

Triester Straße imPuls der Zeit



Ein räumliches Entwicklungskonzept.



architektur +
raumplanung

Autor*innen:

Bogensperger Katharina-Elena 11814789
Hutter Ingmar 11704326
Schwaiger Jakob 11922611
Ziegler Maria-Barbara 11823279

Betreuer*innen:

Univ.Ass Dipl.-Ing. Haas Mara
Univ.Ass MSc Bruck Emilia M.
Univ.Prof Dipl.-Ing. Scheuven Rudolf
Univ.Lektor Dipl.-Ing. Luger Robert
Projektass. Dipl.-Ing. Kirchberger Christoph
Univ.Ass Dr. Kadi Justin

280.934 PR Projekt 2 Räumliche Entwicklungsplanung Triester Straße

IFOER Fachbereich Örtliche Raumplanung, TU WIEN
Wintersemester 2021/22

Abstract

Die Triester Straße ist eine der wichtigsten Radialstraßen Wiens, indem sie für den südliche Ballungsraum der Metropole die Position eines Eingangstors in die Stadt bezieht. Im Zuge der autogerechten Stadt im 20. Jahrhundert haben sich die Räume der Triester Straße dem Auto untergeordnet. Noch immer ist der motorisierte Individualverkehr die vorherrschende Dominante - nicht nur an der Straße selbst, sondern auch die Nutzungen an der Straße haben sich dieser Dominanz gefügt. Aufgrund dieses prägenden Faktors und die dadurch resultierende Barrierewirkung ist die Lebens- und Aufenthaltsqualität für jene, die sich nicht mit dem Auto auf der Straße fortbewegen, sehr gering. Doch auch wenn sich der Straßenraum der Triester Straße fast nahezu auf eine Nutzung beschränkt, zeigt die Umgebung dieses Straßenraumes heterogene Strukturen und Funktionen auf. Verschiedene Wohnstrukturen, Erholungsgebiete und Gewerbe- und Industriegebiete, die unterschiedliche Stärken, Potenziale und Qualitäten aufweisen, prägen den Raum.

Das anhaltende Wachstum des südlichen Ballungsraums Wiens, die Klimakrise und die Mobilitätswende geben Anlass den öffentlichen Raum der Triester Straße neu zu denken. Viele Entwicklungen und Stadtentwicklungsgebiete in der Umgebung der Straße setzen erste Impulse für Transformationsprozesse. Es stellt sich die Frage, welche Rolle die Triester Straße hierbei künftig einnehmen soll.



10. Triester Straße

John
www.john.at
5. Mühlbühl Gasse 23-25

PUNKSTELAR

Vorwort

Dieses räumliche Entwicklungskonzept wurde im Rahmen des Bachelorstudiums Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien von vier Studierenden entworfen. Es entstand im Rahmen der Lehrveranstaltung „Räumliche Entwicklungsplanung Triester Straße“ im Wintersemester 2021/22.

Es wurde zur Aufgabe gemacht, den Raum der Triester Straße zu lesen und einzugrenzen, um Stärken und Schwächen von räumlichen und sozialen Strukturen zu erkennen und auszuarbeiten. In weiterer Folge wurden diese Phänomene in Beziehung zueinander gestellt, wodurch räumliche Potenziale und Risiken zum Vorschein kamen. All diese Erkenntnisse führten zu einer räumlichen These, auf die eine Vision für das Planungsgebiet aufgebaut wurde. Durch das Ausarbeiten von Leitbildern und Maßnahmen, entstand eine Strategie, die die Entwicklung des Raumes zukünftig lenken kann.

Es wurde zum Ziel gemacht, die Triester Straße in ihrem Kontext zu verstehen, um somit neue Perspektiven für künftige Entwicklungen aufzuzeigen und zu ermöglichen.

1 Einleitung

1.1 Verortung.....	10
1.2 Erste Eindrücke.....	12

2 Analyse

2.1 Eine homogene Straße.....	20
2.2 Eine heterogene Umgebung.....	26
Wie lebt Mensch?.....	28
Wie erlebt Mensch das Grün?...	34
Wie bewegt sich Mensch?.....	36
2.3 Räumliche These.....	42

3 Prognosen

3.1 Überblick der Prognosen.....	46
Bevölkerungszuwachs.....	48
Mobilitätswende.....	49
Klimakrise.....	50
3.2 Impulsräume.....	52

Inhaltsverzeichnis

4 Konzept

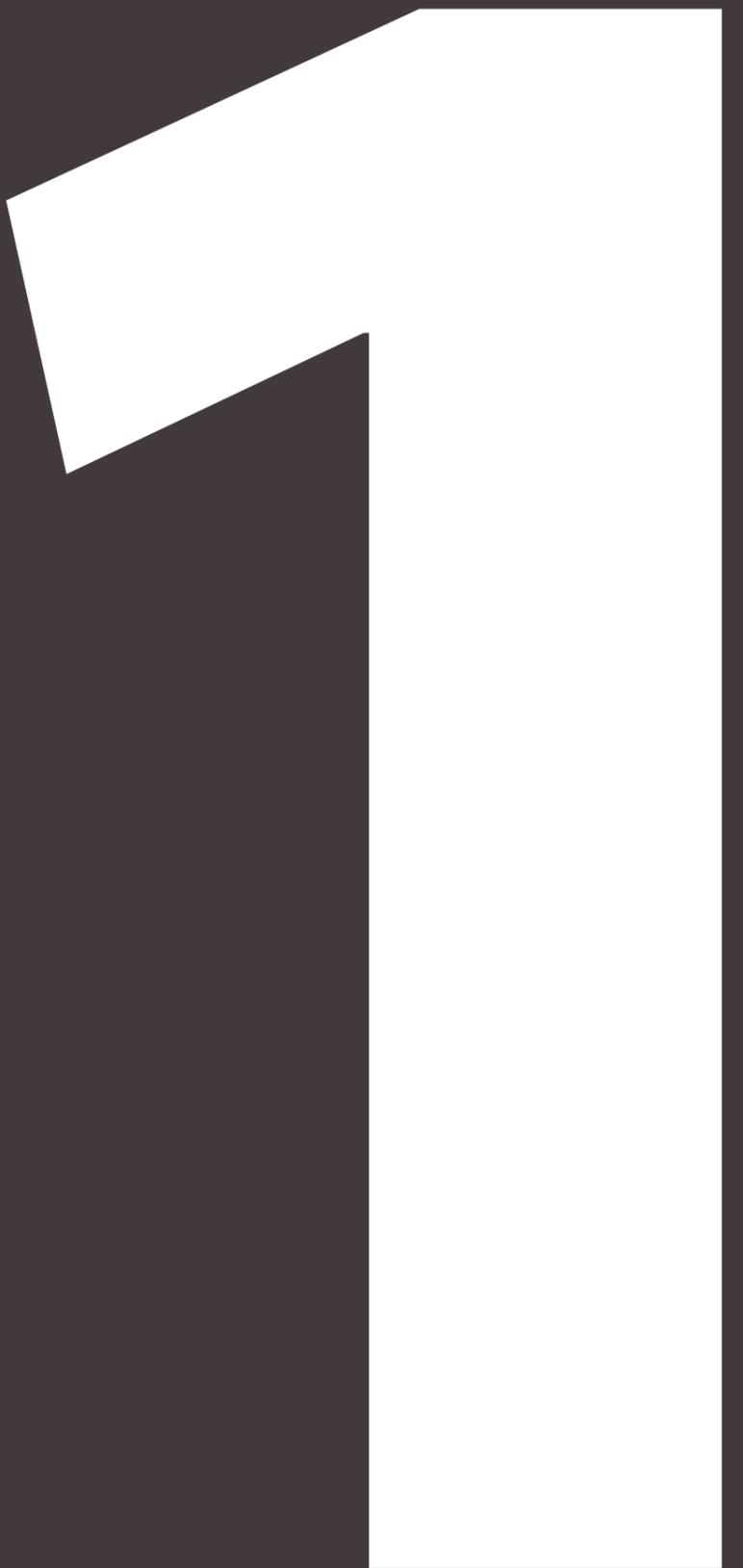
4.1 Vision.....	56
4.2 Leitthema: Die Straße als nutzungsdiverser Raum.....	62
4.3 Leitthema: Die Straße als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätsnetzes.....	68
4.4 Leitthema: Die Straße als Grünraumradiale.....	74
4.5 Gesamtleitbild.....	80

5 Maßnahmen

5.1 Maßnahmenkatalog.....	84
5.2 Leitprojekt.....	92

6 Epilog

6.1 Planungsprozess.....	98
6.2 Hinter den Kulissen.....	100
6.3 Quellenverzeichnis.....	102
6.4 Abbildungsverzeichnis.....	104

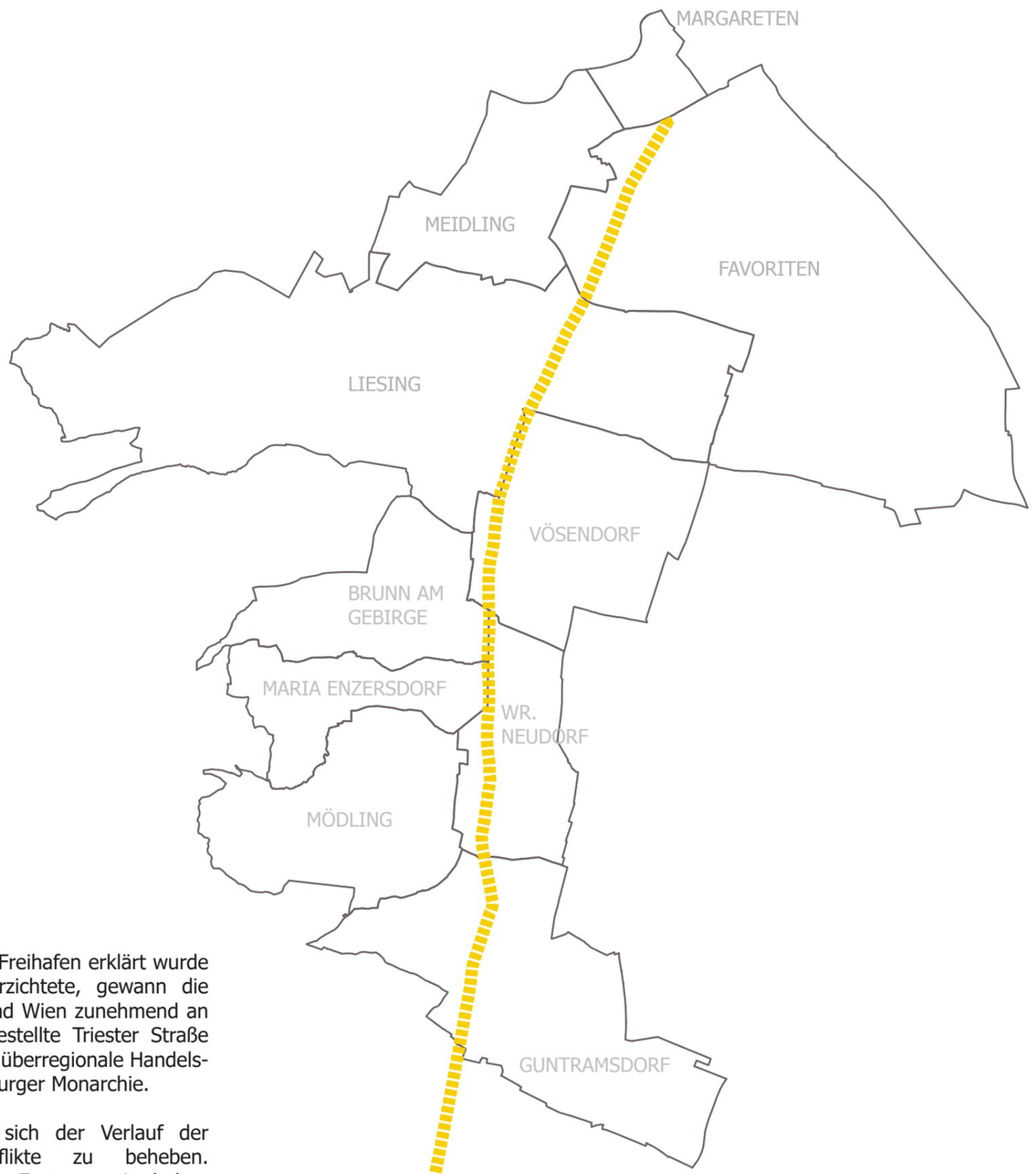


Einleitung

Wo befinden wir uns?

Die Verbindung bis zum Meer





Als 1719 die Stadt Triest zum Freihafen erklärt wurde und somit auf den Zoll verzichtete, gewann die Verbindung zwischen Triest und Wien zunehmend an Bedeutung. Die 1734 fertiggestellte Triester Straße war von nun an die wichtigste überregionale Handels- und Verkehrsstraße der Habsburger Monarchie.

Über die Jahre veränderte sich der Verlauf der Straße, um Nutzungskonflikte zu beheben. Sie umging unter anderem Zentren mit hohem Fußgänger*innenaufkommen, da dies zu einem Hindernis der Fuhrwerke führte. Orte, die sie kreuzte, profitierten von ihr. Traf sie beispielsweise auf einen Fluss, entstanden dort regelrechte Verkehrs- und Handelszentren, wie etwa Bruck an der Mur.

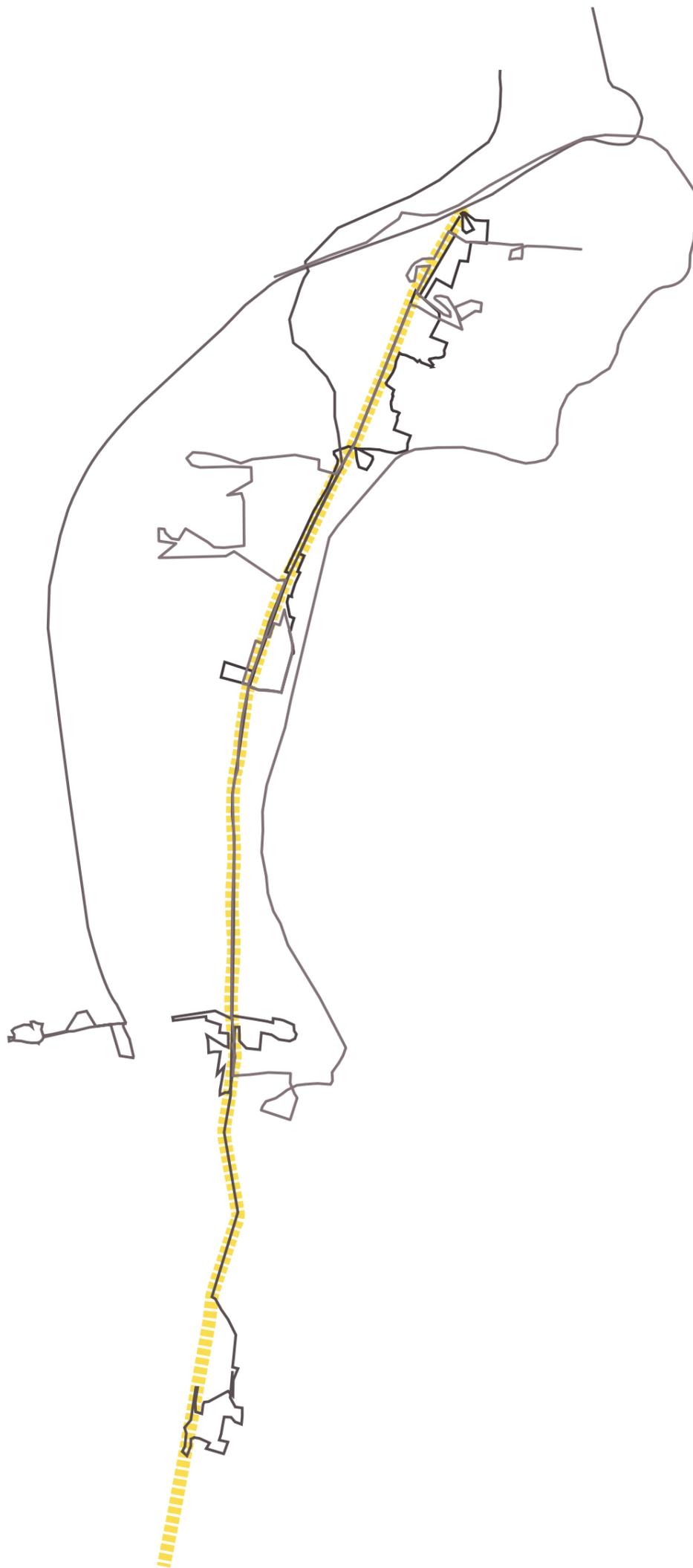
Die Triester Straße begann am heutigen Matzleinsdorfer Platz und führte über Wiener Neudorf, Traiskirchen, Wiener Neustadt und Neunkirchen auf den Semmering, weiter über Bruck, Graz, Maribor, Ljubljana und Postojna bis nach Triest. Bis in die 1970er Jahre führte die Straße als Triester Straße B17 an die Landesgrenze Italiens. Mit der Motorisierung im 20. Jahrhundert entstanden einige Umfahrungen der Triester Straße, um diese zu entlasten. Ihre Fernverbindungsfunktion wurde in den 60er Jahren von der Südautobahn A2 übernommen. Bis heute ist es dennoch möglich dem ursprünglichen Straßenverlauf von Wien bis nach Triest zu folgen.

Erste Eindrücke

Treffpunkt: Matzleinsdorfer Platz.

Ausstattung: City Bikes und warme Kleidung.

So beginnt unsere erste Erkundung der Triester Straße. Nach einer kurzen Begehung des Evangelischen Friedhofs schwingen wir uns auf unsere Räder und starten los! Oder doch nicht? Nach nur wenigen Metern wissen wir nicht, wo wir weiterfahren können, denn bei dem enormen Verkehrsaufkommen die Fahrspur mit den Autos zu teilen, macht nur wenig Spaß. Wir steigen wieder ab und diskutieren was wir jetzt machen sollen. Wir beschließen unsere Fahrt abseits der Triester Straße in den Seitengassen fortzusetzen. Nach einem längeren Abstecher in das wunderschöne Erholungsgebiet Wienerberg und der Durchquerung des Drascheparks, kommen wir wieder auf die Triester Straße zurück. Nun entschließen wir uns, unsere Reise direkt auf der Straße fortzusetzen, auch wenn es keinen Radweg gibt und die Gehsteige kaum einen Meter messen. Wirklich wohl fühlt man sich bei den vorbei rasenden Autos und dem tristen Erscheinungsbild entlang der Straße nicht. Wenigstens kann man immer wieder auf dem Gehsteig fahren - Fußgänger*innen sind hier sowieso keine unterwegs. Nach anstrengenden Stunden einigen wir uns auf eine Pause in *Emil's Einkehrschenke* und gönnen uns etwas zu Essen, ein Bier oder einen Spritzer. Nachdem wir am Rückweg mehrmals angehupt wurden, findet der nach ein paar Minuten größtenteils nur noch abseits der Triester Straße statt. Und das aus guten Gründen.

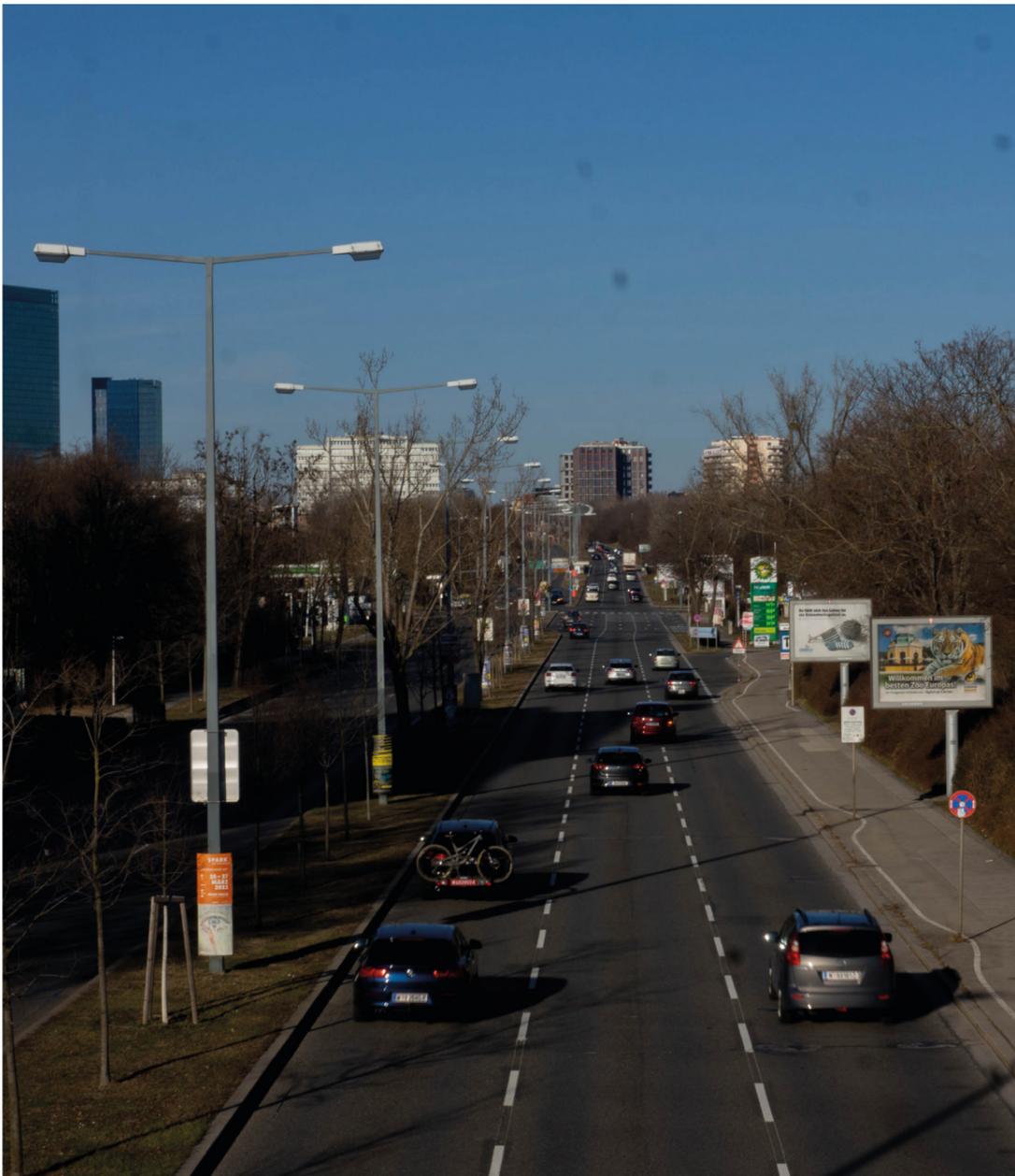




Die Triester Straße entspringt im Norden in einem sehr städtischen Kontext. Ausgehend von einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt, dem Matzleinsdorfer Platz, an dem der motorisierte Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr trifft, verläuft die Triester Straße in den Süden. Hier stehen sich gründerzeitliche Bauten und große Kistenstrukturen von Baufachmärkten gegenüber. Durch eine hohe Bevölkerungsdichte, diversen Verkehrsteilnehmer*innen und vielfältige Nutzungen entsteht ein belebtes Stadtbild.

Hier findet man zukünftig zusätzlich zu Straßenbahnen, Bussen und S-Bahnen Anschluss an die U2, Car- und Bike-Sharing.





Mit 70 km/h den Wienerberg rauf und runter. In diesem Abschnitt erreichen Autos eine erhöhte Geschwindigkeit, wodurch das Vorankommen des Rad- und Fußverkehrs ohne Umwege nahezu unmöglich ist. Die abgeschotteten Grünräume Wienerberg und Draschepark werden kaum wahrgenommen, wodurch die Autofahrenden dazu tendieren in einen Tunnelblick zu verfallen. Das einzige Augenmerk liegt hier auf der Überwindung räumlicher Distanz oder auf der Entscheidung die Triester Straße in Richtung Südbahn zu verlassen.





Dieser Raum ist insbesondere an der Straße geprägt von nahezu ausschließlich Auto zugewandten Nutzungen. Autohändler, KFZ-Werkstätten sowie Tankstellen prägen hier das Erscheinungsbild. Die hohe Anzahl und ausgedehnten Flächen an Parkplätzen lassen keinen Zweifel aufkommen, dass selbst Nutzungen die keine MIV-Dienstleistungen anbieten, eine gewisse Abhängigkeit vom Auto haben. Die sich dort befindenden Wohnhäuser sind stark von Leerstand betroffen. Vereinzelt bewohnte Gebäude schotten sich durch heruntergelassene Rollläden ab.

Des Weiteren markiert dieser Abschnitt den Übergang der dichten Stadt zu einer suburban werdenden Stadtstruktur. Etwas weiter hält der öffentliche Verkehr durch die Badner Bahn wieder Einzug auf der Triester Straße.



Der Beginn oder auch das Ende dieses Raumes markiert die Bundeslandgrenze von Wien und Niederösterreich an der Triester Straße. Der Knoten Vösendorf, der sich hier befindet, bietet die Möglichkeit die Triester Straße Richtung A2 Südbahn oder Wiener Außenring zu verlassen.

Neben dem Bahnhof Vösendorf befindet sich die Endstation der U6 in naher Umgebung. Aber auch Leerstand, heruntergelassene Rollläden und knapp aneinander gereihte Einfamilienhäuser, welche versuchen sich durch Hecken und Zäune von der Triester Straße abzuschirmen, prägen hier das Erscheinungsbild.

Des Weiteren ist dieses Gebiet von Gewerbe- und Industriegebieten geprägt, wobei ein großes Augenmerk auf die Shopping City Süd, eines der größten Einkaufszentren Europas, gelegt werden muss.





Dringt man tiefer in die Umgebung der Straße ein, kommt eine im Gegensatz zur Straße heterogene Struktur von Nutzungen zum Vorschein. Verschiedene Wohnformen, Kistenbauten von Großfachmärkten und vereinzelte Gastronomieeinrichtungen finden hier nebeneinander Platz. So kann es sein, dass man das Mittagessen in einer Einkehrschenke auch mal neben dem Parkplatz des Metros genießt.



Analyse

Wie sehen die Triester Straße und ihre Räume aus?

2.1 Eine homogene Straße

Mit dem Auto nach Triest (2022)

Ich bin am Matzleinsdorferplatz. Hier startet meine Reise nach Triest mit dem Auto. Ich sitze auf der Rückbank und schaue aus dem Fenster. Sollen wir noch einmal tanken? Egal, wir kommen eh noch an vielen Tankstellen vorbei. Ich schau den Leuten bei der Haltestelle zu, die bei kaltem Wind auf ihren Bus warten. Zwischen Obi und gründerzeitlichen Bauten stehen wir bei der roten Ampel, um Fußgänger*innen über die sechs Spuren der Straße zu lassen. Weiter gehts, vorbei an einer Mischung von belebten und dann wieder vereinzelt leer stehenden Erdgeschoßzonen. Hinter einem minimal begrünten Streifen sind immer wieder Radfahrer*innen zu sehen. Wenn ich mir das hier so anschau, bin ich froh, dass ich im Auto sitze. Bei der Spinnerin am Kreuz, wieder eine rote Ampel. Ist Sissi da früher nicht auch immer vorbei gefahren? Diesmal stehen wir nicht so lang. Die Ampel hat schon wieder grün geschaltet, aber eine ältere Dame hat es in der kurzen Zeit noch nicht rüber geschafft. Hui was kommen da für Wolkenkratzer? Ah, das ist ja die Wienerberg City, und auf der anderen Seite gleich die neue Biotope City. "Hey, glaubst du bringt die Fassadenbegrünung hier was?" "Wo? Hab ich gar nicht gesehen." Na gut, dann lass ich sie weiter Auto fahren.

Jetzt werden wir schneller. Was ist denn hier hinter dem Gestrüpp? Menschen sieht man keine mehr, nur Autos. Man fühlt sich wie in einem Tunnel. Ah, und da kommt die Autobahnauffahrt. Wir fahren aber gerade aus weiter.

Autohaus neben Autohaus und Auto neben Auto. Die einzigen Flächen auf denen kein Autohaus drauf steht, sind von Autos zugestellt. Der Gehsteig ähnelt auch eher einer Aneinanderreihung von Autoeinfahrten. Kein Wunder, dass da niemand geht. Hier ist man ja auch in einer riesen Autoblase. Eigentlich wollten wir uns noch ein Frühstück holen. Bei den ganzen Werkstätten und Ersatzteilgeschäften werde ich das wohl nicht

finden. Aber stimmt, wir sind ja auch auf der Triester Straße.

Ah schau, da kommt die Badner Bahn! Wohnt da etwa auch jemand? Naja, vielleicht hinter den heruntergelassenen Rollläden. Uff, da kommt eine Radfahrerin. "Ohne Helm! Ist die lebensmüde? Was macht die denn da, kann die nicht woanders fahren?" Dann soll sie sie halt überholen. Ist ja eh genug Platz auf der Straße. Ah, ein Billa. Oh Mist, es ist Sonntag! Also auch hier kein Frühstück. Dafür kommt da vorne wieder eine Tankstelle. Immerhin gleich ein voller Tank. Ich steig kurz aus, ich brauch frische Luft. Hier ist es aber laut. Von frischer Luft sind wir auch weit entfernt. Lieber schnell wieder ins Auto, ich freu mich schon auf's Meer. Wir fahren weiter. Hier sind wieder mehr Wohnhäuser. Die haben aber auch keine schöne Aussicht mit der breiten Straße vor dem Fenster. Da würd ich meine Rollläden auch nicht hochziehen. Gleich stehen wir wieder an der roten Ampel. Das muss die letzte Ampel in Wien sein. Da gehen aber viele Menschen zum Bahnhof Vösendorf. Mein Opa erzählt mir immer von der Teufelsmühle. Da gab's angeblich das beste Schnitzel.

Die Ampel schaltet grün. Hier kenn ich mich wieder aus. In der SCS war ich eh schon öfter. Die nächste Autobahnauffahrt, wir bleiben aber weiter auf der Straße. Der Stau in den wir gekommen sind wird sich jetzt hoffentlich eh wieder auflösen. Was jetzt wohl kommt? Felder und vereinzelt riesen Firmengebäude mit großen Aufschriften, sonst eigentlich nichts. Die Badner Bahn ist zumindest immer noch da.

In Wiener Neudorf angekommen. Viele andere Nutzungen, hier finden wir bestimmt ein Frühstück. Wir gehen essen. Ich frage: "Hey hast du die Teufelsmühle gesehen von der der Opa immer erzählt hat?"

"Keine Ahnung, ich hab eigentlich nichts mitbekommen. Ich war in einem Tunnelblick."



