

MASTERPLAN ZENTRUM GROSS-ENZERSDORF

EIN STRATEGIENKATALOG FÜR DAS
STADTZENTRUM VON GROSS-ENZERSDORF

STÄDTISCHES
FLAIR

UND DÖRFLICHE
ATMOSPHERE



IMPRESSUM

EIGENTÜMER UND HERAUSGEBER:

Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf
Verw. Bezirk Gänserndorf, Niederösterreich
Rathausstraße 5, 2301 Groß-Enzersdorf
T: +43 2249 2314
E: gemeinde@gross-enzersdorf.gv.at

INHALT UND KONZEPT:

YEWO LANDSCAPES e.U.
DI Dominik Scheuch, Gesamtkoordination
Karl-Meißl-Straße 6/4 EG, 1200 Wien
T: +43 1 3303085
E: office@yewo.at

Rosinak & Partner
Ziviltechniker GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien
T: +43 1 544 07 07
E: office@rosinak.at

atelier kordon & roth
Ziviltechnikerges.m.b.h.
Josefstraße 3, 3100 St. Pölten
T: + 43 1 789 9002 0
E: wien@construction.at

GRAFIK:

YEWO LANDSCAPES e.U.
Karl-Meißl-Straße 6/4 EG, 1200 Wien
T: +43 1 3303085

© YEWO LANDSCAPES e.U., Wien
© Bildrechte bei den VerfasserInnen

Uneingeschränktes Werknutzungsrecht:
Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf

Wien, 2015

INHALTSVERZEICHNIS

INHALT

1	EINLEITUNG	4
1.1	VISION FÜR DAS STADTZENTRUM GROSS-ENZERSDORF	5
1.2	BETEILIGTE AKTEURINNEN UND AKTEURE AM PLANUNGSPROZESS	6
1.3	METHODISCHE UND ZEITLICHE ASPEKTE DER STRATEGISCHEN PLANUNG	7
1.4	DEFINITION VON ZIELEN	8
1.5	STRATEGIEKATALOG INNENSTADTENTWICKLUNG	9
2	PLANUNGSSTRATEGIEN	10
2.1	BESTANDSQUALITÄTEN NUTZEN	11
2.2	QUALITÄTEN UND DEFIZITE IM ÖFFENTLICHEN RAUM	12
2.3	HIGHLIGHTS IM STADTZENTRUM	14
2.4	PARADIGMENWECHSEL „VOM AUTO ZUM MENSCHEN“	15
2.5	NUTZBARE FREIRÄUME MIT HOHER AUFENTHALTSQUALITÄT	16
2.6	EINEN GUT SICHTBAREN ORTSKERN SCHRITT FÜR SCHRITT STÄRKEN	17
3	MASSNAHMEN UND ZIELE	18
3.1	GRÜNER RAHMEN	19
3.2	EINGÄNGE + STADTMAUER BEI TAG UND NACHT	22
3.3	DER HAUPTPLATZ ALS VISITENKARTE	24
3.4	DAS BURGHOFAREAL	30
3.5	NEUE PLÄTZE DER STADT	36
3.6	NEUE WEGE DER MOBILITÄT	38
3.7	ORTSBILDSCHUTZ	40
4	STRATEGISCHER MASTERPLAN IM ÜBERBLICK	42
5	VORHER - NACHHER - WAS IST ZU TUN?	44
5.1	MÖGLICHKEITSRÄUME UND BETEILIGUNGSPROJEKTE	45
5.2	MOBILIAR KATALOG VARIATIONEN	46
5.3	BEPFLANZUNG UND GRÜNE ELEMENTE	47
5.4	WEICHE UND HARTE BELÄGE	48
5.5	BELEUCHTUNG UND SPIELRÄUME	49
6	ZEIT- UND KOSTENRAHMEN	50
6.1	LEISTUNGSPAKETE IM ZEIT- UND KOSTENRAHMEN	52
6.2	AUSBLICK - DIE WEITEREN SCHRITTE	54
7.0	QUELLENANGABEN	55

1 EINLEITUNG



Im Jahr 2014 wurde die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf in die vier Jahre dauernde Aktion „Dorf- und Stadterneuerung“ aufgenommen. Das erklärte Ziel der Dorf- & Stadterneuerung ist es, die Lebensqualität für und mit unseren Bürgerinnen und Bürgern noch mehr zu erhöhen. Dass den Einwohnern die Stadt in der Sie Leben ebenso am Herzen

liegt wie mir, beweist das große Interesse und die enorme Bürgerbeteiligung an diesem Prozess.

Ein gemeinsam mit VertreterInnen der Politik und Bevölkerung ausgewähltes Planerteam - YEWO LANDSCAPES / Rosinak & Partner / atelier kordon roth ZT - begann im Mai diesen Jahres mit seiner Arbeit und erstellte den vorliegenden Masterplan für die künftige Entwicklung des Stadtzentrums, in den auch die zahlreichen Wünsche und Vorschläge der Mitbürgerinnen und Mitbürger eingeflossen sind. Dieser Masterplan zeigt uns neue mögliche Ziele und Maßnahmen auf, die Verbesserungen im Ortszentrum von Groß-Enzersdorf herbeiführen sollen. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Verbesserung der Infra-

struktur, Schaffung eines modernen Kultur- & Veranstaltungszentrums in den Stadtsälen und dem Burghofareal sowie neue Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung zum Wohle von Fußgängern und Radfahrern. Darüberhinaus verliert der Masterplan nicht den Blick auf die wichtige Tatsache das historische Erbe Groß-Enzersdorfs zur erhalten, zu nutzen und in Szene zu setzen.

In dem vorliegenden Konzept wurde auf innovative Weise Fachwissen mit regionalem know-how kombiniert und daraus ein maßgeschneiderter Plan für die zukünftige Entwicklung der Stadt ausgearbeitet.

Innovativen Ideen und das gemeinsame Engagement der Bürger, der Verwaltung und der Politik bilden die Grundlage für eine moderne, zukunftsorientierte Entwicklung unserer Stadt.

Ich bin zuversichtlich, dass wir für unser Groß-Enzersdorf in den nächsten Jahren Schritt für Schritt die Ideen des Masterplans realisieren können und damit die Lebensqualität weiterhin wesentlich verbessern können.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr Bürgermeister
Ing. Hubert Tomsic



1. Betrachtungsraum Stadtzentrum Groß-Enzersdorf | © Bing Maps

1.1 VISION FÜR DAS STADTZENTRUM GROSS-ENZERSDORF

DIE LEBENDIGE INNENSTADT

Besonderes Markenzeichen von Groß-Enzersdorf ist sicher die kompakte Innenstadt mit ihrer sie umrundenden Stadtmauer mit teilweise noch gut erhaltenen Stadttoren. Man betritt die Stadt an ausgewählten Toren. Die Wege werden somit gefiltert und gerichtet. Das Problem von umschlossenen Städten ist das der Erweiterung, die im Falle von Groß-Enzersdorf sehr weitläufig und flächig in viele Richtungen stattfand und die Kompaktheit hin zu einem stark vom Kfz dominierten Siedlungsteppich entwickelte. Die Erneuerung des Stadtzentrums muss also immer auch die Fühler ausstrecken und die Zusammenhänge der Gesamtstadt betrachten. Strategien wie Wegevernetzung, v.a. die Verbesserung des Fuß- und Radwegnetzes und die Erhaltung von öffentlichen Funktionen in Zentrumsnähe stärken die Entwicklung einer lebendigen Innenstadt. Wichtige Qualitäten innerhalb des Betrachtungsraumes sind der noch gut erhaltene glacisartige Grünraum vor der Stadtmauer, die öffentliche Funktion des Burghofareals, des Rathauses, der Schulen und Feuerwehr, die sich ins Ortsbild integrierende Nachverdichtung der Innenstadt sowie ein Mix an Gastronomie, Geschäften und Betrieben als Attraktoren und Frequenzbringer urbanen Lebens.

DIE NORD-OST-UMFAHRUNG: CHANCEN NÜTZEN

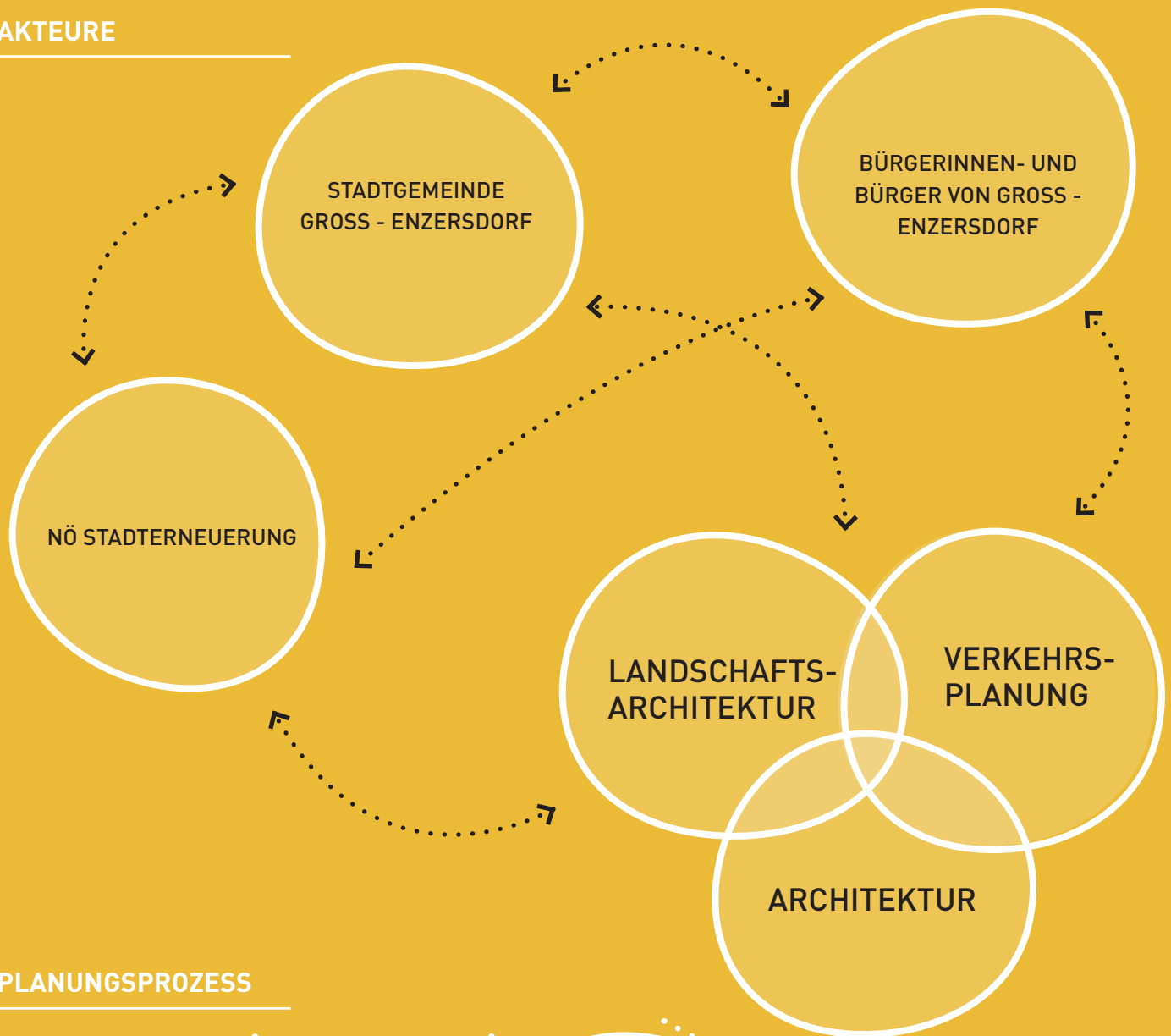
Der Ausbau des Straßennetzes – für Groß-Enzersdorf vor allem die Nord-Ost-Umfahrung – lässt Prognosen zufolge auf ein deutlich geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen auf der B3 hoffen, wengleich die Realisierung der Schnellstraße S1 im Nord- und im Lobau-Abschnitt noch nicht fixiert ist. Im Vollausbau mit der Umfahrung Raasdorf und der S1 Spange Seestadt fahren statt 13.500 künftig nur mehr zwischen 7.000 und 8.000 Kfz/Tag durch das Zentrum – das bedeutet fast eine Halbierung.

Es bietet sich somit ein Handlungsfenster für die bewusste Umgestaltung des Zentrums. Fußwege und Radverkehrsverbindungen attraktiver zu gestalten, sollte aber nicht zwingend an die Umfahrung geknüpft werden. Die Dominanz des Kfz-Verkehrs kann auch bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen durch den Abbau von Barrieren und geringere Fahrgeschwindigkeiten reduziert werden. Der Schlüssel dazu sind Straßenräume, die zum Zu Fuß Gehen und zum Radfahren einladen. Schließlich sind die Wege im Stadtzentrum kurz – vom Hauptplatz ausgehend nicht länger als 350 Meter. Distanzen, die ohne Probleme zu Fuß, aus den Wohngebieten außerhalb der Stadtmauer etwa auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

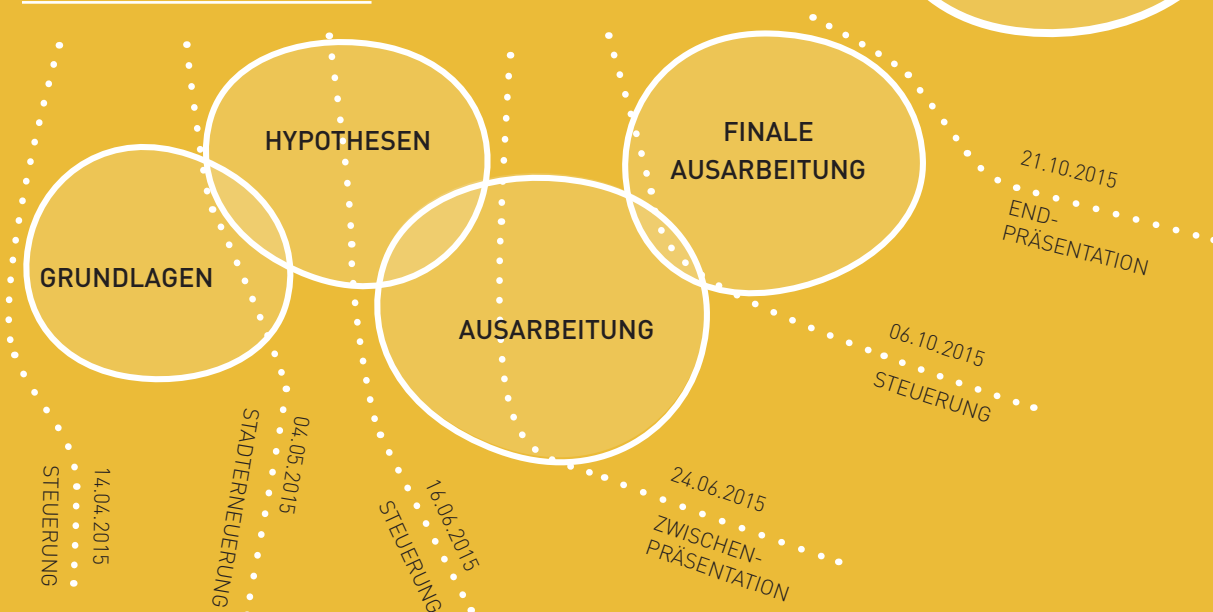


1.2 BETEILIGTE AKTEURINNEN UND AKTEURE AM PLANUNGSPROZESS

AKTEURE



PLANUNGSPROZESS



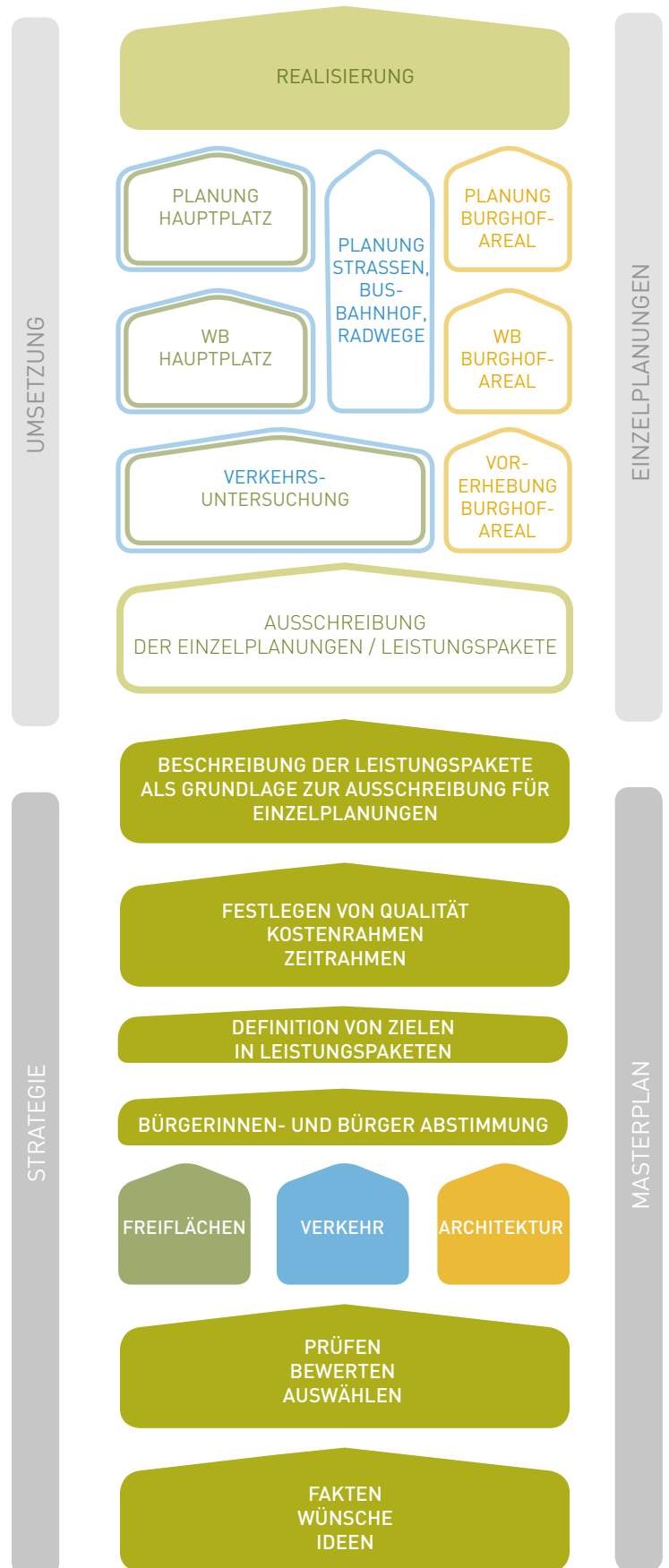
1.3 METHODISCHE UND ZEITLICHE ASPEKTE DER STRATEGISCHEN PLANUNG

STRATEGISCHE PLANUNG

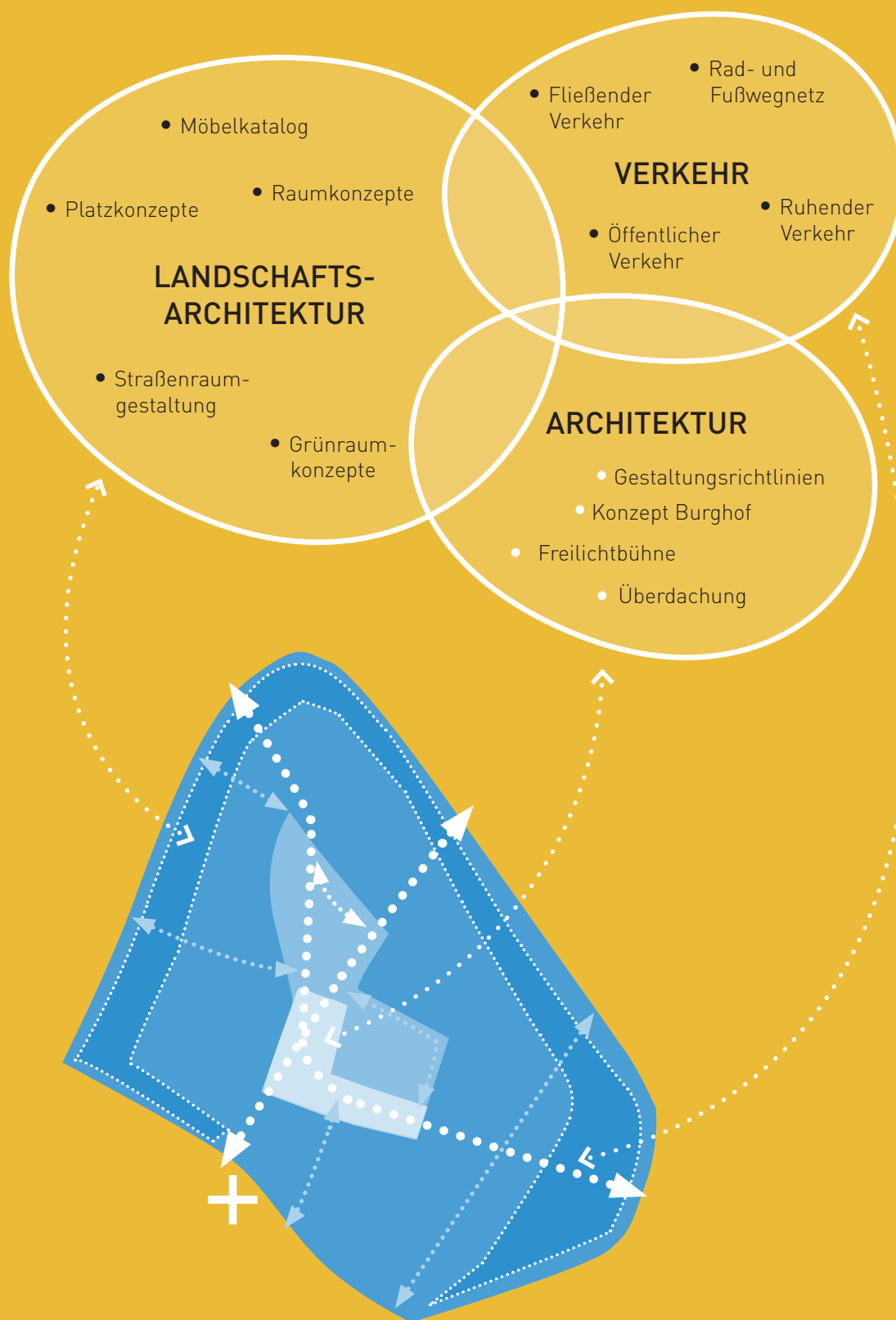
Aufgabe des Planungsteams war es, einen strategischen Masterplan zu entwickeln, der die Wünsche der BürgerInnen und der VertreterInnen der Gemeinde in Begleitung der NÖ Stadterneuerung mit einbezieht. Im Unterschied zu einer klassischen Masterplanung werden keine fertigen, umzusetzenden Pläne und vorgefertigte Bilder geliefert, sondern prozessorientierte Strategien und Referenzen aufgezeigt, die in mehreren Teilschritten umgesetzt werden können und detaillierte Planungen in Teilbereichen fördern. Die Gesamtstrategie formuliert mehrere Thesen, die die Umsetzung begleiten und wie ein Katalog an Möglichkeiten eine Richtung formuliert. Zur Veranschaulichung dieser Thesen wurden zusätzlich Maßnahmen formuliert, die konzeptionell Umsetzungsstrategien aufzeigen und die Grundlage für weitere Einzelplanungen darstellen. Die Agenden des Planungsteams zum Masterplan enden vorläufig mit dem strategischen Masterplan. Die Phase der Umsetzung kann optional begleitet werden.

