

Diplomarbeit

LAApública

eine Idee zur Umgestaltung des öffentlichen Raums in Laa an der Thaya

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Sibylla Zech

Univ.Prof.in Dipl.Ing.in

E280-07

Regionalplanung und Regionalentwicklung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

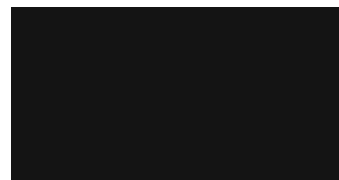
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von/by

ELIZAVETA RIEDER

01326830

Wien, im Oktober 2024



Ich habe zur Kenntnis genommen, dass ich zur Drucklegung meiner Arbeit
unter der Bezeichnung

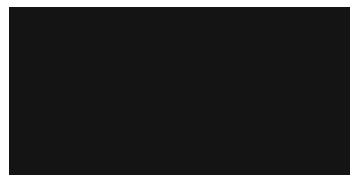
Diplomarbeit

nur mit Bewilligung der Prüfungskommission berechtigt bin.

Ich erkläre weiters an Eides statt, dass ich meine Diplomarbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen selbstständig ausgeführt habe und alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, genannt habe.

Weiters erkläre ich, dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch Ausland (einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

Wien, im Februar 2024



Kurzfassung

"LAApublica" ist ein städtebaulicher Entwurf für die Kleinstadt Laa an der Thaya im niederösterreichischen Bezirk Mistelbach, der sich mit der Reaktivierung des Stadtkerns durch Umgestaltung des Hauptplatzes und Stärkung der stadtinternen Verbindungen beschäftigt.

Ziel der Arbeit ist es, die Potentiale der Stadt hervorzuheben und die Rolle des Stadtplatzes im Stadtgefüge neu zu definieren, sowie in weiterer Folge die mögliche Auswirkung dieser punktuellen Veränderung auf das ganze Stadtgebiet darzustellen.

Recherchen zur historischen Stadtentwicklung, ihrer Rolle im regionalen Kontext, sowie der Austausch mit dem lokalen Verein zur Förderung der Erneuerung der Stadt Laa an der Thaya sind die Basis für diese Arbeit. Ebenso werden aktuelle Herausforderungen, wie der Umgang mit Mobilität und Klimawandel berücksichtigt.

Laa soll eine Stadt der kurzen Wege werden, die öffentlich, zu Fuß und mit dem Fahrrad gut zu erschließen ist. Der Stadtplatz wird zu einer Begegnungszone, die mit schattigen Sitzgelegenheiten, Geschäftslokalen mit Schanigärten, sowie wandelbarem Raum für Märkte und Events zum längeren Aufenthalt einlädt. Die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine würdige Alternative zum eigenen Auto, die zentrale Bushaltestelle wird von allen Bussen der Umgebung angefahren, und ist mit sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten und einem (Lasten-) Fahrradleihangebot ausgestattet. Die Begegnungszone zieht sich wie ein Netz über die einzelnen Stadtgebiete, verknüpft dabei ihre eigenen kleinen Plätze und BewohnerInnen und BesucherInnen holen sich den öffentlichen Raum in der Stadt zurück.

Abstract

"LAApublica" is an urban development design for the small town of Laa an der Thaya in Lower Austria, which deals with the reactivation of the city center by redesigning the main square and strengthening the connections within the city.

The aim of the work is to highlight the potential of the city and to redefine the role of the city square in the urban fabric, as well as to subsequently show the possible impact of this selective change on the entire city area.

Research into the historical urban development, its role in the regional context, as well as the exchange with the local association to promote the renewal of the city of Laa an der Thaya are the basis for this work. Current challenges, such as dealing with mobility and climate change, are also taken into account.

Laa transforms into a city of short distances that is easily accessible by public transport, on foot and by bicycle. The town square becomes a meeting zone that invites you to stay for a longer period of time with shady seating, shops with bar gardens, and convertible space for markets and events. Traveling by public transport is a worthy alternative to owning your own car - the central bus stop is served by all buses in the area and is equipped with secure bicycle parking and a (cargo) bicycle rental service. The meeting zone stretches like a network across the individual city areas, linking its own small squares and residents and visitors take back the public space in the city.

Danke.

Vorweg möchte ich mich bei Allen bedanken, die mich während der Ausarbeitung meiner Diplomarbeit unterstützt haben.

In Erster Linie gilt mein Dank Univ.Prof.in Dipl.Ing.in Sibylla Zech, die mich motiviert und betreut hat. Ihr Input war sehr hilfreich einen roten Faden zu finden und im Laufe der Arbeit auch aufrecht zu erhalten.

Ebenso danke ich Univ.Ass.in Dipl.-Ing.in Annalisa Mauri für die Unterstützung bei freiraumplanerischen Aspekten meiner Arbeit. Diese Expertise war sehr wertvoll für meinen Entwurf.

Auch Dipl.-Ing. Christoph Kirchberger gilt mein Dank für den Einblick in verkehrsplanerische Tätigkeiten, die in weiterer Folge ebenfalls meinen Entwurf beeinflusst haben.

In der historischen Recherche haben mich Michael Lehner und Leopold Toriser unterstützt und mit Material versorgt, dass geholfen hat einen Überblick über die Ausgangssituation zu bekommen. Ich danke für Euren Enthusiasmus und Euer Engagement.

Dipl. Ing. Hans Emrich danke ich für die Einblicke in die örtliche Raumplanung und aktuelle Entwicklungen in der Stadt Laa. Auch dies war ein wesentlicher Grundstein für meine Arbeit.

Ein besonderer Dank gilt meinem Mentor und Freund Architekt Günter Hainzl, der mich persönlich stark in meinem Vorhaben unterstützt hat. Der technische und künstlerische Austausch in Zeiten, in denen ich mich mit der Arbeit verlaufen habe, hat mich zurück auf Kurs gebracht.

Meinem Vater danke ich für seine Geduld und Unterstützung während meiner gesamten Ausbildung. Auch Dieses ist vorübergegangen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
2.	Gesamtüberblick zur baulichen Entwicklung der Stadt	3
3.	Einblick in die Stadtgeschichte	4
3.1.	Gründung bis 1800	4
3.2.	Von 1800 bis 1930	8
3.3.	Von 1950 bis heute	10
4.	Regionaler Kontext: Zentrale Orte und Achsen	12
5.	Planerische Rahmenbedingungen	14
5.1.	Die Handlungsebenen der Raumordnung	14
5.2.	Hauptregion Weinviertel	15
5.3.	LEADER Region	16
5.4.	Kleinregion Land um Laa	17
5.5.	Stadtgemeinde Laa an der Thaya	18
5.6.	Wohnen am Anger - ein zukunftsweisendes Projekt	20
5.7.	Zusammenfassung für den Entwurf relevanter Themenfelder	22
6.	Bestandsaufnahme	23
6.1.	Bevölkerungsbewegung	23
6.2.	Orte des Alltags	24
6.3.	Wege des Alltags	26
6.4.	Plätze des Alltags	28
6.5.	Flächenverteilung im Entwurfsgebiet	30
6.6.	Der öffentliche Raum im Vergleich	32
6.7.	Leerstand und Aktivität	34
6.8.	Verkehr	38
7.	Entwurf	40
7.1.	Grundsätze und Kriterien	40
7.2.	Strategien	41
7.3.	Freiraumprinzipien	42
7.4.	Materialität und Bepflanzung	43
7.5.	Ausgangslage	44
7.6.	Übersichtsplan	46

Inhaltsverzeichnis

7.7.	Funktionen	48
7.8.	Umverteilung der Flächen, Flächenbilanz	50
7.9.	Entsiegelung	51
7.10.	Entwurfsplan, Grundriss	52
7.10.1.	Hauptplatz	54
7.10.2.	Veranstaltungsfläche	56
7.10.3.	Wasserspiel	60
7.10.4.	Bushaltestelle	62
7.10.5.	Rolandplatz	68
7.10.6.	Rückzugsort - Wasserspiel	70
7.10.7.	Kleiner Marktplatz	72
7.10.8.	Bibliothek	74
7.10.9.	Marktplatz	76
7.11.	Öffentlicher Zwischenraum	78
7.11.1.	Szenario 1: Begegnungszone im Wohngebiet	80
7.11.2.	Szenario 2: Tempo 30 Straßen	82
7.11.3.	Szenario 3: Hauptverkehrsader mit Tempo 50	84
8.	Conclusio	86
9.	Anhang - Planmaterial	
9.1.	Grundriss 1:300	
9.2.	Schnitte und Ansichten 1:300/ 1:100	

Einleitung

Laa an der Thaya ist eine Kleinstadt in Niederösterreich mit 4783 Einwohnern, die sich, wie viele andere Städte im ländlichen Raum, mit zunehmendem Leerstand im Ortskern und Zersiedelung auseinandersetzen muss.

Beides sind Symptome des "Wirtschaftswunders" der 1950/60er Jahre, dass mit steigendem Wohlstand und einer rasanten Verbreitung von privaten PKWs eine sich bis heute ziehende Veränderung der Stadtplanung zufolge hatte.

Durch die primäre Fortbewegung mit dem Auto wurden die Wege länger. Wichtige Funktionen, die bisher zentral und bunt gemischt in den Orten angesiedelt waren, wurden ausgelagert und in einzelne Zonen gruppiert. Diese Unterteilung zieht sich in unterschiedlicher Intensität sowohl durch Metropolen, wie Berlin und Paris, als auch durch ländlich gelegene Kleinstädte. Die Verlagerung der Ziele an den Stadtrand veränderten die Wege der BewohnerInnen und BesucherInnen und historisch gewachsene Zentren verloren an Bedeutung.

Laa trifft zusätzlich die Einschränkung des Einzugs- und Entwicklungsgebietes nach Norden durch die geografische und politische Lage als Grenzstadt, die sich mit dem Eisernen Vorhang unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg verschärft hat.

Mit der Öffnung der Grenzen 1989 und dem Eintritt Tschechiens in die EU 2004 wurde diese Grenze auf dem Papier transparenter, doch durch die Entfernung zu wichtigen Großstädten, wie Wien und eine im Zweiten Weltkrieg unterbrochene Bahnverbindung nach Brünn verlor Laa an Bedeutung im überregionalen Kontext.

Städte, Dörfer, Siedlungen werden von ihren öffentlichen und halb-öffentlichen Räumen geprägt. Die Gestaltung dieser Räume erfordert eine Auseinandersetzung mit ihrer Entwicklungsgeschichte und Bedeutung bei gleichzeitiger Berücksichtigung aktueller Herausforderungen und Bedürfnisse.

Mit der Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes illustriere ich "meine" Vorstellung eines modernen Laas, dass lebendig und gut vernetzt ist. In dem die Wege kurz und die Liste der Aktivitäten lang ist und Inklusion im Stadtbild wiedergespiegelt wird.

Gesamtüberblick zur baulichen Entwicklung der Stadt

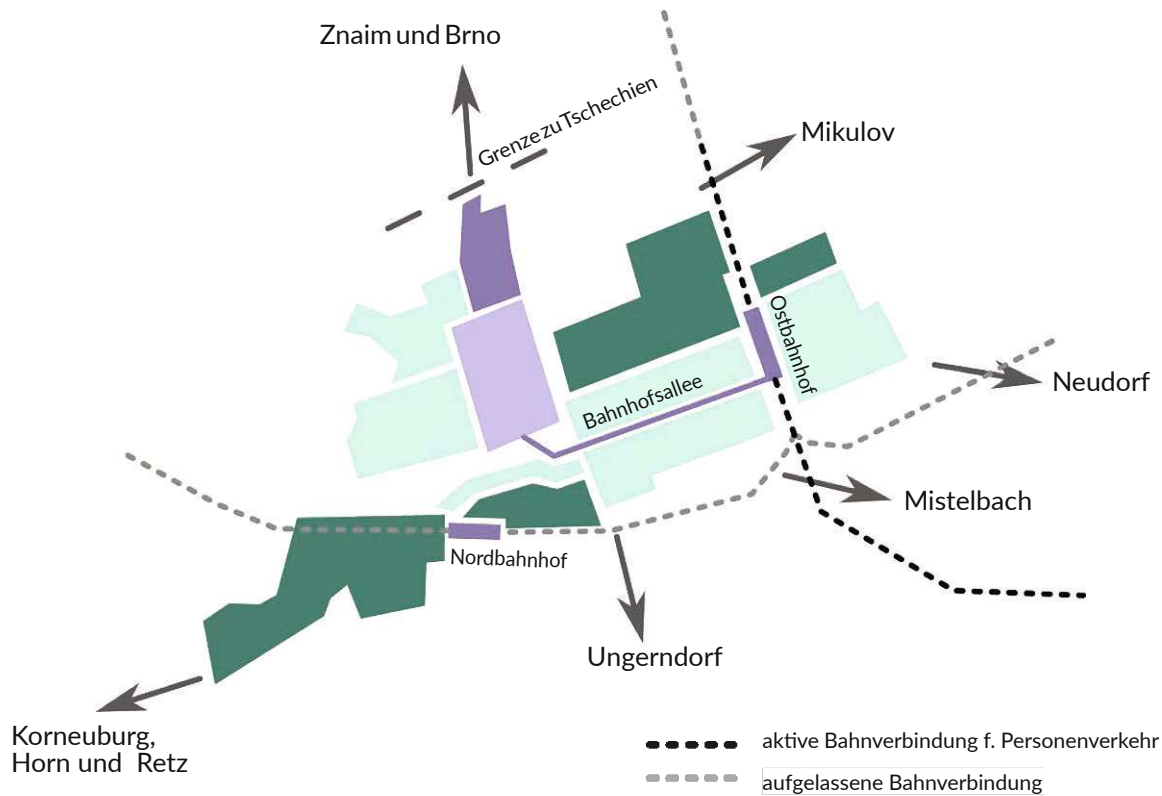
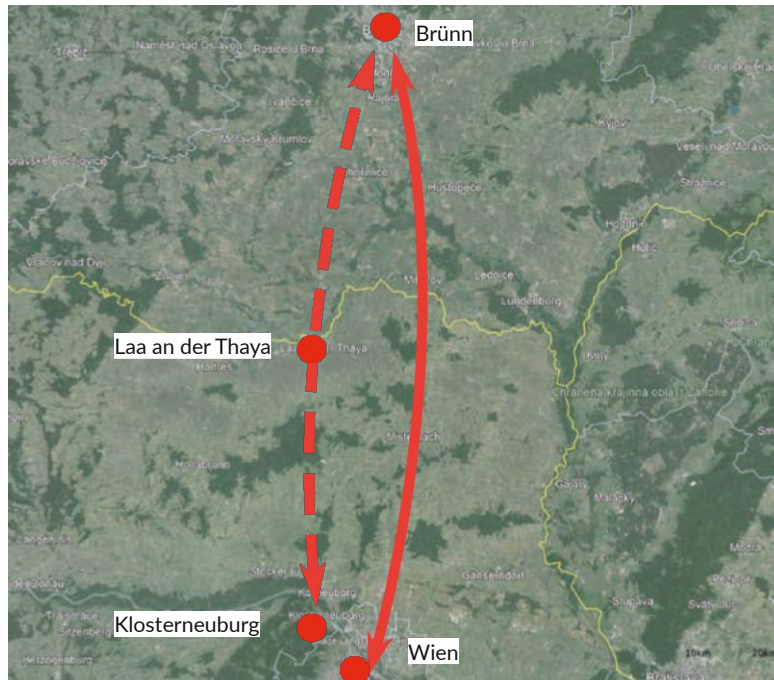


Abb. 01 - Stadtentwicklung in Laa in 4 Phasen, eigene Darstellung

- Phase 1: Stadtbefestigung
- Phase 2: 1800-1900
- Anschluss an die Eisenbahn
- Phase 3: 1900 - 1980
- Lückenschluss, Erweiterung zufolge des Bevölkerungszuwachses
- Phase 4: 1980-heute
- Gewerbepark, Therme, weiterer Zuwachs im Einfamilienhausbau

Einblick in die Stadtgeschichte: Von der Gründung bis 1800

Handelsrouten



← - - - - - alter Handelsweg über Laa

← - - - - - neuer Handelsweg über Mistelbach

Abb. 02 - Überregionale Verbindung, eigene Skizze auf google earth Ausschnitt

Laa an der Thaya liegt an einem historischen Hauptweg, der Klosterneuburg mit Hevlin (Höflein) und Znojmo (Znaim) und in weiterer Folge Brno (Brunn) verbindet. Sie teilt den Weg in zwei Tagesreisen mit Kutsche und Pferd und bot die Möglichkeit für einen Zwischenhalt.

Als Wien 1145 zur Landeshauptstadt erhoben wurde und sich damit ab dem 14. Jahrhundert die Hauptverkehrsroute in den Norden weiter östlich über Poysdorf bzw. Mistelbach verschob, verlor der Weg allmählich an Bedeutung.¹

¹ vgl. Fürkranz, Rudolf: Der Stadtplatz im Wandel der Zeit, , Kulturhefte LAA, Nummer 9, 06.1991, S. 2 f.



³ vgl. Fürnkranz, Rudolf: Der Marktplatz und seine Häuser, ein Stück Stadtgeschichte, Kulturhefte LAA, Nummer 23, 06.2002, S. 4 f.

Die Thaya bildet in dem Gebiet seit etwa 1100 die Grenze zwischen Tschechien (damals Böhmen) und Österreich (Markgrafschaft, später Herzogtum Österreich). Laa war durch diese Lage bis 1190 ein Streitobjekt zwischen den Babenbergern und den Königen von Böhmen. Nachdem die Besitzverhältnisse gefestigt wurden, kam der Entschluss eine militärisch relevante Festung in der Siedlung zu bauen.^{2,3}

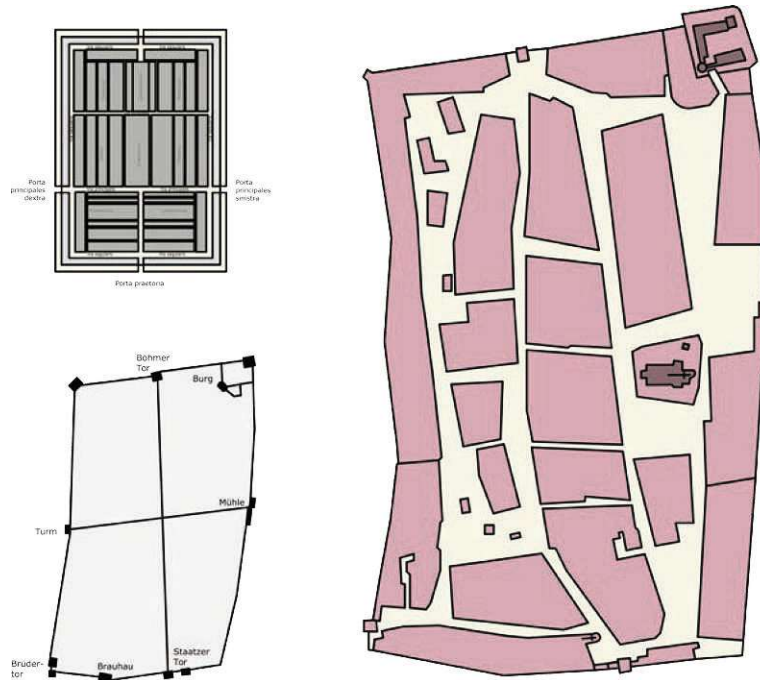


Abb. 04 - Vergleich Stadtanlage von Laa mit einem römischen Castrum, Skizze nach Wendelin Boeheim, *Archeologische Nounzen über Laa*, 928., Mi.heil. d. k.k.C

Die Anlage der Stadt, ebenso wie die von Wr. Neustadt, zu der es strukturelle Ähnlichkeiten gibt, wurde als Teil eines Gesamtkonzeptes zur landesweiten Verteidigung unter Leopold dem VI geplant und um 1230 fertiggestellt.

Sie sollte als Aufmarschplatz bei Angriffsaktionen gegen den Norden und als Bollwerk zur Verteidigung gegen Böhmen und Mähren dienen.

Der Aufbau erinnert an alte römische castren und ihre Mauern maßen ca. 700m in Nord-Süd Richtung und ca. 400 m in Ost-West Richtung.⁴

⁴ vgl. Waigner, Bruno: Stadt und Festung Laa, ein Modell - ein Bericht, Kulturhefte LAA Nummer 13, 09.1996, S. 24 f.



Abb. 05 - Innere Aufteilung der Stadtanlage, Franziszeisches Kataster, 1822

Zwei überregionale Verkehrswege, die durch die Siedlung führten, prägten den Stadtgrundriss. Des weiteren wurden große, unbebaute Plätze angelegt um als Sammelstelle für Heerzüge zu dienen.

Mit der Hauptverkehrsader zwischen dem Böhmertor im Norden und dem Staatzertor im Süden wurde die Siedlung längs in zwei Hälften geteilt, die jeweils mit zwei großen, freien Plätzen ausgestattet sind. Im östlichen Teil der Burgplatz (1) und Marktplatz (2), im westlichen Teil der Stadtplatz (3) und Venusberg (4).^{5, 6}

⁵ vgl. Fürnkranz, 2002a, S. 6.

⁶ vgl. Fürnkranz, 1991a, S. 2 f.

Einblick in die Stadtgeschichte: Von 1800 bis 1930

Thayaregulierung und Eisenbahnbau

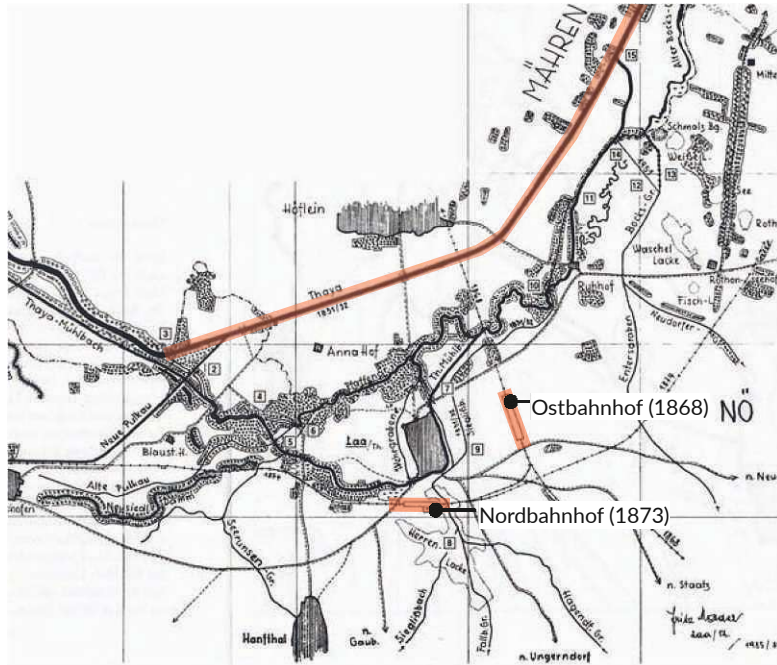


Abb. 06 - Thayaregulierung im Raum Laa, Skizze von Dir. OSR Friedrich MADER, aus: Dir. OSR Friedrich MADER, Von der Thaya zum Mühlbach, März 1887, Kulturhefte Laa, Nummer 5

Bis ins 19. Jahrhundert beschränkte sich der Umfang der Stadt größtenteils auf den Raum innerhalb der Stadtmauern. Die Thaya beeinflusste, noch als wilder Fluss bestehend aus vielen Seitenarmen, einen großen Bereich außerhalb Laas und schränkte somit eine Ausdehnung der Stadt ein.

Durch die Thayaregulierung in den 1830er Jahren wurde die Voraussetzung für weitere Entwicklungen in der Stadt gesetzt. Ehemalige Überschwemmungsgebiete eigneten sich nun sowohl zur Bewirtschaftung, als auch als Baugrund.

Die Getreideproduktion stieg an und somit benötigte man mehr Scheunen.

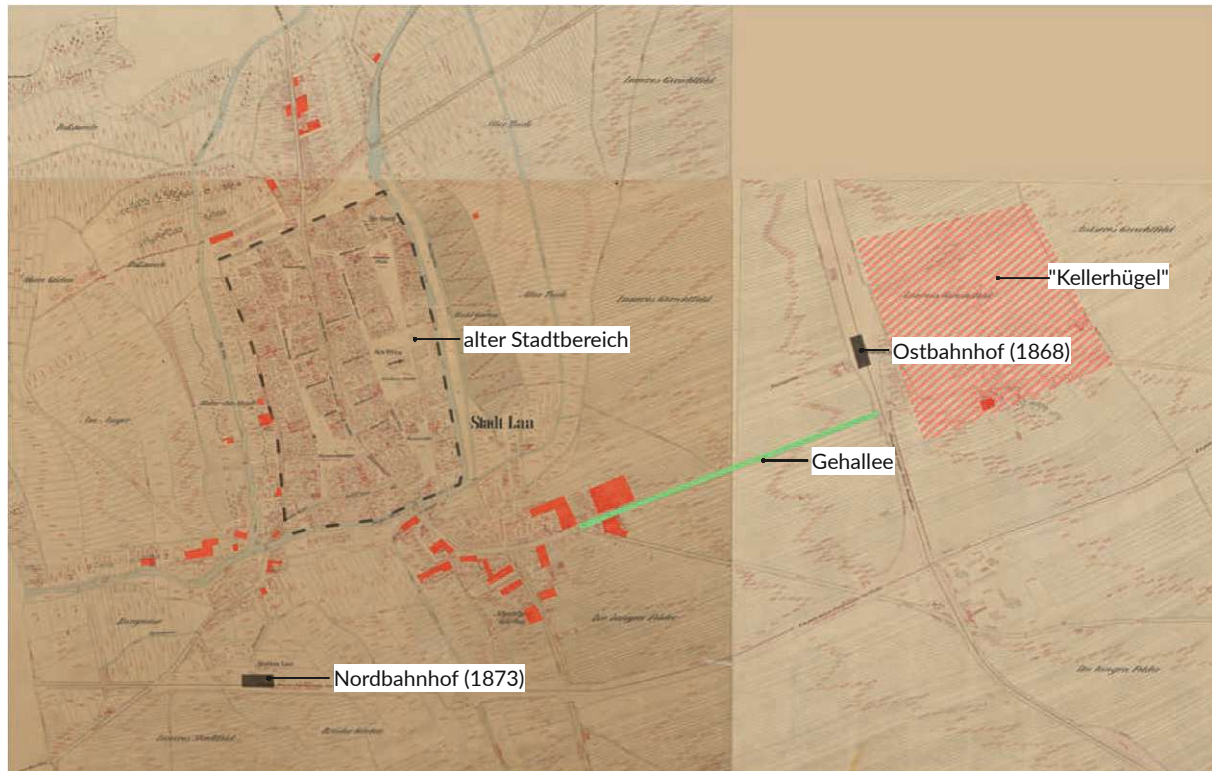
Diese wurden aufgrund neuer Feuerschutzmaßnahmen ab 1840 vor die alte Stadtmauer gebaut, die sukzessive abgetragen und als Baumaterial für Gebäude und Straßenpflasterungen genutzt wird.

Gründe, die an die Burg gekoppelt waren, werden verkauft, die Bebauung innerhalb der Stadtmauern wird dichter.⁷ 1861 wird das letzte Stadttor abgebrochen und 1867 mit dem Bau der Staatsbahn ein neues Zeitalter in Laa an der Thaya eingeleitet. Durch den Bau des Bahnhofes und die Anbindung an die Ostbahn und damit Brunn und Wien wird die weitere Entwicklung der Stadt vorgegeben.⁸

⁷ vgl. Fürnkranz, 2009a, S. 77-132.

⁸ vgl. Fürnkranz, 2009a, S. 190-389.

Erweiterung der Bahn, Aufschließung erster Baugründe außerhalb der Stadtmauern



neue Bebauung im Zeitraum 1902-1918

Abb. 07 - Katasterplan 1902-1918, Archiv Vermessungsamt Laa an der Thaya

Eine Geh-Allee verbindet das Zentrum mit dem Bahnhof, ein Bahnhofswirtshaus wird eröffnet und erste Wohnhäuser entstehen auf der Achse. 1884 wird das Gebiet östlich des Ostbahnhofes, der so genannte Kellerhügel erschlossen und ein Brunnen gegraben.

Durch die Eröffnung der zweiten Bahntrasse 1873, die von Zellerndorf nach Lundenburg über Laa führt, erweitert sich das Einzugsgebiet der Stadt ins Pulkautal und sie beginnt sich nach Süden hin auszudehnen.

Der Stadtplatz verändert sich ebenfalls durch die Errichtung erster Stockhäuser. 1897 wird ein Entwurfswettbewerb für

das neue Rathaus ausgeschrieben. Die letzten Reste der Stadtmauer werden zugunsten der Straßen- und Platzbefestigung abgetragen und Parkanlagen, ihrem Verlauf folgend, angelegt und gestaltet.

1910 entsteht ein Verbindungsgleis zwischen den zwei Bahnhöfen.

In den 1920-30er Jahren wurden viele Siedlungsgenossenschaften, wie die Gartensiedlungsgenossenschaft Wien, oder Siedlungsgenossenschaft Sparkraft, in Laa aktiv und realisierten einige Wohnbauprojekte mit Plätzen und Parkanlagen abseits der alten Stadtmauern.⁹

⁹ vgl. Fürnkranz, 2009a, S. 133-163.

Einblick in die Stadtgeschichte: Von 1950 bis heute

Neue Grenzen, Kriege und Barrieren



■ neue Bebauung im Zeitraum 1947-1963

Abb. 08 - Katasterplan 1947-1963, Archiv Vermessungsamt Laa an der Thaya

Während des Zweiten Weltkrieges gab es anfangs einige Pläne für die weitere Entwicklung der Stadt, diese wurden jedoch nie realisiert. Durch die steigende Bevölkerungszahl werden neue Siedlungsplätze am Kellerhügel vergeben, eine Volksschule sowie einige Gemeindewohnhäuser gebaut. Neue Baugründe westlich, östlich und südlich der alten Stadtmauer werden erschlossen und intensiv bebaut.

Ende des Zweiten Weltkrieges wird die Eisenbahnbrücke über die Thaya gesprengt und somit eine für Laa sehr wichtige Verkehrsader gekappt. Verstärkt wird diese Trennung durch den Eisernen Vorhang, der Laa vor besondere Herausforderungen stellt.¹⁰

1971 wird die Bahnlinie nach Zellerndorf geschlossen.

In den 1980er Jahren werden in Laa die Folgen des PKW Zuwachses spürbar. Eine Park and Ride Anlage am Bahnhof wird angelegt, der Stadtplatz zu einem Mega-Parkplatz umgestaltet. Das 1973 errichtete Hallenbad wird um einen Tennisplatz erweitert, sowie eine Turnhalle errichtet.

Die Grenzlandmesse, abgehalten am Stadtrand, zieht ein Mal im Jahr BesucherInnen aus allen Richtungen an und ist in den ersten Jahren ein voller Erfolg. Unter Berücksichtigung des Eisernen Vorhangs vor der Stadt war die Aussichtsplattform auf der Burg eine der Hauptattraktionen.¹¹

¹⁰ vgl. Fürnkranz, 2009a, S. 488-630.

¹¹ vgl. Fürnkranz, 2009a, S. 636 - 654.

Findungsphase der Jahrtausendwende, heutiger Kurs: Tourismus



neue Bebauung im Zeitraum 1963 - 2006

Abb. 9 - Luftbildaufnahme 2006, google earth

Mit der Öffnung der Grenze 1989 stiegen die BesucherInnenzahlen in Laa weiter an. 1991 wird ein neues Raumordnungsprogramm beschlossen, in dem das Gewerbegebiet, sowie der städtische Bauhof fixiert sind.

Im Allgemeinen sind die 1990er Jahre von einer Art "Findungsphase" geprägt, in der Stadtleitbilder und -erneuerungskonzepte erarbeitet wurden.

