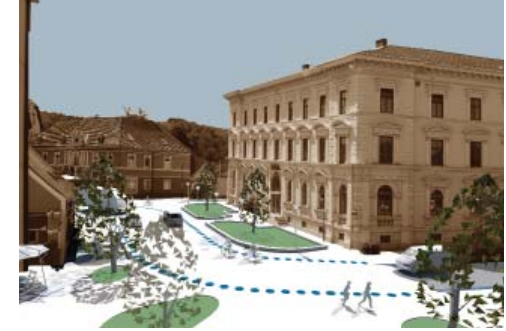




Mureck: Gestaltungsvorschläge für die Stadträume an der B69

im Auftrag der Stadtgemeinde Mureck
Bürgermeister Anton Vukan
Juni bis Dezember 2017

FGM
forschungsgesellschaft
mobilität

fiedler.tornquist
arch+urb

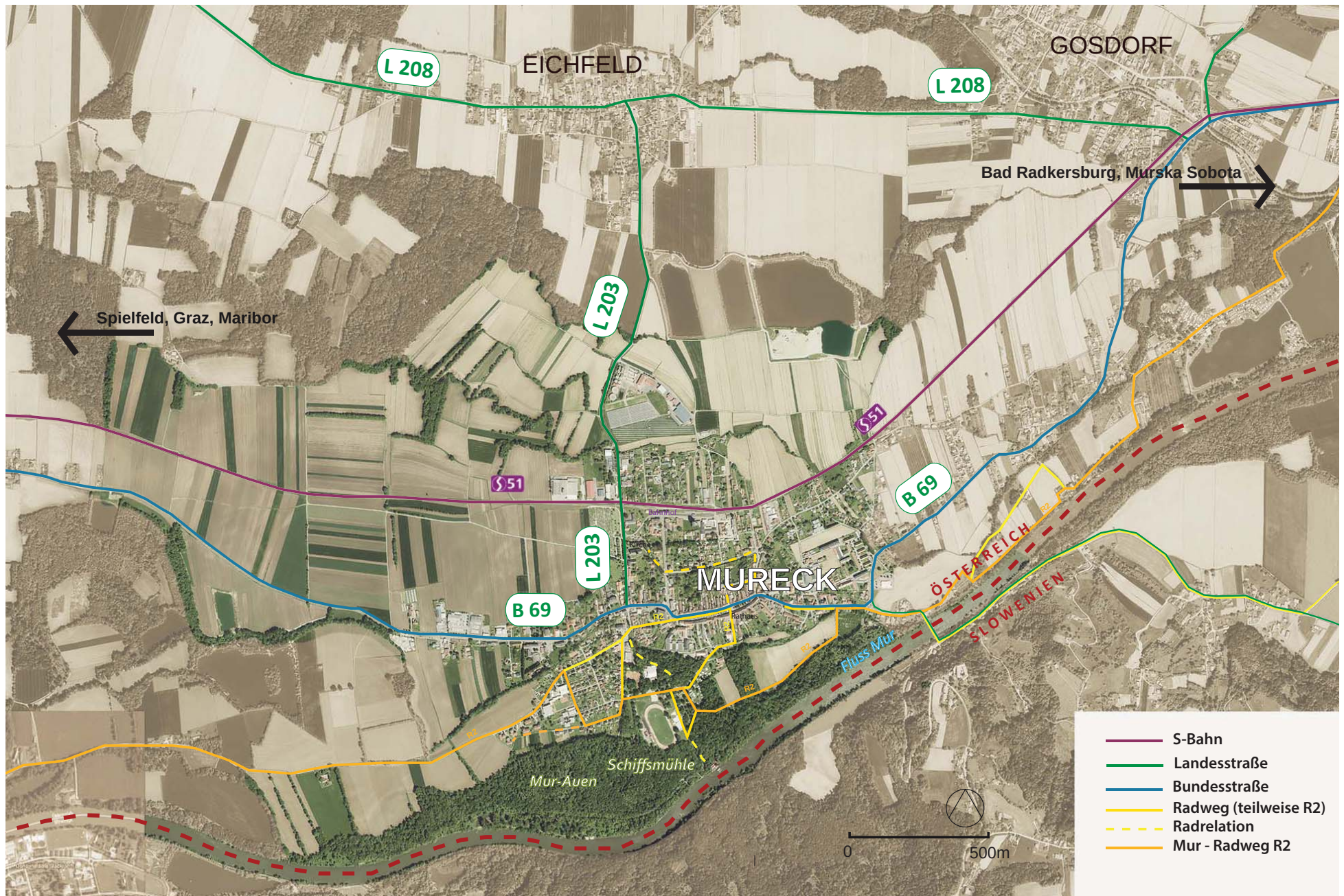


Planungsteam: Karl-Heinz Posch (FGM) + Jödis Tornquist (fiedler.tornquist), August 2017

Mureck

Die Stadt Mureck hat sich entlang der Straße entwickelt, die von Spielfeld kommend in Richtung der ehemaligen Untersteiermark führt und hier die Mur quert. Die heutige Landesstraße trägt die Bezeichnung B69 - Südsteirische Grenzstraße. An der Murbrücke östlich des Stadtkerns befindet sich der Grenzübergang nach Slowenien.

Die Gemeinde Mureck mit zirka 3.600 Einwohnern liegt an der nördlichen Seite des Flusses Mur, der die Grenze zu Slowenien bildet. An die 1.500 Personen leben im Stadtgebiet Mureck, weitere 2.100 in umliegenden Ortschaften, von denen einige im Zuge der Gemeindestrukturreform 2015 mit Mureck vereinigt worden sind.



Die Südsteirische Grenzstraße B69

Die Hauptverkehrsachse der Gemeinde Mureck ist die B69. Sie durchquert die historische Stadt in Ost-Westrichtung.

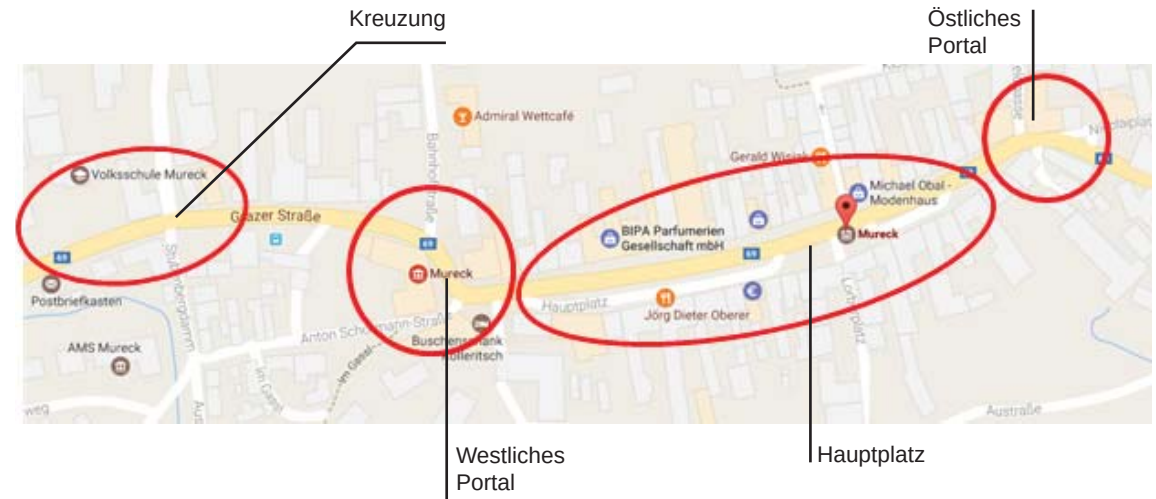
Die einzelnen Abschnitte der B69 tragen die Straßennamen: Grazer Straße, Hauptplatz, Nikolaiplatz und Griesplatz.

Laut Dauerzählstellen weist die B69 einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 5.600 motorisierten Fahrzeugen auf, davon be laufen sich 6% auf den Schwerverkehr. Die Nutzung des öffentlichen Raumes - Handel, Schule, Tourismus - wird von der aktuellen Verkehrsführung beeinträchtigt. Die Frequenz und räumliche Dominanz der durchfahrenden LKW und PKW lässt keinen ungetrübten Blick auf die schöne Altstadt von Mureck zu.

Zur Belebung der städtischen Funktionen und Attraktivierung des öffentlichen Raumes wird daher eine neue Organisation und Gestaltung desselben benötigt.