PLANUNG IM PROZESS

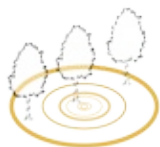
Das Planungsteam wurde von Beginn an von einer Steuerungsgruppe aus VertreterInnen der Stadt über den gesamten Planungszeitraum begleitet. In mehreren Sitzungen wurden die einzelnen Planungsschritte eingeleitet oder abgeschlossen. Zu Beginn wurden die Fakten, Wünsche und ersten Ideen der Stadt und der BürgerInnen abgefragt. Im Rahmen des Stadterneuerungsprozesses wurden mehrere Projektgruppen formiert, die bei einem Input-Termin ihre Anregungen und Erfahrungen mit den Themen Stadtzentrum & Kultur, Verkehr & Mobilität, Grün- & Naturraum sowie Jugend einbrachten. Mehrere Begehungen und Besichtigungen im Betrachtungsraum unterstützten die Ausarbeitung von ersten prüfbareren Hypothesen und Strategien. Vor der generellen Ausarbeitung war es wichtig, diese konzeptionelle Phase des Masterplans der Bevölkerung zu präsentieren. Im sehr gut besuchten Stadtsaal konnte sich die interessierte und aktive Anwohnerschaft erste Eindrücke von den Strategien und Maßnahmen sammeln und ihre Inputs in einem anschließenden Open Space machen. Es gab Inputs zum Grün- und Freiraum, zu Verkehr und Mobilität sowie Architektur und Ortsbildgestaltung, die wiederum in die weitere Erstellung des strategischen Masterplans einfließen. Vor der finalen Ausarbeitung kam es nochmals zur Abstimmung mit der Steuerungsgruppe, um die Konzepte auf ihre spätere Umsetzbarkeit zu überprüfen. Eine Hilfestellung für die spätere Umsetzung sind die Festlegungen von Qualitäten für die einzelnen Umsetzungspakete und die Grobdefinition von Kosten- und Zeitrahmen. Im Rahmen der konkreten Durchführung von Umsetzungswettbewerben gilt der strategische Masterplan als ein verbindliches Dokument zur Realisierung einer städtischen Zukunft mit dörflichem Flair von Groß-Enzersdorf.



1.4 DEFINITION VON ZIELEN



1.5 STRATEGIEKATALOG INNENSTADTENTWICKLUNG



GRÜNRÄUME

Die Grünelemente einer Innenstadt haben hohen Identifikationswert. Sie versorgen die Innenstadt mit stadtoökologisch wichtigen Aspekten der Luftreinigung, Abkühlung, Beschattung, Retention und Kleinklimaverbesserung. Vor allem aber bilden sie zusammenhängende Strukturelemente, die Räume bilden, Straßen begleiten und Wege vernetzen. Am Hauptplatz werden sie eher urban zu gestalten sein. Der innerstädtische Stadtmauerpark als parkartiger Grünraum wiederum hat eine integrative Wirkung für die Gesamtstadt. Er versorgt die Stadt mit beispielbaren Erholungs- und Spielräumen für alle Groß-EnzersdorferInnen.

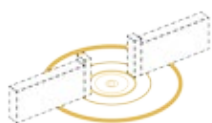
reduzieren, müssen Anreize für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel gesetzt und andere Verkehrsteilnehmer vehement gestärkt werden. V.a. Fuß- und Radwege stehen hier im Fokus. Teil der Mobilitätsstrategie sind aber auch Anreize zum Umstieg und Aktionen im öffentlichen Raum. Mit der Erhöhung der langsamen Mobilität entwickelt sich in den meisten Städten auch eine lebendige, durchmischte Erdgeschosszone mit einer höheren Verweildauer und neuen Angeboten.



NEUE WEGE

Eine zentrale Strategie für Groß-Enzersdorf sind neue Wege der Mobilität, neue Wege der Vernetzung und neue Wege der Durchquerung. Um Wege mit dem Kfz zu

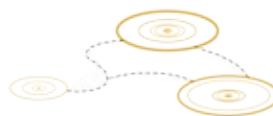
reduzieren, müssen Anreize für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel gesetzt und andere Verkehrsteilnehmer vehement gestärkt werden. V.a. Fuß- und Radwege stehen hier im Fokus. Teil der Mobilitätsstrategie sind aber auch Anreize zum Umstieg und Aktionen im öffentlichen Raum. Mit der Erhöhung der langsamen Mobilität entwickelt sich in den meisten Städten auch eine lebendige, durchmischte Erdgeschosszone mit einer höheren Verweildauer und neuen Angeboten.



EINGÄNGE & STADTMAUER

Die Stadtmauer stellt ein wichtiges Alleinstellungs- und Identifikationsmerkmal für Groß-Enzersdorf dar. Sie zu erhalten und in ihrer Rolle zu stärken ist ein

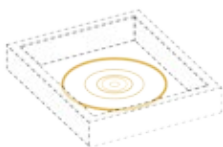
wichtiger Baustein in der Gesamtstrategie. Langfristig ist zu klären, inwiefern die doch wirksame Barrierewirkung aufgehoben und eine verstärkte Vernetzung des Freiraumnetzwerkes möglich ist. Statt Bepflanzungen und Anbauten an der Mauer soll diese frei gestellt sein und in einem Wechsel aus Sehen und Verstecken inszeniert werden. Der umlaufende Stadtmauerweg stellt bereits einen erste Initiative dar, die auch für touristische Nutzungen von Interesse sein könnten.



NEUE PLÄTZE

Eine Kette an gut gestalteten Plätzen belebt die Wirkung von Groß-Enzersdorf als attraktive, lebendige und vielfältige Innenstadt an den Toren zum Marchfeld und an der Schnittstelle zur Großstadt Wien. In einer schrittweisen Umsetzung entsteht eine Platzkette aus

nutzungsoffenen, gut beispielbaren Stadträumen, die gleichzeitig ein hohes Wiedererkennungspotential für Gäste und AnwohnerInnen haben. Ihre Materialisierung spielt mit den Aspekten einer historischen Stadt der Zukunft.



DAS BURGHOFAREAL

Die Mitte von Groß-Enzersdorf prägt das heute etwas unscheinbare Burghofareal. Hier trifft man sich und veranstaltet Feste, Jahrmärkte und Theateraufführungen. Historisch gesehen ist das Burghofareal stark überformt und die Geometrie kaum mehr lesbar. Aber gerade diese vielen (Ge-)schichten machten es bemerkenswert und charakteristisch. Eine Neugestaltung des Burghofareals hängt unweigerlich mit der Neuformulierung des Straßenverlaufs, des Hauptplatzes und dem nahen Umfeld zusammen. Das Areal selbst besitzt wichtige Potentiale, um einen zentralen Ort im Stadtzentrum zu generieren, der Funktionen in sich aufnimmt und in die Gesamtstadt ausstrahlt.

Die bestehenden und geplanten Freiräume stärken das Image einer Kleinstadt mit städtischem Flair bei gleichzeitiger dörflicher Atmosphäre. Städtisches Flair heißt in diesem Sinne Raum für Möglichkeiten, Multifunktionalität, mehr Frequenz und Größe, während dörfliche Atmosphäre die kleinstädtische Nachbarschaft, die kleinteiligeren Beziehungen und gemeinschaftliche Zusammenhänge beschreibt. Städtisches Leben bezieht Vielfalt und Extravaganz mit ein, während dörfliches Leben den Zusammenhalt und Einheit zelebrieren. Beide stehen in einem stetigen Antagonismus und sind unterschiedlich stark präsent. Aber gerade das macht eine Stadt wie Groß-Enzersdorf auch aus.

STÄDTISCHES FLAIR & DÖRFliche ATMOSPHERE

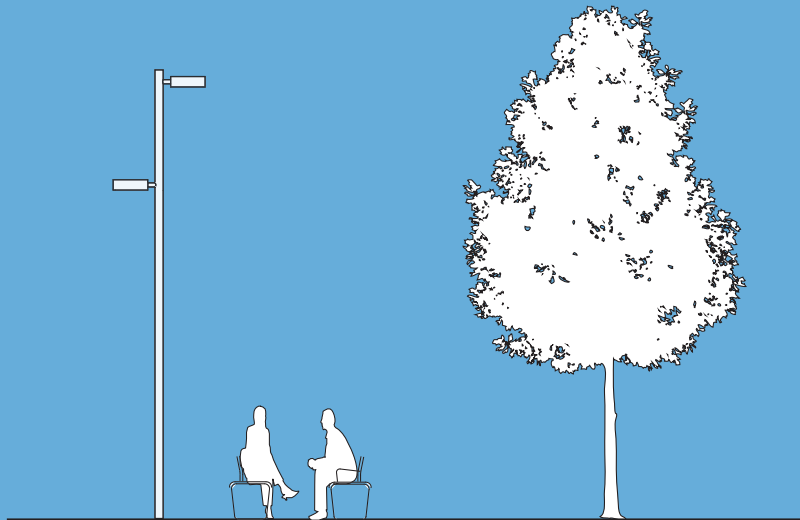
Die bestehenden und geplanten Freiräume stärken das Image einer Kleinstadt mit städtischem Flair bei gleichzeitiger dörflicher Atmosphäre. Städtisches Flair heißt in diesem Sinne Raum für Möglichkeiten, Multifunktionalität, mehr Frequenz und Größe, während dörfliche Atmosphäre die kleinstädtische Nachbarschaft, die kleinteiligeren Beziehungen und gemeinschaftliche Zusammenhänge beschreibt. Städtisches Leben bezieht Vielfalt und Extravaganz mit ein, während dörfliches Leben den Zusammenhalt und Einheit zelebrieren. Beide stehen in einem stetigen Antagonismus und sind unterschiedlich stark präsent. Aber gerade das macht eine Stadt wie Groß-Enzersdorf auch aus.

2 PLANUNGSSTRATEGIEN

“Es besteht ein labiles Gleichgewicht zwischen Verkehrsnutzung und Geschäftsnutzung des Innenstadtbodens [...]

Die Innenstadt muss mit Fahrzeugen erreichbar sein; aber es muss sich lohnen, sie zu erreichen. Die Stadtmitte muss ein Ziel sein. In ihr muss - in einem ganz konkreten Sinne - die Stadt zur Darstellung ihrer selbst kommen. Diese Selbstdarstellung der Stadt liegt sicherlich im Architektonischen, im gebauten Wahrzeichen der Stadt. Das Wahrzeichen aber, die charakteristische Stadtmitte, muss sich spiegeln in den Augen der Betrachter. Dazu braucht es Raum, auf welchem der Betrachter sich aufhalten kann, wo er nicht überfahren wird und wo er auch nicht bis zum Halse in zu parkierten Autos steckt.”

AUS: BURCKHARDT, LUCIUS: WER PLANT DIE PLANUNG?; S. 134



2.1 BESTANDSQUALITÄTEN NUTZEN

Die Bestandsstadt hat bereits wichtige, im positiven Sinn qualitätsvolle Element aufzuweisen, die es zu stärken, transformieren oder belassen gilt. Allen Elementen gemein ist, dass sie den Motor Innenstadt und deren Lebendigkeit fördern und aktivieren. Aus der Sicht der Freiraums haben der grüne Rahmen des „Stadtmauer-parks“ freiraumplanerische und die bestehenden Plätze räumliche Qualitäten, die es zu stärken und verändern gilt. Aus der Sicht der Verkehrs- und Freiraumplanung sind die bereits umgestalteten Plätze Kirchenplatz und Bischof-Berthold-Platz gute Ansätze, die es weiter zu denken gilt. Für die Lebendigkeit eines Stadtzentrums braucht es so etwas wie das Burghofareal. Seine derzeitige multifunktionale Nutzung erscheint vorbildlich und ist weiter zu nutzen und an heutige Gegebenheiten anzupassen. Auch die Hofsituation mit der inneren Burgmauer hat großes Potential. Bestehende Erdgeschossnutzungen und die Verdichtung der Innenstadt für neuen Wohnraum fördern eine frequentierte, belebte Stadt.



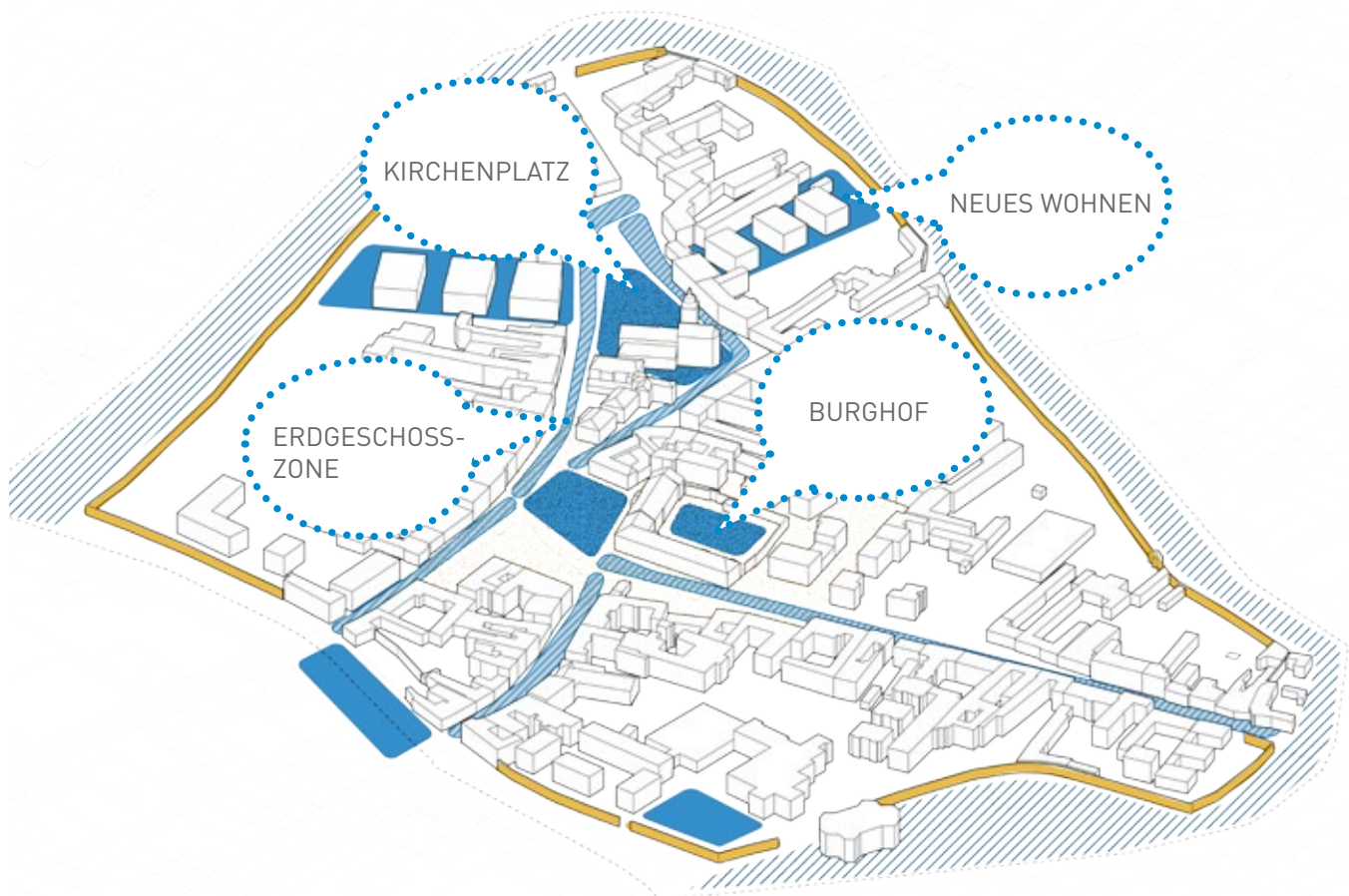
2. Hauptplatz, Groß-Enzersdorf | © YEWO



3. Kirchenplatz, Groß-Enz. © YEWO



4. Burghof, Groß-Enz. | © YEWO



2.2 QUALITÄTEN UND DEFIZITE IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Der öffentliche Raum im Stadtzentrum hat derzeit ein heterogenes Erscheinungsbild: Qualitäten und Defizite liegen mitunter eng beisammen. Der Hauptplatz ist durch die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs geprägt. Die Fahrbahn der B3 mit bis zu vier Fahrstreifen teilt den Platz in einen asphaltierten Parkplatz und gestaltete Grünflächen. Zu- und Ausfahrten des Parkplatzes und der Raasdorfer Straße bilden große Kreuzungsplateaus – Flächen, die für FußgängerInnen nicht zur Verfügung stehen. Fußwege gibt es nur an den Rändern des Platzes. Mit Grünflächen wird versucht, FußgängerInnen vom Kfz-Verkehr abzuschirmen, teilweise führt dies zu Höhenunterschieden, die nur mit Mühen überwunden werden können.

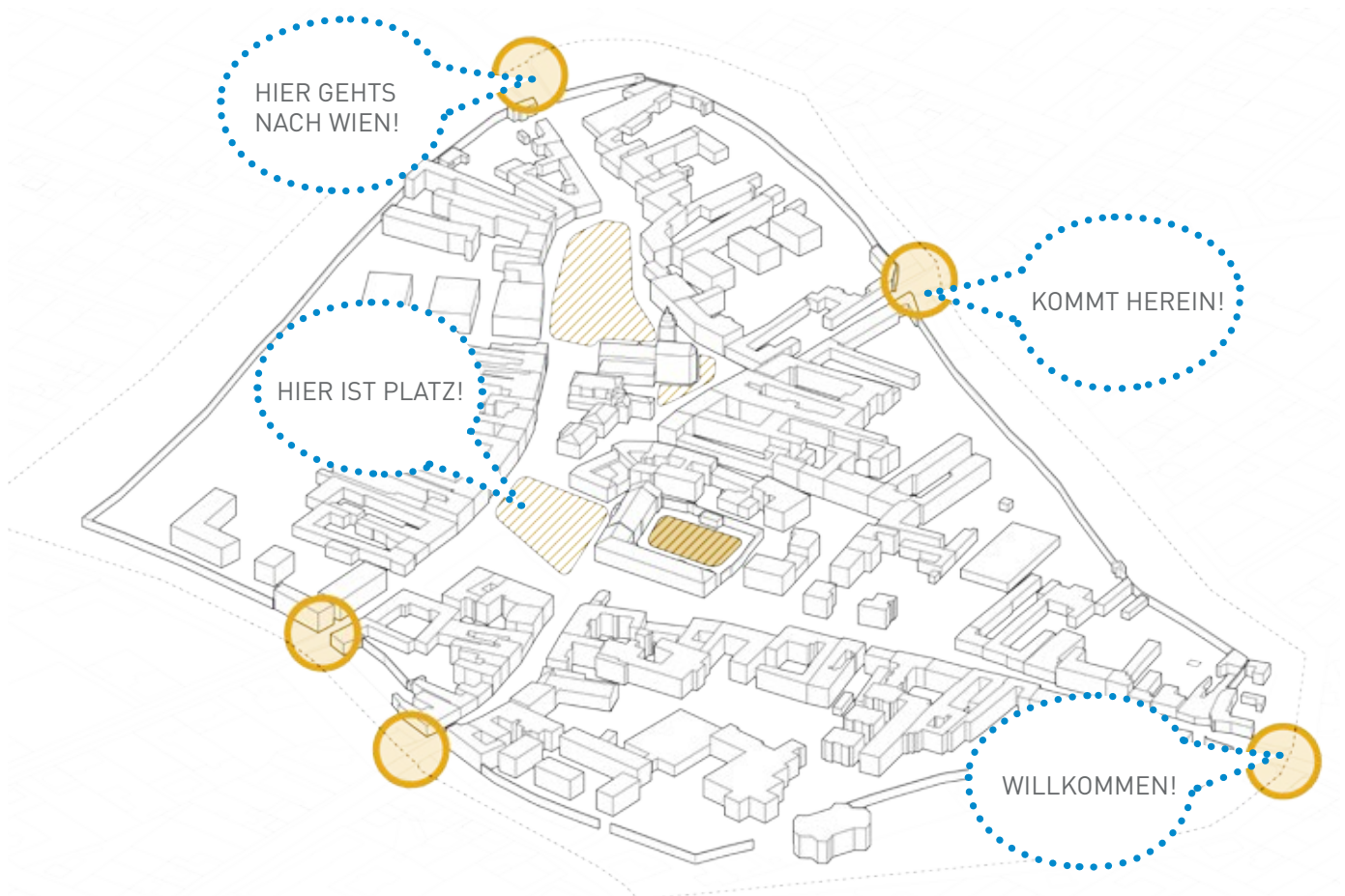
Der gestaltete Kirchenplatz rund um die Kirche bietet bereits jetzt Aufenthaltsqualitäten. Westlich der B3 sind die Fußgängerflächen wiederum an den Rand gedrängt. Ein Parkplatz, straßenbegleitende Grünflächen und die Fahrbahn der B3 bilden eine Barriere zum attraktiven Kirchenplatz.



5. Hauptplatz / B3 | © Rosinak & Partner



6. Hauptplatz / Parkplatz | © Rosinak & Partner



Zwischen der Apotheke und dem Wiener Tor dominiert die B3. Mehrere Grundstückszufahrten unterbrechen den ohnehin schon schwierig zu begehenden Gehsteig. Der Stadtkern von Groß-Enzersdorf verabschiedet sich von seinen Gästen schließlich mit einer kahlen Parkplatzfläche. Am Bischof-Berthold-Platz zeigt sich ein deutlicher Qualitätsunterschied des öffentlichen Raumes zwischen neu gestalteten, großzügigen Gehflächen vor den Geschäften und den teilweise noch bestehenden fassadenbegleitenden schmalen Gehsteigen. Eine Flanierachse vom Kirchenplatz zum Hauptplatz wird derzeit von einer Ampel unterbrochen, die das Queren nur in zwei Etappen erlaubt.

Die noch vorherrschende Priorität des Kfz-Verkehrs im Straßenraum zeigen sich auch südlich des Stadtkerns: Ein schmaler Durchgang durchs Wassertor für Fußgänger neben großzügigen Fahrflächen – zum Teil dem Busverkehr geschuldet. Fahr- und Stellflächen nehmen auch fast den gesamten Busbahnhof ein. FußgängerInnen und Fahrgäste müssen mit schmalen Restflächen auskommen – trotz wichtiger Schul- und Freizeitwege (Eis-Salon). Bike+Ride scheint in Groß-Enzersdorf zu funktionieren, angesichts der gut genutzten Fahrradabstellplätze beim Busbahnhof. Gute Ansätze sind also schon jetzt in Groß-Enzersdorf zu finden. Sie gilt es aufzugreifen und auf den gesamten Stadtkern auszuweiten.



10. Kirchenplatz Ost / B3 | © Rosinak & Partner



11. Kirchenplatz West | © Rosinak & Partner



12. Wienertor | © Rosinak & Partner



7. Hauptplatz / Post | © Rosinak & Partner



13., 14. Bischof Berthold Platz | © Rosinak & Partner



8. Rathausstraße / Wassertor | © Rosinak & Partner



15. Hauptplatz / Ampel | © Rosinak & Partner



9. Busbahnhof | © Rosinak & Partner



16. Busbahnhof / Fahrradparken | © Rosinak & Partner

2.3 HIGHLIGHTS IM STADTZENTRUM

Städte mit Stadtmauern zählen aufgrund der sehr veränderungsliebenden Gründerzeit im 19. Jahrhundert zu Besonderheiten. Somit ist die Kombination Stadtmauer mit Stadttor ein elementares Marken- und Merkzeichen der Stadt, die es weiter zu nutzen und zu inszenieren gilt. Eine durchgängige Erlebbarkeit und eine partielle Durchdringbarkeit erhöhen den Erlebnisfaktor.

Temporäre Platznutzungen für Feste, Märkte und Umzüge stärken nicht nur das Stadtleben sondern auch die Bedeutung der öffentlichen Freiräume. Das Stadtzentrum von Groß-Enzersdorf hat das Potential für mehrere durch Korridorräume zusammenhängende Plätze. Jeder Platz soll eine lesbare Hauptbedeutung (Kirchenplatz, Hauptplatz...) mit Nutzungsperspektiven und alle zusammen einen Gesamtbedeutung als Potentialraum für die Gesamtstadt bekommen. Als Platzkette definieren sie wichtige Adern durch die Stadt, die auch Attraktoren für die Nutzung der Erdgeschosse darstellen.



