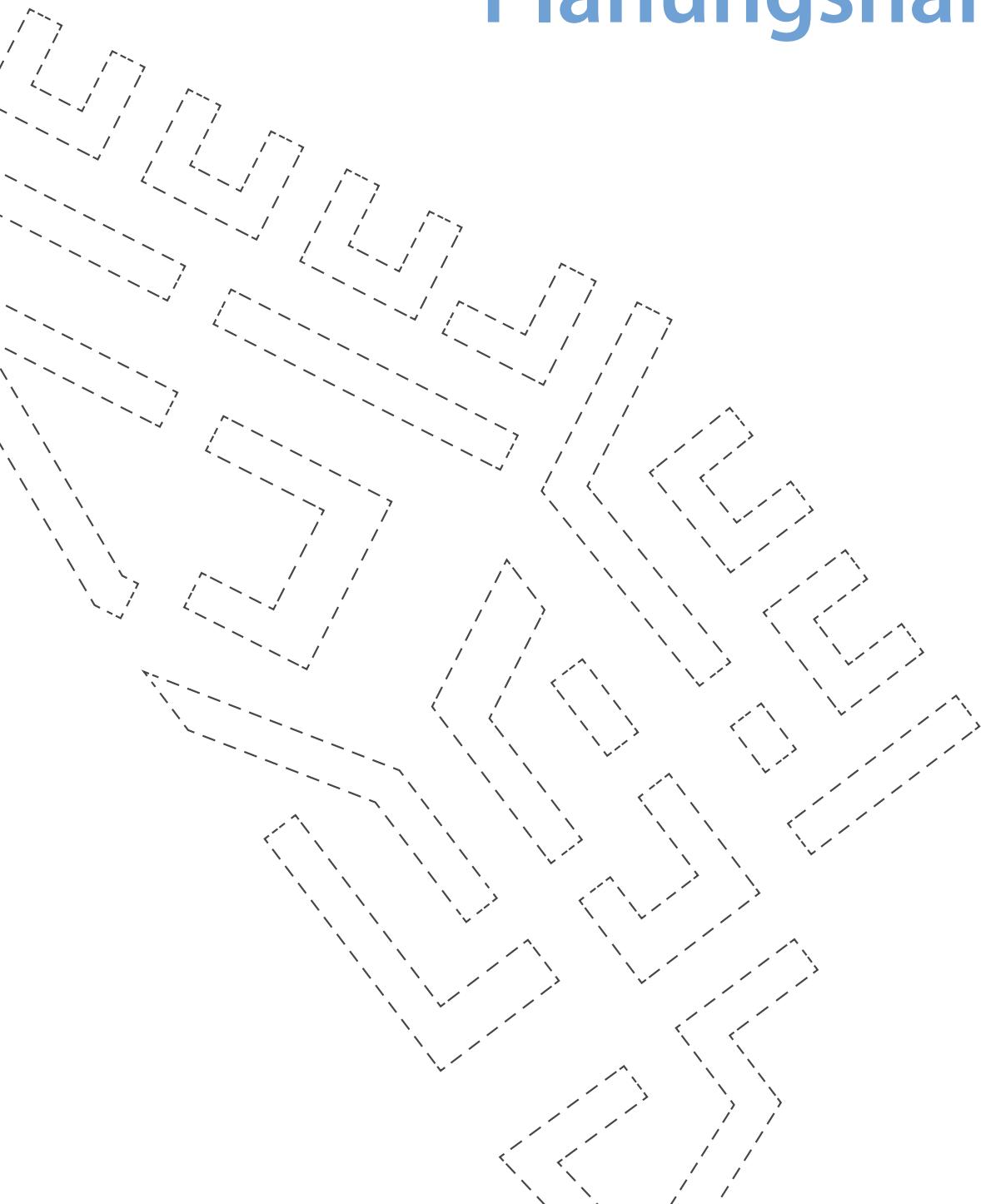


Kooperatives Planungsverfahren
Ödenburger Straße, Wien 21

Planungshandbuch



Kooperatives Planungsverfahren
Ödenburger Straße, Wien 21

Planungshandbuch



Inhaltsverzeichnis

I Vorwörter.....	5
II Präambel.....	8
III Akteure	10
IV Aufbau Planungshandbuch	11
1 Grundlagen und Prinzipien	12
1.1 Einleitung und Hintergrund	14
1.1.1 Kooperatives Planungsverfahren.....	14
1.1.2 Ablauf Kooperatives Planungsverfahren.....	16
1.2 Das Planungsgebiet	18
1.2.1 Lage.....	18
1.2.2 Impressionen	19
1.2.3 Städtebauliche Einordnung.....	20
1.2.4 Historische Entwicklung.....	21
1.2.5 Übergeordnete Planungen.....	21
1.2.6 Erschließung und Infrastruktur	21
1.2.7 Allgemeine Analyse.....	23
1.2.8 Eigentümerstruktur/Bauphasen.....	23
1.3 Planungsprinzipien	24
2 Leitprojekt und Umsetzung	30
2.1 Gebietsübergreifende Instrumente und Maßnahmen.....	34
2.1.1 Bedarfszahlen Grün- und Freiraum gemäß STEP 2005.....	34
2.1.2 Übergeordnete Instrumente.....	36
2.1.3 Übergeordnete Maßnahmen und Konzepte.....	37
2.2 Zentraler Park/Quartiersplatz.....	38
2.2.1 Übersicht/Qualitäten.....	38
2.2.2 Ausbaustufen.....	39
2.2.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung.....	40
2.3 Öffentliche Raumsequenz	42
2.3.1 Übersicht/Qualitäten.....	42
2.3.2 Ausbaustufen.....	43
2.3.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung.....	44
2.4 Grüne Achse.....	46
2.4.1 Übersicht/Qualitäten.....	46
2.4.2 Ausbaustufen.....	47
2.4.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung.....	48
2.5 Pocketparks.....	52
2.5.1 Übersicht/Qualitäten.....	52
2.5.2 Ausbaustufen.....	53
2.5.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung.....	54
2.6 Erschließung	56
2.6.1 Übersicht/Qualitäten.....	56
2.6.2 Ausbaustufen.....	57
2.6.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung.....	58
2.7 Bebauungsstruktur/Städtebau.....	60
2.7.1 Übersicht/Qualitäten.....	60
2.7.2 Ausbaustufen.....	61
2.7.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung.....	62

3 Anhang Leitprojekt	64
3.1 Öffentlicher Verkehr/Radwegenetz	66
3.2 Sozialräumliche Aspekte	70
3.3 Geschossigkeit/Schwarzplan.....	71
3.4 Verkehrskonzept.....	72
3.5 Grünraum.....	74
3.6 Ausbaustufen/Leitprojekt	76
3.7 Leitprinzipien	80
3.8 Skizzen Leitprojekt.....	82
V Impressum	84

Vorwort

Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou



In Wien gibt es noch zahlreiche Gebiete mit Entwicklungspotenzial – sowohl im Inneren der Stadt als auch in den Außenbezirken und am Stadtrand. Die Stadtplanung nutzt Standorte, die sich durch ihre Lage und Einbettung in die Stadt für eine kompakte, urbane und ressourcenschonende Entwicklung eignen. Stadtwachstum bei Erhalt des Wiener Grünraumanteils von 50 Prozent, Effizienz beim Einsatz öffentlicher Mittel sowie leistbare Mieten können am besten durch kompakte Strukturen erreicht werden, da Kosten für Infrastruktur so begrenzt und vorhandene Entwicklungsflächen optimal genutzt werden.

Der öffentliche Raum spielt dabei eine wesentliche Rolle. Er soll Kommunikation und Begegnung fördern, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen. Entsprechend qualitätsvolle, vielfältig nutzbare und ausreichend große öffentliche Räume sind wesentliche Bausteine der Lebensqualität in neuen Stadtteilen.

Die Flächen beidseits der Ödenburger Straße im 21. Bezirk sind ehemalige Industrie- und Gewerbegebiete in guter Lage, die jetzt eine sinnvolle Nachnutzung bekommen sollen. Die Nähe zu bestehenden Infrastrukturen (Schulstandorte, S-Bahn-Station, Naherholungsräume) sind die beste Voraussetzung für die Entwicklung eines kompakten und urban ausgeformten Stadtteiles, der durch einen großzügigen öffentlichen Raum geprägt sein soll und als belebter Aufenthaltsort genutzt werden kann. Ein besonderes Anliegen war es, bereits während des Planungsprozesses die BürgerInnen miteinzubinden und laufend zu informieren.

Mit dem nun vorliegenden Planungshandbuch ist der erste große Schritt gesetzt, um künftig einen urbanen und lebenswerten Stadtteil entstehen zu lassen.

Ihre
Maria Vassilakou
Vizebürgermeisterin
Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr,
Klimaschutz, Energieplanung und
BürgerInnenbeteiligung

Vorwort

Bezirksvorsteher Georg Papai



Wien ist die am schnellsten wachsende Stadt im deutschsprachigen Raum.

Alleine in den letzten Jahren ist die Bevölkerung jährlich um rund 25.000 Einwohner gewachsen. So gesehen wird sich Wien bis 2023 um die Einwohnerzahl von Graz vergrößern.

Entsprechend diesem Wachstum liegt es in der Verantwortung der Stadt, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, sei es durch Neubau, vor allem in den Stadterweiterungsgebieten, oder durch gezielte Investitionen in Wohnhaussanierungen. Die Stadt Wien stellt heuer sowie auch im kommenden Jahr sicher, dass jeweils rund 7.000 neue Wohneinheiten an die BewohnerInnen übergeben werden können.

Stadterweiterung findet zu einem großen Teil in Floridsdorf statt. Gerade die nicht so hochwertigen Industrie- und Gewerbeblächen neben der Ödenburger Straße im Bereich der Schnellbahnstation Jedlersdorf, die ehemaligen Roigk-Gründe, eignen sich aufgrund der bereits vorhandenen Infrastruktureinrichtungen für eine Wohnnutzung mit großzügigen Freiflächen und Erholungsräumen. Dabei geht es mir vor allem um die Schaffung von leistungsbarem Wohnraum sowie die Errichtung von neuen Stadtteilen mit Qualität und Identität.

Für die Politik ist wichtig, schon vor der Entscheidung über die Flächenwidmung und den Bebauungsbestimmungen eine größtmögliche Akzeptanz bei der sich betroffen fühlenden Bevölkerung zu erreichen. Dies gelingt, wenn alle Betroffenen in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden. Nur in einem diskursiven Planungsprozess können Konfliktfelder und konträre Positionen in einem frühen Planungsstand erkannt, thematisiert und idealerweise auch gelöst werden.

Daher war es dem Bezirk auch ein großes Anliegen, dieses Vorhaben in einem kooperativen Planungsverfahren durchzuführen, bei dem alle Beteiligten im Vordergrund stehen, um bereits während des Planungsprozesses die Bürger miteinzubinden und sie sachgerecht und frühzeitig zu informieren. So fanden über dieses Projekt bereits zwei Informationsveranstaltungen und eine Präsentation statt.

Die Ergebnisse liegen nun in Form dieses Planungshandbuchs vor und bilden, wie ich meine, die ideale Grundlage für den nächsten Schritt, der Änderung des bestehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplans, eine Voraussetzung für die Realisierung des Wohnbaues und eine wichtige Information für die anstehende politische Entscheidungsfindung.

Georg Papai

Bezirksvorsteher

Vorwort

Bauträger GEWOG, Wien-Süd, BWSG, MIGRA

Vor dem Hintergrund des beständigen Wachstums Wiens und des damit einhergehenden Bedarfs an Wohnraum haben wir, die vier gemeinnützigen Bauvereinigungen GEWOG, Wien-Süd, BWSG und MIGRA, die Liegenschaft der ehemaligen Roigk-Gründe im 21. Wiener Gemeindebezirk erworben, um ein neues, qualitativ hochwertiges und durchgrüntes Stadtquartier zu entwickeln.

Grundlage für die städtebauliche Neuordnung des Gebietes in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Trasse war ein „kooperatives Planungsverfahren“, welches zwischen November 2012 und Mai 2013 durchgeführt wurde. Im Zuge dieses intensiven Planungsprozesses wurde gemeinsam mit zwei Planungsteams sowie weiteren ExpertInnen, der MA 21, dem Bezirk sowie den AnwohnerInnen ein Leitprojekt entwickelt, welches die Grundlage für die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans bildet.

Das nun vorliegende Planungshandbuch, welches im Anschluss an das kooperative Planungsverfahren erstellt wurde, fasst die wichtigsten Ergebnisse des kooperativen Verfahrens anschaulich und prägnant zusammen und zeigt darüber hinaus auf, welche Qualitäten und Maßnahmen zur Schaffung eines lebenswerten Quartiers umgesetzt werden müssen. Mit dem Planungshandbuch verpflichten wir uns zur konkreten (baulichen) Umsetzung dieser Qualitäten und Maßnahmen im Sinne des öffentlichen Interesses.

Das geplante Quartier zeichnet sich insbesondere durch folgende Qualitäten aus:

- urbanes Quartier mit vorerst rund 800 zwei- bis vier-Zimmer-Wohnungen (in der Endausbaustufe ca. 1.500 Wohnungen) im Niedrigenergiestandard sowie mit Balkon, Loggia, Terrasse oder Eigengarten
- sehr gute fußläufige Erreichbarkeit von bereits vorhandenen Nahversorgungsmöglichkeiten, öffentlichem Personennahverkehr (S-Bahn, Bus), Wohnfolgenutzungen (z. B. Kindergarten, Schule) und Freizeiteinrichtungen
- attraktive öffentliche und private Grün- und Freiräume (zentraler Park, Quartiersplatz, Pocket Parks, Dachgärten) mit Kinder- und Jugendspielplätzen sowie vielfältige Grünverbindungen im Quartier
- Erschließung für den Kfz-Verkehr von außen (über Kolonie- und Winkeläckerstraße), nahezu autofreies Quartier in Verbindung mit einem feinmaschigen Fuß- und Radwegenetz im Inneren

Bei Baubeginn im Jahr 2015 ist die Fertigstellung für 2017 geplant. Wir danken allen TeilnehmerInnen des kooperativen Planungsverfahrens und der Verfahrensstreuung, die zu diesem sehr guten Ergebnis beigetragen haben, und freuen uns, mit dem Planungshandbuch die Weichen für ein qualitativ hochwertiges Stadtquartier zu stellen.

DI Andreas Dominko *GEWOG*

DI Walter Koch *Wien-Süd*

LL. M. Matthew Rochelt *BWSG*

Prof. DI Manfred Wasner *MIGRA*



Abb. Luftbild Planungsgebiet (Datengrundlage: MA 21; Stand Luftbild: 2011)

Im Sommer 2012 entschieden sich die beteiligten Bauträger und raum & kommunikation als Verfahrenssteuerer „auf dem Gebiet der ehemaligen Roigk-Gründe in Wien 21 ein „Kooperatives Planungsverfahren“ zu starten. Das Umfeld des Planungsgebiets ist von heterogener Bebauung geprägt, die Entwicklung der letzten Jahrzehnte folgte keinem einheitlichen Entwicklungsziel, weder städtebaulich noch die Art der Nutzung betreffend. Ziel war es daher, im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung ein größeres Gebiet in Betrachtung zu nehmen als die kurzfristig zur Verfügung stehenden Grundstücke. Gemeinsam mit der Stadt Wien (MA 21) und dem Bezirk Floridsdorf wurde das Ziel definiert, an diesem Standort ein neues, integriertes Stadtquartier zu entwickeln.

In Folge wurden für diese stadtplanerische Aufgabe ExpertInnen aus den Bereichen Freiraum, Verkehr und Städtebau in den Prozess integriert und gemeinsam die Aufgabenstellung konkretisiert. Im November 2012 wurden in einem offenen Bewerbungsprozess zwei PlanerInnenteams für die weitere Bearbeitung ausgewählt. In den folgenden Monaten wurde bis Mai 2013 im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses gemeinsam ein Projekt entwickelt, das als Grundlage für die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans dient.

Kooperative Verfahren verlangen von allen Beteiligten eine überdurchschnittlich große Offenheit und Bereitschaft zur Kooperation. Mit einem diskursiven Planungsprozess können Konfliktfelder und konträre Positionen in einem frühen Planungsstand erkannt, thematisiert und idealerweise auch gelöst werden. Im Vordergrund des inhaltlichen Diskurses für diese Aufgabe standen städtebauliche und freiraumorientierte Qualitäten sowie die Möglichkeiten zu deren Umsetzung und Vernetzung beziehungsweise Lösungen für die Verkehrsorganisation.

Ein zentrales Anliegen in diesem kooperativen Verfahren war es, die AnwohnerInnen über geplante Entwicklungen sachgerecht und frühzeitig zu informieren. Im Zuge dessen fanden daher zwei Informationsveranstaltungen statt, inklusive einer einwöchigen Ausstellung über die Planungsergebnisse im Bezirksamt Anfang Juni 2013. In Zusammenarbeit mit dem Verein Wiener Jugendzentren haben Jugendliche vor Ort in einem Video ihre Lieblingsplätze im Gebiet dargestellt.

Die Ergebnisse des gesamten Verfahrens liegen nun in Form dieses Planungshandbuchs vor. Das Handbuch skizziert den Entwurfsprozess und zeigt detailliert, welche Qualitäten für die Entwicklung dieses Gebiets erreicht bzw. welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Das Planungshandbuch konkretisiert zudem die Zusammenarbeit und Kooperation zwischen den beteiligten öffentlichen und privaten AkteurenInnen. Formal ist das Planungshandbuch wichtigster Bezugsakt für den nächsten Schritt in diesem Prozess – der Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Dabei verpflichten sich die o. g. Bauträger als Auftraggeber und Initiatoren dieses Prozesses zu einer konkreten (baulichen) Umsetzung dieser Qualitäten. Für nachfolgende Liegenschaftseigentümer gilt ebenfalls die inhaltliche Verpflichtung, die in diesem Handbuch vorliegenden Qualitäten im Sinne des öffentlichen Interesses umzusetzen.

Stadtentwicklung kann nicht festgeschrieben oder verordnet werden – das kooperative Planungsverfahren ist in der Entwicklung dieses Standorts nur einer von vielen Bausteinen. Weitere Entwurfsprozesse und Detailplanungen werden folgen – der Diskurs und die Verständigung über Qualitäten wird und muss dabei weitergehen. Das vorliegende Planungshandbuch ist die gemeinsame Plattform für die nächsten Schritte in der Entwicklung der „Neuen Mitte Jedlersdorf“.

raum & kommunikation GmbH

Akteure Kooperatives Planungsverfahren

Ausloberinnen

BWSG Gemeinnützige allgemeine Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H.

Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgesellschaft **MIGRA** Gesellschaft m.b.H.

GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H.

Gemeinnützige Bau- u. Wohnungsgenossenschaft „**Wien Süd**“ eGenmbH

In Kooperation mit der Magistratsabteilung **MA 21**



Verfahrensorganisation, fachliche Leitung, Redaktion und Moderation

raum & kommunikation GmbH, Wien (Robert Korab/Gregor Wiltschko/Andreas Neisen/Anne Lang)



Planungsbeirat

Walter Koch (Wien-Süd)

Andreas Malai/Andreas Dominko (GEWOG)

Gerhard Moser/Manfred Wasner (MIGRA)

Matthew Rochelt (BWSG)

Thomas Spritzendorfer (MA 21)

Hans Kukula (Bezirksrat des 21. Bezirks)

Mark Gilbert, transcity (Vertreter Kammer Arch+Ing)

Roland Gnaiger, Kunstuuniversität Linz (Experte Städtebau)

Gisa Ruland, Gisa Ruland Landschaftsarchitektur (Expertin Grün- und Freiraum)

Gunther Stocker, Snizek + Partner (Experte Verkehr)

Planungsteams

Team Veselinovic

Arch. Sne Veselinovic ZT GmbH, Wien (Sne Veselinovic)

grünplan GmbH, Leobendorf (Werner Sellinger/Christian Richter)

Verkehrsplanung Käfer GmbH, Wien/Salzburg (Andreas Käfer/Viktoria King/Stefanie Wagner)

wohnbund:consult, Wien (Manuel Hanke)

ARGUS Wien 21, Wien (Andrej Felczak)

Team Kleboth

kleboth lindinger dollnig ZT GmbH, Linz/Innsbruck (Andreas Kleboth/Sabine Heinberger)

Monsberger Gartenarchitektur GmbH, Graz/Gleisdorf (Gertraud Monsberger/Hermann Simnacher)

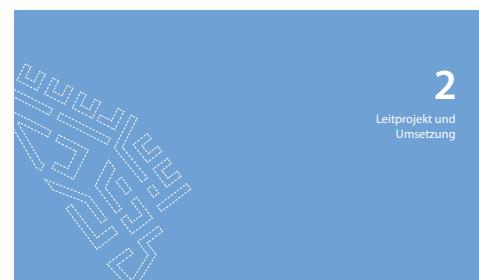
Aufbau des Planungshandbuchs

Innerhalb des Kooperativen Planungsverfahrens wurden viele Ergebnisse erarbeitet und Qualitäten zum Plangebiet an der Ödenburger Straße definiert. Diese Ergebnisse kulminieren in einem gemeinsam erarbeiteten Leitprojekt, bestehend aus sechs „zentralen Elementen“. Ziel des vorliegenden Planungshandbuchs ist es, die Grundlagen (*s. Kapitel 1 – Grundlagen und Prinzipien*) und Ergebnisse des Kooperativen Planungsverfahrens anschaulich und strukturiert darzustellen und die Qualitäten des Leitprojekts zu definieren bzw. zu fixieren. Daneben werden zu jedem der sechs zentralen Elementen gestalterische Anforderungen definiert und Regelungsebenen benannt, auf denen die gestalterischen Anforderungen und Qualitäten umgesetzt werden können (*s. Kapitel 2 – Leitprojekt und Umsetzung*). Die Umsetzung kann beispielsweise auf der Ebene des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans erfolgen, aber auf dieser Ebene lassen sich nicht alle gestalterischen Anforderungen rechtlich fixieren. Manche Qualitäten bedürfen anderer (vertraglicher) Instrumente zur Umsetzung, z. B. in Form von privatrechtlichen Verträgen, im Rahmen derer sich die Bauträger zur Umsetzung einer Maßnahme verpflichten. Als Bekenntnis zur Umsetzung der Qualitäten dient in dieser Phase das vorliegende Planungshandbuch,

das mit allen beteiligten Akteuren abgestimmt ist. Zur besseren Anschauung werden die wichtigsten gestalterischen Anforderungen anhand von aussagekräftigen Praxisbeispielen visualisiert.

