



[TRANSIT]ION

... bringt das verborgene Gesicht der Triester Straße zum Vorschein

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.”

Jacobs, Jane (1961): The death and life of great American cities, New York. (S. 29)

Mit diesem Bericht werden wie Sie, liebe Leser und Leser*innen, auf die Entstehung des Entwicklungskonzeptes „[Transition]ion“ mitnehmen und Ihnen einen 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 dem hohen Verkehrsaufkommen 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 sog. 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*innen 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.

Impressum

280.934 Räumliche Entwicklungsplanung Triester Straße
Wintersemester 2021/22, TU Wien

Verfasserinnen

Tanja Dihanich | 11709832
Anna Pribasnig | 11822425
Sophie Strasser | 11776411

Betreuungsteam TU Wien, Institut Raumplanung, Fachbereich Örtliche Raumplanung

Univ.Ass. Dipl.-Ing. BSc Bakk.techn. Mara Haas, Örtliche Raumplanung
Univ.Ass. MSc. Emilia Bruck, Örtliche Raumplanung
Dipl. Ing. Robert Luger, 3:0 Landschaftsarchitektur
Univ.Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Scheuvens, Örtliche Raumplanung
Projektass. Dipl.-Ing.Christoph Kirchberger, Fachbereich MOVE
Dr. MSc. Justin Kadi, Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik
Paul Klema, Tutor

Weitere Expertise

Dipl.-Ing. Daniel Dutkowski, Gebietsbetreuung Stadtneuerung
Dipl.-Ing. Andreas Hacker, SUM Stadt-Umland-Management Süd
Mag.a Pia Hlava, Stadt Wien - Architektur und Stadtentwicklung (MA 18)
Dipl.-Ing.Volkmar Pamer, Stadt Wien - Stadtteilplanung und Flächenwidmung (MA 21 A)



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

Projektbeschreibung

Das Projekt „[Transit]ion“ wurde im Rahmen der Pflichtveranstaltung „Räumliche Entwicklungsplanung“ des Bachelorsstudienganges Raumplanung und Raumplanung an der Technischen Universität im Wintersemester 2021/22 erarbeitet. Die im Studienkreis als Projekt 2 (P2) bekannte Lehrveranstaltung, ist eine der zwei großen Arbeiten. Das konkrete Ziel ist die Erstellung eines räumlichen Entwicklungskonzepts für die im Süden Wien gelegene Triester Straße (B17) und dieses anschließend zu präsentieren. Das Konzept soll die Entwicklung des Raumes Triester Straße für die nächsten 10-15 Jahre ins Auge fassen und ihr dabei Planungsansätze für eine positive Entwicklung vorgeben.

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) ist ein wichtiger Bestandteil der örtlichen Raumplanung. Auf dieser Ebene werden in den Gemeinden/Planungsräumen die grundsätzlichen Zielsetzungen diskutiert und Vorgaben für die zukünftige Entwicklung abgeleitet. Die Entwicklung einer Raumentwicklungsstrategie ist als kreativer und iterativer Prozess konzipiert. Das Projekt nimmt die Entwicklungsstrategie, den Standort und die Qualität des geplanten Gebiets vorweg, was eine langfristige, verlässliche Perspektive für das Gebiet aufzeigt. Jeder Planungsprozess erfordert ein umfassendes Verständnis der verfügbaren Ressourcen, eine Bewertung der vorhandenen Werte, des Umfelds, der Talente, Initiativen, Aktivitäten und der Kraft, Raum zu schaffen. Die Auseinandersetzung mit den Lebensumständen der Menschen, die von ihren Erfahrungen, Gedanken und Erwartungen berichten, ist entscheidend, um den Raum neu zu lesen und zu verstehen. Prägende Strukturen und raumbildende Prinzipien müssen erforscht und analysiert werden. Auf dieser Grundlage werden Vorschläge und Konzepte erarbeitet, wie die Potenziale und Talente im Fachgebiet gefördert werden können.

Die Erarbeitung lässt diese Entwicklungskonzepte lässt sich im Wesentlichen in drei Aufgabenschritte unterteilen. Zu Beginn jeder Planung liegt die Analyse des Bestandes. Diese wurden in Themenblöcke unterteilt, auf die Studierendengruppen aufgeteilt und von jenen ausgearbeitet. Die vollständige Bestandsanalyse wurde in einem Schichtenanalysen-Ordner gesammelt und diente als Basis für die weitere Planung. Aufbauend auf die Bestandsanalyse wurde für jeden Abschnitt der Triester Straße eine SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse) durchgeführt, die für die Planung relevante Handlungsfelder aufzeigte. In weiterer Folge wurden dazu Szenarien ausgearbeitet, wie sich die einzelnen Abschnitte unter bestimmten Umständen weiterentwickeln könnten. Aus den Szenarien ließen sich dann Visionen und Leitgedanken ableiten, die uns zu den Entwicklungszielen und dem Leitbild führten.

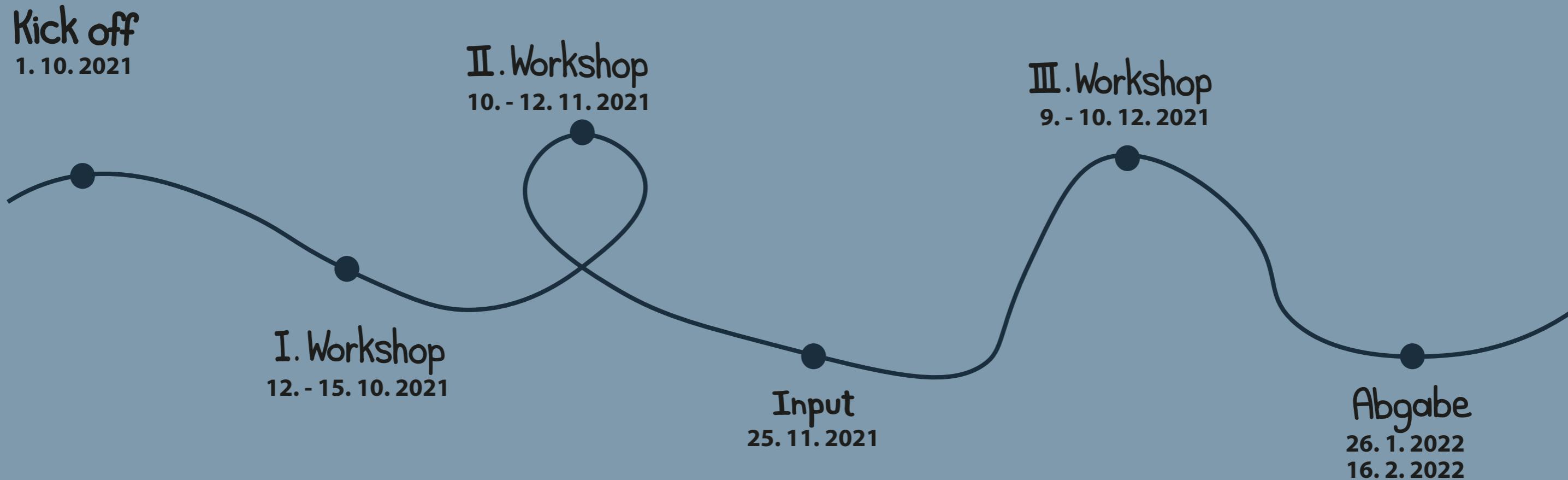
Der letzte Abschnitt widmete sich der Erreichung des Leitbildes. Entwicklungsziele und Leitprojekte wurden formuliert und Maßnahmen zur Umsetzung erstellt. Die Maßnahmen wurden dabei zuerst in den drei Entwicklungszielen untergeordnet und dann zu einem Leitprojekt zugeordnet. Ebenso wurden die Maßnahmen priorisiert und nach gewissen Kriterien erarbeitet. Die Leitprojekte sollen sowohl in unterschiedlichen Themengebieten, als auch auf unterschiedlichen Ebenen umgesetzt werden.

Dieses Projekt stellt somit einen Leitfaden für erste Schritte und Maßnahmen dar und zeigt außerdem neue Perspektiven und ungenutzte Potentiale im Raum Triester Straße auf. Durch das Projekt soll die B17 einem nachhaltigen, qualitätsvollen Schritt in die Zukunft machen.

Anschließend möchten wir uns bei dem betreuenden Team des Projekts für konstruktive Kritik und Unterstützung bedanken.



Erstellungsprozess



01. 10. 2021	12. / 15. 10. 2021	10. / 12. 11. 2021	25. 11. 2021	9. / 10. 12. 2021	26. 01. 2022
Kick-off-Veranstaltung (Gruppenbildung)	I. Individuelle Expeditionen II. Fachliche Inputs III. Exkursion Triester Straße - Industriezentrum NÖ - Süd - Biotope City - Zielgebiet Liesing Mitte - u.v.m. IV. Kurzpräsentationen (Strukturkarte, Thesen ...)	I. Kurzpräsentationen II. Fachliche Inputs III. Strukturkonzept erarbeiten	Input Kosten & Maßnahmen von Entwicklungskonzepten (Justin Kadi)	I. Kurzpräsentationen II. Eigenständiges Arbeiten III. Konzept vertiefen	Abschlusspräsentation aller Projekte 16. 02. 2022 Abgabe der Mappe

Inhaltsverzeichnis

1. Erste Annäherung

1.1 Geschichte	1
1.2 Verortung	4
1.3 Bezirke und Gemeinden	6
1.4 Expeditionslogbuch	11
1.5 räumliche These	15
1.6 Strukturkarte	16

2. Analyse

2.1 Mobilität	17
2.2 Arbeit & Wirtschaft	23
2.3 Akteur*innen	29
2.4 Demografie	35
2.5 Landschaft	41
2.6 Zentren & Entwicklung	51
2.7 Herausforderungen	54

3. Die 7 Gesichter

3.1 Die 7 Gesichter	57
3.2 Ver(lust)	59
3.3 Work-Life-Balance	63
3.4 Antriebslos	67
3.5 Konsumrausch	71
3.6 Abseits	75
3.7 Gestrandet im IZ	79
3.7 Echt Lax	83

4. Entwicklungsziele

4.1 Entwicklungsziele	85
4.2 Deanonymisierung	87
4.3 Multimodalität	89
4.4 Grüne Lunge	91
4.5 Leitbild	93

5. Maßnahmen

5.1 Maßnahmen	95
5.2 Maßnahmenbox	96
5.3 Eine Straße für Alle	97
5.4 Lärmschutzwände durchbrechen . .	125
5.5 Sonstige	156
5.6 Fazit	161
5.7 Die 7 NEUEN Gesichter.	163
5.8 Alle Maßnahmen auf einem Blick . .	167

6. Anhang

6.1 Abbildungsverzeichnis	169
6.2 Quellenverzeichnis	175

| 01 |

erste Annäherungen



1.1 Geschichte

1.2 Verortung

1.3 Bezirke und Gemeinden

1.4 Expeditionslogbuch

1.5 räumliche These

1.6 Strukturkarte

Das erste Kapitel beschäftigt sich damit, sich den Planungsraum Stück für Stück anzueignen. Dabei wird sich von den geschichtlichen Hintergründen an dem Raum angenähert. Schließlich wird er definiert, verortet und Informationen zum Gebiet dargestellt. Nach ersten Expeditionen und Recherchen wird schließlich die erste These zum Raum aufgestellt und die Strukturkarte dargestellt.

1.1 Geschichte



Abb 1.1.1 Fernhandelsstraße in den Süden

Die Triester Straße - das südliche Einfahrtstor von Wien... oder das Ausfahrtstor in den Süden. Der tägliche, anstrengende Weg durch Stau und hupende Autos bis zur Arbeit oder die langersehnte Straße zum Urlaubsort im sonnigen Süden. Damals hieß es noch „Freie Fahrt für freie Bürger!“, wenn man mit der Familie nach Italien oder „Jugoslawien“ reiste. Ab ans Meer, so wie einst die Kaiser und Kaiserinnen zur Adria reisten, als Österreich noch einen Anschluss ans Meer besessen hat und einen eigenen Hafen (vgl. Mauch, 2015). Doch heute ist die glorreiche Handelsstraße kaum noch ein Schatten ihrer selbst (vgl. Mauch, 2015). Beppo Bayerl, der ein Buch über die Straße geschrieben hat und im Zuge dessen die ganze Strecke bis Triest mit dem Rad abgefahren ist, schreibt zu den ersten Kilometern der B17: „So wenig grandios der Matzleinsdorfer Platz, so wenig attraktiv sind die ersten Kilometer der Bundesstraße 17. Atemberaubend sind hier nur die Abgase der Blechlawine, die aus der Stadt drängt. Vor allem für jene, die es wie ich wagen, mit dem Rad zu fahren“ (Mauch, 2015). Die Straße schlängelt sich voran - mal ein-, mal vierspurig. Die Achse verläuft entlang von Schallschutzwänden, Föhrenwäldern, Industriezentren, Naherholungsgebieten und Wirtshäusern. Früher hatte es Bergrennen entlang der Serpentinenstraßen gegeben und jede Woche war ein Postbus von Wien nach Triest gefahren. Die Route führt bis zur Steiermark, wo sie von Wintersportmuseen und Sprungschanzen gesäumt wird. Stromabwärts entlang der Mur führt die Triester Straße nach Graz und zur alten Grenzstation in Spielegfeld nach Maribor. Bis nach Triest (vgl. Mauch, 2015).

1719 hatte Kaiser Karl VI. die Stadt Triest zum Freihafen erklärt. Da man dort auf Zoll verzichtete, wurde eine Verbindung zu dem Hafen für die Donaustadt signifikant. Die Reichsstraße führte durch Zentre, wo damals jedoch noch ein großes Fußgänger*innenaufkommen war und dadurch oft Hindernisse für Fuhrwerke entstand. Die Orte, durch die die damalige Triester Straße verlief, wurden dadurch jedoch auch gefördert und prosperierten. Ein Beispiel dafür ist Bruck an der Mur. Der Mur-Fluss und die Straße bildeten eine Kreuzung, wo sie ein wachsendes Verkehrs- und Handelszentrum bildete.



Abb 1.1.2 historische Triester Straße

1.1.1 Route von Wien nach Triest



Abb 1.1.3 Verbindungsstraße Wien - Triest

Die Triester Straße führte über den Semmering, das Mürz- und Murtal, das Drautal, Chilli, Laibach und zum Adelbacher Tor durch den Karst zur Stadt Triest, die der Route den Namen gab. Bis 1966 verlief dabei die Straße neben der Mur noch über der Eisenbahn im „ersten Stock“ - die Badlwandgallerie. Auch die Bahntrasse über dem Viadukt von Borovnica nach Ljubljana in Slowenien, die einen Sumpf überwand, galt damals als große Sensation. Um starke Winde abzuschirmen musst zudem entweder tief gebaut werden oder die Straße mit hohen Schutzwänden vom Wind versteckt werden. Der Abschluss der langen erschwerlichen Reise machte vor 1830 noch eine sehr steile Straße, die später durch Serpentinen ersetzt wurde (Scheidl, 2020). Die Straße wurde über die Jahre generell im öfter verändert, vor allem um Problemzonen zu beheben. Ab der Motorisierung im 20. Jahrhundert wurden auch immer mehr Umfahrungen gebaut, um die Durchzugsstraße zu entlasten. Dadurch ist der damalige Verlauf der Straße heute kaum noch evident und schwer nachzuvollziehen.

1.1.2 Planungen entlang der Straße

Seit der Ernennung der Straße bis heute wurden eine große Anzahl von Projekten entlang der Straße realisiert. Diese dienten einerseits der Verbesserung der Verbindungsqualitäten (z.B. Errichtung der A2-Autobahn, Ausbau der Zugstrecken, Errichtung der Badner Bahn Strecke...), als auch der Verbesserung der Produktivität des Gebietes (z.B. Errichtung der Shopping City oder des Industriezentrums Niederösterreich Süd...). Die Planungen der letzten Jahrhunderte prägen das Planungsgebiet bis heute und geben Impulse für die zukünftige Entwicklung der Triester Straße und der Umgebung.

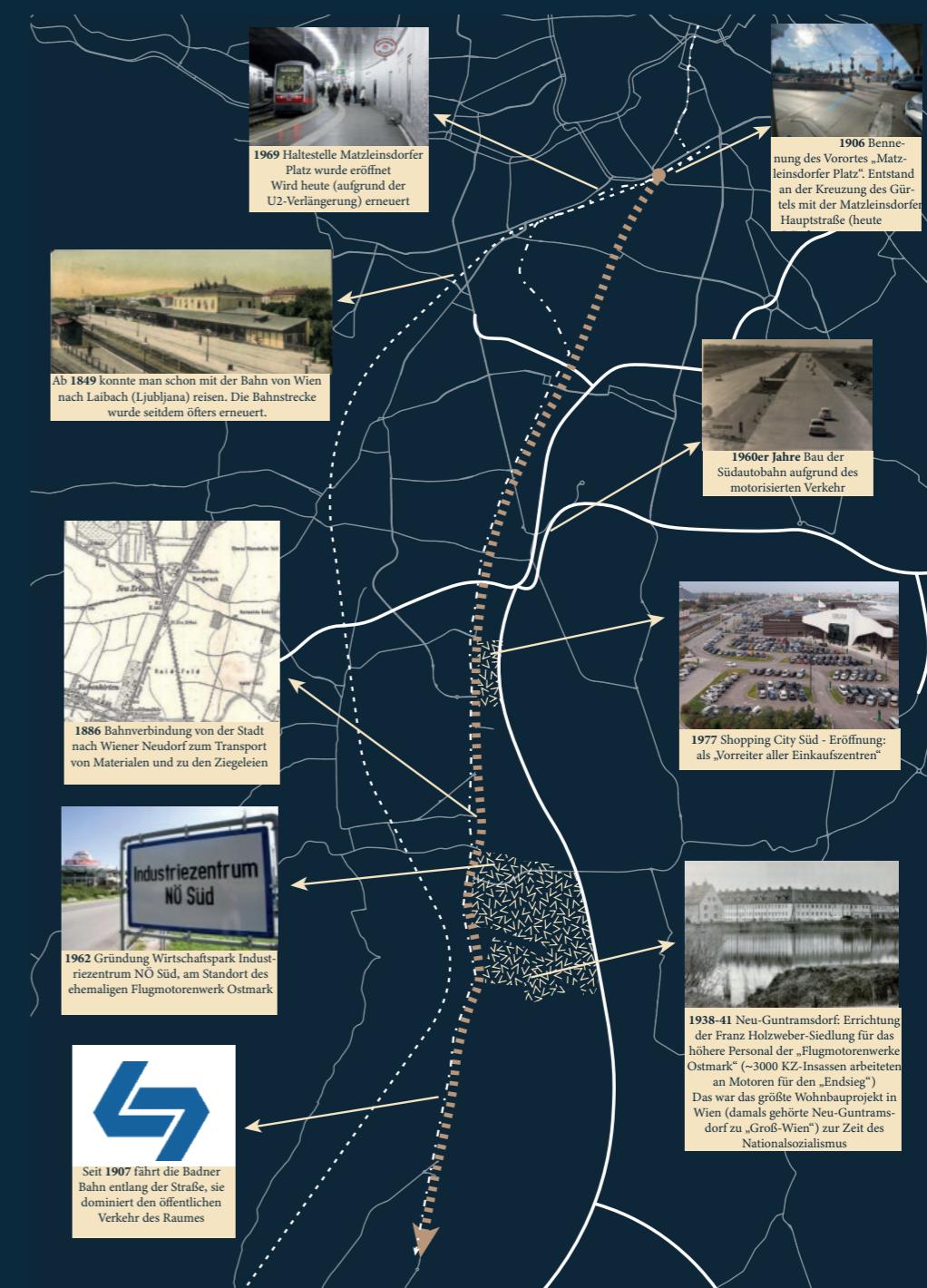
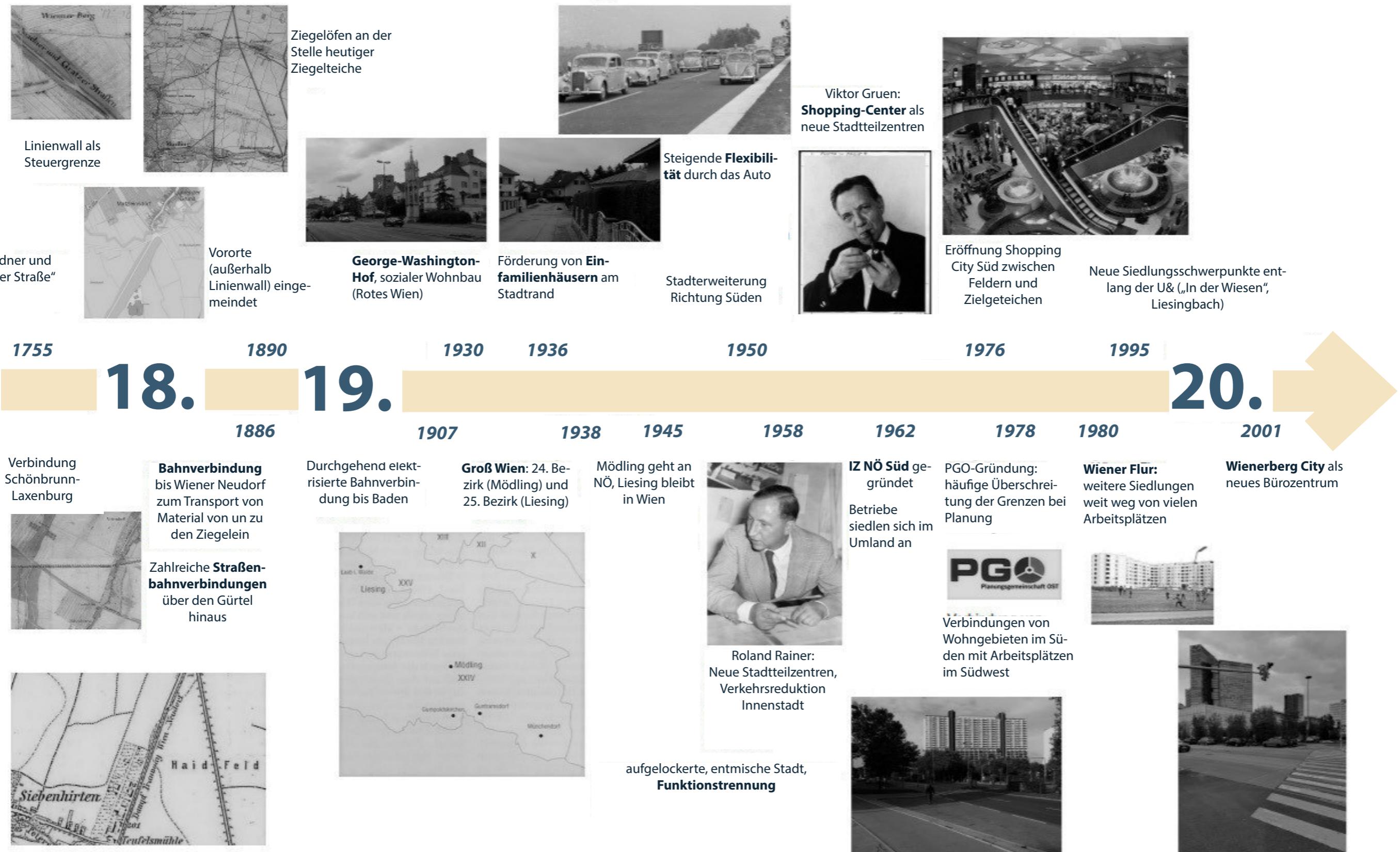


Abb 1.1.4 vergangene Planungen entlang der Straße

1.1.3 Zeitstrahl der Planung des Raums Triester Straße



1.2 Verortung

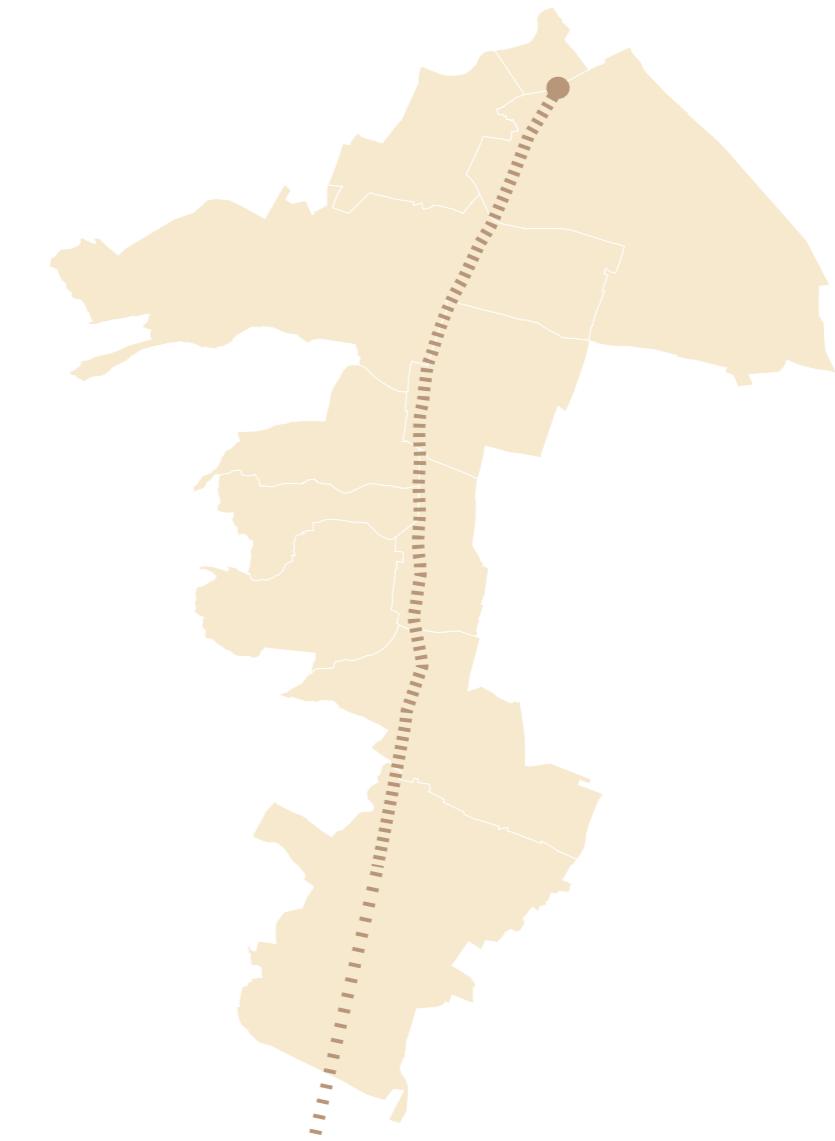
Abb 1.2.1: definierter Abschnitt der Triester Straße

Bennnung der Triester Straße

Die heutige Triester Straße verläuft im Süden von Wien Richtung Niederösterreich. Dabei wird die Straße jedoch in unterschiedlichen Regionen unterschiedlich benannt. In Wien wird sie - wie auch im größten Teil der folgenden Arbeit - „**Triester Straße**“ genannt. In Niederösterreich spricht man meist über die „**Bundesstraße 17 (B17)**“ oder über die „**Wiener Neustädter Straße**“, da sie von Wien bis ins südlich gelegene Wiener Neustadt führt. In anderen Ländern wird sie wiederum anders genannt: In der Slowakei und Slowenien bezeichnet man sie beispielsweise als „**Wiener Straße**“, da ihr Ursprungspunkt in der österreichischen Hauptstadt Wien liegt.



Abb 1.2.1: Verortung der Straße in Österreich



In der folgenden Arbeit wird die Triester Straße nicht vollständig betrachtet. Stattdessen wurde der Abschnitt zwischen Matzleinsdorferplatz in Wien und der niederösterreichischen Gemeinde Traiskirchen definiert. Die Strecke beträgt dabei ungefähr 19 km. Es wird jedoch nicht die Straße losgelöst von ihrer Umgebung betrachtet, sondern vielmehr ein Wechselspiel aus Verkehrsachse und der ihr umliegenden Nutzungen. Dabei wird das Gebiet nicht streng abgegrenzt, sondern entwickelt sich fließend. Der Fokus wird auf die Triester Straße gelegt, sowie auf die direkt umliegenden Gebäude und Freiflächen. Ebenso werden die direkt angrenzenden Gemeinden und Bezirke näher betrachtet. Trotzdem soll dies auch in den Kontext der nicht direkt angrenzenden, aber räumlich nahen Gebiete gesetzt werden und diese ebenso (begrenzt) in die Analysen und Handlungsansätze miteinbezogen werden.

Der untersuchte Straßenabschnitt beginnt im Ursprung der Triester Straße beim Matzleinsdorfer Platz. Während den 19 km, die von der Bundesstraße 17 untersucht werden, verläuft die Straße durch vier angrenzende Wiener Bezirke und sechs niederösterreichischen Gemeinden (diese werden im folgenden Kapitel genauer vorgestellt).

1.2.1 umliegendes Gebiet

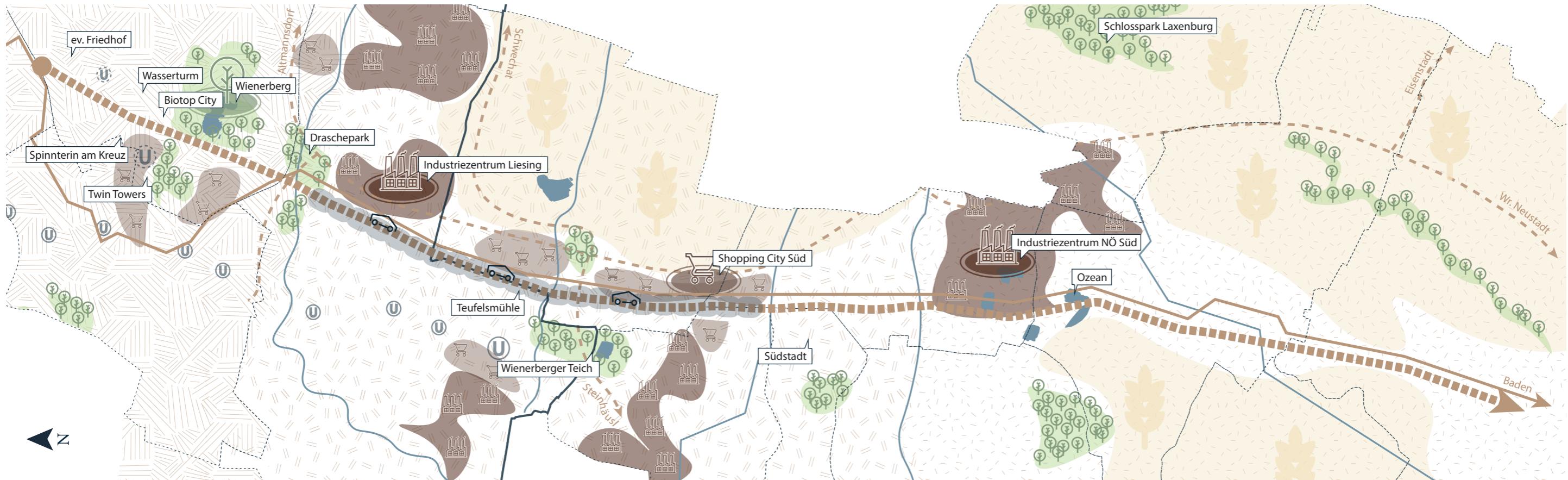


Abb. 1.2.3 erstes Lesen des Untersuchungsgebiets

Siedlungsstruktur

Während in Wien urbane Dichte herrscht - sowohl durch Gründerzeitgebäude, als auch Neubauten - wandelt sich diese entlang der Triester Straße immer mehr und wird aufgelockert. Nach dem ersten Viertel wandelt sich die Bebauung zu einer suburbanen Struktur, die bis über die Bundesländergrenze reicht. Um das Industriezentrum Niederösterreich Süd herum verändert sich diese immer weiter zu einer dörflichen Siedlungsstruktur. Es muss jedoch angemerkt werden, dass dieses „dörflich“ keineswegs der dörflichen Siedlungsstruktur in zersiedelten Gebieten entspricht. Diese Beschreibungen dienen nur dem direkten Vergleich der drei Strukturen im Untersuchungsgebiet.

wichtige Gebiete

Entlang der Straße können wichtige Industriegebiete identifiziert werden, wie das Industriezentrum Liesing im Wiener Teil oder das Industriezentrum Niederösterreich Süd im Niederösterreichischen Teil. Diese dienen als Magneten für Pendler*innen und sind Zentren für Arbeitsplätze. Zudem gibt es wichtige Grünräume, wie der direkt angrnende Wienerberg, der im Osten liegende Schlosspark Laxenburg oder der Wienerwald im Westen. Ebenso prägen die landwirtschaftlichen Gebiete die Umgebung.

besondere Orte

Entlang der Bundesstraße 17 gibt es eine hohe Anzahl an „besonderen Orten“. Diese sind sowohl der lange zurückliegenden Geschichte der Umgebung zu verdanken, als auch der naturräumlichen Struktur und den Entwicklungen seit dem 19. Jahrhundert. Dabei handelt es sich sowohl um kulturell und geschichtlich geprägte Denkmäler, wie die Spinnerin am Kreuz oder die Teufelsmühle, als auch um interessante Gebäude, wie die Biotop City und naturelle Vorkommnisse, wie der See „Ozean“ oder der Wienerberg. Auch große Produktivitätszentren, wie die Shopping-City oder die Industriezentren prägen die Umgebung.

Mobilität

Neben der MIV-lastigen Mobilität, die durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Triester Straße bedingt ist, gibt es auch weitere Öffentliche Möglichkeiten der Fortbewegung. Wichtig ist dabei vor allem die Badner Bahn, die entlang der Straße verläuft und die geplanten und bereits bestehenden U-Bahn-Verbindungen in der direkten Umgebung der B17. Eine genaue Aufschlüsselung folgt im Analyse-Kapitel.



1.3 Bezirke und Gemeinden

1.3.1 Bezirke

In dem folgenden Kapitel werden die Bezirke und Gemeinden vorgestellt, die für das Verständnis der folgenden Analysen und Handlungsvorschläge signifikant sind. Das Untersuchungsgebiet gliedert sich dabei in zwei verschiedene österreichische

Bundesländer: Wien und Niederösterreich.

In Niederösterreich führt die Straße durch sechs angrenzende Gemeinden. Dabei liegen fünf davon (Vösendorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf, Wiener Neudorf und Guntramsdorf) im Bezirk Mödling und eine (Traiskirchen) im Bezirk Baden.

	Mödling	Baden
Fläche	277 km ²	754 km ²
Einwohner	119.240 (Jan. '21)	147.113 (Jan. '21)
Bevölkerungsdichte	430 EW/km ²	195 EW/km ²
KFZ-Kennzeichen	MD	BN
Bezirkskennzahl	317	306
NUTS-III-Region	AT-127	AT-122/127
Bezirkshauptmann	Dr. Philipp Enzinger	Mag. Verena Sonnleitner
Anzahl Gemeinden	20 (davon 1 Stadt und 12 Marktgemeinden)	30 (davon 5 Städte und 18 Marktgemeinden)

Abb 1.3.1: Tabelle zu Bezirk Mödling und Baden

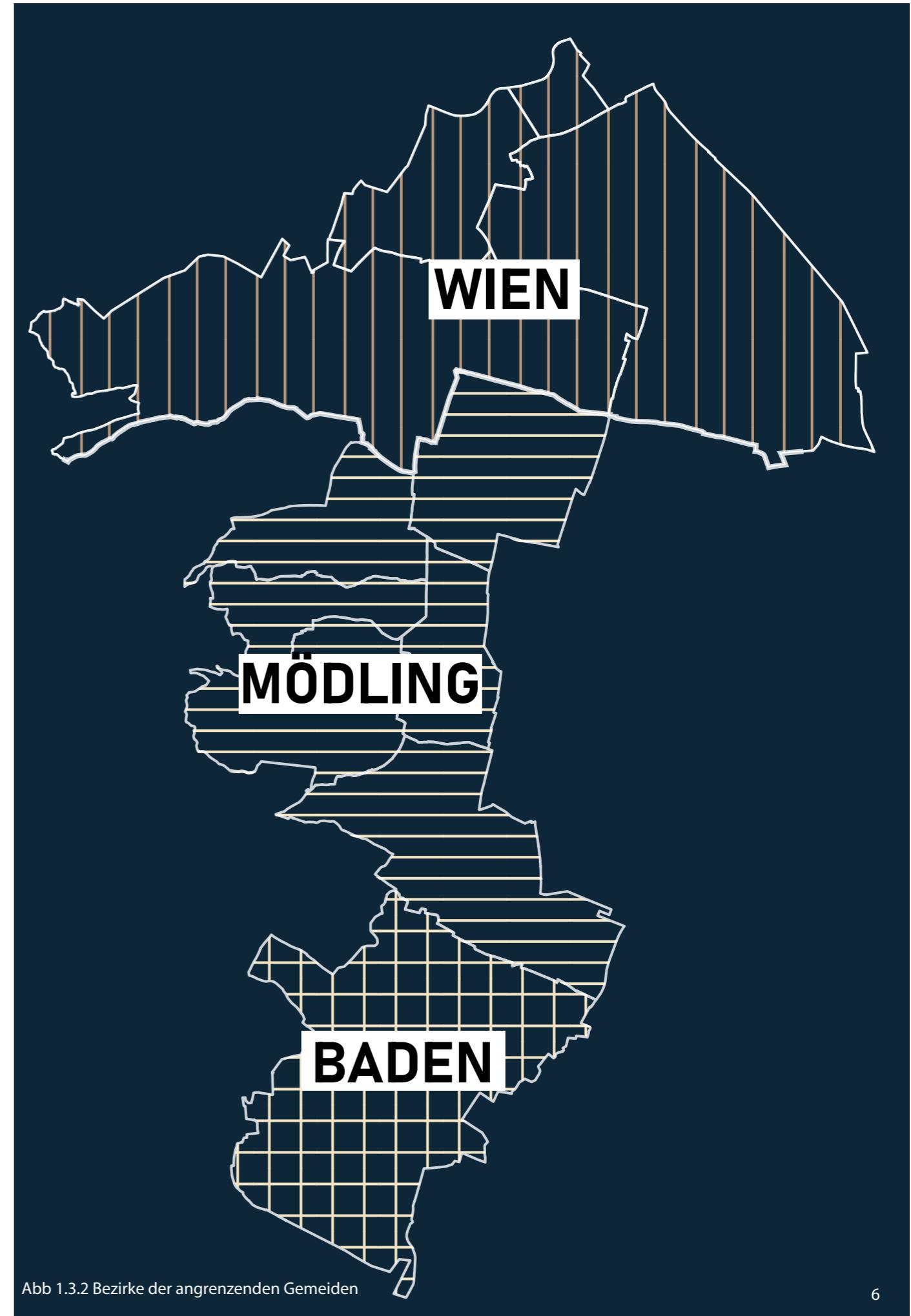


Abb 1.3.2 Bezirke der angrenzenden Gemeinden

1.3.2 angrenzende Stadtbezirke und Gemeinden

In Wien führt die Triester Straße durch vier Bezirke; durch Margareten (5. Bezirk), Favoriten (10. Bezirk), Meidling (12. Bezirk) und Liesing (23. Bezirk). In Niederösterreich führt die Bundesstraße 17 durch insgesamt sechs Gemeinden, bis das Untersuchungsgebiet endet. In dem folgenden Kapitel wird ausschließlich auf eben jedene Gemeinden und Wiener Stadtbezirke Bezug genommen, die direkt an der Straße angrenzen.

1.3.2.1 Wien

Liesing

1958 entstand Liesing als 25. Bezirk Wiens. Nach einem Zusammenschluss einiger Gemeinden und der Verkleinerung des Bezirks in den darauf folgenden 50 Jahren, bildet er nun den 23. Gemeindebezirk Wien. Trotzdem ist er noch immer der fünftgrößte Bezirk Wiens. Liesing hat zahlreiche Industriegebiete, wie in der Katastralgemeinde Siebenhirten oder Atzgersdorf. Zudem gibt es das Einkaufszentrum „Riverside“ mit 56 Geschäften auf 15.000 m².



Favoriten

Im Norden des 10. Gemeindebezirks Wiens liegen die historischen Arbeiterviertel aus den 1980er-Jahren, während im Westen einerseits Bauten der Zwischenkriegszeit (z.B. der George-Washington-Hof) stehen, andererseits der Businesspark Vienna mit den Vienna Twin Towers und dem Phillipshaus an der Triester Straße. Prägend ist seit 2015 der neue Hauptbahnhof und das Quartier Belvedere, das mit rund 25 Hektar bis zum Schloss Belvedere reicht. Mit Laaer Wald, Wienerberg, Golfplätzen, Matsumae-Budo-Center und dem Volkspark zieht sich zudem ein (teilweise unterbrochenes) grünes Band durch Favoriten.



Abb 1.3.3: angrenzende Stadtbezirke in Wien

Margareten

Seit 1861 ist Margareten der 5. Gemeindebezirk Wiens, nachdem er vom 4. Bezirk Wien abgetrennt wurde. Er liegt innerhalb des Gürtels und weist typische Merkmale eines inneren Bezirks auf: hohe Dichte und wenige Grünflächen. Mit nur 8,8 ha Grün unterbieten nur Josefstadt, Mariahilf und Neubau den 5. Bezirk. Auffällig sind unter anderem die zahlreichen Gemeindebauten des Arbeiterbezirks und die begrünte Zentrale der MA48.