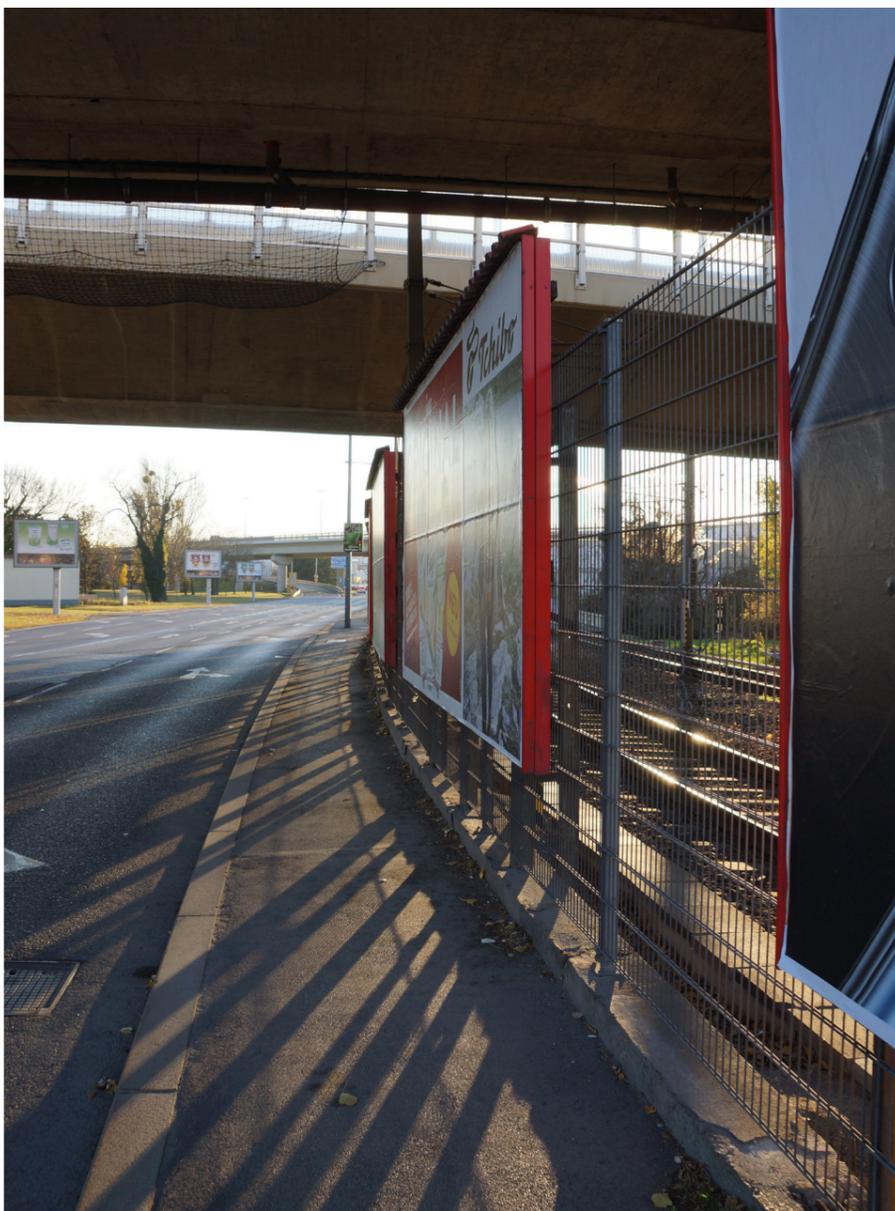
Die homogene Straße - ein Tunnel?



**„Da würd ich meine
Rolläden auch nicht
hochziehen.“**

Mit dem Auto nach Triest (2022). Seite 20.





„Ein Bürgersteig in einer Großstadt ist, für sich genommen, ein leerer Begriff. Erst im Zusammenhang mit den angrenzenden Gebäuden und mit deren Nutzung oder erst in Verbindung mit der Benutzung anderer Bürgersteige in der Nähe gewinnt er Bedeutung.“

Jane Jacobs (1961): *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books, New York City, S. 27.



**„Autohaus neben Autohaus
und Auto neben Auto. Die
einzigsten Flächen auf denen
kein Autohaus drauf steht,
sind von Autos zugeparkt.“**

Mit dem Auto nach Triest (2022). Seite 20.

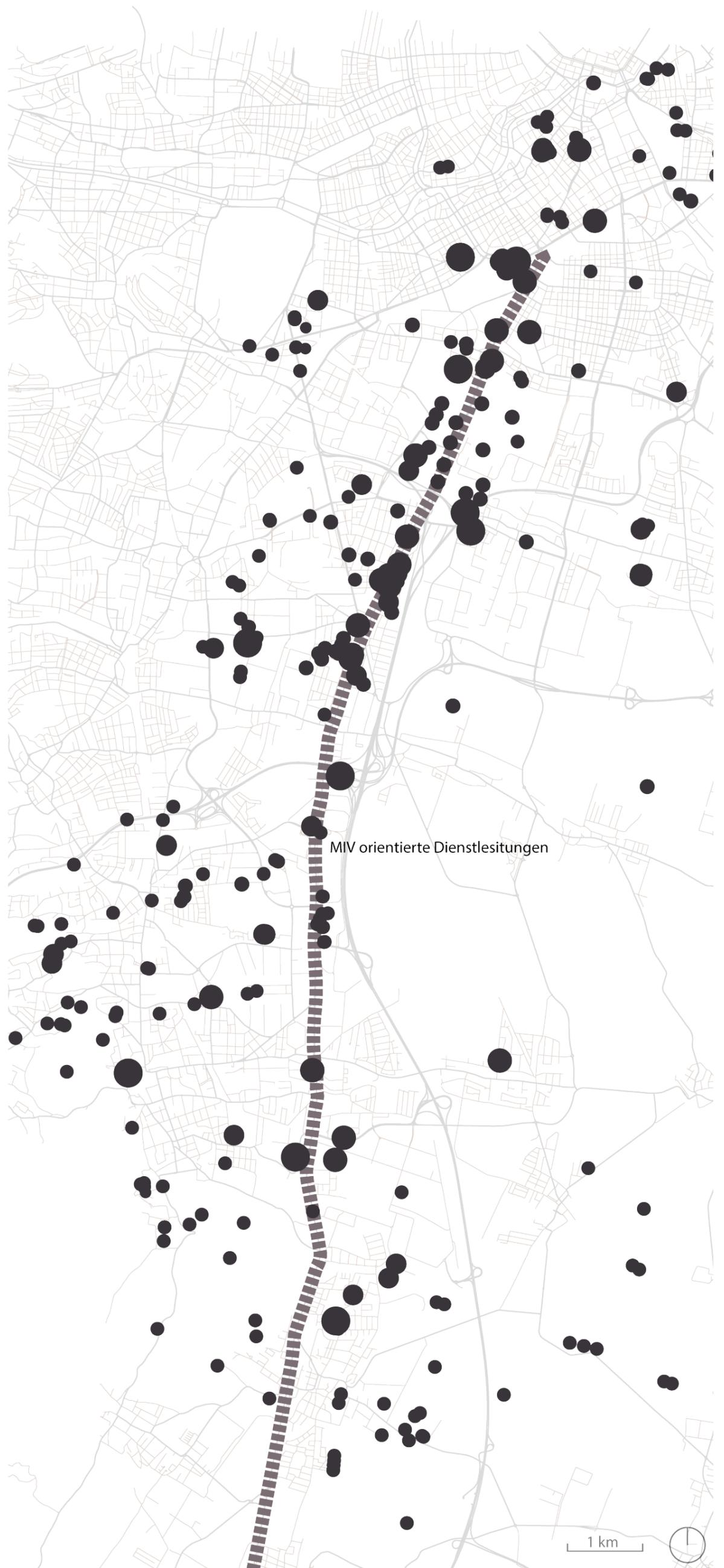


Was macht einen Tunnel zu einem Tunnel?

Die Homogenität der Straße ist ein Charakteristika, das an den meisten europäischen Radialstraßen wiederzufinden ist. Dies lässt sich durch das hohe Verkehrsaufkommen und insbesondere durch die auf das Auto ausgerichteten Nutzungen entlang der Straße erklären. Die heruntergelassenen Rollläden der Gebäude, die Menge an Autohäusern, schmale Gehsteige und nahezu keine Radwege lassen keinen Zweifel daran aufkommen, dass die Straße kein Teil der näheren Umgebung ist und in keiner Weise mit dem Umland harmonisiert. So wie andere Nutzungen und Individuen keinen Bedarf haben sich der Triester Straße zuzuwenden, wird es Autofahrer*innen leicht gemacht die restliche Umgebung aus den Augen zu verlieren. Durch bis zu 70 Stundenkilometer, der geringen Anzahl an Querungsmöglichkeiten über die Straße und der zum Teil dreispurigen Fahrbahn kann es passieren, dass die Autofahrer*innen in ein regelrechtes Tunnelgefühl verfallen.

DIE TRIESTER STRASSE WIRKT WIE EIN TUNNEL

Kurz gesagt: Ein Tunnel ist begrenzt auf eine Funktion, nämlich die der Überwindung räumlicher Distanz. Die Autos befinden sich innerhalb des Tunnels, alles andere findet hier keinen Zugang und wendet sich ab. Sowohl Fußgänger*innen als auch Radfahrer*innen sind in einem Tunnel unerwünscht und fühlen sich fehl am Platz. Ein Tunnel interagiert nicht mit seiner Umgebung, die Wechselbeziehung zwischen Straßenraum und Umfeld fehlt.



2.2 Eine heterogene Umgebung

Wie nutzt Mensch den Raum um die Straße?

EINLEITUNG

Von tiefster Stadt im Norden bis hin zu gewachsenen Strukturen, die weit in den Süden reichen. Die einzelnen niederösterreichischen Gemeinden, die mittlerweile mit den südlichen Bezirksteilen von Wien verschmelzen. Die prägenden und wunderschönen Landschaften des Wienerwald bis hin zu Ackerflächen im Osten. All das sind viele verschiedene Gegebenheiten, die hier vorzufinden sind. Aber auch wenn man einen genauer Blick in das Gebiet wirft, sind heterogene Strukturen und verschiedene Nutzungen vorzufinden.

DIE HETEROGENEN STRUKTUREN

Die Triester Straße entspringt im Norden in einem sehr städtischen Kontext. Ausgehend von einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt, dem Matzleinsdorfer Platz, an dem der motorisierte Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr trifft, verläuft die Triester Straße in den Süden. Hier stehen sich gründerzeitliche Bauten und große Kistenstrukturen von Baufachmärkten gegenüber. Durch eine hohe Bevölkerungsdichte, diversen Verkehrsteilnehmer*innen und vielfältigen Nutzungen entsteht ein belebtes Stadtbild.

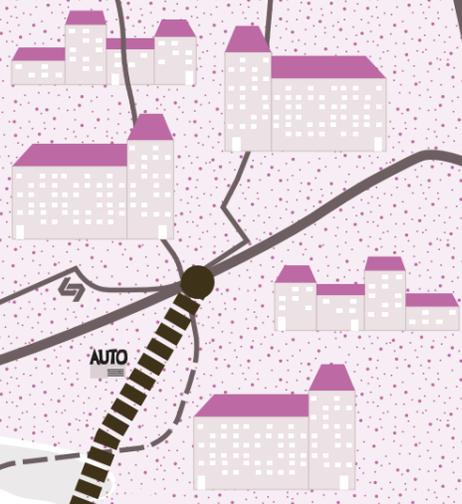
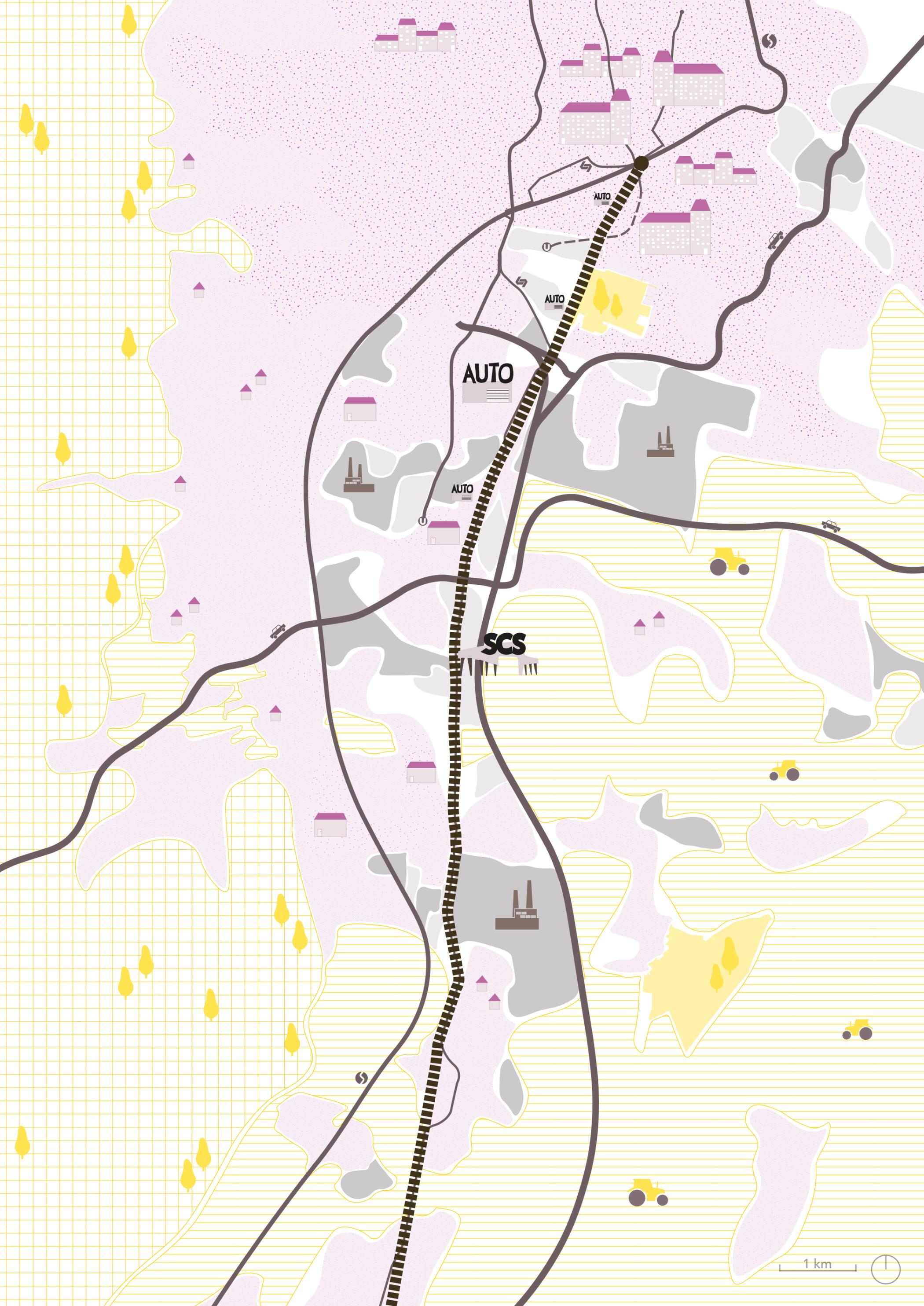
Im 23. Wiener Gemeindebezirk ist neben Zeilenbauten eine hohe Anzahl an Einfamilienhäusern auffallend. Bis über die niederösterreichische Grenze hinaus wird hier der „Traum des Eigenheimes“ deutlich. Abgezaunte Gärten und ein eigenes Auto vor der Tür bringen die Bedeutung der Privatsphäre für Bewohner*innen zum Ausdruck. Weiteres sind vermehrt Reihenhäuser aufzufinden, die den Vorstellungen des Einfamilienhauses in gleicher Form gerecht werden sollen. Durch einen relativ hohen Anteil an privat nutzbarer Fläche je Einwohner*in differenzieren sich hierbei die Ansprüche an den öffentlichen Raum im

Gegensatz zum städtisch geprägten Gebiet stark. Fehlende Frequenz ist hier die Folge, erkennbar an dem vielen Leerstand der mittlerweile schon fast ein Charakteristika dieser heterogenen Umgebung wurde.

Weitere auffallende Strukturen sind ausgedehnte Gewerbe- und Industrieflächen. Insbesondere das Industriezentrum Niederösterreich Süd ist erwähnenswert. Der Gewerbepark zählt mit 280 Hektar Fläche zu einem der Führenden in ganz Europa. Zu einem weiteren Identitätsmerkmal wurde auch die bekannte Shopping City Süd, deren Fläche mittlerweile jener des ersten Wiener Gemeindebezirks gleicht.

Eingebettet ist die Umgebung der Triester Straße in bedeutende Grünräume. Im Osten befinden sich zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen, die durch die Autobahn und größtenteils durch Wohngebiete getrennt werden. Diese fungiert oftmals als Barriere, kann hier aber auch als Siedlungsgrenze gesehen werden und somit den Erhalt der Landwirtschaft stützen. Westlich grenzt die Umgebung an den Wienerwald. Dieser Grünraum ist nicht nur für Bewohner*innen und Besucher*innen der Stadt als Erholungsraum relevant, sondern übernimmt der Wald wichtige Funktionen hinsichtlich des Klimas - sei es das Beheimaten unzähliger Tierarten oder das Generieren von Frischluftschneisen.

Es wird also deutlich, dass das Gebiet von unterschiedlichen Flächen und Nutzungen geprägt ist, die unterschiedliche Stärken und Potenziale aufweisen. Verbindungen der einzelnen Elemente, sind momentan rein verkehrlich. Die heterogene Umgebung scheint wie ein Mosaik, in dem jede einzelne Fläche zum Gesamtbild beiträgt.



AUTO

AUTO

AUTO

AUTO

SCS

1 km





Wie lebt Mensch in der Umgebung?

Das Stadtbild und um die Triester Straße wird untermauert durch das Erscheinungsbild seiner öffentlichen Räume - Orte, an denen sich Menschen begegnen und aufhalten, kommunizieren und verweilen.

Öffentlicher Raum ist im stetigen Wandel und geprägt von seinem räumlichen Kontext. Im Raum der Triester Straße zeigt dieser zwei verschiedene Gesichter. Zum einen gibt es große zusammenhängende Grünräume, die nicht nur zu einem Spaziergang einladen, sondern auch insbesondere im städtischen Kontext als Spiel- und Grillplatz zur Verwendung kommen. Diese Funktion scheint Richtung Süden an Bedeutung zu verlieren. Privates Grün dominiert in Richtung Niederösterreich, öffentliche Grünräume werden hierbei insbesondere zur Erholung genutzt, oftmals als Ergänzung zum eigenen Garten. Zweiteres gibt es die vom Auto eingenommenen Freiräume, die die öffentlichen Räume dieses Gebietes zeichnen.

**„MENSCHEN WERDEN BEI DER
AUTOGERECHTEN GESTALTUNG VERGESSEN,
SIE WERDEN NUR ALS FAHRER*INNEN
GEDACHT. LEBEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM
KANN DESHALB KAUM MEHR STATTFINDEN.“**

- Plattform Baukultur Politik

Die Gehsteige an der Straße selbst werden durchschnitten von Autoeinfahrten zu Garagen und Werkstätten. Sie sind eingebettet von parkenden Autos und bröckelnden Fassaden. Doch auch in weiterer Umgebung scheinen Freiräume größtenteils dem Auto zu unterliegen. Baulücken werden durch Parkflächen gefüllt und Straßen werden dem motorisierten Individualverkehr zugesprochen.





Die neuen Siedlungen

Die Umgebung der Triester Straße erlebt eine Anzahl an neuen Entwicklungen. Dies mag wohl auch an der U2 Verlängerung und der Entstehung eines wichtigen und modernisierten Verkehrsknotenpunkt am Matzleinsdorfer Platz liegen.

In diesen Siedlungen, wie *In der Wiesen*, der *Wienerberg City* oder der *Biotop City* entstehen dichte Gebiete, in denen eine hohe Anzahl an Menschen lebt oder arbeitet. Durch diese hohe Dichte und der dementsprechenden geringeren privaten Fläche pro Person, werden dem öffentlichen Raum neue Anforderungen zugesprochen. Innerhalb dieser Stadtteilentwicklungsgebiete entstehen neue öffentliche Räume, die diesen Nutzungsdruck gerecht werden sollen. Es handelt sich um Quartiersplätze mit Erdgeschosszonen oder Grünflächen mit Spielanlagen. Durch die gemeinsame Nutzung entstehen vermehrt Räume der Begegnung und Interaktion. Es bilden sich Orte an denen der Mensch Vorrang gegenüber dem Auto hat.

Historische Strukturen

Im Wiener Abschnitt der Triester Straße werden vor allem zwei historische Strukturen erkennbar: der Hof und die Blockrandbebauung.

Durch die Baustruktur des Hofes entstehen Freiräume, die durch die Bebauung selbst von der Straße abgeschottet werden. Die Durchgänge der Gebäude führen zu verschwommenen Grenzen zwischen dem öffentlichen und halböffentlichen Raum. Es handelt sich hierbei um gebäudebezogene Innenhöfe, die Personen zugute kommen, die an ihr Wohnumfeld angewiesen sind, wie Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen im hohen Alter, Kinder oder Personen die Betreuungspflichten erfüllen. Der Innenhof kann viele Funktionen übernehmen, wobei es zu Interessenskonflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzungsgruppen kommen kann. Auch ein Nutzungskonflikt zwischen der Freiraumnutzung und dem Wohnen stellt nicht selten ein Problem dar.

Die Blockrandbebauung bildet klare Raumkanten, wodurch der öffentliche Raum klar definiert wird. Durch fehlende halböffentliche Freiräume erlangt die Straße als öffentlicher Raum eine viel größere Bedeutung. Zudem befinden sich in den EG-Zonen oftmals Geschäfte und gastronomische Einrichtungen, die die Straße als öffentlichen Raum aufleben lässt.



Nicht Stadt, nicht Dorf

Die Gebäudetypologie Zeile ist im gesamten Gebiet vermehrt vorzufinden, sowohl in städtischen Strukturen als auch in ländlichen Gebieten. Straßen an Zeilenbebauungen übernehmen größtenteils die Funktion der verkehrlichen Verbindung. Durch fehlende Raumkanten erlangt die Straße keinen urbanen Charakter und Erdgeschoßzonen sind nur selten vorzufinden. Zeilen sind umgeben von Abstandsräumen, dass aufgrund von Nutzungs- und Interessenskonflikten meistens ungenutzt bleibt. Das Spielen auf der Wiese ist oftmals sogar ausdrücklich verboten, da das Interesse an einem ruhigen Wohngebiet überwiegt. Durch diese formellen und informellen Regeln, ist es für Bewohner*innen einer Zeile wichtig, Freiräume bzw. öffentliche Räume in einem nahen Einzugsbereich erreichen zu können, an denen mit unter Freizeitaktivitäten ausgeübt werden können. Dieses Angebot ist im Raum der Triester Straße allerdings kaum vorzufinden.

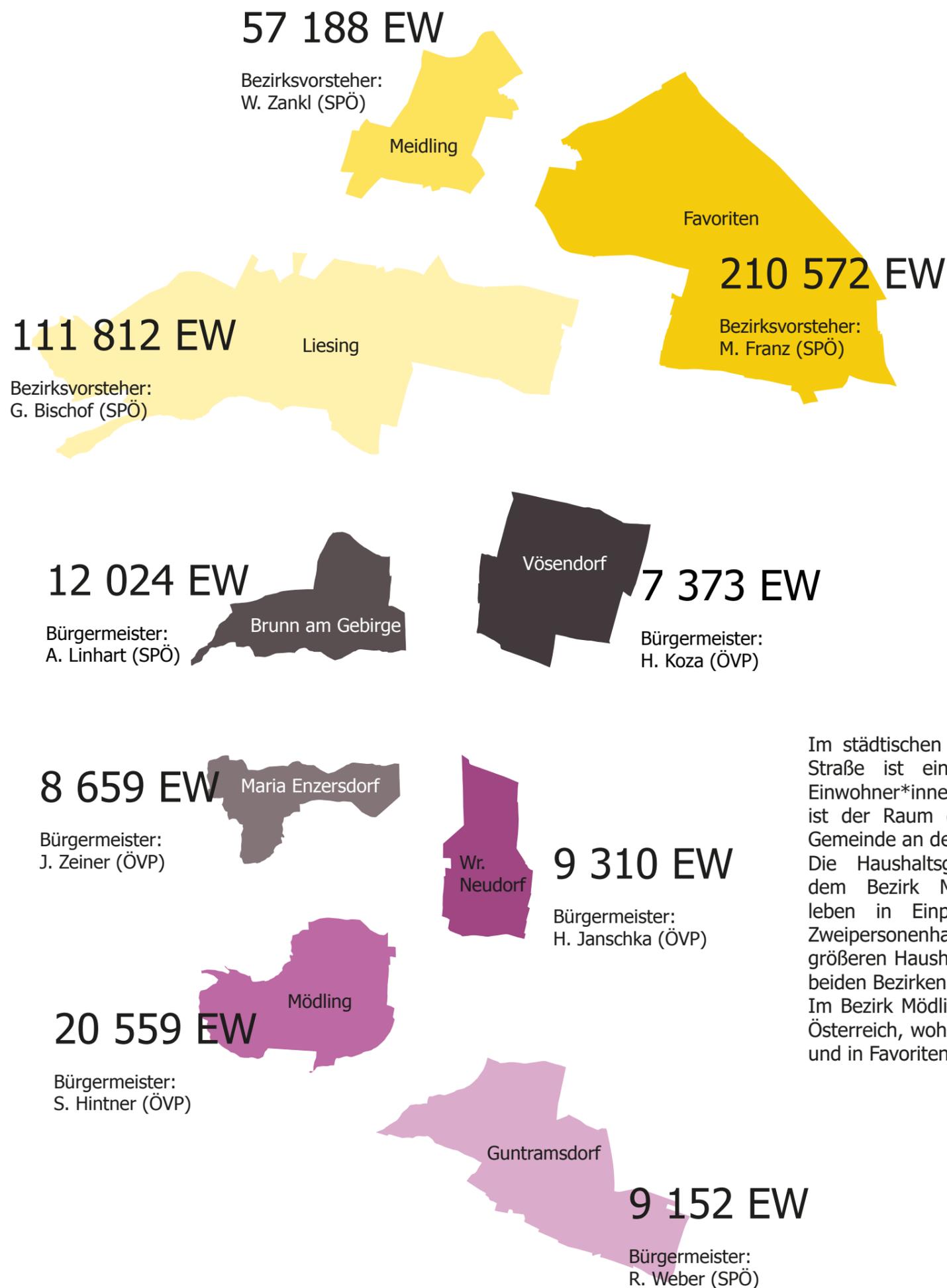
Der Traum des Einfamilienhauses

Das Einfamilienhaus nimmt einen Großteil der Baufelder im Gebiet ein. Straßen für Straßen reihen sich Häuser nebeneinander - jedes mit eigenem Garten und die meisten mit privatem Auto bzw. Zweit- und Drittauto. Der Traum des Einfamilienhauses, liegt demnach wohl auch im Traum des eigenen Grünens begründet. Viele Gärten sind ausgestaltet, auch wenn die hohen Hecken und Zäune nur wenig Einblick in die privaten Freiräume erlauben.

Durch die geringe Frequenz wirkt der Straßenraum nur wenig belebt, wodurch die Privatsphäre der einzelnen Häuser sich im öffentlichen Raum widerspiegelt. Es entsteht ein Raum für Begegnung zwischen bekannten Nachbar*innen. Willkommen fühlen sich hier nur diejenigen, die hier wohnen.

Die Freiraumstruktur hat überwiegend eine ergänzende Wirkung, wodurch das Stadtbild des Gebietes oftmals ein privates und verschlossenes Erscheinungsbild zeigt.

Wer lebt in der Umgebung der Straße?

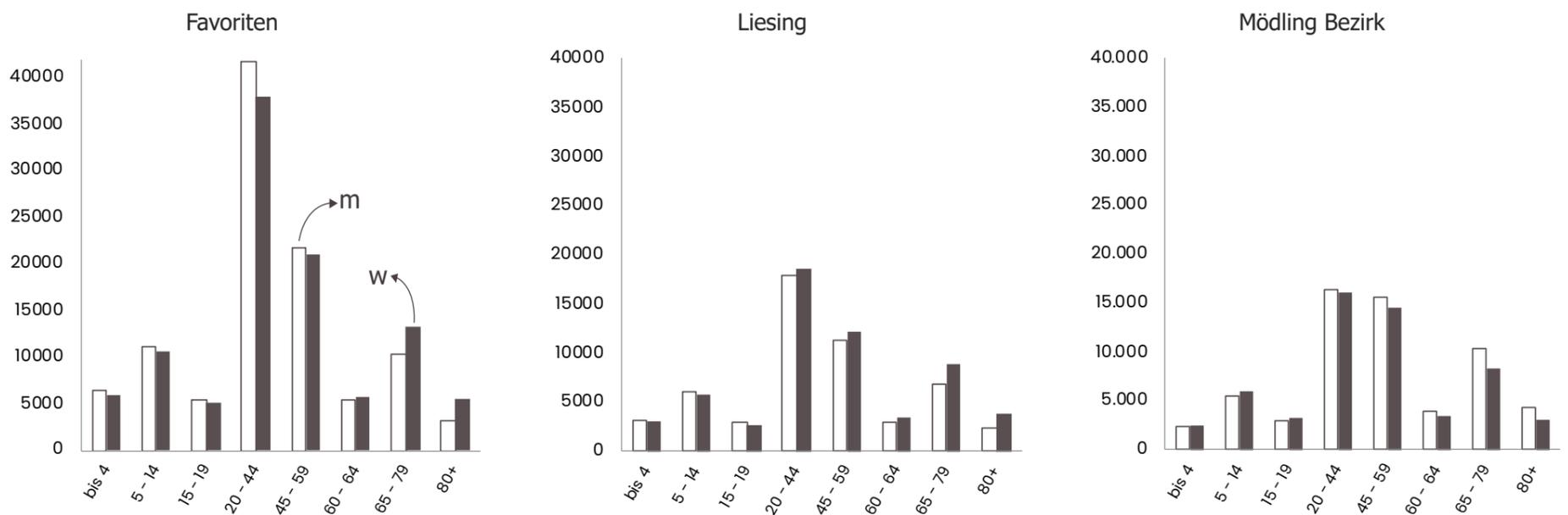


Im städtischen Bereich des Raums um die Triester Straße ist eine hohe Dichte mit einer hohen Einwohner*innenzahl aufzuweisen. In Niederösterreich ist der Raum dünner besiedelt, wobei die größte Gemeinde an der Triester Straße Mödling ist.