Die Ergebnisse des Kooperativen Verfahrens werden in *Kapitel 3 (Anhang Leitprojekt)* des Planungshandbuchs dargestellt. Dabei handelt es sich um erste Entwürfe und Skizzen bis hin zum finalen Leitprojekt. Dieser Anhang hat rein informativen Charakter; das Leitprojekt ist nicht mit dem Planungshandbuch gleichzusetzen, welches über das Leitprojekt hinausgehende Informationen beinhaltet.

Das Planungshandbuch liefert die Grundlage für das anschließende Widmungsverfahren. Mit Hilfe des Planungshandbuchs sollen die gewünschten Qualitäten und Standards gesichert werden, die über die gängige Regelungsebene des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans hinausgehen.



1

Grundlagen und Prinzipien

1.1 Einleitung und Hintergrund

1.1.1 Kooperatives Planungsverfahren

Nordöstlich des Bahnhofs Jedlersdorf hat eine Gruppe gemeinnütziger Bauvereinigungen¹ Grundstücke erworben, auf denen sie Wohnbauvorhaben entwickeln möchte. Hierfür ist die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans notwendig. Im gegenständlichen Kooperativen Planungsverfahren wurde dafür ein städtebauliches Gerüst entwickelt, auf dem aufbauend die MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung einen Entwurf für einen neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan verfassen wird.

Phase 1: Programmierung und Auswahlprozess

Für die Erarbeitung eines „städtischen Rahmenplans“ worunter die AusloblerInnen die Ausarbeitung eines Entwicklungsszenarios für das Gebiet und sein engeres Umfeld verstehen, wurde die Form eines kooperativen Planungsverfahrens mit vorgeschaltetem zweistufigen Auswahlverfahren gewählt. Im Rahmen eines Screenings und eines darauffolgenden Hearings im November 2012 wurden zwei Planungsteams, bestehend aus Fachplanern der Fachrichtungen Architektur, Raumplanung/Städtebau, Landschaftsplanung sowie Verkehrsplanung, ausgewählt. Diese beiden ausgewählten Planungsteams haben in enger Abstimmung mit einem aus unterschiedlichen Fachdisziplinen zusammengesetzten „Planungsbeirat“ zusammengetragen. In diesem Planungsbeirat sind VertreterInnen der MA 21, der Eigentümer und der Verfahrenssteuerung, ein Vertreter des Bezirks sowie ExpertInnen aus den Fachbereichen Städtebau, Landschaftsplanung und Verkehrsplanung vertreten (s. Abb. Zusammensetzung Planungsbeirat). Bei Bedarf wurden auch zusätzliche Auskunfts Personen von Behörden, Interessenvertretungen etc. hinzugezogen. Hauptaufgabe der genannten ExpertInnen war neben der Beratung des Auslobers und der MA 21 die unterstützende Beratung der beiden Planungsteams während sogenannter Kolloquien als auch in den Arbeitsphasen zwischen den Kolloquien.

¹ AusloblerInnen des Verfahrens sind die Eigentümer der im Planungsgebiet befindlichen Liegenschaften: die gemeinnützigen Bauvereinigungen BWS Gemeinnützige allgemeine Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H., die Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgesellschaft MIGRA Gesellschaft m.b.H., die GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H. und die Gemeinnützige Bau- u. Wohnungsgenossenschaft „Wien Süd“ eGenmbH in Kooperation mit der Magistratsabteilung MA 21.

Phase 2: Kooperatives Planungsverfahren

Das Kooperative Planungsverfahren wurde entlang von fünf Kolloquien (inkl. Ortsbegehung) aufgebaut, im Rahmen derer ein intensiver inhaltlicher Austausch zwischen Planungsteams und Planungsbeirat stattgefunden hat. In den in der Regel halbtägigen Kolloquien wurden Ideen und städtebauliche Lösungsvorschläge präsentiert, diskutiert und am Ende zu einem gemeinsamen Leitprojekt, dem eigentlichen Rahmenplan, weiterentwickelt. Das am Ende des 4. Kolloquiums fertiggestellte Leitprojekt wurde im Rahmen einer AnwohnerInnen-Information veranstaltung der interessierten Anwohnerschaft vorgestellt und Anregungen aufgenommen. In einem 5. Kolloquium ohne die Planungsteams wurden die Möglichkeiten rechtlicher Festlegungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan erörtert und die gewünschten räumlichen Qualitäten des Leitprojekts auf ihre rechtliche Umsetzbarkeit geprüft. Dieses Kolloquium bildet die inhaltliche Grundlage für das vorliegende Planungshandbuch.

Phase 3: Widmungsverfahren

Das vorliegende Planungshandbuch beinhaltet alle wichtigen Ergebnisse des Kooperativen Planungsverfahrens und gibt Hinweise zur rechtlichen Umsetzung (z. B. durch öffentlich-rechtliche Festlegungen oder durch privatrechtliche Vereinbarungen). Es liefert damit die inhaltlichen Grundlagen für das dem kooperativen Planungsverfahren nachfolgende Widmungsverfahren bzw. die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Das Widmungsverfahren wird unmittelbar nach Fertigstellung des Kooperativen Planungsverfahrens eingeleitet. Darüber hinaus dient das Planungshandbuch als wegweisende Richtschnur für weitere Entwicklungen im Gebiet.

Aktueller Stand des Verfahrens

Mit Beendigung der Ausstellung im Rahmen der AnwohnerInnen-Information am 05. Juni 2013 wurde das Kooperative Planungsverfahren abgeschlossen. Das Planungshandbuch bildet die Grundlage für die Erstellung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans und wird als Bezugsakt beigelegt. Die inhaltliche Zusammenstellung und Redaktion des Planungshandbuchs erfolgte durch Raum & Kommunikation in enger Abstimmung mit den beteiligten Akteuren.

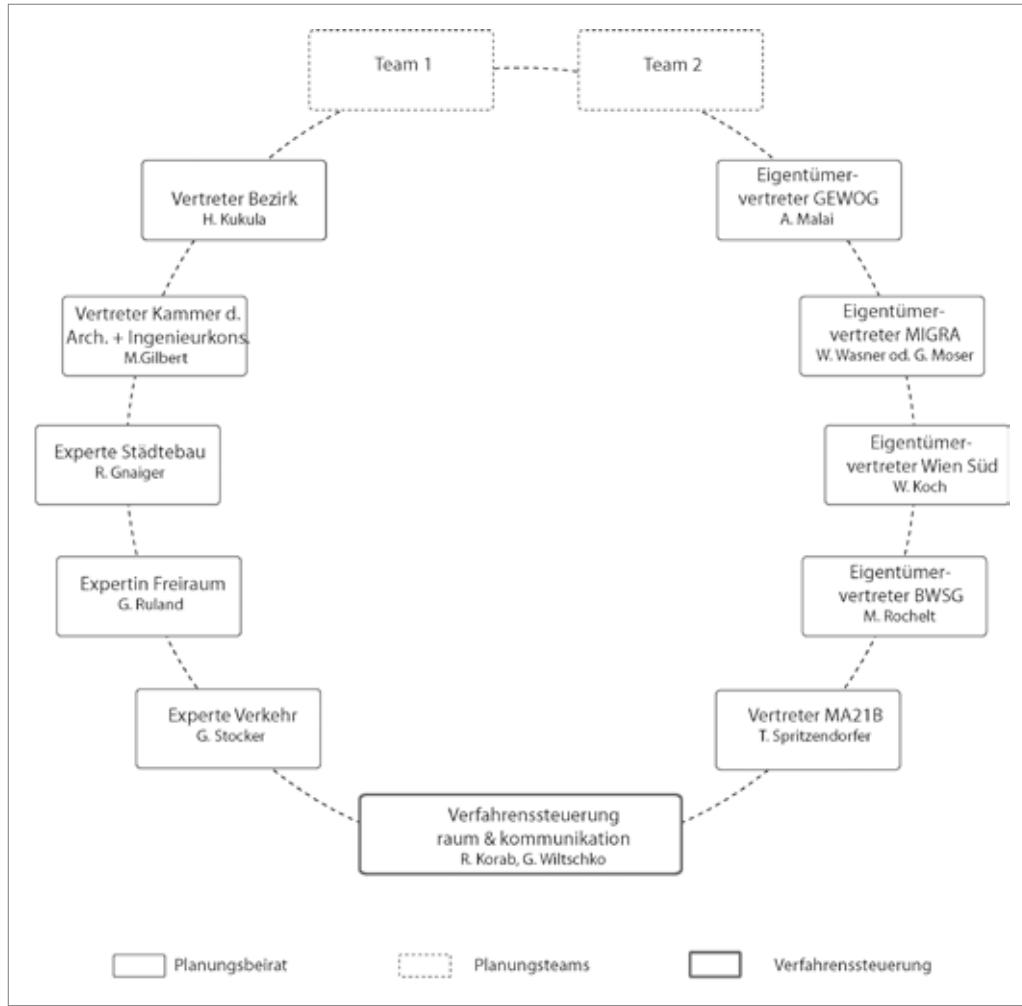


Abb. Zusammensetzung Planungsbeirat (Darstellung: r&k)

Koll	Arbeitsschwerpunkte/Inhalte
1	Ortsbegehung//Visionsprozess//Festlegung von Qualitäten//Erste Arbeitsaufträge
2	Vorstellung Arbeitsergebnisse der Planungsteams, Diskussion//Schwerpunkt Erschließung
3	Überarbeitete Arbeitsergebnisse//Schwerpunkt Grün- und Freiraum//Gemeinsame Festlegungen
4	Vorstellung des gemeinsamen Leitprojekts//Inhaltliche Festlegung des Leitprojekts, Empfehlungen
5	Rückschau und Diskussion AnwohnerInnen-Info//Entwurf des Planungshandbuchs

Tab. Arbeitsschwerpunkte innerhalb der Kolloquien

1.1 Einleitung und Hintergrund

1.1.2 Ablauf Kooperatives Planungsverfahren

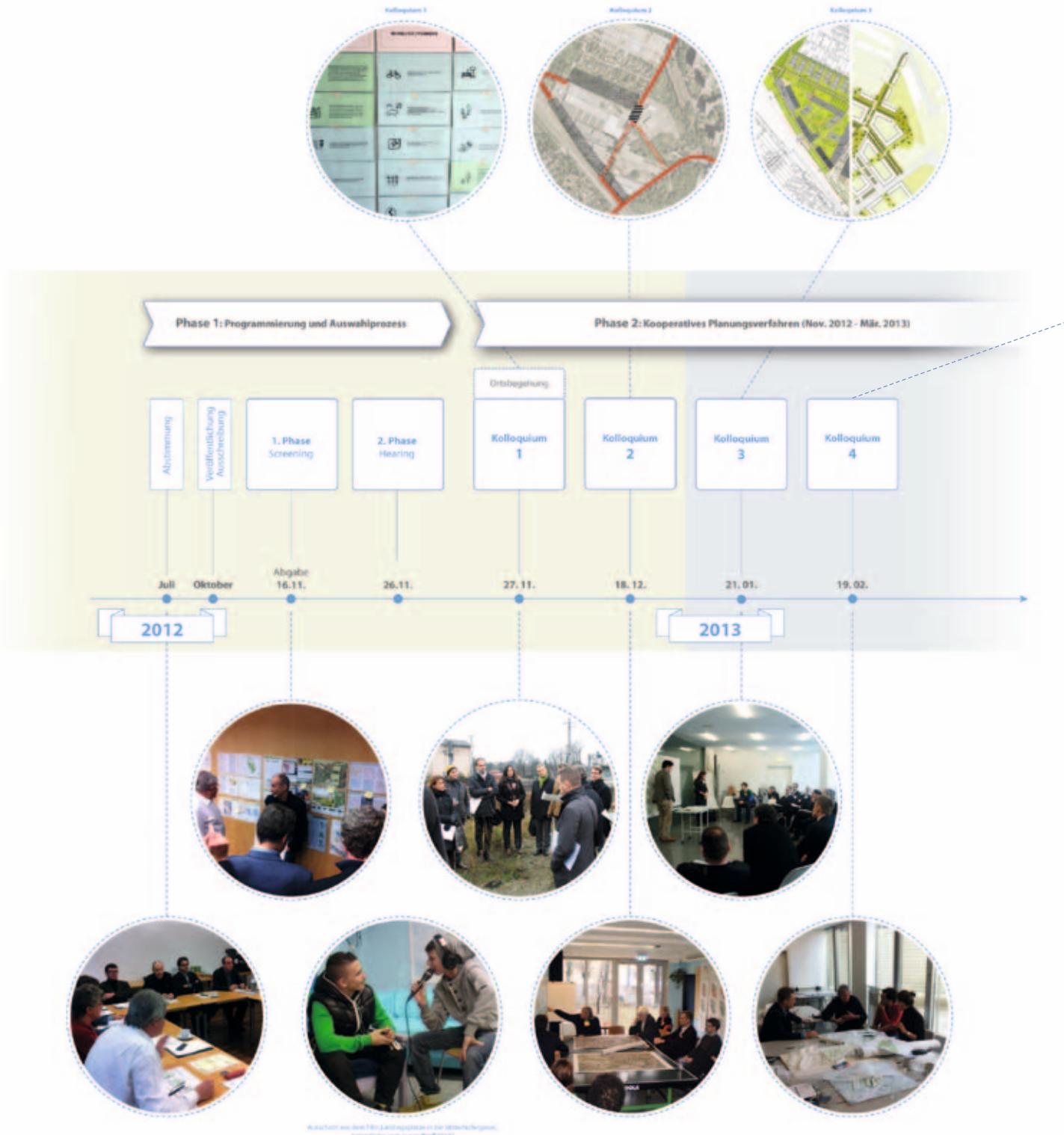
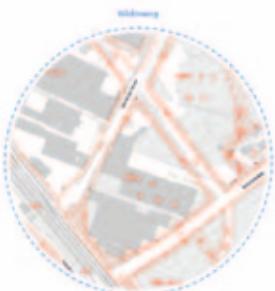


Abb. Verfahrensablauf Kooperatives Planungsverfahren Ödenburger Straße (Darstellung: r&k, Planungsteams)



Phase 3: Widmungsverfahren (vorauss. Apr. - Okt.)

Widmung

Realisierungsbeginn (vorauss. ab März 2014)

AnwohnerInnen-
Infoveranstaltung

Kolloquium
5

Öffentlichkeits-
information

1. Entwurf FWP+BBP
Öffentliche Auflage
Vorlage Fachbeirat

Stellungnahmen
Beschluss

Widmung

12.03.

09.04.

28.05. - 05.06.

Anfang 2014 (vorauss.)

2014

2015



Ablaufschritt	Beginn	Ende	Beschreibung
AnwohnerInnen-Infoveranstaltung	12.03.	12.03.	Erste öffentliche Präsentation des Entwurfs und Antrag auf eine Widmung
Kolloquium 5	09.04.	09.04.	Public hearing on the draft and application for a declaration of ownership
Öffentlichkeitsinformation	28.05. - 05.06.	28.05. - 05.06.	Information about the draft and the public hearing
1. Entwurf FWP+BBP Öffentliche Auflage Vorlage Fachbeirat			1st draft FWP+BBP Public version Submission to the expert committee
Stellungnahmen Beschluss			Comments Decision
Widmung			Declaration of ownership



Möbliertes Modell - Finale Architektur

1.2 Das Planungsgebiet

1.2.1 Lage



Abb. Lageplan Planungsgebiet (Darstellung: r&k, Datengrundlage: MZK)

1.2.2 Impressionen



Koloniestraße (Abb.: r&k)



S-Bahn-Station Jedlersdorf (Abb.: r&k)



Tankstelle/Mitterhofersiedlung (Abb.: r&k)



Liegenschaft südlich der Kleingartenanlage (Abb.: r&k)



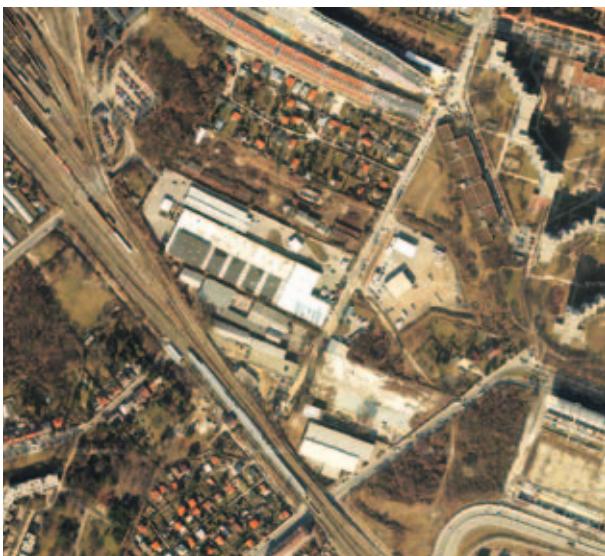
Ehemaliges Roigk-Gelände (Abb.: r&k)



Neubau der Sozialbau im Planungsgebiet (Abb.: r&k)

1.2 Das Planungsgebiet

1.2.3 Städtebauliche Einordnung



Die Siedlungsstruktur stellt sich abseits der beiden überwiegend geschlossenen bebauten Siedlungsachsen Brünner Straße und Prager Straße sehr inhomogen dar. Teils kompakte Wohnhausanlagen, wie die städtische Wohnhausanlage Mitterhofergasse oder die ÖBB-Wohnhausanlage östlich der Koloniestraße, wechseln sich unmittelbar mit ausgedehnten Kleingartenanlagen (östlich Koloniestraße bzw. westlich Ödenburger Straße) und Einfamilienhausbereichen (westlich Koloniestraße) sowie teils noch gewerblich genutzten Flächen beidseits der Ödenburger Straße ab. Zwischen der Autobahntrasse der A 22 und der Brünner Straße entstanden beidseits der Ignaz-Köck-Straße in den letzten 20 Jahren auf den Flächen der ehemaligen Floridsdorfer Lokomotivfabrik ausgedehnte Gewerbegebiete und Einkaufszentren (z. B. Shopping Center Nord).

Abb. Luftbild (Datengrundlage: ViennaGIS)



Abb. Schwarzplan (Darstellung: r&k, Datengrundlage: MZK)

1.2.4 Historische Entwicklung

Das ehemals agrarisch geprägte Gebiet zwischen den beiden Ortskernen von Jedlersdorf und Jedlesee wurde durch die ursprünglich 1841 als Zweigbahn der Nordbahn errichtete Bahntrasse – die spätere Nordwestbahn – einem nachhaltigen Strukturwandel unterzogen. Ab den 70er-Jahren des 19. Jahrhunderts entstanden vorerst Bahnwerkstätten und (Bahn-)Arbeitersiedlungen zwischen der Brünner Straße und der Koloniestraße und nördlich der Winkeläckerstraße (letztere noch heute bahnbetrieblich genutzt). Den Bahnanschluss nutzten in weiterer Folge einige Industriebetriebe, z. B. beidseits der Ödenburger Straße. Noch freie Flächen wurden vor allem im 20. Jahrhundert zunehmend kleingärtnerisch bzw. für den Bau von Einfamilienhäusern genutzt. Die letzten Jahrzehnte sind von einem weiteren einschneidenden Strukturwandel geprägt: Betriebliche Nutzungen wandern ab und werden durch großflächigen Einzelhandel (SCN), Kleingewerbe (entlang der Ignaz-Köck-Straße) oder neue Wohnhausanlagen (Trillerpark) ersetzt bzw. bleiben mangels Nachnutzbarkeit ungenutzt.

1.2.5 Übergeordnete Planungen

Der Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) sieht für das engere Projektgebiet nördlich der Nordwestbahnhlinstrasse im Leitbild „Bauliche Entwicklung“ zwei Dichte-Kategorien vor. Östlich der Ödenburger Straße wäre eine durchmischte Nutzung mit einer NettoGESCHOSFLÄCHENDICHTE in ÖVNnahmen Bereichen bis etwa 2,0 vorzusehen. Westlich der Ödenburger Straße ist demgegenüber eine überwiegend aufgelockerte Bebauung mit Einfamilienhäusern, Garten- und Kleingartensiedlungen vorgesehen. Das Leitbild „Grünräume der Stadtregion“ definiert den flächenmäßig bestehenden Grüngang zwischen der Nordwestbahnhlinstrasse und dem Marchfeldkanal (in etwa entlang der Winkeläckerstraße) als wichtigen stadtgliedernden Grüngang und Grünverbindung und weist den Landschaftsraum des Bisamberg-Vorlandes und die Schwarzlackenau als Landschaftsräume der Stadtregion aus.