Die FGM (Forschungsgesellschaft Mobilität) wurde von der Stadtgemeinde Mureck beauftragt eine Gesamtstrategie für den Verkehr entlang der B69 und Gestaltungsvorschläge in Arbeitsgemeinschaft dem Architekturbüro fiedler-tornquist für folgende Bereiche zu entwickeln:

- Kreuzung Grazer Straße-Eichfelder Straße-Stubenbergdamm inklusive Vorfeld Volksschule Mureck
- Westliches Portal des Hauptplatzes: Vorfeld des ehemaligen Postgebäudes und des Sparkassengebäudes in der Grazer Straße, Einmündung Bahnhofstraße, Einmündung Anton Schormann-Straße
- Hauptplatz: Schillerdenkmal, Platz vor dem Rathaus
- Östliches Portal des Hauptplatzes: Engstelle, Verbindung Nikolaiplatz zum Griesplatz



Ablauf



Bürgermeister Anton Vukan, Mai 2017



22.8.2017 Bürgerversammlung im Rathaus, Sitzungssaal



- 16.5.2017: Startbesprechung und Rundgang mit Bürgermeister Vukan
- 12.7.2016: Besprechung in der Gemeinde; Bürgermeister, Stadtamtsleiter Karl Reisenhofer und Planungsteam DI Karl Heinz Posch (FGM) und DI arch. Jödis Tornquist (fiedler.tornquist): Aufgrund der vorangegangenen Analysen und anhand eines Übersichtsplans und Beispielen aus anderen Ländern werden generelle Gestaltungsüberlegungen präsentiert und diskutiert, sowie ein grober Zeitplan festgelegt.
- 17.8.2017: Besprechung in der Gemeinde; Bürgermeister, Stadtamtsleiter, Planungsteam: Es werden weitere Analysen, und konkrete Entwürfe präsentiert und diskutiert. Es wird eine Fotodokumentation mit der zur Verfügung gestellten Hebebühne durchgeführt.
- 22.8.2017: Bürgerversammlung im Sitzungssaal des Rathauses; Es werden die Zwischenergebnisse interessierten Bürgerinnen und Bürgern vom Planungsteam vorgestellt und anhand eines großen Übersichtsplans und einer Präsentation umfassend erklärt und diskutiert.
- 18.9. 2017: Besprechung in der Gemeinde; Bürgermeister, Stadtamtsleiter, Planungsteam und Baubezirksleitung Südoststeiermark Dipl.Ing. Alfred Primschitz; Der überarbeitete Entwurf 1:200 wird vorgelegt und in Hinblick auf eine mögliche Durchführbarkeit diskutiert.
- Ende Dezember 2017: Es wird die Broschüre mit der Darstellung der Vorschläge an die Gemeinde Mureck übergeben,

Das Planungsteam führt im Zeitraum Juli 2017 bis Dezember 2017 folgende Maßnahmen durch:

Analyse

- Bestandsaufnahme, Begehungen mit Gemeindeverantwortlichen
- Fotodokumentation (aus Fußgängerperspektive und aus erhöhter Position)
- Verkehrszählung an der Kreuzung Eichfelder Straße – Grazer Straße
- Beobachtung an der Bedarfsampel
- Verkehrszählungen an den westlichen und östlichen Portalen
- Videodokumentation an der B69 vor der Schule zu Schulbeginn: 7:30 bis 8:00

Entwurf

- Definition der aus der Analyse hervorgehenden Entwurfsprinzipien
- Gestaltungsvorschläge und Grundrisse der wesentlichen Abschnitte im Maßstab 1:200
- Übersichtsplan Maßnahmen

Präsentation

- Vorstellung in einer Bürgerversammlung
- Dokumentation (Broschüre)



Hauptplatz Blick nach Osten - Rathausurm - zügiger Radverkehr gemeinsam mit LKW und PKW unterwegs auf der B69



Hauptplatz Blick nach Westen - Rathausurm - LKW und PKW unterwegs auf der B69



Hauptplatz Ost Engstelle B69 - Familie weicht auf Gehsteig aus.



"Ostportal" Engstelle B69 - Hauptplatz Blick nach Osten - öffentliches Verkehrsmittel - Bus

Analyse

Die Auswertung von Begehungen, Foto/Filmdokumentation und Verkehrszählungen führte zu folgenden Erkenntnissen:

Fußwege

Der Großteil der Fußgänger und Fußgängerinnen kommt mit Auto, Bus, Zug oder Fahrrad und daher werden nur wenige Alltagswege ausschließlich zu Fuß gemacht.

MINUS: Es gibt einige Engstellen und potenzielle Konfliktstellen mit anderen Verkehrsarten und zu wenig Quermöglichkeiten. Sowohl im Ost- als auch im Westportal ist die Anbindung an den restlichen Ort deutlich verbesserungswürdig.

An der Grazer Straße ist der gesicherte Zugang zur Schule für Schüler und Schülerinnen nicht gewährleistet.

An nach Süden exponierten Stellen ist es im Sommer oft sehr heiß. Es fehlen Bäume zur Beschattung.

Das Design der Stadtmöblierung ist nicht zeitgemäß.

PLUS: Am Hauptplatz besteht eine große Vielfalt an Geschäften. Generell ist dort das Angebot für Fußgänger gut – durch einen breiten Gehsteig und viele Sitzmöglichkeiten. Die Altstadt wirkt mit seinen historischen Bauten und dem Baumbestand sehr ansprechend. Die Ausstattung für Fußgänger/innen ist aufgrund vieler Sitzmöglichkeiten und eines kleinen Parks (Schiller-Denkmal) gut.

Radverkehr

Der Radverkehr schwankt je nach Jahreszeit und kann einige Hundert Radfahrer/innen pro Tag erreichen, die im Stadtbereich teilweise den Radweg R2 und teilweise die Fahrbahn der B69 nutzen.

MINUS: Die Verkehrslösungen an den beiden Portalen und im Südbereich des Hauptplatzes (z.B. R2) sind konfliktträchtig (s. Detailanalyse):

- „Linksverkehr“ vor der Buschenschank Kolleritsch
- Überlagerung Rad- und Fußweg am westlichen Zugang zum Hauptplatz
- mangelnde Anbindung des Hauptplatzes am Ost- und Westportal
- Kreuzung Grazer Straße – Eichfeldstraße.
- Der Radverkehr wird generell vom Schwerverkehr und schnellfahrenden PKW bedrängt. Es weichen viele Radfahrer auf die Gehsteige aus.

PLUS: Ein Ast des touristisch beliebten Murradweg R2 geht durch den Ort und erschließt den Stadtraum für Besucher und Besucherinnen.

Es bewegen sich jeden Tag sehr viele Fahrradfahrende über den Hauptplatz, es gibt Radabstellplätze, viele gastronomische Angebote, ein Radgeschäft und Rastplätze.

Die Gemeinde Mureck ist generell topografisch flach und ideal für den Radverkehr und hat daher diesbezüglich ein hohes Wachstumspotenzial.

Motorisierter Individualverkehr – PKW und LKW

Die Größenordnung des Verkehrs laut Zählstellen (ca. 5.600 Fahrzeuge am Tag, davon ca. 6% Schwerverkehr) wird von Verkehrszählungen der FGM bestätigt.

MINUS: Generell dominiert die Funktion der B69 als Durchfahrtsstraße und als Parkplatz das Erscheinungsbild - sie ist auf möglichst zügigen Durchgangsverkehr angelegt und möglichst breit und einheitlich ausgestattet. Ein Teil des Schwerverkehrs besteht aus LKW die, die Autobahnmaut in Slowenien vermeiden.

Am Hauptplatz befinden sich derzeit 112 Parkplätze. Manche davon werden als Dauerparkplatz von Angestellten genutzt.

Beim Bankomaten der Raiffeissenbank ist Kurz-Parken am Gehsteig und am Radweg zu beobachten.

PLUS: Die Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem PKW sind problemlos. Parkplätze sind unter der Woche gut genutzt. Es gibt eine Kurzparkzone. Sowohl West- als Ostportal befinden sich in einer Kurve, was zu einer gewissen Tempo vermindern und höherer Sicherheit für Fußgänger/innen führt.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Es fahren nur wenige Busse am Tag, und diese dienen hauptsächlich dem Schüler/innen-Transport.

Vorbilder, Referenzen



Ortsdurchfahrt Wolfurt (Vorarlberg) - Gestaltungselement: "eine 45 cm breite Straßenmarkierung" zur visuellen Einengung



Wolfurt (Vorarlberg) - Kennzeichnung Beginn der Tempo-30-Zone



Holland - Gestaltungselement zur Temporeduktion von Autos - Streifen zur beliebigen Befahrbarkeit für Autos oder Zweiräder



Holland - Gestaltung zur visuellen Einengung von Fahrbahn und Hervorheben von Querungen

Ziele

Qualität des öffentlichen Raums verbessern für: Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer

- Tempo des Autoverkehrs generell senken
- attraktivere Gestaltung der Oberflächen
- Radfahren sicherer machen
- Querungsmöglichkeiten verbessern
- Barrierefreiheit und Leitsysteme verbessern
- Platz zu schaffen für Gestaltungen wie z.B. Spielplatz, Brunnen, Sitzmöglichkeiten, Schanigärten
- bestehendes Grün weitgehend erhalten, nur behutsame Eingriffe
- Stadtklima durch Neupflanzungen verbessern und damit die Aufenthaltsqualität steigern

Zugänglichkeit erhalten oder verbessern

- Anzahl der Parkplätze nur geringfügig reduzieren, Ersatzparkplätze schaffen
- Rad-Durchgängigkeit auf der "Hauptstraße" (B69) erleichtern
- R2 erhalten und weiterführen, ohne direkt auf die derzeit stark befahrene "Hauptstraße" (B69) ausweichen zu müssen
- Führung Radweg „im Linksverkehr“ (siehe Analyse) verbessern
- Fußgänger sollen von den neu geschaffenen Parkplätzen angenehm zum Hauptplatz gehen können.
- Generell müssen sich Fußgänger bei Ihren täglichen Wegen, sicher fühlen können.

Entwurfsprinzipien

Generell Tempo-30 im Bereich von der Schule bis zum Griesplatz

Die Tempo-30-Zone würde im Vergleich zum jetzigen Zustand bei einer Durchfahrt des Ortes mit dem Auto zu einem Zeitverlust von maximal 31 Sekunden führen und daher ist sie vertretbar.