Die Haushaltsgrößen in Favoriten, Liesing und dem Bezirk Mödling sind ähnlich. Rund 40% leben in Einpersonenhaushalten, rund 30% in Zweipersonenhaushalten. In Favoriten ist die Zahl der größeren Haushaltsformen größer als in den anderen beiden Bezirken.

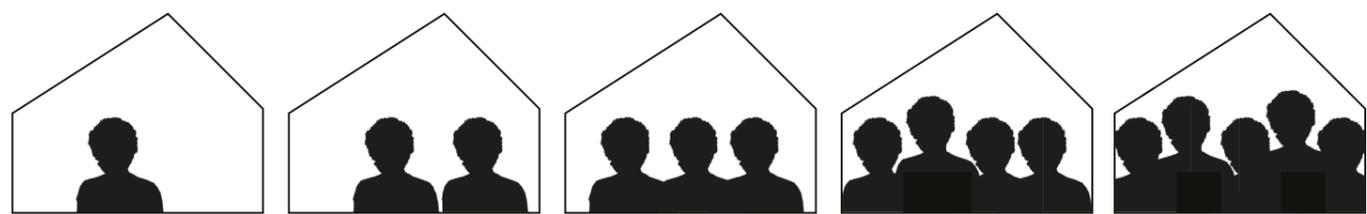
Im Bezirk Mödling kommt 87% der Bevölkerung aus Österreich, wohingegen in Liesing der Anteil bei 79% und in Favoriten bei 62% liegt.

Wohnbevölkerung nach Alter und Geschlecht



Quelle: Statistik Austria 2020

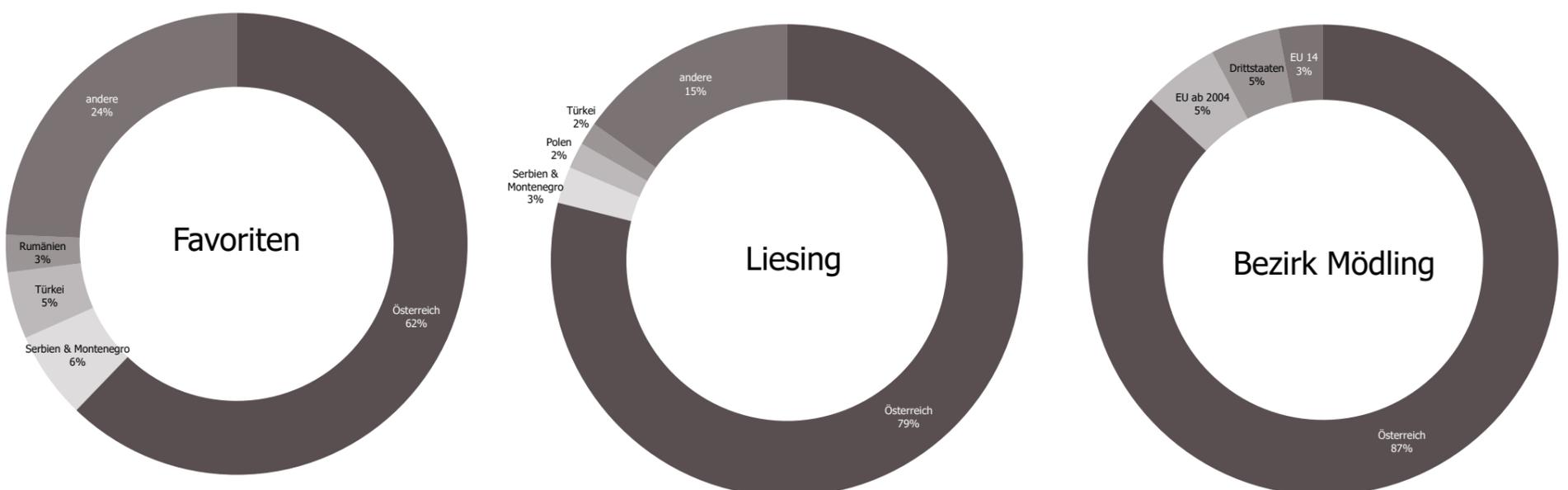
Haushaltsgrößen



	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 Personen
Favoriten	42.3 %	27.9 %	13.1 %	9.7 %	7 %
Liesing	40.3 %	31 %	13.3 %	10.1 %	5.4 %
Bezirk Mödling	37.5 %	32.3 %	14.4 %	11.1 %	4.7 %

Quelle: Statistik Austria 2019

Wohnbevölkerung nach Nationalitäten



Quelle: Stadt Wien 2021



Wie erlebt Mensch das Grün in der Umgebung?

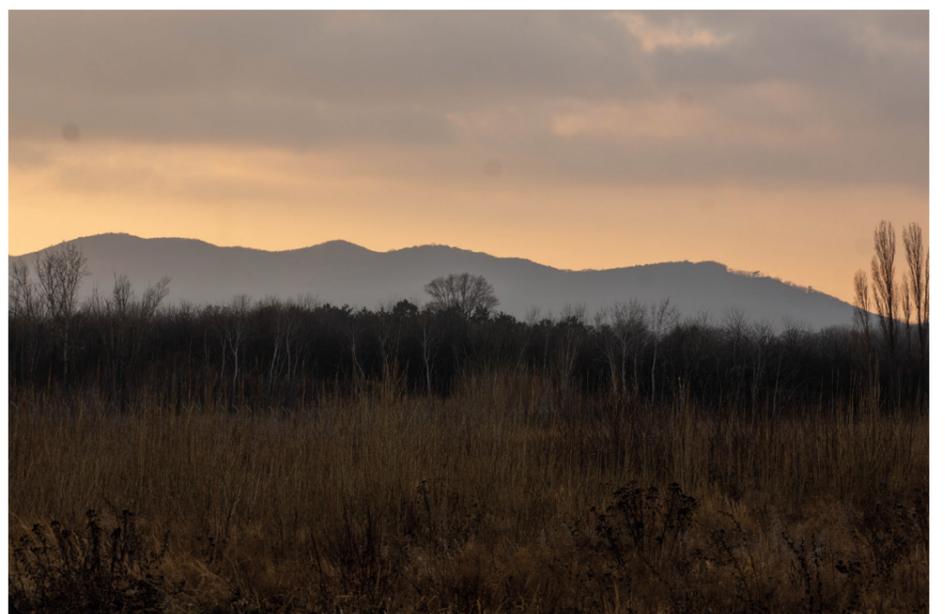
Auch wenn der direkte Straßenraum der Triester Straße trist, kahl und grau erscheint, ist er eingebettet von Grünräumen, die verschiedene Funktionen und Qualitäten besitzen. Auf unterschiedlichste Weise werden sie von den Bewohner*innen in der Umgebung genutzt.

Der Wienerberg, das 123 Hektar große Erholungsgebiet, bildet mit der Heuberggärten am Wienerfeld, dem Volkspark Laaerberg, dem Laaer Wald samt Löwygrube und dem Kurpark Oberlaa den Wiener Grüngürtel am südlichen Stadtrand. Die gesamte Fläche ist als Landschaftsschutzgebiet geschützt und bietet einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt einen natürlichen Lebensraum. Des Weiteren dient er als idealer Raum zur Erholung und für sportliche Betätigung, welcher zukünftig durch die U2 öffentlich noch besser angebunden sein wird.

Der Draschepark, die 13 Hektar große Grünanlage, ist durch die A23, die Wiener Südost-Tangente überbaut und grenzt direkt an die Triester Straße und einer Bahnlinie. Jedoch bietet der Draschepark Zugang zu dem regulierten Liesing Fluss und ist ausgestattet mit Grillplätzen, Spielplätzen, einer BMX-Bahn sowie genügend Sitz- und Liegemöglichkeiten. Er besitzt somit reichlich Raum zur Erholung und für sportliche Aktivitäten.

Die „Brunner Heide“ mit dem Wienerbergteich ist ein rund 20 Hektar großes Areal, das sich über die Gemeinden Brunn am Gebirge und Vösendorf erstreckt, und gilt als Naherholungsgebiet, auch wenn es sich in Privatbesitz befindet. Die „Brunner Heide“ erhielt in den letzten zwei Jahren größeres Interesse, da es durch die Eigentümer Abholzungen und Absperrungen des Areals gab. Eine Bürger*inneninitiative, aber auch Oppositionspolitiker*innen kämpfen nun für den Erhalt als Naherholungsgebiet.

Im Westen grenzen zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen an den Raum der Triester Straße. Landwirtschaft bildet die Grundlage regionaler Versorgung. Darüber hinaus ist sie als unversiegelte Fläche ein schützenswertes Gut.



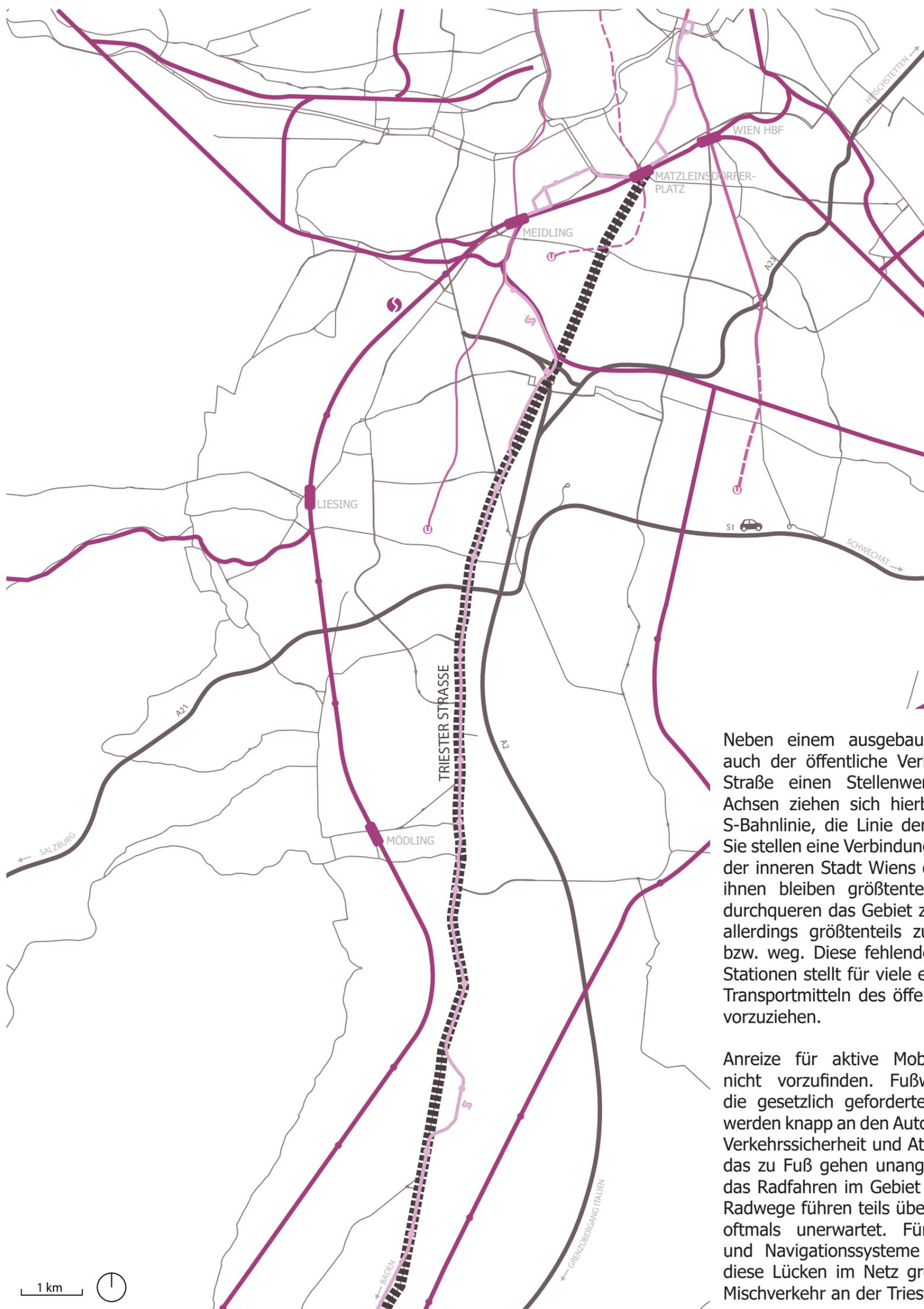


Wie bewegt sich Mensch in der Umgebung fort?

Im Raum des Planungsgebietes ist das Auto als Alltagstransportmittel unumstritten. Zwar ist das Fortbewegen auf den Straßen für alle Verkehrsteilnehmer*innen möglich, doch meistens nur an unattraktiven Wegen, die oftmals ein gewisses Gefahrenrisiko bergen. Die teils dreispurige Triester Straße stellt mit Geschwindigkeiten von bis zu 70 Stundenkilometern eine schnelle und direkte Verbindung zwischen dem Wiener Süden und der Großstadt selbst her. Parkstreifen trennen die Fahrspuren von anderen Verkehrsteilnehmer*innen, wodurch für die Autofahrenden ein Raum geschaffen wird, der nur für sie alleine bestimmt ist. Doch auch die Umgebung der Straße lässt keinen Zweifel daran aufkommen, dass das Auto kaum wegzudenken ist. Parkflächen häufen sich - sei es an der Straße selbst oder als Fülle einer Baulücke. Nicht immer ist klar zu welchem Gebäude diese zugehörig sind oder für wen sie angedacht waren. Ebenso sind die wichtigsten Hotspots des Gebietes über Verbindungsstraßen vernetzt, sodass man meinen könnte, es sei jeder Baublock von Straßen des motorisierten Individualverkehrs umschlossen. Hier wurde der Wunsch nach einer autogerechten Stadt zum Ausdruck gebracht, der im 20. Jahrhundert durch die Motorisierung zum Trend in der Planung wurde. Durch das Bewusstsein der Klimakrise und dem neuem Verständnis öffentlichen Raum zu nutzen, wurde diese Denkweise überholt und bedarf eine Umstrukturierung des Raumes.



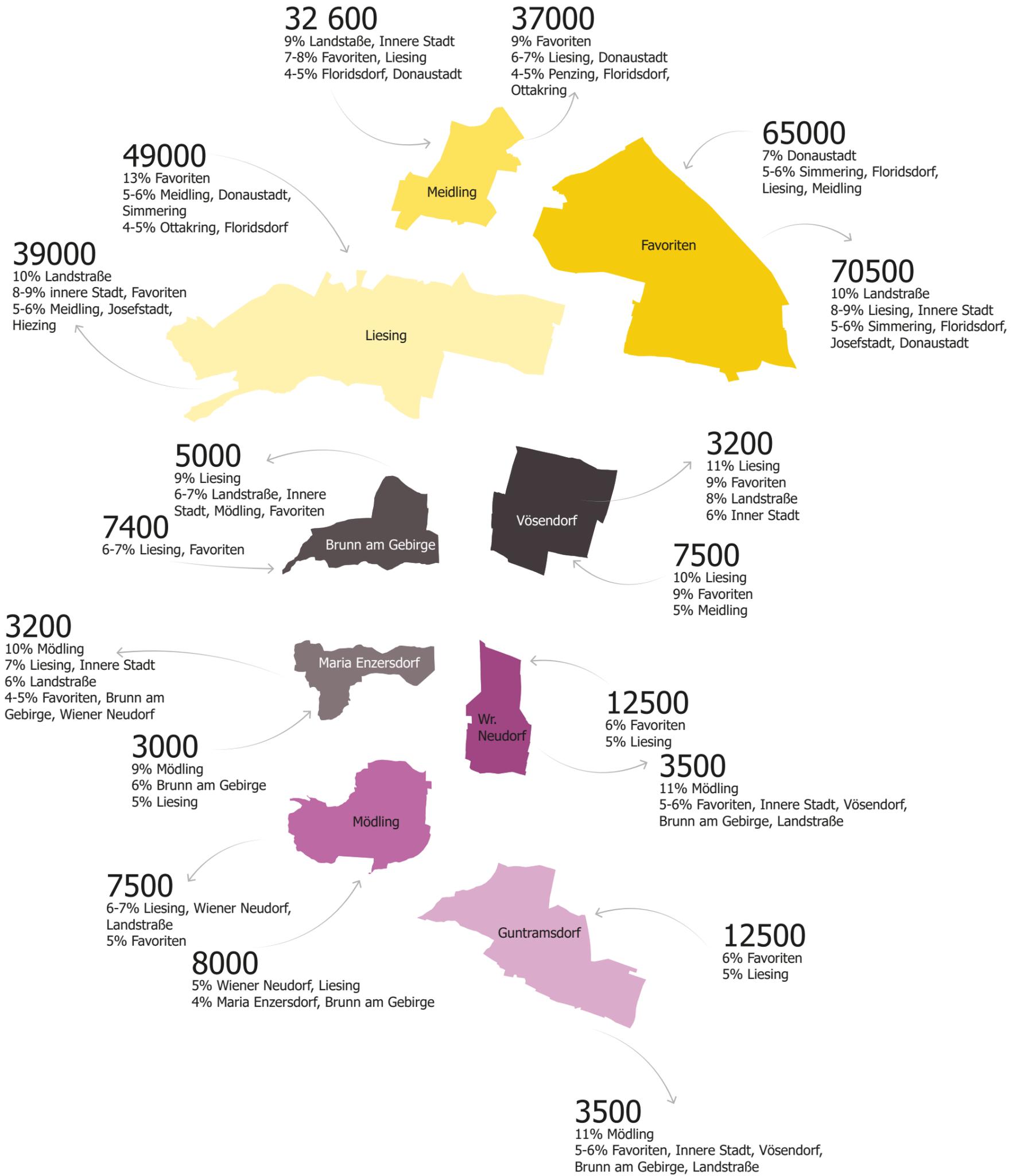
Überregionales Verkehrsnetz



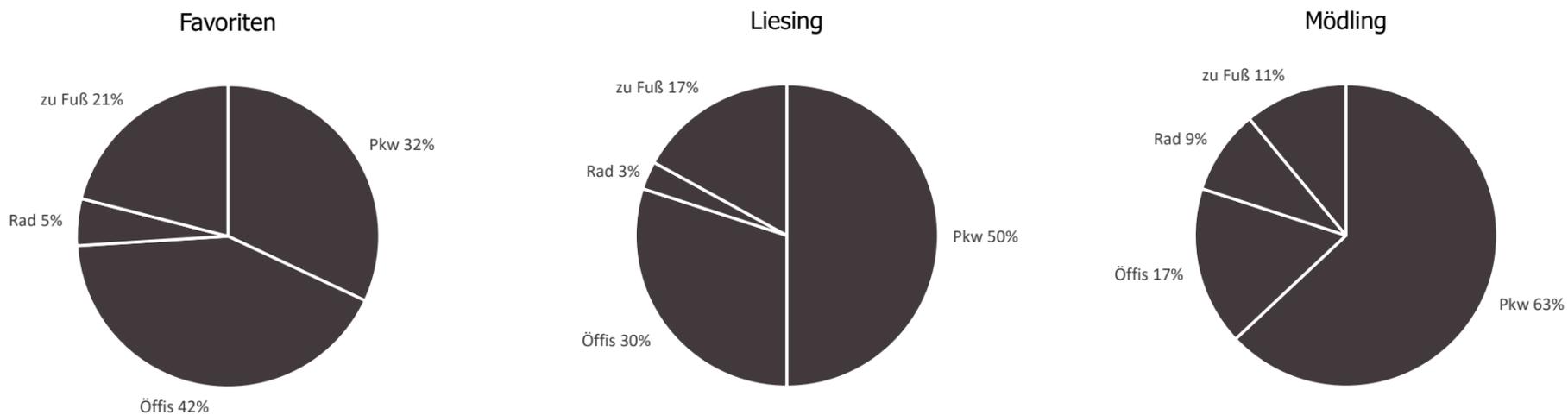
Neben einem ausgebauten MIV-Netz schafft sich auch der öffentliche Verkehr im Raum der Triester Straße einen Stellenwert. Drei starke Nord-Süd-Achsen ziehen sich hierbei durch das Gebiet: eine S-Bahnlinie, die Linie der U6 und die Badner Bahn. Sie stellen eine Verbindung zwischen dem Umland und der inneren Stadt Wiens dar - Beziehungen zwischen ihnen bleiben größtenteils aus. Einzelne Buslinien durchqueren das Gebiet zwar auch horizontal, führen allerdings größtenteils zu und von Ortskernen hin bzw. weg. Diese fehlende Vernetzung der einzelnen Stationen stellt für viele ein großes Hindernis dar, die Transportmitteln des öffentlichen Verkehrs dem Auto vorzuziehen.

Anreize für aktive Mobilität sind wenig bis gar nicht vorzufinden. Fußwege reichen kaum über die gesetzlich geforderte Mindestbreite hinaus und werden knapp an den Autostraßen geführt. Lautstärke, Verkehrssicherheit und Attraktivität sind Faktoren, die das zu Fuß gehen unangenehm machen. Doch auch das Radfahren im Gebiet erweist sich als unrentabel. Radwege führen teils über lange Umwege und enden oftmals unerwartet. Für die meisten Wegweiser und Navigationssysteme gibt es als Vorschlag für diese Lücken im Netz größtenteils eine Antwort: im Mischverkehr an der Triester Straße.

Pendler*innenströme

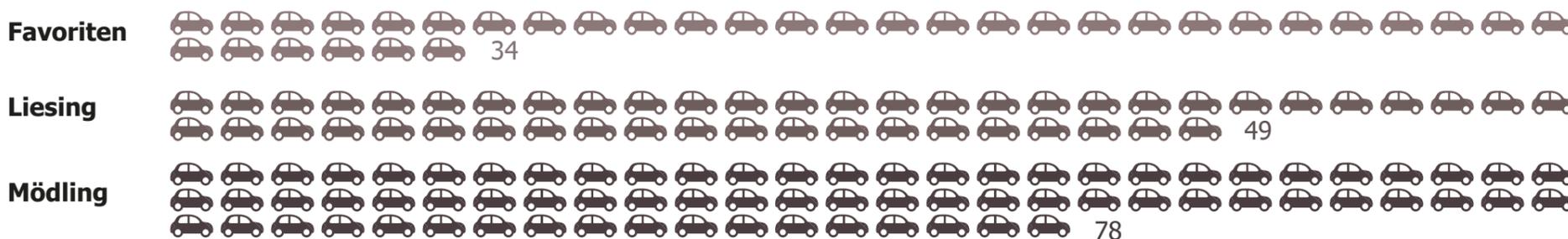


Wie werden die Wege zurückgelegt?



Quelle: Stadt Wien 2021 UND Stadtgemeinde Mödling 2016

Wie viele Autos besitzen 100 Menschen in ... ?



Quelle: Stadt Wien 2021 UND Statistik Austria 2020

Wie weit komme ich...

mit dem Auto?

mit den Öffis?



in 15 Minuten

Quelle: Google Maps

Es geht klar hervor: wo der öffentliche Verkehr abnimmt, nimmt der Autoverkehr zu.

Besonders deutlich wird dies im direkten Vergleich der drei Bezirke Favoriten, Liesing und Mödling. In Favoriten befindet sich die beste Anbindung an den öffentlichen Verkehr, wobei 42% aller Wege mit diesen zurückgelegt wird und um 10% weniger mit dem Auto. Im Bezirk Mödling wiederum werden knapp zwei Drittel aller Wege mit dem Auto begangen und nur 17% durch Busse oder der S-Bahn.

Ebensodeutlich wird diese These am Kraftfahrzeugbesitz je Einwohner*in, der in Mödling mehr als doppelt so hoch ist wie in Favoriten, wobei hierbei natürlich soziale und finanzielle Faktoren eine enorme Rolle spielen.

Doch auch in den Erreichbarkeiten liegt das Auto klar in Führung. Ausgehend von verschiedenen Hotspots an der Triester Straße, kommt man innerhalb von 5 und 10 Minuten mit dem Auto am weitesten. Kein Abschnitt der Triester Straße und deren unmittelbaren Umgebung bleibt unerreicht, ganz im Gegenteil zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß. Auch scheint es auf den ersten Blick so, das Gebiet mit dem Rad gut abdecken zu können. Wirft man allerdings einen tieferen Blick hinein wird deutlich: schnelles Radfahren und weites vorankommen ist nur dann möglich wenn sich Radfahrende im Mischverkehr mit Autos befinden, wodurch weite Strecken möglich werden, allerdings ein hohes Gefahrenpotenzial in Kauf genommen werden muss.

Radwegenetz



zu Fuß?



in 10 Minuten

mit dem Rad?



in 5 Minuten



Die Triester Straße fungiert als Überwindung räumlicher Distanz und zieht eine Schneise durch den Raum. Diese Barriere entsteht aber nicht alleine durch das Dasein der Straße selbst, sondern großteils durch die Homogenität entlang der Straße, die durch die Vormachtstellung eines dominierenden Faktors zustande kommt - dem Auto. Durch den MIV als unangefochtene Nummer Eins wird dem heterogenen Raum um die Triester Straße die Möglichkeit genommen Einzug zu halten und Einfluss zu nehmen.

***„Die Räume der Triester
Straße werden geprägt
durch die Dominanz des
MIVs und lassen somit
zukunftsorientierte
Entwicklungen kaum zu.“***

3

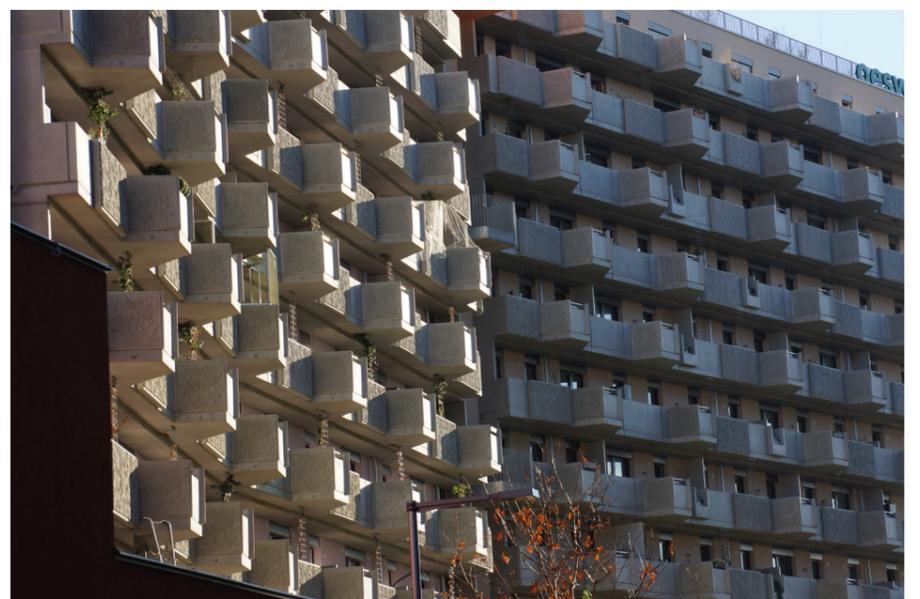
Prognosen

Wodurch gerät der Raum unter Druck?

Der Raum gerät zusätzlich unter Druck durch...

das Bevölkerungswachstum

Die letzten Jahrzehnte seit dem Beginn der Industrialisierung ist die Bevölkerung stark angewachsen. Noch 2022 zählt Österreich laut Prognosen 9 Mio. Einwohner*innen, 2090 sollen es um die 10 Mio. Einwohner*innen in Österreich geben. Das starke Bevölkerungswachstum erfordert ein Umdenken in der Schaffung von Wohnraum und öffentlichen Räumen.



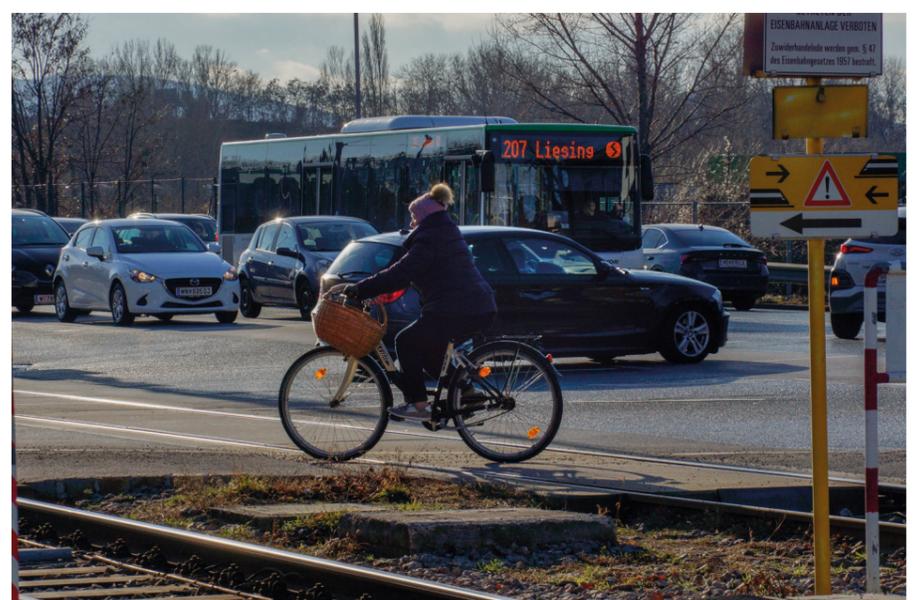
die Klimakrise

Die Klimakrise ist ein globales Problem, das die größte Herausforderung der heutigen Zeit darstellt. Für die Raumplanung ist es somit selbstverständlich auf diese zu reagieren und in allen Bereichen nachhaltige Entwicklungen zu fördern. Es gilt unseren Planeten zu schützen, um so auch den nächsten Generationen ihre Lebensgrundlage zu erhalten.



die Mobilitätswende

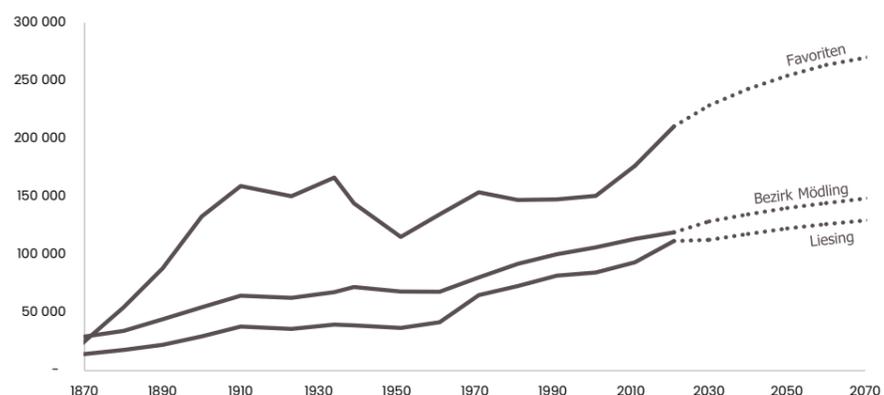
Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende kommt insbesondere durch die Klimakrise zustande. Das Zeitalter der autogerechten Stadt ist vorüber und neue Mobilitätsmodi entwickeln sich weiter. Anstatt Verbrennungsmotoren werden Elektromotoren eingesetzt. Autonomes Fahren, Shared-Angebote und aktive Mobilität gerät in den Vordergrund.



