

Nachhaltige Stadtarchitektur auf dem Donaufeld



Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Nachhaltige Stadtarchitektur auf dem Donaufeld

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades eines Diplom-
Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

**Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn.
Erich Raith**

E260

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und
Entwerfen

**eingereicht an der
Technischen Universität Wien**
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Martin Maidl

1426664

Wien, am 28.05.2018

unabhängig von der Formulierung in dieser Arbeit
ist alles uneingeschränkt auf alle Geschlechter
bezogen

ich bedanke mich bei Herrn Raith für die ruhige und angenehme Betreuung dieser Arbeit. Die Freiheiten bei der Bearbeitung waren äußerst angenehm

ich bedanke mich bei Thomas, Michael, Andres und meinen Arbeitskollegen für die Loyalität während der Erstellung dieser Arbeit

ich danke meinen Freunden, sowohl für die gemeinsamen Diskussionen, wie auch die wohl-tuende Ablenkung zwischendurch

ich danke meiner Schwester Lena für den tollen Input. Ohne sie würde diese Arbeit anders aussehen

ich danke Johanna für die viele Geduld, die guten Nerven und dass du auch in stressigen Momenten mit mir ruhig geblieben bist

zu guter letzt möchte ich besonders meinen Eltern danken, die mir meine Ausbildung ohne jegliche Einschränkung ermöglicht haben und auf deren Rückhalt ich mich immer verlassen konnte. Sie sind ganz wesentlich an dem Ergebnis dieser Arbeit beteiligt

Vielen Dank!

Abstract

Vienna has a rich architectural and cultural heritage from former centuries. Starting from the primal fortified nucleated town with several suburban villages, the development of the public space has always been seen as an important issue – even during the Wilhelminian time when the city grew very fast. The space between the houses was always seen as space for interaction, trade and living in the city and the facades of the houses were designed as the wall of this.

Nowadays the city has a population of almost two million inhabitants again and therefore the demand for new housing space is constantly increasing. From the end of World War II until today a lot of diverse urban experiments in different scales have and are being built which are experienced very diversely.

The following paper is a proposal for further urban development of Vienna at the Donaufeld. It is founded on an analysis of history and structures that formed out of it and considering a human and sustainable architecture of the city.

Kurzfassung

In Wien gibt es ein großes architektonisches und kulturelles Erbe aus den vergangenen Jahrhunderten. Beginnend bei der ursprünglich befestigten Kernstadt mit den vielen Vororten, wurde selbst zur Zeit des starken Stadtwachstums während der Gründerzeit und der damit verbundenen dichten Verbauung der Stadtfläche viel Wert auf die Gestaltung der öffentlichen Räume gelegt. Diese wurden als Kommunikations-, Handels- und Wohnraum der Stadt und die Fassaden der Häuser als dessen Wände verstanden.

Heute hat die Stadt wieder fast zwei Millionen Einwohner und es steigt zunehmend der Bedarf nach neuem Wohnraum. Bereits nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und bis heute wurden und werden in Wien unterschiedlichste, groß- und kleinräumige Experimente realisiert, die sehr differenziert wahrgenommen werden.

Die vorliegende Arbeit macht auf dem Gebiet des Donaufelds einen Vorschlag zur städtebaulichen (Weiter-) Entwicklung der Stadt auf Grundlage von Analyse der Geschichte und daraus entstandener Strukturen und unter Berücksichtigung einer menschengerechten und nachhaltigen Stadtarchitektur.

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| 00 Grundgedanken zur europäischen Stadt | 13 |
| 01 Ausgangslage der Stadt Wien | 19 |
| Bevölkerungsentwicklung | 20 |
| Stadtentwicklung | 24 |
| 02 Analyse Wiener Stadtstrukturen | 29 |
| Stadtkern | 32 |
| Alter Dorfkern | 34 |
| Gründerzeitlicher Blockrand | 36 |
| Gründerzeitliches Cottage-Viertel | 38 |
| Superblock | 40 |
| Gartenstadtsiedlung | 42 |
| Großsiedlung | 44 |
| Einfamilienhaussiedlung | 46 |
| Business- & Wohnquartier | 48 |
| Neues Stadtquartier | 50 |
| 03 Donaufeld & Umgebung | 53 |
| Waisenkind Transdanubien | 54 |
| Lage in Wien | 56 |
| Geschichtliche Entwicklung | 58 |
| Gewässer & Grünraum | 64 |
| Verkehr & Infrastruktur | 66 |
| Subzentren | 68 |
| Alte Dorfkerne | 70 |
| Nutzungen im & um das Donaufeld | 71 |
| Offizielle Leitbilder | 72 |

| | |
|--|------------|
| 04 Bauliche Analyse des Donaufelds | 83 |
| Heterogenität | 84 |
| Hochpunkte | 90 |
| Übersicht | 94 |
| | |
| 05 Ansätze, Ideen & Ziele | 99 |
| Die menschengerechte Stadt | 102 |
| Die nachhaltige Stadt | 104 |
| Die gleichwertige Stadt | 106 |
| Die integrative Stadt | 110 |
| Die schöne Stadt | 114 |
| | |
| 06 Regeln & Konzept | 119 |
| Zwischen den Häusern | 120 |
| Die Summe der Häuser | 122 |
| In den Häusern | 124 |
| Der Prozess | 128 |
| | |
| 07 Entwurf | 131 |
| Die Grundstruktur | 132 |
| Der Stadtraum | 140 |
| Die Stadtebenen | 142 |
| Der Hofraum | 144 |
| Freiraum & Nutzung | 146 |
| Übersicht | 148 |
| | |
| 08 Abbildungen, Literatur & Quellen | 177 |

00 | Grundgedanken zur europäischen Stadt

Die Vielfalt der großen und kleinen Städte in Europa scheint grenzenlos zu sein. So sehr sie sich in ihrer Beschaffenheit und Ausgestaltung auch unterscheiden, verbinden die meisten doch ähnliche strukturelle Ausprägungen. Diese Strukturen sind ein Abbild der Geschichte, die diese Städte hinter sich haben. Beim Spaziergang durch die Stadt werden sie nicht wahrgenommen, jedoch bilden sie sich deutlich im Schwarzplan - dem Fußabdruck der Stadt - ab. Allein ein Stadtplan vermittelt den ersten Eindruck von einer Stadt. Reduziert man den Inhalt nur auf bebaute und unbebaute Flächen, so erhält man ihren Grundriss.

„Der Grundriss der Stadt entsteht durch unendlich viele Fußabdrücke der Menschen in Zeit und Raum: Haus für Haus. Städte sind gewachsen oder geplant, sie weisen grobe oder feine Körnigkeiten auf, sind mal homogen gegliedert, mal scheinbar chaotisch oder zeigen offensichtlich planmäßige Symmetrie.“¹

Bei Betrachtung verschiedener Stadtgrundrisse - also dem höchsten Grad der Abstraktion einer Stadt - entsteht ganz automatisch das Bedürfnis nach einem ersten Urteil über deren Qualitäten und Lebensgefühl.

„Städte kennen keinen Stillstand; sie entziehen sich allen Versuchen, sich ein abschließendes Bild von ihnen zu machen.“²

Dieser Umstand trifft auf alle Städte weltweit zu, doch die europäischen Städte zeigen ihren geschichtlichen Werdegang bis heute in besonderem Maße.

Städte sind seit jeher Orte, an denen Menschen zusammenleben, Handel betreiben und soziale Kontakte knüpfen und pflegen.

Die ersten Siedlungen entstanden im Zuge der landwirtschaftlichen Revolution durch das Sesshaftwerden der Menschen. Jedoch waren diese im heutigen Sinne eher klein und sind nicht mehr als solche erhalten. Besonders das Mittelalter prägte die Entstehung der meisten uns heute bekannten Städte. Teilweise auf den bestehenden römischen Siedlungen, größtenteils jedoch neu gegründet entstanden in dieser Epoche Städte an Flussübergängen und strategisch wertvollen Topografien rund um Königspfalzen, Burgen, Bischofsitze und Klöster. *„Am Rande und im Schutze dieser Keimzellen erwachsen frühmittelalterliche, kompakte Orte. Zunächst entwickelten sich daraus gewachsene Feudal- und Bischofsstädte, die sich in kurzer Zeit um geplante Handelsplätze und Siedlungen ergänzten und auch schon bald um erste Neustädte erweitert wurden.“¹*

Innerhalb der Stadtmauern lebte das Bürgertum hierarchisch strukturiert, auf engstem Raum stark durchmischt und hatte gegenüber der Landbevölkerung besondere Rechte. (Bild 1)

¹ Mueller-Hagen, Simonsen, Többen: Die DNA der Stadt

² Kostof: Das Gesicht der Stadt - Geschichte städtischer Vielfalt

³ Ernst May

In der darauf folgenden Epoche der Renaissance und dem Barock entwickelten sich vor allem in der Stadtplanung neue, geometrische Formensprachen - größtenteils als die ersten angelegten Stadterweiterungen der mittelalterlichen Städte. Die Städte wurden zunehmend befestigt und der Stadtraum prunkvoll ausgestattet.

Im Zuge der französischen Revolution veränderten sich Staat und Gesellschaft und mit ihnen die Städte. Die beginnende Industrialisierung erhöhte den Bedarf an Arbeitern in den Städten und stieß eine regelrechte Bevölkerungsexplosion in den Städten an. Fast überall wurden die Verteidigungsanlagen geschliffen und die Trennung von Ingenieur und Architekt etablierte die Disziplin der Stadtbaukunst auf Grundlage von geometrischen Formen. Die großen Stadterweiterungen der Gründerzeit folgen deshalb größtenteils einem strikten

Rechtecksystem der Straßenführung. Die Bebauung war umlaufend geschlossen und auch die Höfe wurden aufgrund von Spekulation dicht verbaut - sehr zum Leiden hygienischer und sozialer Belange. (Bild 2) Schon früh entwickelten sich aufgrund der schlechten Wohnbedingungen deshalb Gegenbewegungen, die sich in Form von Gartenstadtsiedlungen und Genossenschaftsbauten ausdrückten.

Dies war auch der Beginn der Moderne. Die Stadtplaner dieser Zeit zielten auf die bestmöglichen Lebensbedingungen der Menschen ab.

„Die Skrupellosigkeit, mit der man in jener Zeit die Gesundheit der Menschen behandelte, hat zu so katastrophalen Folgen geführt, dass man sich genötigt sah, systematisch zu einer Lockerung der Bebauung zu schreiten.“³

Neben der Auflockerung der Bebauung sollten auch die städtischen Quartiere nach Funktionen unterteilt

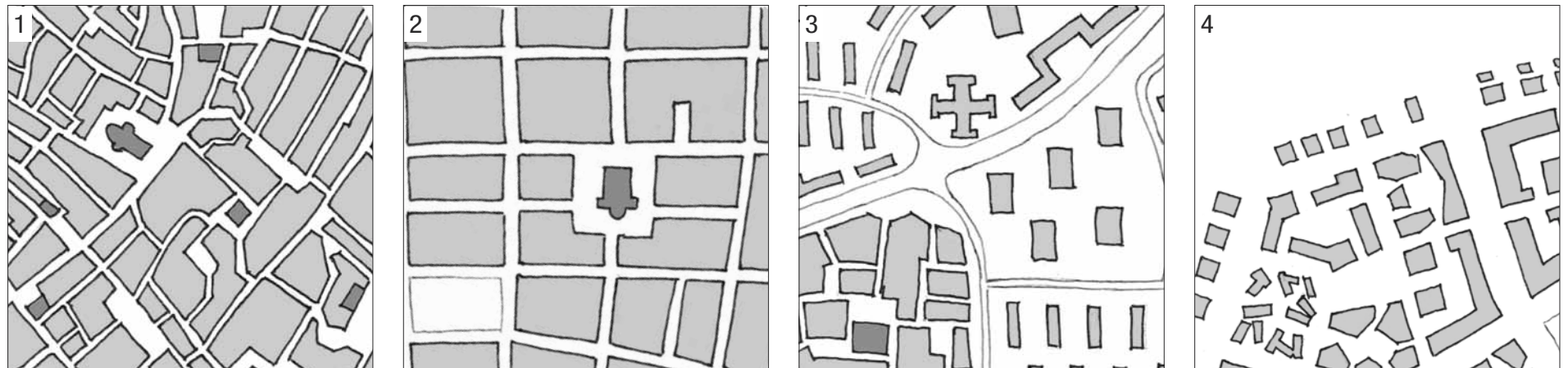


Abb. 1 | schematische Darstellung der Entwicklungsabfolge der europäischen Städte, ED

werden. Auch wenn die daraus entstandenen städtebaulichen Entwicklungen stark kritisiert werden, sind diese Ansätze zu Sozialem und Hygiene notwendig und richtig.

Mit dem Zweiten Weltkrieg stoppte die Entwicklung der europäischen Städte vorerst. Hinsichtlich des Wiederaufbaus verfolgte man unterschiedliche Wege. Einerseits wurden Städte wie Münster, Köln oder München wieder auf ihrem alten Grundriss aufgebaut und andererseits setzte man die Ansätze der Moderne in vielen Städten in großem Maßstab in die Realität um. Dabei wurden beschädigte Gebäude abgerissen und an diesen Orten montone Großstrukturen gebaut. Auch das Einfamilienhaus ist ein Typus dieser Zeit. Entsprechend dem Gartenstadtgedanken ist das Einfamilienhaus der Traum vom umgrüneten Eigentum in Stadtnähe. Diese Vorstädte beinhalten überwiegend die Funktion des Wohnens, das urbane Leben bleibt in der Regel den Innenstädten überlassen. Diese flächenraubende Typologie sorgte für eine zunehmende Zersiedelung der Landschaften um die Städte herum - begünstigt durch die zunehmende Etablierung des Automobils. Im Zuge der immer größeren Geschwindigkeiten der Fortbewegung und der Entwicklung, veränderte sich auch das Gesicht der Städte. Diese wurden autogerecht umgestaltet und Erweiterungen dementsprechend geplant. Das Automobil macht Distanzen marginal und die Notwendigkeit, Städte kompakt und nachhaltig schön zu gestalten, war vorerst nicht mehr gegeben. (Bild 3)

Heute ist man in ökologischer und nachhaltiger Hinsicht weiter und erkennt, dass es eine Veränderung gegenüber der Entwicklungen der letzten Jahrzehnte braucht.

Es braucht neue Ansätze bezüglich der Bewegungsform innerhalb und zwischen den Städten und zum Flächenverbrauch am Rand der Städte. Außerdem sollte der Wert des Urbanen mit sozialen Kontakten, Kultur und Gleichstellung neu gewertet und nachhaltig gelebt werden. Ein wertschätzender Umgang mit bestehender Substanz ist dabei genauso wichtig, wie die intensive Auseinandersetzung mit urbanen Prozessen und Räumen bei Neuentwicklungen. Die Öffentlichkeit muss eingeladen werden, den Stadtraum zu nutzen und ihn zu beleben.

Viele aktuelle Neubauviertel werden großflächig angelegt und es wird versucht, mit großen Gebäudehöhen eine Dichte zu erzeugen, die jedoch durch zu weite Abstände der Gebäude nicht räumlich spürbar wird. (Bild 4) Zudem wird die Sprache der Architektur in Europa und auch weltweit immer einheitlicher. Die Regionalität und das Besondere von neuen Stadtquartieren sucht man vergeblich.

Welche Lösungen brauchen wir also für die Zukunft der Städte? Vittorio Magnano Lampugnani schreibt dazu:

„Richtig ist, dass wir für Städte der Zukunft kaum grundsätzlich neue Lösungen erfinden müssen - wir können auf bewährte Prinzipien zurückgreifen.“¹

¹ Lampugnani: Radikal normal



Abb. 2 | Schwarzplan München, M 1:25.000, ED



Abb. 4 | Schwarzplan Regensburg, M 1:30.000, ED



Abb. 3 | Schwarzplan Dresden, M 1:25.000, ED

01 | Ausgangslage der Stadt Wien

Bevölkerungsentwicklung

Laut dem Bericht „Wien wächst ...“ der Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik¹ ist die Bevölkerungszahl der Stadt Wien in den letzten beiden Jahrzehnten ständig angestiegen. Dabei hätte vor allem die Zuwanderung aus dem Ausland eine bedeutende Rolle gespielt. Aktuell ist Wien mit etwas mehr als 1,8 Millionen² Einwohnern die sechstgrößte Stadt in der Europäischen Union und somit nach Berlin und vor Hamburg die zweitgrößte Stadt im deutschsprachigen Raum.

Die aktuelle Situation ergibt sich vor allem daraus, dass sich das Geburtendefizit in einen Überschuss gewandelt hat und durch die gute Gesundheitsversorgung die Menschen immer älter werden und länger leben.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist ebenfalls, dass durch die Ost-Erweiterung der Europäischen Union in den Jahren 2004 die Stadt Wien vom

ehemaligen Rand Westeuropas in die Mitte der heutigen Staatenunion gerückt ist. Durch diesen Umstand hat sich auch eine starke Wanderungsbewegung entwickelt, im Zuge dieser viele Menschen aus dem Ausland in Wien sesshaft geworden sind - Tendenz steigend. Analysiert man die vorhandenen Daten, so stellt man fest, dass die einzelnen Erhebungsstellen zu nahezu identischen Ergebnissen kommen. Die verschiedenen Ergebnisse resultieren aus den jeweiligen Schwerpunkten bei der Auswertung. So werden verschiedene Szenarien entwickelt und anhand dieser eine voraussichtliche Entwicklung der Wiener Bevölkerung prognostiziert. Da Prognosen, die über zehn Jahre hinausgehen, die Bevölkerungsdynamik jedoch nur beschränkt abschätzen können, ist hier für die fernere Zukunft durchaus eine Abweichung von den heutigen Berechnungen zu erwarten. Alle Prognosen zeigen jedoch

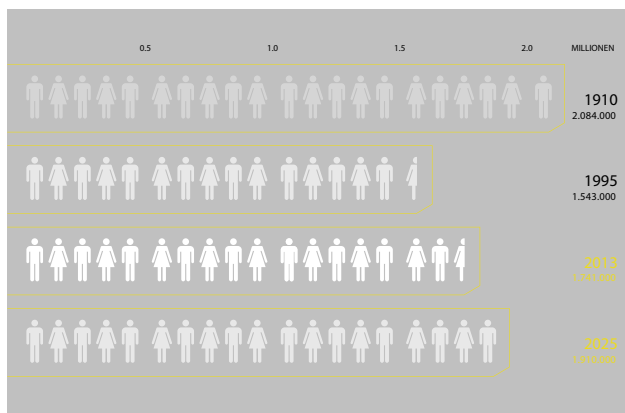


Abb. 5 | Bevölkerungsentwicklung Wien bis 2025

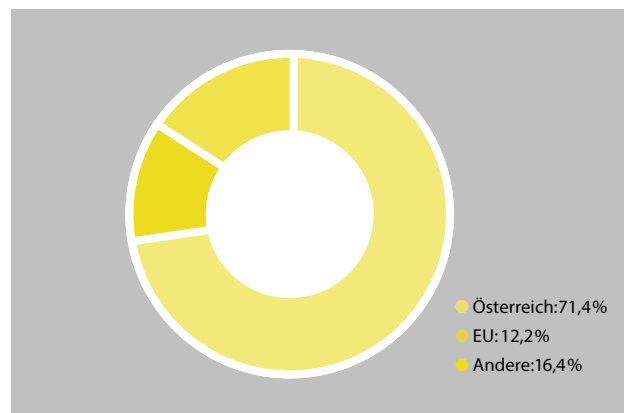


Abb. 6 | Bevölkerung Wiens nach Staatsangehörigkeit

gleichermaßen auf, dass bereits zwischen 2030 und 2035 eine Bevölkerungszahl von zwei Millionen zu erwarten ist und damit gegenüber dem Jahr 2014 ein Anstieg um mehr als 10%. Diese werden sich jedoch auf die 23 Wiener Gemeindebezirke ungleich verteilen. Analysen der MA 23 zu folge resultiert der Bevölkerungszuwachs zu ca. 80% aus Personen, die aus dem In- und Ausland nach Wien kommen und zu ca. 20% aus der positiven Geburtenbilanz. Dies bedeutet, dass einerseits durch Geburten und andererseits durch Zuzug die Zahl an jungen Menschen steigt. Dem gegenüber steht aber ebenfalls eine steigende Zahl an alten Menschen. Bedingt durch das gute Gesundheitssystem, liegt die Kindersterblichkeitsrate bei weniger als 2% und zudem leben die Menschen im Durchschnitt immer länger. Aus diesen Umständen ist zu bemerken, dass es für die Erhaltung eines ausgewogenen Verhältnisses

in der Gesellschaft und im Sozialsystem wichtig ist, dass die Stadt Wien neben der Förderung von Nachwuchs ebenfalls auf Zuzug und Integration setzt.

¹ MA 23: Wien wächst ...

² MA 23: Wien in Zahlen

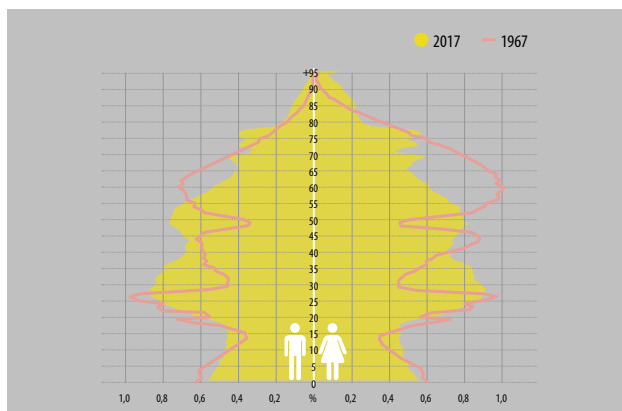


Abb. 7 | Altersstruktur in Wien

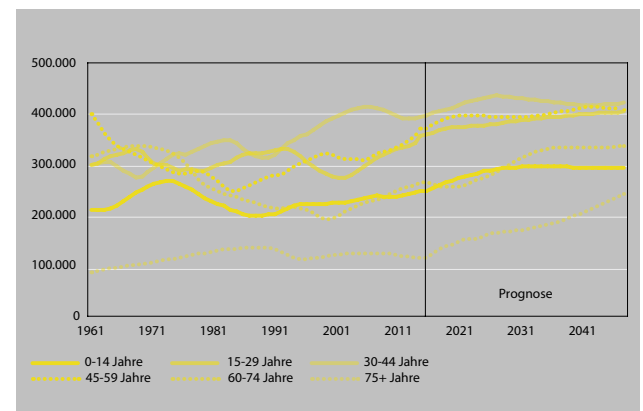


Abb. 8 | Altersgruppen in Wien

Analysiert man die Prognose dahingehend, wie sich die wachsende Bevölkerungszahl auf das Wiener Stadtgebiet verteilt, so bemerkt man, dass die Stadt nicht in allen Bereichen wachsen wird. So markieren die blauen Bereiche, die Stadtteile, wo die Bevölkerung voraussichtlich schrumpfen wird. Die roten Bereiche wiederum zeigen die Stadtteile mit wachsender Bevölkerung an.

Abbildung 9 liefert insofern ein interessantes Ergebnis, weil deutlich wird, dass es zusätzlich zum starken Wachstum der Stadt von außen auch zu einer internen Verschiebung der Bevölkerungszahlen kommen wird. Es fällt auch auf, dass - mit Ausnahme des ersten Bezirkes - die Bereiche mit sinkenden Bevölkerungszahlen auch die sind, welche schon jetzt eher dünn besiedelt sind. Es sind also die dichten, urbanen Stadtteile und vor allem die zukünftigen Entwicklungsbereiche, welche in Zukunft wachsen werden. Hinsichtlich

der räumlichen und baulichen Entwicklung ergeben sich daraus große Herausforderungen.

Analysiert man auf Grundlage der gewonnen Erkenntnisse auch die prognostizierte Altersdynamik in Wien (Abb. 10), so stellt man fest, dass viele der Bereiche mit sinkenden Bevölkerungszahlen auch die sind, welche in Zukunft einen höheren Altersdurchschnitt aufweisen werden. Aufgrund dieser Erkenntnis kann man die Frage stellen, inwiefern bauliche und soziale Strukturen für eine bis zum Jahr 2024 und darüber hinaus tendenziell jünger werdende Bevölkerung zu fokussieren sind.

Die nebenstehenden Abbildungen 11 -14 zeigen eine Gegenüberstellung von Ausschnitten aus schrumpfenden/älter werdenden bzw. wachsenden/tendenziell jünger werdenden Gebieten.

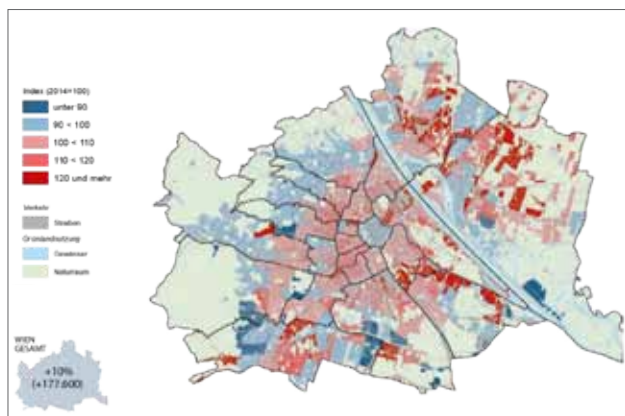


Abb. 9 | relative Veränderung der Bevölkerung 2014 - 2024

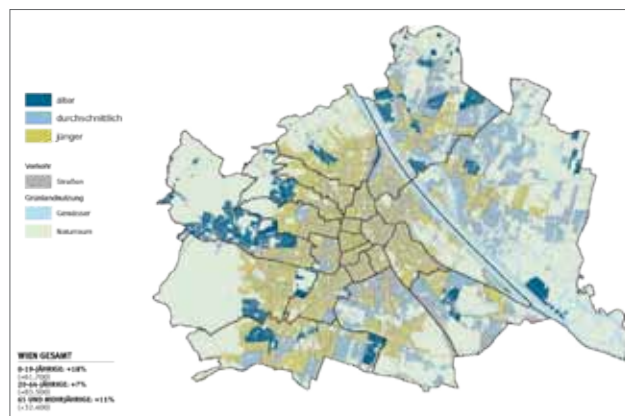


Abb. 10 | Altersdynamik



Abb. 11 | schrumpfende Einfamilienhaussiedlung (1130), ED



Abb. 12 | schrumpfende Großsiedlung (1100), ED



Abb. 13 | wachsendes Gründerzeitquartier (1050), ED



Abb. 14 | wachsendes Gründerzeitquartier (1020), ED

Stadtentwicklung

Wien ist eine der am schnellsten wachsenden Metropolen in Europa und ist deshalb mit einem sehr hohen Bedarf an Wohnraum konfrontiert. Damit verknüpft sind die Schaffung von Arbeitsplätzen, der Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und der sozialen Infrastruktur. Daraus ergeben sich große Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung und der damit verbundenen Attraktivität der Stadt.

Im Zuge des starken Bevölkerungswachstums, der fortschreitenden Auflösung des traditionellen Familienbildes hin zu immer mehr Single-Haushalten und der Immobilienspekulation, sind sowohl bei Eigentum als auch bei Mietobjekten in den letzten Jahren die Preise deutlich gestiegen. Um dem entgegenzuwirken, wird bereits jetzt ein großer Teil von neuen Wohnungen von der Stadt gefördert.

Als Instrument für die planerische Regional- und Stadtentwicklung über längere Zeiträume hinweg hat die Stadt Wien den sogenannten Stadtentwicklungsplan (kurz STEP) erstmals in dieser Form 1985 veröffentlicht. Der aktuellste STEP ist 2014 veröffentlicht worden und deckt den Zeitraum bis ins Jahr 2025 ab. In dem Dokument werden - auf das Stadtgebiet bezogen - die übergeordneten Entwicklungsgebiete, Verkehrsachsen, Grün- und Freiräume und Subzentren der Stadt beschrieben. Außerdem werden Aussagen über das soziale Gefüge und die Nutzungsverteilung innerhalb der Stadt gemacht.

Die Entscheidungsgewalten haben sich in den vergangenen Jahrzehnten immer mehr weg von der Stadtverwaltung hin zu Immobilienentwicklern verschoben und

dies macht deutlich, dass Stadtentwicklung in erster Linie keine rein planerische, sondern vielmehr eine politische Themenstellung darstellt.

Auf die Frage, ob eine Planung der Stadtentwicklung auch weiterhin notwendig, oder ob es besser sei, diese sich selbst zu überlassen, antwortet der renommierte Raum- und Stadtplaner Richard Seiß:



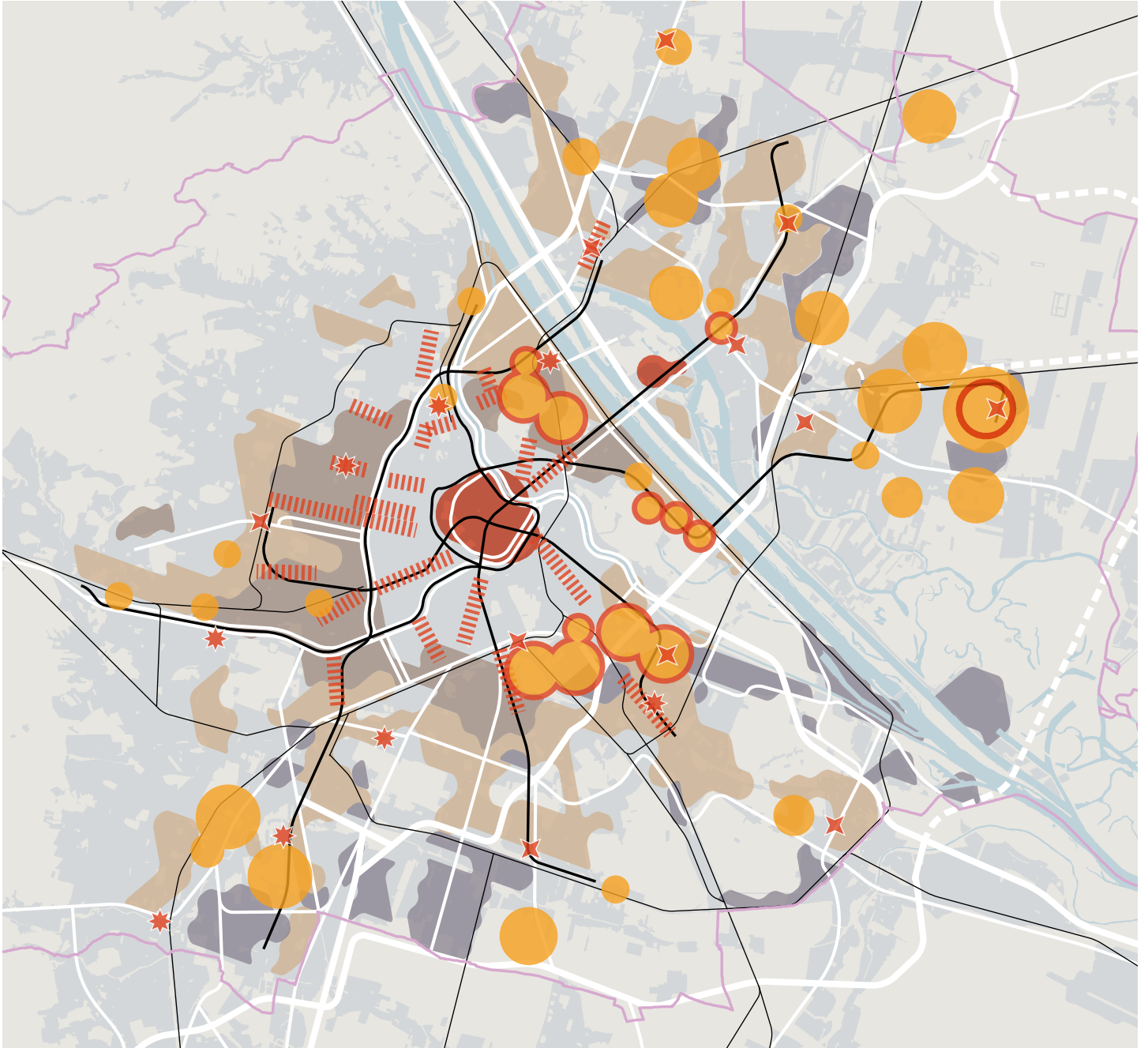


Abb. 15 | Leitbild Siedlungsentwicklung

„Die geplante Stadt reicht mehrere Tausend Jahre zurück. Schon die Griechen haben ihre Städte in den Kolonien reißbrettartig geplant und angelegt (siehe Milet). Und die Gründung von Städten aus dem Mittelalter, die uns heute so romantisch erscheinen, erfolgte ebenso planmäßig. Ja, aber dort oder damals wurden die Planungen auch umgesetzt. Bei uns wird ein Raster angerissen, vorgegeben, und dann baut jeder doch wieder wie und was er will. Das ist aber kein Problem der Planung, sondern ein Problem der Umsetzung, der politischen und gesellschaftlichen Konsequenz. Ich bin der festen Überzeugung, dass die Instrumentarien der Planung zweitrangig sind. Das Entscheidende ist die kulturelle, die politische, die gesellschaftliche Verfasstheit eines Systems, eines Landes, einer Stadt. Das, was in Wien passiert, ist in erster Linie ein Spiegel unserer Gesellschaft, unserer Politik und erst in zweiter Linie ein Produkt unseres Planungssystems.“¹

Das Bauen erfolgt in der Regel durch große Bauträger, die sich ihre Architekten suchen und dann eben genau das bauen, was sie wollen. Und das gefördert mit öffentlichen Geldern. Dazu Seiß in dem Artikel weiter: „Es fehlt der politische Wille, ja die Absicht, überhaupt etwas besser zu machen. Das ist das Problem.“¹

Für die zukünftige Entwicklung der neuen Stadtquartiere sollte eine grundlegende Rückbesinnung auf die Qualitäten der bestehenden Stadt erfolgen, anstatt irgendwelche Trends mit Hilfe von erfundenen Marketingbegriffen etablieren zu wollen. Im Zuge dessen

stößt man auf ausreichend Beispiele von Flexibilität, durchmischter Stadt und der daraus resultierenden Urbanität. Schafft man es, diese bis heute akzeptierten Strukturen um die Ansprüche unserer heutigen individuellen und vielfältigen Gesellschaft zu erweitern, so handelt man nachhaltig und baut die Stadt der Zukunft.

¹ Seiß in architektur-online: Kritik an der Stadtplanung



02 | Analyse Wiener Stadtstrukturen

Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts lebten in Wien mehr als 2 Millionen Menschen.¹ Da seitdem die bebauten Flächen stark gewachsen sind, wird deutlich, dass zu der damaligen Zeit die Menschen extrem dicht zusammengelebt haben müssen. Besonders in der Zwischenkriegszeit ergriff man erste, große Maßnahmen (Gartenstadtsiedlungen, Superblocks, ...), um diese Zustände zu verbessern. Diese baulichen Maßnahmen und generell alle Erweiterungen bis heute haben das Bild der Stadt verändert.

Der Schwarzplan bildet den Fußabdruck einer Stadt. Anhand dessen kann man die geschichtliche Entwicklung an den verschiedenen Stadtstrukturen ablesen.

Besonders markant erkennt man die Freiräume der Flüsse, sowie die Anlage der Ringstraße und den Verlauf des Gürtels. Beide folgen überwiegend den ursprünglichen Befestigungsanlagen der Stadt.

Desweiteren zeichnen sich die Bahntrassen deutlich ab. Neben größeren baulichen Strukturen, welche überwiegend Sonderbauten, wie z.B das Schloss Schönbrunn, die Müllverbrennungsanlage in Spittelau oder das Allgemeine Krankenhaus sind, kann man im Schwarzplan auch topographische Gegebenheiten erkennen. So zeichnen schon allein die organisch geschwungenen Straßenschneisen der Weindörfer ein Bild der vorherrschenden Gegebenheiten.

Doch über diese Dinge hinaus verrät der

Schwarzplan auch sehr viel über vorherrschende Dichteverhältnisse in den Stadtgebieten und lässt damit schon ein Einschätzen der Qualität der Stadträume zu.

Im Folgenden werden die für Wien wesentlichen Typologien und Bebauungsstrukturen in chronologischer Folge genauer analysiert und deren Fußabdruck im Maßstab 1:5.000 gegenübergestellt.

Ziel soll es sein, durch Betrachtung des geschichtlichen Hintergrunds, der Organisation, Dichte, Parzellierung, Maßstäblichkeit und Ausprägung der Räume zwischen den Gebäuden eine Aussage über deren positiven bzw. negativen Eigenschaften für das Empfinden der Stadt treffen zu können.

¹ Statistik Austria

- | | |
|----|-------------------------------|
| 1 | Stadtkern |
| 2 | Alter Dorfkern |
| 3 | gründerzeitl. Blockrand |
| 4 | gründerzeitl. Cottage-Viertel |
| 5 | Superblock |
| 6 | Gartenstadtsiedlung |
| 7 | Großsiedlung |
| 8 | Einfamilienhaus-Siedlung |
| 9 | Business- & Wohnquartier |
| 10 | neues Stadtquartier |



Stadtkern

Der Kern der Inneren Stadt ist bis heute von mittelalterlichen Straßenzügen und Bauplatzkonfigurationen strukturiert, welche auch die vielfach jüngere Gebäudesubstanz prägen. Ursprünglich durch die Stadtbefestigung begrenzt, war ausschließlich eine dichte Bebauungsweise möglich. Sowohl vorgründerzeitliche als auch jüngere Bausubstanz sind gemeinsam mit den Repräsentations- und Sakralbauten, ebenso wie die gewachsene Stadtstruktur, in welche sie eingebettet sind, wesentliche Träger der weltweit bekannten Identität und Unverwechselbarkeit Wiens. Diese Struktur besitzt durch ihre Kleinteiligkeit und ihre Komplexität, welche innerhalb einer schematischen Rasterstruktur Ausnahmen und Abweichungen zur Regel macht, einen großen Erlebnisreichtum und eine besondere Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Der Stadtraum gestaltet sich aus einer Abfolge von engen und weiten Gassen und unterschiedlichsten Plätzen. Was aus Sicht der Belichtung einerseits mangelhaft und räumlich bedrückend erscheint, erzeugt jedoch andererseits ein heimeliges Gefühl. Diese Abfolge von Enge und Weite wird als sehr spannend empfunden. Die durch die kleinteilige Parzellierung bedingte architektonische Vielfalt macht einen Spaziergang interessant und abwechslungsreich.

Die meisten Baublöcke sind mit mehr als 80% extrem dicht bebaut und die Hofflächen sind aufgrund der gewerblichen Nutzung überwiegend

überbaut. Nur sehr wenige sind öffentlich zugänglich. Die meisten Gebäude sind gewerblich oder für touristische Zwecke genutzt und somit steht der dichten Bebauung eine verhältnismäßig geringe Bevölkerungszahl gegenüber.

Als wesentlicher Mangel erscheint die fehlende Begrünung, die sowohl in den Straßen, den Höfen, an Fassaden oder auf den Dächern nur selten zu finden ist. Jedoch sind sowohl der Donaukanal, als auch der Stadtpark in Gehweite und können den Mangel etwas ausgleichen.

bauliche Dichte
Bevölkerungsdichte
gem. Nutzung
räuml. Qualität
Dauerhaftigkeit
soziale Gleichheit

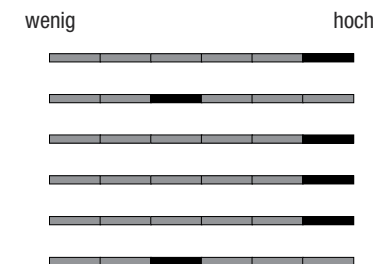




Abb. 18 | Schwarzplan Stephansplatz und Umgebung, M 1:5.000, ED



Abb. 19 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Alter Dorfkern

Im Umfeld von Wien gab es ursprünglich zahlreiche alte Dörfer. Wohingegen die Kerne der zu Vorstädten gewachsenen ehemaligen Dörfer, wie Gumpendorf, Neubau oder Ottakring heute im Schwarzplan der Stadt nur schwer oder gar nicht mehr auszumachen sind, so erkennt man die Weinorte südlich der Donau, wie Grinzing, Sievering, Neustift, Oberlaa etc., sowie auch diejenigen nördlich der Donau, wie Leopoldau, Stammersdorf, Aspern, Kagran etc. noch sehr deutlich. Auch wenn diese zunehmend von der wachsenden Stadt eingeschlossen werden, heben sich die Kleinteiligkeit und die besondere Struktur der Anlage besonders heraus.

Sie weisen ebenfalls vorgründerzeitliche Strukturen auf, sind aber im Gegensatz zum Stadtkern dörflich und landwirtschaftlich geprägt. Trotz der heute oftmals geänderten Nutzung ist der ländliche Charakter weiterhin spürbar.

Ihre Anlage erfolgte entlang einer Straße, wobei einige in der Mitte einen linsenförmigen Anger aufweisen. Schmale, tiefe Parzellen reihen sich entlang der Straße aneinander. Diese Ausprägung dieser Struktur ist jedoch stark durch von der Topografie abhängig, was die deutlich differenzierten Strukturen von z.B. Grinzing und Leopoldau erklärt.

Der besondere Reiz dieser Strukturen liegt neben der erhaltenen Bausubstanz der gewachsenen Struktur auch in der Kleinteiligkeit und den

einheitlich geschlossenen Straßenfronten der niedrigen Bebauung.

Die kleinen, heute meist gastronomisch genutzten Hinterhöfe verbreiten einen besonderen Flair. Der zum Anger aufgeweitete, begrünte Straßenraum übernimmt die Funktionen des Zentrums. An diesem befinden sich auch öffentliche Einrichtungen und zumeist eine Wasserfläche. Die Aufenthaltsqualität ist heute jedoch oft durch vorherrschenden Durchzugsverkehr beeinträchtigt.

Aufgrund der mangelnden Konkurrenzfähigkeit der kleinen Einzelhändler gegenüber der großen Einkaufszentren, veröden diese Dorfkern abgesehen von gelegentlich Veranstaltungen jedoch allmählich.

bauliche Dichte
Bevölkerungsdichte
gem. Nutzung
räuml. Qualität
Dauerhaftigkeit
soziale Gleichheit





Abb. 20 | Schwarzplan altes Dorfzentrum Leopoldau, M 1:5.000, ED



Abb. 21 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Gründerzeitlicher Blockrand

Die gründerzeitliche Blockbebauung ist die dominierende Typologie in Wien. Sie war die architektonische Antwort auf den hohen Wohnraumbedarf, der aus dem starken Bevölkerungswachstum während der Industrialisierung entstand.