- Generell Tempo 30 im Bereich von vor der Schule bis zum Griesplatz einführen. Auf der B69 und auf der Eichfeldstraße soll der Anfang der Tempo-30 Zone deutlich markiert sein (als Schild, durch Straßenmarkierung, durch optische Verengung).
- Im Tempo-30 Bereich soll eine entsprechende Gestaltung dafür sorgen, dass der Bereich langsam befahren wird (z.B. Aufpflasterungen, Querungen, Fahrbahnverengungen, Fahrbahnoberflächenwechsel).

Keine Radwege auf Kosten der Gehsteige

Ein markierter Radweg am bestehenden Gehsteig würde potenziell gefährlichere Konflikte als heute durch das "Gehsteigbefahren" schaffen, da die Geschwindigkeiten am Radweg wesentlich höher sind, als die vorsichtige Befahrung durch Radfahrer/innen am Gehsteig oder in Fußgängerzonen.

- Der Radweg (Rathausdurchfahrt bis vor Buschenschank Kolleritsch) wird reibungsfrei organisiert.
- Langsamer Radverkehr am Gehsteig soll wie bisher geduldet werden.

Durch die oben aufgeführten Tempo-30 Maßnahmen wird Radfahren auf der Fahrbahn der B69 sicherer und komfortabler (geringere Geschwindigkeitsunterschiede der Verkehrsteilnehmer/innen, vorsichtigeres Fahren der PKW und LKW). Die Straße wird dadurch wieder positiv erlebbar. Eine Zunahme des Radverkehrs wird begünstigt, was wiederum die Sicherheit des Radfahrens stärkt.

Fußläufigkeit verbessern

- Fußgänger-Engstellen beseitigen
- mehr Fußgänger-Querungen anbieten, Querung erleichtern und sicherer gestalten

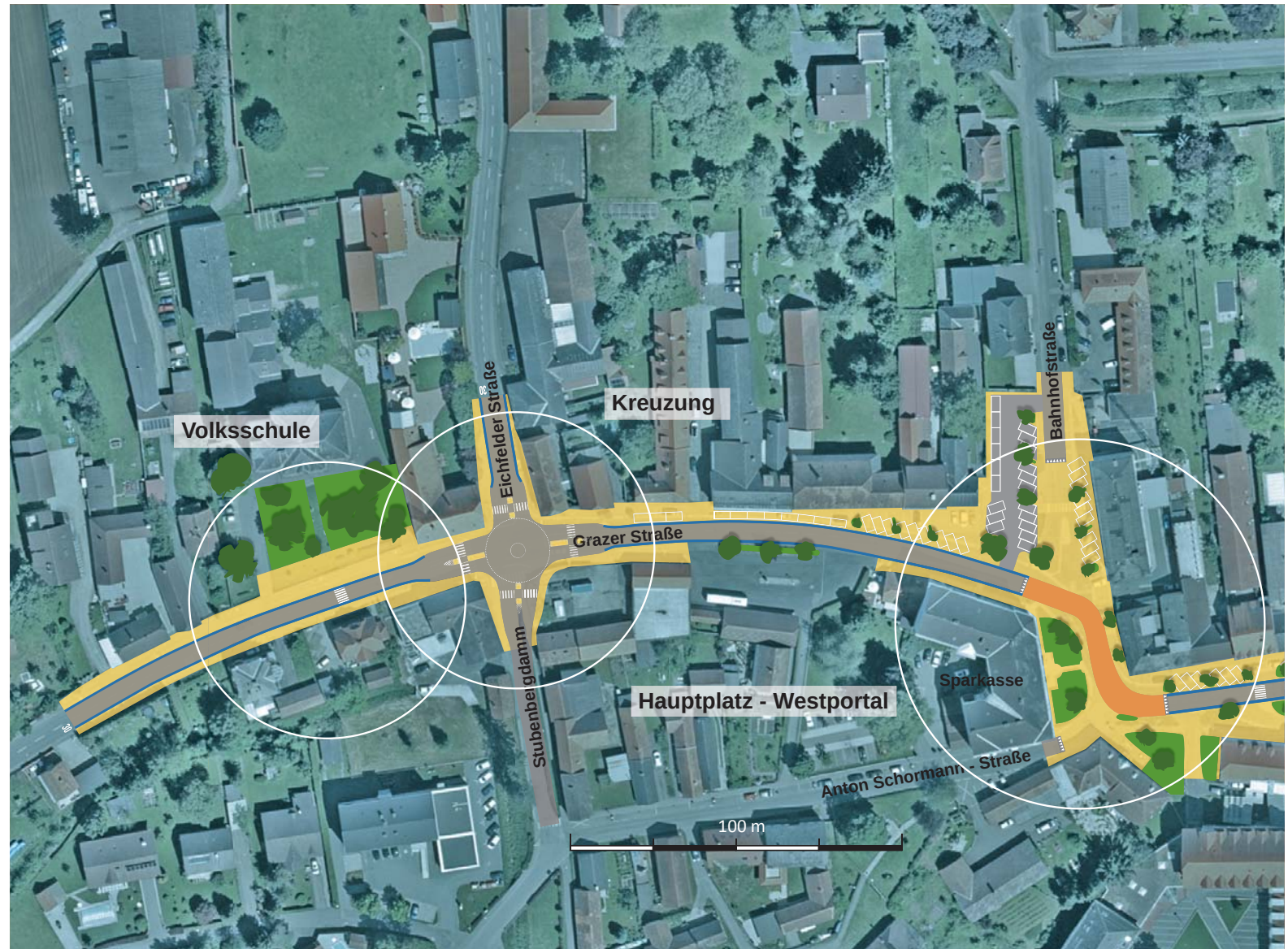
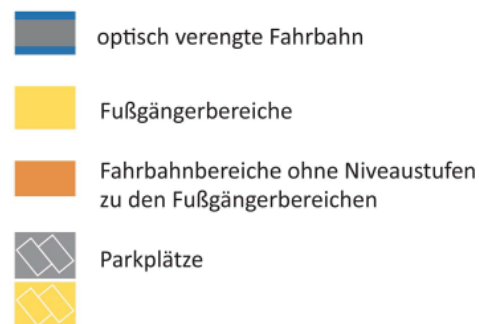
Übersichtsplan Maßnahmen

Ein zirka 700 m langer Bereich der B69 und Teile der Anschlußstraßen sollen zur Tempo-30-Zone werden. Diese Zone wird so gestaltet, dass das Fahren mit 30km/h als die für diesen Bereich richtige Maximalgeschwindigkeit wahrgenommen wird.

So bekommen einzelne Abschnitte der B69 Platzcharakter und werden städtisch gestaltet.

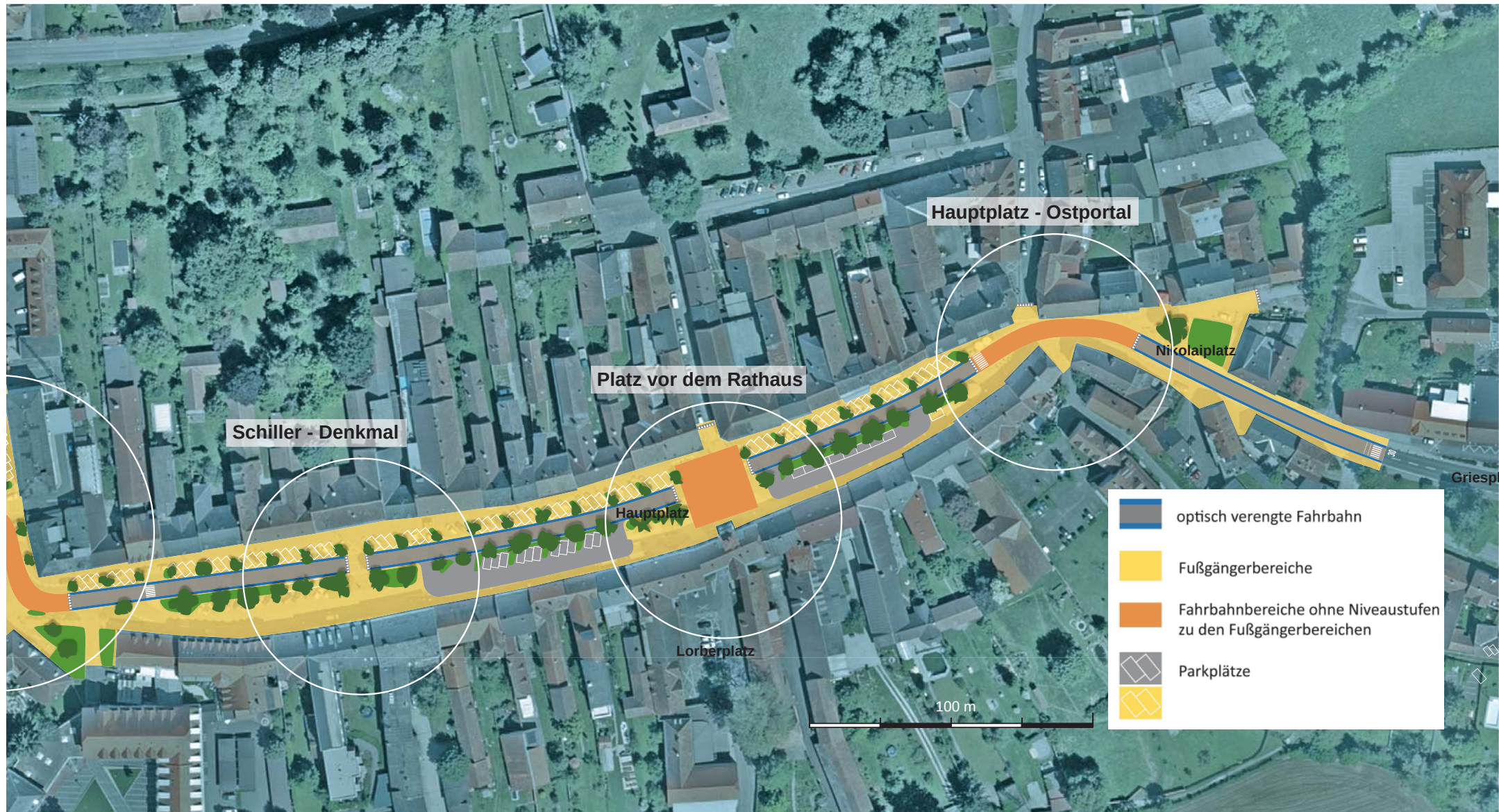
Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger/innen werden wesentlich verbessert, ebenso Fahrqualität und Sicherheit für Radfahrer/innen.

