



RADI[K]ALE TRANSFORMATION TRIESTER STRASSE

Eine Publikation der Lehrveranstaltung
„Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung
Triester Straße“ aus dem Bachelorstudium
Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien

RADI[K]ALE TRANSFORMATION TRIESTER STRASSE

**Eine Publikation der Lehrveranstaltung
„Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung
Triester Straße“ aus dem Bachelorstudium
Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien**



Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Örtliche Raumplanung

raum ifoer





IMPRESSIONEN

RADI[K]ALE TRANSFORMATION

DIE TRIESTER STRASSE IM WANDEL

Bereits in der Römerzeit wurde die Triester Straße als wichtige Verbindungsachse in den Süden bis nach Sopron genutzt. Im Mittelalter diente sie als wichtige Fernhandelsstraße und wurde Anfang des 18. Jahrhunderts bis in die Hafenstadt Triest ausgebaut. Die Modernisierung der Gesellschaft und fortschreitende Urbanisierung, sowie das Aufkommen des funktionalen Städtebaus haben deutliche Spuren hinterlassen. Im Zuge der autogerechten Stadt und dem Suburbanisierungstrend ab den 1950er Jahren hat sich die heutige Gestalt herausgebildet, in der auch die Randzonen und angrenzenden Strukturen auf das Automobil ausgerichtet sind. Die Triester Straße dient somit schon lange als Bühne vielfältiger Transformationsprozesse, die nicht immer mit positiven Effekten für die Lebensqualität, die Ökologie und Raumentwicklung verbunden waren.

Nun deuten vor allem die Klimakrise und die Notwendigkeit den CO₂ Ausstoß zu verringern darauf hin, dass sich das Zeitalter des Automobils dem Ende zuneigt. Auch der Trend der Digitalisierung und insbesondere des Automatisierten Fahrens weisen Potential auf, die Triester Straße zu transformieren. Aktuelle Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekte, wie die Verlängerung der U2 bis zum Wienerberg und die Entstehung neuer und Sanierung bestehender Wohngebiete, können zu bedeutenden Impulsen für die künftige Entwicklung werden. Es gilt, diese Chancen und Potentiale bereits heute zu erkennen und die richtigen Weichen in der räumlichen Planung zu stellen, um die Triester Straße nicht nur klimafit, sondern auch zu einem qualitativ hochwertigen Lebensraum zu machen.

NICHT-ORT ODER LEBENSRAUM?

Großflächige Stellplätze, unzählige Ein- und Ausfahrten zu Einkaufszentren und Gewerbeanlagen, sowie lange fußläufige Distanzen – durch ständige Optimierungen des Straßenraums zugunsten des MIV wurde das Bild der Triester Straße als laute Verkehrsstraße in den Vordergrund gerückt. In schnellem Rhythmus wechseln sich unterschiedlichste Nutzungen und Typologien ab, sodass ein heterogener und ambivalenter Raum entsteht, in dem die Konturen von Stadt und Land verschwinden und ein neues Verständnis von Urbanität erzeugt wird.

Als Transitraum zeichnet sich die Triester Straße durch ihre Unfertigkeit und hohe Dynamik aus, die sich stets zwischen zwei Begrenzungen befindet und somit etwas Zwischenörtliches an sich hat. Hat die Triester Straße also die Bezeichnung als „Nicht-Ort“ verdient? Ist sie ein Raum, der „keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt“ (Marc Augé 1994)?

Betrachtet man Straßen als Aufenthaltsorte sowie wichtige Lebensräume für Bewohner*innen angrenzender Wohngebiete, wird deutlich, dass die Triester Straße viel mehr als ein Transitraum und eine Verkehrsverbindung ist, dessen einzige Funktion im Transport von Menschen und Gütern besteht.

NEUE KONZEPTE FÜR DIE „FREESTYLE CITY“?

Radialstraßen als Hauptverkehrswege gehören zu den ältesten und prägendsten Elementen der Stadt. Neben der Brünner Straße, Klosterneuburger Straße, oder Prager Straße, ist die Triester Straße eine der wichtigsten Radialstraßen Wiens, welche die Kernstadt mit ihrem Umland verbinden. Diese Raumtypen haben mit ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen, besitzen allerdings auch vielfältige Qualitäten und hohes Entwicklungspotential.

Räume entlang von Radialstraßen lassen sich oftmals als gestalterische Zufallsprodukte bezeichnen, in denen ohne

räumlichen Zusammenhang Nutzungen aufeinandertreffen, die man bewusst an den Stadtrand verlagert hat, da sie im Zentrum unerwünscht sind. Wie Inseln heben sich großmaßstäbliche, monofunktionale Orte von ihrer direkten Umgebung ab und ziehen dabei klar definierte Grenzen und vordefinierte Nutzungen. Somit entsteht eine fragmentierte Landschaft ohne Zentren, in der öffentliche Räume zu Rest- oder Verkehrsflächen verkommen. Dieses „Freestyling“ in Form von Funktionsinseln, das stark auf den MIV ausgelegt ist und mit einem hohen Verbrauch von Land und Energie einhergeht, ist weder ökologisch, sozial noch räumlich nachhaltig.

ENTWICKLUNGSKORRIDOR DER STADTREGION

Gleichzeitig wirken Radialstraßen vernetzend, strukturieren den Stadtraum und dienen als wichtige Versorgungsschneisen. Aufgrund ihrer Funktion als Visitenkarten und „Eingangstore“ sind sie außerdem identitätsstiftend für die gesamte Stadt. Die Bedeutung der Triester Straße geht allerdings weit über die administrative Stadtgrenze Wiens hinaus und ist als Entwicklungskorridor zwischen der Kernstadt und dem Wiener Süden Rückgrat, Versorgungs- und Lebensader der Stadtregion. Der anhaltende Trend zur Suburbanisierung und das damit verbundene Wachstum des südlichen Wiener Umlands gibt Anlass sich mit der Frage auseinanderzusetzen, wie eine (Re-)Urbanisierung von Radialstraßen aussehen kann.

PROJEKT 2 - RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSPLANUNG

Ausgehend von der hohen Bedeutung der Triester Straße als Entwicklungskorridor der Stadtregion galt es, ihre ambivalenten Funktionen als Verkehrsverbindung, Wohn- und Lebensraum, Ort der Freizeit, Erholung und Produktion in den Blick zu nehmen und neue Perspektiven für die künftige Entwicklung zu erzeugen. Diese außergewöhnliche Planungsaufgabe bedarf außergewöhnlicher Prozesse der Auseinandersetzung und Entwicklungskonzeption. Daher sollte dieser Raum möglichst umfassend in seinen siedlungsstrukturellen, funktionellen, historischen, wirtschaftlichen, ökologischen und identitätsstiftenden Aspekten begriffen werden. Forschend, fragend, neugierig und unvoreingenommen wurden in einem offenen Prozess Fragestellungen formuliert und Szenarien erstellt, um darauf aufbauend aussagekräftige Positionen und Konzepte zu entwickeln, die einen Umgang mit diesem komplexen Raum vorschlagen.

Die Aufgabe des Projekt 2 war es, ein integriertes Entwicklungskonzept zu erstellen, aus dem sich u.a. Zielsetzungen zur Siedlungs- und Wirtschaftsstandortentwicklung, zu Fragen der Mobilität und des Klimas ableiten lassen. Es mussten Bilder generiert werden, die es vermögen, diese Zusammenhänge neu zu verhandeln und das Wesentliche in den Vordergrund zu stellen, um zum Handeln zu motivieren.

INHALT

07 VORWORT

12 DIE WERKZEUGKISTE FÜR EIN PRODUKTIVES MÖDLING UND WIENER SÜDEN DER ZUKUNFT

Daniel Gherghel | Anton Beil | Paul Pluch

16 [TRANSIT]ION ... BRINGT DAS VERBORGENE GESICHT DER TRIESTER STRASSE ZUM VORSCHIEIN

Tanja Dihanich | Anna Pribasnig | Sophie Strasser

20 TRIESTER STRASSE IMPULS DER ZEIT

EIN ENTWICKLUNGSKONZEPT

Katharina-Elena Bogensperger | Ingmar Hutter
Jakob Schwaiger | Maria-Barbara Ziegler

24 DER TRIESTER FLUSS

Pia Houben | Marlis Merkswohl | Julian Sonnleitner
Niko Ugljanin

28 DIE TRIESTER:INNENSTRASSE VOR.SCHLÄGE WIE PARTRIARCHALE STRUKTUREN IM GEBAUTEN RAUM AUFGEBOCHEN WERDEN KÖNNEN

Adna Bosnjakovic | Eileen Stephan | Marie Pointner

32 VOM AUTO ZUR AUTONOMIE RADIKALE TRANSFORMATION AN DER TRIESTER STRASSE

Johanna Grote | Konrad Küster | Emma Neuner

36 TRIESTER STRASSE VERBINDUNG VON ERHALT UND TRANSFORMATION

Alaa Elgebaly | Andrei Sassu | Valentin Wittig





DIE WERKZEUGKISTE

FÜR EIN PRODUKTIVES MÖDLING UND WIENER SÜDEN DER ZUKUNFT

Daniel Gherghel | Anton Beil | Paul Pluch

ABSTRACT

Im P2 „Die Werkzeugkiste“ wurde versucht für den Raum Triester Straße ein gesamtheitliches und alle Sektoren einbindendes Entwicklungskonzept zu schaffen, das diesem vom MIV geprägten Raum eine nachhaltige und lebenswertere Zukunft ermöglichen sollte.

Die Analysephase war geprägt von Besuchen des Planungsgebiets wie auch einer Typisierung der verschiedenen im Gebiet zu findenden Raumtypen. Im zweiten Schritt wurden die ersten Erkenntnisse kartiert, um weitere mögliche Schlussfolgerungen zu erlangen. Danach wurden die gesammelten Informationen der Analysephase in zu bewältigende Herausforderungen des Gebiets umformuliert, deren potenzielle Lösungen das Leitbild entstehen ließen. Die drei prominentesten Entwicklungsziele für das Gebiet sind die Transformation von Industrie- und Gewerbegebieten, die Abkehr vom MIV als zentraler Mobilitätsform und die Schaffung von lebenswerten Wohn- und Arbeitsquartieren, wobei all diese Herausforderungen auf in der Analyse entdeckten Potenzialen basieren. Das Leitbild setzt sich aus unterschied-

lichen Maßnahmen zur Erreichung obiger Ziele zusammen, wobei das Projektteam einen Maßnahmenkatalog aus 15 Maßnahmen entwarf, die in verschiedenen Zusammensetzungen jedem Gebietstyp eine Umwandlung in ein zukunftsfähiges Quartier ermöglichen. Im letzten Schritt wurden die Maßnahmen auf konkrete Zielgebiete angewandt, um ein noch deutlicheres Bild zu erhalten.

Im Laufe der Projektarbeit haben wir viel dazugelernt. Insbesondere über Herausforderungen und die zukünftige Entwicklung von Industrie & Gewerbe. Dieses Wissen und unsere Analyse haben uns „Die Vorstadt“ mit anderen Augen sehen lassen und wir haben Potenziale entdeckt, die für uns bis jetzt im Verborgenen geblieben sind. Außerdem haben wir den Aufwand und die Breite von Entwicklungsplanung besser kennen lernen können. Dies hat uns auch gezeigt, dass ein Semester sehr kurz für die Erstellung eines ganzheitlichen und auch ausgeklügelten Konzepts ist. Insgesamt waren wir mit Freude dabei werden das erworbene Wissen in zukünftigen Arbeiten einbauen.

1

BEKENNTNIS ZUR PRODUKTIVEN STADT!

Räumliche Herausforderung
ZUKUNFTSVERTRÄGLICHKEIT PRODUKTIVER STANDORTE

Leitidee
INNOVATION, WIRTSCHAFTLICHKEIT UND REGIONALITÄT
PRODUKTIVER STANDORTE GEZIELT FÖRDERN

2

DIE „BEQUEMSTE“ MOBILITÄTSFORM STRUKTURIERT DEN RAUM - NUTZEN WIR DAS!

Räumliche Herausforderung
DOMINANZ DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS

Leitidee
GLEICH VIEL RAUM FÜR „ALLE“

3

QUALITATIVES WOHNEN & LEBEN

Räumliche Herausforderung
MANGELNDE LEBENSQUALITÄT DURCH INDUSTRIEEINFLÜSSE & MOBILITÄTSDEFIZITE

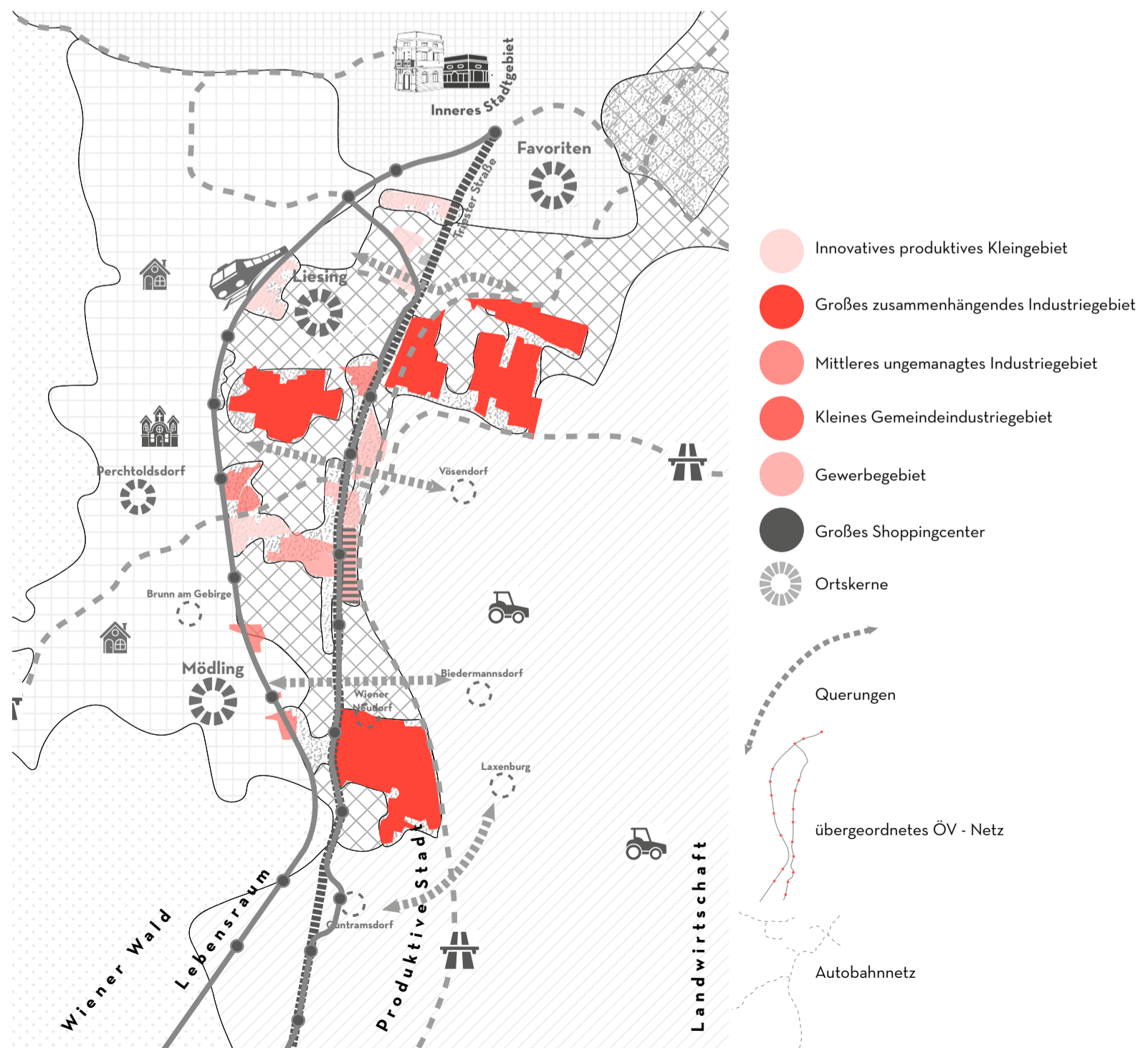
Leitidee
LEBENSQUALITÄT STEIGERN ÜBER: INTELLIGENTE ANPASSUNG AN INDUSTRIE, INNOVATIVEN MOBILITÄTSMIX & VERBESSERTE FREIRÄUME

RÄUMLICHE STRUKTUR

Die Strukturkarte soll unsere 3 Thesen verdeutlichen und verräumlichen. Unser Hauptfokus liegt auf den Industrie & Gewerbegebiete die raum bestimmend entlang der Triester Straße sind. Diese wurden typisiert um in weiterer Folge genauere und spezifischere Aussagen treffen zu können.

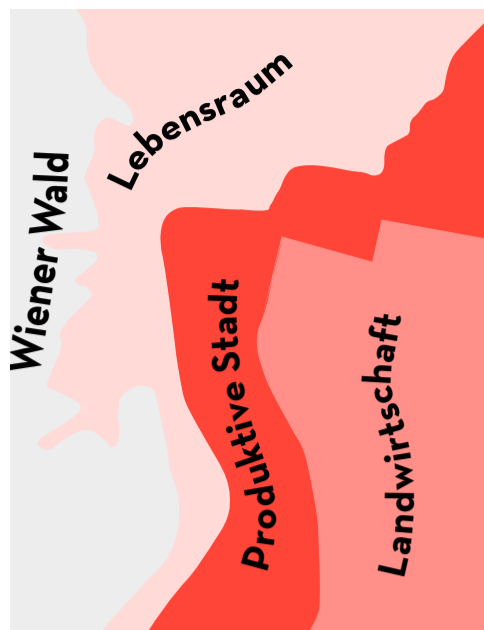
Desweiteren haben wir uns der Verkehrsstruktur des Gebiets gewidmet. Wie sich auf der Strukturkarte erkennen lassen, prägen Hochrangige Nord - Süd Verbindungen das Gebiet. Insbesondere die Südbahn fungiert hierbei als „Raumteiler“ und grenzt den Produktiven Layer östlich ab. Auch die Südbahn ist Raumbestimmend. Mit der Badner Bahn liegt direkt an der Triesterstraße eine hochwertige ÖV-Verbindung. Die Ost-West Verbindungen werden teilweise von Bussen abgedeckt. Hauptsächlich dominiert jedoch der MIV.

Innerhalb des Produktiven Layers sind die Wohngebiete sehr heterogen. EFH-Siedlungen wechseln sich mit Zeilen und Hofbauten ab. Konfliktpotential kann im Grenzbereich zwischen Wohn- und Industrienutzung entstehen.

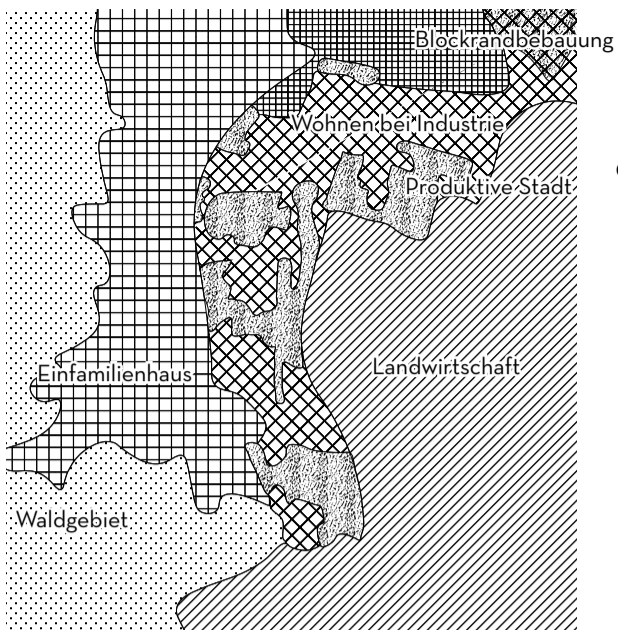


ANALYSE

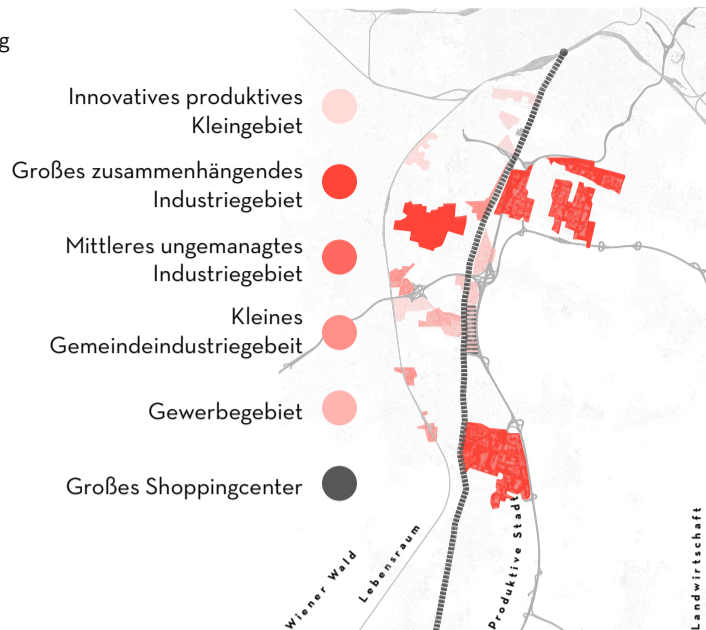
BURGER-MODELL



RAUMTYPEN



INDUSTRIE & GEWERBETYPEN



HERAUSFORDERUNGEN



INDUSTRIEQUARTIERE ALS STÄDTEBAULICHE UNORTE
ZUKUNFTSVERTRÄGLICHKEIT VON ALTEM GEWERBE
KONKURRENZFÄHIGKEIT IN EINER GLOBALISIERTEN WELT



FLÄCHENVERBRAUCH DURCH MIV
CO₂-EMISSIONEN DURCH MIV
MANGELNDE ANBINDUNG DURCH NACHHALTIGE MODI



STEIGENDE MIETPREISE
MANGELNDE LEBENSQUALITÄT
NICHT NACHHALTIGE BAUWEISEN

ABLEITUNG DES KONZEPTS

HERAUSFORDERUNGEN



+

TRENDS



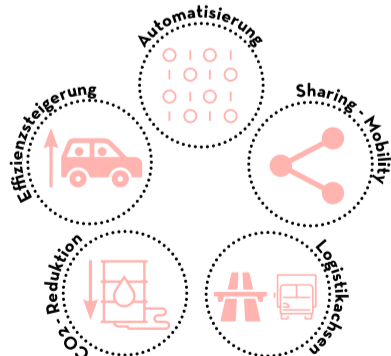
„Vorausschauender Erhalt und Förderung von bereits etablierten Betrieben und Strukturen wie z.B. Standort Liesing & IZ NÖ SÜD unter Berücksichtigung ihrer Umgebung.“

Umnutzung und Entwicklung von obsoleten sowie von Leerstand bedrohten Betriebsflächen hin zu durchmischten urbanen Quartieren in denen sich alle Funktionen des wirtschaftlichen und alltäglichen Leben widerspiegeln (Arbeit, Wohnen, Produktion, Freizeit, Nahversorgung ect).“

ZIELE



+

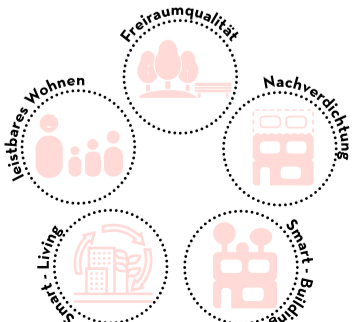


„Die MIV-Zentrierung des Gebiets seit dem 20. Jh. bedingt viele Nachteile für die Bevölkerung aber auch für die Umwelt. Ein wichtiges Ziel ist es daher, die momentane Überdominanz des MIV durch neue und innovative Modi zu ergänzen und langfristig weitgehend zu ersetzen. Dabei kann es sich um aktiv gemanagte automatisierte Mobilität, aber auch schnelle und einfach umzusetzende Maßnahmen wie Radschnellwege handeln.“

Das Endergebnis soll in jedem Fall Platz- und Ressourcenschonender sein als der Status Quo.“

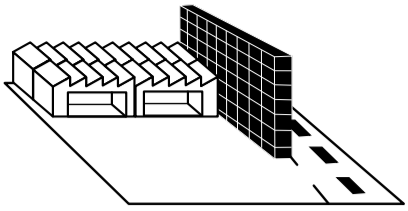


+



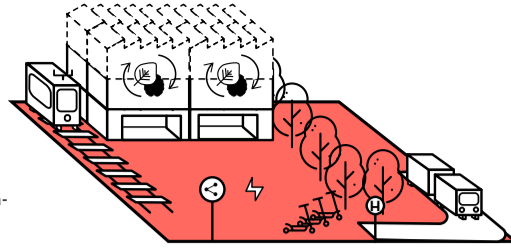
„Mit der Attraktivierung von Wohngebieten und gezielter Nutzungsmischung bzw. -trennung sollen die Lebensqualität für die bestehende und künftige Bevölkerung erhöht werden und ergänzt gleichzeitig die Maßnahmen aus den beiden anderen Thesen um unter anderem lange Pendelstrecken zu verringern. Bedingungen dafür sind neben einer Verdichtung und belebten EG-Zonen auch eine angemessene Anbindung, besonders bezüglich des öffentlichen Verkehrs.“





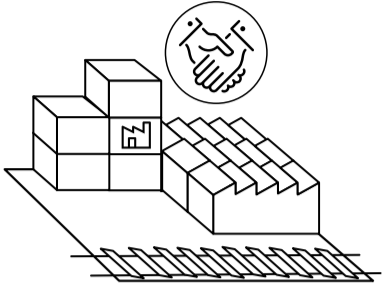
Das Industriegebiet Brunn am Gebirge sowie Teile des Industriegebiets Inzersdorf sind flächenintensiv und haben keinen ganzheitlichen Außenauftritt. Kfz-orientierte Betriebe und Baugewerbe sind prägende Elemente. Nur vereinzelt ist innovative Produktion anzutreffen. Die Anbindung ist relativ hochwertig. Schienenanschlüsse sind vereinzelt verfügbar. Das Durchmischungspotenzial hängt von dem zukünftigen Branchenmix ab.

MITTLERES UNGEMANAGTES INDUSTRIEGEBIET



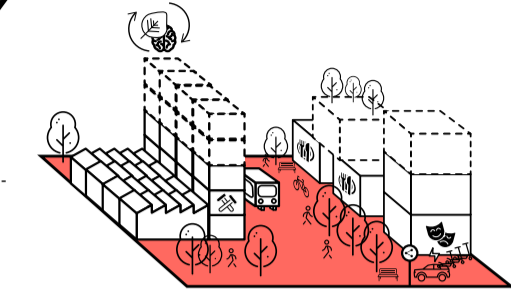
GETRENNTES PRODUKTIONSGBIET

Zum Teil ist bei großen Industriegebieten kein lebendiger Fringe möglich bzw. sinnvoll. Auch bei mittleren ungemanagten Industriegebieten, wie beim Industriegebiet Brunn am Gebirge, ist ein reiner Fokus auf die Produktion die bessere Lösung. Es wird insbesondere ein Fokus auf das Gebietsmanagement und Nachverdichtung in Form von vertikaler Produktion gelegt. Außerdem wird der Schienengüterverkehr verstärkt und die gebietsinterne Mobilität nachhaltiger gestaltet.