Der größte Anteil der heute noch vorhandenen Substanz entstand in den Jahren vor und nach 1900 und hat in der schnellen Entstehung ältere Siedlungskerne ohne Bruchlinie integriert. Jedoch wurden auch viele alte Gebäude der Vorstädte mit dörflich anmutendem Charakter abgebrochen und die Bauplätze im Zuge der Gründerzeit mit Zinshäusern in Blockstruktur überbaut. Diese Blöcke sind überwiegend in strikt orthogonalen Rastern angelegt. Wenige Verdrehungen der Raster zueinander bringen etwas Abwechslung in den Stadtraum, der ansonsten durch die starre Linearität geprägt ist. Plätze ergeben sich in gewissen Abständen durch das Zurücksetzen oder Weglassen eines Blocks. Die Blöcke haben durchgehend geschlossene Kanten und sind in Parzellen mit Breiten von 16 - 20 Meter unterteilt. Diese kleinteilige Struktur bildet ein abwechslungsreiche Abfolge von Fassaden und erlaubt es auch heute, dass der Gebäudebestand leicht schrittweise erneuert werden kann.

Um eine optimale Ausnutzung der Fläche zu erreichen, wurden auch die Hofflächen größtenteils mit Wohn- und Gewerbegebäuden verbaut. Die Dichte der Bebauung variiert jedoch sehr

stark von Gebiet zu Gebiet.

Nachteile dieser hohen Dichte sind die oft schlechte Belüftung, Belichtung und der Mangel an (halb-) privaten Grün- und Freiflächen. Generell könnte die Qualität erhöht werden, würde man solche Blöcke teilweise entkernen und die privaten Hofflächen zusammenlegen.

Die Vorzüge dieser Typologie bestehen in der Grundriss- und Tragwerksstruktur und den Raumhöhen, die größtmögliche Flexibilität bieten. Vor allem die Raumhöhe der Erdgeschoßzone und Niveaugleichheit mit dem angrenzenden Straßenraum ermöglichen großen Nutzungsspielraum für Handel, Handwerk, Gastronomie, Wohnen und Dienstleistung.

Die klare Blockstruktur und die meist einheitliche Gestaltung bilden einen sehr homogenen Stadtraum, der trotz seiner Geradlinigkeit überzeugt. Verbesserungen wären gelegentlich unterbrochene Straßenführung und unregelmäßig gestaltete Raumfiguren.

| | wenig | hoch |
|--------------------|-------|------|
| bauliche Dichte | | |
| Bevölkerungsdichte | | |
| gem. Nutzung | | |
| räuml. Qualität | | |
| Dauerhaftigkeit | | |
| soziale Gleichheit | | |

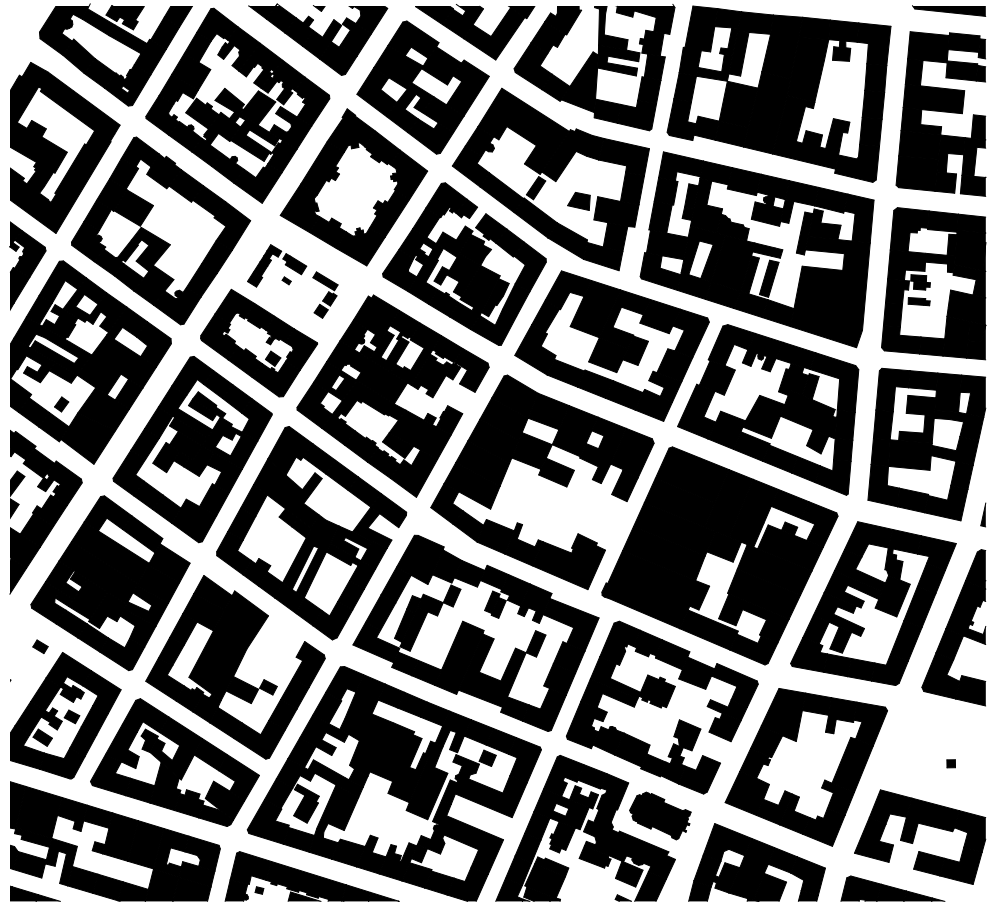


Abb. 22 | Schwarzplan Teile von Hernals (17.) und Döbling (18.), M 1:5.000, ED



Abb. 23 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Gründerzeitliches Cottage-Viertel

Die Cottage-Viertel, die sich auf den zur Stadt hin abfallenden Hängen des Wiener Waldes befinden, zählen heute zu den vornehmsten und teuersten Wohnvierteln in Wien. Sie sind geprägt von überwiegend freistehenden (Mehrparteien-) Häusern, die während der Gründerzeit als Antwort auf die teuren Zinspaläste in der Innenstadt entstanden. Als Gegenpol zu der dichten gründerzeitlichen Blockstruktur entstanden ab 1873 die ersten Villen unter der Leitung des Wiener Cottage Vereins. Sie wurden in Anlehnung an die Architektur von englischen Landhäusern von nur wenigen Architekten entworfen und für wohlhabendene Familien gebaut. Charakteristisch für die Cottage-Viertel sind die vielen alten, gut erhaltenen Villen und noblen Häuser, sowie die ruhigen, üppig begrünten Straßenzüge und privaten Gärten. Identisch mit der Blockstruktur, sind die kleinteilige Parzellierung und die geradlinige Straßenführung, die jedoch durch die zurückgesetzten Häuser und die durchgehende Begrünung aufgelockert ist und abwechslungsreich erscheint. Außerdem sind die Blöcke deutlich größer und im Inneren nicht bebaut, was dazu führt, dass die freien Flächen als private Gärten genutzt werden können und eine ideale Belichtung aller Baukörper erreicht wird. Entgegen den Blockstrukturen dienen die Villen mit vom Straßenniveau abgehobenen Hochparterre-Geschossen ausschließlich dem Wohnen, wobei auch Kanzleien und Arztpraxen zu finden

sind.

Die Dichte ist in diesen Vierteln deutlich geringer als in bei den Blockstrukturen, jedoch haben die einzelnen Gebäude meist vier Geschosse und stehen nah zusammen.

Für den Passanten ist der Weg durch die Cottage-Viertel äußerst reizvoll. Zum einen sind es die detailreichen Fassaden in unterschiedlichsten Architekturstilen und zum anderen der vorstädtische Charakter, der Abwechslung zur dichten innerstädtischen Bebauung bietet. Desweiteren sind die Viertel an topographisch interessanten Stellen errichtet, so dass die geradlinigen Straßenzüge immer wieder durch Hügel und Täler unterbrochen sind und somit sehr kurzweilig wirken.

Zur Schaffung eines baulichen Schwerpunkts, könnten mehrere Parzellen zusammengefügt und mit geschlossener Bebauung ein städtischer Raum erzeugt werden.

bauliche Dichte
Bevölkerungsichte
gem. Nutzung
räuml. Qualität
Dauerhaftigkeit
soziale Gleichheit

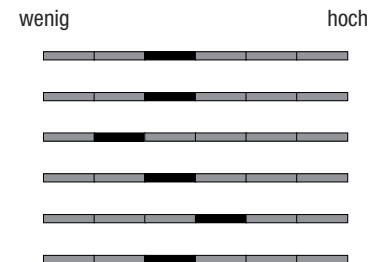




Abb. 24 | Schwarzplan Cottage-Viertel am Türkenschanzpark, M 1:5.000, ED



Abb. 25 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Superblock

Der Superblock ist ein Typus, der sich in der Zwischenkriegszeit in Wien entwickelt hat und eine Revolution im Wohnungsbauwesen darstellte. Um der nachkriegszeitlichen Wohnungsnot zu entgegnen, wurde eine Wohnsteuer eingeführt, durch welche der Bau der Superblocks finanziert wurde. Dadurch ging es bei diesen Anlagen niemals um Rendite, sondern ausschließlich um die Bereitstellung von leistbarem und gesundem Wohnraum in bevorzugt innerstädtischen Gebieten.

Typologisch weisen die Superblocks einige Eigenschaften von städtischen Blocks auf, wie z.B. die Schaffung von klaren Kanten und die überwiegend flexible Nutzung der Erdgeschosszonen. Da man aber darauf verzichtete, die Höfe zu bebauen, hatte man die Möglichkeit, diese zu begrünen und alle Wohnungen ausreichend zu belichten.

Entworfen wurden Anlagen, wie der Sandleitenhof, der Reumannhof oder der Karl-Marx-Hof von verschiedenen, zur damaligen Zeit eher unbekanntem Architekten und sind demnach in ihrer Gestaltung auch unterschiedlich ausgeprägt.

Jedoch haben sie einen gemeinsamen Wiedererkennungswert, was den Typus für das Stadtbild außerordentlich bedeutsam macht.

Wesentliche Bestandteile dieser Anlagen sind außerdem Gemeinschaftseinrichtungen, wie Kindergärten, Waschsäle, Bäder, Büchereien und Läden.

Trotz der unbebauten Innenhöfe weisen die Superblocks eine angemessene Einwohnerdichte, die die Belebung der Quartiere sichert, auf. Der Schwarzplan rechts zeigt, wie sich die räumlich gedachte und frei gestaltete Struktur zwischen der Blockrandbebauung der Gründerzeit und der Zeilenbebauung aus der Nachkriegszeit einfügt.

Durch die Sequenz von aufeinanderfolgenden Plätzen und Höfen und die daran ausgerichteten Gebäudekanten entstehen interessante Blickachsen und städtische Räume, die sowohl in diesem geschlossenen System als auch im städtischen Kontext hervorragend funktionieren.

Die Begrünung der Höfe ist im öffentlichen Straßenraum fortgeführt und bildet somit einen Mehrwert für die ganze Umgebung.

bauliche Dichte
Bevölkerungsdichte
gem. Nutzung
räuml. Qualität
Dauerhaftigkeit
soziale Gleichheit





Abb. 26 | Schwarzplan Sandleitenhof, M 1:5.000, ED

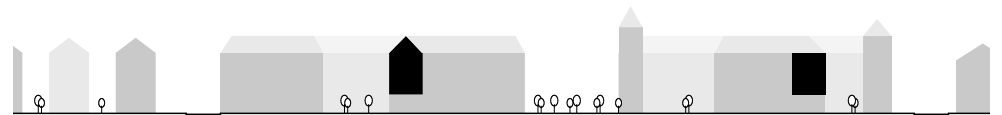


Abb. 27 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Gartenstadtsiedlung

Der Typus der Gartenstadt aus den 1920er und 1930er Jahren verfolgte eine neue Siedlungsform, mit dem Ziel, der Bevölkerung leistbare, hochwertige und gesunde Wohnmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Parallel zur Entwicklung der Superblocks folgte man hier der Idee der Gartenstadt, die als Reaktion auf die schlechten Wohnverhältnisse der dichten, innerstädtischen Wohnviertel in Großbritannien entstand.

Diese Siedlungsform setzte sich in den Zwischenkriegsjahren in Wien nur punktuell durch, jedoch verfügen Anlagen, wie z.B. Siedlung Freihof, Siedlung Lockerwiese oder Siedlung Hermeswiese bis heute über einen hohen städtebaulichen Stellenwert.

Die einzelnen Gebäude wurden nach Vorlage eines Masterplans zusammen mit Wohnungsbaugenossenschaften und unter Mithilfe der zukünftigen Bewohner errichtet.

Die Grundstruktur der Siedlungen ist bei allen die gleiche:

Identische Einheiten sind in Reihe aneinander gefügt und vermitteln somit ein Gefühl von Gleichheit aller Bewohner. Als Knotenpunkte der Erschließungswege dienen Platzanlagen, an denen auch die gemeinschaftlichen Einrichtungen gebündelt sind.

Die hohe städtebauliche Qualität des Straßenraums fundiert in den penibel geplanten

Straßenanlagen, die durch Krümmung, Aufweigungen und Versätze ergänzt, außerordentlich interessant gestaltet sind.

Besonderes Merkmal dieser Siedlungsform sind außerdem die privat genutzten Gärten und die architektonische Einheit, die die Basis der Siedlungen bildet. Sie entwickeln deren Charakter, erlauben aber auch individuelle Anpassungen der Bewohner.

Das Ergebnis ist eine heimelige, durchgrünte und angenehm dichte Siedlungsanlage mit einheitlichem Charakter und besten Wohnbedingungen in vorstädtischen Gebieten. Als abgeschlossenes System funktionieren diese Siedlungen gut, bei dem Versuch sie in die wachsende Stadt zu integrieren, stößt man jedoch auf Probleme.

bauliche Dichte
Bevölkerungsdichte
gem. Nutzung
räuml. Qualität
Dauerhaftigkeit
soziale Gleichheit





Abb. 28 | Schwarzplan Siedlung Freihof, M 1:5000, ED



Abb. 29 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Großsiedlung

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde versucht, die quantitative Wohnungsnot nach dem Konzept der gegliederten und aufgelockerten Stadt zu vermindern. Die Grundzüge der traditionellen kompakten, europäischen Stadt wurden dabei abgelehnt und es entstanden zunächst aufgelockerte Zeilenbebauungen mit großzügigen, begrünten Zwischenbereichen.

Unter Verwendung neuer Bautechniken, wie der Plattenbauweise, entwickelte man ab Ende der 1960er Jahre massenhaft Wohnraum in Form von Großsiedlungen. Diese befinden sich eher am Stadtrand und waren zur Zeit ihrer Errichtung größtenteils nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Da in diesen Anlagen soziale Infrastruktur, sowie Arbeitsplätze nicht vorgesehen waren, wurden die Bewohner somit zur Automobilität gezwungen. Dies entsprach aber durchaus einem damals üblichen Bild von der Mobilität der Zukunft. Obwohl der öffentliche Verkehr mittlerweile ausgebaut wurde, ist es nicht wirklich gelungen, diese Großstrukturen in das Stadtgefüge zu integrieren.

Die Massenproduktion der Bauteile war zwar einerseits eine günstige und schnelle Möglichkeit zur Schaffung von Wohnraum, andererseits führte sie aber zu einer monotonen und nur beschränkt ausdrucksstarken Architektur, die durch scheinbar endlose Wiederholung ein- und derselben Elemente ermüdend wirkt.

Um trotz Schaffung von großen, begrünten

Innenhöfen eine hohe Bevölkerungsdichte zu erreichen wählte man große Bauhöhen der Gebäude, welche den Maßstab aller bisherigen Bauformen im Wohnungsbau sprengten. Die Höfe sind überdimensioniert und bieten durch das Überangebot an Platz keinen definierten Raum für Aktivitäten. Der Abstand der Gebäude führt zwar zu guter Belüftung der Anlagen, jedoch vermindert die enorme Höhe der Gebäude den Bezug zum Boden und damit auch zum direkten Umfeld. Das Ergebnis sind demzufolge keine belebten, städtischen Quartiere, sondern monofunktionale Siedlungen.

Ab dem Ende der 1980er Jahre erkannte man die Nachteile dieser Typologie und versuchte im Rahmen eines weiteren Wohnbauprogramms, vermehrt wieder funktionale Durchmischung zu erreichen.

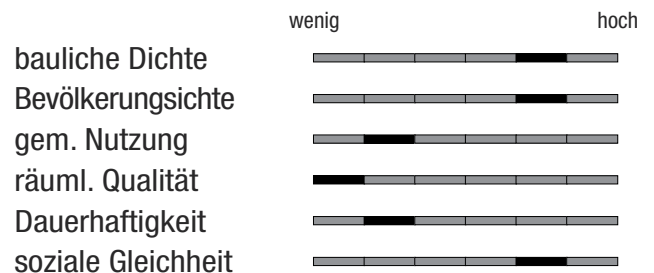




Abb. 30 | Schwarzplan Großsiedlung Trabrennbahn, M 1:5.000, ED

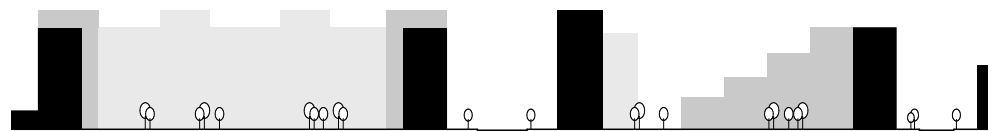


Abb. 31 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Einfamilienhaus-Siedlung

Das Einfamilienhaus ist ein Typus, der in Wien an verschiedenen Standorten zu finden ist. Je nach Verfügbarkeit des Bodens, entstanden sie teilweise auch aus wilden Siedlungen.

Zusammen mit den Kleingartenanlagen bilden sie eine Gruppe, wobei die Kleingärten ursprünglich zur Selbstversorgung der Bevölkerung gedacht waren. Doch im Laufe der Zeit haben sie eine Umnutzung erfahren, so dass sie nun teilweise ganzjährig bewohnt sind.

Diese Siedlungen spiegeln den Wunsch der Bewohner, vom Eigenheim im Grünen am Rande der Großstadt, wider.

Es muss jedoch bemerkt werden, dass diese Siedlungsform einen großen Beitrag zur Zersiedelung beisteuert und der Flächenverbrauch im Verhältnis zur Einwohnerdichte enorm ist. Zudem sind solche Siedlungen meist monofunktional als Wohnsiedlungen angelegt und bedingen dadurch die Zwangs(auto)mobilität der Bewohner, was sich durch die vielen privaten Garagen verdeutlicht.

Das gewöhnliche Bild einer solchen Siedlung bietet in der Regel neben einem Durcheinander an architektonischen Ansätzen und Gestaltungen auch die grundstückswise Abgrenzung der Bewohner durch hohe Zäune. Hier wird das „jeder-für-sich-sein“ dem „miteinander-sein“ vorgezogen.

Ohne Frage wünschen sich viele Menschen ein

Eigenheim im Grünen, jedoch muss man bemerken, dass diese Siedlungen in der Stadt diesen Eindruck nur vorgaukeln und bezüglich Urbanität keinen Mehrwert beitragen können.

In Hinsicht auf eine nachhaltige und soziale Stadtentwicklungen, sind solche Siedlungsstrukturen bestenfalls zu dulden, jedoch in keinem Fall weiter auszubauen.

bauliche Dichte
Bevölkerungsdichte
gem. Nutzung
räuml. Qualität
Dauerhaftigkeit
soziale Gleichheit

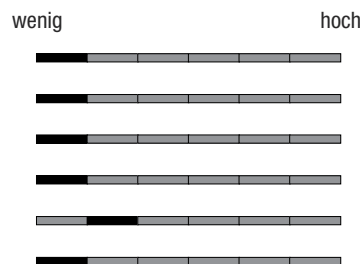




Abb. 32 | Schwarzplan Einfamilienhaussiedlung am Donaupark, M 1:5.000, ED



Abb. 33 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Business- & Wohnquartier

Nachdem man Ende der 80er Jahre den Irrweg der monofunktionalen Großsiedlungen erkannte hatte, entwickelte man neue Projekte mit dem Vorsatz, diese, dem städtischen Wesen entsprechend, wieder nutzungsgemischt zu konzipieren. Jedoch wurde dies bei Projekten, wie dem Hochhausviertel am Wienerberg, der Donau-City oder dem TownTown in Erdberg zunächst weiter vernachlässigt. Zwar hat sich an der monotonen Büronutzung vorerst nicht viel verändert, jedoch wurde hier eine neue Typologie eingesetzt: der freistehende (Hochhaus-) Solitär.

Hier ist anzumerken, dass Hochhäuser zwar hinsichtlich der hohen Dichte bei reduziertem Flächenverbrauch positiv zu bewerten sind, jedoch in das Stadtbild und die unmittelbare Umgebung nur schwer zu integrieren sind und darüber hinaus, unter Berücksichtigung der vielen leerstehenden Gewerbeflächen in Wien, auch wirtschaftlich äußerst fragwürdig sind.

Die nebenstehende Abbildung zeigt das Quartier ViertelZwei am Wiener Prater. Hier entstand in den letzten Jahren ein gemischtes Wohn- und Business-Quartier. Im Vergleich zu der Herangehensweise der vergangenen Jahrzehnte ist dies ein Schritt in die richtige Richtung, auch wenn bemerkt werden muss, dass der Begriff „gemischt“ nur aufgrund der örtlichen Nähe der verschiedenen Nutzungen bedingt zutreffend ist. Tatsächlich sind die Nutzungen Wohnen und

Gewerbe auf einzelne Gebäude, welche zusammen das Bild des Quartiers prägen, verteilt. Ein einheitlicher Charakter entsteht dadurch aber nicht wirklich. Ein Spaziergang durch das Quartier macht schnell deutlich, dass auch zu viel individualisierte Architektur als Gegenstück zur Monotonie nebeneinander kein großes Ganzes bilden kann.

Der Blick auf den Schwarzplan verrät, dass hier kein zusammenhängendes städtisches Gefüge entstanden ist. Man hat die Situation, dass mit dem Prater eine hochwertige Grünfläche angrenzt, schafft es jedoch nicht, diesem eine klare städtische Kante und vielfältige Nutzung gegenüberzustellen. Außerdem gelingt es auch nicht, den Prater in das Quartier zu holen. Der Stadtraum zerfließt hier ohne Idee zwischen den einzelnen Gebäuden.





Abb. 34 | Schwarzplan ViertelZwei, M 1:5.000, ED

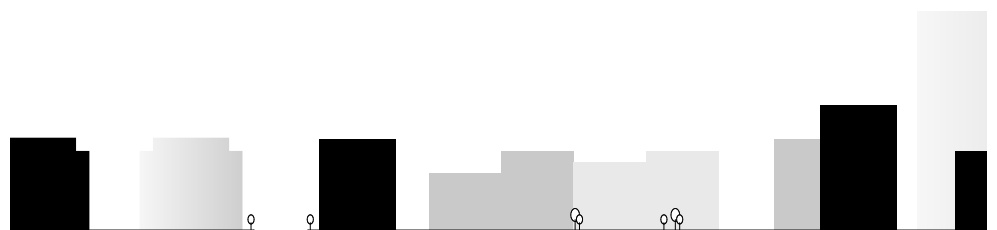


Abb. 35 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

Neues Stadtquartier

Bedingt durch das aktuell starke Bevölkerungswachstum in Wien werden verschiedene Wege der Wohnraumbeschaffung besprochen. Zum einen versucht man, innerstädtische Quartiere nachzuverdichten, was entweder in Form von Aufstockung, Dachgeschossausbauten oder des Weiterbaus von locker bebauten Gebieten, geschieht. Andererseits werden gegenwärtig große Flächen, wie z.B. alte Gleisanlagen in Innenstadtnähe frei bzw. an den Stadträndern neue Projekte entwickelt. Das größte davon ist die Seestadt Aspern, die seit 2012 im Nordosten von Wien entsteht. Bis 2028 soll das Quartier Wohn- und Lebensraum für ca. 20.000 Menschen bieten.

Ziel ist es, einen nachhaltigen Stadtteil mit hoher Lebensqualität und dynamischer Wirtschaftskraft zu entwickeln.¹ Um dieses Ziel zu erreichen, greift man auf das Modell der traditionellen Stadt zurück und erweitert diese um innovative Mobilitäts- und Sozialkonzepte.

Die Erdgeschosse sind entlang der wichtigsten Erschließungen offen gestaltet und bieten Raum für Gewerbe, Gastronomie, soziale Einrichtungen und Kreativwirtschaft. Der Stadtraum ist durchgrünt und anhand zahlreicher Plätze gut strukturiert. Die baulichen Strukturen bieten einen bunten Wohnungsmix, der sowohl freifinanzierte und geförderte Wohnungen beinhaltet, als auch Baugruppen die Möglichkeit bietet, hier in sozialer Zusammenarbeit ein Stück Stadt

mitzuentwickeln. Ein wesentlicher Schwerpunkt in der Seestadt ist auch der Aufbau eines nachbarschaftlichen Gefühls, welches das soziale Gefüge festigen soll und durch verschiedenste Veranstaltungen vorangetrieben wird.

Durch das neue Modell der Sammelgaragen, sollen MIV und ÖPNV gleichberechtigt werden und der Anteil der Autos im öffentlichen Raum reduziert werden.

Kritik kann an der Architektur geübt werden. Die wohl proportionierten Blöcke sind zu großteilig parzelliert und kaum durchgehend geschlossen. Somit sind die Fassaden lang und es gibt keine richtige Grenze zwischen öffentlichem Straßenraum und halbprivaten Höfen. Außerdem beobachtet man auch hier ein Gefüge aus Individualarchitektur, welche keine klare Linie erkennen lässt und somit einem einheitlichen Charakter der Seestadt entgegen steht. Mit mehr Bodenständigkeit und weniger Show, bietet der Masterplan aber großes Potential für einen hochwertigen und lebenswerten neuen Stadtteil.

¹ www.aspern-seestadt.at

| | wenig | hoch |
|--------------------|-------|------|
| bauliche Dichte | | |
| Bevölkerungsdichte | | |
| gem. Nutzung | | |
| räuml. Qualität | | |
| Dauerhaftigkeit | | |
| soziale Gleichheit | | |



Abb. 36 | Schwarzplan Teilbereich Seestadt Aspern, M 1:5.000, ED

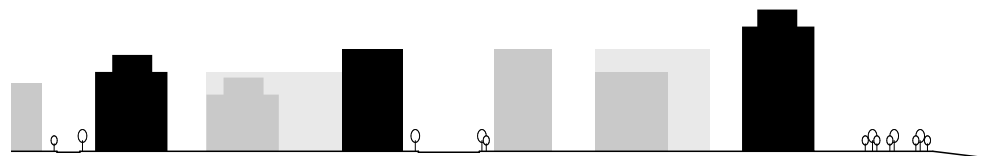


Abb. 37 | symbolischer Schnitt, ohne Maßstab ED

03 | Donaufeld & Umgebung

Waisenkind Transdanubien

Transdanubien - das ist da drüben, auf der anderen Seite der Donau. Manche sagen sogar auf der falschen Donauseite. Transdanubien ist da, wo man eigentlich nie ist, wenn man nicht dort wohnt. Aktuell sind das jedoch fast 20 Prozent der Wiener Bevölkerung.

Was ist es also, was Transdanubien scheinbar unattraktiv bzw uninteressant macht?

Die heterogene bauliche Struktur der transdanubischen Stadtlandschaft hat sich entlang weniger infrastruktureller Achsen entwickelt. Dazwischen finden sich lose gefügte Agglomerationen aus Siedlungsbestandteilen unterschiedlicher Bauepochen und diese ergeben ein Bild der Fragmentierung. Das, was fehlt, ist eine Struktur mit Charakter. Etwas, das Identität verleiht. Die alten Dorfkerne sind hier beispielsweise Anknüpfungspunkte, um solch einen Charakter zu entwickeln. Die Donau wirkt ganz deutlich als natürliche Barriere zwischen der transdanubischen Stadtlandschaft und der gewachsenen, historischen Stadt im Süden mit ihren homogenen Strukturen. Gegenüber diesen wirkt Transdanubien eher als überdimensionierter Vorort. Der Versuch, mit der Donacity ein neues, modernes Zentrum zwischen den beiden Teilen zu schaffen, ist bis heute nicht gelungen.

Es muss nun, da in Transdanubien die größten Flächenreserven im Stadtgebiet sind, die Frage gestellt und beantwortet werden, wie die Stadt der Zukunft aussehen soll. Wie schafft

man es, Transdanubien als eigenen Teil der Stadt zu stärken und die einzelnen Bezirksteile mehr miteinander zu verknüpfen? Erste Ansätze beschreibt der STEP25:

„Ein kapillares Netzwerk aus übergeordneten Wegen und Freiräumen, das komplementär zur verkehrlichen Erschließung eine durchgängige Bewegung zu Fuß und per Rad durch den Raum erlaubt, ist bisher nur in Teilbereichen vorhanden, kann jedoch zu einem eigenständigen transdanubischen Merkmal werden.“

Dieses und weitere, eigene Merkmale müssen in Transdanubien gefunden und entwickelt werden, damit es kein Vorort von Wien bleibt und aber auch keine Kopie der historischen Stadt wird.

¹ MA 18: STEP25

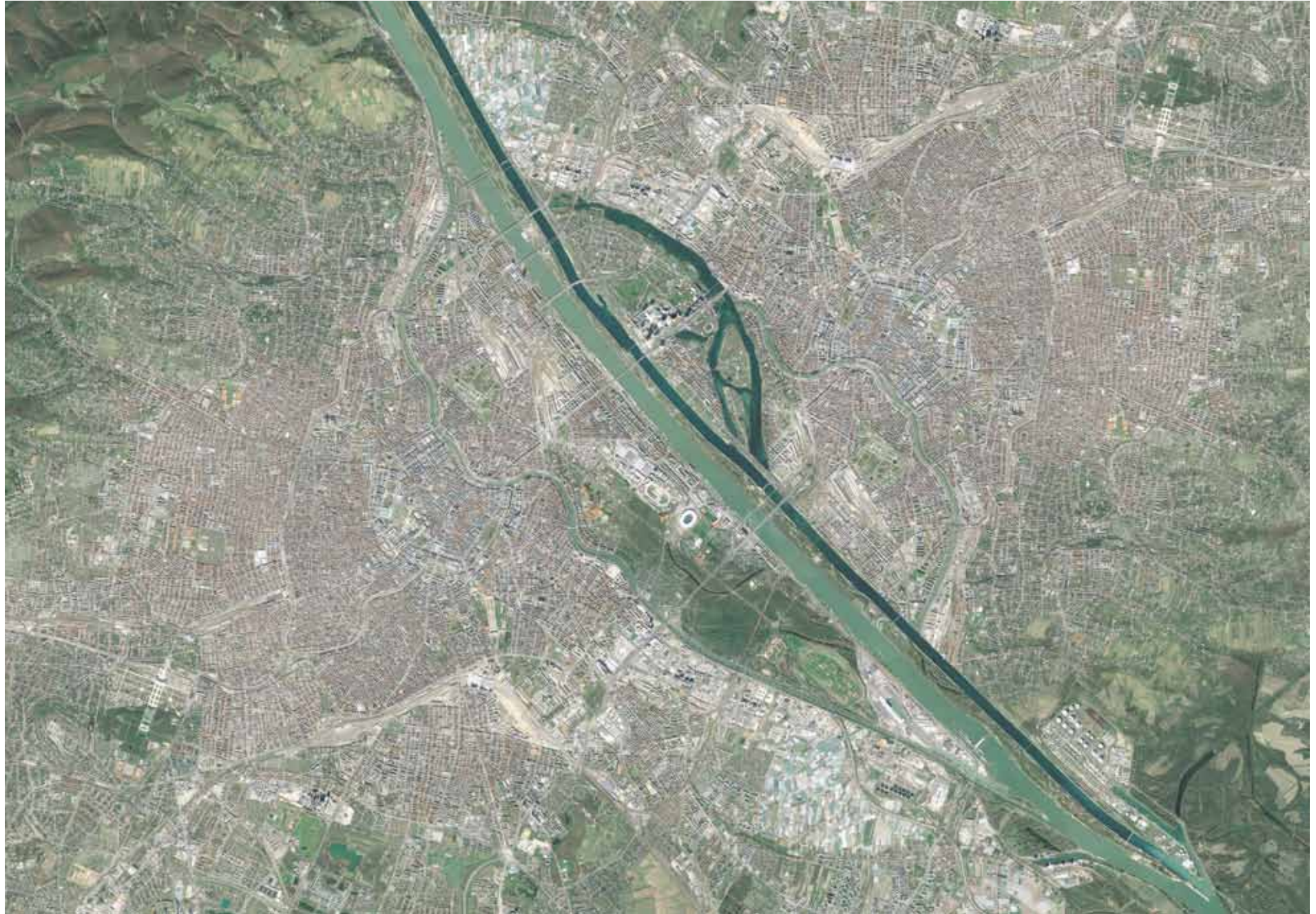


Abb. 38 | was wäre wenn? - Photomontage Wien, ED

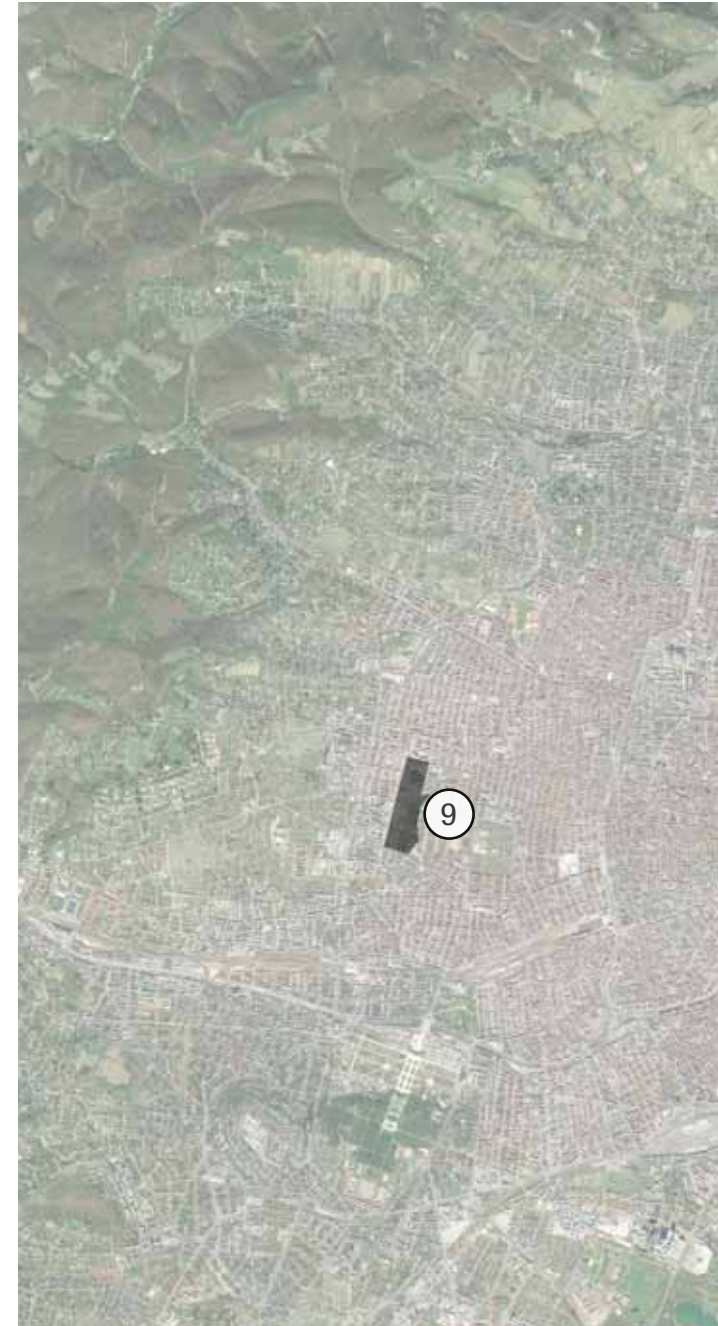
Lage in Wien

Das Donaufeld liegt im Gebiet des 21. Wiener Gemeindebezirks Floridsdorf, nördlich der Donau auf ebenem Gelände. Es ist mit insgesamt rund 60 ha Fläche eines der größten und attraktivsten Stadtentwicklungsgebiete in Wien. Zur besseren Veranschaulichung sind in Abb. 39 die Größen weiterer aktueller Entwicklungsgebiete in Wien markiert. Das Donaufeld ist nach der Seestadt Aspern (rd. 249 ha) und dem Nordbahnhof (rd. 85 ha) das größte zusammenhängende Stadtentwicklungsgebiet im Stadtgebiet.

Besondere Eigenschaften der Lage des Donaufelds stellen die verhältnismäßig stadtnahe Lage, die bereits vorhandene Infrastruktur und die direkte Nähe zum Naherholungsgebiet der Alten Donau dar.

Desweiteren bieten sich von dem Standort schöne Fernblicke auf die Wiener Weinberge und von potenziellen Hochpunkten ungestörte Aussichten auf das gesamte Stadtgebiet.

| | |
|-------------------|-----------------|
| 1 Florasdorf | 7 Aspanggründe |
| 2 Siemensäcker | 8 Hauptbahnhof |
| 3 Donacity | 9 Kandlerstraße |
| 4 Hausfeld | 10 Nordbahnhof |
| 5 Seestadt Aspern | 11 Nordwestbhf. |
| 6 Simmering | |



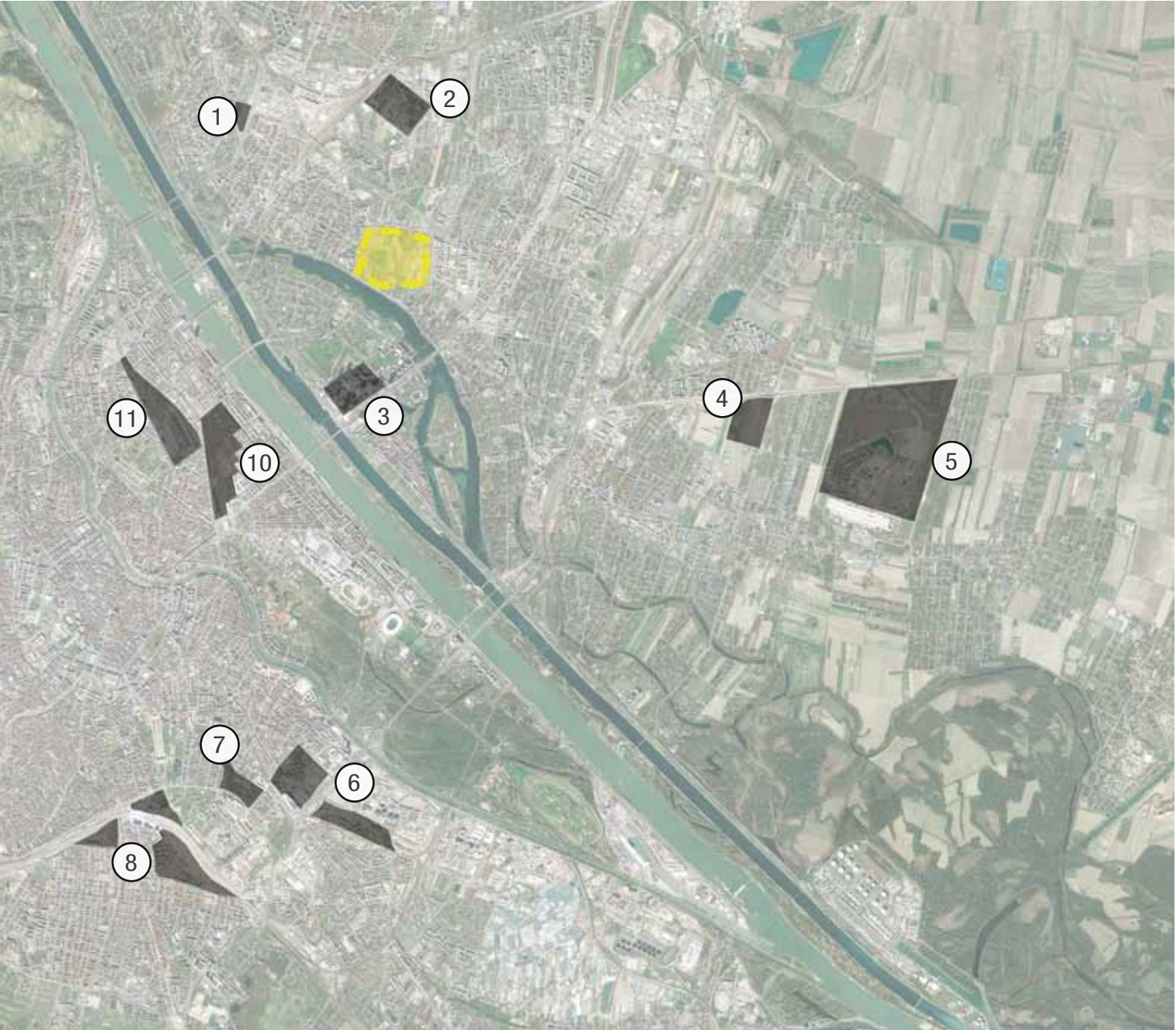


Abb. 39 | Lage Donaufeld und Größenvergleich mit weitere Stadtentwicklungsgebiete, ED

Geschichtliche Entwicklung

Ein Blick auf die geschichtliche Entwicklung des nördlich der Donau liegenden Wiener Stadtgebiets zeigt deutlich die zeitlich verschobene städtische Entwicklung der beiden Donauufer. Bis zur zweiten Donauregulierung mäandrierte der Donaufluss unkontrolliert nördlich der Wiener Kernstadt.¹

Die jährlichen Überschwemmungen und die damit verbundene Veränderung im Flusslauf stellten für die angrenzenden Vorstädte eine Bedrohung dar und bedeuteten eine starke Beeinträchtigung der Siedlungsentwicklung der Donaugemeinden am linken Donauufer.

Im Jahr 1866 wurde die Donauregulierung in Form eines Durchstichs beschlossen und ab 1870 umgesetzt.¹

In der Zwischenzeit entwickelten sich die ehemaligen Dörfer, welche vor den Stadtmauern Wiens lagen, zu Vorstädten während die Siedlungen nördlich des Donaustroms ihren Dorfcharakter behielten.

Erst nach der Regulierung der Donau sorgten stabile Brücken für die dauerhafte verkehrstechnische Anbindung des Nordufers an die Stadt und damit begann ab ca. 1900 auch dort die Entwicklung der Siedlungsgebiete rund um die alten Dörfer. An der Gabelung der Bundesstraßen nach Böhmen und Mähren und der ehemaligen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gelegen, siedelten sich in Floridsdorf in kurzer Zeit Industrie und damit auch viele Menschen an.

Auch Kaisermühlen, das zwischen dem neuen Flussbett der Donau und der Alten Donau liegt, wurde ab Beginn des 20. Jahrhunderts mit Zinshäusern, Industriestätten und ab den 20er Jahren mit Gemeindebauten bebaut.