Strukturell fing man an sich auf Tourismus zu konzentrieren. Die Idee eine Therme in der Stadt zu errichten kam auf und wurde durch entsprechende Gutachten gefestigt. Radwege durch die Stadt, sowie zum Nachbarort Hanftal und über die Grenze nach Hevlin wurden projektiert.

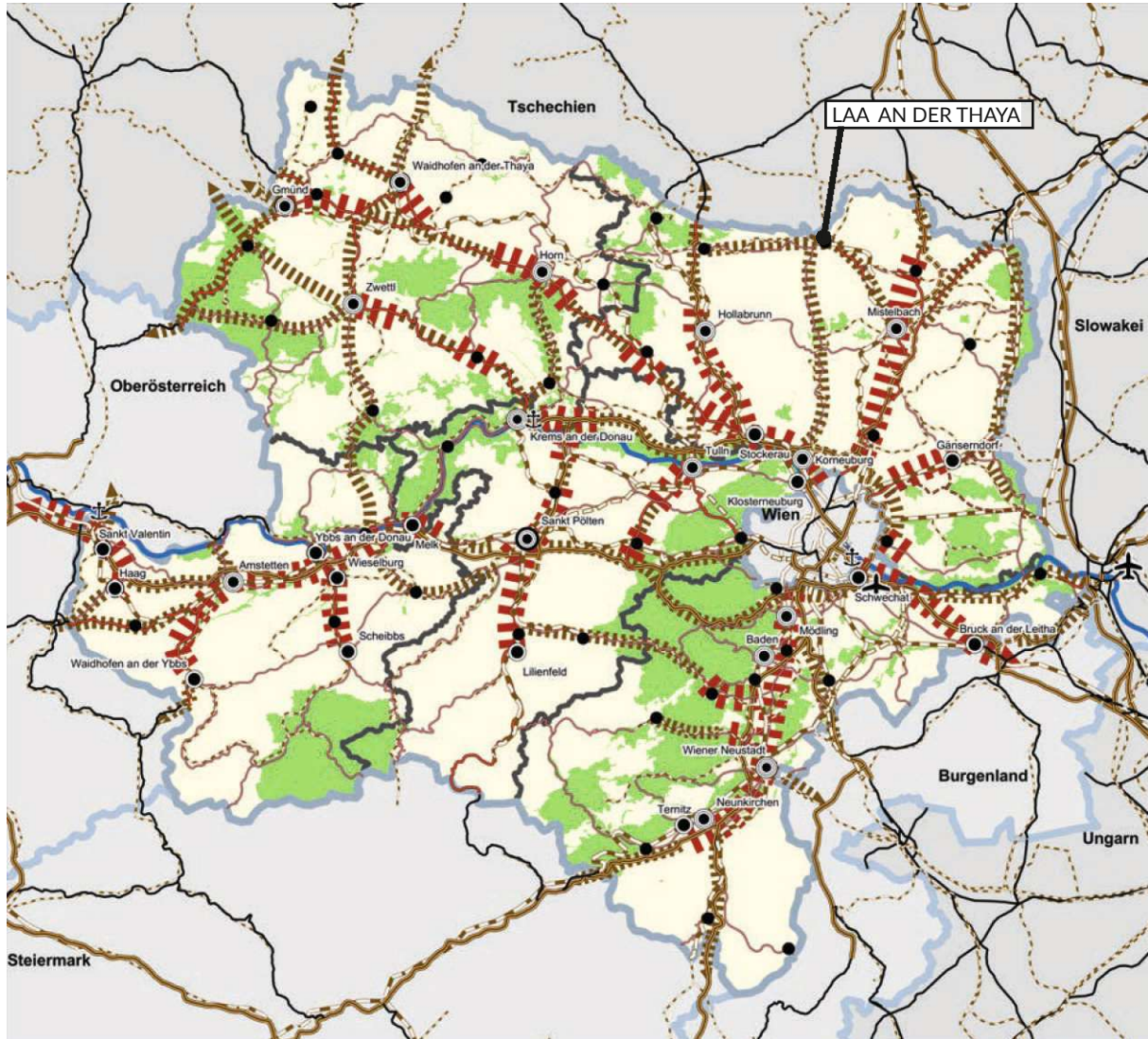
Zur 2002 eröffneten Therme kam 2005 ein großes Hotel und 2016 eine weitere Badeanlage, das SilentSPA, hinzu. Weitere Erweiterungen dieser Anlage in Form von Ferienhäusern sind derzeit im Bau.

In den letzten 20 Jahren wuchsen die bestehenden Wohnsiedlungen. In vielen Bereichen bemühte sich die Stadtgemeinde neue Grüngürtel zu errichten. Der Gewerbepark wurde sukzessive um Geschäfte ergänzt.

Ein neues, in Bahnhofsnähe gelegenes Zentrum entsteht, dass derzeit aus einem Gesundheitszentrum, einem Lokal mit Fremdenzimmern und einem Supermarkt besteht.¹²

¹² vgl. Fürnkranz, 2009a, S. 667-669.

Regionaler Kontext: Zentrale Orte und Achsen



Zentrale Orte

- Zentraler Ort der Stufe VI
- Zentraler Ort der Stufe V
- Zentraler Ort der Stufe IV
- Funktionsteilung auf der Stufe IV
- Zentraler Ort der Stufe III
- Funktionsteilung auf der Stufe III
- Zentraler Ort der Stufe II

— Hauptregionsgrenze

Europaschutzgebiete (Stand 2007)

Achsen

- Entwicklungsachse
- Verbindungsachse

Verkehrsinfrastruktur

- Autobahn, Schnellstraße
- Landesstraße B, hochrangig
- Landesstraße B
- Hauptstraßen außerhalb Niederösterreichs
- Autobahn, Schnellstraße in Planung
- Landesstraße B in Planung
- Eisenbahn mehrgleisig
- Eisenbahn eingleisig
- Eisenbahn in Planung
- Donau
- Flughafen
- Hafen



Abb. 10 - Leitbildkarte Zentren-Achsen-Verkehr, https://www.noel.at/noel/Naturschutz/Hauptregion_Weinviertel_-_Natura_2000.html

Laa an der Thaya befindet sich im Bezirk Mistelbach in der Region Weinviertel in Niederösterreich und wird durch das Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm als "Zentraler Ort der Stufe II" eingestuft.

Dieses Konzept wurde 1992 vom Land Niederösterreich zur "Sicherung und Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen" verordnet und ergänzt das niederösterreichische Raumordnungsgesetz von 1976.

Zentrale Orte erfüllen innerhalb einer Gemeinde die Funktion des Hauptortes durch zentrale Einrichtungen, die sowohl die Bevölkerung der eigenen Gemeinde, wie auch die der Umlandgemeinden versorgen.

Zentrale Orte der Stufe II weisen Einrichtungen zur Grundversorgung, wie Gemeindeamt, Polizeidienststelle, Kindergarten, Volksschule, Allgemeinarzt, Zahnarzt, Postamt, und Spiel- und Sportanlagen auf. Stufenspezifische zentrale Einrichtungen, wie Hauptschule, Tierarztpraxis, Apotheke und Musikschule sollen nach Möglichkeit ebenfalls vorhanden sein, wie auch eine vollständige Grundversorgung mit Gütern und Dienststellen des kurzfristigen, periodischen und langfristigen Bedarfs. Des weiteren sollten ein Veranstaltungssaal für 200-500 Sitzplätze und Einsatzstellen von mobilen sozialen Diensten angedacht werden.

Der zentralörtliche Gesamtbereich sollte mindestens 10.000 Einwohner umfassen, während die Einwohnerzahl innerhalb des zentralen Ortes mindestens bei

2.500 liegen sollte. Ebenso ist die Entfernung zum zentralen Ort mit maximal 10, in Ausnahmefällen in dünn besiedelten Gebieten 18 Straßenkilometern festgelegt.¹³

Durch die Grenzlage zur Tschechischen Republik eröffnet sich eine zweite Ebene des regionalen, grenzübergreifenden Kontextes, denn für die BewohnerInnen der unmittelbaren Nachbargemeinden auf tschechischer Seite ist die Stadtgemeinde Laa ein attraktiver Ort für potenzielle Arbeitsstätten und durch die Therme Laa ebenso ein Freizeitziel.

Die Leitbildkarte der Natura 2000 Hauptregion Weinviertel fasst Zentrale Orte gemäß des Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramms, Verbindungs- und Entwicklungsachsen, sowie Europaschutzgebiete zusammen und illustriert die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten und ihre Gewichtung.

Die Verbindungen Wien-Mistelbach-Brno und Wien-Hollabrunn-Praha sind als Entwicklungsachsen verzeichnet und verfügen über gut ausgebaute Grenzverbindungen in Form von Schnellstraßen und Bahnstrecken. Laa liegt zwar unmittelbar an der Grenze, verfügt jedoch nur über eine Autostraße als Verbindung nach Tschechien, da seit dem zweiten Weltkrieg die Bahnlinie unterbrochen ist und ist somit im Strategieplan nur ein sekundäres Ziel. Eine Stärkung der grenzübergreifenden Verbindung würde Laa allerdings zugänglicher machen.

¹³ vgl. Niederösterreichische Landesregierung: Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm, in: <https://www.ris.bka.gv.at>, 1992, https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/LgblNO/LRNI_1992062/LRNI_1992062.pdf (abgerufen am 09.09.2024).

Planerische Rahmenbedingungen

Die Handlungsebenen der Raumordnung

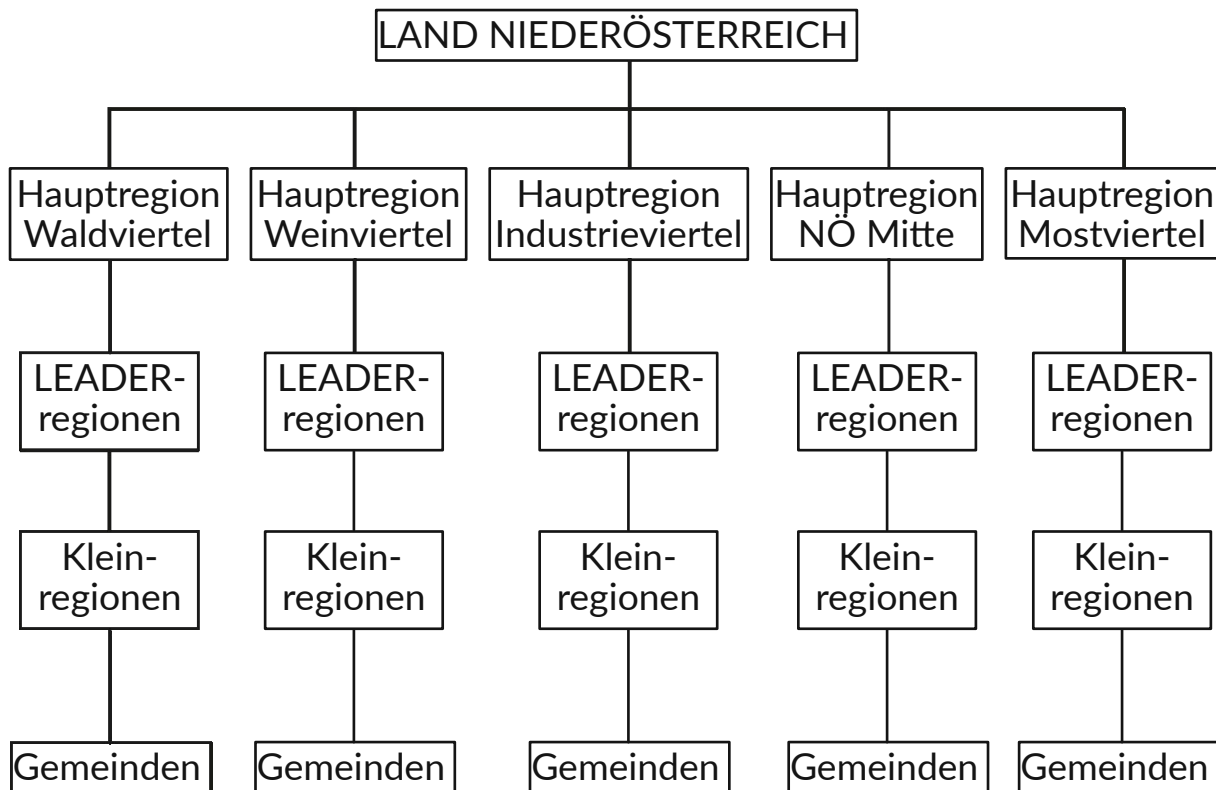


Abb. 11 - Handlungsebenen in Niederösterreich, eigene Darstellung

Die Raumordnung im Land Niederösterreich wird laut NÖ Raumordnungsgesetz 2014, Fassung vom 20.11.2024 im §1 wie folgt definiert:

"die vorausschauende Gestaltung eines Gebietes zur Gewährleistung der bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraumes unter Bedachtnahme auf die natürlichen Gegebenheiten, auf die Erfordernisse des Umweltschutzes sowie die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse seiner Bewohner und der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft, die Sicherung der lebensbedingten Erfordernisse, insbesondere zur Erhaltung der physischen und psychischen Gesundheit der Bevölkerung, vor allem Schutz vor Lärm, Erschütterungen,

Verunreinigungen der Luft, des Wassers und des Bodens, sowie vor Verkehrsunfallsgefahren." ¹⁴

Sie bildet den Rahmen für Entwicklungsstrategien des Landes, dass zur detaillierten Ausarbeitung in 5 Hauptregionen unterteilt ist, die wiederum aus 61 Kleinregionen zusammensetzt sind.

Die Hauptregionen sind das Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel, NÖ Mitte und Mostviertel. Diese Unterteilung geht auf die Einführung regionaler Entwicklungsverbände 2001 zurück, die die Interessen der Gemeinden und der Kleinregionen koordinieren und mit der Hauptregionsstrategie in Übereinstimmung bringen. ¹⁵

¹⁴ Landesregierung Niederösterreich: Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Raumordnungsgesetz 2014, in: <https://www.ris.bka.gv.at/>, 28.02.2021, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001080&FassungVom=2021-02-28> (abgerufen am 20.11.2024), Abs. 1.

¹⁵ vgl. Hauptregionen | Raumordnung in NÖ: o. D., <https://www.raumordnung-noe.at/region/hauptregionen> (abgerufen am 10.10.2024).

Hauptregion Weinviertel

2015 wurden von der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten in Unterstützung vom Österreichischen Institut für Raumplanung und vom Büro DI Franz Schlögl die "Hauptregionsstrategien 2024" ausgearbeitet, die das Handlungsprogramm und die Zielsetzung der einzelnen Hauptregionen festlegen und auf Grundlage des Landesentwicklungskonzepts aus 2004 und der vorangegangenen Strategien für die Hauptregionen aus 2005 aufgebaut.¹⁶

Dabei sind 4 inhaltliche Säulen definiert: Wertschöpfung, Umweltsituation, Daseinsvorsorge und Kooperation, die mit Hilfe von Strategie-Arbeitsgruppen und Workshops für jede Hauptregion ausgearbeitet wurden.

Wichtige Themenfelder der Wertschöpfung sind Wirtschaft, Forschung und Entwicklung, Tourismus, sowie Land- und Forstwirtschaft. Das Aktionsfeld der Umweltsituation beschäftigt sich mit Fragen zu Natur- und Umweltsystemen, natürlichen Ressourcen und Erneuerbaren Energie. Die Daseinsvorsorge fokussiert sich auf Wohnen, Siedlungswesen, Mobilität, soziale und technische Infrastruktur, Kultur, Freizeit und Naherholung sowie Bildung. Das Kooperationssystem als vierte Säule behandelt Themen zur EU-Integration, sowie nationale und regionale Zusammenarbeit.

Das Handlungsprogramm baut auf übergeordneten Strategien und Dokumenten auf, bildet den Rahmen für

Regionalentwicklung und beinhaltet eine Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse, wie auch Ziele und Maßnahmen entsprechend der inhaltlichen Säulen. Das Konzept beruht auf regelmäßiger Reflexion und ist kein starres, zeitgebundenes Programm. Durch diese Evaluierungen ist es möglich Strategien mit den Realitäten vor Ort abzugleichen und gegebenenfalls anzupassen.¹⁷

Die Umsetzung von Projekten erfolgt nach dem Modell der Wirkungsorientierung.

Ausgangspunkt ist ein von der Politik festgelegter, zukünftig zu erreichender Zustand der Gesellschaft, der durch eine Wirkung staatlichen Handelns erzielt wird. Einzelne Wirkungsziele, sowie Maßnahmen werden festgelegt. Dabei werden andere Einflüsse, wie Veränderungen im Umfeld, sowie Wirkungen anderer Maßnahmen miteinbezogen und die für die Umsetzung notwendigen Ressourcen ermittelt und bereitgestellt. Es erfolgt eine Leistungserstellung, die Prozessfaktoren, sowie Verwaltungstätigkeiten umfasst.

Effektivität (Grad der Zielerreichung) und Effizienz (Verhältnis Wirkung zu Ressourceneinsatz) sind die Maßstäbe der Wirkungsorientierung.¹⁸

Bei Anwendung dieses Modells ist es möglich die Planung gesamtheitlich auf den Ebenen Land - Hauptregion - LEADER Region - Kleinregion - Gemeinde - Projekt logisch zu verknüpfen und auf die vereinbarten Ziele und Wirkungen auszurichten.

¹⁶ vgl. Hauptregionsstrategien 2024 | Raumordnung in NÖ: o. D., <https://www.raumordnung-noe.at/region/hauptregionen/hauptregionsstrategien-2024> (abgerufen am 10.10.2024).

¹⁷ vgl. Hauptregionsstrategie 2024 - Region Weinviertel, Funktion und Leitbildbotschaft: in: https://www.raumordnung-noe.at/2016,https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/Hauptregionsstrategien2024/Weinviertel_alle_inhalte_mit_AF_aktualisiert_05092016.pdf (abgerufen am 15.10.2024).

¹⁸ vgl. Wirkungsorientierte Steuerung – öffentlicher Dienst: in: <https://oeffentlicherdienst.gv.at, o. D., https://oeffentlicherdienst.gv.at/wirkungsorientierte-verwaltung/wirkungsorientierte-steuerung/>.

LEADER Region

Die Ebene nach der Hauptregion ist die so genannte LEADER Region. LEADER ist eine EU-kofinanzierte Fördermaßnahme für die Entwicklung ländlicher Regionen in Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung. Dabei werden Lokale Arbeitsgruppen gegründet, die als öffentlich-private Partnerschaft gebietsbezogene Entwicklungsstrategien, sowie Kooperationsprojekte mit anderen LEADER Regionen im Rahmen der Hauptregionsstrategie erarbeiten.

Auch hier wird auf 4 Aktionsfelder gesetzt: Steigerung der regionalen Wertschöpfung, Erhalt des Natur- und Kulturgutes, Stärkung des Gemeinwohls und Umwelt und Klima. Projekte, die von LEADER unterstützt werden, müssen mindestens eines dieser Aktionsfelder abdecken.

LEADER Region Weinviertel Ost, zu der auch mein Entwurfsgebiet gehört, beschäftigt sich in ihrer Auseinandersetzung mit der Region mit der zunehmenden Abwanderung aus dem nördlichen Teil in das wiener Umfeld, was unter Anderem mit einer fehlenden Vielfalt an Arbeits- und Bildungsstätten zusammenhängt. Um dem entgegenzuwirken hat sich LEADER Region Weinviertel Ost als Ziel gesetzt das Potential für strategische Weiterentwicklung auszunutzen und die Region zu einem lebenswerten und kostbaren Standort zu entwickeln.

Hervorheben möchte ich das Ergebnis der Analyse der Gemeinwohl-Situation in der Region. Die soziale Infrastruktur in

Form von Einzelhandelsgeschäften, Apotheken, Altenheimen, Ärzten, Krankenhäusern, Nahversorgern und Gastronomen ist im Süden der Region besser aufgestellt als im Norden. Ebenso sind die Erkenntnisse aus der Bevölkerungsbefragung für mich interessant, da offensichtlich eine hohe Unzufriedenheit in Bezug auf den Umgang mit Leerstand, leistbarem Wohnen, Ortskernen und innerörtlichen Rad- und Fußverkehr besteht und Verbindungen des öffentlichen Verkehrs in West-Ost-Richtung sowie abseits der Hauptachsen als mangelhaft wahrgenommen werden.

Erkenntnisse aus der Projektarbeit in den Aktionsfeldern im Zeitraum 2015 - 2021 ergeben, dass Modellprojekte zur Nutzung von Leerstand und Ortskernbelebung unzureichend bearbeitet wurden, während andere Aspekte relativ gut abgedeckt werden konnten. Vor Allem dem Tourismus und der Identitätsbildung und -förderung wird viel Raum geboten.¹⁹

¹⁹ vgl. LEADER Region Weinviertel Ost/Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft: Ein guter Platz für deine Ideen!, Lokale Entwicklungsstrategie 2023-2027, in: <https://www.weinviertelost.at/>, o. D., <https://www.weinviertelost.at/unsere-region/die-lokale-entwicklungsstrategie> (abgerufen am 20.10.2024).

Kleinregion Land um Laa

Auf der nächsten Ebene befindet sich die Kleinregion Land um Laa. Sie ist als Regionalentwicklungsverein 2005 gegründet und 2014 in den Verein "Lebensraum im Land um Laa" umbenannt worden. Der Zweck dieses Vereines ist zum Einen die Förderung der regionalen Entwicklung durch Pflege der Ortskerne, des Wohn- und Freizeit- raumes, des interkommunalen Wirtschaftsstandortes sowie der Kultur und des Brauchtums und zum Anderen die Vernetzung von Tourismus, Freizeitwirtschaft, Landwirtschaft, Handel, Verkehr, Gewerbe, Leben und Umweltschutz in der Region.

Mit seinem aktuellen Strategieplan 2022-2025 geht der Verein detaillierter auf die lokalen Herausforderungen ein. Zu diesem Zweck wurden die Ergebnisse der LEADER-Bevölkerungsbefragungen, sowie Befragungen lokaler BürgermeisterInnen, VizebürgermeisterInnen und AmtsleiterInnen gesammelt und konkrete Ziele zu fünf Themenfeldern in Workshops ausgearbeitet.

Die Themenfelder gliedern sich in Kleinregionale Identität und Bewusstseinsbildung, Raumentwicklung, Freizeit und Naherholung, Wirtschaft und Arbeit, sowie Verwaltung und Bürgerservice.

In der Auseinandersetzung mit der Gebietscharakteristik wird auch hier die Ortskernbelebung thematisiert. Gestaltungsmöglichkeiten für attraktive Plätze in der Region wurden erarbeitet, wie beispielsweise Sitzmöglichkeiten mit

Überdachung und/oder Verschattung, Bepflanzungen rund um den Platz für ein attraktives und angenehmes Klima, Spielflächen für Kinder und Trinkwasserbrunnen.²⁰

Das im Zeitraum von 2018-2020 umgesetzte Projekt "Wohnen im Land um Laa" setzt sich mit Leerstandsmanagement in dem Gebiet auseinander und umfasst eine großräumige Erhebung von leerstehenden Häusern. Im Zuge dessen wurde der Kontakt zu den Eigentümern gesucht um in Gesprächen die Relevanz dieser Ressource zu erläutern und in Form von Beratung und Workshops Nutzungskonzepte zu erarbeiten. Ausgenommen Stadt Laa konnten im Gebiet von Land um Laa knapp 750 leerstehende Gebäude ermittelt werden, die in die Flächenmanagements-Datenbank eingepflegt wurden.²¹

Meine Arbeit befasst sich mit einer baulich-strukturellen Veränderung innerhalb der Stadt Laa und bemüht sich unter Einbezug der Erkenntnisse der SWOT-Analysen der Hauptregionsstrategie, der Lokalen Entwicklungsstrategie der LEADER Region Weinviertel Ost, sowie der Zielsetzungen der Kleinregion Land um Laa einen Entwurf zu bieten, der auf die Frage der Ortskernbelebung eingeht und Aspekte der Mobilität, des Leerstands und der Klimaresilienz mit einbezieht.

²⁰ vgl. NÖ.Regional.GmbH: Kleinregionaler Strategieplan 2022-2025 Lebensraum Land um Laa, in: <https://www.raumordnung-noe.at/>, 2021, https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/kleinregionen/Strategiepl%C3%A4ne/KRSP_Land_um_Laa_oFP.pdf (abgerufen am 23.10.2024).

²¹ vgl. Wohnen im Land um Laa: in: Lebensraum Land Um Laa, o. D., <https://www.lebensraum-landumlaa.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=226686318&detailonr=226687568> (abgerufen am 21.10.2024).

Stadtgemeinde Laa an der Thaya

Das örtliche Entwicklungskonzept für die Stadtgemeinde Laa wurde ursprünglich im Jahr 2001 aufgestellt und seit dem sukzessive abgeändert. Derzeit liegt die 20. Änderung vor, die sich größtenteils auf Orte abseits der Stadt bezieht.

Im Entwicklungskonzept formulierte Ziele und Maßnahmen behandeln Schritte zur Erhaltung einer kompakten Ortsstruktur, Schließung von Baulandlücken, Eingliederung in das Landschaftsgefüge, sowie zur Vermeidung von Zersiedelungstendenzen. Die Gemeinde strebt dabei eine Stabilisierung der Einwohnerzahl an. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan spielt hierbei eine wichtige Rolle und soll diese Pläne unterstützen.

Weitere, im Konzept festgelegte, Überlegungen behandeln eine mögliche Erweiterung für kurzfristige und langfristige touristische Nutzung, eine Erweiterung von gemischten Funktionen im Nordosten von Laa, Nutzungsänderungen von Grünland-Gärtnereien in Bauland-Wohngebiet, die Festlegung eines Standortes für einen Campingplatz in der Nähe der Therme, die Entwicklung des interkommunalen Betriebsgebiets gemäß KRKK "Land um Laa", Planung von Spiel- und Freizeitflächen und Prüfung einer Eignungszone für Windkraftanlagen gemäß KRKK "Land um Laa".

Zu jeder Überlegung wurden Vor- und Nachteile der Nullvariante ausgearbeitet und eine umfangreiche Alternativenprüfung ausgearbeitet. Als wesentliche

Zielsetzung des Entwicklungskonzeptes gilt das Offenhalten mehrerer Alternativen um eine zeitgemäße Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen.²²

Die 10. Änderung des örtlichen Raumprogramms aus 2015 beinhaltet Punkte zur Zentrumserweiterung.

Eine aufgelassene Gärtnerei, sowie ein Betriebsgebiet, dass als Lagerfläche genutzt wird, wurden in ihrer Widmung an die umliegende Nutzung angepasst. Des Weiteren wurde geprüft, ob Möglichkeiten bestehen zentrale, soziale Einrichtungen, sowie verdichteten Wohnbau in dem Bereich zu realisieren.

Allgemein wurde die geplante Zentrums-erweiterung gemäß folgender Ziele und Maßnahmen des örtlichen Raumordnungsprogrammes der Stadt-gemeinde Laa an der Thaya formuliert:

- Schaffung ausreichender Flächen für den Zuzug von neuen EinwohnerInnen in der Katastralgemeinde Stadt Laa
- Vermeidung von Nutzungskonflikten bzw. Auslagerung störender Betriebe aus den bewohnten Gebieten
- Erhaltung und Förderung der Attraktivität des Stadtzentrums im Bereich Einkauf und Gastronomie
- Konzentration der angestrebten Bevölkerungsentwicklung auf den Hauptort Laa.²³

Es wurden bisher keine detaillierten Strategien zur Aufarbeitung des Leerstandes und der Ortskern-reaktivierung im Rahmen des Ent-wicklungskonzeptes ausgearbeitet.

²² vgl. Pigal: Strategische Umweltprüfung - Gemeinde Laa an der Thaya - Örtl. Raumordnungsprogramm, in: Bauamt Laa An der Thaya, 06.2005.

²³ vgl. Emrich, Hans, MSc: Örtliches Raumordnungsprogramm - 10. Änderung, in: Bauamt Laa An der Thaya, 12.2015.