Bevölkerung - wie wird Mensch in Zukunft leben?



Bevölkerungswachstum und Bevölkerungsprognosen



Quelle: Stadt Wien 2021 UND Statistik Austria 2020

In den nächsten Jahren ist weltweit, auch in Österreich mit einem starken Bevölkerungswachstum zu rechnen. Vor allem im städtisch geprägten Bezirk Favoriten ist dieses sehr hoch. Bis zum Jahr 2075 wird mit einem Zuwachs von 62 000 Menschen gerechnet. Somit müssen sich insbesondere die Randbezirke und das direkte Umland von Großstädten der Herausforderung stellen, neuen Wohnraum zu schaffen. Boden ist ein endliches, nicht vermehrbares Gut. Der Bedarf an Wohnraum scheint es nicht.

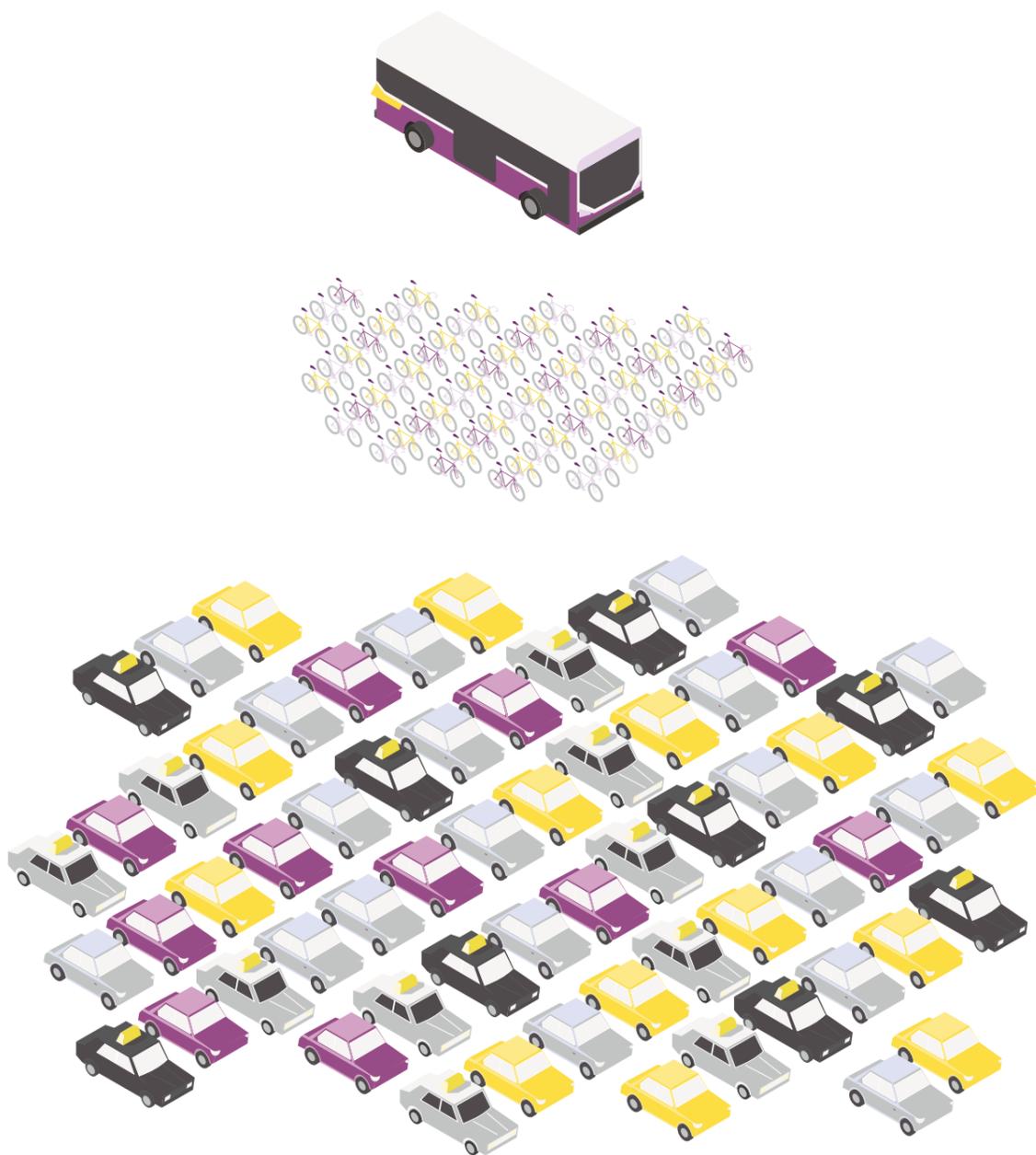
Bis heute ist die suburbane Region Wiens von Einfamilienhäusern dominiert. Eine Wohnform, die Einzelnen viel bieten kann, für die Gesamtheit allerdings auf Dauer durch den hohen Flächenverbrauch nicht tragbar ist. Wird ein Boden einmal versiegelt, stirbt das Bodenleben ab. Eine Entsiegelung und Reaktivierung des Bodens ist an hohe finanzielle Mittel und einen enormen Zeitaufwand gebunden.

In den letzten drei Jahren wurde ein eher geringes Bevölkerungswachstum von 1,3% gemessen, wohingegen die Flächeninanspruchnahme in den letzten drei Jahren um 4,9% gestiegen ist. Der tägliche Gesamtflächenverbrauch liegt in Österreich bei knapp 25 Hektar. Dieser Wert entspricht einer Fläche von 35 Fußballfeldern und liegt somit um das Zehnfache über dem Reduktionsziel der Nachhaltigkeitsstrategie.

Quelle:
 OpenStreetMap 2021
 Österreich unter der Enns (1773-1781): Josephinische Landaufnahme
 Habsburger Monarchie (1869-1887): Franzisco-Josephinische Landesaufnahme

Mobilitätswende - was kommt nach dem Auto?

63 Menschen finden Platz in ...



Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges war das wichtigste städtebauliche Leitthema jenes der autogerechten Stadt. Das Auto war ein Zeichen der Unabhängigkeit, der Freiheit. Der enorme Platzverbrauch und die negativen Folgen auf die Klimakrise wurden negiert. Der Verkehr verursacht 30% aller CO₂-Emissionen in Österreich. „Dabei ist der höchste Anteil der Emissionen im Verkehr auf den Straßenverkehr und hier insbesondere auf den PKW-Verkehr zurückzuführen“, schreibt das Umweltbundesamt.

Heute wird von Planer*innen versucht die autogerechte Stadt zur menschengerechteren Stadt zu wandeln. Der öffentliche Raum soll nicht mehr nur dem Auto zur Verfügung stehen, sondern verschiedensten Verkehrsteilnehmer*innen Platz geben. Die Stadt Wien setzt seit Jahren auf Öffentlichen Verkehr. Durch den Ausbau der U-Bahn-Linie U2 und den Bau der neuen U-Bahn-Linie U5 wird das Netz massiv erweitert, was enorme Auswirkungen auf den Raum der Triester Straße haben wird. Durch den Ausbau von Radinfrastruktur, die von neuen Radwegen und Radhighways durch die ganze Stadt bis hin zur Aufstockung von Sharing-Stationen in allen Bezirken reicht, wird das Radfahren, das als alternatives Alltagsverkehrsmittel zum Auto und den Öffis gesehen wird, gestärkt.

Abb. 01: Platzverbrauch der unterschiedlichen Mobilitätsmodi

Verbleibendes CO₂-Budget Österreichs – Treibhausgasemissionen außerhalb des Emissionshandels

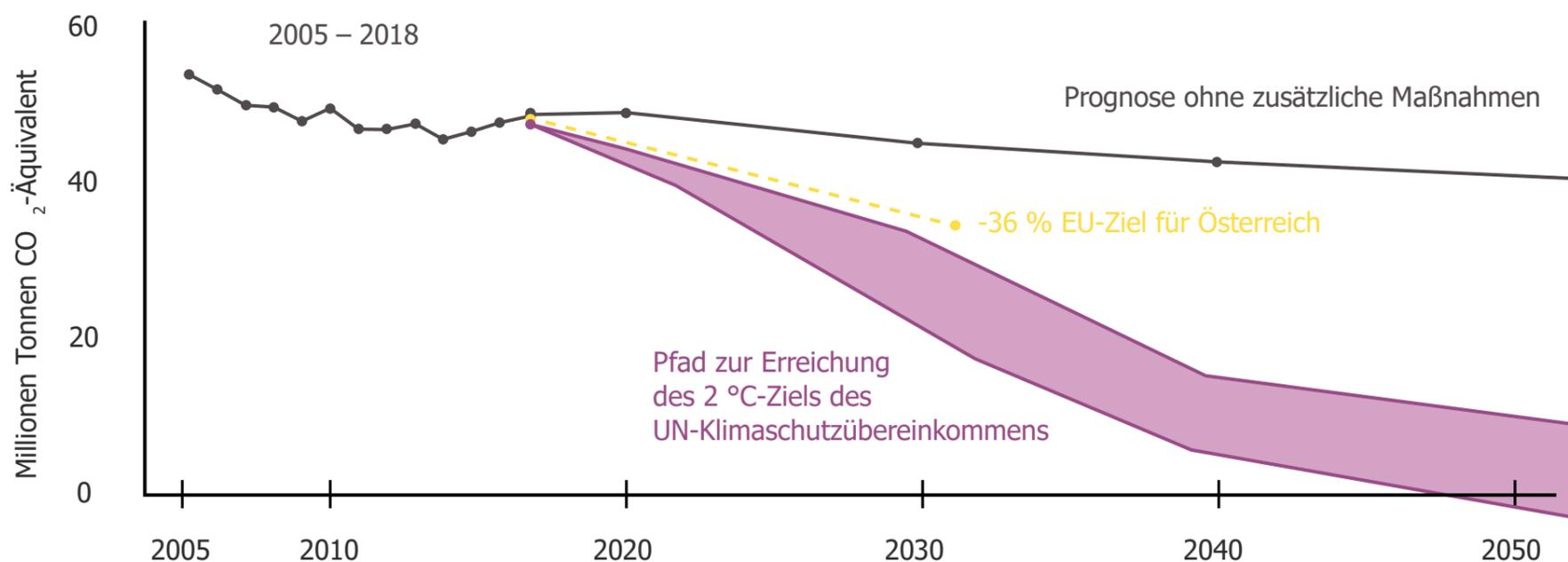


Abb. 02: Treibhausgasemissionen

Klimakrise - wie heiß werden Städte in Zukunft?

„Boden für Alle“: Wenn jeder ein Haus baut

Über die fortschreitende Zersiedelung des Landes wird seit Jahrzehnten diskutiert.

Abb. 03

ZERSIEDELUNG

Verbauen wir unser Land?

Abb. 04

Raumplanung unter erschwerten Klimabedingungen

Der Klimawandel stellt auch die Raumplanung vor große Herausforderungen. Extremwetterereignisse wie Starkregen, Hitze- und Trockenheit wirken sich direkt auf die Flächennutzung aus und schränken sie an vielen Orten ein. Zahlreiche Landflächen eignen sich zum Beispiel wegen des Hochwasserrisikos nicht mehr für Neubaugebiete.

Abb. 05

Klimawandel: Extremere Wetterereignisse kommen auf uns zu

Wissenschaftler erwarten künftig mehr Starkregen, aber auch ein schwankenderes Klima

Abb. 06

Die Raumplanung muss das Klima schützen

Kann die Raumplanung helfen, die Klimakrise zu lösen? Die Antwort ist eindeutig: Ja. Der Klimawandel wirkt sich auf jeden Raum aus, zu jeder Zeit. Diese Raumwirksamkeit bringt es mit sich, dass die Raumplanung sogar stärker noch als andere Disziplinen in der Verantwortung steht, den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel voranzutreiben.

Abb. 07

Klimawandel lässt Waldbrände eskalieren

Derzeit frisst sich Feuer durch Wälder in Italien, Griechenland, Spanien und der Türkei, auch in Sibirien und Kalifornien haben Waldbrände bedrohliche Ausmaße erreicht. Das ist laut Modellrechnungen vor allem dem Klimawandel geschuldet.

Abb. 08

Seit Beginn der Industrialisierung verbrennen Menschen massiv fossile Rohstoffe wie Kohle, Gas und Erdöl. Die Bevölkerung ist drastisch gestiegen und das Konsumverhalten hat sich verändert. Menschen auf aller Welt arbeiten gegen die Natur, verbauen fruchtbare Böden, holzen Regenwälder, die Lungen unseres Planeten, ab und verschmutzen die Meere. Die Ökosysteme geraten in ein Ungleichgewicht und das Klima heizt sich auf.

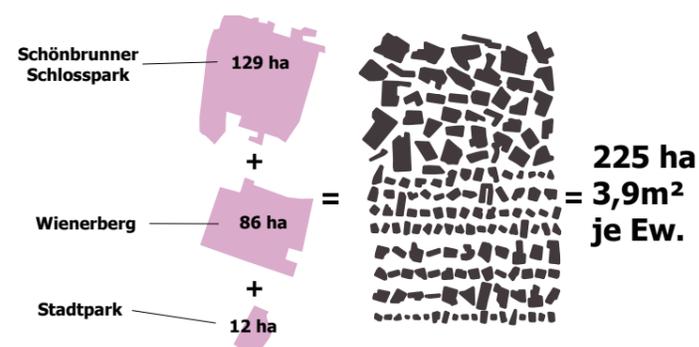
Die Klimakrise stellt für uns Menschen eine existenzielle Bedrohung dar. Die Auswirkungen sind jetzt schon zu spüren, auch hier in Österreich. Weltweit sind Folgen wie der Anstieg von Extremwetterereignissen, massives Artensterben, Dürreperioden, Überschwemmungen und Millionen Klimaflüchtende zu erwarten. In einer globalisierenden Welt sind alle Räume von diesen Folgen betroffen.

Alle Städte sind von zunehmender Hitze in den Sommermonaten betroffen, da sich bebaute Gebiete stärker aufheizen. Vor allem vulnerable Gruppen, wie Kinder und ältere Menschen, leiden vermehrt an Schlafstörungen und Gesundheitsproblemen. Während es Anfang des 20. Jahrhunderts in Österreich zwei Hitzetage (Tage mit über 30 Grad) hatte, sind es im Jahr 2019 bereits fünfzehn. Dieser Wert wird sich bis ins Jahr 2030 voraussichtlich verdoppeln und bis Ende des Jahrhunderts auf 50 Tage pro Jahr ansteigen.





Quelle: Copernicus Urban Atlas 2006 & 2018 UND Statistik Austria 2020



Quelle: Copernicus Urban Atlas 2006 & 2018 UND Statistik Austria 2020

Die Erde hat sich seit Beginn der Industrialisierung bereits um ein Grad Celsius erwärmt. Laut Prognosen beträgt der Anstieg der Temperatur bis 2100 drei Grad Celsius bei gleichbleibenden Emissionen. Um dem gesamtheitlich entgegenzuwirken, bedarf es strikte Abkommen, sodass so viele Länder wie möglich versuchen ihre Emissionen zu minimieren und Nachhaltigkeit in jeder Branche an erster Stelle steht. Das Pariser Klimaabkommen hat zum Ziel, den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen.

Um auf die Herausforderung der Klimakrise in der Raumplanung und im Städtebau zu reagieren, müssen sämtliche Planungen dazu beitragen, die Ziele zu erreichen. Es ist somit selbstverständlich, dass auch in diesem Konzept die Klimakrise als größte Herausforderung gesehen wird, auf die mit allen Mitteln reagiert wird. Durch das Stoppen der Versiegelung fruchtbarer Böden, die Bündelung der Siedlungsentwicklung, Green Building, den Ausbau alternativer Verkehrsmittel zu dem Auto und die Begrünung der Städte werden Städte nachhaltiger gestaltet und die Lebensbedingungen der Menschen verbessert.

Hitzeinseleffekt in Wien

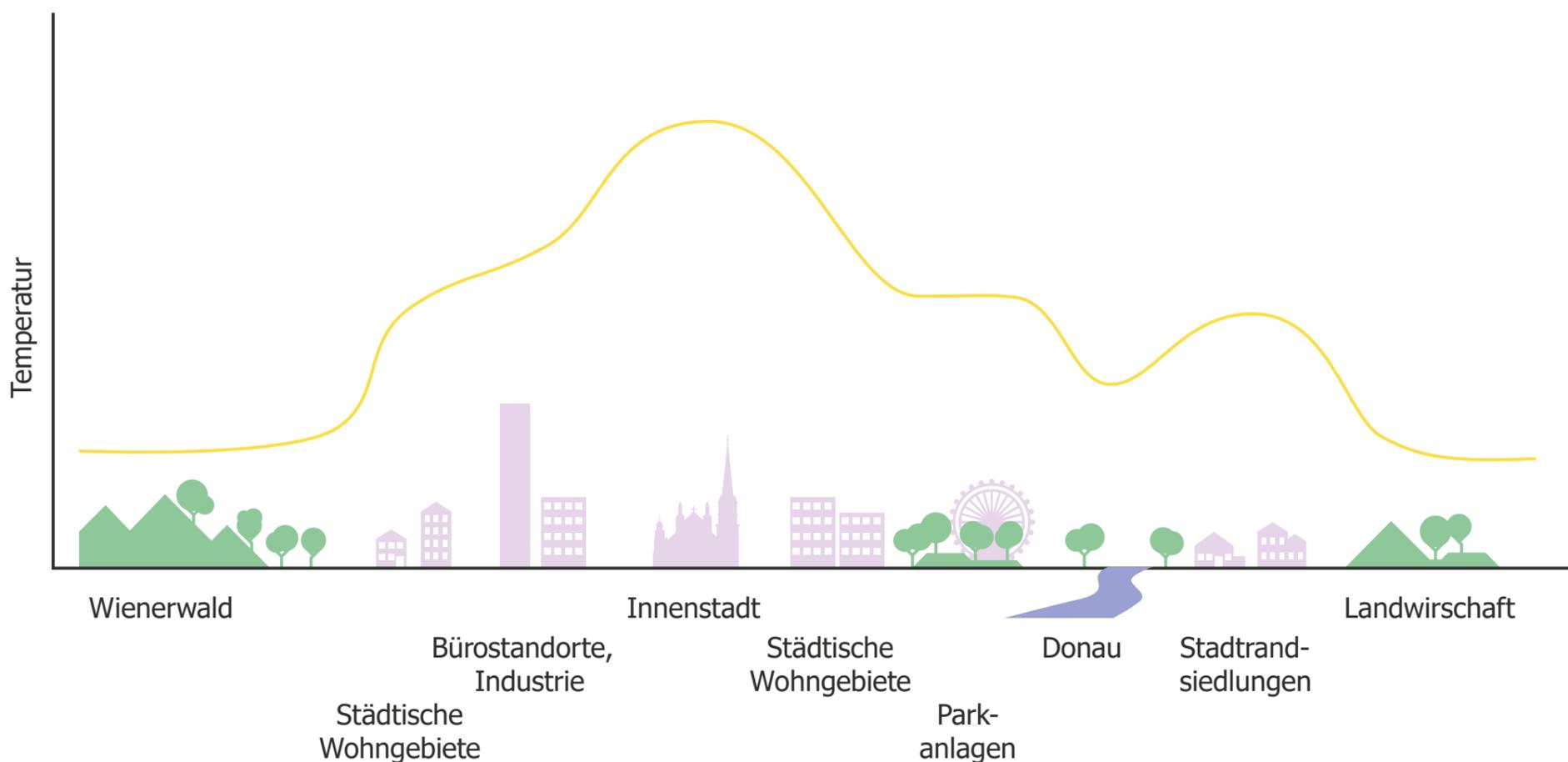


Abb. 09: Hitzeinseleffekt

Erste Reaktionen der Impulsräume

IMPULSRÄUME

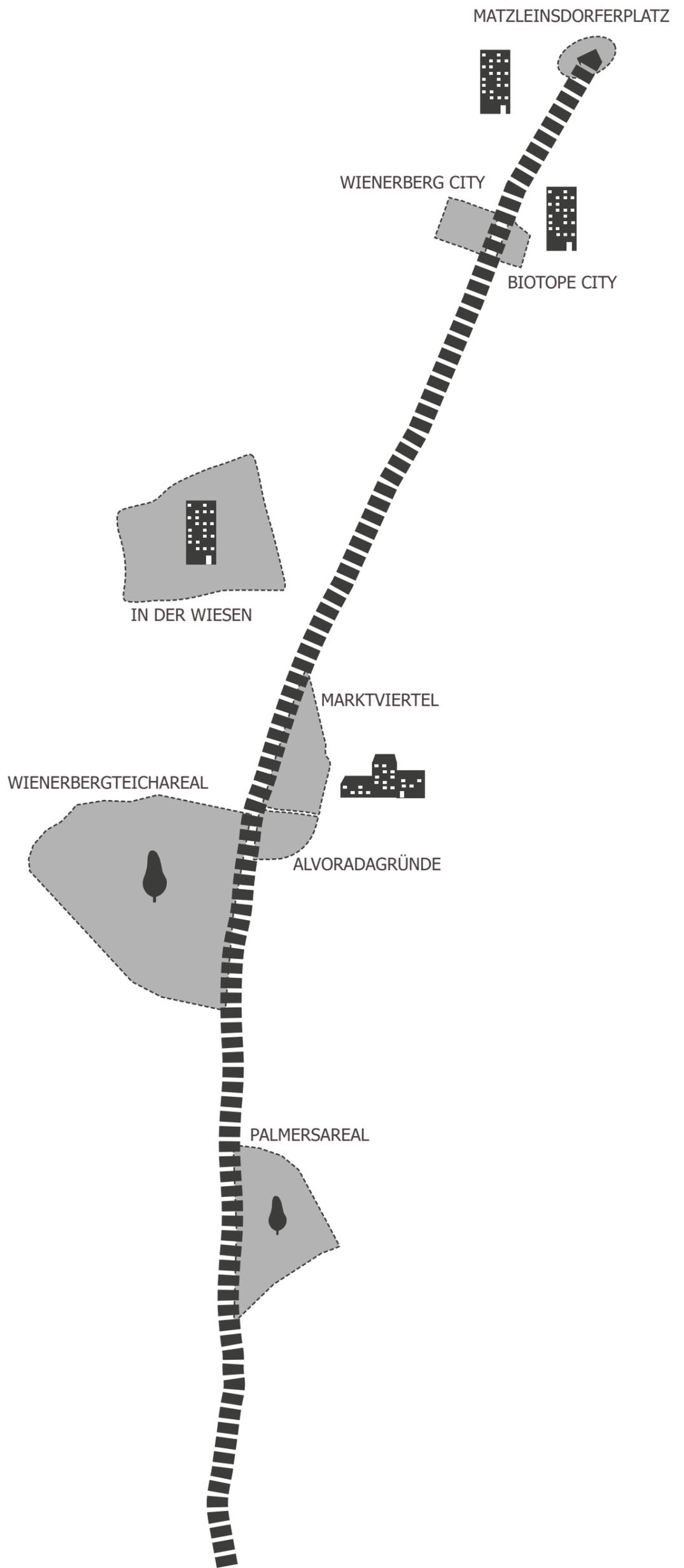
Im Gebiet rund um die Triester Straße gibt es schon viele Impulsräume, die auf die Herausforderungen reagieren. Sie sind Entwicklungsgebiete, die bereits fertiggestellt sind (wie die *Biotope City* und *In der Wiesen*) die gerade entstehen (wie der *Matzleinsdorferplatz*) oder in Planung sind (wie das *Marktviertel* und die *Alvoradagründe*). Auch Brachflächen (wie das *Palmersareal* und das *Wienerbergteich Areal*) die ein hohes Potenzial für zukünftige Planungen bringen, gelten als Impulsraum.

Die *Biotope City* reagiert unter anderem auf die Klimakrise in Form von Green Building und Regenwassermanagement. *In der Wiesen* reagiert auf den Bevölkerungsanstieg, indem rund um einen öffentlichen Verkehrsknotenpunkt stark nachverdichtet wird. Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende bringt der *Matzleinsdorferplatz* zum Ausdruck. Hier findet man zukünftig zusätzlich zu Straßenbahnen, Bussen und S-Bahnen Anschluss an die U2, Car- und Bike-Sharing.

Diese Teilentwicklungsgebiete setzen Schritte, um diesen Herausforderungen entgegenzusteuern, allerdings nur vereinzelt und jeweils für sich. Die Konzepte und Planungen enden an ihrer Baufeldgrenze.

DER RAUM DER TRIESTER STRASSE IST DEN HERAUSFORDERUNGEN DER ZUKUNFT NICHT GEWACHSEN, NUR EINZELNE GEBIETE RUND UM DIE STRASSE WIRKEN VORBEREITET.

Der Druck dieser Prognosen ist enorm groß, sodass es nicht ausreicht, sich einzeln darauf vorzubereiten. Es braucht zusammenhängende und flächenübergreifende Konzepte, die gemeinsam auf den Druck reagieren.





Matzleinsdorfer Platz



Biotope City



In der Wiesen



Wienerbergteich Areal

44

Konzept

Wie soll sich der Raum in Zukunft entwickeln?

So könnte die Triester Straße aussehen

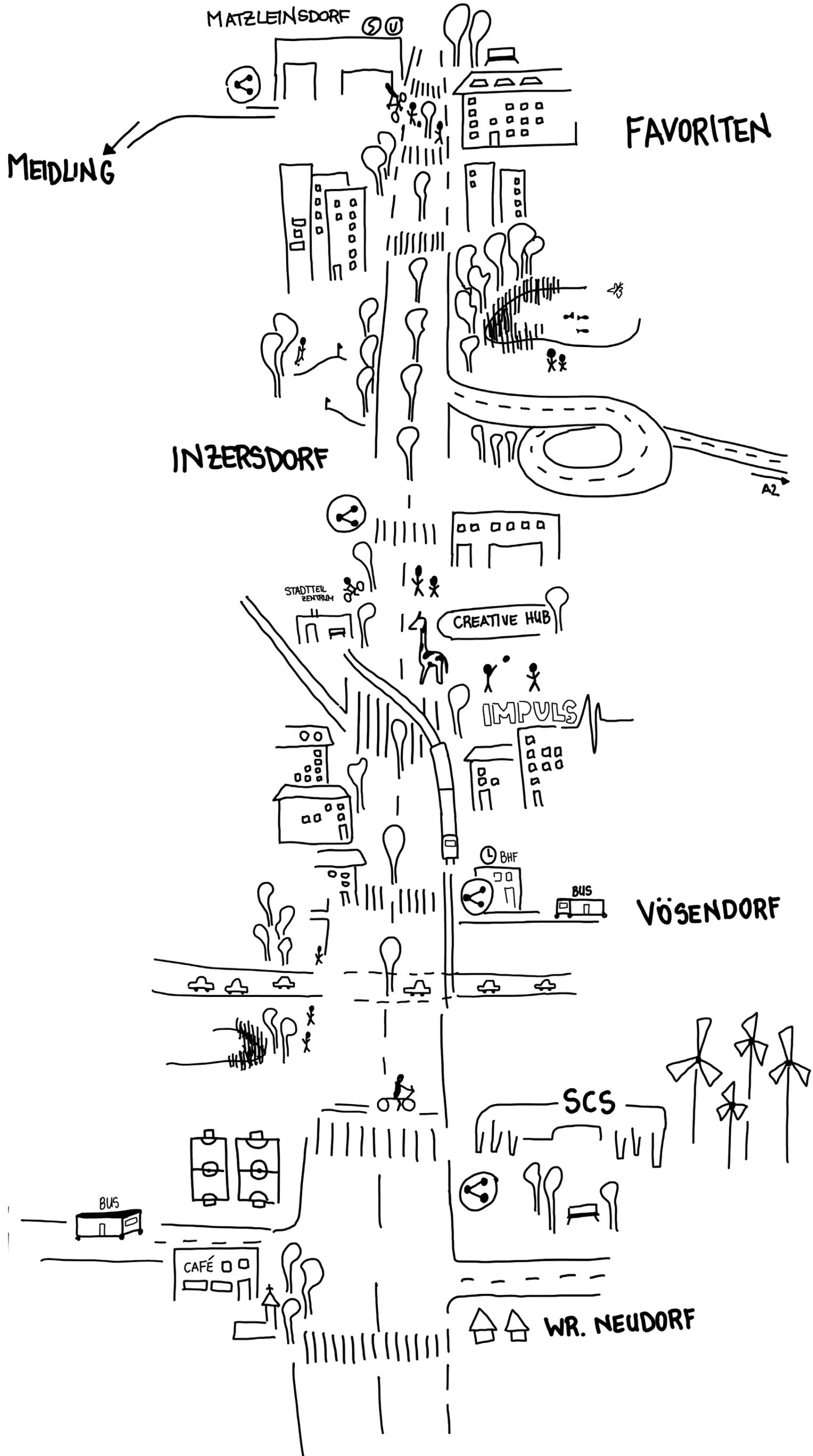
Mit dem Lastenrad nach Triest (25 Jahre später)

Ich bin am Matzleinsdorferplatz. Hier startet meine Reise nach Triest mit dem Lastenrad. Ich habe schon vor Jahren mein Auto verkauft und bin voll und ganz auf das Lastenrad umgestiegen. Der Matzleinsdorferplatz ist viel mehr als nur ein Verkehrsknotenpunkt. Menschen verweilen in Cafés, Kinder spielen auf der grünen Wiese Fußball und andere liegen gemütlich in Hängematten zwischen den 40 Meter hohen Bäumen. Beim Bahnhofsaustritt herrscht ein großes Getümmel. Viele Menschen gehen zum Bahnsteig der S-Bahn, andere steigen um in die U2, einige nutzen ihr eigenes Lastenrad oder eines der vielen Sharing Angebote. Autos gibt es hier kaum noch, die einzigen die mir auffallen, sind elektrische Lieferwagen, und vereinzelt E-Sharing Fahrzeuge und autonome KFZs - wenn man die überhaupt noch als Autos bezeichnen kann.