Meidling

Der Bezirk liegt südwestlich des Stadtzentrums und erstreckt sich zwischen dem Wienfluss, dem Wienerberg und dem Grünen Berg (dem Schlosshügel von Schönbrunn). Im 12. Bezirk gibt es sowohl dicht verbaute Arbeiterviertel, als auch lockerer verbaute ehemalige Dörfer. Auch wenn diese 1892 vereinigt worden sind, sind jetzt noch Grundstrukturen davon erkennbar.



1.3.2.1 Niederösterreich

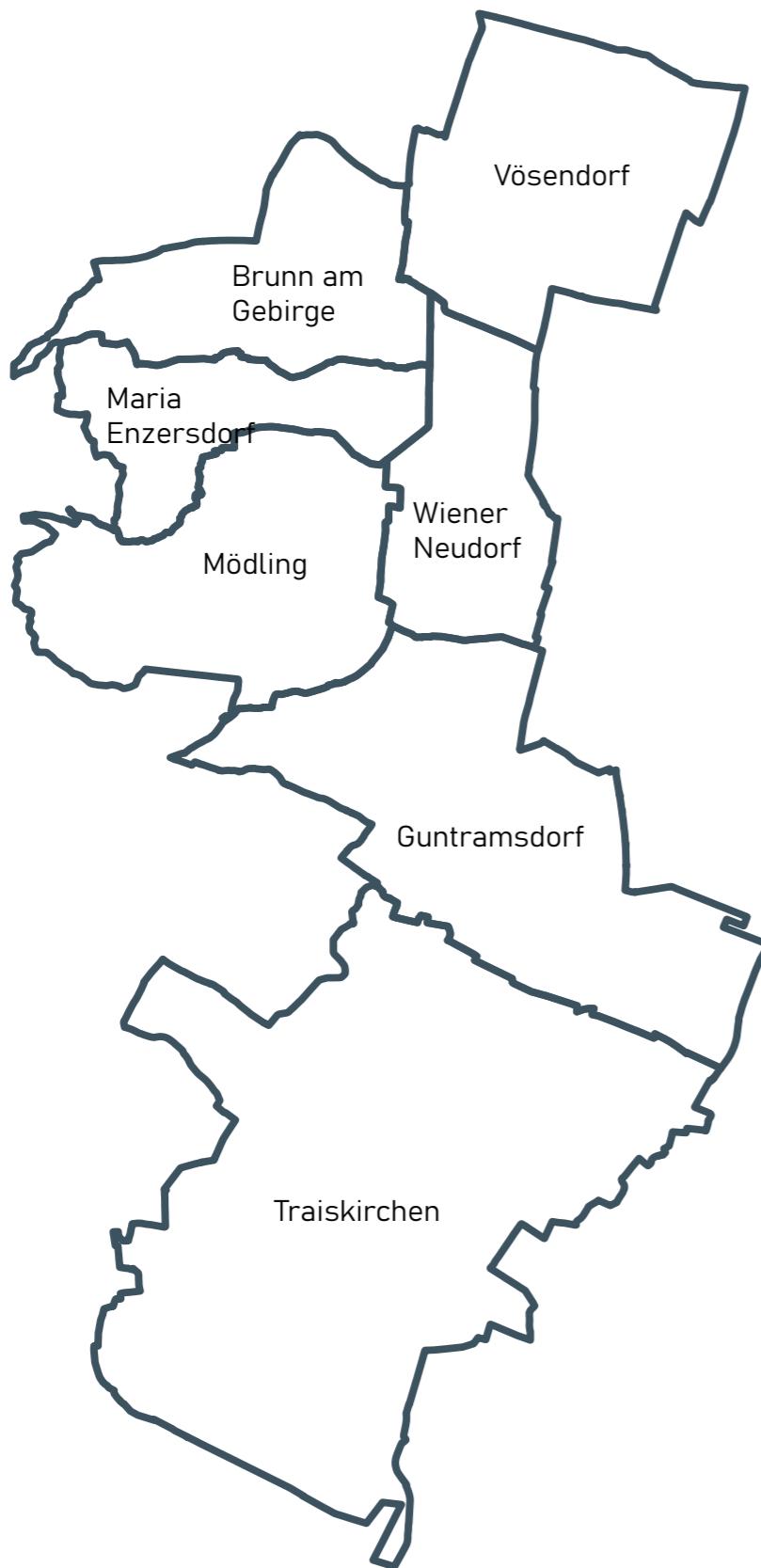


Abb 1.3.4 angrenzende Stadtbezirke in Niederösterreich

Vösendorf

Die Marktgemeinde grenzt im Norden und Westen an die Bundesstadt Wien. 1976 wurde der erste Grundstein zur „Westfield Shopping City Süd“ gelegt, das momentan größte Einkaufszentrum Österreichs. Unter anderem durch diesen Wirtschaftsfaktor könnte Vösendorf zu einer der reichsten Gemeinden Österreichs werden. Entlang der Wiener Neustädter Straße (örtliche Bezeichnung der B17) sind große Kaufhausketten mit ihren Niederlassungen angesiedelt. Ebenfalls auffällig ist die „Austria Trend Eventhotel Pyramide“ mit ihrem transparenten Dach in Pyramidenform.



Brunn am Gebirge

Die Marktgemeinde liegt bei den Ausläufen der nördlichen Kalkalpen, am Wiener Becken und am Wiener Wald. Der Businesspark „Campus 21“, sowie einige große Gewerbebetriebe (z.B. Prangl, Scania...) bilden die wirtschaftliche Basis der Gemeinde. Seit 2007 ist zudem das „Internationale Brunner Boogie Woogie-Piano & Blues-Festival“ ein wichtiger Teil der Kultur.



Maria Enzersdorf

Die Gemeinde liegt an der Thermenlinie des niederösterreichischen Industrieviertels. Die Geschichte der Gemeinde ist eng mit dem Weinbau und der christlichen Religion verbunden. Sie besteht aus dem gewachsenen Altort und der Südstadt, die im Osten im flachen Wienerbecken errichtet wurde. Sie wurde in den 1960er-Jahren als Wohn- und Geschäftsgebiet als Gartenstadt konzipiert. Dort liegt abgesehen vom Bundessportzentrum auch die Zentrale der EVN (Energieversorgergesellschaft NÖ), die zusammen mit der Industrie von dem Druckhersteller KBN das wirtschaftliche Mittelpunkt bildet.



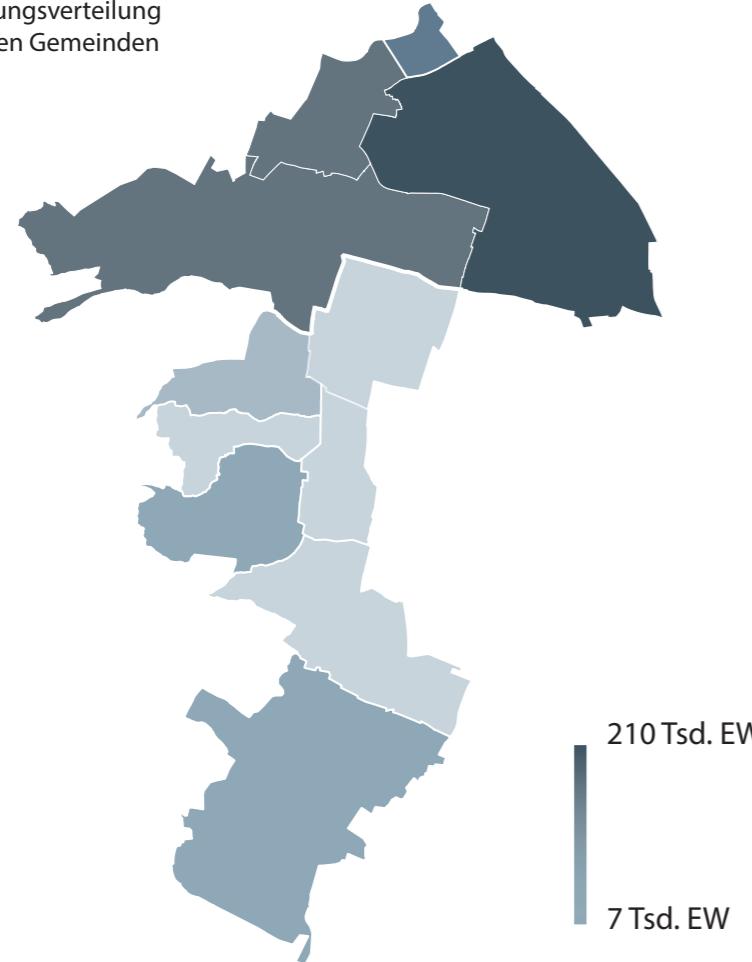
Wiener Neudorf

Die Marktgemeinde besteht aus den Ortsteilen Mitterfeld-Siedlung und Industriezentrum NÖ-Süd. Im zweiten Weltkrieg bestand auf der Fläche ein Konzentrations-Außenlager von Mauthausen. Später wurde auf dem Gelände der ehemaligen Flugmotorenwerke Ostmark das Industriezentrum EcoPlus errichtet. Mit einem großen Anteil der wertvollen Fläche ist Wiener Neudorf damit eine der wirtschaftlich stärksten Gemeinden Österreichs.

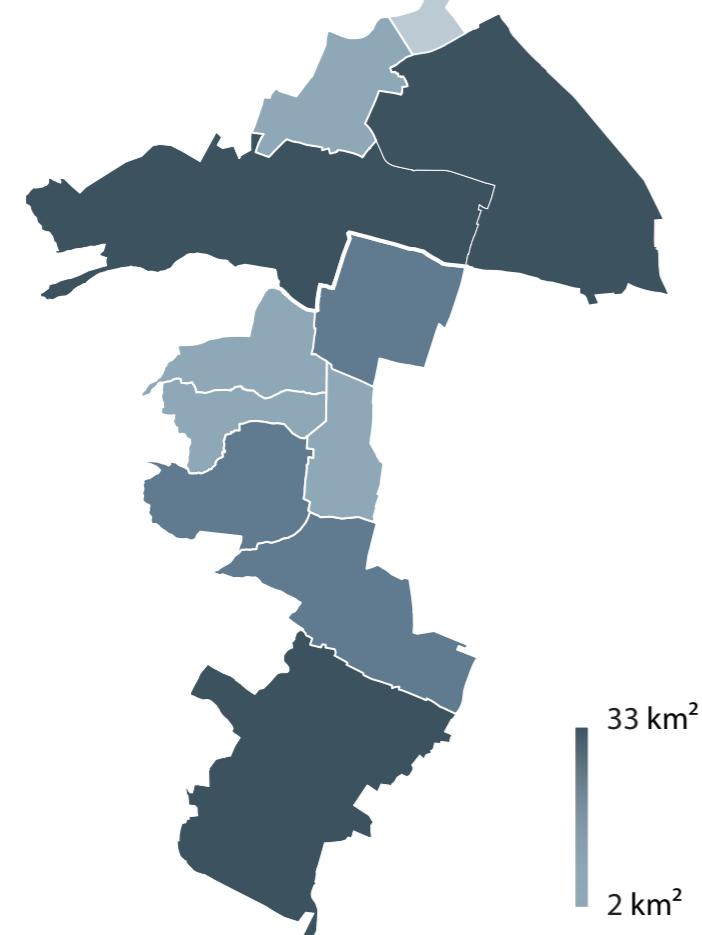


Abb 1.3.5 Bevölkerungsverteilung in den angrenzenden Gemeinden

Bevölkerungsverteilung



Flächenverteilung



Zusammenfassend wurde in Abbildung 1.3.5 und Abbildung 1.3.6 eine Verteilung der Bevölkerung und Fläche in den angrenzen Gemeinden (sowohl Wien als auch Niederösterreich) dargestellt.

Die Bevölkerung der jeweiligen Gemeinden liegen zwischen 7 Tausend Einwohner*innenn und 210 Tausend Einwohner*innenn. Die Gemeinde mit den geringsten Bevölkerungszahlen ist Vösendorf mit 7.373 Einwohner*innenn, die Gemeinde mit den meisten Einwohner*innen ist Favoriten mit 210.573 Einwohner*innen. Es ist außerdem eindeutig, dass die Bevölkerung in Wien deutlich größer ist, als in Niederösterreich.

Die Flächen der Gemeinden liegen zwischen 2 und 33 km². Dabei ist keine Tendenz zwischen Niederösterreich und Wien zu erkennen. Die größten Gemeinden sind Traiskirchen und die Stadtbezirke Liesing (23. Stadtbezirk) und Favoriten (10. Stadtbezirk). Mit 2,03 km² liegt das kleinste Gebiet ebenfalls in Wien - es ist Margareten, der 5. Stadtbezirk.

Abb 1.3.6 Flächenverteilung in den angrenzenden Gemeinden

Guntramsdorf

Die jahrhundertealten Weingärten der Gemeinde liegen am Eichenkogel und Anningers und speisen mehr als 28 Heurigen im Gebiet. Auch die Teiche (z.B. Ozean, Windradteich...) prägen das Landschaftsbild. 2013 wurden einige Umweltinitiativen für nachhaltige Energie gestartet und fünf Solarkraftwerke erbaut. Neben diversen Sportmöglichkeiten ist die Gemeinde auch kulturell mit jährlichen Weinfesten und Reggea-Beach-Party am Ozean gut aufgestellt.



9.125 EW



14,86 km²

Traiskirchen

Die Gemeinde ist als einzige im Untersuchungsgebiet direkt an der Treister Straße Teil des Badner Bezirks. Das Landschaftsbild wird durch zahlreiche Flüsse (z.B. Schwechat, Mühlbach, Wiener Neustädter Kanal...) geprägt. Wie auch Guntramsdorf ist Traiskirchen mit vielen Weingärten und Heurigen eine Weinbaugemeinde. Zahlreiche Schlösser und Kirchen sind zudem architektonische Highlights. Nachdem 2002 das Semperit-Reifenwerk geschlossen wurde, haben sich mittlerweile über 70 neue Betriebe im Gewerbegebiet Oyenhause und Traiskirchen angesiedelt. Gesellschaftlich prägt außerdem das größte Flüchtlingslager Österreichs die Gemeinde.



18,774 EW



29,11 km²

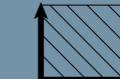
1.3.2 sonstige wichtige umliegende Gemeinden

Mödling

Als ehemaliger Sitz der Barbenbergerlinie besitzt die Bezirkshauptstadt des gleichnamigen Bezirks im niederösterreichischen Industrieviertel den Beinamen der „Barbenbergerstadt“. Die gut erhaltene Altstadt, die unter dem Schutz der Haager Konvention steht, die malerische Landschaft und die Burgruine gehören zu den auffälligsten Merkmalen der Stadt. Die HTL ist mit 3500 Schüler_innen zudem die größte Schule Österreichs und zählt zu einem der größten Ausbildungsinstitute Europas. Wirtschaftlich dominiert das Kleingewerbe.



20.559 EW



10,05 km²

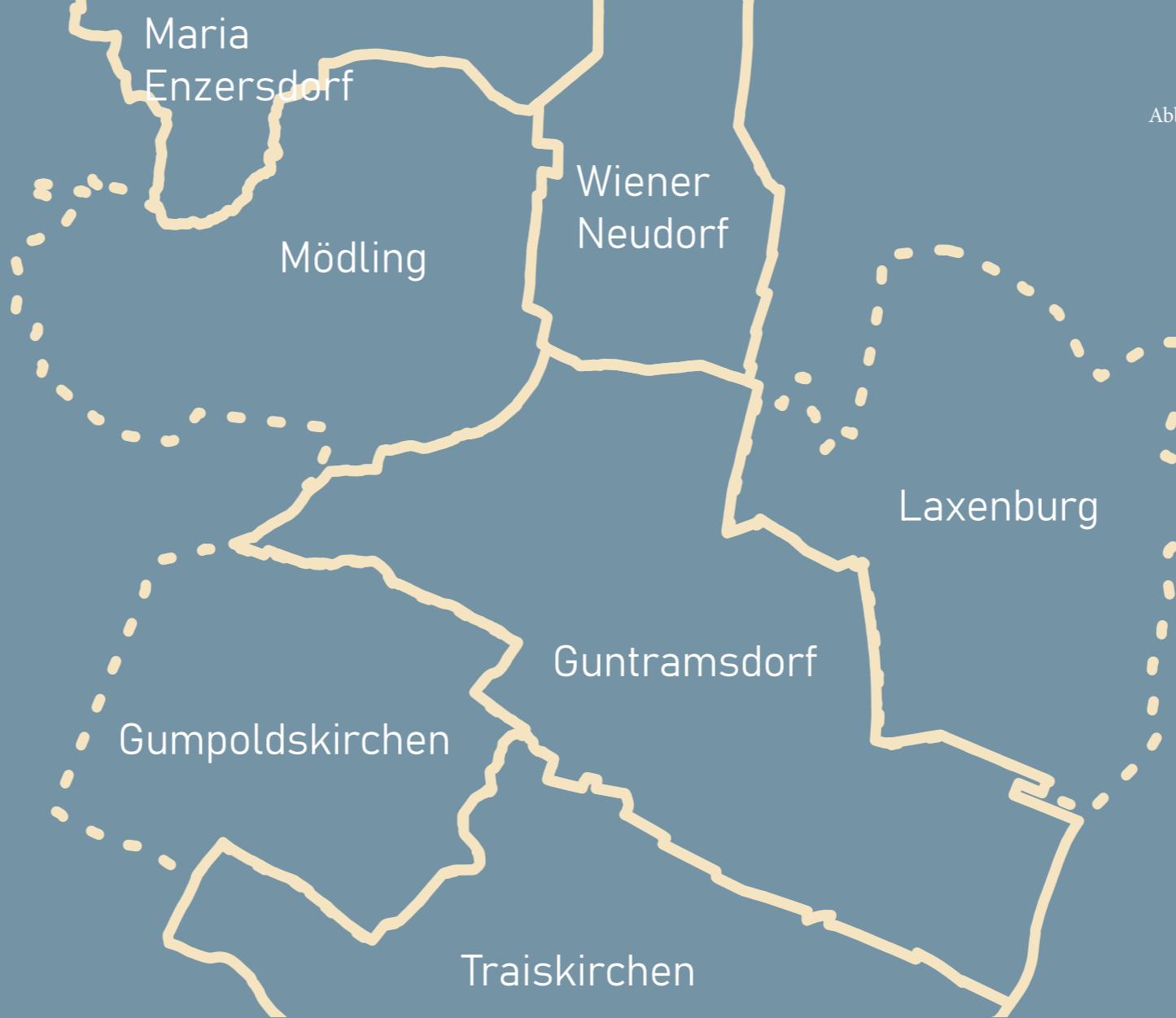


Abb 1.3.7: Ergänzung von sonstigen wichtigen Gemeinden

Gumpoldskirchen

Die Gemeinde erstreckt sich vom flachen Teil des Wiener Beckens bis zum Anninger, der Teil des Wienerwaldes ist. Dadurch gibt es auf der Fläche von Gumpoldkirchen eine hohe Artenvielfalt und ökologisch wichtige Lebensräume, weshalb sie Teil des Netzwerks „Natur Region“ sind. Große Bekanntheit konnte die Gemeinde durch ihren Weinbau erreichen und der großen Anzahl von hochqualitativen Heurigen. Zudem beherbergt Gumpoldskirchen auch einige industriellen Betriebe mit insgesamt 3.353 Arbeitnehmer*innen - also ungefähr gleich viele wie Einwohner*innen. Es liegt zudem an der Südbahn und hat deshalb gute Verbindung zu den nächstgrößeren Städten Mödling und Baden sowie Wien.



3.481 EW



8,11 km²

Laxenburg

Bekannt ist der Ort vor allem für den großzügigen Schlosspark, das zugehörige Schloss und die Wasserburg „Franzensburg“. Neben Schönbrunn war die Marktgemeinde die wichtigste Sommerrausflucht der Habensburger-Familien, weshalb sie sehr kulturträchtig ist. Es ist auch ein Kloster für Nonnen in dem Gebiet angesiedelt. Laxenburg ist jedoch nicht nur geschichtlich relevant, sondern hat auch Anteile an dem Industriegebiet Niederösterreich Süd und schafft damit viele Arbeitsplätze für die Umgebung.



2.702 EW



10,59 km²

1.4 Expeditionslogbuch

1.4.1 Die erste Begehung

Im ersten Schritt wurde das Gebiet auf alle Studierendengruppen aufgeteilt, um insgesamt ein möglich vollständiges Bild der Umgebung um die Triester Straße abbilden zu können. Begehungsgebiet 04 erstreckte sich vom Matzleinsdorfer Platz bis zum Ende des Wienerberges. Am 8. Oktober 2021 ab 11 Uhr wurde das Gebiet Stück für Stück von Norden nach Süden erkundet.

Der Matzleinsdorfer Platz befindet sich im 10. Bezirk von Wien, doch die unterirdischen Straßenbahnenlinien liegen noch im 5. Gemeindebezirk. Die Station ist Teil der S-Bahn-Stammstrecke und ein wichtiger Verkehrsknoten im Wiener Nahverkehr. Im Zuge des Ausbaus der U-Bahn Linie U2 wird die Station von März 2021 bis April 2022 grundlegend modernisiert und attraktiviert. Sie soll zu einem modernen Bahnhof umgebaut werden. Auf dem Dach wird eine Photovoltaikanlage angebracht, die die Beleuchtung mit Strom versorgt. Die Haltestelle weist der-

zeit eine tägliche Nutzung von 20.000 Fahrgästen auf, durch diese Modernisierung könnte sich nach Schätzungen die Zahl verdoppeln.

Nach dem Matzleinsdorfer Platz beginnt die Triester Straße. Man befindet sich in einer gründerzeitlichen Umgebung mit Tankstellen, vereinzelten großen Wohnkomplexen, Kisten, Bordellen etc. Außer dem Verkehr bekommt man hier nicht viel von der dort lebenden Bevölkerung mit. Die Menschen, die von uns angetroffen wurden, warteten entweder auf ein Öffentliches Verkehrsmittel, saßen bei der Tankstelle und tranken ein Bier oder arbeiteten auf der Baustelle. Die gründerzeitlichen Höfe sind nach Innen gekehrt, das Leben der Bewohner wendet sich der Straße ab. Wenn man sich in die zweite oder dritte Reihe der Triester Straße bewegt, ändert sich der Eindruck der Umgebung. Die Straßen sind

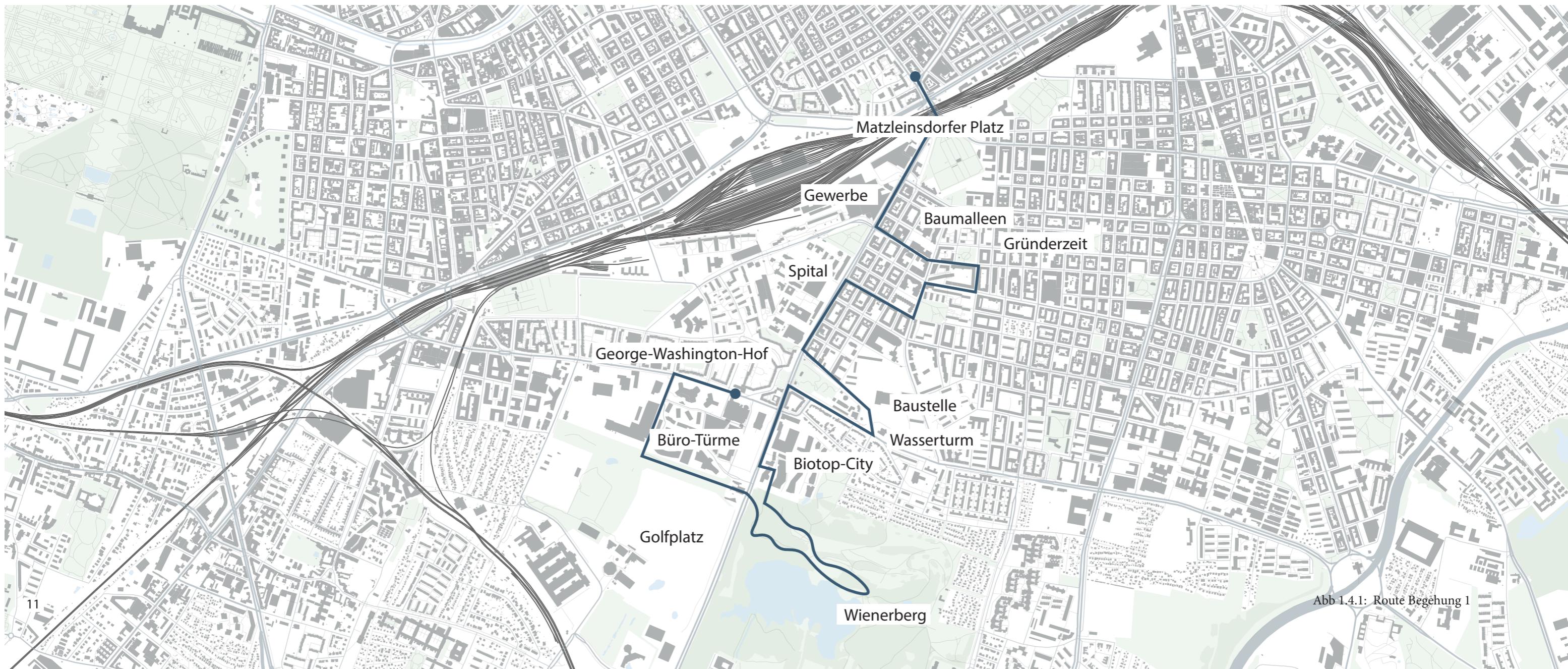


Abb 1.4.1: Route Begehung 1

begrünt, der Lärm ist verschwunden, Kinder spielen und einige vereinzelte Parks/Spielplätze laden zum Verweilen und Erholen ein. Der Wasserpark mit dem Wasserturm Favoriten ist in den Sommermonaten ein besonders attraktiver und belebter Ort.

In diesem Teil der Triester Straße hat man noch ein sehr städtisches Gefüge, doch schon nach einigen Metern verschwindet die Blockrandbebauung und das Stadtbild ändert sich. Große Autohäuser, die Klinik Favoriten, Einkaufsmärkte und Büro-Türme wachsen aus dem Boden.

Auf dem ehemaligen Areal der Coca-Cola Produktion angrenzend an den Wienerberg sticht besonders die neue Biotope City ins Auge. Der Name Biotope City bedeutet, dass hier Menschen und Natur in engem und ausgleichendem Miteinander leben können. Der Raum orientiert sich an den Bedürfnissen von Menschen, Flora und Fauna. Die Biotope City Wienerberg versteht sich als Gartenstadt des 21. Jahrhun-

„Die Stadt beginnt auf der Straße“

- Krasny (2011), S. 8

derts und reagiert auf die zunehmende Verstädterung und den Klimawandel. Die intensive Begrünung sorgt dafür, dass der Feinstaub gebunden und die Sommerhitze erträglicher wird. Grünflächen für Spiel, Naherholung und Urban Gardening sowie mit nachhaltigem Wassermanagement verstärken das Leitbild „sozial und nachhaltig“. Das Quartiersmanagement der Caritas Stadtteilarbeit hat sich zur Aufgabe gemacht die Bewohner miteinander zu vernetzen und das Community-Building zu fördern. Es wurden Infoveranstaltungen für interessierte künftige Bewohnerinnen und Bewohner veranstaltet und erste gemeinschaftliche Aktivitäten organisiert. Die Partizipation soll dadurch angeregt werden und Entscheidungsfindungen auf Quartierebene ermöglichen. Ein sehr schönes Projekt und ein starker Kontrast zu der verkehrsreichen und umweltverschmutzenden Triester Straße.

Gegenüber der Biotope City befindet sich die Wienerberg City „Monte Verde“ mit den Vienna Twin Towers, das Wahrzeichen des Wienerberges. Sie sind Teil des Business Park Vienna, dem größten Bürostandort im Süden Wiens. Die Büro- und Wohntürme in dem Stadtteil sind auch von dem Erholungsgebiet Wienerberg nicht zu übersehen. Das Erholungsgebiet Wienerberg wurde von der Stadt Wien nach einem städtebaulichen Ideenwettbewerb und einem Landschaftsplan in den 1980er-Jahren geschaffen. Im einwohnerreichsten Bezirk entstand ein charakteristisches und stadtökologisch wichtiges Biotop. Es erfüllt sowohl Aufgaben des Naturschutzes als auch das Bedürfnis der Bevölkerung nach Erholung, was besonders in Zeiten wie diesen von sehr großer Bedeutung ist. Der Wienerberg lädt zum Spazieren, Laufen oder Radfahren ein, dank des gut ausgebauten 14 km Wegenetzes. Die Waldspielplätze, Liegewiesen, der Wienerberg Teich, die Sportmöglichkeiten, die Hundewiese und auch der Heilkräutergarten sind Teile des hochwertigen und vielfältigen Freizeitangebotes. Man denkt, dass das alles ein wenig utopisch ist.

Wenige Meter abseits der vielbefahrenen Triester Straße eröffnet sich ein Grünraum, den man hier in diesem dicht besiedelten und vom Autoverkehr dominierten Achse nicht erwarten würde. Man befindet sich in einer anderen Welt. Der Autolärm verschwindet, stattdessen hört man die Grillen zirpen und die Vögel zwitschern. Die Menschen kommen zur Ruhe und können aus dem alltäglichen Stadtleben fliehen.



Abb 1.4.2 Graffiti am Kinderspielplatz



Abb 1.4.3 Arbeiter in der Mittagspause

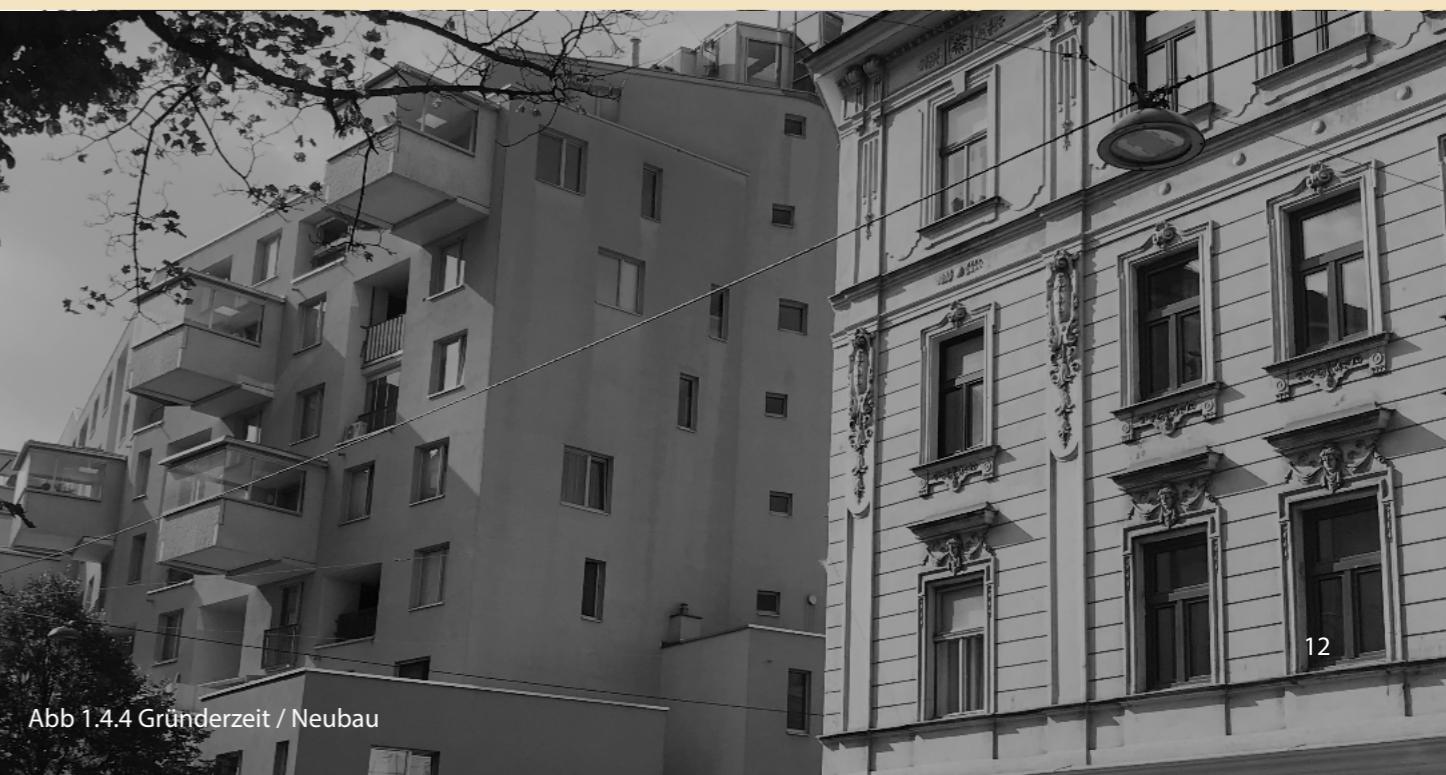


Abb 1.4.4 Gründerzeit / Neubau

Smart-Wohnungen
Identität
 Gemeinschaftsräume
 Alleen
 Revitalisierung
Retentionssflächen
Schwammstadt

Die letzte Meile nach Triest
 öffentlichen Raum erlebbar machen
Verdichtung
Qualitätsmanagement
 Planung für Menschen
Dichte & Qualität

Mobility Point

Privatsphäre
 Mobilitätsmanagement

Boulevard

Lichtplan

Abb 1.4.5 Quartier Liesing



1.4.2 Workshop 1

Vom 13. bis 15. Oktober 2021 wurde im Zuge der Lehrveranstaltung „Projekt 2“ der Technischen Universität Wien der erste Workshop abgehalten. Am zweiten der drei Workshop-Tage fand eine Begehung entlang des Untersuchungsgebiets statt. Dabei wurden unter anderem folgende Gebiete besichtigt:

- Industriegebiet NÖ SÜD
- Grenzübergang Wien-NÖ / Siebenhüerten - Vösendorf
- Zielgebiet Liesing Mitte
- Biotop City
- George-Washington-Hof
- etc...



**„Um die Strasse zu
verstehen müssen wir
verstehen wie sie [...]
wahrgenommen wird“**

– Kevin Lynch

1.5 räumliche These

Was macht einen Raum aus?

Wie wirkt der Raum auf die Personen, die ihn benutzen?

Welche Eindrücke fallen sofort auf, welche folgen erst bei näherer Betrachtung?

Aus welchen (Stadt-)Bausteinen ist der Raum aufgebaut?

Jede dieser Fragen, ist signifikant bei der Betrachtung eines Raumes. Man muss ihn zuerst lesen und verstehen, bevor man Veränderungen und Maßnahmen setzen kann. Das kann durch Begehungen, Befragungen von Bewohner*innen, Recherche, Expertengespräche, Erleben des Raumes an verschiedenen Tages- und Jahreszeiten oder durch statistische Analysen geschehen. Danach kann eine räumliche These formuliert werden, der als Leitfaden in den weiteren Schritten gesehen werden kann. Es ist durchaus möglich, dass sich diese These in der weiteren Betrachtung bestätigt oder auch falsifiziert. Es geht dabei um eine erste Betrachtung, eine erste Annäherung an den Untersuchungsraum. Die räumliche These ist dabei auch die Grundlage für die Entwicklung der Strukturkarte, die ebene jene abbilden soll. Man befindet sich in einer anderen Welt. Der Autolärm verschwindet, stattdessen hört man die Grillen zirpen und die Vögel zwitschern. Die Menschen kommen zur Ruhe und können aus dem alltäglichen Stadtleben fliehen.

Das Leben der Triester Straße findet hinter den „Lärmschutzwänden“ statt!

1.5.1 Die erste und zweite Reihe

In der räumlichen These wird von dem „Leben hinter dem Lärmschutzwänden“ gesprochen. Tatsächlich gibt es entlang der Triester Straße nur sehr selten tatsächlich physische Lärmschutzwände. Das ist vielmehr als Metapher zu verstehen, da - auch wenn es in dem Abschnitt keine physischen Lärmschutzwände gibt - die Straße sehr separiert zu ihrem Umfeld gestaltet ist. Das bildet sich durch schmale Gehwege ab, hohe Häuser ohne Erdgeschoßzonen, die den Lärm abhalten sollen, MIV-zentrierte Nutzungen, wie Tankstellen oder Autohäuser, etc. Das wird in folge als „**erste Reihe**“ bezeichnet. Die erste Reihe ist also die Umgebung, die direkt am Straßenrand der Triester Straße liegt. Sobald Häuser, Grünräume, Aufenthaltsplätze uvm. keinen direkten Anschluss mehr an die Straße haben, wird dies als „**zweite Reihe**“ bezeichnet. Diese erstreckt sich weiter, als die erste Reihe und ist nicht scharf abgegrenzt. Es kann sich dabei um die direkte Parallelstraße der B17 handeln - also die wortwörtliche zweite Reihe -, aber auch um die Umgebung dahinter. Je nach Einzugsgebiet sind dabei mehr oder weniger Bausteine zu beachten.

Es darf natürlich nicht vergessen werden diese erste und zweite Reihe auch in den Kontext der weiteren Umgebung einzubinden, da diese auch eine wichtige Rolle spielt. Gerade in der Analyse spielt das eine wichtige Rolle, um den Bedarf entlang der Radialstraße richtig einschätzen zu können. Es werden weitläufige Untersuchungen durchgeführt, die die ganzen Bezirke um die Straße betreffen, um den Kontext erkennen zu können, in den die Triester Straße eingebettet ist. Während auch in den weiteren Schritten dieser Kontext immer eine wichtige Rolle spielt und mitklingen wird, wird die weitere Umgebung bei konkreten Entwicklungzielen und Maßnahmen nur sekundär betrachtet. Das Entwicklungskonzept hat das Ziel vor allem die erste und zweite Reihe entlang der Straße aufzuwerten und für die Zukunft vorzubereiten. Es soll dabei als regionales Konzept gesehen werden, dass die verschiedenen Gemeinden und Stadtbezirke entlang der Straße verbindet. Die Entwicklungsziele der einzelnen Gemeinden sollen in der weiteren Umgebung natürlich trotzdem ebenfalls umgesetzt werden und damit auch diese aufwerten. Das ist jedoch nicht Thema der folgenden Arbeit.

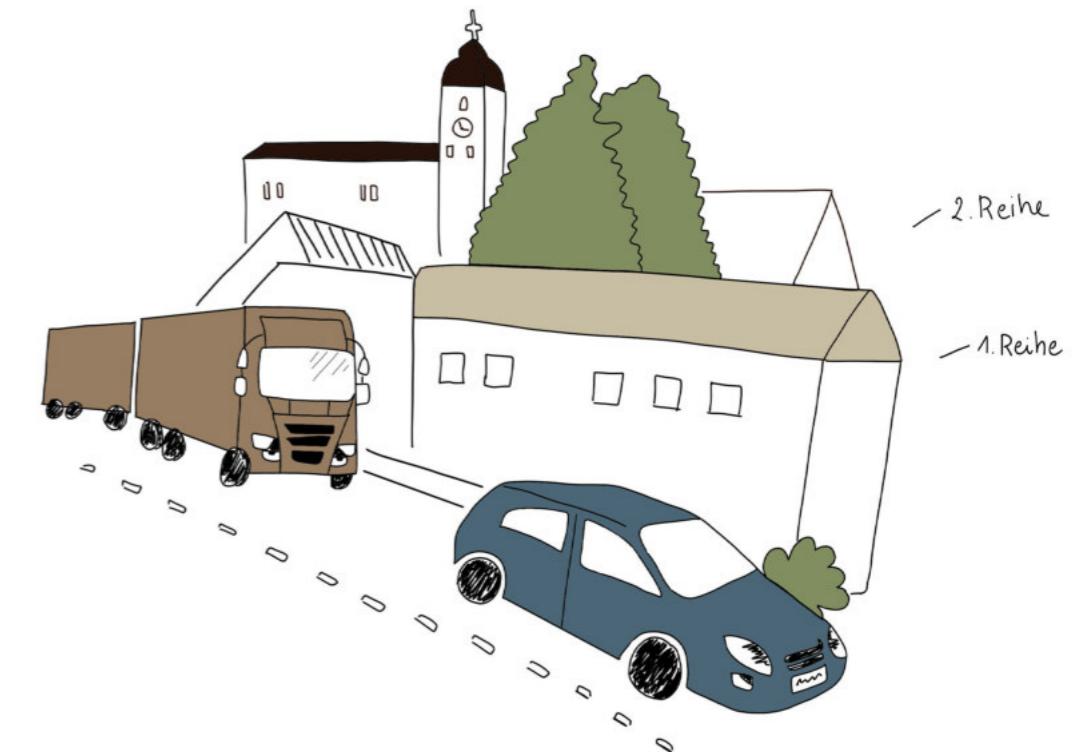


Abb 1.5.1 1./2.Reihe

1.6 Strukturkarte

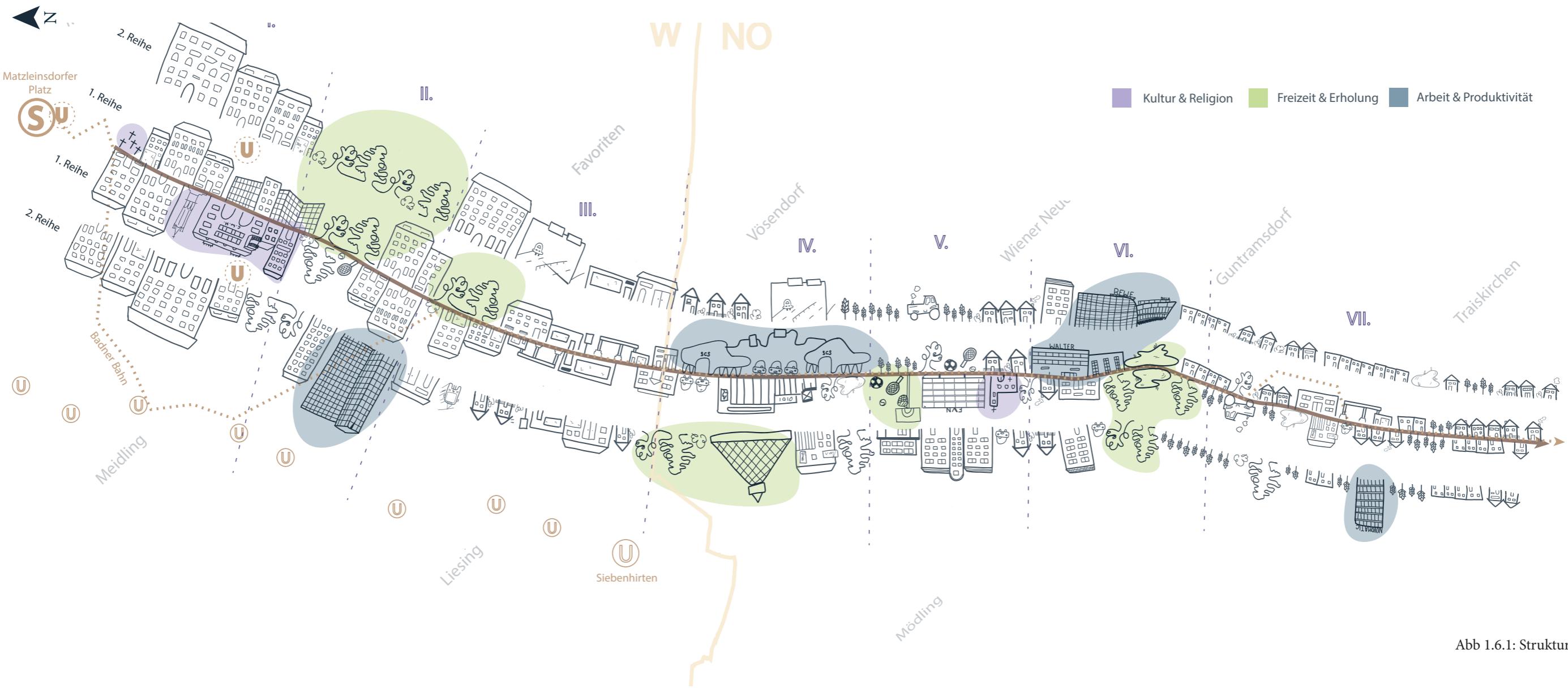


Abb 1.6.1: Strukturkarte

Aus der räumlichen These hat sich die Strukturkarte entwickelt, 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. Es wurden drei Art von Hauptidentitätspunkten eingezeichnet:

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.