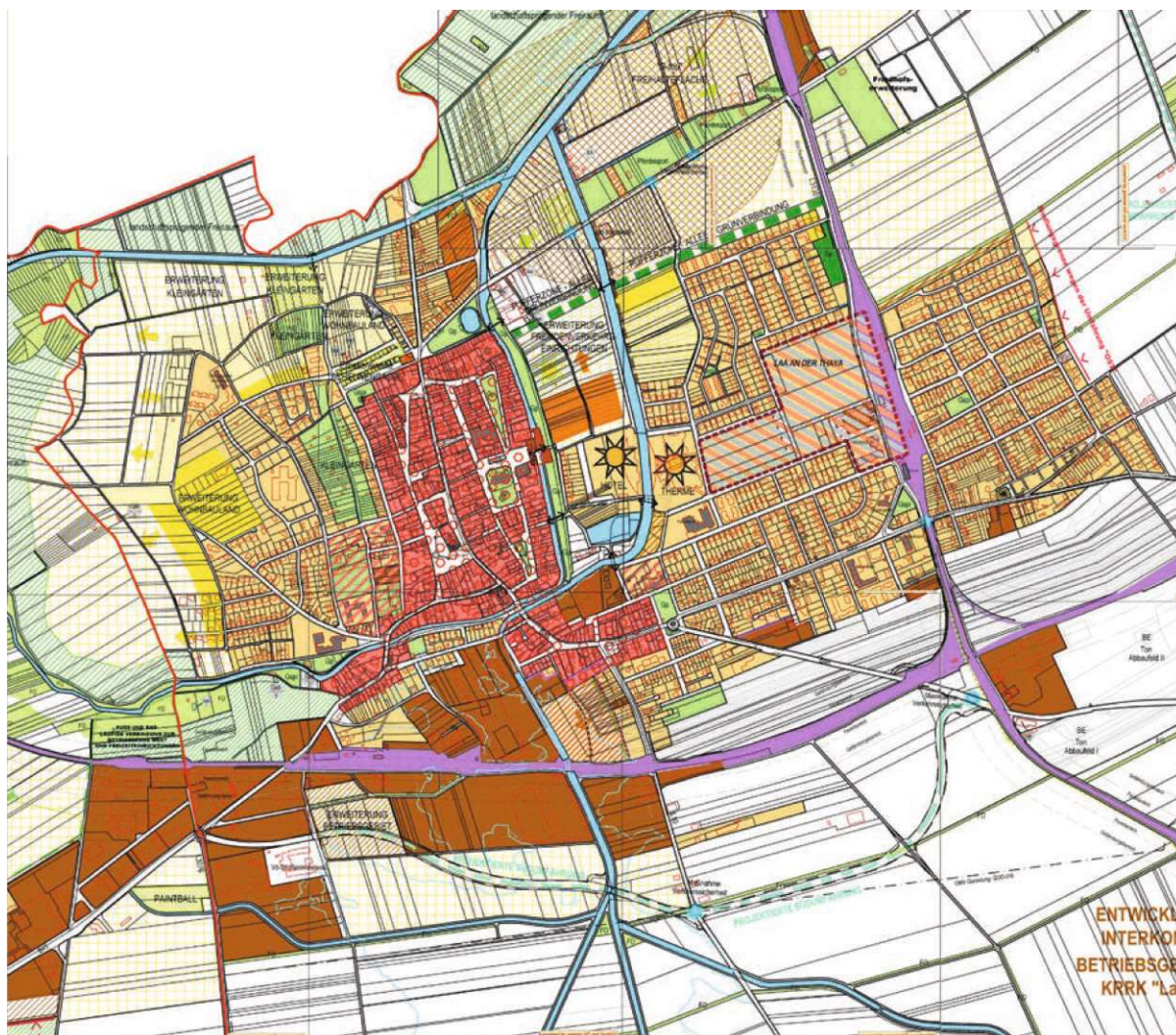


Abb. 12 - Aktueller Entwicklungsplan Laa an der Thaya, Bauamt Laa an der Thaya

- | | |
|--|---|
|  bestehende Baulandwidmung |  200m Einzugsbereich der Kläranlage |
|  Zentrumszone |  Reservefläche für Besiedelung |
|  Erweiterung Wohnen-kurzfristig |  Parkflächen, Friedhof, Spiel- und Sportplatz, Kleingärten |
|  -mittelfristig |  Freihaltefläche - landschaftsprägende Freiräume |
|  Richtung der Erweiterung |  Touristische Nutzung |
|  Entwicklungszone für Wohnbauträger |  geplanter Grüngürtel |
|  Erweiterung Tourismusgebiet |  Pufferzone Zentrum |
|  geplante Umwidmung in Bauland - Wohngebiet |  Erweiterung Zentrum |
|  geplante Umwidmung in Bauland - Kerngebiet |  Mischbereich für zentrumsrelevante Einrichtungen |
|  geplanter Standort Betriebsgebiet |  geplante Zentrumszone |

Wohnen am Anger - ein zukunftsweisendes Projekt

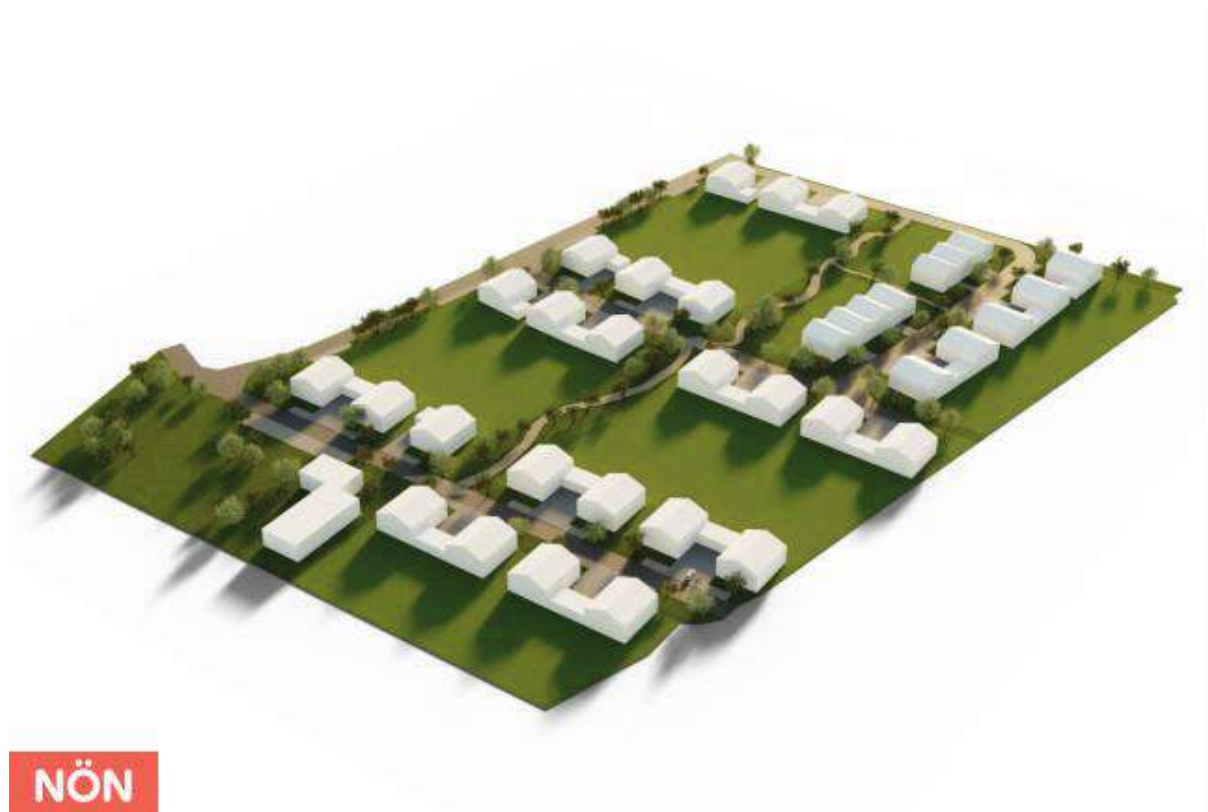


Abb. 13 - Darstellung Konzept Wohnen am Anger, Emrich Consulting, <https://www.noen.at/mistelbach/stadterweiterung-siedlung-im-gruenen-entsteht-in-laa-laa-an-der-thaya-stadterweiterung-brigitte-ribisch-aufschliessung-print-335975451>

2022 hat die Stadtgemeinde Laa an der Thaya ein Wohnprojekt gestartet, dass als Modell für das Konzept "Wohnen im Grünen" dienen soll und 33 Grundstücke einbezieht.

Die Besonderheit der neu erschlossenen Wohnsiedlung ist, dass der öffentliche Grund direkt an die Bebauung angrenzt und keine privaten Vorgärten mit eingeplant werden. Stattdessen wird der Straßenquerschnitt beidseitig mit einem jeweils 6 Meter breiten, von den BewohnerInnen gemeinschaftlich gestalteten und betreuten Grünstreifen mit Baumbepflanzungen umrahmt.

Der Straßenbelag des rund 17 Meter breiten Haupteerschließungswegs, sowie die Stellplätze sollen versickerungsfähig werden, wofür ein Konzept zum nachhaltigen Regenwassermanagement mit Sickermulden erarbeitet wurde.

Die interne Erschließung erfolgt über ein "grünes Band", dass mit Geh- und Radwegen gestaltet wird.

Zur Stärkung der Gemeinschaft werden ebenfalls ein naturbelassener Spielplatz, sowie ein Gemeinschaftshaus im Konzept mit eingeplant.²⁴

²⁴ vgl. Seidl-Deubner, Karina: Klimawandel: Laa entsiegelt für bessere Versickerung - Mistelbach, in: MeinBezirk.at, 13.04.2023, https://www.meinbezirk.at/mistelbach/c-lokales/laa-entsiegelt-fuer-bessere-versickerung_a5983268.



Abb. 14 - Wohnen am Anger Konzept, DI Hans Emrich Consulting

Zusammenfassung für den Entwurf relevanter Themenfelder

Handlungsebene	Themenfelder	Interpretation im Entwurf
Land Niederösterreich	-Umweltsituation (Natur- und Umweltsysteme) -Daseinsvorsorge (Mobilität, Siedlungswesen, soziale und technische Infrastruktur, Naherholung und Freizeit)	-> klimaresiliente Gestaltung -> Hauptaugenmerk auf öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr
LEADER Region	- Stärkung des Gemeinwohls (soziale Infrastruktur, Umgang mit Leerstand und Ortskernbelebung)	-> Gemeinschaftseinrichtungen, Gestaltung öffentlicher Räume für die Bevölkerung
Kleinregion Land um Laa	- Raumentwicklung - Freizeit und Naherholung - Strategien zur Attraktivierung von Plätzen	-> Langfristige, sanfte Veränderung des Entwurfsgebiets -> Orte des Austauschs und der Erholung
Stadtgemeinde Laa an der Thaya	- Vermeidung von Zersiedelungstendenzen - Strategien zur Zentrumserweiterung der 10. Änderung	-> Bildung eines Grundsteins für eine bauliche Verdichtung innerorts -> Berücksichtigung vorhandener Strukturen
Stadtgemeinde Laa an der Thaya - Projekt "Wohnen am Anger"	- Gemeinschaftliche Vorgärten - Sickerungsfähige Bodenbeläge - autofreie interne Erschließung - Straßenquerschnitt im Stil einer Begegnungszone	-> Öffentlicher Raum für Alle -> Einbezug von Begegnungszonen und autofreier Erschließungsnetze

Bevölkerungsbewegung

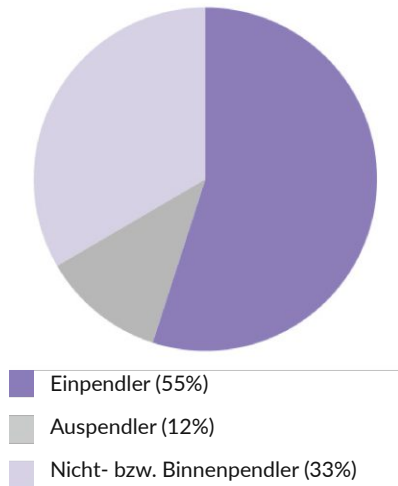


Abb. 15 - Pendlerbewegung SchülerInnen, eigene Darstellung nach Daten aus Statistik Austria, Stand 01.01.2023

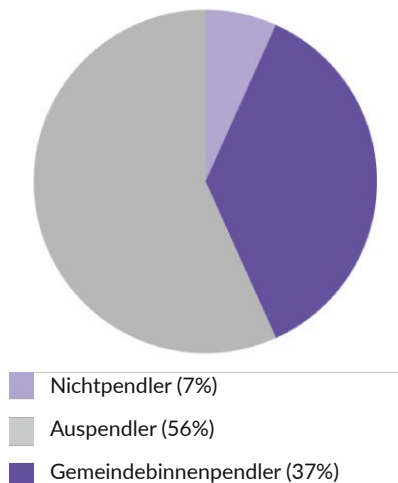


Abb. 16 - berufstätige Aus- und Nichtpendler, eigene Darstellung nach Daten aus Statistik Austria, Stand 31.10.2022

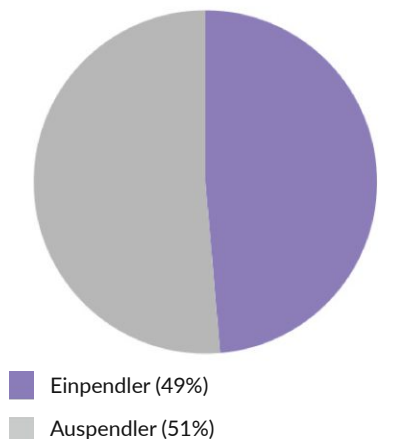


Abb. 17 - Gegenüberstellung berufstätige Ein- und Auspendler, eigene Darstellung nach Daten aus Statistik Austria, Stand 31.10.2022

Um für die Stadt Laa einen angemessenen Entwurf auszuarbeiten ist es nicht nur wichtig sich mit der Geschichte und der strukturellen Entwicklung auseinanderzusetzen, sondern auch Bezug zur aktuellen Bevölkerung und ihre Bewegungen zu nehmen.

Laa beherrbergt eine Vielzahl von Schulen und ist somit vor Allem für die jüngere Bevölkerung aus der Umgebung ein wichtiges Ziel. Von 1541 SchülerInnen leben ca. 33% im direkten Umfeld ihrer Bildungseinrichtung direkt in Laa. 55% pendeln aus der Umgebung täglich in die Stadt um die Schule zu besuchen und die restlichen 12% pendeln aus der Stadt raus.²⁵

Rund 56% der Berufstätigen sind den Daten des Statistikamts nach gezwungen zu pendeln und nur 192 (7%) berufstätige BürgerInnen sind Stand 31.10.2022 "Nichtpendler".²⁶

Bei einer Gegenüberstellung mit den EinpendlerInnen wird ersichtlich, dass sich die Pendlerbewegung der Berufstätigen in etwa die Waage hält.

Das ist eine für meine Auseinandersetzung wichtige Erkenntnis, denn diese Bewegungen machen deutlich, dass eine Reaktivierung des Stadtkerns nicht zwingend nur zur Erhöhung des Zustroms wichtig ist, sondern vor Allem für die bestehenden BewohnerInnen und EinpendlerInnen eine höhere Lebensqualität bieten kann. Die Frequenz ist da, nur haben sich die Ziele verlagert.

²⁵ vgl. StatistikAustria: Schulpendler:innen bzw. Studierende im Jahr 2021, 01.01.2023, <https://www.statistik.at/blickgem/G0209/g31629.pdf>.

²⁶ vgl. Oesterreich, Bundesanstalt Statistik: Atlas der Erwerbspendler:innen, in: Bundesanstalt Statistik Oesterreich, o. D., <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>.

Orte des Alltags

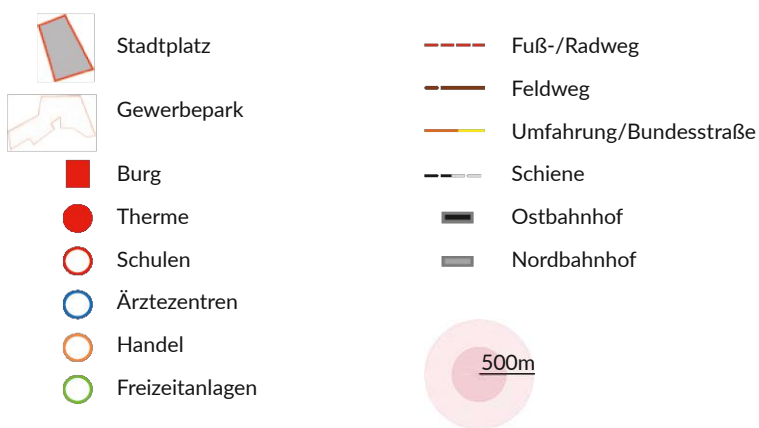
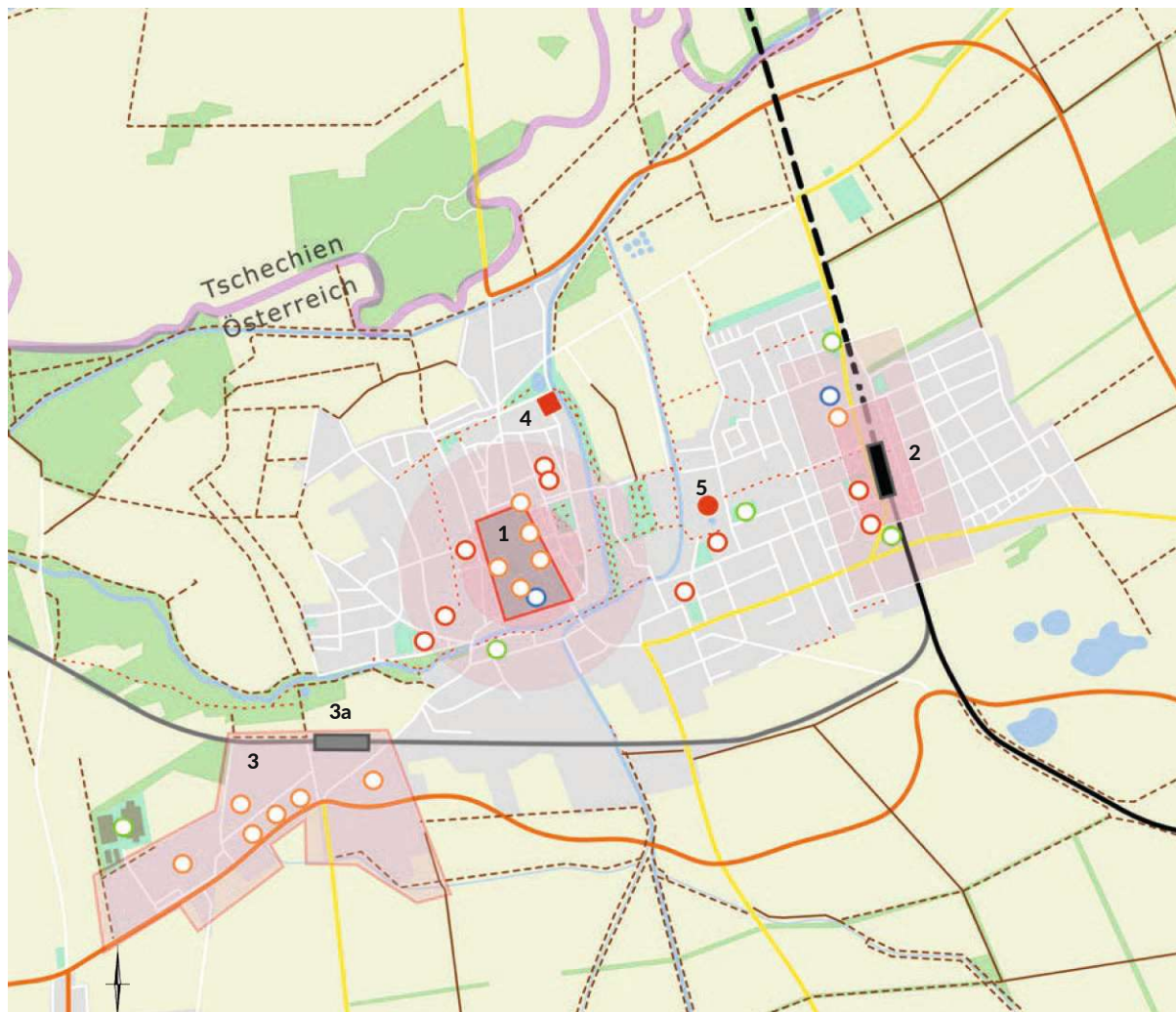


Abb. 18 - Orte/Ziele des Alltags in Laa, eigene Darstellung

In Laa gibt es 5 große Zielbereiche, die unterschiedliche Charaktere aufweisen:

Der historische Stadtkern (1) bietet eine Mischung aus Handel, Gastronomie und Verwaltung. Der Großteil der Erdgeschosszone der den Stadtplatz umschließenden Gebäude ist halböffentlich und bietet viel Potential für ein belebtes Zentrum.

Der Ostbahnhof (2) ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für den Personenverkehr. Aktuell ist in unmittelbarer Nähe ein Ärztezentrum und ein Supermarkt entstanden. Ebenfalls sind Gründe für gewerbliche Nutzungen verfügbar. Unter Berücksichtigung einer möglichen Rekonstruktion der grenzübergreifenden Zugverbindung kann hier ein zweites Zentrum entstehen, das den östlichen Teil der Stadt versorgt und somit die Wege verkürzt.

Der Gewerbepark "Thayapark" (3) ist ein Gebiet der 1990er Jahre, das rein zu gewerblichen Zwecken genutzt wird. Es ist geprägt von einem sehr hohen Anteil an versiegelter Fläche und wird aktuell mit weiteren Betrieben ergänzt und nachverdichtet. Der Anschluss zum Nordbahnhof (3a) wird nur bedingt für Güterverkehr genutzt. Die Erschließung des Gebietes ist hauptsächlich auf motorisierten Individualverkehr ausgelegt.

Zwischen Ostbahnhof (2) und Stadtplatz (1) zieht sich ein Netz aus Schulen und Freizeiteinrichtungen. Insbesondere die 9 Bildungsstätten sind hervorzuheben, denn der tägliche Zustrom von SchülerInnen aus dem Umkreis beeinflusst und belebt das Stadtbild sehr. Weniger alltägliche Anziehungspunkte hingegen sind die geschichtsträchtige Burg (4) und die Therme (5).

Wege des Alltags



- | | |
|---|--|
| Ostbahnhof | Hauptwege Rad |
| Burg | Hauptwege MIV |
| Therme | Nebenstraßen |
| Gewerbepark | Verbindungen Rad |
| Stadtplatz | Verbindungen Auto |
| | Grüne Barriere |

Abb. 19 - Wege des Alltags (mit dem Auto und mit dem Fahrrad), eigene Darstellung

Betrachtet man die Verbindung zwischen diesen Zielen, so ist im Bestand festzustellen, dass die innerörtliche Verkehrsstruktur in Teilen sehr fahrradfreundlich ist.

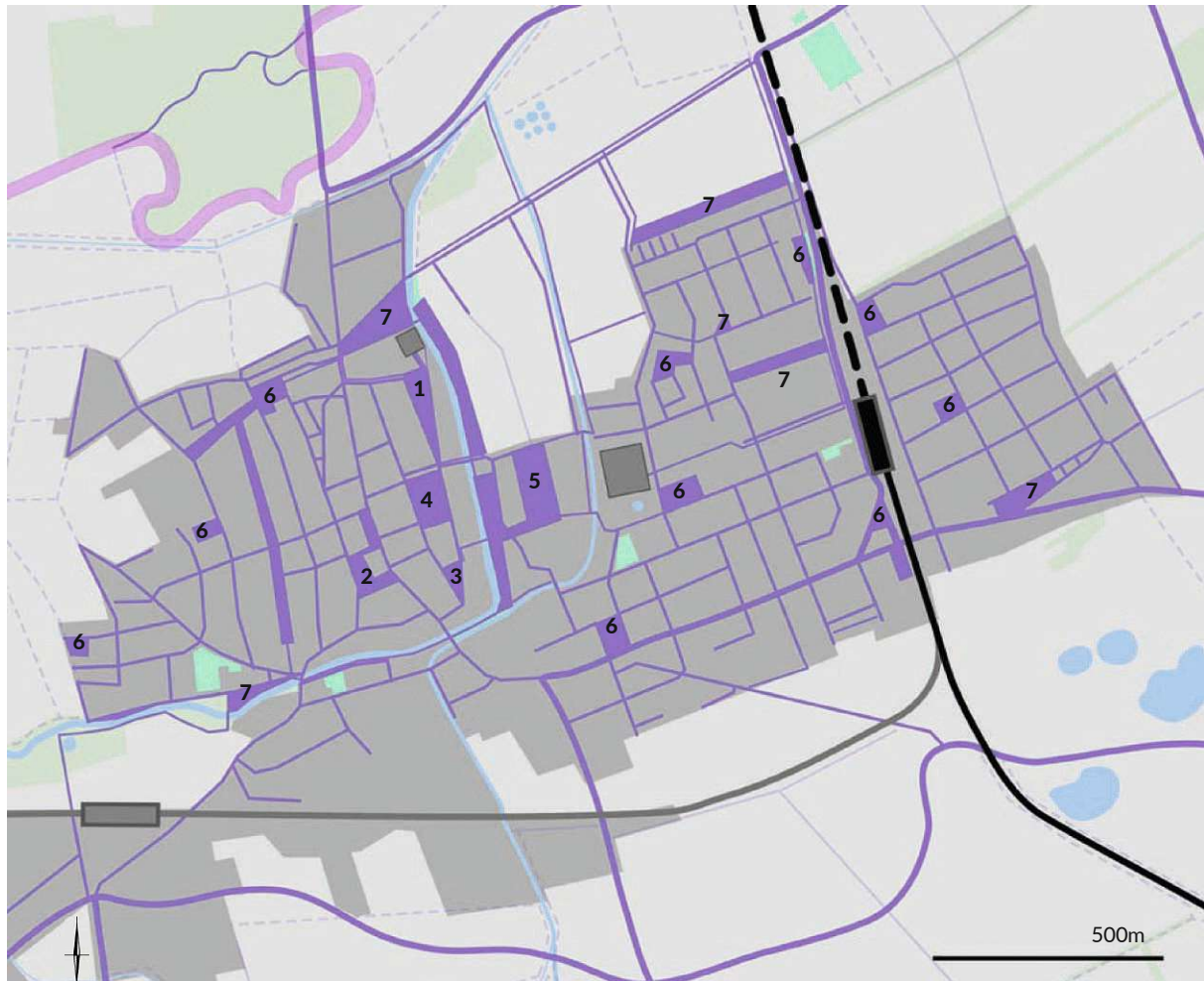
Der Stadtplatz, sowie die Burg sind in alle Richtungen von ineinandergreifenden Parkanlagen umgeben, die dem Verlauf der alten Stadtmauer folgen und zum Teil entlang des Mühlbaches verlaufen. Diese "grünen Barrieren" sind für Fuß- und Radverkehr gut ausgebaut und bieten eine hervorragende Erschließung und Durchquerung.

Die Hauptverbindung für Autos zwischen Bahnhof und Stadtplatz wird klammernartig um das Siedlungsgebiet umgeleitet um diesen Grüngürtel aufrechtzuerhalten. Somit ergibt sich in diesem Bereich eine Struktur, die für den MIV längere Wege bereitet als für FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen.

Abseits des Grüngürtels finden Radverkehr und MIV gemischt statt. Fahrradstreifen auf Hauptstraßen sind nicht durchgehend gekennzeichnet und sind ausschließlich als Mehrzweckstreifen ausgebildet. Wohngebiete wurden in 30er Zonen gegliedert, wodurch hier keine Abgrenzung notwendig ist, jedoch finden sich nur wenige Wege, die rein dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind. Somit ist man als RadfahrerIn in vielen Stadtteilen gezwungen die Autofahrbahn mitzunutzen, was sich auf das Sicherheitsgefühl im Verkehr auswirkt.

Gehsteige entlang dieser Straßen sind größtenteils sehr schmal ausgeprägt und bieten nur an wenigen Stellen die Möglichkeit einer komfortablen Begegnung. Vor Allem in Bezug auf die Fortbewegung von Kindern in einer Schulstadt gibt es Potential zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr.

Plätze des Alltags



- 1 Burgplatz
- 2 Stadtplatz
- 3 Marktplatz
- 4 Kirchenplatz
- 5 Thermenpark
- 6 Spielplätze
- 7 Parkanlagen

- öffentlicher Raum
- privater Raum
- halbprivater Grünraum, Schulhöfe, Sportstätten
- Straßennetz

Abb. 20 - Plätze des Alltags, der öffentliche Raum, eigene Darstellung

Plätze des Alltags sind öffentliche Aufenthaltsräume, wie Parkanlagen, Spielplätze, Kirchen- und Stadtplätze mit klaren Strukturen und Funktionen. Sie ermöglichen Begegnungen und sind wichtig für die Belebung eines Ortes.

Laa weist im historischen Stadtkern eine hohe Dichte an teilweise ineinanderfließenden Plätzen auf, deren Funktionen sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert haben.

Burgplatz (1) und Stadtplatz (2) sind zum Großteil mit Parkplätzen versehen, die sporadisch für Veranstaltungen genutzt werden.

Der alte Marktplatz (3) ist Teil einer Freiluftgalerie, die sich vom Stadtplatz (2) bis zur Therme zieht, der ein großzügiger, öffentlich zugänglicher Thermenpark (5) vorgelagert ist.

Der Kirchenplatz (4) ist kürzlich umgestaltet worden und bietet eine Mischung aus Parkanlage und Versammlungsort.

Dem Verlauf der alten Stadtmauer folgend zieht sich als Anhäufung von Plätzen ein Grüngürtel, der eine Mischung aus Erholung und Sport bietet. Außerhalb dieser "grünen Stadtmauer" finden sich hauptsächlich Spielplätze (6) und Parkanlagen (7), die in den Wohngebieten platziert sind und kaum eine spürbare Verbindung aufweisen.

Das Wegenetz in Laa, das die Plätze verbindet, ist hauptsächlich auf motorisierten Verkehr ausgelegt und grenzt diese öffentlichen Aufenthaltsflächen stark ein. Durch die Unterteilung der Straßen in Fahrbahnen und Gehsteige wird das Potential zur flexiblen Nutzung dieser Räume insbesondere in Wohnsiedlungen eingeschränkt.

Flächenverteilung im Entwurfsgebiet



Abb. 21 - Flächenverteilung, eigene Darstellung

Der entwerferische Teil dieser Arbeit befasst sich im Detail mit der Platzsituation rund um das Rathaus. Der öffentliche Freiraum im betrachteten Gebiet hat ca. die Größe von 24.300 m² und wird in Verkehrs- und Aufenthaltsfläche unterteilt.

Parkplätze, Fahrbahnen, schmale Gehsteige, sowie die Bushaltestelle werden Verkehrsflächen zugeordnet, während dauerhaft bespielbare Plätze und begrünte Flächen als Aufenthaltsfläche zusammengefasst werden.

Bei dieser Betrachtung kommt ein Flächenverhältnis von 6,5:1 zustande - auf 1m² Aufenthaltsfläche kommen 6,5m² Verkehrsfläche.

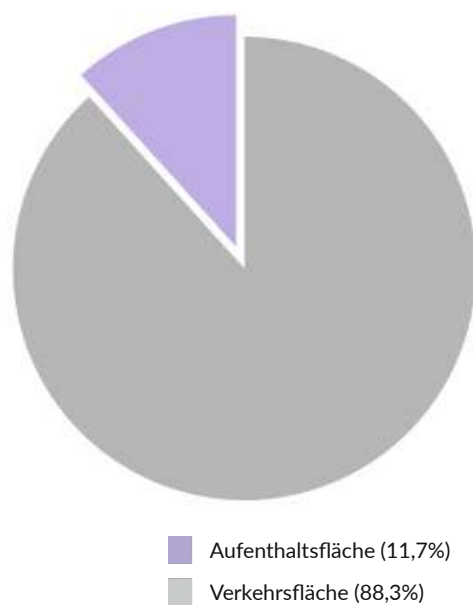


Abb. 22 - Unterteilung in Verkehrs- und Aufenthaltsflächen, eigene Darstellung und Datenerhebung

Bei weiterer Unterteilung wird sichtbar, dass Parkplatzflächen neben Fahrbahnen mit 27,6% den zweitgrößten Anteil an Verkehrsflächen einnehmen. Gehsteige (20,4%) sind demnach drittgrößt im Flächenverbrauch.

Die Aufenthaltsfläche insgesamt nimmt einen Anteil von 11,7% der gesamten öffentlichen Fläche ein. Davon können 4,5% Grünflächen zugeschrieben werden.²⁷

Bei dieser Betrachtung wird nicht nur sichtbar welche Fortbewegung am stärksten gefördert wird, sondern auch wie viel Platz im öffentlichen Raum dafür geschaffen wurde.

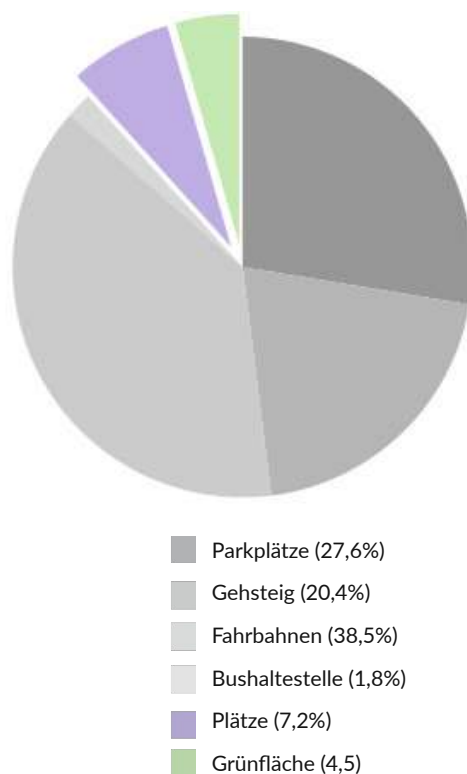


Abb. 23 - Flächenverteilung im Detail, eigene Darstellung und Datenerhebung

²⁷ eigene Datenerhebung anhand von Planmaterial

Der öffentliche Raum im Vergleich

Bei diesem Ergebnis stellt sich die Frage, wie es mit der Nutzung der öffentlichen Fläche auf zentralen Plätzen umliegender Städte aussieht. In meiner grafischen Aufarbeitung wurde ein Radius von ca. 60 km rund um Laa betrachtet und (Klein-)städte ausgewählt, die in ihrer Einwohnerzahl einen groben Querschnitt ländlicher Stadtrukturen bieten. Mittels Satellitenaufnahmen wurden die öffentlichen Flächen skizzenhaft illustriert und entsprechend der selben Kategorisierung grob in Verkehrs- und Aufenthaltsflächen getrennt.

Es ergibt sich grenzübergreifend ein sehr diverses Bild in der Flächennutzung unabhängig der Größe Stadt. Häufig bilden die Aufenthaltsräume Inseln, die von Verkehrsflächen zu allen Seiten eingegrenzt werden, wie in Eggenburg, Moravsky Krumlov oder Retz. Meist sind sie sehr offen gestaltet und werden saisonal mit unterschiedlichen Veranstaltungen und Märkten bespielt.

