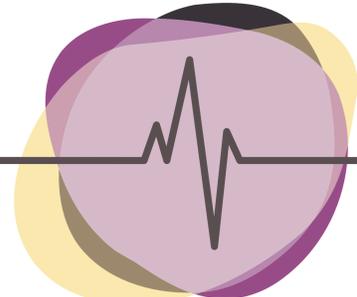
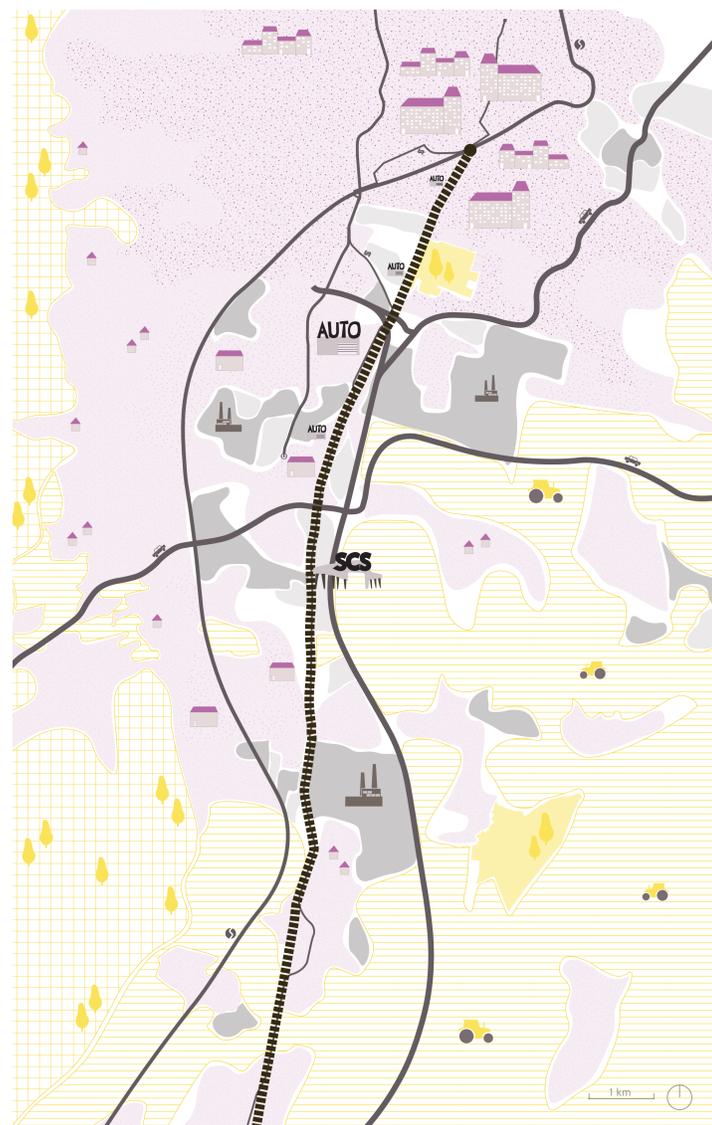


Triester Straße imPuls der Zeit

Ein Entwicklungskonzept.



Analyse: Wie sehen die Triester Straße und ihre Räume aus?



Eine heterogene Umgebung

Die Triester Straße ist eine wichtige Ein- bzw. Ausfallstraße in den Südraum Wiens und somit für viele das Erste und Letzte, das sie von der Stadt mitbekommen. Sie reicht vom Matzleinsdorfer Platz, über den 23. Wiener Gemeindebezirk bis nach Niederösterreich.

Das Gebiet um die Triester Straße ist sehr heterogen. Von städtischen Strukturen in Wien, in denen dichte Wohnstrukturen, Großmärkte, Versorgung und Verkehr aufeinandertreffen, bis Einfamilienhausbeständen, der im gesamten Gebiet vorzufinden ist, ist alles vertreten. Die Ortskerne der einzelnen niederösterreichischen Gemeinden, wie Wr. Neudorf, Brunn am Gebirge oder auch Mödling, haben wieder einen ganz eigenen Charakter. Gewerbe- und Industriegebiete, wie die SCS und das Industriezentrum Süd, sind ein Markenzeichen für den Südraum Wiens und aus wirtschaftlicher Sicht sehr wichtig für die Region. Mit der U6, der S-Bahn und der Badner Bahn gibt es eine gute Nord Süd Verbindung. Mit der Südautostrasse A2 treffen Fernverkehr und Pendler*innenverkehr aufeinander. Auch Erholungsräume wie der Wienerberg prägen das Erscheinungsbild. Der nahe gelegene Wienerwald ausgewiesen ist, fungiert als natürliche Siedlungsgrenze im Westen, wohingegen im Osten großteils Ackerflächen vorzufinden sind.