1.2.6 Erschließung und Infrastruktur

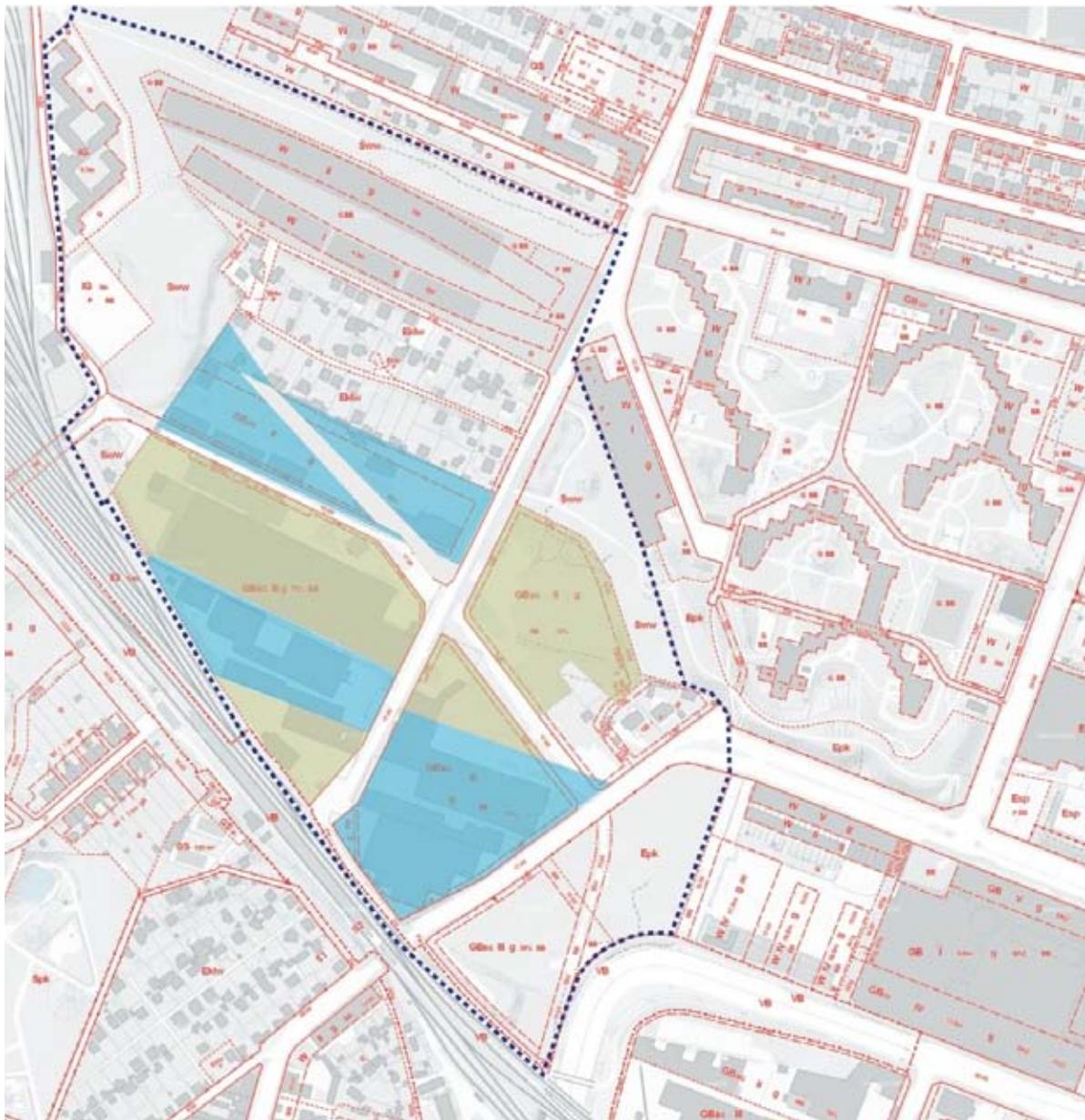
Die im Zuge der beiden Siedlungssachsen Brünner Straße (HB7, Straßenbahnlinien 30/31) und Prager Straße (HB8, Straßenbahnlinie 26) verlaufenden Verkehrsträger erschließen das Planungsgebiet am Rand. Zentral gelegen befindet sich die S-Bahn-Station Jedlersdorf, welche im 30-Minuten-Takt bedient wird. Eine Verdichtung auf ein 15-Minuten-Intervall wird angestrebt (dies bedarf noch einer weiteren wirtschaftlich-technischen Überprüfung). Stationszugänge befinden sich in der Koloniestraße (nach Norden und Süden) und in der Karl-Gramm-Gasse (nur nach Süden). Weiters verkehrt auf der Koloniestraße die städtische Buslinie 36A. Der Straßenzug Koloniestraße / Lundenburger Gasse bindet das Planungsgebiet an das übergeordnete Straßennetz (A 22-Nordbrücke) an.

Ausgestaltete Parkanlagen oder übergeordnete Grünräume befinden sich im Plangebiet nicht. Gut erreichbar sind jedoch der Landschaftsraum des Marchfeldkanals mit sei-

nen Freizeitangeboten und das anschließende landwirtschaftlich genutzte Bisamberg-Vorland im Norden sowie der Grünraum der Schwarzlackenau mit Wiesenarealen und Sportangeboten im Westen des Plangebiets. Diese Bereiche sind über wenig befahrene Siedlungsstraßen auch mit dem Fahrrad gut erreichbar.

Die im Gebiet und im Umfeld vorhandenen sozialen Infrastruktureinrichtungen gehen kaum über die lokale Versorgung hinaus, mit Ausnahme des Pensionistenheims an der Jedlersdorfer Straße. Vom derzeit in Bau befindlichen Krankenhaus Nord östlich der Brünner Straße wird jedoch ein Impuls für weitere Standorte der sozialen und Gesundheitsinfrastruktur im Nahbereich (Ärzte u. a.) erwartet. Für eine Fläche südlich der Nordwestbahnhlinstrasse ist im Bereich der Winkeläckerstraße die Errichtung eines neuen Schulstandorts angedacht.

1.2 Das Planungsgebiet



- Liegenschaften im Eigentum Wohnbauträger
- Liegenschaften zur mittel- und langfristigen Umnutzung

Abb. Derzeitige Eigentümerstruktur (Darstellung: r&k)

1.2.7 Allgemeine Analyse

Auszugsweise können die wichtigsten Ergebnisse der ersten Analyse wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken

- Bahnhof/Station Jedlersdorf als Knotenpunkt im Gebiet mit Entwicklungspotenzial, weitere wichtige umliegende Knotenpunkte: Trillerpark, Mitterhofergasse, Denglerpark, in Zukunft: Krankenhaus Nord
- Attraktive Sichtbeziehungen, Ausblick (v. a. Donaupforte)
- Vielfalt der vorhandenen Grünräume, potentielle Verknüpfungsmöglichkeiten außerhalb des Gebiets (Denglerpark, Schwarzlackenau)
- Langfristig positive Nutzungsänderungen und Entwicklungen in der Umgebung zu erwarten (Wohnbau, Schulbau etc.)
- attraktive Freizeitangebote in der Nähe (Naherholungsräume, Ortskern Jedlersdorf, Sportanlagen)

Schwächen

- Sehr heterogene Bebauungs- und Stadtstruktur innerhalb oder in unmittelbarer Nähe des Planungsgebiets
- Schwere Lesbarkeit des Ortes, schwierige Orientierung
- Löchrige Erschließung des Gebiets (Sackgassen, nicht ausformuliertes Wegenetz)
- Nutzungskonflikte durch derzeitige Gewerbebetriebe
- Quartiersebene/Stadt(teil)planungsebene fehlt, liegenschaftsorientierte Entwicklung dominiert das Stadtbild

1.2.8 Eigentümerstruktur/Bauphasen

In der Abbildung „Derzeitige Eigentümerstruktur“ sind die Liegenschaften im Eigentum der Wohnbauträger blau dargestellt (Stand Frühjahr 2013). Dabei handelt es sich um die Liegenschaften südlich der Kleingartenanlage KGV Petzgrund, die Liegenschaft zwischen den beiden bestehenden Gewerbebetrieben AGM/Spindler-Lohberger sowie die Liegenschaft zwischen Bahnlinie und Koloniestraße. Die aktuelle Widmung lautet Gemischtes Baugebiet – Betriebsbaugebiet (GBBG). Ein konkretes Projektvorhaben existiert noch nicht. Die grün eingefärbten Liegenschaften

befinden sich nicht im Eigentum der Bauträger, sondern in Privatbesitz bzw. im Eigentum der Wirtschaftsagentur und werden derzeit gewerblich genutzt. Diese Liegenschaften sollen auf langfristige Sicht von den Bauträgern erworben und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Aufgrund der bestehenden heterogenen Eigentümerstruktur wird eine etappenweise Realisierung des Gebiets vorgeschlagen. Ziel des Leitprojekts ist es jedoch, ein konkretes Bild einer möglichen gewünschten Entwicklung darzustellen für den Fall, dass Veränderungen bzgl. der Liegenschaften anstehen – auch wenn diese Entwicklung aufgrund der unterschiedlichen Eigentümerstrukturen möglicherweise erst zu einem viel späteren Zeitraum in Gänze realisiert werden kann.

Wichtige Elemente des Leitprojekts kommen erst in der Endausbaustufe zur Ausprägung (z. B. „Öffentliche Raumsequenz“, s. dazu auch Kap. 2.3). Eine Umnutzung anderer Liegenschaften und eine neue Verkehrsorganisation würde zu einer Verringerung des Schwerverkehrsaufkommens und damit zu weniger Lärmbeeinträchtigungen führen. Die etappenweise Realisierung des Projekts sieht aber in jedem Fall eine Integration der bestehenden Nutzungen vor.

Beim Erwerb des großflächigen AGM-Grundstücks könnten (zumindest in Teilen) zwei weitere zentrale Elemente des Leitprojekts umgesetzt werden: die „Grüne Achse“, eine mindestens 30 m breite Grünverbindung in Ost-West-Richtung durch das Gebiet, die die bestehenden überrangigen Grünräume (SWW-Flächen) miteinander vernetzt (Grüne Achse/Grünzug, s. dazu auch Kap. 2.4). Daneben könnte durch den Erwerb der AGM-Liegenschaft ein öffentlicher multifunktionaler Park/begrünter Quartiersplatz als zentraler Ort des Gebiets vollständig geschaffen werden (Zentraler Park/Quartiersplatz, s. dazu auch Kap. 2.2). Dies würde gleichzeitig einen baulichen Abschluss der Ödenburger Straße ermöglichen. Der zentrale Park könnte nach derzeitigem Stand nur in Teilen und in unmittelbarer Nachbarschaft zu Gewerbebetrieben umgesetzt werden.

1.3 Planungsprinzipien

Planungsprinzipien (thematisch sortiert)

Im Rahmen des ersten Kolloquiums wurden aufbauend auf einem gemeinsamen Visionsprozess („Das Gebiet in 10 Jahren“) in einem zweiten Schritt konkrete inhaltliche Qualitäten/Ziele herausgearbeitet, welche die Stadt an diesem Standort zukünftig haben soll. Diese im Folgenden thematisch sortiert dargestellten Planungsprinzipien

bilden ein gemeinsames Commitment über konkrete Qualitäten. Die Prinzipien wurden gemeinsam in Kolloquium 1 erarbeitet, in den Entwurfsprozess aufgenommen und in unterschiedlicher Ausprägung weiter vertieft bzw. korrigiert.

STÄDTEBAU/STRUKTUREN



Hohe städtebauliche Dichte: im gesamten Gebiet min. 1,75 mit vorwiegend Wohnnutzung, optional ergänzt durch Nahversorgungseinrichtungen und kleingewerbliche Nutzungen



Differenzierte Höhenentwicklung: Blickbeziehungen in den weiteren Stadtraum, vor allem in Richtung Donaupforte, erhalten (Ausschöpfung spez. stadträumlicher Standortqualitäten)



Kleinteiligkeit in der Bebauung: Der Städtebau soll eine gute „Portionierung“ der Liegenschaften und Baufelder im Hinblick auf Maßstäblichkeit und vor allem die Wirtschaftlichkeit der Bebauung vorgeben; Ø-Größe der Baufelder zwischen 60 und 80 Wohneinheiten



Bestehende Vielfalt weiterführen durch Verdichtung und Verbindung für vorhandene voneinander isolierte Bausteine



Keine Idealstadt/Monotonie: Bewusste Zulassung von Widersprüchen, aber Konflikte klein halten; „Konflikte kultivieren, Gegensätze kombinieren“



(Mögl.) Durchdringung prägender Barrieren im Gebiet



Integration/Transformation der bestehenden Strukturen im Gebiet (Kleingärten, AGM): z. B. Überbauung AGM-Markt

FREIRÄUME/GRÜNRÄUME



Entwicklung (neuer) komplementärer Wohnbautypologien: hohes Grünvolumen, community gardening, „Grün vor der Haustüre“



Großzügige und attraktive Flächen für private und öffentliche Grünräume, starke Ausdifferenzierung privates und öffentliches Grün



Übergeordnete Grünraumverbindungen als vernetzende Grünraumelemente; Bezugnahme auf vorhandene SWW-Flächen



Zusätzlicher „Grätzelpark“ notwendig (kann auch größerer Grünzug sein)



Leitgehölze für den Straßenraum definieren



Öffentliches/Privates Grün: Richtwert für wohngebietbezogene Grünraumversorgung 3–5m² öffentlich zugängliche Grünfläche je EinwohnerIn. Schaffung privater Freiflächen, die öffentlichen Grünräume sollen Erholungs- und gemeinschaftsbildende Funktionen erfüllen

MOBILITÄT/VERKEHR



Mobilitätsangebote für „nahräumliche“ Mobilitätsbedürfnisse, sanfte Mobilität



Mobilitätskonzept für die nächsten Generationen entwickeln: Mobilitätsmanagement von Beginn an (Modelle Zürich, München), Reduktion des MIV

1.3 Planungsprinzipien

Planungsprinzipien (thematisch sortiert)



Durchlässigkeit/Durchwegung mit Fuß- und Radverkehr in Verbindung mit Grünräumen



Gebietsaufwertung durch S-Bahn-Anbindung an die Innenstadt



Reduzierung der Verkehrsflächen auf das notwendige Minimum



Smart City Schwerpunkt Intermodale Mobilität: Maßnahmen zur umweltfreundlichen Mobilitätsabwicklung (Car-Sharing, Leihräder, ÖV) mithilfe der Reduzierung des privaten PKW-Anteils. Modal Split: 80% Umweltverbund, Stellplatzregulativ von 0,5 bis 0,7



S-Bahn-Station Jedlersdorf als zentraler ÖV-Knotenpunkt im Quartier: Verbesserung und Erweiterung der Zugänge zum Bahnhof. Definition von Schnittstellen (Rad/S-Bahn) zur Förderung des intermodalen Verkehrs



Überprüfung der Erschließungsqualität einer Verbindung zwischen Ödenburger Straße und Koloniestraße. Variabilität/Entfall der derzeitig gewidmeten Straßenführung denkbar



Verbindungsmöglichkeiten zwischen Ödenburger Straße und Winkeläckerstraße/Unterführung Richtung Prager Straße (derzeit informell über den AGM-Parkplatz ausformuliert); Vermeidung von Durchzugsverkehr, Verbindung insb. mit Erschließungscharakter



Straßengestaltung als identitätsstiftende Maßnahme für das Quartier, v. a. für Koloniestraße und Ödenburger Straße; Erhöhung der Attraktivität, Orientierungs- und Vernetzungsfunktion durch besondere Gestaltung



Baufeldübergreifende Nutzungen, Schaffung von Aufenthaltsbereichen. Aufgaben der inneren Erschließung des Gebiets mit freiraumplanerischen Anforderungen verknüpfen

ÜBERGEORDNETE VERNETZUNG



Makrostrukturen (S-Bahn, Brünner Straße, Mitterhofergasse) als ordnende Elemente für die zukünftigen Bebauungsstrukturen

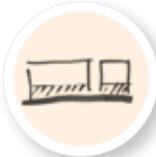


Brückenschlag über/unter die Bahn: Bundesschulzentrum südlich der S-Bahn mithalten



Übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindungen zum möglichen neuen Schulstandort im Bereich der Winkeläckerstraße für barrierefreien und sicheren Schulweg

NUTZUNGEN



Gewerbe: Ausweisung und Gestaltung von EG-Zonen für flexible Nutzungen Gewerbe/Wohnen inkl. Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien (z. B. separate Erschließung, Raumhöhe von 4 m, flexible Grundrissorganisation, Vorsorge für die potenzielle Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sowohl für Wohnbau als auch Arbeitsstätten).



Freiräume für die Jugend schaffen; Jugendgerechtes Planen und Bauen



Freizeitgestaltungen vor Ort etablieren: städtebauliche, architektonische, stadtgestalterische Festlegungen für hohe Qualitäten bzgl. Freizeitaufenthalt im Gebiet; kurze Wege zu Sport-/Freizeitinfrastruktur; gemeinschaftliche Nutzung von nur temporär benutzten Infrastrukturen



Räumlich übergreifenden Spielleitplan im Planungsprozess verankern

1.3 Planungsprinzipien

Planungsprinzipien (thematisch sortiert)



Upgrade der bereits existenten EG-Zonen; Keine Entwicklung einer „Schlafstadt“, sondern auch Aufenthalt im Gebiet fördern: Freiraumgestaltung bspw. auch für die dort arbeitende Bevölkerung tagsüber: Leben aus der Umgebung hereinholen

ÖFFENTLICHER RAUM/ORIENTIERUNG



„Anker“ für Orientierung schaffen (keine architektonischen Landmarks)



Raumideen für den öffentlichen Raum entwickeln: unterschiedliche Ansätze/Interpretationen bereits vor Ort in Bezug auf Körnigkeit: (1) Neubau Sozialbau-Projekt (2) alter Gemeindebau Mitterhofergasse



Kein „quartiersübergreifendes“ Zentrum, aber z. B. Etablierung eines Platzes für temporäre Nutzungen (z. B. Markt); auch andere Achsen/Orte im Gebiet aufwerten: im „Stadtteilmaßstab“ denken und heterarchische Struktur fördern



Öffentlicher Raum fasst Heterogenität zusammen: Verkehr (nicht Autoverkehr) als positiven Faktor sehen und auch zur Wirkung bringen: öffentlicher Raum als Ort der Frequenz



Öffentlichkeit und Zentrumsfunktionen: Mit welchen Mitteln/städtebaulichen Regulativen/Gestaltungsvorgaben / „Soft Measures“ kann für urbane Qualitäten vorgesorgt werden? Qualitäten eines Zentrums: Destination attraction, ambient attraction, event attraction

UMGANG MIT SPEZIFISCHEN STANDORTBEDINGUNGEN



Lärm städtebaulich berücksichtigen: Städtebauliche Lösungen sowie aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zur Lärmminderung vorsehen (z. B. gegen Bahnlärm); verkehrsberuhigte und autofreie Zonen im Verkehrskonzept vorsehen



Künstliche und natürliche Topografie des Gebiets nutzen, Berücksichtigung der Windsituation

SOZIALE NACHHALTIGKEIT



Förderung sozialer Nachhaltigkeit (Alltagstauglichkeit, Kostenreduktion, Wohnen in Gemeinschaft, Wohnen für wechselnde Bedürfnisse)



Diversität durch vielfältige Wohnformen und Wohnangebote zur Vermeidung von Segregationskonflikten



Identität, Identifikation und Nachbarschaftsbildung durch Einbindung (z. B. Besiedlungsmanagement, Beteiligungs-budgets oder Partizipation in der Freiraumgestaltung bspw. der Pocketparks)

2

Leitprojekt und
Umsetzung

Innerhalb von vier Kolloquien wurde kooperativ ein Leitprojekt entwickelt, welches alle wichtigen Aspekte und Leitlinien beinhaltet (s. Kapitel 3 – Anhang Leitprojekt). Inhaltliche Grundlage für das Leitprojekt sind die Ergebnisse, welche in Kapitel 1 – Grundlagen und Prinzipien dargelegt wurden. Das Leitprojekt besteht aus insgesamt sechs zentralen Elementen, welche zusammengekommen das Gerüst für die einzelnen Baufelder definieren:

- **Zentraler Park/Quartiersplatz**
- **Öffentliche Raumsequenz**
- **Grüne Achse (West/Ost)**
- **Pocketparks**
- **Erschließungssystem und Anbindung**
- **Bebauungsstruktur/Städtebau**

Diese sechs zentralen Elemente werden in den folgenden Kapiteln näher beschrieben. Dazu gehört jeweils eine einleitende Beschreibung des Elements und der planerischen Intention. Daran anschließend werden die spezifischen Grundqualitäten für jedes der genannten Elemente aufgeführt.

Die zentralen Elemente entfalten ihre volle Wirkung in der Gesamtausbauweise. Da sich die Liegenschaften für eine finale Gesamtausbauweise noch nicht komplett im Eigentum der Bauträger befinden, wird in dem Kapitel Ausbaustufen auch auf die möglichen Entwicklungs- bzw. Realisierungsphasen eingegangen.

Im Kapitel Gestaltungshinweise und Umsetzung werden unter Bezugnahme auf die spezifischen Grundqualitäten gestalterische Anforderungen bzw. -prinzipien definiert, die im Rahmen der Neuplanung erreicht werden sollen. Dabei werden (sofern notwendig) sowohl die aktuelle als auch die finale Ausbaustufe berücksichtigt. Regelungen, aus denen sich keine direkten gestalterischen Anforderungen ergeben, werden hellgrau dargestellt (z. B. Regelung „Widmung als Epk-Fläche“). In der Tabelle werden den gestalterischen Anforderungen die jeweilige(n) Regelungsebene(n) zugeordnet, auf denen eine Umsetzung der gewünschten Anforderungen erfolgen kann. Die Kürzel stehen dabei für:

- **W: Widmung** (öffentlich-rechtliche Festlegung, Regelung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan); insb. Aussagen zur Ausnutzbarkeit der Grundstücke/städtebauliche Dichte, Geschossigkeit etc.
- **P: privatrechtliche Vereinbarung**; häufig in Verbindung mit Wettb: konkrete Anforderungen zu gestalterischen Details, die nicht über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geregelt werden können
- **BO: Wiener Bauordnung**; insb. Regelungen zu technischen/infrastrukturellen Aspekten
- **Bez.: Umsetzung durch den Bezirk**
- **Gest.: Gestaltungsvorschlag/-wettbewerb**; häufig in Verbindung mit P: konkrete Anforderungen zur gestalterischen Ausformulierung und Detaillierung, die nicht über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geregelt werden können
- **Sonst.: Sonstige** Regelungsebene; Maßnahmen, bei denen Dritte eingebunden werden müssen (z. B. ÖBB, Wiener Linien)

Die Entwicklung des Leitprojekts wird in Kapitel 3 – Anhang Leitprojekt dokumentiert. Dieser Anhang dient lediglich der Information und der Dokumentation und ist nicht mit dem Begriff des Planungshandbuchs gleichzusetzen; auch wenn Grundzüge und Leitlinien für das Leitprojekt definiert wurden, sind bauliche Abweichungen vom Leitprojekt möglich bzw. die finale Bebauung muss nicht zwangsläufig 1:1 dem Leitprojekt entsprechen (z. B. bauliche Ausformulierung durch Vorsprünge, Versätze etc.).