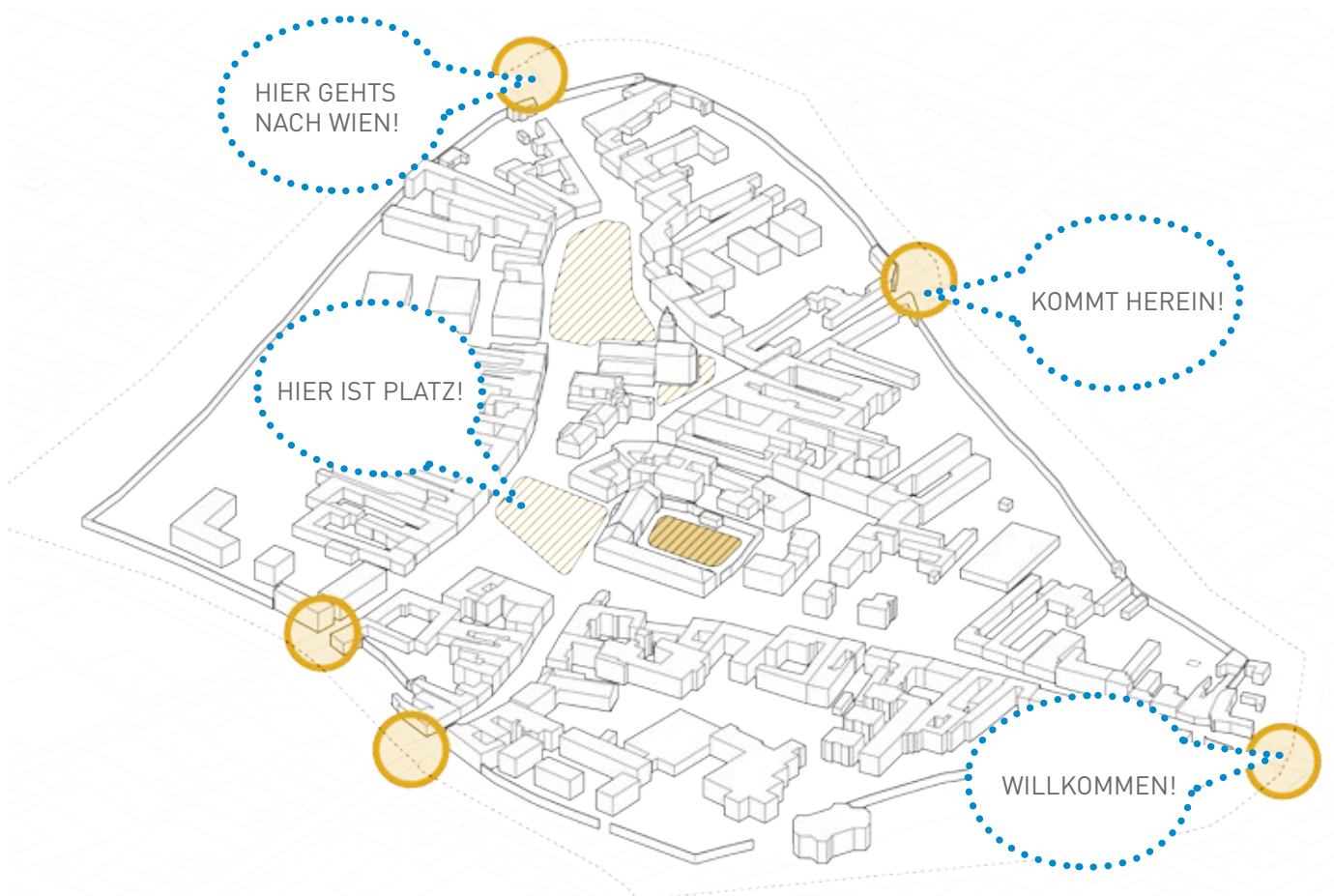
17. Eichwerder Tor, Templin, DE | © stadtbild-deutschland.org



18. Wochenmarkt, Wels, AT
© www.wels-info.at



19. Rathausstraße, Groß-Enz., AT
© atelier kordon & roth



2.4 PARADIGMENWECHSEL „VOM AUTO ZUM MENSCHEN“

Menschen im Straßenraum beleben das Zentrum, während Autos mit den nötigen Parkplätzen große Flächen beanspruchen. Wo Menschen weniger mit dem Auto fahren, gehen sie mehr zu Fuß und fahren mehr mit dem Fahrrad. Weniger Parkplätze sind notwendig, der Straßenraum wird als Lebensraum zurück gewonnen. Eine Flanierachse vom Kirchenplatz über den Hauptplatz in die Rathausstraße soll das Rückgrat des fußläufig attraktiven Zentrums werden. Die Geschäfte und gemeinschaftlichen Einrichtungen im Zentrum sollen auch weiterhin mit dem Auto erreichbar sein. Es sollte aber gut überlegt werden, wo und in welchem Ausmaß Stellplätze angeboten werden können, ohne dass wichtige Aufenthalts- und Bewegungsräume von geparkten Autos dominiert werden. Der Parkplatz „vor der Haustür“ ist in vielen Fällen entbehrlich, wenn die Wege vom Parkplatz zum Ziel attraktiv und abwechslungsreich sind. Das Stadtzentrum kann dadurch Qualitäten bieten, die Einkaufszentren mit großflächigen, vorgelagerten Parkplätzen nicht bieten können.



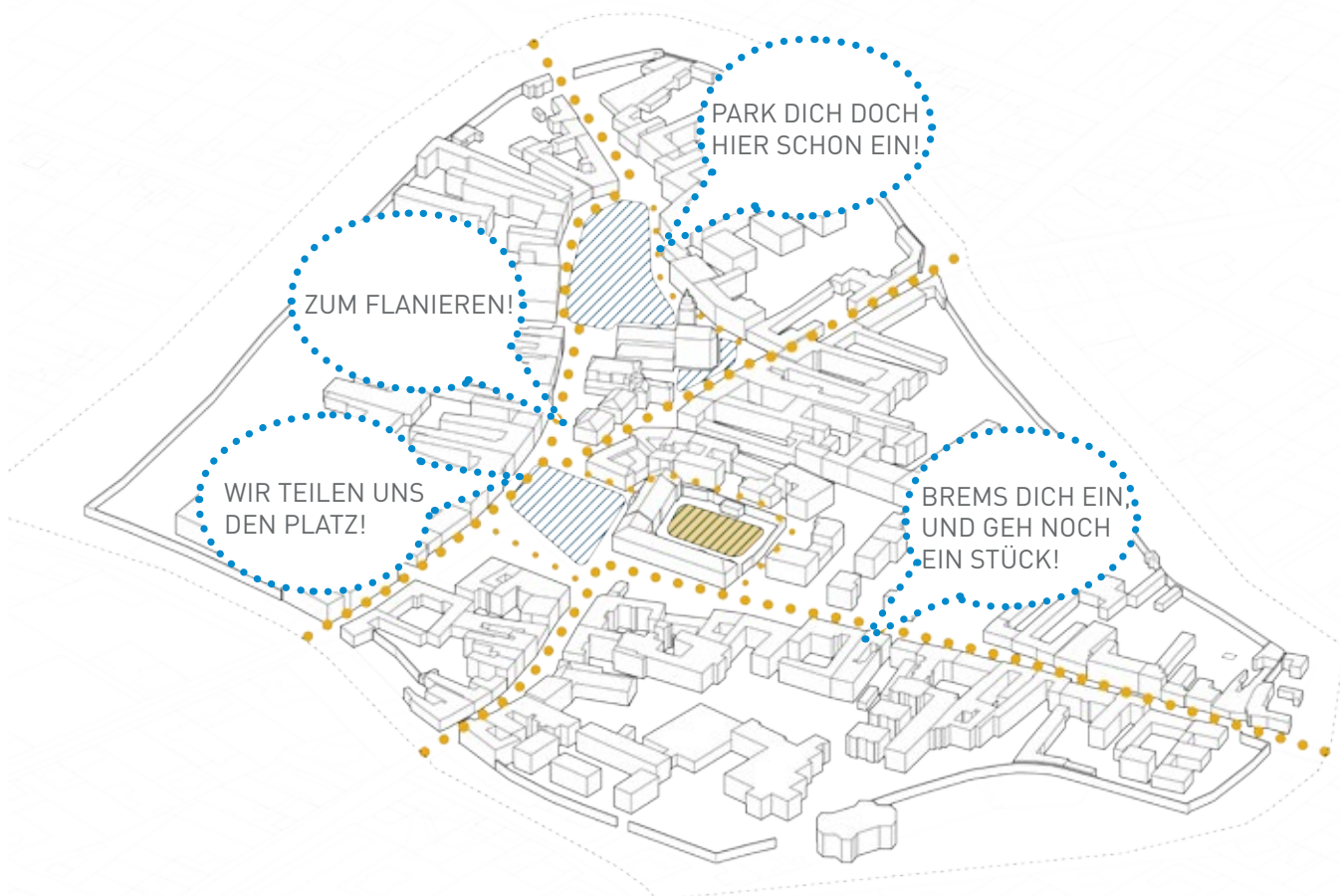
20. New Road, Brighton, UK | © Gehl Architects



21. San Candido Bolzano, IT
© Alles Wird Gut



22. Promenade, Kleinbasel, CH
© Nils Fisch



2.5 NUTZBARE FREIRÄUME MIT HOHER AUFENTHALTSQUALITÄT

Innerstädtische Parks fungieren als Grün- und Nutzungsräume für die Gesamtstadt. Gerade für Groß-Enzersdorf, das sich weitläufig in alle Richtungen, v.a. aber nach Süden ausbreitet und eine Phase der Nachverdichtung erleben wird, stellt der Stadtmauerpark zwischen den Ringstraßen und der Stadtmauer einen zentralen Nutzungsraum für alle Generationen dar. Aufgrund seiner Ringform bildet der Park einen Einheitsraum, der Zusammenhang bietet, schon alleine aufgrund der waldartigen Struktur und der Stadtmauer als Landmark. In Zukunft hat dieser Freiraum aber das Potential, Teilqualitäten herauszubilden, wie es zum Beispiel bereits im Norden am Dr.Karl-Renner-Ring mit dem Kinder- und Jugendspielbereich realisiert wurde. Ein durchgängiger, attraktiver Weg zum Flanieren kann durch einen ringförmigen Radweg begleitet werden. Beide zusammen erzeugen wichtige Wegetangenten und Eintrittspunkte in ein radiales Wegenetz in die Stadt.



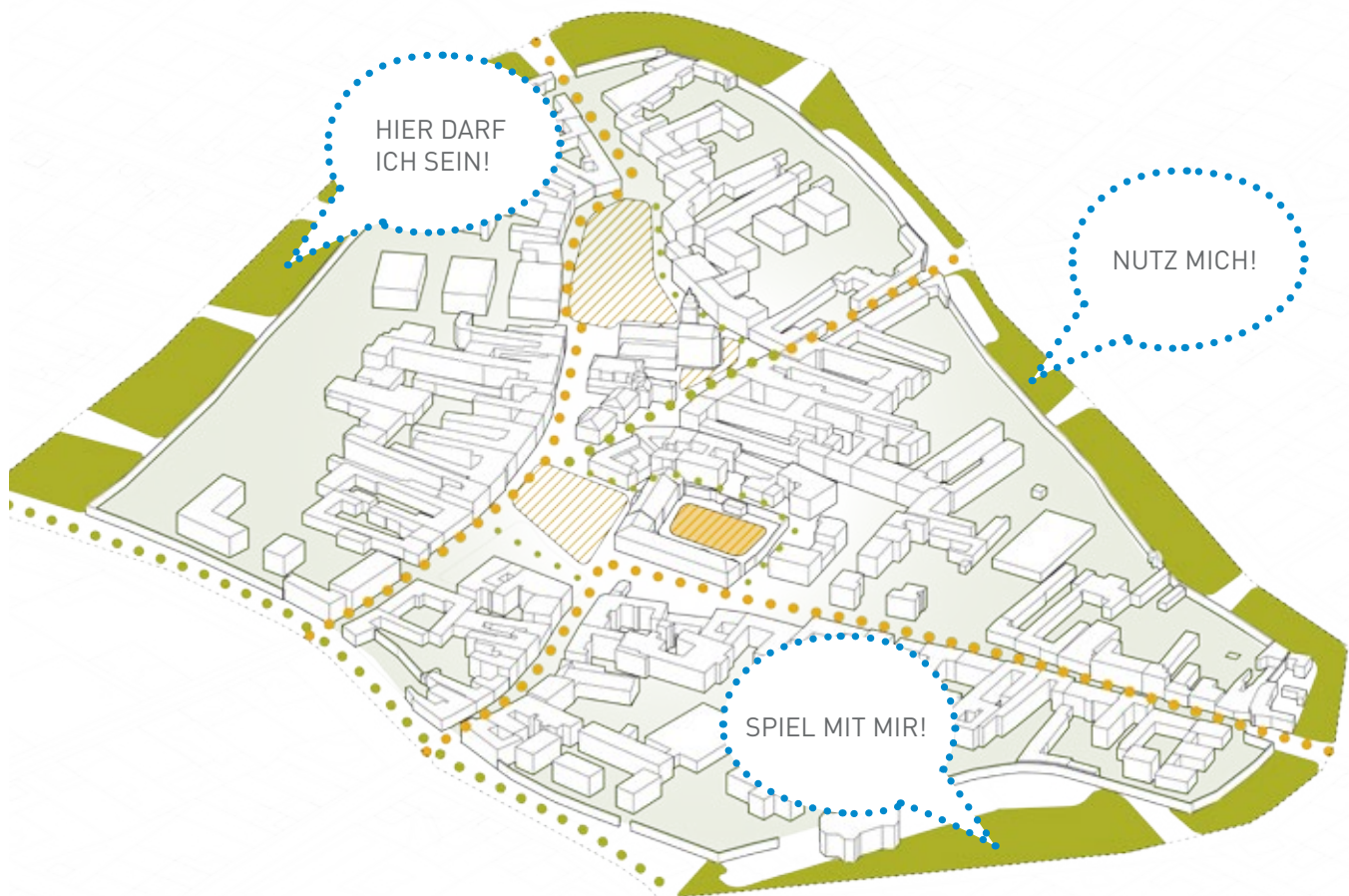
23. Park am Gleisdreieck, Berlin, DE | © Lienhard Schulz



24. Stadtmauer, Groß-Enzersdorf, AT
© atelier kordon & roth

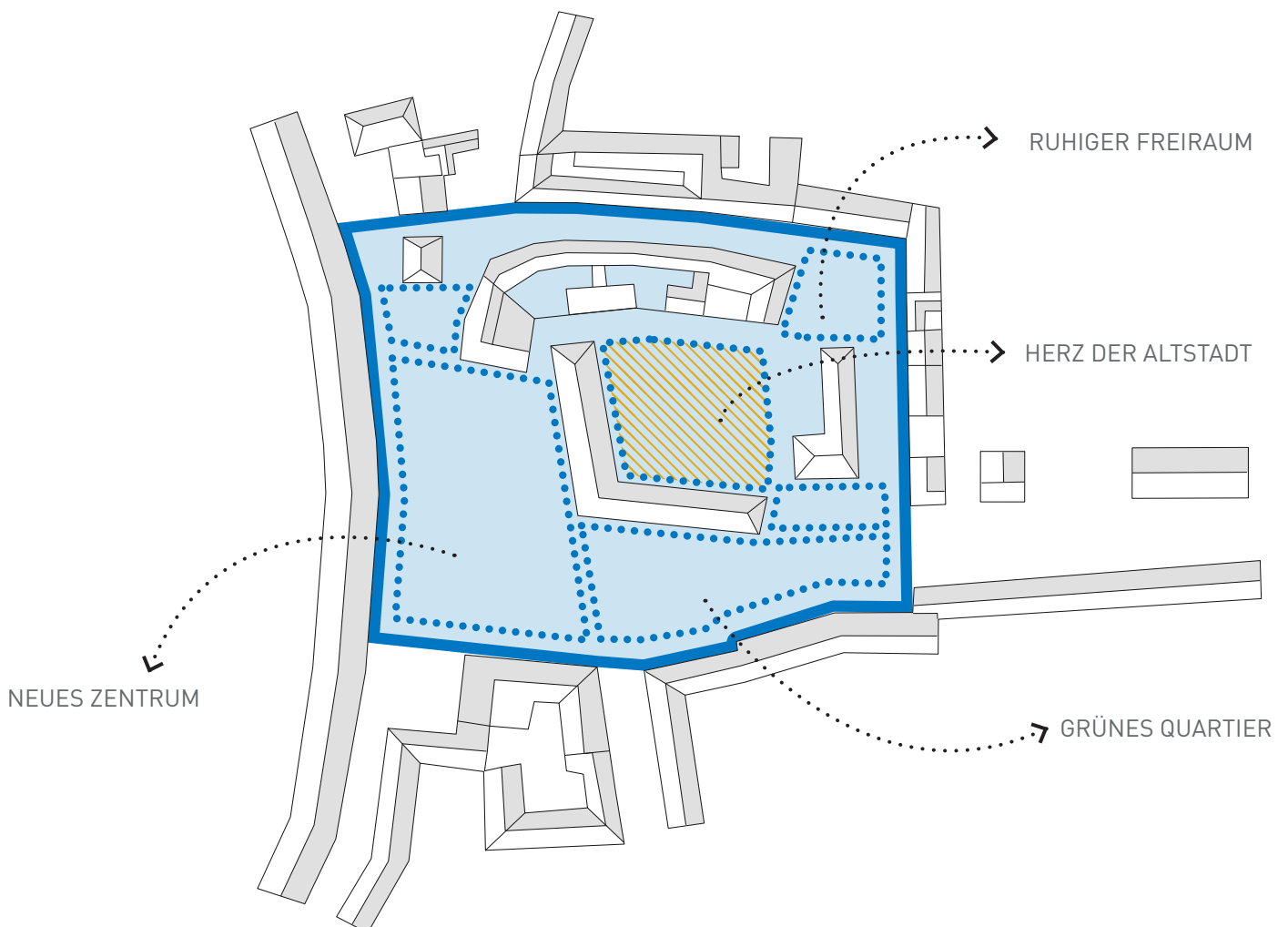
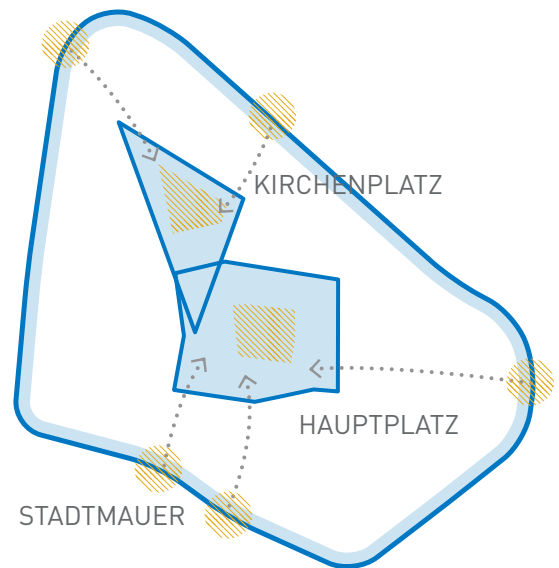


25. Park am Gleisdreieck, Berlin, DE
© Ulrich Pauling & Co, Merry go round



2.6 EINEN GUT SICHTBAREN ORTSKERN SCHRITT FÜR SCHRITT STÄRKEN

Das Stadtzentrum weist mehrere stadtmorphologisch sich überlagernde Plattformen und Geometrien auf, die sich aus der Entstehung und der Transformation über die Jahrhunderte bis heute erklären lassen. Die erste zentrale Einheit ist die des Burghofareals, das sich als Karree ablesen lässt. Das Viereck wird durch die Raumkanten der Gebäude gebildet und stellt das Herz der Innenstadt mit etlichen Freiräume unterschiedlicher Qualitäten dar. Die Einheit des Kirchenplatzes mit der zentralen Kirche stellt die zweite Einheit in Form eines Dreiecks dar. Beide Einheiten überlagern sich und erzeugen eine deformierte Stadtmauergeometrie, die sich auch stark an den Verbindungswegen nach Norden, Osten und Süden orientierte, da das Wiener Tor erst später kam. Ziel ist es nun, in mehreren Schritten zuerst die Schwelle in die Stadt auf der Ebene der Stadtmauer und in einem weiteren Schritt das innerste Zentrum um das Burghofareal im Stadt- und Freiraum sichtbar zu machen.



3 MASSNAHMEN UND ZIELE

“Planungskultur besteht in der Dialogkultur zwischen den Disziplinen, unter den Verantwortlichen und mit der Bevölkerung. Baukultur muss darauf aufbauen und Qualitätsstandards für die Freiräume der Städte hervorbringen.”

AUS: MICHAEL BRAUM: WIE FINDET REIRAUM STADT?, S.133



3.1 GRÜNER RAHMEN

Der Waldring von Groß-Enzersdorf hat das Potential zum „Stadtmauerpark“ als Stadtpark für alle Generationen zu avancieren. Funktionen der Erholung finden genauso Platz wie Orte der Begegnung und des Spiels. Prinzipiell ist es das Ziel bewegte, lineare Freiraumnutzungen (wie Laufen, Radfahren, Spazieren) mit flächigen, ortsbezogenen Nutzungen (Spielen, Entdecken, Sitzen, Treffen) zu kombinieren. Daraus ergibt sich ein vielfältiges Netzwerk an lauterem und leiserem, schnellerem und langsamerem Funktionen. Die linearen Nutzungen liegen je nach Geschwindigkeit an den Ringstraßen, um sie auch für AutofahrerInnen sichtbar zu machen oder mäandrieren sich zu den Highlights im Park. Die Umsetzung eines Stadtmauerparks erfolgt im Prozess über mehrere Jahre. Wichtig ist es ein robustes Grundgerüst aufzubauen, an das spätere Nutzungen gut andocken können. Das lässt den Freiraum mit der Stadt mitwachsen.



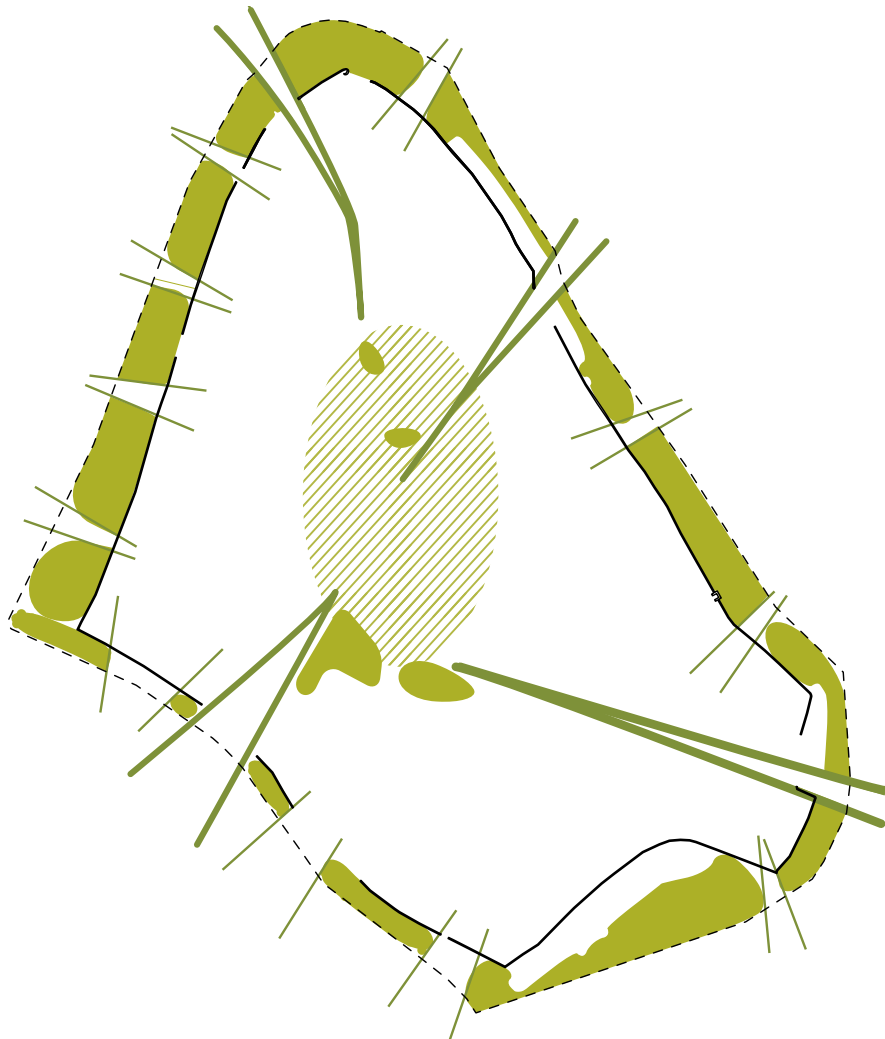
GRÜNER RING & GRÜNE FINGER

GRÜNER RING FORMT STADTMAUERPARK

Ähnlich einem Passepartout umschließt der Stadtmauerpark als grüner Ring die Stadt. Derzeit präsentiert sich der Grünraum als waldartiger, dichter, von Altbaumbestand und Strauchvegetation bestimmter, einheitlicher Gesamtraum. Zur besseren Sicht- und Nutzbarkeit soll eine Rhythmisierung des Baumbestandes aus Lichtungen (als Sichtöffnungen bis zur Stadtmauer) und Waldabschnitten eine sanfte Transformation des Bestandes einleiten. Die Sichtöffnungen orientieren sich an wichtigen Sichtbeziehungen aus den umgebenden Straßen, potentiellen Innen-Außen-Erschließungen und einer sinnvollen Segmentierung des Gesamtraumes in noch les- und nutzbare Teilräume. An den Lichtungen entstehen helle, auch bei Nacht besser sichtbare Treffpunkte, die ein grünes Freiraumband akzentuieren.

