



STADT WELS
Stadtentwicklung

Pfarrgasse 25, 4600 Wels
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Ingo Fellingner
Zimmer Nr. 213
Tel.: +43 7242 235 5190
E-Mail: stae@wels.gv.at
DVR: 0024724; UID-Nr.: ATU23478804
wels.at

Jury-Protokoll 2

20.09.2018

Städtebaulicher Wettbewerb Lokalbahnhof-Areal und Umgebung Sitzung des Preisgerichts

Tag: 05.07.2018
Ort: 4600 Wels, Rainerstraße 2
Beginn: 09.00 Uhr

Jurymitglieder:

Fachpreisrichter:

- Roger Riewe
- Daniel Fügenschuh
- Gisa Ruland
- Ralph Grager
- Markus Stockinger

Sachpreisrichter:

- Planungsreferent StR. Peter Lehner
- Innenstadtreferentin Vbgm. Christa Raggl-Mühlberger
- Verkehrsreferent StR. Klaus Hoflehner
- Peter Franzmayr

Beratende Mitglieder ohne Stimmberechtigung:

- Rupert Doblhammer
- Heinz Plöderl (als Fachberater der Architektenkammer)
- Max Hofmann
- Markus Hufnagel
- Ingo Fellingner Vorprüfung
- Wolfgang Pichler Vorprüfung

Die Sitzung der Jury beginnt um 09:00 Uhr mit der Begrüßung durch den Juryvorsitzenden.

Aufgrund der Anwesenheit von 9 stimmberechtigten Preisrichtern wird die Beschlussfähigkeit der Jury festgestellt.

Die Frage nach der Befangenheit der Preisrichter wurde von allen verneint. Außerdem wurde auf die Verschwiegenheitspflicht der Preisrichter während der gesamten Jurysitzung hingewiesen.

Es wurde folgende Vorgangsweise der Jury einvernehmlich festgelegt:

Zuerst wird die Vorprüfung den allgemeinen Vorprüfbericht vortragen. Im Anschluss daran soll der erste informeller Informationsrundgang stattfinden, bei dem jedoch keine Wertungen durchgeführt werden.

Beim darauf folgenden ersten Wertungsdurchgang wird vereinbart, dass Projekte nur einstimmig ausgeschieden werden und die Preisrichter sich nicht der Stimme enthalten dürfen. Jeder Juror kann aber auch nachher den Antrag stellen, dass ein Projekt wieder aufgenommen wird. Dazu muss positiv abgestimmt werden.

In den weiteren Wertungsdurchgängen gelten einfache Mehrheiten.

Das Preisgericht wird zur Bewertung der Wettbewerbsarbeiten folgende Kriterien anwenden:

- **Städtebauliche Qualität:**

Einfügung der Baukörper ins Planungsgebiet, Gliederung der Bauvolumen, Rücksichtnahme auf bestehende Baustrukturen und Freiräume, Beziehung zum Außenraum, Erschließung, Organisation und Orientierung der Wohnungen. Wirtschaftlichkeit der Gesamtplanung, insbesondere der Baukörper, der Erschließungen und Freiflächen. Eignung für eine ökonomische Umsetzung - auch im Sinne von leistbarem Wohnen. Zukunftstauglichkeit im Sinne von Entwicklungsmöglichkeiten

- **Freiraumqualität :**

Räumliche Verteilung, Zuordnung, Art und Qualität der öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräume, Nutzungskonzepte für Frei- und Grünräume, Erfüllung der quantitativen Flächenvorgaben.

Verkehrslösung, Art und Qualität der öffentlichen, halböffentlichen und privaten Erschließung, Anbindungen an die bestehenden Verkehrsflächen, Durchwegungen und Lösungen für Radverkehr und Fußgänger. Lösungsansätze für alternative Mobilitätskonzepte zur Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs. Stellplatzkonzept.

Aussagen zur gärtnerischen Gestaltung, Umgang mit erhaltenswertem Baumbestand.

- **Funktionalität und Entwicklungsfähigkeit:**

Funktionalität in der Zuordnung der verschiedenen Nutzungen, Qualität und Flexibilität der Aufteilung der Bauplätze unter Berücksichtigung des hohen Wohnbedarfs, Zweckmäßigkeit und Alltagstauglichkeit der Freiräume. Berücksichtigung stadtklimatischer, ökologischer und schalltechnischer Aspekte im städtebaulichen Zusammenhang. Ressourcenschonende Strukturen.

