



ANTIVIRUS

Europan 10 - Eisenstadt

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung : Architektur

Elisabeth Aberger

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer:
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Mai 2010

Deutsche Fassung:

Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....

(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....

date

.....

(signature)

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	7
2 Daten und Fakten	11
2.1 Das Burgenland und seine Architektur	11
2.2 Eisenstadt.....	12
3 Europan 10	21
3.1 Ausschreibung	21
3.2 Wettbewerbsziele.....	21
4 Analyse	25
4.1 Bereichscharakteristik	25
4.2 Soziale Infrastruktur	26
4.3 Öffentliche Räume	26
4.4 Grünräume	27
4.5 Tourismus.....	27
4.6 Verkehr	29
4.7 Das Projektgebiet im Detail	33
4.8 Zusammenfassung.....	41

5 Städtebauliches Konzept	45
5.1 Funktionsbereiche	45
5.2 Autofrei.....	46
5.2.1 Die Gemeinschaft.....	47
5.3 Der Virus	49
5.4 Kernaspekte	51
5.5 Die Anwendung - Architektonische Akupunktur	52
6 Entwurf	59
6.1 Schwerpunkte	59
6.2 Entwurfsansätze	61
6.3 Funktionspläne	64
7. Wohnbau	73
7.1 Grundrissentwicklung.....	73
7.2 Wohnungstypen.....	75
7.3 Pläne	81
7.4 Kenndaten	95
7.5 Dichtestudie.....	96
8. Anhang	99

1. Abstract

My diploma thesis is based on the housing and urban planning competition "EUROPAN 10" that was announced in the beginning of 2009 and focus on European urbanity. The objective of the competition was to develop urban space in an innovative way regarding three pre-defined themes: regeneration, revitalization and colonization.¹

My thesis deals specifically with the generation of an urban planning concept for the north-western part of Eisenstadt.

The aforementioned area involves several houses that could be adapted to new functions and get revitalised.

Furthermore, there are properties in the city-centre, which should be covered with more buildings. By applying architectural acupuncture for the city, the major problems like the high volume of traffic are getting treated. Based on this analysis strategies for a better future have been elaborated.

The concept is especially focusing on the location around Meierhof, which is located directly near the palace garden.

This area should get revitalised and condensed and is also demonstrating the design of the urban planning concept for the overall inspected region. The plan comprises of the building of a residential quarter in Meierhof, offering different functions to its inhabitants. The flexible size of the housing units may most certainly then attract a significant number people to move back to the city-centre. This development should stem the problem of urban sprawl and transform Eisenstadt into a lively city.

¹ Announcement European 10, 2009

1 Einleitung

Meine Diplomarbeit basiert auf dem Anfang 2009 ausgeschriebenen Wohn- und Städtebauwettbewerb „EUROPAN 10“, dessen zentrales Thema europäische Urbanität ist. Eine innovative Standortentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der drei definierten Themen „regeneration, revitalization and colonization“ war Ziel dieses Wettbewerbs.¹

Meine Arbeit umfasst die Erstellung eines Städtebaukonzeptes für den nordwestlichen Stadtteil von Eisenstadt, sowie die exemplarische Anwendung des Konzeptes am Grundstück des ehemaligen Meierhofes. Im Projektgebiet bestehen mehrere Gebäude, die sich zur Revitalisierung durch eine neue Nutzung anbieten, sowie Grundstücke inmitten des Zentrums, die einer städtebaulichen Verdichtung bedürfen. Durch die Anwendung der architektonischen Akupunktur werden die festgestellten Probleme der Stadt behandelt. Es werden Entwicklungsstrategien für die Zukunft erarbeitet, vor allem um das hohe Verkehrsaufkommen, bedingt durch die Infizierung der Stadt mit dem „Virus Auto“, einzudämmen. Das Konzept legt besonderes Augenmerk auf das Areal rund um den Meierhof, der zentral in direkter Nähe zum Schlosspark liegt. Dieses Gebiet wurde revitalisiert und verdichtet und auch exemplarisch für die Anwendung des städtebaulichen Konzeptes herangezogen. Für das Grundstück wurde ein Wohnviertel mit Mischnutzung entwickelt, das sich an die Dichte der Umgebung anpasst. Die flexible Größe der Wohneinheiten und der damit einhergehende Einfamilienhauscharakter sollen die Bewohner zurück in den Stadtkern bringen, die Zersiedelung eindämmen und Eisenstadt zu einer lebendigen Kleinstadt werden lassen.

¹ Ausschreibungstext European 10, 2009



Abb. 001 - Blick vom Schloss Esterhazy über Eisenstadt

ALLGEMEINES*

2 Daten und Fakten

2.1 Das Burgenland und seine Architektur

Abb. 002 -
Lage Burgenland



EINWOHNER: 283.163
FLÄCHE: 3.965,46 km²
EINWOHNERDICHTHE: 71 EW/km²
BEZIRKE: 7²

„Das Burgenland ist ein Land der Dörfer“³

So beginnt der Architekturführer über das Burgenland von Otto Kapfinger. Und es ist tatsächlich so: Lässt man seine Blicke über dieses idyllische Land schweifen, so entdeckt man neben Störchen und Weinfeldern die landestypischen Streck- und Hackenhöfe.

² Siehe Statistik Austria, www.statistik.at (Stand 04/2010)

³ Vgl. Otto Kapfinger, *Neu Architektur in Burgenland und Westungarn 2004*, Einleitung von Jürgen Bauer

Das pannonische Klima, die Flora und Fauna, sowie die dörflichen und verwinkelten Siedlungsstrukturen sind charakteristisch für dieses Bundesland. Die Dörfer erinnern teilweise an längst vergangene Zeiten, in der Bauern den Pflug noch vor den Ochsen spannten. Doch auch im Burgenland wird zeitgenössische Architektur gebaut – man muss nur oft genauer hinsehen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden wegen des großen Wohnungsbedarfs flächendeckend Neubauten. Dieser Wiederaufbau nach dem Krieg wurde zum großen Teil von den Bürgern getragen, was sich auch in den Bauten widerspiegelt.

Das Ende des Eisernen Vorhangs, die EU – Mitgliedschaft und die Osterweiterung bewirkten eine Neuorientierung bei der neuen Generation von Architekten.⁴

1993 wurde der Verein „Architektur Raum Burgenland“⁵ in Eisenstadt gegründet, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, zeitgenössische Architektur zu bewerben und zwischen der Fachwelt, der Bevölkerung, den Medien und der Politik zu vermitteln. Dies war ein weiterer Schritt in die richtige Richtung, um das Burgenland im internationalen Baugeschehen ins rechte Licht zu rücken. Dennoch kämpft das Land auch heute noch mit der Problematik der Peripherie, dem Mangel an Arbeitsplätzen und dem hohen Pendleranteil.⁶

⁴ Vgl. Fußnote 3

⁵ Siehe www.architekturraumburgenland.at (Stand 04/2010)

⁶ Vgl. Fußnote 3, Seite 4 (Zum Thema)



Abb. 003 - Eisenstadt

EINWOHNER: 12.744 (Stand 2009)

FLÄCHE: 42,91 km²

SEEHÖHE: 182m

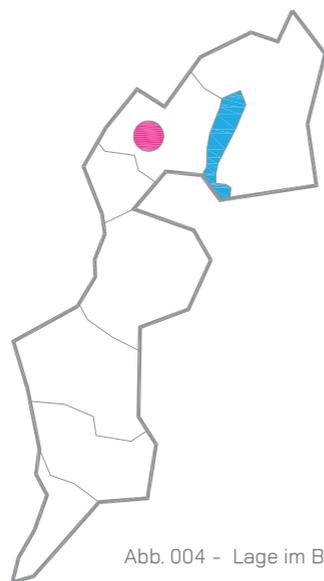


Abb. 004 - Lage im Burgenland

2.2 Eisenstadt

Eisenstadt ist heute eine wachsende und aufblühende kleine Stadt mit 12.744 Einwohnern.⁷ Sie ist seit 1925 nicht nur die jüngste, sondern auch die kleinste Landeshauptstadt Österreichs und ist seitdem Sitz vieler öffentlicher Einrichtungen, wie Behörden und Schulen. Neue Wohnanlagen und Einfamilienhaussiedlungen sind entstanden, was mit der Zersiedelung der Stadt einherging. Um dem entgegen zu wirken entstand 1994 im Rahmen der Regionalplanung ein lokaler Entwicklungsplan, der etliche Umgestaltungen vorsah, wie zum Beispiel auch die Errichtung einer Fußgängerzone im Zentrum oder die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbes.⁸

Eisenstadt ist dabei, den Dorfcharakter abzulegen und zu einer Landeshauptstadt österreichischen Formates zu werden. Es gibt große Bemühungen seitens der Stadtgemeinde diese Entwicklungen voranzutreiben. Gemeinsam mit der Esterhazy - Stiftung wurde die Teilnahme am internationalen Wettbewerb „Europan“ beschlossen, der die Grundlage für diese Arbeit darstellt.

2.2.1 Lage

Geografische Lage

Eisenstadt liegt im Norden des Burgenlands und erstreckt sich am Südhang des Leithagebirges. Die Stadt befindet sich auf einer zur Wulkaebene abfallenden Trasse auf rund 182 Metern Seehöhe und liegt am westlichen Rand der pannonischen Tiefebene. Der Großlandschaftsraum dieser Tiefebene erstreckt sich von den östlichen Ausläufern der Alpen über Ungarn bis nach Rumänien und ist bezeichnend für ein kontinentales Klima.

⁷ Siehe Statistik Austria, <http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g10101.pdf> (Stand 04/2010)

⁸ Vgl. Otto Kapfinger, Neue Architektur in Burgenland und Westungarn 2004, Kap. 1

Die Region um Eisenstadt zählt zur trockensten und im Sommer wärmsten Region Österreichs. Zusätzlich liegt Eisenstadt im Schutz des Leithagebirges auf einem Südhang und ist daher klimatisch besonders begünstigt.

Erreichbarkeit

Innerhalb nur einer Autostunde sind etliche Zentren in der Umgebung gut zu erreichen:

Sopron (28min, 22km), Wiener Neustadt (35min, 29km), Baden (37min, 34km), Wien (45min, 55km) oder Bratislava (1h 20min, 75km)⁹. Die Gemeindefläche von 42,91 km² kann man in drei Bereiche mit jeweils eigenem Zentrum teilen: Eisenstadt und die zwei ehemals selbstständigen Gemeinden Kleinhöflein und St. Georgen, welche später eingemeindet wurden und durch Landwirtschaft und Weinbau geprägt sind.

Anbindung

Aufgrund des Leithagebirges im Norden erfolgt die Verkehrsanbindung hauptsächlich von Westen über die Autobahn A3 sowie über die Schnellstraße S31 im Süden beziehungsweise Osten. Diese Hauptverkehrsachsen wurden mit der Errichtung der Fußgängerzone im Zentrum unterbrochen, was zu einer Konzentration am Kreuzungspunkt der beiden Straßen, dem neu geschaffenen Kreisverkehr führt.

⁹ Siehe www.map24.com (Stand 04/2010)

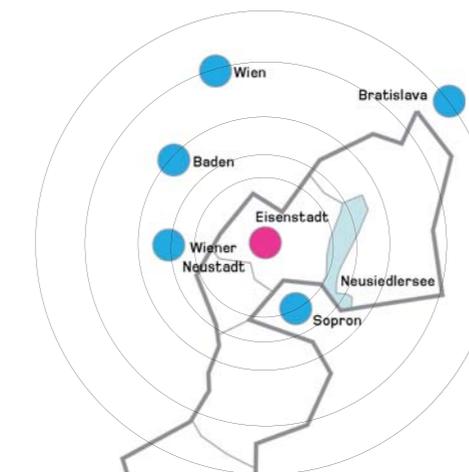


Abb. 005 - Erreichbarkeit

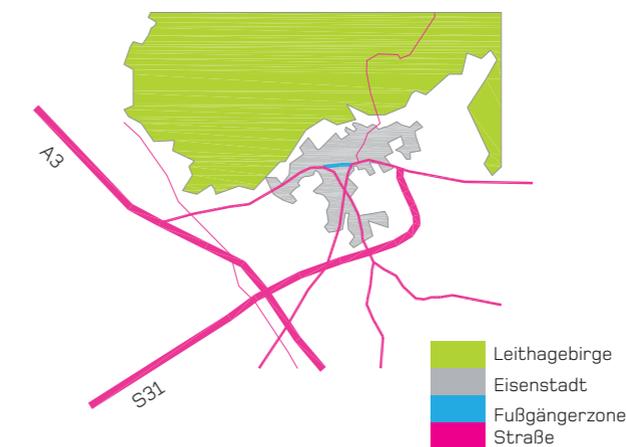
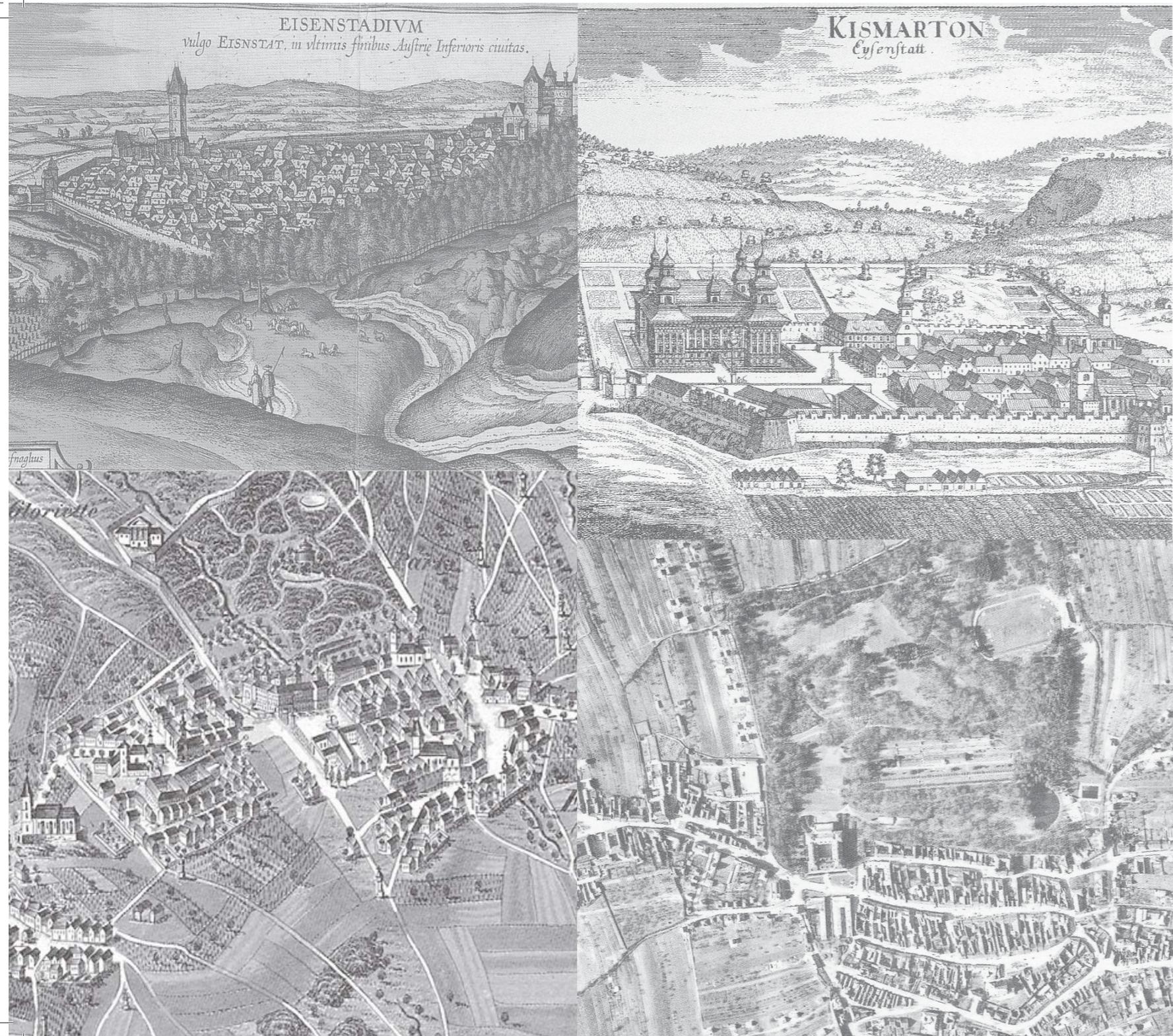


Abb. 006 - Anbindung



2.2.2 Geschichte und Stadtentwicklung¹⁰

Bis 1920 noch gehörte Eisenstadt zum Königreich Ungarn, was die große Präsenz der ungarischen Sprache und Kultur erklärt. Im Folgenden soll die Geschichte dieser jungen österreichischen Landeshauptstadt genauer betrachtet werden.

Eisenstadt liegt auf sehr altem Siedlungsboden, denn wie etliche vorgeschichtliche Funde beweisen, war das Gebiet schon in der Hallstattzeit besiedelt. Auch die Kelten und Römer siedelten sich später in der Nähe der heutigen Kaserne an. Das heutige Stadtzentrum von Eisenstadt und die Dorfkerne von Kleinhöflein und St. Georgen entwickelten sich zeitgleich im 12. Jahrhundert. Entlang eines Erschließungsweges reihten sich die schmalen Parzellen mit den typischen Streck- und Hackenhöfen.

1264 kommt es zur ersten urkundlichen Erwähnung in der von einer Kapelle namens „capella sancti Martini de minor Mortin“ die Rede ist. Tatsächlich fand man im Bereich des heutigen St. Martin-Domes Überreste eines romanischen Kirchenbaues. Die Siedlung rund um diese Kapelle erhielt den ungarischen Namen „Kisamrtun“, zu deutsch Klein-Martinsdorf.

1300 bekommt die Siedlung den Namen „Zabemortun“. Das ungarische Wort Szabad bedeutet „frei“ und weist darauf hin, dass die Siedlung bereits gewisse Freiheiten besaß, also womöglich bereits Marktort war.

1364 wird mit der Planung einer „städtischen“ Anlage begonnen, die drei Straßenzüge, einen Marktplatz und eine Pfarrkirche vorsieht.

¹⁰ Vgl. zu folgendem Kapitel: Horvath, Janisch & Schlag: Eisenstadt, Stadt-Bilder 1995, 2. Auflage, Seite 109-119 (Stadt-Geschichte)

Abb. 007 - Eisenstadt um 1617
 Abb. 008 - Eisenstadt um 1680
 Abb. 009 - Eisenstadt um 1850
 Abb. 010 - Eisenstadt um 1956

1371 wird eine Wasserburg errichtet und der Ort mit einer Mauer umgeben. Aufgrund der starken Befestigung spricht man fortan auch von der „eisernen“ Stadt.

1373 wird das grundherrliche Stadtrecht an „Eisenstat“ verliehen.

1388 erhält die Stadt das Marktrecht sowie eine Zollbefreiung.

1445 verpfändet die Königin Elisabeth von Ungarn die Stadt an ihren Schwager Herzog Albrecht VI. von Österreich und für rund 200 Jahre wird Eisenstadt habsburgerisch.

1589 wütet ein verheerender Brand und zerstört etliche Häuser und die Pfarrkirche. Das mittelalterliche Gepräge der Stadt wird weitestgehend zerstört.

1622 werden die zwei Herrschaften Forchtenstein und Eisenstadt an Nikolaus Esterházy verpfändet.

1648 gelang es dem Bürgermeister den Rang einer königlich ungarischen Freistadt zu erkaufen.

1652 erkor der Fürst Paul Esterházy Eisenstadt zu seiner Residenz und somit zum Zentrum seines Herrschaftskomplexes. Die schon baufällige Burg wird teilweise abgerissen und ein eindrucksvolles Schloss mit italienischem Garten errichtet.

1671 siedeln die Eisenstädter Juden vom sogenannten Schlossgrund in das ihnen vom Fürsten zugewiesene Ghetto nordwestlich des Schlosses in Unterberg.

1701 wird mit dem Bau der Bergkirche begonnen und viele Bauarbeiter und Steinmetze siedeln sich rund um die Kirche an. Die Gemeinde Oberberg - Eisenstadt entsteht.

1759 wird das neue Spital der Barmherzigen Brüder mit dazugehöriger Kirche und Apotheke eröffnet.



1761 wird Joseph Haydn Vizekapellmeister am Esterházschen Hof und die Stadt erlebt eine ihrer strahlendsten Epochen

1768 und 1776 wüten verheerende Stadtbrände. Die daraufhin neu errichteten Gebäude im Stil des Spätbarock und Klassizismus prägen noch heute das Stadtbild.

1793 - 1805 erhielt das Schloss durch den Zubau der Hofstallungen und weiteren Umbauten seine heutige Gestalt.

1813 löst sich die Hofkapelle auf und ein Ende des Fürstenhauses zeichnet sich ab.

1876 verliert Eisenstadt alle alten Sonderrechte, darf den Titel „Königliche Freistadt“ aber weiterhin behalten.

1821 wird Eisenstadt nach dem Ende des Ersten Weltkrieges aufgrund einer Volksabstimmung Österreich zugeschrieben.

1925 bestimmt der Landtag Eisenstadt zum Sitz der Landesregierung. Da Sopron eigentlich die Hauptstadt des Burgenlandes werden sollte, nach einer Volksabstimmung aber bei Ungarn verblieb, wird nun das kleine Eisenstadt zur Hauptstadt ernannt.

1929 - 1930 erhält Eisenstadt durch den Bau zahlreicher Amtsgebäude und Beamtenwohnungen allmählich das Bild einer Verwaltungsstadt. Zahlreiche Verwaltungseinrichtungen werden gebaut und Wohnsiedlungen erweitert. Eisenstadt wächst und verdichtet sich gleichzeitig.

1938 - 1945 Im Zweiten Weltkrieg wird das Burgenland auf Reichsgaue aufgeteilt und Eisenstadt verliert seine Rolle als Hauptstadt. Die Vertreibung der Juden und der schwere Bombenangriff von 1944 zählen zu den dunkelsten Ereignissen der jüngsten Geschichte.

Seit Ende des Zweiten Weltkrieges ist Eisenstadt wieder die Landeshauptstadt des Burgenlandes.

1951 wird Eisenstadt Bischofssitz und durch den Bau zahlreicher Schulen auch zum wichtigsten Schulstandpunkt im Burgenland. Ein wirtschaftlicher Aufschwung und kontinuierliches Bevölkerungswachstum prägen seither die Stadtentwicklung.

1971 werden die benachbarten Weinbauorte St. Georgen und Kleinhöflein eingemeindet und die Einwohnerzahl überschreitet erstmals die Zehntausender-Grenze.

1980 - heute

Durch die starke Siedlungsausdehnung und die Errichtung der Gewerbezone und einem Einkaufszentrum im Süden der Stadt, verliert das Zentrum immer mehr an Bedeutung. Das Leithagebirge im Norden beschränkt das Siedlungsgebiet und auch im Süden bildet ein Bach aufgrund seiner Überschwemmungsgefahr eine gewisse Barriere. Dennoch leidet Eisenstadt sehr stark unter Zersiedelung, was sich an den großen Einfamilienhaussiedlungen am Stadtrand sehr gut beobachten lässt.

Abb. 011 - Eisenstadt 2009

2.2.3 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung in Österreich ist mit Ausnahme von Rückgängen während der zwei Weltkriege kontinuierlich steigend. Das Burgenland hingegen ist das einzige Bundesland in Österreich in dem dieser Trend nicht ablesbar ist. In den letzten 30 Jahren weist das Burgenland einen nur sehr leichten Anstieg der Bevölkerungszahlen auf und überschreitet die 300.000 Marke bis jetzt noch nicht. Die Landeshauptstadt Eisenstadt jedoch stellt eine Ausnahmeentwicklung dar, denn die Zahl der Bevölkerung steigt stetig.

Zu erklären ist dies wohl mit der Ernennung zur Landeshauptstadt im Jahre 1925 und der daraus resultierenden Entwicklung zum politischen und wirtschaftlichen Zentrum. Zählte man in Eisenstadt 1923 nur 6.796 Einwohner (zum Vergleich: 1869 waren es auch schon 6.696) so verdoppelt sich diese Zahl bis 2008 fast. Zu diesem Zeitpunkt leben 12.744¹¹ Menschen in Eisenstadt. Aufgrund der großen Anzahl an Einpendlern zählt Eisenstadt heute 14.041 Arbeitsplätze.