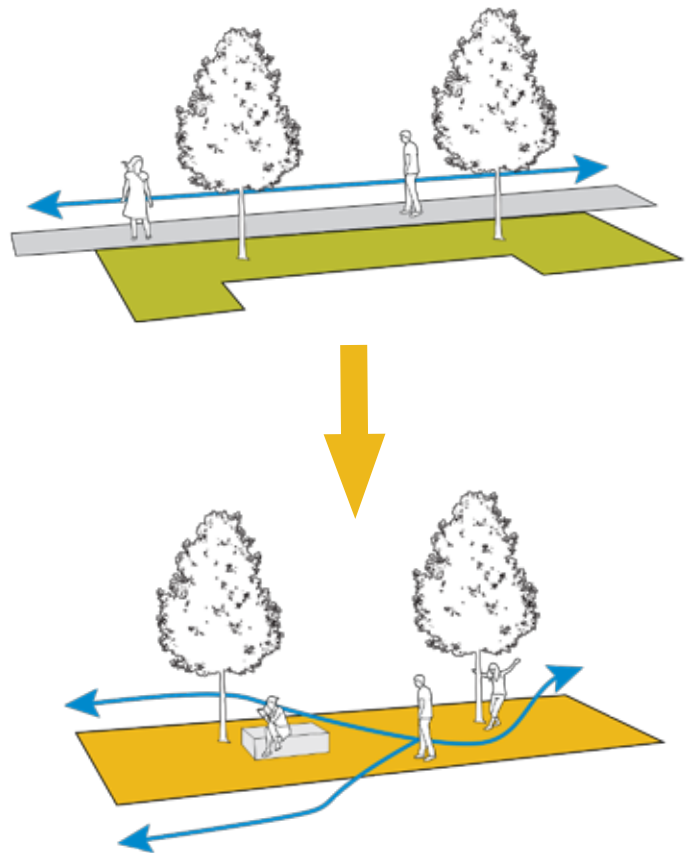
GRÜNE FINGER BIS ZUR MITTE

Bei den Haupteingängen im Bereich der Stadttore bilden sogenannte „Grüne Finger“ den Übergang vom grünen Ring hin zur urbanen Mitte. Straßenbegleitende Bäume als die Seiten wechselnde Baumreihen definieren beschattete Stadträume und strukturieren den Straßenraum, ähnlicher wie der Stadtmauerpark, in offene bzw. von Baumkronen überschrmmte Bereiche. Neue Straßenbäume mit stadtklimatoleranten Arten erzeugen ein neues, junges Bild der Stadt und ermöglichen eine Neustrukturierung des Straßenraums. Die Bäume im Zentrum haben urbanen, städtischen Charakter, d.h. sie befinden sich in Baumscheiben und nicht in Grünflächen. Partiiell wertvolle Baumbestände werden ins Gesamtkonzept integriert -bzw. ergänzt.



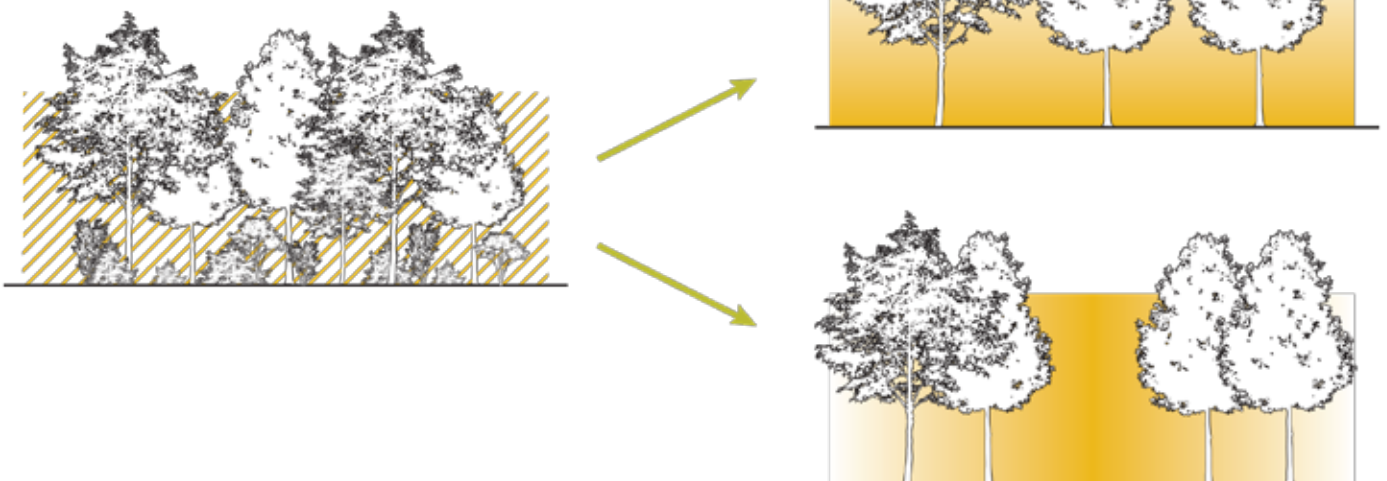
FREIRÄUME UNTER BÄUMEN NUTZEN

Im Bestand stocken die Bäume mehrheitlich in Rasen-, Bodendecker- oder Staudenbeeten. Aus der Sicht der FußgängerInnen werden sie zu grünen Barrieren, die ungern begangen werden bzw. im Weg stehen. Im Zusammenhang mit der stark befahrenen B3 erzeugen sie zwar eine gewisse Pufferwirkung zwischen Straße und Gehweg und erfüllen den Wunsch nach grüner Gestaltung, aus der Sicht der AutofahrerInnen wirken sie aber als Grünpuffer, der die Tunnelwirkung und Geschwindigkeit sogar erhöht. Der Raum für langsame Verkehrsteilnehmer wird klar von schnelleren getrennt. Zusätzliche Modellierungen und Höhenunterschiede verstärken diesen Effekt. Gewünscht ist aber eine Stadt auf Augenhöhe, die mehr Querungen ermöglicht, die Stadtnutzung im Straßenraum und umgekehrt visuell und räumlich verankert sowie Grünräume mit mehr Qualitäten ausstattet. Unter begehbaren Baumscheiben lassen sich Sitzplätze im Schatten realisieren, der Pflegeaufwand wird reduziert und Pflanzakzente werden zu bewussten Highlights im städtischen Freiraum.



MAUER & FREIRAUM SICHTBAR MACHEN

Im Bereich des Stadtmauerparks werden folgende Maßnahmen getroffen: Lichtungen strukturieren den Gesamttraum. Dies erzeugt einen Durchblick bis zur Stadtmauer, die somit öfter ins Bewusstsein gebracht wird und interessante, offene Parkräume erzeugt. Zusätzlich wird das Unterholz entfernt, um eine Durchlässigkeit und erhöhte Sicherheit zu gewährleisten. Es geht ja auch darum, dass sich VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen auf Augenhöhe begegnen.



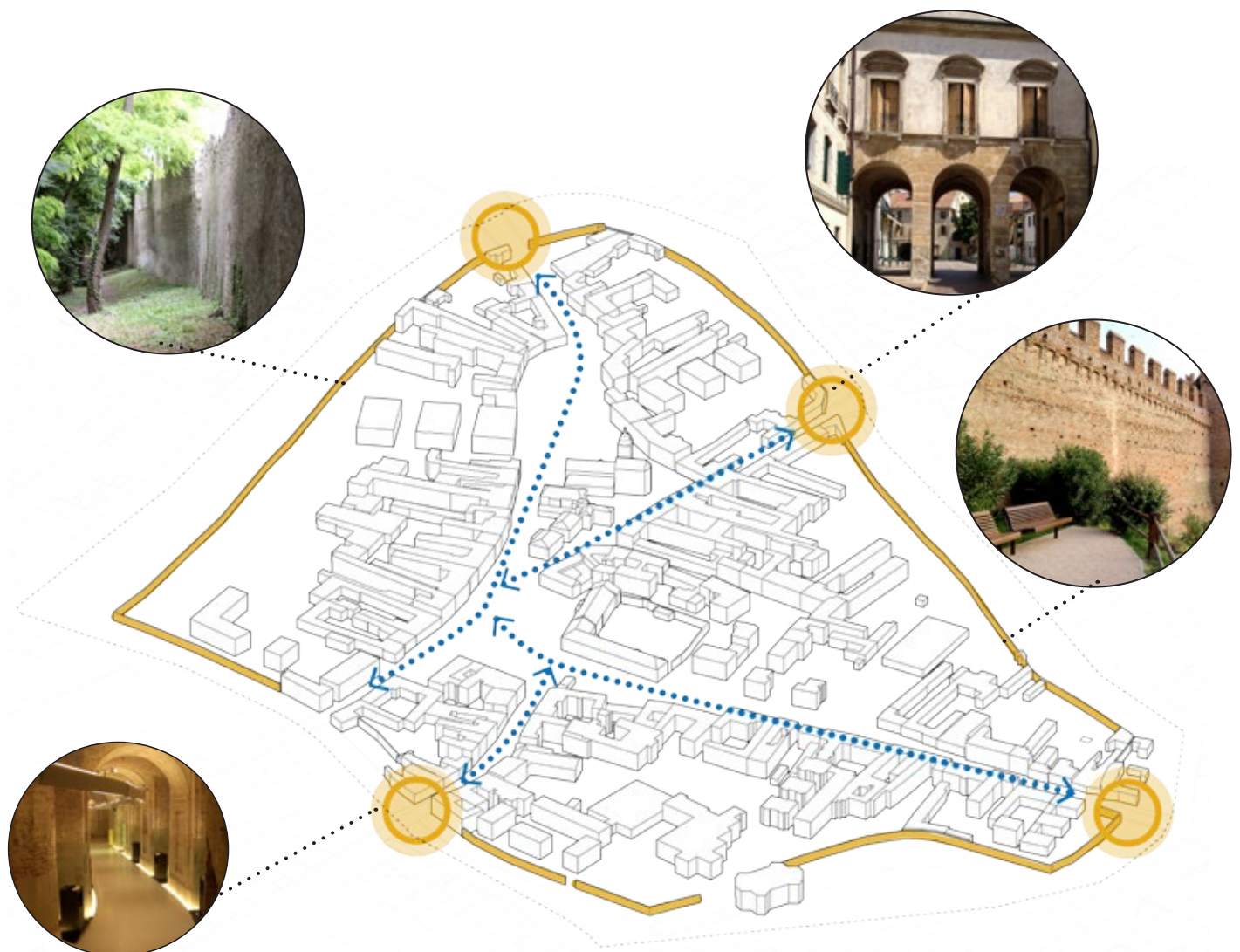
3.2 EINGÄNGE + STADTMAUER BEI TAG UND NACHT

Die Erhaltung, Inszenierung und eventuelle Bespielung der Stadtmauer stellt eine wichtiges Alleinstellungsmerkmal für Groß-Enzersdorf dar. Sie hat das Potential zur Ikone der Stadt und auch touristischen Highlight zu werden. Dazu reicht es nicht nur, sie zu erhalten, sondern partiell besser sichtbar zu machen und in die allgemeine Stadtnutzung zu integrieren. Das sind zum Beispiel Mauerrundläufe, Stadtmauerquiz, Entdeckungswege, versteckte Durchgänge oder Kino unter Sternen an glatten Mauerabschnitten.

Stadträumlich markiert die Mauer die perfekte Grenze zwischen Innenstadt und Vorstadt. In Zukunft sollte sie aber eher als interaktive Schwelle zwischen Gesamtstadt und Innenstadt wirken. Ihre Sichtbarkeit markiert einen besonderen Ort, in dem man Einkaufen, Wohnen, Fortge-

hen, Essen, Feiern, Treffen, Spielen usw. kann. Aber auch langsamer mit dem Auto unterwegs ist und die Parkplätze nicht direkt vor der Türe sind, da dort Fahrradständer positioniert sind. Das macht die Innenstadt besonders, aber auch anders. Die Stadtmauer mit ihren Toren bekommt fast die Wirkung eines Verkehrszeichens.

Die Stärkung der Bedeutung der Stadtmauer erfolgt vor allem im Bereich der Sichtbarmachung im grünen Ring (Stadtmauerpark) und der Stadttore. Eine wichtige Rolle spielt dabei die spürbare Schwelle beim Übertreten der Stadtmauerlinie und die nächtliche Akzentuierung.





STADT BELEUCHTEN



STADTORE SPÜREN

Durch die farbliche und freiraumplanerische Akzentuierung werden die Stadttore noch besser spürbar. Der befahrbare Bodenbelag erzeugt die Wertigkeit und simuliert eine Begegnungszone mit Möbeln als Landmarks im Straßenraum. In den Sitzmöbeln sind auch Informationen zur Stadtmauer und den Stadttoren integrierbar. Als Highlight gilt die Beleuchtung, die indirekt erfolgt und die Leuchten so weit wie möglich versteckt.



STADTBELEUCHTUNG

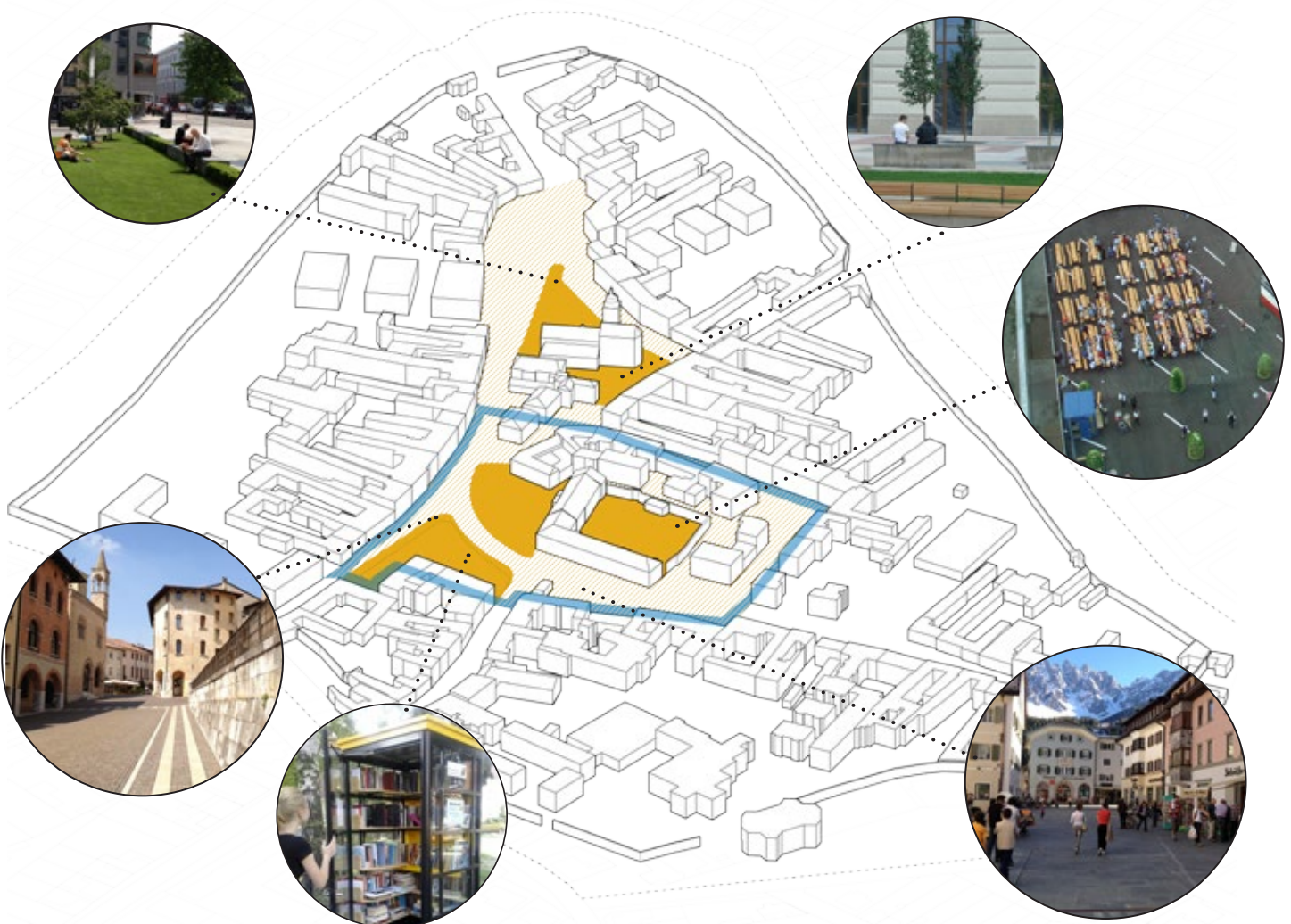
Die Beleuchtung der Innenstadt erfolgt nach einem zusammenhängenden, ausbaubaren aber einheitlichen System, das Lichtfarbe, Leuchtentyp und Mastformen vereinheitlicht. Sie stellt neben der Möblierung einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer Corporate Identity für die Innenstadt dar. Indirekte Beleuchtung an den Stadttoren erzeugt helle, einladende Öffnungen, die aber nicht blenden dürfen. Unterschiedlich stark erhellte Abschnitte aus Mastleuchten (4-6m Höhe) im Stadtmauerpark reagieren auf die Rhythmisierung dieses Freiraumringes. Mastleuchten im Straßenraum folgen dem Prinzip der Baumpflanzungen. Sie wechseln die Seiten, um die Monotonie zu brechen und den Raum stärker zu akzentuieren. Masthöhen von ca. 6-8m reduzieren die Großmaßstäblichkeit der Leuchten und bringen das Licht näher zum Menschen. Der Kirchen- und der Hauptplatz stellen Spezialräume dar, wo mehr Lichtpunkte hellere Bereiche generieren oder Effektbeleuchtung möglich ist. Das Gesamtbeleuchtungskonzept bricht mit der Monotonie und großmaßstäblicher Fluterbeleuchtung weit über den Köpfen für eine Stadtbeleuchtung für die Menschen.

3.3 DER HAUPTPLATZ ALS VISITENKARTE

Der Fokus einer Umgestaltung des Zentrums liegt zunächst auf dem Hauptplatz. Hier kann die Stadtgemeinde einen ersten starken Impuls setzen, als neue Visitenkarte von Groß-Enzersdorf. Zwei Faktoren sprechen für eine schrittweise Realisierung. Es sollen alsbald erste Maßnahmen und Veränderungen sichtbar werden, die aber eher vorbereitenden und zeichenhaften Charakter haben. Weiters erfordert die Umgestaltung einen ausgereiften Entwurf (als Ergebnis eines Wettbewerbes), der mittelfristige Strukturen zur Verbesserung der Nutzbarkeit durch FußgängerInnen erhöht. Schließlich hängt die Gesamtanierung mit der Realisierung der Nord-Ost-Umfahrung zusammen, die eine weitere Entspannung des Verkehrsaufkommens ermöglicht und den zerschnittenen Platz zum einheitlichen Platz mit querenden Kfz macht. Ziel ist es die Bedeutung des Hauptplatzes als attraktive Aufenthalts- und Verkehrszone für alle Verkehrsteilnehmer hervorzuheben und ein Markenzeichen für die Stadt zu bauen.



26. San Candido Bolzano (Innichen), IT | © YEWO



PHASE 0 | ERSTE ZEICHEN SETZEN

Die Phase Null spielt bereits in ersten Ansätzen mit dem Bestand und bereitet die Wünsche nach einem Stadtplatz der Menschen statt der Autos vor. Gerade am Beispiel von Wien sieht man, dass eine solche Phase auch sehr kontroversiell sein kann. Im Sinne einer partizipativen und anpassbaren Planung stellt sie aber einen guten Kick-Off dar. Baumpflanzungen erfolgen in temporären Pflanzgefäßen (siehe dazu Kap. 5). Diese Bäume können dann in der Umsetzungsphase im Stadtzentrum Verwendung finden. Temporäre Möbel (z.B. aus Holz oder Faserzement), evt. aus Schul- und Beteiligungsprojekten oder einem Studierenden-Wettbewerb beleben den Platz auf eine andere Art. Wichtig ist hier eine einprägsame Farbe und prägnante Slogans. Erste Lichtakzente bringen das Licht zum Menschen und dienen als Aktivierer der Freiraumnutzung. Die Kosten sind gering, das Partizipationspotential sehr hoch, der Anteil der Kfz nach wie vor hoch, aber langsamer, weil Neugier die Geschwindigkeit reduziert.



27. Temporäres Mobiliar, Vöcklabruck, AT | © YEWO



28. Turbinenplatz, Zürich, CH | © YEWO

PHASE 00
3 JAHRE

PHASE 01
5 JAHRE

PHASE 02
10 JAHRE



NEUE MÖGLICHKEITEN



Partizipativer
Freiraum



Kommunikations-
räume



Orientierungspunkt



Urban Gardening

PHASE 1 | DEN NEUEN WEG FINDEN

Die erste Phase realisiert das Ergebnis des freiraum- und verkehrsplanerischen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Hauptplatzes, der während der Phase Null durchgeführt wurde. Diese Phase basiert auf folgenden Maßnahmen: Die Verkehrsstraße bleibt bestehen, der Anteil an klassischen Straßenbelägen reduziert sich aber bereits deutlich. Die Platzmitte wird aufgebrochen und eine weiche Mitte aus wassergebundener Decke bringt ein weiches Material ins Spiel. Erste neue Baumpflanzungen begleiten den harten Platzrahmen aus Plattenbelag, der die Gehsteige definiert und die Ränder neu gestaltet. Vor allem die Höhen im Bereich des Stadtsaals sind neu zu ordnen und der Schanigarten davor ist wieder auf den Platz zu bringen. Die Kosten umfassen v.a. den Abbruch und den harten Rahmen und sind als mittel einzustufen, das Partizipationspotential ist groß, der Anteil der bewegten Kfz noch hoch, der der parkierenden aber geringer, da sich bereits mehr am Platz abspielt und man sich deplatziert fühlt.



