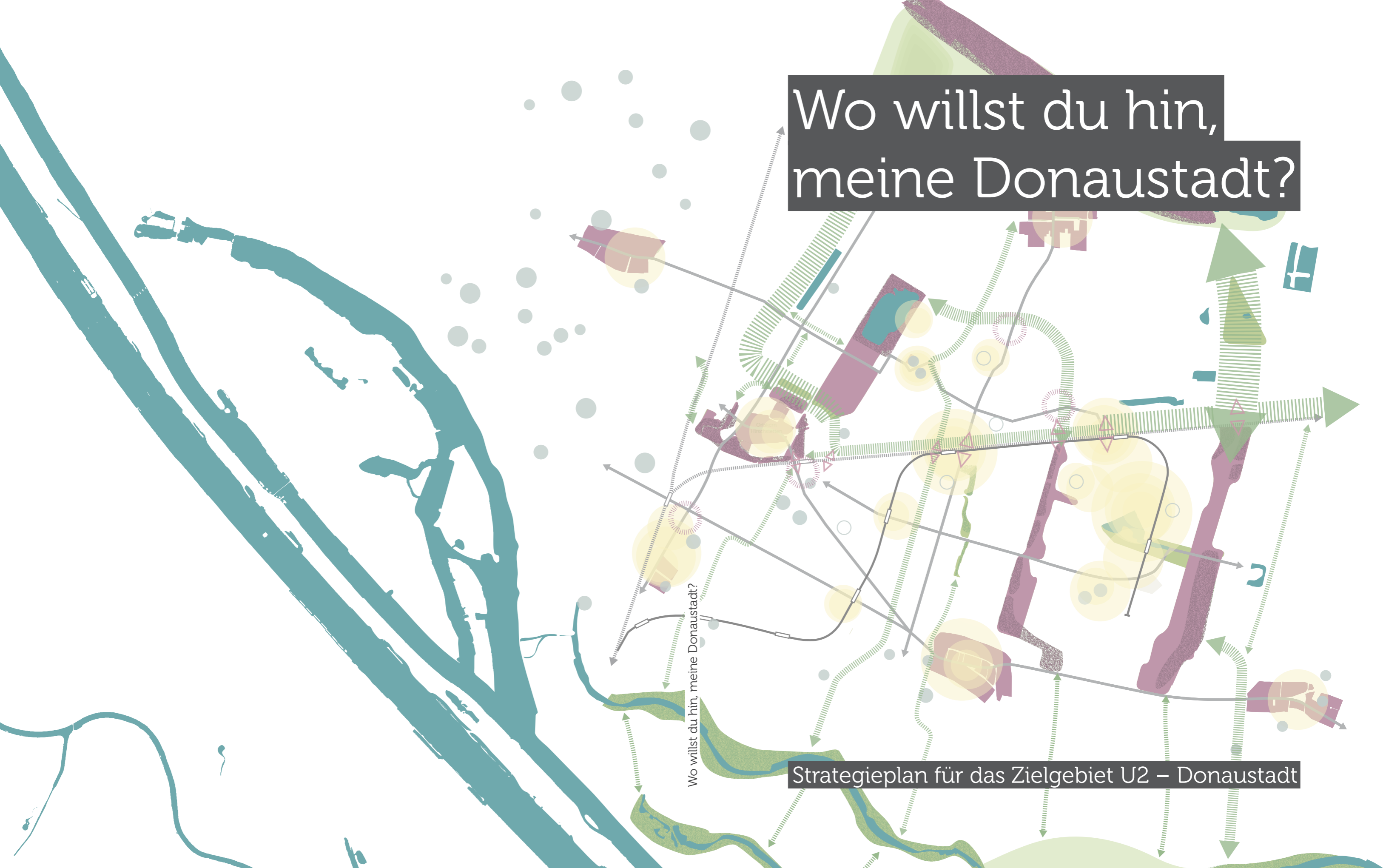


Wo willst du hin,
meine Donaustadt?



Wo willst du hin, meine Donaustadt?

Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt

Wo willst du hin, meine Donaustadt?
Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt

Inhalt

06 Eine Stadt im Werden

01 Raumbestandteile und ihre Zusammenhänge

14 Von Dörfern und Riesen

20 Von Inseln und Teichen

24 Von Schätzen und der Schönheit
des Unvorhergesehenen

02 Phänomen Donaustadt

34 Die Anerkennung des
Transdanubischen

36 Archipel Donaustadt

37 Der Zuschnitt einer Stadt

38 Die Prägung des Wassers

39 Historische Orientierung

40 Donaustadt XXL

41 Große Achsen

42 Chronologie des Wachstums

44 Die Donaustadt in kleinen
und großen Zahlen

03 Strukturkonzept

48 Räumliche Prinzipien

50 Das Grüne Gerüst

56 Das Mobilitätsmodell

58 Fuß- und Radwege

60 Öffentlicher Verkehr

62 Erschließungsprinzip Straßennetz

64 Starke Quartiere

66 Zentrenmodell

68 Nutzungsschwerpunkte

70 Bauliche Dichte

72 Besondere Orte

74 Korridore

76 Linie 26

78 Stadtstraße

80 An den alten Schanzen

82 Aspernstraße

84 Erzherzog-Karl-Straße/
Groß Enzersdorfer Straße

86 Hausfeldstraße

88 Stadlauer Straße/
Süßenbrunner Straße

90 Strukturkonzept

04 Standortprofile

94 Entwicklungsschwerpunkte

96 Berresgasse

98 Pfalzgasse/Am Heidjöchl

102 Hausfeld

106 Erzherzog-Karl-Straße Süd

108 Ortskern Hirschstetten

05 Umsetzungs- strategien und Qualitätssicherung

112 Das lernende Verfahren

114 Der Strategieplan als
Steuerungsinstrument

115 Instrumente der Qualitätssicherung

118 Aktive BürgerInnenbeteiligung

119 Offene Kommunikationsprozesse

120 Zielgebietsmanagement

122 Impressum



Eine Stadt im Werden. Lange Zeit waren »Rehe und Ruhe« die wesentlichsten Beweggründe, um in der Donaustadt zu wohnen. Dieses Versprechen einer Idylle wird heute von einem Versprechen nach Stadt abgelöst. Namen wie »Donaustadt« oder »Seestadt« suggerieren einen Eindruck von Urbanität, die in dieser Form kaum eintrifft. Von welcher Stadt ist hier die Rede, die sich vor allem durch starkes Wachstum auszeichnet? Bedeutet mehr Wachstum gleichzeitig mehr Stadt?

Wer mit der U2 durch den 22. Bezirk fährt, kann das Stadt-werden mit bestem Panoramablick beobachten. Überall drehen sich Kräne, heben Gebäude aus dem Boden, die den Maßstab des Vorhandenen überragen und Stück für Stück versuchen aus dem Stadt zu machen, was einst Peripherie war. Vor unseren Augen wächst eine Stadt heran, die allerdings recht wenig mit dem zu tun hat, was wir vom anderen Ende der U-Bahn-Linie kennen. Hier stehen Einfamilienhäuser neben Großsiedlungen, Gärtnereien neben U-Bahnstationen und Gewerbetanks neben Badeteichen. Es kommt unweigerlich zum Aufeinanderprallen unterschiedlicher Siedlungssysteme und Bebauungstypologien sowie zur Gleichzeitigkeit verschiedener Geschwindigkeiten. Ausgehend von dörflich geprägten Strukturen ist die Donaustadt heute der wachstumsstärkste Bezirk Wiens und hat, bezogen auf seine EinwohnerInnenzahl, mittlerweile das Ausmaß einer österreichischen Großstadt erreicht. Aber: wo liegt der Maßstab dieses Wachstums und mit welchem Anspruch wird hier Stadt gebaut?

Der Wohnungsbau ist zweifellos eine der wichtigsten Triebkräfte in diesem Entwicklungsprozess, aber Stadt-werden bedeutet mehr als bloß Wohnsiedlungen zu errichten und freie Flächen aufzufüllen. Stadtteile müssen in ihrer Gesamtheit verstanden werden und die Diskussion soll dabei nicht nur über Räumliches geführt werden; man muss auch die Frage stellen, welchen Charakter die Stadt haben soll und welche Lebendigkeit hier herrschen wird. Eine tiefgreifende Auseinandersetzung mit der Vorstellung von Urbanität ist erforderlich, um die spezifischen vorhandenen Qualitäten weiterzutragen, ohne diese zu überformen oder zu konterkarieren. Es braucht die Kultivierung des Urbanen und es braucht Zeit, um Stadt werden zu lassen.

Wachstum und das Versprechen nach Stadt werden häufig als Bedrohung und als Konflikt zwischen Bebauung und Freiraum wahrgenommen. Die Angst vor Veränderung ist gerade in diesem uneindeutigen, in Transformation begriffenen, Raum erlebbar. Diesen Ängsten kann man am besten mit Zukunftsperspektiven entgegenwirken. Menschen müssen aktiv an diesem Prozess teilnehmen können und Verantwortung für ihre Stadt übernehmen. Es braucht ein Angebot an Urbanität ohne das Bestehende in Frage zu stellen. Und es braucht eine Strategie, um zwischen dieser Vorstadtidylle und dem Wachstum zu vermitteln.

Was Pläne leisten und warum es einen Strategieplan braucht.

Der Entwicklung der Donaustadt mangelt es nicht an Plänen und Konzepten. Unterschiedliche Strategien, die zum Teil bis in die 1960er Jahre zurückreichen, drücken den Anspruch aus, der räumlichen Entwicklung eine lenkende Hand zu geben und den Wachstumsprozess zu gestalten. Auffallend ist aber, dass über diese Dokumente meist nur Teilaspekte thematisiert und der städtische Raum sehr grundstücksbezogen behandelt wurde. Unterschiedliche Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, auch bezogen auf das Zusammenspiel öffentlicher und privater Interessen, tun ihr Übriges dazu, dass ein koordinierendes und vernetzendes Handeln und ein ganzheitlicher Umgang mit dem Raum nicht selbstverständlich sind.

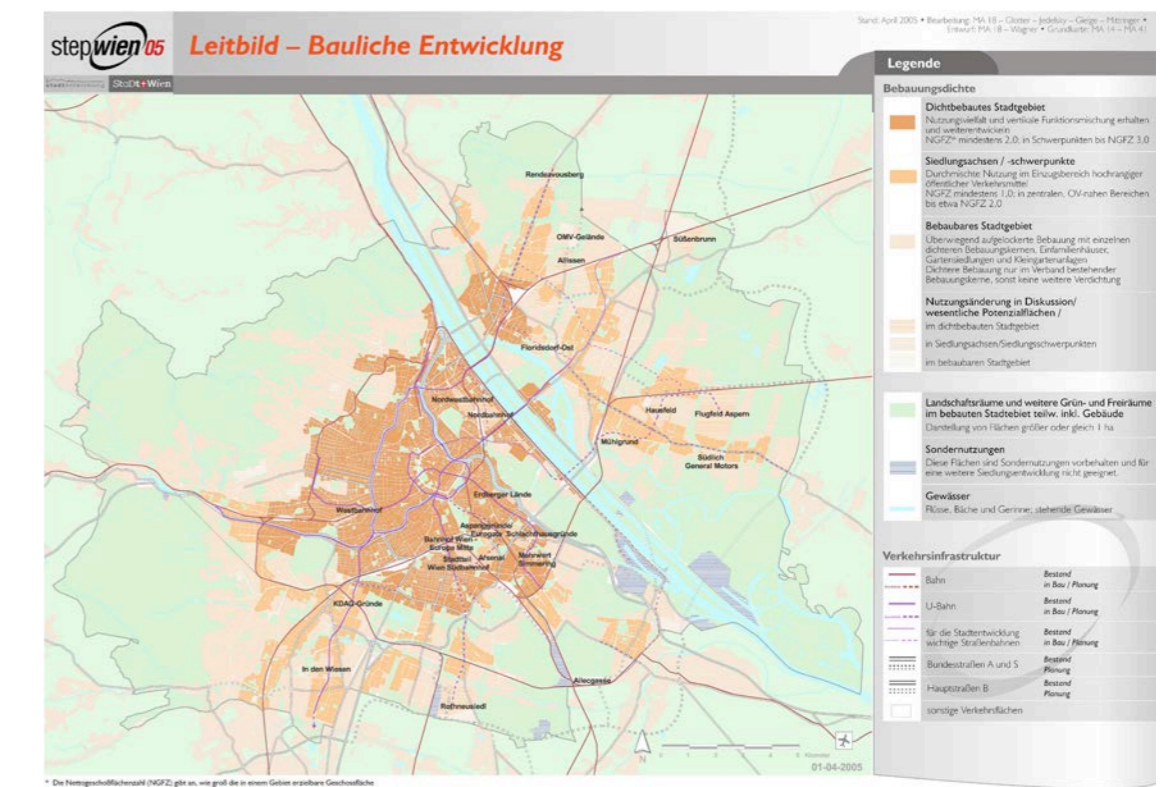
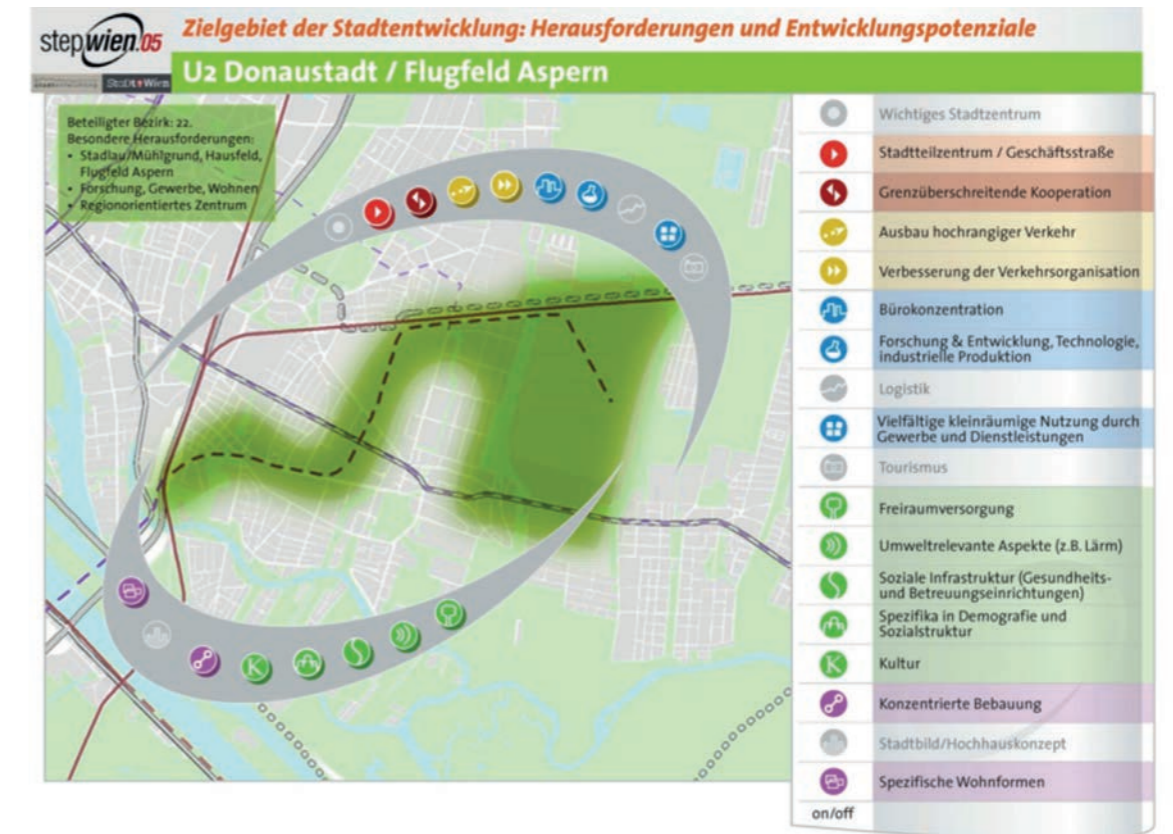
Dies macht eine verantwortungsvolle Entwicklung der Donaustadt zu einer höchst anspruchsvollen und komplexen Aufgabe. Im Rahmen des Stadtentwick-

lungsplanes von 2005 hat die Stadt Wien den zentralen Entwicklungsraum der Donaustadt daher zum »Zielgebiet U2 Donaustadt/Flugfeld Aspern« erklärt. Damit verbunden war ein klares Bekenntnis zu einer urbanen Entwicklung, bei der gleichermaßen die Bedürfnisse der wachsenden Stadt, wie jene der Bevölkerung vor Ort zusammengeführt werden sollen.

Die U-Bahn ist ein entscheidender Faktor innerhalb dieses Transformationsprozesses und veranlasst letztlich auch das bearbeitete Zielgebiet. Entlang der Verlängerung der U2-Linie umfasst der Planungsraum einen Kernbereich des 22. Bezirks. Die Schwerpunkte haben sich mittlerweile weiter Richtung Osten verlagert und finden sich heute in den Stationsumfeldern zwischen Aspernstraße und der aspern Seestadt. Die Abgrenzung des Bearbeitungsgebietes ist allerdings nicht scharf gezogen, sondern orientiert sich an dem Bedürfnis nach einem räumlichen Zusammenhang innerhalb dieses Stadtteils und dessen Anknüpfung an seine Umgebung. Die aspern Seestadt selbst ist bereits auf Grundlage eines Masterplans im Entstehen – im größeren Planungsausschnitt geht es darum, die Kontaktstellen zu diesem Entwicklungsgebiet herzustellen und dieses in den größeren Kontext einzubetten.


Im Rahmen des Strategieplanprozesses wurden in Gesprächsrunden vor Ort, in Expeditionen, Interviews und fachlichen Werkstattgesprächen mit Vertretungen aus unterschiedlichen Magistratsabteilungen und der Planungspraxis die Rahmenbedingungen, Erwartungen und Anforderungen an die Entwicklung des Zielgebietes U2 – Donaustadt, wie es heute genannt wird, abgesteckt. Auch die Donaustädterinnen und Donaustädter hatten in mehreren öffentlichen Veranstaltungen die Gelegenheit, kritische Diskussionen zu führen und ihre Erwartungen zu formulieren, um die fachlichen Positionen zu ergänzen, zu überprüfen und weiterzuführen. Die Ergebnisse sind zu einer wichtigen Basis für die Erstellung des Strategieplans geworden, der ein gemeinsames Verständnis für die Entwicklung der Donaustadt und daraus Vertrauen in neue Entwicklungen schaffen will.

Der vorliegende Strategieplan bündelt nun die unterschiedlichen Empfehlungen wie auch die Interessen aller Beteiligten zu einer tragfähigen Gesamtperspektive, formuliert räumliche Konzepte und Handlungsempfehlungen. Er wird damit zur Grundlage für weiterführende Planungsschritte und zu einem Bindeglied zwischen den gesamtstädtischen Absichten des STEP und den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen. Basierend auf einer gemeinsamen Raumvision soll er zu einem koordinierten und vernetzenden Handeln führen, um in diesem Gebiet das Stadt-Werden unter der Prämisse der starken Wachstumsdynamik und dem Ziel der Förderung urbaner Stadtteilqualitäten zu stimulieren, zu steuern und zu gestalten.





Planungsgebiet



01 Raumbestandteile und ihre Zusammenhänge

Begibt man sich auf Entdeckungsreise durch die Donaustadt, findet man Bilder und Relikte einer besonderen Stadt: Die Weitläufigkeit der Landschaft und ihr allgegenwärtiger Horizont, die Idylle und die hohen Geschwindigkeiten, das vermeintlich Widersprüchliche und Ungeordnete begegnen einem. Eine erste Annäherung an einen Raum und an das, was ihn ausmacht.

Von Dörfern und Riesen. Unterschiedliche Körnungen und Geschwindigkeiten treffen in der Donaustadt aufeinander. Die Durchmischung von Kleingarten und Großsiedlung, von Abstandsgrün und Anbaufläche, Gewerbeobjekten und Verkehrsinfrastruktur prägen den Raum. Kleinteilige, gewachsene Strukturen werden um städtische Versatzstücke ergänzt, die scheinbar zusammenhanglos und jedenfalls zurückhaltend versuchen, den Maßstab einer wachsenden Stadt zu finden.







Von Inseln und Teichen. Siedlungskörper liegen wie Inseln in der Donaustädter »Seenlandschaft« und erzeugen schnelle Wechsel zwischen bebautem und nicht bebautem Raum. Unterschiedliche Bausteine stoßen unvermittelt aufeinander und lassen scharfe Kanten entstehen. Ränder, Grenzen und Momente des Übertritts werden hier zu prägenden Elementen.





Von Schätzen und der Schönheit des Unvorhergesehenen. Zufälliges und scheinbar Ungeplantes überrascht und erzeugt das Besondere vor Ort. Gerade solch gestalterisch weniger determinierte Räume ändern wie ein schillernder Gegenstand aus unterschiedlichen Blickwinkeln ihr Erscheinungsbild und fügen sich immer wieder neu zusammen. Diese Offenheit trägt dazu bei, immer wieder Neues zu entdecken.







02 Phänomen Donaustadt

Der Raum links der Donau unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von der Kernstadt rechts des Flusses. Um die morphologischen und entwicklungsdynamischen Prinzipien lesen und interpretieren zu können, werden nachfolgende Untersuchungen angestellt.





Die Anerkennung des Transdanubischen.

Am linken Donauufer liegt eine Stadt, die nach anderen Mustern gestrickt ist, als ihr Zentrum. Das Unbestimmte, Unformatierte und Deutungsoffene dieses Raumes sind seine besonderen Stärken. Was sind die Kräfte, die zu diesem »terrain vague« geführt haben und wie geht man mit einem Raum um, in dem Transformation zum Prinzip geworden ist?

