



ARCHITEKTEN  
Staatlich befugte und beeidigte Ziviltechniker

Dipl.- Ing. Gernot MITTERSTEINER  
Dipl.- Ing. Marc MITTERDORFER

Steinergasse 10/10, A - 1170 Wien,  
T +43 1 990 76 71  
[www.architekturwerk.org](http://www.architekturwerk.org)

## MARKTGEMEINDE ST. ANDRÄ-WÖRDERN

**MASTERPLAN** Der alte Sportplatz-

Neues Zentrum für St. Andrä- Wördern

GZ ENTWURF

Wien, 7-11-2018



## Vorwort des Bürgermeisters

Werte GemeindebürgerInnen, werte Gemeindebürger,

mit dieser Projektbeschreibung halten Sie das Ergebnis einer langen und intensiven Zusammenarbeit von OrtsbürgerInnen aus St. Andrä-Wördern und Experten in Händen. Alle gemeinsam haben an diesem Zukunftsprojekt gearbeitet, sie alle haben sich über Monate damit auseinandergesetzt, was am Baugebiet zwischen Bahnhof und Gemeinde am besten entstehen soll.

Das Resultat ist beeindruckend – es ist weit mehr als ein gelungener Wohnbau. Entstanden ist ein Projekt mit Weitsicht, bestehend aus vielfältigen Wohnformen für Jung und Alt, aus viel Grün für Alle. Wichtig ist auch der belebte Ortskern mit Nahversorgung und Kleingewerbe. Leben mit Qualität, dessen Planung niemand so gut hätte machen können wie die eigene Bevölkerung. Denn wer hier wohnt, der weiß am besten, was es braucht um für die Zukunft gut gerüstet zu sein.

Damit die Lebendigkeit, die Dynamik im Ort bleibt, dafür wurden auf diesem Gebiet auch ausreichend Räumlichkeiten für Dienstleistungen, für Servicestellen, Gastronomie, Handel und Kultur vorgesehen. Das Gebiet bietet die Chance, ein „Herz“ für St. Andrä-Wördern zu werden. Geplant wurde es auf alle Fälle mit sehr viel „Herzblut“, mit viel Engagement und Wissen.

Geleitet und begleitet wurde diese Planung von den beiden Architekten DI Gernot Mittersteiner und DI Mark Mitterdorfer. Ihnen gilt heute mein besonderer Dank, sie haben mit geduldigem Hinhören die Anliegen der Menschen in Erfahrung gebracht und darauf aufbauend diese Projektplanung erstellt.

Entstanden ist daraus etwas, wofür St. Andrä-Wördern bereits jetzt in ganz Niederösterreich und darüber hinaus beneidet wird. Ein „Maßanzug“, der so vielfältig und lebendig ist, dass er von Experten als „die Jahrhundertchance des Ortes“ gelobt wird.

Als Bürgermeister der Gemeinde erfüllt es mich mit Stolz, dass wir diesen Weg der gemeinsamen Planung gegangen sind und ich wünsche mir, dass unser Neues Zentrum für jeden von uns viele Stunden der geborgenen Zusammengehörigkeit bereit hält.

Ihr Maximilian Titz

## Vorwort der Vizebürgermeisterin

Sehr geehrte Gemeindebürgerin! Sehr geehrter Gemeindebürger!

Lange genug wurde in unserer Marktgemeinde zugesehen und gehofft, dass aus Straßendörfern belebte Orte mit Ortskern entstehen. Aber ohne Planung hat das nicht funktioniert.

Wenn wir nicht aktiv mitgestalten, dann wachsen wir drauflos – und mit Wien, Klosterneuburg und Tulln zusammen. Mauerbach und Klosterneuburg haben erste Schritte einer gesteuerten Siedlungsentwicklung gemacht und ich denke wir sollten nicht mehr länger zuschauen, sondern auch aktiv werden. Ortschaften wie Tulbing, mit großvolumigen Bauten ohne gute Verkehrsanbindung, sind mahnende Beispiele wie sich St. Andrä Wördern nicht entwickeln soll.

Wir haben hier den Masterplan für ein Ortszentrum im Herzen von St. Andrä Wördern. Nutzen wir die Möglichkeit einer Steuerung und stoppen wir die Verhüttelung unserer ganzen Großgemeinde. Bauen wir dort wo es Infrastruktur gibt und erfüllen wir uns den Traum eines Zentrums.

Folgendes ist geplant:

Die Gesamtstrategie unserer Gemeinde ist es, keine weiteren Flächen an den Ortsrändern zu versiegeln! Bodenschutz kann durch diese örtliche Raumplanung umgesetzt werden.

Das Grünland durch Widmung zu schützen und nur dort Bauland forcieren, wo es schon Infrastruktur gibt. Bodenschonende Siedlungsentwicklung, daher im Bestand planen und das Ausufernd eindämmen. Wir schaffen dafür als Ausgleich am alten Sportplatz Wohnungen, Arbeitsstätten und Freizeitangebote. Wir haben die Wahl: Entweder die Gemeinde wächst ungesteuert und in die Breite oder wir unterstützen die Idee eines Zentrums. Irgendwo müssen unsere jungen Erwachsenen Wohnen – und wer in der Gemeinde bleiben will, soll auch einen Platz finden. Für unsere jungen Leute braucht es Wohnraum. Wenn wir den alten Sportplatz bebauen, können wir diesen Menschen in unserer Gemeinde ein neues Zuhause geben. Derzeit wird auf der grünen Wiese gebaut, doch es geht um sparsamen Bodenverbrauch! Unsere Ortskerne revitalisieren anstatt das Zusammen wachsen von Siedlungen weiterhin zulassen. Die „Innenentwicklung“ von St. Andrä-Wördern ist folgendermaßen geplant: Am derzeitigen „Areal Sportplatz“ sollen Wohnungen für junge und alte Menschen geschaffen werden. Mindestens 30% werden sozial geförderte Wohnungen sein und damit leistbarer als bei marktüblichen Preisen. Es soll Gemeinschaftsgärten, einen Freizeit-Bereich für alle Altersklassen und ein betreutes Wohnen ermöglicht werden.

Wir wollen weg von sterilen Lebensformen, wo wir einander nicht mehr kennen, zu wieder mehr Geselligkeit und Nachbarschaft. Wohnen am Ortsrand kann beschwerlich sein, weil die Infrastruktur fehlt und für alle Wege ein Auto gebraucht wird. Wer öffentlich fahren will, sollte dazu auch die Möglichkeit haben. Daher ist Wohnen in der Nähe des Bahnhofes praktisch, es spart Nerven und Geld.

Bereits im Jahr 1997 hat der damalige Gemeinderat (SPÖ, ÖVP, LIF und FPÖ) beschlossen, dass der Fußballplatz abgesiedelt werden soll und stattdessen Wohnungen errichtet werden. Damals wären es nur Wohnungen geworden – und rund 20 Jahre später ist das Angebot dieses Projektplanes viel breiter, so dass junge und alte Menschen davon profitieren. Der Wunsch Menschen zum Plaudern zu treffen, ist groß. Das neue Zentrum soll umweltfreundlich und nachbarfreundlich sein. Die Lebensqualität von St. Andrä Wördern kann dadurch bleibend verbessert werden.

Es ist immer mutig einen neuen Weg einzuschlagen: Bisher haben wir darauf vertraut, dass die Gemeinden nicht zusammen wachsen und kein großflächiger Wohnbau entsteht, dieses Vertrauen war falsch! Gehen wir neue Wege. Wir planen und denken langfristig, greifen erstmals ein! Das Ergebnis soll sein, dass St. Andrä Wördern ein grünes Herz bekommt, wo junge und alte Menschen aus der Gemeinde Platz finden und sich auf Gartenbänken unter Bäumen niederlassen können.

Was nützt es uns, dass so viele interessante Menschen bei uns wohnen, aber zum Arbeiten, Feiern und Spielen gibt es zu wenige Möglichkeiten und wir pendeln in die anonyme Stadt. Wenn es kleine Geschäfte und Betriebe gibt, wird unser Ort wieder belebter und wir alle profitieren davon.

Ihre,

Ulli Fischer, Vizebürgermeisterin

## Inhaltsverzeichnis

Der Beteiligungsprozess.....	1	RÄUMLICHE, SOZIALE UND	
Innen vor Außenentwicklung.....	3	WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG.....	32
ENTWICKLUNG ÖFFENTLICHER RAUM.....	5	Ein attraktiver Ortskern für Alle.....	32
Plätze unterschiedlicher Qualitäten im Zentrum...	5	Die Belebung von Plätzen.....	33
Die Platzfolge im Ortskern.....	7	Die Dichte im neuen Zentrum.....	35
Der neue Marktplatz.....	9	Fußgängerfrequenz- der belebte Ortskern.....	38
Durchwegung des Zentrums.....	11	Nutzungsplan für Gebäude.....	39
RÄUMLICHE ENTWICKLUNG.....	13	VERKEHRSENTWICKLUNG.....	43
Die Bauphasen.....	13	Der fließende Verkehr-	
Dichten Strukturen und Bebauungen.....	16	Auswirkungen auf St. Andrä-Wördern.....	43
Rücksicht auf AnrainerInnen.....	17	Der fließende Verkehr-	
Die grüne Mitte für Alle.....	19	Maßnahmen zur Lärmreduzierung.....	45
SOZIALE ENTWICKLUNG.....	21	Auswirkungen der Parkraumregulierung	
Sozialgemischtes Wohnen.....	21	im aktuellen Bestand.....	47
Junges Wohnen im neuen Gebiet.....	22	Der ruhende Verkehr- der Parkplatzschlüssel .....	49
Pflege und betreubares Wohnen.....	23	ÖBB- Personenverkehr.....	51
Für die junge Generation.....	25	ANHÄNGE.....	52
Flächenreserven.....	27	Untersuchung alternativer Bebauungsstrukturen	52
WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG.....	29	Untersuchung der möglichen Ausnutzung nach	
Das Ansiedelungsmanagement.....	29	der derzeitigen Rechtslage.....	53
Zwischennutzung und Kultur.....	31	Untersuchung Verkehr ( <i>Büro Snizek &amp; Partner</i>	
		<i>Verkehrsplanung Ges.mbH</i> ).....	54
		Der Motorisierungsgrad	60
		Örtliches Raumordnungsprogramm	61



## DIE ENTSTEHUNG DES MASTERPLANS – Der Beteiligungsprozess

Bei Planungen, die viele Menschen betreffen besteht die Gefahr, dass ohne dem Einbeziehen und dem Mitwirken breiter Bevölkerungskreise, Solidarität und gesellschaftlicher Zusammenhalt verschwinden werden.

Partizipatorische Prozesse kann man diesen Entwicklungen der Entfremdung entgegenwirken. Ziel dieser Prozesse ist das Wissen der Teilnehmer in die Planung zu integrieren. Dieses Wissen, der „Vielen“ bleibt in Planungsprozessen allzu oft unberücksichtigt. Unterschiedliche Menschen und Interessensgruppen wollen aber unterschiedlich eingebunden werden.

Um diese unterschiedlichen Interessen zu verstehen und in die Planungen einarbeiten zu können, gliederte sich der Planungsablauf in vier thematisch ausgerichteten Verfahren.

In diesen wurden, neben der Erarbeitung des gemeinsamen politischen Willens, schwerpunktmäßig die Interessen und Expertisen der TeilnehmerInnen diskutiert und schriftlich festgehalten. Die Resultate wurden kategorisiert und zusammengefasst.

Nach jedem einzelnen dieser Verfahren wurde die Bevölkerung eingeladen sich in „OFFENEN ATELIERS“ jeweils einen halben Tag lang zu beteiligen. Es wurden Vorträge gehalten, Plakate und Modelle präsentiert. An Arbeitstischen, in Einzelinterviews und in Diskussionsrunden (Fishball) wurden Grundsätze für die Planung erarbeitet.

Gesteuert wurde die Planung von einer Steuerungsgruppe, in der alle politischen Parteien des Gemeinderats vertreten waren.

### Die 4 thematischen Verfahren:

#### Verfahren mit der Politik (Gemeindevorstand und Gemeinderat)

Erarbeitet wurde die gemeinsame politische Vision des Gemeinderates. Der gesamte Gemeinderat war zu dieser Veranstaltung geladen. Im Dialog entwickelten die Vertreter aller politischen Parteien die politischen Grundsätze für das Planungsgebiet.

#### Verfahren mit der Zivilgesellschaft

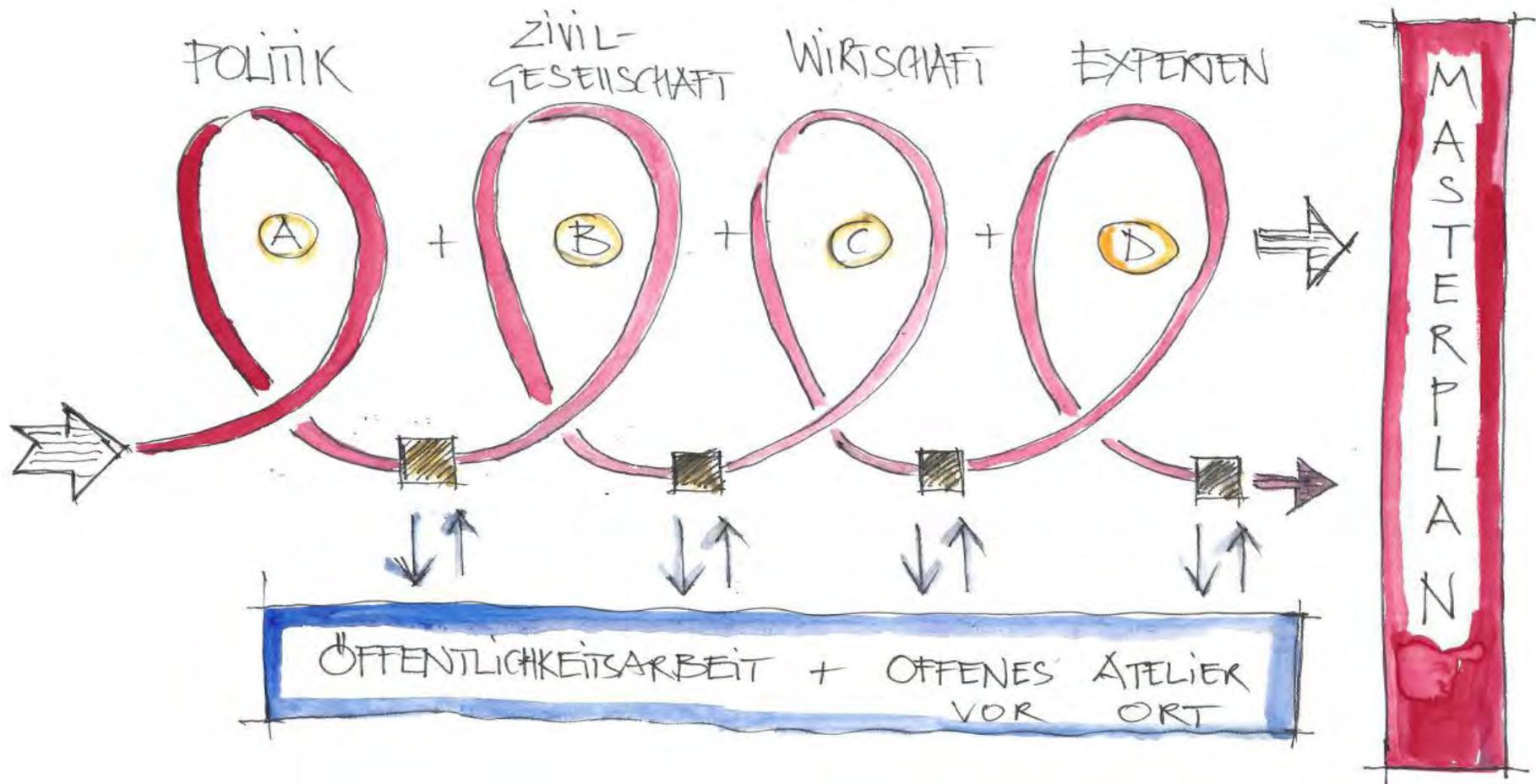
Die TeilnehmerInnen setzten sich aus Vereinen, zivilgesellschaftlichen Organisationen, sowie politischen VertreterInnen zusammen. Es wurden Ziele erarbeitet und Anforderungen definiert, um ein erstes Verbinden der Bevölkerung mit den Entwicklungen herzustellen und um, in weiterer Folge die neuen Zentren bereichern zu können.

#### Verfahren mit der Wirtschaft

TeilnehmerInnen waren VertreterInnen der lokalen Wirtschaft. Gemeinsam mit den TeilnehmerInnen wurden Möglichkeiten entwickelt, welche die bestehende Wirtschaft mit dem Planungsgebiet stärken, verbinden und entwickeln können.

#### Verfahren mit ExpertInnen (aus Planung und Wirtschaft)

Fachexperten aus Tirol, Salzburg und Wien haben neben den Experten des Landes Niederösterreich an dieser Veranstaltung teilgenommen. Mit Ihnen wurde das Konzept auf Tauglichkeit und Zukunftsfähigkeit überprüft.



# Der Masterplan– Innen– vor Außenentwicklung

## Ein neues Zentrum in St. Andrä–Wördern

Im Zuge aller Beteiligungsprozesse, insbesondere im Verlauf der „Offenen Ateliers“ wurden ein „lebendiges“ Zentrum, sowie ein „lebendiger“ Ortskern massiv eingefordert. Das neue Zentrum soll die Struktur von ganz St. Andrä–Wördern stärken und sich dem Erscheinungsbild des Ortes anpassen. Während den «Offenen Ateliers» wurde das Projekt «Entwicklung des alten Sportplatzes» als letzte Chance genannt ein, von der Bevölkerung gewünschtes, Ortszentrum zu erhalten. Neben dem Wunsch nach einem „lebendigen“ Zentrum ist der Wunsch nach einer allgemein zugänglichen Grünfläche die wichtigste Forderung der Bevölkerung. Ein klar erkennbares und von der Bevölkerung viel genütztes Ortszentrum wirkt der Zersiedelung entgegen. So stärkt es den Zusammenhalt in der Gemeinde, fördert die Kommunikation und das Zusammenkommen von Menschen.

Grundlage eines „Ortes der kurzen Wege“ ist, dass möglichst viele Einrichtungen des alltäglichen Lebens fußläufig erreichbar sind. Eine zu Fuß bewältig bare Wegstrecke hängt zum großen Teil von der Beschaffenheit und Gestaltung der Wege ab.<sup>1</sup> Bei einer interessanten Gestaltung werden fußläufige Wege bis 600 Meter gerne zurückgelegt.

In vielen suburbanen Gebieten, zu welchen große Teile von St. Andrä–Wördern zählen, sind der Rückzug ins Private und die Verwendung des Autos, auch für kurze Wege, normal geworden. Diese suburbanen Gebiete weisen keine polyzentrische Struktur auf. sie sind „Zentrumslos“.

Aus diesem Grund hat die Politik und die Planung schon im Entwicklungskonzept aus dem Jahre 1997 eine polyzentrische Entwicklung angedacht und auch beschrieben. Das Ziel war schon damals die Entwicklung eines neuen Zentrums im Bereich des alten Sportplatzes. Der Platz um das Gemeindeamt muss demnach mit einbezogen werden.<sup>2</sup> Dieses Konzept aus dem Jahre 1997, wurde im Konzept von 2014 weitergeführt und vom damaligen Gemeinderat beschlossen.

Grundsätzlich wird die Stärkung der Ortsstrukturen durch die Gestaltung von kommunikations– und gemeinschaftsfördernden Flächen und Standorten bewerkstelligt. Solche Standorte der Kommunikation sind zum Beispiel ein Wochenmarkt, konsumfreie Zonen, ein großer Spielplatz, Platz für die ältere Generation ausreichend Raum für Veranstaltungen und Bühnen, kleine Geschäften sollen auch große Grünflächen bereitgestellt werden.

Neben dem schon vorhandenen Kirchenplatz, weist auch der Platz um das Gemeindeamt Potential für eine Zentrumsentwicklung auf. Durch die Entwicklungen im Bereich des alten Sportplatzes und des Platzes um das Gemeindeamt kann ein neues, für viele BewohnerInnen fußläufig erreichbares, Zentrum entwickelt werden. Auch die BewohnerInnen des Siedlungsgebietes nördlich der Eisenbahn *können dieses neue Zentrum zu Fuß erreichen. Dieses Zentrum ist mit dem Rad auch für BewohnerInnen der Badesiedlung leicht erreichbar.*

<sup>1</sup> Gehl (2015), S.143

<sup>2</sup> Seebacher, Wessig (2014), S.107



# MASTERPLAN – ENTWICKLUNG ÖFFENTLICHER RAUM

## Plätze unterschiedlicher Qualitäten im Zentrum –Aktivitätsknoten–

In St. Andrä-Wördern gibt es, neben dem Kirchenplatz und dem Platz vor der Musikschule, kaum beispielbare Plätze. Seitens der Bevölkerung besteht der Wunsch nach einem Zentrum mit einem Nutzungsmix und ausreichendem Platzangebot für unterschiedliche Aktivitäten, wie einem Konzert, Feste etc.

Menschen halten sich gerne an Plätzen auf, an denen gesellschaftliches Leben stattfindet und wo man andere Menschen trifft. Zumeist sind das kleine, öffentliche Plätze an denen sich unterschiedliche Einrichtungen des alltäglichen und öffentlichen Lebens ansiedeln.