Eine homogene Straße

Ganz im Gegenteil zur heterogenen Umgebung ist die Triester Straße selbst sehr homogen und ist beinahe ausschließlich auf das Auto ausgelegt. Nämlich durch MIV orientierten Nutzungen, wie Werkstätten und Garagen oder Gewerbe, die sich durch ihre Erreichbarkeit dem Auto untergeordnet haben. Durch dieses einseitige Angebot findet die Umgebung kaum Zugang, wodurch anderweitige Entwicklungen an der Straße gehemmt werden. An vielen Stellen entlang der Straße entstehen so genannte MIV Räume, die vor allem im Bereich von Siebenhirten und Vösendorf regelrecht zu einer "MIV Blase" werden. Zudem sind hohe Geschwindigkeiten auf der Straße möglich und es gibt nur wenige Querungsmöglichkeiten über die Straße. Durch die Gegebenheiten entlang der Triester Straße kann es passieren, dass Autofahrende in ein regelrechtes Tunnel-Gefühl verfallen.



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 noch an vielen Tankstellen vorbei. Ich schaue 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 leerstehenden Erdgeschossen. 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. Was kommen denn 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. Jetzt 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 zugeparkt. Der Gehsteig ähnelt auch eher einer Aneinanderreihung von Autoeinfahrten. Kein Wunder, dass da niemand geht. Hier ist man ja auch in einer riesen Autoblaste. Eigentlich wollten wir uns noch ein Frühstück holen. Bei den ganzen Werkstätten und Ersatzteilläden werde ich das wohl nicht finden. Aber stimmt, wir sind ja auch auf der Triester Straße.

Ah schau, da kommt die Badnerbahn! Wohnt da etwa auch jemand? Vielleicht hinter den heruntergelassenen Rolläden. Da kommt sogar eine Radfahrerin. "Ohne Helm! Ist die lebensmüde? Was macht die denn da, kann die nicht woanders fahren?" Dann soll sie die halt überholen. Ist doch eh genug Platz auf der Straße. Ein Billi! 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 weit entfernt. Lieber schnell wieder ins Auto, ich freu mich auf's Meer. Wir fahren weiter. Hier sind wieder mehr Wohnhäuser. Die haben aber keine schöne Aussicht mit der breiten Straße vor dem Fenster. Da würd ich meine Rolläden auch nicht hochziehen. Gleich stehen wir wieder an der roten Ampel. Das muss die letzte in Wien sein. Hier gehen viele Menschen zum Bahnhof Vösendorf. Mein Opa erzählt mir immer wieder von dieser Teufelsmühle. Da gab's angeblich das beste Schnitzel.

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

In Wiener Neudorf angekommen. Hier gibt es wieder mehrere Cafés, da finden wir bestimmt was zu essen. Wir setzen uns in ein Kaffeehaus "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."

Räumliche These

„Die Räume der Triester Straße werden geprägt durch die Dominanz des MIVs, die zukunftsorientierte Entwicklungen kaum zulässt.“

Prognosen: Wodurch gerät der Raum unter Druck?

Vision: Was für ein Potenzial hat die Triester Straße und ihre Räume?



Bevölkerungswachstum

Ein Blick in die Zukunft

Um ein zukunftsfähiges Konzept zu erstellen, muss zuerst auch ein Blick in die Zukunft geworfen werden. Die Bevölkerung wächst und benötigt neuen Wohnraum. In Favoriten wird bis 2075 mit einem Bevölkerungszuwachs von 62.000 Menschen gerechnet. Wir befinden uns inmitten der Klimakrise. Folgt keine Trendumkehr, werden es laut ZAMG bis zum Jahr 2100 5°C mehr sein. Eine der wirkungsvollsten Maßnahmen um der Klimakrise entgegenzuwirken wäre eine Mobilitätswende. Für die nahe Zukunft gibt es bereits Planungen, die den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und den Individualverkehr durch ein breites sharing-Angebot neu gestalten. WienMobil baut dieses Jahr das Rad-sharing Netz großflächig aus. Auch die öffentlichen Verbindungen werden in den nächsten Jahren ausgebaut und modernisiert. Autonome Mobilität bringt Potentiale für die Gesellschaft, die Sicherheit und den Wirtschaftsstandort mit sich. Jedoch werden sich laut Prognosen autonome Mobilitätsformen nur langsam durchsetzen. Durch Sharing-Angebote entsteht bereits eine Infrastruktur, in der sich eine solche Technologie in Zukunft funktional integrieren lässt.



