

SMCE

Smart City Ebreichsdorf

Workshop Anforderungsprofile

20.09.2016

DOKUMENTATION

INHALT & PROGRAMM

INHALT

Programm	02
Einleitung	03
Anforderungsprofile	04
Arbeitsgruppen	14
Teilnehmendenliste	16

PROGRAMM

Dienstag, 20.09.2016, von 10:00 bis ca. 14:15 Uhr

10:00 Uhr

Beginn Workshop

Treffpunkt TU Wien, Fachbereich Regionalplanung

Begrüßung der Teilnehmenden durch Thomas Dillinger

10:15 Uhr

Präsentation des Projekt-Zwischenstandes

Vortrag Thomas Dillinger (AP 5)

10:30 Uhr

Präsentation der Anforderungsprofile

Vortrag René Ziegler, Karin Stieldorf, Peter Kurz, Ralf Roggenbauer, Alexander David

- Thema „Quartier der Zukunft“ (AP3)
- Thema: „Bahnhof der Zukunft“ (AP2)
- Thema: „Freiraum- und Landschaftsplanung“ (AP2 & AP3)
- Thema: „Energie (-effizienz) und Lärm“ (AP4)

12:15 Uhr

Arbeitsgruppen zu den Szenarien

- *Bildung von 3 Arbeitsgruppen*
- *50 min Arbeitszeit zur Bearbeitung der Anforderungsprofile*

13:15 Uhr

Präsentation der Ergebnisse & Diskussion

14:00 Uhr

Sonstiges

- *Terminfindung und Logo-Nutzung*

14:15 Uhr

Resumee und Abschluss

EINLEITUNG

Am 20. September 2016 fand im Rahmen des Forschungsprojektes SMCE/Smart City Ebreichsdorf ein Workshop zu den Anforderungsprofilen statt. Das gesamte Forschungsteam traf sich hierzu in den neuen Räumlichkeiten der TU Wien am Fachbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung. Ziel war es, die zuvor erarbeiteten Anforderungsprofile zu den vier Themen Bahnhof, Bahnhofsquartier, Freiraumgestaltung und Energiestadt/-region zu diskutieren und vor allem anzugleichen.

Alle 18 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beteiligten sich rege an der Diskussion sowohl im Plenum als auch in Arbeitsgruppen.

Zunächst wurden die vier Anforderungsprofile im Plenum präsentiert. Bereits hier zeigte sich, dass die jeweiligen Forschungsgruppen unterschiedlichen Zugänge bei der Erarbeitung hatten. Während sich AP3 unter der Leitung von

Rudolf Scheuvs an den vier Szenarien orientierte, wurden die Anforderungen der anderen APs eher allgemeiner formuliert. In einer kurzen anschließenden Diskussion kam man zu dem Entschluss, dass eine detaillierte Betrachtung je nach Szenario jedoch geeigneter wäre.

In drei Arbeitsgruppen wurden daraufhin weitere Anforderungen formuliert bzw. Fragen aufgeworfen, welche von den zuständigen APs in weiterer Folge bearbeitet werden.

Eine kurze Präsentation und Diskussion der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen wurde im Plenum abgehalten. Diese fließen nun innerhalb der nächsten Wochen in die weitere Konkretisierung der Anforderungsprofile und später in die Handlungsdimensionen ein.

Ein finaler Workshop zur Synthese der Handlungsdimensionen wurde für Mittwoch, den 30.11.2016 fixiert.



Auftakt zum Workshop / Präsentation der Zwischenergebnisse

ANFORDERUNGSPROFILE AP3

THEMA: „QUARTIER DER ZUKUNFT“ AP3

René Ziegler vom Fachbereich für örtliche Raumplanung (TU Wien) präsentierte den Anwesenden das Anforderungsprofil der vier Szenarien für das „Quartier der Zukunft“.

Das Bild unten zeigt die vier Szenarien im Überblick, wobei jedes Szenario einzeln betrachtet werden soll.

Dabei zeigt jede Zukunftsvision explizite Merkmale auf, welche die Entwicklung von Ebreichsdorf beeinflussen würden. Hierbei wurden für jedes Szenario gewisse Annahmen getroffen (siehe nächste Seiten). Für alle vier Szenarien konnten so Anforderungen formuliert werden.

Bei diesem Forschungsprojekt dient die Szenariotechnik als Kommunikationsmittel. Sie stel-

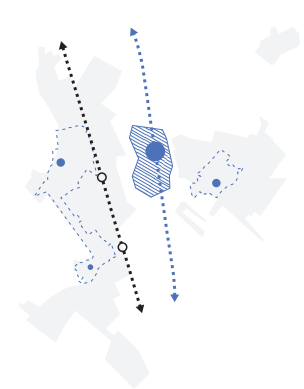
len die Enden einer Skala möglicher Entwicklungen dar, die in ihrer reinen Form zwar nicht wahrscheinlich, aber möglich sind. Dies bedeutet, dass Szenarien mögliche Zukunftsbilder sind, allerdings keine auswählbaren Varianten!

