HORIZONT 2030
HORN

FEBRUAR 2018

ÖRTLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

STADTGEMEINDE HORN

*„**Zusammenspiel** von Zentralität und Innovation für eine lebenswerte Stadt.“*

HORIZONT 2030 HORN

*„**Zusammenspiel** von Zentralität und Innovation für eine lebenswerte Stadt.“*

IMPRESSUM

280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Horn_2030 I WS2017/18

Projektteam:

01525478	Tarek Diebäcker
01517472	Florian Jäger
01526228	Marion Müller
01526670	Sophie Spanlang
01525425	Viktoria Wagenleitner

Betreuungsteam:

Dipl. -Ing. Arnold Faller	Architekturwissenschaften
Dipl. -Ing. Dr. techn. Bardo Hörl	Verkehrssystemplanung
Dipl. -Ing. Dr. techn. Helena Linzer	Örtliche Raumplanung
Bakk.techn. Julia Pechhacker	Örtliche Raumplanung
Dipl. -Ing. Arthur Schindelegger	Bodenpolitik und Bodenmanagement
Dipl. -Ing. Dr. techn. Werner Tschirk	Örtliche Raumplanung

Fachbereich Örtliche Raumplanung

Technische Universität Wien

AUFBAU

01 EINLEITUNG (06-13)
0_Projektbeschreibung
1_Entwicklungsprozess
2_Erstellungsprozess
3_Horn im Kontext
4_Luftbild
5_Strukturkarte

02 ANALYSE (14 - 31)
0_Vorgehensweise bei der Analyse
1_Bereichscharakteristik
2_Motorisierter Verkehr
3_Öffentlicher Verkehr
4_Fußverkehr
5_Radverkehr
6_Flächenbilanz und Baulandbedarf
7_Naturraum und Landwirtschaft
8_Gemeindefinanzen
9_Bevölkerung und Soziales
10_Kultur und Tourismus
11_Gewerbe und Handel
12_Regionaler Kontext
13_SWOT-Analyse

03 SZENARIEN (32 - 41)
0_Entwicklungsszenarien
1_Szenarien im Überblick
2_Horn am Zug
3_Horn am Puls der Zeit
4_Horn am Werk

04 LEITBILD (42 - 58)
0_Einleitung zum Leitbild
1_Weg zum Leitbild
2_Leitgedanken
3_Großräumiges Leitbild
4_Erläuterung zum Leitbild
5_Kleinräumiges Leitbild
6_Leitziele im Überblick
7_Leitziele im Detail

05 LEITPROJEKTE (59 - 64)
0_Einleitung zu den Leitprojekten
1_Weg zu den Leitprojekten
2_Maßnahmenbox
3_Maßnahmen im Überblick

06 HORN BEWEGT SICH (65 - 112)
0_Einleitung zu Horn bewegt sich
1_Projekt im Überblick
2_Verkehrsberuhigung
3_Hauptverbindungen
4_Wegeverbindungen
5_Radwegenetz
6_Regionale Wegenetze
7_Mobilitätsstationen
8_Bahnhofsanbindung
9_Bahnhofsneugestaltung
10_Rufbus
11_Mobility-App

07 HORN WANDELT SICH (113 - 156)
0_Einleitung zu Horn wandelt sich
1_Projekt im Überblick
2_Qualitätsvolle (Innen)entwicklung
3_Informationskampagne
4_Flächenmanagement
5_Bebauungsplan und Beteiligung
6_Gestaltungsbeirat
7_Stadterweiterung
8_Hoyos'sche Höfe
9_Tourismusinformation
10_Quartiersplatz
11_Lagerhausturm
12_Kostenschätzung

08 ANHANG (157 - 165)
1_Quellenverzeichnis
2_Abbildungsverzeichnis
3_Das Team

01

EINLEITUNG

Seite 06 - 13

Das erste Kapitel beschreibt den Entwicklungs- und Erstellungsprozess von „Horizont Horn 2030“ und gibt einen groben Ausblick auf die Inhalte des Konzeptes. Im Zuge dessen werden auch erste Eindrücke aus der Stadtgemeinde Horn, ihrer Lage in der Region sowie raumprägender Elemente mithilfe eines Strukturbildes vermittelt.

EINLEITUNG_0

PROJEKTBESCHREIBUNG

Die vorliegende Arbeit wurde im Rahmen der Lehrveranstaltung „Räumliche Entwicklungsplanung Horn_2030“ (LVA-Nummer 280.109) im Laufe des Wintersemesters 2017/18 erstellt und stellt einen wesentlichen Bestandteil des Bachelorstudiums Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien dar. Ziel dabei ist es, ein örtliches Entwicklungskonzept für die Gemeinde Horn zu erstellen und so ein Verständnis für den Ansatz der ganzheitlichen Entwicklungsplanung zu schaffen und Visionen für die nächsten zwölf Jahre zu erarbeiten. Dabei lässt sich die Projektarbeit im Wesentlichen in drei Teile untergliedern.

Zu Beginn war es die Aufgabe eine themenspezifische Bestandsanalyse für die gesamte Gemeinde durchzuführen. Diese umfasst insgesamt über 300 Seiten und bildet daher ein separates Dokument, welches als vertiefendes Nachschlagewerk dient. Die für die weitere Bearbeitung relevanten Analysethemen sind in diesem Dokument auf insgesamt zwölf Seiten zusammengefasst und anschließend in einer SWOT-Analyse aufbereitet.

Im zweiten Schritt wurden auf Basis von zentralen Schlüsselfaktoren für die zukünftige Stadtentwicklung drei visionäre Zukunftsszenarien entworfen. Darauf aufbauend wurde ein räumliches Leitbild auf Ebene der Gesamtgemeinde erstellt und in einem auf die Katastralgemeinde Horn zugeschnitten kleinräumigen Leitbild konkretisiert. In weiterer Folge wurden schließlich Leitziele sowie spezifische Unter- und Teilziele formuliert.

Letzter Arbeitsschritt, auf dem auch der Hauptfokus des Projektes lag, war eine möglichst wirklichkeitsnahe Simulation neuer Planungssituationen. Konkret wurden ausgehend vom Leitbild zwei Leitprojekte auf unterschiedlichen Maßstabsebenen ausgearbeitet, mit deren Hilfe ein Großteil der definierten Leitziele umgesetzt werden sollen: Einerseits auf Ebene der Gesamtgemeinde, andererseits auf Quartiersebene im Bereich rund um den Bahnhof.

Die folgenden Ausarbeitungen sollen mögliche Zukunftsperspektiven für die Stadtgemeinde Horn aufzeigen.

EINLEITUNG_1

ENTWICKLUNGSPROZESS

Abb. 1.1: Grafisch dargestellter Entwicklungsprozess

* *Der Lokalaugenschein und die Analyse sind Phasen, die den Planungsprozess laufend begleiten. So kann es vorkommen, dass sich bestimmte Themen, die zunächst keine zentrale Rolle gespielt haben, doch als raumrelevant herausstellen. In diesem Fall muss die Analyse dieser Aspekte nachgeholt werden.*

Entwicklungsverfahren werden in der Planung oft als „Schritt für Schritt" abzuarbeitende Prozesse verstanden. Am Beginn steht meist ein Lokalaugenschein, bei dem der Bestand erhoben und danach analysiert wird. In einem weiteren Schritt werden mögliche Szenarien entwickelt sowie Leitgedanken und Leitbild definiert. Aufbauend auf diesen Vorbereitungen werden Entwicklungsziele gesetzt und Leitprojekte entwickelt (siehe Abb. 1.1). (vgl. Tschirk, 2017: 8)

Bei einem streng linearen Vorgehen wird jedoch oft übersehen, dass dieser Prozess eine gewisse Dynamik aufweisen muss, damit Fragen aufgeworfen werden können und Raum für Diskussionen geschaffen wird. Jede Planung hat spezifische Besonderheiten und damit auf diese im Entwicklungsverlauf eingegangen werden kann, ist ein offen und flexibel gestalteter Prozess erforderlich. Durch einen laufenden Diskurs können sich verschiedenste Blickwinkel öffnen und kreative Herangehensweisen ermöglicht werden. Planung sollte also als eine Art Rückkopplungsprozess verstanden werden – Blicke zurück sind nicht nur zulässig, sondern sind Grundstein für eine erfolgreiche Projektabwicklung. (vgl. Tschirk, o. J.: 8)

Die Pfeilbögen in der Grafik rechts verdeutlichen, wann im Entwicklungsprozess bewusst auf bereits vergangene Schritte zurückgegriffen wurde. So soll sichergestellt werden, dass die komplexe Aufgabe der Erstellung eines örtlichen Entwicklungskonzeptes die spezifischen Gegebenheiten der Gemeinde Horn berücksichtigen.

EINLEITUNG_2

ERSTELLUNGSPROZESS

OKTOBER

* Kick Off: Offizielle Auftaktveranstaltung
* Workshop in Horn
  Führung durchs Kunsthaus
  Stadtspaziergang
  Präsentation der Stadtanalyse
  Diskussion mit politischen Akteur*innen
  Erhebung vor Ort
* Lokalaugenschein
  Gesamteindruck aller Katastralgemeinden

NOVEMBER

* Lokalaugenschein
  Fokus Innenstadt und Wegenetz
* Workshop und Präsentation
  Bestandsanalyse und Bild der Stadt
* Workshop und Präsentation
  SWOT-Analysen und Szenarien

DEZEMBER

* Workshop und Präsentation
  Leitbild und Leitprojekte
* Lokalaugenschein
  Fokus Bahnhofsquartier und Hoyos'sche Höfe

JÄNNER

* Generalprobe der Abschlusspräsentation
* Präsentation in der Gemeinde

FEBRUAR

* Finalisierung und Abgabe des Örtlichen Entwicklungskonzeptes „Horizont Horn 2030"

ENDABGABE

Abb. 1.2: Grafisch dargestellter Erstellungsprozess

EINLEITUNG_3

HORN IM KONTEXT

Abb. 1.3: Lage des Bezirks Horn in Niederösterreich

Der Bezirk Horn ...

... liegt im Nordosten des Waldviertels im Bundesland Niederösterreich
... hat eine gemeinsame Grenze mit Tschechien
... lässt sich in 20 Gemeinden untergliedern
... wird von 31.472 Einwohner*innen bevölkert (vgl. Statistik Austria, 2017b)
... ist insgesamt 783,71 km² groß
... hat eine Bevölkerungsdichte von 40 EW / km², das liegt deutlich unter dem Landesdurchschnitt (86 EW / km²)
... hat in den letzten 70 Jahren rund ein Viertel seiner Bevölkerungszahl verloren (vgl. Statistik Austria, 2017b)

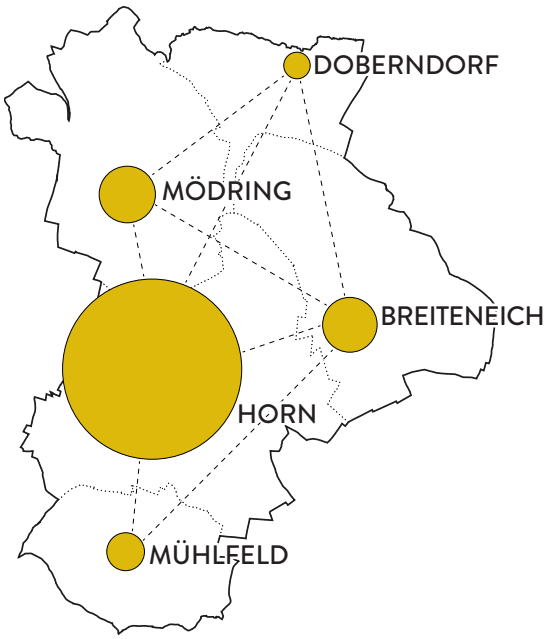


Abb. 1.4: Lage der KGs in der Gemeinde Horn

Stadtgemeinde Horn
Gesamtfläche: 39,27 km²
Siedlungsfläche: 3,42 km²
Einwohner*innen: 6.608

KG Horn
Gesamtfläche: 12,65 km²
Siedlungsfläche: 2,57 km²
Einwohner*innen: 5.525

KG Mödring
Gesamtfläche: 9,03 km²
Siedlungsfläche: 0,23 km²
Einwohner*innen: 475

KG Breicheneich
Gesamtfläche: 8,76 km²
Siedlungsfläche: 0,38 km²
Einwohner*innen: 438

KG Mühlfeld
Gesamtfläche: 4,91 km²
Siedlungsfläche: 0,20 km²
Einwohner*innen: 132

KG Doberndorf
Gesamtfläche: 3,92 km²
Siedlungsfläche: 0,04 km²
Einwohner*innen: 38
(vgl. Statistik Austria, 2017b)

EINLEITUNG_4

LUFTBILD

Abb. 1.5: Luftbild

EINLEITUNG_5

STRUKTURKARTE

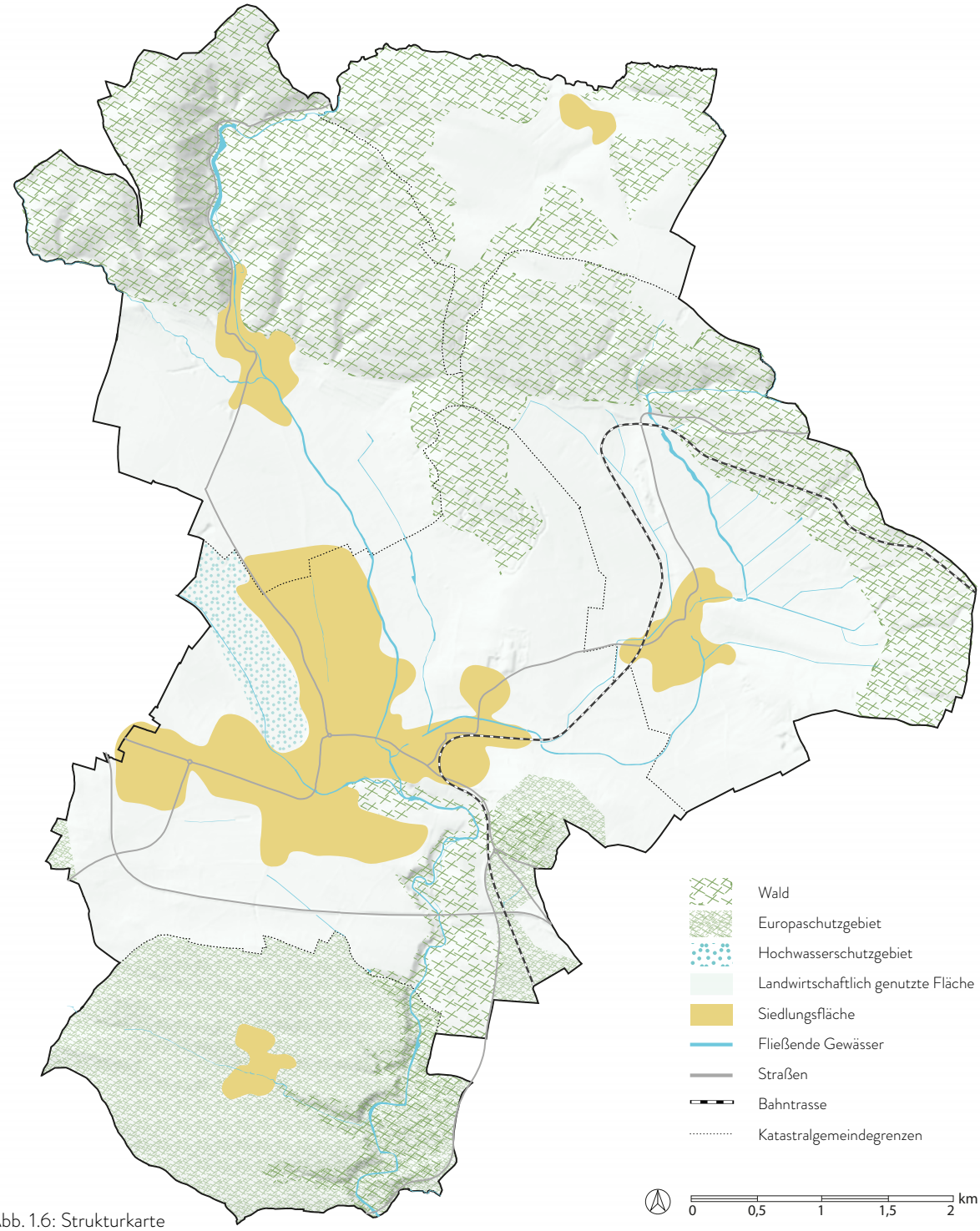


Abb. 1.6: Strukturkarte

02

ANALYSE

Seite 14 - 31

Der folgende Abschnitt stellt die wichtigsten Erkenntnisse der Bestandsanalyse dar. Dabei werden insbesonders die Themen präsentiert, die für das vorliegende Entwicklungskonzept eine tragende Rolle spielen. Die Schlussfolgerungen der Bestandsaufnahme werden anschließend in einer SWOT-Analyse zusammengetragen.

ANALYSE_0

VORGEHENSWEISE BEI DER ANALYSE

Am Beginn jeder wissenschaftlichen Forschung steht die Analyse. Diese beginnt stets mit einer fokussierten Bestandsaufnahme, welche in einen Grob- und Feinscan gegliedert wird.

Der Grobscan dient Planer*innen dazu, einen ersten Eindruck und ein Gefühl für den Raum zu entwickeln und so raumrelevante Themen, welche die Region betreffen, zu identifizieren. Zudem soll die Analyse als Argumentationsgrundlage für zukünftige Entwicklungsvorschläge dienen. Im Feinscan werden dann die Schlüsselthemen, wie zum Beispiel Anbindung an den öffentlichen Verkehr, öffentlich zugängliche Freiräume und die zentrale Stellung Horns nochmals genauer untersucht.

Anschließend werden die erhobenen Inhalte in einer SWOT-Analyse, einem Instrument der strategischen Planung, miteinander in Verbindung gesetzt. So lassen sich Zielharmonien und -konflikte anschaulich darstellen.

Der Ablauf der Analyse variiert jedoch nach Maßstabsebene der Planung, das heißt, die Analysen auf Stadtteil-, Gemeinde- und regionaler Ebene unterscheiden sich in ihrem Abstraktionsgrad.

Die dem Entwicklungskonzept zugrundeliegende Analyse wurde in folgende Themenblöcke unterteilt:

1. Verkehrsorganisation
2. Nicht-motorisierter Verkehr und Bahnhofsanbindung
3. Gewerbe und Handel
4. Gemeindefinanzen und Immobilienmarkt
5. Umweltsituation, Naturraum und Landwirtschaft
6. Tourismus und Kultur
7. Bevölkerung, Kultur und Soziales
8. Bauliche Strukturen
9. Flächenwidmung, Baulandbilanz, Zersiedelung und Gebäudebestand
10. Katastralgemeinden
11. Regionaler Kontext
12. Historischer Stadtkern

Die ausgearbeiteten Themen wurden in einem Bestandsbericht gesammelt, der während dem Entwicklungsprozess als Nachschlagewerk dient.

Auf den folgenden Seiten wird nur jener Ausschnitt der Bestandsanalyse zusammengefasst, der für das Zustandekommen des Leitbildes und der Ober- und Unterziele von besonderer Bedeutung war.

ANALYSE_1

BEREICHSCHARAKTERISTIK

Eine Bereichscharakteristik fasst ähnliche bauliche Strukturen innerhalb eines Gebiets zu Bereichstypen zusammen. Dadurch entsteht ein besserer Überblick des Stadtgefüges, um so künftige Planungen und Projekte im Einklang mit dem Bestand zu ermöglichen. Die Stadtgemeinde Horn zeichnet sich durch vielfältige Bebauungsweisen und städtebauliche Typologien aus, wobei in den fünf Ortsteilen insgesamt neun unterschiedliche charakteristische Bereiche ausgemacht werden können. In den vier kleineren Katastralgemeinden befinden sich davon meist drei Bereiche, nämlich der Dorfkern, der jeweils den ältesten Teil der Orte bildet und bis auf das 12. Jahrhundert zurückgeht, sowie die freistehenden und gekuppelten Einfamilienhäuser, die teils stark verstreut rund um den Kern liegen (vgl. Österr. Städteatlas, 2006). Im Gemeindeteil Horn gibt es zudem (siehe Abb. 2.1), die Tuchmachersiedlung und das charakteristische Villenviertel in unmittelbarer Zentrumsnähe, die mehrgeschossige Wohnbebauung vor allem in Stadtrandlagen sowie Gewerbegebiete, die besonders im Westen der Stadt vorzufinden sind, und diverse Sonderstrukturen, wie etwa das Landesklinikum, der Schulcluster oder die Kaserne.

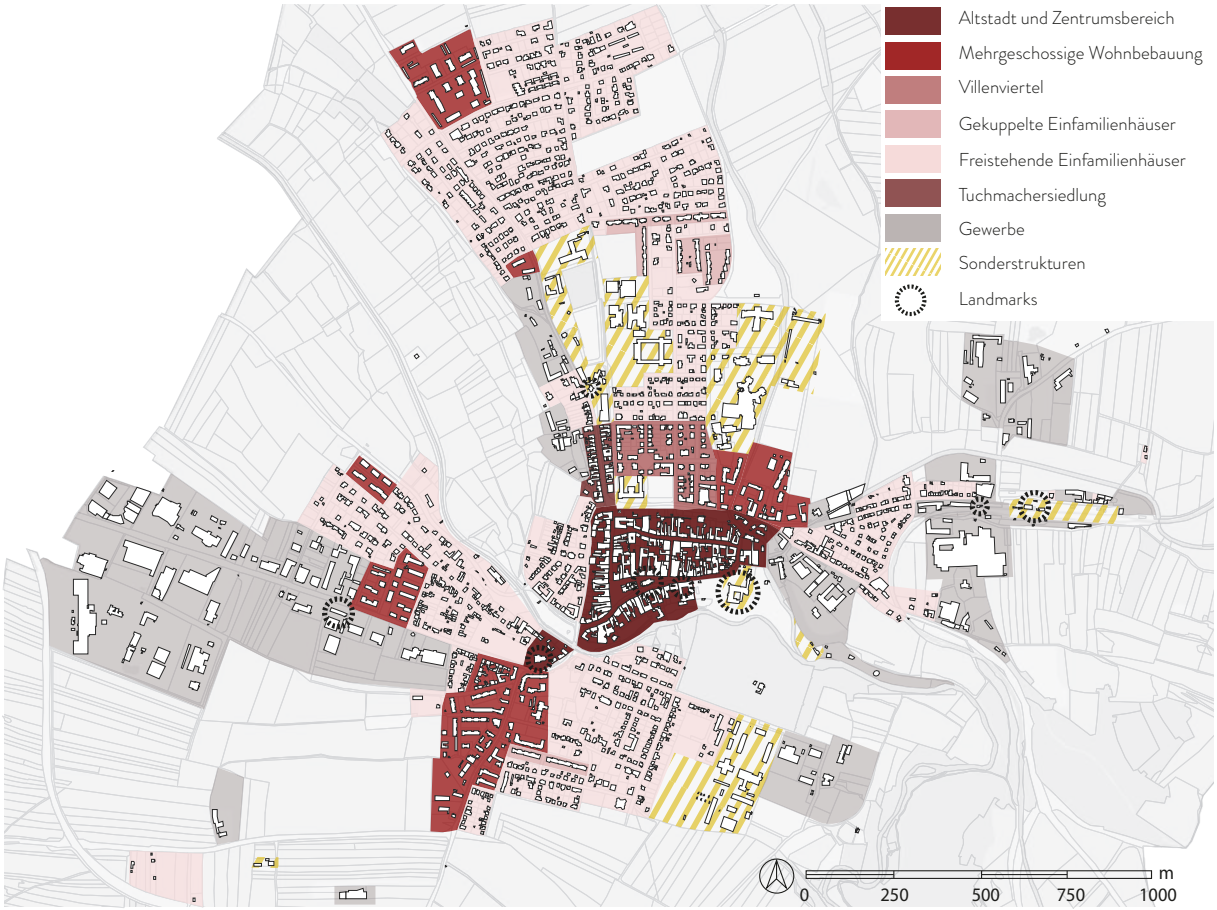


Abb. 2.1: Bereichscharakteristik der Katastralgemeinde Horn

ANALYSE_2

MOTORISIERTER VERKEHR

Die Stadtgemeinde Horn ist sehr gut ans hochrangige Straßennetz angebunden und zeichnet sich durch gute Erreichbarkeit der umliegenden Zentren aus. Dafür sind in erster Linie mehrere Landesstraßen B sowie die Europastraße 49 verantwortlich, die von Magdeburg (D) über Tschechien bis nach Wien führt. Wichtige Zentren und Pendlerziele wie Krems, St. Pölten oder Wien sind über die Straße mit dem privaten PKW deutlich schneller zu erreichen als etwa mit dem öffentlichen Verkehr (vgl. Google, 2017).

Die hochwertige Straßenerschließung und die folgende Orientierung der Verkehrsorganisation auf den motorisierten Verkehr verursacht innerhalb der Gemeinde ein hohes Verkehrsaufkommen. Durch eine Umfahrungsstraße wird zwar der Durchzugs- und Wirtschaftsverkehr zu einem gewissen Teil aus dem Horner Stadtzentrum ferngehalten, in den Ortschaften Breiteneich und Mödring wird aber die Lebensqualität entlang der Hauptverkehrsstraßen durch den Schwerverkehr zum Teil stark beeinträchtigt. Im Hauptort zeigt sich der Fokus auf motorisierte Verkehrsarten hingegen vor allem im ruhenden Verkehr, der in weiten Bereichen das Stadtbild maßgeblich prägt. Bei einer Untersuchung der Stellplatzauslastung rund um den Stadtkern wurde festgestellt, dass die 753 Stellplätze im Nahbereich der Innenstadt zwar stark ausgelastet, jedoch nicht überlastet sind. Als zentrales Konfliktfeld kristallisiert sich allerdings der Mangel an verkehrsberuhigten Zonen und die auf den motorisierten Verkehr zugeschnittene Straßengestaltung heraus. So sind in den meisten Wohngebieten kaum zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen verordnet und statt möglichen Geh- oder Radwegen teils beidseitige Parkmöglichkeiten für Autos ausgewiesen. Hier gilt es mögliche Verbesserungsansätze hinsichtlich einer Veränderung des Modal Splits zugunsten eines höheren Fuß-, Rad und ÖV-Anteil zu entwickeln.

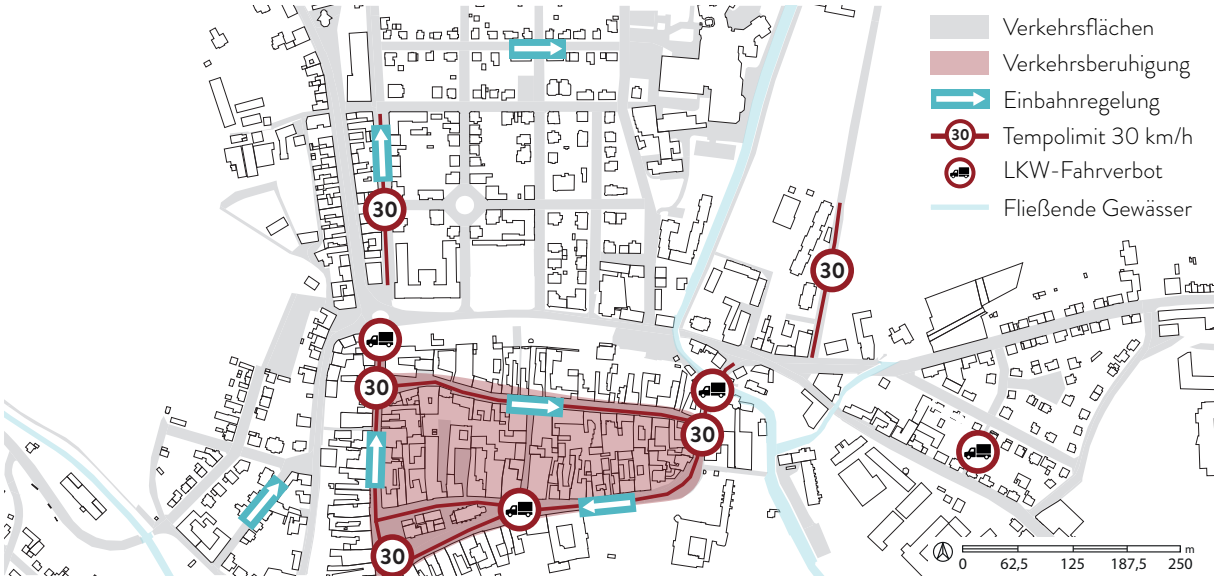


Abb. 2.2: Verkehrsregelungen um den Horner Stadtkern: Kaum Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Wohngebieten

ANALYSE_3

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Horn ist über zwei hochrangige Verkehrsträger ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Einerseits ist die Gemeinde mit den Bahnhöfen in den beiden Katastralgemeinden Horn und Breiteneich über die Kamptalbahn an das Schienennetz der ÖBB angeschlossen, andererseits fungiert Horn als Start- und Zielpunkt zahlreicher Buslinien und somit als Knotenpunkt im regionalen Busverkehr. Der Busfahrplan ist vor allem auf spezifische Zielgruppen wie Bildungs- oder Erwerbspendler*innen zugeschnitten. In Folge dessen lassen sich hinsichtlich bestimmter Tageszeiten oder Wochentage deutliche Differenzen bezüglich der Versorgungsqualität mit öffentlichem Verkehr feststellen.

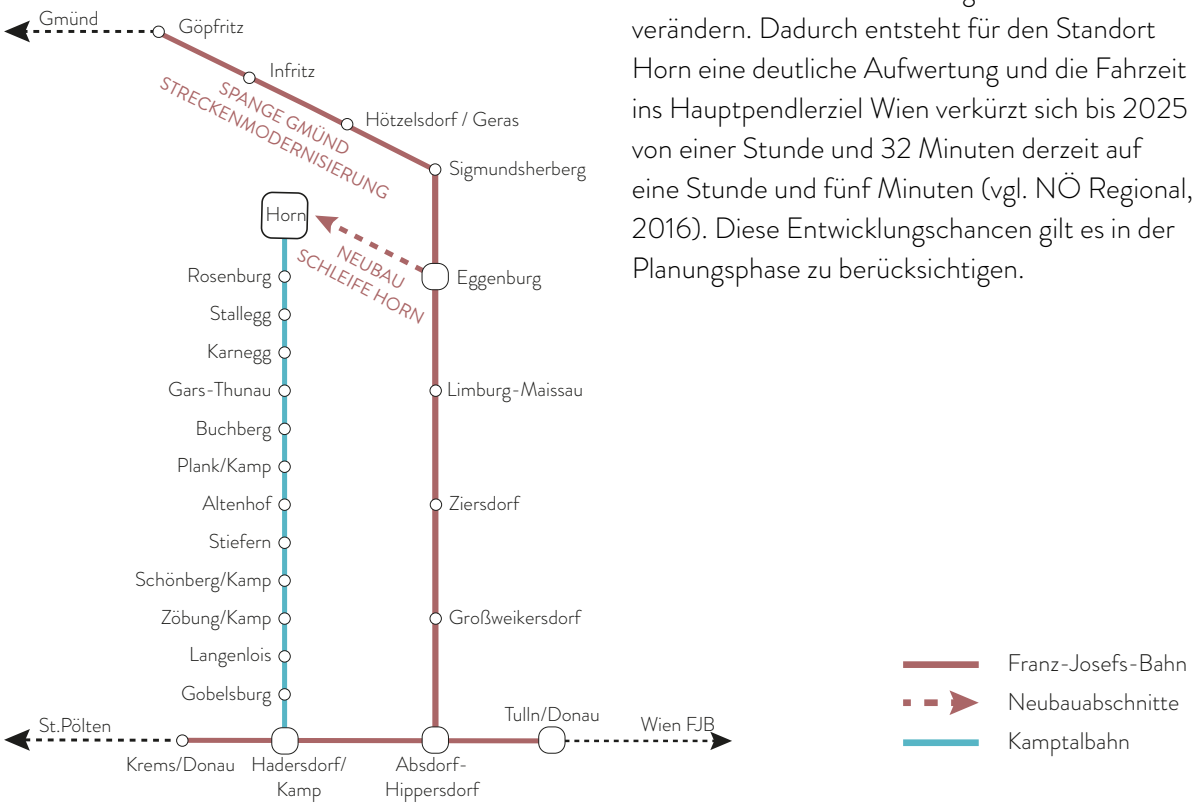


Abb. 2.3: Geplanter Ausbau der Franz-Josefs-Bahn

Ein ganz anderes Bild ergibt sich beim Blick auf die öffentliche Verkehrserschließung der weiter vom Stadtzentrum entfernten Katastralgemeinden. So sind die Ortschaften Doberndorf und Mühlfeld überhaupt nicht in das lokale Busnetz integriert und ihre Bewohner*innen dadurch auf den privaten PKW angewiesen. Hier verdeutlicht sich die Vorrangstellung des motorisierten Individualverkehrs in der Gemeinde. Umliegende Zentren wie etwa die Landeshauptstädte Wien und St. Pölten sind daher durchwegs mit dem Privatauto deutlich schneller erreichbar als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieser Umstand könnte sich allerdings in näherer Zukunft durch die geplante Direktanbindung Horns an die Franz-Josefs-Bahn – und folglich an Wien – verändern. Dadurch entsteht für den Standort Horn eine deutliche Aufwertung und die Fahrzeit ins Hauptpendlerziel Wien verkürzt sich bis 2025 von einer Stunde und 32 Minuten derzeit auf eine Stunde und fünf Minuten (vgl. NÖ Regional, 2016). Diese Entwicklungschancen gilt es in der Planungsphase zu berücksichtigen.

ANALYSE_4

FUSSVERKEHR

Der Fokus der Verkehrsorganisation auf den motorisierten Verkehr spiegelt sich auch beim Blick auf die örtlichen Fußwegeverbindungen wider. In der Katastralgemeinde Horn lassen sich vor allem in den Wohngebieten im Norden, im gesamten Gewerbe- und Betriebsgebiet im Westen sowie entlang der Raabser Straße und in Richtung Bahnhof große Verbesserungspotentiale hinsichtlich der Attraktivität der Gehwege-infrastruktur feststellen. Der Bahnhof ist zudem nur mangelhaft in das innerörtliche Fußwegenetz eingebettet, so bestehen beispielsweise keine direkten Wegeverbindungen zur Kaserne und zum Landeskrankenhaus. Auf der anderen Seite ist die Gemeinde Horn in ein dichtes Netz an überörtlichen Wanderwegen eingebettet, die rund um die Stadt ein attraktives Angebot für Tourist*innen und die Bevölkerung darstellen. In diese überörtlichen Fußwegenetze sind auch die kleineren Katastralgemeinden gut integriert, lediglich der Siedlungskern von Mühlfeld verfügt aktuell über keinen direkten Wegeanschluss.

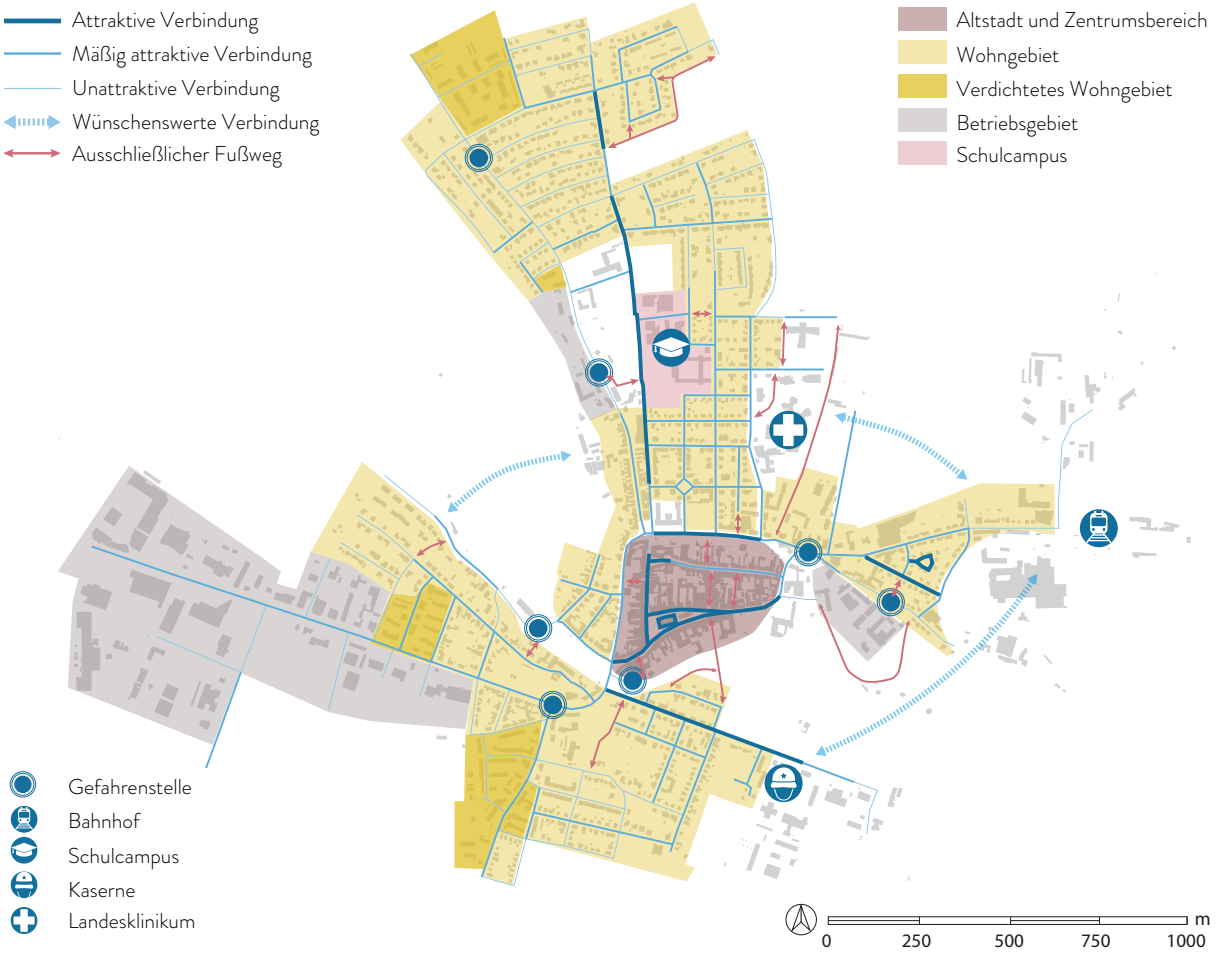


Abb. 2.4: Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr

ANALYSE_5

RADVERKEHR

Bei Betrachtung des innerörtlichen Radwegenetzes lässt sich feststellen, dass dieses in weiten Teilen deutliche Mängel und Lücken aufweist. Eine ausreichende Infrastruktur entlang der einzelnen Radverbindungen ist nur punktuell verfügbar. Ähnlich zum Fußwegenetz bestehen mangelhafte Verbindungen insbesondere in den nördlichen und südlichen Siedlungsbereichen sowie entlang der Hauptverkehrsachsen im Zentrum und Richtung Bahnhof. Ein zentrales Problem in diesem Kontext stellen vor allem Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen oder hohen Geschwindigkeiten im Begleitverkehr dar. Fehlende Radwegverbindungen lassen sich ebenfalls zwischen Bahnhof, Kaserne und Landesklinikum sowie durch das Hochwasserschutzgebiet im Westen der Stadt ausmachen. Dafür verlaufen zahlreiche überörtliche Radwege durch das Gemeindegebiet, die nicht nur für eine regionale Anbindung, sondern auch für eine Verbindung der einzelnen Katastralgemeinden sorgen. Die Ausnahme bildet das abseits gelegene Doberndorf.

Abb. 2.5: Handlungsempfehlungen für den Radverkehr

ANALYSE_6

FLÄCHENBILANZ UND BAULANDBEDARF

Horn liegt im ländlichen Raum dies spiegelt sich beim Blick auf die Flächenwidmung und Bodennutzung deutlich wider. So sind beinahe 90 % des Gemeindegebiets als Grünland gewidmet, der Rest verteilt sich im Verhältnis 1:3 auf Verkehrsflächen und Bauland. In Hinblick auf die Erstellung eines Örtlichen Entwicklungskonzeptes spielen insbesondere die Flächenreserven und deren Verfügbarkeit eine wesentliche Rolle. Im Rahmen einer qualitativen Betrachtung der Baulandreserven wurde festgestellt, dass die Stadtgemeinde derzeit über Wohnbaulandreserven in einer Größenordnung von rund 34 ha verfügt. Im Betriebsbauland stehen mit etwa 25 ha ebenfalls große Reserven bereit, allerdings befinden sich 14,5 ha im Gewerbegebiet am Ostrand der Stadt in einer Aufschließungszone. (vgl. DI Porsch ZT GMBH, 2017)

Um die Zahlen der Analyse in einen Kontext zu setzen, wurde eine Baulandbedarfsabschätzung auf Basis dreier Szenarien durchgeführt. Die Szenarien treffen unterschiedliche Annahme hinsichtlich Bebauungsdichten, Haushaltsgrößen und Bevölkerungsentwicklung, kommen jedoch gleichsam zur Erkenntnis, dass die Wohnbaulandreserven mit großer Sicherheit über das Jahr 2030 hinaus ausreichend sind. Es ist zu beachten, dass ein großer Teil der Baulandreserven nicht unmittelbar bebaubar ist. Dies ist in einer ländlichen Gemeinde einerseits auf Spekulationsabsichten von Grundeigentümer*innen zurückzuführen, die ihre Liegenschaften weder bebauen noch verkaufen, andererseits werden Baulandflächen im Familienbesitz oft nicht genutzt, um dem Nachwuchs später einen Baugrund zur Verfügung zu stellen. Wie hoch der Anteil der verfügbaren Grundstücke tatsächlich ist, lässt sich schwer erheben, mit Maßnahmen zur Baulandmobilisierung und vorsichtigem Umgang mit Neuausweisungen sollte es aber möglich sein, diesen Anteil bis ins Jahr 2030 zu reduzieren.

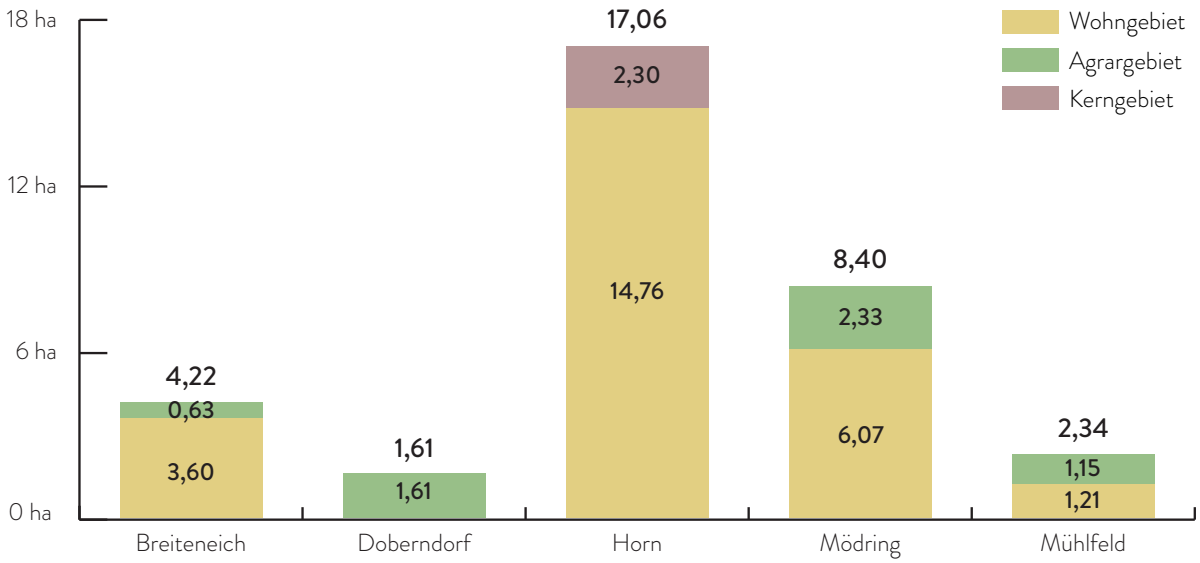


Abb. 2.6: Baulandreserven nach Widmungskategorien je Katastralgemeinde (2017)

ANALYSE_7

NATURRAUM UND LANDWIRTSCHAFT

Die Gemeindefläche Horns ist überwiegend von land- und forstwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Rund 85 % des Gemeindegebiets bestehen aus Wald- und Ackerflächen, Wiesen oder Weiden und werden von 24 Betrieben mit Haupt- und 39 Betrieben mit Nebenerwerbstätigkeit bewirtschaftet. Der primäre Sektor stellt dennoch nur rund 1,2 % der Arbeitsplätze in Horn, was im Vergleich zum Land Niederösterreich (7 %) stark unterdurchschnittlich ist. (vgl. Statistik Austria, 2017ac) Die Waldflächen befinden sich vor allem im Norden rund um Mödring und Doberndorf sowie im Süden der Gemeinde entlang der Taffa. Rund um Mühlfeld im Süden sind außerdem ein Natura-2000-Gebiet sowie ein Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, die zum Schutz des Naturraumes Möglichkeit zur Baulandwidmung stark einschränken.

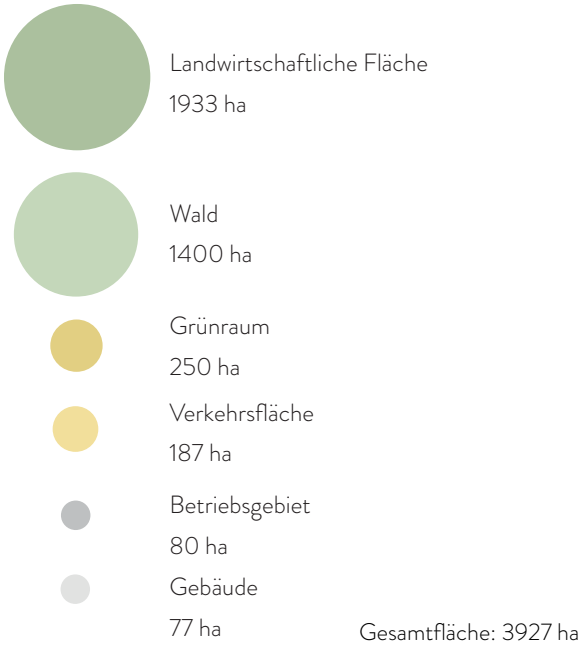


Abb. 2.7: Flächenutzungsanteile

Abb. 2.8: Hochwasserschutzgebiete entlang der Taffa

Weitere Grünräume - allen voran private Gärten - befinden sich überwiegend innerhalb des Siedlungsgebiets (ca. 6 %). Gleiches gilt auch für Verkehrsflächen, Betriebsgebiete und bebautes Gebiet, die zusammen aber nur einen Bruchteil (gemeinsam knapp 9 %) der Gemeindefläche ausmachen.

Im Westen des Siedlungsgebiets der Katastralgemeinde Horn liegt darüber hinaus ein Hochwasserschutzgebiet, das als Rückhaltezone Schutz vor einem bis zu 300-jährigen Hochwasser (siehe Abb. 2.8) dienen soll. In diesem Gebiet ist folglich ebenfalls keine Baulandentwicklung möglich, dafür aber zur Nutzung als Erholungs- und Grünraum sehr geeignet.

ANALYSE_8

GEMEINDEFINANZEN

Die finanziellen Ausgaben der Gemeinde Horn sind verglichen mit den Einnahmen seit dem Jahr 2000 fast deckungsgleich. 2016 beliefen sich beide Summen auf knapp 20 Millionen Euro. Das spiegelt auch den geringen finanziellen Handlungsspielraum der Gemeinde wider. Größere Projekte können nur schwer bzw. mit Hilfe von Förderungen realisiert werden. Obwohl das Einkaufszentrum Horn einer der bedeutendsten Arbeitsgeber in der Region ist, tragen die darin angesiedelten Betriebe kaum merklich – also weder positiv noch negativ – zur finanziellen Lage Horns bei, da ein großer Teil des Gewerbegebiets nicht innerhalb der Gemeinde Horn, sondern in Frauenhofen gelegen ist.

Um Aufschluss zu geben, welche Einnahmen und Ausgaben welchen bestimmten Aufgabenbereichen zuzuordnen sind, werden sie in zehn Ansatzgruppen nach funktionellen Kriterien unterteilt. Diese Unterteilung ist in den untenstehenden Diagrammen veranschaulicht. Auffallend dabei ist, dass sich fast die Hälfte der Einnahmen durch die Finanzwirtschaft, also unter anderem aus öffentlichen Abgaben, Erträgen aus Kapitalvermögen und Finanzzuweisungen ergeben. Hingegen machen bei den Gesamtausgaben die Dienstleistungen mit 40 % den größten Anteil aus. Dazu gehören zum Beispiel kommunale Wasserversorgung, Kanal, Müllabfuhr oder Friedhofsgebühren.

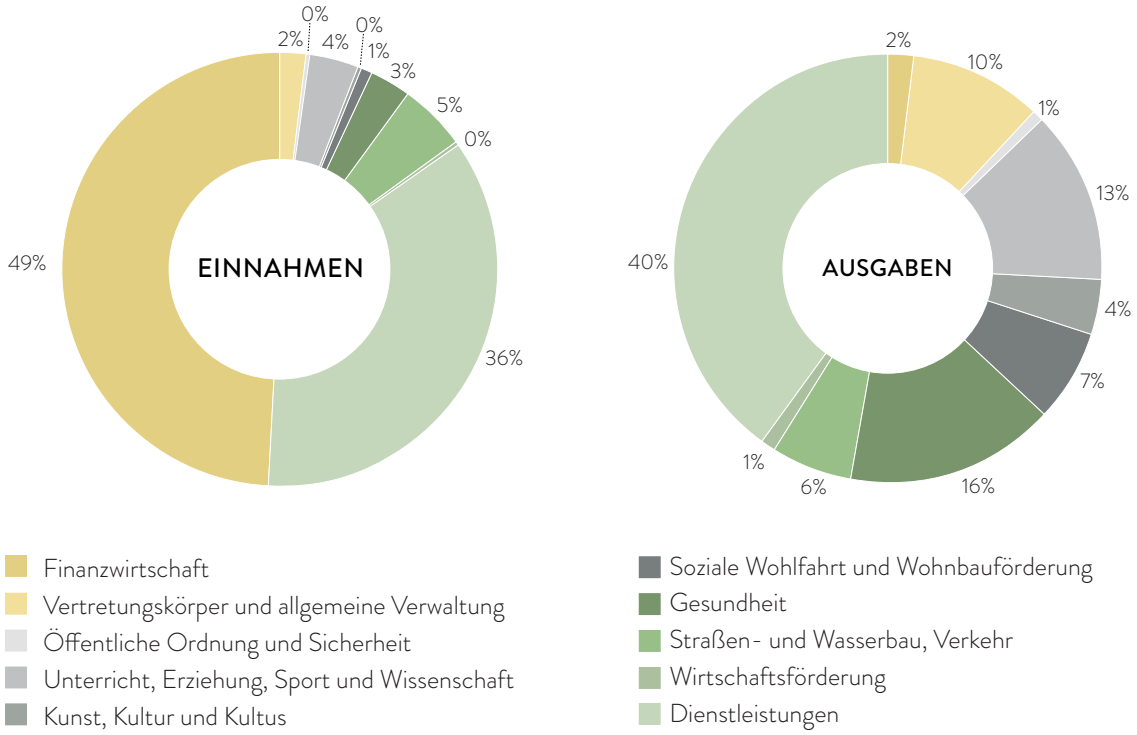


Abb. 2.9: Gemeindefinanzen der Stadtgemeinde Horn (2016)

ANALYSE_9

BEVÖLKERUNG UND SOZIALES

Die Gemeinde Horn erlebte ihr stärkstes Bevölkerungswachstum in der Zeit zwischen 1869 und 1971. In diesen hundert Jahren gab es einen Zuwachs von insgesamt rund 110 %, konkret von etwa 3.000 auf 6.250 Personen (siehe Abb. 2.10). Auch in der Nachkriegszeit stieg die Bevölkerungszahl merklich an, heute umfasst die Stadtgemeinde 6.608 Einwohner*innen. Im Gegensatz zu den meisten Gemeinden im Waldviertel ist Horn somit eine sanft wachsende Gemeinde, liegt allerdings in den letzten Jahren klar unter dem niederösterreichischen Durchschnitt. Für den Zeithorizont des Entwicklungskonzeptes wird durch ein Nullszenario ein Wachstum um rund 2,9 % auf rund 6.800 Bewohner*innen vorgesagt. Gemäß einer ÖROK-Prognose würde die Bevölkerungszahl sogar nur auf 6.700 steigen.