Nordöstlich der Alten Donau entwickelten sich in der Folge auch die Gebiete rund um die Dörfer Kagran, Stadlau, Leopoldau und Hirschstetten. Zunächst wurden einige Gartenstadtsiedlungen angelegt und in den folgenden Jahrzehnten entstand darüber hinaus eine Mischung aus den verschiedensten städtebaulichen Typologien. Ein erster baulicher Versuch, die Barriere der Donau zu brechen, wurde mit der Errichtung und Eröffnung der UNO-City in Kaisermühlen gestartet. Ab Beginn der 90er Jahre wurde die Donauplatte nach einem neuen städtebaulichen Konzept mit Hochhäusern beplant und bebaut. Dieser Prozess ist bis heute noch nicht abgeschlossen.

¹ Wien Wiki



Abb. 40 | Historische Karte von Wien - 1800



Abb. 41 | Historische Karte von Wien - 1900



Abb. 42 | Historische Karte von Wien - 1950



Abb. 43 | Historische Karte von Wien - 2000



Abb. 44 | Historische Karte Donaufeld - 1760

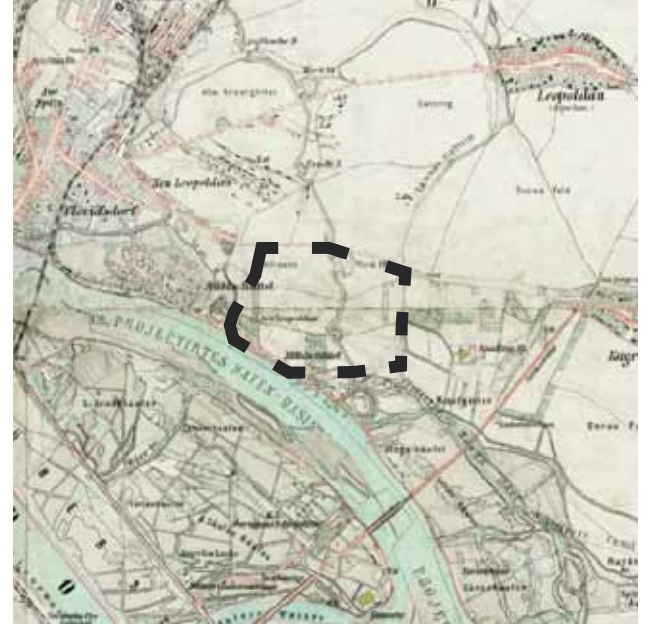


Abb. 45 | Historische Karte Donaufeld - 1870



Abb. 48 | Historische Karte von Donaufeld - 1950



Abb. 49 | Historische Karte Donaufeld - 1970



Abb. 46 | Historische Karte Donaufeld - 1900



Abb. 47 | Historische Karte Donaufeld - 1930



Abb. 50 | Historische Karte Donaufeld - 1990



Abb. 51 | Historische Karte Donaufeld - 2010

Der heutige Ortsteil Donaufeld ist der südlichste Teil des 21. Wiener Gemeindebezirks. Er umfasst das Gebiet der ehemaligen Orte Neu-Leopoldau und Mühlenschüttel, wo bereits ab 1929 die ersten Schiffsmühlen angesiedelt waren. Die als Folge der abgeschlossenen Donauregulierung im Jahre 1875 fortschreitende Verlandung des alten Donauarms, führte jedoch zu Abwanderung der Schiffsmühlen.¹ In den Jahren 1881 - 1886 entstanden neue Häuser vor allem im Bereich um die Leopoldauer Straße, Ostmarkgasse und Rüdigergasse.

Die Abtrennung von Alt-Leopoldau und der darauf folgende Zusammenschluss von Neu-Leopoldau und Mühlenschüttel zu einer Gemeinde erfolgte im Jahr 1881. Um Verwechslungen mit Alt-Leopoldau auszuschließen, erhielt die Gemeinde im Jahre 1885 den Namen Donaufeld.

Im Jahr 1894 wurde Donaufeld mit Floridsdorf, Jedleseesee und Neu-Jedlersdorf zur Großgemeinde Floridsdorf zusammengeschlossen und mit dieser 1904 in den neugegründeten 21. Gemeindebezirk einbezogen.¹

Zwischen der heterogenen Bebauung rund um das Donaufeld befinden sich heute mehrere Schulen, die katholische Kirche Donaufeld St. Leopold, sowie mehrere Gemeindebauten.

Heute führt man die Diskussion über die städtebauliche Entwicklung des Donaufeldes nur mehr über einen kleinen Teil des ehemaligen

Gemeindegebiets. Gemeint ist damit das Gebiet, das zwischen der Alten Donau und der Donaufelder Straße liegt. Im Westen ist es von der Fultonstraße und im Osten von der Dückegasse begrenzt. Obwohl es bereits im frühen 20. Jahrhundert Pläne für die großflächige Überbauung des Donaufelds gab, ist die Fläche bis heute überwiegend unbebaut und als landwirtschaftliche Produktionsfläche genutzt.

Nebenstehende Abbildungen zeigen unterschiedliche Ansätze der Planung aus verschiedenen Jahrzehnten. Wenig überraschend zeigt Abb. 53 aus dem Jahre 1912 eine gründerzeitliche Rasterüberbauung. Besonders interessant hingegen sind die Pläne aus der NS-Zeit (Abb. 54) und aus den 60er Jahren (Abb. 55), da sie einen romantischen Städtebau nach Theodor Fischer verfolgen.

¹ Wien Wiki



Abb. 52 | Fotomontage mit Plan aus dem Jahr 1887, ED

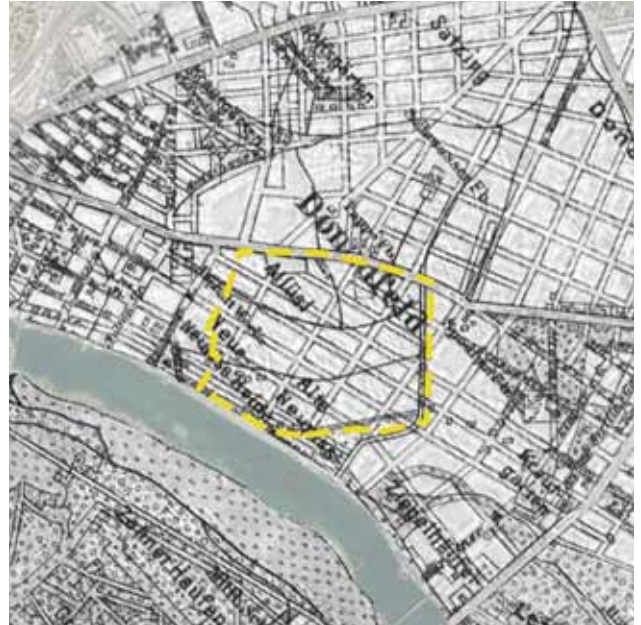


Abb. 53 | Fotomontage mit Plan aus dem Jahr 1912, ED

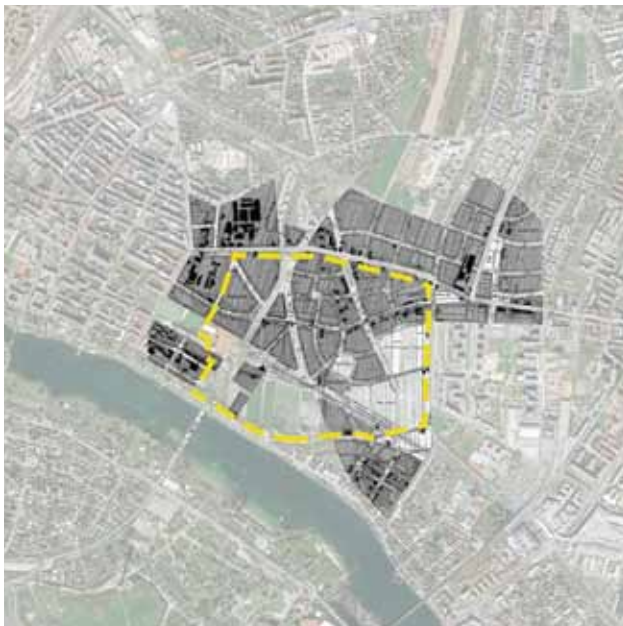


Abb. 54 | Fotomontage mit Plan aus der NS-Zeit, ED

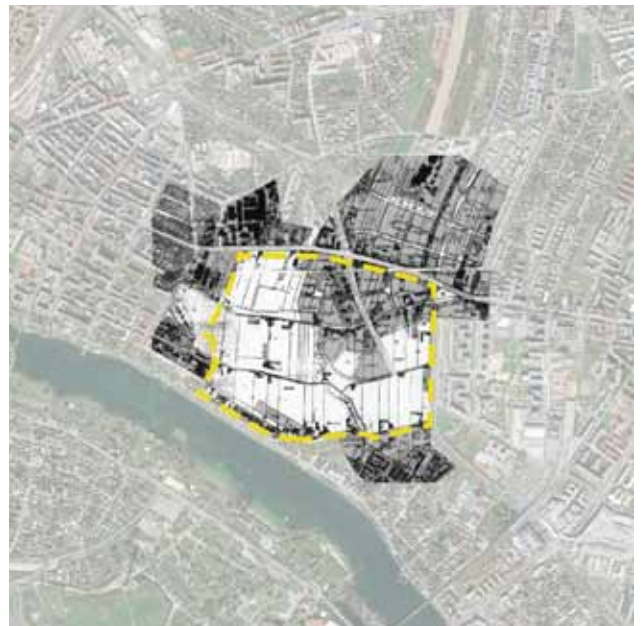


Abb. 55 | Fotomontage mit Plan von R. Rainer um 1960, ED

Gewässer & Grünräume

Mit der wachsenden Bevölkerung in Wien werden auch zunehmend die freien Flächen immer weniger. Der STEP25 sieht vor, dass innerstädtische Gebiete verdichtet und aufgewertet werden, Quartiere aus den 1950 - 1980er Jahren qualitativ weitergebaut werden und die Stadterweiterungen am Rand der Stadt neben einer qualitativ hochwertigen Bebauungsstruktur auch den Erhalt von ausreichend großem Naturraum garantieren sollen.¹

Betrachtet man das Gebiet um das Donaufeld, so bemerkt man, dass auch hier ein grüner Korridor geplant ist. Dieser soll das Marchfeld mit der Alten Donau verbinden und führt direkt durch das Planungsgebiet. Eine Verlängerung des Grünkorridors durch den Donaupark bis zur Donau erscheint sinnvoll. Solch weiträumigen Schneisen sind in der Stadt für das Klima von erheblicher Bedeutung.

Diese Art von Korridoren soll in Zukunft auch eine Möglichkeit von umweltfreundlicher Infrastruktur darstellen. Dabei denkt man an schnelle und attraktive Fahrradwege aus dem Umland in Richtung des Zentrums.

Die Lage des Donaufelds in unmittelbarer Nähe zur Alten Donau ist ein wesentlicher Vorteil dieses städtebaulichen Zielgebiets.

Neben den großräumigen Grünflächen befinden

sich rund um das Donaufeld auch mehrere kleine Park- und Sportanlagen, welche als Grundinfrastruktur sehr gut sind.

Die bereits vorherrschende Verknüpfung aus Grünraum und Gewässer ist zu respektieren und weiter auszubauen.

Darüber hinaus ist bezüglich der zukünftigen Nutzung des Donaufeldes auch die gegenwärtige landwirtschaftliche Nutzung zu beachten. Diese Form der Bodenkultivierung hat bis heute einen beliebten, innerstädtischen Naturraum geschaffen und erhalten. Bei einer städtebaulichen Entwicklung des Donaufelds muss dieser Naturraum dementsprechend behandelt werden.

¹ MA 18: STEP25

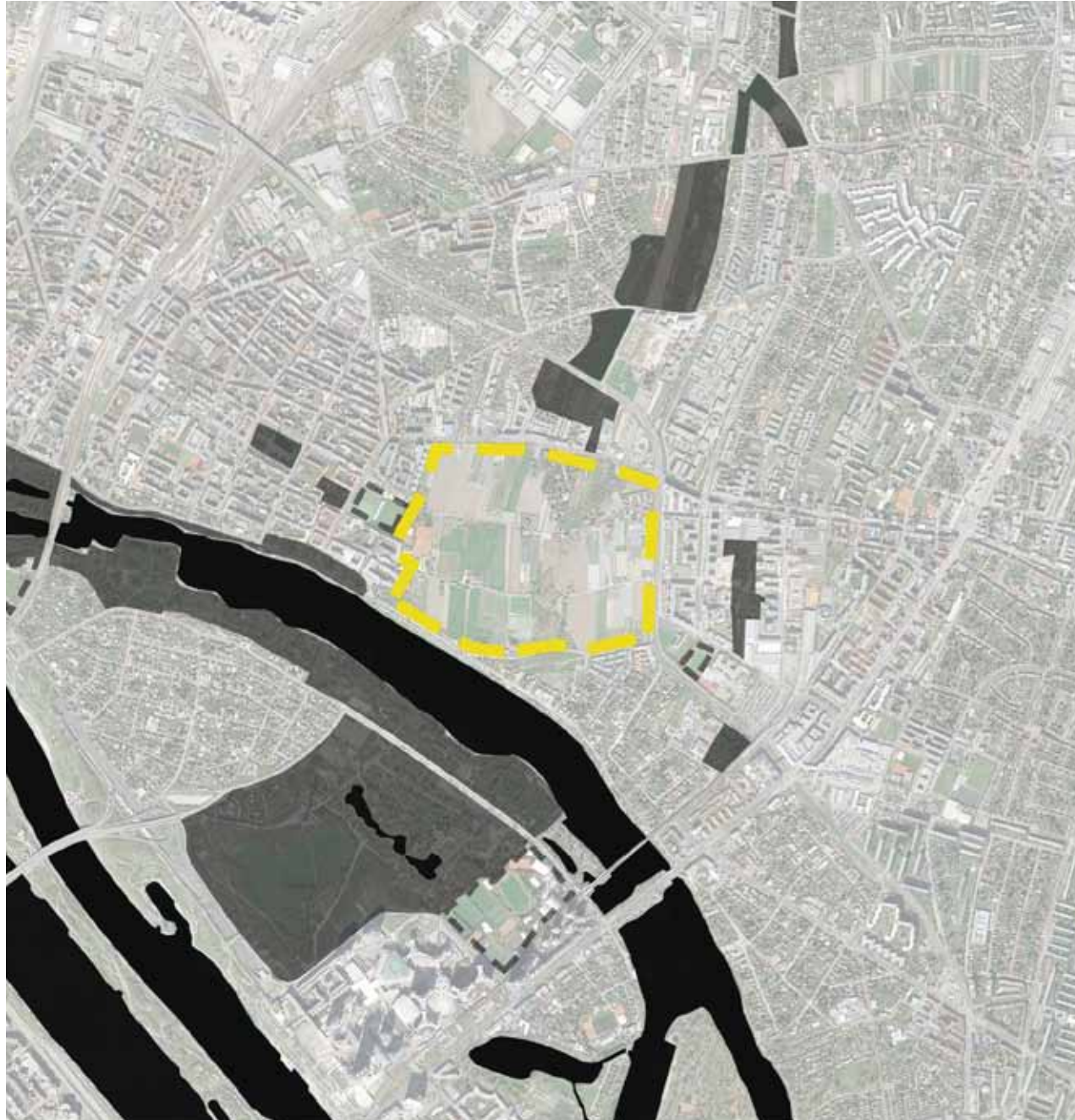


Abb. 56 | bestehende Gewässer & Grünräume rund um das Donaufeld, ED

Öffentlicher Personennahverkehr

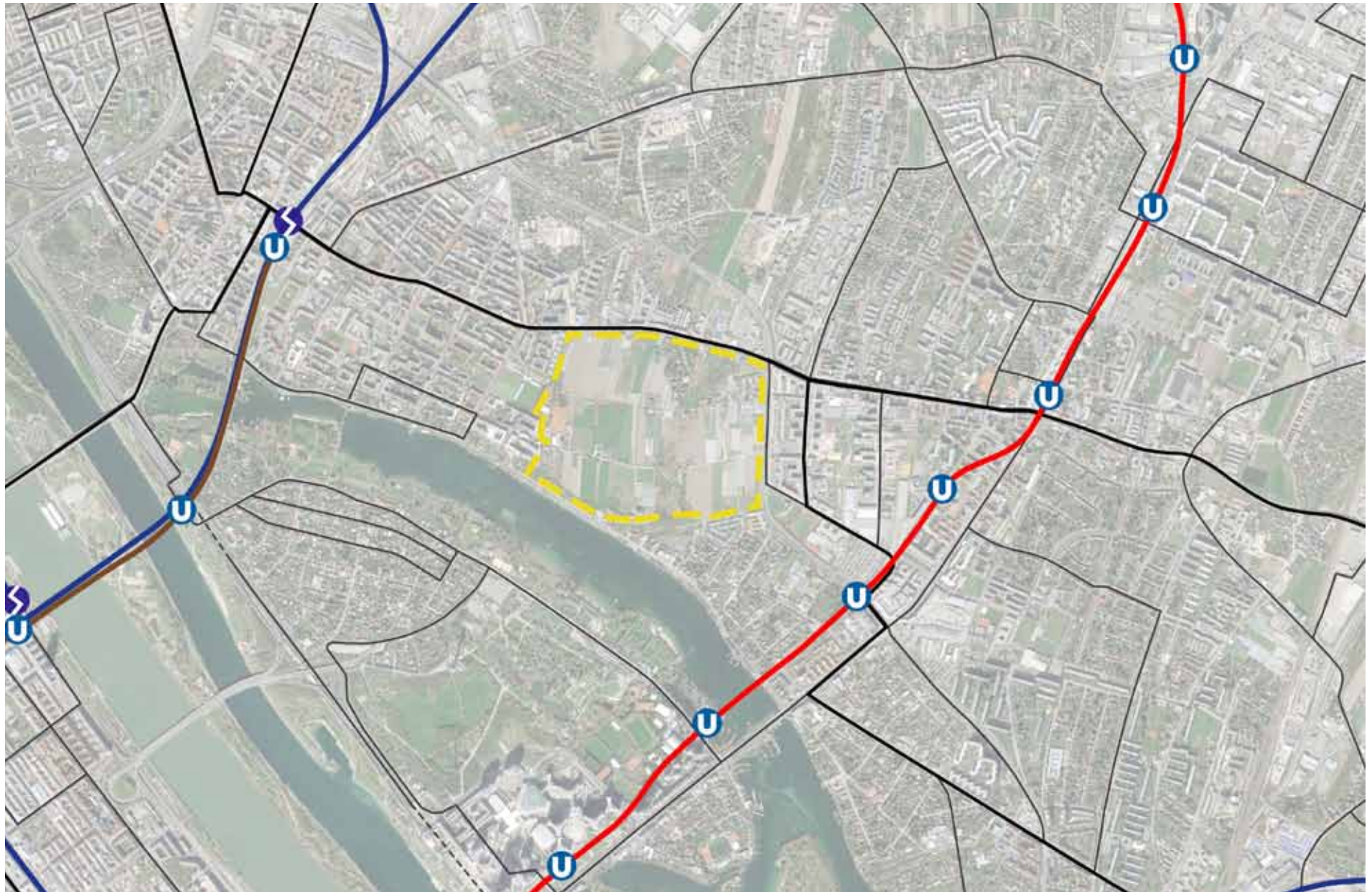


Abb. 57 | öffentliche Verkehrsanbindung in der Umgebung des Donaufelds, ED

Übergeordnetes Straßennetz

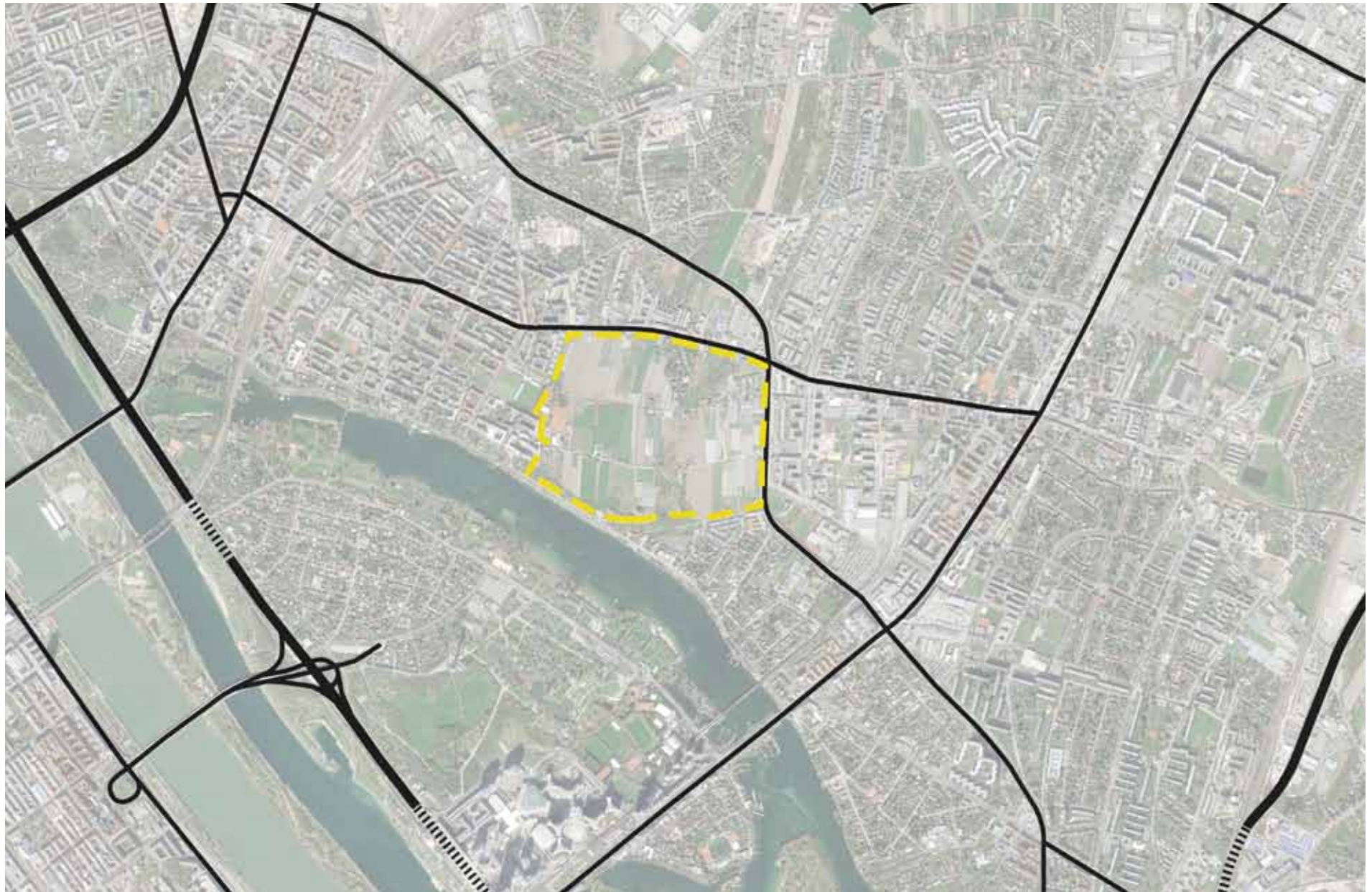


Abb. 58 | Straßenführung in der Umgebung des Donaufelds, ED

Subzentren

Schon seit einigen Jahrzehnten ist man in der Stadt Wien darum bemüht, mit einer multizentralen Strukturaufwertung alle Teile der Stadt zu beleben und gleichzeitig das Stadtzentrum zu entlasten. Gemeint ist damit, dass die Zentren der Stadtgebiete bzw. Bezirke gestärkt werden und sie somit die Grundbedürfnisse der Anwohner lokal befriedigen können.

In den Inneren Bezirken bilden diese Zentren die radial vom Ring abgehenden Straßen, wie z.B. die Wiedner Hauptstraße, die Mariahilfer Straße, die Gumpendorfer Straße und die Lerchenfelder Straße. Einige dieser Straßen stellen auch in ihrer Fortführung in den Äußeren Bezirken eine Zentrumsfunktion dar.

Vergleicht man dies mit der Situation in Transdanubien, so zeigt sich schnell, dass dort solch eine Infrastruktur nur bedingt vorhanden ist.

Abb. 59 zeigt die größeren Einkaufsmöglichkeiten in der Umgebung des Donaufelds, welche meist Shoppingmalls sind. Laut STEP25 sind diesen ebenfalls Zentrumsfunktionen zuzusprechen, wobei sich hier die Frage stellt, ob diese Form der Nahversorgung (welche paradoxerweise meist weit außerhalb und nur mit dem eigenen Auto erreichbar ist) den heutigen Ansprüchen an ein städtisches Umfeld entspricht.

Ebenso umstritten ist der Zentrum-Status der Donau-City in Kaisermühlen. Dieses Gebiet ist als „Zone hochrangiger Büro- und Verwaltungsfunktionen, Universitäten, Handel, Kultur

etc.“¹ bezeichnet. Büros gibt es hier genug und auch Wohntürme wurden in den letzten Jahren realisiert, jedoch hat man dabei den Maßstab und die alltäglichen Bedürfnisse des Menschen außer Acht gelassen und somit den Anspruch, ein lebendiges und befriedigendes, urbanes Zentrum zu schaffen verpasst.

Die Donaufelder Straße als Verbindung zwischen Kagran und Floridsdorf stellt einen der wenigen Bereiche dar, in dem es noch Einzelhandel gibt. Hier besteht die Chance, das angrenzende Donaufeld als neues, urbanes und menschenge-rechtes Zentrum zu etablieren und durch Zuzug von Menschen auch die Donaufelder Straße als Nahversorgungssachse zu stärken.

| | |
|-----------------------|----------------|
| 1 Zentrum Floridsdorf | 5 Kagran |
| 2 Floridsdorfer Markt | 6 DonauZentrum |
| 3 ShoppingCity Nord | 7 Donaucity |
| 4 Donaufelder Straße | |

¹ MA 18: STEP 25

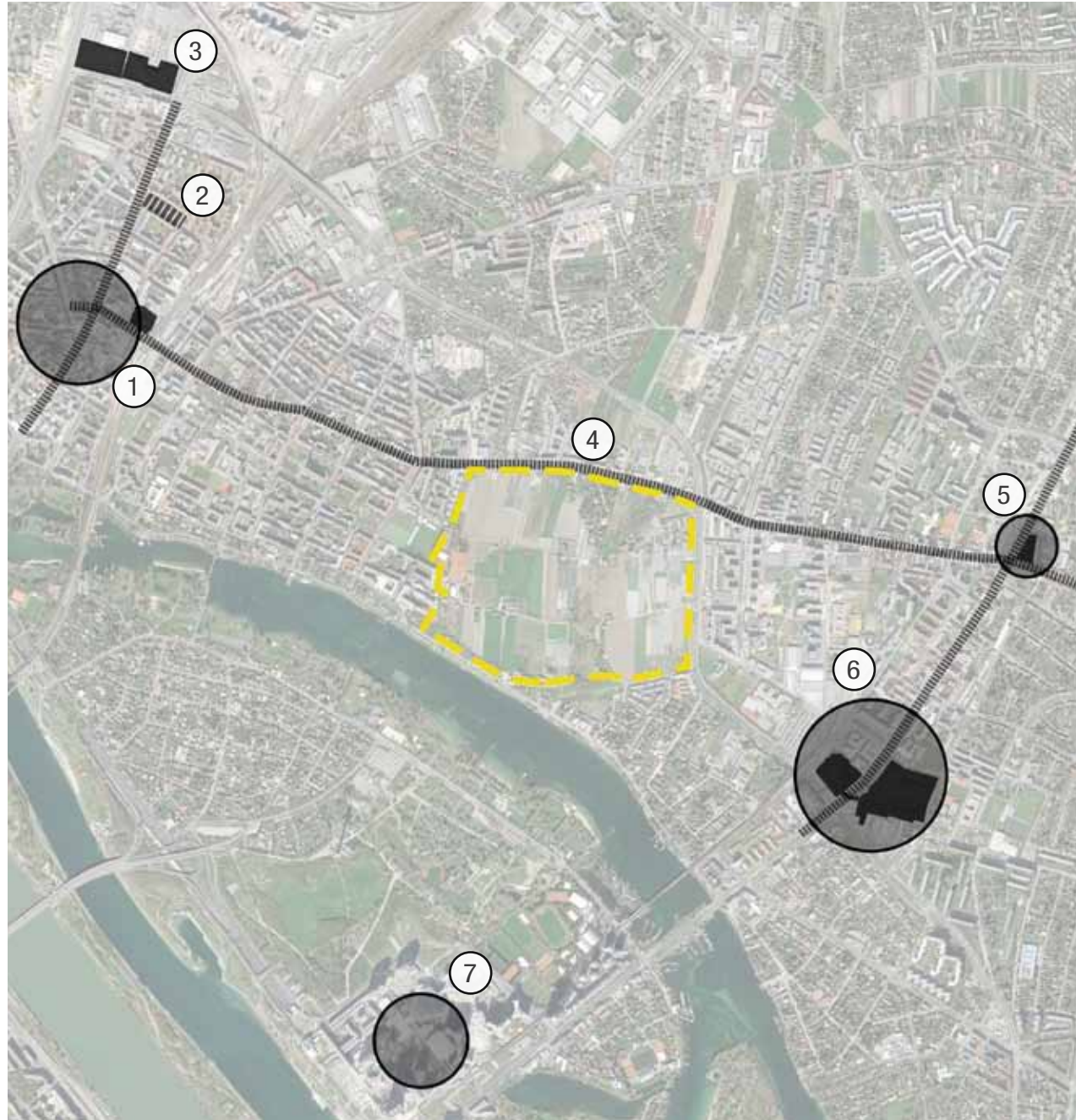


Abb. 59 | (Sub-) Zentren und Einzelhandelsstraßen im 21. und 22. Bezirk, ED

Alte Ortskerne

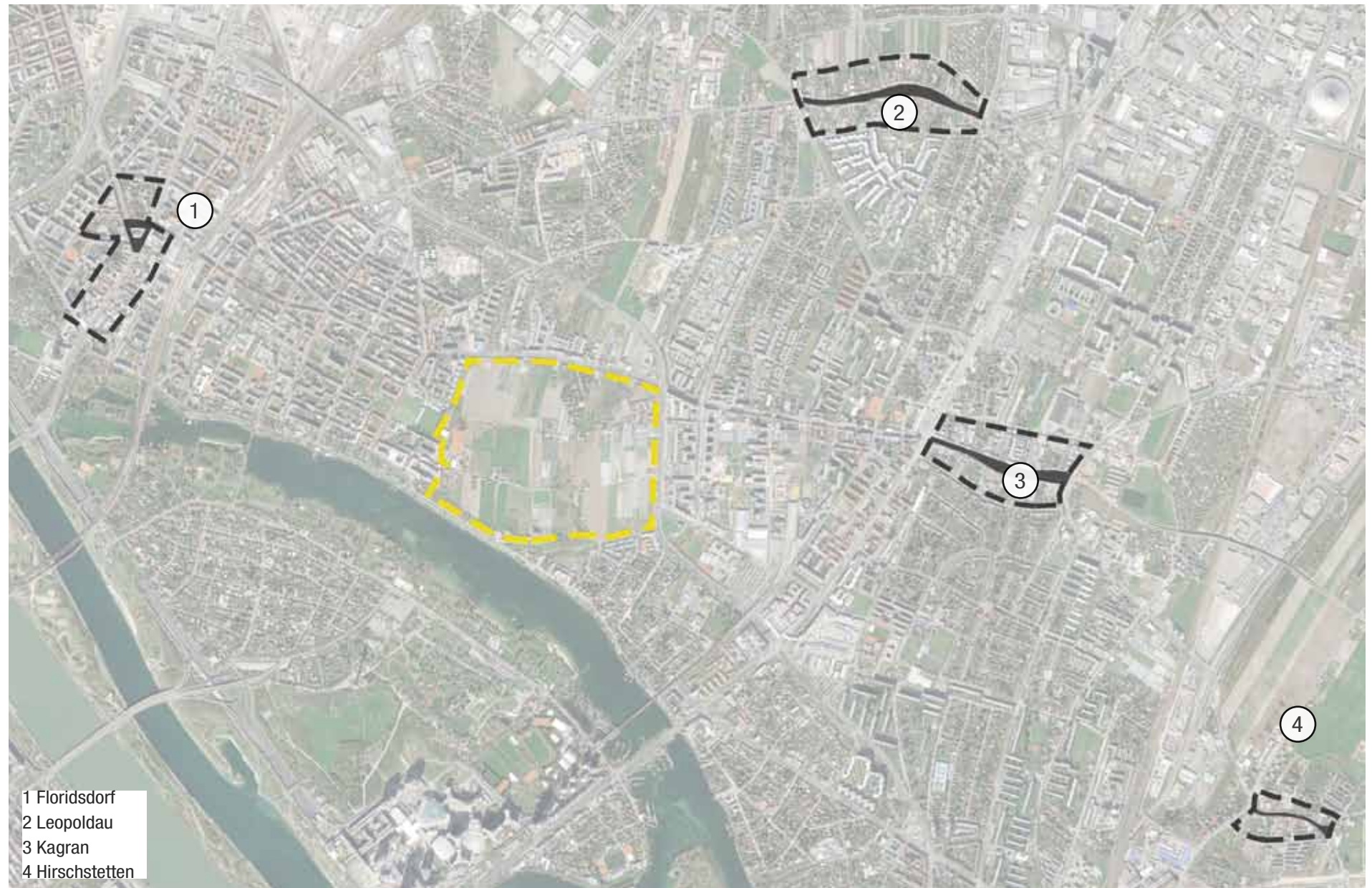


Abb. 60 | alte Dorfkerne in Transdanubien, ED

Nutzungen im & um das Donaufeld

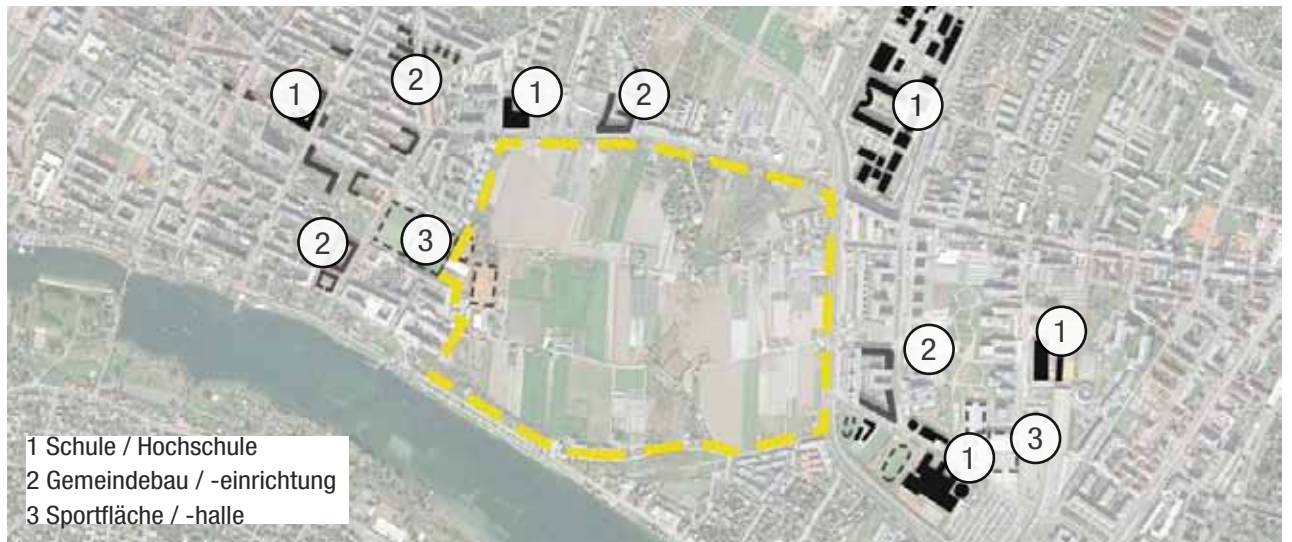


Abb. 61 | soziale Infrastruktur in der Umgebung des Donaufelds, ED

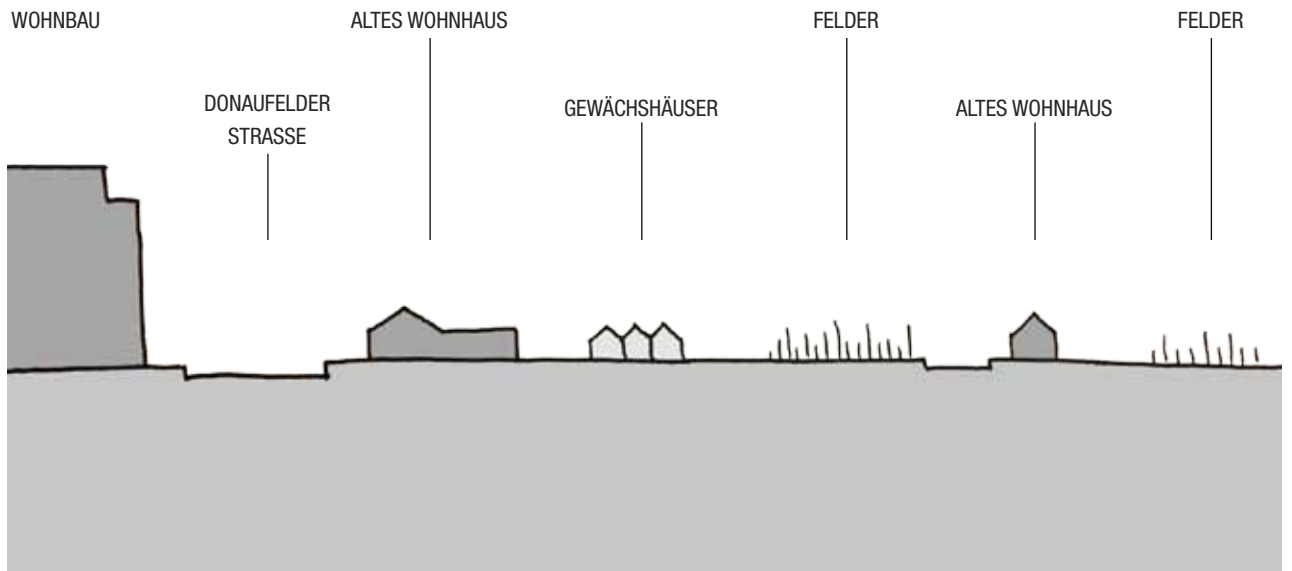


Abb. 62 | symbolischer Schnitt mit landwirtschaftlicher Nutzung, ED

Offizielle Leitbilder

Bereits im Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1994 war das Donaufeld als Zielgebiet der Stadtentwicklung ausgewiesen, wofür der stadtnahe Standort an der Alten Donau ausschlaggebend ist. Zusammen mit Experten wurden schon erste Leitprogramme entwickelt. Auf politischer Ebene empfiehlt man *„[eine] ebenso vorsorgende wie konsequente Grundstückspolitik der Gemeinde Wien, die sicherstellt, daß im Zuge der schrittweisen Entwicklung des Donaufeldes funktionell und qualitativ ausgewogene Stadtviertel entstehen können.“*¹

Nachdem das Zielgebiet Donaufeld jedoch zunächst wieder zurückgestellt wurde, schreibt man im STEP von 2005 wieder über *„[das] Donaufeld, mit dem Ziel, [dort] einen lebendigen Stadtteil mit hoher Lebensqualität zu schaffen, wobei hier die Durchmischung mit Arbeitsplätzen, die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sowie der Schutz des von einer Bebauung freizuhaltenden, wichtigen Grünkeils im Vordergrund stehen.“*²

Die Verkehrsanbindung soll in Form einer neuen Straßenbahnlinie zwischen Floridsdorf und Kagran erfolgen.

Desweiteren wird hier ein neuer Bach, welcher durch den Grünkeil vom Marchfeldkanal durch das Donaufeld zur Alten Donau geführt werden soll, vorgeschlagen.

Dafür werden folgende Maßnahmen beschlossen:³

- Errichtung der Straßenbahnlinie 16 (Donaufeldtangente), unabhängig von einer Bebauung des Gebietes (d.h. eventuell auch vorher)
- Schaffung eines entsprechenden Verkehrsnetzes mit Bevorrangung der Umweltverbundverkehre
- Evaluierung des durchgeführten Expertenverfahrens (hinsichtlich Nutzungsmischung und Strukturierung des Gebiets)
- Realisierung des Projekts „Gewässervernetzung“, d.h. des Nord-Süd-Grünzugs
- breites Spektrum an Wohnungenanbietern (sozialer Wohnbau, Generationenwohnen), eine gute infrastrukturelle Versorgung sicherstellen, Geschäfte in Erdgeschoßzonen
- widmungsmäßige Vorsorge für gewünschte Nutzungen treffen
- bestehende Kultureinrichtungen der Umgebung weiterentwickeln

¹ MA 18: STEP94, S. 134

² MA 18: STEP05, S. 204

³ MA 18: STEP05, S. 224

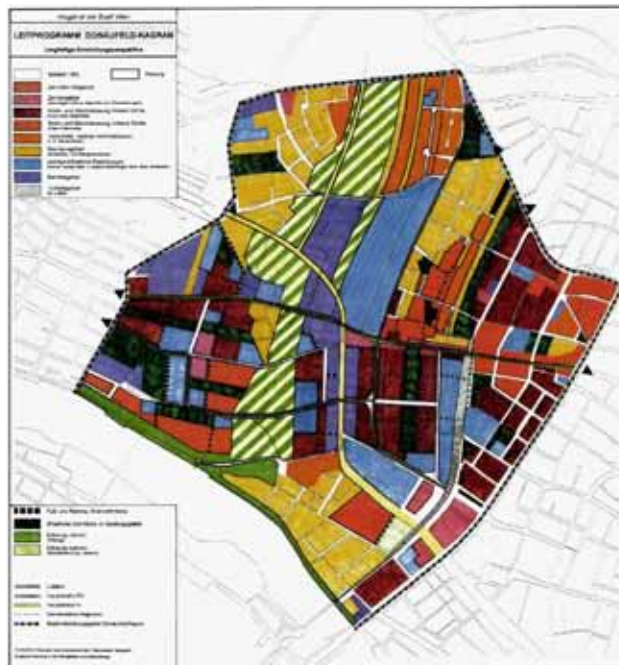


Abb. 63 | erstes Leitprogramm für das Donaufeld



Abb. 64 | schematischer Verlauf des Donaufeldbaches

Das aktuelle „Leitbild Donaufeld“ ist ein im Jahr 2010 von der MA 21 beauftragtes und in Kooperation mit externen Planungsbüros entwickeltes Konzept zur Entwicklung des Donaufelds. „*Ziel ist ein kompakter neuer Stadtteil mit neuem Wohnraum und zusätzlichen Arbeitsstätten, der sich in das bestehende Umfeld einfügt und die Vorteile der Lage an der Alten Donau nutzt.*“¹

Der zentrale Nord-Süd-Grünzug wird aus den vorhergehenden Leitbildern übernommen. Er bildet das Rückgrat des Donaufelds und bietet den zukünftigen Bewohnern Raum für jegliche Freizeitaktivitäten.