Die Entwicklung wird von einer Vielzahl an Bausteinen geprägt, die in unterschiedlichem Grad von den Akteurinnen und Akteuren beeinflusst werden können und so Auswirkungen auf die Szenarien haben z.B. ob eine mögliche weitere Entwicklung innerhalb des Bestandes oder auf freier Fläche stattfinden soll.

Strukturelemente, die im Voraus bereits unveränderlich sind, wie beispielsweise die Lage der Bahntrasse und des Bahnhofs, betreffen alle Szenarien gleichermaßen.

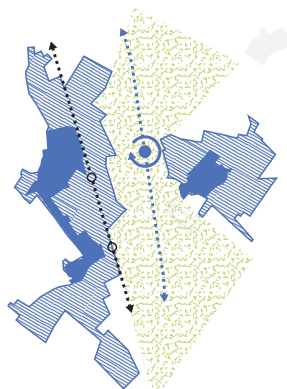
Szenarien für ein Bahnhofsquartier der Zukunft

Szenario 1
Bahnhofsquartier Ebreichsdorf Neu



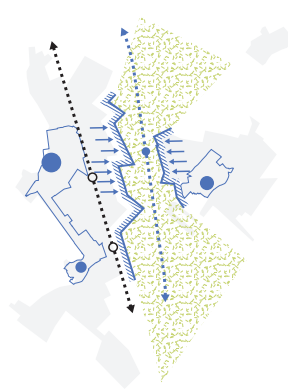
Im Szenario 1 „Bahnhofsquartier Ebreichsdorf Neu“ wird ein neuer Ortsteil entwickelt und zu den bereits bestehenden Ortsteilen hinzugefügt. Dabei werden Entwicklungsimpulse, die durch den neuen Bahnhof entstehen, ausschließlich auf das Quartier um den neuen Bahnhof gelenkt. Es entsteht ein neues Zentrum, das die bisherige Zentrenstruktur der Stadtgemeinde ablöst. Bestehende Strukturen spielen hier eine untergeordnete Rolle.

Szenario 2
Volle Kraft im Bestand



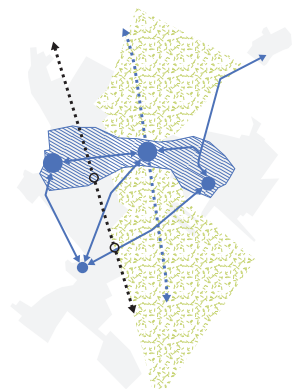
Das Szenario 2 „Volle Kraft im Bestand“ folgt dem aktuellen Trend des Bevölkerungswachstums. Die Bewohnerinnendichte steigt in verträglichem Maß. Hier werden die Entwicklungsimpulse, die durch den neuen Bahnhof entstehen, in bestehende Siedlungsstrukturen geleitet, die dadurch gestärkt werden. Baulandreserven werden genutzt und Leerstände neuprogrammiert. Der neue Bahnhof funktioniert als Haltestelle und Verkehrsdrehscheibe auf der grünen Wiese.

Szenario 3
Klare Kanten



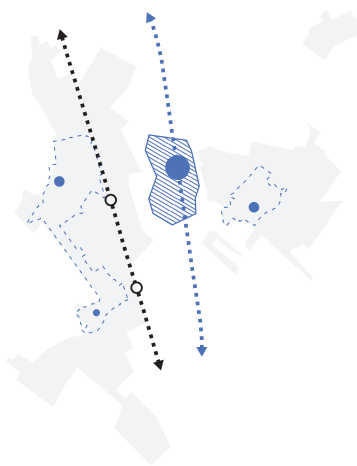
Im Szenario 3 „Klare Kanten“ bleibt zwar die sichtbare Trennung und die Eigenständigkeit der Katastralgemeinden Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf bestehen. Die Siedlungserweiterungen, die von den Ortsteilen ausgehen, verschieben aber die Siedlungsgrenzen über die „grüne Wiese“ in Richtung Bahnhof. Die Siedlungsränder bleiben deutlich ablesbar. Der neue Bahnhof funktioniert als Haltestelle und Verkehrsdrehscheibe auf der grünen Wiese.

Szenario 4
Das Bahnhofsquartier als Brücke



Im Szenario 4 „Das Bahnhofsquartier als Brücke“ wird ein neues Bahnhofsquartier entwickelt. Gleichzeitig werden die Entwicklungsimpulse, die von einem neuen Bahnhof ausgehen, genutzt, um bestehende Strukturen aufzuwerten und mitzuentwickeln. Die Ortsteile Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf wachsen über das neue Gebiet zusammen und werden vernetzt. Der Bahnhof übernimmt eine zentrale Funktion in einem verstärkten Zentrengefüge.