Unterschiedliche Plätze (Aktivitätsknoten) werden verschiedene Qualitäten besitzen, welche die Bedürfnisse unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen befriedigen sollen. Vor allem Aktivitätsknoten, die nahe beieinanderliegen, sollen verschiedene Qualitäten und Aktivitäten anbieten. Dadurch wird das fußläufige Wechseln zwischen den Knoten attraktiver. In weiterer Folge erhält das zu Fuß gehen eine höhere Akzeptanz.

<sup>3</sup> *Erklärung Inhalt:* Unter der Bezeichnung Inhalte versteht man unterschiedliche Bespielungen, wie zum Beispiel Spielplatz, Wochenmarkt, Feste, Gastgärten, etc.

Folgende Plätze (Aktivitätsknoten) sind geplant:

- a) Ortskern
- b) Platz vor der NEWAG-Halle
- c) Platz zwischen Bücherei, Gemeindeamt und Kindergarten
- d) Platz am Kögl Grund (Eingang in das Zentrum)
- e) Platz beim Jugendzentrum
- f) Platz in der Renner-Allee
- g) Ein großer Spielplatz

Bei der geplanten Abfolge von Plätzen muss auf die Platzproportionen und die Inhalte der Plätze Rücksicht genommen werden. Zum einen, weil verschiedenen Inhalte<sup>3</sup> unterschiedliche Größen benötigen. Zum anderen, weil bei der Ansiedlung der Einrichtungen darauf geachtet werden muss, dass sich diese in ihrer Qualität und ihren Inhalten ergänzen.<sup>4</sup>

Um sicherzustellen, dass sich die unterschiedlichen Plätze in ihren Inhalten ergänzen, wird eine Abfolge von Plätzen entworfen. Zudem sind noch weitere, kleinere Plätze vorgesehen. Diese sollen die alltägliche Erholung und Kommunikation fördern. Zum Beispiel durch sonnige Bänke bei Alleen und ein Salettl mit gutem Ausblick über die grüne Mitte.

<sup>4</sup> Alexander et. A. (1977), S. 164

**Legende:**

- a.** = Ortskern
- b.** = Platz vor der NEWAG-Halle
- c.** = Platz zwischen Bücherei, Gemeinde & Kindergarten
- d.** = Platz am Köglgrund
- e.** = Platz beim Jugendzentrum
- f.** = Platz in der Renner-Allee
- g.** = Ein großer Spielplatz
- GA** = Gemeindeamt



# MASTERPLAN- ENTWICKLUNG ÖFFENTLICHER RAUM

## Die Platzfolge im Ortskern

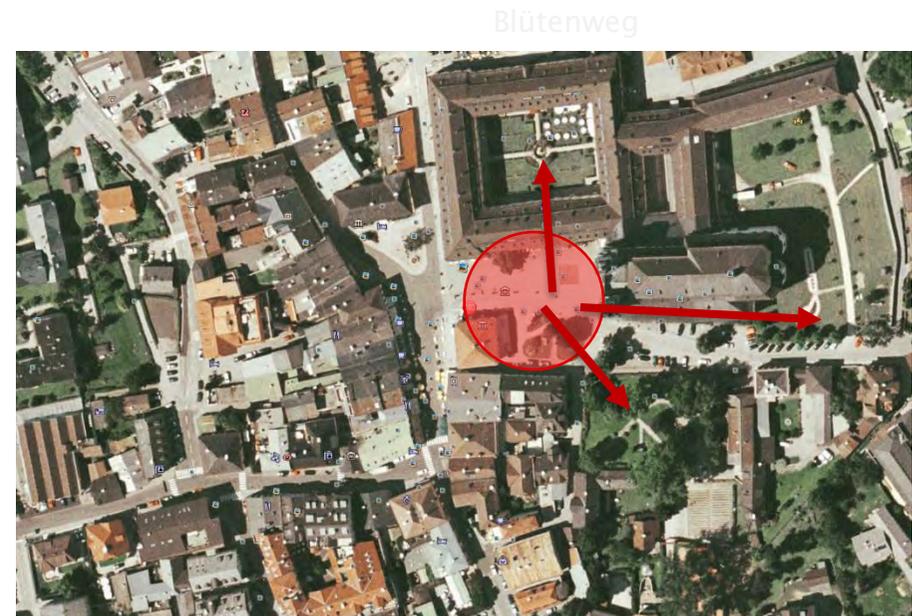
Im Laufe der Beteiligungsprozesse wurde die Forderung nach einem lebendigen Ortskern deutlich.

Funktionierende Ortskerne bestehen zumeist aus einer Abfolge von Plätzen und Räumen mit unterschiedlichen, sich ergänzenden Qualitäten. Die Zu- bzw. Eingänge zu diesen Plätzen müssen klar erkennbar gestaltet werden, damit eine Abfolge von klar definierten Räumen entsteht. Als Beispiele für funktionierende Ortskerne lassen sich beispielhaft die Ortschaften Mondsee, Seefeld in Tirol und Traunkirchen nennen.

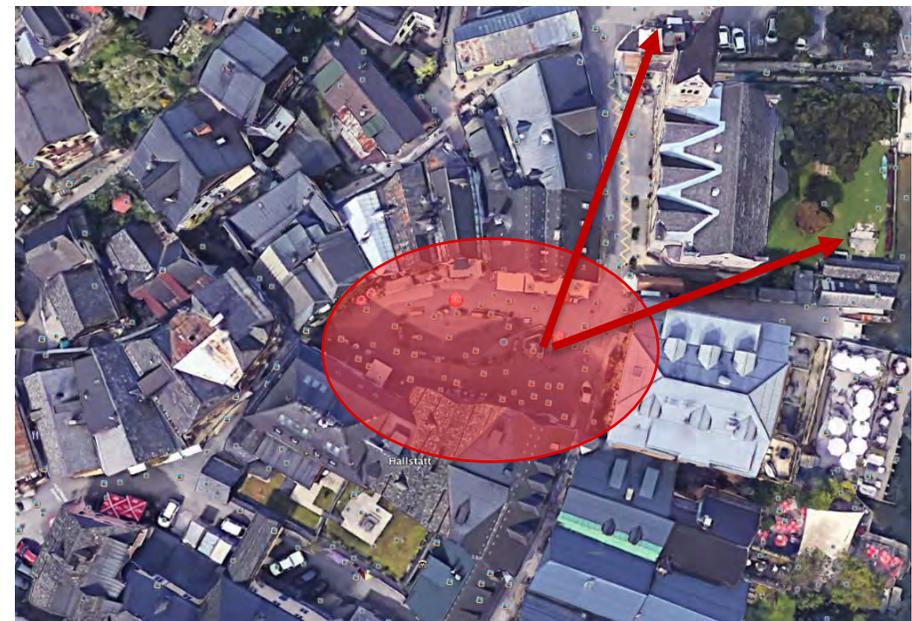
Kernaussage der Beteiligungsprozesse bezüglich der Qualität des Ortskerns war:

Der Platz (Ortskern) muss Raum für unterschiedliche Bespielungsmöglichkeiten zur Verfügung stellen. Diese Anpassungsfähigkeit an unterschiedliche Anforderungen muss bei der Gestaltung des Ortskerns berücksichtigt werden.

Im Ortskern werden der Gemeindeplatz, der Platz vor der NEWAG-Halle, sowie die Vorplätze des Tageszentrums und des Kindergartens angesiedelt. Da in den offenen Ateliers der Wunsch nach Sichtbeziehungen zum „Grün“ sehr eindringlich war, wurde darauf geachtet, dass immer Sichtachsen und Wege zum „Grün“ vorhanden sind.



Ortskern Mondsee



Ortskern Seefeld in Tirol



**Legende:**

- 1 = Gemeindeplatz m. Sicht i. Grüne
- 2 = Platz vor der NEWAG-Halle
- 3 = Vorplatz v. Tageszentrum & KIGA
- ➔ = Sichtachsen

# MASTERPLAN- ENTWICKLUNG ÖFFENTLICHER RAUM

## Der neue Marktplatz

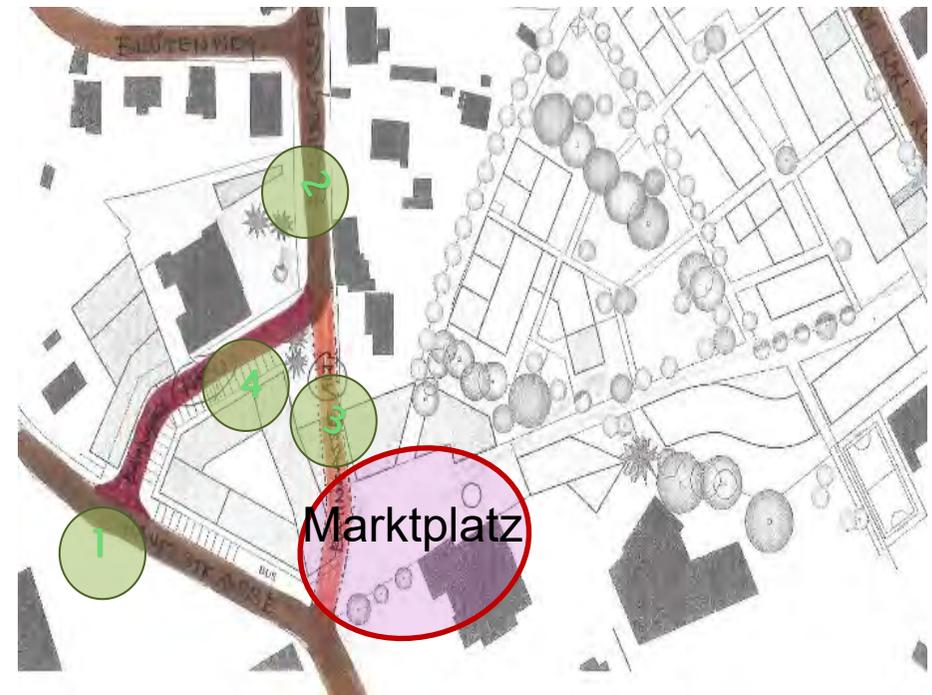
In den «Offenen Ateliers» wurde der Wunsch deutlich, dass der Platz vor dem Gemeindeamt als neuer Ortskern gestaltet werden soll. Es soll ein Bauermarkt, ein Weihnachtsmarkt, ein Wochenmarkt oder Kino unter Sternen (u.v.m.) stattfinden können. Ebenso soll Platz für Veranstaltungen wie BürgerInnenversammlungen und Platzkonzerte etc. bestehen. Bei den «Offenen Ateliers» wurde auch vorgebracht, dass der Platz über 700 Sitzplätze fassen soll.

Aufgrund der jetzigen Verkehrssituation ist der Platz vor dem Gemeindeamt zum aktuellen Zeitpunkt nicht als Mehrzweckplatz geeignet. Deshalb müssen bei der Entwicklung des neuen Gebiets Veränderungen der Straßen mitgedacht werden. So wird, durch eine Veränderung des Straßenverlaufs der Bahngasse, ein Raum für die Gestaltung eines Platzes vor dem Gemeindeamt frei.

Damit ein Platz, ähnlich wie viele historische Plätze, für viele unterschiedliche Nutzungen verwendbar ist, bedarf es einerseits einer entsprechenden Infrastruktur (wie Wasser, Strom, Licht etc.), andererseits einer zurückhaltenden Gestaltung.

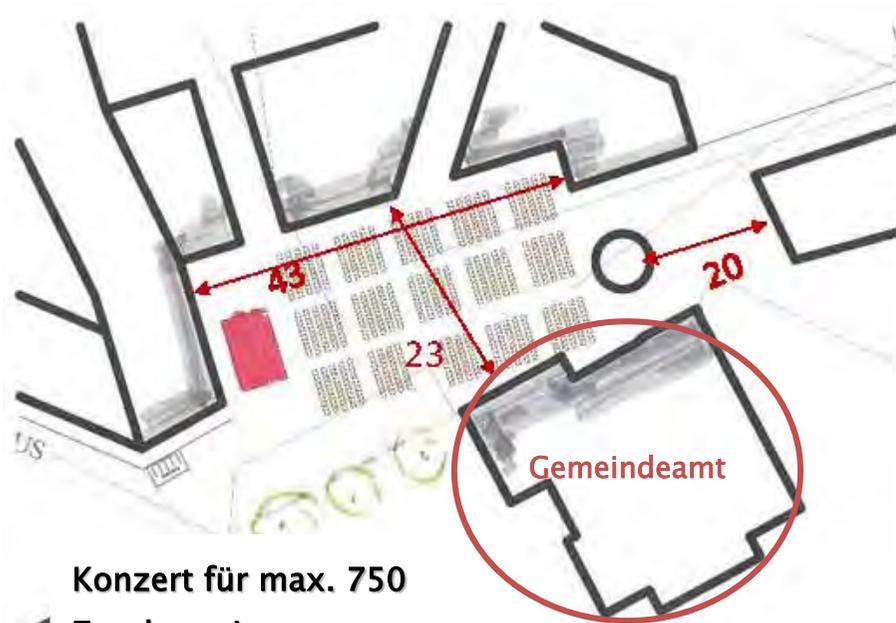
Der Platz soll weiterhin der Gemeinde gehören, auch wenn darunter eine Tiefgarage gebaut wird. Dies soll die Zuständigkeit der Gemeinde für den Platz muss festgeschrieben werden.

In den Gebäuden, die den Platz umrahmen sollen Einrichtungen Platz finden, die eine Frequenz des neuen Platzes fördern.



### Verlegung der Bahngasse:

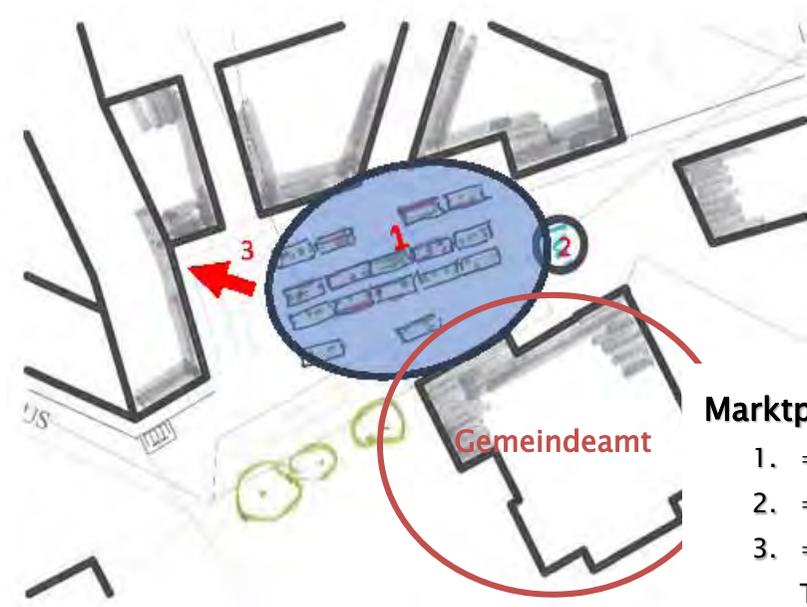
1. = Hauptstraße
2. = Bahngasse
3. = Bahngasse ALT
4. = Bahngasse NEU



Konzert für max. 750

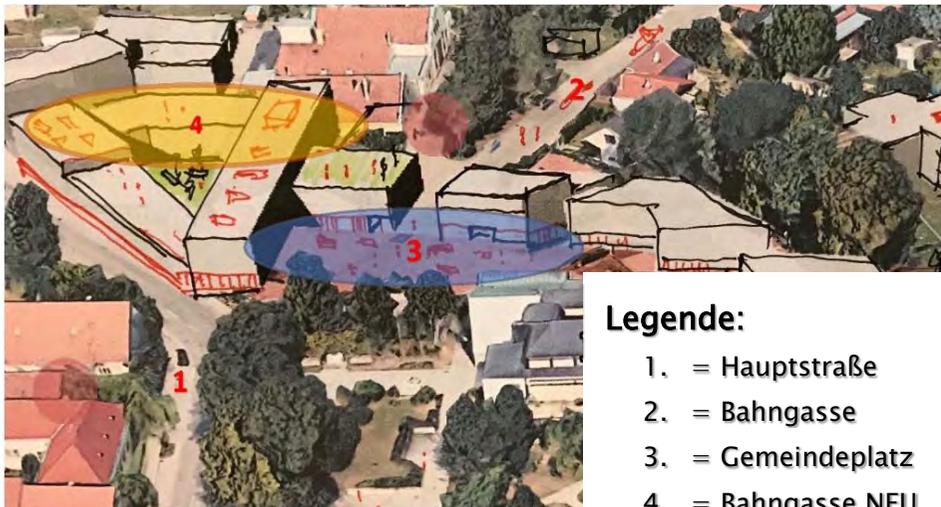
ZuschauerInnen:

→ = Abstand in Meter



Marktplatz:

- 1. = Marktstände
- 2. = Brunnen
- 3. = Ausgang von der Tiefgarage



Legende:

- 1. = Hauptstraße
- 2. = Bahngasse
- 3. = Gemeindeplatz
- 4. = Bahngasse NEU



Marktplatz – Beispiel

# MASTERPLAN- ENTWICKLUNG ÖFFENTLICHER RAUM

## Die Durchwegung des Zentrums

Im Zuge der Beteiligungsprozesse hat sich der Wunsch nach einem Zentrum, das gut zu Fuß erreichbar ist, manifestiert.

Der bestehende Sportplatz stellt eine massive Barriere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen dar. Wollen BewohnerInnen, jenseits des Sportplatzes das Gemeindeamt erreichen, müssen sie zurzeit zumeist lange Wege und befahrene Straßen in Kauf nehmen. Nur ein Fußweg führt im Norden des Sportplatzes von der Sportgasse zum Gemeindeamt.

Das neue Zentrum wird diesen Missstand bereinigen und öffentliche Wege zur Durchwegung bereitstellen. Ziel ist es, das Zentrum so zu gestalten, dass man den Ortskern fußläufig leicht und auf abwechslungsreichen Wegen erreichen kann. Hierfür werden schon bestehende Fußwege, wie jener zwischen dem Gemeindeamt und der Dr. Karl-Renner-Allee zu schönen Alleen ausgebaut. Zusätzlich wird es einen Hauptweg zwischen dem «Dorfplatz», der Bahngasse und dem Ortskern geben.

Dort wo heute Zutrittsverbot herrscht wird man in Zukunft direkt durch das Zentrum spazieren können und nicht mehr auf befahrene Straßen ausweichen müssen.

Das gesamte neue Zentrum wird autofrei sein. Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird es attraktiv und durchgängig gestaltet.

Im Ortszentrum werden Wege unterschiedlicher Hierarchien die verschiedenen Plätze (Aktivitätsknoten) miteinander verbinden. Wege unterschiedlicher Hierarchien sind Wege, welche klar als Hauptwege (hohe Hierarchie) oder Nebenwege (niedrigere Hierarchie) erkennbar sind. Zum einen unterscheiden sie sich in ihrer Dimension und Größe. Zum anderen werden die Hauptwege die Aktivitätsknoten miteinander verbinden, während die Nebenwege in die Hauptwege münden und diese miteinander verbinden.<sup>5</sup> An den Einmündungen in die Hauptwege werden kleine Plätze geschaffen (siehe Kapitel «*Plätze unterschiedlicher Qualitäten*»). Die Ausrichtung der Sichtachsen (siehe Kapitel «*Wegführung und Sichtachsen*») unterstützt die Hierarchie der Wege.



<sup>5</sup> Alexander; Ishikawa et.al (1977), S.164

# MASTERPLAN- ENTWICKLUNG ÖFFENTLICHER RAUM

## Wegführung und Sichtachsen

Die verschiedenen Aktivitätsknoten (siehe Kapitel «*Plätze unterschiedlichster Qualitäten im Zentrum*») sollen sich in ihren unterschiedlichen Qualitäten und Schwerpunkten ergänzen, so dass keine Konkurrenz entsteht.

Die Übergänge von den Aktivitätszentren werden als klar erkennliche Übergänge gestaltet. Das Erleben der unterschiedlichen Qualitäten der Plätze (zum Beispiel vom Ortskern zum zentralen Grün) wird dadurch verstärkt. Sichtachsen werden die unterschiedlichen Plätze miteinander verbinden und die FußgängerInnen leiten, beziehungsweise führen.

Folgende sind die wichtigsten Achsen:

1. a<->b = Der Weg vom Ortskern zum Platz vor der NEWAG-Halle
2. a<->g = Der Weg vom Ortskern zum Abenteuerspielplatz / zur Grünen Mitte
3. a<->Allee = Der Weg vom Ortskern zur begrünten Allee
4. f-> Allee = Der Weg vom Platz gegenüber der Sportgasse zur begrünten Allee
5. e<->g Der Weg vom Platz beim Jugendzentrum zum großen Spielplatz

Besondere Bedeutung haben jene Sichtverbindungen, die zum Ortskern führen. Sie stellen sogenannte Sichtachsen hoher Hierarchie (Hauptsichtachsen) dar. Diese «Hauptsichtachsen» sollen zu den nächstgelegenen Plätzen führen. Zum Beispiel vom Ortskern zum zentralen Grün oder vom Ortskern zur NEWAG-Halle.

