

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

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

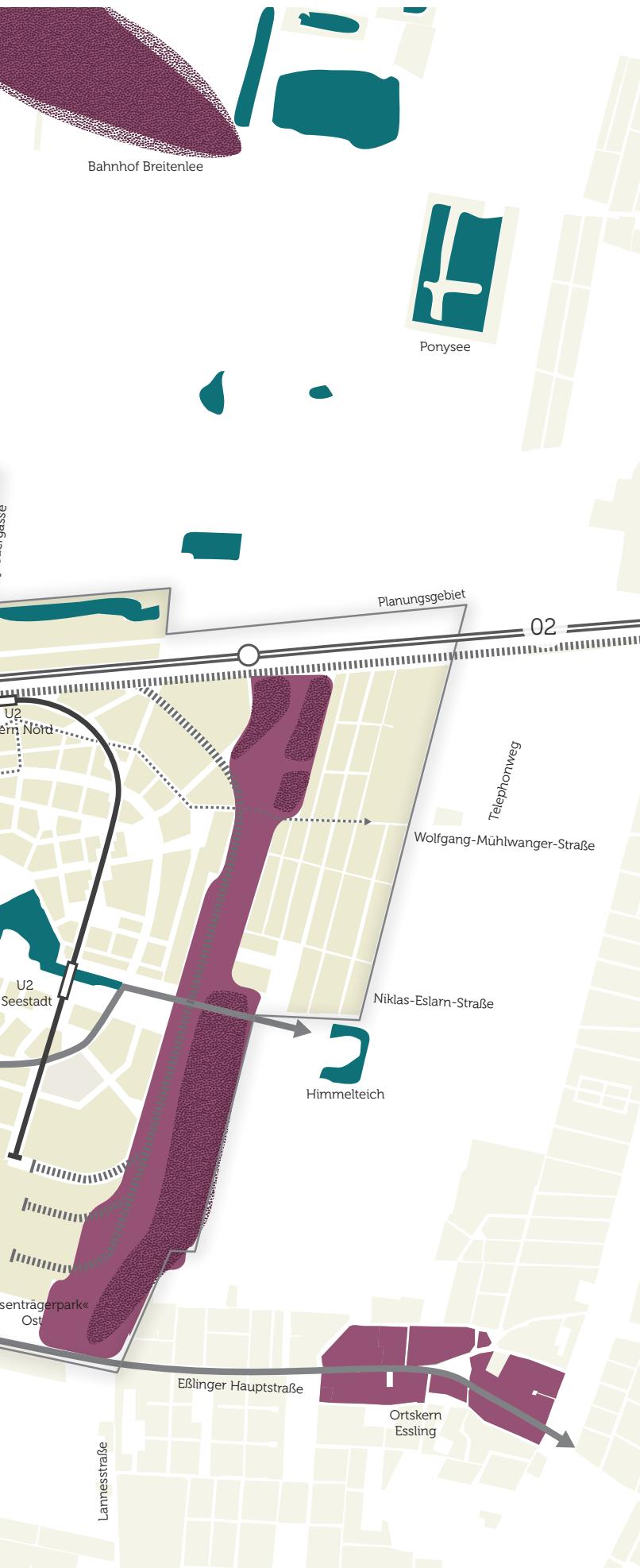
Heute sind die Anger- und Straßendorfer zum Teil mit sehr hohen Verkehrsbelastungen konfrontiert und Kaufkraft wird in die großmaßstäblichen Geschäfts-