Während die Nachbargemeinden von Eisenstadt nur einen sehr geringen Bevölkerungszuwachs verzeichnen können, beziehungsweise teilweise sogar von starker Abwanderung betroffen sind, wächst Eisenstadt aufgrund der vielen Zuzüge aus dem In- und Ausland immer mehr zu einer kleinen Metropole heran und zählt mit einem Bevölkerungszuwachs von 1.7 % zur zweitschnellsten wachsenden Stadt Österreichs.

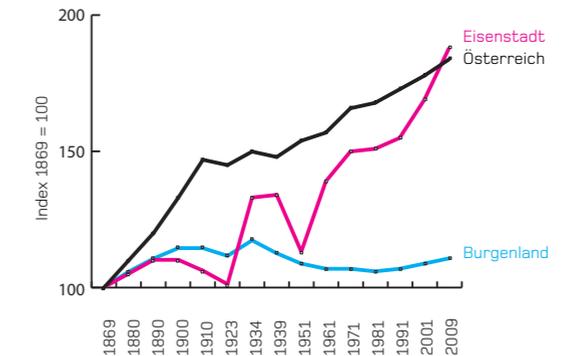


Abb. 012 - Bevölkerungsentwicklung im Vergleich

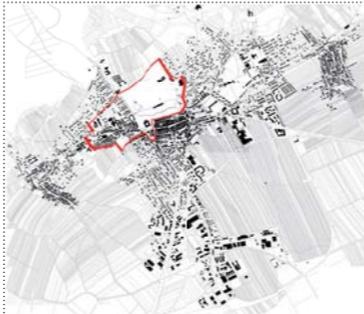
¹¹ Siehe Statistik Austria, <http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g10101.pdf> (Stand 04/2010)



■ Betrachtungsgebiet
■ erweitertes Projektgebiet
■ Projektgebiet Meierhof

3 European 10¹²

3.1 Ausschreibung



Art des Wettbewerbes:
 Städtebaulich/architektonisch
 Auslober:
 European gemeinsam mit dem Stadtbauamt und der Esterházy Betriebe
 Wettbewerbsgebiet: 56,2 ha
 Zu bebauendes Grundstück: 1,1 ha

Abb.014 - European Projektgebiet

Auszug aus dem Ausschreibungstext:

„Das anzustrebende Ziel ist die versteckte Vielfalt eines historisch reichhaltigen Stadtteils herauszuarbeiten und seine verlorene Urbanität wieder zu beleben. In Oberberg gibt es Big Players, die seit mehreren Jahren großformatige Projekte entwickeln (z.B. die Erweiterung des Spitals, Justizzentrum). Allerdings fehlt es an einem umfassenden Konzept für die gesamte Entwicklung Oberbergs. Aber genau das braucht die vernachlässigte und in Teilbereichen verlassene Struktur dieses ehemals blühenden und lebhaften Stadtquartiers am dringendsten. Einerseits schafft European die einzigartige Gelegenheit ein gesamtes Stadtquartier zu reaktivieren, indem strategische und architektonische Eingriffe neue Wohnkonzepte für die lokale und besuchende Bevölkerung und

¹² vgl. Ausschreibungstext European 10, 2009
 Abb.013 - European Projektgebiet Zoom

Besucher im Dialog zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen ausloten. Andererseits ist der Standort Meierhof, der am Rand des Judenviertels und des zentralen Schlossparks im Herzen der Stadt liegt, ein Juwel für die Entwicklung des Architekturprojektes. Das programmatische Potenzial der Architektur ist außergewöhnlich und reicht von Kulturnutzungen (Museumsquartier) bis zu delikaten Wohnformen (Hotel). Indem ein umfassendes städtebauliches Konzept mit einem strategischen Architekturprojekt kombiniert wird, kann die bestehende Dynamik in eine urbane Strategie übersetzt werden, die verführerische Bedingungen für die Wiederbewohnung Oberbergs schafft.“¹³

3.2 Wettbewerbsziele

Das aus zwei historischen Teilbereichen bestehende Stadtviertel Oberberg soll zu einem lebendigen Quartier werden. Ziel ist die Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes für das gesamte Gebiet und die beispielhafte Darstellung architektonischen Entwurfs für das Grundstück des fürstlichen Meierhofes. Strategische Schwerpunkte von Seiten des European Komitees sind:

- * Die Reinterpretation der historischen Bausubstanz
- * Die Neudefinition von Urbanität
- * Das Ausspielen des Modellcharakters für eine zukunftsweisende Ortsteilentwicklung

¹³ Ausschreibungstext European 10, 2009 Seite 3



Abb.015 - die stark befahrene Esterhazystraße

ANALYSE*

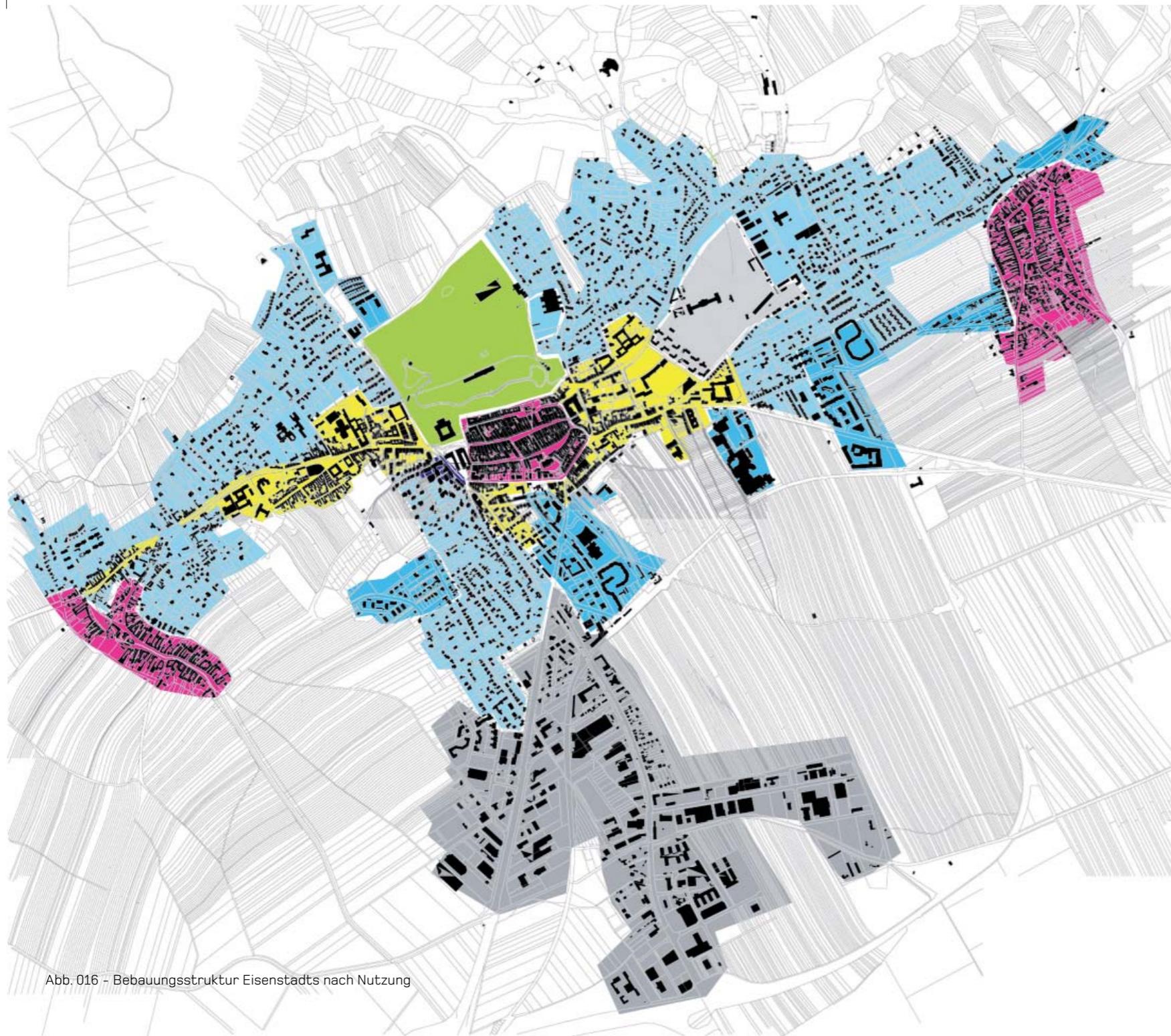


Abb. 016 - Bebauungsstruktur Eisenstadts nach Nutzung

4 Analyse

4.1 Bereichscharakteristik

4.1.1 Bereichscharakteristik Eisenstadt

Eisenstadt kann man gut in verschiedene Bereiche gliedern.

 Schlosspark

 Altstadt Kern Eisenstadt

Der historische Altstadt kern besteht nach klassischem Vorbild aus einer Hauptstraße, einem Marktplatz und einem Domplatz. Die Altstadt, früher von einer vielfältigen Mischnutzung (Wohnen + Arbeiten + Freizeit) geprägt, wird heute von der Nutzung "Arbeiten" dominiert.

Nur in sogenannten Rushhours (zum Beispiel nach Arbeits- oder Schulschluss) sind die Straßen der Altstadt sehr belebt – im nächsten Moment aber wieder wie ausgestorben. Die Funktion "Wohnen" verliert in der Altstadt immer mehr an Präsenz, weil die Menschen ein Einfamilienhaus am Stadtrand dem Wohnen in der Stadt Vorzug geben.

 Dorfkerne Kleinhöflein und St. Georgen

Die Katastralgemeinden Kleinhöflein und St. Georgen sind von landwirtschaftlichen und sehr dörflichen Strukturen bestimmt. Um einen zentralen Dorfkern reihen sich entlang einer Erschließungsstraße die Streck- und Hackenhöfe. Diese Höfe haben eine besondere Qualität, weil sie teilweise öffentlich sind und mit Märkten oder Gaststätten wie „Heurigen“ belebt werden.

 Mischgebiet

Direkt an den historischen Kern ordnet sich eine Verwaltungszone mit Geschößwohnbauten an, die von öffentlichen Freizonen durchflochten werden. Gebiete mit den Funktionen „Arbeiten, Wohnen und Freizeit“ beschränken sich auf den Altstadt kern und die Zone rund um die Hauptzufahrtsstraßen.

 Einfamilienhäuser

 Mehrfamilienhäuser

 Gewerbezone

An den Einfallstraßen im Süden haben sich größere Betriebe und ein Einkaufszentrum angesiedelt. Auch die Fachhochschule wurde hier gebaut. Der erwünschte Synergieeffekt blieb jedoch aus und der Standort der FH fernab vom Zentrum wird stark kritisiert.

 Kaserne

4.1.2 Bereichscharakteristik Projektgebiet

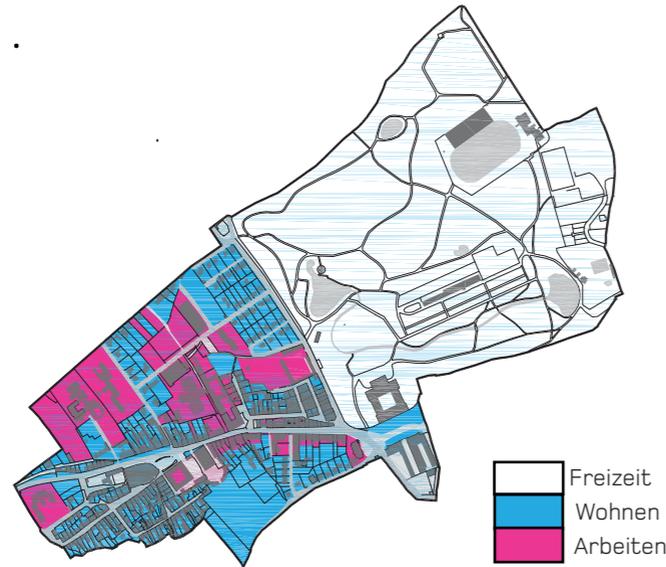


Abb. 017 - Bereichscharakteristik erweitertes Projektgebiet

In Eisenstadt sind die Funktionen meist strikt und es gibt nur ein sehr kleines Gebiet mit durchmischten Funktionen, welches sich auf den Ortskern begrenzt. Durch die zentrale Lage des Projektgebietes finden sich neben mehreren Wohnvierteln auch etliche öffentliche Bauten, Geschäfte, der Schlosspark und auch kulturelle Einrichtungen. Es herrschen also ausgezeichnete Bedingungen für ein lebendiges Stadtviertel. In der Realität jedoch werden die öffentlichen Plätze kaum bevölkert und dem Viertel fehlt es an Identität.

4.2 Soziale Infrastruktur

Eisenstadt ist heute zentraler Ort im Burgenland und Motor für die gesamte Region. Es verfügt über ein breites Angebot an sozialen Einrichtungen. Mit dem Sitz des Krankenhauses der Barmherzigen Brüder in Oberberg, einer Vielzahl von Apotheken und Ärzten im Zentrum, verfügt Eisenstadt über eine überdurchschnittlich hohe Infrastruktur im Gesundheitswesen. Aber auch der Bildungssektor steht dem um nichts nach. Zahlreiche Schulen, sowie das Joseph Haydn Konservatorium und die Fachhochschule machen Eisenstadt zu einem wichtigen Bildungsstandort.

4.3 Öffentliche Räume

Öffentliche Räume definieren das Stadtbild. Sie sind Aktionsräume oder Räume mit Aufenthaltsqualität. Vor allem in Eisenstadt werden die öffentlichen Räume nicht nur von den Bewohnern genutzt, sondern zu einem Großteil auch von Pendlern und Besuchern. Es fällt auf, dass bei den meisten öffentlichen Räumen abseits der Touristenroute ein Mangel an Begrünung, Möblierung und Beleuchtung vorherrscht und kein ansprechender Bodenbelag vorhanden ist. Sehr beliebte öffentliche Plätze mit attraktiver Gestaltung stellt die Fußgängerzone im Zentrum, der Domplatz, der neu gestaltete Platz vor der Bergkirche und das Einkaufszentrum im Süden der Stadt dar. Auch der Schlosspark ist ein gut akzeptierter öffentlicher Raum, der von Jung und Alt bevölkert wird.

4.4 Grünräume

Eisenstadt besitzt einen sehr hohen Grünflächenanteil, nicht zuletzt auch aufgrund der vielzähligen Weinbauflächen im Gemeindegebiet. Das Leithagebirge im Norden begünstigt das Klima und bietet den Bewohnern ein wunderschönes Naherholungsgebiet. Auch die weiten Ackerfelder und Weingärten im Westen, Süden und Osten der Stadt verstärken den ländlichen Eindruck. In der Stadt selbst zählt der Schlosspark als grüne Oase. Zusätzlich zu diesem Juwel besitzt Eisenstadt ein dichtes Netz an ansprechenden Aufenthaltsbereichen. Zahlreiche Plätze sowie die Fußgängerzone in der Hauptstraße laden zum Verweilen ein. In den Einfamilienhaussiedlungen außerhalb des Stadtkerns findet man hingegen bis auf wenige Kinderspielflächen kaum noch öffentlichen Freiraum.

Eisenstadt bietet also einen sehr hohen Grünanteil für die Bevölkerung und befindet sich am nordwestlichen Ende des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Neusiedlersee und Umgebung“. An den Hauptverkehrsrouten gibt es teilweise gut erhaltene Baumbestände, die das Straßenbild auflockern, es fehlt allerdings an Plätzen mit Rückzugscharakter für die Bevölkerung. Die Grünraumvernetzung kann im Großen und Ganzen als unzureichend eingestuft werden.

4.5 Tourismus

Eisenstadt versucht sich als Kulturstadt zu vermarkten und stützt sich hierbei auf Esterházy und den beliebten Hofkomponisten Joseph Haydn, dem im vergangenen Haydn Jahr besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Die Marketingstrategie konzentriert sich fast ausschließlich auf Haydn, was aber nur ein sehr einschichtiges Publikum anlockt. Eisenstadt hat jedoch touristisch viel mehr zu bieten. Es fehlt der Stadt aber an einem Gesamtkonzept. Die zahlreichen Rad- und Wanderwege in der Region, die Nähe zum Neusiedlersee und die schönen Weinbaugebiete bieten gute Voraussetzungen für den Tourismus.



Abb. 018 - Sehenswürdigkeiten

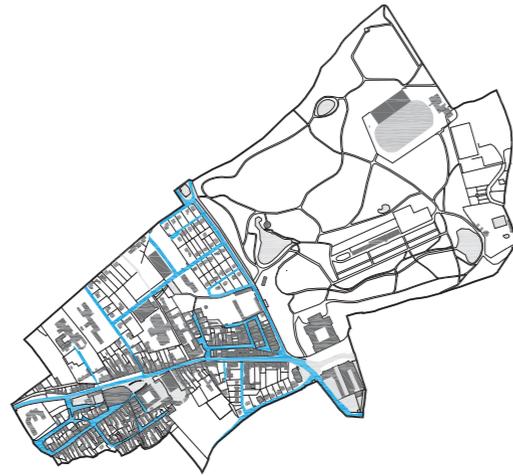


Abb. 019 - Motorisierter Verkehr

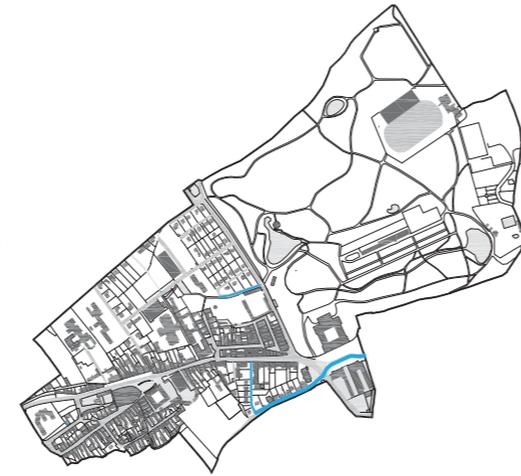


Abb. 020 - Ausgewiesene Radwege

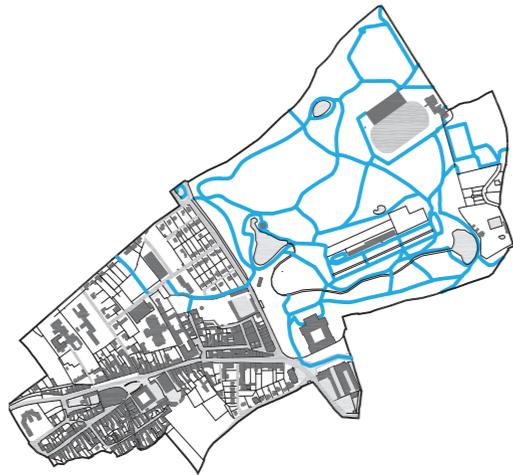


Abb. 021 - Fußverbindungen

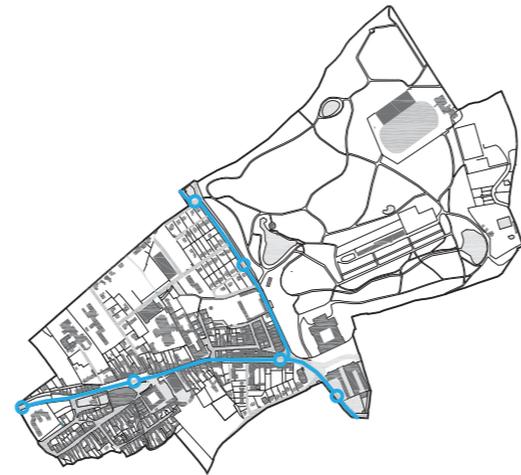


Abb. 022 - Öffentliches Verkehrsnetz

4.6 Verkehr

Das Verkehrsproblem ist in Eisenstadt ein sehr wichtiges Thema. Aufgrund des starken Bevölkerungswachstums ist Eisenstadt in den letzten Jahrzehnten von einem Dorf zu einer kleinen Stadt herangewachsen. Die Stadt und ihre Bewohner haben diesen Wandel zum Teil noch nicht ganz vollzogen. Bedenkt man aber das prognostizierte Wachstum der nächsten Jahre ist es essentiell, dass Eisenstadt einen Schritt weg vom Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr macht.

4.6.1 Motorisierter Verkehr

Die Stadt wird von einer Autolawine überrollt. Als typische Einpendlergemeinde und dem damit resultierenden verstärkten Verkehrsaufkommen ist es essentiell, das Problem Verkehr in den Griff zu bekommen. Die Bereitschaft zu Pendeln nimmt stetig zu, die Bereitschaft den öffentlichen Verkehr zu nutzen leider nicht, denn der Großteil benutzt das eigene Auto. Bei den Schülern ist die Situation gänzlich umgekehrt, was wohl daran liegen mag, dass die meisten Schüler kein eigenes Auto zur Verfügung haben und so auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und die steigenden Spritpreise werden in den nächsten Jahrzehnten hoffentlich einen Trendumschwung bewirken. Das Wettbewerbsgebiet wird von der Hauptverkehrsader durchschnitten. Die verkehrserzeugenden Einrichtungen, wie Schulen und größere Arbeitgeber, liegen zum Großteil an dieser Verkehrsachse, dahinter befinden sich die abgeschotteten Wohnquartiere. Die Konzentration des gesamten Verkehrs auf diese Straße bringt natürlich eine Überlastung und damit eine Minderung der Qualitäten dieser Straße mit sich.

4.6.2 Nicht Motorisierter Verkehr

Fahrrad

Obwohl die gesamte Stadt aufgrund ihrer Größe sehr bequem mit dem Fahrrad zu erreichen wäre, ist der Radfahranteil in der Landeshauptstadt extrem klein. Ursachen hierfür sind wohl die Topografie und das sehr schlecht ausgebildete Radwegenetz. Ein Ausbau des Netzes und eine Erweiterung der Tempo 30 Zone sind vorgesehen.

¹⁴

Fußgänger

Die Fußgängerzone in und um die Hauptstraße birgt auf rund 700m eine hohe Qualität für den Fußgänger, im restlichen Stadtgebiet jedoch hat er viel zu oft Nachrang gegenüber parkenden oder fahrenden Autos. Eisenstadt besitzt als einzige Landeshauptstadt kein durchgängiges Schulwegkonzept - auch hier besteht großer Aufholbedarf. Ein eigens eingeführter Pedibus in St. Georgen sorgt zum Beispiel dafür dass die Kinder in Begleitung sich abwechselnder Eltern zu Fuß sicher zur Schule kommen. Die Gehwege im Stadtgebiet sind an den touristisch interessanten Routen sehr gut ausgebildet, blickt man aber von diesen ab, entdeckt man etliche Lücken im Netz, wie zum Beispiel auch die wichtige Verbindung vom Zentrum zum Bahnhof.

Die Radwege im Projektgebiet sind unzureichend und auch die attraktiven Fußwege beschränken sich auf ein Minimum. Vor allem die stark befahrenen Hauptdurchfahrtsstraßen sind für Fußgänger als auch für Radfahrer unattraktiv und auch Alternativwege werden kaum geboten.

4.6.3 Öffentlicher Verkehr¹⁵

Das öffentliche Verkehrsnetz in Eisenstadt ist alles andere als ausreichend. Die Bemühungen der Stadtgemeinde gehen jedoch in die richtige Richtung: Eine Mobilitätszentrale wurde geschaffen sowie ein City-Taxi eingeführt. Modernisierungsarbeiten werden laufend durchgeführt und durch den neuen Bahnhof und die Elektrifizierung der Bahn soll auch der Anschluss an das Umland verbessert werden.

Bus

Der Bus wird hauptsächlich als regionales Verkehrsmittel von Schülern und teilweise auch von Pendlern benutzt. Im städtischen Bereich gibt es jedoch nur 2 Linien, welche aufgrund der schlechten Taktung und der schlechten Erreichbarkeit vor allem in den Wohngebieten kaum angenommen werden. Die Busse mit den Tagestouristen parken im Innenhof des Meierhofgeländes, was nur eine temporäre Lösung sein kann.

Bahn

Über die beiden Eisenbahnhaltstellen am Bahnhof sowie beim Schulzentrum sind Verbindungen nach Sopron, Neusiedel am See und Wien geboten. Jedoch sind die Zugverbindungszeiten nicht zufriedenstellend und dadurch für viele Pendler uninteressant. So gibt es zum Beispiel noch keine Direktverbindung nach Wien und ein Umsteigen in Wiener Neustadt ist notwendig. Ob die Elektrifizierung der Strecke Wulkapodersdorf-Neusiedl und somit eine direkte Anbindung an das überregionale Schienennetz eine Verbesserung der Situation bringen wird, bleibt jedoch abzuwarten.