Bericht der Vorprüfung

Die Vorprüfung stellt jedes Projekt ausführlich vor und weist insbesondere auf eventuelle Abweichungen von der Ausschreibung (Rendering überklebt) und die Besonderheiten der einzelnen Projekte hin.

1. Bewertungsrundgang (12:00 Uhr):

Nach ausführlicher Diskussion und Abwägung o.g. Kriterien kommt es zu folgender Abstimmung:

Abstimmungsergebnisse:

Projekt 1: bleibt in der Wertung
Projekt 2: bleibt in der Wertung
Projekt 3: bleibt in der Wertung
Projekt 4: bleibt in der Wertung
Projekt 5: scheidet aus
Projekt 6: bleibt in der Wertung
Projekt 7: scheidet aus
Projekt 8: bleibt in der Wertung
Projekt 9: bleibt in der Wertung
Projekt 10: scheidet aus
Projekt 11: bleibt in der Wertung
Projekt 12: bleibt in der Wertung
Projekt 13: bleibt in der Wertung
Projekt 14: bleibt in der Wertung
Projekt 15: bleibt in der Wertung
Projekt 16: bleibt in der Wertung

Mittagspause: 12:30 – 13:15 Uhr

2. Bewertungsrundgang (13: 15 Uhr):

Nach vertiefter Diskussion und detaillierter Besprechung der noch verbleibenden Projekte kommt es zu folgender Abstimmung:

Abstimmungsergebnisse:

Projekt 1:	4:5	scheidet aus
Projekt 2:	0:9	scheidet aus
Projekt 3:	0:9	scheidet aus
Projekt 4:	0:9	scheidet aus
Projekt 6:	0:9	scheidet aus
Projekt 8:	1:8	scheidet aus
Projekt 9:	4:5	scheidet aus
Projekt 11:	0:9	scheidet aus
Projekt 12:	3:6	scheidet aus
Projekt 13:	6:3	bleibt in der Wertung
Projekt 14:	4:5	scheidet aus
Projekt 15:	8:1	bleibt in der Wertung
Projekt 16:	1:8	scheidet aus

Daraufhin wurde der Antrag gestellt folgende Projekte zurückzuholen:

Projekt 1:	7:2	angenommen
Projekt 9:	6:3	angenommen
Projekt 12:	8:1	angenommen
Projekt 14:	7:2	angenommen

Damit verbleiben folgende Projekte in der Wertung:

1, 9, 12, 13, 14, 15

3. Bewertungsrundgang (15:30 Uhr):

Es wird einstimmig beschlossen, dass es bei den verbliebenen 6 Projekten um die Preisträgergruppe handelt. Rückholanträge wurden keine mehr gestellt.

Vor der Diskussion über die Preisträger bzw. die Reihung erfolgte eine Beschreibung der verbliebenen Projekte durch die Fachjuroren.

Die Beschreibungen wurden verlesen und ausführlich diskutiert. Anschließend wurde über die Reihungsanträge abgestimmt.

Projekt Nr. 1 wurde mit 9:0 Stimmen auf den sechsten Platz gewählt
Projekt Nr. 9 wurde mit 9:0 Stimmen auf den fünften Platz gewählt
Projekt Nr.13 wurde mit 9:0 Stimmen auf den vierten Platz gewählt.

Die Projekte 12, 14 und 15 weisen einerseits sehr hohe Potentiale in der Entwurfsfindung wie auch in einer möglichen weiteren Bearbeitung auf, jedoch stellt die Jury fest, dass durch die intensive Diskussion einige Aspekte noch nicht in entsprechender <form ihren Niederschlag in diesen Projekten gefunden haben und befürworten deshalb eine Überarbeitung dieser drei Projekte um danach gesichert eine Entscheidung treffen zu können.

Der Antrag, die Projekte 12, 14 und 15 überarbeiten zu lassen wird einstimmig angenommen.

Die Empfehlungen für die Überarbeitung wurden formuliert und die Planerteams sollen unter Wahrung der Anonymität entsprechend verständigt werden.

Abgabetermin für die Überarbeitung samt Modell ist Dienstag der 04.09.2018.

Die Öffnung der Verfasserbriefe wurde vertagt.