Die Stadtgemeinde wird von überdurchschnittlich vielen Jugendlichen im Alter von 10-19 bewohnt, diese machen über 10 % der Gesamtbevölkerung aus. Die Blütezeit Horns als Schulstadt war jedoch in den 1970er Jahren, als rund 2.600 Schüler*innen in Horn die Schule besuchten. Seitdem sind diese Zahlen aber kontinuierlich zurückgegangen. Zum Bildungsniveau lässt sich sagen, dass knapp 30 % der Horner Bevölkerung über einen Lehrabschluss verfügen, 55 % waren an Pflichtschulen und nur 6,5 % haben eine Hochschulausbildung absolviert. Dies hängt vermutlich auch damit zusammen, dass es in Horn derzeit keine Hochschule gibt – ein Thema, dass in der Vergangenheit bereits mehrfach thematisiert wurde. So war beispielsweise geplant, eine Fachhochschule für Physiotherapie in Horn anzusiedeln.

Strukturelle und inhaltliche Veränderungen in Horns Schulen gibt es derzeit bei HAK und HLW, die in Zukunft gemeinsam geführt werden sollen. Die HAK soll sich gemäß des Entwicklungskonzeptes für berufsbildende Schulen im Waldviertel neu ausrichten. So soll es eine Vertiefung auf den Bereich Gesundheit und Pflege geben.

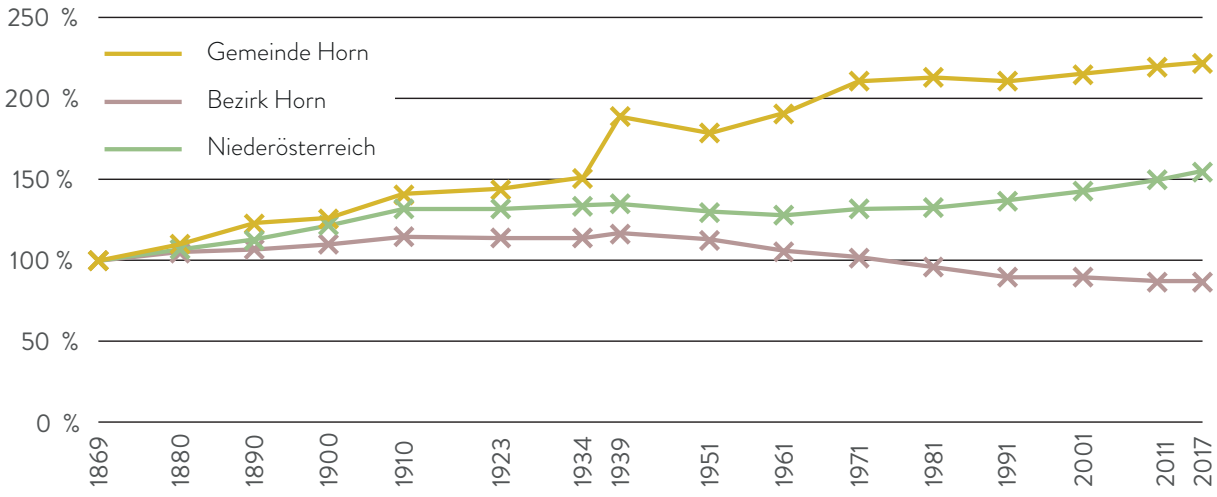


Abb. 2.10: Bevölkerungsentwicklung des Landes Niederösterreich sowie von Gemeinde und Bezirk Horn im Überblick

ANALYSE_10

KULTUR UND TOURISMUS

Horn, das sich selbst offiziell als Kulturstadt bezeichnet, verfügt über ein vielfältiges kulturelles Angebot. Neben der historischen Altstadt mit der mittelalterlichen Stadtmauer sind vor allem das Vereinshaus, das Stadtkino und die Museen der Stadt Horn beliebte Kultureinrichtungen. Zudem gibt es eine Vielzahl an kulturellen Veranstaltungen, wie etwa das Musikfestival „Allegro Vivo“, das Theaterfestival „Szene bunte Wähne“ sowie die „Horner Festtage“, die jedes Jahr viele kulturell Interessierte aus dem In- und Ausland anziehen.

Untenstehende Abbildung (2.11) gibt einen Überblick über die Nächtigungszahlen in Horn seit dem Jahr 1991. Dabei wird zwischen Sommer- und Wintersaison unterschieden, wodurch der Umstand deutlich wird, dass Horn im Sommer besonders beliebt ist. Die meisten Nächtigungen finden – nicht zuletzt aufgrund der zuvor genannten Kulturveranstaltungen, die in dieser Jahreszeit stattfinden – vor allem in den Sommermonaten Juli, August und September statt. Für den Sommertourismus sind aber auch die regionalen Wander- und Radwege bedeutend, die auf unterschiedlichen Routen an vielen Attraktionen, wie beispielsweise den zahlreichen Burgen, und Schlössern in der Umgebung vorbeiführen.

Im Jahr 2009, als die niederösterreichische Landesausstellung unter anderem in Horn stattfand, hatte die Stadt einen deutlichen Anstieg der Nächtigungszahlen zu verzeichnen. Seitdem stagnieren die Zahlen ungefähr auf diesem Niveau, wobei sie mit leicht abnehmender Tendenz unter dem niederösterreichischen Landesdurchschnitt liegen. Deshalb herrscht in diesem Bereich wohl erhebliches Wachstumspotenzial, das nicht zuletzt deshalb abgeschöpft werden sollte, weil der Kultur- und Tourismussektor sich auch in Zukunft positiv im Stadtbudget niederschlagen könnte. Eine erste Maßnahme könnte hierfür die Ausbau des Online-Marketings der Stadtgemeinde sein.

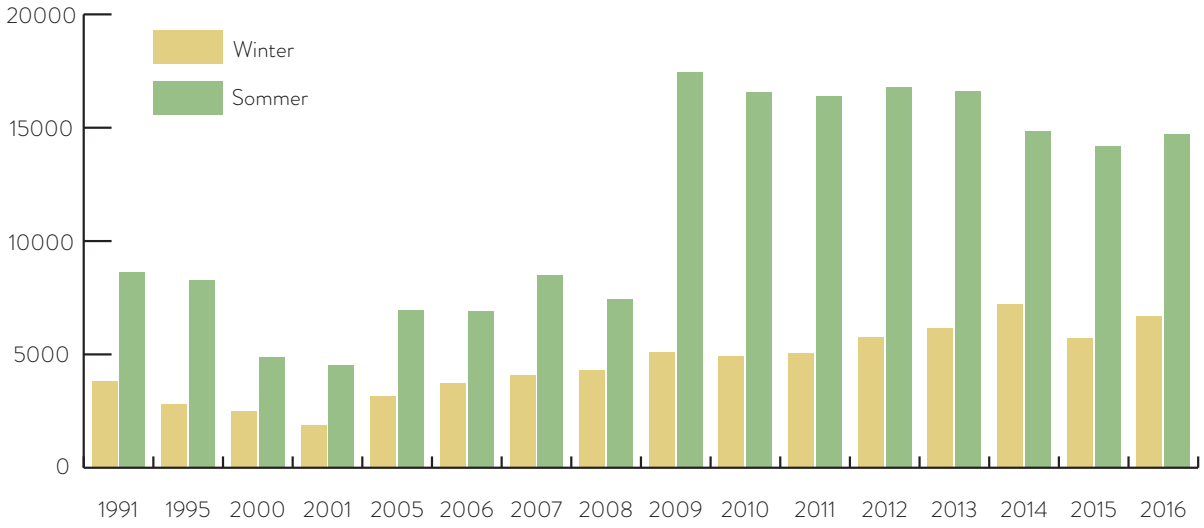


Abb. 2.11: Nächtigungzahlen im Vergleich zwischen Winter- und Sommertourismus (1991-2016)

ANALYSE_11

GEWERBE UND HANDEL

In der Gemeinde Horn ist der tertiäre Sektor am stärksten vertreten und macht rund 89 % der Arbeitsstätten aus. Das ist auch im Vergleich zum niederösterreichischen Durchschnitt mit 67 % verhältnismäßig hoch.

Das Wirtschaftsgefüge in Horn ist überwiegend vom Handel (19,30 %) sowie von kulturellen und sonstigen Dienstleistungen (18,57 %) geprägt. Der größte Anteil dieser Kategorien kann auf das Einkaufszentrum und den hohen Anteil an spezialisiertem Waren- und Dienstleistungsangebot zurückgeführt werden. Zudem spielen aber auch das Realitätenwesen, die Vermietung und unternehmensbezogene Dienstleistungen (13,45 %) sowie das Gesundheits- und Sozialwesen (11,26 %) eine wichtige Rolle. Einer der wichtigsten Arbeitsgeber ist das Landeskrankenhaus mit rund 950 Mitarbeiter*innen. Im Gegensatz dazu steht der Sektor Energie- und Wasserversorgung, welcher besonders wenige Arbeitsstätten aufzeigt.

Ein besonders auffälliger Rückgang um 23 % ist bei den land- und forstwirtschaftlichen Betrieben in der Gemeinde zu verzeichnen. (vgl. Statistik Austria, 2017ac; StatCube o. J.)

Die Zahl der Arbeitslosen liegt in der Gemeinde Horn bei 7,2 % (3.324 Erwerbspersonen), das ist im Vergleich zum Bezirk mit 5,2 % und zu Niederösterreich mit 5,7 % deutlich höher. (vgl. Statistik Austria, 2017ac)

Ein hoher Stellenwert in der Gemeinde Horn kommt zudem dem Gewerbegebiet und dem Einkaufszentrum zu, welches 1995 eröffnet wurde und bei einer Gesamtfläche von 82.000 m² rund 32.893 m² Verkaufsfläche aufweist. Das EKZ beschäftigt ca. 370 Personen, wird jährlich von rund 2,6 Millionen Menschen besucht und macht dabei einen durchschnittlichen Umsatz von 73 Millionen Euro pro Jahr. (vgl. Standort und Markt, 2016)

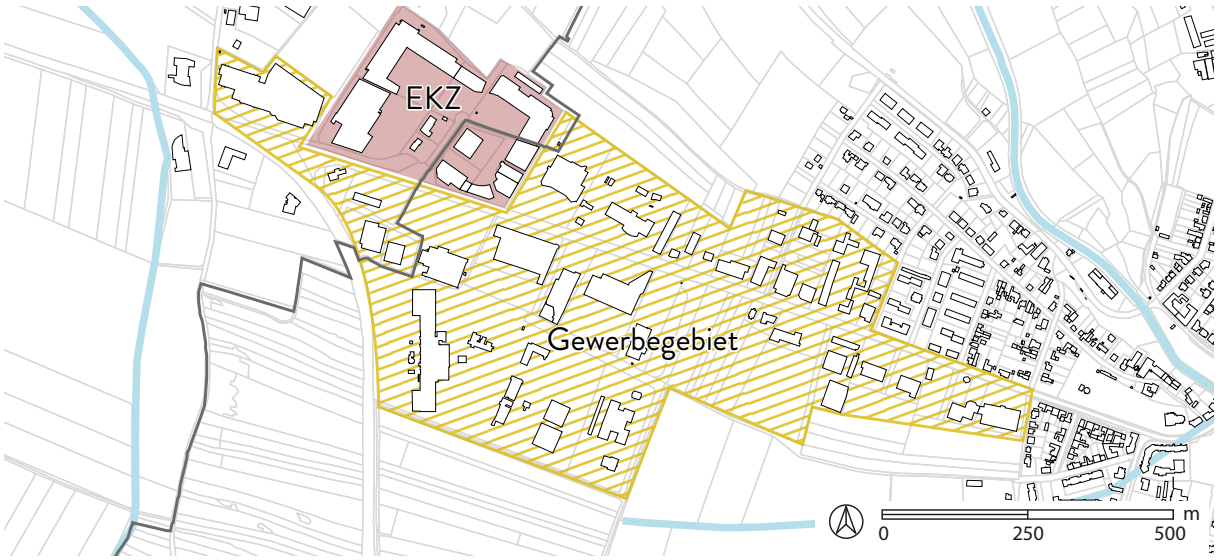


Abb. 2.12: Gewerbegebiet an der Gemeindegrenze von Horn nach Frauenhofen

ANALYSE_12

REGIONALER KONTEXT

Als Bezirkshauptort kommt Horn und seinem Gemeindegebiet eine wichtige Rolle sowohl in der unmittelbaren Umgebung, als auch im gesamten Waldviertel zu. Dabei profitiert die Gemeinde von der Nähe zu Wien und zu Tschechien. Bei der Erarbeitung des Projektes und der Konzipierung der Leitprojekte werden die bestehenden Konzepte als Grundlage herangezogen. Die überörtlichen Konzepte geben sowohl Rahmenbedingungen für das Waldviertel, als auch spezifisch für Horn vor. Zudem dienen Kooperationen und kleinregionale Konzepte als Anhaltpunkte für die Entwicklung von „Horizont Horn 2030.“.

Überörtliche Konzepte:
* w.i.N Strategie Niederösterreich
* Landesentwicklungskonzept
* Perspektiven für die Hauptregionen
* Hauptregionsstrategie 2024
* Strategie Waldviertel 2015 reloaded
* Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+

Kooperationen und kleinregionale Konzepte:
* Euregio Silva Nortica
* Regionalverband Waldviertel
    - EUROPA Plattform - PRO Waldviertel
    - Regionalverband Waldviertel
* LEADER Region Waldviertler Wohlviertel
* Kleinregion Kamp-Taffatal
* Cittàslow und Slow Food Waldviertel

Darüber hinaus in das Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm von Bedeutung, welches das Ziel hat, der Bevölkerung den Zugang zu zentralen Einrichtungen aller Art innerhalb einer zumutbaren Entfernung und mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand zu ermöglichen. Dabei werden die Orte anhand von vorhandenen Einrichtungen und demographischen Merkmalen nach ihrer Wichtigkeit eingestuft. Horn ist ein Ort der Stufe IV und erfüllt daher die Anforderungen der Stufe I bis III und versorgt die Bevölkerung mit allen wichtigen öffentlichen und privaten Einrichtungen.

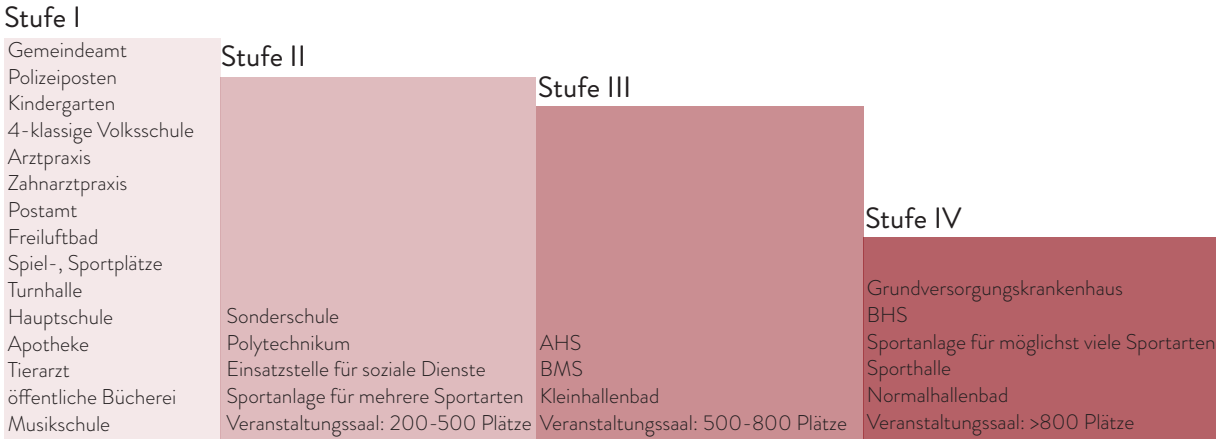


Abb. 2.13: Einrichtungen in der Gemeinde Horn nach Zentralitätsklassen

ANALYSE_13

SWOT-ANALYSE

STÄRKEN

* Historisches Erbe
* Zentraler Ort der Stufe IV
* Vielfältige Nutzungen in der Innenstadt
* Direktvermarktung und Wochenmärkte
* Hohe Kaufkrafteigenbindung & Kaufkraftsaldo
* Innerörtliche Wohnbaulandreserven
* Einbettung in das regionale Fuß- und Radwegenetz
* Eingliederung in das hochrangige Straßennetz
* ÖV-Netz für Pendler*innen
* Hochwasserschutz

RISIKEN

* Aussterben der Innenstadt durch ungenutzten
* Wohnraum
* Zunehmender Leerstand in der Altstadt
* Demographischer Wandel (Abwanderung junger Bevölkerung, Überalterung, Schrumpfung)
* Unkontrollierter Flächenfraß und Versiegelung
* Weitere bauliche Verdichtung in Randlagen
* Preissteigerung von Immobilien durch die geplante Bahnanbindung
* Status als Schulstadt in Gefahr

CHANCEN

* Belebung der Innenstadt durch Freiräume
* Standort für höhere Bildungseinrichtungen
* Einbindung und Aufwertung der fließenden Gewässer in das Stadtbild
* Konzept für eine gemeinsame Entwicklung der Verkaufsflächen
* Stärkung des regionalen ÖV-Netzes
* Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn
* Innerstädtische Einbindung des Bahnhofs
* Verbesserung innerörtlicher Hauptverbindungen
* Günstige Grundstücke in den kleineren KGs
* Abrundung des Siedlungskerns durch Nutzung von Potentialflächen
* Nutzung zukunftsfähiger Energie
* Gestärktes Bewusstsein für die Region

SCHWÄCHEN

* Baulandhortung
* Flächennutzungen am Hauptplatz
* Verdichteter Wohnbau in Stadtrandlage und
* Flächenverschwendung in Zentrumsnähe
* Zersiedelung in den kleineren KGs
* Eingeschränkte Baumöglichkeiten in Mühlfeld Angebot an Infrastruktureinrichtungen in den kleineren KGs
* Freizeitangebot für Jugendliche
* Versiegelung im Gewerbegebiet
* Grobe Lücken im ÖV-Netz am Wochenende
* Schwachstellen im Wegenetz (Barrierefreiheit, verkehrsberuhigte Zonen, Konfliktpunkte)
* Fokus des gesamten Verkehrsnetzes auf MIV
* Geringer finanzieller Handlungsspielraum

ANALYSE_13

SWOT-ANALYSE

STÄRKEN

Horn ist ein zentraler Ort der Stufe IV, dessen Geschichte bis in das 11. Jahrhundert zurückreicht und so über ein besonderes historisches Erbe verfügt. Die Bezirkshauptstadt ist sehr gut in das hochrangige Straßennetz und das regionale Fuß- und Radwegenetz eingebettet. Darüber hinaus ist der Hauptort wochentags gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und weist einen ausgeprägten Nutzungsmix auf, der sich etwa in Form der Wochenmärkte in der Horner Altstadt äußert. Mitunter durch die Direktvermarktung ist die Kaufkrafteigenbindung und das Kaufkraftsaldo überdurchschnittlich hoch. Die innerörtlichen Wohnbaulandreserven sind zudem durch natürliche Gegebenheiten vor Hochwasser geschützt.

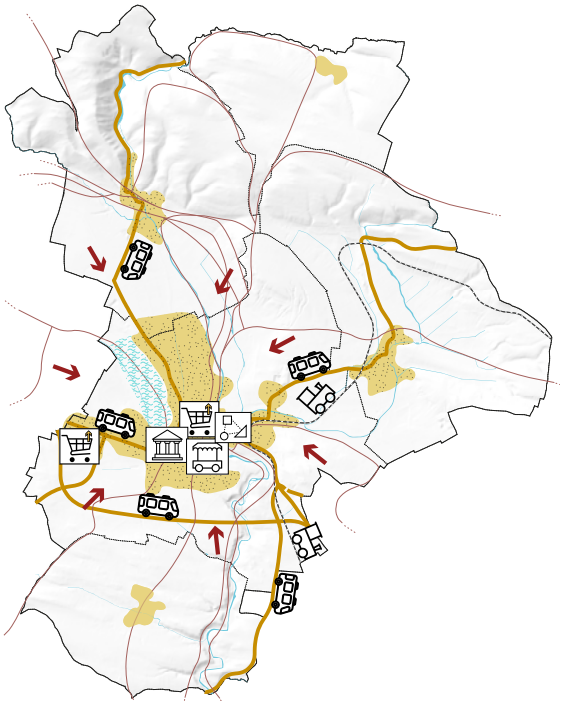


Abb. 2.14: Verortung der Stärkenanalyse

CHANCEN

Eine Aufwertung der Region kann in Zukunft durch die Nutzung verschiedener Potentiale, wie etwa der Direktanbindung an die FJB, durch Ansiedlung spezialisierter Bildungseinrichtungen und die Stärkung des regionalen ÖV-Netzes sowie der innerörtlichen Hauptverbindungen realisiert werden. Vor allem der Hauptort birgt weitere Chancen, wie zum Beispiel durch ein gemeinsames Konzept zur Entwicklung der Verkaufsflächen, die Belebung der zentralen Freiräume und Einbindung der Flüsse in das Stadtbild. Potentialflächen in der Gemeinde sind besonders die Bereiche zur Abrundung des Siedlungskerns des Hauptortes. Auch die Gewinnung und Nutzung erneuerbarer Energien ist eine Chance für Horn.

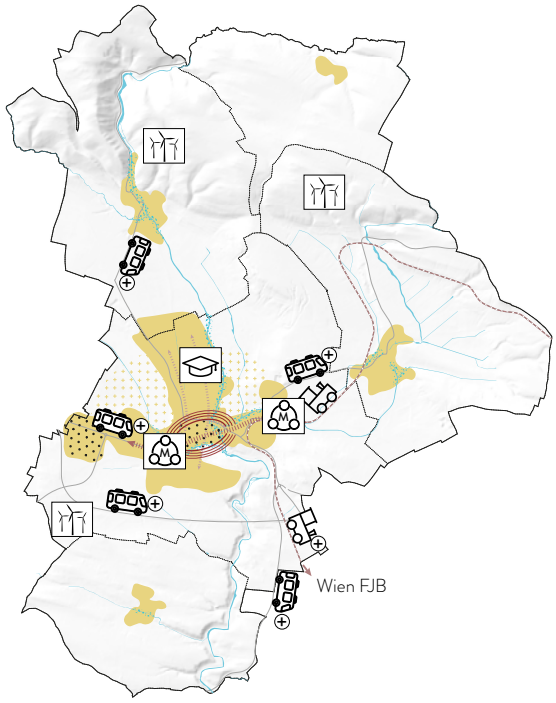


Abb. 2.15: Verortung der Chancenanalyse

ANALYSE_13

SWOT-ANALYSE

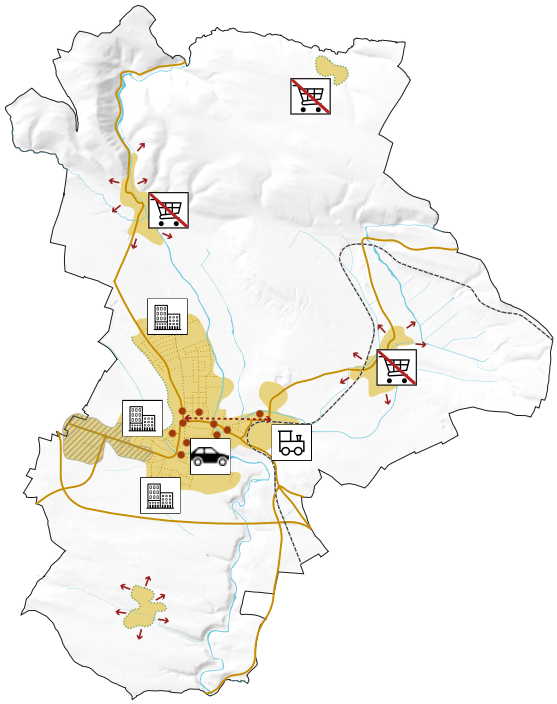


Abb. 2.16: Verortung der Schwächenanalyse

SCHWÄCHEN

Eine wesentliche Schwäche, die viele ländlich geprägte Gemeinden betrifft, ist der Mangel an Infrastruktureinrichtungen und die Zersiedlung in den kleineren Katastralgemeinden → bei gleichzeitig eingeschränkten Baumöglichkeiten wie etwa in Mühlfeld. Im Hauptort gibt es historisch bedingt einige Schwachstellen. So findet sich verdichteter Wohnbau in Stadtrandlage vor, während in Zentrumsnähe eine hohe Flächenverschwendung festgestellt werden kann. Problematisch ist teils auch die Gestaltung des MIV-lastigen Wegenetzes (etwa durch Konfliktpunkte) und der Freiräume (zum Beispiel im Gewerbegebiet oder Platzgestaltung am Hauptplatz).

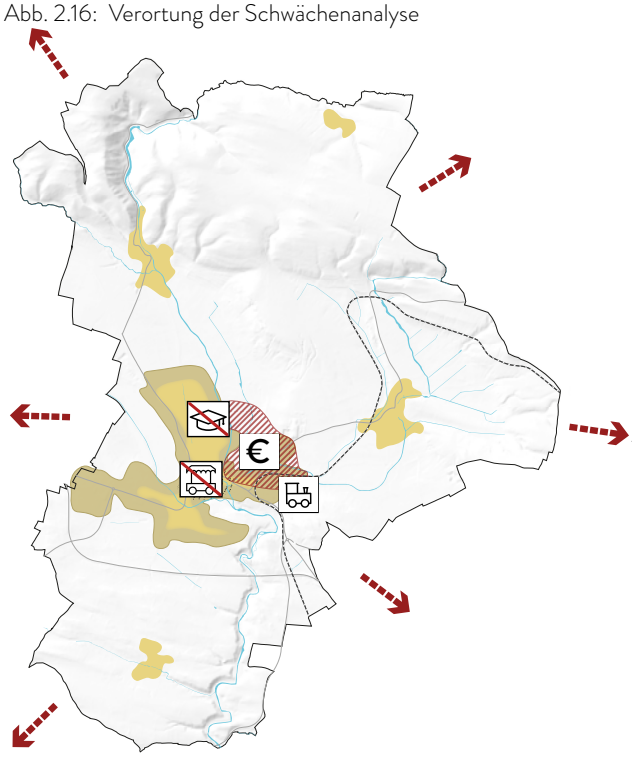


Abb. 2.17: Verortung der Risikenanalyse

RISIKEN

Der demographische Wandel stellt eine große Herausforderung für die gesamte Region dar. In Folge dessen besteht für die Gemeinde das Risiko, dass sie den Status als Schulstadt in näherer Zukunft verlieren könnte. Denn auch Horn ist durch mögliche Abwanderung und dem Aussterben der Innenstadt gefährdet: Einerseits durch ungenutzten Wohnraum, andererseits durch Leerstände. Darüber hinaus ist eine weitere bauliche Verdichtung in Randlagen und damit einhergehender Flächenfraß und Versiegelung zu vermeiden. In Bezug auf die geplante Bahnanbindung könnte eine negative Folge die Preissteigerung von Immobilien in Bahnhofsnähe sein.

03

SZENARIEN

Seite 32 - 41

Das nachfolgende Kapitel befasst sich mit den visionären Entwicklungsszenarien für die Gemeinde Horn. Zu Beginn wird ein Überblick über die Szenarientechnik und die Grundideen der insgesamt drei Zukunftsbilder gegeben. Darauf aufbauend werden verschiedene Aspekte der einzelnen Szenarien näher vorgestellt und veranschaulicht.

SZENARIEN_0

ENTWICKLUNGSSZENARIEN

Auf Basis der Bestandsaufnahme und der SWOT-Analyse wurde die Trendszenariotechnik zur Erarbeitung von verschiedenen Zukunftsbildern angewandt. Dabei geht es um die Identifikation von Schlüsselfaktoren der zukünftigen Gemeindeentwicklung und die Ableitung von pointierten Entwicklungsszenarien, die anschließend als Grundlage für die Konzeption eines Leitbildes dienen. Diese Entwicklungsszenarien verfolgen zwar keine unmittelbaren Ansprüche an Realisierbarkeit und stellen unter Umständen eine überspitzte Zukunftsvision dar, verdeutlichen aber mögliche Trends der Zukunft. So kristallisieren sich Entwicklungsbausteine heraus, die eine tragende Rolle in der Stadtentwicklung spielen, aber auch mögliche Risikofaktoren, denen in Zukunft entgegenzutreten ist.

Für die Gemeinde Horn wurden drei Entwicklungsszenarien erarbeitet:

1. HORN AM ZUG
2. HORN AM PULS DER ZEIT
3. HORN AM WERK

Jedes der drei Trendszenarien befasst sich mit einem anderen Schlüsselfaktor, die sich aus der SWOT-Analyse ergeben haben. So rückt etwa Horn am Zug die bevorstehende Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn und eine damit verbundene Verkehrswende in den Mittelpunkt, während sich Horn am Puls der Zeit vor allem mit technologischen Neuerungen und Stärkung des Ortes als Hauptstadt des Waldviertels befasst. Horn am Werk setzt sich hingegen mit einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung und sanfter Stadterneuerung auseinander und legt darüber hinaus den Fokus auf eine gemeinschaftliche, für alle Bevölkerungsgruppen gestaltete Gemeinde.

Die drei Entwicklungsszenarien werden jeweils anhand von rahmengebenden Fakten sowie kreativen beschreibenden Texten und Bildern vorgestellt. Zudem werden für jedes Szenario denkbare Potentiale und Gefahren aufgezeigt, die schlussendlich als Grundbausteine für die Leitbildentwicklung fungieren.

SZENARIEN_1

SZENARIEN IM ÜBERBLICK

HORN AM ZUG

* Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn als Entwicklungsmotor
* Aufbau eines innerörtlichen ÖV-Netzes in Verbindung mit Mobility-Sharing-Systemen und Zurückdrängung des privaten KFZ-Verkehrs
* Nutzung der baulichen Entwicklungspotentiale rund ums Bahnhofsareal zur Ansiedlung von innovativen und nachhaltigen Betrieben und zur Errichtung von lagegünstigen Wohnsiedlungen
* Verkehrswende durch Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Ortes, vor allem entlang zentraler Hauptkorridore
* Engere Verflechtung mit dem Metropolraum Wien, insbesondere durch Pendlerbeziehungen und Freizeitverkehr
* Bahnhof rückt durch besseres Angebot auf der Schiene und Neugestaltung der Achse in Richtung Altstadt näher ans Zentrum

HORN AM PULS DER ZEIT

* Etablierung der Stadt als Zugpferd für den ländlichen Raum und Beispiel, wie der Landflucht in der peripheren Lagen begegnet werden kann
* Breitbandausbau als wichtiger Standpfeiler zur Verbesserung der Standortqualität und Voraussetzung für zukünftige Gemeindeentwicklung
* Förderung der Ansiedelung von innovativen Unternehmen und Start-Ups mit besonderem Fokus auf Technologien mit Zukunftsperspektive wie etwa erneuerbare Energien, Elektroantriebe oder digitale Dienstleistungen
* Ausbau der Stellung als zentraler Bildungsstandort durch Stärkung spezialisierter Bildungsangebote, besonders in Form einer neuen Fachhochschule mit Schwerpunkt Engineering & IT
* Neue Qualitäten im öffentlichen Verkehr durch verbesserte Verbindungen sowie den Einsatz von zukunftsrelevanten Technologien wie etwa selbstfahrenden Stadtbussen und E-Bike-Sharing-Systemen

HORN AM WERK

* Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Einklang mit den bestehenden baulichen Strukturen
* Sanfte Stadterneuerung durch Fokus auf die Innenentwicklung durch Verwertung von Baulücken, flächensparenden Bebauungsweisen und Sanierung von baulich wertvollen Bereichen
* Stärkung des Gemeinschaftsgefühls durch aktives Vereinsleben und Teilnahme am öffentlichen Leben
* Schwerpunktsetzung auf die Neugestaltung und Belebung der städtischen Freiräume, insbesondere entlang der fließenden Gewässer, der Stadtmauer und am Haupt- und Kirchenplatz in der Altstadt
* Im Zuge dessen Schaffung von geeigneten Qualitäten für alle Altersgruppen im öffentlichen Raum sowie Bereitstellung eines ausgewogenen Waren- und Dienstleistungsangebotes in fußläufiger Erreichbarkeit der Wohngebiete

SZENARIEN_2

HORN AM ZUG

Abb. 3.1: Kinokarte Horn am Zug

Horn hat es geschafft! Der Wandel der ehemals verschlafenen Kleinstadt im östlichen Waldviertel zur weltbekannten Vorzeigegemeinde für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität ist endgültig vollzogen. Der Streifen „Horn am Zug“ beleuchtet in atemberaubendem Tempo jede Einzelheit der Verkehrswende, die vor gut zehn Jahren noch niemand für möglich gehalten hätte. Das Stadtkino zeigt den für drei Oscars nominierten Kassenschlager nach einem Drehbuch von Viktoria Wagenleitner jetzt in der Extended Edition.

Nach der Initialzündung – der Direktanbindung an die kaiserliche Franz-Josefs-Bahn – nahm der Aufstieg der Bezirkshauptstadt seinen rasanten Lauf. Der nach Plänen des britischen Stararchitekten Sir Norman Foster renovierte und ausgebaute Bahnhof und die damit verbundene Umstellung der Verkehrsgewohnheiten auf öffentliche Verkehrsmittel verdrängte das Schreckensbild des motorisierten Verkehrs aus dem Stadtbild. „Horn am Zug“ punktet mit exklusiven Einblicken in die neuen Formen des Pendlerlebens und schafft es über die geschickte Regieführung von Marion Müller starke Bilder mit bewegenden Stimmen aus der Bevölkerung zu verknüpfen.

Aus der einst verpönten Bahnstraße wurde mittlerweile ein pulsierender Prachtboulevard, der vom gläsernen Bahnhof ins Herz der Stadt führt. Die spektakulären Eindrücke aus der neu geschaffenen Form der gemeinsamen Nutzung des Straßenraums, die im ländlichen Raum bisher noch völlig unbekannt war, halten die Zuseher*innen über die volle Filmlänge von zwei Stunden und zwölf Minuten auf Spannung. Den Höhepunkt des Blockbusters bildet schließlich eine E-Bike-Fahrt der amtierenden Bürgermeisterin, in der sie auf sympathisch-begeisternde Weise die neuen Errungenschaften der Stadt präsentiert.

SZENARIEN_2

HORN AM ZUG

Abb. 3.2: Visualisierung des Szenarios Horn am Zug

POTENTIALE DES SZENARIOS

* Attraktivierung des öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs
* Etablierung von Mobility-Sharing-Systemen zur weiteren Reduktion des privaten KFZ-Verkehrs
* Aufwertung der Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt
* Stärkung von Kultur- und Freizeiteinrichtung durch Nähe zum Großraum Wien

GEFAHREN DES SZENARIOS

* Vernachlässigung der kleineren Katastral-gemeinden durch Fokus auf den Hauptort Horn
* Verlust von Arbeitsplätzen durch die engere Verflechtung mit Wien
* Unkontrollierte Entwicklung der noch unbebauten Umgebung des Bahnhofs
* Durch Wertgewinne für Grundstücke in Bahnhofsnähe begründete Spekulationsgefahr

SZENARIEN_3

HORN AM PULS DER ZEIT

Abb. 3.3: Kinokarte Horn am Puls der Zeit

Mit „Horn am Puls der Zeit“ zeigt das Stadtkino einen weiteren preisgekrönten Film von Starregisseur Florian Jäger. Nachdem der Streifen vergangenes Monat bei den Filmfestspielen in Cannes präsentiert wurde und direkt mit einem Sonderpreis der Jury ausgezeichnet wurde, findet die Österreichpremiere nun passenderweise an seinem Dreh- und Handlungsort statt.

„Horn am Puls der Zeit“ zeigt nach einem Drehbuch von Tarek Diebäcker die Geschichte der Bezirkshauptstadt im letzten Jahrzehnt in einer faszinierenden Aneinanderreihung von Kurzfilmen, die jeweils ein Jahr der jüngsten Entwicklungen darstellen. Dabei wird schnell deutlich, welche Veränderungen Horn in diesen Jahren erlebte: Aus einer nüchternen, kleinen Stadt in einer Schrumpfungsregion wurde das Tor zum Waldviertel und ein wahres Zugpferd für die ehemals von Abwanderung und Arbeitslosigkeit geprägte Region. Nach der literarischen Grundlage „Aufschwung für den ländlichen Raum“ wurde ein Musterbeispiel für die Umsetzung zahlreicher raumbezogener Maßnahmen in einem strukturschwachen Gebiet geschaffen, auf das nun andere Gemeinden und Regionen zurückgreifen können.

Regisseur Jäger versteht es in dem knapp zwei Stunden langen Film, immer wieder deutlich zu machen, was Horn ausmacht und wie es in den vergangenen Jahren zu diesem Aufschwung kommen konnte: Breitbandausbau, Stärkung von nicht-motorisiertem und öffentlichem Verkehr, Förderung von Betriebsansiedlungen und jungen Unternehmen sowie ein Fokus auf modernste Technologien. Wer nach der Premiere von „Horn am Puls der Zeit“ noch nicht genug über den Aufstieg Horns zur Hauptstadt des Waldviertels erfahren hat, kann am daran anschließenden Publikumsgespräch mit dem Schirmherrn der Entwicklungen, dem nunmehr 83-jährigen Landeshauptmann a. D., Dr. Erwin Pröll, teilnehmen.

SZENARIEN_3

HORN AM PULS DER ZEIT

Abb. 3.4: Visualisierung des Szenarios Horn am Puls der Zeit

POTENTIALE DES SZENARIOS

* Förderung innovativer Unternehmen / Start-Ups
* Dauerhafte Stärkung des Wirtschaftsstandortes etwa durch Breitbandausbau
* Forcierung von zukunftsfähigen Energiegewinnungsform
* Stärkung des Bildungsstandortes durch spezialisierte Ausbildungsstätten
* Ausbau von ÖV sowie Rad- und Fußverkehr

GEFAHREN DES SZENARIOS

* Vernachlässigung von Familienbetrieben, kleinstrukturierter Wirtschaftsformen und KMUs
* Voranschreitende Versiegelung durch Bevölkerungswachstum und Betriebsansiedlungen
* Höheres LKW-Aufkommen und schädliche Emissionen als Folge des Ausbaus des Wirtschaftsstandortes

SZENARIEN_4

HORN AM WERK

Abb. 3.5: Kinokarte Horn am Werk

Der zuletzt bei der Viennale vorgestellte und direkt mit dem Publikumspreis bedachte Dokumentarfilm „Horn am Werk“ setzt sich mit der Entwicklung der Bezirkshauptstadt Horn in den letzten zwölf Jahren auseinander. Der Film von der Nachwuchsregisseurin Sophie Spanlang, die zugleich auch für Kameraführung und Schnitt verantwortlich war, porträtiert die jüngsten Gemeindeentwicklungen anhand von ausgewählten Kurzinterviews mit Bewohner*innen. Das Stadtkino Horn zeigt „Horn am Werk“ in der kommenden Woche täglich um 7:30, 11:00, 17:00 und 19:30, um allen Bevölkerungsgruppen den Besuch des Filmes über ihren eigenen Wohnort zu ermöglichen.

Dies steht selbstverständlich in Zusammenhang mit dem inhaltlichen Fokus der Dokumentation, die der Frage nachgeht, wie Horn es in kurzer Zeit geschafft hat, über den auf sanfte Stadterneuerung und behutsame bauliche Innenentwicklung gesetzten Schwerpunkt eine lebenswerte Stadt für alle sozialen Gruppen zu werden – diese Geschichte lässt Spanlang aber die Menschen selbst erzählen. Aus der Perspektive der Horner Bevölkerung geht dennoch schnell hervor, was die Bausteine des Erfolgs waren: Rücksichtnahme auf bauliche Strukturen mit historischem Identifikationspotential und die Belebung des Herzens der Stadt durch Verkehrsberuhigung und Freiraumattraktivierung auf der einen sowie die nachhaltige und effiziente Gestaltung neuer Bauwerke auf der anderen Seite.

Darüber hinaus wird aus den teils auf einer sehr persönlichen Ebene geführten Gesprächen klar, dass die Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und die Schaffung von Angeboten für alle, die Horn ihr Zuhause nennen, ein kleiner, aber wichtiger Mosaikstein der Entwicklung war. Zudem schildert die Bevölkerung einhellig, dass die Stadt wieder mehr als Gesamtwerk und Ort des gemeinsamen Gestaltens angesehen wird – was den Titel von „Horn am Werk“ besonders treffend beschreibt.

SZENARIEN_4

HORN AM WERK

Abb. 3.6: Visualisierung des Szenarios Horn am Werk

POTENTIALE DES SZENARIOS

* Kompakte Siedlungsstruktur durch Innenentwicklung vor Außenentwicklung
* Attraktivierung des öffentlichen Raumes und Belebung des Innenstadtbereiches
* Stärkung des Gemeinschaftsgefühls
* Ausbau von abgestimmten Angeboten für alle Altersgruppen

GEFAHREN DES SZENARIOS

* Bedeutungsverlust der Bezirkshauptstadt durch fehlende Vorreiterrolle und Großprojekte
* Vernachlässigung der notwendigen Verkehrswende zum nicht-motorisierten Verkehr
* Zunehmende Verkehrsprobleme und Überlastung durch das Bevölkerungswachstum
* Unverhältnismäßiger Preisanstieg von Immobilien aufgrund Grundstücksverknappung

04

LEITBILD

Seite 42 -58

Im folgenden Kapitel wird zunächst der Weg von den Szenarien zum Leitbild skizziert. Anschließend erfolgt die Definition der drei Leitgedanken, die dann im großräumigen Leitbild verortet werden. Auf kleinerer Maßstabsebene wird anschließend der Hauptort Horn durch das kleinräumiges Leitbild näher beleuchtet. Darauf aufbauend werden letztlich Leitziele in Form von Ober-, Unter- und Teilzielen abgeleitet.

LEITBILD_0

EINLEITUNG ZUM LEITBILD

Das Leitbild bildet das Kernstück eines Entwicklungskonzeptes. Es soll die klare Entwicklungsrichtung und nachvollziehbare Handlungsmaxime für die zukünftige Gemeindeentwicklung vorgeben. Die Grundlagen für die Erstellung des Leitbildes ergeben sich in erster Linie aus den Erkenntnissen, die sich durch die SWOT-Analyse herauskristallisiert haben, und den Zukunftsszenarien, die im vorangegangenen Kapitel vorgestellt wurden. Für das Leitbild von „Horizont Horn 2030“ gilt es an dieser Stelle abzuwägen, welche Zukunft für die Gemeinde angestrebt wird und welche Bausteine dabei eine tragende Rolle spielen sollen. Dabei gilt es eine Vielzahl an Aspekten zu beachten, wie etwa die charakteristischen Eigenschaften Horns oder die spezifischen Stärken und Potentiale der Stadt.

Das Grundgerüst des Leitbildes von „Horizont Horn 2030“ stellen die Leitgedanken des Konzeptes dar, die sich aus den drei Entwicklungsszenarien ergeben. Diese drei Leitgedanken – zentral, innovativ und lebenswert– entsprechen den Kernelementen der unterschiedlichen Visionen, die sich in weiterer Folge auch im Leitbild widerspiegeln sollen. Zusammen bilden die Leitgedanken auch den Leitsatz des Konzeptes: „Zusammenspiel von Zentralität und Innovation für eine lebenswerte Stadt.“

Auf diesen Handlungsprinzipien baut letztlich auch das räumliche Leitbild auf, wobei grundsätzliche, allgemeine Überlegungen in einer großräumigen Leitbildkarte für die gesamte Gemeinde festgehalten und detaillierte Ideen für die Katastralgemeinde Horn in einer kleinräumigen Leitbildkarte konkretisiert werden. Gemeinsam stellen sie sowohl die maßgebliche Richtschnur für die weiteren Bestandteile dieses Entwicklungskonzeptes als auch für die gesamte räumliche Entwicklung der Gemeinde in den nächsten zwölf Jahren dar. Zur weiteren Präzisierung der raumplanerischen Vorstellungen werden – an das räumliche Leitbild anknüpfend – konkrete Zielsetzungen festgeschrieben, die als zusätzliche Orientierungshilfe dienen sollen.

LEITBILD_1

WEG ZUM LEITBILD

Szenario 1

HORN AM ZUG

Szenario 2

HORN AM PULS DER ZEIT

Szenario 3

HORN AM WERK

ZENTRAL

INNOVATIV

LEBENSWERT

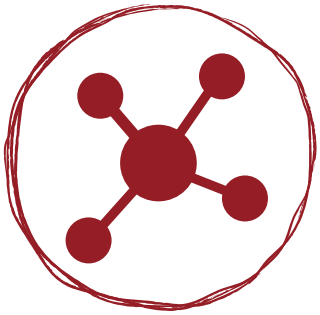
HORIZONT 2030 HORN

„Zusammenspiel von
Zentralität und Innovation
für eine lebenswerte Stadt."

Abb. 4.1: Weg zum Leitbild

LEITBILD_2

LEITGEDANKEN



ZENTRAL

Zentralität bedeutet in Zukunft nicht nur die Stellung Horns im Waldviertel zu stärken, sondern auch das Zusammenspiel zwischen den einzelnen Ortschaften der Gemeinde in Einklang zu bringen. Es ist also von Bedeutung, bei einer kontinuierlichen Stärkung des Hauptortes die kleineren Katastralgemeinden nicht zu vernachlässigen. Der Begriff „zentral“ meint in diesem Kontext, dass zentrale Funktionen auch in kleinräumigen Strukturen verankert werden können, also nicht immer gebündelt sein müssen, sondern verteilt werden können.

Innovativ sein heißt in erster Linie, Offenheit für neue Ideen zu zeigen anstatt fortwährend an Bestehendem festzuhalten. So kann die Stadt im kommenden Jahrzehnt ihren Horizont erweitern und Platz für Neues schaffen. Das bedeutet auch, Vielfalt und Kreativität Raum zu geben und Impulse für die Gemeinde und die Region entstehen zu lassen. Innovation meint allerdings nicht sämtliche finanzielle Mittel in Großprojekte zu investieren und durch den Willen zur Veränderung das Auge für bestehende Besonderheiten zu verlieren, sondern viel mehr mit begrenzten Ressourcen zu zukunftsfähigen Lösungen zu kommen.

INNOVATIV

LEBENSWERT

Neue Lebensqualitäten für Horn zu schaffen, bedeutet die Vorzüge von Stadt und Land zu verbinden. Durch Orte der Begegnung, ein aktives Gemeinschaftsleben und belebte öffentliche Räume kann die Gemeinde für alle Bevölkerungsgruppen lebenswerter werden und so die Individualität und die persönliche Identifikation gestärkt werden. Zusätzlich soll qualitätsvolles Wohnen ohne private Freiräume ermöglicht werden, wodurch Freizeiteinrichtungen sowie Erholungs- und Grünräumen eine höhere Bedeutung zukommen.

LEITBILD_3

GROSSRÄUMIGES LEITBILD

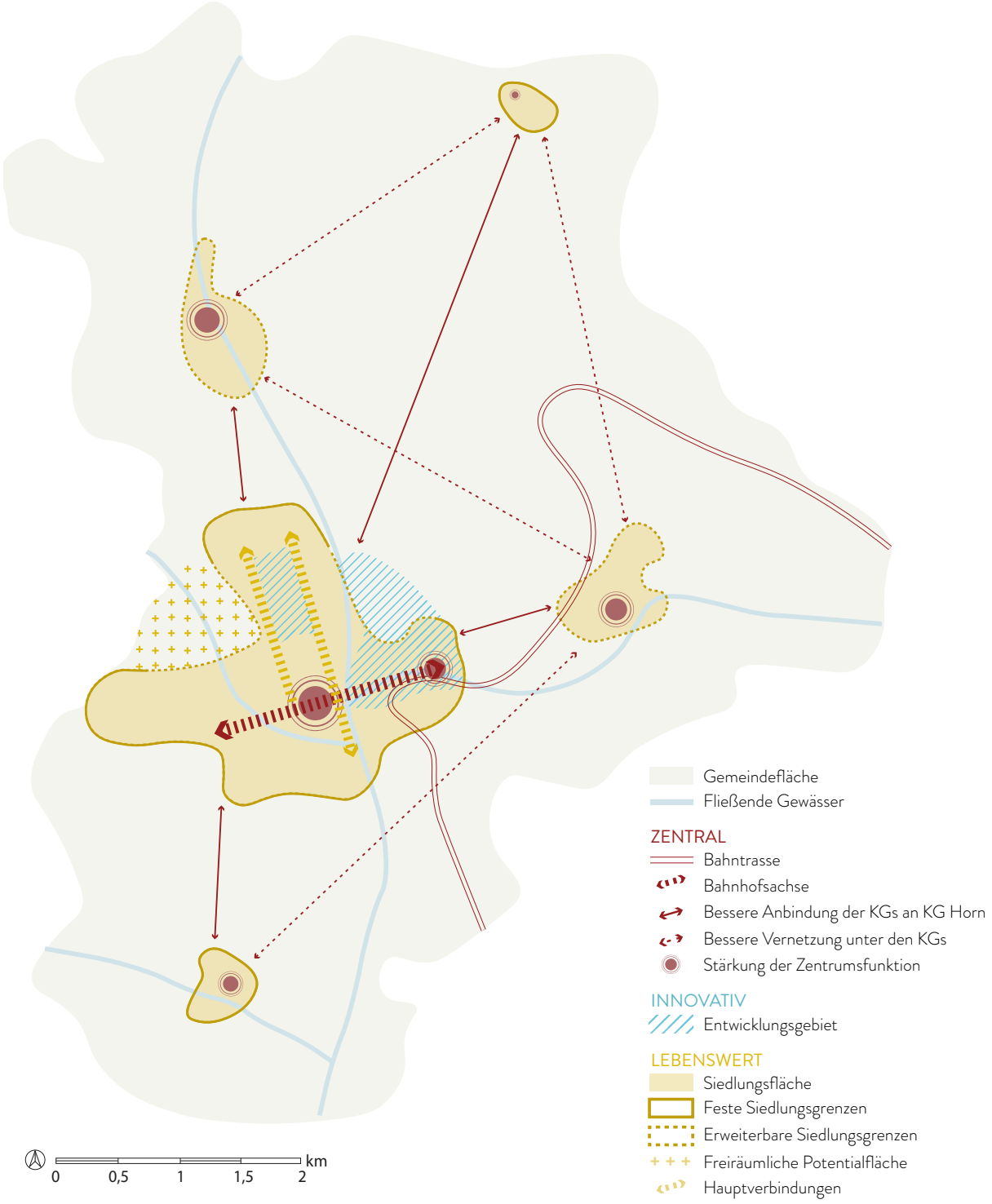


Abb. 4.2: Großräumiges Leitbild

LEITBILD_4

ERLÄUTERUNGEN ZUM LEITBILD

HORIZONT HORN 2030

Der Horizont ist die Schnittstelle, an der Himmel und Erde aufeinandertreffen – der Horizont ist überall, ist endlos und verbindet. Folgt man dem Horizont, entdeckt man Vielfalt. Vielfalt im Zusammenspiel von gebautem und gelebtem Raum. Mit jedem Schritt in seine Richtung lässt sich Neues entdecken, Perspektiven öffnen sich. Jeder Schritt bedeutet Veränderung, Wandel und Bewegung und führt so zu unterschiedlichen Blickwinkeln. Ansichten, Standpunkte und auch Lebensumstände sind oft verschieden, dennoch ist der Blick gemeinsam auf den Horizont, gemeinsam in die Zukunft Horns, gerichtet.

