ÖRTLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT HORN

280.109 - RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSPLANUNG

GRUPPE 3: BARTOSZ ODRZYWOLEK (01525602) - LENA ZIMMERMANN (01525626)
KARIN KIENAST (01527035) - CHRISTOF SPECHT (01525583) - DAVID HEINDL (01525106)

TU WIEN raum

Inhalt

1 Einleitung S.4

2 Analyse S.6

3 SWOT S.8

4 Szenarienentwicklung S.14

4.1 Szenario 1: Hackelndes Horn 15
4.2 Szenario 2: Pumperlgsund's Horn 17
4.3 Szenario 3: Bewegt's Horn 19

5 Leitbild ‚Horn kommt zum Zug' S.22

5.1 Allgemein 23
5.2 Thematische Ziele 24
5.3 Räumliches Leitbild 28
5.3.1 Leitbild 28
5.4 Entwicklungsplan 30
5.4.1 Siedlungsleitbild Horn-Stadt 32
5.4.2 Siedlungsleitbild Breiteneich 34
5.4.3 Siedlungsleitbild Doberndorf 35
5.4.4 Siedlungsleitbild Mödring 36
5.4.5 Siedlungsleitbild Mühlfeld 37

6 Überblick Leitprojekte S.38

6.1 Hauptprojekte 39
6.2 Unterprojekte 40

7 Leitprojekt 1 ‚Urban an der Bahn' S.42

7.1 Neugestaltung des Bahnhofs 43
7.2 Franz-Josefs-Quartier 55
7.2.1 Wettbewerb - Allgemeiner Teil 56
7.2.2 Wettbewerb - Besonderer Teil 62
7.3 Gewerbezone „Sissi" 72

8 Leitprojekt 2 ‚Innenstadt am Zug' S.84

8.1 Tiefgarage am Hauptplatz 85
8.2 Neugestaltung der Innenstadt 90
8.3 Dorfladenkonzept 100
8.3.1 Bauernmobil 103
8.3.2 Dorfladen 104
8.4 Leerstandsmanagement 106

9 Leitprojekt 1-2 ‚Der weg zum Zug' S.110

9.1 Radwegenetz 111
9.2 Gemeindetaxi „Horn unterwegs" 116
9.3 Neugestaltung der Bahnhofsachse 121

10 Schlusswort S.130

11 Quellenverzeichnis S.132

12 Abbildungsverzeichnis S.135

1 Einleitung

Die Lehrveranstaltung „Räumliche Entwicklungsplanung Horn_2030" („P2" genannt) ist eines von zwei grossen Projekten im Bachelorstudium „Raumplanung und Raumordnung" an der Technischen Universität Wien. Das P2 ist der grösste Bestandteil des fünften Semesters. Die Studierenden sollen das erlernte Wissen der vorherigen Semester nun im Feld, in der Praxis umsetzen.

In diesem Semester (Wintersemester 2017) wurde das Projekt in der niederösterreichischen Bezirkshauptstadt Horn abgehalten. Die Aufgabe dabei war es, ein Örtliches Entwicklungskonzept zu erstellen, welches als langfristige Strategie, mit dem Horizont 2030, zu sehen ist. Dieses soll die zukünftige, räumliche Entwicklung der Stadtgemeinde vorgeben und Horn durch innovative Projektideen zukunftsfähig machen.

Der Planungsprozess umfasste einen Zeitraum von fünf Monaten. Zu Beginn wurden im Rahmen einer Bestandsanalyse die örtlichen Gegebenheiten in Horn eingehend untersucht und Stärken und Schwächen der Gemeinde erhoben. Darauf aufbauend wurden visionäre Zukunftsszenarien erarbeitet, die in ein konkretes Leitbild für Horn einflossen. Die im Leitbild definierten Entwicklungsziele sollen durch mehrere Leitprojekte mit detailliert ausgearbeiteten Massnahmen bis 2030 erreicht werden.

Projektablauf

Prozess & Bestandsanalyse

Die Erstellung des örtlichen Entwicklungskonzeptes bestand aus mehreren Phasen. Begonnen wurde mit einem Workshop in der Gemeinde Horn. Ziel des Workshops war es, erste Eindrücke zu sammeln und in weiterer Folge sich der Bestandsanalyse zu widmen. Die Bestandsanalyse stellt die Grundlagenforschung dar, welche notwendig ist um weitere Maßnahmen in der Planung zu tätigen. Zwölf Analysethemen, jeweils 2 pro Gruppe, sind bis ins kleinste Detail ausgearbeitet worden und daraus ist ein Analysebericht entstanden.

SSCR & Szenarien

Die sogenannte SSCR Analyse wurde in einem Workshop mit den Professoren und Projektgruppen durchgeführt. Hierbei handelt es sich um Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken einer Gemeinde die im Rahmen der Bestandsanalyse erhoben wurden. Die SSCR Analyse bildet die Grundlage für nachfolgende visionelle Szenarienbildung, aus der in der Folge ein konkretes Leitbild abgeleitet wurde.

Leitbild / Leitprojekte

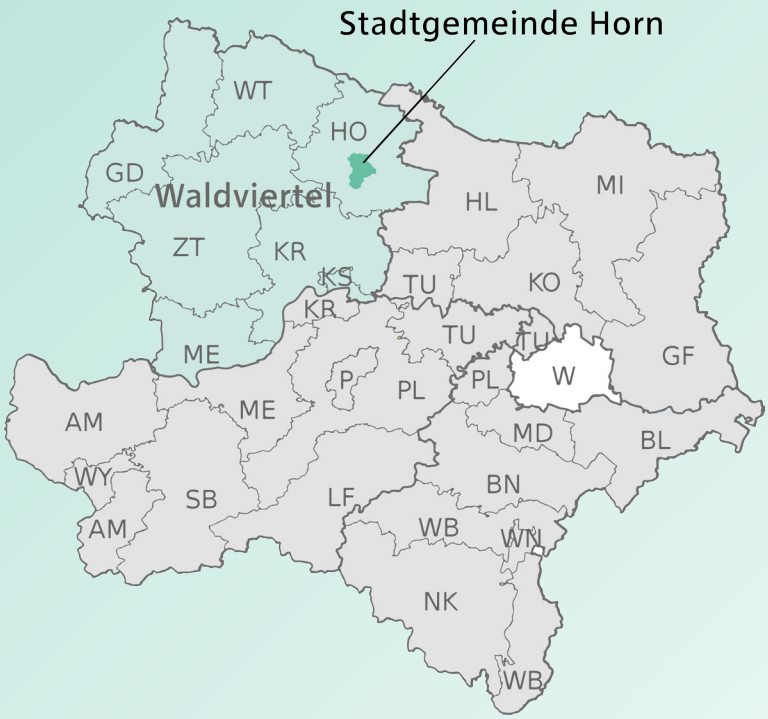
Das Leitbild legt die Richtung eines Planungsvorhabens fest und bildet das Gerüst eines Entwicklungskonzeptes. Dazu wurden ein Leitspruch, Leitziele und ein räumliches Leitbild entwickelt. Auf Basis dieser allgemeinen Festlegungen wurden anschließend konkrete Leitprojekte erarbeitet, die zur Umsetzung des Leitbildes in der Gemeinde Horn dienen. Jedes Leitprojekt besteht aus einer Vielzahl von Maßnahmen, die zur Erreichung der Zielsetzungen beitragen soll.

Präsentation / Umsetzung

Nach der Fertigstellung des örtlichen Entwicklungskonzeptes kam es zu einer internen Vorpräsentation der Ergebnisse sowie einer öffentlichen Präsentation in der Gemeinde Horn. In den nächsten 12 Jahren werden die Maßnahmen des Projekts „Horn kommt zum Zug" kontinuierlich realisiert und umgesetzt.

2
Analyse

Um eine grossräumige Orientierung im Gebiet, sowie einen grosszügigen Überblick um das Gebiet gewährleisten zu können, wurde zu Beginn des Projektes eine ausführliche Bestandsanalyse zu zwölf unterschiedlichen Themenbereichen durchgeführt. Diese Themenbereiche werden nun auf kurzer, oberflächlicher Basis zusammengefasst.



1. Verkehrsorganisation

Grundsätzlich ist die überregionale Anbindung von Horn sehr am motorisierten Individualverkehr orientiert. Die Stadt stellt einen regionalen Verkehrsknotenpunkt dar, wo mehrere Landesstraßen aufeinandertreffen. Dadurch entsteht ein starkes Verkehrsaufkommen – und dies nicht nur an der Umfahrungsstraße, sondern auch rund um das Zentrum von Horn. Der Wirtschaftsverkehr wird aber zum Großteil bereits an den Ortsrändern abgefangen. Bezüglich des ruhenden Verkehrs ist eine hohe Stellplatzauslastung im Zentrum festzustellen. Meist sind aber ausreichend freie Stellplätze vorhanden.

Abb.2.1: Hohe Parkplatzauslastung am Hauptplatz

2. Nicht-motorisierter Verkehr und Bahnhofsanbindung

Der Großteil der Straßeninfrastruktur ist auf den PKW-Verkehr zugeschnitten. Die Gehsteige sind meist sehr schmal, Radwege sind kaum vorhanden. Attraktive Verbindungen für Fuß- und Radverkehr finden sich in erster Linie im verkehrsberuhigten Zentrum des Hauptortes sowie im überörtlichen Wegenetz.

Die öffentliche Anbindung der Stadt Horn erfolgt über über die Kamptalbahn mit den Bahnhöfen Horn und Breiteneich sowie über mehrere regionale Buslinien. Auch einige Schnellkurse in die umliegenden Zentren werden angeboten. Die kleineren Katastralgemeinden sind allerdings unzureichend an das ÖV-Netz angebunden, vor allem zu den Randzeiten bestehen hier Angebotslücken.

Abb.2.2: Bahnhof Horn

3. Gewerbe und Handel

Zahlreiche Handels- und Gewerbebetriebe machen Horn zu einem regionalen Wirtschafts- und Einkaufszentrum. Auch Güter des längerfristigen Bedarfs werden in Horn angeboten. Problematisch ist, dass das EKZ und die meisten anderen Supermärtke an den Hauptverkehrsachsen liegen und damit nur mit dem PKW gut erreichbar sind. Grundsätzlich ist aber in jedem Stadtteil - auch in der Innenstadt - ein Nahversorger vorhanden. Der gelegentlich stattfindende Bauernmarkt in der Innenstadt trägt ebenfalls zu einer Aufwertung der regionalen Handelsstruktur bei. In den restlichen Katastralgemeinden sind jedoch erhebliche Versorgungsdefizite festzustellen. Nur Breiteneich verfügt noch über einen kleiner Nahversorger.

Abb.2.3: Marktstand am Hauptplatz in Horn

4. Gemeindefinanzen und Immobilienmarkt

Der Immobilienmarkt in Horn ist geprägt durch zahlreiche Einfamilienhäuser und genossenschaftlichen Wohnungsbau sowie durch die Knappheit an Bauland im Hauptort. Es herrscht eine starke Nachfrage nach Eigentum. Die Preise für Bauland variieren in den Katastralgemeinden stark, wobei zu beachten ist, dass vor allem in Mödring und Breiteneich viel gebaut wird. Die Gemeinde besitzt aktuell keine Grundstücke, um bereits gewidmete, aber unbebaute Wohnbauflächen an Bauwillige zu verkaufen. Da Horn in der Vergangenheit keine aktive Bodenpolitik betrieben hat, besteht das Problem der Baulandhortung, das kurzfristig nicht zu lösen sein wird.

Abb.2.4: Leerstehende Erdgeschoßzone in Horn

5. Umweltsituation/ Landschaft/ Naturraum

Ein Großteil der Gemeindefläche (91%) wird von Wald, Grünland und Ackerflächen bedeckt. Vereinzelt findet man fruchtbare Lössböden vor. Horns Gewässer haben eine durchschnittliche Wasserqualität. Die Wasserschutzgebiete bilden Siedlungsgrenzen, die größte HQ Zonen gibt es entlang der Taffa. Südlich von Horn befindet sich ein Natura 2000 Gebiet, das sich über die gesamte KG Mühlfeld erstreckt und die Siedlungstätigkeit in diesem Bereich stark einschränkt.

Abb.2.5: Naturlandschaft bei Mödring

6. Tourismus und Kultur

Der Tourismus ist in Horn mit ca. 20.000 Nächtigungen pro Jahr eher schwach ausgeprägt, obwohl die Landesausstellung im Jahr 2009 einen deutlichen Anstieg der Nächtigungszahlen bewirkte. Die gesamte Region hat einige Sehehnswürdigkeiten (z.B. Kirchen, Schlösser) zu bieten und verfügt auch über eine intakte Naturlandschaft. Sportlichen Gästen steht ein dichtes Netz an überregionalen Rad- und Wanderwegen zur Verfügung. In der Stadt verkörpern die Museen sowie einige kulturelle Veranstaltungen das touristische Angebot. Im Bereich der Imagearbeit bzw. der touristischen Marketingstrategie hat Horn jedoch noch Aufholbedarf.

Abb.2.6: Veranstaltung im Kunsthaus Horn

7. Bevölkerung, Kultur und Soziales

Im Jahr 2017 zählte die Stadt Horn 6608 Einwohner. Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung wurde in den letzten Jahren eine Stagnation verzeichnet. Leichte Wanderungsgewinne standen einer negativen Geburtenbilanz gegenüber. Aufgrund der Überalterung ist auch zukünftig mit keinem großen Einwohnerzuwachs zu rechnen.

Im regionalen Kontext erfüllt die Gemeinde wichtige zentralörtliche Funktionen im Bereich Bildung und Gesundheit. Mit den hochrangigen, sozialen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Landesklinikum, höhere Schulen) stellt Horn das Versorgungszentrum im östlichen Waldviertel dar.

Abb.2.7: Landesklinikum Horn

8. Bauliche Strukturen / Bereichscharakteristik

Die Katastralgemeinde Horn verfügt grundsätzlich über ein sehr heterogenes Stadtgefüge. Die Bausubstanz im mittelalterlichen Stadtkern ist gut erhalten. Weitere besondere Strukturen sind die Tuchmachersiedlung und das Villenviertel nördlich des Zentrums. Auch Geschoßwohnbauten sind in Horn zu finden. Die kleineren Katastralgemeinden bestehen aus bäuerlich geprägten Ortskernen und einigen Einfamilienhaussiedlungen.

Abb.2.8: Doppelhäuser in einem Neubaugebiet

9. Baulandbilanz/Gebäudebestand

Aktuell verfügt die Gemeine Horn sowohl im Wohnbauland (18%), als auch im Betriebsbauland (32%) über einen recht hohen Anteil an Baulandreserven. Viele davon stehen trotz ihrer günstigen Lage jedoch nicht für eine Bebauung zur Verfügung. Aufgrund des großen Baulandüberhangs ist mit Neuwidmungen in Zukunft sparsam umzugehen. In den Katastralgemeinden bestehen bereits größere Zersiedelungstendenzen. Auch der Anteil an Zweitwohnsitzern nimmt ständig zu und liegt derzeit bei 14%. Ein weiteres Problem stellt die überdurchschnittlich hohe Leerstandsquote (11%) in der Innenstadt dar.

Abb.2.9: Gewerbegrundstück in Horn

10. Katastralgemeinden in Horn

Die Katastralgemeinden Horns sind ländlich geprägt, doch aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens entlang der Durchzugsstraßen sind einige Orte einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung ausgesetzt. Eine Besonderheit der Katastralgemeinden stellen die Gemeinschaftshäuser in Doberndorf, Mödring und Mühlfeld dar. Das Ortsbild in den Dorfkernen weist auch heute noch einen stark agrarischen Charakter auf. Die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe wird zwar immer geringer („Bauernsterben"), jedoch sind gute Ansätze in der regionalen Zusammenarbeit der Landwirte zu finden.

Abb.2.10: Scheune in Doberndorf

11. Horn im regionalen Kontext

Die Gemeinde Horn ist als Bezirkshauptort aufgrund der hochrangigen Einrichtungen ein Versorgungszentrum für die gesamte Region. Der deutliche Einpendlerüberschuss deutet auf die Stellung Horns als wirtschaftliches Zentrum hin. Die regionalen Verflechtungen erfordern auch eine intesive Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Diese besteht allerdings nur in Ansätzen: Die Gemeinde ist lediglich Mitglied der Leader-Region Waldviertler Wohlviertel. Anderweitige Kooperationen, wie etwa die Kleinregion Kamp-Taffatal, sind momentan inaktiv. Zudem wäre eine verstärkte Zusammenarbeit mit Frauenhofen, aufgrund des gemeindeübergreifenden Einkaufszentrums, durchaus sinnvoll.

Abb.2.11: Einkaufszentrum Horn

12. Analyse der historischen Stadt/Stadtkern

Heute findet man in Horn noch immer Zeugnisse des historischen Erbes. In der Innenstadt gibt es zahlreiche Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen. Vor allem die Sonderbauten, wie das Piaristengebäude, das Schloss Horn, die Georgskirche, das Sgraffitohaus oder die Stadtmauer mit ihren gut erhaltenen Türmen verleihen der Stadt ihr einmaliges, historisches Ortsbild. Viele kleinstrukturierte Elemente wie Wandgemälde, Denkmäler oder Zierschilder vervollständigen das bedeutsame historische Erbe.

Zudem befinden sich am Hauptplatz viele hochspezialisierte Lokale und Geschäfte, die einen guten Kontrast zum Einkaufszentrum darstellen. Etwas problematisch erscheint hingegen die recht hohe Leerstandsquote von 11%. Auch zahlreiche Wohnungen in den oberen Stockwerken sind momentan nicht vermietet.

Abb.2.12: Stadtmauer mit Durchgang

3
SWOT

Um die Stärken und Schwächen, sowie die Chancen und Risiken der Stadtgemeinde Horn übersichtlich zusammenzufassen, wurde eine sogenannte SWOT-Analyse durchgeführt. Hierbei werden die Charakteristika in tabellarischer Form aufgezählt und in Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken) kategorisiert.

Stärken

- gut erhaltenes historisches Erbe
- innerörtliche Wohnbaulandreserven
- gute MIV-Anbindung
- Kurzparkzonensystem
- Abfangen des Wirtschaftsverkehrs am Stadtrand
- aktives Vereinsleben
- hohe Zahl an Arbeitsplätzen
- Direktvermarktung und Wochenmärkte
- hohe Kaufkrafteigenbindung und gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur

Chancen

- Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn
- Freihaltung des Bahnhofsumfelds für ein mögliches Wohngebiet
- Betriebsansiedelung durch FJ-Bahn und Waldviertelautobahn
- verdichtete Wohnformen in Baulandreserven
- Belebung der Innenstadt durch Nutzbarkeit der Freiräume
- Leerstandsnutzungen
- kulturelle EInrichtungen fördern
- Ausbau der e-Mobilität und der erneuerbaren Energien
- Attraktivierung der Bahnstraße

Schwächen

- Lücken im ÖV-Netz, v.a. am Wochenende
- Zustand des Mödringbachs
- wenig und schlecht ausgestalteter Grün-/Freiraum
- Zersiedelung in den Katastralgemeinden
- mangelnde Infrastruktur in den kleineren Katastralgemeinden
- vom Auto dominierter Hauptplatz
- MIV-orientierte Straßenquerschnitte
- geringer Investitionsspielraum
- sinkende Schülerzahlen

Risiken

- Verlust fruchtbarer Böden
- Zersiedelung
- bauliche Verdichtung in Randlagen
- Nichtverfügbarkeit der Baulandreserven
- Baulandhortung
- weiterer Zuwachs des KFZ-Verkehrs
- zunehmender Leerstand in der Altstadt (Konkurrenz EKZ)
- Verfall der Dorfkerne in den Katastralgemeinden
- Schulschließungen

4
Szenarienentwicklung

Im folgenden werden drei Szenarien dargestellt, wo Horn im Jahre 2030 stehen könnte. Da es sich dabei um Visionen handelt, wurden einige Ideen bewusst etwas übertrieben. Grundsätzlich sollen Szenarien nämlich dazu dienen, verschiedenste Entwicklungsrichtungen für eine Gemeinde aufzuzeigen.

Die drei Szenarien sind:

1. Hackelndes Horn
2. Pumperlgsund's Horn
3. Bewegt's Horn

4.1 Szenario 1: Hackelndes Horn

Stärken stärken

überregionale Versorgungsfunktion

überregionale Erreichbarkeit

Nahversorgung in der Innenstadt

hochrangiger Betriebsstandort

große Anzahl an Arbeitsplätzen

hohe EinpendlerInnenanzahl

hohe Kommunalsteuereinnahmen

Schwächen vermindern

keine Bahnanbindung der Betriebsgebiete

Aufenthaltsqualität am Hauptplatz

Leerstand in der Innenstadt

Nahversorgungsdefizite in den Katastralgemeinden

Im ersten Szenario wird die bisherige Funktion Horns als regionales Versorgungszentrum und Betriebsstandort weiter ausgebaut. Vor allem der Bau der Waldviertelautobahn wird zu einer starken Nachfrage nach zusätzlichem Betriebsbauland führen.

Die Stadtgemeinde Horn begegnet dieser Entwicklung mit einer offensiven Strategie: Insbesondere am westlichen Stadtrand werden zusätzliche Gewerbeflächen, meist mit direkter Autobahnanbindung, ausgewiesen. Auch die „Goldene Meile" gewinnt durch neue Baumärkte und Fachmarktzentren an Attraktivität. Der Neubau der Franz-Josefs-Bahn wertet aber auch das östliche Gewerbegebiet immens auf, der hochrangige Gleisanschluss lockt zahlreiche Produktionsbetriebe an. Der starke Zuwachs an Arbeitsplätzen führt zu einer wesentlichen Steigerung der Kommunalsteuereinnahmen und einer Entspannung der budgetären Lage der Stadt. Erstmals seit mehreren Jahren stehen wieder Mittel für größere öffentliche Investitionen zur Verfügung.

Diese Gelder verwendet die Stadt Horn für eine völlige Neukonzeption der Innenstadt, die fortan einen entspannten Gegenpol zum geschäftigen Einkaufszentrum darstellt. Der Hauptplatz wird zur autofreien Flaniermeile umfunktioniert, der ruhende Verkehr wird einen Stock tiefer, in die neu errichtete Tiefgarage, verfrachtet. Durch umfassende Gestaltungsmaßnahmen entsteht ein Hauptplatz, der seiner ursprünglichen Funktion als sozialer und wirtschaftlicher Mittelpunkt der Stadt gerecht wird.

Auch in den Katastralgemeinden setzt ein Umdenken ein: Die bisherige Schlafstadt Mödring verfügt erstmals seit Jahrzehnten wieder über einen eigenen Nahversorger im Ortskern. Hier entsteht ein von der Stadtgemeinde geförderter Dorfladen mit angebundenem Café, der insbesondere von der älteren bzw. mobil eingeschränkten Bevölkerung intensiv genutzt wird. Als Kontrastbeispiel zum Einkaufszentrum wird hier großer Wert auf Regionalität, aber auch auf persönlichen Kundenkontakt und ein dörfliches Miteinander gelegt.

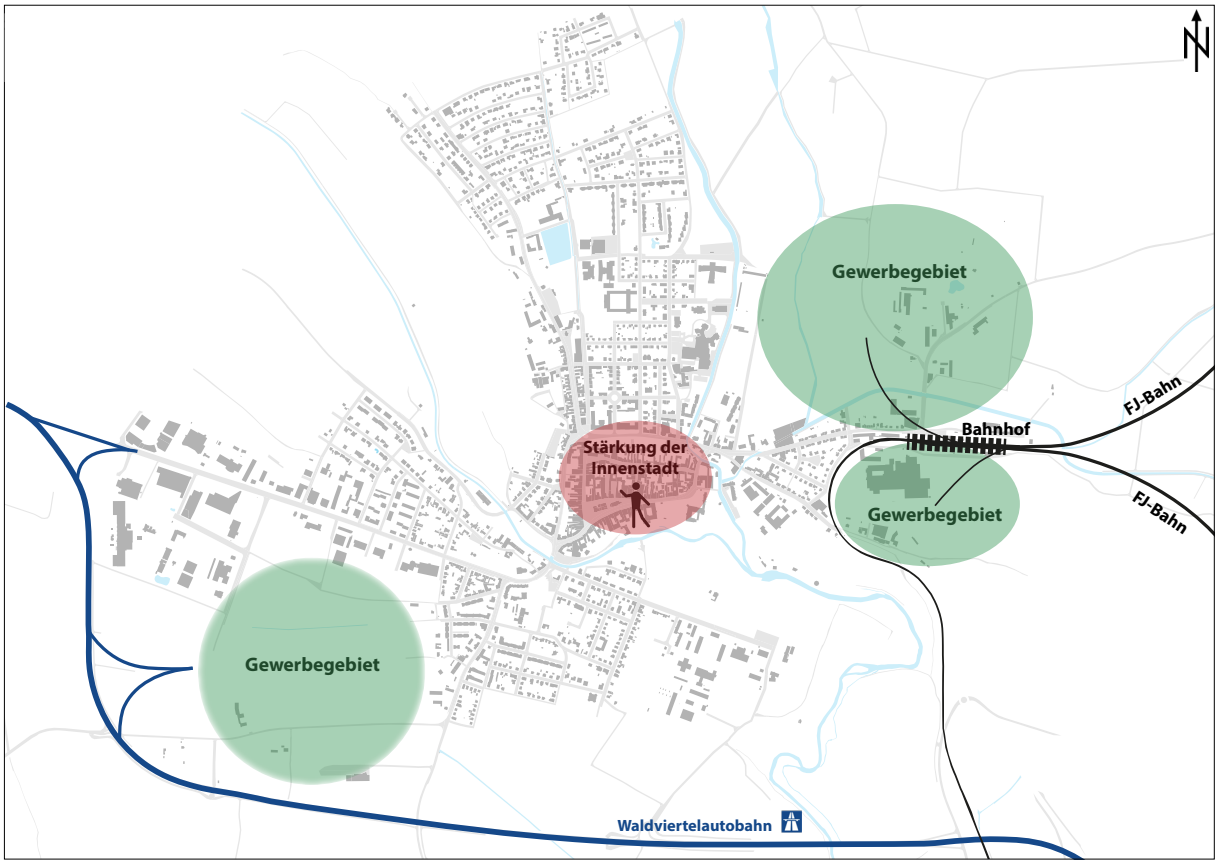


Abb.4.1: Szenario 1

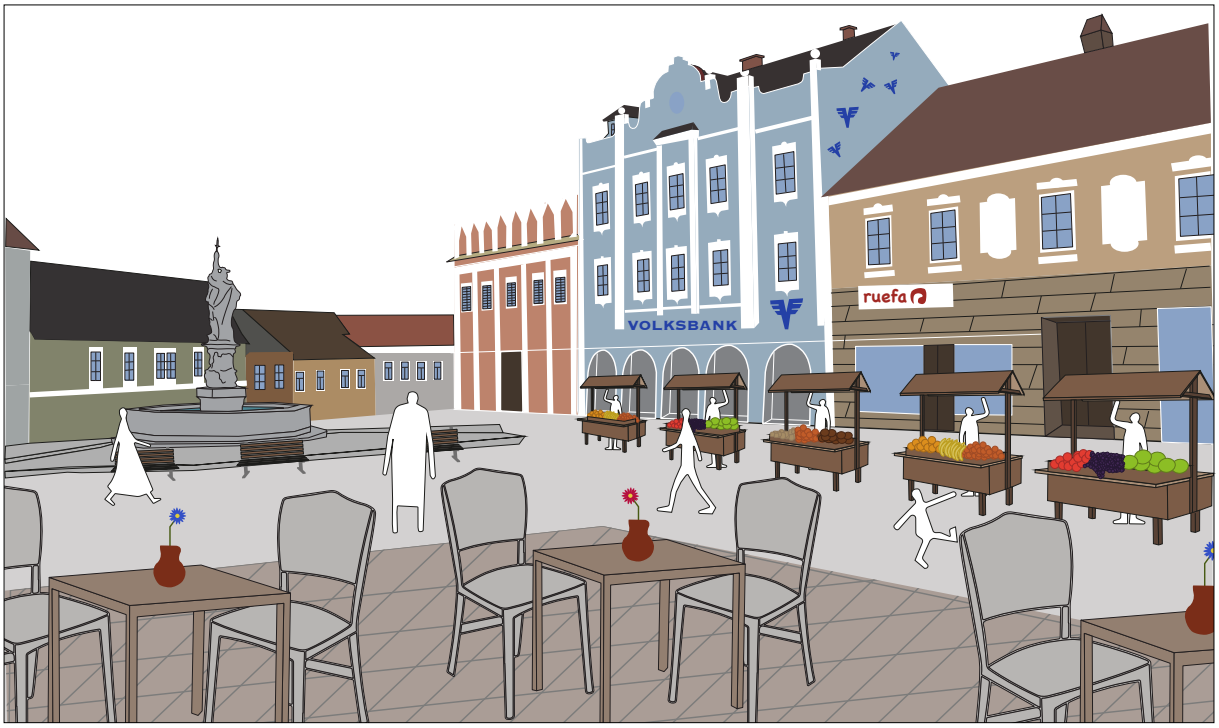


Abb.4.2: Schaubild Hauptplatz

4.2 Szenario 2: Pumperlgsund's Horn

Stärken stärken

Standort hochrangiger Gesundheitseinrichtungen

regionales Bildungszentrum

Trend zu verdichtetem Wohnbau

Schwächen vermindern

Mangel an tertiären Bildungseinrichtungen

geringe Bebauungsdichte

niedrige Aufenthaltsqualität in Parks

schlechte Versorgung mit öffentlichen Spiel- und Sportplätzen

mangelhaftes NMIV-Netz

keine attraktiven Wohnformen für Betagte

geringer Anteil an junger Bevölkerung

sinkende Schülerzahlen

Bahnhofsumfeld wird als Betriebsgebiet „verschwendet"

In diesem Szenario wird die Stellung Horns als Standort hochrangiger öffentlicher Einrichtungen gestärkt. Die demographische Entwicklung im gesamten Waldviertel erfordert neue Wege im Gesundheits- und Pflegebereich. Dem Areal östlich des Krankenhauses und des Altersheimes kommt dabei eine Schlüsselrolle zu: Hier soll bis 2030 ein Gesundheitscluster entstehen, der sich aus mehreren, eng vernetzten Institutionen zusammensetzt. Das Landesklinikum stellt den Leitbetrieb in diesem Cluster dar, zusätzlich wird u.a. eine Fachhochschule mit dem Schwerpunkt Gesundheit/ Krankenpflege in Horn angesiedelt. Diese löst die alte Krankenpflegeschule ab und sollte den großen Bedarf an hochqualifiziertem Fachpersonal in diesem Berufsfeld decken. Auswärtigen Studierenden steht dabei ein benachbartes Studentenheim als attraktive und leistbare Unterkunft zur Verfügung. Als wesentliche Einrichtung zur Gesundheitsvorsorge und temporären Pflege wird am nördlichen Stadtrand, in naturnaher Ruhelage, ein Kurhotel errichtet. Durch einen verstärkten Einsatz modernerer Alterswohnsitzkonzepte, wie etwa betreutes Wohnen oder Mehrgenerationenhäuser, werden der älteren Generation auch Alternativen zum unpopulären Altersheim geboten.

All diese genannten Einrichtungen sind ein zentraler Bestandteil eines großen Stadterweiterung lem von bisherigen WochenpendlerInnen nach Wien bzw. von Wiener Arbeitskräften mit Sehnsucht nach einem kleinstädtischen Wohnumfeld nachgefragt. Auch durch die neuen Arbeitsplätze im Gesundheitsbereich siedeln sich wieder vermehrt junge Familien in Horn an.

Das Anwachsen der Einwohnerzahl bewirkt positive Effekte für die gesamte Stadtgemeinde: Einerseits können alle bestehenden Bildungseinrichtungen durch steigende Schülerzahlen erhalten bleiben, andererseits bringt das Wachstum auch höhere Ertragsanteile für die Gemeinde mit sich.

Somit ergibt sich ein größerer, finanzieller Handlungsspielraum für gesundheitsfördernde Projekte im gesamten Gemeindegebiet: Neue, öffentliche Spiel- und Sportplätze stellen in den bisher unterversorgten Wohngebieten wichtige Einrichtungen zur Förderung der Bewegungsfreude von Kindern und Jugendlichen dar. Auf Grundlage eines Park-Konzeptes entsteht in jedem Stadtteil ein attraktiver Naherholungsraum. Bestehende Parks werden aufgewertet, dazu werden Potenzialflächen wie der Schlosspark oder der HQ-100-Bereich im westlichen Stadtgebiet für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zur Förderung der aktiven Mobilität werden zudem etliche MIV-orientierte Straßenquerschnitte überarbeitet und fußgänger- und radfahrerfreundlicher gestaltet.

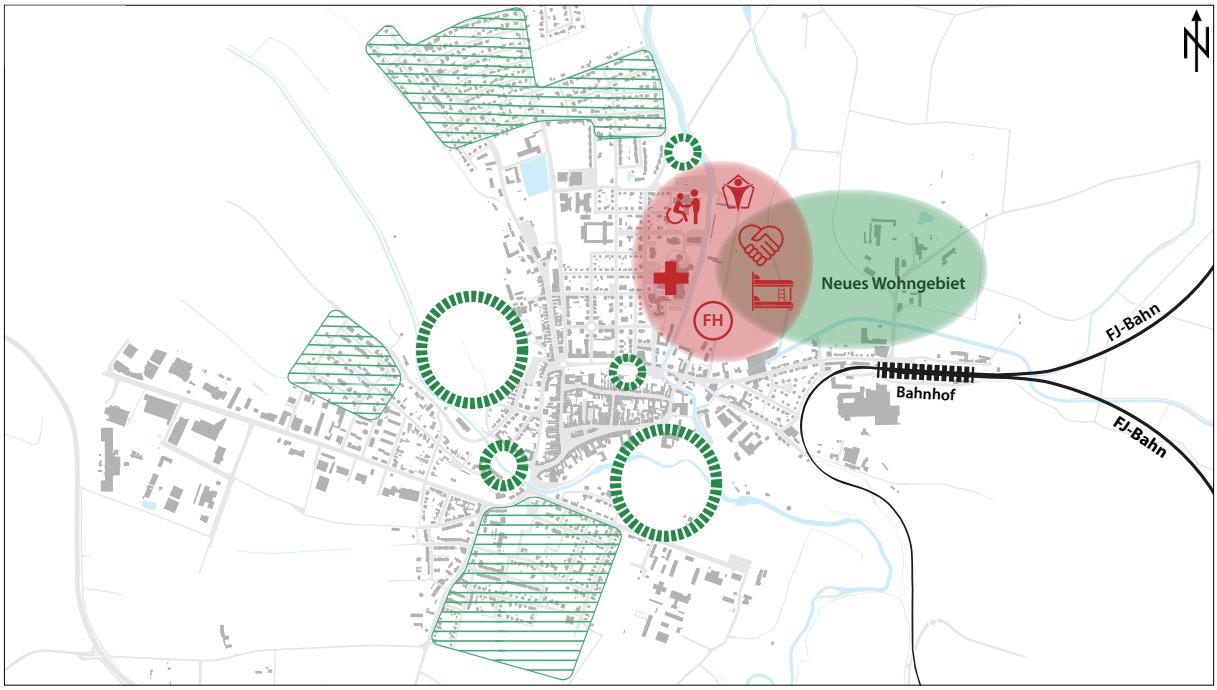


Abb.4.3: Szenario 2 Gesundheitscluster Innenentwicklungspotenzial Schaffung von Grünflächen

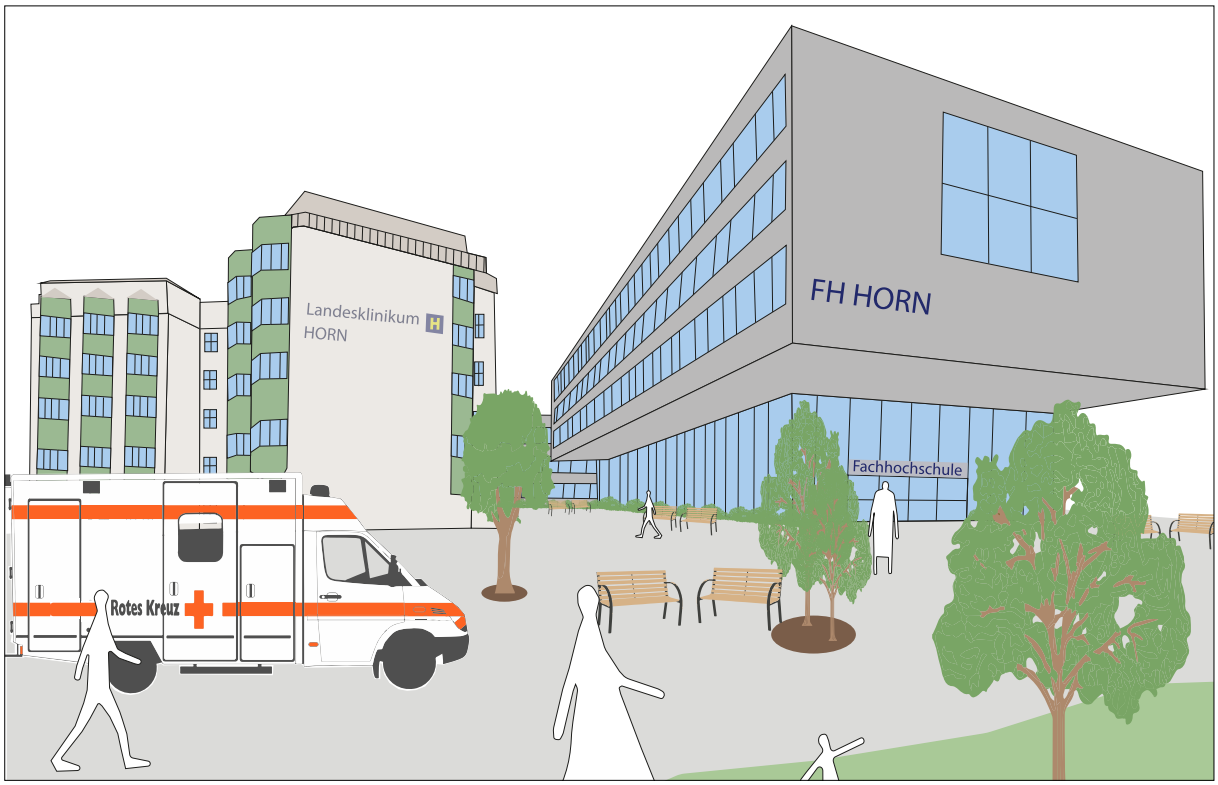


Abb.4.4: Schaubild Krankenhaus mit neuer Fachhochschule

4.3 Szenario 3: Bewegt's Horn

Stärken stärken

regionale Busverkehrsanbindung

Trend zu verdichtetem Wohnbau

erste Ansätze in der E-Mobilität

Park&Ride beim Bahnhof

Horn als Innovations-Hotspot

Schwächen vermindern

mangelhaftes, innerstädtisches ÖV-System

mangelhafte Bahnanbindung

MIV-orientierte Straßenquerschnitte

hoher MIV-Anteil am modal split

Aufenthaltsqualität am Hauptplatz

Erreichbarkeit der Katastralgemeinden nur mit MIV möglich

mangelhaftes NMIV-Netz

Die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn wird in diesem Szenario zum Anlass genommen, Horn als Modellregion für neue, innovative Mobilitätsformen zu positionieren. Durch die bevorstehende Abkehr von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist mit einem weltweiten Wandel der Fortbewegungsarten zu rechnen. In diesem Prozess hinkt Horn nicht hinterher, sondern nimmt eine Vorreiterrolle in ganz Österreich ein. Die rasante technische Entwicklung im Mobilitätsbereich wird nicht als Schreckensgespenst empfunden, sondern aktiv von der Stadt Horn mitgestaltet.

Von größter Bedeutung für das neue Image Horns ist aber das Forschungszentrum für Neue Mobilität (FH), direkt nördlich des Bahnhofs. Hier werden, in enger internationaler Kooperation, innovative Mobilitätsformen entwickelt, die direkt vor Ort in Horn getestet werden können, so etwa ein selbstfahrender Stadtbus zwischen Bahnhof und Innenstadt, oder Gütertransporte per Drohne zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet. Rund um das Forschungszentrum entsteht, ähnlich wie in Szenario 2, eine neue, smarte, weitgehend autofreie Wohnsiedlung.

Damit verbunden ist eine völlige Neukonzeption des kommunalen Verkehrssystems, das verstaubte Image der Auto-zentrierten Stadt wird abgelegt. Bei einer solch hochrangigen ÖV-Verbindung wie der zukünftigen Franz-Josefs-Bahn kann nicht am Bahnhof Horn Endstation der Innovation sein. Dieser wird vielmehr zu einem multimodalen Mobilitätsknotenpunkt weiterentwickelt, an dem verschiedenste Mobilitätsformen angeboten werden. Dazu gehören eine zeitgemäße Bike&Ride-Anlage, eine Stadt- und Regionalbushaltestelle, eine Park&Ride-Anlage mit mehreren E-Ladestellen und ein barrierfreier Bahnhofszugang.

Zusätzlich wird auch eine Bike-Sharing-Station am Bahnhof errichtet. Diese ist Teil einer gesamtstädtischen Radverkehrsoffensive, welche neben der Umsetzung eines stationsbasierten Bike-Sharing-Systems ein zusammenhängendes Schnellradwegenetz im Gemeindegebiet vorsieht.

Zwischen den einzelnen Stadtteilen, der Innenstadt und dem Bahnhof verkehrt ein E-Stadtbus, der exakt auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionalzüge abgestimmt ist. Der Hauptplatz wird zudem vollständig vom KFZ-Verkehr befreit.

Im gesamten Gemeindegebiet, insbesondere bei den neuen Park&Drive-Anlagen an den Auffahrten zur Waldviertelautobahn, werden E-Ladestationen angebracht, die einen Umstieg auf strombetriebene Fahrzeuge ermöglichen.

Auch die Katastralgemeinden profitieren von der Mobilitätsoffensive: Neben Schnellradwegen in jede Katastralgemeinde, wird ein E-Gemeindetaxi installiert, das die BewohnerInnen direkt von ihrem Wohnhaus zu jedem Zielort innerhalb des Gemeindegebiets bringt.

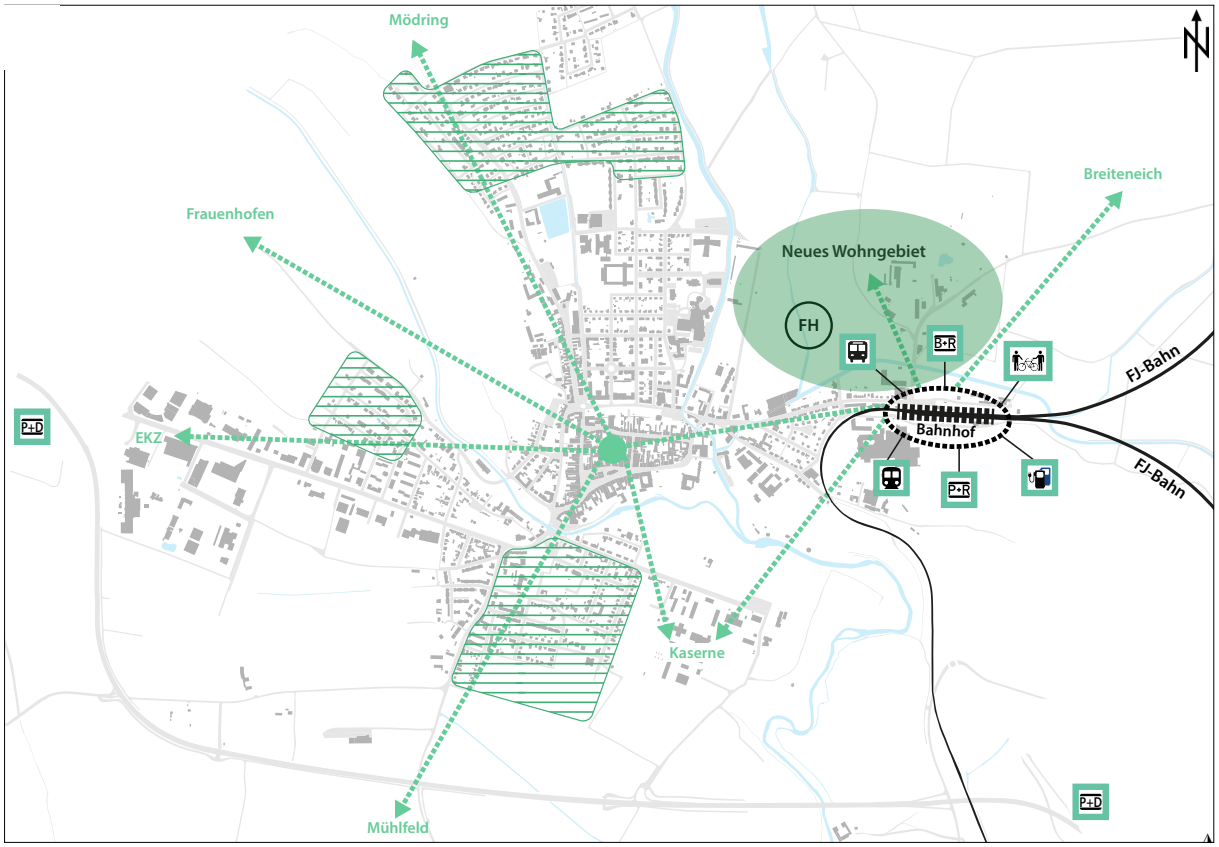


Abb.4.5: Szenario 3 Innenentwicklungspotenzial geplante NMIV-Verbindungen

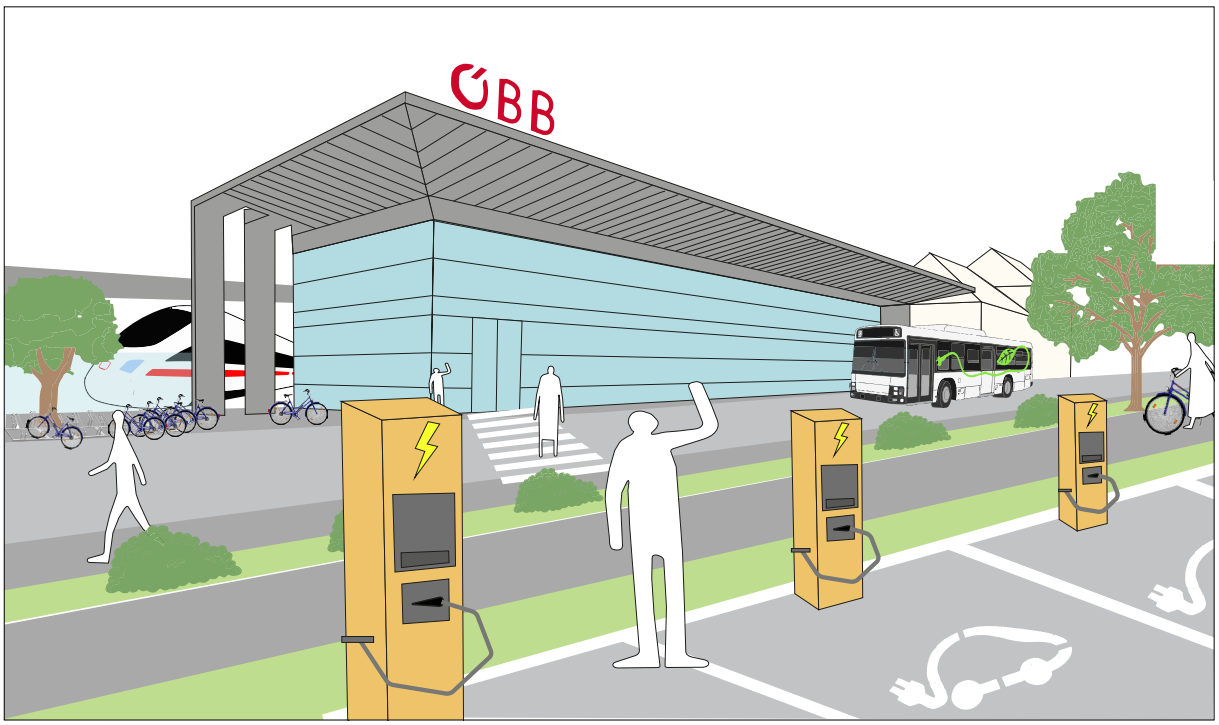


Abb.4.6: Schaubild Bahnhof

5
Leitbild
‚Horn kommt zum Zug'

Die Bedeutung der direkten Bahnanbindung für die Stadtgemeinde spiegelt sich auch im Namen unseres Leitbildes wider: „Horn kommt zum Zug"

Dieser Slogan vereint vier grundlegende Aussagen:

Die Franz-Josef-Bahn kommt nach Horn.