29. Platzkonzept weiche Mitte und harter Rand, Pilsen | © YEWO

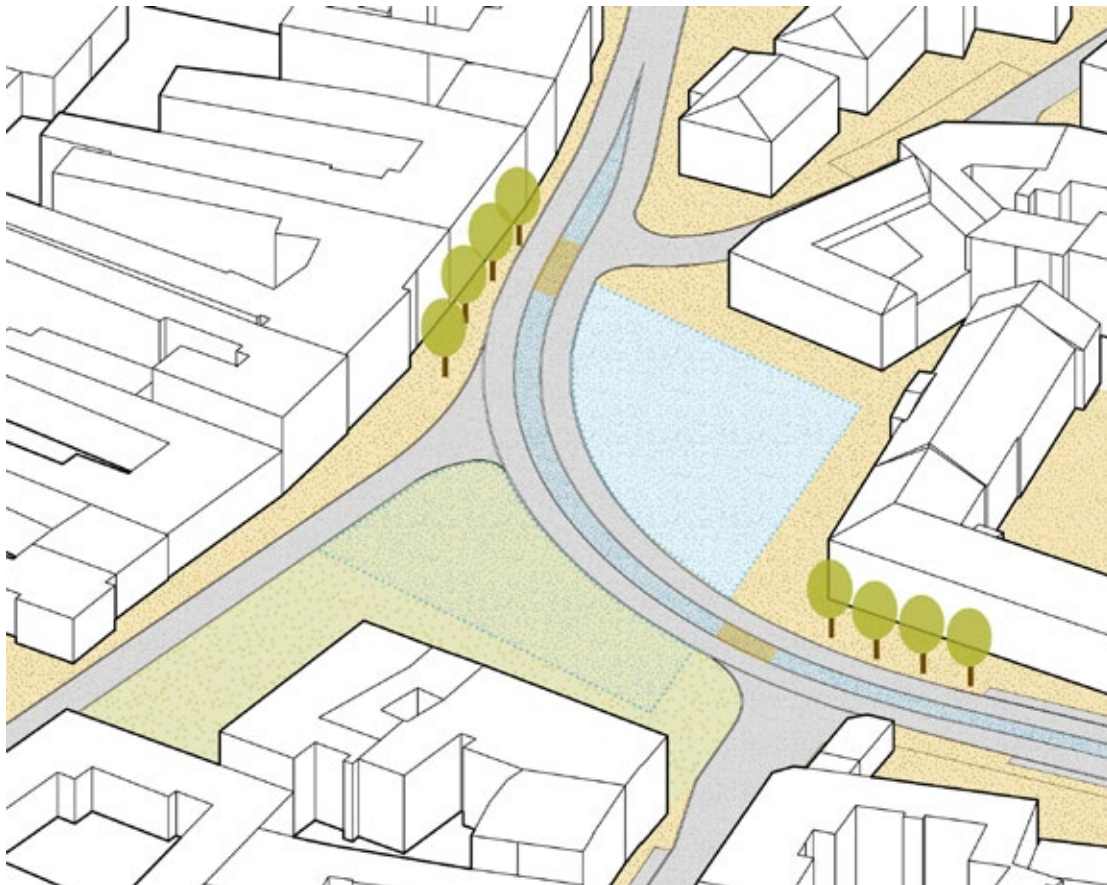


30. Sonnenfeldplatz, Graz | © Heike Falk

PHASE 00
3 JAHRE

PHASE 01
5 JAHRE

PHASE 02
10 JAHRE



NEUE
MÖGLICHKEITEN



Festplatz



Treffpunkt



Verkehrssicherheit



Fussgänger-
freiraum

PHASE 2 | DIE STADT LEBEN

In Phase Zwei ist die Nord-Ost-Umfahrung bereits realisiert oder vor Fertigstellung und der Umbau der Verkehrsachse möglich. Sie umfährt den Platzbereich vor dem Burghofareal, um einen großzügigen, zusammenhängenden Platz auf einer Ebene zu realisieren. Die Mitte ist nun auch gepflastert (Pflasterplatten oder ähnlich qualitativer Belag) und die Möblierung und Bepflanzung komplett. Nun teilt die Straße nicht den Platz, sondern der Platz ermöglicht die Querung durch Kfz. Zu erwarten sind neue Freiraum- und Erdgeschossnutzungen, die das Angebot nutzen und die Aufenthaltsqualität des Stadtraums schätzen. Der südliche, parkartige Platzbereich ist nach wie vor weicher, aber ohne Grünflächen, sondern mit wassergebundener Decke gestaltet und wird somit Teil des gesamten Hauptplatzes. Die Kosten sind als hoch einzustufen, das Mitwirkungspotential als eher gering, der Anteil der Kfz deutlich reduziert und langsamer und der Anteil der Fußgänger und RadfahrerInnen eindeutig höher.



31. Kornmarktplatz, Bregenz | © Rosinak & Partner



32. Begegnungszone, Wolfurt, AT | © Martin Reis - Energieinstitut Vbg

PHASE 00
3 JAHRE

PHASE 01
5 JAHRE

PHASE 02
10 JAHRE



NEUE MÖGLICHKEITEN



Gastgarten / Cafe



Pausenräume



Direkte Wege



Flanierweg

MEHR RAUM & NEUER SCHWUNG

Die Umsetzung der Verkehrsführung erfolgt in zwei Schritten, um erste kurz- bis mittelfristige Veränderungen zu erzielen und langfristig eine Finanzierung zu garantieren.




PHASE 1: „RAUM GEWINNEN“

Mehr als die Hälfte der Fläche am Hauptplatz wird derzeit vom Kfz-Verkehr als Fahr- und Parkflächen beansprucht. Jeweils weniger als ein Viertel sind Gehflächen und Grünflächen. Ziel einer Umgestaltung soll die Begrenzung der Kfz-Verkehrsflächen auf das Notwendige sein, um Raum zum Zu Fuß Gehen, Flanieren, für den Aufenthalt zu gewinnen – durch folgende Maßnahmen:

- Die Fahrbahn der B3 (dzt. bis zu 14m) auf eine Breite von 10m beschränken: je ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und ein Mittelstreifen, der Linksabbiegestreifen und Querungshilfen aufnimmt. Der Rechtsabbiegestreifen in die Rathausstraße kann ersten Einschätzungen zufolge ersatzlos entfallen, die verschmälerte Fahrbahn rückt nach Süden nach.

- Die so vergrößerte Fläche des „harten“ Hauptplatzes gestalten: sie dient grundsätzlich FußgängerInnen, RadfahrerInnen und dem Aufenthalt. Sie kann aber weiterhin befahren werden, als Zufahrt zu Parkplätzen in geringer Zahl (bis max. 10) und zum Burghof, der ebenfalls zum Teil flexibel als Parkraum genutzt werden kann.

- Die Ausfahrt vom „harten Hauptplatz“ führt über die Freisingergasse als Einbahn zur Elisabethstraße, zum Beispiel als Shared Space, in dem alle Verkehrsteilnehmer eine gemeinsame Fläche benützen. Dadurch entfallen die großen, ampelgeregelten Ausfahrtstrichter auf die B3.

Anteil der Fläche			
Bestand	55%	24%	22%
Umgestaltung Phase 1	33%	44%	23%

Phase 00 - BESTAND



Phase 01 - "RAUM GEWINNEN"



- Lkw-Durchfahrtsverbot auf der L2 Raasdorfer Straße vom Raasdorfer Tor bis zum Hauptplatz: die trichterförmige Einmündung kann dadurch deutlich verkleinert werden. Der Bischof-Bertold-Platz könnte zur Begegnungszone werden, mit Geh-, Fahr-, Park- und Ladeflächen auf einem Niveau, FußgängerInnen können den Platz an jeder Stelle queren. Für Lkw und Traktorenzüge, die die Lobauvorstadt zum Ziel haben, bieten sich bereits jetzt mehrere Umfahrungsmöglichkeiten hin zur B3 an, die nach wie vor für Lkw befahrbar sein müssen: über die Eurostraße, den Hans-Kudlich-Ring und den Dr.-Karl-Renner-Ring.
- Ein zusätzlicher Schutzweg über die B3 an der Ampel Rathausstraße: um unnötige Umwege für FußgängerInnen zu vermeiden und den Zugang zum Hauptplatz zu erleichtern. Der Hauptplatz soll auch für Radfahrer befahrbar sein, die Querungen der B3 sollten daher um Radfahrüberfahrten ergänzt werden.



33. Begegnungszone, Leopoldsdorf | © Rosinak & Partner

Phase 02 - "DEN SCHWUNG BRECHEN"



PHASE 2: „DEN SCHWUNG BRECHEN“

Der derzeitige Verlauf der B3 quer über den Hauptplatz vermittelt den Kfz-Lenkern Priorität gegenüber anderen Nutzungen am Hauptplatz. Bei Eröffnung der Nord-Ost-Umfahrung verringert sich der Kfz-Verkehr im Stadtzentrum deutlich. Dies muss jedoch, um wirksam zu werden, gleichzeitig durch eine Umgestaltung des Stadtzentrums gestützt werden. Die Verkehrsabnahme sollte sich in einer neuen Gestaltung widerspiegeln, die den „Schwung“ der B3 durch eine engere Kurvenführung bricht und den FußgängerInnen mehr Raum gibt. Bei entsprechend reduziertem Verkehrsaufkommen kann – nach detaillierter Prüfung – möglicherweise die Ampel Rathausstraße entfernt werden. Mit der neu in der Straßenverkehrsordnung verankerten Begegnungszone steht die Möglichkeit offen, die Querung der B3 am Hauptplatz für FußgängerInnen flächig zu gestatten, bei reduziertem Geschwindigkeitsniveau des Fließverkehrs. Die bereits in Phase 1 angedeutete Mittelzone kann dann sowohl für Linksabbieger als auch als Stützpunkt für querende FußgängerInnen genutzt werden.



Sicherer Radweg



Fußgängerfreundliche Übergänge



Einfaches Parken



Gefahrlose Bushaltestelle

3.4 DAS BURGHOFAREAL

Das Areal der Stadtburg in Groß-Enzersdorf soll revitalisiert und neu gestaltet werden. Neben einem Kunst- und Kulturzentrum sollen eine Musikschule und ein attraktiver Platz im Burghof entstehen.

SITUATION

ÜBERBLICK | HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Das Areal der ehemaligen Stadtburg befindet sich in der Ortsmitte des historischen Kerns von Groß-Enzersdorf. Die Burg wurde als Sitz der Vertreter des Bischofs von Freising vermutlich Mitte des 12. Jahrhunderts errichtet und in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts in ein Schloss mit umlaufendem Wassergraben umgebaut. In den folgenden Jahrhunderten wurde die Anlage mehrfach im Zuge von bewaffneten Konflikten und Großbränden zerstört und wieder aufgebaut.

1803 endete die Herrschaft der Freisinger. 1827 wurde das Areal samt der dort befindlichen Brauerei erneut durch einen Großbrand zerstört und die dortigen Ruinen wurden 1838 durch die Gemeinde Groß-Enzersdorf erworben. Der umlaufende Wassergraben wurde zugeschüttet und von der Stadtburg bzw. dem späteren StadtSchloss sind heute nur noch Mauerreste unbekanntes Alters an den äußeren Umrissen der Liegenschaft gegen Norden und Westen erhalten, die durch Mauern späteren Datums ergänzt wurden. In der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde an der östlichen Grenze des ehemaligen Schlosses ein Rathaus errichtet, das bis 1954 auch in dieser Funktion genutzt wurde. 1963 erfolgte der Umbau des Gebäudes in die heutigen Stadtsäle, wobei nordseitig ein Zubau errichtet wurde. Die Stadtsäle werden für Veranstaltungen und Ausstellungen genutzt. Im Erdgeschoß des Gebäudes befindet sich auch eine Gastwirtschaft.

In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde an der südlichen Grenze des ehemaligen Schlosses das sogenannte Amtshaus errichtet, wo sich früher - neben der noch bestehenden Post - auch eine Außenstelle der Bezirkshauptmannschaft, eine Polizeiwache und das Vermessungsamt befanden. Nach Übersiedlung der öffentlichen Funktionen in andere Gebäude wird das Erdgeschoß, neben der Post, zum Teil als Vereinslokal, zum Teil als Arztpraxis genutzt. Das Obergeschoß des Amtshauses steht gegenwärtig, bis auf Wohnnutzungen im westlichsten Teil, leer. Von weiteren Gebäuden auf dem Areal, die wohl bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts im nordwestlichen Bereich des Burghofareals bestanden, ist heute nichts mehr erkennbar. Die von den Mauerresten des StadtSchlosses begrenzte Freifläche hinter den Stadtsälen und dem Amtshaus bildet den heutigen sogenannten Burghof, der wöchentlich als Markt, unregelmäßig für Veranstaltungen und in der Regel als Parkplatz genutzt wird. 1972 wurde ein an der Nordgrenze des Burghofs bestehendes Nebengebäude des

Rathausgasthofes erweitert und in eine Garage umgebaut, die noch heute als solche genutzt wird.

Die Erschließung des Platzes für Fußgänger erfolgt über die Durchfahrt im Bereich der Stadtsäle sowie über einen Zugang an der südöstlichen Ecke des Burghofs. Die Erschließung für Kraftfahrzeuge erfolgt ausschließlich über die Durchfahrt im Bereich der Stadtsäle und ist für Lastkraftwagen wegen der geringen Höhe nur eingeschränkt nutzbar. Zwischen Burghof und den umliegenden Straßenzügen besteht ein Höhenunterschied von ca. 70 bis 150 cm.

PLANUNTERLAGEN UND QUELLENLAGE

Zur ehemaligen Stadtburg bzw. dem StadtSchloss liegen Ansichten aus 1672 von Georg Matthäus Fischer und aus 1702 von Valentin Gappnigg vor. Originalpläne aus der Bauzeit oder genaue Pläne aus späterer Zeit stehen nicht zur Verfügung. Inwieweit bei den Darstellungen der Landaufnahmen und der historischen Kataster noch Gebäude des Schlosses oder Nachfolgegebäude dargestellt sind, kann aus heutiger Sicht nicht festgestellt werden. Zu den Stadtsälen liegen Grundrisse, Schnitte und Ansichten zum Umbau aus 1963 im Bauakt der Gemeinde vor. Unterlagen zum ursprünglichen Rathaus beschränken sich auf Fotografien der Fassade ab dem Ende des 19. Jahrhunderts.

Zum Amtshaus liegen ein vollständiger Grundriß des Obergeschoßes sowie ein Gebäudeschnitt einer Bauaufnahme aus 1939 sowie stückhaft Pläne zu einzelnen Umbauten von Teilen des Erdgeschosses ab 1985 vor. Zu den Teilunterkellerungen beider Gebäude liegen keine Grundrisse vor. Zum gesamten Ortskern inklusive dem gegenständlichen Areal liegt ein Baualtersplan von Adalbert Klar aus 1951 vor, der 1976 berichtigt wurde. Insgesamt ist die (planliche) Quellenlage zur ehemaligen Stadtburg



34. Ansicht von Enzersdorf von Georg Matthäus Vischer 1672



35. Ansicht von Enzersdorf von Valentin Gappnigg 1702

NEUGESTALTUNG

Die Ziele der Neugestaltung umfassen eine Revitalisierung der Stadtsäle und des Amtshauses sowie eine Attraktivierung und Nutzbarmachung des Burghofs. Ein Kunst- und Kulturzentrum und eine Musikschule sollen in den bestehenden Baulichkeiten untergebracht und deren Gestaltung soll den Ansprüchen an eine zeitgemäße Architektur gerecht werden. Die ehemalige Burgmauer soll saniert werden und der Burghof mit unterschiedlichen Gestaltungselementen eine vielfältige Nutzung ermöglichen. Durch die in Aussicht genommenen Maßnahmen soll auch eine stärkere Verbindung zwischen umliegenden Straßenzügen und Burghof geschaffen und dieser stärker als bisher in die tägliche Nutzung durch die Bevölkerung integriert werden.

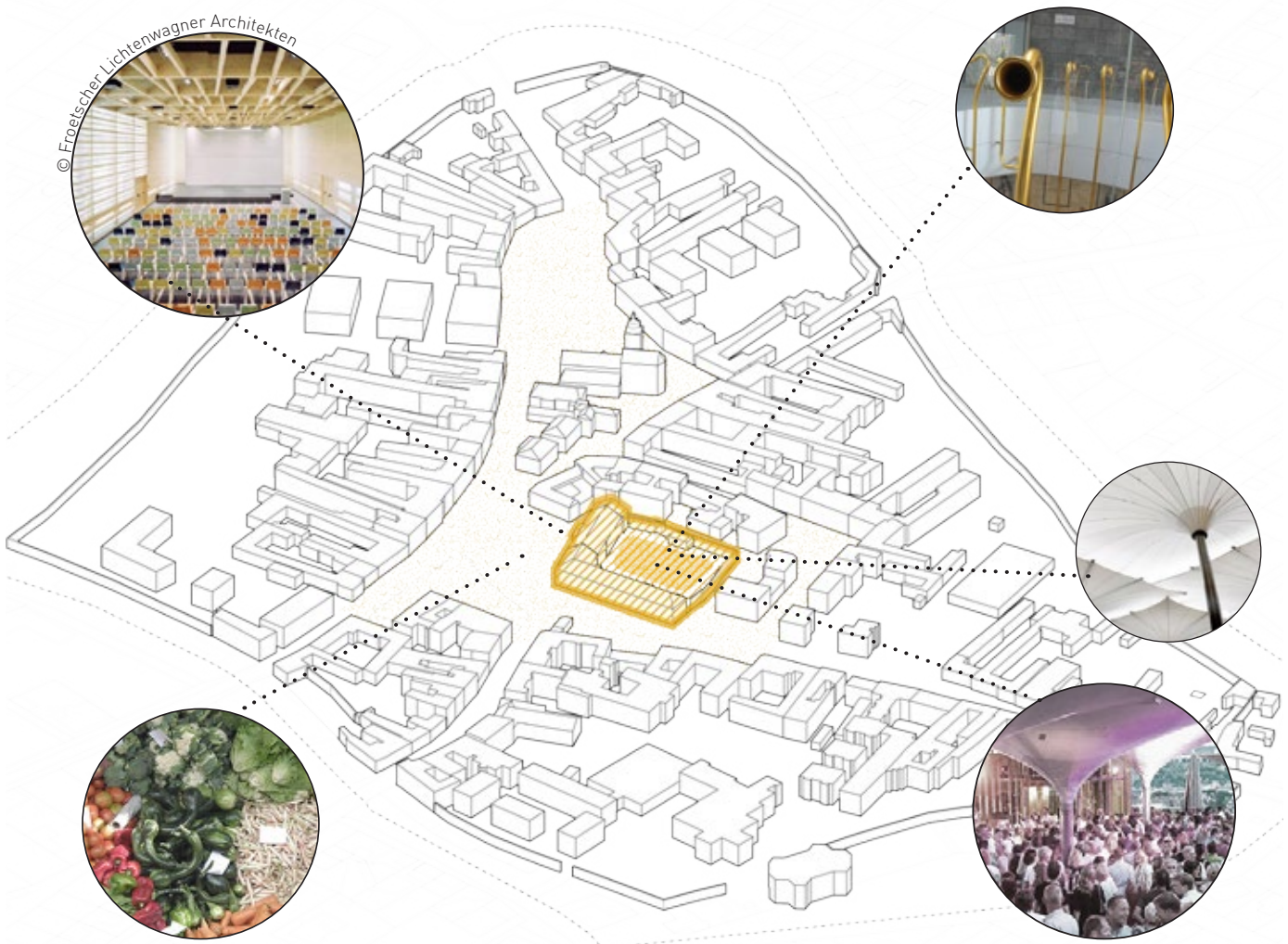
STADTSÄLE | KUNST- UND KULTURZENTRUM

In den Räumlichkeiten der heutigen Stadtsäle soll ein Kunst- und Kulturzentrum entstehen, wobei neben einem

großzügigen Veranstaltungssaal mit Bühne auch Räumlichkeiten für vielfältige kreative Tätigkeiten von Vereinen und Gruppen geschaffen werden sollen. Die Räumlichkeiten für die Gastwirtschaft sollen in ihrem derzeitigen Umfang im Wesentlichen erhalten bleiben.

Das vorläufige Raumprogramm sieht im Obergeschoß einen Veranstaltungssaal für rd. 250 Personen und das zugehörige Foyer mit insgesamt rd. 350 m² Nettogrundrissfläche (NGF) sowie für Bühne und Backstagebereich inkl. Lagerflächen rd. 230 m² NGF vor, wobei auch Teile des Obergeschosses des Amtshauses für diese Funktionen genutzt werden sollen.

Im Erdgeschoß ist angedacht, durch einen eingeschossigen, hofseitigen Zubau einen neuen Eingangsbereich mit rd. 160 m² NGF zu schaffen, wobei auch Teile der ehemaligen Burgmauer gestalterisch mit einbezogen werden sollen. Im bestehenden Erdgeschoß sind, ergänzend zu Nebenflächen für den Veranstaltungssaal, ein Multifunktions-



tionssaal für unterschiedlichste Nutzungen von Theaterproben bis hin zur Verwendung als Werkstatt sowie die zugehörigen Nebenräume mit insgesamt rd. 230 m² NGF vorgesehen. Insgesamt stehen dem Kunst und Kulturzentrum im angedachten Umfang inkl. notwendiger Verkehrsflächen rd. 970 m² Nettogrundrissfläche mit Zubau im Erdgeschoß zur Verfügung.

Die in Aussicht genommenen Nutzungen weisen neben den üblichen Anforderungen wie Barrierefreiheit und Sicherstellung der Fluchtwege sehr hohe Ansprüche hinsichtlich Schallschutz, Akustik, Gebäudetechnik und Möglichkeiten zur Verdunklung auf. Eine wesentliche Herausforderung in der Umsetzung eines zeitgemäßen Veranstaltungssaals wird in der gestalterischen und akustischen Bewältigung des bestehenden Deckensprungs im Bereich des heutigen Stadtsaals liegen. Zur Unterbringung der notwendigen Gebäudetechnik werden Teile des Dachbodens heran gezogen werden müssen.

Mögliche Veränderungen am Gebäude sind mit Ausnahme der denkmalgeschützt Reste der ehemaligen Burgmauer grundsätzlich frei gestellt, es wurde jedoch hinsichtlich der äußeren Wirkung des Bauwerks im Ortsbild vorläufig davon ausgegangen, dass die Gestaltung der Straßenseite sich am historischen Vorbild orientiert und die Fassade gegen den Hof sich zu diesem verstärkt öffnet. Bei dem in Aussicht genommenen hofseitigen Zubau wurde eine eingeschossige Bauweise angedacht, um die Trauflinie

durchgehend zu erhalten und eine hofseitige Terrasse vor dem künftigen Veranstaltungssaal zu schaffen. Hinsichtlich möglicher, tiefgreifender statischer Veränderungen am Gebäude wurde ein sparsamer Ansatz gewählt, um einen realistischen Kostenrahmen zu ermöglichen.

AMTSHAUS | MUSIKSCHULE

Die zukünftige Nutzung des Amtshauses soll neben den bestehenden Funktionen im Erdgeschoß aus einer Musikschule in den Räumlichkeiten des Obergeschosses bestehen. Das vorläufige Raumprogramm sieht neben den Unterrichts- und Gruppenräumen im Umfang von rd. 350 m² Nettogrundrissfläche (NGF), Verwaltungs- und Nebenräume mit rd. 110 m² NGF vor. Der Veranstaltungssaal des Kunst- und Kulturzentrums soll auch für die Musikschule zur Verfügung stehen und für diese direkt vom Obergeschoß des Amtshauses erschlossen werden.

Die Musikschule soll im Umriss des gegenwärtigen Obergeschosses unter Abzug der Flächen für das Kunst- und Kulturzentrum umgesetzt und unter Nutzung der bestehenden Stiegenhäuser erschlossen werden. Insgesamt stehen der Musikschule im angedachten Umfang inkl. notwendiger Verkehrsflächen rd. 460 m² Nettogrundrissfläche zzgl. rd. 40 m² NGF der bestehenden Stiegenhäuser zur Verfügung. Ein Teil der notwendigen Nebenräume (Lagerflächen etc.) wird im Keller des Amtshauses unterzubringen sein. Die in Aussicht genommene Nutzung als Musikschule weist sehr hohe Ansprüche hinsichtlich

BURGHOFAREAL - NUTZUNG 2015



Schallschutz und Akustik auf. Mögliche Veränderungen am Gebäude sind mit dem Bundesdenkmalamt (BDA) abzustimmen. In Vorabstimmung mit dem BDA wurde der Erhalt der straßenseitigen Fassaden sowie die Möglichkeit der Neugestaltung der hofseitigen Fassade in Aussicht genommen, wobei die Trauflinien jeweils zu erhalten sind und keine Zubauten erfolgen sollen. Aus gestalterischer Sicht können bestehenden hofseitigen Anbauten der (ehemaligen) Toiletten aus Sicht des BDA auch entfernt werden. Ein Dachbodenausbau ist möglich, wobei die Ausbildung von Gaupen zurückhaltend und nur hofseitig möglich wäre.