Die Zahl der Parkplätze wird weitgehend erhalten, allerdings werden sie teilweise anders angeordnet, oder in die unmittelbare Nähe transferiert, um die oben genannten Qualitäten zur ermöglichen.



Stadt Mureck - West, Übersichtsplan Maßnahmen

Übersichtsplan Maßnahmen



Stadt Mureck - Ost, Übersichtsplan Maßnahmen

Volksschule

Das Schulareal befindet sich in einer exponierten Lage vor dem westlichen Stadtportal, bevor sich der Autoverkehr in zwei Richtungen - Altstadt bzw. Eichfeld - aufteilt. Durch die hier noch vorherrschende offene Bebauung ist der einfahrende Autoverkehr relativ schnell. Das beeinträchtigt die Sicherheit der Schüler und Schülerinnen.

Darüber hinaus gibt es Probleme bei der Aus- und Einfahrt in das Schulareal. Hier halten Eltern mit ihren Autos auf dem Gehsteig. Indem der Gehsteig zu Schulbeginn und bei Schulende von Autos okkupiert wird, müssen Schüler und Schülerinnen, die zu Fuß unterwegs sind, ihren Weg entlang der Autos, mitunter knapp an der Gehsteigkante, suchen.

Diese Sicherheitsprobleme und funktionalen Unzulänglichkeiten sollen mit einer Reihe von Maßnahmen zur Neugestaltung dieses Abschnittes beseitigt werden.

Gestaltungsvorschläge

- (1) Visuelle Verschmälerung des Fahrbahnquerschnittes durch Aufbringen einer Längsmarkierung (75 cm breiter farbiger Streifen)
- (2) Zurücksetzen des Zaunes (Begrenzung des Schulareals), sodass ein Vorbereich entsteht, der das Halten von Privat-PKWs (Eltern) und die Vorfahrt des Schulbusses reibungslos ermöglicht und mehr Sicherheit für Gehende bringt. Versetzen der Beleuchtung in diesem Bereich.
- (3) Schaffung eines neuen Einganges in der Hauptachse der Schule
- (4) Verlegung der Bedarfsampel von der Kreuzung Eichfelder Straße - Grazer Straße an eine neu geschaffene Fußgängerquerung in dieser Achse, Ausstattung mit einer Aufpflasterung (Schwelle für den Autoverkehr), Markierung. Die Druckknopfampel wird so geschaltet, dass sie entweder gelb blinkt oder Grün für FußgängerInnen und Rot für AutofahrerInnen zeigt. Lang anhaltendes Rot für FußgängerInnen und Grün für AutofahrerInnen, das zum gefährlichen „Gehen bei Rot“ führt, wird somit ausgeschlossen.
- (5) Neugestaltung des Freibereichs: Schulgarten, Neuorganisation der Parkplätze für Bedienstete, westseitig.

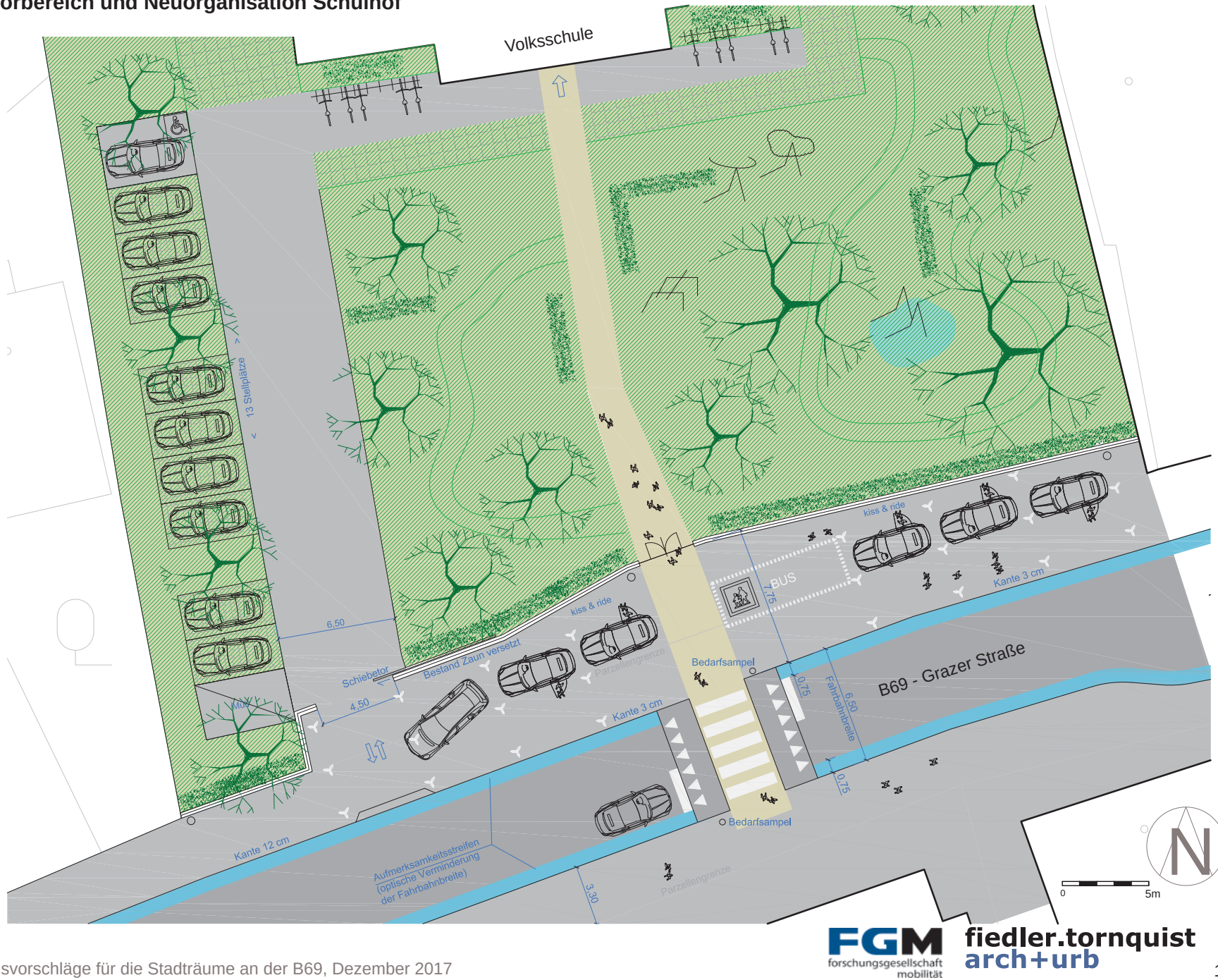


Bestand



Neugestaltung Vorbereich Volksschule

Volksschule, Vorbereich und Neuorganisation Schulhof



Kreuzung Grazer Straße - Eichfelder Straße - Stubenbergdamm

Fotodokumentation



Grazer Straße, Blick nach Osten



Grazer Straße, Blick nach Osten



Stubenbergdamm, Blick nach Süden (Murau)



Stubenbergdamm - Grazer Straße, Blick nach Norden in die Eichfelder Straße (zur Kirche)

Kreuzung

Grazer Straße (B69, Südsteirische Grenzstraße) - Eichfelder Straße (L203) - Stubenbergdamm

In der jetzigen Situation handelt es sich um eine unregelmäßige Kreuzung mit einer Fußgänger-Bedarfsampel an der westlichen Einfahrt. Hier gab es öfters Unfälle. Während die Achse der B69 gerade in West-Ost-Richtung verläuft, ist die Nord-Südachse etwas versetzt. Zwischen B69 und Eichfelder Straße besteht eine wichtige Abbiegerelation. Der Stubenbergdamm ist von untergeordneter Bedeutung.

Diese Kreuzung wurde für den Komfort von relativ schnell fahrendem Kfz-Verkehr gebaut – Fußgänger/innen und Radfahrer/innen sind gar nicht oder nur sekundär berücksichtigt, weil die Linksabbiegespuren relativ große Querschnittsentfernungen für Fußgänger/innen bewirken. Die großzügigen Radien für Rechtsabbieger/innen vermindern teilweise unzumutbar den Platz für Menschen auf den Gehsteigen.

Die Hauptverkehrsbeziehung ist die gerade Durchfahrt auf der B69. Der Verkehr von und in die Eichfelder Straße macht 20-30% vom Gesamtverkehr aus, der von und in den Stubenbergdamm nur 3-5%.

Bei der Verkehrszählung wurde auch die Benutzung der Bedarfsampel beobachtet: Diese wird oft nicht benutzt. Es wird also bei Rot gegangen, wenn die Ampel Grün für Autofahrer/innen zeigt – ein relativ logisches Verhalten, wenn die Straße leer ist. Gefährlich wird es, wenn Kinder dieses Verhalten imitieren, aber den Verkehr nicht gut einschätzen können.