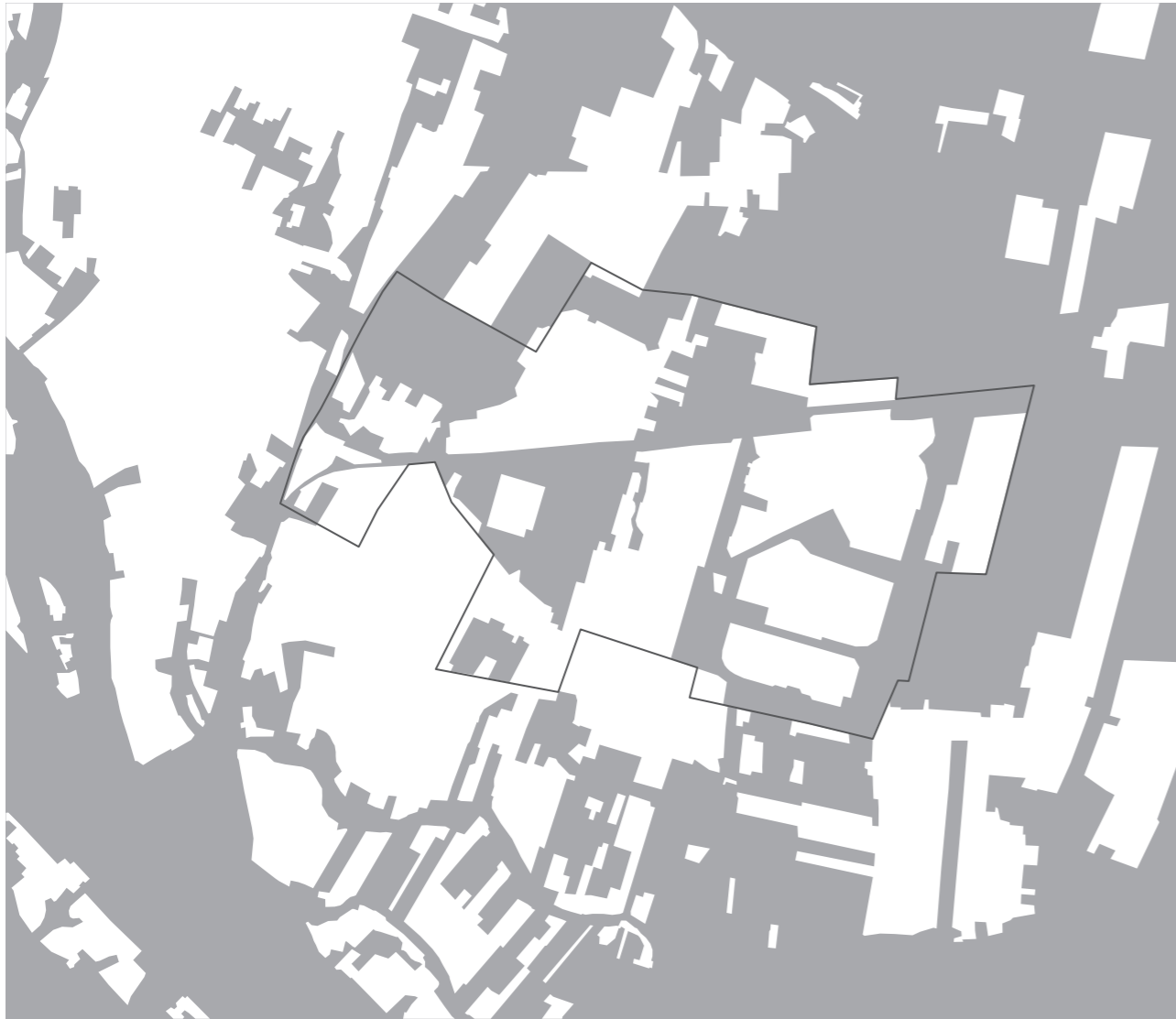
Vor 2000 Jahren bildete die Donau die Grenze des Römischen Reiches und damit – aus römischer Sicht – die Grenze zwischen der zivilisierten Welt und den »Barbaren«. Die germanischen Völker sahen dies naturgemäß anders. Auch die Donau selbst war als unberechenbarer Strom die längste Zeit eine Gefahr für die ganze Stadt. Heute fürchtet sich niemand mehr vor den »Wilden« auf der anderen Seite der Donau – der Strom ist gebändigt und aus Dörfern ist eine Stadt geworden. Doch welcher Logik folgt diese Stadt?

Vieles, was in der Kernstadt keinen Platz hatte oder dort nicht erwünscht war, was ihrer Versorgung diente oder aus ihr entsorgt werden sollte, fand an der windabgewandten und zentrumsabgewandten Seite jenseits des Stromes seinen Platz: Kriegsversehrte, Invaliden und Waisen wurden hier untergebracht, man errichtete Lager- und Logistikflächen, Autobahnkreuze und Verschiebebahnhöfe, Gewerbeparks und Shoppingcenter, Schotterabbau- und Gemüseanbaugebiete, einen Flughafen, eine Mülldeponie, eine Raffinerie. Aus diesem Umgang mit dem Raum, vor allem der vergangenen Jahrzehnte, resultieren die heutigen Verhältnisse zwischen Bebautem und nicht Bebautem, zwischen Dichte und Leere, Gestaltung und »Gstettn«, hohen Geschwindigkeiten und Stagnation, zwischen planerischer Absicht und Pragmatismus.

Es ist deutlich, dass sich Wien links der Donau nicht nach denselben Vorstellungen weiter entwickeln kann, wie rechts der Donau. Maßstäbe und Bilder von dem, was Stadt ausmacht, können nicht einfach von der einen auf die andere Seite des Flusses projiziert werden. Die »Ordnung« der Kernstadt zu übertragen würde hier zu Widersprüchen führen. Es muss vielmehr darum gehen, das Eigenständige dieses Stadtteils zu erkennen und anzuerkennen und an vorhandene Qualitäten und Prinzipien anzuknüpfen. Es bedarf eines Perspektivenwechsels auf jene Seite der Donau, wo die eigentlichen Rahmenbedingungen für das Heranwachsen dieser Stadt zu finden sind.

Verabschieden wir uns also von etablierten Mustern einer Stadt und begreifen wir dieses Mehrdeutige und Vielschichtige als Realität! Die Donaustadt ist als Stadtlandschaft zu verstehen, in der unvermittelt unterschiedliche Formen von Urbanität aufeinandertreffen und sich überlagern. Im Naturnahen, dem teilweise Ungeordneten und prinzipiell Unbestimmten und den dazwischen liegenden Lücken für Unvorhergesehenes liegen die Spannung und das Potenzial dieses Raumes.

Welche Karriere dieser Raum durchlaufen wird, ist heute noch ungewiss. Qualitäten von Stadt können sich nicht an einem vermeintlichen Endzustand ausrichten – der Prozess der Veränderung tritt in den Fokus des planerischen Denkens und Handelns. Dies bedeutet konsequenterweise auch, dass Entwicklungsmöglichkeiten offengehalten werden müssen, um auf sich ändernde Rahmenbedingungen und Anforderungen reagieren zu können. Stadt muss damit ständig veränderbar und lernfähig bleiben, das Prinzip der Transformation wird zu ihrer treibenden Kraft.



Archipel Donaustadt. Der 22. Bezirk gleicht einer Inselgruppe aus vielen kleinen und großen Siedlungskörpern, die aus dem »Ozean« der Freiräume ragen. Dabei werden zwei unterschiedliche Figuren sichtbar: An der westlichen, zentrumszugewandten Seite rund um Stadlau und Kagran ist der gebaute Raum das formgebende Element – er schließt Inseln aus Freiräumen in sich ein. Weiter östlich Richtung Stadtgrenze ist die Landschaft die maßgebliche, Raum bildende Struktur – Siedlungskörper »schwimmen« ohne einander zu berühren in ihr. Innerhalb des Planungsgebietes findet ein Wechsel zwischen diesen beiden Prinzipien statt. Wie ein Vexier zeichnen der gebaute wie der nicht gebaute Raum zugleich die Figur der Stadt, was diese Uneindeutigkeit zu ihrem prägenden Bild macht.



Der Zuschnitt einer Stadt. Ganz unterschiedliche Siedlungsformen und Maßstäbe liegen im Planungsgebiet eng nebeneinander. Neben den mittelalterlichen Dörfern finden sich Gartensiedlungen der Zwischenkriegszeit und zahlreiche Wohnanlagen der 1970er, 80er und 90er Jahre. Der charakteristische kleinteilige Zuschnitt der schmalen und langgestreckten, einst landwirtschaftlich genutzten, Flure lässt sich oft heute noch als Grundriss vieler Siedlungen ablesen und macht die komplexen Verhältnisse des Grundstückseigentums deutlich.

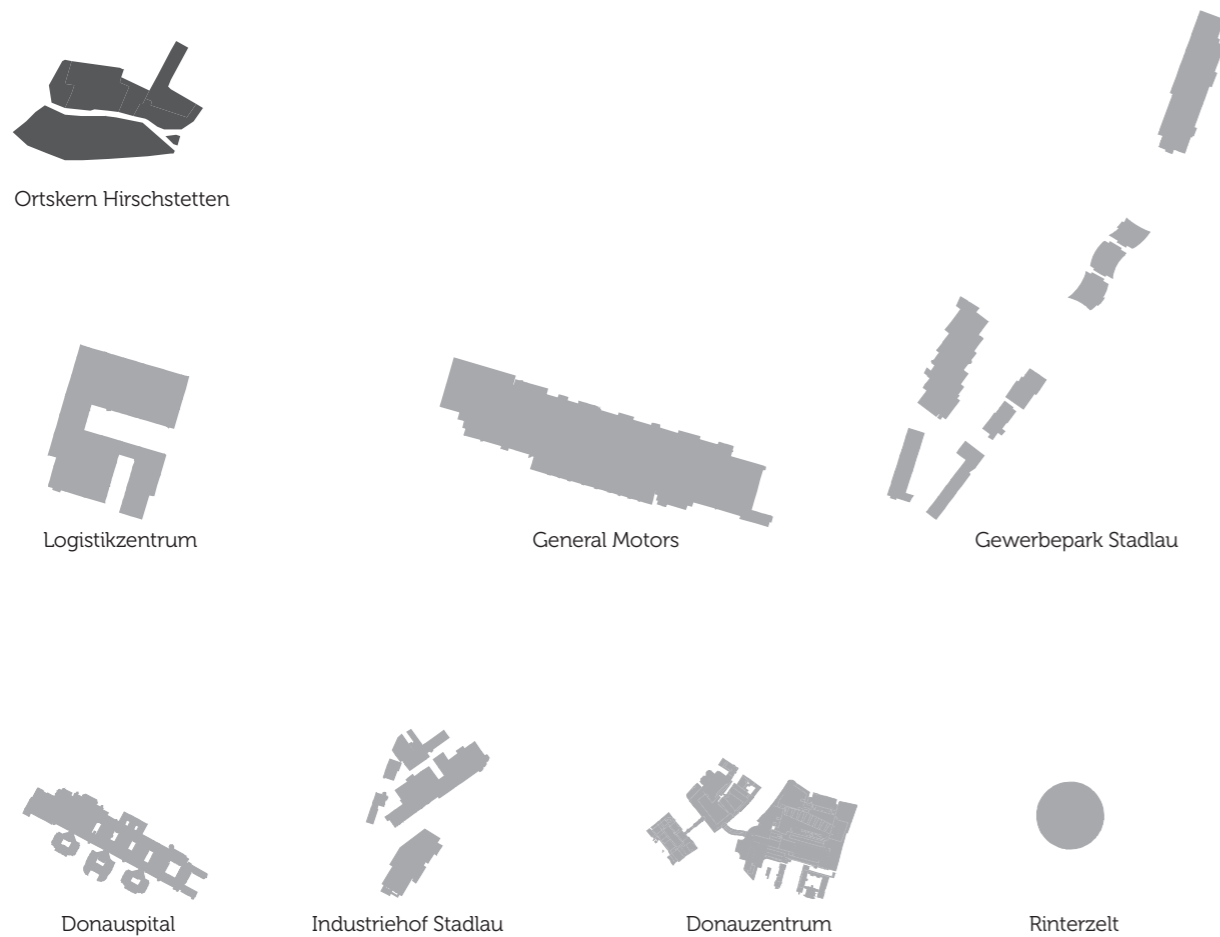


Die Prägung des Wassers. Donau und Badeteiche umklammern das Zielgebiet und sind für die gesamte Donaustadt identitätsstiftend, gar namensgebend. Vor ihrer ersten Regulierung hat sich die Donau durch dieses Gebiet mäandert; die Ortskerne von Stadlau und Aspern lagen fast an den Ufern der Flussläufe. Die verschiedenen Hochwasserhorizonte sind noch heute in der vermeintlich flachen Topografie des Bezirks ablesbar. Weiter nördlich prägen die ehemaligen Schottergruben im »Donaustädter Seengürtel« die Wasserlandschaft. Sie wurden in den 1970er Jahren renaturiert und sind heute wichtige Biotope und Naherholungsgebiete.

bis 1778
 bis 1870
 Gewässer heute (Donau seit 1980)



Historische Orientierung. Wie ein Kranz liegen die Ortskerne der Marchfelder Anger- bzw. Straßendörfer Breitenlee, Essling, Aspern, Stadlau, Hirschstetten und Kagran um das Zielgebiet. Sie waren bis Ende des 19. Jahrhunderts die einzigen Siedlungen in diesem Gebiet. Ihre Orientierung im Raum lässt sich von der Windrichtung ableiten, die meist von Nordwest nach Südost, also parallel zur Donau, verläuft. So waren die Höfe durch den gegen Nordwesten angelegten Wirtschaftstrakt vor Wind und Wetter geschützt.



Donaustadt XXL. Lange Zeit blieb das linke Donauufer von der Wiener Stadtentwicklung unbeeinflusst. Erst mit der Gründerzeit und der Überbrückung des regulierten Flusses entstanden in Stadlau und Kagran erste Industrieanlagen und Arbeitersiedlungen. Wesentlich später, ab den 1970er und 80er Jahren, wurden im ganzen Bezirk in Folge des großzügigen Ausbaus des Straßen- und Bahnnetzes großvolumige Geschosswohnbauten, Gewerbegebiete und andere Großanlagen errichtet, die einen völlig neuen und bis dahin in der Donaustadt unbekanntem Maßstab einführen: jenen der autoorientierten, funktionsgetrennten Stadt. Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Einkaufs-, Fachmarkt- und Logistikzentren ergänzten den Stadtteil um jene Bausteine, die ihn bis heute maßgeblich neu konfiguriert haben.



Große Achsen. Die Siedlungen der Donaustadt orientierten sich lange Zeit an den wenigen großen Einfallstraßen, die die Peripherie mit der Kernstadt verbanden: die Breitenleer Straße im Norden, die Groß-Enzersdorfer Straße im Süden und der Marchegger Ast als Bündel aus Bahn, U-Bahn und bald auch Stadtstraße sind alle auf das Stadtzentrum ausgerichtet. Die Logik, entlang dieser großen Achsen die Siedlungsschwerpunkte zu legen, wurde jahrzehntelang in den Bezirksentwicklungsplänen verfolgt. Ein neu eingeführter Korridor – jener der U2 – prägt den Fokus der jüngsten Entwicklungen und ist die nächste »Große Achse« in der Donaustadt.

1938

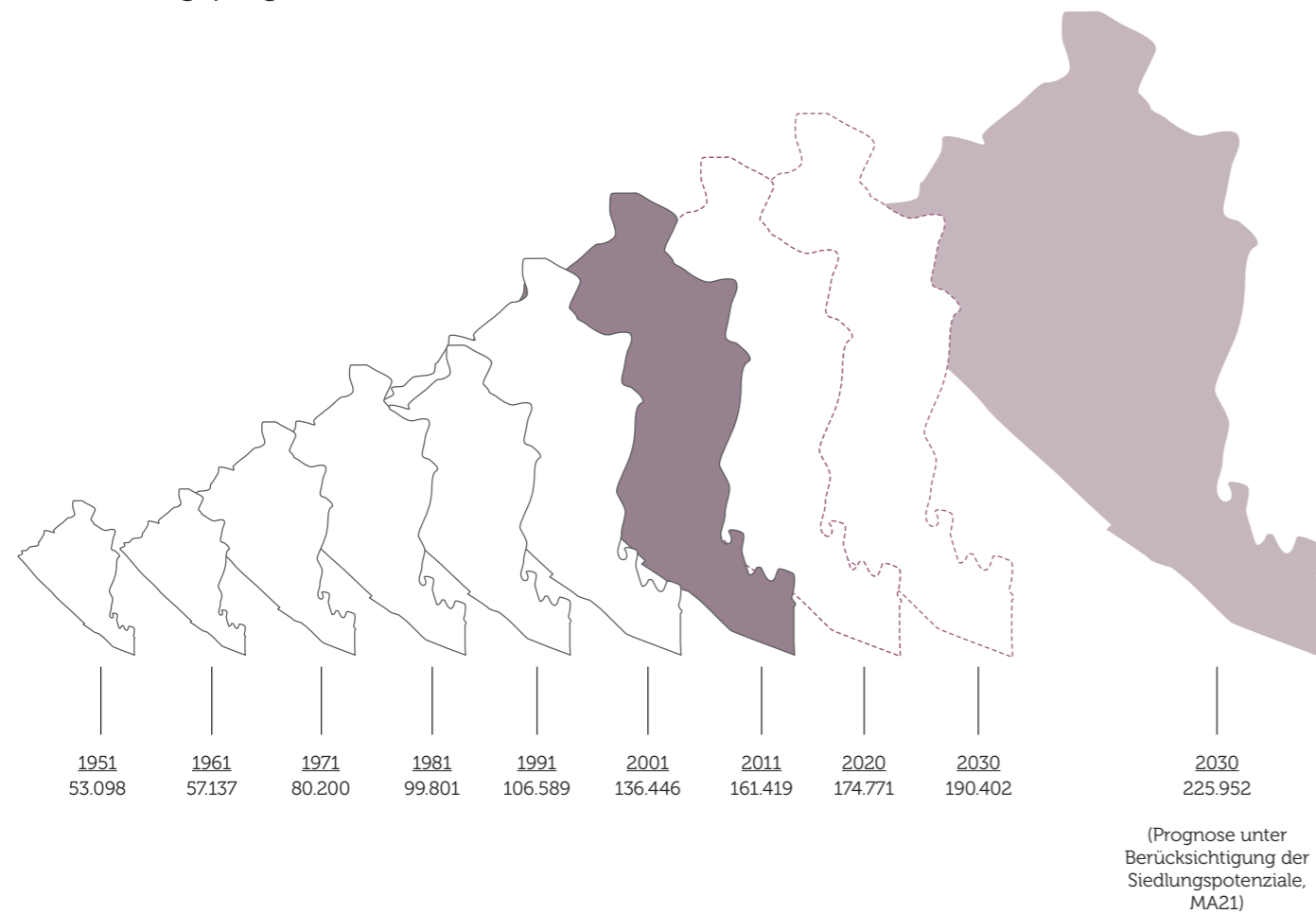


1996



Chronologie des Wachsens. Die Siedlungsentwicklung der vergangenen 80 Jahre zeichnet sich durch ein Stückwerk an Einzelprojekten aus, die keiner ganzheitlichen Perspektive zu folgen scheinen. Gut verfügbare Grundstücke an hochrangigen Infrastrukturachsen wurden bebaut, die Flächen dazwischen blieben landwirtschaftlich genutzt. Diesem lückenhaften Stückwerk mag scheinbar die »planende Hand« fehlen, doch genau in diesem inselhaften, heterogenen Raum liegen auch dessen besondere Qualitäten und Potenziale.

Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose Donaustadt



Die Donaustadt in kleinen und großen Zahlen. Die Donaustadt ist der wachstumsstärkste Bezirk Wiens. Seit 1951 hat sich die EinwohnerInnenzahl von 53.000 auf rund 160.000 mehr als verdreifacht. Während der Stadt bis zum Jahr 2030 ein Bevölkerungszuwachs von über 230.000 Menschen prognostiziert wird, soll im selben Zeitraum die Donaustädter Bevölkerung um etwa 30.000 Menschen anwachsen. Zieht man Einschätzungen aufgrund vorhandener Siedlungspotenziale heran, verdoppelt sich der zu erwartende Bevölkerungszuwachs auf über 60.000 Menschen. Dies bedeutet, dass mehr als ein Viertel des gesamtstädtischen Wachstums in diesem Bezirk stattfindet.

Quellen: Statistik Austria, Volkszählungen 1869 bis 2001, Registerzählung 2011
Statistik Austria, Bevölkerungsprognose, 2012
Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030, 2011

Fläche des Planungsgebietes: 1.126 ha
EinwohnerInnen im Planungsgebiet (2013): 26.067



Das Planungsgebiet ist etwa so groß wie der 4., 5., 6., 7., 8. und 9. Bezirk zusammen, aber hat nur ein Achtel deren BewohnerInnen.

03 Strukturkonzept

Um unterschiedliche Stadtteile räumlich und funktionell miteinander zu vernetzen, werden Freiräume, Mobilitätssysteme und Orientierungspunkte in Zusammenhänge gesetzt. Vier räumliche Prinzipien spannen gemeinsam ein stabiles Gerüst auf, innerhalb dessen mit der erforderlichen Offenheit gegenüber künftigen Anforderungen die Entwicklungen stattfinden können. Der Raum wird so zu einem ganzheitlichen Gewebe verflochten.



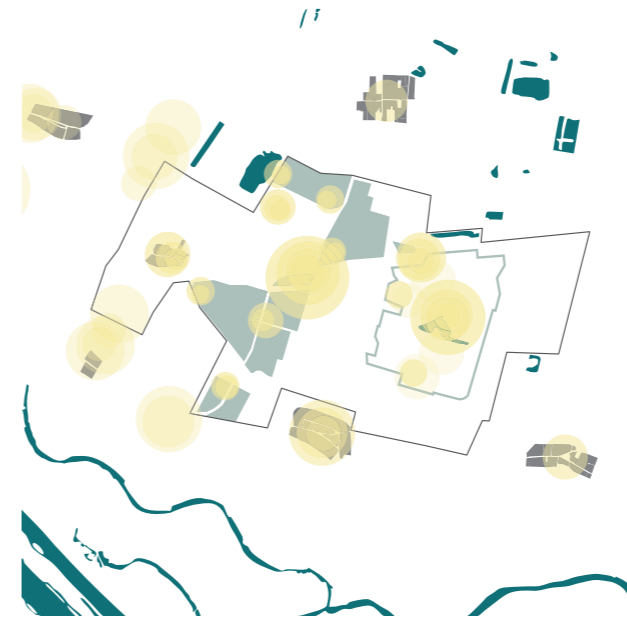
Räumliche Prinzipien



1: Das Grüne Gerüst
Freiraum als konstituierendes Element



2: Das Mobilitätsmodell
Von Bändern zu Netzen



3: Starke Quartiere
Eigenständige Stadtteile mit Bezug
zu ihrer Umgebung



4: Besondere Orte
Orientierung und Identifikation

Prinzip 1: Das Grüne Gerüst. Die Freiraumversorgung der wachsenden Stadt muss auch in Zukunft gewährleistet sein. Dies kann neben der Sicherung großzügiger Grünflächen auch durch deren offensive Vernetzung erzielt werden. Die Freiräume werden damit zum konstituierenden Element dieser Stadtlandschaft. Ein »Grünes Gerüst« stellt Verbindungen zwischen bestehenden und neu zu errichtenden Freiräumen her, verbessert deren Erreichbarkeit und schafft Orientierung.

Freiflächen in der Stadt sind neben nutzungsbezogenen und stadttökologischen Aspekten auch bedeutend für deren räumliche Gliederung. Gerade in Stadtrandgebieten, wo gebaute Strukturen oft nicht in der Lage sind, diese Aufgabe zu übernehmen, können Freiraumstrukturen zu einem raumbildenden Gerüst werden und Orientierung schaffen. Darüber hinaus leisten Grünräume einen Beitrag zur Identifizierbarkeit mit dem eigenen Quartier. Stadt aus der Landschaft heraus zu entwickeln wird zum Prinzip. Dabei sollen nicht landwirtschaftliche Strukturen ästhetisiert oder Landschaftsbilder romantisiert werden, sondern im Sinn der Logik dieser Transformationsräume eigenständige Freiraumtypologien entwickelt werden, die auch die Transformation der Landwirtschaft berücksichtigen.

