

PERSPEKTIVE ERDBERGER MAIS

DOKUMENTATION
PERSPEKTIVENWERKSTATT

13./14. NOVEMBER 2015

**RAUM
POSITION.**
SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER

**Wien!
voraus**
Stadtteilplanung
Flächennutzung



Freitag, 13.11.15 – 19Uhr

AUFTAKTVERANSTALTUNG

TAGESPROGRAMM Samstag, 14.11.15

10.00 Uhr Workshoprunde 1

MAIS MOBIL Diskutiert werden Mobilitätsfragen u. Qualitäten im Straßenraum.  Karten erstellen!  Expedition!	MAIS PUBLIC Diskutiert werden Anforderungen zum öffentlichen Raum.  Karten erstellen!  Expedition!	MAIS RÜCKGRAT Anforderungen u. Erwartungen an den Panoramaweg werden erarbeitet.  Pläne erarbeiten!  Expedition!	MAIS VISION Ein Zukunftsbild zum Zentralraum des Erdberger Mais wird erarbeitet.  Modell bauen!	MINI MAIS* Kinder entdecken besondere Orte, gestalten ihre Lieblingsorte und bauen ein Stück Stadt.  Modell bauen!
--	--	--	---	--

13.00 Uhr Gemeinsamer Mittagstisch



14.00 Uhr Workshoprunde 2

MAIS MOBIL Diskutiert werden Mobilitätsfragen u. Qualitäten im Straßenraum.  Karten erstellen!  Expedition!	MAIS MARX Diskutiert werden Erwartungen zum Quartier Neu Marx.  Karten erstellen!  Expedition!	MAIS ZENTRAL Qualitätsanforderungen an den Zentralraum werden benannt.  Pläne erarbeiten!  Expedition!	MAIS VISION Ein Zukunftsbild zum Zentralraum des Erdberger Mais wird erarbeitet.  Modell bauen!	MINI MAIS* Kinder entdecken besondere Orte, gestalten ihre Lieblingsorte und bauen ein Stück Stadt.  Modell bauen!
--	--	--	---	--

17.00 Uhr Salon „Erdberger Mais“



TAGESERGEBNIS MAIS MOBIL



Wichtige Radverbindungen:

- Panoramaweg
- zum Donaukanal
- Achse zur Landstraße Hauptstraße

Öffentliche Verkehrsverbindungen:

- Ost-West-Verbindung im Gebiet
- U3 Gasometer Ausgang Süd
- öffentliche Anbindung an die Nußbaumallee

TAGESERGEBNIS MAIS MOBIL

KFZ-Verkehr:

- Nußbaumallee verkehrsberuhigt oder unterbrochen
- Guglgasse ohne Durchzugsverkehr
- A4 Anbindung Richtung Osten

Wichtige Fußgängerverbindungen:

- Verbindung zum Prater attraktiveren
- Verbindung zur U3 Gasometer - Nußbaumallee
- Verbindung U3 Gasometer - Hofer/Obi/etc.



TAGESERGEBNIS MAIS MOBIL

Während der Expedition Mais Mobil konnten die TeilnehmerInnen bestimmte Straßenabschnitte prüfen und bewerten. Die Bewertung erfolgte auf Basis subjektiver Empfindungen, die sowohl als RadfahrerIn als auch FußgängerIn wahrgenommen wurden. Es konnten Kategorien von 1-4 vergeben werden, wobei 1 die beste und 4 die schlechteste Bewertung repräsentiert.

- Aus der Perspektive der zu Fuß gehenden wurde die Kategorie 1 am wenigsten oft vergeben (nur 1x). Fehlende Sitzmöglichkeiten wurden bemängelt und so wurden selbst verkehrsberuhigte / verkehrsbefreite und zum Verweilen anregende Straßenabschnitte nicht mit der Kategorie 1 bewertet.
- Beim Radverkehr haben die Erdbergstraße und der Franzosengraben die schlechteste Bewertung erhalten. Das hohe Verkehrsaufkommen und fehlende oder zugeparkte Radfahranlagen wurden als besonders unsicher (vor allem für Kinder) empfunden.

In weiterer Folge wurden wichtige Routen für den Rad- und Fußverkehr diskutiert.