Die derzeitige Regelung mit der Fußgängerampel führt auch zu Missverständnissen bei Auto-Fahrenden, die von Osten kommen, da sich die Haltelinie noch vor der Kreuzung befindet, die Ampel jedoch jenseits derselben. Von Westen kommend, vermittelt die grüne Ampel den Eindruck einer Freigabe zur Querung, was jedoch nicht der Fall ist, da der Querverkehr nicht ampelgeregelt ist.

Ein weiteres Gefahrenpotential besteht in dem Versatz zwischen Stubenbergdamm und Eichfelder Straße.

Die Kreuzung ist an drei Ecken sehr städtisch mit historischer Randbebauung* versehen.

* unter anderem das Haus Grazer Straße 18, das ehemalige Bürgerspital, im Kern aus dem 16. Jahrhundert stammend. Es wurde laut Inschrift 1560 durch Hanns von Stubenberg erbaut. Fassade um 1900 verändert.



Kreuzung Grazer Straße-Eichfelder Straße, Blick nach Osten - Bedarfsampel, *beidseitig zu schmale Gehsteige*



Kreuzung Grazer Straße-Eichfelder Straße, Blick nach Westen, rechts Haus Grazer Straße Nr. 18: *Überall sind die Gehsteige zu schmal, zu viel Platz wird dem motorisierten Verkehr eingeräumt.*

Gestaltungsvorschläge

Variante 1: Kreuzung bestandsnah

Durch großzügige Gehstiegverbreiterungen und die dadurch ausgelöste Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs wird die Sicherheit sowohl für Zu-Fuß-Gehende, wie auch für Auto-Fahrende verbessert.

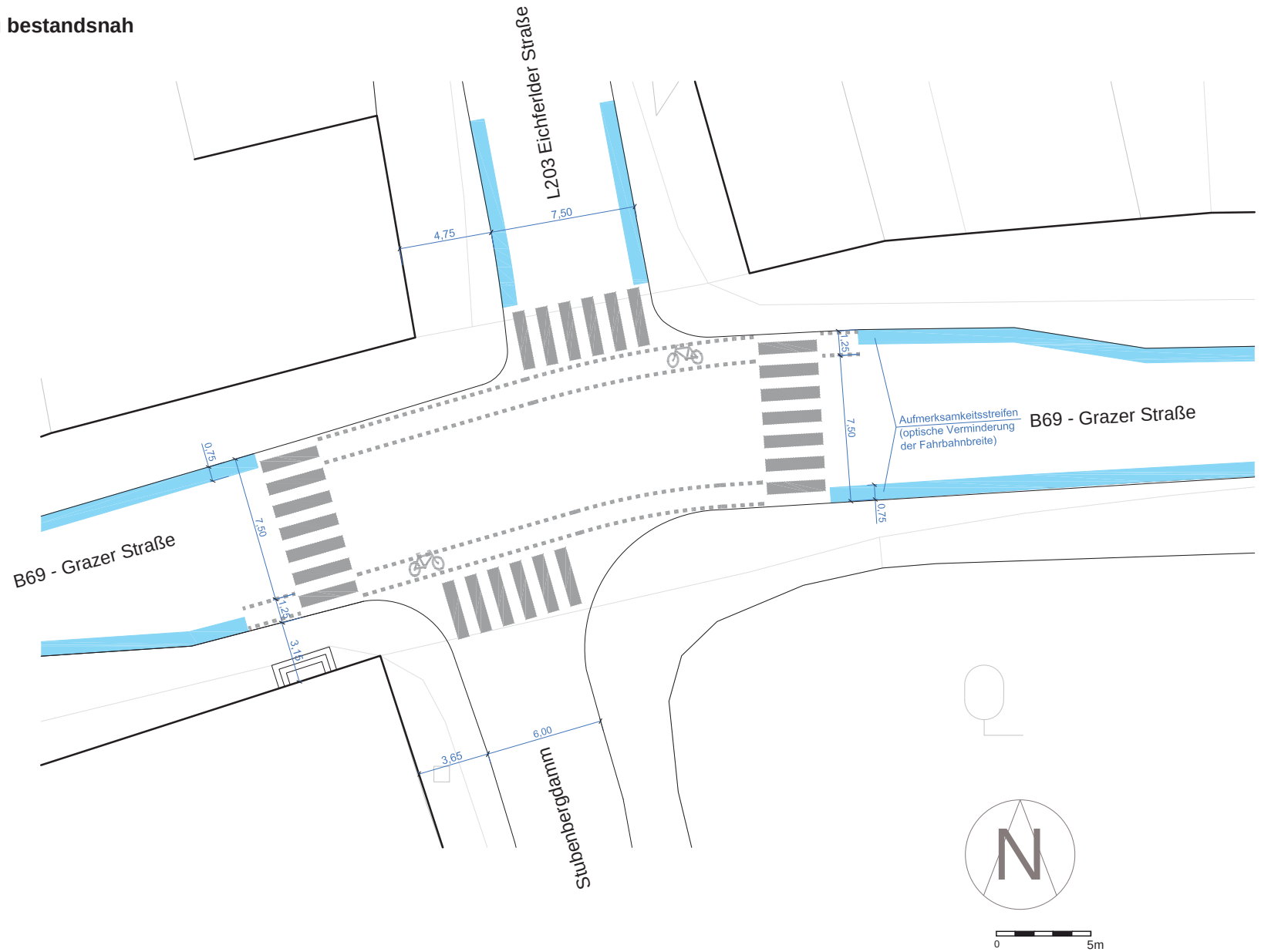
Die Linksabbiegespuren werden eliminiert und wegen der Gesteigverbreiterungen wird die Querungsentfernung wesentlich geringer. Schutzwege befinden sich auf allen vier Seiten. Für Radfahrer/innen in Richtung Ost und West werden deutlich markierte Querungsfurten errichtet, das soll mehr Sicherheit gewähren.

Diese Lösung bietet die kürzesten Wege für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen und erhöht deren Sicherheit.

Sie hat aber den Nachteil, dass zu manchen Zeiten größerer Rückstau entstehen könnte (eine Berechnung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung ergab, dass dies im zulässigen Ausmaß bleiben würde, aber eindeutig kann dies erst in der Praxis bewiesen werden).

Kreuzung Grazer Straße - Eichfelder Straße - Stubenbergdamm

Variante 1: Kreuzung bestandsnah





Beispiel: Kreisverkehr in Holland



Beispiel: Mini-Kreisverkehr in Gnas (Steiermark)

Gestaltungsvorschläge

Variante 2 - Kreisverkehr

Durch Einbeziehung der unverbauten Südost-Ecke wird die Einmündung des Stubenbergdamms in die Grazer Straße erweitert und in eine der Eichfelder Straße annähernd gegenüberliegende Position gebracht.

Es wird ein überfahrbarer Mini-Kreisverkehr mit Fahrbahnteilern als Querungshilfe auf allen vier Seiten eingerichtet. Dieser hat den Vorteil, dass die Sicherheit der Fußgänger/innen weiter erhöht, und den Nachteil, dass der zurückzulegende Weg verlängert wird.

Der Minikreisverkehr funktioniert sehr gut als Tempobremse, weshalb Gefahren für alle verringert werden.

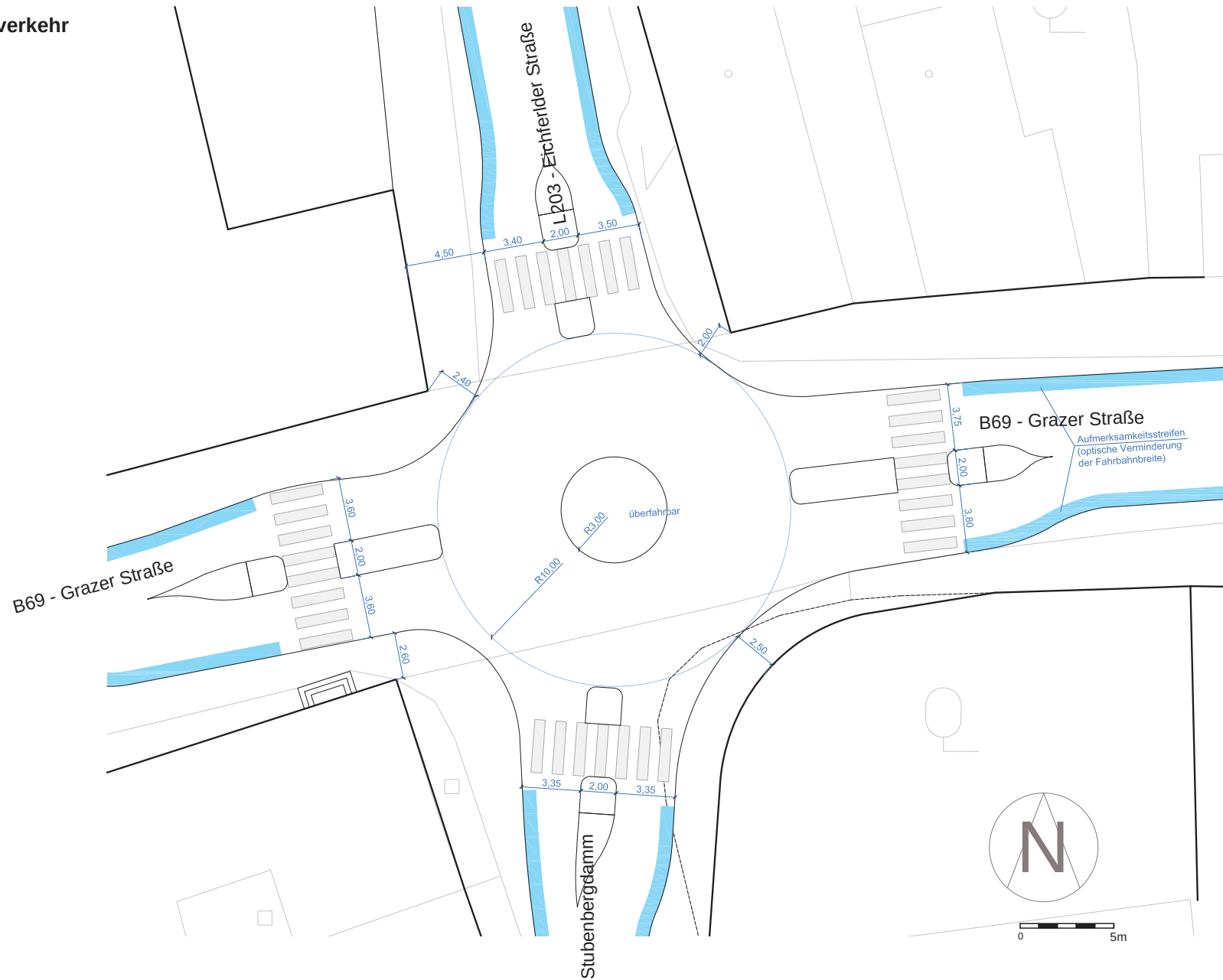
Die Sicherheit der Radfahrer ist in dieser Variante ungefähr gleich einzuschätzen wie in der ersten Lösungsvariante.