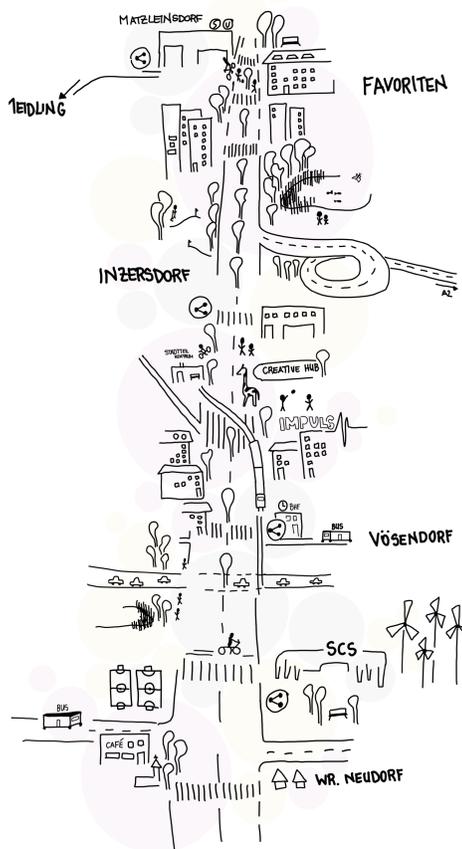
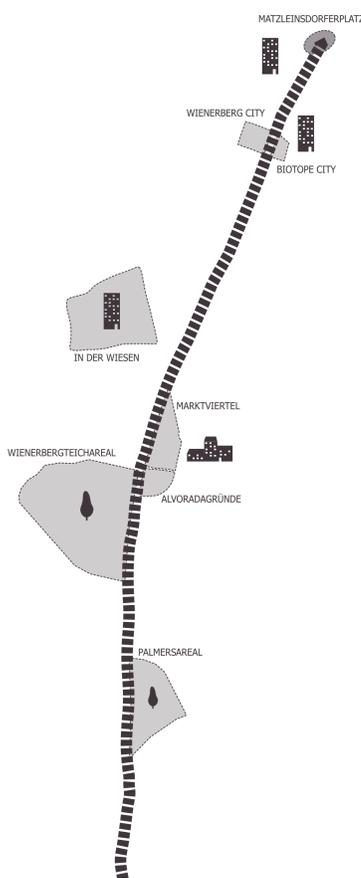
Mobilitätswende

Impulsräume an der Triester Straße

Wichtig sind die Impulsräume im Gebiet rund um die Triester Straße. Diese sind Entwicklungsgebiete, die bereits fertiggestellt sind, gerade entstehen oder in Planung sind. Auch Brachflächen, die ein hohes Potential für zukünftige Planungen bringen, zählen als Impulsraum. Diese Entwicklungsgebiete gehen vermehrt auf die Prognosen ein. Die Biotope City reagiert auf die Klimakrise in Form von Green Building, in der Wiesen reagiert auf den Bevölkerungsanstieg indem sie rund um die U6 stark verdichtet und WienMobil baut ein Sharing-netz auf welches eine wichtige Infrastruktur für eine Mobilitätswende bietet. Diese Teilentwicklungsgebiete funktionieren in sich, wenden sich aber von der Triester Straße ab. Der Raum der Triester Straße ist den Herausforderungen der Zukunft nicht gewachsen nur vereinzelt Gebiete um die Straße wirken vorbereitet. Der Druck dieser Prognosen ist so groß, dass es nicht reicht, sich einzeln darauf vorzubereiten, sondern es braucht zusammenhängende Konzepte, die auf den Druck reagieren.



Klimakrise



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 Bahnhofsausgang herrscht ein großes Getöse. Viele Menschen gehen zum Bahnhof 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 der 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 beuge mich auf die Wetterreise.