Der Vorsitzende bedankt sich bei den Teilnehmern der Jurysitzung für die konstruktive Mitarbeit und den Vorprüfern und beendet die Jurysitzung um 21:00 Uhr.

Die Projekte sollen kurz nach der Sitzung im September ausgestellt werden.

Beschreibung der Projekte:

Projekt 1

Das Projekt gibt als eines der wenigen Projekte dem Lokalbahnpark die städtebaulich real erforderliche Größe. Der als „urbaner Füller“ bezeichnete Ost-West-Bereich erscheint in seiner Struktur städtebaulich markant, in der dargestellten Dimension für Wels jedoch überproportional. Die Trennung zum Süden erfolgt in positiver Weise mit der als „Promenade“ bezeichneten städtebaulich wichtigen Ost-West-Achse. Im südlich angrenzenden Bereich fehlt die klar ablesbare Struktur, die Punktgebäude wirken in ihrer Lage willkürlich. Die westliche Bebauung (Tiger-Areal) präsentiert sich sehr inhomogen, hier fehlt die Fortführung des östlich angrenzenden Konzeptes. Gut gelöst erscheint jedoch der nördliche Bereich mit eindeutig definierten Grenzen um den „alten Schlöhof“ zur Bahn und einer Öffnung im Südwesten.

Projekt 2

Das Projekt gliedert sich in eine angedeutete Blockrandbebauung zur Dragonerstraße hin, die die städtische Bauflucht aufnimmt und mit größtenteils öffentlichen Funktionen bespielt, sowie einem Wohnquartier nach Süden hin mit Punkthaustypologie in unterschiedlichen Maßstäben, das von einem Freiraumband in Ost-West Richtung durchschnitten wird. Die Körnung der Bebauungsstruktur in Bezug auf die Umgebung und die Qualität des Wohnquartieres am Freiraumband werden von der Jury positiv gesehen. Kritisch gesehen wird die Vielzahl an öffentlichen Funktionen, die auch durch die zusätzlichen Bewohner nicht darstellbar sein wird, ebenso die bereits im Bestand ausreichend vorhandenen Markt- und Konzertflächen. Auch die großflächige Bebauung im Parkbereich östlich der Lokalbahn wird mehrheitlich kritisch gesehen. Fraglich ist auch Beginn und Ende des ‚La bande enchantée‘ im Osten und Westen, sowie die Querung der Bahntrasse, die einen Betrieb mit Straßenbahn voraussetzt.

Projekt 3

Das Projekt setzt auf große Zeilenbebauung entlang der Straßenfluchten von Dragonerstraße und Charwatstraße in Kombination mit einzelnen Hochpunkten, sowie einer kammartigen Bebauung gegenüber des Schlachthof Areals. Eine Freiraumachse zieht sich in Form einer Rampe in Ostwestrichtung und überspannt die Eisenbahntrasse. Positiv bewertet wird die Erhaltung und Einbindung mehrerer historischer Bestandsgebäude in die Neugestaltung. Kritisch gesehen wird die gewählte städtebauliche Typologie, sowie die großflächige Überplattung der Erdgeschoßzone. Auch die Maßstäblichkeit der Baukörper im städtebaulichen Kontext erscheint nicht gegeben. Die Lösung der Rampensituation über die Bahntrasse konnte als Freiraumverbindung nicht überzeugen. Positiv bewertet wurde die großzügige Situation beim Park am Lokalbahnplatz

Projekt 4

Der Vorschlag entlang der Dragonerstraße eine Fortführung des KJ-Platzes einer strukturellen blockrandähnlichen Bebauung zu setzen wird positiv angemerkt. Die differenzierte Anordnung unterschiedlicher Wohn- und Geschäftsquartiere zur Entwicklung von gemischt genutzten Quartieren überzeugt ebenso wenig wie die vorgeschlagene Gestaltung für den öffentlichen Park (Minigolfplatz) als auch die breite ost-west aufgespannte Grünraumachse.

Projekt 5

Die vorgeschlagenen Gebäudekomplexe, Lage und räumliche Ausbildung des gewünschten Lokalbahn-parks und die daraus resultierenden städtebaulichen

Gesamtstrukturen für die jeweiligen Baufelder können in deren Maßstäblichkeit und Einbettung in den Kontext nicht überzeugen.