Der Kreisverkehr hat den weiteren Vorteil, dass er eine Möglichkeit zum Umdrehen bietet, was besonders von Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto am Schultor abliefern wollen und aus westlicher Richtung kommen, genutzt werden kann.

Nachteil dieser Variante ist der relativ hohe Platzbedarf, weswegen eine Grundstücksablöse erforderlich ist.

Kreuzung Grazer Straße - Eichfelder Straße - Stubenbergdamm

Variante 2 - Kreisverkehr



“Sparkassenplatz” vor dem Sparkassengebäude



B69, Blick nach Osten - rechts Sparkassengebäude

Am westlichen Ende der Altstadt bildet das dreigeschoßige, gründerzeitliche Gebäude der Sparkasse einen Kontrapunkt zur historischen Stadtanlage, die sich in geschlossener Bauweise entlang des angerförmigen Hauptplatzes erstreckt. Vor dem Sparkassengebäude treffen die Bahnhofsstraße, die Grazer Straße, der Hauptplatz und die Anton Schormann-Straße aufeinander.

In der Relation Grazer Straße - Hauptplatz (B69) hat sich eine “Autoverkehrsschneise” herausgebildet, die in einer S-Kurve den Raum durchschneidet. Aufgrund der Frequenz des Autoverkehrs und des fehlenden Grüns ist dieser Raum für die fußläufige Nutzung und für das Verweilen unattraktiv. Es gibt keine begleitenden Gehsteige und es fehlen deutliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen. Zusammenhanglose Grüninseln und ein “Naschgarten”, der jedoch abseits liegt, verbessern die Situation kaum. Der Gastgarten “Murecker Stüberl” ist dem Verkehr stark ausgesetzt.

Am südlichen Platzrand gibt es den Gastgarten der Buschenschank Kolleritsch, der mit einer attraktiven Begrünung von der Verkehrsschneise abgeschildert ist.



R2 im Bereich Hauptplatz West, bei Buschenschank Kolleritsch: Gefahrenzone “Linksverkehr” und Engstelle vor dem Haus Hauptplatz Nr.6

Aus der Anton Schormann-Straße kommend mündet hier der stark frequentierte Murradweg (R2) in den Hauptplatz. Die Verbindung zur Nebenfahrbahn am Hauptplatz ist problematisch - zum einen, weil der gemeinsame Zweirichtungsverkehr am Rad/Fußweg zu schmal dimensioniert ist (2m), und weil die Radfahrer/innen vom Hauptplatz kommend links gegen den Kfz-Verkehr fahren. Zudem gibt es eine Engstelle beim Haus Hauptplatz 6 (rotes Haus mit Biedermeierfassade und Widderpaar) wo es zum Konflikt mit der fußläufigen Nutzung kommt.

Die B69 vom Hauptplatz in Richtung West ist an dieser Stelle dominiert von drei Linksabbiegespuren (Nebenfahrbahn, WKO-Zufahrt und Anton-Schormann-Straße). Dadurch ist der gegenüberliegende Gehsteig (Haus Hauptplatz 1) sehr schmal.



Hauptplatz Blick nach Westen - Sparkassengebäude

Westportal „Sparkassenplatz“
 Bahnhofstraße - Grazer Straße - Anton Schormann-Straße - Hauptplatz

Nordteil



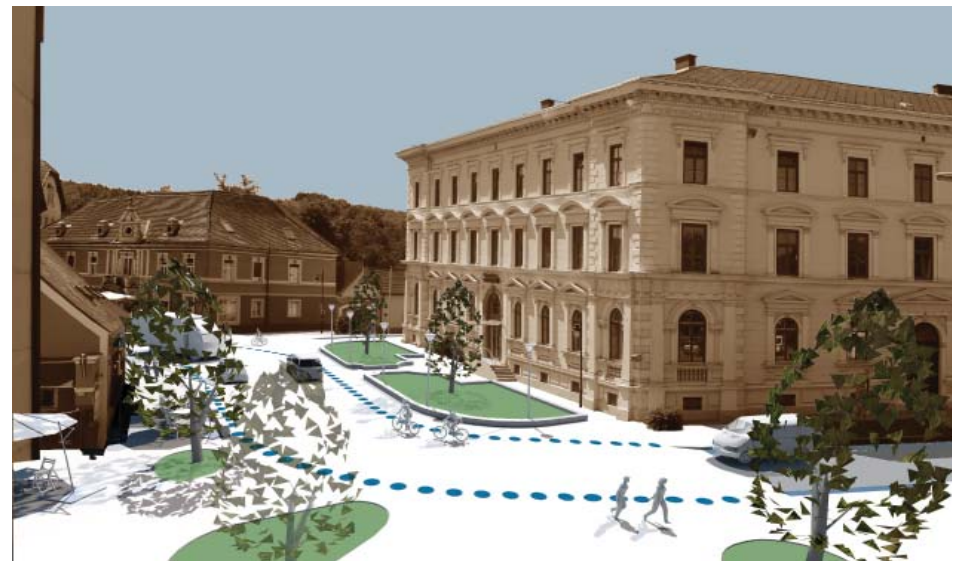
**Westportal „Sparkassenplatz“:
Bahnhofstraße - Grazer Straße - Anton Schormann-Straße - Hauptplat-**

Gestaltungsvorschläge

- (1) Einhergehend mit der generellen Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wird die S-Kurve nun stärker gekrümmt. Die B69 wird näher an die Sparkasse nach Süden verlegt, der Gehsteig vor Haus Hauptplatz 1 wird etwas breiter.
- (2) Die drei Linksabbiegespuren auf der B69 nach Westen werden aufgelöst. Die Zufahrt zur WKO bleibt.
- (3) In der Anton-Schormann-Straße Richtung Osten soll eine Einbahnregelung eingerichtet werden (keine Einfahrt vom Hauptplatz mehr möglich).
- (4) Die Engstelle vor dem Haus Nr. 6 wird entschärft. Dort entsteht eine von Radfahrern befahrbare Fußgängerzone.
- (5) Die Verkehrsfläche wird gegenüber den angrenzenden Fahrbahnen angehoben und zur Gänze niveaugleich ausgeführt. Die Oberflächengestaltung soll durchgehend, zum Beispiel in gefärbten Asphalt, erfolgen. Oberflächengestaltung und Niveaugleichheit zeigen an, dass es sich hier um eine Zone handelt, in der langsam gefahren wird, Achtsamkeit erforderlich ist, und auch Fußgänger/innen und Radfahrer/innen unterwegs sind.
- (6) Als Abgrenzung zwischen Geh- und Fahrbereich werden Gestaltungselemente im Boden, z.B. Punktmarkierungen oder eingelegte Platten eingesetzt. Diese visuelle Gestaltung wird durch ein taktiles Leitsystem ergänzt. Die Überfahrbarkeit ermöglicht ein Aneinander-Vorbeifahren bei den (seltenen) Begegnungen von Schwerfahrzeugen.
- (7) Die Sparkasse erhält durch die engere Kurvenführung eine symmetrische Grünanlage, wie sie dem Repräsentationsgebäude entspricht. Dieser Bereich wird dadurch für Fußgänger wesentlich attraktiver und mehr genutzt werden.
- (8) Für Gastgärten wird mehr Platz geschaffen, die Beleuchtung wird neu gestaltet und es werden an mehreren Stellen Bäume gepflanzt und Grüninseln geschaffen.
- (9) Zu beiden Seiten der der Bahnhofstraße entstehen neue Parkplätze: Anstelle des Naschgartens wird ein Parkplatz mit 20 Parkplätzen angelegt, der mit Bäumen ausgestattet wird. Die Autos fahren in der Bahnhofstraße ein und in die B69 aus. Die neuen Parkplätze ermöglichen eine Reduktion der Parkplätze am Hauptplatz. Die Parkplätze vor dem ehemaligen Postgebäude, mit dessen Abriss oder Umnutzung zu rechnen ist, werden auch durch Bäume aufgewertet. (siehe Plandarstellung Seite 21)



Bestand "Sparkassenplatz"



Neugestaltung "Sparkassenplatz"

Westportal „Sparkassenplatz“
Bahnhofstraße - Grazer Straße - Anton Schormann-Straße - Hauptplatz
Südteil



Schiller-Denkmal

An der Südseite des Hauptplatzes gibt es eine alte Baumreihe und einen Grünstreifen. Dieser trennt die B69 von einer breiten Nebenfahrbahn, die hauptsächlich dem Parken dient – insbesondere für Fahrzeuge, die von Westen kommen, da sie in die Schrägparkplätze der Nordseite des Hauptplatzes nicht einfahren können.