Die große Qualität der Donaustadt liegt in ihrem hohen Anteil an Grün- und Wasserflächen und deren guter Erreichbarkeit. Ihre Dysfunktionalität und die gewisse Nutzungs- und Deutungsoffenheit sind prägende Merkmale, die von vielen geschätzt werden. Dieses Freiraumversprechen mit dem Stadtwachstum zu verknüpfen ist nun die große Herausforderung. Einerseits sind die Qualitäten der weiten Landschaft, des Horizonts und der Äcker in unmittelbarem Wohnumfeld in

ein neues Freiraumbild überzuführen, andererseits müssen auch bei großem Entwicklungsdruck weiterhin hochwertige Freiräume erhalten bleiben; jede bauliche Verdichtung bedarf einer entsprechenden Versorgung mit nahegelegenen Grünräumen. Diese haben vielschichtige Wertigkeiten und dürfen nicht als Restflächen behandelt werden, woraus der Anspruch entsteht, Freiraum und Bebauung immer gemeinsam zu entwickeln.

Obwohl das Wachstum der Stadt und die Ausdehnung der Siedlungsflächen zu einem Rückgang der Freiflächen führen, nehmen die Schnittstellen zwischen bebautem und nicht bebautem Raum zu. Durch das »Ausfransen« der Ränder werden die Kontaktflächen länger und die Orientierbarkeit sinkt. Mit der Schaffung markanter Übergangsmomente kann dem entgegengewirkt werden. Ränder müssen geschärft und qualifiziert werden; sie gilt es gezielt zu bearbeiten und bestmöglich zu nutzen. Hier bietet sich auch die Chance, das Nebeneinander von Wohnraum und Freiraum erlebbar zu machen.






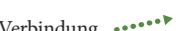
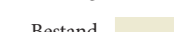

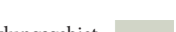
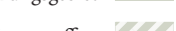

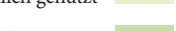
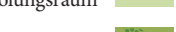

Manche quantitativen Rückgänge von Freiräumen können auch mit deren engmaschiger Vernetzung kompensiert werden. So ist es das Ziel, das flächige System aus wichtigen Naherholungsgebieten und Grünräumen mit einem linearen Freiraumsystem zu überlagern, um in Hinblick auf die Alltagsfunktion insbesondere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen die Erreichbarkeiten dieser Räume zu verbessern. Dieses »Grüne Gerüst« ist gleichzeitig Grundlage für die Stadterweiterung: an ihm orientieren sich künftige Standortentwicklungen. Neue Quartiere werden mit diesem Netz verwoben und bauen darüber Bezüge zu ihrer Umgebung auf.

Das Grüne Gerüst

- 01 Hirschstettens »Grüner Ring«
- 02 Freiraumband an der Stadtstraße
- 03 Badeteich und Blumengärten Hirschstetten
- 04 Hasibederstraße
- 05 Überplattung Stadtstraße
- 06 »Grüner Bogen«
- 07 »Hosenträgerparks« und die Anknüpfung an die aspern Seestadt
- 08 Von der Lobau zum Bisamberg

(Erläuterungen auf den folgenden Seiten)

Legende

- Stadtstraße 
- Stadtstraße überplattet 
- S-Bahn 
- U-Bahn 
- Grün- und Freiraumverbindung 
- wichtige fuß- und radläufige Verbindung 
- Bestand 
- Ortskern 
- Entwicklungsgebiet 
- langfristige Entwicklungsoptionen offen 
- derzeit landwirtschaftlich genutzt 
- Naturraum/Erholungsraum 
- wichtige Grünfläche 
- Wasser 

 500m

Das Grüne Gerüst

01 Hirschstettens »Grüner Ring«

Rund um den Ortskern Hirschstetten sollen vom Au-park bis zum Schlosspark die Grünflächen zu einem zusammenhängenden Ring geschlossen werden. Damit wird das historische Ensemble des Straßendorfes besser gefasst und als solches ablesbar. Der Ortskern selbst soll durch die zu erwartende Verkehrsentslastung durch die Errichtung der Stadtstraße, zugunsten einer attraktiven Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz, umgebaut werden.

02 Freiraumband an der Stadtstraße

Nördlich des Marchegger Astes soll ein Freiraumband verlaufen, das von Osten nach Westen die Stadtstraße bis zu deren Anschluss an die A23 begleitet und alle wesentlichen Nord-Süd-gerichteten Freiraumverbindungen mit sich verwebt. Neben Luft- und Lärmschutz kann dieser Korridor auch Naherholungs- und Freizeitfunktionen übernehmen und Bestandteil des überörtlichen Radwegenetzes werden. In seinem Verlauf soll das Freiraumband unterschiedliche Ausprägungen von Gestaltbarkeit und Nutzbarkeit sowie unterschiedliche räumliche Ausdehnungen aufweisen.

03 Badeteich und Blumengärten Hirschstetten

Gemeinsam mit dem Badeteich prägen die Schaugärten das Bild der Donaustadt. Sie sollen eng mit dem Freiraum- und Wegenetz verwoben werden. Ein Fokus soll dabei auf einer Neugestaltung des Eingangsbereichs und einer verträglichen Führung der Stadtstraße liegen. Als »Grüner Mittelpunkt« und

identitätsstiftender Ort bietet der Badeteich eine ganz besondere Lagequalität für angrenzende Stadtteile und das Entwicklungsgebiet an der Berresgasse. Zudem stellt er einen Ankerpunkt des »Grünen Bogens« (06) bis in die Seestadt dar.

04 Hasibederstraße

Diese Freiraumverbindung verläuft von Breitenlee über das Quadenviertel durch die Unterführung der Hasibederstraße und quert das Hausfeld, um in Richtung Süden bis zum Mühlwasser zu führen. In bestehenden Stadtteilen soll diese Freiraumrelation vor allem durch eine Begrünung des Straßenraums zum Ausdruck kommen, in den Entwicklungsgebieten besteht zudem die Möglichkeit, entlang dieser Achse die quartiersbezogenen Freiräume anzugliedern, um diese bestmöglich mit dem »Grünen Gerüst« zu vernetzen.

05 Überplattung Stadtstraße

Während das eigentliche Freiraumband entlang der Stadtstraße (02) an der Nordseite des Marchegger Astes weiterläuft, spaltet sich im Bereich des Oberen Hausfeldes ein weiteres Band ab, das dem tatsächlichen Straßenverlauf folgt. Von der SWW-Fläche in der östlich gelegenen Stadtrandsiedlung erstreckt sich dieses Band entlang bzw. über der Stadtstraße weiter in das westliche Hausfeld. Etwa die halbe Breite des Oberen Hausfeldes ist somit von dieser Barriere der Straße freigespielt und soll offensiv in das städtebauliche Konzept sowie die konkrete Gestaltung dieses Quartieres einbezogen werden. Stadtteilbezogene

Grünflächen, Sportflächen sowie zum Teil auf den Bildungsstandort bezogene Freiräume können in diesem Freiraumband Platz finden.

06 »Grüner Bogen«

Zum Teil bereits bestehende Naherholungsflächen sollen um weitere ergänzt werden, um einen »Grünen Bogen« vom Badeteich Hirschstetten bis zum »Hosenträgerpark« westlich der aspern Seestadt zu spannen. In einem großzügigen Freiraumband entlang des Entwicklungsgebietes an der Berresgasse soll dieser Grünzug über die SWW-Flächen an der Pfalzgasse nach Süden laufen, um in der Böschungslandschaft des Marchegger Astes und an dessen Überbrückung zu münden. In den angrenzenden Entwicklungsgebieten wird man einen besonderen Fokus auf die Schwelle zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen richten müssen. Erste Abschnitte dieser Verbindung werden bereits realisiert.

07 »Hosenträgerparks« und die Anknüpfung an die aspern Seestadt

Westlich und östlich der Seestadt bilden zwei langgestreckte Naherholungsflächen einen grünen Saum. Die landschaftsprägende »Gstettn« könnte hier als gestalterisches Prinzip eingesetzt werden. Ein enges Netz aus Fuß- und Radwegen soll dafür sorgen, dass die aspern Seestadt und ihre Nachbarschaft bestmöglich miteinander verbunden werden, damit daraus eine vermittelnde Grünfläche wird.

08 Von der Lobau zum Bisamberg

Diese Verbindung ist aus gesamtstädtischer Sicht von großer Bedeutung und entsprechend großzügig soll sie gesichert werden. Von der Lobau und dessen Vorland zieht sich dieser Grünzug am Esslinger Ortskern und der aspern Seestadt vorbei, überquert in Form einer Grünbrücke den Marchegger Ast und läuft über die Deponie Spitzau, die nahegelegenen Schotterteiche und den Bahnhof Breitenlee weiter bis zum Bisamberg.

Prinzip 2: Das Mobilitätsmodell. Nach einem System der großen Achsen rücken alltagstaugliche Gebrauchsnetze in den Fokus. Unterschiedliche Mobilitätsbänder sollen miteinander verflochten und Nutzungen verknüpft werden, um das Umsteigen innerhalb dieses Netzes zu kultivieren und zu vereinfachen. Hochleistungsfähige Trassen und engmaschige Fuß- und Radwegenetze werden integrativ mit den Stadtteilen entwickelt. Dabei spielt nicht nur die Frage der Distanz, sondern jene der Qualität der Wegeverbindungen die wesentliche Rolle.

Mit der Verlängerung der U2-Trasse entsteht in der Donaustadt eine der dynamischsten Entwicklungsachsen Wiens. Gewissermaßen als Rückgrat des gesamten Zielgebiets stellt diese Linie einen maßgeblichen Standort- und Entwicklungsfaktor dar. Sie besitzt das Potenzial, räumliche Zusammenhänge herzustellen, gleichzeitig drohen jedoch die Räume auf lokaler Ebene getrennt und die topografischen Zusammenhänge zerrissen zu werden. Stadträumlich gilt es auf diesen Korridor zu reagieren – er muss zu einer »Adresse« werden. Heute verläuft die U-Bahn an der Rückseite vieler Siedlungskörper, die Quartiere wenden sich von ihr ab. Umso wichtiger ist es, diese hochleistungsfähige Infrastruktur und ihre Stationsbereiche in die Entwicklung des Zielgebietes zu integrieren. Über technische Aspekte hinaus muss dem Anspruch an räumliche Qualitäten in diesen »Bewegungsräumen« nachgegangen werden.

Auch die Errichtung der Stadtstraße birgt die Gefahr, die Trennung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtgebieten zu festigen. Gemeinsam mit U-Bahn und S-Bahn wird dieses vierspurige Verbindungsstück zwischen der Außenring-schnellstraße und der A23 in einem Teilabschnitt entlang des Marchegger Astes zu einem hochrangigen Mobilitätskorridor gebündelt; großzügige Quermöglichkeiten werden dadurch erforderlich. Mit dieser Straße ist aber auch eine erhebliche Verkehrsentslastung der umliegenden Gebiete – vor allem der Ortskerne – zu erwarten. Um den Verkehr in der Stadtstraße zu bündeln und auch den Gestaltungsspielraum in den Ortskernen zu verbessern soll der Widerstand im bestehenden Netz erhöht werden. Dies bedingt ein begleitendes ganzheitliches Mobilitätskonzept im gesamten Planungsraum.

Es wird deutlich, dass es einer optimalen Abstimmung der Zusammenhänge und Abhängigkeiten der jeweiligen Mobilitätssysteme bedarf, um sichere, schnelle und komfortable Verbindungen innerhalb und zwischen den Stadtteilen herstellen zu können. Damit möglichst viele Menschen ihre Wege im Umweltverbund zurücklegen, ist die enge Wechselwirkung zwischen den großen Korridoren und den kleinteiligen Wegen anzustreben. Dazu muss das Umsteigen attraktiv werden, müssen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs offensiv in das Fuß- und Radwegenetz eingebunden und Schulwege kindergerecht gestaltet werden.

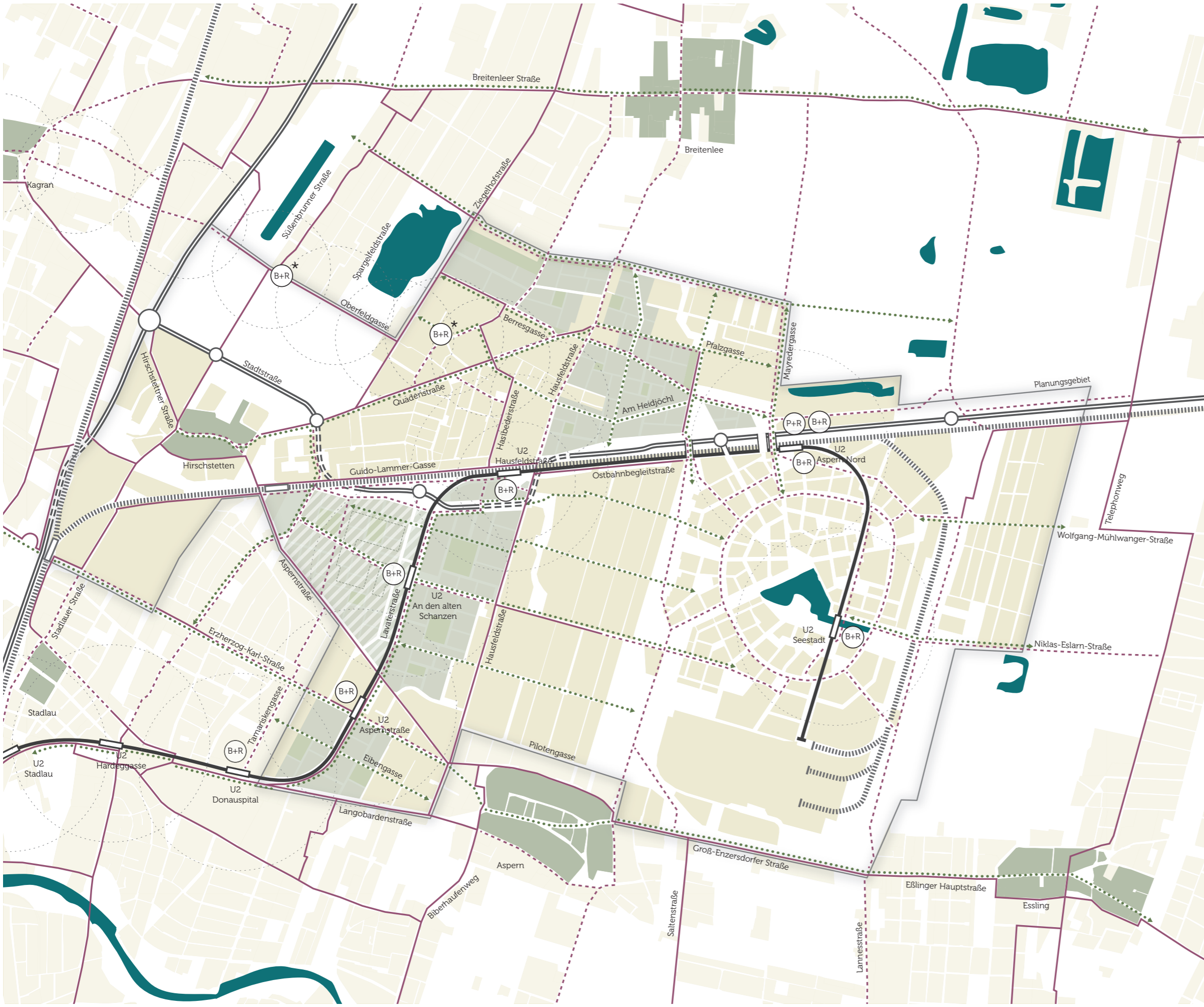
Ein weiterer Beitrag zur Verbesserung des Mobilitätsnetzes ist das Schaffen attraktiver öffentlicher Räume und die Steigerung von Aufenthaltsqualitäten. Generell sollen die neuen Quartiere weitestgehend autofrei bleiben, um die öffentlichen Räume vom motorisierten und ruhenden Verkehr freizuspielen. Diese gewinnen damit an Bedeutung und Qualität. Die Attraktivität der öffentlichen Freiräume ist eng mit Erschließungsqualitäten und Mobilität verknüpft. Öffentliche Räume definieren sich, anders als in der Kernstadt, weniger über ihre Ausgestaltung, als viel mehr über Bewegung. Mobilitätsfragen und die Verbesserung der Alltagstauglichkeit des Mobilitätsnetzes rücken damit gerade in diesem weitläufigen Stadtgebiet ins Zentrum der Planungsaufgaben.

Fuß- und Radwege

Fußwege und Straßenräume mit Begleitgrün
 Entlang bestehender Straßenzüge sollen durch die Steigerung von Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten die Fuß- und Radwegeverbindungen attraktiver werden.

Radwege
 Im Planungsgebiet und darüber hinaus werden nicht nur Lücken im Radwegenetz geschlossen, es sollen auch alltagstaugliche Korridore für möglichst rasche und kurze Wege errichtet werden. Daneben werden auch Freizeittrouten durch das weitläufige Freiraumnetz ausgebaut.

Bike & Ride
 Die Stationsbereiche der Straßenbahn könnten die Rolle kleiner Quartierszentren übernehmen und attraktive Umstiegsmöglichkeiten anbieten. Als kleine »Mobilitätszentralen« können Bike & Ride-Anlagen an ausgewählten Straßenbahnstationen das Umsteigen erleichtern und attraktiver machen.



- Legende**
- Stadtstraße
 - Stadtstraße überplattet
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - empfohlene Bike & Ride-Station
 - wichtiger Fußweg
 - bestehende Radverbindung
 - Radverbindung empfohlen/in Planung
 - Bestand
 - Ortskern
 - Entwicklungsgebiet
 - langfristige Entwicklungsoptionen offen
 - Wasser



Öffentlicher Verkehr



- Legende**
- Stadtstraße
 - Stadtstraße überplattet
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - Straßenbahn
 - Straßenbahn geplant/möglich
 - Bus
 - empfohlene Bike & Ride-Station
 - Bestand
 - Ortskern
 - Entwicklungsgebiet
 - langfristige Entwicklungsoptionen offen
 - Wasser

500m

Straßennetz



- Legende**
- Stadtstraße
 - Stadtstraße überplattet
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - Straßenbahn
 - Straßenbahn geplant/möglich
 - Primäre Erschließung
 - Sekundäre Erschließung
 - Langsamverkehrskorridor
 - Bestand
 - Ortskern
 - Entwicklungsgebiet
 - langfristige Entwicklungsoptionen offen
 - Wasser

500m

Prinzip 3: Starke Quartiere. Unter Bezugnahme auf ihre Umgebung und den lokalen Bedarf sollen die neuen Quartiere in das bestehende System unterschiedlicher Zentrenstrukturen eingebracht werden. Mit der Definition von Nachbarschaften wird die Orientierung im Raum und die Identifizierbarkeit mit ihm verbessert. Die Stadtteile zeichnen sich durch eine starke Eigenständigkeit aus und erzeugen in ihrer räumlichen und inhaltlichen Schwerpunktsetzung einen Mehrwert für das gesamte Gebiet.

Welche Position nimmt das Zielgebiet innerhalb Wiens und innerhalb der Stadtregion ein? Welches »Gewicht« erhält dieser Kernbereich der Donaustadt, der im Begriff ist, über ein hochrangiges Verkehrsnetz leistungsfähig mit anderen Stadtteilen und der Region verbunden zu werden und mit der aspern Seestadt ein Quartier erhält, dessen Strahlkraft und Magnetwirkung weit über die Bezirksgrenzen hinaus reichen wird?

Die lokalen Zentren unterliegen einem Bedeutungs- und Strukturwandel. Das Zielgebiet ist flankiert von mehreren historisch gewachsenen Ortskernen; ihnen gegenüber stehen Großformen wie das Donauzentrum in Kagran und der Gewerbepark Stadlau. Diese Ambivalenz aus kleinteiligen und großmaßstäblichen Bezugsräumen gilt es aufeinander abzustimmen und in der Entwicklung neuer Quartiere zu berücksichtigen.

In diesem Stadtteil, der unter der Prämisse der Trennung von Wohnen und Arbeiten herangewachsen ist, besteht der Bedarf, die teils großen Distanzen und kleinen Barrieren zu überwinden und darüber hinweg die unterschiedlichen Bezugsräume engmaschig miteinander zu vernetzen. Zentren sollen aus den Wegen heraus behandelt werden, denn ein wirkliches Zentrum entsteht dort, wo sich Alltagswege bündeln und verschiedene Funktionen überlagern. Mit der Erweiterung der U-Bahn rückt nun zum einen die Donaustadt näher an die Kernstadt, darüber hinaus rücken aber auch die einzelnen Quartiere innerhalb des Bezirks näher zusammen. Ergänzt um ein engmaschiges Netz aus alltagstauglichen Wegen liegt vor allem in den U-Bahnknoten das Potenzial, zu Kristallisationspunkten der Zentrenentwicklung zu werden. Die Stationsbereiche dürfen dabei nicht bloß als Haltestellen begriffen werden – sie sollen unterschiedliche Nutzungen zusammenführen und gleichzeitig zu Brücken zwischen den Quartieren werden.

Neben den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs stellen auch Einrichtungen sozialer Infrastruktur wesentliche Bezugsräume dar. Vor allem Bildungsstandorte müssen mehr leisten als klassische Schulen, auch räumlich. Sie markieren ein lokales Zentrum und können als Treffpunkt und Ort der Kommunikation weitere Zentrenfunktionen im Quartier übernehmen. Gerade in den städtischen Einrichtungen besteht eine hohe Steuerungsmöglichkeit der öffentlichen Hand diese Zentrenstrukturen auch offensiv zu gestalten.

Die neuen Quartiere orientieren sich an diesem Wege- und Zentrengerüst. Es wird darauf zu achten sein, keine Standortkonkurrenzen aufzubauen, sondern das Nutzungsspektrum im Gebiet zu ergänzen oder durch hohe Nutzungsoffenheit Spielraum zu lassen für künftige Programmierungen, um auf den tatsächlichen Bedarf reagieren zu können. Kernbereiche für besondere Erdgeschoßnutzungen werden vorgesehen, um diese Standorte bedarfsgerecht zu bündeln.

Die hochwertige Ausstattung mit technischer und sozialer Infrastruktur sowie die generellen Ziele einer leistbaren Stadt erfordern eine kompakte Quartiersentwicklung in angemessener städtebaulicher Dichte. Diese muss aber vor allem über Nutzungsdichte, Nutzungsvielfalt und urbane Qualitäten, nicht alleine durch bauliche Verdichtung bestimmt werden. Um den Maßstäben an städtischer Qualitäten gerecht zu werden ist Mut zur Stadt erforderlich, Mut zu Vielfalt und Mut zu Dichte, um – sehr wohl unter Bezugnahme auf bestehende, kleinteilige Strukturen – eine urbane Entwicklung zu ermöglichen.