Zusammenfassung der Rahmenbedingungen



Bevölkerungsentwicklung bis 2030

+5.000 EW

Bevölkerungsdichte

120 EW/ha

Bebauungsdichte

GFZ 1,3

Kompaktheit der Bebauung

50% Flächenausnutzung (GRZ 0,5)

Baulandreserven

0% Baulandaktivierung

Anteil Wohnen

75%

Nettobaulandfaktor

60%

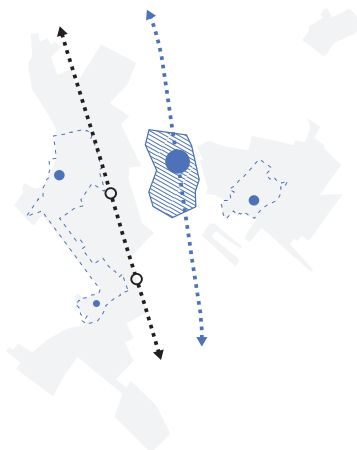
Siedlungsgrenzen

Aufhebung der Siedlungsgrenzen möglich

Räumliche Präferenzen

Entwicklung eines neuen Stadtteils

Anforderungsprofil



Siedlungsentwicklung und Flächenbedarf

- Bedarf an zusätzlichem Wohnbauland um den Bahnstandsstandort decken – neue Baulandwidmung
- bestehende Siedlungsgrenzen aufheben
- neue Siedlungsgrenzen definieren
- angemessene Siedlungstypologie im Bahnstandsquartier entwickeln (Wohnformen, Dichte)
- Lärmschutz an der Bahntrasse gewährleisten

Nutzungsschwerpunkte

- neues Quartier bedingt angemessene Nutzungsmischung
- Handelsnutzungen am neuen Standort forcieren
- Zentrenverlagerung: Fachmarktzentren entlang der Bundesstraße an neuen Bahnstandsstandort verlagern
- erforderliche soziale Infrastruktur errichten

Bestand

- Umnutzung von Handelsflächen
- Nachnutzung von Leerständen
- keine bauliche Nachverdichtung – Bündeln der Entwicklungen am neuen Standort

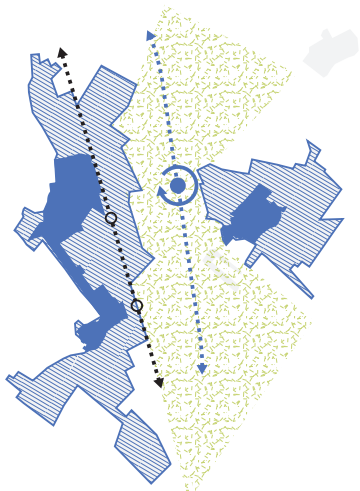
Mobilität

- neues kompaktes Quartier ermöglicht kurze Wege – Anreize zu neuen Mobilitätsformen schaffen

Freiräume und Verbindungen

- Freihalten der Freiraumbänder zwischen den bestehenden Ortsteilen und dem neuen Bahnstandsquartier
- attraktive Querverbindungen der neuen Bahntrasse gewährleisten
- Nachnutzung der alten Bahntrasse als öffentlichen Freiraum

Zusammenfassung der Rahmenbedingungen



Bevölkerungsentwicklung bis 2030
+2.189 EW

Bevölkerungsdichte
65 EW/ha

Bebauungsdichte
GFZ 0,4

Kompaktheit der Bebauung
40% Flächenausnutzung (GRZ 0,4)

Baulandreserven
75% Baulandaktivierung

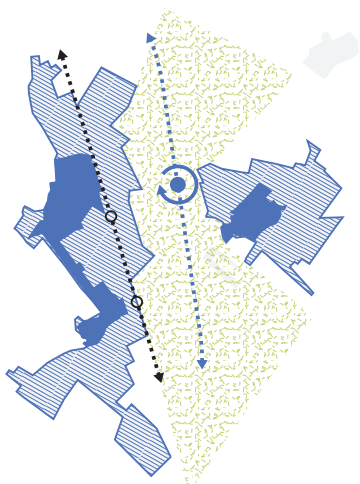
Anteil Wohnen
90%

Nettobaulandfaktor
90%

Siedlungsgrenzen
Aufhebung der Siedlungsgrenzen nicht angestrebt

Räumliche Präferenzen
Wachstum nur innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets

Anforderungsprofil



Siedlungsentwicklung und Flächenbedarf

- kein neues Bauland widmen – keine bauliche Entwicklung am Bahnhof
- Mobilisierung der Baulandreserven
- Siedlungsgrenzen beibehalten

Nutzungsschwerpunkte

- hoher Wohnanteil in nachverdichteten Gebieten – bestehende Infrastruktur wird mitgenutzt
- bestehende Zentren werden in ihrer Versorgungsfunktion stabilisieren

Bestand

- angemessene Nachverdichtung in bestehenden Ortsteilen
- Umnutzung und Umbau von Leerstand
- Umnutzung der alten Bahntrasse als zentraler Freiraum – Flächenpotenzial zur baulichen Nachverdichtung

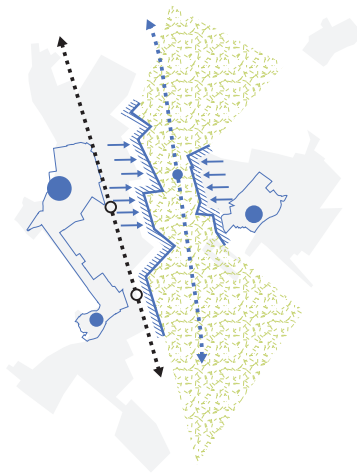
Mobilität

- Bahnhof als Mobilitätshub ausbauen – attraktive Verknüpfung aller Mobilitätsangebote

