

# SMART CITY EBREICHSDORF

Best Practice-Exkursion  
zu Bahnhofsentwicklungen im D-A-CH-Raum



## Erfahrungsaustausch auf Augenhöhe

Exkursionsberichte aus Vorarlberg, der Schweiz und Bayern

Ein Rückblick ... S. 2 – 7

Best Practice-Beispiele aus dem europäischen Kontext

Ein Weitblick ... S. 8 – 11

Ein Forschungsprojekt in den Startlöchern

Ein Ausblick ... S. 12

Auf einem freien Feld zwischen Ebereichsdorf und Unterwaltersdorf soll ein neuer Bahnhof entstehen, in attraktiver Pendeldistanz zu Wien. Aus stadtrationaler und planerischer Sicht ist es höchst ratsam, zukünftige Entwicklungsoptionen bereits heute zu diskutieren. Dazu hat das Land Niederösterreich gemeinsam mit der Gemeinde Ebereichsdorf den Fachbereich Region der TU Wien beauftragt, in einem ersten Schritt einen Meinungsbildungsprozess einzuleiten, der die Herausforderungen und Potentiale für Land und Gemeinden in Bezug auf die infrastrukturellen Veränderungen der Region aufzeigt.

Veranstaltet vom Department für Raumplanung der TU Wien begab man sich dazu von 8. bis 10. Oktober 2015 auf eine Best Practice-Exkursion. Mit PolitikerInnen der Stadtgemeinde Ebereichsdorf und der

Gemeinden im Tullnerfeld, mit Fachleuten vom Amt der NÖ Landesregierung sowie dem NÖ Regionalmanagement trat man den Weg nach Vorarlberg, in den Großraum Zürich und in den Großraum München an, um auf Augenhöhe mit den AmtskollegInnen in den Erfahrungsaustausch zu treten. Vor Ort konnte man mit PolitikerInnen und Zuständigen für Raumplanung, Regionalentwicklung, Infrastruktur aus Landes- und Gemeindeämtern Best Practice-Beispiele besuchen und mit entwicklungsrelevanten StakeholderInnen Gespräche suchen.

Inhaltlich sollten die Teilnehmenden Einblick in die Vorgehensweise und Umsetzung von den Entwicklungsprozessen der Bahnen in Bezug auf die städtebauliche Gesamtkonzeption erhalten und aus den Erkenntnissen vergleichbarer Projekte lernen, um sie auf Ebereichsdorf zu übersetzen.



## Tag 1: Auftakt in Vorarlberg

Am 8.10. traf eine Delegation mit 28 Interessierten aus Niederösterreich mit dem Zug um 14:38 in Lauterach ein und informierte sich über den Entstehungsprozess des Bahnhofs Lauterach. Bürgermeister Elmar Rhomberg, Bauamtsleiter Marc Anders, Gemeinderat Stefan Stöckler und Landschaftsplaner Thomas Loacker tauschten mit den Gästen Erfahrungen im Umgang mit der komplexen Planungsaufgabe aus.

Besonders beeindruckt zeigten sich die PolitikerInnen und Fachleute neben der gestalterisch und inhaltlich gelungenen Umsetzung des Areals rund um den Bahnhof vom gesamtheitlichen Planungsansatz, der sich in weiteren Quartieren des Gemeindegebiets fortsetzt. Eine kleine Parkanlage, daneben ein Möbelgroßhändler und vis-à-vis drei neue Gebäude mit Geschäftsflächen im Erdgeschoß säumen den Weg vom Bahnhof zum Dorf-

zentrum, wo gerade ein kleiner Nachmittagsmarkt stattfand. Der Eindruck von Lauterach für den Bahnankommenden: viele neue, attraktive Ecken und ein geselliges Dorf!

Beim Rundgang durch Lauterach fielen den ExkursionsteilnehmerInnen vor allem die konsequente Gestaltung des öffentlichen Raums und das klare Bekenntnis zum gleichberechtigten Zugang zu öffentlichen als auch individuellen Verkehrsmitteln auf. Um Mobilitätsqualität zu erzielen, ob Fahrradweg, Busverbindungen, Kiss and Ride, Fußwegenetz oder Plätze braucht es auch eine attraktive Dichte an Wohn-, Freizeit- und Arbeitsangebot. Dies war eine der Schlüsselerkenntnisse der Gruppe. Durch die eindrucksvollen Umsetzungen in Lauterach fühlten sie sich gestärkt, ihre eigenen Steuerungs- und Planungsaufgaben in Ebreichsdorf mit Mut und Freude aufzugreifen.

