

Dokumentation des

Forums Ziel 22

am 20. März 2013

Strategieplan Zielgebiet U2 – Donaustadt

Ziel 22

Die öffentlichen Diskussionen gehen im Forum Ziel 22 in die nächste Runde

Im Stadtentwicklungsplan von 2005 erklärte die Stadt Wien einen Kernbereich der Donaustadt entlang der U2-Verlängerung im 22. Bezirk zum Zielgebiet U2 Donaustadt. Für den zweiten Abschnitt dieses Bereichs soll im Rahmen eines Planungs- und Beteiligungsprozesses eine tragfähige und robuste Entwicklungsperspektive erstellt werden.

In der ersten öffentlichen BürgerInnenveranstaltung, der »Perspektivenwerkstatt«, im vergangenen November, wurden generelle Erwartungen an die Entwicklungen im Zielgebiet diskutiert.

Die zweite öffentliche Veranstaltung fand am 20. März in der VHS Donaustadt statt. Beim »Forum Ziel 22« wurden räumliche Konzepte einer künftigen Entwicklung des Gebietes zur Diskussion gestellt. Basierend auf thematischen Karten, die das Planungsteam der TU vorbereitet hatte, wurden neben der Vermittlung des Status quo vor allem Qualitätsanforderungen und inhaltliche bzw. nutzungsbezogene Anforderungen diskutiert.

Nach einem Input-Vortrag von Prof. Rudolf Scheuven, in dem er den Stand der Dinge und die Rahmenbedingungen der Entwicklung darstellte und Fragen aufwarf, wurden gemeinsam mit VertreterInnen der Stadt Wien und interessierten BürgerInnen an fünf Arbeitsinseln die thematischen Schwerpunkte behandelt:

- **Das Grüne Gerüst**
Der Freiraum hat im Zielgebiet und darüber hinaus einen hohen Stellenwert. Um ein robustes Gerüst aufzubauen müssen Zusammenhänge gestärkt werden und »Wachstumsfugen« freigelassen werden. Wie können sich die einzelnen Quartiere in dieses Gerüst einfügen und kann die Stadt aus dem Freiraum heraus entwickelt werden?
- **Alte und neue Quartiere**
Die Donaustadt wächst in hoher Geschwindigkeit. Neue eigenständige Quartiere sollen entstehen, die aber gleichzeitig Bezug zu vorhandenen Strukturen nehmen. Wie können Anknüpfungspunkte hergestellt bzw. gestärkt werden?
- **Entwicklungsschwerpunkte**
Zu den vier Entwicklungsschwerpunkten im Zielgebiet wurden Anforderungen an die Entwicklung gesammelt und diskutiert. Wo liegen die Prioritäten? Welche Nutzungsschwerpunkte können vorgeschlagen werden?
- **Das Mobilitätsnetz**
Die Verlängerung der U2 bringt Chancen für nachhaltige Mobilität in der Donaustadt. Welche Ansprüche werden an das neue Mobilitätsnetz gestellt? Wie werden die Entwicklungsgebiete in dieses Netz »eingewoben«?
- **Die Stadtstraße**
Kollegen der MA 28 haben an der fünften Arbeitsinsel das Projekt Stadtstraße vorgestellt. Die Stadtstraße ist ein integraler Bestandteil des Mobilitätskonzeptes im Zielgebiet.

Ein Überblick über die wichtigsten Ergebnisse des Forums findet sich auf den nächsten Seiten.

Das Grüne Gerüst



Der Freiraum im Planungsgebiet wird als bestimmendes, strukturbildendes Element wahrgenommen und als solches behandelt. Um die Stadt aus der Landschaft heraus zu entwickeln, arbeitet die Stadt seit Jahren am Aufbau eines Freiraumnetzes. Im Strategieplan-Prozess wird ein »Grünes Gerüsts« vorgeschlagen, womit vorhandene Freiräume vernetzt und verbunden werden. An den Gesprächen waren auch zwei Vertreter des Büros Land in Sicht beteiligt.

