nadine Brötzner, 2012, S. 49;
- Abb. 32: Vogelweiderstraße, Foto, Nadine Brötzner, 2012, S. 49;
- Abb. 33: Brachfläche, Foto, Nadine Brötzner, 2012, S. 49;
- Abb. 34: Park Bayerhamerstraße, Foto, Nadine Brötzner, 2012, S. 49;
- Abb. 35: Spielplatz Merianstraße, Foto, Nadine Brötzner, 2012, S. 49;
- Abb. 36: Baron Schwarz Park, Foto, Nadine Brötzner, 2012, S. 49;
- Abb. 37: URBANE INFRASTRUKTUR, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 51;
- Abb. 38: LUFTBILD SCHALLMOOS Nadine Brötzner, 2012, S. 54;
- Abb. 39: PLANUNGSGEBIET, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 55;
- Abb. 40: WEGEHIERARCHIEDIAGRAMM, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 59;
- Abb. 41: GARAGENDIAGRAMM, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 60;
- Abb. 42: DICHTEDIAGRAMM, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 61;
- Abb. 43: ATTRAKTORDIAGRAMM, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 62;
- Abb. 44: ATTRAKTORDIAGRAMM 2, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 63;
- Abb. 45: NUTZUNGSDIAGRAMM, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 65;
- Abb. 46: ÖFFENTLICHE RÄUME, Salzburg, Nadine Brötzner, 2012, S. 67;
- Abb. 47 - 52: BAUPHASE 1 - 6, Planungsgebiet, Nadine Brötzner, 2012, S. 70 - 75;
- Abb. 53: SCHWARZPLAN HEUTE, Schallmoos, Nadine Brötzner, 2012, S. 76;
- Abb. 54: SCHWARZPLAN 2029, Schallmoos, Nadine Brötzner, 2012, S. 77;
- Abb. 55 - 58: MODELLFOTO, M = 1:2000, Foto N. Brötzner, 2012, S. 82 - 85;
- Abb. 59: MASTERPLAN, M = 1:2000, N.Brötzner, 2012, S. 86 - 87;
- Abb. 60 - 62: MODELLFOTO, Detailausschnitt, M = 1:500, Foto: Nadine Brötzner, 2012, S. 90 - 91;
- Abb. 63 - 68: GRUNDRISSE, Detailausschnitt, M = 1:500, Nadine Brötzner, 2012, S. 92 - 97;
- Abb. 69 - 72: RENDERINGS: Nadine Brötzner, 2012, S. 98 - 101;
- Abb. 73 - 77: SCHNITTE, Detailausschnitt, M = 1:500, Nadine Brötzner, 2012, S. 104 - 107;
- Abb. 78: SCHNITTDIAGRAMM, nicht maßstäbliche Grafik, Nadine Brötzner, 2012, S. 109;
- Abb. 79: FREIRAUMDIAGRAMM, Detailausschnitt, M = 1:3000, Nadine Brötzner, 2012, S. 111;
- Abb. 80 - 81: RENDERINGS, Nadine Brötzner, 2012, S.112 - 113;
- Abb. 82: QUARTIERSPLATZ, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 114;
- Abb. 83: QUARTIERSPLATZ SCHNITT, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 115;
- Abb. 84: SPORTQUARTIER, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 116;
- Abb. 85: SPORTQUARTIER SCHNITT, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 117;
- Abb. 86: FREIRAUM GENERATIONENÜBERGREIFEND, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötz-
ner, 2012, S. 118;
- Abb. 87: FREIRAUM GENERATIONENÜBERGREIFEND SCHNITT, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadi-
ne Brötzner, 2012, S. 119;
- Abb. 88: INNENHÖFE, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 120;
- Abb. 89: INNENHÖFE SCHNITT, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 121;
- Abb. 90: DACHGÄRTEN, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 122;
- Abb. 91: DACHGÄRTEN SCHNITT, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 123;
- Abb. 92: PARK, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 124;
- Abb. 93: PARK SCHNITT, Detailausschnitt, nicht maßstäblich, Nadine Brötzner, 2012, S. 125;