Tulln folgt auf den ersten Blick ebenfalls diesem Muster, hat aber in zweiter Ebene einen unterirdischen Parkplatz unter der Platzsituation, wodurch sich die Verkehrsfläche zwar in der Erdgeschosszone verringert, weiterhin aber ein hoher Versiegelungsgrad vorhanden bleibt und der Platz, wenn nicht bespielt weitestgehend leer wirkt. Diese Gestaltung ist durch die zweite Ebene einzigartig im betrachteten Gebiet.

Ineinanderfließende, kleinere Plätze, wie in Horn und Mikulov sind ein häufig zu beobachtendes Muster. Der öffentliche Aufenthaltsraum dient hier als direkte Erweiterung der halböffentlichen Bereiche im Erdgeschoss der umliegenden Gebäude und lebt von den Öffnungszeiten der Lokale und Geschäfte. Bei Veranstaltungen ist es

einfach diese Bereiche miteinander zu verbinden. Im Regelfall beeinflusst das nur geringfügig den Verkehrsfluss.

Eine Sonderstellung in der Auflistung nehmen Gänserndorf und Poysdorf ein. Ihre Zentren entwickelten sich aus der Struktur von Straßendörfern und bieten nur wenig (alltägliche) Aufenthaltsfläche. Hier werden Fahrbahnen für Veranstaltungen geöffnet.

Fußgängerzonen werden nur selten angewendet und finden sich in Teilen in Tulln, Horn, Znaim und Hollabrunn. Tulln und Horn hat einige historisch gewachsene, sehr schmale Gässchen, die ins Zentrum führen. Einige davon wurden teils als Begegnungszone, teils als reine Fußgängerzone ausgebildet und werden von angesiedelten Gastronomen als erweiterter Raum genutzt. Die Strukturen in Znaim und Hollabrunn sind wesentlich breiter und erinnern mehr an Einkaufsstraßen in Wien.

In allen betrachteten Städten nehmen Parkplätze einen großen Anteil der Verkehrsfläche ein. Zentrale Bushaltestellen sind selbst in einigen Bezirkshauptstädten sehr klein und minimalistisch ausgeführt. Die An- und Abreise auf diesen Stadtplätzen ist ausgelegt auf MIV. Die Betrachtung umfasst Städte mit einer Einwohnerzahl von 3.467 bis 33.757. Die gezeigten Ausschnitte sind alle im selben Maßstab.

Verblüffend für mich war die Erkenntnis, dass der öffentliche Aufenthaltsraum nicht mit der Größe der Stadt mitwächst. Laa findet sich in dem Vergleich unter den Städten mit dem geringsten Anteil an Aufenthaltsfläche und bietet somit ein großes Potential für Veränderungen.

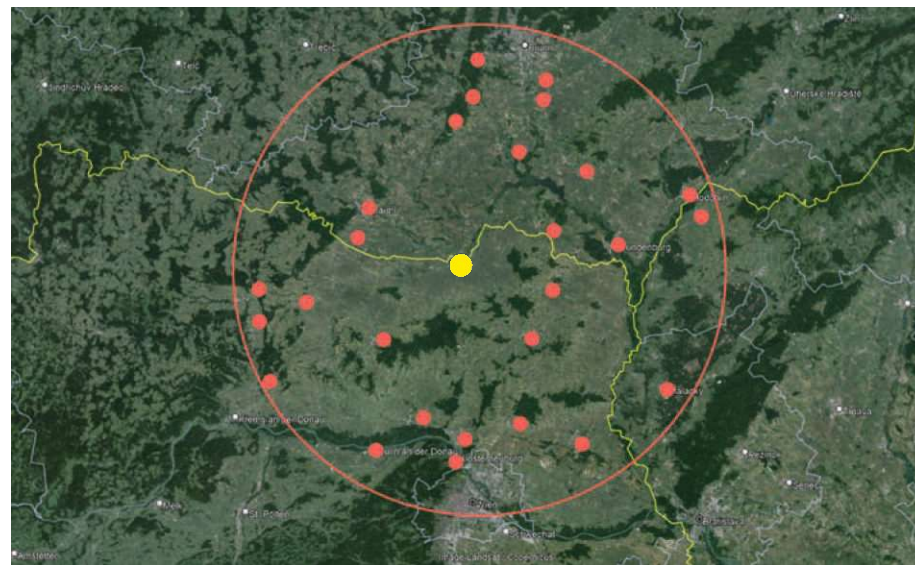


Abb. 24 - Orte im Umkreis von 60km von Laa - Übersicht, google earth

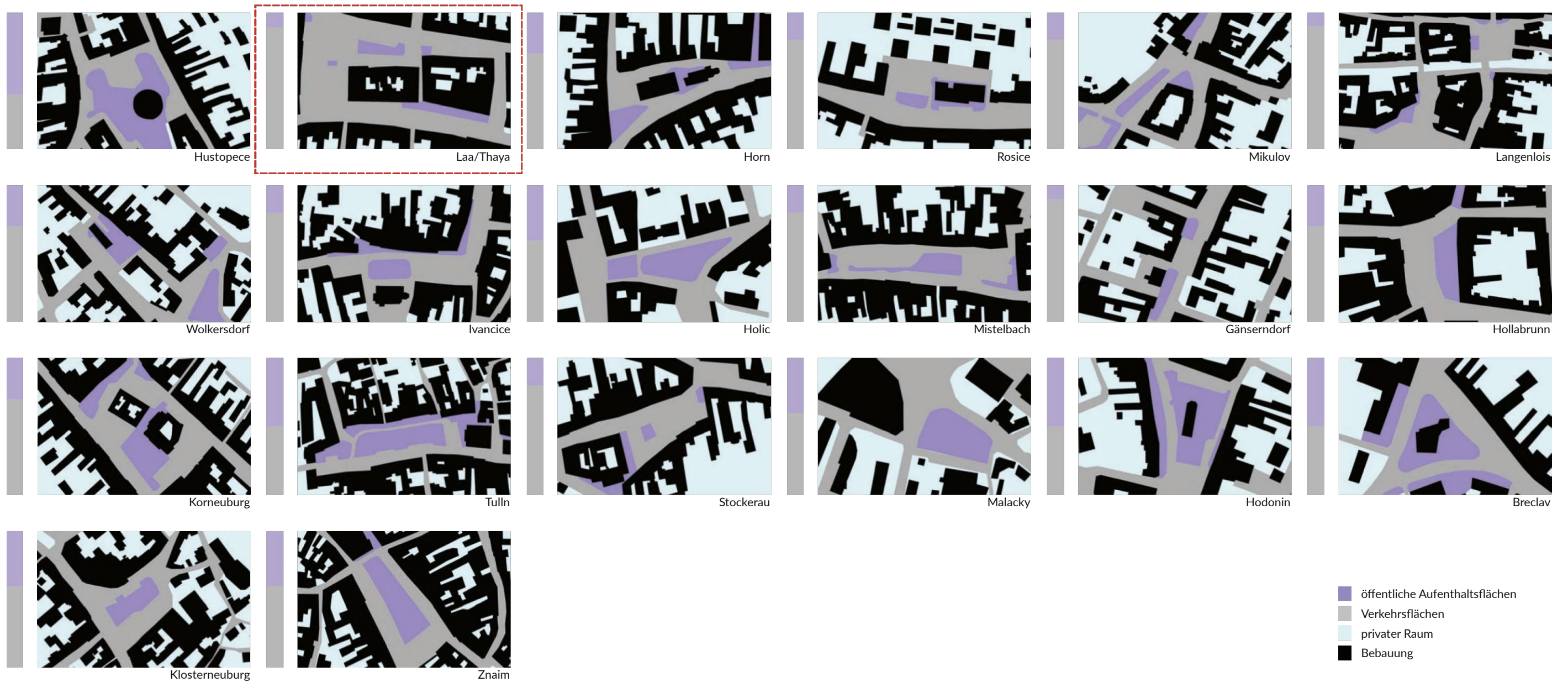


Abb. 25 - Verteilung des öffentlichen Raumes im städtischen Umfeld, eigene Darstellung

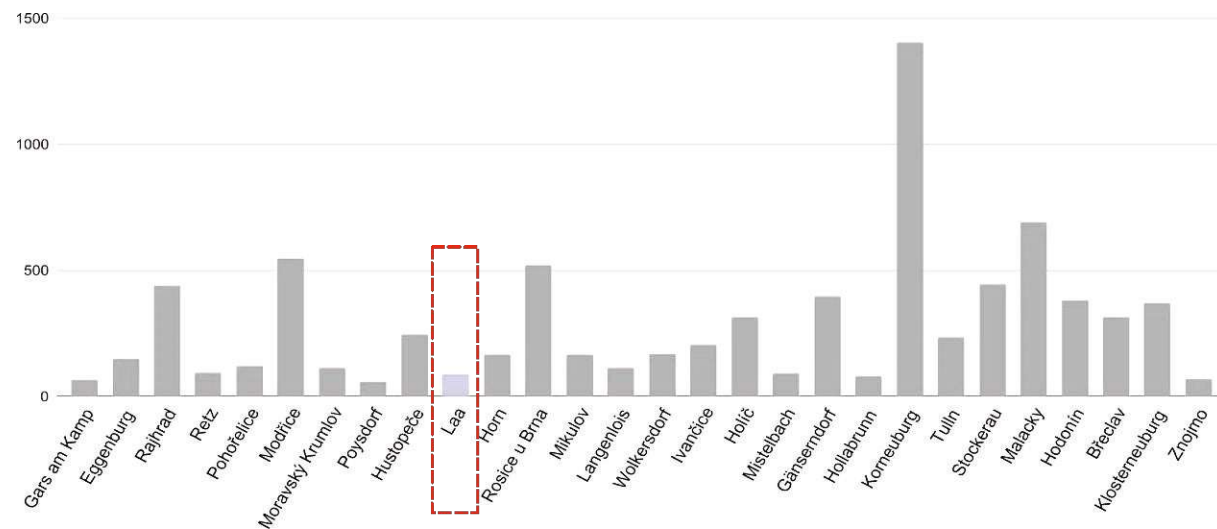


Abb. 26 - Bevölkerungsdichte (EW/km²) in den gewählten Städten im Vergleich, Daten aus Statistikämtern Österreich, Tschechien und Slowakei

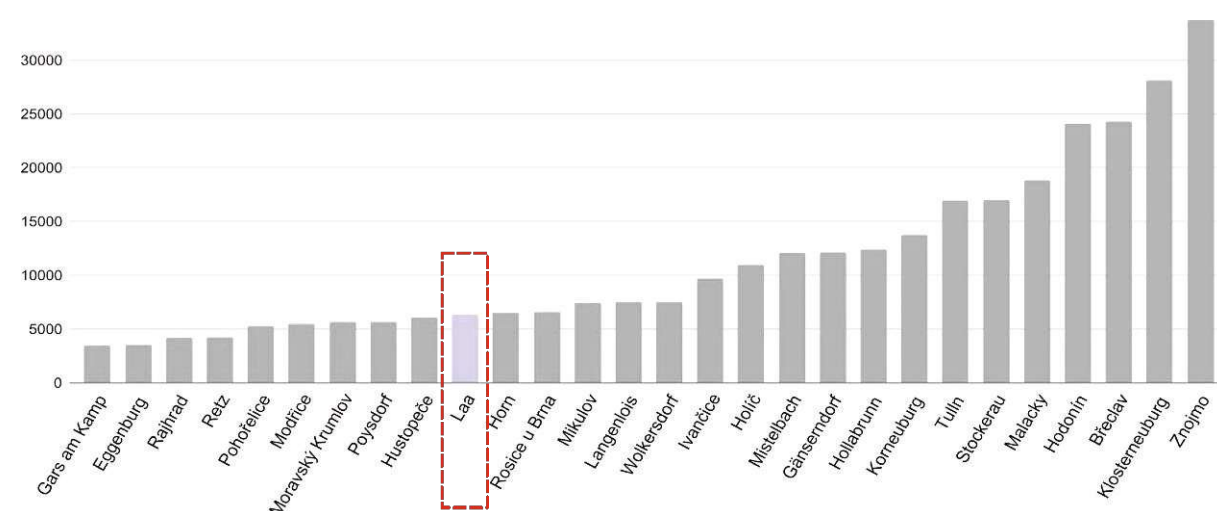


Abb. 27 - Bevölkerungszahl in den gewählten Städten im Vergleich, Daten aus Statistikämtern Österreich, Tschechien und Slowakei

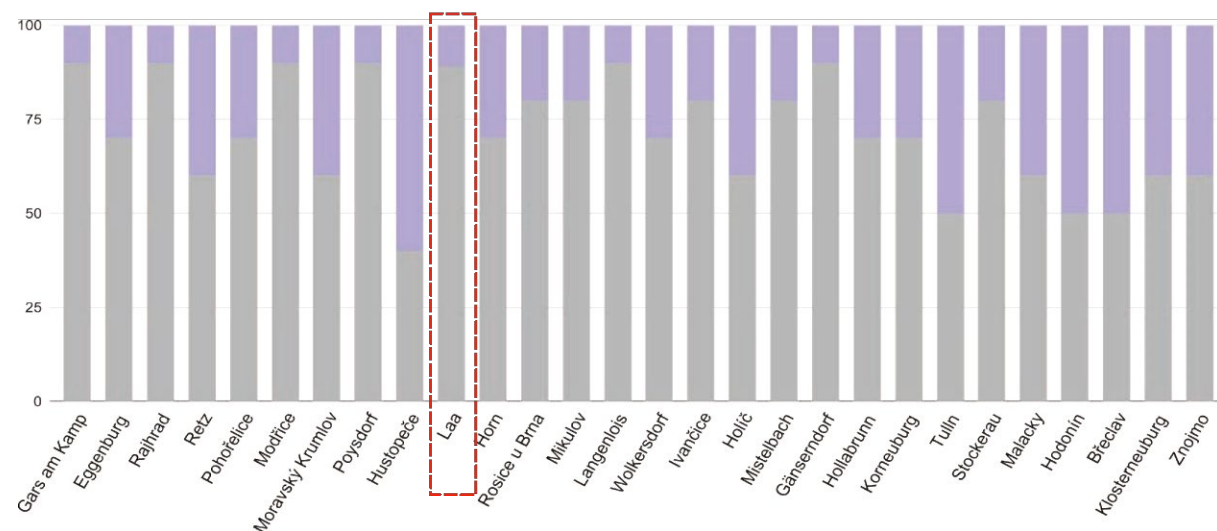


Abb. 28 - Flächenverteilung (%) in den gewählten Städten, Daten aus Statistikämtern Österreich, Tschechien und Slowakei

Leerstand und Aktivität



- Gastronomie
- Bank/Verwaltung
- Einzelhandel
- Gesundheit
- Bildung
- Leerstand
- Wohnen
- Nebengebäude

Abb. 29 - aktuelle Nutzung der Erdgeschoßzone, eigene Erhebung, Oktober 2023

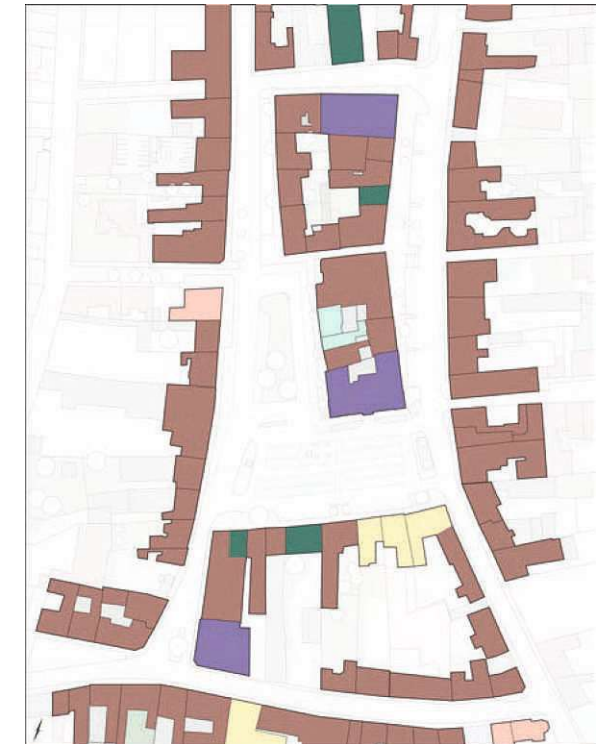


Abb. 30 - aktuelle Nutzung der Obergeschosse, eigene Erhebung, Oktober 2023

Im Stadtzentrum finden sich unterschiedliche Funktionen wieder: Rathaus, Banken, Gastronomie, Ärzte, eine Bibliothek, sowie zwei Museen sind zentral fußläufig erreichbar.

Viele Geschäftsgebäude sind derzeit teilweise leerstehend. Einige bieten Raum für zeitlich begrenzte Zwischennutzungen für Ausstellungen und Schulprojekte, manche Vitri-
nen verschwinden zugunsten einer Umnutzung, wodurch sich dieser halböffentliche Zwischenraum der Erdgeschosszone maßgeblich verringert.

In den Obergeschossen finden sich vereinzelt Lokale und Büroräumlichkeiten von Verwaltung und Banken. Ein Großteil dieser Räume wird jedoch als Wohnraum genutzt.

Die aktivste Phase erlebt der Stadtplatz an Wochentagen zwischen 06:00 - 18:00 Uhr. Nur wenige Geschäftslokale öffnen auch am Wochenende.

Da der Außenbereich hauptsächlich als Parkplatz ausgebildet ist gibt es somit keine Anziehungspunkte, die für eine Besucherfrequenz an diesen Tagen sorgen. Außerhalb der Geschäftszeiten werden diese Flächen nur selten bespielt (Zwiebelfest, Märkte) und bilden die meiste Zeit eine leere, versiegelte Fläche.

Es besteht ein hohes Potential einer Wiederbelebung des Stadtplatzes durch Umverteilung der öffentlichen Außenfläche und Schaffung von Anziehungspunkten abseits des Konsums. Durch solche Räume wird der Aufenthalt angenehmer und meist länger gestaltet. Die Besucherfrequenz erhöht sich.

SO



SA



MO-FR



06:00-12:00

12:00-13:00



13:00-18:00



18:00-00:00



 Offene Geschäftslokale

Abb. 31 - Öffnungszeiten, Aktivitäten rund um den Stadtplatz über die Woche, eigene Darstellung

Verkehr



- Fahrradstellplätze
- e-bike Ladestelle
- Bushaltestelle
- Leihradstation
- Parkplätze
- Verkehrsfluss



50m

Abb. 32 - Parkmöglichkeiten für KFZ und Räder, Verkehrsfluss, Bushaltestelle und Leihräder, eigene Darstellung

Die Haupteinschließung im Entwurfsgebiet erfolgt mit dem PKW. Es sind großflächig Parkplätze entlang der Bauflucht und auf dem Hauptplatz angeordnet. Meiner Zählung nach befinden sich im Entwurfsgebiet insgesamt 345 Parkplätze in Form einer kostenlosen Kurzparkzone.

Für die Fortbewegung zu Fuß gibt es einzelne Schutzwege über die Fahrbahn und relativ schmale Gehsteige.

Laa wird von 14 Buslinien²⁸ aus der Umgebung angefahren, davon halten alle am Stadtplatz und verbinden ihn mit dem Bahnhof und den umliegenden Orten. Auch grenzübergreifend gibt es eine Buslinie, die die ehemalige Bahnverbindung ersetzt.

Die Bushaltestelle ist auf der einen Seite als Bucht und auf der Anderen als Insel ausgeführt und ist einseitig mit einem kleinen Dach ausgestattet. Um zur Insel zu gelangen müssen zwei Schutzwege überquert werden, die durch eine Engstelle schwer einsehbar sind.

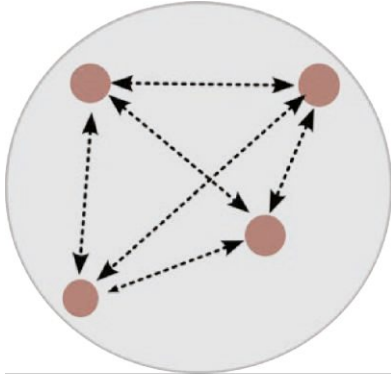
Fahrradstellplätze sind vereinzelt vor dem Rathaus und an Eckstellen der Parkplätze zu finden. Sie sind in Form einfacher unüberdachten Vorderradhaltern ausgebildet. Durch die ungünstige Positionierung an den Parkplätzen sind diese Stellplätze oft verstellt und schwer zu erreichen.

Ein kleines Leihradangebot und eine e-bike Ladestation befinden sich in größerer Entfernung zur Bushaltestelle. Im Allgemeinen wird auf diese in der Positionierung von Fahrradinfrastrukturanlagen nicht Bezug genommen, was für einen mühelosen Umstieg zwischen Bus und Rad ungünstig ist.

Die den Platz einrahmenden Fahrbahnen sind alle beidseitig mit Tempo 50 befahrbar und in Teilen nicht markiert. Gesonderte Fahrradfahrstreifen gibt es nicht. Die Zufahrt zu den Parkplatzflächen in der Mitte des Platzes ist in Form einer Einbahn geregelt.

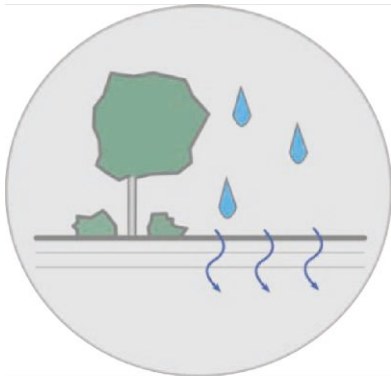
²⁸ vgl. Verkehrsverbund Ost-Region: in: Verkehrsverbund Ost-Region, o. D., <https://www.vor.at/>.

Grundsätze und Kriterien



DURCHLÄSSIGKEIT

Durchbrechung von Barrieren und Attraktivierung von Fuß- und Radverbindungen, Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch Transparenz und Abgrenzung vom motorisierten Verkehr, Förderung der nichtmotorisierten Mobilität innerhalb der Stadt durch Einführung von Begegnungszonen und autofreien Bereichen



GRÜNRAUM

Bildung von zentralen Erholungsinseln für Besucher und Bewohner der Stadt, großflächige Entsiegelung für ein besseres Regenwassermanagement, vermehrte Begrünung für die Umwelt und das persönliche Wohlbefinden



VERSCHATTUNG

(flexible) Installationen in Form von Sonnensegeln und Masten als Voraussetzung für dauerhafte Bespielbarkeit der Plätze und komfortablen Aufenthalt, Bildung von ausgewiesenen Rückzugsorten und Erweiterungsräumen für angrenzende Geschäftslokale



WASSER

Wiederentdeckung und Neuinterpretation von Stadtbrunnen, spielerischer Umgang mit Kühlung im Sommer, öffentlicher Zugang zu Trinkwasser

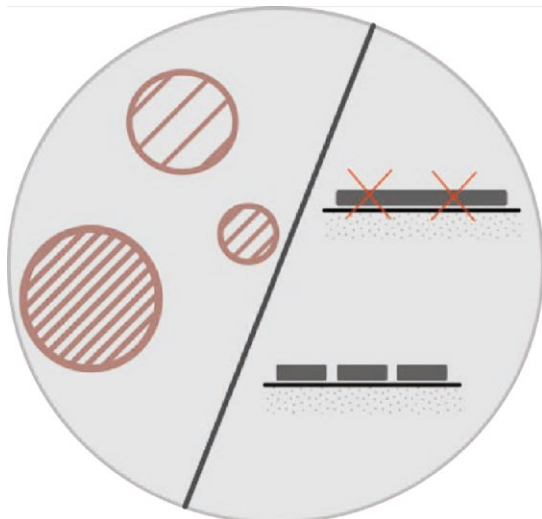
Abb. 33 - 4 Prinzipien des Entwurfs, eigene Darstellung

Strategien



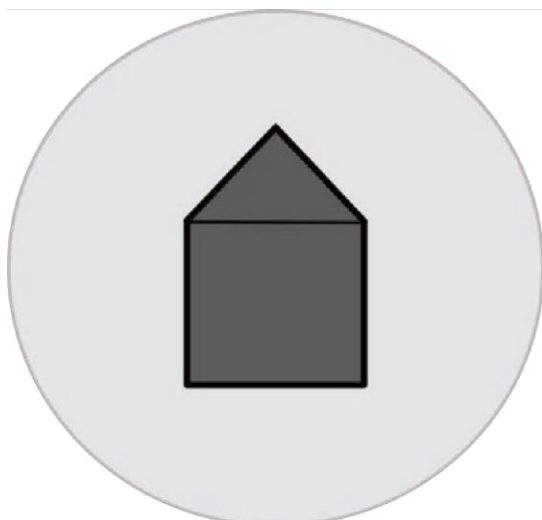
RAUM FÜR MENSCHEN

Durch Umleitung des MIV wird Platz für Fuß- und Radverkehr geschaffen, sowie angrenzende Geschäftslokale und die Bevölkerung animiert den Raum einzunehmen. Partizipative, von Fachleuten unterstützte Projekte können in temporärer Form umgesetzt werden um mit dem neu geschaffenen Raum zu experimentieren und ihn neu zu interpretieren.



ZONIERUNG UND BELAGSÄNDERUNG

Die Asphaltdeckung wird sukzessive aufgebrochen und mit sickerungsfähiger Pflasterung, sowie Grünflächen ersetzt um den Platzsituationen eine dauerhafte neue Gestalt zu verleihen. Neue Regenwasserableitsysteme werden in den Boden eingebracht und ergänzen das vorhandene Kanalsystem.



BEBAUUNG

Die Bushaltestelle wird auf eine Doppelstation zusammengelegt, der Warteraum vergrößert und witterungsgeschützt ausgeführt. Für einen angenehmen Aufenthalt auf den Plätzen sorgen sowohl Verschattungselemente, als auch Wasserspiele und Brunnen.

Abb. 34 - Strategien des Entwurfs, eigene Darstellung

Freiraumprinzipien

BARRIEREFREIE ERSCHLIESSUNG

Öffentlicher Raum soll für Alle leicht zugänglich sein. Dies bedeutet zunächst eine schwellenfreie Gestaltung, die gewährleistet wird indem sämtliche Gehsteigkanten entfernt und das gesamte Entwurfsgebiet auf eine Ebene gebracht werden. Eine Ausnahme dabei bildet der Einstiegsbereich der Bushaltestelle. Hier wird bewusst mit einer Kante gearbeitet, die wiederum den Ein- und Ausstieg erleichtern soll.

Ein taktils Leitsystem, kontrastreiche Markierungen und großzügige Beleuchtung des Platzes erleichtern jedem Menschen den Zugang zu dem Platz und angrenzenden Geschäften, Lokalen, der Bushaltestelle und sozialen Einrichtungen.

ANGENEHMER AUFENTHALT

Damit sich aber auch Alle in diesem Gebiet wohlfühlen, muss sichergestellt werden, dass auch in Bezug auf den Aufenthalt vor Ort auf die Bedürfnisse jedes Menschen weitestgehend eingegangen wird.

Eine Vielzahl von verschiedenen Sitzgelegenheiten soll Alle dazu einladen im Stadtkern zu verweilen. Als Beet- und Baumeinfassung integrierte Sitzbänke mit und ohne Rücken- und Armlehne, Liegeflächen und Hängematten bieten die Möglichkeit sich zurückzuziehen, kurz eine Rast einzulegen, sich mit Freunden zu treffen und auszutauschen.

KLIMAFITE GESTALTUNG

Mit "klimafit" werden Pflanzen beschrieben, die hitzetolerant sind und gut durch Dürrezeiten kommen. Um Hitzeinseln im Entwurfsgebiet entgegenzuwirken, werden, angelehnt an die "COOLing-Fibel" der Stadt Wien²⁹, Bäume, Sträucher, Stauden und Gräser gepflanzt, die nicht nur das Mikroklima positiv beeinflussen, sondern auch in Kombination mit Insektenhotels ein Stück weit die Artenvielfalt vor Ort fördern. Zusätzlich kommen vereinzelt Wasserelemente in Form von Wasserspielen und Trinkbrunnen zum Einsatz, die die Aufenthaltsqualität steigern.

²⁹ vgl. Stadt Wien: COOLing-Fibel Kühlende Maßnahmen für heiße Zeiten in Wien, Wiener Stadtgärten (MA 42) park.wien.gv.at, 08.2023, <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/baumsortiment.html> (abgerufen am 11.12.2024).

Materialität und Bepflanzung

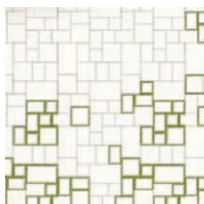
War der Entwurfsbereich bisher hauptsächlich von grauem Asphalt dominiert, sollen unterschiedliche Bodenbeläge aus gefärbten Hydroporsteinen mit Grünfugen im Groß- und Kleinformat, wasser- gebundenen Belägen, sowie Sitzelemente aus Granit und Holz, das Entwurfsgebiet auflockern und ihm eine neue Struktur verleihen.



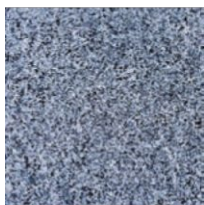
Terraway-System:
terrakottafarbene wasser- gebundene Oberfläche zur Erschließung der Liegewiese



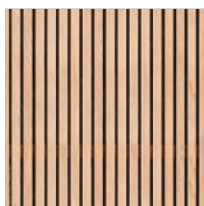
Schwammstadtsystem 1:
Reihenverband mit Grünfugen als Einfassung der Platzstrukturen



Schwammstadtsystem 2:
Wilder Verband mit Grünfugen für Plätze



Granitmöblierung:
im Außenbereich der Bibliothek und vor dem alten Rathaus



Holzmöblierung:
im gesamten Entwurfs- gebiet

Für die Bepflanzung wurden großkronige Baumarten, wie Gleditsia triacanthos (Lederhülsenbaum), Styphnolobium (Sophora) japonicum "Columnaris" (Schnurbaum) und Ulmus x "New Horizon" ® Resista aus dem Katalog der Wiener Straßenbäume gewählt. Diese können langfristig betrachtet Kühlung und Schatten an heißen Sommertagen bieten.³⁰

An Stellen an denen der Unterbau keine Baumpflanzungen zulässt werden Sträucher, wie Schwarzer Holunder (Sambucus nigra) und Salweide (Salix caprea) gepflanzt.

Stauden, Gräser und naturnahe Wiesen generieren zusätzlich Verdunstungskälte, fördern die ökologische Vielfalt, kühlen die Bodenfläche und helfen Wasser zurückzuhalten, dass zur Versorgung der Pflanzen dient. Sie werden in großen Beeten gepflanzt.

Die Stauden- und Gräsermischung "Tanz der Gräser" der Wiener Stadtgärten kann an sonnigen, trocken und nährstoffarmen Standorten eingesetzt werden und benötigt nur 2-3 mal im Jahr Pflege.³¹

Zusätzlich werden troggebundene Ranken an die Ränder fixer Beschattungsin- stallationen im Bereich von Sitzgelegenheiten gestellt und an Stahlseile gespannt. Sie bieten ebenfalls Schatten und erhöhen die Aufenthalts- qualität.

Abb. 35-39 - Terrawaysystem: <https://terraway.at/> | Rinn Schwammstadtsystem 1 & 2: <https://www.rinn.net/> | Granittextur: <https://de.freepik.com/> | Holzlattung: <https://stock.adobe.com/>

³⁰ vgl. Klimafitte Straßenbäume für Wien: 14.07.2022, <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/baumsortiment.html>.

³¹ vgl. Stauden- und Gräserbeete in den Wiener Parks: 13.06.2022, <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/staudenbeete.html>.

Ausgangslage



- | | |
|---|--|
|  Massivbau |  Schranne |
|  Nebengebäude/Scheunen |  Brunnen |



50m

Abb. 40 - Stadtplatzsituation um 1800, nach Dr. Staretz und Dr. Fürnkranz, in: Fürnkranz, Rudolf: Der Stadtplatz im Wandel der Zeit,

Kulturhefte LAA, Nummer 9, 06.1991.

