

Zentrumsentwicklung Ober-Grafendorf

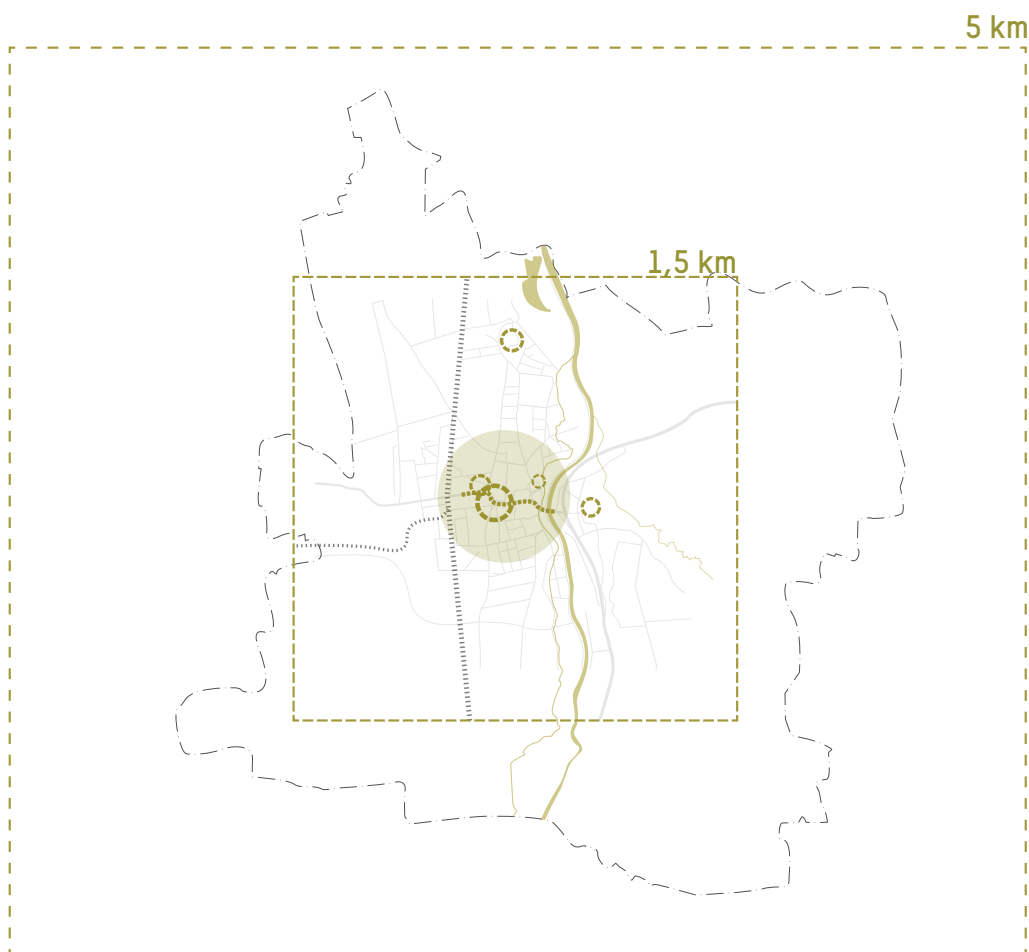
Stärkung der Zentrumsmitte

Analyse des Bestands - Entwicklung eines ortsräumlichen Konzeptes -
Gestaltung und Rahmung von Plätzen - Nutzungsszenarien -
Forcierung der Zentrumsbildung

20 sec.

FÜR OBER-GRAFENDORF

Oktober 2016



20 Sekunden mögen im Vergleich zu einem Tag, einer Woche oder gar einer Ortsentwicklung nur wie ein kurzer Augenblick erscheinen. Aber genau 20 Sekunden sollten uns die Lebensqualität + Vitalität im heutigen Ober-Grafendorf wert sein.

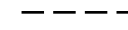
Denn genau 20 Sekunden dauert die Durchfahrt Ober-Grafendorf länger, wenn wir **anstatt mit 50 km/h** am Zentrum vorbei zu rasen, nur mit 30km/h durch das Zentrum zu ‚gleiten‘.

Die Verlangsamung des motorisierten Transitverkehrs innerhalb Ober-Grafendorfs ist die Voraussetzung für eine nachhaltige Ortsentwicklung. Denn Lebensqualität in Ober-Grafendorf **‚beginnt genau hier.‘**



Ober-Grafendorf Konturen

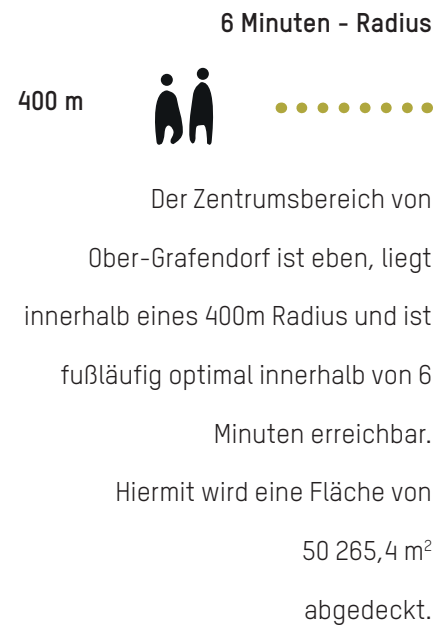
Siedlungsraum



Siedlungskern



Diese Fläche entspricht dem für einen Menschen noch wahrnehmbaren, fassbaren und verantwortbaren Raum.



Wir ‚messen‘ unseren innerlichen physischen Bewegungsradius in der Dimension der Zeit, nicht in der Dimension des Raumes. 6 Minuten Zeitaufwand gelten als **sehr nah**.



Marktgemeinde Ober-Grafendorf

Siedlungsraum - - - - -

Siedlungskerne 

Eben. Ober-Grafendorf bietet ideale Voraussetzungen für eine fuß-radläufige Mobilität.

6 Minuten - Radius



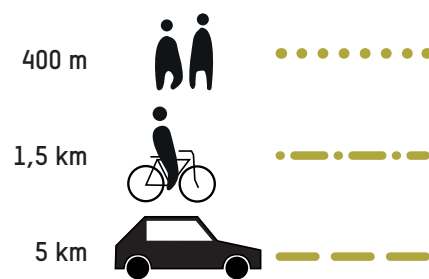
Mit dem Fahrrad sind vom Zentrum aus alle Katastralgemeinden innerhalb 6 Minuten erreichbar.
1,5 km Bewegungsradius öffnen eine Aktions-Fläche von 7,06 km²



Ober-Grafendorf Konturen

6 min
= 5 km

6 Minuten - Radius



Die Nutzung des Autos erhöht den 6 Minuten-Aktionskreis auf einen Radius von 5km, eine Fläche von 78,5 km² und untergräbt sowohl die Zentrumsbildung, die Zentrumsstärkung, die Kaufkraftbindung vor Ort, als auch die lokale Wertschöpfung.