Freiräume und Verbindungen

- Freihalten des heute landwirtschaftlich genutzten Freiraumes zwischen Ebrechtsdorf und Unterwaltersdorf
- attraktive Anbindung des Bahnhofs an die vier Ortsteile
- Nachnutzung der alten Bahntrasse als öffentlichen Freiraum

Zusammenfassung der Rahmenbedingungen



Bevölkerungsentwicklung bis 2030

+2.500 EW

Bevölkerungsdichte

80 EW/ha

Bebauungsdichte

GFZ 0,6

Kompaktheit der Bebauung

40% Flächenausnutzung (GRZ 0,4)

Baulandreserven

0 bis 50% Baulandaktivierung

Anteil Wohnen

85%

Nettobaulandfaktor

80%

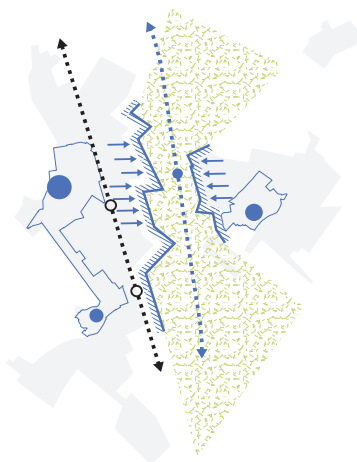
Siedlungsgrenzen

Aufhebung der Siedlungsgrenzen nicht angestrebt

Räumliche Präferenzen

Wachstum innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets mit räumlicher Präferenz in Richtung neuen Bahnhof

Anforderungsprofil



Siedlungsentwicklung und Flächenbedarf

- Mobilisierung der Baulandreserven
- Ausschöpfen der Flächenpotenziale in Richtung neuen Bahnhofsstandort
- Siedlungsentwicklung entlang der Kante östlich von Ebreichsdorf bzw. westlich von Unterwaltersdorf bündeln
- Siedlungsgrenzen gezielt aufheben
- angemessene Verdichtung/Typologien entwickeln (verdichteter Rand)

Nutzungsschwerpunkte

- hoher Wohnanteil im erweiterten Siedlungsgebiet
- bestehende Zentren werden in ihrer Versorgungsfunktion stabilisieren

Bestand

- angemessene Nachverdichtung in bestehenden Ortsteilen
- Umnutzung und Umbau von Leerstand
- Umnutzung der alten Bahntrasse als zentraler Freiraum – Flächenpotenzial zur baulichen Nachverdichtung

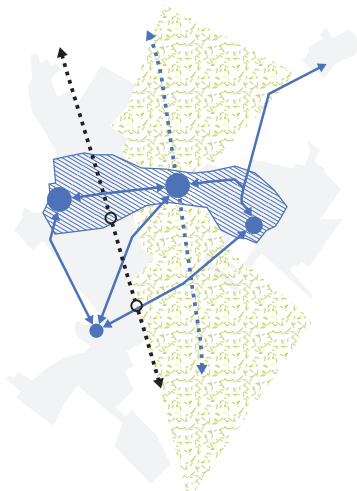
Mobilität

- Bahnhof als Mobilitätshub ausbauen – attraktive Verknüpfung aller Mobilitätsangebote

Freiräume und Verbindungen

- Freihalten des heute landwirtschaftlich genutzten Freiraumes zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf (Siedlungskanten bewegen sich aufeinander zu)
- attraktive Anbindung des Bahnhofs an die vier Ortsteile
- Nachnutzung der alten Bahntrasse als öffentlichen Freiraum

Zusammenfassung der Rahmenbedingungen



Bevölkerungsentwicklung bis 2030

+3.000 EW

Bevölkerungsdichte

95 EW/ha

Bebauungsdichte

GFZ 0,8

Kompaktheit der Bebauung

50% Flächenausnutzung (GRZ 0,5)

Baulandreserven

0 bis 25% Baulandaktivierung der gesamten Baulandreserve. Der Fokus liegt auf Baulandreserven im Bereich der Bahnstraße.

Anteil Wohnen

75%

Nettobaulandfaktor

70%

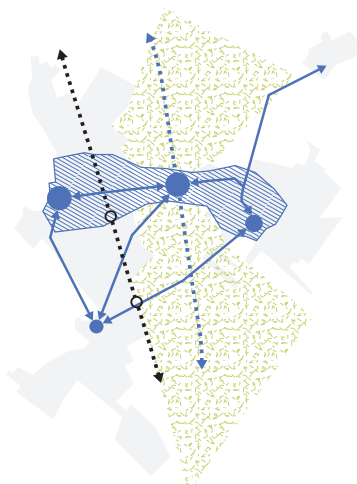
Siedlungsgrenzen

Aufhebung der Siedlungsgrenzen möglich

Räumliche Präferenzen

Zusammenwachsen der Ortsteile

Anforderungsprofil



Siedlungsentwicklung und Flächenbedarf

- Mobilisierung von Wohnbaulandreserven im Bereich der Ortskerne
- Ausschöpfen der Flächenpotenziale in Richtung neuen Bahnstandsstandort
- Siedlungsentwicklung entlang des Ost-West-Korridors Ebreichsdorf – Bahnhof neu – Unterwaltersdorf bündeln
- Siedlungsgrenzen gezielt aufheben
- angemessene Verdichtung/Typologien entwickeln (verdichtetes Band)
- Lärmschutz an der Bahntrasse gewährleisten