Zentrenmodell



- Legende**
- bestehendes (lokales) Zentrum
 - potenzielles (lokales) Zentrum
 - Stadtstraße
 - Stadtstraße überplattet
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - Straßenbahn
 - Straßenbahn geplant/möglich
 - bestehender Bildungsstandort
 - möglicher Bildungsstandort
 - Bestand
 - Ortskern
 - Entwicklungsgebiet
 - langfristige Entwicklungsoptionen offen
 - Wasser

500m

Nutzungs- schwerpunkte

Nutzungsmischung und Nutzungsoffenheit. Trotz aller Schwerpunktsetzungen gilt es darauf zu achten, ein hohes Maß an Nutzungsoffenheit, Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt im Quartier nicht nur zu ermöglichen, sondern einzufordern. Nutzungsoffene Gebäudestrukturen sind wesentlich, um auf die jeweiligen Nutzungsbedürfnisse reagieren zu können. Es werden eine vertikale Nutzungsmischung und Mischnutzung innerhalb der Baufelder empfohlen.

Kernbereiche für Erdgeschoßzonen. Für besondere Erdgeschoßnutzungen sollen Kernbereiche vorgeschlagen werden, die über ein zentrales Management verwaltet werden. Es muss allerdings eine Ausnahme bleiben, manche Flächen aus der klassischen BauträgerInnenlogik zu heben. Auch das Wohnen im Erdgeschoß soll als besondere Qualität verstanden werden.



Legende

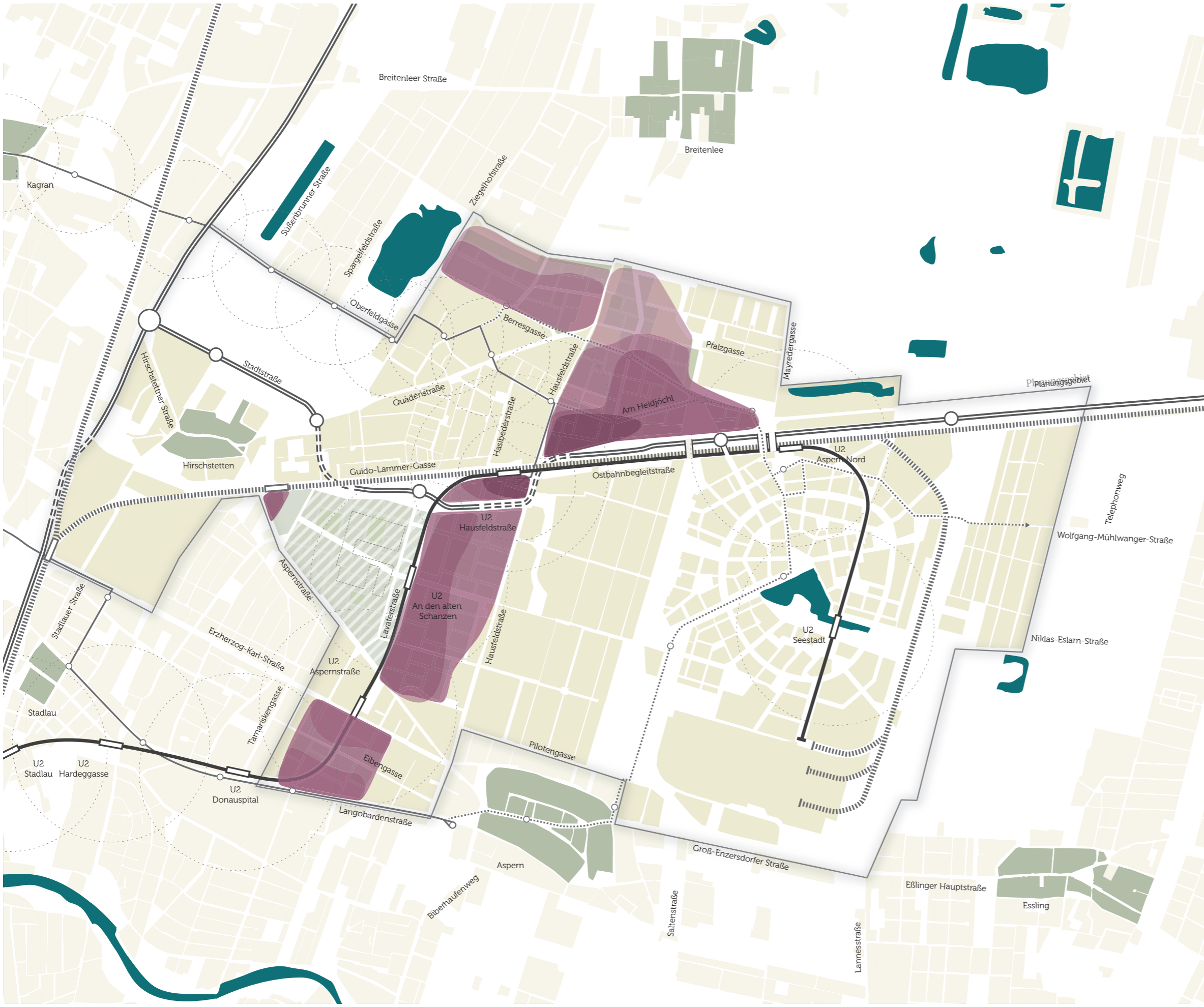
- hauptsächlich Wohnen
- hauptsächlich Wohnen mit nutzungs offenem Erdgeschoß
- Mischnutzung
- Mischnutzung Bestand
- Geschäftsnutzung/Dienstleistung Bestand
- langfristige Nutzungsoptionen offen
- Industrie/Gewerbe Bestand
- Soziale Infrastruktur Bestand
- derzeit landwirtschaftlich genutzt
- bestehender Bildungsstandort
- möglicher Bildungsstandort

🕒 ————— 500m

Bauliche Dichte

Die hochwertige Ausstattung mit technischer und sozialer Infrastruktur sowie die generellen Ziele einer leistbaren Stadt erfordern eine kompakte Quartiersentwicklung in angemessener städtebaulicher Dichte. Diese muss aber vor allem über Nutzungsdichte, Nutzungsvielfalt und urbane Qualitäten, nicht alleine durch bauliche Verdichtung bestimmt werden.

Die tatsächlichen baulichen Dichten gilt es im Rahmen städtebaulicher Verfahren auszuloten. In diesem Modell nähert man sich einer grundsätzlichen Höhenentwicklung innerhalb des Planungsgebietes an.



Legende

durchschnittliche Geschößzahl

- gering
- ↓
- höher
- Bestand
- Ortskerne

⌚ ————— 500m

Prinzip 4: Besondere Orte. Badeteiche und Ortskerne, kleine und große Freiräume prägen das Bild der Donaustadt und kennzeichnen ihren Charakter. Als räumliche Ankerpunkte schaffen sie Orientierung und Identität und verleihen den Stadtteilen ihre besonderen Qualitäten. Die Korridore, die von diesen Orten aufgespannt werden, machen räumliche Zusammenhänge sichtbar oder stellen sie gar erst her. Sie sollen hervorgehoben werden, um sie in künftige Entwicklungen gezielt einzubeziehen.

In der Donaustadt ist in Folge der Wachstumsdynamik der Neubau in den Fokus planenden Handelns und privater wie öffentlicher Investitionen gerückt. Bestehende bauliche und naturräumliche Strukturen dürfen dabei jedoch nicht außer Acht gelassen werden. Geltende Schutzzonen für die Siedlungskerne in Hirschetten und Breitenlee sowie für das historische Industrieareal in Stadlau und die Erklärungen der aufgelassenen Teile des Verschiebebahnhofs Breitenlee zum »Geschützten Landschaftsteil« bringen dieses Bewusstsein bereits deutlich zum Ausdruck. Die Ortskerne bedürfen neben eines Ensembleschutzes jedoch auch gestalterischer Maßnahmen und einer Einbettung in ihre Umgebung. Gerade das Historische kann als identifizierbares Moment dabei helfen, in diesem hoch dynamischen Stadtgebiet Orientierung zu geben und Anhaltspunkte innerhalb des Neuen zu bieten.

Heute sind die Anger- und Straßendörfer zum Teil mit sehr hohen Verkehrsbelastungen konfrontiert und Kaufkraft wird in die großmaßstäblichen Geschäfts-

gebiete abgezogen. Durch die Errichtung der Stadtstraße ist eine Entlastung der Ortskerne vom Durchfahrtsverkehr zu erwarten und es bietet sich die Möglichkeit, mit gestalterischen Eingriffen in die öffentlichen Räume und einer Neuorganisation der Straßenräume die Qualitäten zu verbessern.

Neben den historischen Bausteinen sollen auch die Bezüge zu kleinteiligen und großen Freiräumen gesichert werden. Die Unformatiertheit der »Gstettn«, die Großzügigkeit landschaftlicher Zusammenhänge und der Bezug zum Wasser sind maßgebliche Qualitätsmerkmale in diesem Gebiet. Diese Orte sollen ebenso wie gebaute Strukturen als Ankerpunkte ihren Einsatz in diesem Orientierungsgerüst finden und räumlich gefestigt werden.

Dieses Gerüst zwischen den besonderen Orten wird von unterschiedlichen Korridoren aufgespannt, die alle spezifische Eigenschaften, Rhythmen und Sequenzen aufweisen. Die großen Ost-West-orientierten Einfallstraßen, an denen sich in den vergangenen Jahrzehnten die Siedlungsentwicklung orientiert hat, kreuzen die wenigen Nord-Süd-gerichteten Verbindungen, denen die wichtige Aufgabe zukommt, zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich des Marchegger Astes zu vermitteln. Hinzu kommt ein neuer Korridor, der sich durch eine eigene Logik auszeichnet: Die Straßenbahnlinie 26 stellt eine bis dahin nicht bestehende räumliche Beziehung zwischen unterschiedlichen Quartieren her und birgt das große Potenzial, zum Rückgrat eines ganzen Stadtteils zu werden.

Korridore

- 01 Linie 26
- 02 Stadtstraße
- 03 An den alten Schanzen
- 04 Aspernstraße
- 05 Erzherzog-Karl-Straße/Groß-Enzersdorfer Straße
- 06 Hausfeldstraße
- 07 Stadlauer Straße/Süßenbrunner Straße

*(Erläuterungen auf den folgenden Seiten,
Legende der Korridore auf Seite 91)*



Legende

- Korridor
- Besonderer Ort
- Entwicklungsgebiet
- Bestand
- Wasser

500m

Linie 26

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 werden unterschiedliche Stadtteile miteinander verbunden und damit auch neu miteinander in Beziehung gesetzt. Die Trasse führt auf dem Weg vom Kagraner Platz zur Station Hausfeldstraße sowohl durch landwirtschaftlich geprägte Gebiete, den Gewerbepark Stadlau, bestehende Wohnquartiere und in ihrer möglichen Verlängerung durch das Stadterweiterungsgebiet Am Heidjöchl bis zur Seestadt. Dieser Korridor kann zu einem Rückgrat des gesamten Gebietes nördlich der S-Bahn werden.

01 Ortskern Kagran

Der Kagraner Platz ist als wichtiger Umsteigeknoten ein Ankerpunkt entlang dieses Korridors und mit der Linie 26 auch das Sprungbrett nach Floridsdorf. Mit der Anbindung des Ortskernes an das Straßenbahn- und Radwegenetz steigt auch der Bedarf an gestalterischen Maßnahmen in den öffentlichen Räumen.

02 Gewerbepark Stadlau

Die Straßenbahnstation ist ein potenzieller Umsteigepunkt zur S-Bahn. Um den Gewerbepark auch zu Fuß und mit dem Rad erreichen zu können, wird der Lückenschluss im Rad- und Fußwegenetz empfohlen.

03 Oberfeldgasse

Ein Freiraumkorridor begleitet die Straßenbahnlinie und den Radweg entlang der Oberfeldgasse bis zum Badeteich Hirschstetten. Die Sicherung dieser Freiraumbeziehung ist zu gewährleisten. An der Kreuzung Süßenbrunner Straße bietet sich das Errichten einer großzügigen Bike & Ride-Anlage an.

In einem weiteren Planungsschritt wird zu untersuchen sein, wie mit dem Bereich entlang der Straßenbahntrasse und der Stadtstraße umgegangen werden soll (A). Die Durchlässigkeit der Grünraumverbindung vom Ortskern Hirschstetten Richtung Norden ist auf jeden Fall zu gewährleisten.

04 Blumengärten und Badeteich

Sowohl das Wasser als auch die Gärtnereien sind prägende Elemente der Donaustadt. Damit bildet diese zentral gelegene, zusammenhängende Naherholungsfläche ein Kernstück der künftigen Entwicklungen im gesamten Gebiet. Mit dem Verlegen des Eingangs zu den Gärtnereien an deren Nordseite ist auch ein Anspruch an eine qualitätsvolle Gestaltung der öffentlichen Räume verbunden.

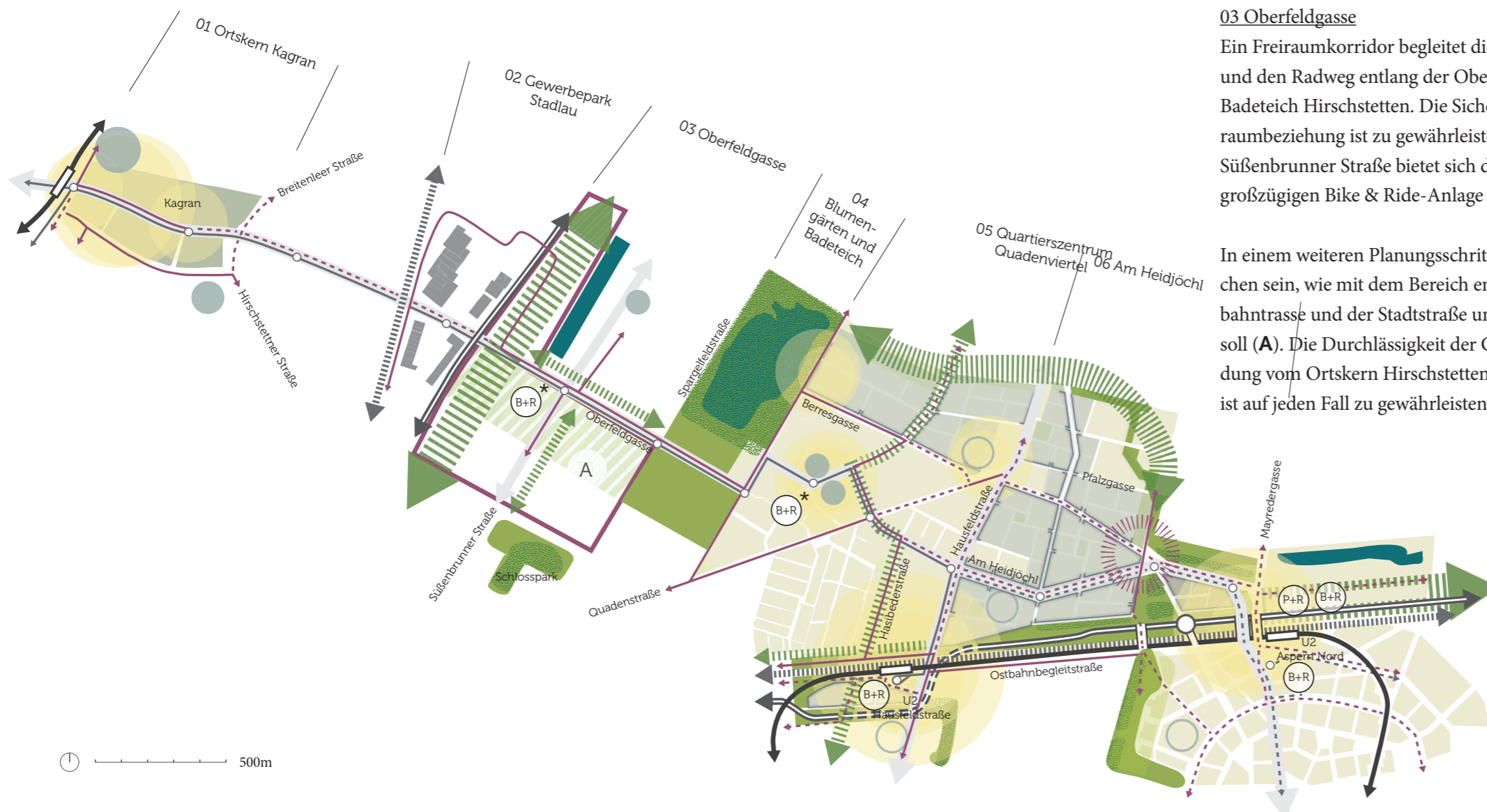
05 Quartierszentrum Quadenviertel

Mit dem Neubau der Volksschule in der Pirquetgasse und der Renovierung der Mittelschule Prinzgasse erhält das Quadenviertel in seiner Mitte einen hochwertigen Bildungsstandort, der als mögliches Quartierszentrum auch ein besonderer Bezugsort werden kann, was in einer künftigen Gestaltung der öffentlichen Räume aufzugreifen ist.

Bei einer möglichen Trassenvariante einer Straßenbahnlinie 27 über die Berresgasse würde diese als zentraler Korridor des Quadenviertels zusätzliches räumliches Gewicht bekommen, was in der Gestaltung des Straßenraums zum Ausdruck kommen soll.

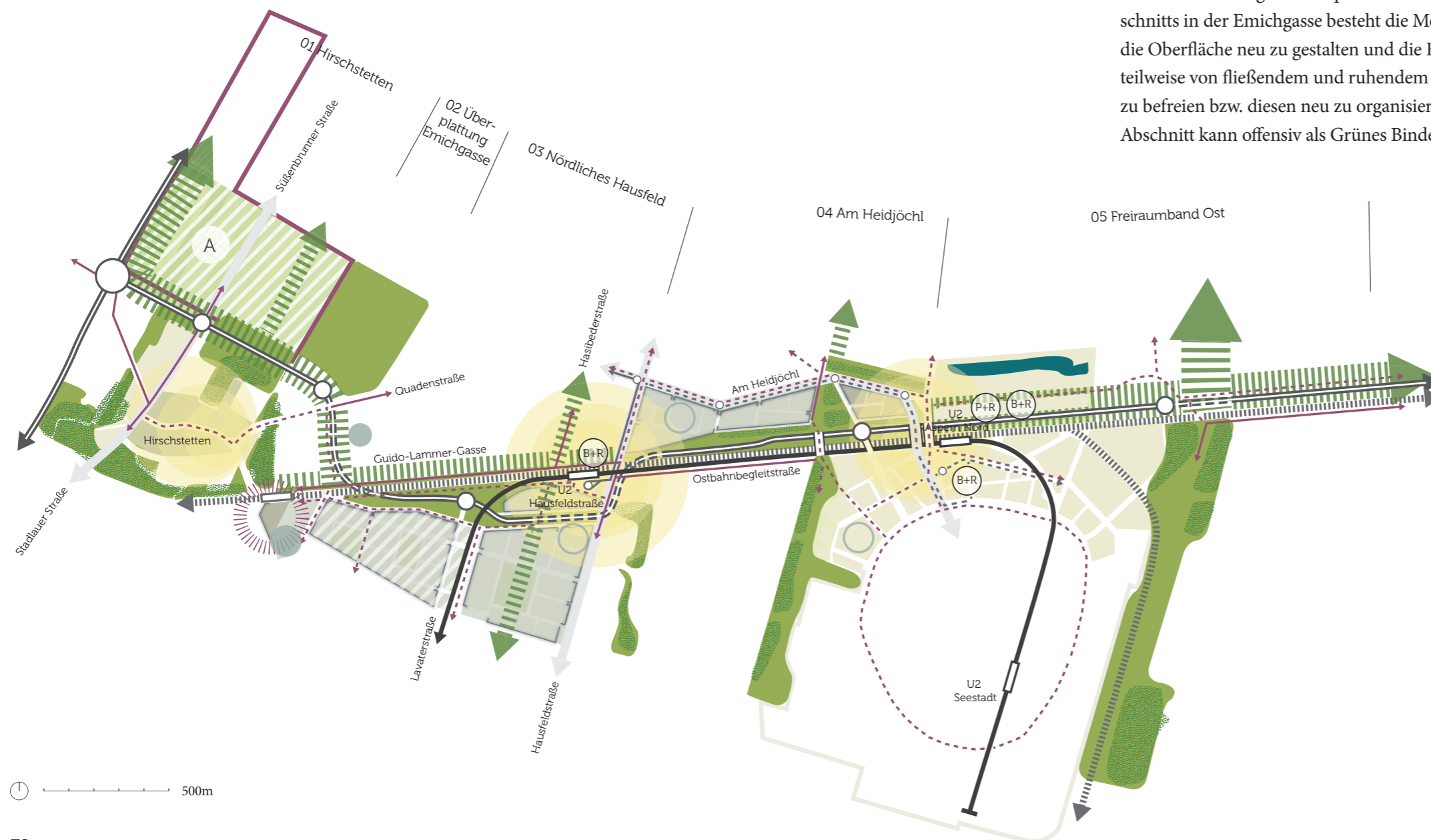
06 Am Heidjöchl

Die Linie 26 endet an der Station Hausfeldstraße, eine mögliche Linie 27 könnte diesen Korridor künftig entweder südlich über das Heidjöchl oder nördlich über die Berresgasse und die Pfalzgasse bis zur Station Aspern Nord verlängern. Die Achse der Straßenbahn spannt den zentralen Bereich des neuen Quartiers auf und soll in der städtebaulichen Gestaltung ihre Entsprechung finden. Der U-Bahnknoten Aspern Nord selbst bildet gewissermaßen ein Entrée in die Seestadt, schlägt die Brücke zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen und als Umsteigepunkt mit S-Bahn und Park & Ride-Anlage ist dieser Knoten auch das Tor in die Region.



Stadtstraße

Als Bindeglied zwischen der Außenringschnellstraße und der A23 verbessert die Stadtstraße die überörtlichen Erreichbarkeiten, führt aber lokal teilweise zu einer Barrierewirkung. Diese soll mit einer offensiven Gestaltung eines begleitenden Freiraumbandes bestmöglich überwunden werden. Dieses schafft sowohl Raum für Fuß- und Radwege als auch für Sport- und Erholungsflächen. Darüber hinaus bieten Vegetation und ein modelliertes Gelände Schutz vor Lärm- und Schadstoffemissionen. Um möglichst viel Verkehr in der Stadtstraße zu bündeln soll im bestehenden Straßennetz der Widerstand erhöht werden. Damit steigt auch der Gestaltungsspielraum in den historischen Ortskernen.



01 Hirschstetten

In einem weiteren Planungsschritt wird zu untersuchen sein, wie mit dem Bereich entlang der Straßenbahntrasse und der Stadtstraße umgegangen werden soll (**A**). Die hohe Erschließungsqualität legt die Erstellung eines städtebaulichen Konzeptes nahe. Die Durchlässigkeit der Grünraumverbindung vom Ortskern Hirschstetten Richtung Norden ist dabei auf jeden Fall zu gewährleisten.