6 min
= 1,5 km

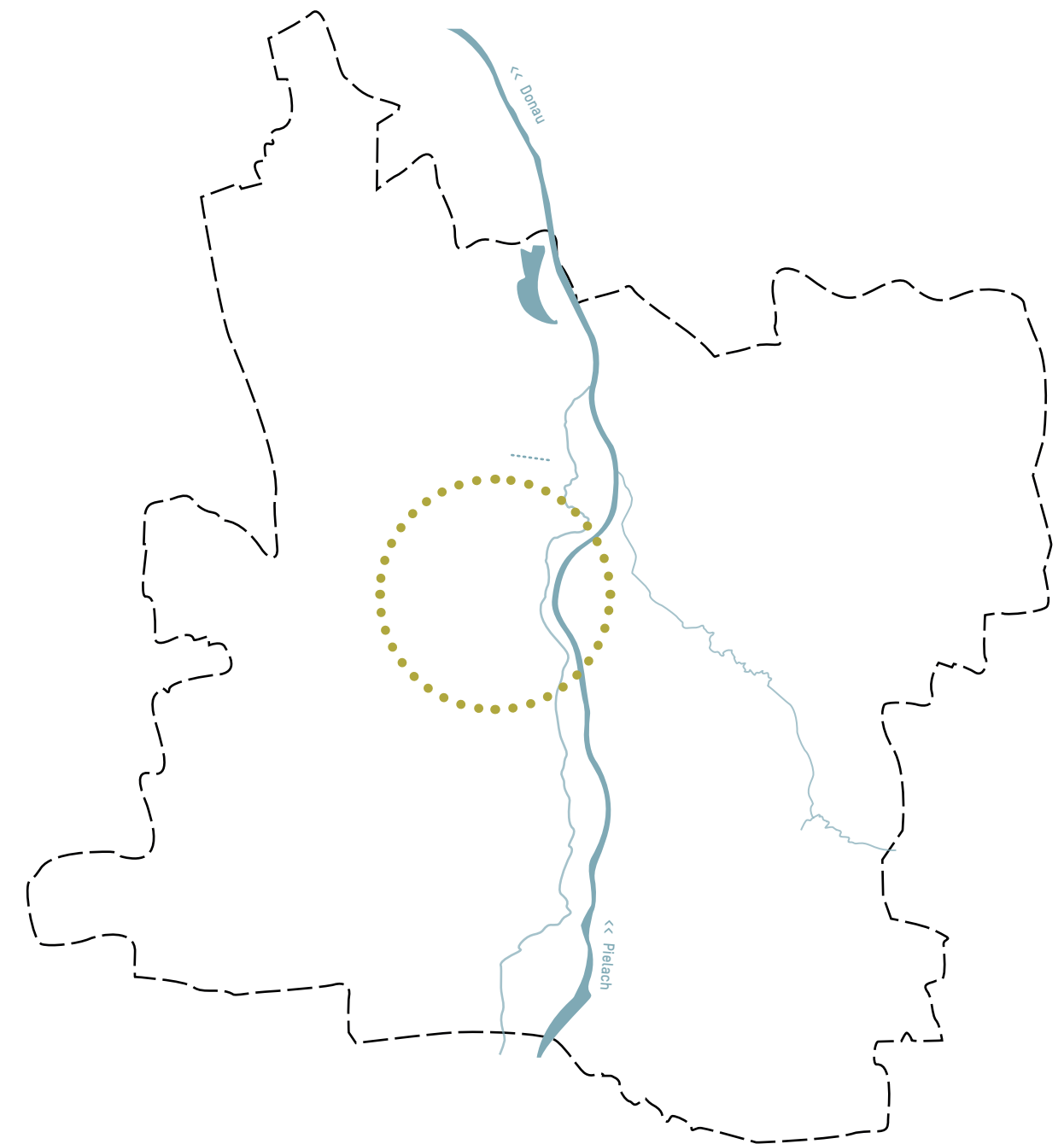
6 min
= 400 m



Lernen vom Wasser

Unterschiedliche
Zustände/Maßstäbe,
Bewegungen, Qualitäten,
Geschwindigkeiten, Wertschöpfungen,
Erlebnispotentiale,
Lebensräume

Pielach - Werksbach
Ebersdorfer See
Versickerungsprojekt (Buchengasse)
Natura 2000
Wasserwirbelkraftwerk (Fa. Schubert)
Langer Mühle



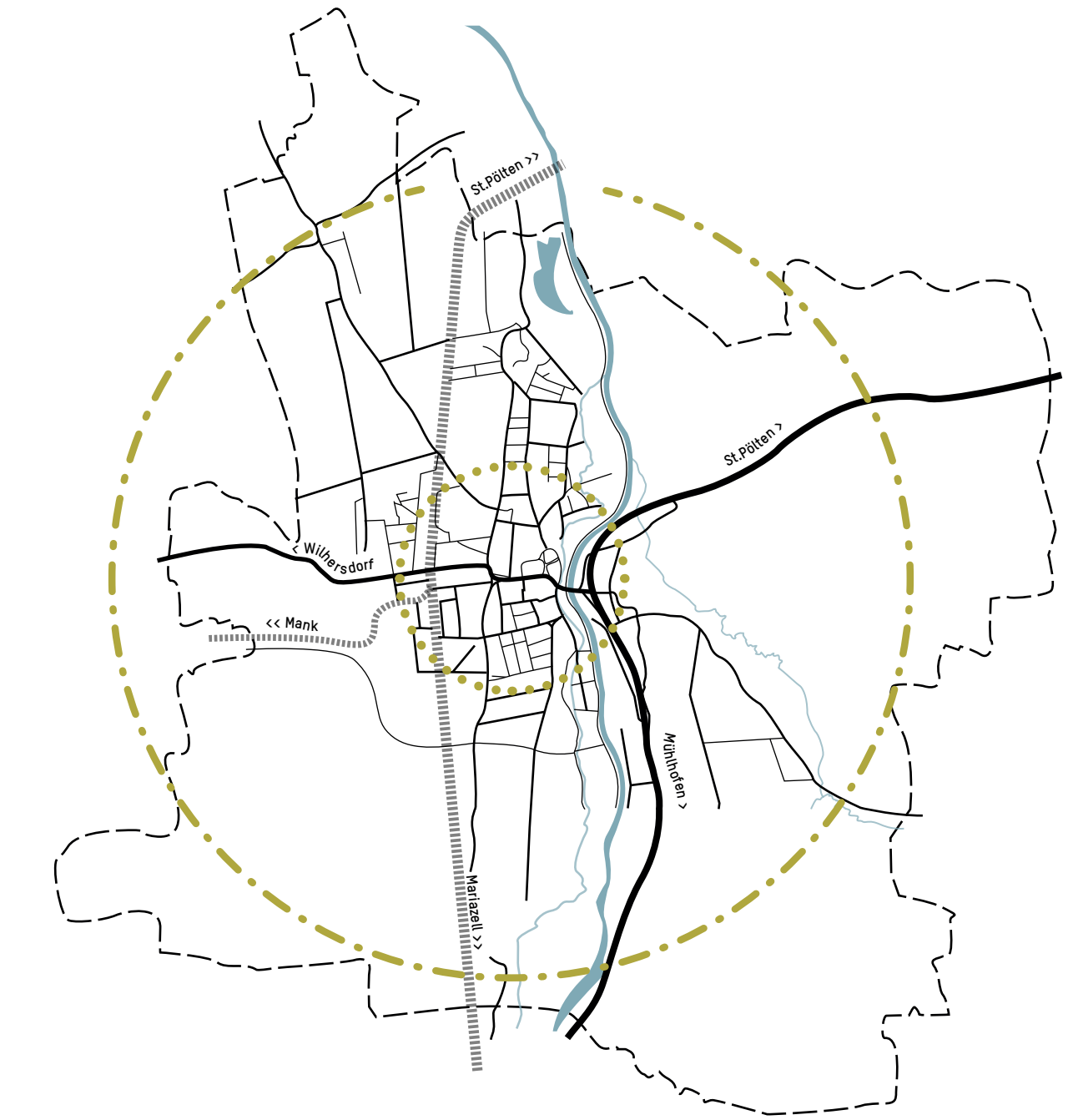
Analogie zum Wasser
das Straßen-Wege-Schienennetz

Unterschiedliche
Bewegungen, Ziele,
Maßstäbe, Geschwindigkeiten,
Distanzen,
Wertschöpfungen,
Nutzergruppen

Bewegungs - Radien

- 400 m - Radius
6 Minuten 
- 1,5 km - Radius
6 Minuten 
- 5 km - Radius
6 Minuten 

Die fußfreundliche und kommunikative Grundidee des Siedlungskörpers von Ober-Grafendorf wurde in den letzten Jahrzehnten dem autogerechten Ausbau geopfert.