Die Freiräume am Stadtplatz wurden in der Vergangenheit hauptsächlich für Märkte genutzt, die streng nach Handelsgütern getrennt waren und ihren Standort wechselten.

Drei Brunnen, einer jeweils im westlichen, östlichen und südlichen Bereich des Stadtzentrums bildeten zentrale Markierungen für die Unterteilung dieser Stadträume.

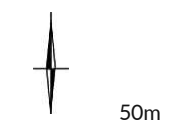
Die Schranne im östlichen Teil war ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des heutigen Statplatzes. Sie wurde im Laufe der Zeit als Zeughaus, Marktamt, Sparkassa sowie als Stadtverwaltung genutzt. Durch Umstrukturierungen, sowie den Bau des neuen Rathauses 1898/99 verschwand sie gänzlich aus dem Stadtbild.

Lange Zeit gab es kein Postamt in Laa. Stattdessen fand sich eine Postkutschenstelle zentral auf dem südlichen Teil des Stadtplatzes.

Durch den Verlust des Stellenwertes der Märkte und die Umgestaltung in den 1980er Jahren wurden diese Plätze und ihre Besonderheiten unsichtbar.¹⁶

Mein Konzept stützt sich auf einen Situationsplan von 1800, der noch eine Marktgliederung mit Brunnen und Schranne dokumentiert und ist ein Versuch diese "autofreie" Situation aus der Vergangenheit in Verbindung mit zukunftsorientierten Lösungsansätzen bezüglich Klimaresilienz und Mobilität zu bringen.

Übersichtsplan



- 1 Hauptplatz
- 2 Rolandplatz
- 2a altes Rathaus
- 2b Rolandsäule
- 3 kleiner Marktplatz
- 4 Bushaltestelle

- autofreier Bereich
- Geschäftslokale - Bestand
- Geschäftslokale - Potential
- Bushaltestelle mit Radparkplatz
- Plätze
- Begegnungszone

- Busfahrbahn
- Zufahrt für Anlieferung und Anrainer
- Fahrtrichtung MIV
- Erweiterung der Begegnungszone
- Passage

Abb. 41 - Masterplan Stadtplatz, eigene Darstellung

Der Stadtplatz ist großteils von Gebäuden umschlossen, deren historische Fassaden weitestgehend erhalten sind. Um diese Kulisse zu betonen wird der süd-westliche Teil des Entwurfsgebiets zu einem großen Platz ohne Parkplätze und Fahrbahnen gestaltet. Der motorisierte Verkehr wird über eine Begegnungszone geleitet, die sich über wenig befahrene Gassen in alle Stadtteile erstreckt.

Drei Platzsituationen wurden definiert, die eigene Funktionen und Anforderungen mitbringen.

Der Hauptplatz (1) ist als demonstrativer und kommunikativer Platz mit Infrastruktur für Veranstaltungen und Märkte ausgebildet. Er bietet Raum für einer dauerhafte Bespielung und dient als Vorplatz für das "neue" Rathaus.

Der Rolandplatz (2) dient als geschichtsträchtige und zurückgezogene Inszenierung des alten Rathauses (2a) und der Rolandsäule (2b) mit einem zentralen Erholungsraum und großzügiger Erweiterungsfläche für angrenzende Geschäfte und Lokale. Der kleine Marktplatz (3) wird zu einem längsgerichteten Platz mit teilweise fixen Marktständen und lebt von der direkten Anordnung neben der Fahrbahn der Begegnungszone. Er ist somit gut exponiert um auch "Durchreisende" des MIV auf sich aufmerksam zu machen. Fußgänger und Radfahrer werden in dem Konzept klar gegenüber Autofahrern bevorzugt. Für eine möglichst angenehme Anreise aus der Umgebung sorgt die zentral platzierte Bushaltestelle (4),

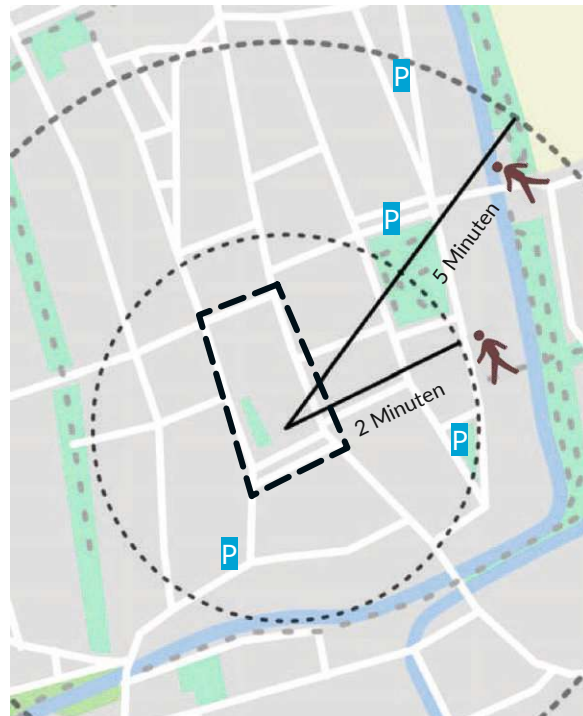


Abb. 42 - Parkkonzept, eigene Darstellung

die in ihrer Position der Schranne nachempfunden wurde und sowohl innerstädtisch als auch regional verbunden ist. In Kombination mit sicheren Fahrradstellplätzen, einem (Lasten-)Fahrrad-Leihangebot und einem Stadt-Info Stand bietet sie einen mühelosen Umstieg, wie auch leichte Erstorientierung in der Stadt und ist somit eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV.

Ein Parkleitsystem, dass auf bestehende Parkplatzflächen in 2-5 Minuten Geh-Entfernung verweist, bietet die Möglichkeit das Auto abzustellen und das Zentrum aus menschlicher Perspektive wahrzunehmen. Für möglichst kurze Wege sorgen strategisch platzierte Parkplätze in direkter Nähe zu Rathaus, Banken und Geschäftslokalen um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse aller BewohnerInnen und BesucherInnen berücksichtigt werden.

Funktionen



Abb. 43 - Funktionen der Erdgeschosszone, eigene Darstellung

Im Entwurfsgebiet befinden sich Geschäfte, Lokale und Dienstleistungen, die nur zeitlich begrenzt zugänglich sind. Diese rein konsumorientierten Räume laden nicht dazu ein, sich länger in dem Gebiet aufzuhalten.

In der Vergangenheit gab es eine Vielfalt an Geschäften des täglichen Bedarfs, unterschiedliche Cafés und Lokale, sowie Vereine, die den Stadtplatz als wichtiges Ziel für BesucherInnen und BewohnerInnen gestaltet haben. Ergänzt wurde das durch häufige Veranstaltungen und Märkte. Durch die Verlagerung ins Gewerbegebiet verringerte sich die BesucherInnenfrequenz am Stadtplatz und viele Einrichtungen mussten schließen.

Der Stadtplatz versteht sich in meinen Augen als Ort der Begegnung und Kommunikation. Um diese Grundfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken und zu stärken werden ehemals öffentlich zugängliche Geschäftsräumlichkeiten für eine nicht konsumorientierte, in Teilen kommunal verwaltete Erweiterung des Angebots umgestaltet.

Dadurch bilden sich Ziele aus, die auch abseits regulärer Geschäftszeiten besucht werden. Der Stadtplatz wird wiederbelebt und bietet Raum für alle BewohnerInnen und BesucherInnen.

Naheliegend für mich ist die Unterbringung eines Jugendzentrums, das Raum für Nachhilfeunterricht, Schulprojekte und selbstorganisierte außerschulische Aktivitäten bietet. Als Schulstadt hat Laa keine einzige Einrichtung neben den Bildungsstätten, die frei für alle zugänglich ist, was ein großes Defizit diesbezüglich bildet. Jugendliche hätten somit die Möglichkeit auch außerhalb ihrer "Bubble" in den Austausch zu gehen und sich gegenseitig zu unterstützen, denn nicht jeder Haushalt bietet die Rahmenbedingungen und Mittel für einen Treffpunkt, abgesehen davon, dass die meisten SchülerInnen aus den umgebenden Dörfern täglich nach Laa pendeln und sich durch einen geeigneten Treffpunkt vor Ort ihre Wege verkürzen.

Eine kommunal verwaltete Gemeinschaftswerkstatt, in der handwerkliche Projekte oder kleine Reparaturen selbstständig vor Ort durchführbar sind, ohne im eigenen Zuhause auf Werkstatt und Werkzeug angewiesen zu sein ist ebenfalls eine willkommene Erweiterung zum bestehenden Angebot.

Durch solche sozial motivierten Einrichtungen wird Kommunikation und Austausch gefördert und ein Stück weit der Ungleichheit entgegengewirkt. Des weiteren erhöht sich die BesucherInnenfrequenz vor Ort und der Platz wird wieder attraktiv für die Ansiedelung weiterer Gewerbetreibenden.

Umverteilung der Flächen, Flächenbilanz

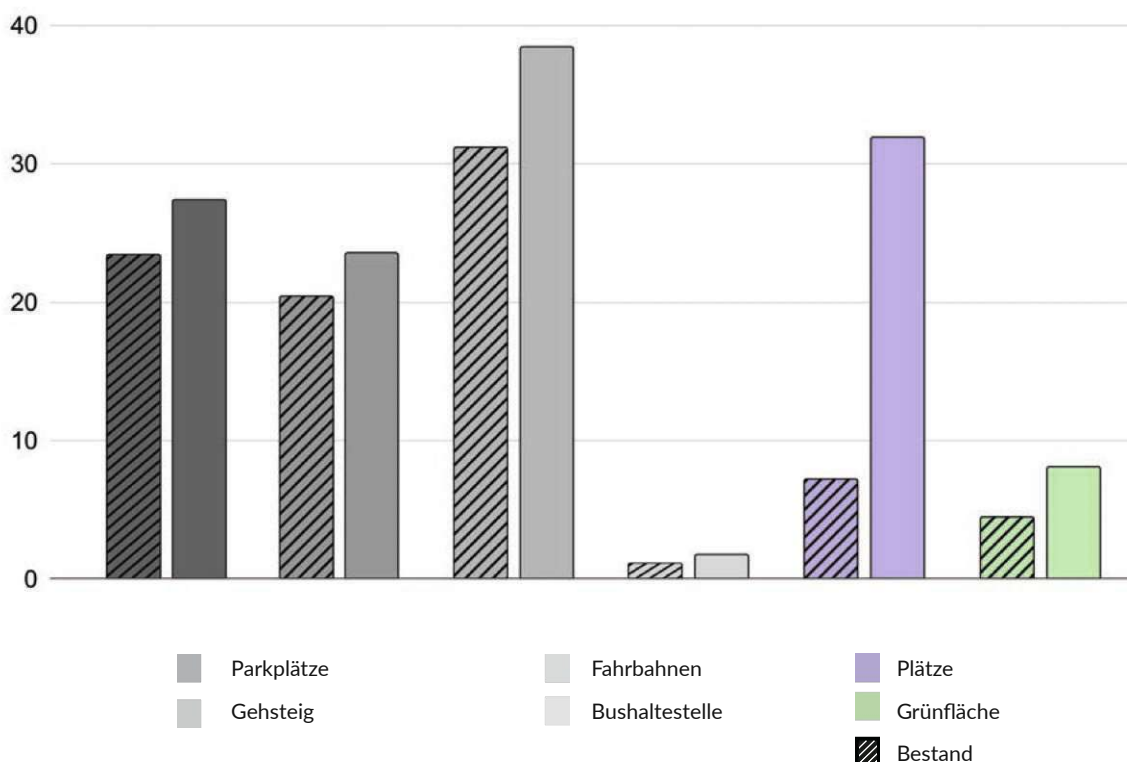


Abb. 44 - Neuverteilung der öffentlichen Fläche, eigene Datenerhebung

Der Entwurf beschränkt sich auf den öffentlichen Außenraum und zeigt ein Menschen- und Fahrradzentriertes Szenario. Bezogen auf die im Bestandskapitel behandelte Flächenverteilung ist hier eine Gegenüberstellung des Status-Quo zum Entwurf dargestellt.

Der Grünflächenanteil erhöht sich durch weiträumig platzierte Baum- und Strauchinseln von 4,5% auf 8,2%.

Aufenthaltsflächen in Form von großen Plätzen für Veranstaltungen, Rückzugsbereichen und Schanigärten erhöhen sich von 7,2% auf 32% und nehmen somit den Großteil des Zentrums ein.

Die Bushaltestelle wird für eine leichtere Zugänglichkeit zu einer Doppelhaltestelle

zusammengefasst und nimmt somit mit 0,8% weniger Fläche ein, als zuvor (1,8%).

Fuß- und Radwege, die zu schmal sind um ebenfalls als beispielbare Aufenthaltsfläche zu dienen erhöhen sich von 20,4% auf 23,6%.

Fahrbahnen werden in Form von Begegnungszonen ausgeführt um eine fließende, flexible Platzgestaltung zu ermöglichen und verringern sich von 38,5% auf 31,2%.

Da ausreichend Parkplatzflächen in einer Entfernung von 2-5 Minuten Fußweg vorhanden sind, beschränke ich mich auf wenige, strategisch platzierte Kurzparkplätze und Ausstiegsmöglichkeiten, wodurch sich der Anteil von 27,6% auf 4,2% verringert.

Entsiegelung

Unter Entsiegelung versteht sich im Bezug auf das Bauwesen die Rückgängigmachung von Bodenversiegelung, was sich positiv auf die Bodenqualität, das Klima vor Ort und das Regenwassermanagement auswirkt. Vollständig entsiegelte Flächen sind meist Grünflächen. Eine Teilentsiegelung ist allerdings auch auf nicht motorisiert befahrbaren Flächen, wie Fußgängerzonen und Plätzen in Form von wasserdurchlässigen Belägen möglich.³²

Durch die fußgängerfreundliche Umgestaltung ist es möglich einen großen Teil des Entwurfsgebietes zu entsiegeln. Der Anteil an entsiegelter Fläche fasst neu geschaffenen Grünraum, nicht befahrbare teilentsiegelte Platzbereiche und Geh- und Radverbindungen und beträgt 57% des gesamten Entwurfs-

gebietes. Ausgenommen sind Fahrbahnen, sowie Platzbereiche, die für Veranstaltungen mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet werden.

Die nicht befahrbaren, befestigten Bereiche werden nach Schwammstadt-Prinzip gestaltet.

Das bedeutet, dass durch eine großflächige Veränderung des Unterbaus dem Wurzelraum unter diesen Flächen Platz geschaffen und dadurch eine gesunde Entwicklung von Stadtbäumen gefördert wird.

Niederschlagswässer werden im Boden zurückgehalten und versorgen somit Bäume und Sträucher in Trockenperioden. Dadurch wird das Kanalsystem entlastet und für Kühlung im Sommer gesorgt.³³

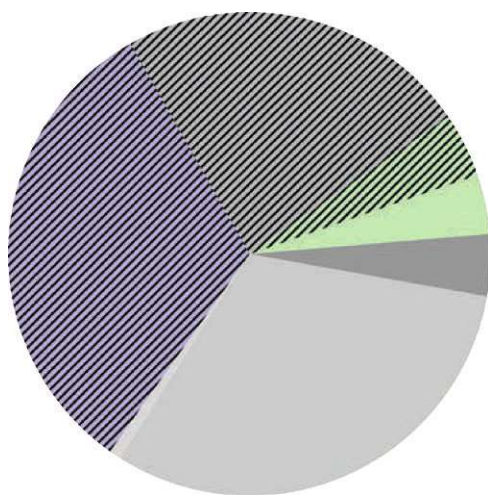


Abb. 45 - Anteil an entsiegelter Fläche, eigene Datenerhebung



Abb. 46 - Schema Schwammstadt, Rendering von 3:0Landschaftsarchitekten, <https://www.schwammstadt.at/>

³² vgl. Was ist Entsiegelung? » Definition im Lexikon » UHRIG: o. D., <https://www.uhrig-bau.eu/lexikon/entsiegelung/#:~:text=Was%20geschieht%20bei%20einer%20Entsiegelung,von%20nat%C3%BCrlichen%20Kreisla%C3%A4ufen%20abgeschnitten%20sind.> (abgerufen am 09.09.2024).

³³ vgl. das Schwammstadt-Prinzip für Bäume: in: Das Schwammstadt-Prinzip für Bäume, o. D., <https://www.schwammstadt.at/> (abgerufen am 09.09.2024).

Entwurfsplan, Grundriss



Abb. 47 - Erdgeschossplan Entwurf, eigene Darstellung

Die im Übersichtsplan verorteten Plätze sind mit einheitlichen sickerungsfähigen Belägen ausgestattet und werden entsprechend ihrer Funktionen unterschiedlich gestaltet.

Um den angrenzenden Geschäftslokalen Raum zu bieten sind Schanigärten, zoniert durch einzelne speicherfähige Grüninseln mit Bäumen und Sträuchern, unmittelbar davor angeordnet. Auch die Stadtbibliothek bekommt einen gemütlichen Außenraum. Es entsteht dadurch eine Unterteilung in Promenaden und Platzsituationen mit fließenden Übergängen.

Im gesamten Entwurfsgebiet werden Fahrradstellplätze und Sitzgelegenheiten in unmittelbarer Nähe zu Lokalen und Geschäften platziert. Bestandsbäume (dunkelgrün) bleiben erhalten, werden fix verpflanzt um ihnen ein gesundes Wachstum zu ermöglichen und durch Neubepflanzungen ergänzt.

Die Erschließung der Plätze erfolgt hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Somit bildet sich hier ein geschützter Raum, der Kindern eine gewisse Freiheit der Fortbewegung bietet. Daraus ergeben sich frei

beispielbare Flächen, die ganzjährig flexibel genutzt werden können und die Verkehssicherheit vor Ort wird erhöht.

Die zentrale Bushaltestelle bildet eine wichtige Anlaufstelle für PendlerInnen und BesucherInnen und ist an einer Position verortet, die der ehemaligen Schranne ähnlich ist.

Um jedem/r BesucherIn und jedem/r BewohnerIn einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen werden entlang der Begegnungszone Parkplätze verortet, die in unmittelbarer Nähe zu allen Lokalen und Geschäftsstellen platziert sind. Ebenso wird Anrainern und Anlieferungen ein direkter Zugang ermöglicht.

Drei verschiedene Brunnenanlagen, ausformuliert als Trinkbrunnen und Wasserspiele markieren kleinere, zurückgezogenere Plätze mit Aufenthaltsmöglichkeiten und bilden einen Bezug zum historischen Stadtplatz, wie er bis ins 19. Jahrhundert gestaltet war. Ebenfalls rücken historisch relevante Objekte, wie die Mariensäule und die Rolandsäule in den Vordergrund. Sie werden zu zentralen Objekten dieser Plätze.

-  Plätze/Fußgängerzone
-  Geschäftslokale
-  Begegnungszone/Fahrbahn
-  Brunnen/Wasserspiele
-  Parkplätze

- 1 Mariensäule
- 2 Rolandsäule
- 3 Bushaltestelle
- 4 Fahrradstellplätze
-  Bestandsbäume
-  neue Bäume

Hauptplatz



Abb. 48 - Übersichtsplan, eigene Darstellung

Der Hauptplatz ist nach süden orientiert und der größte Bereich im Entwurfsgebiet. Er gilt durch die Verortung vor dem Rathaus als die zentrale Anlaufstelle für BewohnerInnen und BesucherInnen der Stadt und soll kommunikativ und repräsentativ sein. Um diese Zwecke zu erfüllen wird die Struktur möglichst offen und transparent gestaltet.

In diesem Bereich sind die Bushaltestelle, ein Wasserspiel mit Sitzgelegenheiten und eine große Freifläche mit einer Freilichtbühne verortet. Des weiteren wird durch die Freihaltung von PKWs und Entfernung aller Schwellen eine sichere und barrierefreie Erschließung gewährleistet.



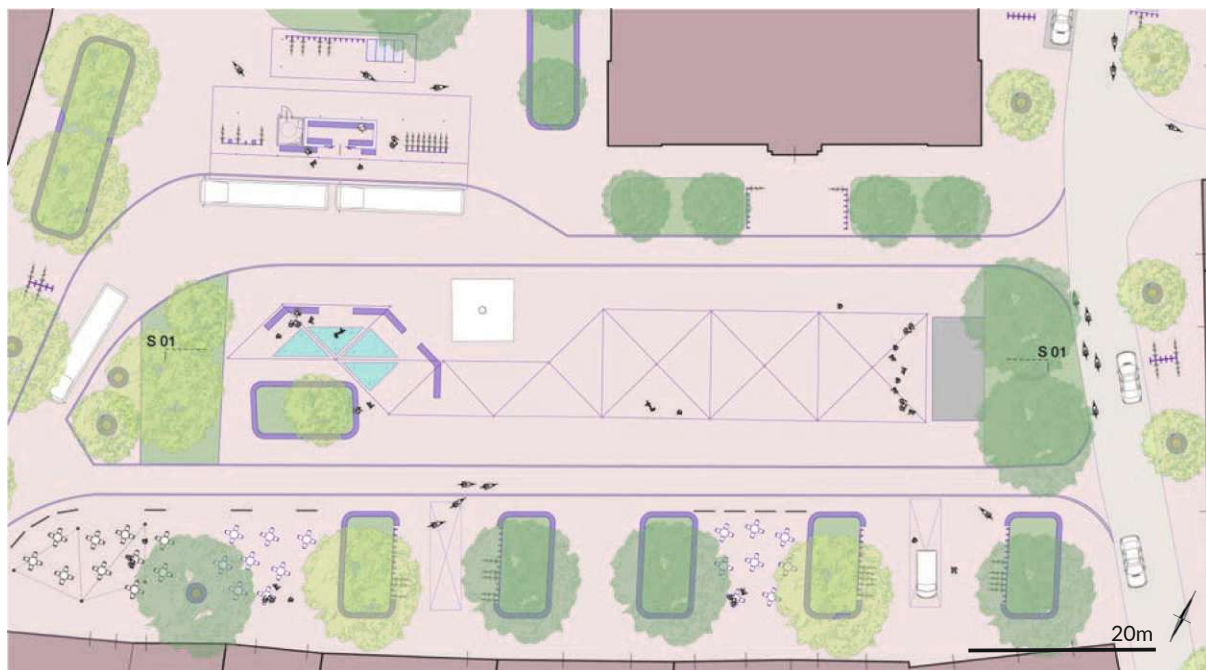


Abb. 49 - Grundriss Hauptplatz, eigene Darstellung



Abb. 50 - Fassadenansicht Hauptplatz, eigene Fotomontage

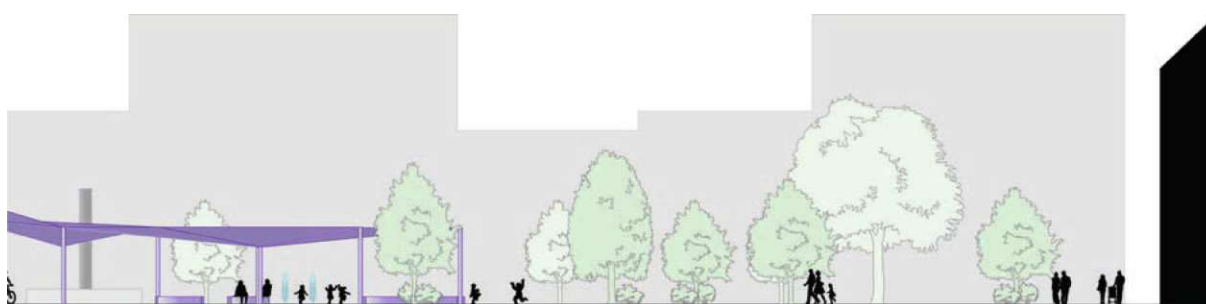


Abb. 51 - S-01: Schnitt Hauptplatz, eigene Darstellung

Veranstaltungsfläche



Abb. 52 - Grundrissausschnitt Veranstaltungsfläche, eigene Darstellung



Abb. 53 - S-02: Schnitt Veranstaltungsfläche, eigene Darstellung

Der Bereich direkt vor dem Rathaus bedient mehrere Funktionen in Einem. Er wird für Kundgebungen, Feste, Märkte und für den Austausch genutzt.

Die Veranstaltungsfläche umfasst ca. 1000m². Mit einer 50m² großen Freilichtbühne westseitig angeordnet bietet sie die Möglichkeit für eine ganzjährige Bespielung.

Der Bereich ist nach Süden ausgerichtet und ist somit in den Sommermonaten stark exponiert. Um einen angenehmen Aufenthalt zu gewährleisten ist hier eine Verschattung in Form von Sonnensegeln vorgesehen, die auf Masten im Raster von 6x6m gespannt werden. Diese variieren in ihrer Höhe zwischen 3 und 6 Metern um Zwischenräume zu erzeugen, die den Blick auf das Rathaus ermöglichen. Die Masten sind aus Edelstahl und haben einen Durchmesser von 70mm. Durch in den Boden versenkte LED Spots werden die Segel bei Nacht angeleuchtet.

Die Verschattungsinstallation lässt sich bei Bedarf entfernen, wodurch der Platz ebenfalls Raum für andere, zeitlich begrenzte Gestaltungen bietet.