Rad

- Eine wichtige Route für RadfahrerInnen ist die Strecke entlang des Donaukanals in Richtung Stadtzentrum. Hier fehlt es momentan an einer direkten, durchgehenden und niveaugleichen Anbindung aus dem Quartier zum Donaukanal. Eine Route über die Erdbergstraße wäre wünschenswert, die bestehende Radverkehrsanlage hat jedoch ungenügende Qualität.
- Eine durchgehende Radroute zur Landsträßer Hauptstraße fehlt derzeit, ist jedoch von Bedeutung.
- Der Panoramaweg soll für Radfahrer befahrbar sein (auch als sicherer Übungsbereich für Kinder).

Fuss

- Der Franzosengraben und die Döblerhofstraße sind gefährlich zu queren, z.B. am Weg zum Hofer oder OBI.
- Eine attraktive Verbindung von der U3-Station Gasometer zur Nussbaumallee sowie in Richtung – Hofer/OBI fehlt
- Den Panoramaweg ist barrierefrei auszustalten.
- Die Verbindung zum Prater über den Gaswerksteg sollte für FußgängerInnen attraktiver gestaltet werden.

Nussbaumallee

- Erschließungsfunktion JA, Durchzugsverkehr NEIN
- Eine verkehrsberuhigte Straße im Einklang mit dem geplanten Zentralpark ist erwünscht. Einiges spricht auch dafür, den privaten Pkw-Verkehr zur Gänze zu unterbinden.
- Die Führung eines öffentlichen Verkehrsmittels in Ost-West-Richtung über Nussbaumallee wird befürwortet.

TAGESERGEBNIS MAIS PUBLIC



TAGESERGEBNIS MAIS PUBLIC



„Am Gaswerksteg geht
man nicht, sondern
fährt mit dem Rad...“

„Ohne Ortskenntnis findet
man nicht zum Gaswerksteg!“

„Vor einigen Jahren gab es noch
mehrere fußläufige Verbindungen -
jetzt sind diese zu!“

TAGESERGEBNIS MAIS PUBLIC

- Viele Zäune und Privatstraßen verhindern die Bewegung
- Die unbebaute Raiffeisen Fläche „ist ein direkter Weg für Einbrecher“ (Karree St. Marx)
- Die Backsteinbauten haben einen eigenen Charakter und sind sehr charmant. Neu Marx als Beispiel, wie man solche Bauten mit moderner Architektur kombinieren kann.
- Räume unterhalb der Tangente haben einen sehr hohen Potenzial und könnten bespielt werden
- Es gibt Angsträume, man traut sich am Abend nicht überall zu gehen.
- Prater ist jetzt nicht der Entscheidungsfaktor für Wohnungskauf, der Preis ist wichtig („Hier kann man sich die Wohnungen noch leisten“)
- Man identifiziert diese Lage nicht mit dem Prater, eher mit den Gasometern
- Der Gaswerksteg kennen nicht alle und deswegen nutzen ihn nur wenige, man hat keinen Grund zum Steg zu gehen (durch das Industriegebiet spaziert keiner)
- Den Steg würde man auch nicht zu Fuß gehen, eher mit dem Rad
- Der Steg ist derzeit nicht attraktiv, die Rampe ist nicht einladend
- Der Straßenraum der Modecenterstraße ist sehr angenehm, ist schön zu gehen, die Gewerbegebäude sind eher kleinteilig und dadurch hat man weniger das Gefühl in einem Industriegebiet zu sein.
- Die Erdbergstraße hat einen sehr gut ausgebauten Radweg (bis zum Busterminal) und hat das Potenzial, eine Radschnellverbindung in Ost-West Richtung zu werden (wenn der Überschneidungspunkt mit dem Busbahnhof sicherer wäre)
- Die Modecenterstraße könnte eine sehr wichtige Verbindungsachse werden, wenn die Situation an der Kreuzung mit der Döblerhofstraße gelöst würde („Die berühmte Kreuzung...“)
- Entlang der Döblerhofstraße will man gar nicht gehen („Wozu, wenn man die Leopold-Böhm-Straße gehen kann?“), der Straßenraum in der Leopold-Böhm-Straße ist viel attraktiver und ruhiger
- Franzosengraben scheint für die FußgängerInnen nicht freundlich aus, aber diese Verbindung wäre vielleicht nicht so wichtig, wenn die Modecenterstraße die Rolle der Nord-Süd Verbindung übernimmt
- Der Durchgang zwischen Gewerbegebäuden (Franzosengraben „Gässchen“, Verlängerung der Guglgasse) war früher sehr beliebt, jetzt ist es eine Privatstraße, die beschildert ist und außerhalb der Betriebszeiten gesperrt ist
- Die Öffnung dieser Straße würde die wichtige Ost-West Achse vervollständigen (Baumgasse-Guglgasse)
- Das Radwegenetz ist lückenhaft und dadurch entstehen automatisch Gefahrenstellen für Radfahrer und RollstuhlfahrerInnen
- Wichtige Achsen in Nord-Süd Richtung: die Schlachthausgasse, Modecenterstraße und Otto-Herschmann-Gasse (die einzige Anbindung für die Simmeringer Bevölkerung)
- Wichtige Achsen in Ost-West Richtung: Erdbergstraße, Baumgasse-Guglgasse, Panoramaweg, Simmeringer Hauptstraße