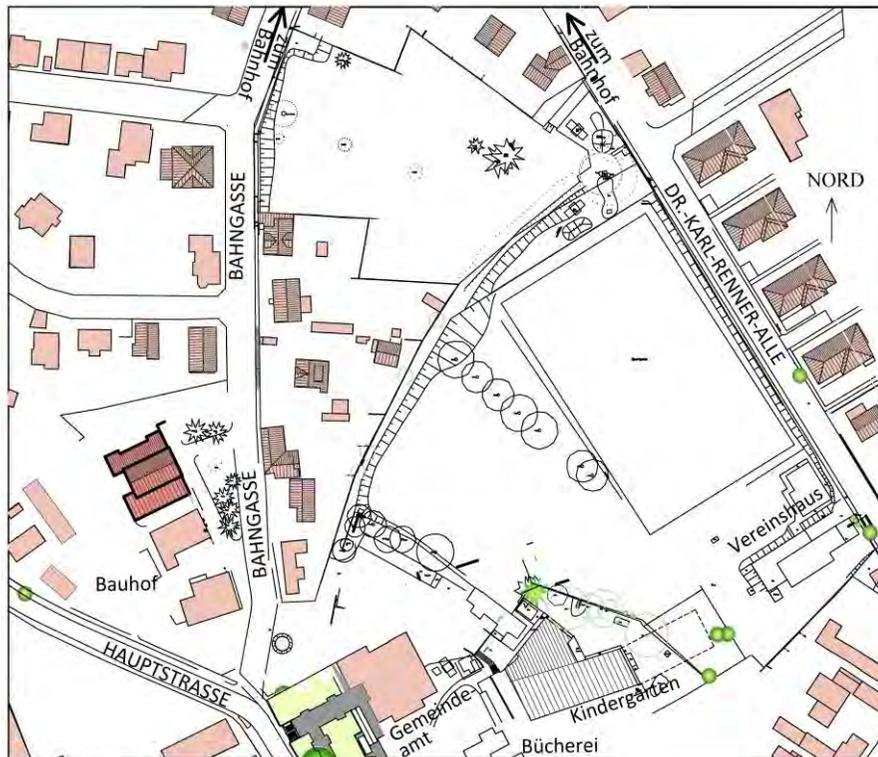


# Masterplan- räumliche Entwicklung

## Die Bauphasen

Die Erschließung des Planungsgebietes wird in fünf Bauphasen unterteilt. Einerseits kommt man so dem Wunsch der Bevölkerung nach einer „stufenweisen Entwicklung“, der sich im Zuge der „Offenen Ateliers“ herauskristallisiert hat nach. Andererseits entspricht diese Vorgangsweise dem „langsamen Wachstum“, das im örtlichen Entwicklungskonzept festgelegt wurde.

### Ausgangslage 2018



Bauphase 1 von 2019 bis 2021  
Betrifft: Bauhof, Newaghalle. Zentrum.



Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie	2400m <sup>2</sup>	(0,75*BGF)
Wohnungen, die auch für Dienstleistungsbetriebe verwendet werden können (zB.: 3m Raumhöhe; strukturierte Verkabelung)		65 STK
Sport- Kultur und kostengünstige Zwischennutzung für Kleinstbetriebe aus dem Ort	600m <sup>2</sup>	
Tiefgarage & Platzgestaltung		120 Abstellpl:

Bauphase 2 von 2021 bis 2022  
 Betrifft: Junges Wohnen, Jugendzentrum



Kostengünstige Wohnungen	43	
Jugendzentrum	314 m <sup>2</sup>	
Freifläche Jugendzentrum		
Tiefgarage & Platzgestaltung	45	STK

Bauphase 3 von 2021 bis 2023  
 Betrifft: Sportplatz WEST und Grüne Mitte



Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie	75 m <sup>2</sup>	(0S,75*B F)	
Wohnungen, die auch für Dienstleistungsbetriebe verwendet werden können (zB.: 3m Raumhöhe; strukturierte Verkabelung)		4	STK
Wohnungen		32	STK

## Bauphase 4 von 2022 bis 2025

Betrifft: Kögl Gründe



Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie	200 m <sup>2</sup>	(0,75*BGF)	
Wohnungen, die auch für Dienstleistungsbetriebe verwendet werden können (zB.: 3m Raumhöhe; strukturierte Verkabelung)	33		STK
Wohnungen	41		STK
Tiefgarage und Platzgestaltung	80		STK

## Bauphase 5 von 2025 bis 2027

Betrifft: Sportplatz OST



Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie	218 m <sup>2</sup>	(0,75*BGF)	
Wohnungen, die auch für Dienstleistungsbetriebe verwendet werden können (zB.: 3m Raumhöhe; strukturierte Verkabelung)	21		STK
Wohnungen	81		STK
Tiefgarage und Platzgestaltung	145		STK

# Der Masterplan- räumliche Entwicklung

## Dichten, Strukturen und Bebauungen

In der Vergangenheit wurde in Niederösterreich sehr viel Land für flächenverbrauchende Verbauungen gewidmet. Dadurch ist im Umland Wiens der sogenannte «Speckgürtel» entstanden. Wie in vielen anderen Gemeinden wurden in St. Andrä-Wördern Flächen mit Wohnbau bebaut. Neue Zentren, die für die Nahversorgung und die Kommunikation unter den Bürgern von zentraler Bedeutung sind, wurden nicht mitgeplant oder gebaut. Die bebauten und versiegelten Flächen sind aber stark gewachsen, und wachsen weiter.

Durch den flächenintensiven Verbrauch von Land durch suburbane Verbauungen wurden und werden bestehende wirtschaftliche und soziale Strukturen stark gestört. Die zurückzulegenden Distanzen zu Nahversorgern sind stark gewachsen.

In den letzten 20 Jahren hat eine neue Entwicklung begonnen. Der gesamte Großraum um Wien wird von einem Bevölkerungswachstum geprägt. Dieses Wachstum bietet Chancen, aber kann auch leicht unerwünschte Entwicklungen mit sich bringen. So laufen viele Gemeinden Gefahr, dass es in Randlagen von Gemeinden zu starken Verdichtungen kommt, während die zentralen Lagen stagnieren, bzw. regelrecht entleert werden. Dies führte und führt zu einem immer höheren Verkehrsaufkommen, zu längeren Fahrtzeiten und zu schlechten Anbindungen an den öffentlichen Verkehr, sowie den Zusammenbruch der Nahversorgung.

In funktionierenden Strukturen weisen Zentren immer eine höhere Dichte auf. So ist auch in St. Andrä-Wördern eine Verdichtung des Zentrums ist geplant. Für eine nachhaltige Entwicklung ist es

notwendig Siedlungsstrukturen und Siedlungsgrenzen, stärker als bisher zu definieren. Der seit Jahrzehnten in der Wissenschaft dafür verwendete Begriff trockene Begriff „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ wird von Architekt Gruber wohl am treffendsten beschrieben:

*"Wir müssen dem Donut-Effekt etwas entgegensetzen und die Orte wieder zu Marillenmarmeladekrapfen machen. Das Süßeste, die Fülle des Lebens, muss in die Mitte zurück." –*

Im Zuge der Planung wurde auch ein Expertenworkshop abgehalten, bei dem der Entwurf zum Masterplan auch hinsichtlich der Dichte beleuchtet wurde.

Grundsätzlich waren sich alle Experten aus Tirol, Salzburg Wien und Niederösterreich einig, dass es eine Mindestdichte (GFZ) von 1, gerechnet auf das gesamte Planungsgebiet, bedarf um eine funktionierende Zentrumsentwicklung zu ermöglichen. (Interessant war, dass sich die Westösterreicher für eine deutlich höhere Dichte aussprachen).

Um die Dichten, die Strukturen, sowie die angestrebten Funktionen sicherzustellen ist der Masterplan alleine zu wenig. Der Masterplan soll die Grundlage des Bebauungsplans sein. Aber auch der Bebauungsplan kann nicht alle Bedingungen, die der Masterplan beinhaltet erfüllen. Alles, was nicht im Bebauungsplan festgeschrieben werden kann, muss verbindlich als Kriterium bei den Auswahlverfahren der Vergabe festgeschrieben werden.

# Masterplan– räumliche Entwicklung

## Rücksicht auf AnrainerInnen

Beim Bau des neuen Gebietes ist es den AnrainerInnen wichtig, dass auf sie Rücksicht genommen wird. So wünschen sich direkte AnrainerInnen auch nach dem Bau eine Privatsphäre. Im Laufe der Beteiligungsprozesse wurde klar, dass sich die AnrainerInnen zwar ein Zentrum wünschen, aber gleichzeitig auch, dass der Zuzug minimiert wird.

Um den Grad Akzeptanz der schon ansässigen Bevölkerung zu erhöhen, ist es wichtig, beim Planen und Bauen auf die AnrainerInnen Rücksicht zu nehmen. Der Masterplan nimmt auf diese Bedürfnisse Rücksicht und schlägt Bebauungen vor, die zurückhaltender sind, als es die derzeitige Flächenwidmung in Verbindung mit der Bauordnung erlaubt.

Der Masterplan sieht vor, dass sich die Höhenentwicklung im Grenzbereich der Planungsfläche an schon vorhandenen Bauten orientieren und nicht höher als der vorhandene Bestand wird. Weiter noch wird an den Grundstücksgrenzen, aus Rücksicht auf schon ansässige AnrainerInnen, nicht so hoch gebaut, wie erlaubt wäre. So sollen die neuen Bauten so geplant werden, dass eine direkte Einsicht in Nachbarhäuser nur eingeschränkt möglich ist. Genauso wird bei der Planung darauf geachtet, dass die direkte Einsicht in die schon bestehenden Privatgärten minimiert wird.

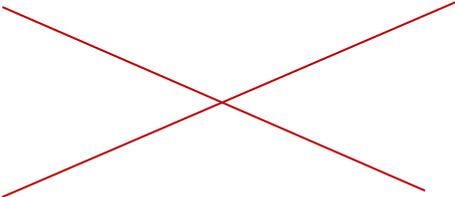
Der Masterplan sieht vor, den des neuen Ortskern als erstes zu errichten. Damit kommt man den Wünschen der AnrainerInnen und der wiederholt vorgetragenen Forderung nach einem neuen Ortskern mit Nahversorgung nach.



*Weg entlang des alten Sportplatzes*

Grundsätzlich wird nicht im derzeit erlaubten Rahmen an die Grundstücksgrenze gebaut. (Siehe Anhang). Den Bedürfnissen der Anrainer wird Rechnung getragen, indem die Mindestabstände der neuen angrenzenden Bebauung größer sind, als es die derzeitige Rechtslage erlaubt. Auch die Höhen der Häuser werden geringer sein, als derzeit erlaubt.

Nach dem derzeit gültigen Flächenwidmungsplan erlaubte Bebauung



D. Karl Renner Allee  
Bestandbebauung

Terrassenförmige Bebauung mit Plätzen entlang der Dr. Karl Renner Allee

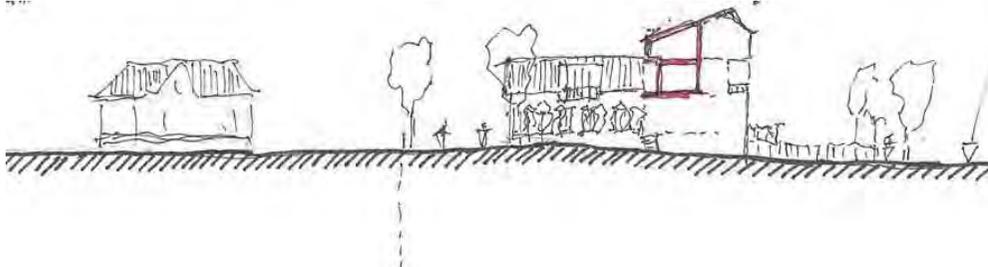


Bestehende Bebauung am Weg entlang des alten Sportplatzes



Unerwünschte, derzeit erlaubte Bebauung entlang des alten Sportplatzes

geplante Bebauung entlang des alten Sportplatzes



# Masterplan– räumliche Entwicklung

## Die grüne Mitte für Alle

Die Grüne Mitte soll für alle Generationen und für alle BewohnerInnen von St. Andrä-Wörtern zugänglich gestaltet werden. So war es ein großer, im Laufe der Beteiligungsverfahren immer wiederkehrender Wunsch, dass alle Generationen die Möglichkeit haben, auf kurzen Fußwegen Erholungszone im Grünen zu erreichen. Weiter soll für alle Generationen genügend altersspezifisches Angebot im Grünen bestehen. Eine neue Allee- und Promenadenbildung wird erwünscht. Entlang dieser neuen Alleen, sowie in der gesamten «Grünen Mitte», sollen Freiflächen, wie Wiesen und Spazierwege, gestaltet werden. Zusätzlich zu Freiflächen wünschen sich die BewohnerInnen, entlang der Spazierwege, ausreichend Sitzgelegenheiten im Schatten, sowie Stationen für sportliche Aktivitäten. Um in der Zukunft ein Naturerlebnis im Ort zu haben (wie das Zwitschern der Vögel) besteht der Wunsch, den aktuellen Baumbestand zu erhalten und zu erweitern. Da es sich hier um die «gemeinsame grüne Mitte» des gesamten Planungsgebietes handelt, soll es von den Gebieten Sportplatz Ost, Sportplatz West und Kögl Grund finanziert und erhalten werden. Diese Finanzierung soll, entsprechend der Bruttogeschoßfläche (BGF) der jeweiligen Baulose aufgeteilt werden.

Freiflächen im Grünen stellen konsumfreie Orte der Begegnung dar. Solche, vom Konsumzwang freie Zonen, welche zum Verweilen, Beobachten und Kommunizieren einladen, fördern das Zusammenleben und die zwischenmenschlichen Beziehungen. Bäume und allgemein grüne Elemente eines Ortes haben auch einen symbolischen Wert. Sie gelten als Anzeichen für eine menschenfreundliche Gestaltung eines Gebietes und haben zudem noch einen ästhetischen und umweltschonenden Wert. Zusätzlich tragen Bäume im Sommer zu einer natürlichen Kühlung bei. Deswegen ist es wichtig den aktuellen Baumbestand zu erhalten und zu erweitern.<sup>8</sup>

Die geplanten Grünflächen im «Planungsgebiet» werden über ein Netz von Fußwegen leicht erreichbar sein. Dadurch wird das Prinzip der Offenheit, dass alle BewohnerInnen des Ortes, aller Generationen die Erholungszone im Grünen leicht erreichen können, erfüllt. Um konsumfreie Zonen zu erhalten werden Freiflächen, entlang der Spazierwege gestaltet. Entlang der Spazierwege wird es sowohl Sitzgelegenheiten zum Lesen, Jausenplätze für Kindergruppen, Sportstätten, wie auch Motoparks für ältere Generationen geben. Der gesunde Baumbestand wird erhalten bleiben. Jene Bäume die sich in der Nähe von bespielten Freiflächen und Zonen befinden, vor allem die Pappeln, werden auf die Sicherheit geprüft. Hiermit wird auf den Wunsch der Bevölkerung, den Baumbestand zu erhalten, eingegangen.

<sup>8</sup> Vgl. Gehl (2015), S.208

**Legende:**

- 1. Sportplatz Ost
- 2. Sportplatz West
- 3. Köglgründe
- 4. Grüne Mitte
- GA. Gemeindeamt
- NH. NEWAG-Halle



**Legende:**

 = Alleen



**Legende:**

 = Bestehende Bäume



# Masterplan– Soziale Entwicklung

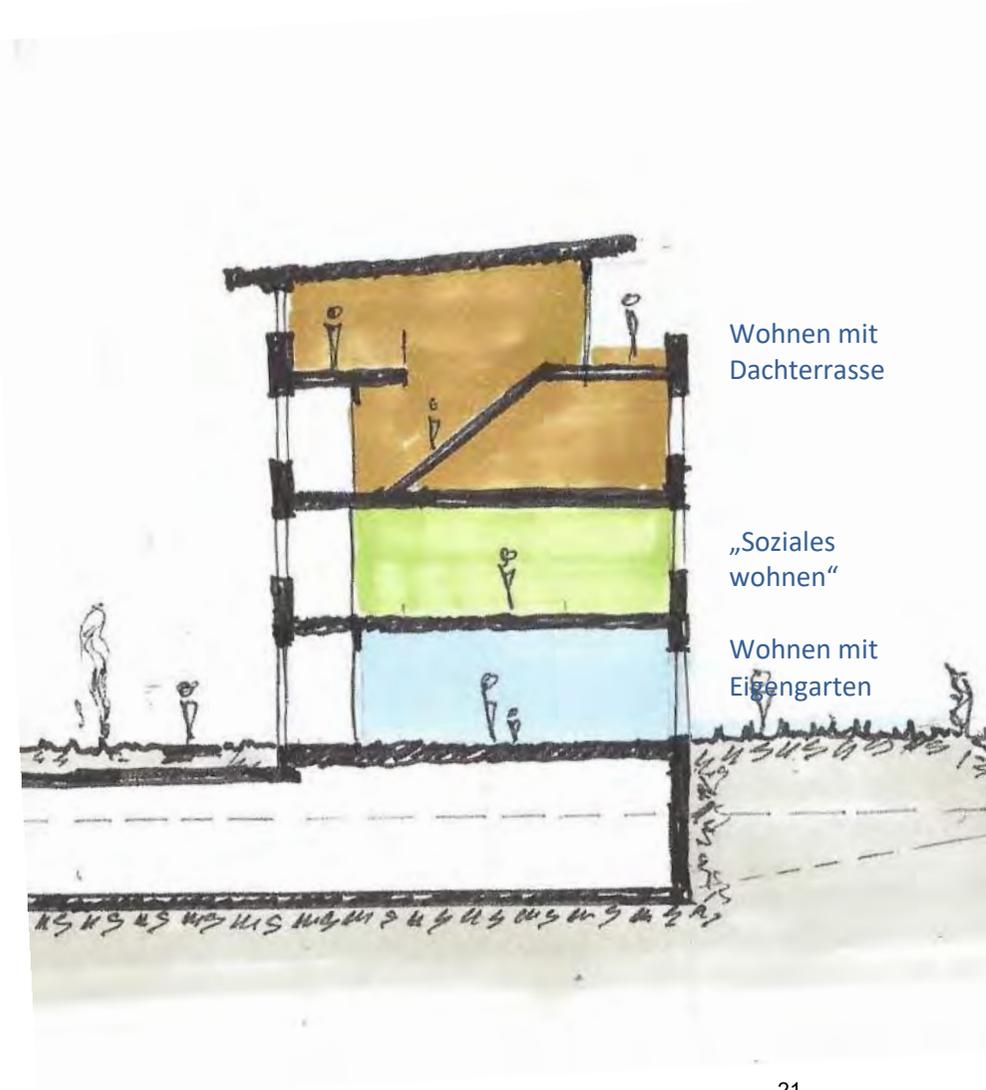
## Sozial gemischtes Wohnen

Im Laufe der Beteiligungsprozesse hat sich der Wunsch der Bevölkerung gezeigt, dass das „Planungsgebiet“ ein sozial durchmischtes Gebiet sein soll, mit einem Mix aus unterschiedlichen BewohnerInnen und Generationen.

In den 80er Jahren wurden unterschiedliche Bevölkerungsgruppen oft getrennt voneinander angesiedelt. So wurden, im Zuge der Moderne, in einer Anlage zwei bis drei unterschiedliche Grundriss-Typen angeboten. Dabei wurde, je nach Standort, immer die gleiche „soziale Klasse“ angesprochen. Dies führte in weiterer Folge zu einer Segregation der unterschiedlichen Bevölkerungsschichten, zu einer Vorstufe der „Ghettoisierung“. Aus heutiger Sicht ist solch eine Segregation der Bevölkerung nicht wünschenswert und soll bei weiteren Entwicklungen vermieden werden.

Um die BewohnerInnen erfolgreich zu durchmischen, ist es einerseits wichtig auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Generationen zu achten, andererseits ist es auch wichtig den unterschiedlichen monetären Möglichkeiten Rechnung zu tragen.

Um einen erfolgreichen Mix aus unterschiedlichen BewohnerInnen im „Planungsgebiet“ zu erreichen, ist es wichtig, verschiedene Wohnungen bzw. Wohnformen miteinander zu kombinieren. Das Kombinieren von Sozialwohnungen oder geförderten Wohnungen und teuren Wohnungen soll Teil des Programmes für die BauträgerInnen werden. Aber auch unterschiedliche Wohnformen aus Miete und Eigentum soll zu einem Durchmischen der BewohnerInnen führen.



# Masterplan– soziale Entwicklung

## Junges Wohnen im neuen Gebiet

Es ist den BewohnerInnen von St. Andrä-Wördern wichtig zu verhindern, dass die junge Generation abwandert, weil es keine leistbaren Wohnungen für sie gibt. Damit verbunden, hat sich im Laufe der «Offenen Ateliers» der Wunsch gezeigt, dass die Gemeinde bei der Vergabe der Wohnungen ein Mitspracherecht haben soll. So soll das Leben für die junge, einheimische Generation leistbar gemacht werden.

Damit die Gemeinde ein Mitspracherecht bei der Wohnungsvergabe besitzt, müsste das bebaute Grundstück Eigentum der Gemeinde bleiben. Das Grundstück, das dem „jungen leistbaren Wohnen“ vorbehalten werden soll, schließt im Süden an das Grundstück des Kindergartens und des zukünftigen Jugendklubs an. Im Norden des „Jungen Wohnens“ befindet sich die „grüne“ Mitte mit dem Abenteuerspielplatz.