Mit dem Lastenrad bin ich hier die schnellste Verkehrsteilnehmende. Ich habe fast immer Vorrang gegenüber dem motorisierten Verkehr. Baumalleen definieren den Straßenraum - ich fahre ausschließlich im Schatten der Baumkronen. Bei der Biotope City stelle ich mein Lastenrad schnell ab. Ich überquere mit vielen anderen Personen die Straße und hole mir noch schnell einen Kaffee. Mit ihm in der Hand lass ich mich noch das letzte Stück in den Wienerberg rollen. Dort treffe ich viele Menschen, die gerade mit Badesachen aus der U2 gestiegen sind. Viele kommen aber auch mit Shared Bikes, die sie direkt vor dem Eingang des Naherholungsgebietes abstellen können. Im Wienerberg ist es kühl. Ich setze mich auf eine Bank und genieße noch einen letzten Kaffee in Wien. Nachdem ich in Gedanken verloren in eine Art Tunnelblick gefallen bin, schlage ich mit beiden Handflächen auf meine Oberschenkel, stehe abrupt auf, seufze laut "So!" und begeben mich auf die Weiterreise.

Ich wähle den schnellsten Weg raus aus Wien - die Triester Straße. Jetzt kommt etwas Geschwindigkeit ins Spiel, es geht bergab. Zügig geht's am Wienerberg und am Draschepark vorbei und schon bin ich wieder in einem Stadtteilzentrum. Hier werde ich etwas langsamer. Nicht, weil ich nicht schneller vorankommen könnte, sondern weil es hier einfach einiges zu sehen gibt. Der Raum hier war einmal komplett auf das Auto ausgelegt. Vor 25 Jahren wär ich hier sicher nicht durchgeradelt.

Zwischen Ateliers und Co-Working Spaces findet man kleine Cafés und Fahrradgeschäfte. Ich radle gemütlich den schattigen Boulevard entlang. Beim berühmten-berüchtigten Creative Hub direkt hier im Grätzl beobachte ich jemanden, der einen Roboter bedient, der kühle Cocktails kreiert. Eine weitere Person malt ein Stillleben direkt am breiten Gehsteig. Als ich an einem der gemütlichen Pocket Parks vorbei fahre, höre ich eine bekannte Stimme "Hallo!" rufen. Ich muss zweimal schauen bis ich erkenne wer da steht. Es ist ein alter Schulfreund. Ich stelle mein Lastenrad ab und geselle mich zu ihm. Ich frage ihn, was er hier im Grätzl macht. Er antwortet simpel: "Schau dich um! Wer will hier nicht seine Zeit verbringen? Ich bin vor 3 Jahren hierher gezogen in eines der renovierten Wohnhäuser gleich dort drüben." „Ergibt Sinn“, denke ich mir und setze mich zu ihm. Die Zeit verfliegt nur so, wenn man sich mit alten Bekanntschaften unterhält. Plötzlich ist es zwei Uhr nachmittags aber ich denke mir nur: „Wer will schon nach Triest, wenn man so ein tolles Grätzl direkt um die Ecke hat“ und verbringe den restlichen Tag dort.

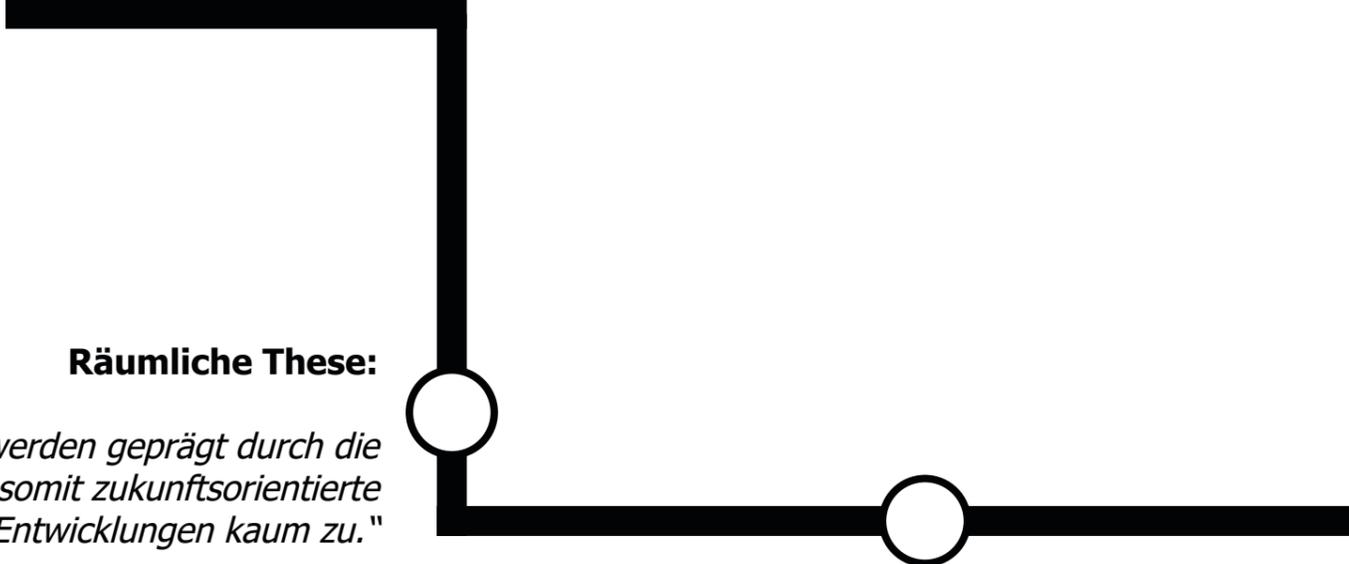


Es gilt die Triester Straße zu einer urbanen Achse werden zu lassen, die eine Verbindung der einzelnen Flächen herstellt, somit deren Potenziale bzw. Stärken bündelt und diese maximiert. Durch Revitalisierung wird die Triester Straße zu einem verbindenden Glied der heterogenen Umgebung und ist nutzbar für alle. Somit entsteht ein Netz an funktionsfähigen Räumen, das den Herausforderungen gemeinsam mit einzelnen Impulsen entgegentritt. Die Triester Straße wird zur Impulsträgerin.



„Durch Revitalisierung wird die Triester Straße zu einem zukunftsfähigen Rückgrat der Impulse im Raum.“

Konzept



Räumliche These:

„Die Räume der Triester Straße werden geprägt durch die Dominanz des MIVs und lassen somit zukunftsorientierte Entwicklungen kaum zu.“

Prognosen und Impulsräume

Impulsräume als erste Räume, die versuchen auf die Herausforderungen in dem Raum und zukünftige Prognosen, wie das Bevölkerungswachstum, die Klimakrise und die Mobilitätswende zu reagieren



Vision

„Durch Revitalisierung wird die Triester Straße zu einem zukunftsfähigen Rückgrat der Impulse im Raum.“

Leitthemen. Ziele. Maßnahmen.



Die Straße als nutzungsdiverser Raum

Eine gebündelte Siedlungsentwicklung steuern

Aufstocken und Baulücken schließen

Neue Wohnformen fördern

Politische Fehlanreize neutralisieren und schädliche Subventionen abbauen

Ein belebtes Stadtteilzentrum an der Triester Straße

Umnutzung der MIV-Räume in Kreativ- und Innovationsräume

Eine urbane Achse als Tor in die Stadt

Straßenraum umgestalten

Die Straße als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätsnetzes

Anreize fürs zu Fuß gehen setzen

Straßenraum umgestalten
Grün in städtische Strukturen integrieren

Ein funktionales Radwegenetz schaffen

Lücken im Hauptradrouthenetz schließen

Zugänglichkeit zum intermodalen Mobilitätsangebot erleichtern

Plattform für intermodale Wegketten entwickeln

Verkehrsknotenpunkte werden zur attraktiven Mobilitätsdrehscheibe

Mobility Hubs und Sharing Angebote etablieren

Stärkung des ÖV-Netzes

Modernisierung und Frequenzerhöhung der ÖV-Linien

Die Straße als Grünraumradiale

Landwirtschaftliche Flächen sichern

Landwirtschaft als Schutzgebiete ausweisen

Stadtgrün fürs Mikroklima

Grün in städtische Strukturen integrieren

Identität von Grünräumen hervorheben

Stadtwanderweg Triester Straße

Grünraumverbindungen schaffen

Grün in städtische Strukturen integrieren



Die Straße als nutzungsdiverser Raum

- Eine gebündelte Siedlungsentwicklung steuern
- Neue Wohnformen fördern
- Ein belebtes Stadtteilzentrum an der Triester Straße
- Eine urbane Achse als Tor in die Stadt

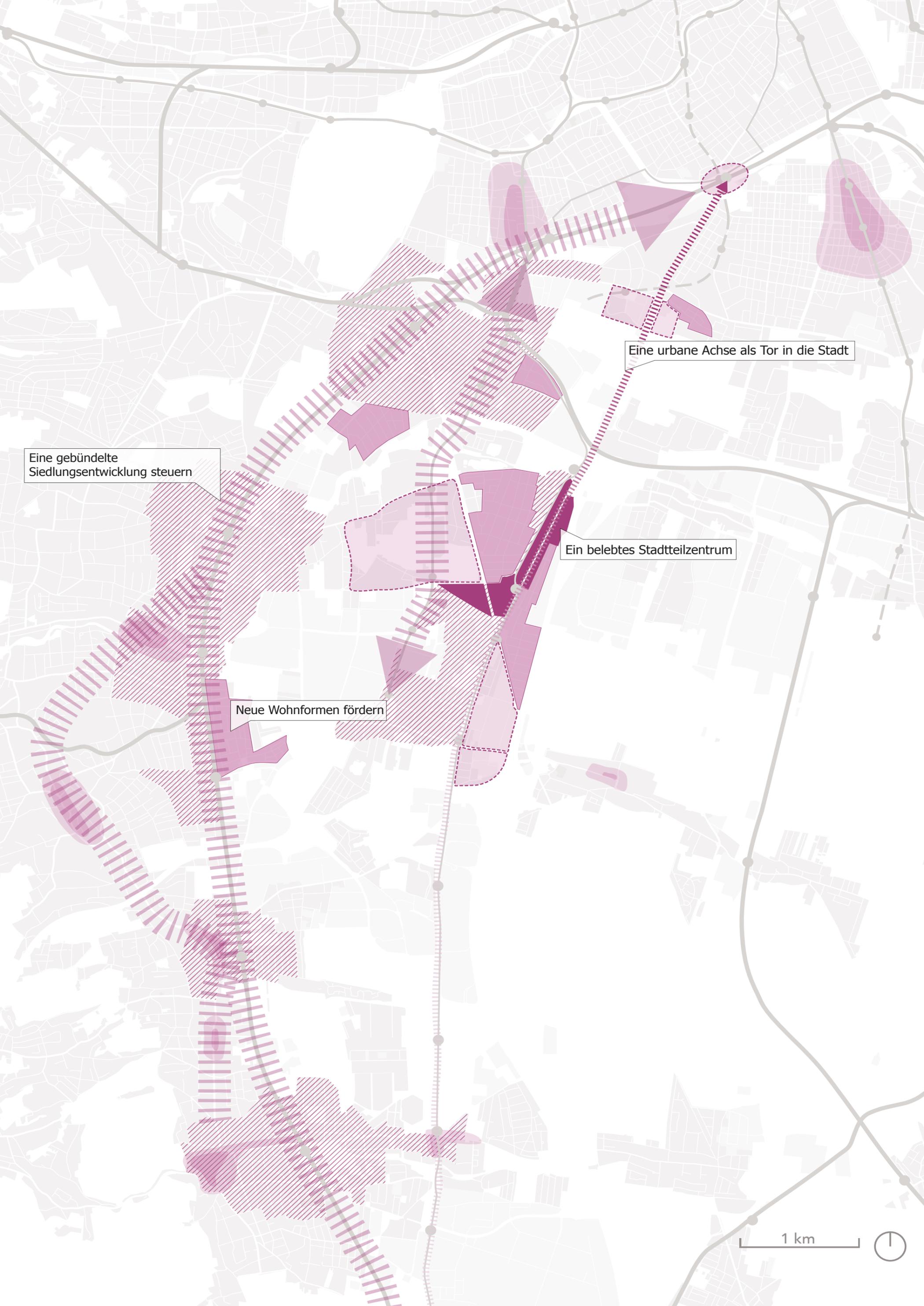
Die Straße als nutzungsdiverser Raum

Leitziele

-  Triester Straße als urbane Achse
-  Impulsräume
-  Nachverdichtungspotenzial
-  Siedlungsachsen
-  Einfamilienhaussiedlungen
-  Kreativ- und Innovationsräume

Grundlagen

-  Zentren
-  ÖV-Linien
-  ÖV-Stationen
-  Wohngebiet
-  Gewerbe- und Industrie



Eine gebündelte
Siedlungsentwicklung steuern

Neue Wohnformen fördern

Ein belebtes Stadtteilzentrum

Eine urbane Achse als Tor in die Stadt

1 km



Die Straße als nutzungsdiverser Raum

Das erste Leitthema hat als Ziel die Triester Straße zu einem nutzungsdiversen Raum werden zu lassen. Es geht also darum die Straße als nutzbaren öffentlichen Raum, für die Umgebung zugänglich zu machen.

Zum einen heißt das neue Adressen bzw. neuen Platz für Wohnraum zu schaffen, um dem Druck der Bevölkerungsprognosen standzuhalten. Dies erfolgt durch eine gebündelte Siedlungsentwicklung, die zum einen hin zu Zentren geführt wird. Zum anderen orientiert sie sich an Knoten des öffentlichen Verkehrs. Somit findet neuer Wohnraum in bestehender Struktur Platz, ohne den Prozess der Zersiedelung voranzutreiben. Zusätzlich sollen neue Wohnformen gefördert werden, die sich in ein zukunftsorientiertes Stadt-Land-Gefüge integrieren lassen. Ein Bevölkerungszuwachs geht mit der Notwendigkeit einher, öffentlichen Räume nutzbar zu gestalten. An der Triester Straße befinden sich viele MIV Räume - Räume die reine Autonutzungen beinhalten. Besonders in Werkstätten und alten Garagen gibt es das große Potenzial, zukunftsfähige Nutzungen zu integrieren, die nutzbar für möglichst viele Nutzungsgruppen sind. Durch die Integration von sozialen und kreativen Räumen, dem Handel und Dienstleistungen kann ein belebtes Stadtteilzentrum an der Triester Straße entstehen, das mit einer attraktiven Straße als öffentlichen Raum ausgestattet ist. Die Möglichkeit die Triester Straße als Impulsträgerin einzubinden entsteht. Die Straße wird dadurch mit ihren Räumen zu einem Aufenthaltsort und entwickelt sich zu einer urbanen Achse als Tor in die Stadt.

Eine gebündelte Siedlungsentwicklung steuern

Prognosen zeigen ganz klar, dass die Bevölkerung wächst - ein Druck unter dem nicht nur die Stadt selber, sondern insbesondere Randbezirke und Umland stehen, so auch der Raum der Triester Straße. Im Gegensatz zur inneren Stadt befindet sich hier noch unbebauter Boden, insbesondere an den Rändern der Gemeinde. Flächen drohen versiegelt zu werden und viele Bewohner*innen stehen durch lange Wege zu Ortskernen, Zentren und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in einer Abhängigkeit zum Auto. Ziel ist es daher die laufende Siedlungsentwicklung zu bündeln und in Richtung Knotenpunkte und Zentren zu steuern. Dadurch wird neuer Wohnraum geschaffen, ohne den Prozess der Zersiedelung voranzutreiben. Zugleich ermöglicht diese Konzentration eine dauerhafte Unabhängigkeit vom Auto für neu Ansässige.

Neue Wohnformen fördern

Der Traum des Eigenheims, den viele Personen verfolgen, ist in unserem Raum insbesondere in Liesing und Niederösterreich weit verbreitet. Großflächig reihen sich Einfamilienhaus und Garten an das des Nachbarn, ein Muster das maximal durch ein Carport unterbrochen wird. Auch wenn diese Wohnform für Einzelne mögliche Vorteile aufweist, zieht die Gesamtheit einen großen Nachteil daraus. Flächenversiegelung und Zersiedelung sind hiervon die Folge. Zwei Prozesse, die in Österreich enorme Herausforderung darstellen und durch Planung unbedingt gesteuert werden müssen. Ziel ist es eine Schwerpunktverlagerung bei finanziellen Förderungen zu veranlassen. Das Nachverdichten oder Umbauen zu einem zentrennahen Mehrfamilienhaus soll sich rentieren. Das Errichten eines Eigenheimes am Gemeinderand kann nicht weiter gefördert werden.

Ein belebtes Stadtteilzentrum an der Triester Straße

Die Triester Straße ist geprägt von autoorientierten Nutzungen. Werkstatt neben Autohaus und Parkplatz neben Garage prägen das gesamte Bild dieses Raumes. Die vielen Personengruppen aus der heterogenen Umgebung profitieren kaum bis gar nicht von diesen Einrichtungen. Der Raum wird uninteressant und von Verkehrsteilnehmer*innen, die ohne Auto unterwegs sind gemieden bzw. weit umfahren. Im Gebiet der Straße befinden sich zusätzlich viele Impulsräume, in denen Quartiere und Freiflächen entstehen. Doch die Funktion der Triester Straße wird hierbei nicht in Frage gestellt. Weiterhin wird sie als reine verkehrliche Verbindung zur Überwindung räumlicher Distanz hingenommen.

Doch die Straße und ihre Räume können mehr als nur das sein. Durch die Notwendigkeit einer Mobilitätswende, die im Rahmen anderer Maßnahmen vorangetrieben wird, erfolgt eine Schwerpunktverlagerung der Nachfrage an Nutzungen. Autoorientierte Nutzungen verlieren zunehmend an Bedeutung. Ziel ist es diese möglichst nachhaltig und nutzungsoffen nachzunutzen. Es sollen Einrichtungen ihren Platz finden, die zum einen das bauliche Potenzial von Werkstätten und Garagen aufgreifen, sodass dem Raum diese Identität nicht genommen wird. Zugleich handelt es sich um Nachnutzungen von denen möglichst viele Nutzungsgruppen profitieren und individuelle Funktionen erfüllen können.

Eine urbane Achse als Tor in die Stadt

Die Triester Straße ist das südliche Eingangstor der Stadt Wien. Im städtischen Kontext ist sie geprägt von gründerzeitlichen Gebäuden auf der einen Seite und großen Baumärkten, Tankstellen und vielfältigen Gebäudetypologien auf der anderen. Durch den Matzleinsdorferplatz, der zu einem großen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs wird, und städtebaulichen Projekten erhält der Raum eine neue Bedeutung. Von einem trennenden Element wird die Straße zu einem Aufenthaltsort. Durch eine Straßenraumumgestaltung wirkt die Triester Straße als verbindendes Element der unterschiedlichen Strukturen.



Die Straße als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätsnetzes

- Anreize fürs zu Fuß gehen setzen
- Ein funktionales Radwegenetz schaffen
- Zugänglichkeit zum multimodalen Mobilitätsangebot erleichtern
- Verkehrsknotenpunkte werden zur attraktiven Mobilitätsdrehscheibe
- Stärkung des ÖV-Netzes

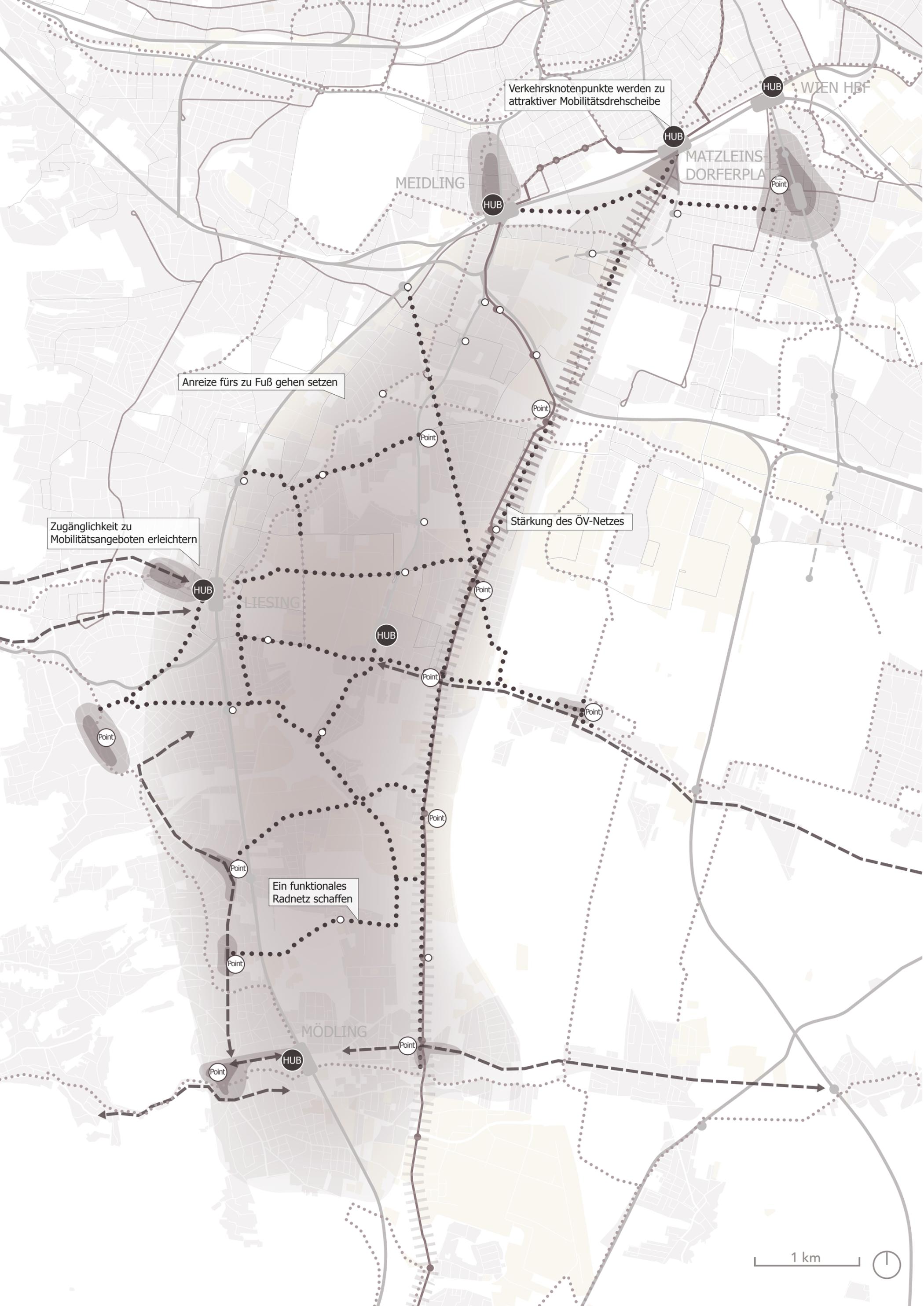
Die Straße als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätsnetzes

Leitziele

-  Mobility Stop
-  Mobility Point
-  Mobility Hub
-  Neue Radrouten
-  Gestärkte Busverbindungen
-  Attraktives Fußwegenetz

Grundlagen

-  Triester Straße
-  Zentren
-  Bestehende Radrouten
-  ÖV-Linien
-  ÖV-Stationen
-  ÖV-Knotenpunkte
-  Wohngebiet
-  Gewerbe- und Industrie



Verkehrsknotenpunkte werden zu attraktiver Mobilitätsdrehscheibe

Anreize fürs zu Fuß gehen setzen

Zugänglichkeit zu Mobilitätsangeboten erleichtern

Stärkung des ÖV-Netzes

Ein funktionales Radnetz schaffen

1 km



Die Straße als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätsnetzes

Das zweite Leitthema widmet sich der Notwendigkeit einer Mobilitätswende damit zukünftige Entwicklungen möglich sind. In Österreich hat der CO² Ausstoß in den letzten 30 Jahren beinahe um 75% pro Jahr zugenommen, wodurch der Verkehr in Österreich für knapp ein Drittel aller CO²- Emissionen verantwortlich ist. Durch die Erderwärmung ist die Planung dazu verpflichtet ein Angebot zu schaffen, um schrittweise vom Auto wegzukommen.

Insbesondere an der Schnittstelle von Stadt und Land treffen zwei stark differenzierte Ausgangslagen aufeinander. In der inneren Stadt befindet sich ein dichtes Netz an öffentlichem Verkehr, das zum Stadtrand hin dünner wird. Einzelne Linien werden über die administrative Grenze hinaus weitergeführt und machen Halt in einzelnen Ortschaften Niederösterreichs. Von ihnen ausgehend findet man vereinzelt Buslinien vor, die meistens Rundrouten führen. Die Wege hin zu Stationen werden allerdings oftmals mit dem Auto angetreten. Zugleich sind insbesondere am Land viele Gebiete gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Ziel ist es flächendeckend Alternativen zum Auto zu schaffen und bestehende zu stärken. Es gilt also zum einen ein sicheres und attraktives Rad- und Fußwegenetz zu schaffen, zum anderen wird das Öffinetz selbst gestärkt. Für viele ist weiterhin ein großes Hindernis den öffentlichen Verkehr zu nutzen eine teils lange und unkomfortable Wegekette, die bei den Öffis insbesondere durch das Umsteigen und der letzten Meile ausgelöst wird. Dieses Umsteigen bleibt einem beim Auto erspart. Es ist wichtig die Wegekette zu verkürzen und das Umsteigen bequemer zu machen. Das geschieht durch ein dichtes gesamtheitliches Netz an Mobility Hubs und Points, die multimodal funktionieren.

Ein funktionales Radwegenetz schaffen

Momentan befinden sich an und rund um die Triester Straße nur Teile bzw. Bruchstücke eines Radwegenetzes. Oftmals wird man von Navigationssystemen auf die Triester Straße geschickt. Hier ist zwar der direkteste Weg vom Süden bis nach Wien, allerdings ist er mit hohen Gefahrenrisiken verbunden. Im Mischverkehr teilen sich Radfahrer*innen die Fahrbahn mit Pkws und Kleinlastern, die mit 50 Stundenkilometern vorbeiziehen. Radfahrende werden in die zweite Reihe gedrängt, doch auch hier sind nur abschnittsweise Radwege und noch seltener attraktive Wege vorzufinden. Durch diese Lücken im Netz, werden Radfahrende gezwungen auf unbefestigten Wegen zu fahren oder große Umwege zu nehmen. Es gilt also somit ein funktionales Radwegenetz zu schaffen, das das Radfahren im Raum der Triester Straße nicht nur ermöglicht, sondern eine Qualität aufweist, um das Rad zum Alltagstransportmittel zu machen. Das Rad soll eine Alternative zum Auto sein und vor allem für die letzte Meile spielt das Radfahren eine große Bedeutung.

Anreize fürs zu Fuß gehen setzen

41% aller Wege, die in Niederösterreich mit dem Auto zurückgelegt werden, sind unter 5 Kilometer, mehr als 20% sogar unter 2,5 Kilometer lang. Es handelt sich hierbei um Fahrten, die mit dem Rad oder teilweise sogar zu Fuß zurückgelegt werden könnten.

Daher ist von großer Bedeutung die aktive Mobilität zu fördern. Menschen bewegen sich lieber an belebten Straßen fort, die sicher und attraktiv gestaltet. Belebte Erdgeschoßzonen vermeiden in der Nacht Angsträume und erzeugen Sicherheit. Tagsüber bieten sie die Möglichkeit Erledigungen auch noch schnell am Heimweg zu tätigen. Doch auch Begrünung spielt besonders im Sommer eine tragende Rolle. Ziel ist es Anreize zu schaffen, dass Personen, kurze Wege sicher zu Fuß gehen können. Somit wird der Start-Stopp-Verkehr verringert und gleichzeitig durch Frequenz im öffentlichen Raum ein urbanes Stadtbild erzeugt.

Zugänglichkeit zu alternativen Mobilitätsmodi erleichtern

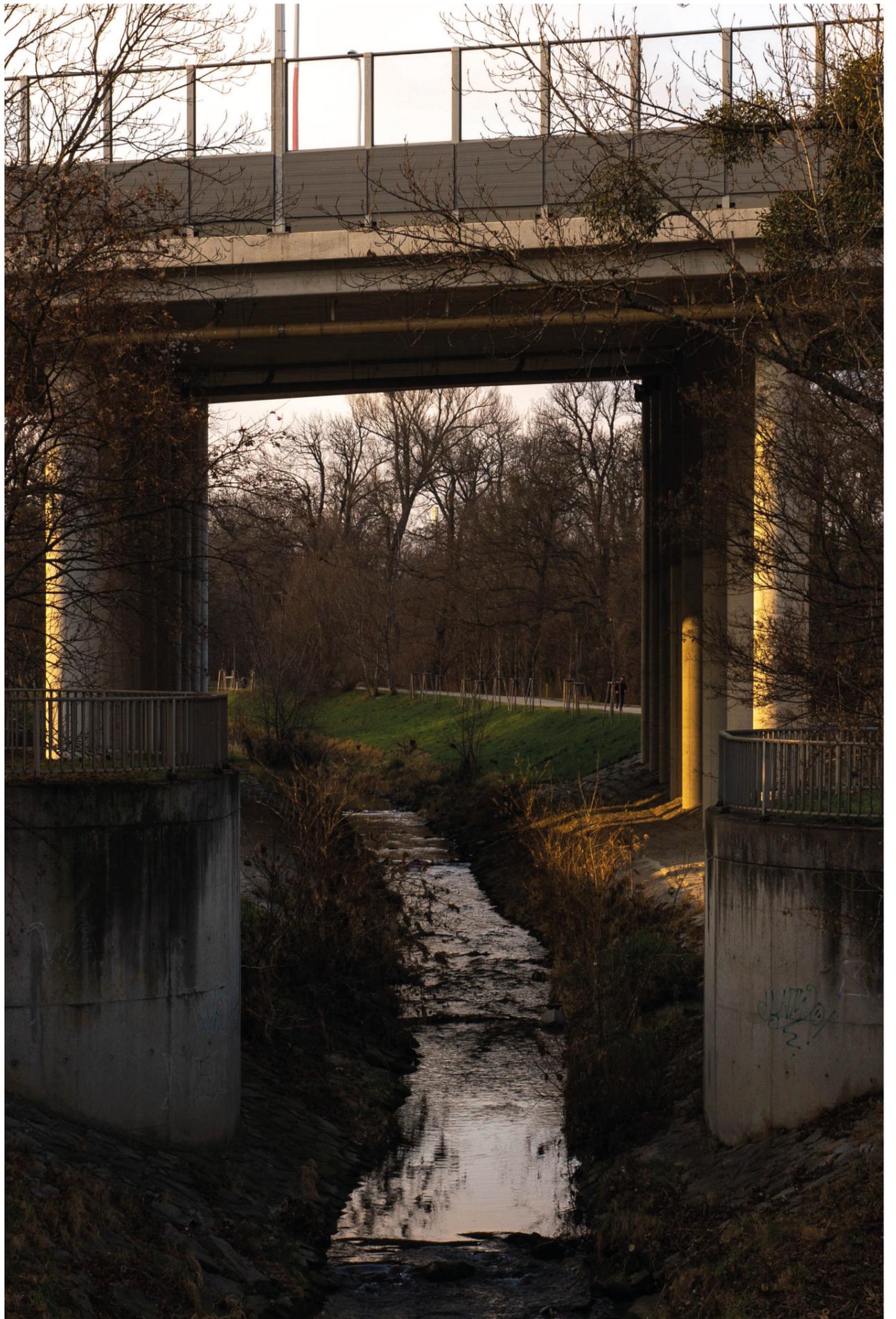
Sharing-Angebote nehmen immer mehr an Bedeutung zu, insbesondere in Großstädten und deren Umland. Nicht nur bieten sie die Möglichkeit schrittweise vom Auto wegzukommen, sondern stellen sie auch eine kostengünstigere Alternative für Nutzer*innen dar. In Wien stehen einem bereits viele Sharing-Angebote von diversen Anbietern zur Verfügung. Um wenige zu nennen gibt es in Wien das CityBike, E-Scooter und verschiedene Car-Sharing-Angebote. Niederösterreich hat wiederum beispielsweise NextBike ins Leben gerufen und die ÖBB bietet Car-Sharing durch Rail&Drive-Stationen an. Das Angebot ist groß und wächst immer weiter. Ziel ist es, die Angebote der verschiedenen Anbieter zu verknüpfen, um somit den Zugang für Nutzer*innen zu erleichtern. Es wird eine digitale Plattform geschaffen, die die schnellsten bzw. direktesten intermodalen Wegketten anzeigt.