..... 6 min
= 400 m

- . - . 6 min
= 1,5 km

----- 6 min
= 5 km

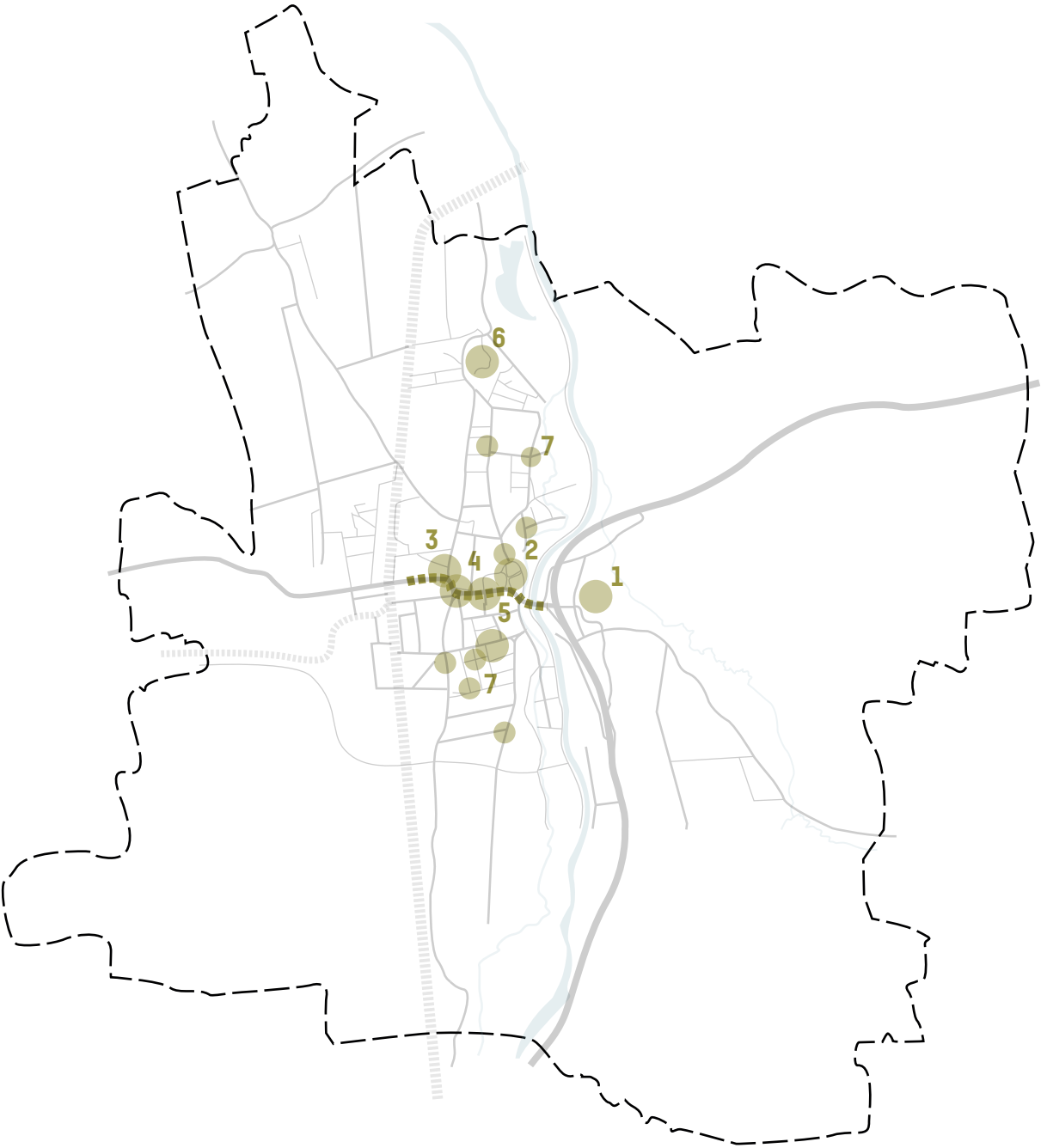
Raumbildungen

- 1 Schloss Friedau
- 2 Alter Dorfkern
- 3 Pfarrhof / Kirche
- 4 Hauptplatz
- 5 Hauptstraße
- 6 Alter Dorfanger

Potenziale

- 7 Neue Knotenpunkte/Potenziale

Entwicklungsräume -
Bezugsachsen



Landmarks

- K Kirche
- L Langer-Mühle
- W Wohntürme
- F Schloss Friedau

K

L

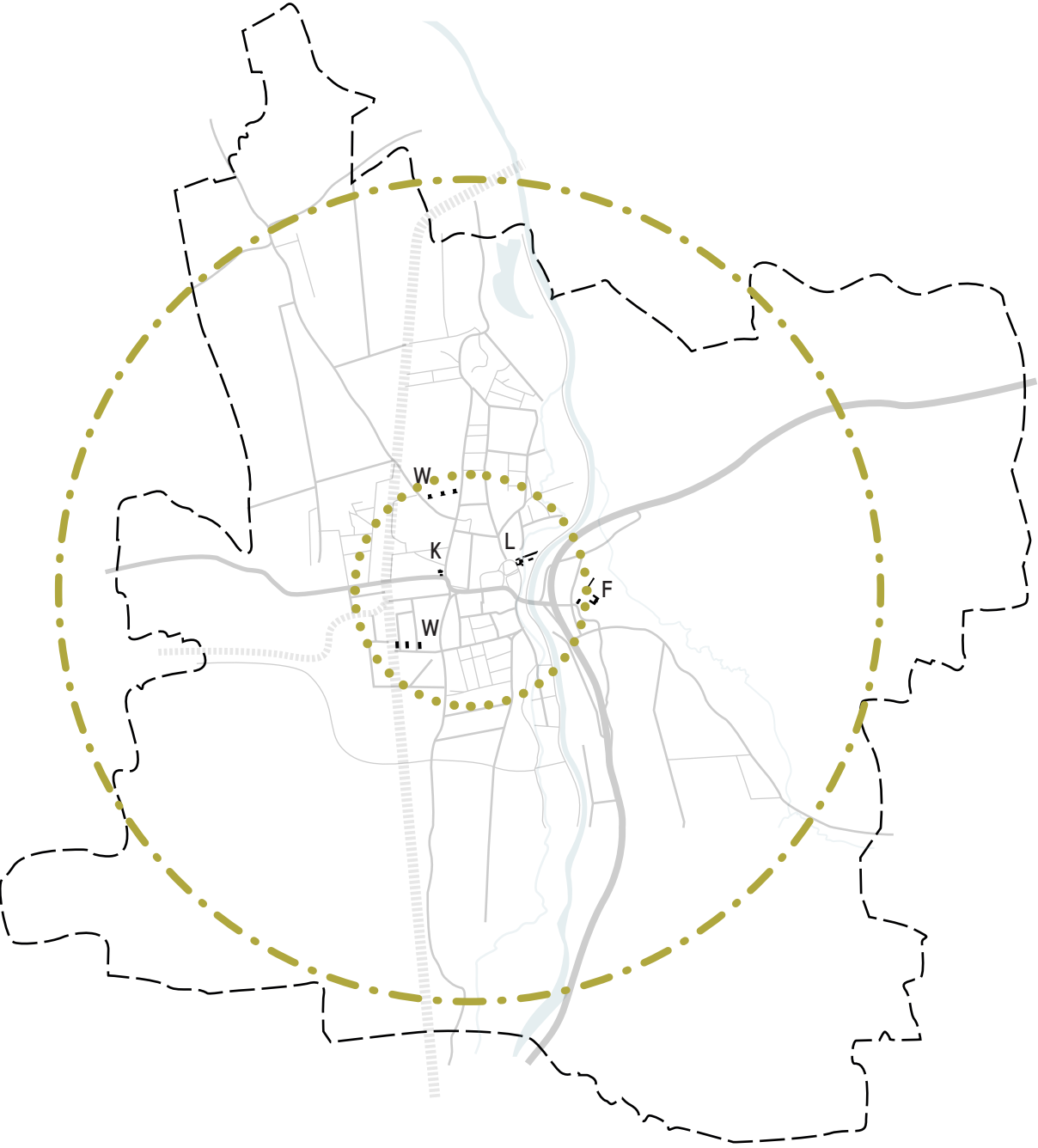
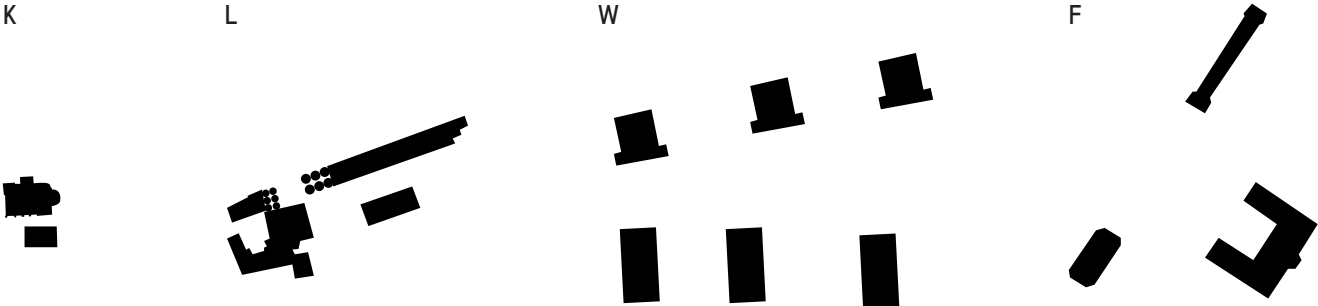
W