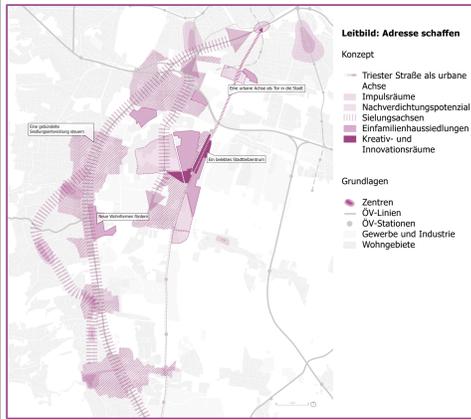
Ich wähle den schnellsten Weg raus aus Wien - die Triester Straße. Jetzt kommt etwas Geschwindigkeit ins Spiel, es geht bergab. Zügig geht's am Wienerberg und am Draschepark vorbei und schon bin ich wieder in einem Stadtteilzentrum. Hier werde ich wieder etwas langsamer. Nicht, weil ich nicht schneller 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 Creative-Hub direkt hier im Gätzl 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 Gätzl macht. Er antwortet simpel: "Schau dich um! Wer will hier seine Zeit nicht 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 Bekannten unterhält. Plötzlich ist es zwei Uhr Nachmittags aber ich denke mir nur: "Wer will schon nach Triest, wenn man so ein tolles Gätzl direkt um die Ecke hat!" und verbringe den restlichen Tag dort.

Vision

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

Leitbild: Wie soll sich der Raum in Zukunft entwickeln?



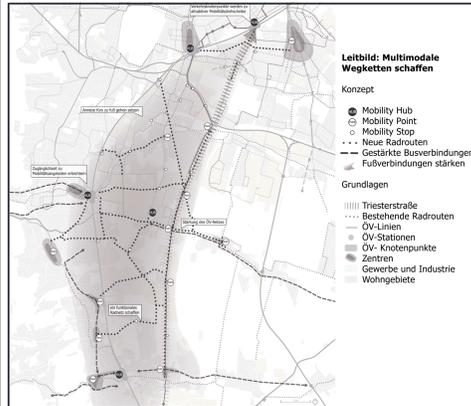
- Eine gebündelte Siedlungsentwicklung steuern
- Neue Wohnformen fördern
- Kreativ- und Innovativräume als neue Adresse
- Eine urbane Achse als Tor in die Stadt

Die TS soll als nutzbarer öffentlicher Raum zugänglich sein.

Das bedeutet zum einen neue Adressen bzw. neuen Platz für Wohnraum zu schaffen, um den Druck der Bevölkerungsprognosen standzuhalten. Dies erfolgt durch eine gebündelte Siedlungsentwicklung hin zu Zentren und Knoten des Öffentlichen Verkehrs, ohne den Prozess der Zersiedelung voranzutreiben.

Ein Bevölkerungszuwachs geht einher mit der Notwendigkeit öffentlichen Räume nutzbar zu gestalten. An der TS befinden sich, wie der Analyse zu entnehmen ist, viele der sogenannten MIV Räume, in denen das große Potenzial besteht, die TS als Impulsträgerin einzubinden. Die Straße wird mit ihren Räumen zu einem Aufenthaltsort und entwickelt sich zu einer urbanen Achse als Tor in die Stadt.

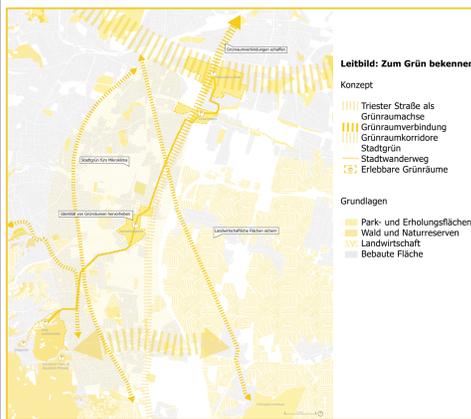
Adresse schaffen



- Ein funktionales Radwegenetz etablieren
- Anreize für's zu Fuß gehen schaffen
- Stärkung des ÖV-Netzes
- Zugänglichkeit zum multimodalen Mobilitätsangebot erleichtern
- Verkehrsknotenpunkte werden zur attraktiven Mobilitätsdrehscheibe

In Hinblick auf die Klimakrise besteht die Notwendigkeit einer Mobilitätswende, damit zukünftige städtebauliche Entwicklungen möglich sind. Hier geht es darum, die Alternativen zum Auto zu stärken. Es gilt also, ein sicheres und attraktives Rad- und Fußwegenetz zu schaffen und gleichzeitig das Öffernetz zu stärken. Was ist aber für viele weiterhin ein großes Hindernis den öffentlichen Verkehr letztendlich auch zu nutzen? - Eine teils lange und unkomfortable Wegekette, die beim Nutzen des öffentlichen Verkehrs insbesondere durch das Umsteigen und der letzten Meile ausgelöst wird. Dieses Umsteigen bleibt einem beim Auto erspart. Daher ist es wichtig, diese Wegekette zu verkürzen und das Umsteigen bequemer zu machen. Dies erfolgt durch ein dichtes Netz an Mobility Hubs und Points, die multimodal funktionieren.