Verkehrsknotenpunkte wurden zur attraktiven Mobilitätsdrehscheibe

Das Umsteigen ist für viele ein Grund immer noch das Auto dem öffentlichen Verkehr vorzuziehen und zwar selbst wenn die gesamte Wegdauer die gleiche ist. Teils lange Wartezeiten an Haltestellen bzw. Bahnhöfen sind unpraktisch und unbequem. Besonders abends fühlen sich viele Menschen unsicher und unwohl. Es gilt daher an Verkehrsschnittstellen Räume entstehen zu lassen, die ein breites Angebot an verschiedenen Transportmitteln haben und zusätzlich teils Dienstleistungen und soziale Infrastruktur anbieten. Sharing-Angebote sind die Grundlage dafür. Nicht nur können Wartezeiten so genutzt werden, sondern kann ebenso durch ein dichtes Netz an Sharing-Angeboten die letzte Meile zurück gelegt werden. Verkehrsknotenpunkte sind nicht mehr nur das Zusammentreffen von liniengebundenen Bussen oder Zügen, sondern eine Stütze im Netz von individuell zurückgelegten Routen.

Stärkung des ÖV-Netzes

In Hinblick auf die Klimakrise ist es unumgänglich Alternativen zum Auto zu schaffen. Die größte Chance darin, besteht momentan im öffentlichen Verkehr. Es ist ein Angebot, das von allen Nutzungsgruppen, ob jung oder alt, genutzt werden kann. Um Anreize für den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu setzen, bedarf es einem starken Netz. Regelmäßige Anbindungen auch ins Umland sind ein wichtiger Grundpfeiler, um mehr Nutzungsgruppen anzusprechen.



Die Straße als Grünraumradiale

- Landwirtschaftliche Flächen sichern
- Stadtgrün fürs Mikroklima
- Identität von Grünräumen hervorheben
- Grünraumverbindungen schaffen

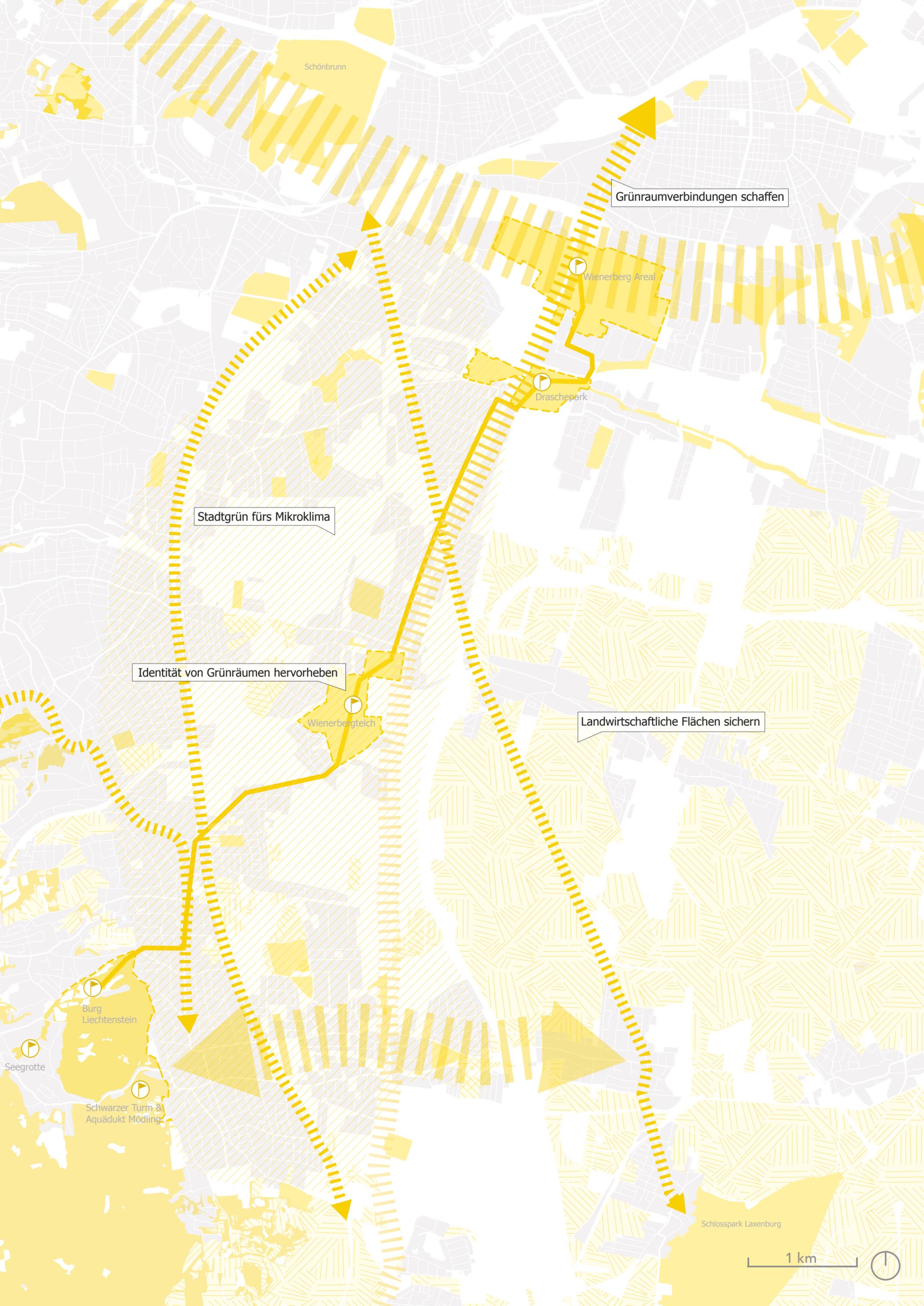
Die Straße als Grünraumradiale

Leitziele

-  Triester Straße als Grünraumachse
-  Grünraumverbindungen
-  Grünraumkorridor
-  Stadtwanderweg
-  Grünraum als Erlebnis
-  Grünraumnetz schaffen
-  Landwirtschaft

Grundlagen

-  Park und Erholungsflächen
-  Wald- und Naturreserven
-  Bebaute Fläche



Grünraumverbindungen schaffen

Wienerberg Areal

Draschepark

Stadtgrün fürs Mikroklima

Identität von Grünräumen hervorheben

Wienerbergteich

Landwirtschaftliche Flächen sichern

Burg Liechtenstein

Seegrotte

Schwarzer Turm & Aquädukt Mödling

Schlosspark Laxenburg

1 km



Die Straße als Grünraumradiale

Im dritten Leitthema liegt der Fokus auf den Grünräumen um die Triester Straße, die eine wichtige Lebensgrundlage der Menschen darstellen, und der Straße als verbindendes Glied der Grünstrukturen.

Die Zersiedelung und damit einhergehend der hohe Flächenverbrauch in Österreich üben enormen Druck auf nicht bebaute Flächen aus. Durch die Klimakrise und die Tatsache, dass Boden ein nicht vermehrbares Gut ist, ist es selbstverständlich diese Ressource in der Planung zu schützen. Zusätzlich müssen regionale und lokale Grünräume durch Grünraumverbindungen verbunden werden, sodass ein zusammenhängendes Netz entsteht. In städtischen Strukturen, in denen Hitzeinseln ein immer größer werdendes Problem darstellen, besteht die dringende Notwendigkeit auch auf lokaler Ebene Maßnahmen für die Verbesserung des Mikroklimas zu setzen. Durch die steigende Anzahl von Hitzetagen und Tropennächten hat die Klimakrise eine enorme Auswirkung auf die Gesundheit der Menschen, vor allem für vulnerablen Gruppen wie Kinder und Senior*innen. Stadtgrün, vor allem Bäume, wirken als kühlendes Element in stark bebauten und versiegelten Strukturen, sodass öffentliche Räume auch in den Sommermonaten genutzt werden können. Zudem gibt es im Raum um die Triester Straße viele Grünräume, die starke Identitäten besitzen. Ein neu etablierter Stadtwanderweg soll die Erlebbarkeit der Grünräume stärken und betonen.

Durch all diese Ziele wird die Triester Straße zu einer Grünraumradiale, die verschiedenste Grünstrukturen integriert und somit als verbindendes Element der Grünräume wirkt.

Landwirtschaftliche Flächen sichern

Der Boden ist ein unvermehrbares Gut. Es gilt diese Ressource zu schützen, da es die Lebensgrundlage der Menschen ist. Landwirt*innen stellen durch die Bewirtschaftung ihrer Flächen Güter bereit, von denen die Gesamtheit profitiert. In den letzten drei Jahren wurde in Österreich aufgrund des enorm hohen Flächenverbrauchs 11.5 ha pro Tag in Anspruch genommen. Unter Flächeninanspruchnahme versteht man den Verlust von biologisch produktivem Boden. Dies hat enorme Folgen für landwirtschaftliche Tätigkeiten, die Wasser und Boden als Grundvoraussetzung benötigen. Durch die flächenintensive Siedlungsentwicklung im südlichen Ballungsraum Wiens stehen die landwirtschaftlichen Flächen unter der Bedrohung weiterer Versiegelung. Es gilt diese Flächen zu schützen, sodass nicht noch mehr nährreiche und fruchtbare Böden verbaut werden.

Stadtgrün fürs Mikroklima

Die Erderwärmung wird insbesondere für alle Stadtbewohner*innen immer spürbarer. Durch die vielen versiegelten Flächen kann Regenwasser nicht mehr aufgenommen werden oder verdunsten. Asphaltierte Straßen heizen die Stadt auf. Die Anzahl an Hitzeinseln in städtischen Gebieten nimmt somit stetig zu, worunter die Aufenthaltsqualität an viele Orten der Stadt enorm leidet. Integriertes Stadtgrün kann zu einer kleinräumigen Kühlung beitragen, wodurch das Verweilen im öffentlichen Raum auch in Zukunft möglich bleibt und das Mikroklima gestärkt wird. Es ist wichtig ein kleinräumiges Grünraumnetz bei jeder zukünftigen Planung mitzudenken und bei bereits bebauten Gebieten nachträglich zu integrieren.

Grünraumverbindungen schaffen

Für eine funktionierende räumliche Grünstruktur bedarf es nicht nur einzelner Grünräume, sondern eines zusammenhängenden Systems, das die einzelnen Grünräume vernetzt. Die Triester Straße ist umgeben von Grünräumen verschiedenster Art, Größe und Funktion. Verbindungen dieser scheinen teilweise durch die Triester Straße als Barriere zerschnitten zu sein. Ziel ist es daher Grünraumverbindungen zu schaffen, die zum einen regionale Grünräume stärken und zum anderen die Triester Straße Teil eines zusammenhängenden Grünraumnetzes werden zu lassen.

Identität von Grünräumen hervorheben

Der Raum um die Triester Straße ist von großen Grünräumen im näheren Umfeld umgeben, die starke Identitäten vertreten. Der Wienerwald, sowie der Wienerberg und der Draschepark haben einen großen Einzugsbereich und bergen unheimliche Qualitäten und Ausflugsziele. Durch einen neu geschaffenen Stadtwanderweg, wird die Identität dieser Grünräume im gesamten Gebiet hervorgehoben und spürbar. Er gilt als Erlebnisweg und zeigt die großen Schätze der Triester Straße auf, an der auch noch viel weiteres Grün, wie das Wienerbergteichareal, zu entdecken ist.

Gesamtleitbild

Die Straße als nutzungsdiverser Raum

Eine urbane Achse als Tor in die Stadt

 Triester Straße als urbane Achse

 Impulsräume

Ein belebtes Stadtteilzentrum an der TS

 Kreativ- und Innovationsräume

Eine gebündelte Siedlungsentwicklung steuern

 Nachverdichtungspotenzial

Neue Wohnformen fördern

 Einfamilienhaussiedlungen

Die Straße als Teil eines zukunftsfähigen

Mobilitätsnetzes

Verkehrsknotenpunkte werden zur attraktiven

Mobilitätsdrehscheibe

Zugänglichkeit zum intermodalen

Mobilitätsangebot erleichtern

 Mobility Point

 Mobility Hub

Ein funktionales Radwegenetz schaffen

 Neue Radrouten

Stärkung des ÖV-Netzes

 Gestärkte Busverbindungen

Anreize fürs zu Fuß gehen setzen

 Attraktives Fußwegenetz

Die Straße als Grünraumradiale

Identität von Grünräumen hervorheben

 Grünraum als Erlebnis

 Stadtwanderweg

Grünraumverbindungen schaffen

 Grünraumverbindungen

Landwirtschaftliche Flächen sichern

 Landwirtschaft sichern

Stadtgrün fürs Mikroklima

 Grünraumnetz schaffen

Grundlagen

 Zentren

 ÖV-Linien

 ÖV-Stationen

 ÖV-Knotenpunkte

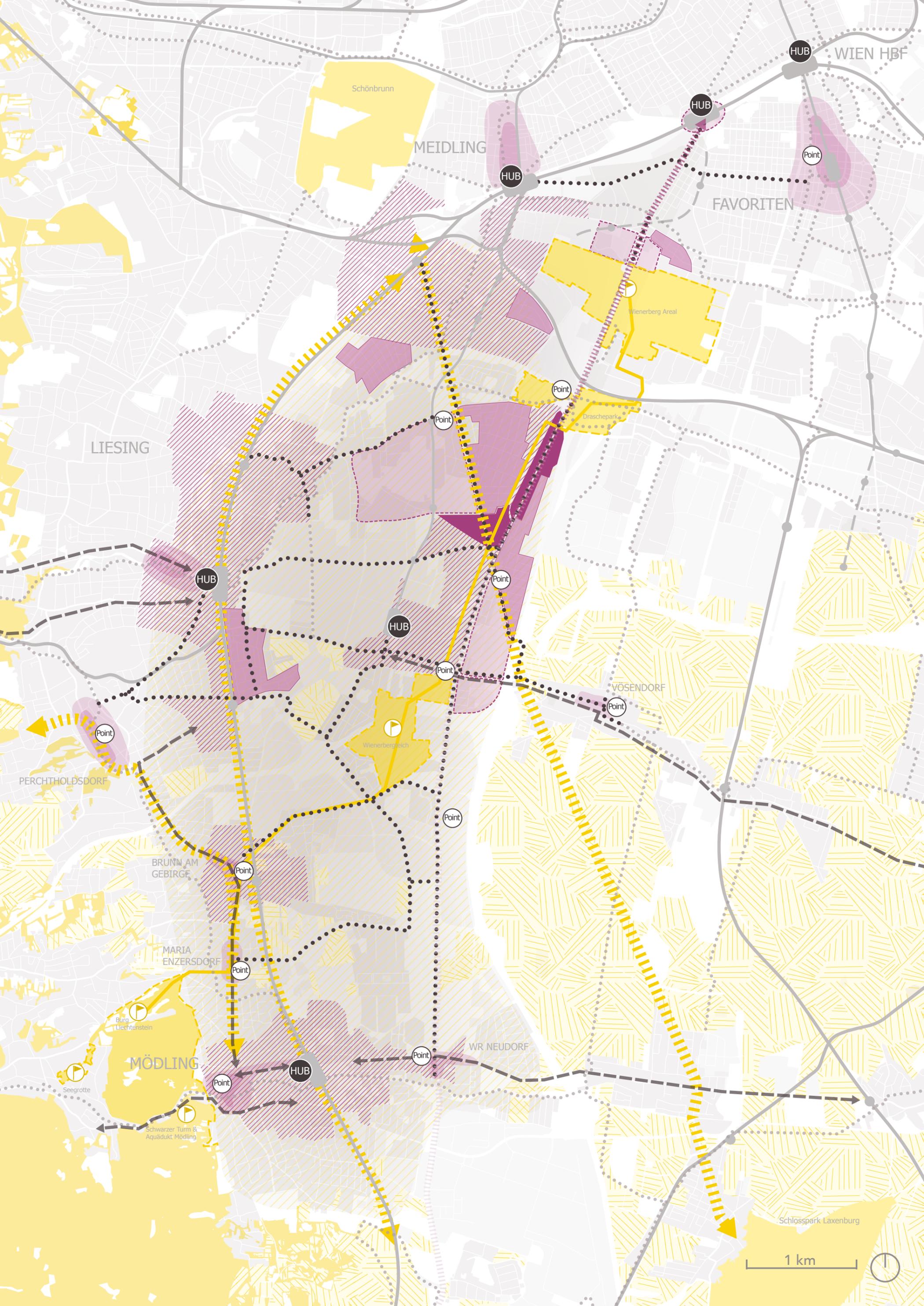
 Bestehende Radrouten

 Park und Erholungsflächen

 Wald- und Naturreserven

 Wohngebiet

 Gewerbe- und Industrie



WIEN HBF

MEIDLING

FAVORITEN

LIESING

WÖSENDORF

PERCHTHOLDSORF

BRUNN AM GEBIRGE

MARIA ENZERSDORF

MÖDLING

WR NEUDORF

Schlosspark Laxenburg

1 km

5

Maßnahmen

Wie können die Ziele erreicht werden?

Umnutzung der MIV Räume in Kreativ- und Innovationsräume

Alte Werkstätten und Autohäuser, die teilweise jetzt schon vom Leerstand betroffen sind, erfüllen genau die Bedingungen, um Kreativ- und Innovationszentren in diesem Raum zu integrieren. Diese Räume bleiben offen, lassen viele unterschiedliche Nutzungen zu und bieten Raum für alle Nutzungsgruppen.

Politische Fehlanreize neutralisieren & schädliche Subventionen abbauen

Einfamilienhäuser werden in Niederösterreich durch die Politik gefördert, sodass Jungfamilien sich ein Eigenheim aufbauen können. Da das Einfamilienhaus aber die energieineffizienteste und flächenintensivste Wohnform ist, gilt es politische Fehlanreize zu neutralisieren und schädliche Subventionen abzubauen.

Aufstocken und Baulücken schließen

Im Raum um die Triester Straße gibt es viele eingeschobene Wohnformen und Flächen dazwischen, die nicht genutzt werden. Durch das Aufstocken der Gebäude und das Schließen von Baulücken wird gezielt nachverdichtet.

Lücken im Hauptroutennetz schließen

Vor allem der Weg der letzte Meile kann mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Durch einen Ausbau des jetzt sehr lückenhaften Radwegenetzes mit attraktiven Fahrradwegen wird das Radfahren gefördert und sicher gestaltet.

Maßnahmenkatalog

Straßenraum umgestalten

Eine Schwerpunktverlagerung in der Mobilität von Auto auf ÖV und NMIV bedingt eine Umgestaltung des Straßenraums. Platz für einen attraktiven Radweg, breite Gehwege und begleitendes Straßengrün an der Triester Straße werden geschaffen.

Mobility Hubs und Sharing-Angebote etablieren

Durch die Etablierung von Mobility Hubs wird der Umstieg von verschiedenen Verkehrsmitteln leicht und schnell gestaltet. Sharing Angebote bieten allen Menschen die Möglichkeit Fahrräder, E-bikes und Shared Cars zu verwenden.

Plattform für intermodale Wegketten entwickeln

Eine digitale Plattform, die grenzüberschreitend zwischen Wien und Niederösterreich funktioniert, erleichtert die Zugänglichkeit zu den verschiedenen Mobilitätsmodi. Somit wird auch ein digitales Netz geschaffen.

Modernisierung und Frequenzerhöhung der ÖV-Linien

Um multimodale Wegketten zu fördern, braucht es ein starkes ÖV-Netz. Durch die Modernisierung der Badnerbahn und die Frequenzerhöhung der Busse, die die Ortskerne mit den starken ÖV-Achsen verbinden, wird das Öffifahren attraktiver.

Stadtwanderweg Triester Straße

Die Grünräume im Raum um die Triester Straße haben viel Potenzial um von noch mehr Menschen genutzt zu werden. Damit diese besser wahrgenommen werden, wird ein Stadtwanderweg, der im Wienerberg starte und über die Triester Straße bis zum Wienerwald führt, etabliert.

Grün in städtische Strukturen integrieren

Um Hitzeinseln in der Stadt zu vermindern und die Bildung weiterer so gut es geht zu vermeiden, werden Grünräume und natürliche Elemente in städtische Strukturen integriert. Pocket Parks, Baumalleen, Fassadenbegrünungen, Dachbegrünungen - all dies sind Maßnahmen, die den öffentlichen Raum zu jeder Jahreszeit aufwerten.

Landwirtschaft durch Siedlungsgrenzen schützen

Boden ist ein unvermehrbares Gut, das es zu schützen gilt. Vor allem die landwirtschaftlichen Flächen stehen unter Gefahr versiegelt zu werden. Um weitere Versiegelung der fruchtbaren Böden zu verhindern, werden diese durch Siedlungsgrenzen geschützt.

Umnutzung der MIV Räume in Kreativ und Innovationsräume

An der Triester Straße befinden sich viele Nutzungen, die im Moment rein auf das Auto ausgelegt sind. Da die Notwendigkeit für diese in Zukunft sinken wird und durch gesetzte Maßnahmen Alternativen zum MIV geschaffen werden, werden diese Räume, die jetzt schon teilweise nicht mehr genutzt werden, vom Leerstand betroffen sein.

Alte Garagen und Werkstätte erfüllen genau die Bedingungen für Kreativ und Innovationshubs - große, hohe Hallen, die für viele unterschiedliche Nutzungen offen bleiben. Durch die Umgestaltung der jetzigen MIV-Räume von Planungs- und Architekturbüros kann der Bestand genutzt werden.

In Zusammenarbeit mit Kulturvereinen entstehen hier unter anderem Ateliers, Arbeitsräume und Räume für gemeinschaftliches Schaffen. Diese Kreativ- und Innovationsräume sind Einrichtungen die offen bleiben, verschiedenste Nutzungen zulassen und für möglichst viele Nutzungsgruppen zugänglich sind. Über das Quartiersmanagement und durch Partizipation kann die Bevölkerung miteingebunden werden. Aufgrund der

entstehenden Frequenz haben auch andere Nutzungen an der Straße, wie Nahversorger oder unterschiedlichste Dienstleistungen, die Möglichkeit anzuknüpfen, sodass im Raum zwischen Draschepark und Ketzergasse ein kreatives Stadtteilzentrum entsteht. Durch die direkte Nähe zu Industrie- und Gewerbegebieten besteht die Möglichkeit Kooperationen zwischen Neuansässigen und Alteingesessenen zu fördern.

Die Kreativ- und Innovationsräume fungieren als Bindeglied vom Raum direkt an der Straße und seiner Umgebung. Der Raum wird nicht mehr von einer Funktion, nämlich der des Autos dominiert, sondern besteht aus einer Vielzahl an lebendigen Nutzungen.

Das Creative Hub Bremen kann als Beispiel dienen, welche Nutzungen sich ansiedeln können und wie dort miteinander gearbeitet wird. Um die Vielzahl an Nutzungen zu garantieren wird ein Quartiersmanagement eingeführt. Hierfür dient die Seestadt Aspern als Vorreiter.



Abb. 10: Visionskultur - Creative Hub Bremen

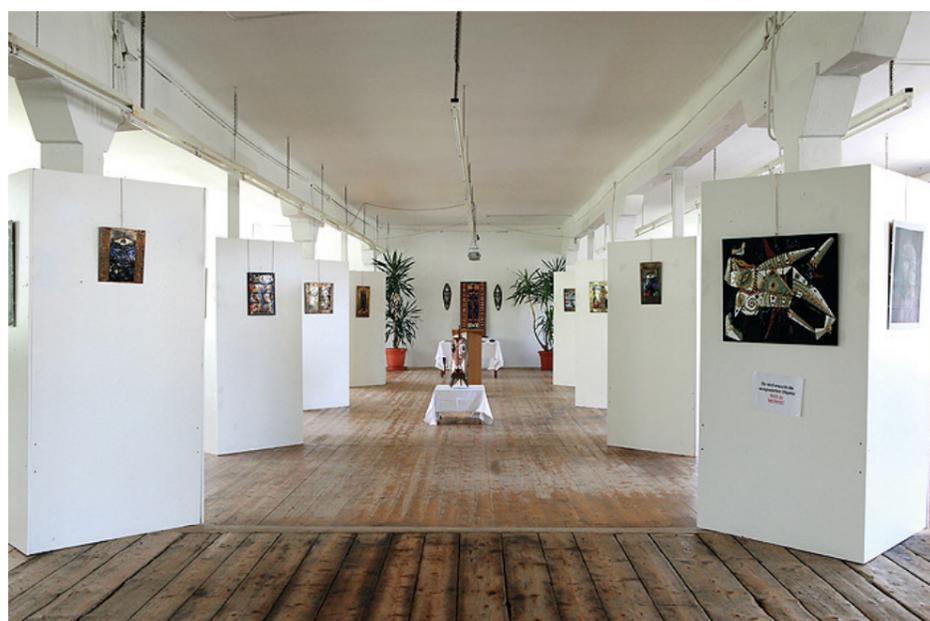
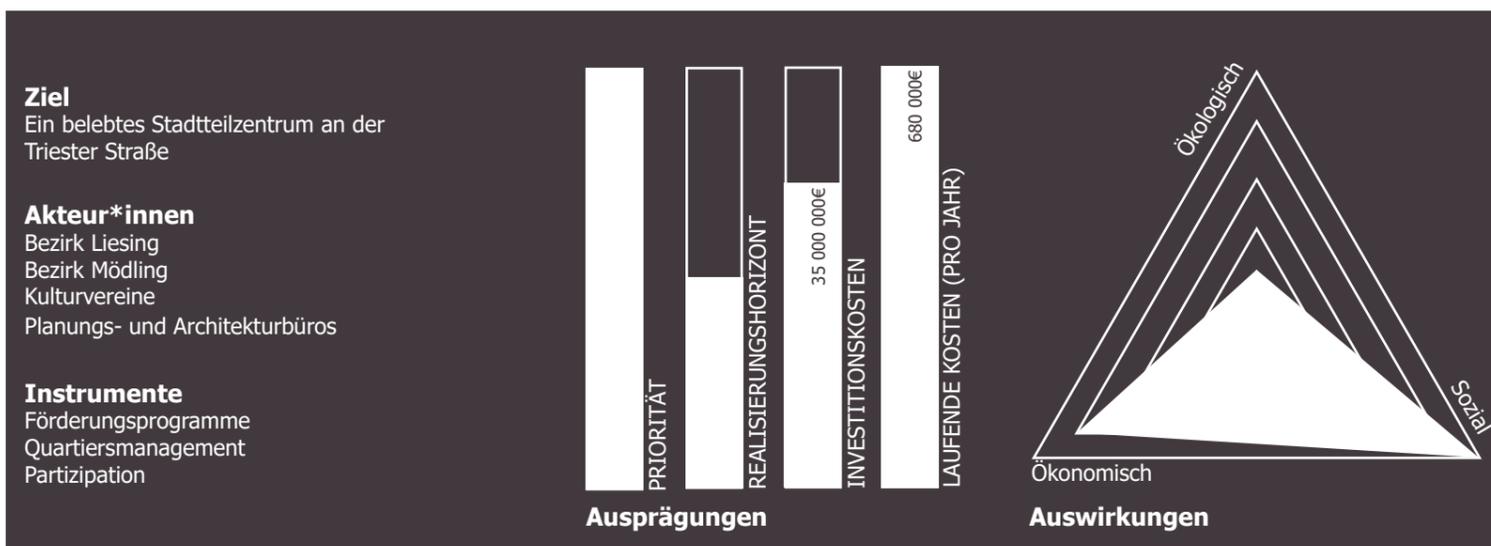


Abb. 11: Die Fabrik - Kunst und Kulturzentrum (Pielachtal, NÖ)

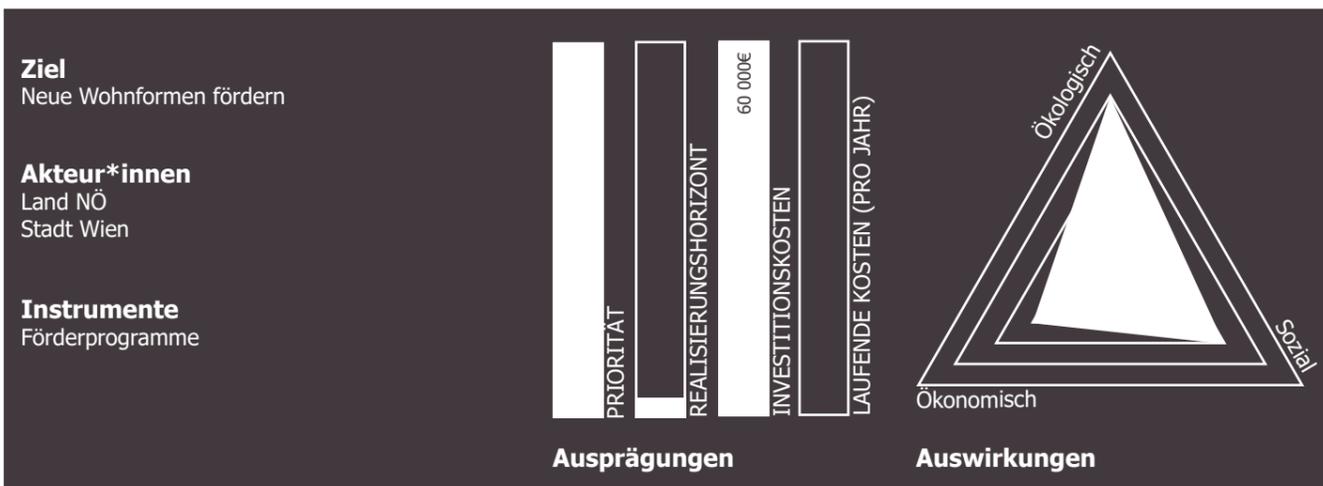


Politische Fehlanreize neutralisieren und schädliche Subventionen abbauen

Die Errichtung eines Einfamilienhauses wird in Niederösterreich und Wien durch finanzielle Förderungsmittel in Form eines Landesdahlrines unterstützt, um die Möglichkeit zu bieten, sich den Traum des Eigenheims zu ermöglichen.