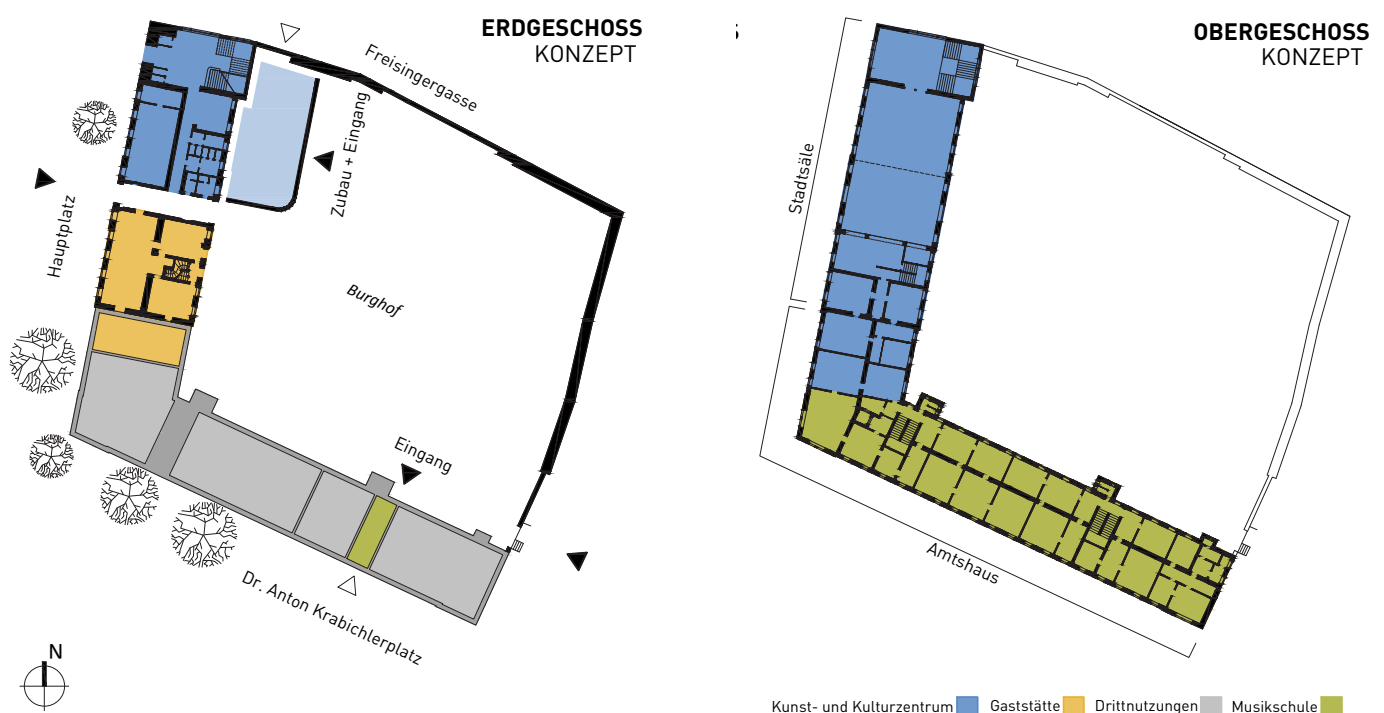
BURGHOF | PLATZGESTALTUNG

Die zukünftige Nutzung des Burghofs soll im Wesentlichen der heutigen entsprechen, wobei durch entsprechende Maßnahmen ein gestalteter, lebendiger und erlebniswerter Freiraum geschaffen werden soll. Neben der Möglichkeit Märkte abzuhalten sollen auch Großveranstaltungen mit Bühne und (überdachtet) Zuschauerbereich umgesetzt werden können.

Die Nutzung als Parkplatz soll weiter (optional) in Teilbereichen möglich bleiben, wobei eine entsprechende Zonierung der einzelnen Nutzungsbereiche erforderlich wird, um die angestrebte fußgängerorientierte Nutzung zu ermöglichen. Die historischen Reste der ehemaligen Burgmauer sollen saniert und inszeniert werden. Die übrigen Bauwerke (Garage, Umwehrung und Flugdach

des Gastgartens, Müllraum, etc.) sollen abgebrochen werden. Die Zufahrt zum Burghof soll durch Absenkung des Terrains unter der Durchfahrt der Stadtsäule für Lastkraftwagen nutzbar gemacht werden. Gegen Osten soll die Zugänglichkeit für Fußgänger attraktiviert und mit einer neuen Platzgestaltung des dortigen Bereichs des Dr. Anton Krabichlerplatzes verbunden werden. Ein neuer Zugang zum Burghof ist gegen Norden zur Freisingergasse angedacht. Durch die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten, eine attraktive Gestaltung des Burghofs und der Schaffung von Gebäudezugängen (Kunst- und Kulturzentrum, Musikschule, etc.) im Burghof soll eine Nutzungsintensivierung und Verbesserung des Bezugs zwischen Burghof und den umliegenden Straßenräumen erreicht werden. Es ist weiters angedacht, angrenzend an die nördliche Burgmauer Arkaden für eine Mehrfachnutzung wie Verkaufs- oder Vereinslokale zu schaffen. Mögliche Maßnahmen oder Anbauten an der ehemaligen Burgmauer sind mit dem Bundesdenkmalamt (BDA) abzustimmen. In einer Vorabstimmung wurde der Schaffung eines Durchgangs zur Freisingergasse sowie von Arkaden seitens des BDA bei einem schonenden Umgang mit den bauhistorisch wertvollen Mauerresten zugestimmt, wobei Arkaden ausschließlich als „leichtes“ Holzbauwerk ausgeführt werden dürften und ein neuer Zugang nur im Bereich eines neuen Mauerteils ausgeführt werden darf. Allfällige, großflächige Überdachungen sollen nur temporär hergestellt werden, wobei der Einsatz von textilen

BURGHOFAREAL - KONZEPT



Dächern angedacht wurde. Im Bereich der Stadtsäle soll die Gaststätte einen überdachten Gastgarten erhalten, abhängig von der Ausbildung eines hofseitigen Zubaus zu den Stadtsälen könnte auch im dortigen Bereich eine Überdachung ausgeführt werden. Weiters angedacht wurden zurückhaltende Baumpflanzungen und die Ausstattung eines Platzbereichs mit Stadtmöbeln. Neben einer attraktiven Beleuchtung soll eine Oberflächengestaltung in Kombination aus Pflasterflächen und wassergebundenen Oberflächen zum Einsatz kommen. Aufgrund der für die angedachten Funktionen der angrenzenden Gebäude knappen Nutzflächen, werden bestimmte Funktionen wie Müllsammel- oder Fahrradabstellplätze voraussichtlich im Bereich des Platzes unter zu bringen sein.

WEITERE SCHRITTE BURGHOFAREAL

Folgende weiteren Schritte sind für die Umsetzung der Neugestaltung des Burghofareals erforderlich:

VORERHEBUNGEN

Naturaufnahme des Burghofareals in Form eines Lage- und Höhenplanes inkl. der Gebäude und baulichen Anlagen als Planungsgrundlage für die Burgmauer gemäß ÖNORM A 6250-2 sowie Bauaufnahme und Konsensfeststellung zu Stadtsälen und Amtshaus als Grundlage für die weiteren Planungen.

Bauhistorische und archäologische Befundung zur ehemaligen Burgmauer und dem Burghofareal durch einen hierfür spezialisierten Dienstleister. Berichtsziel und Methodik in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt. Feststellung des Schutzzumfangs und der geeigneten Schutzmaßnahmen.

Ingenieurbefund zum baulichen Zustand der ehemaligen Burgmauer sowie der Gebäude als Grundlage für die Festlegung der notwendigen bautechnischen bzw. statischen Maßnahmen zur Sanierung.

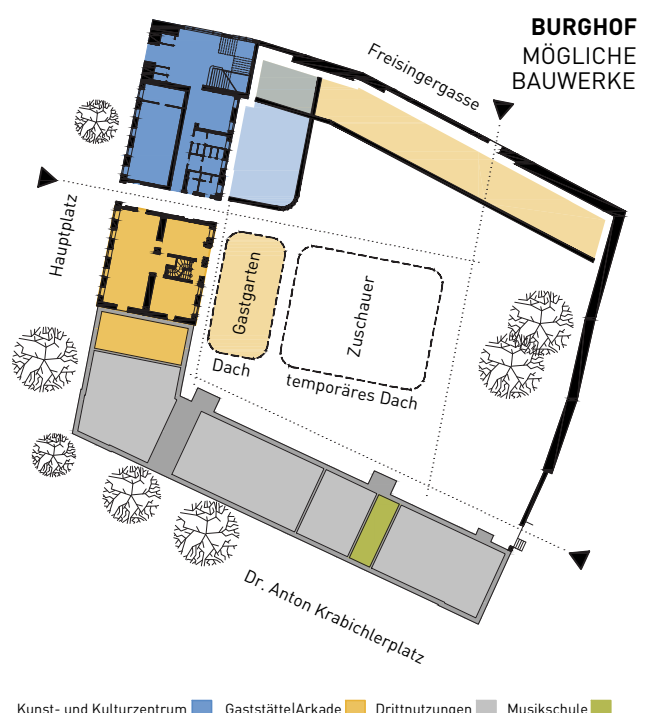
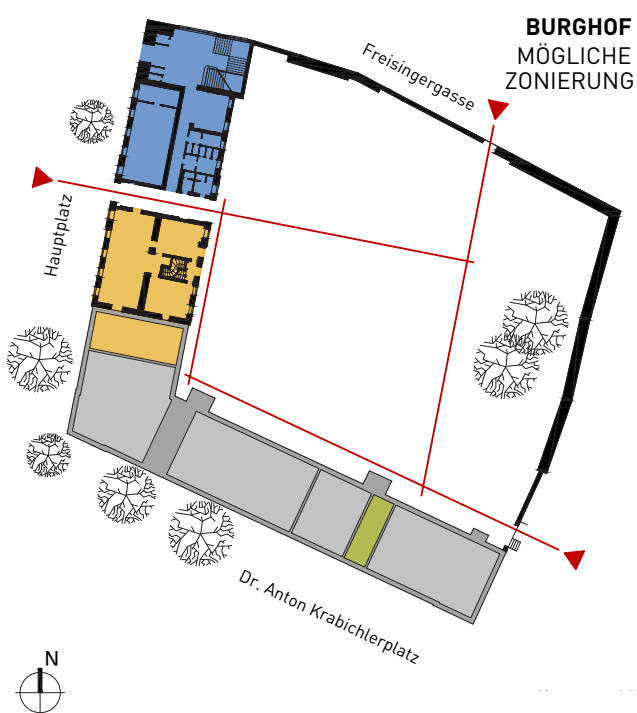
ARCHITEKTURWETTBEWERB

Erarbeiten der Wettbewerbsauslobung auf Grundlage des Masterplanes, der Vorerhebungen sowie in Abstimmungen mit den Eigentümern sowie zukünftigen Nutzern und Förderstellen inklusive aller notwendigen konkreten Festlegungen wie Sanierungsumfang, detailliertes Raumprogramm oder Nutzerzahlen. Durchführen des Architekturwettbewerbs zur Neugestaltung der Gebäude und der Burghofgestaltung.

PLANUNG

Ausarbeiten des Entwurfs auf Basis des Architekturwettbewerbs. Erstellen der Pläne für alle erforderlichen behördlichen Bewilligungen. Ausarbeitung der Ausführungsplanung für die Gebäude und den Burgplatz bzw. eines Sanierungskonzepts für die Burgmauer sowie Ausschreibung und Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen.

BURGHOFAREAL - MÖGLICHE ZONIERUNG & BAUWERKE



3.5 NEUE PLÄTZE DER STADT

KIRCHENPLATZ

Zeitlich unabhängig von der Umgestaltung des Hauptplatzes kann auch am Kirchenplatz die Querung der B3 für FußgängerInnen verbessert werden. In einem ersten Schritt kann eine Mittelinsel als punktuelle Querungshilfe vom westlich gelegenen Parkplatz zur Kirche (ohne Schutzweg) errichtet werden. Langfristig in Fortführung der Idee des Fahrbahnbandes (siehe Hauptplatz) zwischen der Engstelle südlich der Kirche und der Apotheke.

Wie am Hauptplatz können im Mittelstreifen zwischen den beiden Fahrstreifen Linksabbiegerelationen und Querungshilfen für FußgängerInnen untergebracht werden. Gegenüber dem Bestand können FußgängerInnen die B3 künftig in zwei Etappen sicherer und komfortabler queren. Das Zentrum wird dadurch von den Parkplätzen am Kirchenplatz leichter zugänglich. Der Parkplatz kann ohne Stellplatzentfall verschmälert werden.

ANTON-KRABICHLER-PLATZ

Das Zu Fuß Gehen zwischen der Elisabethstraße (Parkplätze), dem Anton-Krabichler-Platz und der Rathausstraße kann durch Gehsteigvorziehungen verbessert werden. Die bestehenden Grünflächen dienen derzeit der Abschirmung und wirken daher auch als Querungsbarriere. Auf Seiten des Parkplatzes wird ein straßenbegleitender Gehsteig durchgezogen. Das 10m breite Fahrbahnband mit Mittelstreifen vom Hauptplatz kommend kann auch hier bis zur Einmündung der Elisabethstraße fortgesetzt werden.

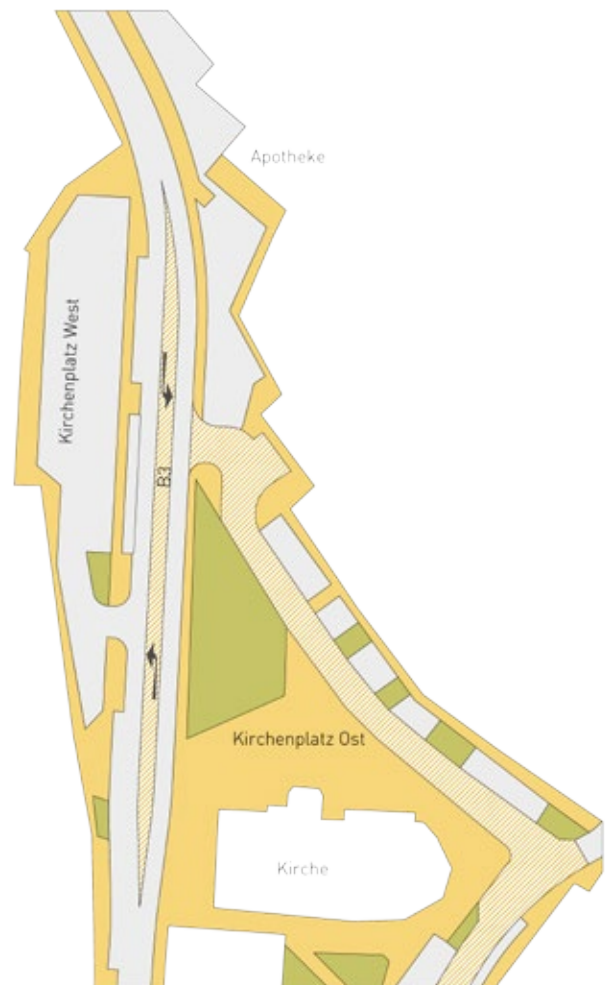
PARKEN

Geringe Stellplatzverluste im Zentrum sind durchaus verträglich und auch im Sinne der stadtverträglichen Mobilität. Schließlich soll nach dem Push&Pull-Prinzip der nicht motorisierte Verkehr gefördert und der motorisierte Verkehr eingeschränkt werden. Der vorhandene Parkraum kann überdies durch eine Parkraumbewirtschaftung – etwa eine gebührenpflichtige Kurzparkzone (ev. mit

Kirchenplatz - BESTAND



Kirchenplatz - PLANUNG



Rückvergütung durch die Betriebe) – mobilisiert werden. Stellplätze, die durch die Gestaltungsmaßnahmen entfallen, können durch Adaptierungen an anderen Stellen zum Teil kompensiert werden:

Schrägparker statt Längsparkstreifen in der Kaiser-Franz-Josef-Straße entlang des „grünen“ Hauptplatzes (+5 Stellplätze möglich)

- Straßenbegleitendes Längsparken am westlichen Kirchenplatz (+10 Stellplätze möglich)
 - Straßenbegleitendes Längsparken am Anton-Krabichler-Platz (+10 Stellplätze möglich)
 - Modelle zur Mitnutzung des zentrumsnahen Zielpunkt-Parkplatzes in Abstimmung mit den Eigentümern
- Gegen eine Tiefgarage am Hauptplatz sprechen mehrere Gründe: der Bedarf ist fraglich, hohe Unsicherheiten hinsichtlich Kosten und Zeit durch mögliche archäologische Funde, wirtschaftlicher Betrieb vor dem Hintergrund hoher Kosten fraglich, Akzeptanz der NutzerInnen. Demgegenüber erscheint eine Parkraumbewirtschaftung sowohl leichter als auch günstiger realisierbar.

Anton Krabichler Platz - BESTAND



Anton Krabichler Platz - PLANUNG



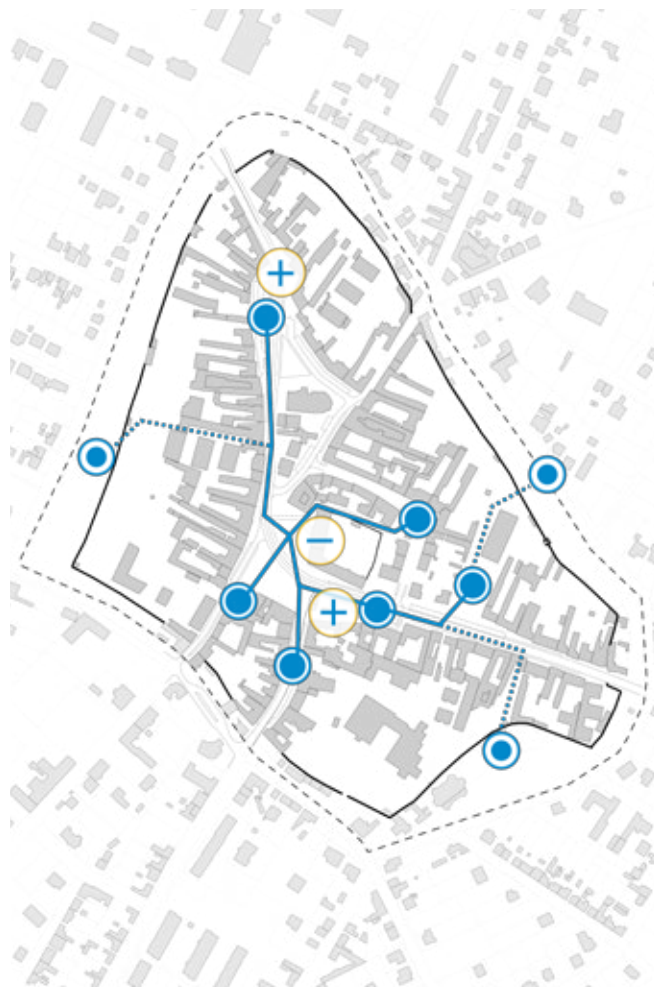
RATHAUSSTRASSE

Eine Einbahnführung in der Rathausstraße, wie von BürgerInnen eingebracht, erscheint nicht zielführend. Verkehrsströme würden ins untergeordnete Netz verlagert, zudem wirken Einbahnen tendenziell geschwindigkeitserhöhend und erschweren Erreichbarkeiten – nicht zuletzt für den Radverkehr. Angesichts des Fokus auf den Hauptplatz sollte von einer Neugestaltung der Rathausstraße zunächst abgesehen werden.

ELISABETHSTRASSE

Langfristig kann auch eine Neugestaltung der Elisabethstraße angedacht werden. Mittelfristig sollte sie aber in Hinblick auf den Kostenaufwand unverändert bleiben, der Fokus liegt zunächst am Hauptplatz. Eine Neugestaltung im Sinne des Fußgänger- und Radverkehrs hätte wohl einen weiteren Stellplatzentfall zur Folge, mit dem das Zentrum vorerst nicht überfordert werden sollte.

PARKEN



3.6 NEUE WEGE DER MOBILITÄT

NEUE WEGE FÜR DEN RADVERKEHR

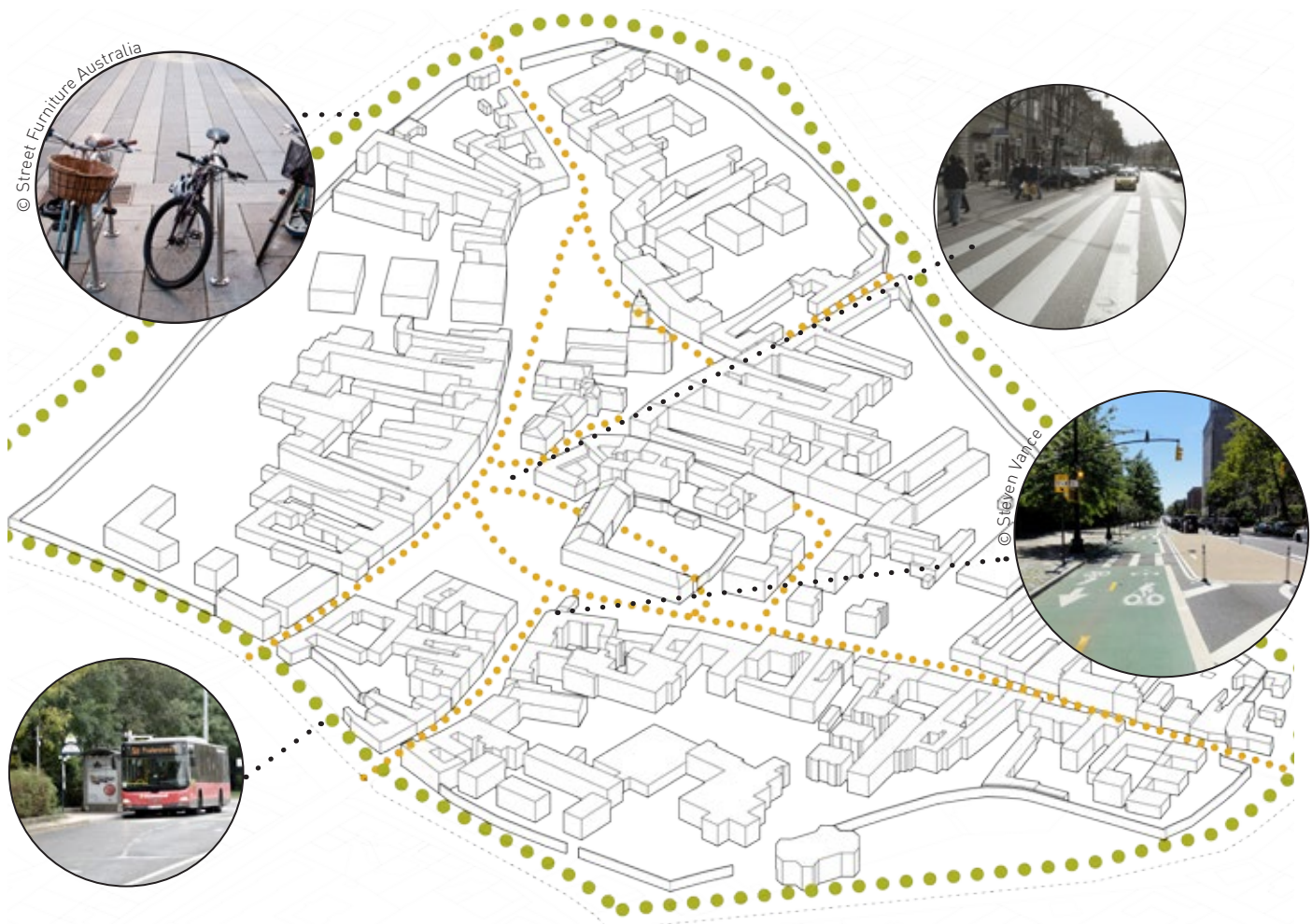
Für den Radverkehr sind folgende Maßnahmen im Zentrum zielführend:

- Gemischter Geh- und Radweg mit 3,5m Breite entlang der B3 vom Wiener Tor bis zur Apotheke: An der Engstelle Wiener Tor muss dazu die Fahrbahnbreite der B3 auf 6,5m reduziert werden – für den Gegenverkehr mit Bussen und Schwerverkehr grundsätzlich ausreichend. Eine Fortsetzung dieser reduzierten Fahrbahnbreite bis zur Apotheke erscheint sinnvoll, um letztendlich auch eine Drosselung der Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen. Statt der bestehenden zahlreichen Unterbrechungen des Gehsteigs sollen Grundstückszufahrten über den neuen, durchgezogenen Geh- und Radweg geführt werden. Zwischen Apotheke und Kirchenplatz sollen RadfahrerInnen die bereits bestehende Mischfläche mitnutzen.
- Radfahren gegen die Einbahn in der Kaiser-Franz-Josef-Straße: Durch die erforderliche Fahrbahnbreite von 4,75m entfallen bis zu sechs Pkw-Stellplätze, vorbehaltlich einer Detailplanung.
- Mehrzweckstreifen auf der B3 vom Anton-Krabichler-Platz zumindest bis zum Schießstattring – langfristig erst mit Umsetzung der Nord-Ost-Umfahrung sinnvoll.