Durch ebene jene Identitäten hat sich herausgezeichnet, dass die Straße sich in insgesamt 7 Bereiche teilen lässt, die in sich einen ähnlichen Charakter haben. Diese Teile sind nicht getrennt voneinander zu betrachten, sondern in Beziehung zu setzen. Nähere Erläuterungen dazu folgen in Kapitel 3.

Insgesamt soll die Strukturkarte den Charakter der Straße widerspiegeln und als Ausgangslage für die weiteren Recherchen und vertiefenden Analysen dienen.

| 02 |

Analyse



2.1 Mobilität

2.2 Arbeit & Wirtschaft

2.3 Akteur*innen

2.4 Demografie

2.5 Klima & Landschaft

2.6 Zentren & Entwicklung

2.1 Mobilität



Abb 2.1.1 Überregionales Verkehrsnetz

Verkehrsnetz um die Triester Straße

Im Untersuchungsgebiet sind verschiedenste Arten von Mobilitätsformen zu finden. Mehr oder weniger parallel zur B17 verläuft die Süd-Autobahn A2, die 1962 errichtet worden ist, um die Kapazitäten für den MIV zu erhöhen. Die A2 und die Südbahn, dessen Schienennetz westlich der Straße verläuft bilden wichtige Grenzen in der Umgebung. Die Badner Bahn biegt im nördlichen Abschnitt der Triester Straße auf die Straßenachse ein und verläuft dann (beinahe immer) direkt daneben bis in den Süden. Für Fugehende gibt es zudem einen Stadtwanderweg, der im Nordosten des Gebiets verläuft.

Megatrend Mobilität

Megatrends sind wie „Lawinen in Zeitlupe“ - sie entwickeln sich langsam, haben aber eine enorme Kraft und Macht. Sie beschreiben komplexe Veränderungsdynamiken und beeinflussen Gesellschaft, Unternehmen, Institutionen und Individuen. Dabei erfüllen sie 4 Kriterien: Sie haben eine Dauer von mindestens mehreren Jahrzehnten, sind ubiquitäre, globale Phänomene und haben eine komplexe Vielschichtigkeit mit einem gewissen evolutionärer Druck (zukunftsInstitut, o.J.).

Eines der 12 definierten Megatrends betrifft die Mobilität. Sie wird facettenreicher, differenzierter in Angebot, Produkten und Services. Dabei werden die Möglichkeiten und Perspektiven erweitert. In der neuen, vernetzten (Wissens-)Gesellschaft nimmt das Auto als Statusobjekt immer weiter ab und wird zunehmend nur noch in ein System diverser, (teil-)autonomer, postfossiler integriert. Dabei sind 4 Thesen zentral:

1. Das Auto zieht sich aus der Stadt zurück. Die urbane Mobilität ist vom Fahrrad geprägt - E-Bikes, Lastenräder und Last Miles Concepts. Dadurch entstehen neue, freigewordene Freiräume, die zum Mittelpunkt städtischen Lebens werde, die sogenannten „**Third Places**“.
2. Die Rolle des Autos verändert sich durch das Konzept des autonomen Fahrens. Pendeln wird sich verändert und das „**Mobile Living**“ macht das Auto zu einem Aufenthaltsort zum Arbeiten und Entspannen.
3. Private und öffentliche Angebote verschwimmen immer mehr. Im Sinne der „**Seamless Mobility**“ müssen öffentliche Verkehrsanbieter und alternative Angebote immer mehr als komplementäre Angebote gesehen werden und somit Wartezeiten und Umstiege zu verkürzen.
4. Der flexible Zugriff wird immer wichtiger als der Besitz. Abwechslung, Vernetzung und Erlebnis ist zentral für die „**Hypermobilität**“. Das Auto ist dabei nur noch ein Teil von Vielen (zukunftsInstitut, 2020).

2.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Erreichbarkeitsanalyse

Perspektive der Autofahrer*innen



Abb 2.1.2: Erreichbarkeit MIV

Im 19. Jahrhundert wurde die Triester Straße intensiv für den Motorisierten Individualverkehr (=MIV) ausgelegt, weshalb die Verbindungen und damit die Erreichbarkeit gut ausgeprägt sind. Es wurden sechs verschiedene Knotenpunkte an der Triesterstraße ausgewählt, um das zu verdeutlichen. Mit dem MIV ist es möglich das gesamte nahe Umland der Triesterstraße in nur 10 Minuten zu erreichen.

Kraftfahrzeugbesitz in Wien und dem Bezirk Mödling

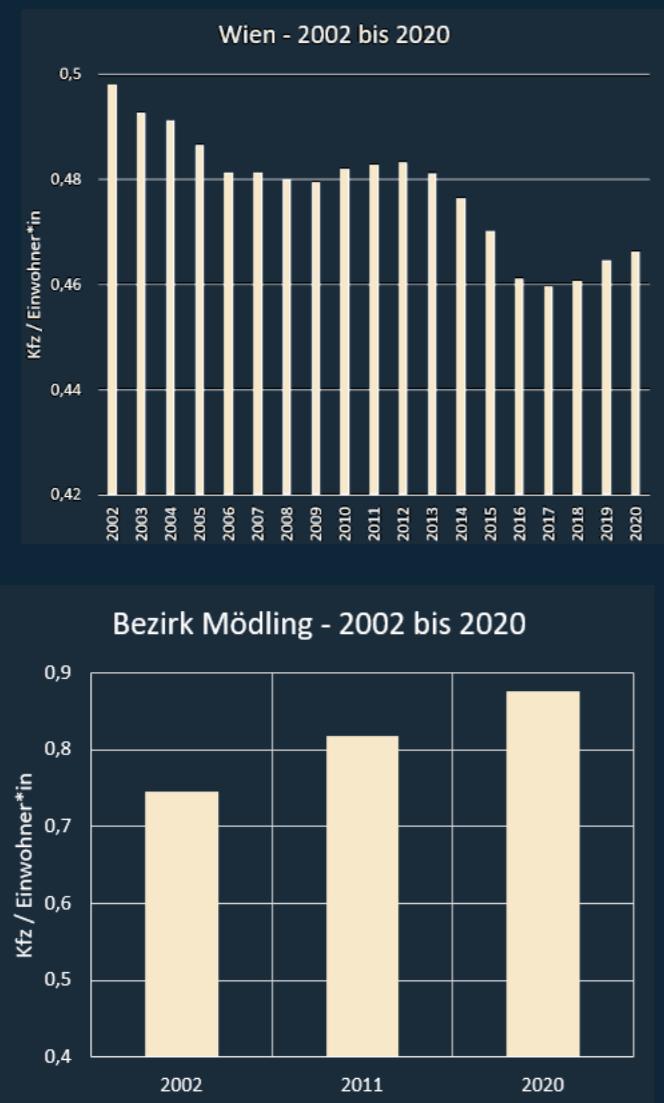


Abb 2.1.3 Kraftfahrzeugbesitz

Die Grafiken in Abbildung 2.1.3. zeigen die Entwicklung der Kraftfahrzeuge pro Einwohner*innen in den Jahren. Während im Bezirk Mödling der Wert stetig steigt und mittlerweile auf 0,9 Kfz/Einwohner*in zugeht, zeigt sich in Wien tendentiell ein gegenteiliger Trend. Bereits 2002 war der Wert ungefähr ein drittel niedriger als in den betrachteten niederösterreichischen Gemeinden. Seitdem ist dieser leicht gesunken (Magistrat Wien / Statistik Austria).

Anmerkung: Die Werte der y-Achse sind nicht in den selben Schritten abgestuft, um eine gewisse Lesbarkeit gewährleisten zu können. Bei einem direkten Vergleich der Steigung / Senkung aus den Diagrammen muss dies jedoch beachtet werden, um keinen falschen Eindruck zu erwecken!

Kraftzeugklassen in Wien und dem Bezirk Mödling

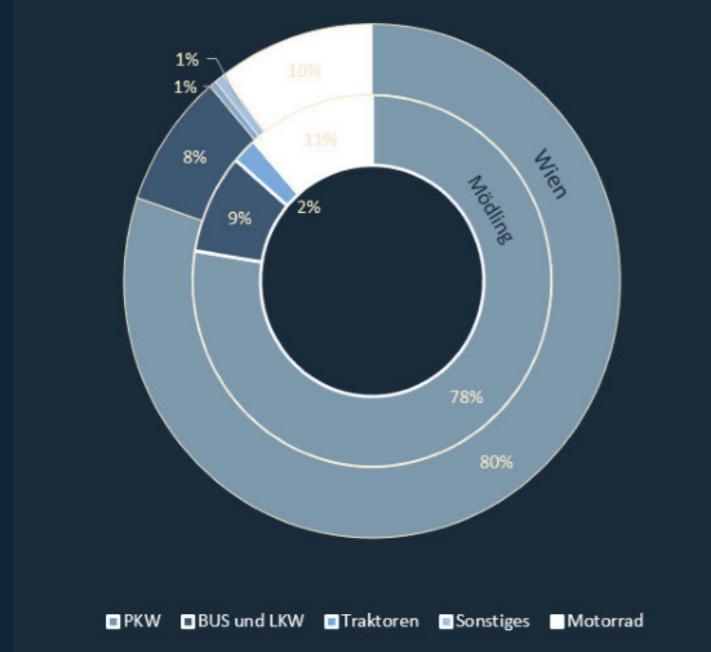


Abb 2.1.4 Kraftzeugklassen

Durch die Dominanz des MIV bei der Wahl des Hauptfortbewegungsmittel, wurden in Abbildung 2.1.4. die Fahrzeugklassen aufgeschlüsselt. Sowohl in Wien, als auch Mödling dominiert ganz klar der PKW als Hauptfortbewegungsmittel mit 78% bzw. 80%. Gefolgt ist dieser vom Motorrad und anschließend Bus / LKW. Der Traktor und sonstige motorisierte Fahrzeugklassen haben fast vernachlässigbar geringe Anteile an der Kraftfahrzeugklassenverteilung der Bezirke um die Triester Straße (Magistrat Wien / Statistik Austria).

2.1.2 Nicht-Motorisierter Individualverkehr

Erreichbarkeitsanalyse

Perspektive der Autofahrer*innen

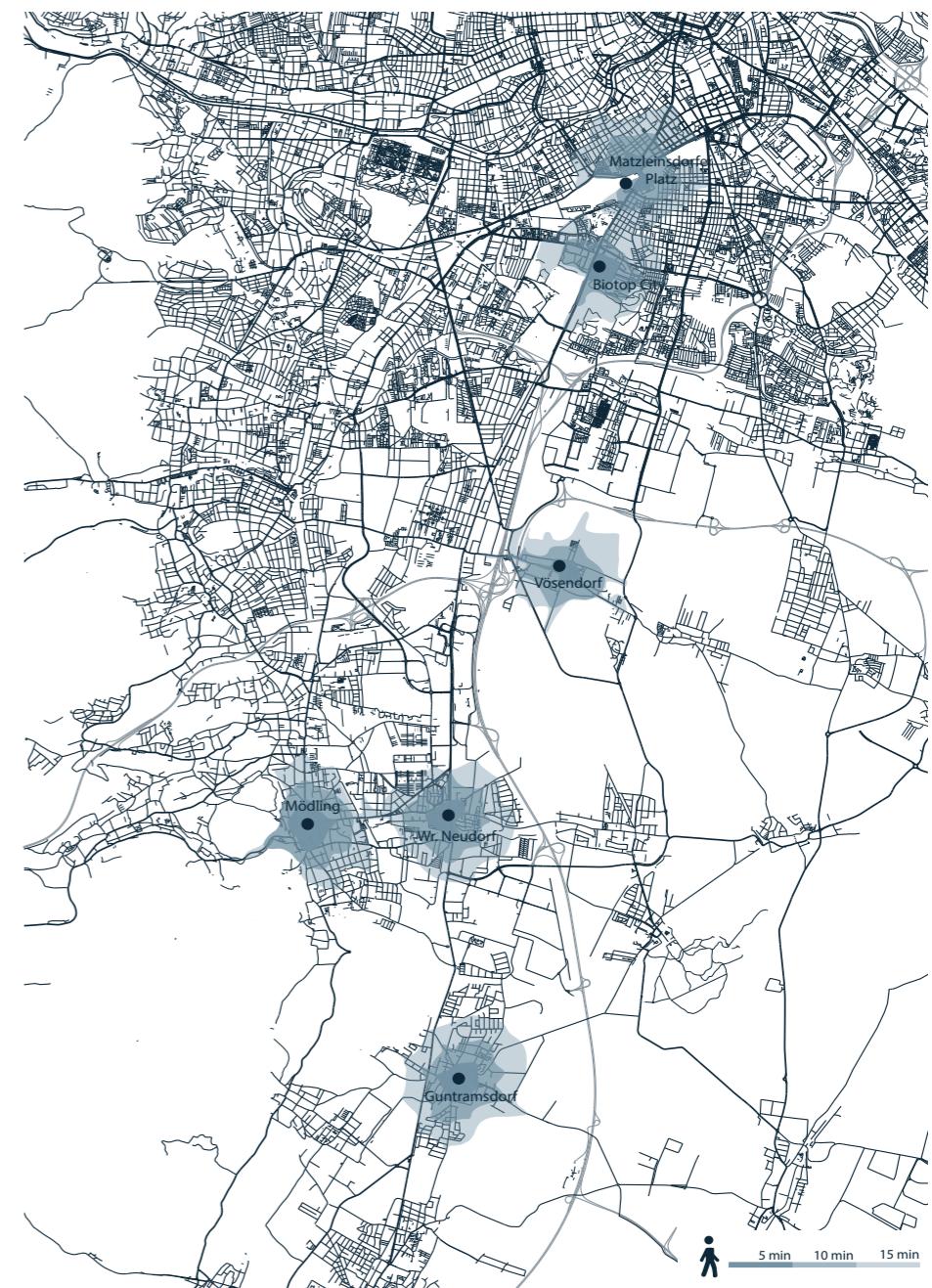


Abb 2.1.5 Erreichbarkeit Fußgänger*innen

Im Vergleich zu der Erreichbarkeits-Analyse des MIV fällt die Erreichbarkeit der Fußgänger*innen logischerweise sehr unterschiedlich aus. Selbst in 15 Geh-Minuten können nur sehr begrenzte Bereiche erschlossen werden. Jedoch gibt es keine große Differenz entlang der Achse. Für die Entwicklung konkreter Maßnahmen müssen jedoch auch die Qualitäten und die subjektive Attraktivität und Sicherheit miteinbezogen werden.

Radwegkarte

Während in Wien sowohl das sekundäre, als auch das primäre Radnetz engmaschig angelegt wurde, lockert sich dieses in Niederösterreich immer weiter auf. Schließlich verlaufen nur noch primäre Radrouten. Auch die Radabstellplätze und Bike-Sharing-Stationen lichten sich gegen Süden immer weiter. Wichtig scheint die Radroute EV9 Richtung Italien, die im südlicheren Teil Nahe der Triester Straße verläuft. Es wird zudem deutlich, dass vor allem im Mittleren Teil der Triester Straße die Anzahl (bzw. überhaupt die Existenz) sowohl von Hauptradrouten, als auch Radwege ausbaufähig sind. Zudem muss in den weiteren Schritten die Qualität der existierenden Möglichkeiten bewertet und falls notwendig Aufwertungsmaßnahmen gefunden werden.



Erreichbarkeitsanalyse

Perspektive der Radfahrer*innen



Abb 2.1.8: Erreichbarkeit Radfahrer*innen

Bei der Erreichbarkeit mit dem Rad - ganz egal ob privatem Rad, Bike-Sharing-Alternativen oder Lastenrädern - wird erkenntlich, dass diese vor allem im Norden und Süden positiv ausgeprägt ist. An den Zielpunkten „Vösendorf“ und „Wr. Neudorf“ ist die Erreichbarkeit in 10 Minuten kaum höher, als die fußläufige Erreichbarkeit (vgl. Abb. 2.1.5). In der urbanen Gegend des Matzleinsdorfer Platzes hingegen ist es innerhalb derselben Zeit möglich weit größere Distanzen zu bewältigen. Auch im südlichen Guntramsdorf, das durch eher dörflichere Strukturen geprägt ist, ist eine Distanzbewältigung innerhalb von 10 Minuten wahrnehmbar einfacher.

2.1.3 Öffentlicher Verkehr

Zukunftsansicht: Taktverdichtung der Badner Bahn

Bereits seit 13. Dezember 2020 wurden zusätzlich Kapazitäten von ca. 350.000 Zugkilometern pro Jahr geschaffen, indem der Takt der Badner Bahn in bestimmten Teilen und Uhrzeiten von 15 auf 7 1/2 Minuten verkürzt wurde. Bis Dezember 2023 sollen die Kapazitäten jedoch noch erweitert werden: „Montag bis Samstags, ganztags!“ Dabei geht es konkret um eine zeitliche Ausweitung der 7 1/2- Minuten Intervalle und einer Sitz-/Stehplatz-Kapazität-Erhöhung von 25%. Es gibt zudem Ausweitungspläne für 2026 und 2028, die schließlich in einem durchgehenden 7 1/2-Minuten-Takt bis Baden Josefsplatz münden sollen (Wiener Lokalbahn, 2020).



„Erst in Zeiten des Stillstandes zeigt sich die wahre Bedeutung der Mobilität“

- ZukunftsInstitut über die Corona-Krise

Erreichbarkeitsanalyse



Abb 2.1.11 geplante U2-Anbindung zum Wiener Berg

Zukunftsansicht: Mit der U2 zum Wiener Berg

Station Matzleinsdorfer Platz

Rund 50.000 Menschen leben und arbeiten im Einzugsgebiet und profitieren von der neuen U2-Station. Durch die Anbindung an die S-Bahn können PendlerInnen aus dem Süden künftig auch hier in die U-Bahn umsteigen und gelangen direkt ins Zentrum

Station Grußriegelstraße

Das „Treisterviertel“ (In dem knapp 40 ha großen Gebiet wohnen ca. 8.500 Einwohner) rund um die Grußriegelstraße ist ein dicht besiedeltes Grätzl. Hier befinden sich zahlreiche Wohnhausanlagen. Durch die verlängerte U2 sind die EinwohnerInnen nun besser mit dem Zentrum und ihren Ausbildungs- und Arbeitsplätzen verbunden.

Station Wienerberg

Die BewohnerInnen im Süden Wiens sind nach wie vor viel mit dem Auto unterwegs. Lange Fahrzeiten und fehlende direkte Verbindungen haben den Umstieg bisher wenig attraktiv gemacht. Durch die U2-Verlängerung bekommen sie nun eine direkte Verbindung ins Zentrum. Der Wienerberg wird dadurch zusätzlich belebt und öffentlich deutlich besser erreichbar sein.

FAZIT

2.1. Mobilität

1. Mobilität verändert sich - die Triester Straße aber nicht

Es wird prognostiziert, dass das Auto einen immer verschwindend geringeren Teil im Netz der Mobilitäten spielen wird. Dabei spielt vor allem die vermehrte Vernetztheit („Seamless Mobility“) und die immer besser umsetzbare autonome Mobilität eine große Rolle. Das Wegfallen der MIV-geprägten Infrastruktur, die heute einen großen Teil des öffentlichen Raumes einnimmt, wird in Zukunft „Third Places“ entstehen lassen - als öffentliche Freiräume, die die Mittelpunkte des öffentlichen Lebens sein könnten und anderen Mobilitäts- und Aufenthaltsformen Raum verschaffen können (zukunftsInstitut, 2020). Die Triester Straße ist jedoch beinahe ausschließlich auf eben jenen, tendenziell immer mehr wegfallenden, Motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Seit 1934, als die Straße erstmals für den aufkommenden motorisierten Verkehr geöffnet worden ist (Wien Geschichte Wiki, 2021), hat sich diese Tendenz immer mehr eingraviert in die Struktur der Straße und Umgebung. Von Tankstellen über Autohäuser zu Parkplatzmeeren - ein Auto fühlt sich hier definitiv wohl. Alternative Angebote gibt es, wie Char-Sharing-Stellen, jedoch zu wenige. Zudem fehlt das Netz an diverser Mobilitätsformen, wo diese Alternativen eingebettet sein könnten. Denn das NMIV-Netz für Fuß und Radfahrer lässt zu Wünschen übrig: Sowohl in der Qualität, als auch in der Quantität!

2. Öffentlicher Verkehr als Rückrad der Veränderung

Während der NMIV mehr „schlecht als recht“ entlang der Triester Straße verläuft, hat der Öffentliche Verkehr weit mehr zu bieten! Vor allem im urbanen Wien bieten U-Bahn-Verbindungen (sowohl bereits existente, als zukünftig geplante) den Bewohner*innen und Pendler*innen ein schnelles, effektives Netz zur Fortbewegung. Auch die Bus- und Bahnlinien sind gut ausgeprägt - mit dem Knotenpunkt des Matzleinsdorfer Platzes, der momentan (Stand 2021) auch eben dafür weiter ausgebaut wird. Weiter gegen Süden verdünnt sich dieses Netz immer mehr. Mit der Südbahn im Westen der Triester Straße und der Badner Bahn, die parallel dazu verläuft, ist jedoch auch hier eine halbwegs schnelle Verbindung gegeben. Diese hat jedoch auch noch großes Ausbaupotential, das bereits von der Badner Bahn durch etwaige Verbesserungen des Fahrplans genutzt werden. Die Haltestellen von dieser bieten weiters auch Möglichkeitspunkte, um MIV-Alternativen mit dem Ziel der „Seamless Mobility“ anzubieten und Mobilitäts-Knotenpunkte zu schaffen und zu verbessern.

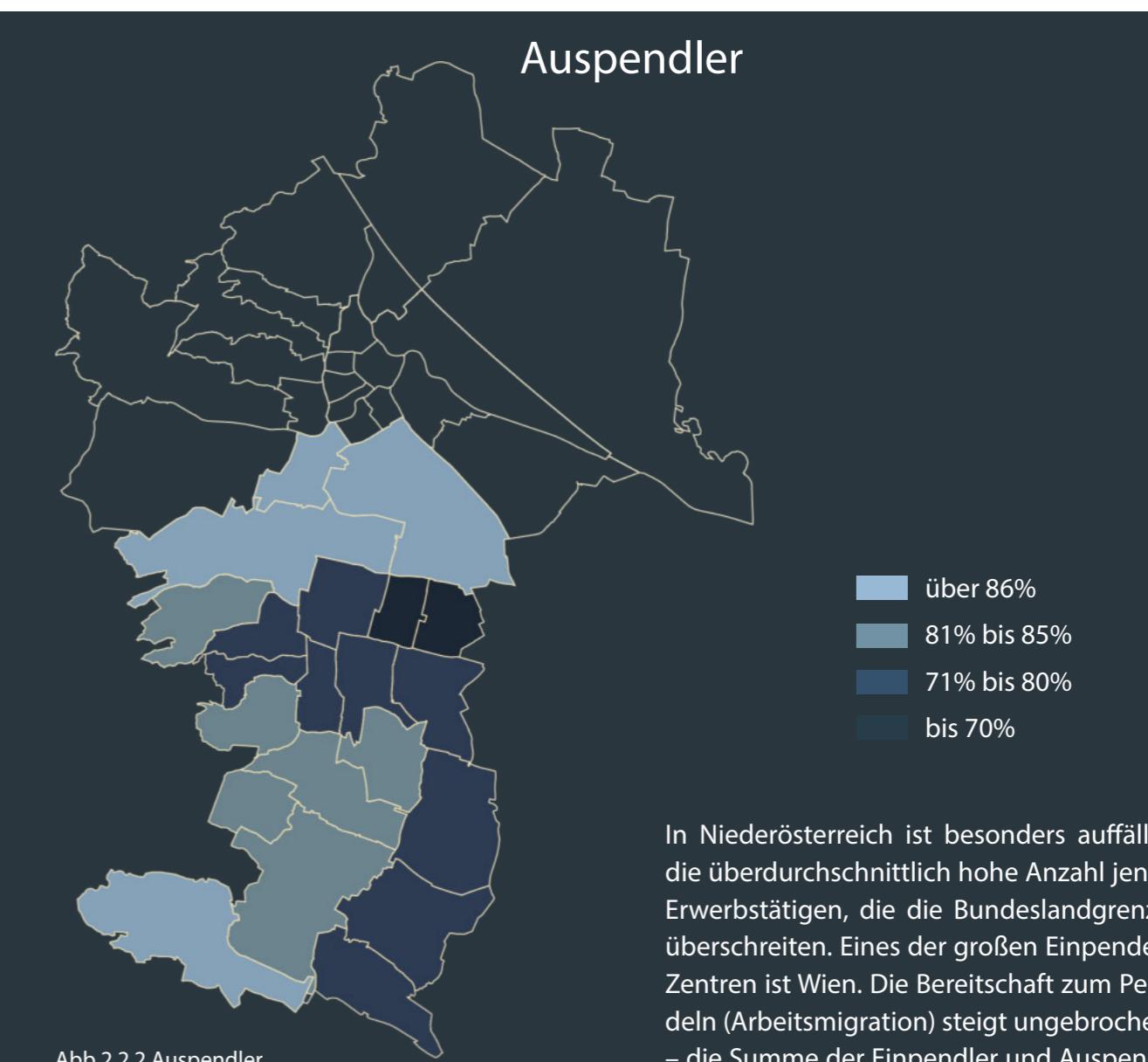
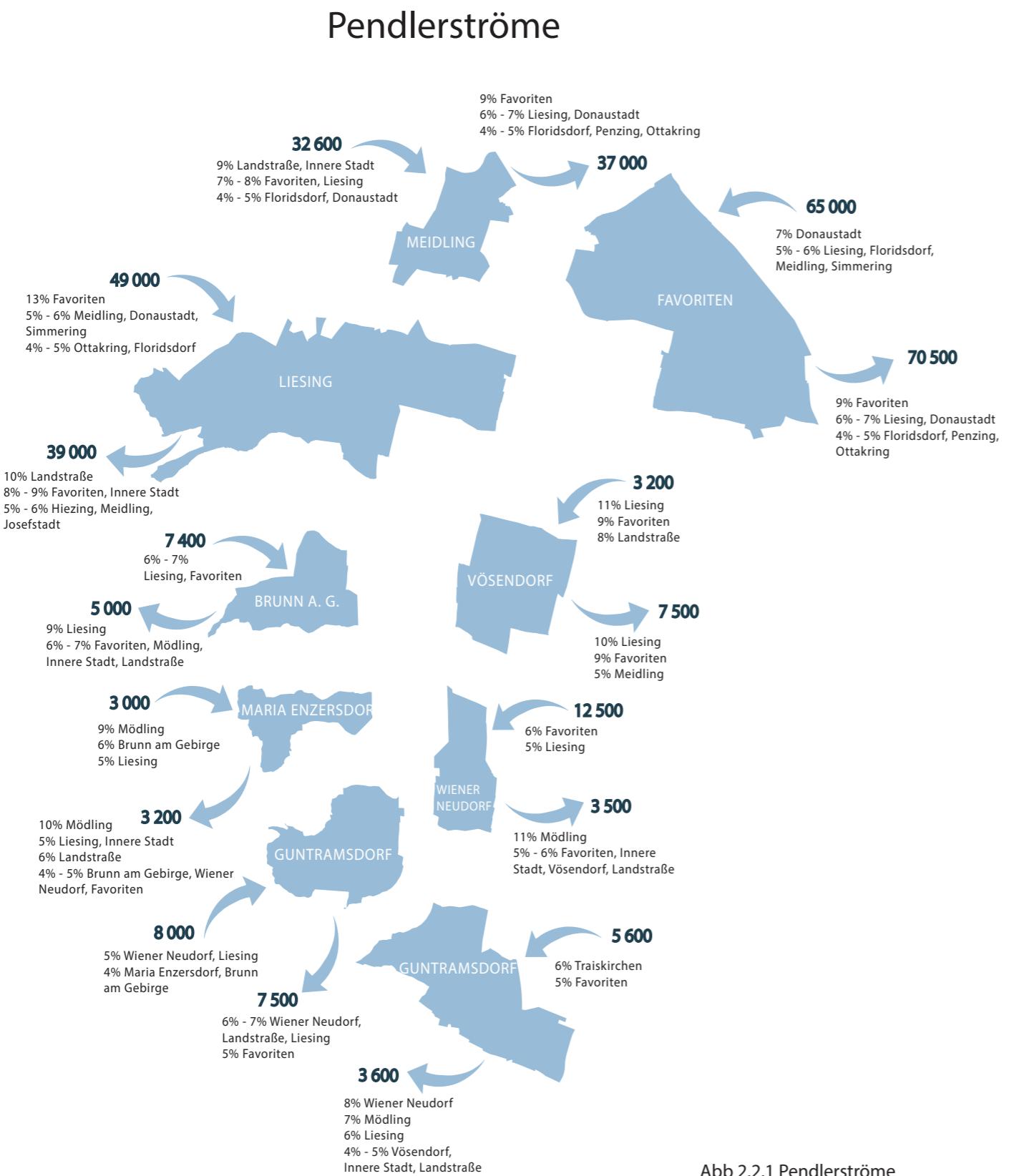
**„Die Triester Straße verkörpert den
Beginn der Verkehrsrevolution“**

– Daniel Dutkowski



2.2 Arbeit & Wirtschaft

2.2.1 Pendler*innen



In Niederösterreich ist besonders auffällig die überdurchschnittlich hohe Anzahl jener Erwerbstäigen, die die Bundeslandgrenze überschreiten. Eines der großen Einpendel-Zentren ist Wien. Die Bereitschaft zum Pendeln (Arbeitsmigration) steigt ungebrochen – die Summe der Einpendler und Auspendler absolut hat stärker zugenommen als die Zahl der wohnhaft Beschäftigten in Niederösterreich. Gegenüber der vorangegangenen Untersuchung vor fünf Jahren hat die Zahl der Einpendler aus Wien um 5,5% auf 54.470 Personen zugenommen. Umgekehrt pendeln 148.560 Personen täglich oder mehrmals wöchentlich von Niederösterreich nach Wien zur Arbeit. Geschlechterspezifische Unterschiede sind ebenso feststellbar. So kann im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass Frauen weniger mobil sind als Männer. (Juhasz, A.; Golias, E., 2017)

2.2.2 Arbeit

Erwerbstätigkeit

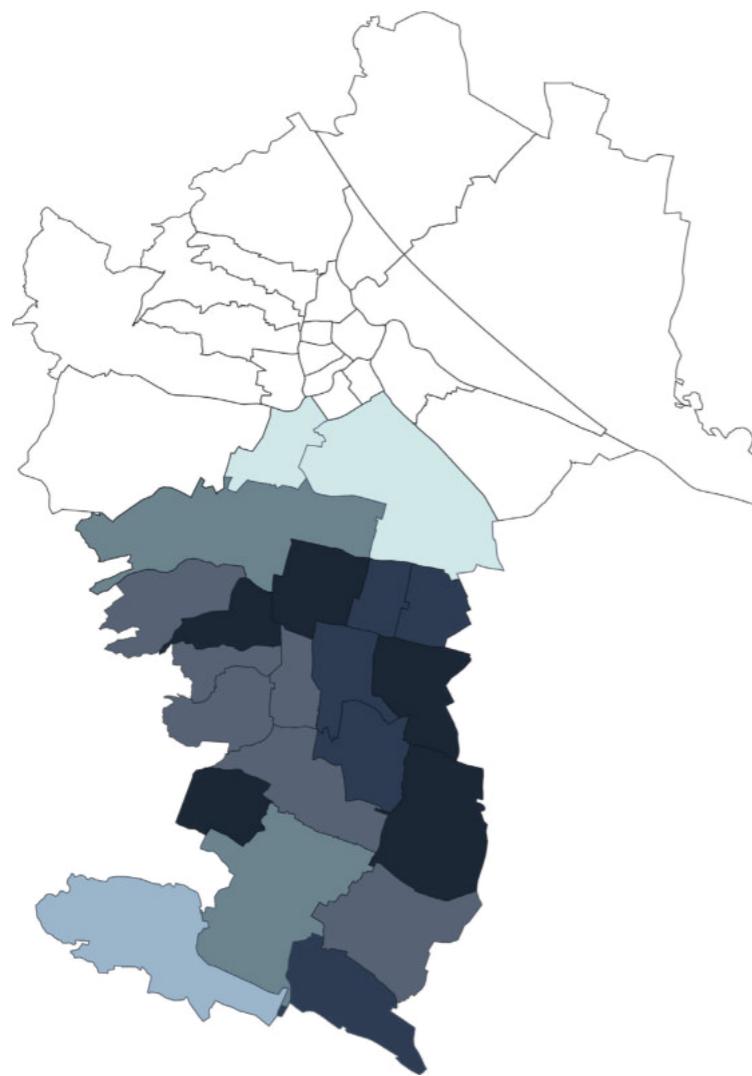


Abb 2.2.3 Erwerbstätigkeit der 15 - 64 Jährigen (Gesamt)

Verglichen mit dem Österreichischen-Durchschnitt sind in Wien im Jahr 2017 deutlich weniger Personen erwerbstätig. Hier liegt die Erwerbstätigkeitsquote bei knapp zwei Dritteln (65,3%). (Arbeitsmarktfond, 2018)

Im Arbeitsmarktbezirk Mödling, der Teil der NUTS 3-Region Wiener Umland-Südteil ist, war der Anteil der Arbeitsplätze des Bezirks (Erwerbstätige am Arbeitsort) an der Gesamtzahl der Arbeitsplätze der Region im Jahr 2018 bei 41,1%. (Arbeitsmarktprofil, 2018)

Betrachtet man die Karte der Erwerbstätigen der 15 – 64 Jährigen rund um die Gemeinde/Bezirke der Triester Straße erkennt man, dass diese sich zum Größten Teil im oberen Bereich befinden. Favoriten und Meidling weisen die niedrigste Prozentzahl auf, und zwar 70% – 72% sind hier erwerbstätig.

Arbeitslosigkeit

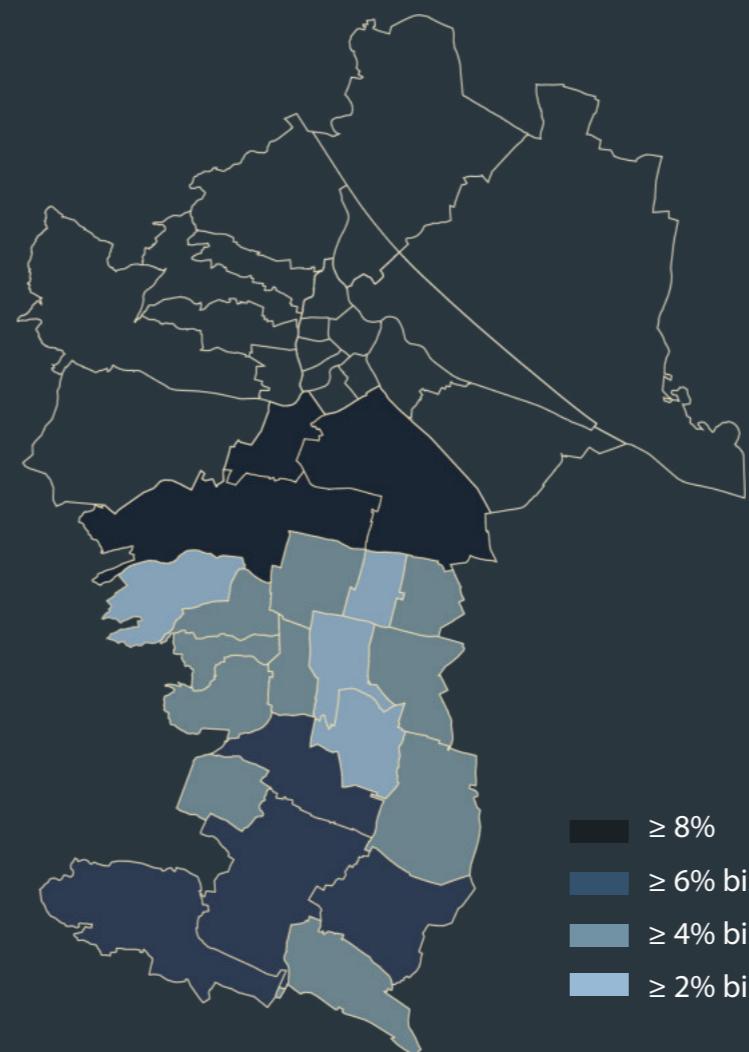


Abb 2.2.4 Arbeitslosigkeit

Unter der Arbeitslosenquote versteht man im Allgemeinen das Verhältnis von Arbeitslosen und Erwerbstätigen. Der österreichische Arbeitsmarktservice (AMS) berechnet das Verhältnis der als arbeitslos gemeldeten Personen zum sog. Arbeitskräftepotenzial, das sowohl die unselbstständigen als auch selbstständige Erwerbstätige sowie Arbeitslose umfasst.

Im Jahr 2018 lag der Durchschnitt der Arbeitslosigkeit in Wien bei 12,3%. Ein Wert deutlich höher als der österreichweite Schnitt (7,7%). Beispielsweise sind die Arbeitslosen im 13. Gemeindebezirk Wiens (Meidling) zum Vorjahr um 30% angestiegen. Besonders durch die Corona-Pandemie wurden viele Menschen der Branche Gastronomie und Hotellerie arbeitslos. (Arbeitsmarktinformation Niederösterreich, 2021)

Anteil Teilzeitarbeit

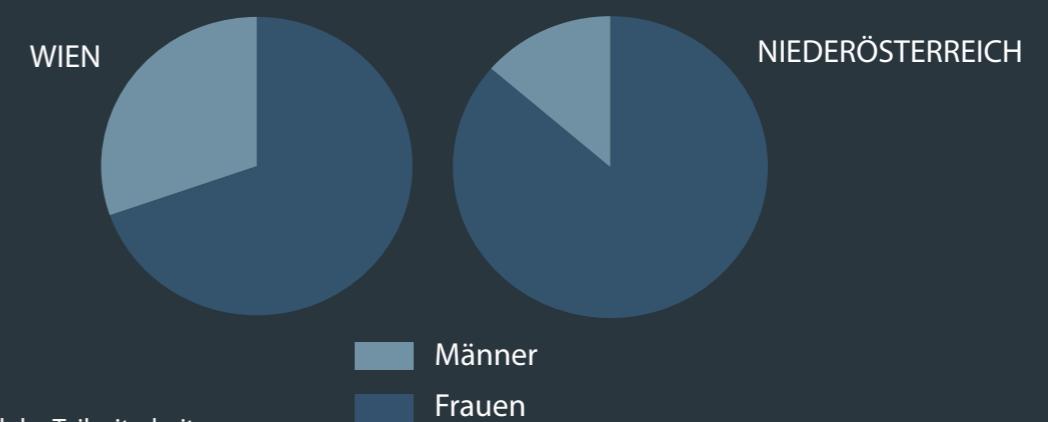


Abb 2.2.5 Anteil der Teilzeitarbeit

2.2.3 Beispiele für Arbeitsstätten an der Triester Straße

WIENERBERG CITY



Abb 2.2.6 Immofinanz AG

Die Wienerberg City ist ein Stadtquartier im 10. Wiener Gemeindebezirk Favoriten. Sie ist neben der Donau City das größte Wolkenkratzer-Cluster Wiens. Den Startschuss zur "Hochhaus-Urbanisierung" setzte der Architekt Karl Schwanzer. Er errichtete das ehemalige Philipps-Haus. Schon damals bildete es jahrzehntelang einen solitären Blickfang für Wiener*innen, die auf der Triester Straße vom Süden in die Stadt reisten.