City Taxi

Das City Taxi stellt eine Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und den Taxiunternehmen der Region dar und kann durch Zuschüsse der Gemeinde billige Tarife innerhalb der Gemeindegrenzen anbieten.

4.6.4 Ruhender Verkehr

Im Stadtgebiet gibt es eine Vielzahl von Parkmöglichkeiten, was die Bewohner dazu verleitet, auch die kürzesten Wege mit dem Auto zurückzulegen. In der Innenstadt gibt es ein großes Angebot an Kurzparkzonen und mehrere Tiefgaragen, die nur in Ausnahmefällen überbelastet sind. Hinzu kommen etliche entgeltfreie Stellplätze in direkter Nähe zum Zentrum, welche vor allem von den Tagespendlern stark genutzt werden, um die Parkgebühren zu sparen, was wiederum die äußeren Gebiete überbelastet. Ein durchdachtes System der Parkraumbewirtschaftung ist dringend notwendig und würde ein Umdenken der Bevölkerung bewirken. Wichtig wäre es, Alternativen zum Auto zu schaffen und so das Park- und Verkehrsproblem an der Wurzel zu packen.

Entlang der Glorietta Allee gibt es eine Reihe von öffentlichen Parkplätzen sowie eine Tiefgarage direkt neben dem Schloss. Meistens werden aber auch die Gassen der Wohnsiedlungen benutzt um die Autos abzustellen, wodurch in den Wohnsiedlungen unnötiger Verkehr entsteht.

4.6.5 Gründe für das erhöhte Verkehrsaufkommen¹⁶

1. Unter den Beschäftigten gibt es einen enorm hohen Anteil an Einpendlern. Von insgesamt 14.041 Beschäftigten in Eisenstadt sind 75% Einpendler und 23% Binnenpendler (Pendler innerhalb Eisenstadts) und nur 2% Nichtpendler (Arbeiten direkt am Wohnort).

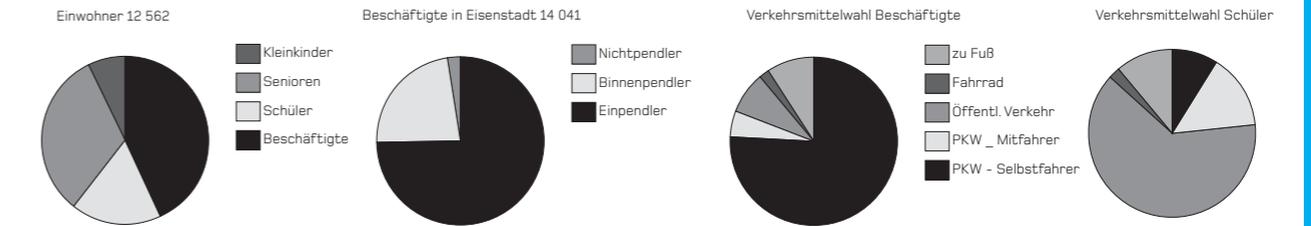


Abb. 023 - Statistiken

2. Die Verkehrsmittelwahl für 75% aller Beschäftigten fällt auf den Individualverkehr. Nur 5% nutzen eine Mitfahrgelegenheit, 8% fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 10% gehen zu Fuß und nur 2% fahren mit dem Fahrrad. Bei den Schülern sieht es ganz anders aus: 60% nutzen öffentliche Verkehrsmittel und der Anteil des Individualverkehrs ist deutlich geringer (9%), was sicher darauf zurückzuführen ist, dass den meisten Schülern kein eigenes Fahrzeug zur Verfügung steht. Ins Auge sticht wieder der sehr geringe Anteil an Radfahrern (nur 3%).

Vergleicht man die Dichte des Radfahrnetzes, wird sehr schnell klar, warum die Wahl meist auf das Auto fällt.

Das Radnetz ist kaum ausgebaut, hinzu kommen extrem gefährliche Kreuzungen.

- * Eindämmung des Verkehrs indem der Pendleranteil minimiert wird
- * Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes



Abb.024 - Schwarzplan vom Wettbewerbsgebiet

-  Betrachtungsgebiet
-  erweitertes Projektgebiet
-  Projektgebiet Meierhof

4.7 Das Projektgebiet im Detail

Das erweiterte Projektgebiet umfasst das Schloss samt Schlosspark, sowie Unterberg und Teile von Oberberg. Für dieses Gebiet wird ein städtebauliches Konzept entwickelt. Exemplarisch soll das Grundstück des Meierhofes im ehemaligen Judenviertel im Sinne des Gesamtkonzeptes bebaut werden.

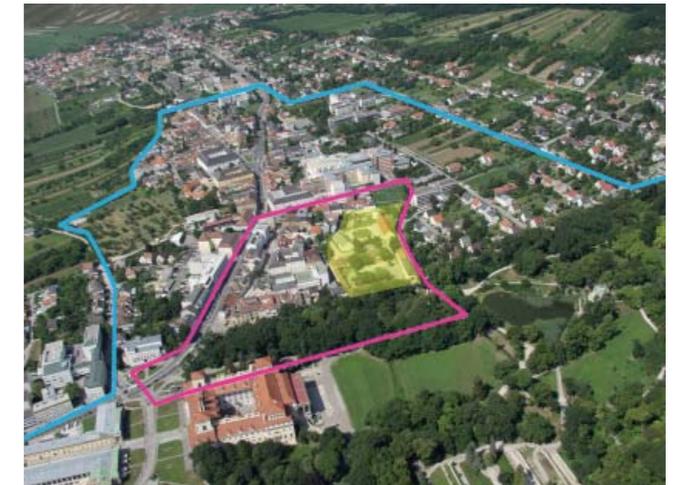


Abb. 025 - Luftbild vom Wettbewerbsgebiet

Im Folgenden werden die drei Einzelbereiche des Projektgebietes näher untersucht: Schloss und Schlosspark, sowie Oberberg und Unterberg.

4.7.1 Oberberg

Die Katastralgemeinde Oberberg liegt zu beiden Seiten an der Wiener Straße. Der südlich der Bergkirche gelegen Teil erweist sich als städtebaulich sehr kompakt, wohingegen sich der Teil nördlich der Straße als eher lockere Bebauung an das Leithagebirge schmiegt. Entlang der Straße reihen sich einige öffentliche Bauten, wie die Justizanstalt, das Gymnasium, die Bergkirche, das Krankenhaus sowie das Caritas - Seniorenzentrum. Die Haydnkirche, die Galerie am Oberberg und das Haus der Begegnung zählen zu den kulturellen Highlights. Einige Gastronomiebetriebe reihen sich entlang der Wiener Straße, ein kleiner Supermarkt und eine Drogerie dienen als Nahversorger. Das Krankenhaus der Barmherzigen Brüder und die dazugehörige Apotheke, sowie ein Seniorenheim, ein Kindergarten und Schulen vervollständigen das Angebot und sollten Oberberg eigentlich zu einer interessanten Wohngegend machen. Die vielen Leerstände und baufälligen Häuser bezeugen aber genau das Gegenteil.

Das italienisches Viertel ist während des Baus der Grabenkirche entstanden, weil die Bauarbeiter eine Unterkunft in der Nähe der Kirche suchten. Die daraus resultierende gute Durchmischung von Arbeiten und Wohnen ist heute kaum noch spürbar. Heute dominiert hier das Wohnen, was die leerstehenden Geschäfte rund um die Kirche bestätigen. Aufgrund der kleinteiligen Strukturen und der schlechten Parksituation wird eine reine Wohnnutzung aber immer uninteressanter.

- * Neunutzung der kleinteiligen Struktur im italienischen Viertel
- * Beruhigung der Hauptdurchzugsstrasse (Esterhazystraße)



Abb. 026 bis 029 - Oberberg

Abb.030 - Projektgebiet

Abb. 031 bis 035 - Schloss und Schlosspark

4.7.2 Schloss und Schlosspark

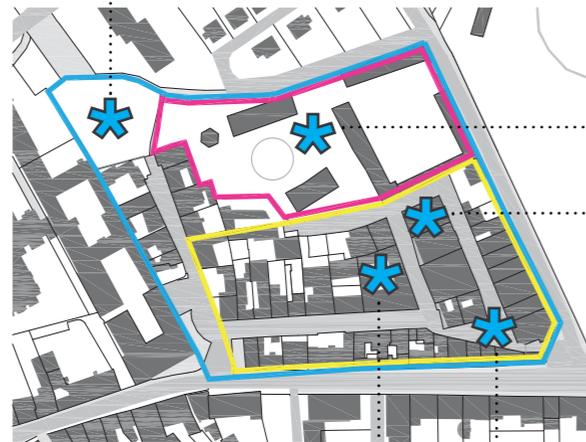
Das Schloss Esterhazy ist mit dem angrenzenden Schlosspark touristisches und kulturelles Zentrum. Der Park ist ein wichtiges Naherholungsgebiet und nach langer Privatnutzung wieder öffentlich zugänglich. In den 50er Jahren wurde diese öffentliche Nutzung durch den Bau des Fußballstadions und des Freibades erweitert.



Jüdischer Friedhof



Meierhof



Meierhof
Jüdisches Viertel
Unterberg



Landesmuseum



Jüdisches Museum



Jerusalemplatz

Abb. 036 bis 041 - Unterberg

4.7.3 Unterberg¹⁸

Das historische Judenviertel liegt sehr zentral in unmittelbarer Nähe zum Schloss und dem Schlossplatz und bildet die Katastralgemeinde Unterberg-Eisenstadt. Die schon im Mittelalter ansässigen Eisenstädter Juden zogen im 17. Jahrhundert vom Gebiet innerhalb der Stadtmauern in das Ghetto westlich des Schlosses. Mit den aus Wien vertriebenen Juden wurde das jüdische Viertel in Eisenstadt eine der Siebengemeinden im Burgenland, in denen Juden unter Schutzherrschaft gestellt wurden. 1732 wurde das jüdische Viertel dann eine eigene Gemeinde namens Unterberg-Eisenstadt, mit eigener Synagoge, sowie einem Spital, Friedhof, Richter und einem Lehrhaus. Der Eingang in das Judenviertel war mit einer Kette zu verschließen, um die Sabbatruhe nicht zu stören. Zahlreiche Handels- und Gewerbebetriebe siedelten sich im Judenviertel an und es erfreute sich höchster Belebtheit. Um 1920 verlagerte sich jedoch das Geschäftstreiben immer mehr in die Innenstadt und während des Zweiten Weltkrieges wurden die Juden auch in Eisenstadt vertrieben und ermordet. Im „Wertheimer´schen Freihaus“ mit ehemaliger Privatsynagoge befindet sich seit 1972 das „Österreichische Jüdische Museum“, welches gemeinsam mit dem „Landesmuseum Burgenland“ und der Galerie am Oberberg einen kleinen Museumscluster bildet. Das Viertel besitzt mit seinen kleinen Gassen und Plätzen großes Potential zu einem attraktiven und wichtigen Stadtraum zu werden.

¹⁸ Vgl. zu folgendem Kapitel: Horvath, Janisch & Schlag: Eisenstadt, Stadt-Bilder 1995, 2. Auflage, Seite 115-119 (Stadt-Geschichte) sowie August Ernst: Am Heiligen Berg Seite 38 und 117

Das Viertel erweckt im Allgemeinen einen eher verlassenem Eindruck. Die Erdgeschoßzonen, in denen vor Jahren noch blühender Handel gedieh, steht großteils leer. Es stehen zwar schöne Bürgerhäuser unter Dankmalschutz, trotzdem ist der allgemeine Zustand der Bausubstanz eher schlecht. Das Viertel wirkt in sich sehr homogen, da die Gebäudehöhen gleichmäßig sind und die Kleinteiligkeit der Baukörper sich durchs Quartier zieht. Das Judenviertel war einst eine eigene Gemeinde mit sämtlichen dafür notwendigen Funktionen. Ein Viertel, damals gut durchmischt mit den Funktionen „Wohnen“, „Arbeiten“ und „Freizeit“, zeigt noch heute Reste dieser Multifunktionalität. „Wohnen“ spielt immer noch eine wichtige Rolle. Durch die Nähe zum Schlosspark, dem Leithagebirge, einem Fitnesscenter und mehreren Museen, ist auch die Freizeitgestaltung gesichert. Die Funktion „Arbeiten“, davon zeugen heute auch viele leerstehende Geschäftslokale, ist hingegen nahezu nicht mehr vorhanden.

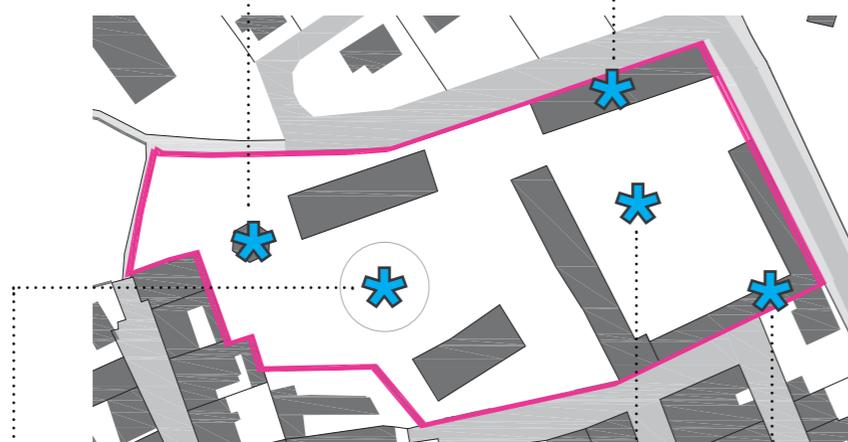
- * Das Jüdische Viertel, ein historisch trächtiger Kern, soll wieder belebt werden
- * Eine Verbindung der Grünzonen (Schlosspark - Jüdischer Friedhof - Weingärten - Leithagebirge) soll entstehen.



Kapelle



Granarium (Kornkammer)



Wirtschaftshof

Busparkplatz

Torbogen



4.7.4 Meierhof

Der Meierhof ist der ehemalige Wirtschaftshof des Schlosses und besteht aus einem Kornspeicher (Granarium), den Wohnbauten für die Arbeiter, einigen Wirtschaftsgebäuden und einer barocken Kapelle. Das Granarium, die Kapelle und die Toreinfahrt an der Museumsgasse stehen unter Denkmalschutz. Der südliche Hof der Meierhöfe wird heute als Parkplatz für Reisebusse genutzt, der nördliche Hof in seiner Ursprungsfunktion als Wirtschaftshof.

Die Typologie des Meierhofes entstand im 16. Jahrhundert zur Versorgung eines Herrschaftshofes. Der Meier war damals die Berufsbezeichnung für einen Verwalter. Mit der Industriellen Revolution im 19. Jahrhundert ging eine Neuorganisation der Landwirtschaft einher, Maschinen ersetzten die Arbeitstiere und die Ställe wurden oft zu Wohnbauten oder Lagerräumen umfunktioniert. Aufgrund der Ausweitung und der Verdichtung der Siedlungen befand sich der Meierhof in Eisenstadt bald inmitten einer Wohnsiedlung. Bis 1956 waren die Dienstwohnungen für rund 14 Familien noch bewohnt, seit dem Jahr 2000 ist der Meierhof jedoch unbewohnt.

Die Struktur des ehemaligen Meierhofes in Eisenstadt war folgenderweise aufgebaut:¹⁹

- 8 Wohnungen für das Personal. (auf dem Meierhof wohnten unter anderem der Hofbinder, der Schaffer, der Brunnenmeister, der Hoftischler, der Hoffleischhauer, der Kastner der Wirtschaftshusar 8 Meier, sowie auch mehrere Knechte)
- Granarium/Lagerräume.
- Holzschupfen
- Pferdestall
- Presshaus und vier Weinpressen.
- Brunnen
- Kapelle.

Der Meierhof in Eisenstadt liegt in sehr attraktiver Lage direkt neben dem Schloss und vieler wichtiger Institutionen auf der touristischen Hauptachse. Die städtebauliche Struktur und insbesondere die engen Gassen und die Eingangssituation zum Judenviertel sind von hoher Qualität. Der Jerusalemplatz ist einer der städtebaulich attraktivsten Plätze in ganz Eisenstadt, wird aber bis auf einen kleinen Gastgarten von parkenden und fahrenden Autos dominiert und besitzt dadurch sehr geringe Aufenthaltsqualitäten.

Die Erreichbarkeit des Judenviertels und die interne Erschließung sind ein großes Problem. Die beiden Eingänge im Süden liegen an der sehr stark befahrenen Esterhazystraße und sind für Fußgänger äußerst unattraktiv. Auch die Zugänglichkeit von Osten, vom Schlosspark herkommend, über die Meierhöfe ist nicht einladend. Die interne Erschließung ist unzureichend, so ist der nördliche Meierhof mit der Kapelle vom Rest des Quartiers komplett abgeschlossen. Des Weiteren sind die Friedhöfe unzugänglich und überhaupt nicht in ihr Umfeld integriert. Im Judenviertel sind einige Häuser in sehr schlechtem baulichen Zustand und müssten dringend renoviert werden. Im ehemals so lebendigen Viertel stehen die Läden im Erdgeschoß leer. Der Meierhof liegt 4-5m über dem Schlosspark, was einen schönen Ausblick auf den Park ermöglicht, denn Richtung Nord - Westen steigt das Gelände leicht an.

* Das Granarium, der Torbogen und die kleine Kapelle stehen unter Denkmalschutz und sind daher zu erhalten.

¹⁹ vgl. Am Heiligen Berg Eisenstadt - Oberberg, August Ernst, Seite 29

Abb. 042 bis 047 - Meierhof

4.8 Zusammenfassung

4.8.1 Schwächen

Zersiedelungstendenzen

Die Kompaktheit der Stadt und somit die gute fußläufige Erreichbarkeit könnte sehr stark darunter leiden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass aufgrund von weiteren Baumaßnahmen am Rand der Stadt, die innerstädtischen leerstehenden Gebäude weiterhin keine Nutzung finden.

Residentielle Segregation¹⁷

Innerhalb der Stadt gibt es fast keine Durchmischung der Siedlungsstrukturen und somit auch der Nutzer.

Zunahme des Verkehrsaufkommens

Unter der Annahme einer weiteren Bevölkerungszunahme und Verdichtung der Stadt beziehungsweise der Neuerschließung von Siedlungsgebieten ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Sollte in der Planung nicht frühzeitig daran gedacht werden, könnte dies zu einer Verkehrsüberbelastung und somit auch zu einer Minderung der Lebensqualität in Eisenstadt führen. Schon heute kann man eine Konzentration des Verkehrs auf die 2 Hauptverkehrsstraßen und dem Kreisverkehr feststellen.

4.8.2 Potenziale

Touristisches Angebot

Eisenstadt hat viel mehr zu bieten als nur Haydn. Die verträumte Stadt mit ihrem ländlichen Charakter könnte für Weinkenner oder Wanderer ein wahres Paradies sein. Die zentrale Funktion und die Nähe zu wichtigen Städten wie Wien und Bratislava sind auch ideale Voraussetzungen für den Seminar- und Tagungstourismus.

Nutzung der Leerstände

Die billigen Grundstückspreise im Umland verhindern, dass leerstehende Gebäude oder ungenutzte Stadträume neu genutzt werden. Um die Stadt zu beleben sollen diese Leerstehenden neu genutzt werden.

* Eine Ausweitung des Mischgebietes und somit eine Ausweitung der Kernzone

¹⁷ Ausschreibungstext European 10, 2009 Seite 8



Abb. 048 - Hinterseite Meierhof

KONZEPT*

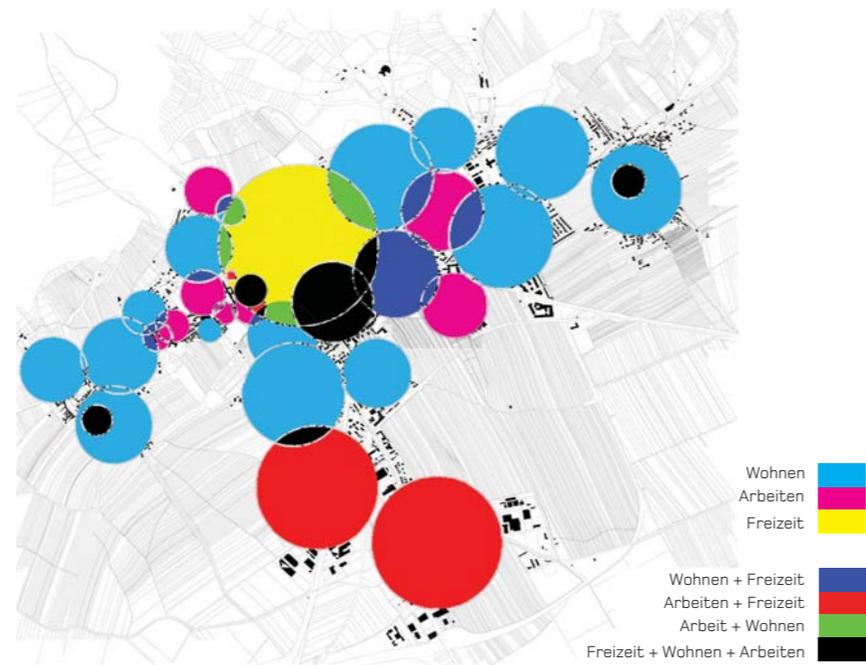


Abb. 049 - Funktionsbereiche Eisenstadt

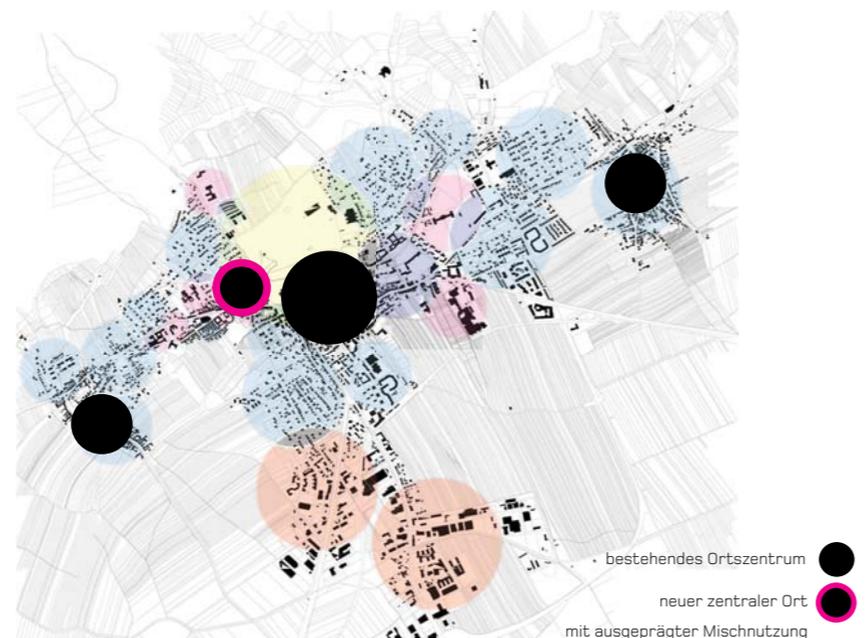


Abb. 050 - Neues zentrales Stadtviertel

5 Städtebauliches Konzept

5.1 Funktionsbereiche

Grob kann man jede Stadt in 3 Funktionsbereiche teilen: Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

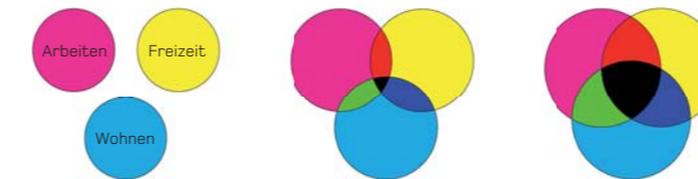


Abb. 051 - Funktionen eine Stadt

In vielen Städten entwickeln sich die Gebiete monofunktional: Reine Wohnviertel, Businessbezirke, Industrieviertel oder größere Freizeitgebiete sind die Folge.

Die kleinen Nahversorger verschwinden immer mehr und werden durch periphere Shoppingcenter ersetzt. Betriebe verlagern ihre Zentralen in die Peripherie und setzen voraus, dass Ihre Mitarbeiter mit dem Auto selbst zur Arbeit fahren. Es wird unmöglich die einzelnen Funktionen zu Fuß zu erreichen und die Menschen werden gezwungen aus ihren Mikronetzen herauszutreten. Je monofunktionaler sich Stadtteile entwickeln, desto höher ist automatisch das Verkehrsaufkommen.