F

..... 6 min
= 400 m

..... 6 min
= 1,5 km

----- 6 min
= 5 km



>> Ineffizientes u. energieaufwendiges Modell

keine Überschneidungen im Alltagsleben >

- > keine Kommunikationsflächen
- > Auseinanderdriften der Funktionsbereiche
- > Isolierung
- > toter Siedlungskern
- > Zwischenräume sind reine Transiträume

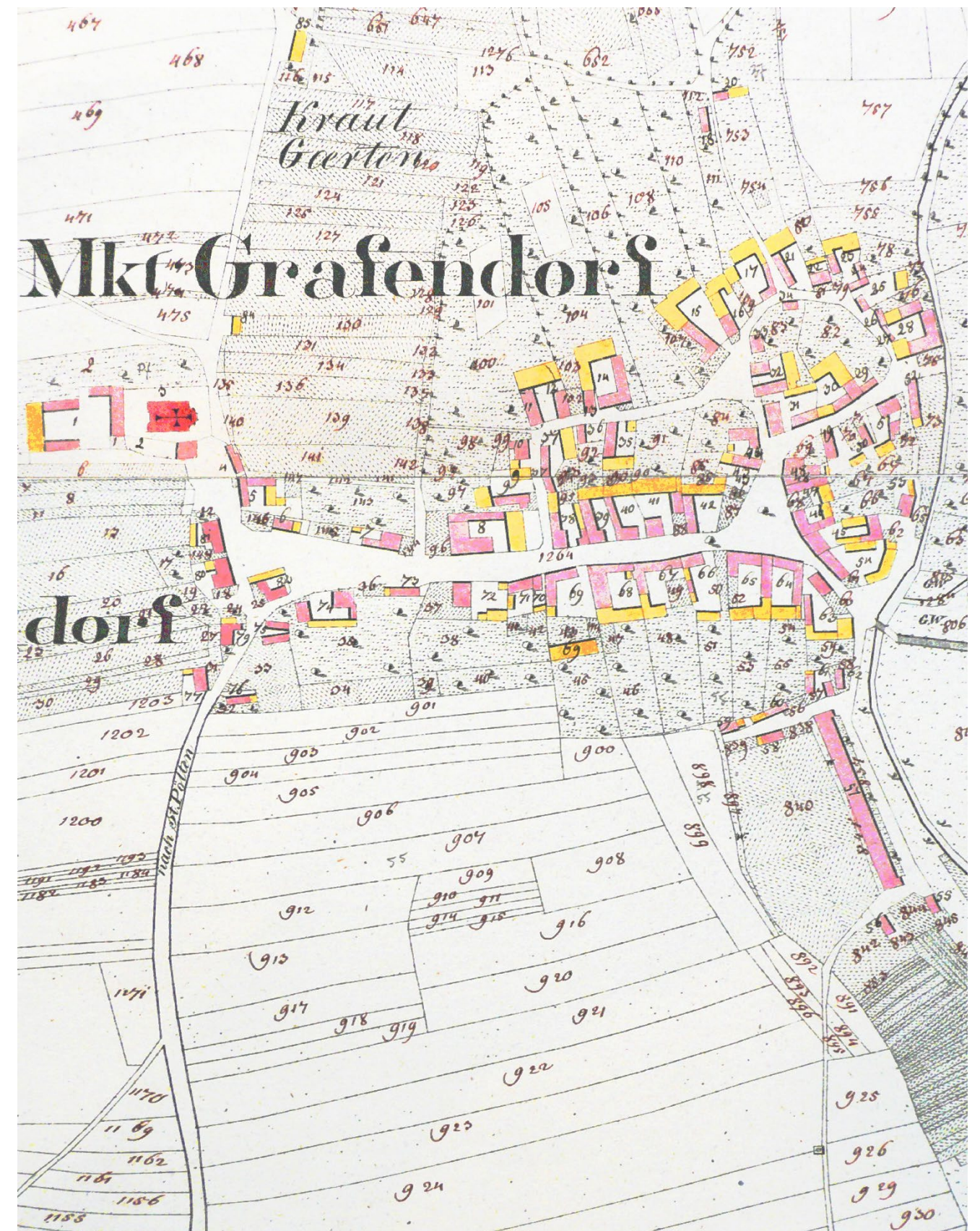
separierte
Lebensräume

„Drive-Ins“
totes Zentrum



Plan von Ober-Grafendorf
von 1821

Dorfstruktur kristallisiert sich
entlang Straßen, Plätzen u. Werksbach.



Hauptplatz 1910

Mobilitätsformen, Geschwindigkeiten, Platz und Straße
befinden sich im Einklang.

Öffentlicher Raum
ist
Kommunikationsraum



Hauptstraße/
Kindergartengebäude
(zweites Haus von rechts)
1910



Kaufhaus Dietmüller am Hauptplatz 1920



Hauptplatz mit Schulkindern 1920



Hauptstraße in Ober Grafendorf 1920

Beginn einer Differenzierung zwischen Straßen
und ‚Distanzgrün‘

Reduzierung der Platzraum-Flächen

Fragliche Bepflanzung



Mariazellerstraße 1930



Blick von Kirchturm 1930

Kompakter Siedlungsraum
in Unterscheidung zur offenen Weite
des umgebenden Agrarraumes.



Blick auf die Manker Straße 1930



Hauptplatz 1968

Dominanz des Individualverkehrs auf der Straße wächst.

ARAL-Tankstelle

Breite Straßen, schmale Gehsteige



Luftbild im Winter von Ober - Grafendorf
2000

Der kristalline Grundkörper geht in eine matrixartige
Flächenstruktur über.