Doch mit welchen Perspektiven wird Horn die Zukunft gestalten? Zentralität, Innovation und Lebensqualität sind Schlüsselbegriffe für die Entwicklung der Bezirkshauptstadt inmitten des Waldviertels. Durch das Zusammenspiel der drei Begriffe kommt Horn in Bewegung, erweitert seinen Horizont und wächst über sich hinaus.

„Zusammenspiel von Zentralität und Innovation für eine lebenswerte Stadt".

Die drei Leitgedanken zentral, innovativ und lebenswert sind wesentlich für die Herleitung des Leitbilds „Horizont Horn 2030". Mit Hilfe des Leitbilds als Orientierungsrahmen soll Horn sich zu einem zentralen Ort entwickeln und so künftigen Herausforderungen durch eine nachhaltige Entwicklung begegnen. Ziel ist es, die Stärken von Stadt und Land noch weiter zu stärken und Bereiche, in denen Handlungsbedarf herrscht, durch konkret gesetzte Maßnahmen zu verbessern.

Die Vorteile von städtischen und ländlichen Strukturen sollen verbunden, gleichermaßen genutzt und weiter verstärkt werden. Besonders die Möglichkeit, urbanen und naturnahen Lebensraum, der die Stadt umgibt und so Naherholung in unmittelbarer Nähe bietet, kombinieren zu können, ist ein großes Potential der Stadtgemeinde. Die fortschreitende Globalisierung bietet Chancen wie zum Beispiel die Digitalisierung, die vor allem im ländlichen Raum neue Möglichkeiten öffnet. Es gilt aber auch, traditionelle und historisch gewachsene Strukturen zu erhalten. Im Zusammenspiel soll dies zu einer lebenswerteren Stadt im Jahr 2030 führen. Die Zentralität im ländlichen Raum wird so spürbar und durch Innovation weiter gestärkt.

Zum besseren Verständnis der Intention des Leitbildes werden die Überlegungen in zwei Leitbildgrafiken veranschaulicht: Zum einen in einem großräumigen Leitbild, welches das gesamte Gemeindegebiet, also alle fünf Ortschaften und die verbindenden Freiräume abdeckt. Zum anderen wurde eine zweite Karte auf einer größeren Maßstabsebene, also als kleinräumiges Leitbild mit Fokus auf die Katastralgemeinde Horn, erstellt. Was sind nun die konkreten Aussagen der Leitbildkarten, wie kann die Vision für Horn im Jahr 2030 gelingen?

GRÖSSRÄUMIGES LEITBILD

Mit Blick auf die großräumige Leitbildkarte zeigt sich, dass der ausschlaggebende Aspekt zur Entwicklung der Gemeinde von der geplanten Bahnanbindung an die Franz-Josefs-Bahn ausgeht. Dadurch wird die Gemeinde auch überregional besser erreichbar sein und ein Stück weit ins

LEITBILD_4

ERLÄUTERUNGEN ZUM LEITBILD

Zentrum des Waldviertels rücken. Folglich ist die Stellung Horns als regionaler Verkehrsknotenpunkt auszubauen. Ausgehend von diesem Impuls liegt der Schlüssel zur Siedlungsentwicklung vor allem in der Stärkung bestehender Zentrenstrukturen, der Ausweitung von Wegeverbindungen und der Aufwertung der Hauptachsen, um die Gemeinde im Sinne eines urbanen, aber doch ländlichen Lebensstils zu beleben und besser zu vernetzen.

Der Fokus von „Horizont Horn 2030" liegt daher auf dem Bahnhofsareal in der Katastralgemeinde Horn als innovativer Entwicklungsschwerpunkt, wobei die Horner Innenstadt und die Ortszentren der kleineren Katastralgemeinden ebenfalls bedacht werden sollen, um so deren Individualität und die persönliche Identifikation der Bevölkerung mit der Gemeinde aufleben zu lassen. Auch die Berücksichtigung der freiräumlichen Potentiale ist ein maßgeblicher Aspekt für eine lebenswerte Stadtentwicklung. Unter dem Leitgedanken „lebenswert" im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung steht zusätzlich die Intention eine kontrollierte Innen- vor Außenentwicklung in der gesamten Gemeinde anzustreben. So sollen, wie im großräumigen Leitbild ersichtlich, bestehende Strukturen verdichtet, Siedlungsgrenzen gehalten und nur punktuell erweitert werden, wie etwa auch im Entwicklungsgebiet im Osten der Katastralgemeinde Horn.

KLEINRÄUMIGES LEITBILD

Um diese Entwicklungstendenzen noch konkreter verorten und genauer ausführen zu können, eignet sich das kleinräumige Leitbild, das die Katastralgemeinde Horn näher behandelt und die Planungen im Hauptort konkretisiert. Dabei fällt zu Beginn auf, dass sich flächenhafte Bereiche als Schwerpunktsetzungen und linienhafte Elemente, die bestehende und anzustrebende Wegeverbindungen darstellen, erkennen lassen.

Zu den flächenhaften Bereichen ist auszuführen, dass wie auch bereits im großräumigen Leitbild angedeutet der Schwerpunkt auf dem Entwicklungsgebiet, bestehend aus Erneuerungs- und Erweiterungsgebiet im Osten der Katastralgemeinde Horn liegt. Dabei ist allerdings anzumerken, dass die Aufschließung und Bebauung der Erweiterungsfläche in der Stadt den Zeithorizont dieses Konzeptes voraussichtlich deutlich übersteigt und daher in erster Linie als wünschenswerte Entwicklungstendenz zu verstehen ist. Darüber hinaus ist eine weitere Erweiterung des Siedlungskörpers nicht vorgesehen, sondern Verdichtung, Nutzung von Baulücken und Aufwertung von Leerständen anzustreben. Dementsprechend sollen auch die Aufschließungszone im Gewerbegebiet und die als Stadterweiterungsgebiet ausgewiesene Fläche im Norden der Stadt nicht verbaut werden.

Die verstärkte Nutzung und Aufwertung von Potentialflächen im Bereich der Schulen und im unmittelbaren Zentrumsbereich soll zusätzlichen Einfluss auf das positive Stadtwachstum nehmen. Dabei sind auch Gebiete zu berücksichtigen, die Potentiale für Frei- und Grünräume sowie für Land- und Forstwirtschaft, Naherholung und Energie bieten. Konkret zu nennen sind in diesem Zusammenhang innerörtliche Grünflächen, wie etwa der Stadtpark oder der Adolf-Wizlsperger-

LEITBILD_5

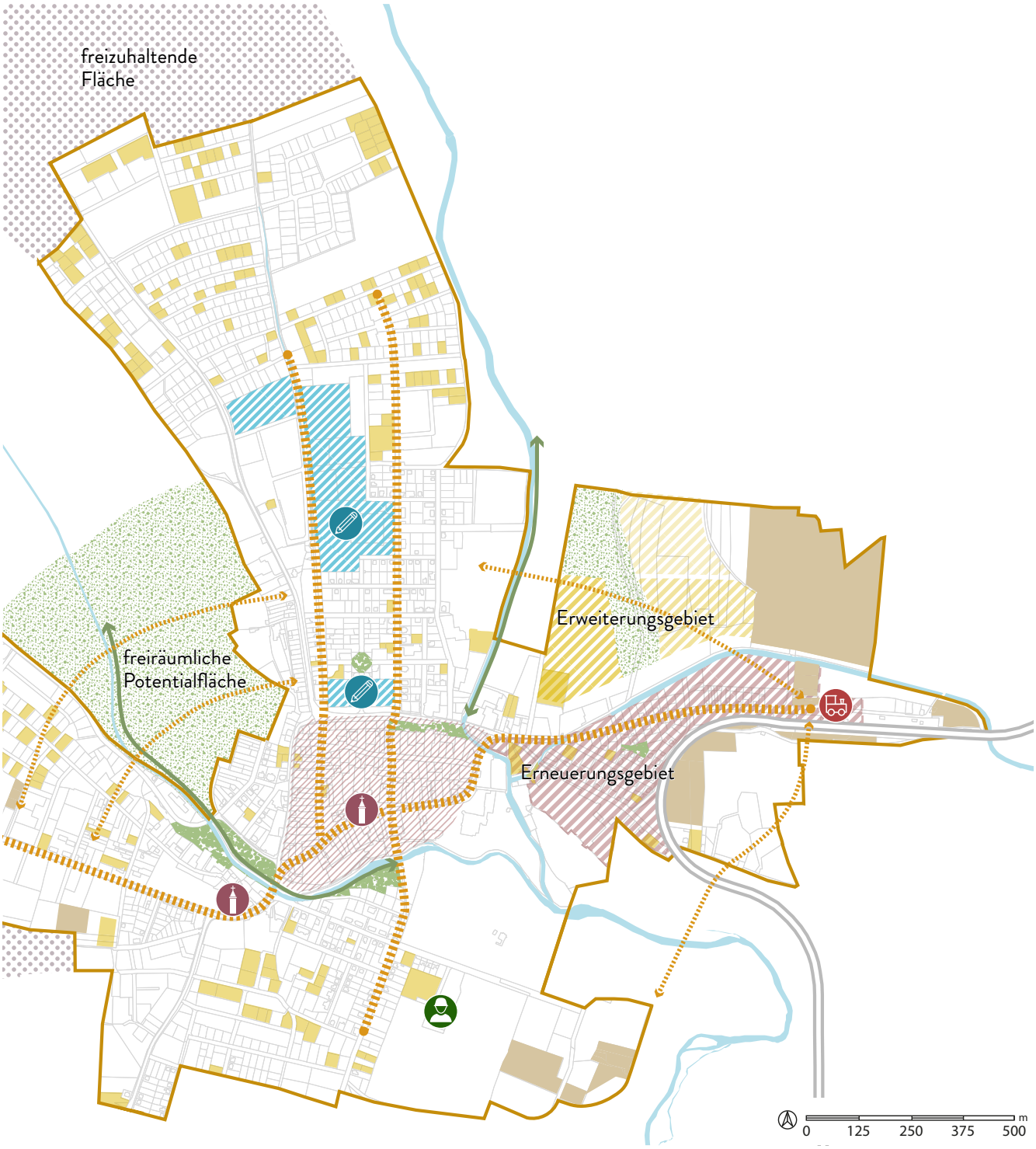
KLEINRÄUMIGES LEITBILD

Platz, und die freiräumliche Potentialfläche im Westen der Stadt, welche im Überflutungsbereich (HQ 300) der Taffa liegt und derzeit agrarisch genutzt wird.

Bei den linienhaften Elementen in der kleinräumigen Leitbildkarte handelt sich meist um bestehende Straßen und Wege oder anzustrebende Verbindungen. Von Bedeutung sind in Zusammenhang mit dem aufzuwertendem Bestand besonders die übergeordneten Wegeverbindungen in der Katastralgemeinde Horn. So kommt im Speziellen der Ost-West-Achse, der sogenannten Bahnhofsachse, die das Bahnhofsareal über die Altstadt mit dem Gewerbegebiet verbindet, eine zentrale Bedeutung zu.

Weitere wichtige Hauptverbindungen, denen im Zuge dieses Konzeptes besondere Bedeutung zukommt, sind die Straßenzüge, die vom Norden in den Süden der Stadt führen: Einerseits entlang der Puechhaimgasse und andererseits entlang der Ferdinand-Kurz-Gasse, die vor allem für die Schüler*innen der Stadt eine zentrale und ausbaufähige Wegeverbindung darstellt. Im städtischen Wegenetz bestehen allerdings vor allem für Verkehrsteilnehmer*innen des nicht-motorisierten Verkehrs derzeit noch zahlreiche Lücken, durch die große Umwege entstehen. Die wesentlichsten zu schließenden Lücken sind vom Bahnhof zum Schulcampus, vom Bahnhof zur Kaserne und über den Grünkeil im Westen der Stadt zwischen Schulcampus und Gewerbegebiet. Den letzten Aspekt für den nicht-motorisierten Verkehr bildet das Aufwerten naturnaher Wegverbindungen entlang der fließenden Gewässer Taffa und Mödringbach.

Abb. 4.3: Kleinräumiges Leitbild


freizuhaltende
Fläche
freiräumliche
Potentialfläche
Erweiterungsgebiet
Erneuerungsgebiet
0
125
250
375
500
m

LEITBILD_6

LEITZIELE IM ÜBERBLICK

Die auf Basis des Leitbildes definierten Leitziele sollen sowohl einen Handlungsrahmen für die Gemeinde im Allgemeinen, als auch für die in der Folge konzipierten Leitprojekte darstellen. Dabei wird auf die räumlichen Herausforderungen der Gemeinde konkret eingegangen und aus den vorangegangenen Leitgedanken mehrere Ober-, Unter- und Teilziele abgeleitet. Die sechs Ober- und Unterziele werden dabei thematisch den drei Leitgedanken zugeordnet und dann jeweils in zwei greifbare Teilziele untergegliedert. Diese Teilziele gehen noch spezifischer auf die Bedürfnisse der Gemeinde Horn ein und sollen Ansätze zu möglichen Maßnahmen geben. Folglich können die Teilziele jeweils den folgenden Leitprojekten zugeordnet werden, welche die bedeutendsten Handlungsfelder der Horner Zukunft abdecken.

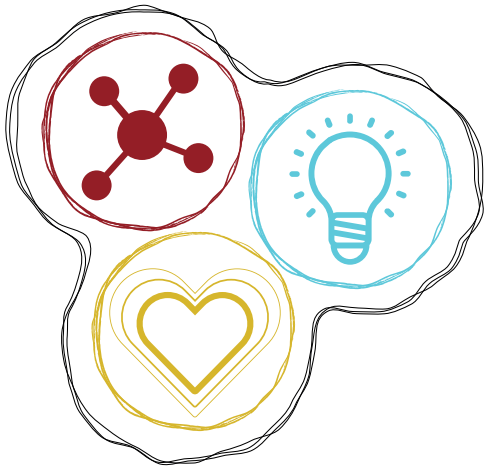


Abb. 4.4: Zusammenspiel der Leitziele

ZENTRAL

Fokus auf nachhaltige Mobilität	Stärkung überörtlicher Verknüpfungen

Verantwortungsvoller Umgang mit MIV	Ausbau des öffentlichen Verkehrs	Vernetzung der Katastralgemeinden	Weiterentwicklung im regionalen Kontext und Tourismus

Verbesserte Steuerung des Verkehrsaufkommens	Schaffung von neuen innerörtlichen ÖV-Angeboten		Bewusster Umgang mit Rolle als Einkaufsstadt
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Bahnhof als Knotenpunkt für vielfältige-Verkehrsangebote	Etablierung ortsübergreifender Kooperation	Einrichtung neuer Kultur- und Freizeiteinrichtungen

LEITBILD_6

LEITZIELE IM ÜBERBLICK

INNOVATIV

Spezialisierung des Wirtschaftsstandortes	Zeitgemäße Standortentwicklung

Ausbau des Arbeits- und Bildungsstandortes	Gesteuerte Entwicklung von Gewerbe und Handel	Förderung zukunftsfähiger Energieformen	Etablierung moderner Konzepte im Arbeitsalltag

Förderung innovativer Unternehmen und Start-Ups	Ansiedlung spezifischer Betriebe	Nutzung von Sonnenenergie, Erdwärme und Biomasse	Forcierung neuer Arbeitsformen
Errichtung spezialisierter Ausbildungsstätten	Flächenschonender Umgang mit Neuansiedlungen	Einführung von neuen Mobility-Sharing-Systemen	Nutzung digitaler Technologien

LEBENSWERT

Nachhaltige Siedlungsentwicklung	Qualitätsvolle Freiraumentwicklung

Berücksichtigung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen	Innen- vor Außenentwicklung	Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs	Aufwertung der Erholungsfunktion

Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität	Mobilisierung von innerörtlichen Baulandreserven	Neugestaltung der Hauptverbindungen	Erhalt wertvoller Naturräume
Passende Angebote für alle Generationen	Minimierung des Flächenverbrauchs in Stadtrandlage	Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofs	Attraktivierung öffentlicher Räume

LEITBILD_7

LEITZIELE IM DETAIL

Fokus auf nachhaltige Mobilität

Als zentraler Ort und Bezirkshauptstadt ist Horn ein Verkehrsknotenpunkt sowohl für den Individual- als auch Öffentlichen Verkehr. Für die zukünftige Entwicklung Horns gilt es, das bestehende Individualverkehrsaufkommen bestmöglich abzuwickeln sowie Maßnahmen zu treffen, die den Umstieg vom eigenen Auto hin zum nicht-motorisierten Verkehr und Mobility-Sharing so attraktiv wie möglich zu machen. Dies gilt ganz besonders für jene Strecken, die innerhalb der Stadtgrenzen zurückgelegt werden.

Verantwortungsvoller Umgang mit MIV

Der verantwortungsvolle Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr, der in Horn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern eine übergeordnete Rolle spielt, soll die Entwicklung der Stadt wesentlich begleiten. Die verbesserte Steuerung des Verkehrsaufkommens sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen können maßgeblich dazu beitragen.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr soll sowohl innerorts als auch regional nachhaltig gestärkt werden. Verbindungen in die Innenstadt und in die verschiedenen Katastralgemeinden sowie in die Region sollen direkt und regelmäßig zur Verfügung stehen. Die Aufwertung des Bahnhofs durch die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn bietet die Chance, diesen als innerörtlichen Verkehrsknotenpunkt für den nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehr zu etablieren.

Stärkung überörtlicher Verknüpfungen

Durch die intensivierte Vernetzung der Katastralgemeinden untereinander sowie die Aufwertung der Rolle Horns als Tourismusziel und zentraler Ort sollen überörtliche Verknüpfungen gestärkt werden. Dies bietet neue Chancen für die gesellschaftliche und wirtschaftliche gesamtörtliche Entwicklung der Stadt.

Vernetzung der Katastralgemeinden

Neben der Schaffung von neuen innerörtlichen ÖV-Angeboten soll auch die verstärkte ortsübergreifende Kooperation die Katastralgemeinden untereinander besser vernetzen sowie diese näher an den Hauptort heranrücken lassen. In diesem Kontext sind zudem die Stärkung des Gemeinschaftsgefühls sowie der soziale Austausch unter den einzelnen Ortschaften essentiell. Dadurch soll die Gemeinde auch gesellschaftlich näher zusammenwachsen.

Weiterentwicklung im regionalen Kontext und Tourismus

Es gilt die Rolle Horns als Bezirkshauptstadt mit ihrer zentralen Funktion zu stärken. Dies kann etwa durch die Weiterentwicklung der kulturellen und touristischen Einrichtungen, das Betreiben von gezieltem Marketing sowie die Vertiefung der kulturellen Kooperationen erreicht werden. Der Einkaufstourismus soll in seiner derzeitigen Form erhalten, jedoch mit Blick auf den Flächenverbrauch und die dezentrale Lage im Stadtgefüge nicht weiter ausgebaut werden. Die in übergeordneten Konzepten vorgesehenen Entwicklungsschritte sind ebenfalls zu beachten.

LEITBILD_7

LEITZIELE IM DETAIL

Spezialisierung des Wirtschaftsstandortes

Industrie 4.0, Internet of Things und Job-Sharing: Die Chancen der modernen Arbeitswelt nutzen und Innovation den Boden bereiten. Durch den Ausbau des Arbeits- und Bildungsstandortes sowie die gesteuerte Entwicklung von Gewerbe und Handel soll zukünftigen Herausforderungen durch die Spezialisierung des Wirtschaftsstandortes begegnet werden.

Ausbau des Arbeits- und Bildungsstandortes

Durch Maßnahmen wie der Ausbau der Breitbandinfrastruktur, der Schaffung eines Start-Up-Campus und Gründerzentrums sowie der Förderung von örtlichen Traditionsunternehmen soll Horn auch in Zukunft ein attraktiver Arbeitsstandort sein. Die Stärkung als Bildungsstadt durch die Errichtung spezialisierter Ausbildungsstätten – wie beispielsweise einer Fachhochschule – ist ebenfalls anzustreben. Kooperationen zwischen Bildungseinrichtungen und ortsansässigen Unternehmen ermöglichen zudem neue Chancen für den Wirtschaftsstandort.

Gesteuerte Entwicklung von Gewerbe und Handel

Eine vielfältige Gewerbe- und Handelslandschaft ist durch die Etablierung von Wirtschaftsclustern und betrieblicher Zusammenarbeit zu fördern. Dies trägt maßgeblich zum Kaufkrafterhalt in der Region bei. Außerdem soll durch die gesteuerte Entwicklung der Gewerbe- und Handelseinrichtungen unkontrollierter Flächenverbrauch und Versiegelung wie etwa im Westen der Stadt vermieden werden.

Zeitgemäße Standortentwicklung

Horn soll als attraktiver Standort im Waldviertel bis 2030 noch weiter ausgebaut werden. Hierfür ist eine zeitgemäße Standortentwicklung durch die Förderung zukunftsfähiger Energieformen und die Etablierung moderner Konzepte im Arbeitsalltag wesentliche Voraussetzung.

Förderung zukunftsfähiger Energieformen

Horn soll in Zukunft in erster Linie auf die Nutzung alternativer Energieträger setzen und dabei gezielte Maßnahmen zur Stärkung von Sonnenenergie, Erdwärme, Kleinwasserkraft und Biomasse ergreifen. Förderanreize und Bürgerbeteiligungsformen wie Energie-Anlagen-Konten bei Großinvestitionen der Gemeinde sind nur zwei Beispiele dafür. Die Einführung von neuen Mobility-Sharing-Systemen, wie ein E-Bike-Verleih-System oder E-Carsharing-Angebote, sollen diese Entwicklungen im Bereich der Mobilität zusätzlich unterstützen.

Etablierung moderner Konzepte im Arbeitsalltag

Die Nutzung von Chancen des modernen Arbeitsalltags spielen auch in Horn in näherer Zukunft eine tragende Rolle. Die Nutzung digitaler Technologien soll einerseits das zeitweise Arbeiten von zu Hause aus ermöglichen. Auf der anderen Seite können Co-Working-Spaces, flexible Formen der Kinderbetreuung, der Ausbau bestehender Angebote sowie passende Arbeitszeiten eine flexible Arbeitseinteilung sicherstellen, die auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und somit die Attraktivität des Standortes fördern.

LEITBILD_7

LEITZIELE IM DETAIL

Nachhaltige Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung Horns bis zum Jahr 2030 soll sich auf die Berücksichtigung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sowie auf das Verhindern der unkontrollierten Ausdehnung des Siedlungskörpers stützen. Demnach ist es von zentraler Bedeutung, die Siedlungsentwicklung nachhaltig zu gestalten, um künftigen Generationen genügend Ressourcen und Gestaltungsspielraum zur Verfügung zu stellen.

Berücksichtigung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen

Ein aktives Vereinsleben, Dorfgemeinschafts- und Jugendhäuser, Regionalmärkte und weitere Initiativen von Seiten der Gemeinde sollen in Zukunft zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls beitragen. Vor allem in den kleineren und abgelegenen Katastralgemeinden ist die Infrastruktur zur sozialen Interaktion zu sichern und das gesamtörtliche Bewusstsein darauf zu lenken. Dabei ist es vor allem wichtig, passende Angebote für alle Generationen bereitzustellen.

Innen- vor Außenentwicklung

Durch eine Begrenzung der bebaubaren Flächen soll eine unkontrollierte Ausdehnung des Siedlungskörpers verhindert werden und stattdessen durch einen Fokus auf Innenentwicklung ein kompakter Siedlungskörper entstehen. Vor allem dichtere Bebauungstypologien in Zentrumsnähe sowie eine Nachverdichtung über Innenreserven können dazu beitragen. Langfristig sollen im Bereich des Bahnhofs weitere Potentialflächen für Bautätigkeiten erschlossen werden und als zukünftiger Entwicklungsschwerpunkt fungieren.

Qualitätsvolle Freiraumentwicklung

Qualitativ hochwertige Freiräume sind sowohl für das Wohlergehen der Bürger*innen als auch für die Attraktivität des nicht-motorisierten Verkehrs essentiell. Deshalb gilt es insbesondere entlang der städtischen Hauptverbindungen sowie in unmittelbarer Nähe der Wohn- und Zentrumsbereiche attraktive öffentliche Freiräume zur Verfügung zu stellen und ausreichend Erholungsräume für die Bevölkerung zu schaffen.

Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs

Hauptverbindungen im Fuß- und Radverkehr, welche die wichtigsten Quell- und Zielpunkte in der Gemeinde miteinander verbinden, sollen maximale Attraktivität bieten: Gehsteigbreiten, die ein problemloses Passieren ermöglichen, Barrierefreiheit sowie umweltfreundliche Sharing-Systeme sollen zur Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs beitragen. Dies ist ganz besonders entlang der Achse zwischen Bahnhof und der Innenstadt relevant. Aber auch die Aufwertung weiterer bestehender Strukturen sowie die Schaffung von neuen Verbindungen – beispielsweise zwischen Bahnhof und Kaserne – sind dabei von Bedeutung.

Aufwertung der Erholungsfunktion

Darüber hinaus sollen belebte Erdgeschosszonen in der Innenstadt und eine ansprechende naturnahe Gestaltung von Freiflächen für attraktive öffentliche Räume sorgen. Grün- und Naherholungsräume sollen sowohl aufgewertet bzw. neugeschaffen werden als auch dabei die Erholungsfunktion stärken. Potentialflächen finden sich dafür vor allem im Nordwesten der Stadt.

Abb. 4.5: Zielgerade am Sportplatz des BORG Horn

05

LEITPROJEKTE

Seite 59 - 64

Der nächste Abschnitt erläutert den Weg vom Leitbild und der Zielsetzung zu den zwei Leitprojekten „Horn bewegt sich – Ein gemeinsames Verkehrskonzept für Horn“ und „Horn wandelt sich – Sanfte Stadterneuerung im Bahnhofsquartier.“ Im Zuge dessen wird ein Überblick über die beiden Projekte und die Gesamtheit der geplanten Maßnahmen gegeben.

EINLEITUNG ZU DEN LEITPROJEKTEN

Im Rahmen von „Horizont Horn 2030“ werden die Visionen zur räumlichen Entwicklung der Stadtgemeinde in zwei Leitprojekten verwirklicht. Im Gegensatz zu klassischen Entwicklungskonzepten wird dabei nicht auf einen umfassenden, themenübergreifenden Maßnahmenkatalog zurückgegriffen, sondern gezielt Maßnahmen in zwei konkreten Leitprojekten ausgearbeitet. Eine Umsetzung aller Ideen für die Entwicklung einer Gemeinde ist nicht nur wenig zielführend, sondern auch mit den begrenzten finanziellen Ressourcen schlichtweg nicht realisierbar. Daher sind stets Schwerpunktsetzungen notwendig, die sich in diesem Konzept in erster Linie an den drei Leitgedanken – zentral, innovativ und lebenswert – und in weiterer Folge am Leitbild sowie den Leitzielen orientieren.

Folglich werden insgesamt zwanzig Maßnahmen für die Zukunft Horns vorgestellt, die zum Ziel haben, die Gemeinde in ihren zentralen Funktionen zu stärken, neuen Ideen und modernen Konzepten ihren Raum zu lassen und darüber hinaus die Stadt ein gutes Stück lebenswerter zu gestalten. Die Maßnahmen beziehen sich dabei nie lediglich auf ein Leitziel oder einen Leitgedanken, sondern suchen stets die Schnittmengen und die Verbindungspunkte dazwischen. Die Leitprojekte, die den Rahmen der geplanten Maßnahmen bilden, lauten:

1. **HORN BEWEGT SICH**
   Ein Gemeinsames Verkehrskonzept für Horn
2. **HORN WANDELT SICH**
   Sanfte Stadterneuerung im Bahnhofsquartier

Das Leitprojekt „Horn bewegt sich“ setzt einen Schwerpunkt auf die Zukunft der Mobilität in Horn, die sich schon in der Bestandsanalyse als zentrales Handlungsfeld der Stadtentwicklung herauskristallisiert hat. Dieses Projekt bezieht sich auf das gesamte Gemeindegebiet, während „Horn wandelt sich“ mit dem Bahnhofsquartier einen örtlichen Bezug aufweist. Im Folgenden wird ein erster allgemeiner Überblick über die Projekte und ihre Maßnahmen gegeben.

LEITPROJEKTE_1

WEG ZU DEN LEITPROJEKTEN

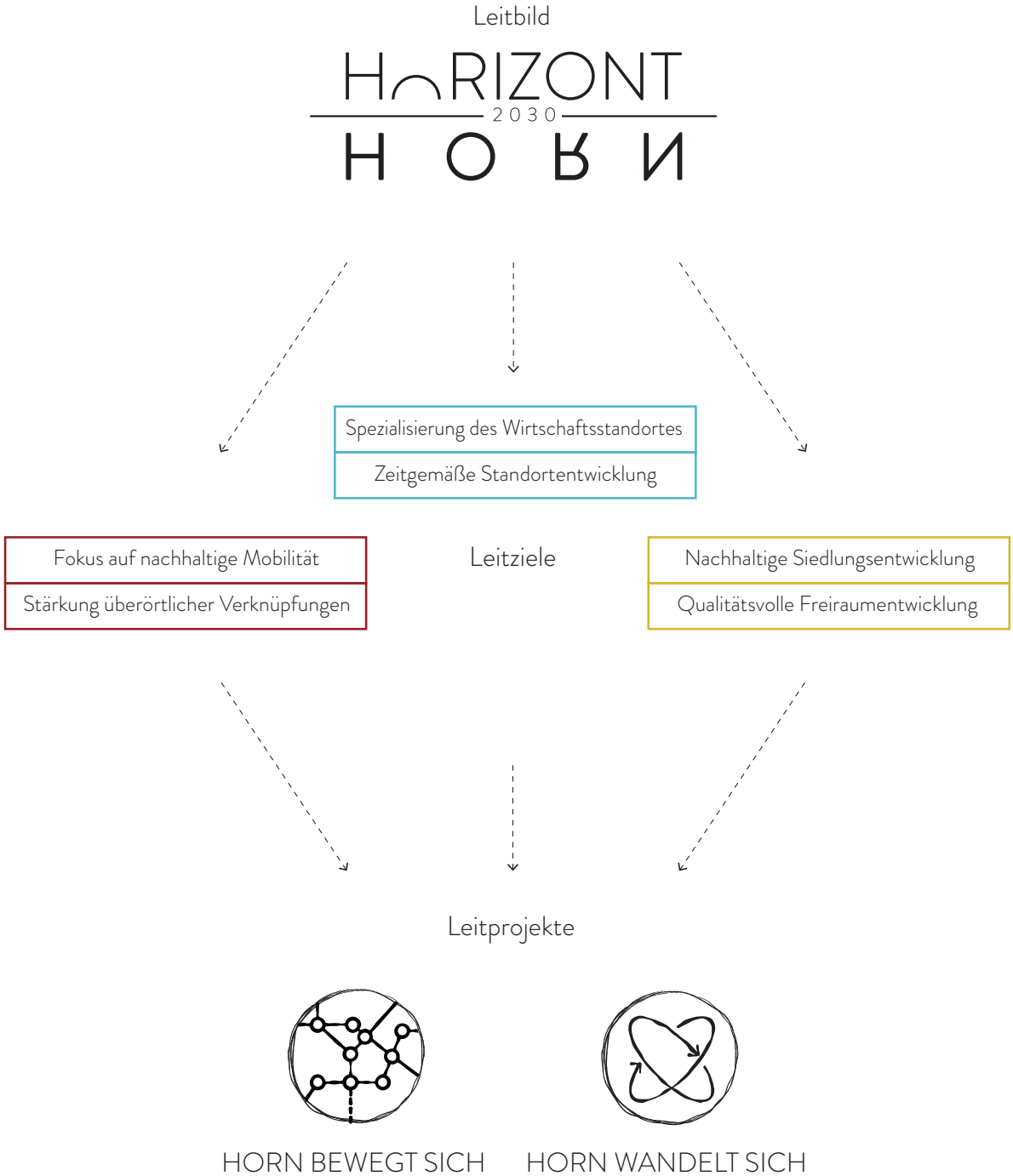


Abb. 5.1: Weg zu den Leitprojekten

MASSNAHMENBOX

Die beiden Leitprojekte bauen inhaltlich jeweils auf zehn eigenständige Maßnahmen auf (siehe rechtsstehende Grafiken). Grundsätzlich können die Maßnahmen auch außerhalb des gemeinsamen Daches der Leitprojekte umgesetzt werden, aber für eine klare Impulssetzung und Entwicklungsrichtung ist eine ganzheitliche Umsetzung der Leitprojekte anzustreben.

Die einzelnen Maßnahmen werden im Rahmen der Leitprojekte, die in den nächsten beiden Kapiteln des Entwicklungskonzeptes näher vorgestellt werden, detailliert über eigene Maßnahmenboxen vorgestellt, welche die wesentlichen Charakteristika der Ideen auf einen Blick erkenntlich machen. Eine Muster-Maßnahmenbox ist unterhalb des Textes abgebildet und zeigt beispielsweise den Bezug zu den Leitzielen auf Ebene der Teilziele, Synergien mit anderen Maßnahmen oder die wichtigsten beteiligten Akter*innen. Zudem wird auf einer vierpoligen Skala ein Einblick in die Priorität, Zeithorizont und Kosten der Maßnahme gegeben.

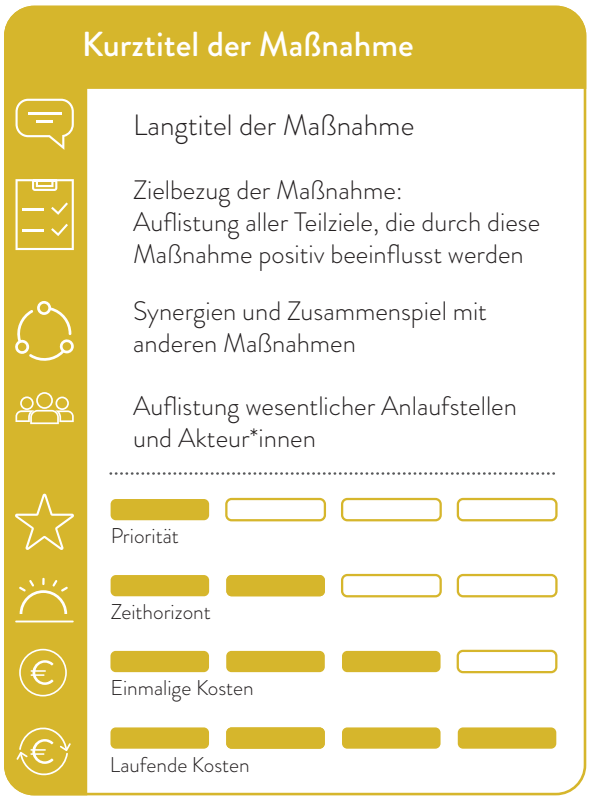


Abb. 5.2: Erläuterung Maßnahmenbox

PRIORITÄT

Die Bedeutung der Maßnahmen wird in die vier Kategorien „mäßig bedeutend“, „bedeutend“, „sehr bedeutend“ und „essentiell“ untergliedert. Gemessen wird die Priorität anhand der möglichen Erfüllung der Leitgedanken und Leitziele.

ZEITHORIZONT

Einige Maßnahmen bilden die Voraussetzungen für andere Bausteine des Konzeptes und sind daher „schnellstmöglich“ umzusetzen. Weitere Unterscheidungen sind die Bezeichnungen „kurzfristig“, „mittelfristig“ und „langfristig“, die vor allem Bezug auf den zeitlichen Ablauf nehmen.

EINMALIGE KOSTEN

Die Investitionskosten unterscheiden sich zwischen den Maßnahmen deutlich und werden daher in die Kategorien unter 5.000 €, unter 10.000 €, unter 100.000 € und über 100.000 € eingeteilt. Diese Summen entsprechen den Begriffen „sehr gering“, „gering“, „mittel“ und „hoch.“

LAUFENDE KOSTEN

Die wiederkehrenden Kosten werden gleichsam in die vier Bereiche „sehr gering,“ „gering,“ „mittel“ und „hoch“ eingeteilt. Diese Beschreibungen beziehen sich auf die Beträge unter 1.000 €, unter 10.000 €, unter 50.000 € und über 50.000 €.

MASSNAHMEN IM ÜBERBLICK

HORN BEWEGT SICH

- Ausweitung der Verkehrsberuhigung
- Aufwertung der städtischen Hauptverbindungen
- Schaffung neuer Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr
- Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz
- Integration aller Katastralgemeinden in regionale Wegenetze
- Errichtung von Mobilitätsstationen
- Verbesserung von öffentlichen Verkehrsverbindungen vom Bahnhof ins Zentrum
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Verkehrsknotenpunkt
- Etablierung eines Rufbussystems im gesamten Gemeindegebiet
- Gestaltung einer gemeinsamen Mobility-App für alle Verkehrsmittel

HORN WANDELT SICH

- Informationskampagne zum nachhaltigen Umgang mit Bauland und Leerstand
- Einrichtung eines Online-Flächenmanagements
- Erstellung eines Bebauungsplanes für das Erweiterungsgebiet
- Einrichtung eines Gestaltungsbeirates
- Schaffung der Voraussetzungen für zukünftige Stadterweiterung
- Hoyos'sche Höfe als neues Innovationszentrum
- Hoyos'sche Höfe als neues Gemeinschaftszentrum
- Einrichtung einer Tourismusinformation in Bahnhofsnähe
- Aufwertung des Adolf-Witzlsperger-Platzes
- Neugestaltung des Lagerhausturmes in der Bahnstraße

06

HORN BEWEGT SICH

Seite 65 - 112

Der nächste Teil des Konzeptes rückt das Leitprojekt „Horn bewegt sich“ in den Mittelpunkt. Zunächst wird ein allgemeiner Überblick über die geplanten Maßnahmen gegeben, ehe die insgesamt zehn Maßnahmen unter anderem über Erläuterungstexte, Kartenmaterial und Umsetzungsvorschläge im Detail präsentiert werden.

EINLEITUNG ZU HORN BEWEGT SICH

Das erste Leitprojekt von „Horizont Horn 2030“ steht unter dem Titel „Horn bewegt sich – Ein gemeinsames Verkehrskonzept für Horn“. Es versteht sich explizit als „gemeinsames“ Verkehrskonzept, da sowohl Aspekte des motorisierten Verkehrs als auch Themen des nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehrs integriert und verbunden werden. Dadurch sollen sich auch die maßgeblichen Leitgedanken – zentral, innovativ und lebenswert – sichtbar im Konzept wiederfinden. Konkret lassen sich die geplanten Maßnahmen für „Horn bewegt sich“ in drei Säulen gliedern:

1. BAULICHE MASSNAHMEN & VERKEHRSREGELUNGEN

In dieses Feld fallen in erster Linie klassische Maßnahmen eines Verkehrskonzeptes, wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder Lückenschlüsse im Fuß- und Radwegenetz zur besseren Vernetzung der einzelnen Stadtteile der Katastralgemeinde Horn.

2. SHARING-SYSTEME & ÖFFENTLICHER VERKEHR

Im Rahmen der zweiten Säule des Leitprojektes soll der Schwung, den die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn mit sich bringt, für einen verstärkten Fokus auf nachhaltige Mobilitätsformen genutzt werden. So sind in diesem Bereich etwa die bessere öffentliche Erschließung des Bahnhofes, die Einführung von Mobilitätsstationen oder Etablierung eines Rufbussystems im Gemeindegebiet geplant.

3. MOBILITY-APP

Um die Maßnahmen aus den ersten beiden Säulen und die unterschiedlichen Verkehrsarten zu verbinden, ist die Gestaltung einer gemeinsamen Mobility-App für alle Verkehrsmittel vorgesehen. Diese App soll unter anderem zu einem effizienteren Management des motorisierten Verkehrs beitragen und darüber hinaus die neuen Angebote im öffentlichen Verkehr sowie die Sharing-Systeme den Bürger*innen näher bringen.

HORN BEWEGT SICH_1

PROJEKT IM ÜBERBLICK

HORN BEWEGT SICH

Bauliche Maßnahmen und Verkehrsregelungen

- Ausweitung der Verkehrsberuhigung
- Aufwertung der städtischen Hauptverbindungen
- Schaffung neuer Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr
- Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz
- Integration aller Katastralgemeinden in regionale Wegenetze

Sharing-Systeme und öffentlicher Verkehr

- Errichtung von Mobilitätsstationen
- Verbesserung von öffentlichen Verkehrsverbindungen vom Bahnhof ins Zentrum
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Verkehrsknotenpunkt
- Etablierung eines Rufbussystems im gesamten Gemeindegebiet

App

- Gestaltung einer gemeinsamen Mobility-App für alle Verkehrsmittel

HORN BEWEGT SICH_1

PROJEKT IM ÜBERBLICK

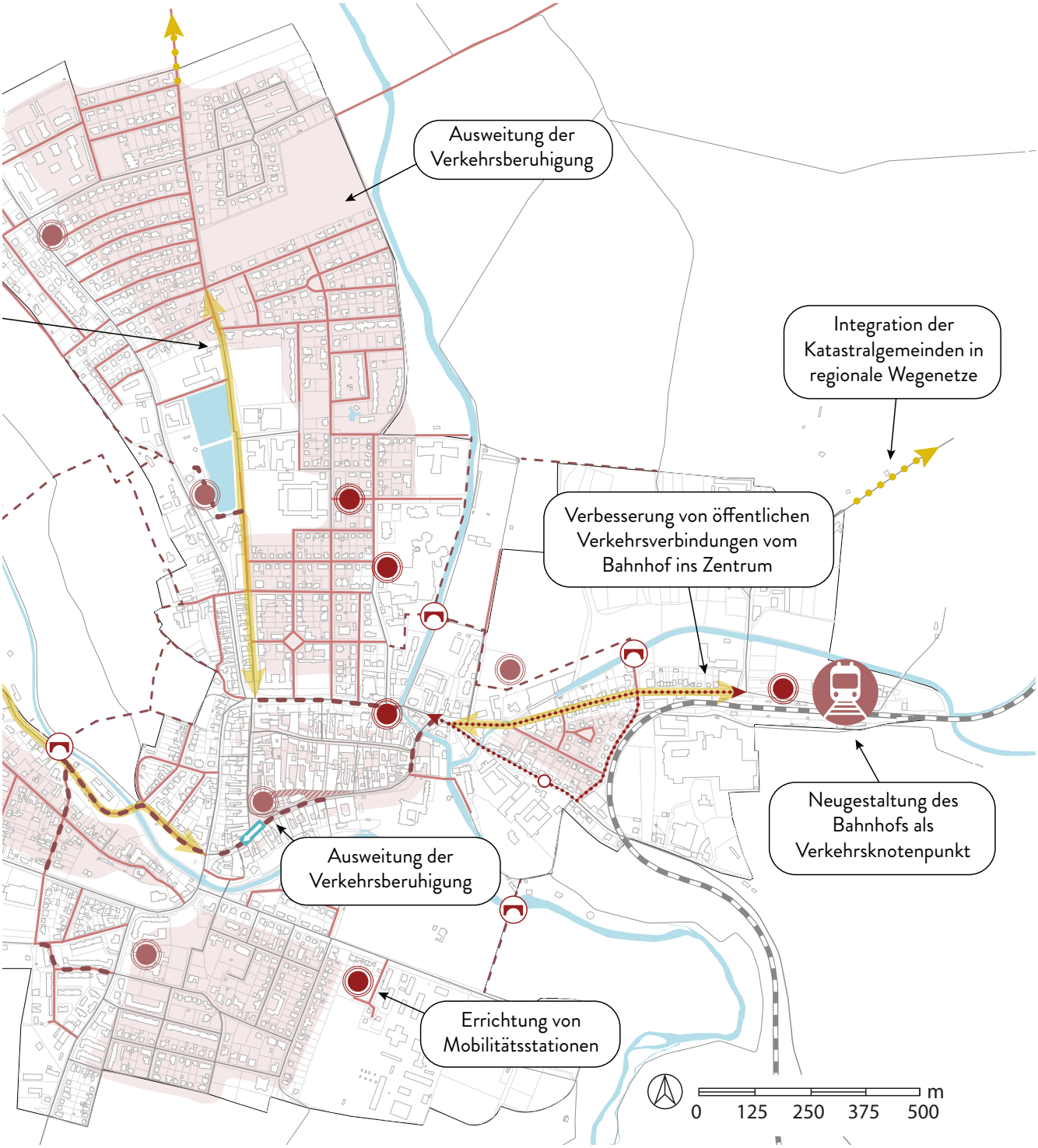
Die rechts abgebildete Darstellung gibt einen Überblick über die im Rahmen von „Horn bewegt sich“ geplanten Maßnahmen. Beim Blick auf die verschiedenen Teilaspekte, die in der Karte verortet sind, verdeutlicht sich der Status als „gemeinsames“ Verkehrskonzept: Der motorisierte Verkehr wird über die Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und die Verkehrsberuhigung in Teilen der Innenstadt besser gesteuert, Teilnehmer*innen des öffentlichen Verkehrs profitieren zum Beispiel von einer neuen Bushaltestelle und einer besseren Anbindung der unterschiedlichen Stadtviertel, und der Fuß- und Radverkehr wird unter anderem durch Lückenschlüsse und Attraktivierung der Hauptverbindungen gestärkt. Außerdem sind mit dem neuen Rufbussystem und der Mobility-App zwei Maßnahmen, die ganz besonders dem Leitgedanken „innovativ“ entsprechen, ohne konkreten Raumbezug vorgesehen.

- Verkehrsberuhigte Zonen
- Geplante Fußgängerzone
- Hauptachsen
- Verkehrsberuhigte Nebenverkehrsstraßen
- Bestehende fahrradtaugliche Wege
- Geplante Verkehrsberuhigung
- Neue Wegeverbindungen im NMIV-Wegenetz
- Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz
- Geplante regionale Wegeverbindung
- Geplante Busschleife (inkl. Station)
- Geplante Mobilitätsstationen (Stufe 1)
- Geplante Mobilitätsstationen (Stufe 2)
- Bahnhof Horn
- Bahntrasse
- Fließende Gewässer

Gestaltung einer gemeinsamen Mobility-App für alle Verkehrsmittel

Etablierung eines Rufbussystems im gesamten Gemeindegebiet

Abb. 6.1: Maßnahmen zu „Horn bewegt sich“ im Überblick


Ausweitung der Verkehrsberuhigung
Integration der Katastralgemeinden in regionale Wegenetze
Verbesserung von öffentlichen Verkehrsverbindungen vom Bahnhof ins Zentrum
Neugestaltung des Bahnhofs als Verkehrsknotenpunkt
Ausweitung der Verkehrsberuhigung
Errichtung von Mobilitätsstationen
0 125 250 375 500 m

VERKEHRSBERUHIGUNG

In der Horner Innenstadt besteht derzeit ein hohes Verkehrsaufkommen, woraus ein hoher Parkdruck und Staus resultieren. Zusätzlich gibt es im Hauptort kaum verkehrsberuhigte Bereiche. Durch die Maßnahme sollen die geplanten Geschwindigkeitsreduktionen gemäß Abbildung 6.2 umgesetzt werden und durch diese Ausweitung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und den umliegenden Wohngebieten wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des öffentlichen Raums beigetragen. Konkret sollen die vereinzelten 30er-Zonen im Siedlungsgebiet durch flächendeckende Tempo-30 Beschränkungen erweitert werden. Einzig die Hauptverbindungsstraßen bleiben weiter mit Tempo-50 befahrbar. Eine weiteres Teilstück im Sinne dieser Maßnahme ist die Ausweitung der Fußgängerzone in der Altstadt.

UMSETZUNG

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Wohngebieten sind durch die Gemeinde per Verordnung zu beschließen. Vereinzelt ist hierbei aufgrund dem Verantwortlichkeit des Landes für Landesgesprächen die Zusammenarbeit mit der Landesverwaltung zu suchen. Die Umsetzung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt soll hingegen in zwei Etappen erfolgen:

In der ersten Etappe ist die Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone in der Pfarrgasse durch eine neue Fußgängerzone nördlich der Sankt Georgskirche angedacht. Dadurch wird der Verkehrsfluss bewusst gesteuert, denn der Parkplatz am Hauptplatz ist nur noch von südlich der Kirche erreichbar und kann dann über die Florianigasse wieder verlassen werden. Durch die Niveauangleichung von Gehweg und Fahrbahn und Kennzeichnung mittels Gebotsschildern, welche die Gemeinde selbst vorzunehmen hat, wird verhindert, dass PKW-Lenker*innen am Haupt- und Kirchenplatz im Kreis fahren, um einen Parkplatz zu finden. Um zusätzlich zu verhindern, dass die Straßen in der Innenstadt als Durchzugsstraßen genützt werden, sollen in der zweiten Etappe weitere bauliche Maßnahmen erfolgen, die vor allem die öffentlichen Räume und die städtischen Hauptverbindungen aufwerten. Hierbei ist eine Auflösung des großen Parkplatzes vor der Kirche und eine Neugestaltung dieser Fläche als urbaner Freiraum angedacht. Zusätzlich soll die Florianigasse in eine Begegnungszone und so in eine Flaniermeile umgewandelt werden.

Verkehrsberuhigung

Ausweitung der Verkehrsberuhigung (Innenstadt und Wohngebiete)

* Verbesserte Steuerung des Verkehrsaufkommens
* Erhöhung der Verkehrssicherheit
* Neugestaltung der Hauptverbindungen
* Attraktivierung öffentlicher Räume

* Hauptverbindungen
* Radwegenetz

Stadtverwaltung, Land NÖ

essentiell

kurzfristig

mittel

sehr gering

HORN BEWEGT SICH_2

VERKEHRSBERUHIGUNG

Um diese zweite Etappe umsetzen zu können, muss allerdings in der Bevölkerung Bewusstsein dafür geschaffen werden. Durch das Aufzeigen von Alternativen zum eigenen PKW und möglichen Qualitäten, die durch eine autofreie Innenstadt entstehen können (etwa durch autofreie Tage mit Veranstaltungen im Straßenraum), soll den gezeigt werden, dass es gerade in der kompakten Innenstadt kein eigenes Auto braucht, sondern auf nachhaltige Mobilitätsformen gesetzt werden kann.