- Radfahren gegen die Einbahn am neu gestalteten Busbahnhof.
- Radabstellanlagen: in einheitlichem Design und qualitativ hochwertig, d.h. robuste Bügel, an die das Fahrrad angelehnt und mit Rahmen und Laufrad abgesperrt werden kann. In Summe sollen zumindest 100 Radabstellplätze im Zentrum an den wichtigsten Punkten angeboten werden: Apotheke, Kirchenplatz West und Ost, Bischof-Bertold-Platz, Elisabethstraße, Hauptplatz Nord und Süd, Kaiser-Franz-Josef-Straße, Rathausstraße, Anton-Krabichler-Platz.

DER BUSBAHNHOF – EIN NEUES GESICHT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Die unterschiedlichen Anforderungen an den Busverkehr der Wiener Linien (26A) und der Regionalbuslinien machen voneinander unabhängig befahrbare Haltestellen am Busbahnhof notwendig. Zu- und Abfahrtsflächen könnten aber im Gegensatz zum Bestand gemeinsam genutzt werden. Angesichts des Fahrplanes der beiden Regionalbuslinien 391, 392 (nur 2 Kurse) und 593 (nur 5 Kurse) sowie des Stadtverkehrs 291 erscheint das bestehende Angebot an Halteplätzen überdimensioniert. Die Linie 593 wird nur für

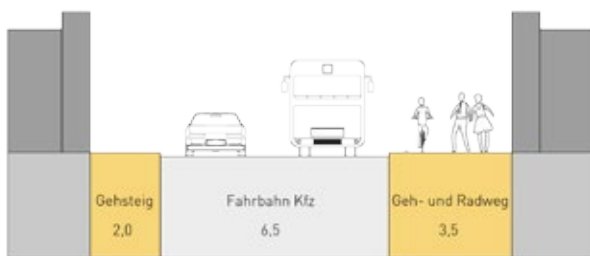


einzelne Schülerkurse von Raasdorf nach Groß-Enzersdorf geführt, die Haltestellen bei den Schulen sind daher wichtiger als eine Verknüpfung mit dem 26A. Die gleichzeitige Anwesenheit zweier Busse der übrigen Linien ist wenig wahrscheinlich. Zwei Haltestellen für Regional- und Stadtverkehr sollten daher ausreichend sein. Der 26A benötigt weiterhin zwei Haltestellenplätze, die unabhängig voneinander befahren werden können. Mit einer Neuaufteilung der Flächen können – ohne die Funktionalität des Busbahnhofs einzuschränken – großzügigere Flächen für FußgängerInnen und Fahrgäste geschaffen werden. Der verbreiterte Bereich an der Ecke Kaiser-Franz-Josef-

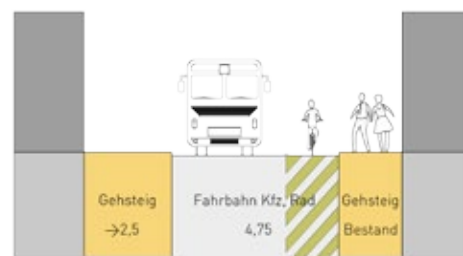
Straße kann bei Bedarf bis zu vier Pkw-Stellplätze für Abholverkehr – also kurzzeitig wartende Kfz – aufnehmen. Bringverkehr kann wie bisher über die Regionalbushaltestellen abgewickelt werden, sofern sie nicht gerade mit Bussen belegt sind.

Eine Umlegung der Fahrtroute der Linie 26A vom Zentrum auf den Josef-Reither-Ring um die Stadtmauer herum, wie von BürgerInnen eingebracht, erscheint nicht sinnvoll. Einerseits ist es grundsätzlich gut, wenn diese für Groß-Enzersdorf sehr wichtige Buslinie im Stadtzentrum auch sichtbar ist, andererseits stellt die derzeitige Führung kein Problem dar.

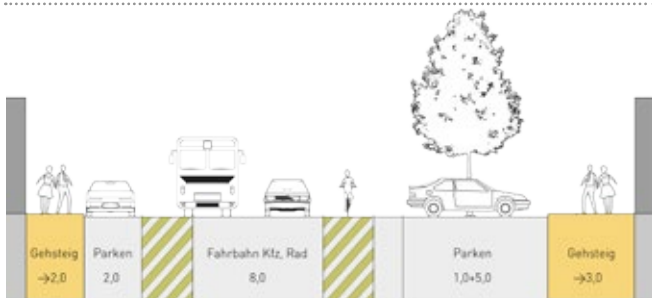
Wiener Tor



Kaiser Franz Josef Straße



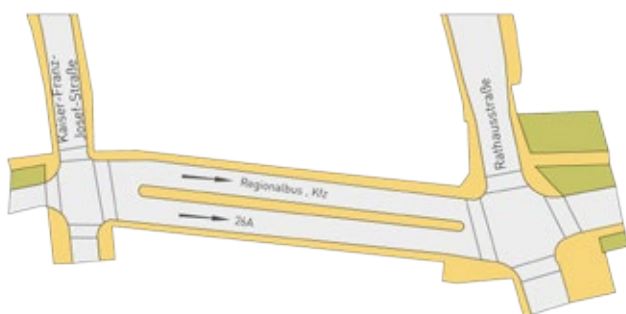
Schlosshofer Straße



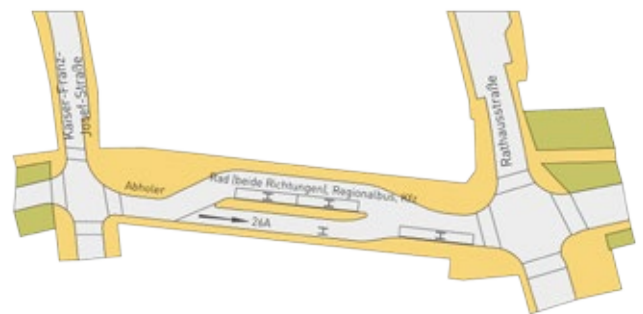
Busbahnhof - PLANUNG, QUERSCHNITT



Busbahnhof - BESTAND



Busbahnhof - PLANUNG



3.7 ORTSBILDSCHUTZ

Groß-Enzersdorf soll die Möglichkeit bekommen, seine historische Bausubstanz vor Abbruch zu schützen und das Erscheinungsbild und den Charakter der Stadt zu erhalten.

SITUATION

Groß-Enzersdorf verfügt über ein im Vergleich mit anderen Kleinstädten bemerkenswertes und historisch geprägtes Stadtbild, das neben den denkmalgeschützten Highlights wie Stadtmauer, Kirche oder Rathaus auch durch baugeschichtlich wertvolle Einzelgebäude und Ensembles geprägt wird.

Über die Jahre und mit zunehmendem Tempo werden historisch wertvolle Gebäude durch neue ersetzt oder so umfassend verändert, dass deren neues Erscheinungsbild nicht mehr das Ortsbild positiv mitgestaltet. Ursachen hierfür sind Modernisierungsdruck, der aus dem Wunsch nach einem zeitgemäßen Stand der Technik oder nach einem modernen Erscheinungsbild entsteht, Verwertungsdruck, der durch die Generationsfolgen und Leerstände verursacht wird, sowie häufig Baudruck, der sich



Überschlägiger Vergleich der Bebauung 2004 und 2014
Übersicht Stadtzentrum

im Falle von Groß-Enzersdorf durch Zuzug neuer Bevölkerung und der damit einhergehenden nötigen Verdichtung der Bebauung in attraktiven Siedlungsgebieten begründet. So sind in Bereichen des Stadtkerns attraktive, historische Gebäude abgebrochen und durch anspruchslose neue Bauwerke ersetzt worden, wodurch das Ortsbild zum Teil an Attraktivität verloren hat.

Groß-Enzersdorf verfügt durch seine Bebauungsbestimmungen über einen Schutz von Altortgebieten. Es ist verordnet, dass die Gestaltung von Gebäuden auf die historische Entwicklung des Stadtkerns beziehungsweise der Ortskerne Bedacht nehmen muss und es bestehen unter anderem Einschränkungen in der Ausführung der Fassadengestaltung, der Dachform oder möglicher Werbeeinrichtungen. Diese Bestimmungen umfassen jedoch nicht den Schutz von Gebäuden oder Gebäudeteilen vor Abbruch und nicht den Erhalt des noch ablesbaren historischen Charakters der Stadt, sondern stellen nur sicher, dass ein allfälliger Neubau sich in Aussehen und Proportion dem umliegenden Bestand annähert. Vor Abbruch geschützt sind gegenwärtig nur die unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke.

In nebenstehender Abbildung wurde versucht, anhand der Katastralmappe von 2004 im Vergleich zu einem Luftbild von 2014 festzustellen, welche Gebäude allein in den letzten zehn Jahren abgebrochen wurden. Auch wenn die Übersicht wegen des vereinfachten Verfahrens naturgemäß mit Unschärfen behaftet ist, läßt sich doch erkennen, dass das Ortsbild laufend in erheblicher Weise seinen Charakter verändert.



Änderungsentwurf eines Bebauungsplanes Typisierung am Beispiel Mödling
© NÖ Landesregierung, Quelle: ZT DI Liske

ZIELSETZUNG

Die Stadt soll die Möglichkeit bekommen, einzelne Objekte oder Ensembles vor Zerstörung zu bewahren, das historische Ortsbild zu schützen und so den Charakter der Stadt zu erhalten.

Durch den Schutz der originalen Bausubstanz soll die Geschichte ablesbar bleiben und weiter gegeben werden. Durch den Erhalt des historischen Ortsbildes soll das Stadtbild als (emotionales) Identifikationskriterium bewahrt werden und auch als konkreter (wirtschaftlicher) Wert des Ortes berücksichtigt werden.

Mit der Ergänzung des bestehenden Bebauungsplanes und der zugehörigen Bebauungsbestimmungen durch das sogenannte Neue Schutzzonenmodell des Landes Niederösterreich sollen differenzierte, auf die örtliche Situation angepasste Bestimmungen zum Erhalt des Ortsbildes formuliert und umgesetzt werden. Die gesetzlichen Grundlagen hierfür sind in den §§ 30 und 31 des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes definiert.

WEITERE SCHRITTE ORTSBILD

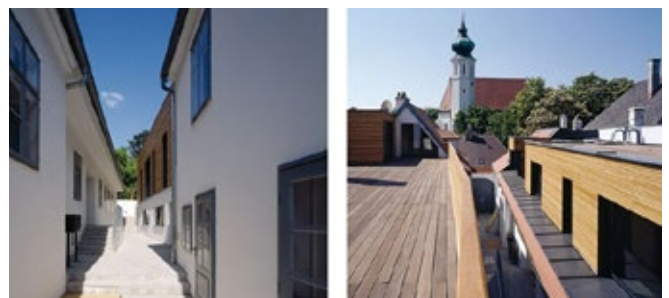
Die Überarbeitung des Bebauungsplanes und der zugehörigen Bebauungsbestimmungen erfolgt durch einen Ortsplaner unter Einbindung der Stadt und der Bevölkerung, der niederösterreichischen Gebietsbetreuung, des Bundesdenkmalamtes und allenfalls sonstiger Fachleute. Nach Festlegung des Bearbeitungsbereiches, in dem das erhaltungswürdige Ortsbild geschützt werden soll, wird durch den Ortsplaner das Gebiet in Vorerhebungen analysiert. Anschließend werden die einzelnen Objekte im Bearbeitungsgebiet im Beisein von weiteren Fachleuten durch Begehung und Dokumentation erfasst, wobei in der Regel eine Objektdatenbank angelegt wird. Nach der kommissionellen Bewertung der Schutzwürdigkeit einzelner Gebäude, Gebäudeteile oder Ensembles werden die Gebäude typisiert, anschließend differenzierte und je Gemeinde individuell festlegbare Bestimmungen zum Schutz der Bausubstanz erarbeitet und dies schließlich planlich und textlich in einem Bericht dargestellt. Festlegungen zum Schutz können einzelne Bauteile, wie etwa die straßenseitige Fassade, einzelne Gebäudeteile, wie etwa den Straßentrakt eines Bauwerks, oder auch die Bebauung einer ganzen Liegenschaft umfassen, wobei auch zwischen einem Objektschutz und einem Ensembleschutz differenziert werden kann.

Nach Abschluss der Erhebungen wird ein Vorentwurf zum neuen Bebauungsplan und dessen textlichen Bestimmungen durch den Ortsplaner erarbeitet und mit Verwaltung und Politik abgestimmt. Gleichzeitig findet eine umfassende Bürgerbeteiligung mit Information, Präsentation

und Diskussion statt, um die geplanten Maßnahmen zu erklären und Anregungen und Wünsche berücksichtigen zu können. Aufgrund der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses wird der Vorentwurf durch den Ortsplaner nachjustiert und ein Änderungsentwurf des bestehenden Bebauungsplanes erstellt, der nachfolgend vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung geprüft wird. Nach positivem Ablauf der Entwurfserstellung wird der Änderungsentwurf des Bebauungsplanes in der Stadt Groß-Enzersdorf öffentlich aufgelegt und die Allgemeinheit hat sechs Wochen lang Gelegenheit, zu den geplanten Änderungen Stellungnahmen abzugeben. Anschließend werden die Stellungnahmen in den Gremien behandelt und positiven Falls der neue Bebauungsplan beschlossen.

UMSETZUNG

In Städten, die das Neue Schutzzonenmodell bereits umgesetzt haben, besteht im allgemeinen große Zufriedenheit mit dessen Anwendung. Neben dem Erhalt schützenswerter Bausubstanz bieten die Schutzzonen in der täglichen Anwendung den Vorteil der gesicherten, objektivierten Bewertung von Bauvorhaben und deren Auswirkungen hinsichtlich des Stadtbildes im Sinne einer Qualitätssicherung. Sowohl Bauwerber als auch das Bauamt haben im Vollzug der Bestimmungen eine klare Vorgabe hinsichtlich des Umgangs mit dem historischen Ortsbild. Weiters besteht im Fall von komplexeren Aufgabenstellungen die Möglichkeit, Schutzzonengutachten einzuholen oder Beiräte zur Beurteilung von Bauvorhaben heranzuziehen. Historisch wertvolle Gebäude oder Gebäudeteile sind zukünftig zu sanieren und in allfällige Neubauvorhaben zu integrieren. Die niederösterreichische Wohnbauförderung unterstützt dies mit eigenen Fördermodellen.



38., 39., 40. Sanierung und Umbau, Schutzzone Wien Grinzing, AT
© BWM Architekten und Partner ZT GmbH

4 STRATEGISCHER MASTERPLAN IM ÜBERBLICK





Partizipativer Freiraum



Festplatz



Gastgarten / Cafe



Kommunikationsräume



Treffpunkt



Pausenräume



Orientierungspunkt



Verkehrssicherheit



Direkte Wege



Urban Gardening



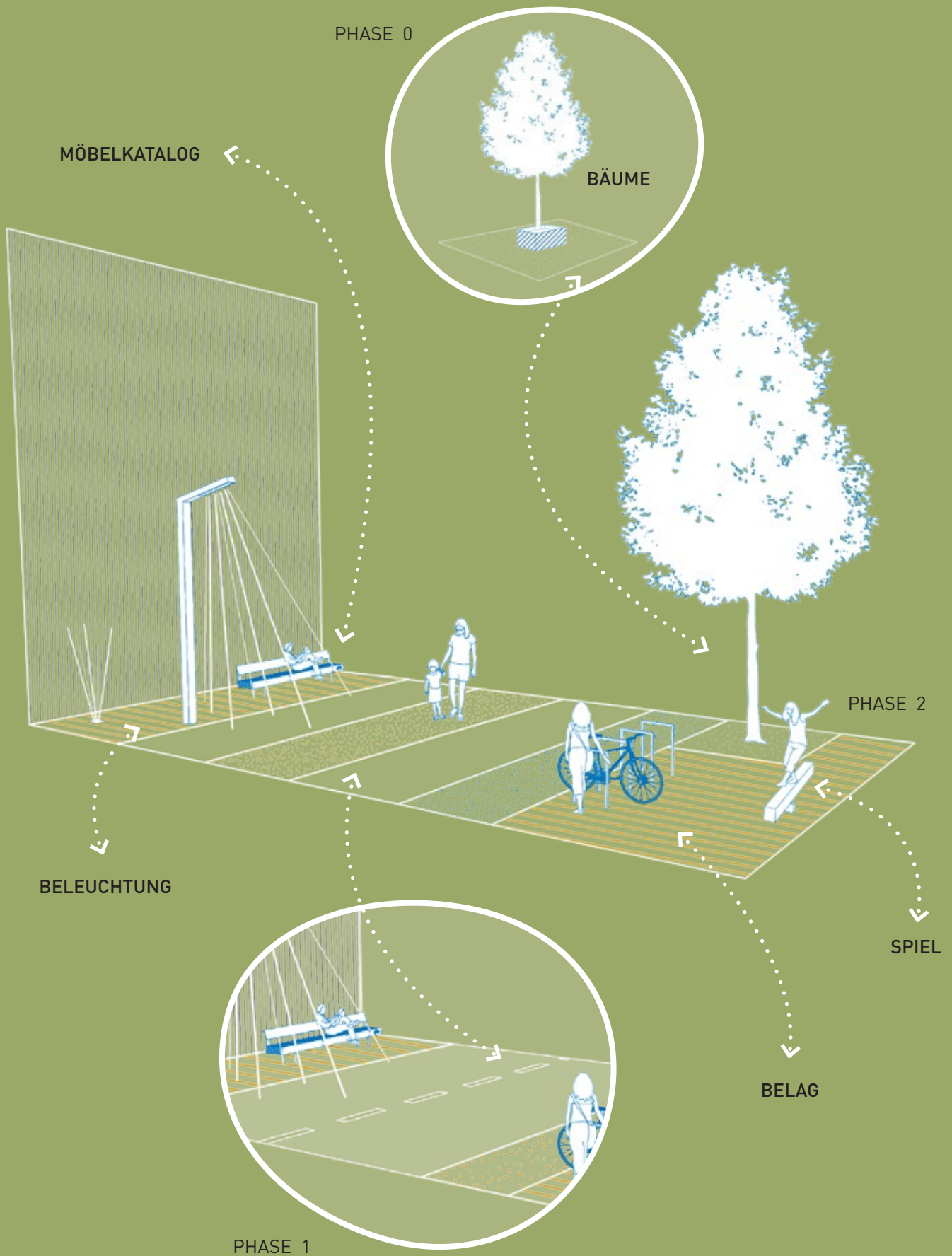
Fussgängerfreiraum



Flanierweg

Der strategische Masterplan vereint alle möglichen Maßnahmen in einem Gesamtplan als anzustrebende und nur im Prozess über mehrere Planungs- und Realisierungsschritte umsetzbare Gesamtstrategie. In der Zusammenschau sind wesentliche Elemente zur Förderung einer belebten, vielfältigen und attraktiven Innenstadt konzeptionell angedeutet.

5 VORHER - NACHHER - WAS IST ZU TUN?



5.1 MÖGLICHKEITSRÄUME UND BETEILIGUNGSPROJEKTE



MÖGLICHKEITEN BIETEN

Bereits in der Vorphase und während der Erstellung des Masterplanes war die Bevölkerung in mehreren Themenkreisen intensiv eingebunden. In der weiteren Umsetzung sind die aktive, moderierte Beteiligung und die Ermöglichung von selbstorganisierten und engagierten Aktivitäten möglich. Der Masterplan ist als robuste Rahmenanweisung mit bewussten Spielräumen konzipiert. Im Rahmen der Zwischenpräsentation kamen viele positive Rückmeldungen und Anregungen, die in die Ausarbeitung des Masterplans eingearbeitet wurden.



BETEILIGUNG IN VARIANTEN

Die Beteiligung erfolgte einerseits bei der Erstellung des Masterplanes und soll andererseits in der weiteren Umsetzung verfolgt werden. Zentrales Mittel in der Konzeptphase war das Engagement der NÖ Stadterneuerung. In der weiteren Umsetzung können Planungsverfahren kooperativ (mit Workshops), mehrstufig mit Feedbackschleife oder einstufig mit anschließendem Bedarfserhebungsprozess durchgeführt werden. Beim Bedarfserhebungsprozess geht es darum, auf Basis eines Grundplanes Potentiale und strukturelle Wünsche aus der Bevölkerung (Open Space oder Workshops) abzufragen und in das Konzept zu integrieren. Die Planung bleibt dabei weiter bei den ExpertInnen, müssen aber NutzerInnenwünsche berücksichtigen. In Teilbereichen wie dem Stadtmauerpark wäre auch anzudenken eine partizipative Planung mit Kindern und Jugendlichen umzusetzen.



ERFOLGE FEIERN

Gerade bei einem längeren, prozessorientierten Vorgehen ist es wichtig, jährlich über die Zwischenschritte zu informieren und größere Erfolge und Meilensteine zu feiern. Dazu gehört auch die Ausstellung von Wettbewerbsarbeiten, die Integration aller Beteiligten und die Miteinbeziehung der Stadterneuerung.



INNENSTADTMANAGEMENT

Die Rolle eines Innenstadtmagements, das auch im Rathaus angesiedelt sein kann, liegt im Bereich der Qualitätssicherung und Moderation der Entwicklung der unterschiedlichen Bausteine des Masterplans. Es gibt Auskunft über den Prozess, ist neutrale Ansprechperson für die Möglichkeiten der BewohnerInnen, organisiert Jahrespläne und kümmert sich um die Beauftragung von ExpertInnen für die detaillierte Umsetzungsplanung.

TEMPORÄRE ZWISCHENNUTZUNG

- Bespielung von im Freiraum markierten Teilbereichen durch externe NutzerInnen
- Zeitlich beschränkt und haftungstechnisch zu klären
- Vorteil des hohen Maßes an Kooperation der Beteiligten mit einem hohen Grad der Diversität und Identifikation



41. BUGA München, DE © YEW0

KREATIVE GEMEINSCHAFTSPROJEKTE

- Künstlerische und kreative Interventionen im öffentlichen Raum zur Aktivierung von Brachen
- Gemeinschaftsbildung und Entdecken von unbekanntem Potentialen in der Gemeinde
- Aktivierung im Rahmen von Projektschwerpunkten



42. Pool-Festival, Feldkirch, AT © YEW0

TEMPORÄRE GÄRTEN

- Garteln als aktuelles Phänomen der Selbstorganisation mitten im Zentrum, v.a. in einer Marchfeldstadt
- Temporäre Gärten entwickeln veränderbare Räume und sichern aufgrund ihres kurz- bis mittelfristigen Bestehens ein dauerhaftes Engagement



43. Gemeinschaftsgarten der Bundesgärten, Wien, AT © YEW0

5.2 MOBILIAR KATALOG VARIATIONEN

MOBILIAR AUF LINIE | VAR 01

Diese Möbelfamilie überzeugt mit dem Material Holz und spielt mit der geschwungenen und geraden Holzlattenform. Die temporäre Bank wird in der 1. Phase bereits als Bank und Pflanztrog zugleich genutzt und kann nach dem Umbau neu positioniert werden. Spielgeräte, eine landschaftliche Bank und eine Bank als Schaukel können als Highlight im Stadtmauerpark fungieren.



44. Die landschaftliche Bank für den Grünen Rahmen | Harvard University USA



45. Die verspielte Bank zum Schaukeln | John & Phyllis Smale Park © www.sasaki.com



46. Die traditionelle Bank für den Stadtplatz © mmcite.com



47. Vom temporären Möbel zur grünen Bank © streetlife.nl



48. Abfallbehälter Holz & Metal © mmcite.com



49. Fahrradständer anthrazit © mmcite.com

AUSDAUERENDE STADTMÖBEL | VAR 02

Diese Möbelfamilie zeigt sich sehr identitätsstiftend und spielt mit Farbe und unterschiedlichen Banklängen. Das künstliche Material besticht durch Langlebigkeit. Ein Katalog an Varianten reagiert auf unterschiedliche Anforderungen. Die lange Bank dient als attraktives Rummöbel im Stadtmauerpark. Die temporären Pflanzsäcke nehmen die Baumpflanzungen in der Phase Null des Hauptplatzes auf.