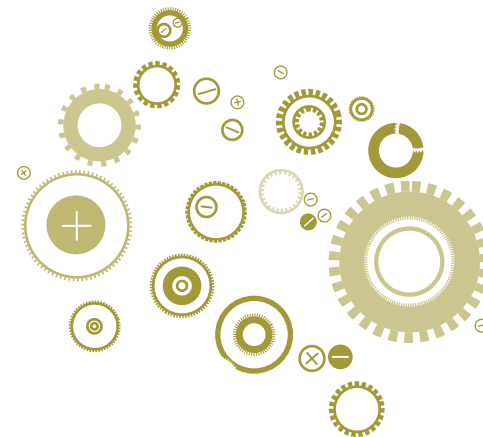
> **introvertierte, isolierte Zellen** > werten öffentlichen Raum zum reinen Transitraum ab > toter Kern > schneller Verkehr > ...

>> Straßennetz wird auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgebaut.

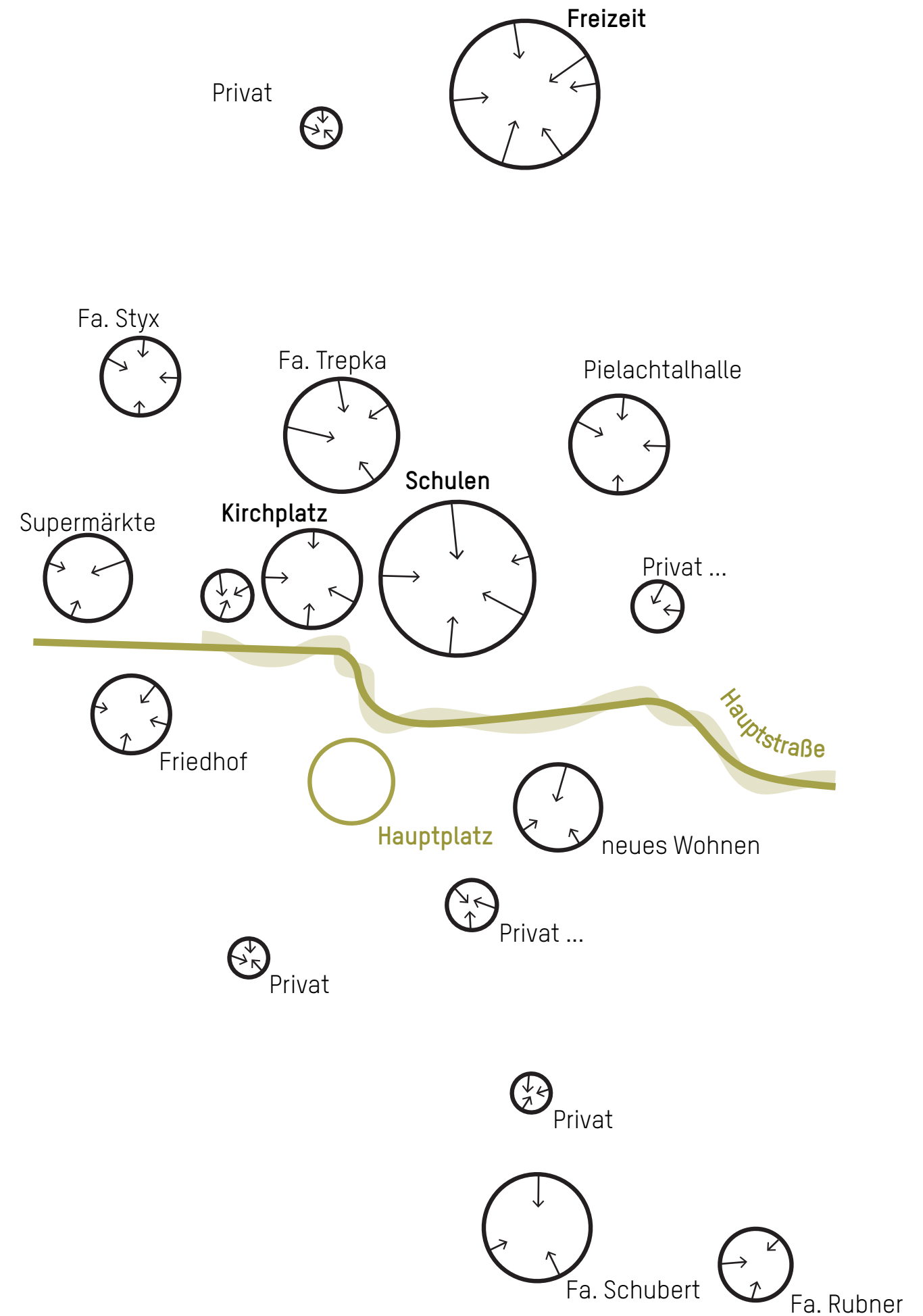
>>> führt zur Abschottung/Rückzug/Verkrustung auch der sozialen Räume.

Typologie SCHWAMM = undifferenzierter Zwischenraum / „Drive-Ins“

Siedlungsraum breitet sich matrixartig in Fläche aus. Die Bedeutung eines räumlichen Zentrums schwindet.



Viele Zahnrädchen arbeiten unabhängig und neben einander, der gemeinsame Nutzen wird dabei jedoch nicht verfolgt oder gefördert.



>> **Netzwerk aus Knotenpunkte** wertet öffentl. Raum als **Kommunikations+Begegnungsraum** auf, stärkt das Zentrum und die soziale Struktur.

>> fußläufiges Verkehrsnetz > **vernetzter Organismus** stärkt **Zellen** > lebendiger vitaler Kern > **Querverbindungen** u. **Knotenpunkte** werten **Hauptstraße** als **zentralen öffentlichen Raum** O-GDs auf und **bremsen** so den Durchzugsverkehr.

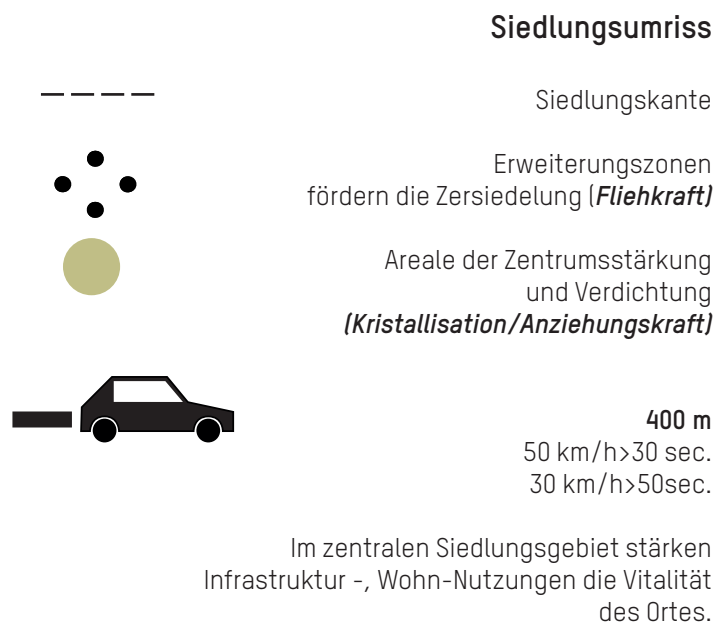
>> Permeable Membrane
>> Hoher Stoffwechsel
>> Effizientes System durch bewusstes Mobilitätsverhalten.



Um gemeinsame Synergien nutzen zu können, müssen alle zusammen und miteinander arbeiten. Beispielsweise wie ein Uhrwerk, greifen alle Rädchen in einander und treiben gemeinsam etwas an.

>> **Zentrumsnahe Funktionen**
Wohnen/Lernen/Arbeiten/Einkaufen ...





neue Plätze ?