Im Jahr 1999 wurde mit dem Bau der heutigen Wienerberg City begonnen, einer Ansammlung von Wohntürmen und Büro-Hochhäusern. Das erste Gebäude dieser Art, welches auf dem Kamm des Wienerberges fertiggestellt wurde, war der Vienna Twin Tower im Jahr 2001. Damals wurde allerdings bemängelt, dass es keine gute öffentliche Verkehrsanbindung gab. Der neue Stadtteil auf dem ehemaligen Ziegeleikareal verfolgt das Konzept ein "moderner und neuer Stadtteil" zu sein, der es schafft die einzigartige Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit zu ermöglichen und somit den Arbeiter*innen, Bewohner*innen und Nutzer*innen eine hohe Lebensqualität verspricht.

Alles für die perfekt Work-Life-Balance. In ausgezeichneter Lage entstanden neue Arbeitsplätze. In der ersten Reihe fußfrei direkt am Naherholungsgebiet Wienerberg bieten die Bürogebäude alles, was man für das entspannte und effiziente Arbeiten benötigt. Rund 130 000 m² werden den Büro- und Geschäftsflächen zu geschrieben. In dem Areal gibt es heute ca. 1000 Parkplätze, die als ausgedehntes Tiefgaragensystem angelegt sind. Ab ca. 2032 wird die Verlängerung der U2 bis Wienerberg fertiggestellt sein. Bis dahin soll eine neue Straßenbahnlinie entlang der Wienerberg Tangente, die Wienerberg City gut an das öffentliche Verkehrsnetz anbinden. (Wien Geschichte Wiki, 2021)



Abb 2.2.7 Blick auf die Wienerberg City vom Wienerberg



Abb 2.2.8 Ziegelei am Wienerberg (1815)



Abb 2.2.9 Wirtschaftspark IZ Niederösterreich Süd

Der ECOPLUS Wirtschaftspark IZ Niederösterreich-Süd (kurz: IZ NÖ-Süd) wurde im Jahr 1962 gegründet. Der erste angesiedelte Betrieb war Isovolta. Mit 280 ha ist das Industriegebiet das größte Gewerbegebiet Österreichs. Wirtschaftsparks bieten moderne Infrastruktur und optimale Verkehrsanbindung. Ebenso wie individuelle Angebote für Verkauf, Vermietung oder Errichtung von maßgeschneiderten Mietobjekten. Der Wirtschaftspark umfasst 82 ecoplus Mietobjekte und 6 Technologie- und Forschungszentren. Derzeit sind rund 360 Betriebe angesiedelt mit ca. 11 300 Mitarbeiter*innen. Der eigene Ortsteil "Industriezentrum NÖ-Süd" liegt auf dem Gemeindegebiet von Wr. Neudorf, Biedermannsdorf, Laxenburg und Guntramsdorf.

„JEDER 5. ARBEITSPLATZ
DES BEZIRKS MÖDLING
BEFINDET SICH IM
IZ NÖ-SÜD!“

Der Wirtschaftspark hat die beste Lage. Er liegt 5 km vor den Toren Wiens, 25 km vom Flughafen Schwechat und direkt an zwei Autobahnanschlüssen. Außerdem befinden sich auf dem Gelände eine Anschlussbahn/Frachten mit Anbindung an das Bahnnetz der ÖBB.

Besonders erwähnenswert ist, dass sich Ecoplus auch mit einem Mobilitätskonzept auseinandersetzt. Zielsetzungen lauten unter anderem die Attraktivität und Sicherheit der Fuß- und Radwege im IZ zu verbessern; Verbesserung der Anbindung der ÖV für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen; Forcierung von Sharing Modellen etc. (Balint, 2021)



Abb 2.2.10 Ecoplus Center (IZ NÖ-Süd)



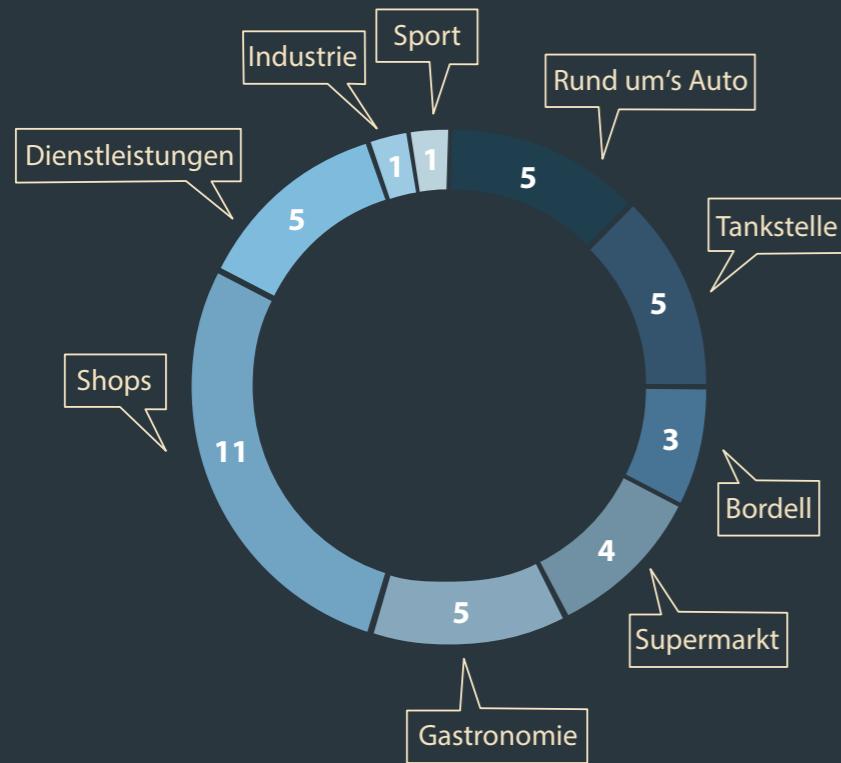
Die Wirtschaftsagentur
des Landes Niederösterreich

Abb 2.2.11 Logo - Ecoplus

2.2.4 Nutzung an der Triester Straße

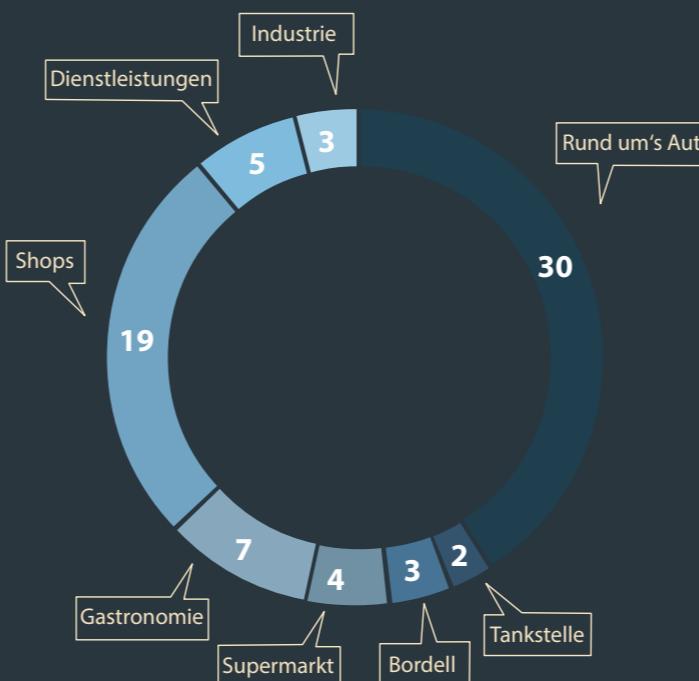
Matzleinsdorfer Platz bis McDonalds

Abb 2.2.12 Nutzung Matz bis McD



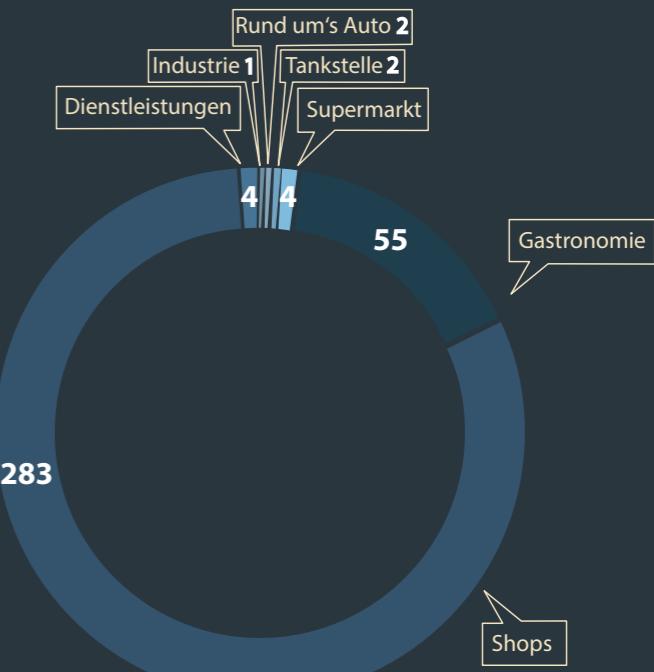
Südlich Wienerberg bis Knoten Vösendorf

Abb 2.2.15 Nutzung Wienerberg/Knoten Vösendorf



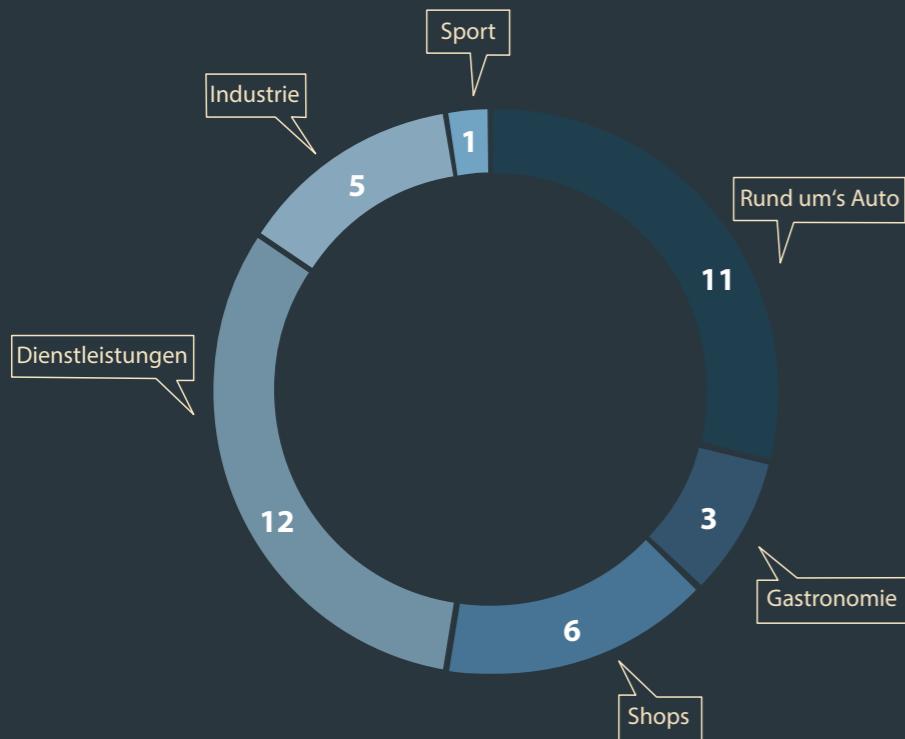
Rechts und Links der SCS

Abb 2.2.13 Nutzung SCS



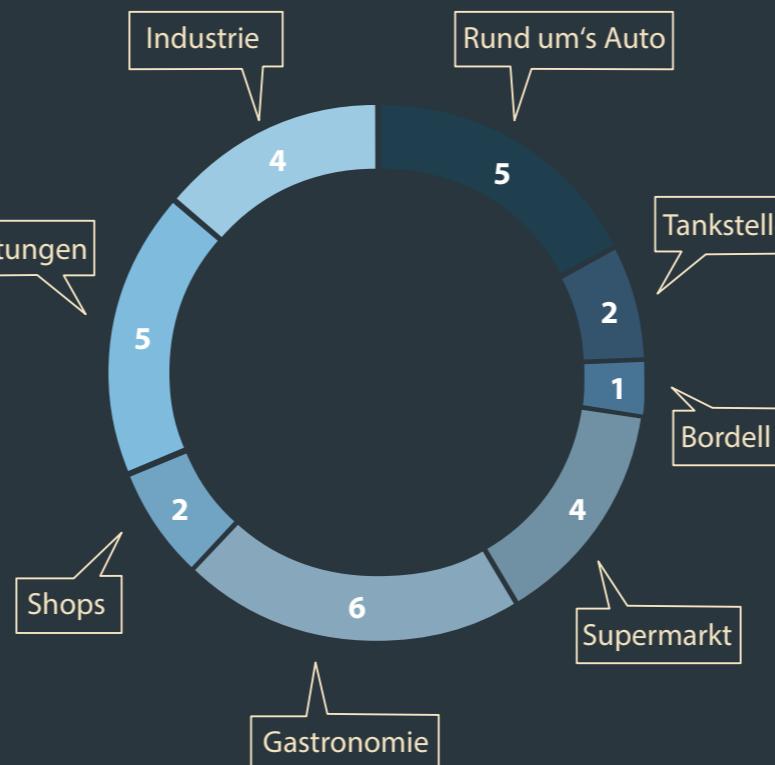
Südstadt bis IZ NÖ-SÜD

Abb 2.2.14 Nutzung Südstadt/IZ



Guntramsdorf

Abb 2.2.16 Nutzung Guntramsdorf



Die Ortschaften rund um die Triester Straße profitierten von dem Handelsverkehr, denn es wurde zu einer wesentlichen Einnahmequelle für die Dorfbewohner*Innen. Wenn man an der Straße angesessen war, brachte es Wohlstand. Besonders vielfältig war das Angebot damals als auch heute nicht. Früher spezialisierte sich das Handwerk beispielweise auf die Reparatur von Fuhrwerken. Jahre später siedelten sich auf Grund der guten Lage Industriegebiete an. Der Fernhandel wurde durch die Autobahnbindung abgelöst, dennoch ist die Triester Straße heute noch eine Handelsstraße. Man könnte von einer "Konsummeile für den MIV" reden. Heute sind zahlreiche überdimensionierte Einkaufszentren angesiedelt, wie eines der größten in ganz Europa, die Shopping City Süd (SCS). Ebenso eine Menge Autohändler, Tankstellen, Autozubehörhändler und andere für den MIV spezialisierte Angebote.

Viele Jahre wurde ohne Berücksichtigung auf den Standort, die Umgebung oder Auswirkungen für die Nahversorgung und dem Verkehr gebaut. Die Triester Straße verkörpert einen autogerechten Stadtraum, wo bedauerlicherweise die Parkplätze mehr Flächenverbrauch aufweisen als die Geschäfte selbst. (Dutkowski, 2012)

FAZIT

2.2. Wirtschaft und Arbeit

Platz für Veränderung

Die Triester Straße ist schon seit vielen Jahren eine Handelsstraße und wird dies auch immer bleiben. Die Konzentration des Einkaufens am Stadtrand, das Konzept der Shopping Zentren ist schon längst an diesem Verkehrsband angekommen. Allerdings tauchen im 21. Jahrhundert neue Modelle der städtischen Nahversorgung auf. Beispielsweise Selbstbedienungs-Supermarktketten, Online-Shopping, Lieferdienste etc. Diese monotonen Strukturen der Nutzung an der Triester Straße bewirkt eine nachhaltige Verödung der zentral gelegenen Erdgeschoßzonen. Die Ansiedelung verschiedener Nutzungsflächen am Stadtrand sind ein bedeutender Grund für den wachsenden motorisierten Individualverkehr.

Viele Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, Bummler*innen, Kommunikation, ein Ort der Begegnung, Geschäfte, Kaffeehäuser - all das ist notwendig, um die Urbanität aufzuwecken und das Bild der Triester Straße von dominierten MIV-gerechten Nutzungen zu einem multimodalen und vielfältigen Angebot zu transformieren. Industrie, Gewerbe, Shops, Gastronomie all das schafft viele Arbeitsplätze entlang der Triester Straße. Pendler*innen, Reisende, Bewohner*innen etc. für all jene ist genügend Platz vorhanden, jedoch sollte der Raum mit all seinen Nutzungen, Arbeitsflächen effizient, vielfältig und mit einem Konzept für die Zukunft angepasst werden.



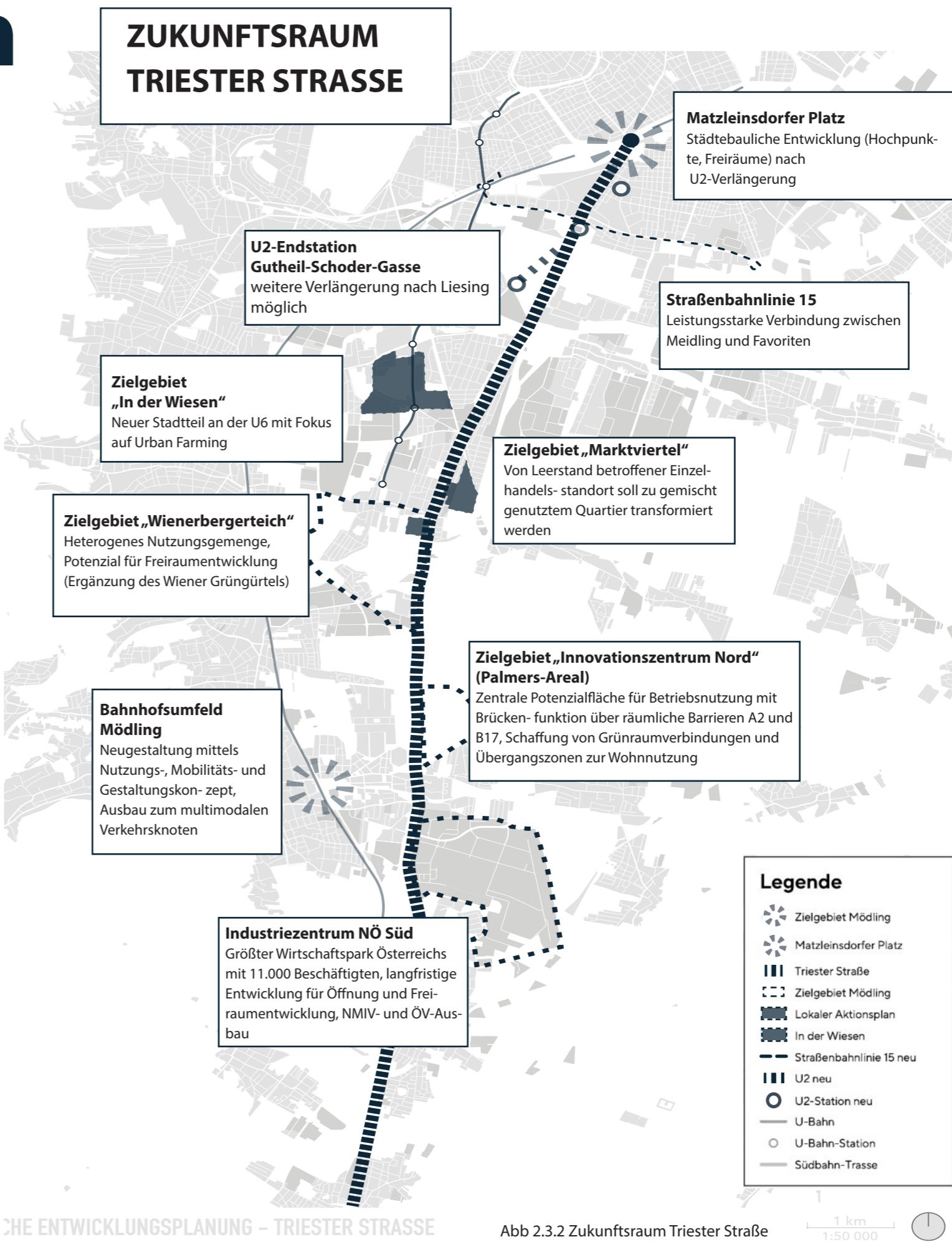
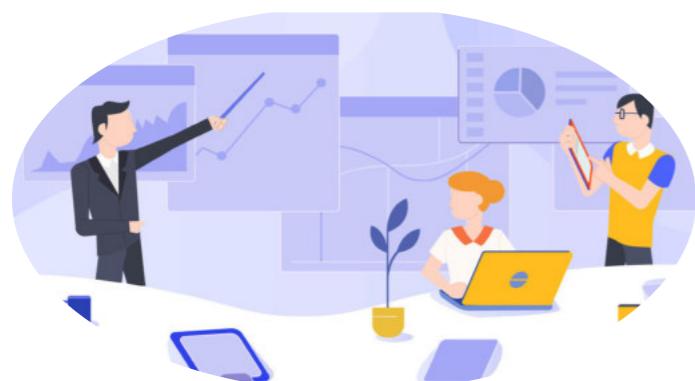
„UM AUTOGERECHTE NUTZUNGEN
ZU ERMÖGLICHEN WIRD DIE
BAUORDNUNG UMGANGEN UND
DAS STADTBILD ZERSTÖRT!“

Abb 2.2.17 Foto Collage Nutzungen Triester Straße

2.3 Akteur*innen

Die Triester Straße ist ein sehr vielfältiger und spannender Planungsraum. Im Norden der B17 befindet sich der Matzleinsdorfer Platz, wo in einigen Jahren die Station rundum modernisiert wird und anschließend die U2 bis zum Wienerberg verlängert wird. Dies wird in Zukunft viele Potentiale für neue Freiräume etc. bieten.

Besonders erwähnenswert sind die vielen Zielgebiete an der Triester Straße. Allgemein handelt es sich bei sog. Zielgebieten um Gebiete mit gesamtstädtischer Bedeutung mit hohem Entwicklungspotenzial und spezifischen Herausforderungen. Diese Rahmenbedingungen erfordern besonders enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen privaten und öffentlichen Interessensgruppen, wie zum Beispiel Dienststellen der Stadt Wien, GrundeigentümerInnen, EntwicklerInnen, PlanerInnen, etc. Im Stadtentwicklungsplan für Wien 2005 (STEP) wurden erstmals 13 Zielgebiete festgelegt. Das Konzept wurde erfolgreich erprobt und wird daher im STEP 2025 weitergeführt. (vgl. Stadt Wien, 2020) Für jedes Zielgebiet gibt es ein eigenes „Zielgebietsmanagement“ mit einem Programmkoordinator beziehungsweise einer Programmkoordinatorin. Diese stellen Informationen zur Verfügung, geben Impulse, moderieren, bilden Netzwerke, formulieren Handlungsempfehlungen, initiieren maßgebliche Planungsgrundlagen und zeigen räumliche und zeitliche Prioritäten auf. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Zielgebietsmanagements koordinieren die komplexe Zusammenarbeit aller Beteiligten. Damit wird sichergestellt, dass die stadtentwicklungsrechtlichen Vorgaben eingehalten werden.



2.3.1 wichtige Akteur*innen



Abb 2.3.3 Wichtige Akteur*innen

TRIESTER STRASSE: DIE STRASSE DER SEHNSUCHT

Triester Straße
TEMPO BREMSE BEI DER BIOTOPE CITY.

Triester Straße und Filmteichstraße
Initiative gegen Roadrunner.

WIEN
Brücke über Triester Straße: Star- Architekt
Calatrava wird nicht beauftragt

Die B17: Unsere alte Verbindung zum Meer
Liewers

Triester Straße und Filmteichstraße
Initiative gegen Roadrunner.

MASSENPRÜGELEI AUF TRIESTER STRASSE
- Anrainer in Angst

Aktion gegen „Roadrunner“
Parkverbot auf der Tankstelle

2.3.2 Lokale Initiativen



Gebietsbetreuung

- _ Service-Einrichtung der Stadt Wien aufgeteilt in 5 Stadtteilbüros
- _ Begleitung von neuen Gebieten, die sich baulich oder hinsichtlich ihrer Nutzung und Bevölkerungsstruktur verändern
- _ Begleitung von Sanierungen des Wohnfonds Wien
- _ Unterstützung von lokalen Initiativen und Projekten im öffentlichen Raum und der lokalen Wirtschaft
- _ Informationsvermittlung für den Stadtteil



GrätzlMarie

- _ Leitung unter der Gebietsbetreuung bzw WieNeu+
- _ räumlichen Bezug: Innerfavoriten
- _ Einreichung von Projekten ohne kommerzielles Interesse, die das soziale Miteinander fördern oder das Grätzl klimafit machen
- _ Jährlich bis zu 30.000 Euro Fördergeld



Supergrätzl

- _ Internationales Vorbild ist „Superblock“ in Barcelona
- _ Projektgebiet im Bereich Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse
- _ Schritte gegen die Auswirkungen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Bewohner*innen mittels Verkehrsberuhigung, Begrünung, Kühlung



WienNeu+

- _ Stadterneuerungs-Programm der Stadt Wien
- _ Fokus auf städtische und internationale Klimaziele
- _ technische/soziale Lösungen in ausgewählten Pilotvierteln
- _ konkret auf die Entwicklung einzelner Grätzl
- _ erstes Grätzl des Programms zwischen Landgutgasse und Inzersdorfer Straße



Lokale Agenda 21

- _ Aktuell in 11 Bezirken Wiens vertreten
- _ Inhaltliche und organisatorische Unterstützung von Bürger*innenprojekten für die Steigerung der Lebensqualität und zur nachhaltigen Bezirksentwicklung
- _ Kontakt, Vermittlung und Vernetzung zur Bezirkspolitik
- _ Mobilisierung von Bürger*innen Projekte im Bezirk zu etablieren oder an ihnen teilzunehmen
- _ Umsetzung meist in Form von Agendagruppen (z.B Radgruppe, Favoriten für Mädchen, Foodcoop etc.)
- _ Finanzierung von der Stadt Wien oder dem Bezirk



Grätzl- Oase

- _ Aktionsprogramm für die Aufwertung der Lebensqualität im Freiraum
- _ Unterstützung durch Lokale Agenda 21 und Stadt Wien
- _ Einreichmöglichkeit von Projekten zur Aufwertung des Freiraums im Grätzl
- _ 3 Mal im Jahr Budget von 8000 Euro (z.B Parkplatz als Grätzlgarten, Straße als Fitnessraum etc.)



Fair-Play-Team

- _ Förderung für gegenseitiges Verständnis, Rücksichtnahme und fairen Nutzung des öffentlichen Raumes
- _ Mitarbeiter*innen in 2er Teams ganzjährig in den Nachmittags- und Abendstunden auf öffentlichen Plätzen und in Parkanlagen unterwegs um Konflikte zu lösen (in Liesing nur von Mai bis September)
- _ Informationsvermittlung für präventive soziale Angebote zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt



Willst du mein Favoriten sein?

- _ Planungs- und Beteiligungsprozess im Rahmen von "Wien wird WOW"
- _ Zusammen mit den Bürger*innen soll die zukünftige Entwicklungen des Südraums Favoriten festgelegt werden
- _ Hintergrund: Veränderung durch Verlängerung der U1 nach Oberlaa
- _ Themen: Grünräume, Freiräume und Landwirtschaft Stadtentwicklung, Wohnen und Klima, der Dorfcharakter von Oberlaa und Unterlaa, die Mobilität und Versorgung

FAZIT

2.3 Akteur*innen

Grenzübergreifende Planung

Die Triester Straße ist kein einfacher Planungsraum, wenn es darum geht die Zuständigkeiten festzulegen. Besonders der Grenzbereich Wien - Niederösterreich lässt viele Planer*innen immer wieder an Grenzen stoßen. Für die Zukunft wird es wichtig sein mehr über die Grenzen zu kommunizieren und das Verkehrsband Triester Straße als gemeinsames Handlungsfeld zu sehen.

Es gibt eine Menge lokale Initiativen. Wenn es darum geht die Straße fit für die Zukunft zu gestalten, stehen einige Kooperationen, mehrfache Austausche und Programme zwischen Wien und Niederösterreich, die weiterhin bestehen und verstärkt werden sollen. Besonders erwähnenswert ist hier nochmal das SUM-Management, dass wirklich gute Arbeit in diesem Planungsraum leistet.



Abb 2.3.6 Gebietsbetreuung Stadterneuerung

2.4 Demografie

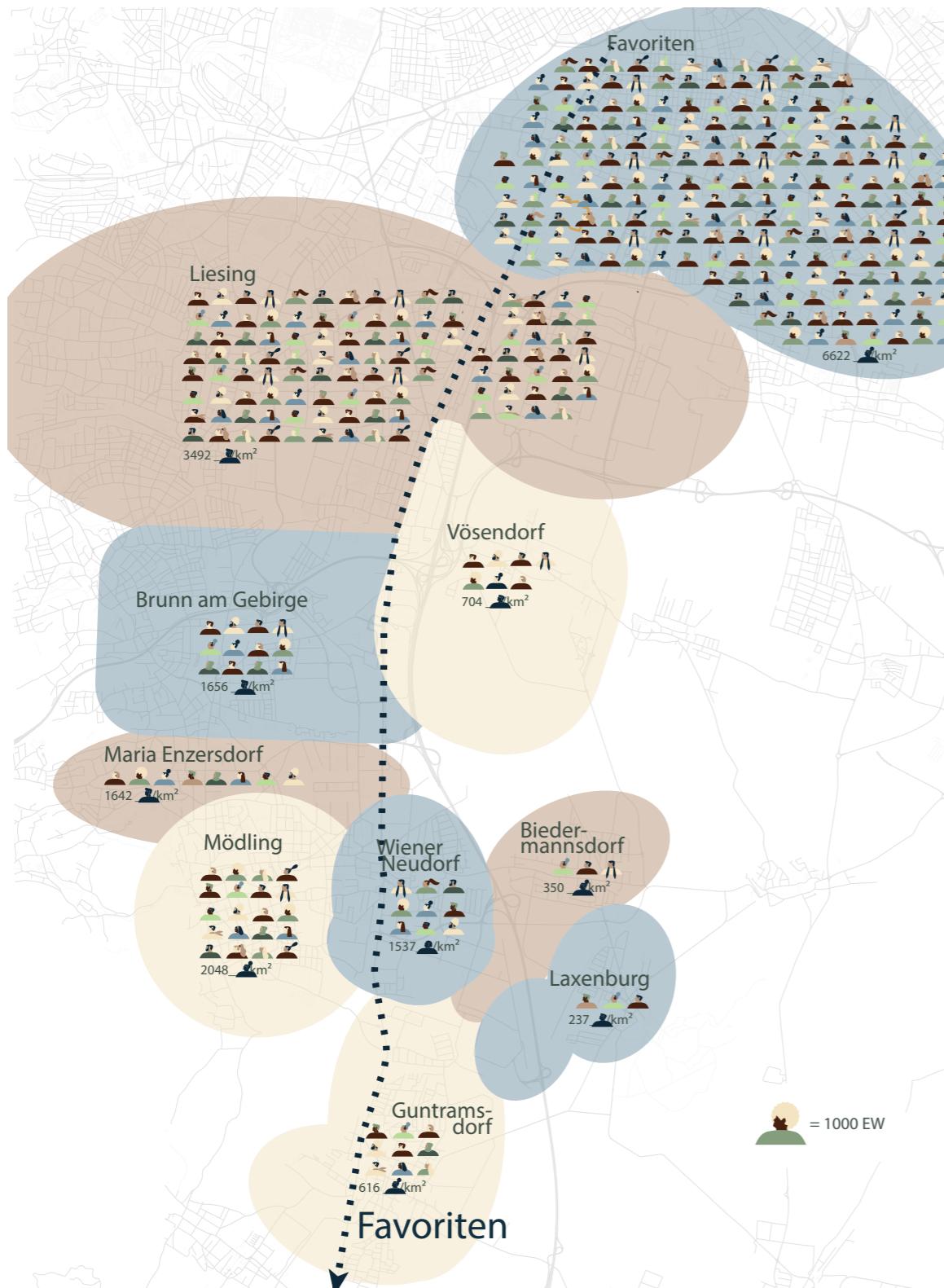


Abb 2.4.1 Bevölkerung

2.4.1 Bevölkerungsprognose

Favoriten

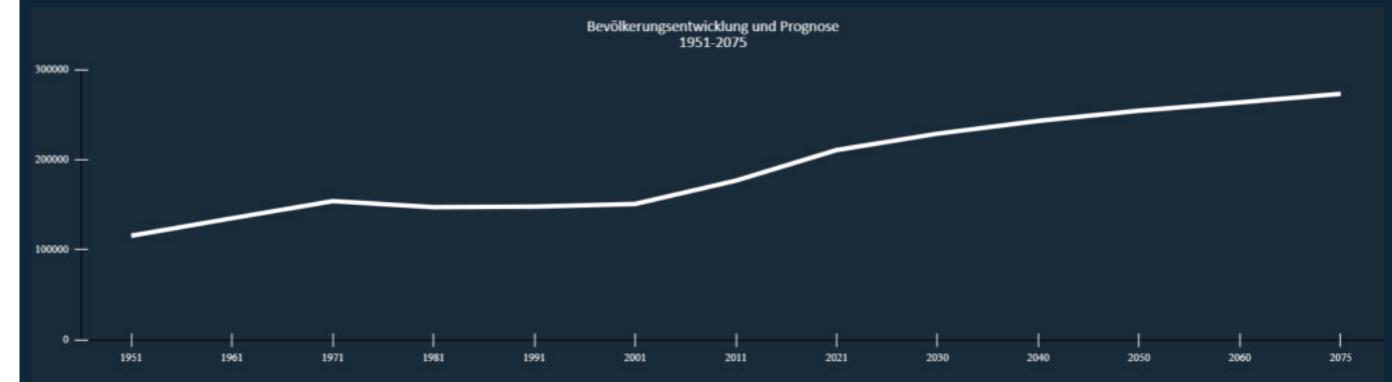


Abb. 2.4.2 Bevölkerungsprognose Favoriten

Liesing

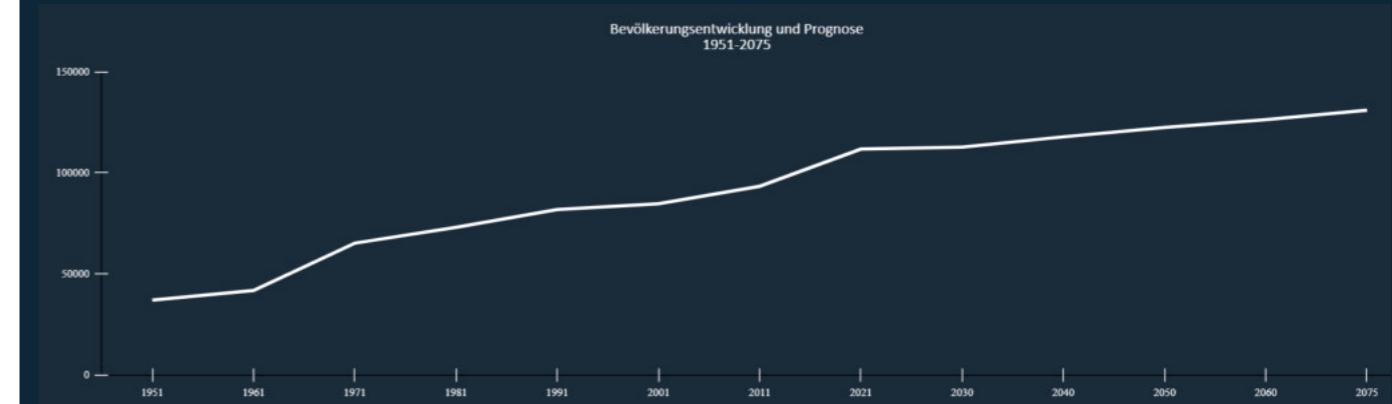


Abb. 2.4.3 Bevölkerungsprognose Liesing

Bezirk Mödling

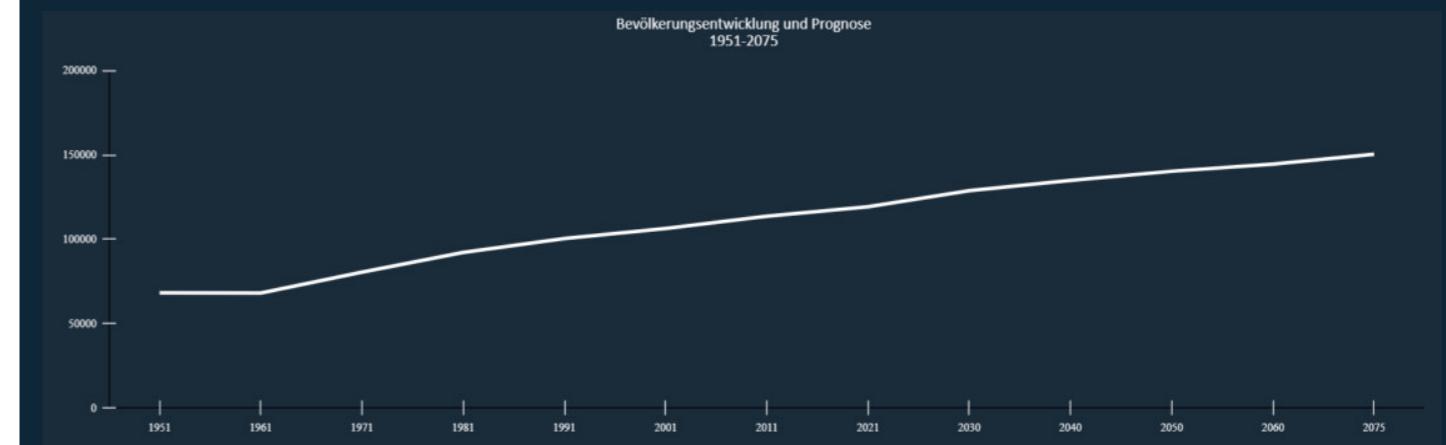


Abb. 2.4.4 Bevölkerungsprognose Bezirk Mödling

2.4.2 Ausbildungsgrad & Einkommen

Die Bevölkerung und ihre Struktur sagt viel über einen Raum aus. Der Wachstumsprozess, in den Gemeinden und Stadtbezirken entlang der Triester Straße stattfindet, bedeutet damit einen Zuwachs an Nachfrage und Beliebtheit. Die Gründe dafür können nur spekuliert werden: Die Triester Straße bildet eine Verbindung zwischen Stadt und Land, Wohn- und Arbeitsort, Erholung und Lärm. In allen drei Regionen kann seit den 1950er Jahren kaum ein Abbruch dieses stetigen Wachstums verzeichnet werden, wobei in Abbildung 2.4.1. klar hervorgeht, dass die Mehrheit der Bevölkerung in den Wiener Stadtbezirken konzentriert ist. Diese urbane Dichte nimmt immer mehr ab, je weiter man in den Süden kommt.

durchschnittliches Einkommen

42.287
€

...in Österreich

37.070
€

...in Favoriten

46.237
€

...in Liesing

53.077
€

...im Bezirk Mödling

Hier wird der durchschnittliche Jahresbruttobezug von Arbeitnehmer*innen 2019 dargestellt. Dabei ist klar erkennbar, dass das Gehalt in Favoriten durchschnittlich am geringsten ist und damit auch unter dem österreichischen Durchschnitt. Die Einwohner*innen in Liesing verdienen dagegen schon überdurchschnittlich viel - in Mödling übertrifft das durchschnittliche Gehalt das der Durchschnittsösterreicherin sogar um 10.000 Euro. Das zeigt klar, dass um die Achse der Triester Straße eine Vielzahl von wohlhabenden Personen wohnen, vor allem wenn man die südlich liegenden Gebiete betrachtet.