Abb. 6.2: Übersicht der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

HORN BEWEGT SICH_3

HAUPTVERBINDUNGEN

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den im Zuge dieses Konzeptes vorgesehenen Maßnahmen können mehrere städtische Hauptverbindungen abgeleitet und einer fokussierten Betrachtung unterzogen werden. Diese stellen aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen zentralen Punkten der Katastralgemeinde Horn bedeutende Achsen für den nicht-motorisierten Verkehr dar. Auch ihre zukünftige Rolle, die sie durch die in „Horizont Horn 2030" geplanten Maßnahmen einnehmen werden, wird dabei berücksichtigt. Folglich ist für diese innerstädtischen Hauptverbindungen wichtig, dass sie für möglichst direkte und darüber hinaus sichere Wegeführungen sorgen. Aufgrund des derzeit teilweise mangelhaften Angebotes und Schwachstellen der bereitgestellten Infrastruktur – vor allem für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen – besteht entlang dieser Straßen erhöhter Handlungsbedarf. Die Hauptverbindungen, die in den weiteren Ausführungen thematisiert werden sind die Ferdinand-Kurz-Gasse, die Bahnstraße sowie die Frauenhofner Straße.

Einen Überblick über die aufzuwertenden Hauptverbindungen gibt die rechtsstehende Abbildung 6.3. Die Ferdinand-Kurz-Gasse soll vor allem den Schulcampus im Norden mit der Altstadt und dem Zentrumsbereich verbinden und damit einen sicheren Schulweg für alle Schüler*innen garantieren. Des Weiteren sollen die nördlichen Wohngebiete besser an die Altstadt angebunden werden. Die Aufwertung der Bahnstraße im Osten soll eine attraktive Geh- und Radwegverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrumsbereich bieten. Hierfür muss berücksichtigt werden, dass diese eine Landesstraße ist und davon ausgegangen werden muss, dass die aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h bestehen bleibt. Dasselbe gilt für die Frauenhofner Straße, die eine neue Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet mit dem Einkaufszentrum Horn im Westen und der Innenstadt herstellen soll. Temporeduktionen sind hier zumindest im Bereich des Stadtparkes geplant, um die Verkehrssicherheit für den nicht-motorisierten Verkehr zu erhöhen. Zudem soll die Aufwertung der Hauptverbindungen eine verbesserte Steuerung des Verkehrsaufkommens sowie die verbesserte Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen für den nicht-motorisierten Verkehr sicherstellen.

Hauptverbindungen

Aufwertung der städtischen Hauptverbindungen

- Verbesserte Steuerung des Verkehrsaufkommens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Neugestaltung der Hauptverbindungen
- Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofs

- Verkehrsberuhigung
- Wegeverbindungen
- Radwegenetz

Stadtverwaltung, Land NÖ, Bürger*innen

sehr bedeutsam

kurzfristig

mittel

gering

HAUPTVERBINDUNGEN

UMSETZUNG

Die Umsetzung hat bei den im Kompetenzbereich des Landes liegenden Bahnstraße und Frauenhofner Straße vor allem in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich zu erfolgen. Hierfür sollte vor allem hinsichtlich der Direktanbindung Horns an die Franz-Josefs-Bahn und der damit steigenden Bedeutung des Bahnhofes auch die steigende innerörtliche und regionale Bedeutung der Bahnstraße bewusst gemacht werden. Auch die Frauenhofner Straße wird durch ihre Funktion als Verbindungsachse zwischen den westlichen und zentralen Stadtteilen in Zukunft eine für den nicht-motorisierten Verkehr wichtige Funktion übernehmen. Die Realisierung der Aufwertung der Ferdinand-Kurz-Gasse sollte vor allem mit verschiedenen Bevölkerungsgruppen und insbesondere den Schüler*innen, welche die Gasse für ihren täglichen Schulweg nutzen, erfolgen. Konkrete Umsetzungsvorschläge zu den jeweiligen Hauptverbindungen werden auf den folgenden Seiten des Konzeptes vorgestellt.

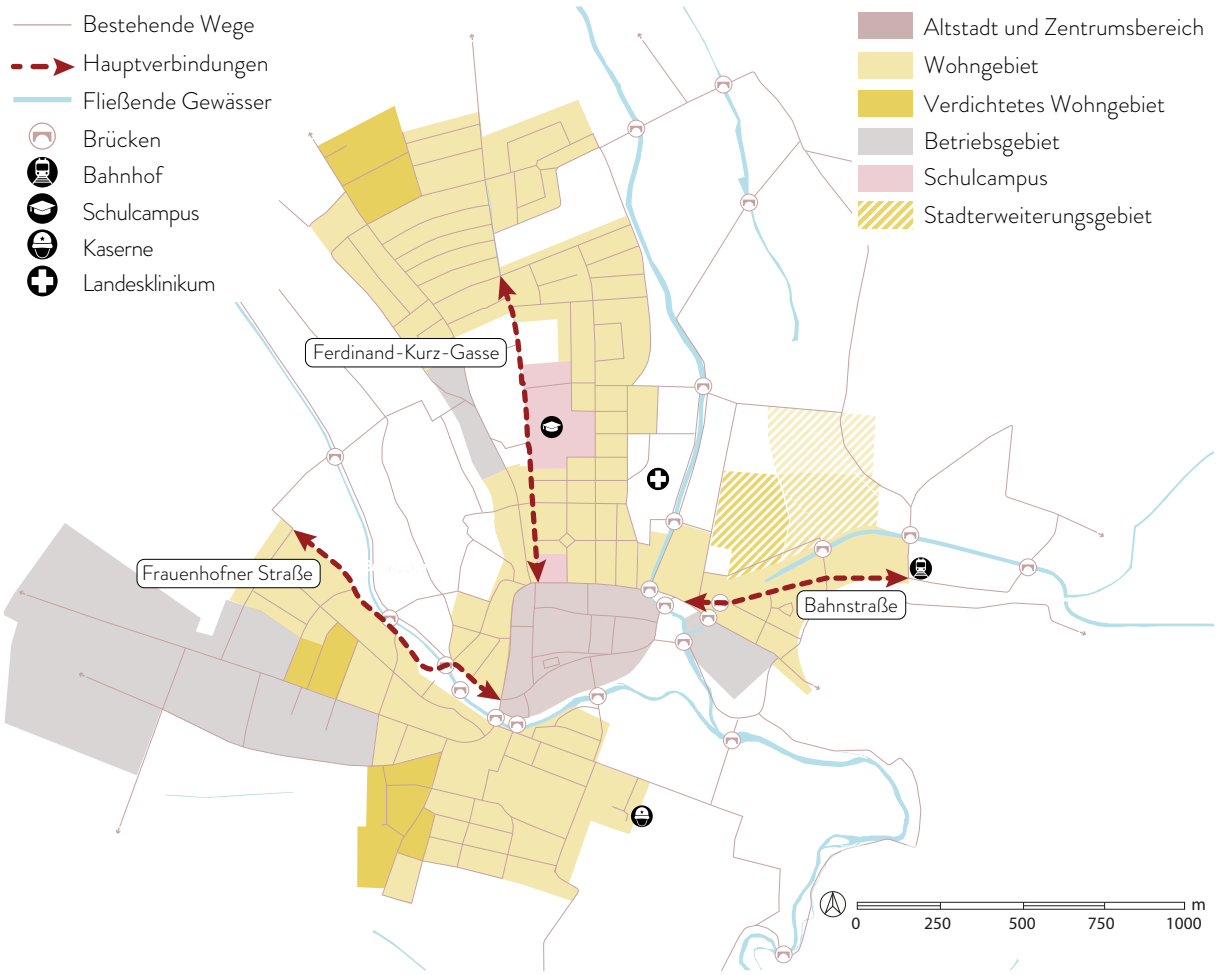


Abb. 6.3: Verortung der Hauptverbindungen

HAUPTVERBINDUNGEN

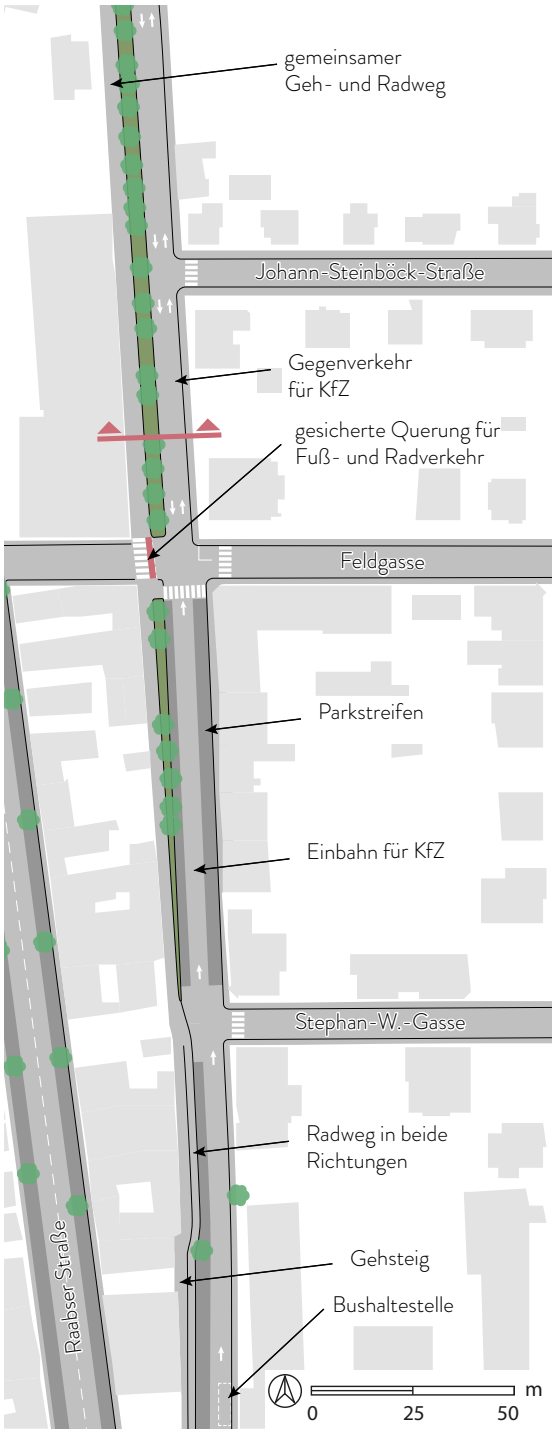


Abb. 6.4: Umgestaltungsmaßnahmen Ferdinand-Kurz-Gasse

FERDINAND-KURZ-GASSE

Die Ferdinand-Kurz-Gasse soll als Verbindung zwischen Schulcampus und Innenstadt vor allem mit Blick auf die Verkehrssicherheit aufgewertet werden. Hierfür gilt es in erster Linie die in der Maßnahme „Verkehrsberuhigung" ersichtliche Temporeduktion auf 30 km/h für den motorisierten Verkehr umzusetzen. Außerdem sollen über die gesamte Länge der Straße ein begleitender gemeinsamer Fuß- und Radweg sowie gesicherte Querungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden. Konkret sollen folgende in der linksstehenden Abbildung 6.4 skizzierten Einzelmaßnahmen umgesetzt werden:

Im Bereich zwischen Schulcampus und Feldgasse, wo der motorisierte Verkehr im Gegenverkehr geführt wird, soll der bestehende, über eine Böschung baulich von der Straße getrennte Fußweg verbreitert und für Radfahrer*innen geöffnet werden. Dadurch kann der Weg als gemeinsamer Fuß- und Radweg in beide Richtungen geführt werden, wodurch die Verkehrssicherheit vor allem für Schüler*innen, die mit dem Rad zur Schule fahren, um ein Vielfaches erhöht wird.

- Gehsteig-/ baulich getrennter Radweg
- Zebrastreifen
- Radübergang
- Gegenverkehr bzw. Einbahnregelung für KfZ
- Parkflächen
- Bäume
- Grünstreifen/ Böschung
- Straße
- Bebauung

HAUPTVERBINDUNGEN

Dieser gemeinsame Geh- und Radweg soll über den Abschnitt südlich der Feldgasse bis zum Kreisverkehr mit der Robert-Hamerling-Straße, wo die Straße einbahngeregelt ist, weitergeführt werden. Hier ist zwar keine Böschung mehr vorhanden, weshalb der nicht-motorisierte Verkehr direkt neben dem motorisierten Verkehr geführt. Durch eine baulich erhöhte Fuß- und Radwegführung kann aber eine eine ausreichende Trennung bewerkstelligt werden. Im Kreuzungsbereich mit der Feldgasse soll des Weiteren zusätzlich eine gesicherte Querung für Radfahrer*innen geschaffen werden.

Durch die geplanten Maßnahmen können alle derzeit vorhandenen Parkplätze in ihrer aktuellen Form erhalten werden, lediglich die Fahrbahn muss im Bereich der Einbahnführung im Süden der Ferdinand-Kurz-Gasse etwas verengt geführt werden. Durch die zugleich reduzierte Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr führt dies allerdings zu keiner qualitativen Einschränkung für den motorisierten Verkehr.

Der unterhalb dargestellte Straßenquerschnitt der Ferdinand-Kurz-Gasse (dessen Lage in Abb. 6.4 verortet ist) zeigt die voraussichtlichen Platzverhältnisse im Abschnitt nördlich der Feldgasse:

Der vier Meter breite gemische Geh- und Radweg soll durch die rund 3,5 Meter breite Böschung vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt geführt werden. Auf der anderen Seite der circa sechs Meter breiten Fahrbahn soll der bestehende Gehweg, der rund zwei Meter breit ist, weiterhin die Möglichkeit bieten direkt an der Straße entlang zu gehen. Durch eine zusätzliche Beschilderung soll außerdem die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden.

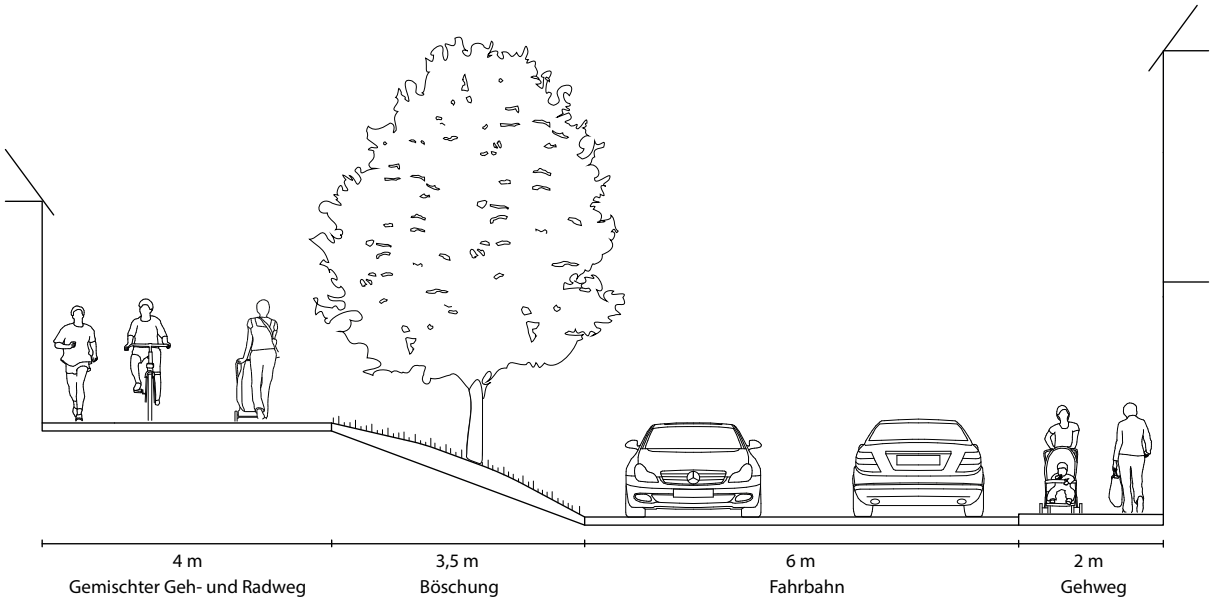


Abb. 6.5: Straßenquerschnitt Ferdinand-Kurz-Gasse

HAUPTVERBINDUNGEN

BAHNSTRASSE

Die Bahnstraße nimmt nicht nur eine wichtige örtliche und überörtliche Verbindungsfunktion für den motorisierten Verkehr ein, ihre Bedeutung wird sich auch für des nicht-motorisierten Verkehr als Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof erhöhen. Vor allem im Bereich zwischen Lagerhausstraße und Breiteneicher Straße werden in Zukunft vermehrt Fußgänger*innen und Radfahrer*innen vorzufinden sein, da ein neuer Geh- und Radweg entlang des Breiteneicher Bachs entsteht, der auf Höhe der Lagerhausstraße auf die Bahnstraße führen soll. Dementsprechend sind hauptsächlich in diesem Bereich sowie in den jeweiligen Kreuzungsbereichen Maßnahmen zur attraktiveren Gestaltung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Die geplanten Einzelheiten sind in Abbildung 6.6 ersichtlich.

Im Kreuzungsbereich Bahnstraße – Lagerhausstraße sind vor allem gesicherte Querungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schaffen. So sind zwei Zebrastreifen und zwei Rad-Querungen – jeweils über die Bahnstraße und über die Lagerhausstraße – geplant, die ein sicheres Queren dieser beiden Straßen ermöglichen. Zudem kann damit der nicht-motorisierte Verkehr direkt und gesichert durchgebunden werden. Ein beidseitiger

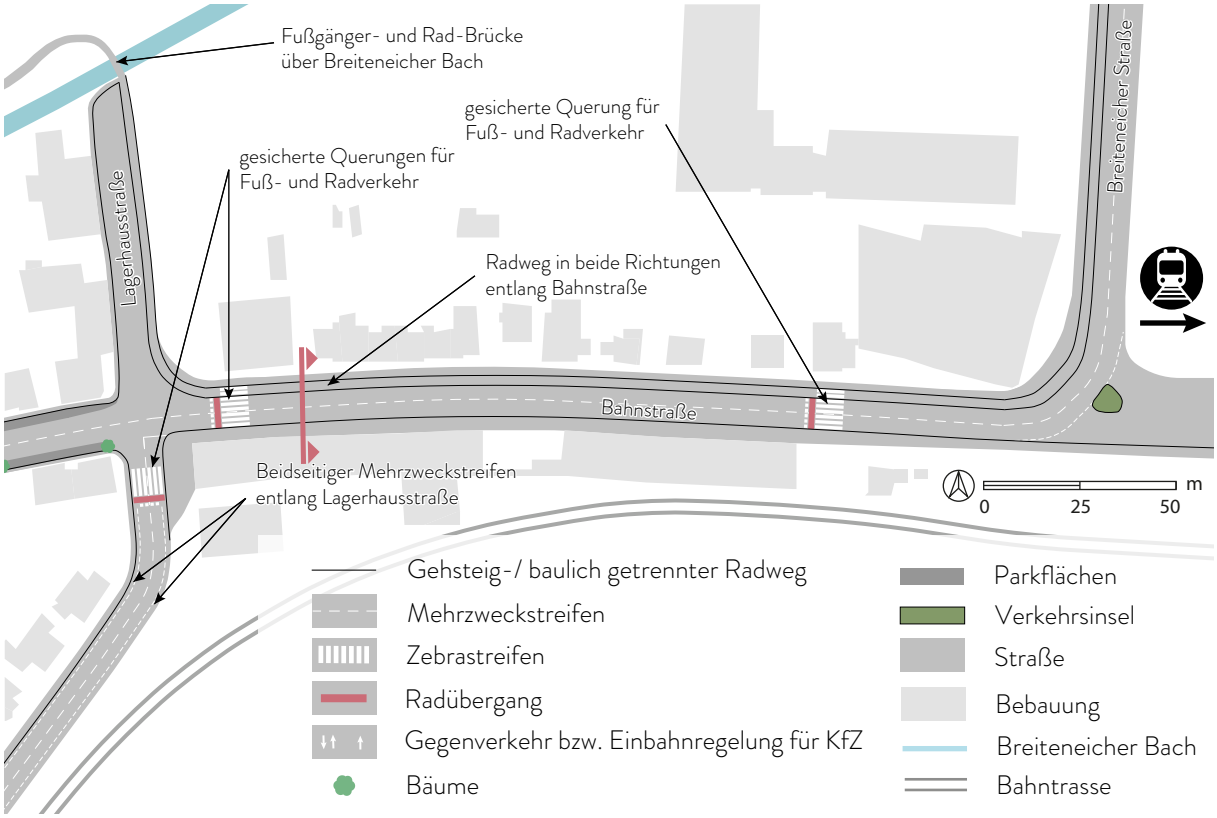


Abb. 6.6: Umgestaltungsmaßnahmen Bahnstraße

HAUPTVERBINDUNGEN

Mehrzweckstreifen für Radfahrer*innen im südlichen Abschnitt der Lagerhausstraße ermöglicht des Weiteren eine direkte Radverbindung zwischen Bahnstraße und der Wiener Straße sowie den Hoyos'schen Höfen. Nördlich der Bahnstraße verläuft entlang der Lagerhausstraße ebenfalls ein Radweg, der schließlich über eine Brücke über den Breiteneicher Bach führt und damit die bereits angesprochene Verbindung zur Innenstadt sicherstellt.

Der Radweg entlang des Breiteneicher Baches soll auf der Bahnstraße entlang des bestehenden Gehsteiges verlängert werden, sodass Radfahrer*innen dort in beide Richtungen vom motorisierten Verkehr getrennt fahren können. Für die Umsetzung dieses Radweges ist es notwendig, die bestehende Fahrbahn um 0,7 Meter und die Ladezone vor dem Lagerhausturm um einen Meter zu verschmälern sowie dementsprechend die Markierung neu zu gestalten. Dies führt dazu, dass Fußgänger*innen ein Gehweg mit einer Breite von zwei Metern und Radfahrer*innen ein Zwei-Richtungs-Radweg mit einer Breite von 2,5 Metern zur Verfügung steht. Dem motorisierten Verkehr bleibt dennoch eine Fahrbahn mit einer Breite von 6,5 Metern vorbehalten. Diese Relationen werden im unten stehenden Querschnitt veranschaulicht.

Im Kreuzungsbereich mit der Bahnhofsstraße soll letztlich der bestehende Zebrastreifen um eine Rad-Querung erweitert werden. Über diesen sollen dann Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zum Bahnhof gelangen. Der schlecht einsehbare und unübersichtliche Kreuzungsbereich direkt vor dem Bahnhof soll dadurch dem motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, damit die Verkehrssicherheit in diesem Bereich nicht beeinträchtigt wird.

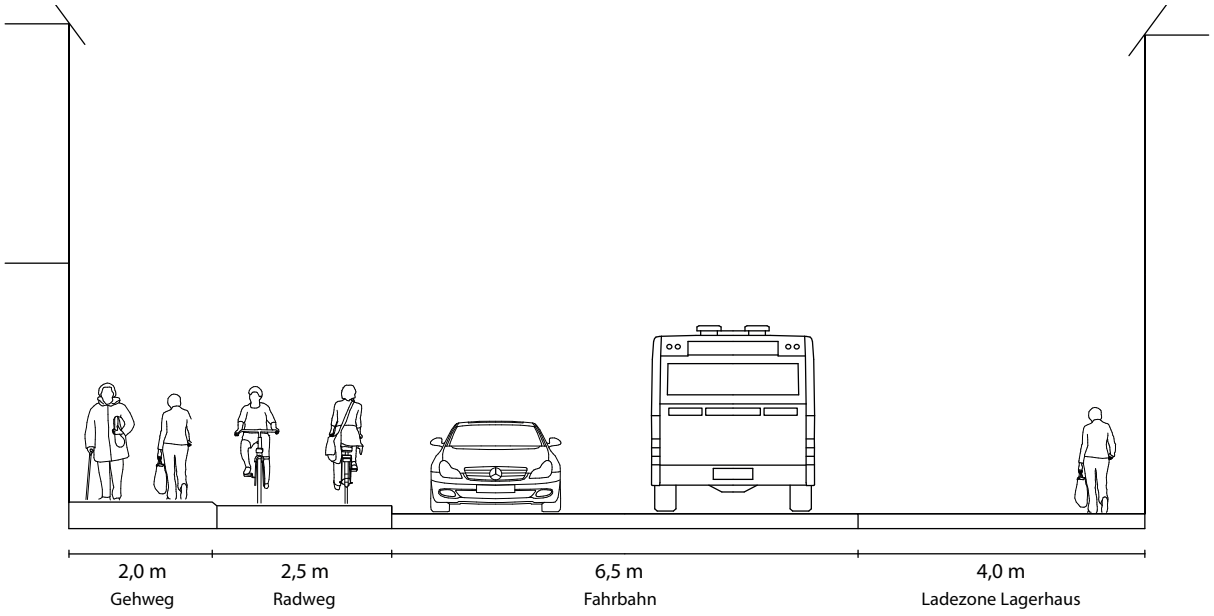


Abb. 6.7: Straßenquerschnitt Bahnstraße

HAUPTVERBINDUNGEN

FRAUENHOFNER STRASSE

Für die Erschließung des Gewerbegebiets mit dem Einkaufszentrum Horn soll in Zukunft verstärkt die Frauenhofner Straße dienen. Der bestehende Fuß- und Radweg entlang der Prager Straße erfüllt zwar seinen Zweck, entspricht hinsichtlich seiner Ausgestaltung jedoch nicht allen Anforderungen im Bereich der Sicherheit und Qualität für den nicht-motorisierten Verkehr. Deshalb soll die Frauenhofner Straße als alternative Route die Verbindung mit dem Zentrum herstellen. Die Frauenhofner Straße ist als Landesstraße derzeit mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zu befahren. Dieses Tempolimit soll im Abschnitt zwischen Ortseinfahrt und der Graf-Gerold-Gasse bestehen bleiben. Im weiteren Verlauf bis zur Bezirkshauptmannschaft und der Kreuzung mit dem Stadtgraben soll allerdings eine Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, also die höchstzulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. In diesem Abschnitt sind aufgrund der geringen Geschwindigkeit keine zusätzlichen Maßnahmen notwendig, da Fahrradfahrer*innen so eine ungefährliche Benützung der dortigen Straßenabschnitte ermöglicht wird. So können sich Fahrradfahrer*innen und Autofahrer*innen die Straße teilen. Auch Fußgänger*innen steht in diesem Bereich eine ausreichende Infrastruktur zur Verfügung.

Handlungsbedarf besteht aber im Bereich zwischen Ortseinfahrt und Graf-Gerold-Gasse aus, wo das bestehende Tempolimit von 50 km/h bestehen bleiben soll. Konkrete Verbesserungsmaßnahmen umfassen in erster Linie die Einrichtung eines straßenbegleitenden Mehrzweckstreifen auf beiden Seiten der Straße sowie die Erweiterung der Verkehrsinsel an der Ortseinfahrt. Die konkreten Umgestaltungsvorschläge sind in Abbildung 6.8 dargestellt.

Der bestehende Straßenquerschnitt erlaubt zwar keine Verengung der Fahrbahnbreite, aber durch die Verbreiterung der Straße und die abschnittsweise Auflösung von Parkstreifen auf der

Abb. 6.8: Umgestaltungsmaßnahmen Frauenhofner Straße

HAUPTVERBINDUNGEN

stadtauswärts rechtsliegenden Seite, kann Platz für die beiden Mehrzweckstreifen gewonnen werden. So kann Fußgänger*innen ein Gehweg mit einer Breite von 1,5 Metern und Radfahrer*innen zwei Mehrzwecksteifen mit einer Breite von jeweils 1,25 Metern zur Verfügung gestellt werden. Die Fahrbahn soll ihre aktuelle Breite von sechs Metern beibehalten. Der Querschnitt in Abb. 6.9 stellt die Straßenverhältnisse in diesem Bereich dar.

Als weitere bauliche Maßnahme ist auch die Verlängerung des bestehenden Gehsteiges bis zur Ortseinfahrt vorgesehen. Dort wird es dann möglich sein über die bestehende Verkehrsinsel, die verlängert und ausgebaut wird, die Frauenhofner Straße queren und die neu geschaffene Geh- und Radinfrastruktur erreichen können. Die Verkehrsinsel teilt dabei die Fahrbahn in zwei Hälften und erhöht für Querende die Verkehrssicherheit. Begleitend sollen weitere bauliche Anpassungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen werden, wie etwa Bodenmarkierungen, welche die Aufmerksamkeit der Autofahrer*innen erhöhen (siehe Abb. 6.8). Es wird allerdings bewusst auf die Schaffung einer Querung mit Vorrang für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verzichtet, da die Mindestfrequenz an Fahrzeugen, aber auch an Fußgänger*innen und Radfahrer*innen für die Rechtfertigung eines markierten Schutzweges mittelfristig nicht als ausreichend zu erachten ist. Sollte sich dies jedoch ändern, kann die Verkehrsinsel um einen solchen ergänzt werden.

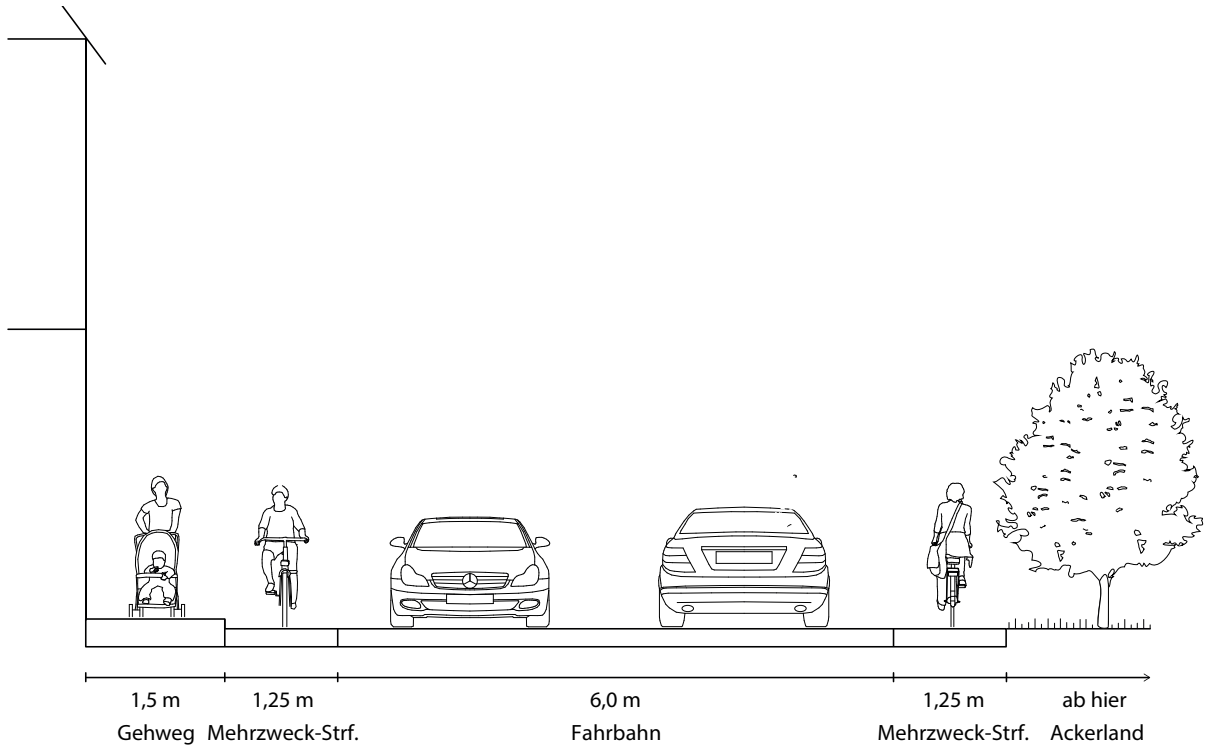


Abb. 6.9: Straßenquerschnitt Frauenhofner Straße

WEGEVERBINDUNGEN

Die Siedlungsfläche der Katastralgemeinde Horn fließt aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der Siedlungspolitik der vergangenen Jahrzehnte in alle Himmelrichtungen aus und gestaltet sich daher recht weitläufig und wenig kompakt. Folglich ist der private PKW das wichtigste Verkehrsmittel für die Bewohner*innen der Stadt, die nur vergleichsweise selten tägliche Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. Jedoch kann durch die Schaffung neuer, nicht-motorisierter Wegeverbindungen, wie in der Bestandsanalyse erarbeitet, neue Anreize zum Zufußgehen und Radfahren gesetzt werden.

Die Siedlungsfinger der Katastralgemeinde Horn, die unter anderem aufgrund der Hochwassergefahrenzone im Westen der Stadt entstanden sind, können durch die Etablierung neuer Verbindungen wie beschrieben besonders für den nicht-motorisierten Verkehr besser erreichbar gemacht werden. Diese Verbindungen würden einerseits die Geh- und Radfahrzeiten verkürzen und würden andererseits das Zufußgehen und das Radfahren für alle Generationen attraktiver machen.

Aus der Bestandsanalyse haben sich insgesamt drei Bereiche ergeben, in denen neue Wegeverbindungen als besonders sinnvoll zu erachten sind. Das ist zunächst ein Weg von der Kaserne zum Bahnhof Horn, zudem eine Verbindung vom Krankenhaus in Richtung Bahnhof und zuletzt zwei neue Wege, die über die freiräumliche Potentialfläche verlaufen sollen und das Siedlungsgebiet im Norden der Stadt mit der Siedlung am Stefansberg und in weiterer Folge mit dem Gewerbegebiet verbinden sollen.

Grundsätzlich können die neuen Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr unterschiedlich gestaltet werden, wobei sie in jedem Fall genügend Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen aufzuweisen haben. Dabei soll spezifisch auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer*innengruppen eingegangen und insbesondere Anforderungen unterschiedlicher Altersgruppen beachtet werden. Das bestehende Wegenetz in der Katastralgemeinde Horn ist zwar im innerstädtischen Bereich sehr gut ausgebaut, dennoch finden sich hier besonders im Fußwegenetz immer wieder Barrieren vor, die in Zukunft beseitigt werden müssen, um auch beeinträchtigten Personen ein problemloses und sicheres Gelangen von A nach B zu ermöglichen.

Wegeverbindungen

Schaffung neuer Verbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr

* Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs
* Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofes
* Attraktivierung öffentlicher Räume

* Verkehrsberuhigung
* Hauptverbindungen
* Radwegenetz

Stadtverwaltung, Bürger*innen

sehr bedeutsam

mittelfristig

hoch

gering

WEGEVERBINDUNGEN

Die neuen Wegeverbindungen sollen folglich je nach Bedarf unterschiedlich gestaltet werden. So ist der Weg von der Kaserne hin zum Bahnhof etwa der bedeutendste für den Radverkehr und sollte dementsprechende Eigenschaften aufweisen. Ebenso soll der Weg über das Erweiterungsgebiet genügend Platz für Fuß- und Radverkehr bieten, da dieser bereits für die zukünftige Stadterweiterung geeignet sein soll. Die Wege über die freiräumliche Potentialfläche hingegen müssen nicht beide für den Radverkehr geeeignet sein, da diese hauptsächlich für Fußgänger*innen eine wichtige Rolle spielen wird. Einen Überblick über die geplanten Verbindungen gibt Abb. 6.10, diese Wege werden auf der folgenden Seite noch detaillierter beschrieben. Über die in der Grafik ersichtlichen Wegeführungen hinaus, sollen aber auch die naturnahen Flächen in der Gemeinde besser erreichbar gemacht werden. Dazu ist der Ausbau bzw. die Schaffung weiterer Fuß- und Radwege entlang der Taffa und des Mödringbaches vorgesehen. Zwar gibt es zum Teil bereits Trampelpfade neben den Bächen, diese sollen aber verlängert und ausgebaut werden. Ein Beispiel dafür ist der Weg an der Taffa südlich des Piaristensteges, der zwar vorhanden, aber nicht ausreichend befestigt bzw. keinesfalls barrierefrei ist. Dieser Weg soll erneuert werden, da er vor allem auch innerstädtisch eine wichtige, ergänzende Funktion einnehmen kann.

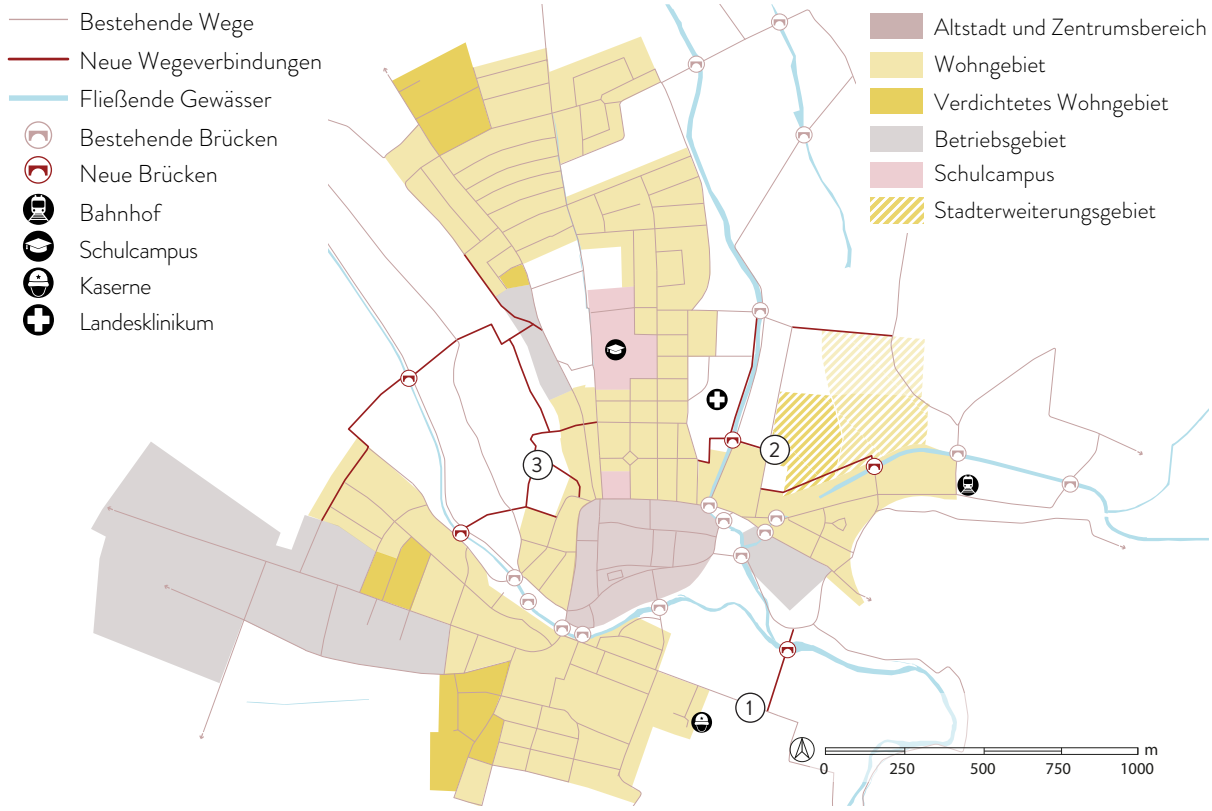


Abb. 6.10: Wegeverbindungen

HORN BEWEGT SICH_4

WEGEVERBINDUNGEN

① Die Verbindung von der Kaserne zum Bahnhof soll vor allem Präsenzdiener*innen ermöglichen, schneller den Bahnhof zu erreichen. Derzeit müssen diese den Weg über den Piaristensteg und das Stadtzentrum zurücklegen und benötigen für diese Strecke fast eine halbe Stunde. Der neue Weg für den nicht-motorisierten Verkehr soll östlich des Schlossparkes verlaufen und über die Taffa und die Hoyos'schen Höfe in Richtung Norden zum Bahnhof führen. Durch die neue Verbindung soll die Gehzeit um circa zehn Minuten verkürzt werden.

② Ebenso soll eine Verbindung zwischen Krankenhaus und Bahnhof entstehen und insbesondere auch für spätere Entwicklungen auf der Erweiterungsfläche zur Erschließung dienen. Am Rande dieses Gebietes werden bereits neue Wohnhausanlagen erbaut, die schon jetzt von einem Weg direkt in den Westen profitieren können und Strecken zum Krankenhaus oder zum Altersheim verkürzen. Außerdem kann der Weg eine Anbindung an einen naturbelassenen Weg entlang des Mödringbaches darstellen.

③ Die Hochwasserrückhaltefläche im Westen der Stadt wurde bisher nur landwirtschaftlich genutzt und soll in Zukunft als Naherholungsgebiet mit diversen Freizeitangeboten zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sollen neue Wege über diese Fläche geschaffen werden, die einerseits zur Erreichung der Fläche dienen und andererseits eine Verbindung zwischen den beiden angrenzenden Siedlungen gewährleisten soll. Zusätzlich dienen diese Wege als Anbindung an den bereits bestehenden Weg am Ufer der Taffa.

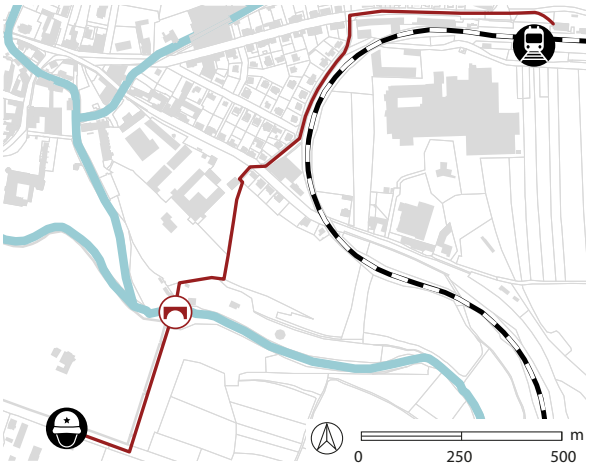


Abb. 6.11: Neue Verbindung Bahnhof - Kaserne

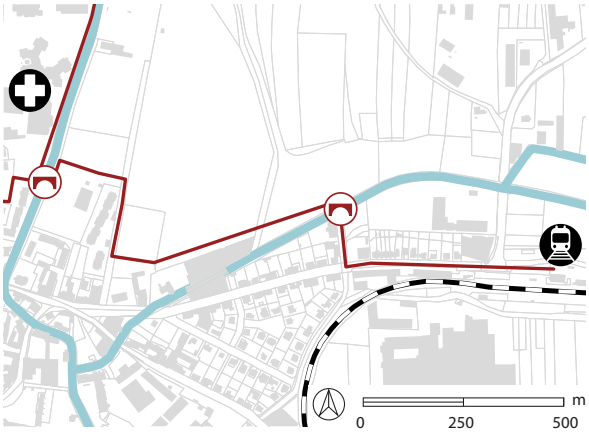


Abb. 6.12: Neue Verbindung Krankenhaus - Bahnhof

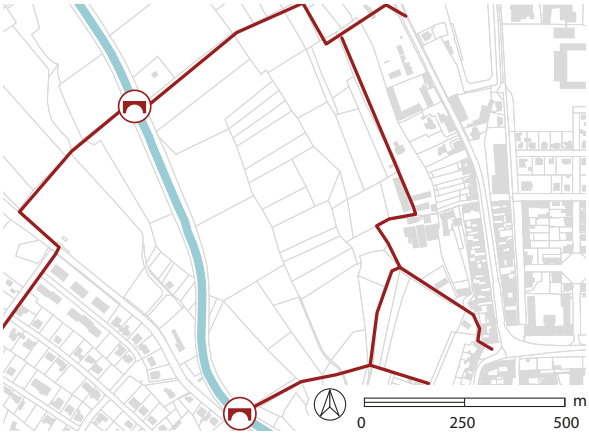


Abb. 6.13: Neue Verbindung über freiräumliche Potentialfläche

RADWEGENETZ

Besonderes Augenmerk kommt im Rahmen dieses Konzeptes dem Radverkehr zu, weshalb ein umfassendes Maßnahmenpaket sind im Bereich des Radwegenetzes vorgesehen ist. Einige Maßnahmen, die den Radverkehr unmittelbar betreffen, wurden bereits vorgestellt und werden in diesem Abschnitt zusammengetragen und durch weitere Vorschläge ergänzt. Zusammengefasst soll durch die Ausweisung neuer Radwege und Mehrzweckstreifen, eine einheitliche Beschilderung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Kreuzungsbereichen und weiteren unübersichtlichen Stellen den Fahrradfahrer*innen eine attraktive Infrastruktur bereitgestellt werden. Dadurch sollen auch weitere Bürger*innen Horns motiviert werden, auf das Fahrrad umzusteigen. Denn durch die Stadtstruktur der Katastralgemeinde Horn ist es durchaus möglich, Alltags- und Berufswege in Zukunft mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zudem sollen weitere Fahrradabstellanlagen geschaffen und bestehende Anlagen ausgebaut werden.

Die in Kapitel 6.2 vorgestellte Maßnahme der Verkehrsberuhigung, die vor allem die flächigen Wohngebiete der Katastralgemeinde Horn betrifft, ermöglicht Radfahrer*innen die ungefährliche Benützung der dortigen Straßen. Folglich können sich Radfahrer*innen und Autofahrer*innen die Straße teilen und eine eigene Fahrradinfrastruktur ist in diesen Bereichen nur geringfügig erforderlich. Dieses Gebiet schließt auch den Schulcampus sowie einen Teil des Landesklinikums mit ein.

Dennoch gibt es vor allem im Bereich der Hauptstraßen, in der Innenstadt, in Richtung Einkaufszentrum im Westen, in Richtung Bahnhof im Osten sowie in Richtung Kaserne im Süden die Notwendigkeit das örtliche Radwegenetz auszubauen. Außerdem sind Lückenschlüsse zwischen diesen Gebieten für eine durchlässige und direkte Mobilität unabdinglich, sodass eine Infrastruktur geschaffen werden soll, die es ermöglicht, in der gesamten Gemeinde schnell und sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein zu können. Hierfür sollen auch die beiden bereits bestehenden Fahrradstreifen entlang der Prager Straße in Richtung Einkaufszentrum und entlang der Wiener Straße im Zentrumsbereich in das neue Radwegenetz eingebettet werden.

Die Abbildung 6.14 gibt einen Überblick über alle geplanten Maßnahmen im Bereich des Radwegenetzes und der Fahrradinfrastruktur.

Radwegenetz

Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz

* Erhöhung der Verkehrssicherheit
* Neugestaltung der Hauptverbindungen
* Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofs

* Verkehrsberuhigung
* Hauptverbindungen
* Wegeverbindungen

Stadtverwaltung, Land NÖ

bedeutsam

mittelfristig

mittel

gering

HORN BEWEGT SICH_5

RADWEGENETZ

Verkehrsberuhigte Zonen
Bestehende fahrradtaugliche Wege
Bestehender Radweg entlang der Prager Straße
Geplante Fahrradwege oder -streifen
Geplante Fahrradstreifen auf Straßen mit Tempo 50
Straßen mit Tempo 50
Straßen mit Tempo 30
Fließende Gewässer
Bahntrasse
Bauliche Maßnahme

Abb. 6.14: Maßnahmen im Bereich des Radwegenetzes

RADWEGENETZ

Folgende Maßnahmen sind dabei von besonderer Bedeutung:

① Der Lückenschluss zwischen bestehendem Radweg in Richtung Einkaufszentrum und dem Stadtgraben ermöglicht eine direkte Verbindung ins Zentrum, ohne dass der unsichere und vielbefahrenen Bereich rund um die Stephanskirche der Prager Straße befahren werden muss. Hierfür werden Radfahrer*innen über die Graf-Gerold-Gasse und die Frauenhofner Straße geleitet. Entlang der Frauenhofner Straße wird wie bereits aufgezeigt ein eigener Mehrzweckstreifen entstehen, wo die bestehende Fahrbahnbreite dies ohne weitere Umbaumaßnahmen zulässt. In dem daran anschließenden Bereich soll die Frauenhofner Straße temporeduziert (30 km/h) geführt werden. Außerdem ist auf Höhe des Kreuzungsbereiches mit der Graf-Gerold-Gasse eine punktuelle Fahrbahnverengung dafür sorgen, dass die Autofahrer*innen das Tempo reduzieren und ihre Aufmerksamkeit erhöhen. Die Radverbindung soll dann den Stadtgraben queren und auf der Wiener Straße auf Höhe des Hauptplatzes dann in den bestehenden Radstreifen übergehen. Im Kreuzungsbereich mit dem Stadtgraben existiert bereits eine Ampelanlage, der Zebrastreifen ist aber um einen Fahrradübergang zu ergänzen.

② Die Verbindung zwischen dem Areal rund um die Kaserne und dem Taffatal soll über eine Brücke, die auch Fußgänger*innen zur Verfügung steht, hergestellt werden. Die Verbindung verläuft in weiterer Folge entlang des Schlossparks und ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen der Kaserne und den Hoyos'schen Höfen und in weiterer Folge mit dem Bahnhof.

③ Die beiden Mehrzweckstreifen entlang der Lagerhausstraße sollen gemeinsam mit den Radwegen an der Bahnstraße und dem Breiteneicher Bach eine neue Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt herstellen. Hierfür sind punktuell auch straßenbegleitende Parkplätze zu entfernen.

④ Entlang der Robert-Hamerling-Straße ist ein vom KFZ-Verkehr getrennter Fahrradweg zu errichten, der nördlich der Stadtmauer entlang führt. In diesem Bereich ist auch eine neue Radabstellanlage als Teil der Mobilitätsstation Stadtmauer geplant (siehe Kapitel 6.7). Außerdem ist der Kreuzungsbereich mit der Wiener Straße neu zu gestalten, damit Radfahrer*innen diesen ungefährdet und direkt passieren können. Die Abbildungen 6.15 und 6.16 auf der nächsten Seite veranschaulicht eine mögliche Variante hierfür.

Durch die Schaffung neuer Radwege bzw. Radfahrstreifen soll vor allem die Verknüpfung der verkehrsberuhigten Zonen, die von motorisierten Fahrzeugen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h befahren werden dürfen, verwirklicht werden. Dies soll im Westen durch die bereits erwähnte Verbindung zwischen dem bestehenden Radweg in Richtung Einkaufszentrum und dem Stadtgraben sowie weiter südlich zwischen Annagasse und Lazarethgasse passieren. Nördlich der Altstadt soll über eine neue Brücke, die auch von Fußgänger*innen benutzt werden kann, die Verbindung zwischen Hopfengartenstraße und dem Landesklinikum sowie in weiterer Folge mit den dortigen Wohngebieten hergestellt werden. Die Verlängerung des bestehenden Radstreifens entlang der Wiener Straße bis zur Kreuzung mit

RADWEGENETZ

der Robert-Hamerling-Straße soll das Angebot für Radfahrer*innen komplettieren. Besonderes Augenmerk ist bei allen Maßnahmen auf eine entsprechende Sicherung der Querungen der Hauptstraßen zu legen, jedenfalls durch einen Fahrradübergang und gegebenenfalls durch eine Ampelanlage (wie auch etwa beim Beispiel in Abbildung 6.16). Durch die erläuterten Maßnahmen wird ein „Fahrrad-Ring" rund um die Innenstadt gelegt, von dem aus die einzelnen Fahrradverbindungen sternförmig stadtauswärts führen.