TAGESERGEBNIS MAIS RÜCKGRAT



„Unterschiedliche Sequenzen erlebbar und lesbar machen ...“

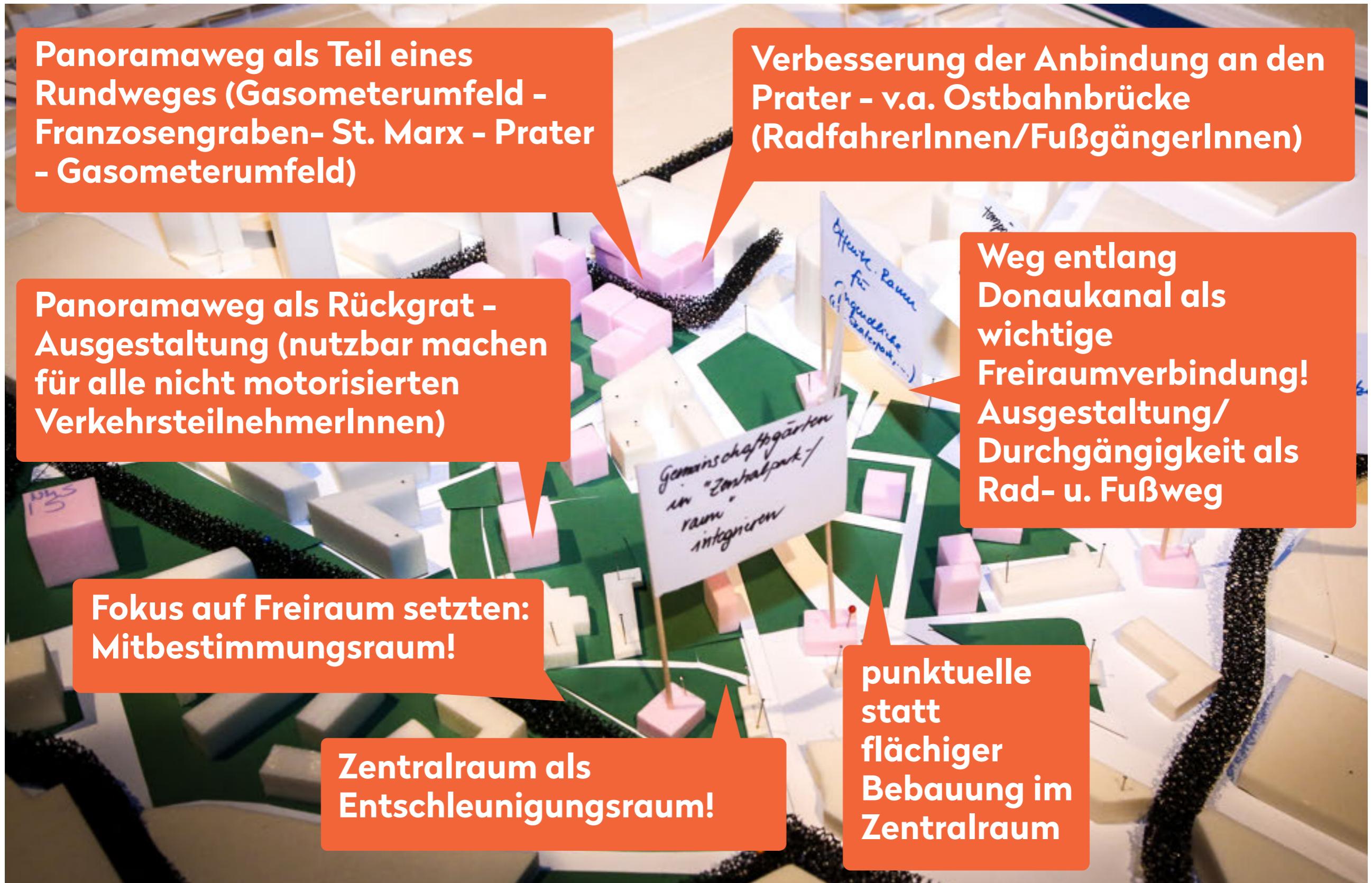
TAGESERGEBNIS MAIS RÜCKGRAT



TAGESERGEBNIS MAIS RÜCKGRAT

- Ausblicke, Panoramen: Die Erhöhung des Bahndamms nutzen. Zukünftige Bebauungen dürfen die vorhandenen Panoramen nicht beeinträchtigen.
- Betonung der linearen Weite!
- Räumliche Unterschiede (enger, weiter, ...) aufgreifen – Panoramaweg in Sequenzen denken
- In weiterer Sicht den Panoramaweg in einen Rundweg einbinden. Anschluss an den Prater über den Steg an der Ostbahnbrücke und über die Stadionbrücke
- Hinsichtlich Funktionen: Etappenweise „Hotspots“ schaffen, sowie „Magnete“ am Anfang und am Ende des Panoramaweges. Zielpunkte entlang des Panoramaweges etablieren.
- Einbindung der Stadtwildnis (vgl. Workshoprunde zu Mais Marx, hier gibt es divergierende Erkenntnisse)
- Beschreibung des Charakters: Auf Höhe Litfaßstraße taucht man in den Panoramaweg ab. Hier ist der räumliche Eindruck ein engerer, dichterer (Vergleiche zu einem Hohlweg) Ab Höhe Hyblerpark weitet