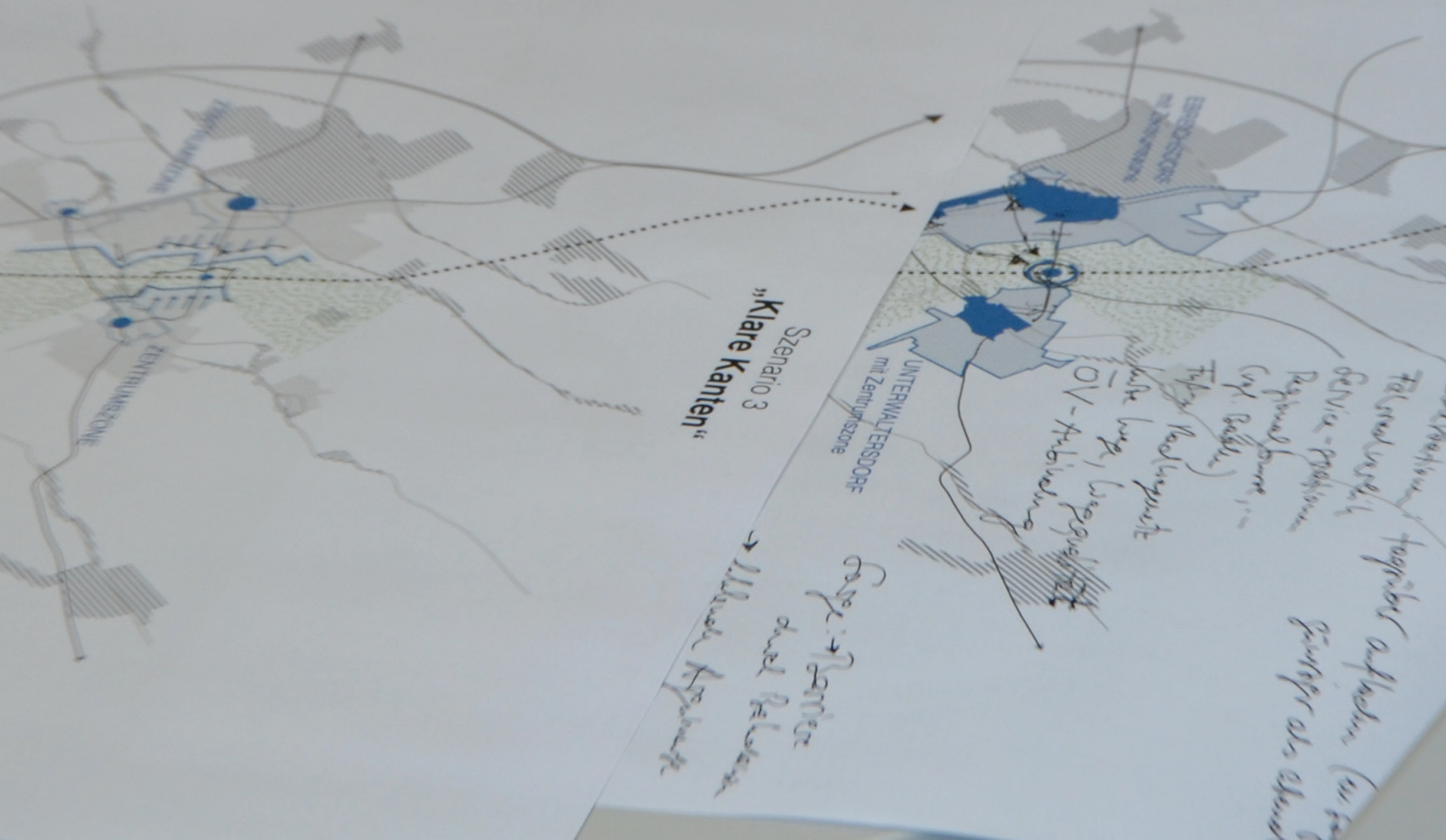
SMCE

Smart City Ebreichsdorf

Szenarienworkshop

21.04.2016

Dokumentation



TU WIEN

ENERGIE- UND UMWELTAGENTUR NIEDERÖSTERREICH

ENERGIE PARK BRUCK AN DER LEITHA

VIER SIND STADT.