Abb. 1: Elmar Rhomberg, Bgm. Lauterach gibt der Delegation Einblick in die Planungen des Bahnhofsareals.

Abb. 2: Friedrich Zibuschka, Land NÖ

Abb. 3: Wolfgang Kocevar, Bgm. Ebreichsdorf

Abb. 4: Elmar Rhomberg, Bgm. Lauterach, Thomas Loacker, Freiraumplaner

Abb. 5: v.l.n.r.: Heinrich Humer, GR Ebreichsdorf, Stefan Stoeckler, GR Lauterach, Marc Anders, Abteilungsleiter Infrastruktur und Ortsplanung Lauterach, Wolfgang Kocevar, Bgm. Ebreichsdorf

Abb. 6: Bahnhof Lauterach mit neuem Vorplatz, Brücke Landesradweg und ersten Nahversorgungseinrichtungen. Planung: Büro stadtdland

Abb. 7: Lerchenpark nahe Bhf. Lauterach, Holzbaupreis 2011. Planung: cukrowicz nachbaur architekten

Abb. 8: Wohnanlage Fellentor Lauterach, integrativer Wohnbau am Bahnhof. Planung: Dorner/Matt

Abb. 9: Wohn- und Geschäftshäuser zwischen Ortskern und Bahnhof Lauterach (in Bau).

Abb. 10: Revitalisierung und Nachverdichtung von Wohn- und Geschäftshäusern am Montfortplatz. Freiraumplanung: Thomas Loacker





11



12



13

Abb. 11 – 13: Büro-, Geschäfts- und Wohnhäuser mit urbanem Charakter im Richti-Areal, Gemeinde Wallisellen an der Glattalbahn.

Abb. 14: Station der Glattalbahn in Glatt



14

# Tag 2:

## Bähnli fahren in der Schweiz

### Weitere Infos:

GlattalBahn: [www.vbg.ch](http://www.vbg.ch)

Richti Areal: [www.richti.ch](http://www.richti.ch)

LimmattalBahn: [www.limmattalBahn.ch](http://www.limmattalBahn.ch)

Rainer Klostermann: [www.fkurb.ch](http://www.fkurb.ch)

In der Schweiz wird mit dem Bähnli gefahren, ob zum Business, zum Shopping oder zum Sport. Laut VCÖ-Experte Markus Gansterer waren Herr und Frau Österreicher mit ca. 1.400 km pro Kopf zwar die fleißigsten EU-Bahnfahrenden im Jahr 2014, Deutsche lagen mit ca. 900 km weit dahinter. Die Benchmark stellen immer noch die Schweizerinnen und Schweizer mit gut 2.450 gefahrenen Bahnkilometern. Was macht das Bahnfahren in der Schweiz so attraktiv, wie bewegt man sich im Stadt-Umland von Zürich, an welchen (un)möglichen Standorten sind kleinere und größere Bahnhöfe und Haltestellen entstanden? Für Antworten auf diese Fragen machte sich die niederösterreichische Delegation auf den Weg nach Zürich, um Informationen über die bereits gebaute GlattalBahn und die projektierte LimmattalBahn einzuholen.

Angekommen am Bahnhof Flughafen Zürich, direkt unter dem Check-In des Airport Zürich Kloten gelegen, nur zwei Rolltreppen höher, bei der TrämliStation fährt gerade eine Garnitur der GlattalBahn aus der City Zürich ein. Rainer Klostermann, Verantwortlich für das durchgängige Design und das Kooperieren der einzelnen Ingenieursdisziplinen steigt aus und lädt ein, die Entwicklungen um die Stationen der Bahn zu erkunden. Die alten Ortskerne auf der Anhöhe des Glattals berührt die Bahn nur am Rande. Hauptsächlich erschlossen werden die in den letzten Jahrzehnten neu entstandenen Siedlungsgebiete in der Talebene mit dem Zentrum Zürich, dem Flughafen und dem Einkaufszentrum Glattbrugg. Alte und neue Quartiere pulsieren miteinander und nebeneinander, vor allem aber sind sie verbunden durch das Corporate Design der Bahnstationen.