02 Überplattung Emichgasse

Mit der Errichtung des überplatteten Stadtstraßenabschnitts in der Emichgasse besteht die Möglichkeit, die Oberfläche neu zu gestalten und die Freiräume teilweise von fließendem und ruhendem Verkehr zu befreien bzw. diesen neu zu organisieren. Dieser Abschnitt kann offensiv als Grünes Bindeglied zwi-

schen den Blumengärten und dem Freiraumband der Guido-Lammer-Gasse entwickelt werden und dabei auch eine Neugestaltung des südlichen Vorplatzes der Blumengärten miteinbeziehen.

03 Nördliches Hausfeld

In diesem Entwicklungsgebiet soll der Korridor der Stadtstraße großzügig in ein Landschaftsband eingebettet werden. Im Oberen Hausfeld wird der Abschnitt von der Hausfeldstraße bis zur Verlängerung der Hasibederstraße überplattet, wodurch die Barriere zwischen den beiden Stadtteilen zum Teil aufgehoben werden kann und die Baufelder enger aneinander rücken können.

04 Am Heidjöchl

Auch Am Heidjöchl liegen Entwicklungsgebiete unmittelbar entlang der Stadtstraße. Ziel muss es sein, über die Gestaltung des Freiraumbandes die Lagequalitäten so weit zu heben, um das Gebiet auch als Wohnstandort attraktiv zu gestalten.

05 Freiraumband Ost

Ab der Anschlussstelle Am Heidjöchl liegt die Stadtstraße im Verantwortungsbereich der ASFiNAG und wird zur Schnellstraße. Das Kernstück dieses Abschnittes ist die Landschaftsbrücke an der Anschlussstelle Flugfeld Aspern, die eine großzügige Querung der Trasse ermöglichen soll. Generell soll in diesem Teilstück die Gestaltung des Freiraumbandes großzügiger sein, als im zentralen Bereich.

An den alten Schanzen

Dieser Weg verbindet zwei künftige U2-Stationen miteinander und fädelt einige Bildungseinrichtungen von der AHS Contiweg im Westen über künftige Standorte am Hausfeld bis zum Bildungscampus in der südlichen Seestadt an sich auf. Dies legt den Ausbau einer Langsamverkehrsstrasse, also eines sicher und großzügig ausgebauten Fuß- und Radweges ohne Durchfahrtsverkehr, nahe. Gewissermaßen als »Boulevard« könnte An den alten Schanzen als attraktiver, zentraler Korridor mit hohen Aufenthaltsqualitäten bestehende und künftige Quartiere miteinander verbinden.

01 Zentrales Hausfeld

In einer langfristigen Perspektive wird An den alten Schanzen das gesamte Hausfeld in zentraler Lage queren. Als Rückgrat des gesamten Entwicklungsgebietes soll dieser Korridor zu einer wirklichen Adresse aufgebaut werden. Damit entstehen ganz besondere Anforderungen an die Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten dieses öffentlichen Raumes. Der Schlüsselstandort am Bahnhof Hirschstetten bildet gewissermaßen das Portal in die Aspernstraße und damit auch den westlichen Ankerpunkt dieses Korridors.

02 Stadtrandsiedlung

In der bestehenden Wohnsiedlung wird empfohlen, den Langsamverkehrskorridor langfristig in der selben Großzügigkeit zu gestalten, wie im westlich gelegenen Hausfeld.

03 aspern Seestadt

Jenseits des grünen Saums der sogenannten »Hosenträgerparks« erstreckt sich die Verlängerung von

An den alten Schanzen durch die südliche Seestadt bis zum Himmelteich. Die Schulgebäude und das aspern IQ prägen diesen neuen Stadtteil und bilden ein Quartierszentrum, das seinen Schwerpunkt in Bildung und Forschung hat. Der etwas mehr als zwei Kilometer lange Korridor erhält hier seinen östlichen Ankerpunkt.



Aspernstraße

Entlang der Straße zwischen den Ortskernen Hirschstetten und Aspern liegen kleinteilige Wohngebäude und gärtnerische Betriebe einander gegenüber. Diese Nutzungsmischung soll auch in künftigen Entwicklungen Platz finden, gleichzeitig bedarf es einer Verbesserung der Qualitäten als Wohnstandort. Generell soll der räumliche Bezug der beiden Ortskerne gestärkt werden, etwa durch die Gestaltung der öffentlichen Räume und die Verbesserung der Radwege.

01 Ortskern Hirschstetten

Der historische Kern von Hirschstetten ist im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Schutzzone ausgewiesen, um in diesem Bereich das charakteristische Stadtbild zu erhalten und einen besonderen Anspruch an Architektur- und Gestaltungsqualitäten auszudrücken. Mit Eröffnung der Stadtstraße ist mit einer Verkehrsentslastung von 45% zu rechnen.¹ In Folge können durch eine Erhöhung des Durchfahrts-widerstandes mittels Rückbaus von Verkehrsflächen und die Neugestaltung der öffentlichen Räume die Aufenthaltsqualitäten verbessert werden. Damit gewinnt der Standort auch für Handel und Gastronomie an Bedeutung. Um den Verkehr bestmöglich in den Ortskern zu integrieren, wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Mischverkehrsfläche zu untersuchen. Zudem soll der Ortskern offensiv in das Radwegenetz eingebunden werden.

02 Portal Aspernstraße

Am westlichen Ende des Hausfeldes, zwischen dem Bahnhof Hirschstetten und der AHS Contiweg, liegt ein Schlüsselgrundstück: hier soll eine städtebauliche

Konzeption die Schwelle zwischen den Stadtteilen markieren, die Portalsituation entsprechend ausformen und dem gesamten Quartier Orientierung geben.

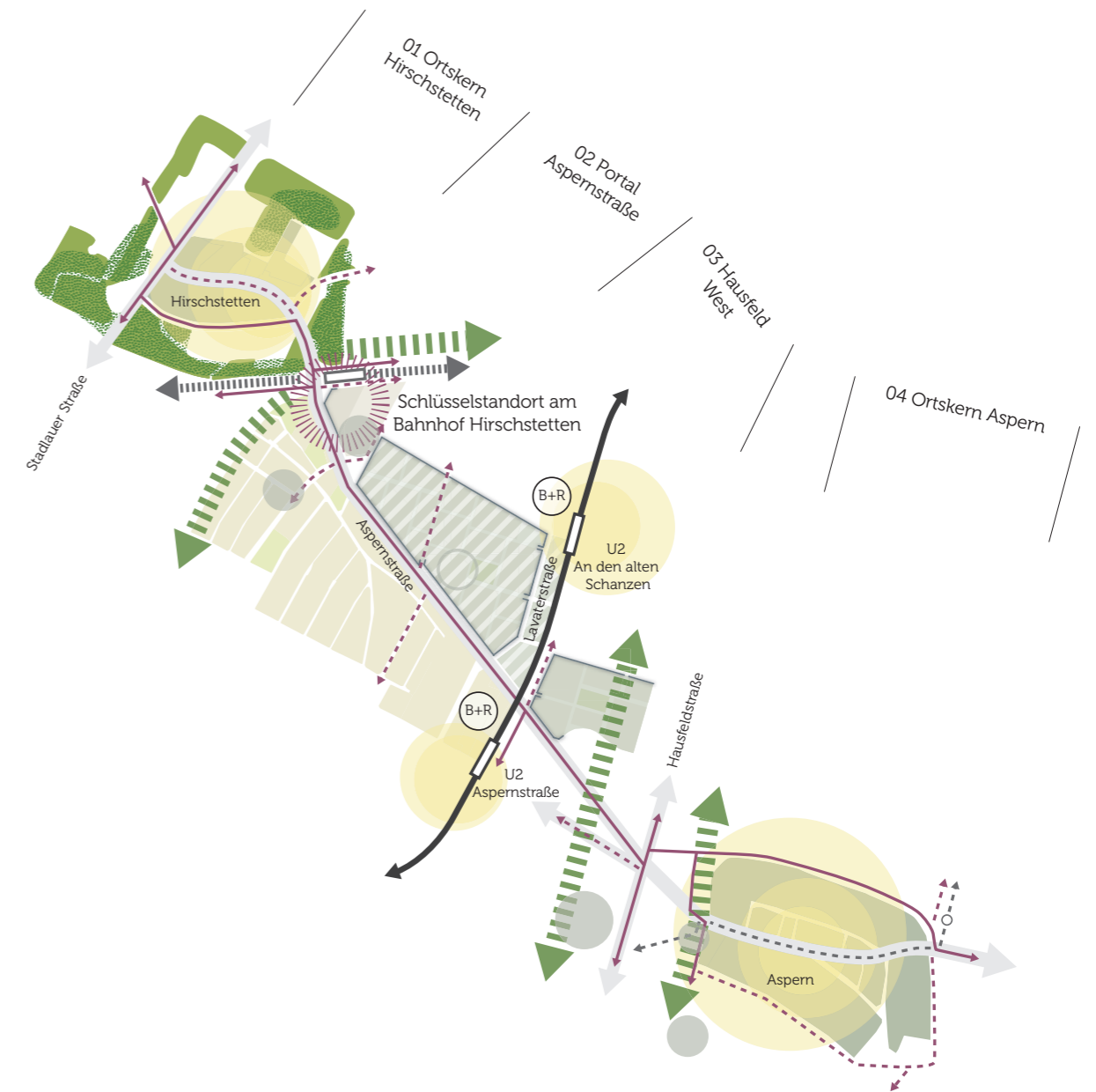
03 Hausfeld West

Mittelfristig wird das westliche Hausfeld als Betriebsgebiet genutzt werden, langfristig zeichnet sich aufgrund der hohen Lagequalität die Entwicklung eines Wohnquartieres ab. Die kleinteilige Körnung und der schnelle Rhythmus der schmalen Häuserfronten am Hausfeld entlang der Aspernstraße soll auch bei einer möglichen Neubebauung berücksichtigt werden.

04 Ortskern Aspern

Kurz nach der Kreuzung Hausfeldstraße tritt man in den historischen Ortskern Aspern ein, der einen wichtigen Bezugsraum in der gesamten östlichen Donaustadt darstellt. Bei allen Stadtentwicklungsvorhaben im Zielgebiet gilt es darauf zu achten, keine Standortkonkurrenzen aufzubauen und die räumlichen Bezüge zu ihm zu stärken.

¹Stadt Wien/ASFiNAG 2013 – arealConsult 2013



Erzherzog-Karl-Straße/ Groß-Enzersdorfer Straße

Als wichtige Einfallstraße verbindet dieser Korridor das Wiener Umland mit dem Donaustädter »Zentralraum«. Die gute Erreichbarkeit der angrenzenden Entwicklungsgebiete gilt es allerdings auch über attraktive Fuß- und Radwege zu gewährleisten.

01 Portal Stadlau

Als Zeuge der industriellen Geschichte des Bezirks ist der Industriehof Stadlau ein räumlicher Anker für umliegende Entwicklungen. Am Schnittpunkt von Autobahn und S-Bahn gelegen, markiert er den Eingang nach Hirschstetten bzw. Stadlau.

Schlüsselstandort Genochplatz. Der Genochplatz an der Ecke Stadlauer Straße lenkt in den Stadlauer Kern Richtung Süden und dieser signalhaften Rolle als Wegmarke und Orientierungspunkt muss dieser Schlüsselstandort in seiner künftigen Entwicklung gerecht werden – nicht nur baulich, sondern vor allem inhaltlich. Mit dem Verlust des Genochmarktes ist eine Lücke im Quartier entstanden, die durch lokales Engagement, wie den Einzelhandelsverein, Wochenmärkte und kulturelle Initiativen zum Teil kompensiert wird. Künftige Vorhaben an diesem Grundstück sind behutsam und mit hohem gestalterischen wie inhaltlichen Anspruch zu entwickeln. Als Bezugspunkt für den gesamten Stadtteil bedarf es einer qualitätsvollen und strahlkräftigen Nachnutzung des ehemaligen Marktplatzes.

02 Erzherzog-Karl-Straße

Diese Einfallstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsadern in der Donaustadt. Hier wird besonders auf engmaschige Querungsmöglichkeiten der Freiraumnetze, Fuß- und Radwege Wertzulegen sein. Die Lücken zwischen den Radwegen entlang der Straße sind zu schließen, um diesen Korridor zu einer sicheren und rasch befahrbaren Radroute auszubauen.

03 Ortskern Aspern

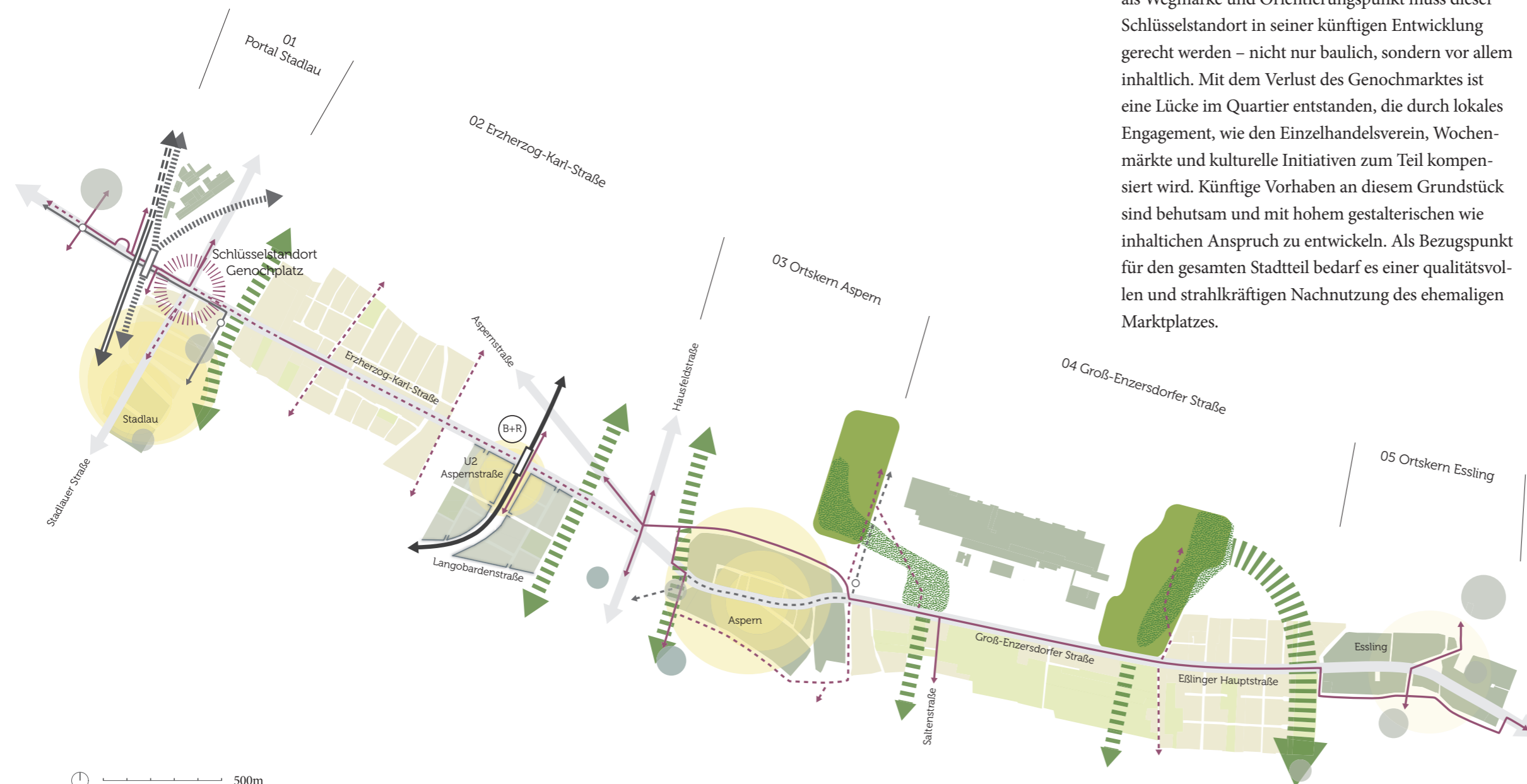
Laut einer Verkehrsprognose soll mit der Eröffnung der Stadtstraße auch der Asperner Ortskern um 27%² deutlich entlastet werden. Trifft dies zu, ist zu überprüfen, ob mit einer Neugestaltung der Verkehrsführung den FußgängerInnen und RadfahrerInnen mehr Platz zur Verfügung gestellt werden kann, um die Aufenthaltsqualitäten im Ortskern zu verbessern.

04 Groß-Enzersdorfer Straße

Westlich und östlich des General Motors-Geländes stoßen die beiden Hosenträgerparks an diesen Korridor. Damit die Freiraumbänder Richtung Süden bis in die Lobau fortgesetzt werden können, ist auf eine gute Querbarkeit der Straße an den entsprechenden Abschnitten zu achten.

05 Ortskern Essling

Auch in Essling soll bei einem Rückgang der Verkehrsbelastung (die Prognosen sprechen von einer Entlastung von 23%²) der Radverkehr offensiv durch den Ortskern gelegt werden, um den Langsamverkehr sichtbar zu machen und die Aufenthaltsqualitäten in den öffentlichen Räumen zu verbessern.



²Stadt Wien/ASFiNAG 2013 – arealConsult 2013

Hausfeldstraße

Diese Straße ist eine der wenigen großen Nord-Süd-Verbindungen im Bezirk und gleichzeitig ein wichtiger Korridor für öffentliche Verkehrsmittel. Um die guten Erreichbarkeiten auch in Zukunft zu sichern, soll die teilweise sehr schmale Straße weitestgehend von zusätzlichem Verkehr freigehalten bleiben. Neue Quartiere sollen nicht ausschließlich über die Hausfeldstraße erschlossen werden.

01 Ortskern Breitenlee

Der Ortskern Breitenlee bildet den nördlichen Bezugspunkt entlang der Hausfeldstraße, die in ihrer Verlängerung der Oleandergasse bis zum Naherholungsgebiet Bahnhof Breitenlee führt. Entsprechend hoch ist die Anforderung zu bewerten, den Radweg von der Station Hausfeldstraße bis zum Bahnhof Breitenlee zu verlängern.

02 Portal Hausfeldstraße

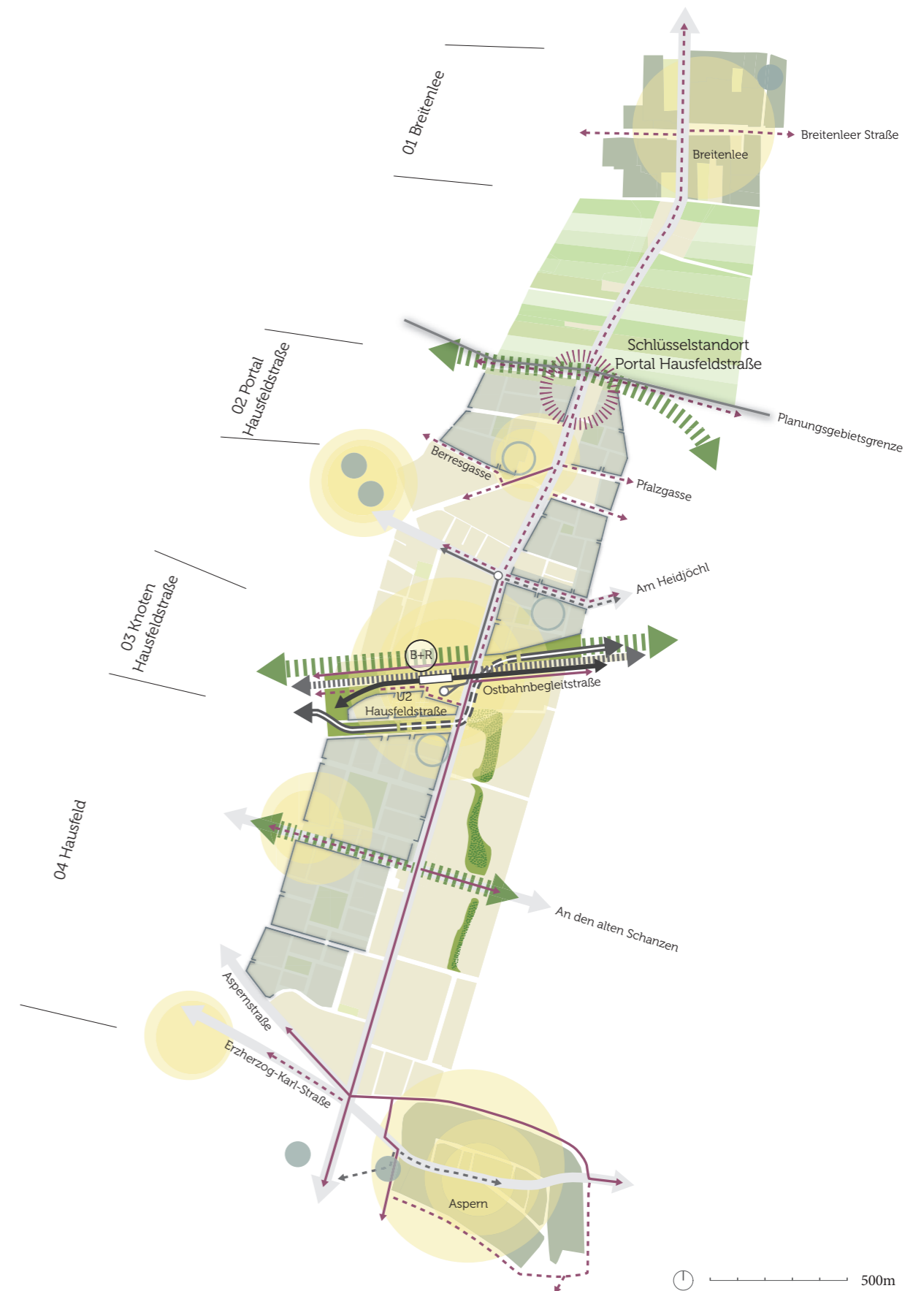
Zwischen Podhagskygasse und Quadenstraße verschmälert sich der Straßenquerschnitt auf bis zu 12 Meter. Diese Engstelle markiert gleichzeitig die »Einfahrt« in die Stadtentwicklungsgebiete entlang der Hausfeldstraße und kann in Analogie zu manchen Ortskernen zu einer Mischverkehrszone umgestaltet werden. Der Langsamverkehr soll nicht in die Parallelstraßen gelenkt werden. Der Straßenraum und die »Vorderseite« der Hausfeldstraße soll als qualitätsvoller öffentlicher Raum allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen, auch um die Orientierung zwischen den Bezugspunkten zu verbessern.

03 Knoten Hausfeldstraße

Als Umsteigepunkt zwischen U-Bahn und Straßenbahn birgt dieser Knoten das Potenzial, als überörtlicher Bezugspunkt den angrenzenden Entwicklungsgebieten entsprechendes Gewicht zu verleihen. Gleichzeitig kann es hier wie an kaum einer anderen Stelle gelingen, die Verbindung zwischen den Quartieren nördlich und südlich des Marchegger Astes herzustellen.