¹ Leitbild Donaufeld

Im Kontext der Stadt

Zwischen Floridsdorf und Kagran soll das Ereignisband durch das Donaufeld führen und die zentralen Einrichtungen für Versorgung, Dienstleistungen, Freizeit und Bildung bündeln. Auch die weiteren Erschließungswege im Gebiet knüpfen an die umgebende Bebauung und Infrastruktur an.

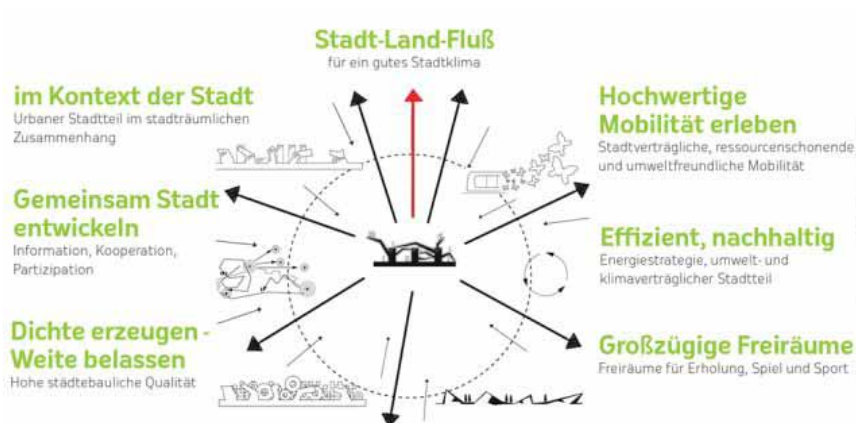


Abb. 65 | Prozesse gestalten - Stadt gemeinsam entwickeln

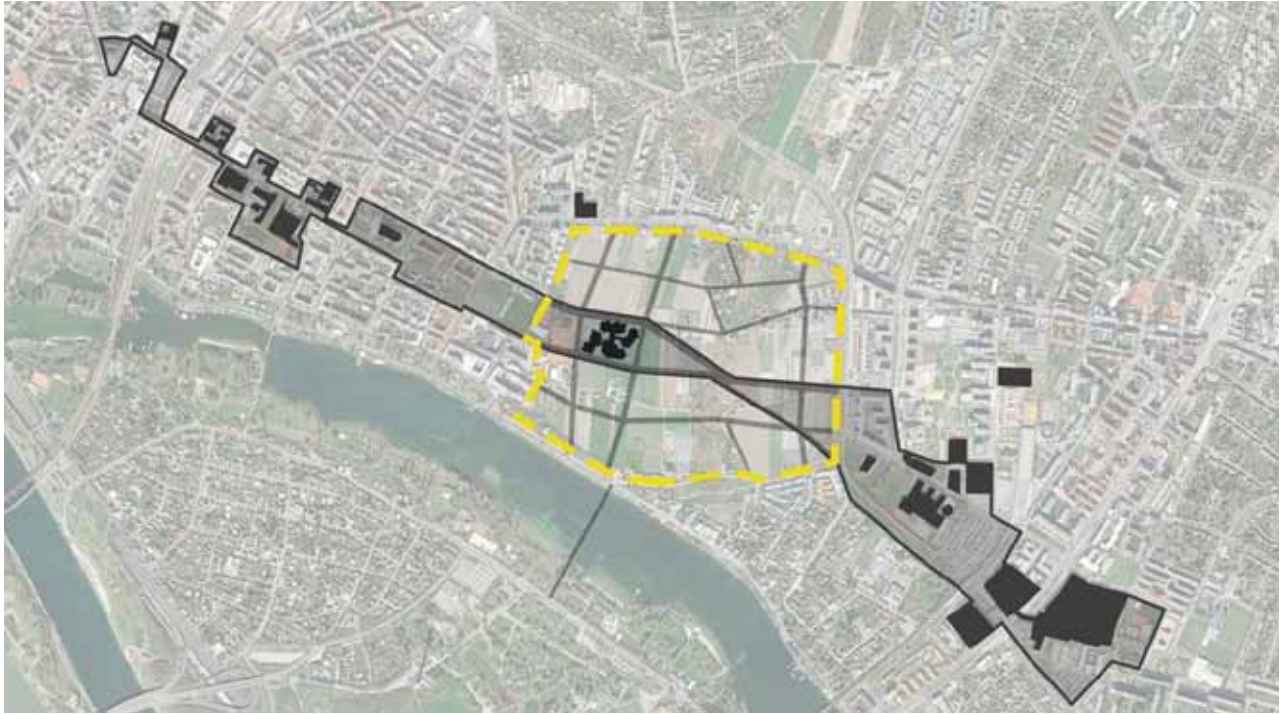


Abb. 66 | Ereignisband zwischen Floridsdorf und Kagran, ED

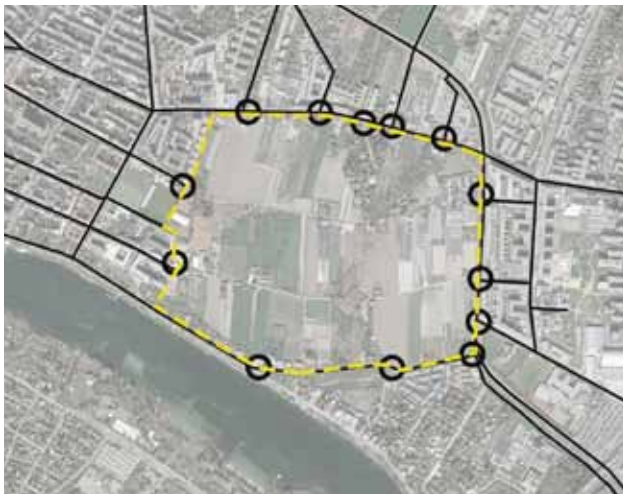


Abb. 67 | bestehende Anknüpfungspunkte in der Umgebung, ED



Abb. 68 | geplante Grünzüge im Planungsgebiet, ED

Stadt gemeinsam entwickeln

Der Planungsprozess der vergangenen Jahre wurde als kooperatives, im Dialog mit Anrainern und möglichen, zukünftigen Bewohnern entwickeltes Verfahren geführt. Wesentliche Ergebnisse daraus sind die Festlegung auf ungefähr 6000 neu zu schaffende Wohneinheiten und der Beschluss, etwa ein Viertel des Planungsgebiets als naturnahen und öffentlich zugänglichen Grün- und Freiraum zu gestalten bzw. zu belassen.

In dem Blog „Unser Donaufeld“¹ sind einige Ansuchen der Menschen zu finden. Im folgenden eine kurze Auflistung der wesentlichen Überschneidungspunkte, betreffend:

> Grün- und Freiräume:

- viel öffentlicher Grünraum mit der Möglichkeit der individuellen landwirtschaftlichen Nutzung
- gepflegter Park mit Sitzmöglichkeiten, einer Hunde-Zone und nach Möglichkeit ein kleines Gewässer
- intensive Begrünung auch der bebauten Flächen

> Verkehr und öffentlichen Raum:

- kein Durchgangsverkehr und möglichst wenig Autos in den Straßen
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Gehweite

- Ausbau von Fahrradwegen und eine neue Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über die alte Donau
- Nutzungsmöglichkeit des Straßenraums und ausreichend Beleuchtung

> Bebauung:

- keine langen Straßenzüge
- Abwechslung durch unterschiedliche Gebäudehöhen
- kleinteilige Blocks
- Farbgestaltung der Fassaden
- Bepflanzung von Fassaden und Dächern
- Piazzas, Arkaden, Brunnen und Sitzbänke

> Nutzung:

- belebte Erdgeschosszone
- kleine Betriebe
- gute Nahversorgung
- leistbare Mieten
- Möglichkeit für Gastgärten für die Gastronomiebetriebe

Ziel des offenen Planungsprozess ist es auch die Identifikation der zukünftigen Bewohner mit dem Grätzel zu stärken und dadurch auch in Zukunft die Belebung und Bespielung des Quartiers zu fördern.

¹ wordpress: unser donaufeld



Abb. 69 | partizipativer Entwicklungsprozess

Mobilität

Hinsichtlich der Mobilität verfolgt man auf dem Donaufeld einen neuen Ansatz.

Demnach sieht man die Nutzung des Straßenraums als reinen Verkehrs- und Abstellraum für PKWs als überholt und die Menschen sollen sich ihren unmittelbaren Stadtraum wieder individuell aneignen können. Somit erlebt der Straßenraum eine Renaissance seiner ursprünglichen Funktion: Kommunikation, Austausch und Bewegung. Weitgehend niveaugleich und mit reduzierten Parkflächen sollen diese Räume gestaltet werden. Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr passiert ausschließlich über Stichstraßen und Schleifen. Diese führen zu Sammelgaragen, die sich in der Nähe der Haltestellen des ÖPNV befinden. Somit gibt es keinen Durchzugsverkehr und generell wenig motorisierten Individualverkehr im Gebiet.

Die öffentliche Verkehrsanbindung ist in Form einer neuen Straßenbahntrasse und Verlängerung der Buslinie 33A vorgesehen.

Desweiteren soll das Zufußgehen und der Radverkehr gefördert werden. Dazu sind Haupt-Radwege in Nord-Süd und West-Ost-Richtung vorgesehen und die Baublöcke sollen durch ein engmaschiges Fußwegenetz aufgelockert werden.

Insbesondere Angebote, wie öffentliche Räder und Sharing-Konzepte sollen diese Fortbewegungsmethoden attraktivieren.

Dichte erzeugen, Weite belassen

Mit diesem Statement setzt man das Ziel, einen kompakten Stadtteil mit übergeordneter Wohnnutzung, aber auch zusätzlichen Arbeitsstätten, Dienstleistungen und Kultureinrichtungen zu schaffen.

Hinsichtlich der Architektur wünscht man sich vielfältige Gebäudetypologien und flexible, nutzungsoffene Projekte. Die zukünftige Bebauung soll dabei 4 - 8 Geschosse haben, unterschiedlichste Wohnformen für alle Bevölkerungsgruppen bieten und durch Erdgeschosszonen mit einer Mindesthöhe von 4,5m eine urbane Nutzungsmischung ermöglichen.

Klimafreundliche Stadt

Neben den sozialen und baulichen Aspekten, spielen auch stadtökologische Überlegungen eine große Rolle. Ziel ist es, einen umwelt- und klimafreundlichen Stadtteil zu schaffen, was durch die Nähe zur Alten Donau besonders große Bedeutung bekommt.

Wesentliche Themen sind hierbei der Ausgleich der Strahlungswärme, die Regulation von Verdunstung und Versickerung, die optimale Belichtung und Durchlüftung und abgestimmte Stoffkreisläufe innerhalb des Stadtteils.

Einen Großteil dieser Aufgaben kommt dem etwa 14 ha großen, zentralen Grünzug zu. Darüber hinaus soll es viele weitere natürliche Freiräume geben, welche teils intensiver gestaltet werden,

aber auch den Bewohnern als Selbsternteflächen und Gemeinschaftsgärten zur Verfügung stehen sollen.

Phasenweise Entwicklung

Bei der Entwicklung des 60 ha großen Gebiets wird mit einer Dauer von 20 Jahren gerechnet, bis alles umgesetzt ist.

Die erste Entwicklungsphase befindet sich an der Dückegasse, im Süd-Osten des Gebiets. Abb. 73 zeigt einen ersten Bebauungsvorschlag dafür.

Beurteilung des Leitbildes

Das partizipative Verfahren hat ein gutes Ergebnis geliefert.

Das „Ereignisband“, das das Donaufeld als Verbindung zwischen Floridsdorf und Kagran quert und zentrale Funktionen bündelt, ist, wie der Grünzug, der den Grünkorrridor ins Marchfeld erhält, positiv zu bewerten. Die Fortführung bestehender Infrastruktur ist darüber hinaus ein Muss, um das Gebiet in die Struktur der Stadt einzubinden. Das Mobilitätskonzept ist absolut zu unterstützen, damit die Art der Mobilität überdacht wird und der öffentliche Raum wieder den Menschen zur Verfügung steht. Jedoch ist hier - besonders unter Berücksichtigung der veränderten Nutzungsverhältnisse des Straßenraums - auf die geeignete Gestaltung zu achten. Die große Promenade als Geste, sowie auch die Nebenstraßen müssen baulich gefasst werden,

um urbane Stadt zu erzeugen. In Anbetracht des aktuellen Rahmenplans ist zu bezweifeln, ob solch eine kleinteilige Bebauungsstruktur diese notwendige räumliche Fassung erreicht. Ebenso kann die gewünschte architektonische Vielfalt bedenklich gesehen werden. Zwar muss Wohnraum für unterschiedlichste Bedürfnisse geschaffen werden, jedoch sollte ein einheitliches Grundkonzept für die individuelle Gestaltung entwickelt werden.

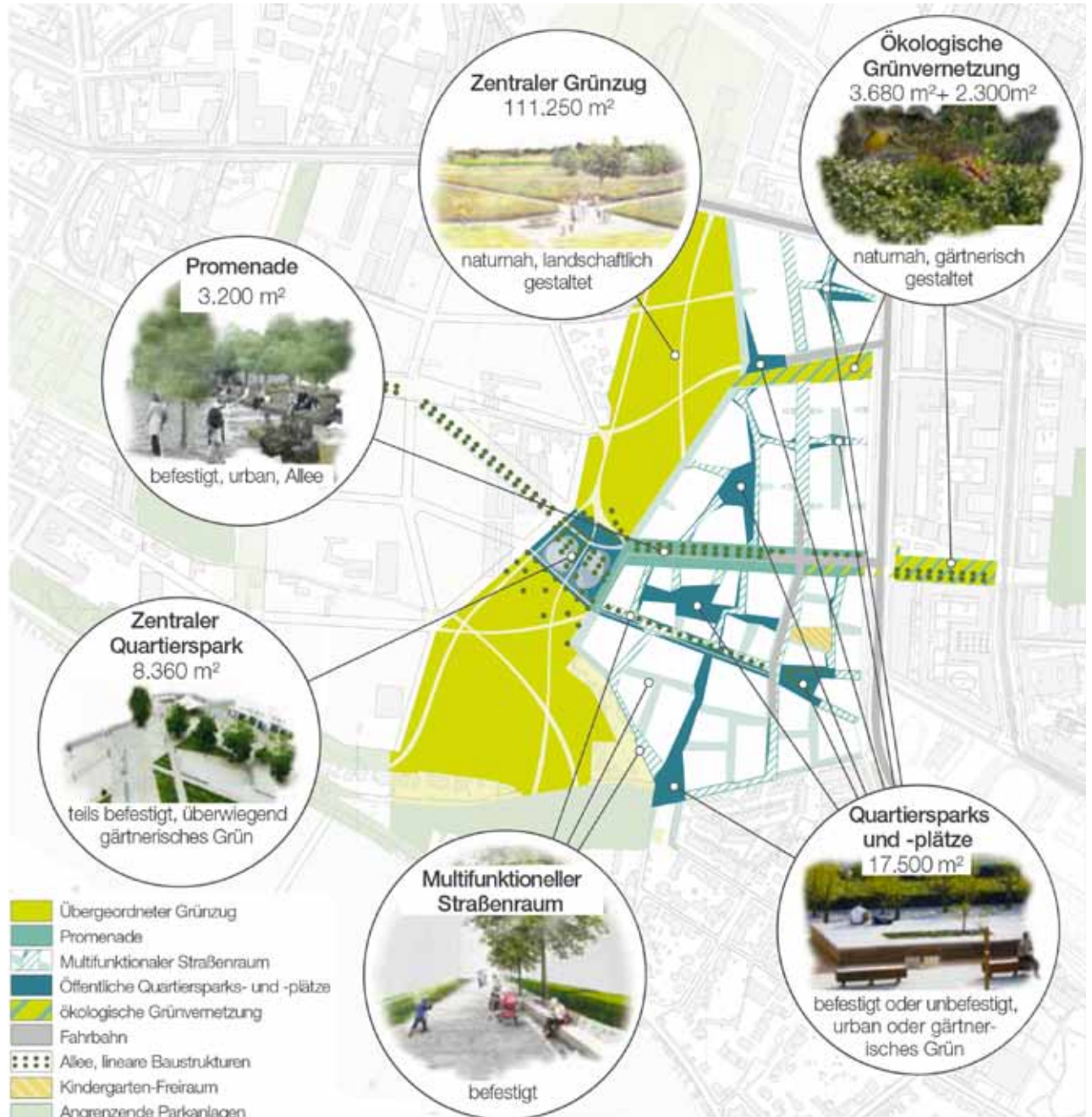


Abb. 73 | Rahmenplan Donauefeld

04 | Bauliche Analyse des Donaufelds

Heterogenität

Hinsichtlich des städtischen Umfelds des Donaufelds liefert ein Blick auf den Schwarzplan bereits eine wesentliche Erkenntnis. Die Stadt besteht in diesem Bereich aus einer Collage verschiedenster Typologien. Diese Situation ist im STEP25 wie folgt beschrieben:

„Die teilweise nur lose gefügte Agglomeration aus Siedlungsbestandteilen unterschiedlicher Bauepochen tendiert mancherorts zu einer von Fragmentierung geprägten Raumbildung. Transdanubische Fernziele und das Stadtzentrum jenseits der Donau scheinen da und dort näher zu liegen als die unmittelbar angrenzende Nachbarschaft.“

Diese Siedlungsteile seien, so weiter, „[...]Zeugen fortlaufender Experimente im transdanubischen Stadtlabor[...].“

Demnach hänge der „[...] räumliche Zusammenhalt wiederum [...] von der Beschaffenheit der Zwischenbereiche ab, die einzelne Siedlungsfragmente voneinander trennen oder verbinden.“¹

¹ MA 18: STEP 25

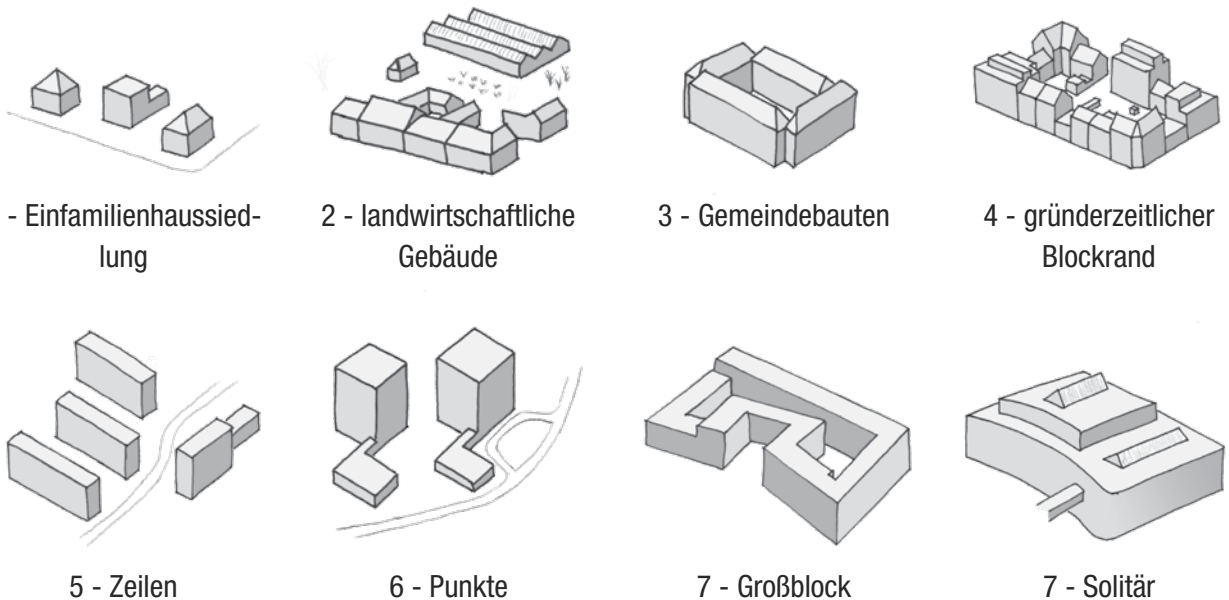


Abb. 74 | Skizzen bestehender Typologien rund um das Donaufeld, ED



Abb. 75 | Schwarzplan Donaufeld und Umgebung, M 1:8.000, ED

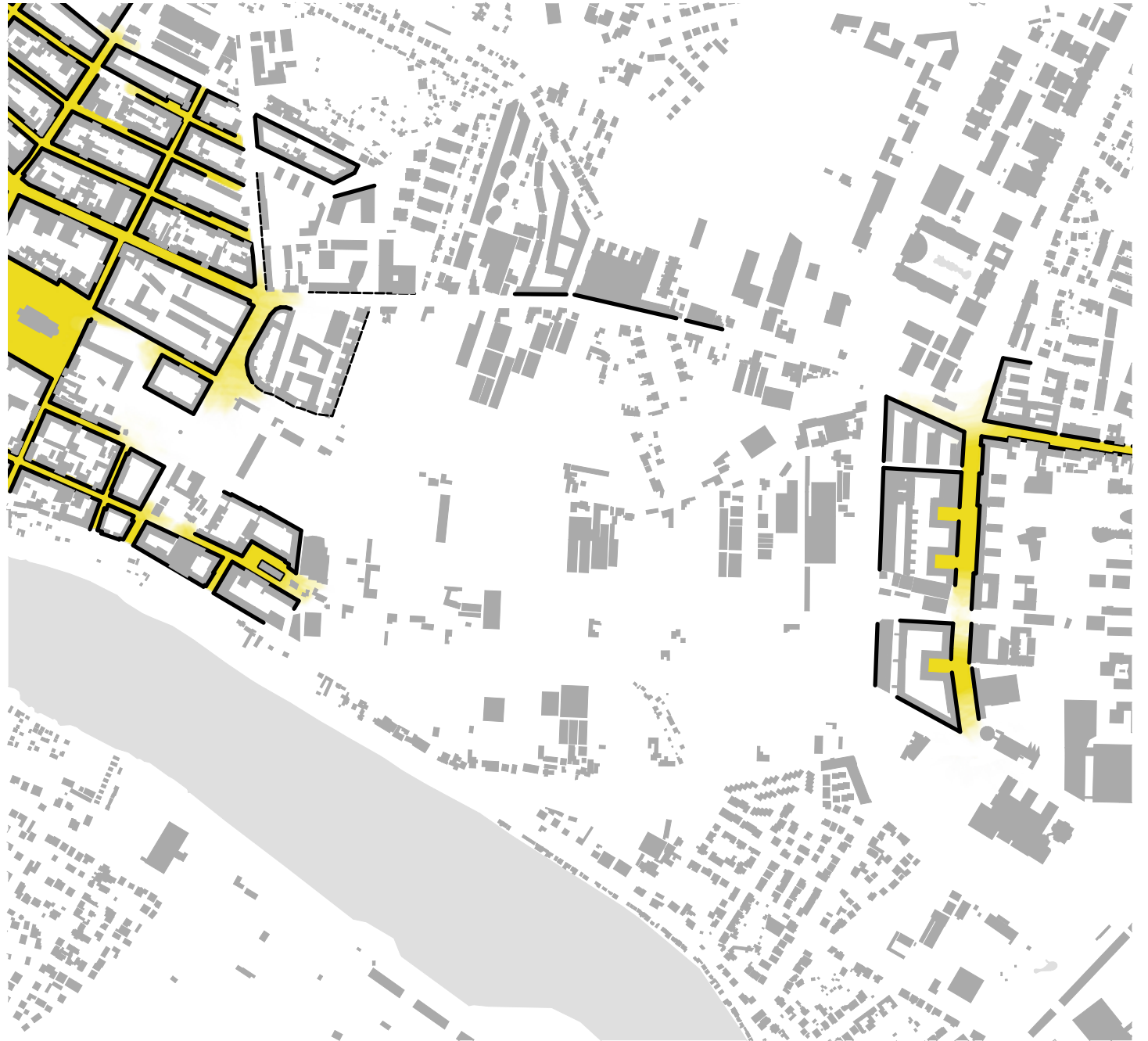


Abb. 76 | geschlossene Kanten und Stadträume, M 1:10.000, ED

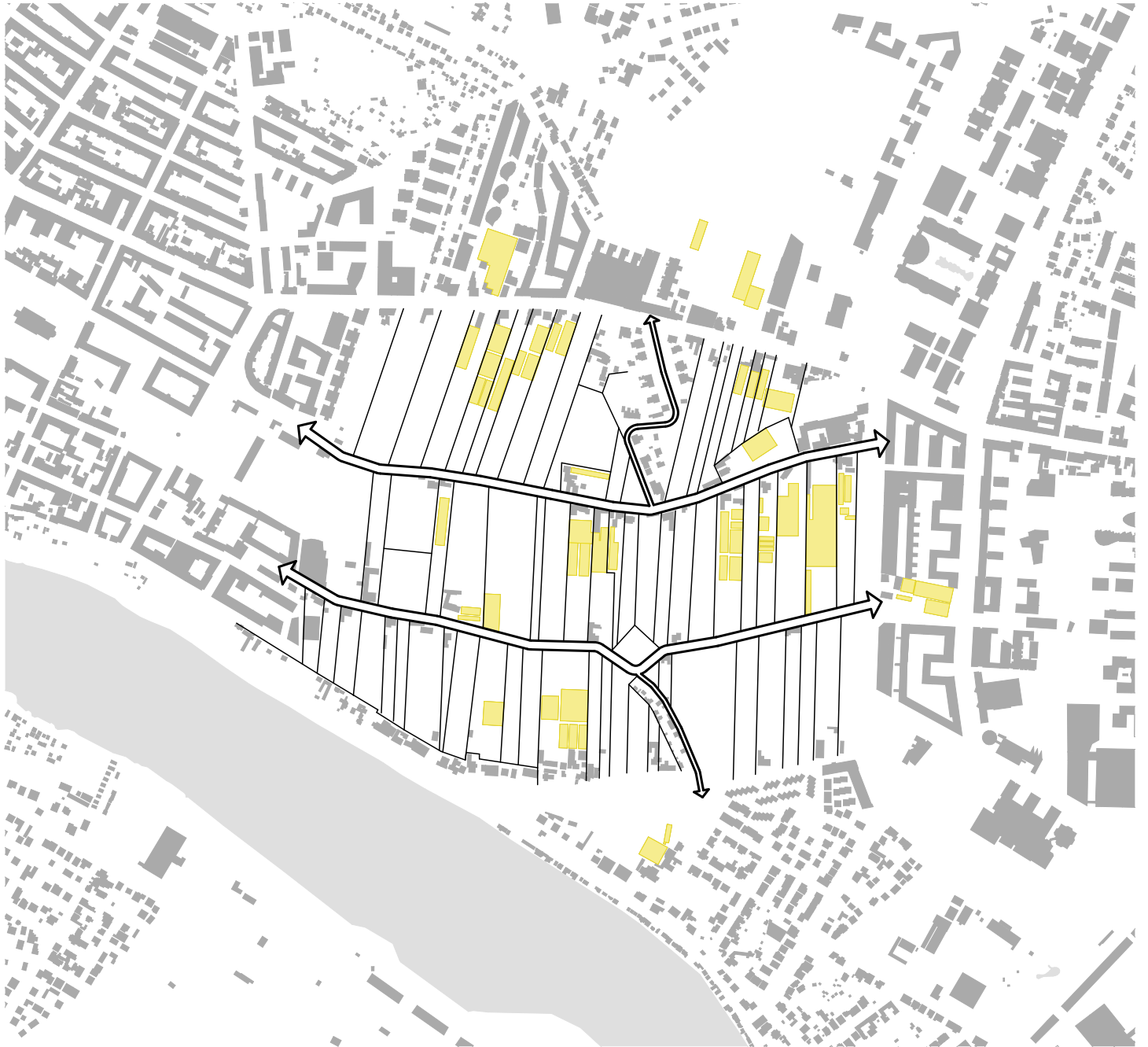


Abb. 77 | Parzellierung, bestehende Wegeverbindungen und landwirtschaftliche Gebäude, M 1:10.000, ED



Abb. 78 | Dichteverhältnisse, M 1:10.000, ED

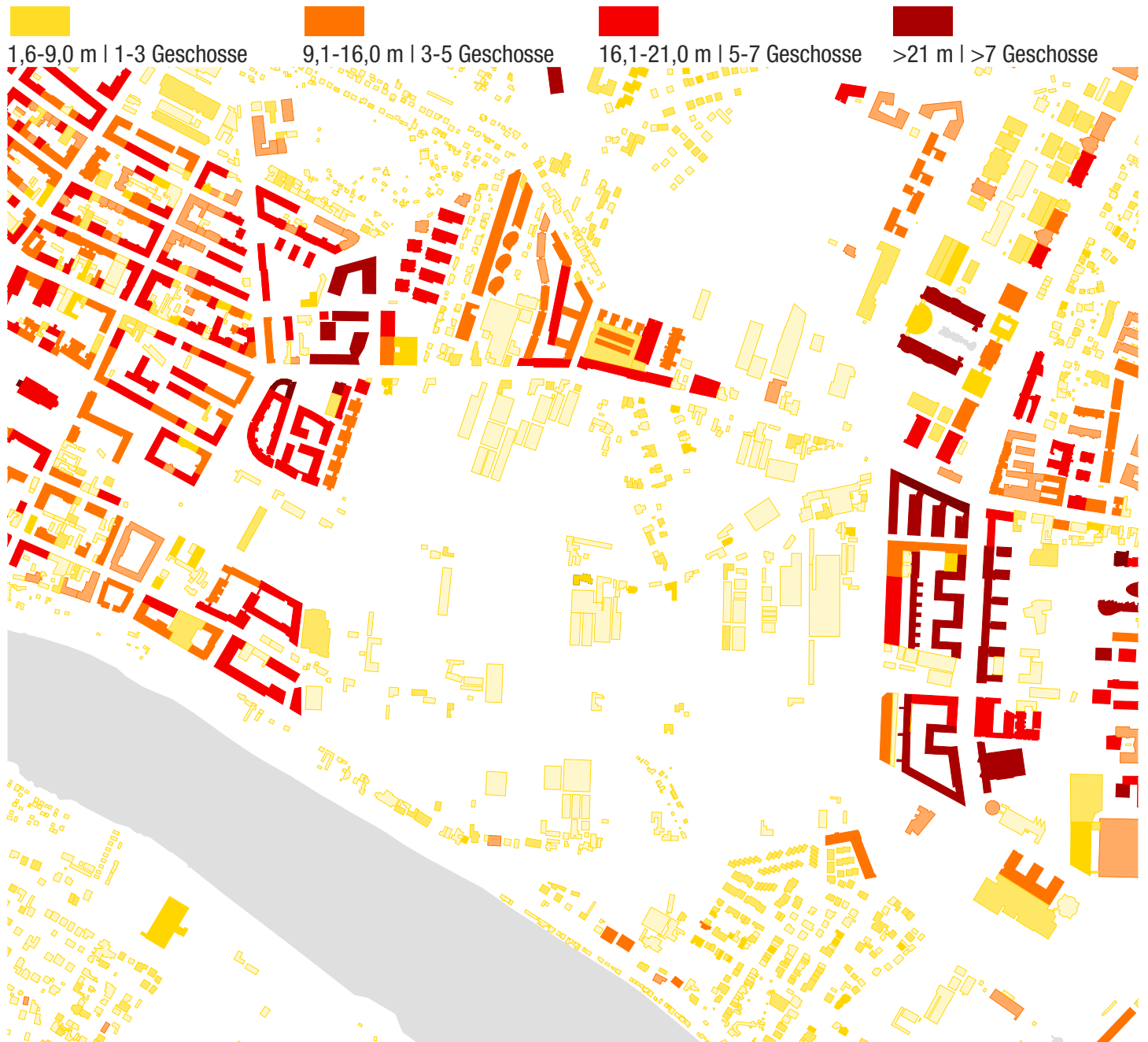


Abb. 79 | Gebäudehöhen der Bestandsgebäude, M 1:10.000, ED

Hochpunkte

Was in den altertümlichen Städten die Kirchen sind, das sind heute modern genutzte Hochpunkte. Da Ansammlungen von Hochhäusern in der Regel nur schwer einen brauchbaren städtischen Raum bilden können, sind sie eher vereinzelt und gezielt zu platzieren. Somit werden sie *„[...] im Idealfall ein Netzwerk aus identitätsstiftenden Landmarken etablieren, das in der weitgehend flachen Ausdehnung des Bereichs Orientierung im Sinne einer mentalen Karte, weniger im Sinne von perspektivischen Sichtbeziehungen, erlaubt und räumlich wie ökonomisch die kapillaren Qualitäten der Zwischenräume stärkt.“*¹ Einer dieser Zwischenräume im transdanubischen Raum ist derzeit auch das Donaufeld.

Abb. 80 untersucht schematisch die Einordnung eines Hochpunkts im Planungsgebiet. Bei richtiger Platzierung und Gestaltung stelle laut Hochhauskonzept *„[die] Funktion von Hochhäusern [...] eine Bereicherung des direkten Umfelds dar und wirkt als Bindeglied der Zwischenräume des dispersen transdanubischen Stadtgefüges.“*¹

¹ MA 18: STEP 25, Hochhauskonzept

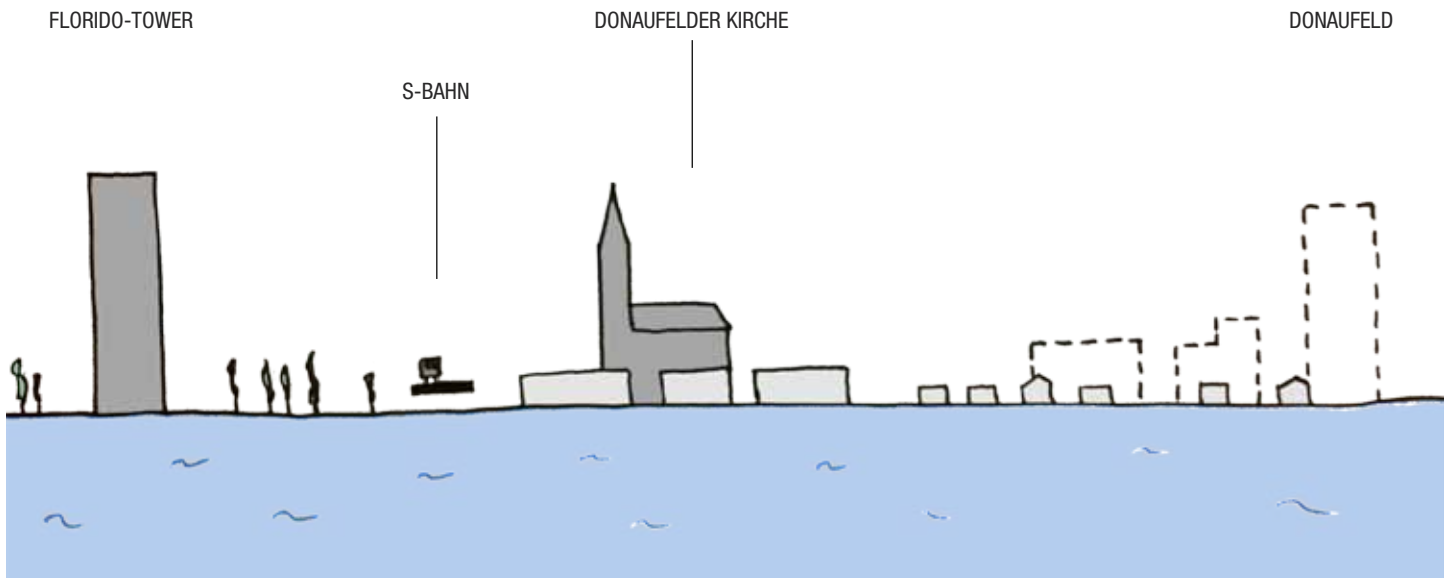


Abb. 80 | schematische Ansicht von der Alten Donau, ED

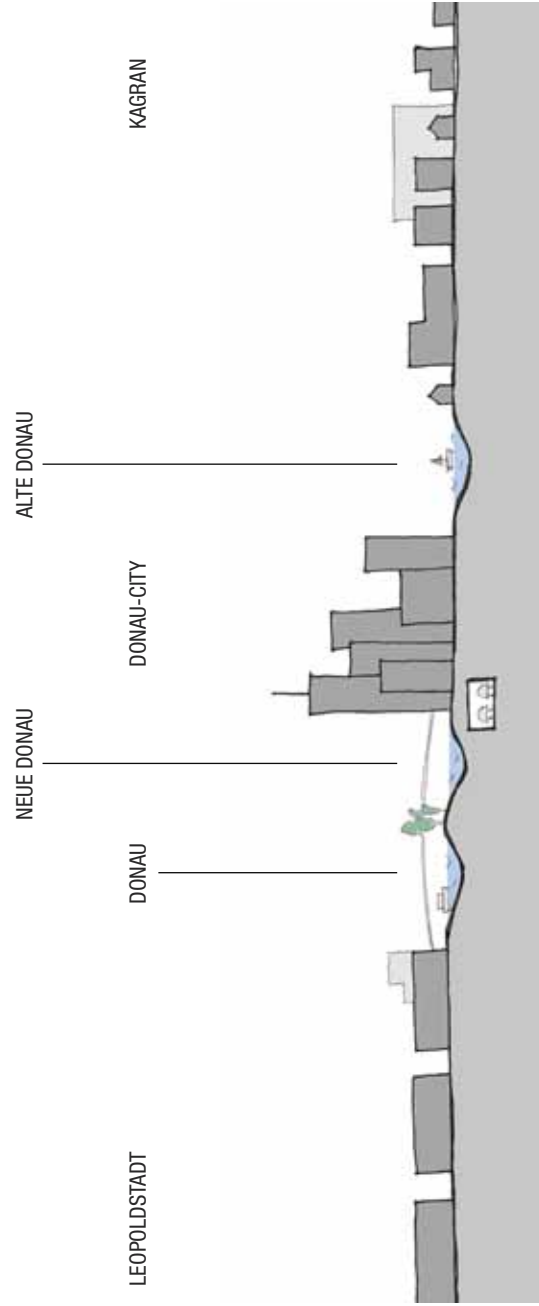


Abb. 81 | schematischer Schnitt Leopoldsdorf - Kagran, ED

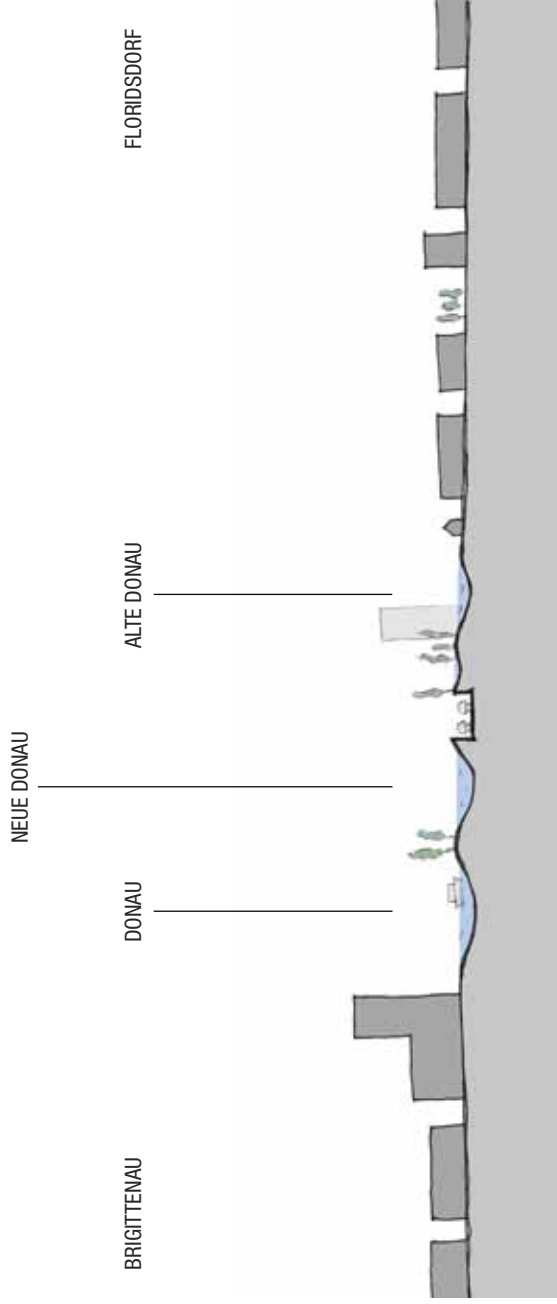


Abb. 82 | schematischer Schnitt Brigittenau - Floridsdorf, ED

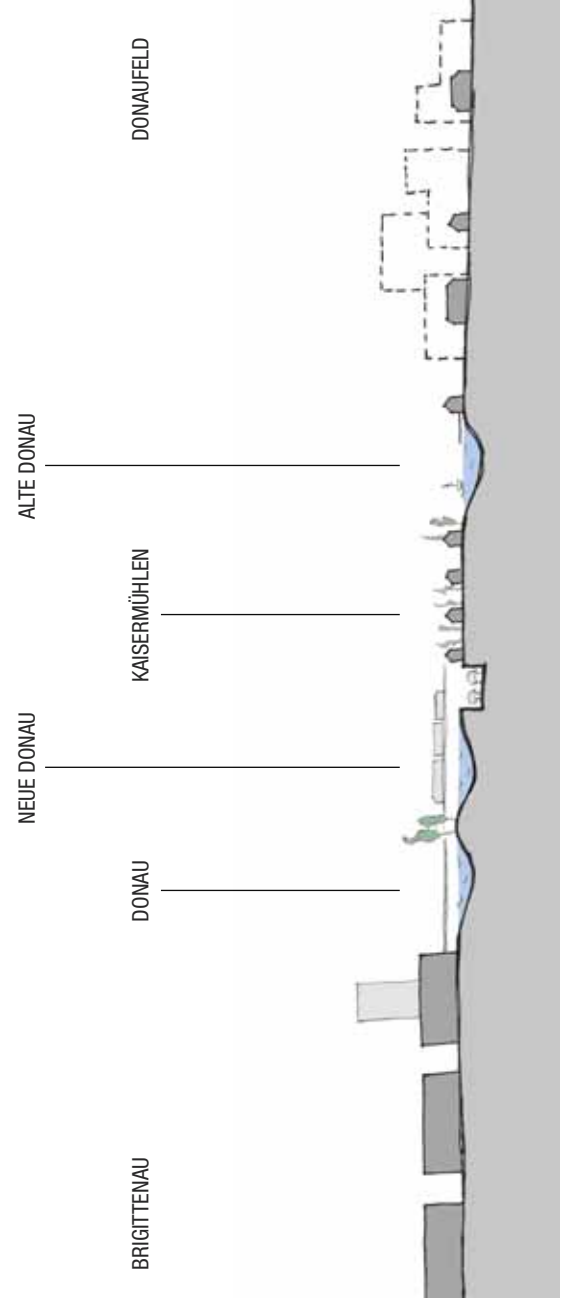
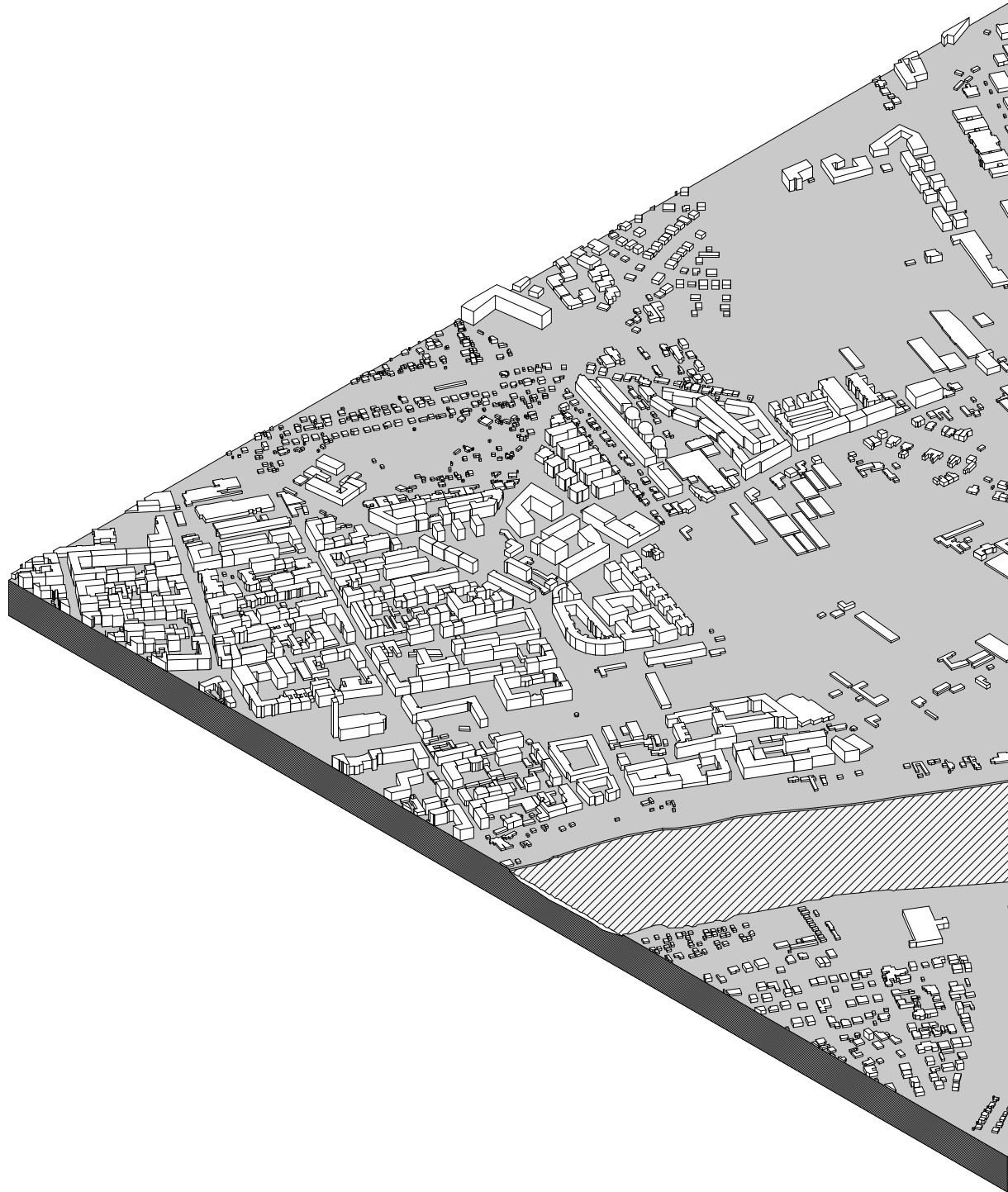