sich der Panoramaweg auf. Zwei große „Panoramen“ wurden erkannt. Einerseits Blick Richtung Hyblerpark und andererseits der Blick auf die Gasometer auf Höhe der aktuellen Urban-Gardening Fläche.
- Die Erkenntnisse aus den Raumeindrücken bzw. Sequenzen könnten auch für die Gestaltung eine Rolle spielen. Im nördlicheren Abschnitt könnte der engere Charakter des Panoramaweges auch in der Vegetation und zukünftigen Bebauung Ausdruck finden. Im südlichen Abschnitt mit seinem weiteren Charakter könnte die Heide als Landschaftstyp eine Referenz für die Vegetation und den Raumtyp sein. In der Verlängerung des Bahndamms, entlang des T-Centers braucht es einen hochwertigen Straßenraum (Stichwort Boulevard) um den Panoramaweg fortzusetzen.
- Aufhebung der derzeitigen Barrierewirkung des Panoramaweges durch Öffnen zu angrenzenden Stadtteilen (Bsp. Schneiderviertel) Querverbindungen herstellen. Hier wird großes Potenzial gesehen, den Panoramaweg als einen verbindenden Raumtyp zu verstehen. Das Öffnen könnte auch mentale Grenzen in den einzelnen Stadtteilen abbauen.