Die Stadt Horn entwickelt sich in Richtung Bahnhof.

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wird verbessert.

Die Innenstadt Horns ist an der Reihe.

5.1 Allgemein

Aufbauend auf den drei beschriebenen Entwicklungsszenarien für Horn entstand nun unser Leitbild. Dabei wurden Inhalte von allen drei Szenarien übernommen und zu einem homogenen Gesamtkonzept geformt.

Im Mittelpunkt unseres Leitbildes steht die Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn, ein stadtgeschichtlicher Meilenstein und das wohl bedeutendste Ereignis seit der Eröffnung des Einkaufszentrums im Jahre 1995. Fortan wird der Bahnhof Horn keine Kleinstadttristesse mehr versprühen, sondern das Tor zur weiten Welt für die gesamte Region darstellen. Mit der Verkürzung der Fahrzeit auf der Strecke Horn-Wien rückt Horn von einer peripheren Lage im Waldviertel in den Speckgürtel einer Millionenmetropole.

Ein solch „bahnbrechender", historischer Wendepunkt muss vonseiten der Stadtgemeinde umfassend vorbereitet werden. Dringend erforderlich ist dabei ein ganzheitliches Konzept der Stadtgemeinde, um die neuen Potenziale sinnvoll zu nutzen, die Interessen der Stadtgemeinde klar zu definieren und die Entwicklung von vornherein in geordnete Bahnen zu lenken. Die Bewältigung der gestiegenen Anforderungen an das Bahnhofsumfeld und die Erreichbarkeit des Bahnhofes, des zu erwartenden Siedlungsdruckes im Gemeindegebiet sowie der steigenden wirtschaftlichen Interessen darf auf keinen Fall dem Zufall überlassen werden, sondern erfordert eine strategische und langfristige Planung seitens der Gemeinde. Das Fehlen einer solchen Leitplanung würde zu einem raumplanerischen Fiasko führen, da die Gemeinde von den verschiedenen Interessen überrumpelt und ihre raumrelevanten Entscheidungen aus dem Bauch heraus treffen würde.

Bis dato ist jedoch nicht einmal ansatzweise ein langfristig-strategischer Planungsansatz zu erkennen. Das rechtskräftige Örtliche Raumordnungsprogramm stammt aus dem Jahr 2009 und behandelt den geplanten Bahnanschluss in keinster Weise.

Daher ist dringend Handlungsbedarf gegeben. Das Jahr 2026 scheint zwar in ferner Zukunft zu liegen, doch die Gemeinde darf die Zeit nicht übersehen. In den kommenden acht Jahren muss die Gemeinde ein vorausschauendes Konzept zur Absteckung der Handlungsspielräume nicht nur im Bahnhofsbereich, sondern im gesamten Gemeindegebiet ausarbeiten. Die Einbindung aller Beteiligten ist dabei eine Grundvoraussetzung für die Akzeptanz der Planungen.

Unser Leitbild stellt beispielhaft einen möglichen Weg dar, um den gestiegenen Anforderungen an die Raumplanung gerecht zu werden und die zukünftigen Chancen Horns nachhaltig zu nutzen. Dazu werden neben einem räumlichen Leitbild auch Ober- und Unterziele für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde definiert und konkrete Maßnahmenvorschläge für die Umsetzung der Ziele ausgearbeitet.

5.2 Thematische Ziele

Die folgenden Ober- und Unterziele präzisieren unser Leitbild und sollen der Stadt als Leitfaden für die zukünftige, räumliche Entwicklung dienen. Die Ziele decken mehrere thematische Bereiche ab, die für die Stadt Horn jetzt schon von Relevanz sind und durch die Verbesserung der Bahnanbindung im Jahr 2026 zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Die meisten Ziele sind also wesentlich von der Franz-Josefs-Bahn abhängig und sollten daher spätestens bis 2030 erreicht werden.

1. Oberziel: Neukonzeption des Verkehrssystems

Neukonzeption des Verkehrssystems

- Förderung eines Zusammenspiels mehrerer Mobilitätsformen durch intermodale Schnittstellen und multimodale Mobilitätsknoten
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes
- „Teilen statt Besitzen" - Einführung von Sharing-Angeboten
- Ausbau des Radwegenetzes
- Bereitstellung alternativer Mobilitätssysteme zur besseren Anbindung der Katastralgemeinden
- E-Mobilitäts-Offensive

Status Quo

Die erste Säule der Oberziele betrifft das Verkehrssystem, das in Horn überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist: Die Straßenquerschnitte weisen überdimensionale Fahrbahnbreiten und kümmerlich ausgeprägte Gehsteige auf. Die innerstädtischen Freiflächen werden mehr als Parkplatz denn als Aufenthaltsort genutzt. Mit einem Motorisierungsgrad von 679 PKW pro 1000 Einwohner liegt der Bezirk Horn österreichweit an der unrühmlichen vierten Stelle (Quelle: VCÖ).

Erläuterung

Mit dem Direktanschluss an die FJ-Bahn soll eine Art Trendwende im Verkehrssystem eingeläutet werden. Durch den Ausbau alternativer Mobilitätssysteme (z.B. Gemeindetaxi, Bike-Sharing, Radwege) wird vor allem die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile und Katastralgemeinden verbessert. Ein weiterer Fokus liegt auf einer optimierten Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel: Intermodale Schnittstellen (z.B. Park & Ride, Park & Drive, Bike & Ride) sollen dabei den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität erleichtern. Der Bahnhof Horn wird zu einem multimodalen Mobilitätsknoten ausgebaut und damit zur zentralen Verkehrsdrehscheibe im östlichen Waldviertel.

2. Oberziel: Ausbau der Gesundheits- & Bildungsinfrastruktur

Ausbau der Gesundheits- und Bildungsinfrastruktur

- Erweiterung der Wohnangebote für ältere Menschen
- Ansiedlung von tertiären Bildungseinrichtungen mit Schwerpunkt Gesundheit und Pflege
- Entwicklung Horns zur studentenfreundlichen Stadt
- Verstärkter Fokus auf Therapie und Rehabilitation

Status Quo

Im Vergleich zur Einwohnerzahl weist Horn eine außerordentlich gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur aus. Zahlreiche mittlere und höhere Schulen sowie ein großer Gesundheitscluster, bestehend aus dem Landesklinikum, dem Altersheim und der Rot-Kreuz-Station, untermauern die Stellung Horns als Zentrum des östlichen Waldviertels.

Erläuterung

In Anbetracht der demographischen Entwicklung im Waldviertel - 2030 werden bereits 27% der Einwohner im Bezirk Horn über 65 Jahre alt sein (vgl. ÖROK-Regionalprognosen 2014, oerok.gv.at) - ist ein Ausbau der Gesundheits- und Pflegeschwerpunkts unabdinglich. Der Fokus liegt dabei auf alternativen Betreuungseinrichtungen (z.B. Betreutes Wohnen, Mehrgenerationenhäuser, Heimhilfe), um den oft gefürchteten Umzug ins Altersheim zu vermeiden. Zur Bewerkstelligung des zunehmenden Pflegekräftebedarfs ist zugleich eine Erweiterung des Bildungsangebotes in dieser Sparte geplant. Durch die verbesserte überregionale Bahnanbindung eröffnen sich nämlich auch im Bildungsbereich neue Chancen. Als wesentliches Leitziel wird die Ansiedelung einer tertiären Bildungseinrichtung (z.B. Fachhochschule mit Schwerpunkt Gesundheit/Pflege) ausgegeben. Dies würde nicht nur das Image Horns deutlich aufwerten, sondern auch zu einer Verjüngung der Bevölkerung führen. zugleich eine Erweiterung des Bildungsangebotes in dieser Sparte geplant. Durch die verbesserte überregionale Bahnanbindung eröffnen sich nämlich auch im Bildungsbereich neue Chancen. Als wesentliches Leitziel wird die Ansiedelung einer tertiären Bildungseinrichtung (z.B. Fachhochschule mit Schwerpunkt Gesundheit/Pflege) ausgegeben. Dies würde nicht nur das Image Horns deutlich aufwerten, sondern auch zu einer Verjüngung der Bevölkerung führen.

3. Oberziel: Stärkung von Handel und Gewerbe

Stärkung von Handel und Gewerbe

- Aufwertung und Belebung der Innenstadt (Kontrastbeispiel zum EKZ)
- Schaffung von Arbeitsplätzen durch Ansiedelung von Betrieben mit Bahnanschluss
- Stärkung der dezentralen Nahversorgung und Regionalität

Status Quo

Auch im Bereich des Handels nimmt die Stadt Horn eine zentralörtliche Versorgungsfunktion für den gesamten Bezirk ein. Das 1995 eröffnete Einkaufzentrum am Beginn der „Goldenen Meile", einer langgezogenen Gewerbezone im Westen der Stadt, deckt den Bedarf an Gütern jeglicher Art. Die fußläufige Nahversorgung wurde durch diese Entwicklung jedoch stark geschwächt. Vor allem in den Katastralgemeinden kann ein Versorgungsdefizit ausgemacht werden.

Neben den Geschäftslokalen haben sich in den großzügig ausgewiesenen Gewerbeflächen am Stadtrand zahlreiche Produktions- und Dienstleistungsbetriebe niedergelassen. Dadurch steigt die Zahl der Arbeitsplätze, wie auch die Zahl der Einpendler stetig an.

Erläuterung

Der Ausbau des Wirtschaftsstandortes Horn steht hier an erster Stelle. Dabei soll mit bestehenden Ressourcen allerdings behutsamer umgegangen werden als bisher. So sollen neue Betriebe etwa im Umfeld der FJ-Bahn angesiedelt werden, um den Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Gleichzeitig ist eine Rückbesinnung auf regionale Produkte, persönliche Beratung und dezentrale Geschäftslokale im Handel vorgesehen. Dadurch profitieren nicht nur die Katastralgemeinden, sondern auch die Innenstadt. Diese soll fortan ein bewusstes Kontrastbeispiel zum austauschbaren Einkaufzentrum darstellen und ihrer ursprünglichen Funktion als gesellschaftliches und wirtschaftliches Zentrum wieder gerecht werden.

4. Oberziel: Forcierung der Innen- und Aussenentwicklung

Forcierung der Innen- und Aussenentwicklung

- Stadterweiterung in Richtung Bahnhof
- verstärkte Anwendung verdichteter Wohnformen
- Entwicklung von Maßnahmen zur Verfügbarmachung von innerörtlichen Baulandreserven

Status Quo

Der Großteil der Wohngebäude in der Stadtgemeinde sind Ein- und Zweifamilienhäuser, der Trend der letzten Jahre geht aber in Richtung verdichteten Wohnbau. Während in den Katastralgemeinden ausreichend Flächen für die Siedlungserweiterung zur Verfügung stehen, sind die Baulandreserven in Horn-Stadt mit 14% eher knapp bemessen. Viele innerörtliche Siedlungslücken werden von den Eigentümern gehortet und stehen damit nicht zur Verfügung. In Anbetracht der erwarteten Steigerung der Baulandnachfrage im Zuge der FJ-Bahn-Anbindung kann langfristig gesehen durchaus von einem Mangel an Wohnbauland gesprochen werden.

Erläuterung

Die Abdeckung des zukünftigen Baulandbedarfs erfolgt in unserem Falle durch Innen- und Außenentwicklung. Bis 2026 liegt der Fokus auf der Mobilisierung und Nutzung der innerörtlichen Baulandreserven. Mit dem Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn wird die Nachfrage nach Wohnbauland stark ansteigen, die aktuellen Baulandreserven werden den zusätzlichen Bedarf kaum mehr abdecken können. Ab 2026 sind daher vor allem im Bahnhofsumfeld bewusste Siedlungserweiterungen vorgesehen.Grundsätzlich sind in allen Neubaugebieten dichtere Wohnformen als bisher anzuwenden, um den Flächenverbrauch in Grenzen zu halten. Ein angenehmer Nebeneffekt der steigenden Baulandnachfrage ist ein Wachstum der Einwohnerzahl, das der Gemeinde höhere Einnahmen beim Finanzausgleich beschert.

5.3 Räumliches Leitbild

5.3.1 Leitbild

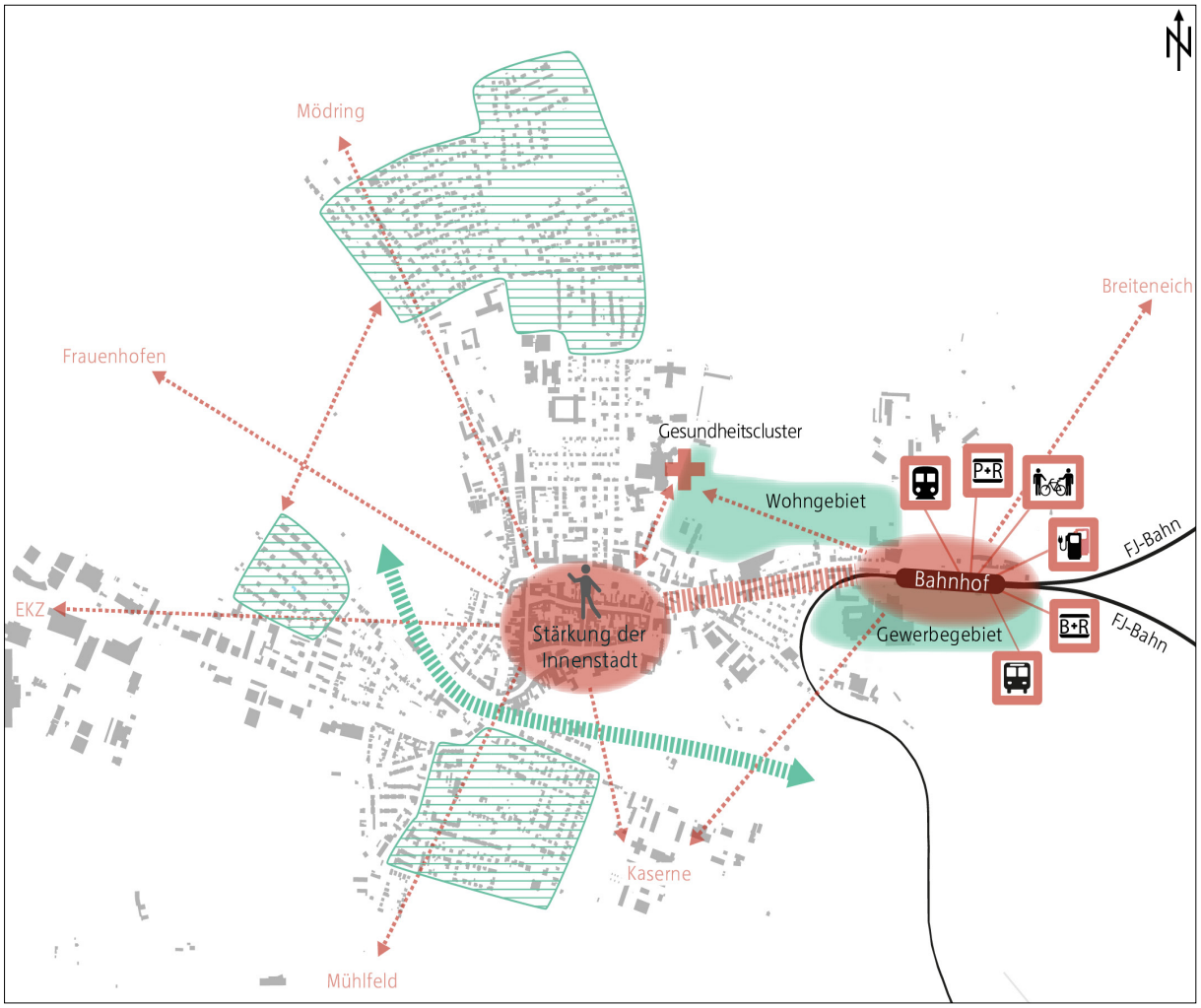


Abb.5.1: Leitbildkarte

Legende

Bestand:

- Gebäude
- Kamptalbahn

Plan:

- Schwerpunktraum
- Nachverdichtungspotenzial
- Stadterweiterungsgebiet
- Neugestaltung Bahnhofsachse
- räumliche Verbindung (NMIV)
- erhaltenswerte Grünachse
- Gesundheitscluster
- Franz-Josefs-Bahn
- Park & Ride
- Bike Sharing
- E-Ladestation
- Bike & Ride
- Busstation

Das räumliche Leitbild zeigt die Verortung der vorhin beschriebenen Ziele. Dabei sind mit dem Bahnhof und der Innenstadt zwei Schwerpunktbereiche auszumachen.

Der Bahnhof wird nicht nur zu einem multimodalen Mobilitätsknoten und einem lokalen Versorgungszentrum ausgebaut, sondern stellt auch den Motor für die zukünftige Entwicklung Horns dar.

Ein Schwerpunkt dabei ist etwa die Bereinigung der Nutzungsstrukturen im derzeit sehr heterogenen Bahnhofsumfeld. Nördlich der Bahnlinie ist ab 2026 ein neues Wohngebiet vorgesehen, das sich durch eine hervorragende ÖV-Erreichbarkeit auszeichnet und gleichzeitig auch eine Lücke zwischen dem nördlichen und östlichen Stadtteil schließt. Im westlichen Bereich des Wohngebiets ist eine Erweiterung des Gesundheitsclusters, etwa mit einer Fachhochschule und einem Reha-Zentrum, geplant. Durch die räumliche Nähe zu den bestehenden Gesundheitseinrichtungen werden Synergien genutzt und intensive Kooperationen ermöglicht.

Südlich des Bahnhofes liegt der Fokus hingegen auf gewerblich-industriellen Nutzungen, wobei der Bahndamm einen Immissionsschutz für das nördlich gelegene Wohngebiet darstellt. Die geplante Gewerbezone verfügt über einen direkten Gleisanschluss an die FJ-Bahn, was den Betrieben Transportkosten einspart und insgesamt eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene fördert.

Vor der Stadterweiterung ist in den kommenden Jahren aber hauptsächlich die Innenentwicklung voranzutreiben. Die Karte hebt jene Gebiete hervor, die über einen großen Anteil an Baulandreserven verfügen. Um dieses Verdichtungspotenzial auch zu nutzen, gilt es effektive Maßnahmen zur Mobilisierung dieser Flächen zu entwickeln. Ein erster Schritt wäre etwa die Einführung eines Flächenmanagements.

Eine hohe Priorität ist auch einer Verbesserung der autofreien Verknüpfung zwischen den einzelnen Stadtteilen und Katastralgemeinden beizumessen. Im Zuge der Neukonzeption des Radwegenetzes sollen auch bisher fehlende Fuß- und Radwegverbindungen (z.B. Bahnhof-Kaserne, Bahnhof-Krankenhaus) realisiert werden.

Die mit Abstand bedeutendste zukünftige Verbindung ist jedoch die Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt. Dieser derzeit unattraktive Durchzugsraum soll einer Generalerneuerung unterzogen werden, wobei sowohl der Straßenquerschnitt als auch die Kreuzungsbereiche von der Innenstadt bis zum Bahnhofsvorplatz völlig neu gestaltet werden. Das vorrangige Ziel dabei ist die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes für den Fuß- und Radverkehr und die qualitative Aufwertung des Straßenraumes.

Die Neugestaltung der Bahnhofsachse und die Schaffung eines Unterzentrums im Bahnhofsbereich birgt allerdings die Gefahr einer weiteren Ausblutung der Innenstadt. Durch den Verlust der ÖV-Knotenfunktion und die zunehmende Konkurrenzsituation in der Nahversorgung droht nämlich ein Frequenzrückgang in der Altstadt. Daher wurde als ein zentrales Ziel unseres Leitbildes die Stärkung der Innenstadt als wirtschaftliches und soziales Zentrum definiert. Durch eine funktionale Schwerpunktsetzung und eine Aufwertung des öffentlichen Raumes soll sich die Innenstadt im Konkurrenzkampf mit den außenliegenden Zentren (EKZ, Bahnhof) behaupten können. Diese ambitionierte Zielsetzung ist nur durch ein ausgereiftes Maßnahmenbündel erreichbar, das im Leitprojekt 2 näher erläutert wird.

5.4 Entwicklungsplan

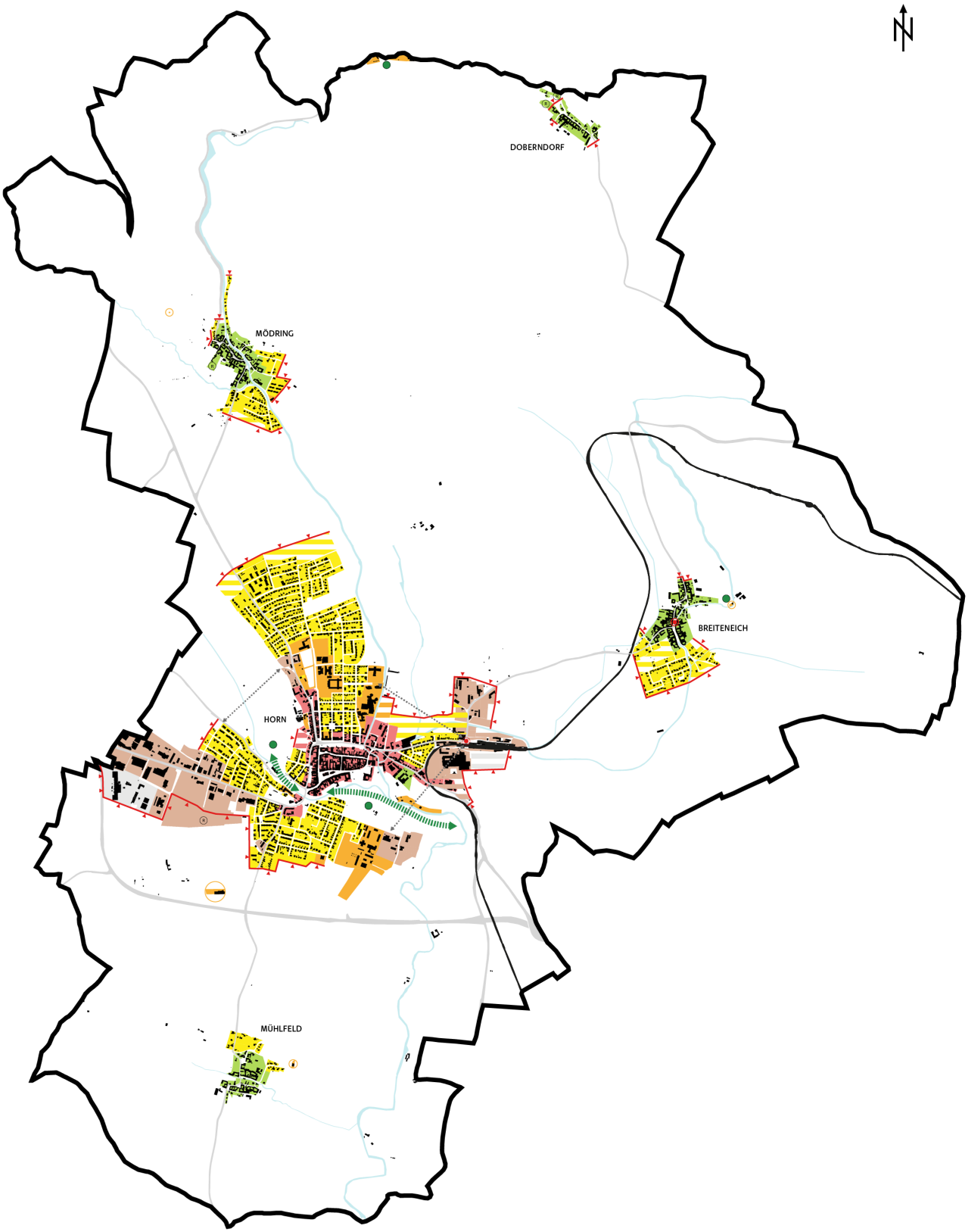


Abb.5.2: Entwicklungsplan - Stadtgemeinde Horn, M 1:45000

Ein Entwicklungsplan ist der wichtigste kartographische Bestandteil eines Örtlichen Entwicklungskonzepts. Obwohl einem ÖEK laut NÖ Raumordnungsgesetz keine Rechtsverbindlichkeit zukommt, bildet der Entwicklungsplan dennoch die Grundlage für die zukünftige Flächenwidmungsplanung. Die Plandarstellung umfasst das gesamte Gemeindegebiet und steckt die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten grob ab. Im Gegensatz zum Flächenwidmungsplan werden die Festlegungen aber nicht parzellenscharf abgegrenzt, sondern verfügen über eine gewisse Unschärfe.

Auch unser Entwicklungsplan soll der Stadtgemeinde Horn als Orientierung für die zukünftige Stadtentwicklung dienen. Er stellt quasi ein Bindeglied zwischen dem recht abstrakten räumlichen Leitbild und der konkreten Flächenwidmungsplanung dar. Im Vergleich mit dem rechtskräftigen ÖEK aus dem Jahr 2009 (DI Porsch) wurden die Siedlungsgrenzen wesentlich enger gezogen. Aufbauend auf das Leitbild wurden in Bereichen mit besonderer Standortgunst, vor allem im Bahnhofsumfeld, aber auch neue Stadterweiterungsgebiete ausgewiesen. Die Festlegungen werden in Folge für jede Katastralgemeinde im sogenannten Siedlungsleitbild auch textlich erläutert.

Legende:

Bestand

- Bauland-Agrargebiet
- Bauland-Wohngebiet
- Bauland-Kerngebiet
- Bauland-Gewerbegebiet
- Bauland-Industriegebiet
- Bauland-Sondergebiet
- Siedlungssplitter in freier Landschaft
- Landesstraße (B/L)
- Kamptalbahn
- Fließgewässer
- Gebäude
- Gemeindegrenze

Planung

- Siedlungsgrenze
- Potentialfläche Bauland-Wohngebiet
- Potentialfläche Bauland-Gewerbegebiet
- Potentialfläche Bauland-Industriegebiet
- geplante räumliche Verbindungen
- erhaltenswerte Grünverbindung
- Ⓡ Rückwidmung empfohlen
- Vorrangstandort Sport/Erholung
- Schaffung/Aufwertung eines Ortszentrums

5.4.1 Siedlungsleitbild Horn-Stadt

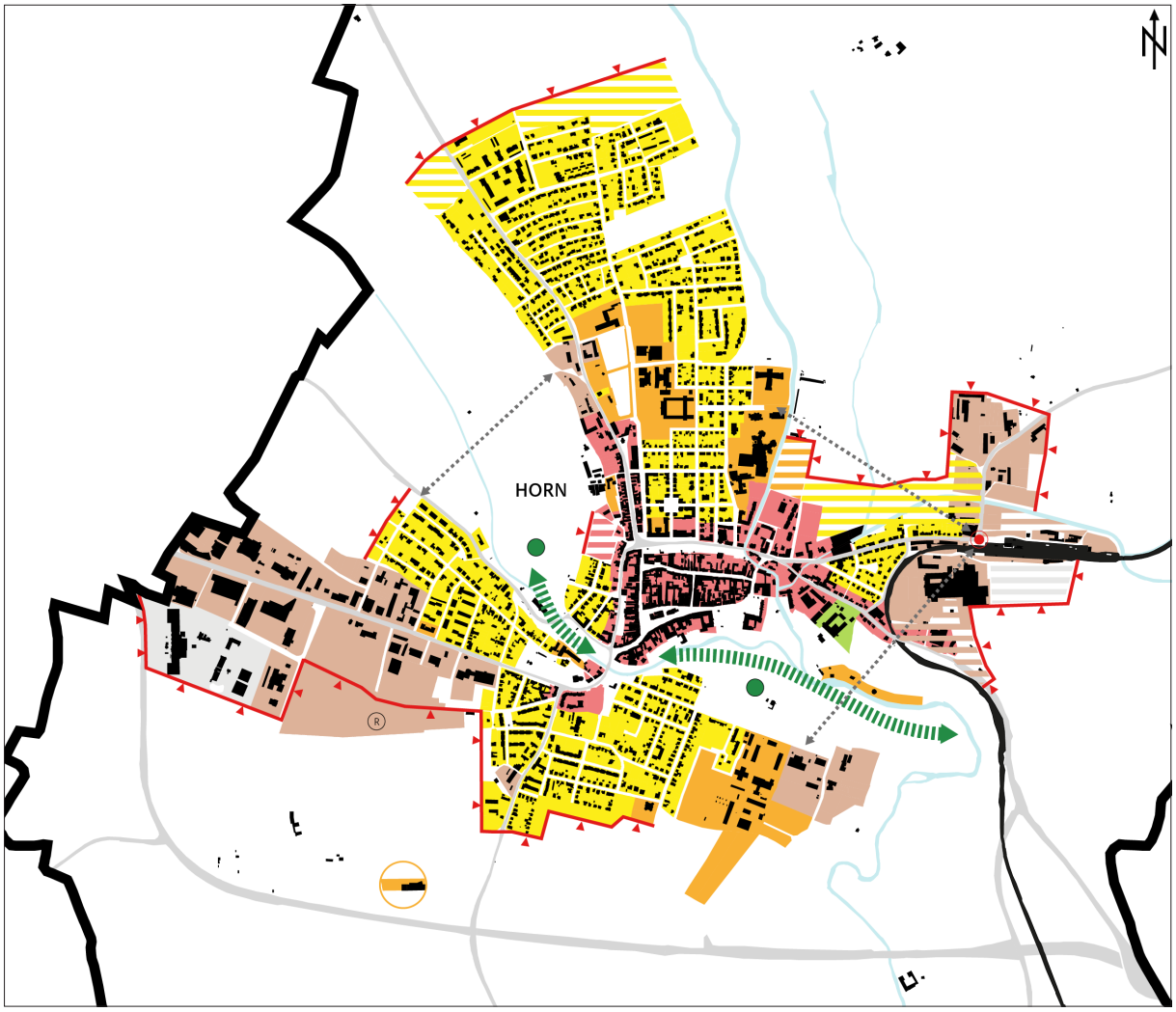


Abb.5.3: Entwicklungsplan KG Horn-Stadt, M 1:25000

In der Katastralgemeinde Horn-Stadt soll ein weiteres Wachstum der unorganischen Siedlungsflügel verhindert werden. Bis 2026 sind aufgrund ausreichender Wohnbaulandreserven (14%) keine Neuausweisungen geplant, es gilt primär die innerörtlichen Siedlungslücken zu schließen.

Zur Deckung des steigenden Wohnbaulandbedarfs nach dem Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn wird der Bereich zwischen Bahnhof und Krankenhaus als Potenzialfläche für eine mittel- und langfristige Siedlungserweiterung ausgewiesen. Die siedlungsstrukturell günstige Lage im Zwickel zweier Stadtteile und vor allem auch die Nähe zum zukünftigen Franz-Josefs-Bahnhof lassen eine schrittweise Bebauung dieser Flächen ab 2026 zweckmäßig erscheinen. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten sind die bestehenden Betriebsgebietswidmungen im östlichen Bereich ebenfalls in Wohngebiet umzuwidmen. Die B45 soll dabei die Grenze zwischen Wohn- und Gewerbegebiet bilden. Das unmittelbare Umfeld des Landesklinikums im Westen des Gebiets soll zudem als Vorrangstandort für Sondernutzungen im Bereich Gesundheit langfristig gesichert werden.

Auch südlich der Bahnlinie ist eine Bereinigung der Nutzungsstrukturen vorgesehen. Das derzeit inhomogene Gefüge aus Wohn-, Gewerbe- und

Geschäftsgebäuden soll langfristig zu einem reinen Gewerbegebiet entwickelt werden. Auch hier soll ein Infrastrukturträger – die Kamptalbahn – eine räumliche Abgrenzung zum benachbarten Wohngebiet darstellen. Im östlichen Anschluss an das Areal der Druckerei Berger wird eine Potenzialfläche für industrielle Nutzungen ausgewiesen. Hier sollen sich mittelfristig ausschließlich Betriebe mit Bahnanschlussbedarf ansiedeln. Der entscheidende Standortvorteil – die Lage direkt an der Bahn – rechtfertigt eine Erweiterung der betrieblich genutzten Flächen trotz der immens hohen Betriebsbaulandreserven in der KG Horn (25,2ha bzw. 31%).

Als Ausgleichsmaßnahme, zur Reduktion des großen Baulandüberhangs, sind im westlichen Gewerbegebiet größere Flächen einer Rückwidmung zuzuführen. Zumindest sollte das hier bestehende Aufschließungsgebiet erst im Falle einer Realisierung der geplanten Waldviertelautobahn freigegeben werden.

Abgesehen vom Bahnhofsumfeld sind in Horn keine maßgeblichen Erweiterungen des Siedlungskörpers vorgesehen. Nur vereinzelt besteht die Möglichkeit einer geringfügigen Arrondierung des Baulandes. Zum Schutz der hochwertigen Lössböden zwischen Horn und Mödring wurde im nördlichen Stadtteil eine absolute Siedlungsgrenze gezogen. Auch im Süden erfolgt eine enge Begrenzung der Siedlungstätigkeit, die mit den hohen Lärmemissionen der nahegelegenen B2 begründet wird.

Ergänzend zu den Siedlungsgrenzen wurden noch einige weitere Festlegungen im Entwicklungsplan getroffen: So wird etwa die Grünachse entlang der Taffa als erhaltenswert eingestuft und der Bereich vom Hochwasserretentionsbereich im Westen über den Stadtpark bis hin zum Schlosspark als Vorrangstandort für Freizeit und Erholung ausgewiesen. Eine Öffnung des Schlossparks für die Allgemeinheit würde die Lebensqualität in Horn enorm steigern.

Ebenfalls verortet werden die geplanten Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen. Neben der Verbesserung der Vernetzung würde eine Umsetzung dieser Verbindungen auch zu einer deutlichen Zeitersparnis für Fußgänger und Radfahrer führen. Für einige innerstädtische Wege stünde sodann eine ernsthafte Alternative zum Auto zur Verfügung.

5.4.2 Siedlungsleitbild Breiteneich

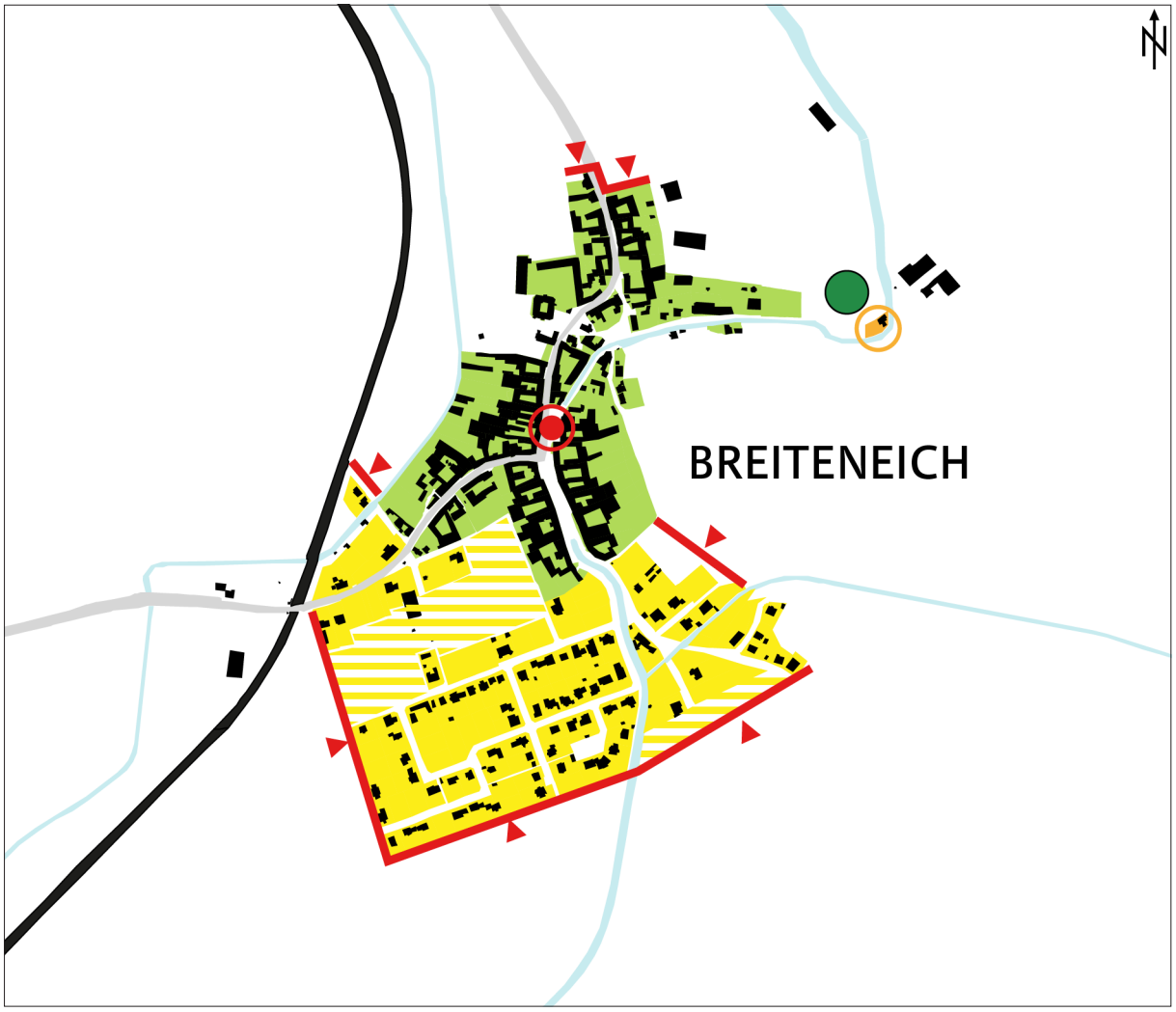


Abb.5.4: Entwicklungsplan KG Breiteneich, M 1:10000

Die KG Breiteneich besteht aus dem historischen Ortszentrum im Norden und einer etwa gleich großen Einfamilienhaussiedlung südlich davon. Derzeit sind in Breiteneich etwa 4ha Wohnbauland unbebaut, was einem Anteil von 19% am gesamten Wohnbauland entspricht. Die Reserven sind vor allem im südlich gelegenen Siedlungsansatz vorzufinden. Daher wird die Siedlungsentwicklung nach Süden hin mit der derzeitigen Widmungsgrenze begrenzt. Zwischen dem Altortbereich und der Einfamilienhaussiedlung befindet sich eine größere Freifläche, die aufgrund ihrer günstigen Lage als langfristiges Siedlungserweiterungsgebiet ausgewiesen wurde.

Ansonsten sind keine wesentlichen Bauland-Neuausweisungen vorgesehen. Die bestehenden natürlichen (Bäche, Steilhänge) bzw. technischen (Eisenbahn) Begrenzungen des Siedlungsraumes dürfen nicht überschritten werden. An den Ortseinfahrten der B34 ist der Widmungsbestand ebenfalls einzufrieren, um lineare Bebauungsstrukturen zu verhindern. Der Bereich um den Sportplatz ist von einer Baulandwidmung ebenfalls freizuhalten, hierzu wurde ein Vorrangstandort für Sport und Erholung ausgewiesen. Für das Ortszentrum wird eine qualitative Aufwertung des Straßenraumes empfohlen.

5.4.3 Siedlungsleitbild Doberndorf

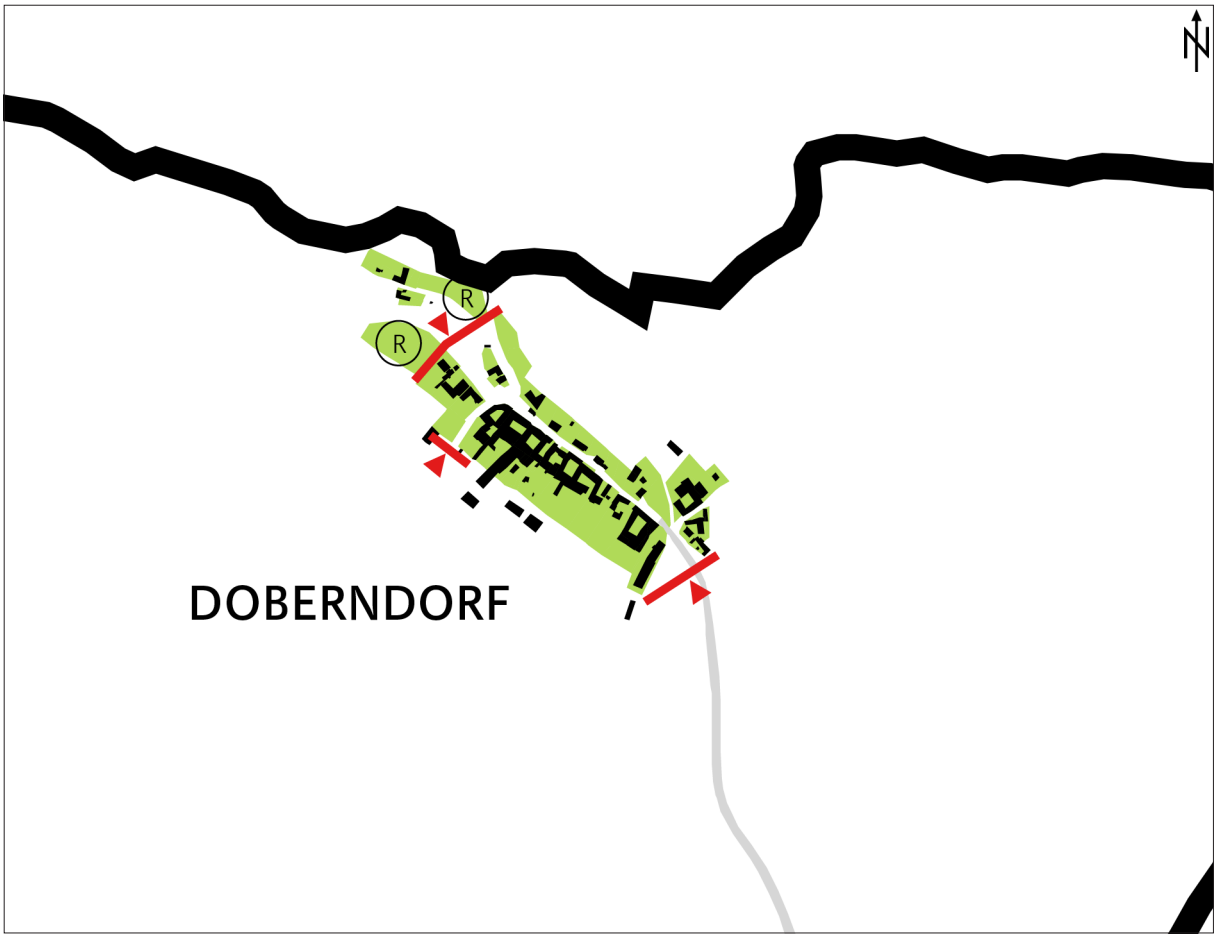


Abb.5.5: Entwicklungsplan KG Doberndorf, M 1:10000

Die Ortschaft Doberndorf wurde in ihrer historisch gewachsenen Agrarstruktur bisher kaum verändert. Das bäuerlich geprägte Ortsbild sollte auch in Zukunft bestmöglich erhalten bleiben, weshalb bis auf geringfügige Arrondierungen keine Siedlungserweiterungsgebiete ausgewiesen werden. Die Baulandreserven von derzeit 31% liegen deutlich über dem tatsächlichen Bedarf. Die Reserveflächen befinden sich westlich des Ortskerns und würden das Siedlungsgebiet in die Länge ziehen. Aus Gründen des Ortsbildschutzes, der Zersiedelungsvermeidung und des geringen Baulandbedarfes wird daher empfohlen, den Großteil dieser Flächen in Grünland rückzuwidmen.