Abb. 6.15: Luftbild Kreuzungsbereich Bahnstraße, Robert-Hamerling-Straße, Wiener Straße

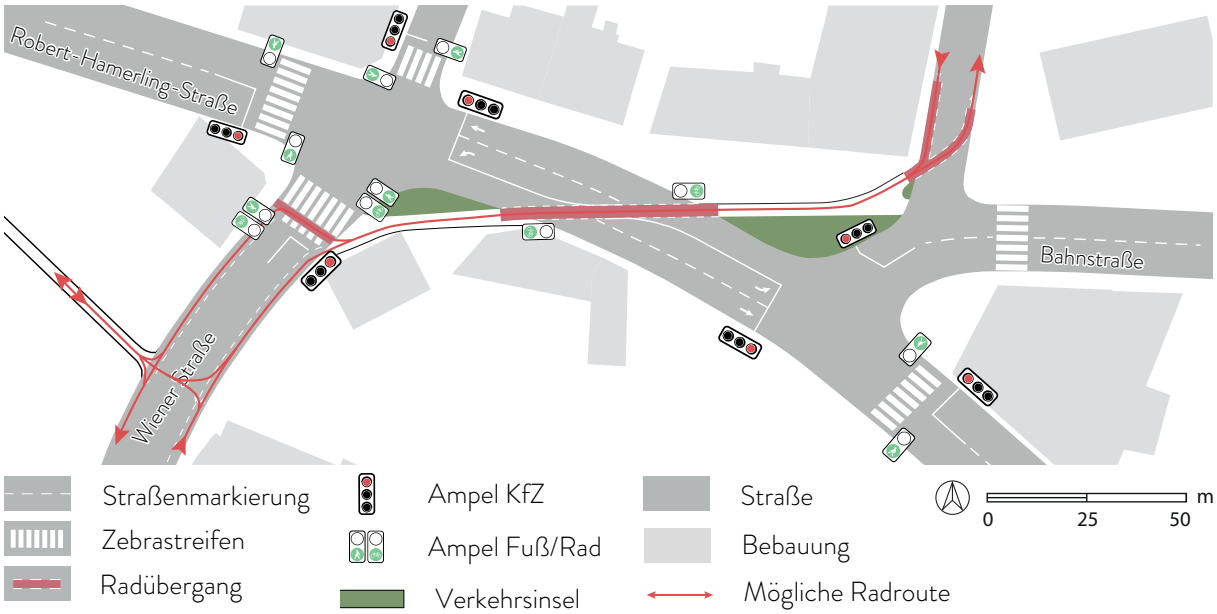


Abb. 6.16: Umgestaltungsmaßnahmen Kreuzungsbereich Bahnstraße, Robert-Hamerling-Straße, Wiener Straße

RADWEGENETZ

Weitere bauliche Maßnahmen umfassen vor allem auch die Erweiterung bzw. Neuinstallation von Fahrradabstellanlagen. Diese sollen hauptsächlich durch die geplanten Mobilitätsstationen, die auch Fahrradabstellanlagen beinhalten, geschaffen werden. Mehr dazu ist unter Kapitel 6.7 nachzulesen.

UMSETZUNG

Der folgende Textabschnitt bezieht sich sowohl auf die Realisierung des Radwegenetzes als auch die Aufwertung der städtischen Hauptverbindungen und die neuen Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr. Die Gemeinde ist grundsätzlich selbst für die Verkehrserschließung, den ruhenden Verkehr sowie den Fuß- und den Radverkehr zuständig. Entsprechende Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zur Verfügung zu stellen ist für die Gemeinde kosten- und wartungsintensiv, weshalb ein politischer Wille dementsprechend gegeben sein muss. Dieser politische Wille könnte mit der Erstellung und dem Beschluss eines Fuß-und Radverkehrskonzepts für die Stadtgemeinde im Gemeinderat unterstrichen und bewiesen werden.

Die Umsetzung der Fuß- und Radwege entlang der Landesstraßen, wie etwa der Bahnstraße oder der Frauenhofner Straße – müssen wie in Kapitel 6.3 angedeutet aufgrund der Zuständigkeit mit dem Land NÖ verhandelt und eingefordert werden. Hierfür würde ein Fuß- und Radwegekonzept sicherlich eine Argumentationshilfe darstellen.

Die Umsetzung der geplanten Fuß – und Radwegeverbindungen entlang Gemeindestraßen und Feldwege ist vom bereits angesprochenen politischen Willen der Gemeinde abhängig, die Handlungsvollmacht liegt also in ihrem eigenen Wirkungsbereich. Dabei kann die Gemeinde auf zahlreiche Förderungen zurückzugreifen: Förderung von Alltagsrad-Schlüsselprojekten im Ortsgebiet (vgl. Land Niederösterreich, 2018c), Initiative RadLand des Landes Niederösterreich – Anschaffung von Radabstellanlagen (vgl. Energie- und Umweltagentur NÖ, 2018), Gemeindeförderungen des Klima-Aktiv-Fonds (vgl. Klimaaktiv, 2017), Förderung des Mobilitätsmanagements für den Radverkehr (vgl. Kommunalkredit Public Consulting GmbH, 2018b), Förderung der innovativen klimafreundlichen Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden (vgl. Kommunal Credit, 2018) sowie weitere Förderungen für den Fuß- und Radverkehr des BMNT und des BMVIT.

Unterstützt wird die Gemeinde bei ihren Aufgaben außerdem von der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten mit Hilfe der NÖ.Regional, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes 2030+ zu erreichen. Zur Hilfestellung kann der/die Bürgermeister*in um Beratung bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten ansuchen und zugleich das Themenfeld der Beratung angeben. Die Verkehrsberatung übermittelt den Beratungswunsch an die NÖ.Regional, woraufhin der Gemeinde ein/e Verkehrsberater*in zugeteilt wird. Danach wird ein Beratungstermin in der Gemeinde stattfinden und die Anliegen vor Ort konkret besprochen. In der Folge werden von dem/r Verkehrsberater*in Lösungsvorschläge ausgearbeitet und ein Empfehlungsschreiben verfasst, welches anschließend an den/ die Bürgermeister*in zur Umsetzung übermittelt wird. (vgl. Land Niederösterreich, 2017e)

REGIONALE WEGENETZE

Regionale und überörtliche Wege verbinden sowohl die Stadt Horn mit den umliegenden Gemeinden, aber auch die einzelnen Katastralgemeinden untereinander. Vor allem Horn, Breiteneich und Mödring sind gut in das regionale Wegenetz eingebettet. Handlungsbedarf besteht jedoch besonders für die verbesserte Integration von Doberndorf und Mühlfeld in das regionale Wegenetz. Denn derzeit ist Doberndorf nicht ins überörtliche Radwegenetz integriert, während Mühlfeld eine Anbindung an das überörtliche Wandernetz fehlt. Durch eine Beseitigung dieser Mängel soll auch zu einer besseren Vernetzung der einzelnen Katastralgemeinden beigetragen werden.

Attraktive und direkte Geh- und Radweg-verbindungen zwischen den Katastralgemeinden sollen aber nicht nur für die Nutzung in der Freizeit und als Erholungsfaktor bestehen, sondern insbesondere noch mehr Alltags- und Berufswege innerhalb der Gemeinde in der Zukunft ermöglichen. Damit sollen Bürger*innen motiviert werden, auf das eigene Auto zu verzichten, und der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. Außerdem kann durch diese Maßnahme die gesamtörtliche Vernetzung gestärkt werden, was die regionale Identität erhöht und mögliche Benachteiligungen abgelegener Gemeindeteile minimiert.

Dadurch kann auch eine Weiterentwicklung im Tourismus gelingen, denn attraktive und naturnahe Geh- und Radwege können vermehrt Ausflugstourist*innen nach Horn bringen. Dies wird besonders durch die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn unterstützt, die es ermöglicht, autofrei nach Horn zu gelangen. Konkret sollen folgende Geh- und Radweg-Verbindungen geschaffen werden (siehe Abb. 6.17):

① Eine direkte Wegverbindung zwischen Breiteneich und Doberndorf soll es ermöglichen, zu Fuß innerhalb von einer Stunde den Weg zwischen den beiden Katastralgemeinden zu zurückzulegen. Zwar beinhaltet der Weg eine größere Steigung, soll jedoch nur eine Ergänzung bestehender Wegeverbindungen für Personen darstellen, die diese Steigung absolvieren und einen kürzeren Weg gehen möchten. Auch für Ausflugsradfahrer*innen bzw. E-Bike-Nutzer*innen kann dieser Weg als eine Ergänzung und Aufwertung der innerörtlichen Radwegverbindungen gesehen werden.

Regionale Wegenetze

Integration der Katastralgemeinden in regionale Wegenetze

* Etablierung ortsübergreifender Kooperation
* Einrichtung neuer Kultur- und Freizeiteinrichtungen
* Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofs
* Wegeverbindungen
* Radwegenetz

Stadtverwaltung, Bürger*innen, Land NÖ, LEADER-Region, Kleinregion Kamp-Taffatal

bedeutsam

mittelfristig

gering

gering

REGIONALE WEGENETZE

② Eine direktere Verbindung zwischen den Katastralgemeinden Horn und Breiteneich soll entlang der Bahnlinie der Kamptalbahn geschaffen werden. Hier besteht bereits ein Feldweg, der ausgebaut und befestigt wird. So erspart man sich den derzeit etwa einen Kilometer langen Umweg über den Sportplatz. Auch kann dadurch der Bahnhof Horns, der in Zukunft durch die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn eine größere Rolle spielen wird, besser in das regionale Wegenetz integriert werden. Für die Planung dieser Wegverbindung wird davon ausgegangen, dass am Bahnhof Horn im Zuge des Umbaus eine Unterführung für die Erschließung der Bahnsteige geschaffen wird, die auch das Gebiet im Süden der Gleisanlagen erschließt.

③ Die bestehende Znaimer Straße bietet bereits eine direkte und attraktive Radverbindung von Horn nach Mühlfeld und soll in Zukunft auch Fußgänger*innen eine entsprechende Infrastruktur bieten. Im Zuge dessen ist insbesondere eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs vom motorisierten Verkehr im Norden der Umfahrungsstraße vorzunehmen.

④ Die bestehende Straße soll in Zukunft auch Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen eine direkte Verbindung zwischen den Siedlungsgebieten im Norden Horns und Mödring ermöglichen. Hierfür sollte die Straße entsprechend beschildert und ausgewiesen werden und eine sichere Infrastruktur für Fußgänger*innen bieten.

Die Lage der Verbindungen und das Zusammenspiel mit den bestehenden Rad- und Wanderrouten geht aus Abbildung 6.17 auf der Folgeseite hervor.

UMSETZUNG

Die Zuständigkeit zum Erhalt und Ausbau des regionalen Wegenetzes ist differenziert: Viele bestehende Wege werden als Wanderwege vom Österreichischen Alpenverein erhalten, während manche durch die Initiative „Tut gut!“ des Landes geschaffen wurden bzw. erhalten werden – jeweils in Zusammenarbeit mit der Gemeinde. In dieser Konstellation könnte auch im ersten Schritt ein Konzept entwickelt werden, das die wichtigsten und für den Wandertourismus attraktivsten Projekte nennt. Als weitere Partner für die Gemeinde für die Umsetzung der regionalen Wege können, vor allem was den überörtlichen Ausbau betrifft, auch die LEADER-Region Waldviertler Wohlviertel sowie die Kleinregion Kamp-Taffatal sein. Hier sollten Gespräche stattfinden, die klären, in welchem Ausmaß eine Zusammenarbeit in der Schaffung und Verbesserung der überörtlichen Wegeverbindungen stattfinden kann. Innerörtliche Wegeverbindungen, die der besseren Vernetzung der Katastralgemeinden dienen, müssen hingegen von der Gemeinde umgesetzt werden.

Förderungsmöglichkeiten bestehen allen voran seitens des Landes. Das Niederösterreichische Wanderwegekonzept sieht beispielsweise eine Förderung für „Touristische Einrichtungen,“ zu denen Wanderwege jedenfalls gehören, über den Niederösterreichischen Landschaftsfonds (LAFO) vor. Auf Landesebene besteht teilweise auch die Möglichkeit auf eine Förderung zur „Erhaltung des Ländlichen Wegenetzes“. Hier ist allerdings die Voraussetzung, dass die Wege „ihrem baulichen Zustand nach zumindest den Verkehr mit Personenkraftwagen zulassen“ (Land Niederösterreich 2018a).

HORN BEWEGT SICH_6

REGIONALE WEGENETZE

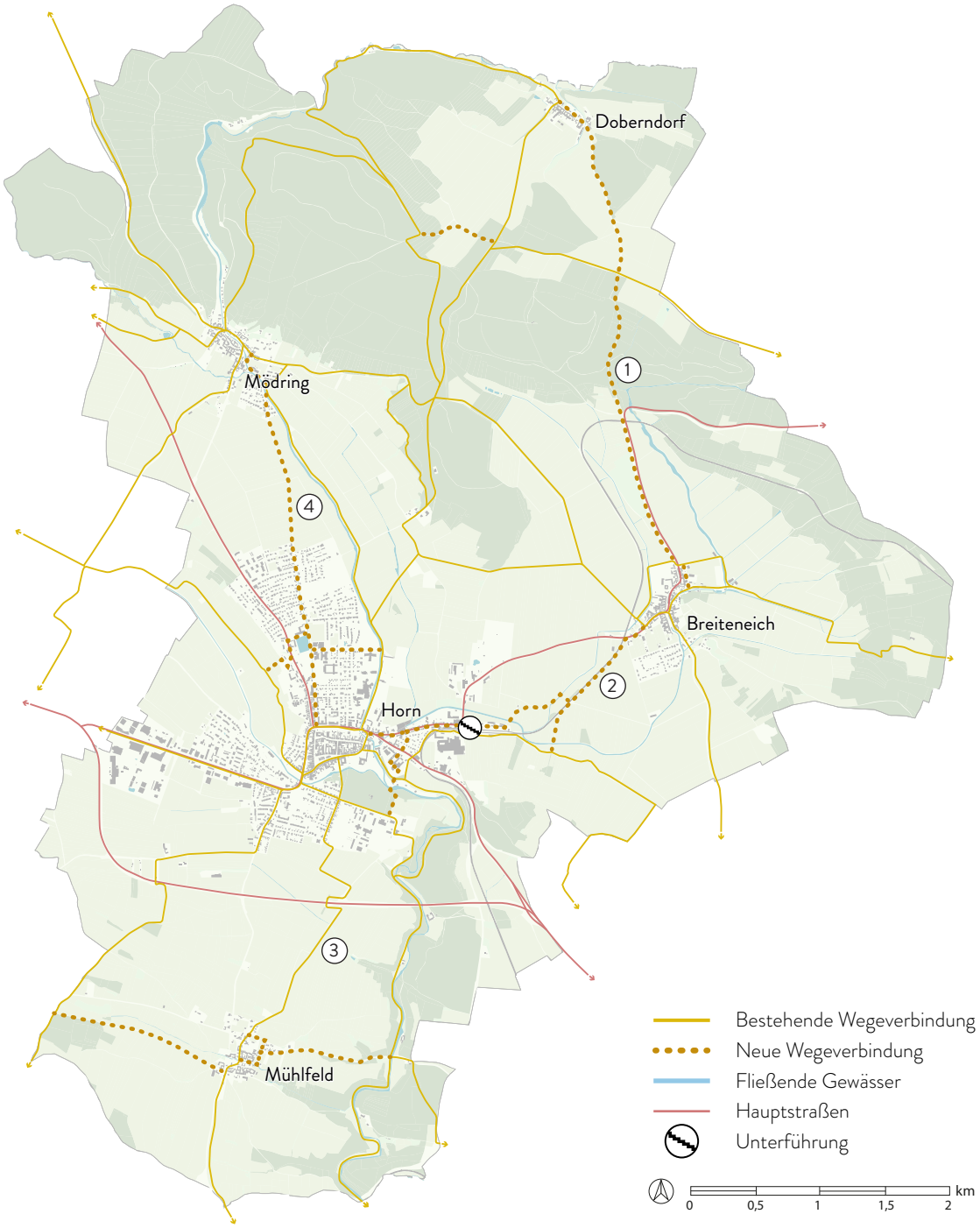


Abb. 6.17: Regionales Radwegenetz

HORN BEWEGT SICH_7

MOBILITÄTSSTATIONEN

In der Zielsetzung dieses Entwicklungskonzeptes ist ein klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität und zur Förderung zukunftsfähiger Energieformen festgeschrieben. Abseits eines besseren Managements des motorisierten Verkehrs und der Attraktivierung von Rad- und Fußverkehr im Rahmen der ersten Säule dieses Leitprojektes sind insbesondere die neuen Entwicklungschancen durch die Direktanbindung der Stadt an die Franz-Josefs-Bahn zu nutzen. Der Schwung dieser verbesserten öffentlichen Verkehrsanbindung soll sich in Maßnahmen von „Horizont Horn 2030" deutlich widerspiegeln. Diese genannten Aspekte werden durch die Errichtung von Mobilitätsstationen im Gemeindeteil Horn zusammengeführt.

Mobilitätsstationen sollen definitionsgemäß unkomplizierten Zugang zu Angeboten nachhaltiger und emissionsarmer Mobilität gewährleisten (vgl. Magistratsabteilung 18, 2015: 68). Konkret werden darunter zentrale Standorte im Stadtgebiet verstanden, an denen verschiedenste Fahrzeuge und Mobilitätsdienste angeboten werden (vgl. ebd.). In einem individuell auf die Stadtgemeinde Horn zugeschnittenen Konzept soll dadurch Stück für Stück ein Mobility-Sharing-Netz aufgebaut werden, das in enger Verbindung zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs steht. Denn die neuen Mobilitätsstationen sind nicht als Ersatz sämtlicher anderer Verkehrsmittel zu sehen, sondern viel mehr als komplementäres Angebot zum öffentlichen Verkehr. Im Zuge der neuen überörtlichen Entwicklungen und der grundlegenden Zielsetzung eine zentrale und innovative Stadt zu schaffen, eignet sich die Einführung von Mobility-Sharing-Systemen über Mobilitätsstationen ideal für die Perspektiven der Gemeinde Horn.

ANGEBOT UND FUNKTIONSWEISE

Die neuen Mobilitätsstationen sollen als zukünftige Mobilitätsknotenpunkte fungieren und unterschiedliche Angebote gezielt bündeln. Einerseits stehen an den Knotenpunkten E-Cars und E-Bikes sowie Lastenfahrräder zum Verleih bereit, außerdem werden die Stationen mit Stromtankstellen für private PKWs und Fahrräder ausgestattet. Zudem kann auch dem Mangel

Mobilitätsstationen

Errichtung von Mobilitätsstationen in der Katastralgemeinde Horn

* Bahnhof als Knotenpunkt für vielfältige Verkehrsangebote
* Nutzung von Sonnenenergie, Erdwärme und Biomasse
* Einführung von neuen Mobility-Sharing-Systemen
* Nutzung digitaler Technologien
* Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität
* Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofes
* Bahnhofsneugestaltung
* Mobility-App

Stadtverwaltung, Unternehmen, Fördergeber von Land NÖ, Bund und Europäischer Union, Bürger*innen

sehr bedeutsam

mittelfristig

hoch

hoch

MOBILITÄTSSTATIONEN

an Radstellplätzen im Horner Zentrumsbereich durch überdachte Radabstellanlagen, welche an die Mobilitätsstationen angeschlossen werden, begegnet werden. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zentralen Quell- und Zielpunkten des Verkehrs spiegelt sich in der Lage der Standorte (siehe Abb. 6.18) wider. Insbesondere in der Innenstadt (Stadtmauer und Hauptplatz), in der Umgebung der Schulen und am Bahnhof befinden sich Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in unmittelbarer Nähe.

Bei den Standorten der Mobilitätsstationen wird nach zwei Stationstypen und zwei Ausbauphasen unterschieden. An strategisch wichtigen Punkten wie etwa am Bahnhof soll ein höheres Angebot

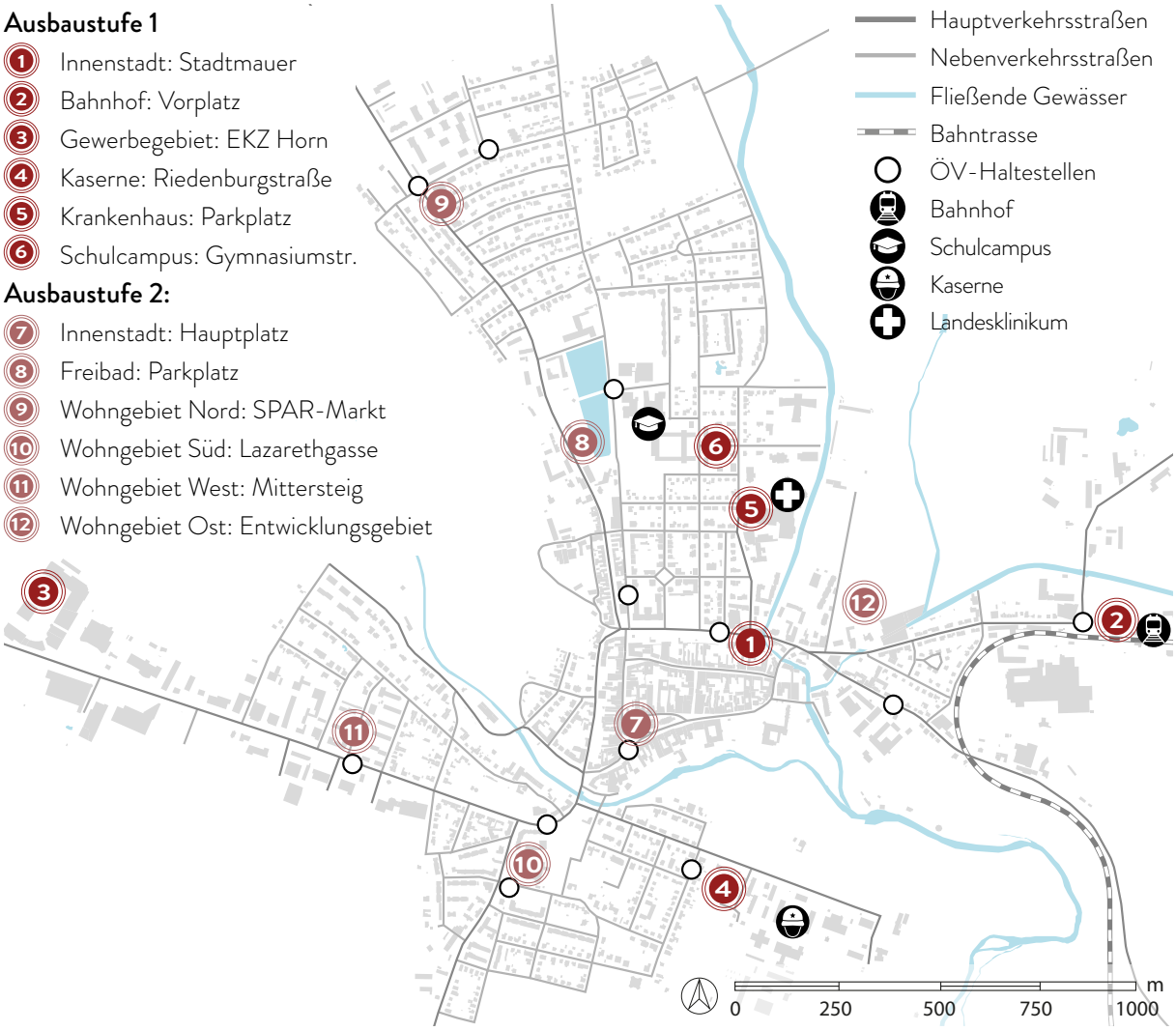


Abb. 6.18: Lage der Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Horn

MOBILITÄTSSTATIONEN

	E-Car	Ladestation	Fahrrad	E-Bike	Ladestation	Lastenfahrrad
Stationstyp A	2	2	2	4	2	1
Stationstyp B	1	1	4	2	2	0

Stationstyp A: Platzbedarf ca. 75 m²
Innenstadt, Bahnhof, Gewerbegebiet, Wohngebiet Nord, Wohngebiet Ost

Stationstyp B: Platzbedarf ca. 50 m²
Kaserne, Krankenhaus, Schulcampus, Freibad, Wohngebiet Süd, Wohngebiet West

an Fahrzeugen zur Verfügung stehen als in den Wohngebieten in Stadtrandlage. Daraus ergibt sich folglich ein unterschiedlicher Platzbedarf für die unterschiedlichen Stationstypen (siehe Tabelle oberhalb). An den geplanten Mobilitätsstationen befinden sich aktuell öffentliche oder halböffentliche Parkplätze, die durch das neue Mobilitätsangebot zum Teil ersetzt werden soll. Die Buchung der Leistungen wird sowohl über das Internet und eine umfassende Mobility-App (siehe Seite 107) möglich sein als auch über Buchungsmonitore an den Mobilitätsstationen. Diese Buchungsmonitore werden in Infopoints an den Stationen integriert, die auch Auskunft über Angebote sowie eine Umgebungskarte enthalten. Die Visualisierung einer möglichen Mobilitätsstation an der Stadtmauer veranschaulicht diese Aspekte. (siehe Abb. 6.20)

REFERENZBEISPIEL

Dass Mobility-Sharing-Systeme tatsächlich auch außerhalb von Großstädten funktionieren können, zeigt das Referenzbeispiel „Weizbike“ aus Weiz in der Oststeiermark. In der rund 11.500 Einwohner*innen zählenden Stadtgemeinde wurde im Jahr 2015 mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union ein gemeindeeigenes Fahrradverleihsystem etabliert. An mittlerweile elf Verleihstationen stehen insgesamt 80 Fahrräder bereit, ein Viertel davon sind E-Bikes. Grundsätzlich sind die klassischen Fahrräder gleichsam wie die E-Bikes rund um die Uhr verfügbar, allerdings gibt es etwa im Winter eine Betriebspause. (vgl. VCÖ – Mobilität mit Zukunft, 2016)

Die Entlehnung der „Weizbikes“ wird über eine eigene Gemeinde-Chipkarte abgewickelt, die ein Gratiskontingent beinhaltet – erst bei Überschreitung der Gratisfahrzeit fallen Kosten von 1 € (Fahrrad) bzw. 2 € (E-Bike) pro angefangener Stunde an (vgl. Stadtgemeinde Weiz, 2018a). Zudem wurde eine Android-App entwickelt, mit der sich unter anderem Verfügbarkeitsabfragen, Überprüfungen des Ladestandes der E-Bikes und direkte Online-Buchungen durchführen lassen (vgl. Google, 2018). Umgesetzt wird das Fahrradverleihsystem in Weiz durch das

MOBILITÄTSSTATIONEN

Abb. 6.19: Fahrradverleihstation in Weiz

Wiener Start-Up Sycube, die zum Beispiel auch für Realisierung der „Seestadtflotte" in der Wiener Seestadt Aspern verantwortlich ist. Das Verleihsystem von Sycube kann gleichzeitig für unterschiedliche einspurige Fahrzeuge angewendet werden und lässt sich flexibel an verschiedene Maßstäbe anpassen (vgl. Sycube GmbH, 2017). Das kann für Horn von Vorteil sein, da sich so unterschiedliche Systeme an den Mobilitätsstationen verbinden lassen und ein spezifisch auf die Stadt zugeschnittenes Mobility-Sharing-Netzwerk etabliert werden kann.

UMSETZUNG

Bei der Errichtung des Mobility-Sharing-Netzwerkes handelt es sich um eine sehr aufwändige und kostenintensive Maßnahme von „Horn bewegt sich." Daher soll die Umsetzung wie beschrieben in zwei Ausbauphasen und basierend auf der Nachfrage in der Gemeinde geschehen. Das Grundnetzwerk aus sechs Stationen ist aber in jedem Fall gemeinsam mit der Realisierung der neuen Zuganbindung umzusetzen. Dafür hat die Stadtverwaltung die Zusammenarbeit mit Unternehmen zu suchen, welche die technische und digitale Infrastruktur bereitstellen können. Spezialisiert darauf sind etwa die österreichischen Unternehmen Caruso (für zweispurige Fahrzeuge) oder Sycube (für jegliche einspurigen Fahrzeuge). Zur Finanzierung der Maßnahme ist insbesondere die Kooperation mit möglichen Fördergebern wie Land, Bund und Europäischer Union anzustreben.

Im Sinne einer nachhaltigen und klimaschonenden Raumentwicklung hat sich auf den unterschiedlichen Planungsebenen bereits eine große Bandbreite an Förderungsmöglichkeiten am Feld der E-Mobilität etabliert. Die europäische Union kofinanziert im

HORN BEWEGT SICH_7

MOBILITÄTSSTATIONEN

Rahmen des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) etwa die „Förderung der innovativen klimafreundlichen Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden", welche die Anschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie Elektrofahrzeuge, Elektrofahrräder und E-Ladestationen in Gemeinden unterstützt. Als Förderstelle fungiert hierbei das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, das zudem mit „klimaaktiv mobil" über eine eigene Klimaschutzinitiative im Verkehrsbereich verfügt. Diese Initiative bietet außerdem eine Förderungsoffensive für Elektrofahrräder und Transporträder und zum Nachrüsten zum Fahrradparken sowie eine Förderungsaktion für E-Ladeinfrastruktur. (vgl. Kommunalkredit Public Consulting GmbH, 2018a). Darüber hinaus bestehen eigene Fördermodelle des Landes Niederösterreich, die beispielsweise den Ankauf von zweispurigen Elektro-Fahrzeugen für Gemeinden unterstützen (vgl. Amt der NÖ Landesregierung, 2018b). Durch die Zusammenarbeit mit den genannten Förderstellen sollen die Investitionskosten abgefedert werden, während der laufende Betrieb langfristig durch Nutzungsbeiträge gedeckt werden soll.

MOBILITÄTSSTATION AN DER STADTMAUER

Abb. 6.20: Lage der Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Horn

BAHNHOFSANBINDUNG

Die bevorstehende Aufwertung des Bahnhofs durch die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn und damit unter anderem nach Wien birgt ein großes Potential, ganz besonders für Pendler*innen, den Alltagsverkehr zukünftig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu absolvieren. Hierfür müssen neben regelmäßigen und schnellen Direktzügen aber auch örtlich attraktive Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen. Ein wichtiger Baustein dafür ist, dass der Bahnhof in Zukunft besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen wird. Dies trifft vor allem auf die Verbindungen in Richtung Zentrum zu, da von hier aus weitere regionale Buslinien in die Katastralgemeinden und darüber hinaus verkehren.

Aktuell wird ein Großteil der regionalen und überregionalen Linien, die über das Zentrum verkehren, über eine Schleife entweder rund um die Innenstadt geführt oder durch Horn durchgebunden: Busse, die von Westen kommen, werden über den Stadtgraben direkt zur Haltestelle „Robert-Hamerling-Straße“ geführt. Von dort aus biegen sie entweder in die Wiener Straße zum Hauptplatz ab – wenn die Buslinie in Horn endet, um dann wieder zurückzufahren – oder verkehren weiter in Richtung Osten entlang der Wiener Straße bzw. in Verlängerung der Bahnstraße nach Norden. Umgekehrt fahren auch jene Busse, die von Osten bzw. Norden kommen, über die Wiener Straße zum Hauptplatz. Dabei fahren jedoch nur jene Busse den Bahnhof an, die von Norden kommen und über die Bahnstraße ins Zentrum fahren, sowie vereinzelt jene, die von Richtung Westen kommend über das Zentrum hinaus verlängert werden. Für eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum stellt dies folglich keine zufriedenstellende Situation mit Blick auf den Bahnhofsausbau dar.

Daher soll eine die aktuellen Routen ergänzende Schleife für die meisten Buslinien eingerichtet werden, die den Bahnhof an das Netz der regionalen Buslinien anbindet. Die Busse sollen entlang der Bahnstraße direkt bis zum Bahnhof fahren, wo sie umdrehen, um dann weiter über die Lagerhausstraße vorbei an den Hoyos'schen Höfen wieder in Richtung Innenstadt zu verkehren. Bei den Hoyos'schen Höfen soll auch eine neue Haltestelle eingerichtet werden, um diese ebenfalls an den öffentlichen Verkehr anzubinden.

Bahnhofsanbindung

Verbesserung von öffentlichen Verkehrsverbindungen vom Bahnhof ins Zentrum

* Bahnhof als Knotenpunkt für vielfältige Verkehrsangebote
* Schaffung von neuen innerörtlichen ÖV-Angeboten
* Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofs

* Wegeverbindungen
* Hauptverbindungen
* Bahnhofsneugestaltung
* Rufbus
* Mobility-App

Stadtverwaltung, Land NÖ, ÖBB, ÖBB Postbus, NÖVOG

kurzfristig

kurzfristig

gering

sehr gering

BAHNHOFSANBINDUNG

Selbiges gilt für Linien, die aus dem Süden und Osten kommen: Diese sollen nach dem Bahnübergang auf der Wiener Straße rechts in die Lagerhausstraße abbiegen, um den Bahnhof anzufahren und dann über die Bahnstraße wieder in die bestehende Schleife bzw. in die Wiener Straße in Richtung Hauptplatz abzubiegen. Die geplanten Maßnahmen sind unterhalb in Abbildung 6.21 dargestellt. Hier erkennt man die derzeitige Schleife, die gelb markiert ist und rund um die Innenstadt führt, sowie die geplante Erweiterung der Schleife (rot)durch die der Bahnhof sowie die Hoyos'schen Höfe erschlossen und in die bestehende Schleife eingebunden werden.

Abb. 6.21: Geplantes Busnetz

BAHNHOFSANBINDUNG

Viele Buslinien verkehren zwar nicht allzu häufig und vor allem nicht regelmäßig, durch die hohe Anzahl an Buslinien, die Horn anfahren (insgesamt 24) und mögliche Taktanpassungen könnte aber zumindest an Wochentagen ein relativ dichter Busverkehr zwischen Innenstadt und Bahnhof erreicht werden. Vor allem für die Linien 872, 1028, WA2 und WA23 ist es empfehlenswert, sie über den Bahnhof zu führen, da diese an Werktagen mehrmals täglich verkehren. An Wochenenden und Feiertagen ist das gesamte ÖV-Angebot sehr spärlich, hier herrscht ein grundsätzlicher Bedarf, das Angebot auszubauen. Zu beachten ist jedoch auch die Abstimmung der Busfahrpläne mit dem Fahrplan der ÖBB, sodass der Bahnhof Horn zu einem attraktiven Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus mit minimalen Wartezeiten und direkten Umsteigemöglichkeiten wird.

UMSETZUNG

Die Umsetzung der Erweiterung der Schleife in Richtung Bahnhof erfolgt in erster Linie in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Ost-Region sowie der ÖBB-Postbus GmbH. Hierfür müssen die genannten Argumente, die für diese Erweiterung sprechen, klar dargelegt und alle damit einhergehenden Vorteile – vor allem für die Bezirkshauptstadt Horn, aber auch für die Region rund um Horn – erläutert werden. Zu prüfen sind auch Möglichkeiten der Förderung des Projekts, sodass möglichst geringe Kosten für die Gemeinde durch diese Erweiterung entstehen. Beispielsweise vergibt das Land Niederösterreich Förderungen in Form des „Nahverkehrsfinanzierungsprogramms" (NÖ NVFP). Hierin werden sowohl die Kosten für die vorbereitenden Untersuchungen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs als auch die Geldmittel für die tatsächliche Errichtung bzw. Verbesserung der Nahverkehrsinfrastruktur teilerstattet. Explizit werden in diesem Programm auch Verlängerungen von Linien gefördert. Für die Inanspruchnahme der Förderung müssen Anträge für förderungswürdige Projekte eingereicht werden. Dabei sind der Bedarf, die Wirtschaftlichkeit sowie die ökologische Verträglichkeit nachzuweisen und die Projekte müssen dem Landesmobilitätskonzept sowie jenem des Verkehrsverbundes entsprechen. Bei einem Förderanspruch können bis zu 40 % der Kosten erstattet werden. Auch sind mögliche Förderungen des BMVIT sowie des Klimabündnis Österreich zu prüfen. (vgl. Land Niederösterreich, 2018e)

Zurzeit werden direkte Linienverbindungen in die Region und größere Städte aufgrund des spärlichen Bahnangebots auch durch Busse bedient. Durch den Bahnhofsausbau und der daraus folgenden Bedienung mancher Direktverbindungen durch die ÖBB könnte sich auch das Liniensystem der Busse ändern. Beispielsweise könnte es sein, dass die Linie 1028 dann nicht mehr nach Wien fährt, sondern ihre Linienführung entsprechend abgeändert wird. Bei solchen Änderungen der Linienführungen der Busse ist stets darauf zu achten, dass die angesprochenen kurzen Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus und die Regelmäßigkeit der Busverbindungen erhalten und Zeitlücken im Angebot vermieden werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass durch den Bahnhofsausbau das Angebot an regionalen Busverbindungen nicht eingeschränkt wird. Denn nicht nur die regionale autofreie Erreichbarkeit Horns, sondern auch das Angebot an innerörtlichen Verkehrsmitteln ist zur Gänze von regionalen Buslinien abhängig.

BAHNHOFSNEUGESTALTUNG

Durch die Anbindung an die Franz-Josef-Bahn erhält der Bahnhof eine neue, bedeutendere Stellung im Stadtgefüge Horns: Er wird in seiner städtebaulichen Funktion ein „Eingangstor zur Stadt“ bilden. Eine Aufwertung des Bahnhofkomplexes wirkt sich auch auf den umliegenden Bestand, der großteils aus Wohnhäusern und Gewerbebauten besteht, aus. Das gesamte Bahnhofsquartier soll durch die energetische Sanierung des Bahnhofsgebäudes und umliegender leerstehender Bauten belebt werden. Ziel ist es, den bestehenden Einzelhandel auszubauen und den Wohnstandort zu stärken und in einem weiteren Schritt Leerstände zu mobilisieren.

Der Bahnhof soll durch die Neugestaltung der Achse, welche das Entwicklungsgebiet und das Zentrum verbindet, den Eindruck verdeutlichen, dass das Zentrum und der Bahnhof näher zusammenrücken.

Das dreigeschossige Empfangsgebäude des Bahnhofs wurde Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet. Im Laufe der Zeit wurde das Gebäude innen und außen immer wieder anlassbezogen kleinteilig renoviert, dennoch blieb das Erscheinungsbild des Bahnhofs, welches typisch für diese Zeit ist, bestehen. Deshalb sollte das Bahnhofsgebäudes auch bei einer zeitgemäßen Sanierung erhalten bleiben.

Über die Jahre hinweg hat sich der Zustand des Gebäudes, der Bahnsteige und des Vorplatzes verschlechtert. Die Fassade des Gebäudes bröckelt zum Teil ab, die Bahnsteige sind nicht befestigt bzw. barrierefrei und nur zum Teil überdacht, der Vorplatz wirkt sehr trist und lädt nicht zum Verweilen ein.

Auf den folgenden Seiten werden zwei Varianten vorgestellt, wie die Bahnhofsneugestaltung aussehen könnte. Bei der Erarbeitung der zwei Vorschläge wurde darauf geachten, dass diese dem Maßstab Horns entsprechen.

Bahnhofsneugestaltung

Neugestaltung des Bahnhofs als Verkehrsknotenpunkt

* Bahnhof als Knotenpunkt für vielfältige Verkehrsangebote
* Schaffung von neuen innerörtlichen ÖV-Angeboten
* Einführung von neuen Mobility-Sharing-Systemen
* Nutzung von Sonnenenergie, Erdwärme und Biomasse

* Mobilitätsstationen
* Bahnhofsanbindung
* Rufbus

ÖBB, ÖBB Postbus, NÖVOG, Stadtverwaltung, Bürger*innen

sehr bedeutsam

mittelfristig

mittel

gering

BAHNHOFSNEUGESTALTUNG

UMSETZUNG

Die Umsetzung des Bahnhofs liegt bei allen Bahnhofsneu- oder umbauten in der Zuständigkeit der ÖBB Infrastruktur. Hier sind entsprechende Gespräche in Abstimmung mit dem Land sowie den Anrainer*innen und sonstigen Akteur*innen, wie zum Beispiel Architekt*innen oder zukünftig ansässigen Betrieben zu führen.

Die Gestaltung des Vorplatzes muss in Zusammenarbeit der Gemeinde, dem Land und der ÖBB darüber hinaus in enger Abstimmung mit dem ÖBB Postbus und der NOVÖG geschehen.

Die Aufteilung der anfallenden Kosten in diesem Punkt ist wohl Verhandlungssache - orientieren könnte man sich dabei zum Beispiel an der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Kitzbühel: Hier übernehmen 80 % der Investitionskosten die ÖBB und 20 % das Land über den Verkehrsverbund. Damit würden für die Stadt Horn keine Investitionskosten anfallen.

Lediglich an den Kosten für die Installierung der Park&Ride-Anlage beteiligt sich die Stadt zu gleichen Teilen wie das Land – je 25 % – den Rest übernehmen wiederum die ÖBB.

NEUGESTALTUNG DES BAHNHOF

Abb. 6.22: Visualisierung Bahnhofsneugestaltung

BAHNHOFSNEUGESTALTUNG

VARIANTE 1:

Abb. 6.23: Luftbild Bahnhof Horn

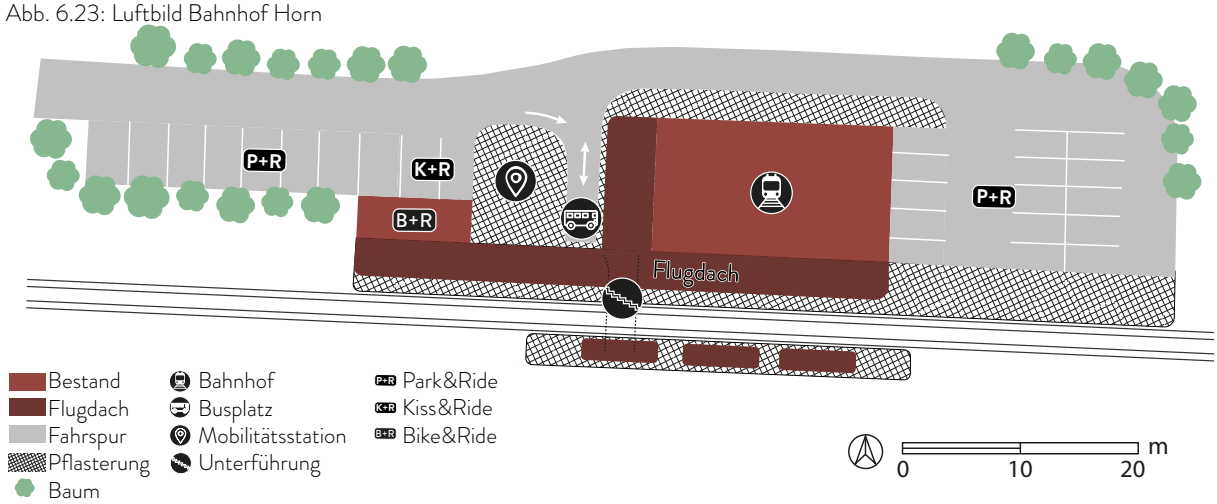


Abb. 6.24: Bahnhofsneugestaltung Variante 1

Das Luftbild mit Verweisen auf die nachfolgende Beschreibung sowie die Skizze stellen grob dar, wie der Bahnhofkomplex umgestaltet werden könnte.

① Die Bushaltestelle befindet sich derzeit circa 250 m westlich des Bahnhofsgebäudes. Es wäre für die Passagiere hilfreich, sie direkt vor das Gebäude zu verlegen. Dort soll eine T-Kurve den Linienbussen ein einfaches Wenden ermöglichen. Ein neu anzubringendes Flugdach soll die Passagiere auf ihrem Weg zwischen Bus und Zug vor Wind und Regen schützen. Das Flugdach erstreckt sich in westlicher Richtung bis zur Bike&Ride Station.

② Neben der Bushaltestelle wird eine Mobilitätstation des Typ A angelegt. Diese ist mit zwei E-Cars, zwei Fahrrädern und jeweils zwei Ladestationen, vier E-Bikes sowie einem Lastenfahrrad ausgestattet.

③ Die bisherigen Parkspuren werden zu Park &Ride bzw. Kiss&Ride mit jeweils 15 bzw. 2

BAHNHOFSNEUGESTALTUNG

Parkplätzen umgestaltet. Zusätzlich werden weitere 10 Parkplätze östlich des Bahnhofsgebäude errichtet. Dafür muss ein bestehendes Nebengebäude abgetragen werden.

④ Der Bahnhofsvorplatz wird barrierefrei ausgebaut und erhält einen neuen, versickerungsfähigen Belag. Zudem sollen Sitzmöglichkeiten, Begrünungen und kostenloses HorNET den Platz attraktiver machen.

⑤ Zum Schutz der Reisenden werden die Bahnsteige befestigt und überdacht.

⑥ Eine Unterführung soll die Verkehrssicherheit verbessern, um auf den Inselbahnsteg zu gelangen und das südliche Siedlungsgebiet sowie in weiterer Folge die Verbindung zu der Kaserne sichern.

⑦ Das Bahnhofsgebäude wird einer vollständigen Renovierung unterzogen werden. Bei einer energetischen Sanierung der Außenhülle wird das historische Erscheinungsbild aufgefrischt. Um den Komfort für Reisende und Wartende am Bahnhof zu erhöhen, sollen die Sitzplätze im Warteraum mit USB- und Stromanschlüssen ausgestattet werden. So entsteht ein einladendes Bahnhofsgebäude mit einem freundlichen und barrierefreien Eingangsbereich.

Als Referenz dienten Projekte des Architekturbüros Ostertag. Sie haben sich unter anderem auf den Neubau und die Sanierung von Bus- und Bahnhöfen spezialisiert. Eindrucksvolle Projekte wie die historische Bausubstanz adaptiert werden kann, finden sich beim Bahnhof Wien Hütteldorf oder beim Bahnhof Kitzbühel in Tirol. In den Vorarlberger Gemeinden Hohenems und Dornbirn ist der Weg zwischen Bus und Bahn durch ein Flugdach geschützt. (vgl. Ostertag, 2017)

Die zweiten Variante ist die kostenintensivere der beiden. Als Referenz diente dabei der Bahnhof in Schaan (Liechtenstein). Der Vorteil dieses Konzept ist, dass wenn sich die Frequenz der Linienbusse in Zukunft in erhöht, keine Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss zu erwarten sind.

Abb. 6.25: Referenzbeispiel Bahnhof Kitzbühel

Abb. 6.26: Referenzbeispiel Bahnhof Hohenems

BAHNHOFSNEUGESTALTUNG

VARIANTE 2:

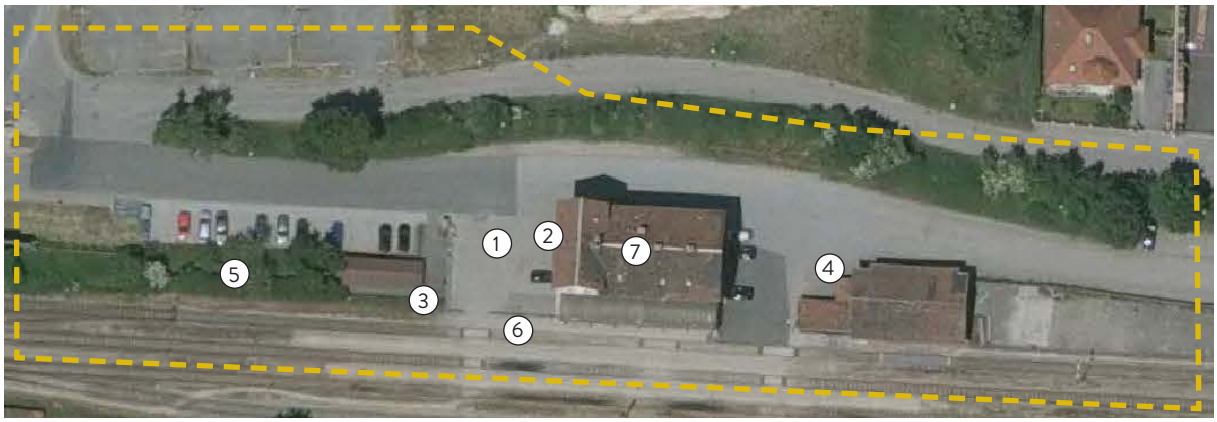


Abb. 6.27: Luftbild Bahnhof Horn

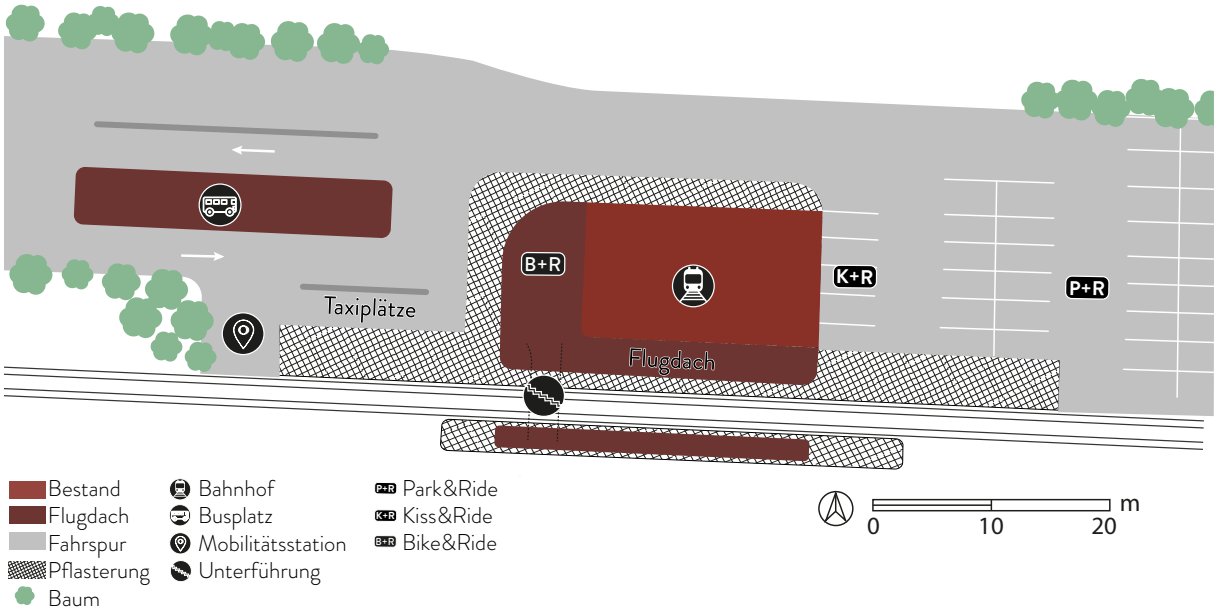


Abb. 6.28: Bahnhofsneugestaltung Variante 2

Die Punkte ⑥ ⑦ werden analog zu der ersten Variante gestaltet. Im Gegensatz dazu...

① ...wird eine Wendeschleife für den Busverkehr errichtet, deren Mitte überdacht ist.
② ...wird die Bike&Ride-Stationen direkt zum Bahnhofsgebäude unter das Flugdach verlegt.
③ ...wird eine Mobilitätsstation Typ A südlich der Wendeschleife installiert.
④ ...werden fünf Kiss&Ride Parkplätze hinter dem Bahnhofsgebäude bei dem neu angelegten Parkplatz, der 30 neue Stellplätze umfasst, errichtet.
⑤ ...werden die bestehenden Parkplätze westlich des Bahnhofsgebäude zu einem Taxistandplatz umfunktioniert.