Projekt 6

Die Entwicklung von aufgelösten Blockrandstrukturen für die Baufelder mit quaderförmigen Baukörpern versteht auf der einen Seite das Preisgericht durchaus zu überzeugen, auf der anderen Seite konterkariert deren Setzung im städtebaulichen Kontext in den vorhandenen Straßenfluchten sowie die Anordnung von 5-geschoßigen Quader entlang der Lokalbahn ein durchaus nachvollziehbares Konzept.

Projekt 7

Die stufenweise bauliche Entwicklung der einzelnen Gebiete wird positiv gewertet. Ebenso die klare Aufnahme der Erschließungsstraßen. Die öffentlichen Grün-/Parkflächen und damit verbunden Erholungsflächen sind kaum vorhanden. Im Speziellen der Bereich des Lokalbahnhofes wirkt verbaut und es gibt eine unklare Differenzierung funktionaler Teilräume am Gelände Schlachthof.

Projekt 8

Die dichte Bebauung und hohe BGF zerstören die klare Aufnahme der Erschließungsstraßen. Der Raum beim Lokalbahnplatz wird verbaut. Im Bereich des Schlachthofes ist zu wenig Lärmschutz nach Westen und Norden gegeben. Ebenso die Ausgestaltung des Sozial- und Kulturbetrieb ist nicht ausreichend berücksichtigt.

Projekt 9

Das Projekt stellt ein zentrumsnahes Areal zum Wohnen mit „ländlichen“ Zügen, vielen Grün- und Erholungsflächen mit Verweil- und Freizeitmöglichkeiten dar. Sehr positiv zu bewerten ist die stufenweise bauliche Entwicklungsmöglichkeit der einzelnen Gebiete, ebenso die städtebauliche Entwicklung, ausgehend von der Dragonerstraße hin zur Maria-Theresia-Straße. Klare und stringente Aufnahme der Erschließungsstraßen und städtebaulichen Fluchten, sowohl von Norden nach Süden als auch von Westen nach Osten. Grundsätzliche Ausformulierung der öffentlichen Bereich (z.B. Kulturpromenade, Quartierstraße, Wohnalleen). Darüber hinaus wird positiv der Erhalt des Magazins im Bereich Lokalbahnhof und der wesentliche Erhalt des Schlachthofes gewertet. Die Platzierung der oberirdischen Parkmöglichkeiten für den Marktplatz (nahe Marktlage), speziell Samstags, wird weiter positiv bewertet. Potenzial hat der Bereich „Wohnen im Grünen“. Durch ein mögliches Weglassen von einzelnen Gebäuden, kann hier eine weitere Grünanlage entstehen.

Zum Überdenken ist die Höhenentwicklung bzw. sogar Entfall des Gebäudes an der nördlichen Spitze vom Lokalbahnpark.

Projekt 10

Projekt 10 strukturiert den Bereich des Lokalbahnplatzes mit einer Punktbebauung. Diese scheinbar gelockerte Bebauung führt jedoch zum Verlust einer erlebbaren Parksituation. Der Almtalplatz an einem Kreuzungspunkt der stark befahrenen Dragonerstraße bietet keine qualitativ hochwertige Ausbildung. Ebenso erscheint das Konzept der Begegnungszone „Promenade Feldgasse“ als zentrale Achse wenig realistisch. Insgesamt zeigt das Projekt wenig definierte Struktur.

Projekt 11

Das Projekt beansprucht als grundlegende Charakterisierung den Typus „aufgelöster Blockrand“. Daraus resultiert eine inhomogen anmutende Struktur der Raumaufteilung. Die Bebauungsstruktur ist gekennzeichnet von einer Abfolge vom „porösem Rand“ mit Riegeln nach innen zu punktueller Bebauung. Die Bebauungsstruktur widerspiegelt sich in der Organisation der Freiräume. Die generierten „Parkräume“ und „Platzräume“ sind durchzogen von Wohnwegen. Die Möglichkeiten zur Differenzierung in private, halböffentliche und öffentliche Freiräume sind limitiert. Die überwiegende Veröffentlichung der Freiräume als Antwort auf die baulich-räumliche Organisation wird in Frage gestellt.

Projekt 12

Der Bereich zwischen Kienzlstraße und Lokalbahn ist von einer offenen Blockrandbebauung mit Eckpunkthäusern (3-8 Geschosse), westlich der Kienzlstraße (Areal Tigerwerke) wird eine 3-4 geschossige Zeilenbebauung vorgeschlagen. Generell gibt es eine Höhenabstufung von Norden (höher) nach Süden (niedriger) zu den angrenzenden Einfamilienhäusern. Auf den Uniqua-Gründen werden drei 5-geschossige Gebäude mit Sockelzone (Gewerbe) vorgeschlagen.