5.4.4 Siedlungsleitbild Mödring

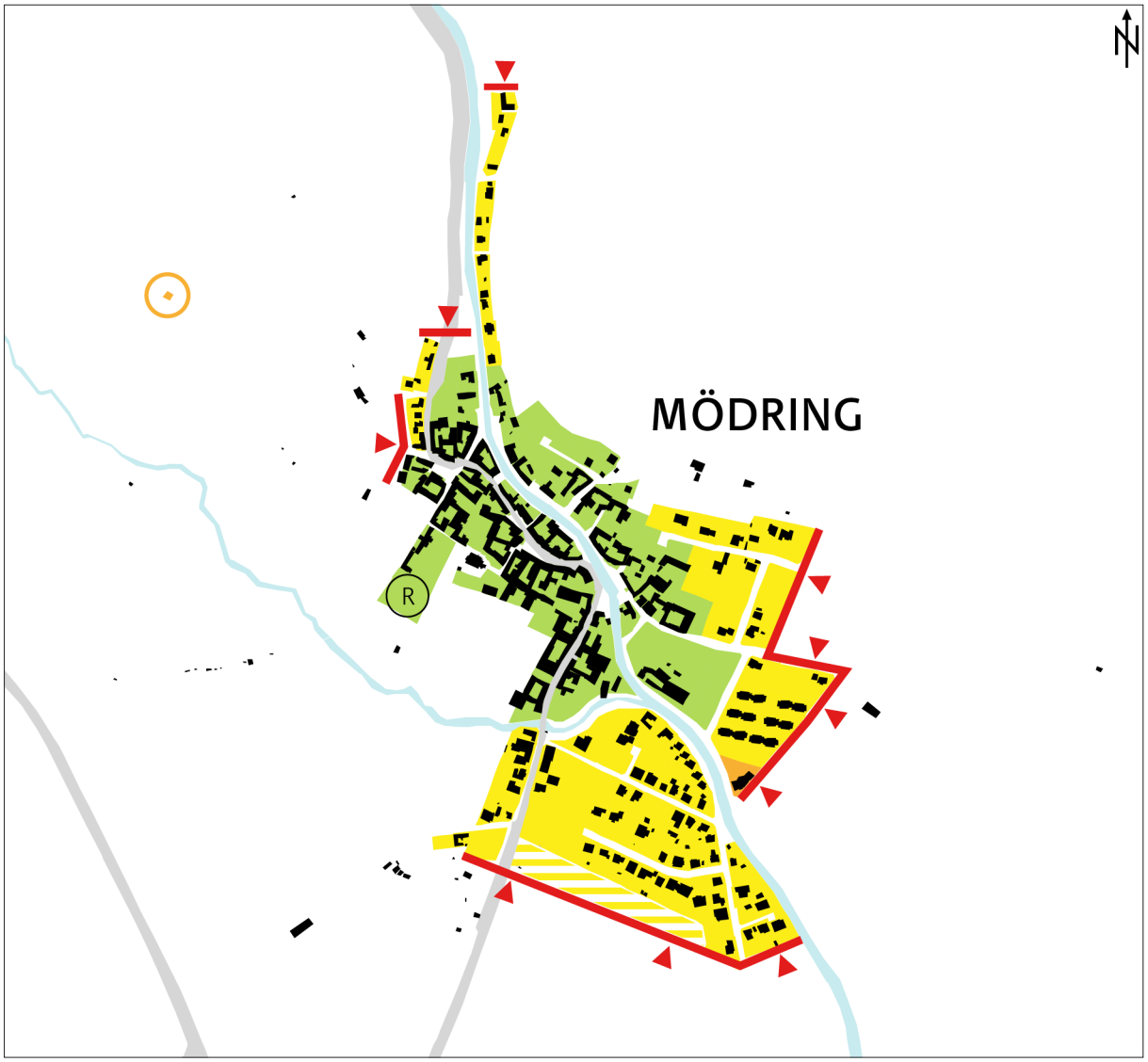


Abb.5.6: Entwicklungsplan KG Mödring, M 1:10000

Ähnlich wie Breiteneich setzt sich auch Mödring aus einem Altortbereich entlang einer Landesstraße sowie zwei größeren Erweiterungsgebieten im Osten und Süden zusammen. Mit 27% (ca. 8,4 ha) weist die KG Mödring einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Wohnbaulandreserven auf.

Aufgrund dieses Baulandüberhangs wird die Siedlungsgrenze sehr eng gezogen. Dadurch bleiben die hochwertigen Lössböden im Süden erhalten und auch die Flurgehölzstrukturen im Bereich des Hangfußes im Osten der Ortschaft werden geschützt.

Auch im Bereich des Altortes sind keine Erweiterungen vorgesehen. Der unbebaute Widmungsast im westlichen Ortsbereich sollte einer Rückwidmung zugeführt werden, um den harmonischen Siedlungskörper nicht unnötig auszufransen.

Als klassische raumplanerische Fehlentwicklung ist der lineare Siedlungsast im Norden der Ortschaft einzustufen. Diese in jeglicher Hinsicht nachteilige Bebauungsstruktur sollte der Stadtgemeinde als Musterbeispiel dafür dienen, wie Raumplanung nicht betrieben werden soll.

5.4.5 Siedlungsleitbild Mühlfeld

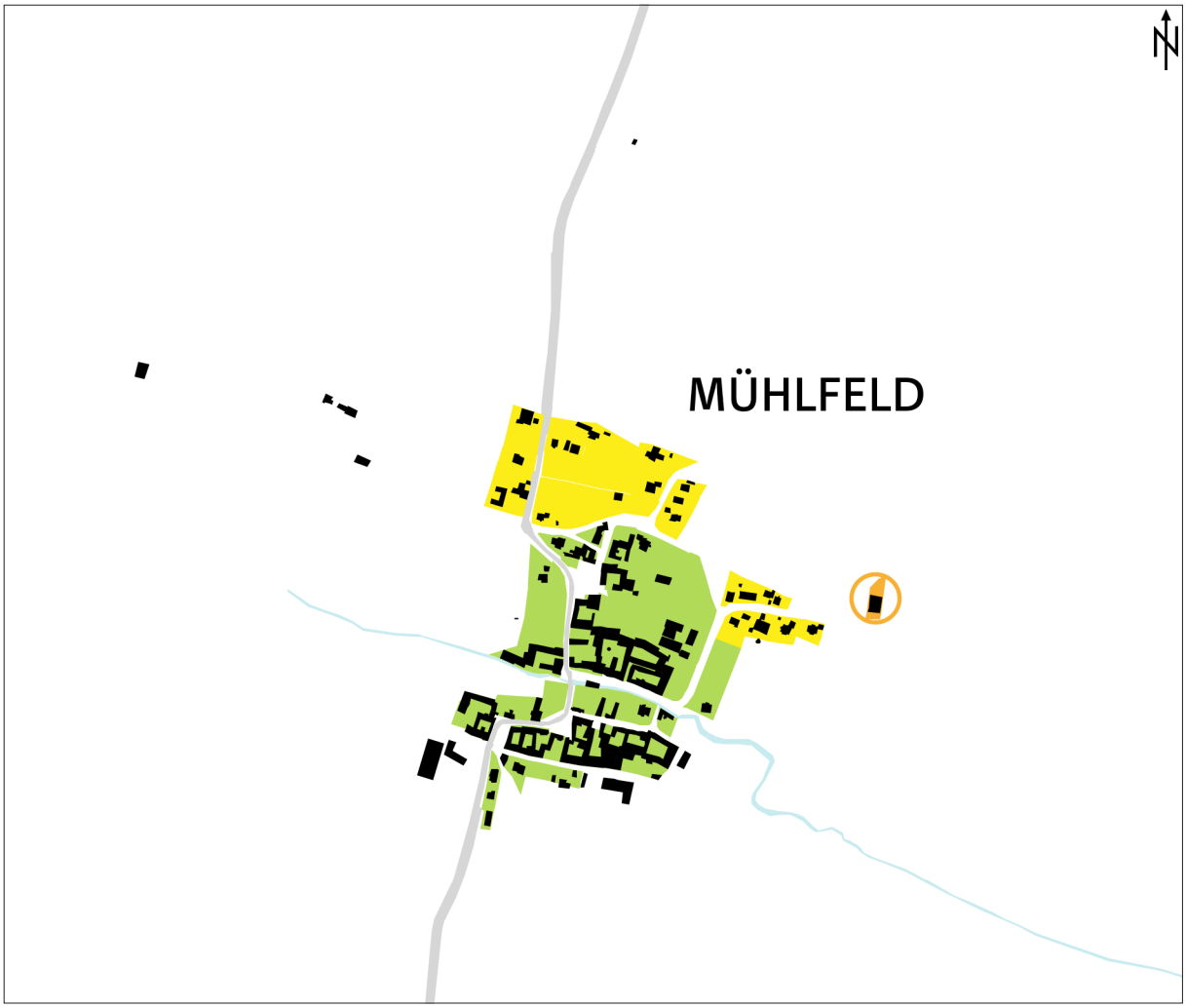


Abb.5.7: Entwicklungsplan KG Mühlfeld, M 1:10000

Die KG Mühlfeld stellt einen raumplanerischen Sonderfall dar. Über das gesamte Gebiet der Katastralgemeinde wurde von der Landesregierung ein Natura-2000-Schutzgebiet in Verbindung mit einem Landschaftsschutzgebiet verordnet. Eine Erweiterung des Baulandes ist daher nicht mehr möglich, die Definition von Siedlungsgrenzen wäre obsolet. Es gilt also, die verbleibenden Reserven von ca. 2,4ha (21%) zu nutzen. Diese dürften den Bedarf bis 2030 aber weitgehend abdecken.

6
Überblick Leitprojekte

Zur Vertiefung der Festlegungen im Leitbild wurden zwei konkrete Leitprojekte ausgearbeitet, die sich wiederum aus mehreren Unterprojekten zusammensetzen. Die Leitprojekte bestehen also aus einem Bündel an Massnahmen an besonders neuralgischen Punkten für die Stadtentwicklung. Dabei wird von uns neben der räumlich-technischen Detailplanung auch der Weg zur Umsetzung beschrieben. Für jedes Projekt werden Instrumente vorgeschlagen, Kosten abgeschätzt, die Finanzierungsmöglichkeiten erläutert und auch die relevanten Akteure aufgelistet. Diese umfassende Projektkonzeption soll der Gemeinde als Leitfaden für die notwendigen Schritte zur Projektrealisierung dienen.

6.1 Hauptprojekte

Abb.6.1: Verortungskarte der Hauptprojekte

Das erste Leitprojekt heißt „Urban an der Bahn" und beschäftigt sich, wie an der folgenden Karte ablesbar, mit der zukünftigen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes. Dieses Schlüsselareal birgt bei einer entsprechend vorausschauenden Entwicklungsplanung große Chancen für die Stadtgemeinde Horn. Neben einer optimalen Integration des Bahnhofes in das Stadtgefüge stellt vor allem die Reorganisation der heterogenen Nutzungsstrukturen im Bahnhofsumfeld eine große Herausforderung dar.

Für das zweite Leitprojekt wurde eine nicht minder konfliktbehaftete Örtlichkeit ausgewählt: Wie der Name „Innenstadt am Zug" schon erahnen lässt, geht es bei diesem Leitprojekt um die Aufwertung des Zentrums. Hier sind die primären Problemstellungen die Wahrung der Zentrumsfunktion in Hinblick auf das EKZ und das geplante Subzentrum beim Bahnhof, die Hebung der Aufenthaltsqualität, die Neuorganisation des Verkehrssystems vor allem im ruhenden Verkehr, die Senkung der hohen Leerstandsquote sowie die barrierefreie Gestaltung des Hauptplatzes.

Schon die räumliche Lage der beiden Schwerpunktgebiete erfordert auch die Miteinbeziehung des Zwischenraumes. Die Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt wird durch die FJ-Bahn wesentlich an Bedeutung gewinnen und wird daher als wichtiges Verbindungsglied zwischen den beiden Entwicklungs-Hotspots in unsere Planungen integriert. Gleichzeitig sollen auch die anderen Stadtteile und Katastralgemeinden besser an die beiden Zentrumsbereiche angebunden werden. Dieses Vorhaben nennt sich „Der Weg zum Zug", stellt aber kein eigenes Leitprojekt dar, sondern bildet als Leitprojekt „1-2" die Verknüpfung zwischen den beiden Hauptprojekten.

6.2 Unterprojekte

In diesem Kapitel wird ein kurzer Überblick über die konkreten Maßnahmen- und Projektvorschläge der jeweiligen Leitprojekte gegeben. Zur besseren räumlichen Vorstellung wurden diese Unterprojekte in Abbildung 6.2 verortet

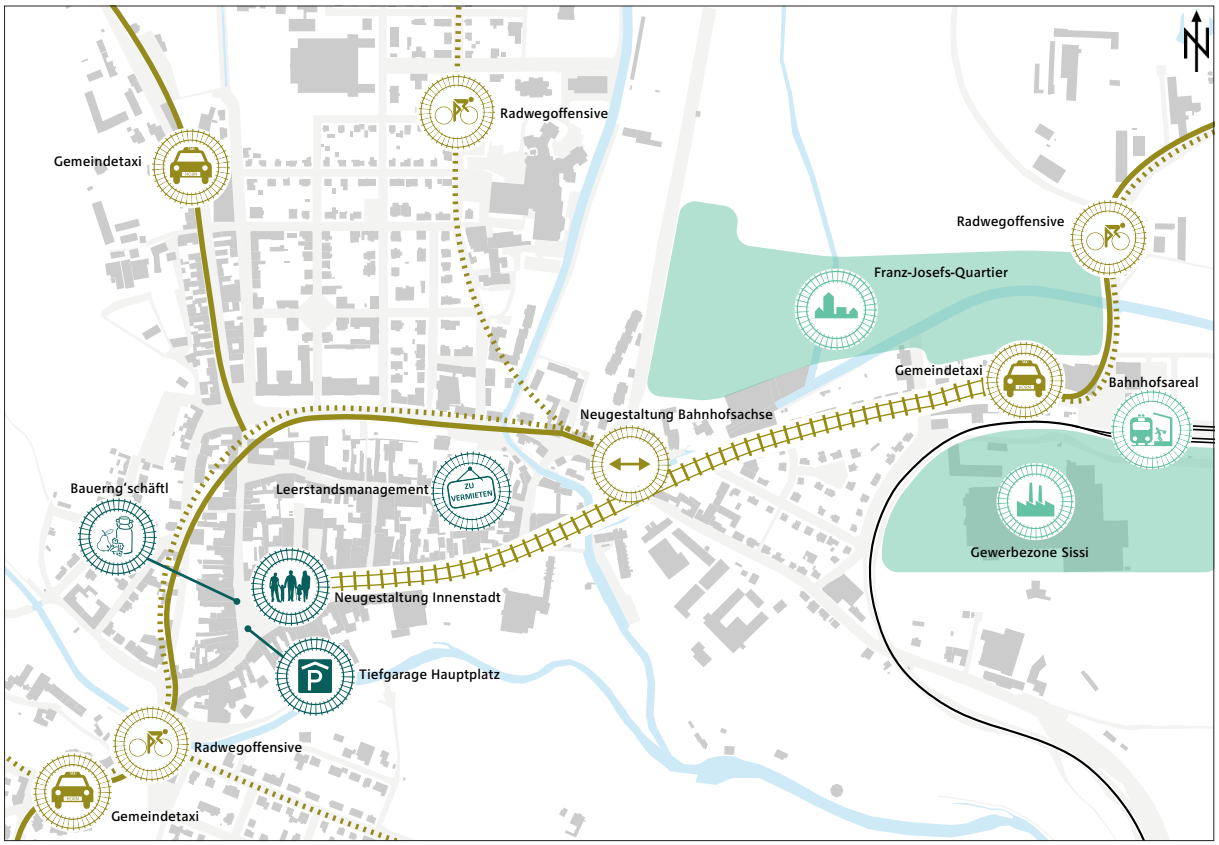


Abb.6.2: Verortungskarte der Unterprojekte

Das Leitprojekt „Urban an der Bahn" setzt sich aus drei konkreten Unterprojekten zusammen:

Das erste Unterprojekt befasst sich mit der Verlegung und Neugestaltung der Bahnhofsanlagen und der räumlichen Organisation des unmittelbaren Umfeldes. Zur Schaffung eines multimodalen Verkehrsknotens wird ein umfassendes Verkehrskonzept erarbeitet, das alle Mobilitätsformen miteinbezieht. Neben der Knotenfunktion liegt ein weiterer Schwerpunkt auf der Herstellung einer Platz- und Zentrumsfunktion mit den dazugehörigen Einrichtungen.

Das zweite Unterprojekt widmet sich der Verwertung der strategisch enorm wichtigen Freiflächen zwischen Bahnhof und Krankenhaus, wo zukünftig ein Wohngebiet, das sogenannte „Franz-Josefs-Quartier", in Verbindung mit einem Gesundheitscluster vorgesehen ist. Dazu wird ein für Horn gänzlich neues Instrument – ein Wettbewerbsverfahren – empfohlen. Unser Hauptaugenmerk liegt dabei weniger auf der räumlichen Detailplanung, sondern vielmehr auf der Beschreibung und Erläuterung des Wettbewerbsprozesses.

Im dritten Unterprojekt steht das Areal südlich des neuen Bahnhofes im Mittelpunkt. Wie im Leitbild bereits beschrieben, eignet sich dieses Gebiet insbesondere für eine gewerblich-industrielle Nutzung. In Anspielung auf den Bahnanschluss wird das Projekt „Gewerbezone Sissi" genannt. Zur Umsetzung des Projektes wird von uns neben einem Erschließungskonzept auch ein Handlungsleitfaden für die Gemeinde erarbeitet.

Als viertes Unterprojekt ist die Einführung eines Leerstandsmanagements für das gesamte Gemeindegebiet, mit Schwerpunkt Innenstadt, geplant. Dadurch soll der Informationsfluss zwischen Gebäudeeigentümer, Gemeinde und potenziellen Mietern beschleunigt und verbessert werden. Auch ergänzende Maßnahmen, wie die Vergabe von Förderungen, sind für die Senkung der Leerstandsquote vorgesehen.

Das Leitprojekt „Innenstadt am Zug" besteht aus vier Einzelprojekten:

Als wichtigste Maßnahme zur Attraktivierung der Innenstadt ist ein Bürgerbeteiligungsverfahren über die Neugestaltung des öffentlichen Raumes vorgesehen. Unsere Aufgabe dabei ist das Prozessdesign sowie die Ausarbeitung eines Beispielentwurfs.

Eng verknüpft mit diesem Partizipationsprozess ist das zweite Unterprojekt, das die Schaffung einer Tiefgarage am Hauptplatz vorsieht. Durch die Komplexität der technischen Planung ist dieses Projekt nicht in den Partizipationsprozess integriert, sondern bildet eine Vorgabe für ebendiesen. Alles Weitere obliegt dann den Bürgern selbst. Die Detailplanung für die Tiefgarage wird von uns, in Kooperation mit einem Bauingenieursbüro, durchgeführt.

Der dritte Bestandteil unserer Innenstadtoffensive betrifft die Nahversorgung und Direktvermarktung. Angedacht ist dabei die Verlegung des Bauerngeschäftes in einen Leerstand am Hauptplatz sowie eine Ausweitung des Konzepts der Bauerngeschäfte durch Einführung eines Lieferservices und Schaffung einer Filiale in Mödring. Ablauf und Organisation des Expansionsprozesses werden in diesem Unterprojekt erläutert.

Im Leitprojekt 1-2 liegt der Schwerpunkt zwar auf der Bahnhofsachse, die meisten geplanten Maßnahmen betreffen aber das gesamte Gemeindegebiet.

Als Hauptmaßnahme ist eindeutig die Neugestaltung des Straßenzuges vom Bahnhof bis zur Kreuzung Wiener Straße / Robert-Hamerling-Straße zu nennen. Die Schwerpunkte liegen auf der Neukonzeption des Straßenquerschnitts und der Kreuzungsbereiche, um die Bedingungen für den NMIV zu verbessern und um das nördlich gelegene FJ-Quartier ordnungsgemäß zu erschließen.

Die geplante Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt soll keineswegs isoliert betrachtet werden. Vielmehr stellt sie den Startschuss für eine KG-übergreifende Radwegeoffensive dar. Alle wichtigen Hauptachsen im Gemeindegebiet werden dabei mit adäquaten Radweganlagen ausgestattet.

Eine weitere Maßnahme, die nicht nur der Erreichbarkeit des Bahnhofes dient, ist die Einführung eines Gemeindetaxis. Profiteure dieses Projektes sind vor allem die Katastralgemeinden mit einer schlechten ÖV-Anbindung. Die Entwicklung eines solchen Gemeindetaxi-Systems wird dabei von uns detailliert erläutert.

7
Leitprojekt 1
‚Urban an der Bahn'

Im Bereich des Bahnhofs soll zukünftig eine komplette Neugestaltung vollzogen werden. Der Bahnhof selbst wird nicht nur zu einem multimodalen Mobilitätsknoten umgebaut, sondern auch zu einem eigenen Stadtteilzentrum von Horn entwickelt. Zur Deckung der steigenden Baulandnachfrage entsteht nordwestlich des Bahnhofs ein familienfreundliches Wohnquartier mit hervorragender Bahnhofsanbindung. Dieses sogenannte Franz-Josefs- Quartier wird im Zuge eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahren gestaltet. Südlich des Bahnhofs ist ein Industriegebiet mit direktem Gleisanschluss vorgesehen.

7.1 Neugestaltung des Bahnhofs

Mit der Direktanbindung an die Franz-Josefs-Bahn wird die Zugs- und Fahrgastfrequenz am Bahnhof Horn erheblich ansteigen. Um die Kapazitäten des Bahnhofes zu vergrößern, ist daher ein Generalumbau des Bahnhofsareals erforderlich.

Der momentane Zustand des Bahnhofs entspricht sowieso nicht mehr den Anforderungen einer modernen, vernetzten Stadt. Die Ausstattung ist veraltet, die Barrierefreiheit ist mangelhaft, das optische Erscheinungsbild erinnert an die Nachkriegszeit, der Anschluss zum historischen Zentrum ist nicht für alle VerkehrsteilnehmerInnen ausreichend gegeben und auch die Zugverbindungen ins Umland, beziehungsweise in höherrangige Zentren wie Wien, sind ausbaufähig.

Der geplante Franz-Josefs-Bahnhof soll nicht nur zur zentralen Verkehrsdrehscheibe im östlichen Waldviertel entwickelt werden, sondern der Stadt Horn auch eine neue Identität verleihen.

Anforderungen an einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt

Der neue Bahnhof soll vor allem den Anforderungen eines modernen Verkehrsknotenpunktes gerecht werden, wo das effiziente Wechseln der Verkehrsmittel ermöglicht wird und Raum für die Öffentlichkeit geschaffen wird. Dabei spielt die Knoten- als auch die Platzfunktion eine wichtige Rolle.

Der umliegende Siedlungsraum wird mit dem Verkehrsnetz bestmöglich verknüpft und die Funktionen werden aufeinander abgestimmt. Der Verkehrsknoten ist zudem ein Ort, um die Verkehrsmittel zu wechseln, beispielsweise vom Zug zum Rad, Bus oder Auto. Diese Multimodalität, wo mehrere Mobilitätsformen aufeinandertreffen, zeichnet moderne Verkehrsknotenpunkte besonders aus.

Neben der Funktion als Knotenpunkt soll der Bahnhof auch Raum für eine öffentliche Nutzung, Geschäfte und menschliche Aktivitäten bereitstellen. Er soll ein Ort sein, wo Menschen verweilen, arbeiten und die Funktion der Umsteigemöglichkeiten nutzen. Neben der Verbindungsfunktion und Identitätsstiftung eines Ortes hat der Bahnhof also vor allem auch eine wichtige soziale Rolle im Stadtgefüge. Menschen aller Alters- oder Einkommensgruppen treffen aufeinander und teilen sich den Raum - sowohl für den angestrebten Weg in umliegende Zentren mittels Zug, als auch für Freizeit, Einkauf oder Dienstleistungen im Bahnhofsareal.

Abb.7.1: Bestand Bahnhofsgebäude

Abb.7.2: Bestand Gleise

Funktionen eines Kleinstadtbahnhofs

Vergangenheit

Vor der Verbreitung des Automobils, also bis in die 1950er Jahre, war der Bahnhof das Eingangstor eines Ortes. Er war das Erste, was Reisende in der damaligen Zeit sahen. Demnach war er die Visitenkarte und wurde gehegt und gepflegt, um die neu ankommenden Besucher willkommen zu heißen.

Mit den Jahren verloren Bahnhöfe in kleineren Städten an Stellenwert. Das Auto rückte in den Mittelpunkt des Geschehens und die Wahl der Mobilitätsform veränderte sich drastisch. Lebens-, Planungs- und Denkweise konzentrierte sich immer mehr auf das Kraftfahrzeug und andere Verkehrsmittel blieben auf der Strecke.

Heute

Die letzten Jahre zeigen, dass der Weg wieder in die entgegengesetzte Richtung pendelt. VerkehrsteilnehmerInnen aller Nutzergruppen sollen berücksichtigt werden und einen ausgeglichenen Mobilitätsmix bewirken. Der Straßenraum soll sowohl für öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrende, Fußgehende, als auch für das Auto genügend Platz gewährleisten.

Diese Änderung sollte sich auch positiv auf vielleicht bereits schon fast in Vergessenheit geratene Kleinstadtbahnhöfe auswirken.

Ein Beispiel dafür ist der seit 2004 in Deutschland bestehende Wettbewerb „Bahnhof des Jahres", welcher von dem gemeinnützigen Bündnis „Allianz pro Schiene" ins Leben geweckt wurde. Deren Ziel ist es den Marktanteil im Güter- und Personenverkehr zu erhöhen und aktuelle Trends aufzugreifen. Jährlich wird der kundenfreundlichste und schönste Klein- und Großstadtbahnhof, egal ob nostalgisch oder modern, gekürt, was das Bewusstsein über die Wichtigkeit eines Bahnhofs in einem Ort unterstreichen soll. (vgl. Bahnhof des Jahres, allianz-pro-schiene.de)

Abb.7.3: Verlassener Bahnhof Berbersdorf

Franz-Josefs-Bahn

Der Baubeginn der Franz-Josefs-Bahn, welche ihren Namen zu Ehren von Kaiser Franz Joseph I. erhalten hatte, war am 11.November 1866 und sie hatte eine Streckenlänge von 163 Kilometern.

Die Strecke Gmünd-Eggenburg wurde 1869 eröffnet, die Strecke Eggenburg-Wien 1870.

Der Streckenverlauf erscheint ungewöhnlich, da die zwei Bezirkshauptstädte Horn und Waidhofen an der Thaya nicht berührt werden. Einige Planungsvarianten sahen auch eine Linienführung über die genannten Städte vor, letztlich fiel die Entscheidung aber für das ausgeführte Projekt.

Mit dem Bau der 1889 eröffneten Kamptalbahn und der ab 1891 eröffneten Thayatalbahn erhielten Horn und Waidhofen später Anschluss an die Hauptstrecke. (vgl. Franz-Josefs-Bahn, wien.gv.at)

Abb.7.4: Ferienkolonie „Wiener Kinder auf's Land" am Franz-Josefs-Bahnhof, 1916

Spange Horn

Im Jahre 2017 wurde Horns direkte Anbindung an die Franz-Josefs-Bahn beschlossen. Das Land und die Österreichische Bundesbahnen haben vereinbart, mit der Planung für die sogenannte „Spange Horn" zu beginnen. Diese zweigt in Eggenburg von der Bestandsstrecke ab, touchiert die Stadt Horn und mündet in Klein-Meiselsdorf wieder in die derzeitige Franz-Josefs-Bahn. Der Bahnhof Horn fungiert dabei als Kopfbahnhof, die Züge der FJ-Bahn verlassen den Bahnhof in die Richtung, aus der sie gekommen sind.

Der derzeit nicht elektrifizierte Teil der Kamptalbahn zwischen Sigmundsherberg und Horn soll zugunsten der neuen Trasse der Franz-Josefs-Bahn aufgelassen werden. Die Kamptalbahn endet zukünftig also in Horn.

Gerade für PendlerInnen aus der Region Horn stellt der neue Streckenabschnitt eine wesentliche Verbesserung für die Erreichbarkeit umliegender Zentren dar. Die Fahrzeit von Horn nach Wien verkürzt sich um etwa 15 Minuten, die Bundeshauptstadt wird innerhalb einer Stunde erreichbar sein.

Die Planungen der ÖBB werten aber auch die Stellung des Bahnhofs Horn enorm auf. So ist mit einer wesentlich höheren Zugfrequenz zu rechnen, da die meisten Personenzüge zwischen Gmünd und Wien wohl über Horn geführt werden. Darüber hinaus übernimmt der Bahnhof Horn die Umsteigefunktion zwischen Kamptalbahn und Franz-Josefs-Bahn vom Bahnhof Sigmundsherberg. Auch aus diesem Grund ist mit einem deutlichen Fahrgastzuwachs zu rechnen.

(vgl. Horn erhält Anbindung an Franz-Josefs-Bahn, noe.orf.at)

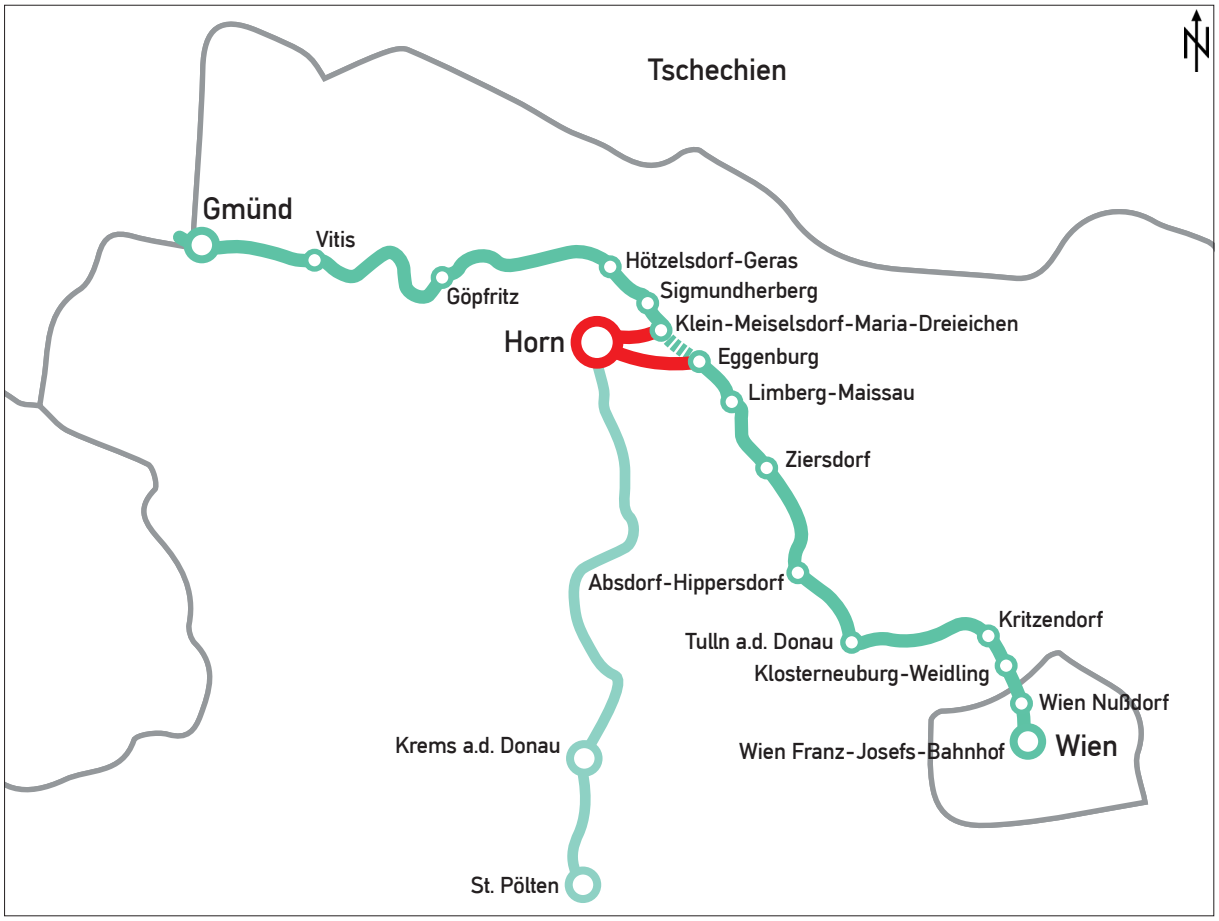


Abb.7.5: Spange Horn

Planung Bahnhofsareal

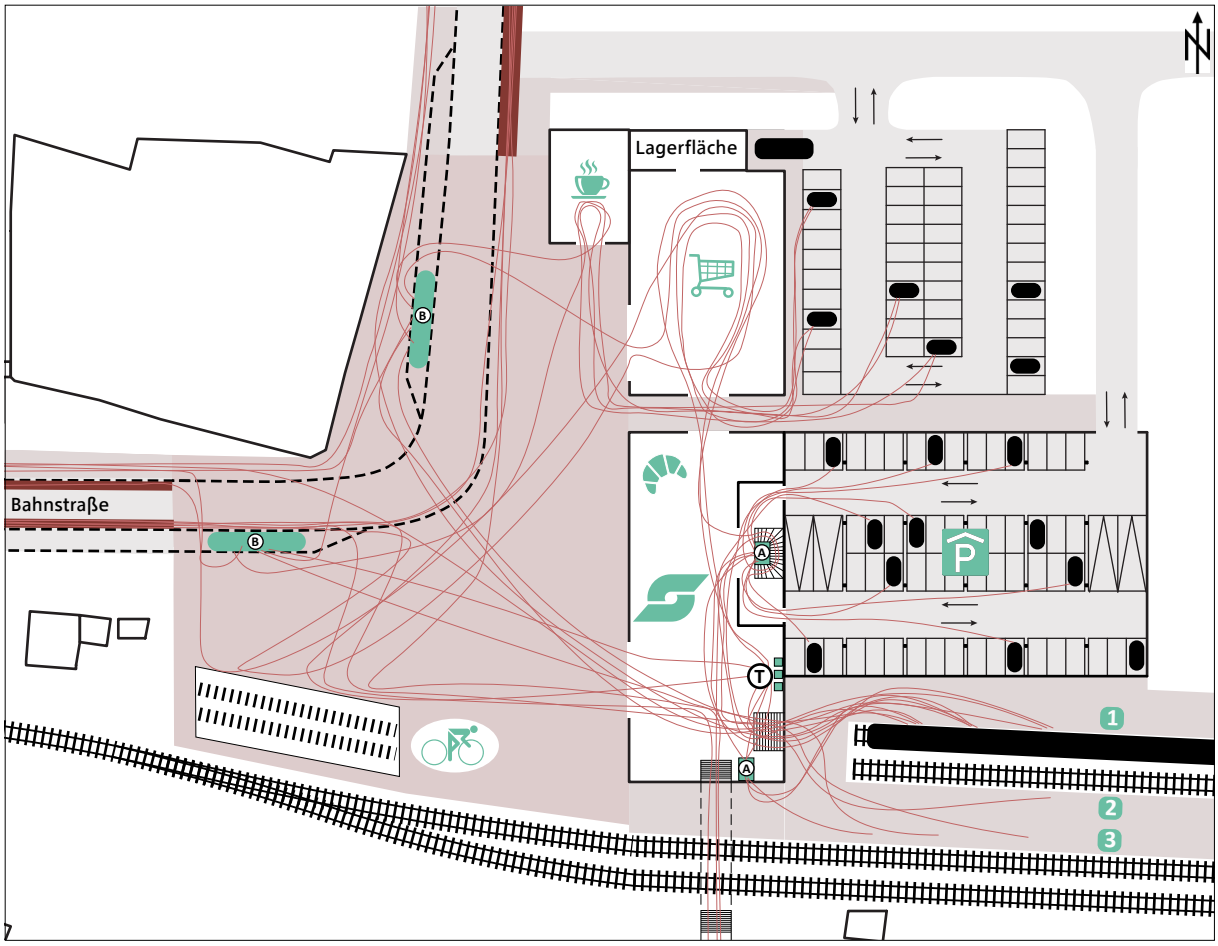


Abb.7.6: Bahnhofsareal mit Wegeverbindungen

- Bahnhofshalle
- Park and Ride-Garage
- Bahnsteig
- Café
- Bäcker
- Nahversorger
- Bike and Ride-Anlage
- Aufzug
- Ticketschalter
- Bushaltestelle
- Autos
- Wegeverbindungen
- Gebäude
- Begegnungszone
- Radweg
- Gehweg

Neuplanung des Bahnhofsgebäudes

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, ÖBB Infra AG
Instrumente:	Kooperation zwischen Gemeinde & ÖBB, Flächenabkauf
Kosten:	10.000.000 €
Finanzierung:	ÖBB Infra AG, Land NÖ

Priorität	sehr hoch
Zeithorizont	mittelfristig
Investitionskosten	sehr hoch
Laufende Kosten	mittel
Mitgestaltungspotenzial	niedrig

Bahnhofsgebäude

Mit der „Spange Horn" soll nicht nur der, von der Österreichischen Bundesbahn finanzierte, Gleisabschnitt gebaut werden, sondern das gesamte Areal des derzeit bestehenden, aber veralteten, Bahnhofs Horn erneuert werden.

Der Bahnhofsneubau soll den Anforderungen der steigenden Anzahl der Fahrgäste und den Anforderungen eines modernen Bahnhofs gerecht werden, einen Mehrwert für die umliegende Wohnbevölkerung bieten und als neues Zentrum der Stadt Horn eine weitere Identität verleihen.

Der Bahnhof selbst wird teilweise als Kopfbahnhof, beziehungsweise Sackbahnhof ausgeführt. Die beiden Gleise der „Spange Horn" enden im Bahnhof, wo somit alle Züge nur an einer Seite hinein- und in umgekehrter Fahrrichtung wieder hinausfahren können. Der Vorteil des Kopfbahnhofes ist die niveaugleiche Erreichbarkeit aller Bahnsteige. Während die Bahnsteige 1 und 2 von den Zügen der FJ-Bahn angefahren werden, ist für die Kamptalbahn der Bahnsteig 3 vorgesehen. Die Durchlässigkeit des Bahnhofs für den Güterverkehr bleibt dennoch bestehen, da die beiden südlichen Gleise den Bahnhof auch weiterhin durchqueren und so die Kamptalbahn mit der FJ-Bahn direkt verbinden.

Das Empfangsgebäude erhält eine angenehm große Eingangshalle und ist quer zu den Gleisen angelegt. Die Abmessungen des Bahnhofsgebäudes (45x20x7,5m) entsprechen in etwa der Größe des Referenzbahnhofes Oberstdorf. Das Gebäude verfügt über mehrere Ticketschalter, WC-Anlagen, Imbissläden und einen großen Wartebereich. Die Bahnhofshalle verknüpft die Bahnsteige mit den umliegenden Einrichtungen (Nahversorger, Hochgarage), dem Bahnhofsvorplatz und der Gewerbezone südlich der Gleise auf kürzestem Wege. Für die optimale Anordnung der Ausgänge, Stiegen und Aufzüge wurden die täglichen Wegerelationen der Fahrgäste zur Hand genommen.

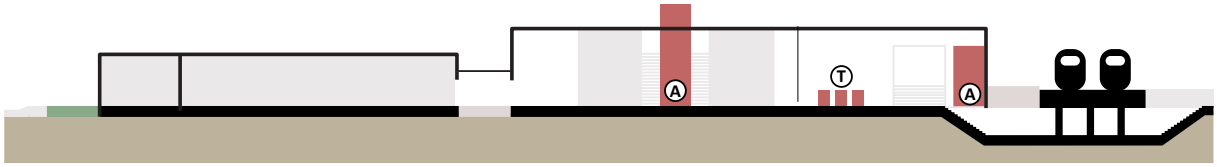


Abb.7.7: Schnitt Bahnhofsgebäude, M 1:750

Die Bahnsteige liegen aufgrund eines Geländesprunges zwei Meter höher als die Bahnhofshalle, sie können aber barrierefrei mittels Aufzug oder Stiegen erreicht werden. Das Umsteigen zwischen Kamptalbahn und Franz-Josefs-Bahn kann dank der Kopfbahnhof-Form gänzlich niveaufrei und dank der Bahnsteigüberdachung auch witterungsgeschützt erfolgen.

Als Referenzbeispiel ist der Kopfbahnhof Abb.7.8 & 7.9 der bayrischen Stadt Oberstdorf anzusehen, welche eine EinwohnerInnenzahl von etwa 10000 hat und demnach Horn ähnelt.

Der Bahnhof ist 2006 im Wettbewerb der „Allianz pro Schiene" zum schönsten Bahnhofs Deutschlands gekürt worden und ist in einer Rekordzeit von nur 9 Monaten mit einem Investitionsvolumen von 3,2 Millionen Euro errichtet worden. Bauherr dafür war die „DB Station & Service AG" und geplant wurde das Projekt von „RKW Architektur" aus Düsseldorf. (vgl. Neubau Bahnhof Oberstdorf, leitwerk-ag.de)

Abb.7.8: Bahnhofsgebäude Oberstdorf

Abb.7.9: Kopfgleise Bahnhof Oberstdorf

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Bahnhofsumgestaltung (inklusive Bahnsteige, Bahnhofsgebäude, Unterführung, Gleisumbauarbeiten) belaufen sich auf etwa 10.000.000 Euro. Finanziert wird dieses Projekt jedoch zum größten Teil von den ÖBB, sowie dem Land Niederösterreich. Als finanzielle Unterstützung können aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) Förderungen in einer Höhe von ca. 20% der Investitionssumme lukriert werden. Das Projekt fällt in die dritte Prioritätsachse (Förderung der Verringerung der CO^2-Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft), genauer gesagt in den Maßnahmenbereich 13 (lokale und regionale Strategien für Energieeffizienz und nachhaltige Mobilität).

EFRE ist ein EU-Förderprogramm zum Ausgleich der wichtigsten regionalen Ungleichgewichte in der EU. Die thematischen Schwerpunkte liegen im Bereich der Klein- und Mittelunternehmen, Forschung und Innovation, der sozialen Infrastruktur, sowie der technischen Infrastruktur. Aufbauend auf den allgemeinen Zielen des EFRE-Fonds werden von den Mitgliedsstaaten in nationalen Programmen thematische Schwerpunkte in Prioritätsachsen festgelegt. In Österreich handelt es sich um das EFRE-Programm „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung Österreich 2014 bis 2020". Die eingereichten Projekte müssen einer der fünf vorgegebenen Prioritätsachse zugeordnet werden. Das Fördervolumen für bewilligte Projekte umfasst etwa 20% bis 50% der Gesamt-investitionskosten.

Bahnhofsvorplatz & Cafe

Akteure:	**Stadtgemeinde Horn, Land NÖ, Grundstückseigentümer**
Instrumente:	**Bebauungsplan, Flächenabkauf**
Kosten:	**1.000.000 €**
Finanzierung:	**Gemeinde Horn, Land NÖ**

Priorität	**hoch**
Zeithorizont	**kurzfristig**
Investitionskosten	**mittel**
Laufende Kosten	**niedrig**
Mitgestaltungspotenzial	**niedrig**

Bahnhofsvorplatz

Die von Westen kommende Achse (Bahnstraße) wird im Bahnhofsareal als Begegnungszone ausgeführt. Im Umfeld des multimodalen Mobilitätsknotenpunkt sollen sich sowohl Rad-, Bus-, AutofahrerInnen, wie FußgeherInnen gleichberechtigt aufhalten können.

Die Fahrgeschwindigkeit wird auf 20 km/h begrenzt und die Oberfläche wird barrierefrei und ebenerdig ausgeführt.

Damit der Vorplatz frei von dauerparkenden Autos ausgestaltet werden kann, ist eine Hochgarage geplant, welche sich östlich, hinter dem Bahnhofsgebäude befindet, worauf später noch detaillierter eingegangen wird. Das Bringen und Abholen von Fahrgästen mittels PKW ist jedoch auch am Bahnhofsvorplatz gestattet. Dafür wird ein Kiss and Ride – Bereich in der Nähe des Haupteinganges eingerichtet, der ein schnelles und sicheres Zu- oder Aussteigen ermöglicht.

Neben der Steigerung der Straßenattraktivität wird die Verkehrssicherheit erhöht und dem Raum wird Leben eingehaucht.

Vor allem für den NMIV werden die Bedingungen verbessert. Radfahrende erreichen den Bahnhof künftig entspannt über neue Radfahranlagen sowohl von der Innenstadt her als auch von Breiteneich kommend. Für sie ist eine Radabstellanlage westlich vom Bahnhofsgebäude geplant. Die überdachte Bike & Ride Anlage bietet Platz für bis zu 100 Räder und soll ein rasches und unkompliziertes Wechseln zwischen dem Fahrrad und den weiterführenden Verkehrsmitteln ermöglichen.

Die Bushaltestellen werden jeweils mit etwas Abstand vor der engen Kurve angeordnet, um die Sichtverhältnisse für querende Fußgänger und Autofahrer nicht einzuschränken. Die zwei Haltebereiche ermöglichen das Halten von jeweils bis zu drei Bussen, da zukünftig mit einer höheren Busfrequenz zu rechnen ist. Die meisten regionalen Buslinien werden zukünftig nämlich über die Innenstadt zum Bahnhof geführt. Deshalb sind auch Wendeflächen und Abstellplätze für die Busse zu berücksichtigen. Dafür wird die bereits bestehende Busgarage unmittelbar nördlich des Bahnhofsvorplatzes herangezogen.