ALTERNATIVE TRANSFORMATION WENN FRINGE NICHT MÖGLICH

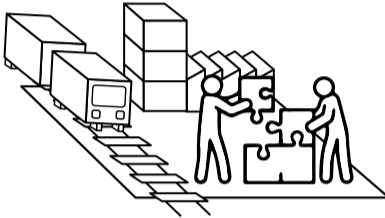
Das IZ NÖ Süd, das Industriegebiet Liesing sowie der Großgrünmarkt Inzersdorf sind großflächige gemeinsam gemanagte Industrie- bzw. Gewerbegebiete. Sie folgen einer innerer Logik, sind meist an höherangige Straßen sowie an das Schienennetz angebunden. Die Produktions-, Lager- sowie Logistikhallen brauchen ausreichend Platz und Funktionsdurchmischungen würde sich destruktiv auf den Standort auswirken.



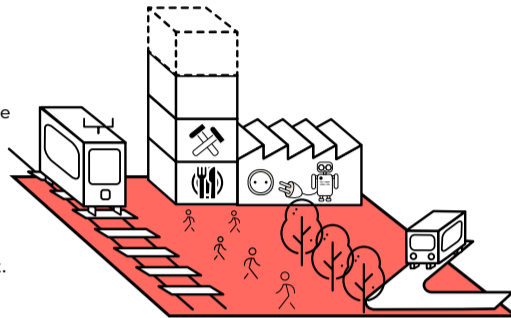
GETRENNTES PRODUKTIONSGBIET MIT LEBENDIGEM FRINGE

Die große zusammenhängende Industriegebiete müssen vor destruktiver Durchmischung geschützt werden. Jedoch kann mit gezielter gemischter Nutzung am Rand (Fringe) zwischen Wohn- und Industriezonen Synergieeffekte erzielt werden. Der Fringe ist gezielt verdichtet und beherbergt Gastronomie- und Aufenthaltsflächen, sowie zentrenbildende Mobilitätsknoten. Dahinter können Industriebetriebe flexibel produzieren.

GROSSES ZSM.HÄNGENDES INDUSTRIEGEBIET



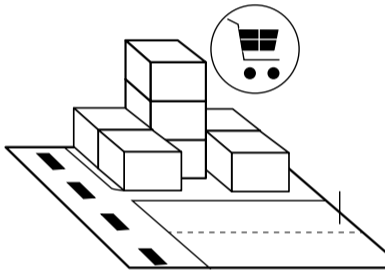
Insbesondere an der Südbahn haben die Gemeinden Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf und Mödling kleine Industrie- bzw. Gewerbegebiete gewidmet. Diese grenzen direkt an Einfamilienhäuser. Teilweise ist eine S-bahn Station am Gebiet. Manchmal sind auch Schienengüterverkehrsanschlüsse sind vorzufinden (Mödling). Es gibt vereinzelt innovative Betriebe, jedoch ist der Branchenmix zumeist Kfz-zentriert. Das Industriegebiet Neu Erlaa weist ähnliche Eigenschaften auf wie die an an der Südbahn gelegenen Gebiet. Die Verträglichkeit mit der Umgebung ist bereits jetzt angemessen.



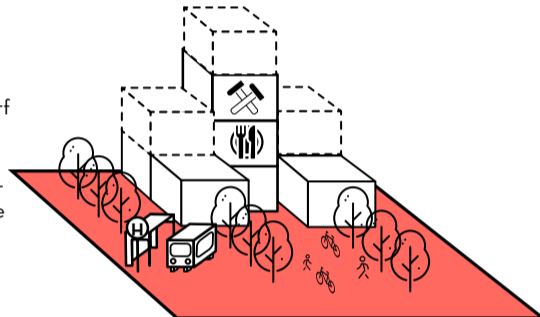
DURCHMISCHTES PRODUKTIONSGBIET

Die kleinen Gemeindeindustrieregionen sind bereits in Wohngebiete eingebettet und haben ein hohes Durchmischungspotenzial. Die durchmischten Produktionsgebieten haben eine Zentrenfunktion und vereinen Produktions-, Handwerks-, Kultur- sowie Freizeinutzung. Desweiteren wird die Südbahn bindung verstärkt genutzt.

KLEINES GEMEINDEINDUSTRIEGEBIET



Direkt an der Triester Straße von Vösendorf bis Wiener Neudorf liegen mehrere Gewerbegebiete: Das Marktviertel Vösendorf, Der SCS Park sowie das Gewerbegebiet Brunn am Gebirge. Sie sind geprägt von Einzelhandel mit großer Verkaufsfläche, und fast ausschließlich nur mit dem MIV erreichbar. Diese Art des Verkaufs entspricht nicht dem Trend von kleineren Botiquen und Online-Zulieferung. Für die großflächig versiegelten Zonen stellt sich die Zukunftsfrage.

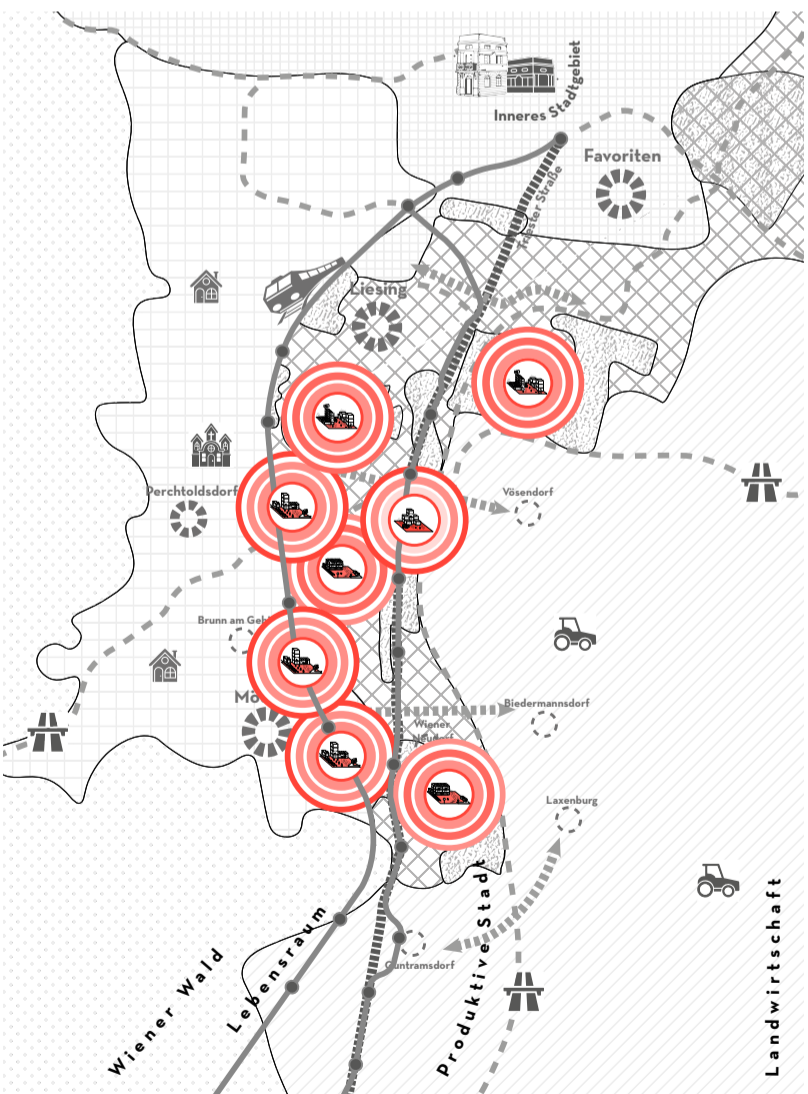


DURCHMISCHTES WOHNQUARTIER

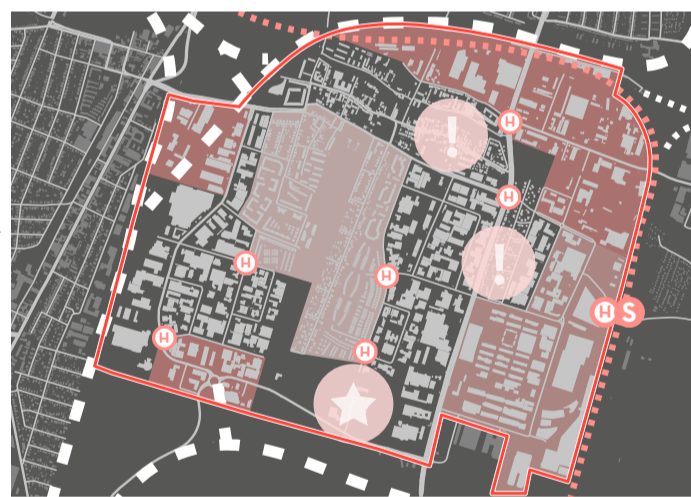
Die jetzigen Gewerbegebiete haben das höchste Durchmischungspotenzial und sollen in Zukunft zu durchmischten Wohnquartieren werden. Es besteht die Möglichkeit für radikale Transformation. Die Wohnnutzung soll überwiegen, jedoch wird es auch Kultur & Freizeitangebote geben. Emissionsarmes Handwerk wird ebenfalls in den Quartieren unterstützt.

GEWERBEGBIET

LEITBILD



LEITPROJEKT INZERSDORF



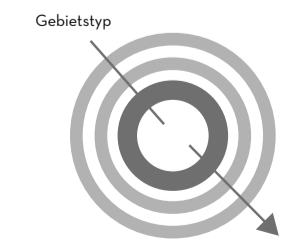
STRUKTUR INZERSDORF



LEITBILD INZERSDORF

- H** Bushaltestelle
- B** Badner Lokalbahn
- S** S - Bahn
- ☆ Freiraumpotenzial
- ! unattraktiver Wohnraum
- erhaltenswertes Gewerbe- & Industriegebiet
- nicht zukunftsfähiges Gewerbe- & Industriegebiet
- 🏠 Standortmanagement
- 🚆 Schienenverkehr nutzbar machen
- 🏢 Aufstockung von Wohngebäuden
- H** Bushaltestelle
- B** Badner Lokalbahn
- S** S-Bahn
- 🌿 Neuer Grün- oder Freiraum
- 🏢 Intelligente Transformation von Industriegebäuden
- 🏢 Aufstockung von Wohngebäuden
- ||| Fringe
- ||| Verbesserte Schienenverbindung
- ⋯ Schienennetz
- Grünraumverbindung
- Autobahnen (Bestand)

Auf der oberen Karte ist der Status Quo und seine Potenziale und Schwächen des Industrie- und Wohngebiets Inzersdorf zu sehen. Darauf aufbauend erarbeitete unsere Gruppe ein Leitbild mit verschiedensten Maßnahmen aus unserer Werkzeugkiste, basierend auf den wichtigsten Erkenntnissen unserer Analyse. Dazu gehören u.a. großflächige Nachverdichtung der Betriebsflächen, Trennung von Logistik und AnrainerInnenverkehr, Ausbau von Mobilitätsknoten, wie auch ein lebendiger Fringe. Äquivalent dazu wurden auch die Gebiete Vösendorf, Maria Enzersdorf und das IZ NÖ Süd bearbeitet.



[TRANSIT]ION

... BRINGT DAS VERBORGENE GESICHT DER TRIESTER STRASSE ZUM VORSCHIEIN

Tanja Dihanich | Anna Pribasnig | Sophie Strasser

„Think of a city and what comes to mind? Its streets. If a city's streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull.”

Jane Jacobs (1961)

ABSTRACT

Mit diesem Bericht werden wir Sie, liebe Leser und Leserinnen, auf die Entstehung des Entwicklungskonzept "[Transit]ion" mitnehmen und Ihnen einen kleinen Einblick geben.

Dieses Zitat von Jane Jacobs verdeutlicht die Bedeutung von Straßenräumen und hat auch im 21. Jahrhundert nicht an Relevanz verloren. Der Straßenraum umfasst einen großen Teil des täglich genutzten öffentlichen Raums und prägt die Wahrnehmung einer Stadt.

Die Triester Straße wird seit vielen Jahren als hoffnungsloser Planungsraum eingestuft. Heute wenden sich die Menschen von der Straße, die von den negativen Wirkungen des hohen Verkehrsaufkommens des MIVs beeinträchtigt werden, ab. Deshalb haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, das verborgene Gesicht wieder zum Vorschein zu bringen. Die Menschen sollen nicht die Straße meiden, sondern sich gerne dort aufhalten.

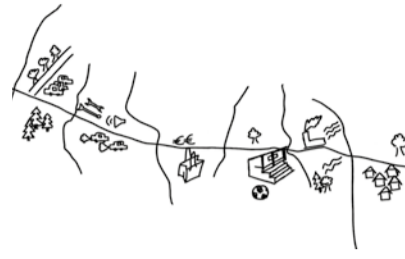
Zum besseren Verständnis haben wir den heterogenen Raum in Abschnitte sogenannte „Gesichter“ unterteilt. Diese wurden Stück für Stück genauer unter die Lupe genommen und analysiert.

Dabei sind wir auf eine vielfältige Anzahl von Potentialen in dem Raum gestoßen - doch oftmals verstecken sie sich. Aus diesem Grund haben wir den Fokus auf die 1. und 2. Reihe gelegt. Der Straßenraum wird neu gestaltet. Alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen sollen sich sicher und bequem fortbewegen können. Die Straße ist ein urbaner Raum, wo Menschen in Kontakt treten und sich austauschen können. Ebenso ein großes Anliegen den Raum grüner, nachhaltiger und klimafit zu gestalten. Grundlagen für die folgenden Überlegungen bilden die drei Entwicklungsziele: Deanonymisierung, Multimodalität und Grüne Lunge.

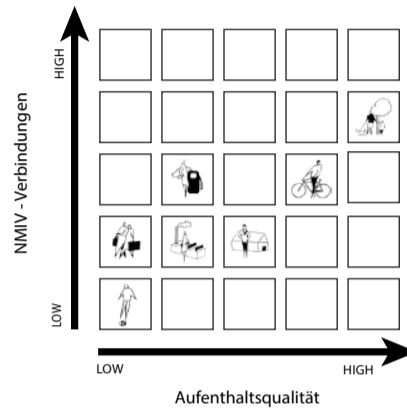
RÄUMLICHE THESEN

DAS LEBEN DER TRIESTER STRASSE FINDET HINTER DEN LÄRMSCHUTZWÄNDEN STATT!

Die „Lärmschutzwände“ sind selten tatsächliche Wände, sondern oft eher schmale Gehwege, hohe Häuser ohne Erdgeschoßzone oder MIV-zentrierte Nutzungen, die die 1.Reihe von der 2.Reihe dahinter trennt. Die 2. Reihe kann wortwörtlich hinter der Triester Straße - z.B. eine Parallelstraße - liegen, aber auch größere Radien haben und mehrere Stadtbausteine umfassen. Beide Reihen beinhalten eine Vielzahl von Potentialen, die der 1.Reihe sind jedoch oft durch die negative Wirkung der stark befahrenen Straße beeinträchtigt. Das tatsächliche „Leben der Triester Straße“ findet somit eher in der 2.Reihe - hinter den „Lärmschutzwänden“- statt. In den kleinen Ecken und Kanten versteckt, birgt das Hinterland der Straße eine Varietät an Qualitäten, die nur darauf warten gesehen zu werden!

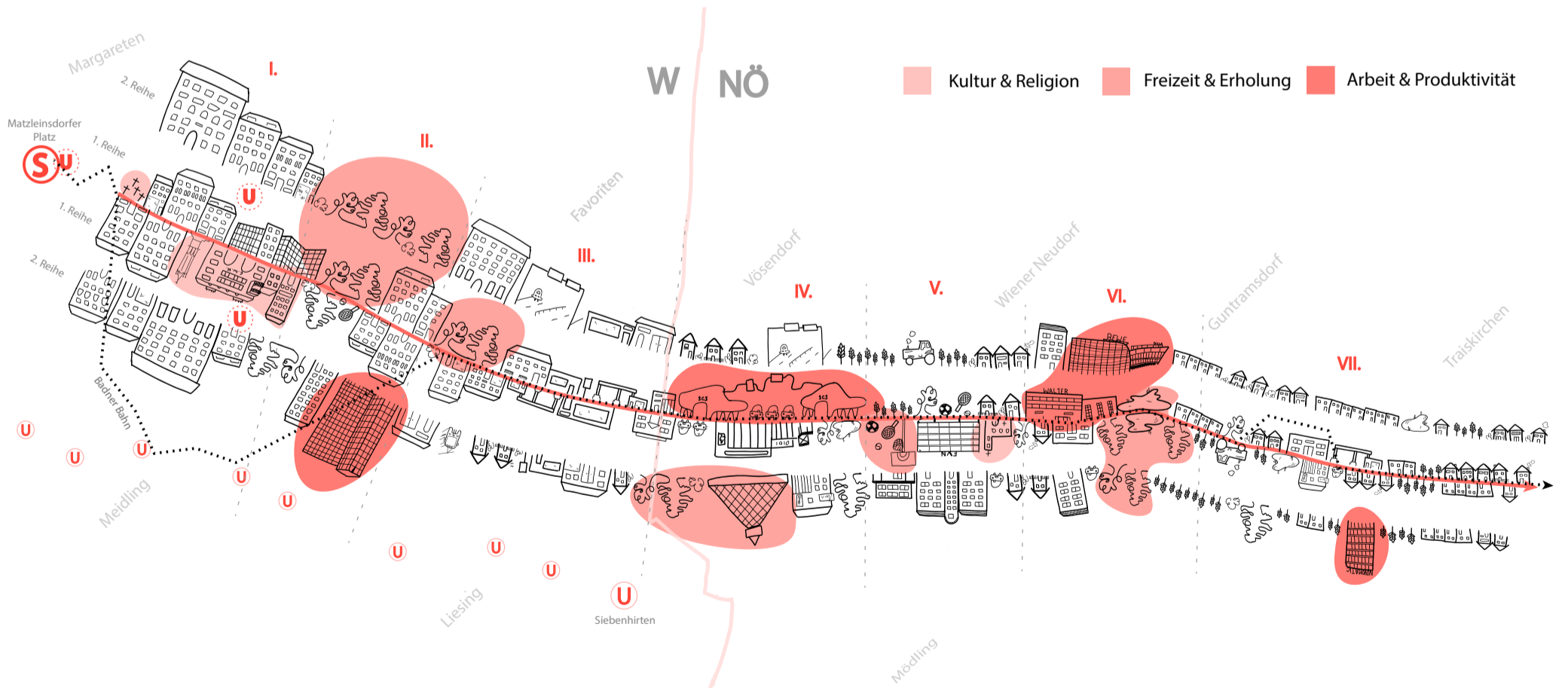


- I. (Ver) Lust
- II. Work- Life- Balance
- III. Antriebslos
- IV. Konsumrausch
- V. Abseits
- VI. Gestrandet im IZ
- VII. Echt Lax!



Für ein besseres Raumverständnis haben wir die Triester Straße in sieben verschiedene Abschnitte unterteilt. Die sieben **GESICHTER** der B17. Jedes Gesicht wird mithilfe eines Menschleins dargestellt. Weiters haben wir eine Wahrnehmungsmatrix erstellt, die uns dabei geholfen hat, die sieben Abschnitte basierend auf ihren Qualitäten einzuordnen. Dies ermöglichte einen ersten Überblick, welcher der Abschnitte am meisten Veränderung benötigt und welcher vielleicht nur wenige Änderungen braucht.

RÄUMLICHE STRUKTUR



DIE ERSTE UND ZWEITE REIHE

Aus der räumlichen These hat sich die Strukturkarte entwickelt, die die prinzipiellen Bausteine des Untersuchungsgebiets darstellen soll, sowie ihre Beziehungen zueinander. Es wird sowohl die erste, als auch die zweite Reihe gleichwertig dargestellt, da sie beide eine Auswirkung auf die Straße haben und dadurch keine Priorisierung stattfinden soll.

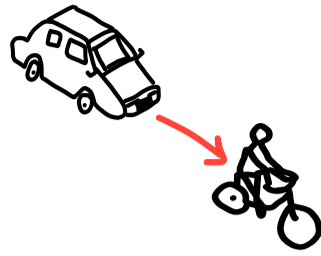
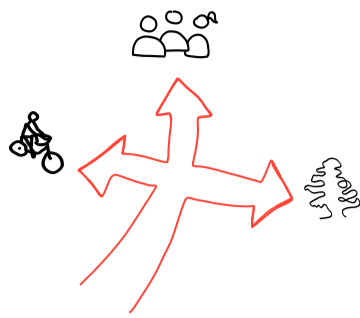
ARTEN VON HAUPTIDENTITÄTSPUNKTEN

1. Kultur & Religion: An der Triester Straße gibt es einige Angebote, die die kulturelle Vielfalt fördern und auch religiösen Charakter haben.
2. Freizeit & Erholung: Entlang der Radialstraße befinden sich eine große Anzahl an Grünräumen, aber auch anderen Freizeiteinrichtungen wie z.B. Veranstaltungshallen oder Sportangebote.
3. Arbeit & Produktivität: Sowohl Gewerbe, als auch Industrie und Bürohäuser sind entlang der Straße angesiedelt. Diese machen nicht nur einen großen Teil ihres Charakters aus, sondern sind auch zentral für die Bevölkerung - ob als Arbeits- oder Einkaufsplatz.

DIE 7 GESICHTER

Durch die Kennzeichnung der 7 Gesichter sollen die identitären Merkmale sichtbar gemacht werden, die den jeweiligen Abschnitt auszeichnen und damit zu dem besonderen Gesicht machen, das es ist. Trotzdem muss die Straße auch zusammenhängend betrachtet werden - wie sieben Mitglieder derselben Familie. Daher bezieht sich auch das folgende Konzept ganzheitlich auf die B17 ohne die individuellen Herausforderungen und Chancen zu vergessen.

HERAUSFORDERUNGEN



Der demographische Wandel müsste auch unser Denken wandeln.
- Helmut Glaßl



DIE TRIESTER STRASSE VERÄNDERT SICH

Die Triester Straße hat eine lange Vergangenheit. Von dem Weg zur königlichen Ruhe-Residenz in Laxenburg, zum Ort von sozialem Wohnbau und Stadterweiterung bis zur MIV-Betonwüste und schließlich Klimaresilienz-Vorzeigeprojekten wie der Biotop-City. Die Planungen der letzten Jahrzehnte widmeten sich vor allem der verbesserten Verbindungsqualität (z.B. A2-Autobahn, BadnerBahn) und der erhöhten Produktivität (z.B. SCS, IZ Süd). Diese Trends sollen aufgenommen und verstärkt werden. Noch mehr Klimaresilienz - nicht nur im Wohnbau, sondern auch direkt auf der Straße! Noch mehr Produktivität - durch ein verbessertes Sozialsystem der Menschen wird deren psychische Gesundheit gesichert und ein produktiveres und glücklicheres Leben ermöglicht! Noch mehr Verbindungsqualität - nicht nur für den MIV, sondern für alle Mobilitätsformen!

MOBILITÄT VERÄNDERT SICH

Es wird prognostiziert, dass das Auto einen immer verschwindend geringeren Teil im Netz der Mobilitäten spielen wird - auf der Triester Straße dominiert der Motorisierte Individualverkehr jedoch noch immer deutlich. Wenn man sich vom Auto als Primärtransportmittel abwendet will, spielt vor allem die vermehrte Vernetztheit („Seamless Mobility“) eine große Rolle, sowie die Möglichkeiten der Nutzung diverser Mobilitätsformen. Vor allem Sharing-Möglichkeiten bieten sich im Umfeld von dichter Stadt an. Das Wegfallen der MIV-geprägten Infrastruktur, die heute einen großen Teil des öffentlichen Raumes einnimmt, wird in Zukunft „Third Places“ entstehen lassen - als Freiräume, die die Mittelpunkte des öffentlichen Lebens sein könnten und den Möglichkeit für die Nutzung anderer Mobilitäts- und Aufenthaltsformen Raum geben (zukunftsInstitut, 2020).

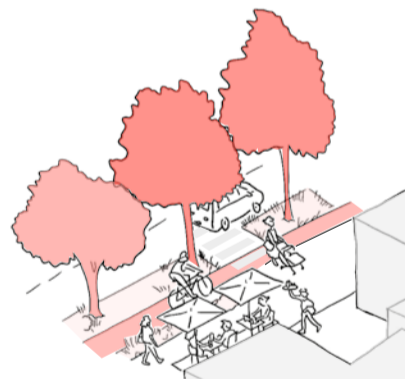
DAS LEBEN MITEINANDER VERÄNDERT SICH

Im Jahr 2080 werden in Österreich rund 10 Millionen Menschen wohnen. Auch in Liesing, Favoriten und dem Bezirk Mödling steigt die Bevölkerung von Jahr zu Jahr. Ein großer Teil davon sind Zuzüge von anderen Ländern, da die Geburtenrate in Österreich stetig sinkt. Zudem werden Menschen tendenziell immer älter, was zu einer Überalterung führt (vgl. Ayaz, 2020). Das bedeutet auch: Die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung verändert sich. Es werden beispielsweise vermehrt Mobilitätslösungen benötigt, die nicht oder weniger mobile Personen ebenfalls nutzen können und es müssen kürzere Wege entstehen (Black Rock, 2018). Urbanisierung und Überalterung führen zudem zur Vereinsamung und Anonymisierung der Bevölkerung, da es an Kommunikationsräumen fehlt. Besonders Personen mit geringem Support-System (z.B. Alte, Alleinerziehende) belastet dies sehr und auch Zugewogene finden schwerer Anschluss.

DAS KLIMA VERÄNDERT SICH

Starkregenfälle, Dürreperioden und Hitzewellen führen uns bereits heute die Folgen des Klimawandels vor Augen. Sie zählen zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts und haben weitreichende Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung - sowohl auf dem Land, als auch in den Städten. Umso wichtiger ist es die Triester Straße klimafit für die Zukunft zu gestalten. Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs, nachhaltige Gestaltung des Straßenraumes, sowie die kleinklimatische Aufwertung der Umgebung dürfen nicht nur „mitgedacht“ werden, sondern MÜSSEN Priorität sein! Sustainable Development Goals, das Klimabündnis NÖ, das wiener STEP 2025, der Urban-Heat-Island-Strategieplan, InKA oder das Klimaschutzprogramm Wien helfen niemandem etwas, wenn die Ideen in der Schublade verstauben. Sie müssen umgesetzt werden - am Besten auf einen der historisch wichtigsten Straßen Wiens!

ABLEITUNG DES KONZEPTS



GRÜNE LUNGE

2020 wurde Wien als die grünste Stadt ausgezeichnet. Das soll auch an der Triester Straße, die quasi wie eine Ortseinfahrt in die Stadt Wien ist, abgebildet werden. Im selben Atemzug soll so der Versiegelung entgegengewirkt und diese verringert werden.