Leistbares Wohnen, wird auch durch Sozialbauten und Genossenschaften gewährleistet werden. (Siehe „*sozial gemischtes Wohnen*“)

Weiters sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass Mieter, die kein eigenes Auto haben durch die Schaffung der Garagenplätze finanziell nicht belastet werden. Wohnungen, bei denen ein Parkplatz automatisch mitvermietet wird, sind teurer, als Wohnungen ohne Parkplatz. Um Wohnen leistbarer zu machen sollen Garagenplätze getrennt vom Wohnen vermietet werden.



# Masterplan– Soziale Entwicklung

## Pflege und Betreubares Wohnen

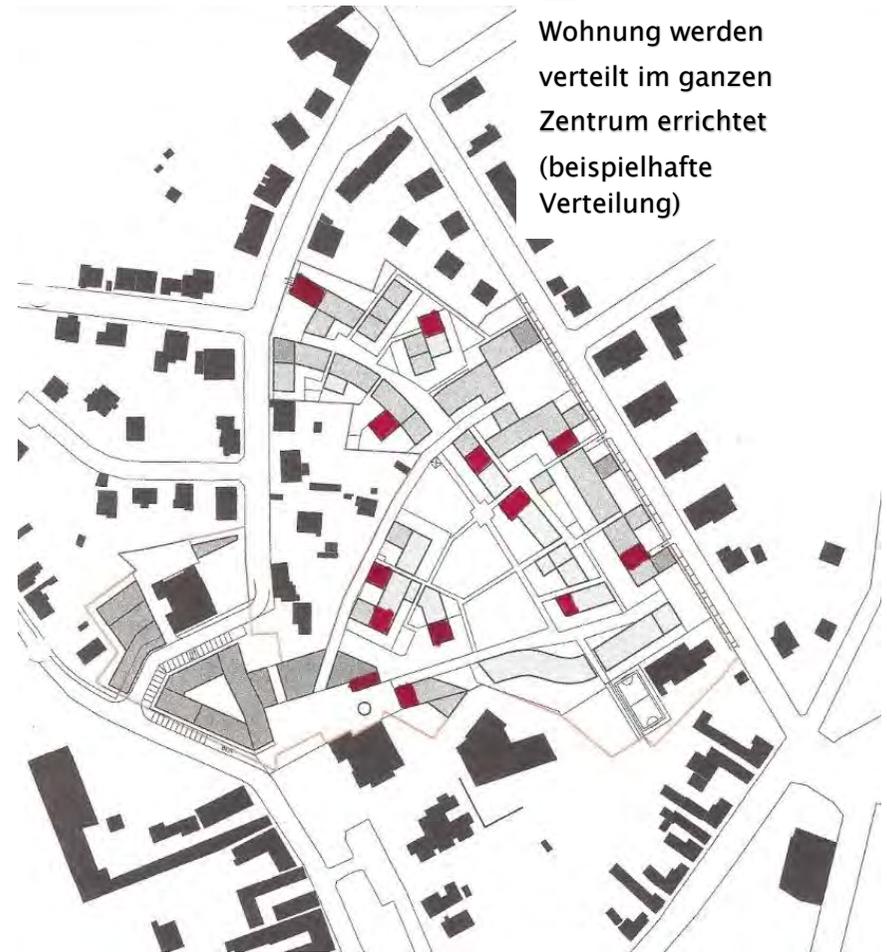
Derzeit sind PensionistInnen in St. Andrä-Wördern, in Bezug auf Versorgung und Infrastruktur, unterversorgt. In Reaktion darauf wurde im Laufe der Beteiligungsprozesse der Wunsch nach einem Ort für PensionistInnen, wo sie produktiv sein können deutlich. Es soll auch Möglichkeit geschaffen werden, dass Ältere ihr Wissen an die junge Generationen weitergeben können.

Über lange Zeit war es üblich „Alters- und Pflege“-Heime außerhalb des Zentrums, isoliert vom Alltag, anzusiedeln. Das führt zu einer Ausgrenzung der älteren Generation vom alltäglichen Leben. In den „Offenen Ateliers“ haben die älteren Teilnehmer gegen diese Praxis deutlich Stellung bezogen. Es wurde deutlich, dass ältere Menschen nicht vom alltäglichen Leben isoliert werden wollen. Vielmehr wollen sie Teil des öffentlichen Lebens sein. Sie wollen „aus geschützter Position“ Teil des Ortslebens sein und mit allen Generationen in Kontakt sein. Daher soll ermöglicht werden, dass ältere Menschen so lange wie möglich, ein selbstbestimmtes Leben im Ort St. Andrä-Wördern führen können.

Dazu benötigt es eine große Anzahl von Wohnungen, die dem Standard des „Betreubaren Wohnen“ entsprechen. Diese Wohnungen sollen nicht konzentriert in einem Gebäude, sondern im gesamten Planungsgebiet verteilt werden.

### Legende:

 = betreubares  
Wohnung werden  
verteilt im ganzen  
Zentrum errichtet  
(beispielhafte  
Verteilung)



Personen gemeinsam ins Zentrum bringen. Dies wäre noch genauer zu untersuchen, übersteigt aber den Rahmen des Masterplans.

Mit dem fortschreitenden Alter geht sehr oft die Einschränkung der Mobilität einher. Kurze Wege sind oft bis ins hohe Alter möglich. Daher sind die Einrichtungen für ältere Menschen möglichst zentral und fußläufig leicht erreichbar anzusiedeln. Um der befürchteten Ausgrenzung der älteren Generation entgegenzuwirken, ist auch das Bereitstellen eines kleinen „Pflegezentrums“ im Zentrum vorgesehen. Dieses wird zentral liegen und alleine oder als Teil einer Gemeinschaftspraxis bestehen. Einerseits ist ein Café mit Aussicht auf den Platz geplant. Andererseits wird das Pflegezentrum an das zentrale Grün angrenzen.

Ältere Personen können so aus gesicherter Umgebung dem Treiben am Platz beiwohnen. Der Weg von der Wohnung durch die „Grüne Mitte“ zum Café im Pflegezentrum, zum Nahversorger am Platz, vorbei am Eltern-Kind Zentrum, vorbei am Abenteuerspielplatz kann dazu beitragen, dass die „Alten“ integrativer Bestandteil des Ortes sind, und nicht an den Rand der Gesellschaft geschoben werden.

Das Pflegezentrum wird nicht nur Bewohner im neuen Zentrum betreuen. Es wird ein neuer Stützpunkt für die mobile Pflege für den Zentralbereich von St. Andrä Wördern werden.

Dieses Zentrum soll auch Treffpunkt von älteren Personen aus den Wienerwaldgemeinden werden, ein Platz, wo man sich nach dem Arztbesuch, nach einer Therapie mit Freunden und Bekannten trifft.

Zu überlegen wäre sicher wie in Zukunft die älteren Bewohner der Umlandgemeinden an so einem Zentrum teilhaben können. Diskutiert wurden Sammeltaxis, die nicht mehr fahrtüchtige

### Legende:

- 1 = Pflegezentrum
- a = Sichtachse zum Ortskern
- b = Sichtachse zum Abenteuerspielplatz / Zentrales Grün



# Masterplan– soziale Entwicklung

## Für die junge Generation

In den «Offenen Ateliers» wurde der Wunsch nach einem großen Abenteuerspielplatz für Kinder, bei dem auf einen informellen Elterntreffpunkt geachtet wird, deutlich. Allgemein besteht der Wunsch, nach mehr Angebot für die Jugend, „dass die Jungen diese ins Tun kommen“. Der Masterplan sieht vor, dass ein neues Jugendzentrum mit mehr Platz und Angebot geschaffen wird. Es soll ein Treffpunkt für alle Jugendlichen im Ort sein.

Damit das Zentrum für alle attraktiv ist, wird bei der Gestaltung des Angebotes auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der jeweiligen Altersgruppe eingegangen.

Für Kleinkinder ist in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Wohnungen ein Kleinkinderspielplatz geplant. Da Kleinkinder eine ständige Aufsicht brauchen, ist es wichtig ausreichend Sitzgelegenheiten für die Eltern zu errichten.

Im Kindesalter entwickelt sich der Bewegungsspielraum beziehungsweise der Aktionsspielraum von Kindern. Es findet eine Verschiebung der Aufgaben der Eltern von Aufsicht zur Beobachtung statt. Das Spielen von Kindern auf Spielplätzen zählt zu den längeren, intensiveren sozialen Kontakten. So entstehen aus zufälligen Treffen, Freundschaften bei Kindern und Eltern.<sup>7</sup>

„Teenager sein“ ist der Übergang vom Kind zum Erwachsenen. Das will ausprobiert werden. Jugendliche entziehen sich daher immer mehr der Aufsicht der Erwachsenen. Für Jugendliche ist es notwendig, in selbstbestimmten Räumen, mit gleichaltrigen

Personen (=Peers) gesellschaftliches Zusammenleben und ihre Rollen zu erleben. Dies ist ein wichtiger Teil der Sozialisation.

Der Masterplan sieht vor, dass in unmittelbarer Nähe zum «Jungen Wohnen», als Teil der «Grünen Mitte», ein Abenteuerspielplatz von ca. 1000 m<sup>2</sup> geplant. Die Lage ist für Kleinkinder und auch Kinder sehr gut gelegen, weil Eltern nicht weit mit ihren Kleinkindern gehen müssen. Kinder, die im Zentrum wohnen, müssen keine Straßen überqueren, wenn sie zum Abenteuerspielplatz gehen. Hier wird die Eigenständigkeit der Kinder in einem sicheren Rahmen gefördert. Beim Abenteuerspielplatz ist ein informeller Elterntreffpunkt mit einem Kleinkinderspielplatz geplant. So kann man Kindern einen gewissen Freiraum geben, sie aber, vom Kleinkinderspielplatz aus, beobachten.

Um mehr Platz und Angebot für die Jugend von St. Andrä Wördern zu schaffen, soll das Jugendzentrum im bestehenden Vereinshaus des Fußballclubs entstehen. Das Jugendzentrum soll ein Ort mit diversen Angebot sein, durch das die Jugend ins „Tun“ kommt. Von Tischfußball, über eine Einrichtung von Othello, bis hin zu einem Makerspace sind denkbar. Auf den ausgewiesenen Reserveflächen können Kletterwände, ein Sportkäfig und Ähnliches entstehen. Das Jugendzentrum soll für alle zugänglich sein.

<sup>7</sup> Vgl. Gehl (2015), S.37



**Legende:**

-  = Abenteuerspielplatz
-  = Kleinkinderspielplatz

**Das neue  
Jugendzentrum**

# MASTERPLAN– SOZIALE ENTWICKLUNG

## Flächenreserven

Im Zuge aller Beteiligungsverfahren wurde klar, dass die Entwicklung des Planungsgebietes „*organisch und langsam*“ geschehen soll.

Diese Forderung entspricht auch dem Vorhaben des gebremsten Wachstums. Dieses wurde im örtlichen Raumordnungsprogramm, im Jahre 2014, beschlossen.

Auf die Ortsplanung bezogen bedeutet eine organische Entwicklung bzw. ein organisches Wachstum, eine stufenweise Entwicklung. Hier entsteht nicht «alles auf einmal», sondern entwickelt sich auf Zeit und Ort verteilt.

Damit die Zukunft nicht verbaut wird, werden Flächenreserven für zukünftige Nutzungen erhalten bleiben.

Die wichtigsten dieser Flächenreserven sind:

1. *Freihaltefläche Kindergarten*: Im Zuge der Gebietsentwicklung werden auch mehr Kindergartenplätze benötigt. Eine Erweiterung des Kindergartens wird nötig sein.
2. *Freihaltefläche Jugendzentrum*: Derzeit ist das Jugendzentrum zu klein. Das Jugendzentrum soll in den Räumen des Sportvereins Platz finden und Flächen zur Weiterentwicklung besitzen. So ist auch ein Sportkäfing und ähnliches für das Jugendangebot geplant.
3. *Freihaltefläche Tageszentrum*: Die Bevölkerung wird immer älter. Da es derzeit aber keine ausreichende Infrastruktur für die älteren Generationen gibt, sollen Flächen für zukünftige Bespielungen freigehalten werden.

4. *Freihaltefläche Kultur und NEWAG–Halle*: In der Zukunft soll die NEWAG–Halle als Mehrzweckhalle für die unterschiedlichsten Vereine und Dienstleistungen dienen. Durch Zwischennutzungen unterschiedlichster, kultureller und wirtschaftlicher Formen, soll sich eine Betreiberstruktur entwickeln.

### Legende:

1. Freihaltefläche Kindergarten
  2. Freihaltefläche Jugendzentrum
  3. Freihaltefläche Tageszentrum
  4. Freihaltefläche Kultur – und  
NEWAG–Halle
- GA = Gemeindeamt



# Masterplan– wirtschaftliche Entwicklung

## Das Ansiedlungsmanagement

Im Zuge der Beteiligungsprozesse hat sich der Wunsch nach Vorgaben, Sicherheiten und Anreizen für BauträgerInnen und Baugruppen herausgestellt. Es ist es der Bevölkerung ein weiteres Anliegen, dass darauf geachtet wird, dass sich das Ortszentrum organisch, das heißt stufenweise entwickelt.

Es ist ein Wunsch der Bevölkerung, dass bei der Besiedelung des «Planungsgebietes» die lokale Wirtschaft unterstützt und nicht benachteiligt wird. Gleichzeitig ist es der Bevölkerung wichtig, dass es zu keinen Konflikten zwischen Wohnen und Wirtschaft kommt.

Es bedarf Vorgaben, Sicherheiten und Anreize für BauträgerInnen und Baugruppen. Durch Nutzungsvorgaben und Auflistung benötigter Infrastrukturen (Bankomaten, Apotheken, Cafés etc.), für BauträgerInnen und Baugruppen erhält man diese Vorgaben, gemeinsam mit Sicherheiten und auch Anreize.

Das «Ansiedlungsmanagement» betreibt kreative Akquise für mögliche Nutzungen im Gebiet. In anderen Worten forciert das «Ansiedlungsmanagement» einen attraktiven Nutzungsmix. Weiter ist das Ansiedlungsmanagement für die Gestaltung der Ansiedlung von Betrieben, Kultur und Märkten (Nahversorger, Bäcker, Wochenmarkt etc.) zuständig.

Wichtig beim Ansiedlungsmanagement ist, auf eine sinnvolle Aufteilung zu achten, so dass sich die verschiedenen Nutzungen aus Handwerk, Gewerbe, Dienstleistungen etc. untereinander positiv bereichern.

Speziell beim Ansiedlungsmanagement des Ortszentrums werden Räume für weitere, spätere Entwicklungen und Zwischennutzung freigehalten. Die NEWAG-Halle soll zur Zwischennutzung, sprich das billige Vermieten der Räumlichkeiten, für kulturraffine Gewerbe bereitgestellt werden. Über diese Zwischennutzung soll ein/e BetreiberIn für die NEWAG-Halle gefunden werden.

Um auf den Wunsch der Bevölkerung, die lokale Wirtschaft zu unterstützen, einzugehen, ist es essentiell zu den lokalen Wirtschaftsbetrieben Kontakt aufzunehmen, um herauszufinden, was für Interessen bestehen und welche Infrastrukturen, Räumlichkeiten etc. benötigt werden. Bei der Planung der Ansiedlung wird darauf geachtet, dass zwischen den Betrieben Synergien entstehen können. Welche Geschäfte, Gastronomie, Betriebe und Dienstleistungen sich ergänzen und was wo entstehen soll.

So sollen einzelne Betriebe über kein Vollsortiment verfügen. Das Vollsortiment soll in weitere Folge über den Mix an angesiedelten Geschäften erreicht werden.



**Legende:**

- 1. Ankerbetrieb
- 2. Kleine Geschäfte  
Kleinstgewerbe und  
Dienstleistungen

# Masterplan– wirtschaftliche Entwicklung

## Zwischennutzung und Kultur: NEWAG– Halle

«Die NEWAG–Halle strahlt Kultur aus.» Es gibt derzeit viele Wünsche für die Nutzung der NEWAG–Halle, allerdings gibt es (noch) niemanden, der solch ein Projekt finanzieren beziehungsweise betreiben will.

Dabei besitzt die NEWAG–Halle das Potenzial einer Multifunktionshalle im Zentrum. So könnte die NEWAG–Halle als «Starter der Wirtschaft» genutzt werden. Zum einen kann sie für kulturelle Veranstaltungen, zum anderen als Ergänzung für den «Dorfplatz», mit der Ansiedelung von Klein(st)–Betrieben, genutzt werden.

Die NEWAG–Halle wird in die Entwicklung eines neuen Zentrums miteinbezogen. Der Grund ist, dass sie zur Wiedererkennung und Identifikation beiträgt. Hier können sich schon zu Beginn der Zentrumsentwicklung Klein(st)–Betriebe ansiedeln. In einer Zwischennutzungsphase soll lokalen Initiativen und Kleinstunternehmen die Möglichkeit gegeben werden, wirtschaftlich Fuß zu fassen. Da es noch niemanden gibt, der Projekte in der NEWAG–Halle unterstützen kann, soll es hier zu Zwischennutzungen kommen.

Dies zu organisieren ist eine der Aufgaben des Ansiedlungsmanagements.



*(Die Steuerungsgruppe bei der Begehung der Newaghalle)*

# Masterplan–RÄUMLICHE, SOZIALE & WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

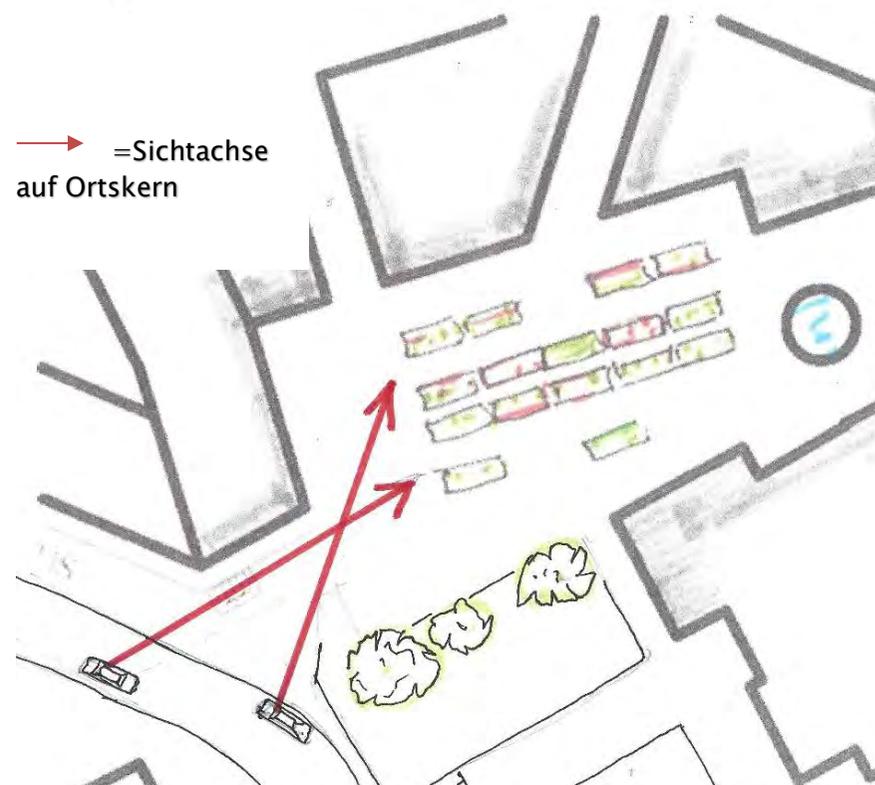
## Ein attraktiver Ortskern für alle BewohnerInnen von St. Andrä–Wördern

In den «Offenen Ateliers» hat sich der Wunsch der Bevölkerung von St. Andrä–Wördern nach einem Platz, welcher für alle Teile der Bevölkerung attraktiv und einladend gestaltet wird herauskristallisiert. Ein Platz an dem man sich gerne aufhält. Die Eingänge des Ortskerns sollen zum Eintreten einladen. Zusätzlich zu einem Ortskern für alle, wurde gefordert, dass der Ortskern für eine fußläufige Kundschaft gebaut und gestaltet werden soll.

Ein funktionierender und attraktiver Ortskern benötigt neben kleinen Geschäften und Cafés auch frequenzbringende Betriebe. Ein attraktiver Ortskern besteht aber nicht nur aus kommerziellen Betrieben, sondern soll in erster Linie ein nicht kommerzieller Ort der Kommunikation sein.

Der Ortskern wird als eine Fußgängerzone, mit Beschränkungen für Fahrräder, errichtet (mit Anlieferungsmöglichkeiten für Betriebe und soziale Einrichtungen). Somit sollen Menschen, welche sich im Ortskern bewegen, ein Sicherheitsgefühl verspüren.

Der Ortskern wird für alle einladend gestaltet sein. Die Straße wird tangential am Platz vorbeiführen. Dadurch werden AutofahrerInnen beim Vorbeifahren in den Platz blicken können und diesen als einladend empfinden. Angrenzend an den Platz führt die Straße an oberirdischen Parkplätzen vorbei. Diese laden zum kurzen Verweilen am Platz ein. An der Straße beim Platzeingang wird die Bushaltestelle situiert. Für RadfahrerInnen werden beim Platzeingang ausreichend Radabstellplätze zur Verfügung stehen.



