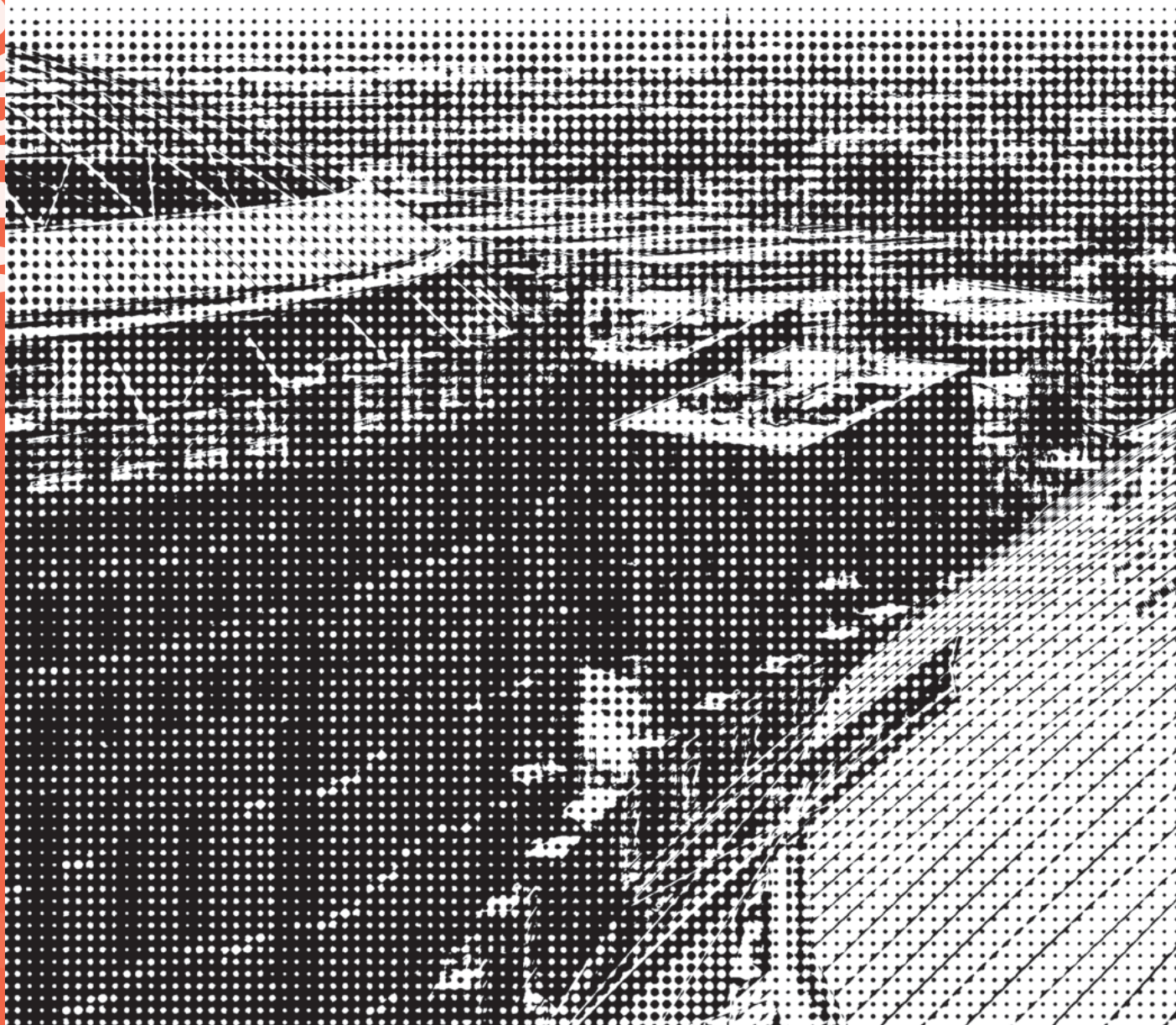


Perspektive Erdberger Mais

Strategieplan für ein Stadtgebiet in Bewegung



Perspektive Erdberger Mais
Strategieplan für ein Stadtgebiet in Bewegung





VORWORTE

Der Erdberger Mais ist ein ganz besonderer Raum im Südosten von Wien, der in unseren Köpfen lange Zeit ziemlich entrückt zu sein schien.

Aufgrund seiner strategischen Lage nahe dem internationalen Flughafen Wien-Schwechat und seiner hervorragenden Anbindung an hochrangige Verkehrsachsen hat sich der Erdberger Mais über längere Zeit hinweg als einer der wichtigsten Betriebs- und Gewerbestandorte Wiens entwickeln können – dies auch vor dem Hintergrund seiner historischen Entwicklung.

Der Stadtteil ändert jedoch zusehends sein Erscheinungsbild und damit auch seine Bedeutung: Neben Unternehmenszentralen und Bürogebäuden entstand in den letzten Jahren immer mehr Raum für Wohnnutzungen. Damit verbunden verändern sich die Anforderungen und Erwartungen an diesen einzigartigen Raum. Es muss sichergestellt werden, dass ausreichende Frei- und Grünräume geschaffen, genauso aber auch die Bedarfe an sozialer und verkehrlicher Infrastruktur gedeckt werden, und gleichermaßen muss eine hochwertige Qualität der öffentlichen Räume sichergestellt werden – für die bereits ansässigen BewohnerInnen und NutzerInnen wie für die zukünftigen. Kurz gesagt: Es gilt den Erdberger Mais fit zu machen als einen lebenswerten, vielfältigen Stadtteil für Arbeiten und Wohnen im Südosten von Wien.

All diese Herausforderungen lassen sich nicht losgelöst voneinander betrachten, sondern müssen gemeinsam in Hinblick auf das „große Ganze“ behandelt werden. Es war demnach das Ziel der beiden Bezirke Landstraße und Simmering, gemeinsam mit der Stadt eine ganzheitliche Entwicklungsperspektive aufzuzeigen – die Perspektive Erdberger Mais. Innerhalb des Planungsverfahrens nahmen das Arbeiten vor Ort und das Einbeziehen der BewohnerInnen sowie der EntwicklerInnen – also all jener, die den Erdberger Mais nutzen und verändern – einen zentralen Stellenwert ein. Im Rahmen des Prozesses wurde vor allem der Standort Neu Marx mehrmals zur Planungswerkstatt. Hier wurde mit der Öffentlichkeit intensiv an gemeinsamen Plänen, an einem gemeinsamen Verständnis für die künftige Entwicklung dieses Stadtteils gearbeitet.

Wir freuen uns über den nun vorliegenden Strategieplan und bedanken uns bei allen für die Mitwirkung und Unterstützung in diesem Planungsprozess. Der Strategieplan soll den Rahmen für alle weiteren Stadtentwicklungsvorhaben im Erdberger Mais bilden, auf den man sich gemeinsam verständigen konnte. Somit versteht sich dieser gleichermaßen als Richtlinie und Hilfestellung für alle planungsrelevanten AkteurInnen. Damit endet allerdings dieser Planungsprozess nicht, ganz im Gegenteil: er versteht sich einerseits als Fortschreibung bereits getätigter Planungs- und Umsetzungsschritte, andererseits aber auch als Auftakt für die nächsten Projekte im Erdberger Mais.



Maria Vassilakou
Vizebürgermeisterin
und amtsführende Stadträtin
für Stadtentwicklung, Verkehr,
Klimaschutz, Energieplanung und
BürgerInnenbeteiligung



Thomas Madreiter
Planungsdirektor

Der Erdberger Mais erstreckt sich als ein Stadtteil über zwei Wiener Gemeindebezirke: Landstraße und Simmering. Der nun abgeschlossene Planungsprozess, welcher unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet wurde, und der vorliegende Strategieplan machen die Notwendigkeit räumlich und funktional integrierter Planungskonzepte deutlich. Diese sind darauf ausgerichtet, unterschiedliche Erwartungen und Zielsetzungen vonseiten der Stadt, des Bezirkes, aber auch vonseiten der NutzerInnen vor Ort zusammenzuführen. Über Planungsverfahren zu ganz konkreten Standorten hinaus, über Bezirksgrenzen hinweg muss der Blick auf den gesamten Stadtteil gerichtet werden. Es gilt die Schnittfelder zwischen Bestehendem und Neuem, zwischen unterschiedlichen Zuständigkeiten und Verantwortungsbereichen zu bearbeiten. Im Stadtteil braucht es das Bindeglied zwischen den räumlichen Bezügen von Stadt und konkreten Projekten, zwischen politischen und administrativen Zuständigkeiten sowie zwischen den unterschiedlichen instrumentellen Ebenen.



Erich Hohenberger
Bezirksvorsteher des
3. Wiener Gemeindebezirks



Paul Stadler
Bezirksvorsteher des
11. Wiener Gemeindebezirks

Im Planungsprozess „Perspektive Erdberger Mais“ war es demnach ein gemeinsames Anliegen der Stadt Wien und der beiden Bezirke, eine solch integrierte Betrachtung vorzunehmen, um eine gemeinsame Perspektive für die Zukunft des Erdberger Mais zu erarbeiten. In keinem anderen Stadtteil in Wien hat sich in der Vergangenheit ein derartig tiefgreifender Paradigmenwechsel vollzogen wie im Erdberger Mais. Bedingt durch den starken Zuzug in die Hauptstadt und den damit verbundenen Bevölkerungsanstieg rückt auch der Erdberger Mais als Standort für attraktives Wohnen immer mehr in die Wahrnehmung der Wienerinnen und Wiener. Das Bild von Stadt, das hier zukünftig gelten soll, ändert sich stark. Um diesen Veränderungsprozess und die damit verbundenen Herausforderungen aktiv gestalten zu können, braucht es eine tragfähige, nachvollziehbare und robuste Planungs- und Entscheidungsgrundlage. In diesem Sinne soll der hier vorliegende Strategieplan eine Hilfestellung für zukünftige Planungsschritte für alle planungsrelevanten AkteurInnen geben. Wir bedanken uns bei allen, die sich dabei eingebracht haben.

INHALT

- 8 DER ERDBERGER MAIS IST IN BEWEGUNG**
Mit einer Orientierungsgrundlage auf Stadtteilebene
- 10 DIE BEDEUTUNG DES ERDBERGER MAIS**
- 12 EINEN MULTIFUNKTIONALEN STADTTTEIL ENTWICKELN**
Bedarf einer Orientierungsgrundlage für ein Gesamtkonzept
- 14 EINE NAVIGATIONSHILFE**
Strategieplan für ein Stadtgebiet in Bewegung
- 16 EIN LERNENDES VERFAHREN**
Rückblick auf den Planungsprozess

- 28 PHÄNOMEN ERDBERGER MAIS**
- 30 Die historischen Prägungen**
Als einstiger Ver- und Entsorgungsraum der Stadt
- 36 Das heutige Bild des Erdberger Mais**
- 50 Die Schichten**
eines Stadtteils in Bewegung
- 58 An vielen Standorten entsteht Neues**
Zukünftige Entwicklungsschwerpunkte im Erdberger Mais
- 60 Der Erdberger Mais wächst**

- 62 RÄUMLICHE PRINZIPIEN**
- 64 Räumliche Qualitäten**
eines für Wien einmaligen Standortes
- 68 Raumprinzipien**
als robuster Orientierungsrahmen für künftige Entwicklungen

- 70 Prinzip 1: Das grüne Gerüst**
- 78 Prinzip 2: Das raumbildende Gerüst**
- 88 Prinzip 3: Bezugspunkte im öffentlichen Verkehrsnetz**
- 98 Prinzip 4: Starke Zentren und neue Quartiere**

106	GESAMTSTRUKTUR ERDBERGER MAIS
108	DREI STANDORTPROFILE
110	Standortprofil 1: Zentralraum
120	Standortprofil 2: Der Panoramaweg
128	Standortprofil 3: Neu Marx
136	UMSETZUNGSSTRATEGIEN UND QUALITÄTSSICHERUNG
138	Maßnahmenplan Erdberger Mais
140	Strategien zur Umsetzung Instrumente und Prozesse der Qualitätssicherung
148	IMPRESSUM

DER ERDBERGER MAIS IST IN BEWEGUNG

Mit einer Orientierungsgrundlage auf Stadtteilebene

Gemeinsam mit den Aspanggründen und dem Standort St. Marx zählt der Erdberger Mais zu den größten und wichtigsten innerstädtischen Transformationsgebieten der Wiener Stadtentwicklung. Das ehemalige Areal des „Wiener Central-Viehmarktes“, die ursprünglichen Landwirtschaftsbetriebe und Gärtnereien, welche einst über Generationen hinweg die Stadt mit Gemüse belieferten, stillgelegte und von der Natur überwucherte Bahngleise der ehemaligen Schlachthausbahn und die mitunter beeindruckende Backsteinarchitektur ehemaliger Industrie- und Infrastrukturbauten zeugen bis heute von der Geschichte dieses besonderen Standortes. Dazwischen finden sich noch Reste der überkommenen Auenlandschaft, Brachen und Abstandsflächen, Lagerhallen und Unternehmenssitze genauso wie Wohn- und Bürobauten. Ein fragmentierter Mix unterschiedlichster Nutzungen, Maßstäbe, Zeitschichten und Raumqualitäten.

In der räumlichen Fragmentierung des Erdberger Mais verbirgt sich zugleich aber auch die „Einmaligkeit“ dieses Stadtgebietes. Das Gebiet weist eine sehr spezifische historisch geprägte räumlich-städtebauliche Situation auf. Diese folgt keinem „Typus“ und weist auch keine uns bekannte „Stadtform“ auf. Rudolf Kohoutek spricht dabei von einem „hybriden Raumbild“, das eine „mehrdimensionale räumliche Kodierung“ aufweist. In seiner Auffassung „(...) handelt es sich bei diesem Entwicklungsraum um einen für Wien kostbaren, einmaligen Raum, sowohl was die Nutzungspotenziale, die Erschließung und Zentrumsnähe, aber auch die topografisch und historisch mitgeprägten Raumbilder betrifft. (...) In dieser Mischung/Collage von historischen und neuen Raumfiguren ist Neu Erdberg – Simmering in der heutigen Wahrnehmung

ein besonders „moderner Raum“, ein post-industrieller und post-funktionalistischer Überlagerungsraum, der sowohl für sich genommen wie gesamtstädtisch eine hohe historische imagemäßige, nutzungsmäßige und kulturelle Bedeutung hat.“¹

Es gibt kaum ein Stadtgebiet in Wien, dass von so tiefgreifenden und hochdynamischen Transformationsprozessen geprägt wird wie der Erdberger Mais. In Neu Erdberg wurde mit dem TownTown ein neues Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum geschaffen, das sich nun als urbanes Zentrum mit Wohnnutzungen in Form von Hochhäusern erweitern wird. Ebenso wird in diesem Bereich der Orbi-Tower, ein Bürohochhaus, entstehen. Im Bereich der Aspanggründe sollen sich mit dem Eurogate eine Vielzahl an Wohneinheiten entwickeln und Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Stadtteil Neu Marx weist mit weiteren verfügbaren Entwicklungsflächen großes Potenzial für die Schaffung von urbanen Nutzungsdurchmischungen auf, weitere Lebens- und Arbeitsräume sollen dort entstehen. Die Marx Halle soll sich als pulsierendes Zentrum am Standort öffnen und könnte zukünftig einer neuen Nutzungslogik folgen. Die neuen Wohntürme im Bereich des Franzosengrabens werden zukünftig Wohn- und Lebensraum für noch mehr BewohnerInnen im Bezirk bieten und die Höhenentwicklung im Erdberger Mais neu interpretieren. Nicht weit davon entfernt, zeichnen sich ebenso Entwicklungsabsichten für unterschiedliche Liegenschaften ab.

Besonders das südliche Gasometervorfeld, wo sich alte Strukturen, Bebauungsformen und Straßenzüge bis heute erhalten haben, weist ein spannendes Entwicklungspotenzial für die Zukunft des Erdberger Mais auf. An vielzähligen einzelnen Standorten

¹Architektur und Raumbild in der Stadtentwicklungszone Neu Erdberg-Simmering, Rudolf Kohoutek, MA 21 (Hrsg.), Wien 2005

sind bereits neue Projekte für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen im Bau. Gleichzeitig werden Studien und Planungen durchgeführt, Ideen und Visionen werden ablesbar. Visualisierungen architektonisch spektakulärer Bürohochhäuser und innovativer Wohntürme vermischen sich mit einstigen industriellen, betrieblichen Imagebildern dieses Stadtteils, der in den Köpfen der meisten WienerInnen so entrückt zu sein scheint. Der Standort Erdberger Mais ist in Bewegung und erfindet sich neu!

Auch weiterhin verfügt der Erdberger Mais über ein hohes Entwicklungspotenzial bezogen auf weitere gut erschlossene, verfügbare Flächen. Einige darunter sind jedoch von Vegetation überwuchert und wurden somit zu einer Art Stadtwildnis, die mittels Trampelpfaden von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus der Umgebung zum „Bestandteil des öffentlichen Raums“ gemacht wurden. Viele unter ihnen wirken wie lose Inseln in einem fragmentierten Freiraumnetz. Ähnlich verhält es sich mit den linearen Strukturen, wie etwa der ehemaligen Trasse der Schlachthausbahn. Erste Interventionen verweisen auf die hohe Bedeutung dieser Trasse als verbindendes, strukturgebendes Freiraumelement. Wirkliche Mehrwerte können jedoch erst dann entstehen, wenn die einzelnen Inseln und Fragmente gemeinsam gedacht und in Bezug zueinander gesetzt werden.

Dies erfordert eine andere, eine erweiterte Sicht auf den Standort des Erdberger Mais.

Eines der wichtigsten und größten Naherholungsgebiete, der Wiener Prater, befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stadtteil. Als solches ist es jedoch nicht wahrnehmbar: Getrennt wird dieses durch eine Verkehrsstrasse, der Remise der U3, sowie durch den Donaukanal. Die einzige

Verbindung zu diesem zentralen Grünraum besteht über den Gaswerksteg. Generell ist festzustellen, dass der Stadtteil Erdberger Mais von Verkehrsstraßen durchschnitten und segmentiert wird, deren räumliche Logiken sich oftmals auch auf den zweiten Blick nicht erschließen.

Vieles steht unverbunden nebeneinander. Für Ortsunkundige besitzt der Erdberger Mais den Charakter eines labyrinthischen Systems. Sich dort orientieren zu müssen, fällt schwer und ist ohne die stadträumliche Präsenz der baulichen Landmarks ein schwieriges Unterfangen.

DIE BEDEUTUNG DES ERDBERGER MAIS

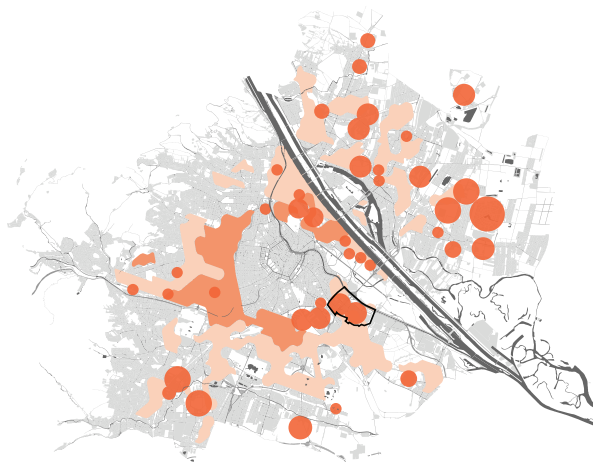
Über die Stadtteilebene hinaus wird dem Erdberger Mais als eines von zehn Zielgebieten der Stadt Wien eine hohe gesamtstädtische Bedeutung beigemessen.



Die Lage des Erdberger Mais – nahe Zentrum und Flughafen

Die strategische Verkehrs- und Lagegunst des Erdberger Mais beruht einerseits auf seiner Nähe zum Zentrum von Wien (3,5 km) und andererseits auf seiner Nähe zum internationalen Flughafen Wien-Schwechat. Das macht den Standort vor allem für die Ansiedelung von Unternehmen und Betrieben attraktiv.

- Wichtige S-Bahn-Verbindungen
- Wichtige Autobahnverbindungen
- U-Bahn-Linie U3



STEP 2025 - Entwicklungsgebiet als City-Erweiterung

Gemäß den Zielen des STEP 2025 versteht sich der Erdberger Mais als ein Gebiet mit einem hohen Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten.² Vor dem Hintergrund der Wirtschafts- und Zentrenentwicklung ist der Stadtteil im Sinne der City-Erweiterung als Vorrangzone für künftige Ergänzungen von City-Funktionen zu definieren.

- Gebiete mit Entwicklungspotenzial
- Bestandsentwicklung gründerzeitlich geprägter Gebiete
- Weiterentwicklung (Gebiet geprägt 1950er- bis 1970er-Jahre)

² STEP 2025, Stadtentwicklungsplan Wien, MA 18 (Hrsg.), Wien 2014

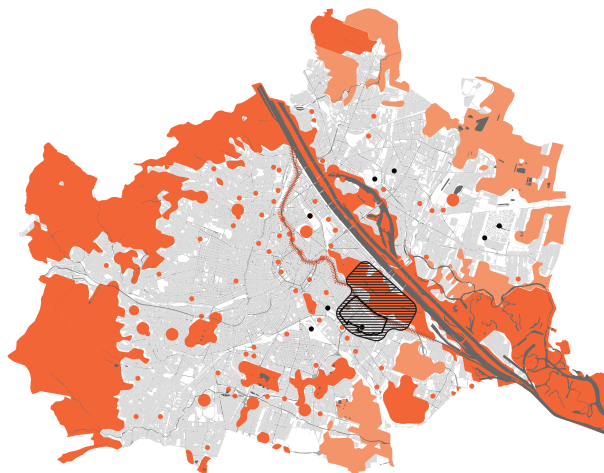
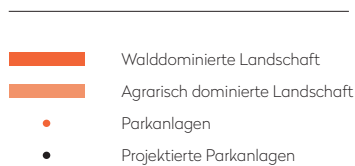
Betriebsgebiete

Der Erdberger Mais ist Teil eines für die Gesamtstadt Wien größten und wichtigsten Betriebsgebietes.³ Dieses erstreckt sich von der urbanen Stadt bis zum Flughafen. Zurückzuführen ist dieser Entwicklungsschwerpunkt auf die strategische Lage des Standortes und durch die gute Anbindung an das hochrangige Straßennetz.



Übergeordnete Freiräume

In unmittelbarer Nähe des Erdberger Mais liegt eines der größten und bedeutendsten Naherholungsgebiete Wiens, der Wiener Prater. Auch innerhalb des Stadtteils befinden sich für Wien einzigartige Grünräume, wie etwa die Stadtwildnis, ein landschaftshistorisches Relikt des Wiener Auwaldes.



³ www.standort-wien.at

EINEN MULTIFUNKTIONALEN STADTTEIL ENTWICKELN

Bedarf einer Orientierungsgrundlage für ein Gesamtkonzept

Neue Orientierungen, Entwicklungen und Dynamiken bedeuten zuallererst eine große Chance für den Erdberger Mais, sich im Sinne einer Neuinterpretation zu einem multifunktionalen, attraktiven Stadtteil zu entwickeln. Auf der anderen Seite bringt diese Dynamik auch neue Herausforderungen mit sich. Zu allererst betrifft dies den weiteren Ausbau der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur und die Entwicklung der Frei- und Grünräume. Die einzelnen Vorgaben müssen in ein strategisches Gesamtkonzept eingewoben werden. Besondere Aufmerksamkeit muss hier vor allem den öffentlichen Räumen beigemessen werden, die als Straßen- und/oder Freiräume den Stadtteil gliedern und strukturieren, Orientierung geben und diesem eine städtische Qualität vermitteln.

Eng mit der weiteren Entwicklung des Erdberger Mais ist eine Reihe von Fragen verbunden, auf die es im Rahmen dieses Strategieplanprozesses Antworten zu finden gilt:

- » Wie können die Entwicklungen einzelner Standorte in ein strategisches Gesamtkonzept eingewoben und miteinander vernetzt werden? Welche Teilentwicklungsgebiete bzw. Standorte sind dabei in den Fokus zu rücken? Und welche Anforderungen (im quantitativen wie auch im qualitativen Sinne) sind an die Entwicklung einzelner Standorte zu formulieren (Ausnutzung, Dichte, Nutzungen, Geschoßigkeit etc.)?
- » Wie lassen sich die einzelnen Freiraumfragmente (unter Einbeziehung privater Entwicklungsstandorte) zu einem schlüssigen System verknüpfen? Wie kann die Anbindung an die großen, in der Nähe befindlichen Naherholungsgebiete verbessert werden? Welche Rolle können dabei Resträume

und Transformationsräume einnehmen? Welche Anforderungen an die Entwicklung privater Entwicklungsflächen lassen sich daraus ableiten und begründen?

- » Wie kann es gelingen, die Zugänglichkeiten und Durchwegungsmöglichkeiten in einem so heterogenen Stadtgefüge nachhaltig zu verbessern? Wo müssen Verbindungen geschaffen werden? Wo bedarf es notwendiger Netzschlüsse und wie lassen sich diese sichern und entwickeln?
- » Wie können die Absichten und Vorstellungen unterschiedlicher Stakeholder gebündelt werden? Und wie kann eine Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Interessengruppen gelingen? Auch im Bezug auf die Sicherung und Entwicklung der für die neuen Entwicklungen erforderlichen Infrastrukturen.
- » Welche öffentlichen/rechtlichen Instrumente stehen zur Verfügung, um weitere Vorhaben im Entwicklungsgebiet verantwortungsvoll gestalten und steuern zu können? Und wie können diese im Sinne einer an Nachhaltigkeitsgrundsätzen orientierten Entwicklungspolitik gezielt eingesetzt werden?

Hier geht es um das große Ganze: Über das Aufzeigen einer Gesamtperspektive

Als eines der Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung kommt dem Erdberger Mais eine große Aufmerksamkeit zu. Auf der Basis der Auseinandersetzung mit den historischen Prägungen, der Darstellung des Status quo sowie den gesamtstädtischen Entwicklungsabsichten müssen öffentliche und private Entwicklungsziele identifiziert, lokalisiert und priorisiert und in Bezug zueinander gesetzt werden. Gerade deshalb, weil der Erdberger Mais ein so heterogener, fragmentierter Raum ist, der eine Collage aus einzelnen unterschiedlichen Teilgebieten bildet, erscheint das Aufzeigen einer Gesamtperspektive für dieses Entwicklungsgebiet umso wichtiger. Der Fokus darf nicht auf einzelne Fragmente im Stadtgebiet, sondern muss auf das Ganze, das Zusammenhängende, das Vernetzte und zu Vernetzende gerichtet werden – allem voran auf die Entwicklung der öffentlichen Räume!

Es müssen die differenzierten Ansprüche und Interessen an die Entwicklung des Raums erfasst, gebündelt und vernetzt werden. Erst auf einer solchen aktualisierten Grundlage kann ein zukunftsfähiges, zusammenhängendes Entwicklungskonzept für Themenbereiche wie soziale Infrastruktur und Zentrenentwicklung, Verkehr und Mobilität, Freiraum-, Landschafts- und Siedlungsentwicklung sowie die Entwicklung des Wirtschafts- und Unternehmensstandortes erstellt werden.

Letztlich bildet all dies die Grundlage zu einem räumlichen Strategieplan, der Aussagen zu folgenden Punkten umfassen muss:

- » Aufzeigen einer Raumvision zur Entwicklung eines multifunktionalen, modernen Stadtteils mit urbanen Qualitäten;
- » Entwicklung einer Gesamtkonzeption mit besonderen Aussagen und Festlegungen zum Stellenwert der öffentlichen Räume als konstituierendes/infrastrukturelles Grundgerüst der Stadtteilentwicklung;
- » Aufzeigen von Entwicklungsperspektiven und –anforderungen für konkrete Standorte sowie zu deren Einbindung und deren Beitrag zur Gesamtentwicklung des Stadtteils;
- » Definition räumlich-funktionaler Entwicklungsschwerpunkte und Handlungsbereiche sowie deren Priorisierung;
- » Herausarbeiten der Anforderungen an den Ausbau technischer und sozialer Infrastruktur und Aufzeigen von Perspektiven, Handlungserfordernissen und akteursbezogenen Umsetzungsstrategien zu deren Entwicklung;
- » Herausarbeiten qualitativer Anforderungen an die weitere Stadtteil- und Standortentwicklung;
- » Aufzeigen strategischer Handlungsansätze zu einem Mobilisierungs- und Qualitätssicherungsinstrumentarium;
- » Aufbau einer langfristig wirksamen Projektstruktur mit Darstellung der Anforderungen an weitere Planungs-, Beteiligungs- und Mitwirkungsprozesse.

Besondere Aufmerksamkeit wird dabei einem Entwicklungskonzept beizumessen sein, welches modular, flexibel und fortschreibbar aufgebaut sein muss.

EINE NAVIGATIONSHILFE

Strategieplan für ein Stadtgebiet in Bewegung

Das Ziel eines Strategieplans ist es, eine nachvollziehbare, tragfähige Strategie zur Entwicklung eines Stadtteils zu erarbeiten. Ein solches ganzheitliches Konzept soll dazu beitragen, alle bevorstehenden Planungs- und Bauvorhaben in diesem Stadtgebiet aufeinander abzustimmen und einen Rahmen vorzugeben, innerhalb dessen sich einzelne Bausteine zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen.

Unter einem weit ausgreifenden Zeithorizont soll dieser Strategieplan eine grundlegende Perspektive zur Entwicklung des Stadtgebietes aufzeigen. Dazu müssen die unterschiedlichen Ansprüche und Interessen an die Entwicklung des Raums erfasst, gebündelt und vernetzt werden. Nur so kann dieser Plan seiner eigentlichen Aufgabe gerecht werden, zu einer wichtigen und qualitätssichernden Grundlage künftiger Planungen und Investitionsvorhaben werden zu können.

Damit dies gelingt, muss der Planungsprozess auf eine breite Grundlage gestellt werden. Im Rahmen des Strategieplanprozesses Perspektive Erdberger Mais sollen die damit verbundenen Ansprüche geklärt werden.

Was soll der Strategieplan leisten?

Räumlich/funktionales Zukunftsbild des Erdberger Mais vermitteln:

Einen Orientierungsrahmen für weitere Entwicklungen im Erdberger Mais (v. a. Zentralbereich Gasometer, Franzosengraben, Neu Marx) geben – das „große Ganze“ in den Fokus rücken und einzelne Projekte mit diesem stabilen Gerüst verknüpfen.

System öffentlicher Räume entwickeln:

Wie lassen sich einzelne Freiraumfragmente zu einem schlüssigen Netz verknüpfen und wie kann die Anbindung an große, in der Nähe befindliche Grünräume verbessert werden? Welche Qualität sollen geplante Freiräume hinkünftig aufweisen?

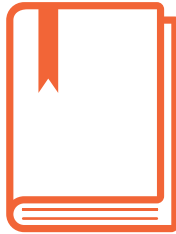
Kapazitäten klären:

Welche Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung sind vorhanden und welche Anpassungen müssen vorgenommen werden? (Freiräume, Mobilitätsinfrastruktur, soziale Infrastruktur, Kultur ...)

Vertrauen in Entwicklungen schaffen:

Vermittlung von Planungsvorhaben vor Ort, Sichtbarmachen bereits vorhandener Pläne/Konzepte (Zusammenhänge und Abhängigkeiten von Entwicklungsvorhaben und Komplexität der Entscheidungsfindungsprozesse zeigen)

Prioritäten setzen (zeitlich und räumlich)

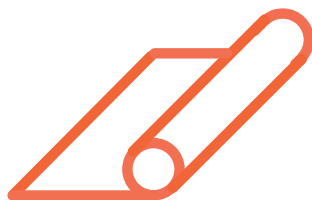


STEP 2025



**PERSPEKTIVE
ERDBERGER MAIS**
Strategieplan

Der Strategieplan ist Bindeglied zwischen
gesamtstädtischen Entwicklungszielen und
grundstücksbezogenen Planungen.



Flächenwidmungs-
und Bebauungspläne

EIN LERNENDES VERFAHREN

Rückblick auf den Planungsprozess

Seit vielen Jahren ist eine Veränderung der Planungsrealität zu beobachten. Aufgaben und Anforderungen an Entscheidungsprozesse werden immer komplexer, gleichzeitig steigen in der Bevölkerung sowohl das Bewusstsein für planungsrelevante Anliegen als auch der Anspruch, an Planungs- und Entscheidungsprozessen auch unmittelbar mitwirken zu können. Dies macht die Notwendigkeit der Gestaltung offener, vielschichtiger Planungsverfahren deutlich, in deren Rahmen der konstruktive Dialog zwischen den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren aus Politik, Verwaltung, Planung und Zivilgesellschaft in den Mittelpunkt rückt. Vor dem Hintergrund dieser Anforderungen braucht es entsprechende Anlässe und Plattformen der Kommunikation, des Austauschs, der gemeinsamen Ideenentwicklung und des Lernens voneinander.

So wurde der durchgeführte Planungsprozess selbst zu einer Plattform des Diskurses um Visionen, Leitbilder, Ziele und Konzepte für die Stadtteilentwicklung des Erdberger Mais. Dabei musste zwischen unterschiedlichen Interessen und Haltungen, auch zwischen Sorgen und Befürchtungen vermittelt werden. Es musste eine gemeinsame Sprache gefunden und schließlich Vertrauen in neue Entwicklungen gesetzt werden. Erst auf einer solchen Grundlage kann Planung zur Aktivierung vorhandener Chancen und Potenziale beitragen und einen Umgang mit den vorliegenden Herausforderungen finden.

Es wurden unterschiedliche Formate angeboten, die für die Erstellung des Strategieplans eine zielführende Beratung und Unterstützung ermöglichten. Kernstück des Planungsprozesses war die Perspektivenwerkstatt, in der gezielt die interessierte Öffentlichkeit die Gelegenheit hatte, ihre Erwartungen und Anforderungen zu formulieren, die fachlichen

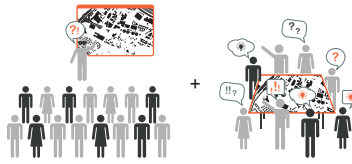
Positionen zu ergänzen und weiterzuentwickeln. Gleichzeitig konnten Stadtentwicklungsprozesse zugeordnet und kontextualisiert werden. Im Vordergrund standen das Vermitteln zwischen unterschiedlichen Positionen, der Verständniskern für gewisse Entwicklungsvorhaben und das Übersetzen von konkreten Vorschlägen in planungsrelevante Handlungsfelder.

Mit der Notwendigkeit, Ziele und Maßstäbe für Qualitäten in der Entwicklung diskursiv zu erarbeiten, wächst auch der Stellenwert dialogorientierter Planungs- und Beteiligungsprozesse. Mit Mut zur Öffentlichkeit und zur offensiven Einbindung der BürgerInnenschaft kann und muss der kritisch-konstruktive Dialog zum Prinzip in der Stadtentwicklung werden, der in seiner Kontinuität auch in weiterführenden Planungsschritten zu führen ist.

MAI 2015

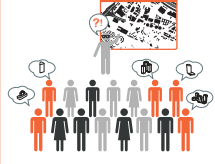
Projektzeitung #1:
Fragen & Herausforderungen

PERSPEKTIVENFORUM (öffentlich)



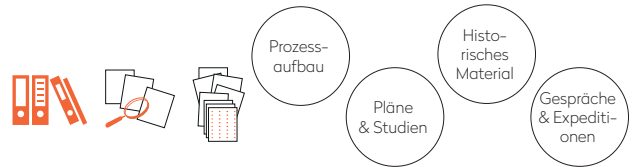
JUNI/JULI 2015

STAKEHOLDERFORUM



Projektzeitung #1

Grundlagen erheben & Analysen erstellen



Prozess-
aufbau

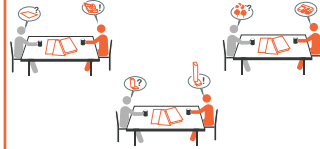
Histo-
risches
Material

Pläne
& Studien

Gespräche
& Expedi-
tionen

STAKEHOLDERTALKS (intern)

Bestand, Bedarf & Bedingungen klären



FACHGESPRÄCHE (intern)

Bestand, Bedarf
& Bedingungen
klären



JULI - SEPTEMBER 2015

Projektzeitung #2:
Leitideen und Eckpunkte

NOVEMBER 2015

PERSPEKTIVENWERKSTATT (öffentlich)



Arbeitsmaterialien

NOVEMBER 2015



Eckpunktepapier:
Bestand, Bedarf & Bedingungen

raumbild.
Struktur

Mobilität

öff. Raum/
Freiraum

öff. Infra-
struktur/
Zentren

Strukturkonzept erstellen



Strategien bündeln:
Strategieplan-Entwurf

WERKSTATTGESPRÄCHE (intern)

Abstimmung mit Kerngruppe:
MitarbeiterInnen Magistratsverwaltung/Bezirk,
Stadt- und Bezirkspolitik



DEZEMBER 2015

FRÜHJAHR 2016

ABSCHLUSSFORUM (öffentlich)



Präsentation
Strukturkonzept

Projektzeitung #3:
Kurzfassung Strategieplan

Ausarbeitung des Strategieplans



„Perspektive Erdberger Mais“
Strategieplan



GEMEINSAM MIT DEN BEWOHNERINNEN UND BEWOHNERN IN DEN PROZESS STARTEN

Die Marx Halle wurde zum Schauplatz für das Perspektivenforum, die öffentliche Auftaktveranstaltung zum Planungsprozess. Die BewohnerInnen wurden über das Verfahren informiert, Möglichkeiten zur Mitwirkung erläutert und erste Fragestellungen benannt.



Den Auftakt zum Perspektivenforum, welches sich primär an die BewohnerInnen des Erdberger Mais richtete, bildete eine Einführung vor rund 100 Gästen. Intensive Gesprächsrunden an Luftbildern boten die Möglichkeit zur ersten Annäherung zentraler Fragen- und Aufgabenstellungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Stadtteils. Auf Basis der gesammelten Informationen konnte die Ausgangslage für das weitere Arbeiten aufgebaut werden.







DAS STAKEHOLDERFORUM ALS AUFTAKT FÜR DIE FACHÖFFENTLICHKEIT

Kurz darauf wurde in Neu Marx eine Informationsveranstaltung für alle planungsrelevanten AkteurInnen veranstaltet. EntwicklerInnen, EigentümerInnen, PlanerInnen, VertreterInnen der Stadt, der Stadtverwaltung und des Bezirkes nahmen teil. Ergänzend dazu wurden die Erwartungen sowie Vorhaben und Absichten der Stakeholder während des Prozesses im Rahmen von internen „Stakeholdergesprächen“ vertiefend diskutiert.

Im Rahmen des Stakeholderforums wurden Erwartungen, Ziele und Anforderungen an den Planungsprozess vonseiten der planungsrelevanten AkteurInnen eingeholt und diskutiert. Darüber hinaus wurden die Fragen und der Input zu möglichen Planungsaufgaben durch die BewohnerInnen allen TeilnehmerInnen des Stakeholderforums nähergebracht.





Bei der Auftaktpräsentation wurden die Eckpunkte des Strategieplanentwurfes vorgestellt und das Programm für die zweitägige Werkstatt besprochen. In Diskussionsrunden wurde gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern anhand von vorbereiteten Plangrundlagen und einem Stadtmodell vertiefend an unterschiedlichen Themenfeldern gearbeitet. Diese fokussierten auf die Ansprüche an Freiräume und öffentlichen Räume, auf die zentralen Anforderungen an die Standorte des Panoramaweges, den Zentralbereich des Gasometerumfeldes, den Standort Neu Marx sowie die Erwartungen an das Zukunftsbild des Erdberger Mais. In einer Werkstattrunde ging es explizit um die Einbeziehung der Kinder im Stadtteil.

Spaziergänge boten im Anschluss die Möglichkeit, an konkreten „Orten des Geschehens“ Handlungsbedarfe zu diskutieren. Dabei übernahmen nicht die StadtplanerInnen die Führung, sondern BewohnerInnen des Gebietes leiteten als Expertinnen und Experten diese Expeditionen, um gemeinsam über Besonderheiten, Schwierigkeiten, Anregungen und Anforderungen zu sprechen.

DIE PERSPEKTIVENWERKSTATT

Zwei Tage lang wurde der Marx Palast zur zentralen Adresse für die Stadtteilentwicklung im Erdberger Mais. Im Rahmen von intensiven Werkstattstunden wurden gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern die konzeptionellen Ansätze zum Strategieplan geschärft und weiterverdichtet.

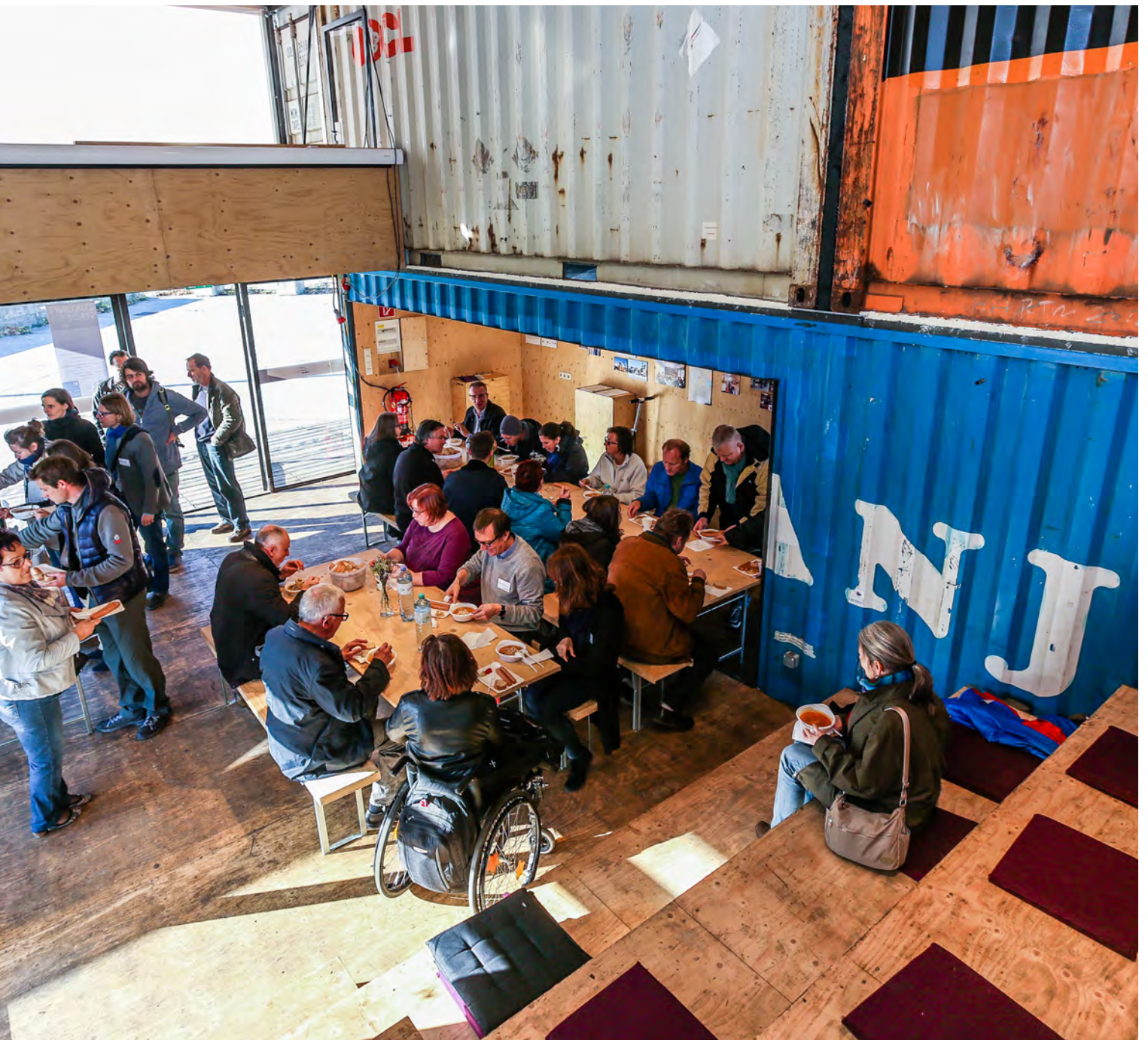
Ergänzt wurden die Werkstattformate durch Expeditionen zu ausgewählten Teilgebieten, bei denen die BewohnerInnen zu den „lokalen Expertinnen und Experten“ vor Ort wurden.