Raumkanten

Zentrumsbereich

>> es gibt für die Größe Ober-Grafendorfs
ausreichend Platz + Straßenräume

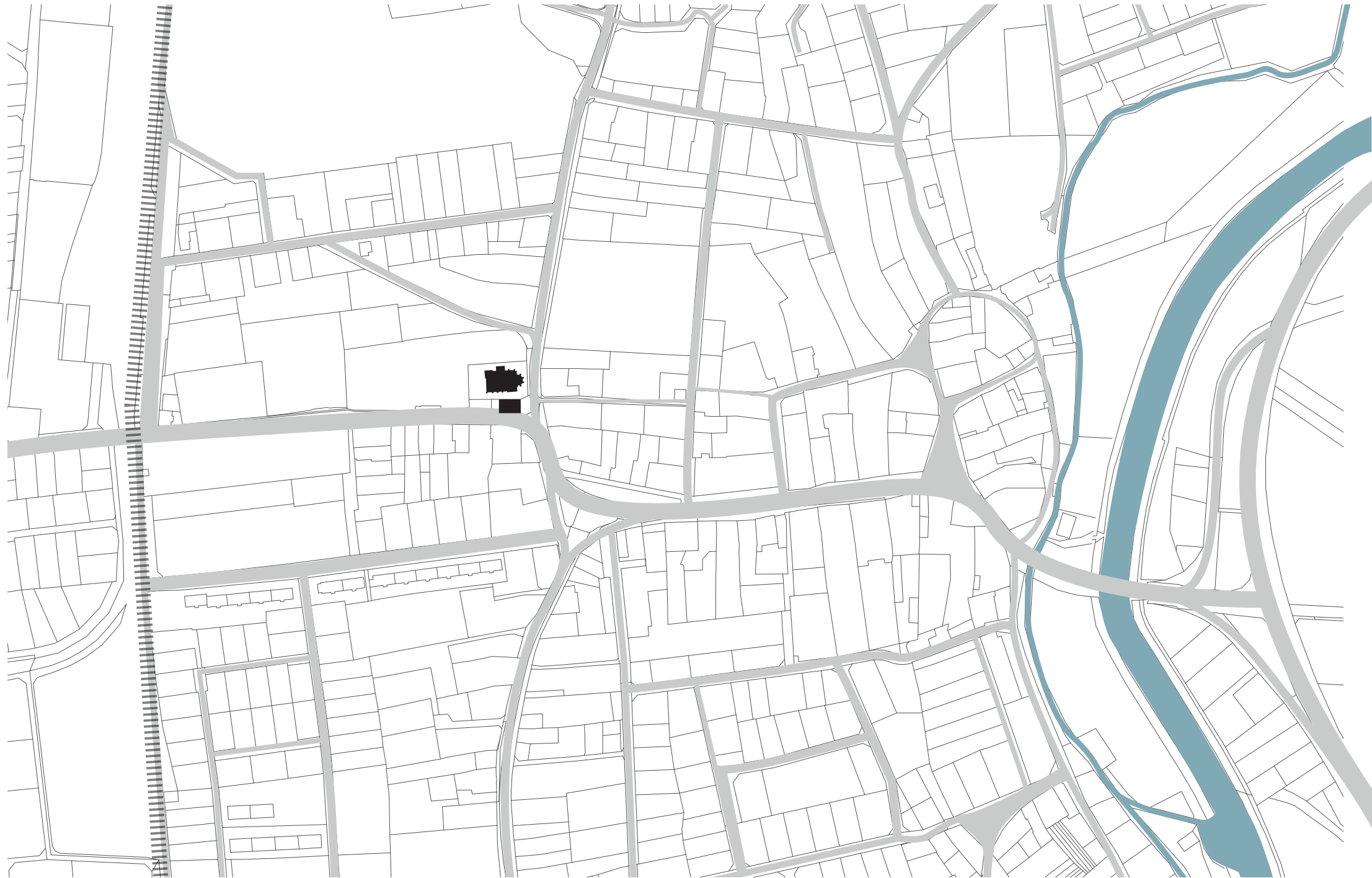
Ost - West - Spangen

Hauptstraße / Schloss Achse

NATURA 2000 - Gebiet
Pielach
Werksbach
Mariazellerbahn

Nord - Süd - Spangen





Entwicklungspotentiale/Dichte

- > Hauptaugenmerk Zentrum
- > Umnutzung
- > Bepflanzung und Möblierung
- > Aufwertung

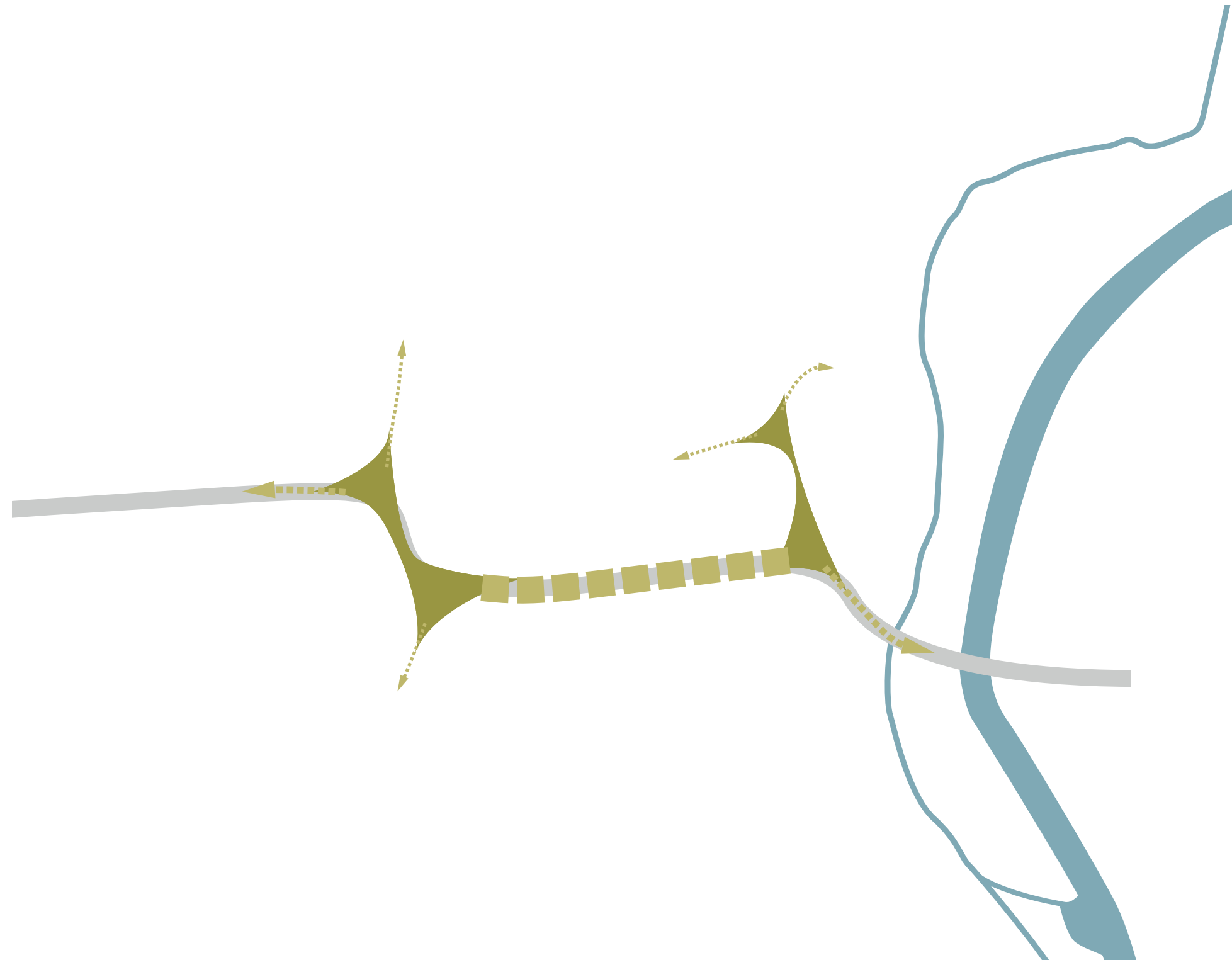
Aufenthaltsqualität und
Attraktivität
vs.
Zerschneidung



bestehende Platztypologien

- > Verwandschaft erkennbar
- > Entwicklungs- / Gestaltungspotenzial
- > Bespielung und Möblierung
- > Aufwertung / Ort zum Verweilen schaffen