Nutzungsschwerpunkte

- angemessene Nutzungsmischung im neuen Siedlungsband forcieren
- Zentrenverlagerung: Fachmarktzentren entlang der Bundesstraße an neues Siedlungsband verlagern
- erforderliche soziale Infrastruktur errichten
- bestehende Zentren werden in ihrer Versorgungsfunktion stabilisieren

Bestand

- angemessene Nachverdichtung in bestehenden Ortsteilen
- Umnutzung und Umbau von Leerstand
- Umnutzung der alten Bahntrasse als zentraler Freiraum – Flächenpotenzial zur baulichen Nachverdichtung

Mobilität

- neue kompakte Siedlungsstruktur ermöglicht hohe Frequenz entlang des Bandes – Anreize zu neuen Mobilitätsformen schaffen
- Bahnhof als Mobilitätshub ausbauen – attraktive Verknüpfung aller Mobilitätsangebote

Freiräume und Verbindungen

- Da großzügige Freiraumverbindung entlang der Bahntrasse auf Höhe des neuen Bahnstandsstandortes unterbrochen wird, ist die Freihaltung der alten Bahntrasse als öffentlicher Freiraum zentrale Anforderung
- kleinteilige Freiraumverbindung in N-S-Richtung ermöglichen
- attraktive Anbindung des Bahnhofs an die vier Ortsteile

ANFORDERUNGSPROFILE AP2

THEMA „BAHNHOF DER ZUKUNFT“ AP2

Der neue Bahnhof wird zwischen zwei bestehenden Ortsteilen mit eigenständiger Geschichte positioniert sein. Diese besondere Lage begründet eine besondere Bedeutung im Ensemble und spezielle Anforderungen hinsichtlich Funktion und Gestaltung (Form). Aus diesem Grund ergebend sich für Karin Stieldorf, Leiterin des AP2 „Bahnhof der Zukunft“, allgemeine Merkmale und Kriterien:

- Eigenständige Position (Landmark) mit Verbindung zu den Ortsteilen
- Bahnhof als Visitenkarte / Aushängeschild von Ebreichsdorf und Attraktivator für Bewohnerinnen, Bewohnern und Gäste
- Demogebäude mit Beispielfunktion
- Bahnhof als infrastrukturelle Einrichtung mit Bezug zu Umland und Natur
- Verkehrsanbindung an Ortsteile (Radfahrer/Fußgänger)
- Wettergeschützter Aufenthaltsort in distanzierter Außenlage
- Komfort, Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Barrierefreiheit
- Abdeckung der Standard-Anforderungen „Bahnhof“ in Kombination mit Nutzungsoffenheit
- Gebrauchsfähigkeit und Gebrauchssicherheit
- Gebäudequalität und Klimawirksamkeit
- Alterungsfähigkeit und Langlebigkeit des Gebäudes

Neben diesen allgemeinen Kriterien ergeben sich aus der besonderen Lage des Bahnhofs auch spezifische Organisationsmerkmale. Diese werden folgendermaßen definiert:

- Knotenpunkt mit Verteilfunktion zu den nahen Ortsteilen
- Funktionale und funktionierende Gliederung der Bahnhofsfreiräume als Wege und als Ort des Aufenthalts und des Wartens (Sitzbereiche)

- Getrennte Führung der Wege der Verkehrsteilnehmer (LKW, PKW, Rad, Fußgänger) in attraktiver Ausführung mit Freizeitwert
- Verbindung von Innen-, Außenraum und Übergangsbereichen
- Sinnvoller Nutzungsmix im Gebäude auf Basis der Ergebnisse der Zukunftswerkstatt unter spezifischer Bedachtnahme von sozialen Bedürfnissen (Schüler, Vereine, ...), Kontakt- und Kommunikationsbedürfnissen der BewohnerInnen von Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf
- Funktionale Organisation der Park- und Aufbewahrungseinrichtungen

Der Außenraum sollte möglichst versiegelungsfrei und mit regionalen Pflanzen begrünt sein sowie sicher und gut beleuchtet Wege aufweisen. Durch die hohe Anzahl an Zügen auf dieser Strecke werden zudem vor Schall geschützte, einladende Sitzgelegenheiten benötigt.

Der Innenraum soll den modernen Standards entsprechen und attraktiv/einladend und komfortabel gestaltet sein. Für das Sicherheitsgefühl ist eine gute Ausleuchtung wichtig.

Das Gebäude an sich sollte eine hohe architektonische und ökologische Qualität haben. Gerade das Thema der Energieeffizienz hat im Smart City Kontext eine große Bedeutung. Die Realisierung eines Plusenergiehauses wäre hierfür eine Chance. Das Gebäude wird zu einem „Kraftwerk“ und erzeugt mehr Energie als es verbraucht. Hierbei werden 100% der Energie aus erneuerbarer Energie erzeugt, z.B. Photovoltaik-Anlagen oder Solarthermie, sodass ein umweltfreundlicher und emissionsfreier Betrieb gewährleistet werden kann.