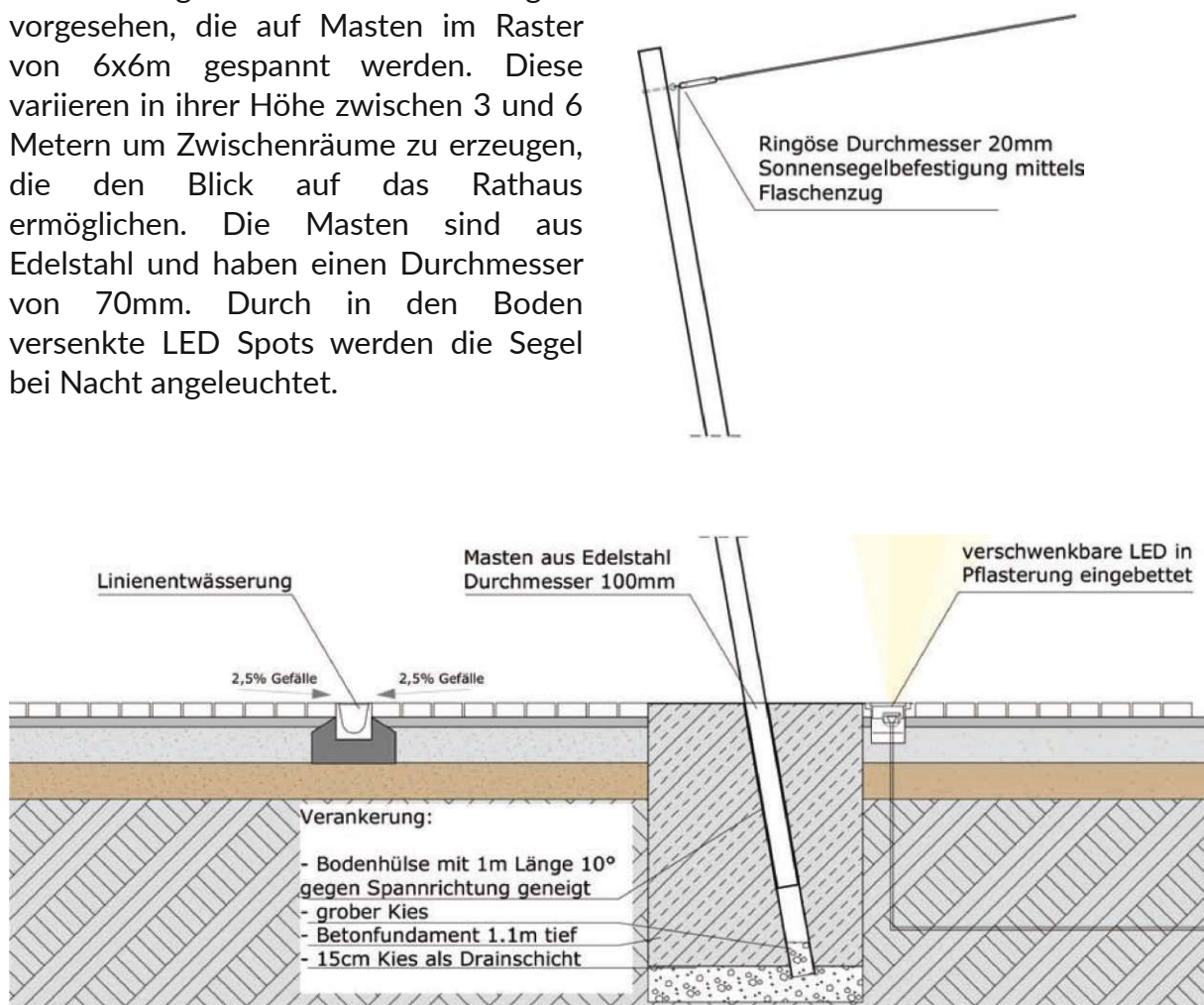


Abb. 54 - Konstruktionsdetail Sonnensegel, eigene Darstellung

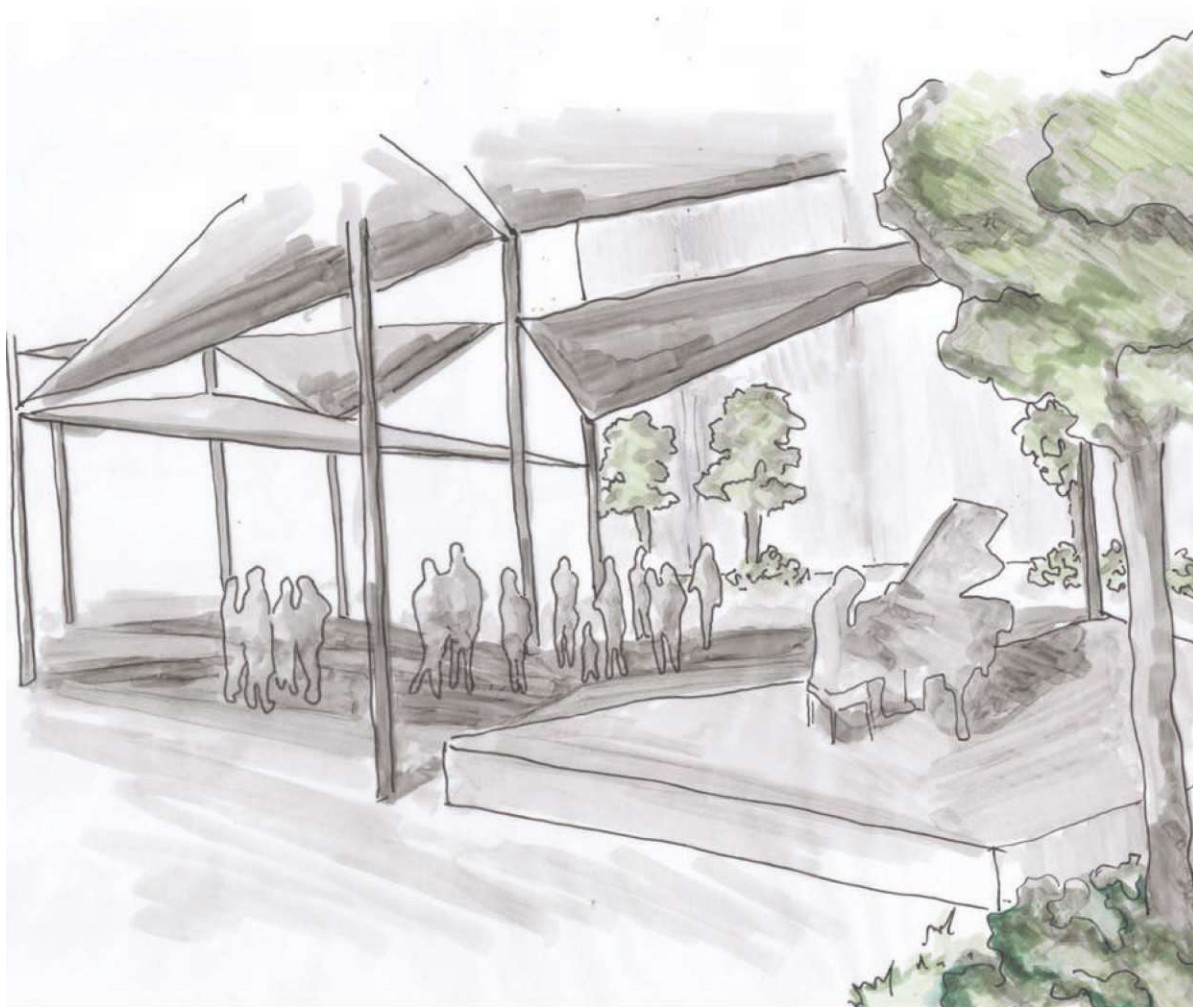


Abb. 55 - Veranstaltungsfläche mit Konzert, eigene Darstellung



Abb. 56 - Veranstaltungsfläche mit Marktsituation, eigene Darstellung

Wasserspiel

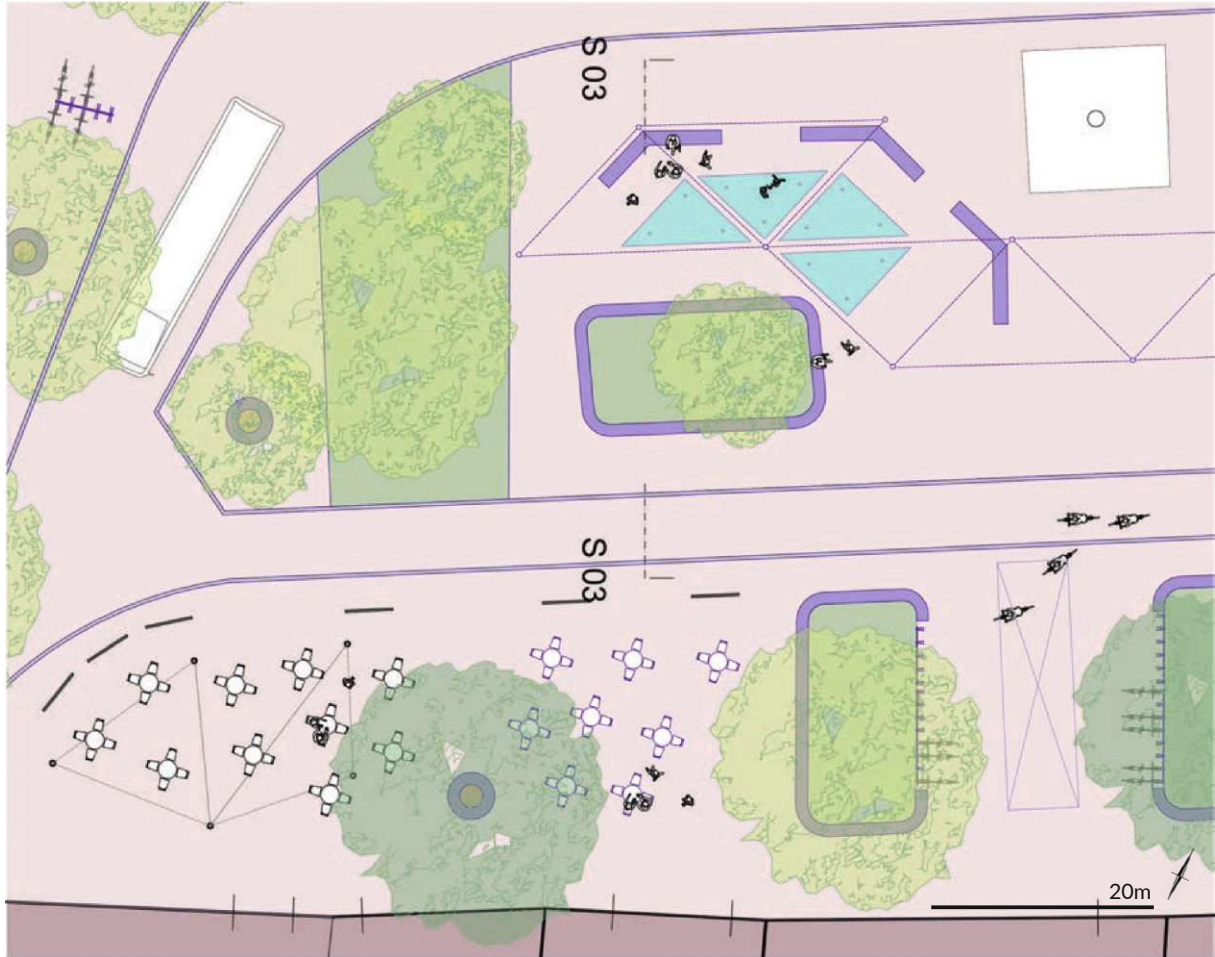


Abb. 57 - Grundrissausschnitt Wasserspiel, eigene Darstellung



Abb. 58 - Ansicht Wasserspiel, eigene Darstellung

Die Mariensäule bildet dabei eine subtile Trennung zum großen Veranstaltungsort. Das Raster der Sonnensegel zieht sich in aufgelöster, lockerer Form über das Wasserspiel und bietet in Kombination mit Grüninseln eine luftige Verschattung.



61

Bushaltestelle

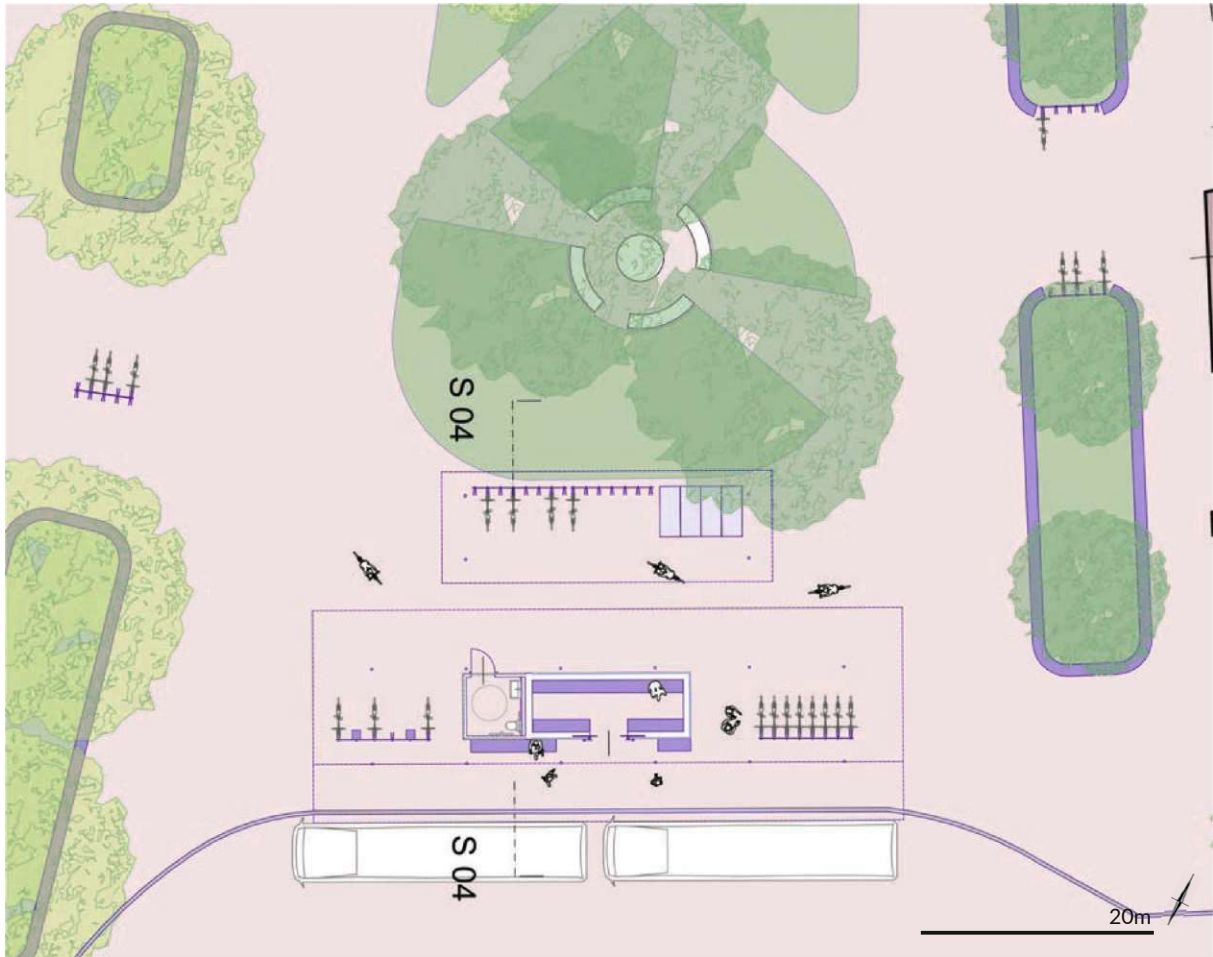


Abb. 61 - Grundrissausschnitt Bushaltestelle, eigene Darstellung



Die Bushaltestelle bildet einen wichtigen Knotenpunkt am Hauptplatz, denn es ist die Hauptanlaufstelle für BesucherInnen, PendlerInnen und SchülerInnen aus der Umgebung. Sie ist als kleiner Mobility Hub ausgebildet und beinhaltet offene Fahrradstellplätze, Fahrradsafes, e-bike Ladestationen und citybike-Leihstation um den Bedürfnissen möglichst vieler NutzerInnen gerecht zu werden.

Ergänzt wird das Angebot durch ein öffentlich zugängliches, barrierefreies WC und eine Informationstafel, auf der eine Karte von Laa mit wichtigen Zielen, Öffnungszeiten und Erstinformationen für BesucherInnen in tschechischer, deutscher und englischer Sprache zu finden sind.

Der witterungsgeschützte Warteraum ist von einem 1 Meter hohen Sockel umschlossen, auf dem rundum eine Fixverglasung installiert ist. Sitzgelegenheiten finden sich sowohl innerhalb, als auch außerhalb des Raumes.

Der Zugang zur Bushaltestelle ist von allen Seiten möglich und so gestaltet, dass ein müheloser Umstieg von Fahrrad zu ÖPNV gewährleistet wird.

Das große Flugdach aus KLH ist V-förmig ausgebildet und bietet Platz für Solarmodule, die diese Einrichtung mit Strom versorgen. Das Regenwasser wird über eine Rinne in Fallrohre innerhalb der Rundstützen geleitet, unterirdisch gefiltert und den angrenzenden Grünflächen zur Bewässerung zugeführt.



Abb. 62 - Ansicht Bushaltestelle, eigene Darstellung

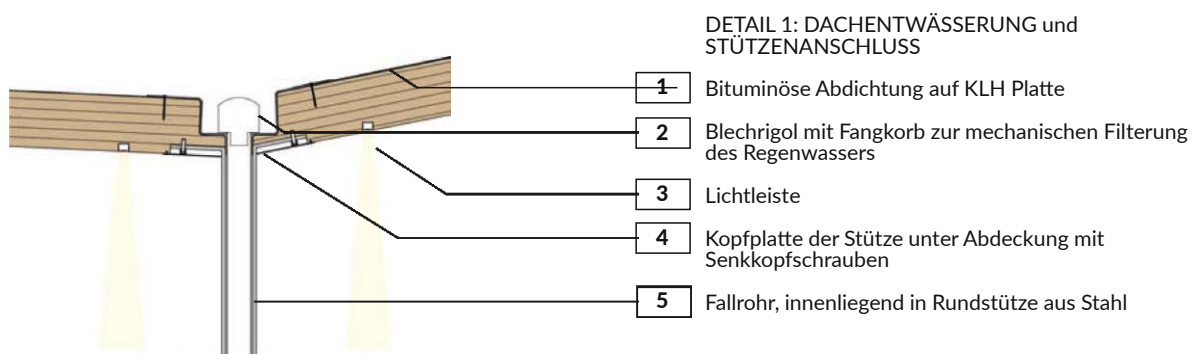


Abb. 64 - Detail 1: Anschluss Stütze-Dach, eigene Darstellung

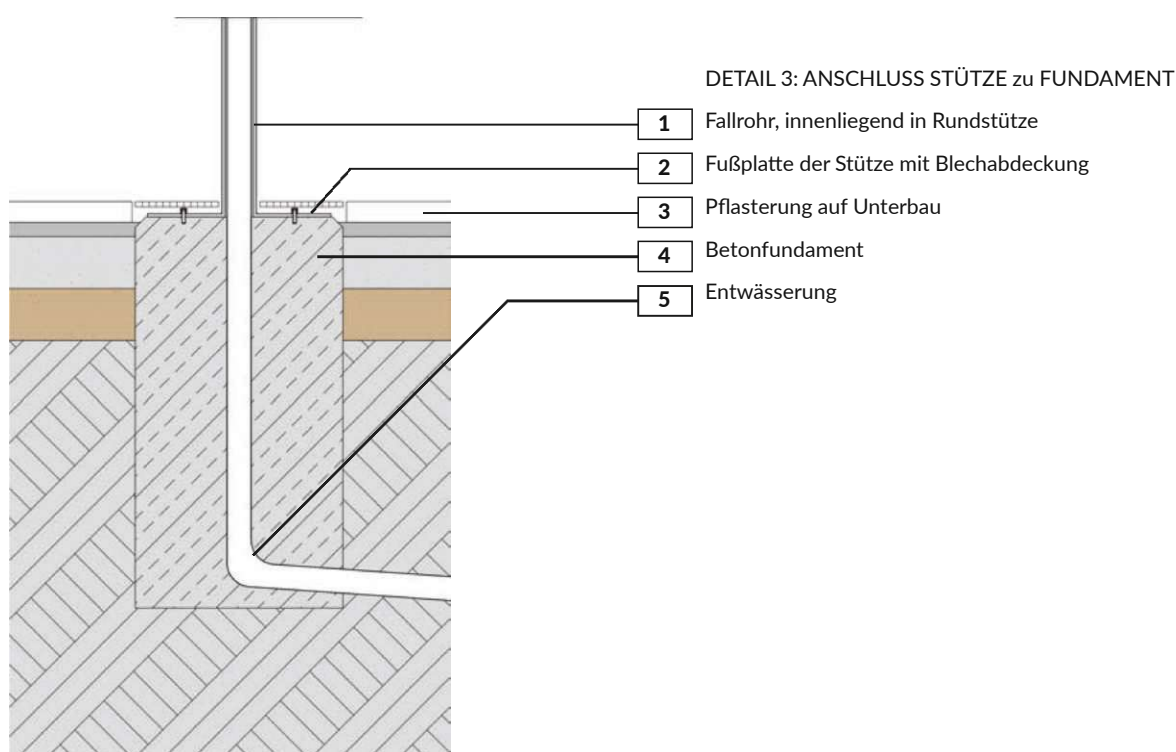
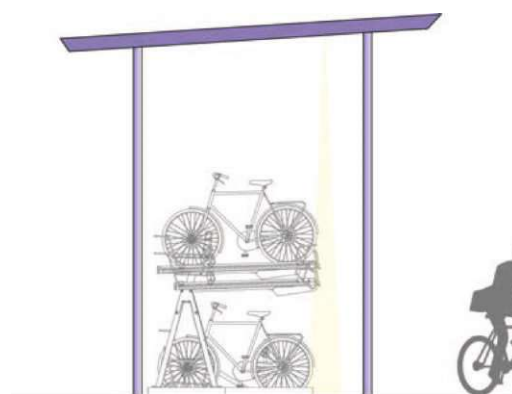


Abb. 66 - Detail 3: Anschluss Stütze-Fundament, eigene Darstellung

DETAIL 2: DACHRANDABSCHLUSS

Patentsaumfalz

Lichtleiste

Beschilderung: Schriftzug aus Blech

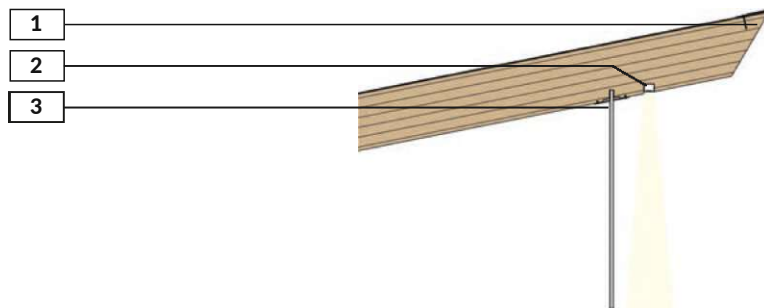


Abb. 65 - Detail 2: Dachabschluss, eigene Darstellung

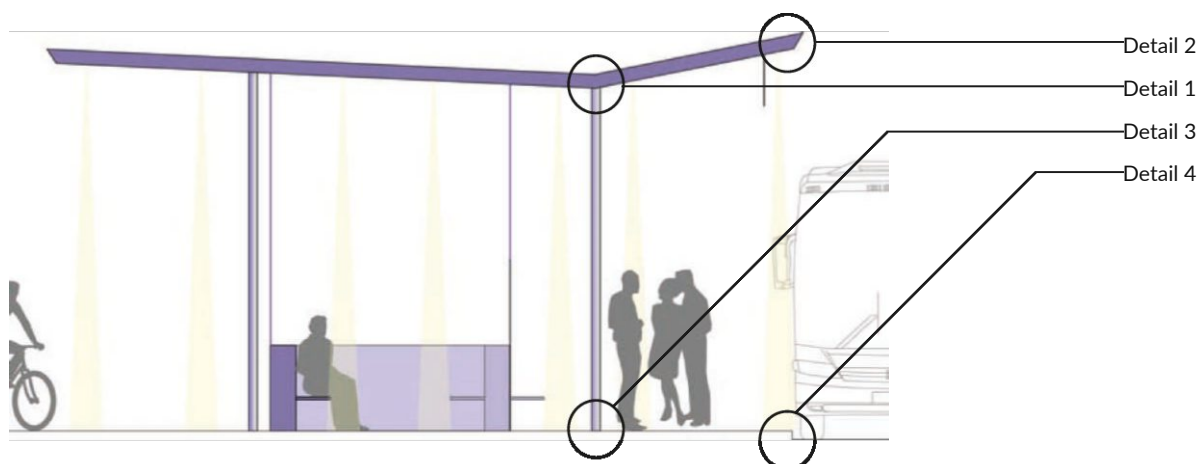


Abb. 63 - S04: Bushaltestelle, eigene Darstellung

DETAIL 4: BUSHALTESTELLE - EINSTIEG

Erhöhte Kante (10cm) für den leichteren Ein- und Ausstieg an der Bushaltestelle

taktile Randstreifen eingebettet in Pflasterung

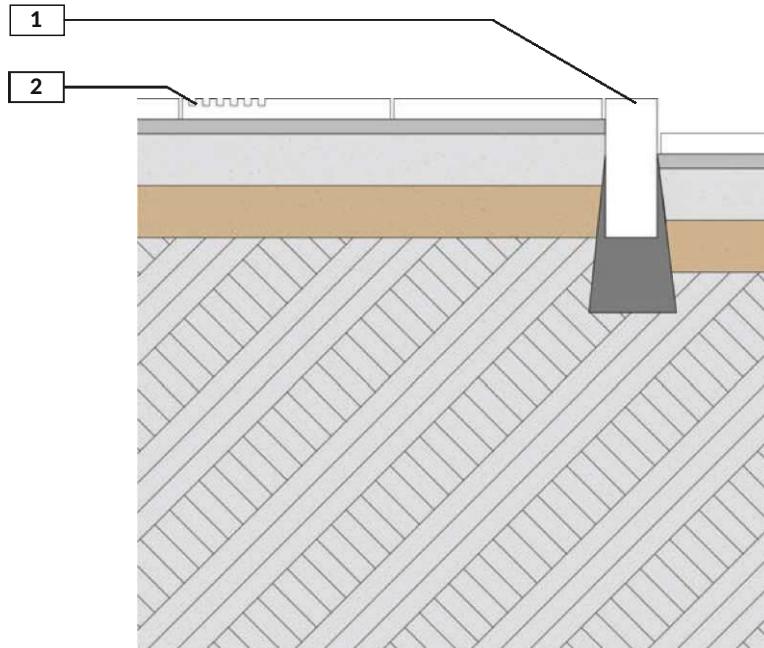
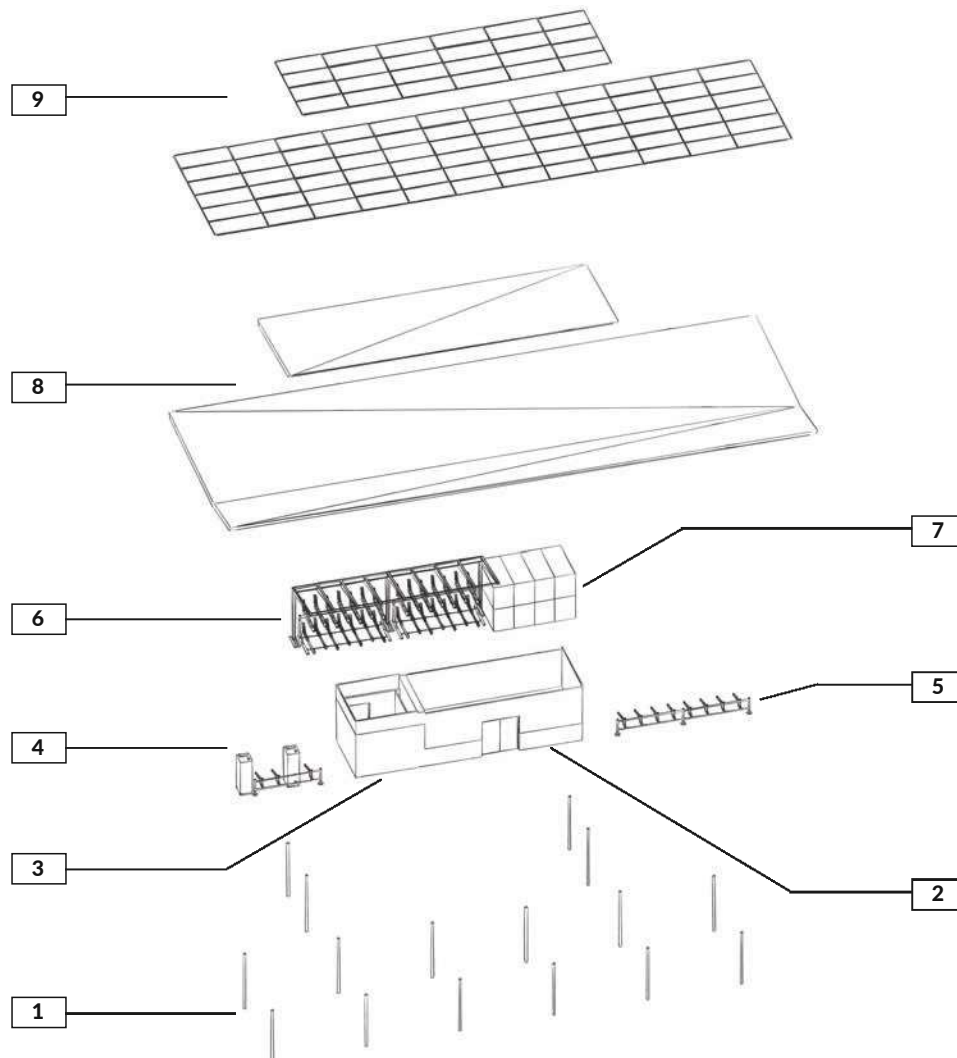


Abb. 67 - Detail 4: Einstiegssituation, eigene Darstellung



1 Stützen: runde Stahlstützen im Raster 4x4 Meter, die in Teilen auch als Fallrohr zur Dachentwässerung dienen

2 Warteraum: wind- und wettergeschützter Innenraum mit Schiebetür, 1 Meter hoch aufgemauertem Sockel und großflächiger Verglasung

3 WC: barrierefreie, öffentliche Sanitäreinrichtung

4 e-bike Ladestation

5 Leihräder: Von der Gemeinde zur Verfügung gestellte Stadt- und

6 Fahrradparkplatz: zweistöckige Fahrradabstellmöglichkeit

7 Fahrradsafes

8 Dach: Flugdach aus KLH mit integrierter Beleuchtung

9 Solarmodule: zur Versorgung der Beleuchtung, der e-bike Ladestation, von Infotafeln und der WC Anlage

Abb. 68 - Explosionszeichnung Bushaltestelle, eigene Darstellung



Abb. 69 - Schaubild Bushaltestelle, eigene Darstellung

Rolandplatz



Abb. 70 - Übersichtsplan, eigene Darstellung

Das alte Rathaus im Westen des Entwurfsgebietes rückt als wichtiges historisches Gebäude im Ensemble durch die Umgestaltung des vorgelagerten Freiraums wieder in den Vordergrund. Im Bestand findet sich auf dem Platz eine große, erhöhte Grünfläche und die Rolandsäule. Diese werden auf Straßenniveau abgesenkt um für die Bevölkerung zugänglich zu werden.

Die bestehende Grünfläche wird kreuzförmig mit einer Wegeführung ergänzt um ein barrierefreies, kurzes Durchschreiten zu ermöglichen. Der Bereich dient als Rückzugsort mitten im Zentrum der Stadt.

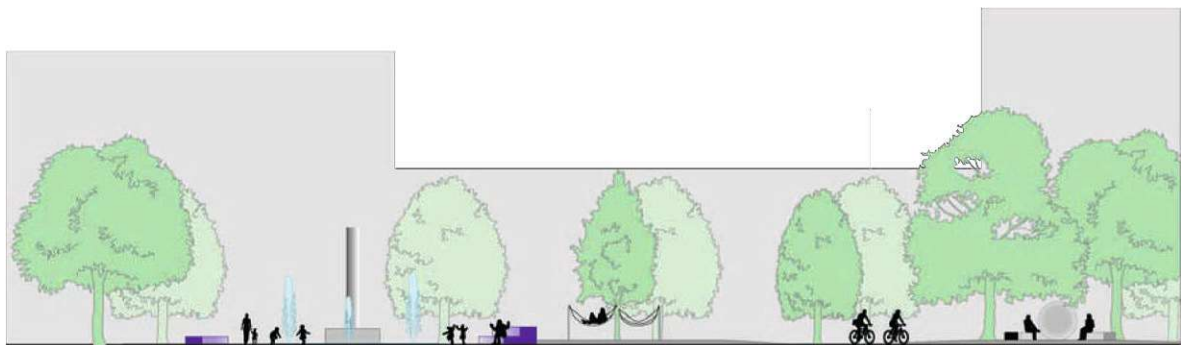




Abb. 71 - Grundriss Platz beim Alten Rathaus



Abb. 72 - Fassadenansichten Platz beim Alten Rathaus, eigene Fotomontage



Abb. 73 - Schnitt Platz beim Alten Rathaus, eigene Darstellung

Rückzugsort - Wasserspiel

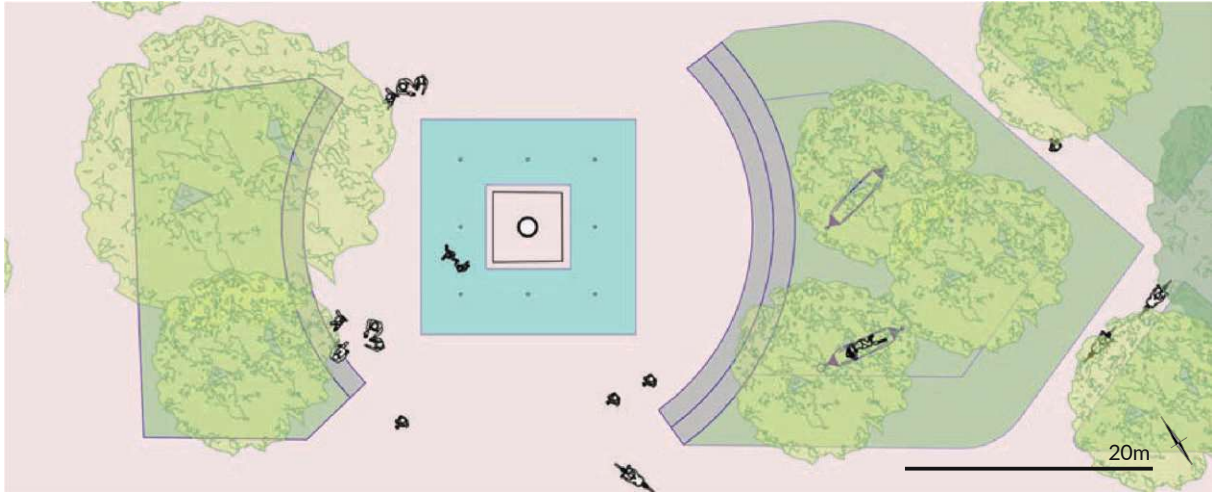


Abb. 74 - Grundrissausschnitt Platz beim Alten Rathaus, eigene Darstellung



Abb. 75 - Schaubild Platz beim Alten Rathaus, eigene Darstellung

Der bestehende Grünraum wird um die Rolandsäule entfernt und durch einen sickerungsfähigen Belag ausgetauscht.

Das Podest des historischen Objektes wird mit einem quadratischen Wasserspiel ergänzt, dass eine Abmessung von 8x8 Metern aufweist und mit 9 Fontänen ausgestattet wird.

Diese Vorrichtung wird von einer Sitzgelegenheit aus Naturstein in Form von zwei Kreissegmenten umrahmt, die in Ost- und Westrichtung unterbrochen wird um eine Blickachse in Richtung des alten Rathauses zu ermöglichen.

Die Grünfläche wird zu einer großen Liegewiese gestaltet und mit Bäumen und Hängematten ergänzt.



Abb. 76 - Schaubild Platz beim Alten Rathaus, eigene Darstellung

Kleiner Marktplatz



Abb. 77 - Übersichtsplan, eigene Darstellung

Der kleine Marktplatz im Westen des Entwurfsgebietes ist längsgerichtet und wird einseitig von einer Fahrbahn begrenzt. Durch diese Verortung wird sichergestellt, dass Durchreisende auf den Markt aufmerksam werden und ein stetiger, dynamischer Austausch möglich ist.

Die Verbreiterung der Fußgängerzone bietet Platz für einen Erweiterungsraum angrenzender Geschäftslokale. Ein Trinkbrunnen im nördlichen Teil mit Sitzgelegenheiten und Grüninseln lädt dazu ein inne zu halten und die historischen Fassaden zu betrachten.