Den Schwerpunkt bilden grüne Verbindungen, Kleinklimatische und Soziale Aufwertung. Zum Erhalt und Ausbau ist dabei die Vernetzung durch Grünkorridore zentral - sowohl neben, als auch über die Triester Straße. Dazu tragen in erster Linie kleinflächige bzw. lineare Freiraumelemente bei. Sie sind einerseits landschaftlich prägend in ihrer Gestaltungsfunktion und weisen andererseits ökologische Funktionen auf. Die Naturräume und Grünräume in der Stadt und im Umland tragen zur Lebensqualität und kleinklimatischen Aufwertung bei. Gerade im Sommer können begrünte Straßenräume zu einer Reduktion der Hitze führen und den Aufenthalt im Freiraum angenehm gestalten.

DEANONYMISIERUNG

Mit dem Aufbrechen der ersten Reihe an bestimmten Stellen, soll die zweite Reihe mit ihren Qualitäten mehr Aufmerksamkeit bekommen. Die Straße soll wieder lebendig werden durch belebte Erdgeschoßzonen, ein Netz an Freiräumen und die Schaffung von qualitativ hochwertigen Treffpunkten. Somit sollen der Triester Straße neben der Verkehrsfunktion auch andere Funktionen zugeschrieben werden.

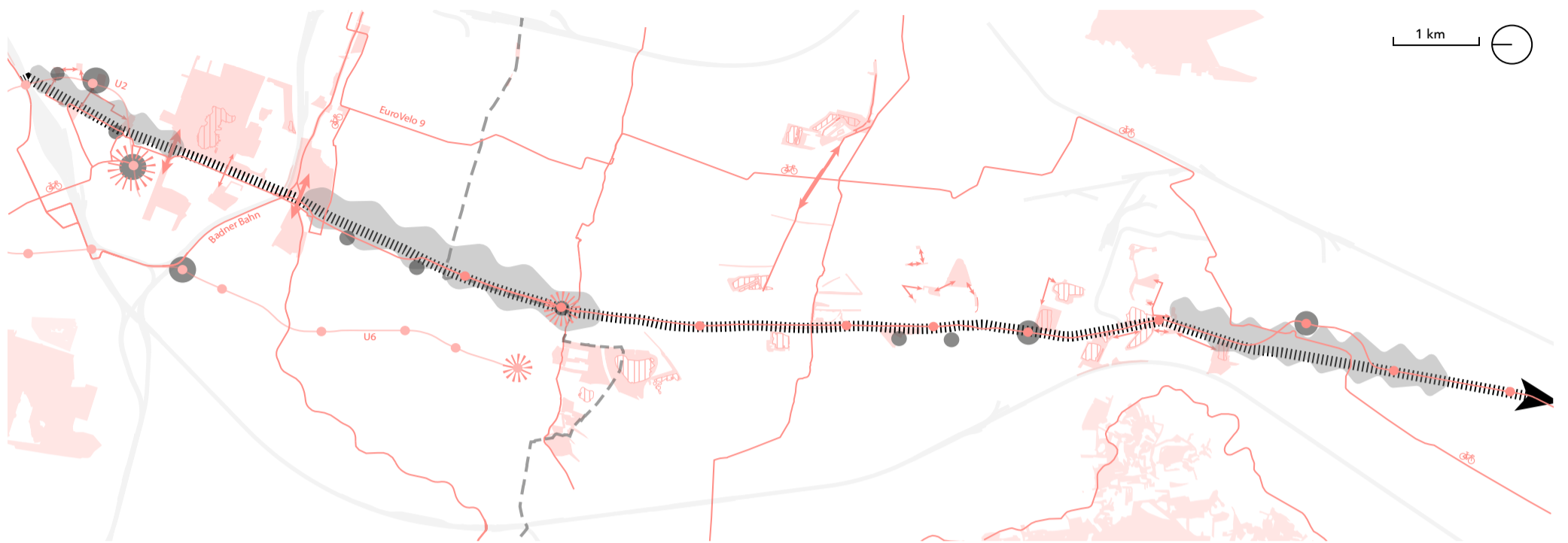
Die neu geschaffenen Treffpunkte sollen auf verschiedene Art und Weise genutzt werden, je nachdem was erforderlich ist. Es sollen Aufenthaltsräume für PendlerInnen/Durchreisende, die ihre Wartezeit gerne dort verbringen, Arbeitende, die ihre Mittagspause genießen und BewohnerInnen, die ihre Freizeit verbringen können, geschaffen werden. Durch eine Reduktion des NMIVs soll es zu einer Deanonymisierung kommen, indem die Straße dadurch belebter wird und immer mehr Menschen hinter ihren Masken (in dem Fall dem Auto) hervorkommen.

MULTIMODALITÄT

Unter Multimodalität versteht man die flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, zu einem bestimmten Zeitpunkt.

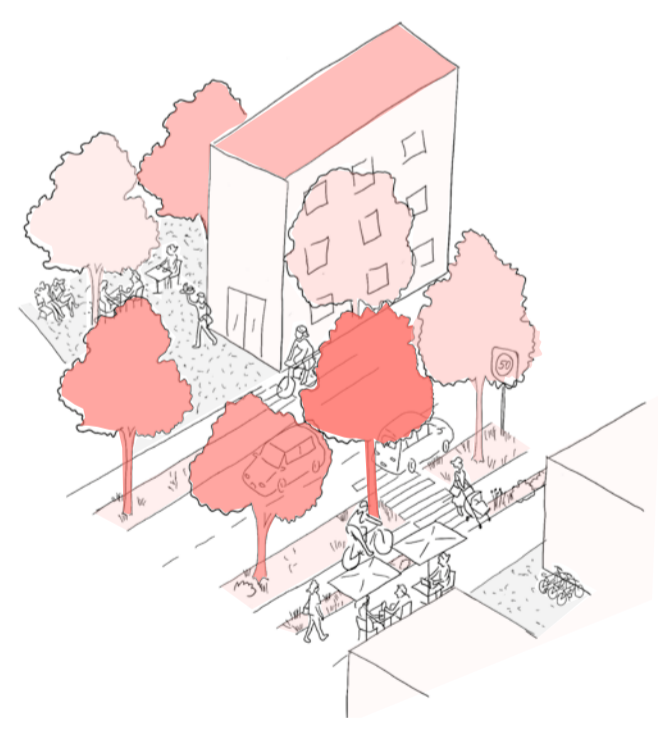
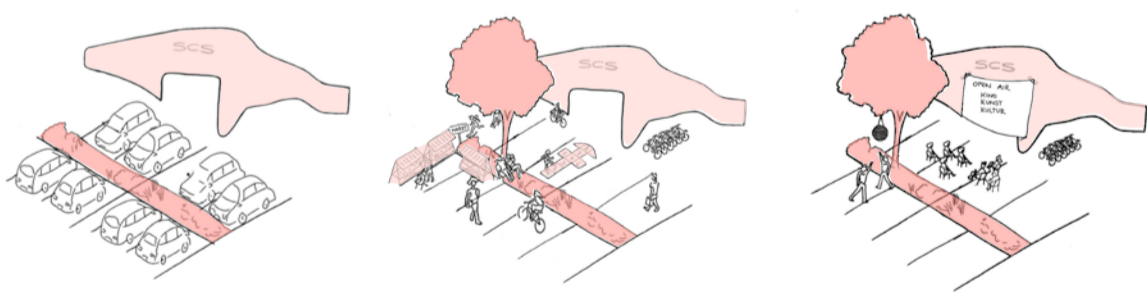
In dem Raum Triester Straße sollen Anreize für multimodale Mobilität geschaffen werden. In Form von Mobility Hubs, der Priorisierung von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen und der Reduktion des Fahrzeugaufkommens durch die Straßentransformation.

Beginnend mit einem konsequenten Ausbau der Haltestellen zu multimodalen Mobilitätsknoten („Mobility Hubs“), die mit einer attraktiven Hardware ausgestattet sind. Um die Mobilität an der Triester Straße zukunftsfähig zu gestalten, bedarf es an einer Integration von modernen Mobilitätsformen, ebenso wie das Integrieren des Nicht-Motorisierten Individualverkehrs in dem Raum sowie in den Alltag der Menschen. Ein Wandel zu der nachhaltigen, zukunftsfähigen Mobilität wird sich nicht nur positiv auf den Raum der Triester Straße auswirken, sondern auch auf die Umwelt und das lokale Klima.



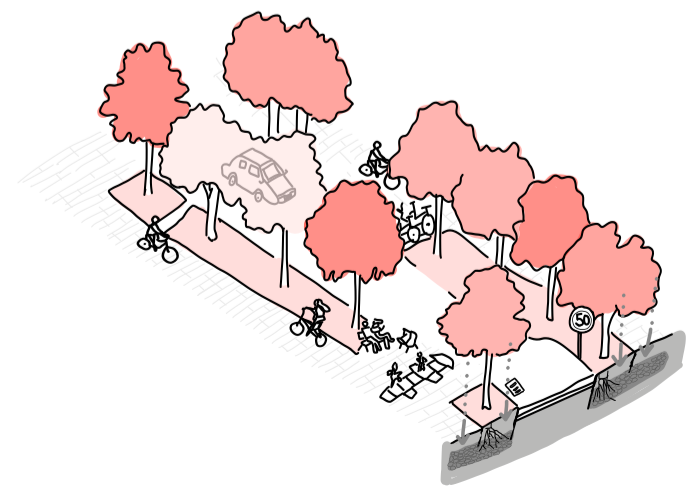
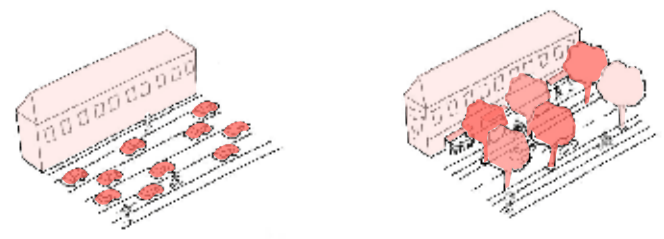
LÄRMSCHUTZWÄNDE DURCHBRECHEN

Mit diesem Leitprojekt wollen wir ein soziales, gemeinschaftliches Miteinander in der ersten und zweiten Reihe der Triester Straße schaffen. Durch neue, attraktivierte Begegnungsorte, das Um- und Zwischen-nutzen von vernachlässigten Räumen, partizipative Prozesse und das Beleben von EG-Zonen wird der Straßenraum lebendiger und urbaner. Die Triester Straße als Lebensraum und nicht als Transitraum!



EINE STRASSE FÜR ALLE

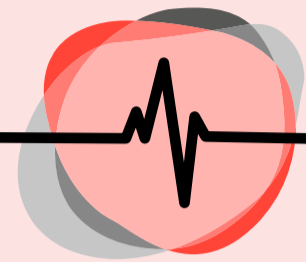
Mit diesem Leitprojekt wird die B17 eine Straßentransformation durchleben. Durch Fahrbahnreduktion, neues Tempolimit und bessere Fuß- und Radinfrastruktur wird der MIV reduziert. Weiters wird durch das Schwammstadt-Prinzip, Grünraumverbindungen und der Verringerung der Versiegelung ein kleinklimatische Aufwertung stattfinden. Eine Straße, die für alle Verkehrsteilnehmer*innen attraktiv und sicher ist!



TRIESTER STRASSE

IMPULS DER ZEIT

EIN ENTWICKLUNGSKONZEPT



**Katharina-Elena Bogensperger | Ingmar Hutter
Jakob Schwaiger | Maria-Barbara Ziegler**

„Die Straße und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt“

Jane Jacobs (1961)

ABSTRACT

Die Triester Straße ist eine der wichtigen Ein- bzw. Ausfallstraßen Wiens. Sie ist das Erste oder Letzte was man von der Stadt wahrnimmt und bezieht dadurch die Position eines „Eingangstors der Stadt“. Als Radialstraße nimmt sie jeher eine wichtige Rolle in der Geschichte der Stadt Wien ein, nämlich die der bedeutendsten Verbindung in den Südraum. Aufgrund des anwachsenden Autoverkehrs seit dem 20. Jahrhundert hat sich ihre Funktion und ihre räumlichen Qualitäten stark verändert. So ist heute der Verkehrsraum, in erster Linie der des motorisierten Individualverkehrs (MIV) die vorherrschende Dominante. Nicht nur die Straße selbst, sondern ebenso die Nutzungen an der Straße, haben sich dieser Dominanz gefügt. Aufgrund dieses prägenden Faktors und die dadurch resultierende Barrierewirkung ist die Lebens- und Aufenthaltsqualität für jene, die sich nicht mit dem Auto auf der Straße fortbewegen, sehr gering.

Doch auch wenn der Straßenraum der Triester Straße fast nahezu auf eine Nutzung beschränkt ist, zeigt die Umgebung dieses Straßenraumes heterogene Strukturen und Funktionen. Verschiedene Strukturen, von historisch geprägten Wohnstrukturen bis hin zu neu entstandene städtische Wohnformen und einer hohe Anzahl an Einfamilienhäusern sind im Umfeld der Triester Straße vorzufinde. Zusätzlich prägen Erholungsgebiete und Gewerbe- und Industrieflächen den Raum.

Insbesondere Städte stehen, wie Prognosen zeigen vor großen Herausforderungen, wodurch der wachsende Ballungsraum Wien Räume braucht, um diesem Druck standhalten können. Ziel dieses Entwicklungskonzeptes ist es daher, die Triester Straße als Impulsträgerin zu nutzen, die ihre Räume und die ihrer Umgebung vernetzen und somit gemeinsam auf diesen Druck nachhaltig reagiert werden kann.

RÄUMLICHE STRUKTUR

EINLEITUNG

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

HETEROGENE STRUKTUREN

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

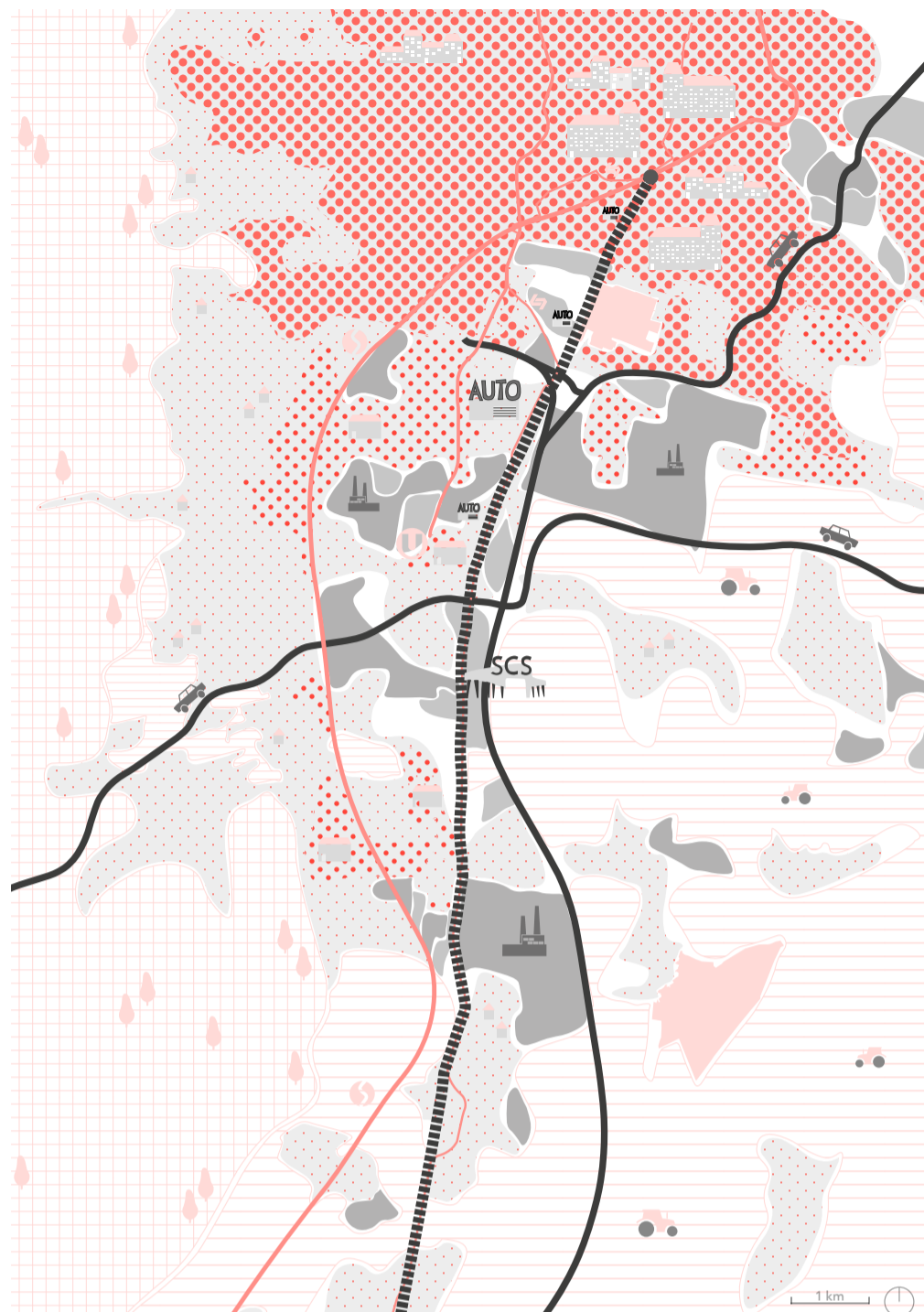
Im 23. Wiener Gemeindebezirk ist neben Zeilenbauten eine hohe Anzahl an Einfamilienhäusern auffallend. Bis über die niederösterreichische Grenze hinaus wird hier der „Traum des Eigenheimes“ deutlich. Abgezäunte Gärten und ein eigenes Auto vor der Tür bringen die Bedeutung der Privatsphäre für Bewohner*innen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

nutzbarer Fläche je Einwohner*in, differenzieren sich hierbei die Ansprüche an den öffentlichen Raum im Gegensatz zum städtisch geprägten Gebiet stark. Fehlende Frequenz ist hier die Folge, erkennbar an dem vielen Leerstand der mittlerweile schon fast ein Charakteristika dieser heterogenen Umgebung wurde.

Weitere auffallende Strukturen sind ausgedehnte Gewerbe- und Industrieflächen. Um wenige zu nennen ist besonders das Industriezentrum Niederösterreich Süd erwähnenswert. Der Gewerbepark zählt mit 280 Hektar Fläche zu einem der Führendsten in ganz Europa (vgl. www.ecoplus.at/). Zu einem weiteren Identitätsmerkmal wurde auch die bekannte Shopping City Süd Westfield, deren Fläche mittlerweile die des ersten Wiener Gemeindebezirks gleicht. (vgl. noe.orf.at/stories/3101573)

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

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



RÄUMLICHE THESEN

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

DIE TRIESTER STRASSE WIRKT WIE EIN TUNNEL

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



„DIE RÄUME DER TRIESTER STRASSE WERDEN GEPRÄGT DURCH DIE DOMINANZ DES MIVS, DIE ZUKUNFTSORIENTIERTE ENTWICKLUNGEN KAUM ZULÄSST.“



HERAUSFORDERUNGEN

BEVÖLKERUNGSWACHSTUM

Die Bevölkerung wächst und benötigt neuen Wohnraum. Alleine in Favoriten wird bis 2075 mit einem Bevölkerungszuwachs von 62.000 Menschen gerechnet. Auf diesen klar voraussehbaren Wachstum der Bevölkerungszahlen muss mit neuen Wohnnutzungen und einer Attraktivierung der Raumstruktur, wie Frei- und Grünräume in zukünftigen Planungen reagiert werden.



MOBILITÄTSWENDE

Die Notwendigkeit der Mobilitätswende wird in zwei Punkten deutlich. Zum einen ist es hinsichtlich der Klimakrise unabdinglich Alternativen zum Auto, insbesondere Verbrennungsmotoren zu stärken. Des Weiteren hat der MIV eine enorme Auswirkung auf den öffentlichen Raum. Jede Straße, jeder Parkplatz und jede Kreuzung ist öffentlicher Raum, der so nur einem, nämlich dem Auto zur Verfügung steht.



KLIMAKRISE

Durch die Klimakrise besteht die Notwendigkeit, dass jede zukünftige Planung einen Schwerpunkt auf Klimaschutz und Klimaanpassung setzt. Folgt keine Trendumkehr, werden es laut ZAMG bis zum Jahr 2100 5 Grad Celsius mehr sein (vgl. umweltbundesamt.at). Es ist zu erwarten, dass heißere und trockenere Sommer mit etwa doppelt so vielen Hitzetagen auf uns zukommt. Zusätzlich muss mit einer höheren Frequenz an Extremwetterereignisse gerechnet werden.



IMPULSRÄUME

Wichtig sind die Impulsräume im Gebiet rund um die Triester Straße. Diese sind Entwicklungsgebiete, die bereits fertiggestellt sind, gerade entstehen oder in Planung sind. Auch Brachflächen, die ein hohes Potential für zukünftige Planungen bringen, gelten als Impulsraum.

Diese Entwicklungsgebiete gehen vermehrt auf die beschriebenen Herausforderungen ein. Die *Biotope City* reagiert unter anderem auf die Klimakrise in Form von Green Building und Regenwassermanagement.

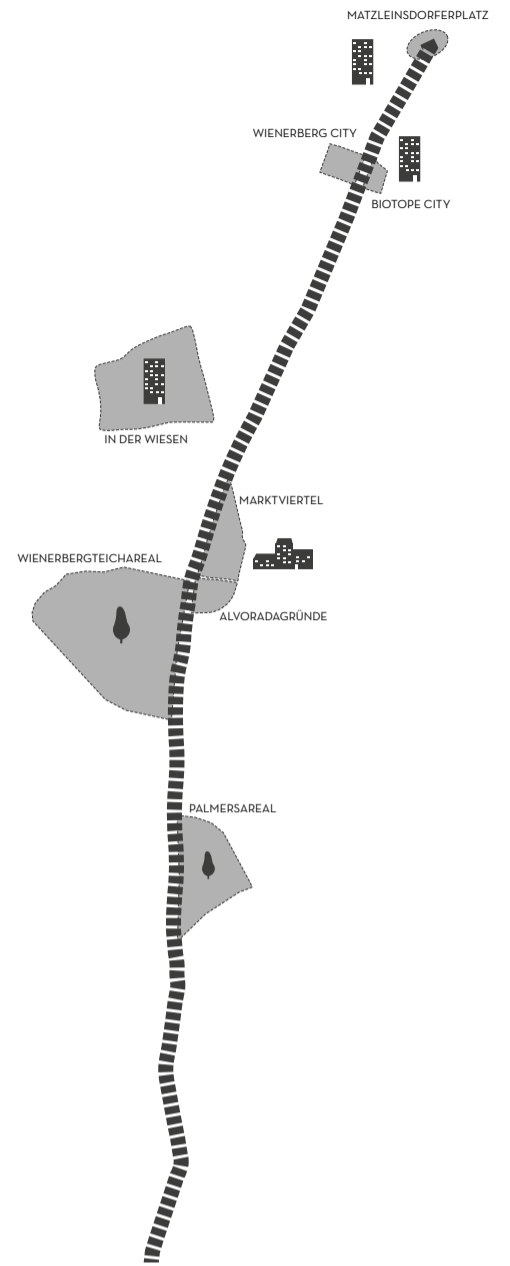
In der Wiesen reagiert auf den Bevölkerungsanstieg, indem sie rund um einen öffentlichen Verkehrsknotenpunkt stark nachverdichtet.

Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende bringt der Matzleinsdorferplatz zum Ausdruck. Hier findet man zukünftig zusätzliche zu Straßenbahnen, Bussen und S-Bahnen Anschluss an die U2, Car- und Bike-Sharing.

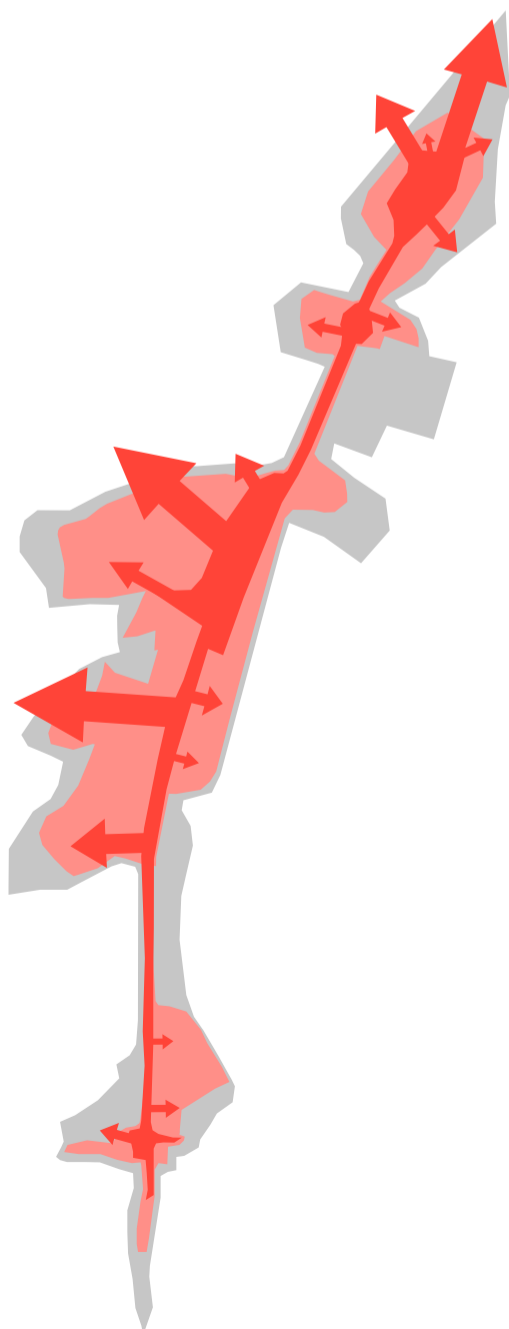
Diese Teilentwicklungsgebiete setzen Schritte, um diesen Herausforderungen entgegenzusteuern, allerdings nur vereinzelt und jeweils für sich. Die Konzepte und Planungen enden an ihrer Baufeldgrenze.

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

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



ABLEITUNG DES KONZEPTS - VISION



Es gilt die Triester Straße zu einer urbanen Achse werden zu lassen, die eine Verbindung der einzelnen Flächen herstellt, somit deren Potenziale bzw. Stärken bündelt und diese maximiert.