Zur Führung der vom Rathaus kommenden (nach Westen) fahrenden Radfahrer/innen gibt es in dieser Nebenfahrbahn einen Fahrrad-Streifen mit Linksverkehr gegenüber dem Autoverkehr. Die kurzzeitparkenden Bankomatnutzer/innen parken öfters illegal auf diesem Streifen.

Es gibt eine kleine Parkanlage rund um das Schiller-Denkmal, das die Baumreihe durchbricht. Um das Denkmal gibt es ein Geviert mit Sitzbänken, welches durch Steineinfriedungen gegenüber der B69 erhöht ausgeführt wurde. Treppen führen von dort direkt auf die Fahrbahn. Es gibt allerdings keine Quermöglichkeit, obwohl sich gegenüber das Tourismusbüro befindet.

Gestaltungsvorschläge

(1) Auflösen der Nebenfahrbahn, Neugestaltung des gesamten Bereiches vor den Häusern Nr. 8, 10, 12, 14 und 16 als Fußgängerzone - ausgenommen Radverkehr - bis einschließlich Gasthaus Oberer. Die Linksabbegespur von der B69 in die Nebenfahrbahn kann dadurch aufgelassen werden. Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, die von Westen (z.B. Buschenschank, Sparkasse) kommen, können sich großzügig bewegen, der gesamte Bereich ist niveaugleich und barrierefrei. Hier entsteht ein Bewegungsraum mit Spielgeräten für Jung und Alt, Trinkbrunnen und Bänken im Bereich der bestehenden Bäume.

(2) Unterbrechung des Grünstreifens entlang der B69, Einführung von zusätzlichen Quermöglichkeiten, um die visuelle und physische Kommunikation zwischen Nord- und Südseite des Hauptplatzes zu verbessern.

(3) Schaffung von 2-3 Kurzparkmöglichkeiten für Bankomatnutzer/innen, dazu Neuorganisation der Parkierung, längs an der B69.

(4) Anhebung der Fahrbahn im Bereich der Treppen vor dem Denkmal und Schaffung einer niveaugleichen Querung (Zebrastreifen) zur Nordseite des Hauptplatzes.

(5) Neupflanzung von Bäumen an der Nordseite, um das Stadtklima zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu steigern.



Schiller-Denkmal, Bänke mit Blick auf die B69



Schiller-Denkmal, Stufen auf die B69

Schiller-Denkmal



Hauptplatz: Seitenstraßen, Seitenfahrbahnen, Bereich Rathaus



Die Einfahrt von der B69 zu den Schrägparkplätzen der südlichen Nebenfahrbahn nahe des Schillerdenkmals ist mit Pollern versperrt. Diese Einfahrt soll wieder geöffnet werden.



Die Einfahrt von der B69 zu den Schrägparkplätzen nahe des Rathauses ist von dieser Seite verboten.



Ludwig Ritter von Steinberg-Gasse, Richtung Klosterplatz
Tor des ehemaligen Kapuzinerklosters: wichtige Kulturachse, nicht gestaltet



Lorberplatz, Blick nach Norden zum "Rathaustor": Zu viele Parkplätze lassen den Platz veröden, unschöne Oberfläche

Der Platz vor dem Rathaus



Hauptplatz, Blick nach Osten, Bestand 2017



Hauptplatz, Blick nach Westen, Bestand 2017

Der gesamte Hauptplatz hat einen “Durchfahrtscharakter”. An der Nordseite wird die B69 von einer fast ununterbrochenen Reihe von Schrägparkplätzen flankiert. In der Mittelachse befinden sich eine prächtige alte Baumreihe und im südlichen Bereich eine Seitenfahrbahn mit kargen Resten einer Grüngestaltung. Es gibt kaum Quermöglichkeiten.

Im Bereich des Rathauses ist diese Linearität, die die B69 vorgibt, unterbrochen. So kommt das Gebäude mit seinem mächtigen Turm zwar gut zur Geltung, die Breite der B69 sowie die Auto-Durchfahrt links des Rathausesturmes durch das historische “Rathausestor” zum Lorberplatz schränkt aber den frei nutzbaren Platz vor dem Rathaus ein.

Die barocke Mariensäule und die Blickbeziehung zum Tor des ehemaligen Kapuzinerklosters* geben diesem Ort zusätzliche Bedeutung.

Ein Ast des Radweges R2 in Richtung der Muraueu und zur Schiffsmühle wird durch das “Rathausestor” geführt. Die Radfahrer/innen, die vom Westen oft sehr schnell auf dem R2 unterwegs sind, beeinträchtigen die Fußgänger/innen, die am Platz flanieren.

In den Nebenfahrbahnen des Rathauses gibt es westseitig Schrägparkplätze und ostseitig Längsparkplätze. Eine Einfahrt im westlichen Bereich, nahe dem Gasthaus Oberer, ist mit Pollern versperrt.

* Das ehemalige Kapuzinerkloster, 1667 unter der Patronanz der Grafen Stubenberg gegründet. Nach der Aufhebung des Ordens 1782 wurden Kirche und Teile des Klosters abgebrochen. Der bestehende zweigeschossige Bau über hakenförmigem Grundriss wurde Ende des 18. Jahrhunderts (um 1792) in die jetzige Form gebracht, im Kern wahrscheinlich Relikt des ehemals als Vierkanter angelegten Klosters.

Der Platz vor dem Rathaus “Rathausplatz”

Gestaltungsvorschläge

(1) Es wird ein “Rathausplatz” geschaffen, auf dem alle Verkehrsarten langsam und gleichberechtigt unterwegs sind. Anheben der B69 auf Gehsteigniveau, Ausbilden eines quadratischen Feldes mit einem hochwertigen Belag. Der KfZ-Verkehr fährt über eine sanfte Rampe auf den Platz auf und quert diesen in angepasster Geschwindigkeit. Abbiegerelationen in die Ludwig Ritter von Steinberg-Gasse (Richtung Klosterplatz) bleiben erhalten.

(2) Zu beiden Seiten des Rathauses werden auf der Südseite Aufenthaltsbereiche mit Bänken und Grüninseln geschaffen.

(3) Im gesamten Platzbereich wird die Beleuchtung mit Laternen und mit Lichtakzenten für Mariensäule und Rathaus ergänzt.

(4) An der gesamten Nordseite des Hauptplatzes werden die Parkplätze, einschließlich der Ladezonen, neu organisiert. Durch künftiges Parkieren im Winkel von 60° wird Platz gespart. (Ein Winkel von 90° wäre auch möglich, allerdings müsste dazu der Gehsteig verschmälert werden). Zwischen den Parkplätzen werden neue Bäume gepflanzt, die Schatten spenden und erholsame Gastgärten ermöglichen.

(5) Die Poller nahe Gasthaus Oberer (siehe Bild Seite 26) werden abmontiert und die Einfahrt wird geöffnet. In diesem Bereich bleiben in unmittelbarer Rathausnähe zirka 15 Parkplätze erhalten. Es entsteht eine stark verkehrsberuhigte Zone, die von Fuß- und Radverkehr und Aufenthalt geprägt wird. Es gibt hier kaum Autoverkehr, und es sind deshalb keine Konflikte zu erwarten.

(6) Schließen der Durchfahrt Rathausstor (ausgenommen Anrainer). Dadurch wird der Radweg durch das “Rathausstor” zum Lorberplatz attraktiver und sicherer, und ermöglicht auch eine gelegentliche Marktnutzung.



Bestand “Rathausplatz”



Neugestaltung “Rathausplatz”

Platz vor dem Rathaus



Hauptplatz - Ostportal

Am östlichen Ende des Hauptplatzes bildet der historische Baubestand eine Verengung, durch die derzeit die Fahrbahn der B69 mit dem Regelquerschnitt geführt wird, zu Lasten der Gehsteige, die an der Südseite bis auf 1,2 m reduziert sind und an der Nordseite unter Arkaden geführt werden müssen. Neben der Beeinträchtigung der Fußgänger/innen durch die unzureichende Breite der Gehwege besteht auch eine Gefährdung durch mangelnde Sichtverbindungen.

Trotz der Einengung ist der Kfz-Verkehr hier unangemessen schnell. Viele aus Osten kommende Radfahrer/innen geraten an diese Engstelle zusätzlich auf den sehr schmalen Gehsteigbereich, weil der aus Osten kommende Radweg (Ast des R2) am Griesplatz endet.

Die nach Norden abzweigende Feldgasse mündet ebenso an diesem neuralgischen Punkt. Die Gehwegmarkierung bietet nur mangelhaft Sicherheit für Gehende.

Gestaltungsvorschläge

(1) Beginn der Tempo-30-Zone am Griesplatz, an jener Stelle, an der jetzt der Radweg endet, mit Quermöglichkeit auch für Radfahr/innen, damit diese sich in die Fahrbahn Richtung Hauptplatz einbinden können.