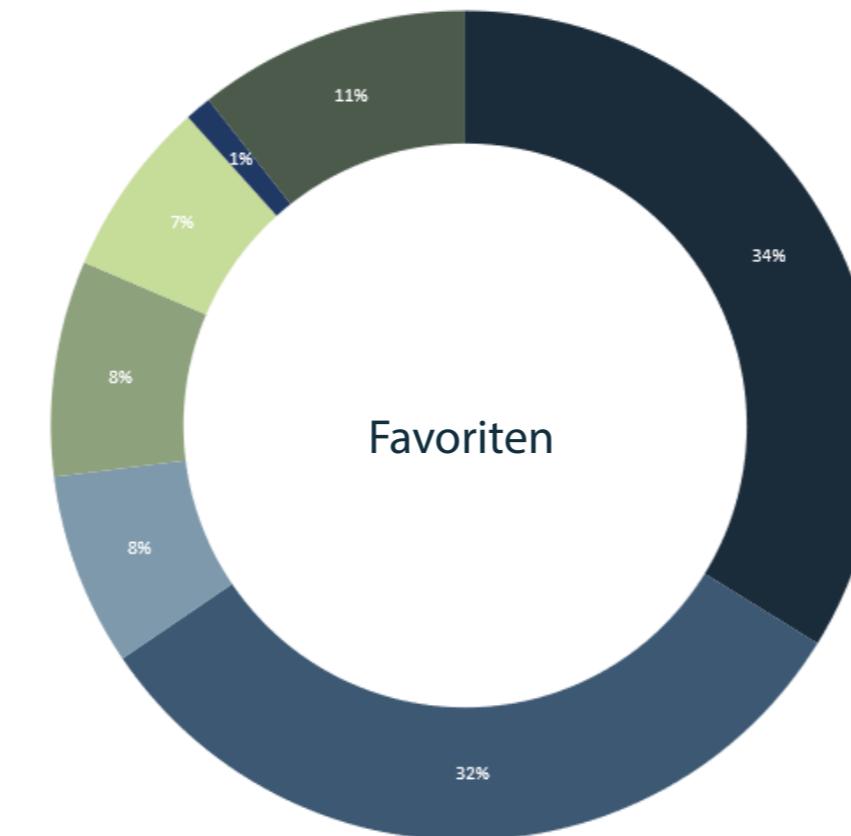


Abb 2.4.5 Ausbildungsgrad Favoriten

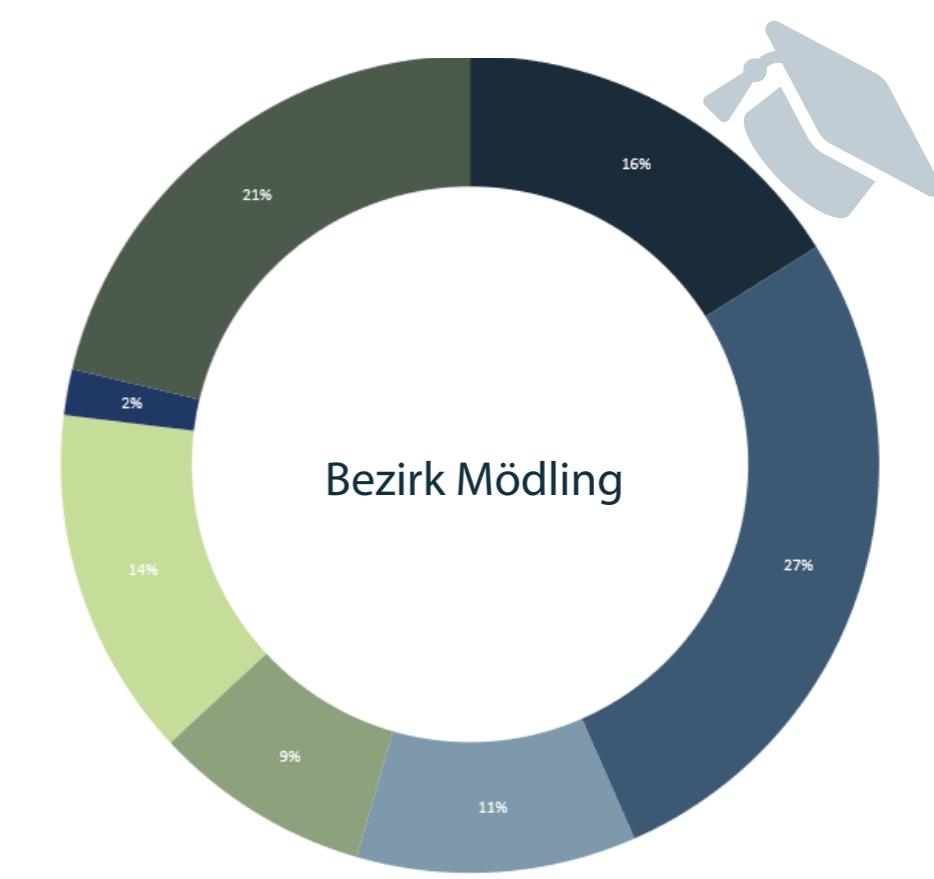


Abb 2.4.7 Ausbildungsgrad Bezirk Mödling

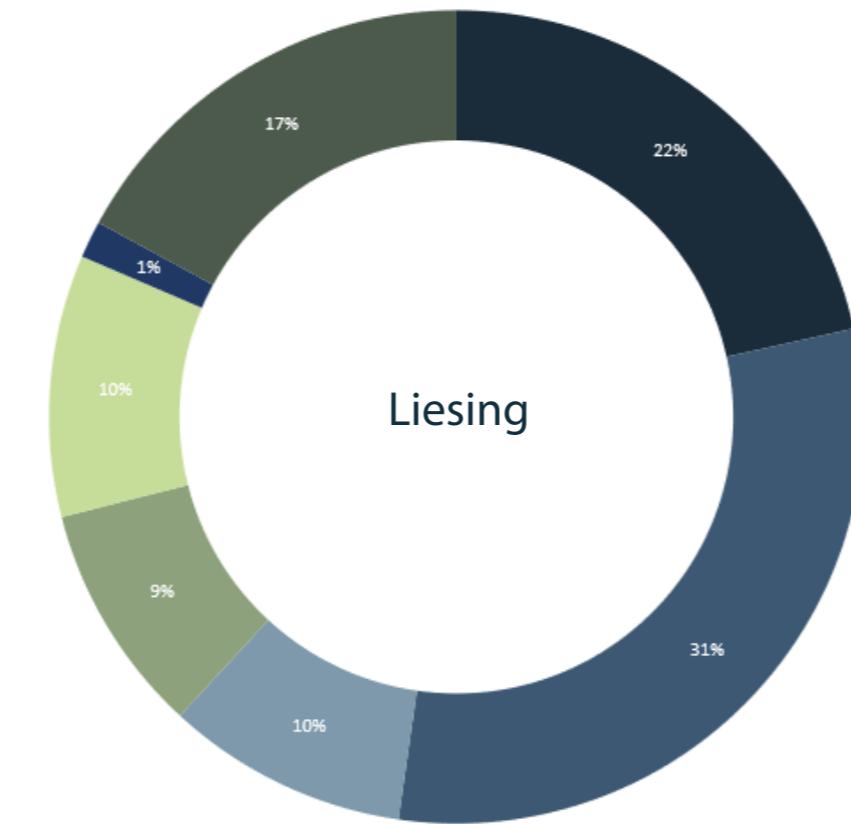


Abb 2.4.5 Ausbildungsgrad Liesing

Beim Ausbildungsgrad der Bevölkerung kann eine klare Tendenz von ca. 1/3 in der Lehre erkannt werden. In allen drei Abschnitten folgt die Allgemeinbildende Pflichtschule als höchster Abschluss, wobei dieser in Favoriten mit 1/3 gleichhoch wie die Lehre ist und in Liesing (22%) und im Bezirk Mödling (16%) ein wenig darunter liegt. Dementsprechend liegt der AHS-Abschluss in Mödling ein bisschen höher (21%) als in Liesing (17%) und wiederum als in Favoriten (11%). Durchgehend liegen die BMS-, Hochschul-, und BHS-Abschlüsse rund bei 10%, während der Kolleg- oder Akademie-Abschluss mit nur 1 oder 2 Prozent den Abschluss bildet. Damit kann geschlossen werden, dass die Bildung durchschnittlich im Bezirk Mödling am höchsten ist und in Favoriten am niedrigsten.

Allgemeinbildende Pflichtschule	Hochschule
Lehre	AHS
Kolleg & Akademie	BHS
BMS	

2.4.3 Nationalitäten



Langfristiger Trend in Österreich

1961 lebten nur knapp 100.000 ausländische Staatsangehörige in Österreich - also ca. 1,4%. Anfang der 1970er wurden gezielt Arbeitskräfte aus Jugoslawien und der Türkei angeworben, wodurch der Prozentzatz auf ca. 4% der damaligen Gesamtbevölkerung stieg. Erst knapp 20 Jahre später führte eine Zuwanderungswelle zu einem sprunghaften Steigen auf 8% Ausländer*innenanteil. Um die Jahrtausenderwende kam es schließlich zu einer erneuten Zunahme der ausländischen Staatsangehörigen, wobei 2008 erstmals die 10-Prozent-Schwelle in Österreich überschritten wurde (Statistik Austria, 2021).

Momentaner Trend in Österreich

Seitdem hat sich der Ausländer*innenteil signifikant verändert. Am 1. Jänner 2021 lebten insgesamt 1.531.072 Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit in Österreich. An der Gesamtbevölkerung zu diesem Zeitpunkt entspricht dies 17,1%. Unter den nicht-österreichischen Staatsangehörigen sind dabei mehr als die Hälfte aus EU- und EFTA-Ländern, davon mindestens 13% (ca. 208.732) Deutsche. Damit bilden sie die größte Ausländergruppe in Österreich. Insgesamt waren 715.856 Drittstaatsangehörige. Davon macht den größten Teil Serb*innen aus, gefolgt von Türk*innen (Statistik Austria, 2021).

Trend im Gebiet

Je weiter in den Süden man kommt, desto niedriger wird der Ausländer*innanteil entlang der Triester Straße. Während er in Favoriten bei knapp 40% liegt, ist er in Liesing nur noch bei über 20% und im Bezirk Mödling bei ca. 15%. Damit liegen die Wiener Stadtbezirke über dem österreichischen Durchschnitt und der Bezirk Mödling kanapp darunter. In dem Wiener Teil lässt sich eine für Österreich typische Tendenz hin zu Serb*innen und Türk*innen als Drittstaatangehörige erkennen, in Liesing auch eine signifikante Anzahl von Pol*innen. In Mödling wiederum lässt sich eine hohe Rate an EU-Angehörigen identifizieren.

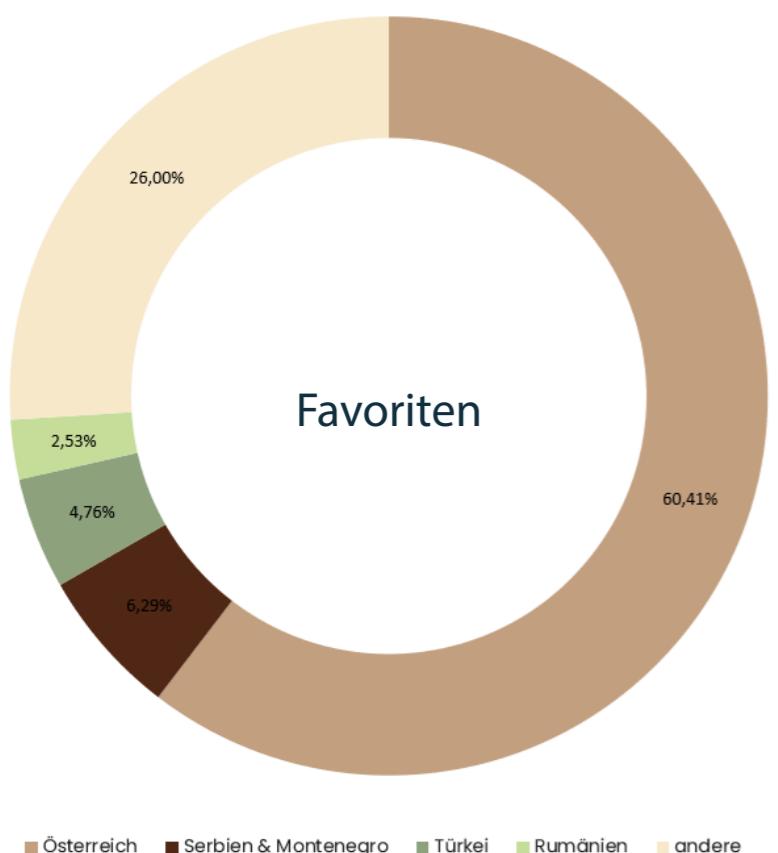


Abb 2.4.8 Nationalitäten Favoriten

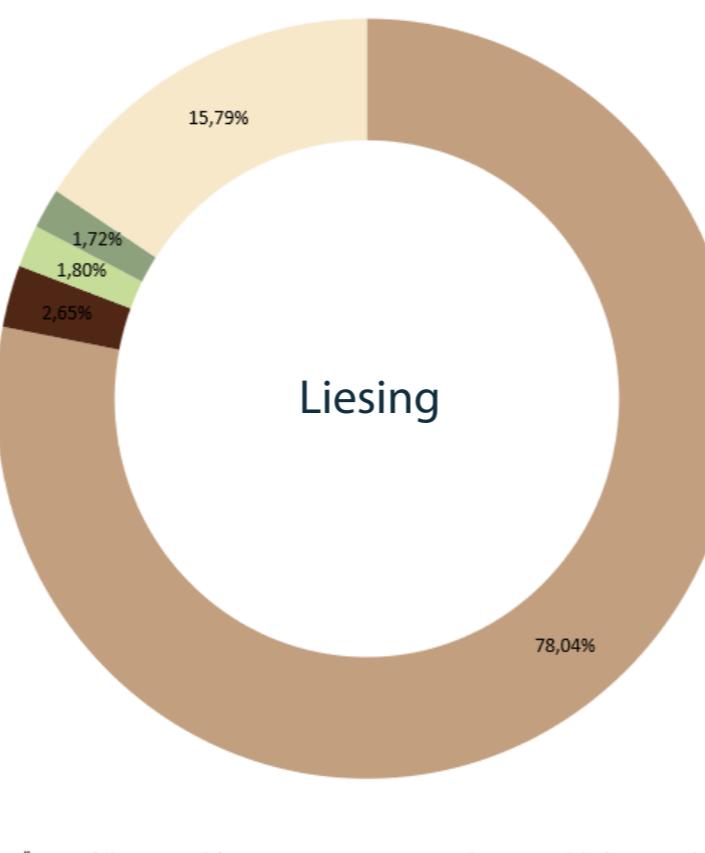


Abb 2.4.9 Nationalitäten Liesing

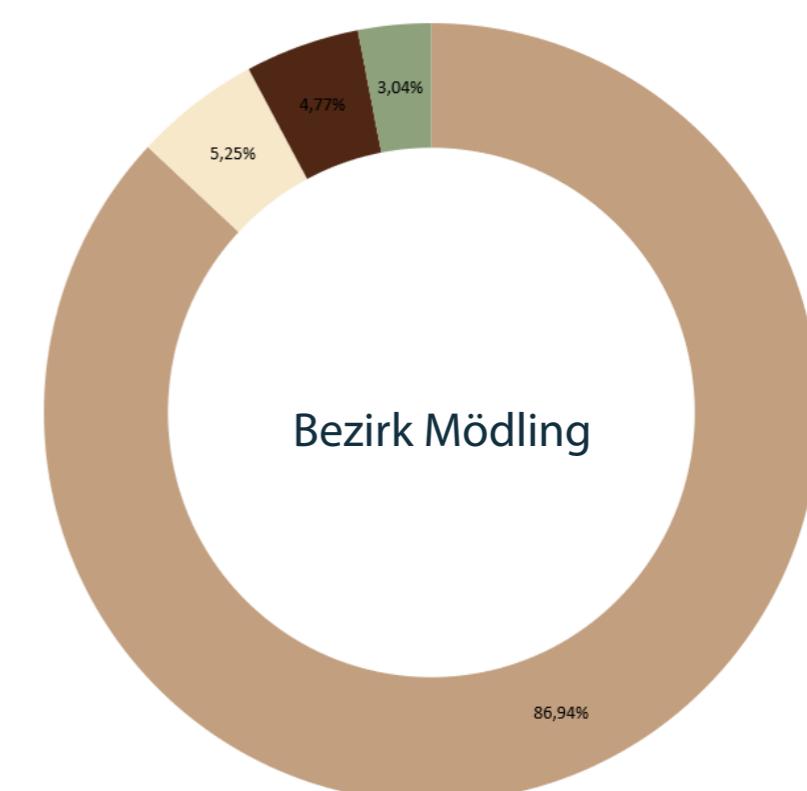
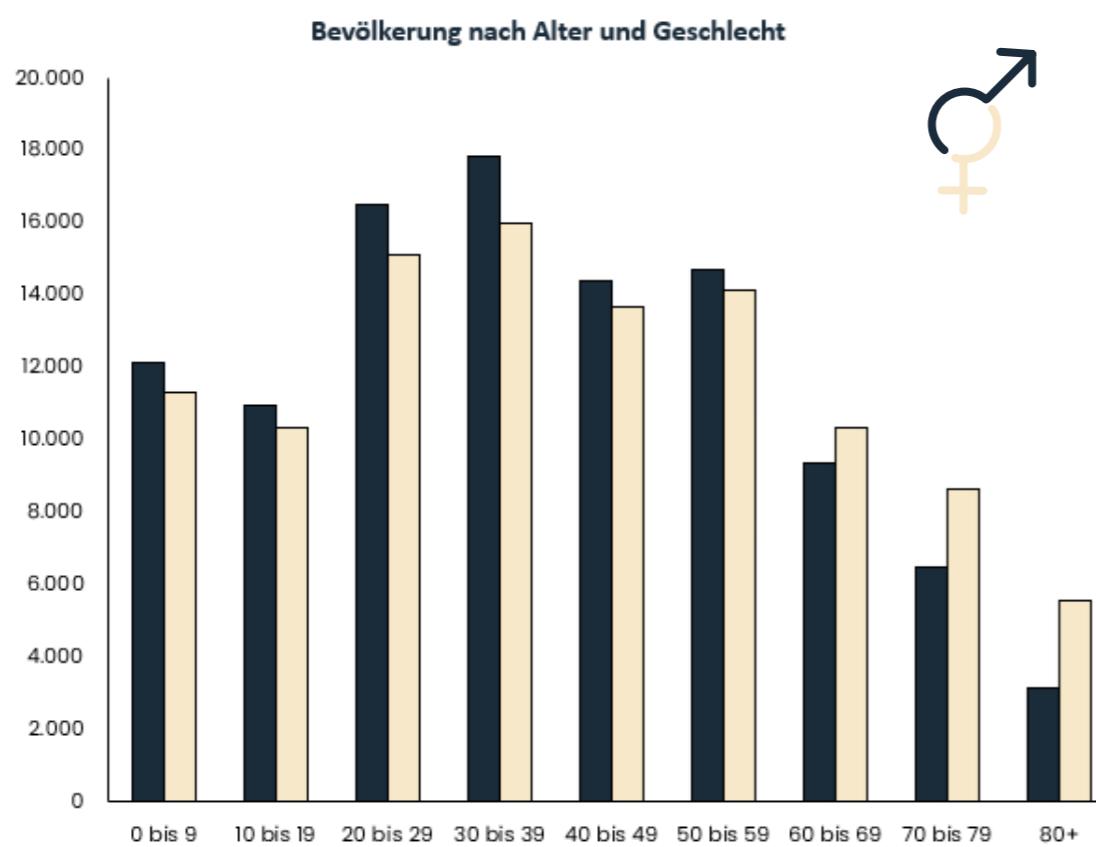


Abb 2.4.10 Nationalitäten Bezirk Mödling

2.4.4 Alters- und Geschlechtverteilung

Favoriten

Abb 2.4.11: Geschlechterverteilung Favoriten



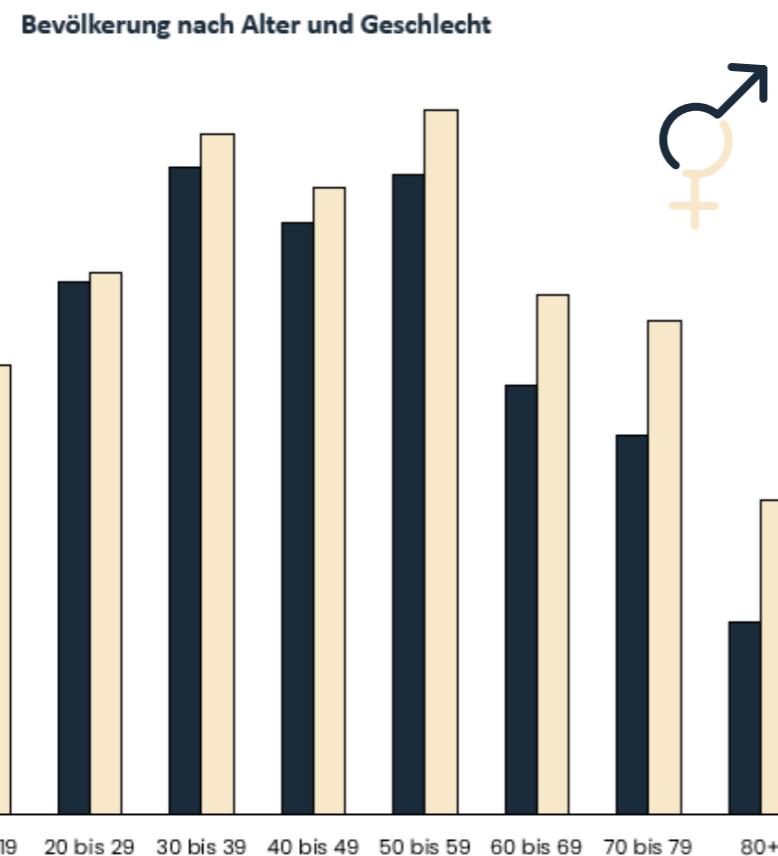
Disclaimer: In den Diagrammen über Geschlechtsverteilung wurde nach dem binären Geschlechterverständnis vorgegangen. Der Grund dafür ist die noch immer übliche Erhebung der Daten in ausschließlich „männlich“ und „weiblich“! Es fehlt dabei nicht nur eine Differenzierung in mehrere Geschlechterkategorien, sondern auch ein expliziter Hinweis darauf, ob sich auf das biologische oder soziale Geschlecht bezogen wird!

In diesem Unterkapitel wird die Bevölkerung nach Alter und Geschlecht aufgezeigt.

Dabei ist zu erkennen, dass die Bewohner*innen im Stadtbezirk Favoriten tendenziell jünger sind, als in Liesing oder Mödling, da sich der Großteil der Bevölkerung im Alter von 20 bis 39 befindet. In Liesing ist das Bild hingegen differenzierter - hier verteilen sich die Spitzenwerte auf eine größere Spannweite zwischen 30 und 59. Im Bezirk Mödling befindet sich die älteste Bevölkerung mit Höchstwerten bei 50 bis 59. Auch die Geschlechterverteilung unterscheidet sich: In Favoriten dominiert das männliche Geschlecht (abgesehen von den Älteren und Senior*innen), in Liesing und im Bezirk Mödling eher das weibliche (abgesehen von Kindern und Jugendlichen). Gründe dafür können nur spekuliert werden: Eventuell liegt diese Differenzierung an den unterschiedlichen Anteilen der Migrant*innen. Da der Durchschnitts-Zugewanderte sowohl tendenziell männlich und Jugendlich ist, als auch meist im jüngeren Alter und mehr Kinder bekommt (Österreichischer Integrationsfond, 2016) und in Favoriten ein 40%-Anteil Nicht-Österreicher*in ist (sh. Abb. 2.4.8.), könnte dies Auswirkungen auf die Geschlechter- und Altersverteilung haben.

Liesing

Abb 2.4.12 Geschlechterverteilung Liesing



Bezirk Mödling

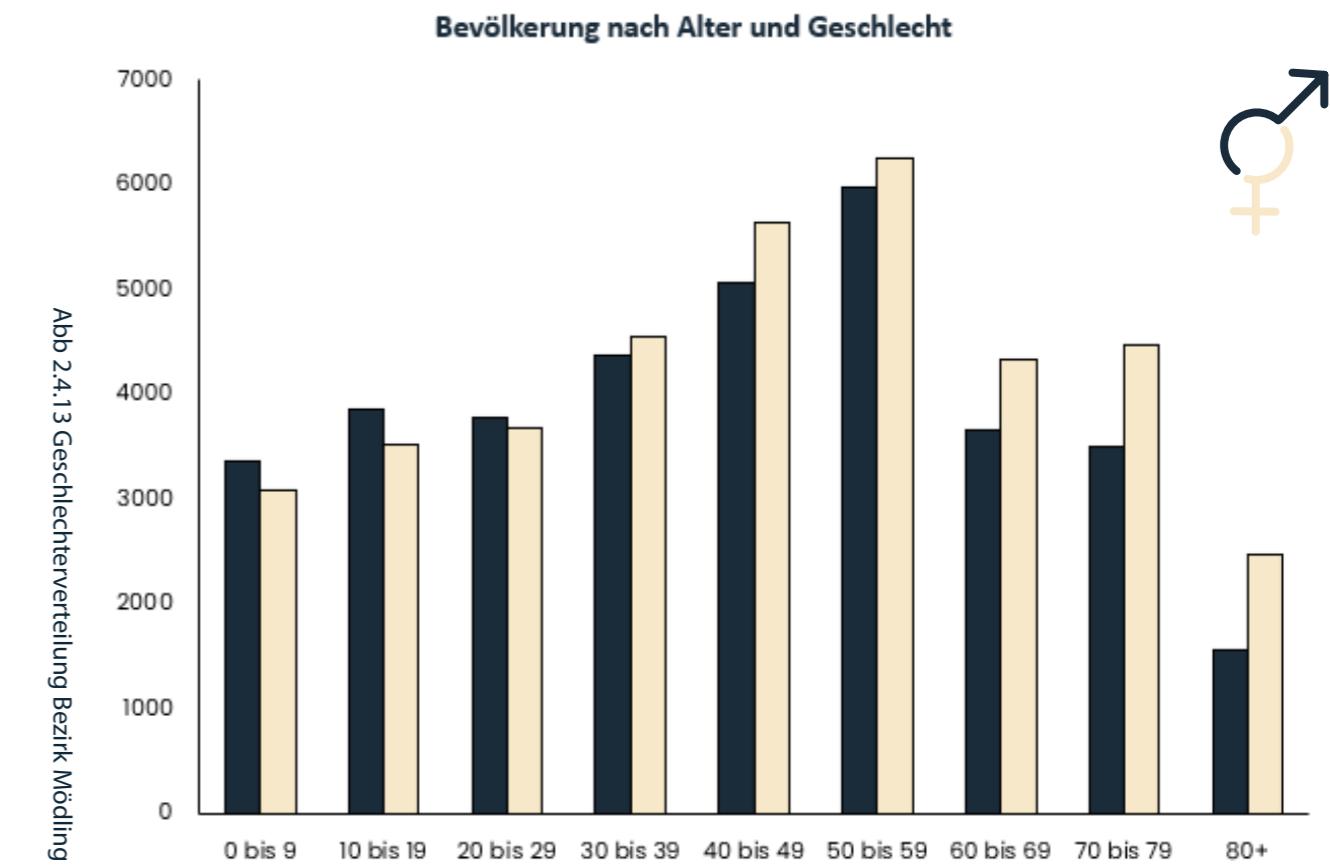


Abb 2.4.13 Geschlechterverteilung Bezirk Mödling

2.4.5 Haushalts- & Familienformen

Favoriten

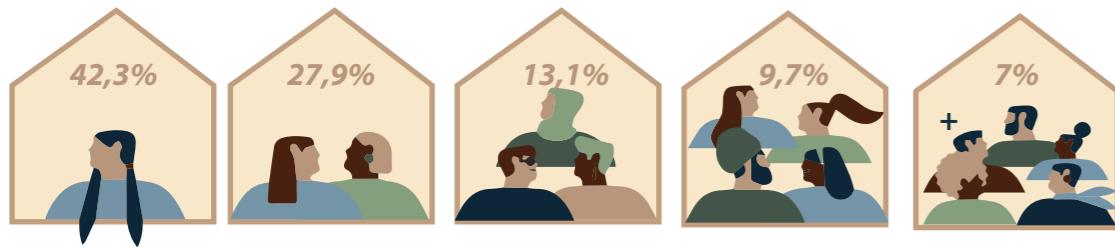


Abb 2.4.14 Haushaltsgrößen Favoriten

In Favoriten besteht der Großteil der Haushalte aus Single-Haushalten (42,3%). Fast der gänzliche Rest besteht aus Familien-Haushalten wobei 27,9% Zweipersonen-Haushalte sind und sich der Anteil mit jeder Person reduziert. Bei den Familien-Haushalten mit Kindern unter 15 Jahren (sh. Abb. 2.4.18.) dominieren verheiratete Eheleute (65%), gefolgt von alleinerziehenden Frauen (20%) und unverheirateten Paaren (15%). Den kleinsten Teil machen alleinerziehende Männer (2%) aus. Dabei ist die typische Wohntypologie entlang der Triester Straße die gründerzeitliche Blockrandbebauung.



Liesing

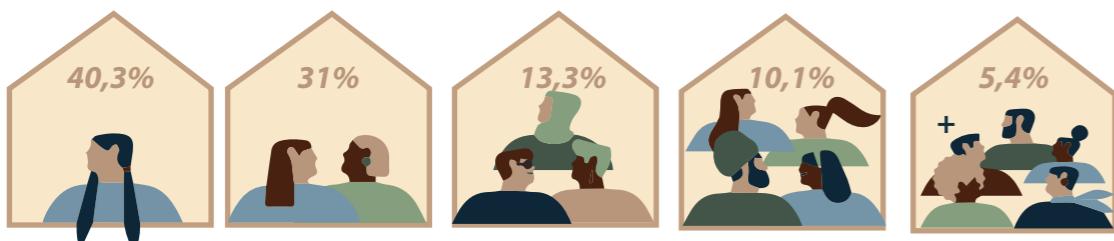


Abb 2.4.15 Haushaltsgrößen Liesing

Ähnlich zu Favoriten besteht Liesing zu 40% aus Einpersonen-Haushalten. Die Zweipersonen-Haushalte sind mit 31% geringfügig mehr, die restlichen Haushaltsgrößen verhalten sich beinahe gleich. Auch bei den Familientypen (sh. Abb. 2.4.18.) verhält sich die Struktur in Liesing gleich zu Favoriten. Auffällig ist jedoch, dass tendenziell mehr Paare verheiratet sind, als in Favoriten. Die typische Wohntypologie für die Bewohner*innen in Liesing entlang der Triester Straße ist dabei eine Zweistöckige Blockrandbebauung zwischen Gewerbe.



Bezirk Mödling

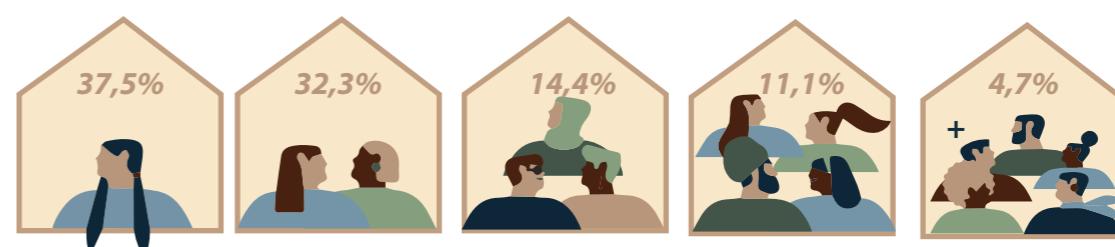
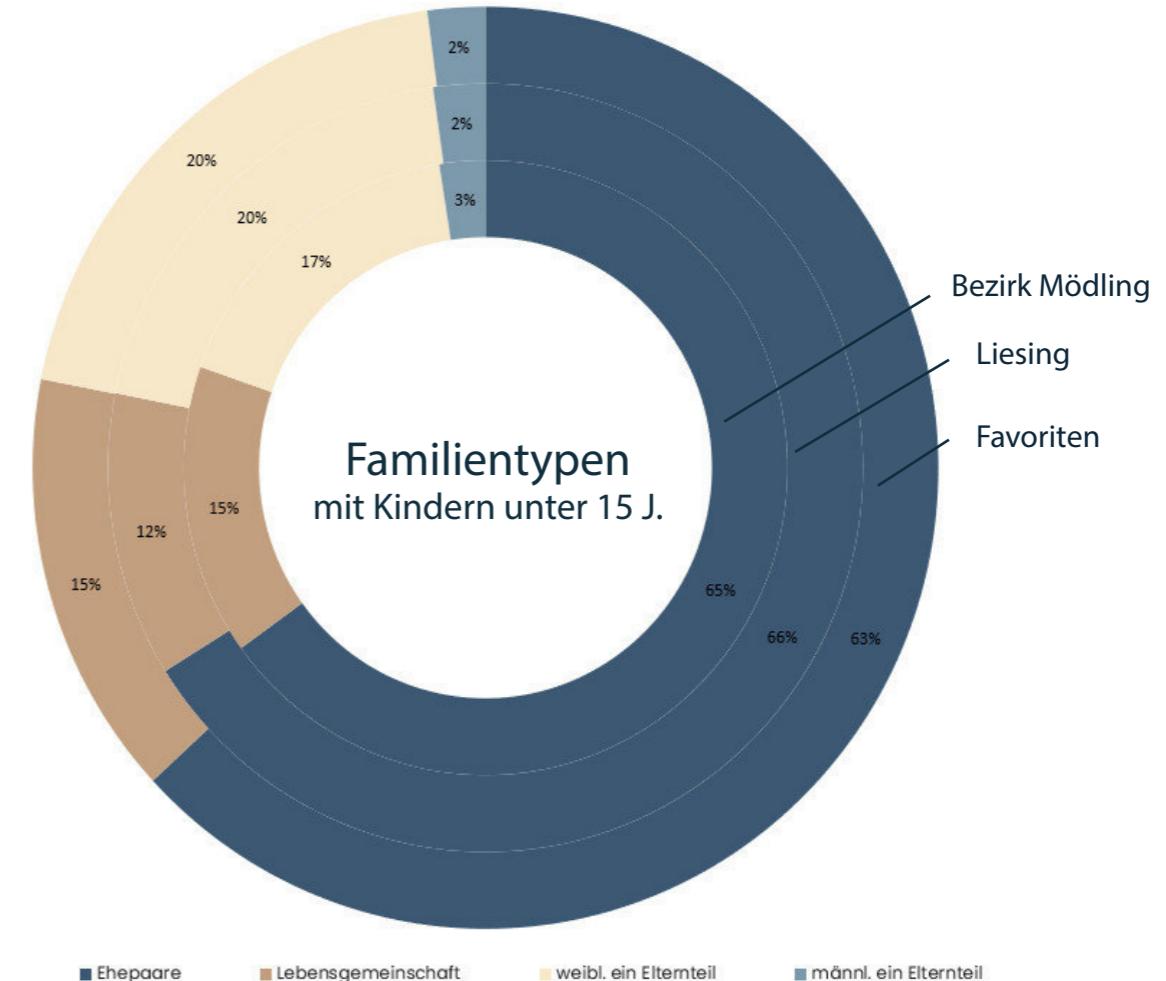


Abb 2.4.16 Haushaltsgrößen Bezirk Mödling

In Mödling gibt es die wenigsten Single-Haushalte im Vergleich zu den Wiener Stadtbezirken. Trotzdem ist der Prozentzatz mit 37,5% relativ hoch. Dabei ist es jedoch um einiges näher zu den Zweipersonen-Haushalten (32,3%), als in Wien. Haushalte mit mehr als vier Personen sind im niederösterreichischen Bezirk am seltensten und hat damit die wenigsten Großfamilien. Bei den Familientypen verhält sich die Struktur jedoch gleich wie in den Stadtbezirken. Die Bewohner*innen der Gemeinden im Bezirk wohnen tendenziell in Einfamilienhaussiedlungen.



Abb 2.4.17 Familientypen



FAZIT

2.4. Demografie

Der demographische Wandel müsste auch unser Denken wandeln.

- Helmut Glaßl

Im Jahr 2080 werden in Österreich rund 10 Millionen Menschen wohnen. Ein großer Teil davon wird durch Zuzüge von anderen Ländern herrühren, da die Geburtenrate in Österreich trotz allem stetig sinkt. Außerdem werden diese Menschen tendentiell immer älter, was zu einer Überalterung in der Gesellschaft führt (vgl. Ayaz, 2020).

„Während 1950 auf eine Person im Pensionsalter noch sechs Personen im erwerbsfähigen Alter kamen, so sind es heute nur noch drei Personen und 2040 werden es nur noch zwei sein.“, prognostiziert Statistik-Austria-Generaldirektor Tobis Thomas (Ayaz, 2020). Auch die Gebiete um die Triester Straße folgenden diesen Trend. Da das Umfeld der Triester Straße sowohl viele Wirtschafts- und Arbeitsstandorte hat als auch vielen Menschen ein zu Hause gibt, werden vor allem folgende zwei Auswirkungen für die Umgebung der Triester Straße signifikant.

1. Die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung verändern sich

Bei einer Überalterung der Bevölkerung gibt es eine Veränderung der Nachfrage. Es werden vermehrt Mobilitätslösungen benötigt, die auch nicht oder weniger mobile Personen nutzen können, das Gesundheitssystem muss ausgebaut werden und die Verbraucher wünschen sich bequemer Lösungen für Besorgungen - besonders kürzere Wege und in Zukunft Online-Lieferungen (Black Rock, 2018).

2. Die Produktivität verändert sich

Die junge Bevölkerung wird immer mehr damit belastet sich um die Älteren zu kümmern, was die Produktivität immer mehr verringert. Außerdem werden tendentiell immer weniger Kinder geboren, vor allem in wohlhabenderen und gebildeten Familien. Dadurch gibt es eine geringere Erwerbsquote und ein geringeres Investitionswachstum, was die Wirtschaft weitreichend beeinflussen wird. Dadurch muss immer mehr auf „smarte Lösungen“ gesetzt und Prozesse mechanisiert werden (Black Rock, 2018).

2.5 Landschaft & Klima

2.5.1 Landschaftsflächen

Kulturflächen / Topographie

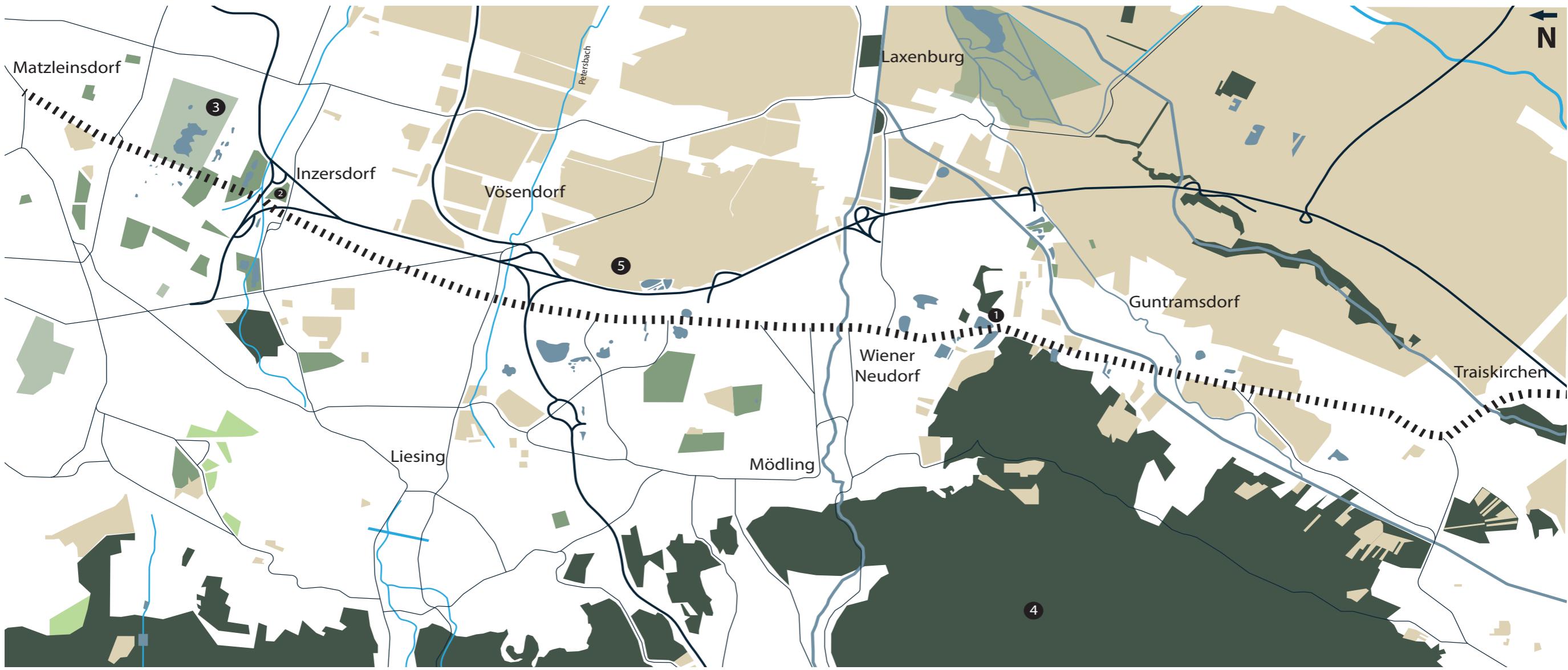


Abb 2.5.1 Kulturflächen/Topographie

- Wasser
- Landwirtschaft
- Wald u. Naturreserven
- Park
- Erholungsfläche
- Kleingartensiedlung
- Triesterstraße
- Autobahn
- Bundes-/Hauptstraßen

Die Landschaften rund um die Triester Straße sind sehr heterogen. In dem Bereich des Matzleindorfer Platzes gibt es in zweiter Reihe einige kleine öffentliche Parkanlagen mit Spielplatz, Sportplatz, Sitzmöglichkeiten etc. Der Wienerberg ist ein sehr anziehendes Naherholungsgebiet für die gesamte Wiener Bevölkerung. Beim Knoten Inzersdorf ist ein besonders beliebter Park und Grillplatz, der Drasche Park. Er ist 13 Hektar groß und liegt im 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing. Ab Vösendorf prägen das Landschaftsbild landwirtschaftlich genutzte Flächen. Der Petersbach entspringt bei Perchtoldsdorf und mündet bei Maria Lanzendorf in die Schwechat. Sein Einzugsgebiet erstreckt sich über 33,7 km². Die Wiederherstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit am Petersbach (Vösendorf) wurde durch ein Projekt im Bereich Kellerberggasse im Jahr 2012 in Angriff genommen. Die Ufer wurden abgeflacht, begrünt und ein Fuß- bzw. Radweg ermöglicht es, den Bach aus der Nähe zu erleben. Weitere Wasserflächen wie der Ozean, Wienerbergteich („OBI-Teich“), Schinterteich, Rinketeich etc. prägen das Landschaftsbild. Westlich der Triester Straße erstreckt sich der Wienerwald. Die Stadt Wien besitzt im Wienerwald 8 Naturwaldreservate mit einer Gesamtfläche von insgesamt 180 Hektar. (Stadt Wien, 2021)

2.5.2 Beispiele für Landschaftsflächen

1. Ozean - Badeteich



Die beiden Guntramsdorfer Badeteiche - der Windradlteich und der Ozean Badeteich sind beliebte Naherholungsbereiche. Der Naturbadesee Ozean ist ca. 2 Hektar groß und bis zu 11 m tief und wird schon seit geraumer Zeit zum Baden genutzt.