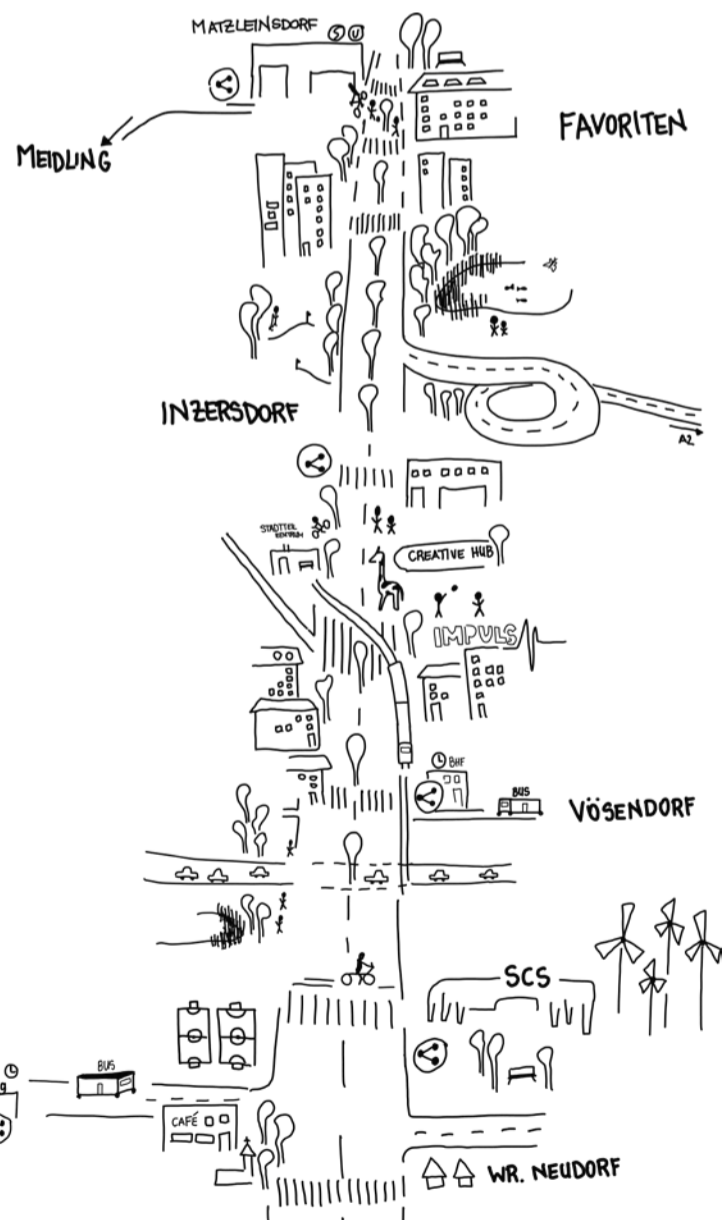
DIE STRASSE WIRD ZU EINEM VERBINDENDEN GLIED DER HETEROGENEN UMGEBUNG UND SOMIT NUTZBAR FÜR ALLE

Die Straße selbst wird zur Impulsträgerin, indem sie sich anderen Nutzungen und somit auch verschiedenen Nutzungsgruppen öffnet. Das Auto als Dominante wird in den Hintergrund gedrängt, wodurch Platz für Kreatives und Innovatives entsteht. Damit dies geschehen kann sind mehrere Schritte notwendig, wodurch sich das Konzept in drei Leitthemen gliedert:

1. DIE STRASSE ALS NUTZUNGS-DIVERSER RAUM

2. DIE STRASSE ALS TEIL EINES ZUKUNFTSFÄHIGEN NETZES

3. DIE STRASSE ALS GRÜNRAUMRADIALE



„DURCH REVITALISIERUNG WIRD DIE TRIESTER STRASSE ZU EINEM ZUKUNFTSFÄHIGEN RÜCKGRAT DER IMPULSE IM RAUM.“

LEITBILD: DIE TRIESTER STRASSE WIRD ZUR IMPULSTRÄGERIN

DIE STRASSE ALS NUTZUNGS-DIVERSER RAUM

Die Triester Straße soll als öffentlich nutzbarer Raum für alle zugänglich sein. Das bedeutet neuen Platz für Wohnraum zu schaffen, um den Druck der Bevölkerungsprognosen standzuhalten. Dies erfolgt durch eine gebündelte Siedlungsentwicklung hin zu Zentren und Verkehrsknotenpunkten, ohne den Prozess der Zer-

siedlung voranzutreiben. Damit geht die Notwendigkeit einher öffentliche Räume nutzbar zu gestalten. An der Triester Straße befinden sich viele MIV-Räume, in denen das große Potenzial besteht, die Triester Straße als Impulsträgerin einzubinden. Die Straße wird mit ihren Räumen somit zu einem Aufenthaltsort für alle Nutzungs-

DIE STRASSE ALS TEIL EINES ZUKUNFTSFÄHIGEN MOBILITÄTSNETZES

In Hinblick auf die Klimakrise und einer gerechten Raumaufteilung besteht die Notwendigkeit Alternativen zum Auto zu stärken. Es gilt also, ein sicheres und attraktives Rad- und Fußwegenetz zu schaffen und gleichzeitig das Netz des Öffentlichen Verkehrs zu stärken. Bei dem Nutzen des öffentlichen Verkehrs entsteht eine

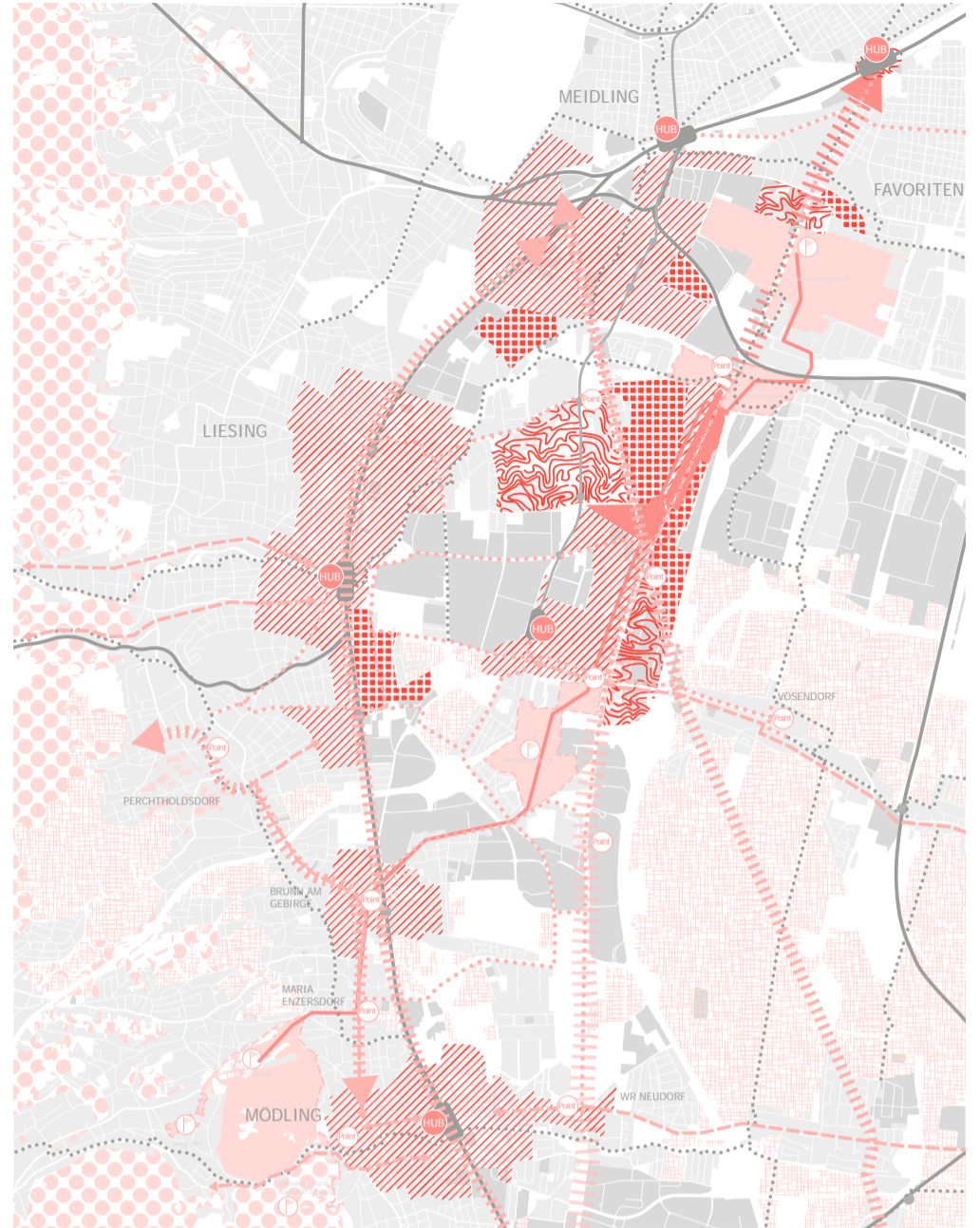
lange und unkomfortable Wegekette, die insbesondere durch das Umsteigen und der letzten Meile ausgelöst wird. Dies bleibt einem beim Auto erspart. Daher ist es wichtig, die Wegkette zu verkürzen und das Umsteigen bequemer zu machen. Dies erfolgt durch ein dichtes Netz an Mobility Hubs und Points, die intermodal funktionieren.

DIE STRASSE ALS GRÜNRAUMRADIALE

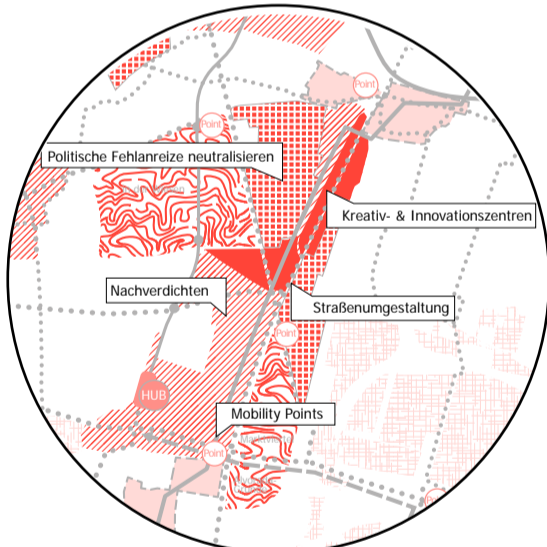
Durch die Klimakrise ist es für die Planung selbstverständlich, unversiegelten Böden und Grünflächen als besonders wichtige Ressource zu sehen, die schützenswert ist. Zusammenhängende Grünräume, wie landwirtschaftliche Flächen, gilt es somit zu sichern und vor Versie-

gelung zu schützen. Außerdem ist es wichtig, in städtischen Strukturen Grünräume zu integrieren, um kleinen Hitzeinseln entgegenzuwirken. Die Triester Straße fungiert als Grünraumverbindung einerseits von Stadt und Land, andererseits als Vernetzung vereinzelter Grünräume.

Straße als Nutzungsdiverser Raum		Intermodale Wegketten fördern		Zum Grün bekennen		Grundlagen	



LEITPROJEKT



In dem Leitprojekt, das sich zwischen Draschepark und Ketzergasse befindet, wird gezeigt wie die Impulsräume zusammenhängend auf die Prognosen können. Durch die Kombination von gesetzten Maßnahmen wird die Triester Straße revitalisiert und kann so zur Impulsträgerin werden.

öffentlicher und sozialer Infrastruktur. Durch eine gemeinsame digitale Plattform, die grenzüberschreitend zwischen Niederösterreich und Wien funktioniert, wird die Zugänglichkeit zu dem Angebot an diversen Mobilitätsmodi erleichtert und ein digitales Netz wird geschaffen. Durch diese Schwerpunktverlagerung in der Mobilität bedarf es einer Umordnung des Straßenraums. Durch die Umnutzung der beiden Park- und zwei Fahrspuren wird Platz für einen neuen Radweg, breitere Gehwege und Stadtgrün geschaffen.

Durch die Umnutzung der MIV-Räume in Kreativ- und Innovationshubs wird die Straße als öffentlich nutzbarer Raum zu einem Bindeglied zwischen Nutzungen der heterogenen Umgebung, insbesondere der Impulsräume. Die vielen großen Werkstätte bieten Räume, die für viele Nutzungsgruppen offen bleiben. Zusätzlich wird in diesem Raum speziell das Potential zur Nachverdichtung gesehen. Die eingeschossigen Gebäude, die vor allem an der Triester Straße vorzufinden sind, werden aufgestockt. Zusätzlich werden dichtere Wohnformen durch politische Anreize gefördert, um schrittweise vom Einfamilienhaus wegzukommen. Durch dichte Strukturen steigt auch die Notwendigkeit für ein gesamtträumliches Mobilitätskonzept, bei dem die Integration von Mobility Hubs und Sharing-Angebote ein wesentlicher Teil ist. Diese reichen von einfachen Bike-Sharing Stationen, bis zu großen Sharing-Angeboten an

Somit entsteht ein zusammenhängender Raum der die Stärken und Potenziale der einzelnen Nutzungen ausschöpft und somit gebündelt auf die Herausforderungen zugeht.

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

VORHER

Nachverdichten im Bestand



Kreativ- und Innovationsräume



Umgestaltung des Straßenraums



NACHER



„DIE TRIESTER STRASSE WIRD ZUR IMPULSTRÄGERIN, UM POTENTIALE AUSZUSCHÖPFEN UND GEMEINSAM AUF HERAUSFORDERUNGEN ZU REAGIEREN.“

DER TRIESTER FLUSS

Pia Houben | Marlis Merkswohl | Julian Sonnleitner | Niko Ugljanin

**Starr strömende Kanäle werden zu dynamischen Flüssen.
Radialstraßen werden zu reurbanisierten Achsen.
Die Triester Straße wird zum erlebbaren Raum.**

ABSTRACT

Schon bei unserer ersten Begehung der Triester Straße und der straßennahen Umgebung war uns klar: Diese radiale Achse, dieses Tor zur Stadt hat das Potenzial, ein urbaner, belebter Raum zu werden – und wir werden euch zeigen, wie.

EINE DYNAMISCHE METAPHER

In unseren Köpfen tauchte immer wieder das Bild eines Flusses auf, der rein auf den Zweck des schnellen Strömens hin optimiert wurde. Nichts ungewöhnliches, ein Phänomen das bei realen Gewässern tatsächlich so praktiziert wird. Wir erkannten diese Transformation in gewisser Weise auch an der Triester Straße: Sie ist zu einer Verbindung geworden, die vor allem dem motori-

sierten Individualverkehr und all seinen Bedürfnissen dient. Dies spiegelt sich nicht nur in der Verteilung des Straßenraums, sondern auch in den angrenzenden Nutzungen und ihren Dimensionen wieder.

Ebenso hat uns aber auch die Vorstellung eines renaturierten Gewässers begleitet, an dem sich dynamisch und divers neues Leben entfaltet. Das hat uns die Möglichkeit gegeben, unserer Vision der Triester Straße ein nahbares, positives Gefühl einzuhauchen.

Die Metapher des Flusses lässt sich auch im Endergebnis immer wieder finden, also setzt die Segel, steigt ins Kanu, kommt an Bord und begleitet uns auf eine Reise auf dem Triester Fluss!

RÄUMLICHE THESEN

Der Triester Fluss, früher eine Lebensader des Wiener Südens, der sich durch das Umland schlängelte, durch verschiedene Orte floss und ein Grundpfeiler für das dortige Leben war. Doch mit der Zeit veränderte sich der Fluss. Er musste sich neuen Ideen anpassen, der Idee des "Fluss der langen Wege", alles sollte sich auf eine Funktion spezialisieren, um möglichst effizient zu sein und Nutzungskonflikte zu vermeiden. Rund um die ehemalige Flusslandschaft wurde gebaut: Einkaufszentren, Industriegebiete, Sportzentren, Einfamilienhäuser... monofunktional und flächenintensiv. Die Flusslandschaft ist zu einem urbanen Siedlungsraum mit einer Vielzahl historischer Ortskerne und monofunktionaler Zentren zusammengewachsen.

DER TRIESTER FLUSS IST EIN STARR STRÖMENDER KANAL

Der Fluss selbst wurde in ein Korsett gezwängt und sollte nunmehr lediglich strömen. Und zwar schnell. Wo sich früher Wasser sammelte, Sedimente ablagerten und das Leben in seiner Vielfalt sprießte, ist heute dafür kein Platz mehr. Kein Platz für langsamere Fließgeschwindigkeiten. Kein Platz für das Stehenbleiben. Kein Platz für das Leben.

THESE I

Der Triester Fluss hat für den nicht motorisierten Verkehr **keine Verbindungsfunktion**.

Der zentrale Zweck einer Straße ist ihre verbindende Funktion. Im Falle der Triester Straße wird diese allerdings nicht für alle Verkehrsteilnehmer:innen durchgängig erfüllt. Der räumliche Schwerpunkt liegt klar zugunsten der motorisierten Kraftfahrzeuge.

THESE II

Strukturen entlang des Triester Flusses sind **monofunktional & flächenintensiv**.

Die räumliche Trennung von Funktionen kann zwar Konflikte vorbeugen, bringt hier jedoch einen intensiven Flächenverbrauch hervor, der wenig Spielraum für eine vielseitige Nutzung lässt. Gewerblich konstituierte Flächen und die dazugehörigen Parkplätze wirken wenig einladend, selbst wenn sie nicht rund um die Uhr beansprucht werden.

THESE III

Ein urbaner Raum mit vielen Zentren wird von mehreren **eigenwilligen Planungsräumen** strukturell durchtrennt.

Administrative Grenzen erschweren eine gemeinsame, übergreifende Planung und stellen komplexe Barrieren dar, was die Zusammenarbeit zwischen Wien und dem Zentralraum Mödling betrifft. Betrachtet man hingegen die Siedlungsstruktur, so wird ein zusammenhängender Raum erkennbar, dessen Bedürfnisse sich nicht an Stadt- bzw. Landesgrenzen orientieren.

RÄUMLICHE STRUKTUR

HETEROGENE STRUKTUREN

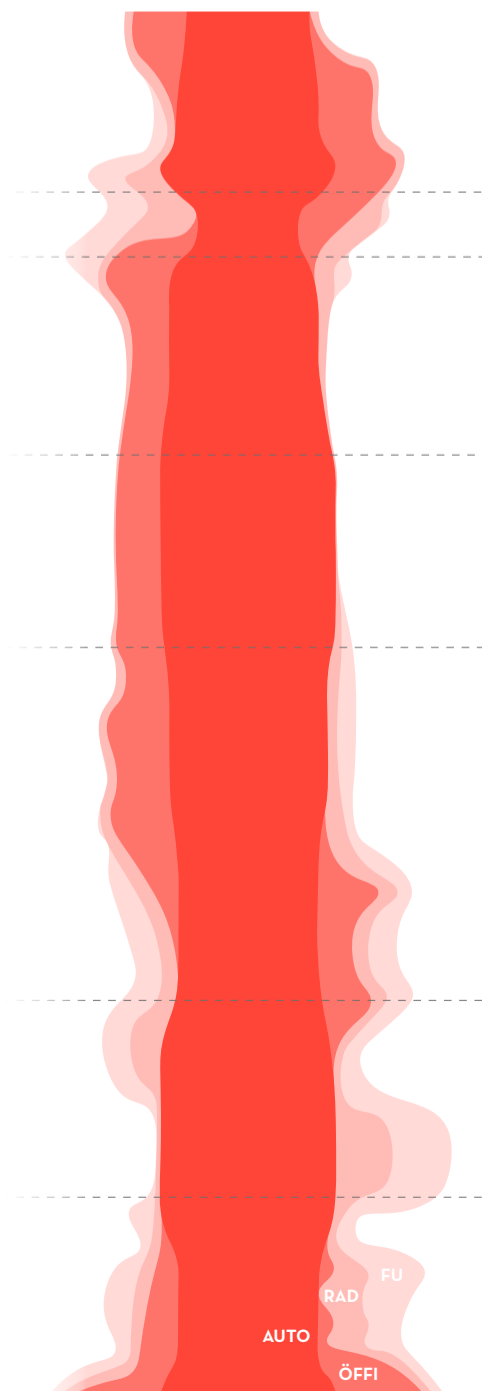
Die abstrakte Darstellung des Raums entlang der Triester Straße macht verschiedene Abschnitte erkennbar. Diese werden einerseits stark durch ihre bauliche Struktur geprägt, andererseits auch durch ihre Nutzung. Da diese beiden Komponenten stark zusammenhängen, lässt sich sagen, dass die Struktur die Nutzung manifestiert - und umgekehrt.

Erkennbar ist, dass Nutzungen, die sich für die Stadt durch Emissionen und einen hohen Flächenanspruch als problematisch erweisen, in Randlagen auftreten.

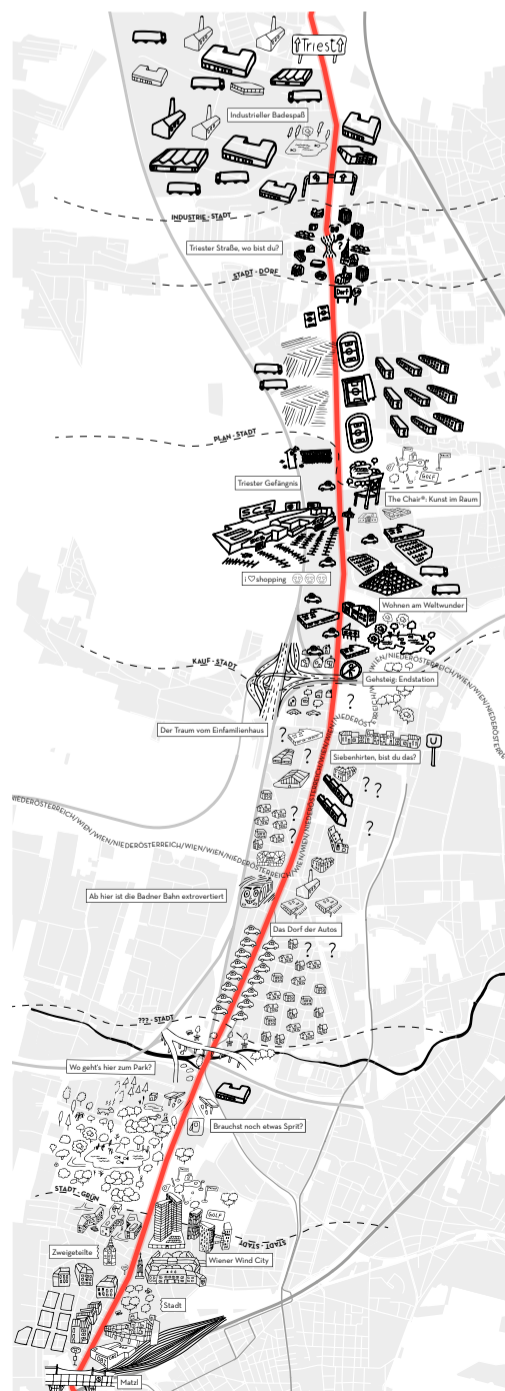
MONOFUNKTIONALE STRAßENRÄUME

Während im Norden noch klassische Gründerzeitbauten die Struktur dominieren, verändert sich das Bild stadtauswärts immer deutlicher. Auf die neu errichtete Biotope City folgt das Erholungsgebiet Wienerberg, dessen Eingänge sich von der Straße selbst aus allerdings kaum erkenntlich zeigen. Nach dem Autobahnknoten Inzersdorf und dem darunterliegenden Draschepark erscheinen Autohäuser und großflächige Parkplätze. Das ehemalige Straßendorf Neustift lässt sich zwar noch erkennen, die nicht mehr geschlossene Bauweise verändert den Charakter jedoch eindeutig. Weiter Richtung Süden häufen sich Gewerbeparks sowie die im Kontrast zur „Kaufstadt“ stehende Südstadt. Wie durch ein Wunder reduzieren sich die Fahrspuren im angrenzenden Ortskern von vier auf zwei, die Bebauung wird wieder kleinteiliger. Das LKW-dominierte IZ NÖ-Süd schließt unseren Betrachtungsraum ab.

TRIESTER FLUSS



STRUKTURKARTE



SCHWERPUNKTE

MOBILITÄT

Der Triester Fluss bietet dem Auto viel Platz auf Kosten anderer. Bis auf den motorisierten Individualverkehr ermöglicht er keine durchgängige Verbindung, wie die verschiedenen Strömungsdiagramme der Verkehrsmodi eindrücklich veranschaulichen. Sie stellen die Qualität für einzelne Verkehrsarten grafisch dar. Entscheidend für diese ist der zur Verfügung stehende Raum und Umgebungsfaktoren (wie z. B. Sicherheit, Lärm ...). Durch den gleichzeitigen Fokus auf damit verbundene hohe Geschwindigkeiten und Querungen nur durchschnittlich alle 700 Meter, zerschneidet der Triester Fluss seine Umgebung und ist kaum in das umliegende Netz eingebunden.

NUTZUNG UND AUFENTHALT

Entlang der bebauten Strukturen aus der Zeit der Funktionstrennung lassen sich flächenintensive Strukturen herauslesen. Etwa bei der SCS - ein Einkaufszentrum, das sich über einen Kilometer entlang des Triester Flusses zieht. Sie ist nicht für Menschen gemacht, sie ist für Autos gemacht. Das erkennt man, wenn man sie mit Strukturen vor dieser Zeit vergleicht. Etwa mit der deutlich kleinteiligeren Struktur des Triester Viertels, oder mit der Struktur eines ehemaligen Straßendorfs am Triester Fluss. Über 3 km erstreckt sich der Abschnitt zwischen Sternegasse und Ketzergasse - kein einziger öffentlicher Baum der ehemaligen Allee nach Triest ist übrig.

KOOPERATION UND ZENTREN

Die ehemalige Flusslandschaft wurde im Zuge der letzten hundert Jahre verbaut und die vielen verschiedenen Orte sind zusammengewachsen. Ein gemeinsames Siedlungsband über die administrativen Grenzen hinaus entstand. Der Fluss fließt nunmehr nicht mehr durch die Stadt und ihr Umland, sondern durch einen einzigen urbanen Raum mit vielen historischen Ortskernen und monofunktionalen Zentren. Jedoch wird dieser urbane Raum durch viele administrative Grenzen zerschnitten. Der Raum rund um den Triester Fluss sowie er selbst werden nicht gemeinsam verwaltet und gestaltet.

HANDLUNGSFELDER UND LEITSÄTZE

Ein Fluss für alle!

Vorhandene Lücken zu schließen, um somit eine nutzbare Verbindungsachse - nicht nur für den MIV, sondern auch für den NMIV und den ÖV - zu schaffen, ist oberstes Ziel dieses Leitsatzes. Die Einbettung der Triester Straße in vorhandene Netze unterstützt die Etablierung neuer Mobilitätsweisen.

Die Triester Straße stellt für alle Verkehrsmodi eine Verbindung dar.

Die Triester Straße ist Teil eines Netzwerkes.

Ein Fluss, der lebenswert ist!

Die Schaffung von Aufenthaltsflächen, welche der Triester Straße und ihrer Umgebung zu einer lebenswerten Atmosphäre verhelfen, trägt zur Umsetzung dieses Leitsatzes bei. Wo es räumliche Gegebenheiten zulassen, wird eine Nutzungsmischung forciert. Vorhandene Nutzungen werden verdichtet, um die räumliche Effizienz zu erhöhen.

Die Triester Straße selbst sowie ihre direkte nähere Umgebung bieten Aufenthaltsräume.

Die Triester Straße ist offen für Transformation.

Die Triester Straße eine Vielfalt an Nutzungen.