DISKUTIEREN AUF AUGENHÖHE: BEIM GEMEINSAMEN MITTAGESSEN UND SALONGESPRÄCH

Ein gemeinsames Mittagessen im Mobilen Stadtlabor auf der zentralen Entwicklungsfläche in Neu Marx bot die Gelegenheit für Nachbarschaftsgespräche mit den Teilnehmenden der Perspektivenwerkstatt. Die Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt wurden zum Abschluss des Wochenendes beim „Salon Erdberger Mais“ zusammengetragen, sichtbar und diskutierbar gemacht.





„Gemeinsam Stadt entwickeln“ bedarf auch Formate zum informellen Austausch. Nach den Expeditionen fand im Mobilien Stadtlabor, einem temporären Möglichkeitsraum auf der brachliegenden Entwicklungsfläche in Neu Marx, ein gemeinsames Mittagessen statt. Den Abschluss des Wochenendes bildete der „Salon Erdberger Mais“, bei dem die jeweiligen Ergebnisse der einzelnen Werkstattstunden und Spaziergänge allen Teilnehmenden vorgestellt wurden.





EIN LETZTES MAL RÜCKPRÜFEN: DAS ABSCHLUSSFORUM

Im Rahmen einer öffentlichen Abendveranstaltung wurde der Entwurf des Strategieplans präsentiert. Ein letztes Mal wurde allen Teilnehmenden und Interessierten die Möglichkeit für Rückmeldungen geboten, bevor die Empfehlungen an die Stadt herangetragen wurden und die Ausarbeitung der hier vorliegenden Publikation erfolgte.

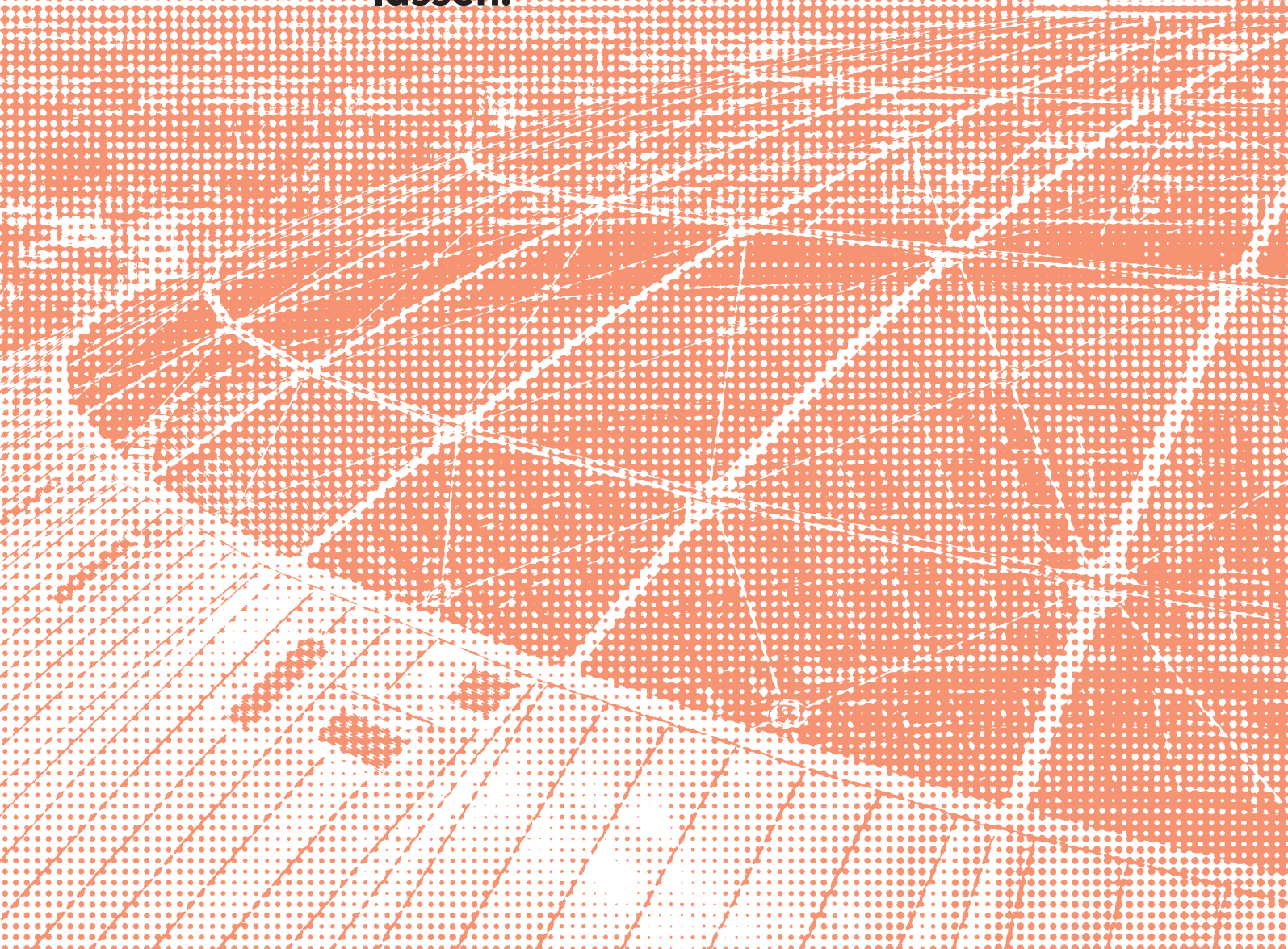
»IM MAIS WIRD
SCHNELLER GEBAUT, ALS
WIR PLANEN KÖNNEN...«



PHÄNOMEN ERDBERGER MAIS



Der Erdberger Mais kann nur als Phänomen beschrieben werden, denn für Wien ist er in seiner Wahrnehmung einzigartig. Was andernorts als Defizit gewertet wird, gilt im Erdberger Mais als besondere Qualität und macht den Mehrwert dieses Stadtteils aus: Es sind das Raue und das Undefinierte, die immer wieder neue Bilder städtischer Realitäten entstehen lassen.



DIE HISTORISCHEN PRÄGUNGEN

als einstiger Ver- und Entsorgungsraum der Stadt

Aufgrund seiner Abgelegenheit – einst vor den Toren von Wien – wurden bereits im Mittelalter die problematischen und ungeliebten Nutzungen für die Stadt im Erdberger Mais angesiedelt: ein Siechenhaus für Pestkranke und Aussätzige, Gerber- und Wäschereibetriebe am Donaukanal sowie das sogenannte „Wasenhaus“ an der Schlachthausgasse, wo verendete Tiere entsorgt wurden.

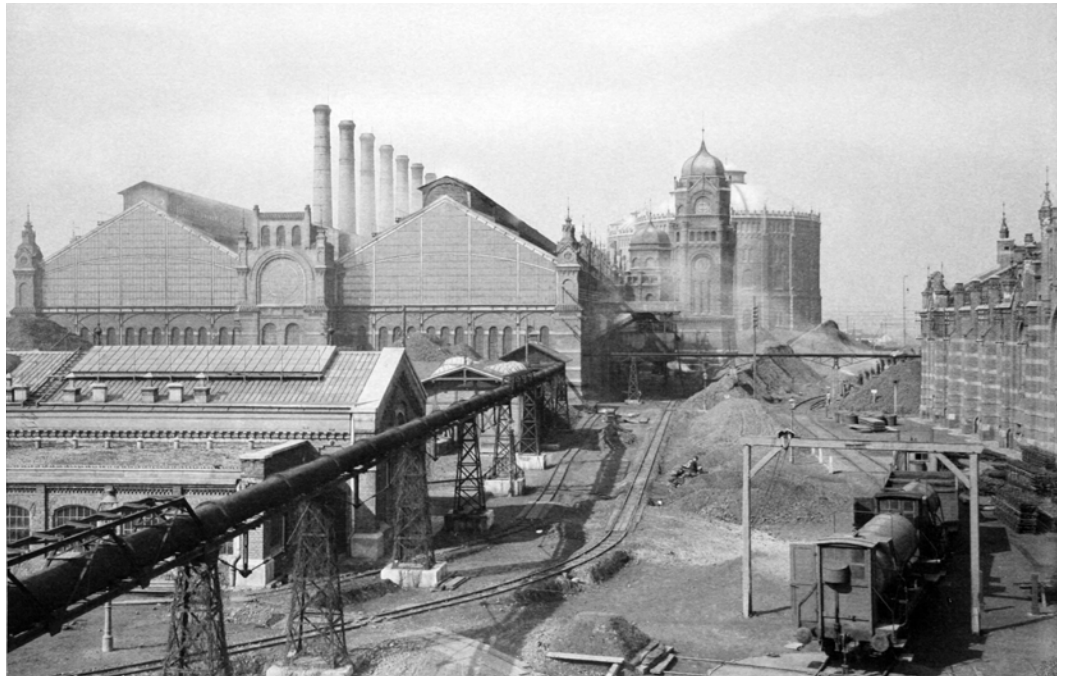
Die Ansiedelung von Ver- und Entsorgungseinrichtungen für die Stadt setzte sich auch im Zuge der industriellen Revolution und mit dem Beginn der Großstadtentwicklung fort. Dem damaligen „Wiener Central-Viehmarkt“ folgten Müllverbrennung, Zentralfriedhof/Krematorium, Kläranlage, Raffinerie, Deponien, Lagerhäuser und Logistikzentrum, ebenso aber auch das einstige städtische Gaswerk mit seinen vier städtebaulich dominanten Gasbehältern und das städtische Elektrizitätswerk. Zwischen den Industrieanlagen befanden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen, die aus einer Zeit erhalten blieben, in der der Erdberger Mais mit seinen landwirtschaftlichen Produkten noch die gesamte Stadt Wien versorgte. Die einstige Logik, im Erdberger Mais vorrangig großbetriebliche Einrichtungen anzusiedeln, blieb bis heute erhalten: Fettwarenfabriken, Autohändler, Betonwerk, Lager- und Kühlhallen sowie Baustoff- und Baumärkte prägen das Stadtbild unverändert weiter. Bezogen auf die Flächennutzung zählt der Erdberger Mais auch heute noch zu jenen Stadtteilen mit den höchsten Flächenzahlen an betrieblichen Standorten.⁴

Maßgeblich beeinflusst wurden die Ansiedlungsprozesse von der Errichtung umfangreicher Verkehrswege und Infrastrukturen: Der Bau der Südosttangente A 23 und die Donauuferautobahn A 4 nahmen entscheidenden Einfluss auf die gewerblich/industrielle Entwicklungsdynamik. Vor allem aber wurde

die Verlängerung der U-Bahn zum Impuls für den jüngeren, intensiven Transformationsprozess, welcher neue urbane Texturen, Architekturen und Raumbilder im Erdberger Mais erzeugt hat, wie etwa das T-Center, das sich in Entwicklung befindliche Wohnquartier Eurogate oder auch der Medien- und Forschungsstandort Neu Marx mit einer Vielzahl an Unternehmen, deren Nutzungsbausteine sich in Zukunft erweitern sollen.

Bis heute ist die Geschichte des Standortes präsent in der alltäglichen Wahrnehmbarkeit dieses Stadtteils. Nach aufwendiger Sanierung wurde die einstige Rinderhalle zu einer Veranstaltungshalle umgenutzt und zum zentralen Baustein des in Entwicklung befindlichen Wissens-, Technologie- und Medienstandortes Neu Marx. Weiterhin wahrnehmbar sind die einstigen Gasometer, die zur beeindruckende Kulisse eines neuen Wohn- und Dienstleistungsstandortes im Erdberger Mais uminterpretiert wurden. Bis zum heutigen Zeitpunkt übernehmen sie für den gesamten Erdberger Mais eine wichtige Funktion als stadträumliche Merkmale, ermöglichen Identifizierung und stiften Orientierung in diesem noch so heterogenen Stadtgefüge.

4 vgl. Zielgebiet Hauptbahnhof Wien – Erdberger Mais, MA 21 (Hrsg.), Wien 2010



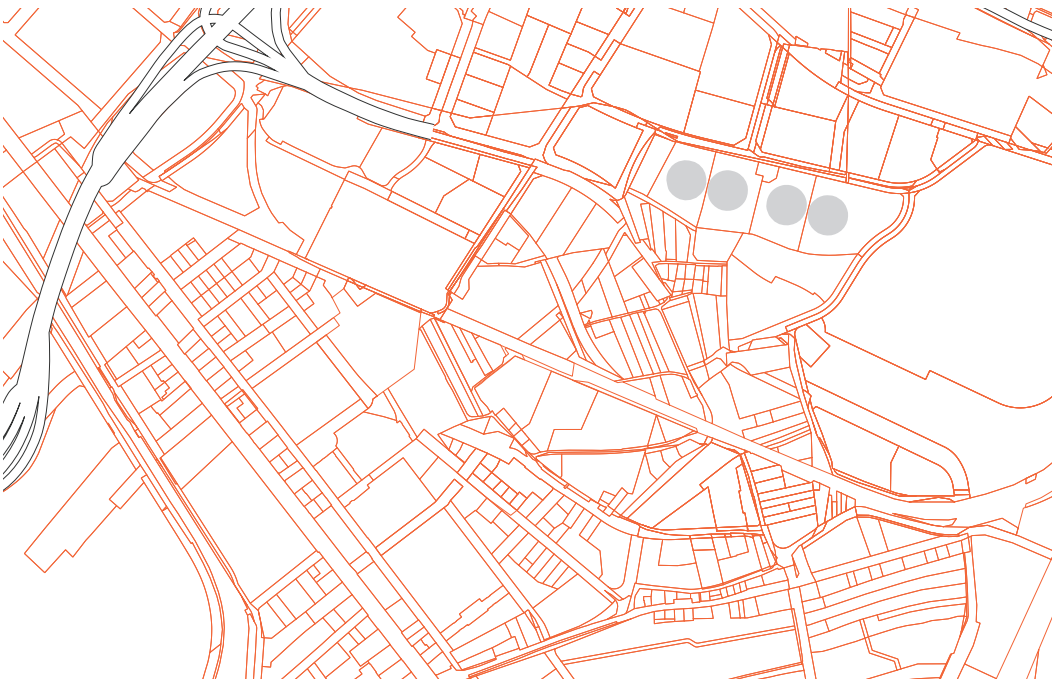
Oben: Das einstige Elektrizitätswerk mit den Gasometern im Hintergrund, 1899 (Wien Museum)



Mitte: Schweineschlachthaus auf dem Zentralviehmarkt in Wien III., St. Marx 1910 (Wien Museum)



Unten: Die ehemalige Rinderhalle in Neu Marx: Wo einst hunderte zur Schlachtung bestimmte Tiere verkauft wurden, finden heute großformatige Veranstaltungen statt. Aufnahme aus 1928 (Wien Museum)



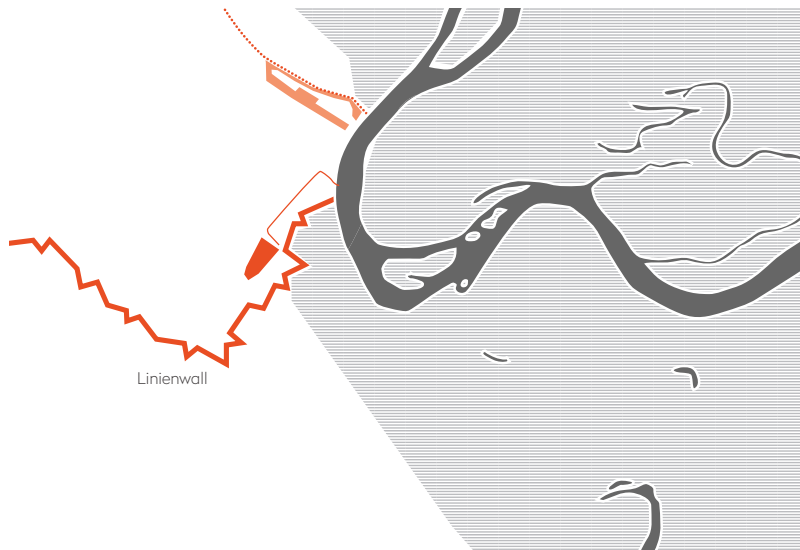
Einst dominierten landwirtschaftliche Betriebe im Erdberger Mais, die für die Versorgung der ganzen Stadt verantwortlich waren. Noch heute sind die Spuren der landwirtschaftlichen Nutzungen ablesbar: Die kleinteilige Parzellierung im südlichen Gasometerumfeld ist auf die damaligen Flurstrukturen zurückzuführen.



Oben: Landwirtschaftlich genutzte Flächen vor der Kulisse der Gasometer, Aufnahme von 1978

Unten: Die kleinteilig strukturierten Grundstücksflächen im südlichen Gasometerumfeld sind auf die ehemaligen Flurstrukturen des Erdberger Mais zurückzuführen.

Vom einstigen Standort vor den Toren Wiens zum wichtigen innerstädtischen Standort für die Stadtentwicklung



1704

Ursprünglich war der Erdberger Mais eine mit Auwald bewachsene Fläche außerhalb des Linienwalls von Wien. Als Schwemmgebiet der Donau stand der Erdberger Mais der Bevölkerung nicht als Siedlungsraum zur Verfügung.



1903

Durch die Umsetzung der Donauregulierung wurde die Entstehung von Entsorgungseinrichtungen für die Stadt ermöglicht. Die damalige Lagegunst zeichnete sich vorrangig durch die Nähe zum Wasser aus.



1905

Die überaus günstigen Standortbedingungen (Lage, Wind, Verkehrswege) führten zusehends zur Errichtung von weiteren Versorgungsinfrastrukturen, wie etwa dem „Wiener Central-Viehmarkt“, dem Gaswerkareal u.v.m.

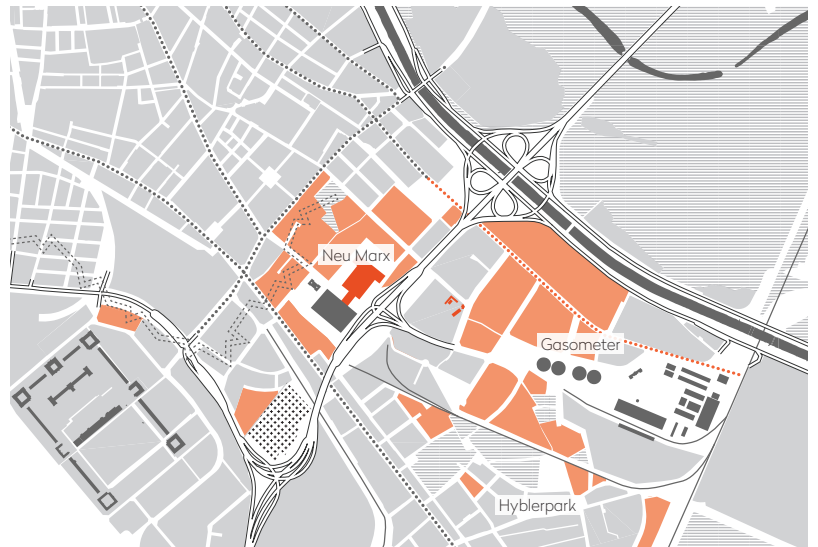
1970

Mit dem Bau der in Hochlage geführten Stadtautobahn A 23 wurde die direkte Anbindung des Stadtgebietes an das hochrangige Verkehrsnetz geschaffen und der Grundstein für den intensiven Ausbau zum Betriebsstandort gelegt.



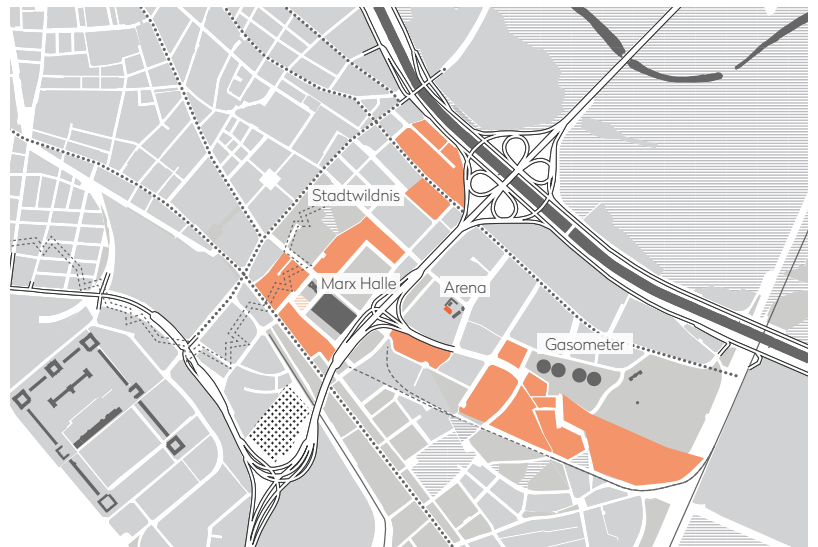
2000

Neben der Erreichbarkeit durch die S-Bahn, dem Bus und Straßenbahn erfolgte ebenso die Anbindung an das U-Bahn-Netz durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U3. Diese verkehrsinfrastrukturelle Maßnahme ging einher mit der Revitalisierung und Umnutzung der bereits seit langer Zeit stillgelegten Gasometer zum multifunktionalen Stadtteilzentrum für Wohnen, Arbeiten, Handel und Freizeit. Auch andernorts fanden Umnutzungen statt, wie etwa am Areal des ehemaligen „Wiener Central-Viehmarktes“ zum Medien- und Forschungsstandort Neu Marx.



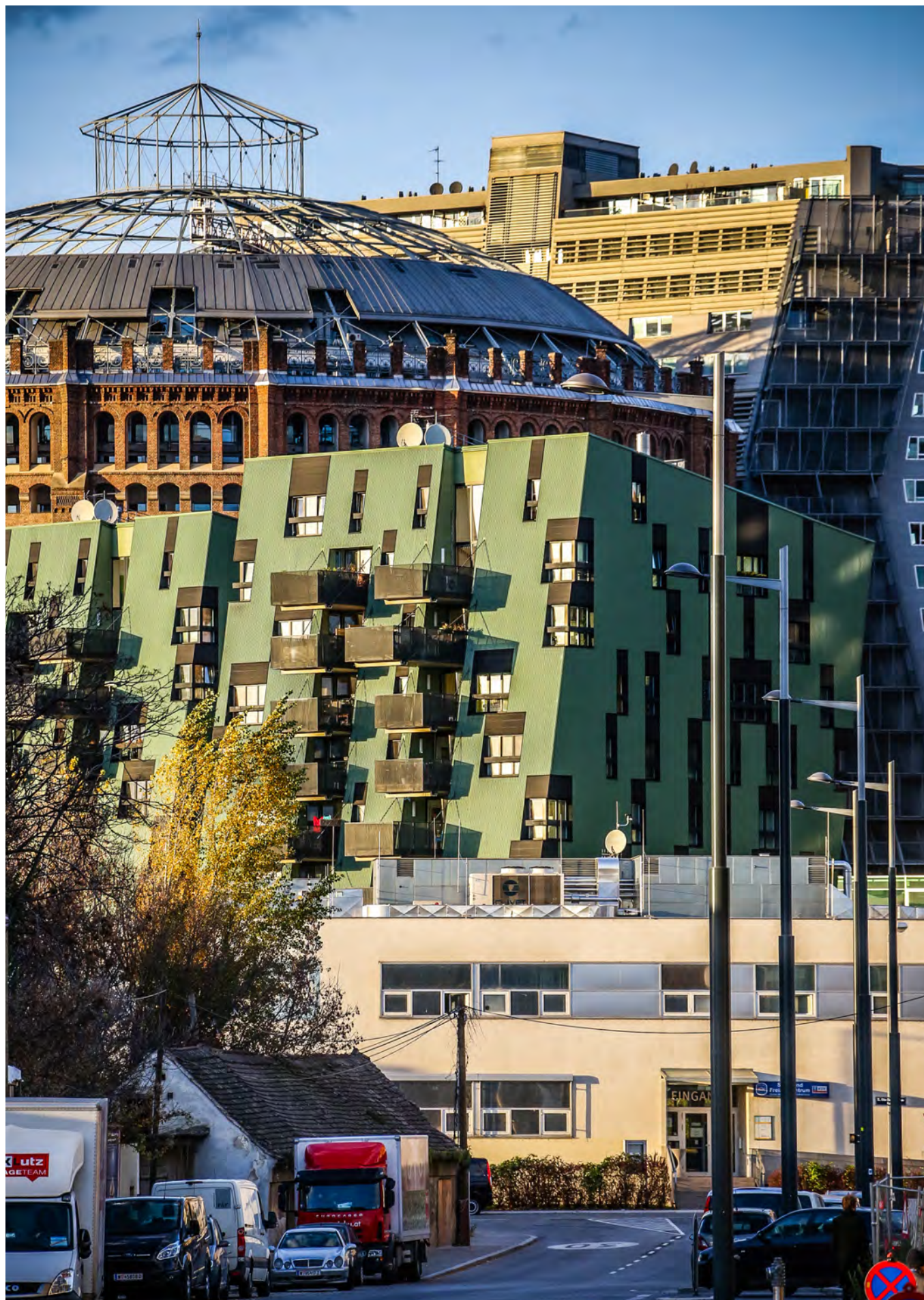
2015

Die historische Entwicklung hat das heutige Bild des Erdberger Mais maßgeblich geprägt: Es entspricht einem stark fragmentierten und heterogenen Stadtteil unterschiedlicher zeitlicher Schichten, Maßstäbe und Nutzungen.



DAS BILD DES ERDBERGER MAIS HEUTE

wird durch Heterogenität und Fragmentierung charakterisiert





„Im Erdberger Mais herrscht ein regelrechtes Über- und Hintereinander, geradezu ein Durcheinander unterschiedlicher Zeitschichten, Bebauungstypologien, Baustile, Maßstäblichkeiten und Nutzungen. In diesem Stadtgebiet scheint einfach alles aufeinanderzutreffen!“





PARADIGMENWECHSEL ERDBERGER MAIS durch Veränderungen von Nutzungsstrukturen

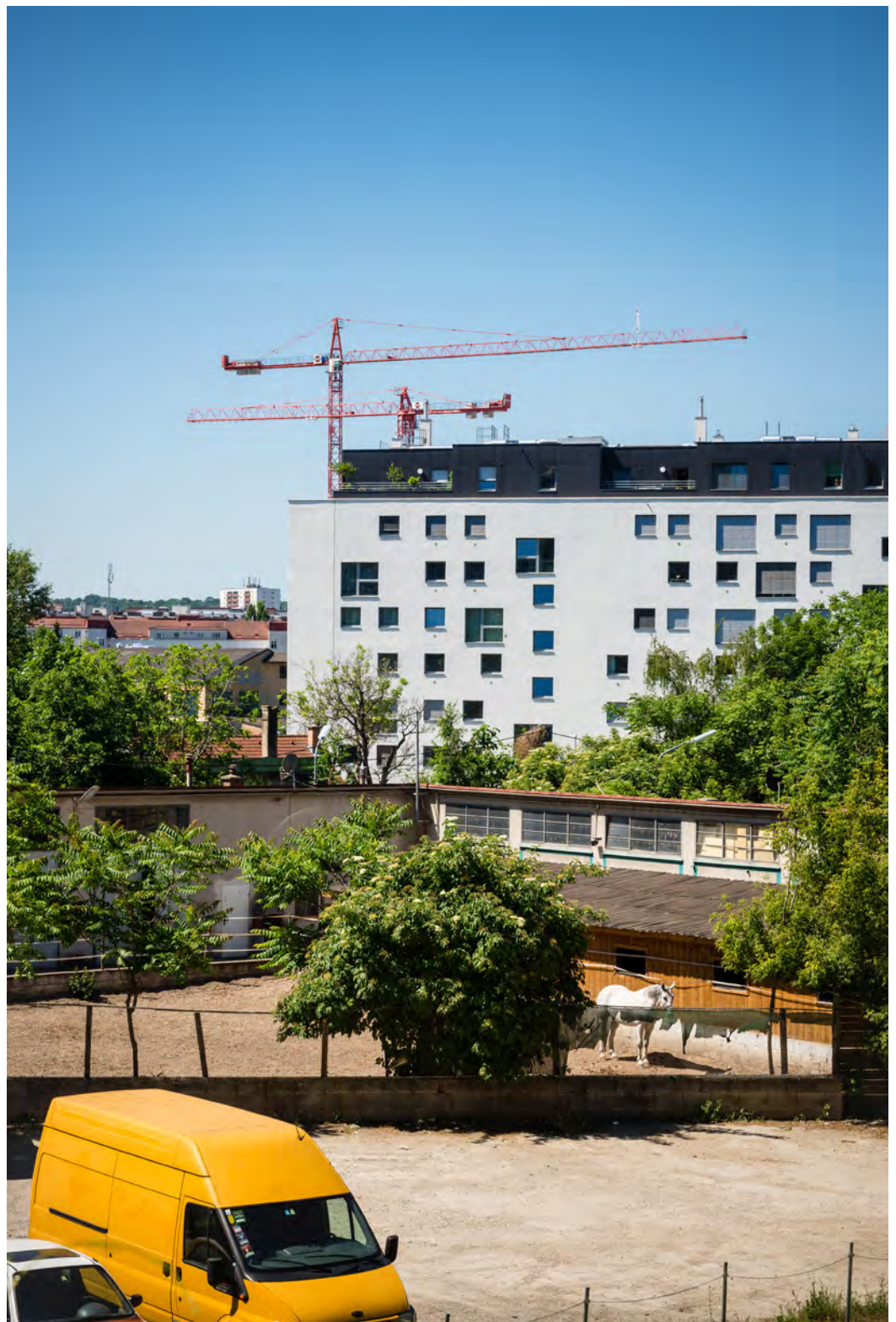


Im Erdberger Mais finden sich die unterschiedlichsten Wohnformen und -typologien: besonderes Wohnen in den revitalisierten Gasometern, klassisches Familienwohnen in sozialgeförderten Wohnanlagen u.v.m. Die Großmaßstäblichkeit urbaner Gebäudetypen wird immer wieder von kleinen Einfamilienhäusern durchbrochen.





In kaum einem anderen Stadtteil von Wien existieren derartig starke räumliche Disparitäten. Dies betrifft Bebauungsformen, -typologien, Maßstäblichkeiten, Freiraumtypen, Raumqualitäten, genauso aber auch Nutzungen. Im Erdberger Mais ist ein „Nebeneinander von Unterschiedlichem“ möglich: Eine Koexistenz aus Stadt und Land zugleich.



GROSSSTADT UND LAND ZUGLEICH

zeichnen die Besonderheit im Erdberger Mais aus



DIE QUALITÄT IM STRASSENNETZ

orientiert sich noch immer stark am Autoverkehr

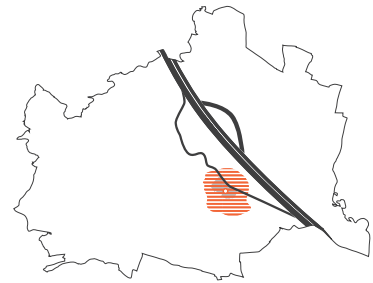
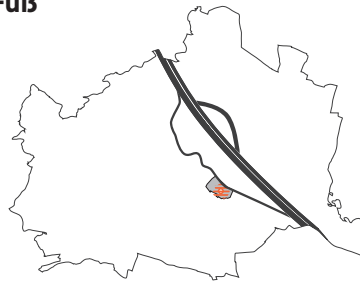
Erreichbarkeiten (10 und 30 Minuten) im Vergleich

10 Minuten

30 Minuten

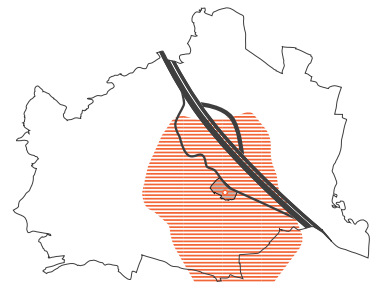
Zu Fuß

Die zurücklegbaren Wegdistanzen innerhalb von 10 Minuten zu Fuß sind beschränkt. Man erreicht die U-Bahn-Station Gasometer aus den Bereichen Gasometerumfeld und Franzosengraben. Innerhalb von 30 Minuten ist aber eine gute Erreichbarkeit von hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln von jedem Punkt innerhalb des Projektgebietes aus gegeben.



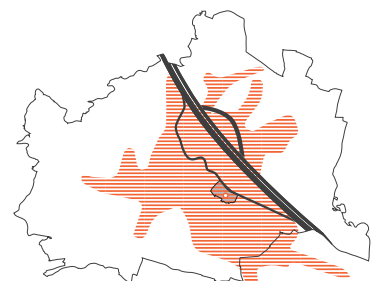
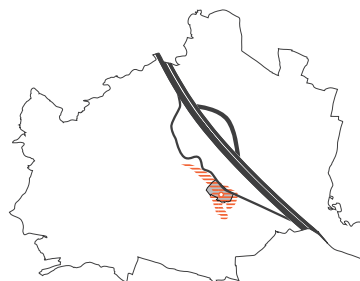
Mit dem Fahrrad

Innerhalb von 10 Minuten gelangt man mit dem Fahrrad von jedem Punkt im Erdberger Mais aus zu den Gasometern. Auch die Rinderhalle ist innerhalb von 10 Minuten von jedem Punkt innerhalb des Erdberger Mais aus erreichbar. Außerdem ist die Rinderhalle innerhalb von 10 Minuten von Rennweg, von St. Marx, von der U-Bahn-Station Simmering und vom Prater aus erreichbar. Beim Radverkehr ist eine sehr gleichmäßige Erreichbarkeit in alle Richtungen gegeben. Innerhalb von 30 Minuten ist ein großer Teil des Stadtgebietes erreichbar.



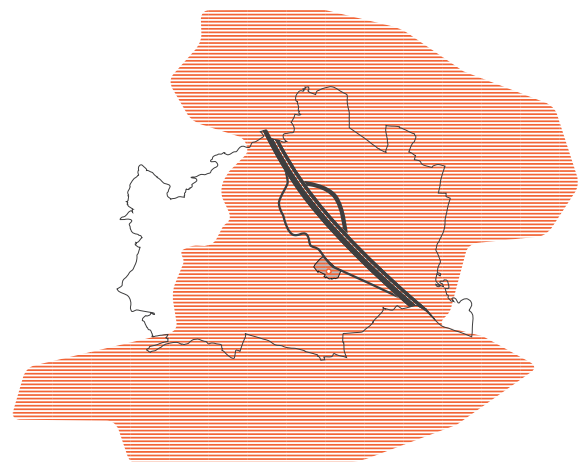
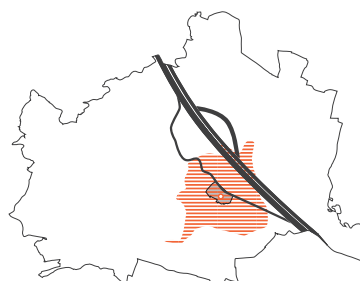
Mit ÖPNV

Die Rinderhalle ist mit dem öffentlichen Verkehr schlechter erreichbar als mit dem Fahrrad. Die Erreichbarkeiten entlang der U-Bahn-Linie U3 sind sehr gut. Die Gasometer sind sehr gut an den ÖV angebunden. Das Stadtzentrum ist dadurch innerhalb von 10 Minuten erreichbar. Eine kombinierte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad würde große Distanzen ermöglichen. Innerhalb von 30 Minuten ist mit dem hochrangigen öffentlichen Verkehr eine gute Verteilung über das gesamte Stadtgebiet gegeben. Durch den S-Bahn-Anschluss ist der Flughafen Wien-Schwechat innerhalb von 30 Minuten erreichbar.



Mit dem Auto

Die Erreichbarkeit mit dem Auto ist innerhalb von 10 Minuten sehr hoch. Das Gebiet ist über die Döblerhofstraße und die Anschlussstelle St. Marx direkt an die A 23 angebunden. Mit Ausnahme des Westens von Wien kann in 30 Minuten das gesamte Stadtgebiet erreicht werden bzw. sogar große Bereiche im Umland von Wien.



Ausgangspunkt ist die U-Bahn-Station Gasometer.

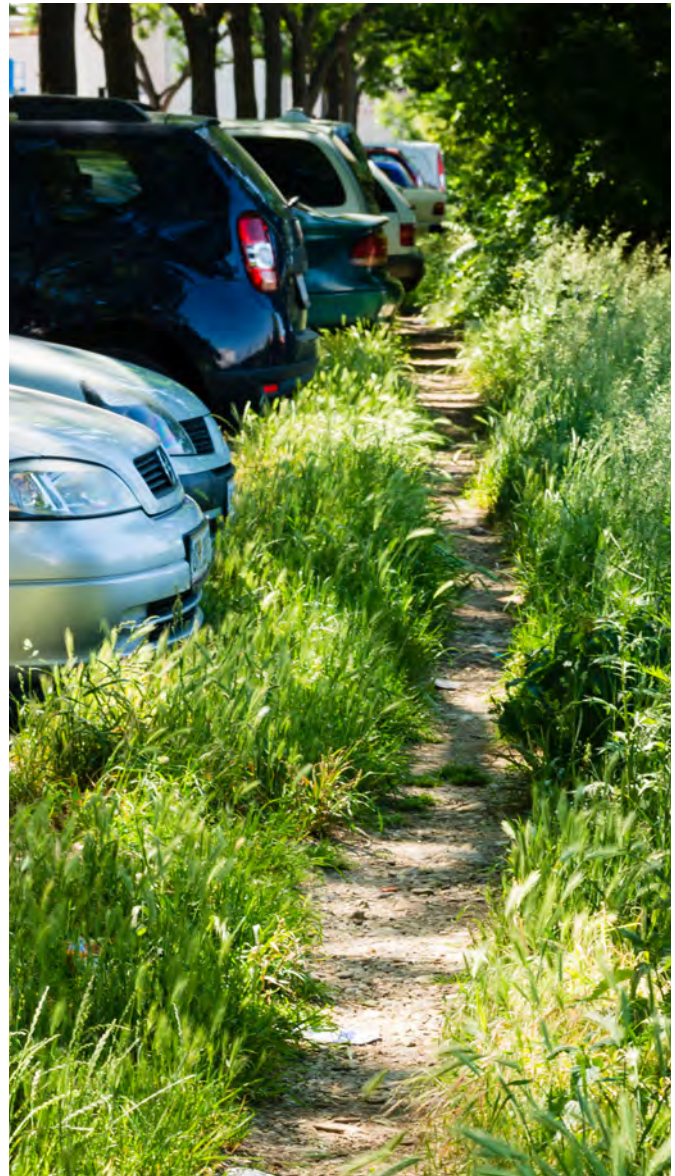
Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH



WILDNIS UND GRÜNE INSELN

„Die Stadtwildnis, ‚Gstettn‘, Trampelpfade entlang eingezäunter Brachflächen und mit Vegetation überwachsene ehemalige Gleistrassen lassen den Erdberger Mais grün wirken und zeichnen den Charme eines doch sehr fragmentierten Freiraumnetzes im Stadtteil aus.“





BARRIEREN UND LÜCKEN

erschweren die Durchwegung und Orientierung im Stadtteil

Qualitäten im Fußwegenetz

Die Bewertung des Fußwegenetzes basiert auf subjektiven Empfindungen, die während der Vor-Ort-Begehung wahrgenommen wurden. Jedem Straßenabschnitt wurde eines von den vier Komfort-Levels zugeordnet.



Zufußgehende haben zwei Bereiche im Projektareal als besonders fußgängerfreundlich bewertet. Diese Bereiche liegen im Teilgebiet St. Marx (3. Bezirk) und im Teilgebiet südliches Gasometerumfeld (11. Bezirk). In St. Marx wurden die „Stadtwildnis“ und die verkehrsberuhigte Maria-Jacobi-Gasse als „sehr gut“ bewertet. Hier möchten sich FußgängerInnen gerne aufhalten und verweilen. Im 11. Bezirk erhielten die Straßenräume im Bereich des Panoramaweges die höchsten Bewertungen. Der Panoramaweg verläuft entlang der ehemaligen Schlachthausbahn und ist für den motorisierten Verkehr nicht zugänglich.

Besonders unattraktive Orte für Zufußbehende sind die Erdbergstraße, die Litfaßstraße, die Schlachthausgasse, der Franzosengraben und der Rennweg sowie die Straßenräume unterhalb der Südosttangente. Diese wurden als „sehr schlecht“ bewertet.

Sehr gut: Hier gehe und verweile ich gerne.

Hier fühlt man sich wohl. Die Straßenzüge sind begrünt und weisen Sitzmöglichkeiten auf. Es ist ruhig und autofrei.

Gut: Hier zu gehen ist angenehm.

Man fühlt sich wohl und sicher. Bäume begrünen den Straßenraum und erzeugen zusammen mit breiten Gehwegen eine angenehme Atmosphäre, auch bei stärkerem Autoverkehr.

Schlecht: Hier zu gehen ist wenig attraktiv.

Die Straßenräume sind wenig attraktiv. Keine oder wenige Bäume säumen den Weg. Die Straßenzüge sind monoton gestaltet, parkende Autos verstärken die Eintönigkeit.

Sehr schlecht: Hier gehe ich ungern und möchte schnell wieder weg.

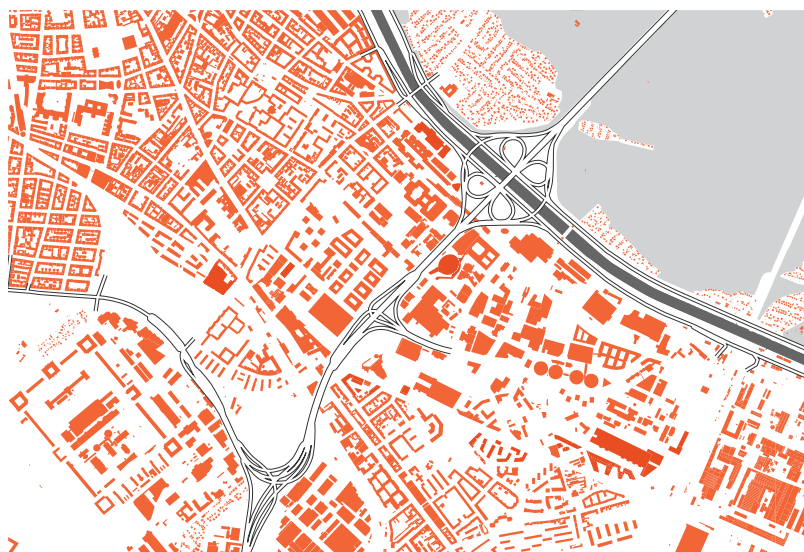
Die Straße ist geprägt von Verkehrslärm und hohem Verkehrsaufkommen. Man fühlt sich als FußgängerIn an den Rand gedrängt.