FFG

Inhalt & Programm

Inhalt

Programm	02
Einleitung	03
Szenarien	04
Anforderungsprofile	09
Arbeitsgruppen	10
Teilnehmendenliste	13

Programm

Donnerstag, 21.02.2016, von 9:00 bis ca. 13:00 Uhr

9:00 Uhr — **Beginn Szenarienworkshop**

Treffpunkt TU Wien, Fachbereich Regionalplanung

Begrüßung der Teilnehmenden durch Sibylla Zech

9:15 Uhr — **Präsentation der Szenarien**

Vortrag René Ziegler (AP 3)

- Vorstellung der vier Szenarien für das Bahnhofsquartier
- Allgemeine Diskussionsrunde zu Anforderungen an Smart City

10:30 Uhr — **Präsentation der Anorderungsprofile**

Vortrag Karin Stieldorf und Thomas Bednar

- Thema AP 2: Bahnhof der Zukunft (Karin Stieldorf)
- Thema AP 4: Energie (-effizienz) und Lärm (Thomas Bednar)

11:30 Uhr — **Arbeitsgruppen zu den Szenarien**

- Bildung von 3 Arbeitsgruppen

- 45 min Arbeitszeit zur Bearbeitung aller 4 Szenarien

12:30 Uhr — **Präsentation der Ergebnisse & Diskussion**

13:15 Uhr — **Resumee und Abschluss**

Einleitung

Am 21. April 2016 fand im Rahmen des Forschungsprojektes SMCE/Smart City Ebreichsdorf der erste Szenarienworkshop statt. Das gesamte Forschungsteam traf sich hierzu in den Räumlichkeiten der TU Wien am Fachbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung. Ziel war es, die zuvor erarbeitete Szenarien für den Bahnhof, das Bahnhofsumfeld und die aufgelassene alte Trasse zu diskutieren und Anforderungen an eine Smarte Entwicklung zu definieren.
Alle 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beteiligten sich rege an der Diskussion sowohl im Plenum als auch in Arbeitsgruppen.

Anhand von vier unterschiedlicher Entwicklungsszenarien wurden mögliche Anforderungen aufgezeigt. Dabei wurden Herausforderungen wie Energieeffiziente Siedlungsentwicklung und mögliche Auswirkungen des neuen Bahnhofs auf die bestehenden Ortskerne behandelt. Weiters stellten auch die Überbrückung der entstehenden Bahntrasse und somit die Verbindung der Ortsteile Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf ein wesentlichen Diskussionspunkt dar.

Die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen wurden im Plenum besprochen und fließen nun innerhalb der nächsten drei Wochen in die weitere Konkretisierung der Szenarien ein. Diese vertieften Entwicklungsoptionen werden bei der Zukunftswerkstatt am 18. Juni in Ebreichsdorf zusammen mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und bearbeitet.

Auftakt zum Szenarienworkshop

Szenarien

René Ziegler vom Fachbereich für örtliche Raumplanung (TU Wien) präsentierte den Anwesenden vier Szenarien, welche im Vorfeld vom Arbeitspaket 3 unter der Leitung von Rudolf Scheuvens vorbereitet wurden.

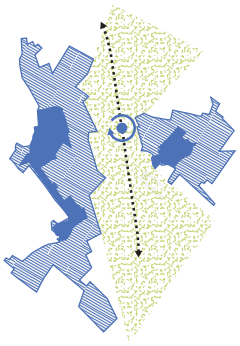
Das Bild unten zeigt die vier Szenarien im Überblick, wobei jedes Szenario einzeln betrachtet werden soll, selbst wenn dieses eher utopisch anzusehen ist.