Das soeben fertiggestellte Richti Areal an der

Station Glatt Zentrum gehört eigentlich zum Dorf Wallisellen, wirkt durch die konsequente Blockrandbebauung jedoch städtischer als viele Quartiere in Zürich. Einst war das Areal eine kaum zugängliche große Insel zwischen Shoppycenter Glatt, Autobahn, Gleisen und Brücken. Heute, durch die neue Bahnerschließung entfaltet die ehemalige Brache urbanen Charakter mit Büros, Wohnungen, Restaurants und Geschäften.

Den roten Faden einer verbindenden Bahntrasse für die Anbindung von neuen und bestehenden Agglomerationsgebieten nahm auch das Projektteam der LimmattalBahn auf. Hier bestimmen interdisziplinäre und gemeindeübergreifende Zusammenwirkungen bereits in der Planungsphase das Maß der Dinge. Jürg Bösch, Leiter der Stadtplanung Dietikon, erklärt die Komplexität der Vorausplanungen aus Sicht der Gemeindeverantwortlichen. Da Dietikon kaum Kapazitäten und Know How für Stadtentwicklungen dieser Dimension hat, wurde mit FachplanerInnen aus Verkehr, Stadtplanung, Raumplanung, Architektur, Landschaftsplanung und der Bevölkerung ein partizipativer Prozess eingeleitet, der von einem extern beauftragten Büro durchgeführt wurde. Im November 2015 gab ein positiver Bürgerentscheid grünes Licht für das Projekt.

Corporate Design gepaart mit guter Kommunikationskultur unter den Projektbeteiligten, eine Vision, wie sich Agglomerationsräume in den Metropolitanraum einfügen und dabei scheinbar Unmögliches zu ermöglichen, stellt für kleinere Umlandgemeinden große Herausforderungen dar, mit denen sie mitwachsen. Der Erfolg der Umsetzungen in der Agglomeration von Zürich macht Mut, sich auf das zukunftsweisende Wagnis einzulassen.

Abb. 15: Stadtplaner und VertreterInnen der LimmattalBahn erläutern die Planungen zum Bahnhofsquartier in Dietikon.

Abb. 16: Rainer Klostermann, Leiter Stab Gestaltung GlattalBahn



15



16



17



18



19



20



20

## Tag 3: Bahnhofsquartiere in Bayern

Der letzte Tag führte die Delegation in die südwestlichen Umlandgemeinden von München, Gauting und Planegg, und schließlich weiter in die Landeshauptstadt selbst. Der thematische Schwerpunkt lag auf der Quartiersentwicklung an bestehenden Bahnhofsgebäuden. Dabei wurden auch Planungsinstrumente und -prozesse diskutiert, die es braucht, um solche Standorte in dieser hoch dynamischen Stadtregion konsequent entwickeln zu können.

In Gauting, wie in zahlreichen anderen Gemeinden der Region, ist der Bahnhof ein ortsprägender und identifikationsstiftender Baustein. Umso zentraler war die Frage, welcher Umgang mit diesem historischen Gebäude im Kontext weiterer zentrumsrelevanter Entwicklungen zu finden ist, erläuterte Joachim Graf, Geschäftsleiter der Gemeinde Gauting. Dazu wurde in den Jahren 2012 bis

2013 ein Planungsprozess durchgeführt mit dem Ergebnis eines Entwicklungskonzeptes für das gesamte Bahnhofsquartier. Dieses bildet seither die Grundlage für einzelne, projektbezogene Vorhaben. Das Besondere an dem Planungsverfahren war dabei die enge Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger sowie anderer entwicklungsrelevanter Stakeholder.

Ähnlich diskursiv stellte sich ein Planungsverfahren in der benachbarten Gemeinde Planegg dar. Empfangen von Christine Borst, der 1. Bürgermeisterin von Krailling, Anneliese Bradel, der 3. Bürgermeisterin von Planegg und Ursula Janson vom Bauamt Planegg konnte ein Rückblick auf einen kooperativen städtebaulichen Ideenwettbewerb gegeben werden, der im Juli 2015 abgeschlossen wurde. Unmittelbar an Planegg grenzt Krailling an, das den Bahnhof ebenso

Abb. 17: Joachim Graf, Geschäftsleiter der Gemeinde Gauting gibt im Bahnhofsgebäude Einblick in aktuelle Entwicklungen am Standort.