Komfort-Level:	
	Sehr gut
	Gut
	Schlecht
	Sehr schlecht

	Besonderer Raumtyp Edberger Mais
	Prater
	Baufeld
	Gewässer
	Autobahn

DIE BAUSTEINE

eines Stadtteils in Bewegung



Diversität der Bebauungsstrukturen

Während die im Nordwesten und Südosten angrenzenden Quartiere geordnete Stadtstrukturen und Bebauungstypologien aufweisen, handelt es sich im Zentralraum (Gasometerumfeld) des Erdberger Mais um einen räumlich sehr fragmentierten und heterogenen Standort.



Räumlich (un)definiert

Die gründerzeitlichen Quartiere im Umfeld des Erdberger Mais definieren ihre Stadtgestalt durch starke, geschlossene und klare Raumkanten. Im Zentralraum dieses Stadtgebietes lösen sich die raumdefinierenden Kanten hingegen zunehmend auf. Sich in diesem speziellen Raum zu orientieren, fällt oftmals nicht leicht.



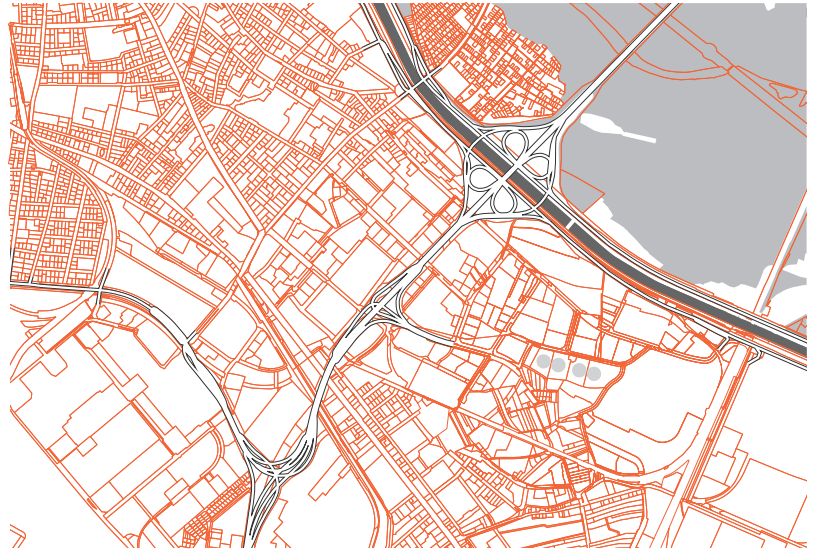
Unterschiedlich dimensionierte Baufelder

Die vorrangig monofunktionale Entwicklung des Stadtteils zum Betriebsstandort machte großdimensionierte Baufelder notwendig.

Demgegenüber stehen kleinteilige und ungeordnete Grundstückszuschnitte im Zentralbereich, welche aus den ehemaligen Flurstrukturen durch die einstigen landwirtschaftlichen Nutzungen resultieren.

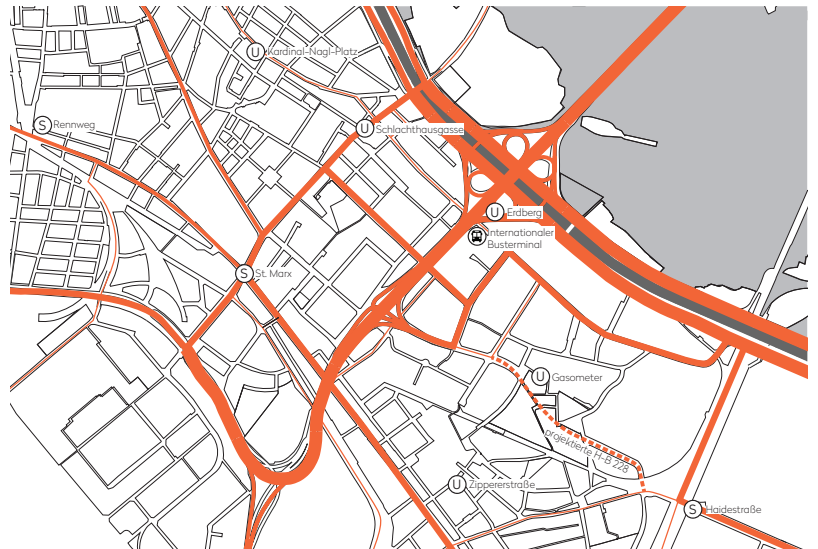
Komplexe Eigentumsverhältnisse

Die komplexen Eigentumsverhältnisse im Zentralraum, bedingt durch die landschaftshistorischen Zonierungen, stellen besondere Herausforderungen für die Stadtplanung dar. Ebenso sind aber auch komplexe Liegenschaftsverhältnisse bei den großdimensionierten Betriebsstandorten vorzufinden.



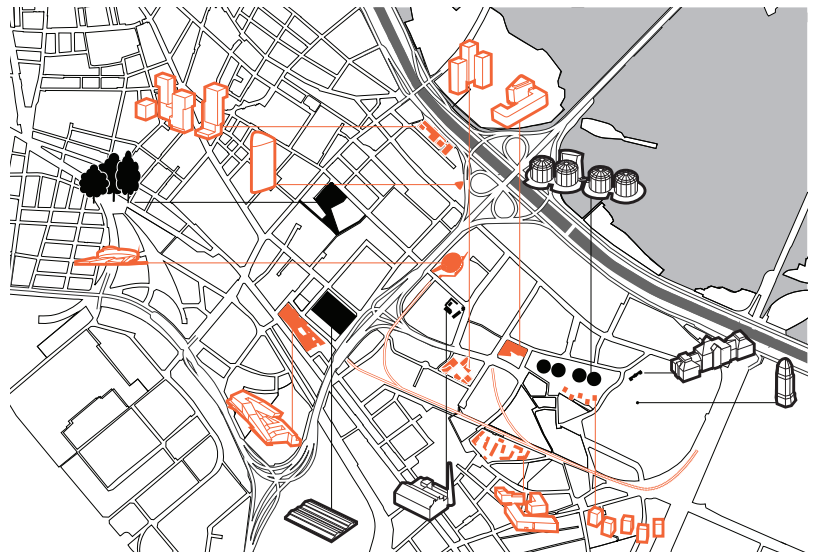
Wichtige Erschließungsachsen

Das Stadtgebiet ist durchwoben von einer Vielzahl hochrangiger Verkehrstrassen, wie etwa die in Hochlage geführte A 23 Südosttangente oder die A 4 Donauuferautobahn. Auch die Anbindung durch die S-Bahn und U-Bahn sowie das internationale Busterminal sprechen für die Lagegunst des Standortes.



Alte und neue Raumfiguren im Stadtgebiet

Das Raumbild des Erdberger Mais ist lange Zeit durch seine historischen Raumfiguren geprägt worden. Durch die hohe Entwicklungsdynamik entstehen neue stadträumliche Prägungen, neue Architekturen, die neue Orientierungspunkte im Stadtgebiet darstellen.



Neue Raumfiguren

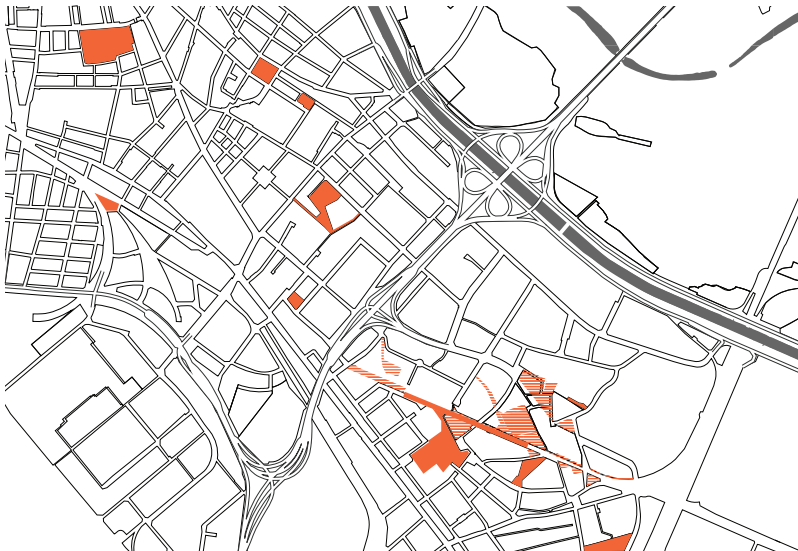


Historische Raumfiguren



Autogerechter öffentlicher Raum

Auffallend ist, dass sich die öffentlichen Räume im Erdberger Mais vorrangig durch die Benutzung für den motorisierten Individualverkehr kennzeichnen. In Dimension und Struktur orientiert sich der Straßenraum somit stark am Auto. Für die FußgängerInnen scheint der Stadtteil wenig attraktiv zu sein.



Einzelne grüne Inseln

Der einstig vorherrschende Grünraum wurde zugunsten der Entwicklung von großflächigen Betriebsstandorten zurückgedrängt. Übrig geblieben sind einzelne, unzusammenhängende grüne Inseln als fragmentiertes Freiraumnetz. Der grüne Prater, der im Norden an den Erdberger Mais angrenzt, stellt die größte Ressource im öffentlichen Freiraumnetz dar.

- Öffentlich zugängliche Grünräume
- Gewidmete öffentlich zugängliche Grünflächen

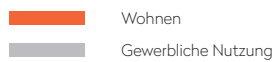


Vielzählige Entwicklungsstandorte

Der Erdberger Mais ist geprägt von einer hohen Entwicklungsdynamik. An unzähligen Standorten werden neue Projekte unterschiedlicher Maßstäbe, Nutzungen und Orientierungen entwickelt. Allesamt gleichen sie einem stadträumlichen „Fleckerlteppich“.

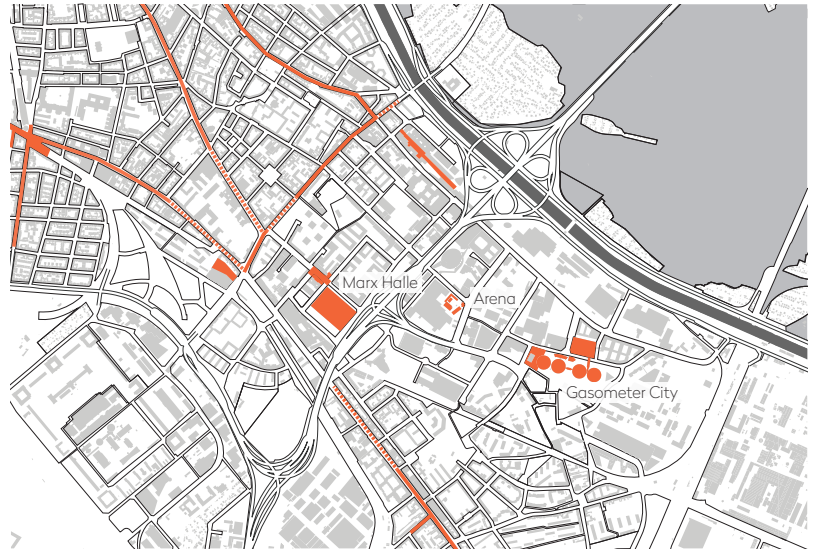
Veränderung der Nutzungsverteilung

Durch die Entwicklung zu einem wichtigen Gewerbe- und Industriestandort im Wiener Südosten sind diese Nutzungen noch heute im Stadtgebiet dominierend. Begrenzt werden die Gewerbe- und Industriestandorte von Wohnnutzungen im Westen und Süden. Zu beobachten ist eine Veränderung dieser räumlich stark getrennten Nutzungsverteilung: Die gewerblich genutzten Zonen werden immer häufiger von Wohnquartieren „durchsetzt“, die wie Inseln wirken.



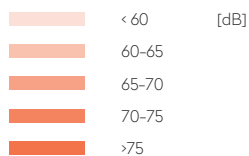
Unzusammenhängende Zentrenstrukturen

Die Gasometer City stellt ein bedeutendes Stadtteilzentrum mit Handelsstrukturen sowie breitem Freizeitangebot dar. Die Arena ist im Gebiet ein etabliertes und identitätsstiftendes Kulturzentrum. Das Quartier Neu Marx birgt durch die Marx Halle großes Potenzial, sich als kreatives/kulturelles Zentrum zu etablieren. Bedeutende Geschäftsstraßen als Versorgungsinfrastrukturen finden sich nur an den Rändern des Gebietes. Ein System hinsichtlich der Zentrenstrukturen lässt sich schwer erkennen.



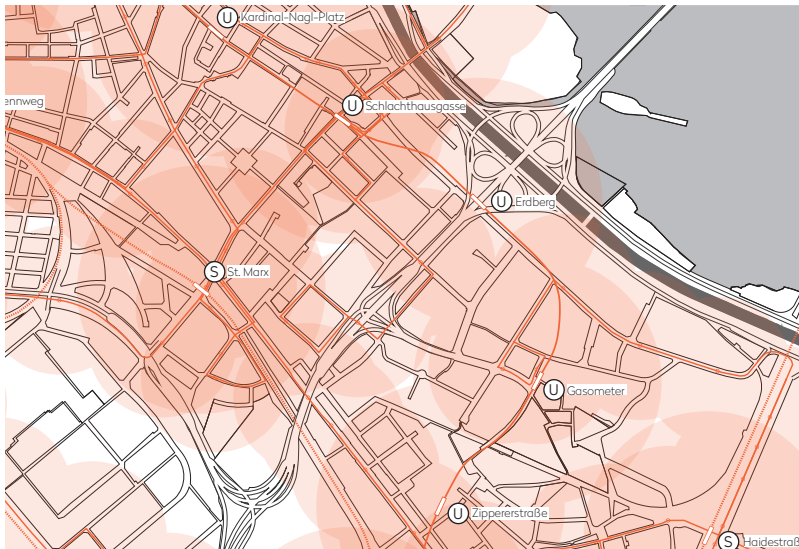
Emissionen durch die Autobahn

Die hochrangigen Verkehrsstraßen (A 23 und A 4) bringen gerade in den Nahbereichen große Umweltemissionen mit sich. Dies macht die nahegelegenen Standorte für Wohnnutzungen unattraktiv.



(Quelle: www.laerminfo.at; 24h - Durchschnitt 4m)





Defizite in der Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr

Viele Quartiere, vor allem jene an den Rändern des Stadtteils, sind bereits gut an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Auffallend ist jedoch, dass die innere Erschließung große Defizite aufweist und Teilgebiete nicht ausreichend angebunden sind, wie etwa der Franzosengraben oder auch Neu Marx.

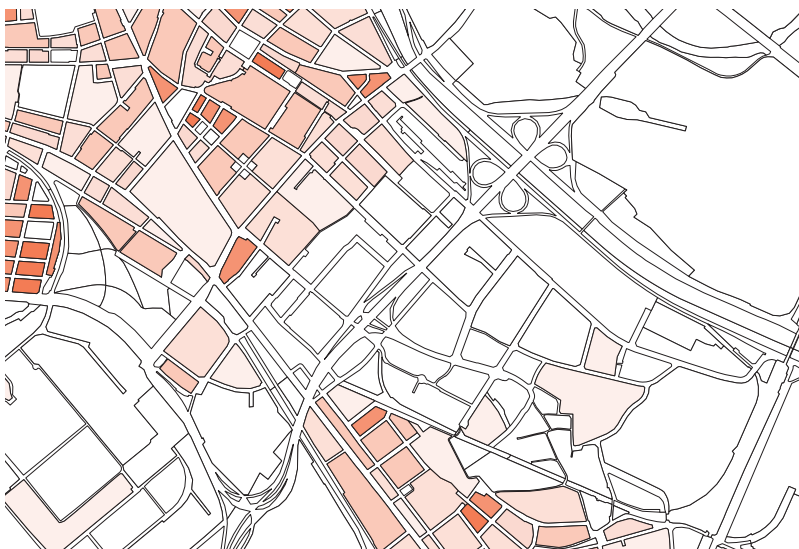
- S-Bahn
- U-Bahn
- Bus, Straßenbahn
- Einzugsbereiche
(S- und U-Bahn r = 500 m; Bus, Straßenbahn r = 300 m)



Fragmentiertes Radwegenetz

Das Radwegenetz ist bereits gut ausgebaut. An einigen Stellen weist das System jedoch Lücken auf.

- Radwege Bestand
- Geplante Radwege
- CityBike-Stationen
(Quelle: MA18, www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/)



Ungleiche BewohnerInnendichte



Aufgrund der vorrangigen Nutzung als Betriebsstandort leben in den zentralen Bereichen (noch) keine BewohnerInnen. Mit der aktuellen und zukünftigen Entwicklung von insularen Wohnquartieren in Teilbereichen wird dort ebenso die Wohndichte zunehmen.

- <65 [EW/ha] (Quelle: MA 21)
- 65-190
- 190-320
- 320-450
- 450-575
- 575-640
- 640-765
- >765

Bildungsstandorte

Im Bezirk Landstraße nimmt die Dichte an schulischen Bildungseinrichtungen zum Zentrum hin zu. In Simmering konzentrieren sich die Einrichtungen in den Wohngebieten.

(Die Bedarfserhebung für die soziale Infrastruktur vor dem Hintergrund zukünftiger Entwicklungen ist auf S. 104-105 nachzulesen.)

-
-  Hochschulen, Forschungseinrichtungen
 -  Schulen





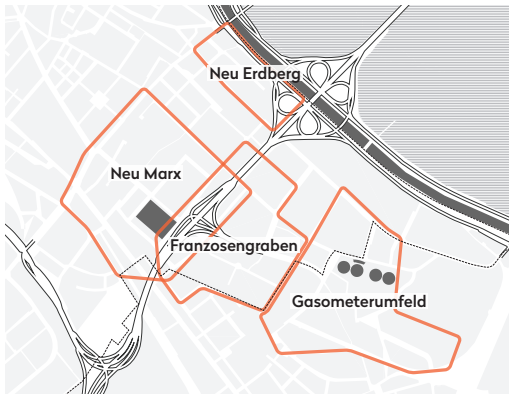
„Beinahe an keinem anderen Standort in Wien hat sich in den letzten Jahren ein so starker räumlich-funktionaler Wandel vollzogen.

An unzähligen Orten entstehen neue Bauprojekte. Menschen ziehen in den Erdberger Mais, um hier zu wohnen, andere, um hier zu arbeiten. Der Standort scheint ständig in Bewegung zu sein ...“



AN VIELEN STANDORTEN ENTSTEHT NEUES

Zukünftige Entwicklungsschwerpunkte im Erdberger Mais



Einzelne Teilentwicklungsgebiete im Erdberger Mais

Standorte in Bau bzw. vor Baubeginn

- 1 Eurogate Bauplatz 8 (Wohnen)
- 2 VBC Erweiterung (Forschung, Büro)
- 3 Triiiple (Wohnen, Büro, Gewerbe)
- 4 Orbi Tower (Büro)
- 5 ÖAMTC (Unternehmenszentrale)
- 6 MGC West (Wohnen)
- 7 Test base (Technologiezentrum)
- 8 Zippersiedlung (Wohnen)
- 9 Mein 11er (Wohnen)
- 10 Birkenstockgasse/Nussbaumallee (Wohnen)
- 11 Smart Campus Wien Energie (Gewerbe)
- 12 Albatros (Wohnen, Gewerbe)

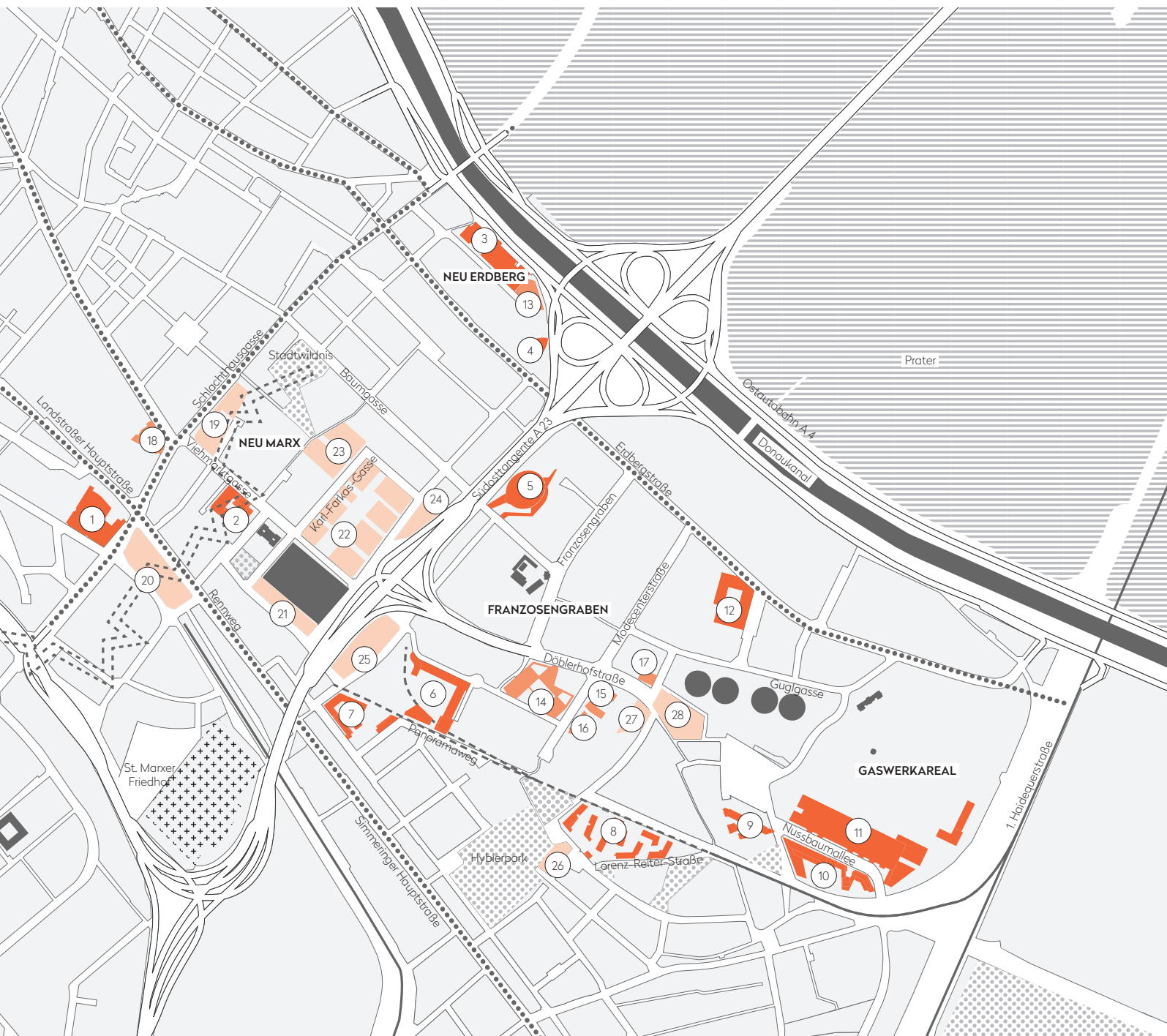
Standorte im Widmungsverfahren

- 13 Austro Control Tower (Büro)
- 14 MGC Plaza (Wohnen)
- 15 Modecenterstraße/Döblerhofstraße (Büro/Gewerbe)
- 16 Modecenterstraße (Gewerbe, Wohnen)
- 17 Gate 2 (Büro/Wohnen)
- 18 Wohnparkeck (Wohnen)

Standorte mit Entwicklungsabsicht

- 19 Karree St. Marx Erweiterungsfläche (Bildung)
- 20 Marx Hub (Gewerbe/Wohnen)
- 21 NXT Marx (Gewerbe)
- 22 Karl-Farkas-Gasse 1 (Büro, Gewerbe, besonderes Wohnen)
- 23 Triple A (Wohnen)
- 24 Triangle (Gewerbe)
- 25 Marxquadrat (Gewerbe)
- 26 Liegenschaft der Wohnfonds
- 27 Liegenschaft der MA 48
- 28 Liegenschaft der Wiener Linien





- Straßenzüge
- Gleisanlage
- - - - - Ehemaliger Bahndamm
- : : : : : Ehemaliger Linienwall
- Ikonische Strukturen
- + + + + + St. Marxer Friedhof
- Charakteristischer Freiraum

- Standorte in Bau bzw. vor Baubeginn
- Standorte im Widmungsverfahren
- Standorte mit Entwicklungsabsicht
- Baufeld
- ▨ Prater
- ▬ Gewässer
- ▬ Autobahn

DER ERDBERGER MAIS WÄCHST

Mit der hohen Entwicklungsdynamik für Wohnen wächst auch die Bevölkerung im Erdberger Mais.

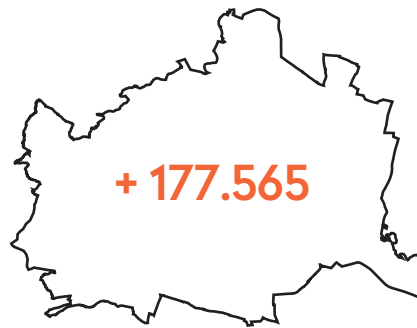
Die Stadt Wien wächst, und somit wachsen auch ihre Bezirke und Stadtteile.

Der Bezirk Landstraße hat in den letzten Jahren – nach einem Bevölkerungsverlust seit den 1960er-Jahren, mit einem Tiefstand im Jahr 2001 – wieder einen Zuwachs erfahren. Der Bezirk Simmering hingegen verzeichnet seit den 1960er-Jahren kontinuierliche Bevölkerungszuwächse.¹

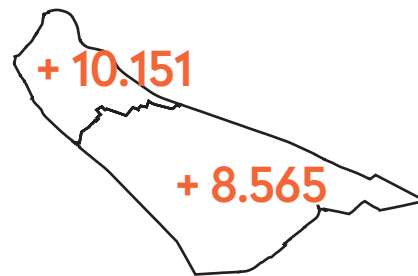
Im Bezirk Landstraße wird bis zum Jahr 2025 ein Bevölkerungswachstum von ca. 19% erwartet. Im Bezirk Simmering liegt dieser Wert bei ca. 12%.⁵

In den einzelnen Teilentwicklungsgebieten des Erdberger Mais wird das Wachstum jedoch rund 90% betragen. Dieser lokale Bevölkerungsanstieg ist auf die hohe Dynamik der dort entstehenden Neubauprojekte für Wohnnutzungen zurückzuführen.

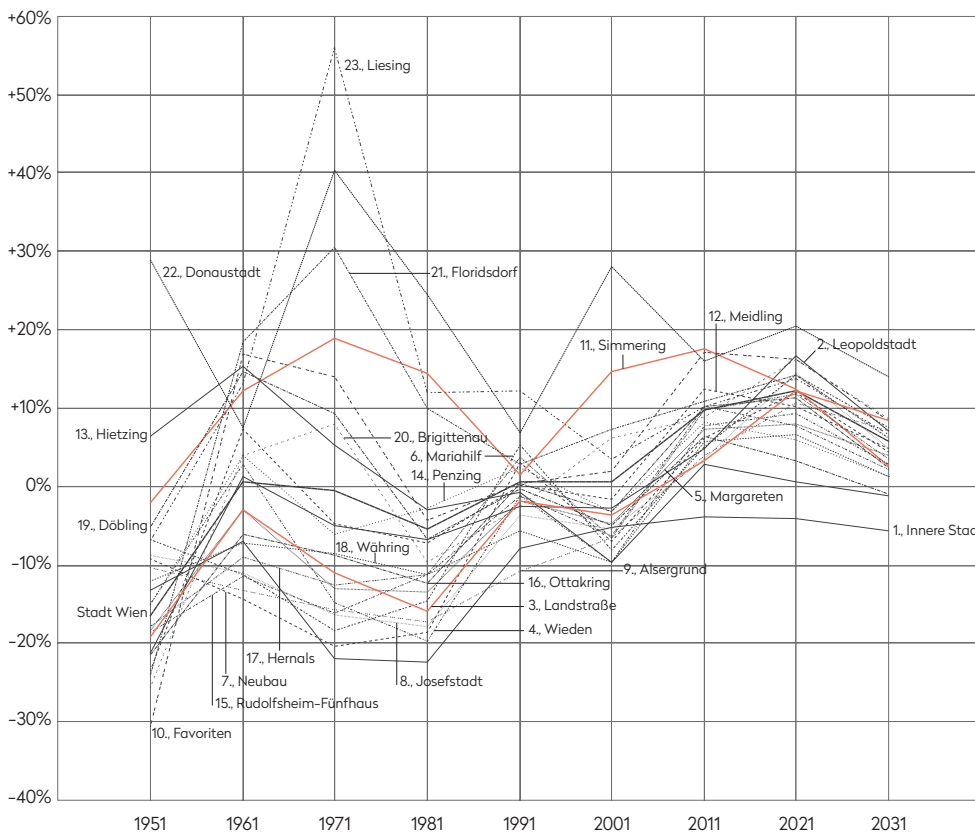
Aktuell leben in den Teilentwicklungsgebieten etwa 11.000 Menschen. In den nächsten Jahren wird sich diese Zahl um fast 10.000 EinwohnerInnen erhöhen, womit die Zahl der Bevölkerung auf rund 20.000 EinwohnerInnen anwachsen wird.



Bevölkerungszuwachs in Wien bis 2024

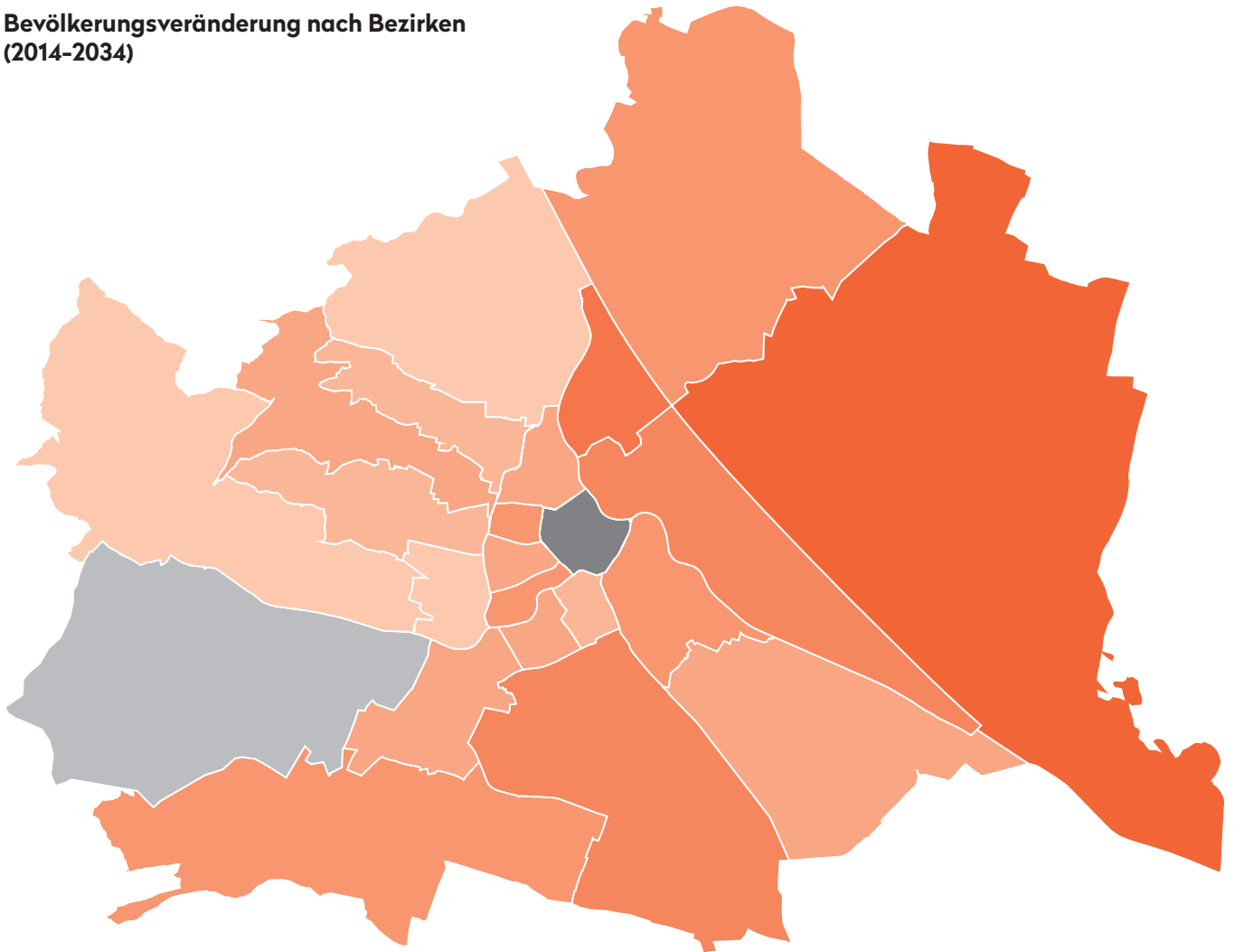


Bevölkerungszuwachs in den Bezirken Landstraße und Simmering bis 2024



⁵ Wien wächst - Bevölkerungsentwicklung in Wien, MA 23

**Bevölkerungsveränderung nach Bezirken
(2014-2034)**

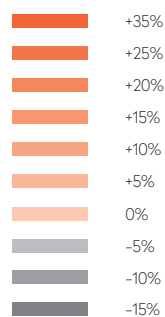


+ 19%

beträgt die prognostizierte Zunahme der Landstraßer Bevölkerung in den nächsten Jahren. Somit liegt der Bezirk an 6. Stelle der wachstumsstärksten Bezirke Wiens.


+ 12%

Bevölkerungswachstum werden für Simmering bis zum Jahr 2034 prognostiziert.



RÄUMLICHE PRINZIPIEN

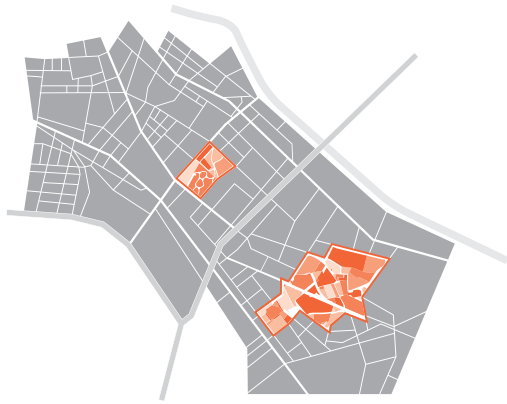




Es ist die Aufgabe der Stadtentwicklung, Hilfestellung für neue Entwicklungen zu leisten. Es braucht einen stabilen Orientierungsrahmen, um die künftigen Vorhaben miteinander abstimmen zu können.

RÄUMLICHE QUALITÄTEN

eines für Wien einmaligen Standortes



Freiraum: „Landschaftshistorisch geprägte Inseln in beiden Bezirken“

Die historische Landschaft im Erdberger Mais lässt sich in zwei Bereichen noch heute finden: in der ehemaligen Aulandschaft der Stadtwildnis in St. Marx sowie in den landwirtschaftlichen Flächen im Zentralraum südlich der Gasometer in Simmering. Im Zentralraum sind die einstigen Flurgrenzen bis heute prägend für dessen innere Zonierung. Somit zeichnen sich die Figuren zweier Freirauminseln ab, deren Ränder durch die angrenzenden, klar strukturierten und geordneten Baufelder definiert sind. Hierbei handelt es sich um ganz eigene und erhaltenswerte Freiraumqualitäten, die eine der Besonderheiten dieses Standortes auszeichnen.

- » Wie kann es gelingen, die grünen Inseln miteinander zu verknüpfen und in Freiraumfragmente in ein schlüssiges System einzubinden?
- » Wie kann die Anbindung an diese besonderen Räume verbessert werden?



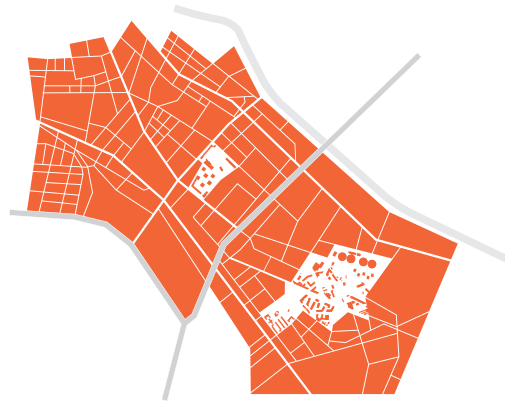
Wegenetz: „Kleinteilig und fragmentiert in den inneren Bereichen“

Das Wegenetz sowie die innere Wegeführung innerhalb beider grünen Inseln sind ungeordnet, fragmentiert und kleinteilig. Weder innerhalb der Grenzen der Stadtwildnis noch im Zentralraum des Erdberger Mais zeichnet sich ein klar ablesbares Wegesystem ab. Gerade dies kann allerdings eine besondere Qualität für die Durchwegung dieser Räume bedeuten.

Im Umfeld der Inseln folgen die Straßen und Wege dem klassischen Ordnungssystem einer urbanen Stadt, welches vorrangig im Osten der Südosttangente auf den Autoverkehr ausgerichtet ist.

Viele Wege münden in den Zentralraum und bieten vor allem unzählige fußläufige Zugangsmöglichkeiten. Für den motorisierten Verkehr stellen die Inseln, insbesondere jene südlich der Gasometer, eine Barrierewirkung dar. Die Autos können nur in der Verlängerung der Döblerhofstraße die engen Gassen des Zentralraums passieren. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten ist die Folge.

- » Welcher Logik sollen die Wegeführungen im Inneren des Zentralraums folgen?
- » Welche Qualitäten sollen die öffentlichen Räume aufweisen?
- » In welchen Bereichen soll eine Durchfahrt durch den Zentralraum ermöglicht werden?

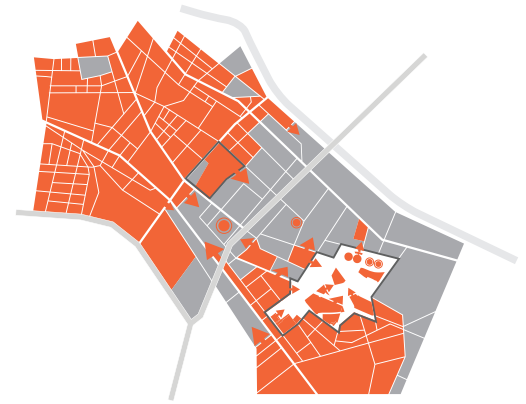


Stadtgestalt:
„Solitäre Strukturen im Inneren, geordnete Stadtstrukturen im Äußeren“

Betrachtet man die stadtstrukturellen Rahmenbedingungen im Erdberger Mais, zeichnen sich im Stadtgebiet ebenso zwei Inseln inmitten relativ geordneter Stadtstrukturen ab. Beide Inseln stellen in ihrer räumlichen Gestalt jeweils Konglomerate ungeordneter kleinteiliger Fragmente dar. Dabei handelt es sich um auf sich bezogene, meist solitäre Stadtbausteine, die wie lose in die Landschaft gestreut wirken.

Darunter befinden sich ebenso jene ikonischen Gebäude, die den Stadtteil durch ihre besondere Architektur bzw. baukulturelle Bedeutung maßgeblich geprägt haben, wie etwa die Gasometer. Sie stiften Identität und geben Orientierung im Stadtgebiet.

- » Welches baustrukturelle Prinzip ist den zukünftigen Entwicklungen innerhalb des Zentralraums zugrundezulegen?
- » Wie gestaltet sich der Umgang mit den Rändern und mit den Bebauungsstrukturen in den Randbereichen?


















Nutzungsprofil:
„Verlagerung von Gewerbe Richtung Wohnen“

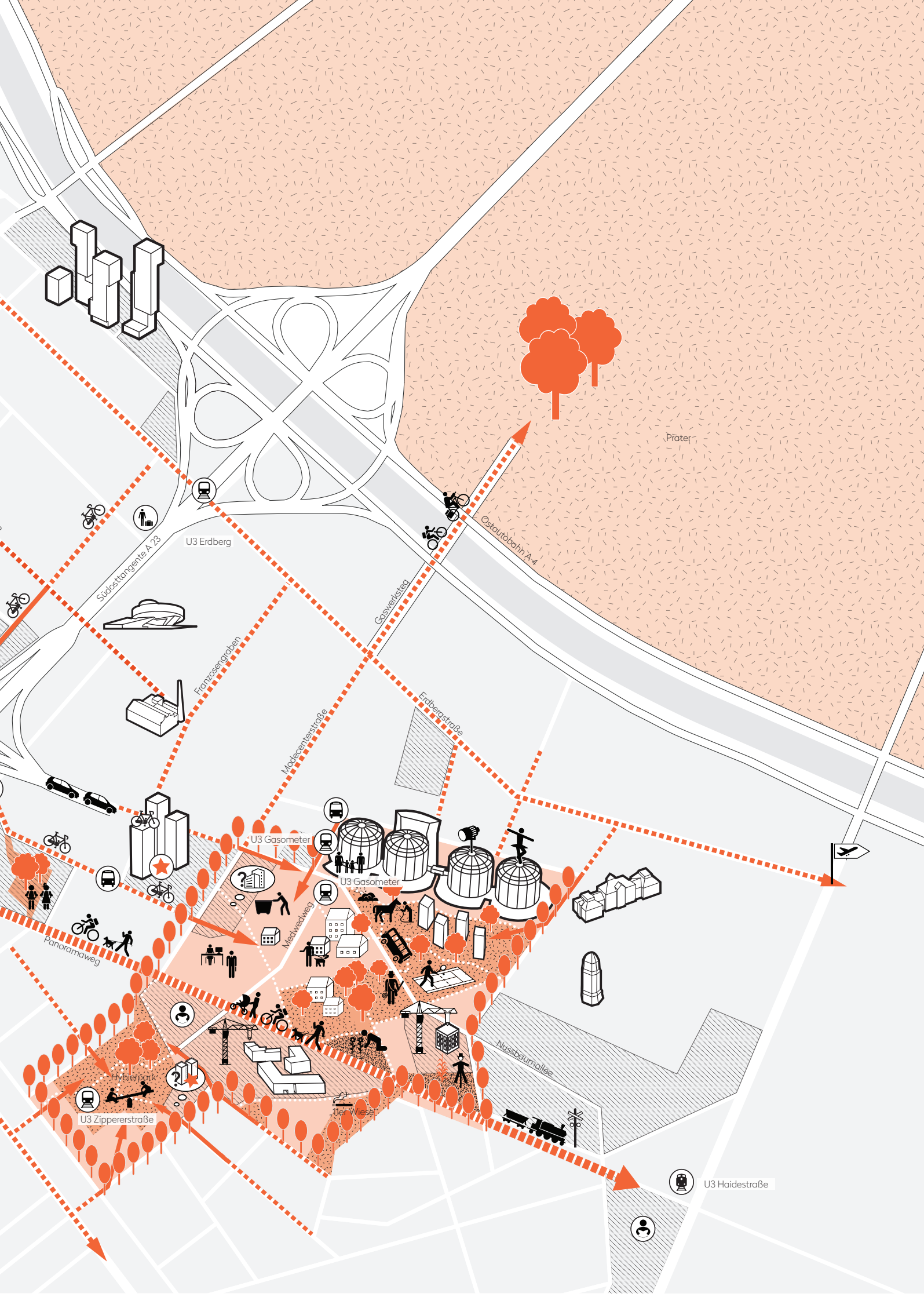
Der Nordwesten und der Südosten des Erdberger Mais wird von gründerzeitlichen Wohnquartieren umgeben. Vor allem im südlichen Gasometerumfeld ist eine Verschiebung der Wohnnutzung Richtung Norden, also in die gewerblich geprägten Zonen, zu beobachten. Innerhalb des Zentralraums befinden sich an einigen Standorten bereits Wohnprojekte in Umsetzung. Ihre Bebauungsstrukturen folgen dem Prinzip der Vielfalt und sind meist solitäre Gebäude.