»Die Grünverbindungen dürfen nicht zu schmal sein, sonst bieten sie keinen Erholungswert.«

Die Zustimmung zum präsentierten Freiraumgerüst war hoch. Stellenweise wurde das Netz am Plan verdichtet. Bezüglich der Ausstattung der Freiräume wurden zielgruppenspezifische Angebote gefordert, z.B. für Kinder und Jugendliche und vor allem Hundezonen und eine Gewährleistung der Durchgängigkeit der Freiräume. Es werden nicht Parks gebraucht, sondern viel mehr sequenzierte Grünräume mit verschiedenen Nutzungen. Die Stadtstraße soll möglichst durchlässig und mit vielen Übergängen gestaltet werden.

»In der Lavaterstraße gibt es keine Spielplätze, keine Sportplätze, keine Nahversorgung und keine Hundezonen!«

An der Arbeitsinsel wurde große Unzufriedenheit über die Ausstattung und Benutzbarkeit der Freiräume im Bestand geäußert. Vielerorts fehlen Sportplätze für ältere Kinder und Freiräume für Jugendliche (speziell in der Lavaterstraße). Wo Spielplätze vorhanden sind, sind sie oftmals versiegelt und ungenügend vor der Sonne geschützt. Viele Freiräume sind de facto unbenutzbar, weil sie entweder durch Hundekot verunreinigt sind oder der Zugang durch private Zäune versperrt wird.

»Der Freiraum um den Bahnhof Breitenlee soll ein Natura 2000 Schutzgebiet werden!«

In der Gruppe wurden auch viele Einzelideen vorgebracht, denen der Wunsch nach mehr Baumbestand gemeinsam war. Entlang der großen Straßen solle es etwa große Bäume geben, um die FußgängerInnen vor Hitze zu schützen. Die Pflanzung eines Stadtwaldes zwischen der Süßenbrunner Straße und den Blumengärten Hirschstetten als Abschirmung vor der Autobahn und zur Steigerung der Luftqualität wurde ebenfalls vorgeschlagen. Auf die Qualität der Schulfreiräume sollte geachtet werden. Bei den Entwicklungen darf die Stadt nicht zu Ende gedacht werden – das absichtliche Freilassen von »Möglichkeitsräumen« als Platzhalter für zukünftige, erst aufkommende Nutzungen sollte nicht vergessen werden.

»Wir brauchen Möglichkeitsräume als Platzhalter für spätere Entwicklungen.«

Alte und neue Quartiere



Die Entwicklungsgebiete im Zielgebiet sollen zu selbstständigen Quartieren werden, die sich räumlich und inhaltlich mit ihrer Umgebung verknüpfen lassen, dabei aber immer auf das Besondere vor Ort Bezug nehmen.

»Keine weiteren Großstrukturen wie das Donauzentrum und auch keine reinen Wohnstandorte, sonder wieder kleinteiligere Strukturen«

Die neuen Quartiere sollen als dichte, lebendige, vielfältige und vor allem alltagstaugliche Viertel geplant werden. Diese Vielfalt sollte gerade im Kultur- und Gastronomiebereich zu teils belebteren Straßen führen und so auch Orte für Jugendliche in der Donaustadt bieten. Die Gebäude und die Energieversorgung sollen effizient und zukunftsweisend sein. Grundsätzlich war eine positive Erwartungshaltung gegenüber neuen Qualitäten zu spüren, jedoch soll bei der Neubebauung bezüglich der Bauklassen auf den Bestand Rücksicht genommen werden. Diese Quartiere sollen auch nicht gänzlich zu Ende gebaut sein; Möglichkeitsräume, offene Strukturen und Freiräume, die auch in Zukunft Gestaltungsspielräume zulassen, seien vorzusehen.

»Alltägliches erledige ich mit dem Rad oder zu Fuß«

Die historische Ortskerne müssen differenziert betrachtet werden. Einige haben eine funktionierende Nahversorgung und alltagstaugliche Strukturen, bei anderen wird in die Neubelebung investiert. Starkes Verkehrsaufkommen belastet die historischen Ortskerne und bildet Barrieren, dennoch sollte auch bei der Entlastung dieser auf neuere Wohngebiete mit mehr Bevölkerung Rücksicht genommen werden. Andere Ortskerne wiederum spielen im alltäglichen Gebrauch kaum noch eine Rolle, hier liegt die Hoffnung in den neuen Entwicklungen in der Umgebung.