Abb. 18: Bahnhof Gauting

Abb. 19: Zu Besuch im Bahnhofsumfeld der beiden benachbarten Gemeinden Planegg und Krailling (v.l.n.r.: Wolfgang Kocevar, Bgm. Ebreichsdorf, Christine Borst, 1. Bgm<sup>in</sup> Krailling, Anneliese Bradel, 3. Bgm<sup>in</sup> Planegg, Ursula Janson, Bauamt Planegg, Heinrich Humer, GR Ebreichsdorf

Abb. 20: Franz Keller, Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten und Marc Wissmann, Planungsverband München (Abb. 21) über das ROEK.



22

Abb. 22: Architekturmodell zum Bahnhofsumfeld Gauting mit Kinoneubau vom Atelier Lüps.

Weitere Infos:

Planungsverband München:  
[www.pv-muenchen.de](http://www.pv-muenchen.de)  
 Planegg: [www.planegg.de](http://www.planegg.de)  
 Gauting: [www.gauting.de](http://www.gauting.de)

mehr zum ROEK: S. 8

mehr zur Quartiersentwicklung in Planegg und Gauting: S. 11

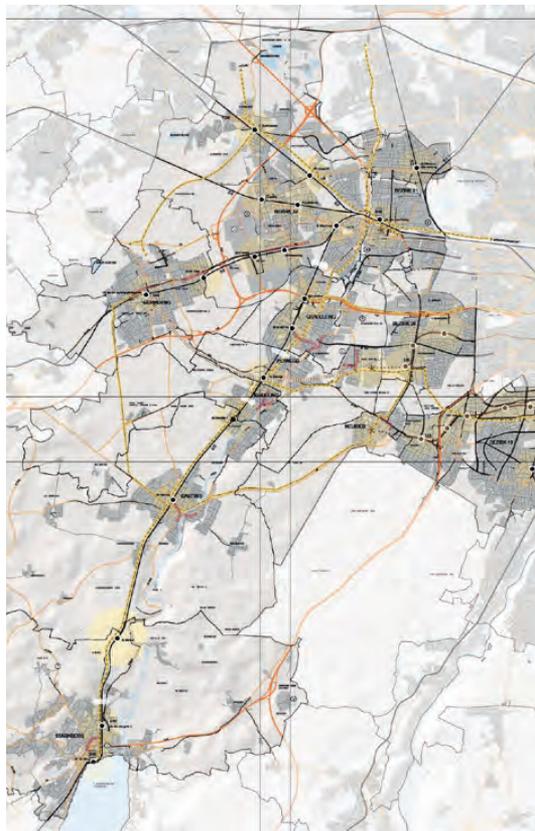
als den seinen versteht. So war eine gemeinsame Vorgehensweise maßgeblich für die Tragfähigkeit des städtebaulichen Entwurfs. Um jedoch zu dieser Entwurfsaufgabe zu gelangen, wurden auch hier die Bürgerinnen und Bürger sowie zwei wesentliche private Eigentümerfamilien eingeladen, in Standortkonferenzen unterschiedlicher Formate die Rahmenbedingungen für diese Wettbewerbsaufgabe zu klären. Aus vier Beiträgen konnte schließlich ein Gewinnerprojekt ermittelt werden, das nun Grundlage für die weiteren Planungsschritte werden soll.

In all diesen Gemeinden stellt sich die Frage nach dem angemessenen Maßstab für diese Entwicklungen. Eine Orientierung dafür gibt das Raumordnerische Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK), das Inhalt der letzten Station der Exkursion war. Marc Wissmann vom Planungsverband München

und Franz Damm von Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten und Stadtplaner stellten das Dokument vor. Sie machten deutlich, dass es sich hierbei vielmehr um ein Kommunikations- als um ein Planungsprojekt handelte. Zu diesem ROEK schlossen sich insgesamt acht Würmtalgemeinden zusammen, um gemeinsame Entwicklungsziele abzustecken und gegenüber den jeweils anderen zu vermitteln. Eine zentrale Aussage besteht in der Absicht, die Standorte um die S-Bahn-Stationen deutlich zu verdichten, um gleichzeitig das Ausdehnen der Siedlungen mit allen Konsequenzen einzudämmen.