Es entstehen Makronetze an Verbindungen zwischen den einzelnen Funktionsbereichen, die für den Menschen ohne die Hilfe von Fahrzeugen nicht mehr zu erreichen sind. Umgekehrt: je multifunktionaler sich eine Stadt entwickelt, desto kleiner wird das Verkehrsaufkommen

und der Anteil der Fußgänger und Radfahrer steigt, da die Entfernungen zu den Einrichtungen geringer sind.

Da die Funktionen in Eisenstadt vorwiegend getrennt sind, ergibt sich nur ein sehr kleines Gebiet mit durchmischten Funktionen, welches sich auf den Ortskern begrenzt.

Historische Städte hatten eine kompakte Form und grenzten sich deutlich von der umgebenden Landschaft ab. Die Stadt wurde auf den Fußgänger ausgerichtet und nicht wie heute auf das Auto. Die damit einhergehende Zersiedelung hat in den letzten 50 Jahren dazu geführt, dass Wohngebiete im Umland geplant und gebaut wurden. Früher spielte sich das Leben noch in den Dörfern und Städten ab und das soziale Netzwerk war gut ausgeprägt. Seit aber das Auto den öffentlichen Raum dominiert leiden diese Netzwerke.

„Die Entwicklung der Menschheit zu einer großen Gemeinschaft kann nur dann tragfähig gestaltet werden, wenn sie sich aus soliden lokalen Gemeinschaften entwickeln kann.“²⁰

Genau das ist heute in den wenigsten Ortschaften mehr der Fall.

- * Oberste Priorität hat eine möglichst große Durchmischung aller 3 Funktionen
- * Neben den 3 historisch trächtigen Ortskernen soll ein weiterer spezifisch zentraler Ort entstehen.

²⁰ Siehe Hermann Knoflacher, Virus Auto, Seite 181

5.2 Autofrei

Der Autoverkehr nimmt stetig zu und ein Umdenken ist kaum zu spüren. Hermann Knoflacher ist Zivilingenieur und Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien. Er schrieb zahlreiche Bücher über sanfte Mobilität und ist bekannt für seine Kritik am Automobil. Knoflacher wurde in den 90iger Jahren beauftragt ein Verkehrskonzept für Eisenstadt zu entwickeln, welches mit der Errichtung der Fußgängerzone und der Einführung des City Taxis durchwegs positive Ergebnisse brachte.²¹ Sein neuestes Werk „Virus Auto“ geht radikal gegen unsere, von diesem Virus stark befallene Gesellschaft vor.

„Mehr als eine Million Tote bei Unfällen im Autoverkehr und die doppelte Zahl vorzeitig an den Folgen der Autoabgase verstorbenen, das sind Dimensionen in der Größenordnung von verheerenden Kriegen. Aber es wird von niemandem so wahrgenommen.

„Wer eine Siedlung für das Auto erschließt, beraubt die Bewohner der reinen Atemluft und der Nachtruhe.“²²

Knoflacher entwickelte auch einen, den Abmessungen eines Autos entsprechenden, „Gehzeug“ und veranschaulicht sehr gut die Überdimensionierung eines PKWs. Es wird sehr gut sichtbar, dass der Raumanspruch für die Fortbewegung von nur einer Person viel zu hoch ist. Bedenkt man zusätzlich, dass die meisten Fahrzeuge 90%

der Zeit geparkt werden und eigentlich nur die Stadt verstellen, wird deutlich wie unsinnig dieser Zustand ist.

Zum Vergleich durften Kutschen früher nicht im öffentlichen Raum geparkt werden, der Vorrang der Gemeinschaft wurde noch respektiert. Knoflacher geht sogar soweit dass er sagt, dass Tierquälerei zwar verboten sei, Menschenquälerei aber anscheinend nicht, denn man könne nicht von „artgerechter“ Haltung sprechen, wenn man Menschen in Türmen stapelt und im Gegenzug dazu den Autos direkt in der Stadt „Einfamilienhausqualität“ zugesteht.

Es ist schon klar, dass man unsere Gesellschaft nicht von einen auf den anderen Moment umkrempeln kann. Vielen Menschen ist es sogar unmöglich ihr Verhalten zu ändern, weil sie keine anderen Möglichkeiten als das Auto haben. Es ist die Aufgabe von uns Planern die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass man nicht den eigenen PKW, sondern eine ökologisch und sozial verträglichere Form der Fortbewegung wählen kann.

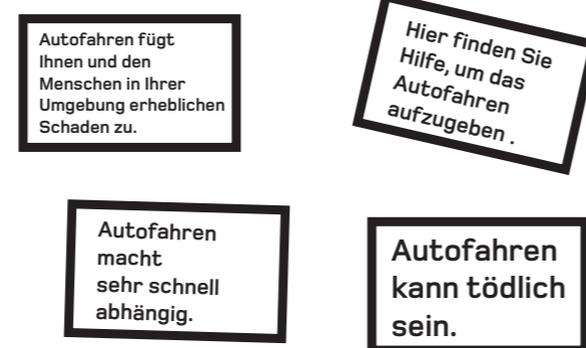


Abb. 052 - Warnschilder

5.2.1 Die Gemeinschaft²³

So wie eine funktionierende Familie seinen Mitgliedern Sicherheit bietet, kann auch eine gute Nachbarschaft oder eine Dorfgemeinschaft Geborgenheit spenden. Man spricht nicht umsonst von der Wichtigkeit des Sozialkapitals. Für die über die Familie hinausgehenden Beziehungen ist der öffentliche Raum entscheidend. Je mehr Aufenthaltsqualität öffentliche Räume besitzen, umso eher werden soziale Kontakte geknüpft. Das Auto zerstört jedoch die Aufenthaltsqualitäten vieler Orte, was oft zu einer sozialen Isolierung führen kann. Gut sichtbar ist dies an der Verschllossenheit vieler Gebäude. Meterhohe Zäune wirken sehr kalt und erzeugen auf keinen Fall ein Sicherheitsgefühl. Die Menschen in solchen Siedlungen leben meist sehr isoliert und sind auf das Auto angewiesen.

Gemeinden waren immer auf das menschliche Bezugsmaß zugeschnitten, daher betrug die durchschnittliche Entfernung einer Gemeinde ca. eine Stunde Fußweg vom Zentrum. Durch die Motorisierung wurden Gemeinden zusammengelegt und große Landstriche zersiedelt. Der Autofahrer hat alle Möglichkeiten, kann in dem Ort seiner Wahl arbeiten und gleichzeitig ganz wo anders wohnen. Die Gemeinschaft aber verliert ihre Stärke und zerbricht, wenn das Einzelement mehr Freiheiten hat, als sie selbst. Dort wo früher Sozialkontakte oder Freizeitaktivitäten stattfanden, fahren und parken heute vieler Orts Autos. Schulen werden zusammengelegt und Postämter geschlossen, was den Zerfall kleiner Gemeinschaften nur noch mehr fördert.

Der Mensch aber braucht einen maßstäblichen Bezug und fühlt sich in historischen Ortskernen wohl, weil dort der Maßstab auf den Menschen abgestimmt ist. Im Städtebau der letzten Jahrzehnte wurden jedoch keine Verkehrswege mehr geschaffen, die zu begehen sind – wie es die Menschen seit Jahrtausenden gewohnt waren – sondern Wege, die sich nur noch zum Befahren eignen. Die Enge der alten Siedlungen wird durchbrochen um Platz für das Auto zu schaffen. Man wollte das Problem „wegbauen“ und ein ungehindertes Fortbewegen mit dem Auto ermöglichen.

²¹ www.b-mobil.info

²² Siehe Hermann Knoflacher, Virus Auto, Seite 152

²³ vergl. Hermann Knoflacher, Stehzeuge, 2001

5.3 Der Virus²⁴

Im Folgenden wird das System Stadt aus „medizinischer“ Sicht betrachtet und mit dem menschlichen Körper verglichen. Dies mag vorerst seltsam erscheinen, bei genauerer Betrachtung der beiden Systeme entdeckt man aber allerlei Parallelen. Man könnte also sagen, dass die Stadt ein Organismus ist, der ganz ähnlich wie unser menschlicher Organismus aufgebaut ist. Das Zusammenspiel der Funktionen kann durch verschiedene Ursachen aus dem Gleichgewicht gebracht werden. Wird zum Beispiel der Mensch, also die Zelle, von einem Virus befallen wird diese umprogrammiert. Der Organismus baut fortan die Strukturen nicht mehr für den Menschen, sondern für den Virus. In unserem Fall wird bei der Gestaltung der Stadt dem Auto höhere Priorität als den dort lebenden Menschen zugesprochen.

Lange Zeit war das Autovirus unerforscht und fälschlicherweise wurden nur seine Symptome behandelt. So wurden Straßen immer weiter ausgebaut, um der Verkehrsflut stand zuhalten oder nach neuen Energiequelle oder einem „menschenverträglicheren“ Auto gesucht, aber das Problem wurde nie an der Wurzel gepackt.

Stellt man hier wieder den Vergleich mit der Medizin her, erscheint einem die Lösung offensichtlich: Um die Gesundheit zu erhalten, würde man versuchen den Virus von der Zelle fernhalten. Diese Erkenntnis kann man eins zu eins auf das System der Stadt ummünzen: Das Auto ist von den Lebensräumen der Menschen fernzuhalten und die Umgebung des Menschen ist so zu gestalten, dass eine Benutzung des Autos nicht unbedingt nötig ist.

Man muss also bei den Ursachen und nicht bei den Symptomen ansetzen. Es sollen durch weiteren Ausbau der Straßen nicht nur die Mobilitätsansprüche der Autofahrer befriedigt werden, sondern durch nachhaltige Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen muss der Bedarf für den Autoverkehr minimiert werden! Jedes einzelne Fahrzeug auf der Straße ist eigentlich nur ein Zeichen dafür, dass an dem Ort, wo es herkommt etwas fehlt. Diese Situation zeigt also Missstände auf.

Eine erfolgreiche Therapie gegen das Virus Auto muss, wie auch in der Medizin, dort angreifen, wo die Viren an die Zelle ankoppeln. Im Falle des Autovirus dort, wo er sich mit der Gesellschaft verbindet: am Parkplatz.

Am Parkplatz liegt die Ursache der Zerstörung, weil er das Auto für den Menschen jederzeit verfügbar macht. Es ist klar, dass man nicht alle Autos von einem auf den anderen Tag verschwinden lassen kann, aber um dem Menschen wenigstens die Wahlfreiheit zwischen öffentlichen Verkehr und dem eigenen PKW zu ermöglichen, müssen die geparkten Autos sich mindestens soweit entfernt befinden wie die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.

Das Auto, das die menschliche Gesellschaft spaltet, muss physisch durch eine Neuorganisation des Parkens so weit von allen menschlichen Aktivitäten entfernt werden, dass sich lokale Strukturen ansiedeln können und soziale Netzwerke in der Nähe entstehen, die Generationen, soziale Schichten und Kulturen miteinander verbinden. Der Weg zum und vom Auto muss länger sein als der Weg zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.



Abb. 053 - Hermann Knoflachers Theorie , Hermann Knoflacher, Virus Auto, Seite 213

²⁴ Vgl. zu folgenden Kapiteln Hermann Knoflacher, Virus Auto, Seite 157 - 220

5.4 Kernaspekte

Eisenstadt soll in Zukunft das Bild einer aufstrebenden, jungen und ökonomischen Kleinstadt verkörpern. Sie soll ihren Bewohnern eine hohe Lebensqualität bieten und über das Burgenland hinaus eine Vorbildwirkung erzeugen. Um diese Veränderung bewirken zu können, werden folgende Ziele formuliert:

* Erhöhung der urbanen Dichte

Eisenstadt leidet heute schon unter der Zersiedlung und unter den Leerständen in der Stadt. Durch Verdichtung soll genau das verhindert und die Stadt kompakter gemacht werden.

Durch innerstädtisches Wohnen wird das Zentrum Eisenstadts wieder mehr gestärkt.

* Entwicklung eines Stadtquartiers mit vielfältigen Mischnutzungsstrukturen

Ein Stadtquartier mit vielfältigen Mischnutzungsstrukturen hat sehr hohe Lebensqualität und verringert das Verkehrsaufkommen. Eine gute und kompakte Versorgung ist gesichert und bedeutet somit für die Bewohner kurze Wege, die auch unmotorisiert bewältigt werden können.

* Nutzung flexibler Gebäudestrukturen

In der heutigen schnelllebigen Zeit ist es essentiell, dass Gebäude und Wohnungen durch nur minimale Änderungen einen anderen Nutzen stiften können und somit flexibel nutzbar sind.

* Verwendung regionaler Materialien und Systeme

Aus Gründen der Ökonomie und der Identifikation ist es wichtig, landesübliche Gebäudetypologien, Baumethoden und Materialien in Betracht zu ziehen.

* Integration der Zuzügler

Aufgrund der vielen Zuzügler und deren unterschiedlichen Lebensstile ändert sich auch die Sozialstruktur. Eine gute Integration der neuen Bewohner ist unumgänglich und ein möglicher Wandel der Lebensstillandschaft muss beachtet werden.

* Verkehrsaufkommen reduzieren

Durch gezielte Planung soll das Verkehrsaufkommen in Eisenstadt reduziert werden. Im Besonderen soll die hohe Anzahl der Pendler minimiert werden und zwar durch ein speziell auf Ihre Bedürfnisse abgestimmtes Wohnungsangebot.

* Neuorganisation des Parken

Der Weg zum und vom Auto muss länger sein als der Weg zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs um dem Menschen wenigstens die Wahlfreiheit zwischen öffentlichen Verkehr und dem eigenen PKW zu ermöglichen. Dadurch wird die zentrale Stadt gestärkt und die Zersiedelung eingedämmt.

5.5 Die Anwendung – Architektonische Akupunktur

Um Eisenstadt nachhaltig vom Virus Auto zu befreien, wird folgende Therapieform zur Entwöhnung vorgeschlagen: Architektonische Akupunktur.

Durch gezielte Eingriffe mittels Verdichtung, Implantaten oder Erhaltung werden ganze Viertel in der inneren Stadt aufgewertet und somit für eine Wohnnutzung wieder interessant gemacht. Die Innenstadt soll wieder „belebt“ werden.

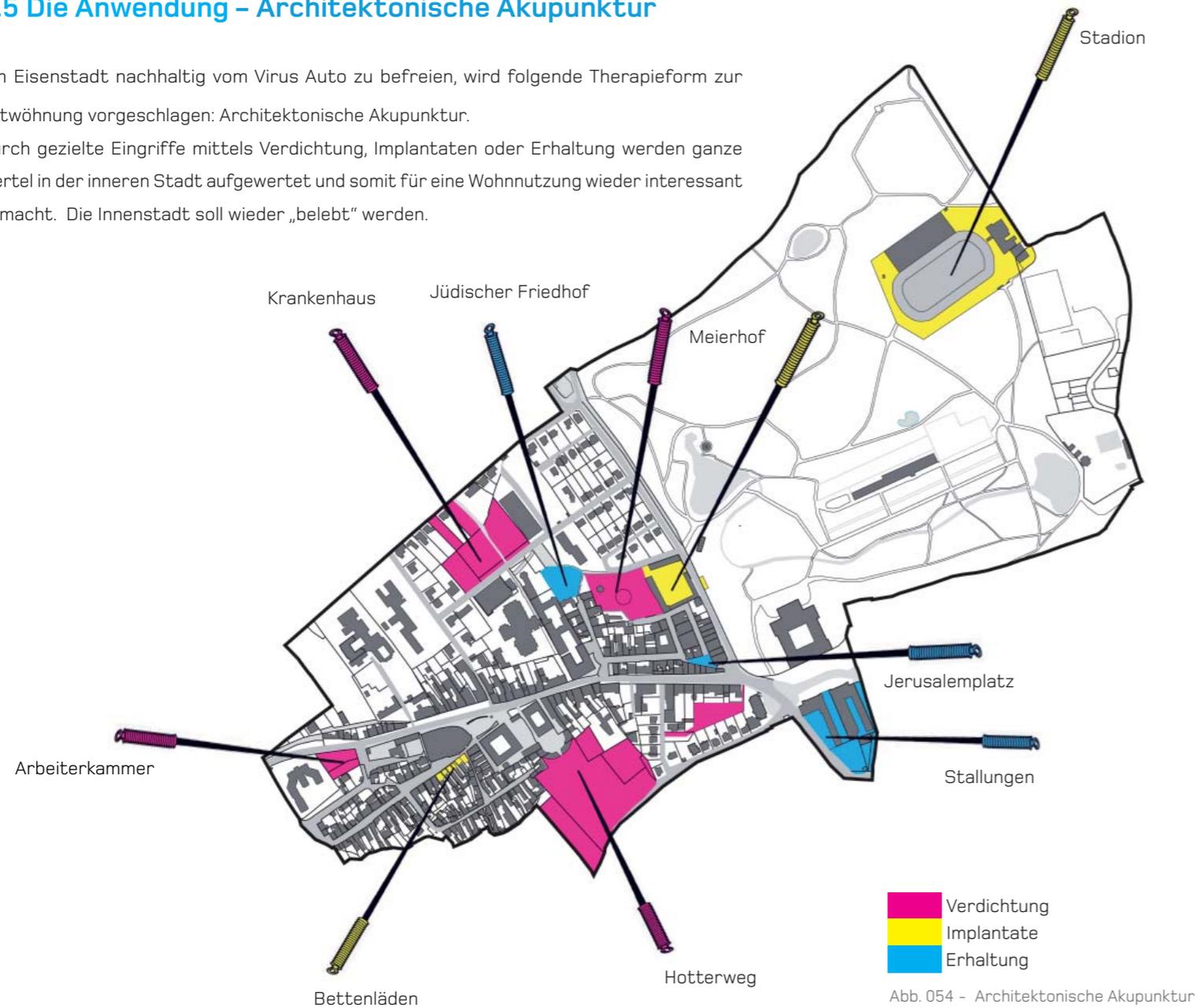


Abb. 054 - Architektonische Akupunktur

5.5.1 Verdichtung

An verschiedenen Stellen der Stadt ist eine weitere Verdichtung unumgänglich. Im Sinne der Durchmischung der Funktionen sollen sowohl Wohnbauten, als auch Bauten für Freizeit und Arbeit entstehen.



Meierhof

Der ehemalige Verwaltungshof soll seine Multifunktionalität wieder erhalten: Wohnen in Kombination mit Arbeiten. Die Dichte der Bebauung des Judenviertels wird fortgesetzt und somit erweitert sich die Kernzone der Stadt in Richtung Norden. Der neue Meierhof hat eine Vorbildwirkung für das Burgenland und soll ein Umdenken bewirken.

Krankenhaus

Die im Norden des Krankenhauses gelegenen Flächen werden verdichtet. Der südliche Teil wird intensiv bebaut, wohingegen der Weinberg im Osten unbebaut bleibt, um den Fußweg attraktiv zu gestalten.

Hotterweg

Die Streuobstwiese im Besitz von Esterhazy soll Platz für eine ökologisch nachhaltige Wohnsiedlung mit verschiedenen Freizeiteinrichtungen bieten. Die Nähe zur Stadt und die sonnige Lage bieten ideale Voraussetzungen für ein Wohnen im Zentrum.

Hinterhof Esterhazystraße

Die zentrale Lage bietet eine Verdichtung im Hinterhof der Bank und des Versicherungsgebäude an. Ein Fußweg soll eine weitere Auswegmöglichkeit gegenüber der viel befahrenen Esterhazystraße darstellen.

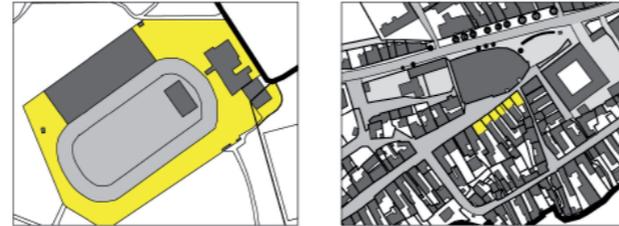
Wiese an der Esterhazystraße

Diese Wiese ist der letzte leere Fleck zwischen Kleinhöflein und Eisenstadt. Diese Lücke soll geschlossen werden und ein öffentliches Gebäude mit Parkgarage, welche auch für die Bewohner des italienischen Viertels zu nutzen ist, soll entstehen.

Abb. 055 - Verdichtung

5.5.2 Implantate

Durch minimale Eingriffe sollen bestehende Strukturen aufgewertet werden. Dadurch erfahren auch die umliegenden Gebiete einen Aufschwung und die Viertel erhalten ein neues Image.



Stadion

Das in die Jahre gekommene Stadion soll durch Einsetzen einer Bühne für Konzerte und Theateraufführungen reaktiviert werden und somit den Schlosspark als Veranstaltungsort etablieren.

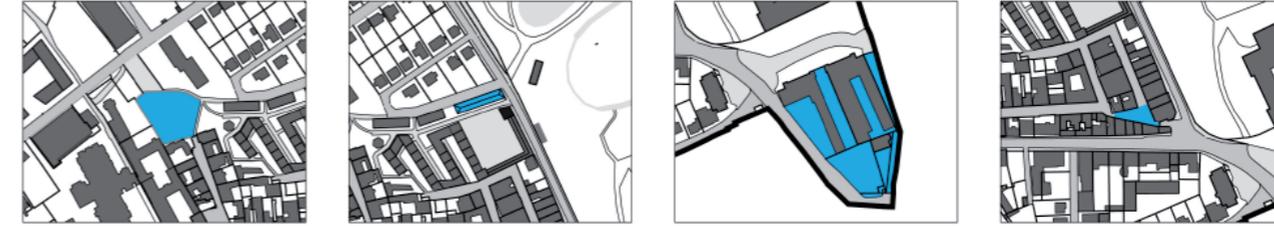
Bettenläden

Die kleinen Geschäfte hinter der Haydnkirche stehen heute großteils leer. Durch den Zusammenschluss mehrerer kleiner Geschäfte zu einem Zentrum für betreutes Wohnen steigt die Wohnqualität im italienischen Viertel.

Abb. 056 - Implantate

5.5.3 Erhaltung

Historisch wertvolle Bauten oder Plätze werden restauriert und reaktiviert. Für manche werden neue Nutzungen gesucht, bei anderen werden bestehende Qualitäten hervorgehoben.



Jüdischer Friedhof

Der bestehende jüdische Friedhof soll an das Meierhofgelände angeschlossen und in die Touristenroute integriert werden, um somit mehr Aufmerksamkeit zu erhalten. Die alten Friedhofsmauern und auch die alten Mauern um den Meierhof werden erhalten und in den neuen Wohnbau integriert.

Kornspeicher Meierhof

Der Kornspeicher des Meierhofgeländes soll eine neue Nutzung bekommen. Durch "Artists in Residence", sogenannten Künstlerateliers, soll die Vielfältigkeit des Judenviertels unterstrichen werden und dem Viertel zusätzliches Leben eingehaucht werden.

Stallungen

Die Stallungen dienen als Empfang für die Touristen. Am bestehenden Parkplatz werden Busse die Besucher abladen, die später durch den Arkadenhof in Richtung Schloss spazieren können. Abgeholt werden die Besucher nach Ihrer Tour durch den Schlosspark, den Museen und dem jüdischen Friedhof dann vor der Haydnkirche.