>> SANDUHR - Plätze



Platzstrukturen

...verbinden, rahmen, nutzen
Freiräume wiedergewinnen bzw.
wiederbeleben

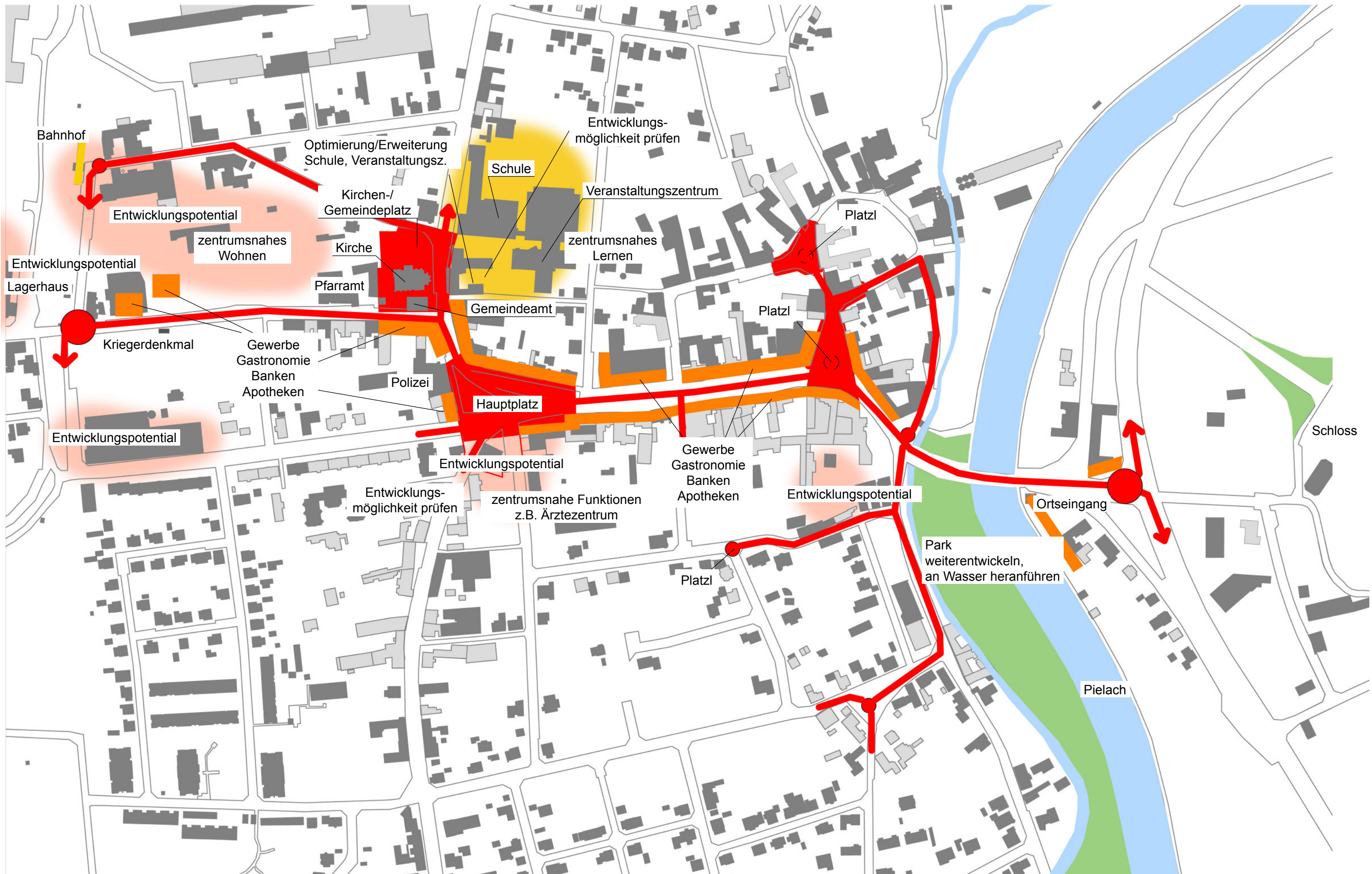
KEINE NEUEN PLÄTZE !

Das vorhandene Angebot an Straßen und Plätzen ist für O-GD völlig ausreichend. Die bestehenden, öffentlichen Räume müssen nur ‚repariert‘ werden. d.h. als öffentl. erkannt + genutzt werden.

Für diese neue Gewichtung sind **verkehrsorganisatorische und architektonische Eingriffe erforderlich.**

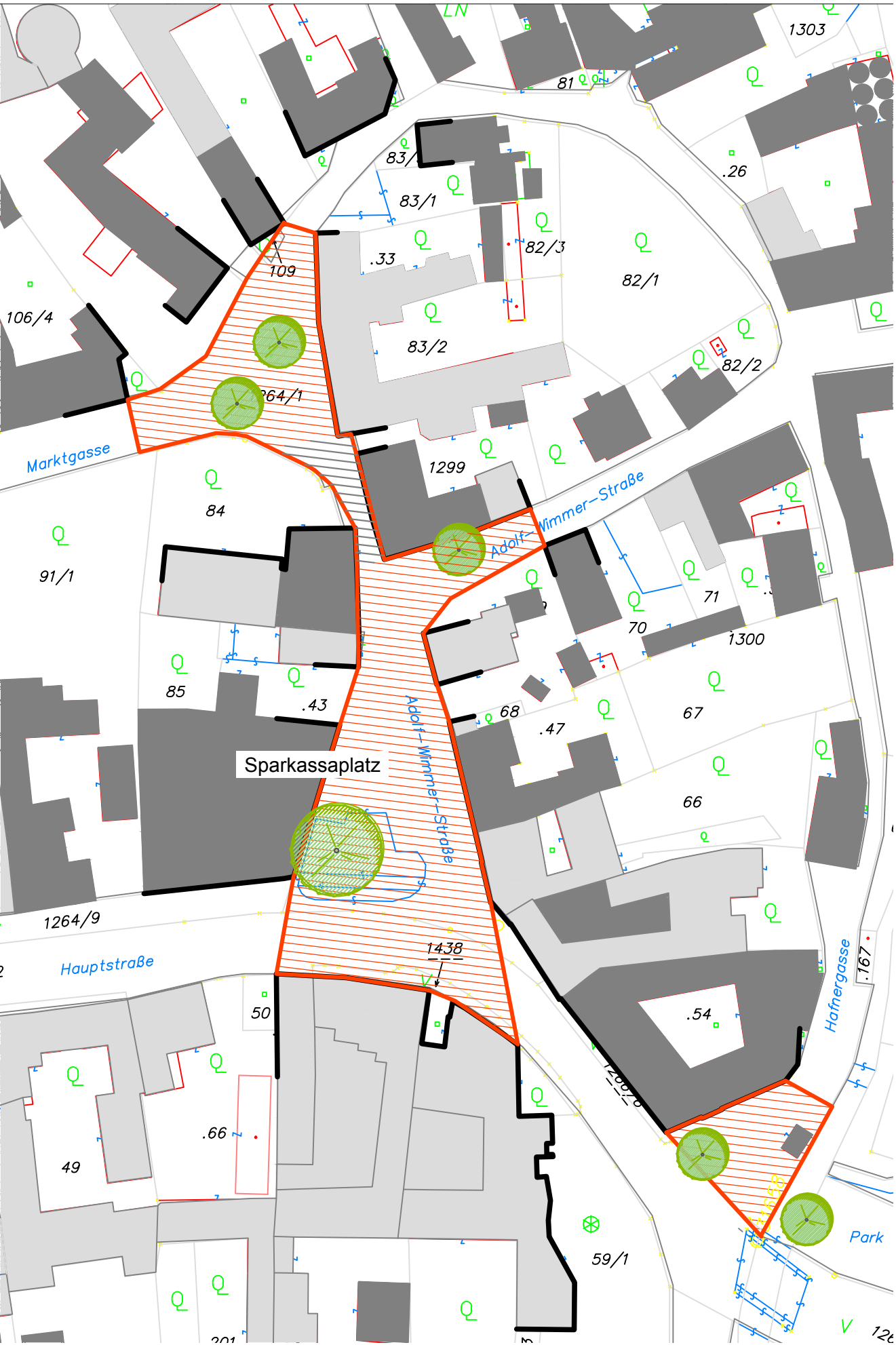


**keine
neuen
Plätze !**





Dorfplätze



attraktive/unattraktive
Plätze
in OGD

Qualitäten

ausbauen und stärken.