Was an diesem Tag deutlich wurde, war der hohe Anspruch an eine gemeinsame Vorgehensweise und an kontinuierliche Kommunikation. Nur so lassen sich Aufgaben in Zusammenhang mit einer weitreichenden Quartiersentwicklung tragfähig gestalten.

# Bahnhöfe im regionalen Kontext: Fokus München Südwest



**D**er Großstadtregion München wird auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten ein dynamisches Wachstum prognostiziert. Die damit zusammenhängenden Aufgaben in der Siedlungsentwicklung, der Verkehrs- und Freirauminfrastruktur sollen verstärkt interkommunal angegangen werden. Das Raumordnerische Entwicklungskonzept (ROEK) stellt dabei den ersten Schritt dar. Ein wesentliches Ziel darin:

*„Innerhalb eines 600 m-Radius, abhängig von der jeweiligen Bebauungsstruktur der Gemeinde, soll das Baurecht rund um die S- und U-Bahnhaltestellen erweitert werden. Ziel ist es, eine städtischere Bebauung zu erhalten, die die Stadträume klarer definiert. Durch diese Maßnahmen sollen bis zu 10 % neue Wohnungen geschaffen werden.“*

So lässt sich die Ausweisung neuen Baulandes eindämmen und damit die Zersiedelung des hochwertigen Landschaftsraumes vermeiden.

## Projekt

Interkommunales Entwicklungskonzept

## Beteiligte Gemeinden

Stadt Germering, Landeshauptstadt München, Stadt Starnberg, Gemeinde Gauting, Gemeinde Gräfelfing, Gemeinde Krailling, Gemeinde Neuried, Gemeinde Planegg

## Bearbeitung

03 Architekten, München  
Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München  
Ernst Basler + Partner AG, Zürich  
Lehrstuhl für Entwerfen und Siedlungsentwicklung, TU Darmstadt  
Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München

## Weitere Infos:

<http://www.muenchen.de>

## Die Glattalbahn

**D**er Großraum Zürich zeichnet sich durch hohe Entwicklungsdynamik aus – Rainer Klostermann spricht vom „Stadtwerden“ einer Region. Dabei soll das Siedlungsgebiet nicht ausgedehnt werden, was eine konsequente Nachverdichtung an Bahnhöfen und Haltestellen der Glattalbahn mit sich zieht. Gerade für eine städtische Entwicklung ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes von zentraler Bedeutung.



Städtebaulicher Entwurf der Architektengruppe Krokodil für Volketswil im Glattal.

Quelle: [www.hochparterre.ch](http://www.hochparterre.ch)

## Die Limmattalbahn

**D**as Limmattal gehört zu den dynamischsten Regionen der Schweiz. Damit sich die Städte und Gemeinden qualitativ weiter entwickeln können, ist ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Die Limmattalbahn verbindet ab Ende 2022 die Gemeinden Zürich-Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen und schlägt eine Brücke zwischen den Kantonen Zürich und Aargau.



## Über das Gestaltungskonzept:

„Die starke Entwicklung während den letzten zwei Jahrzehnten hat das Limmattal zu einem nahezu durchgehenden Siedlungskörper zusammenwachsen lassen. Das künftige Wachstum wird diese Tendenz noch verstärken. Der Limmattalbahn fällt als Rückgrat der Entwicklung eine Schlüsselrolle für die Neugestaltung des Siedlungsraumes zu.

Über die gesamte Linie wird eine gestalterische Identität aufgebaut, welche die Limmattalbahn als neues Verkehrsmittel im Limmattal selbstbewusst und dennoch auf selbstverständliche Weise im Siedlungsraum verankert. Eine begleitende Baumallee, eine klare Betonung des Trassees und eine zurückhaltende Gestaltung der Fahrleitung soll die Vision verwirklichen. Die Haltestellen sind die Kristallisationspunkte und bilden einen roten Faden durch die Gemeinden.“

Quelle: [www.limmattalbahn.ch](http://www.limmattalbahn.ch)

# Mehr als ein Bahnhof: Bahnhofsquartiere

Die Errichtung eines neuen Bahnhofs birgt das Potential einer integrierten Quartiersentwicklung. Welche Erwartungen werden daran gerichtet? Es gilt, den angemessenen Maßstab eines neuen Entwicklungsgebietes zu finden. Gleichzeitig muss der Lagegunst an der hochrangigen Infrastruktur Rechnung getragen werden. Ein

Bahnhofsquartier ist auch „Visitenkarte“ und Aushängeschild eines Stadtteils und dessen Bahnhof das Eingangsportal.