Jerusalemplatz

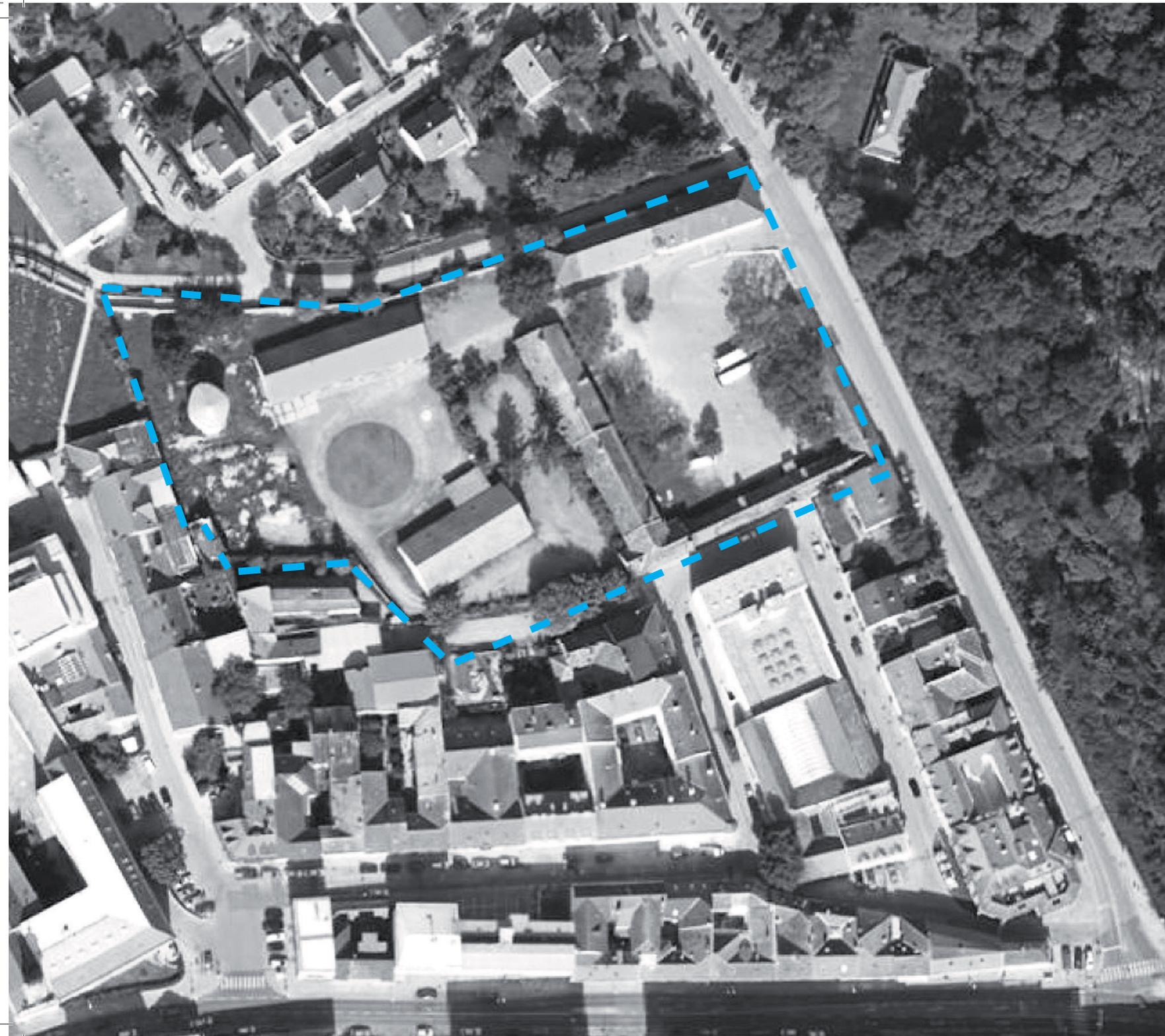
Der Platz dient für Einheimische und Touristen als Eingang ins jüdische Viertel und soll daher eine wichtigere Rolle bekommen. Durch Errichtung einer Fußgängerzone bekommt der Platz mit dem bestehenden Cafe hohe Aufenthaltsqualität und lockt die Fußgänger weg von der stark befahrenen Esterhazystraße hinein in die hinteren Gassen des Judenviertels.

Abb. 057 - Erhaltung



Abb. 058 - Lageplan 1:2000

Städtebaulicher
ENTWURF*



6 Entwurf

6.1 Schwerpunkte

Das Areal des Meierhofes wird exemplarisch für die Anwendung des städtebaulichen Konzeptes der architektonischen Akupunktur herangezogen. Folgende Schwerpunkte werden im Rahmen der städtebaulichen Analyse für das Projekt am Meierhof gesetzt:

* Entwicklung einer Wohnsiedlung mit vielfältigen Mischnutzungsstrukturen

Die Umgebung soll durch die dort entstehende neue Wohnsiedlung mit flexiblen Mischnutzungsstrukturen einen positiven Aufschwung erleben. Eine residentielle Segregation wird verhindert, indem eine große Vielfalt im Wohnbau geschaffen wird: Wohnungen für Singles, Familien, Wohngemeinschaften, aber auch Räumlichkeiten für Büros.

* Artists in Residence

Im Obergeschoss des Granariums werden temporäre Wohn- und Atelierräume für regionale Künstler eingerichtet. Für eine bestimmte Zeit können hier die Künstler unter einem vorgegebenen Thema arbeiten, um schließlich in den Ausstellungsräumen im Erdgeschoss ihre Ergebnisse zu präsentieren.

* Integration

Ein breites innerstädtisches Wohnungsangebot soll verhindern, dass sich Zuzügler abgeschottet in den Randlagen ansiedeln. Sie sollen aktiv in das Stadtgeschehen eingebunden werden.

* Nutzung touristischer Potentiale

Die zwei jüdischen Friedhöfe in unmittelbarer Nähe zum Meierhof bergen ein ungenutztes touristisches Potential. Sie bieten die Möglichkeit sich mit der Vergangenheit zu beschäftigen und diese aufzuarbeiten. Sie sollen, wie in vielen anderen Städten in Europa auch, ein Platz des Gedenkens werden. Im Moment sind die Friedhöfe von einem Zaun umgeben und nicht beschildert. Das Angebot von Führungen und ein Platz zum Verweilen sind wichtige Schritte auf dem Weg zur Öffnung.

* Revitalisierung von Leerständen

Um die Stadtentwicklung voranzutreiben ist es essentiell, leerstehende Gebäude in der Innenstadt und vor allem im jüdischen Viertel zu sanieren und Neunutzungen zu finden.

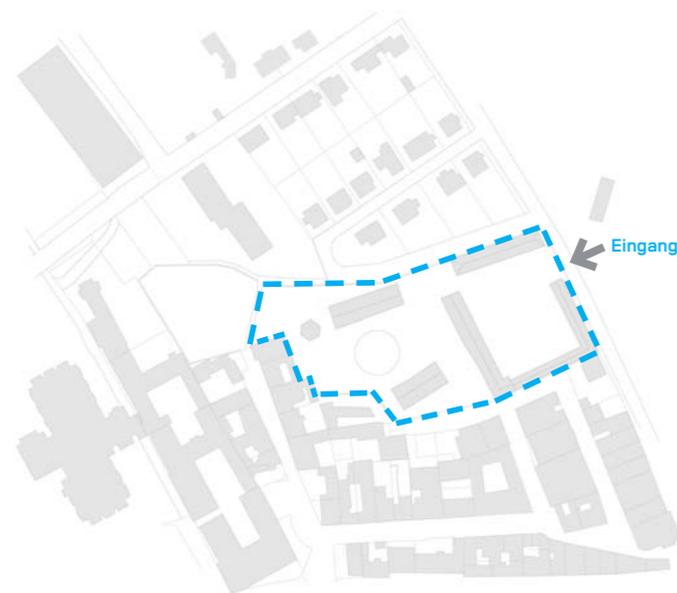
* Hervorhebung städtischer Qualitäten

Die alte Bautradition der Hofhäuser kann neu interpretiert werden und eine Vielzahl von Vorteilen aufweisen. Teilweise werden die Qualitäten dieses Bautypen nicht wahrgenommen.

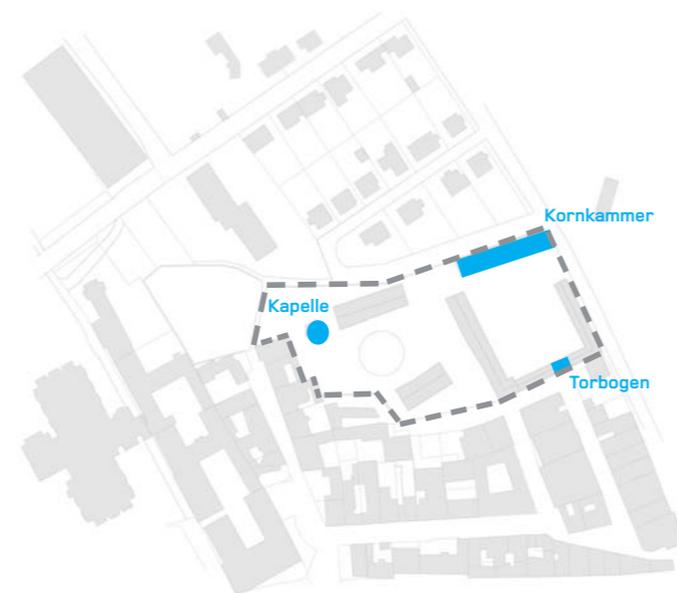
* Pannonisch Wohnen

Mit dem Schlagwort „Pannonisches Wohnen“ wirbt die Region für eine entschleunigte, genießerische und burgenländische Lebensart. Diese Entschleunigung soll durch eine fußläufige Verbindung der einzelnen Stadtbereiche und eine Verbesserung der Freiraumqualitäten entstehen. Die Hauptstraßen behalten zwar ihre Funktion als Verkehrsachse, können aber durch entsprechende Eingriffe attraktiver gestaltet werden. Durch eine Bündelung des Verkehrs sollen umliegende Wohngebiete von Verkehr frei gehalten werden.

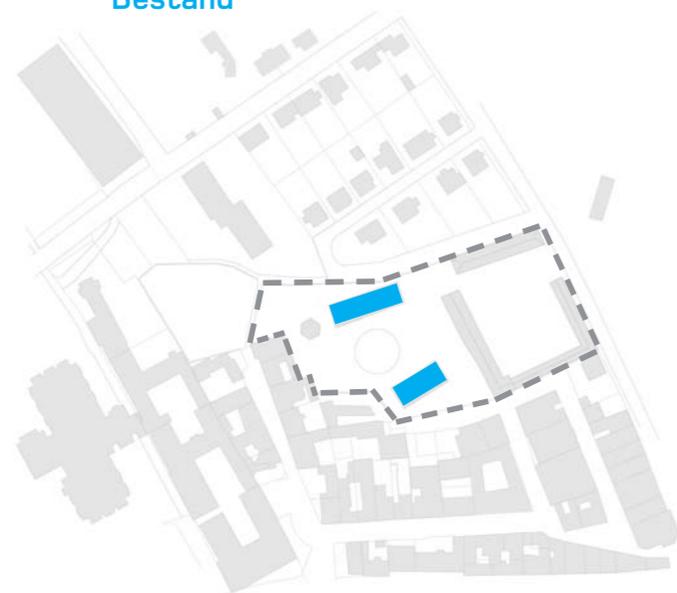
Abb. 059 - Luftbild Meierhof



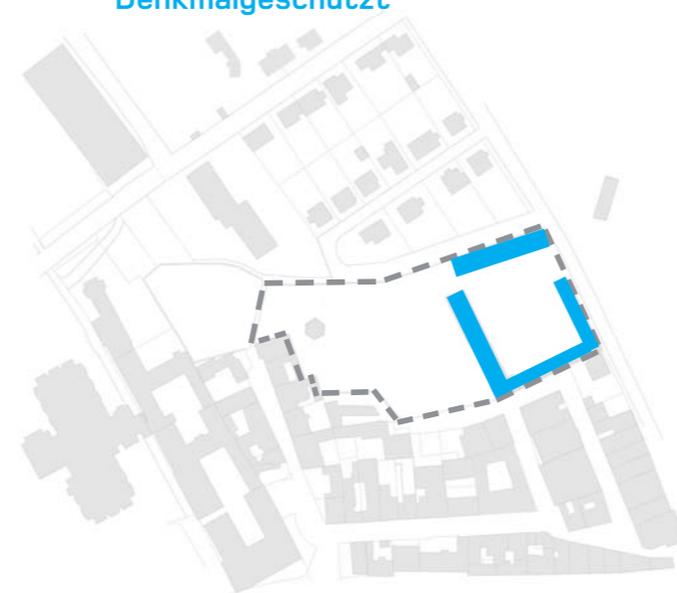
Bestand



Denkmalgeschützt



Abbruch



Erhalten / Neunutzungen finden

6.2 Entwurfsansätze

Der Meierhof liegt isoliert hinter dicken Mauern und wird lediglich als Busparkplatz genutzt. Die Kapelle, die Kornkammer und der Torbogen stehen unter Denkmalschutz und sollen unbedingt erhalten bleiben. Die beiden Scheunen hingegen sind in keinem guten Zustand und werden entfernt. Zurück bleibt eine recht große Fläche mit dem charismatischen u-förmigen Meierhof.

Das Konzept sieht vor, dass aufgrund des umfassenden Wohnungsangebots sich unterschiedliche Personengruppen auf dem Meierhof niederlassen und so zur Entstehung eines lebendigen Viertels beitragen.

Das Programm des Meierhofes soll so attraktiv und vielfältig werden, wie es auch einst das ganze Jüdische Viertel war.

6.2.1 Bestehendes erhalten

Der "Meierhof" als solcher soll erhalten bleiben:

Die alten Mauern bleiben bestehen und werden in den Neubau integriert. Der Meierhof, der früher sowohl Arbeits- als auch Wohnstätte war, soll diese Eigenschaften auch heute wieder aufweisen.

Kornkammer + Hof

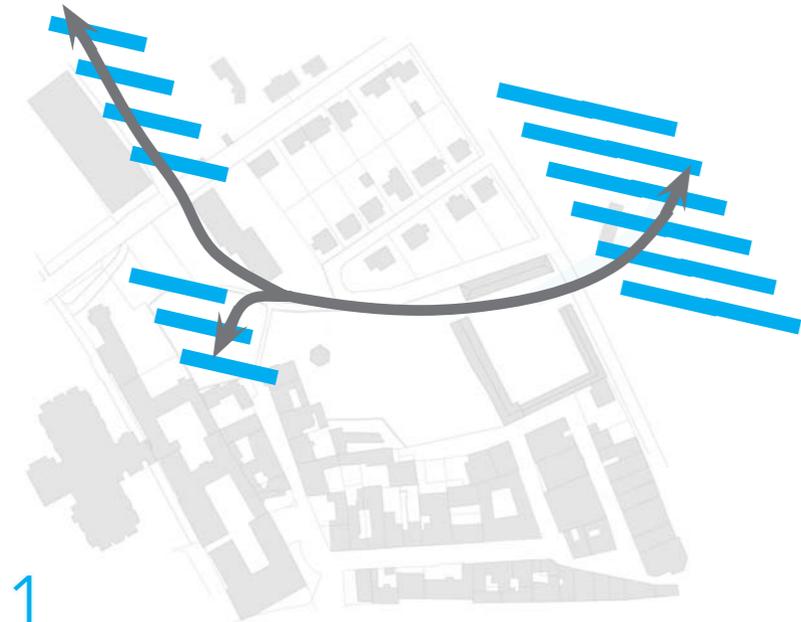
Die Kornkammer und der u-förmige Hof sollen als Relikte ihrer Zeit erhalten bleiben und finden neue Nutzungen. Im Obergeschoß der Kornkammer werden Atelierboxen implantiert. Das Erdgeschoß der Kornkammer bietet Platz für Veranstaltungen und Ausstellungen der Künstlerarbeiten. Zusätzlich soll auch der bestehende Hof genützt werden. So wie einst Haydn am Schloss Esterhazy gewirkt hat, sollen heute Kunstschaffende aus aller Welt in Eisenstadt eine zweite Heimat finden. Im Gegenzug verschaffen die Künstler der Stadt eine Verjüngungskur und hauchen ihr neues Leben ein. Der u-förmige Hof des Meierhofes soll erhalten bleiben und durch minimale Adaption als Büro und Seminarräumlichkeiten dienen.

Touristenroute

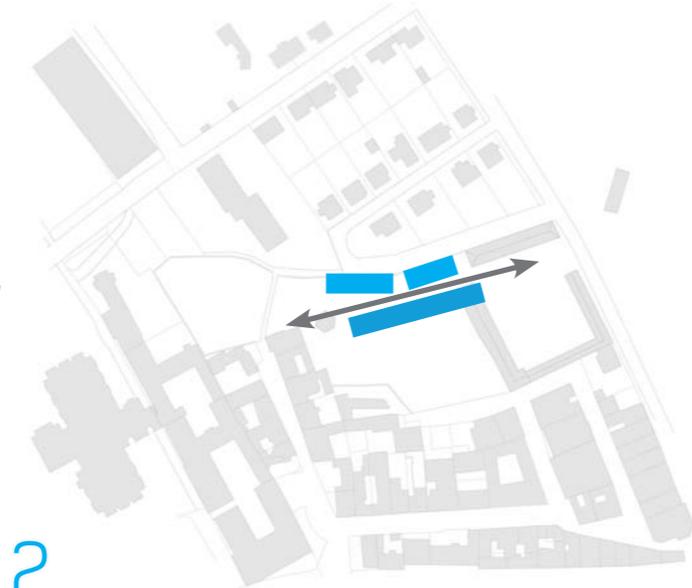
Der Meierhof und der dahinter liegende Jüdische Friedhof sollen für Touristen erschlossen werden und in die Route mitaufgenommen werden. So kann man auch das engste Stück der viel befahrenen Esterhazystraße umgehen und eine neue Fußwegroute schaffen.

Kapelle

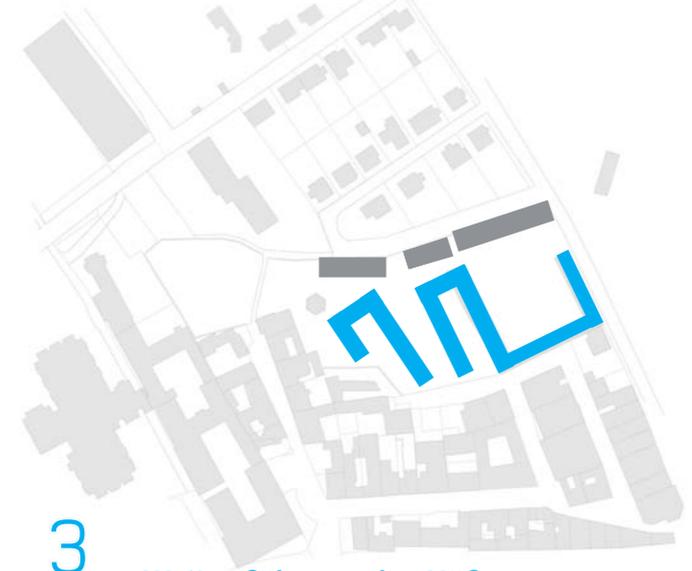
Die Kapelle am Meierhof soll restauriert und für Bewohner wie auch für Touristen als ein Ort des Innehaltens werden. Durch mehrere Schautafeln soll die Kapelle gemeinsam mit dem jüdischen Friedhof Erinnerungen an die jüngste Zeitgeschichte am Leben erhalten.



1 Grünraumvernetzung + Erschließung Jüdischer Friedhof



2 Bebauung entlang der Achse



3 Weiterführung der Höfe



4 Wiederverschließung des Bestandshofes

Abb. 061 - Gedankenschritte

6.2.2 Neues ergänzen

Der Meierhof befindet sich in zentraler Lage und bedarf unbedingt einer städtebaulichen Verdichtung. Unter Berücksichtigung der Fußverbindungen sowie der Grünraumvernetzung, bietet sich eine Bebauung entlang dieser Achse an. Die sehr charakteristische Form des Meierhofes wird aufgegriffen und findet seine Fortführung. Der Entwurf beruht auf der Neuinterpretation der im Burgenland weit verbreiteten Streckhöfe. Diese bestehen aus Stadl, Stall, zwei Wohn-

parteien und einem Innenhof. Den Gegebenheiten vor Ort angepasst und in sich gespiegelt, ergibt sich ein vielseitig nutzbarer Wohnhof. Für eine überschaubare Anzahl von Wohneinheiten entsteht so ein halbprivater langgestreckter Hof. Die Bewohner sollen sich mit dem Hof identifizieren und ihn verschiedenartigst nutzen. Am Kopfende des Hofes befinden sich Gemeinschaftsbereiche, wie zb. ein Cafe, eine Gemeinschaftsküche, ein Waschsalon und eine Fahrradwerkstatt. Die Erdgeschosswohnungen können wahlweise auch als Büro genutzt werden.



Stadl
Stall
1. Wohnpartei
2. Wohnpartei

Abb. 062 - typischer Streckhof im Burgenland

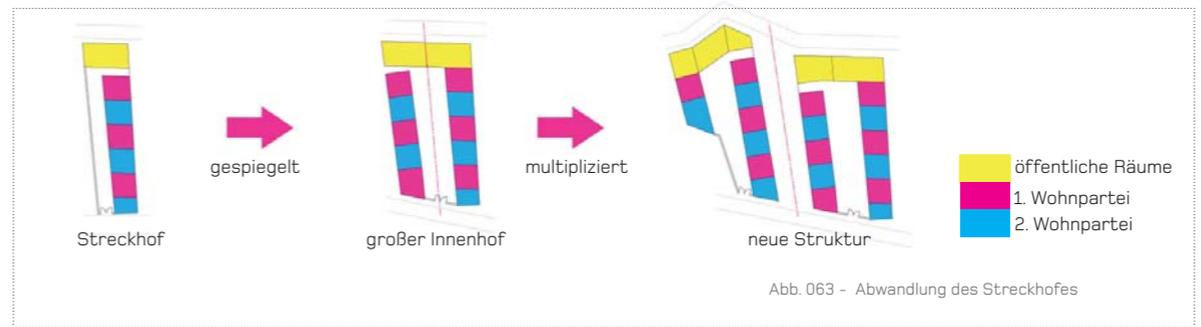
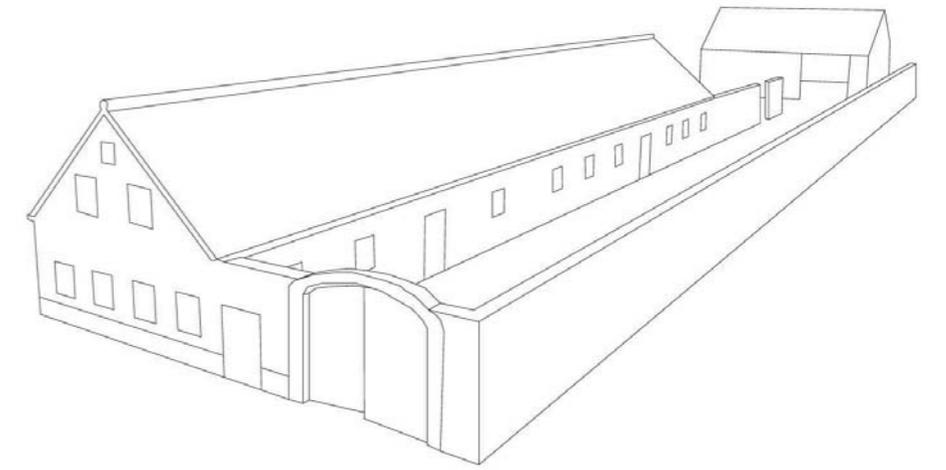