# Masterplan – RÄUMLICHE, SOZIALE & WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

## Planerische Vorgaben – Die Belebung von Plätzen

Während der «Offenen Ateliers» hat sich der Wunsch gezeigt, das Zentrum auch für Nicht-AnwohnerInnen attraktiv und einladend zu gestalten. Hierfür soll das Zentrum für FußgängerInnen attraktiv gestaltet werden. Es ist auch die Forderung entstanden, dass sich Infrastrukturen (z.B. Banken, Parks, Spielplätze, Bankomaten, Erholungszonen etc.) und Geschäfte gegenseitig stärken sollen.

Belebte Plätze benötigen eine Grundausrüstung. Diese wird durch folgende Maßnahmen erreicht:

- BesucherInnen, die mit dem Auto kommen werden von den Tiefgaragen auf attraktive Plätze geführt.
- Für RadfahrerInnen werden ausreichend Abstellplätze errichtet.
- Durch Sichtachsen werden die unterschiedlichen Plätze miteinander verbunden.
- Jeder Platz benötige eine, seiner entsprechende „Attraktion“.
- Busstation direkt beim Ortskern
- Sharingstationen für Autos, Elektroroller, Lastenräder in unmittelbarer Nähe der Plätze.

Durch diese Maßnahmen wird die Attraktivität der einzelnen Plätze, wie des Gesamtgebiets gesteigert.

Der geplante Ortskern wird den Mittelpunkt der wechselseitigen Stärkung von Infrastrukturen und Geschäften darstellen. Dadurch wird die Attraktivität sowohl von Wirtschaftsbetrieben, als auch des öffentlichen Raums gesteigert.

Um das gesamte Zentrum auch für Nicht-AnwohnerInnen attraktiv zu gestalten, sind bei den Zugängen zum Zentrum verpflichtend Einrichtungen anzusiedeln, welche nicht «Wohnen» sind.

Bei der Gestaltung von Plätzen sind kommunikationsfördernde Einrichtungen geplant (Bänke um einen Brunnen, ruhige, schattige Sitzgelegenheiten, Pavillons, Lauben, etc.)

**Legende:**

1. = Ortskern

2. = Plätze

GA = Gemeindeamt

-  Kultur
-  Geschäfte  
Kleingewerbe  
Gastronomie
-  Wohnen oder  
Dienstleistung
-  Wohnen



# Der Masterplan – räumliche soziale & wirtschaftliche Entwicklung

## Die Dichte im neuen Zentrum

Im Zuge der «Offenen Ateliers» hat sich herauskristallisiert, dass sich viele BewohnerInnen sorgen, dass die Verbauung den Maßstab des Ortes dichtenmäßig sprengt und durch die Veränderungen des Flächenwidmungsplanes (kurz FWP) zu wenige bzw. keine Grünflächen erhalten bleiben. Es ist ein großer Wunsch, dass neben einem belebten Zentrum eine große Grünfläche entsteht. Außerdem vermuteten viele, dass viel mehr Menschen zuziehen werden, als im Ortsentwicklungskonzept geplant ist.

Der derzeit gültige Flächenwidmungsplan sieht folgendes vor:

- Geschossflächenzahl: 1,14
- Bauklassen: I , II

Daraus ergeben sich 396 Wohnungen. (

Unter der derzeitigen Rechtslage, ist es ohne einer Änderung des Flächenwidmungsplanes zurzeit möglich, im Planungsgebiet ca. 400 Wohnungen zu je 70 m<sup>2</sup> zu bauen. Dieser Bauvorhaben könnte sofort angegangen werden, ohne die Nachbarschaftsrechte zu verletzen. Es würde sich eine Dichte ü (GFZ) von 1,14 ergeben.

*(Anhang „Berechnung der Wohnungen im Planungsgebiet nach derzeitiger Rechtslage“)*

Im ExpertInnenverfahren, bei den VertreterInnen der Länder Salzburg und Tirol, der Städte Wien und St. Pölten, der Wirtschaftskammer, der Raumplanung etc. anwesend waren, wurde auch die Dichte des Gebietes diskutiert. Eine Geschossflächenzahl (kurz GFZ) von „1“ wurde hier als die Minstdichte angesehen. Auffällig war, dass die VertreterInnen aus dem Osten Österreichs „1“ als ideal für das

Funktionieren eines Zentrums halten, die WestösterreicherInnen aber eine Minstdichte von „1,2“ voraussetzen.

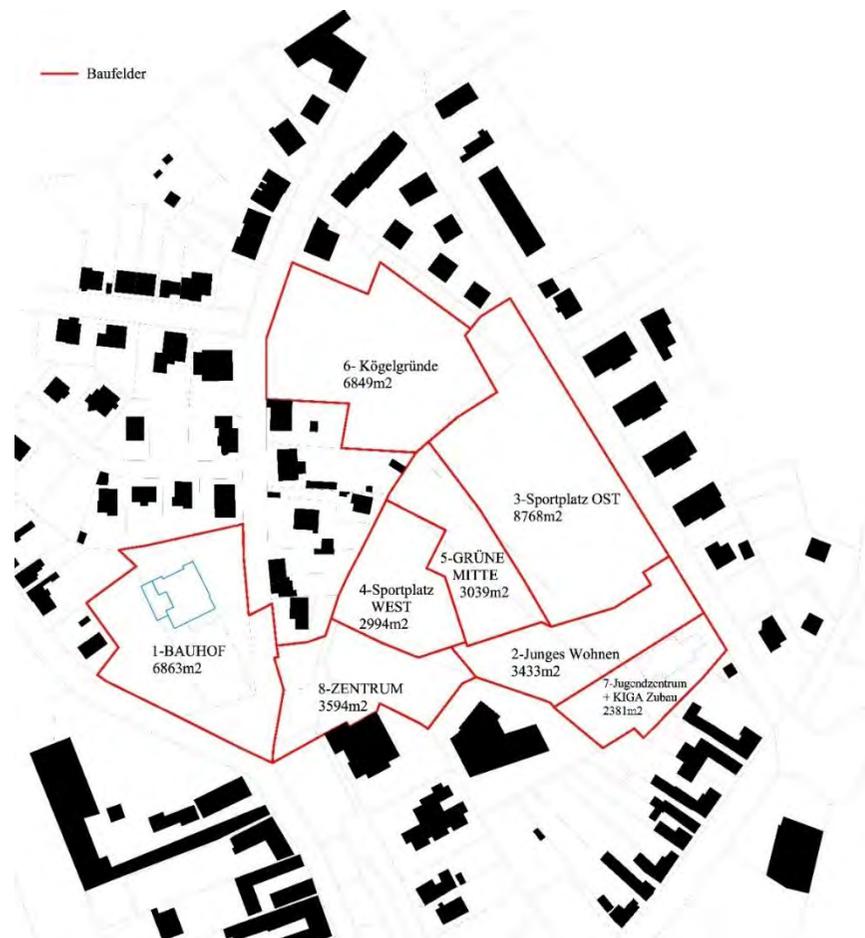
### Legende aktueller Flächenwidmungsplan

- A = Bauhof
- B = Kögelgrund
- C = Sportplatz
- D = Gemeindeparkplatz + bestehendes Jugendzentrum

Das gesamte «Planungsgebiet» wird eine Dichte von «1» haben. Die im oben genannten Baufelder «Bauhof», «Kögl Grund», «Sportplatz» und «Gemeindeparkplatz & Jugendzentrum» können als Baufelder noch weiter unterteilt werden. Die genauen Grenzen dieser Baufelder sind in einem neuen Teilungsplan von dem/der VermesserIn, gemäß den Vorgaben des Masterplans festzulegen. Gemäß diesen festgelegten Grenzen wird von der/dem RaumplanerIn ein neuer Flächenwidmungsplan (FWP) ausgearbeitet. In Folge wird ein Vorschlag für den Bebauungsplan ausgearbeitet. Dieser Vorschlag in Verbindung mit zusätzlichen Auflagen, die der Masterplan vorgibt wird Grundlage für die Vergabeverfahren sein.

Die neuen Baufelder «Bauhof», «Junges Wohnen», «Sportplatz Ost», «Sportplatz West», «Grüne Mitte», «Kögl Gründe», «Jugendzentrum & Kindergarten Zubau» und «Zentrum» werden über unterschiedliche Dichten verfügen. So wird das Baufeld «Grüne Mitte» über eine geplante Dichte von «0» verfügen, da auf diesem Baufeld keine Verbauung stattfinden wird.

Die Dichte wird in den anderen Baufeldern mit Verbauungen wird höher als «1» sein, allerdings wird die Dichte der Bauplätze den Wert von «1,3» nie übersteigen.



GESAMTPROJEKT		
Grundfläche	37.921	
GFZ	<b>1,04</b>	
GRZ		
BGF GESAMT	39.367	
<hr/>		
Kultur	665	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie	3734	
Dienstleistung oder Wohnen	12607	<b>123 EVENT. WE</b>
Wohnen	20150	<b>196 WOHNUNGEN</b>
Jugend	418	
Dachterrassen	1793	

Die Dichte des gesamten Gebiets bewegt sich also innerhalb der, von ExpertInnen, empfohlenen Bandbreite (wird aber zusätzlich über einen Platz, einen Ortskern und eine grüne Mitte verfügen).

Es wird hier ausdrücklich festgehalten, dass am alten Sportplatz nach derzeitiger Rechtslage 246 Wohnung a 70 m<sup>2</sup> errichtet werden können. Der Masterplan sieht für dieses Gebiet (Sportplatz Ost + Sportplatz West + Junges Wohnen) 181 Wohnungen (a 70m<sup>2</sup>) vor. Am Gesamtobjekt sind nach derzeitiger Rechtslage 396 Wohnungen möglich. Errichtet werden gemäß dem Masterplan maximal 319 Wohnungen, wobei 123 davon auch Dienstleistungen und Geschäfte beherbergen können. Etwa 3500 m<sup>2</sup> sind ausschließlich für Nahversorger, Geschäfte, Büros Zwischennutzungen (Newaghalle) und Dienstleistungen vorbehalten. (Siehe Nutzungspläne)

1 - Bauhof			
	Grundfläche	6.863	
	GFZ	1,18	
	GRZ		
	BGF GESAMT	8095	
Kultur		665	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		2480	
Dienstleistung oder Wohnen		4740	46 EVENT. WE
Wohnen		0	0 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		210	

2 - Junges Wohnen			
	Grundfläche	3.433	
	GFZ	1,31	
	GRZ		
	BGF GESAMT	4504	0
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		0	
Dienstleistung oder Wohnen		0	0 EVENT. WE
Wohnen		4385	42 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		119	

3 - Sportplatz Ost			
	Grundfläche	8.768	
	GFZ	1,29	
	GRZ		
	BGF GESAMT	11324	0
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		290	
Dienstleistung oder Wohnen		2131	21 EVENT. WE
Wohnen		8291	81 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		612	

4 - Sportplatz West			
	Grundfläche	2.994	
	GFZ	1,26	
	GRZ		
	BGF GESAMT	3768	0
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		100	
Dienstleistung oder Wohnen		400	4 EVENT. WE
Wohnen		3268	32 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		0	

5 - Grüne Mitte			
	Grundfläche	3.039	
	GFZ	0	
	GRZ		
	BGF GESAMT		
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		0	
Dienstleistung oder Wohnen		0	0 EVENT. WE
Wohnen		0	0 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		0	

6 - Kögelgründe			
	Grundfläche	6.849	
	GFZ	1,25	
	GRZ		
	BGF GESAMT	8548	0
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		266	
Dienstleistung oder Wohnen		3336	33 EVENT. WE
Wohnen		4206	41 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		740	

7 - Jugendzentrum KIGA			
	Grundfläche	2.381	
	GFZ	0,18	
	GRZ		
	BGF GESAMT	418	
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		0	
Dienstleistung oder Wohnen		0	0 EVENT. WE
Wohnen		0	0 WOHNUNGEN
Jugend		418	
Dachterrassen		0	

8 - Zentrum			
	Grundfläche	3594	
	GFZ	0,75	
	GRZ		
	BGF GESAMT	2710	
Kultur		0	
Geschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie		598	
Dienstleistung oder Wohnen		2000	19 EVENT. WE
Wohnen		0	0 WOHNUNGEN
Jugend		0	
Dachterrassen		112	

# Masterplan – räumliche, soziale & wirtschaftliche Entwicklung

## Fußgängerfrequenz – der belebte Ortskern

Im Laufe der «Offenen Ateliers» wurde die Forderung gestellt, den neuen Ortskern fußläufig und attraktiv zu gestalten. Es wird ein Platz gewünscht, an dem man sich gerne aufhält und hingeht. Eine weitere Forderung ist, dass die lokale Wirtschaft nicht durch große Supermarktketten geschwächt, sondern im Gegenteil, gefördert wird.

Ein lebendiger Ortskern benötigt FußgängerInnen. Motorisierter Verkehr ist zu schnell und macht spontane, zwischenmenschliche Interaktionen schlicht unmöglich. Zusätzlich nehmen Autos viel Platz in Anspruch, was eine attraktive Gestaltung sehr erschwert.<sup>6</sup> Um die lokale Wirtschaft zu stärken ist eine Symbiose von «frequenzbringender» – und kleinstrukturierter Ökonomie wichtig.

Es ist privatrechtlich zu vereinbaren, dass die Kaufkraft nicht an große Supermarktketten verloren geht. Daher ist es wichtig, dass durch den Ankerbetrieb nur die Grundversorgung «sichergestellt» wird. Gleichzeitig bringt dieser «Ankerbetrieb» Frequenz und Laufkundschaft. Ideal wird ein Nahversorger mit ca. 400 – 600m<sup>2</sup> Verkaufsfläche angesehen. Das nicht vollständige Sortiment kann

und soll, vor allem durch kleine Geschäfte im Ortskern, vervollständigt werden.

Kleine Betriebe bekommen hier die Möglichkeit sich anzusiedeln und profitieren von «Kopplungskäufen».

Zwar gibt es keinen rechtlichen Anspruch auf Bevorzugung aber im Sinne einer funktionierenden Ortsgemeinschaft werden die lokalen Geschäfte informiert und in den Ansiedlungsprozess eingebunden. Dadurch haben lokale HändlerInnen bei der Ansiedlung den Vorrang. Hier wird es zu Verhandlungen mit verschiedenen BetreiberInnen kommen, inwieweit sie das Zielgebiet mitentwickeln.

### Legende:

1. Ortskern
2. Kleine Geschäfte im Ortskern
3. Pflegestützpunkt
4. Dienstleistungen
5. Rotes Kreuz



<sup>6</sup> Vgl. Gehl (2015), S.90

# Masterplan– räumliche, soziale & wirtschaftliche Entwicklung

## Planerische Vorgaben – Nutzungsplan für Gebäude

Über die Beteiligungsprozesse hinweg hat sich der Wunsch, nach Vorgaben, hinsichtlich der Nutzung, für BauträgerInnen und BauwerberInnen, herausgestellt. Solch eine «Vorgabe» stellen Nutzungspläne dar.

Nutzungspläne von Gebäuden sind eine Grundlage für raumplanerische Regelungen für BauträgerInnen. Im Nutzungsplan wird festgelegt, welche Nutzungen für einzelne Gebäude und deren Stockwerke vorgesehen sind. Nutzungspläne sind wichtig für weitere Planungen, um die unterschiedliche Bespielung der Räume sicherzustellen. Es werden Höhen und Nutzungen der gebauten Flächen festgelegt.

Vorgaben des Nutzungsplans, die im Bebauungs- und Flächenwidmungsplan festlegbar sind werden in diese eingearbeitet.

Im Nutzungsplan werden auch Vorgaben festgelegt, die nicht im Bebauungs- und Flächenwidmungsplan regelbar sind. Diese müssen privatrechtlich, als Vorgaben für die BauwerberInnen und InvestorInnen festgelegt werden.

Es wird zu Änderungen im Flächenwidmungs-, sowie im Bebauungsplan kommen. So werden die Höhen und Nutzungen für weitere Bauschritte festgelegt.

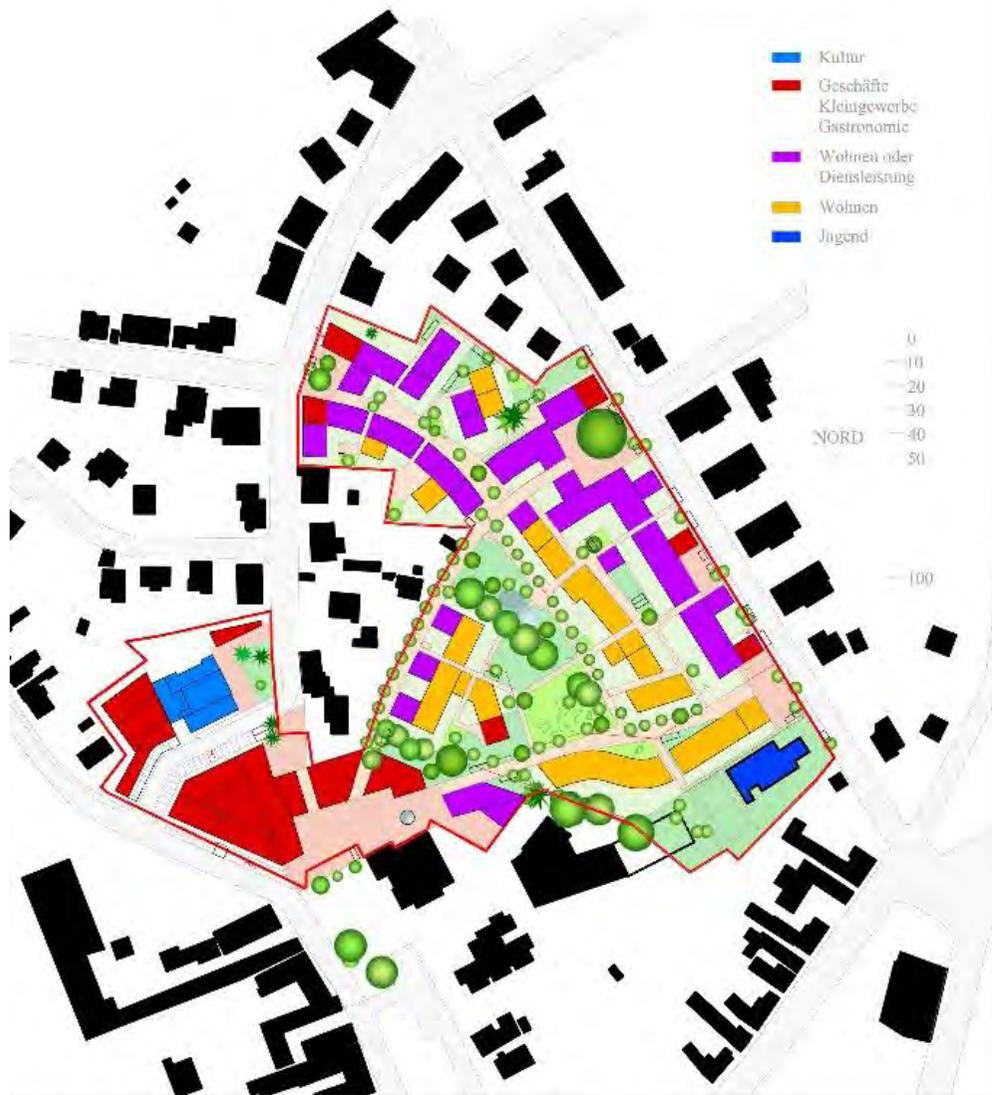
Festlegungen des Masterplans, die weder im Bebauungsplan, noch im Flächenwidmungsplan geregelt werden können, werden vor Vergabe von Baurechten, oder vor Verkauf an Bauträger privatrechtlich vereinbart.

Die nachfolgenden Pläne sind Nutzungspläne, dies festlegen, wo welche Nutzungen vorgeschrieben werden.