HORN BEWEGT SICH_10

RUFBUS

Der Rufbus soll als bedarfsorientiertes Verkehrssystem das Angebot des in Horn standardmäßig angebotenen öffentlichen Verkehrs ergänzen. Vor allem in den kleineren und abgelegenen Katastralgemeinden, wo das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ausreichend ist, könnte dieses Angebot eine Alternative zur Fahrt mit dem eigenen PKW sein. Er soll also einerseits die einzelnen Katastralgemeinden untereinander besser verknüpfen und andererseits eine Zubringerfunktion zu bestehenden Buslinien sowie zu den Bahnhöfen in Horn und Breiteneich übernehmen. Das Angebot richtet sich vor allem an Bürger*innen, die in den außerhalb liegenden Katastralgemeinden leben und kein durchgängiges Angebot an fix verkehrenden Buslinien vorfinden. Dies sind vor allem Schüler*innen, die in der KG Horn zur Schule gehen. Aber auch älteren Personen, die nicht mehr Autofahren können oder wollen, wird eine eigenständige, flexible und nachhaltige Mobilität ermöglicht. Außerdem können dadurch insgesamt Hol- und Bringfahrten und somit innerörtliche Autofahrten reduziert werden.

Der Rufbus ist ein von der Stadtgemeinde zur Verfügung gestellter Kleinbus, der auf Anfrage mittels Anruf oder Buchung in der Mobility App (siehe Kap. 6.11) von Bürger*innen genutzt werden kann. Das Angebot ist über einen Verein organisiert, über den freiwillige Fahrer*innen den Betrieb des Busses übernehmen. Hierzu melden sich Bürger*innen beim Verein, um eine Schulung in Busbetrieb, Fahrgastmanagement und ähnliches zu absolvieren und die Lizenz zur Fahrtberechtigung zu erhalten. Der Betrieb kann innerhalb vorgegebener Zeiten (etwa zwischen 7 und 18 Uhr) flexibel gestaltet werden, weshalb es keinen fixen Fahrplan und Haltestellen gibt. Damit ist das Angebot bedarfsorientiert und stellt für Bürger*innen eine flexible und unkomplizierte Möglichkeit dar, ohne eigenem Auto innerhalb der Gemeinde unterwegs zu sein. Die Betriebszeiten können nach Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut oder eingeschränkt werden. Ebenfalls kann zu einem späteren Zeitpunkt der Betrieb mittels Teil- bzw. Vollzeitkräften durchgeführt werden. Außerhalb der Betriebszeiten soll der Bus den Horner*innen

Rufbus

Etablierung eines Rufbussystems im gesamten Gemeindegebiet

* Passendes Angebot für alle Altersgruppen
* Schaffung von neuen innerörtlichen ÖV-Angeboten
* Etablierung ortsübergreifender Kooperation
* Einführung von neuen Mobility-Sharing-Systemen
* Verbesserte innerörtliche Erreichbarkeit des Bahnhofs

* Bahnhofsanbindung
* Mobility-App

Stadtverwaltung, Bürger*innen, Kooperation mit lokalen Unternehmen

bedeutsam

schnellstmöglich

mittel

mittel

RUFBUS

und Vereinen kostenfrei für Ausflugs- und Vereinsfahrten zur Verfügung stehen. Da wird keine Lizenz benötigt, sondern lediglich ein Führerschein.

Ein transparentes und einfaches Tarifsystem soll Kostensicherheit und damit maximale Attraktivität bieten. Das Tarifsystem ist in Clustern organisiert, die den einzelnen Katastralgemeinden entsprechen. Jeder Cluster ist dabei eine Tarifeinheit. Für Fahrten innerhalb einer Tarifeinheit, liegt also die Strecke innerhalb einer Katastralgemeinde, zahlt man einen zu bestimmenden Betrag, beispielsweise 1 €. Wird die Tarifeinheit einmal bzw. zweimal gewechselt, findet die Fahrt also innerhalb von zwei bzw. drei Katastralgemeinden statt, so zahlt man diesen Wert zwei- bzw. dreimal. Als Beispiel: Wohnt jemand in Mühlfeld und will Bekannte in Breiteneich besuchen, so kann der Rufbus angefordert werden und von Mühlfeld über Horn nach Breiteneich fahren. Dadurch wird die Tarifeinheit zweimal gewechselt (1. Wechsel Mühlfeld - Horn, 2. Wechsel Horn - Breiteneich) und folglich die Tarifeinheit dreimal berechnet. Bei 1 € als Tarifeinheit kostet die Fahrt also 3 €. Das Tarifsystem ist rechts in Abb. 6.29 dargestellt.

UMSETZUNG

Die finanzielle Realisierung des Rufbuses ist über die Organisation als lokaler gemeinnütziger Verein relativ kostengünstig möglich. Lediglich die Anschaffungskosten, die von der Gemeinde zu tragen sind, stellen einen großen Ausgabenpunkt dar. Hierfür könnten aber Werbeverträge mit lokalen Partnerbetrieben geschlossen werden, die gegen Entgelt ihr Logo auf dem Bus platzieren. Auch eine Kooperation mit einem lokalen Autohaus wäre denkbar, das der Gemeinde einen Bus zur

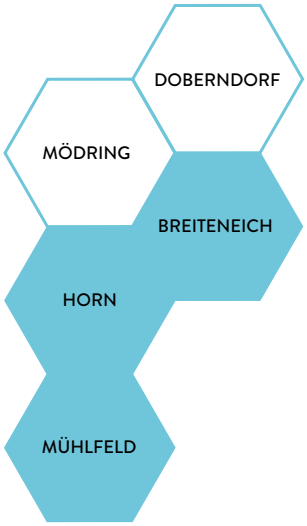


Abb. 6.29: Tarifsystem Rufbus

Verfügung stellt und folglich nur die Betriebskosten gedeckt werden müssen. Die Kosten für die Anschaffung des Bus variieren natürlich je nach Typ – Niederflurbusse mit vielen Sitzplätzen, Plätzen für Kinderwägen und Rollstühle mit ausreichender Höhe, um stehen zu können, sind deutlich teurer als kleinere Busse mit weniger Kapazität. Vom Bustyp ist auch der benötigte Führerscheintyp abhängig und damit die Durchführung des Betriebs durch freiwilliges Personal: Bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen ist der Führerschein der Klasse „B“ ausreichend. Die Kosten hängen zudem auch vom Betrieb selbst ab. Bei freiwilligem Personal, das für den Zeitaufwand mit einer Anerkennung entschädigt wird, ist billiger als Teil- bzw. Vollzeitkräfte.

Als Referenzbeispiel dient in erster Linie der Bericht des BMVIT „Erfolgsmodell GmoaBus – Autofreie Mobilität in Kleingemeinden“. In diesem werden die Gemeindebus-Modelle von unterschiedlichen Gemeinden vorgestellt.

HORN BEWEGT SICH_11

MOBILITY-APP

Dritte Säule des Verkehrskonzeptes neben den baulichen Maßnahmen und Verkehrsregelungen sowie den neuen Sharing- und ÖV-Angeboten ist die Einführung einer gemeinsamen Mobilitätsapp für alle Verkehrsmittel. Abermals mit Hinblick auf die geänderten Planungsvoraussetzungen in Horn und der Schwerpunktsetzung auf nachhaltige, innovative Mobilitätsangebote sind diese Inhalte der Bevölkerung auch über entsprechende digitale Kanäle zu vermitteln.

Die neue Mobility-App soll einerseits die verfügbaren Angebote zugänglich machen, andererseits der Horner Bevölkerung auch neue Möglichkeiten eröffnen. Neben den klassischen Inhalten von Mobilitätsapplikationen wie Echtzeitinformationen, Fahrplanauskünften, Navigationsfunktionen und Details zu Rad- und Wanderwegen wie Wegeführungen und Höhenprofilen soll die eigens für Horn programmierte App „HornMap“ auch ein Buchungs- und Bezahlungssystem für lokale Verkehrsmittel (wie Parkschein oder Öffi-Ticket) beinhalten. Zudem ist eine Verknüpfung mit den Mobilitätsstationen und dem Rufbussystem in „HornMap“ zu integrieren sowie die Parkplatzauslastung und das Verkehrsaufkommen insbesondere in der Innenstadt zu erfassen. Des weiteren ist eine Organisationsmöglichkeit für Mitfahrgelegenheiten vorgesehen.

Die Mobilitätsapp stellt als einzelne Maßnahme vor allem deshalb einen eigenen bedeutenden Baustein von „Horn bewegt sich“ dar, weil sie die verschiedenen Aspekte des Projektes vernetzt und zur Erreichung von einer Reihe an Zielen aus dem Leitbild beiträgt. „HornMap“ symbolisiert darüber hinaus auch die drei maßgeblichen Leitgedanken von „Horizont Horn 2030“, da sie durch ihre unterschiedlichen Funktionen sowohl die Zentralität als auch die Lebensqualität von Horn stärken, als auch Aspekte der neuen Möglichkeiten der digitalen Welt nach Horn bringen kann. Auf den folgenden vier Seiten werden exemplarisch einige Funktionen der Mobility-App über Kurzbeschreibungen und Screenshots aus dem Programm näher vorgestellt.

Mobility-App

Gestaltung einer gemeinsamen Mobility-App für alle Verkehrsmittel

* Verbesserte Steuerung des Verkehrsaufkommens
* Etablierung ortsübergreifender Kooperationen
* Nutzung digitaler Technologien
* Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität
* Passende Angebote für alle Generationen

* Mobilitätsstationen
* Rufbus

Stadtverwaltung, ÖBB, ÖBB Postbus, NÖVOG, Softwareentwicklungsbüro

essentiell

kurzfristig

mittel

gering

MOBILITY-APP

STATIONSINFORMATION UND MONITOR

Ein Kernbestandteil der Mobility App ist der Live-Monitor. Auf einen Blick lassen sich so alle Verkehrsmittel von einem über GPS oder individuelle Eingabe ermittelten Standort aus identifizieren. Dabei werden sowohl Abfahrts- und Ankunftszeit, als auch Typ und Nummer des jeweiligen Verkehrsmittels angezeigt. Zusätzlich sind Fortbewegungsmittel der Mobilitätsstationen wie etwa E-Bikes oder E-Cars, die zeitunabhängig verfügbar sind, im Live-Monitor angeführt.

Abb. 6.30: HornMap Linieninformation

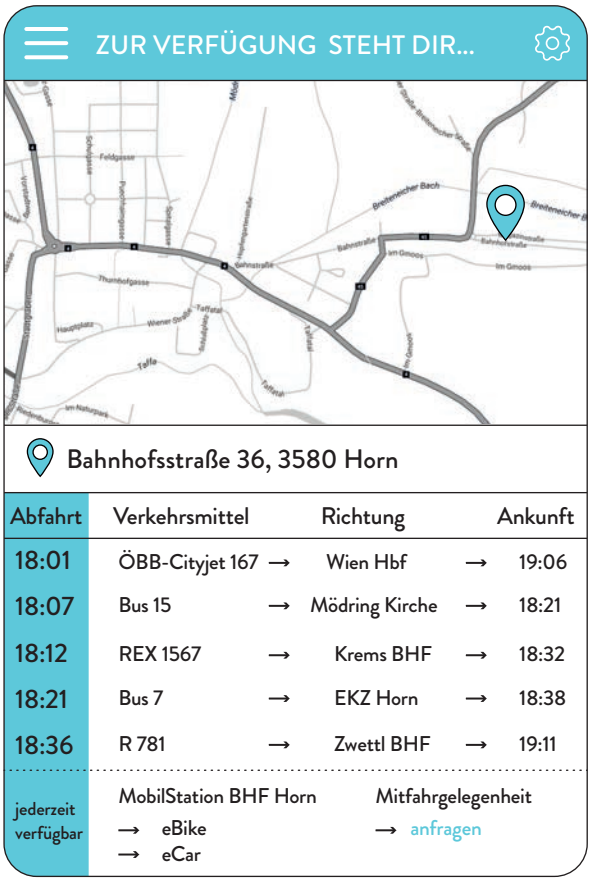


Abb. 6.31: HornMap Monitor

LINIENINFORMATION

Um sich die konkrete Strecke eines Verkehrsmittels von einem bestimmten Standort startend im Detail ansehen zu können, eignet sich die Funktion der Linieninformation. Anhand dieser können einerseits die einzelnen Stationen zwischen Start- und Zielpunkt jeweils mit Zeitangabe betrachtet werden, andererseits ist auch der Streckenverlauf in einer Kartenansicht ersichtlich. Zudem werden Nutzer*innen auf alternative Verbindungen wie Mitfahrgelegenheiten oder Radwegverbindungen hingewiesen.

MOBILITY-APP

PARKPLATZAUSLASTUNG UND VERKEHRSAUFKOMMEN

Die Funktion „Hier kannst du parken …“ zeigt, dass die Mobility-App umfassende Informationen für alle Verkehrsteilnehmer*innen bietet – so auch für Nutzer*innen privater PKWs. Durch die Ermittlung der Parkplatzauslastung über im Boden integrierte Sensoren bzw. Schrankensysteme an größeren Parkplätzen wird die Parkplatzsuche erleichtert. So werden nahegelegene Parkplätze verortet und nach Anzahl der verfügbaren Stellplätze kategorisiert. Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen gemessen, um Staubildung besonders rund um die stark frequentierte Altstadt entgegenzuwirken.

Abb. 6.32: HornMap Routenplaner

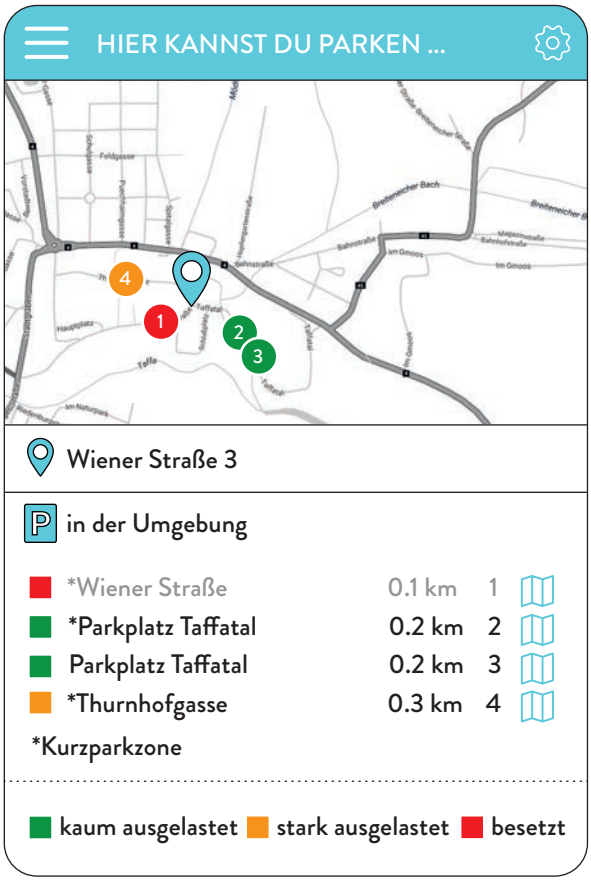
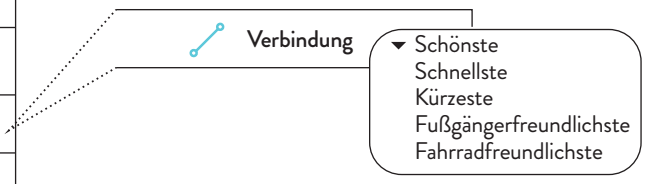


Abb. 6.33: HornMap Parkplatzauslastung



NAVIGATION UND ROUTENPLANUNG

Eine Besonderheit von „HornMap“ ist die Navigationsfunktion, mit der nicht nur die schnellste, sondern etwa auch die schönste Route gewählt werden kann. Diese Funktion ist für Einheimische und für Tourist*innen ein attraktives Feature, um die Stadt besser kennenzulernen.

MOBILITY-APP

MITFAHRGELEGENHEITEN UND TICKET-SHARING

Zusätzlich zu klassischen Routen- und Linieninformationen beinhaltet „HornMap“ ein Portal für Austausch und Vernetzung. Nutzer*innen können so miteinander in Kontakt treten, Fahrgemeinschaften bilden oder gemeinsam Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel etwa über Ticket-Sharing nutzen. Diese Funktion ist ein bedeutendes Tool der App, da es neben dem Knüpfen von sozialen Verbindungen bewusstseinsschaffend für die Möglichkeiten des Sharing-Gedankens wirken kann.

Abb. 6.34: HornMap Routenplaner

Abb. 6.35: HornMap Mitfahrgelegenheiten

ERWEITERUNG: CHATFUNKTION

Eine Ergänzung zur Funktion der Sharing-Angebote ist die Chatfunktion. Diese kann von allen Nutzer*innen für private Konversationen und zur Vereinbarung von Fahrgemeinschaften dienen. Durch die Möglichkeit zur persönlichen Vernetzung für Mitfahrgelegenheiten, kann zusätzlich erhöhtem Verkehrsaufkommen entgegengewirkt und Freundschaften geknüpft werden.

MOBILITY-APP

BUCHUNGS- UND BEZAHLUNGSSYSTEM

Um die Mobility-App abzurunden, ist sie mit einem integrierten Buchungs- und Bezahlungssystem ausgestattet. Dieses ermöglicht das unkomplizierte Erwerben einerseits von Tickets für den öffentlichen Verkehr, also Bussen und Zügen, andererseits können mittels der App auch Parkscheine für gebührenpflichtige Stellplätze online gebucht werden. Das direkte Ausleihen von Fahrrädern, E-Bikes oder E-Cars von den neu implementierten Mobilitätsstationen ist ebenfalls über „HornMap“ möglich.

WEITERE FEATURES

Zusätzlich zu den über die Ausschnitte aus „HornMap“ vorgestellten Funktionen soll die Mobility-App noch einige weitere Tools beinhalten. So können etwa regionale Rad- und Wanderwegnetze mit Wegeführungen, Höhenprofilen und umliegenden Sehenswürdigkeiten in der App beschrieben und auf Ziele in der Region verwiesen werden. Damit wird die App abermals für Tourist*innen sowie Bewohner*innen der kleineren Katastralgemeinden zusätzlich interessant.
Im Bereich des motorisierten Verkehrs sollen zudem einige über die beschriebenen Inhalte hinausgehende Informationen in die Mobility App integriert werden. Dazu zählen etwa Live-Informationen über Baustellen und Straßensperren sowie Hinweise zu besonderen Veranstaltungen im öffentlichen Raum. Da sich „HornMap“ als gebündelte und verkehrsmittelübergreifende Applikation versteht, muss auch der motorisierte Verkehr ausreichend berücksichtigt werden.

Abb. 6.36: HornMap Buchungs- und Bezahlungssystem

UMSETZUNG

Die Umsetzung von HornMap ist als relativ kostenspieliges Unterfangen einzuschätzen, vor allem da die App wie beschrieben umfassende Funktionen bieten soll. Aufgrund der Vielzahl an Verkehrsteilnehmer*innen, braucht es zudem auch im Erstellungsprozess zahlreiche Akteur*innen. Wesentliche Partner sind daher etwa der VOR, die ÖBB, die Betreiber der Mobilitätsstationen oder regionale Partner*innen. Die Programmierung der App ist dann von der Stadtverwaltung auszuschreiben und durch ein externes Software-entwicklungsbüro aufzusetzen und zu warten.

Abb. 6.37: Bahnstation Breiteneich

07

HORN WANDELT SICH

Seite 113 - 156

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit dem Projekt „Horn wandelt sich." Nach einer Einführung in das Kernthema der qualitätsvollen (Innen)entwicklung und einer räumlichen Verortung des Projektes, werden die einzelnen Maßnahmen mittels erklärender Texte, Visualisierungen und Implementierungsstrategien beschrieben.

EINLEITUNG ZU HORN WANDELT SICH

Das Leitprojekt „Horn wandelt sich“ als zweiter Schwerpunkt dieses Entwicklungskonzeptes möchte ganz konkrete Antworten auf die Frage geben, wie ein innovatives, lebenswertes Horn der Zukunft aussehen kann. Räumlich ist das Projekt mit dem Untertitel „Sanfte Stadterneuerung im Bahnhofsquartier“ im Grätzl rund um den Horner Bahnhof angesiedelt, der den zentralen Entwicklungsmotor der zukünftigen Stadtentwicklung darstellt und somit auch impulsgebend für das Projekt ist. Einen besonderen Schwerpunkt von „Horn wandelt sich“ bildet die qualitätsvolle (Innen)-Entwicklung, die eine Nutzung der bestehenden Potentiale des Quartiers vor weitere Siedlungsentwicklung in Stadtrandlagen stellt. Die insgesamt zehn Maßnahmen des Projektes lassen sich in drei Säulen gliedern:

1. SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die geplanten Maßnahmen zur Siedlungsentwicklung fokussieren sich auf die Mobilisierung von unbebautem Bauland und Leerständen. Dafür sind etwa eine Informationskampagne, ein Online-Flächenmanagement oder die Aufstellung eines Bebauungsplanes vorgesehen. Außerdem sollen Vorbereitungen für eine zukünftige Stadterweiterung getroffen werden, wenn die innenliegenden Reserven eines Tages ausgeschöpft sind.

2. STANDORTENTWICKLUNG

Das zentrale Projekt am Feld der Standortentwicklung ist die Umnutzung und Neugestaltung der Hoyos’schen Höfe. Hier soll ein Innovationszentrum entstehen, das junge und kreative Unternehmen nach Horn bringen soll.

3. FREIRAUMENTWICKLUNG

Die beiden Maßnahmen der Säule Freiraumentwicklung setzen an dem deutlich sichtbaren Mangel an öffentlichen Freiräumen im Bahnhofsquartier an. Dabei sollen vor allem dem Adolf-Wizlsperger-Platz im Zentrum und dem Lagerhausturm als Eingangstor des Quartiers neue Bedeutung zukommen.

HORN WANDELT SICH_1

PROJEKT IM ÜBERBLICK

HORN WANDELT SICH

Siedlungs-entwicklung

- Informationskampagne zum Umgang mit Bauland und Leerstand
- Einrichtung eines Online-Flächenmanagements
- Erstellung eines Bebauungsplanes fürs Bahnhofsquartier und das Erweiterungsgebiet
- Etablierung eines Gestaltungsbeirates
- Schaffung der Voraussetzungen für zukünftige Stadterweiterung

Standort-entwicklung

- Hoyos'sche Höfe als Innovationszentrum
- Hoyos'sche Höfe als Gemeinschaftszentrum
- Einrichtung einer Tourismusinformation in Bahnhofsnähe

Freiraum-entwicklung

- Aufwertung des Adolf-Wizlsperger-Platzes
- Neuinterpretation des Lagerhausturmes

PROJEKT IM ÜBERBLICK

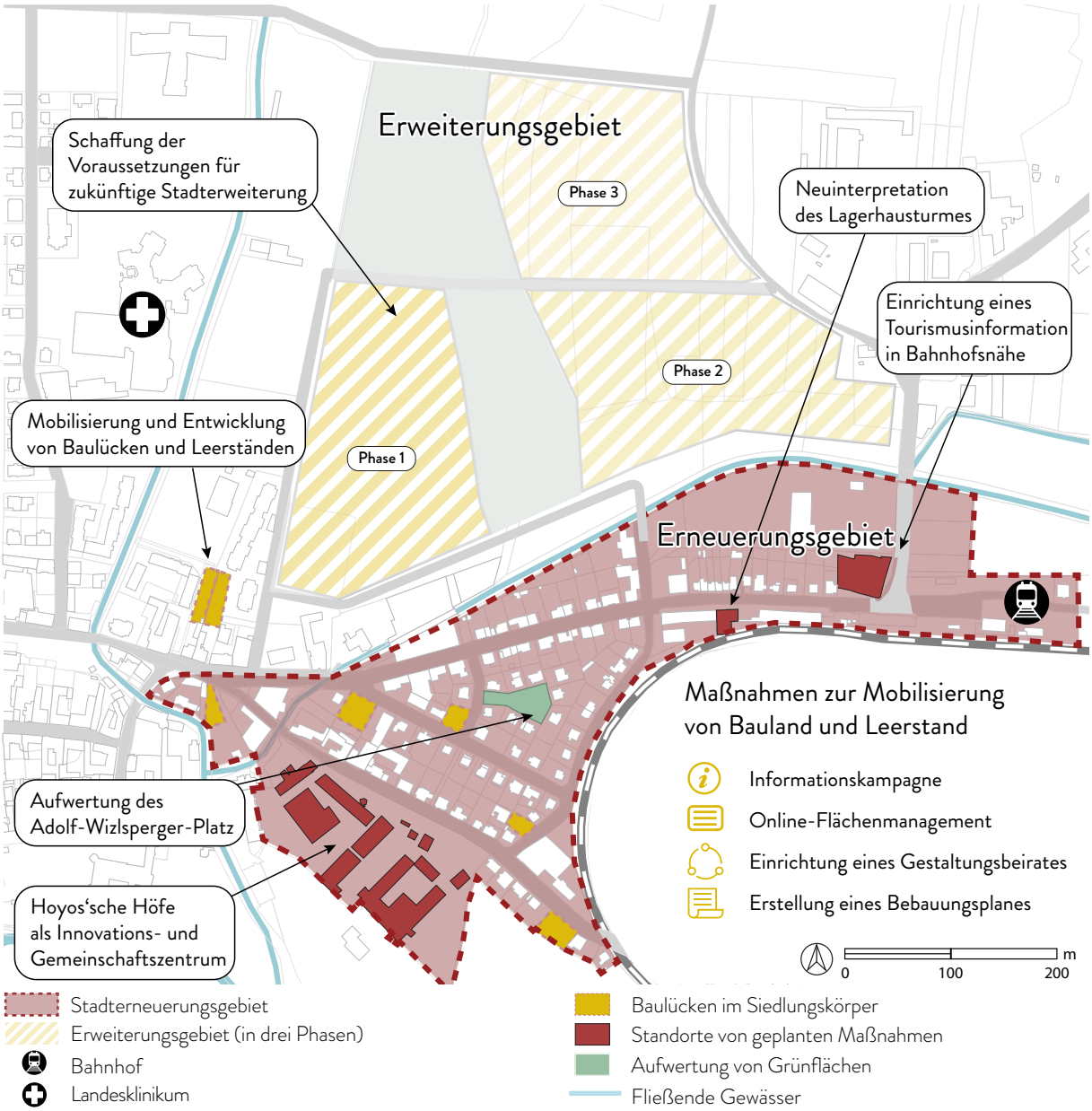


Abb. 7.1: Maßnahmen zu „Horn wandelt sich" im Überblick

Die Grafik zeigt den räumlichen Kontext der im Zuge von „Horn wandelt sich" geplanten Maßnahmen. Der Schwerpunkt liegt dabei in Verbindung mit Maßnahmen zur Bauland- und Leerstandsmobilisierung im Gebiet westlich des Bahnhofes, das nördlich gelegene Erweiterungsgebiet dient als Reserve für Wohnraum und kleinteilige Betriebsformen.

QUALITÄTSVOLLE (INNEN)ENTWICKLUNG

„Innenentwicklung soll sich nicht auf den historischen Ortskern beschränken, sondern das Entwicklungspotential in zentrumsnahen Siedlungsgebieten berücksichtigen“ (Amt der NÖ Landesregierung 2016: 1).

INNEN- VOR AUSSENENTWICKLUNG

Zentrale Aspekte des Entwicklungskonzeptes für die Gemeinde Horn, die bereits im Leitbild thematisiert wurden, sind einerseits das Fixieren von Siedlungsgrenzen, andererseits das Forcieren einer kompakten Siedlungsstruktur mit abgerundetem Siedlungskern. Diese Überlegungen können am besten unter dem Begriff „Innen- vor Außenentwicklung“ zusammengefasst werden. Innenentwicklung meint die „Bevorzugung von Siedlungsentwicklung im bestehenden Siedlungsverband“ (Amt der NÖ Landesregierung 2016: 1) oder, dass „das Wachstum und die Nachfrage nach neuem Wohnraum [...] nicht mehr allein durch Neuausweisungen an den Ortsrändern befriedigt werden, sondern ein großer Anteil davon in den Innenbereichen der Städte und Gemeinden stattfinden“ (Amt der NÖ Landesregierung 2018a) soll. Bevor auf die konkrete Umsetzung des Innenentwicklungsschwerpunktes in Horn eingegangen werden kann, müssen Vorteile, rechtliche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zur Umsetzung kurz erläutert werden.

Vorteile von Innenentwicklung

- Kurze Wege zu zentralen Einrichtungen
- Geringere Abhängigkeit vom privaten PKW
- Angebot kostengünstigerer Alternativen zum PKW
- Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgern
- Erhalt wertvoller und fruchtbarer Flächen
- Geringere Erschließungskosten

Rechtliche Verankerung von Innenentwicklung

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz

- „Sicherung und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheiten“
- „Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur
- “Wirtschaftlicher Einsatz von öffentlichen Mitteln“

Landesentwicklungskonzept Niederösterreich

- „Erhaltung der Stadt- und Ortskerne“
- „Flächensparende Siedlungsentwicklung“
- „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“

INSTRUMENTE FÜR QUALITÄTSVOLLE (INNEN)ENTWICKLUNG

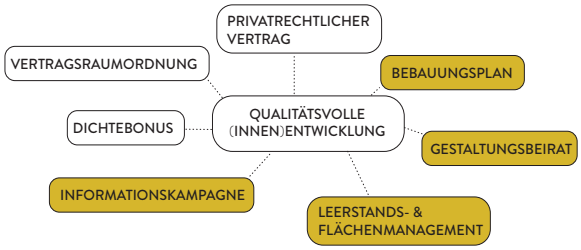


Abb. 7.2: Instrumente zur qualitätsvollen (Innen)Entwicklung

Wie in der obigen Skizze ersichtlich gibt es viele Instrumente zur qualitätsvollen Innenentwicklung. Bei der Wahl der Maßnahmen für eine nachhaltige und realisierbare Entwicklung in Horn eignen sich am besten die Instrumente in den gelb eingefärbten Kästchen. Aus dem Konzept geht zudem hervor, dass ein wichtiger Bestandteil zukünftiger Planungen die Zusammenarbeit mit Bürger*innen ist. Im ersten Schritt bietet sich eine Informationskampagne sowie die Offenlegung von Leerständen und verfügbaren Flächen, und im zweiten Schritt eine aktive Möglichkeit der Beteiligung Interessierter in einem Gremium, wie einem Gestaltungsbeirat oder bei der Bebauungsplanerstellung, an.

INFORMATIONSKAMPAGNE

BESTANDTEILE DER INFORMATIONSKAMPAGNE

Die Informationskampagne zum nachhaltigen Umgang mit Bauland und Leerstand soll für die gesamte Gemeinde entwickelt und durchgeführt werden. Fokus liegt dennoch auf dem Entwicklungsgebiet rund um den Bahnhof in der Katastralgemeinde Horn. Inspiration zur Entwicklung der Kampagne lieferten die Gemeinden Poysdorf und Krummnussbaum. In Poysdorf wurde im Mai 2016 die „Vision Poysdorf", eine unabhängige Bürger*innenplattform, ins Leben gerufen, die es sich zum Ziel gemacht hat, die Lebensqualität durch bewusstseinsbildende und aktivierende Maßnahmen in der Großgemeinde Poysdorf zu steigern (vgl. Vision Poysdorf, 2018). Krummnussbaum gewann im November 2017 den Klimaschutzpreis für „klimafreundlichste Siedlungsentwicklung", die unter dem Motto „Innen- vor Außenentwicklung" das Ortszentrum belebt und motorisierten Verkehr vermeidet (vgl. Österreichischer Gemeindebund, 2017).

Die Informationskampagne zum nachhaltigen Umgang mit Bauland und Leerstand in Horn, die teilweise Elemente aus den erfolgreichen Kampagnen in Poysdorf und Krummnussbaum aufgreift, besteht einerseits aus ständigen und andererseits aus temporären Maßnahmen. Diese einzelnen Bestandteile der Kampagne werden im Folgenden vorgestellt und kurz beschrieben.

STÄNDIGE MASSNAHME

Das Areal der Hoyos'schen Höfe ist derzeit noch als landwirtschaftliche Lagerfläche in Verwendung. Mit den Maßnahmen „Hoyos'sche Höfe als Innovationszentrum" und „Hoyos'sche Höfe als Gemeinschaftszentrum" soll sich das ändern. Im Zuge einer nachhaltigen Umnutzung dieser Gebäude soll ein neues Grätzlzentrum geschaffen werden. In einem Gebäudeteil ist dabei die Einrichtung einer Beratungsstelle für Bürger*innen und Interessierte zur nachhaltigen Nutzung von Bauland und Leerständen vorgesehen, in der kreative und professionelle Informationen über Möglichkeiten zur Umnutzung von leerstehenden Gebäuden sowie zu übergeordneten Förderungen

Informationskampagne

Informationskampagne zum nachhaltigen Umgang mit Bauland und Leerstand

* Flächenschondender Umgang mit Neuansiedlungen
* Nutzung von Sonnenenergie, Erdwärme und Biomasse
* Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität
* Passende Angebote für alle Generationen
* Mobilisierung von innerörtlichen Baulandreserven
* Minimierung des Flächenverbrauchs in Stadtrandlage
* Flächenmanagement
* Hoyos'sche Höfe

Stadtverwaltung, Bürger*innen, Expert*innen für Veranstaltungen

sehr bedeutsam

kurzfristig

sehr gering

mittel

INFORMATIONSKAMPAGNE

des Landes Niederösterreich angeboten werden. So ist in untenstehender Tabelle exemplarisch dargestellt, welche Förderungen es im Bereich der Eigenheimsanierung vom Land Niederösterreich gibt. Diese Förderung beinhaltet konkret etwa Möglichkeiten zur Gebäude- und Dachsanierung, zu Energieeinsparung und Energiegewinnung, aber auch Unterstützung bei Nachverdichtung durch Auf-, Zu-, Um-oder Einbauten. Weitere Förderungen, die im Kontext eines sensiblen Umgangs mit Bestand relevant sein können, sind die Wohnbauförderung Wohnungsbau, die Wohnbauförderung Energieeinsparung oder auch der NÖ Handwerkerbonus 2018. Letzterer ist ein einmaliger nicht rückzahlbarer Zuschuss von 20 % der förderfähigen Kosten für Arbeitsleistungs- und Anfahrtskosten. Förderfähige Projekte sind in diesem Falle etwa das Erneuern und Dämmen von Gebäuden oder Maßnahmen zur Modernisierung von Gebäuden.

		Was beinhaltet die Förderung, wofür wird sie vergeben?	Wie viel kann gespart werden?
Wohnbauförderung Eigenheimsanierungen		Wenn bei einer Eigenheimsanierung ein Darlehen auf 10 Jahre oder mehr aufgenommen wird, wird über diese Dauer ein jährlicher Zuschuss von 3 % gewährt. „Eigenheime“ sind alle Wohnhäuser mit höchstens zwei Wohnungen oder Reihenhäuser.	bis zu 65.000 €
Sonderformen	Ankaufsförderung	Wenn ein bestehendes Gebäude (gilt auch für Nichtwohnhäuser) erworben wird und anschließend eine thermische Gesamtsanierung erfolgt, gibt es eine zusätzliche Förderung. Die Kosten des Erwerbs des Objektes werden ebenso für 10 Jahre mit 3% gefördert, allerdings ebenfalls nur wenn die Tilgung mitttels Darlehen erfolgt.	zusätzlich bis zu 20.000 €
Sonderformen	Förderungen für Jungfamilien	Jungfamilien erhalten eine zusätzliche Förderung, wenn sie ein zu sanierendes Gebäude erwerben und dort in der Folge ihren Hauptwohnsitz haben. In die Kategorie „Jungfamilie“ fallen Alleinerziehende (nicht älter als 35 Jahre) oder Paare (ein Partner*in jünger als 35 Jahre) mit einem oder mehreren Kindern.	zusätzlich bis zu 5.000 €
Sonderformen	Bauten im historischen Ortskern	Befindet sich das zu sanierende Gebäude im historisch gewachsenen Ortskern von Horn und wird neu erworben, so gibt es einenAnspruch auf zusätzliche Förderungen. In die Kategorie „historisch gewachsener Ortskern“ fallen alle Bauten, die vor 1960 errichtet wurden.	zusätzlich bis zu 5.000 €

INFORMATIONSKAMPAGNE

PUNKTUELLE MASSNAHMEN

Die zeitlich begrenzten Maßnahmen sollen zum einen einen theoretischen Hintergrund zu nachhaltigem Bauen in Form von Expert*innen-Vorträgen bieten, zum anderen Bürger*innen aber auch vorhandene Potentiale im Gemeindegebiet aufzeigen und so einen bewussteren Umgang mit bebautem und unbebautem Raum schaffen. Ein Ansatz hierzu wäre die Einführung von monatlich stattfindenden Stadtsafaris auf E-Bikes mit Gästen aus der Gemeindepolitik durch das Gemeindegebiet. Dadurch soll das Bewusstsein für Stärken, Schwächen und Besonderheiten des eigenen Wohnorts geschärft werden. Im Falle Horns wird dadurch auch die Vernetzung zwischen den Katastralgemeinden gestärkt. Darüber hinaus sollen Abendspaziergänge (angelehnt an „Poysdorf im Gehspräch") durch ausgewählte Stadtviertel mit Ausklang in einer örtlichen Gaststätte etabliert werden, um so passende Angebote für alle Generationen und ein gestärktes Gemeinschaftsgefühl zu schaffen.

Um zu vermitteln, welche Chancen innenstadtnahe Leerstände mit sich bringen, sind zudem interaktive Führungen durch die Hoyos'schen Höfe geplant, die auch Kindern dieses Thema spielerisch näherbringen sollen. Als ergänzende Maßnahme bietet es sich an, ein „Entdecker-Tagebuch" zu erstellen. In dieses Tagebuch können alle, die Interesse daran haben, vom Besonderen und Lebenswerten im Quartier erzählen, wodurch die Möglichkeit entsteht spannende Orte und geheime Tipps mit der Gemeinschaft zu teilen und so die Identifikation mit der Gemeinde zu stärken.

UMSETZUNG

Die Realisierung der Informationskampagne ist sehr vielschichtig. Es handelt sich zweifelsohne um eine der umfassenderen Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes. Die Umsetzung der Maßnahme ist am sinnvollsten und effizientesten durch ein privates Planungsbüro durchzuführen, das zugleich auch die in Kap. 7.3 und Kap. 7.10 geplanten Beteiligungsprozesse betreuen soll. Am Feld der Informationskampagne fällt in erster Line die Organisation der Veranstaltungen, wie beispielsweise der Vorträge und Führungen, in den Aufgabenbereich der Auftragnehmer*innen (konkret sind dabei Aktivitäten wie auf dem rechtsabgedruckten Flyer angedacht), zudem stellt die Kooperation mit der Stadtverwaltung und den Bürger*innen einer wesentlichen Teil der Arbeit des Planungsbüros dar.

Zur Umsetzung der Beratungsstelle als dauerhafte Maßnahme ist anzumerken, dass bereits vor über 30 Jahren die Initiative „Niederösterreich gestalten" vom Land Niederösterreich ins Leben gerufen wurde. Diese Initiative beschäftigt sich mit den Themen der Weiterbildung und persönlichen Bauberatung für Bürger*innen vor Ort. Dabei liefert sie gestalterische, rechtliche und technologische Unterstützung und dient vor allem als Informations- und Orientierungsquelle. Jeden Donnerstag gibt es in Horn die Möglichkeit sich in der Bezirkshauptmannschaft über Förderungsmöglichkeiten bei Errichtung eines Eigenheimes zu informieren. Ein Ausbau und eine Auslagerung der Beratungsstelle ist gemeinsam mit der WK NÖ in den Hoyos'schen Höfen angedacht.

LEBE DIE VIELFALT

INFORMATIONSKAMPAGNE

„Innen- vor Außenentwicklung“

Welche Möglichkeiten zum nachhaltigen **Umgang mit Bauland und Leerstand** gibt es? Warum ist dieses Thema für unsere Gemeinde besonders wichtig?

Mit dem Entwicklungskonzept „Horizont Horn 2030“ hat sich unsere Gemeinde bewusst für einen sanften, kreativen Umgang mit dem Gebäudebestand und einer sanften, nachhaltigen Erweiterung der Stadt entschieden.

Daraus es ergeben sich natürlich einige Fragen:

„Wo in unserer Gemeinde gibt es Leerstand, welche innovativen Ansätze gibt es im Umgang mit leerstehenden Häusern? Welche Möglichkeiten habe ich persönlich, um ein Gebäude zu erhalten? Wo finde ich professionelle Beratung und finanzielle Unterstützung?“

Diese und weitere Fragen rund um das Thema „Innen- vor Außenentwicklung“ werden im Rahmen der stadtweiten Kampagne im kommenden Jahr behandelt.

Nehmen Sie teil an ...

... monatlich stattfindenden Stadtsafaris mit E-Bikes mit Gästen aus der Gemeindepolitik
... Abendspaziergängen durch ein ausgewähltes Grätzel mit Ausklang in einer örtlichen Gaststätte, geführt von Dr. Erich Rabl
... Expert*innen-Vorträgen zu den Themen „nachhaltiges und lebensgerechtes Bauen“,
... interaktiven Führungen durch die Hoyos‘schen Höfen, um zu sehen was mit Leerständen alles möglich ist *(besonders für Kinder ab 3 Jahren empfohlen).*

***

Weitere Informationen erhalten Sie in der neu eingerichteten Beratungsstelle in den Hoyos‘schen Höfen in der Wiener Straße 18, 3580 Horn, jeden Mittwoch und Freitag von 16 - 19 Uhr.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

FLÄCHENMANAGEMENT

Wie bereits in der Bestandsanalyse und bei der Entwicklung des Leitbilds festgestellt, verfügt die Stadtgemeinde Horn über Baulandreserven, die bis weit über den Planungshorizont dieses Konzeptes hinaus ausreichen. Außerdem finden sich insbesondere in der Innenstadt, bereichsweise auch im Bahnhofsquartier, leerstehende Geschäftslokale sowie gewerbliche und landwirtschaftliche Restnutzungen. Da im Sinne einer zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt eine Innenentwicklung und Nutzung dieser vorhandenen Potentiale angestrebt wird, gilt es Instrumente zur nachhaltigen Entwicklung von Grundstücken innerhalb der Siedlungsgrenzen zu entwickeln. Eine Maßnahme im Rahmen des Leitprojektes „Horn wandelt sich" ist dabei die Einrichtung eines Online-Flächenmanagements.

DATENBANK

Im Unterschied zur standardisierten Datenbank des Landes Niederösterreich ist ein wesentliches Merkmal des Online-Flächenmanagements, dass die Datenbank übers Internet für alle Interessierten einsehbar ist. Dadurch wird einerseits offengelegt, über welches Ausmaß an Flächenreserven die Gemeinde verfügt, andererseits wird aber auch ersichtlich, welche Potentialtypen gehäuft vorkommen. Mit Blick aufs Bahnhofsquartier (siehe Abb. 7.3) lassen sich vor allem zwei Potentiale identifizieren: Baulücken im Siedlungskörper und Restnutzungen von Hofstellen. Letzteres umfasst die Hoyos'schen Höfe im Südwesten des Planungsgebiets, die sich im Privateigentum der Familie Hoyos befinden und derzeit als landwirtschaftliche Lagerflächen restgenutzt werden.

INTERAKTIVE KARTE

Zweite Besonderheit des Online-Flächenmanagements ist, dass zusätzlich zur Abfrage von Leerständen und Baulandreserven aus der Datenbank die entsprechenden Flächen auch in einer interaktiven Karte verortet werden (siehe Abb. 7.4). Folglich lassen sich die Flächenreserven für die Bürger*innen räumlich einordnen und nachvollziehen. Zusammen mit dem ersten Baustein des Flächenmanagements können somit alle Interessierten – von innovativen Unternehmen und Start-Ups, die einen Standort in der Gemeinde suchen, bis hin zu Jungfamilien, die auf der Suche

Flächenmanagement

Einrichtung eines Online-Flächenmanagements

* Förderung innovativer Unternehmen und Start-Ups
* Flächenschondender Umgang mit Neuansiedlungen
* Nutzung digitaler Technologien
* Mobilisierung von innerörtlichen Baulandreserven
* Informationskampagne
* Stadterweiterung

Stadtverwaltung, Softwareentwicklungsbüro, Grundstückseigentümer* innen

bedeutsam

kurzfristig

gering

gering

FLÄCHENMANAGEMENT

nach einem Baugrund sind – auf einfache Weise sämtliche Details über die Flächenreserven in der Gemeinde finden. Die verfügbaren Informationen erstrecken sich dabei von Lagedetails und Grundstücksgröße, über Flächenwidmung und Erschließungssituation bis hin zu Plandarstellungen und Fotomaterial. Die Bereitstellung dieser Informationen verdeutlicht den Wandel Horns zu einer innovativen, lebenswerten Stadt, welche die Chancen der Digitalisierung nutzt, um ihre Stellung als zentraler Ort und Bezirkshauptstadt zu festigen.

ERKLÄRUNG VON DATENBANK UND KARTE

Die untenstehende Tabelle stellt alle gegenwärtigen Flächenreserven im Bahnhofsquartier dar. Darunter befindet sich unter anderem nahe des Bahnhofs ein leerstehendes Geschäftshaus mit der Grundstücksnummer (Gst.-Nr.) 2087/2. Der Screenshot aus der Datenbank gibt Aufschluss darüber, in welchem Gemeindeteil (Kat-Gem.) das Haus liegt, mit welcher Einlagezahl (EZ) es im Grundbuch vermerkt ist und an welcher Straße bzw. Hausnummer (Hsnr.) es sich befindet.

ONLINE-FLÄCHENMANAGEMENT BAHNHOFSQUARTIER | Stadtgemeinde Horn

Gem.	Kat-Gem.	Gst.-Nr.	EZ	Straße	Hsnr.	Fläche (m²)	Potentialtyp	Wdmg.	Bbp.	.....
31109	10027	399/132	159	H.-Burger-Str.	-	858	Baulücke	BK	n. v.	.....
31109	10027	399/84	148	H.-Burger-Str.	7	471	Baulücke	BW	n. v.	.....
31109	10027	399/26	146	Lagerhausstr.	1	357	Baulücke	BK	n. v.	.....
31109	10027	394/20	145	Ahornweg	-	776	Baulücke	BK	n. v.	.....
31109	10027	394/21	145	Ahornweg	-	655	Baulücke	BK	n. v.	.....
31109	10027	951/5	163	Wiener Str.	34	816	Baulücke	BK	n. v.	.....
31109	10027	226	256	Wiener Str.	8	490	Baulücke	BK	n. v.	.....
31109	10027	796/5	126	Lagerhausstr.	6-8	ca. 650	Gewerbebrache	BB	n. v.	.....
31109	10027	2087/2	122	Bahnstraße	59	ca. 1698	Geschäftshaus	BB	n. v.	.....
31109	10027	399/140	157	Bahnstraße	13	ca. 200	Geschäftslokal	BW	n. v.	.....
31109	10027	218/2	256	Wiener Str.	-	537	Hofst. Restntzg.	BK	n. v.	.....
31109	10027	219/1	256	Wiener Str.	20-24	7216	Hofst. Restntzg.	BK	n. v.	.....
31109	10027	218/1	256	Wiener Str.	18	16254	Hofst. Restntzg.	BA	n. v.	.....
31109	10027	218/3	256	Wiener Str.	-	284	Hofst. Restntzg.	BA	n. v.	.....
31109	10027	219/3	256	Wiener Str.	-	179	Hofst. Restntzg.	BA	n. v.	.....

Weitere Potentialtypen
- Geringfügig bebautes Grundstück
- Gewerbebrache mit Restnutzung
- Hofstelle ohne Hofnachfolge
- Infrastruktureinrichtung
- Konversionsfläche
- Wirtschaftsgebäude am Ortsrand
- Wohngebäude (leerstehend)
- Wohngebäude (Leerstandsrisiko)

- kein Bebauungsplan
- mit Plandarstellung
- ohne Plandarstellung

Lage
- Zentrumszone
- Altortgebiet
- Bausperre
- Schutzzone

Hinweise
- Verkaufsbereitschaft
- Eigentümergemeinschaft
- Altlastverdacht
- Geruchs-/Lärmbelästigung

Weiteres
- Lageplan / Grundriss
- Fotomaterial
- Erschließungsdetails
- Baulandvertrag

Abb. 7.3: Online-Flächenmanagement anhand des Bahnhofsquartiers (Datenbank)

FLÄCHENMANAGEMENT

Darüber hinaus ist ersichtlich, welche Größe die entsprechende Fläche hat, welche Widmung (Wdmg.) und Potentialtyp vorliegen und ob ein Bebauungsplan (Bbp.) für das Areal vorhanden ist. Das Online-Flächenmanagement wird deshalb anhand dieser Fläche erläutert, da sie in einer folgenden Maßnahme aufgrund ihrer Lage in Bahnhofsnähe (siehe Karte unterhalb) als Standort für eine neue Tourismusinformation herangezogen wird. Um die große Erdgeschosszone des Geschäftshauses bespielen zu können, soll zudem ein kleiner Nahversorger eingerichtet werden.

UMSETZUNG

Die Umsetzung dieser Maßnahme liegt in Hand der Stadtverwaltung, die zur Einrichtung des Online-Flächenmanagements die notwendigen Daten zu erheben und laufend zu aktualisieren hat. Da die Datenerhebung und die Einrichtung des Flächenmanagements für die gesamte Katastralgemeinde Horn (1265 ha) als sehr umfassend zu erachten sind, soll mit einem Pilotprojekt für das Bahnhofsquartier (15,4 ha = 1,2 %) gestartet werden. Sofern die gemeindeinterne EDV-Abteilung das Projekt nicht abwickeln kann, ist ein Softwareentwicklungsbüro für die Umsetzung zu beauftragen. Die Gemeinde hat aber als zentrale Anlaufstelle in der Vermittlung der Flächen zu agieren, die Inhalte in die Gemeindehomepage zu integrieren und zudem auf Nachfrage Personenangaben sowie Kontaktdetails der Eigentümer*innen bereitzustellen.