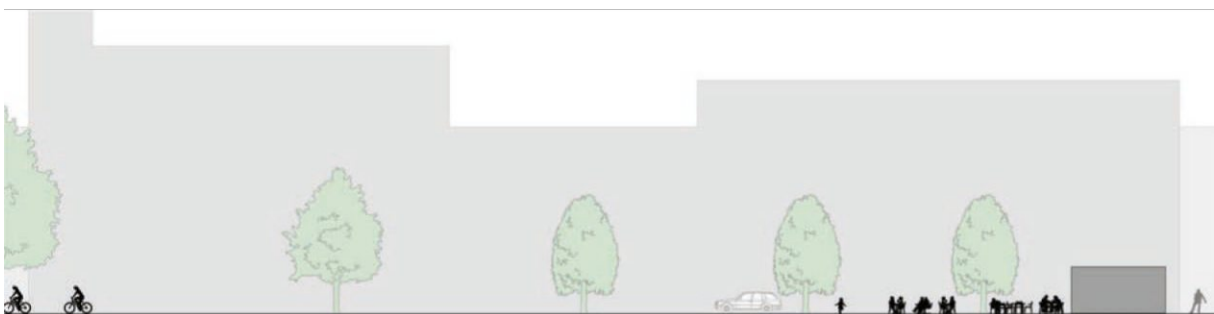




Abb. 78 - Grundriss kleiner Marktplatz, eigene Darstellung



Abb. 79 - Fassadenansicht kleiner Marktplatz, eigene Fotomontage

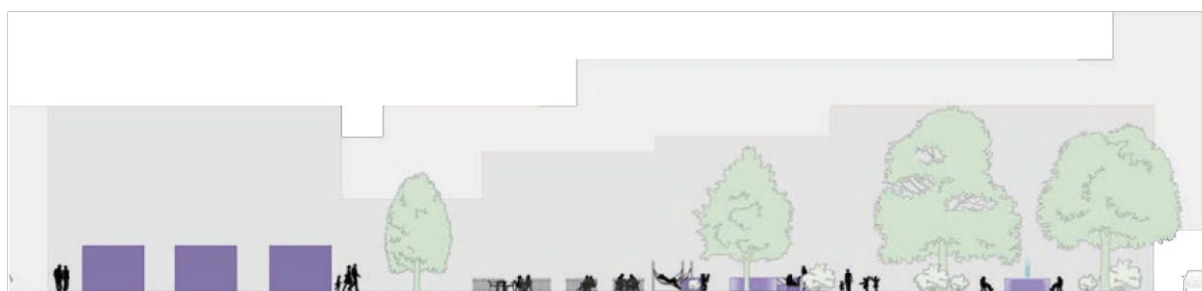


Abb. 80 - Ansicht kleiner Marktplatz, eigene Darstellung

Bibliothek

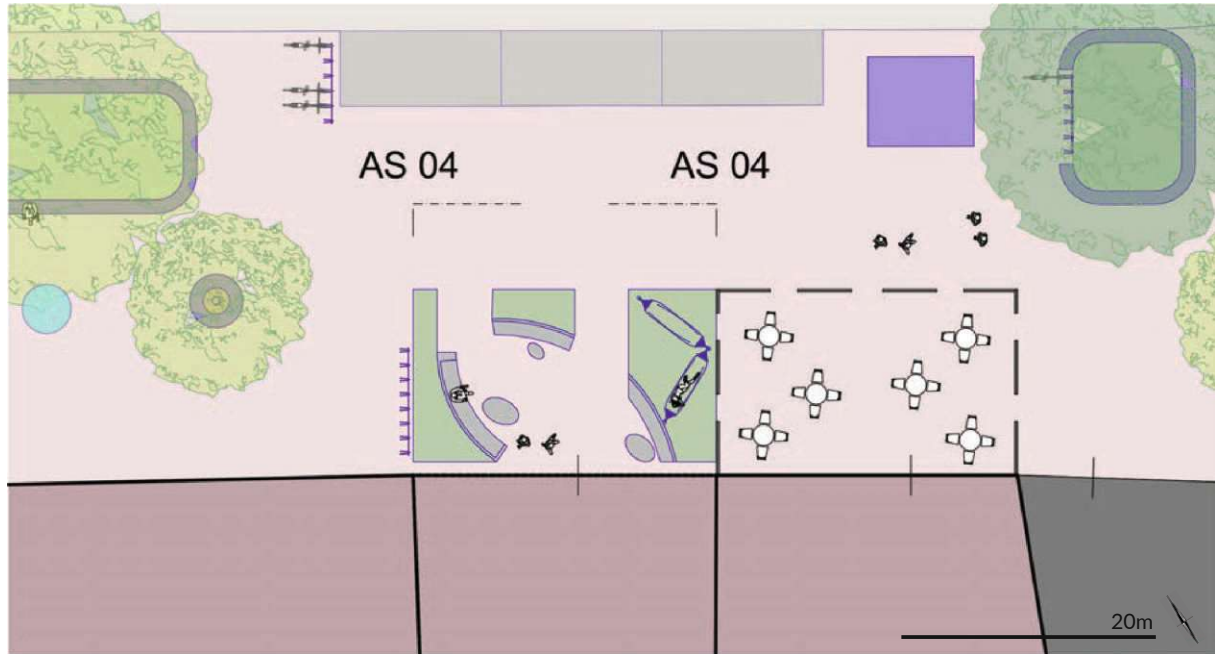


Abb. 81 - Grundrissausschnitt Bibliothek, eigene Darstellung



Abb. 82 - Ansicht Bibliothek, eigene Darstellung

Die Stadtbibliothek bekommt einen eigenen Außenbereich mit Sitz- und Liegeflächen in Form von geschwungenen Granitbänken und Hängematten mit kleinen Beistelltischen. Grüninseln mit schattenspendenden Bäumen und Sträuchern umrahmen den Bereich und grenzen ihn sanft vom restlichen Außenraum.

Dadurch entsteht eine halböffentliche, der Bibliothek vorgelagerte Zone. BesucherInnen können sich hier zurückziehen und selbst entscheiden wie exponiert sie gegenüber der öffentlichen Fläche sein wollen.

Der Schanigarten vom angrenzenden Lokal wird vergrößert und profitiert ebenfalls von der Begrünung. Optional ist es möglich die Einfriedung des Schanigartens in Richtung Bibliothek zu öffnen um diese Außenräume mit einander zu verbinden.

Zwei Bestandsbäume, die sich derzeit in Trögen befinden, werden im Erdboden verpflanzt.



Abb. 83 - Schaubild Bibliothek, eigene Darstellung

Marktplatz

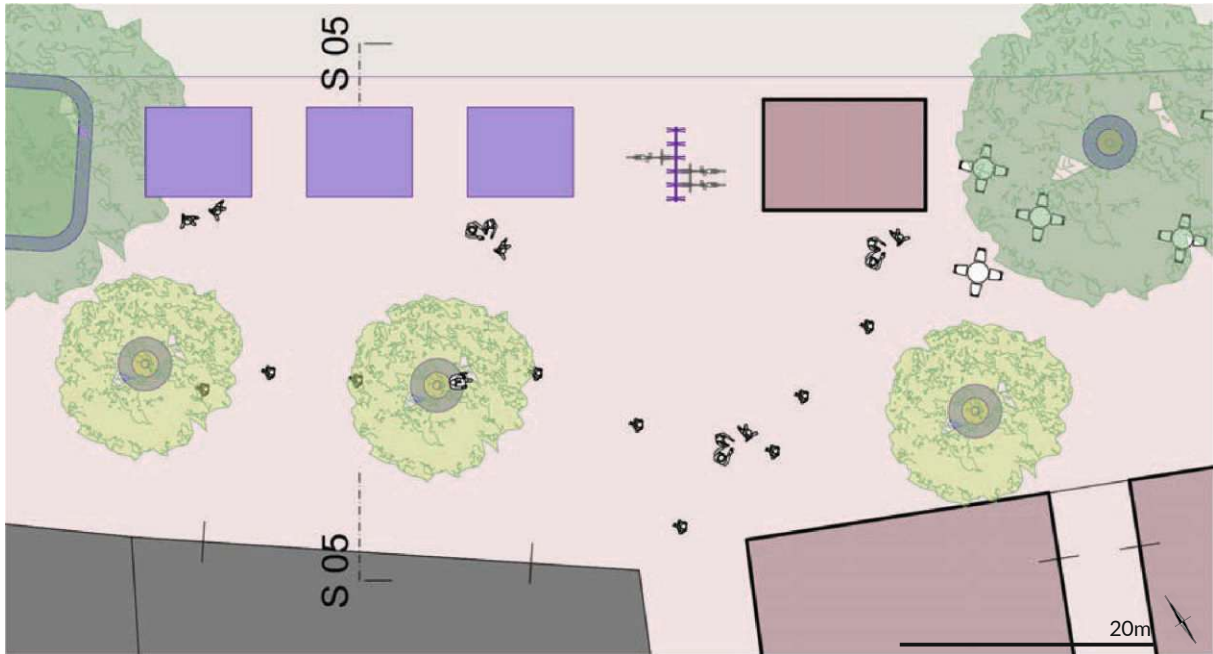


Abb. 84 - Grundrissausschnitt Marktplatz, eigene Darstellung

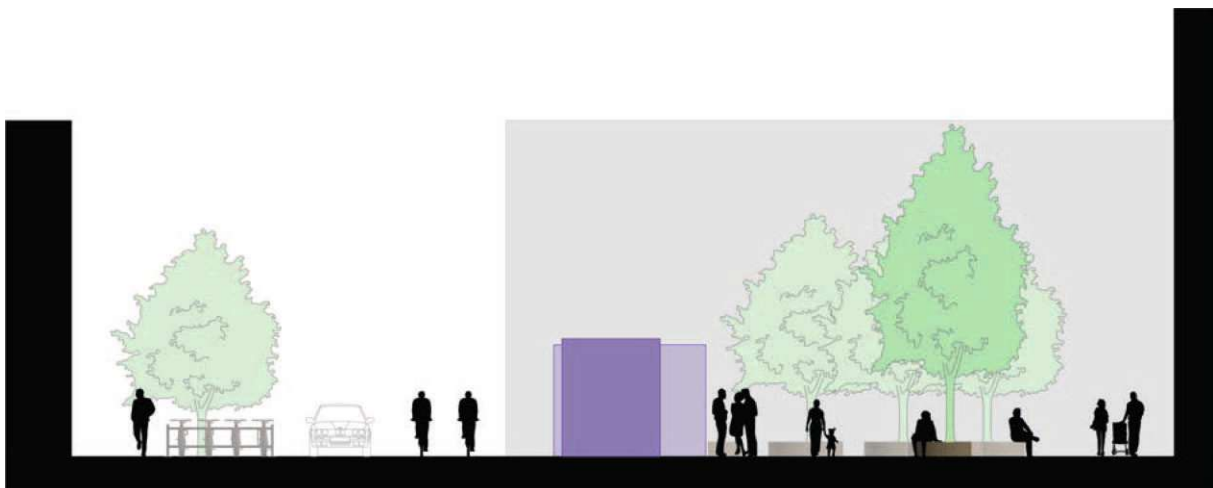


Abb. 85 - Schnitt Marktplatz, eigene Darstellung

Durch die Abänderung der Parkbuchten zu einzelnen Parallelparkplätzen wird der Marktbereich erheblich vergrößert.

Die Marktfläche wird mit drei fixen Verkaufsständen ergänzt, die straßenseitig einen Anlieferungsbereich bekommen und sich in Richtung Fußgängerzone öffnen. Diese können sowohl von Bewohnern, als auch von lokalen Produzenten zur Nutzung angemietet werden.

Angrenzende Geschäftslokale haben auch hier die Möglichkeit den Außenraum als Erweiterung zu nutzen. Eine Würstelbude und ein Café aus dem Bestand

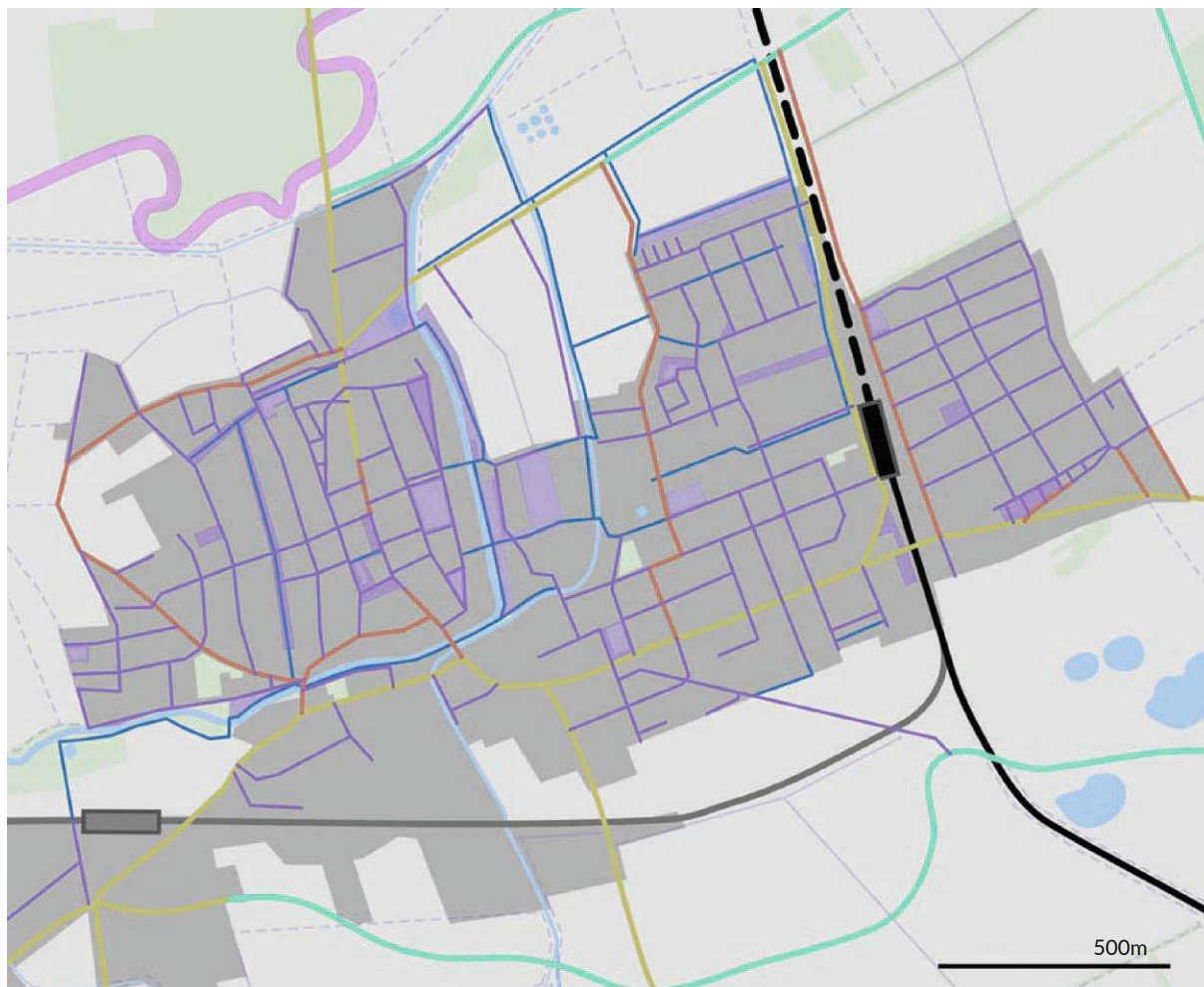
erhalten eine kleine Fläche, auf der Sitzmöglichkeiten platziert werden.

Grüninseln mit bereits bestehenden Bäumen werden erweitert und mit Sträuchern ergänzt, sowie neue Grüninseln als sanfte Trennung zur Fahrbahn platziert.



Abb. 86 - Schaubild Marktfläche, eigene Darstellung

Öffentlicher Zwischenraum



- Fuß- und Radverbindung
- Begegnungszonen
- Tempo 30 Straßen
- Tempo 50 Straßen
- Tempo 70+ Straßen

Abb. 87 - Verkehrszonierung, eigene Darstellung

Der Stadtplatz ist das Herzstück der Stadt und ist darauf angewiesen gut mit den angrenzenden Teilgebieten verbunden zu sein. Bis auf wenige Hauptverkehrsadern sind diese im Bestand in 30er Zonen gegliedert und bilden teils in sich geschlossene Wohnsiedlungen in denen der öffentliche Raum strikt auf Verkehrsfläche beschränkt ist und reiner Zweckraum ist.

Die Umgestaltung im Zentrum soll in Form einer erweiterten, großflächigen Begegnungszone in diese Stadtteile eingreifen und Platz für Begegnungen schaffen. Durch diese Maßnahme wird der Bereich "vor der eigenen Haustür" wieder sicher gemacht - Kinder können auf der Gasse spielen, Flächen werden mit schattenspendenden Bäumen bepflanzt und Sitzgelegenheiten für ein nachbarschaftliches Beisammensein platziert.

Ein zwischengeschaltetes Netz aus Tempo 30 Straßen, die heute schon Hupterschließung an Wohnsiedlungen darstellen, ermöglicht den Anschluss an die Hauptstraße.

In der Siedlung "Neustadt" befindet sich die Neustadtpromenade, die sowohl als Aufenthaltsort, als auch als Erschließungsfläche für angrenzende Grundstücke genutzt wird. Es gibt keine Trennung des Fußgängerverkehrs durch einen Gehsteig und die Ränder der asphaltierten Straße sind mit breitem Grün und einzelnen Baumbestand versehen. Nur wenige Autos parken hier. Beim Durchschreiten hat man das Gefühl sich in einem Park zu befinden. Dieses Beispiel im Bestand hebe ich hervor, weil es mit seinen Aufenthaltsqualitäten, dem geringen Versiegelungsgrad und der Verkehrsberuhigung Vorbild für andere, schwach befahrene Gassen sein kann.

Szenario 1: Begegnungszone im Wohngebiet

Die Wohngebiete der Stadt sind durchzogen von Tempo 30 Zonen in Form von schmalen Gassen, die zu Begegnungszonen umstrukturiert werden. Schwellen, die die Abtrennung der Fahrbahn vom Gehsteig bilden, werden gänzlich entfernt. Der komplette Straßenquerschnitt wird somit barrierefrei. Es gibt keine eigenen Fahrbahnen für Autos und Radfahrer. Parkplatzflächen, die sich im Bestand über die gesamte Länge ziehen, werden auf ein Mindestmaß reduziert, da jedes Privatgrundstück über eine Zufahrt und mehrere Stellplätze verfügt. In dem geschaffenen Freiraum werden nach Vorbild des Stadtplatzes Grüninseln mit Bäumen und Sträuchern platziert.



Abb. 88 - Lageplan, eigene Darstellung

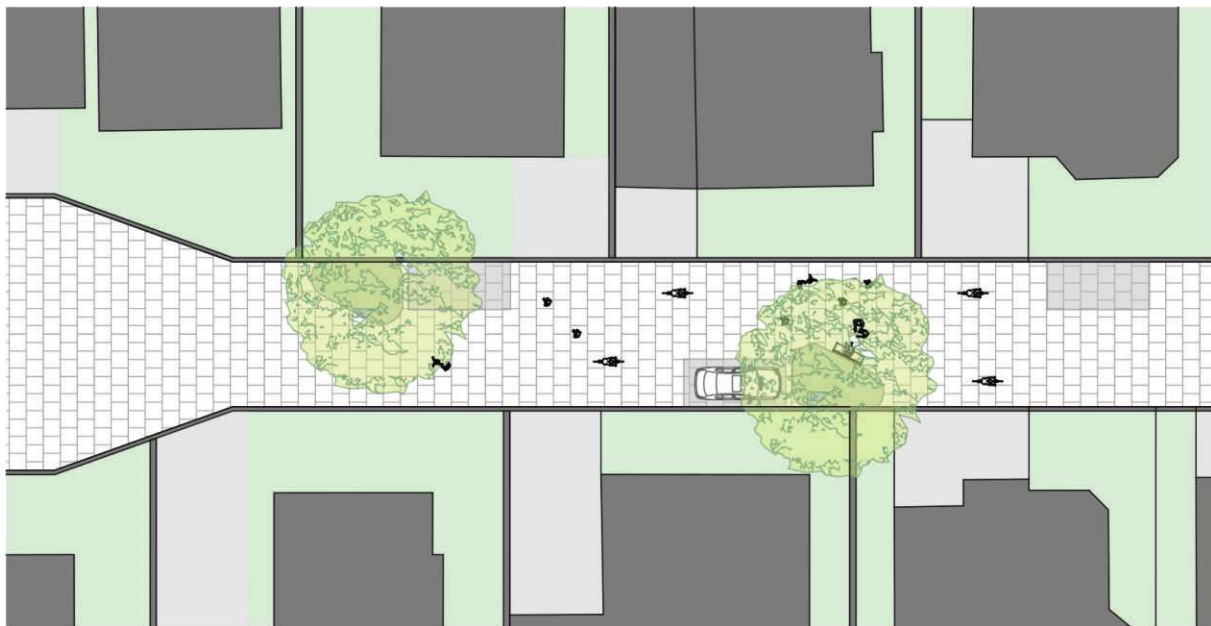


Abb. 89 - Grundriss Wohngebiet, eigene Darstellung

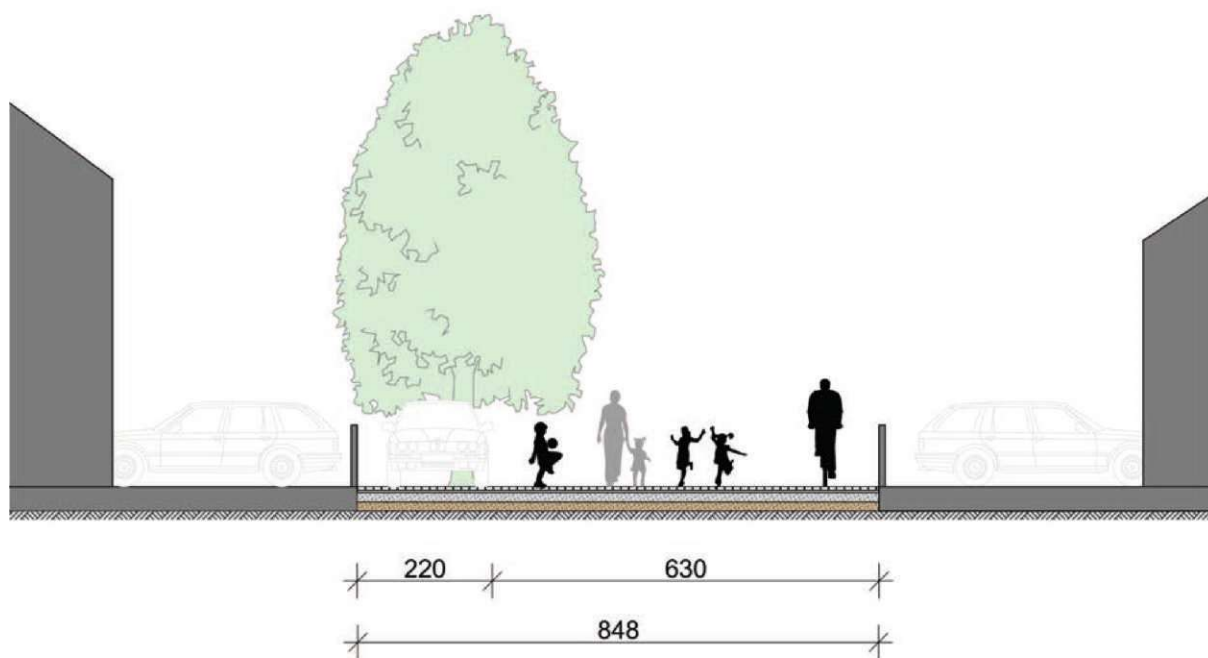


Abb. 90 - Straßenquerschnitt Wohngebiet, eigene Darstellung



Abb. 91 - Grundrissausschnitt Wohngebiet, eigene Darstellung

Szenario 2: Tempo 30 Straßen

Die Zufahrt zu den Wohngebieten gestaltet sich in Form von Tempo 30 Straßen, die ihre Gliederung in Fahrbahn und Gehweg mit leichter Erhöhung beibehalten. Auf langen, geraden Teilstücken wird mit einer Wegeführung gearbeitet, die Fahrzeuge dazu zwingt leichte Richtungswechsel durchzuführen. Dadurch werden erhöhte Geschwindigkeiten vermieden. Der Gehweg variiert dadurch in seiner Breite, lässt sich jedoch, verglichen mit der Bestandssituation, mit Einbußen von Stellplätzen verbreitern. Auch hier werden Grüninseln mit Bäumen und Sträuchern als Mittel der Strukturierung genutzt.



Abb. 92 - Lageplan, eigene Darstellung

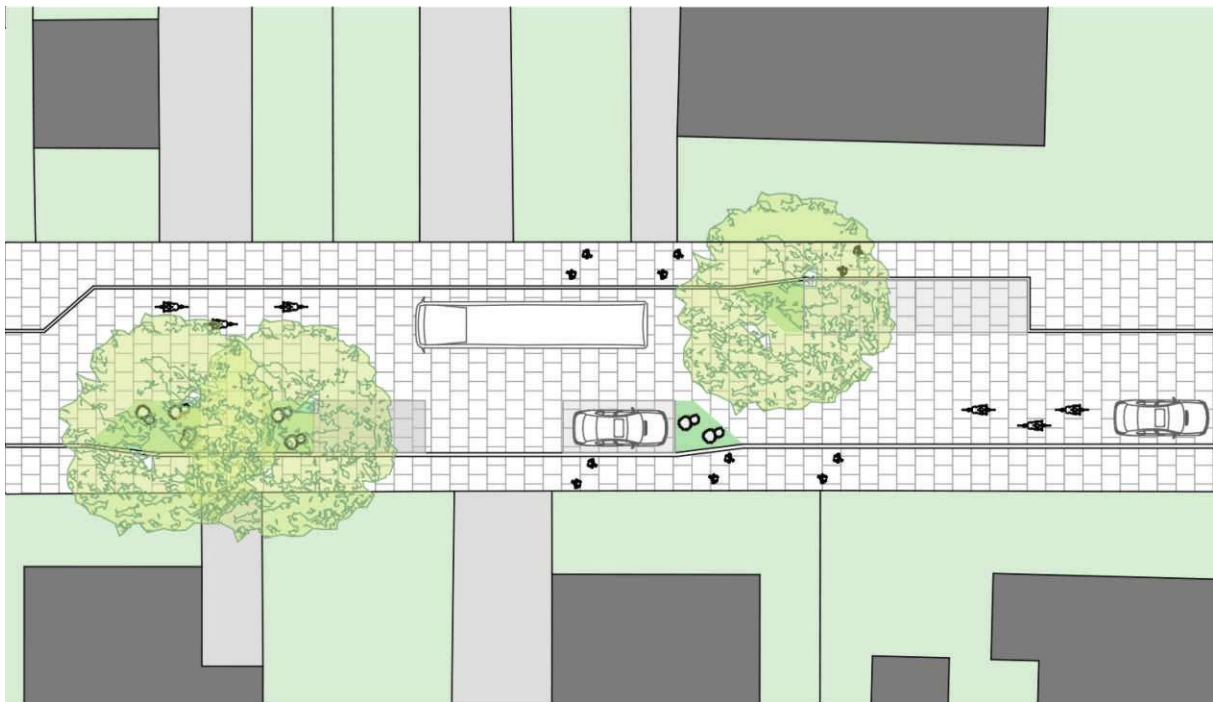


Abb. 93 - Grundriss Tempo 30 Straße, eigene Darstellung

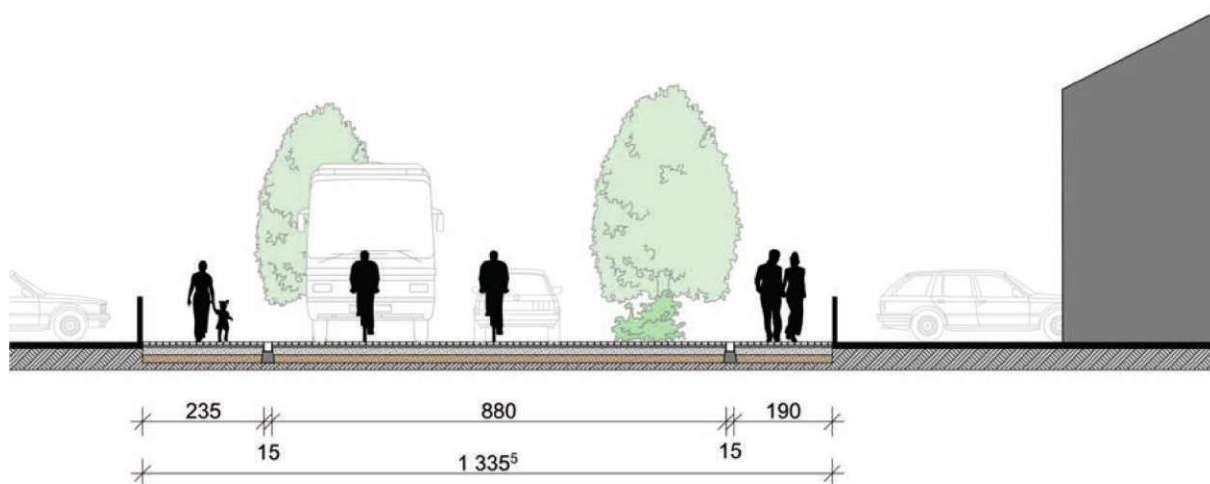


Abb. 94 - Straßenquerschnitt Tempo 30 Straße, eigene Darstellung



Abb. 95 - Grundrissausschnitt Tempo 30 Straße, eigene Darstellung

Szenario 3: Hauptverkehrsader mit Tempo 50

Die Hauptverkehrswege durch die Stadt haben eine Sonderstellung. Sie weisen eine wesentlich höhere NutzerInnenfrequenz auf, was eine Unterteilung in Gehweg, Radweg und Fahrbahn notwendig macht. Die Stellplatzdichte ist wesentlich höher als in den anderen Bereichen, da hier eine Mischnutzung stattfindet und Fahrzeuge in der Lage sein müssen für kurze Aufenthalte zu halten. Um die Erschließung mit dem Fahrrad entsprechend einfach zu gestalten ist ein Zweirichtungsradweg in einer Breite von 4 Metern vorgesehen, der sowohl sicheres Überholen, als auch Gegenverkehr ermöglicht.