Multimodale Wegekette

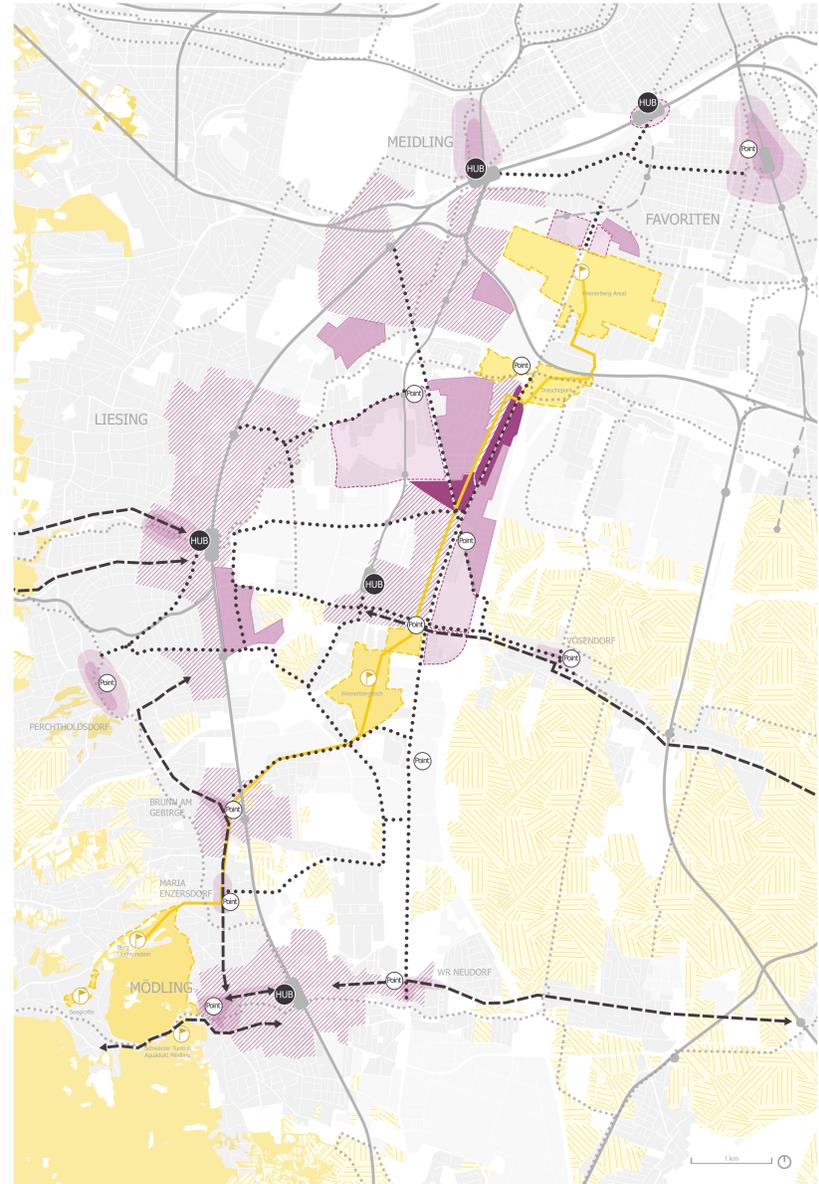


- Landwirtschaftliche Flächen sichern
- Stadtgrün für's Mikroklima
- Identität von Grünräumen hervorheben
- Grünraumverbindungen schaffen