Abb 2.5.2 Ozean

2. Drasche Park



Auf dem Areal des heutigen Drasche Park wurde im 17. Jhdt. das alte Wasserschloss Inzersdorf erbaut. Später etwas westlich davon das neue Schloss. Im Jahr 1944 wurden diese durch einen Bombentreffer zerstört. Der damalige Schlosspark wurde zum Teil mit Straßenzügen (A23) überbaut. Heute ist der Rest ein öffentlicher Park bzw. ein Grillplatz, der besonders beliebt bei der Bevölkerung ist. Der Name ist auf die ehemaligen Besitzer der Schlösser zurückzuführen, Familie Drasche von Wartinberg.

Abb 2.5.3 Drasche Park

3. Wienerberg



Das Erholungsgebiet Wienerberg wurde nach einem städtebaulichen Ideenwettbewerb und einem Landschaftsplan von der Stadt Wien in den 1980er-Jahren geschaffen:

Im einwohnerreichsten Bezirk Wiens entstand ein charakteristisches und stadtökologisch wichtiges Biotop. Es erfüllt gleichermaßen Aufgaben des Naturschutzes und das Bedürfnis der Bevölkerung nach Erholung. (Stadt Wien, 2021)

Abb 2.5.4 Wienerberg

4. Wienerwald



Abb 2.5.5 Wienerwald

Der Wienerwald (östl. Ausläufer der Nordalpen) ist eine Gebirgsgruppe in NÖ und Wien. Das 45km lange und 20-30 km breite Mittelgebirge ist großteils bewaldet und ein sehr beliebtes Erholungsgebiet für die Wiener Bevölkerung.

5. Landwirtschaft Vösendorf



Abb 2.5.6 Landwirtschaft Vösendorf

Die Region Vösendorf hat das Ziel, bis 2030 den Umstieg auf 100% erneuerbare Energieträger zu schaffen. Projekte im Bereich erneuerbare Energie, Energieeffizienz, Mobilität und Bewusstseinsbildung sollen wichtige Impulse für den Weg in Richtung Eigenversorgung mit hundert prozentigem Anteil an erneuerbarer Energie bringen.

2.5.3 Schutzgebiete

Landschafts-/ Naturschutzgebiet & Wasserschongebiet



Abb 2.5.7 Landschafts-/Naturschutzgebiet und Wasserschongebiet

Wasserschongebiet	Landschaftsschutzgebiet	■	Triesterstraße
Naturschutzgebiet	▲	Wienerwald - Thermenregion	■	Autobahn	—

Wienerwald (Biosphärenpark) Niederösterreich - Wien

Durch Naturschutzgebiete sollten möglichst ursprüngliche oder für seltene Pflanzen- oder Tierarten wichtige Lebensräume erhalten werden. Jeder menschliche Eingriff ist verboten. Die Gebiete dürfen nur auf offiziell angebotenen und markierten Wegen betreten werden. Dabei werden Wander-, Reit- und Radwege unterschieden. Jagd und Fischerei ist grundsätzlich erlaubt, soweit nicht Beschränkungen zur Sicherung des Ziels der Schutzmaßnahme erforderlich sind. Weitere Ausnahmen wie Wiesennutzung und Pflegemaßnahmen sind unter bestimmten Voraussetzungen gestattet.

Im niederösterreichischen Teil des Biosphärenparks sind die Kernzonen als Naturschutzgebiet geschützt. Weitere Naturschutzgebiete außerhalb der Kernzone sind Eichkogel, Teufelstein, Fischerwiesen und Glaslauterriegel-Heferlberg.

Im wiener Teil des Biosphärenpark Wienerwald ist der Lainzer Tiergarten als Naturschutzgebiet verordnet. Große Teile des Wienerwaldes sind Schutzgebiete wie Natura-2000-Gebiete, Biosphärenpark, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete und Naturdenkmäler.

Naherholungsgebiet Wienerberg

Das Erholungsgebiet ist zur Gänze als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Es beinhaltet eine vielfältige Fauna und Flora, in der einige auf den Roten Listen stehende Arten zu finden sind. Dazu zählen der Große Feuerfalter und die Europäische Sumpfschildkröte.

Charakteristisch sind die Trockenrasenfluren im südöstlichen Teil des Geländes. Sie wurden 1976 zum Naturdenkmal erklärt. Die künstlich geschaffenen Wasserflächen des Wienerbergteich, Fischteiche oder ehemalige Schottergruben sind wichtige Ersatzlebensräume für seltene Wasservögel. BirdLife Österreich hat um Beeinträchtigungen der Nester/Jungvögel zu schützen, ein eigenes Informationssystem das die Besucher*innen über das richtige Verhalten aufklärt.

(Schlosspark) Laxenburg

Der Schlosspark ist der größte und einer der bedeutenden Landschaftsgärten in Österreich. Der Landschaftsgarten ist eine vom Menschen geschaffene gartenkünstlerische Gestaltung und soll seinen Besuchern Bewunderung verlocken. Er ist einer jener 56 Gartenanlagen in Österreich, die hinsichtlich ihrer gartenkünstlerischen Idee unter Denkmalschutz stehen. Ziel des Pflegewerks ist es, den Park in seinem Bestand zu sichern und ihn an seine ursprüngliche Gestaltungsidee von etwa 1859 behutsam heranzuführen.

In Laxenburg, Ebreichsdorf und Bruck an der Leitha besinden sich noch Auwaldreste mit Altbaumbeständen. Das Gebiet hat für den Vogelschutz hohe Bedeutung. Laxenburg befindet sich in dem Europaschutzgebiet Feuchte Ebene-Leithaauen, es erstreckt sich in einem weiten Bogen südlich von Wien.

Thermalschwefelquelle Oberlaa Wasserschongebiet

Um die „Thermalschwefelquelle Oberlaa“ zu schützen, gibt es einerseits in Niederösterreich die Verordnung des Landeshauptmannes vom 31. März 1982 im Bereich der Gemeinden Lanzendorf, Maria-Lanzendorf, Achau, Biedermannsdorf, Wiener Neudorf, Vösendorf, Hennersdorf, Leopoldsdorf, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf und Mödling und andererseits die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien vom 15.9.1981.

Höhenerstreckung: 160 m - 893 m

Fläche in km²: 1.056 km²

Schutzstatus/Prädikate:

- Natura-2000-Gebiet
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Naturwaldreserve/Naturpark

Jahr UNESCO Anerkennung: 2005

Schwerpunkte: Naturschutz & nachhaltige Entwicklung

Ideenwettbewerb: 1970er Jahre

Lage: im 10. Wiener Gemeindebezirk

Fläche in ha: 123 ha, davon 16,1 ha Wasserflächen
90 ha sind davon geschützt

Schutzstatus/Prädikate:

- Landschaftsschutzgebiet seit 1995

Schwerpunkte: Naturschutz & nachhaltige Entwicklung

Lage: Laxenburg NÖ

Fläche in km²: 10.59 km², davon 2.5 km² Parkfläche

Schutzstatus/Prädikate:

- Landschaftsgarten: Denkmalschutz
- Laxenburg: Europaschutzgebiet Feuchte Ebene-Leithaauen
Vogelschutzrichtlinie und Habitatrichtlinie

Schutzstatus/Prädikate:

- Wasserschongebiet

2.5.4 Klimazonen & Luftströmungen

Klimazonen Österreichs & unterschiedliche Luftströmungen



Abb 2.5.8 Klimazonen - Luftströmungen

Das Planungsgebiet befindet sich in der pannonischen Klimazone und es streift die alpine Klimazone. Das Panonische Klima ist vorwiegend warm und trocken. Die Niederschlagssumme in Wien im Jahr 2020 betrug 699 mm. In Niederösterreich waren es 875 mm. Am meisten Niederschlag gibt es im Juni und August und am wenigsten im April (Niederösterreich). Die Temperatur liegt in Wien im Jahresdurchschnitt bei 10.9 Grad Celsius und in Niederösterreich sind es ca. 10 Grad Celsius.

Überschwemmungspotentiale, belastete Gebiete (Stichwort Hitzeinseln)

Besonders belastet sind die Bereiche der Bezirke Margareten, Favoriten und Ottakring. Eine genauere Analyse der Bevölkerung der betroffenen Gebiete, hilft der Stadt, Maßnahmen besser an die Einwohner anzupassen. Gibt es eine höhere Anteil der älteren Bevölkerung, so ist es sinnvoll einige beschattete Sitzbänke zum Verweilen oder Einkaufstaschenabsteller zu bieten. Gibt es jedoch mehr Kinder als ältere Personen sind Spielplätze oder speziell Wasserspielplätze zielführend, da sie einen Kühlleffekt haben. Aufgrund der Klimakrise steigt natürlich auch das Risiko für eine Zunahme der Hitzetage in Wien. An solchen Tagen kann es schon vorkommen, dass die Temperatur über 30 Grad ansteigt. Die Anzahl der durchschnittlichen Hitzetage hat sich von 1961 bis 2010 von 9,6 auf 15,2 gesteigert. 2019 gab es bereits bis Juni bereits 12 Hitzetage. (wien.orf, 2019)

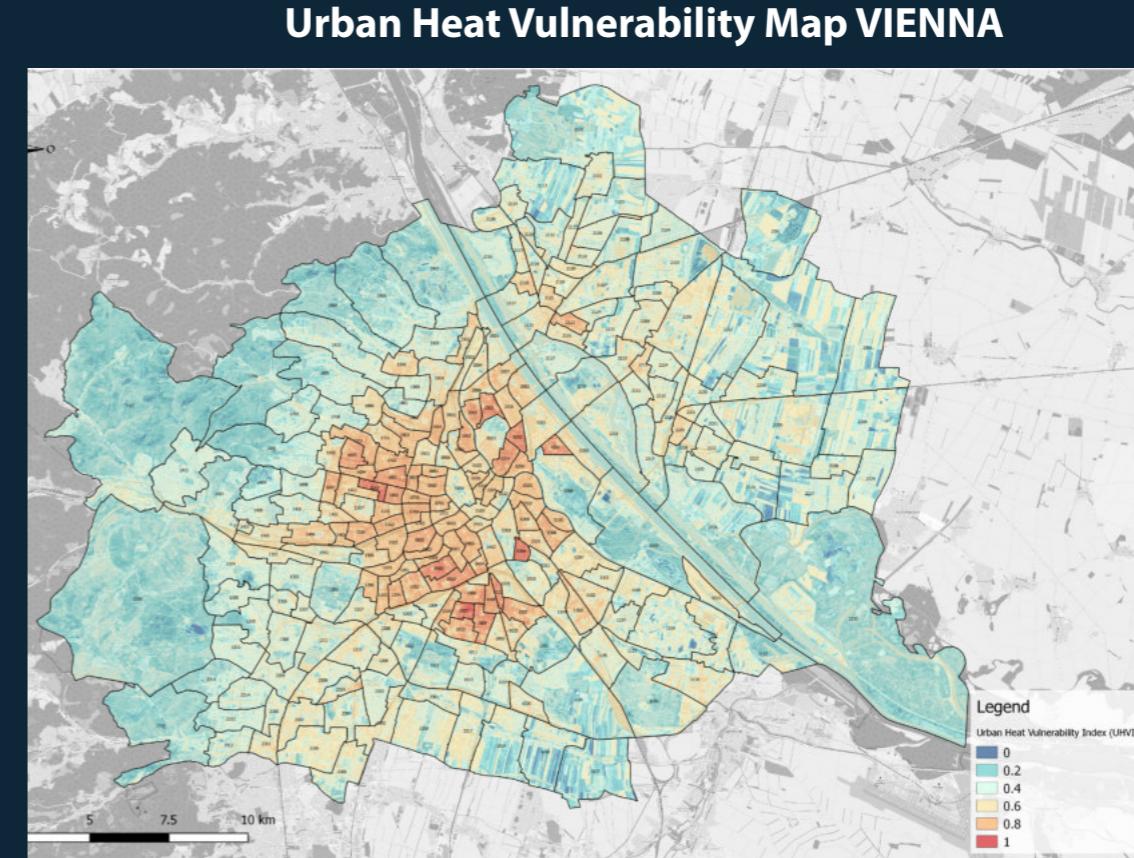
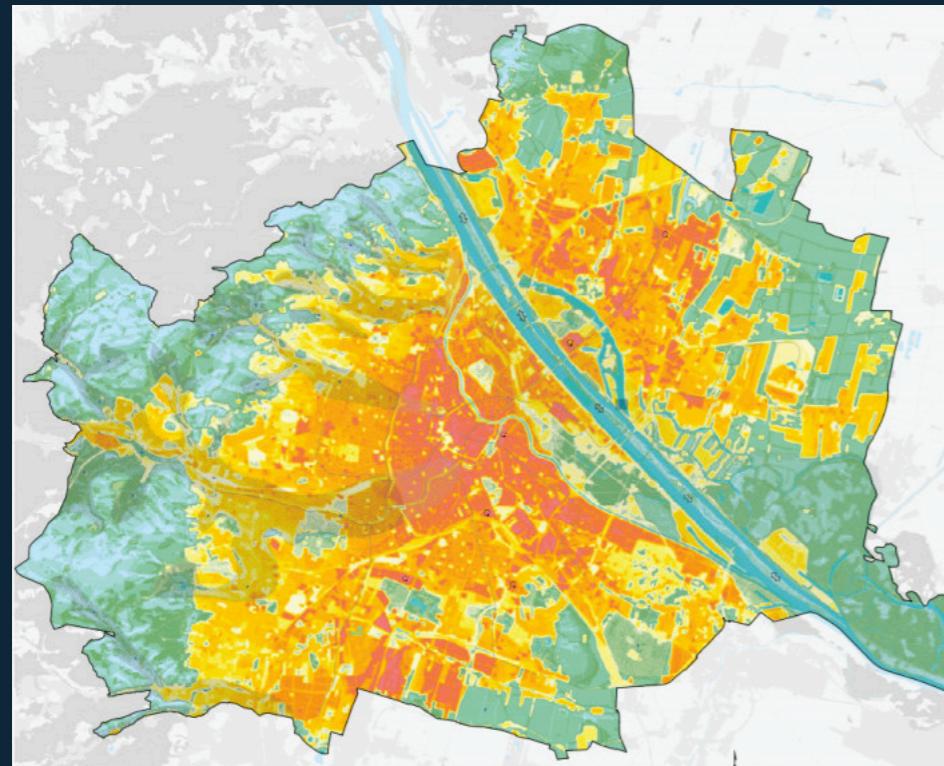


Abb 2.5.9 Urban Heat Vulnerability - Vienna

2.5.5 Komponenten des Stadtklimas

Thermische und Dynamische Komponenten



Thermische Komponente:		
Kategorie	Name	Beschreibung
	Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet	Orientierung nach VDI Klimaeigenschaft: Freilandklima . Hoch aktive, vor allem kaltluftproduzierende Flächen im Außenbereich; Größtenteils mit geringer Rauhigkeit und/ oder mit entsprechender Hangneigung und Kaltluftabfluss..
	Frischluftentstehungsgebiet	Orientierung nach VDI Klimaeigenschaft: Waldklima . Flächen ohne Emissionsquellen; Hauptsächlich mit dichtem Baumbestand und hoher Filterwirkung. Potenzielle Kaltluftbildung oberhalb des Kronenraums.
	Misch- und Übergangsklima	Orientierung nach VDI Klimaeigenschaft: Klima innerstädtischer Grünflächen . Flächen mit sehr hohem Vegetationsanteil, geringe und diskontinuierliche Emissionen; Pufferbereiche zwischen unterschiedlichen Klimatopen.
	Überwärmungspotential	Orientierung nach VDI Klimaeigenschaft: Vorstadtklima . Baulich geprägte Bereiche mit versiegelten Flächen, aber mit viel Vegetation in den Freiräumen; Größtenteils ausreichende Belüftung.
	Moderate Überwärmung	Orientierung nach VDI Klimaeigenschaft: Stadtclima . Dichte Bebauung, hoher Versiegelungsgrad und wenig Vegetation in den Freiräumen; Belüftungsdefizite.
	Starke Überwärmung	Orientierung nach VDI Klimaeigenschaft: Innenstadtklima . Stark verdichtete Innenstadtbereiche/City, Industrie- und Gewerbeflächen mit wenig Vegetationsanteil und fehlender Belüftung.

Abb 2.5.10 Thermische und Dynamische Komponenten

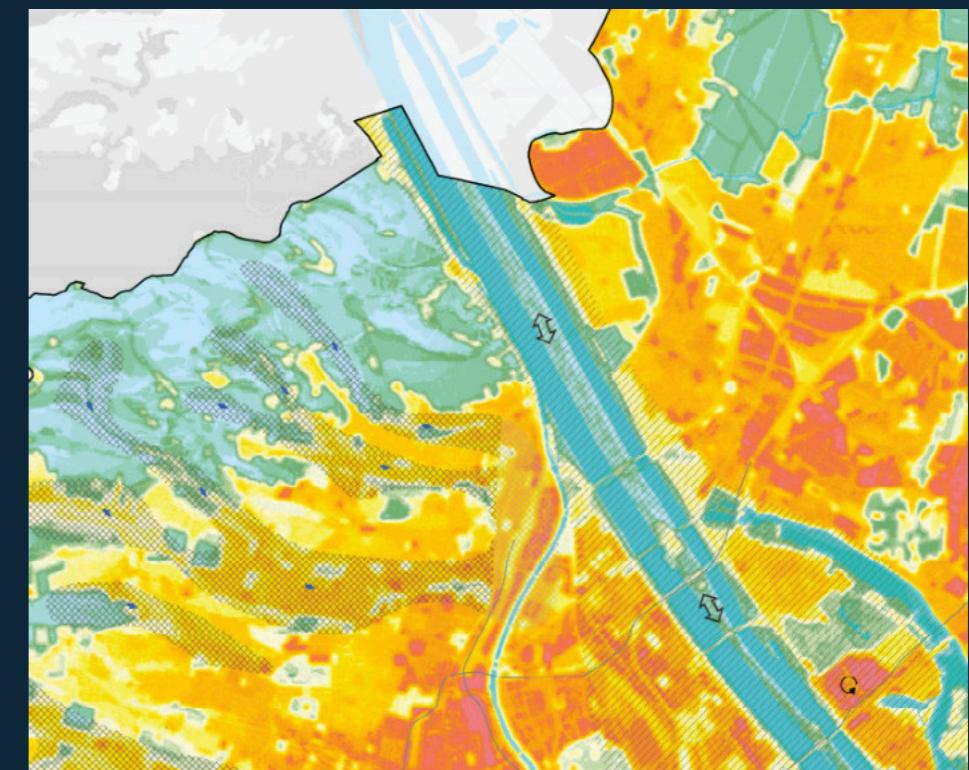
Die Klimaanalysekarte verortet Gebiete mit ähnlichen klimatischen Eigenschaften (= Klimatope). Mithilfe von unterschiedlichen Farben werden unterschiedlich stark thermisch belastete Gebiete (rot und orange) und Gebiete, in denen Frischluft und Kaltluft entsteht (blau und grün) dargestellt. Damit wird die thermische Komponente des Wiener Stadtklimas dargestellt. Rot bedeutet z.B., dass es aufgrund der dichten Bebauung und weitgehend fehlendem Grünraum zu starker Überwärmung kommt. Die Lufttemperatur in der Nacht von Hitzewellen geht in Wien weniger zurück, als im Umland und die subjektiv empfundene Temperatur ist an Sommertagen höher.

Als Kaltluftabflussbahnen bezeichnet man lokale Windsysteme, die z.B. im Wienerwald entstehen und in heißen Sommernächten kühle, frische Luft in die belasteten Gebiete transportieren. Hier profitiert die Bevölkerung von mehr Abkühlung in der Nacht. Die Luftleitbahn Donau begünstigt die Durchströmung von Wien durch regionale Windsysteme, die ihren Ausgang z.B. im südöstlichen Alpenvorland haben.

Typisch für Wien an heißen heißen Sommertagen ist ein regionales Windsystem aus Südost. Diese wichtigen lokalen und regionalen Windsysteme werden auf Grundlage der Geländeform (Berge und Täler) und der Durchlässigkeit der Landschaft (wie sehr wird eine Strömung blockiert) berechnet. Im Umfeld des Wienerwaldes sind in vielen Tälern und Hanglagen (z.B. Schafberg oder Wiental) zahlreiche lokale Windsysteme der Stadt sichtbar.

Kategorie	Name	Beschreibung
großräumig	Luftleitbahn Donau	Durch Ausrichtung, Oberflächenbeschaffenheit und Breite bevorzugte Fläche für den bodennahen Luftmassen-transport. Luftleitbahnen sind durch geringe Rauigkeit (keine hohen Gebäude, nur einzeln stehende Bäume) gekennzeichnet.
kleinräumig	Wirkrichtung Luftleitbahn	Sie ermöglichen den Luftmassenaustausch zwischen Umland und Stadt. Die Wirkamkeit hängt von der Windverteilung ab. Vor allem bei Schwachwindlagen können Luftleitbahnen von großer Bedeutung für die klimatische Entlastung sein.
großräumig	Kaltluftabflussbahn mit hoher Wirkksamkeit	Abflusskorridor des thermischen, während der Nacht induzierten Windsystems (Hangabwind). Die graue Schraffur symbolisiert die berechnete Abflussbahn (hohe Wirkksamkeit).
kleinräumig	Kaltluftabflussbahn mit geringer Wirkksamkeit	Abflusskorridor des thermischen, während der Nacht induzierten Windsystems (Hangabwind). Die hellgraue Schraffur deutet die weitere Wirkrichtung qualitativ an (geringe Wirkksamkeit).
großräumig	Kaltluftabflussrichtung	Die Ausrichtung des Vektors (Pfeilsymbol) entspricht der Abflussrichtung in einer Höhe von ca. 2m über Grund.
kleinräumig	Windfeldveränderung	Durch hohe Bebauung hervorgerufene Störung des Windfeldes. Hinweis auf erhöhte turbulente Windgeschwindigkeitsänderungen (Böigkeit) und drastische Windrichtungsänderungen (Wirbelbildung, Umströmung).

Abb 2.5.11 Windsysteme, Frisch- und Kaltluftschleisen



2.5.6 Klimawandel

Folgen des Klimawandels für Wien

Der Klimawandel stellt viele Städte als urbane Lebensräume, aber auch ländliche Regionen vor große Herausforderungen. Risiken für Bewohner*innen, die kommunale Infrastruktur oder das Stadtgrün werden durch hochsommerliche Extremtemperaturen, starke Niederschläge, Dürreperioden und Stürme weiter ansteigen. All diese Fakten zeigen, dass Klimaschutz - künftig durch Anpassungsmaßnahmen erweitert werden müssen.

Der Klimawandel hat in den letzten Jahrzehnten in Wien zu einer Veränderung der klimatischen Bedingungen geführt. Die Durchschnittstemperatur ist in den letzten vier Jahren bereits um ca. 2 Grad Celsius angestiegen. Aktuelle Studien prognostizieren eine weitere Erwärmung von bis zu 4 Grad Celsius bis zum Jahr 2100 und vor allem eine deutliche Zunahme von Tagen mit Temperaturen über 30 Grad Celsius.

(Stadt Wien, 2021)

Durchschnittstemperaturen

Wien Hohe Warte – 1955 bis 2019, Monat für Monat

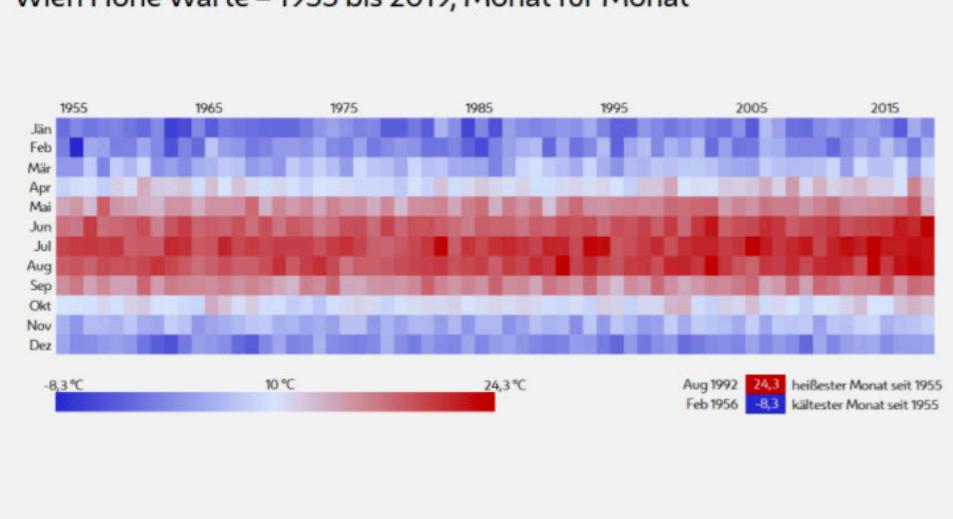
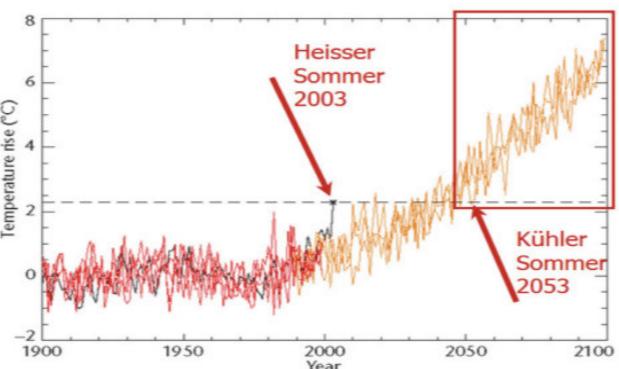


Abb 2.5.14 Durchschnittstemperaturen in Wien seit 1955

Erwärmung in Europa

Abb 2.5.12 European Warming predicted by the Hadley Center Model



2040 wird jeder vierte Sommertag in Wien ein Hitzetag sein!

Sommertag: Tageshöchsttemperatur mind. 25 Grad

Hitze-/Tropennächte: Tageshöchsttemperatur mind. 30 Grad

Tropennacht: Temperaturminimum in der Nacht nicht < 20 Grad

Ohne Gegensteuerung wird der heißeste Sommer von 2003 zum kühlen Sommer 2053.

Abweichungen vom aktuellen Klima

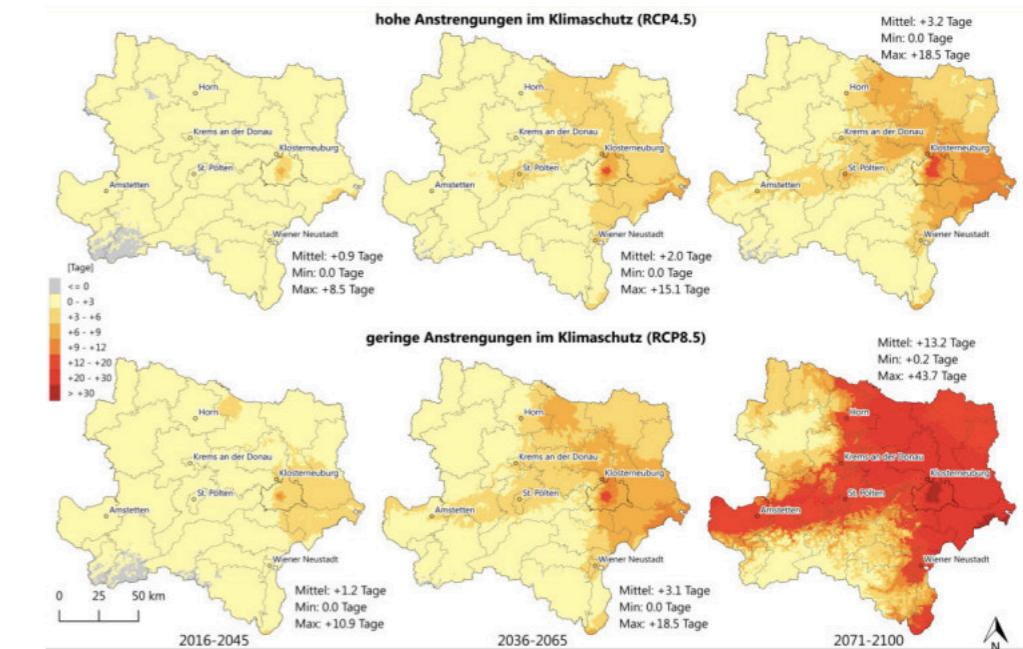


Abb 2.5.13 Abweichungen vom aktuellen Klima - Wien und Niederösterreich

Hitzetage über 30 °C

Wien Hohe Warte – 1955 bis 2019, Monat für Monat

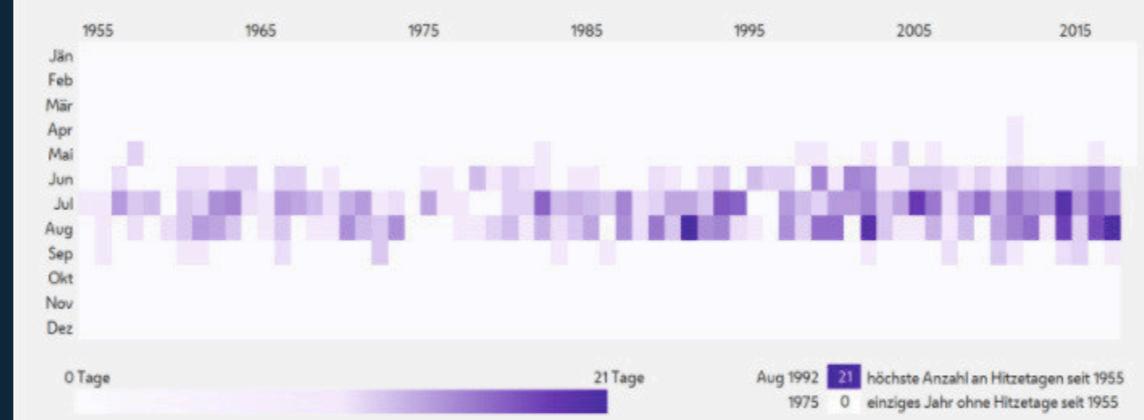


Abb 2.5.15 Hitzetage in Wien seit 1955

Die Grafik (vgl. Abb. 2.5.14) zeigt den Anstieg der monatlichen Durchschnittstemperaturen in Wien seit dem Jahr 1955. Wenn man den Zeitverlauf genauer betrachtet, sieht man mehr rote und weniger blaue Farbe: Die Sommer und auch die Winter werden wärmer. Die Hitzetage sind seit 1955 stark angestiegen. Das Jahr 1975 war das letzte und einzige Jahr seit 1955, in dem die 30-Grad-Marke an der Hohen Warte nicht erreicht wurden. Auffällig ist, dass vor allem seit den 2000er Jahren sich die Hitzetage auch in den Übergangsmonaten Mai und September ausbreiten. Im Oktober wurden in Wien noch keine 30 Grad gemessen. (vgl. Abb. 2.5.15) (Wien 1x1, 2019)

2.5.6 Klimaanpassungsstrategien

Beispiele für Klimaanpassungsstrategien

Klimaschutzprogramm Wien
(KliP I und KliP II)



Abb 2.5.16 Logo KliP Wien

Infrastrukturelle Anpassung an
den Klimawandel



Abb 2.5.17 Logo InKA

Klima-/Energieprogramm NÖ
(2021-2025)



Abb 2.5.18 KEP NÖ

STEP 2025
Stadtentwicklungsplan



Abb 2.5.19 STEP 2025

Urban Heat Islands
Strategieplan Wien



Abb 2.5.20 Urban Heat Islands

Energiegemeinschaft Vösendorf
Vösendorf ist Energie-Pionier!



Abb 2.5.21 Logo Energiegemeinschaft

Klimabündnis Gemeinden
Niederösterreich

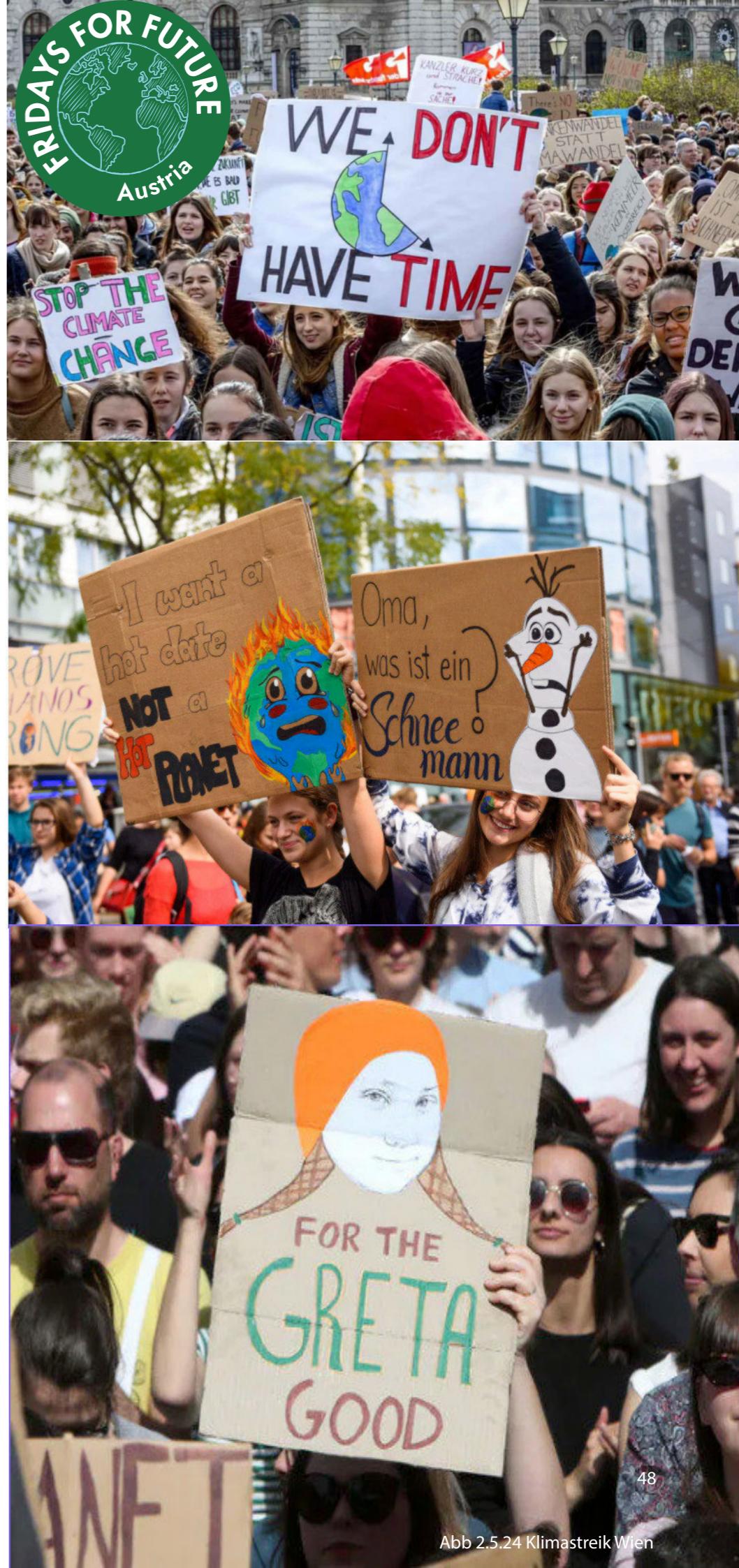


Abb 2.5.22 Logo Klimabündnisgemeinde Niederösterreich

Sustainable Development Goals
(United Nations)



Abb 2.5.23 SDG der UN



FAZIT

2.5. Landwirtschaft und Klima

1. Grüne Erholungsräume

Vielen Menschen ist nicht bewusst wie viele Landwirtschaftsflächen, Wasserflächen, Kulturländer etc. sich in dem Raum Triester Straße verstecken. Die Landschaft wird oft von der MIV-prägenden Funktion verdeckt. Mit dem Naherholungsgebiet Wienerberg und dem Drasche Park wurden zwei Grünräume geschaffen, die täglich von vielen Bewohner*innen der Stadt Wien genutzt werden. Die Badeteiche im niederösterreichischen Teil sind besonders in den Sommermonaten gut besucht. Um die Schönheit dieser Orte den Menschen zu zeigen, ist es notwendig auf diese aufmerksam zu machen. Durch Verbindungen, Beschilderung ... sollen diese aus ihrem Versteck gelockt werden. Öffentliche, grüne Erholungsflächen sind wesentliche Elemente der urbanen Lebensqualität, diese sind auf jeden Fall zu erhalten und weiterzuentwickeln.

2. Klimawandel und seine Folgen

Die folgenden Jahre sind entscheidend. Starkregenfälle, Dürreperioden und Hitzewellen führen uns bereits heute die Folgen des Klimawandels vor Augen. Sie zählen zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts und hat weitreichende Auswirkungen auf das Leben - auf dem Land und in den Städten. Umso wichtiger ist es die Triester Straße klimafit für die Zukunft zu gestalten. Reduzierung des Individualverkehrs, nachhaltige Gestaltung von Produktionsstätten und des Straßenraumes. All diese Maßnahmen müssen gesetzt werden um die globale Krise zu beschränken. Ebenso gilt es in der Planung Kaltluftschneisen zu betrücksichtigen und die bestehenden Gewässer und Grünräume im Gebiet zu erhalten bzw. auszubauen. Kleinklimatische Maßnahmen wie Baumalleen, Fassaden- und Dachbegrünung, ... sollen ihren Platz finden. Jetzt ist die Zeit zu handeln!



Mit 51% Grünflächenanteil am gesamten Stadtgebiet erreicht Wien weltweit einen Spitzenwert.

– Marilen Hennebach & Christoph Angerer

2.6 Zentren & Entwicklung

Diese Karte zeigt die Landbedeckung im Jahr 2006 an, wobei grau für bebauten Fläche steht, hellgrün für unversiegelte Flächen und violett für Verkehrsflächen. Weiters dargestellt sind rot umrandet jene Flächen, die bis 2018 zusätzlich bebaut wurden.