»Die Blumengärten sind das eigentliche Ortszentrum«

Als Beispiel für einen Identifikationsträger für ein neues Quartier wurden der Badeteich Hirschstetten und die Blumengärten genannt. Gerade der See kann als verbindendes Element die neuen Stadteile an die alten knüpfen. Auch der See in der Seestadt als neu eingeführtes Element zur Identifikation wird positiv bewertet, jedoch sollte man darin auch baden können. Das Thema der Gebrauchstauglichkeit von Grünräumen wurde oft angesprochen. Die neuen Stadteile sollen Spielplätze, Sportplätze, Freizeitwälder, also qualitativ hochwertige und gut nutzbare Grünflächen, haben.

Ein zentrales Anliegen war es, lokale Verknüpfungen zwischen den Quartieren herzustellen. Gerade Rad- und Fußwege in die Seestadt über die Hosenträgerparks und der Ausbau der Radwege zwischen Hirschstetten, Aspern bis in die Lobau bzw. jeweils zu den U-Bahn Stationen waren konkrete Wünsche. Spürbar ist der Rückgang des Autoverkehrs durch die U-Bahn. Auch die oberirdische Trassenführung, das »Auftauchen« in der Donaustadt und die entstehenden Ausblicke werden positiv bewertet.

Entwicklungsschwerpunkte



Vier Schwerpunktbereiche wurden innerhalb des Zielgebietes von der Stadt Wien als »Potenzialflächen« identifiziert: Berresgasse, Pfalzgasse/Am Heidjöchl, Hausfeld (v.a. Oberes Hausfeld) und Erzherzog-Karl-Straße Süd. In der Entwicklung des Zielgebietes soll jedoch darauf geachtet werden, das Gebiet ganzheitlich zu betrachten und die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Schwerpunktbereichen herzustellen. Es soll Rücksicht auf bestehende Quartiere genommen werden, um diese nicht durch die Entwicklung zu belasten. Auch die bereits heute hier lebende Bevölkerung soll berücksichtigt und in die künftigen Planungen einbezogen werden.

»Neue Quartiere sollen in bestehende Strukturen einbezogen werden«

Die Frage der Maßstäblichkeit und der Charakter des Städtischen in den neuen Quartieren werden diskutiert. Hier wird eine »urbane, dichte Bebauung« als durchaus angemessen eingeschätzt und die Anforderung an fußläufig erschließbaren Quartieren gestellt. Gleichzeitig wird auch der »Charakter der Peripherie« angesprochen, der auch weiterhin, wenn auch in anderer Form, bestehen bleiben soll, etwa durch eine Beschränkung der Gebäudehöhen auf drei bis vier Geschosse.

»Orte müssen einladend und qualitativ sein, um sich in ihnen aufzuhalten und zu Fuß gehen zu wollen. Es sollen von vornherein Plätze ohne Parkplätze geplant werden.«

Gewerbliche Nutzungen werden vor allem an den U-Bahnstationsbereichen vorgeschlagen, z.B. rund um die Station Hausfeldstraße. Dabei soll man sich am lokalen Bedarf orientieren, um nicht über große Einzelhandelsflächen zusätzlichen Verkehr in die neuen Quartiere zu ziehen. Auch die Versorgung mit Dienstleistungen, medizinischer Versorgung, sozialen und kulturellen Einrichtungen soll mit der Quartiersentwicklung mitwachsen. Heute wird etwa ein Mangel an ÄrztInnen angemerkt.

»Der gewerbliche Bedarf sollte aus der lokalen Besiedelung abgeleitet werden«

Neben der langfristigen Programmierung der Quartiere wird auch der Bedarf an Zwischennutzungen angesprochen, die z.B. in Form von Gemeinschaftsgärten, dem Wagenplatz, kulturellen oder sportlichen Initiativen einen Beitrag zur Stadtentwicklung im Zielgebiet leisten könnten. Da die Entwicklung in diesem Gebiet in Etappen ablaufen wird, gäbe es durchaus die Möglichkeit, kurzzeitige Nutzungen einzubeziehen. Kreative suchen geradezu solche Lücken und brüchige Räume in der Stadt – Ziel sollte es sein, in den neuen Quartieren solche Brüche und Experimente zuzulassen und über Zwischennutzungen Impulse für die Quartiersentwicklung zu liefern.