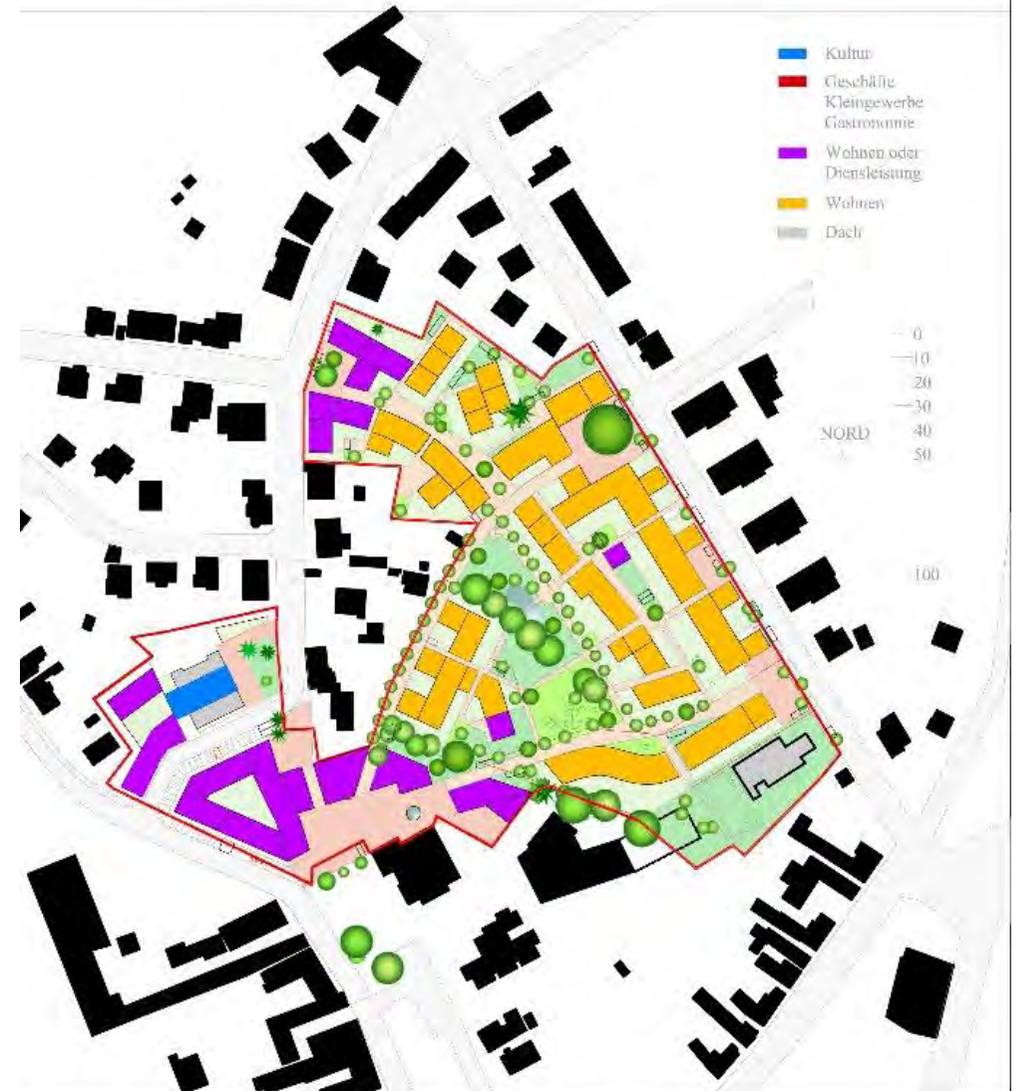
So sind im neuen Ortskern die Erdgeschosszonen der Ansiedlung eines Nahversorgers und kleinen Betrieben vorbehalten (rot). In den oberen Stockwerken soll die die Ansiedlung von Betrieben möglich sein (lila).

Diese Nutzungspläne sollen dazu führen, dass sich an den Plätzen, die räumlich geplant sind, Dienstleistungen, Geschäfte und Kleinstbetriebe ansiedeln.

NUTZUNGEN ERDGESCHOSS

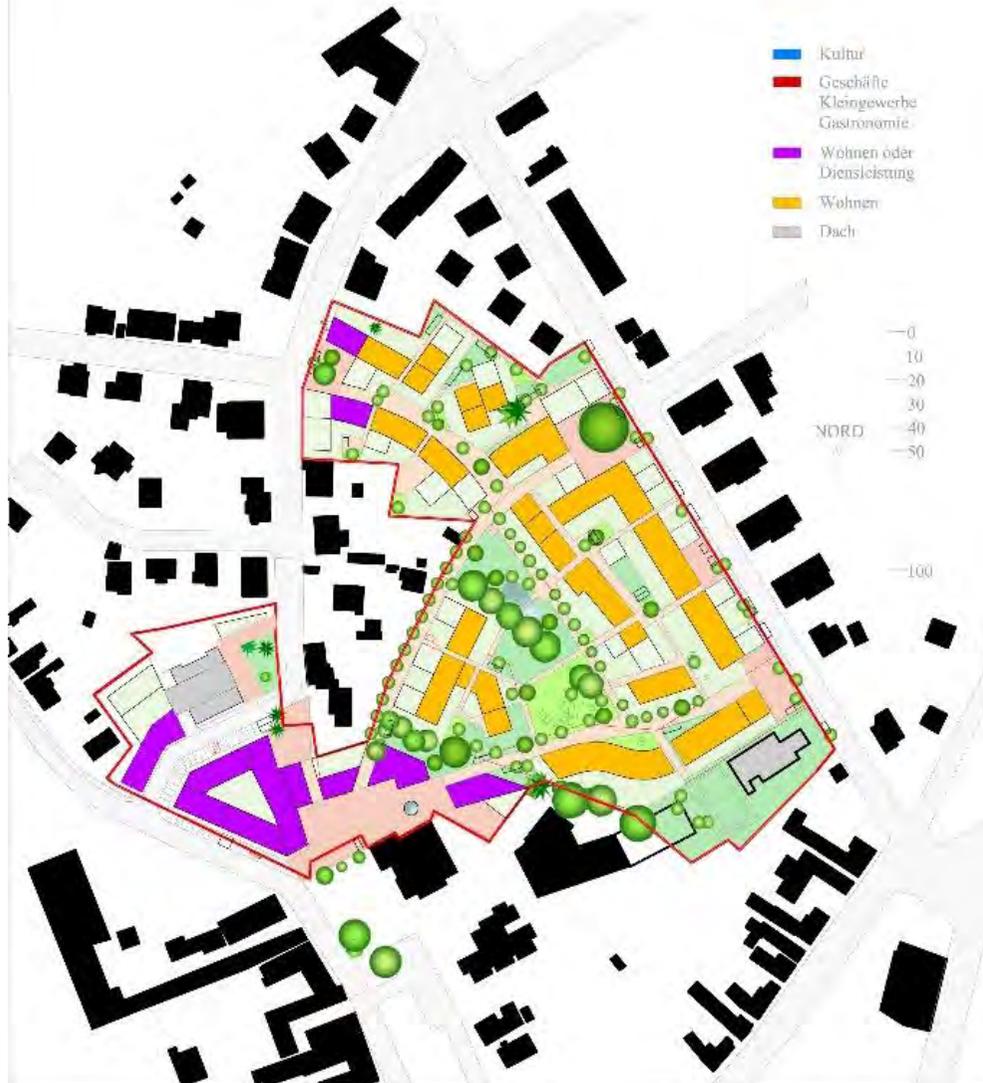


NUTZUNGEN I. OBERGESCHOSS



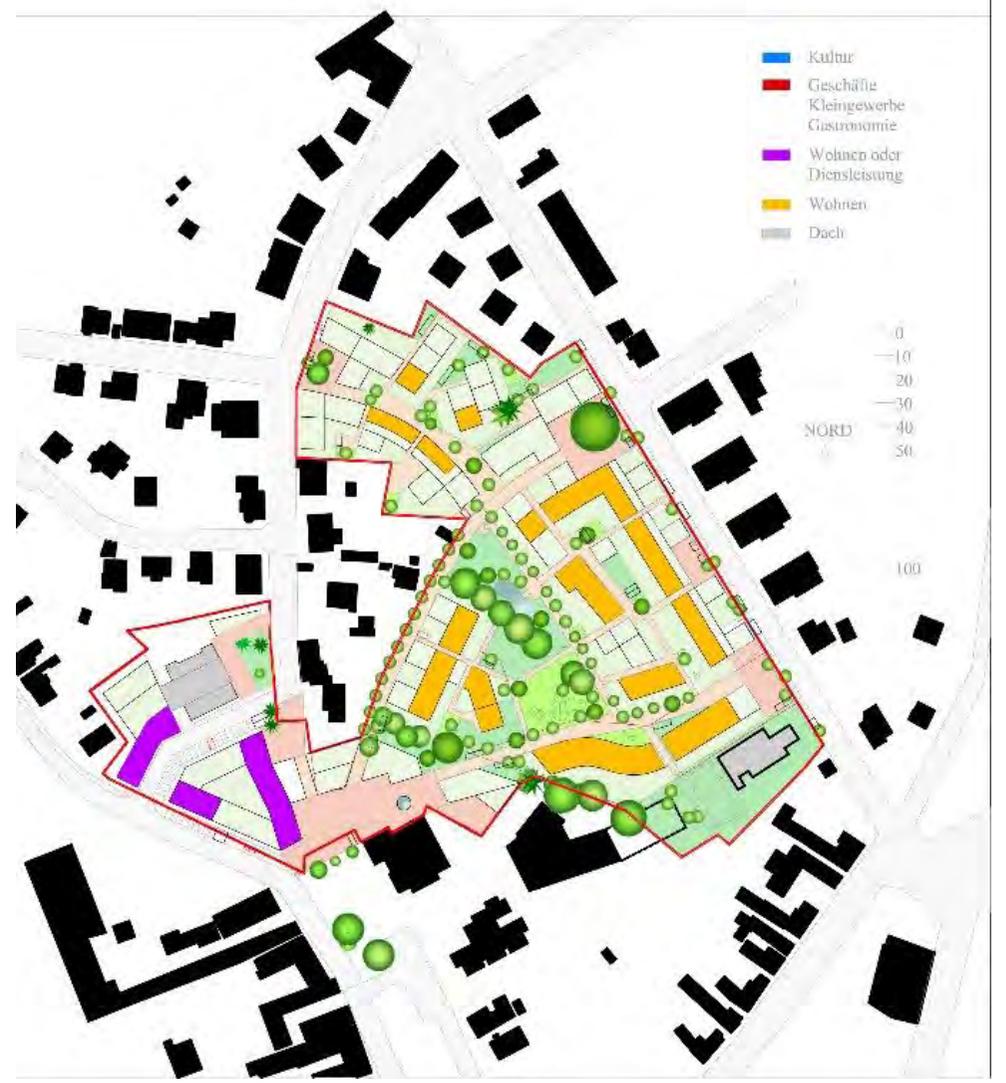
NUTZUNGEN 2. OBERGESCHOSS

- Kultur
- Geschäfte  
Kleingewerbe  
Gastronomie
- Wohnen oder  
Dienstleistung
- Wohnen
- Dach



NUTZUNGEN 3. OBERGESCHOSS

- Kultur
- Geschäfte  
Kleingewerbe  
Gastronomie
- Wohnen oder  
Dienstleistung
- Wohnen
- Dach





# Masterplan- Verkehrsentwicklung

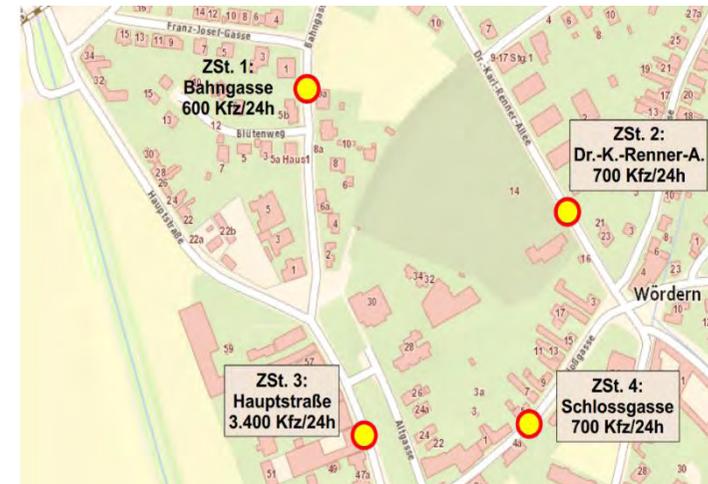
## Der fließende Verkehr – Auswirkungen auf St. Andrä Wördern

Das Nadelöhr für den Verkehr in St. Andrä-Wördern bildet der Kreisverkehr im Bereich des Pfarramtes. Für dieses Nadelöhr wurden zwei unterschiedliche Zukunfts-Szenarien berechnet:

- *Szenario 1:* Es werden 100 Wohnungen **außerhalb** des Zentrums angesiedelt. Dies ergibt ca. 250 Fahrten mehr pro Tag, die durch den Kreisverkehr fahren müssen. Bei 300 Wohnungen würde das 750 Fahrten mehr pro Tag beim Kreisverkehr bedeuten.
- *Szenario 2:* 100 Wohnungen **im neuen Zentrum** ergeben 150 Fahrten pro Tag mehr, davon 125, die durch den Kreisverkehr müssen. Die anderen 25 wählen einen anderen Weg zur Wienerstraße. Bei 300 Wohnungen bedeutet das ein Plus von 375 Fahrten pro Tag beim Kreisverkehr. Das sind um 325 Fahrten weniger, als in Szenario 1.

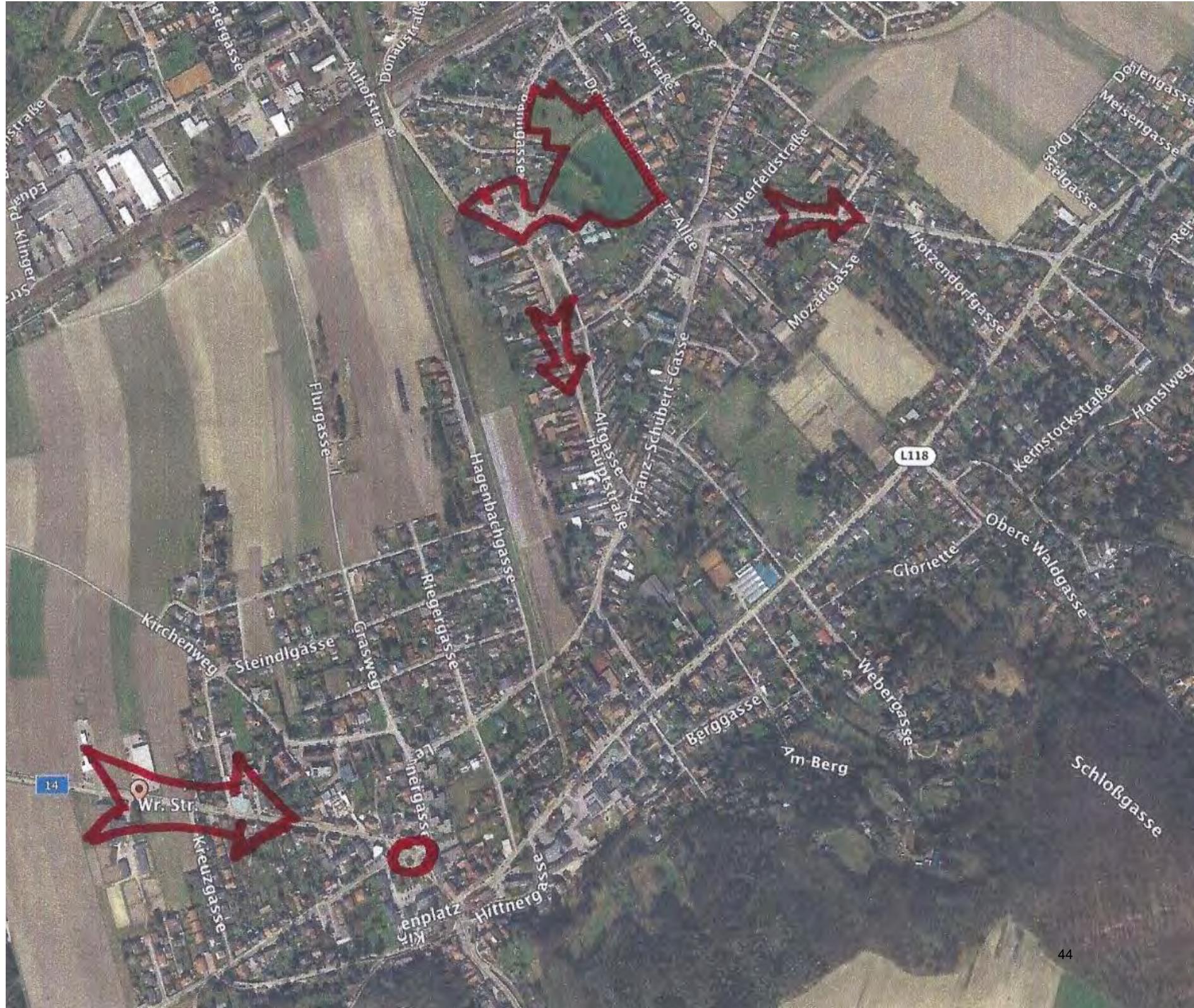
### Resümee der Untersuchung:

Jede Wohnung, welche außerhalb des Zentrums errichtet wird, erzeugt eine doppelt so hohe Verkehrsbelastung in St. Andrä-Wördern, wie eine Wohnung im neuen Zentrum.



St. Andrä-Wördern ist flach. Dieses Potential kann durch ein Attraktivieren des Fahrradfahrens, durch Erweiterung der Radwege und das Bereitstellen von mehr Fahrradabstellplätzen, genutzt werden.

In 15 Jahren mit jetzigem Verkehrsverhalten	Fahrten aus allen Garagen	800 Fahrten/Tag bei allen Garagen
Dr. Karl Renner Alee 60% Anteil Bestand		480 Fahrten/Tag bei Garagen in der Karl Renner Alee 700 Fahrten/Tag Grundlage Verkehrszählung
Gesamt In 15 Jahren mit jetzigem Verkehrsverhalten und heutiger Fahrzeugtechnik		1180 Fahrten/Tag in der Karl Renner Alee



# Masterplan- Verkehrsentwicklung

## Der fließende Verkehr – Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Im Zuge der Beteiligungsverfahren wurde die Forderung der BürgerInnen deutlich, den innerörtlichen Verkehr und damit verbundene Lärmbelastungen einzuschränken. Diese Forderung bezieht sich vor allem auf die Umgebung des neuen „Planungsgebietes“ und bahnhofsnahe Liegenschaften. Die AnrainerInnen haben Sorge, dass es durch die Entwicklungen im neuen „Planungsgebiet“ zu zusätzlichen Lärmbelastungen kommen wird. Um den Lärm entgegen zu wirken, werden Maßnahmen zur Lärmreduktion gefordert.

Um zu wissen, ob Maßnahmen zur Lärmreduzierung fruchten, bedarf es, am Beispiel der Dr. Karl-Renner-Allee, einen Vergleich zwischen der bestehenden Lärmbelastung, gegenüber der Lärmbelastung nach dem Vollausbau der Siedlung (inklusive Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Solche Abschätzungen unterliegen abgesicherten Grundlagen.

### Berechnung des Schallpegels bei Zuwachs ohne Maßnahmen

Der geschätzte Ausgangswert des Schallpegels beträgt ca. 42,0dB. Wenn es zu keinen Maßnahmen kommt aber zu einer Verkehrszunahme von 70 % (siehe Kapitel „Der fließende Verkehr – Auswirkungen auf STAW“)

Damit erhöht sich der Schallpegel um 2,3dB (vgl. Tab. 1). Das ergibt einen erhöhten Schallpegel von 44,3dB.

Tabelle 1: Schallpegeldifferenzen bei Veränderung der Verkehrsstärke

Reduktion der Verkehrsstärke [%]	Schallpegelminderung [dB]	Erhöhung der Verkehrsstärke [%]	Schallpegelerhöhung [dB]
- 10	- 0,5	+ 10	+ 0,4
- 20	- 1,0	+ 20	+ 0,8
- 30	- 1,5	+ 30	+ 1,1
- 40	- 2,2	+ 40	+ 1,5
- 50	- 3,0	+ 50	+ 1,8
- 60	- 4,0	+ 60	+ 2,0
- 70	- 5,2	+ 70	+ 2,3
- 80	- 7,0	+ 80	+ 2,6
- 90	- 10,0	+ 90	+ 2,8
		+ 100	+ 3,0

Tabelle 7: Schallpegeldifferenzen ( $L_{A,eq}$ ) bei Veränderung der Geschwindigkeit gegenüber 50 km/h auf Asphaltbeton

Fahrzeugkategorie	Geschwindigkeit [km/h]			
	30	40	50	60
PKW	- 4,4 dB	- 1,9 dB	± 0 dB	+ 1,6 dB
Leichte Standard-LKW	- 1,3 dB	- 0,6 dB	± 0 dB	+ 0,5 dB
Lärmarme leichte LKW	- 3,5 dB	- 1,5 dB	± 0 dB	+ 1,3 dB
Schwere Standard-LKW	- 1,3 dB	- 0,6 dB	± 0 dB	+ 0,5 dB
Lärmarme schwere LKW	- 3,5 dB	- 1,5 dB	± 0 dB	+ 1,3 dB

### Berechnung des Schallpegels bei Zuwachs mit 30 km/h Zone

Die Einführung einer 30 km/h Zone wird als effektivste Schallminderungs-Maßnahme genannt. Durch die Einführung einer 30 km/h - Zone kommt es zu einer Schallpegelminderung von 4,4dB (vgl. Tab. 7). Nach dem Vollausbau und dem Einführen einer 30 km/h Zone ergibt das einen Schallpegel von 39,9dB (44,3dB - 4,4dB = 39,9dB).

## Mögliche Straßen mit 30 km/h – Zone

### Weitere, nicht berechnete, mögliche Maßnahmen zur Schallreduzierung sind:

- Fahrverbot für Mopeds
- absorbierenden Fassaden im Bereich der neuen Tiefgaragen
- übersichtliche Tiefgaragenausfahrten
- zusätzliche Baumbepflanzung
- Änderung der Antriebsarten für mobile Fahrzeuge

Diese Maßnahmen wurden bei der Berechnung des Schallpegels, der zur Reduktion führte, nicht berücksichtigt.