In Kapitel 2.1 werden gebietsübergreifende Instrumente und Maßnahmen aufgelistet, die für alle zentralen Elemente gleichermaßen Gültigkeit besitzen. Bei diesen übergeordneten Instrumenten handelt es sich bspw. um bereits vorliegende städtische Konzepte, die mit ihren Leitlinien für das gesamte Stadtgebiet eine aufeinander abgestimmte Entwicklung des Planungsgebiets ermöglichen. Die in diesem Kapitel genannten Instrumente und Maßnahmen sind neben den darüber hinausgehenden Aussagen des Planungshandbuchs für die zentralen Elemente zu berücksichtigen.



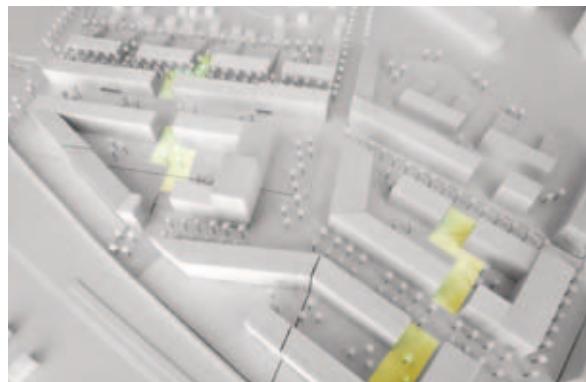
Zentraler Park/Quartiersplatz (Kapitel 2.2)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint; Bearbeitung: r&k)



Öffentliche Raumsequenz (Kapitel 2.3)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint; Bearbeitung: r&k)



Grüne Achse/Grünzug (Kapitel 2.4)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint; Bearbeitung: r&k)



Pocketparks (Kapitel 2.5)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint; Bearbeitung: r&k)



Erschließungssystem und Anbindung (Kapitel 2.6)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint; Bearbeitung: r&k)



Bebauungsstruktur/Städtebau (Kapitel 2.7)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint; Bearbeitung: r&k)

2.1 Gebietsübergreifende Instrumente und Maßnahmen

2.1.1 Bedarfzahlen Grün- und Freiraum gemäß STEP 2005

Der STEP 05 Wien (Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) (2005): STEP 05 – Stadtentwicklung Wien, Wien) gibt Richtwerte zur Versorgung von neuen Quartieren mit wohnungsbezogenen, wohnungsgebietsbezogenen und stadtteilgebietsbezogenen Grün- und Freiflächen sowie Sportflächen vor. Daneben wurde bei der Entwicklung des Flugfelds Aspern eine zusätzliche Vereinbarung über den Bedarf von Grün- und Freiflächen für Beschäftigte vorgenommen (Richtwerte jeweils in m²/Einwohner). Die folgende Tabelle liefert eine Übersicht über die bestehenden Bedarfswerte und wie diese durch die geplanten Grün- und Freiflächen im Plangebiet Ödenburger Straße berücksichtigt werden.

Zur Berechnung der Einwohnerzahl werden folgende Annahmen getroffen: Kennzahl NettoGESCHOSSEFläche (NGF) 0,7, durchschnittliche Wohnungsgröße 75 m², Bewohner pro Wohnung 2,2. Daraus ergibt sich für die finale Ausbaustufe eine Einwohnerzahl von ca. 3.200 Einwohnern; dieser Wert wird bei der Berechnung der notwendigen Grün- und Freiflächen herangezogen. Lagen bei den Planungskennzahlen lediglich von-bis-Angaben vor (z. B. wohngebietsbezogene Freiflächen 3–5 m²/Einwohner), wurde in diesem Fall vom Mittelwert ausgegangen (z. B. wohngebietsbezogene Freiflächen 4 m²/Einwohner).

Die Sicherung der vielfältigen Grün- und Freiflächenangebote im Gebiet ist sowohl über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (z. B. Widmung von Epk-Flächen) als auch über privatrechtliche Vereinbarungen möglich.

Tab. Kennzahlen Grün- und Freiraum (gerundet)

	Kennzahl	AS 1	AS final	Einheit
Richtwerte Bebauung (gerundet)				
Bruttogeschossefläche (BGF)		69.500	154.300	m ²
Nettогeschossefläche (NGF)	0,7	48.700	108.000	m ²
durchschnittliche Wohnungsgröße	75			m ²
Anzahl Wohnungen		650	1.440	m ²
Einwohner	2,2			
Anzahl Einwohner		1.400	3.200	
Planungskennzahlen Grünraum (m²/EW)				
Wohnungsbezogene Grünflächen	3,5	4.900	11.200	m ²
Wohnungsgebietbezogene Freiflächen, urbane Park-, Spiel- und Freiflächen	4,0	5.600	12.800	m ²
Stadtteilbezogene Grünflächen	4,0	5.600	12.800	m ²
Sportflächen	3,5	4.900	11.200	m ²
Grün für Beschäftigte*	2,0	100	200	m ²
Planungswerte Grünraum				
Zentraler Park		1.990	3.422	m ²
Grüne Achse (West)		0	5.786	m ²
Grüne Achse (Ost)		2.330	2.846	m ²
Grünzug (Durchwegung/Fußweg)		1.263	1.263	m ²
Pocketparks (Ausstattung)		2.858	4.128	m ²
Öffentliche Durchwegung Pocketparks		505	728	m ²
Öffentliche Raumsequenz		7.648	8.661	m ²
Swv-Flächen		1.208	1.208	m ²
Wohnungsbezogenes Grün (Innenhöfe)		12.433	28.843	m ²
Wohnungsbezogenes Grün (Gartengestaltung, ohne PP)		9.137	20.649	m ²
Dachflächen (Addition Gebäudegrundfläche)		14.415	31.671	m ²

*Annahme: 50 Beschäftigte Ausbaustufe 1, 100 Beschäftigte finale Ausbaustufe

Tab. Kennzahlen Grün- und Freiraum

	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)	Anteil 1	Anteil final
Wohnungsbezogene Grünflächen	4.900	11.200	100%	100%
Innenhöfe	12.433	28.843		
Flächen Gartengestaltung	9.137	20.649		
Pocketparks (ohne öffentl. Durchwegung)	2.858	4.128		
Gesamt	24.428	53.620	499%	479%
Saldo	19.528	42.420		
Wohnungsgebietsbezogene Freiflächen, urbane Park-, Spiel- und Freiflächen	5.600	12.800	100%	100%
Zentraler Park	1.990	3.422		
Öffentliche Raumsequenz (50%)	3.824	4.331		
Grüne Achse (50%)	1.165	4.316		
Gesamt	6.979	12.069	125%	94%
Saldo	1.379	-732		
Stadtteilbezogene Grünflächen	5.600	12.800	100%	100%
Öffentliche Raumsequenz (50%)	3.824	4.331		
Grüne Achse (50%)	1.165	4.316		
Sww-Flächen	1.208	1.208		
Gesamt	6.197	9.855	111%	77%
Saldo	597	-2.946		
Sportflächen **	4.900	11.200	100%	100%
Sww-Fläche südlich Hochgarage Mitterhofergasse?		
Dachflächen? Dachfläche Hochgarage?		
Fläche ÖBB südöstlich Koloniestraße?		
Gesamt		
Saldo				
Grün für Beschäftigte (Annahme: 50 AS 1, 100 AS final)	100	200	100%	100%
wird über wohnungsgebietsbez. und stadtteilbez. Grün abgedeckt	100	200	100%	100%
Saldo	0	0		

Das wohnungsbezogene Grün ergibt sich in der finalen Ausbaustufe aus der Überbaubarkeit der einzelnen Bauflächen (z. B. 1.000 m² Baufläche, zu 45% überbaubar, ergibt einen Anteil wohnungsbezogenes Grün von 55%, in diesem Fall also 550 m²). In der aktuellen Ausbaustufe wurde das wohnungsbezogene Grün teilweise anhand der Überbaubarkeit der Bauflächen berechnet sowie einzelne Teilflächen im Leitprojekt ausgemessen.

Erläuterung: (+) Es werden mehr Freiflächen im Gebiet vorgehalten als notwendig; (-) Es werden bisher weniger Freiflächen vorgehalten als gefordert.

** Lärmintensivere Sport- und Spielflächen (z. B. Ballspiel) sollen möglichst auf Flächen außerhalb des Planungsgebiets umgesetzt werden. Dafür evtl. geeignete Flächen (z. B. Sww-Flächen) sind noch zu definieren bzw. mit entspr. Stellen abzustimmen und werden daher noch nicht in der Tabelle aufgeführt.

	Breite (min.)	Größe (min.)
Stadtteil-/Bezirksteilpark	50 m	1–2 ha
Quartiers-/Wohngebietspark	30 m	3.000–5.000 m ²
Kleiner Park/Pocketpark	20 m	1.000–3.000 m ²

Tab. Ergänzende qualitative Aspekte zur Mindestausstattung

2.1 Gebietsübergreifende Instrumente und Maßnahmen

2.1.2 Übergeordnete Instrumente

Die Stadt Wien hat, insbesondere im Bereich Grün- und Freiraum/öffentlicher Raum, mehrere Veröffentlichungen erstellt, die allgemeine Hinweise und Richtlinien zur Anlage von Grün- und Freiräumen in der Stadt enthalten. Diese sind neben den in diesem Handbuch genannten Planungsprinzipien und geforderten Qualitäten ebenfalls zu berücksichtigen, um eine abgestimmte Entwicklung des Planungsgebiets zu ermöglichen.

Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum

„Ziel dieses Handbuchs ist eine Sichtung und Zusammenführung der wesentlichsten in Wien gültigen Gesetze, Normen, Richtlinien und internen Vorschriften für die Projektierung unterschiedlicher Straßentypen. Zentrales Thema ist dabei in Anlehnung an den Masterplan Verkehr 2003 die umfassende Betrachtung des öffentlichen Raums unter Einbeziehung aller möglichen Nutzungsgruppen und gegenseitigen Nutzungskonflikte.“

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2011): Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum, Wien

Checkliste für den nachhaltigen urbanen Platz

„Sie ist jedenfalls eine wichtige Entscheidungshilfe und kann von den Verantwortlichen z. B. im Rahmen von Wettbewerben für verbindlich erklärt werden. Bei Vorprüfungen als Entscheidungsgrundlage für Wettbewerbe und Jurydiskussionen, zur Qualitätssicherung von Vorentwürfen, als Arbeitsgrundlage für AnbieterInnen, als Entscheidungsgrundlage für Wettbewerbe, als Diskussionsgrundlage für Stadtteilprojekte. Weiters als Leitfaden für Platzbegehungen und für Evaluierungen.“

Wiener Umweltschutzabteilung – MA 22 (Hrsg.) (2011): Checkliste für den nachhaltigen urbanen Platz, Wien

Wiener Parkleitbild

Richtlinie der Wiener Stadtgärten für die Ausgestaltung von Grünanlagen

MA 42 – Wiener Stadtgärten, Dezernat 5 – Neues Grün, Gruppe Planung (2011): Wiener Parkleitbild – Richtlinien der Wiener Stadtgärten für die Ausgestaltung von Grünanlagen, Wien

Wiener Straßengrün-Leitbild

Richtlinien der Wiener Stadtgärten für die Ausgestaltung von Grünanlagen

MA 42 – Wiener Stadtgärten, Dezernat 5 – PL 1 (2012): Wiener Parkleitbild – Richtlinien der Wiener Stadtgärten für die Ausgestaltung von Grünanlagen, Wien

Masterplan Licht

Strategisches Entwicklungskonzept der öffentlichen Beleuchtung Wiens (gültig bis 2018)

MA 33 – Wien leuchtet [...]: Masterplan Licht, Wien

ÖNORM B1600 – Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen

Ausgabe: Mai 2005

ÖNORMV2102-1 – Technische Hilfe für sehbehinderte und blinde Menschen

Ausgabe: Juni 2001

Technische Richtlinien Vorbeugender Brandschutz

TRVB F134: Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken Österreichischer Bundesfeuerwehrverband (1987): TRVB F134 – Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken

OIB-Richtlinien 2-2.3 (Brandschutz)

Österreichisches Institut für Bautechnik (Oktober 2011)

Baukulturelle Leitlinien für Wien (noch nicht veröffentlicht. Eine erste Fassung der Baukulturellen Leitsätze soll 2014 der Öffentlichkeit präsentiert werden)

„Ziel ist es [...], baukulturelle Leitsätze der Stadt zu beschließen, die als Qualitätsrichtlinie für all jene Planungen und Bauvorhaben gelten, die im mittelbaren und unmittelbaren Einflussbereich der Stadt Wien realisiert werden.“

2.1.3 Übergeordnete Maßnahmen und Konzepte

Verschiedene Maßnahmen gelten nicht nur für ein zentrales Element (s. Beschreibung der zentralen Elemente des Leitprojekts, ab Kapitel 2.2–2.7), sondern sind grundlegender Bestandteil einer qualitätvollen Planung. Um im Handbuch Doppelungen bei der Beschreibung der zentralen Elemente zu vermeiden und gleichzeitig eine Entwicklung des Planungsgebiets „aus einem Guss“ (einheitlicher Charakter bzw. einheitliche Wahl der je-

weiligen Elemente) zu ermöglichen, soll im Zuge der Ausführungsplanungen die Erstellung mehrerer übergeordneter Pläne und Konzepte erfolgen, z. B. zu den Themen Spielflächen, Wege, Begrünung oder Mobiliar im öffentlichen Raum. Es ist notwendig, diese übergeordneten Aspekte vorab zu entwickeln und gemeinsam mit den BauträgerInnen abzustimmen.

Konzept	Inhalte	Konkretisierung
Städtebauliches Konzept	<ul style="list-style-type: none"> s. Inhalte Leitprojekt 	<ul style="list-style-type: none"> s. Inhalte Leitprojekt
Verkehrskonzept	<ul style="list-style-type: none"> Abwicklung des öffentlichen und privaten motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Gebiet
Wegekonzept Fuß- und Radwege	<ul style="list-style-type: none"> Differenziert ausgearbeitetes Wegekonzept (Querschnitte und Gestaltung der Wege) 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbildung eines feinmaschigen und vielfältigen Fuß- und Radwegnetzes (attraktive öffentliche Durchwegbarkeit); Gehwege min. 2 m Breite, Breitenzuschläge bei Sitzgelegenheiten, Schaufenstern, Haltestellen Verbindung der SWW-Flächen (vernetzende Grünraumelemente) und Aufwertung zu attraktiven Erholungsräumen
Parkraumbewirtschaftungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> Lage und Organisation der öffentlichen und der privaten Parkplätze für MIV sowie Fahrradstellplätze, Gestaltungshinweise 	<ul style="list-style-type: none"> Verringerung des (oberirdischen) ruhenden Verkehrs innerhalb des Gebiets Besucherparkplätze insbesondere in Rand- bzw. Eingangsbereichen zum Planungsgebiet Kurzzeitparkplätze entlang des Zentralen Parks/Quartiersplatzes 2 Fahrradstellplätze pro Wohnung innerhalb des Gebäudes, zusätzlich Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum an den zentralen Elementen Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätze/WE
Baumleitplan	<ul style="list-style-type: none"> Leitbäume für die Straßen, Wege, Plätze, Hauptverbindungen, Parks 	<ul style="list-style-type: none"> Gehölzarten, Größenordnung, Abstände, Anordnung etc.
Beleuchtungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> Einheitliches Beleuchtungskonzept für Straße, Wege, Plätze und Parkwege 	<ul style="list-style-type: none"> Beleuchtungsformen (Lampen, Strahler), Anordnung/Abstände, Helligkeit
Spielleitplan	<ul style="list-style-type: none"> Spielsystem für den gesamten Stadtraum (Verortung Spielflächen, Vernetzung, Spielgeräte, Qualität und Quantität Spielgeräte) 	<ul style="list-style-type: none"> Aufenthaltsbereiche für alle Altersgruppen mit entsprechender Ausstattung Spielbereiche insb. an der Grünen Achse, Pocketparks, lärmintensive Aktivitätsbereiche in Randbereichen der Grünen Achse
Gestaltungskonzept Mobiliar	<ul style="list-style-type: none"> Konzept für Mobiliar im Straßenraum und in den öffentlichen Anlagen, abgestimmte Möblierung und Materialien 	<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit Mobiliar, das eine einheitliche Mobiliarfamilie ausbildet (z. B. Bänke, Papierkörbe, Poller)
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> Vorhaltung der für Rettungs- und Löscharbeiten erforderlichen Zugänge, Aufstellflächen und Bewegungsflächen Integration ökologischer Parameter in die Gestaltung Barrierefreie Ausgestaltung von Wegen und Plätzen 	<ul style="list-style-type: none"> Dezentrale Regenwasserversickerung (wohnungsnah) Hoher Anteil unversiegelter Flächen Abgesenkte Bordsteine bei Zugängen und Querungsmöglichkeiten Rampen bei Überbrückung von Höhenversatz Ausreichend (beschattete) Sitzgelegenheiten Anforderungen gemäß der entsprechenden Richtlinien zum vorbeugenden Brandschutz

Tab. Ergänzende qualitative Aspekte zur Mindestausstattung

2.2 Zentraler Park/Quartiersplatz

2.2.1 Übersicht/Qualitäten

Der zentrale Park/Quartiersplatz (beabsichtigte Widmung: Epk), welcher den südlichen Abschluss der Ödenburger Straße bildet, stellt das atmosphärische Zentrum des neuen Quartiers dar. Er wirkt für das Gebiet identitäts- und identifikationsstiftend und soll ein Ort der Begegnung und des Aufenthalts sein. Der klar gefasste zentrale Grün- und Freiraum (3.422 m², finale Ausbaustufe) stellt darüber hinaus ein wichtiges Verbindungsstück zwischen den zentralen Elementen „Grüne Achse“ (West- und Ostteil) sowie der „Öffentlichen Raumsequenz“ dar. Entlang des zentralen Parks besteht Anbaupflicht; Arkaden in der Erdgeschosszone säumen den Park und sorgen im Bereich der umlaufenden Erschließungszone (5 m breite öffentliche Verkehrsfläche) für zusätzliche Aufenthaltsqualität (z. B. Kleingastronomie). Im Falle der Einrichtung einer Buslinie durch das Gebiet wird hier der Standort einer neuen zentralen Haltestelle für das Gebiet.

Der zentrale Park kann seine gesamten Qualitäten erst in der finalen Ausbaustufe ausspielen; in der aktuellen

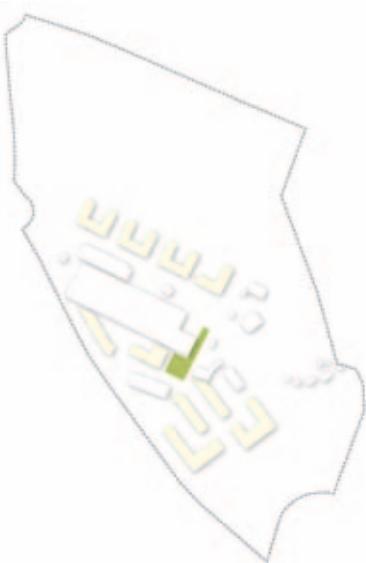
Ausbaustufe (Ausbaustufe 1) kann nur ein Teil des Parks realisiert werden, da sich nicht alle Liegenschaften im Eigentum der Bauträger befinden. Gemäß des Entwurfs für die aktuelle Ausbaustufe ist die umlaufende Erschließung notwendig, um die umliegenden Gewerbebetriebe (z. B. AGM, Spedition Spindler-Lohberger) anzubinden. Dadurch, dass die Zufahrt zu den Betriebsgeländen neu geregelt wird, verbessert sich die Zugänglichkeit und reduziert sich in sensiblen Wohngegenden der zugehörige Schwerverkehr. Aufgrund der zentralen Lage des Quartiersplatzes ist ein freiraumplanerischer Wettbewerb für dieses zentrale Element durchzuführen.

	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)
Zentraler Park	1.990	3.422
Umlaufende Erschließung	571	1.357
Gesamt	2.561	4.779

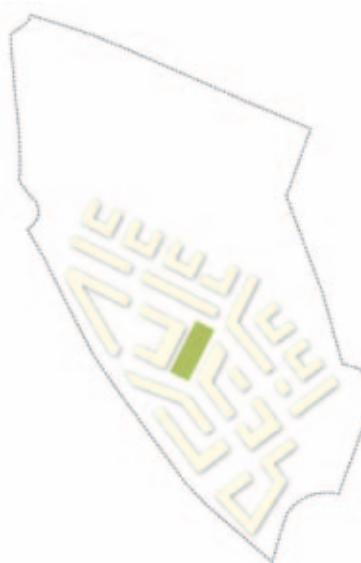
Index	Grundqualitäten
1	Schaffung eines öffentlichen multifunktionalen Parks/begrünten Quartiersplatzes als zentraler Ort bzw. Grünraum und Abschluss der Ödenburger Straße
2	Generationsübergreifende Ausgestaltung des zentralen Quartiersparks (vgl. Spielplan)
3	Akzentuierung der Übergänge zwischen zentralem Park und angrenzender Bebauung
4	Ausbildung von Raumkanten um den zentralen Park
5	Integration ökologischer Parameter bei der Gestaltung des Quartiersparks/Stadtplatzes
6	Reduzierung des Flächenverbrauchs im öffentlichen Gut durch ruhenden Autoverkehr (oberirdisch) (vgl. Parkraumbewirtschaftungskonzept)
7	Erschließungsflächen für Anlieferverkehr, Feuerwehr, Müllabfuhr in jeder Ausbauphase berücksichtigen und vorhalten

Tab. Grundqualitäten Zentraler Park/Quartiersplatz

2.2.2 Ausbaustufen



Zentraler Park/Quartiersplatz
(Ausbau 1)



Zentraler Park/Quartiersplatz
(finale Ausbaustufe)

In der aktuellen Ausbauphase kann der zentrale Park nicht vollständig umgesetzt werden, da sich mehr als 1.000 m² der geplanten Parkfläche auf der momentanen AGM-Liegenschaft befinden. Der bauliche Hochpunkt westlich des zentralen Parks kann jedoch bereits errichtet werden (inkl. Arkaden in der EG-Zone). Bei der Gestaltung des zentralen Parks muss die potentielle zukünftige Parkerweiterung (finale Ausbaustufe) berücksichtigt werden. Durch den finalen Ausbau der zentralen Elemente „Grüne Achse“ und „Raumsequenz“ (inkl. zweiter S-Bahn-Zugang) in Verbindung mit dem Wegfall des betrieblichen Schwerverkehrs gewinnt der Park wesentlich an Aufenthaltsqualität und kann identitätsstiftend für das gesamte Gebiet und darüber hinaus wirken.