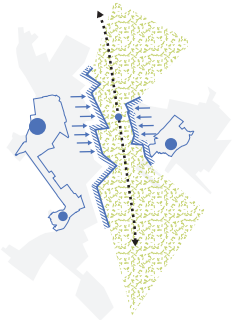
Dabei zeigt jede Zukunftsvision explizite Merkmale auf, die die Entwicklung von Ebreichsdorf beeinflussen würden. Zugleich spiegelen die vier Varianten auch offene Fragen wider, welche im nächsten Schritt in den Arbeitsgruppen diskutiert wurden.

Vier Szenarien
für ein Bahnhofsquartier der Zukunft

Szenario 1
„Bahnhof Ebreichsdorf NEU“

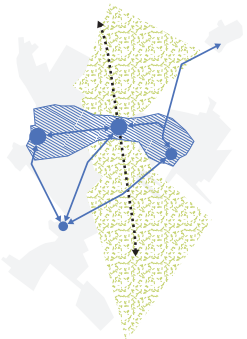
Szenario 2
„Volle Kraft im Bestand“





Szenario 3
„Klare Kanten“

Szenario 4
„Bahnhofsquartier als Brücke“



SMCE **AP 3: Bahnhofsquartier der Zukunft**

SZENARIO 1 "BAHNHOF EBREICHSDORF NEU"

Merkmale

- Entwicklungskonzentration auf den neuen Bahnhof
- Neues Quartier entsteht
- Aushöhlen bestehender Zentren
- Alte Ortskerne werden durch neues Zentrum in ihrer Bedeutung und Funktion abgelöst
- Leerstandsentwicklung im Bestand

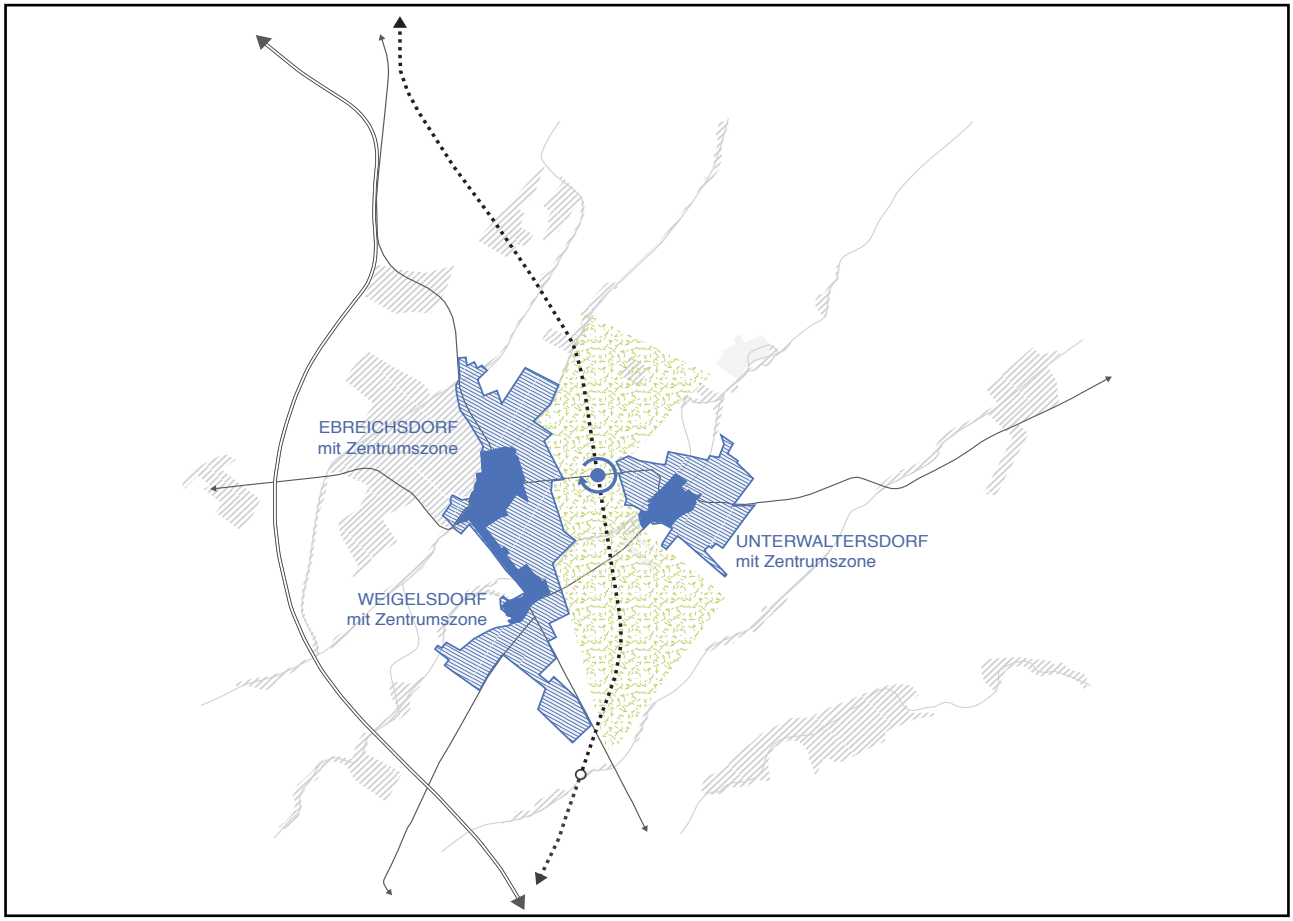
Zentrale Fragen:

- Welche Funktionen/Aufgaben/Rollen übernimmt der neue Ortsteil?
- Lässt sich von der Lage am Bahnhof eine besondere räumliche Qualität ableiten?
- Kann der Bahnhof zum neuen Hauptplatz von Ebreichsdorf werden?
- Welche Konsequenzen werden im Bestand ausgelöst?

SZENARIO 2 "VOLLE KRAFT IM BESTAND"

Merkmale

- Bahnhof bedingt keine neue Quartierentwicklung
- Bahnhof wird Haltestelle und Mobilitätshub
- Freiraum/Landschaft zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf bleibt durchgängig erhalten
- Entwicklungsimpulse durch neuen Bahnhof werden im Bestand gebündelt
- Nachverdichtung, Neuprogrammierung von Leerstand, …



Zentrale Fragen

- Lässt sich innerhalb der Baulandreserven und des Leerstandes das Wachstum der Gemeinde gestalten?
- Welche Leerstände und Baulandreserven sind vorhanden bzw. welche lassen sich mobilisieren?
- Ist die alte Bahntrasse die Baulandreserv der Zukunft?
- Welche Rolle übernimmt der Freiraum zwischen Bahnhof und Siedlungen?
- Welche zusätzlichen Funktionen kann der Bahnhof als Mobilitätshub übernehmen?
- Wie erreicht man den Bahnhof? Wie gestalten sich die Wege?

SZENARIO 3 "KLARE KANTEN"

Merkmale

- Siedlungserweiterungen bewegen sich auf Bahnhof zu
- Siedlungsränder/Kanten bleiben deutlich ablesbar
- Landschaft/Freiraum bleibt durchgängig
- persönliche Identifikation mit den Ortsteilen als Orientierung in der Siedlungsentwicklung