Schwächen erkennen, analysieren und beheben.

ausgeteilte Bögen
80 Stk.

ausgewertete Bögen/Teilnehmer
46 Pers.
(davon weibl. 21/ männl. 25 Pers.)

Kurzanalyse / Auswertung

Zu den **attraktiven** öffentlichen Plätzen Ober-Grafendorfs zählen

- > Der Kirchplatz mit Wochenmarkt
- > Das Ensemble des Pfarrhofes
- > Der Straßenzug der Hauptstraße mit Hauptplatz
- > Die Beidseitige Pielach-Promenade mit der Freizeitanlage im Norden und dem zentrumsnahen Park
- > Das Schloss Friedau

Weiters empfinden viele Befragten ihren persönlichen Wohnort als attraktiv, zugleich oft auch ihr Lieblingsort.

Die meisten genannten öffentlichen Lieblingsorte sind wiederum der Kirchplatz mit Wochenmarkt sowie der Ebersdorfer See.

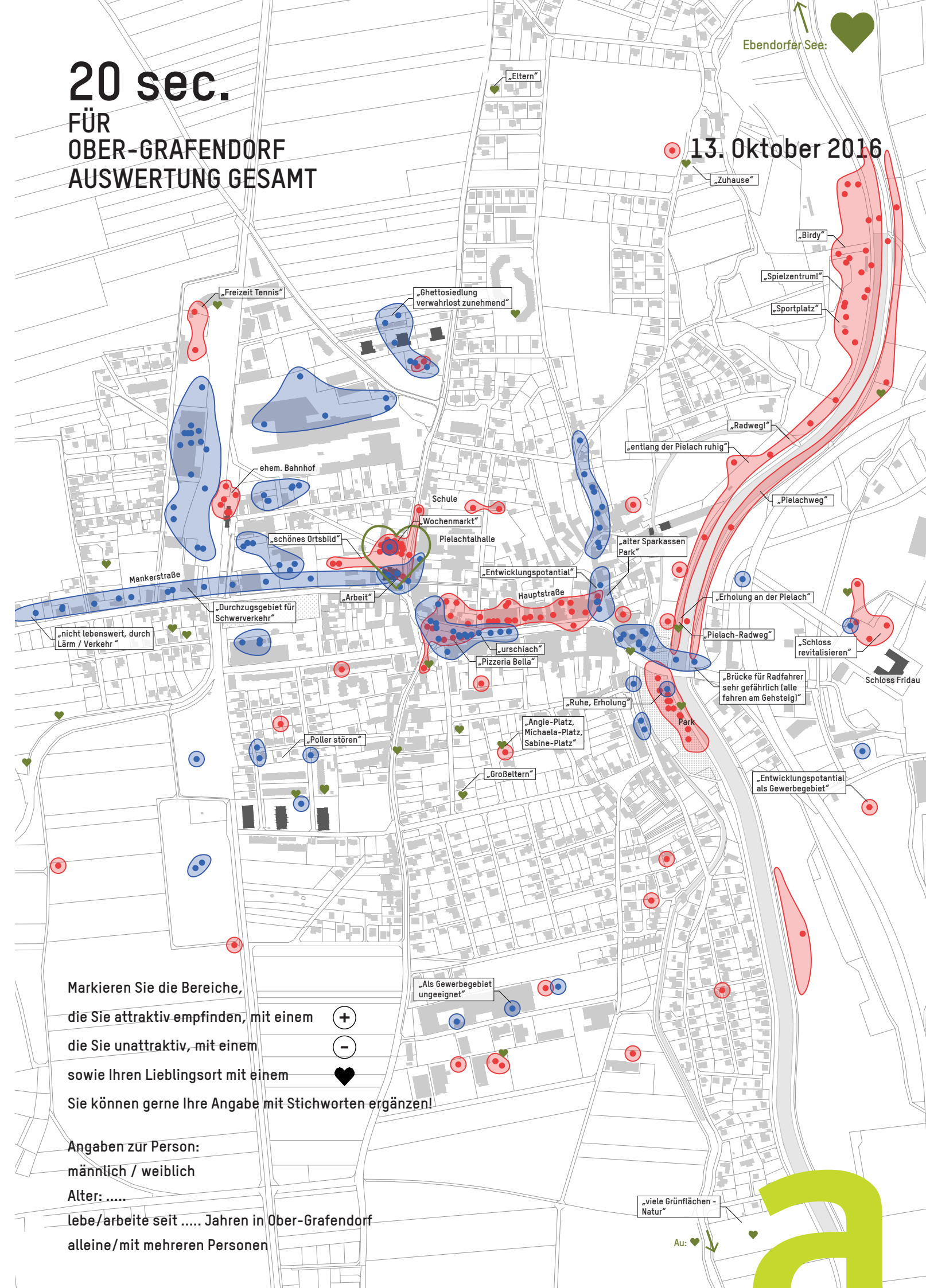
Als **unattraktive** Problemzonen

Ober-Grafendorfs werden mehrheitlich einerseits die durch den motorisierten Verkehr stark belasteten Straßenzüge und Platzräume bewertet (Mankerstraße, Hauptstraße, Hauptplatz, Einfahrt mit S-Kurve und Tankstelle).

Und andererseits die großflächigen dominanten Zentrumsnahen Gewerbeflächen (Supermärkte, Raiffeisen, Trepka, ehem. Glöckl Halle) Weiters sind es einzelne Gebäude und Straßenräume, die aufgrund ihres baulichen Zustandes oder Erscheinungsbildes als unattraktiv empfunden werden.

20 sec. FÜR OBER-GRAFENDORF AUSWERTUNG GESAMT

13. Oktober 2016



**Präsentation
13. Oktober 2016**

Bürgerversammlung
Ober-Grafendorf



von links nach rechts
DI Gerhard Rennhofer | Ing. Ewald Rammel |
Ewald Paulowitsch | Ing. Thomas Zeilinger
| Bgm DI (FH) Rainer Handlfinger | DI Ursula
Brosen-Mimmmler | Mag. arch. Johannes
Kraus | Prof. Hermann Knoflacher |
DI Dr. Harald Frey



Bürgermeister
DI (FH) Rainer Handlfinger

Im Auftrag der TU Wien

Fakultät für Bauingenieurwesen Institut für Verkehrswissenschaften

Institut für Verkehrswissenschaften
Technische Universität Wien

Gusshausstraße 30/230
A-1040 Wien
Tel.: +43 1 58 801/231 23

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
DI Dr. Harald Frey

Büro Knoflacher – Zivilingenieur für Bauwesen
em. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher

Im Kooperation mit

ARGE archipel architekten
Kaiserstraße 30/4
A-1070 Wien
Tel.: +43 1 523 51 31

Mag. arch. Johannes Kraus
cand. arch. Maria Franziska Groiss
cand. arch. Lisa Steiner
cand. arch. Felix Redmann

Landschaftsarchitektur
Niederhofstraße 10-12/5/18
A-1120 Wien
Tel.: +43 1 892 849 0

DI Gerhard Rennhofer