Im nächsten Schritt des AP2 sollen erste graphische Aufbereitungen zu den einzelnen Szenarien entstehen und die Anforderungen differenziert nach Szenarien betrachtet werden.

ANFORDERUNGSPROFILE AP2+3

THEMA „FREIRAUM- UND LANDSCHAFTSPLANUNG“ AP2+3

Gisa Ruland (TU Wien, FB Landscape) und Peter Kurz (Büro Land+Plan) beschäftigen sich arbeitspaketübergreifend mit den Anforderungen an Freiraum und Landschaft. Mit Bezug auf das neue Quartier ergaben sich fünf Kernaspekte:

- *Ausgestaltung der auf einem Damm geführten neuen Bahntrasse - Umgang mit der physischen, visuellen und psychologischen Barrierewirkung.*

Im Sinne eines Quartiers der kurzen Wege ist die Durchlässigkeit des Bahndamms von Bedeutung. Zudem sollte die Trasse landschaftlich durch Dammböschungen und darauf situierten Lärmschutzbauten eingebunden werden.

- *Strategische Planung der im UVP-Verfahren festgelegten Ausgleichsflächen im Sinne einer Optimierung der „Grünen Infrastruktur“ der Gemeinde Ebreichsdorf.*

Die Ausgleichsflächen durch den Bau der Trasse und des Bahnhofes sollten nicht nur ökologischen Kriterien entsprechen. Sie können auch die wenigen frei zugänglichen, hochqualitativen Freiräume Ebreichsdorfs bereichern. Zudem könnte der öffentliche Zugang zu den Gewässern gefördert werden.

- *Sicherung von Frei- und Grünflächen im Vorfeld einer Quartiersentwicklung, als Grundlage für ein quartiers- und gemeindeweites Netz aus Frei- und Grünräumen.*

Für Freiräume können im Vorfeld Ausstattungsstandards definiert werden und Flächen nach Priorität aufgeteilt werden. Da im Bereich der neu entstehenden Bahntrasse hochwertiges Ackerland betroffen ist, ist Maßnahmen zur Einschränkung des Bodenverbrauchs besonderes Augenmerk zu schenken.

- *Herstellung qualitativ hochwertiger Straßen- und Wegefreiräume bei neu geplanten Erschließungen sowie Ergänzungen im Bestand.*

Da Straßenbäume ein regionstypisches Gestaltungselement darstellen, dem die Landschaft viel von ihrer Identität verdankt, und diese zudem eine hohe Klimawirksamkeit aufweisen, sollte diese bei der Planung insbesondere berücksichtigt werden. Unterschiedliche Baumtypen können als Straßen- und Wegehierarchie fungieren.

- *Berücksichtigung des Smart-City-Gedankens bei der Quartiersentwicklung.*

Dies bedeutet eine flächensparende Entwicklung neuer Siedlungsstrukturen zum Schutz der Ressource Boden. Auch die Entwicklung wohnungsnaher attraktiver öffentlicher, halböffentlicher und privatnutzbarer Freiräume (Parkanlagen, Nachbarschaftsgärten, Erntegärten, ...) sowie die Förderung von Fassaden- und Dachbegrünung sind im Fokus.

Auch für den Bahnhof ergeben sich freiraumplanerische Perspektiven. Diese wurden von Karin Stieldorf größtenteils bereits erarbeitet. Ein zusätzliches Organisationsmerkmal ist die klare Zonierung und Lesbarkeit des Vorplatzes und der angelagerten Bereiche. Eine sinnvolle Verknüpfung von Außen- und Innenbereich ist wichtig.

Mit Blick auf die Ausstattungsmerkmale wird nochmals ein möglichst geringer Versiegelungsgrad angesprochen. Ein Gerüst widerstandsfähiger Bäume zur Beschattung und Regulierung des Ortsklimas sowie als räumliches Gliederelement sind weitere Anforderungen.

ANFORDERUNGSPROFILE AP2+3

THEMA „ENERGIE (-EFFIZIENZ) UND LÄRM“ AP4

Als Teil von AP4 wurden unter der Leitung des Energiepark Bruck Anforderungsprofile für den Bereich Energieeffizienz und erneuerbare Energie sowie Lärm formuliert.