»Kreative suchen Lücken in der Stadt – auch in neuen Quartieren Lücken und Experimente zulassen«

Das Mobilitätsnetz im Quartier



Die Verlängerung der U2-Linie schafft grundlegend neue Rahmenbedingungen für die Mobilität in der Donaustadt. Man bewegt sich weg von den klassischen Bandstrukturen entlang der großen Infrastrukturachsen, die sich von Westen nach Osten orientieren, hin zu feinmaschigen alltagstauglichen Wegenetzen. Diskutiert wurden in erster Linie Lücken und Barrieren im bestehenden Mobilitätsnetz und Wünsche für den weiteren Ausbau des Netzes, die Anforderungen an die U-Bahnstationen als Mobilitätsdrehscheiben und die Rolle des motorisierten Individualverkehrs.

»Bei der U-Bahnstation Hausfeld braucht es eine Unterführung. Seit der Baustelle gibt es keine Fußgängerquerung mehr.«

Ein wichtiges Thema in dieser Arbeitsinsel waren die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Verdichtung des Taktes der Buslinie morgens und abends zu (und von) den U-Bahnstationen war ein besonders wichtiges Anliegen. Insbesondere die Buslinie 26A wurde hier genannt. Weiters wurde die Attraktivierung des Fuß- und Radwegenetzes gefordert – u.a. wurden bessere Beleuchtung, z.B. entlang der Süßenbrunner Straße, die Durchlässigkeit der Fuß- und Radwege vom Hausfeld in die Seestadt und durchgängige beidseitige Rad- und Fußwege entlang der Aspernstraße genannt. Radfahren entlang der Quadenstraße wird als sehr gefährlich empfunden – Radwege statt Radstreifen würden die Sicherheit erhöhen.

»Die Gestaltung der Umsteigeknoten sollen ein angenehmes Warten ermöglichen«

Um die Nutzung der U-Bahn zu fördern und das Umsteigen zu kultivieren sind attraktive U-Bahnstationen notwendig. Der Wunsch nach vielen Sitzgelegenheiten und öffentlichen WC-Anlagen wurde geäußert. W-Lan, Bankomate, eine Trafik und kleine Geschäfte würden dazu beitragen, das Warten so angenehm wie möglich zu machen. Citybike-Stationen (bei den U-Bahnstationen und an anderen wichtigen Knotenpunkten) könnten einen wichtigen Beitrag zum Aufbau eines feinmaschigen Mobilitätsnetzes leisten.

»Sogar der Automechaniker von nebenan fährt mit der U-Bahn«

»Die Nachbarn haben schon ihr Zweitauto verkauft«

Zum Thema des motorisierten Individualverkehrs wurden ein Ausbau der S80 bis zum Marchfeld als wünschenswert genannt, eine Kurzparkzone in der Lavaterstraße (in der Umgebung der U-Bahnstation Aspernstraße) und Parkmöglichkeiten für PendlerInnen bei der U-Bahnstation Aspern.

Die Stadtstraße



Die zukünftige Stadtstraße soll die Ortskerne von Breitenlee, Hirschstetten, Aspern und Essling durch eine neue Ost-West-Verbindung von der A23 zur S1 verkehrlich entlasten und Stadterweiterungsgebiete, wie die Seestadt Aspern, an das Straßennetz anbinden. Als integraler Baustein der Entwicklungen im Zielgebiet und als gesetzte Rahmenbedingungen können hier bereits sehr konkrete Aussagen getroffen werden. Nach Abschluss des UVP-Verfahrens, das ca. Anfang 2014 beginnen wird, erfolgt der Baubeginn 2015/2016. Bis 2017/2018 soll die Stadtstraße fertiggestellt sein. In der Arbeitsgruppe diskutierten das Team für Öffentlichkeitsarbeit und Vertreter der MA 28 mit interessierten BürgerInnen die Rahmenbedingungen der Planung, sowie den derzeitige Entwurf der Trasse.