Zur Aufwertung und Belebung des Bahnhofsvorplatzes ist im nördlichen Bereich ein Café inklusive Schanigarten geplant. Es ist etwas ruhiger gelegen, abseits der eilenden Verbindungswege zwischen Zug und den weiteren Verkehrsmitteln, und ermöglicht ein entspanntes Verweilen während der Wartezeiten auf Bus oder Zug.

Kooperation

Die Umsetzung des Bahnhofsvorplatzes erfordert eine enge Kooperation zwischen der Gemeinde, dem Land NÖ, und den Busverkehrsunternehmen. Zu beachten ist, dass die Bahnstraße als Landesstraße in den Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich fällt. Zur Herstellung einer ansprechenden Platzsituation ist ein Bebauungsplan für den Bahnhofsvorplatz zu erstellen, wo Gebäudefluchtlinien und Gebäudehöhen geregelt werden sollen.

Abb.7.10: Schaubild Bahnhofsareal

Park and Ride - Hochgarage

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Land NÖ, Grundstückseigentümer ÖBB Infra AG
Instrumente:	Kooperation zw. Gemeinde & Land & ÖBB, Flächenabkauf
Kosten:	1.500.000 €
Finanzierung:	Gemeinde Horn 30%, Land NÖ 20%, ÖBB 50%

Priorität	hoch
Zeithorizont	mittelfristig
Investitionskosten	mittel
Laufende Kosten	niedrig
Mitgestaltungspotenzial	niedrig

Park & Ride-Hochgarage

Bei der letzten landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014 in Niederösterreich ist herausgekommen, dass ein Haushalt im Durchschnitt 1,5 Autos besitzt. (vgl. Mobilität in NÖ, noe.gv.at)

Die große Zahl der Auspendler aus dem Bezirk Horn nutzt den privaten PKW. Alleine nach Wien pendeln 1500 Personen. Eine aktuelle PendlerInnenanalyse zeigt, dass momentan nur knapp über 10% die Franz-Josefs-Bahn nutzen. (vgl. Schienenspange Horn, pro-fjb.at)

Mittels Attraktivierung und Modernisierung der Anbindung an die Franz-Josefs-Bahn gewinnt die jetzige, relativ unbedeutende Bahnverbindung deutlich an Wert. Dennoch ist davon auszugehen, dass sich das PendlerInnenverhalten nicht von heute auf morgen drastisch verringern wird. Demnach ist eine fruchtbare Symbiose unterschiedlicher Mobilitätsformen anzustreben.

Um nun neben den fußgehenden, rad- oder busfahrenden auch den autofahrenden Personen ein effizientes Umsteigen auf die Bahn zu ermöglichen, wird eine Park and Ride-Hochgarage geplant.

Sie befindet sich auf der Rückseite des geplanten Bahnhofgebäudes, um einen Vorplatz ohne parkende Fahrzeugen zu schaffen. Beide Komplexe sind direkt miteinander verbunden. Mittels Aufzug und Stiegenhaus gelangt man umgehend vom Parkhaus in das Erdgeschoß der Bahnhofswartehalle.

Die Hochgarage ist in 6 Halbgeschoße aufgeteilt und bietet Platz für 150 Fahrzeuge. Mit 7,5m Höhe ist sie gleich hoch wie das angrenzende Bahnhofsgebäude. Zur Abschätzung der notwendigen Stellplatzanzahl wurde der derzeitige Verkehrsknotenpunkt, der Bahnhof Sigmundsherberg, als Vergleichsgröße herangezogen.

Realisiert soll das Projekt durch das Aufkaufen der benötigten Grundstücke werden und der anschließenden Kooperationen mit der Österreichischen Bundesbahn.

Kosten und Finanzierung

Auf Basis von Referenzprojekten wurden eine Kostenschätzung vorgenommen. Demnach belaufen sich die Kosten, für die geplante P&R-Hochgarage auf etwa 1,5 Millionen Euro. Den höchsten Teil der Investitionssumme tragen, sowie beim Referenzbeispiel Park and Ride-Spittal an der Drau, die ÖBB (50%), 30% werden vom Land beigesteuert und die restlichen 20% werden von der Gemeinde übernommen (300.000 Euro). (vgl. NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm, noe.gv.at; Park&Ride wird größer, kleinezeitung.at)

Nahversorger

Akteure:	**Stadtgemeinde Horn, Investor**
Instrumente:	**FWP, BBP, Vertragsraumordnung**
Kosten:	**0 €**
Finanzierung:	**Investor**

Priorität	**mittel**
Zeithorizont	**langfristig**
Investitionskosten	**sehr niedrig**
Laufende Kosten	**sehr niedrig**
Mitgestaltungspotenzial	**sehr niedrig**

Nahversorger

Ein hochrangiger Verkehrsknotenpunkt erfordert auch eine entsprechende Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen. Daher ist nördlich des Bahnhofsgebäudes die Ansiedelung eines klassischen Nahversorgers mit ca. 600 m² Verkaufsfläche vorgesehen.

Der Nahversorger rentiert sich insbesondere aufgrund der hohen Passantenfrequenz am Bahnhof. Sowohl EinpendlerInnen als auch AuspendlerInnen können sich hier ihr Frühstück vor Arbeitsbeginn sichern oder eine Jause für den Arbeitstag kaufen. Eine Überdachung zwischen dem Geschäftslokal und der Bahnhofshalle ermöglicht etwa eine direkte und wetterfeste Verbindung beider Gebäude.

Profiteure des Nahversorgers sind allerdings auch die in der Umgebung wohnhaften Personen und die zahlreichen Beschäftigten der umliegenden Betriebe (z.B. Lagerhaus, Druckerei Berger). Außerdem stellt das Lebensmittelgeschäft auch die Versorgung der zukünftigen BewohnerInnen des geplanten Franz-Josefs-Quartiers mit Gütern des täglichen Bedarfs sicher.

Die gute öffentliche Erreichbarkeit des Nahversorgers mindert die Zahl an erforderlichen Stellplätzen. Daher umfasst der geplante Parkplatz auch nur 46 Abstellmöglichkeiten. Der Parkplatz wird hinter dem Gebäude positioniert, um die Aufenthaltsqualität am Bahnhofsvorplatz nicht zu beeinträchtigen. Das Hauptaugenmerk liegt nämlich auf einer guten fußläufigen Erreichbarkeit des Nahversorgers von der Bushaltestelle bzw. vom Bahnhofsgebäude aus.

Auch die Warenanlieferung erfolgt über die Rückseite des Gebäudes. Damit werden Lärmimmissionen im Franz-Josefs-Quartier weitgehend vermieden. Für die Lagerung der Waren steht eine 100 Quadratmeter große Fläche im Gebäudeinneren zur Verfügung.

Zur Sicherstellung der beabsichtigten Nutzung ist im Rahmen des Umwidmungsverfahrens ein privatrechtlicher Vertrag zwischen dem Widmungswerbenden und der Stadtgemeinde Horn abzuschließen. Darin verpflichtet sich der Widmungswerbende zur umgehenden Bebauung der Parzelle und zur Bereitstellung eines Nahversorgers.

HORN

sagt mein Hausverstand.

Abb.7.11: Nahversorger Logo

Begegnungszone 1

- Kooperation mit dem Land
- Umgestaltung der jetzigen Bahnstraße
- Erstellung der Begegnungszone und der Bike&Ride-Anlage
- Verlegung der Busstationen

2024

Abb.7.12: Schaubild Begegnungszone

P+R - Hochgarage 2

- Abkauf der Flächen bzw. Kooperation mit ÖBB
- Errichtung und Eröffnung der Hochgarage

2025

Abb.7.13: Schaubild P+R-Hochgarage

Bahnhofsgebäude 3

- Kooperation mit Land und ÖBB
- Errichtung des Bahnhofs
- Verbindung zur Gewerbezone Sissi
- Eröffnung

2025

Abb.7.14: Schaubild Bahnhofsgebäude

Nahversorger 4

- Flächenabkauf
- Umwidmung
- Verkauf der Fläche inkl. privatrechtlicher Vertrag zur widmungsgemäßen Verwendung
- Bau eines Nahversorgers und Cafés

2026

Abb.7.15: Schaubild Nahversorger

7.2 Franz-Josefs-Quartier

Wettbewerbsverfahren Franz Josefs Quartier

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Architektenkammer, Land NÖ, externe Experten, Grundstückseigentümer
Instrumente:	FWP, 2-stufiges Wettbewerbsverfahren
Kosten:	150.000 €
Finanzierung:	EU EFRE Förderung

Priorität	hoch
Zeithorizont	mittelfristig
Investitionskosten	niedrig
Laufende Kosten	sehr niedrig
Mitgestaltungspotenzial	mittel

Für das 10 ha große Areal zwischen Bahnhof und Krankenhaus ist, wie bereits erläutert, ab 2026 eine Umnutzung zu einem Wohngebiet vorgesehen. Um eine breitgefächerte Ideenfindung und kreative Ansätze finden zu können, ist für die Neugestaltung des sogenannten Franz-Josefs-Quartier ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren vorgesehen. Dieser Wettbewerb stützt sich auf ein von der Stadt Bruck an der Mur ausgeschriebenes Referenzbeispiel und wird auf den nächsten Seiten konkret erläutert.

7.2.1 Wettbewerbsverfahren - Allgemeiner Teil

A1) Auslober, Vertreter

Auftraggeber und Auslober:	Stadtgemeinde Horn	Rathausplatz 4, 3580 Horn
Vertreter:	Bauamtsleiter Ing. Johann Kapitan	Tel: 02982/2656 225 E-Mail: kapitan@horn.gv.at

A2) Gegenstand des Verfahrens

Auf einem etwa 10 ha großen Stadterweiterungsgebiet, das aufgrund des Anschlusses an die Franz-Josef-Bahn in Zukunft von großer Relevanz sein wird, soll ein räumlich und zeitlich gestufter Masterplan für die zukünftige Entwicklung erstellt werden.

Abb.7.16: Abgrenzung Franz-Josefs-Quartier, Luftbild

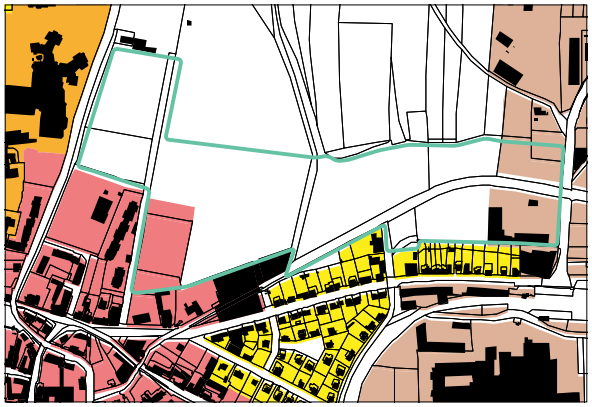


Abb.7.17: Abgrenzung Franz-Josefs-Quartier, Flächenwidmungsplan

A3) Art des Verfahrens

- Realisierungswettbewerb, offen, anonym, zweistufig, im Unterschwellenbereich
- Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren erfolgt ein Verhandlungsverfahren gemäß BvergG 2006 mit dem Gewinner des Wettbewerbes für die Übertragung der Erstellung eines Masterplanes

Weitere Angaben:

a) In der 1. Stufe wird mit geringem Darstellungsaufwand eine möglichst breite Ideenfindung angestrebt

b) Ergänzend zur üblichen Vorprüfung wird eine Gruppe von Sonderfachleuten bestehend aus Freiraumplaner, Verkehrsplaner und Wasserbaukonsulenten jeweils zwischen Vorprüfung und Jurysitzung um eine fachliche Beurteilung der eingereichten Projekte gebeten

c) Die 6 erstgereihten der 1. Stufe werden mit den Vorgaben der Jurybeurteilung zur vertieften Bearbeitung in der 2. Stufe eingeladen.

d) Im anschließenden Verhandlungsverfahren sollen mit dem Wettbewerbssieger die weitere Bearbeitung unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichtes geregelt werden

A4) Teilnahmeberechtigte

- ArchitektInnen, ZivilingenieurInnen, RaumplanerInnen
- Der Nachweis zur Teilnahmeberechtigung (Befugnis) ist zugleich mit der Bewerbung zu erbringen.

A5) Ausgesetzte Preise, Anerkennungspreise, Unkostenbeiträge

- Für die Teilnahme in der 1. Stufe gibt es keine Aufwandsentschädigung
- In der 2. Stufe bekommen 6, max. 8 ausgewählte Teilnehmer bei vollständiger Abgabe aller geforderten Unterlagen eine pauschale Aufwandsentschädigung in der Höhe von je 4.800,- € inkl. MWST.
- Zusätzlich werden für die 3 Erstgereihten der 2. Stufe folgende Preise festgesetzt:.

1. Preis	4.800,-€	(inkl. MwSt.)
2. Preis	3.600,-€	(inkl. MwSt.)
3. Preis	2.400,-€	(inkl. MwSt.)

Anrechnung Preisgeld:

Im Falle einer Beauftragung eines Teilnehmers mit nachfolgenden Planungen und vorausgesetzt, es kommt im Zuge der weiteren Bearbeitung zu keinen wesentlichen Änderungen gegenüber dem prämierten Projekt, werden vom Planungshonorar für die Erstellung des Masterplans 50% des Preisgeldes in Abzug gebracht.

A6) Beauftragung, Absichtserklärung

- Der Auftraggeber beabsichtigt mit dem Verfasser des erstgereihten Projektes unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichtes in ein Verhandlungsverfahren einzutreten.
- Die Honorierung der weiteren Planungsleistungen erfolgt in Anlehnung an die H0A / Bundeskammer für Architekten und Ingenieurkonsulenten, Stand 1.12.2004.
- Sollte im Zuge des Verhandlungsverfahrens mit dem erstgereihten Preisträger kein Einvernehmen zu erzielen sein, behält sich der Auftraggeber das Recht vor, mit dem zweitgereihten und falls hier wiederum kein Einvernehmen erzielt werden kann, mit dem drittgereihten Verhandlungen aufzunehmen.
- Der Auftraggeber behält sich weiters das Recht vor, allfällige, aus zwingenden städtebaulichen, formalen, sachlichen oder wirtschaftlichen Gründen erforderliche Planungsänderungen im Zuge der Realisierung vom Projektverfasser zu verlangen

A7) PreisrichterInnen

PreisrichterInnen:

Nominierung	PreisrichterInnen	
A I K – 1 **Architekt**	**wird nachnominiert**	wird nachnominiert
A I K – 2 **Landschaftsplaner**	**wird nachnominiert**	wird nachnominiert
Land - 1 **Raumplaner**	**Dipl.Ing. Ilse Wollansky**	Tel.: (02742) 9005-14783 E-Mail: post.ru2@noel.gv.at
Land – 2 **Wohnbauförderung**	**Mag. Helmut Frank**	Tel.: (02742)9005-14810 E-Mail: post.f2@noel.gv.at
Land – 3 **Wasserwirtschaft**	**Dipl. Ing. Ludwig Lutz**	Tel.: (02742) 9005-14509 E-Mail: post.wa2@noel.gv.at
Land – 4 **Verkehr**	**Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl**	Tel.: 01/58801-280501 E-Mail: bardo.hoerl@tuwien.ac.at
Land – 5 **Wohnbau**	**Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Scheuvens**	Tel.: 0158801 280400 rudolf.scheuvens@tuwien.ac.at
Gemeinde – 1 **Bürgermeister**	**LAbg. Jürgen Maier**	Tel.: 0/2982/2656-17 E-Mail: maier@horn.gv.at
Gemeinde – 2 **Vizebürgermeister**	**Gerda Erdner**	Tel.: 0664/5161251
Gemeinde – 3 **FA-Obmann**	**Ing. Johann Kapitan**	Tel: 02982/2656 225 E-Mail: kapitan@horn.gv.at
Gemeinde – 4 **Bauamtsleiter**	**Ing. Johann Kapitan**	Tel: 02982/2656 225 E-Mail: kapitan@horn.gv.at

Weitere Funktionen

Vorprüfer	**Dipl.-Ing. Karl Heinz Porsch**	Tel.: 02852/539 25 E-Mail: porsch@raumplaner.co.at
Berater – 1 **Landschaftsplanung**	**Dipl.-Ing. Doris Haidvogl**	Tel.: 0664/4500095 E-Mail: office@haidvogl.com
Berater – 2 **Wasserwirtschaft**	**Ing. Johann Kapitan**	Tel: 02982/2656 225 E-Mail: kapitan@horn.gv.at
Berater – 3 **Verkehrsplanung**	**Mario Don**	Tel.: 02982/2656-242 E-Mail: don@horn.gv.at
Berater – 4 **Wohnbau**	**Friedrich Urbitsch**	Tel.: 02982/2656-227 urbitsch@horn.gv.at

A8) Termine

Vorbereitungsphase (ca. 1 Monat)

Bekanntmachung in NÖN	Freitag, 23.11.2018	
Unterlagenausgabe	ab 23.11.2018	Online und im Rathaus
Konstituierende Preisgerichtssitzung	Freitag, 7.12.2018, 9:00 Uhr	Seminarraum Rathaus Horn
Ortsbegehung	Freitag, 7.12.2018, 11:00 Uhr	Treffpunkt: Bahnhof Horn
Hearing	Freitag, 7.12.2018, 14:00 Uhr	Seminarraum Rathaus Horn
Eingabe Rückfragen	bis Freitag, 14.12.2018	
Beantwortung Rückfragen	bis Freitag, 21.12.2018	

1. Wettbewerbsstufe (ca. 3 Monate)

Abgabe 1	bis spätestens Freitag, 8.2.2019	Digital: Website Analog: Rathaus
Vorprüfung 1	bis Dienstag, 19.2. 2019	Rathaus
Beurteilung 1 Sonderkonsulenten	Donnerstag, 21.2.2019	Rathaus
Jurysitzung 1	Dienstag, 26.2. 2019 und Mittwoch, 27.2.2019	Rathaus
Ergebnis Jury 1	bis Montag, 4.3.2019	
Eingabe Rückfragen	bis Freitag, 9.3.2019	
Beantwortung Rückfragen	bis Mittwoch, 13.3.2019	

2. Wettbewerbsstufe (ca. 2 Monate)

Abgabe 2	bis spätestens Freitag, 5.4.2019	
Vorprüfung 2	Montag, 15.5.2019	Rathaus
Beurteilung 2 Sonderkonsulenten	Donnerstag, 18.4.2019	Rathaus
Jurysitzung 2	Dienstag, 23.4.2019 und Mittwoch 24.4.2019	Rathaus
Präsentation	vom Montag, 6.5.2019 bis Freitag 17.5.2019	Kunsthaus

A9) Rückfragen

Rückfragen sind schriftlich per Post, FAX oder E-Mail zu richten an:

Kontaktperson	**Ing. Johann Kapitan**	Tel: 02982/2656 225 E-Mail: kapitan@horn.gv.at

Es gibt jeweils eine gemeinsame, anonyme Beantwortung aller eingegangenen Fragen an alle TeilnehmerInnen per E-Mail.

A10) Abgabe

Einreichung:

Neben der Übermittlung in ausgedruckter Form wird ein USB-Stick mit den Einreichunterlagen im PDF-Format erbeten. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass alle Hinweise, die die Identität des Verfassers bzw. der Verfasserin erkennen lassen, unzulässig sind. Nichtbeachtung führt zum Ausscheiden des Projektes.

Übermittlung:

Alle erforderlichen Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens zum vorgegebenen Termin unter Pkt. A8 abgegeben werden.

Per Post-, Paket-, Botendienst an:
Bauamt Horn, Rathausplatz 4, 3580 Horn

A11) Varianten

Die Abgabe von Varianten ist nicht zulässig.

A12) Sonstiges

Ausschließungsgründe:

Auf Empfehlung des Preisgerichtes werden durch den Auslober jene Teilnehmer ausgeschlossen, die

- ihr Einverständnis zu den Verfahrensregeln einschränken oder zurückziehen
- ihr Projekt verspätet abgegeben haben
- die in der Ausschreibung geforderte Leistungen nicht zur Gänze erbracht haben
- die nachweislich die geforderte Anonymität nicht eingehalten haben
- die Eignung nicht erfüllen

Ausstellung

Nach Vorliegen des Ergebnisses des Wettbewerbes werden sämtliche Projekte unter Nennung der Verfasser und deren Mitarbeiter mindestens 2 Wochen öffentlich präsentiert.

Der vollständige, von den Mitgliedern des Preisgerichtes unterzeichnete Abschlussbericht (Protokoll) wird in dieser Ausstellung aufgelegt.

Ort und Zeitpunkt wird allen am Verfahren Beteiligten gesondert mitgeteilt.

7.2.2 Wettbewerbsverfahren - Besonderer Teil

B1) Aufgabenstellung

Einleitung

Das Areal des Franz-Josef-Quartiers ist mit seiner 10 ha großen Fläche und der gut erschlossenen Lage eine wichtige Baulandreserve der Stadt Horn. Südwestlich befindet sich der Stadtkern mit seinen Nahversorgern. Südöstlich liegt der Bahnhof von Horn. Aufgrund des Anschlusses an die Franz-Josef-Bahn und der sich dadurch ergebenden Neugestaltung des Bahnhofareals wird dieser zukünftig von doppelter Relevanz sein.

Diese Tatsache führt zu einer enormen Aufwertung des geplanten Gebietes und dementsprechend vorausschauend und sorgfältig möchte die Stadt an die Bebauung herangehen. Ein erster Schritt dazu ist die Erstellung eines Masterplans über das gesamte Areal durch ein Wettbewerbsverfahren. In weiterer Folge sollen für die einzelnen Abschnitte Teilbebauungspläne erarbeitet werden.

Die Haupterschließung des Franz-Josef-Quartiers erfolgt von der Bahnstraße aus.
Im Großteil des Quartiers ist eine reine Wohnnutzung geplant, im westlichen Bereich sind allerdings auch Flächen für eine Erweiterung des Gesundheitsclusters vorgesehen. Hier sollen sich mittelfristig ergänzende Einrichtungen zum Landesklinikum ansiedeln (z.B. Reha-Zentrum, Fachhochschule für Gesundheit und Pflege), damit sie untereinander intensiv kooperieren können. Diesbezüglich ist auch eine Verbindung der beiden, durch einen Bach getrennten Stadtteile essenziell.

Es soll ebenso ein attraktives, gut nutzbares Freiraumangebot berücksichtigt werden, welches dem Stadtteil eine besondere Note verleihen soll. Neben einem innerörtlichen Stadtteilpark ist auch eine attraktive Gestaltung des Übergangsbereichs zur freien Landschaft zu beachten.

Umlandbeziehungen

Zur optimalen Integration des Franz-Josefs-Quartiers in die umliegenden Stadtteile sind die bestehenden Strukturen im Umfeld unbedingt in die Planung miteinzubeziehen. Im folgenden Kapitel werden diese Strukturen daher kurz erläutert.

***Gesundheitscluster:**

Von höchster Relevanz ist das Landesklinikum Horn, das im Zuge der Planung miteinbezogen und berücksichtigt werden soll. In unmittelbarer Nähe des LKHs findet man ebenso das Rote Kreuz und ein Altenpflegeheim vor. Der bisherige Bestand soll durch weitere gesundheitliche Einrichtungen, wie beispielsweise ein Reha-Zentrum und eine Fachhochschule für Krankenpflege ergänzt werden. Diese Einrichtungen sollen westlichen Teil des Areals angesiedelt werden, da dadurch eine bessere Zusammenarbeit mit den bestehenden Anstalten ermöglicht werden kann.

***Nahversorgung:**

Die Nahversorgung im und um das Franz-Josefs-Quartier ist derzeit nicht optimal und daher dementsprechend verbesserungswürdig. Der nächstgelegene Nahversorger befindet sich in der Wiener Straße in der Innenstadt. Im Zuge des Bahnhofumbaus wird im Bahnhofsareal allerdings ein zusätzlicher Nahversorger angesiedelt, der auch die BewohnerInnen des Franz-Josefs-Quartiers mitversorgen wird. Auch einige kleinere Handels- und Dienstleistungsbetriebe, wie z.B. ein Bäcker oder eine Trafik, sind hier geplant.

***Bildung:**

Horn verfügt über ein breit gefächertes Schulangebot, die meisten Bildungseinrichtungen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Franz-Josefs-Quartier.

Das Schulangebot besteht aus einem Bundesrealgymnasium, einer Neuen Mittelschule, einer Höheren Bundeslehranstalt für Wirtschaftliche Berufe, einer Polytechnische Schule sowie einer Schule für Gesundheits- und Krankenpflege. Auch die Volksschule ist nicht weit vom Quartier entfernt ist. Die aufgezählten Schulen befinden sich alle westlich des Landesklinikum und bilden dadurch einen gut ausgeprägten Bildungscluster.

Die bestehenden Bildungseinrichtungen verfügen aufgrund des Schülerrückgangs in den letzten Jahren auch über genügend Kapazitäten zur Aufnahme der SchülerInnen aus dem Franz-Josefs-Quartier. Im Quartier selbst ist daher neben der Fachhochschule für Gesundheitsberufe lediglich ein zusätzlicher Kindergarten vorgesehen.

***Wirtschaft:**

Auf der nordöstlichen Seite des Gebietes befinden sich bereits mehrere Gewerbebetriebe. Einige Betriebe, wie etwa das Lagerhaus, sind auch entlang der Bahnstraße zu finden. Ebenso erwähnenswert ist das zukünftige Industriegebiet („Gewerbezone Sissi") südlich des Bahnhofareals, welches ab 2026 realisiert wird.

***Naturraum:**

Da das Planungsgebiet von drei Bächen (u.a. Mödringbach, Breiteneicher Bach) begrenzt oder durchquert wird, sind auch diese im Zuge der Planung zu berücksichtigen und sollen dementsprechend integriert werden. Entlang der im Planungsgebiet vorgesehenen Hauptachsen sollen außerdem Grünverbindungen angelegt werden und ein Park soll zur Auflockerung des Wohngebietes dienen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die fünf Fußballplätze des SV Horn im nordwestlichen Anschluss an das Wohngebiet.

***Verkehr:**

Aufgrund der bereits erwähnten, hervorragenden zukünftigen Bahnanbindung soll im Süden des Quartiers eine wichtige Bahnhofsachse geschaffen werden. Der Bahnhof Horn wird wegen seiner zukünftigen Knotenfunktion häufig genutzt und zu einem neuen, kleinen Zentrum umfunktioniert werden. Aus diesem Grund sind dort auch Bushaltestellen vorgesehen – wovon auch das Franz-Josefs-Quartier profitieren wird. Eine weitere Bushaltestelle wird ebenso beim neu geplanten Kreisverkehr an der B4 im Süden des Gebietes angedacht. Aufgrund der guten Anbindung ist innerhalb des Planungsgebietes kein öffentlicher Verkehr vorgesehen.

Die Haupterschließung des Quartiers für den MIV erfolgt über zwei von Süden kommende Sammelstraßen. Beide Straßen münden in die Bahnstraße. Um eine reibungslose Anbindung der neuen Straßen zu garantieren, ist eine Neugestaltung der Kreuzungsbereiche notwendig. Auf diese Maßnahmen wird im Leitprojekt „Der Weg zum Zug" näher eingegangen.

B2) Vorgaben

Folgende Vorgaben sollen im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbs berücksichtigt werden. Die vorgegebenen Nutzungen (vorwiegend Wohnen, gesundheitliche Einrichtungen und Kindergarten) sollen berücksichtigt werden. Was die Typologien betrifft, sollten rund 40-50% des Bruttowohnbaulands mit Reihenhäusern, 40-50% mit aufgelockerter Blockrand-, Kamm- oder Punktbebauung und 5-15% mit Doppelhäusern bestückt werden. Andere Typologien (z.B. Einfamilienhäuser oder Zeilenbauten) sind nicht zulässig. Eine Beschränkung der Höhenentwicklung wird nicht vorgenommen, lediglich die GFD im gesamten Gebiet wird mit 0,5 – 0,7 festgelegt. Dadurch sollte sich eine ungefähre Einwohnerzahl von 600– 800 ergeben.

Referenzbeispiele Bebauung

Abb.7.18: Doppelhaus

Doppelhaus

Grundstücksbreite: 20 bis 22m
Grundstückstiefe: ca. 30m
Grundstücksfläche: ca. 800m²
Erzielbare Einwohnerdichte: 100 bis 120 EW/ha

Abb.7.19: Reihenhaus

Reihenhaus

Grundstücksbreite: 6 bis 8m
Grundstückstiefe: 30m bei 5m Vorgarten
Grundstücksfläche: ca. 210m²
Erzielbare Einwohnerdichte: 150 bis 200 EW/ha

Abb.7.20: Blockrand/Punktbebauung

Blockrand/Punktbebauung

Faustwerte über Gebäudebreite und -tiefe wegen der Vielzahl der Typen nicht möglich.
Erzielbare Einwohnerdichte: 200 bis 400 EW/ha

Abb.7.21: Sonderbau

Sonderbau (FH)

Fachhochschule für Gesundheits- und Pflegeberufe als Expositur der FH Krems

Es ist jedenfalls ein sanfter Übergang zu den bereits bestehenden Einfamilienhausbauten im Süden des Quartiers vorzusehen. Die räumliche Verteilung der einzelnen Typologien ist aber grundsätzlich den WettbewerbsteilnehmerInnen überlassen. Im westlichen Teil des Franz-Josefs-Quartiers sind 1,5 ha für gesundheitliche Einrichtungen freizuhalten. Zudem ist ein Stadtteilpark mit einem Ausmaß von 0,7 – 1,0 ha einzuplanen.

Eine weitere Vorgabe ist die Herstellung einer attraktiven Verbindungsachse für RadfahrerInnen und FußgeherInnen zwischen dem Bahnhof und dem Krankenhaus. Damit sollen die beiden durch den Mödringer Bach getrennten Stadtteile miteinander verbunden werden. Gleichzeitig verbessert sich dadurch die Erreichbarkeit des Bahnhofes für alle im nördlichen Stadtteil wohnhaften Personen. Auch die einpendelnden SchülerInnen gelangen so auf direktem Wege zu den Bildungseinrichtungen.

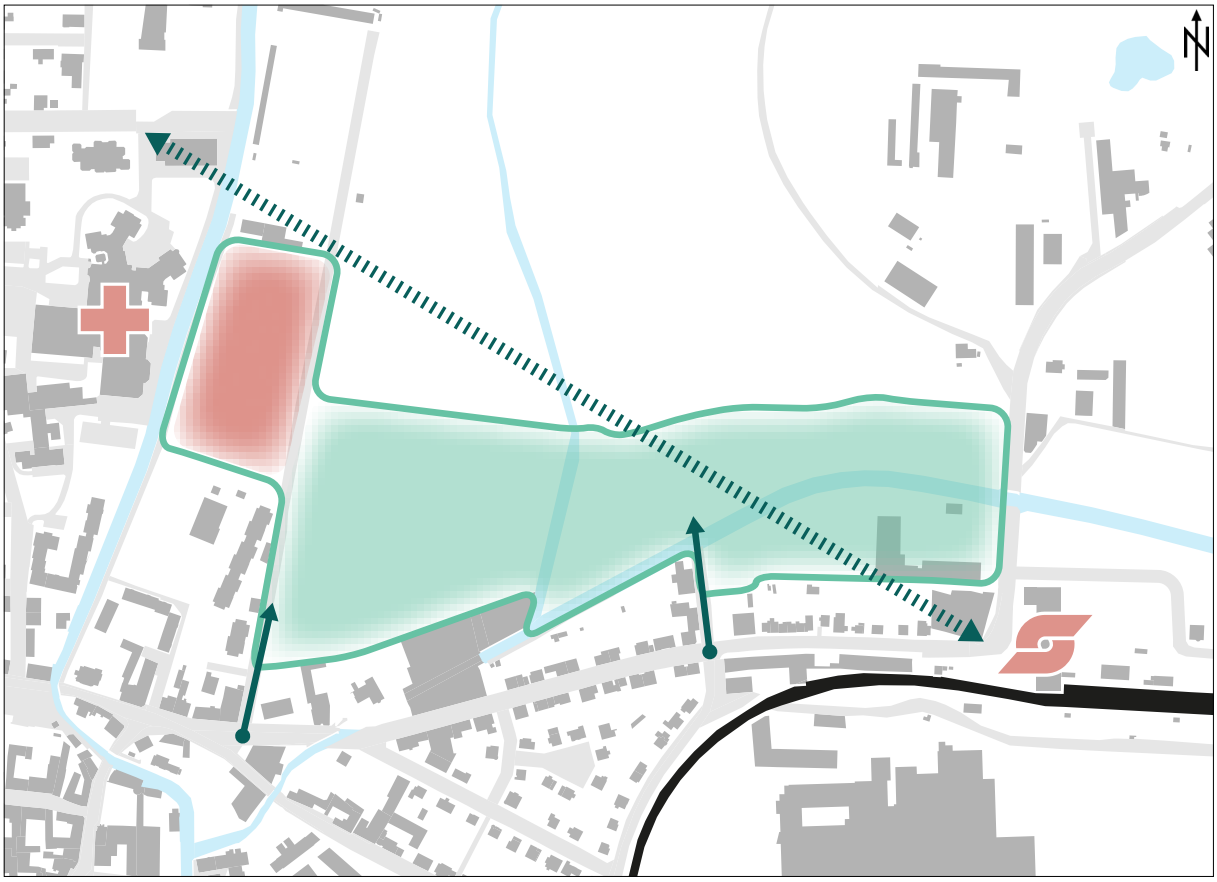


Abb.7.22: Überblickskarte Franz-Josefs-Quartier, M 1:6300

Wohngebiet
Gesundheitscluster
MIV-Haupterschließung
NMIV-Verbindungsachse
Bahnhof
Landesklinikum

B3) Erfordernisprogramm

1. Stufe

- Baufeldvorschlag
- Erschließungskonzept inklusive Fuß- und Radwege
- Grünraumkonzept

2. Stufe

- Bebauungsvorschlag
- Oberflächenentwässerungskonzept

B4) Art und Umfang der zu erbringenden Leistung

1. Stufe

- Plandarstellung (1:1000, genordet)
- Inhalt: „Darstellung und Gliederung in Baufelder inklusive Typologien, Verkehrs- und Grünflächen“
- Schnitte durch Erschließungsstraßen
- Tabelle mit städtebaulichen Kennwerten je Baufeld
- Kurzer Erläuterungsbericht

2. Stufe

- Plandarstellung mit Baukörper
- Anzahl und Typen der Wohnungen je Baukörper
- Geschoßanzahl je Baukörper
- Anzahl und Typen der Wohnungen je Baukörper
- PKW-Abstellflächen (Garagen etc.)
- Grünraumgestaltung, differenziert nach öffentlichem und privatem Grün
- Oberflächenentwässerungskonzept
- Straßenquerschnitte
- Städtebauliche Kennzahlen
- Räumliches Schaubild / Modellfoto

B5) Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Beurteilung vorrangig folgte Kriterien zugrunde legen:

a) die Gestaltungsidee als solche

b) aufgenommene und neu konzipierte städtische Bezüge

c) Integration der Baukörper in den Bestand

d) Aussicht, Belichtung und Besonnung

e) allgemeine Erschließung

f) Qualität der Verbindungsachse Bahnhof – Krankenhaus

g) außenräumliche Qualität

h) Grünraumgestaltung und Freiraumnutzung

i) Überlegungen zur etappenweisen Realisierung

j) energietechnische Überlegungen

k) Miteinbeziehung der bestehenden Bäche

Kosten und Finanzierung

Die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens wird ca. 150.000€ kosten. Neben den Preisgeldern (ca. 45.000€) verursacht die Bezahlung der Jurymitglieder den höchsten Teil der Kosten. Ein geringer Betrag fließt auch in die Administration und Verwaltung des Prozesses. Die Stadtgemeinde Horn kann jedoch auch bei diesem Projekt mit einer finanziellen Unterstützung durch den EU-EFRE-Fonds rechnen: Der Wettbewerb fällt nämlich in die Prioritätsachse 4 (nachhaltige Stadtentwicklung) – Maßnahmenbereich 18 (Ressourcen- und energieeffiziente Entwicklung im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung) – des österreichischen EFRE-Programmes IWB. Das Vorhaben ist deshalb als nachhaltig einzustufen, da durch die vorgegebene, kompakte Bauweise die Bodeninanspruchnahme gering gehalten werden kann. Die Ressourceneffizienz betrifft in unserem Fall also die wertvolle Ressource Boden.

Zusätzlich zu den Wettbewerbskosten kommt noch der Abkauf der Grundstücke durch die Gemeinde, sowie die Erschließung des Gebiets hinzu. Diese Ausgaben werden jedoch anschließend durch den Weiterverkauf der umgewidmeten und erschlossenen Baufelder an die Bauträger wieder vollständig kompensiert.

Beispielentwürfe für Stufe I

Für die erste Stufe des Wettbewerbs wurden bereits zwei unterschiedliche Pläne entworfen, welche als Beispiel dienen und gleichzeitig im Wettbewerbsverfahren eingereicht werden sollen. Die Entwürfe entsprechen dem Erfordernisprogramm des Wettbewerbsverfahrens und werden auf den folgenden Seiten näher beschrieben.

Entwurf 1

Der erste Entwurf auf Baufeldebene für das Franz Josefs Quartier geht davon aus, dass einer der fünf Fußballplätze umgesiedelt wird und dadurch eine Fläche für gesundheitliche Einrichtungen (FH, Rehazentrum) nahe des LKHs frei wird. Dieses Szenario stellt eine wichtige Voraussetzung für die Entstehung und Weiterentwicklung des schon mehrmals erwähnten Gesundheitsclusters dar.

Davon abgesehen ist es unumgänglich, die Barrieren zwischen dem bestehenden Stadtteil und dem neu geplanten Gebiet abzubauen. Eine solche Barriere bildet derzeit der Mödringbach mit fehlenden Querungsmöglichkeiten. In diesem Entwurf kommt es zu Querungen direkt beim Krankenhaus bzw. bei der Fachhochschule für Fußgänger, RadfahrerInnen und Einsatzfahrzeuge. Eine weitere Möglichkeit über die Taffa zu gelangen soll es im Norden geben, jedoch auch nur für Fußgänger und RadfahrerInnen.

Der MIV wird ausschließlich über die Hauptachse zur südlich gelegenen Bahnstraße geleitet.

Die bauliche Struktur in diesem Entwurf umfasst im östlichen Anschluss an die Fachhochschule eine verdichtete Bauweise durch Punktbebauung, gelockerten Blockrand oder Zeilenbauten. In östliche Richtung, mit zunehmender Nähe zum Quartierspark, nimmt die Bebauungsdichte ab, hier werden überwiegend Reihenhäuser eingesetzt. Die Baufelder östlich des Parks sind ebenfalls für eine gelockerte Bebauung mittels Reihenhäuser oder Doppelhäuser vorgesehen. Im Nahbereich des Bahnhofsvorplatzes sollen die Reihenhäuser einen sanften Übergang zur bestehenden Einfamilienhausbebauung herstellen.

Der Kindergarten wird gut erreichbar, direkt an der Hauptachse liegen. Der benachbarte Park stellt für die Kinder zudem ein attraktives Freiflächenangebot dar.

Abb.7.23: Entwurf 1 - Franz-Josefs-Quartier

Doppelhäuser | Reihenhäuser | Punktbebauung/ gelockerter Blockrand | Sonderbau | Parks / Grünflächen

Baufeld Nr.	Fläche [ha]	GFD	Bruttowohnfläche [ha]	Wohnfäche/WE [m²]	Wohneinheiten
1	0,40	0,8	0,24	75	32
2	0,38	0,5	0,19	120	16
3	0,36	0,8	0,22	75	29
4	0,35	0,8	0,21	75	28
5	0,31	0,5	0,16	120	13
6	0,50	0,8	0,30	75	40
7	0,24	0,8	0,14	75	19
8	0,21	0,5	0,11	120	9
9	0,22	0,5	0,11	120	9
10	0,23	0,3	0,07	120	6
11	0,42	0,5	0,21	120	18
12	0,30	0,5	0,15	120	13
13	0,34	0,5	0,17	120	14
14	0,30	0,3	0,09	120	8
15	0,25	0,3	0,08	120	6
16	0,30	0,5	0,15	120	13
17	0,45	0,8	0,27	75	36
Summe	5,56		2,85		307

Typologie	GFZ	Fläche [ha]	Anteil der Typologie	Einwohner
Doppelhaus	0,3	0,78	14%	108
Reihenhaus	0,5	2,48	45%	342
Punktbeb.	0,8	2,30	41%	317
Summe		5,56	100%	767

Die Kennwerte beziehen sich auf jedes einzelne Baufeld im Entwurf. Insgesamt sind 17 Baufelder entstanden, die eine Gesamtfläche von 5,56 ha aufweisen. Bei einer durchschnittlichen GFZ von 0,6 bietet das neue Wohnquartier ca. 300 Wohneinheiten. Bei einem Annahmewert von 2,5 Personen pro Haushalt kommen ca. 750 Einwohner in das Quartier.

Schnitt A - Nebenachse 12m

Der Schnitt A, welcher in Abb.1 ersichtlich ist, veranschaulicht eine Nebenachse, die eine Breite von 12m aufweist. Diese Achse dient der verkehrlichen Erschließung der östlichen Hälfte im Quartier. Sie mündet sowohl in die bestehende B45 als auch in die Hauptachse, welche im Schnitt B näher erläutert wird. Zur Ausstattung der Nebenachse zählt eine 6m breite Fahrbahn mit jeweils 2m breiten Gehsteigen auf beiden Seiten. Zusätzlich sind eine Baumallee in regelmäßigen Abständen und Parkmöglichkeiten für BesucherInnen vorgesehen.

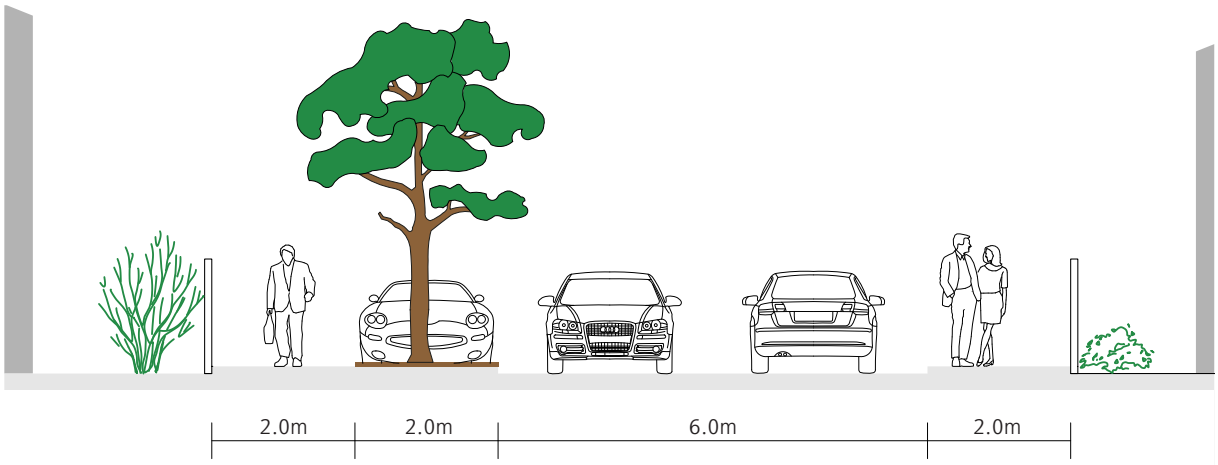


Abb.7.24: Schnitt A - Nebenachse 12m, M 1:100

Entwurf 2

Der zweite Entwurf für das Franz Josefs Quartier geht von einem Szenario aus, bei dem die Möglichkeit eines Gesundheitsclusters ausfällt. Dies könnte passieren, wenn sich keine Investoren für die Reha-Klinik finden oder wenn der Trainingsplatz vom SV Horn nicht umgesiedelt wird. In so einem Fall wäre im Westen nur eine Fläche für den Bau einer Fachhochschule verfügbar.

Der maßgebliche Unterschied zum ersten Entwurf besteht in der Positionierung der MIV-Haupterschließungsachse, die etwas nach Süden verlegt wird. Daraus ergibt sich eine andere Anordnung der Baufelder und Freiflächen.

Aus diesem Grund wurde auch die Verbindungsachse zum Landesklinikum etwas nach Süden verlegt. Diese weist eine Breite von 9m auf und würde auch hier nur für Radfahrer, Fußgänger und Einsatzfahrzeuge zur Verfügung stehen. Eine weitere Querungsmöglichkeiten über den Mödringbach soll es wie im Entwurf 1, nördlich des Landeskrankenhauses geben.

Der Verlauf der Bebauungsdichte erfolgt bei diesem Entwurf in die entgegengesetzte Richtung. Konkret bedeutet das, dass die dichtere Bebauung im Umfeld des neuen Bahnhofs geplant ist. Dadurch können sich besonders viele Bewohner im Einzugsbereich des Verkehrsknotenpunktes ansiedeln.

Die lockere Bebauung mit Reihenhäusern bzw. Doppelhäusern soll sich rund um den Park abspielen wo ein idyllisches Ambiente angestrebt wird. Der Park selbst wird durch einen kleinen Bachlauf aufgewertet. Für den Uferbereich ist eine möglichst hohe gestalterische Qualität anzustreben. Auch der Kindergarten befindet sich wieder in unmittelbarer Nähe zum Park, direkt an der Haupterschließungsachse.