Abb. 83 | schematischer Schnitt Brigittenau - Donauefeld, ED



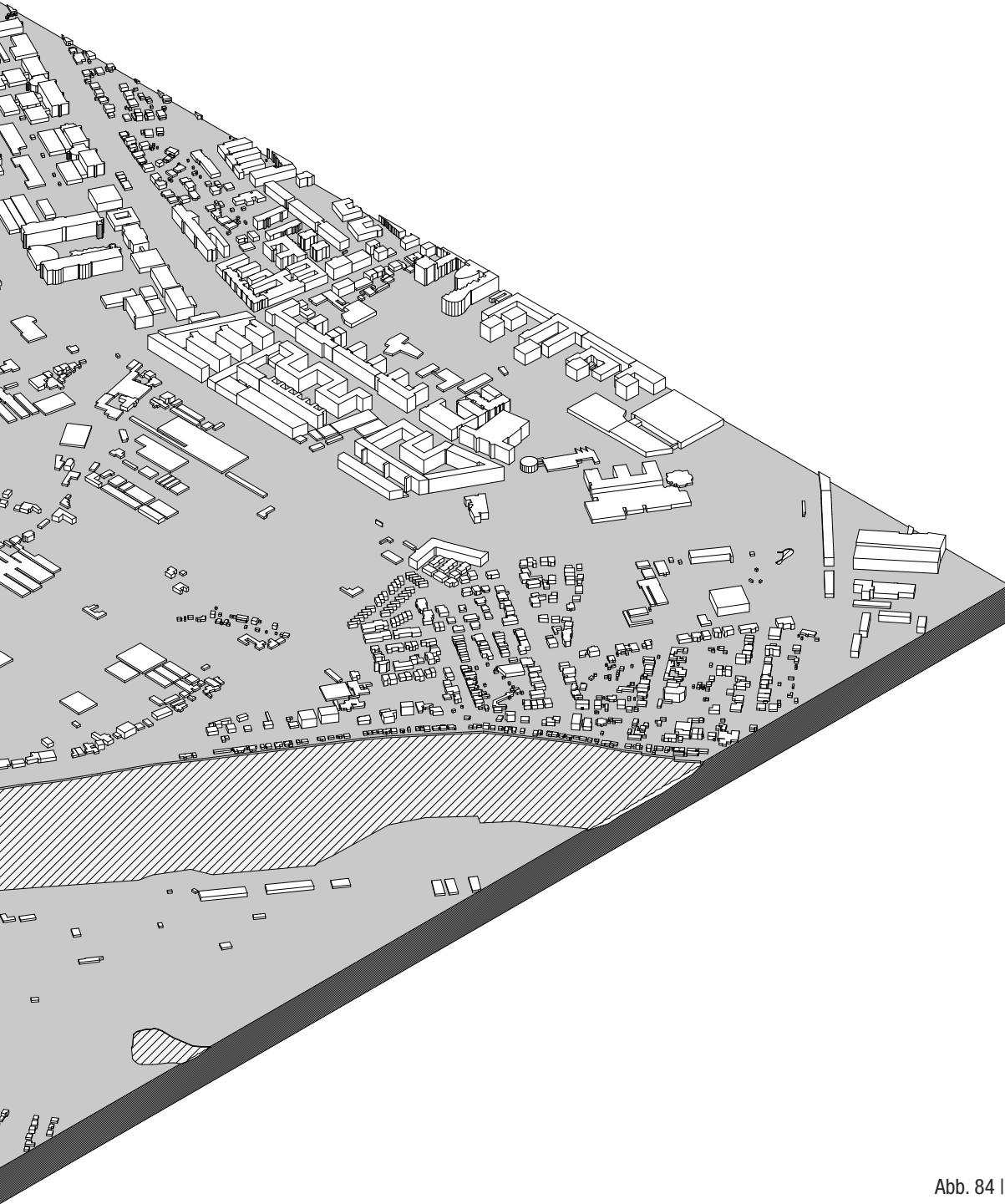


Abb. 84 | Axonometrie des Bestands, ED



Abb. 85 | Tokiostraße, ED



Abb. 86 | Neubebauung am Rande des Kirschblütenparks, ED



Abb. 87 | Alte Donau Richtung Süd-Osten, ED



Abb. 88 | Alte Donau Richtung Nord-Westen, ED



Abb. 89 | gegenwärtige Situation am Donaufeld, ED



Abb. 90 | gegenwärtige Situation am Donaufeld, ED



Abb. 91 | An der Schanze 1. ED



Abb. 92 | An der Schanze 2. ED

05 | Ansätze, Ideen & Ziele

Im Weiteren soll die Basis für ein Entwicklungskonzept für das Donaufeld geschaffen werden.

Grundlage dafür bieten die bisher gewonnenen Erkenntnisse aus der Analyse Wiener Stadtstrukturen, der Untersuchung der geschichtlichen Entwicklung Transdanubiens und des Donaufelds, der Betrachtung der Umgebung des Donaufelds und der Ergebnisse bisher entwickelter Leitbilder.

Neben diesen Gegebenheiten wird der Fokus im Folgenden verstärkt auf die grundlegenden Parameter bei der Entwicklung von Städten gelegt und diese nach deren Erörterung auf das Zielgebiet Donaufeld angewandt.

„Erst das Leben,
dann der Stadtraum,
dann die Gebäude!“

Jan Gehl

Die menschengerechte Stadt

Unsere Städte sind Gebilde, die niemals still stehen. Sie sind massiv gebaute Lebensumgebungen, die erdrückend dicht, aber auch belebend leicht sein können. Schon seit der Antike werden Städte und Siedlungen geplant angelegt und erweitert. Die Prinzipien und Grundlagen der Planung haben sich im Laufe der Zeit mehrfach geändert, jedoch ist das Ziel eigentlich nach wie vor immer dasselbe: Die optimale Anordnung städtischer Funktionen in einer übergeordneten Struktur. Diese muss einerseits flexibel genug sein, damit Technik, Ökonomie und soziale Strömungen einen anregenden Rahmen zur Entwicklung vorfinden, andererseits aber auch entsprechend bestimmt sein, damit die soziale Gleichheit, die Gebrauchstauglichkeit und ökologische Ziele erreicht werden können. Neben diesen Aspekten wirkt zusätzlich aber besonders das Wesen einer Stadt, sowohl auf Besucher, als auch deren Bewohner. All diese Faktoren prägen die Identität einer Stadt und damit ihr Auftreten nach innen und außen. Diese Betrachtung macht die enorme Bedeutung des bestmöglichen Zusammenspiels aller Teilaspekte deutlich. Was sind also die geeigneten Ansätze bei der Planung von Städten?

Nachdem sich Technik und Ökonomie nur auf der Basis eines stabilen Sozialwesens entwickeln können und dieses wiederum von jedem Individuum geprägt ist, lässt sich der Rückschluss

fassen, dass der Mensch das Maß bei der Stadtplanung sein muss. Dabei hilft besonders ein Blick in alte Städte, die bis heute ohne große technische Infrastrukturen und moderne Einrichtungen eine Umgebung und Atmosphäre bieten, die uns Menschen gut tut.

Der Stadtplaner Jan Gehl schreibt dazu: „*Erst formen wir die Städte, dann formen sie uns.*“¹ Die beschriebene Wechselwirkung wirft die Frage auf, wie wir unsere Städte gestalten wollen und wie wir wiederum von ihnen beeinflusst werden wollen.

Zusätzlich zu den weiter oben genannten Rahmenbedingungen Sozialwesen, Ökonomie und Ökologie erscheint ein weiterer Aspekt in dieser Reihe Sinn zu ergeben. Durch Untersuchungen wurde festgestellt, dass das Empfinden des Menschen stark durch die alltäglichen Eindrücke beeinflusst wird. Dementsprechend sollte diese Reihe an Rahmenbedingungen um den Begriff der Ästhetik ergänzt werden.

Hermann Knoflacher beschreibt den Menschen als Messgerät für städtebauliche Qualität.² Der richtige Ansatz für die Planung ist also, den Menschen und seine biologischen Gegebenheiten (Geschwindigkeit, Wahrnehmung, Bedürfnisse) als Grundlage zu nehmen.

Unterstrichen durch die Tatsache, dass seit Beginn des Jahrtausends weltweit mehr Menschen in Städten wohnen, als auf dem Land, wird das menschliche Maß ein zunehmend

notwendiges Planungskriterium. Besonders die Entwicklung des motorisierten Verkehrs und neue Bautechniken haben Stadtplanungsmethoden entgegen dieser Grundlage verändert. Die Abkehr von traditionellen Straßen- und Stadtstrukturen wurde durch die Vergrößerung von Gebäudeabständen und die funktionalistisch getrennte Stadt vollzogen. Der bautechnische Fortschritt und der wachsende Wohlstand haben dazu geführt, dass neue Stadtviertel in immer größeren Dimensionen in Form von freistehenden Bauten als Individualarchitekturen entstanden entstehen. Die freien Flächen herum dienen als Parkflächen für Automobile. Zwar gibt es finanzielle und technische Gründe, warum neue Stadtviertel größtenteils so entstehen, doch Hinsichtlich der Stadt nach Maß des Menschen und dessen Bedürfnisse steht dies dem alten, kleinteiligen, raumprägenden Baubestand genau entgegen.

Im Folgenden werden die Aspekte der menschengerechten Stadt untersucht und die planerischen Grundlagen für den vorliegenden Bebauungsvorschlag festgelegt.

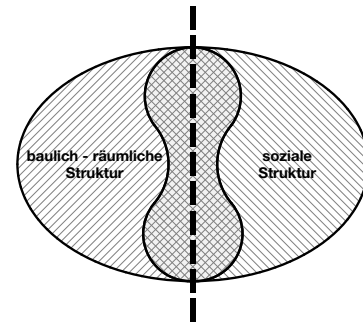


Abb. 93 | Die Stadt als Schnittmenge aus baulicher und sozialer Struktur, ED

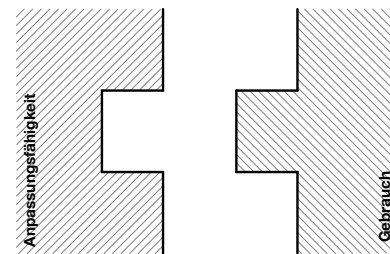


Abb. 94 | Die Stadt als flexibler Rahmen für jegliche Aktivitäten, ED

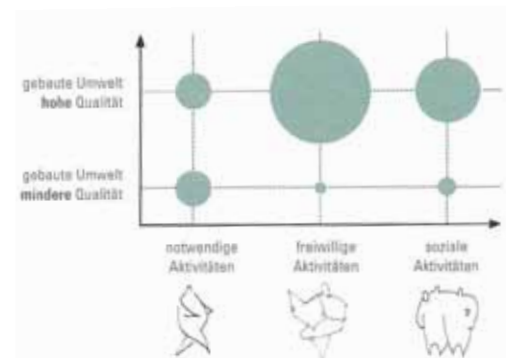


Abb. 95 | Zusammenhang zwischen Qualität und Nutzung von Freiflächen

¹ Gehl: Städte für Menschen

² Knoflacher: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr

Die nachhaltige Stadt

Nachhaltigkeit ist einer der bedeutendsten Begriffe dieser Generation. Egal, welche Sendung man im Fernsehen sieht, welches Magazin man anschaut oder welchem Fachgespräch man lauscht, der Begriff der Nachhaltigkeit ist eigentlich überall zu finden.

Die Aktualität des Begriffs würde vermuten lassen, dass es sich dabei um etwas Neues handelt. Jedoch ist es eher eine Neuauflage davon, was über das vergangene Jahrhundert im Zuge des schnellen technischen und wirtschaftlichen Fortschritts verloren gegangen ist:

Den bewussten und sinnvollen Umgang mit Ressourcen im Hinblick auf die Für- und Vorsorge für künftige Generationen und den Zustand der Erde. Doch das Konzept der nachhaltigen Stadt umfasst darüber hinaus viel mehr Kriterien als nur den Energiekonsum aus Rohstoffen und die Emission von Treibhausgasen. Industrieproduktion, Strom-, Brennstoff- und Wasserversorgung, Abwassertsorgung und Verkehrsmanagement sind ebenfalls zentrale Sektoren.¹ Besonders Verkehrsnetze nehmen bei der Entwicklung nachhaltiger Städte eine wichtige Position ein. Generell sind hier effiziente, einfache und platzsparende Mobilitätskonzepte zu bevorzugen. Da Fußgänger- und Radverkehr am wenigsten Fläche in der Stadt und Ressourcen in Anspruch nehmen, ist dieser in einer nachhaltigen Stadt zu fördern. Darüber hinaus muss der öffentliche Nahverkehr verstärkt ausgebaut und gefördert werden. Ein

wesentliches Kriterium für den Erfolg des ÖPNV ist die Dichte und Gestaltung der Haltestellen und die Attraktivität des Weges von und zu diesen. Allein daraus ergibt sich der Schluss, dass eine nachhaltige Stadt kompakt sein muss und im alltäglichen Leben nur kurze Wege notwendig sind. Schafft man es, die Funktionen der Stadt verstärkt zu durchmischen und auf wenig Raum zu bündeln, so schafft man nicht nur eine Stadt der kurzen Wege, sondern darüber hinaus eine lebendige Stadt der Begegnungen. Zudem wird die Landschaft an den Rändern der Stadt geschont. Dieser Punkt ist in besonderer Weise auch ein Indikator für den bewussten Umgang mit Ressourcen. Die Landschaft ist nur beschränkt verfügbar, jedoch hat der Trend der letzten Jahrzehnte an den Rändern der Stadt zahlreiche, wenig dichte Vororte entstehen lassen, die weder Stadt, noch Landschaft sind.





















| | 1960 Alte Stadtviertel | 2000 Neue Stadtviertel (hohe Dichte) | 2000 Neue Stadtviertel (niedrige Dichte) | 2000 Neue Stadtviertel (Vororte) |
|--|---|--|---|--|
| Durchschnittl. Haushaltsgröße |  4 Personen |  1,8 Personen |  2 Personen |  2,2 Personen |
| Durchschnittl. Quadratmeterzahl pro Bewohner |  10 |  60 |  60 |  60 |
| Verhältnis Wohnfläche zu Grundstücksgröße |  200% |  200% |  25% |  20% |
| Wohneinheiten pro Hektar |  475 |  155 |  21 |  8 |
| Anzahl der Bewohner pro Hektar |  2000 Personen |  280 Personen |  42 Personen |  17 Personen |

Abb. 96 | Vergleich von Bevölkerungsdichten früher und heute

Diese Zersiedelung schafft Peripherie, verbraucht Unmengen an Landflächen und verlängert den Weg der Stadtbevölkerung in die Natur-Landschaft.

In der Architektur vollzieht sich derzeit eine Entwicklung, die unter staatlicher Förderung vermeintlich zur nachhaltigen Stadt beiträgt. Die Rede ist von Niedrigenergie- und Passivhäusern, die durch hohen technischen Aufwand (fast) energieautark betrieben werden können. Die Tatsache, dass diese aber trotzdem oft freistehend in aufgelöster Bauweise realisiert werden, ist allerdings ein paradox. Die Freistellung führt zu größeren Gebäudeoberflächen und damit auch zu höheren Energieverlusten und verhindert darüber hinaus die städtische Raumwirkung. Außerdem werden solch hochtechnologisierten Gebäude aktuell oft nur für einen Betrieb über 30 - 50 Jahre geplant und lassen damit den Anspruch an notwendige Dauerhaftigkeit und die damit verbundene Qualität vermissen.

Der These von Lampugnani, dass mit nachhaltigen Gebäuden also nicht automatisch auch nachhaltige Stadt entsteht, ist absolut zuzustimmen.²

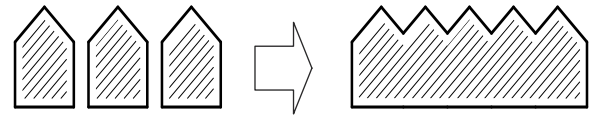


Abb. 97 | weniger Oberfläche bei geschlossener Bauweise, ED

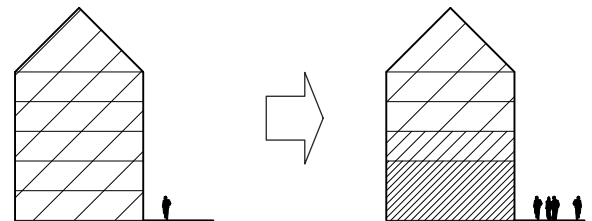


Abb. 98 | Nutzungsmischung belebt den Stadtraum, ED

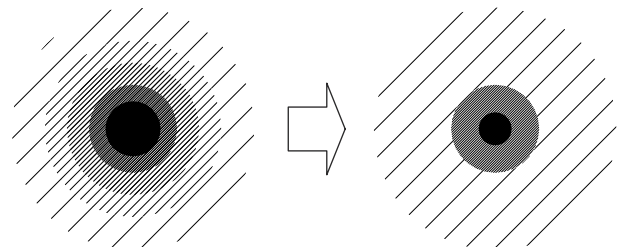


Abb. 99 | zurück zur kompakten, Nutzungsgemischten Stadt, ED

¹ Gehl: Städte für Menschen

² Lampugnani: Die Modernität des Dauerhaften

Die gleichwertige Stadt

Soziale Nachhaltigkeit ist ein umfassendes Konzept. Es umfasst einerseits den Beitrag eines jeden Einzelnen zur Gemeinschaft und andererseits die übergeordnete Organisation dieser und die Verantwortlichkeit für diese durch Vertreter des Staates.

Die Teilnahme am öffentlichen Leben in Städten ist nicht steuerbar, aber durch gute Gestaltung ist sie positiv zu beeinflussen. Gerade in Zeiten der zunehmenden Digitalisierung ist es wichtig, dass man für Menschen Orte schafft, an denen sie gerne und zahlreich zusammenkommen. Eine Grundvoraussetzung dafür ist, dass der öffentliche Raum für jeden gleichwertig verfügbar ist. Eine Abgrenzung ist jedoch nicht bei Menschen, die aufgrund von körperlichen Einschränkungen Probleme beim Überwinden von Hindernissen haben, zu ziehen, sondern diese beginnt weit davor bei der Gleichbehandlung der Teilnehmer im öffentlichen Raum.

Der Status Quo zeigt deutliche Vorteile für den motorisierten Verkehr. Sowohl im Flächenverbrauch, als auch in der Rangordnung. Sehr viel Geld wird in den Ausbau von Straßen investiert, obwohl Hermann Knoflacher gezeigt hat, dass mehr Straßen nicht den Verkehrsfluss verbessern, sondern eher noch viel mehr Verkehr anziehen.¹ Schließt man aus diesem Ergebnis auch auf andere Fortbewegungsmittel, so muss viel mehr Geld in den öffentlichen Verkehr und gute Radinfrastruktur investiert werden.

Neben dem bewegten Verkehr verbraucht auch der ruhende Verkehr sehr viel Platz in der Stadt. Im Sinne der Allgemeinheit sollte die Parksituation dahingehend verbessert werden, dass Fahrzeuge zukünftig in Sammelgaragen unterirdisch abgestellt werden. Diese Garagen sind in der Nähe der Haltestellen des ÖPNV vorzusehen und verschaffen damit bei der Wahl des Verkehrsmittels dem privaten Fahrzeug keinen Vorteil. Ist dies erreicht, steht der Stadtraum der Allgemeinheit zur Verfügung und der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs steigt rasant an. Besonders für Kinder und damit auch Familien kann dies wieder ein attraktives Umfeld sein. Durch einen belebten Stadtraum steigt auch

¹ H. Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr

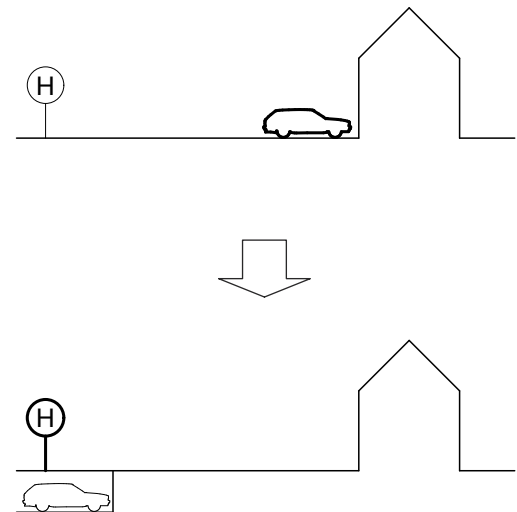


Abb. 100 | MIV und ÖPNV gleichgestellt

gleichzeitig das Sicherheitsgefühl an. Soziale Kontrolle spielt beim Sicherheitsempfinden eine große Rolle. Und diese erhöht sich mit der Anzahl der Menschen, die im öffentlichen Raum sind. Da durch das Verdrängen des ruhenden Verkehrs sehr viel Fläche frei wird, können die Gebäude enger zusammenrücken, niedriger gebaut werden und einen Stadtraum formen, der dem menschlichen Maß entspricht. Zusätzlich wird die Luftverschmutzung und der Flächenverbrauch am Stadtrand minimiert.

Anhand dieser Aspekte wird auch unabhängig vom Verbrauch fossiler Rohstoffe die enorme Dringlichkeit einer zeitgemäßen Anpassung des Verkehrswesens in der Stadt deutlich. Generell ist es so, dass die Kommunen für die

Pflege der öffentlichen Flächen zuständig sind. Dies ist auch der Grund, weshalb diese als Parkraum zur Verfügung gestellt und temporär vermietet werden. Da aber hochwertige öffentliche Flächen generell die Attraktivität einer Gegend steigern, sollte hier eine Beteiligung der angrenzenden Bauführer verlangt werden. Es wird vorgeschlagen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums in einem gemeinsamen Prozess beschlossen und anschließend zu einem Teil von der Stadtverwaltung und zum anderen Teil von den angrenzenden Bauführern finanziert wird. Der Vorteil, der sich aus dem Standort ergibt, wird somit finanziell ausgeglichen und die Bestrebung einen qualitativ hochwertigen Raum zu schaffen sollte hoch liegen.

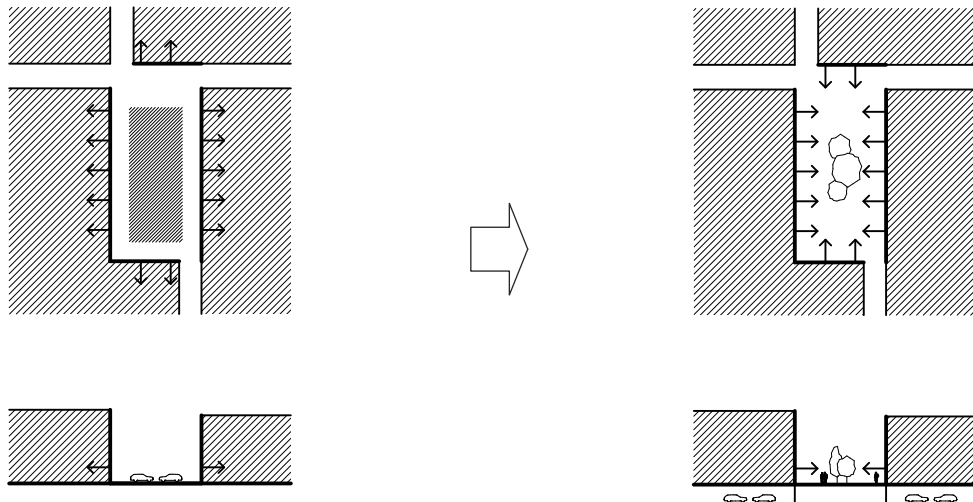


Abb. 101 | Mitverantwortung der Bauführer für den öffentlichen Raum, ED

Neben der Gleichstellung im öffentlichen Raum muss auch der Zugang zu bezahlbarem Wohnraum gesichert werden.

Dafür muss darauf geachtet werden, dass Städte dezentral organisiert werden und überall - sowohl bei Sanierung als auch Neubau - ein gelungener Mix an verschiedenen Wohnungstypen angeboten werden kann. Dies führt zu sozialer Durchmischung und verhindert die Priorisierung einzelner Teile der Stadt.

Generell sollte die Errichtung von Gemeindewohnungen zunehmend gefördert werden.

Wohnungen im Eigentum der öffentlichen Hand sind preisstabil und nehmen Immobilienentwicklern Raum für Spekulation.

Besonders im privaten Sektor wird viel mit Gebäuden spekuliert. Stehen Wohnungen leer, ist dies nicht anzeigespflichtig. Leerstehende, sanierungsbedürftige Gebäude werden oft luxussaniert, oder solange ungenutzt gelassen, bis eine Sanierung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist und der Abriss folgt. In diesem System geht viel zentral gelegener Wohnraum verloren. Ein Lösungsvorschlag ist hier das Leerstandsgesetz, wie es in den Niederlanden praktiziert wird: eine Wohnung, die länger als drei Monate leer steht, muss angezeigt werden und kann anschließend von der Verwaltung vermittelt werden.

Bei der Vergabe von Bauplätzen muss eine Gleichwertigkeit zwischen Bauträgern und aneren

Bauwerbern herrschen. Die Organisation von Baugruppen ist ein Indikator dafür, dass vielen Menschen die Verhältnisse auf dem derzeitigen Wohnungsmarkt zu unsicher sind. Die bisher bekannten Projekte in Wien sind ein positiver Baustein der sozial nachhaltigen Stadt und demnach sind solche Initiativen in Zukunft weiter zu fördern.

Planung kann niemals die Bedürfnisse aller Menschen erfüllen. Jedoch muss sie einen Rahmen schaffen, in dem jeder nach seinen eigenen Möglichkeiten handeln kann. Dafür erscheint es sinnvoll, die Menschen in Planungsprozesse miteinzubeziehen. Dies ist nicht nur auf individuelle Bauvorhaben zu beziehen, sondern generell auf die Gestaltung der Stadt und deren zukünftige Entwicklung.

Es ist nicht richtig, Architektur und Stadtgestaltung als Sache des Bauführenden und dessen Planungsteam zu verstehen. Die aktuellen Bauvorschriften sind zahlreich und doch ermöglichen sie ein Durcheinander verschiedenster Individualarchitekturen.

Es braucht dringend einige wenige, aber starke Vorschriften, die unter Mitsprache der Menschen entwickelt werden. Nur so kann eine gleichwertige, sozial nachhaltige Stadt entstehen und die Identifikation damit gefördert werden.

Die integrative Stadt

Da in Europa eigentlich keine neuen Städte mehr entstehen, finden Planungen immer in einem bereits bestehenden baulichen und sozialen Rahmen statt. Die Umgebung des Donaufelds zeigt heute eine stark heterogene Stadtstruktur, die wie eine Collage aus verschiedensten Siedlungstypologien zusammengesetzt ist. Dazwischen finden sich Freiräume, die als ungelöste Schnittstellen zwischen diesen Strukturen fungieren.

Um ein urbanes, städtisches Gefüge zu schaffen, ist es wichtig, weg vom Siedlungsbau zurück zum Entwerfen von Stadtquartieren zu kommen. Diese müssen untereinander vernetzt sein und harmonisieren, damit ein zusammenhängendes städtisches Bild entstehen kann.

Welcher Ansatz für die Entwicklung eines neuen

Stadtquartiers ist der richtige, in einem Umfeld in dem es außer Differenziertheit keine städtebauliche Kontinuität gibt? Zunächst muss eine grundtypologische Entscheidung, die bei allen weiteren Entwicklungen verfolgt wird, getroffen werden. Diese muss sich aus der Umgebung ableiten und somit die bestmögliche Integrität erzielen und den Ausgangspunkt auch für zukünftige Entwicklungen bilden.

Auf dem Donaufeld soll ein urbanes Stadtquartier entstehen, deshalb ist hier eine kompakte Bebauung zu forcieren.

Im Umfeld des Donaufelds finden sich als Anknüpfungspunkte in Richtung Floridsdorf die überwiegend geschlossene Blockbebauung aus der Gründerzeit, die die alten landwirtschaftlichen und handwerklichen Strukturen teilweise

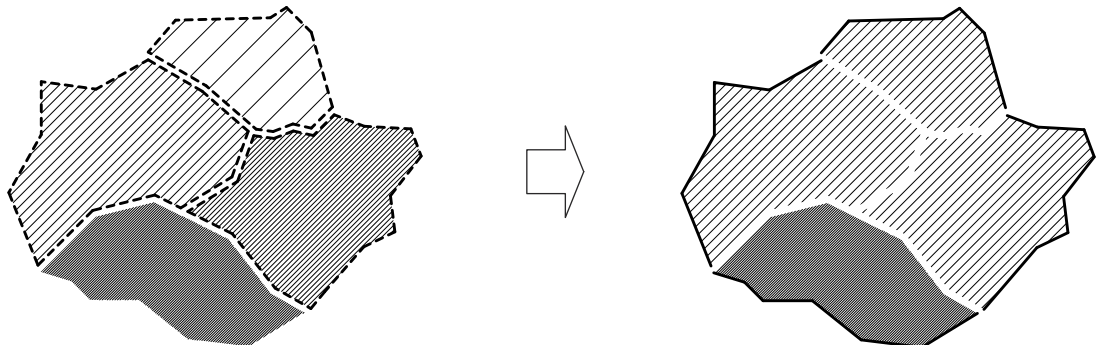


Abb. 102 | weg vom Siedlungsbau zum zusammenhängenden Stadtgefüge, ED

integriert, und in Richtung Kagran die großflächige Schollenstruktur aus den 90er und 2000er Jahren. Bei beiden Typologien gibt es zur Straße hin klare Kanten und ein davon unabhängiges Inneres. Die gründerzeitliche Struktur ist geprägt von einer kleinteiligen Parzellenstruktur mit privaten, nicht öffentlich zugänglichen Hofflächen. Die Schollenbebauung hingegen umschließt einen großen Hofraum, der als Park genutzt wird. Aus der Kombination der positiven Aspekte beider Typologien ergibt sich für das Donaufeld daraus eine ebenfalls geschlossene Bebauung, die kleinteilig strukturiert ist und klar gefasste Stadträume formt. Die strikte Trennung von öffentlichem Straßenraum und privaten Höfen wird durch das Zusammenlegen der Hofflächen und ein feinmaschiges Fußwegenetz aufgehoben.

Auch hinsichtlich der Nachhaltigkeit ist eine kompakte Bebauung sinnvoll. Darüber hinaus bietet diese aber auch aus sozialen Gesichtspunkten klare Vorteile. Kompakt stehende Gebäude mit angemessener Bevölkerungsdichte bilden Stadträume, die belebt sind und den Kontakt aller Bewohner untereinander anregen. Durch die Bespielung der Erdgeschosszonen mit Gemeinschaftseinrichtungen werden Integration und Gemeinschaftsgefühl gleichsam möglich.

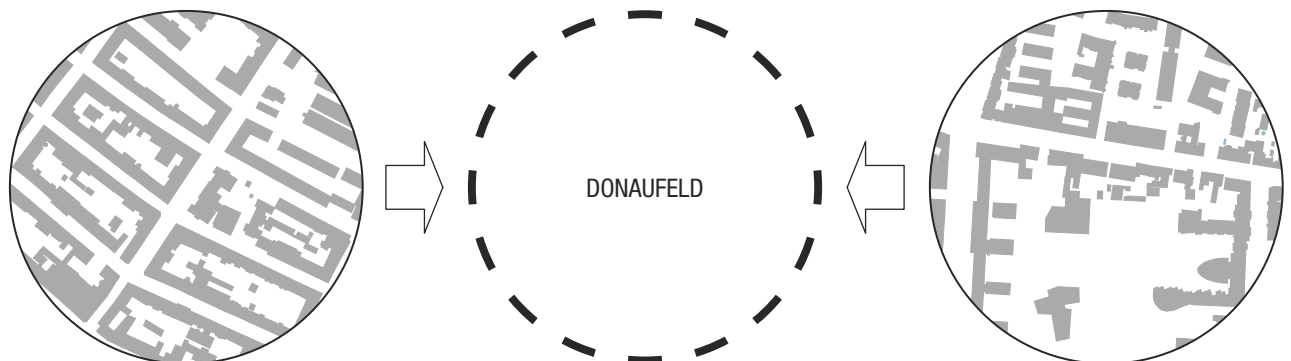


Abb. 103 | Strukturen der Umgebung als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Donaufelds, ED

In Transdanubien soll das Donauefeld im Sinne der Dezentralität ein neues Subzentrum bilden. Dafür entsteht dort ein Mix aus Wohnungen und Arbeitsplätzen in Dienstleistung, Gastronomie und Gewerbe. Außerdem soll auch die soziale und kulturelle Infrastruktur erweitert werden. Um eine neue Identität für Transdanubien zu entwickeln, gilt es, die vorherrschenden Gegebenheiten zu analysieren und bei der Entwicklung des Donauefelds zu berücksichtigen und zu stärken. Als markantes strukturelles Merkmal der transdanubischen Ebene gelten die alten Dorfkern von z.B. Leopoldau, Stammersdorf oder Kagran. Im Sinne einer Anknüpfung an die traditionellen dörflichen Strukturen soll eine übergeordnete Angerstruktur angelegt werden und die Verbindung zwischen Kagran und Floridsdorf durch das Donauefeld herstellen. Die übergeordnete Struktur des neuen Stadtquartiers orientiert sich dabei auch an der bestehenden Durchwegung und versucht den gegenwärtigen, landwirtschaftlichen Charakter zu übernehmen und in einer urbanen Weise neu zu interpretieren. Dabei spielen auch die bestehenden Gebäude eine Rolle. Diese sollen teilweise in die neue Struktur eingegliedert werden und weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden. Außerdem können diese in Zukunft als Gemeinschaftsbereiche oder als Ort für Information über den Landschaftsbau in der transdanubischen Ebene dienen.

Die Grünverbindung vom Marchfeld zur Alten Donau wird aus dem Leitbild übernommen und erhält eine klare Kante. Die Mitte bildet die Schnittstelle aus Stadt und Landschaft.

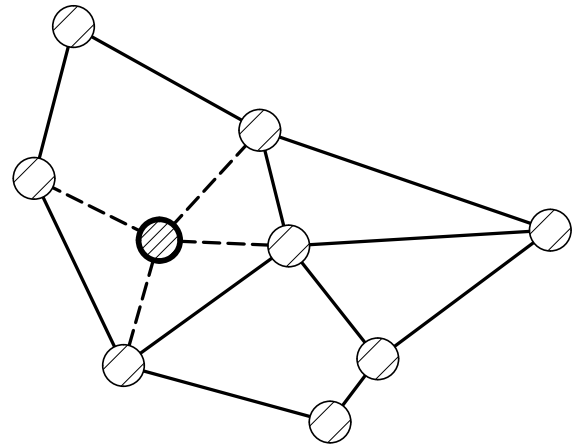


Abb. 104 | Donauefeld als neues Subzentrum, ED

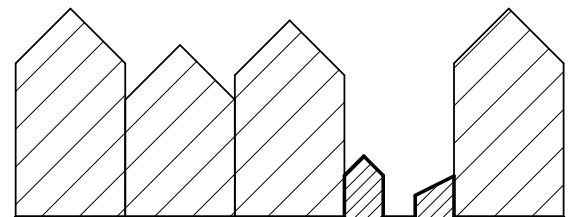


Abb. 105 | Integration der bestehenden Substanz, ED



Abb. 106 | Schwarzplan Donaufeld mit dem Ortskern von Leopoldau, ED

Die schöne Stadt

Die Beziehung des Menschen zu seinem Umfeld ist Gegenstand zahlreicher Studien. Diese haben gezeigt, dass die Qualität und Gestaltung des Umfelds einen wesentlichen Einfluss auf die Psyche des Menschen hat. Dies ist sowohl in sozialer, als auch in baulicher Hinsicht zu verstehen. Dies bedingt sich jedoch auch gegenseitig. So hat das gebaute Umfeld einen erheblichen Einfluss auf das Verhalten der Menschen und dies wiederum auf das Verhalten anderer. Jan Gehl stellt in seinem Buch „Städte für Menschen“ fest, dass Menschen sich gerne dort aufhalten, wo andere Menschen sind.¹ Die gebaute Stadt muss also so gestaltet sein, dass sie die Zusammenkunft und den Austausch der Menschen ermöglicht und im besten Fall fördert. Der folgende Absatz soll hinsichtlich verschiedener Aspekte des Stadtgefüges beschreiben, was eine Stadt, in der man gerne unterwegs ist, braucht.

Grundsätzlich muss zunächst die Beziehung von Stadtbau und Architektur betrachtet werden. An den meisten Universitäten gibt es eigene Lehrveranstaltungen für den Städtebau. Dies ist insofern sinnvoll, da Städte übergeordnete Organisationsstrukturen, die in einem großen Maßstab festgelegt werden, brauchen. Sobald man jedoch etwas näher an die einzelnen Stadträume kommt, umso mehr verstärkt sich der Bezug von Städtebau als Raumentwurf und der Architektur als

Einzelbaustein. Auf dieser Ebene sind die zwei Disziplinen nicht mehr unabhängig von einander zu betrachten, sondern vielmehr gibt es eine Verbindung, die entsteht - die Stadtarchitektur.

„Bring Häuser zusammen, und sie können ein visuelles Vergnügen bieten, das keines von ihnen allein hervorrufen kann.“²

Der Wiener Architekt Camillo Sitte beschäftigte sich bereits Ende des 19. Jahrhunderts intensiv mit den künstlerischen Grundlagen der Stadt. Er versucht in seinem Buch „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundlagen“ die Qualitäten und Raffinessen des Städtebaus von der Antike bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts herauszuarbeiten und deutlich zu machen, warum die meist

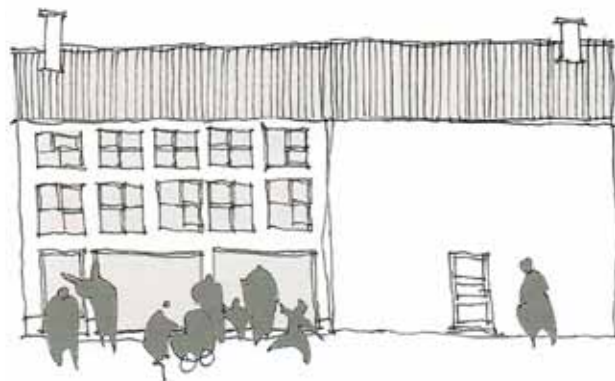


Abb. 107 | Menschen sind gern dort wo andere sind

unregelmäßigen und planlos wirkenden Anlagen historischer Städte eine enorme Wirkung auf uns Menschen haben; wobei er besonders die Anlage von Plätzen und Straßen intensiv untersucht. Geprägt war seine Sicht von der Entwicklung des strikten Rechtecksystems, das besonders in den Stadterweiterungen der Gründerzeit angewandt wurde. Nach Sitte „*[könnten sogar] dem Rechtecksystem [...] künstlerische vollendete Plätze und Straßen abgerungen werden, wenn der Verkehrstechniker nur zuweilen sich vom Künstler über die Achsel sehen und hie und da Zirkel und Reißchiene ein wenig verstellen ließe.*“³ Aus diesem Zitat wird die Kritik an der Trennung von Bauingenieur als Techniker und dem Architekten als Künstler deutlich. Heute bieten jedoch selbst die gründerzeitlichen Blockstrukturen eine Qualität, die wir mit modernem Städtebau nicht erzeugen können.

Überträgt man die Kritik also auf die heutige Situation, so wäre es Kritik daran, dass sich die Disziplin Städtebau oft auf die Organisation von Verkehrsflüssen und die Anordnung von Funktionen in der Stadt beschränkt, wobei der Kunst des Stadtbaus kein Raum zugesprochen wird..