Zentraler Park/Quartiersplatz (Ausbau 1)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Zentraler Park/Quartiersplatz (finale Ausbau-
stufe) (Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Zentraler Park/Quartiersplatz im Luftbild
(finale Ausbaustufe)

2.2 Zentraler Park/Quartiersplatz

2.2.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungs-ebene
1. Multifunktionaler Park/begrünter Quartiersplatz			
1.1	Widmung der Fläche als Epk, min. 40 m Breite		W
2. Generationsübergreifende Ausgestaltung			
2.1	Unterschiedliche Nutzungsangebote, multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten	Gruppierung nach Alters- und Nutzergruppen; nutzergruppenangepasste Schaffung von Generations-Attraktoren, Nutzungszonierung	P/Gest.
2.2		Untergeordnetes Wegesystem	P/Gest.
2.3	Barrierefreiheit des Quartiersparks	Errichtung von Rampen anstelle von Stufen bei Höhenversatz (sofern notwendig), abgesenkte Bordsteine an den Zugängen	BO/Gest.
2.4		Entsprechend der Nutzungsintensität ausreichende Anzahl an Sitzgelegenheiten entlang der Durchwegung (einsehbar), öffentliche Toiletten	P/Gest.
2.5	Gut ausgeleuchtete Hauptwege (Vermeidung von „Angsträumen“)	Beleuchtung entlang der Durchwegung sowie rund um den Quartiersplatz	P/Gest.
3. Akzentuierung Übergänge Quartiersplatz – angrenzende Bebauung			
3.1	Ausbildung von ein- bis zweigeschossigen, 3 m breiten Arkaden als Teil der an den Quartierspark angrenzenden Bebauung (Widmung Ak Dg)		W
3.2	Freihalten der EG-Zohnen von Wohnnutzung für Gewerbe, Gastronomie und Ähnlichem		W
4. Wichtige Raumkanten entlang des zentralen Parks			
4.1	Anbauverpflichtung entlang des zentralen Parks (Baulinien)		W
5. Integration ökologischer Parameter bei der Gestaltung			
5.1	Verringerung des Anteils versiegelter Flächen	Hauptwege asphaltiert, Nebenwege mit wassergebundener Decke	P/Gest.
5.2		Niveaugleiche Baumscheiben mit ausreichender Durchlässigkeit	P/Gest.
5.3	Baumarten	Großkronige Laubbäume (vgl. Baumleitplan)	P/Gest.
5.4		Berücksichtigung unterschiedlicher Eindrücke durch Jahreszeitenwechsel bei der Artenwahl	P/Gest.
5.5	Gestaltung	Eher Parkcharakter als Platzcharakter (vgl. dazu öffentliche Raumsequenz als urbaner Platzraum), Betonung einzelner Nutzungsbereiche durch Begrünung	Gest.
6. Reduzierung des Flächenverbrauchs durch ruhenden Autoverkehr			
6.1	Situierung von Besucherparkplätzen im nördlichen Randbereich; planliche Darstellung	--- (kein räumlicher Bezug zum Park)	W/P/Bez.
6.2	Erschließung für den motorisierten Individualverkehr um den zentralen Quartierspark nur zum Be- und Entladen, Ver- und Entsorgung etc.	Einrichtung von Kurzparkzonen entlang des zentralen Parks; alternativ Tiefgaragen mit Besucherparkplätzen	W/Bez.
7. Erschließungsflächen für Anlieferverkehr, Feuerwehr, Müllabfuhr in jeder Ausbauphase			
7.1	Umlaufende befestigte Haupterschließung um den zentralen Park	Querschnittsbreite 5 m, § 53-Straße, Ausgestaltung als Bewegungszone	W/P/Bez.
7.2	Erschließung für den nördlichen Teil der Ödenburger Straße bis zum Wendekreis Quartiersplatz sowie für die Wegeverbindung entlang der Parzellengrenze zum AGM-Grundstück	Keine Garageneinfahrten	W

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
 (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften



Ausreichende Anzahl an Sitzgelegenheiten entlang der Durchwe-
gung (Abb.: Gisa Ruland)



Niveaugleiche Baumscheiben mit ausreichender Durchlässigkeit
(Abb.: Gisa Ruland)



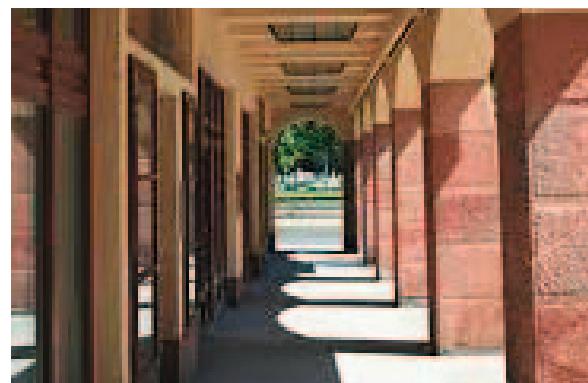
Sickerfähige Oberflächen/Verringerung des Anteils versiegelter
Flächen (Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Naturnah gestaltete Bereiche
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Kurzparkzone rund um den zentralen Quartierspark
(Abb.: Vienna.at ; Sarah van den Berg)



Arkaden als Witterungsschutz und attraktiver Aufenthalts- und
Querungsbereich (Abb.: www.stadtbild-deutschland.org)

2.3 Öffentliche Raumsequenz

2.3.1 Übersicht/Qualitäten

Die öffentliche Raumsequenz (beabsichtigte Widmung: Begegnungszone, § 53 BO Wien) bildet das verbindende Element zwischen den zentralen Elementen „Zentraler Park/Quartiersplatz“ und „Grüne Achse“ sowie dem bestehenden S-Bahnzugang an der Koloniestraße im Süden des Planungsgebiets. Daneben ermöglicht die öffentliche Raumsequenz einen direkten Zugang zu einem potenziellen neuen S-Bahn-Zugang im Westen des Gebiets durch eine zu schaffende Unterführung in Richtung Karl-Gramm-Gasse.

Die Raumsequenz besitzt einen urbanen Charakter, zum Teil mit Arkaden in den Erdgeschosszonen, die bei schlechtem Wetter eine witterungsgeschützte Verbindung zur S-Bahn ermöglichen und bei gutem Wetter Aufenthaltsqualität bieten (z. B. Einkaufen, Kleingastronomie, Cafés etc. in der Erdgeschosszone). Die öffentliche Raumsequenz ist – mit Ausnahme von Lieferverkehr für Anrainer – nicht für den Autoverkehr freigegeben, nur für Fußgänger und Radfahrer.

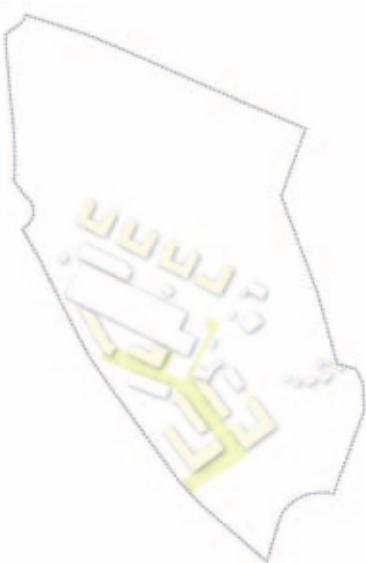
Die Gestaltung der Raumsequenz weist einen urbanen Charakter auf (verschiedene Pflastertypen, Baumkarrees statt lockerer Anordnung etc.) und eignet sich sowohl für eine zielstrebig Durchwegung des Gebiets als auch für gemütliches Flanieren oder Aufenthalt bei den Arkaden. Die öffentliche Raumsequenz ist größtenteils bereits in der aktuellen Ausbaustufe umsetzbar, einzig die Verbindung zu der noch zu schaffenden Unterführung ist erst in der finalen Ausbaustufe möglich.

	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)
Raumsequenz	7.648	8.661
Gesamt	7.648	8.661

Index	Grundqualitäten
1	Platzartige Fläche mit vielseitiger Nutzungsmöglichkeit
2	Ausbildung wichtiger Raumkanten entlang der Raumsequenz und des zentralen Parks
3	Flexible Gestaltung der EG-Zone (gewerblichen Nutzung)
4	Attraktivität und Aufenthaltsqualität im gesamten öffentlichen Bereich und durch Arkaden

Tab. Grundqualitäten Öffentliche Raumsequenz

2.3.2 Ausbaustufen



Öffentliche Raumsequenz
(Ausbaustufe 1)



Öffentliche Raumsequenz
(finale Ausbaustufe)

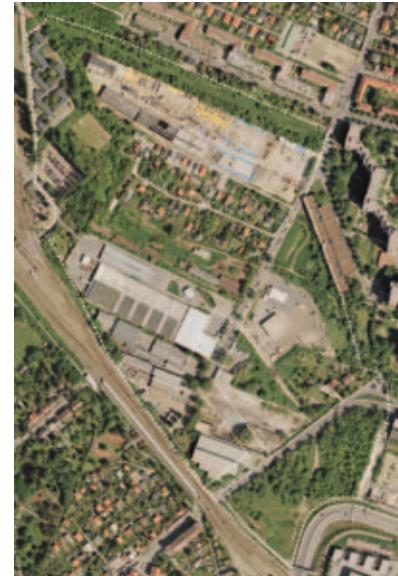
Die öffentliche Raumsequenz kann bereits in der ersten Ausbaustufe zu großen Teilen realisiert werden. Eine vollständige Umsetzung ist möglich, wenn die Bauträger die Liegenschaften von AGM und Spindler-Lohberger erwerben. Letztere Liegenschaft ist insbesondere notwendig, um den Durchbruch bzw. den zweiten Zugang zur S-Bahn-Station bzw. die Anbindung zum geplanten Schulstandort umzusetzen.



Öffentliche Raumsequenz (Ausbaustufe 1)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Öffentliche Raumsequenz (finale Ausbaustufe)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Öffentliche Raumsequenz im Luftbild
(finale Ausbaustufe)

2.3 Öffentliche Raumsequenz

2.3.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungs-ebene
1. Platzartige Fläche mit vielseitiger Nutzungsmöglichkeit			
1.1	homogene Freiflächen mit Aufenthaltsbereichen, abschnittsweise von Baumkronen überdeckt	Platzartige Fläche mit vielseitiger Nutzungsmöglichkeit	P/Gest.
1.2		Unterschiedliche Pflasterungen zwecks besserer Leitfunktion/Nutzungszonierung	P/Gest.
1.3		Gestaltung als urbaner Platzraum mit höherem Versiegelungsgrad; weniger freie/lineare Anordnung der Bepflanzung (Baumkarrees)	P/Gest.
2. Ausbildung wichtiger Raumkanten entlang der Raumsequenz und des zentralen Parks			
2.1	Anbauverpflichtung entlang des Fußgängerbereichs (Raumsequenz) und des zentralen Parks	Wichtige Raumkanten entlang der Raumsequenz (gegenüber den Arkaden, s. o.), entlang des Quartiersplatzes/Quartiersparks, entlang der Ödenburger Straße und Koloniestraße sowie im Bereich der Bahntrasse/Winkeläckerstraße (Anbauverpflichtung)	W/P
3. Flexible Gestaltung der EG-Zone (gewerbliche Nutzung)			
3.1	Größere Raumhöhen im EG entlang der Raumkante und des zentralen Quartiersplatzes	Durch die Spreizung von GFZ und Bauklasse kann die Raumhöhe flexibel gestaltet werden (Vorschlag: 2,70 m). Durch größere Raumhöhen im Erdgeschoss entlang der Raumkante sollen besondere Qualitäten erzeugt und eine vielfältigere Nutzung ermöglicht werden (Vorschlag: 3,50 m)	W/P
4. Attraktivität und Aufenthaltsqualität im gesamten öffentlichen Bereich und durch Arkaden			
4.1	Arkaden entlang der Raumkanten und entlang des zentralen Parks	Ausbildung von ein- bis zweigeschossigen, 3 m breiten Arkaden als Witterungsschutz und Kommunikationszone mit Möglichkeit zur Unterbringung von Sitzgelegenheiten	W
4.2		Platzartiger Eingangsbereich als Beginn der Raumsequenz beim neuen Zugang zur S-Bahn (Unterführung) mit Arkaden	W/P

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
- (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften



Unterschiedliche Pflasterung zwecks besserer Leitfunktion
(Abb.: grünplan/Christian Richter)



Wichtige Raumkanten entlang der Raumsequenz
(Abb.: Gisa Ruland)



Gewerbliche Nutzung in der Erdgeschosszone (größere Raumhöhen im EG) (Abb.: Gisa Ruland)



Leitfunktion durch Lichtstelen
(Abb.: Sne Veselinovic/Sne Veselinovic)



Intensiv genutzte Freifläche mit städtischem Charakter/Attraktive Aufenthaltsbereiche (Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Raumelement mit integrierten Sitzflächen; Wassersprudler
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)

2.4 Grüne Achse

2.4.1 Übersicht/Qualitäten

Die „Grüne Achse“ stellt neben dem zentralen Park das bedeutendste Grünelement und eine wichtige grüne Wegeverbindung mit Naherholungsfunktion zwischen den angrenzenden übergeordneten Naherholungsflächen (Sww-Flächen, Epk-Fläche Trillerpark) dar. Die Grüne Achse fungiert sowohl als übergeordneter Transitraum (Radwegeverbindung, fußläufige Durchquerbarkeit) als auch als wichtige Erschließungsachse sowie als Begegnungs- und Spielraum mit Aufenthaltsqualität. Im Vergleich zur grünen Achse ist der nördlich dazu parallel verlaufende Grünzug als niederrangig einzustufen und dient hauptsächlich der (autofreien) Erschließung und der besseren Vernetzung zwischen den bestehenden Grünräumen.

Der westliche Teil (westlich der heutigen Ödenburger Straße) der grünen Achse ist auf dem AGM-Grundstück vorgesehen und kann entsprechend erst realisiert werden, wenn diese Liegenschaft neu entwickelt wird. Die Grundstücke zur Realisierung des östlichen Teils der grünen Achse und auch des Grünzugs befinden sich bereits

im Eigentum der Bauräger; dadurch ist eine schnelle Umsetzung dieser Teilmaßnahme gewährleistet.

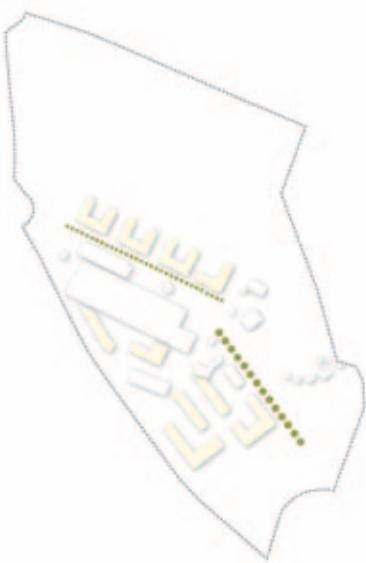
Den Abschluss im Westen bildet ein Bereich, der zu lärmintensiveren Sport- und Spielzwecken genutzt werden kann; den östlichen Abschluss bildet eine platzartige Erweiterung, auf der sich die Zufahrten für die Tiefgaragen sowie Kurzzeitparkplätze befinden.

	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)
Grüne Achse	2.330	8.632
Grüne Achse – Erschließ.	0	1.153
Grünzug	1.263	1.263
Gesamt	3.593	11.048

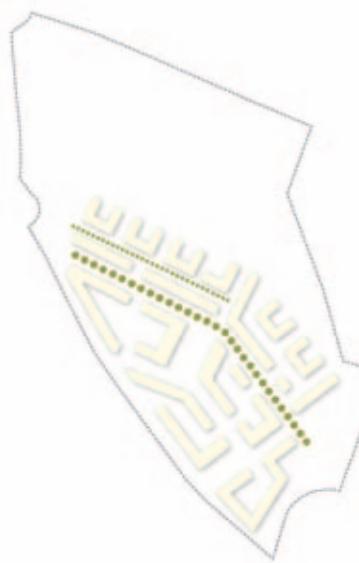
Index	Grundqualitäten
1	Schaffung einer mindestens 30 m breiten höherrangigen vernetzenden Grünachse als Bewegungs-, Begegnungs- und Transitraum
2	Schaffung eines Grünzugs parallel zur Grünen Achse (niederrangig) als 5 m breite Durchwegung
3	Unterbringung vielfältiger Grün- und Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität im Gebiet
4	Schaffung von Spielflächen/Spielorten ; Spielraumkonzept für das gesamte Areal (vgl. <i>Spieleitplan</i>)
5	Generationsübergreifende Ausgestaltung der Grün- und Freiräume; Nutzungen für alle Altersgruppen
6	Grünraumvernetzung mit angrenzenden Sww-Flächen
7	Ausbildung eines feinmaschigen und vielfältigen Fuß- und Radwegenetzes (attraktive öffentliche Durchwegbarkeit) (vgl. <i>Wegekonzept Fuß- und Radwege</i>)
8	Einheitliches Gestaltungskonzept (vgl. <i>Gestaltungskonzept</i>)
9	Verringerung des (oberirdischen) ruhenden Verkehrs innerhalb des Gebiets (vgl. <i>Parkraumbewirtschaftungskonzept</i>)
10	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Gebiet (vgl. <i>Verkehrskonzept</i>)
11	Integration ökologischer Aspekte

Tab. Grundqualitäten Grüne Achse/Grünzug

2.4.2 Ausbaustufen



Grüne Achse/Grünzug
(Ausbaustufe 1)



Grüne Achse/Grünzug
(finale Ausbaustufe)

Ein kompletter Ausbau des zentralen Elements „Grüne Achse“ ist nur möglich, wenn die derzeitige AGM-Liegenschaft entsprechend umgenutzt werden kann. Der flächenmäßig kleinere östliche Teil der grünen Achse (östlich der derzeitigen Ödenburger Straße) befindet sich auf Liegenschaften, die sich bereits im Eigentum der Bauträger befinden. Gleches gilt für den im Vergleich zur grünen Achse niederrangigeren Grünzug, welcher den Abschluss des Grundstücks südlich des Kleingartenvereins „Petzgrund“ bildet. In der Ausbaustufe 1 bildet der Grünzug eine Pufferzone gegenüber der Liegenschaft AGM.



Grüne Achse/Grünzug (Ausbaustufe 1)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Grüne Achse/Grünzug (finale Ausbaustufe)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Grüne Achse/Grünzug im Luftbild
(finale Ausbaustufe)

2.4 Grüne Achse

2.4.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungsebene
1. Schaffung einer min. 30 m breiten höherrangigen vernetzenden Grünachse als Bewegungs-, Begegnungs- und Transitraum			
1.1	Grüne Achse: Erholungsgebiet – Parkanlagen (Epk)		W
2. Grünzug parallel zur Grünen Achse			
2.1	Fußweg (FW), § 53 BO Wien		W
3. Spielflächen/Spielorte für unterschiedliche Altersgruppen			
3.1	Situierung der Flächen für die vorgesehenen Spielorte und Spielverbindungen im Gebiet (z. B. Kleinkinder-, Kinder- und Jugendspielplätze); räumliche Nutzungsschwerpunkte	Aufenthaltsbereiche für die unterschiedlichen Altersgruppen mit entsprechender Ausstattung (z. B. Spielgeräte, Boule-/Schachfeld, Tischtennis), insbesondere für Jugendliche	P/Gest.
3.2		Eingestreute Spielinseln	P/Gest.
3.3		Spielbereiche vorrangig an den Schnittpunkten zu Pocketparks, gestalterische Ausprägung der Schnittstellen (Grüne Achse, Grünzug)	P/Gest.
3.4	Abschluss der Grünen Achse: Aufenthalts- und Aktivitätsbereiche, lärmintensivere Nutzungen (Sportstätten für Ballsport etc.)	Verwendung lärmreduzierender Oberflächen bzw. lärmreduzierender Netze	P/Gest.
3.5	Ermöglichung von Aneignung und Identifikation	Temporäre gestalterische Maßnahmen	P/Gest.
4. Gestaltung der Grün- und Freiräume			
4.1	Unterschiedliche Nutzungsangebote für alle Altersklassen	Aufenthaltsbereiche für die unterschiedlichen Altersgruppen mit entsprechender Ausstattung (z. B. Spielgeräte, Boule-/Schachfeld)	P/Gest.
4.2	Barrierefreie Ausgestaltung	Errichtung von Rampen anstelle von Stufen bei Höhenversatz (sofern notwendig)	P/Gest.
4.3		Fassung der Wege mit Randkantensteinen, abgesenktes Bordsteine an den Zugängen zum zentralen Park	P/Gest.
4.4	Sitzgelegenheiten	Ausreichende Anzahl an (schattigen) Sitzgelegenheiten entlang der Durchwegung (einsehbar)	P/Gest.
4.5	Gut ausgeleuchtete Hauptwege (s. Kap. 2.1.3 Beleuchtungskonzept)	Beleuchtung entlang der Durchwegung sowie an den Spielinseln (Schnitstellen Pocketparks)	P/Gest.
4.6		Energieeffiziente/umweltfreundliche Beleuchtung, Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten (gleichmäßige Ausleuchtung etc.)	P /Gest.
5. Bepflanzung			
5.1	Attraktive Gestaltung der Grün- und Freiräume (Wahl der Gehölzarten, Abstände ...) (s. Kap. 2.1.3 Baumleitplan)	Grüne Achse Ostteil: Wegbegleitende Baumreihe mit Bäumen 1. Ordnung (Abstand ca. 10 m)	P/Gest.
5.2		Grüne Achse Westteil: lockere Gehölzgruppe mit ca. 14 Bäumen 1. Ordnung, 12 Bäume 2. Ordnung	P/Gest.
5.3		Räumliche Gliederung des langgestreckten Freiraums durch geeignete Vegetationselemente	P/Gest.
5.4		Alleeartige Ausgestaltung der Durchwegung (Grünzug); in 1. Ausbaustufe Puffer zum AGM-Grundstück	P/Gest.
6. Grünraumvernetzung mit angrenzenden Sww-Flächen			
6.1	Verbindung der bestehenden Grünräume (Sww) über Grüne Achse/Grünzug/Pocketparks	Besondere Gestaltung der Eingangsbereiche zum Quartier	W/P/Gest.
6.2	Neuordnung/Aufwertung der Sww-Flächen	Gestalterische Aufnahme der grünen Achse auch innerhalb der angrenzenden Freiräume	P/Gest.