Abb.7.25: Entwurf 2 - Franz-Josefs-Quartier

Doppelhäuser | Reihenhäuser | Punktbebauung/ gelockerter Blockrand | Sonderbau | Parks / Grünflächen

Baufeld Nr.	Fläche [ha]	GFD	Bruttowohnfläche [ha]	Wohnfäche/WE [m²]	Wohneinheiten
1	0,60	0,8	0,36	120	30
2	0,36	0,5	0,18	120	15
3	0,30	0,5	0,15	120	13
4	0,08	0,3	0,02	120	2
5	0,12	0,3	0,04	120	3
6	0,17	0,3	0,05	120	4
7	0,48	0,5	0,24	120	20
8	0,68	0,5	0,34	120	28
9	0,42	0,8	0,25	75	34
10	0,50	0,8	0,10	75	13
11	0,57	0,8	0,34	75	46
12	0,33	0,5	0,17	120	14
13	0,40	0,5	0,20	120	17
14	0,70	0,8	0,42	75	56
15	0,10	0,5	0,05	120	4
Summe	5,81		2,91		298

Typologie	GFZ	Fläche [ha]	Anteil der Typologie	Einwohner
Doppelhaus	0,3	0,37	6%	47
Reihenhaus	0,5	2,65	46%	340
Punktbeb.	0,8	2,79	48%	358
Summe		5,81	100%	746

Die Kennwerte beziehen sich auf jedes einzelne Baufeld im Entwurf. Insgesamt sind 15 Baufelder entstanden, die eine Gesamtfläche von 5,81 ha aufweisen. Bei einer durchschnittlichen GFZ von 0,6 bietet das neue Wohnquartier ca. 300 Wohneinheiten. Geht man von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,5 Personen aus, ergibt dies insgesamt ca. 750 Einwohner im neuen Quartier.

Schnitt B - Hauptachse 16m

Der Schnitt B welcher in Abb.1 ersichtlich ist, veranschaulicht die Haupterschließungsachse des Quartiers, die eine Breite von 16m aufweist. Diese Achse stellt sowohl für den NMIV als auch für den MIV die wichtigste Verbindung ins Gebiet dar. Daher wurde der Straßenquerschnitt entsprechend breit dimensioniert. Für den MIV sind dabei lediglich 30% des Querschnitts vorgesehen. Die verbleibende Fläche setzt sich aus beidseitigen breiten Gehwegen sowie einem Mehrzweckstreifen zusammen. Zwischen Fahrbahn und Gehweg sind abwechselnd Grünstreifen und Parkmöglichkeiten geplant.

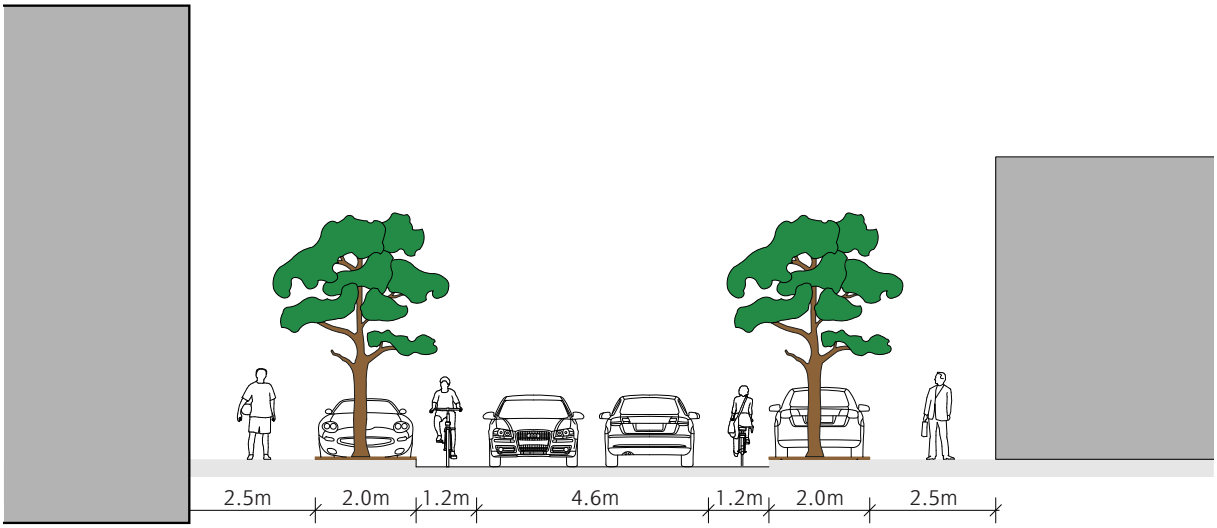


Abb.7.26: Schnitt B - Hauptachse 16m, M 1:150

7.3 Gewerbezone „Sissi“

Sissi Gewerbezone

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, ÖBB Infra AG, SCHIG, Bezirksverwaltungsbehörde, Bauinginieurbüros, Grundstückseigentümer, Investoren
Instrumente:	FWP, Optionsverträge, privatrechtliche Kaufverträge
Kosten:	1.600.000 €
Finanzierung:	Erlöse durch Grundstücksverkauf, EU EFRE Förderung, Anschlussbahn- und Terminalförderung (SCHIG)

Priorität	niedrig
Zeithorizont	langfristig
Investitionskosten	mittel
Laufende Kosten	niedrig
Mitgestaltungspotenzial	sehr niedrig

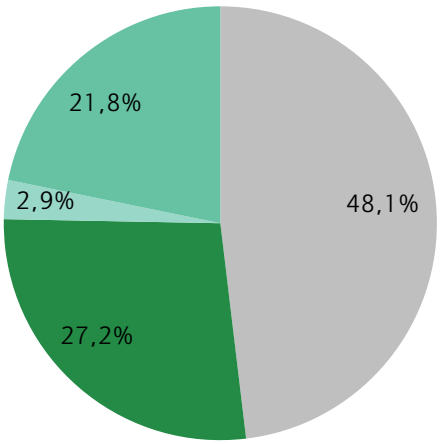
Hintergrund

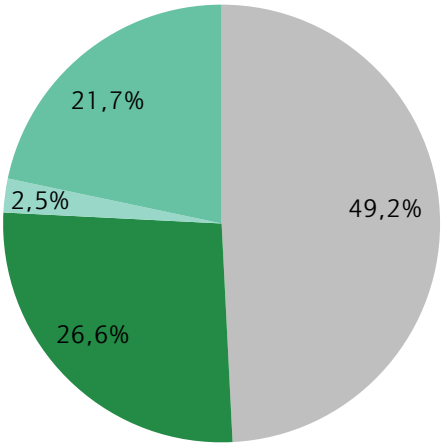
Die Vorteile des Gütertransportes per Bahn im Vergleich zum Straßengüterverkehr sind seit Jahren bekannt: Deutlich geringere CO2- und Feinstaubemissionen, ein geringerer Energieaufwand, ein geringeres Unfallrisiko und geringere externe Kosten sind gute Argumente, um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene voranzutreiben. Auch die österreichische Bundesregierung hat sich im Generalverkehrsplan 2012 dieses Ziel gesteckt. Darin strebt sie nämlich an, bis 2025 40% des Güterverkehrs auf der Schiene abzuwickeln. (vgl. Gesamtverkehrsplan Österreich, bmvit.gv.at)

In der Realität nimmt jedoch der LKW-Verkehr auf den österreichischen Autobahnen jedes Jahr stark zu. Teilweise liegen die jährlichen Steigerungsraten von bis zu 4% deutlich über dem Wirtschaftswachstum, was eher auf die Verlagerung von Transporten von der Schiene auf die Straße hindeutet. (vgl. VCÖ, vcoe.at)

Auch in Anbetracht des derzeitigen Modal Splits im Güterverkehr erscheint das Ziel des Verkehrsministeriums wohl etwas hochgegriffen: 2014 wurden nur 27,2% des gesamten Transportleistung im Güterverkehr auf der Schiene abgewickelt, 48,1% hingegen auf der Straße. (vgl. VO Mobilität von Personen und Gütern SS 2017)

Ein Vergleich mit den brandaktuellen Daten der Statistik Austria legt eine klare Fehlentwicklung offen: Statt der angepeilten Zunahme des Schienengüterverkehrs ging dessen Anteil von 2014 bis 2016 deutlich zurück – auf mittlerweile nur mehr 26,6%. Der Anteil des Straßengüterverkehrs nahm hingegen weiter zu. (vgl. Modal Split - Güterverkehr, statistik.at)





Straße
Schiene
Donau
Rohrleitungen

Abb.7.27: Transportleistung 2014

Abb.7.28: Transportleistung 2016

Die offensichtliche Handlungsunfähigkeit des Bundes in dieser Angelegenheit erfordert Maßnahmen in der untersten Verwaltungsebene – den Gemeinden. Hier gilt es lokale Initiativen zu setzen, um dem österreichweiten Wachstum des Straßengüterverkehrs entgegenzuwirken. Eine solche lokale Maßnahme ist auch für die Stadtgemeinde Horn vorgesehen.

Ausgangslage

Auch in der Stadtgemeinde Horn ist vom Straßengüterverkehr stark belastet. Zwar wird der Durchzugsverkehr von Wien ins Waldviertel weitgehend über die Umfahrung Horn (B2) abgewickelt, die Nebenrouten ins benachbarte Tschechien führen allerdings direkt durch das Stadtgebiet und die Katastralgemeinden. Aufgrund der zahlreichen Gewerbebetriebe am Stadtrand ist die Gemeinde auch von Ziel- und Quelltransporten in besonderem Ausmaße betroffen.

Im Zuge unserer Analyse haben wir das LKW-Aufkommen in Horn detailliert ermittelt. Mit über 400 LKWs pro Tag entlang der Hauptverbindungen ist von einer sehr hohen Schwerverkehrsbelastung zu sprechen, zumal viele dieser Routen durch Wohngebiete führen. Eine drastische Vergrößerung des Gewerbegebiets im Westen der Stadt, wie sie im Flächenwidmungsplan bereits vorgesehen ist, würde das LKW-Aufkommen weiter erhöhen.

Abb.7.29: Schwerverkehrsaufkommen in Horn

Wirtschaftsbetriebe

LKW-Aufkommen pro Tag

Projektidee

Um die Lebensqualität in Horn nachhaltig zu sichern und dem steigenden Güterverkehrsaufkommen entgegenzuwirken, empfehlen wir ein Umdenken in der Standortpolitik. Anstatt weiterhin großflächige Gewerbegebiete im Bereich der Goldenen Meile auszuweisen, sollte der gewerblich-industrielle Schwerpunkt zukünftig in den Osten der Stadt – zur Franz-Josefs-Bahn – verlagert werden.

Die Spange Horn der FJ-Bahn eröffnet nämlich nicht nur im Bereich des Wohnens, sondern auch im transportwirtschaftlichen Sektor neue Chancen. Ab 2026 verfügt Horn über eine leistungsstarke Eisenbahnverbindung nach Tschechien und Wien mit Anschluss zu den wichtigsten Schienenkorridoren Österreichs (Westbahn, Südbahn, Tauernbahn, Brennerbahn). Dieses Potenzial darf von der Stadtgemeinde nicht ungenutzt bleiben, zumal ein neues Gewerbegebiet mit Bahnanschluss neben den ökologischen auch finanzielle Vorteile (Kommunalsteuer) mit sich bringt.

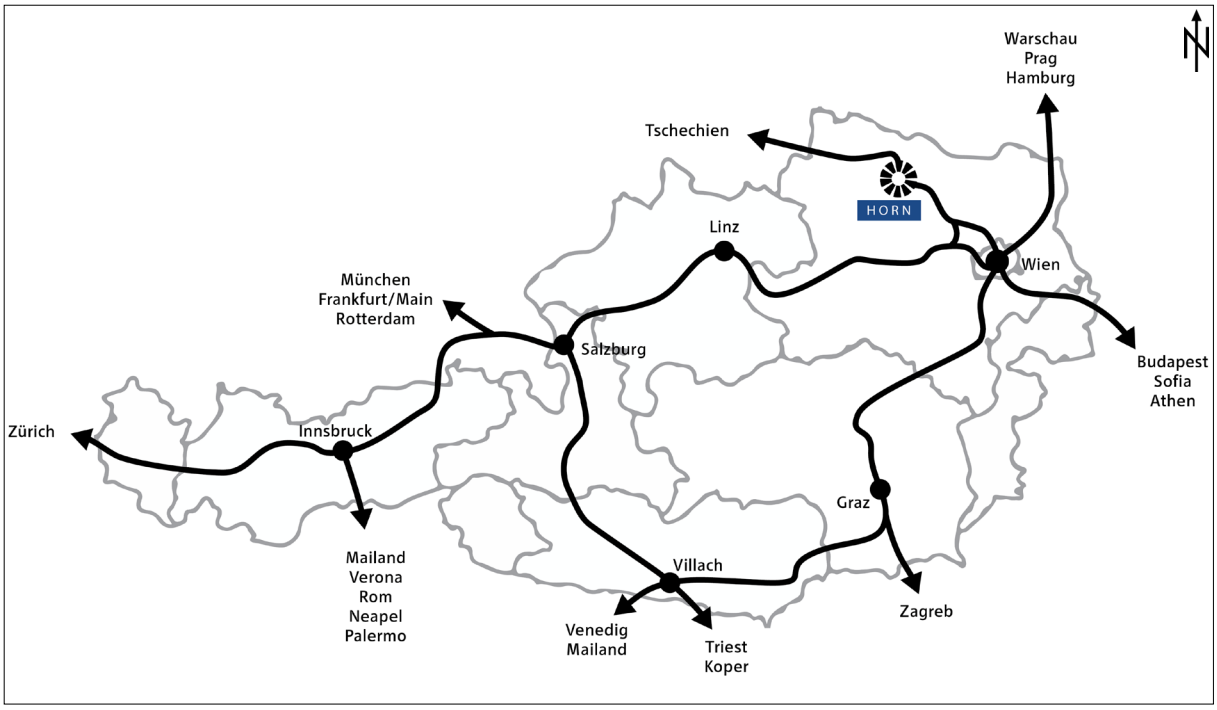


Abb.7.30: Lage Horns im Netz der internationalen Schienenkorridore 2026

Projektdetails

Das geplante Gewerbe- und Industriegebiet liegt unmittelbar südlich des neuen Bahnhofes, östlich der Druckerei Berger und weist eine Größe von ca. 6 Hektar auf. Dieses Areal eignet sich nicht nur aufgrund des potenziellen Gleisanschlusses, sondern auch aufgrund der isolierten Lage, fernab von Wohngebieten, für eine industrielle Nutzung. Ein Manko stellt aber die derzeitige MIV-Erschließung des gesamten Gebietes dar. Sogar im ÖEK 2009 ist eine Erweiterung der bestehenden Gewerbezone an eine Neuorganisation der Erschließung gebunden. Daher wurde von uns auch ein entsprechendes Erschließungskonzept erarbeitet.

Als Ausgleichsmaßnahme zur Neuausweisung von Wirtschaftsbauland soll angesichts des enormen Baulandüberhangs (25,2ha bzw. 31%) ein etwa gleich großes Areal im westlichen Gewerbegebiet rückgewidmet werden. Da dieses derzeit noch als Aufschließungszone ausgewiesen ist, kann eine Rückwidmung in Grünland laut Entscheidung des OGH vom 11.07.2005 (vgl. Geschäftszahl: 7Ob132/05w, ris.bka.gv.at) entschädigungslos durchgeführt werden. Als stichhaltige Begründung für diese Maßnahme kann die Änderung der Rahmenbedingungen durch die FJ-Bahn sowie eine damit verbundene Neuausrichtung der Planungsabsichten herangezogen werden.

Abb.7.31: Ausschnitt Entwicklungsplan mit Potenzialfläche für industrielle Nutzung

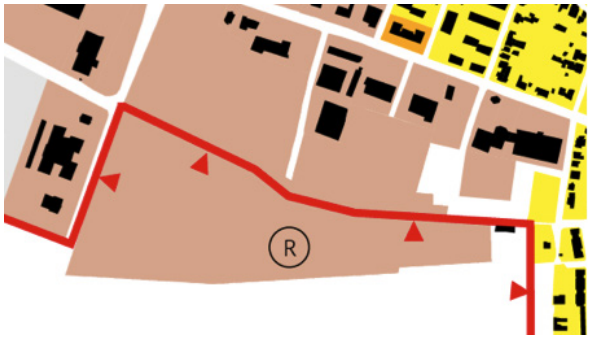


Abb.7.32: Rückwidmung im Bereich der Goldenen Meile als Ausgleichsmaßnahme

Die Bezeichnung der Gewerbezone wird, in Anspielung auf die Franz-Josefs-Bahn, „Gewerbezone Sissi" lauten. Dadurch soll einerseits der Schrecken einer industriellen Nutzung abgemildert werden, andererseits soll bereits der Name einen Hinweis auf den hochrangigen Gleisanschluss darstellen.

Erschließungskonzept

Zur optimalen MIV-Erschließung der Gewerbezone Sissi ist eine direkte Anbindung an die B4 vorgesehen. Dadurch wird der von der Waldviertel-Bundesstraße kommende Schwerverkehr bereits am äußersten Stadtrand abgefangen und über eine neue Trasse zur Gewerbezone geleitet.

Die neue Erschließungsstraße beginnt kurz nach der ENI-Tankstelle an der östlichen Ortseinfahrt von Horn. Um den Verkehrsfluss durch abbiegende LKW nicht zu beeinträchtigen ist eine eigene Rechtsabbiegespur vorgesehen. Die Schleppkurven der Einfahrtsschleife wurden in der Planung berücksichtigt. Die Schleife war notwendig, um den vorhandenen Höhenunterschied von knapp 5m zu bewältigen. Die Trasse folgt zuerst etwa 80m weit einem bestehenden Güterweg, schwenkt dann nach Norden und führt parallel zu den Grundstücksgrenzen bis zum Bahndamm der Kamptalbahn, wo sie in die bestehende Straße „Im Gmoos" mündet. Die Parzellen der Gewerbezone werden durch eine nach Osten verlaufende Stichstraße erschlossen.

Sowie im ÖEK 2009 vorgesehen, stellt der bestehende, unübersichtliche Bahnübergang damit nicht mehr die Haupterschließung des Gewerbegebietes dar. Es ist jedoch nicht möglich, diesen komplett aufzulassen, da er das Hauptgebäude und das Abhollager des Lagerhauses miteinander verbindet. Für die Kunden wäre ein Umweg über die neue Erschließungsstraße nicht zumutbar. Als Kompromissmaßnahme wurde die Befahrung des Bahnübergangs für LKWs untersagt, womit die Gefahrensituation schon deutlich entschärft wird. Eine zusätzliche Sicherung des Bahnübergangs mit einer Lichtsignal- oder Schrankenanlage wäre ebenfalls empfehlenswert.

Durch einen FußgängerInnendurchlass zwischen Gewerbezone und Bahnhof wird die Gewerbezone auch sehr gut an den ÖV angebunden.

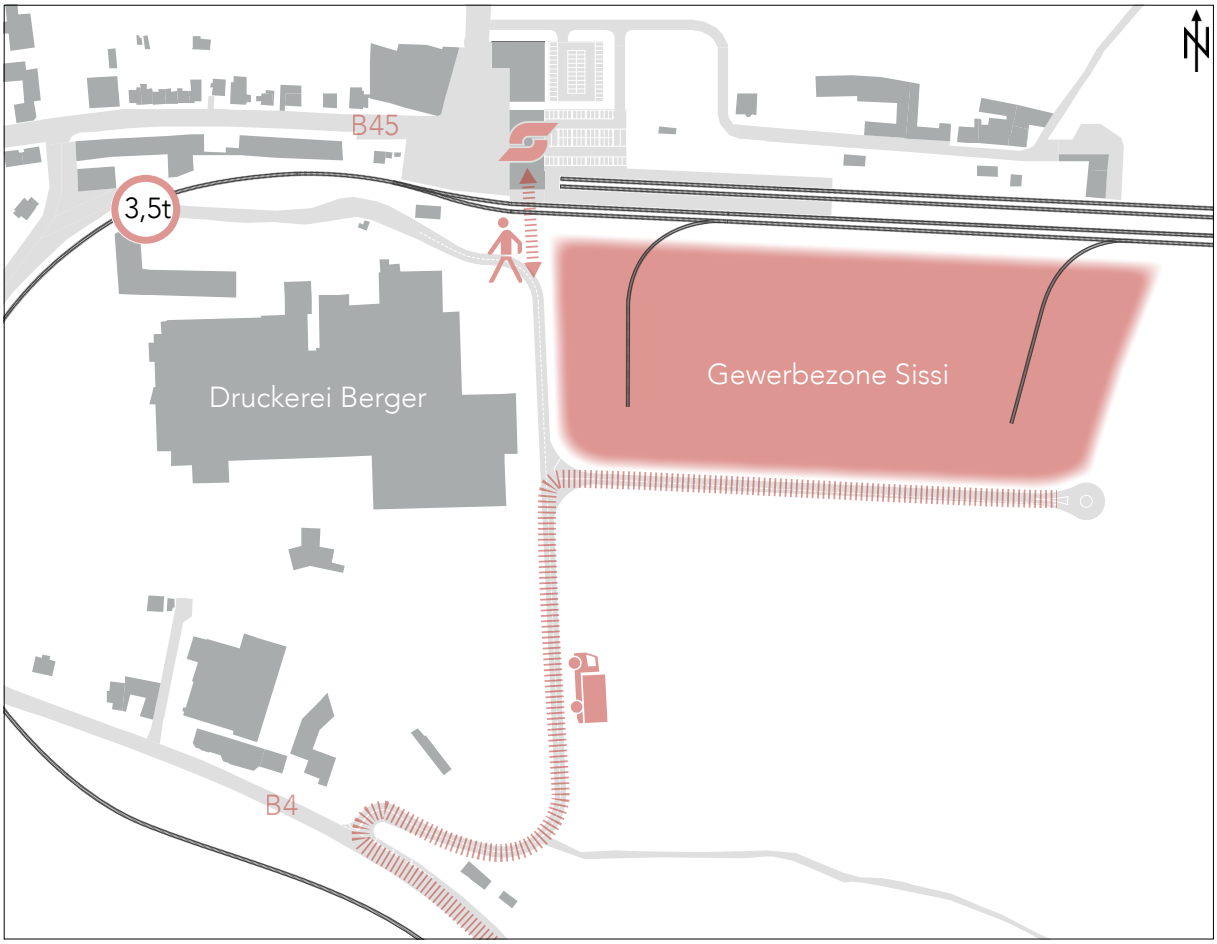


Abb.7.33: Lage und Erschließung der Gewerbezone Sissi

Abb.7.34: Areal der Gewerbezone Sissi

Abb.7.35: Geplante Zufahrt zur Gewerbezone

Prozessablauf

Optionsverträge 1

2025

- Abklärung des Vorhabens mit der NÖ Landesregierung als Aufsichtsbehörde
- Verhandlungen mit Grundeigentümern
- Abschließen von Optionsverträgen über den Abkauf der Grundstücke

Erschliessung 2

2026

- Bau der neuen Erschließungsstraße
- Auflassung des bestehenden Bahnübergangs für Schwerfahrzeuge (>3,5t)
- Herstellen der technischen Infrastruktur (Wasser, Kanal, Strom, Telefon)

Investorensuche 3

AB 2027

- Bewerbung der Gewerbezone Sissi
- Interessensbekundung von Investoren
- Gespräche Investor - Gemeinde
- Vorlage eines Betriebskonzepts durch den Investor
- Bekanntgabe der benötigten Betriebsfläche

Flächenkauf 4

AB 2028

- Einlösen des Optionsvertrages durch die Gemeinde (Flächenabkauf)
- Neuparzellierung
- Umwidmung
- Abschluss eines Kaufvertrages zwischen Gemeinde und Investor inkl. Klausel zur verpflichtenden Herstellung eines Gleisanschlusses

Gleisanschluss 5

AB 2030

- Herstellung eines Gleisanschlusses durch den Betrieb in Kooperation mit der ÖBB Infra AG

Für eine geordnete Realisierung der Gewerbezone Sissi ist folgende Vorgehensweise geplant:

1. Abschließen von Optionsverträgen mit den Grundstückseigentümern

Zu Beginn sollte das Vorhaben mit der Aufsichtsbehörde abgesprochen werden, um negative Überraschungen im Genehmigungsverfahren zu vermeiden.

Nach positiver Rücksprache mit dem Land muss die Gemeinde mit den Grundstückseigentümern in Verhandlung treten, um die betroffenen Flächen langfristig sichern. Dabei werden privatrechtliche Optionsverträge mit den Grundstückseigentümern abgeschlossen. Sie ermöglichen der Gemeinde bei Bedarf den Abkauf der Flächen zu einem einvernehmlich festgesetzten Kaufpreis, der im Bereich des ortsüblichen Grünlandpreises (ca. 5€/m²) liegen sollte.

2. Erschließung

Nach Abschluss der Optionsverträge werden sogleich die ersten Grundstücke abgekauft, um die Erschließung der zukünftigen Gewerbezone herzustellen. Die Flächen für die Erschließungsstraße werden im Flächenwidmungsplan als Verkehrsflächen ausgewiesen und das bereits fertiggestellte Erschließungskonzept wird durch eine Baufirma umgesetzt. Sobald die Bauarbeiten beendet sind, kann der bestehende Bahnübergang „Im Gmoos" für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen aufgelassen werden. Im selben Schritt erfolgt auch die technische Aufschließung des Gewerbegebietes (Strom, Wasser, Kanal und Telekom).

3. Investorensuche

Nach Fertigstellung der Erschließung liegen nun bebaubare Industrieflächen vor. Diese gilt es entsprechend zu bewerben, etwa durch Plakate im Nahbereich des Areals oder in den Zügen der Franz-Josefs-Bahn.

Meldet sich ein potenzieller Käufer, muss dieser nach einem Erstgespräch ein Betriebskonzept vorlegen. Darin soll er nicht nur den Flächenbedarf für sein Vorhaben quantifizieren, sondern auch die Art des Betriebes erläutern, einen seriösen Finanzplan vorlegen und den Gleisanschlussbedarf erörtern.

4. Flächenkauf

Nach einer positiven Prüfung des Konzeptes durch den Gemeinderat löst die Gemeinde die vertraglich gesicherte Option auf Flächenkauf im benötigten Ausmaß ein. Die erworbenen Grundstücke werden anschließend zu einer Parzelle zusammengefasst und in Bauland-Industriegebiet umgewidmet. Als letzter Schritt wird ein Kaufvertrag zwischen der Gemeinde und dem Investor abgeschlossen. Darin verpflichtet sich der Investor zur unverzüglichen Herstellung eines Gleisanschlusses für seinen Betrieb und zur anschließenden Bebauung der Parzelle. Bei Verletzung dieser Klausel ist der Eigentümer verpflichtet, die Parzelle entschädigungslos an die Gemeinde zu übertragen.

Der Kaufpreis für das Grundstück soll dabei keinesfalls dem Marktwert der Liegenschaft entsprechen, sondern lediglich die bisherigen Kosten der Gemeinde decken. Auf den Widmungsgewinn wird seitens der Gemeinde also bewusst verzichtet, um ein möglichst attraktives Angebot für Investoren zu schaffen.

5. Herstellung von Gleisanschlüssen durch die Investoren

Vor dem Beginn der Bautätigkeit muss der Gleisanschluss für die jeweilige Parzelle rechtlich zwischen dem Investor und der ÖBB-Infrastruktur-AG abgeklärt werden. Dieser Prozess besteht aus drei Schritten:

1. Schritt:

a) Machbarkeitsstudie: Darin wird das beteiligte Eisenbahnverkehrsunternehmen genannt, die Wirtschaftlichkeit und die technische Machbarkeit werden überprüft, potenzielle Förderungen werden angeführt und der Projektkoordinator wird benannt.

b) Planung und Entwurf, Logistik und Betriebskonzept:

- Lage und Gestaltung der Anschlussstelle
- Voraussetzungen für den Anschluss und seine Auswirkungen auf das weitere Netz (technische Integration)
- Wagenmaterial
- Beistellung und Abholung
- Erforderlichkeit einer Fahrleitung
- Art der Umschlagseinrichtung
- Art der erforderlichen Gleisanlagen
- Arbeitnehmerschutzbestimmungen
- Art der Betriebsform (mit oder ohne Eigenbetrieb)

c) Einreichplanungen und Bestellung der Anschlussstelle:

Es sind zwei Einreichungen notwendig:

- Unterlagen über die Anschlussbahnanlagen (zuständig: Bezirkshauptmannschaft) -> Einreichung und Bau erfolgt durch den Anschlusswerber
- Unterlagen über die Anschlussstelle (zuständig: je nach Umfang entweder die Bundesbehörde, das Land oder die ÖBB Infra AG) -> Einreichung und Bau erfolgt durch die ÖBB Infrastruktur AG

Eine enge Abstimmung zwischen der ÖBB Infrastruktur AG und dem Anschlusswerber ist jedenfalls notwendig.

d) Förderungen: Für die Anlagen der Anschlussbahn ist es unter bestimmten Voraussetzungen möglich eine Förderung in Anspruch zu nehmen. Zuständig für die Anschlussbahn- und Terminalförderung ist die Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft (SCHIG). Die maximale Fördersumme beträgt 300.000€ pro Anschlussgleis. Der Anschlusswerber verpflichtet sich dabei aber, ein gewisses Transportvolumen in den nächsten 5 Jahren über die Anschlussstelle abzuwickeln. (vgl. Anschlussbahn- und Terminalförderung, schig.com)

2. Schritt: Baumaßnahmen, Genehmigungserteilung und Baudurchführung

Nach Abschluss der Bauplanung stellt der Anschlusswerber einen Antrag auf Baugenehmigung seiner Anschlussbahn bei der Bezirksverwaltungsbehörde.

Wird die Genehmigung erteilt, kann mit dem Bau begonnen werden.

Der Bau der Anschlussbahn liegt in der Verantwortung des Anschlusswerbers. Der Bau der Anschlussstelle erfolgt durch die ÖBB Infrastruktur AG.

Der für das Bauvorhaben zuständige Baumanager der ÖBB-Infrastruktur AG ist hierfür der Ansprechpartner für den Anschlusswerber, die Bauvorhaben werden in enger Kooperation durchgeführt.

3. Schritt: Abnahme und Inbetriebnahme

Nach Fertigstellung der Anschlussstelle erfolgt die Abnahme gemäß Eisenbahngesetz § 40 durch eine im Verzeichnis des Eisenbahngesetzes (EisbG) 1957 geführte Person.

Die Abnahme der hinter der Anschlussstelle erfolgten Baumaßnahmen wird durch den Anschlusswerber veranlasst. Auf Grundlage eines Bedienvertrages zwischen Eisenbahnunternehmen und Anschlusswerber wird eine Bedienungsanweisung erstellt.

Schlussendlich wird zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Anschlusswerber noch ein Infrastrukturanschlussbahnvertrag (IAV) abgeschlossen. (vgl. Der Weg zur eigenen Anschlussbahn, oebb.at)

Bau des Betriebsgebäudes und Betriebsaufnahme:

Bereits nach der Genehmigungserteilung durch die für den Gleisanschluss zuständige Behörde (Schritt 2 des Prozederes) kann der Investor ein Ansuchen auf Baubewilligung für seinen Betrieb stellen. Damit kann die Betriebsaufnahme möglichst zeitnah vorgenommen werden.

Instandhaltung

Der Anschlussgleisbesitzer hat einen jährlichen Kostenbeitrag für die Instandhaltung der Anschlussstelle samt den sicherungstechnischen Anlagen an die ÖBB Infrastruktur AG zu entrichten. Einen Teil der Instandhaltungskosten – je nach Wagenaufkommen zwischen 30% und 70% - übernimmt aber die ÖBB Infrastruktur AG selbst. (vgl. Kostenbeitragsregelung zur Herstellung und Erneuerung sowie Instandhaltung von Anschlussstellen, oebb.at)

Bevorzugte Betriebe:

Da die Gemeinde Grundstückseigentümerin ist, hat sie die Auswahl der Betriebe für die Gewerbezone selbst in der Hand. Hier gilt es abzuschätzen, welche Betriebstypen auch tatsächlich Bedarf an einem Anschlussgleis haben. Grundsätzlich soll das Betriebskonzept für diese Entscheidung zur Hand genommen werden. Eine erste Einschätzung der Sinnhaftigkeit kann aber bereits im Erstgespräch erfolgen.

Die Einschätzung orientiert sich an der Art der Güter, die im Betrieb erzeugt, weiterverarbeitet, umgeschlagen oder vertrieben werden.

Folgende prioritäre Bahngüter sind Indikatoren für einen Anschlussgleisbedarf:

- Massengüter (landwirtschaftliche Produkte, Erze, Kalk, Kohlen, Holz etc.)
- Gefahrengüter (Chemische Produkte, Öle, Benzin etc.)
- Schwerlast-Güter (Anlagengüter, Fahrzeuge, Maschinen etc.)
- Überlänge-Güter (Stahlprodukte, Anlagengüter etc.)

Folgende prioritäre Straßengüter deuten auf einen geringen Anschlussgleisbedarf hin:

- Stückgüter
- palettierbare (Konsum-)Güter
- Sackware (in kleineren Losgrößen)
- temperaturgeführte Güter
- Güter mit besonderer Qualitätssicherung (wie Hygieneanforderungen)

(vgl. VO Mobilität von Personen und Gütern, SS 2017)

Kosten und Finanzierung

Die Investitionskosten für die Realisierung der Gewerbezone Sissi liegen für die Gemeinde bei etwa 1,3 Mio. €. Den größten Teil davon verschlingt die technische und verkehrliche Erschließung der Parzellen. Laut Richtwerten von Dahlhammer (2014) kostet die 800m lange Erschließungsstraße inkl. der technischen Infrastruktur in etwa 970.000€. Der Erwerb der Grundstücke kostet der Gemeinde – bei einem vereinbarten Quadratmeterpreis von 5€ – zusätzlich etwa 300.000€. Für die Organisation, Verwaltung und Abwicklung des Prozesses sind 30.000€ eingeplant.

Die Gemeinde erhält bei diesem Projekt aber alle Aufwendungen vollumfänglich zurück. Die gesamten Investitionskosten werden nämlich in den Verkaufspreis der Grundstücke eingerechnet, was einen Grundstückspreis von ca. 20€/m² für ein gewidmetes, voll erschlossenes Industriebauland ergibt. Dieser Wert liegt deutlich unter den ortsüblichen Grundstückspreisen und entfaltet somit eine hohe Anziehungskraft für Investoren.

Letztendlich steigen bei diesem Projekt alle Beteiligten positiv aus: Die Grundstückseigentümer erhalten den vereinbarten Verkaufspreis, die Gemeinde kann die Investitionskosten langfristig begleichen und die Investoren erhalten bebaubares Industriebauland zu Sonderkonditionen.

Auch die laufenden Kosten für die Gemeinde sind moderat: Die Instandhaltung der neuen Erschließungsstraße inkl. der technischen Infrastruktur kostet in etwa 20.000€/Jahr (vgl. Dahlhammer 2014). Durch Mehreinnahmen im Bereich der Kommunalsteuer und Kanalgebühr können auch diese Kosten gedeckt werden.

8
Leitprojekt 2 ‚Innenstadt am Zug'

Für dieses Projekt ist die wichtigste Massnahme ein Bürgerbeteiligungsprozess zur Attraktivierung der Innenstadt. Der Beteiligungsprozess entscheidet, in welche Richtung sich die Innenstadt entwickeln wird. Eng verknüpft mit dem Partizipationsprozess ist ein Unterprojekt, das die Schaffung einer Tiefgarage am Hauptplatz vorsieht.

Der dritte Bestandteil unserer Planung in der Innenstadt betrifft die Nahversorgung und Direktvermarktung. Angedacht ist die Verlegung des bestehenden Bauerngeschäftes in einen Leerstand am Hauptplatz, sowie eine Ausweitung des Konzepts der Bauerngeschäfte in den Katastralgemeinden.

8.1 Tiefgarage am Hauptplatz

Tiefgarage Hauptplatz

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Tiefbauunternehmen, Geschäftsleute
Instrumente:	technische Detailplanung
Kosten:	1.800.000 €
Finanzierung:	PPP (Gemeinde & Geschäftsleute), EU EFRE Förderung

Priorität	sehr hoch
Zeithorizont	mittelfristig
Investitionskosten	mittel
Laufende Kosten	niedrig
Mitgestaltungspotenzial	niedrig

Status Quo

Der Hautplatz Horn bietet mit heutigem Stand wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Banken, Restaurants bzw. Lokale, ein Postamt, Geschäfte, eine Apotheke, sowie eine Busstation sind hier angesiedelt. Dieses hochrangige Zentrum soll auch in der Zukunft Bestand haben und weiter entwickelt werden.

Erreicht wird der Hauptplatz zum überwiegenden Teil mittels privaten Kraftfahrzeug. Die Grundlagen sind hierfür ausreichend geschaffen und ein angenehmes Parken ist ermöglicht. Der Hauptplatz selbst (mit bestehenden 46 Parkplätzen), inklusive den benachbarten Straßenzügen bietet Platz für insgesamt 79 parkende Autos und hat durchschnittlich eine Auslastung von etwa 91%. Dem zufolge kann man auch für die Zukunft ausgehen, dass die BewohnerInnen Horns die derzeit bestehenden Abstellmöglichkeiten auch weiterhin nutzen werden.

Betrachtet man nun den Flächenverbrauch der bestehenden Parkraumnutzung, erkennt man deutlich, dass dem MIV ein massiver Anteil des öffentlichen Raumes zugesprochen wird. Der Hauptplatz hat eine Fläche von rund 1800m². 1300m² des Raumes nehmen die Fahrbahn, Parkplätze, sowie die Erschließung der Parkmöglichkeiten ein. Zusammengefasst kommt man auf das Ergebnis, dass fast 75% der nutzbaren Fläche des Hauptplatzes auf das Auto zurechtgeschnitten ist.

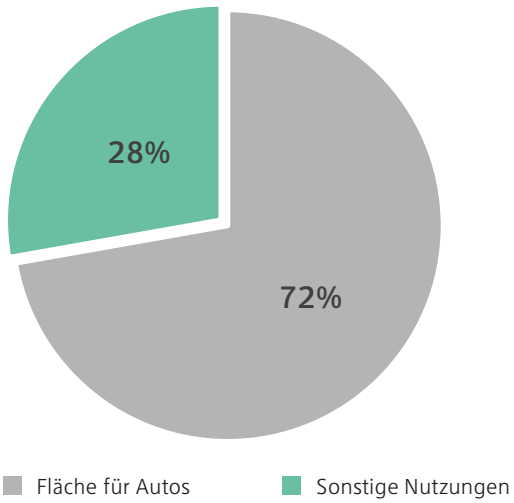


Abb.8.1: Flächenverhältnis am Hauptplatz

Abb.8.2: Hauptplatz Bestand

Planung einer Tiefgarage

Um diesen enormen Anteil des MIV am Hauptplatz entgegen zu wirken und die Aufenthaltsqualität zu steigern, ist unter dem Hauptplatz eine einstöckige Tiefgarage geplant. Sie hat etwa eine Fläche von 1600m² und bietet Platz für 60 Autos, wovon vier behindertengerecht ausgeführt sind. Der Geländesprung im südlichen Teil des Hauptplatzes wird dabei bestmöglich ausgenutzt. Die Fahrzeuge fahren von der Prager Straße kommend in die Tiefgarage hinein und in dieselbe Richtung wieder hinaus. Mittels neu geplanten Stiegen, sowie zwei Aufzügen, gelangt man schnell und barrierefrei auf den etwa 2,5m höher gelegenen Hauptplatz.

Während der Bauphase wird eine besonderes Augenmerk auf die BewohnerInnen und Geschäftsleute am Hauptplatz gelegt. Es wird darauf geachtet, dass diese so wenig wie möglich beeinträchtigt werden und etwaige Verkaufseinbußen während der Bauzeit nicht geschehen. Um den Zugang zu Geschäften und Wohnungen während der Bauarbeiten weiter gewährleisten zu können, wird der Dialog mit den betroffenen gesucht.

Das Kurzparkzonensystem der umliegenden Stellplätze rund um den Hauptplatz wird übernommen. Zwei Stunden kann man in der Tiefgarage gratis Parken, laufen diese ab, werden Strafen verhängt.

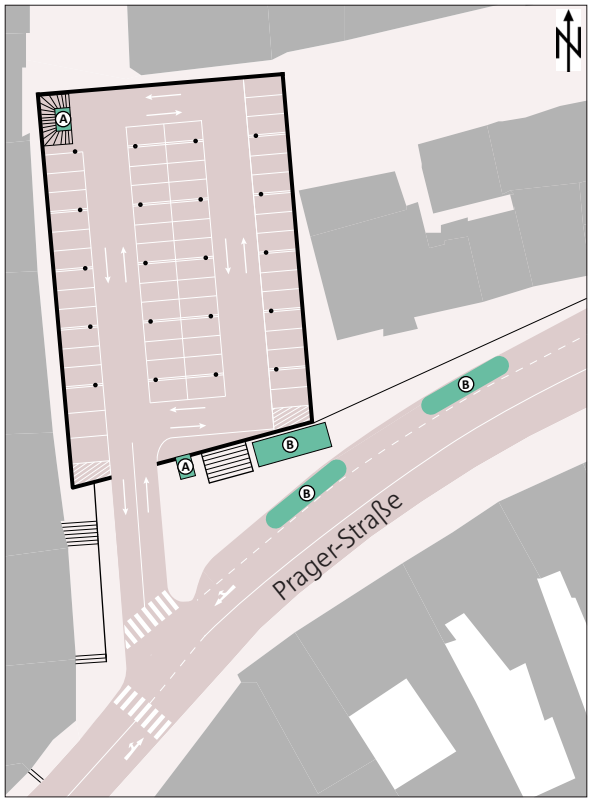


Abb.8.3: Tiefgarage Planung, M 1:1000

Geht man nun davon aus, dass der Beteiligungsprozess in der Innenstadt (siehe Seite 90), zu einem autofreien Hauptplatz führt, bekämen die BürgerInnen Horns nicht nur mehr öffentlichen Raum abseits des Autos, sondern durch die neu geplante Garage immer noch 14 zusätzliche Stellplätze im Vergleich zu heute.

Abb.8.4: Schaubild Ansicht Tiefgarage

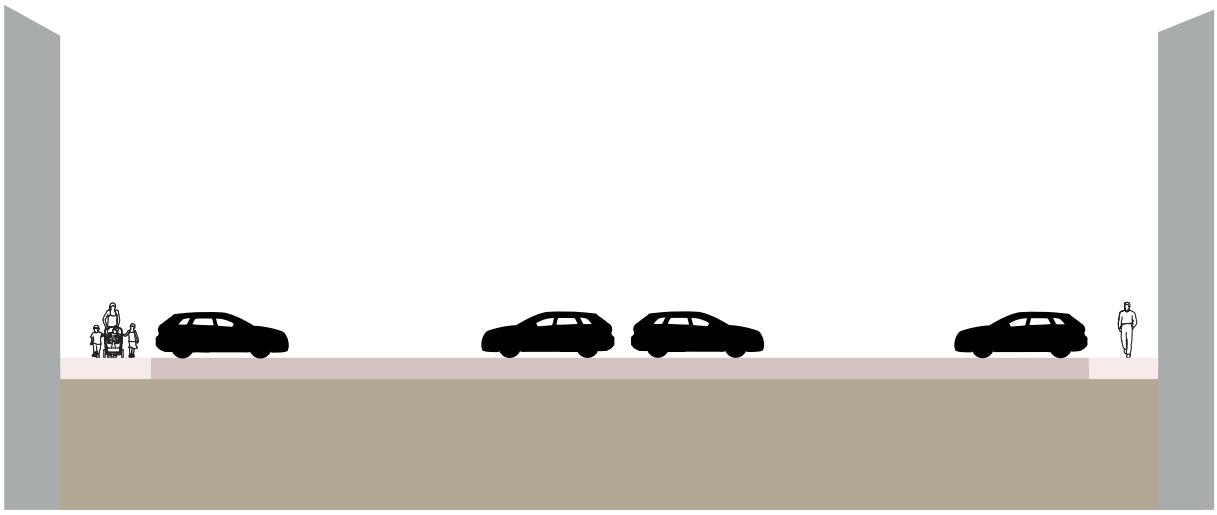


Abb.8.5: Schnitt Bestand - ohne Tiefgarage

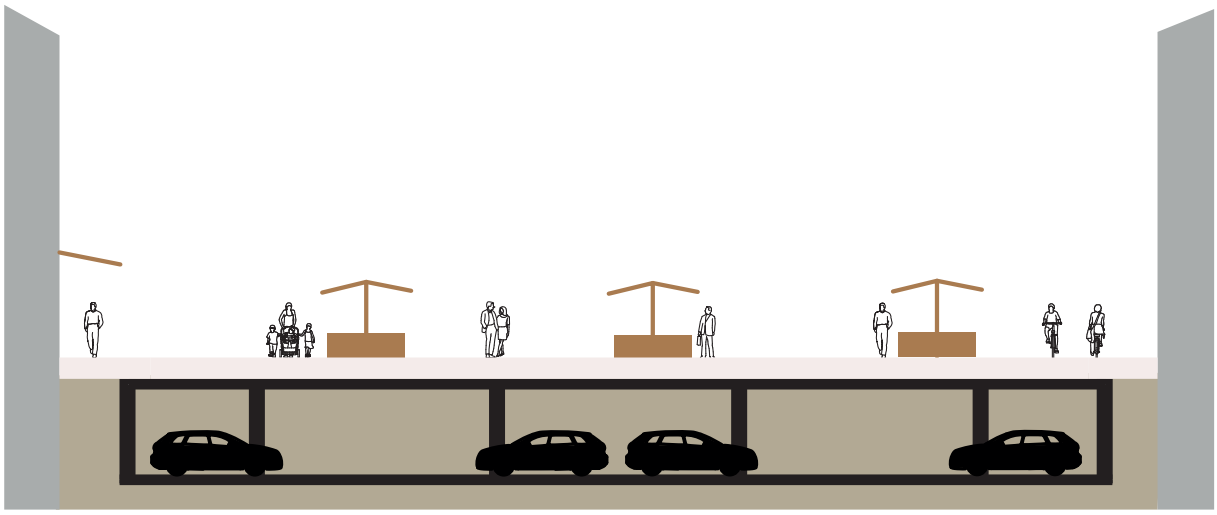


Abb.8.6: Schnitt Planung - mit Tiefgarage

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die neu geplante Tiefgarage werden in etwa 1,8 Millionen Euro betragen, wenn man von einem Stellplatzpreis von 30.000€ ausgeht und diese mit den 60 geplanten Stellplätzen multipliziert. (vgl. Tiefgaragen rechnen sich erst nach Jahrzehnten, diepresse.com)

Ein Wert, der die Gemeinde-Kasse sprengen würde, daher sind Förderinstrumente sowohl auf EU-Ebene als auch ein Investitionsmodell auf lokaler Ebene eingeplant.