»Eine Reduzierung des Durchzugsverkehrs durch die Ortskerne wäre wichtig!«

Ein viel diskutiertes Thema war die Dimension der Stadtstraße. Die Anwesenden bezweifeln die Verkehrsprognosen und befürchten, dass eine vierspurige Straße als Autobahn wahrgenommen wird, die massiv in das Siedlungsgebiet einschneidet. Es besteht auch Sorge, dass die neue Straße zusätzlichen Verkehr – insbesondere LKW-Transitverkehr – erzeugen wird. Auf Grund der Erfahrungen bei dem Bau von anderen Umfahrungsstraßen besteht großer Zweifel daran, dass die neue Straße tatsächlich den Verkehr in den Siedlungskernen reduzieren wird. Eine Bürgerinitiative befürchtet, dass viele Menschen, die eigentlich durch die U2 gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden wären, dennoch eher mit dem Auto fahren werden, da die neue Straße dies attraktiver macht.

Ein Vertreter der MA 28 wies darauf hin, dass die Maximalgeschwindigkeit 50 km/h betragen wird und dass sich die Dimension der Straße aus den Verkehrsberechnungen ergibt, die besagen, dass die Stadtstraße nur bei einer entsprechenden Größe die erhofften Verkehrsreduktionen in den Siedlungskernen bewirken kann.

»Die geplante Stadtstraße stellt einen Widerspruch zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs dar.«

Viele Gäste empfanden den Kreisverkehr, der an der Quadenstraße errichtet werden soll, als zu groß. Es wurde angeregt diesen unterirdisch zu bauen, dies sei laut Vertretern der MA 28 jedoch weder technisch, noch finanziell möglich. Eine Untertunnelung im Bereich der Blumengärten wurde geprüft, sei aber nicht finanzierbar. Die Anwesenden sprachen auch die zu erwartende Lärmbelästigung und die Stellplatzverluste durch die Bauarbeiten des unterirdischen Teils der Stadtstraße bei der Emichgasse an (Ersatzstellplätze werden geschaffen). Auf Fragen zu einer dem Ortsbild entsprechenden Gestaltung der Straße wurde im Zuge der Diskussion nicht weiter eingegangen. In den kommenden Monaten sollen genau diese Fragen in einer Reihe von »BürgerInnen-Beiräten« behandelt werden. Unter www.stadtstrasse-aspern.wien.at finden sich nähere Informationen.

»Die Stadtstraße soll möglichst durchlässig gestaltet werden, mit vielen Übergängen!«



Sommer 2012

Bereits vorhandene Konzepte, Gespräche mit der Bevölkerung vor Ort und eine Reihe an Expeditionen durch die Donaustadt bilden die Grundlage für die weiterführenden Diskussionen und Planungen.

Grundlagen

1

Zusammenstellung und Auswertung vorhandener Plangrundlagen

Gespräche mit VertreterInnen aus Politik, Verwaltung und der Bevölkerung vor Ort

Donaustadt-Expeditionen

Herbst 2012

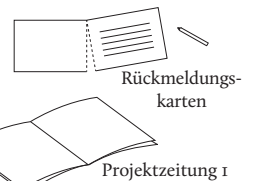
In einer Reihe an fachlichen Werkstattgesprächen und einer öffentlichen BürgerInnenveranstaltung werden die Herausforderungen benannt. Rückmeldekarten und eine Projektzeitung leiten das öffentliche Verfahren ein.

Herausforderungen

2

Perspektivenwerkstatt (öffentlich)

Werkstattgespräche mit VertreterInnen aus Politik, Verwaltung und der Planungspraxis



Winter 2012/13

In einer zweiten fachlichen Werkstattrunde werden erste Konzepte erarbeitet, die in einem öffentlichen Forum diskutiert und weiter bearbeitet werden.