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
 (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften

b.w.



Gestaltungsvorschlag Grüne Achse
(Abb.: Gisa Ruland)



Trennung von Fuß- und Radwegen
(Abb.: Gisa Ruland)



Temporäre gestalterische Maßnahmen
(Abb.: Gisa Ruland)



Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Altersgruppen
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Verwendung lärmreduzierender Oberflächen und Materialien in den Aktivbereichen (Abb.: grünplan/Christian Richter)



Gestalterische Einbindung der Besucherparkplätze in den Grünraum (Bepflanzung) (Abb.: Gisa Ruland)

2.4 Grüne Achse

2.4.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungs-ebene
7. Wegeverbindungen und Achsen			
7.1	Festlegung von Wegen und Achsen; unterschiedliche Querschnitte und Charaktere der Erschließungswege (s. Kap. 2.1.3 Wegekonzept)	Hauptwege 5 m breit, Nebenwege 2 m breit	P/Gest.
7.2		Grüne Achse: Wegesystem mit platzartigen Aufweitungen in wassergebundener Decke	P/Gest.
7.3	Öffentliche Durchwegung in Widmung mittels öDg (Öffentliche Durchgänge) und Fw (Fußweg)	s. o.	W/P
7.4	Fußläufige Verbindung zwischen Grüner Achse und Grünzug durch Pocketpark und weitere Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung (Unterbrechung Erdgeschosszone)	s. Zentrales Element „Pocketparks“	W/P/ Servitute?
8. Einheitliches Gestaltungskonzept			
8.1	Einheitliches Konzept für Wegebeläge, Möblierung etc. (s. Kap. 2.1.3 Gestaltungskonzept)	Bespielbare Möblierung, robuste Ausstattung	P/Gest.
8.2		Markierungen/Wegweiser (Einbettung in bestehendes übergeordnetes Grün- und Freiflächensystem)	P/Gest.
9. Verringerung des ruhenden (oberirdischen) Verkehrs			
9.1	Situierung von Besucherparkplätzen in Randbereichen (Eingang Spange Koloniestraße, Eingang Winkeläckerstraße, auf Höhe der Kleingärten an der Ödenburger Straße); planliche Darstellung (s. Kap. 2.1.3 Parkraumbewirtschaftungskonzept)	Gestalterische Einbindung der Besucherparkplätze in die Grünräume (Bepflanzung)	W/P/Bez.
10. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs			
10.1	Durchwegung Grüne Achse/Grünzug nur für Fußgänger und Radfahrer; für Autoverkehr gesperrt (s. Kap. 2.1.3 Wegekonzept)	Bereiche der Grünen Achse für Fahrradstellplätze vorsehen (z. B. Knotenpunkt mit zentralem Park/öffentliche Raumsequenz)	P/Gest.
10.2		Trennung von Fuß- und Radwegen, dadurch zügigere Durchquerbarkeit des Gebiets	P/Gest./Bez.
11. Integration ökologischer Aspekte			
11.1	Regenwasserversickerung (Regenwassermanagement)	Möglichst geringfügige Versiegelung bei der Gestaltung der Grünen Achse (Nebenwege mit wassergebundener Decke)	W/BO/P/Gest.
11.2		Integration von Retentionsflächen, Retentionsflächen als Gestaltungselement	P/Gest.
11.3	Baumschutz	Niveaugleiche Baumscheiben mit ausreichender Durchlässigkeit	P/Gest.
11.4	Baumarten	Großkronige Laubbäume als Schattenspender bei starker Hitze	P/Gest.
11.5		Berücksichtigung unterschiedlicher Eindrücke durch Jahreszeitenwechsel bei der Artenwahl	P/Gest.

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
- (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften



Inselpark Spielbereich
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Sandspielbereich
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Beschattete Sitzgelegenheiten entlang Durchwegung
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Baumschutz/Baumscheibe Beton
(Abb.: www.heusbeton.de)



Regenwasserversickerung über Mulden/Rigolen
(Abb.: www.wikipedia.org; freie Lizenz)



Wegeeinbettung Nebenwege
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)

2.5 Pocketparks

2.5.1 Übersicht/Qualitäten

Die Pocketparks stellen eine hohe Versorgung mit wohnungsbezogenen Grün- und Freiflächen für die AnwohnerInnen sicher (Naherholung) und ermöglichen gleichzeitig die öffentliche Durchquerbarkeit des Gebiets in Nord-Süd-Richtung. Sie bilden darüber hinaus das Bindeglied zwischen den unterschiedlichen zentralen Elementen; so wird beispielsweise eine Verbindung zwischen dem Grünzug, der Grünen Achse und der öffentlichen Raumsequenz hergestellt. Die 20 m breiten Pocketparks besitzen halböffentlichen Charakter und sind als quartiersinterne Begegnungs- und Bewegungsräume gedacht, in denen wohnungsnah vielfältige Aktivbereiche für unterschiedliche Alters- und Nutzergruppen untergebracht werden können. Dies soll auch bei der Gestaltung berücksichtigt werden. Die Widmung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan erfolgt als Fläche zur gärtnerischen Ausgestaltung (G) mit entsprechenden öffentlichen Durchgängen (öDg). Eine Erschließung für den motorisierten Individualverkehr über die Pocketparks ist nicht vorgesehen.

Insgesamt sind vier Pocketparks (zwei westlich und zwei östlich des zentralen Parks/Quartiersplatzes) vor-

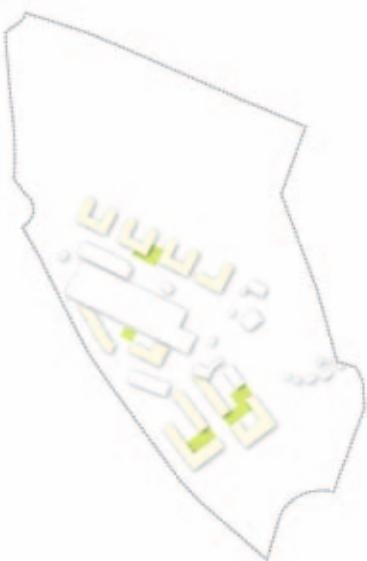
gesehen; jeweils zwei bilden eine räumliche Einheit und ermöglichen eine räumliche und ökologische Verbindungsfunction durch das Gebiet in Nord-Süd-Richtung. Die beiden Pocketparks östlich des zentralen Parks können bereits in der ersten Ausbaustufe komplett realisiert werden (allerdings ohne weitergehende Verbindung zur bestehenden Sww-Fläche südlich der Mitterhofer Siedlung); die beiden Pocketparks westlich des zentralen Parks sind in der ersten Ausbaustufe nur in Teilen realisierbar, weil sich ein großer Teil der in der finalen Ausbaustufe geplanten Pocketparks auf dem großen AGM-Grundstück befindet.

	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)
Pocketparks	2.858	4.128
Öffentl. Durchwegung	505	728
Gesamt	3.363	4.856

Index	Grundqualitäten
1	Schaffung von vier 20 m breiten Pocketparks westlich und östlich des zentralen Parks mit halböffentlichen Charakter (inkl. öffentlicher Durchwegung)
2	Schaffung von Spielorten/Spielflächen ; Spielraumkonzept für das gesamte Areal (vgl. Spielleitplan)
3	Generationsübergreifende Ausgestaltung der Grün- und Freiräume (vgl. Spielleitplan)
4	Ausbildung eines feinmaschigen und vielfältigen Fußwegenetzes (attraktive öffentliche Durchwegbarkeit) (vgl. Fuß- und Radwegekonzept)
5	Einheitliches Gestaltungskonzept (vgl. Gestaltungskonzept)
6	Vorhaltung der für Rettungs- und Löscharbeiten erforderlichen Zugänge, Aufstellflächen und Bewegungsflächen

Tab. Grundqualitäten Pocketparks

2.5.2 Ausbaustufen

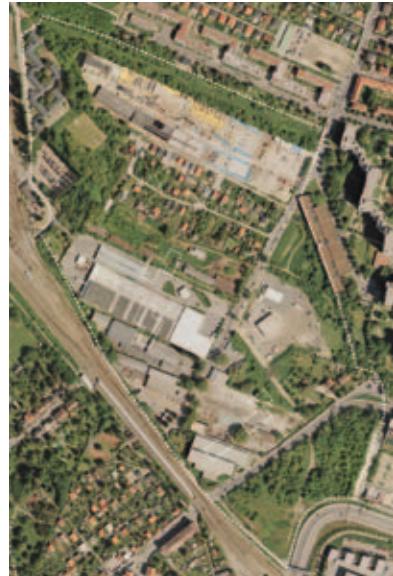


Pocketparks (Ausbaustufe 1)



Pocketparks (finale Ausbaustufe)

Ein kompletter Ausbau des zentralen Elements „Pocketparks“ ist nur möglich, wenn die derzeitige AGM-Liegenschaft umgenutzt wird. Die beiden Pocketparks östlich des zentralen Parks/Quartiersplatz befinden sich auf Liegenschaften, die sich bereits im Eigentum der Bauträger befinden. Um die Größe der Grundstücke zu optimieren, ist eine Verlängerung der Durchwegung bis zu den bestehenden Sww-Flächen in der finalen Ausbaustufe nicht als Pocketpark geplant. Eine öffentliche Durchwegung ist jedoch im derzeitigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplanentwurf durch eine eingetragene Wegeverbindung möglich.

Pocketparks Ost (Ausbaustufe 1)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)Pocketparks West (finale Ausbaustufe)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)Pocketparks im Luftbild
(finale Ausbaustufe)

2.5 Pocketparks

2.5.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungs-ebene
1. Schaffung von vier 20 m breiten Pocketparks			
1.1	Pocketparks (Widmung: G)		W
2. Spielorte/Spielflächen			
2.1	Situierung der Flächen für die vorgesehenen Spielorte im Gebiet (z. B. Kleinkinder-, Kinder- und Jugendspielplätze); räumliche Nutzungsschwerpunkte (s. Kap. 2.1.3 Spielleitplan)	Aufenthaltsbereiche für die unterschiedlichen Altersgruppen mit entsprechender Ausstattung (z. B. Spielgeräte, Boule-/Schachfeld, Tischtennis); Spielbereiche vorrangig an den Schnittpunkten zu Grüner Achse; gestalterische Ausprägung der Schnittstellen	W/P/Gest.
2.2	(s. Kap. 2.1.3 Wegekonzept)	Wegesystem mit platzartigen Aufweitungen in wassergebundener Decke; möglichst geringe Versiegelung	W/P/Gest.
2.3		Verwendung lärmreduzierender Oberflächen und Materialien bei Spielgeräten (z. B. weniger Eisenelemente)	P/Gest.
2.4		Rasenflächen mit Aufenthaltsbereichen (z. B. Holzdecks integriert)	P/Gest.
2.5		Aufwertung der Aufenthaltsbereiche durch (robuste) Staudenflächen (qualitätsvolle Pflege notwendig)	P/Gest.
3. Generationsübergreifende Ausgestaltung der Grün- und Freiräume			
3.1	Generationsübergreifende Gestaltung der Grün- und Freiflächen	Aufenthaltsbereiche für die unterschiedlichen Altersgruppen mit entsprechender Ausstattung (z. B. Spielgeräte, Boule-/Schachfeld, Tischtennis); themen- und nutzergruppenbezogene Gestaltung	P/Gest.
3.2		Schaffung quartiersinterner, identitätsstiftender Begegnungsräume (Begegnungsmöglichkeiten)	P/Gest.
3.3	Barrierefreie Ausgestaltung	Errichtung von Rampen anstelle von Stufen bei Höhenversatz (sofern notwendig)	P/Gest.
3.4		Fassung der Wege mit Randkantensteinen, abgesenkte Bordsteine an den Zugängen zum zentralen Park	P/Gest.
3.5		Ausreichende Anzahl an (schattigen) Sitzgelegenheiten entlang der Durchwegung (einsehbar)	P/Gest.
3.6	Beleuchtungskonzept, gut ausgeleuchtete Hauptwege (s. Kap. 2.1.3 Beleuchtungskonzept)	Beleuchtung entlang der Durchwegung sowie an den Spielinseln (Schnitstellen Pocketparks)	P/Gest.
4. Öffentliche Durchwegbarkeit			
4.1	Festlegung von Wegen und Achsen (feinmaschiges Fuß- und Radwegenetz) (s. Kap. 2.1.3 Wegekonzept)	Wegbreiten 3 m, mit befestigtem Seitenstreifen (jeweils 0,5 m); Wege am Rand der Grünflächen situieren (Zerschneideeffekt vermeiden)	W/P
4.2		Wegesystem mit platzartigen Aufweitungen in wassergebundener Decke; möglichst geringe Versiegelung	P/Gest.
5. Einheitliches Gestaltungskonzept			
5.1	Einheitliches Konzept für Wegebeläge, Möblierung etc. (s. Kap. 2.1.3 Gestaltungskonzept)	Berücksichtigung bestehender Gestaltungskonzepte für die anderen zentralen Elemente	P/Gest.
5.2		Wohngebietsbezogene Gestaltung; Schaffung von Identifikation und Orientierung durch Gestaltungskonzept (aber unterschiedlicher Charakter/unterschiedliche Schwerpunkte der Pocketparks möglich)	P/Gest.
6. Notwendige Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten			
6.1	Zufahrtsflächen Feuerwehr, Prüfung durch zuständige Behörde		BO/P/Gest.

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
 (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften



Beispiel Pocketpark/identitätsstiftender Begegnungsraum
(Abb.: Gisa Ruland)



Bauplatzinterne Spielbereiche
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Stauden für kleinräumige Aufenthaltsqualität
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Einfassung der Wege mit Randkantensteinen
(Abb.: grünplan/Yvonne Kumlehn)



Feinmaschiges Wegenetz
(Abb.: Gisa Ruland)



Rasenflächen mit Aufenthaltsbereichen (Holzdecks)
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)

2.6 Erschließung

2.6.1 Übersicht/Qualitäten

Eine besondere Qualität des Leitprojekts stellt das Erschließungssystem dar. Dieses ist geprägt von einem vielfältigen Fuß- und Radwegenetz (vgl. Grüne Achse, Grünzug, Pocketparks) und übergeordneten Wegachsen, die das neue Gebiet mit dem Stadtraum Wiens vernetzen. Für eine weitere Verbesserung der Verknüpfung mit der Umgebung sorgt die geplante neue Eisenbahnunterführung im Bereich der Karl-Gramm-Gasse, welche das südliche Planungsgebiet (öffentliche Raumsequenz, Pocketparks) auch mit dem potenziellen neuen Schulstandort verbindet.

Ein weiteres wichtiges Merkmal des Erschließungssystems ist, dass sich so wenig Autoverkehr wie möglich im Gebiet abspielen soll. Die Tiefgaragen werden entsprechend direkt über die Koloniestraße und die Windeläckerstraße erschlossen. Über eine Spange von der Koloniestraße ist der zentrale Park per PKW zu erreichen (in der aktuellen Ausbaustufe werden über diese Spange die bestehenden Gewerbebetriebe erschlossen), die Schleife um den zentralen Park ist jedoch nur zum Be- und Entladen sowie in Teilen zum Kurzzeitparken vorgesehen. Die Ödenburger Straße soll auf Höhe der Kleingartenanlage „Petzgrund“ unterbrochen werden;

eine Durchfahrt für den privaten motorisierten Verkehr ist nicht möglich. Diese reduzierte Autoerschließung hat den Vorteil, dass weniger Verkehr die Ödenburger Straße belastet als derzeit und dass ein (beinahe) autofreies neues Stadtquartier entsteht.

Die Erschließung der Gewerbebetriebe ist in jeder Ausbaustufe möglich. Die Zufahrt zu den Betriebsliegenschaften wird neu geregelt, sodass sich der Schwerverkehr in sensiblen Wohngegenden (z. B. Mitterhofergasse) reduziert. Die Option einer Buslinienführung über die neue Verbindungsspange zur Koloniestraße soll in zukünftigen Entwicklungsstadien der Bebauung geprüft werden.

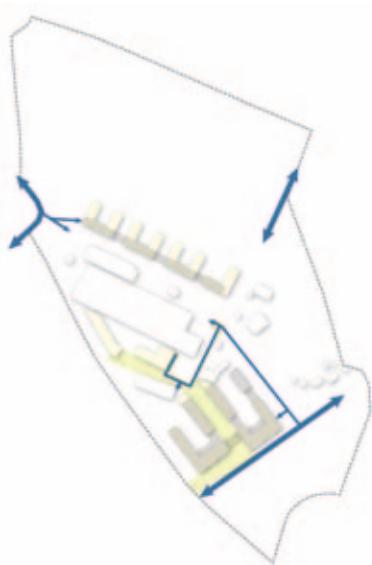
	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)
Spange Koloniestraße (Öffentliches Gut)	4.705	4.705
Flächen nach § 53 (Begegnungszone/FW)*	1.762	1.762
Zugang S-Bahn	0	0
Gesamt (m ²)	6.467	6.467

Index	Grundqualitäten
1	Ausbildung eines feinmaschigen und vielfältigen Fuß- und Radwegenetzes
2	Vernetzung mit der umgebenden Landschaft/dem öffentlichen Stadtraum Wiens
3	Verringerung des (oberirdischen) ruhenden Verkehrs innerhalb des Gebiets
4	Reduzierung der Autoerschließung und Schaffung eines (nahezu) autofreien Stadtquartiers
5	Bessere Anbindung des Gebiets und des Umfelds an die S-Bahn (zweiter S-Bahn-Zugang)
6	Sicherstellung der Erschließung für die Gewerbebetriebe in jeder Ausbaustufe
7	Sicherung der Erschließung der Zufahrten zu den Tiefgaragen sowie der Raumsequenz
8	Vorhaltung der für Rettungs- und Löscharbeiten erforderlichen Zugänge, Aufstellflächen und Bewegungsflächen
9	Alternative Mobilitätsangebote für zukünftige BewohnerInnen bereitstellen

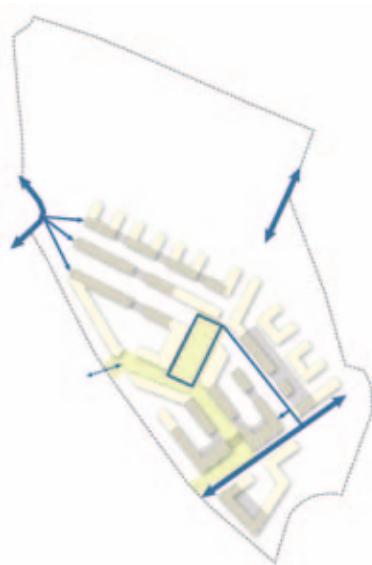
Tab. Grundqualitäten Erschließung

* Ohne Schleife um den zentralen Park. Diese Erschließungsfläche wird gesondert unter dem zentralen Element „Zentraler Park“ geführt. Ohne Flächen, die dem zentralen Element „Öffentliche Raumsequenz“ zugerechnet werden.

2.6.2 Ausbaustufen



Erschließung (Ausbaustufe 1)



Erschließung (finale Ausbaustufe)

Die Erschließung der Gewerbebetriebe ist in jeder Ausbaustufe durch die Schleife um den zentralen Quartiersplatz gesichert. Ein zweiter Zugang zur S-Bahn-Station (Verbindung zwischen zentraler Raumsequenz und Karl-Gramm-Gasse) ist in der ersten Ausbaustufe nicht möglich.