EFRE

Der EFRE (europäische Fonds für regionale Entwicklung), wie auf Seite 49 genauer beschrieben, soll dafür den größten Teil der erforderlichen Investitionssumme bereitstellen. Die Prioritätsachse wäre hierfür „P4: nachhaltige Stadtentwicklung, M20 Aufwertung in benachteiligte Stadtgebiete." Mehr Raum für die Öffentlichkeit, sowie die individuelle Verwendung der möglichen Freifläche des Hauptplatzes sollen die Förderfähigkeit des Projektes garantieren. 40-50% der Gesamtsumme könnten mittels EFRE abgedeckt werden.

Europäische Union Investitionen in Wachstum & Beschäftigung. Österreich.

Abb.8.7: EFRE Logo

Public-Private-Partnership (PPP)

Bei einem Public-Private-Partnership handelt es sich um eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand (wie z.B. einer Gemeinde) und privaten Unternehmen, um ein bestimmtes Projekt ausreichend zu finanzieren und bestmöglich umzusetzen. Ansässige Geschäftsleute am und um den Hauptplatz sollen in diesem Verfahren beteiligt werden und einen Beitrag für die neu entstehende Tiefgarage leisten. Sie profitieren von den 14-60 (abhängig davon, ob der Hauptplatz autofrei gestaltet wird oder nicht) zusätzlichen Stellplätzen und den möglichen Anstieg der Laufkundschaft.

Als Gegenleistung für ihre finanzielle Unterstützung bekommen sie während der Bauausführung eine kostenlose Werbefläche auf dem Sichtschutz der Baustelle. Außerdem wird die Garage nach der/m Bestbieter/in (nach Versteigerungsprinzip „Wer bietet mehr?") benannt, was für das großzügigste Unternehmen einen dauerhaften Marketing-Mehrwert darstellt.

Fasst man nun beide Investitionsmöglichkeiten zusammen, können 50-60% der gesamten Investitionssumme abgedeckt werden.

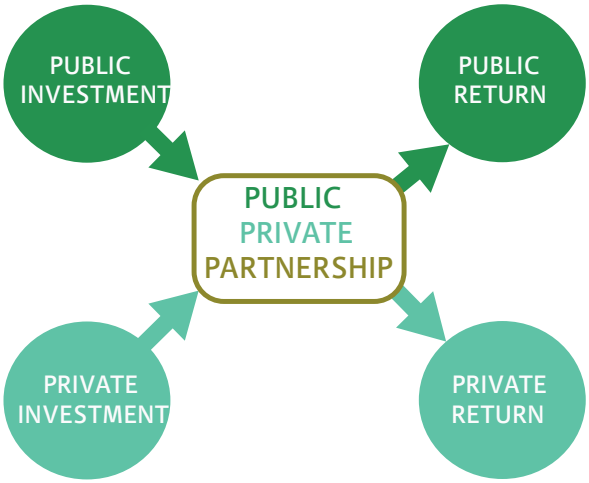


Abb.8.8: Public-Private-Partnership

8.2 Neugestaltung der Innenstadt

Neugestaltung der Innenstadt

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Stadterneuerung, NÖ Regional GmbH, Stakeholder (Politik,Verwaltung, Wirtschaft), Bürger, Anrainer
Instrumente:	Bürgerbeteiligung, technische Detailplanung
Kosten:	1.600.000 €
Finanzierung:	EU EFRE Förderung 30% od. Stadterneuerung 50%

Priorität	mittel
Zeithorizont	langfristig
Investitionskosten	mittel
Laufende Kosten	sehr niedrig
Mitgestaltungspotenzial	sehr hoch

Referenzen zum Beteiligungsprozess

Nach der Errichtung der Tiefgarage am Hauptplatz kann eine Umgestaltung der Platzoberfläche in Angriff genommen werden. Ausgehend vom Hauptplatz soll auch der öffentliche Raum der restlichen Straßenzüge in der Innenstadt miteinbezogen werden. Für dieses heikle Vorhaben ist ein umfassender Bürgerbeteiligungsprozess vorgesehen. Die Hornerinnen und Horner haben die Zukunft der Innenstadt selbst in der Hand. Sie können entscheiden, ob auch zukünftig das Auto im Mittelpunkt stehen sollte, oder nicht doch eine verkehrsberuhigte Innenstadt anzustreben wäre.

Auch andere Städte haben mit unattraktiven und verkehrsbelasteten Innenstädten zu kämpfen. Einige erfolgreiche Projekte wurden als Referenzbeispiel für den Beteiligungsprozess in Horn herangezogen.

Autofreier Tag an der A40 | Ruhrgebiet

Ein gelungenes Projekt war das „Still-Leben Ruhrschnellweg", für das die A40 am 28. Juli 2010 einen gesamten Tag autofrei geblieben ist. Anderen Stelle flanierten Fußgänger und fuhren Radfahrer über die zentrale Autobahn durchs Ruhrgebiet in Deutschland. Zudem haben sich Vereine, Gruppen und Institutionen an ca. 20.000 Tischen auf einer Strecke von 60 km präsentiert, ausgetauscht und entspannt. Ziel bei solchen Veranstaltungen ist es die Bürger davon zu überzeugen, dass auch ein Raum ohne Verkehr vorstellbar ist. (vgl. Still-Leben Ruhrschnellweg, ruhr-guide.de)

Abb.8.9 Referenz A40 | Ruhrgebiet

Beteiligungsprozess in Lienz

Zur Attraktivierung der Lienzer Innenstadt wurden alle BewohnerInnen zu einer Auftaktveranstaltung eingeladen. Daraus bildete sich eine Arbeitsgruppe von 12 Personen als „kontinuierliche Arbeitsgruppe", die in weiterer Folge ein Entwicklungskonzept ausarbeitete. Ziele waren insbesondere die Stärkung des Wirtschafts- und Lebensstandortes „Innenstadt", die Erhaltung der Nahversorgung im betroffenen Stadtquartier und die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Entwicklungssicherung. (vgl. Kooperative Innenstadtvitalisierung obere Altstadt Lienz, partizipation.at)

Abb.8.10: Referenz Lienz

Ablauf des Bürgerbeteiligungsprozesses

Vorbereitungsphase 1 (6 Monate)

Beauftragung eines privaten Planungsbüros mit der Prozessbegleitung

Ankündigung des Verfahrens in der Gemeindezeitung, Homepage, Plakate, Bezirkszeitungen

Ideenphase 2 (1 Jahr)

1. Auftaktveranstaltung an einem Wochenmarkt
2. Regelmäßige Infopoints am Hauptplatz
3. Veranstaltung zur Bewusstseinsbildung
4. Workshop für BürgerInnen
5. Stakeholder Workshop

Entwurfsphase 3 (6 Monate)

Anfertigung eines Rohentwurfs durch das Planungsbüro

Präsentation des Entwurfs im Rahmen einer Plenumsveranstaltung

Umsetzungsphase 4 (1 Jahr)

Technische Planung durch Planungsbüro

Umsetzung durch Baufirma

Einweihungsfest am Hauptplatz

Der Beteiligungsprozess

1 Vorbereitungsphase

Ein wesentliches Erfolgskriterium eines solchen Bürgerbeteiligungsprozesses ist die Auswahl der Projektkoordinationsstelle. Im Falle von Horn bestehen zwei Möglichkeiten: Entweder man betraut den Ortsplaner der Gemeinde, DI Karl-Heinz Porsch, mit der Prozessbegleitung oder man führt das Projekt im Rahmen der Stadterneuerung durch. Letzteres kann allerdings frühestens im Jahre 2020 erfolgen, da zwischen der vergangenen STERN-Periode (2012-2016) und der nächsten mindestens vier Jahre verstreichen müssen.

In jedem Fall gilt es in der Vorbereitungsphase, eine geeignete Institution für die Prozessbegleitung zu finden. Vor dem Prozessstart ist zudem eine mediale Info-Kampagne in mehreren Kanälen vorzusehen, um das bevorstehende Verfahren publik zu machen.

2 Ideenphase

1. Auftaktveranstaltung während eines Wochenmarkts

Nach der erfolgreichen Vorbereitungsphase mit einer umfassenden Ankündigung kommt es an einem Samstag während des üblichen Wochenmarktes zu der ersten Auftaktveranstaltung. Die erste Veranstaltung ist bewusst an einem Markttag angesetzt, da die Frequenz am Hauptplatz wesentlich höher ist. Geplant ist, einen Infostand aufzustellen mit Tischen und Sitzmöglichkeiten um die BürgerInnen zu Gesprächen zu animieren.

Als erste Methode, die einen Überblick über den Handlungsbedarf über die Innenstadt geben soll wird die Stecknadelmethode angewandt. Dabei handelt es sich um ein Verfahren zur Visualisierung der subjektiven Wahrnehmung von bestimmen Orten und Plätzen. Bei dieser aktivierenden Methode werden auf Karten von Stadtteilen bestimmte Gefühlslagen aufgezeigt. Im Fall Horn soll auf einfachste Weise mittels zwei Farben (rot/grün) jeweils für bevorzugte oder wenig bevorzugte Räume aufgezeigt werden, wo Handlungsbedarf besteht.

Bei der zweiten Methode, die zur gleichen Zeit stattfindet, werden zwei große Plakate von den Passanten mit Stichwörtern befüllt. Jeweils ein Plakat für Stärken und Schwächen der gesamten Innenstadt. Mit dieser Methode erwartet man sich differenzierte Aussagen bezüglich der Wahrnehmung.

Bei beiden Methoden soll möglichst viel Kommunikation zwischen den BürgerInnen und den Moderatoren entstehen, um einen groben Eindruck der Stimmungslage zu erhalten und für weitere Workshops mitzunehmen.

Abb.8.11: Stecknadelmethode

2. Infopoints am Hauptplatz

Nach der Auftaktveranstaltung wird der Infostand für BürgerInnen erhalten bleiben, jedoch nur zwei mal in der Woche für weitere zwei Wochen. Dadurch sollen auch andere Bevölkerungsgruppen angesprochen werden. Zusätzlich zu dem Programm bei der ersten Veranstaltung sollen auch Flyer für das nächste Ereignis zur Bewusstseinsbildung ausgeteilt werden.

3. Veranstaltung zur Bewusstseinsbildung

Bei der folgenden Veranstaltung wird am Beispiel der A40 im Ruhrgebiet der Hauptplatz einen halben Tag lang autofrei gehalten. Zu diesem Anlass soll am Platz ein munteres Straßenfest abgehalten werden. Mit Livemusik, Biertischen, einem Foodtruck sowie einer Tombola sollen die BürgerInnen von Horn zusammenkommen. Der Bürgermeister und der Prozessbegleiter führen durch das Programm. Das Highlight ist eine Vorführung von Hermann Knoflacher mit seinem „Gehzeug". Hierbei handelt es sich um ein Gestänge, das Fußgänger tragen können, um damit den absurden Platzbedarf eines Automobiles zu veranschaulichen. In der Folge können die BürgerInnen selbst solche Gehzeuge ausprobieren. Das Ziel dieser Veranstaltung ist, den BürgerInnen von Horn, einen Hauptplatz ohne Autos schmackhaft zu machen.

4. Workshop für BürgerInnen

Nach dem Straßenfest kommt es zum ersten Workshop für interessierte BürgerInnen. Die Ankündigung erfolgt mittels Postwurf und erfordert eine Rückmeldung bzw. Anmeldung der Teilnahme bei der Gemeinde. Angesichts der begrenzten Kapazitäten im Kunsthaus wird bei Bedarf eine zusätzliche Veranstaltung angeboten.

Zu Beginn des Workshops wird das Vorhaben zur Neugestaltung der Innenstadt näher erläutert. Einige Beispiele anderer Städte werden als Inspiration vorgestellt. Auch die zentrale Rolle einer Innenstadt im Stadtgefüge wird unterstrichen.

Nach der Präsentation bilden sich mehrere Kleingruppen mit jeweils einem Moderator an Arbeitstischen. Dabei werden Anregungen, konkrete Ideen und Visionen für die Gestaltung der Innenstadt gesammelt. Anschließend werden die Beiträge der BürgerInnen im Plenum vorgestellt.

Abb.8.12: Straßenfest

Abb.8.13: Knoflacher - Gehzeug

Abb.8.14: Workshop - ÖREK München

5. Stakeholder Workshops

Die Stakeholder Workshops dienen der expliziten Miteinbeziehung von ausgewählten Personengruppen. Die Ankündigung für die Workshops erfolgt persönlich mittels Mails und Briefen.

Zum ersten Workshop werden die Geschäftsinhaber und Immobilieneigentümer in der Innenstadt eingeladen. Der Workshop läuft ähnlich ab wie der BürgerInnenworkshop und zielt darauf ab, ein Stimmungsbild der unmittelbaren Anrainer einzufangen.

Ein weiter Workshop bezieht alle Akteure aus Politik und Verwaltung der Stadtgemeinde Horn mit ein (Gemeindeworkshop). Auch Vertreter der öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Leerstandsmanager werden eingeladen.

Zusätzlich werden auch Schulworkshops in einer Unterstufe sowie einer Oberstufe durchgeführt. Hierbei sollen die Kinder die Stecknadelmethode anwenden und Stichwörter zum gegenwärtigen Empfinden am Hauptplatz aufschreiben. Anschließend werden ihre Visionen für den Hauptplatz diskutiert oder in kreativer Art und Weise (z.B. Zeichnung) festgehalten.

Auch für die vielen Vereine in Horn (Kunst-, Kultur-, Pensionisten-, Sportvereine, Feuerwehren) wird ein eigener Workshop im Kunsthaus organisiert.

3 Entwurfsphase

Nach den letzten erfolgreichen Workshops werden die Ergebnisse in der Gemeinde in Rücksprache mit dem Bürgermeister zu einem Entwurf zusammengeführt. Die Entwurfspräsentation erfolgt im Kunsthaus mit geladenen Stakeholdern und allen interessierten BürgerInnen.

4 Umsetzungsphase

Nach der Entwurfspräsentation kommt es zum Beschluss im Gemeinderat und eine Baufirma mit dem notwendigen Know-how wird mittels Ausschreibungsverfahren ausgewählt. Das Bauunternehmen übernimmt die technische Planung sowie die Umsetzung. Nach einer einjährigen Bauphase wird der neue Hauptplatz im Rahmen eines großen Straßenfestes eingeweiht.

Abb.8.15: Baustelle in der Linzer Innenstadt

Bürgerbeteiligungskosten

Auftaktveranstaltung	2.000 €
Infopoints am Hauptplatz	1.000 €
Straßenfest mit Gehzeug	10.000 €
Workshop für BürgerInnen	2.000 €
Stakeholder Workshops	8.000 €
sonstige Kosten	2.000 €
	ca. 25.000 €

Umsetzungskosten

Entwurfserstellung	5.000 €
Entwurfspräsentation	1.000 €
Technische Planung	50.000 €
Umsetzung	1.500.000 €
Einweihungsfest am Hauptplatz	10.000 €
sonstige Kosten	10.000 €
	ca. 1.575.000 €

Mögliches Ergebnis des Prozesses

Der folgende Entwurf für die Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt stellt ein mögliches Resultat des Bürgerbeteiligungsprozesses dar. In diesem Fall haben sich die BürgerInnen für eine Reduktion der MIV-Fläche zugunsten einer fußgängerfreundlicheren Innenstadt entschieden. Selbstverständlich könnte das Ergebnis auch völlig anders aussehen: Wenn sich etwa eine Mehrheit für den Erhalt des Status Quo ausspricht, werden keine baulichen Änderungen vorgenommen.

Das Ziel dieses Beispielentwurfs ist ganz klar, die Aufenthaltsfunktion eines Zentrums in den Vordergrund zu rücken. Das Hauptaugenmerk liegt auf einer Aufwertung des Hauptplatzes, wo heute zahlreiche Parkplätze keine Urbanität ermöglichen. Dieser wird zukünftig zu einer Fußgängerzone umfunktioniert. Nur die Verbindungsstraße im Norden des Platzes bleibt erhalten. Sie wird von der Kirche bis zum Rathaus (Florianigasse) als Begegnungszone ausgestaltet. Damit bleiben alle Geschäfte in der Innenstadt auch weiterhin mit dem PKW erreichbar, auch das (Längs-)Parken ist in diesem Bereich für 30 Minuten gestattet. Einige Stellplätze werden aber zugunsten breiterer Gehflächen entfernt.

In weiterer Folge werden die Vorhaben rund um den Hauptplatz näher erläutert und Begriffe wie Begegnungszone oder Fußgängerzone rechtlich präzisiert.

Abb.8.16: Mögliche Planung Hauptplatz, M 1:2000

Fußgängerzone Shared Space

Shared Space | Begegnunszone

Der öffentliche Raum ist als Lebensraum zu betrachten und sollte deshalb auch für alle VerkehrsteilnehmerInnen attraktiv gemacht werden. Diese Philosophie des Shared Space beruht auf einer gemeinschaftliche Nutzung des öffentlichen Raumes, mit gegenseitiger Rücksichtnahme der VerkehrsteilnehmerInnen. Das heißt im Klartext, dass es keine zugewiesenen Flächen gibt, und die Verkehrsregelungen auf ein Minimum reduziert sind, sodass auf die Verständigung der VerkehrsteilnehmerInnen untereinander gesetzt wird. Im Endeffekt wird eine Verunsicherung provoziert, denn je unsicher die Verkehrssituation empfunden wird, desto aufmerksamer verhalten sich die Beteiligten. Shared Space begünstigt also nicht nur die Attraktivität des Straßenraums, sondern auch die Verkehrssicherheit.

Die Begegnungszone stellt die rechtliche Umsetzung des Shared-Space-Gedankens in der StVO dar. Darin werden zwar einige Verkehrsregelungen vorgeschrieben, die Grundidee von Shared-Space (geteilter öffentlicher Raum) bleibt jedoch erhalten.

Die Grundidee weist 3 zentrale Elemente auf:

Partizipation: kein vorgefertigtes Entwurfskonzept, sondern gemeinsame Entwicklung mit den Beteiligten (Politik, Fachleute, BürgerInnen)

Gestaltung der Umgebung: Straßenraum wird in gesamträumliches Konzept integriert (Landschaft, Architektur, kulturelle Besonderheiten)

Psychologie: durch Verunsicherung der VerkehrsteilnehmerInnen soll die tatsächliche Sicherheit erhöht werden. (vgl. Shared Space / Begegnungszone , ivv.tuwien.ac.at)

Abb.8.17 & 8.18: Begegnungszone/Shared Space

Kriterium	Begegnungszone	Shared Space
Rechtlicher Status	Rechtlich verankertes Instrument; Einführung durch Verordnung	Planungstechnisches Instrument; keine Verordnung, es gelten die allgemein gültigen Verkehrsregeln
Geltende Geschwindigkeitsbestimmungen	20 km/h (in Ausnahmen 30 km/h)	Bisher geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen behalten ihre Gültigkeit
Neugestaltung des Straßenraums	Meist sinnvoll	Quasi notwendig
Partizipativer Prozess	Sinnvoll	Grundlage/Voraussetzung für die räumliche Gestaltung
Reduktion der Geschwindigkeit (erzielbar)	Ja (durch Verordnung und/oder Gestaltung des Raums)	Ja (durch Rücksichtnahme und die Gestaltung des Raums)
VLSA	Nicht üblich	Nicht üblich
Verkehrszeichen	Ja	Nicht üblich
Parken	Nur an ausgewiesenen Flächen erlaubt	Keine Vorgaben
Vorteile für den nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	Rücksichtnahme auf den NMV gesetzlich verankert; kann durch die Gestaltung des Straßenraums verstärkt werden	Nicht gesetzlich verankert, sondern durch die Gestaltung des Straßenraums beeinflusst

Abb.8.19: Begriffserklärung Begegnungszone/Shared Space

Shared Space | Begegnungszone in Horn

Der Weg zur Umsetzung einer Begegnungszone gestaltet sich als ein vielschichtiger Partizipationsprozess, an welchem Akteure wie BürgerInnen, PolitikerInnen, PlanerInnen beteiligt sind. Es ist wichtig die Akteure frühestmöglich in den Prozess miteinzubeziehen um mit den Informationen der Betroffenen ein qualitativ hochwertiges Ergebnis zu erzielen, welches individuell auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten vor Ort eingeht. (vgl. Shared Space / Begegnungszone , ivv.tuwien.ac.at)

Der Einsatz einer Begegnungszone in Horn ist deshalb zu empfehlen, da es sich um innerstädtische Geschäftsstraßen mit dichterer Bebauungsstruktur sowie höherer Arbeitsplatzdichte handelt. Dieser Nutzungsmix bewirkt ein hohes FußgängerInnenaufkommen und viele Straßenquerungen. Der besagte Abschnitt weist auch kein übermäßig starkes MIV- oder ÖV-Aufkommen auf. Zudem ist die geplante Begegnungszone nicht länger als 500m und gewährleistet daher eine gewisse Akzeptanz der Kfz-LenkerInnen, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h einzuhalten.

Grundsätzlich ist in Horn das Prinzip des Shared Space angedacht, allerdings mit der Einschränkung, dass die Fahrzeuge für max. 30 Minuten auf ausgewiesenen Flächen abgestellt werden dürfen.

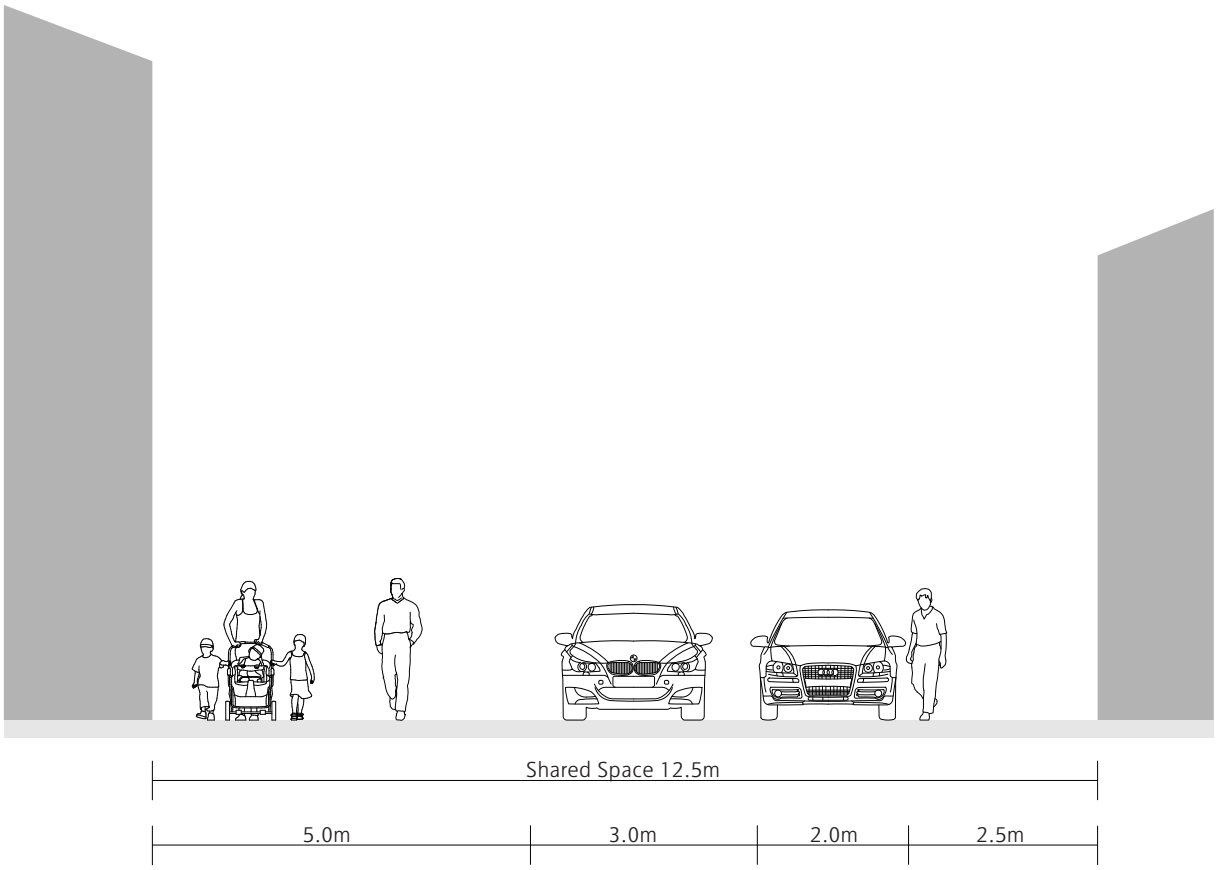


Abb.8.20: Schnitt A - Begegnungszone, M 1:100

Fußgängerzone allgemein

Im Vergleich zu Begegnungszonen stellt die Fußgängerzone eine besonders einschneidende Form der Verkehrsberuhigung dar. Sie dient der Förderung des Fußgängerverkehrs und wird vorwiegend in innerstädtischen Geschäftsstraßen oder auf öffentlichen Plätzen angewandt. In Fußgängerzonen ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten, mit Ausnahmen für Einsatzfahrzeuge und Lieferanten.
Die Straßenraumgestaltung wird an die Bedürfnisse des Fußverkehrs angepasst. Durch ansprechende Oberflächengestaltung und Ausstattung mit Sitzbänken, Brunnen oder Bäumen wird eine gestalterische Wirkung erzeugt, die die Aufenthaltsqualität erhöht.

Fußgängerzone in Horn

Die Fußgängerzone wird den Hauptplatz von den zahlreichen Parkplätzen befreien und dem Platz einen urbanen Charakter verleihen. Der Belag soll sich vom restlichen Belag in der Fußgängerzone unterscheiden um den Platz mehr hervorzuheben.
Zur Ausstattung gehört ein zentraler Brunnen mit Sitzmöglichkeiten, umgeben von Parkbänken und nicht flachwurzeligen Bäumen. Einige Radständer für private Fahrräder, bei Bedarf auch für Sharing-Anbieter, gibt es direkt daneben. Der großzügige Platz bringt auch für den Wochenmarkt neue Potenziale. Unter der Woche kann die Fläche für Schanigärten oder Ausstellungsflächen der Geschäfte genutzt werden. Im östlichen Bereich ist ein fixer Gastgarten für den Gasthof Graselstube vorgesehen.

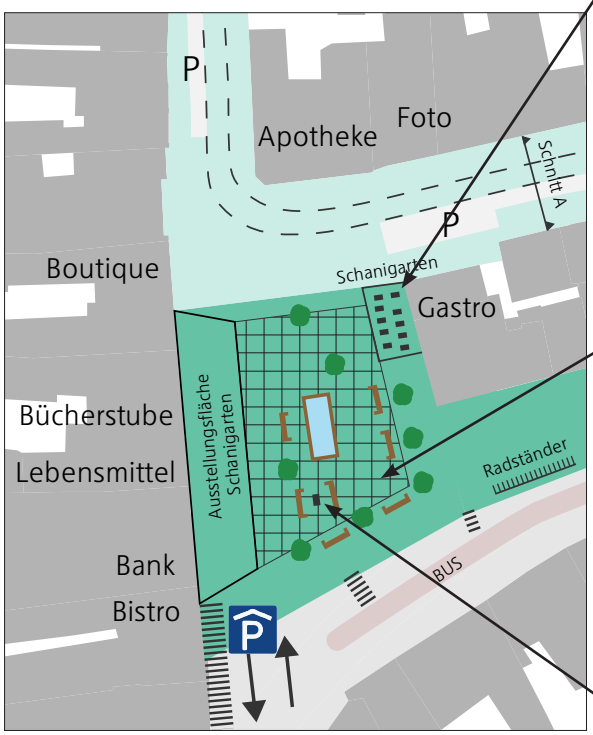


Abb.8.21: Verortung der Referenzen

Abb.8.22: Hauptplatz Kapfenberg

Abb.8.23: Hauptplatz Frydlant

Abb.8.24: Hauptplatz Villach

Kosten und Finanzierung

Die Kosten zur Neugestaltung der Innenstadt werden in etwa 1,6 Mio € betragen. In den Kosten ist sowohl der Bürgerbeteiligunsprozess samt Workshops und Veranstaltungen, als auch die technische Planung und Umsetzung enthalten.

Die EFRE Förderung würde einen Anteil von ca. 30% der Kosten abdecken. Die Prioritätsachse wäre hierfür „P4: Nachhaltige Stadtentwicklung". Das Projekt entspricht nämlich aufgrund der Bevorrangung nicht-motorisierter Fortbewegungsarten dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Genauer gesagt handelt es sich um den Maßnahmenbereich M20 „Aufwertung in benachteiligten Stadtgebieten".

Eine weitere Möglichkeit wäre, das Projekt im Rahmen der Stadterneuerung durchzuführen.

Die Fördersätze sind dabei mit ca. 50% etwas höher, allerdings müsste das Projekt im neuen Stadterneuerungskonzept (wahrscheinlich 2020) festgeschrieben sein.

Trotz der Förderungen wird dieses Projekt eine große finanzielle Last für die Gemeinde darstellen. Etwa 1 Mio. € müssen wohl aus Eigenmitteln beglichen werden. Die enorme Bedeutung eines attraktiven Stadtkerns für die BürgerInnen, Handelstreibenden und das Image der Stadt würde eine solch große Investitionssumme allerdings rechtfertigen. Zudem ist die Realisierung erst ab ca. 2022 vorgesehen, wenn die freie Finanzspitze wieder etwas größer ist.

Abb.8.25: Mögliches Ergebnis nach dem Bürgerberbeteiligungsprozesses

8.3 Dorfladenkonzept

Dorfladenkonzept

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Bauernverband
Instrumente:	Finanzielle Anreize (Schenkung eines Lieferwagens) privatrechtlicher Vertrag, Leerstandsmanagement
Kosten:	265.000 €
Finanzierung:	EU-Leader Förderung, Stadtgemeinde Horn, Bauernverband

Priorität	niedrig
Zeithorizont	kurzfristig
Investitionskosten	niedrig
Laufende Kosten	sehr niedrig
Mitgestaltungspotenzial	niedrig

Status Quo

Die Nahversorgungsstruktur in Horn ist derzeit folgendermaßen aufgebaut: Besonders viele Einzelhandelsketten sind im Einkaufszentrum an der Goldenen Meile zu finden, aber auch die meisten anderen Stadtteile der Katastralgemeinde Horn verfügen über einen fußläufig erreichbaren Nahversorger. In den Katastralgemeinden Doberndorf, Mödring und Mühlfeld gibt es jedoch keinen Lebensmittelhändler. Lediglich Breiteneich verfügt über einen kleinen Nah&Frisch-Markt.

Was regionale Dorf- oder Bauernläden betrifft, gibt es im Gemeindegebiet lediglich einen Bauernladen, welcher sich im Stadtzentrum von Horn befindet. Dieses sogenannte „BauernG'schäftl" liegt – versteckt und eingenistet in einem überdachten Durchgang - direkt beim Öhlknechthof.

Ebenso erwähnenswert ist der BauernG'schäftl-Stand im Landesklinikum Horn. Dieser „Marktstand" entstand 2013 im Rahmen des Gesundheitsförderungsprojektes „Fit4Work" und wird von den selben Betreibern wie vom innerstädtischen Bauernladen betrieben.
Es bietet den MitarbeiterInnen des Klinikums die Möglichkeit, an einem kleinen Marktstand direkt in der Eingangshalle des Landesklinikums regionale Produkte aus dem Sortiment des BauernG'schäftl zu kaufen. Außerdem wird angeboten, sich über eine Bestellliste ein „G'sundes Kistl" zusammenstellen zu lassen. Jenes wird anschließend in der darauffolgenden Woche geliefert.

Der Betreiber des BauernG'schäftl Horns ist ein Verband, welcher sich aus 25 Bauern und kleinen Gewerbebetrieben aus der umliegenden Region zusammensetzt. (vgl. BauernGschäftl im Landesklinikum Horn, meinbezirk.at)

Durch die Kollaboration mit den umliegenden Bauernhöfen wird eine gut funktionierende regionale Daseinsversorgung ermöglicht und unterstützt.
Neben einer riesigen Bandbreite an lokalen Nahrungsmitteln wie beispielsweise Fleisch, Milchprodukte, Getränke, Brot, Eier, Honig, Obst und Gemüse sowie unterschiedlichste Getreidearten bietet dieser Bauernladen als Spezialität zudem auch Weine aus der Region an.

Trotz der tollen Konzeption des Bauernladens und der unmittelbaren Nähe zum Hauptplatz wirkt der Laden etwas verlassen, was an seiner versteckten Lage im Öhlknechthof liegen dürfte. In diesem Bereich besteht nämlich kaum Laufkundschaft, nicht viele BesucherInnen der Stadt verirren sich in diesen Winkel. Das Geschäftslokal würde sich daher besser für Nutzungen eignen, die auf keine Passantenfrequenz angewiesen sind.

Um das Kundenpotenzial zu erhöhen, wird eine Umsiedelung des bereits bestehenden Bauernladens angestrebt. Hierfür wäre ein Leerstand direkt am Hauptplatz vorgesehen. Diese leerstehende Lokalität würde sich aufgrund ihrer Größe (rund 160 m²) und Lage äußerst gut als Standort für das BauernG'schäftl eignen.

Abb.8.26: „BauernG'schäftl" im Öhlknechthof

Abb.8.27: Leerstand am Hauptplatz

Abb.8.28: Verortung des bestehenden und des geplanten Bauernladens

Durch diese Umsiedelung würde sogar eine Win-Win-Situation entstehen. Zum einen würde für den Bauernladen mehr Laufkundschaft als bisher existieren, gleichzeitig verringert sich dadurch auch der Leerstand am Hauptplatz.

Für das derzeitige BauernG'schäft-Lokal, welches durch die geplante Umsiedelung leer stehen würde, wird eine adäquate Nachnutzung angedacht. Der Standort des derzeitigen Ladens würde sich hervorragend für Nutzungen mit vernachlässigbaren Standortanforderungen eignen. Es wäre also naheliegend, in dieser Lokalität in Zukunft etwa einen Arzt, einen Notar oder Büronutzungen anzusiedeln. Derartige Einrichtungen benötigen keine Laufkundschaft und daher ist der Standort des versteckten Lokals beim Öhlknechthof auch angebracht.

Kosten und Finanzierung

Der Umsiedelungsprozess erfolgt auf Initiative der Stadtgemeinde Horn. Diese soll den Betreibern in informellen Gesprächen die Vorzüge eines Standortes am Hauptplatz näher bringen. Als Anreiz für eine rasche Übersiedelung und zur Kompensation der dadurch anfallenden Kosten könnte die Stadtgemeinde dem Bauernverband einen Lieferwagen unentgeltlich zur Verfügung stellen. Dazu müsste zwischen den beiden Parteien ein privatrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden, in dem die Konditionen für die Schenkung festgelegt werden. Der Zweck und die Funktionsweise des geplanten Lieferservice werden im folgenden Kapitel erläutert.

Einen weiteren finanziellen Anreiz für die Betreiber könnte der City-Bonus darstellen, der im Rahmen des Leerstandsmanagements vergeben wird (siehe Unterprojekt Leerstandsmanagement). Die Voraussetzung dafür ist, dass die leerstehende Immobilie am Hauptplatz im Leerstandskataster aufscheint, wofür allein der Eigentümer verantwortlich ist. Wenn diese Bedingung erfüllt ist und der Bauernladen in den Leerstand übersiedelt, werden die Mietkosten in den ersten beiden Jahren durch die Stadtgemeinde gefördert. Der Fördersatz beträgt im ersten Jahr 50% der Mietkosten, im zweiten Jahr 25%.

Diese beiden Fördermodelle sowie das höhere Kundenpotenzial sollten für den Bauernverband einen ausreichenden Anreiz für die Übersiedelung an den Hauptplatz darstellen.

8.3.1 Bauernmobil

Auch auf die übrigen Katastralgemeinden darf nicht vergessen werden. Um auch diese Orte an den regionalen Produkten regelmäßig teilhaben zu lassen, ist ein sogenanntes Bauernmobil geplant.

Das Bauernmobil ist eine Initiative des BauernG'schäftls, welches eine wöchentliche Belieferung an BewohnerInnen aller Katastralgemeinden ermöglicht. Jeden Dienstag und jeden Freitag soll dieses Auto samt regionalen Produkten aus dem Bauernladen durch das Gemeindegebiet fahren. Besonders ältere, nicht mobile Personen profitieren von diesem Angebot – auch in der Katastralgemeinde Horn selbst.

Grundsätzlich baut dieses Bauernmobil auf folgendem Konzept auf: In der Vorbereitungsphase steht die Werbung an oberster Stelle. Jeder Haushalt in der Gemeinde erhält einen Postwurf, in welchem die Initiative des Bauernmobils vorgestellt wird. Zusätzlich werden auch im BauernG'schäftl Flyer verteilt, um auf die neue Form des Lebensmitteleinkaufs aufmerksam zu machen.
Jede/r GemeindebürgerIn hat anschließend die Möglichkeit, sich per direkter Anmeldung im örtlichen Bauernmarkt, per Telefon oder E-Mail zu registrieren. Sobald man registriert ist, hat man die Befugnis, sich vom Bauernmobil beliefern zu lassen. Jedoch stellt dies keine Verpflichtung dar, regelmäßige Bestellungen vorzunehmen.
Durch die Registrierung der BewohnerInnen wird eine Festlegung der Fahrroute ermöglicht. Jeder registrierte Haushalt, welcher am Dienstag oder am Freitag beliefert werden möchte, gibt am Vortag per Telefon oder E-Mail Bescheid. Meldet man sich nicht, wird der Standort des Haushaltes am darauffolgenden Lieferungstag nicht angefahren. Eine flexible Terminvereinbarung für den nächsten Liefertermin ist auch persönlich mit dem Bauernmobilfahrer/ der Bauernmobilfahrerin möglich.

Da das Bauernmobil ohnehin eine vollbepackte Ladefläche mit Grundsortiment hat, ist es nicht notwendig die genaue Bestellung am Vortag bekannt zu geben. Lediglich bei etwaigen Sonderwünschen wäre es von Vorteil, telefonisch oder schriftlich Bescheid zu geben. Bei eventuellen Vorratslücken ist eine Rückfahrt nach Horn vorgesehen, um den benötigten Nachschub zu holen um anschließend problemlos die Weiterfahrt bewältigen zu können. Der Bestellvorgang des Bauernmobils soll grundsätzlich also spontan ablaufen.

Abb.8.29: „BauernGschäftl-Mobil"

Das Konzept des Bauernmobils ist zunächst nur auf Horner Gemeindegebiet geplant. Dieses Projekt würde jedoch in naher Zukunft auch auf die umliegenden Gemeinden ausgeweitet werden, sofern Interesse und Bedarf bestehen. Der Versorgungsbereich des Bauernmobils soll also Schritt für Schritt vergrößert werden.

Kosten und Finanzierung

Wie bereits zuvor angeführt, wird der Lieferwagen von der Stadtgemeinde Horn zur Verfügung gestellt. Da die Gemeinde Mitglied der Leader-Region Waldviertler Wohlviertel ist, könnte die Anschaffung des Lieferwagens durch EU-Leader-Förderungen mitfinanziert werden. Die laufenden Kosten hat der Bauernverband selbst zu tragen.

8.3.2 Dorfladen

Neben den bisher geschilderten Maßnahmen in puncto Bauernladen und Bauernmobil soll auch die Nahversorgung in der Katastralgemeinde Mödring verbessert werden. Dazu ist ein eigener Dorfladen geplant, welcher in einem der mehrfach bestehenden Leerstände einquartiert werden soll. Dieser Dorfladen ist kein typischer Nahversorger – er bringt Bauernladen, Feinkostladen, Jausenstation, Cafe und einen kommunikativen Treffpunkt unter. Wie das BauernG`schäftl in Horn besteht das Sortiment vorwiegend aus Produkten des täglichen Bedarfs von heimischen Landwirten und kleinen Produzenten.

Dieses reichhaltige Angebot verschafft einige Vorteile für die BewohnerInnen von Mödring. Zum einen wird die Grundversorgung der dort lebenden Bevölkerung gewährleistet, zum anderen entsteht durch den Dorfladen auch ein sozialer Treffpunkt, der eine Belebung des Ortes mit sich bringt. Außerdem werden dadurch (zwar wenige, dennoch wertvolle) Arbeitsplätze geschaffen. Ein ebenso relevanter Punkt ist die Wertschöpfung, welche im Ort beziehungsweise in der Region bleibt. Zudem wird auch die Leerstandsquote in Mödring verringert.

Der hierfür vorgesehene Leerstand befindet sich im Zentrum von Mödring. Dieses unbenutzte Lokal eignet sich insofern sehr gut als zukünftiger Dorfladen, als dass dieser von der gesamten Katastralgemeinde gut und schnell erreichbar ist. Bereits in der Vergangenheit wurde die 120m² große Geschäftsfläche als Verkaufslokal der Milchgenossenschaft Mödring genutzt, was die Eignung der Immobilie für eine Nutzung als Dorfladen unterstreicht.

Abb.8.30: Leerstand Milchgenossenschaft Mödring

Abb.8.31: Verortung Dorfladen, M 1:15000

Leerstand für zukünftigen Dorfladen

200m Radius

Von der Idee bis hin zur Verwirklichung wird Schritt für Schritt vorgegangen. Da der Bauernverband das Lokal nicht freiwillig beziehen und renovieren wird, sind seitens der Gemeinde Anreizinstrumente vorgesehen. Eine Möglichkeit wäre eine zusätzliche Klausel im privatrechtlichen Vertrag zur Schenkung des Lieferwagens. Darin könnte eine verpflichtende Schaffung eines Dorfladens in Mödring festgeschrieben sein.

Der bauliche Zustand der Immobilie erfordert jedoch eine umfassende Sanierung zur Schaffung eines attraktiven Dorfladens. Die Kosten dürften das Budget des Bauernverbandes bei weitem übersteigen, daher sollte auch hier um eine EU-Leader-Förderung angesucht werden.

Kosten und Finanzierung

Das neue Dorfladenkonzept soll folgendermaßen finanziert werden: Die geschätzten Kosten für dieses Projekt betragen ca. 300.000€ und setzen sich aus rund 100.000€ für den Erwerb der Immobilie und 200.000€ für die Renovierung des Objekts zusammen. Wenn sich die Immobilie noch im Besitz der Milchgenossenschaft befinden sollte, wäre eine deutlich niedrigerer Verkaufspreis zu erzielen. Durch die LEADER-Förderung könnten bis zu 65% (ca. 200.000€) der Gesamtkosten abgedeckt werden. Die Gemeinde, welche im Rahmen des Leerstandsmanagements auch in den Ortskernen der Katastralgemeinden eine Kostenförderung für die Nutzung leerstehender Objekte anbietet, würde für das geplante Projekt zusätzlich 20% (ca. 20.000€) der Erwerbskosten beisteuern. Die restlichen Kosten (ca. 80.000€) wären aus Eigenmitteln zu begleichen. Das Erbringen von Eigenleistungen – also die freiwillige, handwerkliche Unterstützung bei den Umbauarbeiten durch Mitglieder des Bauernverbandes oder durch engagierte Mödringer BürgerInnen – könnte die Restkosten deutlich verringern.

Referenzbeispiel „Dorfladen Fresach"

Als sehr gutes Referenzbeispiel für den Dorfladen in Mödring wird der in Kärnten gelegene „Dorfladen Fresach" angesehen. Dasselbe Konzept wurde hier in einer 1200-Einwohner-Gemeinde verwirklicht und wird seither mit viel Erfolg betrieben. 20 Jahre lang hatte die Gemeinde keinen Nahversorger mehr, seit kurzem ist durch den Dorfladen ein Einkaufen im Ort wieder möglich. Das Sortiment des Dorfladens umfasst regionale Produkte aus allen Lebensmittelsparten. Auch ein Café ist in das Geschäft integriert, wodurch ein sozialer Treffpunkt geschaffen wurde. Die Finanzierung des etwa 300.000€ teuren Projekts erfolgte auch hier zu 65% durch eine EU-Leader-Förderung. (vgl. LAG Region Villach-Umland, rm-kaernten.at)

Abb.8.32: „Dorfladen Fresach"

Abb.8.33: „Dorfladen Fresach"

8.4 Leerstandsmanagement

Leerstandsmanagement

Akteure:	**Stadtgemeinde Horn, Immobilieneigentümer**
Instrumente:	**Leerstandskataster, City-Bonus**
Kosten:	**24.000 € pro Jahr**
Finanzierung:	**zusätzliche Einnahmen aus der Kommunalsteuer**

Priorität	**mittel**
Zeithorizont	**kurzfristig**
Investitionskosten	**sehr niedrig**
Laufende Kosten	**niedrig**
Mitgestaltungspotenzial	**niedrig**

Hintergrund

Seit Jahren weist Österreich im EU-Vergleich eine enorm hohe Verkaufsflächendichte auf. Mit 1,8 Quadratmetern Verkaufsfläche/Einwohner liegen wir im absoluten Spitzenfeld. Dieser Wert deutet aber nicht nur auf dezentral organisierte Handelsstrukturen hin, sondern auch auf eine überbordende Dichte an Einkaufszentren, die tendenziell über die größten Verkaufsflächen verfügen.