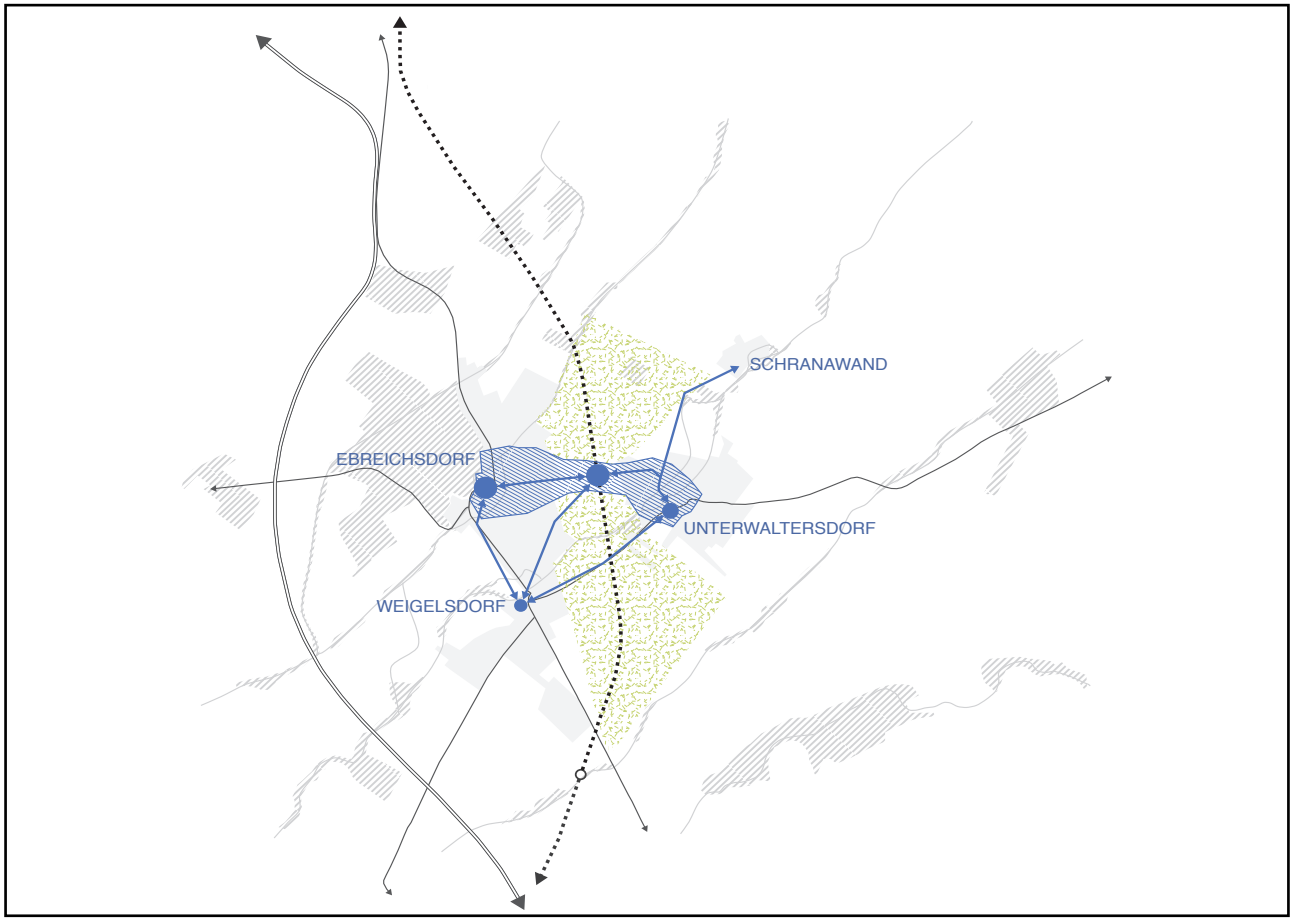
Zentrale Fragen

- Lässt sich das Wachstum der Ortsteile an ihren Rändern bündeln?
- Welche besonderen Anforderungen gelten für die Qualifizierung dieses Randes? (Schwelle von Siedlung zu Freiraum)
- Wie lässt sich der Freiraum als neue „freie Mitte" umdeuten und entwickeln?
- Welche Siedlungstypologien würde dies bedingen/zulassen?
- Welche Funktionen übernimmt derBahnhof?

SZENARIO 4 "BAHNHOFSQUARTIER ALS BRÜCKE"

Merkmale

- Durch neue Entwicklungen am Bahnhof wird der Bestand qualifiziert
- Neuer Ortsteil entsteht am Bahnhof
- Bahnhof schafft den Brückenschlag zwischen den Ortsteilen – optimale Vernetzung aller vier Ortsteile



Zentrale Fragen

- Welche Impulse löst die Bahnhofsentwicklung im Bestand aus?
- Lässt sich die Barrierewirkung der Bahn aufheben?
- Was passiert entlang des Bahndamms?
- Sollen klare Kanten östl./westl. der Bahn ablesbar bleiben?
- Wie werden die Ortsteile miteinander verknüpft?
- Der Bahnhof als Hauptplatz und Ortskern?