Abb. 063 - Abwandlung des Streckhofes

6.3 Funktionspläne

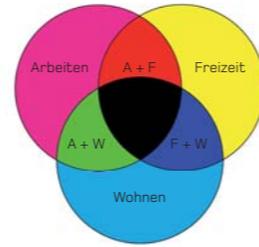


Abb. 064 - Grundmodell Konzept

Funktionsplan

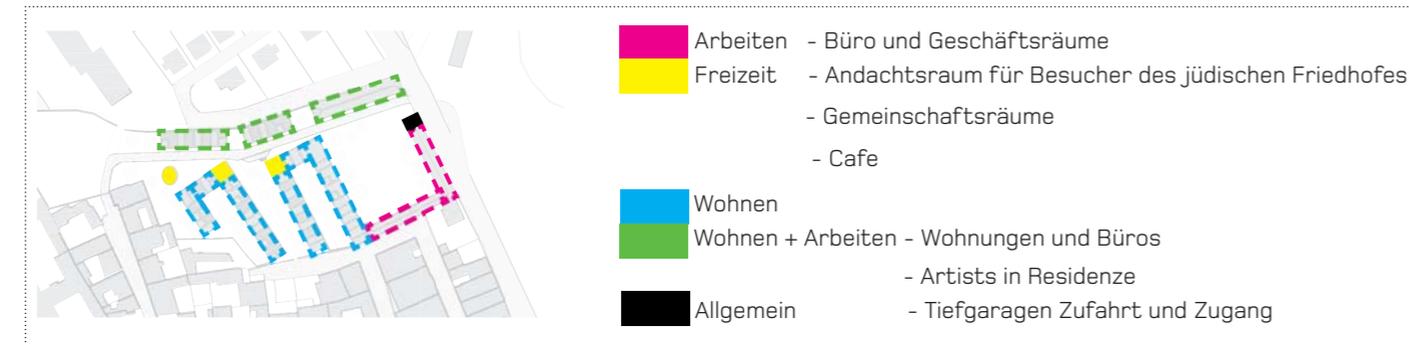


Abb. 065 - Funktionsplan M 1:2000

Freiflächenplan

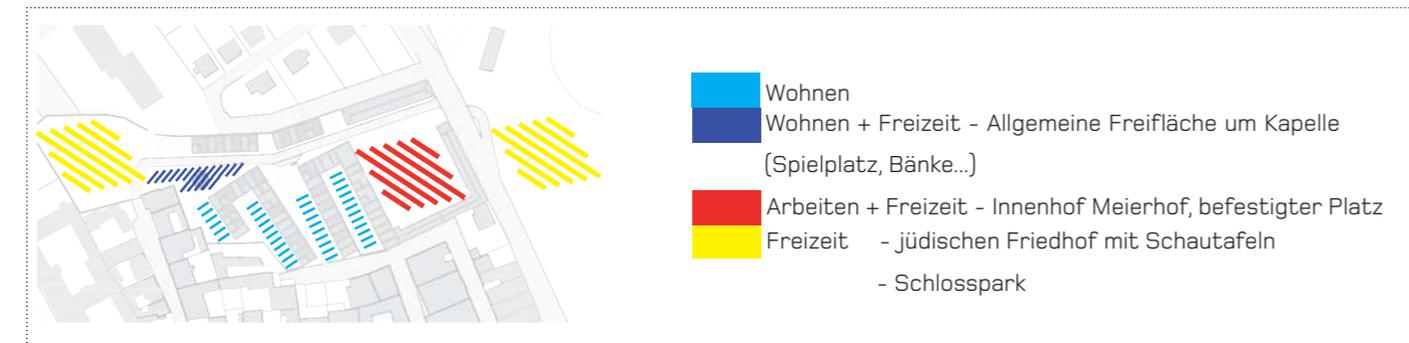


Abb. 066 - Freiflächenplan M 1:2000

Abb. 067 - Wegenetz

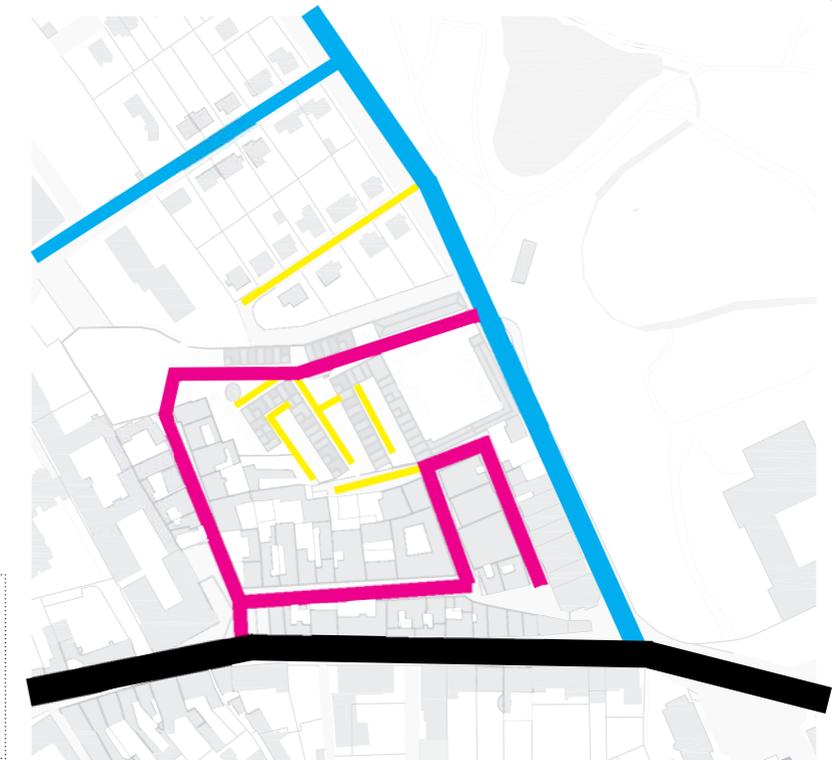
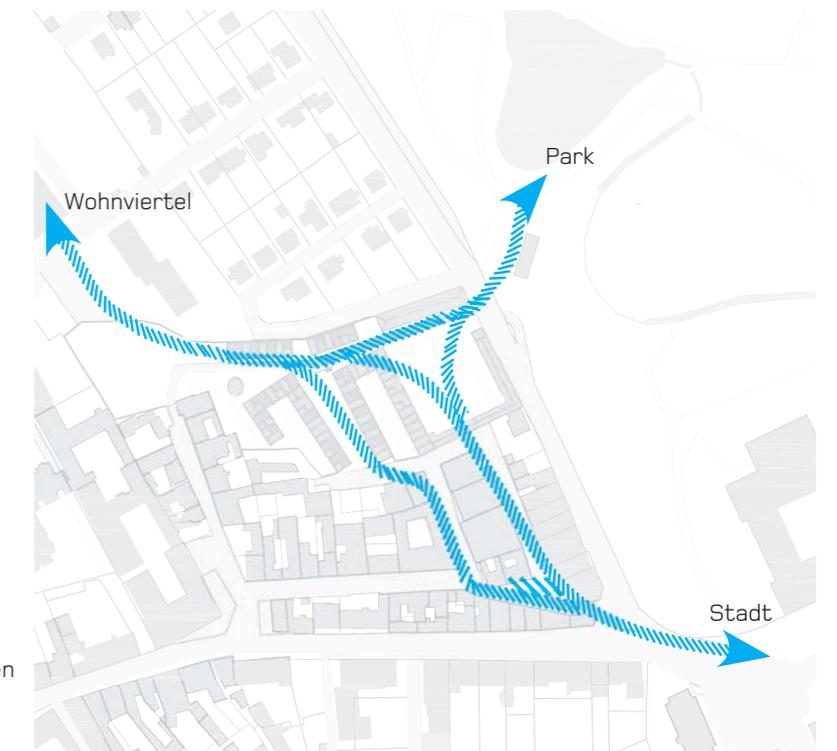
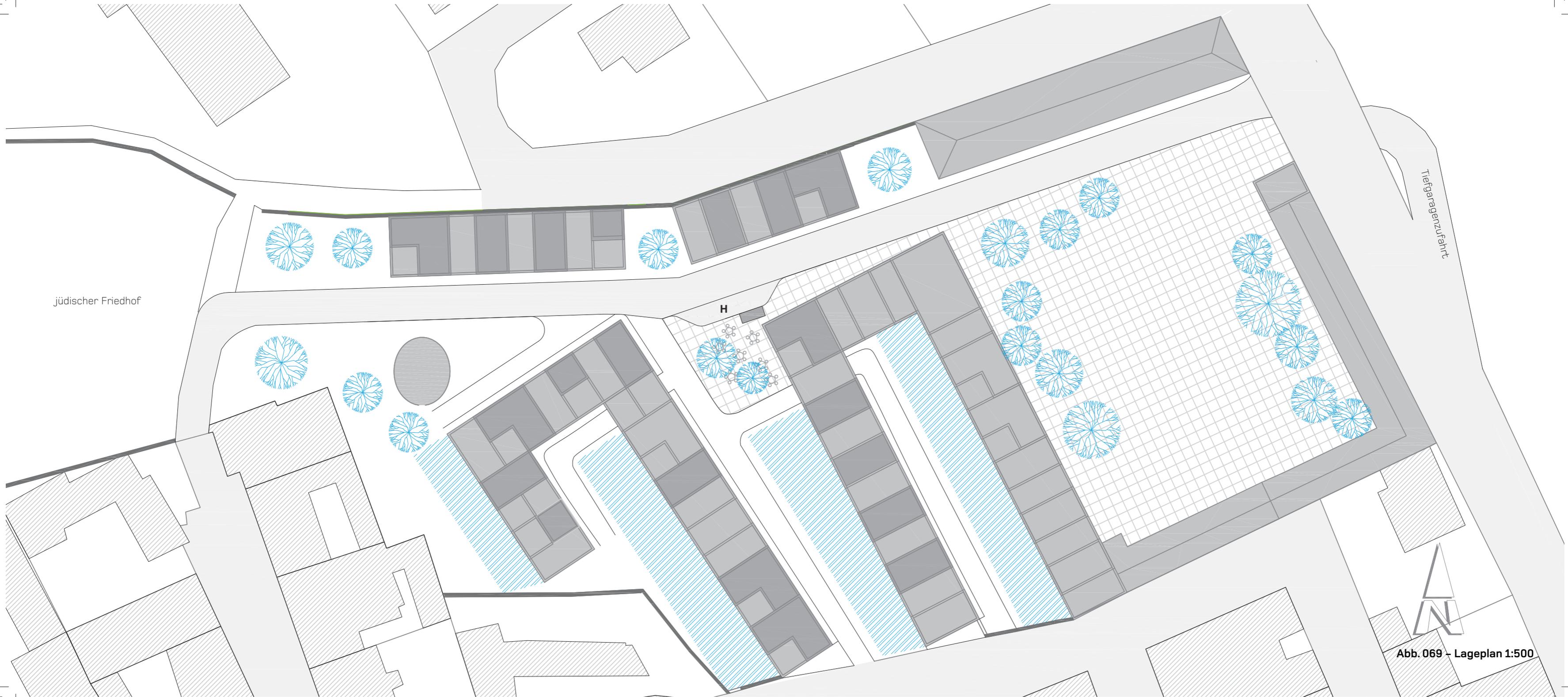


Abb. 068 - Fußverbindungen





jüdischer Friedhof

H

Tiefgaragenzufahrt



Abb. 069 - Lageplan 1:500

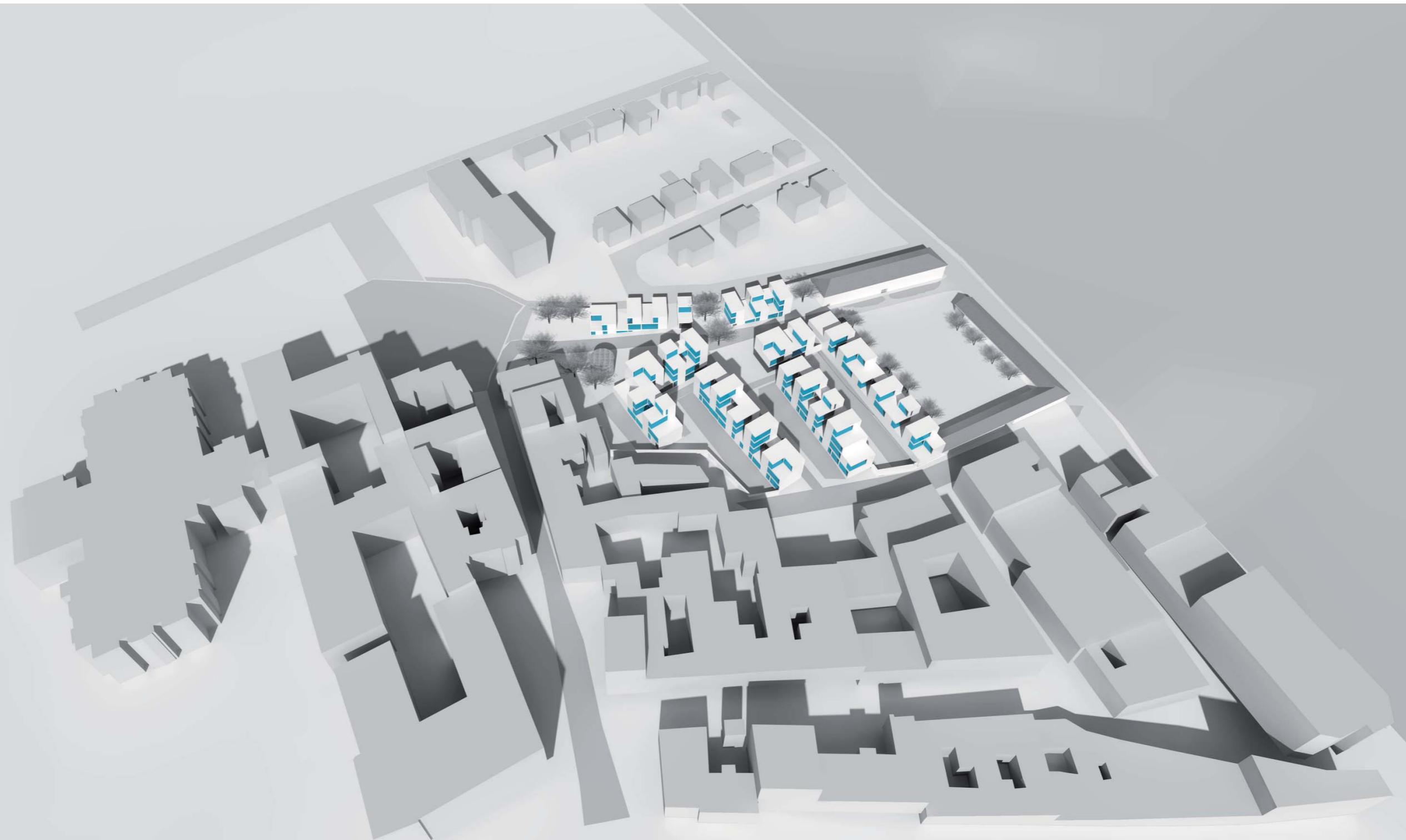


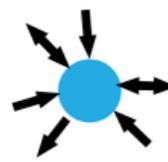
Abb. 070 - Entwurf



Abb. 071 - Entwurf, Ansicht vom Park

Machbarkeitsstudie für den
WOHNBAU*

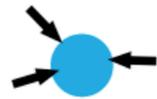
EISENSTADT



Eisenstadt ist eine Stadt geprägt vom Verkehr. Durch den hohen Pendleranteil und die Bereitschaft selbst kurze Strecken mit dem Auto zurückzulegen wird die kleine Stadt mit Kraftfahrzeugen überflutet. Zugeparkte Wohnstraßen und gefährliche Kreuzungen vermindern die Wohnqualität in der Innenstadt zunehmend. Um diese Entwicklung zu stoppen, werden die maßgeblich am Verkehrsaufkommen Beteiligten zu Personengruppen zusammengefasst und analysiert.

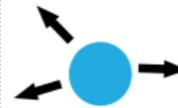
PENDLER (20.721 Personen)

1. EINPENDLER (19.081 Personen)



Aufgrund des Sitzes der Landesregierung und vielen anderen zentralen Einrichtungen, sowie Schulen und Behörden in Eisenstadt, pendeln täglich fast 20.000 Menschen in die Landeshauptstadt. Davon nutzen 5.000 Schüler öffentliche Verkehrsmittel. Arbeitnehmer nutzen zu 75% den eigenen PKW, was bei einer Beschäftigungszahl von 14.041 Personen rund 10.000 Kraftfahrzeuge (nur für die Pendler) täglich bedeutet.

2. AUSPENDLER (1.640 Personen)



Neben den vielen Einpendlern gibt es auch 1.640 Auspendler. Ein Großteil davon (600 Personen) arbeitet in Wien, der andere (auch 600 Personen) im Burgenland und der Rest in anderen Bundesländern.

3. TOURISTEN



Vor allem im Sommer strömen zahlreiche Touristenbusse nach Eisenstadt. Meist sind es Tages-touristen aus Wien, die nach dem Besuch der Hauptattraktionen die Stadt noch am selben Tag verlassen und somit eine zusätzliche Verkehrsbelastung darstellen.

ANALYSE

IST - SITUATION

AN - FORDERUNGEN

UMSETZUNG

7. Wohnbau

7.1 Grundrissentwicklung

Aus der Analyse ist hervorgegangen, dass Eisenstadt unter einer hohen Verkehrsbelastung leidet. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisten die insgesamt 20.000 Pendler, die kaum den öffentlichen Verkehr benutzen. Durch die Analyse der Bedürfnisse der unterschiedlichen Pendlerarten sollen Anforderungen an die neue Bebauung entstehen. Es sollen nicht spezielle Grundrisstypen für die jeweilige Zielgruppe definiert werden, sondern eher ein flexibles System, das maximale Freiheit und Variationsmöglichkeiten zulässt.

1.1. Binnenpendler (3.221 Personen)

(Pendeln innerhalb von Eisenstadt)

+ Wohnen mit Einfamilienhausqualität
+ Viel Freiraum + viel Wohnraum

Stadthaus mit Vorgarten Typ A



Stadthaus mit Dachgarten Typ B



1.2. Einpendler von außerhalb (10.506 Personen)

+ Attraktivierung der Stadt
+ Größeres Kulturangebot
+ Gehobener Wohnstandard
+ Verkehrsanbindung

Wohnen – gehobener Standard (Typ A)



(Typ B)



1.3. Schüler, Studenten (5.354 Personen)

Davon 3.930 Einpendler und 1.424 Binnenpendler
+ Attraktives Stadtleben
+ Lokale, Events, Treffpunkte
+ Busanbindung zur FH
+ Radwege

Standard Wohnung (Typ A)



2.1. Eisenstädter, der auspendelt

+ Arbeitsplatz am Wohnort haben

Arbeiten + Wohnen (Typ A)



2.2. "Zuagroaster", der auspendelt

+ Integration in die Stadt
+ Identifizierung mit der Stadt
+ Individualität
+ Kommunikationsbereiche

Gemeinschaftsbereich

3. Touristen

Großteils Tagestouristen
+ Mehr Angebot
+ Zusätzlicher Anziehungspunkt
+ Integration in das Stadtleben

zusätzliche Attraktion

- Attraktivierung des jüdischen Friedhofes
- Cafe

Abb. 072 - Analyse Wohntypen

7.2 Wohnungstypen

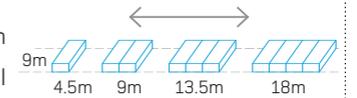
Der neue Meierhof soll eine Vorbildwirkung für das ganze Burgenland haben und ein Umdenken bewirken. Das Verkehrsproblem kann nicht durch den weiteren Ausbau von Straßen gelöst werden, sondern nur durch Interventionen direkt an der Wurzel des Problems. Die Einpendler - rund 10.000 Personen täglich und damit fast so viel, wie die gesamte Bevölkerung Eisenstadts - tragen zum erhöhten Verkehrsaufkommen wesentlich bei. Zusätzlich zu dieser Tatsache fahren nahezu 75 Prozent aller Einpendler mit dem eigenen PKW zur Arbeit.

In der Analyse wurden Wohnort und Bedürfnisse der Einpendler durchleuchtet und ein geeignetes Wohnkonzept erstellt. Die gleiche Vorgehensweise wurde bei den Auspendlern und den Schülern angewandt. Resultat der Analyse war die Erstellung eines sehr vielfältigen Wohnprogramms. Im Idealfall werden genau diese Gruppen angesprochen und der Pendleranteil wird reduziert. Eine möglichst hohe Durchmischung in den einzelnen Stadtteilen mit den Funktionen "Freizeit", "Arbeiten" und "Wohnen" wird angestrebt, um in Folge das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und die Bewohner zur Benutzung der Rad- und Fußwege zu animieren. Durch Verminderung des Verkehrsaufkommens erhalten viele Bereiche der Stadt wieder mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität. In weiterer Folge wird sich auch der Anteil an Radfahrern und Fußgängern erhöhen. Eisenstadt soll dadurch zu einer lebenswerteren Stadt werden.

Abb. 068 -

Der Entwurf sieht 2 Grundrisstypen vor:

Typ A ist auf einem Raster von 4.5 x 9.0 m in der Horizontalen flexibel und besitzt im Regelfall einen kleinen Gartenanteil.



Typ B, der in der Vertikalen beliebig erweiterbar ist und dafür variantenreiche Möglichkeiten der Dachterrasse bietet.

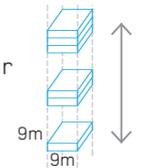


Abb. 073 - Wohnungstypen



Durch das dadurch entstehende bunte Wohnungsangebot soll der Meierhof für unterschiedliche Personengruppen attraktiv werden und somit zu einem lebendigen Viertel werden.

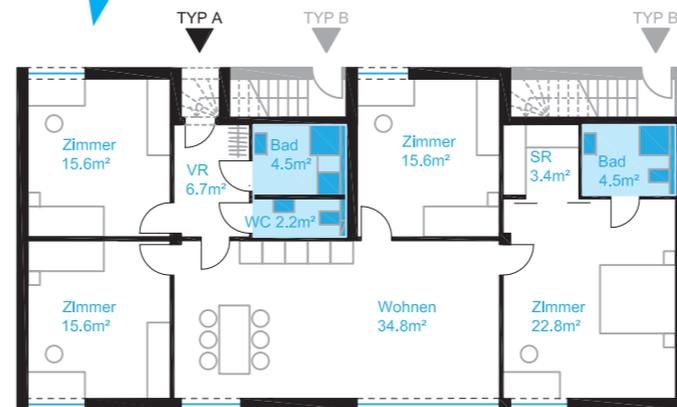
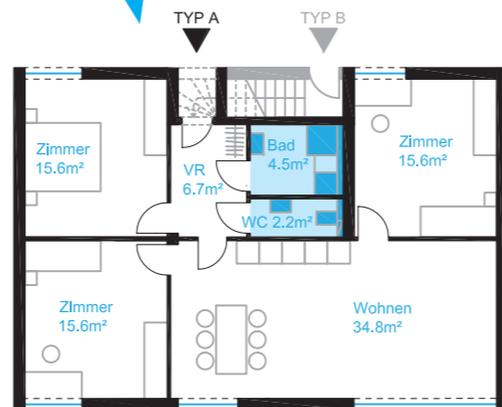
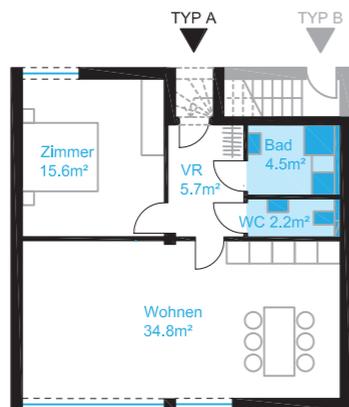
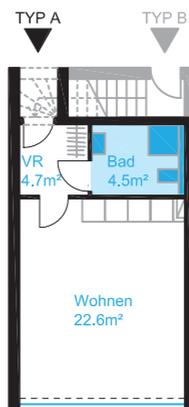
WOHNEN

TYP SINGLE

TYP PÄRCHEN

TYP FAMILIE

TYP WG



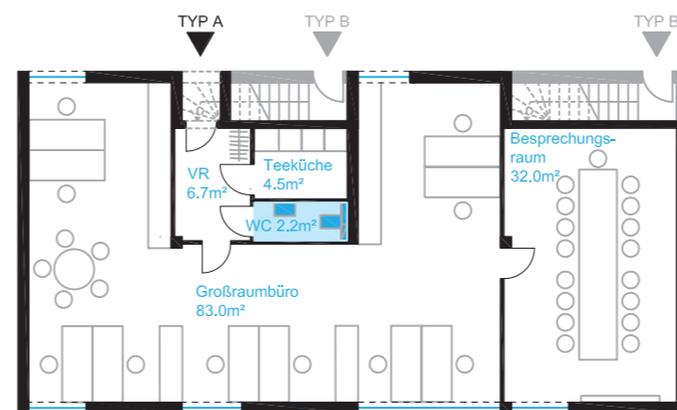
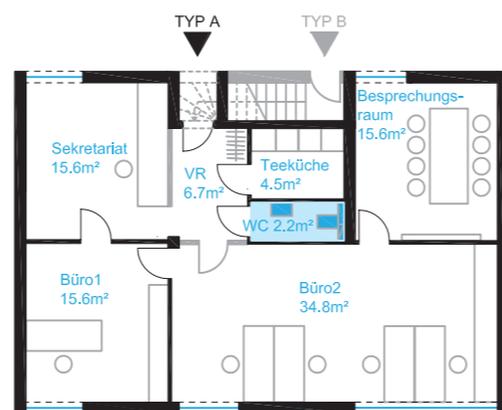
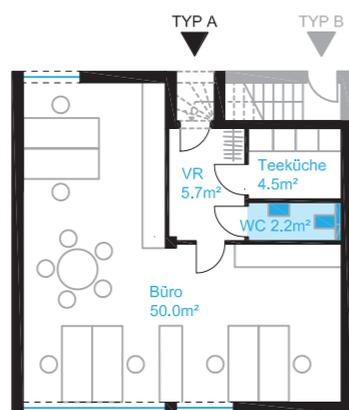
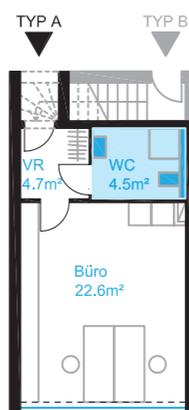
oder

S 32m² (1Modul)

M 63m² (2 Module)

L 95m² (3 Module)

XL 126m² (4Module)



ARBEITEN

TYP MINI

TYP EINRAUM

TYP ZELLEN

TYP GROSSRAUM

7.2.1 Typ A - Gartenwohnung

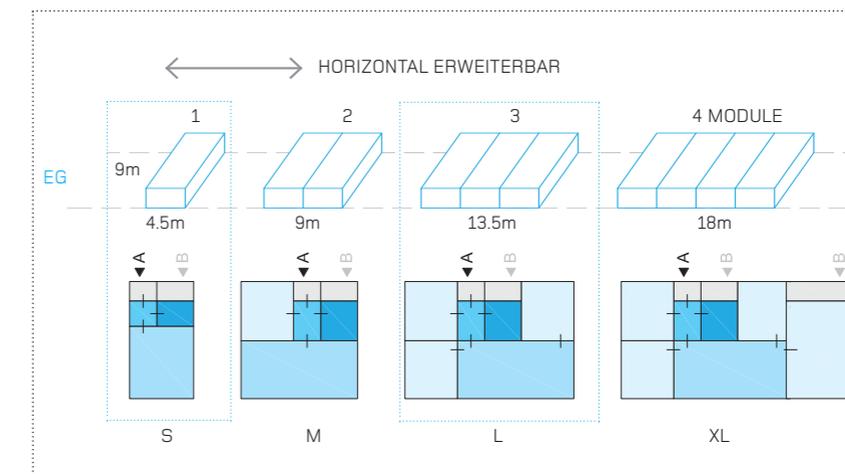
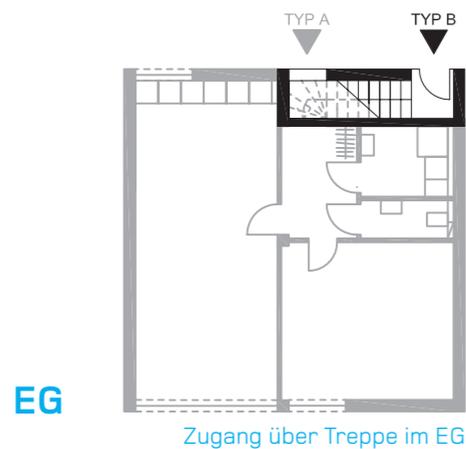


Abb. 075 Grundrisschema Typ A

- Erschließung
- Vorraum
- Nasszelle
- Wohnen
- Zimmer

Der Wohnungstyp A befindet sich jeweils in den Erdgeschoßzonen. Auf einem Raster von 9 x 4.5 Metern ergeben sich vier verschiedene Wohnungsgrößen, von 27 - 125 m². Jede Wohnung ist von der Wohnstraße mit eigenem Eingang zu begehen und besitzt meist einen kleinen Vorgarten. Die unkomplizierte Erweiterbarkeit und die flexible Nutzung als Wohnung oder als Büro zeichnen diesen Grundrissstypaus.