(2) Anhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau, Markierung des Fahrbereichs mit Gestaltungselementen im Boden (wie vor der Sparkasse). Mit dieser Maßnahme soll die Aufmerksamkeit der LenkerInnen erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.

(3) Neugestaltung der Grünbereiche zu beiden Seiten westlich der Engstelle. Die angrenzenden Straßen und Plätze - Feldgasse, Nikolaiplatz und die Erweiterung nach Süden sind durch die Neugestaltung besser eingebunden.

(4) Neuordnung Gastgärten, Pflanzung neuer Bäume an der Nordseite des Hauptplatzes.

(4) Verbesserung der Beleuchtung in der Engstelle.

(5) Mit der Neunutzung des ehemaligen Billa-Areals, eventuell für öffentliche Zwecke, wird dieser Bereich erhöhte Bedeutung für den Fußgängerverkehr erhalten. Der Nikolaiplatz mit seinem alten Baumbestand, kann nach einer "Entrümpelung" ein besonders schönes Entrée zum Hauptplatz werden.

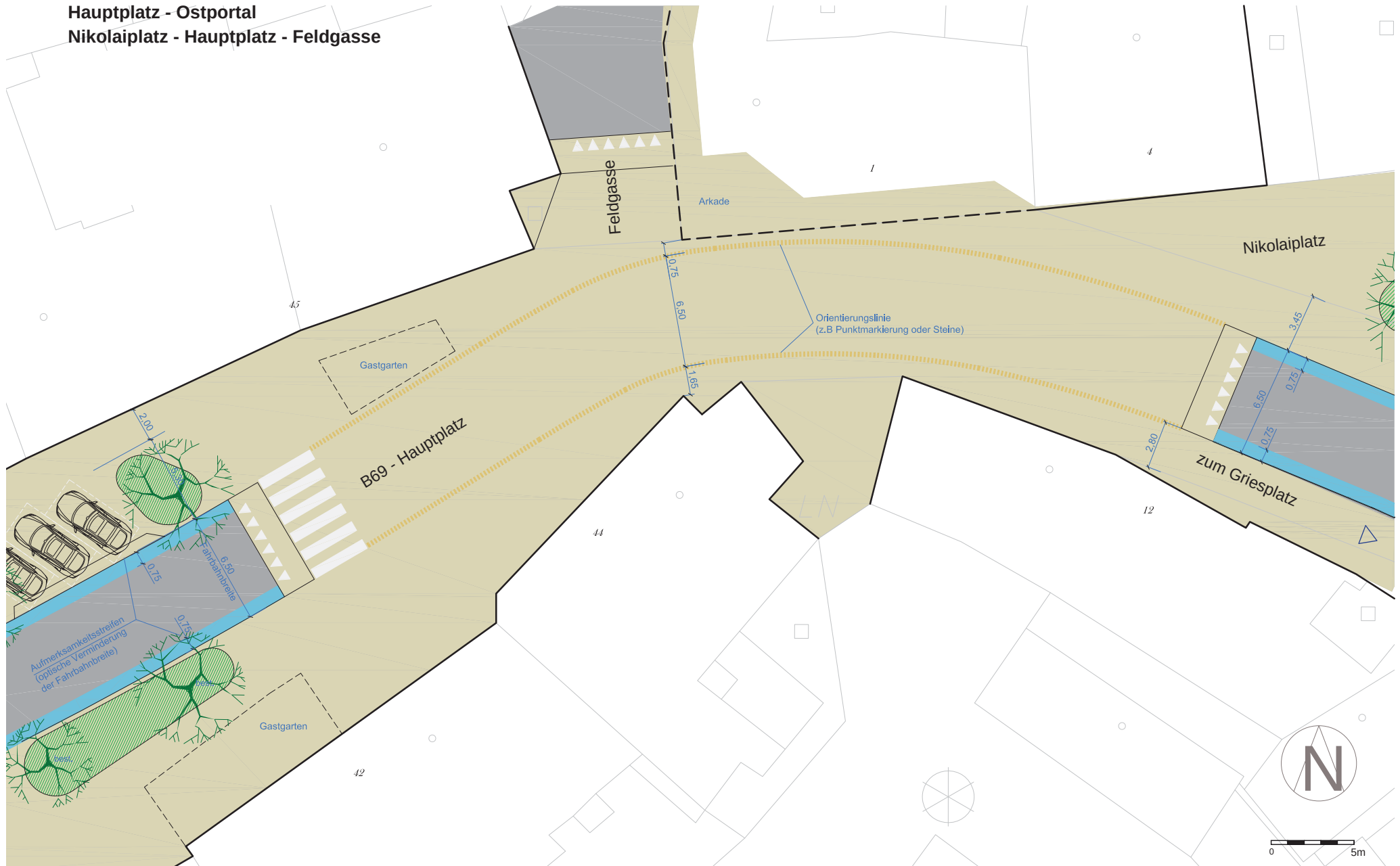


Ostportal, Blick nach Westen zum Hauptplatz: Fußgänger/innen und Radfahrer/innen gefährdende Gestaltung, unattraktives Regelprofil, unschöne Oberflächen



Hauptplatz, Blick nach Osten zur Engstelle: Baujuwel mit Arkaden bietet Schutz für Gehende.

Hauptplatz - Ostportal
Nikolaipplatz - Hauptplatz - Feldgasse



Mögliche nächste Schritte

Aufgrund der vorliegenden Gestaltungsvorschläge können nun Details ausgearbeitet werden. Dies erfordert einen **Koordinationsprozess** mit der Baubezirksleitung, die Abstimmung mit eventuell erforderlichen Kanalsanierungen und Leitungsbauten, Auswahl geeigneter Baumaterialien, Kostenabschätzung und Finanzierung.

Sollten Kanalsanierungen erforderlich sein, so kann auch abschnittsweise vorgegangen werden. Abschnitte, in denen keine Sanierungen oder Leitungsbauten erforderlich sind, können vorgezogen werden. Zu beachten ist in diesem Fall, dass jeder Abschnitt so gestaltet wird, dass er in das Gesamtkonzept passt.

Zur Vermeidung unnötiger Kosten sollte auch überlegt werden, ob es in bestimmten Bereichen zu Test-Gestaltungen kommen sollte. So könnte z.B. an der Kreuzung B69 - Eichfelder Straße eine Lösungsvariante lediglich aufgemalt werden.

Geprüft werden sollte ein LKW-Fahrverbot (ausgenommen Zulieferung). Laut Auskunft der entsprechenden Behörden ist dies grundsätzlich möglich, sofern gut begründet. Dazu ist es auf jeden Fall erforderlich, systematische **Verkehrszählungen** durchzuführen, da die vorliegenden Daten nur punktuell vorliegen (FGM-Zählungen) oder veraltet oder teilweise sogar unrichtig sind (DTV Daten im GIS-Steiermark).

Begleitende Details

Es wird empfohlen, an der Volksschule Mureck ein **Schulisches Mobilitätsmanagement** durchzuführen – um einerseits Eltern, Kinder, Lehrpersonal und Schulbuspersonal über die geänderte Gestaltung zu informieren, und andererseits Möglichkeiten zu finden, wie mehr Kinder zu Fuß, mit dem Rad oder dem Schulbus zur Schule kommen können, anstelle mit dem Auto gebracht zu werden.

Im Prinzip sollten Kinder möglichst selbständig zur Schule kommen - zu Fuß oder mit dem Fahrrad – dies schafft Bewegung und macht den Weg zur Schule zum Erlebnis. Im Gegensatz dazu ist ein Kind im Auto „festgezurrt“ passiver Passagier ohne Bewegung. In der heutigen hochmotorisierten Zeit ist im ländlichen Raum das Gehen und Radfahren zur Schule leider meist nur eingeschränkt möglich – dies gilt auch für die Volksschule Mureck.

Daher sind die Gestaltungsvorschläge darauf gerichtet, das Bringen mit dem Auto komfortabler und sicherer zu machen. Andererseits wird das Zu-Fuß-Gehen auch sicherer gemacht – und im Sinne der Kinder sollte dies eher stärker gefördert werden.

Vorschläge für eine **Umgestaltung des Busbahnhofs** waren im Auftrag nicht vorgesehen. Es wurden allerdings Zahl und Zeiten der Busfahrten ermittelt und erste Überlegungen angestellt. Die Conclusio ist, dass aufgrund der geringen Nutzung ein durchaus großes Gestaltungspotenzial vorhanden ist. Zum Beispiel wäre auf dem Areal die Errichtung von Parkplätzen möglich, eine gestalterische Verbesserung wird empfohlen.

Es wäre auch sinnvoll, im Rahmen der Ausführung der Gestaltungsvorschläge die derzeitige Beleuchtung zu überdenken. Eventuell sollte man ein **durchgängiges Beleuchtungskonzept** für den ganzen Bereich vom Westportal bis zum Ostportal erstellen.

Jeder Punkt von Mureck mit allen Ortsteilen ist maximal sieben Kilometer vom Hauptplatz entfernt. Die meisten Einwohner/innen benötigen weniger als vier Kilometer bis zum „Rathausplatz“.

Aufgrund dieser geringen Entfernungen und der flachen Topographie von Mureck ist die Gemeinde ideal zum Radfahren. Im Rahmen einer Umgestaltung würde der Hauptplatz wesentlich attraktiver erreichbar für Radfahrer/innen. Daher wäre es sinnvoll, für Mureck ein **Gesamtkonzept zur Förderung des Radverkehrs** zu erstellen – da hier ein großes Potenzial gehoben werden kann.