Der Lokalbahnplatz wird zu einem Park- und Platzareal mit „Mehrgenerationenhaus“, Café, Bahnhofsgebäude und einem Parkhaus an der Gerichtsstraße mit Freitreppe in Richtung Platz entwickelt. Der Minigolf-Platz wird aufgelöst.

Bei einer Re-Dimensionierung der Baumassen kann die (Innen-) Hofstruktur funktionieren. Die an die Einfamilienhäuser grenzenden Punkthäuser sind aufgrund ihrer Lage städtebaulich zu überdenken. Die als „Hofteppiche“ bezeichneten Übergangsbereiche zwischen den Innenhöfen und den Wohnwegen bilden interessante Ansätze als Nutzungsangebot für die BewohnerInnen.

Die Verkehrsberuhigung der Feldgasse als Rad- und Fußweg erscheint plausibel. Die Bebauung des Tigerareals mit Sockelgeschossen erscheint überdimensioniert, die Nutzungsmöglichkeiten der Sockelgeschosse sind unklar.

Der Vorschlag, das Lokalbahnhofareal zwischen Dragonerstraße und Maria-Theresia-Straße als öffentlichen Platz bzw. Park zu entwickeln wird als positiv angesehen.

Die unmittelbare Nähe des Generationenwohnhauses zum öffentlichen Park bzw. Platz dürfte Konflikte zwischen unterschiedlichen NutzerInnen mit unterschiedlichen Ansprüchen fördern. Der Standort des mittig angeordneten Cafés ist zu überdenken und das Büro-Parkhaus ist überdimensioniert.

Projekt 13

Das städtische Konzept versucht die vorgegebenen 5 Baufelder durch „riegelartige“, teilweise längsgestreckte aber unterschiedlich dimensionierte Baukörper zu gliedern und heterogen das gesamte Planungsareal zu strukturieren. Den Versuch das Stadtbild im neuen Quartier durch ein großzügiges Freiraumkonzept, das neue Durchwegungen ermöglicht, zu prägen wird vom Preisgericht ebenso positiv bewertet wie der Versuch die neuen Stadtquartiere durch Setzung von 2 Baukörpern entlang der Dragonerstraße, trotz überzogener Höhenentwicklung einerseits als Abschluss den neuen Lokalbahnhofplatzes, andererseits visavis von „Schlachthof“/Feuerwehr an den KJ-Platz anzubinden.

Kritisch werden die beiden Baukörper im Lokalbahnhofpark, die teilweise überzogene Höhenentwicklung, die teilweise nicht präzise Definition der Grünräume – privat, halböffentliche, öffentliche – die aus den Trakttiefen und Baukörperdimensionen resultierende mangelnde Robustheit des Konzeptes im Kontext des Entwicklungszeitraumes, gesehen.

Projekt 14

Das Projekt besteht aus verschiedenen Gevierten, die typologisch an der umliegenden Bebauung anknüpfen. So werden nördlich vom Wohnhochhaus Maria Theresia drei großförmige Häuser „L-Typ“ mit je einem 35m Hochpunkt eingesetzt. Der Sch8thof wird mit einer Spange ergänzt. Die Einfamilienhäuser im Süden bekommen einen verdichteten Hoftypus als Pendant. Entlang der stärker befahrenen Dragonerstraße im Norden finden sich zwei Blockrandbebauungen wieder, die mehrgeschossig in der Höhe abgestuft werden (von 12m auf 25m) und auf die Dragonerkaserne und auf die Bundespolizeidirektion eine entsprechende Antwort finden. Dazwischen sind hallenähnliche Baukörper mit Sheddachüberhöhungen als Anspielung auf postindustrielle, loftartige Architekturen zu finden.

Freiräume und fußläufige Querverbindungen sind räumlich klar gefasst und bewusst präzise, eng gesetzt, um urbane Atmosphäre zu entwickeln. Die Anbindung an die Stadt wurde selbsterklärend ausgebildet und durch mehrere Fußwege, „Kapillare“, ergänzt. Die hohe Verdichtung entspricht der Welser Altstadt oder einem Fabriksareal und ist an dieser Stelle zwar stilistisch eine gute Antwort, in der Umsetzung wird die experimentell dichte Bebauung jedenfalls zu hinterfragen sein bzw. hängt ein Gelingen von einer entsprechend qualitativ hochwertigen Ausformung der Gebäude insbesondere der öffentlichen Räume ab.