Abb. 074 Grundrissmöglichkeiten Typ A



EG

Zugang über Treppe im EG

TYP SINGLE

TYP PÄRCHEN

TYP FAMILIE

TYP WG

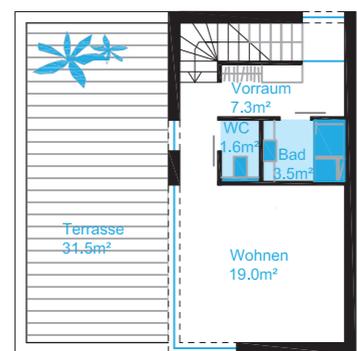
UND VIELE WEITERE
KOMBINATIONSMÖGLICHKEITEN,
ABGESTIMMT AUF DIE
BEDÜRFNISSE DER
BEWOHNER.

Variationen
1.OG

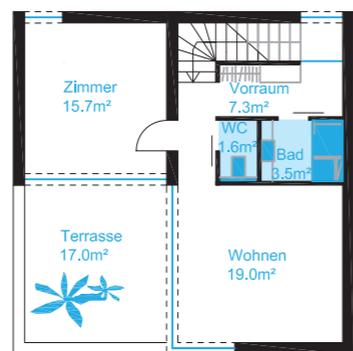
kombinierbar
mit

Variationen
2-4.OG

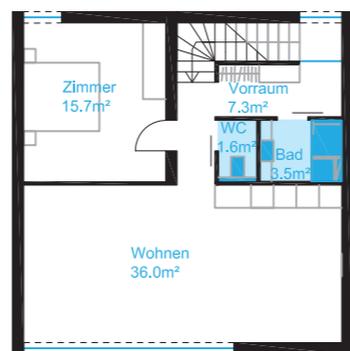
78*



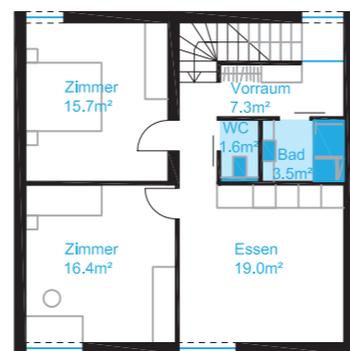
S 32m² (1Modul)



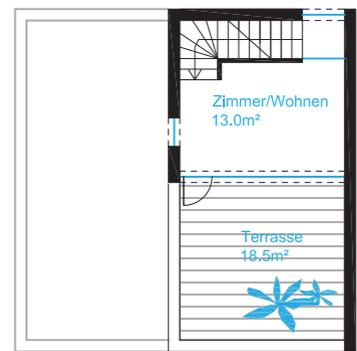
M 45m² (1,5 Module)



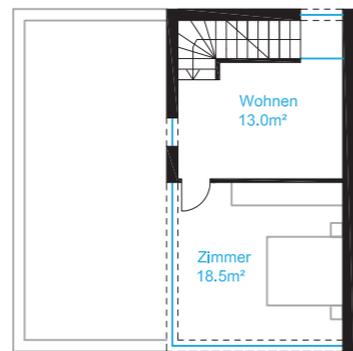
L 63m² (2 Module, 1 Zimmer)



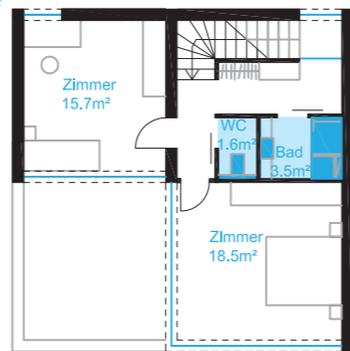
L 63m² (2Module, 2 Zimmer)



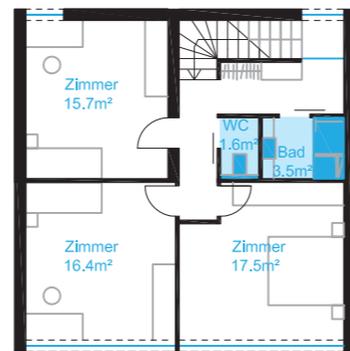
XS 15m² (0,1Modul)



S 32m² (1 Modul)



M 45m² (1,5 Module, 2 Zimmer)



L 63m² (2Module, 3 Zimmer)

Abb. 076 Grundrissmöglichkeiten Typ B

7.2.2 Typ B - Stadthaus

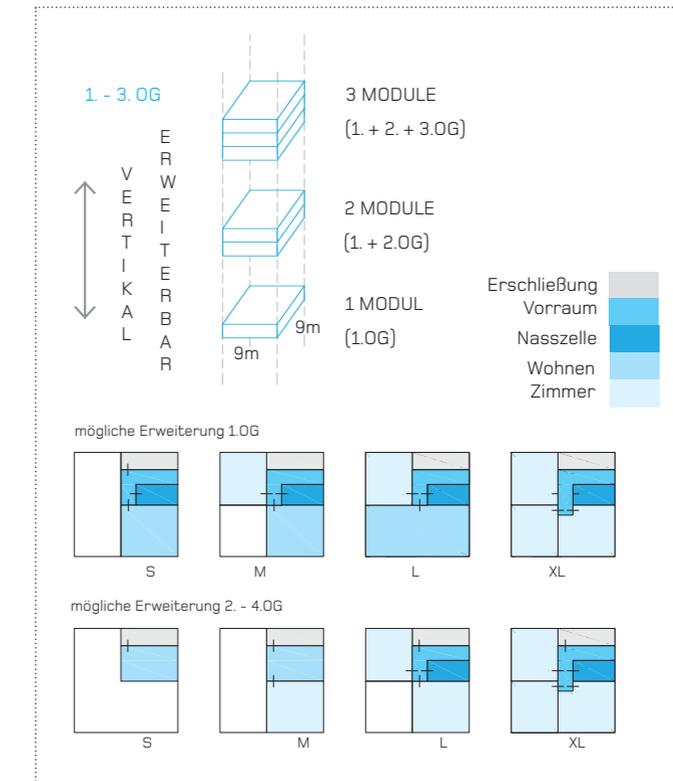


Abb. 077 Grundrisschema Typ B

Der Wohnungstyp B befindet sich im 1. Obergeschoß und ist wahlweise bis ins 4. Obergeschoß zu bebauen. Auf einer Fläche von 9 x 9 Metern ergeben sich durch unterschiedlich dichte Bebauung drei verschiedene Wohnungsgrößen. Der Eingang befindet sich im Erdgeschoss und führt über eine Treppe in den großen nach Süden oder Süd-Westen orientierten Wohnraum.

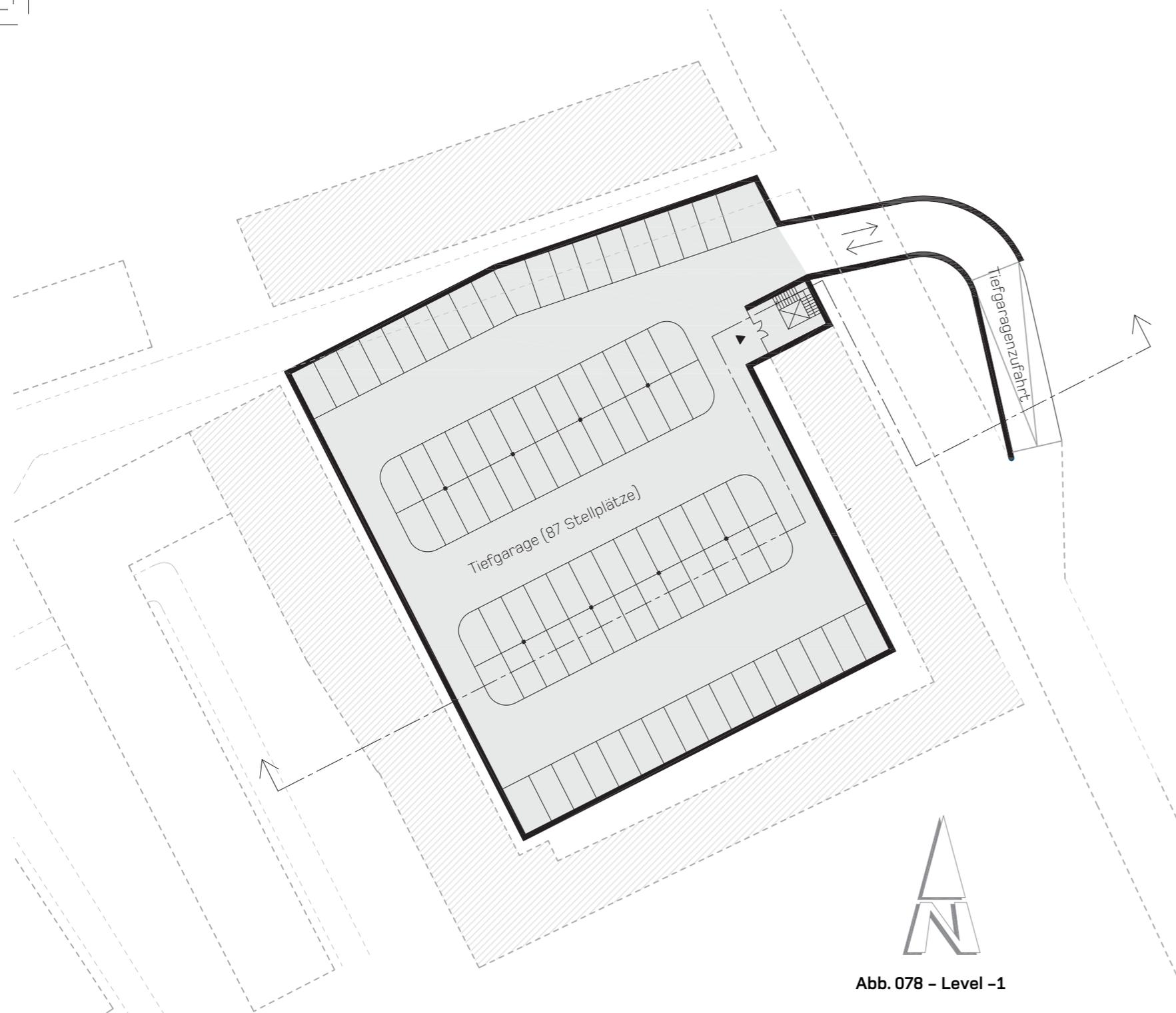
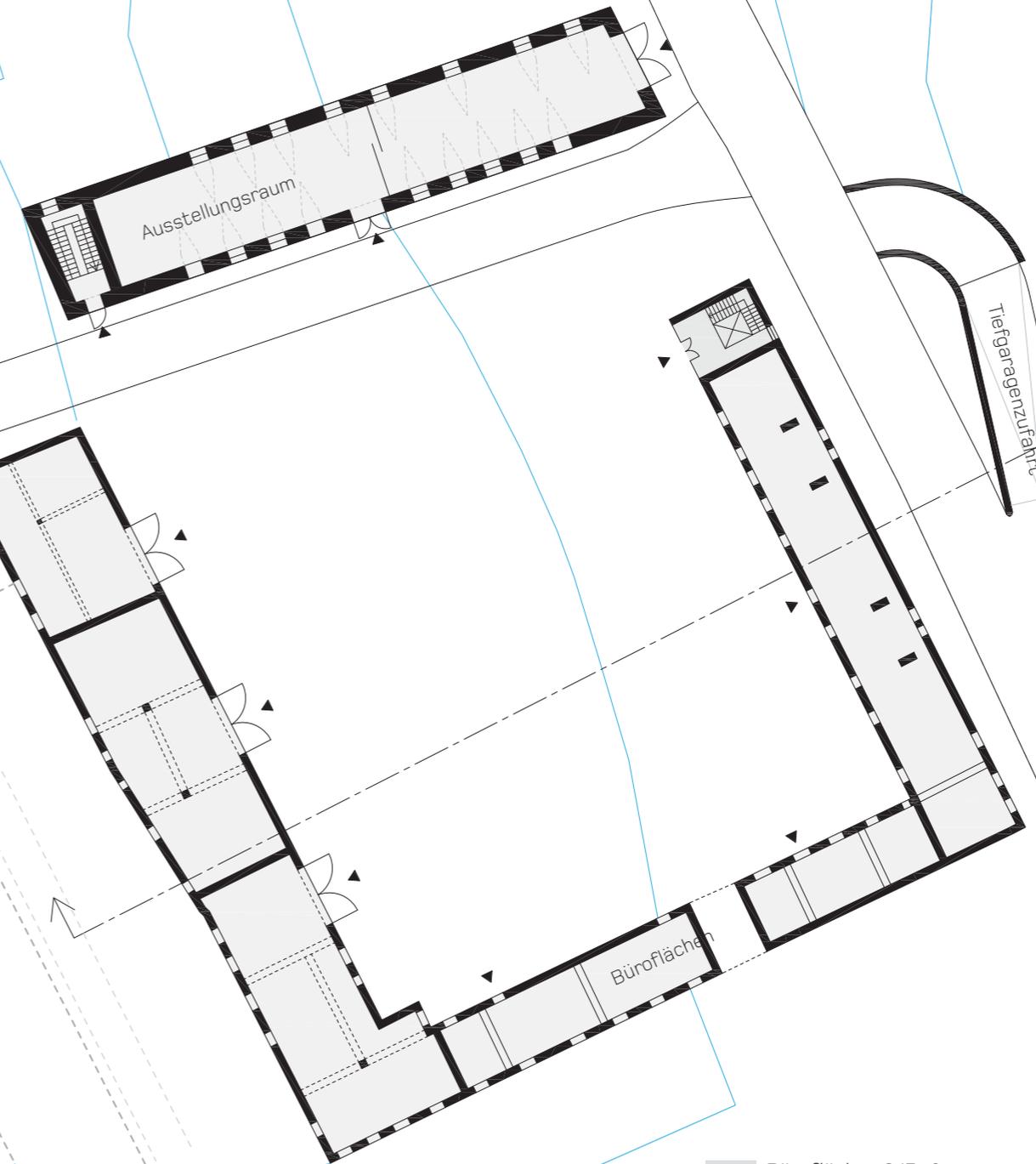


Abb. 078 - Level -1

PLÄNE*

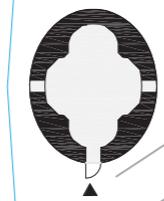


Abb. 079 - Level 0



■ Büroflächen 947m²
+ Ausstellungsraum 305m² (teilbar)

Abb. 080 - Level 1



- Büro (hier 4 Einheiten mit jeweils 1,2,3 und 4 Modulen)
- Wohntyp A (hier 17 Wohneinheiten: 4x1, 8x2, 3x3 und 2x4 Module)
- Wohntyp B im EG wegen Höhengsprung (hier 6 Wohneinheiten)
- Gemeinschaftseinrichtungen (Cafe, Werkstatt, Küche, Waschsalon)

GESAMT: 4 Büros + 23 Wohnungen in versch. Größen

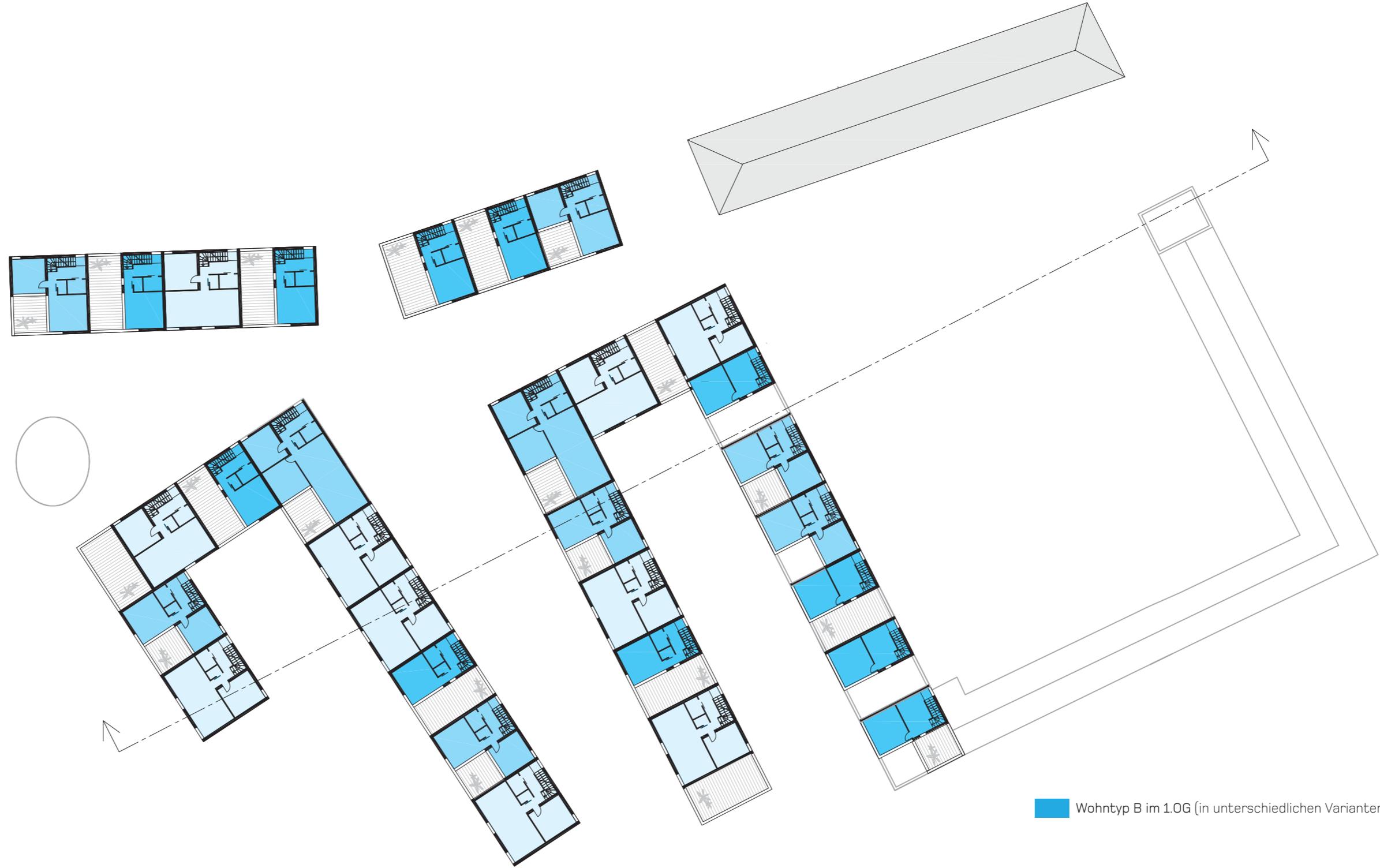
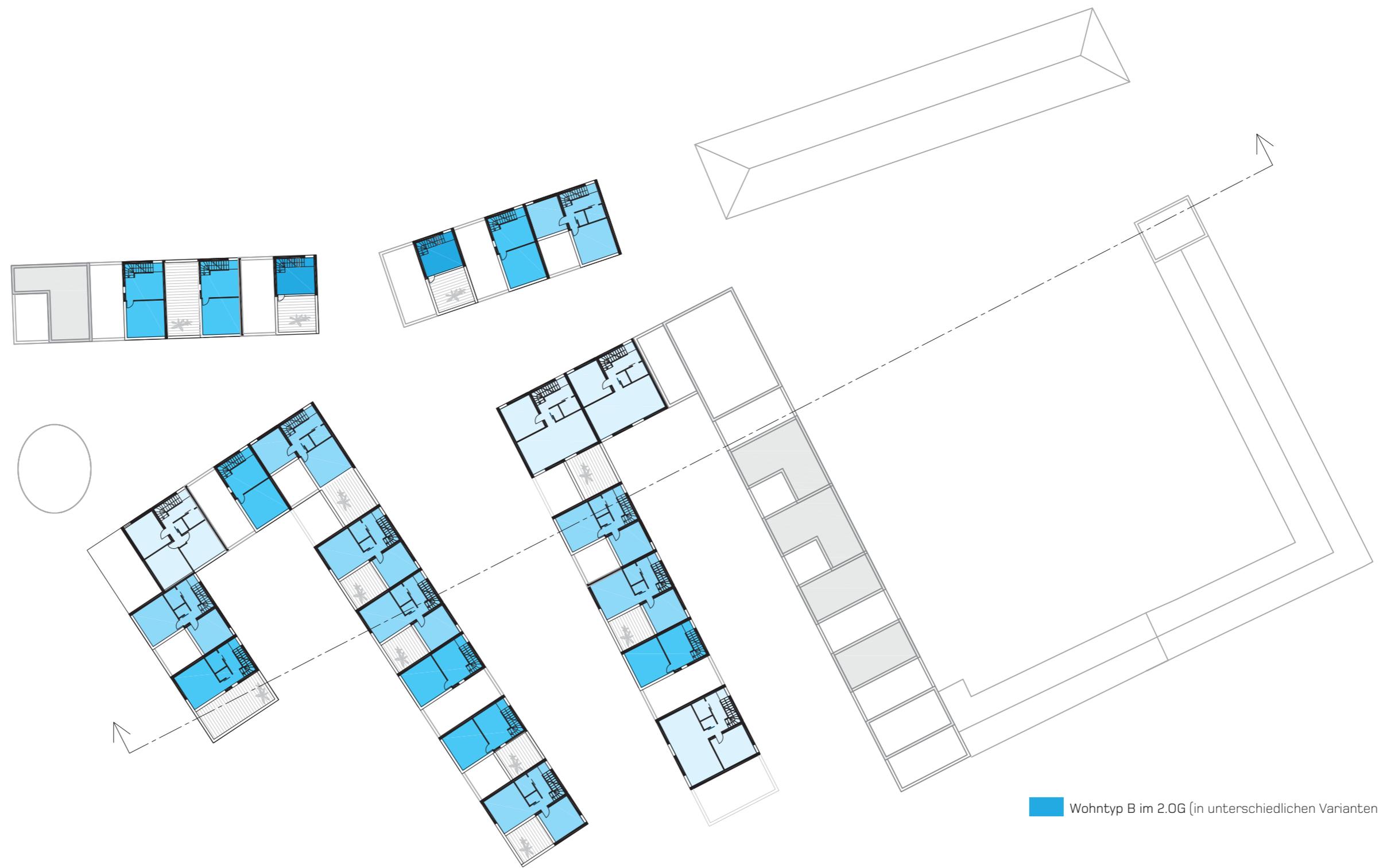