¹ Gehl: Städte für Menschen

² Cullen: Townscape: das Vokabular der Stadt

³ Sitte: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundlagen

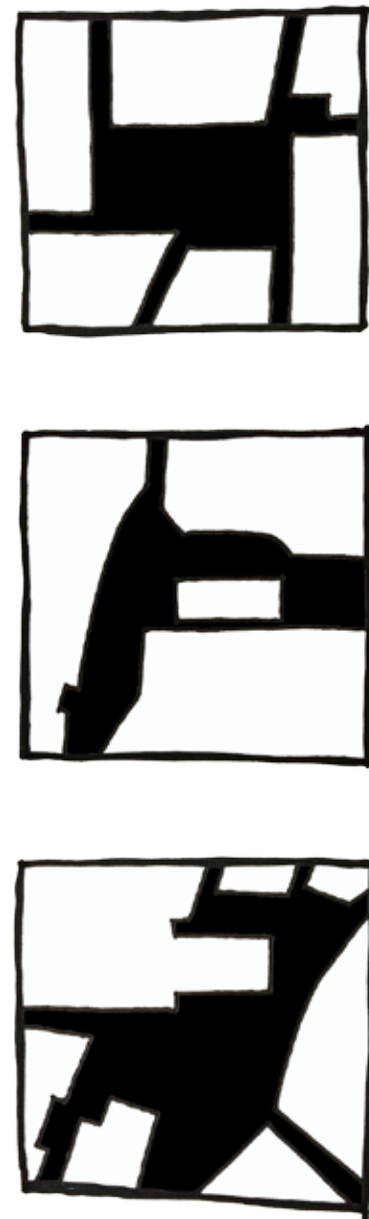


Abb. 108 | alte Platzanlagen nach Sitte, ED

Die übergeordnete Organisation einer Stadt bildet das Rückgrat der alltäglichen Abläufe und ist sorgfältig zu planen. Ebenso wichtig ist jedoch das, was man als Fußgänger beim Bewegen in der Stadt wahrnimmt.

Hier liegt der wesentliche Nachteil moderner Stadtviertel. Der wirtschaftliche Druck und die damit verbundene hohe Baugeschwindigkeit haben zu Stadtentwicklungen geführt, die zwar technisch korrekt geplant sind, jedoch jeglichen Charakter und Gefühl vermissen lassen. Versteht man die Fassaden von Gebäuden als die Wände des öffentlichen Raums, so wünscht man sich hier etwas mehr Gefühl. Viel zu vieles ist jedoch neu. Zu vieles ist um zu weiträumige Plätze herum aufgestellt. Individualarchitektur mit farblich auffälligen Fassadengestaltungen oder schiefen Winkeln versuchen sich gegenseitig zu überhöhen und täuschen dabei über die billige und kurzweilige Bauweise hinweg. Zu dieser Tatsache bemerkt Lampugnani: „*Aus lauter Ausnahmen entsteht keine Stadt. Sie verlangt seit jeher nach Kontinuität und Normalität.*“¹

Die vorfabrizierte Architektur aus der Nachkriegszeit steht für Kontinuität jedoch auch für Monotonie. Diese Architektur schafft zu wenige Anreize, um sie als schön oder dauerhaft interessant zu empfinden. Laut physiologischen Studien benötigt das Auge etwa alle vier bis fünf Sekunden neue Anreize, um einen verträglichen Ausgleich zwischen Reizlosigkeit und

Reizüberflutung herzustellen.²

Je nach Geschwindigkeit, bewegt man sich in dieser kurzen Zeit über wesentlich unterschiedliche Distanzen. Somit gibt es auch einen Zusammenhang zwischen der Qualität der Architektur und den Umständen, unter denen sie betrachtet wird. Höhere Geschwindigkeiten erfordern weniger Details, niedrige Geschwindigkeiten fördern intensive Auseinandersetzung mit der Gestaltung von Fassaden.

Was ist also die Lösung für die angemessene Gestaltung von Gebäuden, um daraus eine zufriedenstellende, lebendige Stadt zu bauen?

Aus den vorangegangenen Gedanken und der Tatsache, dass sich der Schwerpunkt der Mobilität innerhalb der Stadt auf den nicht-motorisierten Verkehr verlagern wird, noch ein kurzer Gedankenweg:

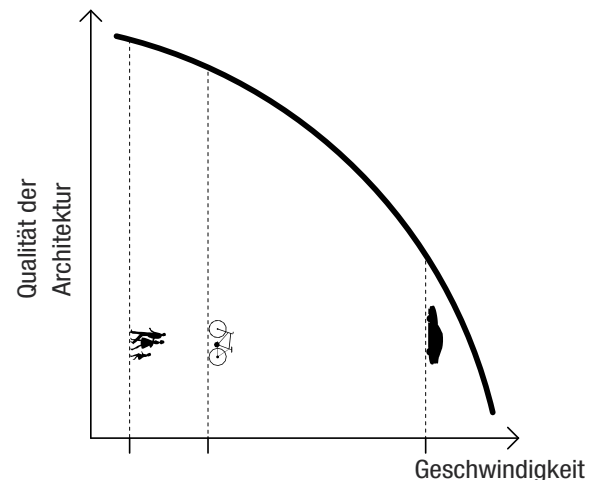


Abb. 109 | Geschwindigkeit und Architektur, ED

Man stelle sich vor, von der kelinteiligen Bebauung der inneren Bezirke in Wien würde jeglicher Fassadenschmuck entfernt werden... Das Ergebnis wären einfache Lochfassaden mit ähnlichen Fensterachsabständen und leicht versetzten Gebäudehöhen bei überwiegend gleicher Geschossigkeit. Allein diese wenigen gemeinsamen Merkmale und die Materialität schaffen Identität, Abwechslung und Charakter, was in der Beliebtheit dieser Quartiere Ausdruck findet. Dazu passt der Vergleich von Knoflacher demnach die Stadt mit der Bild der Stadt mit der Vielfalt von menschlichen Gesichtern zu vergleichen sei. Alle haben Ohren, Nase und Mund, jedoch unterscheiden sich die Nuancen.³ Die gegebene Bevölkerungsdichte und Flexibilität in der Nutzung der Erdgeschosse trägt zu einer Belebung und Durchmischung bei. Dies sollte auch bei der Entwicklung neuer Stadtteile als Orientierungshilfe dienen. Lampugnani fasst all dies passend zusammen:

„Um der schlechten Monotonie zu entgehen, muss nicht alles über Bord geworfen werden, was Architektur und Städtebau in den Jahrhunderten und Jahrtausenden entwickelt haben.“ Dabei geht es nicht um Nostalgie oder den Versuch, die historische Stadt nachzubauen. *„Man muss [bereits Vorhandenes] nur neu und frei und souverän anwenden.“*¹

¹ Lampugnani: Radikal normal

² Gehl: Städte für Menschen

³ Knoflacher: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr

06 | Regeln & Konzept

Zwischen den Häusern

Plätze

sind Verweilorte und Zwischenstationen in der Stadt. Daher sind sie in regelmäßigen Abständen anzuordnen. Grundsätzlich gilt: eher kleinere Dimensionen, dafür größere Anzahl der Plätze. Zur bestmöglichen Entfaltung der Raumwirkung sind die Kanten geschlossen zu halten. Je nach gewünschter Nutzung und Situation sind die Plätze differenziert zu behandeln, zu proportionieren und zu gestalten.

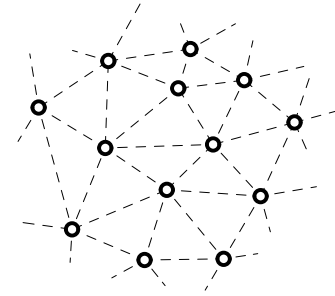
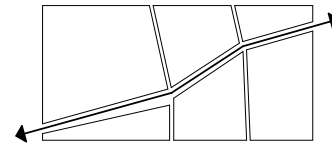
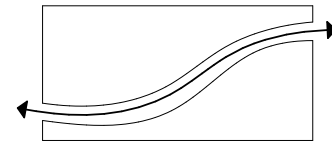


Abb. 110 | Netzwerk an Plätzen, ED

Straßen

verbinden die Plätze untereinander und bilden die Grundstruktur der Stadt. Der ruhende Verkehr wird in Sammelgaragen, die über Stichstraßen erreichbar sind, konzentriert. Die restlichen Straßenräume sind ‚Shared-Spaces‘ überwiegend für den Fußgänger- und Radverkehr, sowie als Aufenthaltsraum konzipiert. Für Anlieferung, Versorgung, etc. ist temporäres Parken in den Straßen möglich.

Es gibt eine klare Hierarchie der Straßen, welche sich in ihrer Ausprägung ausdrückt. So gibts es weiträumige, geschwungene Promenaden und lineare, geknickte Verbindungsstraßen.



Wohnstraßen / -wege

sind in ihrer Linearität immer wieder durch kleine Plätze unterbrochen. Sie bieten eine interessante Durchwegung und laden zum Erkunden der Umgebung ein.

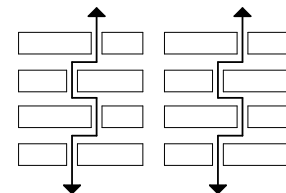


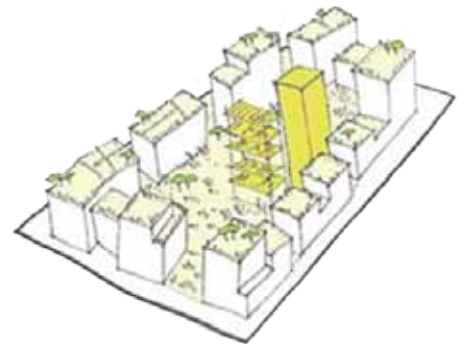
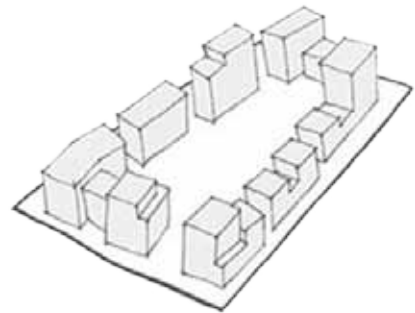
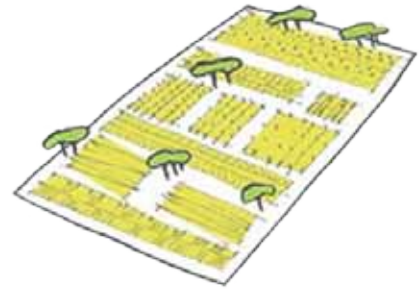
Abb. 111 | schematische Straßentypen, ED

Der zentrale Grün- & Freiraum soll einerseits naturnah in seiner aktuellen Form beibehalten werden und in Richtung des Zentrums intensiver gestaltet werden. Davon abgehend ziehen grüne Adern durch das gesamte Planungsgebiet.

Der zu schaffende Bach verbindet den Marchfeldkanal mit der Alten Donau und versorgt die Anbauflächen auf dem Donaufeld mit Wasser. Gefasst werden die Grünzüge von klaren städtischen Kanten.

Landwirtschaft

ist die gegenwärtige Nutzung auf dem Donaufeld. Diese soll auch bei der Entwicklung zu einem lebenswerten Stadtteil in das Konzept integriert werden. Neben bestehenden Anbauflächen im zentralen Grünzug, die erhalten bleiben, werden auch in der direkten Wohnumgebung in den Wohnstraßen und den Höfen Möglichkeiten geschaffen, sich selbst zu versorgen. Ein Markt im neuen Zentrum des Donaufelds bietet die Möglichkeit die Produkte zu verkaufen.



Die Summe der Häuser

Urbane Dichte

bedeutet nicht automatisch, dass ein Quartier belebt ist. Neben der Bebauungstypologie spielt auch die Verteilung von Nutzungen und das Raumgefühl eine große Rolle. Freistehende Hochpunkte bedingen große Abstandsflächen zu anderen Gebäuden und bieten nur wenig städtisch aktive Fläche. Ebenso verhält es sich bei niedriger Reihenbebauung, die zwar näher zusammenrücken kann, jedoch trotzdem keine Raumkanten bildet und meist monofunktional nur zum Wohnen genutzt wird.

Der geschlossene Block

scheint zur Schaffung eines urbanen Stadtquartiers der geeignete Baustein zu sein. Gegenüber der offenen zeilen- oder punktförmigen Bebauung schafft er einerseits klare Stadträume und andererseits einen Übergang vom öffentlichen Straßenraum, über den halbprivaten Innenhof zur privaten Wohnung. An gewissen Stellen kann der Block aufgebrochen werden, ohne dass die räumliche Wirkung verloren geht. So können beispielsweise Bestandsbebauung oder Sonderbausteine in die neue Struktur eingebunden werden.

Durch eine kleinteilige Parzellenbreite von 16 - 20 m, das Vor- und Rückspringen und dementsprechende Höhensprünge einzelner Gebäude entsteht ein abwechslungsreiches Straßenbild.

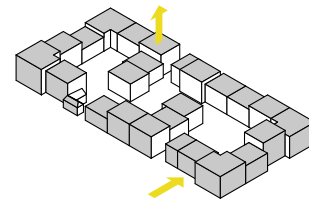
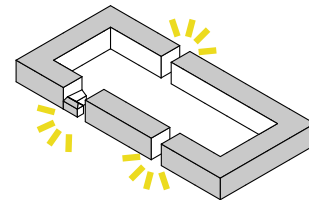
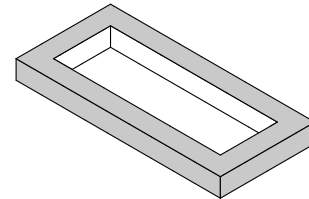
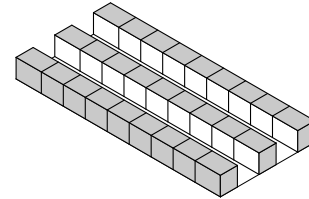
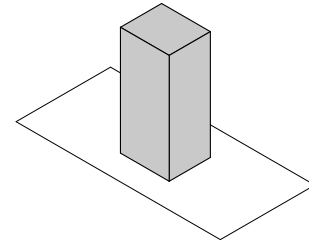


Abb. 113 | Dichte und Typologie, ED

Die Erdgeschosszone

spielt für das urbane Leben eine bedeutende Rolle. Sie prägt den Eindruck der Stadt auf Augenhöhe. Deshalb sind hier besondere Gestaltungsgrundlagen zu beachten.

Einerseits wird eine minimale Geschosshöhe von 4,5 m vorgeschrieben, damit eine grundlegende Flexibilität in der Nutzung garantiert wird. So ist es möglich ebenerdig Gastronomie, Einzelhandel oder Gewerbe unterzubringen. Für Wohnraum ist das straßengleiche Niveau nicht geeignet. Dennoch sind durch dementsprechend großzügige Sockelzonen Wohnungen im Hochparterre möglich.

Eine gestalterische Betonung des Sockelgeschosses durch Material und/oder Details ist wünschenswert.

Die Gebäude

sollen in ihrer Höhe nicht mehr nur durch Bauklassen eingeschränkt werden. Vielmehr ist es sinnvoll diese gemeinsam mit einer gewissen maximalen Anzahl an Geschossen vorzugeben. Damit könnte die Großzügigkeit in der Geschosshöhe wieder eingeführt werden und verschiedene architektonische Lösungen würden zu unterschiedlichen Gebäudehöhen führen.

Als private Freiräume sind straßenseitig bevorzugt Loggien vorzusehen. Die Teilnahme am öffentlichen Leben ist somit bei verminderter Einsicht von außen gegeben.

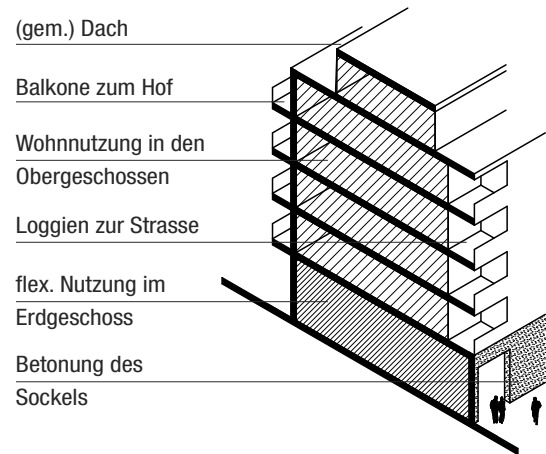


Abb. 114 | Gestalterische Grundlagen, ED

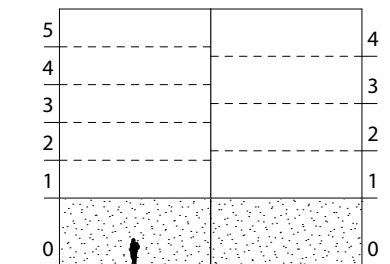


Abb. 115 | Geschosshöhe und Geschossigkeit, ED

In den Häusern

Die Trakttiefe eines Gebäudes bestimmt welche Nutzungen es aufnehmen kann. Sie muss so gewählt werden, dass die Innenräume ausreichend belichtet werden und die Erschließung wirtschaftlich gestaltet werden kann.

Der Grundriss sollte dabei möglichst flexibel nutzbar sein. Auf dem Donaufeld entstehen Wohnungen und Arbeitsplätze. Es sollen neben verschiedensten Wohnungstypologien auch klassische und neuartige Bürokonzepte ermöglicht werden. Ein grundlegendes Raster mit einem Achsabstand von 3,30m garantiert die Gestaltungs- und Nutzungsoffenheit der Gebäude. Bei den Wohnungen können je nach Art der Erschließung unterschiedlichste Wohnungsgrößen und -konzepte realisiert werden. Anhand von Schaltzimmern können die Größen der Wohnungen an die Erfordernisse angepasst werden. Für die gewerbliche Nutzung können sowohl klassische Grundrisse mit Zellenbüros, sowie auch aktuell beliebte Großraumlösungen realisiert werden.

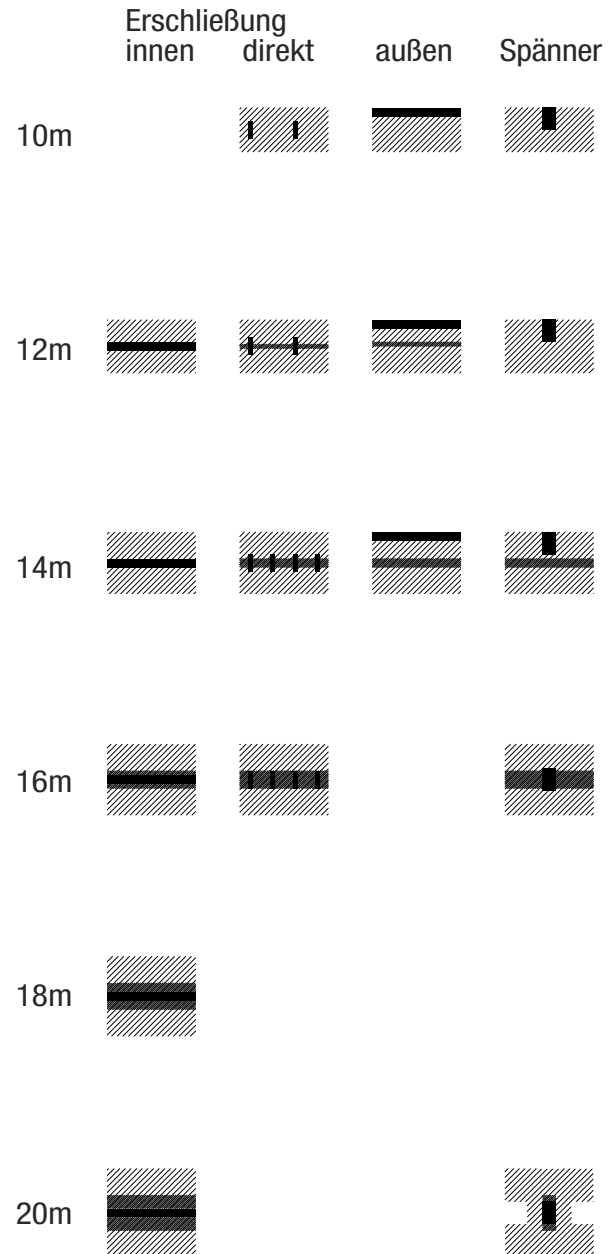
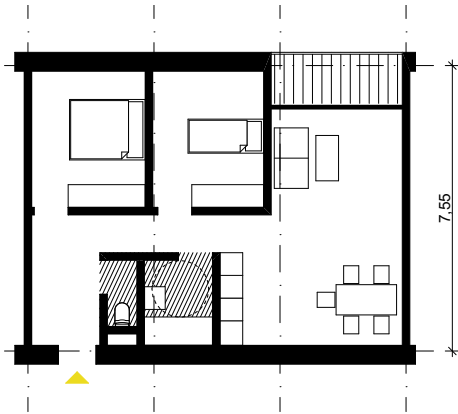



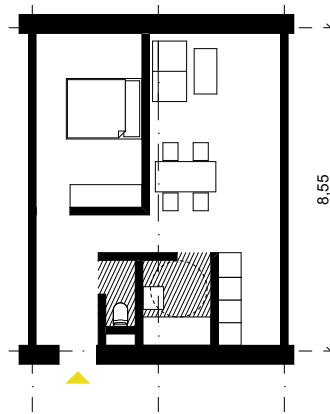
Abb. 116 | Trakttiefen und Erschließung, M 1:200, ED


Abb. 117 | Wohnungsgrundrisse 1, M 1:200, ED

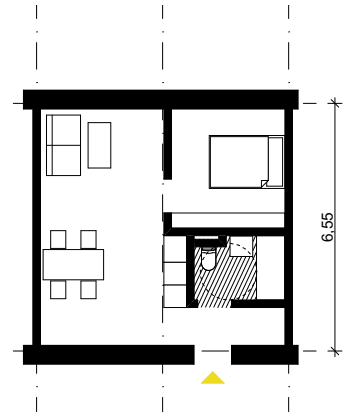
MITTELGANG




 Paar + 1 Kind
3 Zimmer - 70 m²

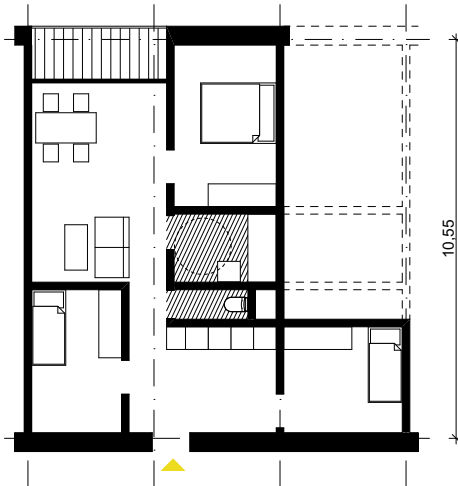



 Paar
2 Zimmer - 55 m²

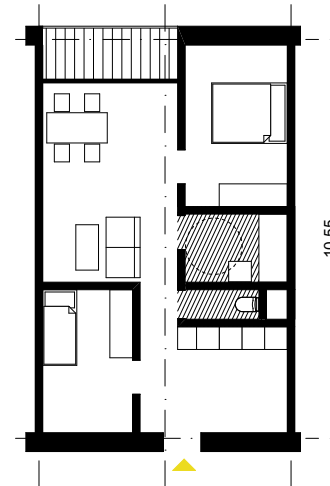



 Single / junges Paar
1,5 Zimmer - 40 m²

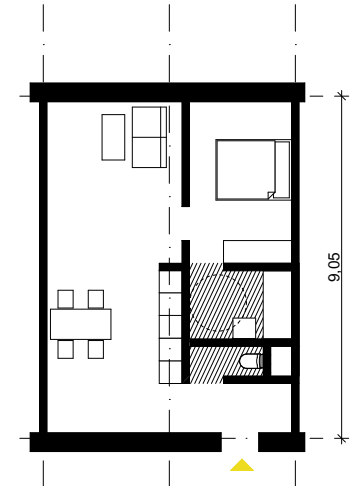
LAUBENGANG




 Paar + 2 Kinder
4,5 Zimmer - 75 m²

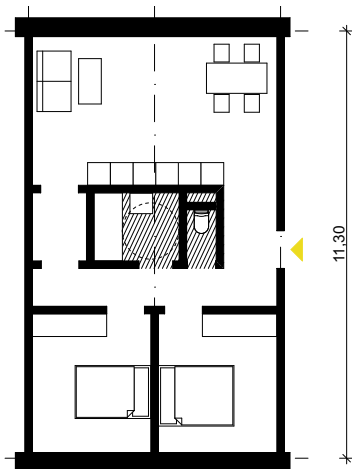


 Paar + 1 Kind
3,5 Zimmer - 65 m²

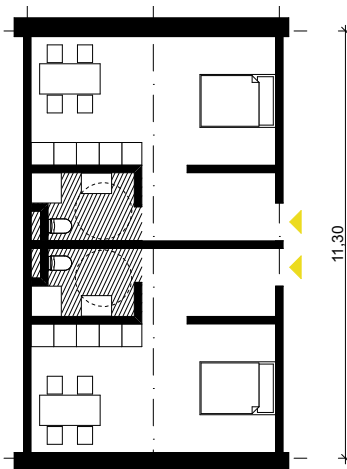


 Paar
2,5 Zimmer - 55 m²

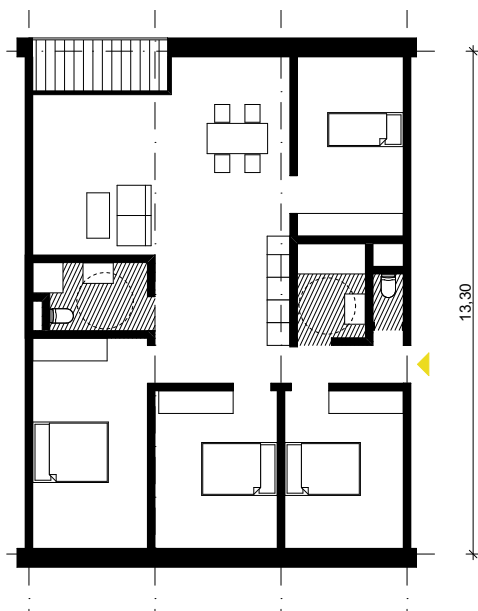
SPÄNNER



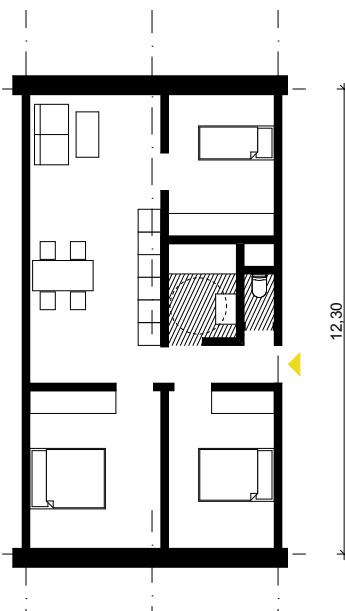
Paar + 1 Kind
3 Zimmer - 70 m²



Single
1,5 Zimmer - 35 m²



WG
5,5 Zimmer - 125 m²



Paar + 2 Kinder
4 Zimmer - 77 m²

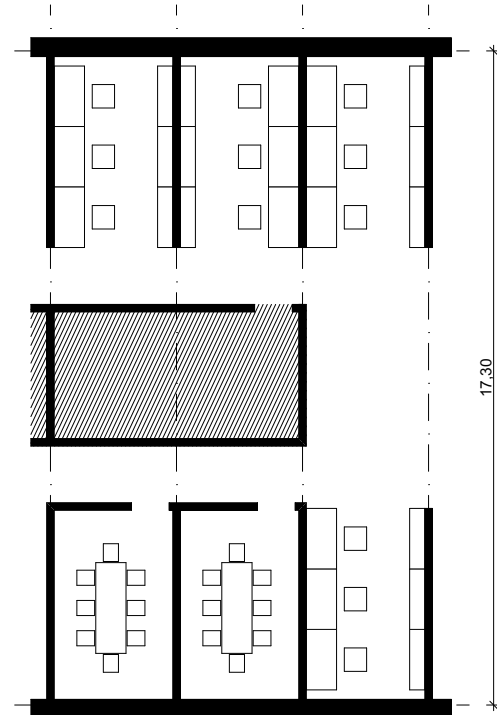
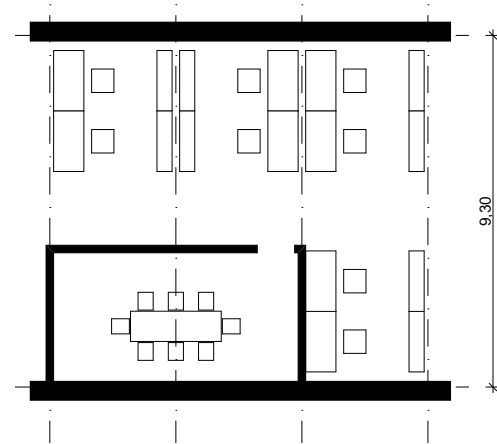
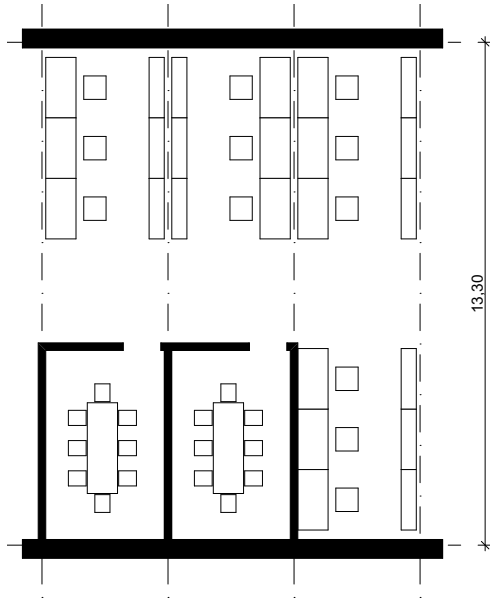


Abb. 118 | Wohnungsgrundrisse 2, M 1:200, ED

Abb. 119 | Office-Grundrisse, M 1:200, ED

Der Prozess

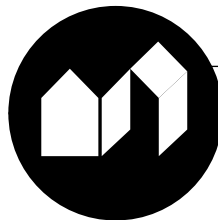
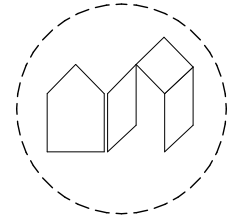
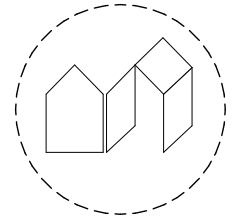
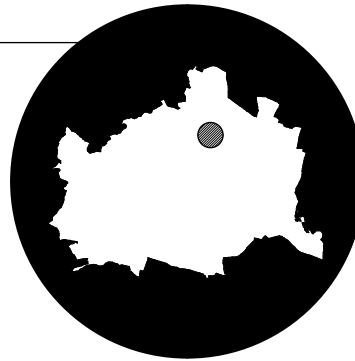
Das Problem bei der Entwicklung neuzeitlicher Stadtquartiere ist oft, dass die anfangs gut gedachten und entwickelten Konzepte und Rahmenplanungen bei der Umsetzung teilweise übergangen und/oder abgeändert werden, sodass das Ergebnis nicht dem entspricht, was im Vorfeld als Ziel definiert wurde.

Desweiteren werden meist mehrere kleinere Parzellen zu einem großen Bauplatz zusammengelegt. Dies bietet wirtschaftliche und planerische Vorteile für die Bauträger, jedoch vermindert es die Möglichkeit der kleinteiligen Entwicklung eines Stadtteils.

Das vorliegende Projekt sieht auch über mehrere Parzellen reichende Bauplätze vor, diese sollen aber im Sinne einer abwechslungsreichen, kleinteiligen Stadt beplant werden. Die nebenstehende Grafik zeigt die wesentlichen Schritte eines alternativ gedachten Prozesses zum Erreichen dieses Ziels.

1 | Rahmenplan & Widmung

Die Stadtverwaltung entwickelt zusammen mit Experten und Bürgern ein Leitbild. Daraus entsteht der Rahmenplan und daraus wiederum ein festgelegter Widmungsplan, der nur nach Zustimmung eines Gremiums aus Fachleuten abänderbar ist.

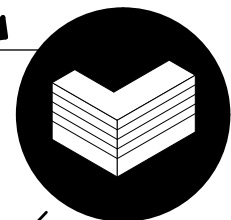


2 | (Bau-träger-) Wettbewerbe

sollen die gestalterische Freiheit der Projekte sichern. Bei der Zusammensetzung der Jury ist darauf zu achten, dass jeder Fachbereich darin vertreten ist. Hierbei ist an die gestalterische Vernunft der Bau-träger bei der Auslobung, sowie der Architekten bei ihren Entwürfen zu appellieren.

3 | kleinteilige Ausführung

Architekt und Bau-träger entwickeln anhand von Grundrissen und Materialauswahl zusammen die Grundlagen eines Projekts. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben kann die Gestaltung der einzelnen, kleinteiligen Fassaden an weitere Architekturbüros aufgeteilt werden.



Die Grundstruktur

- 1 | Das Donaufeld wird als große, massive, städtische Fläche gesehen. Aus der Umgebung leiten sich die möglichen Anknüpfungspunkte ab. Zunächst schneidet man die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünzüge, sowie die Verlängerung des Carminweg zur Alten Donau im Verlauf der bestehenden Parzellierung aus der Fläche heraus.
- 2 | Anschließend wird die Achse Kagran - Floridsdorf hergestellt. Am Verlauf der bestehenden Durchwegung angelehnt, werden zwei geschwungene Verbindungen geschaffen, die an ihrem Schnittpunkt das neue Zentrum des Quartiers am Rande des zentralen Grünzugs bilden. Sie ersetzen das im Leitbild geforderte ‚zentrale Band‘. Durch diese Transformation bilden sich die einzelnen Schollen heraus.
- 3 | Diese werden durch orthogonal auf die Parzellengrenzen stehenden Stichstraßen weiter unterteilt und somit eine Verbindung zwischen den Verkehrswegen zu den Grünräumen hergestellt.

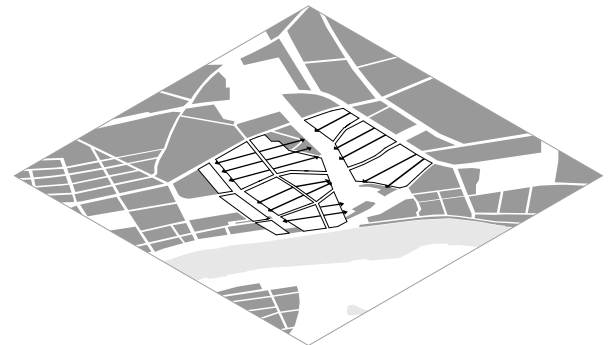
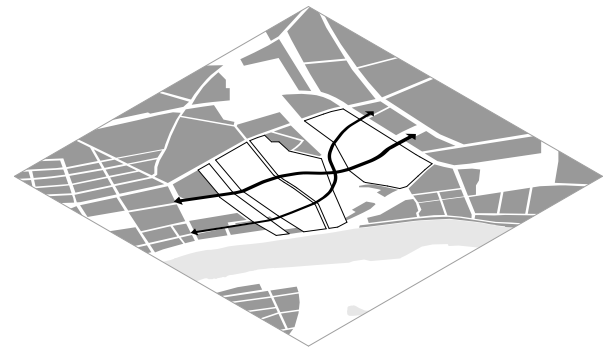
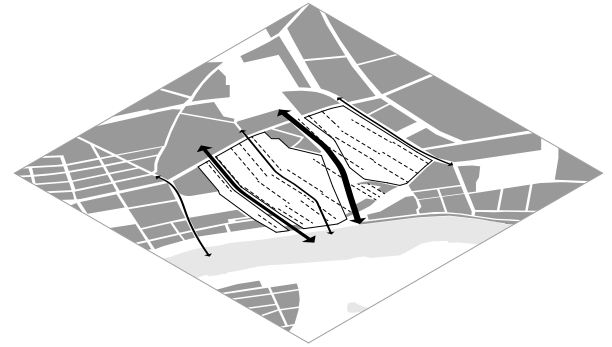
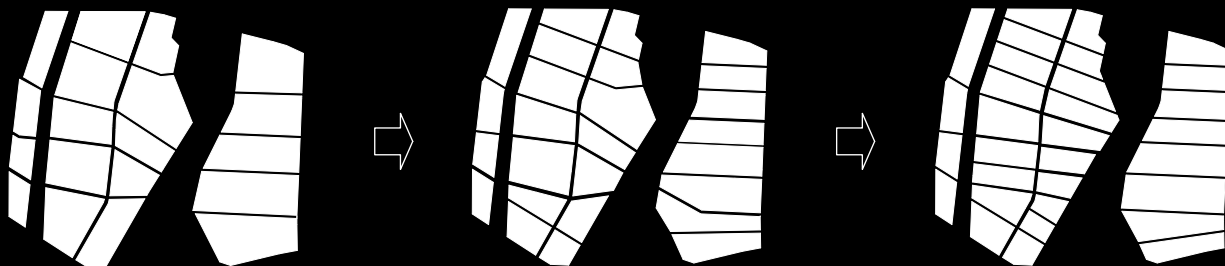
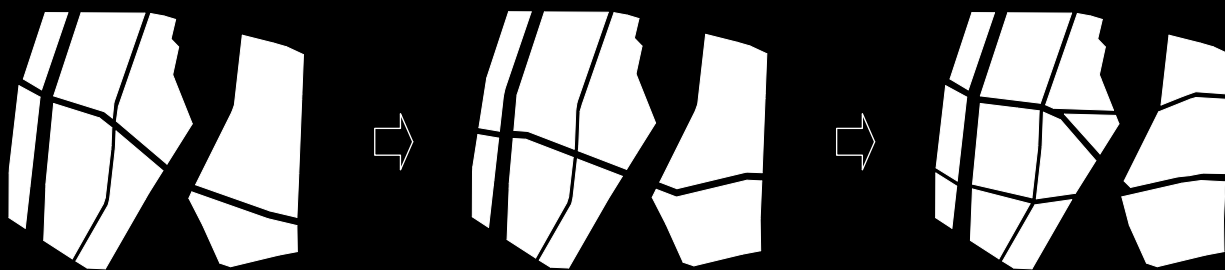


Abb. 121 | Axonometrie der Grundstruktur in der Umgebung, ED

Abb. 122 | invertierter Schwarzplan mit Varianten, ED



Die Scholle

Die Schollen stellen die Grundbaufelder des Projekts dar und sind durch die übergeordnete Struktur begrenzt. Sie folgen dem typologischen Ansatz des Großblocks, wie er auch an der Tokiostrasse um den Kirschblütenpark herum entwickelt worden ist. In den nächsten Schritten werden aus den Schollen von innen Räume herausgeschnitten.

Die Definition von bestimmten Platzsituationen erscheint bereits in dieser Phase sinnvoll, da diese in der weiteren Entwicklung in jedem Fall von Bebauung freizuhalten sind.

Die daraus hervorgehenden kleinen Baufelder bilden den räumlichen Rahmen dieser Platzsituationen.

Entgegen der starren Fluchten der gründerzeitlichen Blöcke, werden beim vorliegenden Vorschlag die Blöcke zunächst kleinteilig parzelliert und anschließend die Kanten bearbeitet. Das Verspringen der einzelnen Gebäude nach vorne und hinten, sowie das gelegentliche Öffnen der Blöcke entwickelt einen interessanten Straßenraum und eine feingliedrige Struktur der Schollen. Dem Trend aktueller Entwicklungen entgegen, müssen jedoch die Ecken der Blöcke aufgrund der räumlichen Wirkung geschlossen gehalten werden.

Das Erdgeschoss stellt eine besondere Zone dar. Dafür wird noch differenzierter an einem feinmaschigen Netz von Wegen und Öffnungen gearbeitet. Dies führt zu einer natürlichen Abfolge von Enge und Weite und gestaltet das Quartier interessant.

Die flexible Tiefe der Trakte erhöht die Nutzungsvielfalt im Stadtparterre.

Die nebenstehende Grafik zeigt anhand einer Scholle die verschiedenen Ansätze der baulichen Entwicklung dieser Felder.