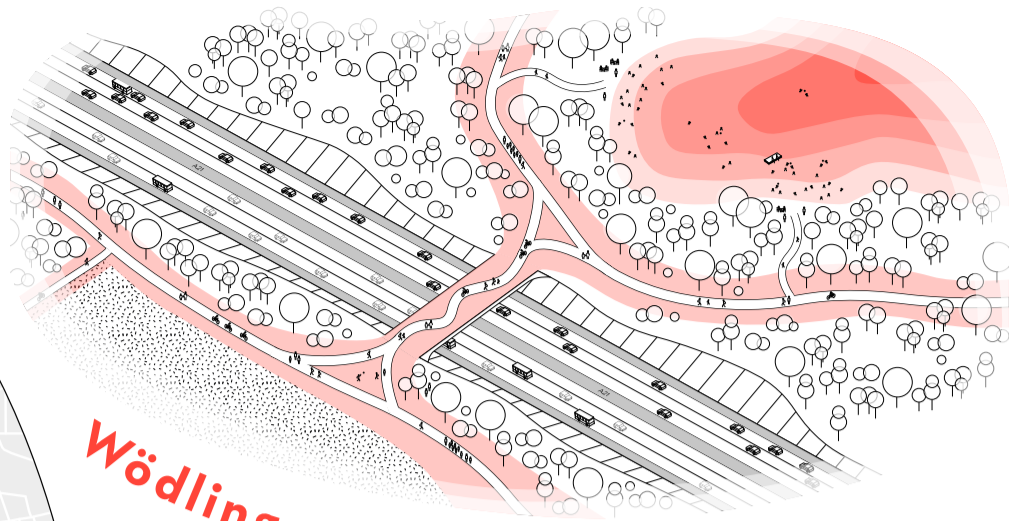
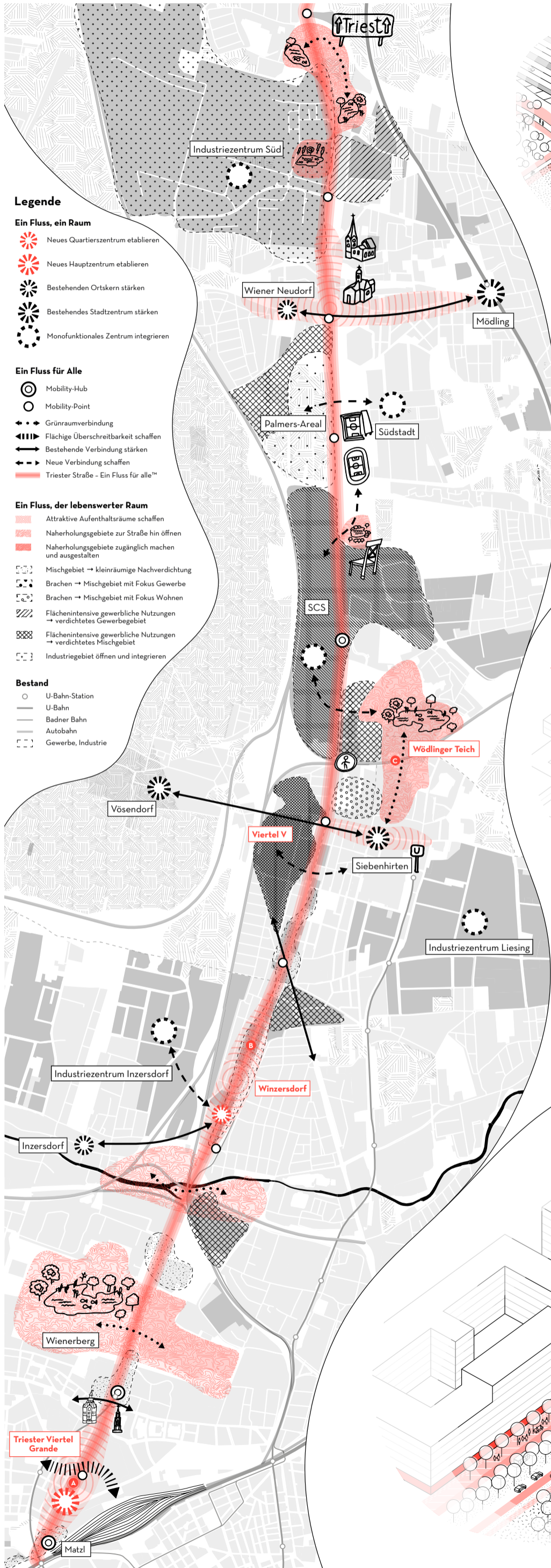
Ein Fluss, ein Raum!

Kooperative Projekte, reger Austausch und ein planerischer Weitblick, der nicht an der Stadtgrenze endet: Vordefinierte kooperative Planungsprozesse fördern die Zusammenarbeit. Die Stärkung der vorhandenen Zentren trägt zusammen mit der Etablierung neuer Zentren zur Verknüpfung der einzelnen Raumsegmente bei.

Die Triester Straße durchfließt einen polyzentralen Raum.

Die Triester Straße wird gemeinsam gestaltet.

LEITBILD UND LEITPROJEKTE

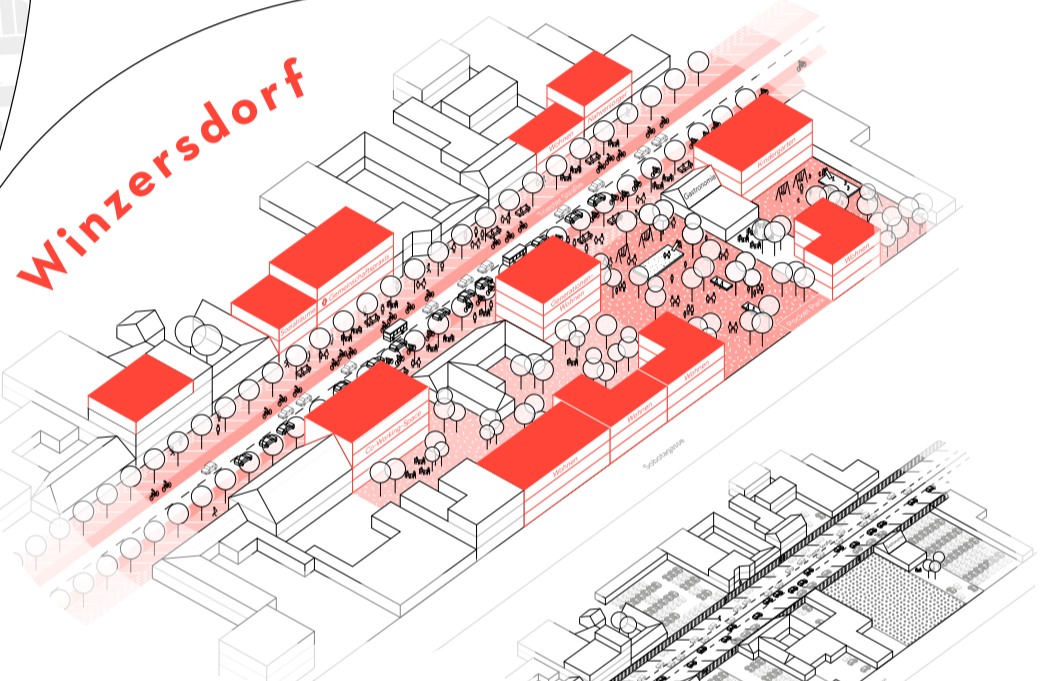
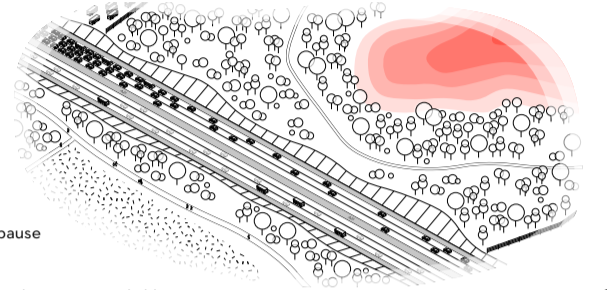


Wödlinger Teich

Die bisher nicht zugänglichen Grünflächen rund um den Wödlinger Teich werden als gemeinschaftliches Projekt der Stadt Wien und der Gemeinde Brunn am Gebirge entwickelt und geöffnet.

Ungeachtet der Landesgrenze wird hier ein neues Erholungsgebiet geschaffen, das nicht nur zum Baden einlädt, sondern auch als Ausflugsziel oder für einen kurzen Spaziergang in der Mittagspause bestens geeignet ist.

Durch die umfassende Erschließung der Flächen und neue Zugänglichkeiten kann selbst die Autobahn zukünftige Nutzer*innen nicht davon abhalten, am Wödlinger Teich die Seele baumeln zu lassen.



Winzersdorf

Der ursprüngliche Straßendorfcharakter wird durch die Wiederherstellung der geschlossenen Bauweise und die damit einhergehende kleinteilige Nachverdichtung wiederbelebt und reinterpretiert.

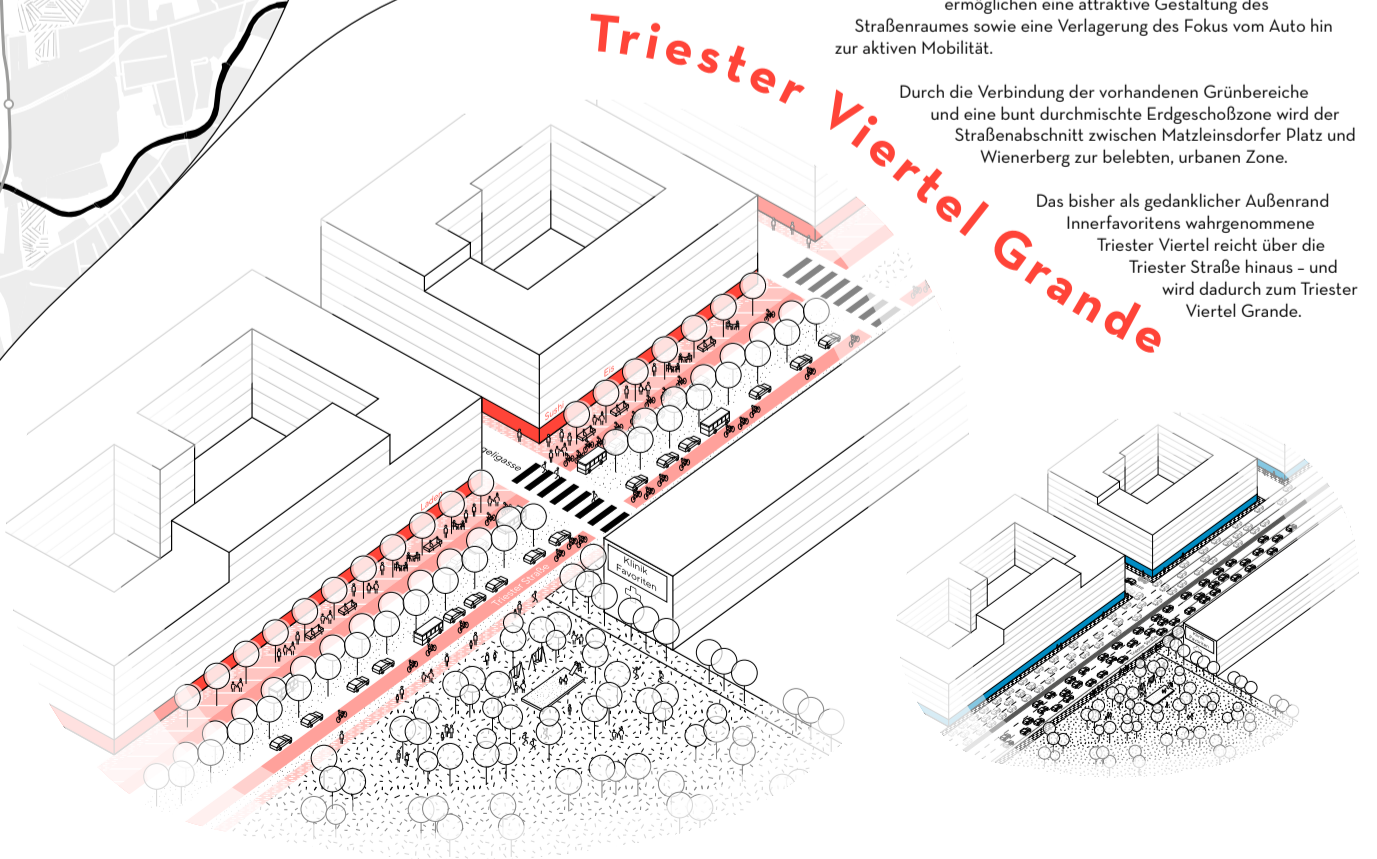
Durch die Nähe zur Badner Bahn eignet sich dieser Abschnitt besonders zur Etablierung eines urbaneren Subzentrums. Pocket-Parks, gemeinschaftlich nutzbare Räume und integrierte Treffpunkte machen das Verweilen in Winzersdorf zu einem beliebten Unterfangen.

Wo sich einst Autohäuser aneinanderreihen, befinden sich Kindergärten, Nahversorger sowie Generationen-Wohnen – ein angemessenes Angebot für alle in der Nähe wohnenden und arbeitenden Menschen.

Zusätzliche Querungsmöglichkeiten und das Reduzieren von Fahrspuren ermöglichen eine attraktive Gestaltung des Straßenraumes sowie eine Verlagerung des Fokus vom Auto hin zur aktiven Mobilität.

Durch die Verbindung der vorhandenen Grünbereiche und eine bunt durchmischte Erdgeschoßzone wird der Straßenabschnitt zwischen Matzleinsdorfer Platz und Wienerberg zur belebten, urbanen Zone.

Das bisher als gedanklicher Außenrand Innerfavoriten wahrgenommene Triester Viertel reicht über die Triester Straße hinaus – und wird dadurch zum Triester Viertel Grande.



Triester Viertel Grande

DIE TRIESTER *innen* STRASSE

VOR.SCHLÄGE WIE PARTRIACHALE STRUKTUREN IM GEBAUTEN RAUM AUFGEBROCHEN WERDEN KÖNNEN

Adna Bosnjakovic | Eileen Stephan | Marie Pointner

„Die Vision des Feminismus ist nicht die weibliche Zukunft. Es ist eine menschliche Zukunft. Ohne Rollenzwänge, ohne Macht- und Gewaltverhältnisse, ohne Männerbündelei und Weiblichkeitswahn.“

Johanna Dohnal (2004)

ABSTRACT

Ein räumliche Entwicklungskonzept mit einem gegenderten Straßen Namen als Titel? Ist das Provokation? Neckerei? Humor? Die Triester:innen Straße ist all das und viel mehr. Sie zeigt mit dem Finger auf die vielen Autos die auf ihr fahren, die verinselten Einfamilienhaus-siedlungen rechts und links von ihr, auf die abgeschotteten Produktionsstätten die sie prägen und ruft laut: Das sind Ausprägungen des Patriarchats! Aber wie denn das?

In dem folgenden Entwicklungskonzept wird dieser Frage auf den Grund gegangen. Es lädt zu einer Auseinandersetzung mit patriarchalen Strukturen im gebauten Raum ein und versucht die Zusammenhänge zwischen dem Patriarchat und den Herausforderungen der Raumplanung entlang der Triester Straße zu erläutern. Das ganze Konzept unterliegt dem Prinzip der gendergerechten Planung. Es strebt also eine Planung an, die allen Menschen zu Gute kommen kann, besonders aber jenen, die oftmals im Patriarchat vergessen oder unterdrückt werden.

Zudem beabsichtigt die Triester:innen Straße einen Diskurs anzuregen. Einen Diskurs über die Notwendigkeit patriarchale Strukturen auch in der Raumplanung aufzudecken und aufzubrechen. Sowie einen Diskurs über die mögliche Transformation der südlichen Radialstraße nach Wien - der Triester Stra-

ße. Diese mag die ein oder der Andere schonmal mit den Worten "trist, trister, Triester Straße" bezeichnet haben, jedoch bietet die Straße mehr als nur grauen Beton. Denn schaut man genau hin, bricht der graue Schleier der Straße ab und zu auf. Dann zischt eine blaue Bahn die Straße entlang, oder ein üppiges Grün samt klaren Teich erscheint neben ihr. Unter der Straße liegt der Strand heißt es so schön. Diesen Mut könnte man auch der Triester Straße zu flüstern. So triest die Triester Straße heute erscheinen mag, sie muss es nicht sein. Sie bietet mit ihrer guten Anbindung durch die Badner Bahn, die U2 und die U6 ebenso viel Potenzial wie durch das hochwertige Naherholungsgebiet des Wienerbergs. Wenn wir zudem davon ausgehen, dass sich unser Konsum- und Mobilitätsverhalten aufgrund der Klimakrise drastisch verändern muss, ist die Triester Straße, welche so sehr vom Auto geprägt und dominiert ist, entweder von Obsoleszenz bedroht, oder für Transformation bereitstehend.

Wir laden also dazu ein nicht nur die Triester Straße neu zu denken, sondern auch die Planung und die Machtverhältnisse der letzten hundert von Jahren, die sie zu der Straße gemacht hat die sie heute ist, kritisch zu hinterfragen und gemeinsam Neues zu lernen und vielleicht auch Altes zu verlernen.

DIE TRIESTER STRASSE: EIN RAUM GEFORMT DURCH PATRIARCHALE STRUKTUREN?!

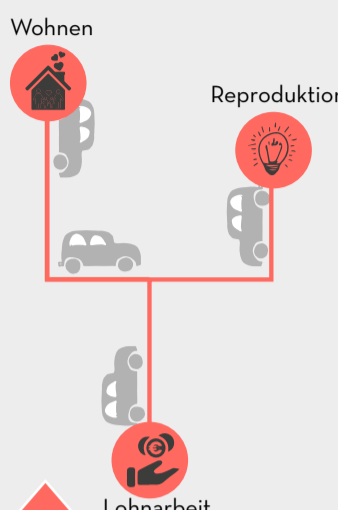
Drei Abschnitte unterschiedlich stark geprägt von einem Autozentrismus, der Trennung von Lohnarbeit & Reproduktionsarbeit und der Kleinfamilie im privaten Einfamilienhaus.

Autozentrismus



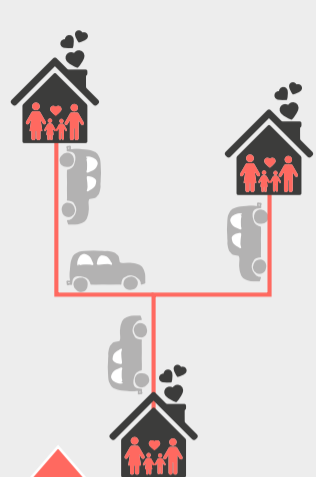
Der Autozentrismus betitelt eine auf das Auto ausgerichtete Verkehrs- und Raumplanung sowie -Politik und Mentalität. Folgen des Autozentrismus in der Raumplanung sind eine Funktionstrennung und teils sehr großen Distanzen und lange (Alltags-)Wege. Letztlich kommt es dadurch zu einer Abhängigkeit vom Auto und der vermeintlich Unabdingbarkeit von Autos in unserer Welt und unserem Alltag. In der autozentrierten Verkehrsplanung wird keine Rücksicht auf Schwächere, Benachteiligte oder die Umwelt genommen. Das patriarchale Prinzip "der Stärkere gewinnt" wird bedingungslos ausgelebt, reproduziert und gesellschaftlich akzeptiert.

Trennung von Lohnarbeit & Reproduktionsarbeit



In feministischen Diskursen wird unter Reproduktionsarbeit vor allem Sorge- und Pflegearbeit, sowie Hausarbeit verstanden. Dies soll Tätigkeiten wie beispielsweise Kindererziehung, Altenpflege, putzen, kochen und Wäsche waschen auch als Arbeit sichtbar machen. Reproduktionsarbeit wird in unserer patriarchalen und kapitalistischen Gesellschaft oftmals nicht bezahlt und traditionell weiblich assoziiert. Der Begriff Lohnarbeit umfasst sämtliche Arbeit, welche entlohnt, also bezahlt wird. Durch die sprachliche Hervorhebung des "Lohns", soll untermauert werden, dass eben nicht nur bezahlte Arbeit "Arbeit" ist, sondern auch nicht bezahlte Arbeit, wie Hausarbeit, Arbeit ist.

Die bürgerliche Kernfamilie im privaten Einfamilienhaus



Die Kernfamilie beschreibt die "geschrumpfte" Form von Familie auf Eheleute und ihre leiblichen Kinder. Sie entspricht bzw. erschafft das Bilderbuch Bild von Mutter, Vater, Kind(er). Das Adjektiv bürgerlich verweist auf das bürgerliche Ideal dieser Familienform. Dazu gehört auch das eigene Einfamilienhaus. Dies besteht meist aus Küche, Ess-, Wohn- und Schlafzimmer(n) sowie Garage oder Stellplatz und einem Garten. Diese Räume verlangen die Anwesenheit von jemandem, der/die kocht, putzt, Wäsche wäscht und die Kinder versorgt. Im patriarchalen Narrativ ist dies zumeist die Mutter. Sie erfährt dadurch eine dreifache Gebundenheit an ihren Partner und das Einfamilienhaus: physisch, sozial und ökonomisch.

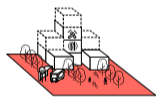
PROBLEMFELDER IM TRANSIT-RAUM

Autozentrierte Konsumflächen



Der Raum ist geprägt von autozentrierten Konsumflächen. Neben der SCS gibt es noch zahlreiche andere Gewerbe, welche lediglich für Konsument:innen mit dem Auto geplant wurden und nicht für Anrainer:innen oder Besucher:innen die mit dem Fahrrad oder zu Fuß.

Dominanz des Autos auf der Straße & im öffentlichen Raum



Das Auto genießt im Transit-Raum die absolute Hoheit auf der Straße. „schwächere“ Verkehrsteilnehmer:innen, wie Fußgänger:innen oder Fahrradfahrer:innen, finden nur selten und sehr unsicher Platz entlang der Triester Straße.

Dominanz des Einfamilienhaus



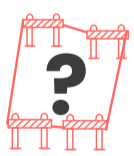
Die Einfamilienhaussiedlungen im Transit-Raum bilden in sich gekehrte Gebiete, welche fast ausschließlich für Wohnen genutzt werden und wo private und öffentliche Räume klar voneinander getrennt werden.

Verinselung & Barrieren



Die starke Verinselung von Nutzungen, vor allem von Wohnräumen, bringt eine Abhängigkeit vom Auto mit sich, welche vor allem jüngere, ältere und behinderte Menschen benachteiligt. Durch die Autobahnen und auch durch die Triester Straße entstehen Barrieren, welche den Raum trennen.

Fehlende konsumzwangfreie & öffentliche Räume



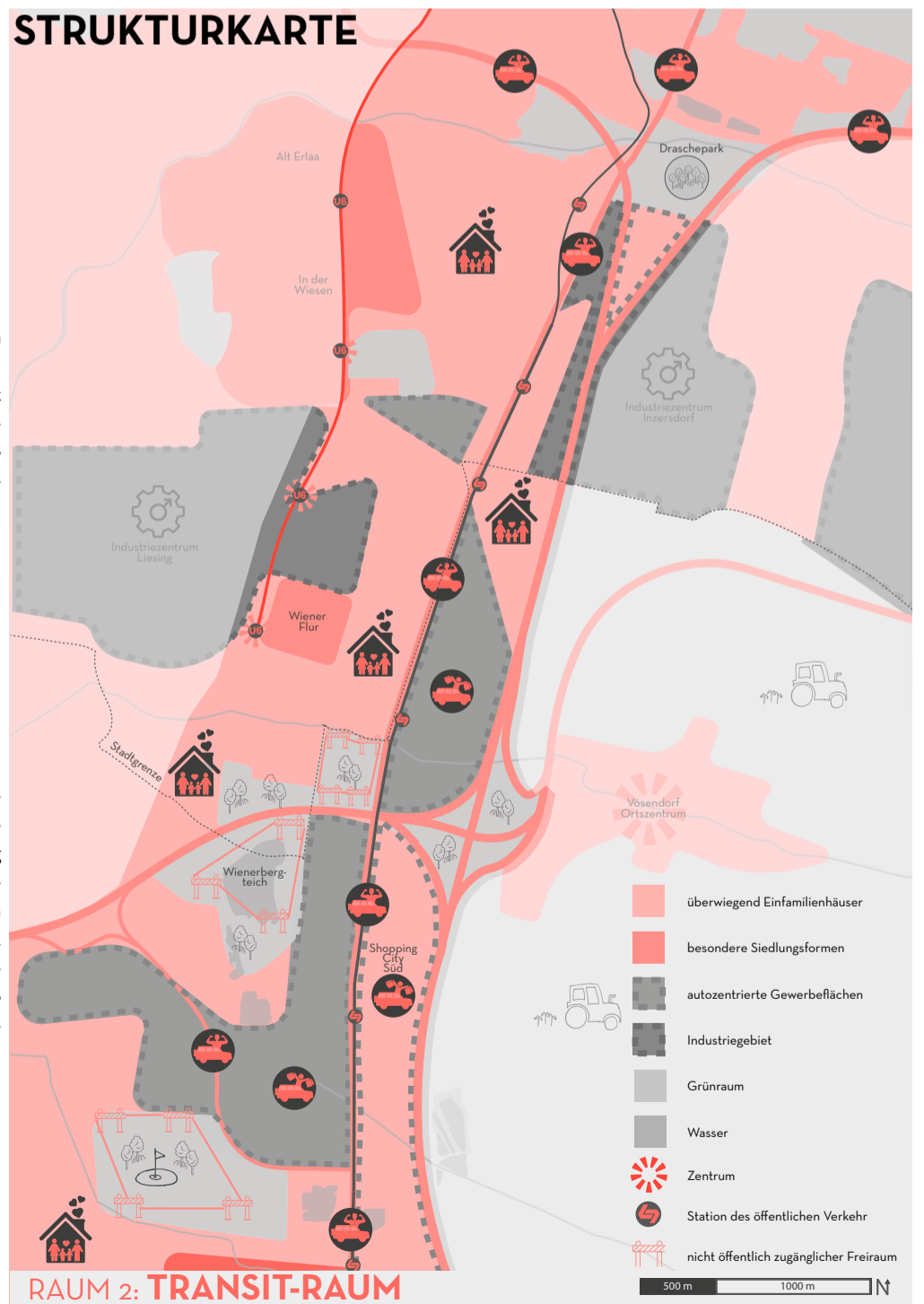
Öffentliche und konsumzwangfreie Räume sind im Transit-Raum kaum zu finden. Am meisten fehlt es an qualitativ hochwertigen Grünraum. Potenzialflächen wie der Wienerbergteich oder der Golfplatz sind nicht öffentlich zugänglich.

Männerdominierende Industriezentren



Die in sich gekehrten Industriezentren zeichnen sich unter anderem auch durch eine sehr patriarchal geprägte Arbeitswelt aus. Dies führt zu einer erschwerten Vereinbarung von Lohnarbeit und Care-Arbeit, wie etwa Kinder versorgen.