Mit dem Land Niederösterreich und der Stadt Wien soll eine neue Förderung formuliert werden, die ganz klar denjenigen zu Gute kommt, die ein Einfamilienhaus zu einem Mehrfamilienhaus umbauen, anstelle des Neubauens eines Eigenheimes.

In Hinblick auf raumplanerische Herausforderung der Flächenversiegelung und Zersiedelung besteht die Notwendigkeit einer Schwerpunktverlagerung dieser Anreize: Mehrfamilienhaus statt Eigenheim ist hier die Devise. Ein zentrennahes Einfamilienhaus nachzuverdichten soll sich für die Käufer*innen mehr rentieren als ein alleinstehendes Haus am Gemeinderand zu bauen.



Aufstocken und Baulücken schließen

Im Umfeld der Triester Straße, sowie an der Straße selbst, befinden sich einige eingeschobige Bauten. In Kooperation mit den einzelnen Gemeinden, der Stadt Wien und verschiedenen Bauträger*innen sollen diese, insbesondere im Umfeld von ÖV-Haltestellen und Zentren, nachverdichtet werden. Von der Kombination aus Neu und Alt kann gegenseitig profitiert werden. Zum einen bleibt der Charakter der Orte und Straßenzüge erhalten, gleichzeitig wird das Stadtbild attraktiviert. Somit kann die Siedlungsentwicklung gezielt gesteuert und nachhaltig Wohnraum geschaffen werden.

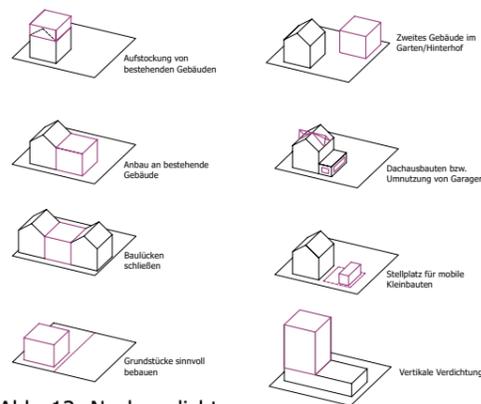
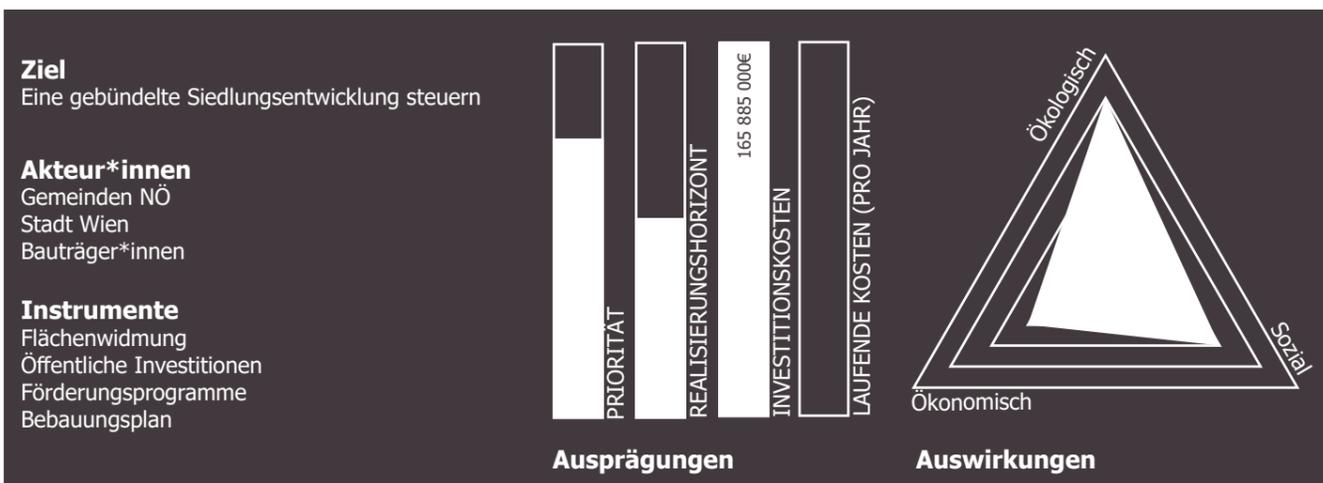


Abb. 12: Nachverdichten

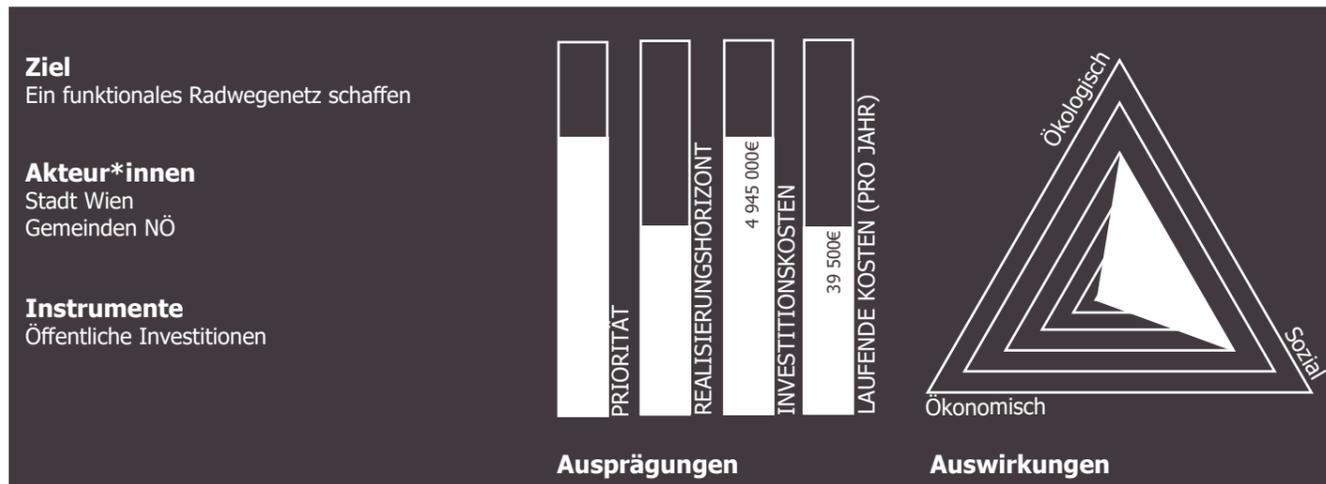


Lücken im Hauptradroutennetz schließen

Das Radroutennetz in dem Raum um die Triester Straße ist lückenhaft. Erst durch die Schaffung eines Radnetzes macht man es Bewohner*innen möglich das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu nutzen. Zunächst bedarf es eine Schließung der Lücken im Hauptradroutennetz, sodass zumindest die hochrangigen Verkehrsverbindungen mit dem Rad zurückzulegen sind. Die Triester Straße ist eine der hochrangigen Verbindungen, über die wichtige Wege führen. Breite Radwege, die baulich von den Fahrspuren der Autos getrennt sind, geben Radfahrer*innen ein sicheres Gefühl. Durch die Trennung von Straßengrün, wie Baumalleen, werden die Radwege beschattet, wodurch das Radfahren auch im Sommer attraktiv gestaltet wird. Diese Maßnahme schließt sich vielen Konzepten von Niederösterreich und Wien an, die aktive Mobilität in den Vordergrund stellen.



Abb. 13: Wiens erster Mega-Rad-Highway

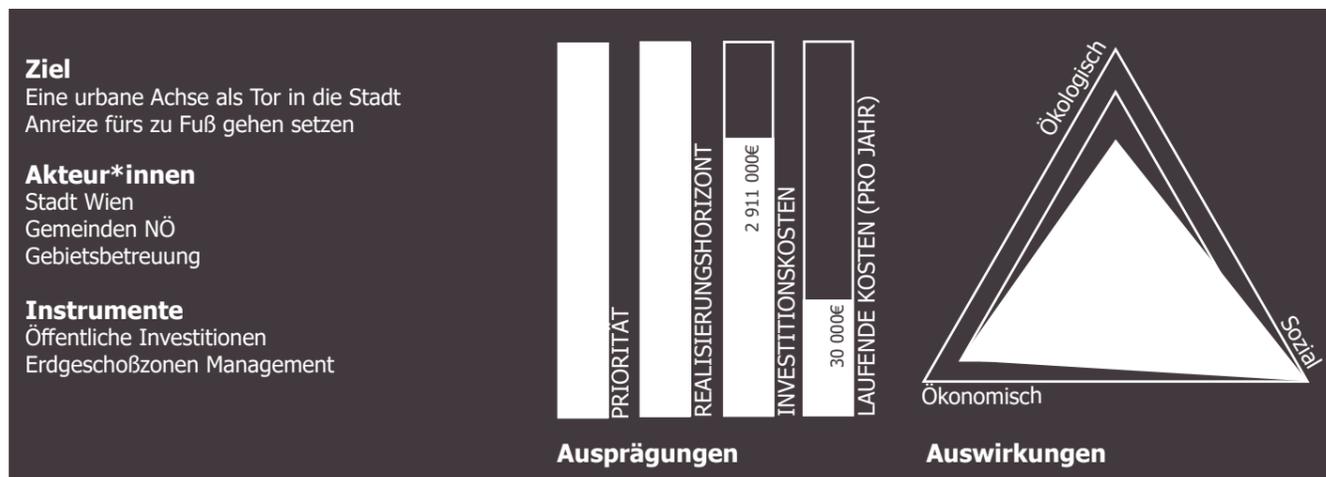


Straßenraum umgestalten

Um die Schwerpunktverlagerung in der Mobilität voranzutreiben, bedarf es einer Umordnung des Straßenraums. Durch die Verbreiterung von Gehwegen und das Schaffen von Radwegen wird Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die Möglichkeit gegeben sich sicher fortzubewegen. Das Integrieren von Stadtgrün macht die aktive Mobilität auch im Sommer attraktiv und stellt eine Abgrenzung zu den Fahrspuren da. Sitzmöglichkeiten an der Straße laden zum Verweilen ein und lassen die Straße zu einem Aufenthaltsort werden. Belebte Erdgeschoßzonen setzen zusätzlich Anreize fürs zu Fuß gehen und geben Menschen auch nachts ein Gefühl der Sicherheit.



Abb. 14: Praterstraße (Wien: Landschaftsarchitektur 3:0)



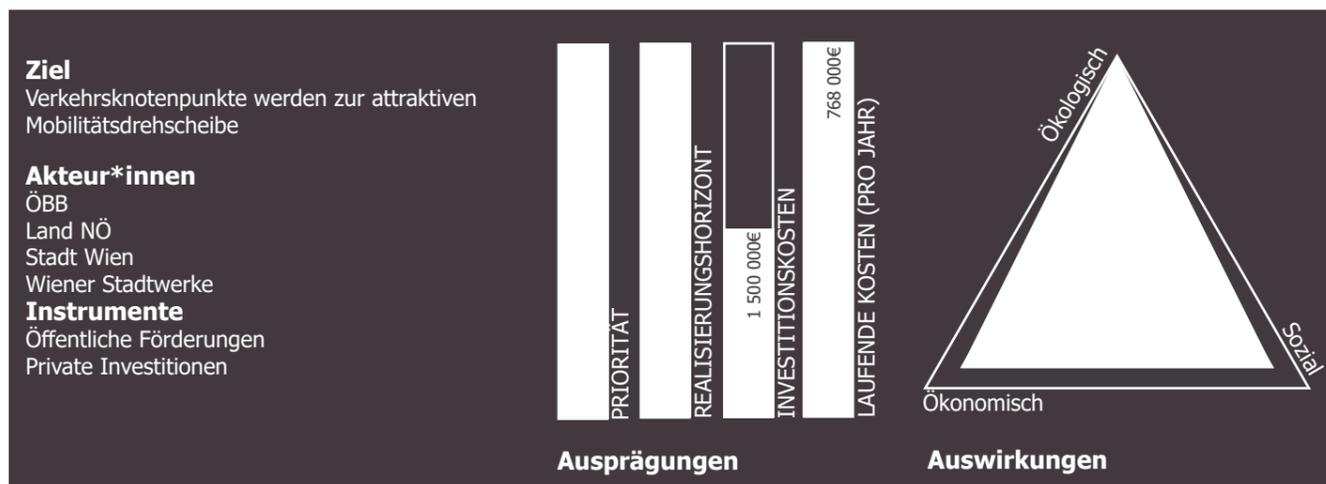
Mobility Hubs und Sharing-Angebote etablieren

Mobility Hubs und Sharing-Angebote sind die Standbeine eines zukunftsorientierten Mobilitätsnetzes. Hierbei wird in drei Größen unterschieden: das Mobility Hub, der Mobility Point und der Mobility Stop.

Der Mobility Stop ist die kleinste Form. Es handelt sich um eine Station an der Räder und E-Scooter ausgeborgt oder zurückgebracht werden können. Sie befinden sich an ÖV-Haltestellen aber auch in Wohnquartieren und bei großen Arbeitsstätten, sodass der Weg von und zur Haltestelle möglichst schnell und bequem zurückgelegt werden kann.

Der Mobility Point ist die nächst größere Form. Weiterhin gibt es Strecken, die nur mit dem Auto zurück gelegt werden können, beispielsweise zum Transport

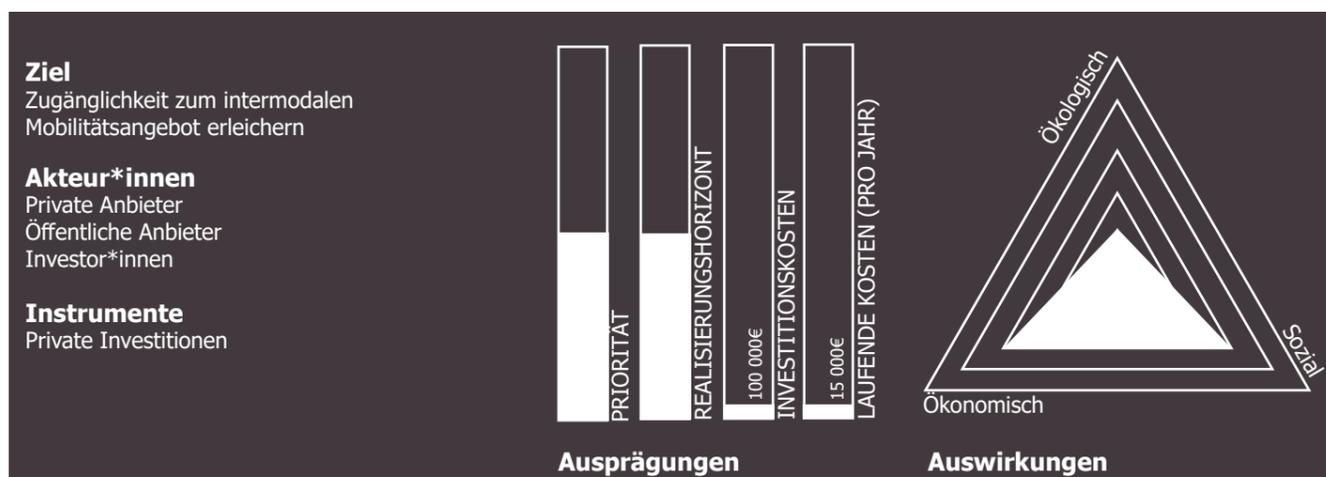
von schweren Waren. Daher beinhaltet der Point die Möglichkeit E-Cars und Lastenräder auszuborgen. Diese Station befindet sich an ausgewählten ÖV-Stationen mit großem Einzugsgebiet. Anstelle eines eigenen Autos, das oft nur für Erledigungen wie Einkäufe benötigt wird, kann eines ausgeborgt werden. Die meisten Funktionen werden in einem Mobility Hub zusammengefasst, die an bestehenden Bahnhöfen integriert werden. Zusätzlich zu den Angeboten der Stops und Points befinden sich hier Dienstleistungen und soziale Infrastruktur. So können Kinder in Spielgruppen und alltägliche Erledigungen getätigt werden, ohne dass weitere Wege zurückgelegt werden müssen.



Plattform für intermodale Wegketten entwickeln

Um die Zugänglichkeit zu dem breiten Mobilitätsangebot zu erleichtern, wird eine Plattform entwickelt. Die bereits bestehende App Wien Mobil zeigt Nutzer*innen in Wien Öffi-Verbindungen und Bike-Sharing Stationen an, jedoch hört diese Dienstleistung an den Verwaltungsgrenzen auf. In einer Plattform von einem unabhängigen Betreiber sollen alle Verkehrsmittel - Shared Cars, CityBikes, NextBikes, E-Bikes, Lastenfahrräder, scooter und öffentliche Verkehrsmittel - auf einen Blick gesammelt und intermodale Wegketten bis zum Ziel der Nutzer*innen angezeigt werden. Die

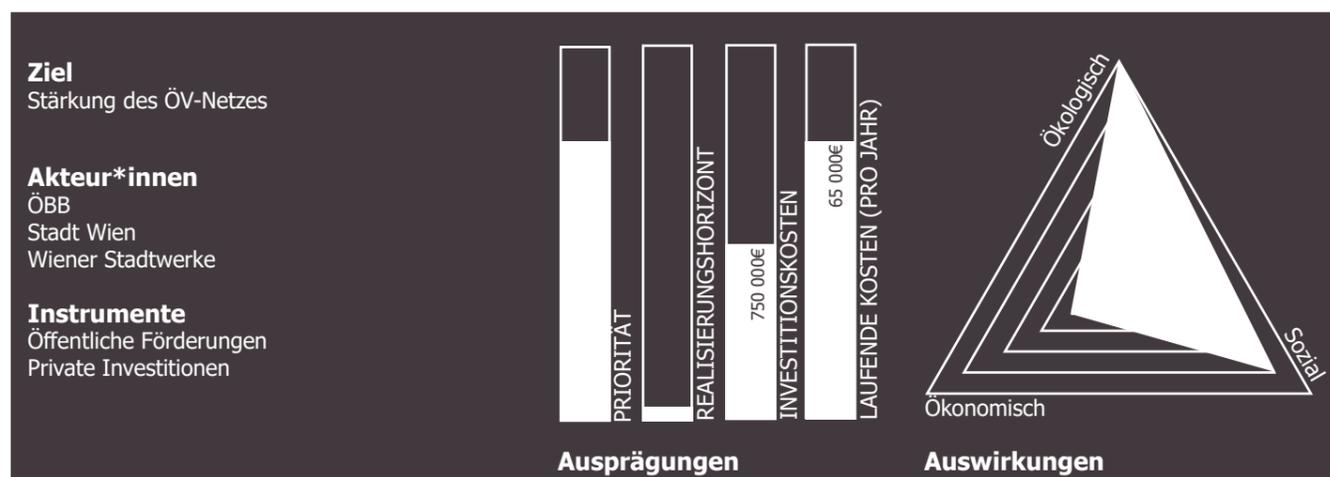
App funktioniert grenzübergreifend zwischen Wien und Niederösterreich, sodass es nicht mehrere Apps für die gleiche Nutzung geben muss. Ein Ausbau der Plattform auf das ganze Land Österreich soll offen bleiben.



Modernisierung und Frequenzerhöhung der ÖV-Linien

Autofahrspuren, Parkplätze und Autoinfrastruktur wegzunehmen und somit das Autofahren unattraktiv zu machen, ist nur möglich, wenn Alternativen zum Auto geschaffen werden. Es muss sich rentieren nicht mit dem Auto zu fahren, sie müssen schnell und praktisch sein. Die Nord-Süd-Verbindungen des Raumes der Triester Straße ist durch die drei Öffi-Achsen, die S-Bahn, U-Bahn und Badnerbahn schon gut angeknüpft. Allerdings braucht es mit einem steigenden Bevölkerungswachstum und folgend einem Ausbau der Wohninfrastruktur in dem Raum eine Frequenzerhöhung und Modernisierung dieser

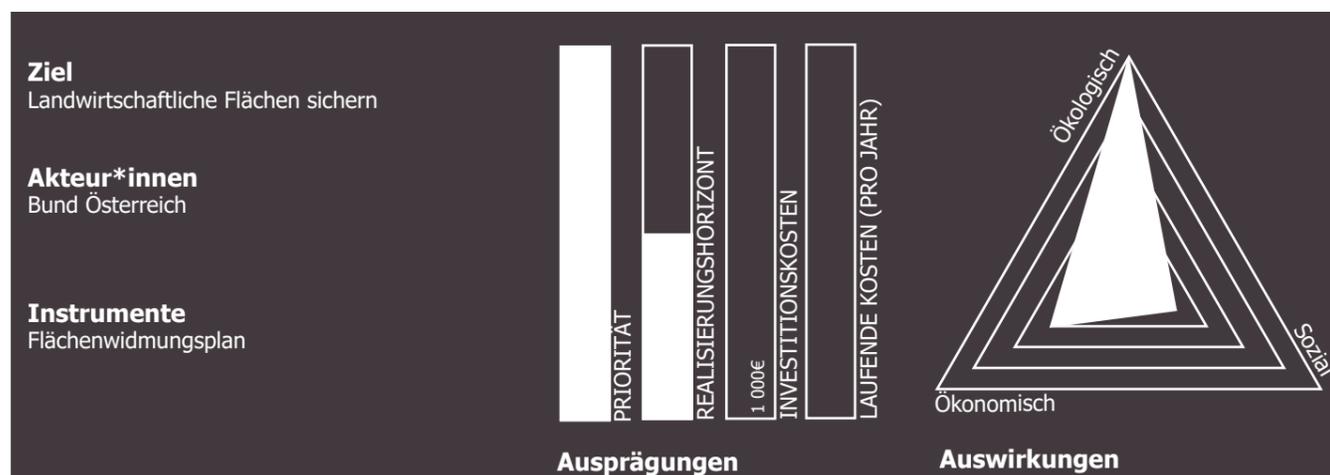
Linien. Die Badnerbahn soll zwischen dem Bahnhof Meidling und Wiener Neudorf im 3.5-Minuten-Takt fahren. Zusätzlich bedarf es einem Ausbau der Querverbindungen von der Triester Straße in die Dörfer, die östlich und westlich liegen. Die Busverbindungen in diesem Raum sind durch ihre Unregelmäßigkeit kaum zu nutzen. Die Linien werden ausgebaut, sodass Anreize für das Weglassen eines Zweit- oder Dritt-Pkws für Menschen, die in dörflichen Strukturen wohnen, geschaffen werden.



Landwirtschaft durch Siedlungsgrenzen schützen

Landwirtschaftliche Flächen sind nicht nur Voraussetzung zur Deckung der Grundbedürfnisse von Relevanz, sondern sind sie durch die Aufnahme und Verdunstung von Wasser von hoher Bedeutung für bebauten Gebiete. Daher werden im Flächenwidmungsplan Siedlungsgrenzen festgelegt, die die Landwirtschaft vor Verbauung und Nutzungskonflikten schützen sollen. Hierbei werden lineare Siedlungsgrenzen nach dem regionalen Raumordnungsprogramm Niederösterreich §5 Z1 festgelegt. Eine Überschreitung dieser, ist

bei Baulandwidmungen, Widmung zu Grünland-Kleingärten oder Grünland-Campingplätzen unzulässig. Somit wird landwirtschaftlicher Fläche, als Grundlage menschlichen Lebens, Vorrang in einer wachsenden Stadt gegeben. Zeitgleich wird durch die Definition von Siedlungsgrenzen zukünftigen Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Agrarbewirtschaftung vorausschauend entgegengewirkt.

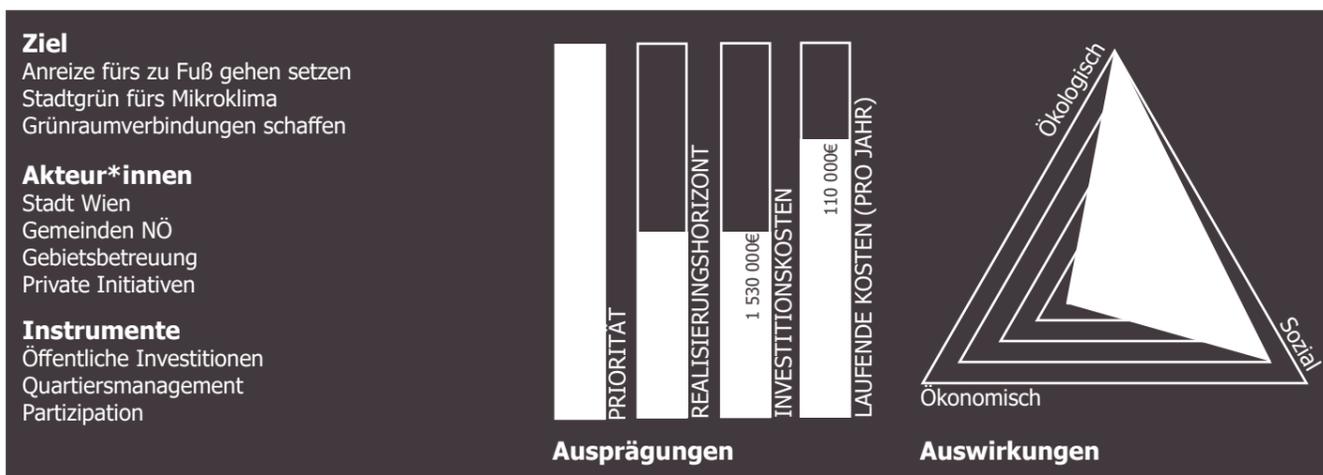


Grün in städtische Strukturen integrieren

Von Jahr zu Jahr entstehen in bereits bebauten Gebieten Hitzeinseln, die das längere Aufhalten an bestimmten Orten im Sommer unerträglich machen. Es gilt daher kleinräumiges Grün zu integrieren, um eine kleinräumige Kühlung zu bewirken. Durch die Schaffung von Pocket Parks in Baulücken werden kleine Grünoasen geschaffen - in Räumen, die jetzt als Parkplätze für Autohändler*innen genutzt werden. Durch vertikale Begrünung wird aus kahlen Hausmauern Lebensraum für Insekten geschaffen.

Besonders wird der Fokus in der Integration des Grüns auf Partizipation gesetzt. Durch private Initiativen

sollen gemeinsam Quartiere und insbesondere das neu ins Leben gerufene Stadtteilzentrum grün gestaltet werden. Projekte wie *Garteln ums Eck* der Wiener Gebietsbetreuung zeigen vor, wie Stadtbewohner*innen unterstützt werden können ihr Grätzl durch soziale Zusammenarbeit zu begrünen.



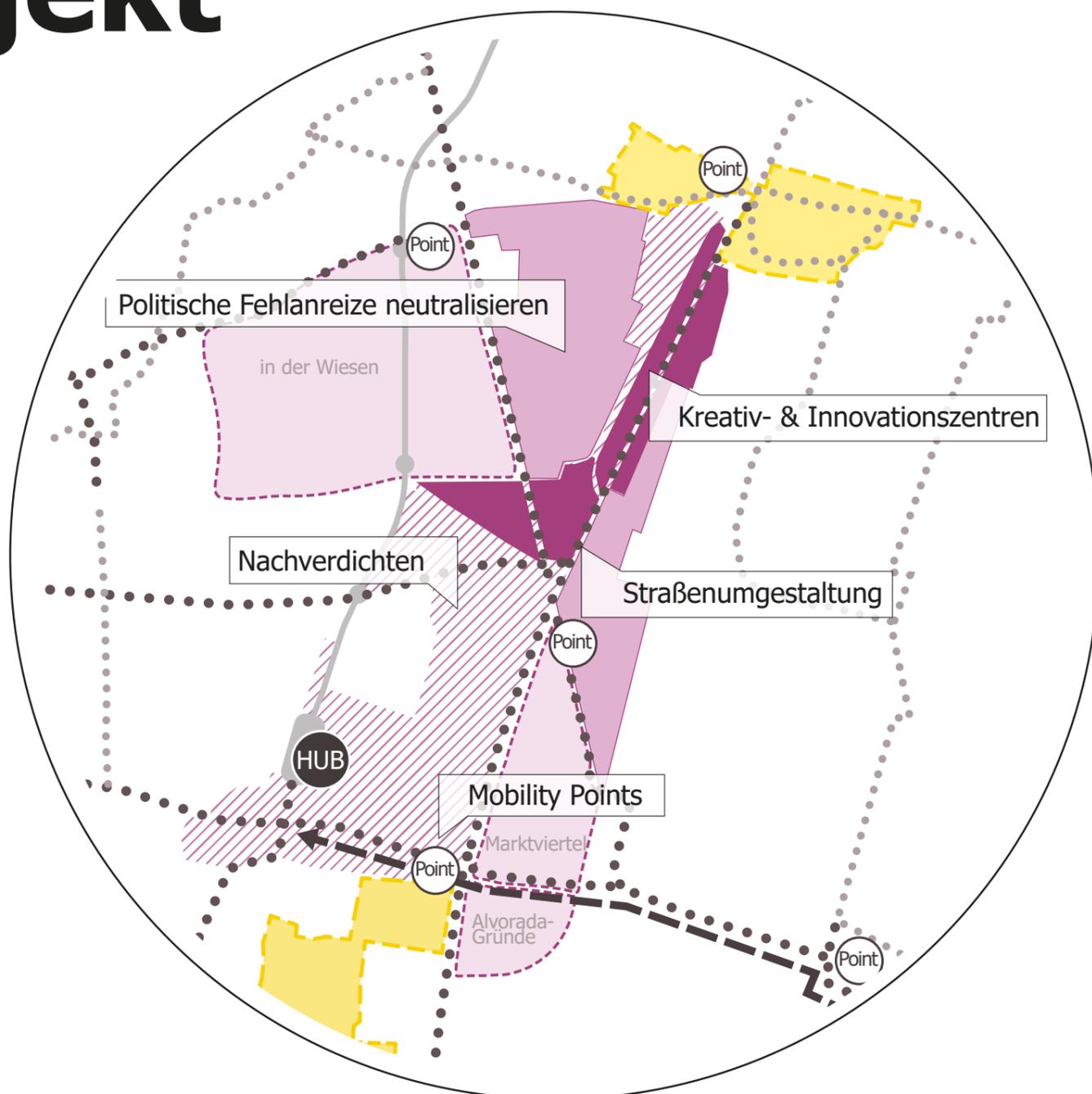
Stadtwanderweg Triester Straße

Die Triester Straße ist umgeben von großflächigen Grün- und Erholungsräumen, die sich hinter Lärmschutzwänden und Plakatwänden verbergen. Ihre Identität wird mit einem Stadtwanderweg hervorgehoben. Der Erlebnisweg startet im Wienerberg und führt über eine Wohnsiedlung weiter in den Draschepark. Von hier aus gelangt man weiter in das neu entstandene Stadtteilzentrum, welches mit Pocket Parks und Baumalleen ausgestattet ist. Beim Bahnhof Vösendorf gibt es die Möglichkeit sich ein Rad auszuborgen um weiterführend die Ruhe des

Wienerbergteichareals genießen zu können. Über direktem Weg gelangt man in den Ortskern von Brunn am Gebirge und weiter nach Maria Enzersdorf. Hier kann das Rad wieder abgegeben werden und mit einem kurzen Spaziergang gelangt man zum Wienerwald, der eine Vielzahl an Erlebnissen und Tagesausflügen bietet.