### Die geplanten Maßnahmen

- Einführung einer 30 km/h-Zone im Bereich der Bahngasse, der Franz-Josef-Gasse und der Dr. Karl-Renner-Allee.
- Gestaltung der Dr. Karl-Renner-Allee. Hier sind FußgängerInnenquerungen und Aufpflasterungen vorgesehen. Diese erschweren das schnelle Autofahren und tragen so zu einer Lärmreduzierung bei.
- An Straßen, wie der Bahngasse, der Franz-Josef-Gasse, dem Blütenweg und der Dr. Karl-Renner-Allee soll das Moped fahren verboten werden.



# Masterplan- Verkehrsentwicklung

## Auswirkungen des Parkraumregulativs im aktuellen Bestand

Im Zuge der „Offenen Ateliers“ hat sich der Wunsch herausgestellt, dass PendlerInnen in der «Park & Ride»-Anlage parken und nicht auf die naheliegenden Gassen ausweichen sollen.

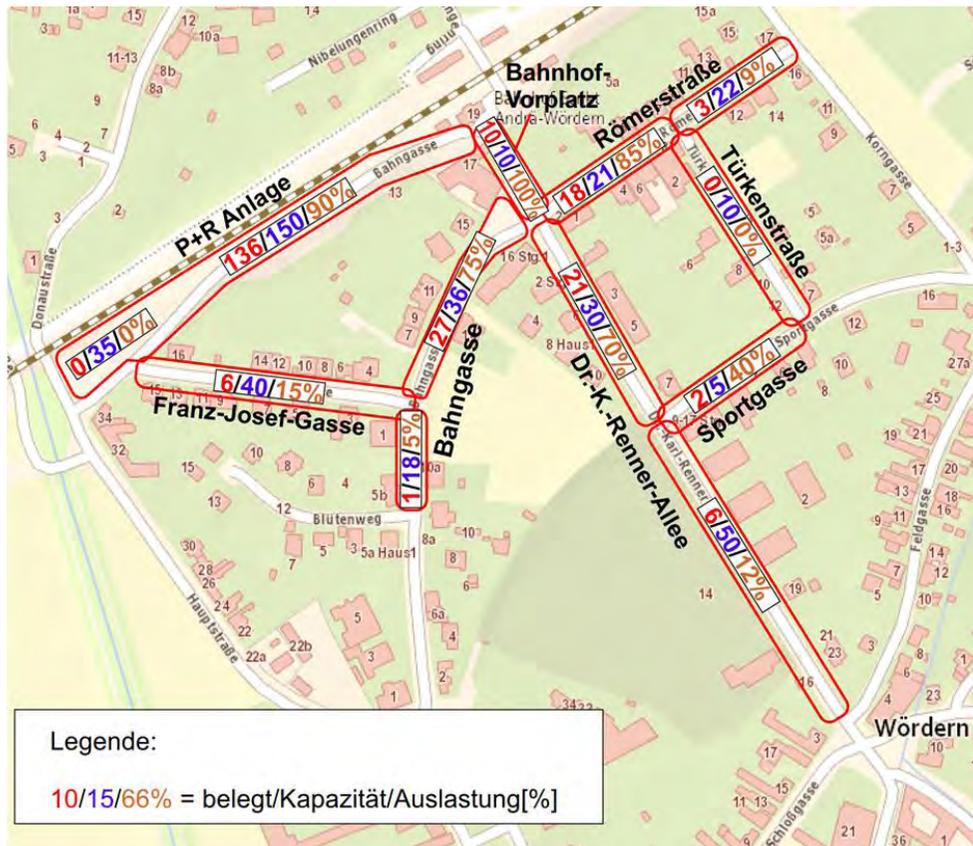
Wie die Verkehrszählungen zeigen, wird die „Park & Ride“-Anlage tagsüber gut angenommen. Allerdings werden in Bahnhofsnähe die umliegenden Gassen auch als „Park & Ride“-verwendet. Die AnrainerInnen dieses Gebietes verlangen, dass die Straßen frei von PendlerInnen und externen DauerparkerInnen werden. PendlerInnen sollen in Zukunft ausschließlich an PendlerInnen-Parkplätzen parken können. Dieser kann, wenn nötig ausgebaut werden.

Zusätzlich wäre ein Informationssystem für PendlerInnen bei der Zufahrt in der Hauptstraße, über die aktuelle Auslastungssituation der „Park&Ride“-Anlage hilfreich.

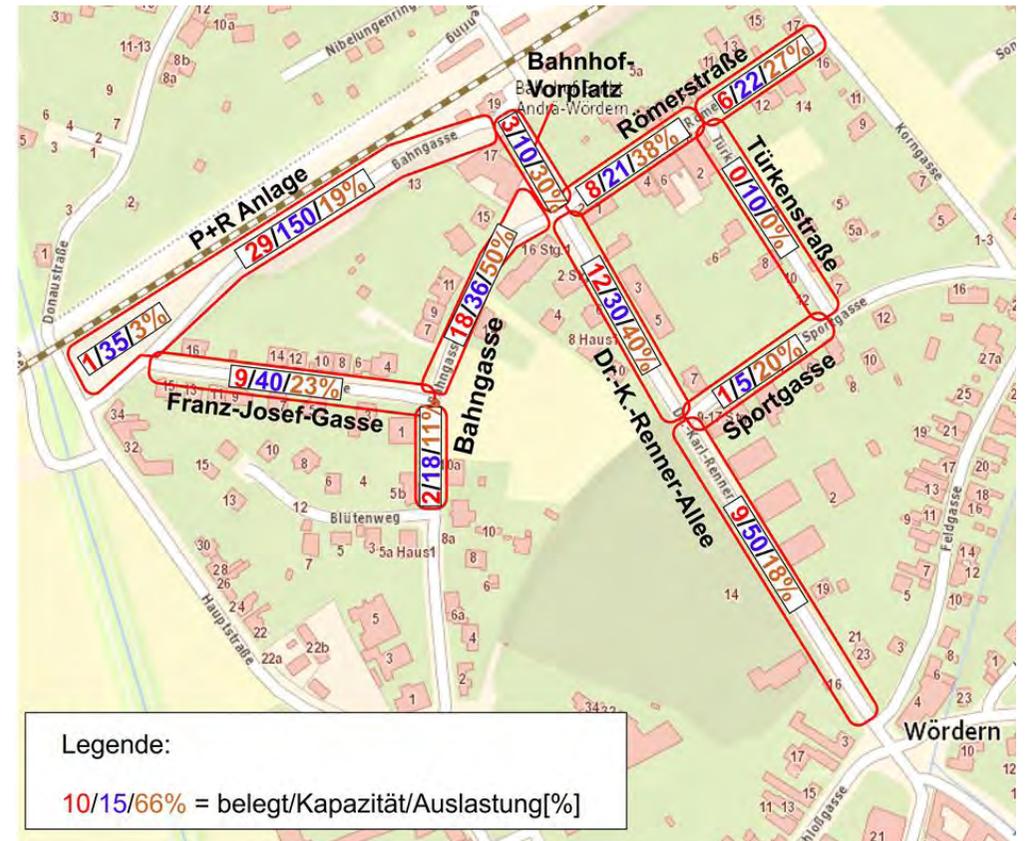
Ebenso wird eine aktive Parkraumbewirtschaftung als sinnvoll erachtet.

Auf Grundlage der Zählungen der VerkehrsplanerInnen können, durch eine aktive Parkraumbewirtschaftung, im aktuellen Bestand zusätzliche 25 Parkplätze freigemacht werden. Bei einer Vollausslastung der „Park & Ride“-Anlage (90 %) ergibt das, in den unmittelbar am Bahnhof gelegenen Straßen, insgesamt 144 freie Parkplätze.

PARKPLÄTZE	zur Verfügung	ist Zustand -vor Parkraumbewirtschaftung			abgeschätzter Zustand -mit Parkraumbewirtschaftung		
		am Abend belegt	in der Früh belegt	frei Auslastung (90%Belegung)	durch Parkraum- bewirtschaftung	belegt mit Parkraum- bewirtschaftung	frei Auslastung (90%Belegung)
PR Anlage	185	30	136	44	21	157	25
Franz Josefgasse	40	9	6	28		9	28
Bahngasse	54	20	28	23	-8	20	31
Bahnhofvorplatz	10	3	10	0	-7	3	6
Dr. Karl Renner Alle	80	21	27	48	-6	21	53
Römerstraße	43	14	21	20	-6	14	26
	<b>412</b>			<b>119</b>			<b>144</b>



**Stellplatzzerhebung**  
 10 Uhr VM



**Stellplatzzerhebung**  
 19 Uhr Abends

# Masterplan- Verkehrsentwicklung

## Der ruhende Verkehr – Der Parkplatzschlüssel im neuen Gebiet

Das Land Niederösterreich gibt einen Schlüssel von 1 Parkplatz pro Wohneinheit und Betrieb vor. Die Gemeinde St. Andrä-Wördern hingegen hat einen Schlüssel von 1,5 Parkplätzen pro Wohneinheit und Betrieb vorgesehen. Im ExpertInnenforum, in dem VertreterInnen der Länder Salzburg und Tirol, der Städte St. Pölten und Wien, der Wirtschaftskammer, der Raumplanung etc. anwesend waren, wurde ein Schlüssel von 1 Parkplatz pro Wohneinheit und Betrieb, für dieses Gebiet, als vernünftig und realistisch eingeschätzt. Grund dafür ist die gute, öffentliche Anbindung des „Planung Gebiets“.

Die Grundlage für Festlegung des Parkplatzschlüssels ist der Motorisierungsgrad der jeweiligen Gemeinden. Beim Festlegen des Parkplatzschlüssels ist folgendes zu berücksichtigen:

- Zum einen die Nähe des Bahnhofs zum «Planungsgebiet», welche förderlich für eine Reduzierung des fahrenden und ruhenden Verkehrs ist.
- Zum anderen die Tatsache, dass „betreubares“, sowie „Junges Wohnen“ weniger bis gar keine PKWs und dazugehörige Parkplätze benötigen (Jüngere und Ältere Generationen nehmen häufiger andere Mobilitätsformen in Anspruch).

Wohnung und Parkplatz sollen getrennt vermietet werden. BewohnerInnen ohne Auto können so günstigere Wohnungen angeboten werden. Dadurch werden auch verkehrsvermeidende BewohnerInnen nach St. Andrä-Wördern „gelockt“.

Sollten in Zukunft weniger Parkplätze benötigt werden, können die nicht mehr genutzten Parkplätze in Mobilitätszentren umgewandelt werden. In diesen Mobilitätszentren sollen einerseits Alternativen zu PKWs angeboten werden. Andererseits können sich dort verkehrsauffine Kleinbetriebe ansiedeln.

Um die Oberfläche frei von Autos zu halten werden im neuen Gebiet die benötigten Parkplätze unterirdisch untergebracht. Für schon ansässige AnrainerInnen wird die zukünftige Parkraumbewirtschaftung (siehe Kapitel *„Auswirkungen des Parkraumregulativs im aktuellen Bestand“*) keine Konsequenzen haben. Hier ist der planliche Konsens maßgebend. BewohnerInnen des neuen Gebietes, im Besitz eines Autos, müssen sich für dieses allerdings einen Tiefgaragenplatz mieten.

**Betroffene Straßen  
im  
„Planungsgebiet“**



# Masterplan- Verkehrsentwicklung

## ÖBB – Personenverkehr

Im Zuge der „Offenen Ateliers“ hat sich klar der Wunsch nach einer höheren Zugtaktung herausgestellt. Dies würde eine bessere Anbindung an Wien, Tulln etc. bedeuten.

Durch die bessere Anbindung an Wien werden mehr PendlerInnen zum Pendlerbahnhof fahren. Der derzeitige Eisenbahnverkehr stellt schon jetzt für die unmittelbaren NachbarInnen eine Lärmbelastung dar. Durch eine höhere Taktung wird diese Lärmbelastung zunehmen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Eisenbahn einen Sonderfall darstellt, der auch als solches zu behandeln ist. So ist die Taktung der ÖBB-Züge nicht von der Gemeinde abhängig. Dem Bürgermeister wurde, in Verhandlungen mit der ÖBB, eine höhere Zugtaktung in Aussicht gestellt. Diese Verhandlungen sollen ausgeweitet werden, um auch Schallschutztechnische Maßnahmen im Siedlungsgebiet zu erreichen.

# Der Masterplan– Anhänge

## Untersuchung alternativer Bebauungsstrukturen am alten Sportplatz + Köglgründe



Szenario  
Einfamilienhäuser:  
Im Zuge der  
Beteiligungsprozesse  
wurde auch der der  
Wunsch geäußert,  
das geplante Gebiet  
nur mit  
Einfamilienhäusern  
zu besiedeln.  
Im Gebiet Alter  
Sportplatz und Kögl  
Gründe hätten 42  
Einfamilienhäuser mit  
600 m<sup>2</sup> Grund Platz.  
Es würden keine

Flächen für leistbares Wohnen frei werden. Für ältere und junge Bewohner würde weder Platz noch Einrichtungen geschaffen. Die Siedlungsentwicklung würde sich an die Ränder von Wörtern verschieben. Eine nicht wünschenswerte Verkehrszunahme, speziell am Kreisverkehr und zum Bahnhof ist zu erwarten. Am ehemaligen Sportplatz würde kein öffentliches Grün entstehen. Für die Gemeinde entstehen durch diese Bebauung hohe

Infrastrukturkosten. Aus planerischer Sicht ist diese Entwicklung kategorisch anzulehnen.

Szenario Reihenhäuser:



Gemäß des geltenden Flächenwidmungsplanes wäre es auch möglich das Planungsgebiet mit Reihenhäusern zu verbauen. Die Reihenhausbauung ohne eigene Autozufahrt würde eine Wohnungsanzahl von 250 Wohnungen im Planungsgebiet Alter Sportplatz + Kögl Gründe ergeben. Das ist in etwa die Anzahl von Wohnungen die auch der Masterplan erreicht. Allerdings ist bei dieser Wohnform aus

Kostengründen kein Junges Wohnen möglich. Weiters sind bei dieser Wohnform die Anschlussbebauungen an die Nachbargrundstücke an das baurechtliche Minimum herangerückt. Diese Bebauung sieht auch keine öffentlichen Plätze, keine öffentlichen Grünflächen und keine sozialen Einrichtungen vor (Jugendzentrum Spielplätze, soziale Einrichtungen...) Die Erschließung sowie die Durchwegung erscheinen grundsätzlich problematisch. Die obig genannte Dichte ist auch nur erreichbar, wenn das Gebiet autofrei ist. Bei einer klassischen Erschließung einzelner Parzellen mit dem Auto würde man nur 80 Wohnungen errichten können. Aus planerischer, ins besonders aus sozialer Sicht sind beide Varianten abzulehnen.

# Untersuchung der möglichen Ausnutzung des Planungsgebietes nach derzeitiger Rechtslage

## Erklärung der Tabelle:

Folgende Kenndaten beschreiben die geplante Dichte im neuen Zentrum:

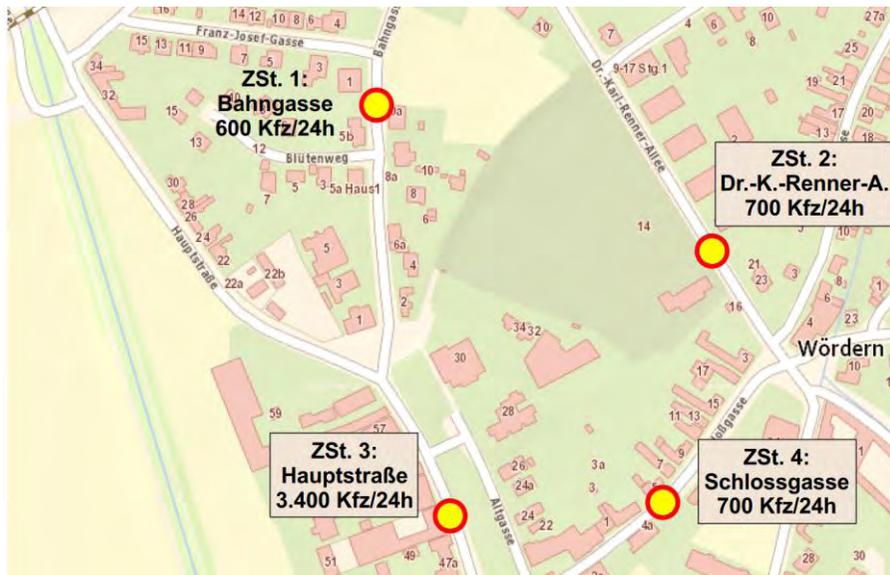
- Die **Geschoßflächenzahl**, also die Summe aller Geschoßflächen dividiert durch die Grundstücksfläche soll **1.03** betragen.
- Die **Grundstückszahl** beschreibt den prozentuellen Anteil der verbauten Flächen an der Gesamtfläche. Diese Zahl soll im neu geplanten Gebiet **34.05%** betragen. Das bedeutet, dass nur 1/3 der gesamten Fläche verbaut wird. Ganze 2/3 der Fläche sind als Grünfläche und Wege geplant.
- Die **Bruttogeschoßfläche** ist die Summe aller oberflächlich gelegenen Bruttogeschoßflächen. Im «Planungsgebiet» erwartet man eine Bruttogeschoßfläche von **37779 m²**.

ENTWICKLUNG ZENTRUM WÖRDEN FLÄCHENABSCHÄTZUNGEN										
STAND 2018-06-25										
	Bemerkung	Grundstücks- fläche (m2)	Bebau- ungsdichte in (%) Lt. Bebauungsplan	Grundfläche (m2)	Bauklasse	Annahme Ebenen	Geschoßlä- che = Ebenen X Grundfläche	mittlere Wohnungsgröße ca. WNF 70 m2 = BGF 100m2	Wohn- einheiten	Geschoßflächenzahl (GFZ) GFZ= Geschoßflächen / Grundstücksfläche
		Lt. Grundbuch	(Prozentsatz der als Bauland gewidmete Fläche darf bebaut werden)	(Prozentsatz der Grundstücksfläche)	Lt. Bebauungsplan					
Gst. Nr.		m2	%	m2		Anzahl	m2	m2	WE	GFZ
<b>A - Bauhof</b>										
1501/22		1.225	50	613	I,II	3	1.838			
1030/32		1.022	50	511	I,II	3	1.533			
Newaghalle - 1030/52	Denkmalschutz	1.204	50	511	I,II	1-2	737			
1030/59		2.030	50	1.015	I,II	3	3.045			
		<b>5.481</b>		<b>Summe</b>			<b>7.153</b>	100	72	<b>1,30</b>
<b>B - Kögelgrund</b>										
854/1		<b>6.980</b>	30	2.094	I,II	3	<b>6.282</b>	100	63	<b>0,90</b>
<b>C - Sportplatz</b>										
850/2		10.628	40	4.251	I,II	3	12.754			
738		2.765	40	1.106	I,II	3	3.318			
737		6.759	40	2.704	I,II	3	8.111			
847/1		482	30	145	I,II	3	434			
		<b>20.634</b>		<b>Summe</b>			<b>24.616</b>	100	246	<b>1,19</b>
<b>D - Gemeindeparkplatz + Jugendheim</b>										
71	Teilstück	<b>1.745</b>	30	524	I,II	3	<b>1.571</b>	100	16	<b>0,90</b>
<b>GESAMT</b>		<b>34.840</b>					<b>39.621</b>	<b>SUMME - Wohneinheiten</b>	<b>396</b>	<b>1,14</b>

## 1 Verkehrsanalyse

Im Jänner 2018 wurde im umgebenden Straßennetz Verkehrszählungen und Erhebungen im ruhenden Verkehr durchgeführt.

Abbildung 1: Verkehrsbelastung [Kfz/Tag]



Die Verkehrsstärken liegen derzeit zwischen 600 und 3400 Kfz/Tag an einem normalen Wochentag.