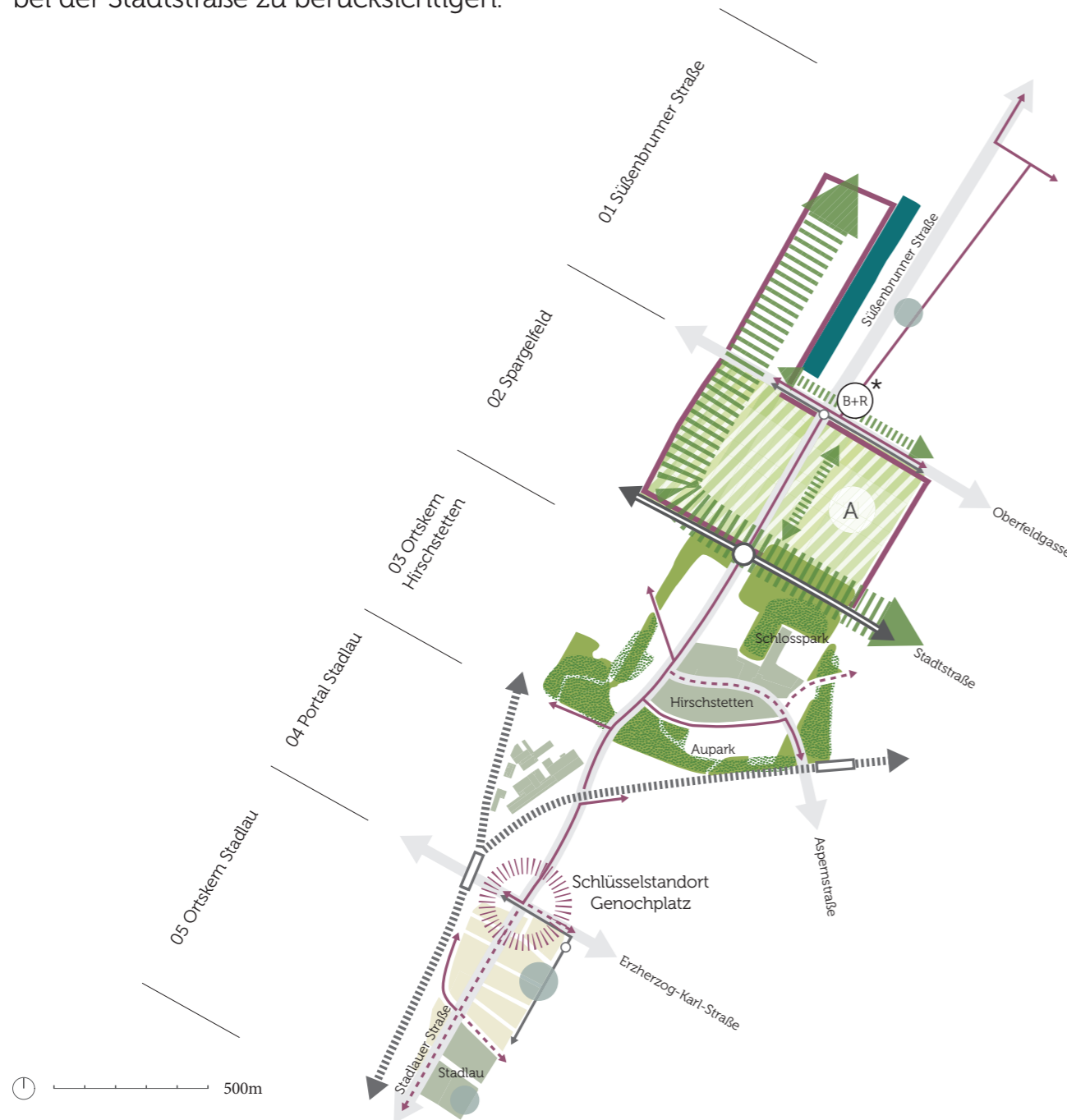
04 Hausfeld

Bei der Entwicklung des Hausfeldes gilt es darauf zu achten, die kleinteilige Körnung der bestehenden, gegenüberliegenden Bebauung durch entsprechende Rhythmisierung und Durchlässigkeit der Raumkanten aufzugreifen.



Stadlauer Straße/ Süßenbrunner Straße

Der Marchegger Ast erlaubt dessen Querung an nur wenigen Stellen – neben der Hausfeldstraße ist die Stadlauer Straße eine der durchgehenden Verbindungen vom Süden in den Norden der Donaustadt. Die räumlichen Zusammenhänge, die daraus entstehen, sind sowohl bei der Errichtung der Straßenbahnlinie 26 als auch bei der Stadtstraße zu berücksichtigen.



01 Süßenbrunner Straße

Bereits heute verläuft entlang der Süßenbrunner Straße bzw. parallel dazu ein hochrangiger Radweg. Der Schnittpunkt dieser Relation nach Norden mit der Straßenbahnlinie 26 an der Station Süßenbrunner Straße stellt dabei einen wichtigen Mobilitätsknoten dar, der das Potenzial hat, ein bedeutender lokaler Bezugspunkt zu werden. Um die Umsteigemöglichkeiten an diesem Punkt attraktiver zu gestalten, soll hier eine Bike & Ride-Anlage errichtet werden.

02 Spargelfeld

Dieser Teilbereich des Korridors verläuft durch landwirtschaftliches Gebiet und kreuzt das Landschaftsband und die Stadtstraße. An diesem Schnittpunkt wird es darauf ankommen, die attraktive Durchlässigkeit der Freiraum-, Fuß- und Radwegrelationen weiterhin zu gewährleisten.

In einem weiteren Planungsschritt wird zu untersuchen sein, wie mit dem Bereich entlang der Straßenbahntrasse und der Stadtstraße umgegangen werden soll (**A**). Die hohe Erschließungsqualität legt die Erstellung eines städtebaulichen Konzeptes nahe. Die Durchlässigkeit der Grünraumverbindung vom Ortskern Hirschstetten Richtung Norden ist dabei auf jeden Fall zu gewährleisten.

03 Ortskern Hirschstetten

Die Stadlauer Straße bzw. die Süßenbrunner Straße tangieren den Ortskern Hirschstetten. Bei künftigen Entwicklungen ist darauf zu achten, diesen Ortskern ablesen zu können und ihn von diesem Korridor aus als Bezugsraum sichtbar und erlebbar zu machen. Der »Grüne Ring« (siehe S. 54) kann einen Beitrag dazu leisten, diesen Raum als zusammenhängendes Ensemble wahrzunehmen.

04 Portal Stadlau

Als Zeuge der industriellen Geschichte des Bezirks ist der Industriehof Stadlau ein räumlicher Anker für umliegende Entwicklungen. Am Schnittpunkt von Autobahn und S-Bahn gelegen, markiert er den Eingang nach Hirschstetten bzw. Stadlau.

Schlüsselstandort Genochplatz. Der Genochplatz an der Ecke Stadlauer Straße lenkt in den Stadlauer Kern Richtung Süden und dieser signalhaften Rolle als Wegmarke und Orientierungspunkt muss dieser Schlüsselstandort in seiner künftigen Entwicklung gerecht werden – nicht nur baulich, sondern vor allem inhaltlich. Mit dem Verlust des Genochmarktes ist eine Lücke im Quartier entstanden, die durch lokales Engagement, wie den Einzelhandelsverein, Wochenmärkte und kulturelle Initiativen zum Teil kompensiert wird. Künftige Vorhaben an diesem Grundstück sind behutsam und mit hohem gestalterischen wie inhaltlichen Anspruch zu entwickeln. Als Bezugspunkt für den gesamten Stadtteil bedarf es einer qualitätsvollen und strahlkräftigen Nachnutzung des ehemaligen Marktplatzes.

05 Ortskern Stadlau

Als einziger der hier angesprochenen Donaustädter Ortskerne ist jener von Stadlau nicht als solcher erlebbar. Nicht die heutige Schickgasse als ehemaliger Anker, sondern die quer dazu orientierte Stadlauer Straße bildet als Einkaufsstraße den Bezugsraum. Sie ist bei der Entwicklung neuer Handelsstandorte zu berücksichtigen, um sie als lokales Zentrum zu kräftigen. Gleichzeitig wird auch die Umgestaltung des Ensembles des historischen Stadlauer Ortskerns empfohlen.

Strukturkonzept



- Legende**
- räumlicher Schwerpunkt/Quartierszentrum
 - Schlüsselstandort/Portalsituation
 - Freiraumband
 - Stadtstraße
 - Stadtstraße überplattet
 - S-Bahn
 - U-Bahn
 - Straßenbahn
 - Straßenbahn geplant/möglich
 - bestehende Radverbindung
 - Radverbindung empfohlen/in Planung
 - empfohlene Bike & Ride-Station
 - möglicher Bildungsstandort
 - bestehender Bildungsstandort
 - Bestand
 - Ortskern
 - Entwicklungsgebiet
 - langfristige Entwicklungsoptionen offen
 - weiterführende Untersuchung erforderlich
 - derzeit landwirtschaftlich genutzt
 - wichtige Grünfläche
 - Wasser

500m

04 Standortprofile

Innerhalb des Zielgebietes zeichnen sich fünf Entwicklungsschwerpunkte ab, die innerhalb unterschiedlicher Zeithorizonte in einen nächsten Planungsabschnitt geführt werden können. Dabei handelt es sich um vier klassische Stadterweiterungsgebiete und einen historischen Ortskern, dessen Qualitäten durch Umbaumaßnahmen deutlich verbessert werden können. Welche Rahmenbedingungen und Qualitätsmaßstäbe dabei gelten sollen, wird anhand der Standortprofile deutlich gemacht.



Entwicklungs- schwerpunkte

Auch wenn die Standorte in kleineren Teilabschnitten realisiert werden, so ist in der Planungsphase immer auf das gesamte Bearbeitungsgebiet des Strategieplans Bezug zu nehmen und der größere Betrachtungsraum des jeweiligen Entwicklungsschwerpunktes in die konzeptionellen Argumentationen einzubeziehen. Zu fünf Teilbereichen treffen sogenannte Standortprofile Aussagen Qualitätsanforderungen und Rahmenbedingungen; das Gebiet an der Süßenbrunner Straße (06) bedarf weiterer Betrachtungen hinsichtlich des künftigen Umgangs mit diesen Grünräumen.

01 Berresgasse

02 Pfalzgasse/Am Heidjöchl

03 Hausfeld

04 Erzherzog-Karl-Straße Süd

05 Ortskern Hirschstetten

06 Süßenbrunner Straße



Legende

- Bestand
- Ortskern
- Aufwertung des Ortskerns
- Entwicklungsschwerpunkt
- langfristige Entwicklungsoptionen offen
- weiterführende Planungen empfohlen
- Betrachtungsraum

🕒 ————— 500m

Berresgasse

Mit Einfamilienhäusern im Norden, großmaßstäblichem Geschößwohnbau im Süden, der kleinteiligen Bebauung entlang der Hausfeldstraße im Osten und dem Badeteich Hirschstetten als bedeutendes Naherholungsgebiet im Westen ist das heute landwirtschaftlich genutzte Gebiet in einen sehr heterogenen Kontext eingebettet. Zwischen diesen sehr unterschiedlichen Siedlungstypologien zu vermitteln wird die große Herausforderung sein. Die Lage am Wasser verleiht diesem Standort seine besondere Qualität.



M 1:10.000

Rahmenbedingungen

Mobilität. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 durch das Quadenviertel bis zur U2-Station Hausfeldstraße wird das Entwicklungsgebiet ab Herbst 2013 an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen (01). Eine mögliche Linie 27 könnte in einer Variante unmittelbar über die Berresgasse weiter Richtung Osten über die Pfalzgasse bis in die aspern Seestadt geführt werden, was dem Korridor der Berresgasse zusätzliches Gewicht als zentraler Straßenraum verleihen würde (02).

Soziale Infrastruktur. Durch den Neubau der Volksschule Pirquetgasse und die Renovierung der Mittelschule Prinzgasse erhält das Quadenviertel und damit auch das Entwicklungsgebiet Berresgasse einen hochwertigen Bildungsstandort, der als wichtiger Bezugsraum im gesamten Stadtteil zu verstehen ist (03). Darüber hinaus soll innerhalb eines städtebaulichen Verfahrens ein möglicher Standort für einen weiteren Bildungscampus im östlichen Teil des Planungsgebietes evaluiert werden (04).

Freiräume. Ein Freiraumband spannt sich vom Badeteich Hirschstetten über das Planungsgebiet und die Pfalzgasse bis in die Seestadt (05). Im Abschnitt Berresgasse sind diese Freiräume als großzügige Erholungsflächen zu gestalten. In Nord-Süd-Richtung quert ein weiteres Freiraumband das Gebiet (06). Dieses zeichnet sich aber weniger durch seine flächige Ausdehnung aus, als durch seine Funktion, weiträumig die Berresgasse mit den Freiräumen am Hausfeld und in Breitenlee zu verknüpfen. Die genaue Lage und räumliche Ausdehnung dieser beiden Freiraumbänder gilt es im Rahmen eines städtebaulichen Verfahrens zu klären.

Zielsetzungen

Schwerpunkte. Im Gebiet gilt es vor allem, Wohnraum zu schaffen. Flächen für Handel und Dienstleistung konzentrieren sich um bestehende Nahversorgungs- und Gastronomieeinrichtungen am Badeteich und an der Quadenstraße und dazwischen entlang der Berresgasse. Dem Badeteich und seinen angrenzenden Standorten ist als Bezugsraum ein ho-

hes Gewicht zuzuschreiben, ebenso dem möglichen Bildungsstandort, der als potenzielles lokales Zentrum in das Quartier eingeflochten werden sollte.

Ränder und Kanten. Mit diesen Entwicklungen rückt die Berresgasse vom Rand des Quadenviertels in dessen Mitte – als solch zentraler Straßenraum ist dieser Korridor auch zu behandeln (07). Die Hausfeldstraße zwischen Lackenjöchlgasse und Pfalzgasse zeichnet sich durch einen sehr schmalen Querschnitt aus. Mit der kleinteiligen Bebauung an dessen Rand entsteht die besondere Aufgabe, diesen Straßenraum seiner Körnung entsprechend zu behandeln. Dieser Abschnitt kann auch als Portal in den südlichen Teil der Hausfeldstraße verstanden und diesbezüglich auch ausformuliert werden (08). Es wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Mischverkehrsfläche in diesem Bereich zu überprüfen. Auch die gegenüberliegende Seite an der Ziegelhofstraße bedarf eines besonderen Umgangs hinsichtlich ihrer Lagegunst am Wasser (09).

Legende	
räumlicher Schwerpunkt/Quartierszentrum	
Schlüsselstandort/Portalsituation	
wichtige Raumkante	
zentraler Straßenraum/Primäre Erschließung	
Sekundäre Erschließungsstraße	
Freiraumband	
wichtiger Fußweg	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
möglicher Bildungsstandort	
bestehender Bildungsstandort	
Bestand	
Entwicklungsgebiet	
wichtige Grünräume	
derzeit landwirtschaftlich genutzt	
Wasser	

Pfalzgasse/Am Heidjöch

Dieses sehr heterogene und weitläufige Entwicklungsgebiet wird von kleinteiligen Wohnbebauungen an der Hausfeldstraße sowie im Nordosten entlang der Lackenjöchlgasse und Mayredergasse gesäumt. Im Süden tangiert der Marchegger Ast mit seinen hochrangigen Verkehrssträngen diesen Stadtteil, der neben der S- und U-Bahn künftig auch von der Stadtstraße erschlossen werden wird. Heute prägt die Landwirtschaft den Großteil dieses Raumes, in Zukunft wird aufgrund der Lage zwischen dem Badeteich Hirschstetten und der Seestadt in der Verbindung dieser Freiräume die Schlüsselaufgabe liegen.

Rahmenbedingungen

Stadtstraße. Die vierspurige Stadtstraße wird nördlich der U-Bahntrasse im Abschnitt des Heidjöchls verlaufen und von einem mindestens 50 Meter breiten Freiraumband begleitet werden, welches neben Sport- und Freizeitflächen auch Retentionsbecken aufnehmen wird (01). Über die Anschlussstelle Heidjöchel wird das Gebiet an dieses hochrangige Verkehrsband angebunden (02). Die Tunneleinfahrt liegt knapp vor der Hausfeldstraße (03), erst am Oberen Hausfeld auf der Höhe Hasibederstraße kommt die Straße wieder an die Oberfläche.

Erschließung. Um das gesamte Quartier an das Straßennetz anzubinden und gleichzeitig die Hausfeldstraße nicht zusätzlich zu belasten, wird ein Erschließungskorridor diagonal von der Anschlussstelle Heidjöchel bis zur Lackenjöchlgasse verlaufen und erst nach der Engstelle der Hausfeldstraße in diese münden (04). Diese zweispurige Fahrbahn bildet damit das zentrale Rückgrat des Entwicklungsgebietes, das möglichst viele Ziel- und Quellverkehre bündelt.

Straßenbahn. Für beide Varianten eines möglichen Verlaufs einer Straßenbahnlinie 27 sind entsprechende Korridore freizuhalten. Die nördliche Variante wird im zentralen Abschnitt mit dem oben erwähnten Erschließungskorridor kombiniert (05), die südliche Variante verläuft der Topografie entsprechend in der Verlängerung der Linie 26 am Heidjöchel (06), bis beide Varianten an der Schukowitzgasse wieder zusammengeführt werden und über eine Brücke bis in die Seestadt laufen (07).

Soziale Infrastruktur. Es werden unterschiedliche Bildungsstandorte im Einzugsgebiet dieses Planungsraumes diskutiert; priorisiert wird das Grundstück Am Heidjöchel in unmittelbarer U-Bahnnähe (08). Das nördliche Gebiet kann mit einem Schulneubau in der östlichen Berresgasse versorgt werden (09).

Zielsetzungen

Schwerpunkte. Ein räumlicher und strategischer Fokus ist auf die beiden U-Bahnknoten Hausfeldstraße (10) und Aspern Nord (11) zu richten. Vor



M 1:10.000

allein an der Hausfeldstraße soll die Portalsituation zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtteil auch städtebaulich zum Ausdruck kommen. Neben einer baulichen Verdichtung wird es vor allem auf eine funktionale Dichte und eine nutzungsbezogene Durchmischung ankommen, um diesem hochrangigen Standort und seinem urbanen Maßstab gerecht zu werden.

Auch dem Kreuzungspunkt an der Schukowitzgasse ist aufgrund seiner Schlüsselposition und der potenziellen Rolle als Eintrittspunkt ins Quartier ein räumliches Gewicht zu verleihen (12).

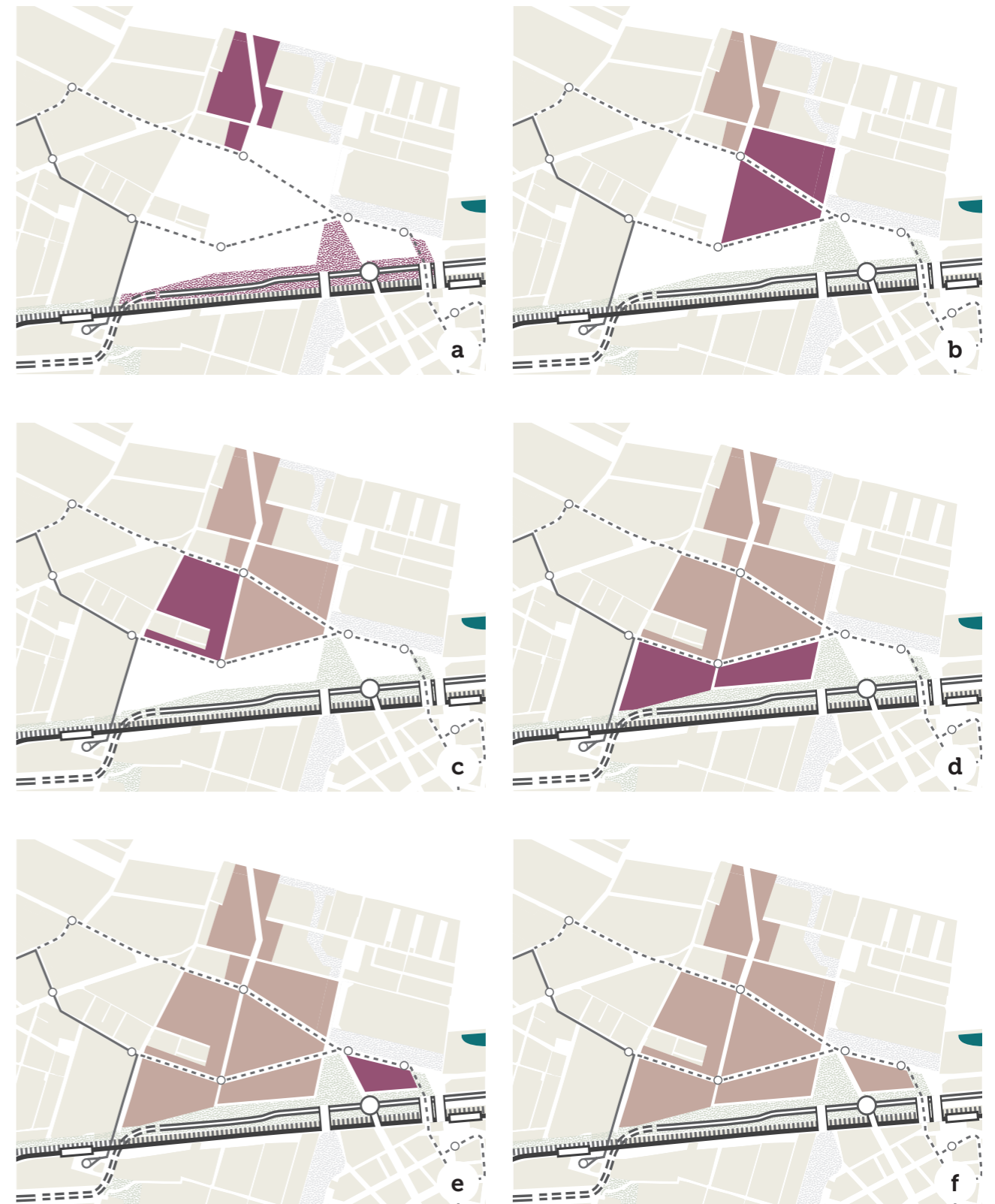
Mobilität. Der Durchgangsverkehr ist möglichst im zentralen Korridor zu bündeln, um das Quartier weitestgehend autofrei zu halten. Ein großzügiges Netz aus Fußwegen mit begleitenden Grünflächen soll das Gebiet durchziehen und mit seiner Umgebung verknüpfen.

Freiräume. Neben dem Freiraumband an der Stadtstraße spannen die Freiräume des »Grünen Bogens« die Verbindung zwischen der Seestadt und dem Badeteich Hirschstetten auf (13). Bereits bestehende SWW-Flächen werden um weitere Grünflächen zu einem zusammenhängenden Freiraumband ergänzt. Dessen genaue Lage und räumliche Ausdehnung gilt es im Rahmen eines städtebaulichen Verfahrens zu klären. Deutlich ist, dass es an der Querungsstelle Richtung Süden einer Großzügigkeit bedarf, um den Zusammenhang der Freiräume auch nutzbar und erlebbar zu machen (14).