Abb. 96 - Lageplan, eigene Darstellung

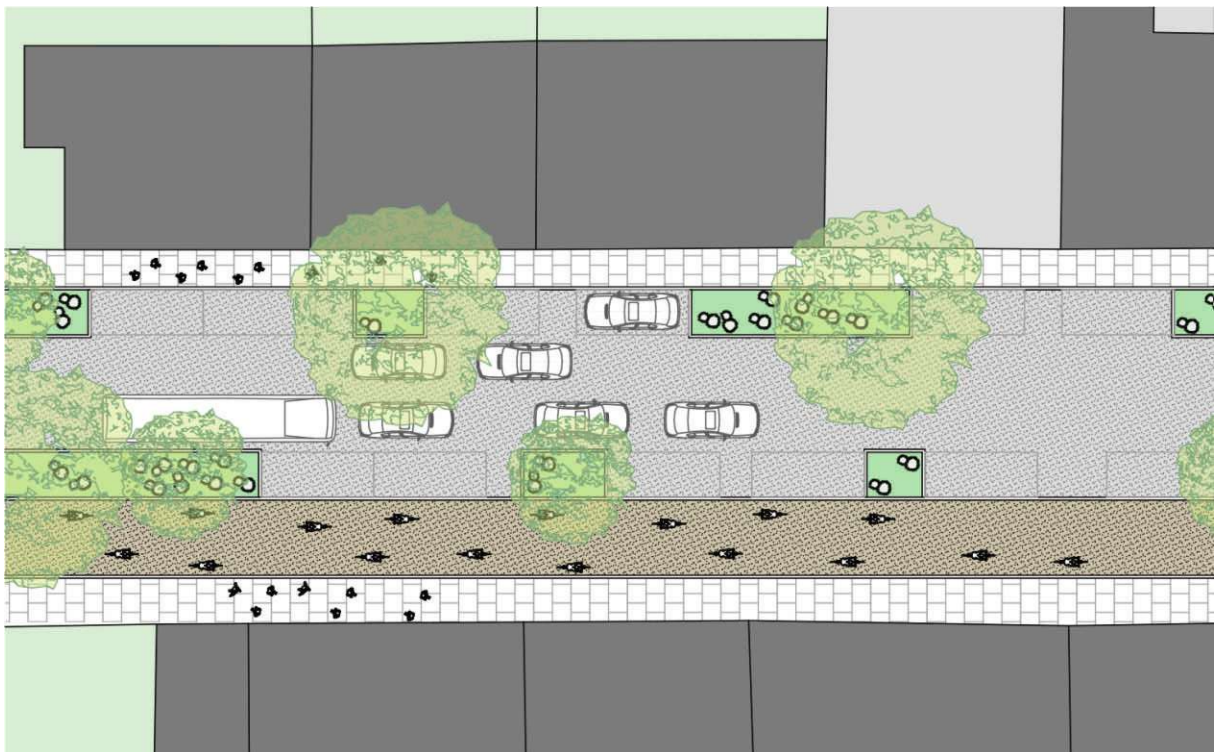


Abb. 97 - Grundriss Hauptstraße, eigene Darstellung

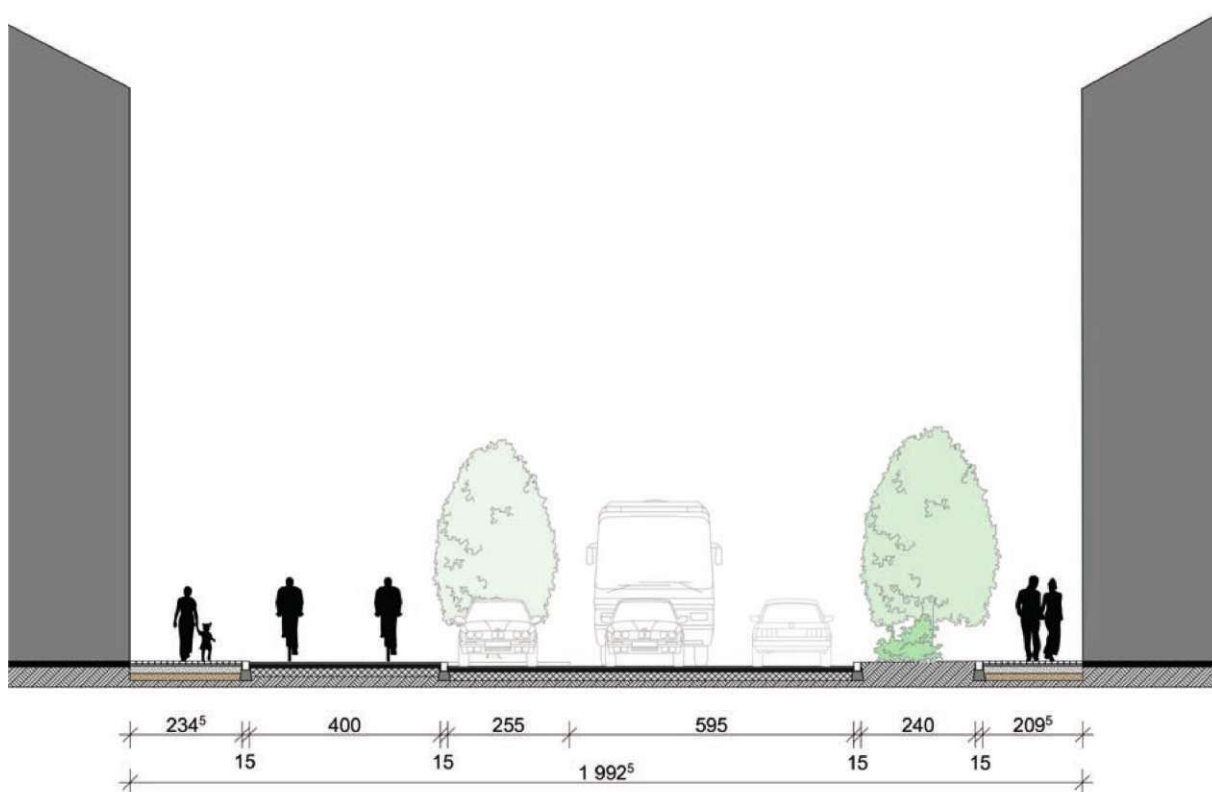


Abb. 98 - Straßenquerschnitt Hauptstraße, eigene Darstellung

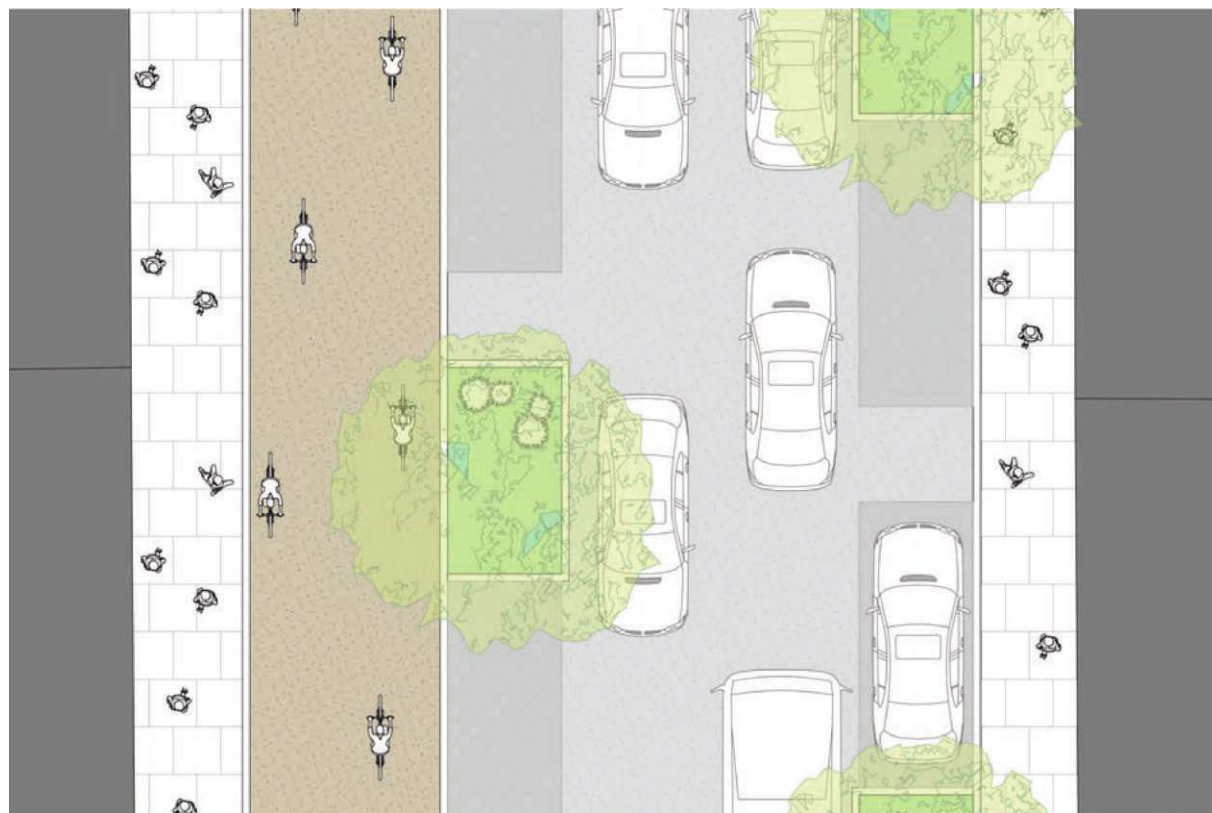


Abb. 99 - Grundrissausschnitt Hauptstraße, eigene Darstellung

Conclusio

Laa an der Thaya ist eine Kleinstadt mit vielen Facetten und unterschiedlichen Strukturen. Ihre Geschichte hat dazu geführt, dass sie seit Anfang des 20. Jahrhunderts immer weiter isoliert wurde und überregional betrachtet an Bedeutung verlor.

Durch den Fokus auf den Ausbau touristischer Strukturen seit den 1990er Jahren änderte sich das und der Ort wurde über die Grenzen des Bezirkes hinaus bekannt als Thermenstadt, jedoch führt diese Entwicklung aktuell dazu, dass Laa vermehrt zu einer reinen Schlafstadt wird und nur wenig Gründe zu finden sind, sich länger als notwendig im öffentlichen Stadtraum aufzuhalten.

Die Erkenntnisse aus dem grenzübergreifenden Flächenvergleich, allgemeine Entwicklungen in der Stadtplanung und die Auseinandersetzung mit zukünftigen klimatischen Herausforderungen haben dabei geholfen einen Entwurfsvorschlag zu entwickeln, der vielleicht auf den ersten Blick etwas radikal wirkt.

Mein Ziel war es ein Bild zu zeichnen, dass die Potentiale des Stadtkerns hervorhebt und zeigt, wie das Modell einer "Stadt-für-Alle" aussehen könnte, in der jede/r BewohnerIn sich wohl fühlt und gerne Zeit verbringt, wo Veranstaltungen jeder Art möglich sind, Kinder den Freiraum selbstständig erkunden können und Verkehrsstrukturen Mobilität abseits vom MIV ermöglichen.

Es ist ein Zukunftsbild, dass nicht von heute auf morgen realisierbar ist, aber Elemente beinhaltet, die in ihrer Grundidee relativ leicht und schnell umsetzbar sind.

Die Umgestaltung des Hauptplatzes und des Platzes vor dem Alten Rathaus zu einer Fußgängerzone beispielsweise ist ein rein formeller Akt, der, ähnlich wie die spontanen Umnutzungen einiger Straßen in Wien zu reinen Fahrradstraßen auf begrenzte Zeit nach dem "Pop-Up" Prinzip ausgeführt werden kann.

Große Städte haben die Isolation während der Pandemie genutzt, um menschenfreundliche Freiräume zu schaffen, die gut und gerne von der Bevölkerung angenommen wurden und in Teilen bis heute bestehen.

Ich sehe für Laa viele Möglichkeiten ähnliche Projekte umzusetzen. Mein Entwurf könnte eines davon sein.

Für die Realisierung dieses Zukunftsbildes ist es wichtig unterschiedliche Akteure mit einzubeziehen, denn eine positive Veränderung des öffentlichen Raumes geht nur mit Beteiligung der Öffentlichkeit.

An erster Stelle muss auf Gemeindeebene ein Ziel, die Aufwertung des Stadtplatzes für die Gemeinschaft, und der gesetzliche Rahmen gesetzt werden.

Auch die offene Kommunikation der Notwendigkeit dieser Veränderung liegt in der Hand der Gemeinde. Bevor sich BewohnerInnen, Wirtschaftstreibende

und Organisationen einbringen ist es wichtig für Alle das "was" und "wieso" zu verstehen.

Durch umfassende Umfragen, Workshops und Informationsveranstaltungen können Wünsche, Ängste und Anregungen der Beteiligten kommuniziert und gesammelt werden, die wiederum als Grundlage für die Ausarbeitung eines Funktionsplans und in weiterer Folge für Strategien zum Einbezug gewählter Projektbeteiligter dienen.

Eine zeitlich begrenzte Öffnung der Plätze für autofreie Begegnungen und Veranstaltung kann eine Aktion sein, die die Bevölkerung dazu animiert ihrer Kreativität freien Lauf zu lassen und den Raum neu wahrzunehmen.

BürgerInnenbeteiligungen, sowie Kooperationen mit wichtigen Wirtschaftstreibenden sind am Ende der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung dieser Veränderung.

Erste Schritte zur Transformation des Stadtzentrums als Initiative "Mein Laaer Stadtplatz" wurden seit Frühling 2024 von der Stadtgemeinde Laa, unterstützt vom Raumplanungsbüro Emrich Consulting, in Form von Informationsveranstaltungen, Bestandsaufnahme und Workshops gesetzt. Planmäßig soll der Stadtplatz ab 2025 beispielbar werden.³⁴ In meinem Konzept denke ich diese Veränderungen aber über die Zentrums- grenzen hinaus und versuche zu illustrieren, wie denn auch der öffentliche

Raum in den umliegenden Wohnsiedlungen gestaltet werden könnte um die Menschen einander wieder näher zu bringen.

Der Straßenraum wird derzeit von Fahrbahnen und Parkplätzen dominiert, die, zumindest in dieser hohen Anzahl, nicht notwendig wären, da jedes Privatgrundstück über ausreichende Parkmöglichkeiten verfügt. Dem Auto wird im öffentlichen Raum viel zu viel Platz eingeräumt, dieses Bild möchte ich verändern.

Die Auseinandersetzung mit der Stadt war mir wichtig, da ich dort viele Jahre verbracht habe und sie in meiner Kindheit und Jugend als Bewohnerin kennenlernen durfte.

Das Defizit an Anlaufstellen für Kinder und Jugendliche, die nicht zufälligerweise aus Familien kommen, die schon seit Generationen hier leben und in ihrem Eigenheim über ausreichend Platz und Mittel für die Entfaltung verfügen, sowie die Fragestellung nach dem Umgang mit dem öffentlichen Raum waren zwei wichtige Motivationen für mich diese Arbeit zu schreiben, und ich hoffe dem Umfang der Thematik in Teilen gerecht geworden zu sein.

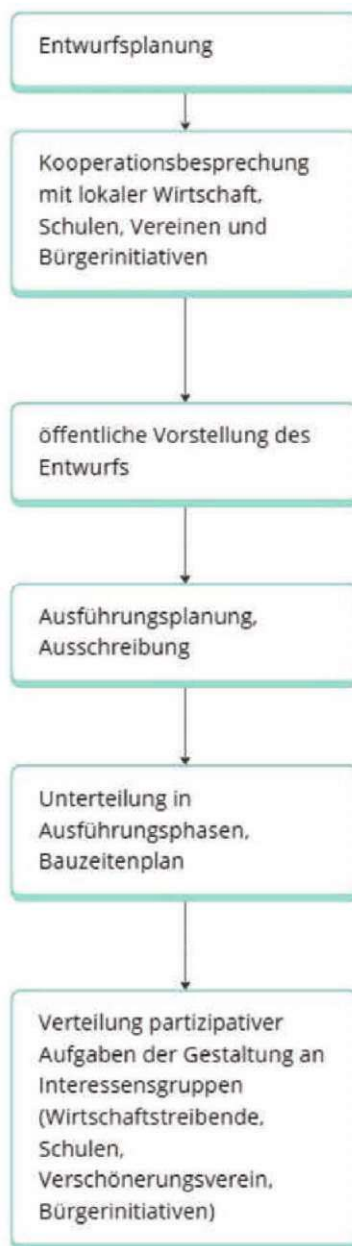
³⁴ vgl. Mein Laaer Stadtplatz: in: Mein Laaer Stadtplatz, o. D., <https://www.mein-laaer-stadtplatz.at/#prozess>.



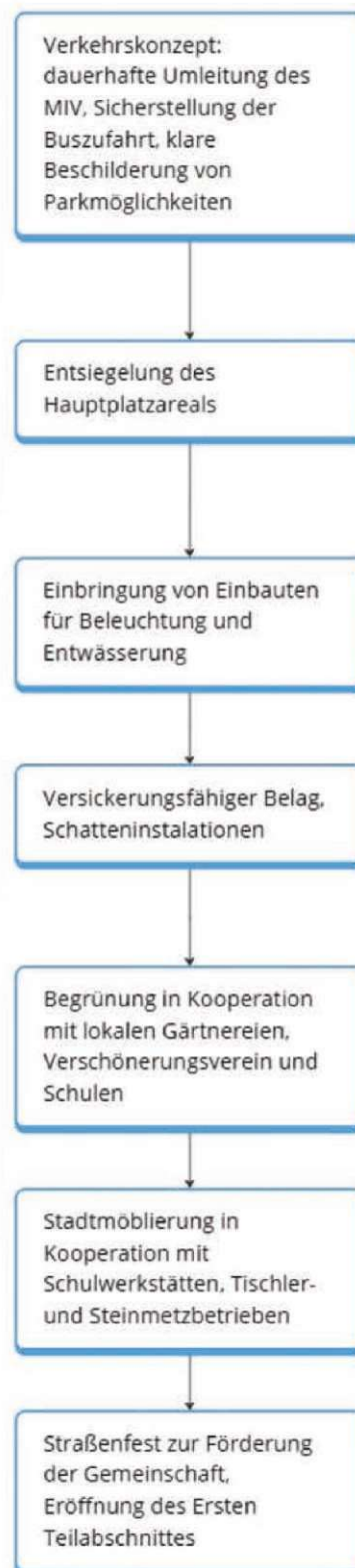
Startschuss



Planung



Erste Bauphase



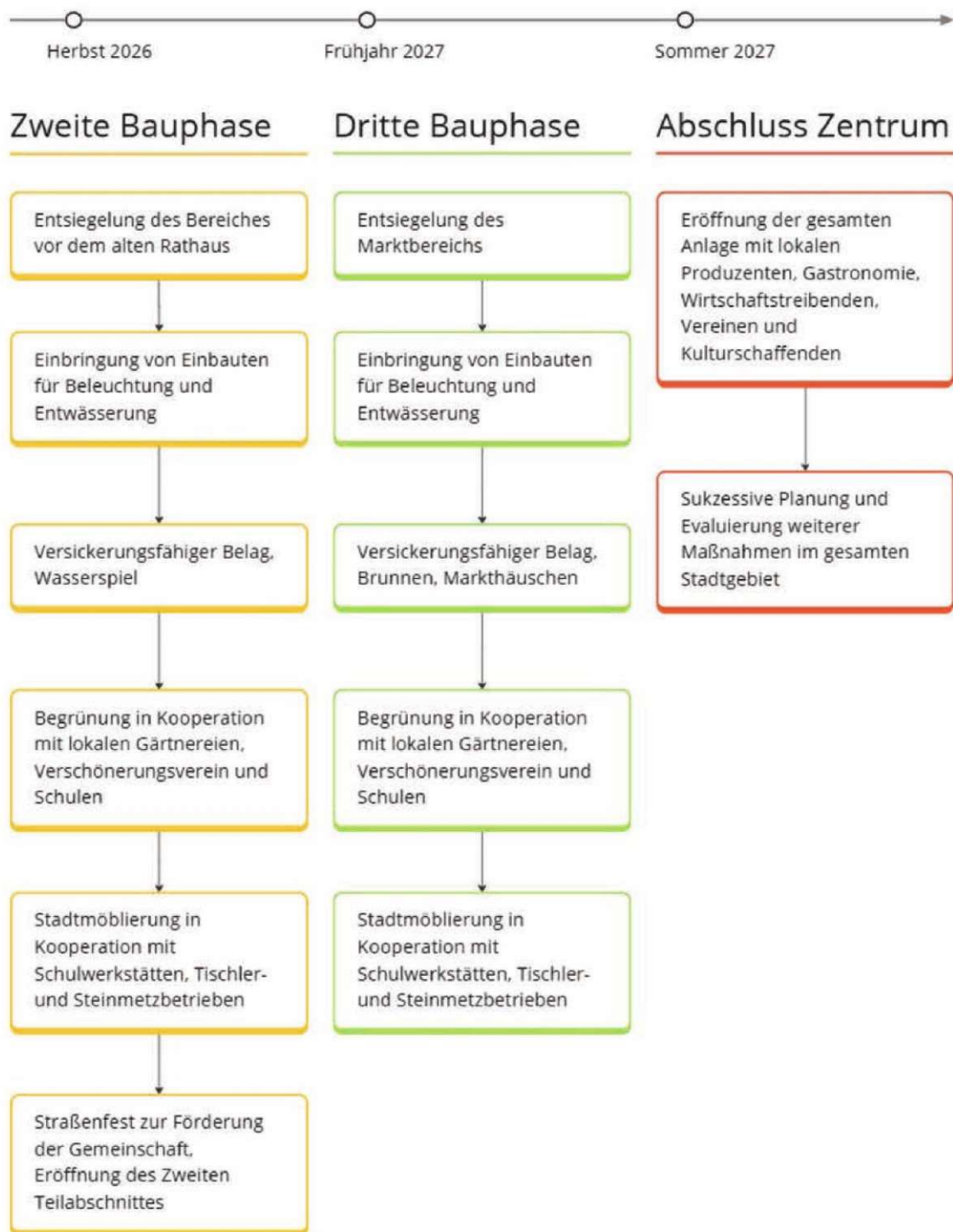


Abb. 100 - Ablaufplan der Umsetzung des Entwurfs, eigene Darstellung

Quellen

das Schwammstadt-Prinzip für Bäume: in: Das Schwammstadt-Prinzip für Bäume, o. D., [online] <https://www.schwammstadt.at/> (abgerufen am 09.09.2024).

Emrich, Hans, MSc: Örtliches Raumordnungsprogramm - 10. Änderung, in: Bauamt Laa An der Thaya, 12.2015.

Fürnkranz, Rudolf: Der Marktplatz und seine Häuser, ein Stück Stadtgeschichte, Kulturhefte LAA, Nummer 23, 06.2002.

Fürnkranz, Rudolf: Der Stadtplatz im Wandel der Zeit, , Kulturhefte LAA, Nummer 9, 06.1991.

Fürnkranz, Rudolf: Landesfürstliche Stadt Laa an der Thaya 1800-2000, 1. Aufl., Edition Weinviertel, Bd. 2, 2009.

Hauptregionen | Raumordnung in NÖ: o. D., [online] <https://www.raumordnung-noe.at/region/hauptregionen> (abgerufen am 10.10.2024).

Hauptregionsstrategie 2024 - Region Weinviertel, Funktion und Leitbildbotschaft: in: <https://www.raumordnung-noe.at/>, 2016, [online] https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/Hauptregionsstrategien2024/Weinviertel_alle_Inhalte_mit_AF_aktualisiert_05092016.pdf (abgerufen am 15.10.2024).

Hauptregionsstrategien 2024 | Raumordnung in NÖ: o. D., [online] <https://www.raumordnung-noe.at/region/hauptregionen/hauptregionsstrategien-2024> (abgerufen am 10.10.2024).

Landesregierung Niederösterreich: Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Raumordnungsgesetz 2014, in: <https://www.ris.bka.gv.at/>, 28.02.2021, [online] <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001080&FassungVom=2021-02-28> (abgerufen am 20.11.2024). §1 Begriffe und Leitziele

LEADER Region Weinviertel Ost/Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Regionen

und Wasserwirtschaft: Ein guter Platz für deine Ideen!, Lokale Entwicklungsstrategie 2023-2027, in: <https://www.weinviertelost.at/>, o. D., [online] <https://www.weinviertelost.at/unsere-region/die-lokale-entwicklungsstrategie> (abgerufen am 20.10.2024).

Mein Laaer Stadtplatz: in: Mein Laaer Stadtplatz, o. D., [online] <https://www.mein-laaer-stadtplatz.at/#prozess>.

Niederösterreichische Landesregierung: Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm, in: <https://www.ris.bka.gv.at>, 1992, [online] https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/LgblINO/LRNI_1992062/LRNI_1992062.pdf (abgerufen am 09.09.2024).

NÖ.Regional.GmbH: Kleinregionaler Strategieplan 2022-2025 Lebensraum Land um Laa, in: <https://www.raumordnung-noe.at/>, 2021, [online] https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/kleinregionen/Strategiepl%C3%A4ne/KRSP_Land_um_Laa__oFP.pdf (abgerufen am 23.10.2024).

Klimafitte Straßenbäume für Wien: 14.07.2022, [online] <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/baumsortiment.html>.

Oesterreich, Bundesanstalt Statistik: Atlas der Erwerbspendler:innen, in: Bundesanstalt Statistik Oesterreich, o. D., [online] <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>.

Pigal, Günther: Strategische Umweltprüfung - Gemeinde Laa an der Thaya - Örtl. Raumordnungsprogramm, in: Bauamt Laa An der Thaya, 06.2005.

Seidl-Deubner, Karina: Klimawandel: Laa entsiegelt für bessere Versickerung - Mistelbach, in: MeinBezirk.at, 13.04.2023, [online] https://www.meinbezirk.at/mistelbach/c-lokales/laa-entsiegelt-fuer-bessere-versickerung_a5983268.

Stadt Wien: COOLing-Fibel Kühlende Maßnahmen für heiße Zeiten in Wien, Wiener Stadtgärten (MA 42) [park.wien.gv.at](https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/baumsortiment.html), 08.2023, [online] <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/baumsortiment.html> (abgerufen am 11.12.2024).

StatistikAustria: Schulpendler:innen bzw. Studierende im Jahr 2021, 01.01.2023, [online] <https://www.statistik.at/blickgem/Go209/g31629.pdf>.

Stauden- und Gräserbeete in den Wiener Parks: 13.06.2022, [online] <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/staudenbeete.html>.

Verkehrsverbund Ost-Region: in: Verkehrsverbund Ost-Region, o. D., [online] <https://www.vor.at/>.

Wagner, Bruno: Stadt und Festung Laa, ein Modell - ein Bericht, Kulturhefte LAA Nummer 13, 09.1996.

Was ist Entsiegelung? » Definition im Lexikon » UHRIG: o. D., [online] <https://www.uhrig-bau.eu/lexikon/entsiegelung/>
#:~:text=Was%20geschieht%20bei%20einer%20Entsiegelung,von%20nat%C3%BCrlichen%20Kreisl%C3%A4ufen%20abgeschnitten%20sind. (abgerufen am 09.09.2024).

Wirkungsorientierte Steuerung – öffentlicher Dienst: in: <https://oeffentlicherdienst.gv.at>, o. D., [online] <https://oeffentlicherdienst.gv.at/wirkungsorientierte-verwaltung/wirkungsorientierte-steuerung/>.

Wohnen im Land um Laa in: Lebensraum Land Um Laa, o. D., [online] <https://www.lebensraum-landumlaa.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=226686318&detailonr=226687568> (abgerufen am 21.10.2024).

weiterführende Literatur:

Bednar, Regina: STADT PLATZ JUGEND der öffentliche Raum aus städtebaulich-architektonischer sowie raumtheoretischer und soziologischer Perspektive am Beispiel des Stadtplatzes in Laa/Thaya, Diplomarbeit, Technische Universität Wien, 2023, [online] doi:10.34726/hss.2023.112687.

Bernhauser, Richard/Lukas Czvitkovich/Monika Gribl/Matthias Kainz/Maylin Lutz: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Freiräume, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012a, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Freiraeume%2C_oeffentliche_Raeume_im_Stadtgebiet.

Bernhauser, Richard/Lukas Czvitkovich/Monika Gribl/Matthias Kainz/Maylin Lutz: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Projekt: STADTidyLLAA, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012b, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Projekte___STADTidyLLaa.

Bernhauser, Richard/Lukas Gribl/Monika Kainz/Matthias Czvitkovich/Maylin Lutz: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Bauliche Strukturen, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012c, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Bauliche_Strukturen_der_gesamten_Stadt.

Bitzinger, Aglaja/Michaela Leitgöb/Ben Lode/Clemens Raffler/Kerstin Sigl: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Projekt: Ein Leben lang Laa, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Projekte___Ein_Leben_lang_Laa.

Brack, Christian/Julius Holländer/Hannah-Katharina Jenal/Maximilian Lippka/Florian Pferschinger: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Jugend, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012a, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Jugend_in_Laa_an_der_Thaya.

Brack, Christian/Julius Holländer/Hannah-Katharina Jenal/Maximilian Lippka/Florian Pferschinger: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Landschaft und Naturraum, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012b, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Landschaft_und_Naturraum.

Brack, Christian/Julius Holländer/Hannah-Katharina Jenal/Maximilian Lippka/Florian Pferschinger: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Projekt: GRENZspielRAUM, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012c, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Projekte___GRENZspielRAUM.

Brenner, Corinna/Martin Kickingner/Bernhard Maurer/Marco Moser/Claudia Trimmel: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Projekt: Gesund ins Übermorgen, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Projekte___Gesund_ins_Uebermorgen.

Czernay, Andrea/Claudia Klampfer/Stefan Rohrer/Sebastian Sohm/Johannes Tremel: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Branchen und Akteure in Laa an der Thaya, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012a, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Branchen_und_Akteure.

Czernay, Andrea/Claudia Klampfer/Stefan Rohrer/Sebastian Sohm/Johannes Tremel: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Regionaler Kontext, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012b, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Laa_an_der_Thaya_im_Regionaler_Kontext.

Czernay, Andrea/Claudia Klampfer/Stefan Rohrer/Sebastian Sohm/Johannes Tremml: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Projekt: LAA erLEBEN, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012c, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Projekte___LAA_erLEBEN.

Diehl, Katja: Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt: Leserpreis des Deutschen Wirtschaftsbuchpreises 2022, S. Fischer Verlag, 09.02.2022.

Diehl, Katja: Raus aus der AUTOKratie – rein in die Mobilität von morgen!: Der SPIEGEL-Bestseller zur Verkehrswende, S. Fischer Verlag, 29.05.2024.

Hafner, Chistoph/Joana Helm/Florian Pühringer/Alexander Schraml/Isabel Stumfol: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Innenstadtanalyse, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse.

Heinig, Stefan: Integrierte Stadtentwicklungsplanung: Konzepte – Methoden – Beispiele, transcript Verlag, 05.11.2021.

Jocher, Thomas/Sigrid Loch: Raumpilot: Grundlagen, 01.01.2010.

Priebs, Axel/Peter Görgl/Julia Haberfellner BA BA/Bernhard Baldinger/Isabel Heiß/Peter Pöchersdorfer/Fabian Sparlinek/Nina Hofer/Florian Kolbe/Claudio Link/Clemens Schnabel/Ferdinand Scheuer/Caroline Müllebener/Stefanie Rafenstein/Viola Rossi/Sebastian Zenz/Manuela Fabian/Mark Scherner/Moritz Zehetner/Astrid Pietschnig/Pascal Lorenz/Mateja Abrisin/Alexander Offenbacher/Selina Pichler/Daniela Wagner/Swetlana Oswald/Dominik Ebenstreit/Rebecca Falk/Valentin Gebhardt/Marcel Hochratner/Ulrike Stroissnig: Perspektiven für die Kleinregion Land um Laa, Kleinregionales Entwicklungskonzept 2019, Studentischer Abschlussbericht, Technische Universität Wien, 2019, [online] https://geographie.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/i_geo/Raumforschung_s/Entwicklungskonzept_Land_um_Laa_PSE_2019.pdf.

Trimmel, Claudia/Corinna Brenner/Marco Moser/Bernhard Maurer/Martin Kickinger: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Bevölkerungsstruktur, Gebäude- und Wohnungsbestand, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012a, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Bevoelkerungsstruktur%2C_Gebaeude-_und_Wohnungsbestand.

Trimmel, Claudia/Corinna Brenner/Marco Moser/Bernhard Maurer/Martin Kickinger: PR 280.109 Räumliche Entwicklungsplanung Laa an der Thaya Bestandsanalyse Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Handlungsräume, Raumplanungsprojekt, Technische Universität Wien, 2012b, [online] http://p2.iemar.tuwien.ac.at/p2_12_laa_an_der_thaya/index.php?Bestandsanalyse___Wirtschaftliche_Rahmenbedingungen_und_Handlungsraeume.

Zimmermann, Astrid: Planning landscape: Dimensions, Elements, Typologies, Birkhäuser, 01.01.2015.

Planmaterial:

Bauamt Laa an der Thaya

google earth

google maps: <https://www.google.at/maps/>

Verein zur Förderung der Stadterneuerung Laa an der Thaya

Vermessungsamt Laa an der Thaya

Gespräche:

Emrich, Hans, Dipl. Ing. MSc; Raumplanung, Emrich Consulting ZT-GmbH: Konsultation bezüglich aktueller Entwicklungspläne in Laa an der Thaya

Günter Hainzl, Architekt : Austausch zu Detailfragen

Kirchberger, Christoph, Dipl.-Ing. Bakk.techn.; Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, TU Wien: Austausch in Bezug auf verkehrstechnische Fragen

Lehner, Michael; Obmann vom Verein zur Förderung der Erneuerung von Laa an der Thaya:
stadthistorischer Input

Mauri, Annalissa, Univ.Ass.in Dipl.-Ing.in ; Forschungsbereich Landschaftsarchitektur und
Landschaftsplanung, TU Wien: Freiraumplanerischer Input

Toriser, Leopold. B.A.: stadthistorischer Input