- » Wie gestaltet sich ganz allgemein das Nutzungsprofil des Erdberger Mais in Zukunft?
- » Welche Nutzungsbausteine sollen den Standort hinkünftig definieren?
- » Wo soll gewohnt werden? Und wo müssen Betriebsstandorte gesichert werden?
- » Wie gestaltet sich der Umgang mit heterogenen Nutzungsräumen? Welche Bedarfe werden dadurch ausgelöst? Und welche Mehrwerte sollen die neuen Entwicklungen für den Stadtteil leisten?

**Mit welchem Bild, mit welchen Erwartungen und Vorstellungen verknüpfen wir den Erdberger Mais – aktuell und in der Zukunft?
Welche Vorstellung von Stadt soll hier gelten?**



-  Schlüsselprojekt
-  U-Bahn-Anbindung
-  Autobusanbindung
-  S-Bahn-Anbindung
-  Flughafenanbindung
-  Internationaler Terminal
-  Schulstandort
-  Nahversorgung
-  Park& Ride
-  City
-  Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht
-  Fläche mit spezifischer Freiraumqualität
-  Landwirtschaftlich genutzte Fläche
-  Bestandsbaufeld
-  Wichtiger Zugang
-  „Grünes Rückgrat“
-  Freiraumvernetzung
-  Gebäude mit historischer Bedeutung
- Prägende Raumfigur/Ikone



Prater

U3 Erdberg

Substationen A 23

Ostautobahn A 4

Franzosengraben

Casawinkelstein

Modellenstraße

Erdbergstraße

U3 Gasometer

U3 Gasometer

Mieschweg

Panoramaweg

Nussbaumallee

Hydriepark

U3 Zippererstraße

U3 Wies

U3 Haidestraße


RAUMPRINZIPIEN

als robuster Orientierungsrahmen für künftige Entwicklungen



Prinzip 1: Das grüne Gerüst





Der Freiraum versteht sich als Orientierungsgrundlage für die Stadtentwicklung. Die bestehenden grünen Freiraumfragmente und Parks werden miteinander vernetzt und in ein schlüssiges System eingewoben, um die Zugänglichkeit, Erreichbarkeit sowie die Nutzbarkeit zu verbessern. Die Anbindung an die großen Naherholungsgebiete in der Umgebung wird aufgewertet.

-  Wichtige Grünachse
-  Wichtige Freiraumverbindungen
-  Grünraum



Prinzip 2: Das raumbildende Gerüst

Die besonderen Räume werden in Wert und in Verbindung miteinander gesetzt. Dies betrifft vor allem die Stadtwildnis und den Zentralraum, welche den Stadtteil so einzigartig machen. Der Panoramaweg vermittelt im Sinne eines „Rückgrates“ Struktur und übernimmt eine verbindende Funktion im Freiraumgerüst, welche die einzelnen grünen Inseln miteinander verknüpft.

-  Hauptachsen
-  Anbindung zum Prater
-  Das Rückgrat
-  Spezifischer Freiraum

Prinzip 3: Bezugspunkte im öffentlichen Verkehrsnetz





Lücken im Straßen- und Wegenetz werden geschlossen, und ein engmaschiges Netz verbessert die Erreichbarkeiten im Stadtgebiet. Die alltagstauglichen Gebrauchsnetze aus Fuß- und Radwegen werden verdichtet. Das Angebot im öffentlichen Verkehrsnetz wird durch eine Bustangentiale durch das gesamte Stadtgebiet verbessert.

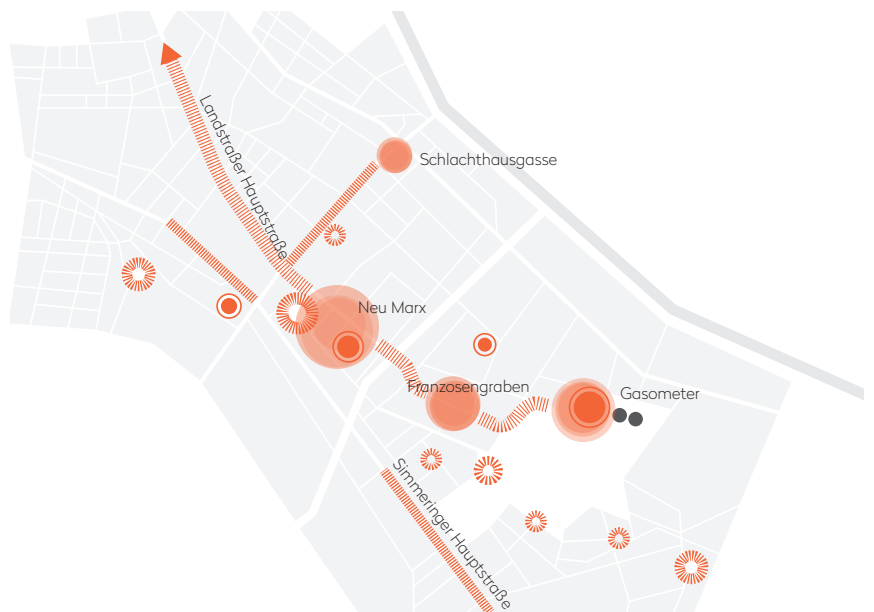
-  Internationaler Busterminal
-  Straßenbahn
-  U-Bahn
-  S-Bahn
-  Wichtige Busverbindung



Prinzip 4: Starke Zentren und neue Quartiere

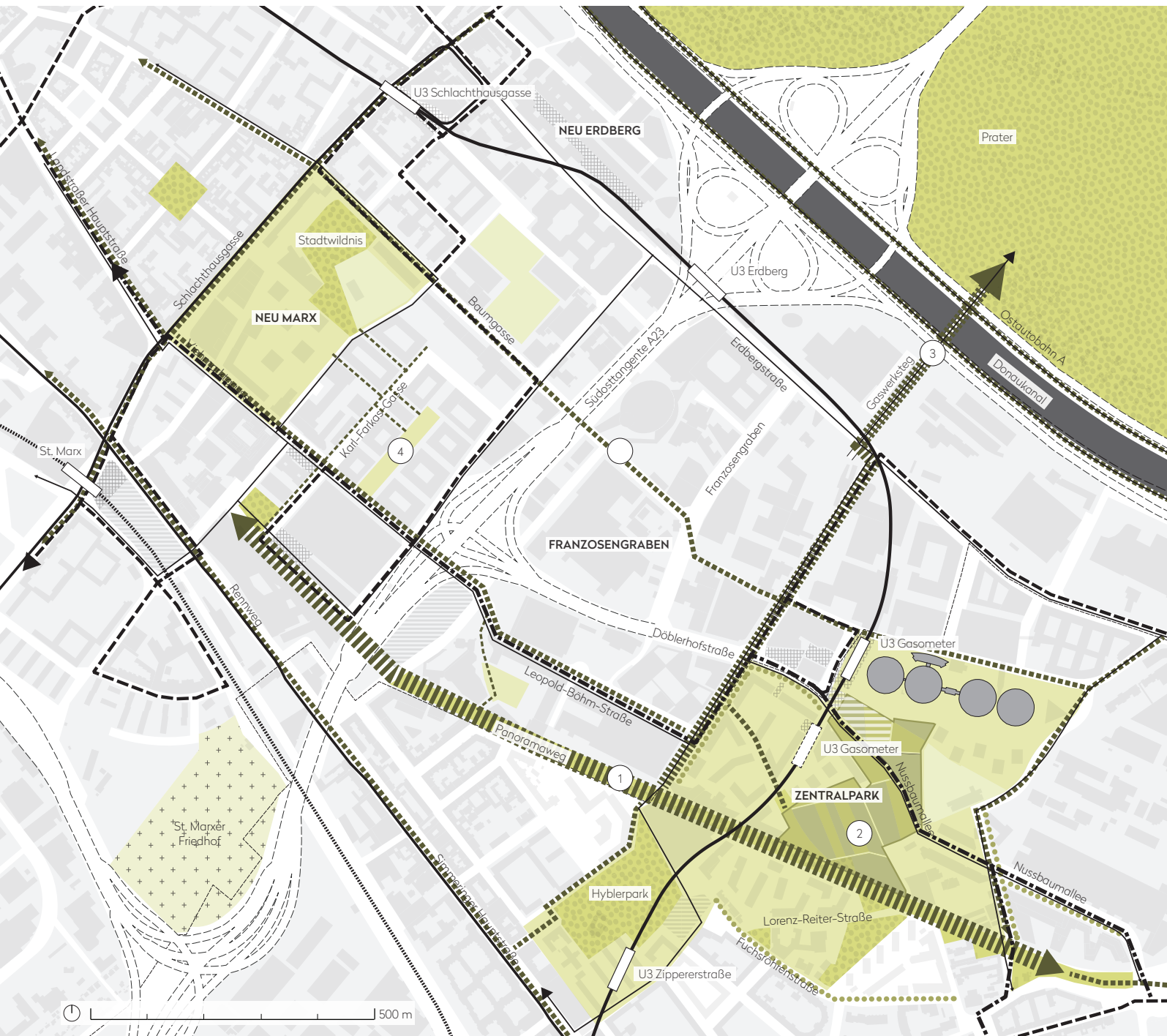
Bestehende Bezugsräume werden in Wert gesetzt und mit den in Entwicklung befindlichen Stadtteilen verknüpft. Die neuen Stadtquartiere sollen zu einer besseren Versorgung und zur Förderung der lokalen Identität beitragen.








-  Kulturstandorte
-  Bildungsstandorte
-  Lokale Zentren
-  Zentrenstrukturen















PRINZIP 1: DAS GRÜNE GERÜST

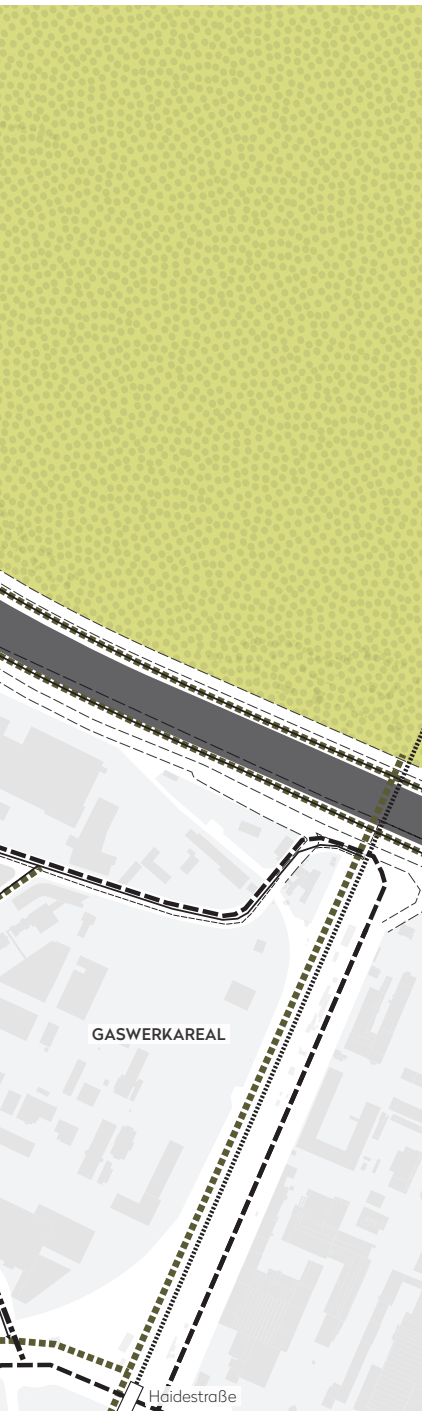
Öffentlich nutzbare Grünräume im Stadtgebiet schaffen, grüne unzusammenhängende Inseln in ein schlüssiges Freiraumnetz einbinden und miteinander verknüpfen! Der Panoramaweg bildet dabei das Rückgrat im Freiraumnetz.



-  Baufelder
-  Bebauung
-  Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht
-  Besonderes Gebäude
-  Bezirksgrenze
-  Urbane Freifläche
-  Zentralpark

-  Bestehende Parks
-  Teilöffentliches Grün
-  Sportflächen
-  Wichtige Grünachse
-  Freiraumverbindung
-  Baumreihen
-  U-Bahn

-  S-Bahn
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Busverbindung herstellen
-  Radwege



Wie lassen sich die einzelnen Freiraumfragmente zu einem schlüssigen System verknüpfen? Welche Quantitäten an nutzbaren Freiräumen werden von einem wachsenden Stadtteil eingefordert und welche Qualitäten müssen damit verknüpft werden?

Ohne Zweifel: Angesichts seiner Lagegunst und gut erschlossener Flächen verfügt der Erdberger Mais über ein hohes Entwicklungspotenzial. Viele dieser „Potenzialflächen“ sind von einer Spontanvegetation überwuchert und besitzen den „Charme“ einer Stadtwildnis, die mittels Trampelpfaden von den BewohnerInnen aus der Umgebung zum „Bestandteil des öffentlichen Raumes“ gemacht wurden. Die Flächen wirken wie lose Inseln in einem fragmentierten Freiraumnetz. Dem gegenüber steht die ehemalige Trasse der Schlachthausbahn. Als lineares Element durchzieht sie diesen Raum und vermittelt ihm eine Struktur. Erste gestalterische Maßnahmen verweisen auf das hohe Potenzial, das diese Trasse als Erholungs- und Freizeitraum für den Erdberger Mais haben kann – es muss gelingen, diese besser als bislang in den Kontext des sich weiter entwickelnden Stadtteils einzubinden.

Der Strategieplan zum Erdberger Mais richtet den Fokus auf die Entwicklung der Frei- und Grünräume. Ziel ist es, die einzelnen Inseln und Fragmente zu einem geschlossenen Netz zu verknüpfen. Dies erfordert eine andere, eine erweiterte Sicht auf den Standort. So befindet sich eines der wichtigsten und größten Naherholungsgebiete, der Wiener Prater, in unmittelbarer Nachbarschaft.

Dazwischen liegen die Ostautobahn, der Donaukanal und die Remise der U3, die allesamt starke und fast unüberwindbare räumliche Barrieren darstellen. Demnach ist es ein weiteres Anliegen, die Anbindung an die großen Naherholungsgebiete zu verbessern.

Im Folgenden soll nun dargestellt werden, welche Bestandteile dieses „Grünen Gerüsts“ einer Profilierung bedürfen, welche An- und Verbindungen einzelner Grünflächen es aufzuwerten gilt, genauso soll aber auch dargestellt werden, wo neue Freiflächen erforderlich sind, in welchem Ausmaß und unter welchem Qualitätsanspruch das Angebot verbessert werden muss, um den gesamten Stadtteil und dessen wachsende Bevölkerung sowie NutzerInnen entsprechend mit differenzierten Freiräumen zu versorgen.

1 Der Panoramaweg als „linearer Park“ entlang des gesamten Stadtteils

Der Panoramaweg erstreckt sich fast durch das gesamte Zielgebiet und verbindet unterschiedliche Teilgebiete im Erdberger Mais: vom Gaswerkareal im Osten bis nach Neu Marx im Westen. Der Weg vermittelt Struktur im Stadtgefüge, ist jedoch lückenhaft und Teile davon sind nicht zugänglich und nicht begeh- bzw. nutzbar. Als lineares Element birgt dieser großes Potenzial, im Sinne einer übergeordneten Freiraumverbindung, die Funktion eines Rückgrats für den Stadtteil zu übernehmen und Orientierung für die fußläufige Durchwegung im Gebiet zu schaffen.

Um dieses Potenzial einer hohen Erholungsqualität im Freiraumnetz zu aktivieren, bedarf es der Ausbildung des Panoramaweges zu einer durchgängigen Grünachse, um unterschiedliche Frei- und Grünraumsinseln sowie unterschiedliche räumliche Sequenzen im Stadtgebiet zu verbinden.

Der Panoramaweg soll als „linearer Park“ mit unterschiedlichen Freiraumfunktionen und Aufenthaltsqualitäten, beispielsweise zum Flanieren, Verweilen, Spielen, Bewegen etc., aus- bzw. teilweise auch neugestaltet werden.

Allen voran bedeutet dies, notwendige Lückenschlüsse vorzunehmen, wie etwa die Fortsetzung des Weges bis hin zur Litfaßstraße als öffentlich zugängliche und nutzbare Grünfläche.

Diese Anforderungen bedingen aber auch die Gewährleistung der barrierefreien Begeh- und Benutzbarkeit des Weges für alle BewohnerInnen und gleichermaßen die Ausbildung von differenzierten öffentlichen Querungs- und Zugangsmöglichkeiten. Großer Handlungsbedarf wird hier vor allem im Bereich des Franzosengrabens gesehen, etwa in der Verbindung zwischen den neuen Quartieren

in der Leopold-Böhm-Gasse und dem bestehenden Schneiderviertel, sowie die Anbindung an die Versorgungsinfrastrukturen in der Umgebung und zu den Punkten im öffentlichen Verkehrsnetz.

Darüber hinaus besteht ebenso Potenzial, den Panoramaweg für eine mittel- bis langfristige Entwicklung in Richtung der S-Bahn-Haltestelle Haidestraße zu verlängern.

2 Der Zentralpark im Gasometerumfeld als öffentlicher Stadtteilpark

Um die Versorgung mit hochwertigen Grün- und Freiräumen auch in Zukunft sicherzustellen, bedarf es einer kontinuierlichen Erweiterung des Angebots. Im Fachkonzept Grün- und Freiraum⁶ wird das klare Bekenntnis formuliert, Stadtwachstum immer mit quantitativem und qualitativem Wachstum von Freiräumen zu verbinden, woraus der Anspruch resultiert, Freiraum und Bebauung immer gemeinsam zu entwickeln. Dieses Freiraumversprechen wird damit besonders im Bereich des Gasometerumfeldes zu einer zentralen Aufgabe.

Vor dem Hintergrund zukünftiger Entwicklungen von Wohnprojekten und dem damit verbundenen Zuwachs der Wohnbevölkerung wurden bereits vor einigen Jahren südlich der Gasometer große Flächen als öffentlich nutzbare Grünräume durch die Stadt widmungsrechtlich sichergestellt, jedoch noch nicht als solche realisiert. Aktuelle bauliche Entwicklungen machen die Aktivierung der rund 4,5 ha großen Grünfläche für die BewohnerInnen im Quartier notwendig.

Nun sollen diese Flächen schrittweise als öffentlich nutzbare Parkflächen in Umsetzung gebracht und ein schlüssiges, zusammenhängendes Wegenetz zur besseren Durchwegung und Erreichbarkeit geschaffen werden.

⁶STEP 2025 Fachkonzept Grün- und Freiraum, MA18 (Hrsg.), Wien 2015





Entlang seiner Ränder soll der Zentralpark von linearen, raumdefinierenden Grünraumstrukturen im Straßenraum (entlang der Fuchsröhrenstraße, des südlichen Abschnitts der Eyzinggasse, der südliche Modecenterstraße sowie der Döblerhofstraße) eingerahmt werden. Einerseits soll somit die räumliche Wahrnehmung eines zusammenhängenden, jedoch in sich heterogenen Grünraums unterschiedlicher Raumqualitäten erzielt werden, andererseits werden die umgrenzenden Straßenzüge als wichtige Wegeverbindungen für die FußgängerInnen in Wert gesetzt.

3 Anbindung zum Prater

Der grüne Prater, eines der bedeutendsten und größten Naherholungsgebiete in Wien, befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Erdberger Mais. Der Gaswerksteg, welcher über die Remise der U3, den Donaukanal und die

Ostautobahn führt, stellt die Hauptanbindung für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Stadtgebiet dar. Der Gaswerksteg mündet auf der Seite des Erdberger Mais in die Erdbergstraße, eine mehrspurige radiale Haupterschließungsstraße, welche dementsprechend von einem täglich hohen Verkehrsaufkommen geprägt ist.

Trotz der direkten Anbindung über den Steg scheint der Park in den Köpfen der BewohnerInnen entrückt zu sein. Das liegt vermutlich daran, dass die Orientierung zum Steg vor allem für Ortsunkundige erschwert ist. Um die Hinleitung zum grünen Prater für die NutzerInnen vor Ort zu vereinfachen und den Prater besser mit dem Freiraumnetz im Stadtteil zu verknüpfen, bedarf es der Aufwertung, Intensivierung und Fortsetzung der Grünraumverbindung entlang der Modecenterstraße bis hin zum Panoramaweg und somit auch zum Zugang des Hyblerparks.

4 Stadtteilpark und Grünraumnetz in

Neu Marx

Der Stadtteil Neu Marx wird sich als Standort für Arbeiten mit ergänzenden Wohnnutzungen weiterentwickeln. Um die NutzerInnen mit entsprechenden quantitativen und qualitativen Freiräumen zu versorgen, soll eine großzügige „grüne Mitte“ als öffentliche Grünfläche im neuen Quartier der Karl-Farkas-Gasse 1 geschaffen werden.

Einerseits sollen die neuen sowie bestehenden Grün- bzw. Freiräume, wie etwa der Robert-Hochner-Park und die Stadtwildnis, in Neu Marx miteinander vernetzt werden. Dies setzt die Grünraumverbindung entlang der Karl-Farkas-Gasse und der Hermine-Jursa-Gasse voraus, die Inwertsetzung des Anton-Kuh-Weges sowie die Schaffung von wichtigen Anbindungen an die Stadtwildnis über die Liegenschaft „Triple A“.

Andererseits gilt es aber auch die Verknüpfung an das Grünraumnetz über das Quartier hinaus zu schaffen. Diesbezüglich ist ein besonderes Augenmerk auf die Fortsetzung der Grünraumstrukturen der Landstraßer Hauptstraße entlang der Viehmarktgasse, Maria-Jacobi-Gasse, Leopold-Böhm-Straße bis hin zur Modecenterstraße zu legen, gleichermaßen aber auch auf die Grünraumanbindung in der Marianne-Hainisch-Gasse als „grüne Erweiterung“ des Panoramaweges.

5 Grüne Verbindungen der Teilgebiete

Die Teilgebiete im Erdberger Mais sollen über differenzierte Freiraumbezüge verbunden werden. Der Fokus liegt auf den Verbindungen von Westen nach Osten, von den Teilentwicklungsgebieten Neu Marx über das Gebiet Franzosengraben bis zum Gasometerumfeld. Abseits des Panoramaweges soll eine Freiraumverbindung in Form einer Allee

entlang der Erdbergstraße vom Gaswerksteg bis zur 1. Haidequerstraße geführt werden. Die bestehende Allee in der Baumgasse im 3. Bezirk soll bis zum Franzosengraben verlängert und entlang der Guglgasse über die Otto-Herschmann-Gasse in die Erdbergstraße geführt werden. Um die Lücke in der linearen Verbindung zwischen dem Franzosengraben und der Modecenterstraße zu schließen, soll in diesem Bereich der bestehende private zum öffentlichen Weg gemacht werden.

Eine weitere Freiraumverbindung stellt die bereits erwähnte Landstraßer Hauptstraße dar. Die bestehende Allee soll entlang der Viehmarktgasse, der Maria-Jacobi-Gasse unterhalb der Südosttangente in die Leopold-Böhm-Straße geführt werden und in die Modecenterstraße nahe dem neuen Zentralpark bzw. dem Panoramaweg münden.

Ebenso sollen die Grünraumstrukturen in der Simmeringer Hauptstraße im 11. Bezirk nach Westen verlängert werden und entlang des Rennwegs Richtung Zentrum geführt werden.

Neben der bereits erwähnten Grünraumverbindung zum Prater entlang der Modecenterstraße und der „grünen Rahmung“ des Zentralparks soll die Schlachthausgasse als wichtige Nord-Süd-Grünraumverbindung sowie die 1. Haidequerstraße in Wert gesetzt werden.

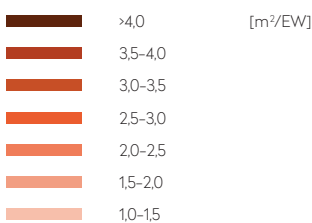
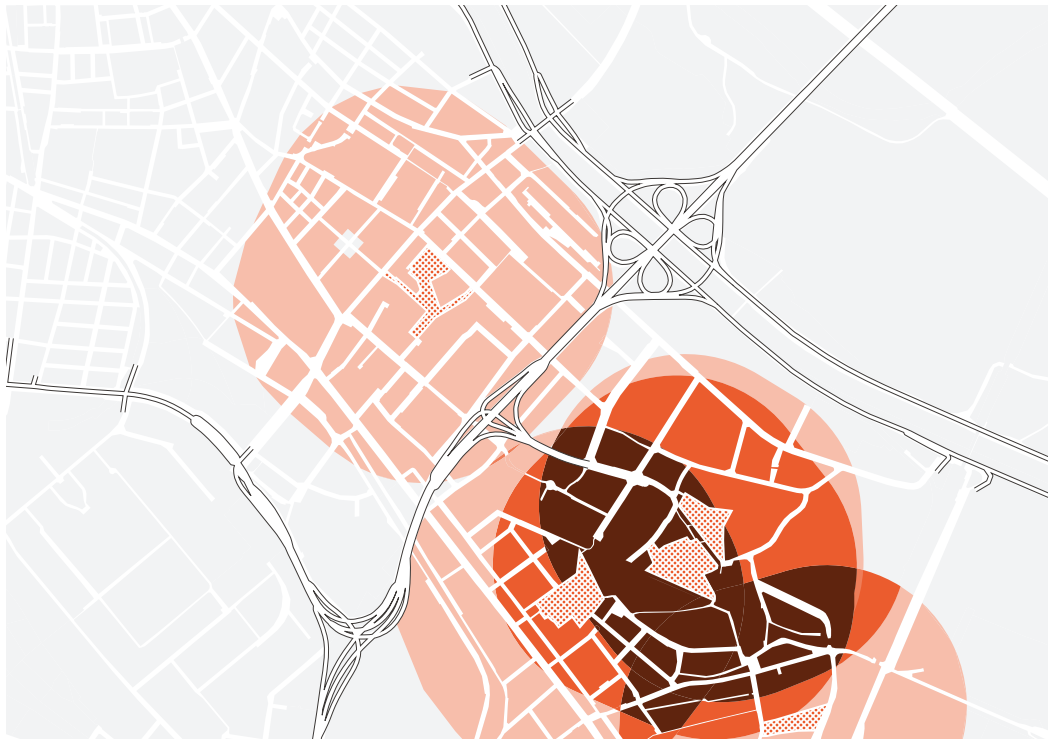
Die quantitative Freiraumversorgung

Stark wachsende Stadtteile lassen auch neue Anforderungen an die Freiraumversorgung entstehen. Dazu wurde eine quantitative Untersuchung der Freiraumversorgung für den Ist-Zustand, für ein Szenario 2020 und ein Szenario 2025 vorgenommen. Diese Untersuchung und ihre Bewertung basieren auf dem Fachkonzept Grün- und Freiraum⁷. Die Vorgehensweise der Berechnung orientiert sich an einem internen Leitfaden⁸ der MA 18. Gegenstand dieser Untersuchung war ausschließlich die sogenannte Wohngebietsebene, welche Freiräume mit einer Größe von 1 bis 3 ha und einem Einzugsbereich von 500 m berücksichtigt.

Eine in dieser Berechnung nicht berücksichtigte, aber enorm wertvolle Freiraumressource ist der Prater. Abseits der rein quantitativen Bewertung ist für eine qualitative Aussage die Nähe zum Prater immer zu berücksichtigen.

Szenario Freiraumversorgung 2025:

Das Szenario „Freiraumversorgung 2025“ geht davon aus, dass zwei neue Freiflächen südlich der Gasometer entstehen werden. Diese neuen Flächen verbessern die Freiraumversorgung vor allem im Gasometerumfeld, also im Kernbereich der neuen Entwicklungen, enorm. Aufgrund nicht vorhandener Flächenressourcen und komplexer Eigentumsverhältnisse wird empfohlen, die Vernetzung der einzelnen Freiräume voranzutreiben.

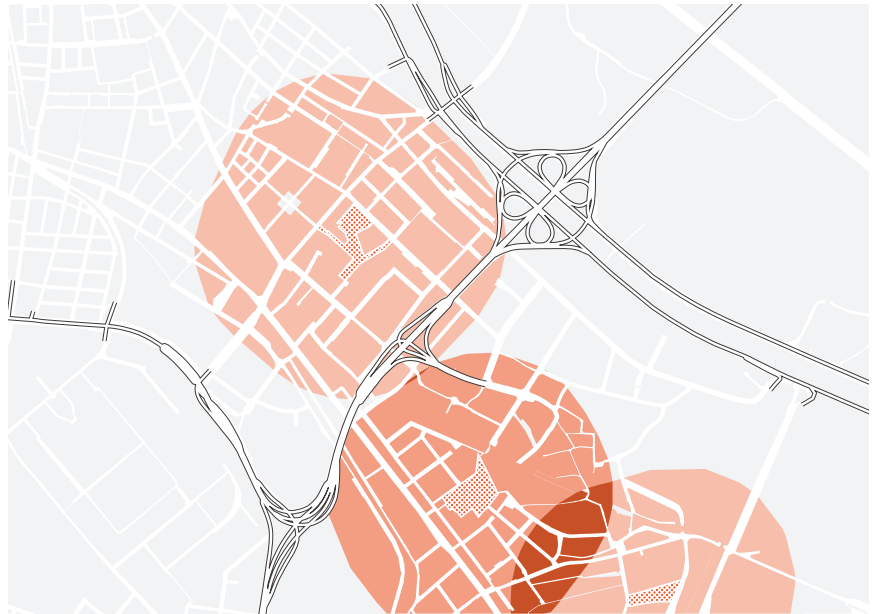


⁷ Fachkonzept Grün- und Freiraum, MA 18, Wien 2015

⁸ Freiraum-Kennwerte für Wien, MA 18, Wien 2014 (intern)

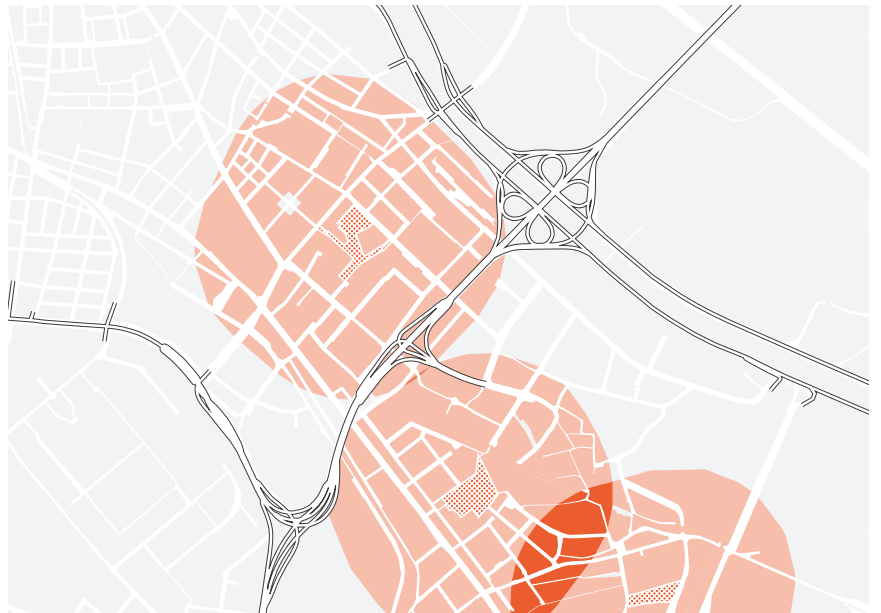
Freiraumversorgung 2015

Bei dieser Untersuchung zeigt sich im Bestand eine Unterversorgung auf der Wohngebietsebene. Der dunklere Anteil im Überlagerungsbereich des Hyblerparks und der Freifläche zwischen Mautner-Markhof-Gasse und Rappachgasse erreicht beinahe die Vorgaben der MA 18. In dieser Bewertung ebenfalls zu berücksichtigen ist der hohe Anteil an gewerblicher Nutzung im Stadtteil, was einerseits die aktuelle Unterversorgung erklärt und andererseits andere Anforderungen als klassische Wohnstandorte mit sich bringt.



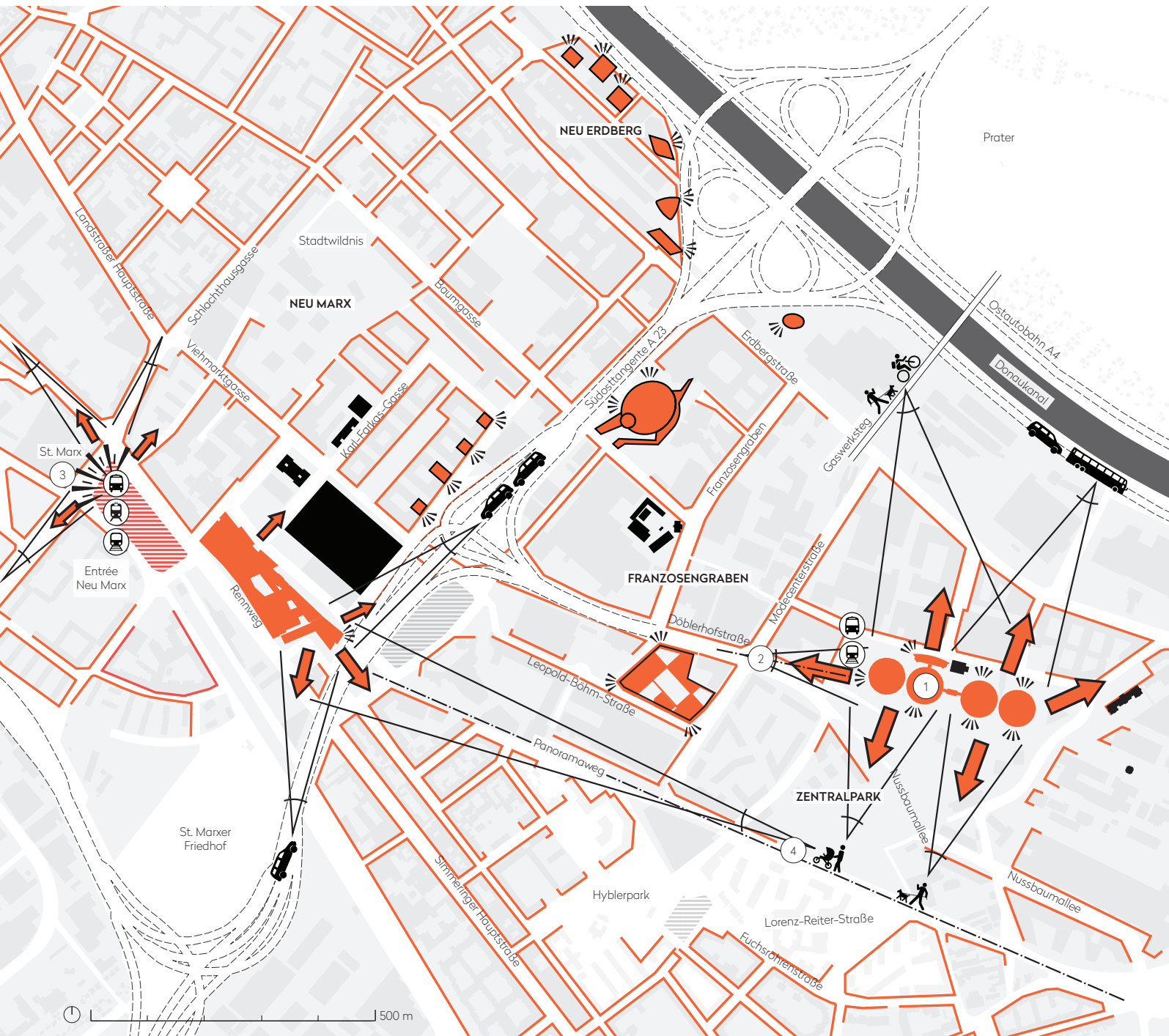
Szenario Freiraumversorgung 2020

Aufgrund des teilweisen Nutzungswandels im Stadtteil kommt es zu neuen Anforderungen hinsichtlich der Freiraumversorgung. Sollten keine weiteren Freiräume entstehen, zeigt das „Szenario Freiraumversorgung 2020“ eine Verschlechterung der Versorgung aufgrund der wachsenden Anzahl der Wohnbevölkerung im Erdberger Mais.



PRINZIP 2: DAS RAUMBILDENDE GERÜST

Die Gasometer stellen außerordentlich wichtige Merkmale zur Orientierung und zur räumlichen Identifikation dar. Darüber hinaus prägen weitere historische und ikonografische Architekturen das Raumbild dieses besonderen Stadtgebietes.



- Baufelder
- Bebauung
- Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht
- Bezirksgrenze
- Raumkante
- Ikonische historische Gebäude
- Ikonische Gebäude

- Sichtachse
- Blickbeziehungen
- U-Bahn
- S-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

Einzigartigkeit

Eingestreut in einen Stadtteil aus ganz unterschiedlichen Strukturen findet man baukulturell bedeutende und räumlich dominante historische Relikte. Dazwischen stehen architektonisch weniger wertvolle Gewerbekisten und Lagerhallen, aber auch moderne Bürobauten und Unternehmenszentralen sowie ein breiter Mix unterschiedlicher Wohngebäudetypologien.

Mit welchem Bild, mit welchen Erwartungen und Vorstellungen wird der Erdberger Mais verknüpft – aktuell und in der Zukunft? Wofür soll dieser Stadtteil stehen? Was macht ihn so unverwechselbar und einzigartig? Welche Vorstellung von Stadt soll hier gelten? Woran kann und soll sich das Neue orientieren? Welche neuen Akzente sollen gesetzt werden, wo müssen aber auch vorhandene Qualitäten gesichert und behutsam weiterentwickelt werden?

Die räumlichen Strukturen im Erdberger Mais unterliegen einem hochdynamischen Transformationsprozess. Das Raumbild verändert sein Gesicht und somit auch die Wahrnehmung des gesamten Stadtteils für die Bevölkerung. Langsam aber doch vollzieht sich in dem einst so entlegenen, ungestalteten und wilden Stadtteil im Wiener Süden ein Imagewandel. Der Erdberger Mais rückt als multifunktionaler und attraktiver Stadtteil in den Fokus vieler WienerInnen, immer mehr auch als Standort für ein qualitatives Wohnen mit ganz besonderen Aufenthaltsqualitäten.

Im Gegensatz zu manchen anderen Teilen in der Stadt wird im Erdberger Mais nicht der Anspruch an perfekt ausgestaltete und funktionalisierte Räume erhoben. Es bedarf keines durchdesignten urbanen Stadtplatzes oder etwa Stadtparks.

Ganz im Gegenteil: Es sind wohl gerade das

„Rau“, das „Wilde“ und das „Weite“ die Eigenschaften, die von der lokalen Bevölkerung besonders an ihren Quartieren geschätzt werden.

Hier gilt also eine andere Vorstellung von Stadt: ein Nebeneinander und Miteinander von Großstadt und Land zugleich. Eingezäunte Pferdekoppeln existieren neben hochmodernen Architekturen für Wohnen und Arbeiten – dies in nur etwa 10 Minuten Entfernung vom Zentrum von Wien, erreichbar durch die Anbindung mittels der U-Bahn.

Abgesehen von grundlegenden städtischen Anforderungen – betreffend einer ausreichenden Erschließung der Quartiere durch den öffentlichen Verkehr, ein gut strukturiertes Wege- und Straßennetz, ausreichende öffentlich nutzbare Frei- und Grünräume sowie den Anforderungen entsprechende soziale Infrastrukturen – ist man hier bereit, vieles zu akzeptieren, was andernorts als Defizit gelten mag.

Brachliegende Flächen, welche mit einer Spontanvegetation überwachsen sind, sind gleichermaßen auch Potenzialflächen für die NutzerInnen vor Ort, vorausgesetzt, diese werden als solche verstanden. Ebenso bieten weitere ungestaltete ehemalige Trassen Möglichkeitsräume für Jugendliche und Kinder, welche Entfaltungsmöglichkeiten bieten, die auf anderen funktionalisierten Flächen nicht möglich sind.

Trotz vieler bereits erfolgter und ebenso noch bevorstehender Veränderungen soll der Erdberger Mais auch weiterhin ein für Wien einmaliger Raum mit ganz eigenen Qualitäten und Standortfaktoren bleiben.

Wie kann es gelingen, vorhandene Qualitäten zu sichern und behutsam weiterzuentwickeln, und wo müssen neue Akzente gesetzt werden?



1 Gasometer als wichtige Orientierungspunkte im Raumgefüge

Die Gasometer stellen wichtige Merkpunkte zur Orientierung sowie zur räumlichen Identifikation im Stadtgebiet dar. Die ehemaligen vier Gasbehälter, welche Ende der 90er- und Anfang der 2000er-Jahre revitalisiert wurden, sind sowohl aus der Entfernung als auch aus der näheren Umgebung gut sichtbare Strukturen, was sich letztlich nicht nur durch deren Höhenakzentuierung begründen lässt. Egal ob man als Tourist – entlang der Ostautobahn vom Flughafen aus kommend – die imposanten Architekturen vom Bus aus erblickt oder ob man sich als RadfahrerIn – über den Gaswerksteg vom Prater aus kommend – dem Erdberger Mais annähert: die Gasometer rücken inmitten der bebauten Umgebung immer wieder ins Blickfeld und geben diesem Teil der Stadt so notwendige Orientierung. Sie zeugen nicht nur von der Geschichte des Standortes, sondern stehen gleichermaßen aufgrund der erfolgten Modernisierung samt den beeindruckenden baukonstruktiven Erweiterungen für einen Standort, der noch vieles vorhat.