Die Ansiedelung von Einkaufszentren am Stadtrand wurde von vielen Gemeinden in den letzten Jahrzehnten stark vorangetrieben. Zu verlockend schienen die finanziellen Vorteile durch die Kommunalsteuer und der Imagegewinn für die Gemeinde. Bei aller Euphorie wurde aber oft auf die Innenstädte vergessen, die immer mehr von Frequenz- und Umsatzrückgängen, Attraktivitätsverlust und zunehmendem Leerstand betroffen waren.

Vor allem die österreichischen Bezirkshauptstädte leiden unter dem sogenannten „Donut-Effekt". Der Verlust der Nahversorgungsfunktion in den Stadtzentren konnte oftmals bis heute nicht kompensiert werden. Die Suche nach einem neuen Image der Innenstadt ist nur fallweise gelungen.

In den letzten Jahren scheint sich aber eine Trendumkehr im Einzelhandel abzuzeichnen, die den Innenstädten wieder neues Leben einhauchen könnte: Erstmals seit langem geht die Verkaufsfläche pro Einwohner wieder zurück – von 1,8 im Jahr 2013 auf 1,7 im Jahr 2017. Bis 2020 wird mit einem weiteren Rückgang auf 1,5m² pro Einwohner gerechnet.

Damit scheint sich das große Zeitalter der Einkaufszentren und Gewerbemeilen dem Ende zuzuneigen. Die treibende Kraft hinter dieser Entwicklung ist der zunehmende Online-Handel. Dazu ist auch ein gewisser Sättigungseffekt im Filialnetz vieler Handelsketten eingetreten. Gänzlich neue EKZ werden daher heute kaum mehr aus dem Boden gestampft, mancherorts sind sogar erste dauerhafte Leerstände zu beklagen.
(vgl. Verkaufsflächen gehen weiter zurück, kurier.at)

Ausgangslage

In der Stadt Horn ist der Donut-Effekt zwar eher schwach ausgeprägt, da die Handelsketten der Goldenen Meile keine unmittelbare Konkurrenz für die hochspezialisierten Dienstleistungsbetriebe in der Innenstadt darstellen. Ein Lebensmittelhändler hält zudem auch die Nahversorgung in der Altstadt aufrecht.

Dennoch wurden im Zuge der Analyse in den Erdgeschoßzonen der Innenstadt neun leerstehende Geschäftsflächen verzeichnet. Die Leerstandsquote beträgt demnach rund 11%, womit sich Horn nur knapp unter dem österreichweiten Spitzenreiter – Villach mit 14% - befindet (vgl. Bestandsanalyse Thema 9) Die Leerstände verteilen sich in Horn aber relativ gleichmäßig auf die gesamte Innenstadt, sind also nicht einer unattraktiven Lage geschuldet. Laut Kaufstrom- und Einzelhandelsstrukturanalyse Niederösterreich (KANO) 2013 (vgl. WKNÖ 2013, tuwel.tuwien.ac.at) stehen insbesondere Gastronomieflächen leer, zudem mangle es an einem Leitbetrieb in der Innenstadt. Nicht erhoben wurden Leerstände in den oberen Stockwerken – z.T. stehen auch hier Büroräumlichkeiten leer. Durch die Schaffung des neuen Subzentrums im Bahnhofsviertel ist ein weiterer Abfluss an Kundenfrequenz und Umsatz zu befürchten.

Im übrigen Stadtgebiet ist der Leerstand nicht so stark verbreitet, nur vereinzelt sind leerstehende Geschäfts- oder Gastronomieflächen vorzufinden.

Eine recht hohe Leerstandsquote wurde hingegen in den Katastralgemeinden Mödring und Breiteneich verzeichnet, hier sind aber hauptsächlich Wohnhäuser betroffen.

Abb.8.34: Gewerblicher Leerstand in der Innenstadt, M 1:5000

Projekt: Etablierung eines Leerstandsmanagements

Das Projekt besteht aus zwei Maßnahmen und setzt sich zum Ziel, den Leerstand in der Innenstadt deutlich zu reduzieren.

1. Erstellung eines Leerstandskatasters

Die erste Maßnahme auf dem Weg zur Belebung der verwaisten Geschäftslokale ist eine umfassende Bestandsaufnahme. Dazu wird ein Formular entwickelt, das die wichtigsten Daten über die leerstehenden Immobilien erfassen soll. Es soll allerdings keineswegs nur die Horner Innenstadt einbezogen werden, sondern auch die Leerstände im restlichen Stadtgebiet und in den Katastralgemeinden.

Das Formular sollten die Eigentümer im eigenen Interesse ausfüllen. Zur Abnahme des Formulars und zur Überprüfung der Angaben ist ein persönliches Treffen mit einem Gemeindevertreter an Ort und Stelle erforderlich. Als Anreiz zur Beteiligung an dieser Aktion wird eine spezielle Förderaktion ins Leben gerufen, die im nächsten Kapitel näher erläutert wird.

Die eingelangten Dokumente werden in weiterer Folge zu einem umfassenden Leerstandskataster zusammengeführt. Neben den Angaben über das Objekt selbst werden auch die stadträumliche Lage und Erreichbarkeit sowie die Nutzungskonditionen erläutert. Eine Fotogalerie mit Innen- und Außenaufnahmen hält wichtige visuelle Eindrücke der Immobilie bereit.

Zur Präzisierung des geplanten Leerstandskatasters wird in der folgenden Abbildung ein exemplarischer Ausschnitt dargestellt. Als Referenz wurde der Leerstandskataster Saalfelden zur Hand genommen.

INNENSTADT AM ZUG

Leerstandskataster – Objekt Nr. 1

Lage und Erreichbarkeit
Anschrift: Florianigasse 6, 3580 Horn
Lage: direkt im Stadtzentrum, zwischen Hauptplatz und Rathaus
Umfeldnutzung: Tortengeschäft, Bäckerei, Bar, Friseur
ÖV: Bushaltestelle Hauptplatz etwa 150m entfernt
MIV: Parkplätze direkt vor Geschäft in der Florianigasse

Beschreibung des Objekts
Nutzfläche: ca. 200m²
Baulicher Zustand: mäßig
Bisherige Nutzung: Drogeriemarkt (Schlecker)
Eignung für: Einzelhandel, Gastronomie
Sonstiges: großes Schaufenster vorhanden, Lagerraum vorhanden

Verfügbarkeit
Objekt zur: Vermietung / Verpachtung
Miete: nach Vereinbarung, provisionsfrei vom Vermieter

→ zur Bildergalerie

Kontakt: Bauamt Horn I Rathausplatz 4 I 3580 Horn Tel.: 02982/2656-225 E-Mail: kapitan@horn.gv.at

Abb.8.35: Ausschnitt aus dem Leerstandskataster Horns

Der Leerstandskataster ist jedoch nicht in analoger Ausführung geplant, sondern als Hauptbestandteil einer Online-Plattform, über die sich potenzielle Investoren über das Angebot an verfügbaren Geschäftsflächen informieren können. Die Plattform soll über die offizielle Webseite der Stadtgemeinde Horn abrufbar sein.

Verantwortlich für die Eintreibung, Zusammenführung und Veröffentlichung der Informationen ist das Bauamt Horn. Der Aufwand ist aufgrund der geringen absoluten Anzahl an leerstehenden Geschäftsflächen überschaubar, zudem wäre ein eigens angestellter City-Manager auch deutlich teurer.

Der Zweck dieser Maßnahme ist die Verbesserung des Informationsaustausches zwischen Investoren, Gemeinde und Eigentümer. Die relevante Zielgruppe umfasst nicht nur investitionsfreudige Geschäftsleute, sondern vor allem auch Jungunternehmer und Kultur- und Kunstschaffende. Diese können zukünftig unbürokratisch, unverbindlich und mit wenigen Mausklicks alle verfügbaren Geschäftslokale in Horn besichtigen. Wird eine adäquate Immobilie gefunden, ist eine unmittelbare Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer möglich.

2. Einführung eines City-Bonus

Eng verknüpft mit dem Leerstandskataster ist auch eine neue Förderaktion für innerstädtische Betriebsansiedelungen – der sogenannte City-Bonus. Dieser soll einerseits die Beteiligung an der Erstellung des Leerstandskatasters erhöhen, andererseits auch als Pull-Faktor für Betriebe dienen.

Konkret ist eine öffentliche Beteiligung an der Miete für derzeit leerstehende, innerstädtische Geschäftsflächen geplant. Allerdings ist das Lukrieren der Förderung an zwei Bedingungen gebunden: Erstens muss es sich die Immobilie im Stadtzentrum oder in den Ortskernen der Katastralgemeinden befinden (Abgrenzung des Stadtzentrums ist an der folgenden Abbildungen ersichtlich), zweitens muss das Geschäftslokal im Leerstandskataster der Stadt präsent sein. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, der beträgt der Zuschuss im ersten Betriebsjahr 50% der Mietkosten, im zweiten Jahr 25%. Bei einem Immobilienkauf refundiert die Gemeinde dem Käufer nach einem Jahr 20% des Kaufpreises, jedoch nur wenn, dieser das Lokal auch aktiv als Geschäftsfläche nutzt.

Besonders für Start-Ups und junge Unternehmen ohne große finanzielle Ressourcen entfaltet dieses Fördermodell einen hohen Anreiz.

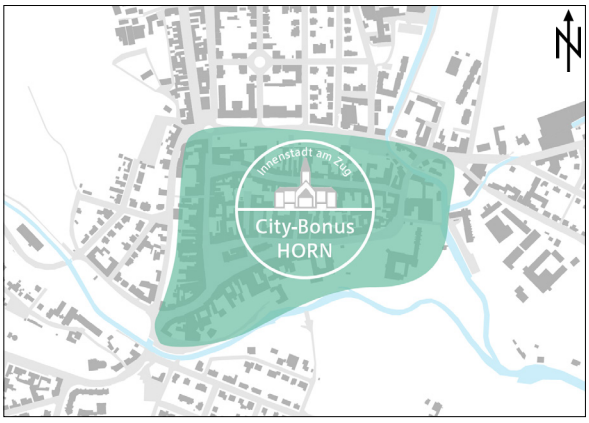


Abb.8.36: Abgrenzung des Fördergebiets

Kosten und Finanzierung

Um die Kosten dieser Aktion für die Stadtgemeinde grob abzuschätzen, wurde das Immobiliensuchportal www.immmo.at zur Ermittlung der ortsüblichen Mietpreise herangezogen. Die Miete für Geschäftsflächen in der Innenstadt beträgt demnach – je nach Lage – zwischen 6€ und 10€ pro Quadratmeter. Angenommen, es gelingt bereits im ersten Jahr, fünf Leerstände mit durchschnittlich 100m² wieder zu beleben, belaufen sich die Zuschüsse auf etwa 2000€ pro Monat und 24000€ im gesamten ersten Jahr. In den Folgejahren ist mit einem Abflauen der Fördersumme zu rechnen.

9
Leitprojekt 1-2 ‚Der weg zum Zug'

Das Leitprojekt 1-2 soll die beiden Schwerpunktbereiche, Bahnhof und Innenstadt, bestmöglich miteinander verbinden. Vor allem Fussgehende und Radfahrende sollen den multimodalen Bahnhof zukünftig einfacher erreichen. Dazu wird die Bahnstrasse als Hauptverbindungsachse völlig neu gestaltet und gestalterisch aufgewertet.

Doch auch die anderen Stadtteile und Katastralgemeinden sollen im Rahmen dieses Projekts besser vernetzt und besser an den Bahnhof angebunden werden. Dazu ist einerseits der Ausbau des Radwegenetzes geplant, anderseits die Einführung eines Gemeindetaxis.

9.1 Radwegenetz

Radwegesystem Horn

Akteure:	Land NÖ, Stadtgemeinde Horn, Bauunternehmen
Instrumente:	Detailplanung durch externes Büro
Kosten:	750.000 €
Finanzierung:	Land NÖ „Radwege außerorts" ca. 25%, EU EFRE ca. 50%

Priorität	mittel
Zeithorizont	langfristig
Investitionskosten	mittel
Laufende Kosten	niedrig
Mitgestaltungspotenzial	sehr niedrig

Bestand

Die Analyse der Radwege in Horn hat gezeigt, dass eine gewisse Infrastruktur vorhanden ist, diese ist jedoch eher auf den überörtlichen Freizeitverkehr und weniger auf den innerstädtischen Alltagsverkehr ausgerichtet.

Am Beispiel der Katastralgemeinden ist dies gut zu erkennen: Die meisten sind durch überörtliche Radrouten an das Radwegenetz angebunden, allerdings handelt es sich dabei um keine direkten Verbindungen, sondern um Freizeit-Radrouten. Die Wegstrecken zwischen der Stadt Horn und den Katastralgemeinden sind für RadfahrerInnen generell länger als die der AutofahrerInnen. Eine Radfahrt vom Zentrum Horns nach Breiteneich entlang der überörtlichen Radroute dauert beispielsweise ca. 15 Minuten, während Radfahrer entlang der B45 schon nach 10 Minuten in Breiteneich ankommen. Diese Umwege verringern die Attraktivität der Radwege drastisch.

Im innerstädtischen Bereich sind generell nur vereinzelt Radfahranlagen vorzufinden, etwa im Bereich der Goldenen Meile oder entlang der Wiener Straße. Es mangelt hier vor allem an Radverbindungen entlang der Hauptverkehrsachsen (v.a. in Richtung des Bahnhofs).

Ziel des Projektes

Diese beschriebenen Mängel im Radwegsystem gilt es nun durch ein Radwegekonzept zu beseitigen. Das neue Radwegenetz in der Gemeinde Horn soll die Katastralgemeinden auf kürzestem Wege mit der Innenstadt verbinden. In der Stadt selbst werden entlang aller Hauptachsen Radfahranlagen geschaffen, die mit den überörtlichen Radwegen verknüpft sind.

Ein zentraler Bestandteil ist zudem die Herstellung neuer Verbindungen zwischen bisher getrennten Stadtteilen. Solche Rad- und Fußwege sind zwischen dem Bahnhof und dem Krankenhaus, zwischen dem Bahnhof und der Kaserne und zwischen dem Stephansberg und dem nördlichen Siedlungsast von Horn geplant. Durch diese Lückenschlüsse werden jahrzehntelang bestehende Barrieren (z.B. Taffatal, Mödringbach, HQ-100-Bereich) überwunden und attraktive NMIV-Verbindungen geschaffen.

Grundsätzlich soll das neue Radwegenetz die HornerInnen zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrades animieren, um den MIV-Anteil am Modal Split nachhaltig senken zu können.

Abb.9.1: Radwegenetz

2 Richtungsradweg — 1 Richtungsradweg — Mehrzweck-/Fahrradstreifen — Fahrradroute

Projektdetails

Die Karte 9.1 stellt das geplante Radwegesystem in der Katastralgemeinde Horn-Stadt dar. Die Konzeption des Radwegenetzes fußt auf der Analyse der wichtigsten Hauptrouten im Horner NMIV-Netz. Die genaue Anlagenart wurde anhand des Verkehrsaufkommens und der Querschnittsverhältnisse des jeweiligen Straßenzuges festgelegt. Manchmal etwa war aufgrund beengter Raumverhältnisse lediglich ein Mehrzweckstreifen möglich. Einen detaillierten Überblick über die gewählten Radfahranlagen erhalten Sie auf den folgenden Seiten.

Ein-Richtungs-Radweg

Ein-Richtungs-Radwege sind von der Fahrbahn baulich abgesetzt. Sie sind sinnvoll, wenn es wenige querende Ein- und Ausfahrten gibt und an den Kreuzungsbereichen ausreichende Sichtverhältnisse zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen bestehen.

Ein Vorteil dieser Ausführung ist, dass der Radweg getrennt von der Fahrbahn verläuft. Dadurch werden Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr vermieden. Jedoch ist bei diesem System das Überholen nur bei ausreichender Breite möglich.

In der stark verkehrsbelasteten Prager Straße (Goldene Meile) besteht bereits jetzt ein Ein-Richtungs-Radweg, der jedoch im Mischprinzip mit dem FußgängerInnenverkehr geführt wird.

Auch die neuen Ein-Richtungs-Radwege liegen entlang von stark befahrenen Hauptstraßen, nämlich in der Robert-Hamerling-Straße (ca. 10.000 KFZ/Tag) und in der Bahnstraße. An manchen Abschnitten, etwa im östlichen Bereich der Bahnstraße, musste aufgrund von Platzmangel mit einem Mehrzweckstreifen vorlieb genommen werden.

Zwei-Richtungs-Radweg

Zwei-Richtungs-Radwege sind ebenfalls baulich von der Fahrbahn getrennt, können aber in beide Richtungen befahren werden. Für die meisten RadfahrerInnen ist diese Ausführung subjektiv angenehmer zu befahren. Aufgrund ausreichender Breite sind Überholvorgänge kein Problem.

Nachteile hat dieses System vor allem an Kreuzungen. AutofahrerInnen erkennen oft erst spät, dass der Radweg in beide Richtungen befahren wird. Um solchen Konfliktsituationen entgegenzuwirken, werden solche Radweganlagen in Horn nur in speziellen Fällen eingesetzt.

Einerseits ist die überörtliche Radwegverbindung nach Breiteneich als Zwei-Richtungs-Radweg angedacht. Der geplante Schnell-Radweg führt parallel zur B45, die in diesem Abschnitt keinerlei größere Kreuzungspunkte aufweist. Das hohe Tempolimit für den MIV (100 km/h) schließt andere Radwegetypen ohnehin aus.

Andererseits sind auch die neuen Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen als Zwei-Richtungs-Radwege geplant, allerdings im Mischprinzip mit dem FußgängerInnenverkehr. Bei diesen Wegen handelt es sich um gänzlich neue Trassierungen fernab vom Straßenverkehr, daher wäre ein anderer Radwegetyp auch hier nicht möglich. (vgl. Radfahranlagen in Wien, wien.gv.at)

Abb.9.2: 1-Richtungsradweg in Wien

Abb.9.3: 2-Richtungsradweg, Holland

Mehrzweck-/Fahrradstreifen

Ein Mehrzweckstreifen ist ein für den Radverkehr durch unterbrochene Linien abgegrenzter Teil der Fahrbahn, der in regelmäßigen Abständen mit Fahrradsymbolen markiert ist. Dieser darf von Lastkraftwagen und Bussen mitbenutzt werden. Einen Radfahrstreifen ist hingegen RadfahrerInnen vorbehalten, er wird durch eine Sperrlinie von der MIV-Fahrbahn getrennt. Diese Art von Radwegen ist für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen bis maximal 7000 Kfz pro Tag bzw. einem LKW- Anteil unter 6% empfehlenswert. Ein klarer Vorteil von Mehrzweckstreifen ist die Verkehrssicherheit bei Kreuzungsbereichen, da eine ausreichende Sicht zwischen RadfahrerInnen, sowie AutofahrerInnen gewährleistet ist.

In Horn bieten sich solche Anlagearten vor allem entlang von niederrangigeren Hauptstraßen an, etwa entlang der Spitalgasse oder entlang der Zwettler Straße. Hier ist das Verkehrsaufkommen nicht allzu hoch und die Straßenbreite ermöglicht sogar einen Radfahrstreifen. Entlang des stark befahrenen Stadtgrabens und entlang der Prager Straße kann aufgrund des beengten Straßenquerschnitts lediglich ein Mehrzweckstreifen angebracht werden. (vgl. Anlageart - Mehrzweckstreifen, wien.gv.at)

Fahrradroute

Eine Fahrradroute, auch als Radfahren im Mischverkehr bekannt, kommt dann zum Einsatz, wenn entsprechend den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS 03.02.13) keine eigene Radverkehrsanlage erforderlich ist. Die RadfahrerInnen fahren im Zuge einer Radroute gemeinsam mit dem fließenden Verkehr.

Die Errichtung einer Radroute ist vor allem in verkehrsberuhigten Bereichen mit Tempo-30-Zonen zu empfehlen. Vorteilhaft bei dieser Anlegeart ist, dass ein großzügiges Flächenangebot für RadfahrerInnen entsteht. Die Errichtungskosten umfassen zudem auch nur die Anbringung einer Beschilderung und sind daher vernachlässigbar.

Dieses System kann zweifelsfrei in der verkehrsberuhigten Innenstadt von Horn angewendet werden. Fahrradrouten werden dabei entlang der Wiener- und Pragerstraße sowie am Hauptplatz und in der Florianigasse ausgewiesen. (vgl. Anlageart - Radfahren im Mischverkehr (Radrouten), wien.gv.at)

Abb.9.4: Mehrzweckstreifen, Münster

Abb.9.5: Fahrradroute

Kosten und Finanzierung

Das Projekt erweist sich aufgrund seines Umfangs als äußerst kostspielig. Die Realisierung aller geplanten Radwegeverbindungen wird etwa 0,75 Mio. € kosten. Die Kostenschätzung basiert auf exakten Längenmessungen, für die Kosten wurden Referenzprojekte und Kostenrechner herangezogen. (vgl. adfc-erfurt.de). Demnach kostet ein 2m breiter Zweirichtungsradweg etwa 200€ pro Laufmeter. Ein Einrichtungsradweg kommt schätzungsweise auf etwa 150€. Die Markierung eines Mehrzweckstreifens beläuft sich auf rund 5€/m.

2-Richtungs-Radweg (2620m).....524.000€
1-Richtungs-Radweg (1430m).....214.000€
Mehrzweckstreifen (5190m).....26.000€
Gesamtkosten.....750.000€

Die Stadtgemeinde muss dabei keineswegs die gesamten Kosten alleine tragen. Einerseits besteht die Möglichkeit einer EU-Förderung durch den EFRE-Fonds. Durch diesen Fonds wurden bereits vergleichbare Radverkehrsprojekte in Österreich mit bis zu 50% gefördert. Die Gemeinde kann daher mit Förderungen in Höhe von 375.000€ rechnen.

Das Radverkehrskonzept Horn zählt nämlich zur Prioritätsachse P3 (Förderung der Verringerung der Co_2 Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft) des österreichischen IWB-Programmes. Im Detail handelt es sich um den Maßnahmenbereich M13 (=Lokale und regionale Strategien für Energieeffizienz und nachhaltige Mobilität).

Zusätzlich bietet die NÖ Landesregierung im Rahmen des Programmes „Radwege außerorts" Förderungen für Radwege außerhalb von Ortsgebieten an. Dabei werden bis zu 2/3 der Kosten übernommen. (vgl. Radland NÖ)

Im Falle des Horner Radverkehrskonzepts fällt allerdings nur der Radweg nach Breiteneich in diese Förderschiene, alle anderen Radwege sind im innerstädtischen Bereich vorzufinden. Der etwa 1,5km lange Zweirichtungsradweg nach Breiteneich würde 300.000€ kosten, die Förderung durch das Land läge daher bei ca. 200.000€.

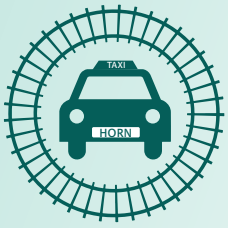
Beide Förderquellen zusammen ergeben ein Fördervolumen von 575.000€. Die Stadtgemeinde Horn muss demnach nur noch 175.000€ selbst aufbringen, was selbst für eine finanzschwache Gemeinde im Bereich des Möglichen liegt.

9.2 Gemeindetaxi „Horn unterwegs“

Gemeindetaxi „Horn unterwegs“

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Freiwillige Bürger
Instrumente:	Kauf eines E-Autos
Kosten:	50.000 €
Finanzierung:	Fahrkarteneinnahmen, Werbung, Mitgliedsbetriebsbeiträge

Priorität	niedrig
Zeithorizont	kurzfristig
Investitionskosten	sehr niedrig
Laufende Kosten	niedrig
Mitgestaltungspotenzial	mittel



Projektidee

Um den BewohnerInnen von Horn ein flexibles Herumkommen abseits des Privat-PKWs zu ermöglichen, soll zukünftig ein Gemeindetaxi zur Verfügung gestellt werden. Hierbei handelt es sich um ein von der Stadtgemeinde Horn betriebenes Fahrzeug, welches auf einem ähnlichen Prinzip wie bei einem gewöhnlichen Taxi beruht, jedoch mit besonderen Rahmenbedingungen. Als Referenzbeispiel dient das sogenannte „GO-MOBIL“, welches in mehreren Kärntner Gemeinden mit unzureichendem, öffentlichen Regionalverkehr seit über 16 Jahren erfolgreich genutzt wird. Das „GO-MOBIL“ führt zu einer spürbaren Mobilitätsverbesserung in den jeweiligen Gemeinden, steht allen Bürgern und auch Gästen innerhalb der Gemeindegrenzen / des Bedienungsgebietes zur Verfügung, und stützt dadurch den wichtigen regionalen Kreislauf. (vgl. GoMobil, gomobil-kaernten.at)

Bedienungsgebiet

Das Bedienungsgebiet des geplanten Gemeindetaxis beschränkt sich auf das Gemeindegebiet von Horn – inklusive des Einkaufszentrums Frauenhofen. Es wird also ermöglicht, innerhalb des Gemeindegebietes billig und flexibel von einem Standort zum anderen zu gelangen – und dies meist ohne längere Wartezeiten.

Publikmachung und Fahrbereitschaft

Das Konzept von „Horn unterwegs“ soll einmalig als Postwurf für jeden Gemeindehaushalt ausgesendet werden. Um ausreichend an die Öffentlichkeit zu gelangen, könnten auch die zahlreichen Veranstaltungen in Horn für ein Publikmachen des Projekts genutzt werden. Hierbei könnten freiwillige Personen auch gleich ihre Fahrbereitschaft anbieten. Die GemeindetaxifahrerInnen sind nämlich ehrenamtliche GemeindebürgerInnen, welche lediglich mit einer geringfügigen Entschädigung, also 3 Euro je Stunde, belohnt werden. FahrerInnen könnten vor allem im Pensionistenverein gesucht werden. Die meisten älteren Menschen haben nämlich viel Zeit und würden dadurch eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung und einen kleinen Nebenverdienst erhalten.

Abb.9.6: Gemeindetaxi „Horn unterwegs“

Fahrzeugtyp

Ebenso erwähnenswert ist der Fahrzeugtyp – das zukünftige Gemeindemobil ist ein elektrisch betriebenes Fahrzeug mit fünf Sitzen (inklusive Fahrersitz), denn auch an die Umwelt wird bei diesem nachhaltigen Konzept gedacht. Der Standort des Taxis befindet sich auf einem speziell reservierten Parkplatz in der Innenstadt samt elektrischer Tanksäule, um problemlos auch mehrere Fahrten am Stück zu ermöglichen.

Taxibuchung

Die Buchung einer Fahrt funktioniert telefonisch, sowohl für unmittelbare Taxibeförderungen, als auch für Taxifahrtreservierungen zu einem späteren Zeitpunkt. Man kann zu den Betriebszeiten kurzfristig das Taxi zu sich holen lassen und sich zu einer beliebigen Adresse kutschieren lassen. Es spielt keine Rolle, ob öffentliche Flächen oder Privathaushalte als Destination gebeten werden – die einzige Voraussetzung ist, dass sich diese Adressen auf Gemeindeebene befinden.

Bei Vor-Reservierungen nennt man Zeitpunkt und Abholadresse, und kann sich so auf eine pünktliche Abholung zum gewünschten Zeitpunkt verlassen. Auf diese Methode wird meist zurückgegriffen, wenn aufgrund diverser Faktoren ein erhöhter Andrang an GemeindetaxinutzerInnen befürchtet wird (etwa bei Veranstaltungen).

Mitgliedsbetriebe

Mitgliedsbetriebe sind all jene Betriebe, welche auf freiwilliger Basis jährliche Beträge zum Projekt „Horn unterwegs “ beisteuern. Dadurch helfen sie zum einen mit, das Taxikonzept finanziell möglich zu machen, zum anderen profitieren diese Unternehmen natürlich auch selbst davon. Die Höhe der Beiträge ist abhängig von der Größe des jeweiligen Betriebes, der Mindestbeitrag liegt bei 400€ pro Jahr.

Die Mitgliedsbetriebe profitieren insofern, als dass sie vom Gemeindetaxi nicht zu den regulären Preisen, sondern zu halbierten Tarifen angefahren werden. Wenn also beispielsweise ein Bürger von Horn zum Merkur Markt befördert werden möchte – und der Merkur Markt ein Mitgliedsbetrieb ist – zahlt diese Person je Strecke also nur den halben Fahrpreis. Dies führt statistisch gesehen auch gleichzeitig zu einem höheren Andrang an Fahrgästen zu den jeweiligen Mitgliedsbetrieben. Außerdem können diese ihren Kunden und Gästen dadurch ein neues Service bieten.

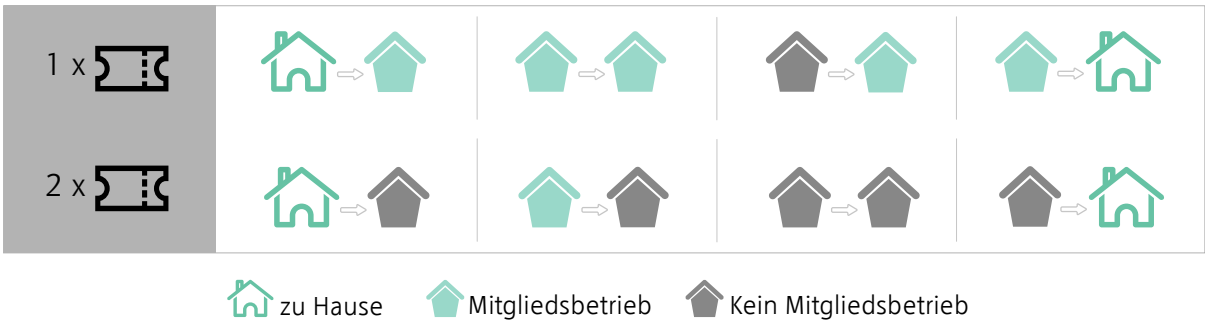


Abb.9.7: Ticketsystem

Fahrpreise

Die Tarife sind folgendermaßen aufgebaut: Eine normale Fahrt zu jedem beliebigen Zielort innerhalb der Gemeindegrenze kostet je Strecke und Richtung 5 Euro, unabhängig von der Fahrgastanzahl. Eine Fahrt von oder zu einem Mitgliedsbetrieb kostet je Strecke 2,50 Euro. Fahrtickets sind sowohl bei den Mitgliedsbetrieben, als auch direkt im Auto erhältlich. Jedem Ticket wird ein Wert von 2,50€ zugeschrieben. Dadurch wird bei den reduzierten Fahrten (von oder zu Mitgliedsbetrieben) je Strecke nur ein Ticket zur Bezahlung gefordert. Bei den Normalpreisen werden für eine Fahrt zwei Tickets benötigt.

Betriebszeiten

Das Taxi wird täglich – also sieben Tage die Woche, 12 Monate im Jahr bereitgestellt. Der Fahrbetrieb beginnt prinzipiell um 08:00 morgens und dauert bis 22:00 an. Somit steht den gesamten Tag ein abfahrbereites Auto für die BürgerInnen Horns zur Verfügung. An Freitagen und Samstagen werden die Betriebszeiten bis 02:00 morgens verlängert. Dies ermöglicht den motivierten Nachtschwärmern ein bequemes Heimkehren. Bei Veranstaltungen lassen sich die Betriebszeiten auf Anfrage ausweiten.

Abb.9.8: Beispiel für Kollaboration mit ÖBB (Referenzbeispiel Kärnten)

Kollaboration mit Postbus und ÖBB

Nach einer sorgfältigen Integration des Gemeindefahrzeuges kann sogar eine Kollaboration mit dem Postbus und der ÖBB in Betracht gezogen werden. Neben dem zukünftigen Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn würde durch die Zusammenarbeit mit „Horn unterwegs" die Verkehrsorganisation in Horn zusätzlich verbessert werden. So könnte man beispielsweise schnell und einfach das Gemeindetaxi zum Bahnhof buchen und sich bei Ankunft der Bahn bequem nach Hause kutschieren lassen.

In den Kärntner „Go-Mobil"-Gemeinden zeigen die BewohnerInnen großen Gefallen an diesem System. Sogar in dem von der ÖBB betriebenen Routenplaner für Öffis werden die „Go-Mobile" eingebunden und vorgeschlagen. Dies könnte auch in Horn verwirklicht werden, um so den Fahrgästen eine umfassende Reiseplanung zu ermöglichen.

Nutzen des Gemeindetaxis

Das Konzept des Gemeindetaxis bringt unzählige Vorteile für die Horner Bevölkerung mit sich. Besonders in den Katastralgemeinden ist man aufgrund mangelnder ÖV-Angebote verstärkt ans Auto angewiesen. Das Mobil würde die ÖV-Versorgungslücken in den Randzeiten und Randgebieten (also in den Katastralgemeinden Doberndorf, Mödring, Breiteneich und Mühlfeld) kompensieren. Denn vor allem an Wochenenden, Abenden oder nachts ist die ÖV-Anbindung in den besagten Orten mangelhaft.

Besonders ältere Menschen, die aufgrund gesundheitlicher Beschwerden nicht mehr autofahren können, sind bei fehlendem ÖV-Angebot in ihrer Mobilität stark eingeschränkt. Sie könnten durch das Gemeindetaxi alltägliche Besorgungen wieder selbstständig erledigen und damit auch länger am öffentlichen Leben teilhaben.

Auch die jüngere Generation würde vom Gemeindetaxi profitieren: An Wochenenden steht das Taxi auch nachts bereit - nach einem nächtlichen Besuch in der allbekannten Gemeindedisco „Brooklyn" würde also der ein oder andere Jugendliche samt seiner Freundesgruppe auf das Gemeindetaxi zurückgreifen um sicher und schnell nach Hause zu kommen. Auch für Jugendliche, die noch keinen Führerschein besitzen und dennoch selbstständig zu einer bestimmten Destination im Gemeindegebiet gelangen wollen, stünde das Gemeindetaxi bereit.

Egal ob in die Innenstadt, zum kurzen Besuch beim Bäcker, zum Zahnarzt, zum stressfreien Shoppingtag im Einkaufszentrum, zum Kindergarten, Musikunterricht, Sporttraining, ins Restaurant oder aber auf einen Kaffee bei Oma und Opa – das Gemeindetaxi ermöglicht einen raschen und bequemen Transport zu einem beliebigen Zielstandort und wertet die Gemeinde Horn deutlich auf – sei es im ökologisch nachhaltigen oder aber im praktischen Sinne.

Kosten und Finanzierung

Das geplante, elektrisch betriebene Fahrzeug wird rund 50.000€ kosten. Ein Teil der Investitionskosten könnte durch den EU-EFRE-Fonds gefördert werden. Das geplante Gemeindetaxi fällt nämlich in den Maßnahmenbereich M13 (Ressourcen- und energieeffiziente Entwicklung im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung) der 3. Prioritätsachse (Förderung der Verringerung der CO2 – Emissionen in allen Bereichen der Wirtschaft) des österreichischen EFRE-Programmes IWB.

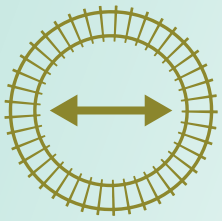
Die laufenden Kosten des Gemeindetaxis werden durch die Mitgliedsbeiträge und die Tarifeinnahmen gedeckt. Zudem besteht die Möglichkeit, Werbeeinnahmen zu lukrieren, indem die Logos von potenziellen Sponsoren am Gemeindemobil angebracht werden.

9.3 Neugestaltung der Bahnhofsachse

Bahnhofsachse

Akteure:	Stadtgemeinde Horn, Land NÖ, Grundstückseigentümer
Instrumente:	Flächenabkauf, Neugestaltung des Straßenraumes
Kosten:	2.600.000 €
Finanzierung:	EU EFRE 50%, Land NÖ 20%, Stadtgemeinde Horn 30%

Priorität	mittel
Zeithorizont	mittelfristig
Investitionskosten	hoch
Laufende Kosten	mittel
Mitgestaltungspotenzial	sehr niedrig



Mit dem Bevölkerungswachstum, vor allem durch die Errichtung des neuen Wohnquartiers, und der Neugestaltung des Bahnhofes erhöhen sich die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und die Verkehrskapazitäten. Deshalb soll die Bahnstraße, welche als verbindende Achse zwischen Innenstadt, Bahnhof und neuem Wohnquartier fungiert, für alle VerkehrsteilnehmerInnen aufgewertet werden. Für eine reibungslose Anbindung des neuen Franz-Josefs-Quartiers ist zusätzlich eine Neukonzeption zweier Kreuzungsbereiche notwendig.

Derzeitiger Zustand

Die Bahnstraße - wo zwei Landesstraßen aufeinandertreffen, nämlich die L8023 und die B45 - ist bereits jetzt die einzige und damit wichtigste Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof. Für eine zukünftige NMIV-Hauptachse ist der derzeitige Straßenquerschnitt völlig ungeeignet. Entlang der gesamten Straße sind keinerlei Infrastrukturen für RadfahrerInnen vorzufinden, sie müssen sich mit dem MIV die Fahrbahn teilen. Auch bezüglich der FußgängerInnen sind erhebliche Defizite festzustellen.

Der Abschnitt zwischen Lagerhausstraße und Bahnhof ist vom Straßenschnitt schmäler, was man an der Abbildung 9.15 erkennt. Aufgrund des geringeren Platzangebotes zwischen den Gebäuden findet man hier keine Parkmöglichkeiten sowie keine Begrünung. Obwohl der Gehsteig in diesem Bereich etwas breiter ist, reicht es nicht aus, um eine attraktive und leistungsfähige NMIV-Verbindung zu gewährleisten.

Der aktuelle Straßenquerschnitt zwischen Wiener Straße und Lagerhausstraße, welcher in Abbildung 9.11 ersichtlich ist, besteht derzeit aus einer großzügigen Fahrbahn mit etwa 7,5m. Neben der Fahrbahn sind zwei Längsparkstreifen, wo erst kürzlich eine neue Begrünung hinzugefügt wurde. Auf beiden Straßenseiten sind recht schmale Gehsteige zu finden. Ein gemütliches Nebeneinander-Gehen ist kaum möglich, genau so wenig wie das uneingeschränkte Ausweichen entgegenkommenden Personen.

Trotz der erst erfolgten Begrünung dieses Straßenbereiches wirkt dieser sehr unattraktiv und ausgestorben. Teilweise ist für das erhöhte Verkehrsaufkommen sogar eine Sanierung der Fahrbahn von Nöten, da auch die Fahrbahnqualität unzureichend ist.

Bahnstraße zwischen Lagerhausstraße & Wiener-Straße

Abb.9.9: Bahnstraße Richtung Wiener-Straße

Abb.9.10: Bahnstraße Richtung Wiener-Straße

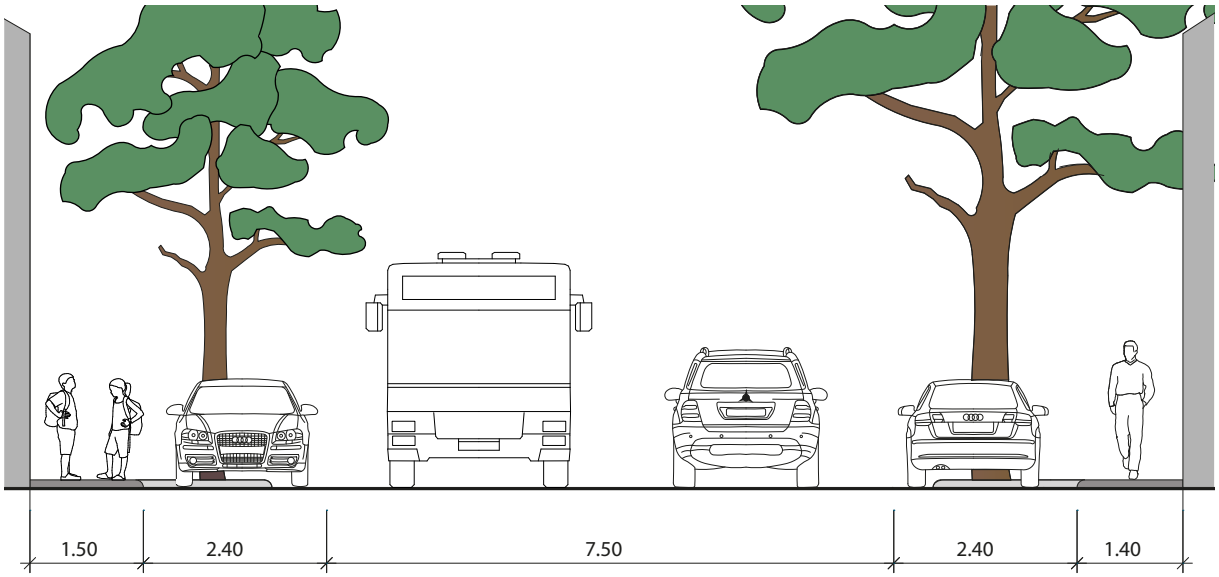


Abb.9.11: Schnitt 1 Bestand, M 1:100

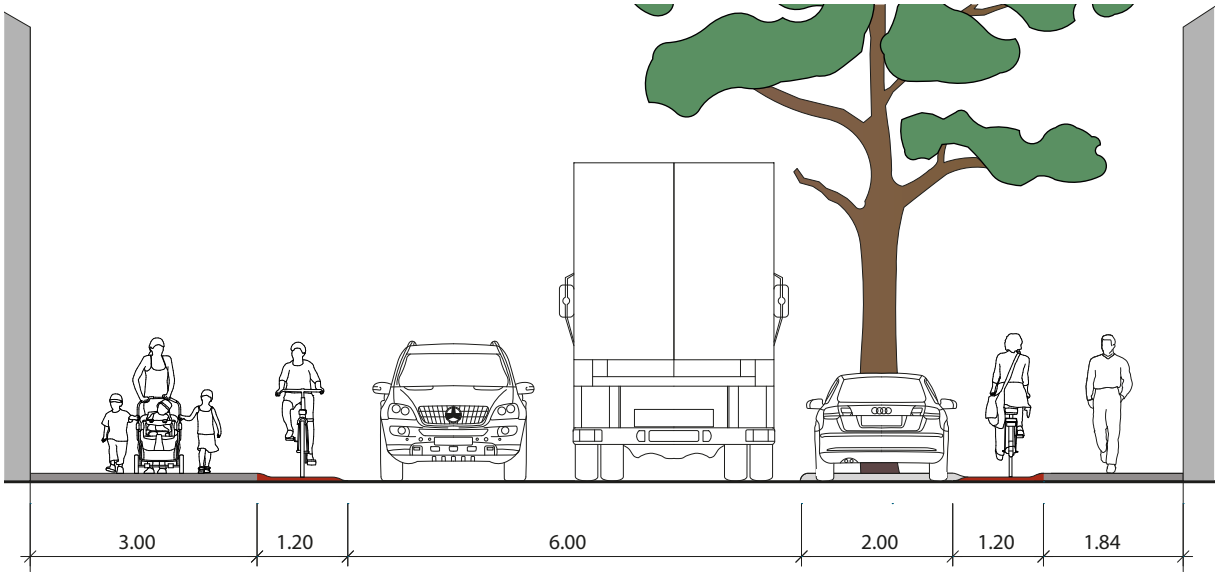


Abb.9.12: Schnitt 1 Planung, M 1:100

Bahnstraße zwischen Bahnhof & Lagerhausstraße

Abb.9.13: Bahnstraße Richtung Lagerhausstraße

Abb.9.14: Bahnstraße Richtung Bahnhof

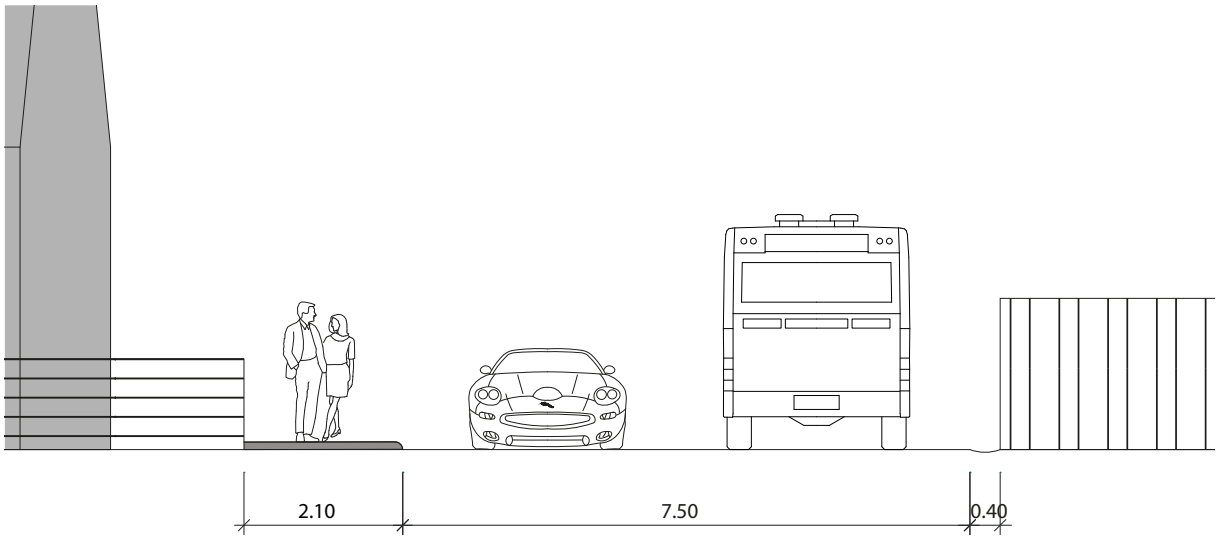


Abb.9.15: Schnitt 2 Bestand, M 1:100

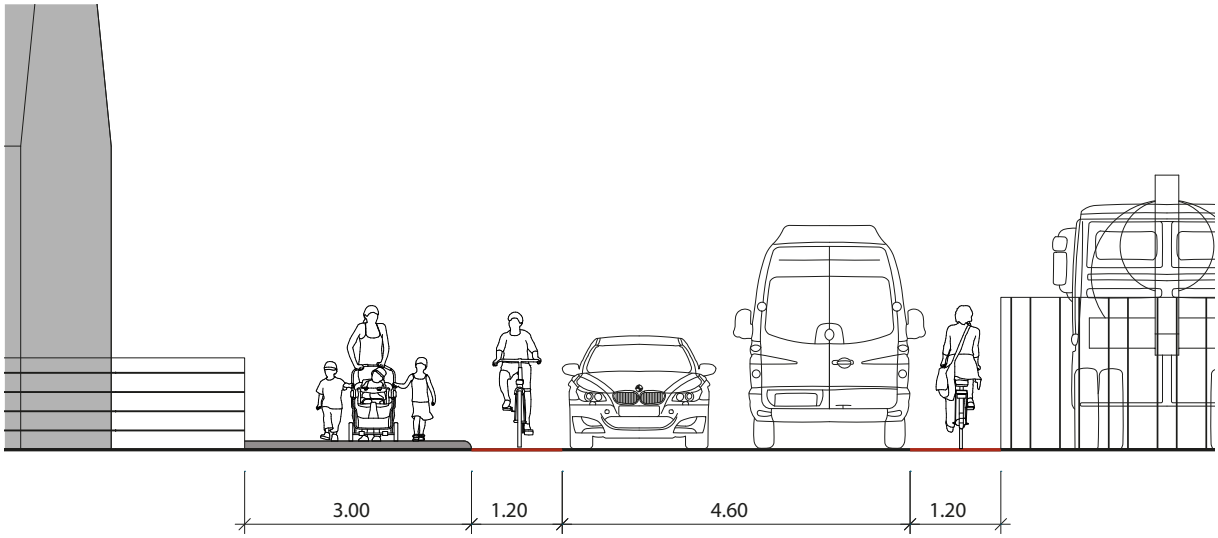


Abb.9.16: Schnitt 2 Planung, M 1:100

Ziele der Neugestaltung

Aufgrund der derzeitig eher unansprechenden Begebenheiten der Bahnstraße, wollen wir diese als wichtige Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Bahnhof vor allem für den NMIV etablieren und attraktivieren.