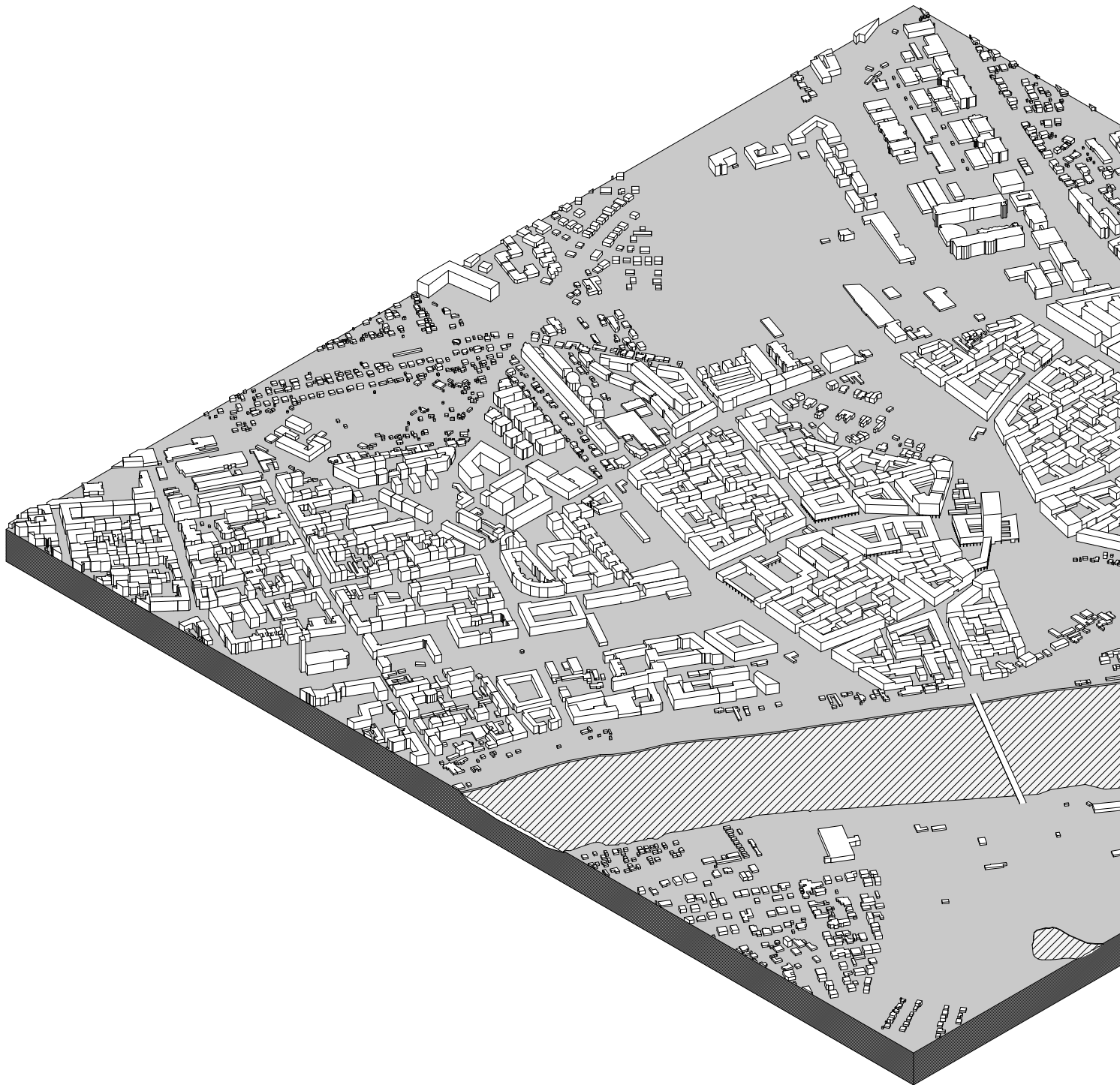




Abb. 124 | invertierter Schwarzplan Sockelzone, M 1:5.000, ED



Abb. 125 | invertierter Schwarzplan Draufsicht, M 1:5.000, ED



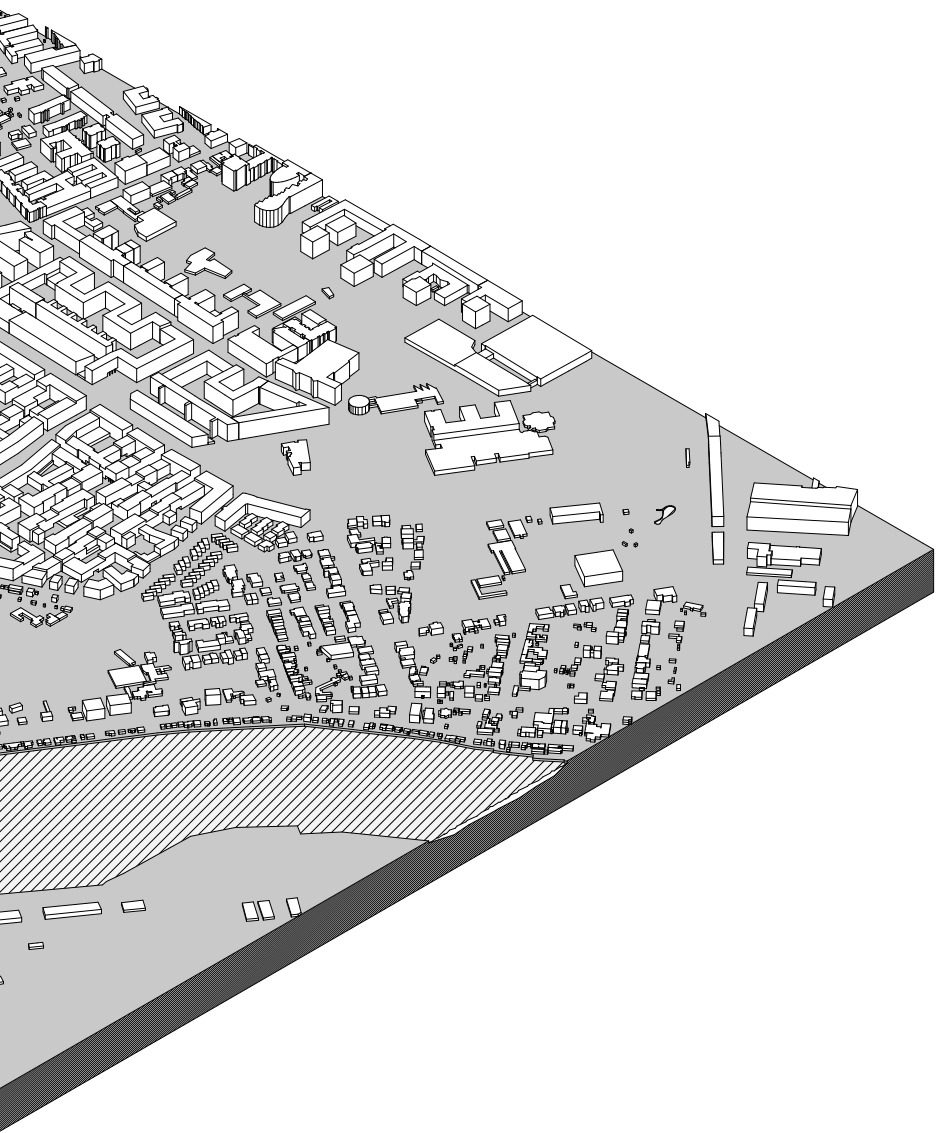
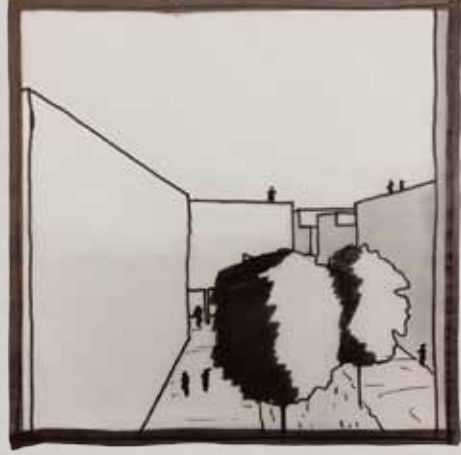


Abb. 126 | Axonometrie des Endzustands, ED



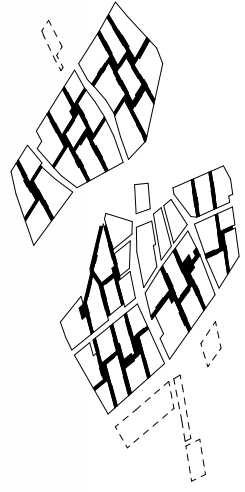
Angerstraße



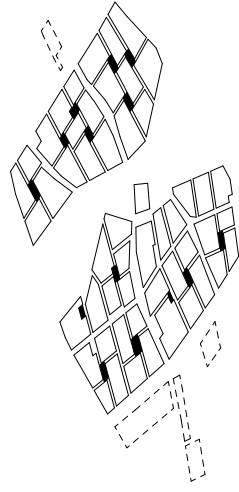
Wohnstraße



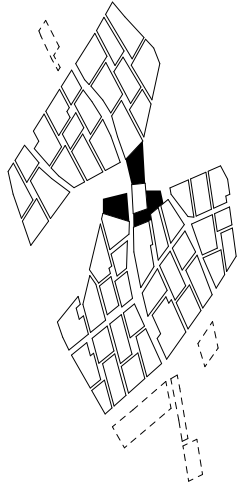
Nord-Süd-Verbindung



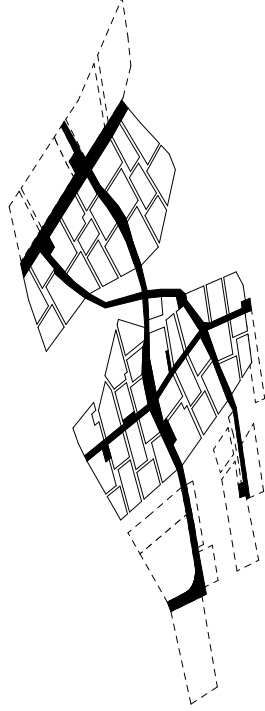
Die Wohnstraße



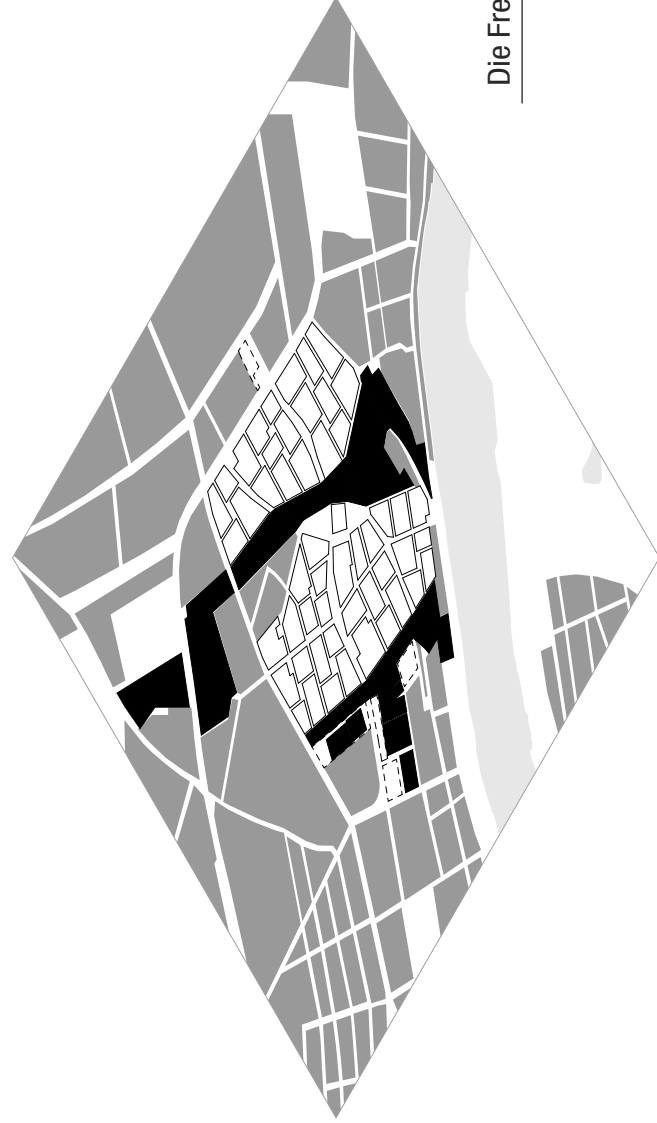
Der Wohnplatz



Der zentrale Platz



Haupterschließung



Die Freiräume

Abb. 127 | räumliche Skizzen, ED

Abb. 128 | explodierte Axonometrie der Raumhierarchie, ED

Die Stadtebenen

Im Zuge der Bemühungen zum Verständnis einer Stadt, spielt deren Grundriss, eine wesentliche Rolle. Im abstrakten Schwarzplan kann man schon Dichteverhältnisse und Ordnungsprinzipien erkennen. Der projizierte Plan bildet jedoch nur zwei Dimensionen ab - die Höhenentwicklung ist nicht ablesbar.

Da aber diese ein ganz entscheidender Faktor für die Wirkung einer Stadt ist, müssen auch die verschiedenen Stadtebenen einzeln untersucht werden.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Ebenen des vorliegenden Projekts und macht deutlich, wie sehr die Dichte der Stadt nach oben hin abnimmt.

Der Sockel ist die dichteste Zone. Dieser Bereich tritt mit den Passanten direkt in Beziehung und prägt den wesentlichen Eindruck. Er bildet den Übergang von Außen nach Innen und die Wand des öffentlichen Raums. An öffentlichen Plätzen ist eine besondere Gestaltung dieser Bereiche zu wählen. So sind hier an vielen Stellen Arkaden vorgesehen, unter denen die Menschen im Sommer Schatten und bei Schlechtwetter Schutz finden.

Die mittleren Ebenen sind weniger dicht. Sie dienen überwiegend der Wohnnutzung und müssen anhand Abstandsflächen sicherstellen, dass die Wohnbereiche ausreichend belüftet und belichtet

werden.

Die Struktur der Schollen ist geprägt von variierenden Gebäudehöhen im Inneren und klaren Rändern nach außen.

Die höheren Gebäude bilden die sogenannte ‚Stadtkrone‘. Sie sind rund um das weiträumige Zentrum angeordnet und bilden für dieses eine klare Kante. Über das Gebiet hinaus wirken sie als Orientierungspunkte und machen das neue Donaufeld im Stadtprofil ablesbar.

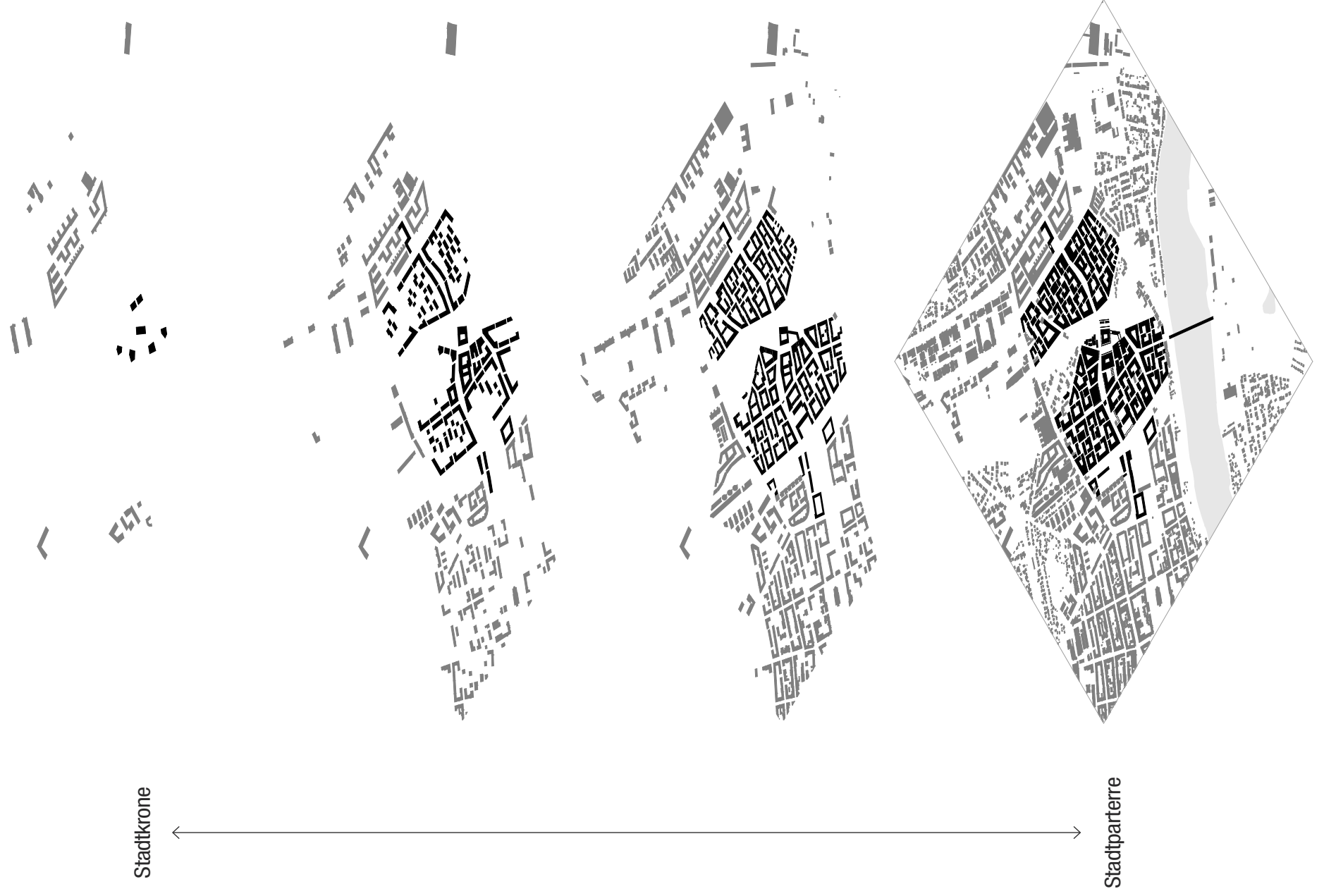


Abb. 129 | explodierte Axonometrie der Stadtebenen, ED

Der Hofraum

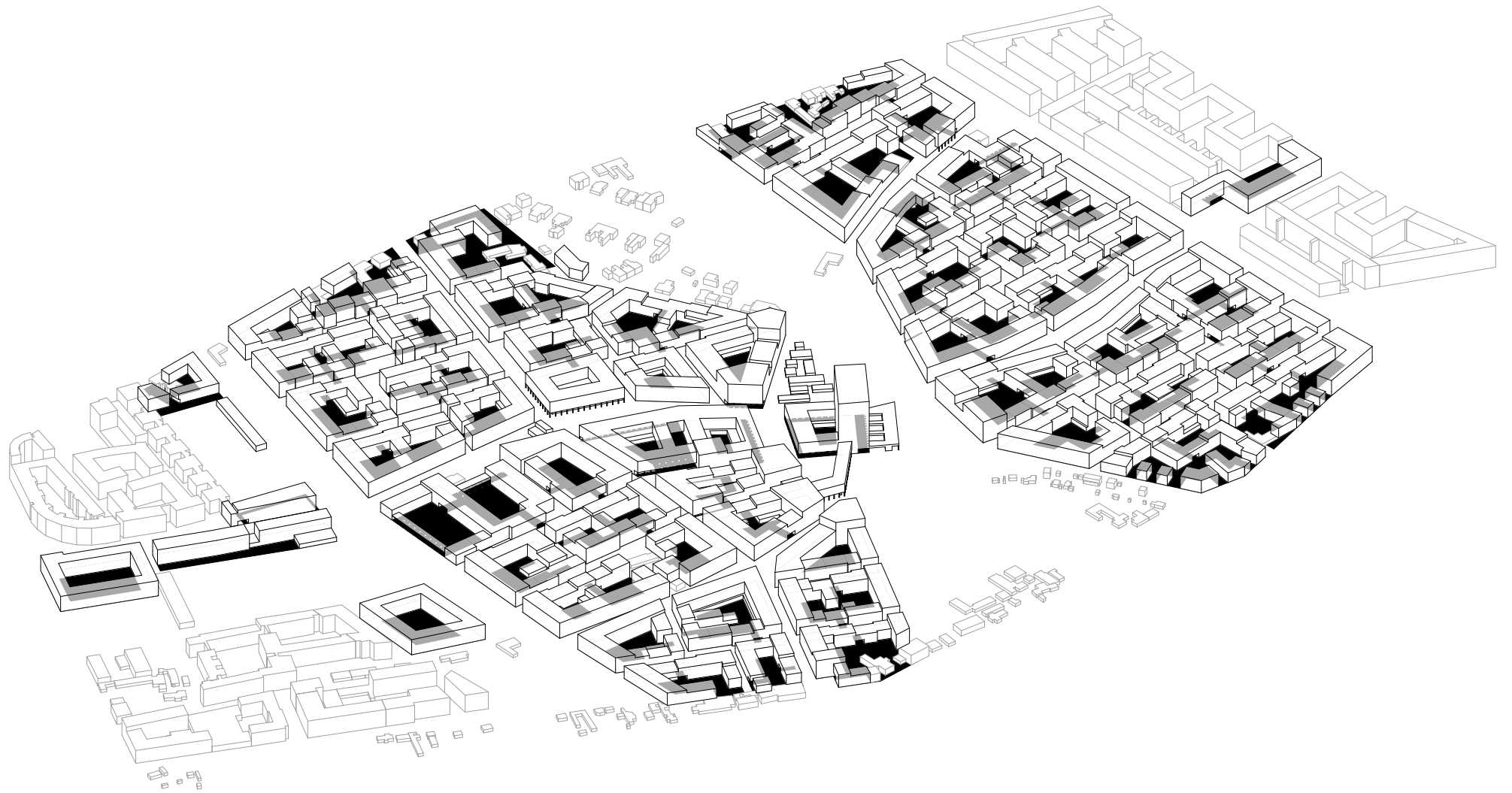
Dem Hofraum kommt bei heutigen Entwicklungen eine besondere Rolle zu. Entgegen der dicht bebauten, teilweise gewerblich genutzten Höfe der Gründerzeit werden sie heute weitgehend nicht bebaut und dienen als Naherholungsflächen der Bewohner. Sie werden von Bauträgern oft intensiv gestaltet und bieten die verschiedensten Angebote für Aktivitäten.

Bemüht man sich gleichzeitig um die qualitativ hochwertige Gestaltung von öffentlichen Räumen außerhalb der Blöcke, so erhofft man sich dadurch einen belebten Stadtraum. Der freie Hof steht dazu aber in gewisser Weise in Konkurrenz.

Die vorliegende Arbeit schlägt eine niedrige Hofbebauung zur maßvollen Verdichtung der Höfe vor. Die Bebauung kann sowohl gewerblich, als auch zum Wohnen genutzt sein. Somit wird die Bewohnerdichte auf gleicher Fläche erhöht, eine interessante Durchwegung geschaffen und die Belebung des öffentlichen Raums durch das Verlagern der Aktivitäten gefördert.

Die Sockelzone ist unabhängig der Blockkanten von einem feinmaschigen Wegenetz, das die Höfe verbindet, durchzogen.







Durch den Abschluss der Blöcke ist der halböffentliche Charakter des Hofes gewahrt.

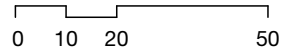


Der Grün- & Freiraum



Abb. 131 | Grün- und Freiraumkonzept, ED

| | | | |
|---|-----------------------|---|-----------------------------|
|  | zentrale Grünzüge |  | Raumkante |
|  | zentraler Bereich |  | Sportflächen |
|  | urbane Grünverbindung |  | landwirtschaftliche Flächen |
|  | Wasser | | |



WESTLICHER GRÜNZUG

NEUE SCHULE

NPRD-SÜD-VERBINDUNG

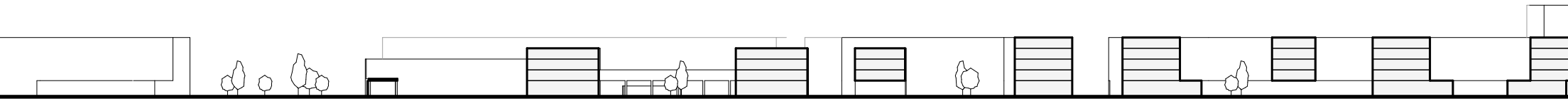


Abb. 133 | Schnitt 1-1 in West-Ost-Richtung durch das Zentrum, M 1:1.500, ED



DRYGALSKIWEG

WOHNPLATZ

ANGERSTRASSE

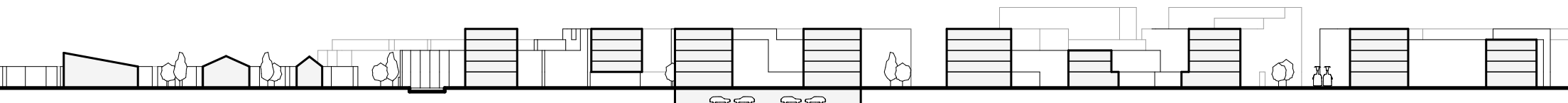
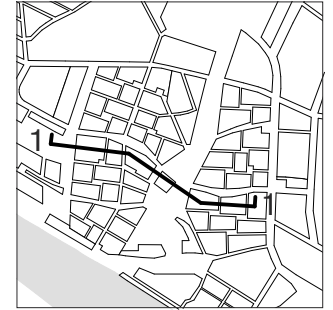


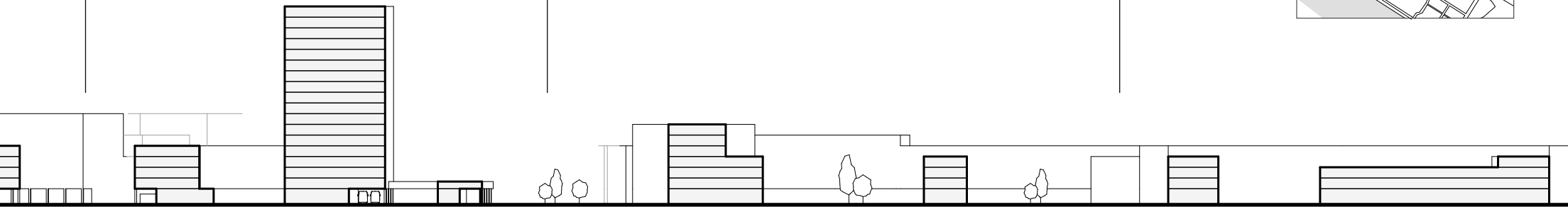
Abb. 134 | Schnitt 2-2 in Nord-Süd Richtung durch die Wohnschollen, M 1:1.500, ED



ZENTRUM

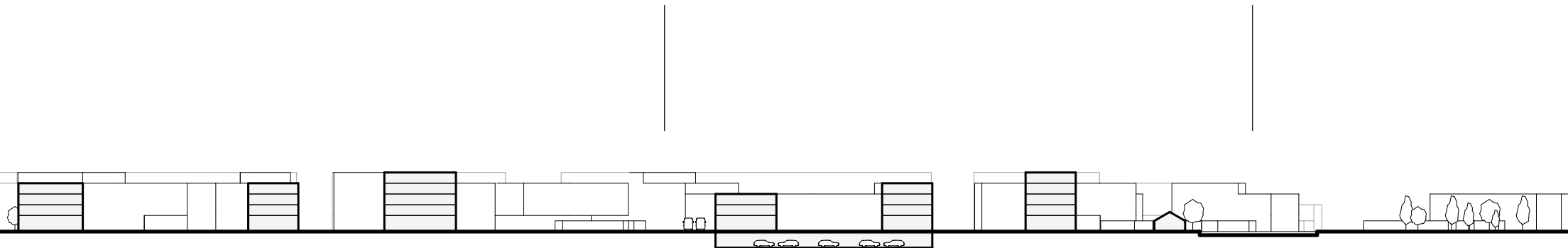
ZENTRALER PLATZ

WOHNQUARTIER



KLEINE PROMENADE

DONAUFLIEDER STRASSE



Die Hierarchie der Straßen

Der Straßenraum ist viel mehr als reine Erschließungs- und Verkehrsfläche.

Im vorliegenden Projekt sind diese größtenteils frei von motorisiertem Verkehr. Der Raum, der dadurch frei bleibt, kann durch die Menschen wieder angenommen werden.

Die Hauptschließung funktioniert über die Angerstraße und die kleine Promenade, in denen auch zukünftig die neue Straßenbahn- und Buslinie entlang führt.

Die Nord-Süd-Verbindung ist überwiegend als Verbindungsweg für Fahrradfahrer gedacht. Am südlichen Ende entsteht eine neue Brücke über die Alte Donau.

Zum Zwecke der Anlieferung und der Erschließung der Sammelgaragen sind diese Straßen auch von größeren Fahrzeugen befahrbar, längeres Parken ist jedoch nicht vorgesehen.

Die Wohnstraßen sind generell von motorisiertem Verkehr freizuhalten. Die Zufahrt für Einsatzfahrzeuge von der Rettung oder der Feuerwehr ist gewährleistet.

Die nebenstehenden Grafiken zeigen beispielhafte Querschnitte der Straßen. Diese sind jedoch nicht konsequent anzuwenden, sondern liefern Vorschläge, um eine große Flexibilität zu erzielen. Die stellenweise räumliche Aufweitung bzw.

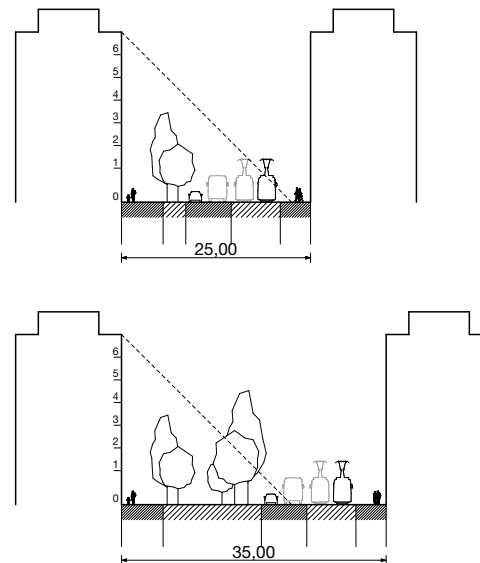


Abb. 135 | Querschnitte ‚Angerstraße‘, ED

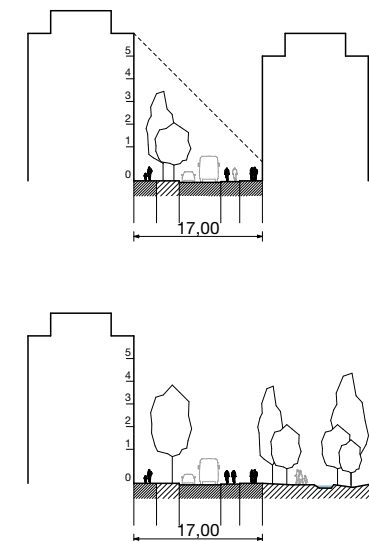


Abb. 136 | Querschnitte ‚Kleine Promenade‘, ED

Verengung der Straßenräume ist eine Besonderheit des städtischen Raums, die durch die in der rein technischen Betrachtung von Straßenanlagen untergeht. Für eine interessante Führung der Passanten und das damit verbundene Erlebnis des Stadtraums ist dies jedoch von enormer Bedeutung.

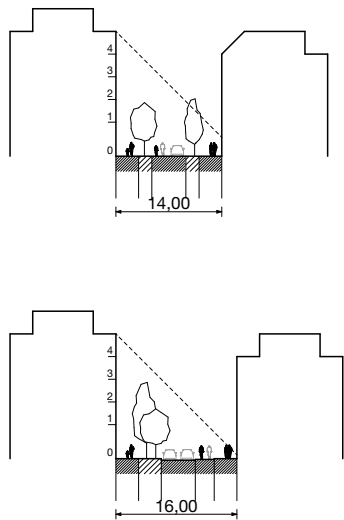


Abb. 137 | Querschnitte ‚Nord-Süd-Verbindung‘, ED

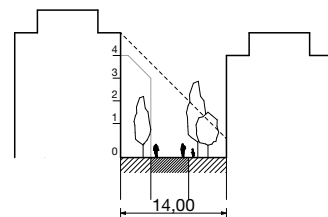
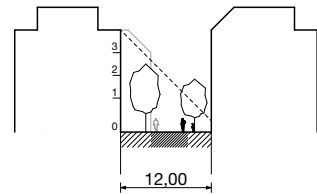
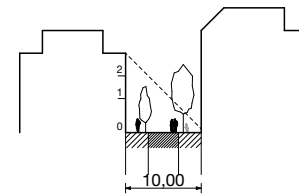
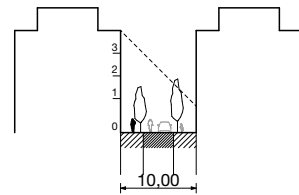
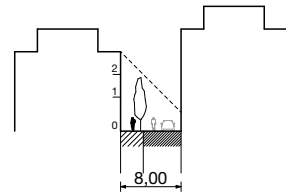
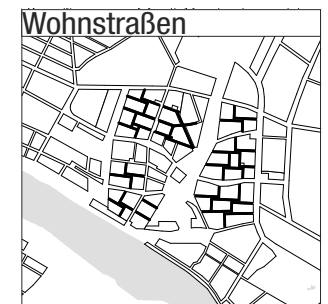
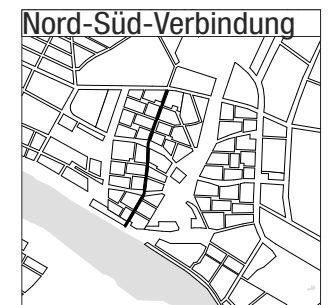
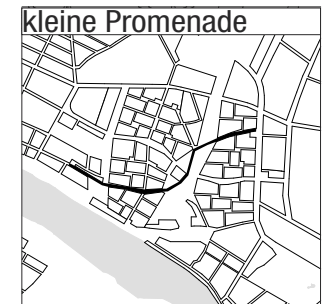
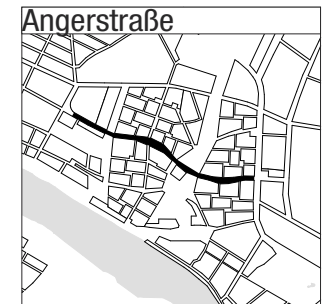


Abb. 138 | Querschnitte ‚Wohnstraße‘, ED





Das Zentrum

Das Zentrum des neuen Quartiers befindet sich an der Schnittstelle der Hauptverkehrsachsen am Rande des zentralen Grünzugs. Hier entsteht ein spannender Schnittpunkt zwischen urbanem Stadtraum und Landschaft.

Der urbane Raum ist baulich durch eine sanft geschwungene Kante begrenzt. Durch das Setzen des Hochpunktes in der Mitte wird er in drei individuelle Plätze unterteilt, von denen jeder gefasst ist und seinen eigenen Charakter hat. Der Hochpunkt erzielt in dieser Position optimale Wirkung. Der nördliche Platzteil ist durch einen permanenten Markt genutzt. Die Produkte aus landwirtschaftlicher Nutzung auf dem Donaufeld können hier direkt verkauft werden. Dieser Platz ist zum Grünzug hin nur durch Vegetation begrenzt und belässt an dieser Stelle eine gewisse Weiträumigkeit.

Die beiden weiteren Plätze sind urbaner gestaltet, räumlich klar gefasst und die Sockelzonen von Arkadenumgängen geprägt. Die Einfassung des mittleren Platzes durch zwei kleine Hochpunkte schafft eine spannende Situation. Der südliche Platz ist durch eine niedrige Spange zwar ebenfalls gefasst, diese ist aber durchlässig gestaltet, so dass die Verbindung zum Grünraum hergestellt wird.

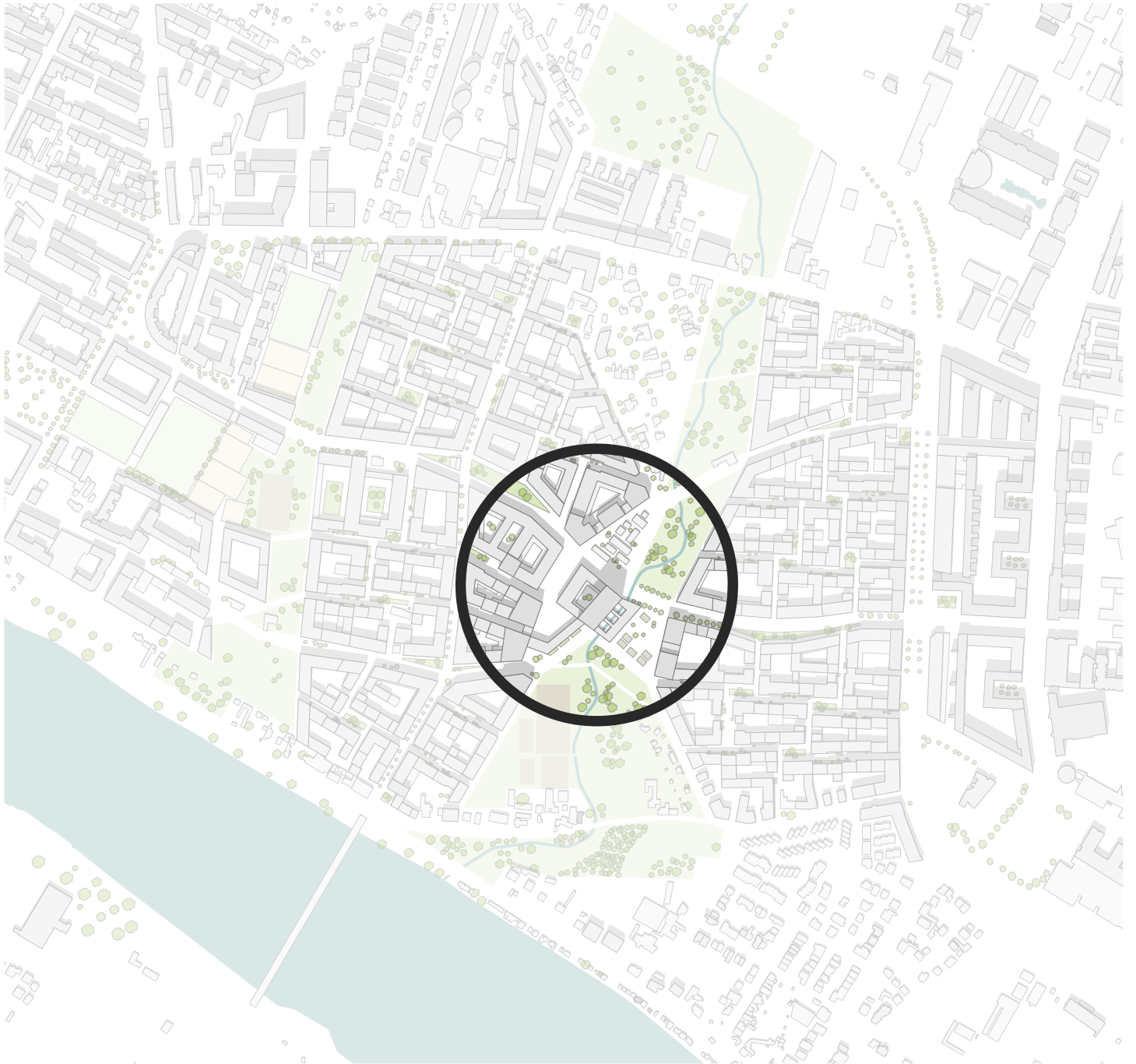
Um diese Plätze herum verteilen sich überwiegend öffentliche und gewerbliche Nutzungen. So wird hier Raum geschaffen für soziale und

kulturelle Einrichtungen, Gastronomie, Dienstleistung und Einzelhandel. Eine Zweigstelle der Gebietsbetreuung könnte hier eingerichtet werden, um die Besiedelungsphase des Donaufelds zu beutreten. Durch den Mix an Nutzungen ist dieser Ort zu jeder Tages- und Nachtzeit attraktiv und belebt.

Im Osten des Hochpunktes findet sich eine weitere Platzsituation, die dem Grünzug zugehörig ist. Jedoch soll dieser Platz intensiv gestaltet werden und den Übergang vom schmalen, nördlichen Teils des Grünzugs zum weiträumigeren, südlichen Teil herstellen.

Hier ist eine Mischung aus Veranstaltungen, Erholung und landwirtschaftlicher Nutzung angedacht. Im Gegensatz zu den Feldern im Süden des Grünzugs können hier Gewächshäuser, die auf die ursprüngliche Situation auf dem Donaufeld hinweisen, aufgestellt werden. Die vom Donaufeldbach abgehenden Kanäle strukturieren den Platz und können zur Bewässerung genutzt werden.

Das große, begrünte Vordach vor dem Hochpunkt stellt eine Beziehung zwischen Urbanität und Landschaft her und entschärft zudem die Situation der hier tangential geführten Busspur. Die Straßenbahn als urbanes Element wird offen über die Angerstraße geführt.





1



5



2



3



4

Abb. 141 | Referenzprojekte für das Zentrum
Abb. 142 | axonometrischer Ausschnitt des Zentrums, ED





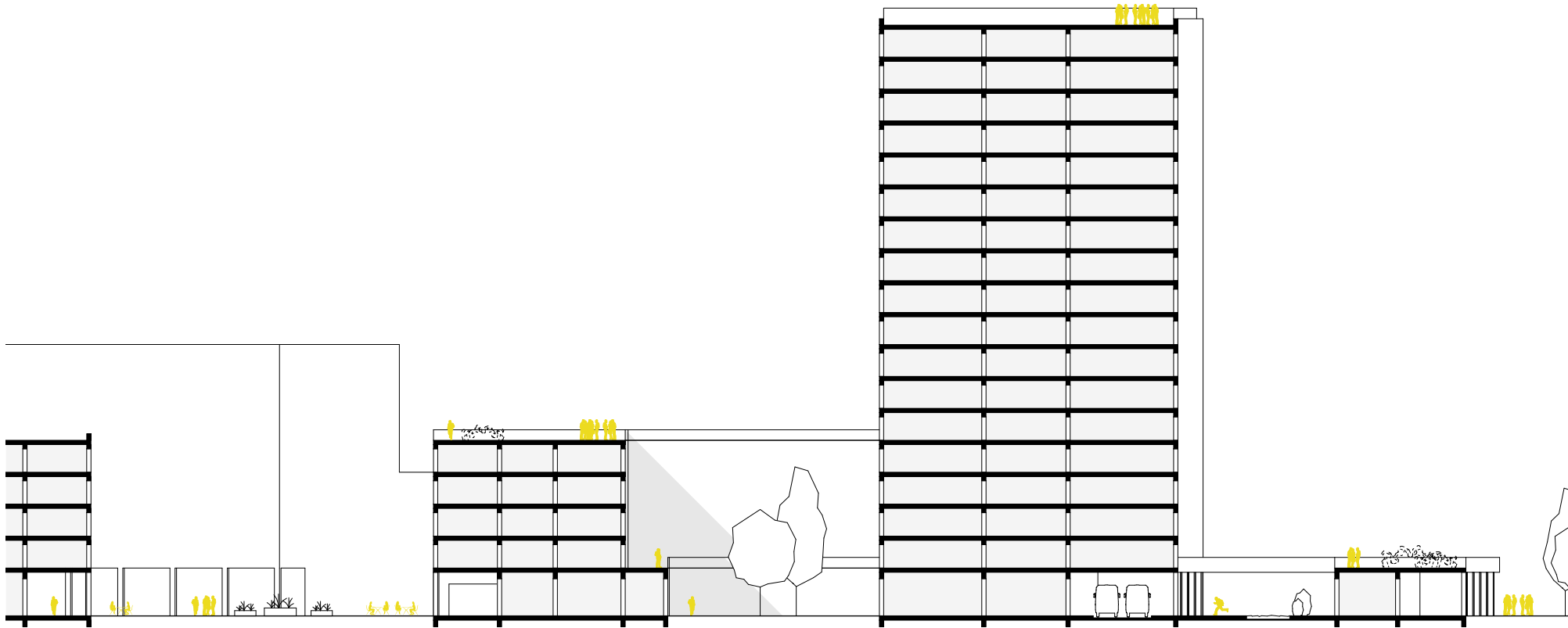
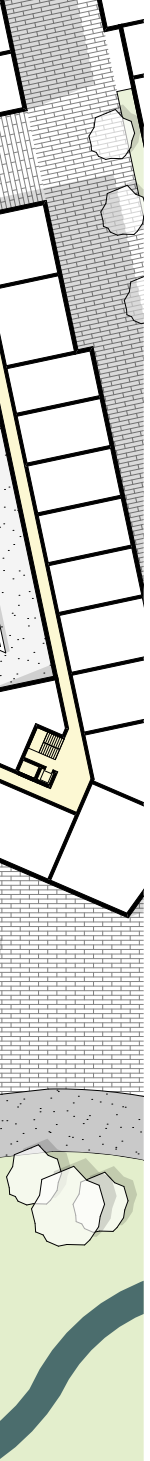
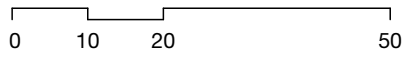


Abb. 143 | Schnitt durch das Zentrum, M 1:500, ED
Abb. 144 | Grundriss Obergeschoss, M 1:1000, ED

Die Wohnschollen

Die Wohnschollen sind großflächige, städtische Strukturen mit einer inneren Organisation. Sie ergeben sich aus der Führung der Haupterschließungswege durch das Donaufeld. Nach außen sind sie klar begrenzt, im Inneren bilden sie eine kleinteilige Struktur mit einer Mischung, aus Block, Hof und Platz.