Abbildung 2: Stellplatzzerhebung früh, 10:00 Uhr

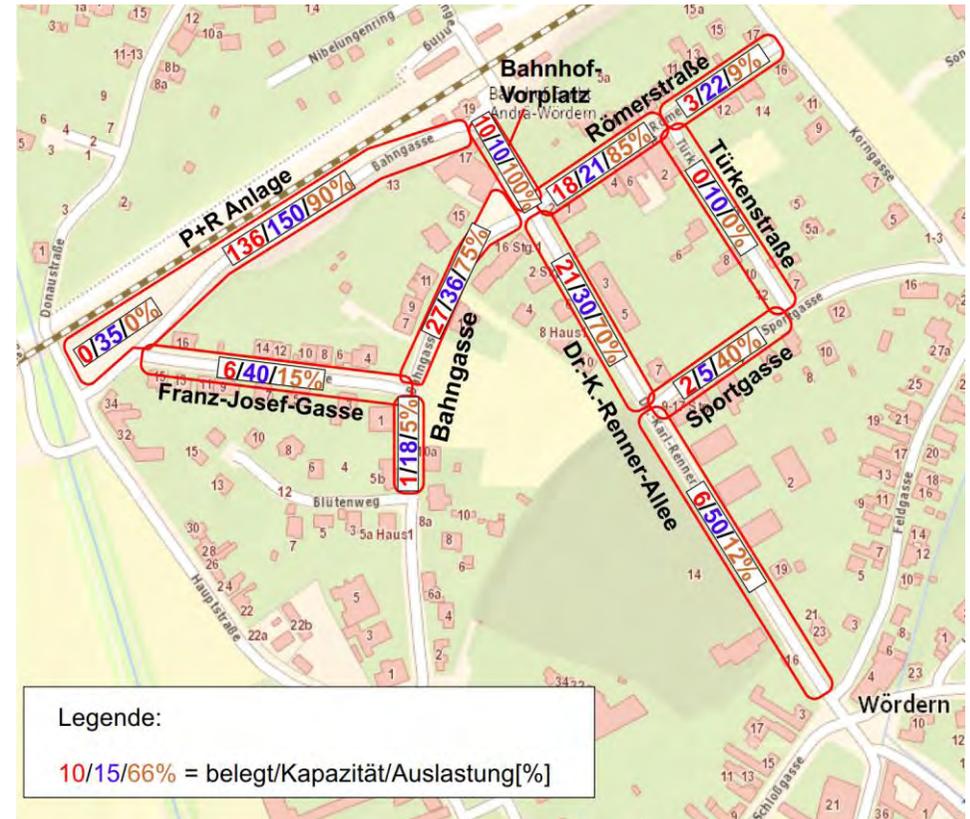
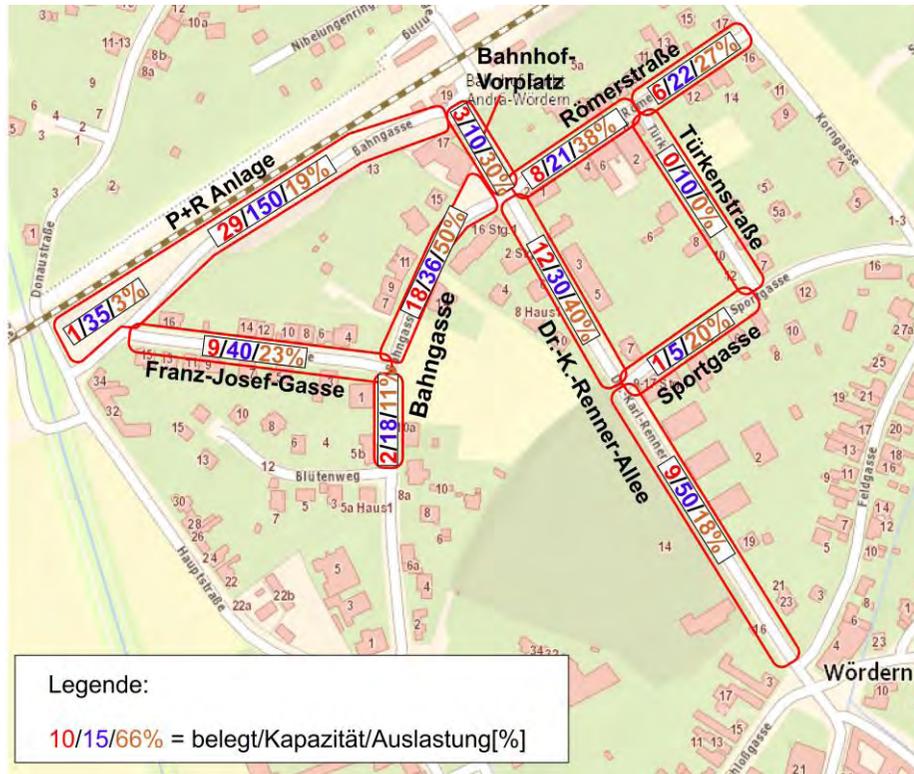


Abbildung 3: Stellplatzzerhebung spät, 19:00 Uhr



Es zeigt sich, dass die P&R-Anlage tagsüber gut angenommen wird und nahe am Bahnhof voll ausgelastet ist. Auch in der Bahngasse wird offensichtlich P&R ausgeübt. In den anderen Straßenzügen lässt sich keine P&R Nutzung erkennen.

Am Abend leert sich die P&R-Anlage erwartungsgemäß und wird tw. von AnwohnerInnen als Parkplatz genutzt.

## 2 Verkehrserzeugung der neuen Nutzungen

Die derzeitigen Planungen sehen als Wohnnutzungen etwa 300 Wohneinheiten (WE) an der Dr. Karl Renner-Allee und der Bahngasse vor, daneben soll es noch in geringeren Umfang Gewerbenutzungen (Einkaufen, Büro, Kleingewerbe, etc.) an der Hauptstraße geben. Die tatsächliche Größenordnung und Nutzung der Gewerbeflächen ist derzeit schwer abschätzbar.

Die Wohnnutzung erzeugt Verkehr vor allem in den Bereichen Arbeits- und Ausbildungspendeln, Einkaufen und Freizeit, Bringen und Holen von Kindern. In den ländlichen Bereichen Niederösterreichs werden rd. 3 Wege pro Tag und mobiler Person erzeugt. Etwa 50% dieser Wege werden mit dem privaten Kfz zurückgelegt, wobei im Schnitt 1,2 Personen pro Pkw zu verzeichnen sind. Die zentrale Lage der neuen Siedlung neben dem Rathaus und dem Bahnhof lassen den Schluss zu, dass die Nutzung des Pkw geringer sein wird als in anderen Ortsteilen der Gemeinde, da sowohl die Bahn als auch die meisten wichtigen Einrichtungen in der Gemeinde leicht zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden können. Als obere Grenze der erzeugten Fahrten durch die wohnenden Personen kann man also  $300 \text{ Wohneinheiten} \times 2 \text{ Personen pro WE} \times 3 \text{ Wege pro Tag} \times 50\% / 1,2 = 750 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag}$  ausrechnen. Bei einem Anteil von 30% Kfz-Verkehr reduziert sich die Anzahl der täglichen Fahrten auf 450 Kfz-Fahrten pro Tag. Dazu sind noch die Fahrten jener Personen zu zählen, die die Gewerbeeinrichtungen besuchen. In Summe werden also pro Tag zwischen 450 als Minimum und rd. 900 Fahrten inkl. Gewerbenutzung erzeugt.

### 3 Ruhender Verkehr

In St. Andrä-Wördern sind in der Bauordnung pro Wohneinheit 1,5 Stellplätze vorgeschrieben. Es müssten also 450 Stellplätze errichtet werden. Dazu kommen noch die Stellplätze für die Gewerbenutzung und das Gemeindeamt sowie den Kindergarten. Diese Stellplätze werden in drei Tiefgaragen untergebracht. Eine davon ist für die gewerbliche Nutzung und das Gemeindeamt vorgesehen. Die Garagenausfahrten sind auf die Bahngasse und die Dr. Karl-Renner-Allee ausgerichtet.

Die NÖ Bautechnikverordnung schreibt 1 Stellplatz pro Wohneinheit vor. Es gibt also einen Spielraum für die Errichtung von Stellplätzen. Um die Stellplätze, die in Zukunft eventuell aufgrund eines geänderten Mobilitätsverhaltens nicht benötigt werden, einer anderen Nutzung zuführen zu können, ist schon bei der Errichtung darauf zu achten, dass Raumhöhe, Belichtung und Belüftung sowie die Versorgung mit Strom und Wasser vorhanden bzw. vorbereitet sind.

Erfahrungen aus Wien und anderen Regionen zeigen, dass rd. 20–25% des Quellverkehrs in der Morgenspitze und rd. 15% des Zielverkehrs in der Abendspitze auftreten.

Im Durchschnitt werden erfahrungsgemäß etwa 1,8 Fahrten pro Stellplatz erzeugt, was rd. 800 Fahrten pro Tag sind. Dies entspricht der Bandbreite der oben ermittelten Verkehrserzeugung.

Der in der morgendlichen Spitzenstunde ausfahrende Verkehr entspricht also  $450 \cdot 0,25 = 110$  Fahrten pro Stunde, davon treten 60% in der Dr. Karl Renner Allee auf. 60 Ausfahrten pro Stunde entsprechen durchschnittlich einem Fahrzeug pro Minute.

### 4 Motorisierter Individualverkehr – Wirkungen

Die Wirkungen der Verkehrserzeugung, die durch die neuen Nutzungen induziert wird, sind in absoluten Zahlen gering, aber relativ zum Bestand zeigt sich eine deutliche Steigerung der Verkehrsbelastung in den angrenzenden Straßenzügen. Wenn in der Garage in der Dr. Karl Renner Allee 250 Stellplätze vorhanden sind, dann erzeugen diese zwischen 250 und 450 Fahrten/Tag, das ist eine Zunahme von bis zu 65 % zum bestehenden Verkehrsaufkommen.

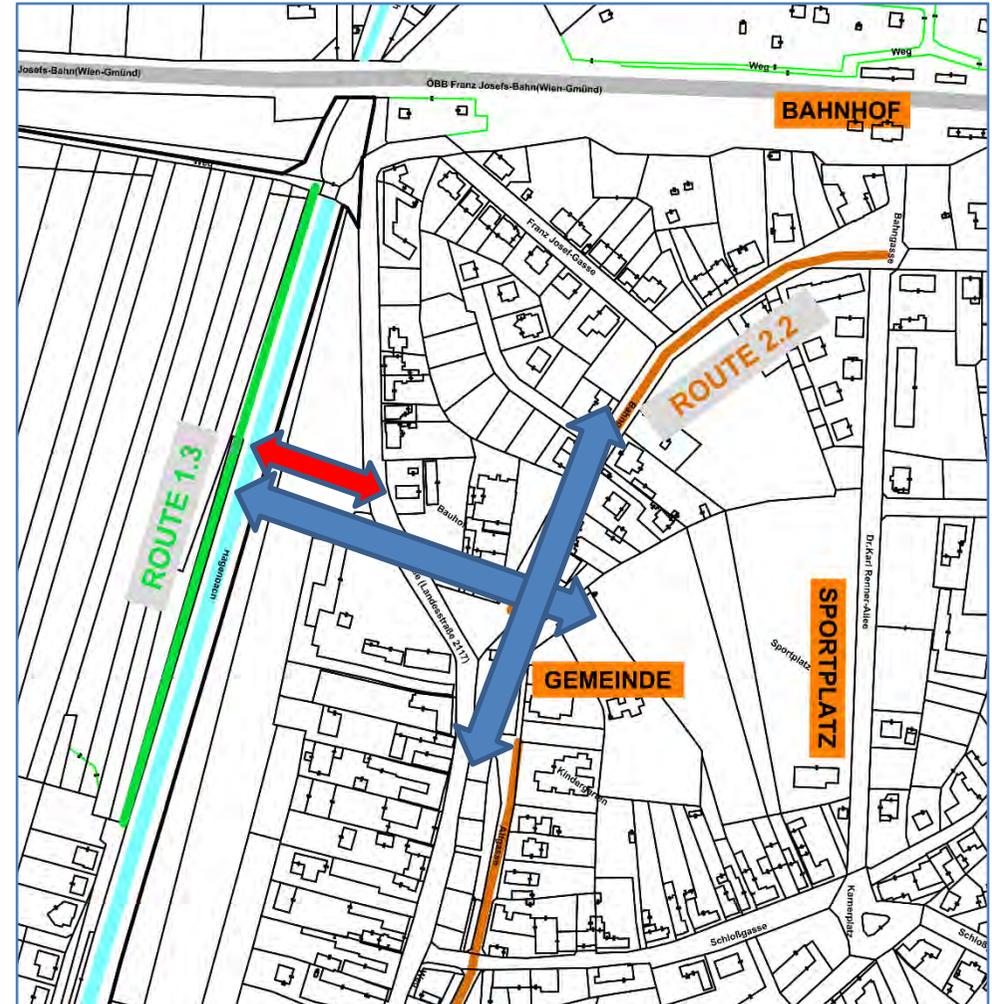
An den direkt angrenzenden Kreuzungen sind aufgrund der geringen Verkehrsstärken keine relevanten negativen Beeinflussungen zu erwarten.

Der Knoten Hauptstraße – Bahngasse soll in Richtung Norden verlegt werden. Dadurch entsteht eine T-Kreuzung mit einer 90°-Einbindung der Bahngasse in die Hauptstraße. Hier sollen auch neue Stellplätze für die Gewerbeeinrichtungen entstehen. Die Bahngasse erhält hier Senkrechtparkplätze und eine Fahrbahnbreite von 6,0 m. Durch die Verlegung und Änderung der Kreuzungssituation ist die Zufahrt zum Bahnhof zwar weiterhin möglich, aber für Außenstehende nicht anziehend

## 5 Nicht motorisierter Verkehr

Die neue Siedlung wird im Inneren autofrei sein. Die Wege sind für FußgängerInnen und RadfahrerInnen reserviert und für die Benutzung durch Einsatzfahrzeuge ausgelegt. Die Hauptwege weisen eine Breite von rd. 5 m auf, was ein friktionsfreies Nebeneinander möglich macht. Entlang der Hauptstraße und der Bahngasse ist eine Radroute zu Bahnhof geführt, diese Radroute kann direkt aus der Siedlung erreicht werden. Der Radweg am Hagenbach kann durch Überqueren der Hauptstraße und des Hagenbachs auf kurzem Weg erreicht werden. Hier ist eine direkte geradlinige Anbindung an den Radweg sicherzustellen.

Abbildung 4: Radwegverbindung



 ... neue (bauliche) Anbindung

## 6 Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof von St. Andrä-Wördern liegt in einer Entfernung von 200 – 300 m. Die Franz-Josefs-Bahn verkehrt in der Spitzenstunde mit 7 Zügen zwischen 7 und 9 Uhr morgens mit einer Fahrzeit von 18 bis 27 Minuten nach Heiligenstadt. Der letzte Zug nach Wien fährt um 23:51, der letzte Zug von Wien kommt um 00:38 Uhr an.

Tagsüber wird ein 30´-Takt angeboten, die Fahrzeit nach Heiligenstadt beträgt 27 Minuten. Die Bahnanbindung an Wien und Klosterneuburg ist also durchaus als gut zu bezeichnen.

Der Fahrpreis für eine Einzelfahrt nach Wien Heiligenstadt beträgt 4,60 €, die Wochenkarte inkl. Wien 29,60 €, die Monatskarte inkl. Wien 92,80 €, die Jahreskarte inkl. Wien 783 €.

Die Regionalbuslinie 340 fährt den Bahnhof an Schultagen 5 mal an.

## 7 Regulative

### 7.1 Parken

Um sicherzustellen, dass der Parkdruck auf die Umgebung nicht unmäßig hoch wird, ist ein Parkraumregulativ in Form einer Parkraumbewirtschaftung vorgesehen. Das umgebende Straßennetz, ausgenommen die P&R-Anlage, sollen bewirtschaftet werden, um einerseits die Nutzung der Garagen sicherzustellen und andererseits das Parken an der Oberfläche einzuschränken.

Es gibt zahlreiche unterschiedliche Varianten, die angedacht werden können:

- Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Raum zu gleichen Bedingungen für alle Nutzer
- Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum zu unterschiedlichen Bedingungen:
  - Besucher zahlen fürs Parken eine Gebühr und
  - AnwohnerInnen erhalten ein Parkpickerl für ein Auto pro Wohneinheit
  - Oder für mehrere Autos pro Wohneinheit ohne einen Stellplatz am eigenen Grund (oder in der Garage) zu haben
  - Anwohner der neuen Siedlung müssen einen Stellplatz im Haus nehmen, wenn sie ein Auto haben, jedes weitere Auto erhält ein Parkpickerl

Die genaue Formulierung der Regelung ist noch in Ausarbeitung.

## 7.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

In der Bahngasse, der Franz-Josef-Gasse, dem Blütenweg und der Dr. Karl-Renner-Allee sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h verordnet werden.

Die Gestaltung der Dr. Karl-Renner-Allee soll der Geschwindigkeitsbeschränkung angepasst werden. Es werden an geeigneten Stellen (Fußgängerquerungen) Aufplasterungen vorgesehen. Der Querschnitt wird folgendermaßen ausgeführt:

- Gehsteigbreite >2,0 m (RVS 03.02.12)
- Parkstreifen 2,0 – 2,25 m
- Fahrbahn 6,0 m (bei 30 km/h Beschränkung, RVS 03.04.12)
- In Summe also  $2 \times 2,0 + 2 \times 2,25 + 6,0 = 14,0 - 14,5$  m Breite

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist kein getrennter Radweg vorgesehen

## 8 Neue Mobilitätsformen

In der neuen Siedlung sollen alternative Mobilitätsangebote forciert werden:

- Car Sharing und Car Pooling, Mietautos in der Tiefgarage
- Elektro Mobilität – Pkw, Rad, Roller
- Ladestationen
- Gesicherte Radabstellanlagen, Radboxen
- Rad Service Station mit Strom- und Wasseranschluß
- ÖV-Tickets
- Fahrgemeinschaften für Pendler und Einkaufen
- Mitfahrbörsen für Gelegenheitswege

## 9 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Nutzung des Areals des Sportplatzes im Zentrum des Ortes hat gegenüber einem Standort außerhalb des Zentrum im Westen der Ortschaft folgende Vorteile:

- Geringere Verkehrserzeugung durch die Lage im Zentrum
- Geringere Verkehrsbelastung des Kreisverkehrs auf der B14
- Geringere Verkehrsbelastung des innerörtlichen Straßennetzes
- Bessere Auslastungsmöglichkeiten der P&R-Anlage
- Geringere Lärm- und Luftschadstoffbelastung
- Höherer ÖV-Anteil
- Höherer Radanteil im Alltagsverkehr
- Belebung der innerörtlichen Wirtschaft
- Kurze Wege
- Bringen und Holen zu Fuß oder mit dem Rad

# Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad pro Wohnung ist für die Festlegung von Parkplätzen pro Wohnung eine wichtige Grundlage, In den Ateliers wurde von den Teilnehmern immer wieder angegeben, dass sicher 2 Pkws/Wohnung in St. Andrä Wördern üblich sind, Auf diesen persönlichen Einschätzungen beruht auch die Forderung nach 2 Stellplätzen pro Wohneinheit. Diese Annahmen hielten aber einer Überprüfung nicht stand. Das statistische Zentralamt gibt für ST. Andrä Wördern einen Motorisierungsgrad von 1,37 PKW/Wohnung an. Da das Planungsgebiet sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist empfehlen wir das Regulativ der Niederösterreichischen Bauordnung zu übernehmen. Da das Gesamtareal in mehreren Abschnitten bebaut wird soll der tatsächliche Bedarf nach 5 Jahren evaluiert werden. Dann soll das Parkplatzregulativ angepasst werden. (Erhöhung oder Verminderung der vorgeschriebenen Parkplätze)

Telefonische Auskunft 08.03.2018  
Statistik Austria, Frau Gerda Fischer  
Tel. + 43 (1) 71128-7566, gerda.fischer@statistik.gv.at

4.751 Pkw in St. Andrä-Wördern  
Stichtag: 31.12.2017

Das sind alle zugelassenen Pkw aller Hauptwohnsitzer in StAW.  
Nicht erfasst sind die Pkw von Nebenwohnsitzern sowie Dienstautos!!

Sha,  
08.03.2018

Einwohner StAW am 01.01.2017: 7.823 EW  
Einwohner StAW am 01.01.2011: 7.552 EW  
daraus geschätzt am 01.01.2018 (= 31.12.2017): 7.868 EW

Motorisierungsgrad 31.12.2017

"Offizieller" Motorisierungsgrad  
4.751 Pkw / 7.868 EW = 603,8 Pkw/1.000 EW

Andere offizielle Motorisierungsgrade:  
Bezirk Tulln, 2013: 638,4 Pkw/1.000 EW  
Bezirk St. Pölten Land, 2013: 624,0 Pkw/1.000 EW  
Bezirk Korneuburg, 2013: 626,8 Pkw/1.000 EW

Damit liegt StAW unter dem Durchschnitt des Bezirks Tulln und der umliegenden Bezirke. Das entspricht auch der Vermutung, dass in großen Orten viele Wege

zu Fuß oder anders als mit dem Pkw zurückgelegt werden können, und insgesamt nicht so viele Pkw notwendig sind wie in absolut ruralen Gebieten, wo tatsächlich praktisch für fast jeden Weg ein Pkw benötigt wird.

"Realistischer" Motorisierungsgrad  
Annahme Nebenwohnsitzer haben gleichen Mot.-grad, daher irrelevant  
Dienstautos: Annahme +10%  
4.751 + 10% = 5.226 Pkw  
5.226 Pkw / 7.868 EW = 664 Pkw/1.000 EW  
Dieser Wert ist aber nicht vergleichbar mit den "offiziellen" Werten der Motorisierung.

Pkw je Wohnung

-----  
4.868 Wohnungen insgesamt in St. Andra-Wördern (31.10.2011)  
1.532 Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldung (nur Nebenwohnsitz)  
3.336 Wohnungen mit Hauptwohnsitzmeldung  
Hochrechnung auf 2017: 3.336 X 7.868 / 7.552 = 3.476 Wohnungen mit HWS  
4.751 Pkw (HWS) / 3.476 Wohnungen (HWS) = 1,37 Pkw/Wohnung (Schnitt) !!!

# Anhang

## Örtliches Raumordnungsprogramm

### Marktgemeinde ST. ANDRÄ-WÖRDERN

Der Masterplan wurde auf Grundlage des örtlichen Raumordnungsprogramms erstellt. Dieses wurde 2014 vom Gemeinderat beschlossen und steht unter [https://www.staw.at/OeEK2014\\_-\\_Bericht\\_oertliches\\_Entwicklungskonzept\\_-\\_Beschluss\\_1](https://www.staw.at/OeEK2014_-_Bericht_oertliches_Entwicklungskonzept_-_Beschluss_1) als pdf. zur Verfügung.