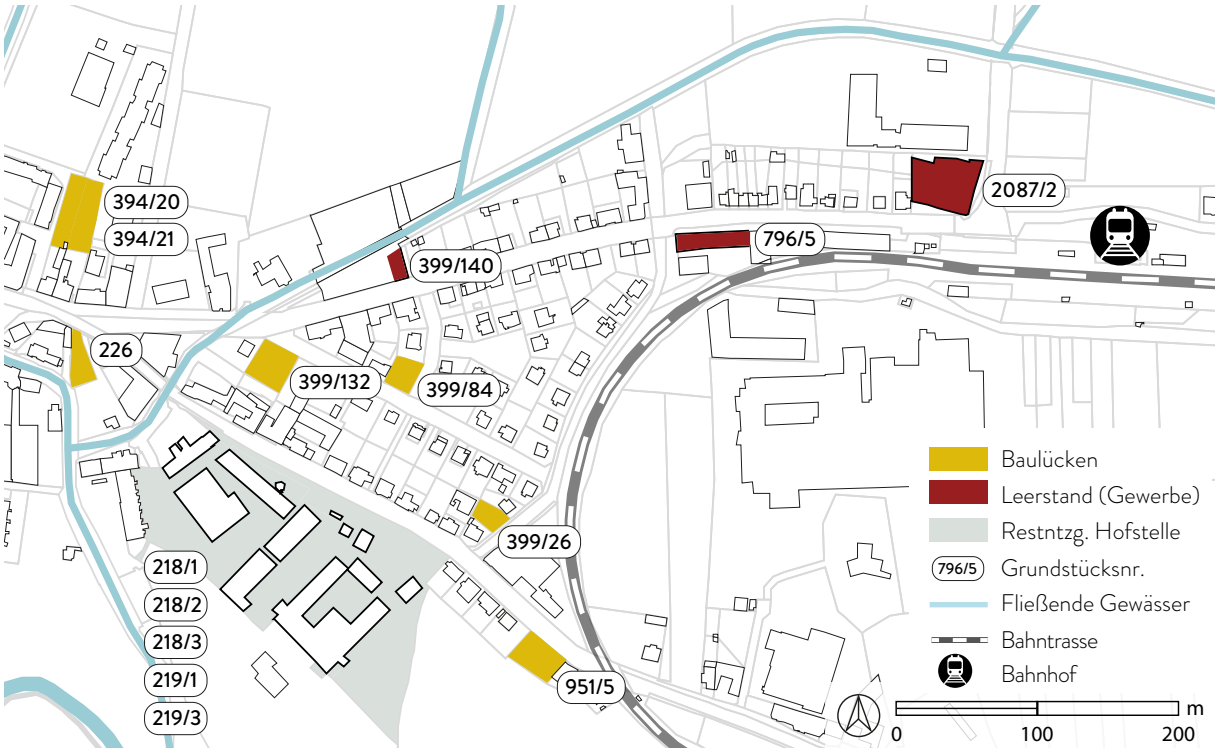


Abb. 7.4: Online-Flächenmanagement anhand des Bahnhofsquartiers (interaktive Karte)

BEBAUUNGSPLAN UND BETEILIGUNG

DEFINITION BEBAUUNGSPLAN

Der Bebauungsplan basiert auf dem NÖ Raumordnungsgesetz und ist eine Verordnung, die Regeln für Intensität und Gestalt der Bebauung sowie die Verkehrserschließung festsetzt (vgl. NÖ ROG 2014, 2017). Der Gemeinderat kann im Einklang mit dem übergeordneten Örtlichen Raumordnungsprogramm einen Bebauungsplan beschließen, eine Erstellung ist jedoch gemäß NÖ ROG nicht verpflichtend (vgl. ebd.). Aus diesem Grund besteht für weite Teile des Horner Gemeindegebietes aktuell kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Derzeit werden lediglich bei neu aufgeschlossenen Baulandbereichen (wie etwa rund um die Katastralgemeindengrenze zwischen Horn und Mödring) Teilbebauungspläne und damit einhergehende verbindliche Vorgaben für Bauwerber*innen festgesetzt.

Ein Bebauungsplan darf sowohl für den gesamten Gemeindebereich oder einzelne Ortschaften als auch nur für abgrenzbare Teilbereiche erlassen werden (vgl. NÖ ROG 2014, 2017). Letzteres entspricht etwa einzelnen Stadtvierteln, die beispielsweise durch Verkehrsflächen oder Flussläufe abgegrenzt werden können (vgl. ebd.).

Das Bahnhofsquartier, das im Fokus dieses Leitprojektes steht und von anderen Stadtteilen durch die beiden Hauptverkehrsachsen Wiener Straße und Bahnstraße bzw. durch die fließenden Gewässer Taffa und Breiteneicher Bach abgegrenzt wird, ist in diesem Kontext als ein solcher Teilbereich anzusehen. Durch die Erlassung eines Bebauungsplanes für das Bahnhofsquartier können sowohl neue Qualitäten im bebauten und im öffentlichen Raum entstehen als auch Anreize zur Aufwertung und Ausschöpfung der Potentiale des Viertels gesetzt werden.

Bebauungsplan und Beteiligung

Erstellung eines Bebauungsplan für das Bahnhofsquartier und das Erweiterungsgebiet in Begleitung einer Bürger*innenbeteiligung

- Flächenschonender Umgang mit Neuansiedlungen
- Nutzung digitaler Technologien
- Passende Angebote für alle Generationen
- Mobilisierung von innerörtlichen Baulandreserven
- Minimierung des Flächenverbrauches in Stadtrandlage
- Attraktivierung öffentlicher Räume

- Informationskampagne
- Gestaltungsbeirat
- Flächenmanagement
- Stadterweiterung
- Hoyos'sche Höfe

Bürger*innen, Stadtverwaltung, Politik, privates Planungsbüro, Investor*innen, externe Expert*innen, Eigentümer*innen, Studierende

sehr bedeutsam

mittelfristig

mittel

sehr gering

BEBAUUNGSPLAN UND BETEILIGUNG

VERFAHREN ZUR BEBAUUNGSPLANERSTELLUNG

GRUNDLAGEN
Örtliches Entwicklungskonzept
Flächenwidmungsplan

PLANUNGSGEBIET
Bahnhofsquartier und
Erweiterungsgebietes im Osten

ANALYSE
Grundlagenerhebung
Strukturuntersuchung

ENTWURF BEBAUUNGSPLAN
Mindestinhalte:
Festlegung der Erschließung des Gebiets
Abgrenzung der bebaubaren Fläche
Festlegung der Bebauung
Bauliche Ausnutzbarkeit

ALLGEMEINE EINSICHT
Sechswöchige öffentliche Auflegung
des Entwurfes des Bebauungsplanes

ÖFFENTLICHE KUNDMACHUNG
Kundmachung im Bezirksblatt bzw. Homepage
Betroffene werden persönlich verständigt

SCHRIFTLICHE STELLUNGSNAHME
Stellungnahme aller Bürger*innen möglich,
die in Gemeinderatssitzungen
behandelt werden müssen

BESCHLUSS DES BEBAUUNGSPLANES
Beschluss durch den Gemeinderat
Innerhalb von 12 Wochen können Bedenken der
Landesregierung mitgeteilt werden

Abb. 7.5: Erstellungsprozess Bebauungsplan

Als Grundlage zur Erarbeitung des Bebauuungsplanes dient das Örtliche Entwicklungskonzept und der Flächenwidmungsplan der Gemeinde Horn. Vor der Erstellung eines Entwurfes ist die Ausweisung des Planungsgebietes und eine Analyse erforderlich. Nach Erstellung des Entwurfes wird dieser öffentlich am Gemeindeamt über eine Dauer von sechs Wochen ausgelegt. Genauso ist eine Verständigung der von den Plänen betroffenen Grundstückseigentümer*innen erforderlich. Innerhalb dieser Zeitspanne können Stellungnahmen abgegeben werden, die bei der Beschlussfassung im Gemeinderat in Erwägung zu ziehen sind. (vgl. NÖ ROG 2014, 2017)

Im Zuge der Erstellung wird ein Beteiligungsprozess angedacht, der sowohl die Entwicklung des Bahnhofsquartiers als auch die anschließende Stadterweiterung behandeln soll. Dieser wird gemeinsam mit der Informationskampagne durch ein externes Planungsbüro betreut. Im Zuge von „Gemeinsam Horn gestalten“ wird erarbeitet, wohin sich die Stadtgemeinde in Zukunft entwickeln soll, und eine gemeinsame Entwicklungvision für den Stadtteil erstellt.

QUALITÄTEN EINES BETEILIGUNGSPROZESSES

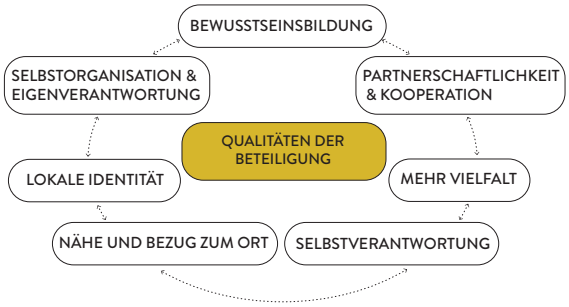


Abb. 7.6: Qualitäten einer Bürger*innenbeteiligung

BEBAUUNGSPLAN UND BETEILIGUNG

WIE KANN DER PROZESS „GEMEINSAM HORN GESTALTEN“ AUSSEHEN?

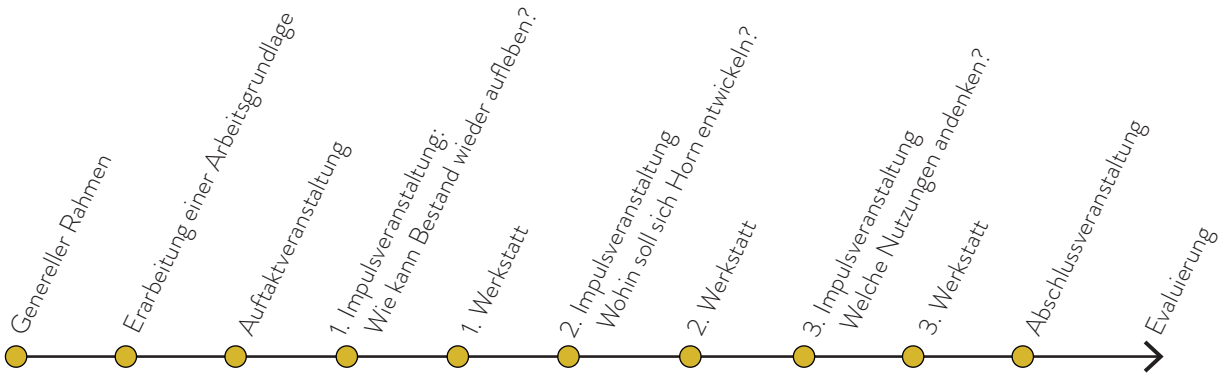


Abb. 7.7: Format des Beteiligungsprozess

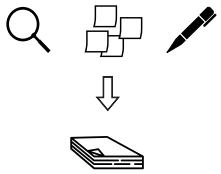
0. GENERELLER RAHMEN

BETREUUNGSTEAM

Der gesamte Beteiligungsprozess „Gemeinsam Horn gestalten“ dauert etwa zwei Jahre. Der Prozess gestaltet sich aus einer Mischung von Impulsveranstaltungen, die vor allem der Information dienen, und Werkstätten, die Bürger*innen zum aktiven Mitgestalten animieren sollen. Eine Homepage soll die interessierte Öffentlichkeit ständig informieren und Möglichkeiten zur Stellungsnahme bieten. Die Betreuung des Prozess übernimmt ein externes Planungsbüro, das durch Student*innen auf Praktikumsbasis unterstützt wird.

1. ERARBEITUNG EINER ARBEITSGRUNDLAGE

GRUNDLAGEN



Als Arbeitsgrundlage für die Planung der Projekte „Bahnhofsquartier“ und „Erweiterungsgebiet“ dienen die Analyseberichte, die Student*innen der TU Wien im Zuge der Lehrveranstaltung „Räumliche Entwicklungsplanung Horn 2030“ erarbeitet haben, sowie bestehende übergeordnete Konzepte des Landes Niederösterreich.

2. AUFTAKTVERANSTALTUNG

PRÄSENTATION
ARBEITSBUCH

Der Auftakt der Bürger*innenbeteiligung findet mittels einer Veranstaltung statt, zu der alle Büger*innen Horns geladen werden. Der erste Programmpunkt beinhaltet eine detaillierte Darstellung der aktuellen Situation Horns anhand der Arbeitsgrundlagen. Daran anschließend wird die weitere Vorgehensweise des Beteiligungsprozesses präsentiert.

BEBAUUNGSPLAN UND BETEILIGUNG

3. ERSTE IMPULSVERANSTALTUNG

THEMA BESTAND

Die erste Impulsveranstaltung behandelt die Fragestellung: „**Wie kann Bestand wieder aufleben?“,** dabei soll das Bewusstsein der Bevölkerung für die Nachnutzung von Leerstand erweitert werden. Gemeinsam sollen kreative Ideen und Möglichkeiten zur Nutzungen der leerstehenden Gebäude im Bahnhofsquartier, wie beispielsweise den Hoyos‘schen Höfe entwickelt werden.

4. ERSTE WERKSTATT

GEMEINSCHAFTS ZENTRUM

Die erste Werkstatt soll an die Impulsveranstaltung angelehnt werden und das Thema „Nachnutzung“ aufgreifen. Zusammen mit den Bürger*innen soll das Gemeinschaftszentrum gestaltet werden. Die darauffolgenden Treffen können dann in dem Gemeinschaftszentrum abgehalten werden. Durch die gemeinsame Arbeit soll von Beginn an das Gemeinschaftsgefühl gestärkt und eine Verbundenheit geschaffen werden.

5. ZWEITE IMPULSVERANSTALTUNG

THEMA ERWEITERUNG

Die zweite Impulsveranstaltung behandelt die Fragestellung: „**Wohin soll und kann sich Horn entwicklen?“**. Themen wie beispielsweise Siedlungsentwicklung, städtebauliche Gestalt, räumliche Strukturen und Identität rücken in den Fokus der Veranstaltung.

6. ZWEITE WERKSTATT

ERWEITE-RUNGSGEBIET

Die zweite Werkstatt zum Thema Erweiterung behandelt das Gebiet im Nordosten und Neugestaltung des Bahnhofs. Dafür soll ein Stadtspaziergang für die Bürger*innen organisiert werden, bei dem das Gebiet gemeinsam erkundet wird. Danach findet ein Redekreis statt, bei dem Eindrücke und Ideen in Kleingruppen besprochen und in Folge präsentiert werden sollen.

7. DRITTE IMPULSVERANSTALTUNG

THEMA NUTZUNGEN

Die letzte Impulsveranstaltung soll Themen wie Landwirtschaft, Wirtschaft, Kultur und Tourismus behandeln. Fragen wie: **„Welche Nutzungen können in den Hoyos‘schen Höfen angedacht werden?“** oder **„Welche Möglichkeiten gibt es den Einzelhandel an der Hauptachsen zu stärken?“** bieten dabei Diskussionsgrundlage.

BEBAUUNGSPLAN UND BETEILIGUNG

8. DRITTE WERKSTATT

NUTZUNGS-
MÖGLICHKEITEN

In der dritten Werkstatt sollen wieder die Bürger*innen selbst im Mittelpunkt stehen. Denn es geht darum zusammen zukunftsfähige Arbeitsformen für die Gewerbetreibenden in Horn zu erarbeiten, den Landwirt*innen neue Perspektiven zu bieten und den Tourismus in der Gemeinde neu anzudenken und ein breiteres kulturelles Angebot aufzustellen.

9. ABSCHLUSSVERANSTALTUNG UND EVALUIERUNG

EVALUIERUNG

Bei der Abschlussveranstaltung wird die Gelegenheit genutzt, sich persönlich bei allen Menschen zu bedanken, die Ihre Ideen und Anregungen während des Prozesses, eingebracht haben. Gemeinsam wird bei einer kleinen Verköstigung auf die vergangenen Veranstaltungen zurückgeblickt und die Ergebnisse reflektiert.

WIE KANN DER INTERNETAUFTRITT DES PROZESSES GESTALTET WERDEN?

Der Blog „Gemeinsam Horn gestalten“ wird regelmäßig durch das externe Planungsbüro und die Student*innen aktualisiert. Er informiert die Öffentlichkeit sowohl über kommende als auch über vergangene Veranstaltungen und zeigt die Fortschitte des Prozesses auf. Des Weiteren wird die Möglichkeit geboten, weitere Anregungen und Vorschläge direkt online zu posten.

Abb. 7.8: Vorschlag: Homepage „Gemeinsam Horn gestalten“

GESTALTUNGSBEIRAT

Gestaltungsbeirat

Einrichtung eines Gestaltungsbeirat als Instrument zur qualitätsvollen (Innen)entwicklung

* Attraktivierung öffentlicher Räume
* Flächenschonender Umgang bei Neuansiedlungen
* Miniminerung des Flächenverbrauchs in Stadtrandlage
* Mobilisierung von innerörtlichen Baulandreserven

* Bebauungsplan und Beteiligung
* Flächenmanagement
* Informationskampagne

Expert*innen, Stadtverwaltung, Politik, Bauträger, Bürger*innen

sehr bedeutsam

schnellstmöglich

sehr gering

mittel

WAS IST EIN GESTALTUNGSBEIRAT?

Die räumliche Entwicklung einer Gemeinde ist eine gemeinschaftliche Aufgabe vieler Akteur*innen auf unterschiedlichen Ebenen. Um die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ebenen zu erleichtern und einen transparenteren Prozess sicher zu stellen, wird immer öfter das Instrument eines Gestaltungsbeirats angewendet. Gestaltungsbeiräte wirken als Gremien im kommunalen Kontext aus Verwaltung, Politik, Immobilienwirtschaft und Öffentlichkeit. Sie sind Teil eines Prozesses, der bei einzelnen Projekten bzw. Bauvorhaben von der Entwicklung einer Idee bis hin zur Genehmigung und Realisierung reicht. Durch die intensive Beschäftigung mit einzelnen Projekten entsteht ein Lernprozess in den Ebenen der Verwaltung, der politischen Verantwortlichen und der interessierten Öffentlichkeit. (vgl. BBSR, 2017: 5ff)

WELCHER MEHRWERT WIRD DURCH EINEN GESTALTUNGSBEIRAT ERZIELT?

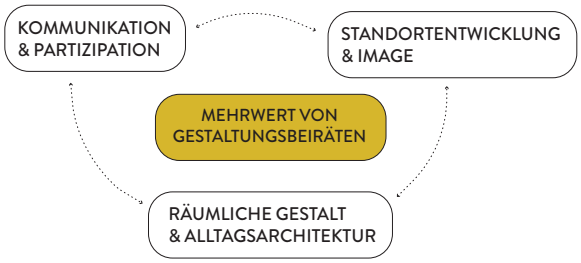


Abb. 7.9: Mehrwert durch Gestaltungsbeiräte

KOMMUNIKATION & PARTIZIPATION

Gestaltungsbeiräte übernehmen eine kommunikative Aufgabe, indem sie Planer*innen, Bauträger*innen und Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik ihre Ausarbeitungen und Empfehlungen übermitteln. Über diesen Akteur*innenkreis hinaus sollte die Gemeinde weitere Zielgruppen informieren und so zum Mitsprechen aktivieren. Raumplanung beinhaltet kommunikative Aufgaben, daher bietet sie die Chance potentielle Synergien zu nützen, die dann wiederum die Arbeit von Gestaltungsbeiräten beeinflussen. Erfolgreiche Projekte durch Mithilfe eines Gestaltungsbeirats können dazu beitragen die Kommunikationskultur in der Kommune auf verschiedenen Ebenen zu stärken. (vgl. BBSR, 2017: 14)

GESTALTUNGSBEIRAT

STANDORTENTWICKLUNG & IMAGE

Eine gelungene räumliche Gestalt durch qualitätsvolles, vorausdenkendes Bauen kann Horn bzw. der Region Waldviertel helfen den Standort zu stärken und klar zu positionieren. So kann die Attraktivität sowohl als Wohn- oder Unternehmensstandort sowie für den Tourismus steigen. In Städten wie Horn, in denen eine bedeutsame und historische Bausubstanz das Stadtbild prägt, übernehmen Gestaltungsbeiräte oft eine schützende Rolle für das geschichtsträchtige Erbe. Zudem kommt ihnen auch eine entwickelnde Rolle zu, die sowohl für die historische Bausubstanz, als auch für neue Baukultur von Bedeutung ist. Durch dieses Zusammenspiel gewinnt die Gemeinde nicht zuletzt auch an Wettbewerbsfähigkeit. (vgl. BBSR, 2017: 15)

RÄUMLICHE GESTALT & ALLTAGSARCHITEKTUR

Der Fokus eines Gestaltungsbeirats liegt auf einzelnen Bauvorhaben bzw. Projekten, dennoch unterstützt er zusätzlich die Gemeinde darin einen qualitätsvollen, stimmigen Gesamteindruck zu vermitteln. Es werden also nicht nur innovative Leuchtturmprojekte behandelt, sondern Bezug auf die gesamte städtebauliche Gestalt genommen. vgl. BBSR, 2017: 15)

MODELL EINES GESTALTUNGSBEIRATES FÜR DIE STADTGEMEINDE HORN

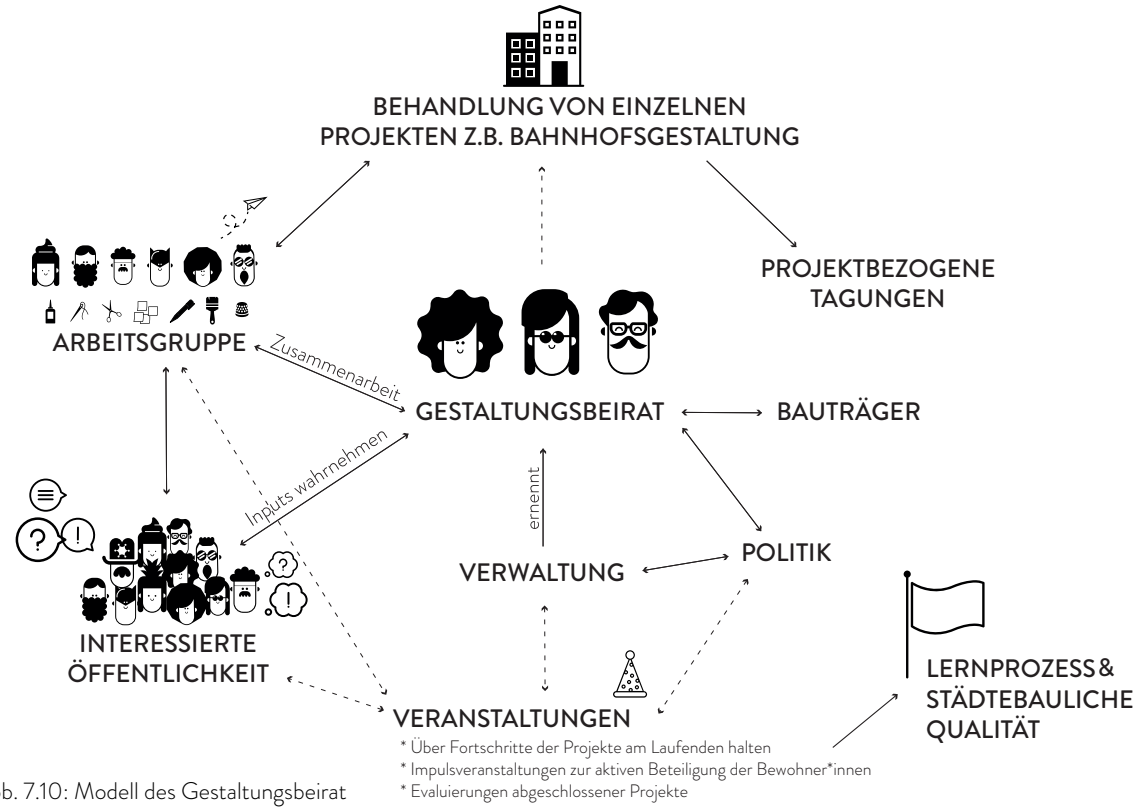


Abb. 7.10: Modell des Gestaltungsbeirat

GESTALTUNGSBEIRAT

UMSETZUNG

Der Gestaltungsbeirats in Horn kann analog zur Abbildung 7.10 auf der Vorderseite zusammengesetzt werden. Konkret wird der Gestaltungbeirat von der Stadtverwaltung bestellt und besteht aus drei Expert*innen. Bei der Auswahl wird besonders darauf geachtet, dass mindestens zwei Drittel des Fachgremiums keinen persönlichen Bezug zur Gemeinde Horn haben. So wird sichergestellt, dass die Projekte objektiv bewertet werden und Entscheidungen nicht durch persönliche Vorlieben und Beziehungen beeinflusst sind. Durch die Berufung international tätiger Expert*innen können sich auch neue Blickwinkel auf die bestehende Baukultur eröffnen.

Die Sitzungen des Gestaltungsbeirats werden von der Stadtverwaltung vorbereitet. Dabei werden den Mitgliedern des Beirates neben allen Unterlagen, die das Projekts direkt betreffen, weitere Zusatzinformationen wie zum Beispiel ältere Besprechungsprotokolle, Flächenwidmungspläne oder Bebauungspläne bereitgestellt. Wenn der Gestaltungsbeirat das Projekt einer genauen Bewertung bzw. Überprüfung unterzogen hat, werden Ergebnisse und vorgeschlagene Anpassungen gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem Bauträger diskutiert. Die Projektwerber*innen haben dann bis zu der nächsten Tagung Zeit, die Anmerkungen des Gestaltungsbeirates in das Projekt einzuarbeiten. Diese Überarbeitung wird dann im Gremium diskutiert und gegebenenfalls wieder ergänzt bzw. abgeändert. Dieser Vorgang wiederholt sich so oft bis der Gestaltungsbeirat und die Stadtverwaltung mit dem Projekt zufrieden sind. In diesem Prozess spielen die politischen Akteur*innen keine direkte Rolle, dennoch ist die Stadtverwaltung von den Entscheidungen des Bürgermeisters und des Gemeinderates abhängig.Die intensive Auseinandersetzung mit dem Projekt durch das Fachgremium, die Bauträger und die Stadtverwaltung stellt sicher, dass die Projekte in einem breiten Kontext geprüft und so im Zusammenspiel mit der gesamten Gemeindeentwicklung geplant und realisiert werden.

Bei den durch die Gemeinde organisierten Veranstaltungen im Gemeinschaftszentrum in den Hoyos'schen Höfen, wo im Zuge der Bürger*innenbeteiligung laufend Projekte stattfinden, sollen die Bürger*innen über die Fortschritte informiert werden und selber die Möglichkeit bekommen Vorschläge und Ideen einzubringen. Zudem soll nach Abschluss eines Projektes eine Evaluierung gemeinsam mit der Bevölkerung stattfinden. Ziel ist es, dass durch die intensive Auseinandersetzung mit Projekten ein Lernprozess bei den beteiligten Akteur*innen, also bei Stadtverwaltung, Bauträgern, interessierter Öffentlichkeit sowie bei den Expert*innen des Fachgremiums stattfindet.

Die Einrichtung des Gestaltungsbeirates steht zudem ganz im Sinne der Maßnahmen zur qualitätsvollen (Innen)entwicklung. Ziel im Bahnhofsquartier ist es insbesondere bei Sanierungen neue Qualitäten in den Bestand zu bringen, konkret in den öffentlichen Straßenraum und die Fassadengestaltung und zudem die Energieeffizienz der Bauten zu erhöhen. Im Gegenzug soll auch darüber nachgedacht werden bereichsweise höhere bauliche Dichten zuzulassen.

STADTERWEITERUNG

Das Entwicklungskonzept „Horizont Horn 2030“ versteht sich als Vision, das über den Planungshorizont hinaus die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der Stadtgemeinde legt. Daher beschäftigt sich das Konzept auch mit der Fragestellung, wie die Siedlungsentwicklung der Katastralgemeinde Horn gestaltet werden kann, nachdem innenliegende Potentiale wie etwa im Bahnhofsquartier ausgeschöpft wurden. Das derzeit sanfte Bevölkerungswachstum, das allerdings durch die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn oder andere externe Faktoren verstärkt werden könnte, wird selbst bei einer Schwerpunktsetzung auf qualitätsvolle Innenentwicklung nicht auf unbegrenzte Zeit im bestehenden Bauland untergebracht werden können. Daher sind die Festlegung, wo zukünftige Entwicklungsschwerpunkte liegen sollen, und die Schaffung von Voraussetzungen für eine zukünftige städtebauliche Entwicklung dieser Bereiche schon jetzt von Bedeutung.

Die zukünftige Stadterweiterung hat sich in erster Linie an den drei Leitgedanken von „Horizont Horn 2030“ – zentral, innovativ und lebenswert – zu orientieren. Dabei ist insbesondere auf das Leitziel der nachhaltige Siedlungsentwicklung Bezug zu nehmen, das eine Minimierung des Flächenverbrauchs in Stadtrandlage und stattdessen eine kompakte Struktur und Abrundung des Siedlungskernes vorsieht. Da sich der Entwicklungsschwerpunkt der Gemeinde im Zuge der Aufwertung des Bahnstandortes, die bereits ausführlich thematisiert wurde, in den Osten der Stadt verlagert, eignet sich folgerichtig das Areal nördlich des Bahnhofsquartiers als zentrales Erweiterungsgebiet von Horn. Die derzeit als Ackerland genutzten Flächen liegen in zentrumsnaher Lage unmittelbar zwischen Innenstadt und Bahnhof und entsprechen daher dem Anspruch, neue Baulandbereiche in größtmöglicher Nähe zu zentralen Einrichtungen und bestehender Infrastruktur aufzuschließen.

Die in der Abbildung 7.11 gekennzeichneten Baublöcke umfassen insgesamt rund 10 ha Nettobauland. Dieser Wert stellt allerdings genauso wie die Anordnung und Erschließung der Baufelder eine Diskussionsgrundlage dar, die im Rahmen der Flächenwidmungs- und

Stadterweiterung

Schaffung der Voraussetzungen für zukünftige Stadterweiterung

* Flächenschonender Umgang mit Neuansiedlungen
* Minimierung des Flächenverbrauchs in Stadtrandlage
* Erhalt wertvoller Naturräume
* Attraktivierung öffentlicher Räume

* Gestaltungsbeirat
* Bebauungsplan

Stadtverwaltung, Bürger*innen, Grundstückseigentümer*innen, private und gemeinnützige Bauträger

bedeutsam

langfristig

gering

sehr gering

STADTERWEITERUNG

Bebauungsplanung in Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Bürger*innen konkretisiert werden soll. Wie in den Erläuterungen zur Erstellung eines Bebauungsplanes ausgeführt, soll jedoch ein Quartier mit verdichteten städtebaulichen Typologien und einer damit einhergehenden hohen Bevölkerungsdichte sowie flexiblen Nutzungen in den Erdgeschossen entstehen. In jedem Fall sind hier mehrgeschossige Bauführungen vorzusehen, die eine effiziente Ausnutzung des Bodens sicherstellen und genügend Platz für wohnungsnahe Freiräume lassen. Zudem ist ein übergeordneter Grünzug geplant, der einerseits die Erholungsfunktion der Stadt stärkt und andererseits die Zugänglichkeit in Richtung Mödringbach und Sportanlagen gewährleistet. Letztere sollen von der städtebaulichen Entwicklung des angrenzenden Areals unberührt bleiben und in ihrer derzeitigen Funktion bestehen bleiben. Darüber hinaus wird der Uferbereich des Breiteneicher Baches wie im vorhergehenden Örtlichen Entwicklungskonzept vorgesehen aus Hochwasserschutzgründen von jeglicher Bebauung freigehalten.

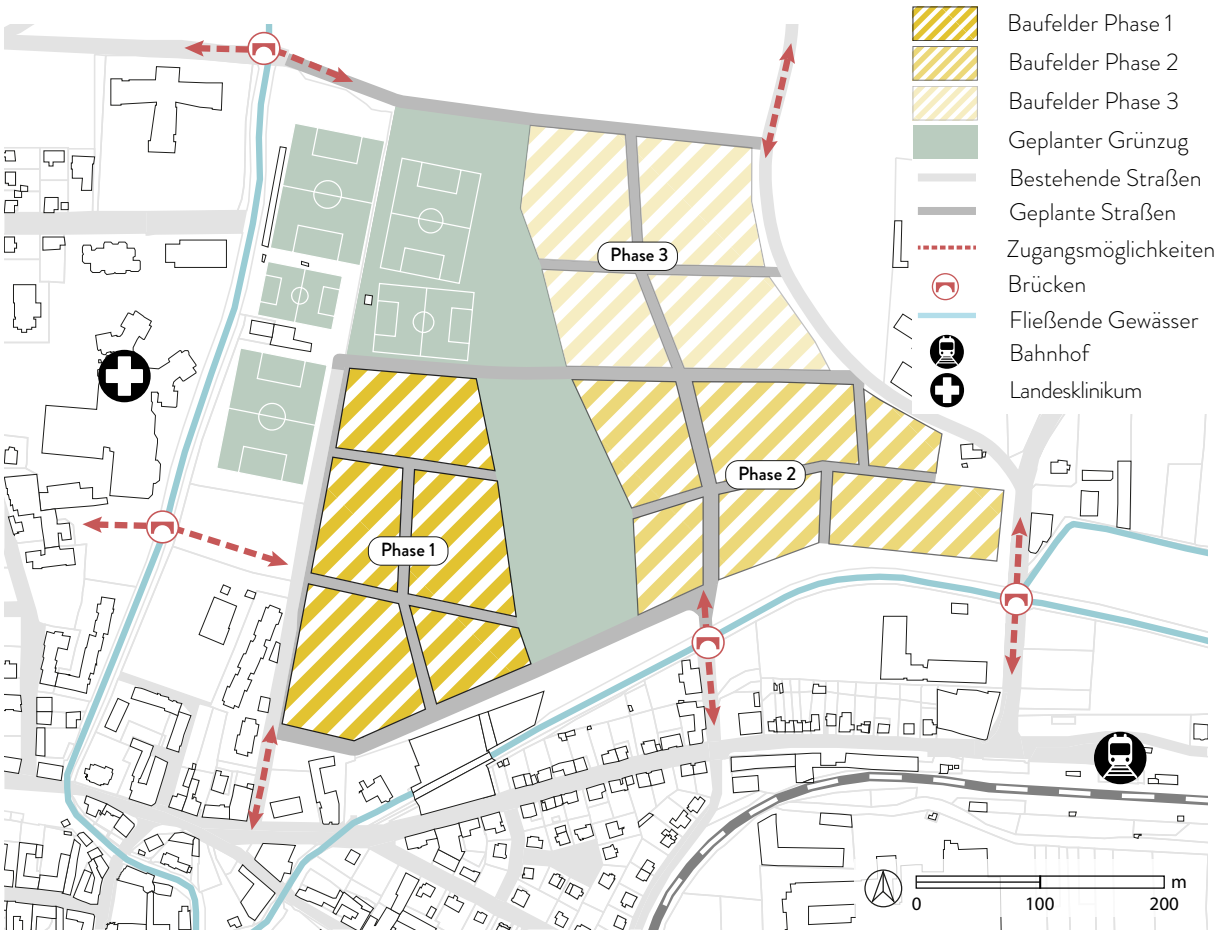


Abb. 7.11: Erschließung Stadterweiterungsgebiet

STADTERWEITERUNG

Da das Erweiterungsgebiet mit einer Größe von 10 ha bei einer angepeilten städtebaulichen Verdichtung den Grundstein für mehrere Jahrzehnte baulicher Entwicklung legt, ist eine Erschließung in mehreren Phasen vorzusehen. Wie in Abbildung 7.11 ersichtlich eignet sich eine Umsetzung in drei etwa gleich großen Etappen, durch die das Areal vom Bestand ausgehend entwickelt werden kann. Unter der Annahme, dass ungefähr eine Nettowohndichte von 150 Einwohner*innen pro Hektar realisiert wird, würde bereits in der ersten Phase (3,5 ha) Wohnraum für 480 Bewohner*innen geschaffen werden. In den folgenden Phasen (3,4 ha bzw. 3,1 ha) könnte ein Bevölkerungswachstum um weitere 975 Personen aufgefangen werden. Gemäß einer Trendextrapolatation der Bevölkerungsentwicklung auf Basis der durchschnittlichen jährlichen Veränderungsrate seit 2000 könnte damit theoretisch der Baulandbedarf bis ins Jahr 2140 gedeckt werden.

UMSETZUNG

Auch wenn die tatsächliche Erschließung des Erweiterungsgebietes nördlich des Bahnhofsquartiers aufgrund der Maßnahmen zur Leerstands- und Baulandmobilisierung erst nach dem Planungszeitraum von „Horizont Horn 2030“ notwendig wird, hat die Gemeinde bereits jetzt vorbereitende Maßnahmen zu treffen. Zunächst hat die Gemeinde von weiteren Baulandwidmungen insbesondere in Stadtrandlagen abzusehen und außenliegende Aufschließungszonen mit Verweis auf geänderte Planungsgrundlagen in Grünland zurückzuwidmen. Zugleich sollen die für das Erweiterungsgebiet vorgesehenen Grundstücke vorübergehend als „Grünland – Freihaltefläche“ gemäß NÖ ROG § 20 ausgewiesen werden, um sie unter Anführung von öffentlichen Interessen bis zur Realisierung der Stadterweiterung von jeglicher Bebauung freizuhalten. Im Zuge dessen soll die Gemeinde mit den Grundstückseigentümer*innen in Verhandlungen über den Abschluss von Optionsverträgen zum Erwerb der Liegenschaften eintreten. Dadurch erhält die Gemeinde das Kaufrecht an den betreffenden Grundstücken und ist gleichzeitig berechtigt, das Optionsrecht letztlich an Dritte, wie zum Beispiel Wohnbauträger oder Genossenschaften, weiterzugeben.

Die Stadterweiterung steht zudem in engem Zusammenhang mit der Einführung des Gestaltungsbeirates und der Aufstellung des Bebauungsplanes. Diese beiden Instrumente geben das inhaltliche Gerüst und die raumplanerischen Qualitätsvorgaben an die Gestaltung des Areals. Die interessierte Öffentlichkeit kann sowohl durch den Gestaltungsbeirat als auch durch den Bebauungsplan in den Entwicklungsprozess eingebunden werden, wodurch gemeinsame Visionen für das neue Quartier erarbeitet werden können. Aus derzeitigem Planungsstand erscheint eine Widmung des Erweiterungsgebiets als „Bauland – Kerngebiet“ gemäß § 16 NÖ ROG geeignet, um neben einer Wohnnutzung auch betriebliche Nutzungen sowie öffentliche Einrichtungen zu ermöglichen. Im Rahmen der Flächenwidmung muss außerdem eine Neuordnung der Grundstücksgrenzen bzw. Parzellierung der einst landwirtschaftlich genutzten Liegenschaften erfolgen. Durch diese bereits jetzt geschaffenen Voraussetzungen soll eines Tages die Vision eines neuen, lebenswerten Stadtquartieres in zentraler Lage verwirklicht werden.

HOYOS'SCHE HÖFE

HOYOS'SCHE HÖFE ALS INNOVATIONSZENTRUM

Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen sind sehr dynamische Prozesse. Um ziel- und zukunftsorientiert auf die Notwendigkeiten, die Anforderungen und Bedürfnisse der Betriebe und Bewohner*innen reagieren zu können, ist eine Anpassung und Adaptierung der wirtschaftlichen Strukturen der Stadt notwendig. Im Leitbild und der Zielsetzung dieses Konzeptes wird ein klarer Rahmen für die wirtschaftliche Entwicklung der Zukunft gesetzt: Statt einem weiteren, flächenhaften Wachstum der Betriebsflächen im Bereich des Einkaufszentrums, dessen Ausbau im Sinne dieses Konzeptes nicht anzustreben ist, sollen innovative, moderne Unternehmen und kleinstrukturierte Wirtschaftsbetriebe in Horn Einzug erhalten.

Diese Überlegungen spiegeln sich in der Umnutzung der Hoyos'schen Höfe wider, die als Innovationszentrum Platz für kreative Unternehmen und innovative Ideen bieten sollen. Das Innovationszentrum soll damit einen Fokus auf nachhaltige Energieformen und zukunftsfähige Technologien legen. Dabei sollen nicht nur neue Arbeitsformen forciert, sondern auch moderne Konzepte in den Arbeitsalltag etabliert werden. So könnte das Innovationszentrum etwa über eine eigene Kinderbetreuungseinrichtung verfügen, in der die Kinder flexibel betreut werden und die Organisation zum Teil über die Eltern läuft. Dadurch werden flexiblere Arbeits- und Betreuungszeiten ermöglicht. Eine Beratungsstelle für unternehmerisches Denken in den Höfen soll Unternehmen dabei unterstützen, effizienter zu arbeiten und in der Zukunft stärker zu wachsen. Durch Zusammenarbeit und Austausch unter den Betrieben könnte Horn und das gesamte Waldviertel stark profitieren. Zudem sollen Veranstaltungsformate und Netzwerktreffen in den Hoyos'schen Höfen stattfinden, die dabei helfen, eine Start-Up-Community zu den Themen Energie, Mobilität und digitale Technologien in Horn zu etablieren. Raum für zukunftsfähige Ideen soll den jungen Unternehmen vor allem der Co-Working-Space geben, der an die Bedürfnisse der einzelnen Unternehmen angepasst werden kann.

Innovationszentrum

Hoyos'sche Höfe als Innovationszentrum

* Ausbau des Arbeits- und Bildungsstandortes
* Förderung innovativer Unternehmen und Start-Ups
* Ansiedlung spezifischer Betriebe
* Etablierung moderner Konzepte im Arbeitsalltag
* Nutzung digitaler Technologien
* Flächenschonender Umgang mit Neuansiedlungen

* Informationskampagne
* Bebauungsplan und Beteiligung

Stadtgemeinde, Bürger*innen, Politik, Architekturbüro, Investor*innen

essentiell

mittelfristig

hoch

hoch

HORN WANDELT SICH_8

HOYOS'SCHE HÖFE

Als Referenz für das Innovationszentrum Horn dient das Innovationszentrum W.E.I.Z. in der Steiermark, das 1997 gegründet wurde und eine lokale Anlaufstelle für Wirtschaft, Bildung und Forschung darstellt. Dort liegt der Fokus besonders auf den Themen Energie und Innovation. Die Entwicklungen in Weiz verzeichnen seit Beginn ein stetiges Wachstum, unter anderem aufgrund einer konsequenten und bedarfsorientierten Weiterentwicklung der leitthemenorientierten Angebots- und Leistungspalette. Ziel ist es, ortsansässige sowie neue Wirtschaftsbetriebe des Handels, des Gewerbes, der Industrie und des Fremdenverkehrs über Ansuchen und Erfüllung von Wirtschaftsförderungen zu informieren. (vgl. Stadtgemeinde Weiz, 2018b)

Auch Horn soll in Zukunft in den Hoyos'schen ein ähnliches Innovationszentrum bekommen, um seine zentrale Funktion in der Region zu stärken. Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Stärkung überörtlicher Verknüpfungen werden auch neue Zielgruppen angezogen. Die Leitgedanken „innovativ" und „lebenswert" spielen bei dieser Maßnahme ebenfalls eine bedeutende Rolle. So soll der Wirtschaftsstandort spezialisiert und innovativen Unternehmen offen gegenüberstehen und vor allem neuen Arbeitsformen und Technologien einen Standort zur Weiterentwicklung geben. Zudem soll durch die neuen Chancen im Innovationszentrum mit lokalen Arbeitsplätzen ein Akzent gegen die Abwanderung aus der Region gesetzt werden.

INNOVATIONSZENTRUM

Abb. 7.12: Visualisierung Innovationszentrum

HOYOS'SCHE HÖFE

Ein Herzstück des Innovationszentrums soll der Co-Working-Space darstellen, der vor allem junge Menschen in der Region halten bzw. in die Stadt ziehen soll. Als konkrete Referenz dafür dient der Co-Working-Space „Telegraf7" am Karlsplatz in Wien. Um dieses Angebot für alle zugänglich und attraktiv zu machen, werden flexible Mietverträge angeboten, die je nach Mietdauer individuell angepasst werden. Die Mietzeiten können von einem Monat bis hin zu sechs oder zwölf Monaten betragen, wobei je nach Dauer unterschiedliche Angebote möglich sind. So werden die Mietkosten pro Monat günstiger, je länger die entsprechenden Räumlichkeiten genutzt werden. Die Ausstattung des Co-Working-Spaces soll unter anderem über einen Meeting-Raum, eine Küche, ein Foyercafé, Drucker und Scanner sowie LAN und WLAN verfügen. Diese Räume sollen ein harmonisches und produktives Arbeiten gewährleisten und vor allem für Start-Ups und kleine Unternehmen leistbar sein. Besonders ansprechend soll der Co-Working-Space auch durch integrierte Freizeitangebote werden, die zur freien Nutzung zur Verfügung stehen, wie zum Beispiel ein Fitnessraum oder ein Gemeinschaftsraum mit einem Tischfußballtisch. (vgl. Telegraf7, 2017)

Abb. 7.13: Referenzbeispiel London Hubble

Abb. 7.14: Referenzbeispiel London Hubble

Abb. 7.15: Referenzbeispiel New York Antwerp's WATT Tower

Abb. 7.16: Referenzbeispiel Wien Karlsplatz Telegraf7

HOYOS'SCHE HÖFE

UMSETZUNG

Im ersten Schirtt der Umgestaltung der Hoyos'schen Höfe sollen circa 5.500 m² saniert und neu gestaltet werden, da die Renovierung des gesamten Areals als sehr kostspielig und zeitaufwendig einzuschätzen ist. Für die zukünftige Gestaltung der Hoyos'schen Höfe soll ein Wettbewerb ausgeschrieben werden und in weiterer Folge ein Architekturbüro beauftragt werden, das sowohl die Pläne für die äußere Neugestaltung als auch für die Innengestaltung übernimmt. Für die baulichen Maßnahmen zur Gestaltung der Arbeitsplätze und Gemeinschaftsräume, als auch für die Einrichtungsgegenstände, sind nach Möglichkeit lokale Unternehmen zu beauftragen.

Die Führung des Innovationszentrums kann die Geschäftsführung eines Unternehmens verantwortlich sein, das daraufhin auch die Organisation und Vermietung der Büros und Co-Working-Spaces übernimmt. Die Beratungsstelle für unternehmerisches Denken in den Hoyos'schen Höfen wird in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Niederösterreich planmäßig an drei Tagen in der Woche für je drei Stunden geöffnet sein. Sie dient wie bereits angedeutet als Anlaufstelle sowohl für neue als auch bestehende Unternehmen und soll diesen bei Themen wie Innovation, Fortschritt und Arbeitsumfeld mit Rat und Tat zur Seite stehen. Die Räumlichkeiten sollen mit der Beratungsstelle aus Kap. 7.3 geteilt werden, die zweimal die Woche geöffnet ist.

Für die Umsetzung und Finanzierung des Innovationsstandortes kann um verschiedene Förderungen des Landes Niederösterreich angesucht werden. Einerseits besteht etwa die Investitionsförderung Revitalisierung stillgelegter Betriebsanlagen, mit der Investitionen in Anlagegüter durch einen Zuschuss unterstützt werden. Durch die Revitalisierung stillgelegter Betriebsanlagen sollen Anreize geschaffen werden, diesen Gebäuden wieder einer Nutzung zuzuführen. Dadurch sollen nicht nur bestehende Betriebsflächen weitergenutzt, sondern auch die Ressourcen nachhaltig verwendet werden. (vgl. Land Niederösterreich, 2018f)

Eine weitere Förderungsmöglichkeit gibt es im Rahmen der „investitionsförderung Qualität, die Investitionen in Anlagegüter ab einem Projektvolumen von 750.000 € durch einen Zuschuss unterstützt. Voraussetzung ist die Erfüllung der angegebenen Qualitätskriterien, die im Einzelfall von den zuständigen Referent*innen geprüft werden. Im Rahmen der Investitionsförderung Neugründung und Unternehmensnachfolge werden des weiteren Projekte zur Ansiedlung von neu gegründeten Unternehmen und die Sicherung des Fortbestandes von bestehenden Unternehmen finanziell unterstützt. Gefördert werden vor allem Projekte, durch die im Einklang mit den Strategien des Landes Niederösterreich zur Entwicklung des Wirtschaftsstandortes stehen. (vgl. Land Niederösterreich, 2018f)

HOYOS'SCHE HÖFE

HOYOS'SCHE HÖFE ALS GEMEINSCHAFTSZENTRUM

Neben dem Innovationsstandort sollen die Hoyos'schen Höfe auch als Treffpunkt für die Horner Bevölkerung zur Verfügung stehen. Deshalb wird ein Gemeinschaftszentrum etabliert, das der Öffentlichkeit zur freien Nutzung bereitsteht. Dort soll sich beispielsweise eine Werkstatt für Bastler*innen, eine Küche oder eine Mehrzweckhalle befinden. Dieser Ort soll besonders für alle Generationen ein breites Spektrum an Angeboten bieten.

Ebenso könnte sich in den Hoyos'schen Höfen ein Grätzlmanagement für das Bahnhofsquartier ansiedeln, um den sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Defiziten im Gebiet entgegenzusteuern. Dabei sollen durch die Aktivierung der Wohnbevölkerung mit Beteiligung der Gewerbetreibenden, der Unternehmen und der Kulturschaffenden, sowie durch die Vernetzung relevanter Einrichtungen neue Impulse in der Gemeinde gesetzt werden. Das Ziel ist dabei gemeinsam mit diesen Zielgruppen verschiedene Projekte, Initiativen und Maßnahmen vor Ort zu entwickeln. Diese Aktivitäten sollen von den Akteur*innen in Horn mit professioneller Unterstützung durch das Team des Grätzlmanagements umgesetzt und getragen werden.

Die Räume des Gemeinschaftszentrums sollen außerdem für verschiedene weitere Aktivitäten nutzbar sein. So können etwa verschiedene Sport- und Freizeitkurse wie zum Beispiel Yoga oder Pilates angeboten werden, die in den wärmeren Jahreszeiten auch draußen auf einer der Freiflächen abgehalten werden können. Aber auch ein Strick-oder Nähkurs könnte von Bewohner*innen für Bewohner*innen angeboten werden. Diese Kurse sollen vor allem dazu dienen einen intensiveren Austausch zwischen den verschiedenen Altersgruppen zu bewirken, einen respektvollen Umgang zu pflegen und voneinander zu lernen. Darüber hinaus sollen die großzügigen Freiräume rund um die Höfe aufgewertet und vermehrt genutzt werden, da sie zahlreiche Möglichkeiten bieten, die sowohl in Verbindung mit

Gemeinschaftszentrum

Hoyos'sche Höfe als Gemeinschaftszentrum

- Berücksichtigung gesellschaftlicher Rahmenbedingungen
- Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität
- Passende Angebote für alle Generationen
- Attraktivierung öffentlicher Räume
- Bebauungsplan und Beteiligung

- Informationskampagne

Stadtgemeinde, Bürger*innen, Politik, Architekturbüro, Investor*innen

sehr bedeutsam

mittelfristig

gering

sehr gering

HOYOS'SCHE HÖFE

den Nutzungen innerhalb der Gebäude als auch unabhängig davon Verwendung finden können. Da die Räume erst als Stallungen dienten, wäre es auch denkbar einen kleinen Streichelzoo mit Hasen, Meerschweinchen, Schafen und Ziegen auf dem Areal unterzubringen.

Die Hoyos'schen Höfe sollen zudem ein kleines, ergänzendes Kulturzentrum beherbergen, wo Feste und Veranstaltungen wie Sommer- und Kulturfestivals, abgehalten werden können. Aber auch für Theaterstücke und ein Sommerkino im Freien bieten die Höfe ausreichend Platz.

Ebenso können gastronomische Nutzungen dabei helfen die Hoyos'schen Höfe neu zu beleben und Besucher*innen in das Areal zu locken.