ANFORDERUNGSPROFILE

In zwei kurzen Präsentationen mit anschließender Diskussion haben Karin Stieldorf für das Arbeitspaket 2 „Bahnhof der Zukunft“ und Thomas Bednar für das AP 4 „Energiestadt/-region“ ihre bisherigen Anforderungsprofile vorgstellt.

„Wenige neue Bahnhöfe sind von den Befragten einer VCÖ-Studie gut bewertet worden, nur Alte“, stellte Karin Stieldorf im Zuge ihrer Recherche fest. Mit Bezug auf die Anforderungen an einen Bahnhof konnte sie vier Themenschwerpunkte ausmachen.

Besondere Anforderungen: Die Lage und somit die Erreichbarkeit sind entscheidende Faktoren. Zudem ist der neuen Bahnhof ein Begenungsort.

Funktonelle Anforderungen: Der Bahnhof als „Kommunikationsort zwischen den Ortsteilen“ mit Basis- und Zusatzfunktionen je nach Szenario. Grundlegend ist jedoch die Förderung des ÖPNV durch den Bahnhof.

Bauliche Anforderungen: Der Bahnhof soll ein Leuchtturmprojekt werden mit hoher gestalterischer und ökologischer Qualität. Bauweise und Baustandard sollten zum einen in die Region passen und an Traditionen anschließen (z.B. Ziegel- oder Lehmbau), zum anderen auch Innovationen zeigen, wie z.B. Sonnenschutz und Haustechnik. Das Leitbild der Gestaltung orientiert sich an den Säulen der Nachhaltigkeit.

Anforderungen an Umsetzung und Organisation: Gemeinsam mit ÖBB das Projekt Bahnhof realisieren. Die Definiton des Betriebsmodells und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind elementar.

Thomas Bednar richtet mit Fokus auf den neuen Bahnhof und das mögliche Quartier zunächst seine Aufmerksamkeit auf den Lärm. Bereits bei einer Geräuschkulisse von 30dB im Schlafbereich bei geschlossenen Fenstern ist der Schlafrhythmus gestört und somit eine gesamtheitliche Erholung nicht möglich. Im Aussenbereich ist eine Erholung erst bei einem Schalldruckpegel von unter 45 dB möglich. Dies hat Auswirkungen auf die Qualität der Gebäude und der möglichen Siedlungsstruktur. Dies gilt es in Anbetracht einer möglichen Bebauung um den Bahnhof zu bedenken und zu diskutieren.

Weiters sind energieeffiziente Siedlungsstrukturen wichtig, um den Energieverbrauch, sowohl im Bestand als auch im Neubau, zu senken. Als Beispiel wurde illustriert, dass bei herkömmlicher Technologie 500 ha Wald gepflanzt und 12 Windräder neu errichtet werden müssten, wenn 5.000 neue BürgerInnen nach Ebreichsdorf ziehen würden. Bei energieeffizienter Bauweise mit neuster Technik wären es nur 200 ha Wald und drei Windräder um den Energiebedarf zu decken.

Dies sollte nur vor Augen führen, dass eine smarte, energieschonende Entwicklung nötig ist, wenn auch zukünftige Generationen die Lebensqualität haben sollen. Einsparungen sind über folgende Stellschrauben möglich:

- Gebäudetypen
- Energieeffizienz Bautechnik
- Energieeffizienz Gebäudetechnik
- Energieeffizienz Nutzung
- Lokale Bereitstellung von PV, Solarthermie
- Regionale Bereitstellung von Biomasse, Windkraft, Wasserkraft

Arbeitsgruppen

Nach dem Input teilten sich die Teilnehmenden in drei Gruppen zu je 5-6 Personen auf und dirkutierten für ca. 45 Minuten alle vier Szeanrien. Zu den vorherigen Anforderungen aus AP2 und AP4 wurden noch räulmliche Anforderungen von AP3 an ein neues Bahnhofsquartier gestellt:

- Bezüge/Verbindungen/besondere Orte
- Ränder/Schwellen
- Siedlungstypologien
- Freiraumtypologien
- Zentralitäten/Hierarchien
- Nutzungsschwerpunkte
- Bahnhof als Mobilitätszentrale

Zu diesen allgemeinen räumlichen Anforderungen wurden auch spezielle Smart- City Themen aufgeworfen:

- Soziale Aspekte (Zusammenleben)
- Leistbarkeit (von Wohnen und Stadt)
- Resilienz
- räumlich Strukturell (intelligenter Umgang mit dem Bestand, intelligente Nutzungen des Bestandes, Qualifikation des Bestandes durch neue Quartiersentwicklung, …)
- Mobilität: Anreize zu neuen Mobilitätsformen, Mobilitätsverhalten positiv verändern, …
- Energie- und Ressourceneffizienz

Arbeitsgruppe unter der Leitung von René Ziegler

Arbeitsgruppe unter der Leitung von Sibylla Zech

Arbeitsgruppe unter der Leitung von Rudolf Scheuvens

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Im Plenum wurden die Ergebnisse gesammelt und kurz präsentiert. In den Diskussionsrunden zeigte sich, dass das Szenario 4 „Bahnhofsquartier als Brücke“ von vielen favorisiert wurde, wenngleich alle vier Szenarien gleich behandelt wurden. Hier werden die besten Chancen für einen Bahnhof als verbindendes Element gesehen, bei dem gleichzeitig eine smarte Entwicklung forciert werden kann.

Die Ideen zu Szenario 1 reichten hingegen von einem Bahnhof als Einkaufszentrum, zur Errichtung einer Gartenstadt bis hin zu einem eigenständigen Quartier mit hoher Dichte mit dem Bahnhof als neues Zentrum von Ebreischdorf. Bei beiden Szenarien wäre jedoch die Gefahr, dass die bisherigen Zentren unter der Entwicklung leiden könnten.

Die Ergebnisse bei den Szenarien 2 & 3 waren sehr ähnlich, da hier der Bahnhof allein auf dem Feld stehen soll. Wichtig war den Arbeitsgruppen hierbei, dass der Weg zum und der Bahnhof selbst eine hohe Qualität aufweisen müssen mit guter ÖV Anbindung. Auch ein großer P+R Parkplatz wäre eventuell notwendig.
Der Fokus lag zudem auf der alten Bahntrasse, da diese zentrumsnahen Flächen als neues Siedlungsgebiet prädestiniert sind, und den bestehenden Zentren, da diese durch eine Nachverdichtung weiter gestärkt würden.

Die Ergebnisse fließen nun in die vier Szenarien zurück. Diese werden vom AP 3 weiter bearbeitet und ggf. deutlicher differenziert für die zukunftswerkstatt am 18. Juni 2016 in Ebreichsdorf.

Teilnehmendenliste

Thomas BEDNAR	(TU Wien, Institut für Hochbau und Technologie, FB Bauphysik)
Alexander DAVID	(TU Wien, Institut für Hochbau und Technologie, FB Bauphysik)
Thomas DILLINGER	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Hartmut DUMKE	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Andreas HACKER	(Stadt-Umland Management)
Heinrich HUMER	(Ebreichsdorf Zukunftsausschuss)
Christoph KIRCHBERGER	TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Peter KURZ	(TU Wien, Inst. Städtebau, FB Landschaftsplanung)
Peter KÜHNBERGER	(Dialog Plus e.U.)
Markus MAXIAN	(eNu Energie- und Umweltagentur)
Karin MOTTL	(Energiepark Bruck/Leitha)
Markus NEUHAUS	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
Ralf ROGGENBAUER	(Energiepark Bruck/Leitha)
Rudolf SCHEUVENS	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB iför, Dekan Fakultät A+R)
Karin STIELDORF	(TU Wien, Inst. Architektur, AG Nachhaltiges Bauen)
Sibylla ZECH	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB Region)
René ZIEGLER	(TU Wien, Dept. Raumplanung, FB iför)