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

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

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





Korridore

01 Linie 26

02 Stadtstraße

03 An den alten Schanzen

04 Aspernstraße

05 Erzherzog-Karl-Straße/Groß-Enzersdorfer Straße

06 Hausfeldstraße

07 Stadlauer Straße/Süßenbrunner Straße

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

Legende

Korridor →

Besonderer Ort

Entwicklungsgebiet

Bestand

Wasser

Linie 26

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



01 Ortskern Kagran

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

02 Gewerbepark Stadlau

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

03 Oberfeldgasse

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

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



04 Blumengärten und Badeteich

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

05 Quartierszentrum Quadenviertel

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

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

06 Am Heidjöchl

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

Stadtstraße

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



01 Hirschstetten

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

02 Überplattung Emichgasse

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

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

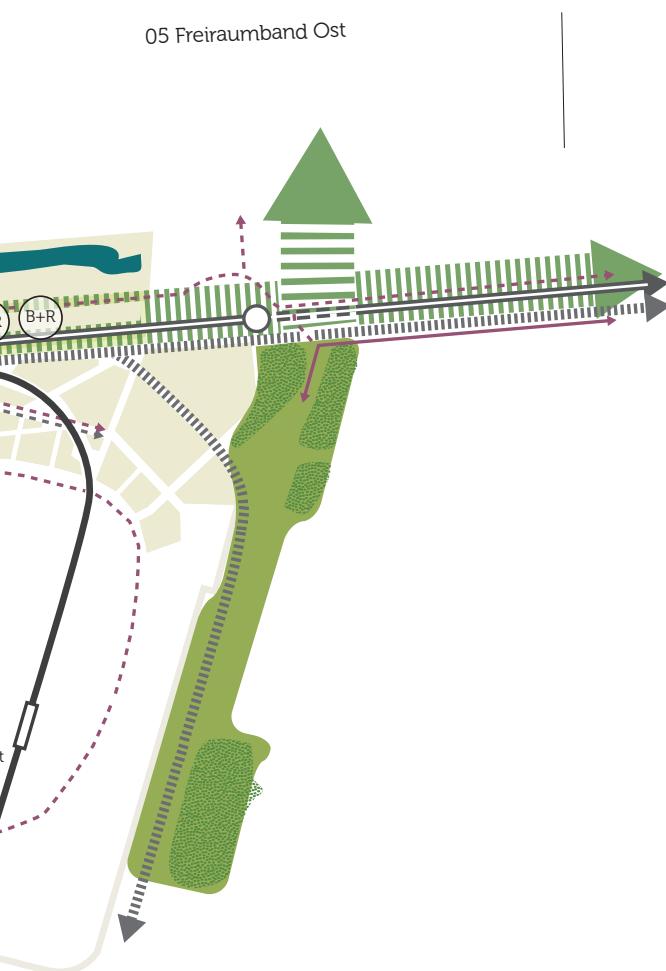
03 Nördliches Hausfeld

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

04 Am Heidjöchl

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

05 Freiraumband Ost

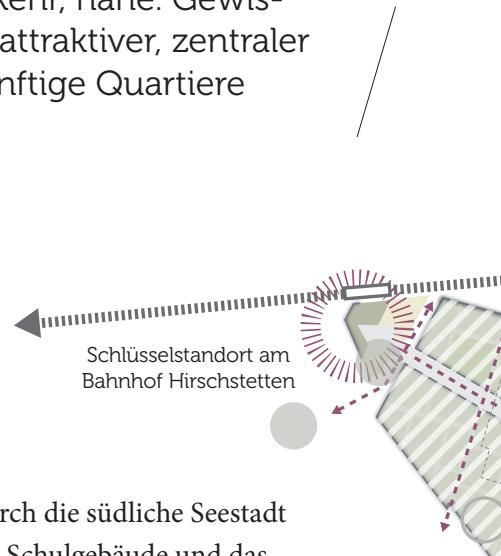


05 Freiraumband Ost

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

An den alten Schanzen

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



01 Zentrales Hausfeld

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

02 Stadtrandsiedlung

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

03 aspern Seestadt

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

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



Aspernstraße

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

01 Ortskern Hirschstetten

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

02 Portal Aspernstraße

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

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

03 Hausfeld West

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

04 Ortskern Asperm

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

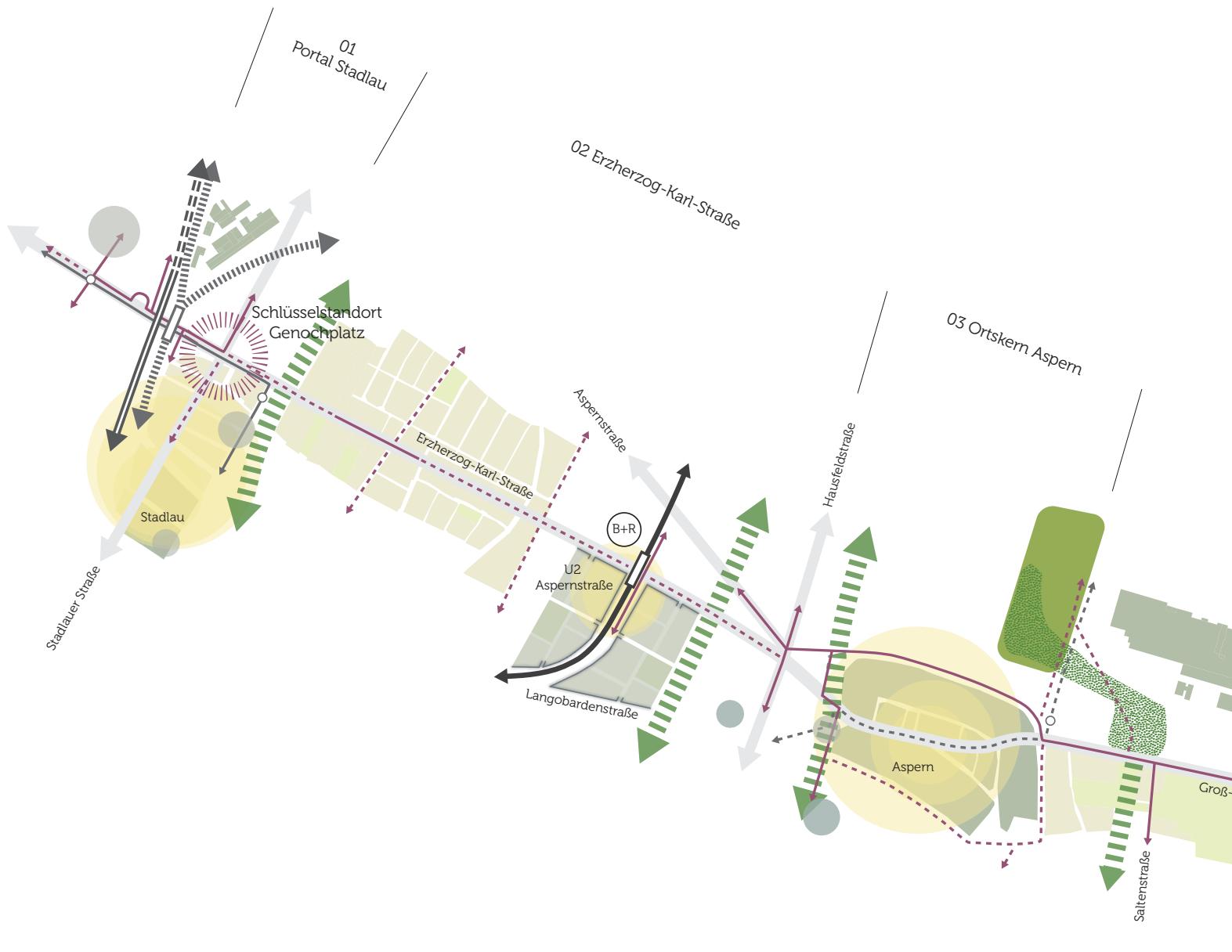
¹Stadt Wien/ASFiNAG 2013 – arealConsult 2013