Ränder und Kanten. Raumkanten sind zur Hausfeldstraße, zur Stadtstraße und zum zentralen Korridor der Straßenbahn auszurichten. Darüber hinaus bedarf auch das überörtliche Freiraumband einer deutlich ausgeprägten Schwelle, um private und öffentliche Grünräume voneinander abzuheben.

Entlang der Hausfeldstraße ist der kleinteilige Rhythmus der gegenüberliegenden Siedlungsstrukturen zu achten – Richtung Norden wird die Körnung der Gebäude immer kleiner; zwischen der Quadenstraße und der Lackenjöchlgasse stellt der zum Teil sehr schmale Straßenquerschnitt ganz besondere Anforderungen an eine behutsame Einbettung des neuen Quartiers (15).

Entwicklung in Etappen



Hausfeld

Dieses Gebiet lässt sich in drei Teilbereiche gliedern: das Obere Hausfeld an der Hausfeldstraße nördlich von An den alten Schanzen, das Untere Hausfeld südlich davon und das Hausfeld West an der gegenüberliegenden Seite der U-Bahntrasse, das als Standort des Logistikzentrums einen langfristigen Entwicklungshorizont aufspannt. Anders ist dies im Bereich des Oberen Hausfeldes, wo am 5. Oktober 2013 bedingt durch die Eröffnung der U2-Station Hausfeldstraße der Druck auf die Entwicklung weiter steigen wird.

Rahmenbedingungen

Stadtstraße. Als Bindeglied zwischen der Außenring Schnellstraße S1 und der A23 führt die in Planung befindliche Stadtstraße in vier Spuren auch durch das Hausfeld (01). Um die Barrierewirkung durch diesen Korridor einzudämmen, soll etwa die Hälfte des Straßenabschnittes am Oberen Hausfeld – von der Hausfeldstraße bis zur Verlängerung der Hasibederstraße – überplattet werden (02).

Lavaterstraße. Sie wird vom Süden bis zur Stadtstraße verlängert (03); hier wird ein niveaufreier Anschluss mit Lichtsignalanlage und Rampen errichtet. Die Trasse wird am westlichen Hausfeld entlang des heutigen Logistikzentrums liegen und über Stichstraßen die Quartiere im Hausfeld erschließen. Mit der Anschlussstelle wird auch ein Fuß- und Radweg die Stadtstraße queren.

U-Bahn. Neben der Station Aspernstraße, der am 5. Oktober 2013 eröffneten Station Hausfeldstraße und der bei Bedarf fertiggestellten Station An den alten Schanzen ist das gesamte Entwicklungsgebiet sehr gut an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Diese Qualität soll auch städtebaulich ihre Entsprechung finden.

Soziale Infrastruktur. Im Oberen Hausfeld wird ein Bildungsstandort errichtet, der insgesamt etwa 3.500 Wohneinheiten versorgen kann (04). Dessen Lage wird in einem städtebaulichen Verfahren zu klären sein. Ein möglicher weiterer Standort liegt im westlichen Hausfeld an der Aspernstraße.

Freiräume. Die Stadtstraße wird von einem Freiraumband begleitet, auf dem stadtteilbezogene Grünflächen, Sportflächen sowie zum Teil auf den Bildungsstandort bezogene Freiräume Platz finden können (05). Während der eigentliche Grünkorridor vom Heidjöchl über die Guido-Lammer-Gasse weiter über die Emichgasse am Hirschstettner Ortskern vorbei bis zur A23 führt, spaltet sich am Oberen Hausfeld ein zweites Freiraumband ab. Von der SWW-Fläche in der östlich gelegenen Stadtrandsiedlung erstreckt sich dieses Band entlang bzw. über der Stadtstraße in das westliche Hausfeld.

In Nord-Süd-Richtung quert ein Freiraumband das Obere und Untere Hausfeld von der Hasibederstraße bis zur Löschniggasse (06). An ihm sind quartiersbezogene Freiräume anzugliedern.



M 1:10.000

Legende	
räumlicher Schwerpunkt/Quartierszentrum	
Schlüsselstandort/Portalsituation	
wichtige Raumkante	
zentraler Straßenraum/Primäre Erschließung	
Sekundäre Erschließungsstraße	
Freiraumband	
wichtiger Fußweg	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
wichtiger Querungsbereich	
möglicher Bildungsstandort	
bestehender Bildungsstandort	
Bestand	
Entwicklungsgebiet	
langfristige Entwicklungsoption offen	
wichtiger Grünraum	

Zielsetzungen

Schwerpunkte. Der Bereich rund um die U-Bahn- und Straßenbahnstation Hausfeldstraße zeichnet sich durch eine besondere Lage- und Erschließungsgunst aus und hat das Potenzial, zu einem überörtlichen Zentrum zu werden (07). Hier besteht eine der wenigen Möglichkeiten, die Bahntrasse zu queren; gewissermaßen als Bindeglied hat dieser Zentrumsbereich die Aufgabe, den Brückenschlag zwischen den Quartieren nördlich und südlich des Marchegger Astes zu schaffen und Bezugsort zu werden für den Raum von Aspern bis Breitenlee.

Im Vergleich zur Hausfeldstraße ist das Zentrum um die U-Bahnstation An den alten Schanzen quartiersbezogen und hat seine Bedeutung im lokalen Maßstab (08). Dieser Knoten vermittelt als Gelenk zwischen der U-Bahntrasse und der quartiersübergreifenden Langsamverkehrsstraße. Auch hier gilt es, die Verbindung zwischen zwei Quartieren, dem östlichen und westlichen Hausfeld, herzustellen.

Das westlichste Grundstück neben der AHS Contiweg am Bahnhof Hirschstetten kann als Schlüsselgrundstück bewertet werden (09). Als Portal an der Aspernstraße ist dieser Standort städtebaulich entsprechend auszuformulieren.

Mobilität und öffentliche Räume. Die Quartiere sollen weitestgehend autofrei bleiben und nur durch Stichstraßen erschlossen werden. Damit sind öffentliche Räume vom fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr freigespielt und gewinnen an Bedeutung und Qualität.

Der Korridor An den alten Schanzen soll aufgrund seiner strategischen Bedeutung ebenfalls vom motorisierten Individualverkehr und unbedingt vom Durchgangsverkehr freigehalten werden, um hier langfristig einen attraktiven Langsamverkehrskorridor mit Boulevard-Charakter errichten zu können (10).

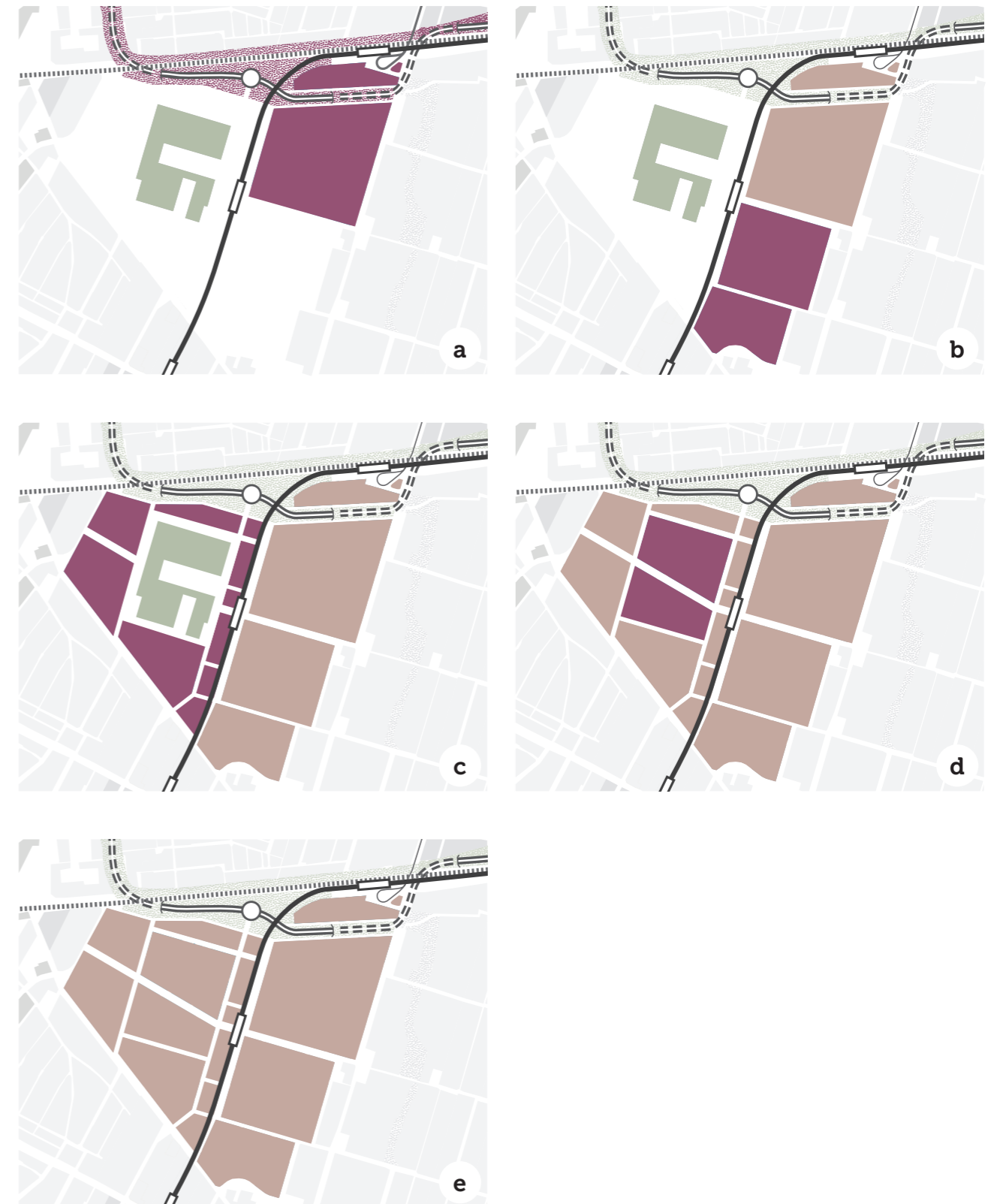
Ränder und Kanten. Das Entwicklungsgebiet wird von der U-Bahn und der Stadtstraße durchschnitten – eine Barrierewirkung soll durch engmaschige Querungsmöglichkeiten vermieden werden. Gleichzeitig gilt es, die Kanten zu diesen Korridoren offensiv zu gestalten und diese Lagen zu einer wirklichen Adresse zu machen; nicht die Rückseiten der Quartiere sollen an den Mobilitätstrassen liegen.

Die kleinteilige Körnung der Siedlungen entlang der Hausfeldstraße führen zur Aufgabe, den Rhythmus der Gebäudetypologie entlang der Straße entsprechend verträglich zu gestalten (11). Es wird empfohlen, die Baufelder mit ihren Schmalseiten zur Straße und die Längsseiten in die Tiefe der Quartiere zu orientieren. Analog dazu verhält es sich in der Aspernstraße, die sich heute durch gärtnerisch geprägte, schmale, langgestreckte Zuschnitte auszeichnet (12).

Prioritäten und Abhängigkeiten

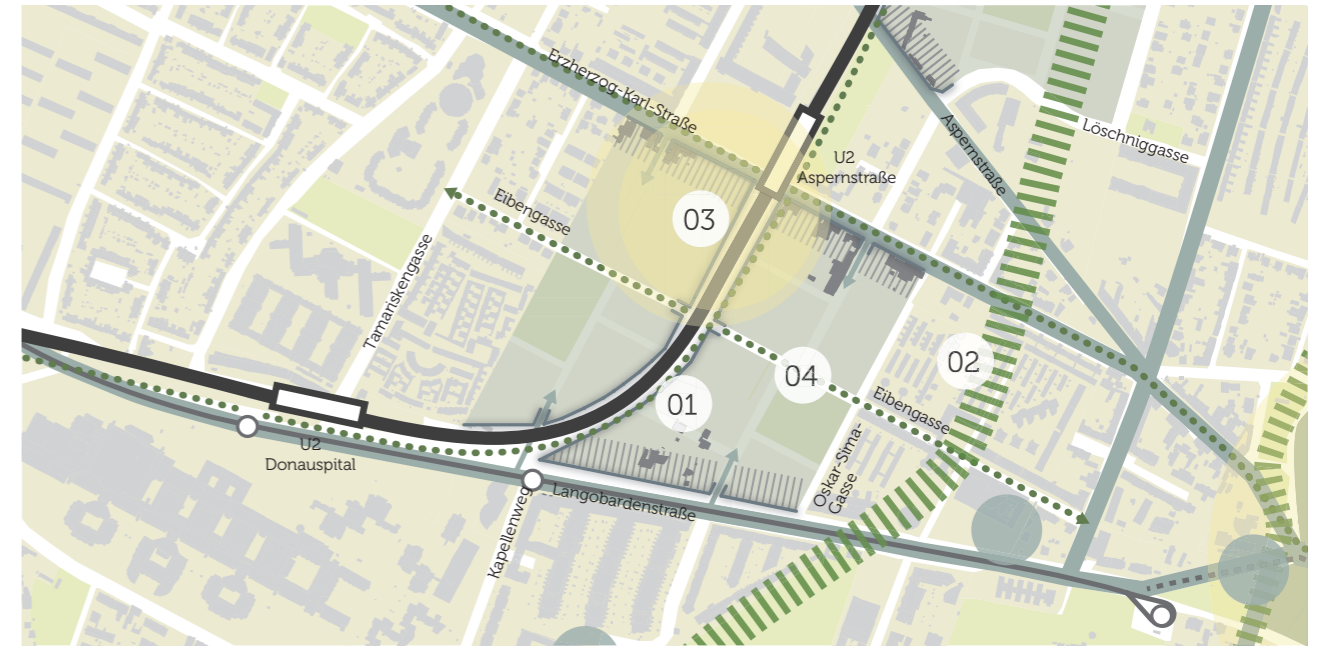
Mit der Eröffnung der U-Bahnstationen Hausfeldstraße bis Seestadt liegt der Fokus der nächsten Entwicklungsetappen im Oberen Hausfeld. Mit der guten infrastrukturellen Ausstattung des südlichen Hausfeldes entlang der Löschniggasse ist dieser Teilbereich ein potenzieller zweiter Entwicklungsschwerpunkt, bevor mit einer Eröffnung der U-Bahnstation An den alten Schanzen auch das zentrale Hausfeld in einen Planungsprozess geführt werden kann.

Westlich der U-Bahn ist der Entwicklungshorizont alleine aufgrund des laufenden Pachtvertrages des Logistikzentrums wesentlich langfristiger zu verstehen. Dennoch gilt es, diese weitreichenden Entwicklungsziele nicht außer Acht zu lassen und wichtige räumliche Zusammenhänge und Schwerpunktbereiche frühzeitig mitzudenken.

Entwicklung in Etappen

Erzherzog-Karl-Straße Süd

Der kleinste der vier Schwerpunktbereiche liegt zwischen den Hauptverkehrsadern Erzherzog-Karl-Straße und Langobardenstraße und zwischen den U-Bahnstationen Donauspital und Aspernstraße. Die U-Bahn und der sie begleitende Radweg queren das Gebiet in seiner Mitte. Mit der Wohnanlage Tamariskengasse und der Erzherzog-Karl-Stadt liegen zwei Wohnsiedlungen mit autofreier Erschließung in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Eibengasse ist heute noch unterbrochen, kann aber in Zukunft als zentraler Korridor bestehende und neue Quartiere verbinden.



M 1:10.000

Rahmenbedingungen

Freiräume. Der hochrangige Fuß- und Radweg entlang der U-Bahntrasse erschließt das Planungsgebiet in zentraler Lage (01). Parallel dazu verläuft weiter östlich ein Freiraumband, das vom Hausfeld kommend bis in die Lobau führt (02). Daran gilt es Anknüpfungspunkte zu schaffen.

Zielsetzungen

Schwerpunkte. Grundsätzlich steht in diesem Gebiet das Schaffen von Wohnraum im Vordergrund; der Standort an der Erzherzog-Karl-Straße westlich der U-Bahn kann auch für eine Kultur- oder Bildungseinrichtung zur Verfügung stehen (03). Im unmittelbaren Stationsbereich gelegen liegt eine Nutzung mit Magnetwirkung nahe.

Mobilität und öffentliche Räume. Die heute noch unterbrochene Eibengasse soll geschlossen werden und als zentraler Korridor mit hoher Aufenthaltsqualität durch das Planungsgebiet laufen (04). Diese Straße soll unbedingt vom motorisierten Individual-

verkehr freigehalten und als Langsamverkehrskorridor mit dem Radwegenetz verknüpft werden.

Ränder und Kanten. Die beiden Hauptverkehrsadern am nördlichen und südlichen Rand des Entwicklungsgebietes und die jeweils großzügig dimensionierten Straßenräume legen einen Lückenschluss dieser Kanten nahe. Gleichzeitig ist die Durchlässigkeit ins Quartiersinnere auch von den Straßenseiten zu gewährleisten.

Prioritäten und Abhängigkeiten

Bildungsstandort. Falls der priorisierte Standort am westlichen Hausfeld an der Aspernstraße nicht für einen Bildungscampus in Frage kommt, kann auf jenen Standort an der Erzherzog-Karl-Straße zurückgegriffen werden. In jedem Fall macht die Entwicklung dieses Gebietes die Versorgung mit einem Schulneubau erforderlich.

Legende	
räumlicher Schwerpunkt/Quartierszentrum	
Schlüsselstandort/Portalsituation	
wichtige Raumkante	
zentraler Straßenraum/Primäre Erschließung	
Sekundäre Erschließungsstraße	
Freiraumband	
wichtiger Fußweg	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
bestehender Bildungsstandort	
Bestand	
Entwicklungsgebiet	
wichtiger Grünraum	

Ortskern Hirschstetten

Der historische Kern von Hirschstetten ist im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Schutzzone ausgewiesen, um in diesem Bereich das charakteristische Stadtbild zu erhalten und einen besonderen Anspruch an Architektur- und Gestaltungsqualitäten auszudrücken. Mit Eröffnung der Stadtstraße ist mit einer erheblichen Verkehrsentlastung zu rechnen. Daraus ergibt sich ein Gestaltungsspielraum, den es offensiv zu nutzen gilt.

Rahmenbedingungen

Stadtstraße. Mit dem erwartbaren Rückgang der Verkehrsbelastung um 45%³ durch die Errichtung der Stadtstraße können die Verkehrsflächen im Ortskern zu Gunsten des Langsamverkehrs und der Aufenthaltsqualitäten rückgebaut werden.

Freiräume. Der Ortskern liegt als Drehscheibe an der Schnittstelle von zwei wichtigen Freiraumverbindungen: entlang der Stadtstraße verläuft ein Freiraumband in Ost-West-Richtung (01), von Norden nach Süden zieht am östlichen Ortskern eine Freiraumverbindung vorbei (02).

Zielsetzungen

Freiräume. Rund um den Ortskern Hirschstetten sollen vom Aupark bis zum Schlosspark die Grünflächen zu einem zusammenhängenden Ring geschlossen werden (03) – siehe Hirschstettens »Grüner Ring«, S. 56. Damit wird das historische Ensemble des Straßendorfes besser gefasst und als solches ablesbar. Die Durchlässigkeit der Grünraumverbindung vom

Ortskern Hirschstetten Richtung Norden ist auf jeden Fall zu gewährleisten.

Schwerpunkte. Mit der Attraktivierung der öffentlichen Räume ist eine Standortverbesserung für Gewerbe und Gastronomie zu erwarten. Wohnen soll als Schwerpunktnutzung verstärkt in den Erdgeschoßzonen möglich werden.

Mobilität und öffentliche Räume. Durch eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes mittels Rückbaus von Verkehrsflächen und die Neugestaltung der öffentlichen Räume können die Aufenthaltsqualitäten verbessert werden. Um den Verkehr bestmöglich in den Ortskern zu integrieren, wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Mischverkehrsfläche zu untersuchen. Zudem soll der Ortskern offensiv in das Radwegenetz eingebunden werden (04).

³Stadt Wien/ASFiNAG 2013 – arealConsult 2013



M 1:10.000

Legende	
räumlicher Schwerpunkt/Quartierszentrum	
Schlüsselstandort/Portalsituation	
wichtige Raumkante	
zentraler Straßenraum/Primäre Erschließung	
Sekundäre Erschließungsstraße	
Freiraumband	
wichtiger Fußweg	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
bestehender Bildungsstandort	
Bestand	
Entwicklungsgebiet	
wichtiger Grünraum	
derzeit landwirtschaftlich genutzt	

05 Umsetzungs- strategien und Qualitätssicherung

Aufgabe des Strategieplanes ist es, teilsräumliche und sektorale Konzepte wie auch die Interessen der beteiligten AkteurInnen im Sinne einer tragfähigen Gesamtperspektive zu bündeln und zu vernetzen. Potenzielle Instrumente und Verfahren, um diese Konzepte zur Umsetzung zu bringen, werden im folgenden Kapitel dargestellt.



Das lernende Verfahren. Seit vielen Jahren sind in der Stadtentwicklung tiefgreifende Veränderungen zu beobachten: Die Mischung unterschiedlicher Erwartungen, Rahmenbedingungen und Zielsetzungen werden immer komplexer, gleichzeitig steigen in der Bevölkerung das Bewusstsein für planungsrelevante Fragen und der Anspruch an der Teilnahme an Entscheidungsprozessen. Dies macht die Notwendigkeit der Gestaltung offener, vielschichtiger Planungsverfahren deutlich, in deren Rahmen der konstruktive Dialog zwischen den verschiedenen AkteurInnen aus Politik, Verwaltung, Planung, EigentümerInnen- und BürgerInnenenschaft in den Mittelpunkt rückt.

Planungsprozesse sind immer Lern- und Qualifizierungsprozesse. Der Fokus richtet sich dabei auf das Lernen voneinander: Planende lernen von der Bevölkerung, Politik von der Wissenschaft, Wirtschaft von der Kultur und vice versa. Immer geht es dabei um die Mobilisierung und Vernetzung vorhandenen Wissens und spezifischer Qualifikationen. Hierzu bedarf es entsprechender Anlässe und Plattformen der Kommunikation, des Austausches, der gemeinsamen Ideenentwicklung, eben des Lernens voneinander. Das Zielgebiet bildet sowohl Anlass als

auch Plattform und dessen Strategieplan das entsprechende Medium, um planungsrelevante Entscheidungen auszuhandeln, zu vermitteln und offene Fragen zur Diskussion zu stellen.

Als informelles Planungsinstrument besitzt der Strategieplan keine Rechtsverbindlichkeit. Damit informelle Festlegungen auch ihre Wirkung entfalten können, müssen sie auf breiten Konsens der Beteiligten aufgebaut sein. Erst im Dialog erarbeitet bekommt dieses Dokument als gemeinsam getragene Leitlinie seine Gültigkeit. Wirksam werden die Pläne vor allem durch die Qualität des Prozesses und die Art und Weise, wie Entscheidungen und Festlegungen im Zusammenspiel aller Beteiligten zustande kommen. Genau diese Dualität zwischen Plan und Prozess ist damit das zentrale Prinzip der Umsetzungsstrategien.