Erschließung (Ausbaustufe 1)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)Erschließung (finale Ausbaustufe)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)Erschließung im Luftbild
(finale Ausbaustufe)

2.6 Erschließung

2.6.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungs-ebene
1. Ausbildung eines feinmaschigen und vielfältigen Fuß- und Radwegenetzes			
1.1	Festlegung von Wegen und Achsen (Grüne Achse/Grünzug, Pocketparks, öffentliche Raumsequenz)	s. jeweilige zentrale Elemente	W
1.2	Unterschiedliche Querschnitte und Charaktere der Erschließungswege	s. jeweilige zentrale Elemente	W/P
1.3	Öffentliche Durchwegung in Widmung mittels öDg (Öffentliche Durchgänge) und FW (Fußweg/Begegnungszone)		W/P
2. Vernetzung mit der umgebenden Landschaft/dem öffentlichen Stadtraum Wiens			
2.1	Verbindung der bestehenden Sww-Gebiete über Wege und Achsen	s. jeweilige zentrale Elemente	W/P
3. Verringerung des (oberirdischen) ruhenden Verkehrs innerhalb des Gebiets			
3.1	Deckung des Stellplatzbedarfs über Tiefgaragen (den Bauabschnitten entsprechender Ausbau); Zufahrten von der Kolonie- und Winkeläckerstraße		W/P/Gest.
3.2	Situierung von Besucherparkplätzen in Randbereichen		W/P/Bez.
3.3	Keine oberirdischen Stellplätze am Baufeld		W/P/Gest.
4. Reduzierung der Autoerschließung und Schaffung eines (nahezu) autofreien Stadtquartiers			
4.1	Stellplatzschlüssel 0,7 Stellplätze/Wohneinheit (Stellplatzregativ)		W
4.2	Keine Zufahrt in das Gebiet für PKW über die Ödenburger Straße		W/Bez.
4.3	Erschließungsschleife um den zentralen Park nur für Anlieferverkehr und Kurzzeitparken, ansonsten keine Freigabe für den motorisierten Individualverkehr		W/P/Bez.
4.4	Option für Buslinie entlang der Ödenburger Straße – Spange Koloniestraße		Bez/Sonstige
4.5	Fahrradparken: 2 Fahrradstellplätze im Gebäude pro Wohnung, 1 Stellplatz pro ... m ² Wohnfläche; Besucher-STP im Außenraum , STP im Bereich der Bahn		P/Gest.
5. Bessere Anbindung des Gebiets und des Umfelds an die S-Bahn (zweiter S-Bahn-Zugang)			
5.1	Schaffung eines zweiten S-Bahn-Zugangs zusätzlich zum bestehenden Zugang Haltestelle Jedlersdorf		P/Bez./Sonstige
5.2	Schaffung einer Unterführung als Verbindung zwischen Plangebiet und Karl-Gramm-Gasse/Wegeverbindung zum potenziellen Schulstandort		P/Bez./Sonstige
6. Sicherstellung der Erschließung für die Gewerbebetriebe in jeder Ausbaustufe			
6.1	Erschließung über Spange Koloniestraße sowie umlaufende befestigte Erschließung um den zentralen Park		W/Bez.
7. Sicherung der Erschließung der Zufahrten zu den Tiefgaragen sowie der Raumsequenz			
7.1	Sicherung gem. § 53 BO Wien („Verpflichtung der Anlieger zur Herstellung und Erhaltung von Straßen“)		W/P
8. Zugänge für Rettungs- und Löscharbeiten			
8.1	Zufahrtsflächen Feuerwehr, Prüfung durch zuständige Behörde		W/P/BO
9. Alternative Mobilitätsangebote für zukünftige BewohnerInnen bereitstellen			
9.1	Carsharing-Angebote bei Wohnungsbezug bereitstellen		Sonstige
9.2	Förderung alternativer Mobilität durch entsprechende Infrastrukturen (E-Mobilität, Leihrad System, Car-Pooling o. Ä.)		Sonstige

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
 (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften



Situierung von PKW-Stellplätzen in Randbereichen
(Abb.: Gisa Ruland)



Öffentliche Durchwegung mit möglichst geringem Versiegelungsgrad/Verbindung Sww-Flächen (Abb.: Gisa Ruland)



Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum
(Abb.: Gisa Ruland)



Überdachte wohnungsbezogene Fahrradabstellplätze
(Abb.: Gisa Ruland)



Sperrung der Ödenburger Straße für den Autoverkehr/Kurzzeitparken zum Be- und Entladen (Abb.: www.meonic.de)



Deckung des Stellplatzbedarfs über Tiefgaragen
(Abb.: www.designmadeingermany.de; quandel design/Marcel Staudt)

2.7 Bebauungsstruktur/Städtebau

2.7.1 Übersicht/Qualitäten

Die Bebauungsstruktur steht in engem Konnex zu den in den Kapiteln zuvor genannten zentralen Elementen. Für das gesamte Gebiet ist eine städtebauliche Bruttodichte (Verhältnis von BGF zu Bruttobauland) von baufeldübergreifend 1,75 vorgesehen, überwiegend für Wohnnutzung (optional ergänzt durch Nahversorgungseinrichtungen, sozialer Infrastruktur und kleingewerbliche Nutzungen). Für das Gebiet ist eine differenzierte Höhenentwicklung vorgesehen, mit 6 bis 7-geschossiger Bebauung entlang der S-Bahn-Trasse, einem baulichen Hochpunkt (max. 35 m) am zentralen Park, 7 Geschossen entlang der Koloniestraße sowie 5 bis 6-geschossigen Gebäuden entlang der Grünen Achse. In Richtung der Kleingärten wird die Geschossigkeit (2 Geschosse) sukzessive verringert und somit die umgebende Bebauungsstruktur berücksichtigt bzw. aufgenommen. Die Bebauungsstruktur ermöglicht durch ihre Kleinteiligkeit vielfältige Wegebeziehungen und Querungsmöglichkeiten durch das Planungsgebiet und verbindet das Gebiet mit umliegenden Strukturen

(z. B. Sww-Flächen). Diese städtebauliche Struktur kann mit Regelungen über Fluchlinien, Bauklassen und der Bauweise gesichert werden. Für alle neuen Gebäude sind Flachdächer vorgesehen; diese können als allgemein nutzbare Dachterrassen/Gemeinschaftsgärten ausgebildet werden (Kombination aus intensiver und extensiver Dachbegrünung). Entlang der S-Bahn-Linie sind passive Schallschutzmaßnahmen (innere Ausrichtung der Ruhebereiche zur lärmabgewandten Seite, Pufferräume) sowie eine Schallschutzwand bzw. ein Wall notwendig.

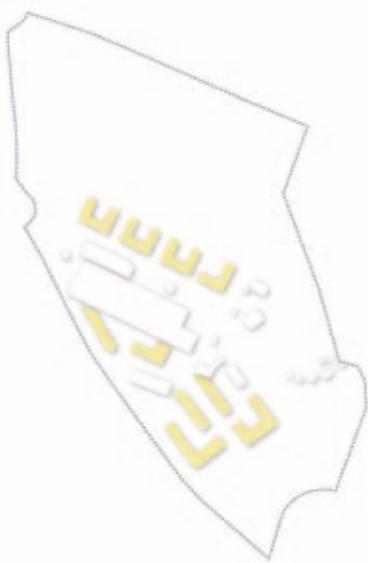
	AS 1 (m ²)	AS final (m ²)
Grundfläche Gebäude (m²)	14.415,10	31.670,79
Lärmschutzwand (lfm)	450,00*	450,00

Index	Grundqualitäten
1	Baulicher Hochpunkt als „Leuchtturm“
2	Differenzierte Bebauungsstrukturen
3	Reaktion auf bestehende Bebauung
4	Abgestimmte Höhenentwicklung
5	Flachdächer im gesamten Gebiet
6	Angemessene städtebauliche Dichte
7	Schallschutzmaßnahmen

Tab. Grundqualitäten Bebauungsstruktur/Städtebau

* Unterschiedliche Längen je nach Ausbaustufe/unterschiedliche Höhenstaffelung der Lärmschutzwand bzw. des Lärmschutzwalls sind noch zu prüfen.

2.7.2 Ausbaustufen



Bebauung (Ausbaustufe 1)



Bebauung (finale Ausbaustufe)



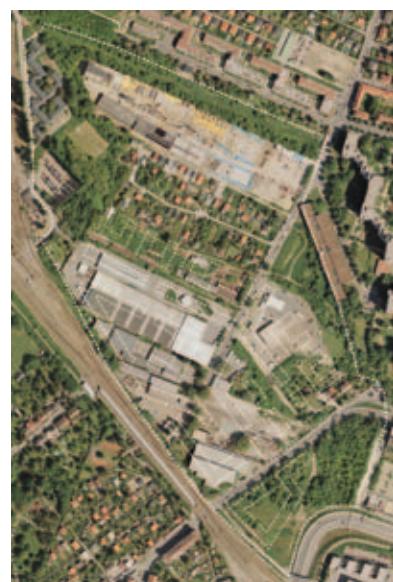
Geschossigkeit (finale Ausbaustufe)



Bebauung (Ausbaustufe 1)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Bebauung (finale Ausbaustufe)
(Abb.: Clemens Pürstinger/Photopoint)



Bebauung im Luftbild (finale Ausbaustufe)

2.7 Bebauungsstruktur/Städtebau

2.7.3 Gestaltungshinweise und Umsetzung

Nr.	Inhalte der Regelung	Gestalterische Anforderungen	Regelungsebene
1. Baulicher Hochpunkt als Leuchtturm			
1.1	Baulicher Hochpunkt am südwestlichen Ende des zentralen Parks/Quartiersplatzes	Bauklasse VI (30–35 m), geschlossene Bauweise, 45% überbaubar, BGF 17.000 m ²	W
2. Differenzierte Bebauungsstrukturen			
2.1	Regelung über Fluchtenlinien, Bauklassen, Bauweise		W
2.2	Ø-Größe der Baufelder zwischen 60 und 80 Wohneinheiten		P
3. Reaktion auf bestehende Bebauung			
3.1	Sukzessive Reduzierung der Bauklasse der angrenzenden Bebauung zur KGA	Staffelung der Geschossigkeit von 4 auf 2 Geschosse im Bereich zwischen Grünzug und Kleingärten	W
4. Abgestimmte Höhenentwicklung			
4.1		Entlang des zentralen Platzes und der Raumsequenz sowie entlang der Koloniestraße 7 Geschosse	W
5. Flachdächer im gesamten Gebiet			
5.1	Ausbildung aller Dächer als Flachdach (100%), (keine Staffelgeschosse)	Nicht stark windexponierte Bereiche als Gemeinschaftsgärten nutzbar machen	P/Bez./Sonstige
6. Angemessene städtebauliche Dichte			
6.1	Städtebauliche Bruttodichte (Verhältnis von BGF zu Bruttobauland) von 1,75 baufeldübergreifend in jeder Entwicklungsphase		W
7. Schallschutzmaßnahmen			
7.1	3 m hohe Lärmschutzwand in größtmöglicher Nähe zur Gleisanlage, bzw. Lärmschutzwall; varierende Höhe der Lärmschutzwand	Schallschutzverglasung an der lärmzugewandten Seite	W/P/Sonstige
7.2	Passiver Lärmschutz	Innere Ausrichtung der Ruhebereiche zur lärmabgewandten Seite, Puffer-Räume in Form von Loggien/Veranden zur Bahn	W/P/Gest.
7.3	12 m Abstandsflächen zum Bahnhofsgebiet (Bauverbotsbereich gem. Eisenbahngesetz)		W/BO/Sonstige

Wettbewerbstypus:

- (a) Gestaltungswettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung oder
- (b) Bauträgerwettbewerb oder Planungsauftrag mit dazugehöriger Aufgabenstellung auf Liegenschaften



Kombination aus intensiver und extensiver Dachbegrünung (Gemeinschaftsgärten)
(Abb.: Gisa Ruland)



Allgemein nutzbare Dachterrassen (Flachdach)
(Abb.: Gisa Ruland)



Lärmschutzwand mit Nutzung (einfache Begrünung)
(Abb.: Monsberger Gartenarchitektur)



Lärmschutzfassade
(Abb.: Sne Veselinovic/Rupert Steiner)



Staffelung der Geschossigkeit
(Abb.: www.competitionline.com/Stefan Müller, Berlin)



Wohnungsbezogene Freiflächen
(Abb.: Sne Veselinovic/Rupert Steiner)

3

Anhang
Leitprojekt

3 Leitprojekt

3.1 Öffentlicher Verkehr/Radwegenetz



Abb.: Leitprojekt – Öffentlicher Verkehr (Quelle: Planungsteams)

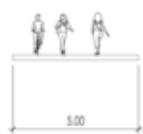
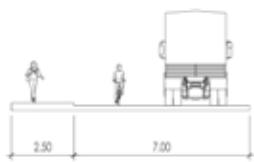


Abb.: Straßen-/Wegequerschnitte
(Quelle: Planungsteams)

3 Leitprojekt

Übersicht Zentrale Elemente



Abb.: Leitprojekt – Radwegenetz (Quelle: Planungsteams)



Das Plangebiet ist durch die S-Bahn-Station Jedlersdorf sehr gut an den ÖPNV angebunden. Im Falle einer Umsetzung der finalen Ausbaustufe ist ein neuer, zweiter S-Bahn-Zugang direkt vom Plangebiet aus denkbar. Die Ödenburger Straße wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, eine Durchfahrt ist nur für Busse gestattet. Die mögliche Buslinie verläuft entlang der Ödenburger Straße und stößt dann über die öffentliche Raumsequenz auf die Koloniestraße. Die entsprechend notwendigen Bushaltestellen können am zentralen Park/Quartiersplatz untergebracht werden.

Das Leitprojekt nimmt die umliegenden Fuß- und Radwegeverbindungen auf und ermöglicht auf diese Weise vielfältige Durchquerungsmöglichkeiten und kurze Wege. Die neuen Radwege ermöglichen eine direkte Anbindung an den geplanten zweiten S-Bahn-Zugang sowie zu den angrenzenden Naherholungsgebieten (z. B. Trillerpark, Marchfeldkanal).

3 Leitprojekt

3.2 Sozialräumliche Aspekte

Sozialräumliche Charakteristika des öffentlichen Raums

Zentraler Park/Quartiersplatz

Identifikation und Identität stiftend; quartiersübergreifender Bezug; Kleingastronomie, Kindergarten, Gesundheitseinrichtungen

Öffentliche Raumsequenz

Kommunikation, Austausch; quartiersübergreifender Bezug; Nahversorgung, temporäre Nutzungen (Markt), Community-Service

Grüne Achse

Bewegung, Begegnung; wohngebietsbezogen; Spiel, Naherholung ohne Konsumzwang

Pocketparks

Identifikation, Orientierung; wohngebietsbezogen; themen- und nutzergruppenbezogene Gestaltung

Pocketparks

Aktive Nachbarschaft; wohnungsbezogen; Privatgärten, Kleinkinderspiel

Sozialräumliche Aspekte der Baukörperstruktur

Kommunikation/urbane Verdichtung vs. großzügige öffentliche Freiräume

Orientierung/Ausrichtung entlang der Grünen Achse und Öffentliche Raumsequenz

Identität/Zentrumsbezug durch großen Quartiersplatz

Identifikation/Kleinteilige Auflockerung Richtung Kleingartensiedlung und Sww

Wohnen

Integration; Vielseitigkeit; Zugänglichkeit; Zielgruppenorientierung

Sockelzone

Leitlinien und zentrales Management; klare Raum- und Nutzungskonzepte

Freiräume

Nutzungsgerechtigkeit; Nutzungsoffenheit; Beteiligung

Förderung der Quartiersentwicklung

Flexibles Beteiligungskonzept

Modulartige Organisation und Anwendung bezogen auf die Phasenentwicklung

Kommunikation zwischen den Quartieren in der ersten Ausbaustufe

Schaffung sozialer Begegnungsräume; sozialorganisatorische Begleitung

Gemeinschafts- und Identitätsbildung

Soziale und kulturelle Zwischennutzungen; Partizipationsmöglichkeiten

Tab.: Sozialräumliche Aspekte (Quelle: Planungsteams)

3.3 Geschossigkeit/Schwarzplan



Abb. links: Schwarzplan (Quelle: Planungsteams)

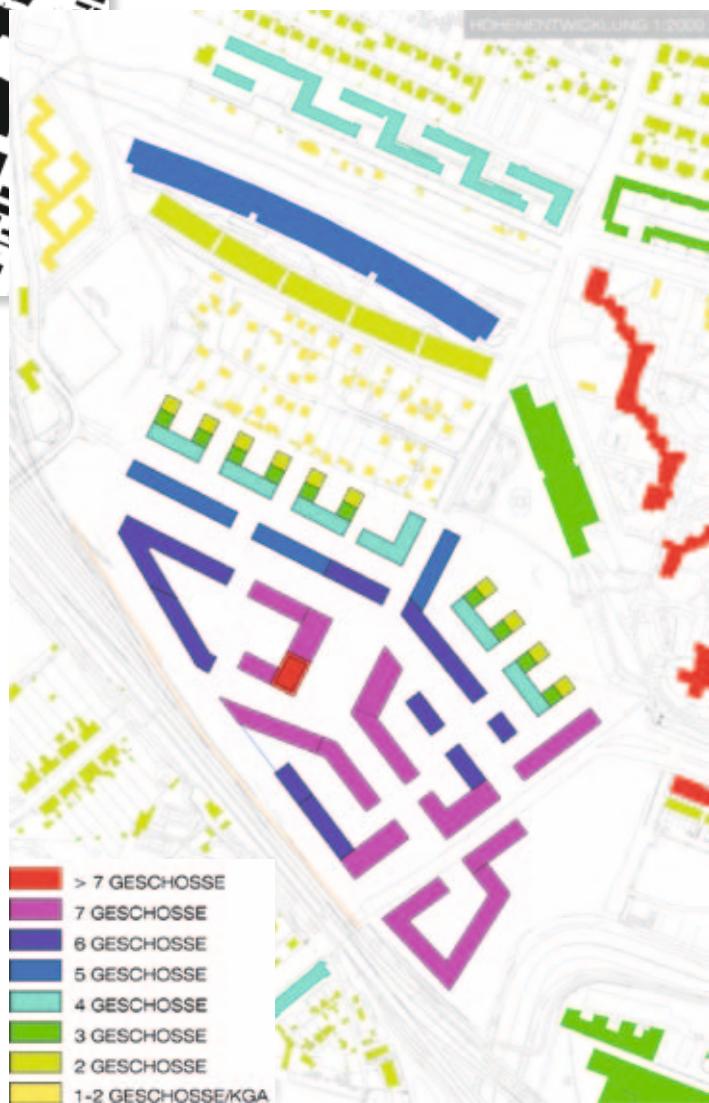


Abb. rechts: Geschossigkeit (Quelle: Planungsteams)

3 Leitprojekt

3.4 Verkehrskonzept

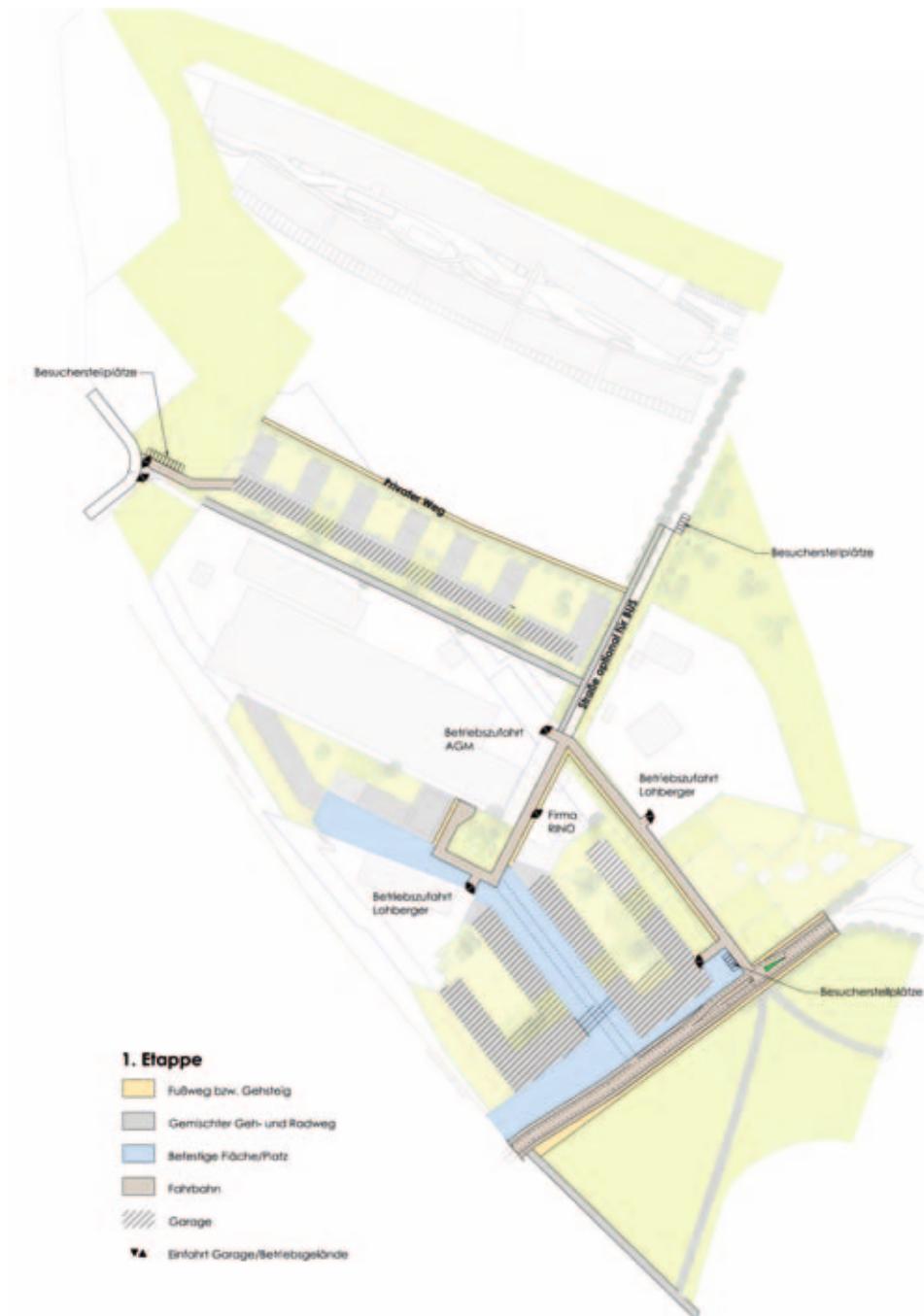


Abb.: Leitprojekt – Verkehrskonzept 1. Etappe (Quelle: Planungsteams)



Abb.: Leitprojekt – Verkehrskonzept 2. Etappe (Quelle: Planungsteams)

In der ersten Etappe (Ausbaustufe 1) erfolgt die Haupterschließung über die Koloniestraße und eine Spange zur Ödenburger Straße. Die Ödenburger Straße wird hinter der Zufahrt zur Kleingartenanlage Petzgrund für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und ist nur noch für Fußgänger und Radfahrer sowie optional für eine Busspur passierbar. Die Zufahrt zu den bestehenden Betrieben erfolgt über die Spange Koloniestraße; der Schwerverkehr bekommt somit eine direkte Zufahrt zur Koloniestraße, es entsteht kein Durchgangsverkehr mehr durch die Ödenburger Straße. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen im Gebiet befinden sich jeweils am Rand des Planungsgebiets: zum einen im Westen von der Winkeläckerstraße, zum anderen im Südosten in unmittelbarer Nähe der Koloniestraße. In den Randbereichen befinden sich darüber hinaus Besucherparkplätze (insg. 20 Stück). In der finalen Ausbaustufe (2. Etappe) werden sämtliche Tiefgaragen auf kürzestem Weg von der Winkeläckerstraße und der Koloniestraße erschlossen. Durch den Wegfall des Schwerverkehrs und die Sperrung der Ödenburger Straße für den Durchgangsverkehr entsteht ein nahezu autofreies Quartier. Zum Be- und Entladen oder als Kurzzeitparker ist eine Zufahrt zu den Gebäuden entlang des zentralen Parks über die Erschließungsschleife jedoch weiterhin möglich. Alle Wegeverbindungen und Achsen für Fußgänger und Radfahrer durch das Gebiet sind in der finalen Etappe fertiggestellt und ermöglichen eine schnelle Durchquerung des Gebiets.