Hierzu werden die Gehsteige verbreitert, Radwege beziehungsweise Mehrzweckstreifen installiert und die Fahrbahn wird verschmälert. Für die durch das steigende Verkehrsaufkommen überlastungsgefährdeten Knotenpunkte ist eine Neukonzeption der Kreuzungsbereiche vorgesehen.

Da die Erschließung des neuen Wohngebietes im Norden mitbedacht werden muss, wird der FußgängerInnenverkehr vor allem im nördlichen Bereich des Straßenraumes abgewickelt. Dadurch resultiert nicht nur eine sicherere Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, sondern auch eine direkte Erreichbarkeit des Wohnquartiers und des Schulclusters vom Bahnhof aus.

Durch die eher geringere Auslastung der vielen öffentlichen Stellplätze, werden diese verringert, um den gewonnen Platz den FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Verfügung zu stellen. Die bereits vorhandene, beidseitige Begrünung des Straßenraums wird auf die Südseite beschränkt, jedoch in dichteren Abständen ausgeführt.

Zur ordnungsgemäßen verkehrlichen Anbindung des neuen Franz-Josefs-Quartiers müssen bei der Planung der neuen Achse leistungsfähige Einspeispunkte berücksichtigt werden. Das Verkehrsaufkommen entlang der Bahnstraße dürfe durch das neue Wohngebiet nämlich deutlich zunehmen. Daher ist an der Kreuzung Bahnstraße, Wiener-Straße und Hopfengartenstraße die Errichtung eines Kreisverkehrs geplant. Dieser soll nicht nur genug Platz für den NMIV und MIV bereitstellen, sondern auch Aufenthaltsqualitäten bieten und einen wichtigen Trittstein im städtischen Grünraumnetz darstellen.

Da der Kreisverkehr und die derzeit bestehende Ampel an der Kreuzung Wiener-Straße und Robert-Hamerling-Straße zu Konflikten im Fließverkehr führen könnten, wird die Ampelanlage entfernt. Zusätzlich werden die Abbiegerelationen an dieser Kreuzung neu geregelt.

Worin besteht der Mehrwert?

Der Mehrwert für die BewohnerInnen von Horn besteht darin, dass sie durch die Neugestaltung dieser Verkehrsachse mit verschiedensten Verkehrsmitteln sicher und konfliktfrei zum Bahnhof gelangen. Vor allem RadfahrerInnen und FußgängerInnen profitieren von diesem Vorhaben aufgrund von Radweganlagen, breiteren Gehwegen und einem attraktiven Straßenbild. Auch für AutofahrerInnen wird das Konfliktpotenzial durch die Trennung vom Langsamverkehr und die neuen Kreuzungsbereiche erheblich entschärft. Zudem wird die Ortseinfahrt aus Richtung des Bahnhofes, die eine Art Visitenkarte der Stadt darstellt, sowohl für den NMIV als auch für den MIV merklich aufgewertet.

Was passiert im Detail?

Beginnend mit dem Straßenabschnitt der Bahnstraße zwischen Bahnhof und Lagerhausstraße wird der Gehsteig auf der nördlichen Seite auf 3m ausgeweitet.

Die Fahrbahn erhält beiderseits Mehrzweckstreifen, um RadfahrerInnen eine sichere und schnellere Möglichkeit der Fortbewegung zu bieten. Somit wird die Fahrbahnbreite auf 4,6m verringert und die Radmarkierungen sind jeweils 1,2m breit.

Im Bereich der Kreuzung Bahnstraße - Lagerhausstraße sind zwei Zebrastreifen für das sichere queren der Straße geplant. Einer quert die Bahnstraße im westlichen Kreuzungsbereich, einer die verlängerte Lagerhausstraße im Norden, An den anderen Kreuzungsästen werden mangels Gehsteigen keine Querungshilfen benötigt. Weiters wird die Bahnstraße als Vorrangstraße geführt, weshalb die kreuzende Lagerhausstraße mit einem Stopschild und Haltelinie ausgestattet wird.

Der Straßenschnitt der nördlichen Lagerhausstraße ist noch nicht genau festgelegt, da dieser mit dem neuen Wohngebiet zusammenhängt. Der derzeitige Entwurf basiert auf einer Straßenbreite von 16m. Dabei sind beiderseits Mehrzweckstreifen mit 1,2m, Gehsteige mit 2,5m und Längsparkstreifen abwechselnd mit Bepflanzung (2m) geplant. Die reine Fahrbahnbreite für den MIV ist mit 4,6m festgelegt.

Im Bereich der Bahnstraße westlich der Kreuzung Lagerhausstraße - Bahnstraße wird die Gehsteigbreite im nördlichen Straßenbereich mit 3m weitergeführt. Der Gehsteig auf der südlichen Seite wird - abhängig vom verfügbaren Raum - auf 1,3m bis 1,9m verbreitert.

Neben den Gehsteigen entstehen beiderseits Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,20m. Die Radfahrstreifen sind sowohl vom Gehsteig als auch von der Fahrbahn/Parkstreifen aus durch eine abgeschrägte Kante befahrbar, um ein Überholen zu ermöglichen.

Die hier geplante Fahrbahnbreite von 6m ist für alle KFZ ausreichend. Ein Längsparkstreifen mit 2m Breite entsteht zwischen der Fahrbahn und dem Radfahrstreifen in Richtung Bahnhof. Die Baumallee, welche schon jetzt bei den Parkstreifen besteht wird erhalten beziehungsweise etwas versetzt um genügend Platz für den anschließenden Gehsteig zu erhalten.

An der Kreuzung Bahnstraße, Wiener Straße und Hopfengartenstraße wird aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens ein Kreisverkehr errichtet. Die Mittelinsel wird begrünt und mit einer Skulptur versehen. Zwischen Fahrbahn und Gehweg entsteht eine Abgrenzung aus Grünstreifen. Die Radwege und -streifen enden vor dem Kreisverkehr, die RadfahrerInnen müssen den Kreisverkehr im Mischverkehr durchqueren. Für FußgängerInnen wird bei jedem Kreuzungsast ein Zebrastreifen angebracht.

Um überhaupt genügend Platz für den Bau des Kreisverkehrs zu erhalten, werden die Grundstücke 394/16, 394/18 und 394/30 von insgesamt ca. 1167m² vom Land NÖ und der Stadtgemeinde Horn aufgekauft. Die darauf befindlichen leerstehenden Gebäude werden abgerissen. Auf den Restflächen sind platzgestalterische Maßnahmen vorgesehen, die später noch erläutert werden.

Bei der Kreuzung Wiener Straße, Robert-Hamerling-Straße und Ahornweg wird die Ampelanlage entfernt, um einen Rückstau in den Kreisverkehr zu vermeiden. Dafür wird das Linksabbiegen von der Wiener Straße in die Robert-Hamerling-Straße verboten. Die durchgeführte Knotenstromerhebung ergab für diese Relation ohnehin nur eine geringe Verkehrsstärke. Zukünftig müssen die Fahrzeuge dieser Relation einen geringfügigen Umweg über den nahegelegenen Kreisverkehr in Kauf nehmen.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Neugestaltung der Bahnhofsachse würden ca. 2.600.000 € betragen. Jedoch muss die Gemeinde selbst nur etwa 30% der Kosten, also ca. 780.000 € beisteuern.
Da die Bahnstraße eine Landesstraße ist (B45 & L8023), übernimmt das Land Niederösterreich etwa 20% der Kosten (ca. 520.000 €). Diese Kostenaufteilung wurde von einem vergleichbaren Projekt (Sanierung Ortsdurchfahrt Porrau / L1066) übernommen.

Die restlichen 50%, also 1.300.000 € werden von der EU EFRE Förderung getragen. Dies ist der Fall, da der Fokus der Neugestaltung auf den nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen liegt. Daher fällt die Neugestaltung der Achse in die Prioritätsachse P3 (=Förderung der Verringerung der Co2 Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft) des österreichischen IWB-Programmes. Im Detail handelt es sich um den Maßnahmenbereich M13 (=Lokale und regionale Strategien für Energieeffizienz und nachhaltige Mobilität).

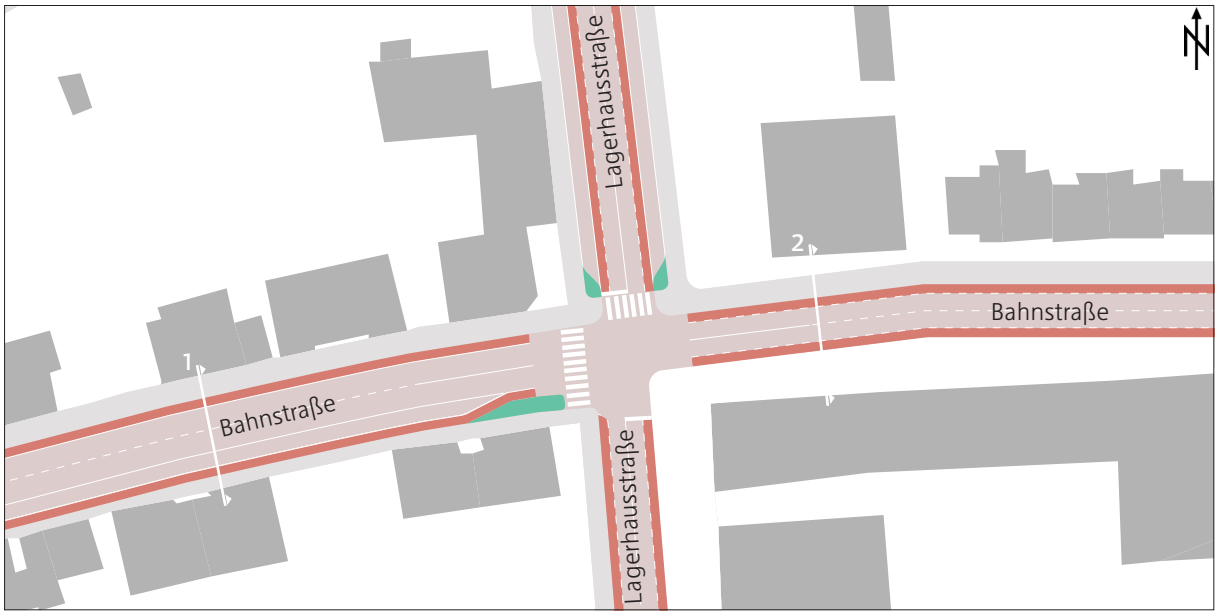


Abb.9.17: Kreuzungsbereich Bahnstraße - Lagerhausstraße, M 1:1000

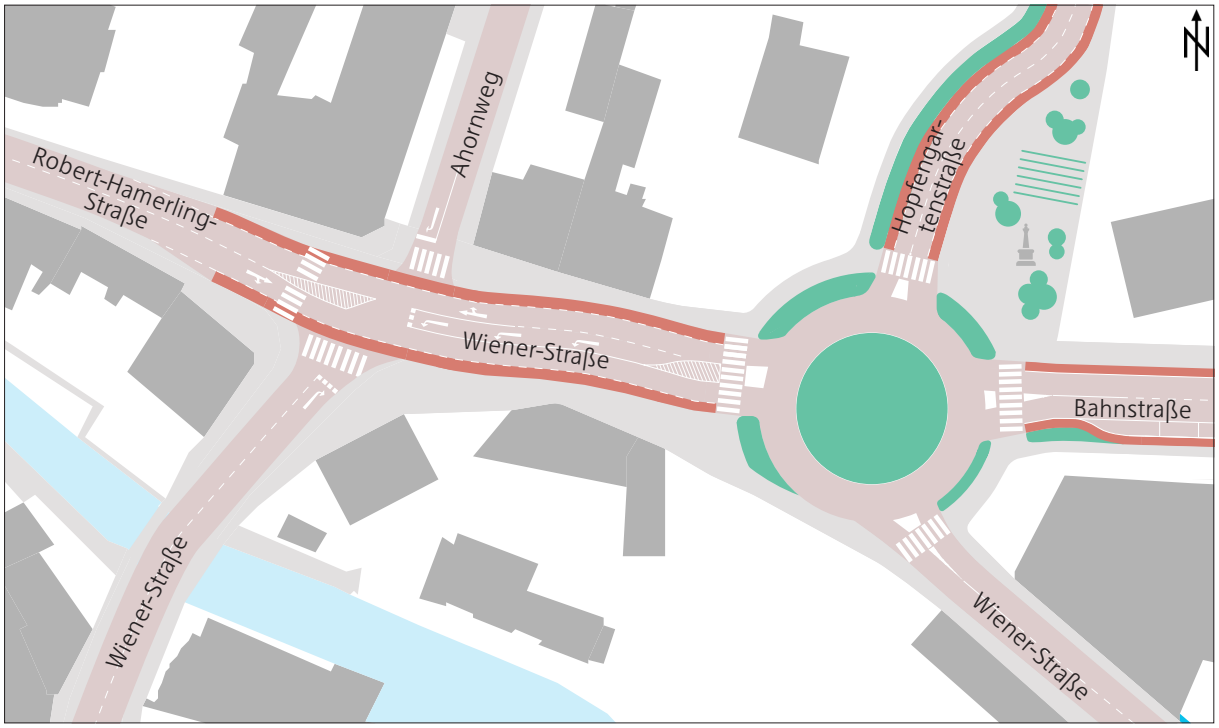


Abb.9.18: Kreuzungsbereich Bahnstraße - Wiener-Straße, M 1:1000

Fahrbahn
Gehsteig
Radfahrstreifen/Mehrzweckstreifen
Grünflächen
Gebäude

Knotenstromanalyse für das Linksabbiegeverbot

Auf den Abbildungen 9.20 und 9.21 wird gezeigt, dass die Anzahl der Abbieger aus der Wiener Straße in die Robert-Hamerling-Straße relativ gering ist, sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag. Dadurch sollte das geplante Linksabbiegeverbot keine Probleme verursachen.

Abb.9.19: Kreuzung Wiener-Straße Robert-Hamerling-Straße

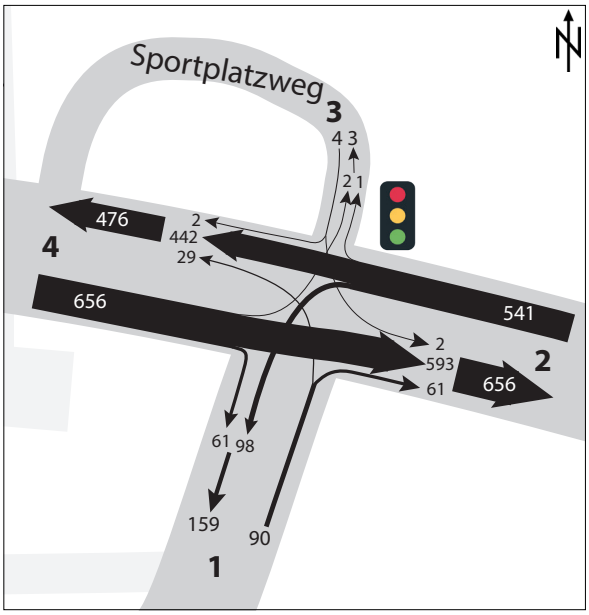


Abb.9.20: Knotenstromanalyse vom 12.10.2017 (16:30-17:30 Uhr)

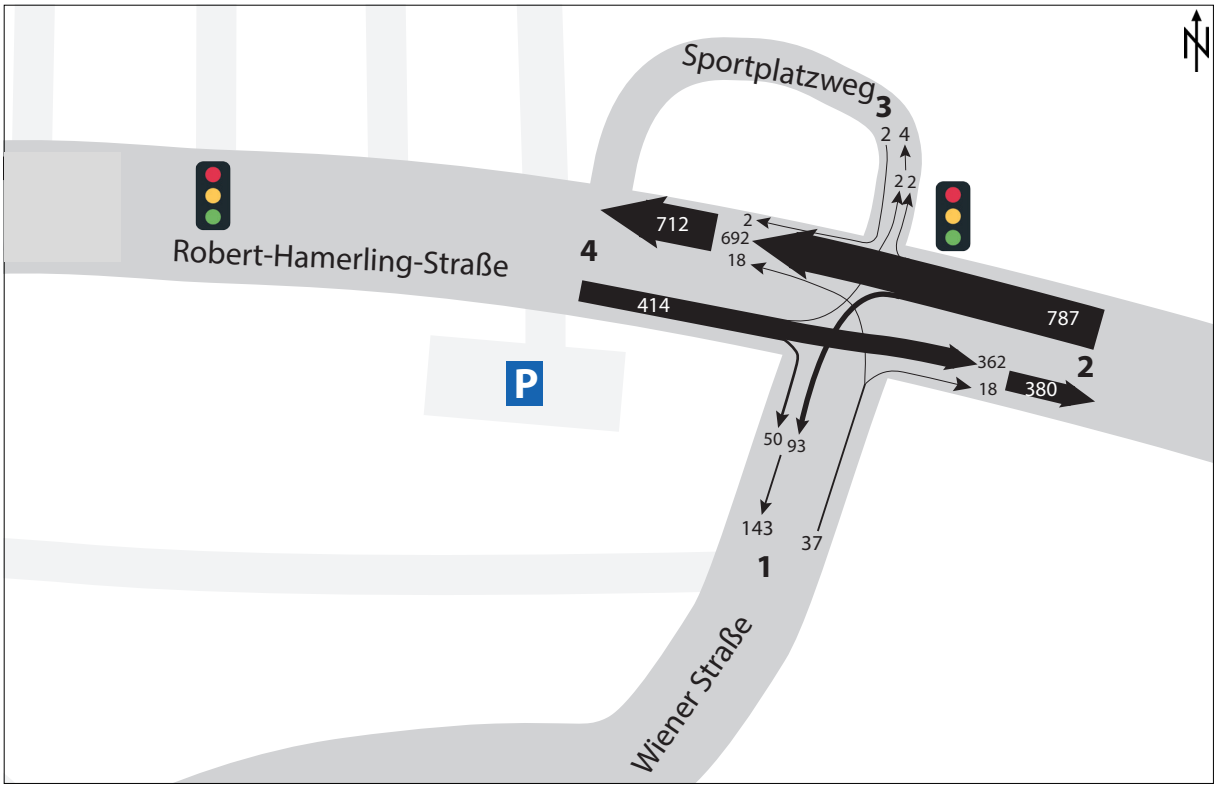


Abb.9.21: Knotenstromanalyse vom 13.10.2017 (7:00-8:00 Uhr)

Bestand Kreuzungsbereich Bahnstraße - Wiener-Straße - Hopfengartenstraße

Abb.9.22: Wiener-Straße Richtung Südosten

Abb.9.23: Parkplatz im Kreuzungsbereich

Abb.9.25: Bahnstraße in Richtung Innenstadt

Abb.9.24: Hopfengartenstraße Richtung Süden

Abb.9.26: Wiener-Straße Richtung Südosten

Referenzbeispiel für die Platzgestaltung beim Kreisverkehr

Für eine attraktive Gestaltung des neu gewonnenen Raumes beim Kreisverkehr, wurde als Referenzbeispiel die neue Ortseinfahrt der Gemeinde Kottingbrunn zur Hand genommen. Hier wurde das zur Verfügung stehende Grundstück, wo ein unbewohntes Haus abgerissen wurde, genutzt, um den FußgängerInnen einen ansprechenden Platz zum Verweilen zu bieten. Neben Parkbänken wurden von SchülerInnen einer HTL ein Wasserschloss mit Holzverkleidung angefertigt, abends wird das Objekt auch beleuchtet.

Diese Idee könnte man in Horn in Form des Kunsthauses, des Schlosses, der Kirche oder der Stadtmauer ebenfalls umsetzen.

Weiters wurden statt einem Blumenbeet Weinreben angelegt, die nicht nur optisch ansprechend sind, sondern auch einen sozialen Mehrwert haben. Wenn die Reben nämlich Früchte tragen, lädt dies die Menschen nicht nur zum Pflücken und Naschen der Weintrauben ein, sondern auch zum längeren Verweilen.

Abb.9.27: Platzgestaltung mit Weinreben

Abb.9.29: Holzverkleidung und Gehsteig

Abb.9.28: Weinreben

Abb.9.30: Holzverkleidung mit Beleuchtung bei Nacht

10
Schlusswort

Mit unserem Örtlichen Entwicklungskonzept „Horn kommt zum Zug“ ist die Stadtgemeinde Horn für die Herausforderungen der kommenden 12 Jahre bestens gerüstet. Durch den Entwicklungsplan wird die räumliche Entwicklung im gesamten Gemeindegebiet in geordnete Bahnen gelenkt. Die Einzelprojekte in den zukünftigen Schwerpunktbereichen, Bahnhof und Innenstadt, stellen innovative, aber durchaus realistische Maßnahmen dar, die Horn auf nachhaltige Art und Weise nach vorn bringen können.

Für uns gehen nun fünf intensive P2-Monate zu Ende. Es war eine sehr interessante Zeit mit vielen neuen Einblicken in kommunale Problemstellungen. Stolz und mit einem gestärkten Planungswissen können wir uns von der Lehrveranstaltung „Räumliche Entwicklungsplanung Horn_2030“ verabschieden.

Auf diesem Wege möchten wir uns bei allen recht herzlich bedanken, die uns bei der Umsetzung unseres Projekts unterstützt haben, insbesondere bei unseren Betreuerinnen und Betreuern, beim Bürgermeister der Stadtgemeinde Horn, LAbg. Jürgen Maier, beim Ortsplaner DI Karl-Heinz Porsch und bei der Stadterneuerungsbetreuerin DI Karin Popp-Pichler.

Wir hoffen, dass wir für die Stadtgemeinde Horn neue Impulse und Ideen für die zukünftige Stadtentwicklung einbringen konnten und würden uns freuen, wenn das ein oder andere Projekt auch umgesetzt wird.

Abb.9.31: VerfasserInnen: David Heindl, Bartosz Odrzywolek, Lena Zimmermann, Karin Kienast, Christof Specht

11 Quellenverzeichnis

Seite 24:
VCÖ: Außerhalb Wiens steigt Zahl der Autos doppelt so stark wie Einwohnerzahl. (o.D.). Abgerufen von https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-ausserhalb-wiens-steigt-zahl-der-autos-doppelt-so-stark-wie-einwohnerzahl. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 25:
ÖROK-Regionalprognosen 2014. (o.D.). Abgerufen von http://www.oerok.gv.at/raum-region/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-prognosen-2014.html. letzter Zugriff 1.2.2018

Seite 44:
Bahnhof des Jahres. (o.D.). Abgerufen von https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/bahnhof-oberstdorf/. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 45:
Felix Czeike. (o.D.). Franz-Josefs-Bahn. Abgerufen von https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Franz-Josefs-Bahn. letzter Zugriff 30.1.2018

Horn erhält Anbindung an Franz-Josefs-Bahn.(2017. Juni). Abgerufen von http://noe.orf.at/news/stories/2851043/. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 49:
Neubau Bahnhof Oberstdorf. (o.D.). Abgerufen von http://www.leitwerk-ag.de/projekte/projekt-bahnhof-oberstdorf/. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 52:
Amt der NÖ Landesregierung. (2016. Juni). Mobilität in NÖ. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014. Abgerufen von https://noe.gv.at/noe/P68046_LandNOE_Mobilitaetserhebung_Barrierefrei.pdf. letzter Zugriff 30.1.2018

Schienenspange Horn. (o.D.). Abgerufen von http://www.pro-fjb.at/fjb-2025/schienenspange-horn/index.html. letzter Zugriff 30.1.2018

NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm. (o.D.). Abgerufen von http://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html. letzter Zugriff 30.1.2018

Claudia Lux. (2014. Juli). Park&Ride wird größer. Abgerufen von http://www.kleinezeitung.at/kaernten/oberkaernten/4174292/Spittal_Park-Ride-wird-groesser. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 72:
Gesamtverkehrsplan für Österreich. (2012). Abgerufen von https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf. letzter Zugriff 30.1.2018

VCÖ: Lkw-Verkehr auf Österreichs Autobahnen im 1. Halbjahr stark gestiegen. (o.D.). Abgerufen von https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-lkw-verkehr-auf-oesterreichs-autobahnen-im-1-halbjahr-stark-gestiegen. letzter Zugriff 30.1.2018

Bardo Hörl.(2017) VO Mobilität von Personen und Gütern. Sommersemester 2017

Modal Split - Güterverkehr. (2017. Dezember). Abgerufen von http://statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/modal_split_gueterverkehr/index.html. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 75:
Geschäftszahl: 7Ob132/05w, (2005. Juni). Abgerufen von https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20050711_OGH0002_0070OB00132_05W0000_000/JJT_20050711_OGH0002_0070OB00132_05W0000_000.html. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 80:
Mag. Christine Kierner / DI Franz Schwammenhöfer, bmvit. (2016. Oktober). Anschlussbahn- und Terminalförderung: Förderprogramm für Projekte im Bereich der Anschlussbahnen bzw. der intermodalen Umschlagsanlagen. Abgerufen von https://www.schig.com/wp-content/uploads/2016/10/20161024_Programminfo-ASB-Neu-bmvit_schig_Stand_10.2016.pdf. letzter Zugriff 30.1.2018

Der Weg zur eigenen Anschlussbahn. (o.D.). Abgerufen von http://www.oebb.at/infrastruktur/de/_p_3_0_fuer_Kunden_Partner/3_2_Schienennutzung/3_3_Schieneninfrastruktur/3_3_1_Anschlussbahn/Der_Weg_zur_eigenen_Anschlussbahn/index.jsp. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 81:
Kostenbeitragsregelung zur Herstellung und Erneuerung sowie Instandhaltung von Anschlussstellen, (2010. Jänner). Abgerufen von http://www.oebb.at/infrastruktur/de/_p_3_0_fuer_Kunden_Partner/3_2_Schienennutzung/3_3_Schieneninfrastruktur/3_3_1_Anschlussbahn/02_DMS_Dateien_Anschlussbahn/_Anlage_3Beitragsregelung_2007_.jsp. letzter Zugriff 30.1.201

Bardo Hörl.(2017) VO Mobilität von Personen und Gütern. Sommersemester 2017

Seite 89:
Wolfgang Pozsogar. (2010. September). Tiefgaragen rechnen sich erst nach Jahrzehnten. Abgerufen von https://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/592334/Tiefgaragen-rechnen-sich-erst-nach-Jahrzehnten. letzter Zugriff 30.1.2018

Seite 95 & 96:
Pia Buchhart. (2015. Juli). Shared Space / Begegnungszone. Abgerufen von http://www.ivv.tuwien.ac.at/uploads/media/Begegnungszonen_Buchhart.pdf. letzter Zugriff 1.2.2018

Seite 98:
Kooperative Innenstadtvitalisierung obere Altstadt Lienz. (o.D.). Abgerufen von www.partizipation.at/innenstadt_lienz.html. letzter Zugriff 31.1.2018

DI Ulrike Schwantner / DI Klaus Hagenauer, (2011. Juni). Ortskernbelebung Ottensheim, Abschlussbericht. letzter Zugriff 28.12.2017

Seite 99:
Still-Leben Ruhrschnellweg. (o.D.). Abgerufen von ruhr-guide.de/kultur/kulturhauptstadt-2010/still-leben-ruhrschnellweg/17792,0,0.html. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 100:
BauernGschäftl im Landesklinikum Horn . (2013. Juli). Abgerufen von https://www.meinbezirk.at/horn/lokales/bauerngschaeftl-im-landesklinikum-horn-d647564.html. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 105:
LAG Region Villach-Umland. (o.D.). Abgerufen von http://www.rm-kaernten.at/lag-villach-umland/die-region7/die-region2.html. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 106:
Verkaufsflächen gehen weiter zurück . (2017. August). Abgerufen von https://kurier.at/wirtschaft/verkaufsflaechen-gehen-weiter-zurueck/278.172.166. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 107:
WKNÖ. (2013). Kaufkraftstrom- und Einzelhandelsstrukturuntersuchung Niederösterreich (KANO 2013). letzter Zugriff 4.1.2018

Seite 113:
Radfahranlagen in Wien. (o.D.). Abgerufen von https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/ausstellungen/fahrradinwien/pdf/fahrradinwien-124.pdf. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 114:
Anlageart - Mehrzweckstreifen. (o.D.). Abgerufen von https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/mehrzweckstreifen.html. letzter Zugriff 31.1.2018

Anlageart - Radfahren im Mischverkehr (Radrouten). (o.D:). Abgerufen von https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/mischverkehr.html. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 115:
Kosten von Radwegen. (o,D,). Abgerufen von adfc-erfurt.de/EinMeter.html. letzter Zugriff 31.1.2018
Förderprogramm Radwege außerorts. (o.D.) www.radland.at/foerderung-radwege-ausserorts. letzter Zugriff 31.1.2018

Seite 116:
GoMobil. (o.D.). Abgerufen von http://www.gomobil-kaernten.at/index.php?id=95. letzter Zugriff 31.1.2018

12 Abbildungsverzeichnis

Abb.2.1: Hohe Parkplatzauslastung am Hauptplatz; eigene Aufnahme

Abb.2.2: Bahnhof Horn; eigene Aufnahme

Abb.2.3: Marktstand am Hauptplatz in Horn;aus der Bestandsanalyse übernommen (eigene Aufnahme)

Abb.2.4: Leerstehende Erdgeschoßzone in Horn; aus der Bestandsanalyse übernommen (eigene Aufnahme)

Abb.2.5: Landschaft in Horn; aus der Bestandsanalyse übernommen (eigene Aufnahme)

Abb.2.6: Veranstaltung im Kunsthaus Horn; aus der Bestandsanalyse übernommen (eigene Aufnahme)

Abb.2.7: Landesklinikum Horn; commons.wikimedia.org/wiki/File:GuentherZ_2012-07-28_0116_Horn_Landesklinikum_Waldviertel.JPG ,letzter Zugriff 09.02.2018

Abb.2.8: Doppelhäuser in einem Neubaugebiet; eigene Aufnahme

Abb.2.9: Gewerbegrundstück in Horn; eigene Aufnahme

Abb.2.10: Scheune in Horn; aus der Bestandsanalyse übernommen (eigene Aufnahme)

Abb.2.11: Einkaufszentrum Horn; aus der Bestandsanalyse; eigene Aufnahme

Abb.2.12: Stadtmauer mit Durchgang; eigene Aufnahme

Abb.4.1: Leitbild Szenario 1; eigene Darstellung

Abb.4.2: Schaubild Hauptplatz ; eigene Darstellung

Abb.4.3: Leitbild Szenario 2; eigene Darstellung

Abb.4.4: Schaubild Krankenhaus mit neuer Fachhochschule; eigene Darstellung

Abb.4.5: Leitbild Szenario 3; eigene Darstellung

Abb.4.6: Schaubild Bahnhof; eigene Darstellung

Abb.5.1: Leitbildkarte; eigene Darstellung

Abb.5.2: Entwicklungsplan - Stadtgemeinde Horn; eigene Darstellung

Abb.5.3: Entwicklungsplan KG Horn-Stadt; eigene Darstellung

Abb.5.4: Entwicklungsplan KG Breiteneich; eigene Darstellung

Abb.5.5: Entwicklungsplan KG Doberndorf; eigene Darstellung

Abb.5.6: Entwicklungsplan KG Mödring; eigene Darstellung

Abb.5.7: Entwicklungsplan KG Mühlfeld; eigene Darstellung

Abb.6.1: Verortungskarte der Hauptprojekte; eigene Darstellung

Abb.6.2: Verortungskarte der Unterprojekte; eigene Darstellung

Abb.7.1: Bestand Bahnhofsgebäude; eigene Darstellung

Abb.7.2: Bestand Gleise; eigene Darstellung

Abb.7.3: Verlassener Bahnhof Berbersdorf; http://img.fotocommunity.com/verlassener-bahnhof-f5325113-199f-4d81-8b9c-cc182be93cd4.jpg?height=1080 ,letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.7.4: Ferienkolonie „Wiener Kinder auf's Land" am Franz-Josefs-Bahnhof, 1916; https://www.wien.gv.at/wiki/images/b/b6/HMW_041347.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.7.5: Spange Horn; eigene Darstellung

Abb.7.6: Bahnhofsareal mit Wegeverbindungen; eigene Darstellung

Abb.7.7: Schnitt Bahnhofsgebäude; eigene Darstellung

Abb.7.8: Bahnhofsgebäude Oberstdorf; http://www.leitwerk-ag.de/projekte/projekt-bahnhof-oberstdorf/, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.7.9: Kopfgleise Bahnhof Oberstdorf; http://www.bahnbilder.de/bild/deutschland~bahnhoefe-l—q~oberstdorf/81472/der-bahnhof-oberstdorf-von-der-bahnsteigseite.html, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.7.10: Schaubild Bahnhofsareal; eigene Darstellung

Abb.7.11: Nahversorger Logo; eigene Darstellung

Abb.7.12: Schaubild Begegnungszone; eigene Darstellung

Abb.7.13: Schaubild P+R-Hochgarage; eigene Darstellung

Abb.7.14: Schaubild Bahnhofsgebäude; eigene Darstellung

Abb.7.15: Schaubild Nahversorger; eigene Darstellung

Abb.7.16: Abgrenzung Franz-Josefs-Quartier Luftbild; eigene Darstellung & https://www.google.at/maps/search/Hotels/@48.6669243,15.6642179,18z/m7!3m6!1sHotels!2s48.66607,+15.65716!3s-0x4772bcd6b2daf1af:0xe21cd300676418d3!4m2!1d15.65716!2d48.6660

Abb.7.17: Abgrenzung Franz-Josefs-Quartier; eigene Darstellung

Abb.7.18: Doppelhaus; https://www.ytong-bausatzhaus.de/assets/3670/lifestylehaus-225-massivhaus-bauen-ytong-bausatzhaus-620x.jpg, letzter Zugriff 1.2.2018

Abb.7.19: Reihenhaus; https://www.musterhaus.net/hausbau/haustypen/reihenhaus, letzter Zugriff 1.2.2018

Abb.7.20: Blockrand/Punktbebauung; http://cargocollective.com/bgpistoriusplatz/Gesamtprojekt, letzter Zugriff 1.2.2018

Abb.7.21: Sonderbau; http://www.studycheck.at/images/institute/fh-imc-krems/thumbs/fh-imc-krems-04-campus-krems.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.7.22: Überblickskarte Franz-Josefs-Quartier; eigene Darstellung

Abb.7.23: Entwurf 1 - Franz-Josefs-Quartier; eigene Darstellung

Abb.7.24: Schnitt A - Nebenachse 12m; eigene Darstellung

Abb.7.25: Entwurf 2 - Franz-Josefs-Quartier; eigene Darstellung

Abb.7.26: Schnitt B - Hauptachse 16m; eigene Darstellung

Abb.7.27: Transportleistung 2014; eigene Darstellung, (https://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html)

Abb.7.28: Transportleistung 2016; eigene Darstellung, (https://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html)

Abb.7.29: Schwerverkehrsaufkommen in Horn; eigene Darstellung

Abb.7.30: Lage Horns im Netz der internationalen Schienenkorridore 2026; eigene Darstellung

Abb.7.31: Ausschnitt Entwicklungsplan mit Potenzialfläche für industrielle Nutzung; eigene Darstellung

Abb.7.32: Rückwidmung im Bereich der Goldenen Meile als Ausgleichsmaßnahme; eigene Darstellung

Abb.7.33: Lage und Erschließung der Gewerbezone Sissi; eigene Darstellung

Abb.7.34: Areal der Gewerbezone Sissi; eigene Aufnahme

Abb.7.35: Geplante Zufahrt der Gewerbezone; eigene Aufnahme

Abb.8.1: Flächenverhältnis am Hauptplatz; eigene Darstellung

Abb.8.2: Hauptplatz Bestand; eigene Darstellung

Abb.8.3: Tiefgarage Planung; eigene Darstellung

Abb.8.4: Schaubild Ansicht Tiefgarage; eigene Darstellung

Abb.8.5: Schnitt Bestand - ohne Tiefgarage; eigene Darstellung

Abb.8.6: Schnitt Planung - mit Tiefgarage; eigene Darstellung

Abb.8.7: EFRE Logo; https://www.efre.gv.at/fileadmin/templates/images/logo.png, letzter Zugriff 30.1.2018

Abb.8.8: Public-Private-Partnership; eigene Darstellung

Abb.8.9: Referenz A40|Ruhrgebiet; fotocommunity.de/photo/ruhr2010-peter-rohde-rheinland/24545358, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.10: Referenz Lienz; hoteltraube.at/fileadmin/_processed_/csm_Einkaufsstraße-Lienz_4dfd20d79d.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.11: Stecknadelmethode; http://www.sozialraum.de/assets/images/methoden/nadelmethode.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.12: Straßenfest; https://geheimtipphamburg.de/wp-content/uploads/2017/06/Wohlwisstrassenfest_2017_Stpauli_1-676x451.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.13: Knoflacher - Stehzeug; querdenkenurania.files.wordpress.com/2016/08/gehzeug.jpg?w=1000, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.14: Workshop - ÖREK München; Raumordnerisches Entwicklungskonzept Schlussbericht 2014 [ROEK München Südwest] S.15

Abb.8.15: Baustelle in der Linzer Innenstadt; https://www.linz.at/images/13032006dmittel.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.16: Mögliche Planung Hauptplatz; eigene Darstellung

Abb.8.17: Begegnungszone; begegnungszonen.or.at/upload/img/Beginn%20der%20Begegnungszone%20(Ost)_Fel_13_Foto.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.18: Shared Space; http://dorfanger-blankenburg.de/cms/uploads/images/Gallery/Shared-Space-Exkursion%202009/Bohmte/SDC11734_1024.JPG, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.19: Begriffserklärung Begegnungszone/Shared Space Bereich; Vorlesung: Nicht motorisierter Verkehr SS17; Martin Berger

Abb.8.20: Schnitt A - Shared Space Bereich; eigene Darstellung

Abb.8.21: Verortung der Referenzen; eigene Darstellung

Abb.8.22: Hauptplatz Kapfenberg; https://d3h6ge1vds5f8n.cloudfront.net/images_dynam/image_zoomed/sonnenschirm-kapfenberg-hauptplatz-hellsan71.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.23: Hauptplatz Frydlant; archdaily.com/532476/reconstruction-of-the-square-in-frydlant-balda-architeckt/53d85361c07a80595e000253-reconstruction-of-the-square-in-frydlant-balda-architeckt-photo, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.24: Hauptplatz Villach; 5min.at/wp-content/uploads/2017/08/170810_Sitzbaenke-am-Hauptplatz05_Oskar-Hoeher.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.8.25: Mögliches Ergebnis nach dem Bürgerberbeteiligungsprozesses; eigene Darstellung

Abb.8.26: „BauernG'schäftl" im Öhlknechthof; eigene Aufnahme

Abb.8.27: Leerstand am Hauptplatz; eigene Aufnahme

Abb.8.28: Verortung des bestehenden und des geplanten Bauernladens; eigene Darstellung

Abb.8.29: „BauernGschäftl-Mobil"; eigene Darstellung, (http://www.baeckerei-ebenrecht.de/index.php?site=branch, letzter Zugriff 1.2.2018)

Abb.8.30: Leerstand Milchgenossenschaft Mödring; eigene Aufnahme

Abb.8.31: Verortung Dorfladen; eigene Darstellung

Abb.8.32: „Dorfladen Fresach"; http://www.dorfladen-fresach.at, letzter Zugriff 1.2.2018

Abb.8.33: „Dorfladen Fresach"; http://www.dorfladen-fresach.at, letzter Zugriff 1.2.2018

Abb.8.34: Gewerblicher Leerstand in der Innenstadt; eigene Darstellung

Abb.8.35: Ausschnitt aus dem Leerstandskataster Horns; eigene Darstellung

Abb.8.36: Abgrenzung des Fördergebiets; eigene Darstellung

Abb.9.1: Radwegenetz; eigene Darstellung

Abb.9.2: 1-Richtungsradweg in Wien; wien.gv.at/verkehr/radfahren/images/einrichtungsradweg-2-gr.jpg, letzter Zugriff 11.02.2018

Abb.9.3: 2-Richtungsradweg, Holland; nuernberg2rad.files.wordpress.com/2015/04/cimg2332.jpg, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.9.4: Mehrzweckstreifen, Münster; stadt-muenster.de/mehrzweckstreifen, letzter Zugriff 28.12.2017

Abb.9.5: Fahrradroute; dasfahrradblog.blogspot.co.at/2016/09/zieh-dich-cool-wenn-du-rad-fahrst.html, letzter Zugriff 31.1.2018

Abb.9.6: Gemeindetaxi „Horn unterwegs"; eigene Darstellung, (http://www.bmw.de/dam/brandBM/common/newvehicles/i-series/i3/2017/design/BMW-i-series-i3-design-colors-04.jpg.resource.1502371240835.jpg, letzter Zugriff 1.2.2018)

Abb.9.7: Fahrpreise; eigene Darstellung

Abb.9.8: Beispiel für Kollaboration mit Öbb (Referenzbeispiel Kärnten); http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn, letzter Zugriff 4.1.2018

Abb.9.9: Bahnstraße Richtung Wiener-Straße; eigene Darstellung

Abb.9.10: Bahnstraße Richtung Wiener-Straße; eigene Darstellung

Abb.9.11: Schnitt 1 Bestand; eigene Darstellung

Abb.9.12: Schnitt 1 Planung; eigene Darstellung

Abb.9.13: Bahnstraße Richtung Lagerhausstraße; eigene Darstellung

Abb.9.14: Bahnstraße Richtung Bahnhof; eigene Darstellung

Abb.9.15: Schnitt 2 Bestand; eigene Darstellung

Abb.9.16: Schnitt 2 Planung; eigene Darstellung

Abb.9.17: Kreuzungsbereich Bahnstraße - Lagerhausstraße; eigene Darstellung

Abb.9.18: Kreuzungsbereich Bahnstraße - Wiener-Straße; eigene Darstellung

Abb.9.19: Kreuzung Wiener-Straße Robert-Hamerling-Straße; eigene Darstellung

Abb.9.20: Knotenstromanalyse vom 12.10.2017 (16:30-17:30 Uhr); eigene Darstellung

Abb.9.21: Knotenstromanalyse vom 13.10.2017 (7:00-8:00 Uhr); eigene Darstellung

Abb.9.22: Wiener-Straße Richtung Südosten; eigene Darstellung

Abb.9.23: Parkplatz im Kreuzungsbereich; eigene Darstellung

Abb.9.24: Hopfengartenstraße Richtung Süden; eigene Darstellung

Abb.9.25: Bahnstraße in Richtung Innenstadt; eigene Darstellung

Abb.9.26: Wiener-Straße Richtung Südosten; eigene Darstellung

Abb.9.27: Platzgestaltung mit Weinreben; eigene Darstellung

Abb.9.28: Weinreben; eigene Darstellung

Abb.9.29: Holzverkleidung und Gehsteig; eigene Darstellung

Abb.9.30: Holzverkleidung mit Beleuchtung bei Nacht; eigene Darstellung

Abb.9.31: VerfasserInnen: David Heindl, Bartek Odrzywolek, Lena Zimmermann, Karin Kienast, Christof Specht; eigene Aufnahme

IMPRESSUM

VerfasserInnen

David Heindl | 01525106
Karin Kienast | 01527035
Bartek Odrzywolek | 01525602
Christof Specht | 01525583
Lena Zimmermann | 01525626

Betreuungsteam TU Wien, Department für Raumplanung

Arnold Faller, Digital Architecture and Planning
Bardo Hörl, Verkehrssystemplanung
Helena Linzer, Örtliche Raumplanung
Julia Pechhacker, Örtliche Raumplanung
Arthur Schindelegger, Bodenpolitik und Bodenmanagement
Werner Tschirk, Örtliche Raumplanung

in Zusammenarbeit mit

LAbg. Jürgen Maier, Bürgermeister von Horn
Bauamt der Stadtgemeinde Horn

Technische Universität Wien
Department für Raumplanung

HORN KOMMT ZUM ZUG