Projekt 15

Als Reaktion auf die Zentrumsnähe entwickeln die Autoren Bebauungsstrukturen urbaner Anmutung in Form von verschieden ausgeprägten Blockstrukturvarianten. Hierdurch entsteht eine urbane Kontextualisierung auf der Macroebene mit ähnlichen Baustrukturen in der näheren Umgebung.

Nucleus des Entwurfs ist die Entwicklung der Bebauungsstruktur südlich der Dragonerstraße und westlich der bestehenden Gleisanlage in Form von 5 großen Doppelhofblocks und einem kleineren Block mit nur einem Hof im süd-östlichen Areal. Als ordnendes Element wird die Feldgasse als Diagonale zwischen Maria Theresia Straße im Süden und der Dragonerstraße im Norden gespannt, die die Flucht der Bestandsbebauung aufnimmt und als Quartiersallee artikuliert wird. Auf der Microebene, dem Erdgeschoßbereich, weisen die Blockstrukturen eine ansprechende Körnung mit hohen Aufenthaltsqualitäten auf.

Im westlichen Baufeld reagieren die Autoren mit einem schlanken Block mit drei Höfen und bilden hiermit einen selbstverständlichen Übergang zur kleinteiligen Bestandsbebauung.

Der Bereich östlich der Gleisanlage wird zur Gänze für einen öffentlichen Park freigespielt und mit einem Stadtbalkon, der von Süden bis zum Kulturareal Alter Schlachthof im Norden führt, das im südwestlichen Bereich geöffnet und im nördlichen Bereich durch einen Block verdichtet wird. Entlang der Salzburger Straße wird das Bauprogramm mit einem langgestreckten Block verortet.

Die Jury goutiert den Ansatz eine hohe Verdichtung mit der vorgeschlagenen Blockstruktur zu erzielen, wodurch gleichzeitig eine großzügige Parkanlage zwischen Gleisanlage und Justizanstalt entwickelt werden kann. Ferner wird die Robustheit des Projektes geschätzt. Positiv wird auch bewertet, dass bei einem eventuell sinnvollen downsizing das Projekt nicht wesentlich an Qualität verlieren würde.






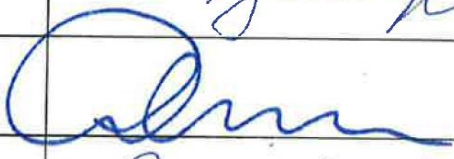

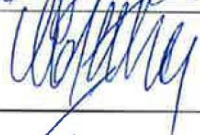
Weniger Zustimmung findet der Stadtbalkon, der als Stadtmöbel überdimensioniert erscheint. Auch werden die vorgeschlagenen Parkplätze zwischen Dragonerstraße und Justizanstalt von der Jury kritisch gesehen. Ob die Öffnung des Alten Schlachthofareals zur Charwartstraße vorteilhaft ist, wird bezweifelt.

Projekt 16

Das Projekt ist geprägt von einer offenen Blockrandbebauung bzw. westlich der Lokalbahn von Zeilenbau (4-7 Geschosse). Die dadurch entstehende räumliche Mischung der öffentlichen Grünanlagen zu den Wohnhausanlagen reduziert den Wert der Grünanlagen sowohl als wohnungsbezogene wie auch öffentliche Freiräume. Der Loop als Brücke wie „Balkon über der Eisenbahn“ erscheint aufgrund der damit verbundenen Wege wie auch Kosten unrealistisch. Die Parkanlage erscheint ohne den möglichen Betrieb einer Straßenbahn schwer attraktiv erlebbar.

Markus Stockinger
Schriftführer

Städtebaulicher Wettbewerb Lokalbahnhof-Areal und Umgebung
 Sitzung Preisgericht

Roger Riewe	
Daniel Fügenschuh	
Gisa Ruland	
Ralph Grager	
Markus Stockinger	
Planungsreferent StR. Peter Lehner	
Innenstadtreferentin Vzbgm. Christa Raggl-Mühlberger	
Verkehrsreferent StR. Klaus Hoflehner	
Peter Franzmayr	