Die Position der Platzräume ergibt sich aus den Fluchten der Wohnstraßen, welche dort gebrochen und versetzt weitergeführt werden. Diese Anordnung hat die Form einer Windmühle erzielt den Effekt, dass die Platzkanten immer nur an einer Seite geöffnet sind und die räumliche Geschlossenheit der Plätze gestärkt wird. Sie bilden die Hotspots der inneren Erschließung der Schollen und bieten Raum für Freizeit, Spiel und landwirtschaftliche Aktivitäten. Neben der überwiegenden Wohnnutzung sind hier in der Sockelzone Gastronomie und Kleingewerbe angedacht. Dem können auch besondere Gestaltungen Ausdruck verleihen.

Die Wohnstraßen sind geprägt durch die vor- und rückspringenden Kanten der Gebäude. Dies ergibt ein spannendes, immer anderes Straßenbild und bietet Platz für Pflanztröge und Grünflächen, sowie mittelgroße Vegetation.

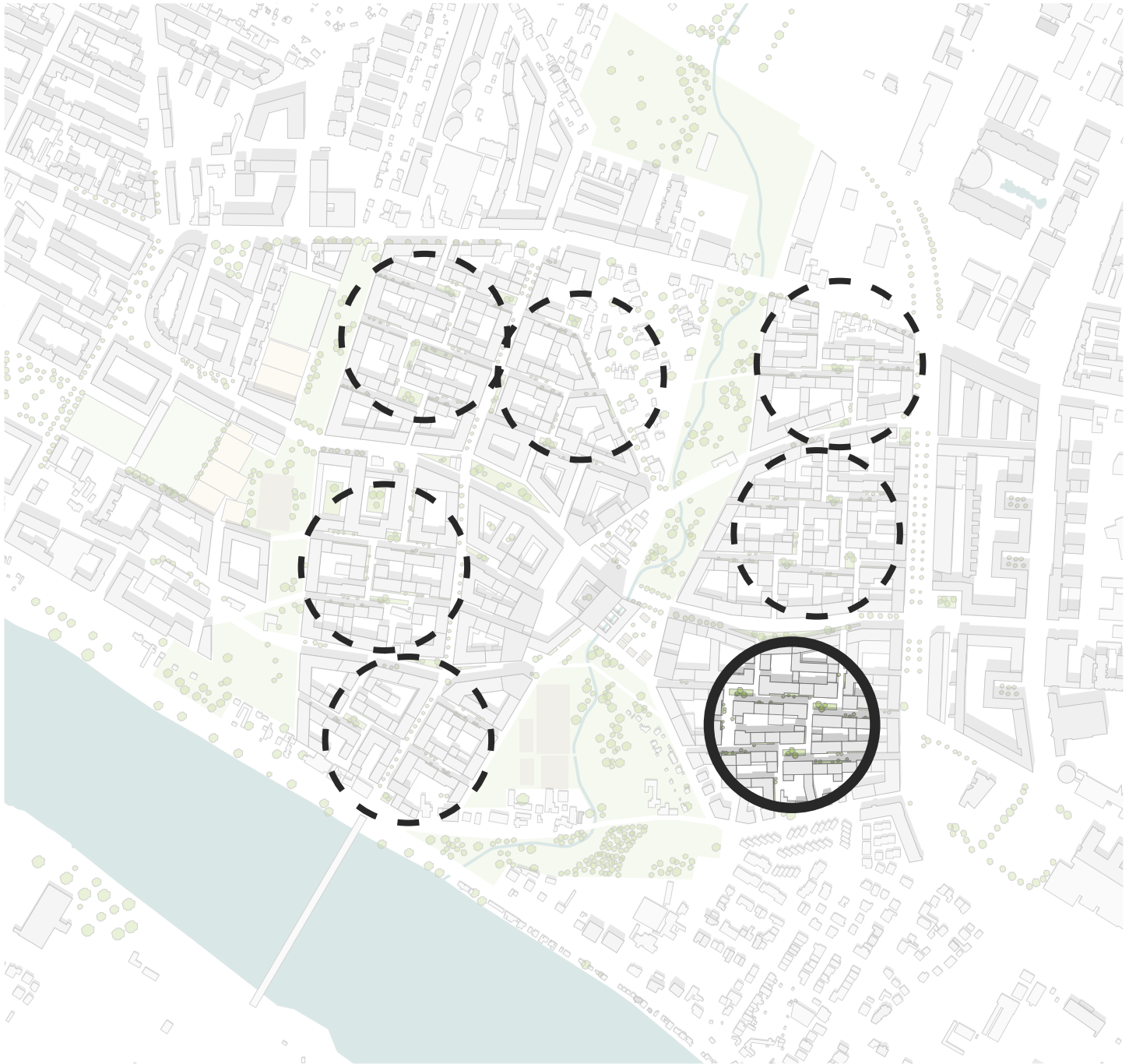
Durch die kleinteilige Parzellierungsstruktur entsteht ein lebendiges und anregendes Fassadenbild im Straßenraum. Das engmaschige Wegesystem durch die Höfe lädt zum Entdecken

der Umgebung ein und bietet viele verschiedene Situationen.

Die Höfe und Dachflächen sind ebenso in das landschaftliche Konzept eingebunden. Bevorzugt sind sie als Gemeinschaftsflächen zu gestalten mit der Option, diese auch zu begrünen.

So ergeben sich in den Wohnschollen verschiedene Ebenen der Zusammenkunft: die urbane, öffentliche Ebene der Straße, der halböffentliche Innenhof und die noch privatere Ebene der Dachzone.

Die privaten Freiräume der Wohnungen sind straßenseitig bevorzugt als Loggien auszubilden. Dies hat den positiven Effekt, dass sie weniger Einsicht zulassen, bei gleicher Teilnahme am öffentlichen Leben. Zudem wirken Balkone in den Straßenräumen oft unruhig und sind deshalb eher hofseitig anzudenken.





1



2



3



5



4

Abb. 146 | Referenzprojekte für die Wohnschollen
Abb. 147 | axonometrischer Ausschnitt einer Wohnscholle, ED





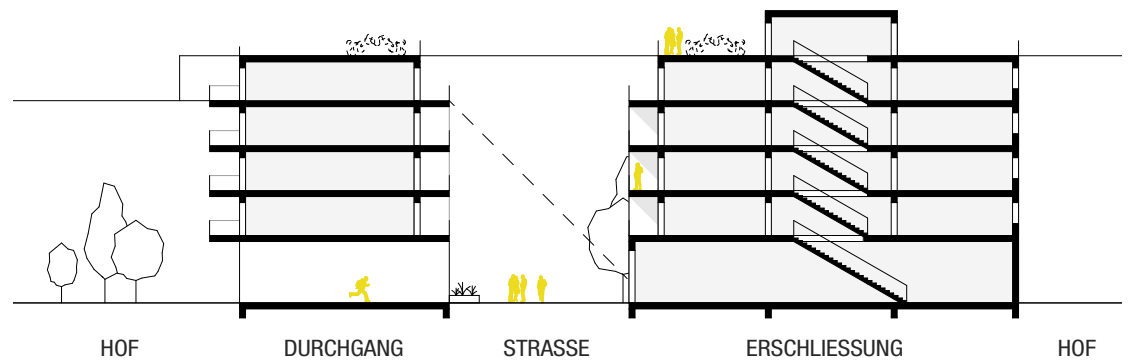
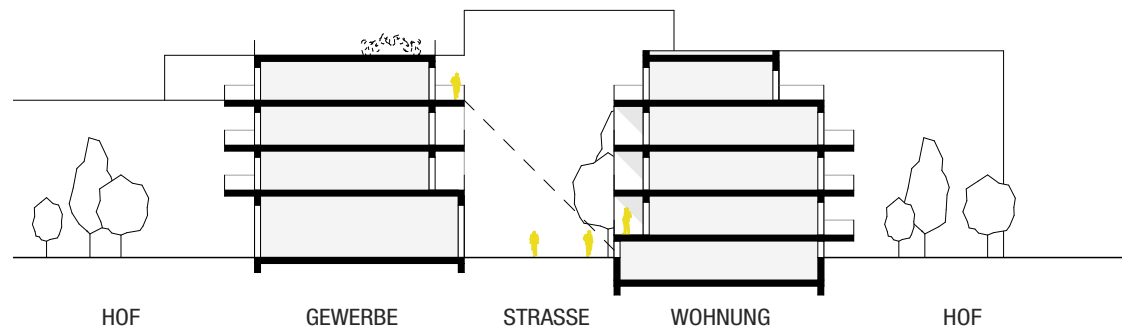
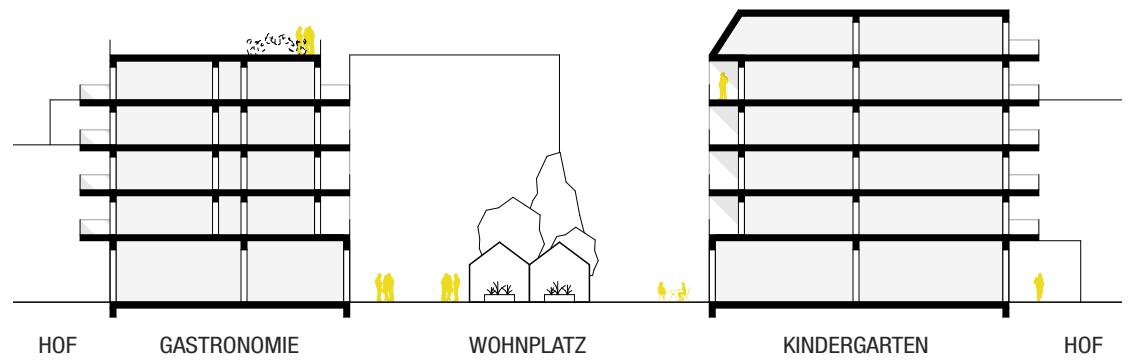
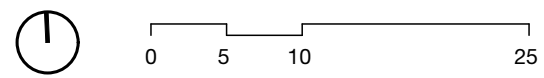
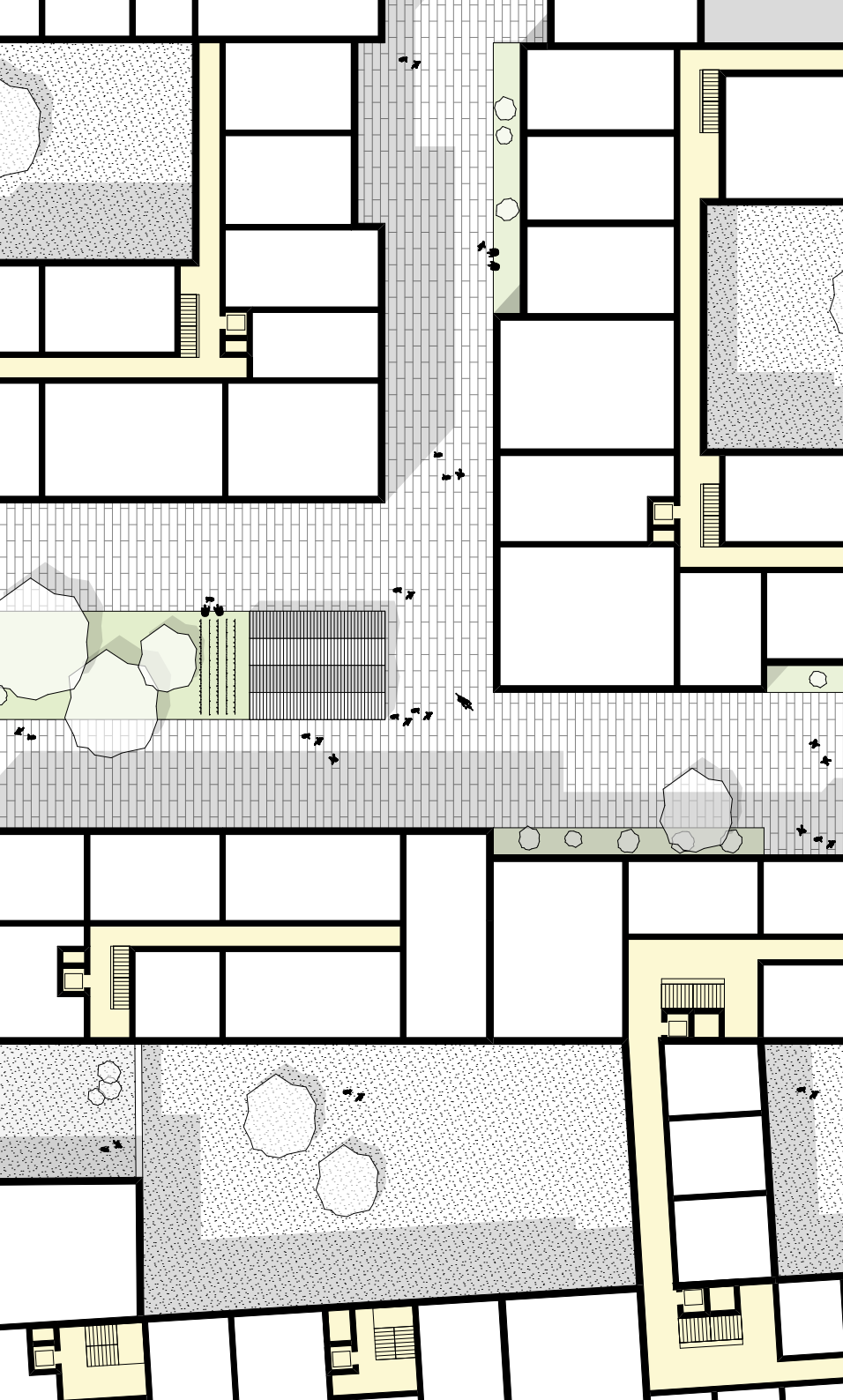


Abb. 148 | Schnitte durch eine Wohnstraße, M 1:500, ED

Abb. 149 | Grundriss Obergeschoss, M 1:500, ED

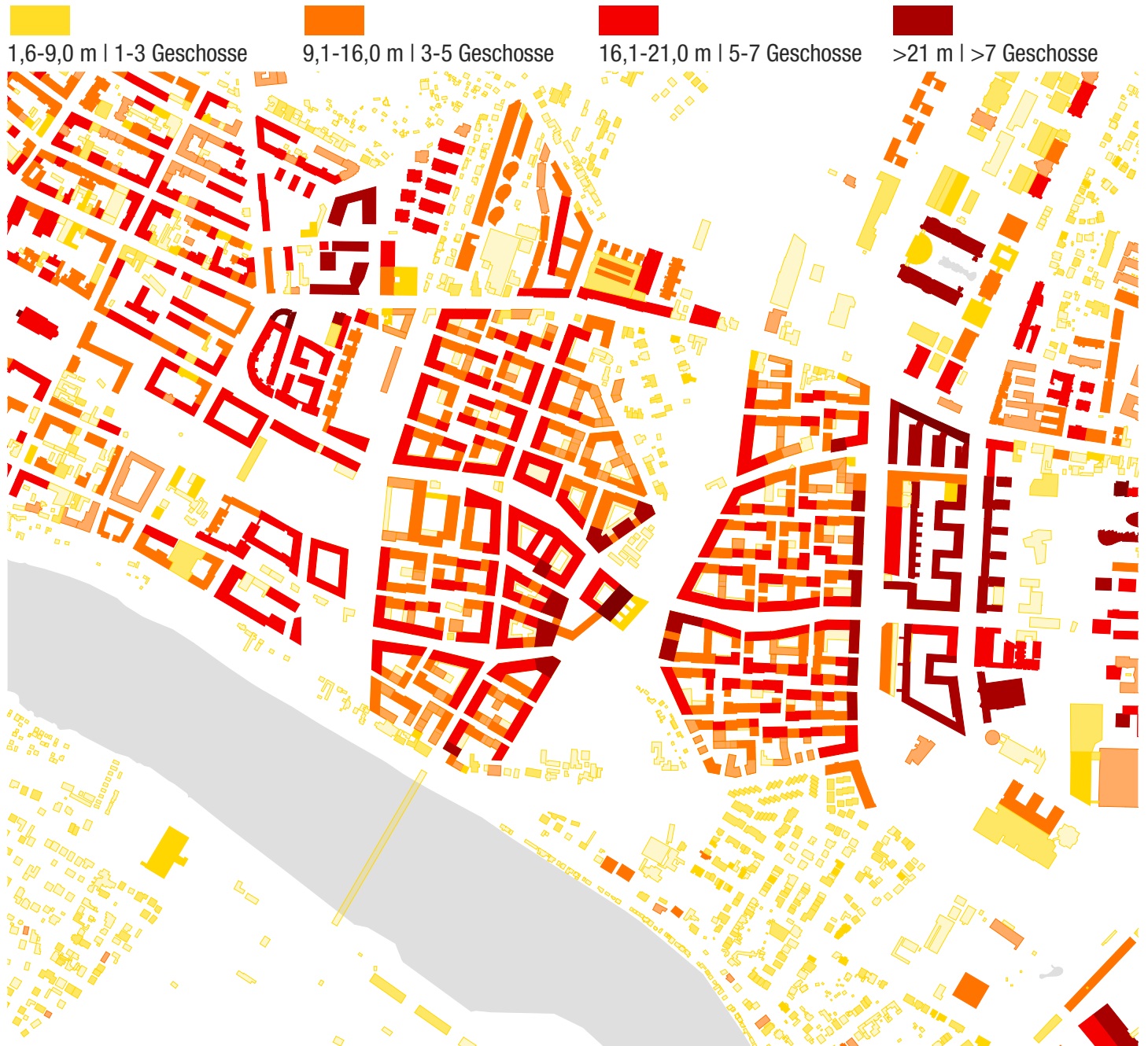


Abb. 150 | Gebäudehöhen im Endzustand, M 1:10:000, ED

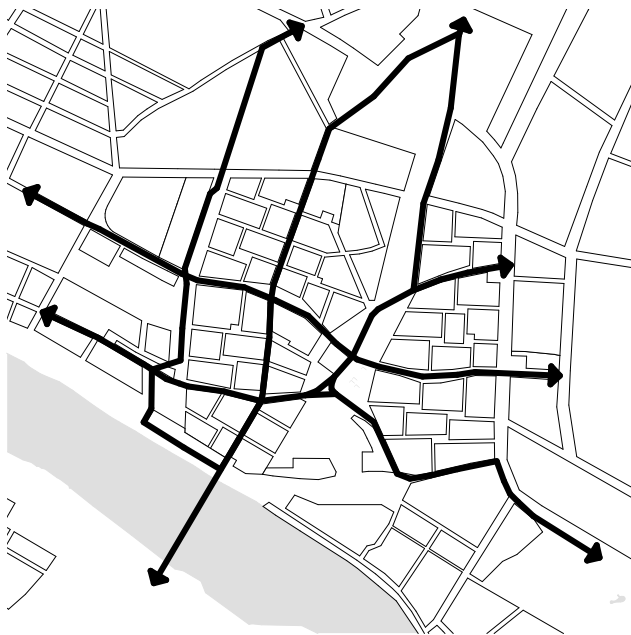


Abb. 151 | Haupt-Radwege, M 1:20.000, ED

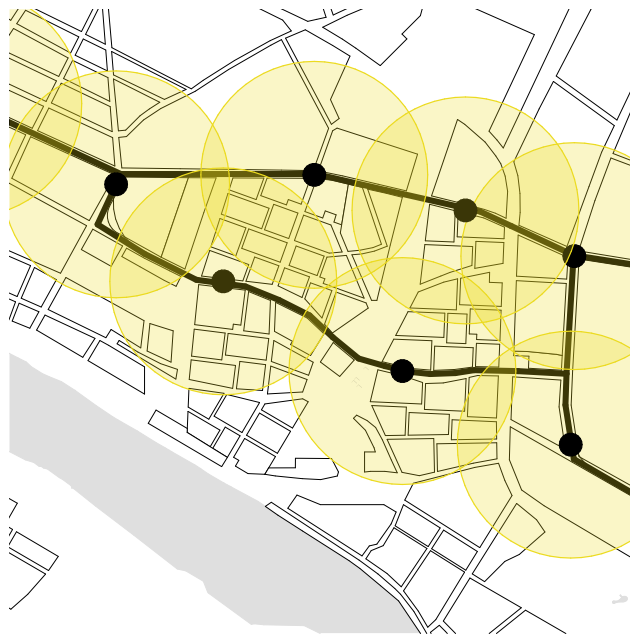


Abb. 152 | Straßenbahn mit Stationen, M 1:20.000, ED

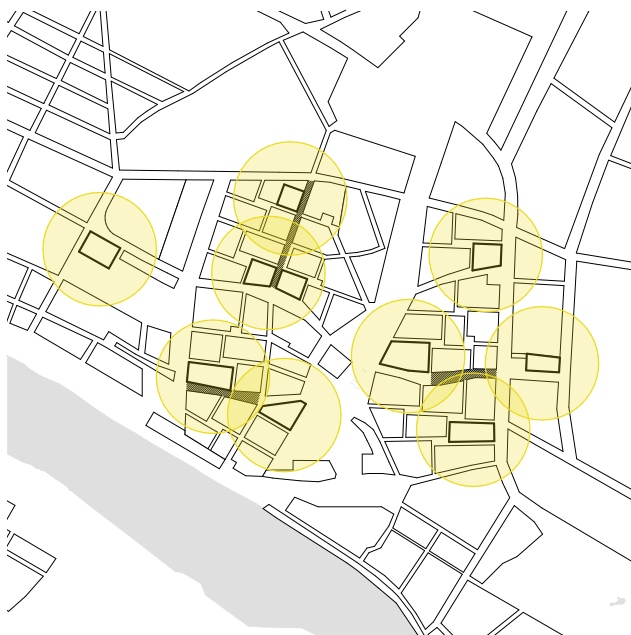


Abb. 153 | Garagen für MIV mit Zufahrt, M 1:20.000, ED

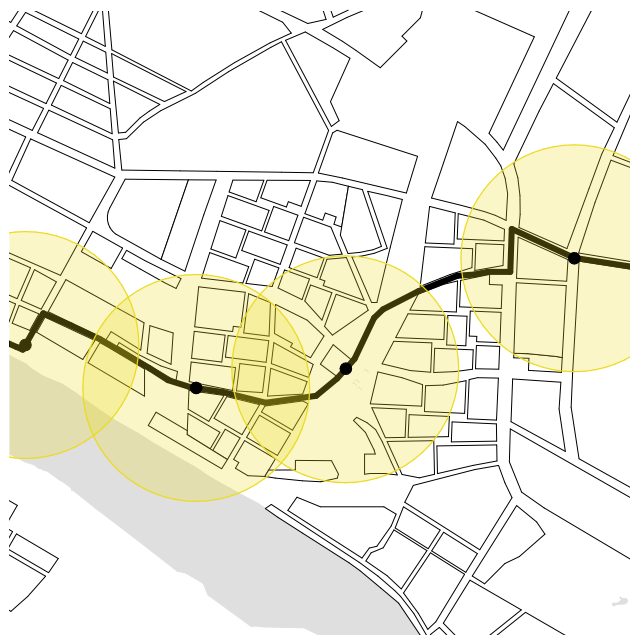


Abb. 154 | Bus mit Stationen, M 1:20.000, ED



Abb. 155 | Bestandsbebauung, M 1:20.000, ED



Abb. 156 | Abbruch, M 1:20.000, ED



Abb. 157 | Neubau, M 1:20.000, ED



Abb. 158 | Endzustand, M 1:20.000, ED

Umsetzung & Zahlen

Die Entwicklung des Donaufelds soll in Etappen erfolgen.

Ausgehend von Südosten entwickeln sich zunächst die Bereiche entlang der Dückegasse und der Donaufelder Straße. Im Zuge dessen wird auch der zentrale Grünzug angelegt und Vorbereitungen für die neue Straßenbahnlinie getroffen. Die weiteren Bauphasen entwickeln die Bereiche entlang der Angerstraße. Dabei wird auch der neue Schulcampus gebaut, die Sportanlagen in der Mitte der Schulen neu organisiert und das neue Zentrum entwickelt. Desweiteren soll der nördliche Teil des westlichen Grünzugs gestaltet

werden.

In der letzten Phase wird dieser komplettiert und die südlichen Baufelder bis an den Rand der Alten Donau entwickelt. Die Buslinie 33A wird dann durch das Donaufeld geführt.

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Baufelder (ohne Straßen) | = 364.374 m ² |
| Geschossfläche EG | = 222.588 m ² |
| Geschossfläche OG | = 853.206 m ² |
| | <hr/> |
| | = 1.075.794 m ² |

Bezogen auf die Baufelder (ohne Straßen) ergibt sich eine Dichte von 2,95

Bezogen auf das gesamte Planungsgebiet ergibt sich eine Dichte von 1,52

Die Grünzüge und Sportflächen haben einen Anteil von gut 21%

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Donaufeld gesamt | = 705.578 m ² |
| zentraler Grünzug | = 73.597 m ² |
| Grünzug West | = 43.550 m ² |
| Sportflächen | = 30.535 m ² |
| • davon Bestand | = 19.699 m ² |
| • davon Neubau | = 10.836 m ² |



Abb. 159 | Schema Bauplätze, M 1:15.000, ED

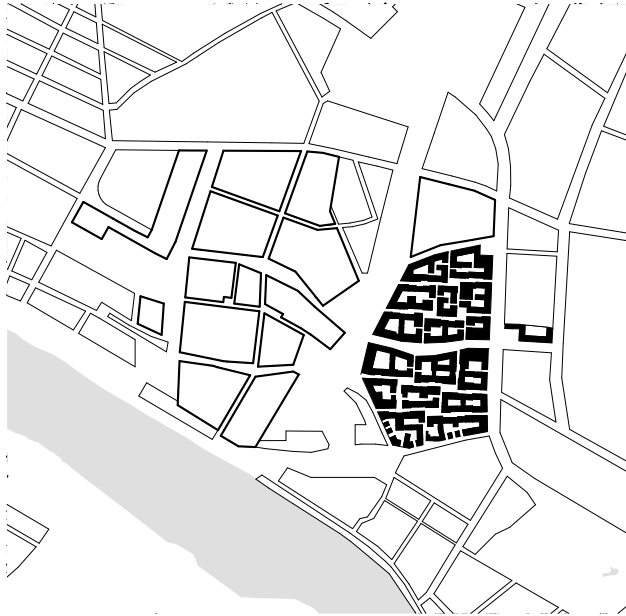


Abb. 160 | Schema Ausführungsphase 1, M 1:20.000, ED

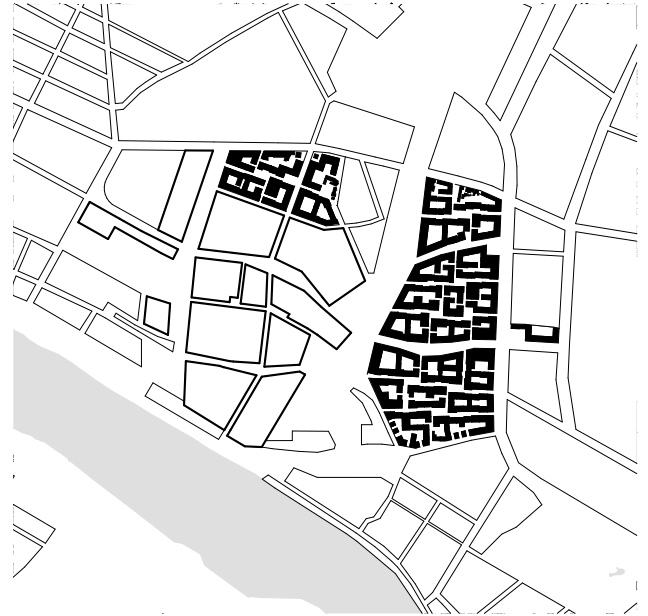


Abb. 161 | Schema Ausführungsphase 2, M 1:20.000, ED



Abb. 162 | Schema Ausführungsphase 3, M 1:20.000, ED



Abb. 163 | Schema Ausführungsphase 4, M 1:20.000, ED



Abb. 164 | Luftbild Dorau Feld im Endzustand



Abbildungsverzeichnis

- 1 schematische Darstellung der Entwicklungsabfolge der europäischen Städte, eigene Darstellung
- 2 Schwarzplan München, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 3 Schwarzplan Dresden, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 4 Schwarzplan Regensburg, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 5 Bevölkerungsentwicklung Wien bis 2025, Statistik Austria, Darstellung STEP25, überarbeitet
- 6 Bevölkerung Wiens nach Staatsangehörigkeit, MA 23, Wien in Zahlen, überarbeitet
- 7 Altersstruktur in Wien, MA 23, Wien in Zahlen, überarbeitet
- 8 Altersgruppen in Wien, MA 23, Wien Prognose 2014 und Statistik Austria, Bundeslandprognose 2013, überarbeitet
- 9 relative Veränderung der Bevölkerung 2014 - 2024, MA 23, Kleinräumige Bevölkerungsprognose
- 10 Altersdynamik, MA 23, Kleinräumige Bevölkerungsprognose
- 11 - 14 Luftbilder von Wien mit Schwarzplan, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 15 Leitbild Siedlungsentwicklung, MA 18, STEP25
- 16 Leitbild Grünräume, MA 18, STEP25
- 17 Schwarzplan Wien, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 18 Schwarzplan Stephansplatz und Umgebung, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 19 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 20 Schwarzplan altes Dorfzentrum Leopoldau, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 21 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 22 Schwarzplan Teile von Hernalz (17.) und Döbling (18.), OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 23 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 24 Schwarzplan Cottage-Viertel am Türkenschanzpark, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 25 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 26 Schwarzplan Sandeithof, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 27 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 28 Schwarzplan Siedlung Freihof, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 29 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 30 Schwarzplan Großsiedlung Trabrennbahn, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 31 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 32 Schwarzplan Einfamilienhaussiedlung am Donaupark, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 33 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 34 Schwarzplan ViertelZwei, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 35 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 36 Schwarzplan Teilbereich Seestadt Aspern, OpenStreetMap.org, eigene Darstellung
- 37 symbolischer Schnitt, eigene Darstellung
- 38 was wäre wenn? - Photomontage Wien, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 39 Lage Donaupark und Größenvergleich mit weiteren Stadtentwicklungsgebieten. GoogleMaps, eigene Darstellung
- 40 Historische Karte von Wien - 1800, urban change in time, ucit.or.at

- 41 Historische Karte von Wien - 1900, urban change in time, ucit.or.at
- 42 Historische Karte von Wien - 1950, urban change in time, ucit.or.at
- 43 Historische Karte von Wien - 2000, urban change in time, ucit.or.at
- 44 Historische Karte Donauefeld - 1760, urban change in time, ucit.or.at
- 45 Historische Karte Donauefeld - 1870, urban change in time, ucit.or.at
- 46 Historische Karte Donauefeld - 1900, urban change in time, ucit.or.at
- 47 Historische Karte Donauefeld - 1930, urban change in time, ucit.or.at
- 48 Historische Karte Donauefeld - 1950, urban change in time, ucit.or.at
- 49 Historische Karte Donauefeld - 1970, urban change in time, ucit.or.at
- 50 Historische Karte Donauefeld - 1990, urban change in time, ucit.or.at
- 51 Historische Karte Donauefeld - 2010, urban change in time, ucit.or.at
- 52 Fotomontage mit Plan aus dem Jahr 1887, Hinkel, Raimund; Landsmann, Kurt: Floridsdorf in alten Photographien, eigene Darstellung
- 53 Fotomontage mit Plan aus dem Jahr 1912, Kartographische Anstalt von Th. Bannwarth, eigene Darstellung
- 54 Fotomontage mit Plan aus der NS-Zeit, Territoriale Entwicklungsprozesse im Umland, eigene Darstellung
- 55 Fotomontage mit Plan von R. Rainer um 1960, Territoriale Entwicklungsprozesse im Umland von Wien, eigene Darstellung
- 56 bestehende Gewässer & Grünräume rund um das Donauefeld, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 57 öffentliche Verkehrsanbindung in der Umgebung des Donauefelds, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 58 Straßenführung in der Umgebung des Donauefelds, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 59 (Sub-) Zentren und Einzelhandelsstraßen im 21. und 22. Bezirk, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 60 alte Dorfkerne in Transdanubien, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 61 soziale Infrastruktur in der Umgebung des Donauefelds, GoogleMaps, eigene Darstellung
- 62 symbolischer Schnitt mit landwirtschaftlicher Nutzung, eigene Darstellung
- 63 erstes Leitprogramm für das Donauefeld, MA 18, STEP94
- 64 schematischer Verlauf des Donauefeldbaches,
<https://donauefeld.wordpress.com/donauefeld-bach/geschichte-des-verbindungsbaehes/>
- 65 Prozesse gestalten - Stadt gemeinsam entwickeln, MA 21, Leitbild Donauefeld
- 66 Ereignisband zwischen Floridsdorf und Kagran, MA 21, Leitbild Donauefeld, eigene Darstellung
- 67 bestehende Anknüpfungspunkte in der Umgebung, MA 21, Leitbild Donauefeld, eigene Darstellung
- 68 geplante Grünzüge im Planungsgebiet, MA 21, Leitbild Donauefeld, eigene Darstellung
- 69 partizipativer Entwicklungsprozess, https://unserdonauefeld.files.wordpress.com/2014/12/img_6024.jpg
- 70 Schemakarte zum Leitbild Mobilität, MA 21, Leitbild Donauefeld
- 71 engmaschiges, barrierefreies Fußwegenetz, MA 21, Leitbild Donauefeld
- 72 Rad-Hauptwege und eine neue Brücke, MA 21, Leitbild Donauefeld
- 73 Rahmenplan Donauefeld, MA 21, Unser Donauefeld
- 74 Skizzen bestehender Typologien rund um das Donauefeld, eigene Darstellung
- 75 Schwarzplan Donauefeld und Umgebung, eigene Darstellung

Abbildungsverzeichnis

- 76 geschlossene Kanten und Stadträume, eigene Darstellung
- 77 Parzellierung, bestehende Wegeverbindungen und landwirtschaftliche Gebäude, eigene Darstellung
- 78 Dichteverhältnisse, eigene Darstellung
- 79 Gebäudehöhen der Bestandgebäude, eigene Darstellung
- 80 schematische Ansicht von der Alten Donau, eigene Darstellung
- 81 - 83 schematische Schnitte quer zur Donau, eigene Darstellung
- 84 Axonometrie des Bestands, eigene Darstellung
- 85 - 92 Fotos des Donaufelds und dessen Umgebung, eigene Aufnahmen
- 93 Die Stadt als Schnittmenge aus baulicher und sozialer Struktur, eigene Darstellung
- 94 Die Stadt als flexibler Rahmen für jegliche Aktivitäten, eigene Darstellung
- 95 Zusammenhang zwischen Qualität und Nutzung von Freiflächen, J. Gehl: Städte für Menschen
- 96 Vergleich von Bevölkerungsdichten früher und heute, J. Gehl: Städte für Menschen
(nach: E. T. Hall: The Silent Language. New York 1973)
- 97 weniger Oberfläche bei geschlossener Bauweise, eigene Darstellung
- 98 Nutzungsmischung belebt den Stadtraum, eigene Darstellung
- 99 zurück zur kompakten, nutzungsgemischten Stadt, eigene Darstellung
- 100 MIV und ÖPNV gleichgestellt, eigene Darstellung
- 101 Mitverantwortlichkeit der Bauführer für den öffentlichen Raum, eigene Darstellung
- 102 weg vom Siedlungsbau zum zusammenhängenden Stadtgefüge, eigene Darstellung
- 103 Strukturen der Umgebung als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Donaufelds, eigene Darstellung
- 104 Donaufeld als neues Subzentrum, eigene Darstellung
- 105 Integration der bestehenden Substanz, eigene Darstellung
- 106 Schwarzplan Donaufeld mit dem Ortskern von Leopoldau, eigene Darstellung
- 107 Menschen sind gern dort wo andere sind, J. Gehl: Städte für Menschen
- 108 alte Platzanlagen nach Camillo Sitte, eigene Darstellung
- 109 Geschwindigkeit und Architektur, eigene Darstellung
- 110 Netzwerk an Plätzen, eigene Darstellung
- 111 schematische Straßentypen, eigene Darstellung
- 112 Schema landwirtschaftliche Nutzung, SOA Architects
- 113 Dichte und Typologie, eigene Darstellung
- 114 Gestalterische Grundlagen, eigene Darstellung
- 115 Geschosshöhe und Geschossigkeit, eigene Darstellung
- 116 Trakttiefen und Erschließung, eigene Darstellung
- 117 Wohnungsgrundrisse 1, eigene Darstellung
- 118 Wohnungsgrundrisse 2, eigene Darstellung
- 119 Office-Grundrisse, eigene Darstellung
- 120 schematischer Prozessablauf, eigene Darstellung

- 121 Axonometrie der Grundstruktur in der Umgebung, eigene Darstellung
- 122 invertierter Schwarzplan mit Varianten, eigene Darstellung
- 123 Entwicklungsschritte bei der Scholle, eigene Darstellung
- 124 invertierter Schwarzplan Sockelzone, eigene Darstellung
- 125 invertierter Schwarzplan Draufsicht, eigene Darstellung
- 126 Axonometrie des Endzustands, eigene Darstellung
- 127 räumliche Skizzen, eigene Darstellung
- 128 explodierte Axonometrie der Raumhierarchie, eigene Darstellung
- 129 explodierte Axonometrie der Stadtebenen, eigene Darstellung
- 130 Hofräume und Durchwegung, eigene Darstellung
- 131 Grün- und Freiraumkonzept, eigene Darstellung
- 132 Nutzungsverteilung, eigene Darstellung
- 133 Schnitt 1-1 in West-Ost-Richtung durch das Zentrum, eigene Darstellung
- 134 Schnitt 2-2 in Nord-Süd Richtung durch die Wohnschollen, eigene Darstellung
- 135-138 Systemquerschnitte der Straßentypen, eigene Darstellung
- 139 Lageplan, eigene Darstellung
- 140 Lageplan mit Zentrum, eigene Darstellung
- 141 Referenzprojekte für das Zentrum
- 1 Piazza del Popolo, Ascoli Piceno, Fotografie von ITASVE
- 2 Naschmarkt, Wien, <http://www.wien-vienna.com/naschmarkt.php>
- 3 Urban Farming, Detroit, <https://detroit.curbed.com/2016/12/1/13807672/urban-agrihood-detroit-mufi>
- 4 Plaza del Sol, Madrid, <http://puertadelosol.net/wp-content/uploads/2013/04/2013-April-17-Puerta-del-Sol-Madrid-2104.jpg>
- 5 öffentlicher Platz mit Wasser, New York, <https://jakerajs.photoshelter.com/image/I0000EcN7S8GEpl8>
- 142 axonometrischer Ausschnitt des Zentrums, eigene Darstellung
- 143 Schnitt durch das Zentrum, eigene Darstellung
- 144 Grundriss Obergeschoss, eigene Darstellung
- 145 Lageplan mit Wohnschollen, eigene Darstellung
- 146 Referenzprojekte für die Wohnschollen
- 1 Falkenried, Hamburg, Christoph Bellin/bildarchiv-hamburg.de
- 2 Karlatornet, Götheborg, <https://www.behance.net/gallery/37669691/Karlatornet-by-SOM-Skidmore-Owings-Merrill>
- 3 Aylesbury Estates Regeneration, London, HTA Design
- 4 ze05, zanderrotharchitekten, <http://www.zanderroth.de/en/projekte/ze05/>
- 5 Fleethörn, Kiel, sprenger von der lippe
- 147 axonometrischer Ausschnitt einer Wohnscholle, eigene Darstellung
- 148 Schnitte durch eine Wohnstraße, eigene Darstellung

Abbildungsverzeichnis

- 149 Grundriss Obergeschoss, eigene Darstellung
- 150 Gebäudehöhen im Endzustand, eigene Darstellung
- 151 Haupt-Radwege, eigene Darstellung
- 152 Straßenbahn mit Stationen, eigene Darstellung
- 153 Garagen für MIV mit Zufahrt, eigene Darstellung
- 154 Bus mit Stationen, eigene Darstellung
- 155 Bestandsbebauung, eigene Darstellung
- 156 Abbruch, eigene Darstellung
- 157 Neubau, eigene Darstellung
- 158 Endzustand, eigene Darstellung
- 159 Schema Bauplätze, eigene Darstellung
- 160 Schema Ausführungsphase 1, eigene Darstellung
- 161 Schema Ausführungsphase 2, eigene Darstellung
- 162 Schema Ausführungsphase 3, eigene Darstellung
- 163 Schema Ausführungsphase 4, eigene Darstellung
- 164 Luftbild Donaufeld im Endzustand, GoogleMaps, eigene Darstellung

Literaturverzeichnis

- Cullen G.: Townscape: Das Vokabular der Stadt, Birkhäuser Verlag, 1991
- Gehl J.: Städte für Menschen, jovis Verlag, 2015
- Knoflacher H.: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, Böhlau Verlag, 1996
- Kostof S.: Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt, Campus Verlag, 1998
- Lampugnani V. M.: Die Modernität des Dauerhaften, Klaus Wagenbach Verlag, 2011
- Lampugnani V. M.: Radikal normal, Cantz Verlag, 2015
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: STEP 94 - Stadtentwicklungsplan Wien, 1994
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: STEP 05 - Stadtentwicklungsplan Wien, 2005
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: STEP 25 - Stadtentwicklungsplan Wien, 2014
- MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: Leitbild Donauefeld, 2011
- MA 23 - Wirtschaft, Arbeit, Statistik: Wien wächst ..., 2014
- MA 23 - Wirtschaft, Arbeit, Statistik: Wien in Zahlen, 2016
- May E. - Aussage 1930
- Mueller I., Simonsen J., Többen L.: Die DNA der Stadt, Verlag Hermann Schmidt, 2014
- Sitte C.: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundlagen, Birkhäuser Verlag, Reprint 2002

Internetquellen

- architektur-online: <http://www.architektur-online.com/kolumnen/sprechen-ueber-architektur/reinhard-seiss-wien-als-schande-fuer-den-balkan> (16.02.2018)
- Unser Donauefeld - <https://unserdonauefeld.wordpress.com> (aktuell 23.05.2018)
- Wien Wiki - <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Donauefeld> (aktuell 23.05.2018)
- Wien Wiki - <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Floridsdorf> (aktuell 23.05.2018)
- Wien Wiki - <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Mühlschüttel> (aktuell 23.05.2018)
- Wien Geodatenvierwer - <https://www.wien.gv.at/ma41datenvierwer/public/> (23.05.2018)

als Ergebnis meiner Arbeit und der umfangreichen Recherche und Analyse alter und aktueller Städtebauprojekte weltweit, kann ich gegenüber der Stadt Wien nur den Wunsch äußern, dass man die teilweise wirklich guten Konzepte weiter verfolgt, mit Ernsthaftigkeit zusammen mit Experten weiterentwickelt, die Menschen mit einbezieht und die Beteiligung am Lebensraum Stadt fördert. Nur durch Bewusstsein für die Bedeutung des eigenen Umfelds, werden wir in Zukunft etwas schaffen können, was vielleicht in ein paar Jahrzehnten und Jahrhunderten noch immer schön und lebenswert ist.