Leitprojekt



In diesem Gebiet werden viele der Maßnahmen gebündelt. Es wird aufgezeigt wie diese im Zusammenhang miteinander stehen, denn nur als großes Ganzes können diese umgesetzt und verstanden werden. Zusätzlich kann zusammenhängend effizienter auf Prognosen in Hinblick auf Mobilität, Klimakrise und Bevölkerungswachstum reagiert werden. Im Raum entlang der Triester Straße vom Draschepark bis zur Ketzergasse wurde daher ein Leitprojekt initiiert.

Gesetzte Maßnahmen bedingen einander und können nur parallel zueinander umgesetzt werden. Zum einen befinden sich mehrere Impulsräume in unmittelbarer Nähe, an denen bereits neuer Wohnraum entsteht oder Planungen zu neuen Quartieren veranlasst wurden. Zum anderen befinden sich direkt an der Straße viele eingeschobene Gebäude, die das Potenzial aufweisen aufgestockt zu werden. Außerdem sollen die Bereiche der Einfamilienhäuser zu einem Wandel angestoßen werden. Durch die Schwerpunktverlagerung von finanziellen Fördermitteln, soll hier mehr Platz für Wohnraum entstehen. Durch all diese Faktoren steigt die Frequenz in diesem Raum enorm an, wodurch der öffentliche Raum deutlich an Bedeutung zunimmt.

Auch hier wird angesetzt - direkt an der Straße befinden sich viele MIV-Räume, die durch die Notwendigkeit einer Mobilitätswende in Hinblick auf die Klimakrise an Bedeutung verlieren. Gebäude an der Straße werden leer und es gilt diese nachzunutzen. Die baulichen Strukturen der großen Werkstätten und Garagen bieten die Möglichkeit Kreativ- und Innovationshubs zu integrieren. Es finden Nutzungen ihren Platz von denen

möglichst viele der bereits dort Lebenden und neu Ansässigen profitieren können. Bestehendes wird mit Neuem verknüpft, sodass der Charakter des Gebietes nicht verloren geht, der Raum aber gleichzeitig für Neues geöffnet wird.

Grundlage für einen belebten Stadtteil ist eine Mobilitätswende, um die Anzahl der Autos auf der Triester Straße und in ihrer Umgebung zu minimieren. Diese soll vorangetrieben werden durch das Stärken und Schaffen eines alternativen Mobilitätsangebotes. Das Leitprojekt beinhaltet daher Mobility Hubs, Points und Stops, die Grundpfeiler eines gemeindeübergreifenden Sharing-Angebotes sind, das einen Fokus auf aktive Mobilität setzt. Diese reichen von einfachen Bike-Sharing-Stationen bis hin zu öffentlicher und sozialer Infrastruktur. Durch eine digitale Plattform, die grenzüberschreitend zwischen Niederösterreich und Wien funktioniert, wird die Zugänglichkeit zu dem Angebot erleichtert.

Damit diese Schwerpunktverlagerung tatsächlich stattfinden kann bedarf es gleichzeitig einer Neuordnung des Straßenraumes. Durch die Umnutzung der beiden Park- und zwei Fahrspuren wird Platz für einen neuen Radweg, breitere Gehwege und Stadtgrün geschaffen.

So entsteht ein Raum, der die Triester Straße in zukünftige Entwicklungen einbindet. Nur durch die Bündelung von Maßnahmen und die Zusammenarbeit verschiedenster Entwicklungen kann den Herausforderungen der Zukunft entgegengekommen werden.

Durch Nutzungsvielfalt ein belebtes Quartier anstatt einer MIV-Blase!



Die Triester Straße ist von Räumen geprägt, die der Autonutzung unterliegen. Doch hinter vielen der Garagentore verbergen sich Orte mit ganz besonderem Charme. Die genau die Bedingungen für Kreativ- und Innovationsräume haben - Räume, die für verschiedenste Nutzungen offen bleiben. Die Einrichtungen werden von vielen Nutzungsgruppen genutzt. Atelier neben Kindergarten, Greissler neben Forschungsräumen, Kaffeehaus neben Fahrradwerkstatt, dazwischen ein Pocket Park, sodass der öffentliche Raum in die hinteren Reihen fließt. Die MIV-Blase wird zu einem belebten Stadtteilviertel, das kreative und innovative Ideen fördert. Die steigende Frequenz, die durch die umliegenden Stadtentwicklungsgebiete entsteht und durch weitere Nachverdichtungsmaßnahmen gefördert wird, ermöglicht es Leben an der Triester Straße zu erwecken.



Quelle: Michels Architekturbüro GmbH in eigene Aufnahme

Ein Straßenraum für alle!

Die Triester Straße ist momentan rein auf das Auto ausgelegt. Der Straßenraum ist dem Auto unterlegen, da die Straße selbst als Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion dem Autoverkehr dient und dabei nur wenig Platz für andere Verkehrsteilnehmer*innen beziehungsweise Menschen lässt. Damit auch diesen Raum gegeben wird, wird die Straße keine Parkspuren und nur zwei anstatt vier Fahrspuren enthalten. Platz für breite Gehwege, die mit der Ausstattung von Sitzmöglichkeiten auch als Aufenthaltsort genutzt werden können, Radwege, sodass man sich auch mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln schnell von A nach B bewegen kann und Platz für Straßenbegrünung und Baumalleen wird geschaffen. Die Straße wird zu einem öffentlichen Ort, an dem man sich gerne aufhält und fortbewegt - alle und nicht nur das Auto. Durch die Nutzung der jetzt schon teils leerstehenden Erdgeschoßzonen mit sozialer Infrastruktur und Kreativräumen, wird der Raum zu einem lebendigen Viertel.



Quelle: Helge May in eigene Aufnahme

Stoppt das Bauen auf der grünen Wiese!

Viele der Wohngebäude an der Triester Straße stehen leer. Diejenigen, die noch bewohnt sind, schirmen sich durch immer heruntergelassene Rollläden ab, sodass der Lärm und Schmutz der Straße nicht völlig in das Privatleben eindringen kann. Gleichzeitig wirkt der Straßenraum verlassen und ungenutzt von Menschen. Durch die Schwerpunktverlagerung in der Mobilität und dem geförderten Rückgang des MIVs bekommt der Raum neue Qualitäten, die genutzt werden. Durch die Aufstockung der einstöckigen Gebäude und die Schließung von Baulücken wird mehr Frequenz geschaffen. Es gilt hinsichtlich der Klimakrise in die Höhe und nicht in die Breite zu bauen, um fruchtbare Böden zu sichern und die Stadt der kurzen Wege zu fördern.

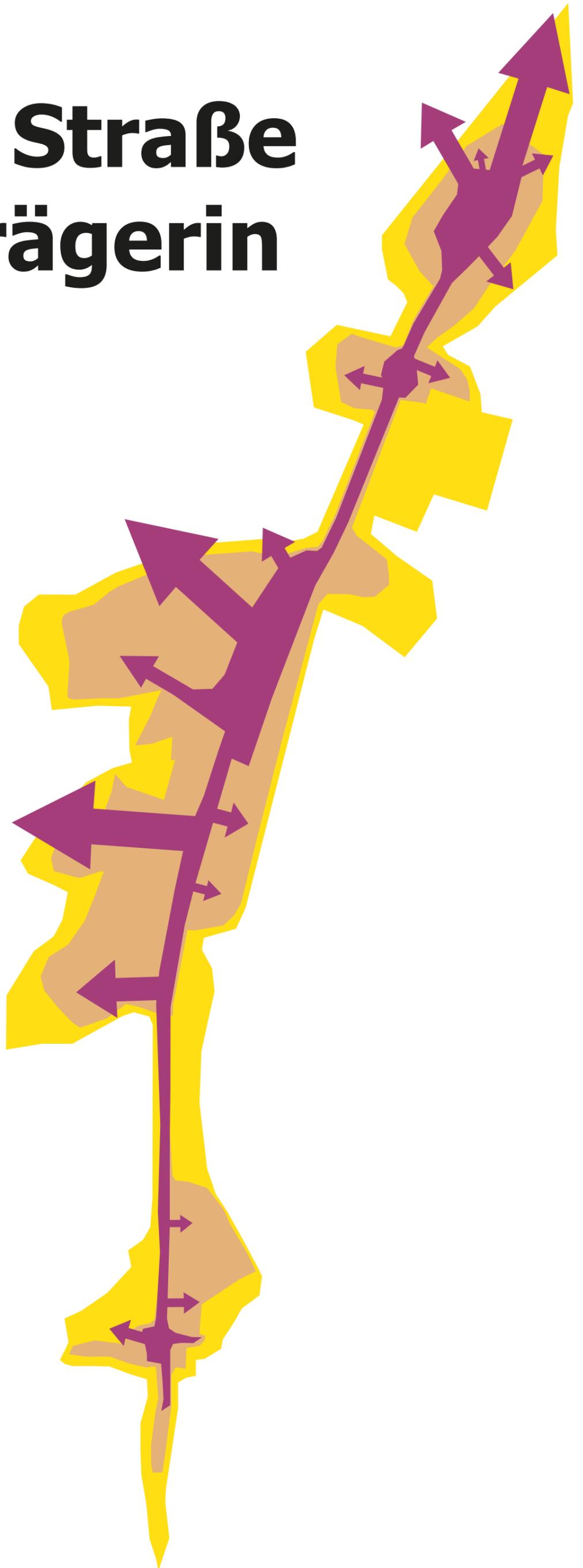


Die Triester Straße als Impulsträgerin

Die Triester Straße bildet eine Schneise im Raum. Durch die Vormachtstellung des Autos ist sie eine homogene Straße und besitzt abschnittsweise die Charakteristika eines Tunnels. Sie interagiert wenig bis gar nicht mit ihrem Umfeld, einer heterogenen Struktur, die von vielen Nutzungen geprägt ist. Durch die vielen Impulsräume in naher Umgebung, bekommt die Triester Straße die Möglichkeit eine neue Rolle und Funktion zu übernehmen.

Das Leitprojekt veranschaulicht, wie ein Transformationsprozess der Straße eingeleitet werden kann, sodass sie zu einem Bindeglied wird. Somit entsteht ein zusammenhängender Raum, der die Stärken und Potenziale der einzelnen Flächen bzw. Nutzungen ausschöpft und gemeinsam den Herausforderungen entgeht. Die Triester Straße wird somit zur Impulsträgerin und schafft ein Netz an funktionsfähigen Räumen.

Das Projekt soll Beispiel geben, dass die Triester Straße nicht als Barriere aufgefasst werden muss, sondern als öffentlicher Raum für zukünftige Planungen nutzbar gemacht wird. Projekte öffnen sich zur Straße und Entwicklungen passieren nicht nur mehr neben der Straße, sondern an und mit diesem Raum.

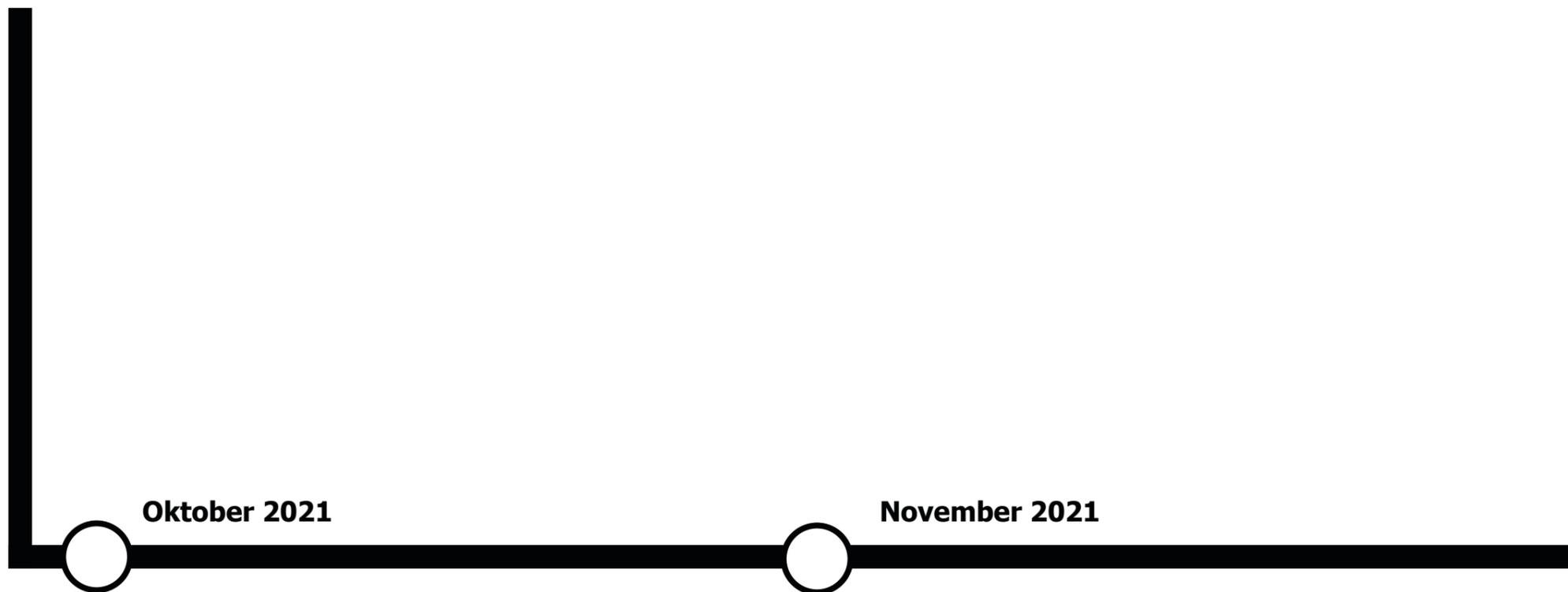


6

Epilog

Bussi, baba und ein Dankeschön!

Der Planungsprozess



Oktober 2021

November 2021

Block 1: Raum erfassen, Position beziehen

Block 2: Strukturkonzept, Strategie entwickeln

Ablauf

Individuelle Expeditionen

Workshop#1:

- Expeditionsberichte
- Fachliche Inputs von Betreuenden und fachlichen Expert*innen
- Gemeinsame Expedition mit Inputs von lokalen Expert*innen
- Kurzpräsentation

Eigenständiges Arbeiten

Betreuungstermin

Inhalt

Erste Begehungen des Raumes

Analyse eines Themenschwerpunkts

Definition von räumlichen und thematischen Schwerpunkten

Strukturkarte

Formulieren einer räumlichen These und eines räumlichen Systems

Ablauf

Workshop#2:

- Zwischenpräsentation
- Fachliche Inputs von Betreuenden und fachlichen Expert*innen
- Kurzpräsentation

Eigenständiges Arbeiten

Betreuungstermin

Inhalt

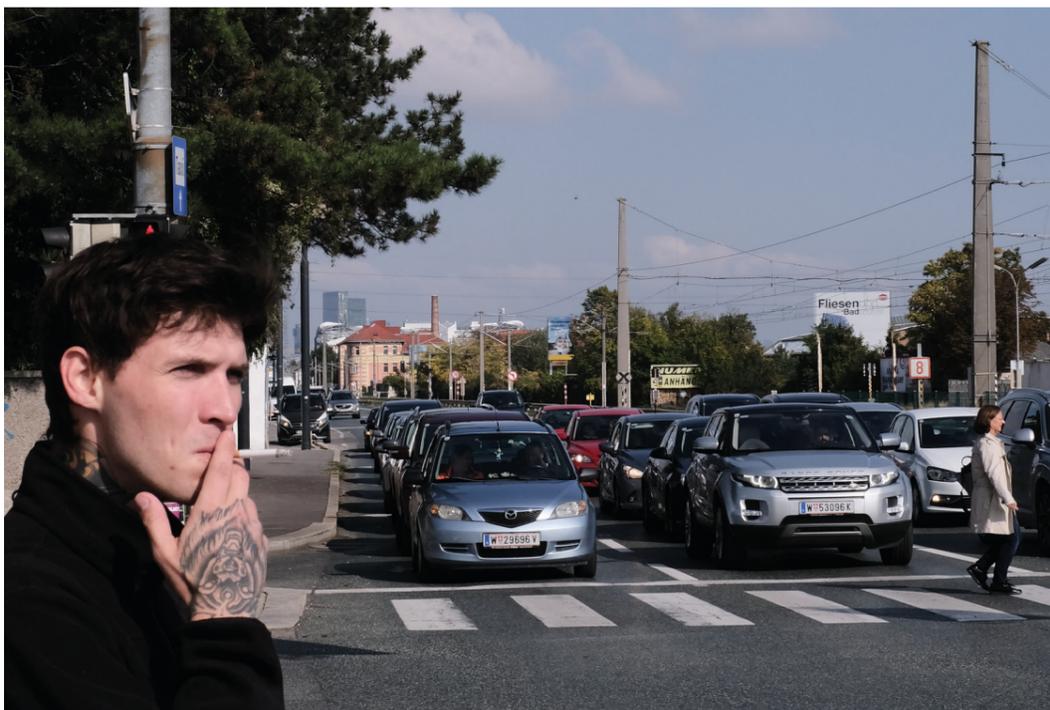
Forschungsfrage und Unterfragen

Schärfung und Vertiefung der Konzeption

Räumliche Gesamtkonzeption und Strukturpläne

Erste Erstellung einer Vision für den Raum

Hinter den Kulissen





4 Studierende in 5 Monaten an der Triester Straße

Es waren schöne fünf Monate mit der Triester Straße. Fünf sehr lehrreiche Monate. In denen Studienkolleg*innen zu Freund*innen wurden. Diese Freundschaften getestet wurden. In denen Grundsatzdiskussionen zur Tagesordnung standen. Eigene Positionen hundert Mal überdacht wurden. In denen die Uni zu einem zweiten Zuhause wurde. Die Fachschaftsräume zum Wohnzimmer wurden. In denen Nächte lang die Zusammenhänge und Wechselbeziehungen zwischen räumlichen Strukturen ausgearbeitet wurden. Der Unterschied zwischen Zielen und Maßnahmen diskutiert wurden.

Es waren schöne, lehrreiche fünf Monate mit dir, liebe Triester Straße. In denen Grenzen ausgetestet wurden. Grenzen überwunden wurden. In denen Hummus und Mandarinen ständige Begleiter*innen waren. Und manch ein Spritzer oder Bier den Abend gerettet haben. In denen alles wieder verworfen wurde. Und ein Monat später wieder darauf zurückgegriffen wurde. In denen mindestens genau so viele Schritte rückwärts wie vorwärts gegangen wurden.

So entstand dieses Konzept.

Ein letztes Dankeschön

Danke für eure Unterstützung Mara und Emilia, für gutes und wahnsinnig hilfreiches Feedback!
Danke an dich Paul, den wunderbarsten Tutor!
Danke an die anderen Gruppen, durch die wir uns nicht alleine auf der Uni gefühlt haben.

Und danke an alle Gruppenmitglieder Nina, Ingmar, Jakob und Mocki, für die tolle Zusammenarbeit!

Quellenverzeichnis

Baukulturpolitik: Wozu Baukultur? <https://www.baukulturpolitik.at/oeffentliche-raeume-fuer-alle.html>, 15.01.2022

Der Standard: Generation Rohrpost: Was nach dem Auto kommt. <https://www.derstandard.at/story/2000097672445/generation-rohrpost-was-nach-dem-auto-kommt>, 17.02.2022

Der Standard: Hyperloop, autonome Taxis, Fahrrad: Was kommt nach dem Auto? <https://www.derstandard.at/story/2000098380546/hyperloop-autonome-taxis-fahrradwas-kommt-nach-dem-auto>, 13.01.2022

Ecoplus: www.ecoplus.at/, 22.01.2022

FFG: Mobilität der Zukunft | FFG. <https://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft>, 17.02.2022

Gemeindeverband für Abgabeneinhebung und Umweltschutz (GVA) (Hg.): Regionaler Leitplan Bezirk Mödling. Wien, Mödling, 2016

Global 2000: Klimawandel und Klimakrise. <https://www.global2000.at/themen/klimawandel#h1>, 17.02.2022

Hamburg.de: Hamburger Magistralen – Die sieben ausgewählten Hauptverkehrsstraßen. <https://www.hamburg.de/bauforum/12355818/magistralen/>, 15.02.2022

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (Hg.): Kreative Ökonomie und Kreative Räume: Kultur- und Kreativwirtschaft in der integrierten Stadtentwicklung. Dortmund, 2008

Kearney: Einkaufszentren der Zukunft: Austausch, Innovation, Werte und Wohnen im Mittelpunkt. <https://www.de.kearney.com/media-center/article/?/a/einkaufszentren-der-zukunft-austausch-innovation-werte-und-wohnen-im-mittelpunkt>, 17.02.2022

Matznerviertel: Das war die Podiumsdiskussion - Matznerviertel. <https://matznerviertel.at/podiumsdiskussion-14-6-2019-2/>, 17.02.2022

Mein Bezirk: Sharing-Konzepte: 100 WienMobil Stationen bis 2025 - Wien. https://www.meinbezirk.at/wien/c-politik/100-wienmobil-stationen-bis-2025_a4961824, 17.02.2022

Niederösterreich ORF: Eine Milliarde wert: SCS wird teilverkauft. <https://noe.orf.at/stories/3101573>, 17.02.2022

Nordstadtblogger: Stadt Dortmund und BürgerInnen planen gemeinsam die Umgestaltung der Einfallstraßen in die Nordstadt. <https://www.nordstadtblogger.de/stadt-dortmund-und-buergerinnen-planen-gemeinsam-die-umgestaltung-der-einfallstrassen-in-die-nordstadt/>, 12.01.2022

Österreich.gv: Das Übereinkommen von Paris. https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html, 17.02.2022

Planet-Wissen: <https://www.planet-wissen.de/sendungen/sendung-mobilitaet-der-zukunft-100.html>, 10.01.2022

Platz für Wien: <https://platzfuer.wien/>, 04.01.2022

Profil: Peter Michael Lingens Mahü-Nachwehen. <https://www.profil.at/meinung/peter-michael-lingens-mahue-nachwehen-374428>, 22.01.2022

ruhr.visionen (Hg.): Ideenwettbewerb Zukunft Metropol Ruhr. Essen, 2013

Space and Place: <https://spaceandplace.at/>, 17.02.2022

Stadt Bern (Hg.): Gemeinderat Stadt Bern – STEK 2016. Bern, 2017

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): Fachkonzept Mobilität Miteinander Mobil. Wien, 2015

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): Lokaler Aktionsplan Vösendorf -- Wien-Siebenhirten. Wien, 2018

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): Smart City Rahmenstrategie. Wien, 2019.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): STEP 2025: Fachkonzept Öffentlicher Raum. Wien, 2018.

Süddeutsche Zeitung: Autonomes Fahren - Was nach dem Auto kommt - Wirtschaft. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/zoox-autonomes-fahren-1.4353757>, 22.01.2022

VCOE: VCÖ-Factsheet: Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen. <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2019-07-wie-staedte-die-mobilitaetswende-voranbringen>, 05.01.2022

Wien.gv: Öffentlicher Raum - Transformationen im Städtischen. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008515.pdf>, 20.01.2022

Wien.gv: Stadtentwicklungsplan 2025 Fachkonzept - Öffentlicher Raum. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008522.pdf>, 15.02.2022

WKO: Die Zukunft der Mobilität. https://www.wko.at/branchen/ooe/transport-verkehr/Die_Zukunft_der_Mobilitaet.html, 10.02.2022

Zersiedelt: Zersiedelung in Österreich. Wie gegensteuern? <https://www.zersiedelt.at/zersiedelung-laufender-betriebsenergiebedarf-wohngebaeude/zersiedelt-reformoptionen-zersiedelung-oesterreich-politikempfehlungen.pdf>, 17.02.2022

Zukunft Mobilität: [Video zum Wochenende] Funktionieren unsere Städte noch? Die Transformation der autogerechten Stadt zur menschengerechteren Stadt. » Zukunft Mobilität. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/107921/umwelt/autogerechte-stadt-folgen-probleme-konzepte-gegenbewegung/>, 20.01.2022

Zukunft-Mobilität: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/kategorie/strassenverkehr/>, 15.02.2022

Kostenannahmen:

Domino Maas: <https://www.domino-maas.at/de/projekt-domino>, 19.01.2022

Haus-Bau-Blog: Kosten beim Brunnenbau? Was das Bohren des Gartenbrunnen kosten kann. <http://www.haus-bau-blog.de/garten/kosten-brunnenbau-bohren-gartenbrunnen-preis/>, 16.01.2022

Lenk, R., Der Investitions- und Folgelastenplaner für Kommunen. 70 000 aktuelle Orientierungswerte für alle wichtigen Gemeindeeinrichtungen, Stuttgart 1996

Mein Bezirk: Ausbau S-Bahn Stammstrecke: Neues ÖBB-Paket bringt Wien eine Milliarde an Investitionen mehr - Wien. https://www.meinbezirk.at/wien/c-lokales/neues-oebb-paket-bringt-wien-eine-milliarde-an-investitionen-mehr_a4304376#:~:text=Die%20S%2DBahn%2DStrecke%20zwischen,mit%20mehr%20Passagieren%20verkehren%20k%C3%B6nnen, 01.02.2022

NOOE.gv: <https://atlas.noe.gv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Planung%20und%20Kataster/Grundst%C3%BCcke>, 17.02.2022

ÖROK 143 – Siedlungsstruktur und öffentliche Haushalte; Gutachten des österreichischen Instituts für Raumplanung 1999. Magistrat Wien, MA 28
Richter, M., Herstellungskosten und Folgelasten kommunaler Investitionen, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, München, 1992,

Stadtportal der Landeshauptstadt Graz: Freiraumplanerische Standards. https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische_Standards.html, 22.01.2022

Trilux: Outdoor 2014. www.trilux.com/fileadmin/Content/DE/PDF/Service/Kataloge/2014/Outdoor-2014.pdf, 17.02.2022

Wien.gv: Sitzfibel - Sitzmöbel im öffentlichen Raum. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/sitzfibel-sitzmoebel.html>, 17.02.2022

Wien.gv: Studien und Veröffentlichungen der Stadtentwicklung: Leitfaden Mobilitätsstationen - Die Umsetzung von Mobilitätsstationen in Stadtentwicklungsgebieten am Beispiel Zielgebiet Donaufeld, Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008521.html>, 15.01.2022

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Seite 49:

<https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf>, 16.02.2022

Abb. 2: Seite 49:

<https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf>, 16.02.2022

Abb. 3: Seite 50

<https://noe.orf.at/stories/3141937/>, 10.02.2022

Abb. 4: Seite 50

<https://kommunal.at/verbauen-wir-unser-land>, 10.02.2022

Abb. 5: Seite 50

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/raumplanung-unter-erschweren-klimabedingungen-1950980>, 10.02.2022

Abb. 6: Seite 50

<https://www.derstandard.at/story/2000128556327/klimawandel-extremere-wetterereignisse-kommen-auf-uns-zu>, 10.02.2022

Abb. 7: Seite 50

<https://www.espacesuisse.ch/de/im-fokus/die-raumplanung-muss-das-klima-schuetzen>, 10.02.2022

Abb. 8: Seite 50

<https://science.orf.at/stories/3208102/>, 10.02.2022

Abb. 9: Seite 51

<https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf>, 16.02.2022

Abb. 10: Seite 86

<https://vskultur.de>, 23.01.2022

Abb. 11: Seite 86

<https://www.niederoesterreich.at/ausflugziele/a-die-fabrik-1-pielachtaler-kunst-und-kulturzentrum>, 23.01.2022

Abb. 12: Seite 87

https://vorarlberg.at/documents/302033/472281/Schriftenreihe+32+Innenentwicklung+und+bauliche+Verdichtung_2018.pdf/cb86c5c8-12ff-fe64-57ee-99c50a291f33, 10.11.2021

Abb. 13: Seite 88

<https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/radhighway-donaustadt-city.html>, 09.02.2022

Abb. 14: Seite 88

<https://www.3zu0.com/urbanes/neugestaltung-praterstrasse/>, 09.02.2022

Alle Fotos wurden im Zeitraum von 1. Oktober 2021 bis 15. Februar 2022 von Jakob Schwaiger aufgenommen.

Alle Karten wurden von den Autor*innen dieses Konzepts mithilfe dieser Kartengrundlagen erstellt:

Projektion: MGI Austria Lambert

Quellen:

Gebäude, Straßen, Schienen, Gewässer, Landbedeckung: OpenStreetMap Data über Geofabrik:
<https://download.geofabrik.de/europe/austria.html>, 24.08.2021

Öffentliches Verkehrsnetz Wien: Wiener Linien GmbH & Co KG über OpenData:
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/36a8b9e9-909e-4605-a7ba-686ee3e1b8bf>, 24.08.2021

U-Bahn Linien in Planung: Stadt Wien – Magistratsabteilung 18 über OpenData:
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/5982a27f-28a4-4f40-a1cc-5cb650400c50>, 24.08.2021

Verwaltungsgrenzen Wien: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen über OpenData:
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/1a22d558-544a-46c1-95b9-baa77d2bb485>, 24.08.2021

Verwaltungsgrenzen Niederösterreich: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen über OpenData:
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/918d9767-e61a-4e4c-8f8c-0b691bc191b9>, 24.08.2021