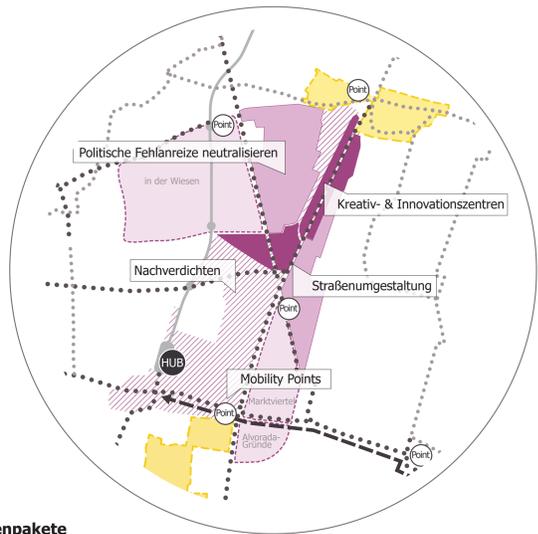
Grünraum sehen wir als Grundbaustein jeder heutigen Planung.

Durch die Klimakrise ist es für die Planung selbstverständlich, unversiegelten Böden und Grünflächen als besonders wichtige Ressource zu sehen, die schützenswert ist. Zusammenhängende Grünräume, wie landwirtschaftliche Flächen, gilt es somit zu sichern und vor Versiegelung zu schützen. Außerdem ist es wichtig, in städtischen Strukturen Grünräume zu integrieren, um kleinen Hitzeinseln entgegenzuwirken.

Zum Grün bekennen



Leitprojekt: Wie können die Ziele für zukünftige Entwicklungen erreicht werden?



Maßnahmenpakete

Im Raum zwischen Draschepark und Ketzergasse befinden sich eine Vielzahl an Potentialflächen, die zusammenhängend in einem Leitprojekt auf die beschriebenen Prognosen reagieren. Die Ziele der gesetzten Maßnahmen kommen erst durch eine räumliche Kombination zur Geltung, wobei die Triester Straße als verbindendes Element fungiert. Das Projekt zeigt, wie die Triester Straße als zentrale Achse in Planungen mit eingebunden werden kann. Hierfür wurden vier Maßnahmenbündel ausgearbeitet.

Umnutzung der MIV-Räume in Kreativ- und Innovationshubs

Die jetzigen MIV-Räume bieten die Möglichkeit die Triester Straße als öffentlich nutzbaren Raum zu gestalten. Durch die Etablierung von Kreativ- und Innovationshubs wird sie zu einem Bindeglied der heterogenen Umgebung. Die vielen großen Werkstätten, die teilweise schon vom Leerstand betroffen sind, bieten Raum für Arbeitsräume, Ateliers oder gemeinschaftliche Räume für Projekte - also Räume, die offen bleiben und verschiedene Nutzungen zulassen. Somit kann der Bestand neu genutzt werden, ohne Gebäude abzureißen oder neu zu bauen.

Aufstocken und Baulücken schließen

In diesem Raum wird insbesondere das Potential zur Nachverdichtung gesehen. Die eingeschossigen Gebäude, die vor allem an der Triester Straße vorzufinden sind, werden aufgestockt. Zusätzlich werden dichtere Wohnformen durch politische Anreize gefördert, um schrittweise vom Einfamilienhaus wegzukommen.

MobilityHubs und Sharing Angebote etablieren

Durch dichte Strukturen steigt auch die Notwendigkeit für ein gesamträumliches Mobilitätskonzept, bei dem die Integration von Mobility Hubs und sharing Angebote ein wesentlicher Teil ist. Diese reichen von einfachen Bike-Sharing Stationen, bis zu großen Sharing Angeboten an öffentlicher und sozialer Infrastruktur.

Durch eine gemeinsame digitale Plattform, die grenzüberschreitend zwischen Niederösterreich und Wien funktioniert, kann die Zugänglichkeit zu dem Angebot an diversen Mobilitätsmodi erleichtert werden.

Umgestaltung des Straßenraums

Durch die Schwerpunktverlagerung in der Mobilität bedarf es auch einer Umordnung des Straßenraums. Durch die Umnutzung der beiden Parkspuren und zwei Fahrspuren wird Platz für einen neuen Radweg, breitere Gehwege und Stadtgrün geschaffen.



Gesamträumliche Auswirkungen

Zusammengefasst ist zu sagen, dass die Triester Straße jetzt eine Schneise im Raum bildet. Das Leitprojekt veranschaulicht wie die Triester Straße zu einem Bindeglied werden kann, sodass die Räume nicht nur in sich funktionieren sondern miteinander agieren.

„Die Triester Straße wird somit zur Impulsträgerin, um Potentiale gemeinsam auszuschöpfen und auf Herausforderungen zu reagieren.“