TAGESERGEBNIS MAIS VISION



TAGESERGEBNIS MAIS VISION





Gemeinsames Mittagessen im Mobilen StadtLabor

TAGESERGEBNIS MAIS MARX



„In Neu Marx
Nutzungsschwerpunkte mit
Bezug zum öffentlichen Raum
setzen.“

TAGESERGEBNIS MAIS MARX

„Stadtwildnis in ihrer Nutzung
überbewertet“



TAGESERGEBNIS MAIS MARX

- Nutzungssynergien mit bestehenden nutzungen in Neumarx herausarbeiten. Hier gibt es vor allem ein Bedürfnis nach nutzungen mit einem öffentlichen Mehrwert.
- Die Anbindungen der Fläche Karl-Farkas-Gasse 1 werden grundsätzlich positiv gesehen. Die Verbindung zwischen Stadtwildnis, über die Liegenschaft zw. Anton-Kuh-Weg und Karl-Farkas-Gasse sollte noch eindeutiger werden.
- Die zur Südosttangente ausgerichtete Seite der Liegenschaft Karl-Farkas-Gasse 1 bedarf einer besonderen Aufmerksamkeit.
- Busterminal unterhalb der Südosttangente. Im Falle einer Absiedelung bedarf es eines Konzeptes zur Nachnutzung mit öffentlichem Wert um die Attraktivität unterhalb der Tangente zu steigern.
- Stadtwildnis: Aufgrund der Unübersichtlichkeit und der unattraktiven Ausgestaltung ist die Stadtwildnis derzeit nicht als attraktive Freifläche zu bewerten. Die Topographie und historische bauliche Relikte erschweren die Nutzung. Dennoch ist der Wert der Stadtwildnis als Grünraum nicht zu unterschätzen, gleichwohl scheint sie in den derzeitigen Plänen überbewertet.
- Freiraum Karl-Farkas-Gasse 1: Diesem wird zukünftig eine wesentliche Rolle für den Standort Neu Marx beigemessen. Eine qualitätsvolle Anbindung an den Panoramaweg muss gewährleistet werden.
- Anbindung von Neu Marx an das Paulusviertel über das Karree St. Marx und über die Viehmarktgasse bedarf einer Verbesserung.
- Verbesserung der öffentlichen Anbindung im Inneren von Neu Marx (Buslinie 80A)

TAGESERGEBNIS MAIS ZENTRAL



TAGESERGEBNIS MAIS ZENTRAL



TAGESERGEBNIS MAIS ZENTRAL

- Der Zentralraum hat seine eigenen Qualitäten. Diesen Charakter und diese Qualitäten soll der Raum nicht verlieren.
- Die Kombination vom Neuen und Alten, vom Geplanten und Wilden ist etwas Spezielles.
- Die Freiräume im Erdberger Mais wären auch für die Bewohner von Simmering sehr wichtig
- Die Fläche vor dem Gasometer als Tor zum Zentralraum verstehen.
- Die Fläche vor dem Gasometer muss geöffnet werden!
- Der Turm auf der Gate2 Fläche wird hinsichtlich der Sichtbarkeit der Gasometer kritisch gesehen.
- Die Grünfläche vor den Gasometern ist bei gutem Wetter sehr beliebt, die Öffnung der Fläche vor den Gasometern würde eine Verlängerung dieses Grünraums schaffen
- Es gibt viele kleine Grünflächen, die derzeit mit Zäunen eingeschlossen sind. Man müsste nur die Zäune abbauen um die Zugänglichkeit zu gewährleisten.
- Es gibt einen sehr persönlichen Zugang zum Raum rund um die Gasometer - AnrainerInnen haben enormes Wissen zur Geschichte und interessieren sich für die Zukunft von diesem Raum.
- Der Zentralraum ist jetzt schon sehr charmant.
- Statt auf dem großen Zentralpark zu warten, schon jetzt ein durchgehendes Netz aus kleinen Parks und Grünräumen schaffen
- Schrittweise gemeinsam den „Park“ entwickeln!
- Diese Grünflächen können unterschiedliche Funktionen und Charakter haben, evtl. ein gemeinsames Branding haben
- Ein Netz aus kleinteiligen Frei- und Grünflächen würde keine große Straße vertragen (vgl. Nussbaumallee)
- „Missing Link“ – die Hallergasse geht nicht bis zum Panoramaweg (im Süd-Westen), die Öffnung dieses Durchgangs würde schon sehr viel leisten
- Pocket-Parks als Ansatz für den Zentralraum.