STRUKTURKARTE



DIE TRIESTER:INNEN STRASSE: EIN (GENDER) GERECHTER RAUM!

geprägt durch einen fairen Straßenraum, dem Prinzip der kurzen Wege und vielfältige Wohnformen

Fairer Straßenraum

Die bis zu achtspurige Triester Straße, soll in Zukunft nicht nur Raum für Autos, sondern auch für Menschen bieten. Ein fairer Straßenraum schließt neben breiten Gehwegen, baulich getrennten Radwegen und Schienen für den ÖPNV ebenso regelmäßige Sitzmöglichkeiten, gut ausgeleuchtete Fuß- und Radwege sowie Raum zum Verweilen, Spielen und Begegnen ein. Der Straßenraum soll wieder als öffentlicher Raum für alle fungieren in dem Barrieren abgebaut und nicht verstärkt werden. Zusätzlich soll Mobilität für alle Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht und Herkunft kostengünstig und sicher zugänglich sein.

Raum der kurzen Wege

Innerhalb von 15 Minuten von Zuhause zum Supermarkt, Kinderbetreuungsplatz, Arbeitsplatz und Tanzstudio gehen. Das ist das Ideal, dass der Raum der kurzen Wege anstrebt. Dabei geht es vor allem darum, die Abhängigkeit vom Auto zu brechen und die Vereinbarkeit von Lohnarbeit und Reproduktionsarbeit wieder zu stärken. Um einen Raum der kurzen Wege entlang der Triester Straße zu schaffen, sollen vorhandene Zentren gestärkt, Erdgeschosszonen wiederbelebt und neue Zentren geschaffen werden. Hierzu werden die Badner Bahn Stationen zu "Pünktchen Zentren" ausgebaut, die neben Mobilitätsangeboten auch soziale Infrastruktur aufweisen.

Vielfältige Wohnformen

Gemeinsam statt Einsam wird die Devise für das Wohnen im Raum entlang der Triester Straße. Durch ein attraktives, kreatives und vielfältiges Angebot an Wohnformen abseits des Einfamilienhauses, soll in Zukunft mehr gemeinschaftlich und weniger alleine und abgeschottet gewohnt werden. Ob in Form von Mehrgenerationenhäusern, genossenschaftlichen Wohnprojekten oder gemeinschaftsorientierten Mehrparteienhäusern. Durch den Ausbau von öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie der Stärkung von Gemeinschaftsräumen soll die Hoheit des privaten Raums (nicht der Privatsphäre!) gebrochen werden.

HANDLUNGSFELDER IM MÖGLICHKEITSRAUM

Faire Straßenraum Verteilung



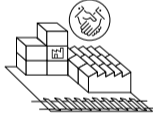
Die Umverteilung des Straßenraums führt zu einer Attraktivierung von aktiver Mobilität. Straßen sollen wieder mit Menschen statt mit Autos gefüllt sein.

Dichte Siedlungen mit vielfältigen Wohnformen



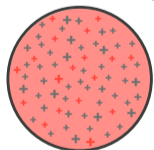
Um Einfamilienhaussiedlungen neu zu denken werden Wohnformen gefördert, die zu den Bedürfnissen aller Menschen passen.

Hochwertige öffentliche Grünräume



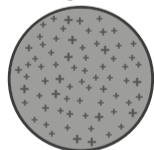
Der Wienerbergteich wird als zentrales Naherholungsgebiet ausgebaut und für alle Bewohner:innen und Besucher:innen zugänglich gemacht.

Nutzungsvielfalt und Vernetzung



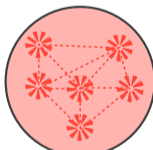
Produktions- und Reproduktionsarbeit werden räumlich und funktional näher zusammengebracht um somit eine Erleichterung dieser zu schaffen.

Konzentration von großflächigen Gewerbe



Die Konzentration von Gewerbe bewirkt eine Komprimierung von Bodenverbrauch und ermöglicht einen besseren Zugang für Menschen ohne Auto.

Polyzentralität



Mit dem Ausbau von kleinteiligen Zentren entlang den ÖV-Stationen wird Menschen die Care-Arbeit leisten und mobilitätseingeschränkten Menschen der Alltag erleichtert.

Ausbau des ÖV



Der Ausbau der U-Bahn Linie U6 bis zum Bahnhof Mödling unterstützt eine soziale und ökologische Mobilitätswende und erleichtert komplexe Wegeketten.

Nutzungsvielfältige öffentliche Räume

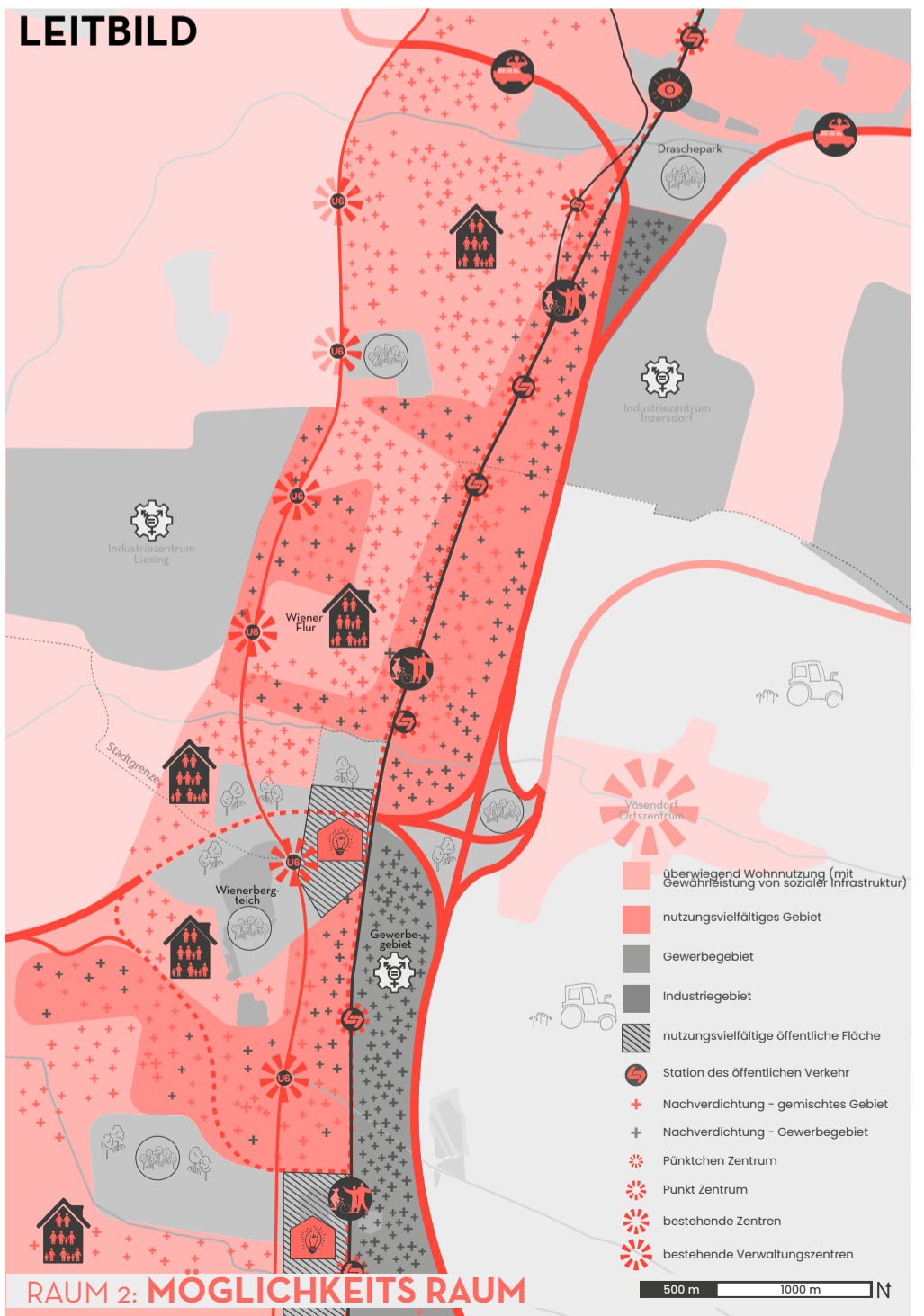


Die Zukunft bringt nicht nur Raum für Lohnarbeit sondern auch Raum für die persönliche Entfaltung in ehemaligen Gewerbestellen.

Gendersensibles Management



Das gendersensible Management soll patriarchale Strukturen in Industrie- und Gewerbearealen aufbrechen und Lohnarbeit mit Reproduktionsarbeit vereinbar machen.



LEITPROJEKT 2: VOM EINFALTSRAUM ZUM VIELFALTSRAUM

Ausgangslage

Das Leitprojekt befindet sich im südlichen Teil des Möglichkeitsraums in den Gemeindegebieten von Vösendorf und Brunn am Gebirge. Der Raum wird hier von autozentrierten Konsumflächen und unweigerlich auch von Autos dominiert. Während sich östlich der Triester Straße die einen Kilometer lange Shopping City Süd (SCS) erstreckt, reiht sich auch westlich der Triester Straße eine Gewerbekiste an die Andere. Die Triester Straße selbst stellt in diesem Abschnitt eine scheinbar unüberwindbare Barriere für alle Menschen, welche sich nicht mit dem Auto fortbewegen dar. Ein Lichtblick in diesem tristen Raum ist der große Grünraum rund um den Wienerbergteich. Dieser ist jedoch derzeit der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Auch die Badner Bahn vertet den Raum erheblich auf.

Transformationspotential

In Anbetracht der Klimakrise kann davon ausgegangen werden, dass wir neben unserem Mobilitätsverhalten auch unser Konsumverhalten in den nächsten Jahren drastisch ändern werden (müssen). Viele der Betriebe, unter anderem die Autohäuser, würden mit der Reduktion von Autoverkehr- und Besitz obsolet werden. Mit der Veränderung unseres Konsumverhaltens würde sich die Fläche für Konsum und Handel drastisch verringern, was wiederum Raum für neue Nutzungen schaffen würde.

Somit betrachten wir hier einen Raum, der in den nächsten Jahren und Jahrzehnten viel Potenzial für neue Nutzungen bietet und durch die Chance hochwertigen Grünraum zu schaffen, sowie durch die gute Voraussetzung für eine hochwertige öffentliche Anbindung auch großes Potenzial für neuen Wohnraum hat.

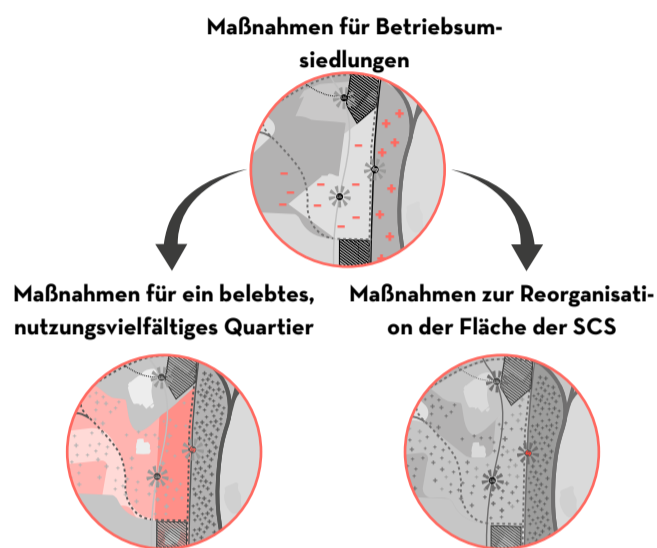
Vision

Durch die Transformation der autozentrierten Konsumflächen zu einem nutzungsvielfältigen und gemischten Quartier soll Produktion und Reproduktion wieder räumlich näher zusammen gebracht werden. Die Möglichkeit Care-Arbeit kollektiv zu organisieren soll wieder aktueller sein und es sollen auch Räume abseits von Lohnarbeit und Konsumzwang entstehen.

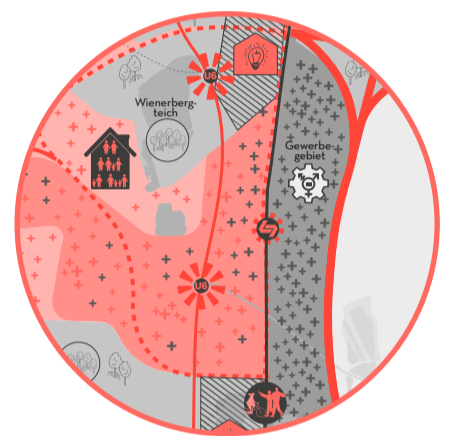
Strukturkarte



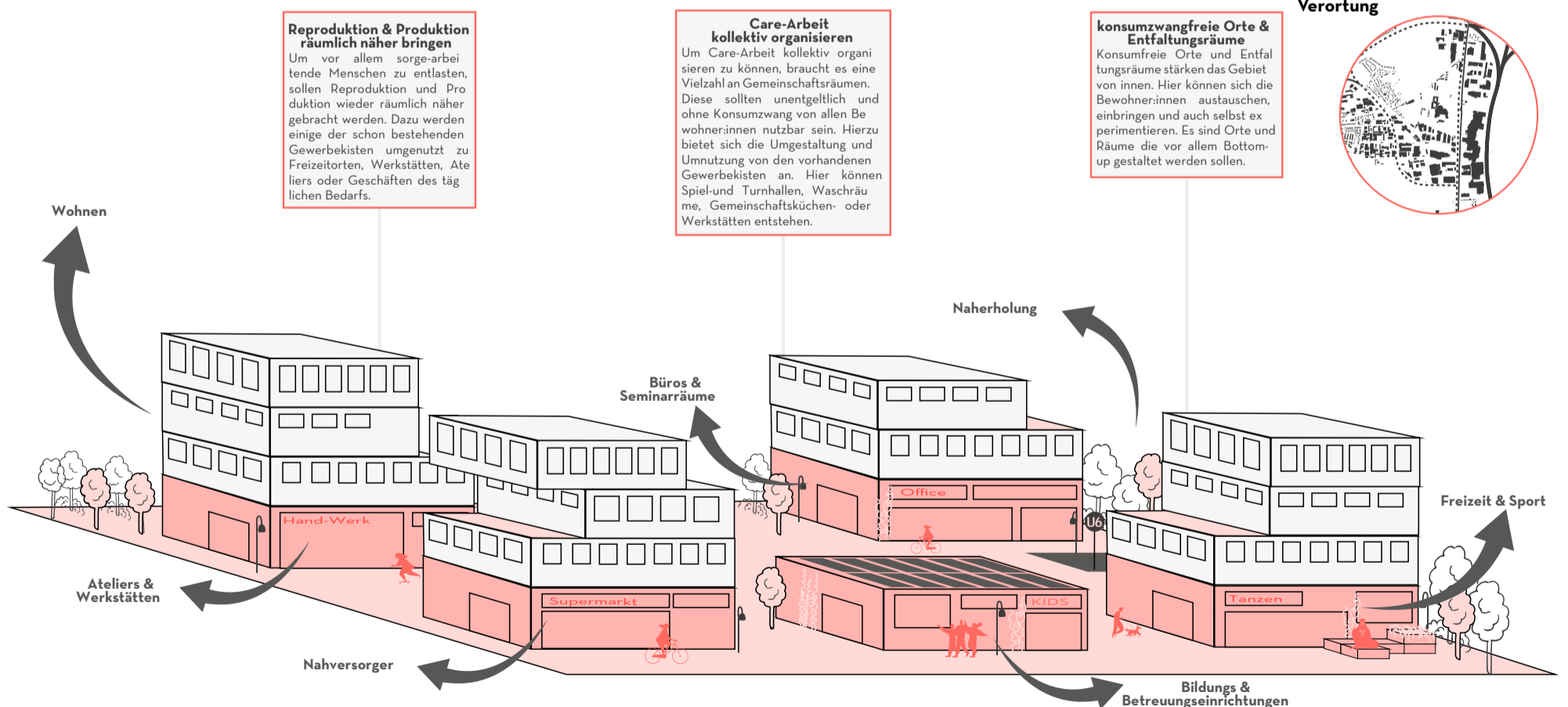
Prozess der Transformation



Leitbild



Visualisierung



VOM AUTO ZUR AUTONOMIE

RADIKALE TRANSFORMATION AN DER TRIESTER STRASSE

Johanna Grote | Konrad Küster | Emma Neuner

„Es muss lächerlich werden, auf kurzen Distanzen ein Flugzeug zu benutzen. Oder, ein anderes Beispiel, generell einen SUV zu fahren.“

Ulrich Brand (2020)

ABSTRACT

Das ist der Versuch die Transformation vom automobilen Kapitalismus zur Postwachstumsstadt zu skizzieren. Der Raum um die Triester Straße ist ein Transformationsraum. Hier kristallisiert sich die Abhängigkeit von fossilen Ressourcen in allen Lebensbereichen einer Konsumgesellschaft heraus. Katalysator und Vereinigungsbeispiel dafür ist das Auto. Das Auto raubt öffentlichen Raum, stellt ein Sicherheitsrisiko dar, beruht auf Ausbeutung, schafft Abhängigkeit und baut auf bestehenden Hegemonien auf. Es bedeutet für manche auch Unabhängigkeit und Freiheit - aber eben nicht für alle.

Um den Automobilitätsismus zu überwinden ist es nicht mehr zielführend mit Prognosen zu arbeiten, sondern vielmehr mit Szenarien. Ein Bild zu erzeugen, wie es aussehen könnte, welche realen Möglichkeiten sich darbieten würden, wenn die Destabilisierung des Status-quo zugelassen werden würde ist notwendig um Menschen abzuholen und mitschreiben zu lassen.

Um wirklich einen Durchbruch zu modellieren, haben wir den konsequentesten Weg gewählt - die Annahme des Szenarios der Verdrängung des privaten Pkws. Daraus folgt eine Nutzungsobsoleszenz aller mit dem Auto in Verbindung stehenden oder davon abhängigen gebauten Strukturen. Dies sind vor allem Autohäuser, Tankstellen, Straßen, Einfamilienhäuser, Einkaufszentren, freistehende Einzelhandelskisten, Bürotürme und Industrie und Gewerbehallen.

Aber wie gehen wir mit der folgenden Nutzungsobsoleszenz um? Das Konzept der Postwachstumsstadt hat uns Werkzeuge an die Hand gelegt hierfür Handlungsfelder zu entwickeln. Die Überwindung des Paradigmas des unendlichen Wachstums, der unendlichen Innovation, ist dafür unabdingbar.

Dazu haben wir das Instrument des Storytellings genutzt. Es ist eine Möglichkeit, andere Zukunftsbilder vorstellbar zu machen. Geschichten über eine andere Zukunft zu erzählen ist lesbarer und flexibler als komplexe Pläne und fertiggestellte Maßnahmenpakete. Sie regen zur Fantasie an, lassen unbegrenzte Beteiligungen und Akteur:innen im Prozess zu, regen an Fragen zu stellen und sich selbst zu hinterfragen. Dadurch werden die eigenen Grenzen im Kopf sichtbar und erst dann können sie aufgebrochen werden.

Die Planung hat die Freiheit auf allen Ebenen anzusetzen und kann nicht als neutral angesehen werden im Transformationsprozess. Die Instrumente-Palette kann zu einer radikalen Demokratisierung des Raumes beitragen, sie muss nur ausgeschöpft werden.

Diese Transformation hat viele Ebenen, es umschließt alle Akteur:innen im Raum, es passiert auf parteipolitischer Ebene, durch demokratische Institutionen, durch aktivistische Organisation und durch die Alltagswelt. Es gibt dabei keinen richtigen Pfad, sondern eine Kombination und ein Ineinandergreifen Vieler.

BAUSTEINE & THESEN



these 1

Die räumliche Struktur um die Triester Straße unterliegt dem globalen hegemonialen Wachstumsparadigma, welches die sozial-ökologische Vielfachkrise bedingt. An der Triester Straße spitzt sich dies an der umfassenden Dominanz des Autos zu.

these 2

Die Krisen können perspektivisch überwunden werden, dafür benötigt es ein ineinandergreifen verschiedener Transformationsstrategien mit dem Ziel der Etablierung einer solidarischen Postwachstumsstadt.

these 3

Große Teile der Stadträume und Gebäude um den Raum der Triester Straße, welche ausschließlich auf die Nutzung des Motorisierten Individual Verkehrs (MIV) ausgelegt sind, werden auf Grund der bevorstehenden Klimakrise, perspektivisch obsolet.

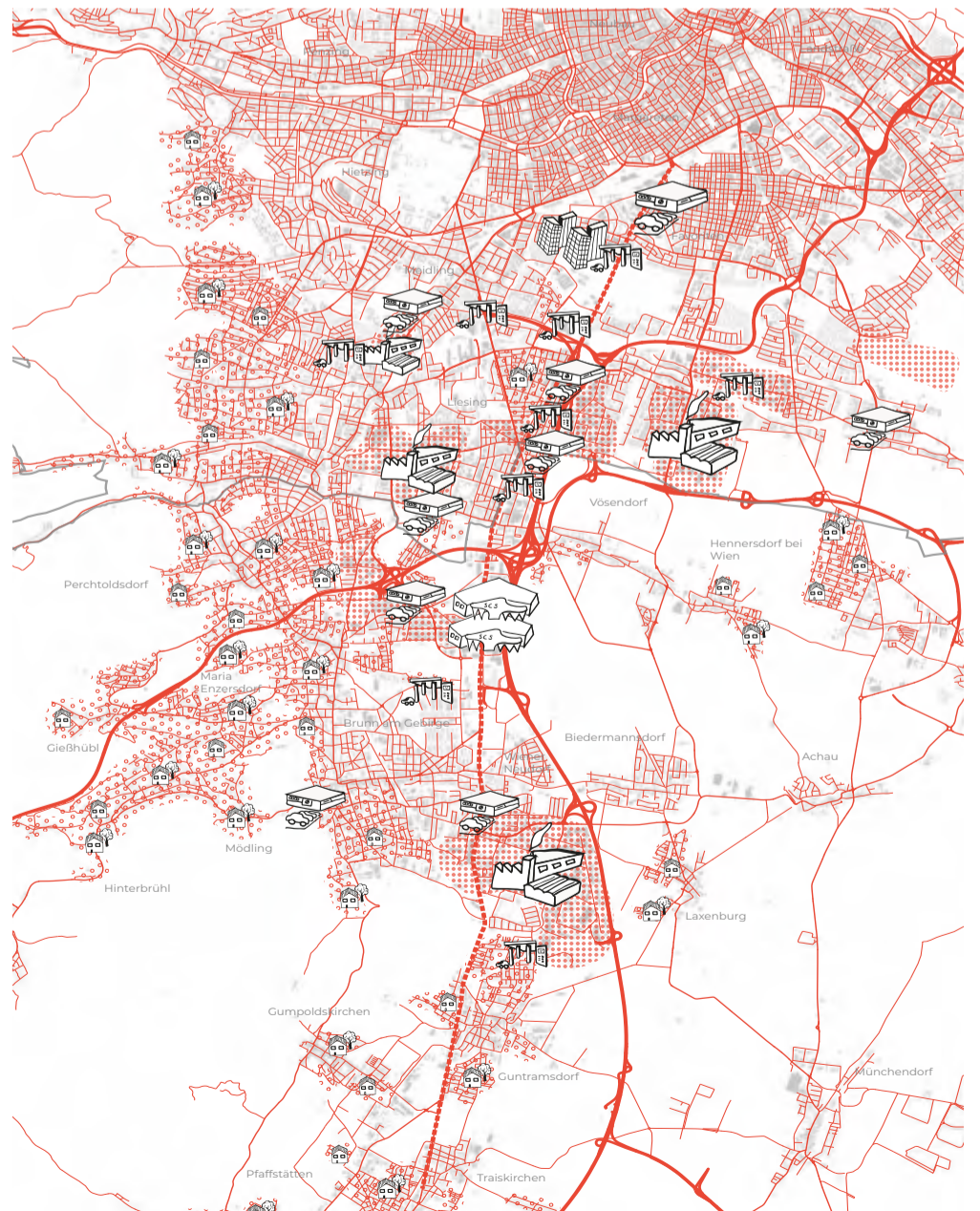
RÄUMLICHE STRUKTUR

einbettung in das car-regime

Das Auto ist nicht nur auf der Straße präsent, sondern in fast allen Bereichen der gesellschaftlichen Organisation, in den Gesetzen, in den Institutionen, in politischen Strukturen und in all unseren Köpfen. Diese Systembausteine haben sich über Jahrzehnte miteinander entwickelt, bedingt und unterstützt. Wir nennen dieses System Automobilismus. Es ist ein „Car Regime“, die Verankerung vom privaten Pkw im Gesamtsystem, welches wirklich klimawirksame Maßnahmen und Planungen verunmöglicht.

Nutzungsobsoleszenz heißt dabei nicht, dass die Gebäude auch in ihrer baulichen Struktur obsolet werden. Für Transformation und Neunutzung gibt es viele Beispiele. Einkaufszentren können Museen werden, Tankstellen bieten Raum und Ausstattung für die Reperatur von Fahrzeugen jeder Art, Einfamilienhäuser können umgebaut und ausgebaut werden, Industriehallen können Veranstaltungen beheimaten - es bedarf Raum zum experimentieren und Kreativität.

Auf der Strukturkarte ist in rot zu sehen, dass der Raum, welcher mit dem Car-Regime in Verbindung steht nicht an den offensichtlichen Flächen wie etwa der Straße und den Parkplätzen endet. Das Auto hat erst ermöglicht, dass Einkaufszentren wie die SCS entstanden sind. Es ermöglicht(e) die Funktionstrennung von Industriegebieten und Wohnsiedlungen. Es ermöglicht(e) durch die Kultur des Automobilismus, dass Menschen den Traum im Grünen zu wohnen entwickelten. Insofern ist jedes Einfamilienhaus am Siedlungsrand in der Verantwortung des automobilen Lebensstils. Insofern sind hier jene baulichen Strukturen rot markiert, welche jenseits der automobilen Abhängigkeit Nutzungsobsolet werden würden. Die Straßen, die Autohäuser, die Tankstellen, die Einkaufszentren, die Bürotürme, die freistehenden Einzelhandelskisten, die Industrie- und Gewerbegebiete, die Einfamilienhäuser.