Auf dieser Seite sollen beispielhaft realisierte und nicht realisierte Projekte gezeigt werden, die deutlich machen, mit welchem Anspruch ein Stadtteil entwickelt werden kann.

unten: Städtebauliche Studie zur Hochrhein-Strecke Basel von yellow Z im Auftrag der IBA Basel 2020, 2014  
<http://yellowz.net/projekte/2014/hochrhein/>



rechts: Testplanung, Gesamtkonzept Stadtentwicklung St-Léonard-Uvrier, Prinzipien und Regeln für die Verdichtung von EFH-Quartiere, Sion  
Auftraggeber: Amt für Städtebau, Sion;  
Auftragnehmer: Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Brühlmann Loetscher Architekten; 2010  
weitere Infos: <http://www.wetering.ch/>



links: Wettbewerb Bahnhofsquartier Olpe, 1. Preis

weitere Infos:  
<http://www.hjplaner.de/projekte/wettbewerb-bahnhofsquartier-olpe-1-preis/>

rechts: Bahnstadt Heidelberg, Städtebauliche Rahmenplanung, 2007  
Auf 116 ha entstehen Wohnungen für rund 5.000 Menschen und 7.000 Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe zur Heidelberger Altstadt.

weitere Infos:  
<http://heidelberg-bahnstadt.de>



oben und rechts: Bahnhofsquartier Toulouse, Agence COT (F)

weitere Infos: [www.agencecot.fr](http://www.agencecot.fr)



# Alte Bahnhöfe mit neuen Nutzungen

In Ebreichsdorf wird durch den Neubau des Bahnhofs an dem neuen Streckenabschnitt das bestehende Bahnhofsgebäude in seiner heutigen Funktion nicht mehr benötigt. Anhand ausgewählter Beispiele soll eine mögliche Zukunft dieses Gebäudes skizziert werden.



## Alter Bahnhof Montabaur, Rheinland-Pfalz (D)

Seit 2000 sind die ehemalige Strecke und der Bahnhof stillgelegt und wurden in den ICE-Bahnhof Montabaur verlegt. Der historische Bahnhof verbindet den ICE-Park mit der Innenstadt.

Investoren aus dem Westerwald haben mit der „Alter Bahnhof Montabaur GbR“ das Gebäude 2010 gekauft. Auf 840 m<sup>2</sup> sind Ausstellungs- und Büroflächen sowie exklusiver Wohnraum entstanden.

Quelle: <http://www.montabaur.de>

Unabhängig von der Frage, ob das Bestandsgebäude in seiner Form architektonisch erhaltenswert sein mag, stellen historische Bausteine ganz wesentliche Anker zur Orientierung und Identitätsstiftung dar – gerade in Gebieten, in denen große Entwicklungsprozesse erwartet werden.



## Bahnhofs-Quartier Coesfeld, Nordrhein-Westfalen (D)

ECO.PLAN gewann in Kooperation mit dem Architekten Andreas Bodem den Investorenwettbewerb. Das alte Bahnhofsempfangsgebäude wird erhalten und beidseitig durch zwei giebelhohe Wintergärten transparent aufgelockert. Zwei zusätzliche Neubauten mit Flachdach links und rechts des Altbaus werden Teil eines neuen Ensembles, das den Blick auf den dahinterliegenden Bahnsteig und die Züge freigibt.

Quelle: [www.eco-plan.de](http://www.eco-plan.de)



## Bahnhof Pasing, München (D)

Dieser Bahnhof ist einer der größten im Münchener Bahnnetz – im Jahr 2011 wurde zwischen dem bestehenden Bahnhofsgebäude und den Gleisanlagen ein neuer Terminal errichtet. Damit stand das historische Gebäude für andere Nutzungen, ein Bistro, zur Verfügung. In einem umfassenden Umbauprojekt des Vorplatzes und einer Neuorganisation der Verkehre wurde hier ein Stadtteil grundlegend neu gestaltet. Heute verknüpft der Pasinger Bahnhofplatz Bahn, Bus und Tram sowie Restaurants und Geschäfte.