Abb 2.6.1 Landbedeckung 2006

Verhältnis der Flächennutzungen

Anteile 2018 - Veränderung zu 2006 in Klammern

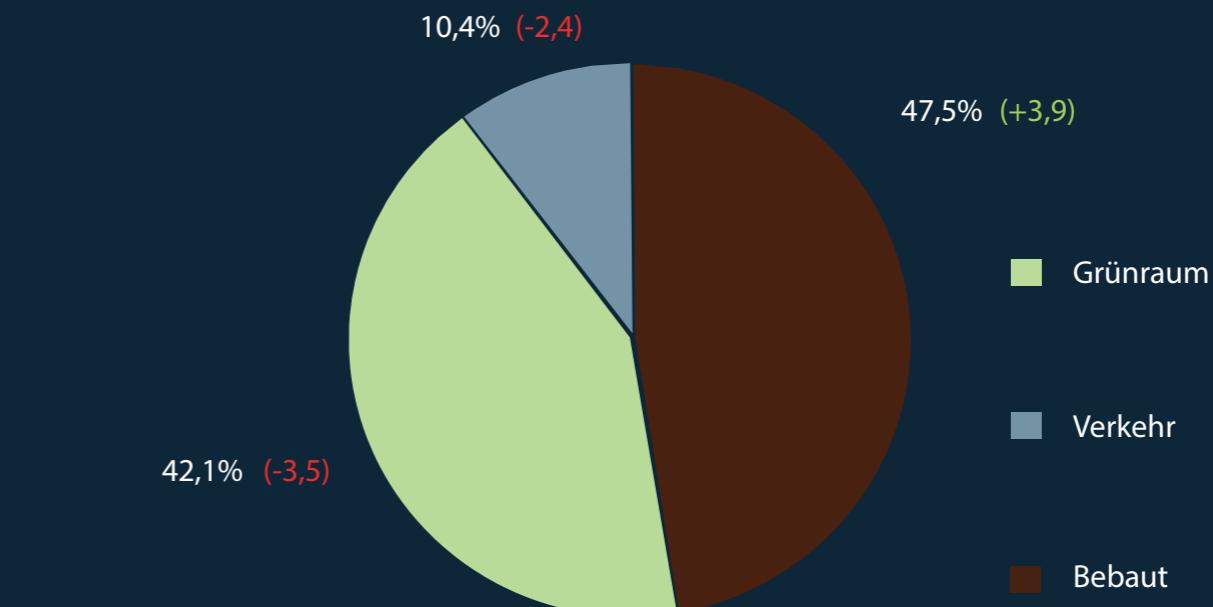


Abb 2.6.2 Flächennutzung

Versiegelte Grünfläche um die Triester Straße 2006 bis 2018

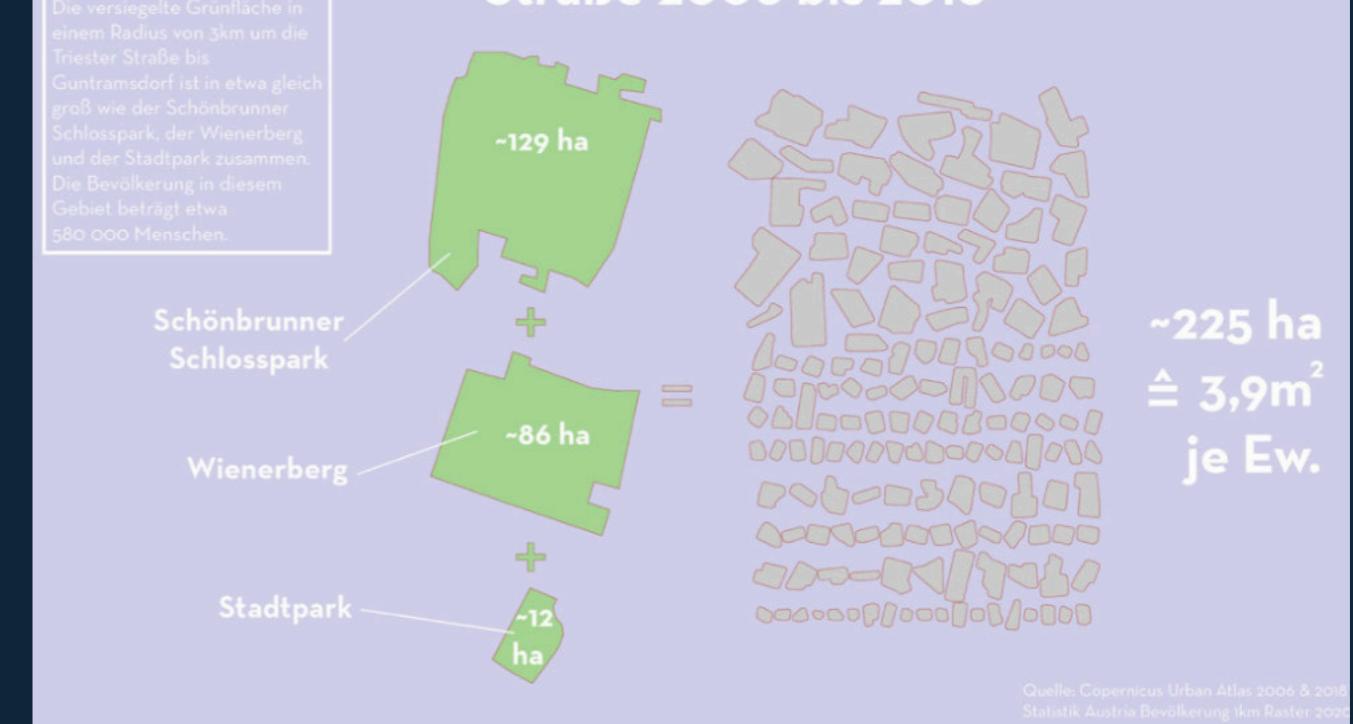


Abb 2.6.3 Versiegelung

2.6.1 Schätze und besondere Orte



Abb 2.6.4 Schätze und besondere Orte

Auch wenn die erste Reihe rund um das Verkehrsband Triester Straße etwas trostlos erscheinen mag, findet man einige Kultur- und Naturschätze in unmittelbarer Nähe zu der historischen Verbindungsachse. Die mittelalterlichen Ortskerne in Perchtoldsdorf und Mödling sind besonders gut erhalten und bilden mit Laxenburg die Kulturzentren des Gebiets. Mödling ist außerdem wichtiges Bildungszentrum. Der Lainzer Tiergarten und der Naturpark Föhrenberge sind große Naherholungsgebiete. Direkt neben dem NÖ IZ Süd liegt der Badeteich Ozean. Der Wienerberg ist eine wichtige Parkfläche für das urbane Favoriten. Die Spinnerin am Kreuz ist ein historisches "Eingangstor" in den städtischen Raum Wiens.

„Der Vorgang der Entdeckung besteht nicht darin, das Neue zu suchen, sondern das Vorhandene mit anderen Augen zu sehen.“

- Marcel Proust



FAZIT

2.6. Zentren und Entwicklung

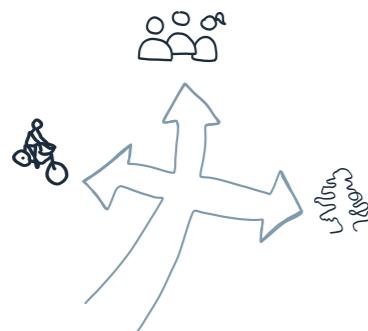
Entdeckungsreise

Fährt man die Triester Straße entlang, so kommt man an unterschiedlichen Orten vorbei. Trotz der Heterogenität an Räumen besitzen die einzelnen Abschnitte einen lokalen Charakter. Die Bedeutung der Orte kann unterschiedlich begründet werden, durch ihre Lage und/oder durch ihre Funktion. Sie besitzen alle unterschiedliche Qualitäten und Potentiale. Die bestehenden Orte und Zentren weiterzuentwickeln kann dazu beitragen, die Straße in ihrem Verlauf zu gliedern und sowohl die Wahrnehmung der lokalen Bevölkerung als auch der Besucher*innen zu schärfen. Die Planung sollte deshalb darauf aufbauen, einerseits die bestehenden Zentren weiterzuentwickeln und andererseits neue Zentren zu etablieren, die dem Raum neue Möglichkeiten geben.

Das Ziel der Identifizierung der besonderen Ort ist die Annäherung an den Planungsraum Triester Straße. Durch das Analysieren der Ortszentren ist es möglich Grundlagen auszuarbeiten und Herausforderungen erkennen.

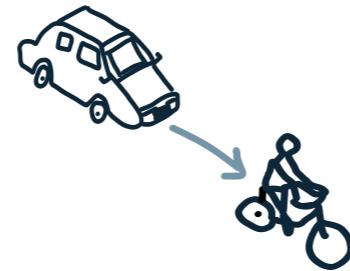
Es befinden sich schöne Orte und Zentren entlang des Verkehrsbandes. Die Erstellung eines Handlungsrahmens für zukünftige Entwicklungen und Planungen sind notwendig, um die Straße und ihre angrenzenden Stadträume aus der Anonymität herauszulösen.

2.7 DIE HERAUSFORDERUNGEN DER TRIESTER STRASSE AUF EINEM BLICK



DAS KLIMA VERÄNDERT SICH

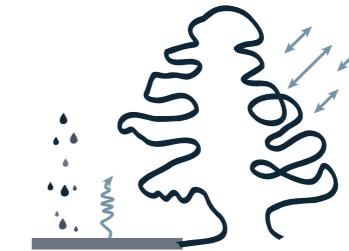
Starkregenfälle, Dürreperioden und Hitzewellen führen uns bereits heute die Folgen des Klimawandels vor Augen. Sie zählen zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts und haben weitreichende Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung - sowohl auf dem Land, als auch in den Städten. Umso 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 verstaubten. Sie müssen umgesetzt werden - am Besten auf einen der historisch wichtigsten Straßen Wiens!



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 physische Gesundheit gesichert und ein produktiveres und glücklicheres Leben ermöglicht! Noch mehr Verbindungsqualität - nicht nur für den MIV, sondern für alle Mobilitätsformen!

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



DAS LEBEN MITEINANDER 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).

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 tendentiell 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 Zugezogene finden schwerer Anschluss.

| 03 |

Die 7 Gesichter



3.1 Die 7 Gesichter

3.2 (Ver)Lust

3.3 Work-Life-Balance

3.4 Antriebslos

3.5 Konsumrausch

3.6 Abseits

3.7 Gestrandet im IZ

3.8 Echt Lax!

Auf den folgenden Seiten werden die sieben definierten Abschnitte der Triester Straße vorgestellt, die - jeder Teil für sich - ganz unterschiedliche Eigenschaften vorweist. Während das Konzept für die Straße insgesamt sprechen soll, müssen zuerst ihre Einzelteile betrachtet werden, um am Besten darauf eingehen zu können und für jeden Abschnitt die perfekten Handlungsansätze zu entwickeln. Teilweise haben sich dabei ganz unterschiedliche Potential aufgezeigt und teilweise sind „die Gesichter der Triester Straße“ sich auf überraschende Weise ähnlicher als gedacht.

3.1 Die 7 Gesichter

Für ein besseres Raumverständnis wurde die Triester Straße im Laufe der Begehungen und ersten Analysen in sieben verschiedene Abschnitte unterteilt - die sogenannten **SIEBEN GESICHTER DER B17**.

Jedes Gesicht hat seine eigene Identität und differenzierte Charakterzüge - so wie ein Mensch. Daher wurden sie mithilfe von kleinen Personen dargestellt, um eben jenes auch grafisch auszudrücken. Auch die jeweiligen Namen sind beschreibend für den jeweiligen Abschnitt und was ihn prägt.



I. (Ver) Lust



II. Work- Life- Balance



III. Antriebslos



IV. Konsumrausch



V. Abseits



VI. Gestrandet im IZ



VII. Echt Lax!

Verortung der 7 Gesichter

Zur Orientierung wurde gleich zu Beginn eine Streckenskizze angefertigt, die die 7 Gesichter entlang des Untersuchungsgebiets verortet. Kleine Skizzen und Icons sollen zusätzlich zu der jeweiligen „Person“ ebenfalls die Charakterzüge des Gesichts verdeutlichen und wichtige Identitätspunkte darstellen. Die Abschnitte wurden jeweils durch geografisch, naturräumliche oder infrastrukturelle Linien getrennt, die bereits existieren, wie Beispielsweise einem Flussverlauf, einer Straße oder der Landesgrenze. Ausgangslage waren die erlebten Erfahrungen während der Begehungen plus der zusätzlichen Recherche- und Analysearbeit im Anschluss. Die Streckenskizze ist nur eine große Darstellung, die als Grundlage für die folgenden, tiefgehenden Beschreibungen der jeweiligen Abschnitte entlang der Triester Straße in Wien und den niederösterreichischen Bezirk Mödling (bzw. noch ein kleiner Abschnitt des Bezirks Baden).

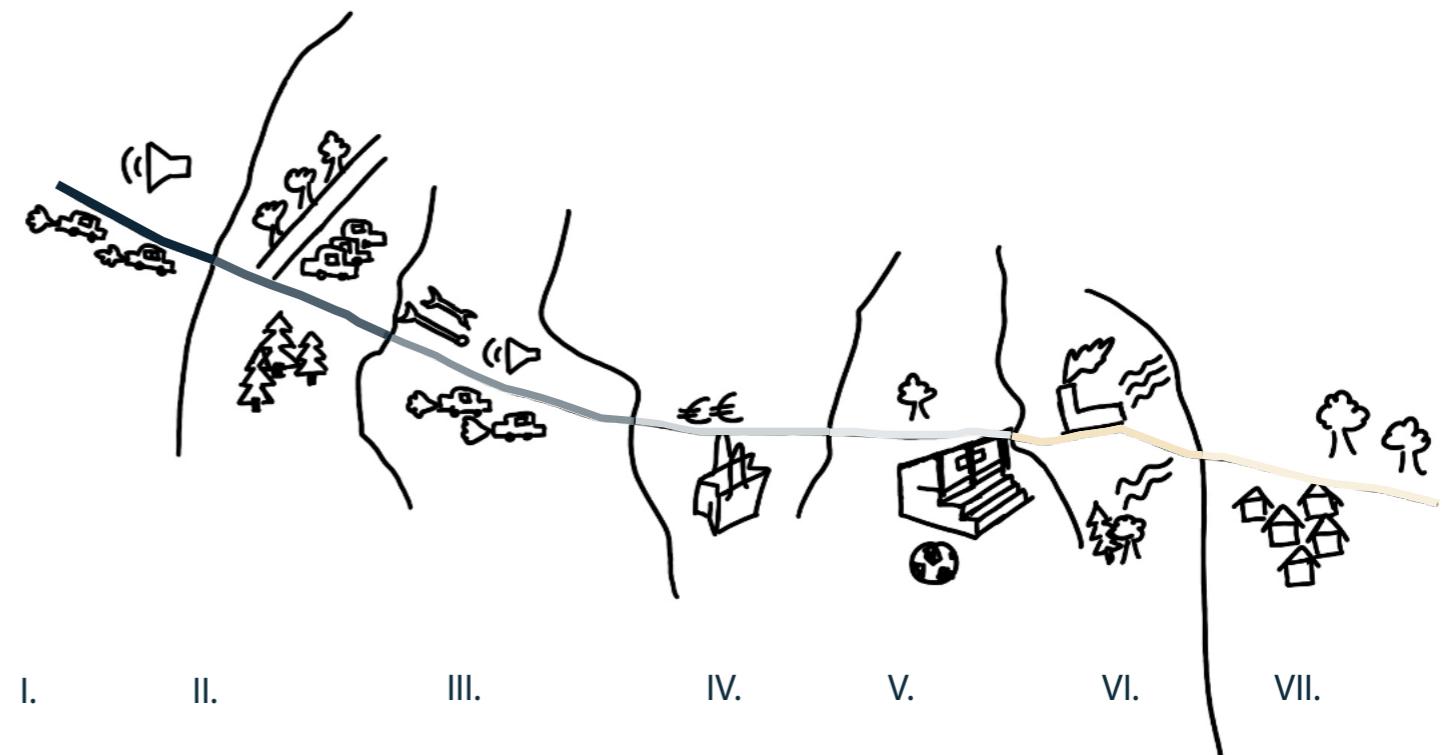
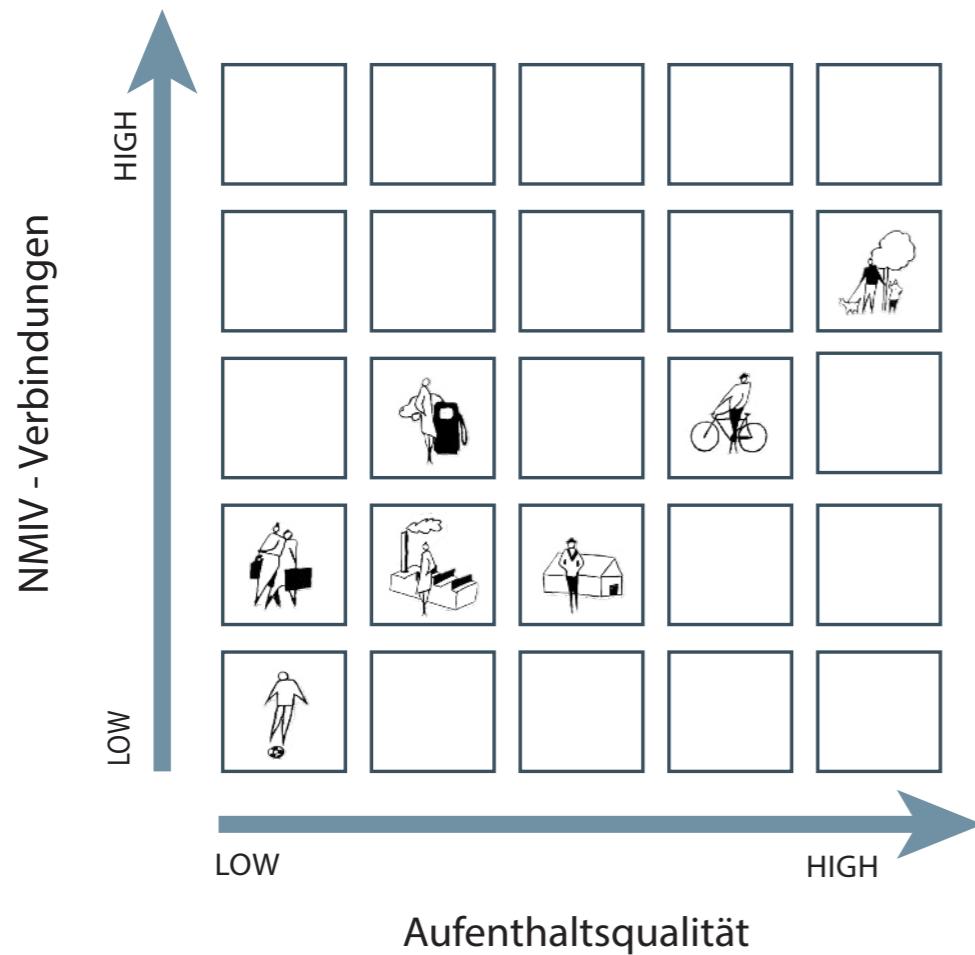


Abb. 3.1.1 Streckenskizze

Wahrnehmungsmatrix



Die Analyse als Matrix

Auf Basis der Begehungen und Analysen wurde eine sogenannte „Wahrnehmungsmatrix“ erstellt. Angelehnt an Methoden in der Literatur wurde diese neu für die Einteilung der Abschnitte angepasst. Es geht dabei um eine subjektive Zusammenfassung der Ergebnisse in Bezug auf Aufenthaltsqualität und NMIV-Verbindungsfunction. Da die gelebte Qualität der Triester Straße erhöht werden soll, reichte als erste Bestandsaufnahme ein subjektives Wahrnehmen - da genau dieses im Laufe des Konzepts verbessert werden soll. Die Aufenthaltsqualität hat Priorität für die Anrainer*innen und NMIV-Nutzer*innen der Umgebung, während die NMIV-Verbindungsfunction entlang einer Straße ebenfalls eine Wichtigkeit einnimmt. Die Verbindungsfunction des MIV wurde hierbei ausgeklammert, da diese entlang der MIV-zentrierten Straße durchgehend als sehr gut und überwiegend eingeordnet werden kann. Die Matrix liefert eine gute Übersicht welche Aspekte im geweiligen Gesicht verändert werden kann/muss, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der B17 zu erhöhen. Es zeigt welcher Abschnitt ein hohes Potential aufweist und wo eine große Verbesserung wünschenswert ist.

3.2 (Ver)Lust

Der erste Teil der Triester Straße ist sowohl von Gründerzeitbauten als auch modernen Bürokomplexen geprägt. Vorallem im nördlichsten Teil der Straße stoßt man vermehrt auf Bordelle jeglicher Art und gleich zu Beginn befindet sich der Evangelische Friedhof. Dieser Abschnitt hat einen sehr urbanen Flair. Wo es in erster Reihe doch ziemlich laut ist, verblassen die Geräusche in der zweiten Reihe. Dort finden sich dann auch vereinzelt kleine Grünflächen/Parks.

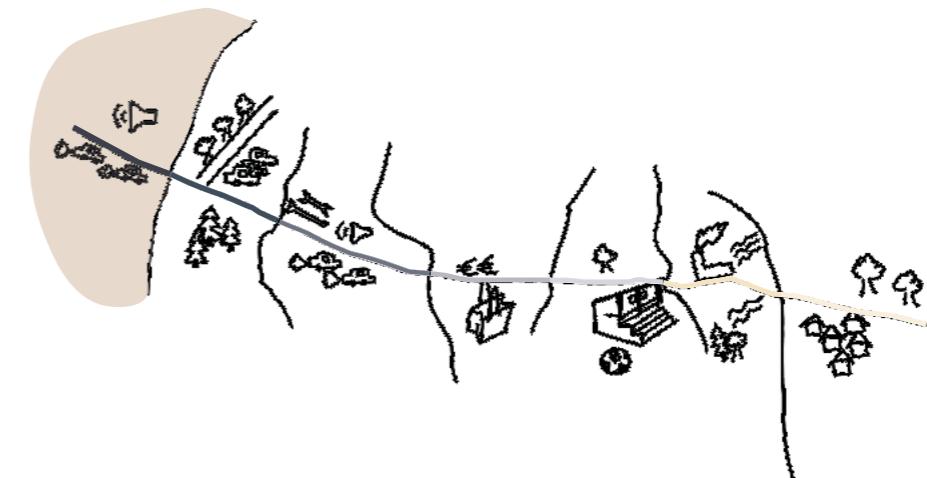


Abb. 3.2.2 Verortung



Abb. 3.2.1 Analyse Abschnitt I ((Ver)lust)

Chancen

Der erste Teil der Triester Straße weist mit Abstand die höchste Dichte auf. Die vielen Gründerzeitbauten, bieten somit unzählige Wohnungen. Ergänzend dazu schaffen die Bürogebäude extrem viele Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe. Dadurch, dass alles sehr dicht bebaut ist, ergeben sich wiederum kurze Wege. Es gibt EG-Zonen die man (wieder)beleben kann, dies kann in Zukunft dem Ausbau des schon starken sozialen Infrastrukturnetzes zu gute kommen.

Die teilweise sechsspurige Straße bietet sehr viel Platz für Veränderungen im Straßenraum. Diese Voraussetzung ist der Grundstein in der Planung, die Triester Straße dem NMIV zurückzugeben und den MIV in die Schranken zu weisen.

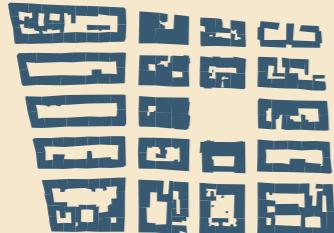
(Ver)Lust verfügt über eine überaus gute Anbindung an das ÖV-Netz. Vorallem die Verlängerung der U2, welche östlich der Triester Straße eine Schleife macht, ist ein enormer Pluspunkt. Im Zuge der Verlängerung, wird auch der Matzleinsdorferplatz umgestaltet und bekommt einen Vorplatz mit Aufenthaltsmöglichkeiten.

Verteilt im ganzen Abschnitt finden sich in paar geschichtliche/kulturelle Baustein. Beispielsweise die Spinnerin am Kreuz oder der Washingtonhof. Sobald man sich in die zweite Reihe bewegt, erwarten einen begrünte Straßenzüge, verborgene Parks und Grünflächen. Hier gerät es schnell in Vergessenheit, dass eine Reihe weiter eine so stark befahrene Straße liegt, da man von dem Lärm nahezu nichts mehr mitbekommt. Vorallem in zweiter Reihe finden sich auch immer wieder bestehende Radinfrastrukturen.

Risiken

Aufgrund des potenziell immer höher werdenden Verkehrsaufkommen, besteht die Gefahr, dass vor allem in erster Linie die Lärmbelästigung ansteigen wird. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Triester Straße sehr stark befahren und dient hauptsächlich als Transitstraße.

3.2.1 Überwiegende Typologien

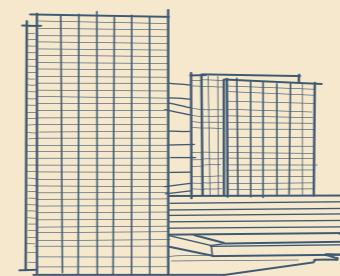


gründerzeitliche
Blockstruktur

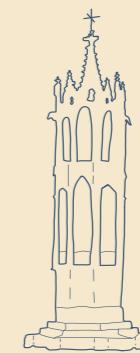


Neubau-Quartiere

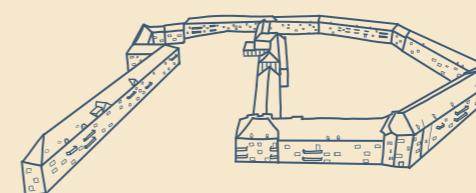
3.2.2 Besondere Orte



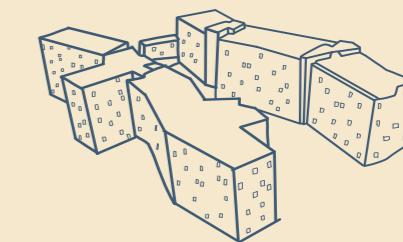
Wienerberg City



Spinnerin am Kreuz



George-Washington-Hof



Biotop-City

3.2.3 Bildliche Eindrücke



Abb. 3.2.3 Spielplatz Knöllgasse 1010



Abb. 3.2.4 Bordell - Triester Straße 45

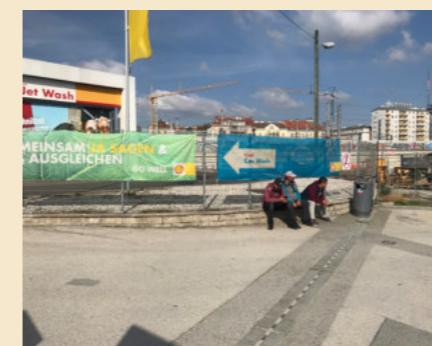
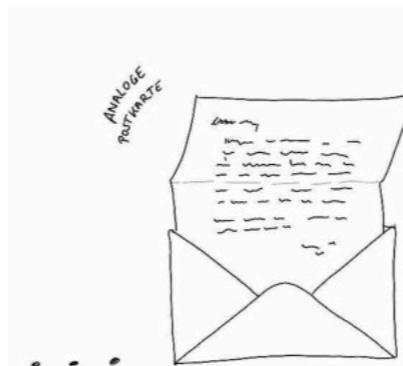


Abb. 3.2.5 Matzleinsdorfer Platz



Abb. 3.2.6 Typologien

Grüße
aus
dem
Stadt
Paradies





3.3 Work-Life-Balance

Im zweiten Abschnitt entlang der Triester Straße liegt sowohl das sehr dominante Erholungsgebiet Wienerberg, als auch der Draschepark. Zusätzlich dazu gibt es eine Anzahl von vielen weiteren Grünzonen. Der Abschnitt bietet aber nicht nur Erholung, sondern auch eine Varietät an hohen Bürogebäuden. Dadurch hat der Teil die perfekte „Work-Life-Balance“ - also eine Balance zwischen Arbeit und Leben. Das ist nicht nur eine oft benutzte Phrase, sondern auch der Name dieses Abschnitts.



Abb. 3.3.1 Analyse Abschnitt II (Work-Life-Balance)

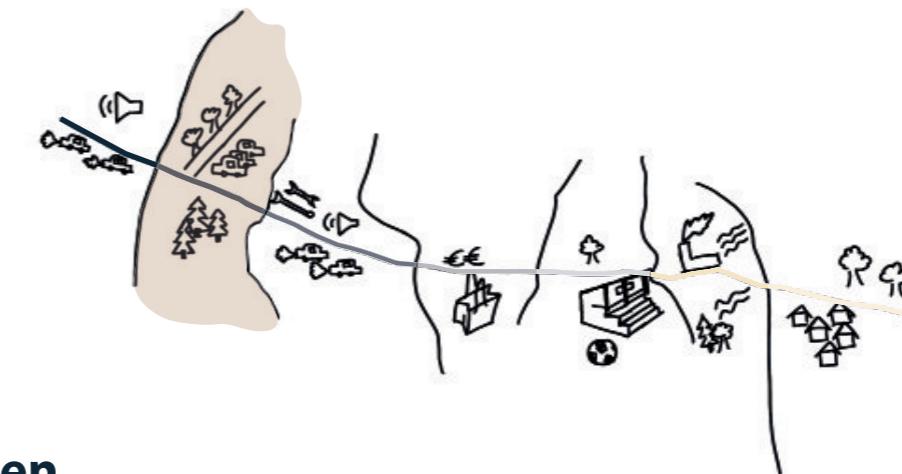


Abb. 3.3.2 Verortung

Chancen

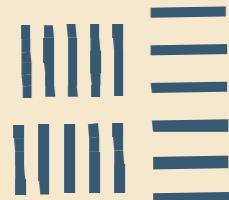
Der auffälligste Vorteil des Abschnitts, der ihn definitiv von allen anderen abhebt, ist die grüne Infrastruktur. Dabei spielt das Naherholungsgebiet Wienerberg die größte Rolle, da dieses nicht nur im Bezirk, sondern in einem erweiterten Umfeld eine große Relevanz hat. 1980 ist mit der Entstehung des Gebiets im einwohnerreichsten Bezirk ein charakteristischer und ökologisch signifikanter Biotop entstanden, der nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für die Flora, Fauna und Tiere ein wichtiger Rückzugsort ist. Es ist eine 123 Hektar große Grünfläche mit 16,1 Hektar Wasser. Zudem bietet das Landschaftsschutzgebiet ein 14 Kilometer langes Wegnetz, Laufstrecken, den Wienerbergteich samt Infotafeln zu der Bandbreite an Singvögeln im Park, mehrere Trinkbrunnen, einen Hundeauslaufplatz, eine Varietät an Sportmöglichkeiten (Volleyballplatz, Fußballplätze, Streetballplatz etc.) und einen Biergasthof zum Rast machen (vgl. wien.gv.at). Direkt gegenüberliegend auf der anderen Seite der Bundesstraße liegt ebenfalls ein grünes Paradies- dieses ist jedoch nur teilweise begehbar, da große Abschnitte fürs Golfen und Tennis spielen reserviert sind. Eine Tankstelle im Norden verhindert jedoch eine direkte Verbindung zum Wienerberg. Auch zu anderen Grünflächen fehlt eine direkte Vernetzung. Auch der Draschepark gilt als wichtiger Aufenthaltsort für die Anrainer*innen. Gerade im

Sommer sind die Grillplätze stets belegt und er wird auch rege als Rad- oder Laufstrecke genutzt. Das Gebiet ist nicht nur grün, sondern auch durch nicht motorisierte Verbindung im Gegensatz zu der restlichen Strecken an der Triester Straße gut angebunden. Es lassen sich einige Rad- und Fußwege begleitend zur Straße finden und auch die Badner Bahn beginnt hier ihren parallelen Verlauf entlang der Straße. Somit ergibt sich eine attraktive und grüne erste Reihe. Dazu trägt auch die Autobahnauffahrt bei, da diese die Triester Straße weitgehend entlastet und damit auch ein Leben abgesehen vom Autoverkehr zulässt. Durch die Bürogebäude bietet der Teilabschnitt zudem viele Arbeitsplätze für das Umfeld und attraktive Arbeitsorte.

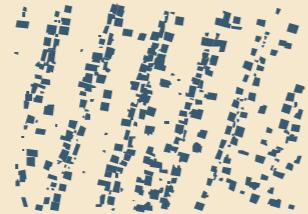
Risiko

Gleichzeitig gibt es bei dem NMIV-Verkehr auch Potential zur Verbesserung. Obwohl bereits Angebot besteht, fehlen manchmal die Verbindungen der einzelnen Rad- und Fußgehanlagen, um ein problemloses Fahren und Spazieren zu ermöglichen. Auch die Überquerung der Triester Straße im Abschnitt des Wienerberges ist doch das hohe Verkehrsaufkommen erschwert, obwohl die gegenüberliegenden Grünbereiche sich perfekt zum Weiterschlendern anbieten würden.

3.3.1 Überwiegende Typologien



Zeilen



Kleingärten



Blockbau

3.3.2 Besondere Orte



Naherholungsgebiet Wienerberg



Draschepark

3.3.3 Bildliche Eindrücke



Abb. 3.3.3 Wienerbergteich



Abb. 3.3.4 Bürogebäude

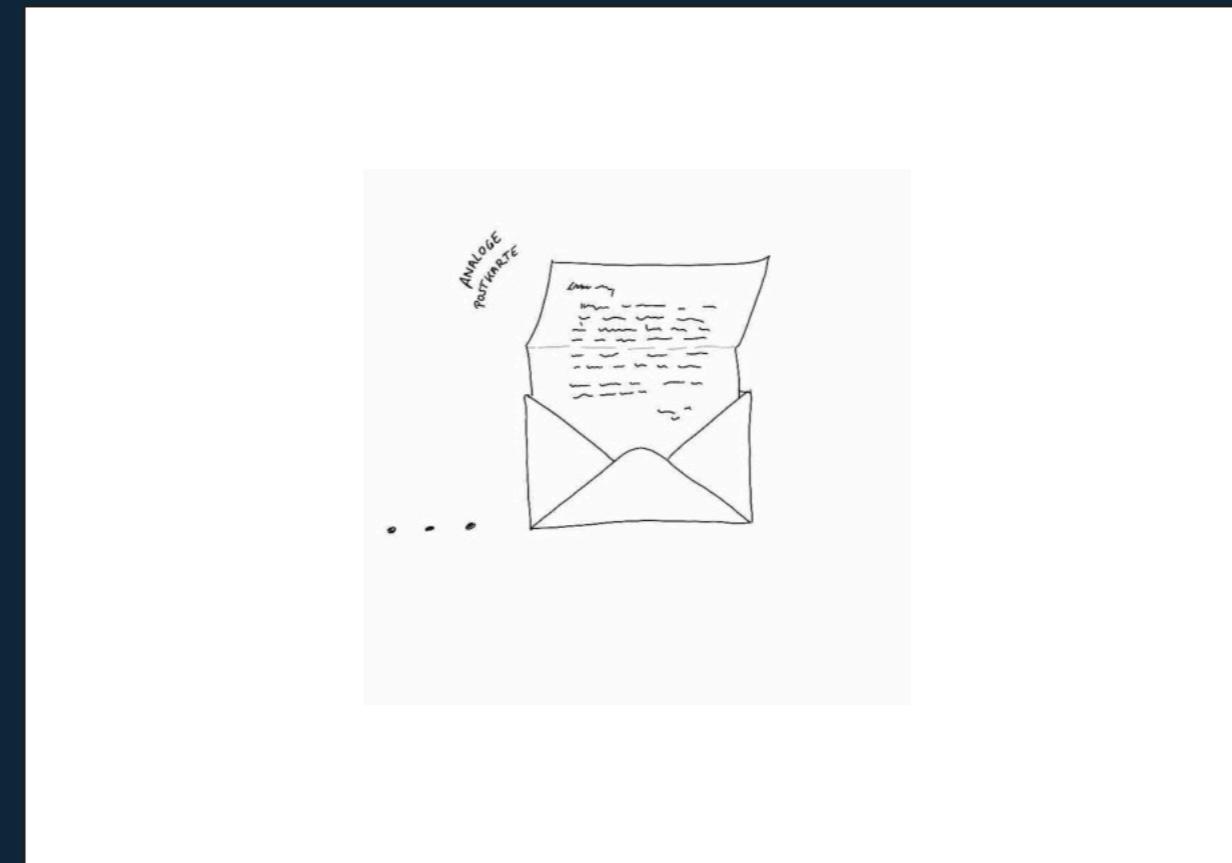


Abb. 3.3.5 Golfplatz



Abb. 3.3.6 Draschepark

Grüße aus dem Grünen





3.4 Antriebslos

Autos, Ersatzteile, Reparatur. Nahezu alles in diesem Abschnitt dreht sich darum. Ein Autohaus jagt das nächste, egal ob links oder rechts von der Triester Straße. Sie sind Überall. KFZ Werkstätten und Autozubehör, alles was das Motorherz begehrst findet man hier.

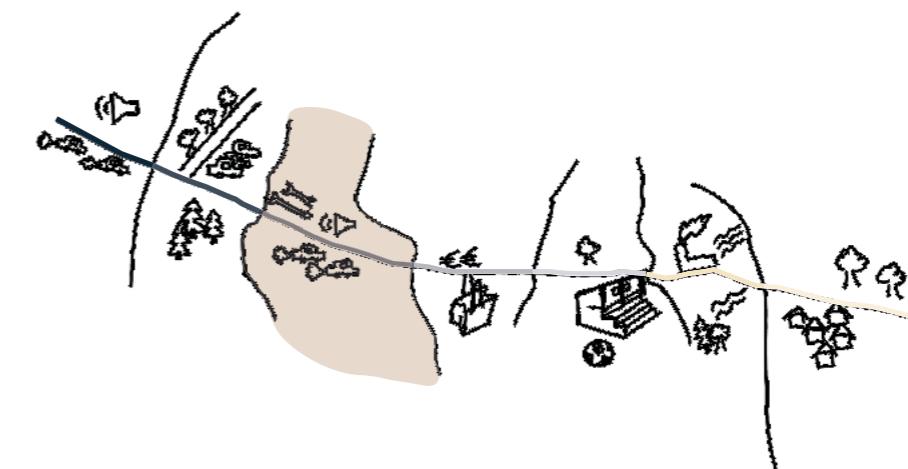
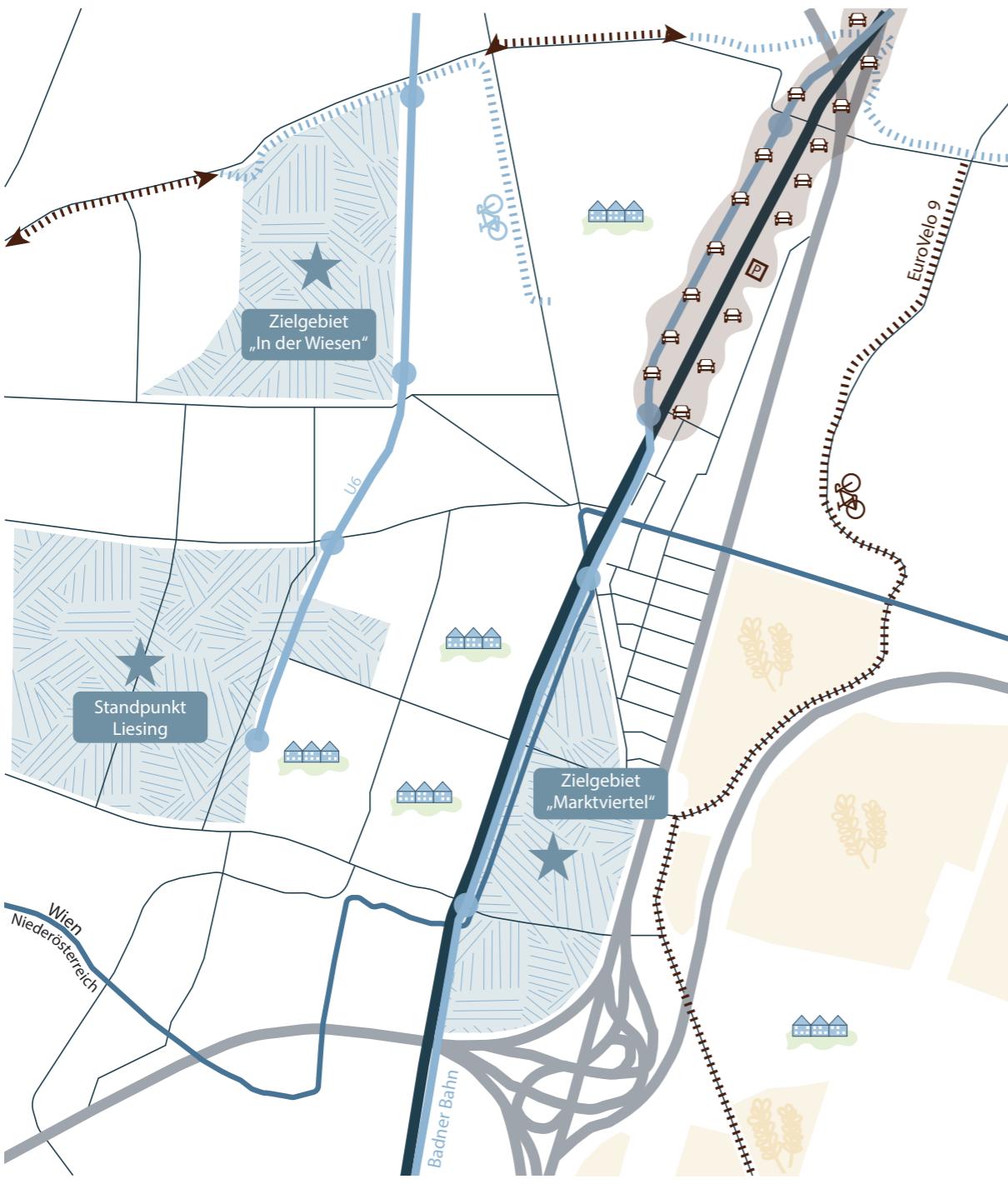


Abb. 3.4.2 Verortung

Chancen

Risiken

Die vorhin bereits erwähnte Gefahr an Leerstand bietet jedoch auch die Möglichkeit auf Wiederbelebung dieser (Geschäfts-) flächen. Dies könnte auch eine Belebung der Erdgeschosszonen mit sich bringen, die sich wiederum eine positive Auswirkung für den ganzen Abschnitt mit sich bringen würde.

Alles hinter der ersten Reihe wird hier vorwiegend zu vorstädtischem Wohnen genutzt. Das Zentrum Wien ist schnell erreichbar. Da dieser Teil aber nicht mehr so dicht bebaut ist wie der Beginn der Triester Straße im Norden, bietet er schon die Möglichkeit für ein Einfamilienhaus mit Garten.

Weiters bieten die zahlreichen Entwicklungsgesiede an und um die U6 eine Chance für Veränderung.

Aufgrund des starken Fokus auf das Auto und den gesamten motorisierten Individualverkehr besteht hier das Risiko, dass in ein paar Jahren ein Großteil der Flächen leer stehen wird.

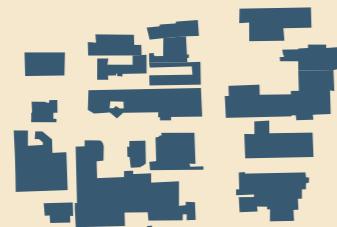
Der MIV dominiert diesen Abschnitt so sehr, dass es beidseitig eine schlechte oder gar keine Rad-/Fußinfrastruktur gibt.