50. Zell am See - Seepark Gestaltung von YEW0 LANDSCAPES, A © YEW0



53. Die lange Bank und Bestuhlung für den Stadtraum, elegant © miramondo



54., 55. Verspielte Bank-Tischkombination & Sitzbänke auf Beton



52. Identitätsbildende Stadtelemente, BUGA München, DE © YEW0



56. Abfallbehälter grau



57. Fahrradständer anthrazit

5.3 BEPFLANZUNG UND GRÜNE ELEMENTE

STRASSENBÄUME

Gut stadtklimaverträgliche Hochstammbäume stellen einen wichtigen ökologischen Beitrag im innerstädtischen Raum dar. Sie erhöhen den Retentionseffekt des Straßenraums und reduzieren den Heat Island Effekt bei Hochsommertagen. Ihre Dachwirkung erzeugt kühle Räume im Schatten. Besondere Anforderungen stellen sich aufgrund der Streusalze und der verstärkten Standortbelastungen.



CELTIS AUSTRALIS / ZÜRGELBAUM
Gut Stadtklima verträglicher sommergrüner Straßenbaum mit ausladender Krone für lockere nährstoffreiche Böden. Bildet dachartige Hainsituationen.



GLEDITSIA TRIACANTHOS / LEDERHÜLENBAUM
Trockerheitsresistenter, salzverträglicher, stadtklimatoleranter Straßenbaum mit lockerer Krone und schöner, gelber Herbstfärbung.



TILIA CORDATA `GREENSPIRE` / STADTLINDE
Großer, sommergrüner Stadtbaum für Innerstädtischen Bereich gut geeignet mit breitkegelförmiger, geschlossener Krone. (Nicht honigtauanfällig)

TROGBEPFLANZUNG

Temporäre Baumpflanzungen sollen den Raum inszenieren und die Trogeigenschaften gut überstehen. Spezielle Blüh- und Herbstlaubaspekte machen sie zu unverwechselbaren Elementen in der Umsetzungsphase. Die Wiederverwendung nach Abschluss der temporären Trogbepflanzung erfolgt im Kontext von Projekten der Stadtgemeinde, z.B. im Stadtmauerpark oder den Schulen.



AMELANCHIER LAMARCKII / FELSENBIRNE
Mehrstämmiger Kleinbaum gut geeignet für Trog- und Dachbepflanzungen mit schöner Herbstfärbung und früher Blüte.



PYRUS CALLERYANA `CHANTICLEER` / WILDBIRNE
Schlanker, einstämmiger Heister oder Hochstamm-Kleinbaum mit schöner Herbstfärbung und früher weißer Blüte.



MALUS `Red Sentinel` / Zierapfel
Mehrstämmiger Zierbaum mit schlanker Krone und leicht überhängenden Ästen, frühe weiße Blüte und rötlich-gelbliche Zierfrüchte. Schorffreie Sorte.

GRÜNE ELEMENTE

Grünaspekte für ausgewählte Bereiche bilden wichtige Hingucker auf Augenhöhe. Sie realisieren ein Verständnis für nachhaltige Straßengrüngestaltung durch die Verwendung von ausdauernden Gräsern und Kräuter-Staudenmischungen im Schotter- oder Kiesbeet. Statt flächiger Grün- und Rasenflächen erhöhen sie die Durchlässigkeit und Übersichtlichkeit im Straßenraum und reduzieren den Pflegaufwand für die Gemeinde.



ZIERGRÄSER, z.B. Pennisetum alopecuroides / Lampenputzergras: horstiges Ziergras mit ausladenden Ähren, rosabraunen, Blütenständen, wird im Frühjahr gekürzt und hat gute Raumwirkung



KRÄUTER-SOMMERBLUMENMISCHUNGEN FÜR DAS SCHOTTERBEET, z.B. Sommerzauber Mischung, für extensive und pflegeleichte Ganzjahres-Bepflanzung; Der blühende Bauerngarten im Zentrum.

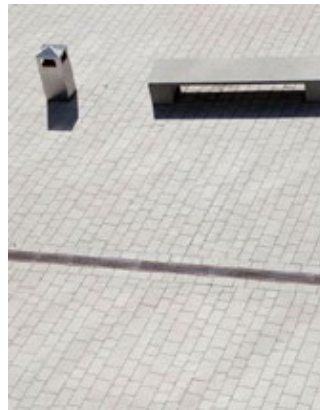


KRÄUTER-SOMMERBLUMENMISCHUNGEN FÜR DAS SCHOTTERBEET, z.B. Veitshöchsthalm Mischung, für extensive und pflegeleichte Ganzjahres-Bepflanzung mit naturnaher Optik und Blühaspekten

5.4 WEICHE UND HARTE BELÄGE

PLATTENBELAG

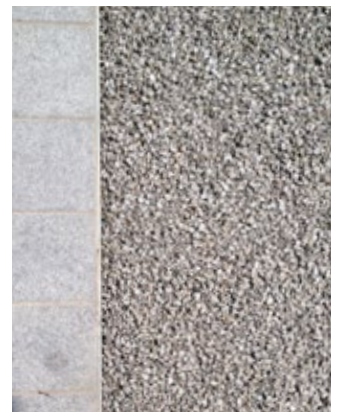
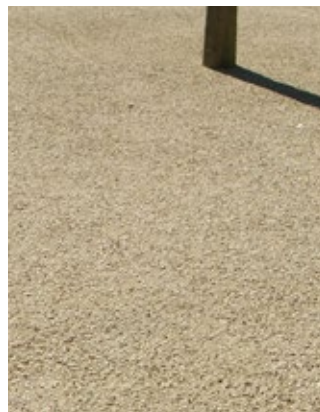
Der homogene Plattenbelag besteht aus 3 Formaten und 2-3 Farbnuancen. Das ermöglicht eine einheitliche Gestaltung des Straßenraums und des neuen Platzes und stärkt dadurch die Identität der Stadt. Auch wenn das Material unterbrochen wird und an einer anderen Stelle wieder einsetzt, bleibt die Wiedererkennbarkeit bestehen.



PLATTENBELAG / BETONSTEIN
Rutschfeste, glatte Oberfläche,
Robust, LKW befahrbar (Lastklasse V)
Unterschiedliche Farben und Formate
ermöglichen den vielseitigen Einsatz.

ASPHALT / STABILIZER / WGWD

Der Stadtraum braucht weiche Beläge, um das städtische Flair zu variieren und unbefahrbare Bereiche im Stadtgefüge zu schaffen. Der Stabilizerbelag und wassergebundene Decke sind wasserdurchlässige Oberflächen zur Förderung des Wasserhaushaltes und zur Minimierung von Heat Islands in der Stadt.



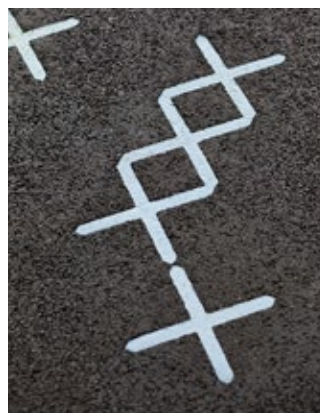
**WASSERGEBUNDENE
WEGEDECKE**
Wasserdurchlässiger
Kantkorndecke mit hergestellter
Trag- und Frostschutzschicht

STABILIZER BELAG
Wassergebundene
stabilisierte Kantkorndecke
mit Zuschlagsstoff „Stabilizer“
und kalkhaltigem Kantkorn

ASPHALT
Guter und günstiger Belag für den
Straßenbereich und Parkflächen;
Kombination mit Betonstein oder
Markierungen

TEMPORÄRER RAUM

In der ersten Phase können temporäre Interventionen den Stadtraum mit günstigen Materialien interessant gestalten. Weiters kann durch die temporäre Gestaltung bereits ausprobiert werden, wo z.B. ein guter und notwendiger Standort für Möbel sinnvoll ist. Markierungen, geschotterte Flächen (aus Recycling Materialien), temporäre Baumsäcke usw. können verwendet werden.



BODENMARKIERUNG
Markierungen in außergewöhnlichen
Formen können temporäre
Nutzungsräume einfassen

SCHOTTER
Eingefasste Schotterbereiche aus
Recyclingmaterial können eine
Temporäre Nutzung eines Raum als
z.B. „Weicher Stadtplatz“ ermöglichen

BEDRUCKTE PFLANZSÄCKE
Mobile Pflanztröge aus robusten
Kunststoffsäcken in variablen Größen
und Bedruckung; Nutzung als
Identitätsstiftendes Stadtmöbel;

5.5 BELEUCHTUNG UND SPIELRÄUME

BELEUCHTUNG

Beleuchtungskonzepte unterstreichen und verändern die Raumwirkung von Plätzen, Parks und Stadtbereichen in der Nacht. Durch indirekte Beleuchtung und Leuchtobjekte entstehen gemütliche Raumsituation, Mastenleuchten ermöglichen Sicherheit im Straßenraum und Strahler inszenieren Stadtelemente, Eingangstore und historische Highlights.



58. © MDT-tex.com

SCHIRM + LEUCHE / Der Doppelmembranschirm akzentuiert den Platz und wird zum identitätsbildenden Element. PRODUKT: MDT-TEX: Typ Av, Tag- & Nachteffekt durch Beleuchtungstechnik, integrierte Regenrinne, bedruckbar.



59. © BEGA.de

MASTLEUCHTEN / Die Leuchte mit rechteckigem Querschnitt erscheint schlicht und ist in L- und T-Form erhältlich. PRODUKT: BEGA IP 65 8877, Leuchte mit bandförmiger Lichtverteilung, Straßen-, Platz-, Zufahrts- und Fußgängerbeleuchtung.



60. © BEGA.de

BODENSCHLEINWERFER / Schlichte Bodeneinbauleuchte lassen moderne und historische Bauwerken in neuem Licht erstrahlen. PRODUKT: DecoScene LED Leuchte, Optimaler Lichtaustritt ohne Streulicht, Lichtdurchlässiges Weißglas, Gernige Oberflächentemperatur.

SPIELELEMENTE

Spielerischer Umgang mit dem Öffentlichen Raum fördert das urbane Zusammenleben! Durch die Materialwahl und Form kann sich die Spielzone an die Ortsgegebenheiten anpassen und einen ‚natürlichen‘ oder ‚urbanen‘ Begegnungsraum entstehen lassen. Spiel und Sport sollte sowohl für Kinder, Jugendliche und Erwachsene möglich sein.



Hannah-Arendt-Park, Wien, A © K.Kuball



61. Hannah-Arendt-Park, Wien, A © K. Kuball



Hannah-Arendt-Park, Wien, A © K.Kuball



62. Skyfitness Sportgeräte, DE



63. Spielausstattung, joy, © metalco



64. Spielplatz von ANNABAU Landschaftsarchitektur, Schulberg, D

6 ZEIT- UND KOSTENRAHMEN

HAUPTPLATZ

PHASE 0



PHASE 1



PHASE 2



KIRCHENPLATZ WEST



GEH- UND RADWEG
B3 NORD



KAISER FRANZ
JOSEF STRASSE



BUSBAHNHOF



SCHLOSSHOFER STRASSE





PARK



SANIERUNG
STADTMAUER



ORTSBILDSCHUTZ



BURGHOFAREAL



ANTON KRABICHLER PLATZ



TORE



6.1 LEISTUNGSPAKETE IM ZEIT- UND KOSTENRAHMEN

Die Zusammenschau der dargestellten Leistungspakete ist folgendermaßen zu verstehen: Die angegebenen Werte verstehen sich als unverbindlicher Zeit- und Kostenrahmen auf Basis der vorliegenden Unterlagen und sind mit einer Unsicherheit von mindestens - 20 % bis + 40 % zu betrachten. Die Kosten sind Nettobeträge auf Preisbasis 2.Q.2015 inkl. Nebenkosten für Vorerhebungen, Wettbewerbskosten und Planungen (Planungskostenanteil Hochbau: 25 %, Planungskostenanteil: Tiefbau 10 %) und basieren auf den Grobkonzepten der vorliegenden strategischen Masterplans. Es sind Gesamtkosten ohne allfällig erforderliche Einbautenumlegungen.

STADTTORE



Die Inszenierung der Stadtmauer erfordert die Planung und Ausführung der Beleuchtung und Umgestaltung der stadttornahen Freiräume

ca. 20.000 Euro pro Tor für Beleuchtung
ca. 60.000 Euro pro Tor für Freiraumgestaltung

HAUPTPLATZ PHASE 0



In dieser Phase geht es um das Setzen von Zeichen durch temporäre Möbel und Bepflanzungen, die Einbeziehung der Bevölkerung.

ca. 95.000 Euro für temporäre Inszenierung

GEH- & RADWEG B3 NORD



Diese Änderung der Querungbarkeit der B3 umfasst die Änderung der Bodenmarkierung auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung durchführ- und planbar.

70.000 - 90.000 Euro

ORTSBILDSCHUTZ



Aufgrund von Recherchen zu vergleichbaren Aufgabestellungen kann der Zeit- und Kostenrahmen zur Umsetzung des Neuen Schutzzonenmodells wie folgt grob abgeschätzt werden:

→ Zeitrahmen 6 Monate ab Beschluß Überarbeitung Bebauungsplan
Kalkulation setzt das Vorhandensein eines bestehenden digitalen Bebauungsplanes im Vektorformat als Grundlage voraus

60.000 Euro für Planungsleistungen des Ortsplaners

HAUPTPLATZ PHASE 1



In dieser Phase wird der Belag aufgebrochen, weiche Beläge in der Mitte und feste Beläge am Rand umgesetzt. Die Straße wird durch Mittelstreifen ergänzt.

970.000 bis 1.390.000 Euro

STADTMAUERPARK



Umsetzung eines neuen Wegenetzwerkes als Grundstruktur aus befestigten und weichen Wege mit Umsetzung von Lichtungen und einer Grundmöblierung.

500.000 bis 600.000 Euro (ohne umgesetzte Teilräume)

KIRCHENPLATZ WEST



Adaptierung der Verkehrslösung und Neugestaltung des ruhenden Verkehrs mit durchlaufendem Fuß- und Radweg zwischen B3 und Kirchenplatz West.

190.000 bis 250.000 Euro

SCHLOSSHOFER STR.



Adaptierung der Verkehrslösung und Neugestaltung des ruhenden Verkehrs mit durchlaufendem Fuß- und Radweg, neuen Baumfplanzungen und Baumscheiben

160.000 bis 220.000 Euro (ohne Änderung Beleuchtung)

RADABSTELLANLAGEN



Errichtung neuer Fahrradabstellanlagen im Zentrum mit Fahrradanhängern.

50.000 bis 60.000 Euro

A.KRABICHLER PLATZ



Adaptierung der Verkehrslösung und Neugestaltung des ruhenden Verkehrs mit durchlaufendem Fuß- und Radweg, neuer Vorplatzgestaltung Forstamt

270.000 bis 360.000 Euro (ohne Änderung Beleuchtung)

KFJ-STRASSE



Adaptierung der Verkehrslösung und neue Zonierung des Straßenquerschnittes inkl. Neuordnung des ruhenden Verkehrs

150.000 bis 210.000 Euro (ohne Änderung Beleuchtung)

BUSBAHNHOF



Neuordnung der Busspuren inkl. Änderung der Oberflächenmaterialien und Möblierung im Bereich der Haltestellen.

320.000 bis 420.000 Euro (ohne Änderung Beleuchtung)

SANIERUNG MAUER



Sanierung der Stadtmauer im Bestand über den Gesamtumfang und Wiederherstellung von wichtigen, sichtbaren Spezialabschnitten

in Abstimmung

BURGHOFAREAL



Aufgrund von Benchmark-Werten zu vergleichbaren Bauvorhaben kann der Kostenrahmen bei durchschnittlichen Baukosten wie folgt grob umrissen werden. Hierbei werden aufgrund von Erfahrungswerten Funktionssanierungen mit Neubauten gleich gesetzt. Festgehalten wird, daß flankierende Maßnahmen wie die Sanierung der Gebäudehüllen oder statisch relevante Sanierungen aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht zuverlässig bzw. nur überschlägig bewertet und den jeweiligen Projektteilen aliquot hinzugerechnet wurden.

Kunst- und Kulturzentrum	2 500 000 Euro
Musikschule	1 200 000 Euro
Sanierung Burgmauer	250 000 Euro
Gestaltung Hoffläche	550 000 Euro
Arkade und Überdachungen	1 100 000 Euro

Summe 5 600 000 Euro

HAUPTPLATZ PHASE 2



In dieser Phase wird die Fahrspur umgelegt und der gesamte Platz befestigt, die Fahrgasse bis auf einen 3cm Höhenunterschied zum begehbaren Freiraum auf Ebene gesetzt, fixe Möbel und Bepflanzungen realisiert sowie erforderliche Multifunktionsanschlüsse und Beleuchtung verbessert.

990.000 bis 1.420.000 Euro

6.2 AUSBLICK - DIE WEITEREN SCHRITTE

Die Bearbeitung des Masterplans endet mit der Formulierung der Leistungspakete für die mögliche Umsetzung von Teilaspekten des Gesamtkonzeptes. Die Leistungspakete dienen als Hilfestellungen und Grundlage für separate Ausschreibungen für die folgenden Wettbewerbe und Verhandlungsverfahren. Aufgrund von Erfahrungswerten kann der Zeitrahmen zur Umsetzung der wichtigsten Leistungspakete bei durchschnittlichem Projektablauf wie folgt grob abgeschätzt werden.

BURGHOFAREAL

Architekturwettbewerb in Kooperation mit Landschaftsarchitekten für das Burghofareal Groß-Enzersdorf mit der Parametergrenze Außenkante Burghof. Siehe Seite 30

Vorerhebungen	4 Monate
Architekturwettbewerb	3 Monate
Planung	6 Monate
Ausschreibung und Vergabe	3 Monate
Bauführung	18 Monate
Summe	34 Monate

HAUPTPLATZ PHASE 1 + 2

Freiraum- und Verkehrsplanerischer Wettbewerb Hauptplatz auf Grundlage eines Verkehrskonzeptes mit dem Planungsparameter des zentralen Hauptplatzes. Siehe Seite 24

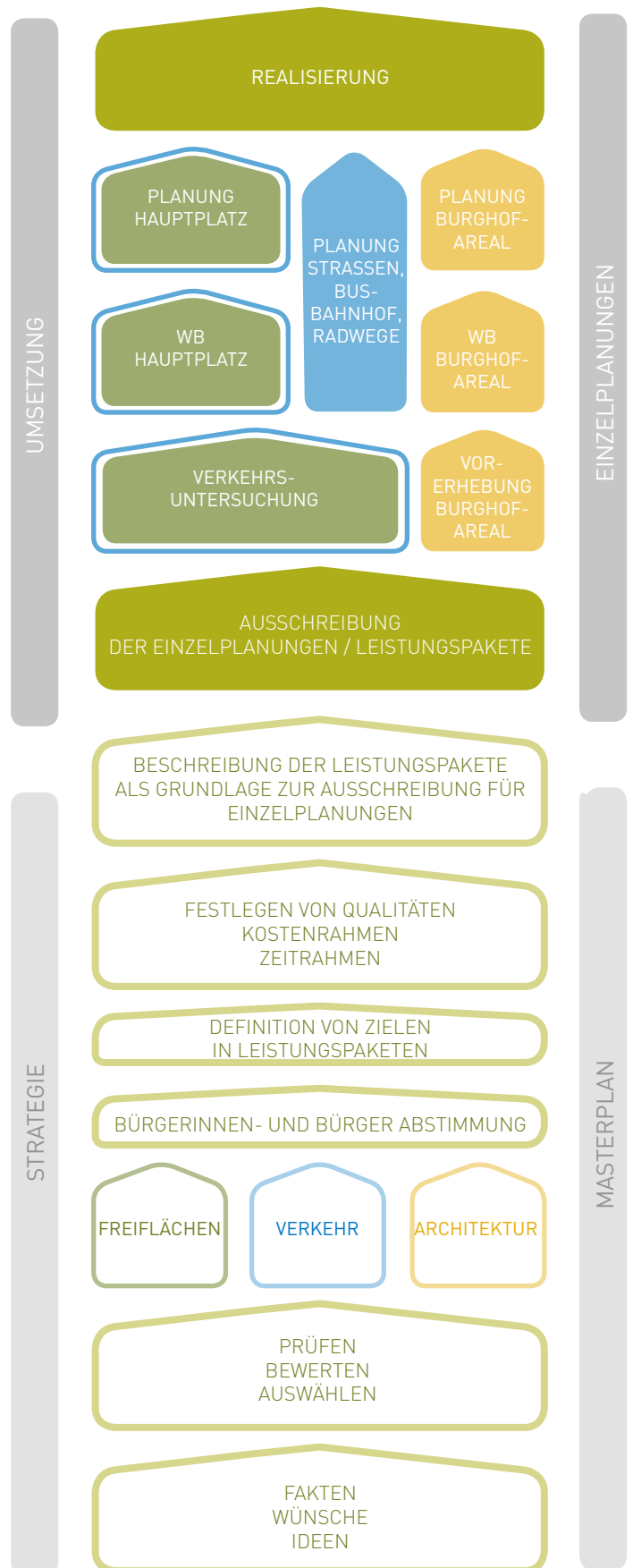
Vorerhebungen	2 Monate
Landschaftsarchitekturwettbewerb	3 Monate
Planung	6 Monate
Ausschreibung und Vergabe Phase 1	3 Monate
Bauführung Phase 1	6 Monate
Umsetzungspause	36 Monate
Ausschreibung und Vergabe Phase 2	3 Monate
Bauführung Phase 2	10 Monate
Summe	69 Monate

WEITERE VERFAHREN

Freiraumplanerischer Gestaltungswettbewerb Stadtmauerpark als Rahmenplan mit optionalem Beteiligungsprojekt mit Planungsparameter Stadtmauerpark

Planerauswahlverfahren zur Findung eines Büros zur Planung der öffentlichen Straßenräume und des Busbahnhofes auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung mit dem Planungsparameter Schlossofer Str., Kaiser-Franz-Josef-Str., Kirchenplatz West, Busbahnhof

Planungsverfahren zum Ortsbildschutz, Siehe Seite 40



7.0 QUELLENANGABEN

Nr 1	Bing Maps	Nr. 44	https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/7c/b8/7c/7cb87cc9b175239ac6e225afe803c0ea.jpg
Nr. 2-4	YEW0 LANDSCAPES		
Nr. 5-16	Rosinak & Partner		
Nr. 17	www.stadtbild-deutschland.org	Nr. 45	http://www.sasaki.com/project/83/cincinnati-john-g-and-phyllis-w-smale-river-front-park/
Nr. 18	www.wels-info.at		
Nr. 19	atelier kordon & roth		
Nr. 20	www.landezine.com		
Nr. 21	www.landezine.com		
Nr. 22	www.tageswoche.ch	Nr. 46, 48, 49	www.mmcite.com
Nr. 23	www.commonswikimedia.org	Nr. 47	www.streetlife.nl
Nr. 24	atelier kordon & roth	Nr. 50 - 52	YEW0 LANDSCAPES
Nr. 25	www.merrygoround.berlin.de	Nr. 53, 55, 56, 57	www.miramondo.com
Nr. 26 - 29	YEW0 LANDSCAPES	Nr. 54	www.archiexpo.com
Nr. 30	www.stadtentwicklung.graz.at	Nr. 58	www.MDT-tex.com
Nr. 31	Rosinak & Partner	Nr. 59 - 60	www.BEGA.de
Nr. 32	www.energieinstitut.at	Nr. 61	3x YEW0 LANDSCAPES
Nr. 33	Rosinak & Partner	Nr. 62	www.skyfitness-deutschland.de
Nr. 34 - 37	Gemeinde Groß-Enzersdorf	Nr. 63	www.metalco.it
Nr. 39 - 40	www.bwm.at	Nr. 64	www.landezine.com
Nr. 41 - 43	YEW0 LANDSCAPES		