Bildquelle: [www.drehscheibe-online.de](http://www.drehscheibe-online.de)



## Bahnhof Eschweiler, Nordrhein-Westfalen (D)

Das Bahnhofsgebäude ist eines der ältesten, weitgehend original erhaltenen Empfangsgebäude in Nordrhein-Westfalen. Neben der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde auch das Gebäude renoviert und über Neuvermietungen zusätzlichen Nutzungen zugeführt.

Die BEG NRW zeichnet sich als Gesellschaft des Landes NRW und der Deutschen Bahn für die Projektentwicklung verantwortlich. Flächenentwicklung und öffentlich-privater Interessenausgleich wurden dabei verknüpft.

Weitere Infos: [www.beg-nrw.de/bahnhof-umfeld](http://www.beg-nrw.de/bahnhof-umfeld)

## Formate zur Quartiersentwicklung: Planegg

### Projekt

Kooperativer städtebaulicher  
Ideenwettbewerb

### Beteiligte Gemeinden

Gemeinde Planegg, Gemeinde Krailling

### Gewinnerbeitrag (Abb. rechts)

Thomas Hammer Architekten, Mün-  
chen mit Grabner + Huber Landschafts-  
architekten, Freising

### Verfahrensgestaltung

RAUMPOSITION.  
Scheuven | Allmeier | Ziegler OG

### Planungszeitraum

2014 – 2015

### Weitere Infos

[http://www.krailling.de/pdf/  
projektzeitung.pdf](http://www.krailling.de/pdf/projektzeitung.pdf)

Die benachbarten bayrischen Gemeinden Planegg und Krailling haben sich dazu entschieden, für ihr gemeinsames Bahnhofsumfeld eine gemeinsame Entwicklungsperspektive zu erstellen. Anders als in einem klassischen Architekturwettbewerb wurde dieses Planungsverfahren in Form eines kooperativen Ideenwettbewerbs in enger Einbeziehung aller standortrelevanten AkteurInnen durchgeführt. Die Aufgabenstellung wurde gemeinsam mit der Bevölkerung erarbeitet, unter teilweiser Aufhebung der Anonymität konnte die Jury bereits während der Planungsphase Einblick in die Entwürfe nehmen und entsprechende Empfehlungen geben. Auch private GrundstückseigentümerInnen konnten eng in den Prozess eingebunden werden.

Der Gewinnerbeitrag dieses Wettbewerbs von Thomas Hammer Architekten wird zur Grundlage für die folgende Bebauungsplanung. Je robuster der städtebauliche Entwurf ist, umso besser können die einzelnen Projekte der großen gemeinsamen Idee entsprechen.



## Formate zur Quartiersentwicklung: Gauting

### Projekt

Masterplanungsprozess unter  
Einbeziehung der Bevölkerung

### Beteiligte Gemeinde

Gauting

### Bearbeitung

TU Wien – Fachbereich Örtliche  
Raumplanung  
Rudolf Scheuven, René Ziegler,  
Philip Krassnitzer

### Projektlaufzeit

2012 – 2013

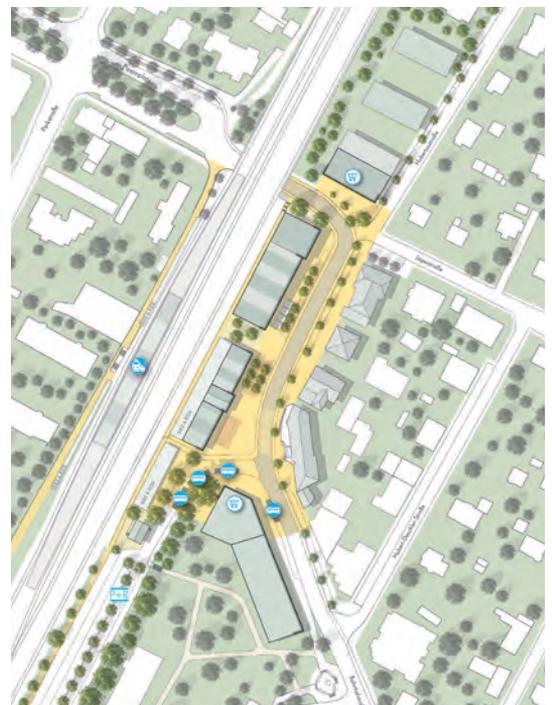
### Weitere Infos:

[http://www.gauting.de/fileadmin/websi-  
tes/gauting/dokumente/Aktuelles/](http://www.gauting.de/fileadmin/websites/gauting/dokumente/Aktuelles/)

Der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld als zentrale Adresse ist für Gauting (Bayern) von hoher öffentlicher Bedeutung und bedurfte einer intensiven Auseinandersetzung mit der Frage, was diesen Ort künftig ausmachen solle und welche Qualitätsanforderungen an ihn zu richten seien. So wurde im Rahmen eines Beteiligungsprozesses eine gemeinsame Leitlinie erarbeitet.