Vor diesem Hintergrund kommen den Gasometern stadträumlich wichtige Bedeutungen zu, auf die es vor allem im Hinblick auf die neuen Entwicklungen im Kontext der Umgebung Bezug zu nehmen gilt. Einen wichtigen Sichtbezug zu den Gasometern stellt die südliche Achse zum Panoramaweg über den gesamten zukünftigen Zentralpark dar. Besonders in diesem Bereich sind in den letzten Jahren viele neue Bauprojekte realisiert worden, wie etwa die Zipperersiedlung in der Lorenz-Reiter-Straße, neue Wohnquartiere in der Eyzinggasse und Hallergasse sowie die neue Unternehmenszentrale der Wiener Netze in der Nussbaumallee. Für die Zukunft wird es erforderlich sein, die Sichtbezüge zu

den Gasometern vor allem vom Panoramaweg aus zu schützen, zumal dem Panoramaweg in seiner Funktion und Bedeutung für den Stadtteil mittels dem Ausbau zu einem linearen Park ein noch höherer Stellenwert eingeräumt werden wird.

Eine weitere wichtige Sichtachse zu den Gasometern besteht hin zum Gaswerksteg, welcher in Hochlage über die großen Barrieren zum Grünen Prater führt, ebenso wie die Bezüge Richtung Westen zur Südosttangente und Richtung Nordosten zur Ostautobahn.

Im Rahmen einer vertiefenden bautypologischen Studie von Arch. Rüdiger Lainer zum Gasometerumfeld Nord ist die Rede von der „Basishöhe Erdberger Mais“. Diese beläuft sich in diesem bis heute (noch) stark gewerblich geprägten Bereich auf etwa 18 bzw. 20 m. Die neuen Entwicklungen sollen sich hinsichtlich ihrer Höhe an der erwähnten Basishöhe orientieren. Punktuell kann die Bebauung über die Basishöhe hinausragen, sollte jedoch eine Höhe von rund 35 m nicht überschreiten, um die Sicht zu den Gasometern nicht zu beeinträchtigen.

Wichtige Entrée Situationen: 2 Zentralraum und 3 St. Marx

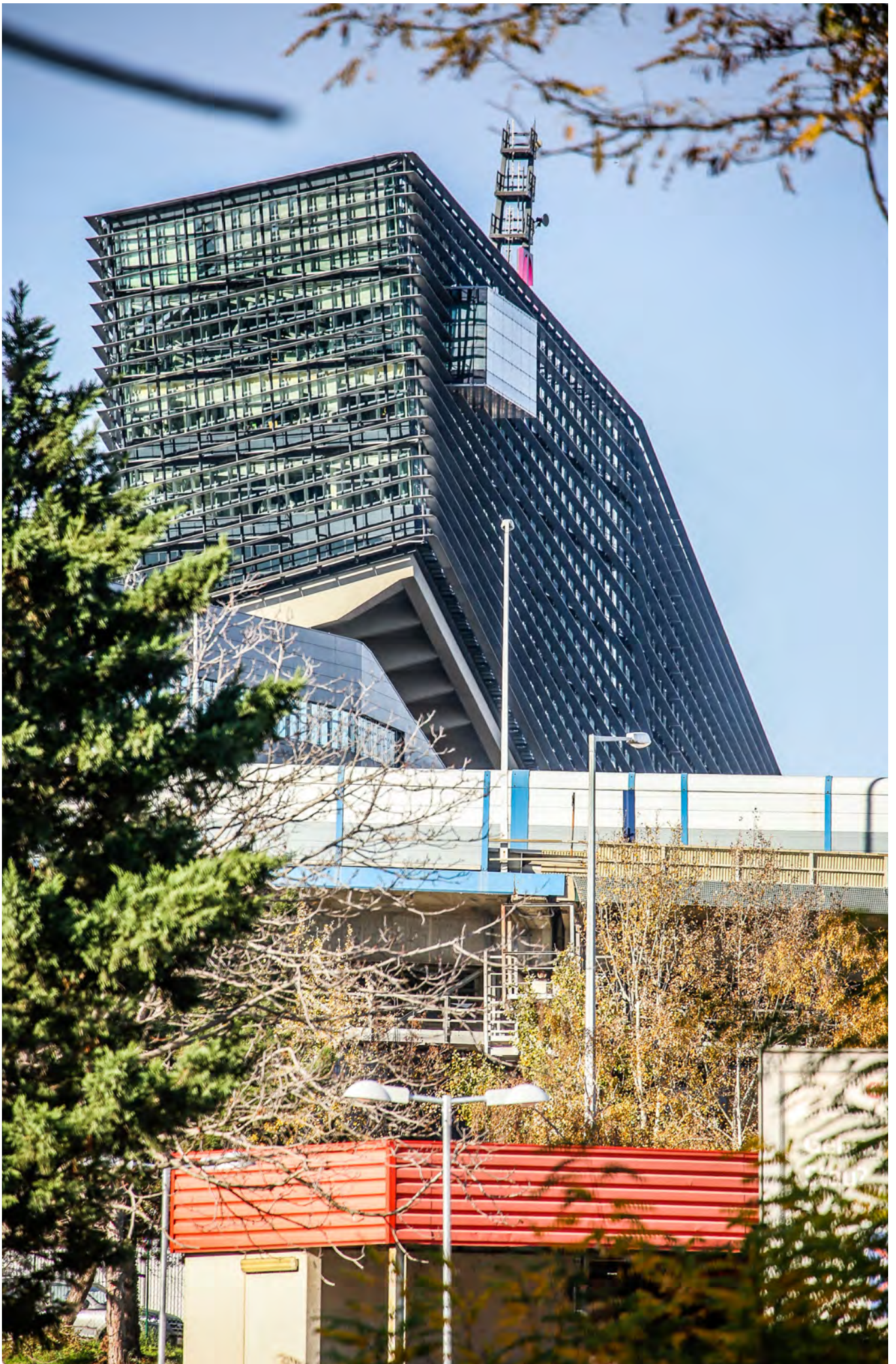
Im direkten Gasometervor- bzw. -umfeld stehen jedoch noch weitere Entwicklungsflächen zur Verfügung, wie etwa der südliche Teil des Baufeldes der Zentrale Wiener Wohnen. Bereits das städtebauliche Leitbild zum Gasometervorfeld von den Architekten Hermann/Valentini und Hollein mit dem darin vorgeschlagenen Hochhausprojekt Gate 2, verwies auf die städtebauliche Bedeutung dieser Fläche. Besonders die zukünftigen Planungen im südlichen Gasometerumfeld mit der Umsetzung und Gestaltung eines öffentlich nutzbaren Zentralparks wird den Stellenwert der Entwicklungsfläche unterstreichen.

Dieser kommt eine bedeutende Funktion als Entrée zum gesamten Zentralraum im Gasometerumfeld zu. In diesem Sinne gilt es besonders, Qualitäten hinsichtlich der städtebaulichen Strukturierung und vor allem der Höhenentwicklung zu sichern.

Eine ähnliche Situation besteht im Teilgebiet St. Marx. Der Fläche nahe der S-Bahn-Station St. Marx soll in Zukunft durch die verbesserte Anbindung des Quartiers Neu Marx an das öffentliche Verkehrsnetz die Funktion eines wichtigen Mobilitätsknotens im Erdberger Mais zukommen. Städtebaulich könnte die zukünftige Bebauung das Entrée zum Quartier Neu Marx markieren. Die stadträumliche Relevanz dieser Fläche ist hinsichtlich ihrer Lage und Funktion besonders zu beachten.

4 Freie Sicht vom Panoramaweg

Der Panoramaweg ist nicht nur hinsichtlich seiner Funktion als Freiraumverbindung mit einer wichtigen Erholungsfunktion von hoher Relevanz, welche dem Stadtgebiet Struktur vermittelt und die einzelnen Teilgebiete miteinander verbindet. Ebenso stellt dieser Weg über seine gesamte Länge uneingeschränkte Sichtbezüge zum Quartier Neu Marx her. Dem T-Center, als ikonografische Raumfigur, wird dabei die Funktion eines wichtigen städtebaulichen Merkpunktes für das Stadtgebiet beigemessen.



Freier Blick über das gesamte südliche Gasometerumfeld vom Panoramaweg auf die imposante Architektur der Gasometer.



**Der Weg bietet Panorama.
Der Panoramaweg ermöglicht in viele
Richtungen freie Sicht zu räumlich wich-
tigen Bezugspunkten im heterogen be-
bauten Stadtgefüge: zum T-Center in
Neu Marx, zu den Gasometern, aber auch
Richtung Osten.**

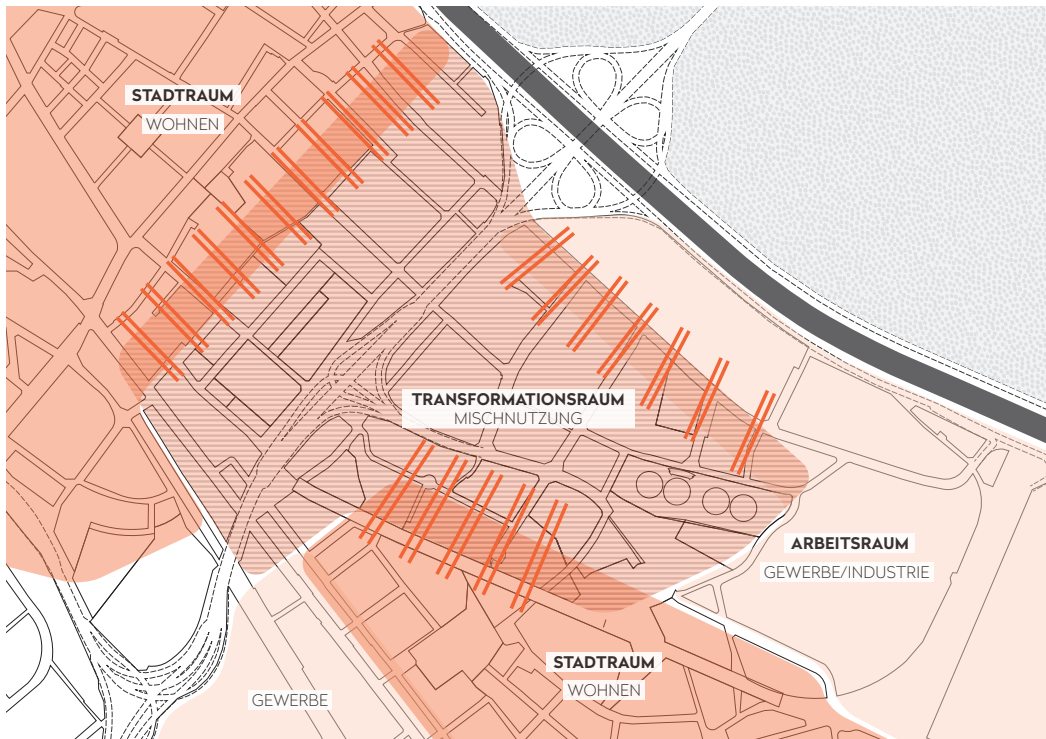
Raumtypen und ihre Nutzungen

Die zentrale Zone des Erdberger Mais wird zum Transformationsraum.

Charakteristisch für die Bereiche südöstlich der konsolidierten Stadt ist nicht nur das Nebeneinander höchst unterschiedlicher baulicher, sondern ebenso auch funktionaler Einheiten. Der Erdberger Mais ist also auch hinsichtlich vorherrschender Nutzungen ein stark fragmentierter Raum. Zurückzuführen ist diese Entwicklung einerseits auf die lange Zeit industrieller Besetzung des Raums, andererseits auf die agrarischen Funktionen, die vor allem in den stadtauswärtsgerichteten Bereichen des Erdberger Mais vorzufinden waren und zum Teil bis heute erhalten blieben.

Abseits von städtebaulichen Kennwerten und Bestimmungen braucht es aber auch ein gewisses Maß an Klarheit über die Ansiedlung zukünftiger Nutzungen, um ein sich dynamisch veränderndes Stadtgebiet weiterentwickeln zu können. Nutzungen können

nicht baufeldbezogen festgeschrieben werden, sondern bedürfen entsprechend flexibler Systeme, um die Wechselwirkungen zwischen Bestehendem und Neuem aktiv gestalten zu können und einen bestmöglichen Mehrwert zu erzeugen. Ziel ist es, ein gut aufeinander abgestimmtes Nutzungsgefüge aufzubauen, innerhalb dessen unterschiedliche räumliche und programmatische Bausteine aufeinander abgestimmt sind und ein Netzwerk für weitere Entwicklungen aufspannen.



- Baufeldbegrenzung
- Grünraum
- Industrie
- Wohnen
- ▨ Mischnutzung
- ▨ Übergangszonen

Trotz der starken Fragmentierung lässt sich eine Reihe unterschiedlicher Raumtypen im Erdberger Mais erkennen und dieser nutzungsbezogen zonieren.

Definition, Kriterien und Maßnahmen der Raumtypen im Erdberger Mais:

Der Stadtraum:

- » vorrangige Wohnnutzungen
- » Fortschreibung und Interpretation der gründerzeitlichen Bebauungsstrukturen
- » urbane Mischung mit differenzierter Schwerpunktsetzung (entlang der Tangente vor allem gewerblicher Schwerpunkt mit ergänzenden Wohnungsnutzungen)

Der Transformationsraum (allgemein):

- » Ausbildung präziser Raumkanten zum öffentlichen Raum und eine klare Differenzierung zwischen privaten und öffentlichen Nutzungsbestimmungen
- » kleinteilige städtische Körnung in der Strukturierung der Baufelder
- » Ausbildung einer Basishöhe mit punktuellen Hochpunkten („urbanes Komposit“⁹)

Der Zentralraum (südliches Gasometerumfeld):

- » Vielfalt als Prinzip
- » starke definierte Ränder
- » Ausbildung öffentlich nutzbarer Freiräume - Vernetzung untereinander
- » Bebauung in den Randbereich als Membran/Solitärbebauung

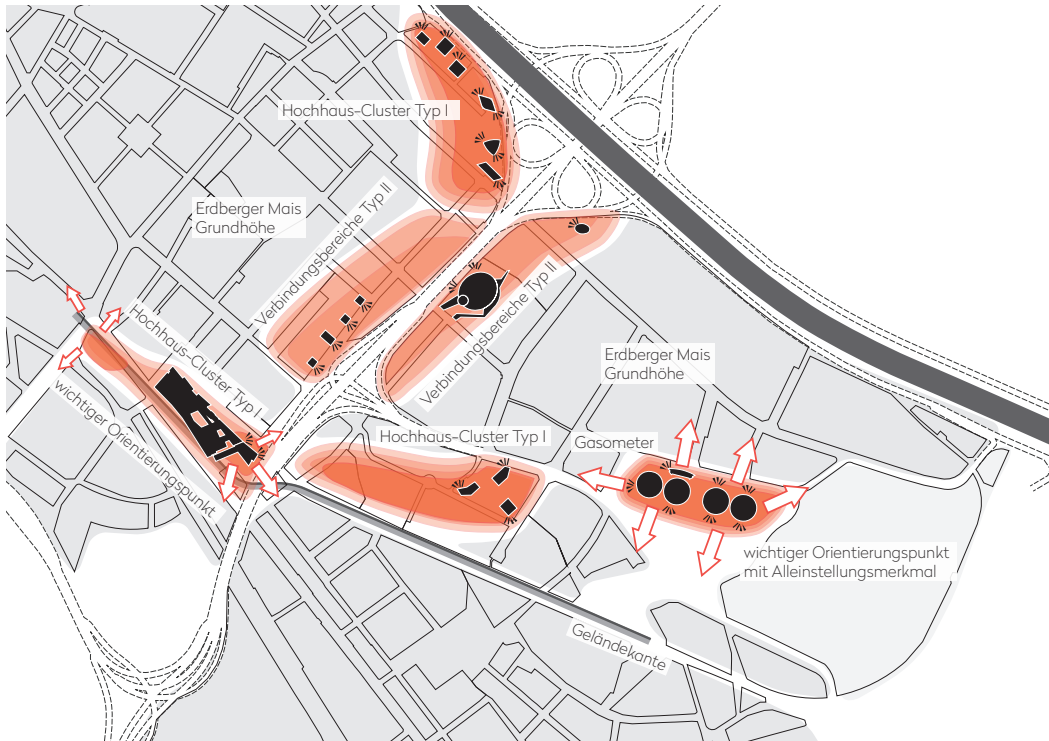
Der Arbeitsraum:

- » Sicherung des gewerblich/industriellen Nutzungsspektrums

⁹ Fachkonzept Hochhäuser, MA 21, Wien 2015, S. 25

Höhenakzentuierung

Differenzierte Höhenentwicklung als Cluster und wichtige Orientierungspunkte



- Baufeldbegrenzung
- Grundhöhe Erdberger Mais
- ↗ ↘ ↙ ↖ Wichtige Orientierungspunkte
- Geländesprung
- Bereiche mit Höhenentwicklung
- ⬆ Hochpunkte

Hochhaus-Cluster Typ I:

Entlang der topografischen Geländekante (ehemalige Schlachthausbahntrasse) ist die Situierung von Hochhaus-Clustern bzw. Hochhaus-Ensembles möglich. Das T-Center übernimmt die Funktion eines wichtigen städtebaulichen Merkpunktes für das Stadtgebiet. Ein zweiter Cluster definiert das Quartier nahe der U3-Station Erdberg (Schnirchgasse). Die Hochpunkte des Typs I können eine Höhe von rund 100 m aufweisen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Durchlässigkeit und Zugänglichkeit der öffentlichen Räume zu legen sein, die sich mit dem Umfeld vernetzen sollen. Eine poröse, öffentlich zugängliche und programmierte Sockelzone bildet die Basis für mögliche Hochhausentwicklungen.

Hochhaus-Cluster Typ II:

Die Zonen entlang beider Seiten der Südosttangente definieren Verbindungsbereiche zwischen den Hochhaus-Clustern des Typs I. Die Bebauungsstrukturen weisen differenzierte punktuelle Höhenentwicklungen auf, um von der Tangente aus sichtbar zu werden. Die Höhenbeschränkung in diesem Bereich liegt bei ca. 70 m.

Grundhöhe Erdberger Mais:

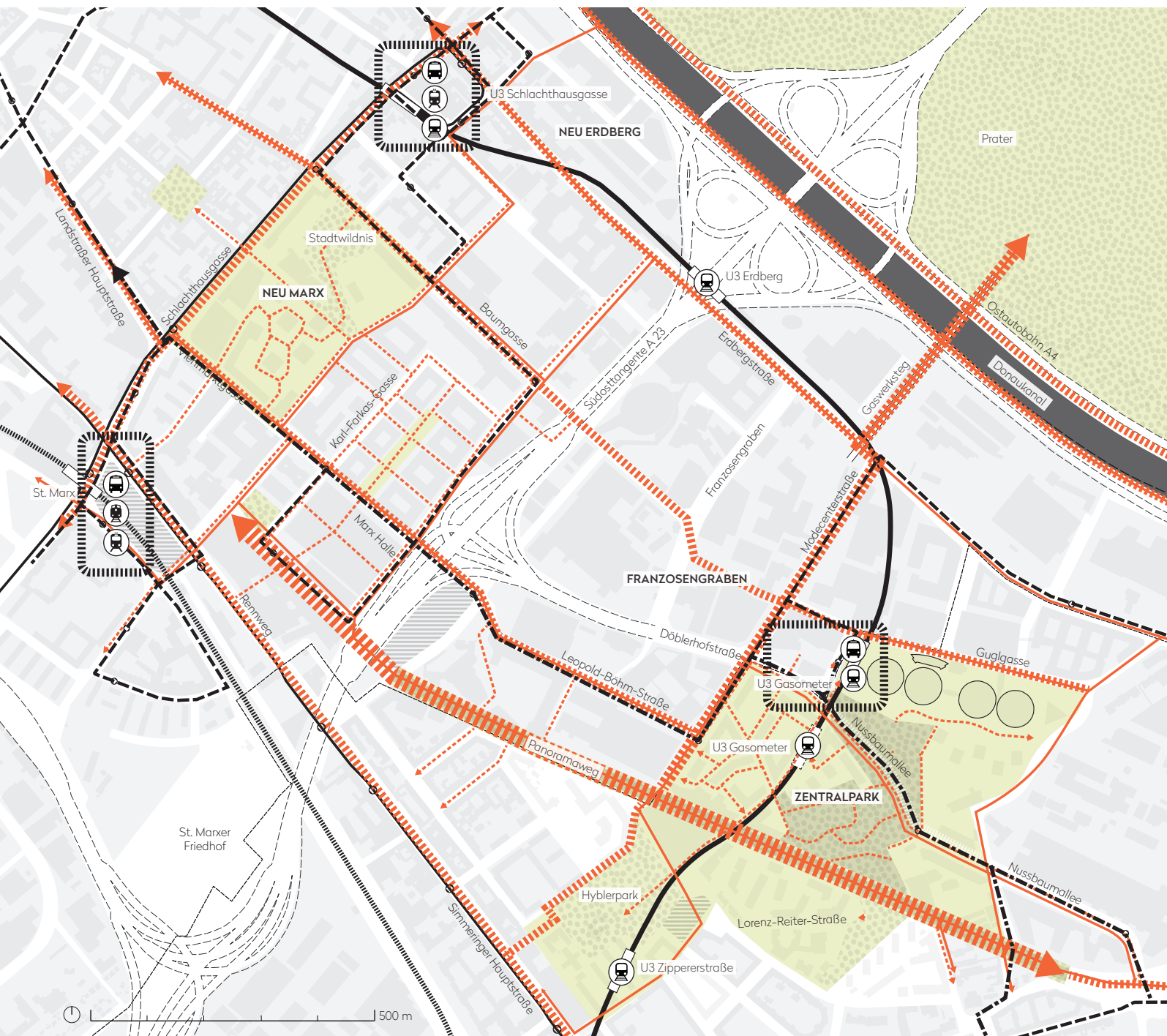
Die Höhenentwicklung der Bebauung in den übrigen Zonen wird durch eine Grundhöhe von ca. 18 bis 20 m definiert und orientiert sich somit an der Höhe der Umgebung.

Gasometer:

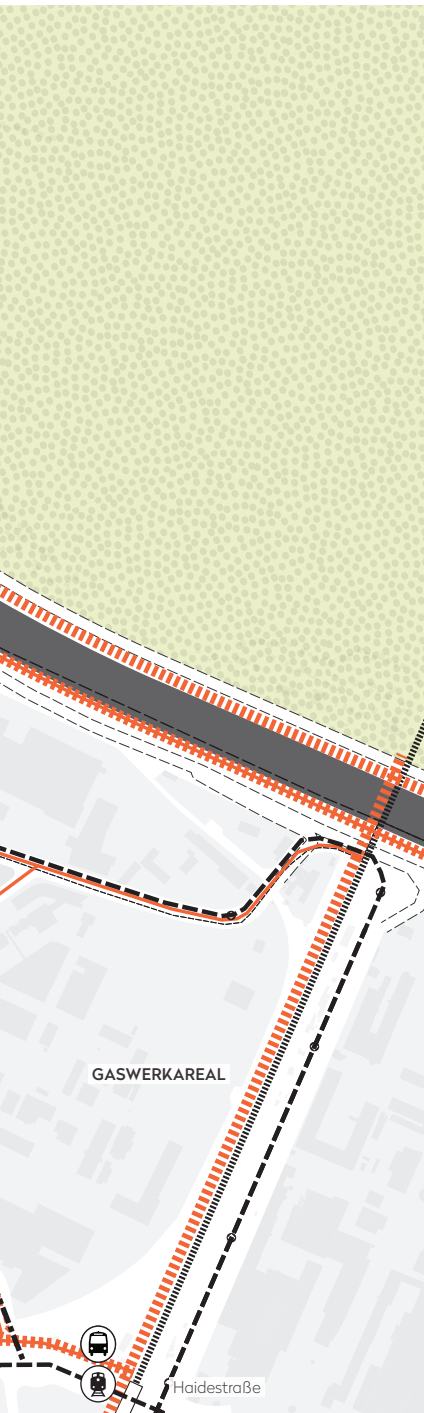
Die Gasometer stellen für das Stadtgebiet außerordentlich wichtige Merkpunkte zur Orientierung und räumlichen Identifikation dar. Die Bebauung in unmittelbarer Nähe zu den Gasometern orientiert sich hinsichtlich ihrer Höhe an der Basishöhe im Stadtgebiet, um die räumliche Dominanz der Gasometer nicht einzuschränken. Punktuell kann die Bebauung über die Basishöhe hinausragen, sollte jedoch eine Höhe von rund 35 m nicht überschreiten und die Sicht zu den Gasometern nicht beeinträchtigen.

PRINZIP 3: BEZUGSPUNKTE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHRSNETZ

Teile des Erdberger Mais müssen besser an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und miteinander verbunden werden. Zudem gilt es Lücken im Straßen- und Wegenetz zu schließen.



- | | | | | | |
|--|--------------------------------------|--|-----------------------------|--|---------------------------|
| | Baufelder | | Wichtige Freiraumverbindung | | S-Bahn |
| | Bebauung | | Wichtige Wegeverbindung | | Straßenbahn |
| | Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht | | Fußweg | | Bus |
| | Teilöffentliche Grünflächen | | Radweg | | Busverbindung herstellen |
| | Parks | | Mobilitätsknoten | | Bestehender U-Bahn-Zugang |
| | Besonderes Gebäude | | Bestehender U-Bahn-Zugang | | Geplanter U-Bahn-Zugang |
| | Bezirksgrenze | | | | |



Öffentliches Verkehrsnetz

Kurz- bis mittelfristiger Zeithorizont

Eine kurz- bis mittelfristige Maßnahme ist die Schaffung einer neuen Buslinie (Arbeitstitel: 75A). Diese Buslinie fährt in Ost-West-Richtung parallel zur bestehenden Buslinie 74A und wird über die Viehmarktgasse in das Projektgebiet hineingeführt. Die neue Buslinie hat ihre Endhaltestelle bei der U-BahnStation Gasometer. Die Buslinie 75A schafft damit eine Anbindung des Gebietes an die Innenstadt und an die U-Bahn-Linie U3. Weiters wird die Linienführung der bestehenden Buslinie 80A in Nord-Süd-Richtung optimiert. Die beiden Buslinien 75A und 80A verbinden das Zielgebiet Erdberger Mais mit dem hochrangigen öffentlichen Verkehr, der sich vorwiegend in Randlage befindet (U3, S7, S80) und erschließen wichtige Ziele außerhalb des Erdberger Mais.

Die Buslinie 75A trägt zusätzlich zu einer besseren Vernetzung des 3. Bezirks mit dem 11. Bezirk bei. Als ergänzende Maßnahme erhält die Straßenbahnlinie 71 eine neue Haltestelle Grasbergergasse. Damit wird eine Anbindung an den Forschungs- und Innovationsstandort St.Marx gewährleistet und das Gebiet südlich der S7 (HTL, Wohngebiet) besser im öffentlichen Verkehr erschlossen. Eine kurz- bis mittelfristige Maßnahme ist außerdem eine verbesserte Linienführung des 72A im Zuge der Umsetzung der Nussbaumallee als reine Bus- und Fahrradtrasse. Von zentraler Bedeutung ist die Errichtung des bereits geplanten zusätzlichen U3-Aufgangs Gasometer Süd, welcher künftig den geplanten Zentralpark und die Wohnbauten am Medwedweg an die U-Bahn-Linie U3 anschließt.

Langfristiger Zeithorizont

Als langfristige Maßnahme werden zwei neue Buslinien eingeführt. Entlang der Schlachthausgasse wird eine Buslinie (18A) als tangentiale strukturbildende Buslinie vorgeschlagen. Sie erschließt den Mobilitätsknoten St. Marx über die Schlachthausgasse und verbindet die hochrangigen Verkehrsmittel U1 und U2. Die bestehende Buslinie 74A wird künftig als radiale Buslinie ins Projektgebiet geführt. Sie verbindet die Innenstadt mit dem 3. und dem 11. Bezirk und hat ihre künftige Endstation bei der S-Bahn-Station Haidestraße. Ein weiteres Angebot wird durch die Buslinie 78A geschaffen. Sie verbindet den Mobilitätsknoten St. Marx mit den Stadtentwicklungsgebieten Eurogate und Hauptbahnhof.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

- 1 Neue Buslinie 75A (Arbeitstitel)
- 2 Optionelle Verlängerung der Linie 74A bis Rappachgasse bzw. S-Bahn-Station Haidestraße
- 3 Angepasste Linienführung der Line 80A
- 4 Neue Haltestelle der Linie 71
- 5 Kürzeres Intervall der bestehenden Line 74A

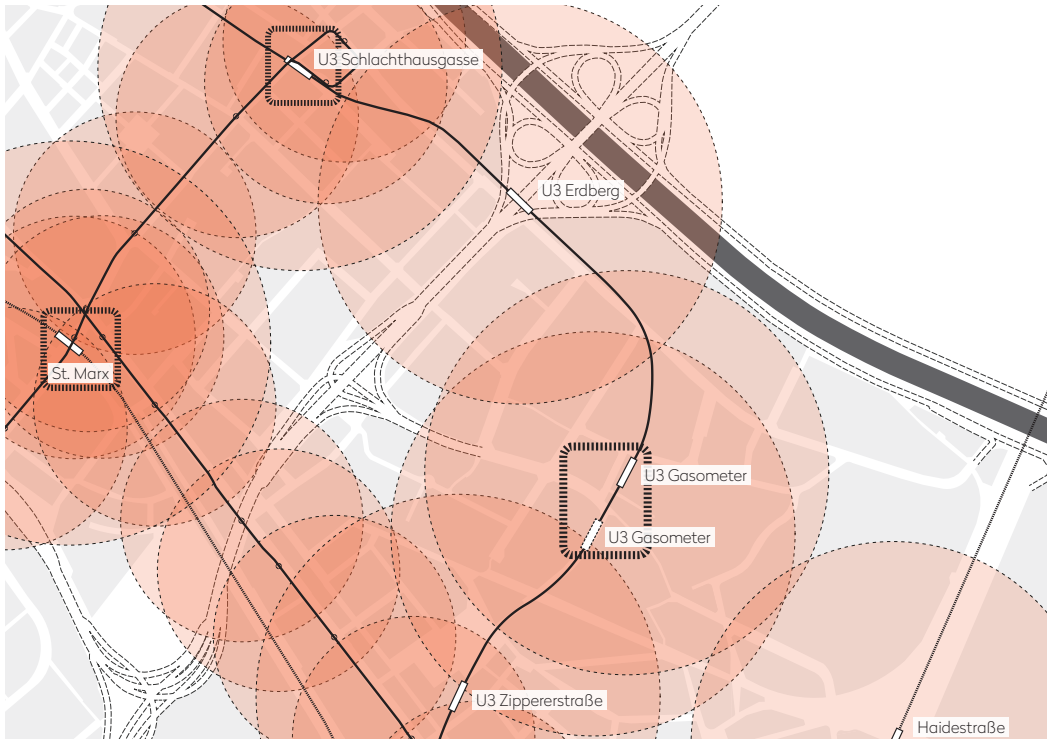


Mittel- bis langfristige Maßnahmen

- 1 Strukturbildende Buslinie 74A
- 2 Neue strukturbildende Linie 18A
- 3 Neue Buslinie mit Sammelcharakter 78A











Gute Anbindung an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn) vor allem an den Rändern des Erdberger Mais

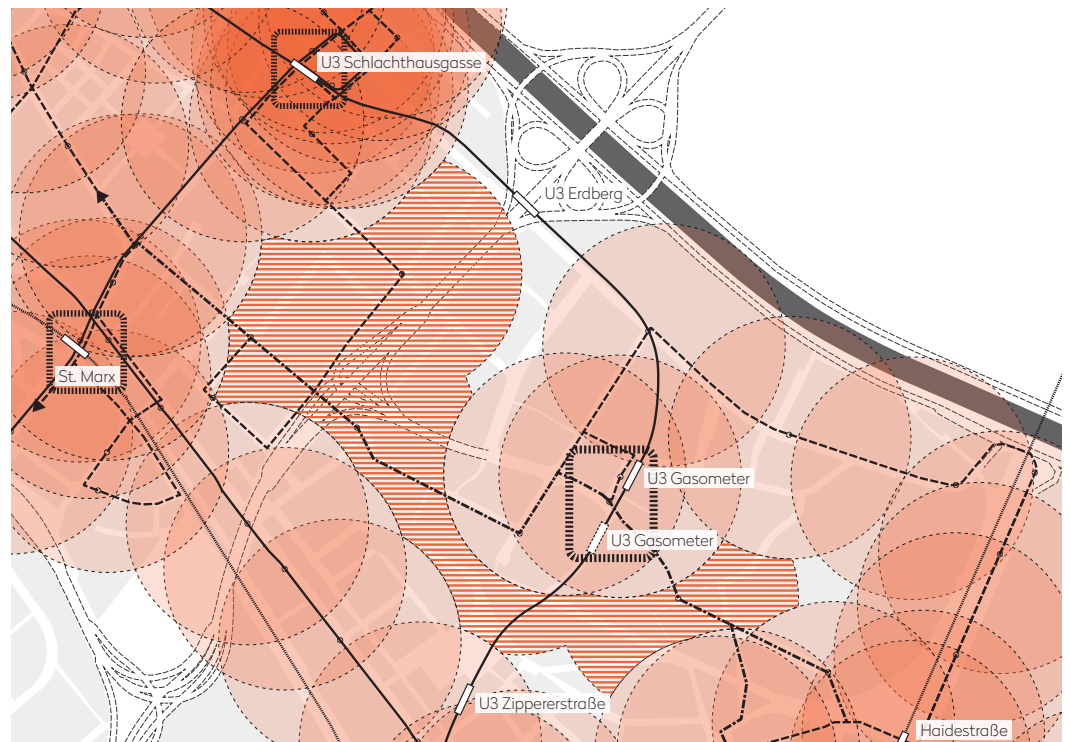


Der Erdberger Mais ist vor allem an den Rändern des Stadtgebietes durch das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz erschlossen (S-Bahn und Straßenbahn). Nur das Gasometerumfeld ist direkt an das U-Bahn-Netz angebunden (U3 Gasometer). In diesem Bereich wird die Umsetzung des zweiten Aus- bzw. Zugangs zur U3-Station Gasometer empfohlen. Diese Station würde hinkünftig den geplanten Stadtteilpark (Zentralpark) direkt an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz anbinden.

Ein Defizit hinsichtlich der öffentlichen Erreichbarkeit besteht vor allem in den inneren Bereichen des Stadtgebietes. Dies betrifft zum einen den Zentralbereich des Quartiers Neu Marx und zum anderen das Quartier Franzosengraben (Leopold-Böhm-Straße).

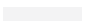
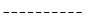

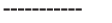



- | | | | |
|--|---------------------------|---|--------------------------|
|  | Baufelder |  | Einzugsbereich r = 500 m |
|  | Bezirksgrenze |  | Mobilitätsknoten |
|  | Bestehender U-Bahn-Zugang | | |
|  | Geplanter U-Bahn-Zugang | | |
|  | S-Bahn | | |
|  | Straßenbahn | | |

Erreichbarkeit der Busse im 300-m-Radius verbessern



Eine Voraussetzung für die Entwicklung von Neu Marx zu einem lebendigen und urbanen Quartier stellt eine verbesserte Anbindung an das Zentrum (Wien Mitte) durch den öffentlichen Verkehr dar. Ebenso soll eine verbesserte Streckenführung der Buslinie 80A zwischen Neu Marx und der U3-Station Schlachthausgasse das Quartier besser vernetzen.

Der Ausbau der radialen Busverbindung vom Zentrum über Neu Marx, den Franzosengraben bis hin zu den Gasometern und weiter über die Nussbaumallee bis hin zum Gaswerkareal könnte in Zukunft eine wichtige durchgängige Verbindung aller einzelner Teilgebiete im Erdberger Mais darstellen.

	Baufelder
	Bezirksgrenze
	Straßenbahn
	Bus
	Busverbindung herstellen
	Verbesserte Erschließung durch ÖV-Anbindung
	Einzugsbereich $r = 300\text{ m}$

Fuß- und Radwegenetz

Fußwegenetz

Das Fußwegenetz ist insbesondere in den Teilgebieten Neu Marx, Franzosengraben und dem Gasometerumfeld zu verbessern. Der künftige Zentralraum soll durch ein attraktives und schlüssiges Fußwegenetz – insbesondere dem Panoramaweg – mit dem 3. und 11. Bezirk und dem Naherholungsgebiet Prater vernetzt werden. Hierbei ist besonders darauf zu achten, dass Fußwege an wichtigen Zielen anknüpfen und es Zugangs- und Durchwegungsmöglichkeiten der öffentlich nutzbaren Grünflächen gibt. Weiters ist es notwendig, Fußwege zu den wichtigen ÖV-Haltestellen zu attraktivieren. Dies gilt entlang der Nottendorfergasse im 3. Bezirk und im Bereich des Gasometerumfeldes. Die Öffnung des Privatweges zwischen dem Franzosengraben und der Modecenterstraße für den Fuß- und Radverkehr würde zu einer Verbesserung der Durchwegung beitragen und die Zugänglichkeit zur U3-Station Gasometer verbessern.

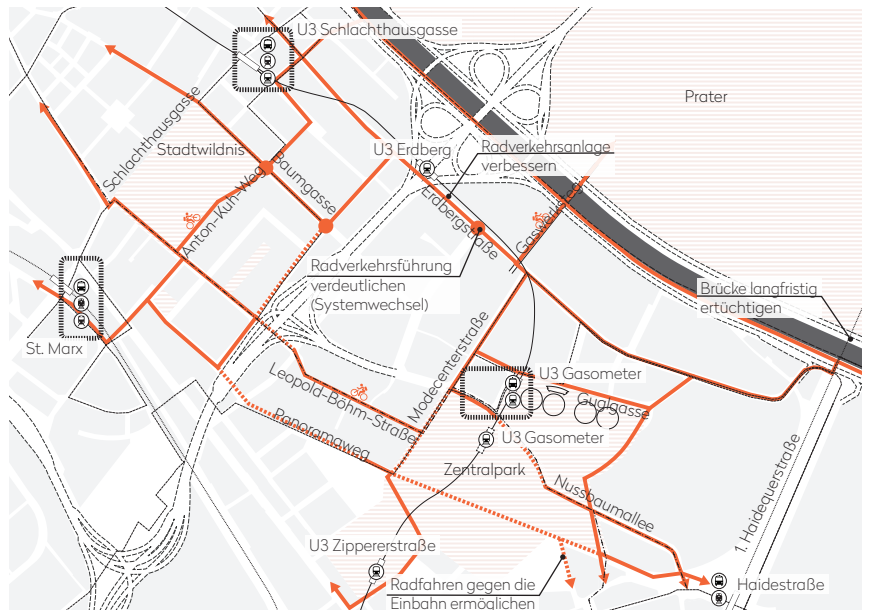
Im Hinblick auf die anstehenden Entwicklungen im Bereich des südlichen Franzosengrabens (MGC-West und MGC-Plaza) ist es notwendig, eine Fußgängerquerung beim Knoten Auffahrt Südosttangente – Döblerhofstraße – Franzosengraben zu errichten. Es queren bereits jetzt BewohnerInnen an dieser Stelle die viel befahrene Straße illegal.

Radwegenetz














Der Erdberger Mais hat ein hohes Potenzial für den Radverkehr. Es gibt bereits zahlreiche Radverkehrsanlagen, unter anderem eine attraktive Verbindung über den Gaswerksteg in den Prater. Werden fehlende Routen ergänzt und Lücken geschlossen, kann ein attraktives Radverkehrsnetz geschaffen werden. Zu ergänzen sind insbesondere Querverbindungen in den Straßen unterhalb der Südosttangente, das sind Lückenschlüsse in der Maria-Jacobi-Gasse bis zur Leopold-Böhm-Straße und der Marianne-Hainisch-Gasse bis zum Panoramaweg. Zudem ist der Panoramaweg momentan nicht für den Radverkehr befahrbar. Das liegt hauptsächlich an der nicht barrierefreien Ausgestaltung der Oberfläche. Zusätzliche Lückenschlüsse für RadfahrerInnen in Richtung Donaukanal sowie den Einkaufsstraßen Landstraßer Hauptstraße und Simmeringer Hauptstraße betreffen die Hermine-Jursa-Gasse, die Modecenterstraße im Abschnitt zwischen Franzosengraben und Panoramaweg sowie die Umsetzung der Nussbaumallee als Parkstraße für den öffentlichen und den Radverkehr. In der Baumgasse und der Erdbergstraße herrscht ein starkes Verkehrsaufkommen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen benötigt es an den Kreuzungen Baumgasse – Anton-Kuh-Weg und Baumgasse – Nottendorfergasse jedenfalls Fahrbahnnteiler, eventuell sogar Lichtsignalanlagen. Auf der Erdbergstraße, zwischen Nottendorfergasse und Franzosengraben, wird der Radfahrstreifen teilweise von Autos verparkt und ist damit für RadfahrerInnen unbefahrbar. Zudem ist der Systemwechsel an der Kreuzung Franzosengraben – Erdbergstraße nicht eindeutig nachvollziehbar. Dieser Straßenabschnitt bedarf Verbesserungen hinsichtlich einer klaren und attraktiven Führung für den Radverkehr.

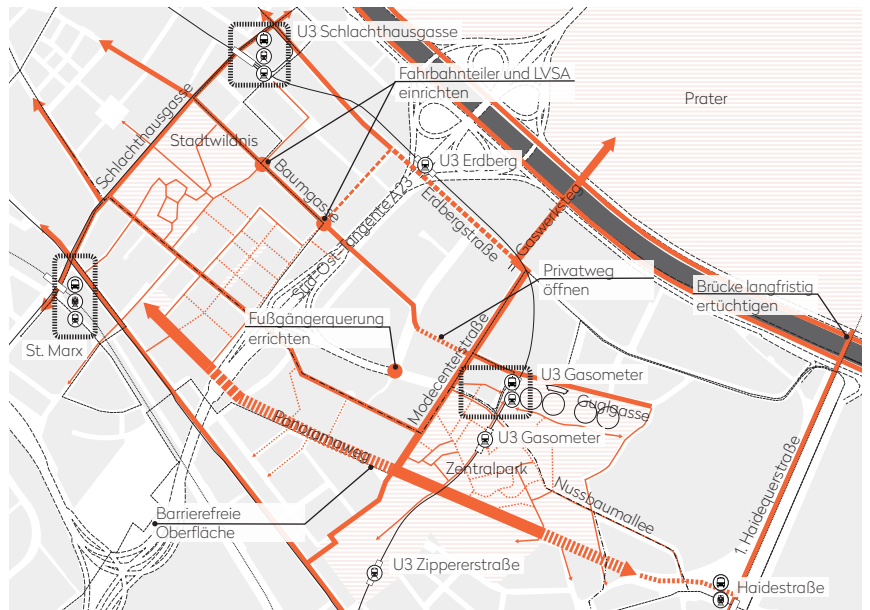
Maßnahmen Radwegenetz

-  Baufelder
-  Bezirksgrenze
-  Freiraum
-  Wichtige Freiraumverbindung
-  Wichtige Wegeverbindung
-  Fußwege
-  Verbindung herstellen
-  Querungen verbessern
-  Mobilitätsknoten
-  Bestehender U-Bahn-Zugang
-  Geplanter U-Bahn-Zugang
-  S-Bahn
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Busverbindung herstellen



Maßnahmen Fußwegenetz

-  Baufelder
-  Bezirksgrenze
-  Freiraum
-  Radwege
-  Verbindung herstellen
-  Querungen verbessern
-  Mobilitätsknoten
-  Bestehender U-Bahn-Zugang
-  Geplanter U-Bahn-Zugang
-  S-Bahn
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Busverbindung herstellen



Straßennetz, KFZ-Verkehr

Ruhender Verkehr

Aufgrund der hohen Attraktivität für informelles Park&Ride im öffentlichen Straßenraum im Umfeld der Stationen der Linie U3 wird eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte Gebiet des Erdberger Mais empfohlen. Ein abgestimmtes Vorgehen des 3. und 11. Bezirks ist erforderlich.