Als Referenzbeispiel für eine Gemeinschafts-werkstatt dient der Verein Werkimpuls in Wien, der auf Selbstverwaltung basiert. Die Werkstatt bietet Raum, um sich handwerklich zu betätigen und in Gesellschaft „herumzuwerkeln." Hinter dem Konzept steht der Slogan „nutzen statt besitzen," da so die Kosten der teuren Werkzeuge durch gemeinsame Nutzung geteilt werden können. (vgl. Werkimpuls, 2017)

Abb. 7.17: Referenbeispiel Streichelzoo Feriendorf

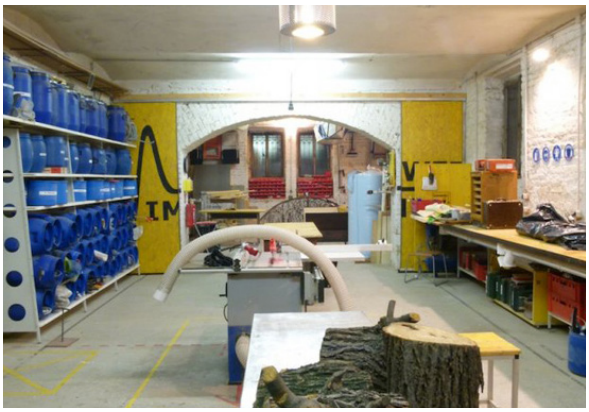


Abb. 7.18: Referenzbeispiel Werkpuls

Abb. 7.19: Referenzbeispiel Sommerkino Yorck Berlin

Abb. 7.20: Referenzbeispiel Werkpuls

HOYOS'SCHE HÖFE

EINGANG ZUM GEMEINSCHAFTSZENTRUM

Abb. 7.21: Visualisierung Eingang Gemeinschaftszentrum

UMSETZUNG

Die Verwaltung und Organisation des Gemeinschaftszentrums soll die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Grätzlmanagement übernehmen. Für die Instandhaltung und Nutzungen der Räume bzw. die interne Organisation sollen sowohl die Vereine als auch die Freiwilligen aufkommen. Die Werkstatt wird von einem freiwilligen Verein verwaltet, dessen Mitglieder für die Nutzung der Utensilien und Geräte einen kleinen Beitrag zahlen müssen. So sollen diese Räumlichkeiten soweit wie möglich von den jeweiligen Nutzer*innen selbst verwaltet und Instand gehalten werden.

Der Teil des Gemeinschaftszentrums, der vor allem für die Jugendlichen einen Treffpunkt darstellen soll, kann durch die Jugendtreff-Förderung gefördert werden, die sowohl Neu-, Zu-, und Umbauten und Ausstattungen für Jugendorganisationen unterstützt. Die Förderung erfolgt meist in Form einer nicht rückzahlbaren, finanziellen Zuwendung ohne Rechtsanspruch. Eine weitere Unterstützung wäre die Förderung innovativer und modellhafter Jugendaktivitäten, welche vor allem außerschulische Jugenderziehung unterstützt. (vgl. Land Niederösterreich, 2018g)

Die Kulturaktionen in den Hoyos'schen Höfen könnten außerdem durch die Förderung für Jugendkultur „COME ON!" gefördert werden. Dies ist eine Initiative des Landes Niederösterreich mit dem Ziel, junge Kunst- und Kulturschaffende zu fördern und sie bei der Verwirklichung ihrer künstlerischen Ideen zu unterstützen. (vgl. Land Niederösterreich, 2018g)

HOYOS'SCHE HÖFE

GEMEINSCHAFTSHOF BEI TAG

Abb. 7.22: Visualisierung Gemeinschaftshof bei Tag

SOMMERFEST IN DEN HOYOS'SCHEN HÖFEN

Abb. 7.23: Visualisierung Gemeinschaftshof bei Nacht

TOURISMUSINFORMATION

Wie in der Kartendarstellung zur Maßnahme zur Einrichtung eines Online-Flächenmanagements bereits aufgezeigt, befinden sich im Bahnhofsquartier einige Leerstände, die es umzunutzen und zu mobilisieren gilt. Einen konkreten Vorschlag zur aktiven Nutzung eines leerstehenden Objektes bietet diese Maßnahme: So soll in der Bahnstraße 122 im Gebäude mit der Grundstücksnummer 2087/2 (in Abb. 7.4 auf Seite 124 dargestellt) eine Tourismusinformation und ein Greißler als Nahversorger im Erdgeschoss eingerichtet werden.

AKTUELLER STANDORT DER TOURISMUSINFORMATION

Zurzeit befindet sich die Tourismusinformation Horn in der Wiener Straße 4 im Stadtzentrum. Sie ist allerdings nicht in einem eigenen Gebäude untergebracht, sondern in die Räumlichkeiten des Höbarth- und Madermuseums integriert. Das Museum und somit auch die Tourismusinformation hat von Dienstag bis Sonntag ganztägig geöffnet. Die Fülle an verfügbaren Informationen reicht von Übersichtskarten auf Stadtteil-, kommunaler und regionaler Ebene über Informationsflyer zu künftigen Veranstaltungen bis hin zu Büchern zur historischen Entwicklung der Region. Dennoch ist die Frequentierung des Tourismuszentrums meistens gering, da das Gebäude zum einen etwas versteckt liegt und zum anderen kaum beschildert und so für Tourist*innen schwer aufzufinden ist.

VORSCHLÄGE ZUR UMNUTZUNG

Im Sinne des Leitziels „Einrichtung neuer Kultur- und Freizeiteinrichtungen“ und um die Tourismusinformation stärker in den Fokus zu rücken, ist eine Verlegung des Standortes ins Bahnhofsquartier angedacht. Der konkrete Standort wurde bereits im einleitenden Text erwähnt, dieser befindet sich auf der Ecke der Ausfallsstraßen Bahnstraße und Breiteneicher Straße schräg gegenüber des Bahnhofs. Das gewählte Objekt steht zurzeit im Erdgeschoss leer, ist aber ideal als belebte Erdgeschosszone geeignet. Einerseits eignet sich das Gebäude aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge, da es direkt an der Verbindungsstraße von Bahnhof zu historischem Stadtzentrum liegt. Durch den Ausbau der Franz-Josefs-Bahn und der damit steigenden Attraktivität (auch für Tourist*innen aus dem Großraum

Tourismusinformation

Einrichtung einer Tourismusinformation in Bahnhofsnähe

* Einrichtung neuer Kultur- und Freizeiteinrichtungen
* Etablierung ortsübergreifender Kooperation
* Ansiedlung spezifischer Betriebe
* Mobilisierung von innerörtlichen Baulandreserven

* Informationskampagne
* Flächenmanagement

Stadtverwaltung, Gewerbetreibende

mäßig bedeutsam

mittelfristig

sehr gering

mittel

TOURISMUSINFORMATION

Wien) die Bezirkshauptstadt mit dem Zug zu erreichen, würde die neue Tourismusinformation direkt am Weg in die Stadt liegen. Andererseits eignet sich bauliche Ausgestaltung mit einer erhöhten Erdgeschosszone ideal für ein innovatives Geschäftslokal. Da das gesamte Erdgeschoss für eine Tourismusinformation einer Stadt in der Größenordnung Horns zu groß wäre und es derzeit keinen Nahversorger unmittelbar im Bahnhofsquartier gibt, würde es sich gut ergeben, eine Greißlerei im Gebäude zu integrieren. Dabei wäre eine Möglichkeit eine zweite Filiale des Bioladens beim Ölknechthof mit regionalen Spezialitäten in Bahnhofsnähe einzurichten.

UMSETZUNG

Die Führung und Erhaltung der Greißlerei und der Tourismusinformation kann gekoppelt von einem privaten Unternehmen übernommen werden. Dabei hat die Stadtverwaltung eine enge Kooperation mit dem Unternehmen (etwa mit dem „Bauerngschäftl" im Ölknechthof) anzustreben und dieses über einen finanziellen Zuschuss zu unterstützen. Gleichzeitig hat sie die notwendigen Broschüren und Materialien für die Tourismusinformation bereitzustellen. Um Tourist*innen aber über die Ladenöffnungszeiten hinaus Informationen zur Verfügung stellen zu können, ist ein Teil der Tourismusinformation als dauerhaft geöffnetes Foyer zu gestalten.

Abb. 7.24: Visualisierung Tourismusinformation

QUARTIERSPLATZ

ALLGEMEINES ZUM ADOLF-WIZLSPERGER-PLATZ

Der Adolf-Wizlsperger-Platz ist ein rund 1.350 m² großer Quartiersplatz in der Mitte des Stadterneuerungsgebiets. Im Moment wird der Großteil des Platzes als Verkehrsfläche genutzt, während ein kleiner Bereich von etwa 300 m² im Zentrum des Platzes als Aufenthalts-, Spiel- und Erholungsfläche zur Verfügung steht.

Bei genauerer Betrachtung verdeutlichen sich die gegenwärtigen Defizite des Quartiersplatzes: Der Adolf-Wizlsperger-Platz fungiert hauptsächlich als Parkraumreserve für Anwohner*innen sowie als Wendemöglichkeit für Straßendienste und die Müllabfuhr. Zum erst genannten Aspekt ist anzumerken, dass das Parken am Straßenrand im gesamten Platzbereich möglich ist, aber im Rahmen der Analyse eine sehr geringe Auslastung erhoben wurde. Darüber hinaus steht die Fahrbahnbreite, die stellenweise zehn Meter übersteigt, in keinem Verhältnis zu den Ansprüchen einer gering befahrenen Sackgasse im Wohngebiet. Daraus ergeben sich Potentiale für eine effizientere Nutzung und Neuanordnung des öffentlichen Straßenraumes.

Die Grünfläche im Zentrum des Adolf-Wizlsperger-Platzes weist aktuell ebenfalls einige schwerwiegende Defizite auf: Die beiden Spielgeräte sind in einem mangelhaften Zustand, die Rasenfläche ist kaum attraktiv gestaltet und die aktive Nutzung der Fläche durch Sträucher und Hecken erschwert. Folglich bestehen auch hier zahlreiche Möglichkeiten für eine freundliche und offene Gestaltung, die insbesondere Kindern und Jugendlichen des Grätzls zu Gute kommen kann.

VORSCHLÄGE ZUR NEUGESTALTUNG

Auf Basis der zuvor beschriebenen Erkenntnisse werden Vorschläge zur Neugestaltung des Quartiersplatzes gemacht, wobei diese als Anregungen zu sehen sind, die gemeinsam mit den bisherigen und potentiellen Nutzer*innen des Platzes weiterentwickelt werden sollen. Ziel der Planung ist folglich den Adolf-Wizlsperger-Platz zu einem neuen Treffpunkt im Bahnhofsquartier zu machen und ihm dadurch neue Bedeutung und neue Qualitäten zu verleihen.

Die Grundidee zur Umgestaltung sieht eine Neuregelung der Verkehrssituation durch die Verordnung einer Wohnstraße gemäß § 76b der

Quartiersplatz

Aufwertung des Adolf-Wizlsperger-Platzes

* Erhöhung der Verkehrssicherheit
* Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität
* Passende Angebote für alle Generationen
* Attraktivierung öffentlicher Räume

* Informationskampagne
* Bebauungsplan

Stadtverwaltung, Bürger*innen

bedeutsam

mittelfristig

gering

sehr gering

QUARTIERSPLATZ

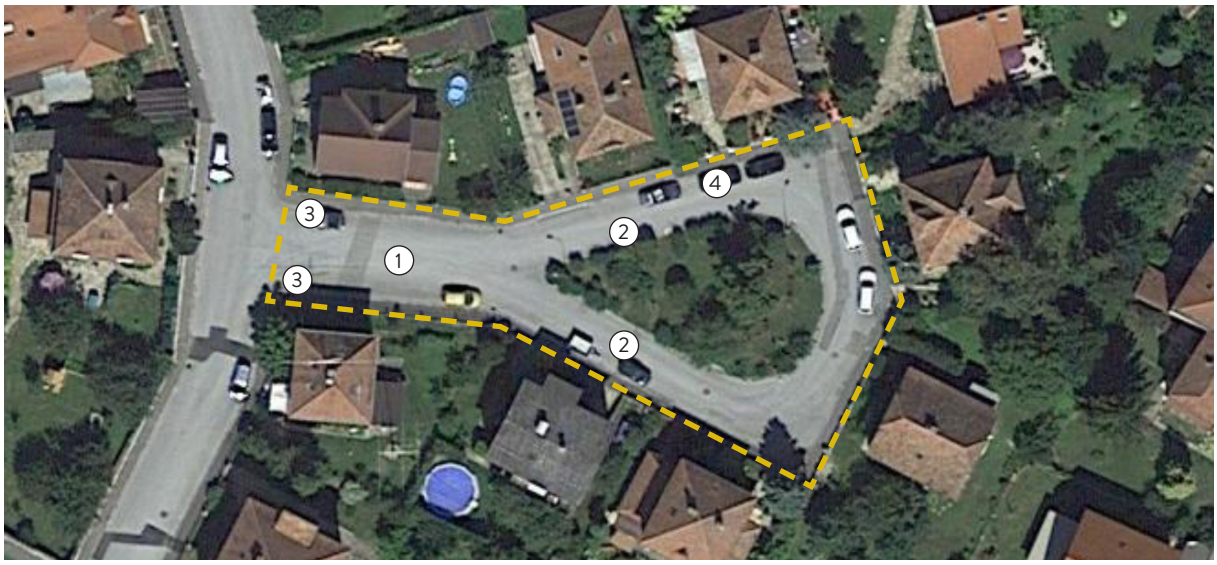


Abb. 7.25: Luftbild Adolf-Wizlsperger-Platz

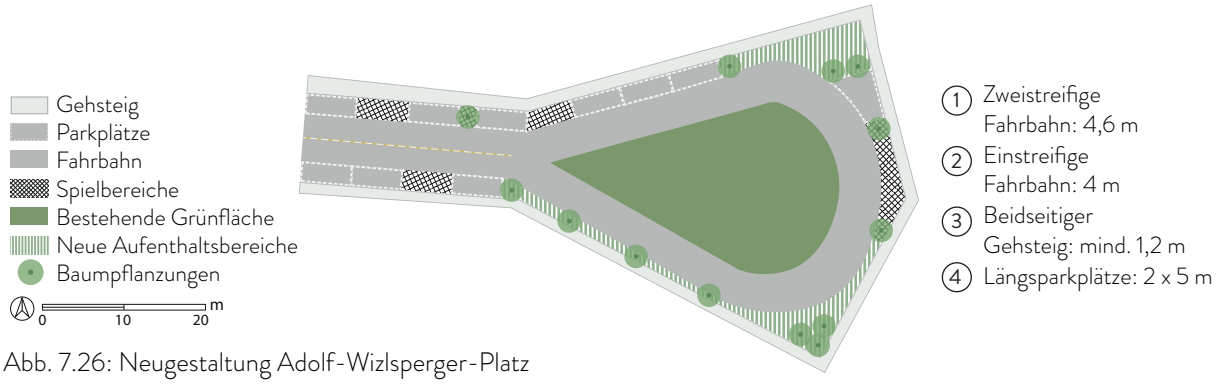


Abb. 7.26: Neugestaltung Adolf-Wizlsperger-Platz

Straßenverkehrsordnung vor. In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten, wobei der Fahrradverkehr, das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens und Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr ausgenommen sind. Die vom Fahrverbot ausgenommenen Fahrzeuge dürfen dabei nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, während das Betreten der Fahrbahn und das Spielen explizit gestattet sind (vgl. StVO 1960, 2017). Durch diese Verkehrsregelung soll dem öffentlichen Platz die gewünschte Rolle als lebendiger Freiraum zukommen. Die Verkehrssicherheit wird durch Hinweisschilder und einfache bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Pollern, Rillen oder Schwellen sichergestellt. Zudem können versetzt markierte Parkplätze und Spielbereiche angelegt werden, wodurch ein Erscheinungsbild erzielt wird, das sich deutlich von den anderen Straßen unterscheidet und die aktive Nutzung des Straßenraumes ermöglicht (vgl. Stadt Graz 2017).

QUARTIERSPLATZ

Durch die Verordnung einer Wohnstraße hätten Anwohner*innen, die auf den eigenen PKW angewiesen sind, kaum Einschränkungen zu befürchten. Zudem eignet sich der Adolf-Wizlsperger-Platz als Sackgasse und durch die Lage in einem Wohngebiet mit niedrigem Verkehrsaufkommen ideal zur Einrichtung einer Wohnstraße. Dabei sollen aber Parkplätze in Zukunft klar markiert und zudem der Straßenquerschnitt an die Erfordernisse angepasst werden. Denn gemäß RVS Stadtstraßen ist im Bereich mit Zweirichtungsverkehr eine Fahrbahnbreite von 4,6 m als ausreichend zu erachten. In der Wendeschleife ist grundsätzlich für Müllabfuhr und Feuerwehr eine einstreifige Fahrbahnbreite von 3 m vorzusehen, hinzu kommt ein Streifen von 1 m Breite für den Fahrzeugüberhang im Kurvenbereich. Folglich kann im Bereich der Wendeschleife die Breite auf 4,0 m reduziert werden. Dadurch ergibt sich Raum für neue Aufenthaltsbereiche. (vgl. RVS, 2001)

UMSETZUNG

Die Realisierung der Maßnahmen obliegt im Kompetenzbereich der Gemeinde Horn, die durch Verordnung sowie das Anbringen von Hinweisschildern und das Durchführen baulicher Anpassungen im Straßenbereich die neue

Abb. 7.27: Ist-Zustand am Adolf-Wizlsperger-Platz

QUARTIERSPLATZ

Wohnstraße einzurichten hat. Die Gestaltung des Platzes, Zahl und Anordnung von Parkplätzen und Spielbereichen sowie Gestaltungselemente wie Bäume, Sitzmöbel oder Spielgeräte soll aber vorweg in einem Beteiligungsprozess gemeinsam mit den Nutzer*innen entwickelt werden. Dieser ist von dem Planungsbüro, das auch die Bebauungsplanerstellung und die Informationskampagne betreut, zu organisieren. In Hinblick auf das im Rahmen dieses Konzeptes festgelegte Leitziel der Schaffung von geeigneten Angeboten für alle Altersgruppen soll hierbei besonderes Augenmerk auf die Wünsche und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen gelegt werden. Gerade eine funktionierende Wohnstraße lebt von der Nutzung und Bespielung durch die junge Generation, weshalb besondere Maßnahmen zu setzen sind, sodass deren Stimme im Rahmen des Prozesses auch Eingang findet. Zudem soll die Realisierung der Maßnahme dazu beitragen ein lebenswertes Wohnumfeld in Bahnhofsnähe zu gestalten und neue Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes aufzuzeigen. Als Referenzbeispiel hierfür kann die Neugestaltung dreier Straßenzüge am Grazer Eggenberg dienen. (siehe Fotos unten).

Abb. 7.28: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz)

Abb. 7.29: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz)

Abb. 7.30: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz)

Abb. 7.31: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz)

LAGERHAUSTURM

Die Lagerhaussilos in Horn sind nur zwei von insgesamt rund 150 Türmen in Niederösterreich, die der Raiffeisen Ware Austria (RWA) gehören. Die Silos werden nicht zentral verwaltet, sondern liegen in der Zuständigkeit der Lagerhaus-Genossenschaften am jeweiligen Standort. Den massiven Bauten kommt zum Teil nach wie vor eine Nutzung als Getreidelager zu, dennoch könnte ihnen aber eine weitere Nutzung zukommen, besonders für den Fall, dass sie in Zukunft unter Umstäden nicht mehr benötigt werden. Da die Lagerhaussilos oft direkt an Bahnlinien liegen, wäre es ein Traum der Wiener Architektin Heidi Pretterhofer, sie zu Park-and-Ride-Garagen umzubauen. Ob das tatsächlich umsetzbar ist, kommt jedoch auf das Ausmaß des jeweiligen Turmes an, da sie nicht nach einheitlichen Vorgaben erbaut wurden, sondern vom Bauunternehmen des Ortes selbst geplant und gebaut hat. (vgl. Renner, 2013)

Der Lagerhausturm in der Bahnstraße soll als Baustein der geplanten Freiraumentwicklung im Sinne der Leitgedanken „innovativ“ und „lebenswert“ zu einer Kletteranlage werden, während das Innere vorerst weiterverwendet werden kann. So wären Routen an den zwei Hinterwänden möglich, wodurch die Zufahrt und Ladetätigkeiten an der Straßenseite nicht beeinträchtigt würde. Das Dach könnte zudem in einem weiteren Schritt zu einer Aussichtsplattform umfunktioniert werden, auf der sich ein Cafe mit Sitzmöglichkeiten im Freien befinden könnte.

UMSETZUNG

Für die Umsetzung eines solchen Projektes ist ein Gespräch mit der Dachgesellschaft der Lagerhaustürme (RWA) und der Genossenschaft vor Ort notwendig. Nach einer Übereinkunft vergibt die Stadtverwaltung ein Startkapital an einen Verein, der die Instandhaltung übernimmt (zum Beispiel der Alpenverein). Zudem kann um Förderungen des Landes, die einen Anteil der Kosten für die Errichtung, Erweiterung, den Umbau und die Sanierung von Sportanlagen in Niederösterreich angesucht werden.
Die eingerichten Projekte müssen aber der Zielsetzung der Sportstrategie Niederösterreich 2020 entsprechen. Ein weiterer Fond, der Sport und Freizeit fördert, ist der Europäische Sozialfond. (vgl. Land Niederösterreich, 2018d)

Lagerhausturm

Neuinterpretation des Lagerhausturmes

* Einrichtung neuer Kultur- und Freizeiteinrichtungen
* Attraktivierung öffentlicher Räume
* Neugestaltung der Hauptverbindungen
* Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Individualität

* Hauptverbindungen
* Tourismuszentrum

Stadtgemeinde, Bürger*innen, RWA

bedeutsam

langfristig

gering

sehr gering

HORN WANDELT SICH_11

LAGERHAUSTURM

Als Referenzbeispiel für die Umgestaltung des Lagerhausturms dienen die Flaktürme in Wien, die vor Jahrzehnten neue Nutzungsmöglichkeiten bekamen. So befindet sich seit den 1950er-Jahren das „Haus des Meeres“, ein Tierpark mit Fokus auf Meeresaquarien und Terrarien, im Inneren des Flakturms. Darüber hinaus wurde an der Außenwand eine Kletterwand und Boulderbereich geschaffen. Dieser urbane Kletterpark wird ebenfalls vom Alpenverein betrieben. Über diese vielseitigen Nutzungen hinaus, befindet sich auf dem Dach des Flakturms in 6. Wiener Gemeindebezirk ebenfalls ein Café mit einer Terrasse, das sowohl Tourist*innen als auch Bewohner*innen anzieht. (vgl. Die Presse, 2015)

Abb. 7.32: Referenzbeispiel Haus des Meeres

NEUGESTALTUNG DES LAGERHAUSTURM

Abb. 7.33: Visualisierung Lagerhausturm Horn

HORN WANDELT SICH_12

KOSTENSCHÄTZUNG

INFORMATIONSKAMPAGNE | BEBAUUNGSPLAN | QUARTIERSPLATZ

	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Auftrag über die Beteiligungsprozesse an ein privates Planungsbüro		**29.000 €**	--
Organisation der Informationskampagne			
Betreuung der Bebauungsplanaufstellung			
Betreuung der Quartiersplatzgestaltung			
Externe Beratungsstelle zu Innenentwicklung, Sanierung und Förderwesen		--	**23.400 €**
Öffnungszeiten 6 Std. pro Woche zu je 75 €	312 Std.	--	23.400 €
Zuschuss zur Neugestaltung des Adolf-Wizlsperger-Platz		**2.500 €**	--
Arbeitsaufwand durch engagierte Bürger*innen			
Freie Entscheidung über Geldmittel			
Gestaltung mit selbstgebauten Elementen			
Beschilderung des Wohnstraßenbereiches		**400 €**	--
Schilder zu je 50 € pro Stk.	2 Stk.	100 €	--
Montage zu je 75 € pro Std.	4 Std.	300 €	--
Bodenmarkierungen für Parkplätze		**1.200 €**	--
Bodenmarkierung zu je 3 € pro Meter	150 Meter	450 €	--
Montage zu je 75 € pro Std.	10 Std.	750 €	--

FLÄCHENMANAGEMENT

	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Auftrag an Softwareentwicklungsbüro		**6.000 €**	--
Einrichtung von Datenbank und digitaler Karte			
Ersterhebung und Recherche im Bahnhofsquartier		**2.500 €**	--
Leistungen der Verwaltung zu je 75 € pro Std.	30 Std.	2.500 €	--
Laufende Aktualisierung und Flächenvermittlung		--	**9.000 €**
Leistungen der Verwaltung zu je 75 € pro Std.	120 Std.	--	9.000 €

HORN WANDELT SICH_12

KOSTENSCHÄTZUNG

GESTALTUNGSBEIRAT	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Beauftragung eines Gestaltungsbeirat		**--**	**15.000 €**
3-köpfiges Fachgremium zu je 100 € pro Std.	150 Std.	--	15.000 €
Jährliche Evaluierung mit Arbeitsgruppe		**--**	**--**
Abgedeckt durch Beteiligungsprozess BBP		--	--

STADTERWEITERUNG	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Kostenbetrag für grundlegende Voraussetzungen		(siehe Anmerkung)	**--**
Verhandlungen mit Grundeigentümer*innen, Vertragsabschlüsse, Grundbuchänderungen, Widmungsakte, Planmappenaktualisierung			
Planungsprozess zur Bebauungsplanaufstellung		**--**	**--**
Abgedeckt durch Beteiligungsprozess BBP		--	--
Grundwegenetz und Erschließungskosten		**--**	**--**
Abgedeckt durch Verkehrskonzept		--	--

INNOVATIONSZENTRUM | GEMEINSCHAFTSZENTRUM	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Auftrag an privates Architekturbüro		**85.000 €**	**--**
Masterplan zur Flächennutzung, Raumaufteilung und Innengestaltung			
Pachtvertrag mit der Hoyos'schen Forstverwaltung		**--**	**66.000 €**
1 € pro Monat und Quadratmeter (gesamt)	5.500 m²	--	66.000 €
Kostenbetrag für Gebäudesanierung, Einrichtung und Raumgestaltung		**3.750.000 €**	**--**
1.500 € pro Quadratmeter (Gebäude)	2.500 m²	3.750.000 €	--
Zuschuss zur Unterstützung der Vereinsgründung und des Grätzlmanagements		2.500 €	--

KOSTENSCHÄTZUNG

INNOVATIONSZENTRUM | GEMEINSCHAFTSZENTRUM	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Externe Beratungsstelle für unternehmerisches Denken in Kooperation mit der WK NÖ		--	**15.000 €**
Öffnungszeiten 9 Std. pro Woche zu je 75 €	468 Std.	--	35.000 €
Marketing und Veranstaltungsbetreuung		--	**10.000 €**
Regelmäßige Leistungen der Verwaltung		--	10.000 €

TOURISMUSZENTRUM	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Zuschuss für privates Unternehmen		--	**12.000 €**
Betrieb und Instandhaltung der Tourismusinformation		--	12.000 €
Zuschuss für Grundeinrichtung des Zentrums		**2.500 €**	--
Tische, Sessel, Regale, Hinweisschilder u. Ä.		2.500 €	--

LAGERHAUSTURM	Anzahl je Einheit	Einmalige Kosten	Jährliche Kosten
Zuschuss für die Betreiber der Kletteranlagen der zur Errichtung der Kletterrouten		**10.000 €**	--
Laufender Betrieb der Kletteranlagen		--	--
Abgedeckt durch Verein / Unternehmen		--	--

INVESTITIONSKOSTEN (GESAMT)	**3.889.100 €**
WIEDERKEHRENDE KOSTEN (JÄHRLICH)	**140.400 €**

MÖGLICHE EINNAHMEQUELLEN

Förderungen des Landes NÖ sowie EU-Fonds
Mietzinszahlungen in den Hoyos'schen Höfen
Werbeeinnahmen durch Flächen am Tourismuszentrum und in den Hoyos'schen Höfen

Anm.: Auf eine Bezifferung der Kosten für die Stadterweiterung wurde bewusst verzichtet, da die Kosten hierfür von zahlreichen Faktoren abhängen, wie zum Beispiel der Bebauungstypologie, Bevölkerungsdichte oder Kooperationsbereitschaft der Grundeigentümer*innen. Zudem fällt der Großteil der Kosten erst nach 2030 an.

Abb. 7.34: Ausblick von den Hoyos'schen Höfen

08

ANHANG

Seite 157 - 165

Der letzte Abschnitt von „Horizont Horn 2030“ dient zur Belegung der wissenschaftlichen Arbeitsweise und zur Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit im Rahmen des Erstellungsprozesses. Daher werden mit einem Quellen- und einem Abbildungsverzeichnis die inhaltlichen und grafischen Inspirationen und Anregungen offengelegt.

ANHANG_1

QUELLENVERZEICHNIS

Amt der NÖ Landesregierung (2017): Baurecht – Was Sie unbedingt wissen sollten! St. Pölten, 2017. Online verfügbar unter http://www.noe-gestalten.at/epaper/baurecht-2017/#2 – zul. aufg. am 02.01.2018

Amt der NÖ Landesregierung Raumordnung (2018a): Flächenmanagement: Innen vor Außen. http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=519 - zul. aufg. am 12.01.2018

Amt der NÖ Landesregierung (2018b): Förderschwerpunkt „e-mobil in niederösterreich". http://www.noe.gv.at/noe/Energie/Foerd_e-mobil_Gemeinden.html - zul. aufg. am 21.01.2018

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2017): Mehr Qualität durch Gestaltungsbeiräte - Perspektiven für die Baukultur in Städten und Gemeinden. http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/gestaltungsbeiraete-dl-v1b.pdf;jsessionid=FE3C773C9CBA36D7BF8EB60ED8775FF6.live21302?__blob=publicationFile&v=3 - zul. aufg. am 07.01.2017

DI Porsch ZT GmbH (2017): Flächenbilanz Stadtgemeinde Horn

Die Presse (2015): Das schwere Erbe der Flaktürme: https://diepresse.com/home/panorama/wien/4703922/Nachnutzung_Das-schwere-Erbe-der-Flaktuerme - zul.aufg. 04.02.2018

Energie- und Umweltagentur NÖ (2018): RadLand Niederösterreich: http://www.radland.at/angebot/fuer-gemeinden/foerderungen/foerderung-von-radabstellanlagen - zul. aufg. 31.01.2018

Google (2017): Google Maps. https://www.google.at/maps - zul. aufg. am 10.11.2017 (diverse Routen- und Distanzabfragen)

Google (2018): WeizBike. https://play.google.com/store/apps/details?id=at.sycube.weizbike&hl=de – zul. aufg. am 06.01.2018

Klimaaktiv (2017): Förderungen rund ums Fahrrad-jetzt einreichen: https://www.klimaaktiv.at/foerderungen/rad_foerderungen.html - zul. aufg. 30.01.2018

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (2018a): Alle Förderungen – Umweltförderungen. https://www.umweltfoerderung.at/alle-foerderungen.html - zul. aufg. am 21.01.2018

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (2018b): Förderung des Mobilitätsmanagements für den Radverkehr: https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/mobilitaetsmanagement-fuer-den-radverkehr/navigator/mobilitaetsmanagement/mobilitaetsmanagement-fuer-den-radverkehr.html - zul. aufg. 31.01.2018

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (2018c): Förderung der innovativen klimafreundlichen Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden: https://www.umweltfoerderung.at/gemeinden/innovative-klimafreundliche-mobilitaet-fuer-regionen-staedte-und-gemeinden/navigator/mobilitaetsmanagement-1/innovative-klimafreundliche-mobiltitaet-fuer-regionen-staedte-und-gemeinden.html - zul. aufg. 31.01.2018

Land Niederösterreich (2018a): Der NÖ Landschaftsfonds (LAFO): http://www.noe.gv.at/noe/Landwirtschaft/Landschaftsfonds.html - zul. aufg. am 31.01.2018

Land Niederösterreich (2018b): Erhaltung des Ländlichen Wegenetzes – Förderung: http://www.noe.gv.at/noe/Gemeindeservice/Erhaltung_des_Laendlichen_Wegenetzes_-_Foerderung.html - zul. aufg. am31.01.2018

Land Niederösterreich (2018c): Förderung von Alltagsrad-Schlüsselprojekten im Ortsgebiet: http://www.noe.gv.at/noe/Radfahren/Foerd_Alltagsrad-Schluesselprojekten_im_Ortsgebi.html - zul. aufg. 31.01.2018

ANHANG_1

QUELLENVERZEICHNIS

Land Niederösterreich (2018d): Sportinfrastuktur: http://www.noe.gv.at/noe/Sport/Sportinfrastruktur_Foerderung.html - zul. aufg. 04.02.2018

Land Niederösterreich (2018e): Verkehrsberatung: http://www.noe.gv.at/noe/Verkehrsberatung.html - zul. aufg. 31.01.2018
Land Niederöstereich (2018f): Revitalisierung stillgelegter Betriebe: http://www.noe.gv.at/noe/Wirtschaft-Tourismus-Technologie/Revitalisierung_stillgelegter_Betriebe_-_Foerderung.html - zul. aufg. 05.02.2018

Land Niederösterreich (2018g): Jugendtreff-Förderung: http://www.noe.gv.at/noe/Jugend/foerdung_Jugendtreff.html - zul. aufg. 05.02.2018

Amt der NÖ Landesregierung (2016): Innenentwicklung. Informationen zur örtlichen Raumordnung. http://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/infostand/oertliche_raumordnung/infos_oertliche_raumordnung/Planungstools/Innenentwicklung.pdf - zul. aufg. am 21. 01. 2018

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. Werkstattbericht 145. Wien, 2015. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/ - zul. aufg. am 06.01.2018

NÖ Regional (2016): Bahnstudie Waldviertel. Franz-Josefs-Bahn. http://www.noeregional.at/dokumente/PDF_noeregional_161107_HRV_wav_pracherstorfer.pdf- zul. aufg. am 11.11.2017

NÖ ROG 2014, NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (2017): LGBl. Nr. 3/2015 idF LGBl. Nr. 65/2017.

Ostertag (2018): Bus und Bahn: http://www.ostertagarchitekten.at/de/projekte/bahn-und-bus.html - zul.aufg. 05.02.2018

Österreichischer Gemeindebund (2017): Krummnußbaum gewinnt den Klimaschutzpreis: http://gemeindebund.at/krummnussbaum-gewinnt-den-klimaschutzpreis/ - zul. aufg. 05.02.2018

Österreichischer Städteatlas (2006): Wachstumsphasen von Horn. http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/horn/view/horn-wph.ecw/?zoom=4&lat=-3261.49513&lon=1848.12479&layers=B - zul. aufg. am 11.11.2017

Renner, Georg (2013): Wahrzeichen des Weinviertels, Die Presse: https://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/1400904/Wahrzeichen-des-Weinviertels - zul. auf. 04.01.18

RVS (2001): RVS 3.931 / Merkblatt Straßenplanung, Stadtstraßen. Seite 5ff. Zu beziehen bei der Österreichischen Forschungsgemeinschaft für Straße und Verkehr (FSV)

Stadt Graz (2017): Wohnstraßen. https://www.graz.at/cms/beitrag/10191126/7760054/Wohnstrassen.html - zul. aufg. am 02.01.2018

Stadtgemeinde Weiz (2018a) : Tarife WeizBike. http://www.weiz.at/sport-freizeit/weizbike/tarife - zul. aufg. am 06.01.2018

Stadtgemeinde Weiz (2018b): Wirtschaftsstandort Weiz. http://www.weiz.at/wirtschaft - zul. aufg. 04.02.2018

Standort und Markt (2016): Dokumentation Shopping Center Österreich 2015/16

StatCube (o. J.): Land- und Forstwirtschaft Horn 1995, 1999 und 2010, Statistik Austria - zul.aufg. 24.10.2017

Statistik Austria (2017a): Arbeitsmarktstatistiken, Ergebnisse der Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung und der Offenen-Stellen-Erhebung. Wien, 2016. URL: http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=Latest

ANHANG_1

QUELLENVERZEICHNIS

Released&dDocName=108448 – Download vom 27.10.2017
Statistik Austria (2017b): Arbeitsstättenzählung vom 15.Mai 2001, Arbeitsstätte und Beschäftigte im Vergleich zu 1991. Gemeinde Horn, 2001. Erstellt am 10.07.2009. URL: http://www.statistik.at/blickgem/az5/g31109.pdf - Download vom 27.10.2017

Statistik Austria (2017c): Arbeitsstättenzählung vom 15.Mai 2001, Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 1995 und groben Beschäftigtengrößengruppen. Gemeinde Horn, 2001. Erstellt am 10.07.2009. URL: http://www.statistik.at/blickgem/az1/g31109.pdf - Download vom 27.10.2017
Sycube GmbH (2017): Zukunft verdient Mobilität. http://sycube.at/index.html - zul. aufg. am 06.01.2018

StVO 1960, Straßenverkehrsordnung 1960 (2017): BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 68/2017

Telegraf7 (2017): Coworking Redefined: http://telegraf7.works - zul. aufg. 05.02.2018

Tschirk, Werner (2017): Leseheft - Theoretische und Methodische Grundlagen. S. 8, TU Wien. Department für Raumplanung, örtliche Raumplanung. Wien

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2016): VCÖ-Mobilitätspreis Steiermark. https://www.vcoe.at/projekte/vcoe-mobilitaetspreis-2016/vcoe-mobilitaetspreis-steiermark - zul. aufg. am 06.01.2018

Vision Poysdorf (2018): Innen vor außen: http://www.visionpoysdorf.at/innen-vor-aussen/ - zul. aufg. 05.02.2018

Werkimpuls (2018): Kontakt. http://www.werkimpuls.at/category/kontakt/ - zul.aufg. 04.02.2018

ANHANG_2

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 0: Titelbild, KG Mühlfeld (eigene Aufnahme)
Abb. 1.1: Grafisch dargestellter Entwicklungsprozess (eigene Darstellung)
Abb. 1.2: Grafisch dargestellter Erstellungsprozess (eigene Darstellung)
Abb. 1.3: Lage des Bezirks Horn in Niederösterreich (eigene Darstellung; Statistik Austria 2008: Gemeinden Niederösterreichs 2008. Quelle: https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/politische_bezirke/index.html - zul. aufg. 12.12.2017)
Abb. 1.4: Lage der KG in der Gemeinde Horn (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 1.5: Luftbild (eigene Darstellung; Quelle: http://atlas. noe.gv.at - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 1.6: Strukturkarte (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 14.11.2017)

Abb. 2.1: Bereichscharakteristik der Gemeinde Horn (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 19.11.2017)
Abb. 2.2: Verkehrsregelungen um den Horner Stadtkern: Kaum Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Wohngebieten(eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 2.3: Geplanter Ausbau der Franz-Josef-Bahn (eigene Darstellung; Quelle: NÖ Regional, 2016: Bahnstudie Waldviertel. Franz-Josefs-Bahn. http://www.noeregional. at/dokumente/PDF_noeregional_161107_HRV_wav_pracherstorfer.pdf - zul. aufg. am 11.11.2017)
Abb. 2.4: Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 2.11.2017)
Abb. 2.5: Handlungsempfehlungen für den Radverkehr (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 2.11.2017)
Abb. 2.6: Baulandreserven nach Widmungskategorien je Katastralgemeinde (Stand 2017) (eigene Darstellung)
Abb. 2.7: Flächennutzungsanteile (eigene Darstellung: Quelle; http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 17.11.2017)
Abb. 2.8: Hochwasserschutzgebiete (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 2.11.2017)
Abb. 2.9: Gemeindefinanzen der Stadtgemeinde Horn (2017) (eigene Darstellung; Quelle: nach TU Wien IFIP)
Abb. 2.10: Bevölkerungsentwicklung des Landes Niederösterreich sowie von Gemeinde und Bezirk Horn im Überblick (eigene Darstellung; Quelle: http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g31109.pdf - zul. aufg. 3.1.2018)
Abb. 2.11: Nächtigungzahlen im Vergleich zwischen Winter- und Sommertourismus (1991-2016) (eigene Darstellung; Quelle: Daten auf Anfrage)
Abb. 2.12: Gewerbegebiet an der Gemeindegrenze von Horn nach Frauenhofen (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 1.11.2017)
Abb. 2.13: Einrichtungen in der Gemeinde Horn nach Zentralitätsklassen, Bundeskanzleramt. Zentrale-Raumordnungs-Programm 8000/24–1. (eigene Darstellung; Quelle: https://www. ris.bka.gv.at/Dokumente/LgblNO/LRNI_1992062/LRNI_1992062.pdf -zul. aufg. 27.10.2017)
Abb. 2.14: Verortung der Stärkenanalyse (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 30.11.2017)
Abb. 2.15: Verortung der Chancenanalyse (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 1.12.2017)
Abb. 2.16: Verortung der Schwächennalyse (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 1.12.2017)
Abb. 2.17: Verortung der Risikenanalyse (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-

ANHANG_2

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 1.12.2017)
Abb. 3.1: Kinokarte Horn am Zug (eigene Darstellung)
Abb. 3.2: Visualisierung des Szenarios Horn am Zug (eigene Darstellung)
Abb. 3.3: Kinokarte Horn am Puls der Zeit (eigene Darstellung)
Abb. 3.4: Visualisierung des Szenarios Horn am Puls der Zeit (eigene Darstellung)
Abb. 3.5: Kinokarte Horn am Werk (eigene Darstellung)
Abb. 3.6: Visualisierung des Szenarios Horn am Werk (eigene Darstellung)

Abb. 4.1: Weg zum Leitbild (eigene Darstellung)
Abb. 4.2: Großräumiges Leitbild (eigene Darstellung)
Abb. 4.3: Kleinräumiges Leitbild (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 1.12.2017)
Abb. 4.4: Zusammenspiel der Leitziele (eigene Darstellung)
Abb. 4.5: Zielgerade am Sportplatz des BORG Horn (eigene Aufnahme)

Abb. 5.1: Weg zu den Leitprojekten (eigene Darstellung)
Abb. 5.2: Erläuterung Maßnahmen (eigene Darstellung)

Abb. 6.1: Maßnahmen zu Horn bewegt sich im Überblick (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 6.1.2018)
Abb. 6.2: Übersicht der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 6.1.2018)
Abb. 6.3: Verortung der Hauptverbindungen (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 6.1.2018)
Abb. 6.4: Umgestaltungsmaßnahmen Ferdinand-Kurz-Gasse (eigene Darstellung)
Abb. 6.5: Straßemquerschnitt Ferdinand-Kurz-Gasse (eigene Darstellung)
Abb. 6.6: Umgestaltungsmaßnahmen Bahnstraße (eigene Darstellung)
Abb. 6.7: Straßenquerschnitt Bahnstraße (eigene Darstellung)
Abb. 6.8: Umgestaltungsmaßnahmen Frauenhofner Straße (eigene Darstellung)
Abb. 6.9: Straßenquerschnitt Frauenhofner Straße (eigene Darstellung)
Abb. 6.10: Wegeverbindungen (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 12.1.2018)
Abb. 6.11: Neue Verbindung Bahnhof - Kaserne (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 2.11.2017)
Abb. 6.12: Neue Verbindung Krankenhaus - Bahnhof (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 24.11.2017)
Abb. 6.13: Neue Verbindung freiräumliche Potentialfläche (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 3.12.2017)
Abb. 6.14: Maßnahmen im Bereich des Radwegenetzes (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 9.12.2017)
Abb. 6.15: Luftbild Kreuzungsbereich, Robert-Hamerling-Straße, Wiener Straße (eigene Darstellung; Quelle: http://atlas. noe.gv.at - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 6.16: Umgestaltungsmaßnahmen Kreuzungsbereich Bahnstraße, Robert-Hamerling-Straße, Wiener Straße (eigene Darstellung)
Abb. 6.17: Regionales Radwegenetz (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 10.11.2017)

ANHANG_2

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 6.18: Lage der Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Horn (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 6.19: Fahrradverleihstation in Weiz (Quelle: www.sycube.at - zul. aufg. 3.2.2018)
Abb. 6.20: Lage der Mobilitätsstationen im Stadtgebiet (eigene Darstellung)
Abb. 6.21: Geplantes Busnetz (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 14.11.2017)
Abb. 6.22: Visualisierung Bahnhogsneugestaltung (eigene Darstellung)
Abb. 6.23:Luftbild Bahnhof Horn (Quelle: http://atlas. noe.gv.at - zul. aufg. 1.12.2018)
Abb. 6.24: Bahnhofsneugestlatung Variante 1 (eigene Darstellung)
Abb. 6.25: Referenzbeispiel Bahnhof Kitzbühl (Quelle: http://www.ostertagarchitekten.at/projects/railway-und-bus/kitzbuehel-railway-and-bus-station.html - zul. aufg. 18.12.2017)
Abb. 6.26: Referenzbeispiel Bahnhof Hohenems (Quelle: http://www.ostertagarchitekten.at/projects/railway-und-bus/hohenems-station.html - zul. aufg. 18.12.2017)
Abb. 6.27: Luftbild Bahnhof Horn (Quelle: http://atlas. noe.gv.at - zul. aufg. 2.2.2018)
Abb. 6.28:Bahnhofsneugestaltung Variante 2 (eigene Darstellung)
Abb. 6.29: Tarifsystem Rufbus (eigene Darstellung)
Abb. 6.30: HornMap Lienieninformation (eigene Darstellung)
Abb. 6.31: HornMap Monitor (eigene Darstellung, Quelle: https://snazzymaps.com - zul. aufg. 2.2.2018)
Abb. 6.32: HornMap Routenplaner (eigene Darstellung, Quelle: https://snazzymaps.com - zul. aufg. 3.2.2018)
Abb. 6.33: HornMap Navigation und Routenplaner (eigene Darstellung, Quelle: https://snazzymaps.com - zul. aufg. 3.2.2018)
Abb. 6.34: HornMap Mitfahrgelegenheiten und Ticket-Sharing (eigene Darstellung)
Abb. 6.35: HornMap Chatfunktion (eigene Darstellung)
Abb. 6.36: HornMap Buchungs- und Bezahlungssystem (eigene Darstellung)
Abb. 6.37: Bahnstation Breiteneich (eigene Aufnahme)

Abb. 7.1: Maßnahmen zu Horn Wandelt sich (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 7.2: Instrumente zur qualitätvollen (Innen)Entwicklung (eigene Darstellung)
Abb. 7.3: Online-Flächenmanagement anhand des Bahnhofsquartier (Datenbank) (eigene Darstellung)
Abb. 7.4: Online-Flächenmanagement anhand des Bahnhosquartier (interaktive Karte) (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 2.2.2018)
Abb. 7.5: Erstellungsprozess Bebauungsplan (eigene Darstellung)
Abb. 7.6: Qualitäten einer Bürger*innenbeteiligung (eigene Darstellung)
Abb. 7.7: Format des Beteiligungsprozess (eigene Darstellung)
Abb. 7.8: Vorschlag: Homepage „Gemeinsam Horn gestalten“ (eigene Darstellung)
Abb. 7.9: Mehrwert durch Gestaltungsbeirat (eigene Darstellung)
Abb. 7.10: Modell des Gestaltungsbeirat (eigene Darstellung)
Abb. 7.11: Erschließung Stadterweiterungsgebiet (eigene Darstellung; Quelle: http://noe.gv.at/noe/Open-Government-Data/Bestandsliste.html - zul. aufg. 3.1.2017)
Abb. 7.12: Visualisierung Innovationszentrum (eigene Darstellung)
Abb. 7.13: Referenzbeispiel London Hubble (Quelle: https://hubblehq.com/coworking - zul. aufg. 12.12.2017)
Abb. 7.14: Referenzbeispiel London Hubble (Quelle: https://hubblehq.com/coworking - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 7.15: Referenzbeispiel New York Antwerp WATT Tower (Quelle: https://www.dezeen.com/2016/12/21/antwerp-co-working-space-fosbury-sons-office-interior-design-going-east/ - zul. aufg. 3.2.2018)
Abb. 7.16: Referenzbeispiel Wien Karlsplatz Telegraf7 (Quelle: http://telegraf7.works- zul. aufg. 2.2.2018)

ANHANG_2

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 7.17: Referenzbeispiel Streichelzoo Feriendorf (Quelle: https://www.holzlebn.at/de/Feriendorf/Urlaub-am-Bauernhof/Streichelzoo - zul. aufg. 17.11.2017)
Abb. 7.18: Referenzbeipiel Werkpuls (Quelle: http://www.werkimpuls.at - zul. aufg. 3.2.2018)
Abb. 7.19: Referenzbeipiel Sommerkino Berlin (Quelle: http://archiv.yorck.de/kinos/detail/100048/Sommerkino%20Kulturforum/Potsdamer%20Platz - zul. aufg. 3.2.2018)
Abb. 7.20: Referenzbeipiel Werkpuls (Quelle: http://www.werkimpuls.at - zul. aufg. 4.1.2018)
Abb. 7.21: Visualisierung Eingang Gemeinschaftszentrum (eigene Darstellung)
Abb. 7.22: Visualisierung Gemeinschafshof bei Tag (eigene Darstellung)
Abb. 7.23: Visualisierung Gemeinschaftshof bei Nacht (eigene Darstellung)
Abb. 7.24: Visualisierung Tourismusinformation (eigene Darstellung)
Abb. 7.25: Luftbild Adolf-Wizlsperger-Platz (Quelle: http://atlas. noe.gv.at - zul. aufg. 12.11.2017)
Abb. 7.26: Neugestaltung Adolf-Wizlsperger-Platz (eigene Darstellung)
Abb. 7.27: Ist-Zustand am Adolf-Wizlsperger-Platz (eigene Aufnahme)
Abb. 7.28: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz) (Quelle: https://www.graz.at/cms/beitrag/10191124/8041098/Wohnstrasse_EppensteinerwegTh_Stammel_Strasse.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 7.29: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz) (Quelle: https://www.graz.at/cms/beitrag/10191124/8041098/Wohnstrasse_EppensteinerwegTh_Stammel_Strasse.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 7.30: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz) (Quelle: https://www.graz.at/cms/beitrag/10191124/8041098/Wohnstrasse_EppensteinerwegTh_Stammel_Strasse.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 7.31: Gestaltungselemete Wohnstraße (Graz) (Quelle: https://www.graz.at/cms/beitrag/10191124/8041098/Wohnstrasse_EppensteinerwegTh_Stammel_Strasse.html - zul. aufg. 10.11.2017)
Abb. 7.32: Referenzbeispiel Haus des Meeres (Quelle: https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/02/f2/98/e1/haus-des-meeres-aqua.jpg - zul. aufg. 3.2.2017)
Abb. 7.33: Visualisierung Lagerhausturm Horn (eigene Darstellung)
Abb. 7.34: Ausblick von den Hoyos'sche Höfe (eigene Aufnahme)

ANHANG_3

DAS TEAM

Das Team setzt sich aus fünf ambitionierten, jungen Köpfen zusammen:
Links sehen Sie eingeborene Wienerin Sophie Spanlang, die sich durch einen scharfen Blick und einen präzisen Schreibstil auszeichnet. Daneben zu sehen ist Marion Müller, die kreative Karten-Stylistin aus dem Ländle. Die goldene Mitte wird gefüllt vom charmanten Vorarlberger Florian Jäger, der mit seinen wortgewandten Art der Stadtpolitik jede erdenkliche Idee verkaufen kann. Rechts davon steht der verantwortungsbewusste Gruppencoach Viktoria Wagenleitner aus dem Bezirk Kirchdorf, die es schafft die unterschiedlichsten Meinungen des Team unter einen Hut zu bringen. Komplettiert wird das Quintett vom Wiener Innenstadtkind Tarek Diebäcker, der schlagfertige Allrounder, dem hoffentlich kein Fehler in diesem Konzept entgangen ist.

HORIZONT HORN 2030

*„**Schnittstelle** von sichtbarer Erde und Himmel.“*