In diesem Sinne erfordert die Entwicklung der Donaustadt den offenen Dialog, die Auseinandersetzung, den Mut zu Visionen, das Ringen um Qualität, um sich gemeinsam auf eine Vorstellung von dem zu verständigen, was Stadt künftig ausmachen soll. Der hier angestoßene Planungsprozess kann die notwendigen Impulse für eine solche Debatte liefern und selbst zur Plattform des Diskurses um Visionen, Ziele, Konzepte und Instrumente einer Stadtteilentwicklung werden, in dem die vielfältigen AkteurInnen aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Kultur und der BürgerInnenenschaft direkt zu integrieren sein werden. Dabei muss zwischen unterschiedlichen Interessen und Haltungen, zwischen Ansichten und Anforderungen vermittelt werden, es muss eine gemeinsame Sprache und Planungsebene entwickelt und letztlich muss Vertrauen in neue Entwicklungen geschaffen werden. Erst auf einer solchen Grundlage kann sich ein kreativer Dialog entfalten und kann die Planung zur Lösung der Herausforderungen und zur Aktivierung der vorhandenen Chancen beitragen.

Der Strategieplan als Steuerungsinstrument

Der Strategieplan befasst sich nicht nur mit räumlich und zeitlich begrenzten Eingriffen. Er ist Teil der städtischen Daueraufgabe, die der ständigen Fortschreibung bedarf. Er überspringt enge fachliche Grenzen und folgt vernetzten Strategien. Mit einem weit ausgreifenden Entwicklungshorizont gibt er eine zusammenhängende Übersicht aufeinander bezogener Projekte und Interventionen zur Stadtentwicklung. Somit versteht sich der Strategieplan als

- Wegweiser, der Richtungen aufzeigt, ohne sich an unveränderbare Ziele zu klammern und der für Kurskorrekturen offen bleibt,
- Eine Planung, die im Abgleich städtischer Absichten und örtlicher Gegebenheiten Lösungsvorschläge für die weitere Stadtentwicklung aufzeigt,
- Clearingstelle und Koordinationsinstrument, um gemeinsam und aufeinander abgestimmte Ziele der Stadt- und Freiraumentwicklung, des Verkehrs und der Infrastrukturausstattung anzubieten.

Dazu setzt der Strategieplan auf die strukturellen Stärken und Potenziale des Raumes, die im Kontext der wachsenden Stadt gefestigt, verbreitert und entwickelt werden sollen. Er verweist damit auf jene Strategien und Räume, in denen die großen Entwicklungspotenziale für die Zukunft des Zielgebietes liegen. Auf der Basis einer Darstellung des Status Quo und der gesamtstädtischen Ziele und Entwicklungsabsichten, werden im Rahmen des Strategieplanes Ziele definiert

und vereinbart, vorhandene Flächen- und Entwicklungspotenziale lokalisiert und Instrumente zu deren Aktivierung entwickelt.

Im Strategieplan wurden Schwerpunktbereiche beschrieben, auf die der Fokus gerichtet werden wird. Jedes dieser Entwicklungsgebiete stellt seine besonderen Anforderungen an die weiteren Verfahrensabläufe und die Gestaltung der Planungsprozesse. Die dargestellten Zusammenhänge und Abhängigkeiten bilden das Entwicklungsgerüst, innerhalb dessen nun die nächsten Planungsschritte vorgenommen werden sollen.

Die Schwerpunktbereiche beziehen sich sowohl auf neu zu entwickelnde Siedlungsbereiche wie auf die raumprägenden historischen Siedlungskerne:

- Berresgasse
- Pfalzgasse/Am Heidjöchl
- Hausfeld
- Erzherzog-Karl-Straße Süd
- Ortskern Hirschstetten

Im Gebiet der Berresgasse ist bereits ein Kooperatives Verfahren angelaufen. Auch im Oberen Hausfeld sollen in absehbarer Zeit im Rahmen eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens die Aussagen des Strategieplans zu einem städtebaulichen Masterplan vertieft werden. In einem gesonderten Verfahren laufen derzeit die Planungen zur Entwicklung der Stadtstraße.

Instrumente der Qualitätssicherung

Wesentlich wird sein, die über den Strategieplan aufgezeigten Wege nun auch konsequent und mit einem hohen Qualitätsbewusstsein weiter zu gehen. Dazu steht ein breites Instrumentarium zur Verfügung:

- die Durchführung von städtebaulichen und/oder freiräumlichen Qualifizierungsverfahren und die Erarbeitung von Masterplänen
- der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als öffentlich-rechtliches Instrument für die bauliche Entwicklung
- Die Baulandumlegung oder der freiwillige Flächen-tausch als Voraussetzung einer sinnvollen Siedlungsentwicklung
- die Durchführung von Wettbewerben im geförderten Wohnbau bzw. zu anderen öffentlichen Projekten
- die kontinuierliche und vernetzende Prozessbegleitung und -koordination im Rahmen des Zielgebiets- bzw. in späterer Folge des Quartiersmanagements

(Städtebauliche) Qualifizierungsverfahren

Als informelles Planungsinstrument besitzt der Strategieplan keine Rechtsverbindlichkeit. Wie bereits erläutert, dient er als Wegweiser und Koordinationsinstrument für darauf aufbauende Planungen und Prozesse. Notwendig wird eine weitere Qualifizierung und damit die Ausarbeitung städtebaulicher/freiräumlicher Rahmen- bzw. Masterpläne für die einzelnen Schwerpunktbereiche im Gesamtbetrachtungsraum

wie für besondere Infrastrukturprojekte, beispielsweise im Rahmen des Stadtstraßenprojektes.

Die auszuarbeitenden Masterpläne sind darauf auszurichten, die Rahmenvorgaben und Zielsetzungen des Strategieplanes bezogen auf Dichte, Nutzungsschwerpunkte und Einbindung in den räumlichen Kontext weiter auszudifferenzieren. Es geht in der folgenden Planungsphase in erster Linie darum, in einem qualitätserzeugenden Prozess jene Merkmale hervorzuheben, die unabdingbar sind wenn es darum geht, robuste Strukturen zu entwickeln, die auch unter geänderten Rahmenbedingungen tauglich sind. Es geht darum, einen Plan zu erstellen, der wesentliche Qualitätsmerkmale für die Umsetzung definiert, aber noch Spielraum und Interpretationsraum für Veränderungen oder Weiterentwicklungen, beispielsweise im Rahmen von Bauträgerwettbewerben, lässt. Und schließlich geht es darum, einen Plan zu entwickeln, der als gemeinsam getragenes Fundament zwischen EigentümerInnen, EntwicklerInnen, PlanungsträgerInnen, BürgerInnen und den politisch Verantwortlichen bestehen kann.

So verstandene Rahmen- bzw. Masterpläne umfassen:

- Aussagen zur städtebaulichen Grundstruktur (Grundidee, Raumfigur, Raumstruktur, Einbindung in den Kontext)
- Aussagen zum Nutzungs-, Bebauungs-, Freiraum- und Erschließungskonzept
- die Detaillierung der Aussagen zur Bebauung, zu

- Baumassen, Dichten und zur Höhenentwicklung
- Aussagen zu einem Mobilitäts- und Energiekonzept
- Aussagen zur Entwicklung der öffentlichen Räume und der Erdgeschoßzonen
- Aussagen zu Qualitätsstandards in der räumlichen Entwicklung
- Phasenkonzepte, Abschnittsbildung, Instrumenteneinsatz

Die Frage, ob sich bei den Qualifizierungsverfahren zur Erarbeitung der Masterpläne um anonyme oder auch kooperative städtebauliche Wettbewerbe handelt, oder ob alternative Verfahren (z.B. Charette, kooperative/dialogische Verfahren bzw. Workshops o.ä.) zum Einsatz kommen, muss aus dem jeweiligen Kontext heraus entwickelt und begründet werden. Grundsätzlich spricht sehr viel für die Durchführung kooperativer Verfahren, da diese über den Dialog der unterschiedlichsten Beteiligten am ehesten den komplexen Ansprüchen gerecht werden können.

Kooperation der GrundstückseigentümerInnen – Baulandumlegung und Flächentausch

Im Interesse einer integrierten, ganzheitlichen Entwicklung der jeweiligen Quartiere bedarf es auch der Kooperation der unterschiedlichen GrundstückseigentümerInnen. Die kleinteilige Parzellierung führt zu teils sehr kompliziertem Streubesitz, der immer schwieriger zu entwickeln ist – immer mehr »Restflächen« entstehen. Grundsätzlich kann darauf mit dem Instrument der Baulandumlegung reagiert werden. Das Instrument ist darauf ausgerichtet, durch Neuordnung der Grundstücksverhältnisse zu siedlungspolitisch sinnvollen Grundstücksstrukturen und -zuschnitten zu gelangen. Praktiziert wird das Instrument in Wien allerdings nicht. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf die Gründe dazu einzugehen, aber alternativ zu dem formalisierten Verfahren kann in bestimmten Fällen auch die freiwillige Baulandum-

legung bzw. der Flächentausch in Betracht kommen. Konkret bietet sich dies dann an, wenn sich die Anzahl der EigentümerInnen in einem überschaubaren Rahmen befindet und sich diese auf eine gemeinsame Vorgehensweise verständigen, so wie sich dies beispielsweise für die Entwicklung des Oberen Hausfeldes abzeichnet.

Ziel solcher Planungsverfahren ist es, eine gemeinsame Entwicklung des entsprechenden Quartiers einzufordern. Eine wesentliche Voraussetzung für den Schritt in die nächste Planungsphase ist die Einbindung der Liegenschaften in eine funktionierende Kooperation, um einerseits die Infrastrukturkosten unter allen EigentümerInnen aufzuteilen und andererseits eine qualitätsvolle Quartiersentwicklung erst zu ermöglichen. Der städtebauliche Vertrag wird hier zu einem wichtigen Werkzeug.

Durch eine Arrondierung aller betroffenen Liegenschaften und die Möglichkeit einer räumlichen Neustrukturierung der Planungsgebiete können meist erst erschließ- und bebaubare Baufelder geschaffen werden. Die daraus resultierende Grundwertsteigerung kann in die qualitätsvolle Infrastrukturausstattung, Straßen, in Sammelgaragen und öffentliche Räume investiert werden. Eine Minimierung von Erschließungsflächen, intelligente Stellplatz- bzw. Mobilitätskonzepte und eine angemessene Kompaktheit tragen zur Wirtschaftlichkeit einer Quartiersentwicklung bei und erhöhen gleichzeitig deren Qualität. Ziel ist es, dass neben der Grundstücksarrondierung auch Infrastrukturmaßnahmen gemeinsam von allen EigentümerInnen übernommen werden, sowie Planungs- und Verfahrenskosten gemeinsam abgewickelt werden.

Bebauungspläne und städtebauliche Verträge

Wesentliches Instrument einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist der Bebauungs- und Flächenwidmungsplan, über den in groben Zügen die

Nutzung wie auch die Bebauung der Liegenschaften definiert wird. Mit der Novellierung der Wiener Bauordnung werden nun eine Reihe Neuerungen diskutiert, die gerade für die Entwicklung des Zielgebietes eine hohe Bedeutung erlangen könnten:

- Einführung der Widmungskategorie »Förderbarer Wohnraum«
- Befristete Baulandwidmungen
- Mindestraumhöhen in Erdgeschoßen
- Flexibilisierung der Stellplatzverpflichtung
- Regenwassermanagement
- Verpflichtende Gestaltungskonzepte für Grünflächen

Das Zusammenspiel von Wohnbau und »Stadtbau«

Bezogen auf die Entwicklung der Zielgebietes wird der geförderte Wohnbau und werden die Herausforderungen des leistbaren Wohnens einen zentralen Stellenwert einnehmen. Entsprechend den Vorgaben der Wohnbauförderung ist für solche Standorte die Durchführung von Bauträgerwettbewerben notwendig. Voraussetzung dazu ist eine rechtskräftige Widmung. Mit der Durchführung der Bauträgerwettbewerbe geht dann auch die Verantwortung in der Verfahrensdurchführung vom Stadtentwicklungszum Wohnbauressort bzw. zum Wohnfonds Wien über.

Für eine erfolgreiche Standort- und Quartiersentwicklung ist die ressortübergreifende, frühzeitige und kontinuierliche Abstimmung zwischen den städtebaulichen/freiräumlichen und den spezifischen Anforderungen der Standortentwicklung und jenen des geförderten Wohnbaus (entsprechend dem 4-Säulen-Modell) von entscheidender Bedeutung. Die »scharfe« institutionell begründete Trennung zwischen Städtebau und Wohnbau muss dabei überwunden werden. Die Voraussetzungen sind gegeben. So eröffnet das Zusammenspiel kooperativer städtebaulicher Verfahren mit den neu etablierten zweistufigen

dialogorientierten Bauträger- oder auch Quartierswettbewerben die Möglichkeiten der wechselseitigen Vernetzung. Zum Beispiel über die Vereinbarung und Festlegung rahmensetzender städtebaulicher Strukturmerkmale, die im Rahmen der zweistufigen Bauträgerwettbewerbe im Quartiersmaßstab konkretisiert werden können. Ergänzt um die Möglichkeiten der Vereinbarung städtebaulicher Verträge eröffnet dies eine neue Dimension einer qualitätsvollen und vor allem integrierten Quartiersentwicklung. Die Schwerpunkträume im Zielgebiet können Handlungsräume einer gemeinsamen, ressortübergreifenden und damit auch integrierten Entwicklungsstrategie werden. Entscheidend ist, die gemeinsamen Schnittfelder, die Gestaltungsspielräume und Verantwortlichkeiten vor der Programmierung der städtebaulichen Qualifizierungsverfahren auszuloten bzw. zu vereinbaren. Nur so lässt sich ein passgenaues, zielführendes und in der Ressortzuständigkeit übergreifendes Prozessdesign auch wirklich entwickeln.

Aktive BürgerInnenbeteiligung

Mit dem Wandel des Verständnisses einer durchgreifender, ausschließlich hoheitlich determinierten Planbarkeit von räumlicher Entwicklung rückt die Verfahrensfrage in der Planung in den Vordergrund. Der gesamte Planungsprozess, von der Auseinandersetzung mit der Ausgangslage, der Zieldefinition, der Konzeption und schließlich deren Umsetzung und Qualitätssicherung wird so zu einer höchst anspruchsvollen Kommunikations- und Beteiligungsaufgabe. Mit der Notwendigkeit, Ziele und Maßstäbe für Qualitäten in der Entwicklung diskursiv zu erarbeiten, wächst auch der Stellenwert dialogorientierter Planungs- und Beteiligungsprozesse. Mit Mut zur Öffentlichkeit und zur offensiven Integration der BürgerInnenschaft in Planungsprozesse kann und muss dem Rechnung getragen und der offene und kritisch/konstruktive Dialog zum Prinzip erhoben werden.

Maßstäbe für die Qualität eines Projektes werden am Projekt selbst entwickelt – gemeinsam mit den Beteiligten. Dazu gehört die Auseinandersetzung mit dem Ort, den Anliegen, den Interessen der EigentümerInnen, NutzerInnen und InvestorInnen ebenso wie jene der AnrainerInnen, für die die jeweiligen Planungsgebiete wichtige Bestandteile ihres alltäglichen Lebensumfeldes sind. Genau diese Dualität zwischen Plan und Prozess, zwischen Dokument und Diskurs, war schon zentrales Anliegen des Strategieplanes, welches in künftigen Planungsprozessen nicht nur weitergeführt sondern auch intensiviert werden

muss. Über den Fachdiskurs hinaus versteht sich der über den Strategieplan angestoßene Planungs- und Beteiligungsprozess daher auch als Impulse für weitergehende Debatten und Beteiligungsmodelle, über die die vielfältigen AkteurInnen aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Kultur und der BürgerInnenschaft direkt zu integrieren sein werden. Die anstehenden städtebaulichen Qualifizierungsverfahren müssen damit auch immer zu partizipativen Plattformen der aktiven Zusammenarbeit werden.

Das Spektrum zu solchen Prozessen ist vielfältig: Beispielsweise im Rahmen der Etablierung von BürgerInnenbeiräten, über die Durchführung öffentlicher Workshops und Planungsforen oder, wie zuletzt in der Entwicklung des neuen Wohngebietes am Marchfeldkanal geschehen, im Rahmen öffentlicher Beteiligungsveranstaltung im Vorfeld von Jurysitzungen. Wichtig ist auch hier, dass dieser Beteiligungsanspruch sowohl in städtebaulichen Qualifizierungsverfahren, im Rahmen der Stadtstraßenplanung wie auch in Bauträgerwettbewerben zum Tragen kommt. Letztlich ist diese Kontinuität eine wichtige Voraussetzung dazu, über die aktive Mitwirkung die Nachvollziehbarkeit von Entscheidungsprozessen zu erhöhen und Vertrauen in die anstehenden umfassenden Entwicklungsprozesse zu schaffen.

Offene Kommunikationsprozesse

Dringend empfohlen wird auch die Fortsetzung des Kommunikationsprozesses, der im Rahmen der Strategieplanung über die Planungszeitungen und BürgerInnenforen etabliert wurde. Der Faden darf nicht abreißen! Gerade die anstehenden komplexen Planungsprozesse und Entwicklungsvorhaben benötigen auch weiterhin eine umfassende Vermittlung der Hintergründe, Ziele, Rahmenbedingungen und Mitwirkungsmöglichkeiten. Mehr noch: Das Wissen um die Sorgen, Ängste und auch Vorbehalte der vor Ort lebenden Bevölkerung gegenüber der Entwicklung neuer Siedlungsflächen wie auch das Ziel der Etablierung einer Beteiligungskultur erfordert einen umfassenden Kommunikationsprozess. Planungszeitungen, möglicherweise auch eine Website, vor allem aber auch die Möglichkeiten der direkten Kommunikation über Foren und Beteiligungsveranstaltungen stehen für den Anspruch, auch komplexe Zusammenhänge, städtische Zielsetzung im Kontext der wachsenden Stadt erklären zu können.

Zielgebietsmanagement

Die Etablierung des Zielgebietsmanagements für den Planungsraum U2-Donaustadt trug den Anforderungen Rechnung, die komplexen Koordinations- und Abstimmungsaufgaben zentral und vor allem querschnittsorientiert zu steuern und zu koordinieren. Letztlich hat das Zielgebietsmanagement die Voraussetzung dazu geschaffen, diesen Strategieplan im Rahmen eines umfassenden Planungsprozesses erarbeiten und abstimmen zu können. Magistratsinterne Arbeitssitzungen, Stakeholderworkshops wie auch BürgerInnenforen wurden zu Plattformen des Abstimmungs- und Mitwirkungsprozesses.

Mit Vorlage des Strategieplanes ist ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Zielgebietes erreicht. Nun wird es verstärkt darum gehen, die anstehenden Projekte und Vorhaben weiter zu koordinieren und die Vielzahl der AkteurInnen zielführend zu vernetzen. Ganz besonders betrifft dies die Vorbereitung und Begleitung der städtebaulichen Qualifizierungsverfahren für die einzelnen Schwerpunktbereiche, die Koordination des Qualitätsmanagements wie auch die Programmierung und die Koordination des begleitenden Kommunikations- und Beteiligungsprozesses.

Zu den Aufgabenfelder zählen:

- Programmierung und Koordination des Kommunikations- und Beteiligungsprozesses
- Vorbereitung und Gesamtkoordination städtebaulicher Qualifizierungsverfahren

- Koordination des Zusammenspiels der AkteurInnen (Verwaltung, GrundstückseigentümerInnen, EntwicklerInnen, PlanerInnen)
- Begleitendes Monitoring und Qualitätssicherung

Angesichts der hohen Entwicklungsdynamik, die diesen Planungsraum kennzeichnet, sind die Erwartungen an das Zielgebietsmanagement hoch und komplex. Hierzu bedarf es entsprechender personeller Ressourcen, diese Aufgaben mit der notwendigen Verantwortung bewältigen zu können.

Impressum

Eigentümer und Herausgeber

Magistrat der Stadt Wien

MA21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung

Unter der Leitung von Philipp Fleischmann, Zielgebietskoordinator U2 – Donaustadt

www.zielgebiete.at/donaustadt-aspern

Konzept und inhaltliche Bearbeitung

TU Wien, Fachbereich Örtliche Raumplanung (IFOER)

Rudolf Scheuven, René Ziegler

mit

Philip Krassnitzer, Bernhard Siquans

www.ifoer.tuwien.ac.at

Grafik und Layout

Gordon Kriwanek, René Ziegler (IFOER)

Fotos

Daniel Dutkowski (www.dutkowski.at)

Druck

MA21 – Reprographie

© MA21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung

Wien, 2013



Dieser Strategieplan ist in engem Austausch mit vielen Unterstützerinnen und Unterstützern, lokalen Expertinnen und Experten und Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Magistratsabteilungen entstanden. Vielen Dank.

GesprächspartnerInnen vor Ort im Rahmen der Expeditionen:

Daniel Aschwanden, Renate Biber, Karl Dexheimer, Yara Coca Domínguez, Marianne Ganger,

Angela Hanappi, Herbert Hirtl, Srđan Ivkovic, Burgi Linnau, Lena Mally, Maria Mitteröcker, Helmut Preis,

Hans Randa, Stefanie Sandhäugl, Susanne Scepka, Wilhelm Schlagintweit, Paul Adrian Schulz, David Stanzel

Teilnahme an den Themenwerkstätten:

Erich Bader, Andreas Beneš, Marie-Therese Croy-Dülmen-Gumprecht, Ferdinand Dietrich, Barbara Doppler,

Herbert Dreiseitl, Sabine Gstöttner, Udo Häberlin, Alexander Hanzal, Christian Härtel, Rainer Hauswirth,

Elfriede Heinrich, Peter Hinterkörner, Kurt Hofstetter, Eva Kail, Thomas Keller, Sabine Klimon, Renate Kraft,

Christian Kubesch, Andreas Kubin, Thomas Ofenböck, Alejandro Peña, Eva Prochazka, Thomas Proksch,

Henriette Raimund, Erich Raith, Susanne Reppe, Andreas Römer, Ulrike Rommer, Reinhard Sander,

Gabriele Schrack, Herbert Weidinger, Horst Weitschacher, Gerhard Zach, Gabriele Zimmermann,

Renate Zuckerstätter-Semela

Unterstützung in den öffentlichen BürgerInnenforen:

Amélie Chapalain, Wolf-Dieter Frei, Stefan Groh, Wencke Hertzsch, Patrick Jaritz, Patrick Klein,

Wolfgang Kiselka, Alexandra Miltner, Werner Tschirk

Kernteam des Zielgebietes, das den Entstehungsprozess des Strategieplans begleitet hat:

Barbara Barbach, Michael Diem, Philipp Fleischmann, Karl Gasta, Johann Becher, Kurt Höfling, Vera Layr,

Elisabeth Maschat, Cornelia Putz, Gregor Stratil-Sauer