KFZ-Verkehr

Zukünftig soll der KFZ-Hauptverkehrsstrom entlang der Hauptstraße B fließen. Dafür wird an der Kreuzung Franzosengraben – Erdbergstraße ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen eingeführt, der die KFZ-Route über die Modecenter- und Döblerhofstraße entlasten soll. Der derzeitige „Schleichweg“ Döblerhofstraße – Modecenterstraße – Guglgasse – Erdbergstraße soll unterbunden werden, indem die Guglgasse im Straßenabschnitt Modecenterstraße – Paragongasse als Sackgasse ausgestaltet wird.

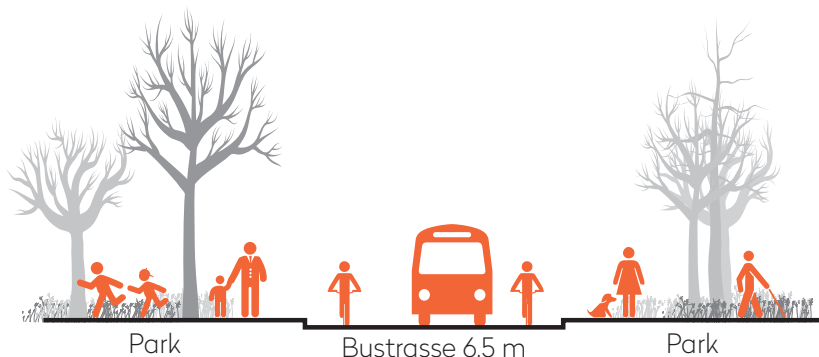
Da die Hauptstraße B über die Route Erdbergstraße verläuft und die Nussbaumallee im Bereich des Zentralraums keine unmittelbare Erschließungsfunktion hat, wird der KFZ-Verkehr – ausgenommen der öffentliche

Verkehr – nicht durch den Zentralpark geführt. Im Falle einer Öffnung der Nussbaumallee für den KFZ-Verkehr wäre eine Dosierung des KFZ-Verkehrs aufgrund der direkten Verbindung zur A 23 schwer zu bewerkstelligen und der Zentralpark würde durch diese Straße „zerschnitten“.










Es wird daher empfohlen, die Nussbaumallee im Bereich des Zentralparks als „Parkstraße“ für den öffentlichen und den Radverkehr zu konzipieren, um eine bestmögliche Integration der Straße mit dem geplanten Zentralpark zu erreichen. Eine Baumallee und begleitende Gehsteige sind nicht geplant. Die Gehwege können abgerückt von der Fahrbahn im Park angelegt werden. Über die Otto-Herschmann-Gasse soll der KFZ-Verkehr kontrolliert mittels einer Verkehrslichtsignalanlage auf die Erdbergstraße geführt werden. Damit kann auch eine gute Verkehrsanbindung des Wiener Netze Areal sichergestellt werden. Langfristig wird eine Auffahrt auf die Ostautobahn A 4 in Richtung Flughafen empfohlen.

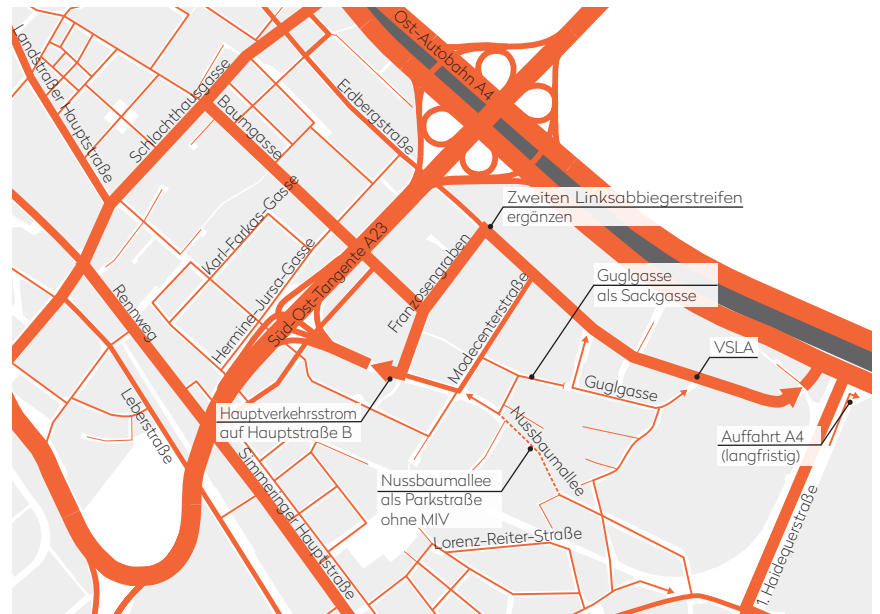
Eine Zufahrt nach Neu Marx für den KFZ-Verkehr über die Viehmarktgasse ist nicht vorgesehen und jedenfalls zu unterbinden (Fahrverbot und zusätzliche Ampelregelung).

Die Nussbaumallee als Parkstraße

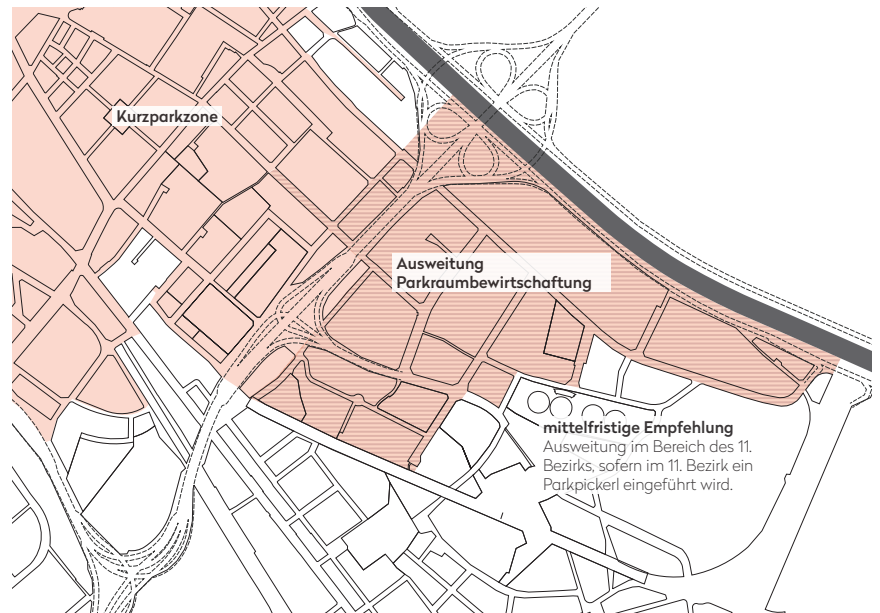


Maßnahmen Straßennetz

-  Baufelder
-  Bebauung
-  Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht
-  Bezirksgrenze
-  Autobahn
-  Hauptstraßen
-  Sammelstraßen
-  Erschließungsstraßen
-  Wohnstraßen

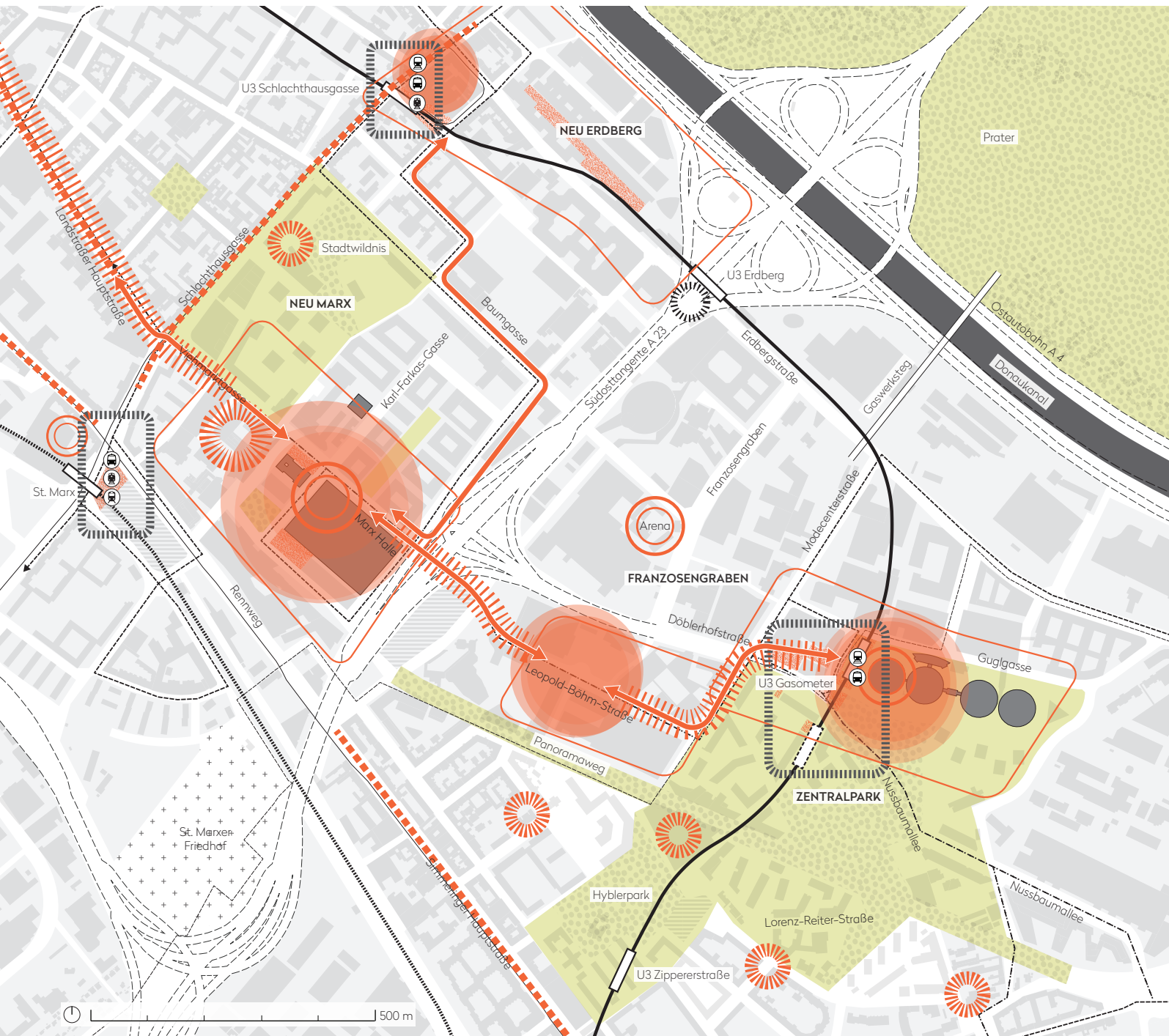


Ruhender Verkehr

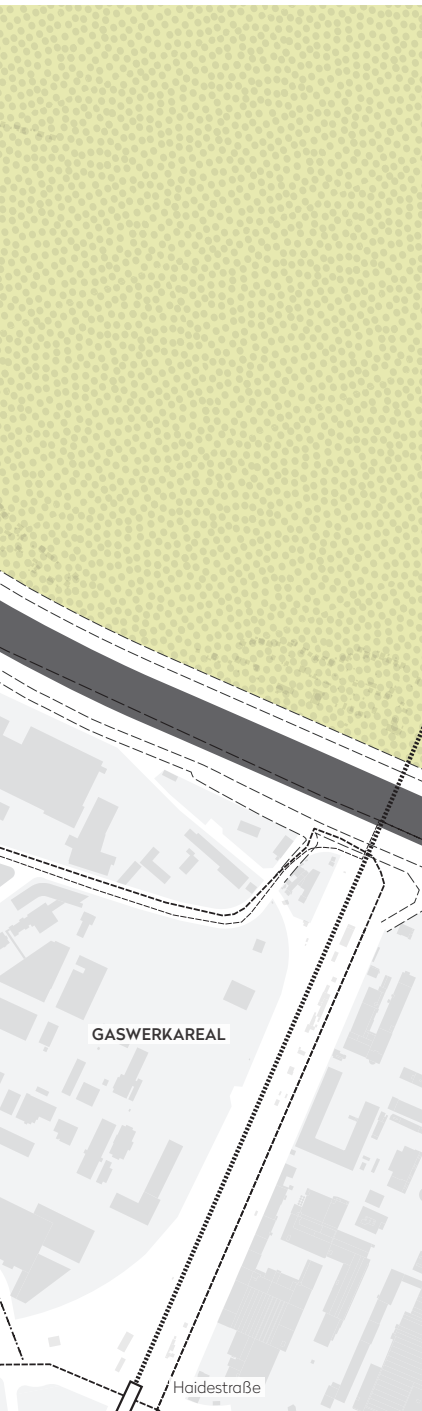


PRINZIP 4: STARKE ZENTREN UND NEUE QUARTIERE

Lokale Zentren werden gestärkt und über bestehende Bezugsräume werden einzelne Quartiere und Stadtteile verknüpft! Räumlich-funktionalen Barrierewirkungen wird entgegengewirkt.



- | | | | | | |
|--|--------------------------------------|--|--|--|---------------------------|
| | Baufelder | | Mögliche neue urbane Freifläche | | Bestehender U-Bahn-Zugang |
| | Bebauung | | Kultur- und Handelsstandort | | Geplanter U-Bahn-Zugang |
| | Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht | | Lokales Zentrum | | S-Bahn |
| | Besonderes Gebäude | | Bildungsstandort (Schule, Hochschule) | | Straßenbahn |
| | Bezirksgrenze | | Straße mit lokaler Versorgungsfunktion | | Bus |
| | Autobahn | | Verbindung herstellen | | Busverbindung herstellen |
| | Quartier | | Mobilitätsknoten | | |



Eingestreut in einen Stadtteil aus ganz unterschiedlichen Strukturen findet man Relikte einer anderen Zeit. Die einstige Rinderhalle, die heute als Veranstaltungsort dient, die ehemaligen Gasometer, die als Wohn- und Dienstleistungsstandort uminterpretiert wurden, sowie die noch heute erhaltene Logik, im Erdberger Mais vorrangig großbetriebliche Einrichtungen anzusiedeln: Bis heute ist die Geschichte des Standortes in der alltäglichen Wahrnehmbarkeit des Stadtteils präsent.

Dazwischen finden sich noch Reste der überkommenen Auenlandschaft, Brachen und Abstandsflächen, Lagerhallen und Unternehmenssitze, genauso wie Wohn- und Bürobauten. Das heutige Bild des Erdberger Mais entspricht einem fragmentierten Mix unterschiedlichster Nutzungen, Maßstäbe, Zeitschichten und Raumqualitäten. Welcher Umgang lässt sich mit diesen historischen Strukturen und dem industriellen Erbe finden? Welche Zentrenstrukturen müssen geschärft und neu aufgeladen werden?

Aufgrund der vorrangigen Nutzung als Betriebsstandort leben in den zentralen Bereichen des Erdberger Mais (noch) keine BewohnerInnen. Zu beobachten ist jedoch eine Veränderung dieser räumlich stark getrennten Nutzungsverteilung: Die gewerblich genutzten Zonen werden immer häufiger von Wohnquartieren „durchsetzt“, die wie Inseln wirken. Mit der aktuellen und zukünftigen Entwicklung von solch insularen Wohnquartieren in Teilbereichen wird die Wohndichte ebenso zunehmen.

Die Gasometer City stellt ein bedeutendes Stadtteilzentrum mit Handelsstrukturen sowie breitem Freizeitangebot dar. Die Arena ist im Gebiet ein etabliertes und identitätsstiftendes Kulturzentrum. Das Quartier Neu

Marx birgt durch die Marx Halle großes Potenzial, sich als kreatives und kulturelles Zentrum zu etablieren. Bedeutende Geschäftsstraßen als Versorgungsinfrastrukturen finden sich nur an den Rändern des Gebietes. Schwer erkennen lässt sich ein System hinsichtlich der Zentrenstrukturen.

Durch die hohe Entwicklungsdynamik entstehen aber auch neue stadträumliche Prägnanzen, neue Architekturen, die neue Orientierungspunkte im Stadtgebiet darstellen.

So muss es das Ziel sein, auch neue Stadtviertel enger mit bestehenden Strukturen in Bezug zu setzen. Gerade diese historischen Bezüge können hier, in diesem sich dynamisch verändernden Stadtteil, für Orientierung sorgen. Umso relevanter scheint es, diese Strukturen als lokale Ankerpunkte wieder deutlicher herauszuschälen. Auch die Wechselwirkung zwischen neuen Stadtteilen und neuen Zentren ist aktiv zu gestalten, um einen bestmöglichen Mehrwert für bestehende und neue Zentren und Stadtteile zu erzeugen. Ziel ist es, ein gut aufeinander abgestimmtes Zentrengefüge aufzubauen, innerhalb dessen unterschiedliche Zentrentypologien räumlich und programmatisch aufeinander abgestimmt sind und ein Netzwerk für alle weiteren Entwicklungen aufspannen.

1 Lebendiges urbanes Quartier Neu Marx

Unter dem Namen Neu Marx ist im 3. Wiener Gemeindebezirk ein wachsender Standort für Medien, Forschung, Technologie und Kreativwirtschaft entstanden. Die Entwicklungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, es stehen noch Flächen zur Standortentwicklung zur Verfügung.

Ziel ist es, hier einen unverwechselbaren Standort mit überregionaler Strahlkraft zu entwickeln. Aktuell sind rund 7.000 Menschen hier beschäftigt. Zukünftig sollen es rund 15.000 sein, die hier arbeiten und auch wohnen werden.

Es zählt zu den Kernbestandteilen der Wiener Stadtentwicklung, welche die Bündelung der Wachstumskräfte im Inneren der Stadt verfolgt, dafür Sorge zu tragen, dass Arbeiten und Wohnen, dass gewerbliche Nutzungen und Wohnnutzungen in der wachsenden Stadt in ein neues, urbanes Zusammenspiel treten. Dieses Ziel verlangt besondere organisatorische und gestalterische Kreativität. Die weitere Entwicklung des Standortes Neu Marx kann zu einem wichtigen Erprobungsfeld dieses Gestaltungswillens werden.

Die Stadtplanung kann durch Standortvorgaben und Nutzungsverknüpfungen für eine städtische Atmosphäre sorgen, die als Stimulanz für kreative Prozesse wirkt. Dafür müssen neue, dichte, von Wohn- und Kulturnutzungen durchzogene Quartiere entwickelt werden. Das Quartier Neu Marx bietet hierzu besondere Bedingungen. Die bereits am Standort vorhandenen Nutzungen bergen das Potenzial für die Etablierung weiterer städtischer Nutzungsbausteine im Spannungsfeld von Unternehmen der Freizeit-, Kultur- und Kreativwirtschaft, Dienstleistungs- und Forschungseinrichtungen mit zusätzlichen Bausteinen des Wohnens. Insbesondere auf der Fläche Karl-Farkas-Gasse 1 kann eine neue

Art eines städtischen Quartiers entstehen, das auch unterschiedliche Formen und Angebote künftigen Lebens und Arbeitens in der städtebaulichen Organisation und der Gestaltung berücksichtigt.

Besonderes Augenmerk ist auf die Entwicklung von aktiven Erdgeschoßzonen im Quartier zu legen. Im Sinne von „urbanen Nutzungen“ können diese Flächen für Handel, Dienstleistungen, soziale und kulturelle Einrichtungen oder etwa auch punktuelle Wohnfolgeeinrichtungen genutzt werden. Um eine hohe Flexibilität für unterschiedliche Bedarfe und Nutzungen zu ermöglichen, sind entsprechende Raumhöhen zu berücksichtigen.

2 Die Marx Halle als pulsierendes Zentrum

Historischer Kern des Standortes ist die ehemalige Rinderhalle, die aktuell für unterschiedlichste Events, Festveranstaltungen und Konzerte zwischengenutzt wird. Die Halle birgt ein besonderes Potenzial, zum pulsierenden Zentrum von Neu Marx zu werden und einen wichtigen Beitrag zur Standortentwicklung verfügbarer Flächen in der Umgebung zu leisten. Ziel sind die Öffnung der Marx Halle und ihre Einbeziehung in die Entwicklung des gesamten Standortes für kleinteilige Nutzungen: eine urbane Mischung an Kultur- und Kreativwirtschaft, Start-ups, Dienstleistungen, Gewerbe, kleingewerbliche Nutzungen, Gemeinschaftsbereiche, Sport- und Spielflächen u.v.m. Die Aktivierung der Halle soll somit zur Belebung des Standortes beitragen.

3 S-Bahn-Station St. Marx

Die bestehende S-Bahn-Station St. Marx wird in Zukunft nicht nur Haltestelle sein, sondern kann als lokales Zentrum den Bezug zwischen den einzelnen Quartieren Eurogate, Neu Marx

und Wildganshof herstellen.

Auf der Seite des Eurogates werden mit der Erweiterung des Wohnquartiers zum Rennweg urbane Qualitäten geschaffen: ein Quartiersplatz mit Handelseinrichtungen und direktem Zugang zur S-Bahn befindet sich in Bau. Ebenso wird die Entwicklungsfläche, welche sich direkt beim östlichen Ausgang der S-Bahn-Station befindet, einem neuen städtebaulichen Konzept zugeführt und entwickelt. Auch hier können Zentrenfunktionen entstehen und damit eine Gelenkstelle zum Quartier Neu Marx geschaffen werden. Dementsprechend muss das künftige städtebauliche, architektonische und freiraumbezogene Angebot in Typologie und Programmatik auf diesen räumlichen Schwerpunkt Bezug nehmen (siehe auch Standortprofil Neu Marx, S. 128 f.).

4 Stadtteilzentrum TownTown/Neu Erdberg

Das Stadtquartier TownTown in Neu Erdberg, welches direkt mit der U-Bahn in nur wenigen Minuten vom Stadtzentrum aus zu erreichen ist, sollte – als „Stadt in der Stadt“ konzipiert – wichtige Zentrenfunktionen für den Stadtteil Erdberg übernehmen.

Im Zentrum des Quartiers liegt die überhöhte „Piazza“, die als Nahversorgungs- und Erholungsraum geplant wurde, jedoch bis heute ihrer Funktion nicht zufriedenstellend gerecht werden konnte. Aufgrund des geringen Nutzungsspektrums entspricht TownTown weniger einem Stadtteilzentrum als einer stark monofunktionalen Stadtstruktur – einem Büro- und Dienstleistungszentrum an der Achse zwischen City und Flughafen.

Defizite bestehen hinsichtlich programmatischer Dichte und Durchmischung, welche städtischen Räumen Urbanität verleihen. Das Resultat ist ein Quartier, in dem sich das Leben vorrangig an den Büroarbeitszeiten orientiert.

Nördlich von TownTown, auf der dem Donaukanal zugewandten Seite, sind mit den Wohntürmen „Triiiple“ rund 1.000 Wohneinheiten im Entstehen, welche über Stege direkt mit der „Piazza“ von TownTown verbunden sein werden. Die programmatische Erweiterung um die Nutzung von Wohnen sowie die Ergänzung von Nahversorgungseinrichtungen werden dem Quartier die fehlende Durchmischung und Belebung verleihen und somit Neu Erdberg zum Stadtteilzentrum aufwerten.

5 Ganzheitliche Entwicklung des Quartiers Franzosengraben

Besonders dieses Teilgebiet des Erdberger Mais ist durch industrielle/gewerbliche Nutzungsstrukturen geprägt. Damit verbunden ist auch ein großmaschiges Straßen- und Wegenetz, welches sich stark am motorisierten Verkehr orientiert.

Mit der Entstehung neuer Wohnquartiere – beispielsweise in der Leopold-Böhm-Straße sowie allgemeinen Entwicklungsabsichten Richtung Wohnnutzung an anderen Standorten im Franzosengraben – zeichnet sich ein funktionaler Wandel ab. Damit verknüpft stehen veränderte Bedürfnisse und Anforderungen an ein urbanes, lebenswertes Quartier – auch im Hinblick auf ein alltagstaugliches Wegenetz – für die zukünftigen BewohnerInnen und NutzerInnen.

Die insularen Entwicklungen und die damit einhergehenden Veränderungen im Stadtteil bedürfen eines integrierten, ganzheitlichen planerischen Vorgehens, um dem Anspruch an urbane Qualitäten auch zukünftig gerecht werden zu können. Um hier die einzelnen Entwicklungsabsichten bestmöglich zu koordinieren und konkrete Projekte in einen soliden Rahmen zu setzen, soll das Quartier Franzosengraben immer in Bezug auf seine Umgebung betrachtet werden. In diesem Zusammenhang stehen auch die

Entwicklungsabsichten im Vorfeld des Gasometers, das Gate 2 sowie die Entwicklungen in der Modecenterstraße/Döblerhofstraße. Es wird empfohlen, die Absichten im Rahmen eines qualitätssichernden und nachvollziehbaren städtebaulichen Verfahrens zu schärfen.

6 Arena

Seit den 1980er-Jahren gilt die Arena als ein für die gesamte Stadt Wien etabliertes Kulturzentrum. Das Veranstaltungszentrum mit mehreren Bühnen, einem Open-Air-Kino und Lokalen hat eine große Magnetwirkung.

Eingestreut zwischen großdimensionierten Lager- und Kühlhallen sowie anderen gewerblich genutzten Großstrukturen wirkt das Gebäudeensemble als eines von vielen bauhistorischen Relikten wie ein Fremdkörper im heterogenen Stadtgefüge.

Bei weiteren Entwicklungen in der Umgebung der Arena gilt es darauf zu achten, bei der Erschließung, der Anbindung sowie der Schaffung von entsprechenden Qualitäten im öffentlichen Raum Bezug zur zentralen Funktion der Arena zu nehmen.

7 Lokales Zentrum Gasometer

Durch die Revitalisierung und die infrastrukturelle Aufwertung zur „Gasometer City“ trugen die Gasometer – über eines der spektakulärsten und prominentesten Modellprojekte der Wiener Stadtplanung hinaus – als maßgebliches Impulsprojekt zu sämtlichen Entwicklungen im Erdberger Mais bei. Neben einem Schwerpunkt an Wohnnutzungen übernehmen die Gasometer wichtige Funktionen für Versorgung, Freizeit, Kultur, Handel und Bildung und gelten somit als etabliertes Stadtteilzentrum.

Mit einem künftig geplanten zweiten U-Bahn-Ausgang der Linie U3 im Medwedweg, der Anbindung an das Buslinien- und Radwegenetz,

dem geplanten Zentralpark, der Nussbaumallee als Parkstraße sowie den geplanten Projekten im Gasometerumfeld und dem damit verbundenen Zuzug von Bewohnerinnen und Bewohnern wird die Bedeutung der Gasometer als Stadtteilzentrum stark zunehmen. Empfohlen wird eine stadträumliche Ausformulierung einer Entreesituation vor den Gasometern, inklusive der Betrachtung der angrenzenden Straßenräume, die diesem zentralen, hochrangig erschlossenen Zentrum gerecht wird (siehe auch Standortprofil Zentralraum, S. 111 f.).

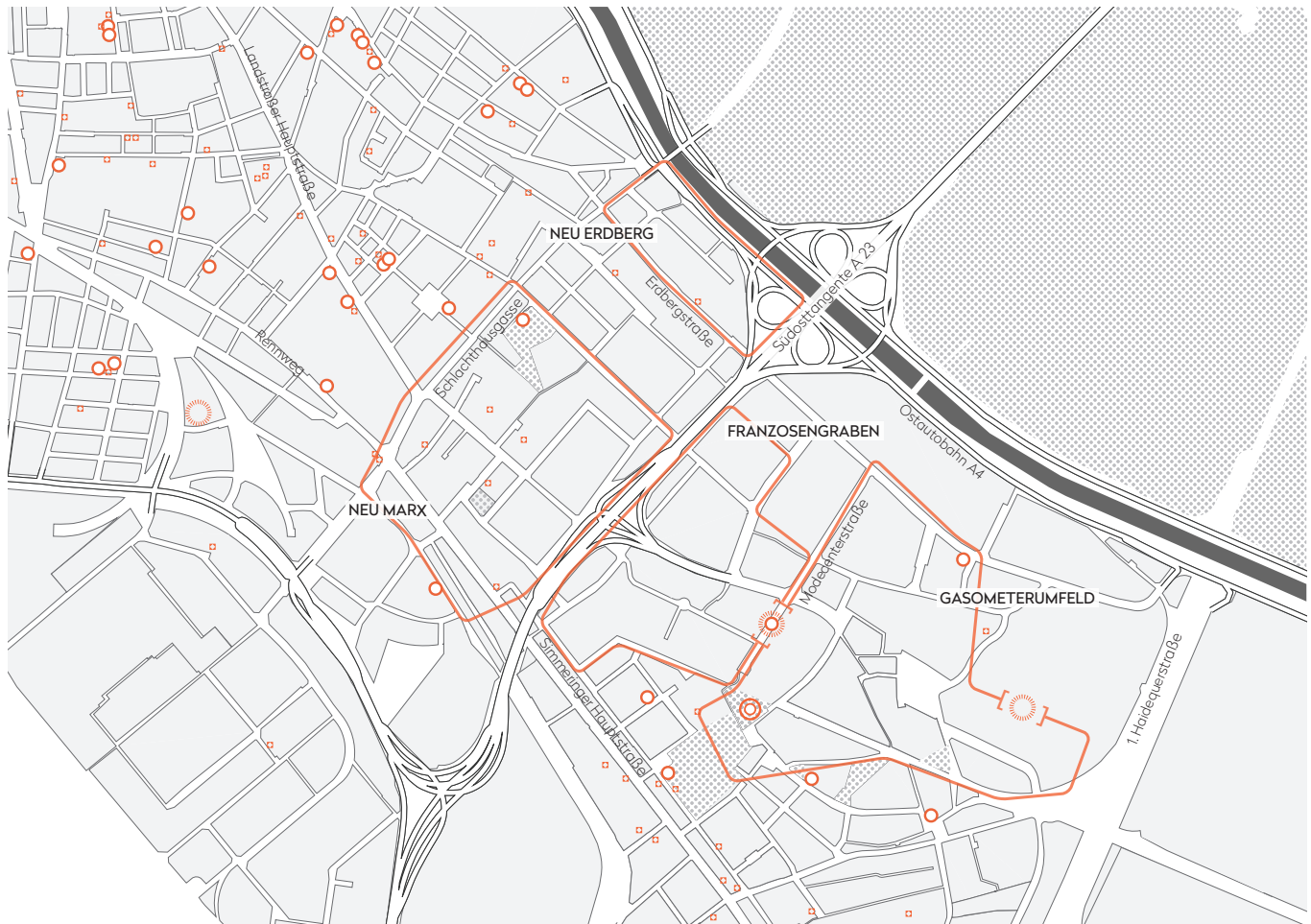
Unten: Piazza im Stadtteilzentrum TownTown in Neu Erdberg
Rechts: Gasometer A (linkes Bild) und Arena (rechtes Bild)










Soziale Infrastruktur

Städtisches Wachstum bedeutet auch, dass neue Bedarfe im Bereich der sozialen Infrastruktur entstehen. In den hier angeführten Berechnungen wurden Abschätzungen für den Bedarf an Volksschulklassen vorgenommen, um eine Orientierungshilfe zu geben. In enger Zusammenarbeit mit der Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Bauten und Technik, Geschäftsstelle Infrastruktur, konnte festgestellt werden, dass die Stadt Wien hier bereits Vorsorge für das anstehende Wachstum im Erdberger Mais getroffen hat. Ein möglicher Volksschulneubau im Franzosengraben oder Gasometerumfeld, der Bildungscampus Eurogate und ein Bildungscampus im Gasometerumfeld stellen Ressourcen dar, um den entstehenden Bedarfen an Bildungseinrichtungen gerecht zu werden.



-  Bildungscampus
-  Möglicher Volksschulneubau Franzosengraben oder Gasometerumfeld
-  Möglicher neuer NMS-Standort
-  Volksschule Bestand
-  Kindergarten Bestand

Annahme:
1 VS-Klasse je 180 (-200) WE

Raum	Wohn- einheiten	Berücksichtigt durch Infrastruktur- kommission	resultie- rende Wohn- einheiten	Bedarf Volksschul- klassen
Neu Erdberg	750	*	*	*
Neu Marx	–	–	–	–
Franzosengraben	560	480	80	0
Gasometerumfeld	880	800	80	0

Bedarfsberechnung für Projekte in Bau bzw. vor Baubeginn

Für Projekte in Bau bzw. vor Baubeginn besteht kein zusätzlicher Bedarf an Volksschul-
klassen. Die resultierenden 80 Wohneinheiten aus den Räumen Franzosengraben und
Gasometerumfeld werden in keiner eigenen Volksschulklasse abgebildet.

Raum	Wohn- einheiten	Berücksichtigt durch Infrastruktur- kommission	resultie- rende Wohn- einheiten	Bedarf Volksschul- klassen
Neu Erdberg	–	–	–	–
Neu Marx	320	**	**	1
Franzosengraben	1.200	–	1.200	7
Gasometerumfeld	550–880	–	550–880	3–5

Bedarfsberechnung für Projekte im Widmungsverfahren

Für die Projekte im Widmungsverfahren errechnet sich ein Bedarf von 11 bis 13 Volksschul-
klassen. Diese Spannweite ist auf das Projekt Gate 2 im Gasometerumfeld zurückzuführen.
Dieses Projekt ist als nutzungsneutrales Gebäude konzipiert und könnte sowohl als
Bürohochhaus als auch als Wohnhochhaus umgesetzt werden. Weitere Planungsschritte
werden hier Klarheit bringen.

Anmerkungen

* Der Bedarf an sozialer Infrastruktur für 800 Wohnungen des Projekts Triiiple wird im Rahmen
eines städtebaulichen Vertrags organisiert.

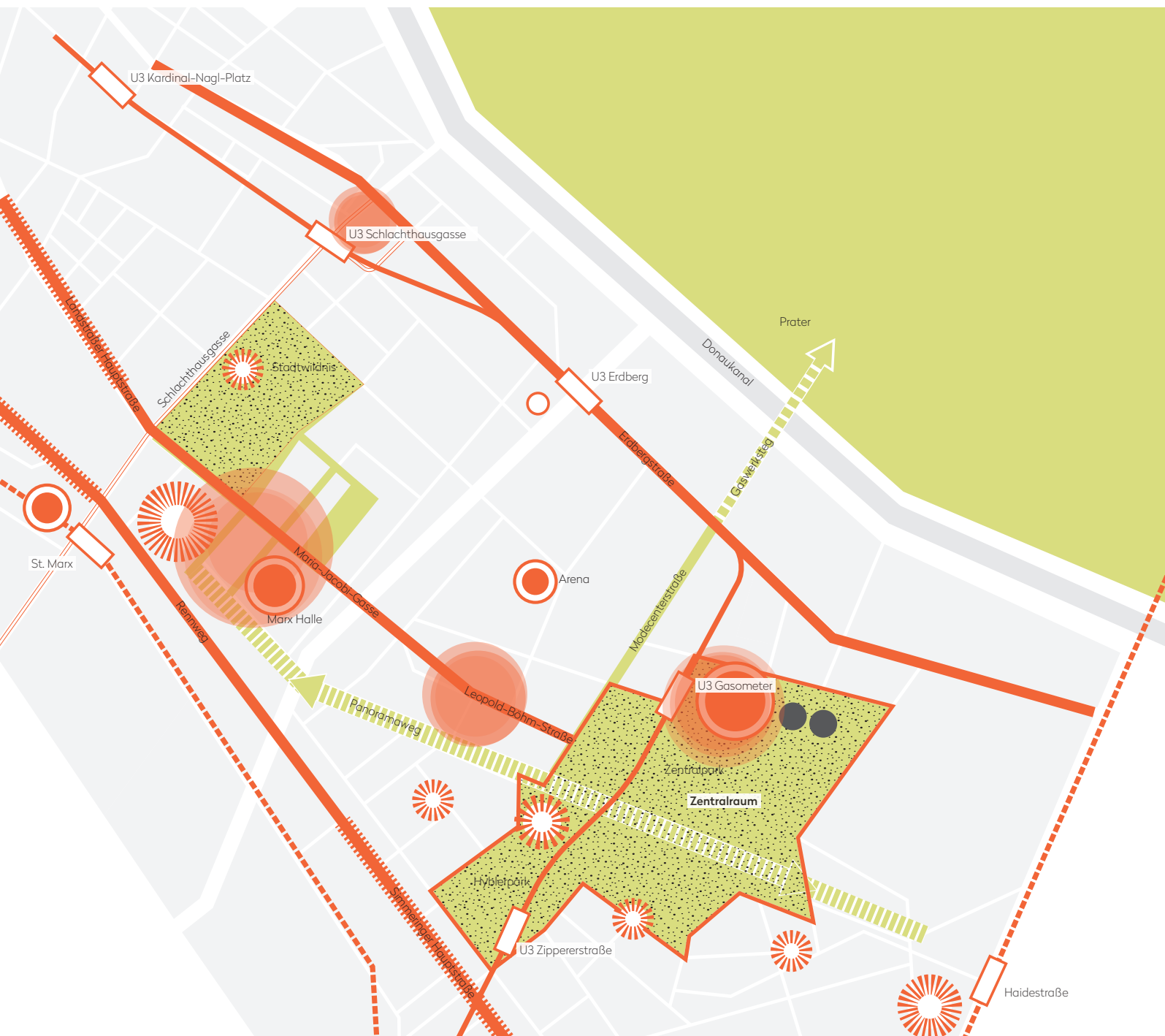
** Rund ein Drittel des Bedarfs ist bereits durch die Infrastrukturkommission berücksichtigt.

GESAMTSTRUKTUR ERDBERGER MAIS

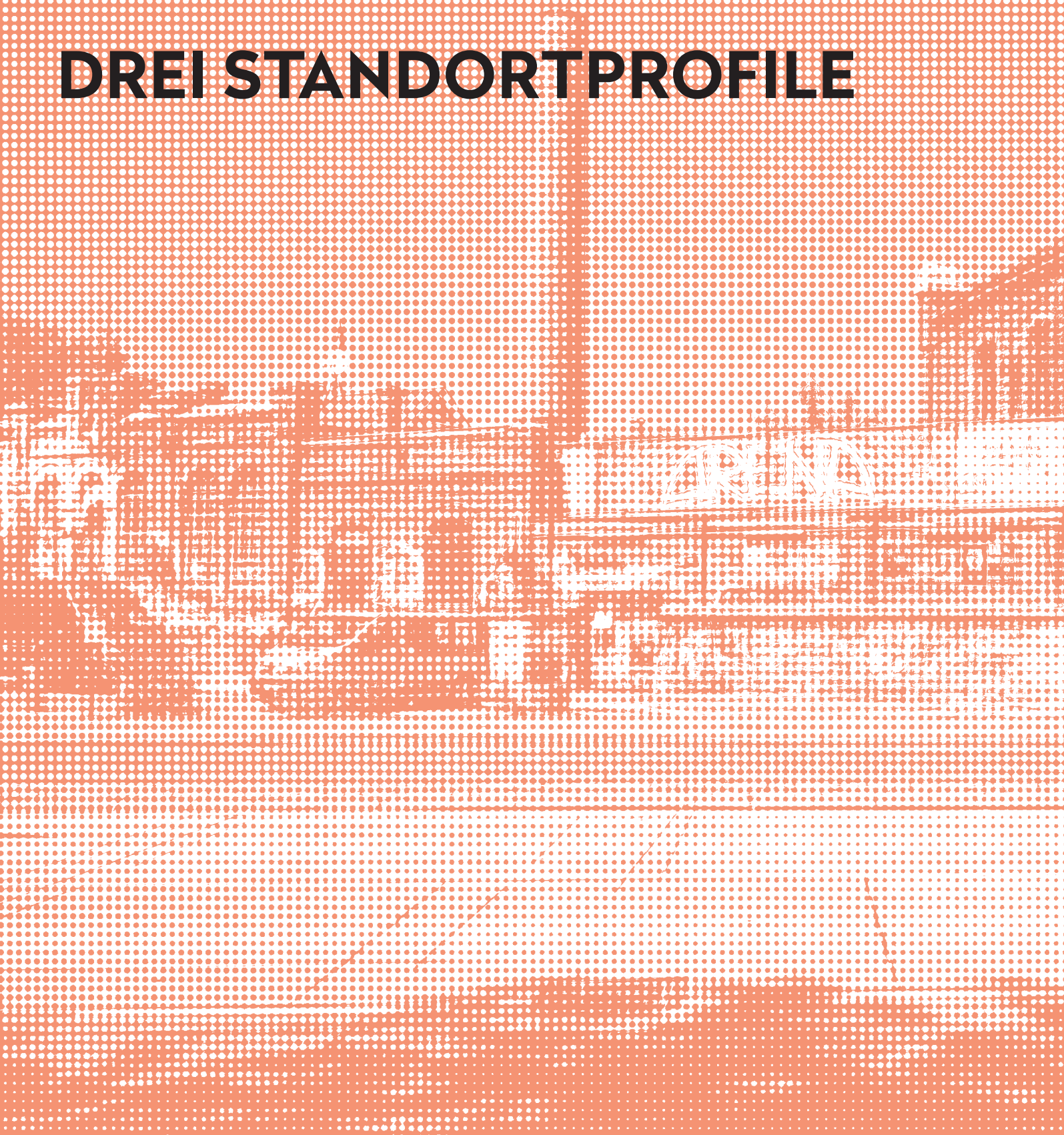
um alle Vorhaben im Stadtgebiet aufeinander abzustimmen




-
-  Internationaler Busterminal
 -  Straßenbahn
 -  U-Bahn
 -  S-Bahn
 -  Kultur- und Handelsstandorte
 -  Bildungsstandorte
 -  Lokale Zentren
 -  Zentrenstrukturen
 -  Hauptachsen
 -  Anbindung zum Prater
 -  Wichtige Grünachse
 -  Grünraum



DREI STANDORTPROFILE



The background of the page is a halftone pattern of small dots. Overlaid on this pattern is a grayscale image of a city skyline. The most prominent feature is a tall, modern skyscraper with a distinctive top section, resembling the One World Trade Center. To its left, there are several shorter, older buildings with classical architectural features like windows and cornices. In the foreground, there is a wide, flat area that appears to be a plaza or a road, with some faint lines suggesting a grid or walkways. The overall tone is professional and urban.

Neue Vorhaben müssen einen Mehrwert für das Bestehende und einen Beitrag zur Aufwertung des Stadtteils leisten. Mit dem Strategieplan sollen die Weichen gestellt werden.