Kernstück dieses Verfahrens war eine mehrtägige Perspektivenwerkstatt vor Ort im Bahnhofgebäude, in deren Rahmen Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen und

Empfehlungen einbringen konnten, die damit zu einem wesentlichen Bestandteil des Entwicklungskonzeptes für das Bahnhofsquartier wurden.





Teilnehmende (nicht alle auf dem Foto):  
Silvia Barta  
Esther Böhm  
Herbert Bork  
Thomas Dillinger  
Dominik Dittrich

Leopold Figl  
Rudolf Friewald  
Lieselotte Glock  
Lisa Gubik  
Andreas Hacker  
Georg Hagl  
Engelbert Hörhan

Heinrich Humer  
Stefan Müllechner  
Gabriel Neuner  
Wolfgang Kocevar  
Andrea Kohlbeck- Kus  
Harald Kuchwalek  
Maria Melchior

Josef Pilz  
Wolfgang Pollak  
Geli Salzmann  
Dagmar Schober  
Ernst Smetana  
Maria Sordje  
Gunter Stocker

Helene Swoboda  
Ilse Wollansky  
Sibylla Zech  
Friedrich Zibuschka  
René Ziegler

in Lauterach (Foto) mit:  
Marc Anders  
Thomas Loacker  
Elmar Rhomberg  
Stefan Stoeckler

# AUSBLICK

## Ein neuer Bahnhof als Anstoß für ein smartes Ebreichsdorf

Die Stadtregion Wien, Niederösterreich und Burgenland steht vor großen Herausforderungen. Wie lässt sich der Wandel zu einer klima- und umweltgerechten und einer lebenswerten, kurz: einer smarten Region der Zukunft gestalten? Und wie lassen sich all diese Anforderungen unter diesem starken Bevölkerungswachstum realisieren? Der Ausbau der Pottendorfer Bahnlinie und das damit zusammenhängende Bahnhofprojekt in Ebreichsdorf eröffnen die Möglichkeit, frühzeitig eine Entwicklungsperspektive einzuschlagen, die nicht nur zeigt, wie sich ein neuer Bahnhof, sondern ein neuer Stadtteil im Sinn einer Smart City errichten lässt.

In einem angestrebten Forschungsprojekt der TU Wien und weiteren Partnern sollen genau diese Fragen behandelt werden. Ein

Team aus dem Bereich der Regionalplanung, Stadtplanung, Architektur, Landschaftsplanung, Mobilitätsplanung, sowie Energie- und Ressourcenplanung will zeigen, unter welchen Voraussetzungen ein solches Stadtquartier entwickelt werden kann, welche Anforderungen gelten und welche Bilder von einer solchen Stadt entstehen können.

Die neue Bahnstrecke soll 2023 den Vollbetrieb aufnehmen. Somit ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um frühzeitig über mögliche Zukunftsbilder eines smarten Ebreichsdorf nachzudenken. In einen Dialog zwischen Politik, Verwaltung, Bevölkerung und Wissenschaft kann ein tragfähiges und zugleich innovatives Konzept entstehen. Bereits im kommenden Jahr könnte mit diesem Prozess gestartet werden, um die Entwicklung aktiv zu gestalten.

### IMPRESSUM

Herausgeber: Gemeinde Ebreichsdorf, Land NÖ – RU2

### Inhalt und Gestaltung:

René Ziegler, Geli Salzmann, Sibylla Zech, Thomas Dillinger  
Technische Universität Wien,  
Fachbereich Regionalplanung und  
Regionalentwicklung,  
Operngasse 11/5, 1040 Wien

### Fotos:

Herbert Bork, Heinrich Humer,  
Sibylla Zech

### Druck: Die Stadtprinter, Wien

Wien, Jänner 2016