VON DEN HERAUSFORDERUNG ZUR TRANSFORMATION

Zentrale Herausforderung unserer Generation und dieser Zeit ist es, der bevorstehenden Klimakrise entgegenzuwirken bzw. uns anzupassen. Dabei ist notwendig, über Grenzen hinweg zu handeln. Das schmälert aber nicht die Verantwortung auf der lokalen Ebene. Gerade im Projektraum zeigen sich die Auswüchse der Vielfachkrise, die sich an der absoluten Abhängigkeit vom privatem Pkw zuspitzt. Wir brauchen dafür einen radikalen und konsequenten Prozess. Eine Transformation verläuft immer auf mehreren Ebenen. Zum einen in der interstitiellen Transformation. Damit gemeint ist ein Ausprobieren in Nischen, welches mit anderen Lebensentwürfen Druck auf bestehende Strukturen ausübt. Daneben besteht die symbiotische Transformation. Das ist die Veränderung innerhalb der Institutionen durch Reformen und radikale Forderungen an die Regierung durch zivilgesellschaftliche Organisationen mit dem Ziel, in politische Strukturen einzudringen und diese zu demokratisieren. Zuletzt ist der Ansatz der bruchartig vollziehenden Transformation. Diese stellt durch aktive Konfrontation das bestehende Regime infrage und möchte Konflikt auslösen. Diese Form bricht radikal mit bestehenden staatlichen Institutionen wie etwa durch die Praxis der Hausbesetzung. Dadurch kann Diskurs ausgelöst werden oder sogar hegemoniale Praktiken verändert und abgelöst werden. Dabei gibt es keinen privilegierten Transformationspfad, es ist ein ineinander Spielen und aufeinander Beziehen aller Transformationsstränge, um Bewegung anzustoßen.

postwachstumsstadt als Vision

Die Postwachstumsdebatte fußt auf einer umfassenden Kritik am geltenden System. Mit den Konzepten der solidarischen Postwachstumsstadt werden dafür konkrete Konsequenzen im Tun und Denkanstöße gesammelt. Die solidarische Postwachstumsstadt ist ein Gegenentwurf zur neoliberal geprägten Stadtentwicklung, wobei aktiv dekoloniale, queerfeministische und anti-rassistische Perspektiven mitgedacht werden.

So wird die urbane Lebens- und Produktionsweise solidarisch und emanzipatorisch gedacht. Die drei zentrale Ziele der solidarischen Postwachstumsstadt können als zentrale Gemeinsamkeiten verschiedener politisch-strategisch ausgerichteter Strömungen verstanden werden: Globale ökologische Gerechtigkeit, gutes Leben für alle und Wachstumsunabhängigkeit. Für diese Ziele benötigt es ein Verständnis für das Systemische, Willen etwas zu verändern und Fantasie.

SZENARIEN

Wir haben uns dazu entschieden, in unserer Planung nicht mit Prognosen zu arbeiten, sondern in Szenarien zu denken. Die Gründe dafür sind vielfältig. Zum einen stabilisiert der aktuelle politische Status-quo das System und drängt es weiter in den vorherrschenden Pfad. Würde die Politik handeln, würden sich die Prognosen völlig verändern. Es ist also notwendig aufzuzeigen, was sich politisch ändern könnte. Wir möchten ein positives Bild erzeugen, um zu zeigen, dass sich nicht alles zum schlechteren Verändern wird wenn wir die Krisen ernst nehmen. Wir möchten versuchen Zugang zu schaffen um die Grenzen im Kopf zu lösen oder wenigstens einen Denkanstoß zu geben. Es geht dabei auch um die Rolle der Planung. Planung ist nie objektiv oder neutral, sie verfolgt immer eine Werthaltung. Was Planung für alle bezeichnet wird, kommt nicht immer allen zugute. Wir dürfen nicht blind sein gegenüber Herrschaftsstrukturen und nicht an den Grenzen in unsrem Denken halt machen.

zeitungsausschnitt des szenarios

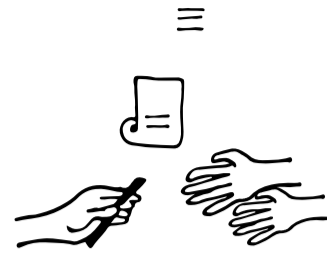
Neue Bürgermeisterin will südliches Wiener Umland zur autofreien Vorzeigeregion machen

Am Morgen wurde das neue Maßnahmenpaket des „Car-los“ vorgestellt. Bürgermeisterin und Planerin zeigen sich sehr optimistisch einer schnellen Umsetzung gegenüber. Zunächst ein Rückblick.

„Der Druck zu handeln hat zugenommen. Vor allem die Unwetterkatastrophe im Juni vergangenen Jahres, in der wir 12 Menschen zu betrauern hatten, hat es unmöglich gemacht den Status-quo beizubehalten. Die Wissenschaft schlug Alarm, deutlicher und mit mehr Druck als zuvor. Klimabündnisse, Aktivist:innen und große Teile der Bevölkerung gingen auf die Straßen, wöchentlich fanden Großdemos statt. Die damalige Regierung stand stark in der Kritik, Rücktrittsforderungen wurden laut und waren schließlich nicht mehr zu ignorieren. Nach dem Michael Ludwig zurückgetreten ist, ist auch das Prestigeprojekt, die Stadtstraße endlich begraben“, so die Bürgermeisterin.

Das autonome Bündnis will echte Transformation. Eine solidarische Postwachstumsstadt ist das Ziel. Im Zusammenschluss mehrerer Gemeinden wurde das Reallabor „Car_los“ gegründet. Hier sollen auf Wachstumskritik aufbauend, Alternativen konsequent ausprobiert werden. Mit dem Car-Regime soll gebrochen werden. Dies passiert in enger Zusammenarbeit mit Wissenschaftler:innen und betroffener Bevölkerung. Kernelement ist die Einigung auf eine Verdrängung des privaten PKWs. Angeführt wird das Maßnahmenpaket durch Maßnahmen wie Autoverkaufsstopp mit gleichzeitigem massiven Ausbau der sanften Mobilität und der Besteuerung fossiler Brennstoffe. Konkret orientiert sich das Maßnahmenpaket von „Car_los“ in sechs Handlungsfelder:

planungsverständnis



HILFSTELLUNG LEISTEN
alle sind Planer:innen, Do-it-Yourself urbanism



ALTERNATIVEN AUFZEIGEN
Status quo hinterfragen



PLANUNG FÜR ALLE
Antirassistisch, Antiklassisch, Queer-Feministisch, Integrativ, alle Altersgruppen umfassend, repräsentativ

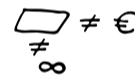


DRUCK AUSÜBEN
dass Nischen und Alternativen in aktuelle politische Strukturen Eingang finden



PROZESSGESTALTUNG
Meditation, Partizipation, Anleitung, etc.

handlungsfelder



- RADIKALE RESSOURCENEINSPARUNG**
- Überwindung einer Überproduktion
 - Ausbau einer ökologisch-sozialen Kreislaufwirtschaft
 - Leerstand bekämpfen
 - Fossile Ressourcen besteuern
 - Sharing - Infrastruktur aufbauen
 - Reparieren fördern



SOZIAL-ÖKOLOGISCHE INFRASTRUKTUR ETABLIEREN

- Sozialen Einrichtungen keinem Innovationsdruck aussetzen
- Breite Beteiligungs- und Mitwirkungsmöglichkeiten schaffen
- (kleinteilige) Grünräume schaffen und anbinden
- Einkommensunabhängige Bildung und Weiterbildung bereitstellen



PRIORISIERUNG DES NICHT MOTORISIERTEN VERKEHRS UND RÜCKBAU DES MIV

- Entschleunigung der Mobilität
- Straßenraum als Freiraum denken
- Umfassender und lückenloser Ausbau von sanfter Mobilität (öffentlicher Nahverkehr, Radinfrastruktur, Fußwege)
- Beschränkung der PKW Nutzung auf Einsatzfahrzeuge, Lieferfahrzeuge, Müllabfuhr, bei Mobilitätseinschränkungen und gewerblicher Notwendigkeit



ÖKOLOGISCHES SOLIDARISCHES WIRTSCHAFTEN FÖRDERN

- Andere Erfolgsindikatoren für Unternehmen als Wirtschaftsleistung und Gewinn
- Orientierung an Zufriedenheit von Arbeitnehmer:innen und Arbeitgeber:innen
- Selektives Wachstum im Bereich der sozialen und öffentlichen Infrastrukturen, Commons
- gerechte Flächenumverteilung



POLYZENTRALITÄT

- Funktionsmischung fördern und in Konzepten verankern
- Raum der kurzen Wege etablieren. Innerhalb von 15 min Gehzeit Grundversorgung von Bildung, Arbeit, Einkaufen und Freizeit garantieren
- Wegekettenverbindungen verschiedener Bevölkerungsgruppen in der Planung miteinbeziehen



ALLTAGSWELT UND NACHBARSCHAFT PRIORISIEREN

- Gendermainstreaming in der Planung verankern
- Alltag als Austragungsraum von gesellschaftlichen Prozessen wahrnehmen
- Reproduktionsarbeit (monetär) wertschätzen und sichtbar machen
 - Nischenprojekte fördern
 - Sichere Räume schaffen

GESCHICHTEN AUS DEM ALLTAG

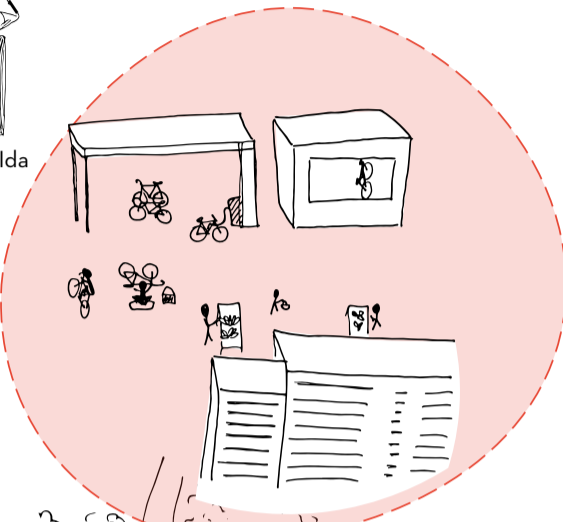
wir wissen zwar nicht was passieren wird, aber so könnte es aussehen

„Ich und mein Mann Harald kommen jeden Sonntag zu dem Markt hier vor dem Billa äh MiLa. Wir helfen aber auch mit, nicht wahr? Gemüse sortieren und Waschen, Rezepttipps, Marmelade kochen, dem Jungspund erklären was eine Pastinake ist - das ist auch Arbeit hab ich Recht? Regale einräumen ist nicht mehr möglich aber wir tun was wir können.“

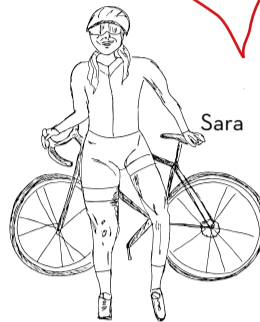


Harald & Ida

Radverleih und Radverkauf
Radwerkstatt
Marktplatz
Mitmachsupermarkt

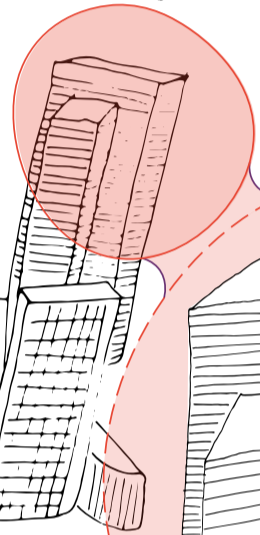


„Hallo ich bin Sara, ich bin Fahrradmechanikerin und Aktivistin. Ich habe die Critical Mass mitorganisiert, mir mein eigenes Lastenrad zusammengeschaubt und trotzdem wurde ich in den Fahrradläden nie ernst genommen. Jetzt leite ich mit einer Gruppe die Tanzstelle. Wir sind zwar eigentlich eine Fahrradwerkstatt mit Verleih und Verkauf aber das heißt nicht, dass hier nicht auch getanzt werden darf. Bei plötzlichem Regen sind schon öfter Menschen zum Unterstehen vorbeigekommen und haben eine spontane Tanzsession gestartet (lacht).“

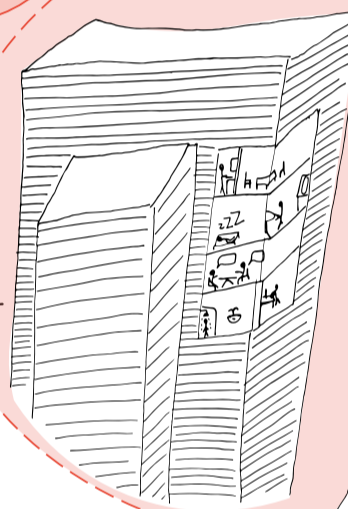
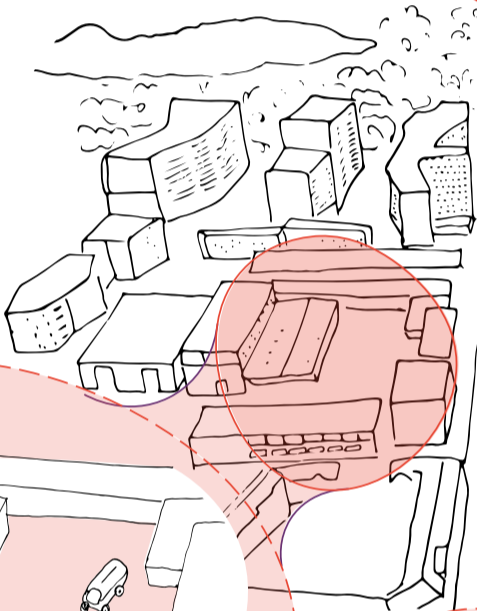


Sara

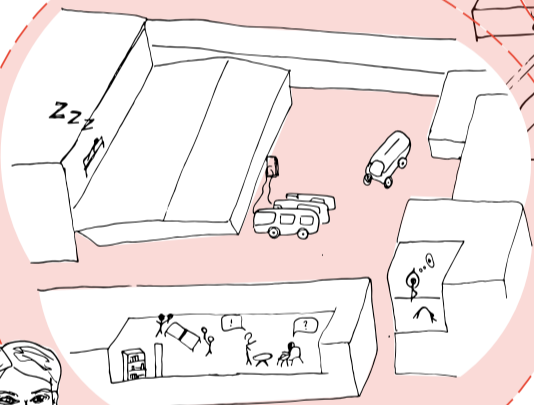
Wohnen und Homeoffice
Gemeinschaftsräume und gemeinschaftliche Arbeitsräume
Bibliothek



Unterkünfte und Aufenthaltsräume für Busfahrer:innen
Bus-Parkplatz und Ladestation
Atelier- und Freizeiträume
Nachbar:innentreffpunkt



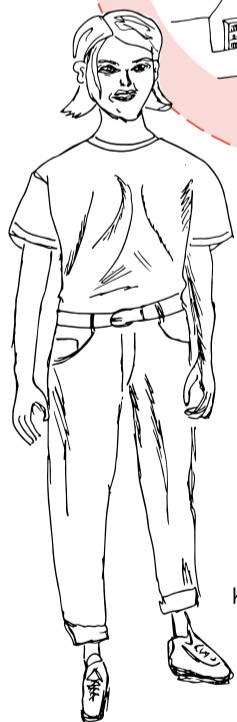
Amina



Schnellradspuren
Platz zum Spielen
Öffentlicher Raum
2 Autospuren



Susi



Kerim

„Studiert habe ich Soziale Arbeit, kümmere mich aber bei uns im Stadtteilzentrum auch um ganz viel andere Themen. Das neue Zentrum ist in dem alten Autohaus an der Kreuzung. Mit Freund:innen und Menschen aus der Nachbar:innenschaft haben wir uns organisiert, ein Konzept entwickelt und wurden so die neuen Mieter:innen. Wir wollten einen Raum schaffen wo es für alle, die sonst keine Räume haben möglich ist sich wohl zu fühlen, ohne Menschen auszuschließen - naja also solange sich alle respektvoll behandeln. Es entstand eine schöne Dynamik in der Nachbar:innenschaft, wir organisierten uns online und hielten wöchentlich Plenas. Wir bekamen Unterstützung von Planer:innen und Architekt:innen und Geld von der Stadt. Das bekommen wir weiterhin, auch wenn sich gerade nicht so viel tut. Wir sind ein Team von Sozialarbeiter:innen, Psycholog:innen, Menschen in der Rente, Übersetzer:innen und allen Menschen, die etwas beitragen können und wollen. Bei uns ist momentan ein Raum für Jugendliche mit Tischtennisplatten, Computern, Tischen zum Lernen und für Nachhilfe; Räumlichkeiten für Beratung zu unterschiedlichen Themen und wir haben auch Notunterkünfte für Menschen die gerade keine Bleibe haben, vor ihren Partner:innen fliehen mussten oder obdachlos sind.“

WARUM EIN PLAN DER KEIN PLAN IST?

Uns ist wichtig anzumerken, dass die hier erzeugten Bilder keineswegs als zu implementierende Pläne zu verstehen sind. Vielmehr geht es uns darum Bilder im Kopf zu erzeugen, Grenzen unserer Vorstellungskraft auszutesten und zu verschieben. Und zuletzt Menschen zu provozieren, zu irritieren und anzusprechen.

Und damit richten wir die Frage an dich:

Wie würde deine autofreie Nachbarschaft aussehen?

TRIESTER STRASSE

VERBINDUNG VON ERHALT UND TRANSFORMATION

Alaa Elgebaly | Andrei Sassu | Valentin Wittig

„Man muss die Triester Straße als Ein- und Ausfallstraße akzeptieren...“

Interview (2021): Pizzeria-Trattoria Marino, Triester Straße 212

ABSTRACT

Der Raum rund um die Triester Straße ist geprägt von ihrer Funktion als Ein- und Ausfallstraße von Wien. Die ersten Besichtigungen und Erkundungen des Gebiets zeigten, dass es an vielen Orten an Fußgängerwegen mangelt. Interviews mit Passanten und Arbeitnehmern ergaben, dass viele mit der Straße zufrieden sind und ihre Funktion als wichtige Verkehrsader schätzen oder zumindest akzeptieren. Recherchen zur Geschichte der Straße waren entscheidend um eine erste Position zu entwickeln. In einem von Entmischung charakterisierten Gebiet - vorangetrieben durch den motorisierten Verkehr - sind die sehr viel früher entstandenen historischen Ortskerne ein starker Anker für Identität. Der Autozentrismus hat dagegen zur Bildung monofunktionaler Inseln beigetragen. Eine auch ohne Auto nutzbare Verbindung zwischen diesen beiden Strukturen fehlt meistens. Die alten Ortskerne sind attraktive, anziehende Zentren, die einfacher zu erreichen sind als die monofunktionalen Inseln. Die Analyse bestehender Zentralitäten führte dann zur Anwendung der Entwicklungsprinzipien „Erhalt“ und „Transformation“. Transformation symbolisiert dabei das Potential, das

besonders in Städten existiert, mit den Problemen der Zukunft umzugehen und die nötige radikale Veränderung herbeizuführen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird zum Hauptinstrument zur Wiederbelebung des Raumes. Daraus entstand ein weiteres Prinzip: „verbinden“ mit Bezug auf das Mobilitätsnetz und den Grünraum. Maßnahmen lassen sich in drei Handlungsfeldern kategorisieren: Grünraum, öffentlicher Raum und multimodale Mobilität. Der Kern des Konzepts bilden 5 neue Zentren an oder in der Nähe der Haltestellen der Badner Bahn. Höhere Frequenzen der Badner Bahn, einfacher Wechsel zu aktiven Modi sowie bauliche Maßnahmen an den Haltestellen machen die Benutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver und geben einen Entwicklungsimpuls in der direkten Umgebung. Die Priorität bei der Umsetzung liegt auf dem Ausbau der Haltestellen der Badner Bahn und ihrer Umgebung, auf der Schaffung begrünter Plätze, die zum Verweilen einladen und auf der Durchwegung für aktive Modi. Mit diesen unkomplizierten aber gezielten Maßnahmen kann das Gebiet rund um die Triester Straße zusammenwachsen und einen besseren Ausgangspunkt für zukünftige Veränderungen entwickeln.

RÄUMLICHE THESEN

Eine räumliche Struktur hat uns während der Begehungen besonders beeindruckt: die historischen Ortskerne. Diese haben einen besonderen Charakter und eine gewisse Anziehungskraft. Es gibt jedoch auch große Verkehrsachsen im Südraum von Wien, die das Gebiet durchschneiden und an denen sich mehrheitlich auto-

bezogene Gewerbe niedergelassen haben. Dieser Autozentrismus hat monofunktionale Inseln hervorgerufen, die kaum anders als mit dem motorisierten Verkehr zu erreichen sind. Wir sehen deshalb den öffentlichen Verkehr als wichtigstes Instrument an um den Raum lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten.



Die historischen Ortskerne haben eine besondere identitätsbildende Funktion.



Der Autozentrismus führt zur Bildung von monofunktionalen Inseln, zwischen denen wenig Austausch besteht.

DURCH DEN AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS KÖNNEN NEUE ZENTREN ENTSTEHEN UND DER RAUM WIEDERBELEBT WERDEN.

LEITIDEEN

Die erste Leitidee ist **ERHALTEN**, was sich auf die Ortskerne und ihre Qualität als identitätsbildende Treffpunkte bezieht aber auch auf vorhandene Grünräume, die zur Erholung und Klimaregulierung dienen. Die Funktion der Triester Straße als Verkehrsader muss auch weiterhin erfüllt werden.

TRANSFORMIERT werden müssen die monofunktionalen Orte, indem sie stärker durchmischt und mit aktiven Modi erreichbar werden. Der Begriff der Transformation steht für das besonders in urbanisierten Räumen bestehende Potenzial, auf die Veränderungen der Zukunft kreativ zu reagieren.

„**VERBINDEN**“ betrifft die Erweiterung des Mobilitätsnetzes und die Vernetzung des Grünraums.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind zwei Konzepte besonders relevant: development-oriented transit und transit-oriented development. Das erste, abgekürzt DOT beschreibt das Verbinden von bestehenden Zentralitäten. TOD dagegen geht einen Schritt weiter und fungiert in Form einer neuen Haltestelle als Impulsgeber in einem Gebiet, was in der Zukunft weiter wächst und sich entwickelt. Je nach örtlichem Kontext, sollen diese beiden Konzepte im Gebiet der Triester Straße Anwendung finden.

WIE KANN DIE TRIESTER STRASSE ALS VERBINDUNG ZWISCHEN HISTORISCH GEWACHSENEN ZENTREN UND POTENTIELLEN NEUEN ZENTREN GENUTZT WERDEN UM DEN RAUM LEBENSWERTER UND NACHHALTIGER ZU GESTALTEN?

RÄUMLICHE STRUKTUR

STARKE ZENTREN

Eine der wichtigsten Strukturen im Raum der Triester Straße sind die historischen Ortskerne wie Mödling oder Perchtoldsdorf, die man als starke Zentren beschreiben kann, da sie gut zugänglich sind und durch Mischnutzung die Funktion eines Treffpunkts erfüllen können. Es gibt aber auch neuere starke Zentren wie Alterlaa oder die Wienerberg City.

MONOFUNKTIONALE ORTE

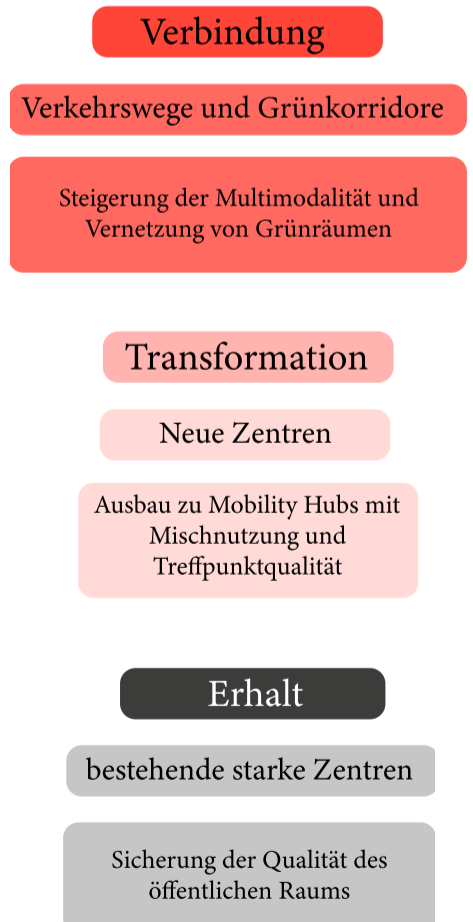
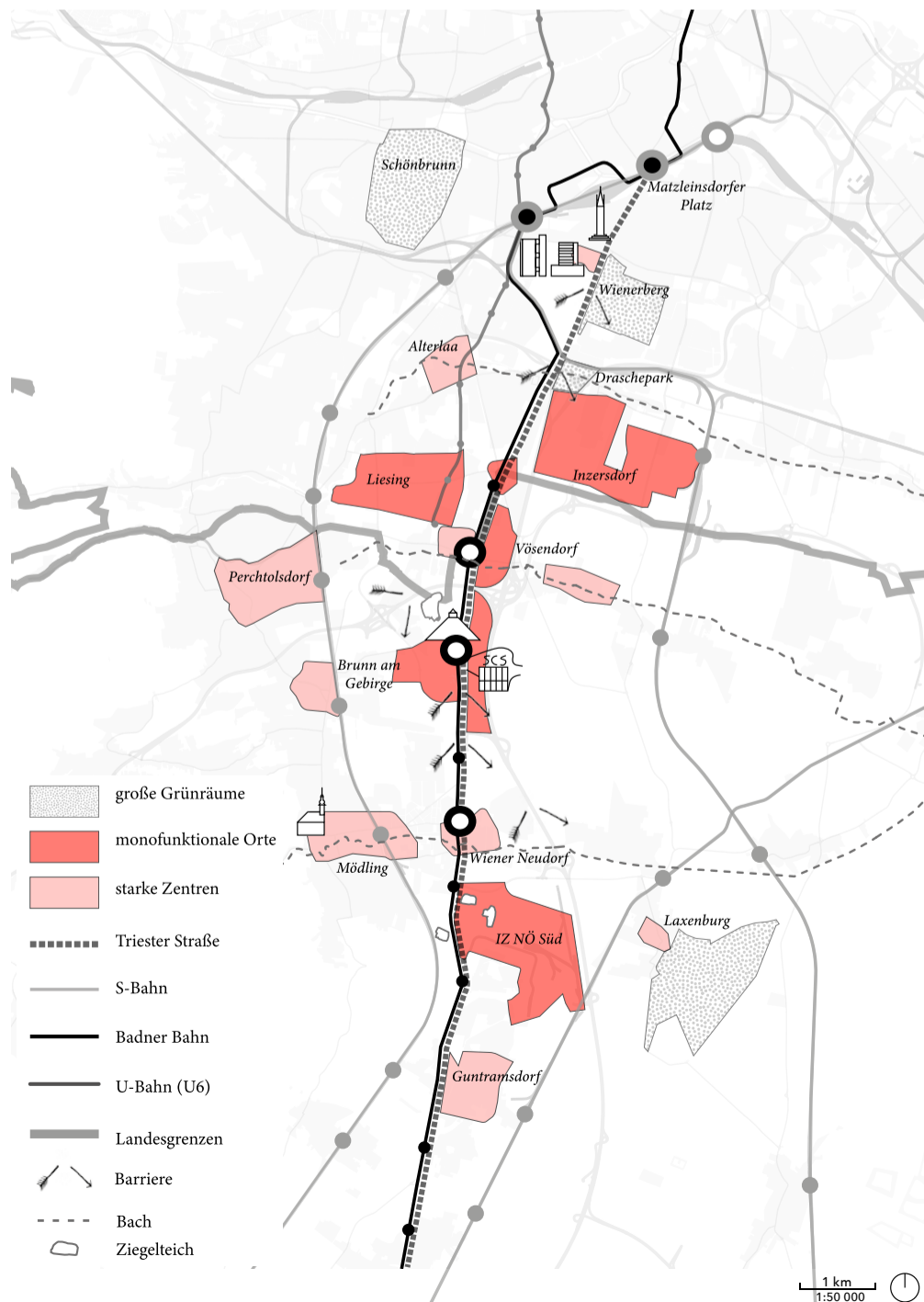
Die monofunktionalen Orte wie die Shopping City Süd und das Industriezentrum Niederösterreich Süd sind dagegen überdimensionierte Inseln des Konsums oder der Produktion, die wenig zu bieten haben. Arbeitnehmer*innen und Konsument*innen nutzen gleichermaßen den motorisierten Verkehr um auf ihre Ziel-Insel zu gelangen. Eine Integration in den Raum ist nicht vorhanden, erkennbar an der fehlenden Durchwegung für aktive Modi, während die Badner Bahn das einzige verbindende Element darstellt.