500m

Erzherzog-Karl-Straße/ Groß-Enzersdorfer Straße

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



01 Portal Stadlau

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

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

02 Erzherzog-Karl-Straße

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

03 Ortskern Aspern

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

04 Groß-Enzersdorfer Straße

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

05 Ortskern Essling

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



²Stadt Wien/ASFiNAG 2013 – arealConsult 2013

Hausfeldstraße

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

01 Ortskern Breitenlee

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

02 Portal Hausfeldstraße

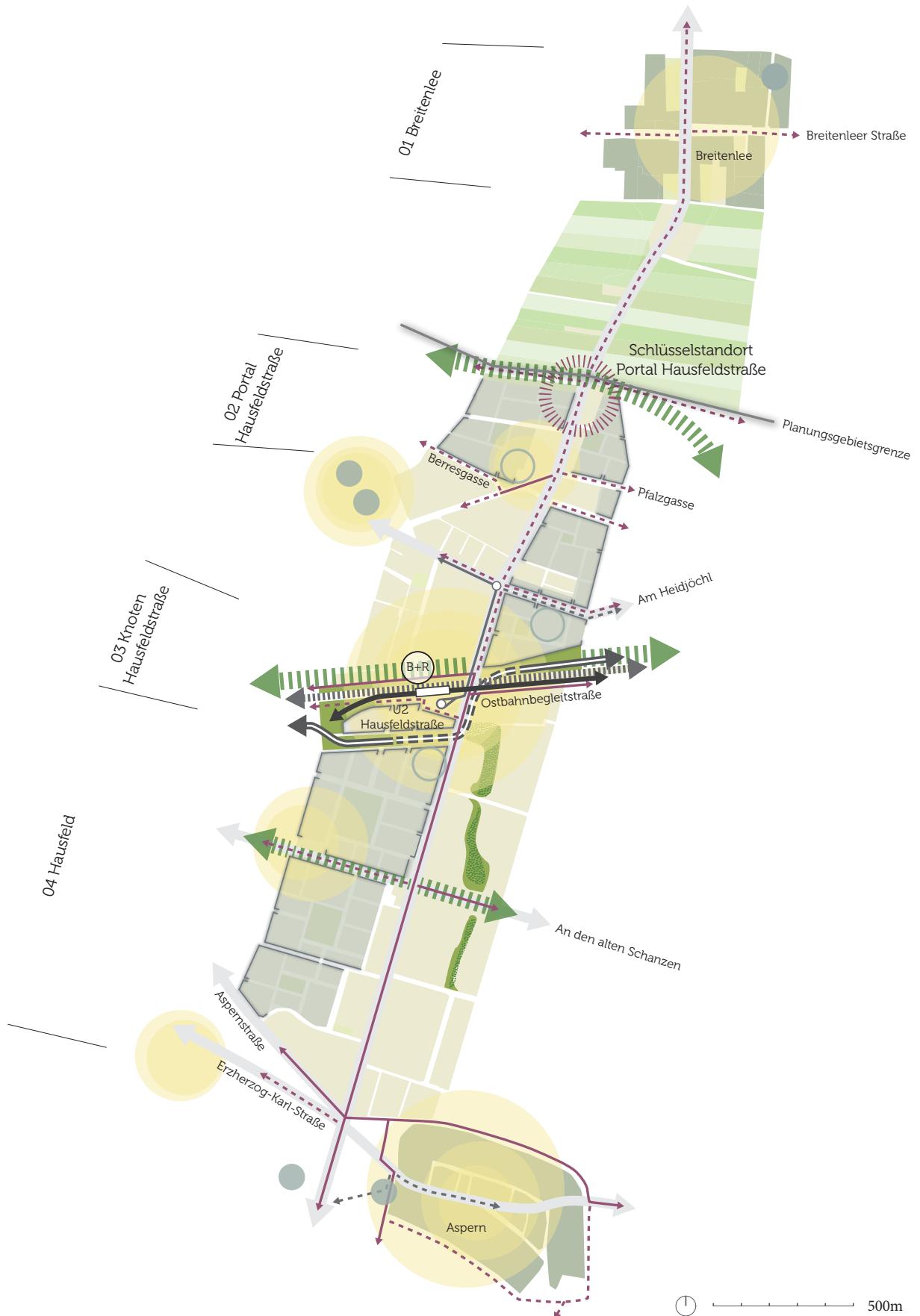
Zwischen Podhagskygasse und Quadenstraße verschmälert sich der Straßenquerschnitt auf bis zu 12 Meter. Diese Engstelle markiert gleichzeitig die »Einfahrt« in die Stadtentwicklungsgebiete entlang der Hausfeldstraße und kann in Analogie zu manchen Ortskernen zu einer Mischverkehrszone umgestaltet werden.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

03 Knoten Hausfeldstraße

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

04 Hausfeld

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



Stadlauer Straße/ Süßenbrunner Straße

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



01 Süßenbrunner Straße

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

02 Spargelfeld

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

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

03 Ortskern Hirschstetten

Die Stadlauer Straße bzw. die Süßenbrunner Straße tangieren den Ortskern Hirschstetten. Bei künftigen Entwicklungen ist darauf zu achten, diesen Ortskern ablesen zu können und ihn von diesem Korridor aus als Bezugsraum sichtbar und erlebbar zu machen. Der »Grüne Ring« (siehe S. 56) kann einen Beitrag dazu leisten, diesen Raum als zusammenhängendes Ensemble wahrzunehmen.

04 Portal Stadlau

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

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

05 Ortskern Stadlau

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