STANDORTPROFIL 1: ZENTRALRAUM

Ein zusammenhängender Zentralpark

„Entschleunigungsraum“

Wenn man vom U-Bahn-Ausgang Gasometer entlang der mit Bauzäunen eingegrenzten Brachfläche geht, bietet der Medwedweg einen der möglichen Zugänge in diese „Landschaft“. Niemand würde erahnen, welch einzigartiger Raum sich in so unmittelbarer Nähe zur Gasometer-City befindet. Der Zentralraum lässt sich als kleindimensionierter „Landschaftspark“ beschreiben, dessen Zonierung der Grundstücke auf die landwirtschaftlichen Flurstrukturen aus der Vergangenheit zurückzuführen ist. Hier endet das Urbane, das Städtische. Hier beginnt ein Raum, in dem baufällige Einfamilienhäuser neben Pferdekoppeln stehen, moderne Wohngebäude zwischen Brachflächen und Baustellen herausragen. Ein Raum, der kleinteilig strukturiert ist, dessen schmale Wege nicht dem vertrauten Ordnungssystem der Stadt folgen, dessen Orientierung den Ortsunkundigen oftmals schwer fällt. Hier gelten andere Logiken und Regeln. Hier

wirkt alles wie „sich selbst überlassen“. Die Zeit scheint stehen geblieben zu sein. Hier gilt das Prinzip der Entschleunigung.

Dieser Raum lässt sich jedoch nur erfassen, wenn er in den Kontext der in der Vergangenheit erstellten städtebaulichen Leitbilder und den entsprechend getätigten planerischen Maßnahmen gesetzt wird. Seit nunmehr 20 Jahren wurde südlich der Gasometer eine große öffentliche Grünfläche in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen der Stadt Wien ausgewiesen. Die damaligen Planungen – in der Perspektive einer stark betrieblich orientierten Standortentwicklung – sahen ebenso eine breite Straße zur besseren Erschließung des gesamten südöstlichen Teils von Simmering durch den Zentralraum vor. Die direkte Anbindung zur Auffahrt der Südosttangente wäre somit gewährleistet gewesen. Beide großen planerischen Maßnahmen wurden jedoch bis heute nicht realisiert.



FREIRÄUME

1 Zentralpark

Neben den Stadtteilen Neu Marx und dem Franzosengraben stellt der Zentralraum einen der wesentlichen Entwicklungsschwerpunkte im Erdberger Mais dar. Neue Projekte für Wohnen entstehen in der Umgebung bzw. wurden bereits fertiggestellt und die ersten BewohnerInnen ziehen ein. Die Zentrale der Wiener Netze mit einer Vielzahl an Beschäftigten findet mit dem Smart Campus Wiener Netze ihren neuen Standort südlich der Gasometer.

Die programmatischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen in diesem Raum haben sich vor allem in den letzten Jahren stark verändert und mit sich auch die räumlich-funktionalen Anforderungen. Die Planungen des damaligen Leitbildes „Mehrwert Simmering“ entsprechen nicht mehr der heutigen räumlichen Situation.

Um den Bedarf an Frei- und Grünräumen, welcher durch umgesetzte Wohnprojekte entstanden ist, aber auch um die zukünftigen Freiraumbedarfe hinsichtlich neuer Entwicklungen im Gebiet zu decken, soll nun die 4,5 ha große Grünfläche als öffentlich nutzbarer Park umgesetzt werden. In diesem Sinne sind die bereits gewidmeten Grünflächen zu sichern und als „Park in Schritten“ sukzessiv umzusetzen (siehe „Park in Schritten“ S. 116 f.). Der neu entstehende Stadtteilpark soll in das Freiraumnetz eingewoben und mit bestehenden Freiraumstrukturen vernetzt werden. Zudem gilt es ein schlüssiges Netz an öffentlichen Wegen zu schaffen, um eine sichere und gut orientierbare Durchwegung für die NutzerInnen dieses Raums zu schaffen. Entlang seiner Ränder soll der Zentralpark von linearen, raumdefinierenden Grünraumstrukturen im Straßenraum (entlang der Fuchsröhrenstraße, des südlichen Abschnitts der

Eyzinggasse, der südlichen Modecenterstraße sowie der Döblerhofstraße) eingerahmt werden. Einerseits soll somit die räumliche Wahrnehmung eines zusammenhängenden, jedoch in sich heterogenen Grünraums unterschiedlicher Raumqualitäten erzielt werden, andererseits werden die umgrenzenden Straßenzügen als wichtige Wegeverbindungen für die FußgängerInnen in Wert gesetzt. Bereits bestehende Nutzungen für Freizeit und Erholung, etwa vorhandene Sportflächen und -einrichtungen oder auch die als Pferdekoppel genutzten Flächen sollen in die freiräumliche Konzeption des Zentralraums integriert werden.

Für die Umsetzung des Zentralparks empfiehlt es sich, einen freiräumlichen Wettbewerb durchzuführen. In den Planungsraum sollte allenfalls der Panoramaweg integriert werden.

2 Hyblerpark und „11er-Wiese“

Der bestehende Hyblerpark (siehe auch Grünes Gerüst S. 70 f.) südlich des Panoramaweges ist ein beliebter Treffpunkt und viel frequentierter Stadtteilpark, der jedoch durch die hohe Auslastung sowie das mangelnde Grünraumangebot im Quartier an den Grenzen seiner Kapazitäten angelangt ist. Vor diesem Hintergrund wird die Umsetzung des Zentralparks eine entsprechende Entspannung der Situation im Hyblerpark herbeiführen.

3 Grüne Achse Panoramaweg

Der Panoramaweg (siehe auch Grünes Gerüst S. 70 f.) kann als grüne Verbindung durch das gesamte Stadtgebiet die einzelnen Quartiere im Erdberger Mais zusammenhalten und die Funktion eines strukturgebenden „Rückgrats“ übernehmen. Der Panoramaweg soll als durchgängiger „Linearer Park“ aus- bzw.

teilweise neugestaltet werden.

Eine barrierefreie Begeh- und Benutzbarkeit für alle BewohnerInnen im Quartier soll ermöglicht werden. Konsequenterweise bedarf dies auch einer Neugestaltung des Bodenbelags sowie einer gestalterischen Integration der Gleiskörper der ehemaligen Trasse der Schlachthausbahn. Die Zugänglichkeiten zum Panoramaweg sollen verbessert, Querungen gesichert und aufgewertet werden. Es wird empfohlen, diese Ziele zur Aufgabe eines qualitätssichernden und nachvollziehbaren freiräumlichen Verfahrens zu machen.

MOBILITÄT

4 Nussbaumallee durch den Zentralpark

Die Nussbaumallee (siehe auch Mobilitätsnetz S. 88 f.) soll als Erschließungsstraße für den öffentlichen Busverkehr sowie für den Radverkehr durch den zukünftigen Zentralpark geführt werden. Dabei ist auch auf entsprechende Querungsmöglichkeiten zur Verbindung beider Seiten der Grünflächen zu achten. Die Wegeverbindung kann durch den Zentralpark geführt werden. Im Bezug auf die genaue Straßenzugführung bedarf es der Überprüfung der Abgrenzung des umliegenden Baulandes sowie der Rückwidmung der Nussbaumallee. Dies betrifft vor allem die Dreiecksfläche in der Eyzinggasse/Nussbaumallee und der Liegenschaft der Wiener Linien südlich der Gasometer.

Um die Mobilitätsbedarfe der Zentrale der Wiener Netze am südlichen Teil der Nussbaumallee zu decken, wird empfohlen, die Konzeption der Nussbaumallee im Rahmen einer vertiefenden Verkehrsstudie zu untersuchen.

5 Zweiter U-Bahn-Ausgang Gasometer

Im zukünftigen Zentralpark, im Medwedweg, ist ein zweiter, südlicher Ausgang zu U3-Station Gasometer geplant (siehe auch Mobilitätsnetz S. 88 f.).

6 Buslinien

Das Angebot im öffentlichen Verkehr (siehe auch Mobilitätsnetz S. 88 f.) soll verbessert und eine bessere Vernetzung des 3. mit dem 11. Bezirk erzielt werden. Als langfristige Maßnahme soll die neue radiale Buslinie 75A, welche von Wien Mitte das Quartier Neu Marx und das Quartier Franzosengraben anbindet, bis in das Gasometerumfeld weitergeführt werden. Mit der Umsetzung der Nussbaumallee kann der Bus durch den Zentralpark geführt werden und bis zur S-Bahn-Station Haidestraße verkehren. Zudem ist als langfristige Maßnahme eine verbesserte Streckenführung der Buslinie 72A geplant.

RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE UND BEZÜGE

7 Zentrale Entreesituation Gasometer

Mit den Entwicklungen auf dem südlichen Baufeld der Zentrale Wiener Wohnen, den Entwicklungsabsichten auf den gegenüberliegenden Flächen (Modecenterstraße/Döblerhofstraße Ost) sowie der Umsetzung der Nussbaumallee und des Zentralparks kommt dem Vorfeld der Gasometer (im Bereich des Eingangs bzw. des U-Bahn-Zugangs) eine wichtige stadträumliche Funktion als zentrale Entreesituation (siehe Starke Zentren und Quartiere, S. 98 f.) zu.

Die Ausformulierung dieser Entreesituation vor den Gasometern soll im Bezug zum umliegenden Stadtraum betrachtet werden. Um den städtebaulichen, freiräumlichen

Anforderungen gerecht werden zu können – dies auch vor dem Hintergrund der Gasometer als wichtiges Stadtteilzentrum –, wird empfohlen, die Aufgabe zum Gegenstand eines qualitätssichernden Verfahrens zu machen.

EMPFEHLUNGEN ZUR BAULICHEN ENTWICKLUNG

Für die zukünftigen Entwicklungen innerhalb des Zentralraums soll die Vielfalt als bautypologisches Prinzip gelten. Die Bebauung verfügbarer Entwicklungsflächen in den Randbereichen soll als Membran-/Solitärbebauung ausgeführt werden. Es gilt die Schaffung eines porösen städtebaulichen Rahmens, um vielfältige Zugangsmöglichkeiten zu den differenzierten Wegenetzen innerhalb der Quartiere und zum Zentralpark zu gewährleisten. Nach außen hin sollen sich stark definierte Ränder abzeichnen.



Der Zentralpark: Flächen sichern und sukzessiv umsetzen



Ein Großteil der Flächen, welche für die Umsetzung der bereits gewidmeten Grünflächen zum zusammenhängenden Zentralpark notwendig sind, befinden sich bereits im Eigentum der Stadt Wien.

Nun gilt es sukzessive Lückenschlüsse vorzunehmen, also die fehlenden Flächen zu sichern – für die vollständige Umsetzung einer ca. 4,5 ha großen zusammenhängenden Grünfläche als öffentlicher Park.

-
- Baufeldbegrenzung
 - - - - - Zukünftige Baufeldbegrenzung
 - Grundstücke in Privateigentum
 - ▬▬▬▬ Grundstücke im Eigentum der Stadt Wien
 - ▬▬▬▬ Epk-Widmung
 - ▬▬▬▬ Bebauung
 - ▭▭▭▭ Grundstücke, die von der Stadt Wien zu sichern sind

Der Zentralpark: Ein „Park in Schritten“



Schritt 1: Initialflächen setzen „grüne“ Impulse

Die kurzfristige Realisierung der 3.000 m² großen Parkfläche in der Hallergasse setzt den Startschuss zur schrittweisen Umsetzung des Zentralparks.

Die brachliegende Fläche der Wiener Netze südlich der Gasometer könnte als Initialfläche fungieren und mittels einer Grundausstattung für temporäre Freiraumnutzungen, wie etwa einen Grätzgarten, aktiviert werden.

In der ersten Aktivierungsphase kann das bestehende Wege- und Straßennetz innerhalb des Zentralraums vorerst bestehen bleiben.



Schritt 2: Umsetzung von städtischen Grundstücken als Grünflächen

Kurz- bis mittelfristig wird die schrittweise Umsetzung von weiteren im Eigentum der Stadt befindlichen Liegenschaften als Grün- bzw. Freiflächen (eventuell auch Aneignungsflächen) vorgesehen.

Bestehende Nutzungen im Kontext von Freizeit und Erholung, wie etwa bestehende Sportflächen und -einrichtungen sowie die Pferdekoppel, können in das freiräumliche Konzept integriert werden. Dabei gilt es die Planungen hinsichtlich der künftigen Umsetzung der Nussbaumallee durch den Zentralpark zu berücksichtigen. Des Weiteren soll das Wegenetz sukzessiv in Wert gesetzt werden und wichtige Wegeverbindungen zwischen den einzelnen Grünflächen gesichert bzw. entwickelt werden.

Schritt 3: Schrittweise Aktivierung umliegender Flächen als Grünräume

Mittelfristig sollen weitere private Flächen durch die Stadt Wien gesichert und schrittweise als Grünflächen im Sinne der Lückenschließung zur Entwicklung des großflächigen Zentralparks umgesetzt werden. Es gilt jene Flächen zu priorisieren, die an bereits aktivierte Grünflächen angrenzen. In dieser Phase könnte die zentrale Entreesituation bei den Gasometern ausformuliert werden sowie die Quartiere in den Randbereichen in der Modecenterstraße/Döblerhofstraße Ost entwickelt werden. Im Bezug auf die Quartiersentwicklung sind wichtige Zugänglichkeiten und differenzierte Durchwegungen sicherzustellen und in den Kontext des Zentralparks zu setzen. Ebenso könnte die schrittweise Umsetzung der Nussbaumallee als Parkstraße erfolgen.

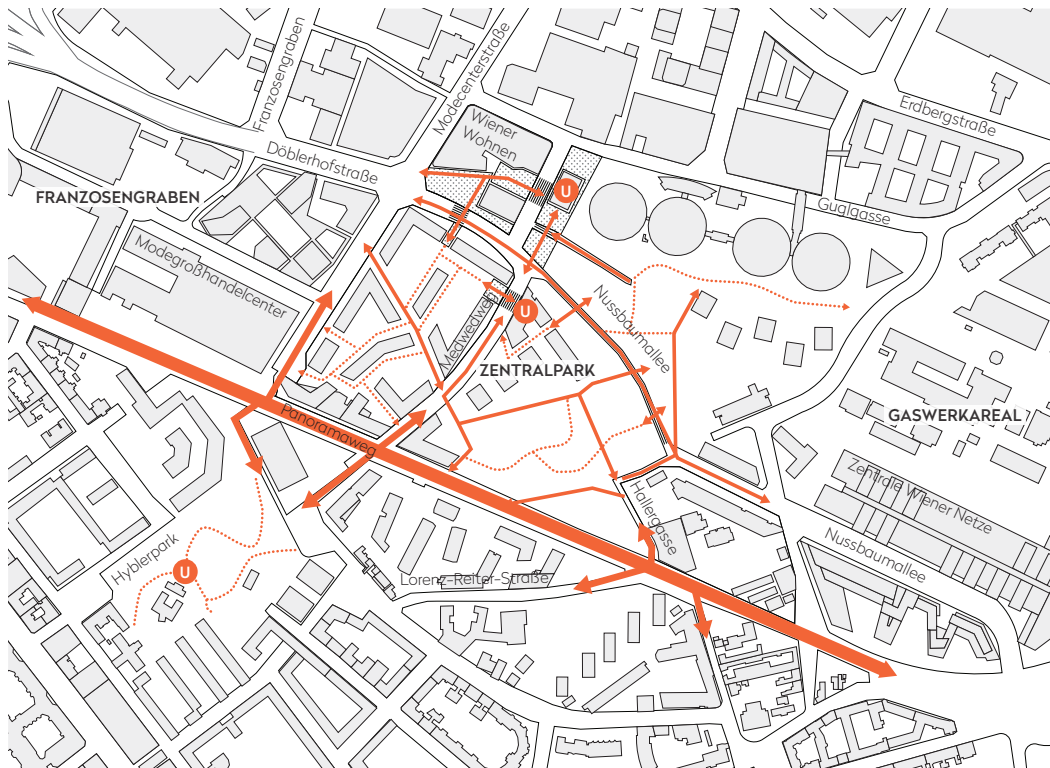


Schritt 4: Fehlende „grüne Lücken“ schließen

Langfristig gilt es fehlende Flächen schrittweise als Grünräume umzusetzen, um somit notwendige „grüne“ Lücken zu schließen. Ziel ist es, eine 4,5 ha große Grünfläche als zusammenhängenden Zentralpark zu realisieren. Damit verbunden stehen die Ausgestaltung von Wegeverbindungen und die Schaffung von Verbindungen der Grünflächen beider Seiten der Nussbaumallee. Mittels linearer Freiraumstrukturen im Straßenraum sollen starke, raumdefinierende Ränder des Zentralparks geschaffen werden. Vorgesehen ist ebenso die lineare Erweiterung und der sukzessive Ausbau des Panoramaweges als verbindendes, strukturgebendes Rückgrat („linearer Park“).








Wegenetz und Verbindungen

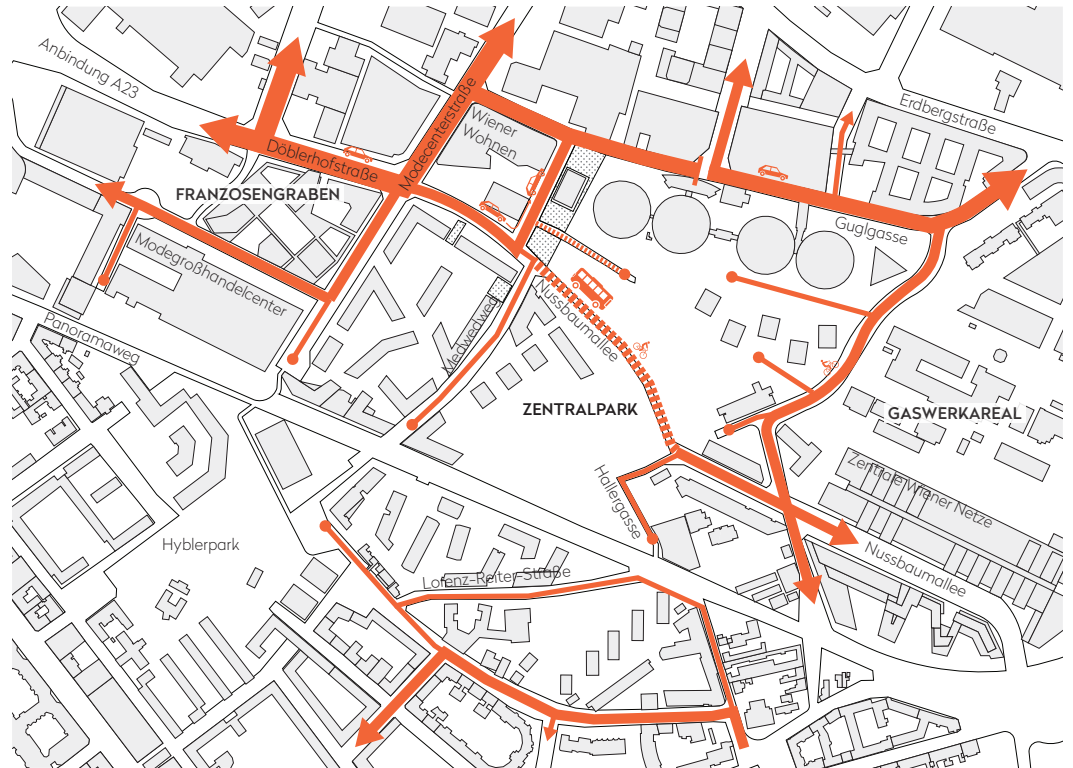


Im Zentralraum soll ein schlüssiges „inneres“ Wegenetz geschaffen werden, welches die öffentlich zugänglichen und nutzbaren Grünflächen des Zentralparks miteinander verbindet. Die Wegeverbindungen können auf das bestehende Wegenetz aufbauen und sollen die Erreichbarkeit der auch hinkünftig zu integrierenden, bereits heute bestehenden Nutzungen (wie etwa die Nutzungen durch die Fikarbetriebe, Sporteinrichtungen etc.) gewährleisten. Der Bereich zwischen den Gasometern und dem Panoramaweg wird vorrangig für die Durchwegung von Fußgängerinnen und Fußgängern nutzbar sein. Lediglich die Nussbaumallee soll als Erschließungsstraße ausschließlich dem öffentlichen Bus und dem Radverkehr die Durchfahrt durch den zukünftigen Zentralpark gewährleisten. Die beiden großen Grünflächen werden mittels

Querverbindungen über die Nussbaumallee hinweg vernetzt. Der Panoramaweg stellt eine übergeordnete Wegeverbindung für die FußgängerInnen im Erdberger Mais dar, welche unterschiedliche freiräumliche Qualitäten aufweist und die einzelnen Stadtteile miteinander verbindet. Vor diesem Hintergrund wird der Durchgängigkeit dieses Weges ein besonderer Stellenwert zuteil.





-  Baufeldbegrenzung
-  Bebauung
-  Urbane Plätze
-  Wichtige Wegeverbindungen
-  Durchwegungsmöglichkeiten

Wichtige Erschließungsachsen



Im Sinne des Lückenschlusses und zur besseren Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz der Quartiere im südlichen Gasometerumfeld soll die Nussbaumallee als Erschließungsstraße zur ausschließlichen Durchfahrt für den öffentlichen Bus und für den Radverkehr umgesetzt werden. Die Hauptverkehrsachse soll weiterhin von der Auf- bzw. Abfahrt der Südosttangente A 23 über die Döblerhofstraße, den Franzosengraben auf die Erdbergstraße verlaufen. Die Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr der südlichen Quartiere im Gasometerumfeld (Nussbaumallee, Eyzinggasse) soll weiterhin über die Modcenterstraße, Guggasse und Otto-Herschmann-Gasse bzw. Eyzinggasse erfolgen. Der gesamte Bereich des Zentralraums soll größtenteils autofrei gestaltet werden (bis auf notwendige

Zufahrtsmöglichkeiten) und die von Norden nach Süden verlaufenden Zufahrtsstraßen im Bereich des Panoramaweges sollen als Stichstraßen erhalten bleiben.

-  Baufeldbegrenzung
-  Bebauung
-  Wichtige Erschließungsachsen
-  Begrenzte Zufahrtsmöglichkeiten

STANDORTPROFIL 2: DER PANORAMAWEG

Der Panoramaweg – ein „linearer Park“

Mit der vertiefenden Betrachtung des Panoramaweges als eines der zentralen Standortprofile im Strategieplan soll auf die außerordentliche Bedeutung dieser linearen Struktur hingewiesen werden. Die Bestrebungen vonseiten der Stadt hinsichtlich der Gestaltung und des Ausbaus eines Teilabschnittes des Weges lassen bereits vermuten, welches freiräumliche Potenzial in diesem Weg steckt. Dieses Potenzial ist jedoch noch lange nicht ausgeschöpft.

Noch befindet sich beispielsweise ein Großteil des östlichen Abschnitts des Panoramaweges im ursprünglichen Zustand, als die Trasse noch für die Schlachthausbahn benutzt wurde. Zuletzt wurde die Struktur als Ausziehgleis der ÖBB verwendet. Vor Kurzem noch waren hier alte Güterwaggons abgestellt, welche von Jugendlichen als informeller Aufenthaltsort genutzt wurden.

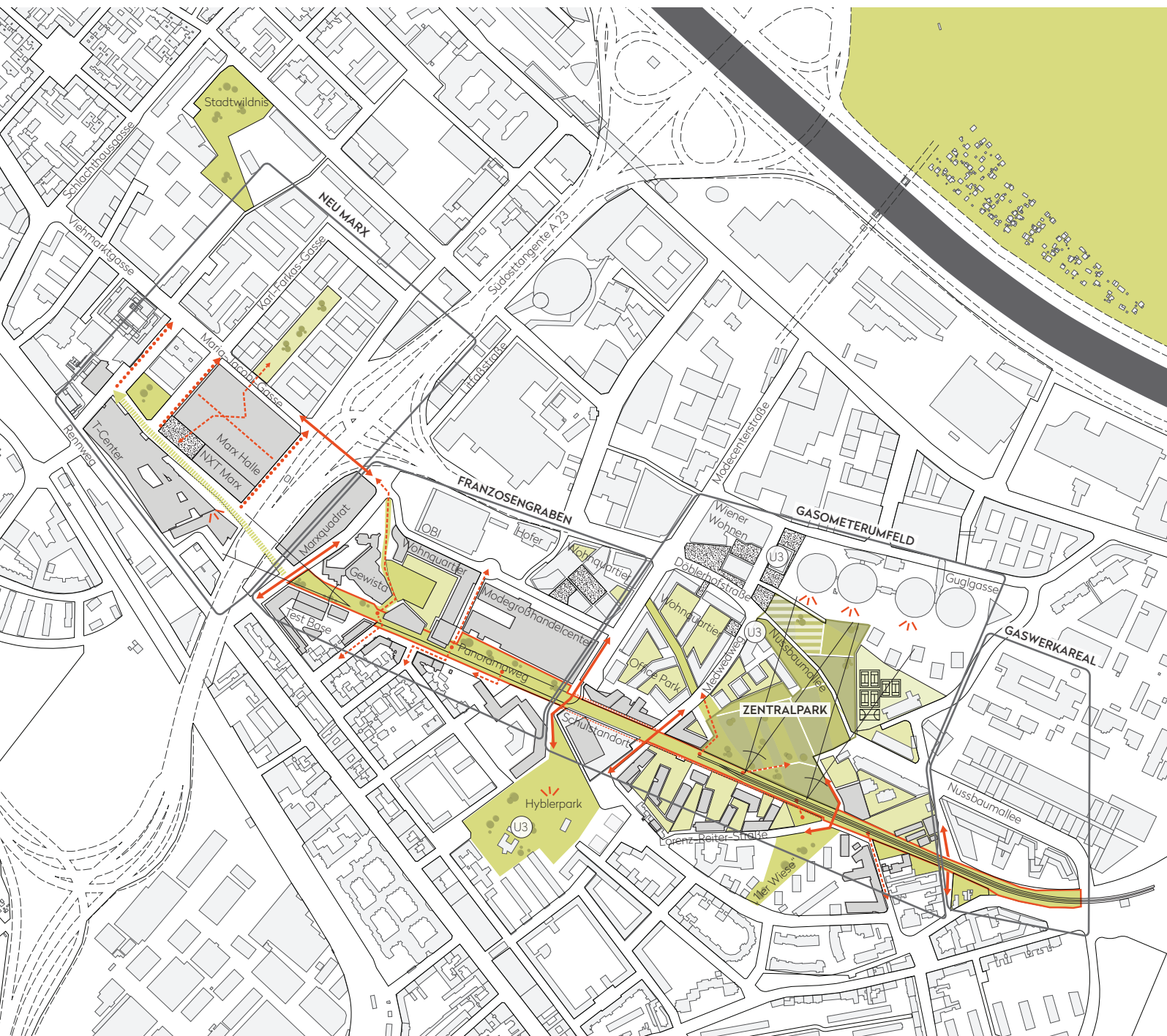
Regelmäßigen Beobachtungen zufolge konnte während des gesamten Strategieplanprozesses keine Benützung des Gleiskörpers durch Züge festgehalten werden. Die kaum benutzte Trasse ist hingegen eine beliebte und vielfrequentierte Spaziergehroute für HundebesitzerInnen, Jugendliche und Kinder zum Spielen und Aufhalten.

Im Westen hingegen endet der Panoramaweg auf Höhe des Modegroßhandelszentrums an einem Zaun. Ein Durchkommen an dieser Stelle ist nicht möglich. Stattdessen verläuft der Weg entweder über die Schöpsstraße und endet an einem Kreisverkehr in der Leopold-Böhm-Straße oder über die parallelgeführte Urschenböckgasse in das Schneiderviertel.

Ziel ist es, den Panoramaweg als durchgängigen grünen Korridor aus- bzw. teilweise auch neuzugestalten, um einerseits die einzelnen Quartiere (Neu Marx, Franzosengraben,

Zentralraum, Gaswerkareal) im Stadtgebiet zu verbinden, andererseits dem Stadtgebiet Struktur zu geben und gleichermaßen Orientierung durch die Sicherung von Sichtbezügen zu schaffen.





- | | | | |
|---|-----------------------|---|--------------------------------|
|  | Baufeldbegrenzung |  | Sportflächen |
|  | Bebauung |  | Wichtige Wegequerungen |
|  | Urbane Plätze |  | Wichtige Anbindungen |
|  | Parks |  | Begleitende Wegeführung |
|  | Teilöffentliches Grün |  | Panoramaweg Anbindung Neu Marx |
|  | Panoramaweg |  | Wichtige Blickbeziehung |
|  | Zentralpark | | |





Der Panoramaweg versteht sich als lineare Grünraumstruktur, welche die einzelnen grünen Fragmente miteinander verbindet und in ein schlüssiges Freiraumnetz einwebt.

Dabei weist dieser in seiner Erlebbarkeit, beispielsweise durch Aufweitungen und Verengungen etc., hohe Qualitäten auf, welche sich letztlich auch in der Abfolge unterschiedlicher Raumsequenzen erkennen lassen.

Um die genannten Qualitäten zu sichern bzw. zu schaffen, sind an die Umsetzung des Panoramaweges eine Reihe an Anforderungen geknüpft:

- » durchgängige Erlebbarkeit des Weges für unterschiedliche NutzerInnen im Gebiet (FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Kinderwagen etc.)
- » Schaffung von wichtigen Zugängen zur Verbindung beider Seiten des Weges, vor allem des Schneiderviertels mit den neuen Wohnquartieren in der Leopold-Böhm-Straße sowie der Zipperersiedlung und dem Zentralpark
- » Schaffung und Sicherung zentraler Querungen: Modecenterstraße - Hyblerpark, Medwedweg - Lorenz-Reiter-Straße, Hallergasse - Lorenz-Reiter-Straße, Eyzinggasse
- » Sicherung/Aktivierung/Gestaltung fehlender Abschnitte durch die Stadt Wien als öffentliche Grünfläche (dies betrifft vor allem den östlichen Bereich zur Litfaßstraße, Gewista)
- » Sukzessive Verlängerung/Erweiterung/Ausbau Richtung Osten und Integration der Gleiskörper in die freiräumliche Gestaltung als „linearer Park“; Klärung der Nutzungsverhältnisse
- » Konkretisierung der Freiraumfunktionen

Für den Ausbau und die Neugestaltung des Panoramaweges gemeinsam mit dem Zentralpark wird die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens vorgeschlagen (siehe Umsetzungsstrategien und Instrumente S. 136 f.).

Für das Qualifizierungsverfahren sollen die räumlichen und funktionalen Anforderungen an die Freiräume und öffentlichen Räume sowie Themen der Flächenmobilisierung und Überlegungen zu Umsetzungsstrategien im Rahmen des Zielgebietsmanagements näher definiert werden.



Panoramaweg – Potenziale und Anforderungen

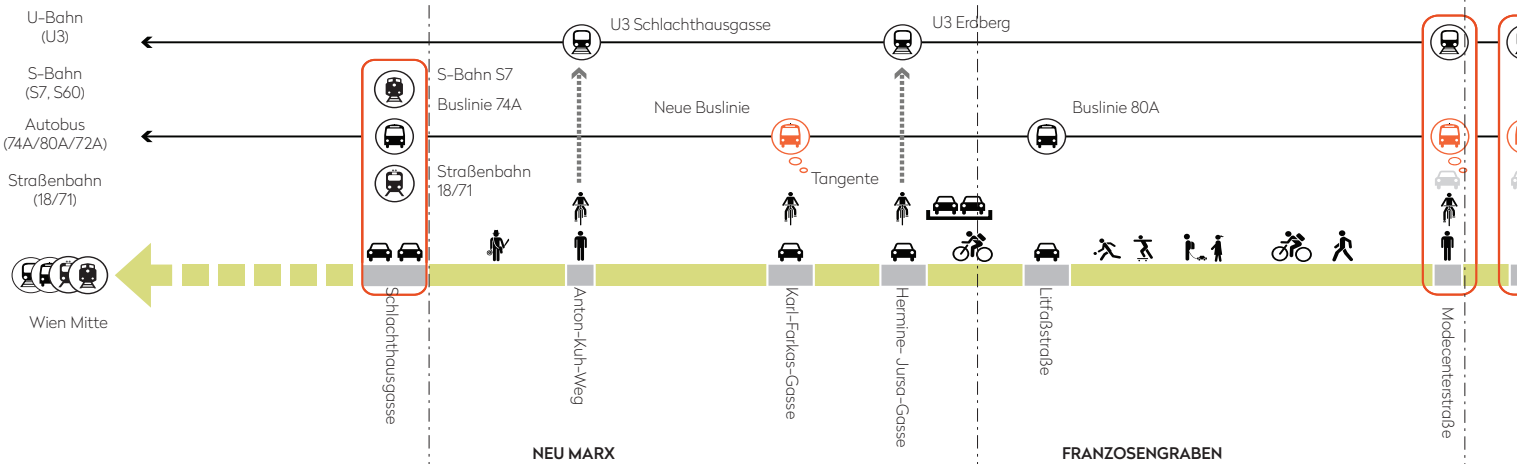
DIE STRUKTUR: Das Rückgrat bildet ein stabiles, verbindendes Gerüst für vier unterschiedliche, sehr heterogene Teilgebiete!



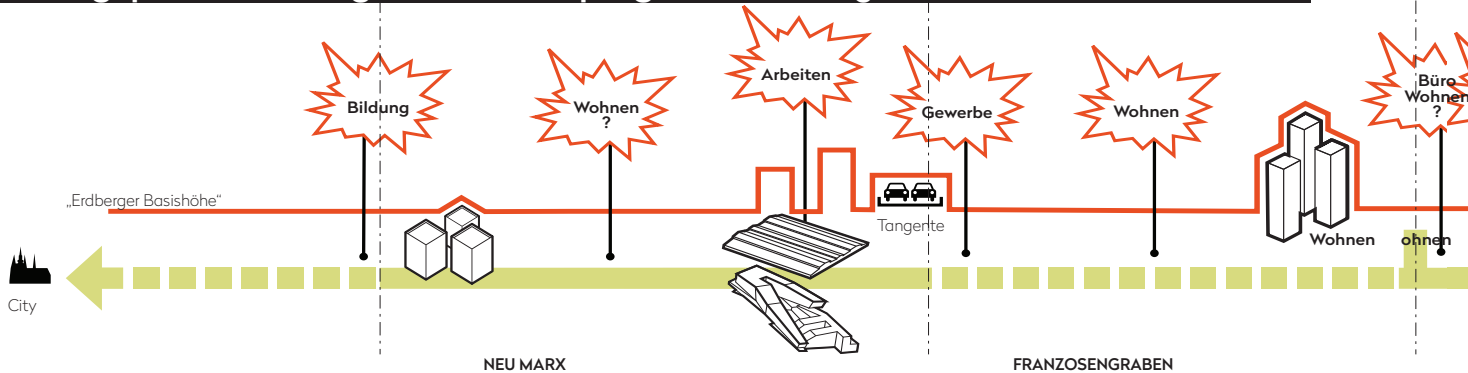
DER FREIRAUM: Eine Vielzahl unterschiedlicher Freiraumtypen und -qualitäten bildet die Glieder eines grünen Korridors!

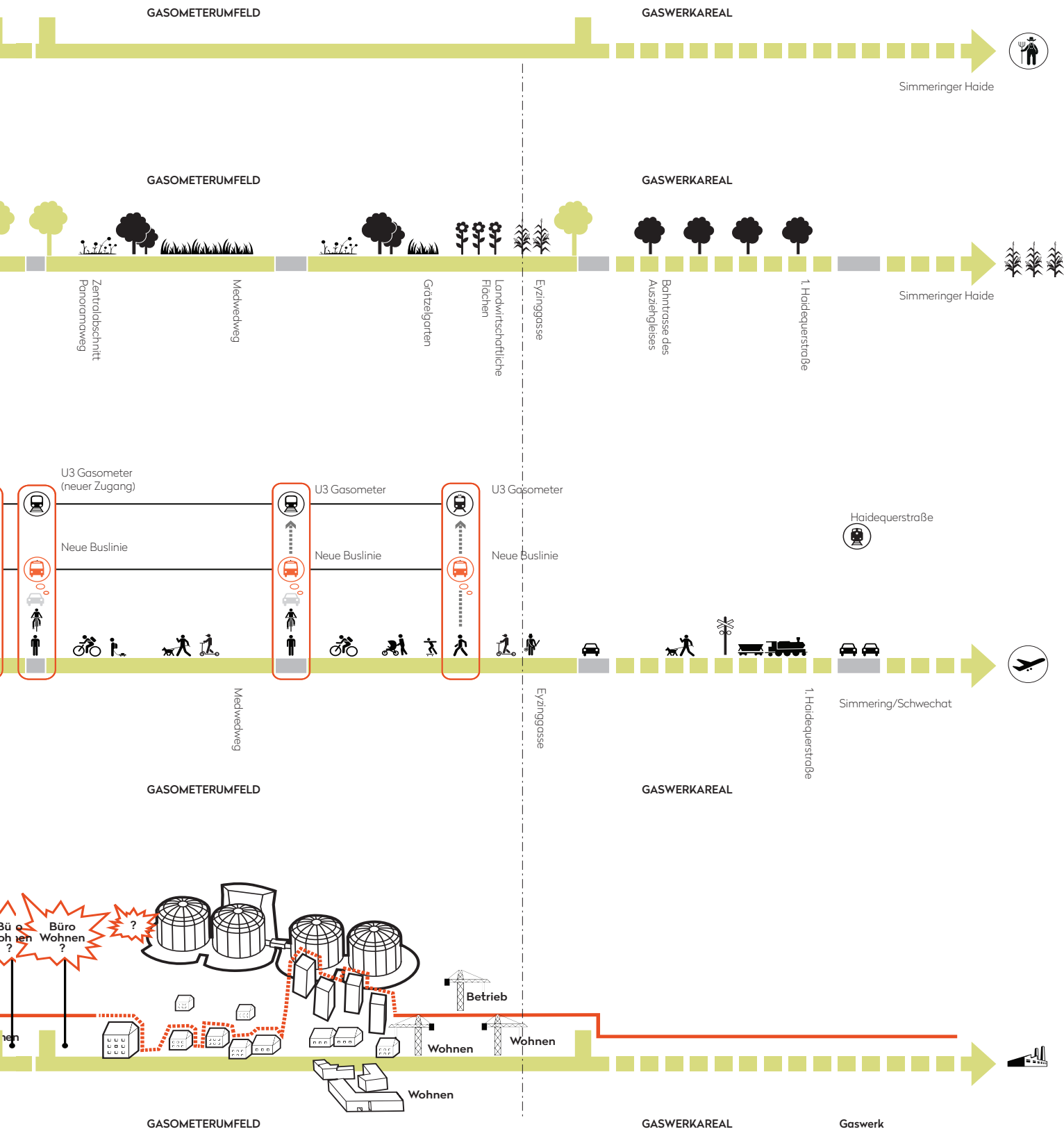


DIE ERSCHLIESSUNG: Das Rückgrat ermöglicht vielzählige An- und Verbindungspunkte sowie differenzierte Zu- und Durchgängigkeiten!



DIE STADTGESTALT: Neue Raumfiguren unterschiedlicher Maßstäbe und Nutzungsprofile entlang des Bandes prägen das Stadtgebiet!





STANDORTPROFIL 3: NEU MARX

Mit Neu Marx soll ein lebendiges urbanes Quartier geschaffen werden, das sich in den Kontext seiner Umgebung einbindet und dennoch ganz eigene Standortqualitäten entwickelt.



- | | | | | | |
|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|--------------------------|
| | Baufeldbegrenzung | | Straßengrün | | Radwege |
| | Ikonische Architektur | | Wichtige Freiraumverbindung | | Buslinien |
| | Urbane Plätze | | Gebäude mit Höhenentwicklung | | Straßenbahn |
| | Öffentlich zugängliche Freiflächen | | Sichtachse | | Busverbindung herstellen |
| | Parks | | Wichtige Wegeverbindungen | | |
| | Teilöffentliches Grün | | Wegeverbindungen | | |
| | Sportflächen | | Potenzielle Durchwegung Marx Halle | | |



Neu Marx birgt großes Entwicklungspotenzial in sich. Große Entwicklungsflächen, die lange Zeit für die Ansiedelung der ORF-Zentrale in Evidenz gehalten wurden, stehen jetzt zur Verfügung.

Dem Entscheid des ORF, am derzeitigen Standort bestehen zu bleiben, folgten unklare Zukunftsperspektiven für das Quartier. Es stellt sich die grundlegende Frage an Alternativen zur Standortentwicklung, die Frage an ein zukünftiges Nutzungsprofil für das Quartier. Damit verknüpft stehen Fragen an die konsequente Förderung und Entwicklung urbaner Standortqualitäten, an die stärkere Mischung unterschiedlicher Nutzungen, an Funktion, Gestalt und Gebrauch der öffentlichen Räume, an die Integration der Marx Halle, an den Umgang mit Zwischen- und Übergangsphasen der Entwicklung, an die Einbindung des Quartiers in den städtischen/urbanen Kontext.

Von Oktober 2014 bis Juni 2015 wurden im Rahmen eines dialogorientierten Planungsprozesses, unter der Teilnahme unterschiedlicher planungsrelevanter Akteurinnen und Akteure, Antworten auf diese Fragen gefunden.

Ziel ist es, an diesem einzigartigen Standort ein lebendiges, urbanes Quartier zu schaffen, das sich in den Kontext seiner Umgebung einbindet und dennoch ganz eigene, unverwechselbare Standortqualitäten entwickelt. Den Kern des Standortprofils bilden Nutzungen aus Wissenschaft/Forschung, Technologie, Medien und der Kreativwirtschaft. Fokussiert wird dabei auf die Start-up- und Kreativszene in Wien, für die der Standort (vor allem in Verbindung mit der Marx Halle) zu einer guten Adresse werden kann. Dies erfordert auch eine Erweiterung des Nutzungsspektrums für besondere Wohnformen, etwa in der Verbindung von Arbeiten und Wohnen bzw. von der Kreativwirtschaft und

Wohnen sowie auch besondere Formen des temporären Wohnens. Klassische oder auch reine Wohnformen sind an diesem Standort auszuschließen.

Als eines der sieben Teilentwicklungsgebiete des Erdberger Mais sind die Zielsetzungen, Erwartungen und Anforderungen an die Entwicklung von Neu Marx in engen Kontext mit den Entwicklungszielen entsprechend diesem Strategieplan zu setzen. Anknüpfungspunkte an die stadtteilbezogenen Entwicklungsabsichten betreffen vor allem wesentliche Freiraumbezüge, Wegeverbindungen, räumliche und nutzungsbezogene Schwerpunkte sowie der generelle Qualitätsanspruch an die Entwicklung urbaner Quartiere.

Neu Marx ist ein für Wien einzigartiger Stadtteil mit urbanem Charakter. Das Quartier zeichnet sich durch seine gestalterische wie inhaltliche Eigenständigkeit aus und nimmt gleichzeitig Bezug auf seine Nachbarschaft. Die Entwicklungen in diesem Gebiet sollen als Mehrwert für seine gesamte Umgebung verstanden werden, etwa durch die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, Freiräumen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Um diesen Mehrwert tatsächlich zu schaffen und die Synergien zwischen den bestehenden und den neuen Quartieren herzustellen, ist es das Ziel, die weiteren Planungsschritte unter Einbindung der lokalen Öffentlichkeit stattfinden zu lassen.