Strategien & Konzept

3

Forum 1 (öffentlich)

Werkstattgespräche mit VertreterInnen aus Politik, Verwaltung und der Planungspraxis

Frühjahr 2013

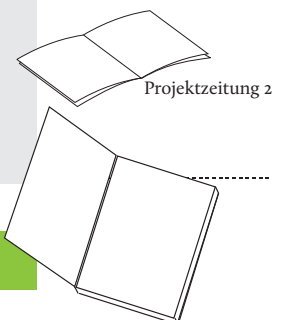
Ein weiteres öffentliches Forum und eine zweite Projektzeitung schließen die Ausarbeitungsphase ab und vermitteln die Inhalte des Strategieplans »Zielgebiet U2 – Donaustadt«

Ausarbeitung

4

Zusammenführen aller Ergebnisse und Ausarbeitung des Konzeptes zum »Strategieplan«

Forum 2 (öffentlich)



Sommer 2013

Strategieplan Zielgebiet U2 – Donaustadt

Zusammenfassung

Folgende Themen wurden in mehreren Arbeitsgruppen diskutiert:

- **Vernetzung der Quartiere**
Der Aufbau eines feinmaschigen, alltagstauglichen Wegenetzes wurde mit unterschiedlichen Schwerpunkten in allen Gruppen angesprochen. Bei der Entwicklung der neuen Quartiere soll darauf geachtet werden, dass Feldwege weiterhin als Rad- und Fußwege benutzbar bleiben, dass die Durchlässigkeit zwischen den alten und neuen Quartieren gegeben ist und dass es durchgängige, sichere Rad- und Fußwege gibt.
- **Möglichkeitsräume**
Bei der Planung der neuen Gebiete darf die Stadt nicht zu Ende gedacht werden. Zwischennutzungen können als Platzhalter dienen für zukünftige, erst später kommende Nutzungen. Kreative suchen Lücken in der Stadt – in den neuen Quartieren ist es wichtig, Spielraum für Experimente freizulassen.
- **Die Stadtstraße**
Die prognostizierte Entlastung der alten Ortskerne durch die geplante Straße wird positiv bewertet, andererseits wird befürchtet, dass neue bevölkerungsreiche Quartiere durch die Straße womöglich verkehrlich stärker belastet werden. Die Planung der Straße wird als Widerspruch zum Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetz wahrgenommen. Um ihre Barrierewirkung zu verringern, soll sie möglichst durchlässig und mit vielen Übergängen gestaltet werden.
- **Perspektive von Kindern und Jugendlichen**
Es wurde zum Teil große Unzufriedenheit mit dem Bestand geäußert. Vielerorts fehlen Freizeitmöglichkeiten/Spiel- und Sportplätze für Kinder und Jugendliche. Aufgrund der Verunreinigung durch Hundekot sind viele Freiräume nur schlecht benutzbar. Um abends auszugehen verlassen Jugendliche die Donaustadt und fahren in innerstädtische Bezirke. Es ist notwendig bei der Planung der neuen Quartiere die Perspektive der Kinder und Jugendlichen mitzudenken.

Wie geht es weiter...

Die Ergebnisse der Diskussionen im Forum Ziel 22 werden in die Ausarbeitung des Strategieplans einfließen. In den kommenden Planungsschritten werden Aussagen und Empfehlungen zu den ganzheitlichen Zielsetzungen getroffen, Qualitätsanforderungen an die Entwicklung der jeweiligen Quartiere formuliert und der Weg bis zu einer Umsetzung beschrieben. All dies wird im Rahmen der nächsten Veranstaltung am 20. Juni öffentlich diskutiert werden. Bereits vorab werden die Inhalte dieses Strategieplans in einer zweiten Ausgabe der Projektzeitung aufbereitet und dienen der Vorbereitung auf die Abschlussveranstaltung. Ziel ist es, ein umfassendes Bild des Zielgebiets zu erarbeiten und daraus die Grundlagen für städtebauliche Planungsprozesse abzuleiten.

Unter www.zielgebiete.at/donaustadt-aspern finden sich Termine, sowie weitere Informationen zu den Möglichkeiten der Beteiligung, zum Planungsgebiet und dem gesamten Planungsverfahren.

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Wien

Zielgebietskoordination U2 - Donaustadt
MA21, Rathausstraße 14-16, 1010 Wien

Konzept und Gestaltung:

Technische Universität Wien

Fachbereich Örtliche Raumplanung
Karlgasse 13, 1040 Wien

Fotos:

Amélie Chapalain

www.ameliechapalain.com

Wien, April 2013