GROBE GRÜNRÄUME

Zu den Erholungsräumen gehören Kulturerbe wie der Schlosspark Schönbrunn und Gewässer wie die Ziegelteiche und Bäche. Abgesehen vom Wienerberg sind die Ziegelteiche meistens jedoch nicht oder nur sehr schwer zugänglich.

VERKEHRSACHSEN

Zur Triester Straße selbst als wichtige Achse des motorisierten Verkehrs kommen die Routen des hochrangigen öffentlichen Verkehrs hinzu, die die zentrale nachhaltige Mobilitätsoption darstellen.



ANALYSE



MONOFUNKTIONALE ORTE

Entlang der Triester Straße gibt es einige Orte, die nur eine Funktion erfüllen, die meistens am motorisierten Individualverkehr orientiert ist. Es handelt sich einerseits um autobezogenes Gewerbe wie Autohäuser und Werkstätten, noch auffälliger sind jedoch Strukturen, die fast ausschließlich mit dem Auto erreichbar sind. Eine derartige Raumordnung verstärkt die Klimakrise durch Versiegelung und Emissionsaustoß und erschwert die Anpassung an den Klimawandel. Der öffentliche Raum verliert seine Qualität durch den hohen Platzbedarf der Autos.

GRÜNRAUM

Bei der Analyse des Grünraums fällt nicht nur das Fehlen von Naherholungsräumen wie Parks zwischen Wiener Neudorf und Vösendorf auf, sondern besonders die nicht gegebene oder unzureichende Zugänglichkeit von Ziegelteichen. Diese historisch durch den Abbau von Rohstoffen zur Herstellung von Baumaterialien entstandenen Seen kommen an der Triester Straße häufig vor und haben das Potenzial eines hochwertigen Erholungsraums.

MOBILITÄT

Die Straße selbst ist geprägt vom motorisierten Individualverkehr, wobei die parallel verlaufende Südautobahn Fragen zur wirklichen Notwendigkeit der Triester Straße als Ein- und Ausfallstraße aufwirft. Diese wird jedoch besonders vom Pendlerverkehr erfüllt. Die wichtigsten Achsen des öffentlichen Verkehrs sind die Südbahn und die Badner Bahn. Erstere verbindet die historischen Ortskerne wie Perchtoldsdorf oder Mödling miteinander und letztere verläuft größtenteils an der Triester Straße. Radwege sind an den stark genutzten Routen kaum vorhanden. Durch die vertikal verlaufenden Wege des motorisierten Verkehrs wird das Gebiet durchschnitten und der Wechsel zwischen Ost und West vor allem für aktive Modi erschwert.

NEUE PLANUNGEN

Der Raum erfährt aktuell schon einige Veränderungen, die zur nachhaltigen Entwicklung beitragen. Im Bereich Wohnungsbau gibt es Projekte wie „In der Wiesen“ oder die „Biotope City“, die verstärkt auf Walkability, soziale Nutzungsmöglichkeiten und Klimaanpassung setzen. Der Ausbau der U2 bis zum Wienerberg könnte zukünftig zur Entlastung im nördlichen Teil der Triester Straße beitragen, eine merkliche Reduktion des Pendlerverkehrs ist jedoch fraglich. Im gewerblich geprägten Bereich der Shopping City Süd und Brunn am Gebirge fehlen Ansätze zur Veränderung und Aufwertung.

ABLEITUNG DES KONZEPTS

ZENTRENANALYSE

Die Auswahl der monofunktionalen Orte und starken Zentren aus der Strukturkarte wird hier deutlich.

Bestehende Zentralitäten wurden analysiert um zu bestimmen, was genau die alten Ortskerne vorweisen können, das an den monofunktionalen Orten fehlt. Orte mit bestimmten Zentrenfunktionen (z.B. eine hohe Konzentration an Einzelhandelsgeschäften) wurden auf ihre Stärke untersucht: sind sie zugänglich, angebunden und erfüllen mehrere Funktionen, was wiederum die Bildung von Treffpunkten ermöglicht? Wenn einige dieser Indikatoren erfüllt werden, sollte der Ort mit seinen Qualitäten erhalten und gesichert werden. Im Gegensatz dazu ist die Schlussfolgerung aus wenigen erfüllten Indikatoren die Transformation, um neue Treffpunkte zu schaffen und die Nutzungschancen für aktive Modi zu verbessern.

ENTWICKLUNGSPRINZIPIEN

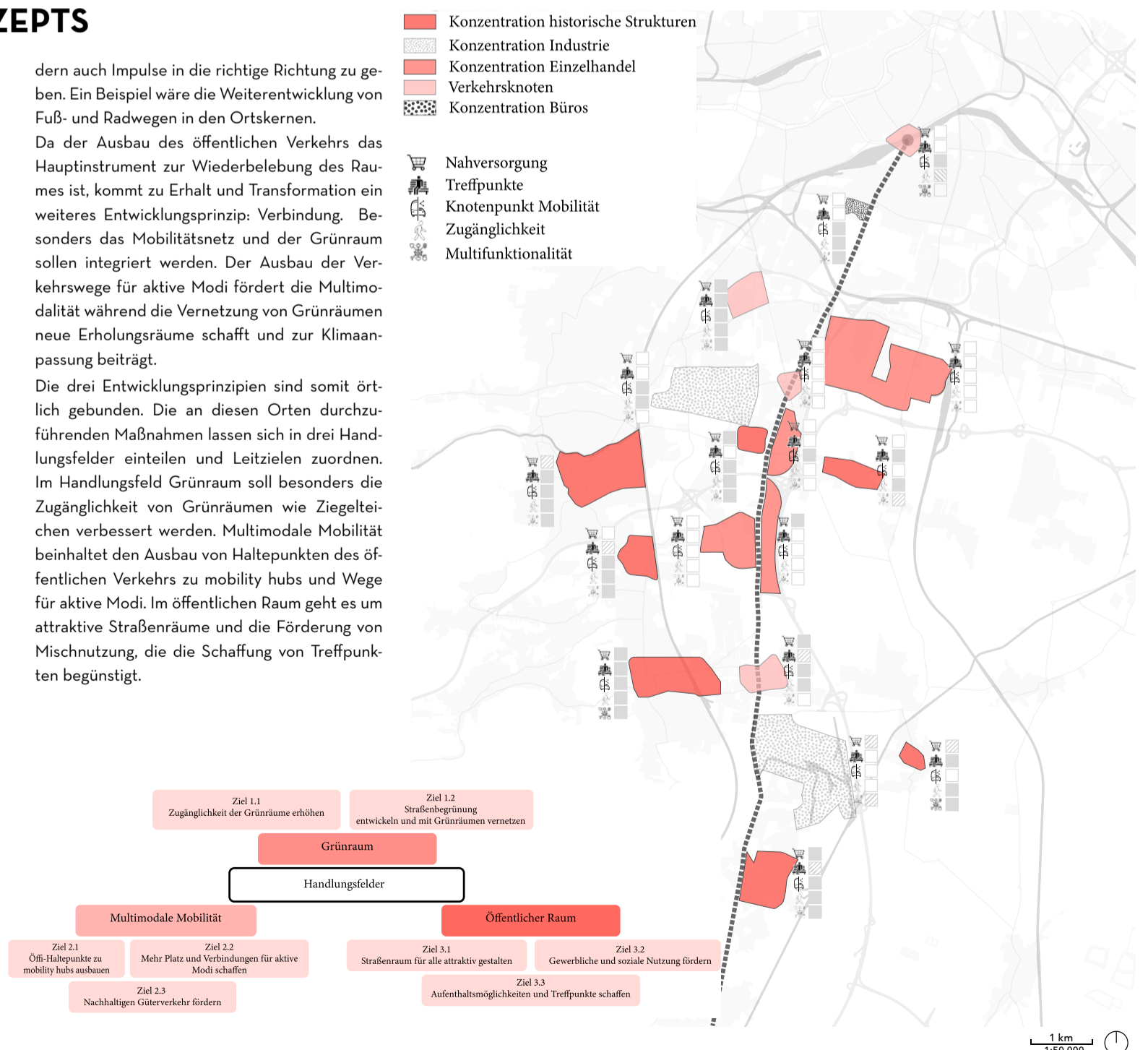
Das Ziel ist, bestehende schwache Zentralitäten in neue starke Zentren zu transformieren. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs spielt dabei eine übergeordnete Rolle: Haltestellen und Bahnhöfe sollen zu mobility hubs werden, die eine Vielzahl an Modi ermöglichen und den Wechsel zwischen diesen erleichtern. Unter diese Modi fällt zum Beispiel Bikesharing. Dazu soll Mischnutzung und die Treffpunktqualität gefördert werden.

In den zu erhaltenden, bereits starken Zentren soll zur Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums beigetragen werden. Dabei ist wichtig zu erkennen, dass diese Orte auch eine Dynamik besitzen und nicht still stehen. Es geht also nicht nur darum, das Vorhandene zu preservieren, son-

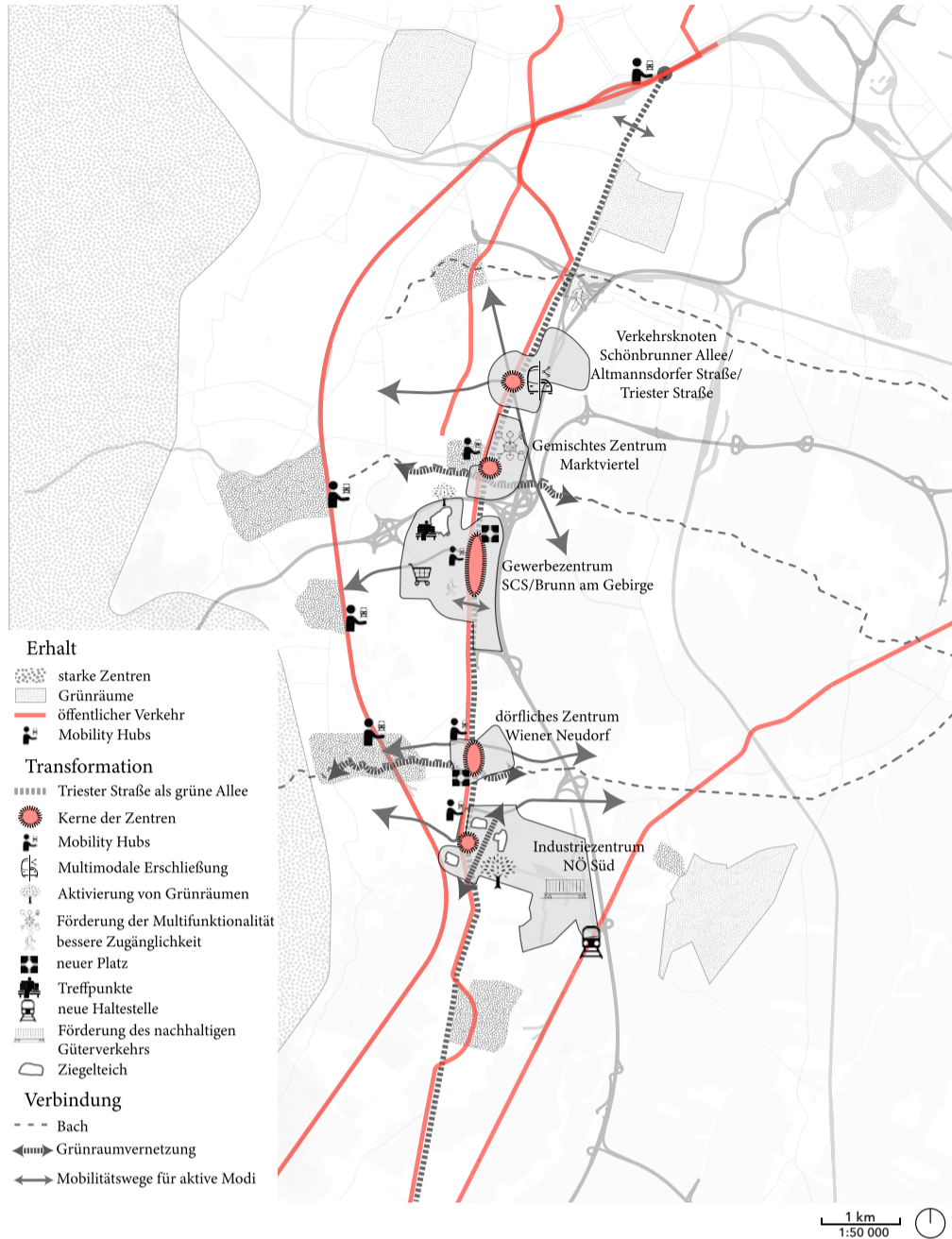
dern auch Impulse in die richtige Richtung zu geben. Ein Beispiel wäre die Weiterentwicklung von Fuß- und Radwegen in den Ortskernen.

Da der Ausbau des öffentlichen Verkehrs das Hauptinstrument zur Wiederbelebung des Raumes ist, kommt zu Erhalt und Transformation ein weiteres Entwicklungsprinzip: Verbindung. Besonders das Mobilitätsnetz und der Grünraum sollen integriert werden. Der Ausbau der Verkehrswege für aktive Modi fördert die Multimodalität während die Vernetzung von Grünräumen neue Erholungsräume schafft und zur Klimaanpassung beiträgt.

Die drei Entwicklungsprinzipien sind somit örtlich gebunden. Die an diesen Orten durchzuführenden Maßnahmen lassen sich in drei Handlungsfelder einteilen und Leitzielen zuordnen. Im Handlungsfeld Grünraum soll besonders die Zugänglichkeit von Grünräumen wie Ziegelteichen verbessert werden. Multimodale Mobilität beinhaltet den Ausbau von Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs zu mobility hubs und Wege für aktive Modi. Im öffentlichen Raum geht es um attraktive Straßenräume und die Förderung von Mischnutzung, die die Schaffung von Treffpunkten begünstigt.



LEITBILD



In den bereits starken Zentren soll die Qualität des öffentlichen Raums durch gezielte Maßnahmen erhalten werden. Aus den monofunktionalen Orten entstehen durch die Transformation zu mobility hubs neue Zentren. Verbindungen entstehen durch das Hinzufügen neuer Verkehrswege für aktive Modi und durch Korridore zwischen vorhandenen Grün- und Erholungsräumen.

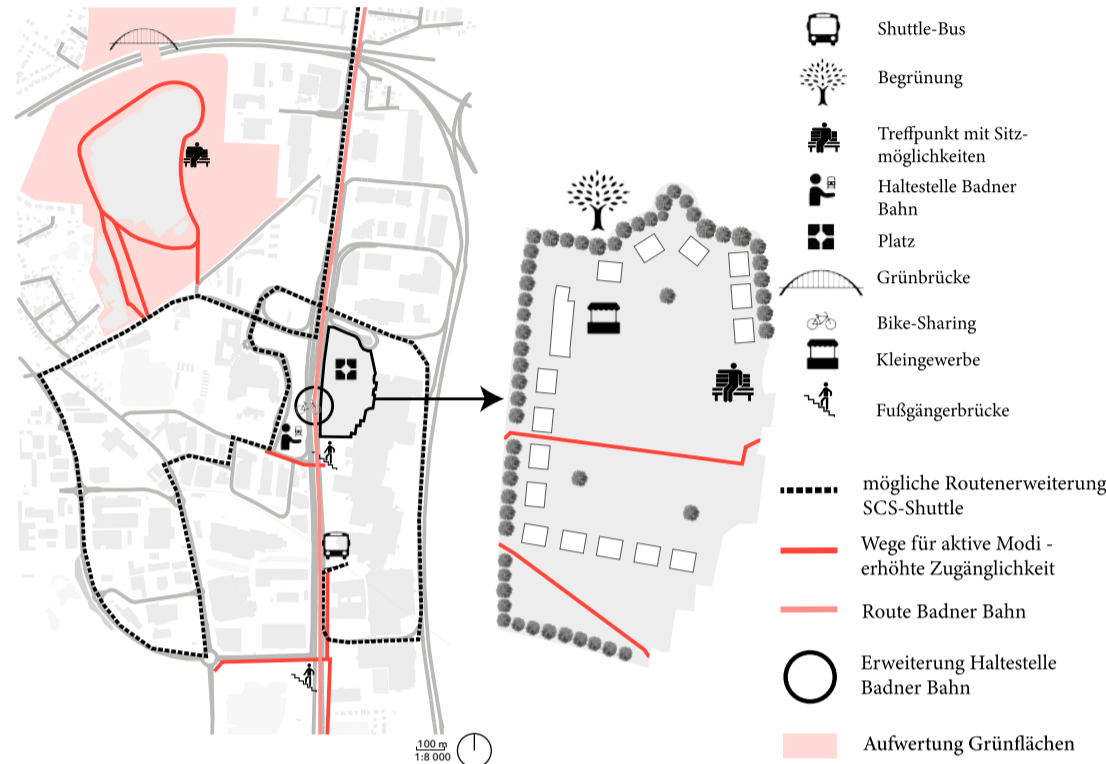
Jedes der 5 neuen Zentren erfüllt eine besondere Funktion: ein Verkehrsknoten, ein Zentrum mit sozialer Nutzung, ein Gewerbezentrum, ein dörfliches Zentrum und ein Zentrum am Eingang

eines Industriegebiets. Die Zentrenmittelpunkte liegen immer direkt an der Triester Straße und werden meistens von den Haltestellen der Badner Bahn bestimmt.

Die Entwicklung der Treffpunkte an den neuen Zentren wird durch Begrünung und neue Sitzmöglichkeiten gefördert. Wo Ziegelteiche von den neuen Zentren aus fußläufig erreichbar sind, wird auch eine Erschließung forciert. An der Shopping City Süd wird beispielsweise der von Autos eingenommene Platz radikal reduziert und der Öffentlichkeit als flexibel nutzbarer Raum zurückgegeben.

LEITPROJEKT

GEWERBEZENTRUM SCS/BRUNN



UMSETZUNG DES KONZEPTS

Die Maßnahmentabelle fasst alle Eingriffe nach Zielen zusammen. Besondere Priorität hat der Ausbau der Haltestellen der Badner Bahn und ihrer Umgebung, die Schaffung begrünter Plätze und die Durchwegung für aktive Modi. Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs als Hauptinstrument der Integration des Gebiets beinhaltet höhere Frequenzen der Badner Bahn, bauliche Maßnahmen wie die Vergrößerung der Haltestellen sowie Angebote für einen einfacheren Wechsel zwischen öffentlichem Verkehr und aktiven Modi oder Sharing-Optionen. Letztere helfen dabei zur Haltestelle zu gelangen oder die letzte Meile zum Ziel zu absolvieren.

Das Gebiet mit den meisten Maßnahmen ist der Raum rund um die Shopping City Süd, das sich als Gewerbezentrum neu erfindet. Höhere Frequenzen der Badner Bahn und eine erweiterte Route des SCS-Shuttles machen den öffentlichen Verkehr attraktiv. Fußgängerbrücken über die Triester Straße, ein öffentlicher Zugang zum Wienerberger Ziegelteich und eine Bikesharing-Station an der Haltestelle „Vösendorf-SCS“ machen den Raum erlebbar mit aktiven Modi. Die Umgestaltung eines Teils des SCS-Parkplatzes zu einem offenen Platz ermöglicht flexible Nutzungen und hat das Potenzial eines hochwertigen Erholungsraums und Treffpunktes zwischen der Haltestelle der Badner Bahn und dem Eingang der Mall.

Die Umsetzung der Maßnahmen geschieht in Kooperation mit den Gemeinden und soll mit Planungen aus dem lokalen Aktionsplan Vösendorf-Siebenhirten und dem Regionalen Leitplan Mödling abgestimmt werden.

MASSNAHMENKATALOG

- Ziel 1.1 Zugänglichkeit der Grünräume erhöhen
- Ziel 1.2 Straßenbegrünung entwickeln und mit Grünräumen vernetzen
- Ziel 2.1 Öffi-Haltpunkte zu mobility hubs ausbauen
- Ziel 2.2 Mehr Platz und Verbindungen für aktive Modi schaffen
- Ziel 2.3 Nachhaltigen Güterverkehr fördern
- Ziel 3.1 Straßenraum für alle attraktiv gestalten
- Ziel 3.2 Gewerbliche und soziale Nutzung fördern
- Ziel 3.3 Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte schaffen

MASSNAHMEN: GEWERBEZENTRUM SCS/BRUNN

Höhere Frequenz Badner Bahn zu Stoßzeiten an Wochentagen und Samstagen

Ziel
Öffi-Haltpunkte zu mobility hubs ausbauen

Instrumente
Fahrplan

Akteure
Wiener Lokalbahnen

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont
-----------	-----------------	--------------------	--------------

Überführungen Triester Straße für aktive Modi an südlicher Brunner Straße (XXXLutz) und Ötzeltgasse

Ziel
Mehr Platz & Verbindungen für aktive Modi schaffen

Instrumente
Investition

Akteure
Brunn am Gebirge, Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont
-----------	-----------------	--------------------	--------------

- Zugang zu Ziegelteichen ermöglichen
- Grünkorridore zwischen Ziegelteichen IZ NÖ Süd
- lineare Straßenbegrünung Inzersdorf, Planungsprozess Brachfläche Raffinerie Siebenhirten
- Insektenhotels in Parks, Begrünung Gemeindeamt Brunn am Gebirge
- Begrünung Gleise Badner Bahn, Grünbrücke und Grünkorridor Wienerberger Teich/Petersbach, begrünter Mittelstreifen/Seitenstreifen mehrspurige Teile der Triester Straße
- Bikesharing-Ausstattung Haltestelle (Badner Bahn) Vösendorf-SCS/Vösendorf-Siebenhirten/Wiener Neudorf, höhere Frequenz Badner Bahn zu Stoßzeiten, neue Haltestelle Aspangbahn 'IZ NÖ Süd'
- Bikesharing-Ausstattung Bahnhöfe (S-Bahn) Mödling/Brunn-Maria Enzersdorf/Perchtoldsdorf/Guntramsdorf, shared space Ortskerne Mödling/Brunn am Gebirge/Maria Enzersdorf/Guntramsdorf
- Fußgängerübergang Gesundheitszentrum Favoriten, Verbesserung Fahrradweg nördliche Triester Straße, Verbesserung Rad- und Fußwege Draschepark, attraktive Fuß- und Radwege Sterngasse
- Fuß- und Radweg von Maria Enzersdorf-Südstadt zu SCS, Radweg Altmansdorfer Straße/Schönbrunner Allee, Fuß- und Radweg Aspangbahn Laxenburger Park, Fuß- und Radweg Griesfeld/IZ NÖ Süd, Überführungen Triester Straße am SCS
- Anreize für Benutzung der Eisenbahn anstelle von LKWs IZ NÖ Süd
- Reduzierung Parkplätze SCS, Durchwegung aktive Modi Schönbrunner Allee
- Fuß- und Radweg Richtung Marktviertel, Routenerweiterung Shuttle-Bus SCS
- Verdichtung Billa Parkplatz Perfektastraße, Umnutzung von Leerstand Marktviertel, Anreize für kleine Gewerbe in Inzersdorf
- begrünter Platz Schillerstraße, begrünter Platz Vösendorf-SCS, begrünter Platz Schönbrunner Allee
- Sitzmöglichkeiten in Parks, Aufwertung Bushaltestelle U6 Siebenhirten



IMPRESSUM

Das Magazin ist im Rahmen der Lehrveranstaltung „Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung Triester Straße“ im Wintersemester 2021/22 entstanden.

HERAUSGEBERIN

Technische Universität Wien
Forschungsbereich Örtliche Raumplanung
Karlgasse 11, 1140 Wien

BETREUUNG

Mara Haas (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)
Emilia Bruck (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)

Robert Luger (3:0 Landschaftsarchitektur)
Justin Kadi (Forschungsbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik)
Christoph Kirchberger (Forschungsbereich Verkehrssystemplanung)
Rudolf Scheuven (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)
Paul Klema (Tutor)

WEITERE EXPERTISE

Andreas Hacker (Stadt-Umland-Management Wien Niederösterreich)
Andrea Überbacher (Forschungsbereich Städtebau)
Daniel Dutkowski (Gebietsbetreuung Stadterneuerung)
Volkmar Pamer (Stadt Wien - Stadtteilplanung und Flächenwidmung MA 21A)

BEITRÄGE

Anton Beil, Katharina-Elena Bogensperger, Adna Bosnjakovic, Tanja Dihanich, Alaa Elgebaly, Daniel-Andrei Gherghel, Johanna Grote, Pia Paulina Houben, Ingmar Hutter, Konrad Küster, Marlis Merkswohl, Emma Neuner, Paul Pluch, Marie Pointner, Anna Pribasnig, Andrei Sassu, Jakob Schwaiger, Julian Sonnleitner, Eileen Stephan, Sophie Strasser, Niko Ugljanin, Valentin Carlo Wittig, Maria-Barbara Ziegler

FOTOS UND TITELBILD

Mara Haas



Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Örtliche Raumplanung

Zwischen gründerzeitlichen Stadtquartieren, Wohnhöfen des Roten Wien, Business Parks und Naherholungsgebieten, zwischen Autobahnknoten, Industrieanlagen und der Shopping City Süd erstreckt sich die Triester Straße als eine der wichtigsten und ältesten Radialstraßen der Stadtregion. Im Zuge der autogerechten Stadt und des Suburbanisierungstrends hat sich eine fragmentierte Landschaft ohne Zentren und räumliche Zusammenhänge herausgebildet, in der öffentliche Räume zu Rest- oder Verkehrsflächen verkommen sind. Die Klimakrise und das anhaltende Wachstum des südlichen Wiener Umlands geben Anlass sich mit der Frage auseinanderzusetzen, wie eine Transformation der Triester Straße aussehen kann, um diese nicht nur klimafit, sondern vor allem auch lebenswerter zu machen.

Ausgehend von der hohen Bedeutung der Triester Straße als Entwicklungskorridor für die Stadtregion und ihren ambivalenten Funktionen als Verkehrsverbindung, Wohn- und Lebensraum, Ort der Freizeit, Erholung und Produktion, wurden im Rahmen des Projekt 2 neue Perspektiven für die künftige Entwicklung geschaffen.