Energieeffizienz:

- Alle Erweiterungsgebiete sollen im 0-Energiestandard gebaut werden. Dies setzt entsprechend niedrige Energiekennzahlen in Kombination mit Eigenproduktion von erneuerbarer Energie z.B. mittels Photovoltaik und/oder Solarthermie, voraus.
- Aufbau von Mikronetzen für den Strom im Grätzl mit Speicherbatterie vor dem Trafo, um selbst produzierten PV-Strom z.B. aus einer Bürgerbeteiligungsanlage, optimal selbst nutzen zu können (die EVN bekommt nur noch den PV-Strom, der im Grätzl nicht direkt selbst verbraucht wird).
- Sicherstellen eines guten Branchenmixes (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Gesundheit, Freizeit) auf engstem Raum, um die notwendigen Wege zur Bedürfnisbefriedigung möglichst Vieler so kurz wie möglich zu halten.
- Ortsteile so attraktiv und sicher gestalten, dass sie zu jeder Tages- und Jahreszeit zum zu Fuß gehen und Radfahren animieren.
- Straßenbeleuchtung nur noch auf LED-Basis; evtl. jede Leuchte als PV-Insel.
- Alle öffentlichen Gebäude modernisieren und mit nachhaltigen Energieformen versorgen (Vorbildfunktion).
- Energiebilanz der gesamten Siedlung erheben und sichtbar machen
- Förderung von energieeffizienzsteigernden Maßnahmen von Bestandsgebäuden durch die Gemeinden.

Produktion erneuerbarer Energie:

- Optimale Erschließung und Ausnutzung regionaler erneuerbarer Energie Ressourcen
- Aufbau von regionalen biogenen/solaren Nahwärmenetzen auf Niedertemperaturba-

sis.

- Einbindung bestehender Wärmequellen aus Industrie, Gewerbe und auch Kläranlage.
- Einbindung neu zu erschließender Energiequellen wie z.B. die Bremsenergie von Zügen
- Direkteinspeisung erneuerbaren Stromes in die Oberleitung der ÖBB nach Brucker Vorbild.
- Förderung des Einsatzes erneuerbarer Energie durch die Gemeinden.
- Nutzung des Bahndammes / der Lärmschutzwände / der Bahnsteigüberdachungen zur Installation von PV Modulen.

Mobilität:

- Öffentlicher Nahverkehr auf Basis erneuerbarer Energieträger (Biogas, Sonnen- / Windstrom).
- Lokaler Busverkehr mit den Regionalzügen vertaktet.
- Visualisierung der regionalen Buslinien.
- Aufbau eines regionalen Radwegenetzes.
- Radabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl und Qualität an allen zentralen Orten.
- Förderung alternativer Mobilität durch die Gemeinden (z.B. Miko-ÖV System).

Lärm:

- Bis zu einer Entfernung von x Metern von der Bahntrasse muss jede Wohnung über eine der Bahnstrecke abgewandte (leise) Fassade verfügen, über die die jeweilige Wohnung zur Vermeidung sommerlicher Überwärmung nachts mit vollständig offenen Fenstern gelüftet werden kann. (LA_{max,inside} kleiner 35 dB)
- Bis zu einer Entfernung von x m von der Bahntrasse ist durch lokale Maßnahmen bei Gärten und anderen Grünflächen zu sichern, dass der Bahnlärm so gering ist, dass diese Flächen als erholsam wahrgenommen werden. (LA_{eq} kleiner 45dB)

ARBEITSGRUPPEN

Nach dem Input teilten sich die Teilnehmenden in drei Gruppen zu je 5-6 Personen auf und diskutierten für ca. 55 Minuten.

Bei der vorangegangenen Präsentation der Anforderungsprofile stellten sich unterschiedliche herangehensweisen der APs bei der Bearbeitung heraus. In einer kurzen Plenums-Diskussion konstatierten alle Teilnehmenden, dass es zielführend wäre die vier Szenarien durchzuspielen und spezifische Anforderungen für jedes Szenario zu formulieren. Auf diese Weise könnte im Anschluss an diesen Workshop jedes

AP zielgerichtet weiterarbeiten und in weiterer Folge die gewonnen Erkenntnisse bündeln. Bis Ende November liegen dann die erste Handlungsdimensionen vor.

Ziel der Arbeitsgruppen war es nun alle vier Szenarien durchzuspielen und weitere Anforderungen für Bahnhof, Siedlungsentwicklung, Freiraum sowie Energie und Lärm zu formulieren. Es wurden vor allem Fragen in den Arbeitsgruppen ausgearbeitet, welche nun als Denksätze in die APs zurückfließen.

ARBEITSGRUPPE UNTER DER LEITUNG VON RENÉ ZIEGLER



ARBEITSGRUPPE UNTER DER LEITUNG VON THOMAS DILLINGER



ARBEITSGRUPPE UNTER DER LEITUNG VON RUDOLF SCHEUVENS



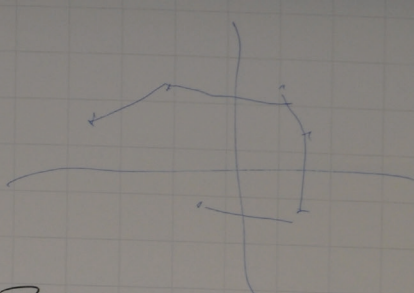
ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Im Plenum wurden die Ergebnisse gesammelt und kurz präsentiert. Hierbei erarbeitete eine Gruppe vor allem allgemeine Fragen, welche sich im Smart City Kontext stellen, derzeit jedoch noch zu kurz kommen. Als einen der wichtigsten Punkte wurde die soziale Verträglichkeit angesprochen. Wie sind die Lebensmuster und welche Wohnansprüche gibt es in Ebreichsdorf? Wie kann die Akzeptanz für eine mögliche Nachverdichtung oder neue Erschließung in der Bevölkerung gewährleistet werden?