3 Leitprojekt

3.5 Grünraum



Abb.: Leitprojekt – Grünraum aktuelle Ausbaustufe (Quelle: Planungsteams)



Abb.: Leitprojekt – Grünraum finale Ausbaustufe (Quelle: Planungsteams)

Beim Entwurf des Leitprojekts wurde auf eine starke Durchgrünung Wert gelegt: neben den bestehenden Sww-Flächen und dem angrenzenden öffentlichen Grün (Trillerpark) weist das Gebiet einen hohen Anteil an wohngebietsbezogenen Grün- und Freiflächen (zentraler Park/Quartiersplatz, Grüne Achse, Pocketparks) und wohnungsbezogenen Grün- und Freiflächen auf. Daneben nehmen städtisch geprägte urbane Freiräume (öffentliche Raumsequenz) sowie städtische Plätze flächenmäßig eine bedeutende Rolle ein.

In der ersten Ausbaustufe können Teile des zentralen Parks sowie der westlichen Pocketparks umgesetzt werden. Die Pocketparks im Südosten sowie die Grüne Achse Ost können bereits zur Gänze umgesetzt werden. In der finalen Ausbaustufe kann die Grüne Achse sowie der parallel nördlich dazu verlaufende Grünzug fertiggestellt werden. Durch die Grüne Achse und den Grünzug werden die bestehenden öffentlichen Grün- und Freiflächen miteinander vernetzt.

Lärmintensivere Sportflächen (s. Kapitel 2.1.1 Bedarfzahlen) können gegebenenfalls auf angrenzenden Sww-Flächen verhältnismäßig konfliktarm untergebracht werden.

3 Leitprojekt

3.6 Ausbaustufen

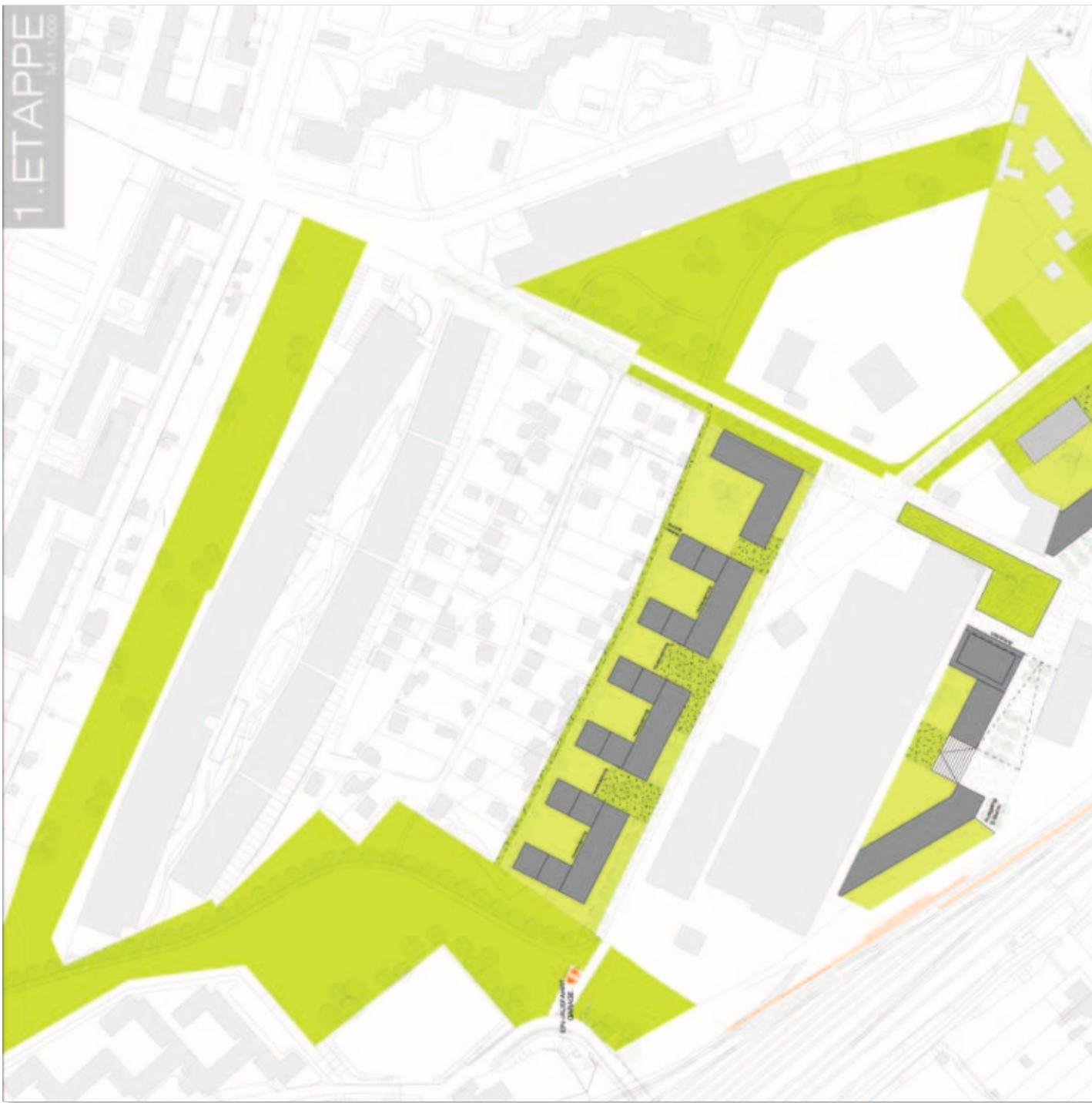


Abb.: Leitprojekt – Ausbaustufe 1 (Quelle: Planungsteams)



3 Leitprojekt

Übersicht Zentrale Elemente

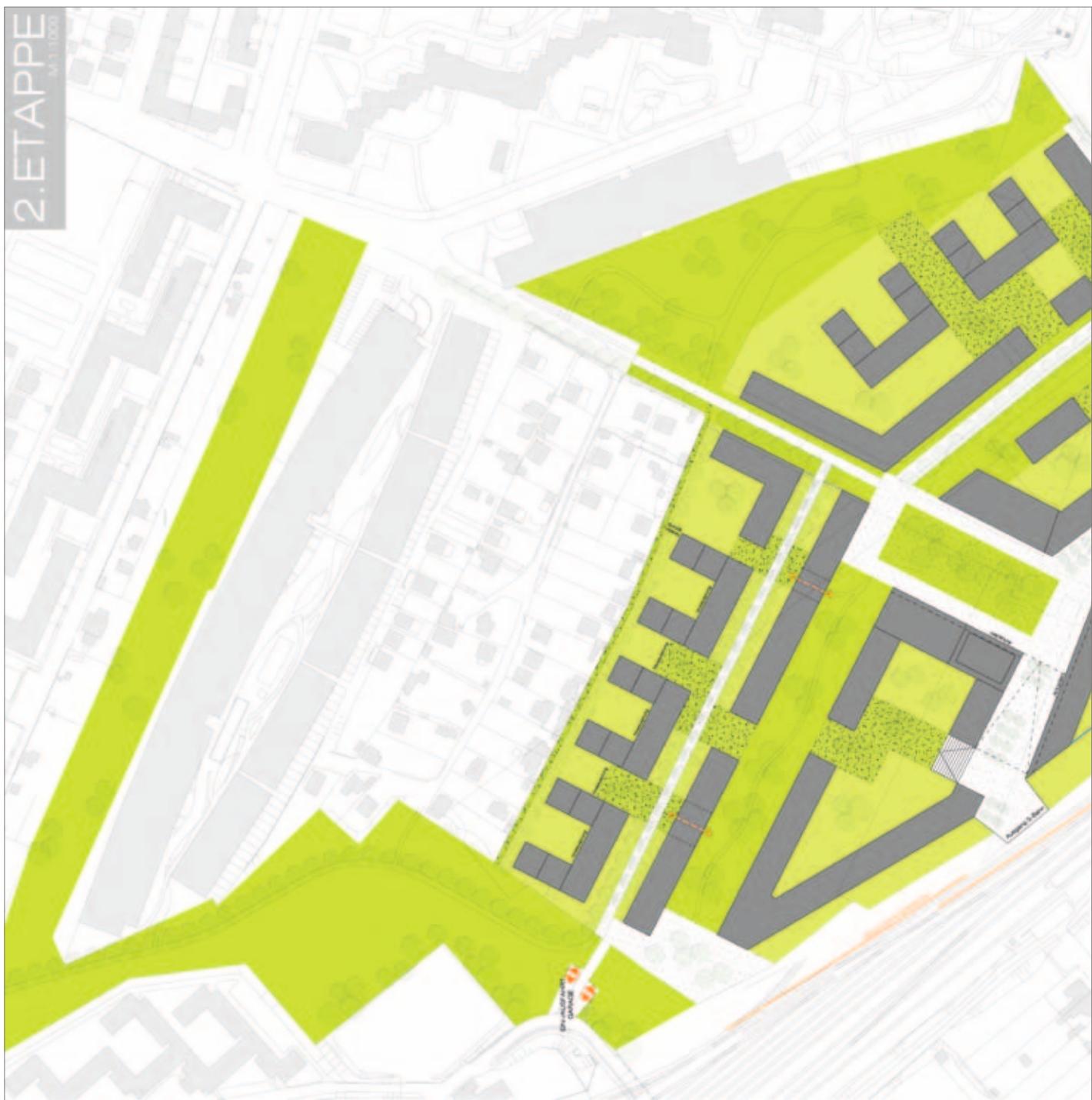
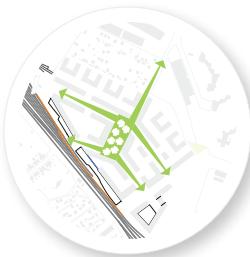


Abb.: Leitprojekt – Ausbaustufe final (Quelle: Planungsteams)



3 Leitprojekt

3.7 Leitprinzipien



Grüne Mitte (Zentraler Park/Quartiersplatz)

Ein zentraler Parkraum bildet in Zukunft den südlichen Abschluss der Ödenburger Straße. Der Park ist das atmosphärische Zentrum des neuen Quartiers: Im Schatten der Bäume liegen, ein Buch lesen, ein Eis essen, Freunde treffen ... Dieser mehr als 6.000 m² große Grünbereich stellt ein attraktives Angebot für die gesamte Nachbarschaft dar. Über Arkaden gelangt man, von Wind und Wetter geschützt, zu den S-Bahn-Stationen.



Grüne Achse

Bereits jetzt gibt es in der Umgebung zahlreiche als Sww gewidmete Flächen (das sind Flächen des Wald- und Wiesengürtels). Diese Flächen sind für die Erholung der Bevölkerung bestimmt und dürfen in der Regel nicht bebaut werden.

Das Projekt sieht vor, diese vorhandenen, aber wenig genutzten Flächen zu attraktiveren und mittels einer mindestens 30 m breiten Grünspange zu verbinden. Damit ist das neue Stadtquartier mit den übergeordneten Grünräumen der Stadt Wien bis zum Marchfeldkanal optimal verbunden.



Grünräume

Hochwertige Grün- und Freiräume kennzeichnen das neue Stadtquartier. Und da ist für jede und jeden etwas dabei:

Ein zentraler Park bildet die grüne Mitte; eine 30 m breite Grüne Achse ist sowohl eine Autoverkehrsberuhigte Wegverbindung als auch wohnungsnaher Spiel- und Sportbereich; zahlreiche „Pocketparks“ bieten unterschiedliche Atmosphären und vielfältige Nutzungen an; bestehende Sww-Flächen werden zu attraktiven Parkräumen aufgewertet.

Ergänzt werden diese öffentlichen Grünbereiche durch mannigfaltige private Angebote: Terrassen, Mietergärten, Dachgärten, Spielplätze, Urban Gardening und vieles mehr.



Fuß- und Radwegenetz

Die Wege für FußgängerInnen und Radfahrende sind sehr feinmaschig und vielfältig.

Übergeordnete Wegachsen werden durch das neue Quartier geleitet und vernetzen damit diese neu entstehende Nachbarschaft selbstverständlich mit dem Stadtraum Wiens.

Dazu gibt es zahlreiche kleine Wege und „Abkürzungen“, die für kurze Wege innerhalb des Stadtquartiers sorgen, aber auch eine sehr gute Vernetzung mit der unmittelbaren Umgebung gewährleisten. Besonders attraktiv ist diesbezüglich die angedachte neue Eisenbahn-Unterführung im Bereich der Josef-Zapf-Gasse, die eine optimale Verbindung zu den zentralen Orten im Süden der Bahntrasse darstellt.

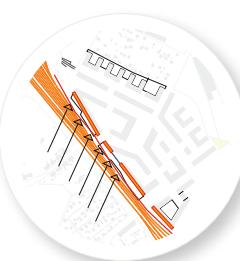
Abb.: Piktogramme Planungsprinzipien (Quelle: Planungsteams)



Autoerschließung

Der Autoverkehr bekommt so wenig Platz wie möglich. Daher werden die Tiefgaragen des neuen Quartiers auf kürzestem Weg von der Koloniestraße und der Winkeläckerstraße erschlossen. Die Ödenburger Straße wird an ihrem südlichen Ende zu einer Fußgängerzone umgebaut, eine Durchfahrt wird nicht mehr möglich sein. Diese reduzierte Autoerschließung bringt zwei wesentliche Vorteile:

1. Zukünftig weniger Verkehr in der Ödenburger Straße als derzeit
2. Ein (beinahe) autofreies neues Stadtquartier



Schallschutz

Die Eisenbahn ist nicht immer ein ruhiger Nachbar. Daher gilt es mit gezielten Maßnahmen darauf zu reagieren. Zum einen wird entlang der Eisenbahn eine Schallschutzmauer errichtet. Der Raum zwischen dieser Schallschutzanlage und den Wohngebäuden bietet Platz für großzügige private Freiflächen und für vielfältige Gemeinschaftsgärten (Urban Gardening). Die Gebäude reagieren in ihrer inneren Organisation auf die Lärmentwicklung: Anordnung der Räume, Puffer-Räume in Form von Loggien und Veranden zur Bahn. Diese Bauten sind auch gleichzeitig eine höchst wirksame Schallbarriere für den gesamten Stadtteil. Als Entschädigung verfügen diese Häuser über eine eindrucksvolle Aussicht nach Südwesten und den Wienerwald.

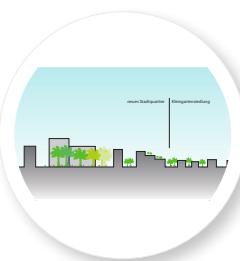


Bauetappen

Stadtentwicklung muss immer viele Jahre und Jahrzehnte vorausdenken, gleichzeitig aber auch aktuellen Anforderungen gerecht werden. Das spiegelt sich auch in diesem Projekt wider.

Auf Grundstücken und Bauflächen, die sich bereits jetzt im Eigentum der Bauträger befinden, sollen in den nächsten Jahren zahlreiche neue Wohnungen entstehen. Dort gibt es also die Chance, die vorliegenden Pläne bereits umzusetzen.

Darüber hinaus gibt es Grundstücke, die zurzeit und möglicherweise auch noch lange Zeit als Betriebsflächen dienen oder auf denen private Wohnhäuser stehen. In der vorliegenden Planung wird aufgezeigt, wie sich diese Flächen – sollten die jetzigen NutzerInnen und EigentümerInnen an eine neue Bebauung denken – entwickeln sollen.



Rücksicht auf bestehende Wohnbauten und Betriebsgebäude

Ganz wichtig bei der Bearbeitung des vorliegenden Plans war es, auf bestehende Wohngebäude und deren BewohnerInnen sowie auf Betriebsgebäude Rücksicht zu nehmen. Denn schließlich sollen sich die neuen Gebäude mit den bestehenden zu einem hochwertigen Stadtviertel ergänzen.

Daher wurde beispielsweise ganz speziell auch bei der Gestaltung der Gebäudehöhen auf die bestehende Kleingartensiedlung Bezug genommen. Die Gebäude staffeln sich hier auf 2 Geschosse ab, auf das ungewöhnliche Geländeprofil wird im Detail reagiert.

Ein weiteres Beispiel: Die Zufahrt der Betriebsgelände wird neu geregelt, das verbessert die Zugänglichkeit und reduziert zusätzlich in sensiblen Wohngegenden den Schwerverkehr.

3 Leitprojekt

3.8 Skizzen Leitprojekt

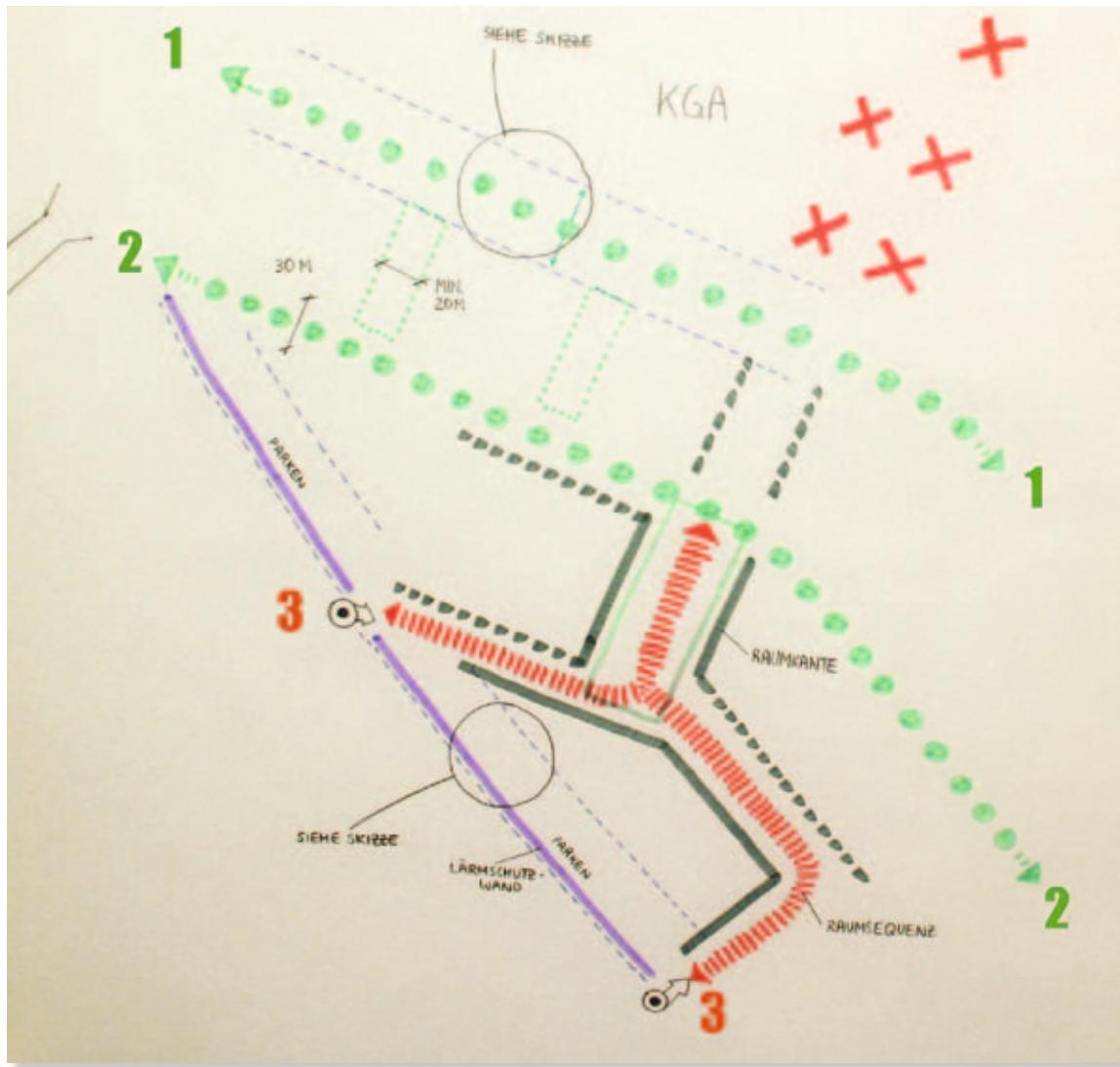


Abb.: Leitprojekt – Skizze Zentrale Elemente (Quelle: Planungsbeirat)



Abb.: Leitprojekt – finale Skizze Zentrale Elemente mit und ohne Bebauung
(Quelle: Planungsbeirat)

Impressum

Eigentümerin und Herausgeberin

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West

Auftraggeberinnen

BWSG Gemeinnützige allgemeine Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H.

Margaretengürtel 36–40, A-1050 Wien

Tel. +43-(0)1 546 08

office@bwsg.at

Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgesellschaft MIGRA Gesellschaft m.b.H.

Würtzlerstraße 15, A-1030 Wien

Tel. +43-(0)1 794 58-0

info@migra.at

GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H.

Bennoplatz 3, A-1080 Wien

Tel. +43-(0)1 401 09

willkommen@nh-gewog.at

Gemeinnützige Bau- u. Wohnungsgenossenschaft „Wien-Süd“ eGenmbH

Untere Aquäduktgasse 7, A-1230 Wien

Tel. +43-(0)1 866 95-0

office@wiensued.at

Inhaltliche Konzeption, Abstimmung und Gestaltung des Planungshandbuchs, Kostenabschätzung

 **raum & kommunikation**

raum & kommunikation GmbH

Technisches Büro für Städtebau und Raumplanung

Lerchenfelder Gürtel 43/6/4, A-1160 Wien

Tel. +43-(0)1 78 66 559

office@raum-komm.at

Robert Korab/Gregor Wiltschko/Andreas Neisen

Grafische Bearbeitung

Atelier Unterkircher Jankoschek

Weitere Mitwirkende

Johannes Pachmann/Gisa Ruland/Thomas Spritzendorfer/Planungsteams

Abbildungen und Fotos

Gisa Ruland/Planungsteams/raum & kommunikation (soweit nicht anders angegeben)

Technische Koordination

Rudolf Polan, Magistratsabteilung 21

Druck

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Repro

Copyright

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West

Wien, September 2013



gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens,
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21A, Referat Reprographie, UW-Nr. 835

Wien 2013
ISBN 978-3-902576-86-6



 **raum & kommunikation**

bwsg 
besser wohnen seit Generationen

 **WIEN SÜD**



MIGRA 
WOHnen · FÜHLEN · LEBEN

Wien! voraus
Stadtteilplanung
Flächennutzung
Stadt+Wien