Die Zielsetzungen für Neu Marx wurden dementsprechend in enger Abstimmung mit der Stadt Wien sowie den Bezirken gefestigt und bilden sogleich die Grundlagen für ein vertiefendes städtebauliches Qualifizierungsverfahren, welches noch in diesem Jahr starten soll.

Die Eckpunkte der Zielsetzungen werden nachfolgend im Genauereren erläutert.

FREIRÄUME UND ÖFFENTLICHER RAUM

1 „Grüne Mitte“ und Vernetzungen

Ziel ist es, neue Grün- bzw. Freiräume im Quartier im Sinne einer Adressbildung zu schaffen und diese sowie die bestehenden derzeit unzusammenhängenden Grünräume in Neu Marx in das übergeordnete Freiraumsystem einzubinden. Dies betrifft einerseits die Entwicklung einer großzügigen „Grünen Mitte“ (siehe Grünes Gerüst S. 70 ff.) als öffentliche Grünfläche auf der Fläche Karl-Farkas-Gasse 1, andererseits die bestehende Stadtwildnis nahe dem Wohnquartier Karrée St. Marx und den ausgestalteten Robert-Hochner-Park. Das Grün- und Freiflächenangebot ist auf den Kennwerten des Fachkonzeptes Grün- und Freiraum der Stadt Wien basierend anzulegen.

2 Grüne Achse: Panoramaweg

Es gilt besonderes Augenmerk auf die Bedeutung der „grünen Achse“, des sogenannten Panoramaweges (siehe Grünes Gerüst S. 70 ff.), zu legen. Als lineares Element birgt dieser großes Potenzial im Sinne einer übergeordneten Grünraumverbindung, die Funktion eines Rückgrats für den gesamten Erdberger Mais zu übernehmen und diesem Struktur zu vermitteln. Der Weg bietet großes Potenzial hinsichtlich Aufenthalts- sowie Erholungsqualitäten.

Momentan ist der Weg jedoch lückenhaft und Teile davon sind nicht zugänglich, nicht begeh- bzw. nutzbar. Der Ausbau sowie die Neugestaltung des Weges als durchgängige Verbindung bis zum Stadtteil Neu Marx wird vorgesehen. Der Panoramaweg soll sich künftig bis zur Litfaßstraße erstrecken und als „grüne Verlängerung“ entlang der Marianne-Hainisch-Gasse bis in das Quartier Neu Marx geführt werden.

3 Wegeverbindungen herstellen

Die Qualität des Wegenetzes oder besser gesagt, die Qualität der Wege und Straßen als öffentliche Räume, nimmt einen wichtigen Stellenwert ein: Es muss gelingen, den sich entwickelnden Stadtteil fit für die neuen Anforderungen an Verkehr und Mobilität zu machen.

Ziel ist es, im Quartier Neu Marx und auch darüber hinaus ein engmaschiges, alltags-taugliches Wegenetz anzulegen. Dies bedeutet gleichermaßen aber auch, im bestehenden Wegenetz Lücken zu schließen und Verbindungen dort zu schaffen, wo diese notwendig sind.

Der Anton-Kuh-Weg stellt eine wichtige fußläufige Verbindung im Quartier dar. Von der U3-Station Schlachthausgasse kommend, bietet dieser einen der wichtigsten Zugänge ins Gebiet und wird von den Nutzerinnen und Nutzern am Areal stark frequentiert.

Die städtebauliche Strukturierung der neuen Entwicklungen beidseitig der Karl-Farkas-Gasse (Fläche Triple A und Fläche Karl-Farkas-Gasse 1) muss eine großzügige Anbindung zu diesem Weg ermöglichen. Zukünftig ist die Anbindung dieses Weges zur topografisch höherliegenden Stadtwildnis vorgesehen (siehe Grünes Gerüst S. 70ff).

4 Verbindende Räume

Direkt am Autobahnnetz gelegen, wird der Standort im Osten von der in Hochlage geführten Stadtautobahn A 23 tangiert. Diese und andere vielbefahrene Verkehrsstrassen stellen wesentliche Barrieren im Stadtteil dar. Überhaupt fällt auf, dass das Verkehrsnetz weitgehend auf den Autoverkehr ausgerichtet ist, was vor allem für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen entsprechende Herausforderungen mit sich bringt.

Prinzipielles Ziel für die Entwicklung des

Standortes ist dessen Öffnung. Dies bedeutet, die Durchlässigkeit von West nach Ost über- bzw. unterhalb der Stadtautobahn sowie die Durchlässigkeit von Norden nach Süden über die Ränder des Planungsgebietes hinaus zu gewährleisten.

MOBILITÄT

Generelles Ziel muss es sein, ein integriertes Konzept aus Städtebau, Freiraumplanung und Mobilitätsplanung zu erstellen, um im Sinne einer kompakten Quartiersentwicklung kurze Wege und attraktive öffentliche Räume zu schaffen.

5 Standort öffnen

Neu Marx ist über die Zufahrt „Erdberg/St. Marx“ direkt an das hochrangige Autobahnnetz angebunden. Die A 23 führt in Richtung Süden nach Graz und in Richtung Norden nach Brno/Prag. Sie zählt zur meistbefahrenen Straße Österreichs. In unmittelbarer Nähe befindet sich eine weitere strategisch überaus bedeutende Verkehrsstrasse – die Donauuferautobahn A 4, welche den gesamten Erdberger Mais mit dem internationalen Flughafen Wien-Schwechat vernetzt und weiter in Richtung Osten nach Bratislava führt. Von der Innenstadt kommend (Rennweg) ist die Hauptzufahrt zum Areal einzig über die Litfaßstraße im Südosten, unterhalb der Stadtautobahn, gegeben. Dies entspricht weitgehend einer „Hinterhofsituation“. Zukünftig soll der Standort auch über die Baumgasse und die umzusetzende Hermine-Jursa-Gasse im Nordosten erschlossen werden. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit, vom Osten kommend, bietet die Verlängerung der Leopold-Böhm-Gasse, welche nach der Unterquerung der Stadtautobahn bei dem neu errichteten Kreisverkehr in die

Maria-Jacobi-Gasse mündet.

Die Zufahrt über die Viehmarktgasse durch das Stiertor bleibt für den motorisierten Individualverkehr ausgeschlossen. Hier soll in Zukunft ausschließlich der öffentliche Bus in das Quartier einfahren.

6 Zusätzliche Straßenbahnstation der Linie 71

Neu Marx verfügt nur in seinen Randbereichen über eine Anbindung an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz (Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn). St. Marx, der Mobilitätsknoten an der südwestlich gelegenen Ecke des Areals, wird zukünftig an Bedeutung zunehmen. An dieser Station kreuzen sich eine wichtige S-Bahnlinie (welche den Standort an den internationalen Flughafen Wien-Schwechat anbindet), die tangential verlaufende Straßenbahnlinie 18, die radial verlaufende Straßenbahnlinie 71 (als Anbindung an das Zentrum Wiens) sowie eine wichtige Busverbindung (Linie 74A), die den Standort an seinen Außengrenzen an Wien Mitte anbindet. Um die Anbindung an das Straßenbahnnetz zu verbessern, wird am Rennweg, auf der Höhe des T-Centers, eine zusätzliche Haltestelle der Linie 71 (Station Grasberggasse) empfohlen (siehe Mobilitätsnetz S. 88 ff.).

7 Verbesserte Streckenführung Buslinie 80A

Mit der Entwicklung des Areals von Neu Marx wird aber auch die Verbesserung der bestehenden Busanbindung durch die Linie 80A, welche den Standort mit der U3-Station Schlachthausgasse verbindet, angestrebt. Momentan verläuft die Linienführung von der Station Schlachthausgasse über die Baumgasse, in die Litfaßstraße (parallel zur zukünftig umzusetzenden Hermine-Jursa-Gasse)

und führt über die Maria-Jacobi-Gasse bzw. in weiterer Folge über die Marianne-Hainisch-Gasse in das Areal und bindet dort die Marx Halle an. Eine Verbesserung hinsichtlich der Linienführung wird für den Bus 80A notwendig sein: Dieser soll zukünftig über die Hermine-Jursa-Gasse in das Areal hineingeführt werden und die bestehende Schleife um die Marx Halle fahren (siehe Mobilitätsnetz S. 88 ff.).

8 Busradiale als zentraler verbindender Korridor zur Innenstadt

Um das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, soll eine Busradiale zum Standort geführt werden. Diese soll den Standort einerseits besser an das Zentrum von Wien (Wien Mitte) anbinden, andererseits den Standort mit den neuen Wohnquartieren im Erdberger Mais vernetzen (Franzosengraben und Gasometer). Die neu konzipierte Buslinie soll über die Landstraßer Hauptstraße durch das Stiertor in die Viehmarktgasse geführt werden und über die Leopold-Böhm-Straße weiter zur U3-Station Gasometer gelangen (siehe Mobilitätsnetz S. 88 ff.).

9 Lückenschlüsse im Radwegenetz

Das Gebiet ist bereits in ein gut ausgebautes Radwegenetz eingebunden. An einigen Stellen gilt es jedoch Lückenschlüsse vorzunehmen. Die Priorität liegt im Ausbau des Radweges in der Maria-Jacobi-Gasse. Dadurch entsteht eine durchgängige Radwegachse von Wien Mitte über das Areal Neu Marx bis hin zu den Gasometern bzw. bis in den grünen Prater über den Gaswerksteg, der über die Autobahn A 4 führt. Die Radroute verläuft wie folgt: Landstraßer Hauptstraße - Viehmarktgasse (durch das Stiertor)

- Maria-Jacobi-Gasse - Leopold-Böhm-Straße - Modecenterstraße - Gaswerksteg - Prater, bzw. zu den Gasometern (siehe Mobilitätsnetz S.88 ff.).

RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE UND BEZÜGE

10 Marx Halle

Die Zukunftsperspektive für die Marx Halle sieht deren Öffnung und vor allem Einbeziehung in die Entwicklung des gesamten Quartiers vor. Dabei soll diese als „Bestandteil des öffentlichen Raums“ am Standort wahrgenommen werden und als Kontakt- und Kommunikationszone, als Treffpunkt für Neu Marx fungieren (siehe Zentren und starke Quartiere, Marx Halle S. 100).

Vor allem aber soll die Halle mit dem neu entstehenden Quartier auf der Karl-Farkas-Gasse 1 „in Dialog treten“. Dies bedingt, frei zugängliche Flächen innerhalb des Quartiers zu schaffen und die Ermöglichung einer öffentlichen Durchwegung. Folglich sind die Gestaltung und Bespielung der Außenbereiche besonders in den Fokus zu rücken.

Hinsichtlich der Durchwegung wird vor allem der südliche Bereich der Halle auf der Fläche NXT Marx bzw. an der Marianne-Hainisch-Gasse an Bedeutung gewinnen. An dieser Stelle befindet sich ein wichtiger fußläufiger Zugang ins Quartier: Über eine breit gestaltete Freitreppe durch das T-Center gelangt man zum Rennweg, wo eine weitere Straßenbahnhaltestelle der Linie 71 entstehen soll. Die Halle soll zukünftig kleinteilig und mittels einer vielfältigen NutzerInnenstruktur aktiviert werden: für eine urbane Mischung an Kultur- und Kreativwirtschaft, Start-ups, Dienstleistungen, Gewerbe, kleingewerbliche Nutzungen, Gemeinschaftsbereiche, Sport- und Freizeitflächen u.v.m. Flexibel bespielbare

Bereiche für temporäre Nutzungen wie z. B. Spezialmessen, Ausstellungen, Kultur- und Kunstveranstaltungen und Märkte sind geplant. Ebenso sollen extrovertierte Nutzungen wie etwa Gastronomie oder auch Nahversorgung zur Aktivierung und Belebung der Halle und seiner unmittelbaren Umgebung beitragen.

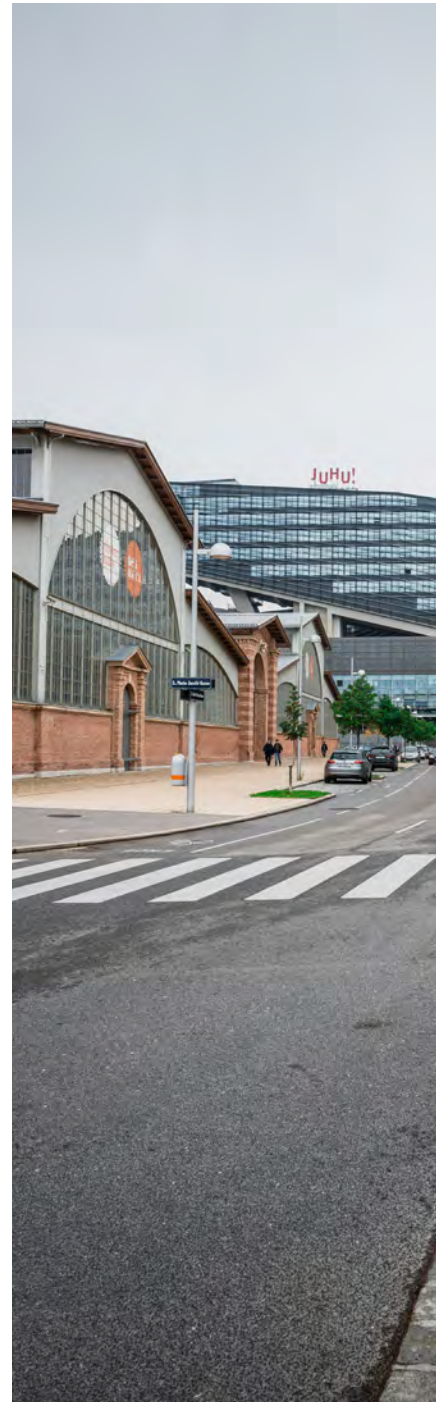
Für die räumlichen und funktionalen Anforderungen möglicher Hochhausentwicklungen ist auf das Fachkonzept Hochhäuser der Stadt Wien Bezug zu nehmen.

11 Punktuelle Höhenentwicklung als Merkpunkte

Über den vorhandenen Bebauungsplan ist eine Entwicklung der Fläche Karl-Farkas-Gasse 1 für gewerbliche Nutzungen in der Bauklasse III und IV möglich. Die Höhenentwicklung ist insgesamt auf 16 m beschränkt. In der Auslegung dieser Bebauungsbestimmungen ist zwar eine sehr dichte Überbauung der Fläche möglich, ohne dass dabei aber die Möglichkeit zu einer höhenmäßig stärkeren Ausdifferenzierung gegeben wäre. So wird dieser Standort auch kaum von außen, insbesondere über die Tangente, wahrgenommen werden können. Bezogen auf die Adresswirksamkeit ist dies nicht unproblematisch – zumal der Standort hier mit anderen gewerblichen Entwicklungsstandorten konkurriert. Richtet man den Blick auf die unmittelbare Umgebung, so wird deutlich, dass sich hier eine Reihe von Projekten in Entwicklung befinden, die über ihre Höhenentwicklung neue Akzente im Stadtraum setzen (siehe Raumbildendes Gerüst, Höhenakzentuierung S. 86 f.). Dringend wird angeraten, die Möglichkeit einer stärkeren Höhenakzentuierung am Standort des Quartiers Neu Marx städtebaulich zu überprüfen – auch oder gerade im Zusammenspiel zu den anderen bereits existierenden bzw. geplanten Hochpunkten in der unmittelbaren Umgebung.



Die Entwicklungsfläche „NXT Marx“ südlich der Marx Halle könnte zukünftig eine wichtige Gelenkfunktion für die Verknüpfung der Marx Halle mit ihrer Umgebung übernehmen.



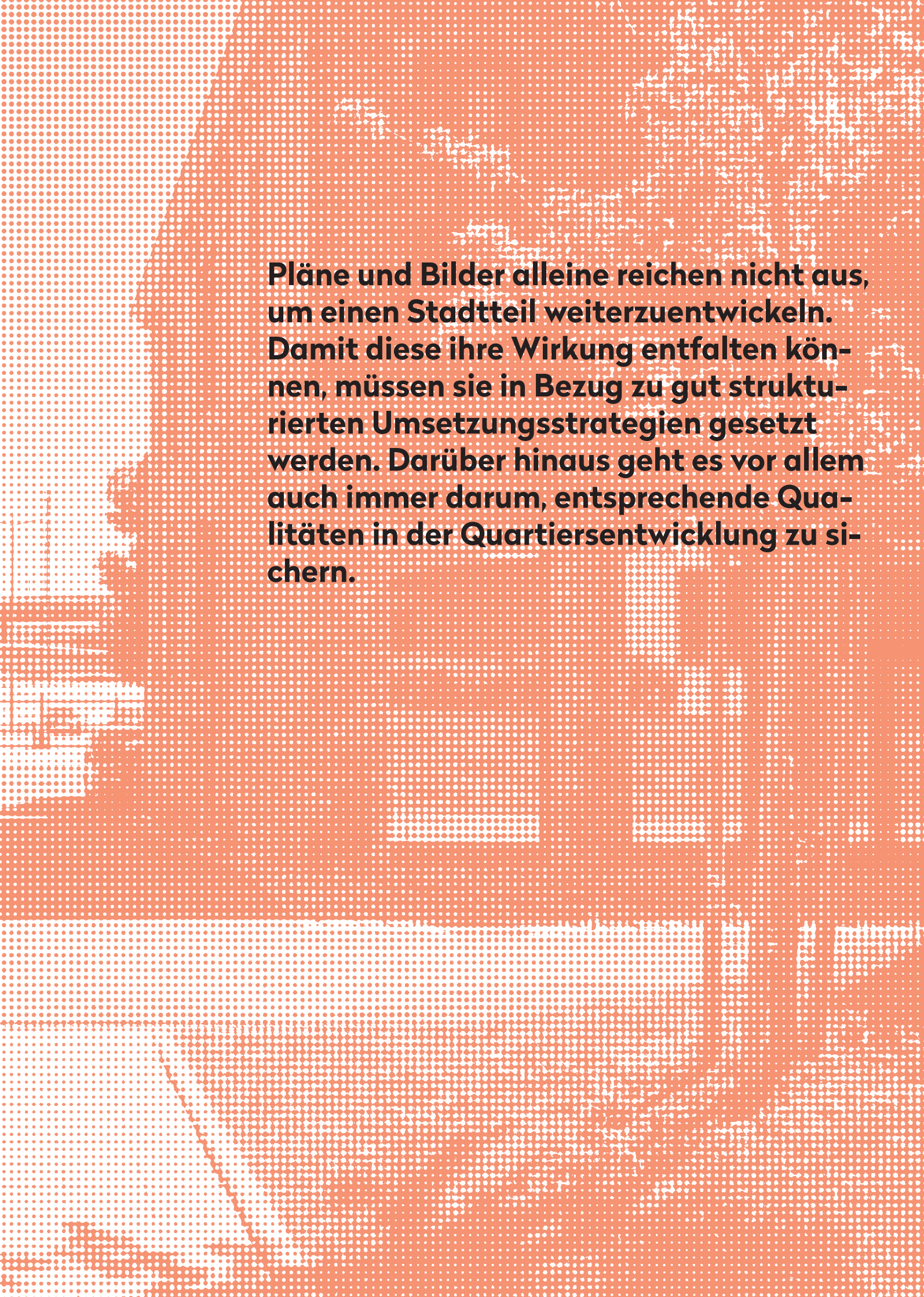
Situation der öffentlichen Räume in Neu Marx, Blick auf das T-Center.



Die rund 4 ha große Entwicklungsfläche Karl-Farkas-Gasse 1 stand lange Zeit als Standortoptionsfläche für die Niederlassung des ORF zur Verfügung. Demnächst soll hier ein neues Quartier entstehen.

UMSETZUNGSSTRATEGIEN UND QUALITÄTSSICHERUNG





Pläne und Bilder alleine reichen nicht aus, um einen Stadtteil weiterzuentwickeln. Damit diese ihre Wirkung entfalten können, müssen sie in Bezug zu gut strukturierten Umsetzungsstrategien gesetzt werden. Darüber hinaus geht es vor allem auch immer darum, entsprechende Qualitäten in der Quartiersentwicklung zu sichern.

Maßnahmenplan Erdberger Mais

NEU ERDBERG

Öffnung

Anbindung an die Landstraßer Hauptstraße durch Öffnung des Quartiers für den öffentlichen Verkehr

Eingang St. Marx

Markierung und Gestaltung der Entreesituation, wichtiger Sichtbezug Richtung Zentrum, wichtiger Mobilitätsknoten

Abstand

Sicherung der Qualität der Durchwegung

Anbindung

Verbindung der Grünräume im Quartier

Öffentliche Anbindung

Verbesserung der öffentlichen Anbindung des Quartiers Neu Marx durch die Verlegung der bestehenden Buslinie

Verbindung

Verknüpfung der Quartiersmitte mit der Marx Halle

Weiterentwicklung und Öffnung

Öffnung und Weiterentwicklung der Marx Halle für kleinteilige Nutzungen, Ermöglichung von öffentlicher Durchwegung

Anbindung

Sicherstellung der Fläche als öffentlicher Grünraum, Anbindung und Fortsetzung des Panoramaweges bis Neu Marx

Querungen

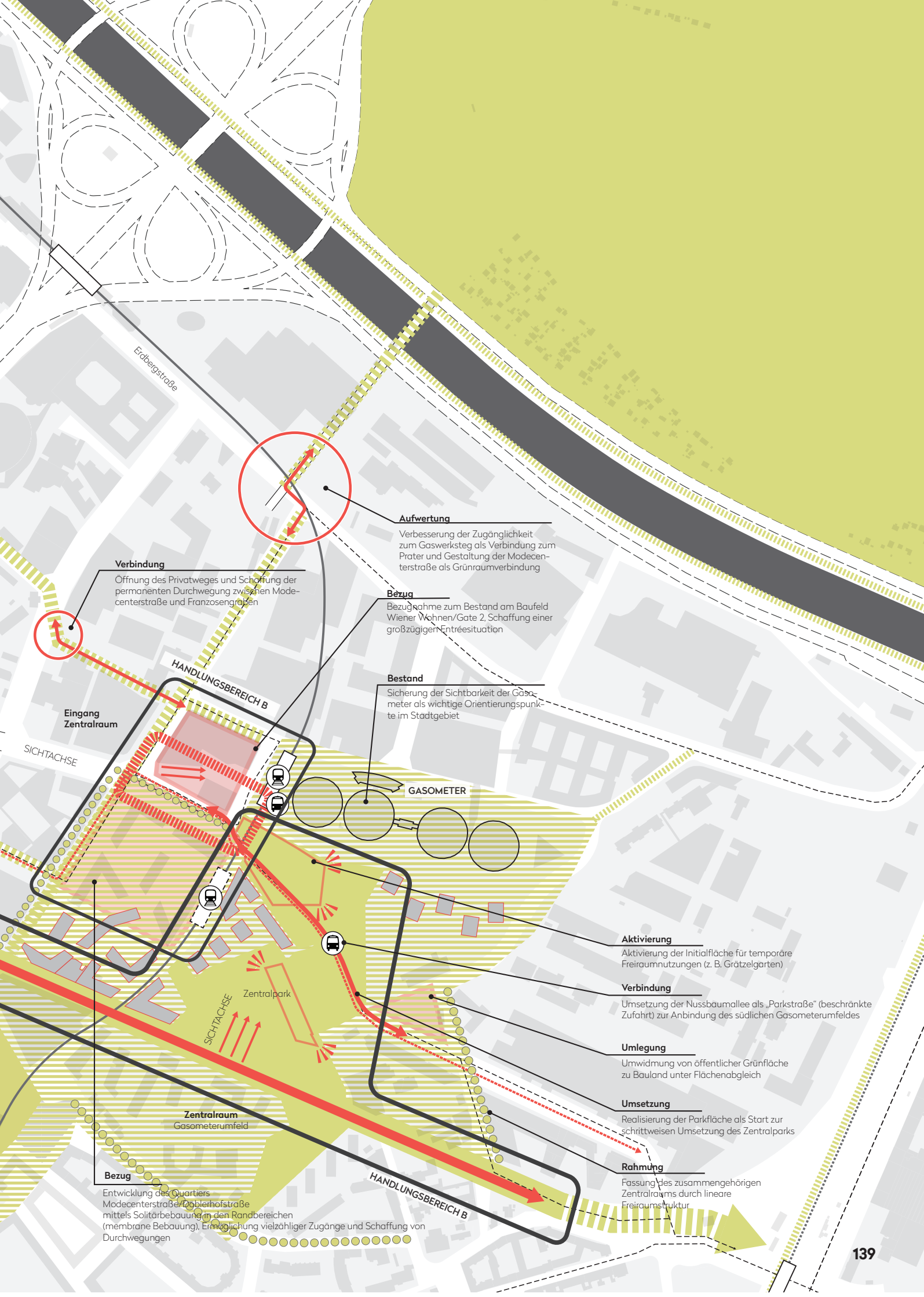
Herstellung von wichtigen Querungsmöglichkeiten über den Panoramaweg zur Verbindung beider Seiten

Öffentliche Anbindung

Verbindung beider Stadtteile (Neu Marx und Gasometerumfeld) und Anbindung an das Zentrum durch eine Busverbindung

Gestaltung

Gestaltung des Panoramaweges als „linearer Park“, Sicherung der Qualität der durchgängigen Durchwegbarkeit für unterschiedliche NutzerInnen (RadfahrerInnen, FußgängerInnen etc.)



Verbindung

Öffnung des Privatweges und Schaffung der permanenten Durchwegung zwischen Modecenterstraße und Franzosengraben

Aufwertung

Verbesserung der Zugänglichkeit zum Gaswerksteig als Verbindung zum Prater und Gestaltung der Modecenterstraße als Grünraumverbindung

Bezug

Bezugnahme zum Bestand am Baufeld Wiener Wohnen/Gate 2, Schaffung einer großzügigen Entréesituation

Bestand

Sicherung der Sichtbarkeit der Gasometer als wichtige Orientierungspunkte im Stadtgebiet

Aktivierung

Aktivierung der Initialfläche für temporäre Freiraumnutzungen (z. B. Grätzlergarten)

Verbindung

Umsetzung der Nussbaumallee als „Parkstraße“ (beschränkte Zufahrt) zur Anbindung des südlichen Gasometerumfeldes

Umlegung

Umwidmung von öffentlicher Grünfläche zu Bauland unter Flächenabgleich

Umsetzung

Realisierung der Parkfläche als Start zur schrittweisen Umsetzung des Zentralparks

Rahmung

Fassung des zusammengehörigen Zentralraums durch lineare Freiraumstruktur

Bezug

Entwicklung des Quartiers Modecenterstraße/Doblerhofstraße mittels Solitärbebauung in den Randbereichen (membrane Bebauung), Ermöglichung vielzähliger Zugänge und Schaffung von Durchwegungen

Eingang Zentralraum

HANDLUNGSBEREICH B

GASOMETER

Zentralpark

Zentralraum Gasometerumfeld

HANDLUNGSBEREICH B

Erbbergstraße

SICHTACHSE

SICHTACHSE

STRATEGIEN ZUR UMSETZUNG

Instrumente und Prozesse der Qualitätssicherung

Obwohl der Strategieplan als informelles Planungsinstrument zwar keine Rechtsverbindlichkeit besitzt, kommt ihm als gemeinsam getragene, im Dialog erarbeitete Leitlinie seine Gültigkeit zu. Er ist zudem für die Wiener Stadtplanung durch Beschluss der entsprechenden Gremien ein Steuerungsinstrument und Handlungsleitfaden, nach denen die zukünftigen planerischen Schritte abzuwickeln sind. Wenn informelle Festlegungen auf der Basis eines breiten Konsens aufgebaut sind, werden diese wirksam. Das zentrale Prinzip der Umsetzungsstrategien ist die Dualität zwischen Plan und Prozess: durch ein Zusammenspiel aller Beteiligten, das die Qualität des Prozesses und die Art und Weise, wie Entscheidungen und Festlegungen zustande kommen, prägt.

In genau diesem Zusammenwirken aus einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren entstand dieser Strategieplan, wodurch dieser eine solide und robuste Grundlage für die konkreten städtebaulichen Planungsprozesse im Zielgebiet Erdberger Mais darstellt. Der Strategieplan formuliert Zielvorstellungen für die stadträumliche Vernetzung, konkrete Maßnahmen und Entwicklungserfordernisse, die für die weiteren Planungen und Umsetzungsschritte den Rahmen und die Voraussetzungen bilden. In diesem Kapitel werden potenzielle Instrumente und Verfahren dargestellt, durch die diese Vorhaben schließlich auch umsetzbar gemacht werden sollen.

Der Strategieplan als Steuerungsinstrument

Der Strategieplan wird als Teil der städtischen Daueraufgabe verstanden, die ständiger Fortschreibung bedarf. Aus diesem Grund befasst er sich nicht nur mit räumlich und zeitlich begrenzten Eingriffen, sondern gibt mit einem weit ausgreifenden Entwicklungshorizont

eine zusammenhängende Übersicht aufeinander bezogener Projekte und Interventionen zur Stadtentwicklung. Er überspringt dabei enge fachliche Grenzen und folgt vernetzten und vernetzenden Strategien.

Der Strategieplan versteht sich somit als

- » Wegweiser, der nicht an unveränderbaren Zielen festhält, aber Richtungen aufzeigt, ohne dabei Kurskorrekturen auszuschließen,
- » Planung, die städtische Absichten mit örtlichen Gegebenheiten abgleicht und Lösungsvorschläge für die weitere Stadtentwicklung aufzeigt,
- » Koordinationsinstrument, mit dessen Hilfe aufeinander abgestimmte Ziele der Stadt- und Freiraumentwicklung, des Verkehrs und der Infrastrukturausstattung angeboten werden.

Dabei greift der Strategieplan auf strukturelle Stärken und Potenziale des Raums, die es im Hinblick auf eine wachsende Stadt zu festigen, verbreitern und zu entwickeln gilt. In diesem Rahmen werden – auf der Basis einer Darstellung des Status quo und der gesamtstädtischen Entwicklungsabsichten – Ziele definiert und vereinbart sowie Instrumente zur Aktivierung vorhandener Flächen- und Entwicklungspotenziale entwickelt.

Der Strategieplan als Basis für weitere planerische/städtebauliche Ausdifferenzierungen

Der Strategieplan dient als Wegweiser und Koordinationsinstrument. Darüber hinaus werden für einzelne Teilbereiche weitere Qualifizierungen notwendig, die dazu dienen, die grundlegenden Aussagen der Zielsetzungen

und Rahmenvorgaben in konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Konzepte zu übersetzen. Dies betrifft insbesondere nachfolgende räumliche Bereiche (siehe dazu Darstellung auf S. 143):

- » den Bereich Neu Marx mit dem bereits laufenden Verfahren des wettbewerblichen Dialogs hin zur Entwicklung eines qualifizierten städtebaulichen Rahmenplans
- » der Eingang zum Zentralraum sowie das südliche Gasometerumfeld mit der Herausforderung der Entwicklung einer städtebaulich angemessenen Konzeption im Entreebereich zum Zentralraum wie im direkten Umfeld zu den Gasometern
- » den Zentralraum in Verknüpfung mit dem Panoramaweg als „Linearer Park“ mit der Herausforderung der Entwicklung einer strategisch angelegten, freiraumplanerischen Konzeption unter Berücksichtigung der zeitlichen Verfügbarkeiten einzelner Grundstücke
- » dem Umfeld der S-Bahn-Station St. Marx mit der Herausforderung der Entwicklung eines attraktiven Stadtraums entlang des Rennweges.

Grundlegend geht es in diesen vertiefenden Planungsphasen darum, die Aussagen des Strategieplans weiter auszudifferenzieren. Dies umfasst die Detaillierung der Aussagen:

- » zur Bebauung, zu Nutzungsschwerpunkten, zu Dichten und zur Höhenentwicklung wie zur Freiraumgestaltung
- » zur Entwicklung der öffentlichen Räume und der Erdgeschoßzonen
- » zu Qualitätsstandards in der räumlichen Entwicklung

» zu Phasenkonzepten, Abschnittsbildungen, zum Einsatz von Instrumenten (v. a. auch im Hinblick auf erforderliche Mobilisierungsinstrumente)

» zu Mobilitäts- und Energiekonzepten.

Welche Art von Qualifizierungsverfahren (Wettbewerbsverfahren oder alternative Verfahren wie beispielsweise kooperative/dialogische Verfahren) zum Einsatz kommen, muss aus dem jeweiligen Kontext heraus und im Dialog zwischen den unterschiedlichen Projektpartnern (Stadt Wien, private EigentümerInnen/EntwicklerInnen) argumentiert und entwickelt werden.

Zielgebietsmanagement/Quartiersmanagement

Die Etablierung des Zielgebietsmanagements im Rahmen des Wiener Stadtentwicklungsplans 2005 für den Erdberger Mais trug den Anforderungen Rechnung, die komplexen Koordinations- und Abstimmungsaufgaben zentral und vor allem querschnittsorientiert zu steuern und zu koordinieren. Letztlich hat das Zielgebietsmanagement die Voraussetzung dazu geschaffen, diesen Strategieplan im Rahmen eines umfassenden Planungsprozesses erarbeiten und abstimmen zu können.

Mit Vorlage des Strategieplans ist ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Zielgebietes erreicht. Nun wird es verstärkt darum gehen, die anstehenden Projekte und Vorhaben weiter zu koordinieren und die Vielzahl der AkteurInnen zielführend zu vernetzen.

Zu den Aufgabenfeldern des Zielgebietsmanagements zählen:

- » Programmierung und Koordination des Kommunikations- und Beteiligungsprozesses
- » Begleitung und Beratung weitergehender Qualifizierungsverfahren und bei der Ausformulierung städtebaulicher Verträge
- » Koordination des Zusammenspiels der AkteurInnen (Verwaltung, GrundstückseigentümerInnen, EntwicklerInnen, PlanerInnen)
- » Begleitendes Monitoring und Qualitätssicherung.

Ein besonderes Augenmerk kommt der Vorbereitung und Begleitung der städtebaulichen Qualifizierungsverfahren für die Schwerpunktbereiche „Neu Marx“, „Eingang Zentralraum“ und „Zentralraum/Panoramaweg“ zu (siehe Darstellung S. 143). Hier ist der Bedarf an einem begleitenden Qualitätsmanagement sowie an einer Programmierung und Koordination des Kommunikations- und Beteiligungsprozesses unverkennbar bedeutend für die Entwicklung des Gesamttraums des Erdberger Mais.

Angesichts der hohen Entwicklungsdynamik, die diesen Planungsraum kennzeichnet, sind die Erwartungen an das Zielgebietsmanagement hoch und komplex. Hierzu bedarf es entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen, diese Aufgaben mit der notwendigen Verantwortung bewältigen zu können.

BürgerInnenbeteiligung und offene Kommunikationsprozesse

Die Maßstäbe für die Qualität von Vorhaben werden gemeinsam mit den Beteiligten

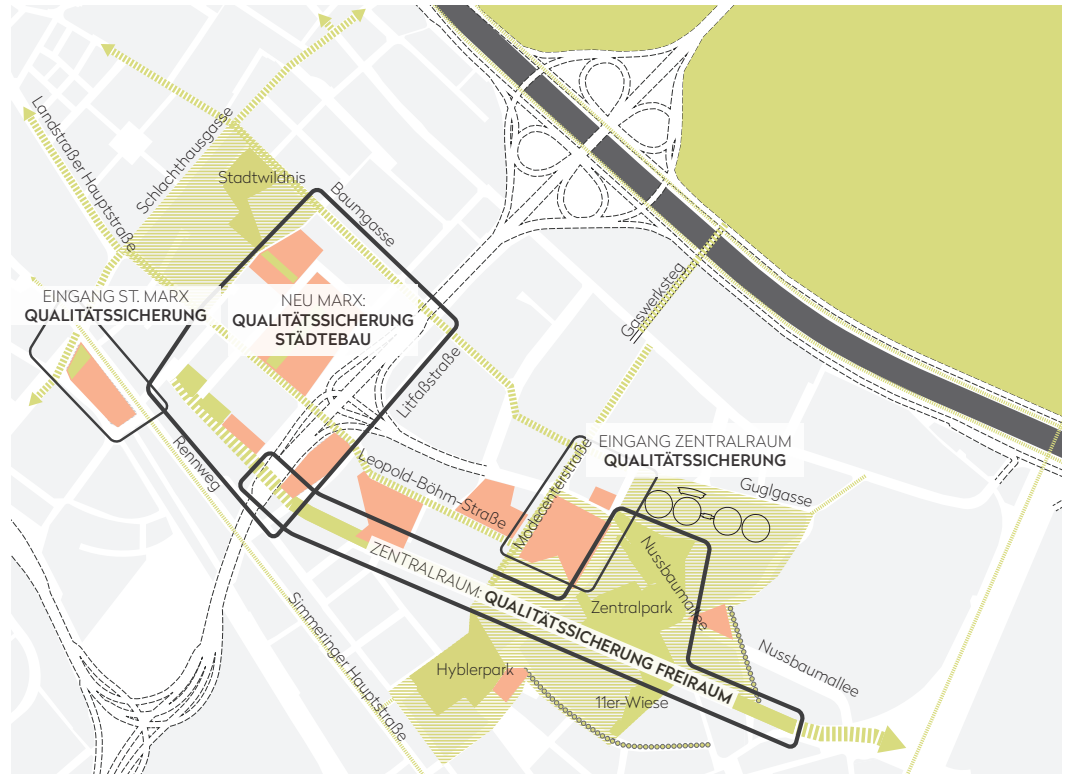
und am Projekt selbst entwickelt. Dazu gehört die gemeinsame Auseinandersetzung mit dem Ort sowie mit den Anliegen und Interessen der EigentümerInnen, NutzerInnen, InvestorInnen und AnrainerInnen. Dadurch entsteht eine Dualität zwischen Plan und Prozess – zwischen Dokument und Diskurs. Genau diese Dualität war bereits zentrales Anliegen des Strategieplans – etwa im Rahmen der Perspektivenwerkstatt. Dieses Prinzip soll in weiteren Planungsprozessen weiterhin bestimmend sein.

Über den Fachdiskurs hinaus, versteht sich der über den Strategieplan angestoßene Prozess daher auch als Impulsgeber für weitergehende Debatten und Modelle der Beteiligung, in welche die vielfältigen AkteurInnen aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung, aus Kultur und BürgerInnenenschaft zu integrieren werden. So gilt es auch für zukünftige städtebauliche Qualifizierungsverfahren partizipative, dialogische Plattformen darzustellen, welche aktive Zusammenarbeit ermöglichen.







Diesem Beteiligungsanspruch muss in allen folgenden planerischen Qualifizierungsverfahren nachgekommen werden. Diese Kontinuität von Möglichkeiten an aktiver Mitwirkung ist eine wichtige Voraussetzung dafür, der BürgerInnenenschaft die Nachvollziehbarkeit von Entscheidungsprozessen zu ermöglichen und somit Vertrauen in die anstehenden umfassenden Entwicklungsprozesse zu schaffen.

Um den Faden nicht abreißen zu lassen, ist es wichtig, den bereits über Planungszeitungen, die Perspektivenwerkstatt wie beispielsweise über die Aktion des Panoramapicknicks etablierenden Kommunikationsprozess im Rahmen des Zielgebietsmanagements konsequent fortzusetzen. Die zukünftigen

Qualitätssichernde Maßnahmen:
Dargestellt werden jene Bereiche im Erdberger Mais, für die ein qualitätssicherndes Verfahren vorgeschlagen wird.



Planungsprozesse und Entwicklungsvorhaben benötigen weiterhin eine umfassende Vermittlung der Ziele, Rahmenbedingungen und deren Hintergründe sowie über die Möglichkeiten der Mitwirkung.

-  Baufelder
-  Besonderes Gebäude
-  Liegenschaft mit Entwicklungsabsicht
-  Parks
-  Wichtige Grünachse
-  Wichtige Freiraumverbindungen





Das Panorama-Picknick als Baustein eines aktiven Zielgebietsmanagements

Aktives Zielgebietsmanagement bedeutet auch die Kommunikation der Planungsvorgänge mit der Öffentlichkeit. Hierbei geht es um die Vermittlung und den Austausch der Anliegen und Interessen der EigentümerInnen, NutzerInnen, InvestorInnen und AnrainerInnen – kurz zusammengefasst um die aktive Herstellung der Dualität zwischen Plan und Diskurs.

So fand im Juni 2016 unter dem Titel „Zukunft mit Aussicht“ ein großes gemeinsames Picknick direkt am Panoramaweg statt, zu dem alle BewohnerInnen aus der Nachbarschaft eingeladen waren, um sich über ein Zukunftsbild dieses Freiraums zu informieren und auszutauschen.

Das Panorama-Picknick vermittelte als erste Intervention bzw. Veranstaltung im Rahmen des Zielgebietsmanagements die Zieldefinitionen des Strategieplans betreffend dieser linearen Trasse als wichtige Grünraumverbindung durch den gesamten Erdberger Mais.



Eine Ausstellung informierte die BürgerInnen und BewohnerInnen der Umgebung über die zukünftigen räumlichen Vorstellungen zum Panoramaweg und thematisierte die funktionalen Anforderungen dieser verbindenden Achse.



Mittels Luftballons entlang der ehemaligen Trasse der Schlachthausbahn wurde die Linearität des Weges in Szene gesetzt und auf die notwendige Herstellung der Durchgängigkeit auf der gesamten Länge des Weges aufmerksam gemacht.



IMPRESSUM

Eigentümerin und Herausgeberin

Stadtentwicklung Wien
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.stadtentwicklung.wien.at

Für den Inhalt verantwortlich

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung
Hans Peter Graner

Inhalt und Redaktion

Raumposition.
Scheuven I Allmeier I Ziegler OG
Rudolf Scheuven und Daniela Allmeier
Mitarbeit: Ekaterina Timina, Mario Weisböck und Martin Zisterer

Mobilitätskonzeption

Rosinak & Partner ZT GmbH
Michael Szeiler und Katrin Unger

Gestaltung und Layout

Raumposition.
Scheuven I Allmeier I Ziegler OG

Lektorat

Ernst Böck

Technische Koordination

MA 18, Willibald Böck

Druck

MA 21 – Druckerei

Fotos

Daniel Dutkowski
Christian Fürthner/MA 21

© Stadtentwicklung Wien, 2016

ISBN: 978-3-903003-26-2



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

/ROSINAK & PARTNER /
Ziviltechniker GmbH

Merci an alle!

Dieser Strategieplan ist das Ergebnis eines umfassenden Diskussions- und Arbeitsprozesses, an dem zahlreiche VertreterInnen der Wiener Stadtverwaltung, der Stadt- und Bezirkspolitik, Kolleginnen und Kollegen aus Planungsinstitutionen, aus Verkehrs-, Freiraum- und Raumplanungsbüros, Projektentwickler, VertreterInnen lokaler Initiativen sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben. Bei ihnen möchten wir uns herzlich bedanken.

Ein herzliches Dankeschön gilt dem Team von Hey-U! für die Unterstützung bei den Veranstaltungen in der Marx Halle, dem Team des Mobilien Stadtlabors in Neu Marx sowie dem Team von Fairplay Parkbetreuung für die regelmäßigen Beobachtungen des Zugverkehrs am Ausziehgleis des Panoramaweges.