In den Partizipationsveranstaltungen zeigte sich, dass der Grünraum in Ebreichsdorf ein wichtiges und zentrales Element ist. Um daher die Akzeptanz und die Identifikation der Bevölkerung mit dem neuen Siedlungsraum zu schaffen entstand die grundlegende Idee, zuerst den Grünraum zu planen und im zweiten Schritt eine mögliche Bebauung zu entwerfen.

Zudem sollten die Korridore für Straßen, Grünräume, Verbindungen und Kanäle für 2030+ bedacht werden.

Methode: Spinnendiagramm
 ↳ Kennwerte je Szenario



- Soziale Verträglichkeit → nachverdichten im Zustand
 ↳ Lebensmuster + Wohnansprüche
- Energieressourcen: Apple im Zustand ↔ Neubau
 ↳ Straßen, Kanal, Beleuchtung etc. => Kennzahlen / Kosten
- Korridore für 2030+ berücksichtigen
 ↳ Kanalprofile, Straßengrößen, Grünzüge, Verbindungen
- Ort mit regionaler Bedeutung
 ↳ Bahnhof zentraler Knotenpunkt für Region
 => Angebot am Bahnhof
- Konzentration sozialer Infrastruktur am Bahnhof bei Szenario 1 + 2
- Akzeptanz in der Bevölkerung „Smarte Planung“
 ↳ zuerst Grünraum planen, danach Bebauung?
 => Identifikation der Bev. mit Planung

Ergebnisse Gruppe Thomas Dillinger

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Eine zweite Gruppe erarbeitete zentrale Anforderungen für jedes Szenario.

Hierbei zeigt sich, dass das erste Szenario städtische Strukturen um den Bahnhof aufzeigt. Dies hätte u.a. zur Folge, dass eine starke Steuerung nötig wäre und sich die Frage stellt, ob die Gemeinde dies stemmen könnte. Welche Rolle nimmt der Bahnhof ein - Konkurrenz zum Bestand oder Ergänzung?

Das zweite Szenario geht von einer maßvollen Verdichtung im Bestand aus. Dabei wird es u.a. schwierig werden, diese bereits gewidmeten Flächen zu aktivieren.

Die Ergebnisse fließen nun in die vier Szenarien und in die Anforderungsprofile aller APs zurück. Diese werden vom Forschungsteam weiter bearbeitet und deutlicher differenziert für den Workshop am 30. November 2016.

① <u>Bahnhof Ebreichsdorf NEU</u> städtische Struktur ↳ gibts einen Markt? ↳ bewältigbar für kl. Stadt? ! ↳ <u>starke Steuerung</u> notwendig (Flächenwidmung, Entwicklungsträgerschaft) ↳ urbane Passage (reicht 1 Verb. aus?) ↳ BHF Teil des Stadtlebens ↳ Freiraumplanung ↳ Modelle der Finanzierung ↳ weiche Querungen "Traut ihr euch das wirklich zu?" „Nacht des Land/die ÖBB mit?“	② <u>Volle Kraft im Bestand</u> maßvolle Verdichtung ! ↳ <u>wie aktiviert man die Flächen?</u> (neue Instrumente) ↳ BHF mit minimaler Zusatzfunktion ↳ Attraktivierung und Entwicklung des Freiraumsystems und Wegesystems ↳ Öffis angepasst an ländliches System ↳ Fahrräder! (Abstellplätze, Wege) Weiterentwicklung der Bestände
③ <u>Klare Kanten</u> Einfache Erweiterung mit zusammenhängenden Siedlungsbereichen ↳ Gesamtkonzept Savon ↳ Anlehnung an Bestand, trotzdem höhere Dichte möglich ↳ Rest wie ② ↳ Besondere Berücksichtigung des Freiraumkonzepts	④ <u>Bahnhofsquartier als Brücke</u>

TEILNEHMENDE

Manfred BÜRSTMAYR	(eNu Energie- und Umweltagentur)
Alexander DAVID	(TU Wien, Institut für Hochbau und Technologie, FB Bauphysik)
Thomas DILLINGER	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Andreas HACKER	(Stadt-Umland Management)
Heinrich HUMER	(Ebreichsdorf Zukunftsausschuss)
Wolfgang KOCEVAR	(Bürgermeister Ebreichsdorf)
Peter KURZ	(Büro Land+Plan)
Markus NEUHAUS	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Ralf ROGGENBAUER	(Energiepark Bruck/Leitha)
Gisa RULAND	(TU Wien, Fachbereich Landscape)
Rudolf SCHEUVENS	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB ifoer, Dekan Fakultät A+R)
Dagmar SCHÖBER	(NÖ.Regional GmbH)
Gabriela SEEBACHER	(Büro Dr. Paula)
Karin STIEDLORF	(TU Wien, Inst. Architektur, AG Nachhaltiges Bauen)
Edip URUCI	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Mario WEISBÖCK	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB ifoer)
Ilse WOLLANSKY	(Leiterin Abt. Raumordnung und Regionalpolitik Land NÖ (RU2))
René ZIEGLER	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB ifoer)