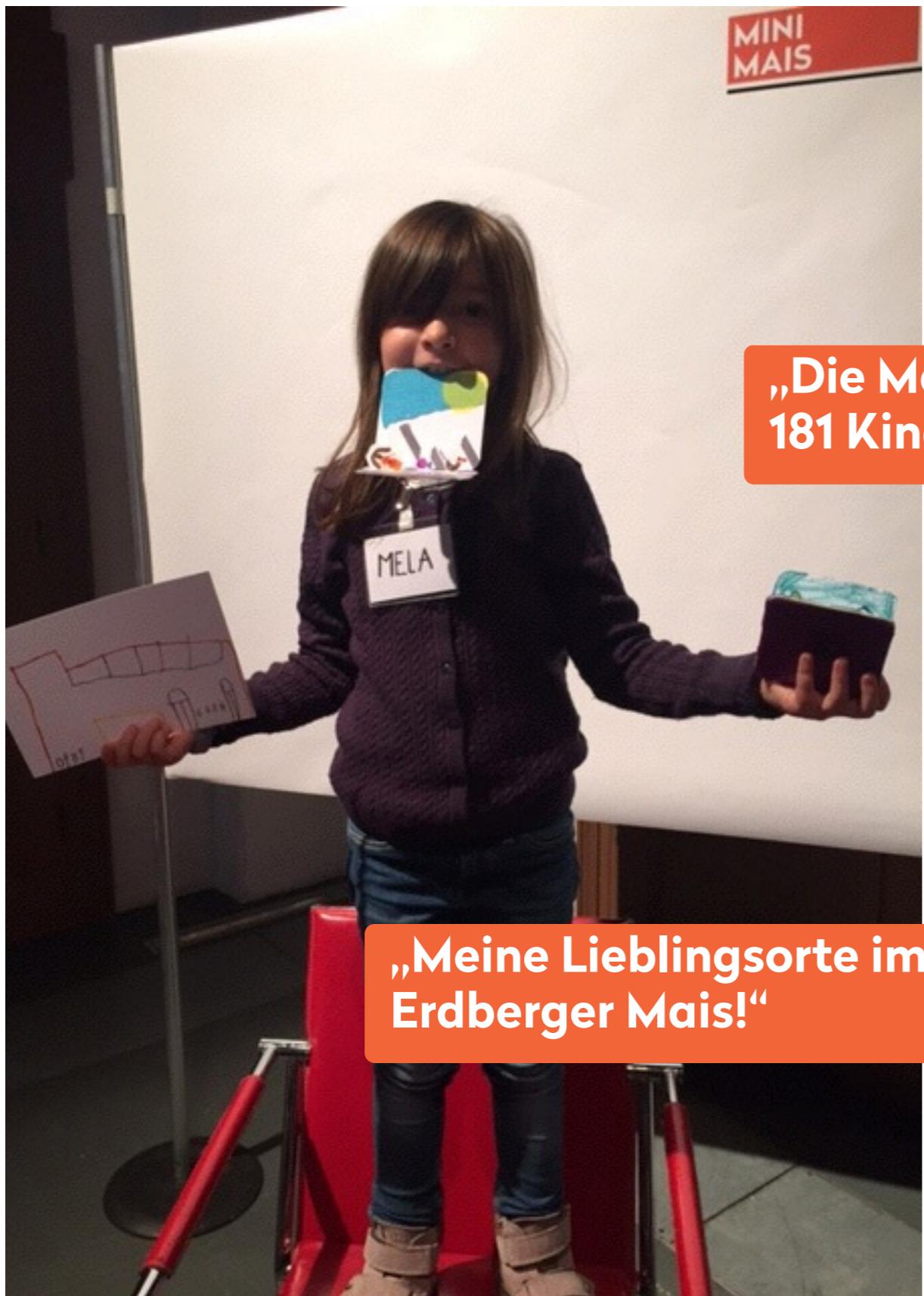
Die Verkehrslösung ist in zumindest zwei Ausbaustufen zu denken:

- 1) Endzustand mit vollständigem Zentralpark gemäß derzeitiger Flächenwidmung
- 2) Erste Ausbaustufe mit eingeschränkter Grundstücksverfügbarkeit

Zu klären ist insbesondere, ob privater „Durchzugsverkehr“ im Verlauf der Nussbaumallee zugelassen wird oder nicht und wie der öffentliche Verkehr (Bus) geführt werden kann.

Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen ist in allen Ausbaustufen der Nussbaumallee eine attraktive Verbindung vorzusehen.

TAGESERGEBNIS MINI MAIS



„Die Marx Halle:
181 Kinderschritte lang!“





**Vielen Dank für ihr Engagement und die
gute Zusammenarbeit!**