Abb. 081 - Level 2

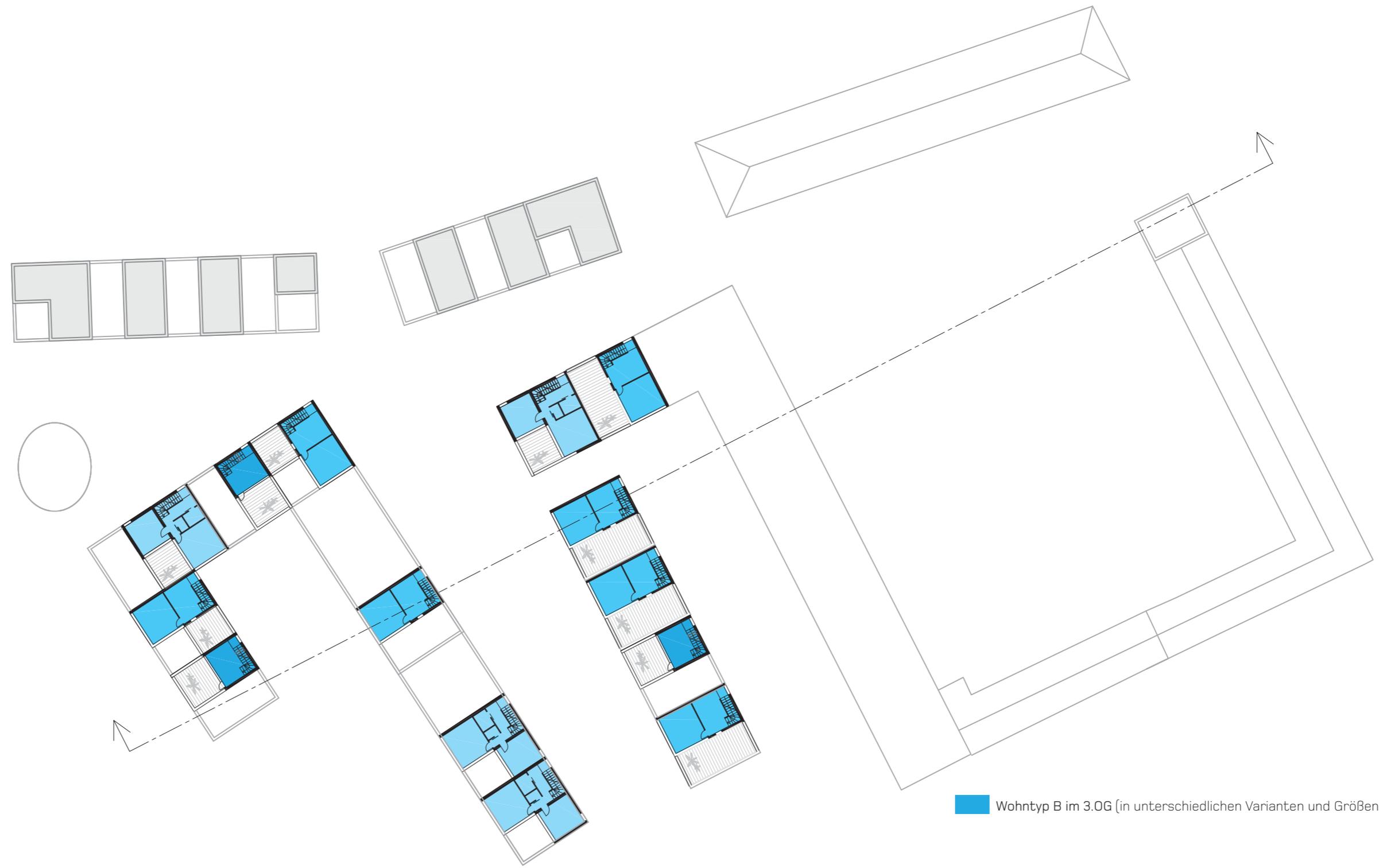
 Wohntyp B im 1.OG (in unterschiedlichen Varianten und Größen)



Wohntyp B im 2.OG (in unterschiedlichen Varianten und Größen)



Abb.082 - Level 3



Wohntyp B im 3.OG (in unterschiedlichen Varianten und Größen)



Abb. 083 - Level 4

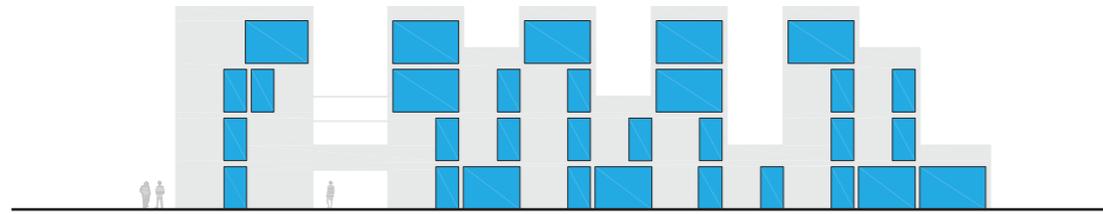


Abb. 084 - Nord - Ostansicht

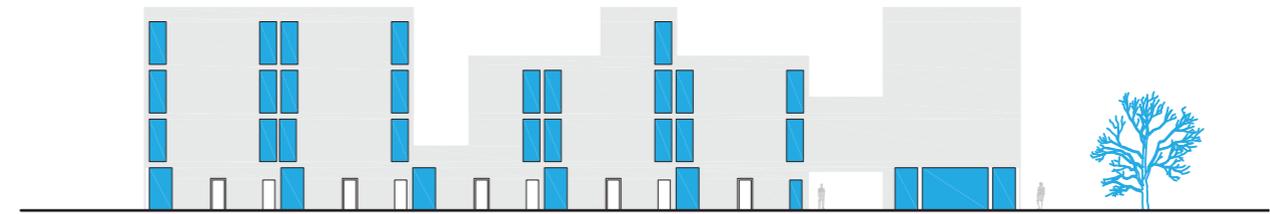


Abb. 085 - Süd - Westansicht

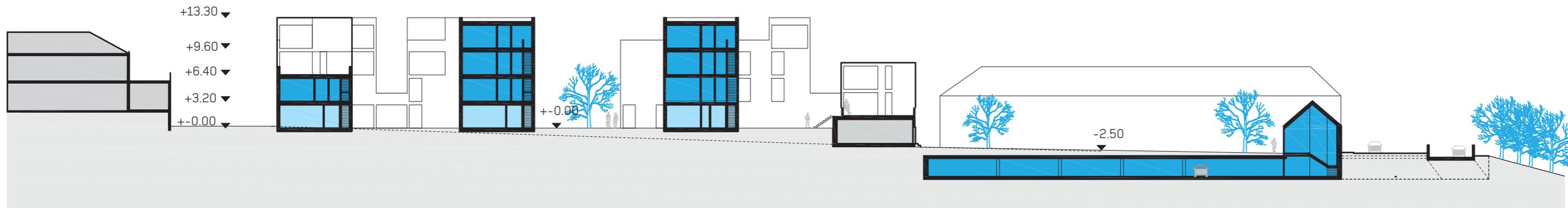


Abb. 086 - Schnitt 1:500

7.4 Kenndaten

Info:

1 Modul = 4.4 x 9.0m

Die Anzahl der Wohneinheiten Typ A kann variieren, Typ B ist immer dieselbe.

max. Anzahl der Geschosse variiert zwischen 3 und 4, aufgrund der Anpassung an die Umgebung.

Bauteil A

Module: 8

Wohneinheiten: 7 (3x Typ A 4x Typ B)

Überbaute Fläche: 315m²

Bruttogeschossfläche: 890m²

max. Geschosse: 3

Bauteil B

Module: 6

Wohneinheiten: 5 (2x Typ A, 3x Typ B)

Überbaute Fläche: 238m²

Bruttogeschossfläche: 650m²

max. Geschosse: 3

Bauteil C

Module: 22

Wohneinheiten: 20 (10x Typ A 10x Typ B)

Überbaute Fläche: 875m²

Bruttogeschossfläche: 2200m²

C1

max. Geschosse: 3

C2

max. Geschosse: 4

C3

max. Geschosse: 4

Bauteil D

Module: 29

Wohneinheiten: 19 (6x Typ A 13x Typ B)

Überbaute Fläche: 1100m²

Bruttogeschossfläche: 2900m²

D1

max. Geschosse: 4

D2

max. Geschosse: 4

D3

max. Geschosse: 3

A,B,C,D GESAMT:

Module: 65

Wohneinheiten: 51

Tiefgaragenstellplätze: 87

Überbaute Fläche: 2528m²

BGF: 6640m²

Abb. 087 - Lageplan 1:2000





Abb. 088 bis 091 - Dichtestudie

7.5 Dichtestudie

7.5.1 Bestand

Überbaute Fläche: 2439m²

Kornkammer: 454m²

Meierhof: 1160m²

Kapelle: 66m²

Schuppen: 759m²

Bruttogeschossfläche: 2893m²

Kornkammer: 908m²

Meierhof Bestand: 1160m²

Kapelle: 66m²

Schuppen: 759m²

Grundstücksfläche : 10549m²

Bebauungsgrad: $2439/10549 = 0,23$

Überbaute Fläche: 2439m²

Bebauungsdichte: $2893/10549 = 0,27$

Bruttogeschossfläche: 2893m²

Freiflächenindex: $8110/2439 = 3,32$

Freifläche: 8110m²

96*

7.5.2 Minimale Dichte

Zur Berechnung wird hypothetisch der Extremfall angenommen, dass alle B-Typ Wohnungen nur in der „Small“ Variante ausgeführt werden.

Überbaute Fläche: 3693m²

Bruttogeschossfläche: 5426m²

Baukörper A: 315m²

Baukörper A : 495m²

Baukörper B: 238m²

Baukörper B: 347m²

Baukörper C: 875m²

Baukörper C: 1325m²

Baukörper D: 585m²

Baukörper D: 1125m²

Kornkammer: 454m²

Kornkammer: 908m²

Meierhof: 1160m²

Meierhof: 1160m²

Kapelle: 66m²

Kapelle: 66m²

Grundstücksfläche : 10549m²

Bebauungsgrad: $3693/10549 = 0,35$

Überbaute Fläche: 3693m²

Bebauungsdichte: $5426/10549 = 0,51$

Bruttogeschossfläche: 5426m²

Freiflächenindex: $6856/3693 = 1,85$

Freifläche: 6856m²

7.5.3 Maximale Dichte

Zur Berechnung wird hypothetisch der Extremfall angenommen, dass alle B-Typ Wohnungen in der „XL“ Variante ausgeführt werden.

Überbaute Fläche: 3693m²

Bruttogeschossfläche: 11194m²

Baukörper A: 315m²

Baukörper A : 1287m²

Baukörper B: 238m²

Baukörper B: 967m²

Baukörper C: 875m²

Baukörper C: 3305m²

Baukörper D: 585m²

Baukörper D: 3501m²

Kornkammer: 454m²

Kornkammer: 908m²

Meierhof Bestand: 1160m²

Meierhof Bestand: 1160m²

Kapelle: 66m²

Kapelle: 66m²

Grundstücksfläche : 10549m²

Bebauungsgrad: $3693/10549 = 0,35$

Überbaute Fläche: 3693m²

Bebauungsdichte: $11194/10549 = 1,06$

Bruttogeschossfläche: 5426m²

Freiflächenindex: $6856/3693 = 1,85$

Freifläche: 6856m²

7.5.4 Entwurf

Der Entwurf sieht eine große Vielfalt an Wohnungsvariationen vor. Es ist davon auszugehen dass die unterschiedlich großen B-Typ Wohnungen zu je gleichen Anteilen zur Ausführung kommen . Dadurch ergibt sich eine mittel dichte Bebauung und eine spätere Verdichtung ist jederzeit möglich.

Überbaute Fläche: 3693m²

Bruttogeschossfläche: 8174m²

Baukörper A: 315m²

Baukörper A : 890m²

Baukörper B: 238m²

Baukörper B: 650m²

Baukörper C: 875m²

Baukörper C: 2200m²

Baukörper D: 585m²

Baukörper D: 2300m²

Kornkammer: 454m²

Kornkammer: 908m²

Meierhof Bestand: 1160m²

Meierhof Bestand: 1160m²

Kapelle: 66m²

Grundstücksfläche : 10549m²

Bebauungsgrad: $3693/10549 = 0,35$

Überbaute Fläche: 3693m²

Bebauungsdichte: $8174/10549 = 0,77$

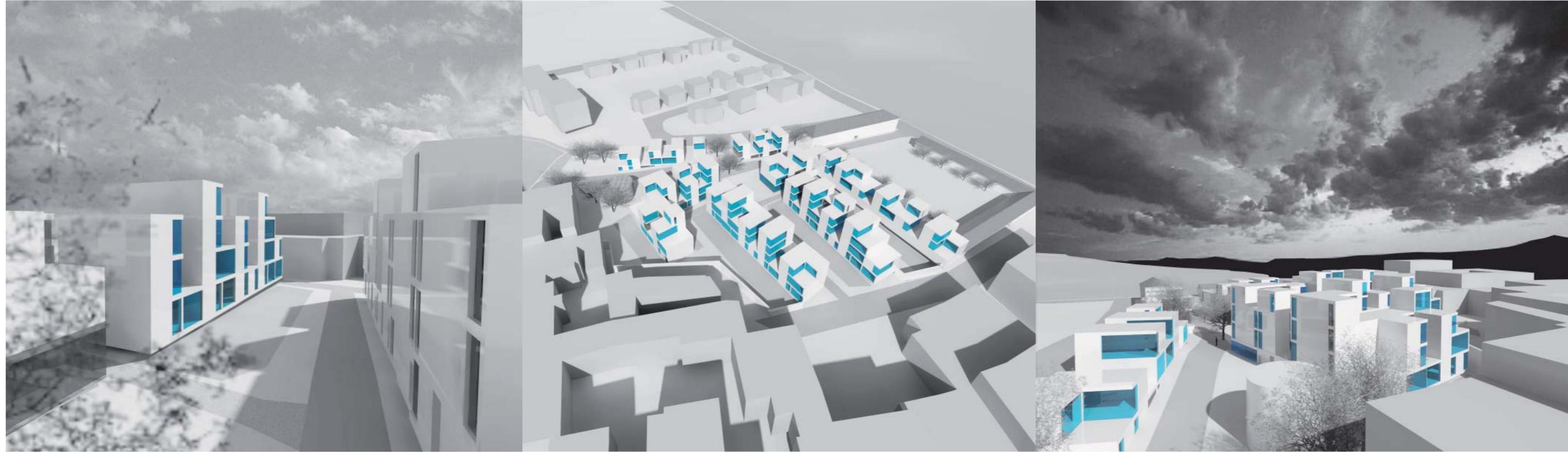
Bruttogeschossfläche: 8174m²

Freiflächenindex: $6856/3693 = 1,85$

Freifläche: 6856m²

97

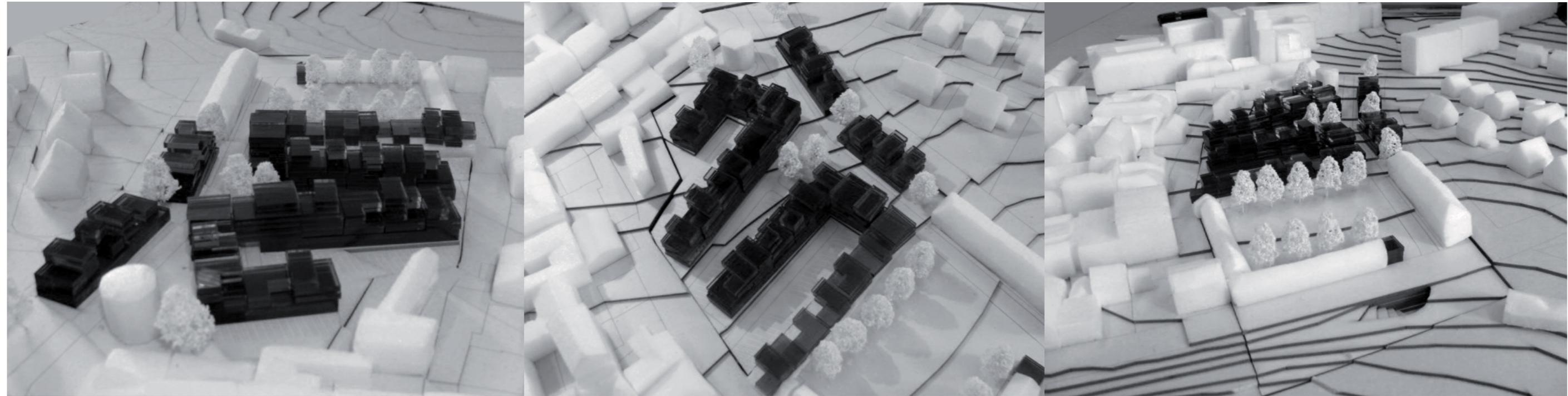
ANHANG*



Schaubilder



Modellfotos



Modellfotos

8.1 Literaturverzeichnis

Ausschreibungstext European 10, 2009

Neue Architektur in Burgenland und Westungarn 2004, Otto Kapfinger

Eisenstadt, Stadt-Bilder, Horvath, Janisch & Schlag, 1995, 2. Auflage

Der Natur und Kunst gewidmet - Der Esterhàzsche Schlosspark in Eisenstadt, Franz Prost, 2001

Am Heiligen Berg, Eisenstadt - Oberberg, August Ernst, 1996

Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Camillo Sitte, 1983

Stadtbild in der Planungspraxis, Michael Trieb, 1976

Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes, Michael Trieb, 1988

Medizin und Städtebau, Paul Vogler, 1957

Virus Auto, Hermann Knoflacher, 2010

Stehzeuge, Hermann Knoflacher, 2001

Landschaft ohne Autobahnen, Hermann Knoflacher, 1997

Internet:

Statistik Austria (www.statistik.at)

Architekturraum Burgenland (www.architekturraumburgenland.at)

Routenplaner (www.map24.com)

Mobilitätszentrale Burgenland (www.b-mobil.info)

8.1 Abbildungsverzeichnis

Fremdquellen:

Abb. 001 - Blick vom Schloss Esterhazy über Eisenstadt / Seite 8

<http://www.panoramio.com>

Abb. 003 - Eisenstadt / Seite12

<http://www.hoelzel.at/cms1/index.php?id=165>

Abb. 007 - Eisenstadt um 1617 / Seite15

Abb. 008 - Eisenstadt um 1680 / Seite15

Abb. 009 - Eisenstadt um 1850 / Seite15

Abb. 010 - Eisenstadt um 1956 / Seite15

Der Natur und Kunst gewidmet -

Der Esterházsche Schlosspark in Eisenstadt, Franz Prost, 2001

Abb. 011 - Eisenstadt 2009 / Seite17

<http://maps.google.com>

Abb.013 - European Projektgebiet Zoom / Seite21

Abb. 025 - Luftbild vom Wettbewerbsgebiet / Seite33

European 10 Ausschreibungsunterlagen

Abb. 053 - Hermann Knoflachers Theorie

Hermann Knoflacher, Virus Auto, Seite 213 / Seite48

Abb. 059 - Luftbild Meierhof / Seite59

<http://maps.google.com>

Eigene Darstellung / Eigene Fotos

Abb. 002 - Lage Burgenland / Seite11

Abb. 004 - Lage im Burgenland / Seite12

Abb. 005 - Erreichbarkeit / Seite13

Abb. 006 - Anbindung / Seite13

Abb. 012 - Bevölkerungsentwicklung im Vergleich / Seite19

Eigene Darstellung, Daten und Fakten von Statistik Austria (www.statistik.at)

Abb.014 - European Projektgebiet / Seite21

Abb.015 - die stark befahrene Esterhazystraße / Seite22

Abb. 016 - Bebauungsstruktur Eisenstadts nach Nutzung / Seite24

Abb. 017 - Bereichscharakteristik erweitertes Projektgebiet / Seite26

Abb. 018 - Sehenswürdigkeiten / Seite27

Abb. 019 - Motorisierter Verkehr / Seite28

Abb. 021 - Fußverbindungen / Seite28

Abb. 020 - Ausgewiesene Radwege / Seite28

Abb.022 - Öffentliches Verkehrsnetz / Seite28

Abb. 023 - Statistiken / Seite31

Eigene Darstellung, Daten und Fakten von Statistik Austria (www.statistik.at)

Abb.024 - Schwarzplan vom Wettbewerbsgebiet / Seite32

Abb. 026 bis 029 - Oberberg / Seite34

Abb.030 - Projektgebiet / Seite35

Abb. 031 bis 035 - Schloss und Schlosspark / Seite35

Abb. 036 bis 041 - Unterberg / Seite36

Abb. 042 bis 047 - Meierhof / Seite38

Abb. 048 - Hinterseite Meierhof / Seite42

Abb. 049 - Funktionsbereiche Eisenstadt / Seite44

Abb. 050 - Neues zentrales Stadtviertel / Seite44

Abb. 051 - Funktionen eine Stadt / Seite45

Abb. 052 - Warnschilder / Seite46

Abb. 054 - Architektonische Akupunktur / Seite52

Abb. 055 - Verdichtung / Seite53

Abb. 056 - Implantate / Seite54

Abb. 057 - Erhaltung / Seite55

Abb. 058 - Lageplan 1:2000 / Seite56

Abb. 060 - Entwurfsansätze / Seite60

Abb. 061 - Gedankenschritte / Seite62

Abb. 062 - typischer Streckhof im Burgenland / Seite63

Abb. 063 - Abwandlung des Streckhofes / Seite63

Abb. 065 - Funktionsplan M 1:2000 / Seite64

Abb. 066 - Freiflächenplan M 1:2000 / Seite64

Abb. 064 - Grundmodell Konzept / Seite64

Abb. 067 bis 068 - Wegenetz M 1:2000 / Seite65

Abb. 069 - Lageplan 1:500 / Seite67

Abb. 070 - Entwurf / Seite68

Abb. 071 - Entwurf, Ansicht vom Park / Seite70

Abb. 072 - Analyse Wohntypen / Seite73

Abb. 073 - Wohnungstypen / Seite75

Abb. 074 Grundrissmöglichkeiten Typ A / Seite77

Abb. 075 Grundrisschema Typ A / Seite77

Abb. 076 Grundrissmöglichkeiten Typ B / Seite79

Abb. 077 Grundrisschema Typ B / Seite79

Abb. 078 - Untergeschoss 1:500 / Seite80

Abb. 079 - Erdgeschoss 1:500 / Seite82

Abb. 080 - 1. Obergeschoss 1:500 / Seite84

Abb. 081 - 2.Obergeschoss 1:500 / Seite86

Abb. 082 - 3. Obergeschoss 1:500 / Seite88

Abb. 083 - 4. Obergeschoss 1:500 / Seite90

Abb. 084 - Nord - Ostansicht / Seite92

Abb. 085 - Süd - Westansicht / Seite93

Abb. 086 - Schnitt 1:500 / Seite93

Abb. 087 - Lageplan 1:2000 / Seite95

Abb. 088 bis 091 - Dichtestudie / Seite97

Danksagung

Zum Schluss möchte ich mich noch ganz herzlich bei all den Menschen bedanken, die mich im Laufe meines Studiums begleitet und unterstützt haben.

Vor allem bei meiner Familie:

bei meiner Mama, meinem Bruder und meinen Großeltern
dafür dass sie für mich da waren und immer an mich geglaubt haben.

Bei Prof. Grigor Doytchinov

für seine Unterstützung und Geduld bei der Betreuung meiner Diplomarbeit.

Bei meinen Freunden für die Treue und den Rückhalt all die Jahre.

Ganz besonders bei meiner Schnegge, für ihre Hilfe und die tägliche Entspannung am Balkon, bei Bianca für die vielen Deutschstunden,
bei Claudia für die wertvollen Ratschläge
und bei Birgit & Dani für die Hilfe in der Schlussphase.