Als Fußgänger*in hat man in diesem Abschnitt wortwörtlich einfach keinen Platz. Nichts lädt dazu ein kurz irgendwo zu verweilen. Es gibt keine belebten EG-Zonen, die auf den Menschen ausgerichtet sind. (Cafes, Bars etc..)

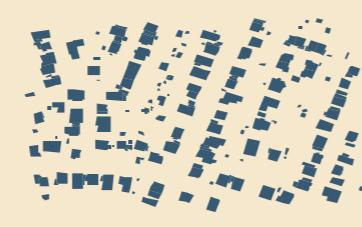
Mehr oder weniger unbelebte Erdgeschosszonen sind ein Resultat von beidseitigen Parkstreifen.

Für den fließenden Verkehr jedoch stehen 4 Fahrspuren zur Verfügung. Jeweils 2 pro Fahrtrichtung. Plus der vorhin schon erwähnte zusätzliche „Fahrstreifen“ auf jeder Seite für den ruhenden Verkehr.

3.4.1 Überwiegende Typologien

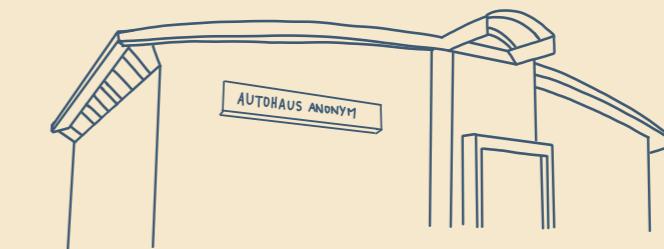


gewerbliche/
industrielle Kisten



Einfamilienhaus-
Siedlungen

3.4.2 Besondere Orte



Autohäuser

3.4.3 Bildliche Eindrücke



Abb. 3.4.3 Nutzung KFZ-Mechaniker



Abb. 3.4.4 Nutzung Tankstelle

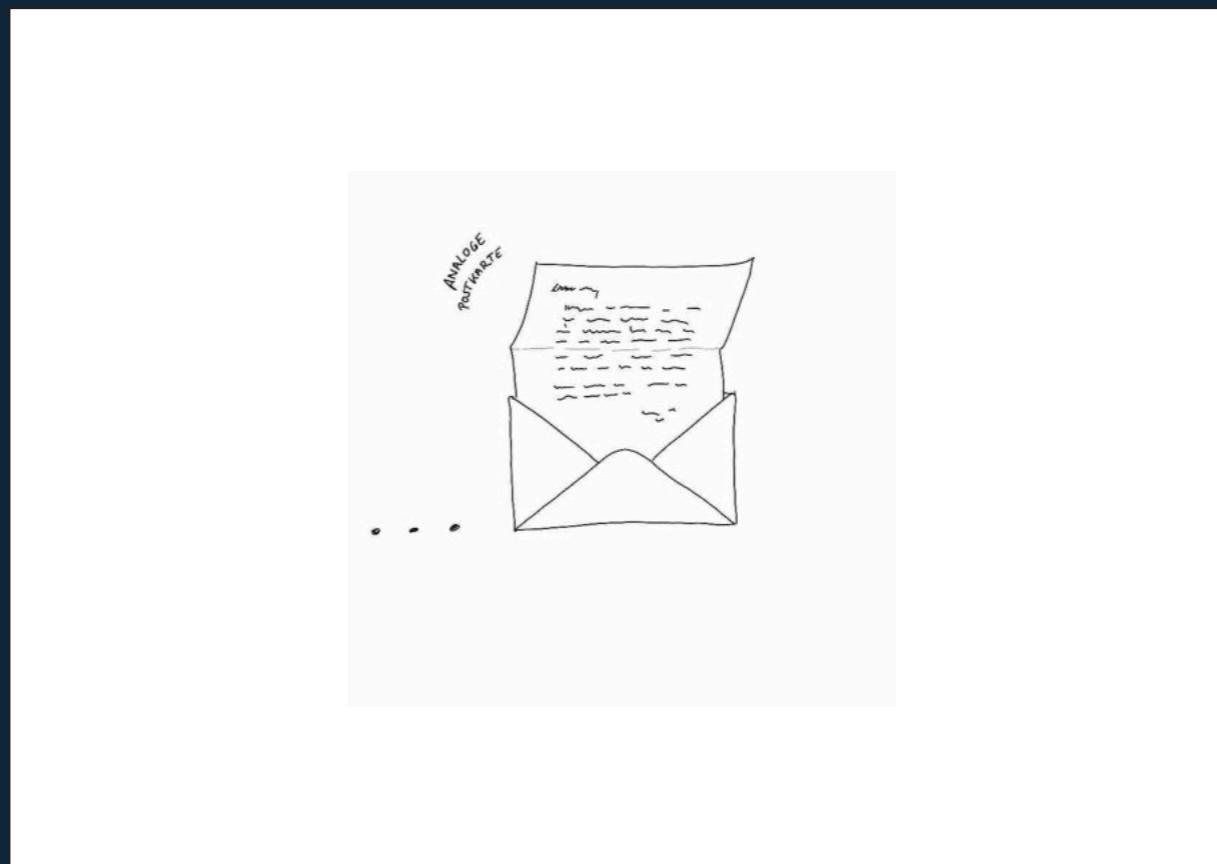


Abb. 3.4.5 Nutzung Autoreparatur



Abb. 3.4.6 Nutzung Autohändler

Grüße aus dem Auto Paradies





3.5 Konsumrausch

In diesem Teil der Triester Straße dominiert eines: Konsum. Von einer kleinen Apotheke oder einem Blumenladen, über Lebensmittelgeschäfte, Baumärkte und Möbelhäuser zu dem riesigen Einkaufszentrum „Westfield Shopping City Süd“. Egal, was das Herz begehrte - wenn es mit Geld zu kaufen ist, wird es dort angeboten. Der Wienerbergerteich und das weitläufige Feld in zweiter Reihe geht dabei beinahe vollkommen unter.

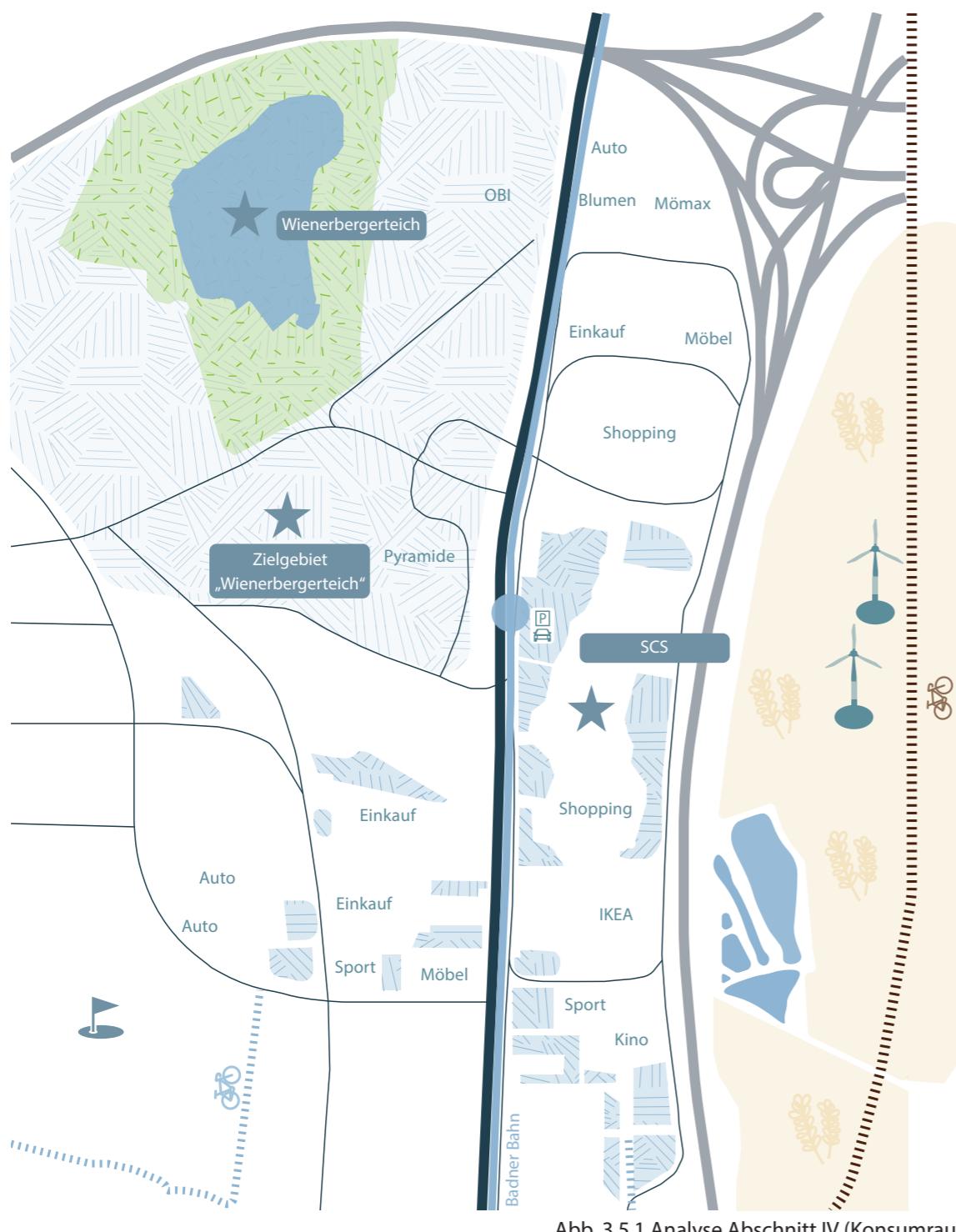


Abb. 3.5.2 Verortung

Chancen

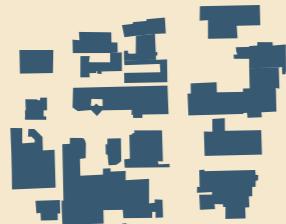
Obwohl Rad- und Fußverkehr Schwierigkeiten hat, die Shopping City zu erreichen, gibt es weiter im Osten einen wichtigen Europaradweg, der durch das Feld hinter der Autobahn führt. Bei einem Anschluss an das bereits bestehende und geplante Radverkehrsnetz im Norden, kann dieser als attraktive Umfahrung um das Kaufzentrum genutzt werden. Das Feld bietet auch Platz für alternative Energieformen, wie Windräder. Die Badner-Bahn-Station ermöglicht es Personen, die das Auto nicht nutzen können oder wollen, die Geschäfte zu erreichen. Diese wird auch rege genutzt und könnte ausgebaut werden. Während der Flächenverbrauch ein großes Problem darstellt, können die bereits bestehenden Parkplätze auch umgenutzt werden. Vor allem an Wochenenden, Abenden und Feiertagen, wo sie durch den Geschäftsschluss nicht gebraucht werden, bieten die ungenutzten Flächen viel Potential. Vor allem, wenn Autos zukünftig zurückgehen, können die Plätze auch permanent anderwertig genutzt werden, momentan bieten sich temporäre Umnutzungsstrategien an. Vor allem, da die Gemeinden, auf denen die Geschäfte liegen, aufgrund deren Umsätze und Abgaben, mehr finanzielle Mittel besitzen als durchschnittliche Gemeinden in Niederösterreich, können mehr und großflächigere Maßnahmen umgesetzt werden. Zudem bietet das Ziel- und Entwicklungsgebiet „Wienerbergerteich“ das Potential zu einem wichtigen Erholungsort zu werden, in dessen Mittelpunkt der Wienerbergerteich und dessen umgebene Grünfläche steht.

Risiken

Durch die großflächige Verbauung und Versiegelung durch die Shopping-City und allen anliegenden Geschäften und Kaufzentren, ist sehr viel Fläche in dem Gebiet bereits „verbraucht“ worden. Zudem ist es schwer diese wieder vollständig zurückzugewinnen, da ein hoher Versiegelungsgrad vorherrscht. Grünflächen, Bäume und sonstige natürliche Elemente sind deshalb kaum möglich. Vor allem die große Anzahl an ebenerdigen Parkplätzen ist ein großer Kritikpunkt.

Zudem ist dadurch das Kaufgebiet sehr MIV-lastig. Der motorisierte Individualverkehr wird nicht nur durch die Autos gefördert, die das präferierte Fortbewegungsmittel der Konsument*innen sind, sondern auch durch die LKWs für An- und Ablieferungen. Bei zukünftiger Reduktion von Autos stehen damit viele Verkehrsflächen vollkommen leer. Das macht auch den Ausbau des Nichtmotorisierten Individualverkehrs deutlich schwerer. Das erklärt zudem das geringe Angebot für Fuß- und Radverkehr, das in dem Gebiet vorherrscht.

3.5.1 Überwiegende Typologien

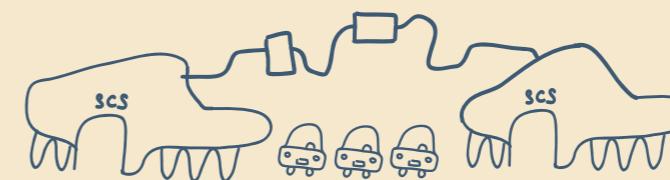


gewerbliche Kisten

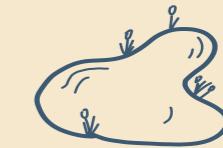


Einfamilienhaus-Siedlungen

3.5.2 Besondere Orte



Westfield Shopping City Süd



(Zielgebiet) Wienerbergteich

3.5.3 Bildliche Eindrücke



Abb. 3.5.3 SCS Parkplätze



Abb. 3.5.4 Die Pyramide

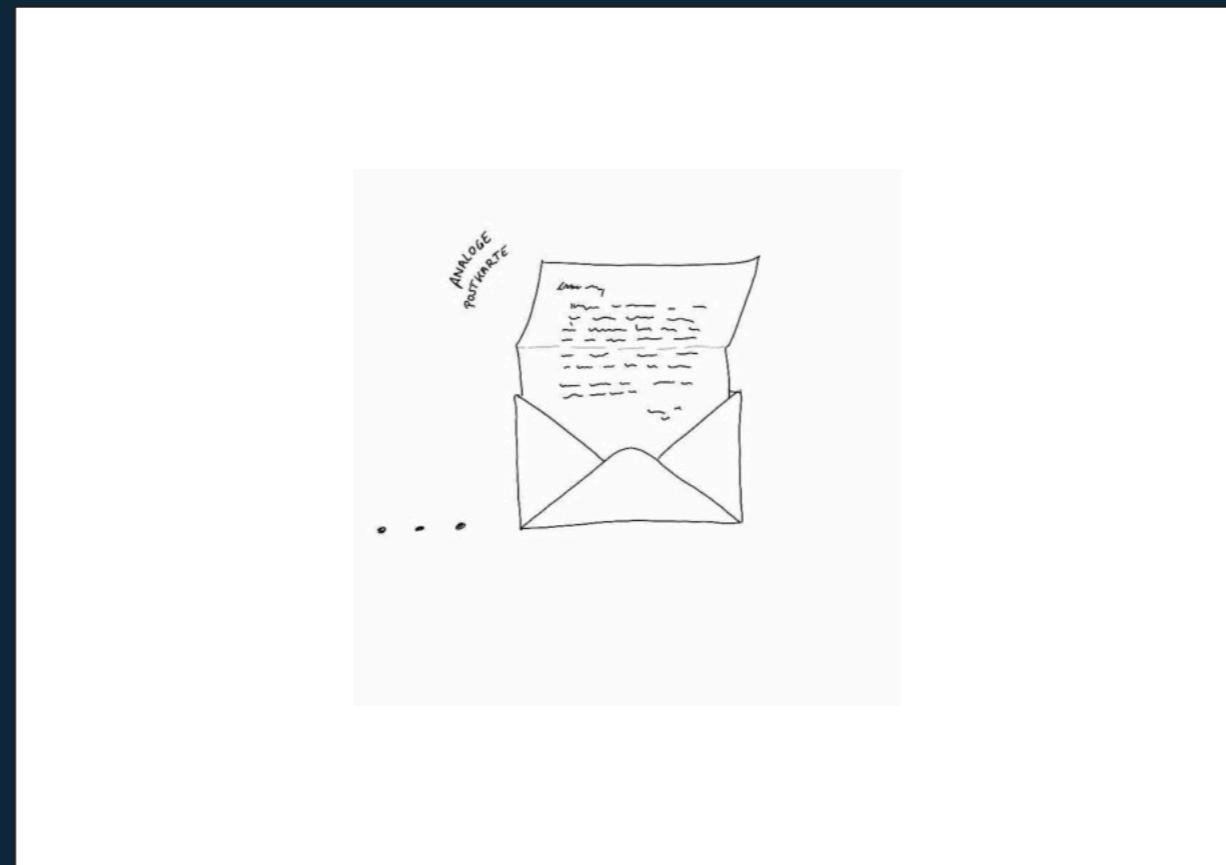


Abb. 3.5.5 XXX-Lutz



Abb. 3.5.6 Kaufpark

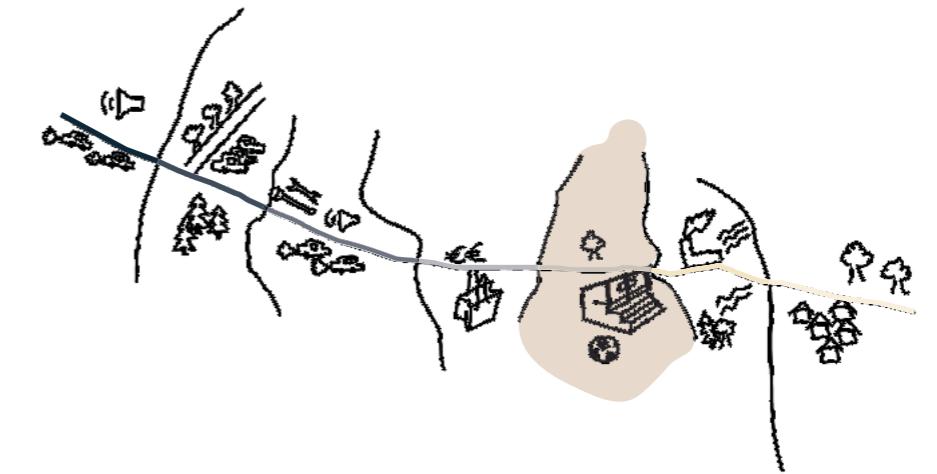
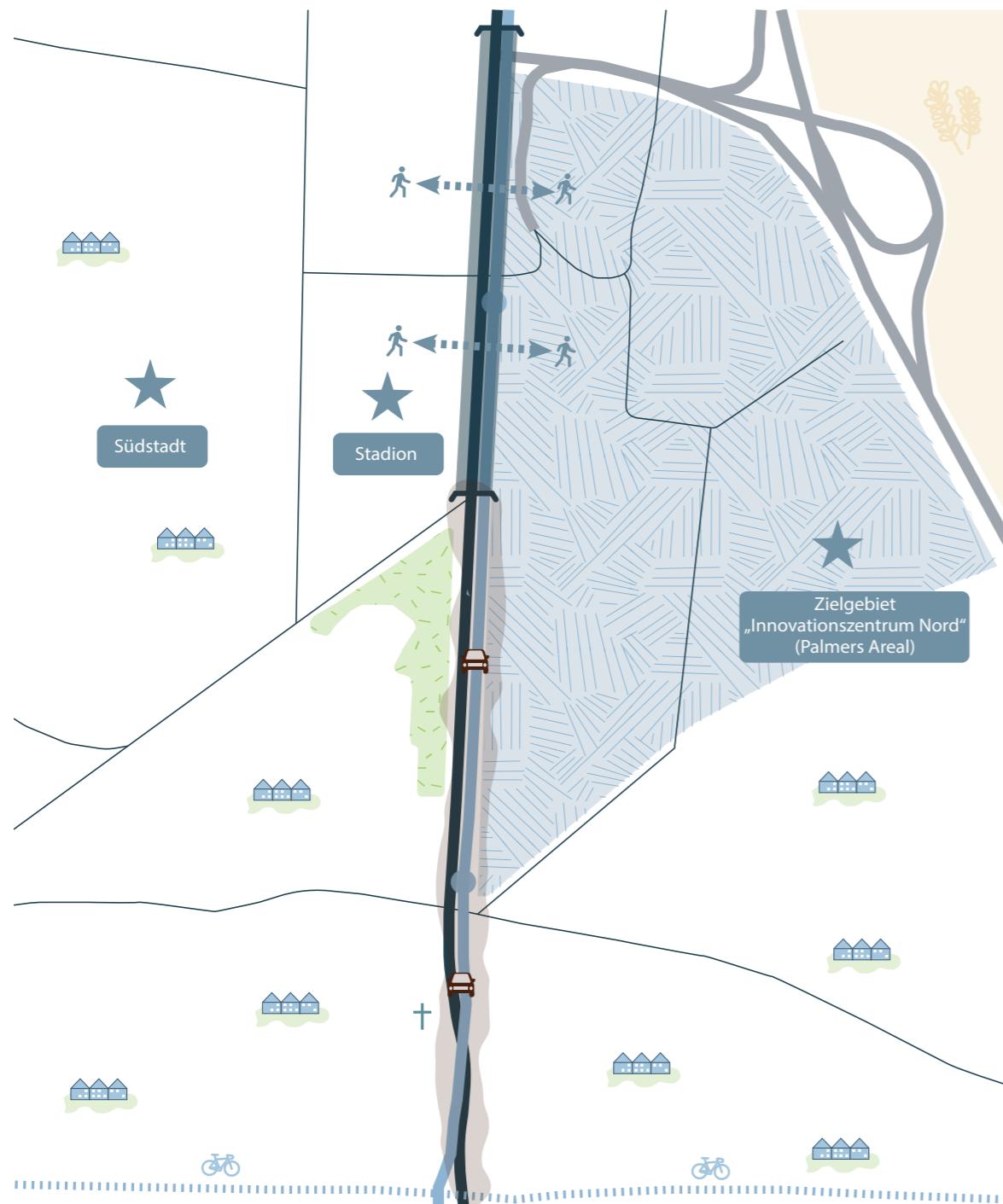
Grüße aus dem Kauf- paradies





3.6 Abseits

Das Highlight dieses Abschnitts für viele wahrscheinlich das Admira Stadion, direkt an der B17. Auch die Südstadt ist dort angesiedelt. Östlich der Triester Straße, auf selber Höhe wie das Stadion als auch die Südstadt befindet sich das Zielgebiet „Innovationszentrum Nord“. Dieser Abschnitt weißt keine prägende städtebauliche Strukturen auf, in erster Reihe passiert nicht allzu viel.



Chancen

Die Hochlage der Straße ab dem Stadion bietet automatisch eine Art Lärmschutz. Dieser ist vor allem für die zweite Reihe sehr von Vorteil. Auch das Admira Stadion fängt einiges an Lärm ab, jedoch wird hier an Spieltagen auch sehr viel Lärm „produziert“.

Im unteren Ende dieses Abschnitts befindet sich eine Kirche. Vor dieser eine Art Platz, welcher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausreichend genutzt wird. Allerdings bietet sich hier die Möglichkeit auf eine Umgestaltung des Platzes um diesem mehr Aufenthaltsqualität und natürlichen Schatten durch Begrünung zu geben.

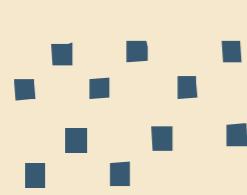
Rechts von der Triester Straße befindet sich das Zielgebiet „Innovationszentrum Nord“ (Palmers Areal).

Risiken

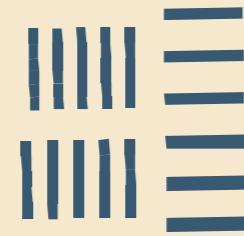
Auch dieser Abschnitt ist in erster Reihe nahezu ausschließlich auf den MIV ausgerichtet. Fehlende Fuß und Radwege erschweren eine nichtmotorisierte Fortbewegung. Die Hochlage der Straße für einen bestimmten Abschnitt machen einem auch das Überqueren der Straße sehr schwer.

In dem ganzen Abschnitt weißt die Triester Straße einen Autobahncharakter auf. Sie hat keinerlei Aufenthaltsqualität und dient rein der Durchfahrt.

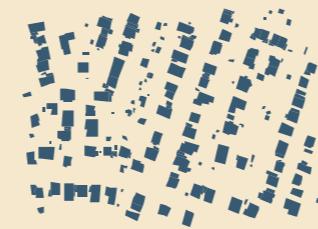
3.6.1 Überwiegende Typologien



Punktbebauung



Zeilen



Einfamilienhaus-
Siedlungen

3.6.2 Besondere Orte



Südstadt



Stadion

3.6.3 Bildliche Eindrücke

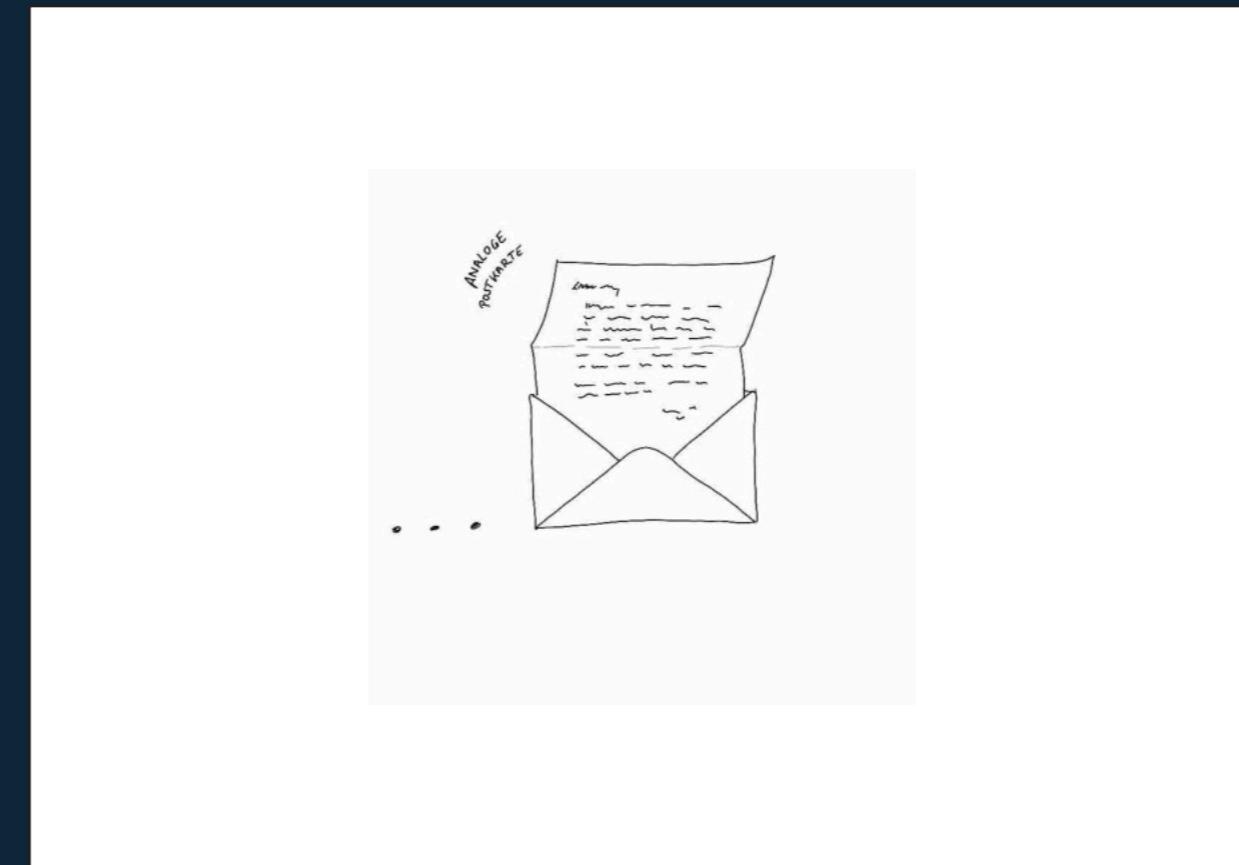


Abb. 3.6.3 Admira Wacker Stadion (Südstadt)



Abb. 3.6.4 Palmers Areal

Grüße aus dem Abseits





3.7 Gestrandet im IZ

Wesentliche Räume dieses Abschnittes sind das Industriezentrum Süd und die Badeteiche. Um eine Verbindung zwischen dem IZ und dem Badeteich Ozean herzustellen, wurde das 6. Abschnitt „Gestrandet im IZ“ genannt.



Abb. 3.7.1 Analyse Abschnitt VI (Gestrandet im IZ)

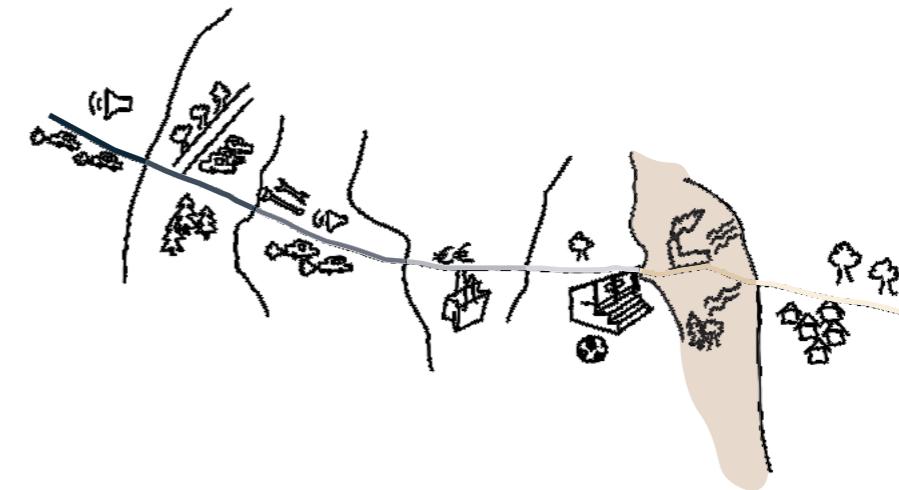


Abb. 3.7.2 Verortung

Chancen

Das Industriezentrum ist der größte Arbeitgeber an der Triester Straße. Niederösterreich zählt als innovativer und attraktiver Wirtschaftsstandort zu den Top-Regionen in Europa. Die Anforderungen an die Wirtschaft verändern sich kontinuierlich. Das Industriezentrum NÖ-Süd bietet dabei die richtigen Rahmenbedingungen und optimale Unterstützung, wenn es darum geht, fit für die Zukunft zu sein. Es schafft viele Arbeitsplätze und stärkt somit auch den Standort Niederösterreich. Die Leitung des IZ strebt eine nachhaltige und effiziente Entwicklung an. Es wurde schon an einem Mobilitätskonzept gearbeitet, dass den Arbeitenden eine Möglichkeit neben dem PKW für ihren Weg zur Arbeit anbieten soll. Es wurden schon einige Buskonzept ausprobiert, das Problem der „letzten Meile“ konnte allerdings heute noch nicht gelöst werden.

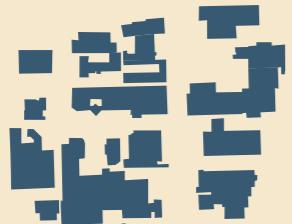
Die Grünräume in diesem Abschnitt sind in zweiter Reihe der Triester Straße versteckt. Der Ozean, der Rinketeich und der Windradlteich sind beliebte Badeorte der Bevölkerung in den Sommermonaten. Sie geben dem Abschnitt die Möglichkeit Orte zu schaffen, die nicht nur ihren Beitrag für die Lebensqualität der Bewohner*innen leistet, sondern auch Begegnungsorte sein können. Sie sollten nicht total von der Straße verdrängt werden und umzäunt sein. Wenn man den Badeteichen mehr Aufmerksamkeit gibt, dann werden diese schönen und ruhigen Landschaften der Straße in diesem Abschnitt eine Bereicherung sein.

Mödling und Wiener Neudorf gehören zu den wirtschaftlich stärksten Gemeinden in Österreich. Generell ist eine Verkehrsreduzierung auf der Triester Straße die oberste Prämisse beim Thema Mobilitätschancen für die Gemeinden. Weiters geben die Attraktivierung der Badner Bahn Stationen zu sogenannten „Mobility Points“ eine Möglichkeit die Bewohner*innen sich nicht ausschließlich mit dem PKW zu bewegen, sondern auch den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. Eine Modernisierung der Stationen und eine Takt Veränderung würden die Badner Bahn auf jeden Fall attraktivieren. Die Vorstadt leben mit Haus und Garten ist für viele ein guter Grund, um in dem Wiener Umland zu wohnen.

Risiken

Dieser Abschnitt ist auf Grund des Industriegebiets sehr schwierig ohne MIV zu denken. Der Industrieverkehr lässt sich nur sehr schwer verlegen oder wegdenken. Mit Vergrößerung des Areals könnte noch mehr MIV dazukommen. Wegen dieses Zulieferungsverkehrs ist es auch eine große Herausforderung das Gebiet für den NMIV sicher zu gestalten. Generell ist diese Fläche sehr groß und schwierig nachhaltig anzubinden. Es bestehen Schienen, die allerdings nur von sehr wenigen Unternehmen genutzt werden. Speziell der LKW-Verkehr trägt sehr zur Lärmbelästigung und dem Feinstaub bei. Die Badeseen und die Gemeinden sind davon sehr betroffen.

3.7.1 Überwiegende Typologien



industrielle Kisten

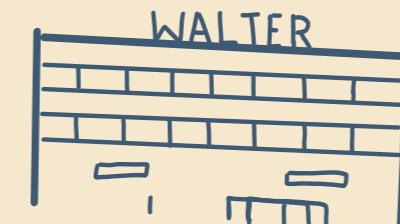


Punktbebauung



Einfamilienhaus-
Siedlungen

3.7.2 Besondere Orte



Industriezentrum



Ozean

3.7.3 Bildliche Eindrücke

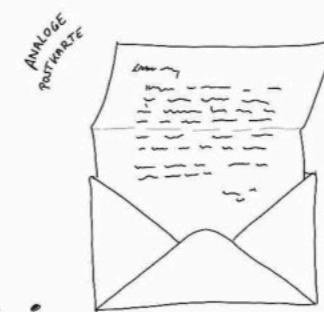


Abb. 3.7.3 Badeteich Ozean



Abb. 3.7.4 Eco-Plus Center (IZ Süd)

Grüße vom Ozean





3.8 Echt Lax

Dieser Abschnitt ist besonders durch dörfliche Strukturen und Grün-/Landwirtschaftsflächen geprägt. Die Gemeinden sind natürlich gewachsen. Keine sehr dichte Bebauung, sondern locker. Echt lax. Und Außerdem ist LAXenburg auch ganz nah.

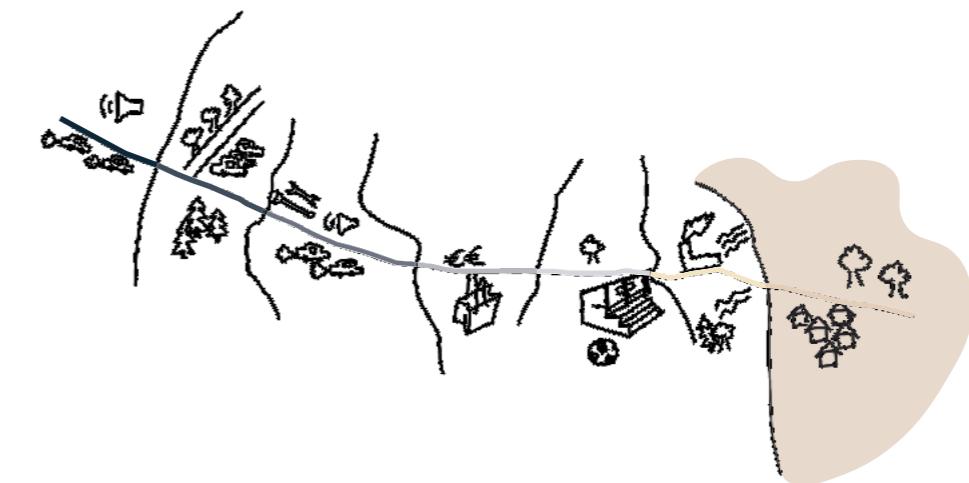


Abb. 3.8.2 Verortung

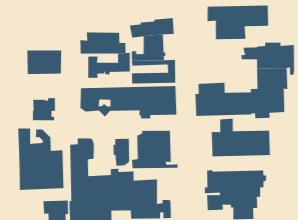
Chancen

Die letzte Etappe "Echt lax" ist kaum vergleichbar mit den ersten Abschnitten der Triester Straße. Anschließende Gemeinden sind Guntramsdorf und Traiskirchen. Die Stadtgemeinde Traiskirchen gehört zum Verwaltungsbezirk Baden. Seit den 1990er Jahren vollzog sich ein Wandel vom Industriort zu einem Wohn- und Dienstleistungsort. Derzeit leben 18.774 Menschen in der Gemeinde südlich von Wien. Durch die Überlegung der Anbindung an die A2 würden die Gemeinden und Zehntausend Menschen im Süden Wiens entlastet werden. Derzeit sind diese rund um die Triester Straße von täglichen Staus in den Ortsgebieten und Wohngebieten geprägt. Die Anbindung durch die Badner Bahn soll auch gefördert werden durch eine Takt-Veränderung. Das öffentliche Verkehrskonzept soll die Mobilitätswende des Süden von Wiens in eine nachhaltige Zukunft führen. Die Gemeinden sind natürlich gewachsen und die Einwohner steigen jährlich. Es gibt viele Chancen und Stärken, die die Standorte im Wiener Umland bieten und weiterentwickelt werden können.

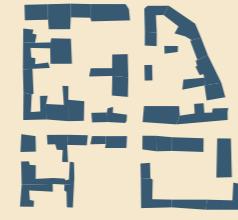
Risiken

Der PKW-Anteil der Gemeinden ist sehr hoch, durch den Anschluss an die A2 erhofft man sich zwar eine Verkehrsberuhigung an der Triester Straße, doch der nicht motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr werden zu wenig priorisiert. Die Bewohner*innen erledigen sehr viel mit dem Auto, dies muss durch Bewusstseinsbildung und dem Infrastrukturausbau gewandelt werden, denn die Gemeinden wachsen und der PKW-Anteil steigt weiterhin an.

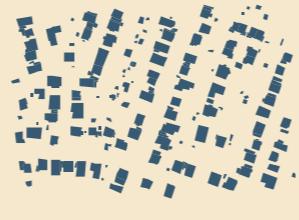
3.8.1 Überwiegende Typologie



gewerbliche Kisten



aufgelöste Blockstruktur

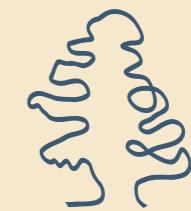


Einfamilienhaus-Siedlungen

3.8.2 Besondere Orte



Landwirtschaft



Wiener Wald

3.8.3 Bildliche Eindrücke

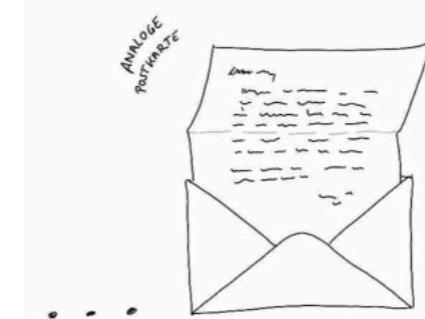


Abb. 3.8.3 Traiskirchner Frühlingsfest



Abb. 3.8.4 Rathaus Traiskirchen

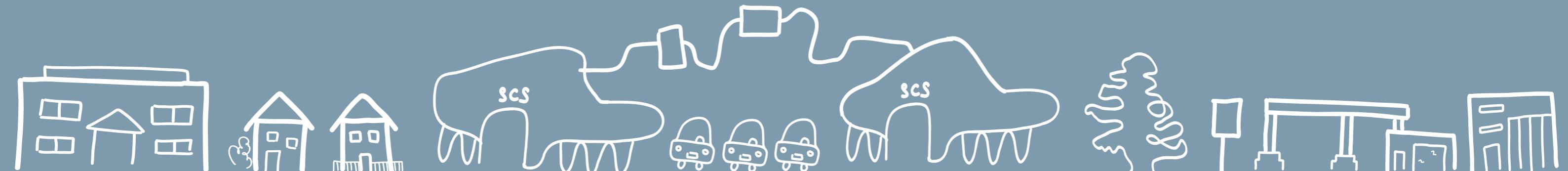
Grüße
vom
Dorf





| 04 |

Entwicklungsziele



- 4.1 Entwicklungsziele**
- 4.2 Deanonymisierung**
- 4.3 Multimodalität**
- 4.4 Grüne Lunge**
- 4.5 Leitbild**

Folgend werden die drei priorisierten Entwicklungsziele des Konzeptes vorgestellt: „Deanonymisierung“, „Mutlitmodalität“ und „Grüne Lunge“. Pro Ziel wird eine Definition, eine Orientierungskarte und eine schaubildhafte Skizze präsentiert, die den Kern des Entwicklungsziels auf den Punkt bringen sollen.

Am Schluss werden sie zu einem Gesamtleitbild zusammengefasst, das als Orientierung für die folgenden Maßnahmen und Umsetzungen dient.

4.1 Überblick Entwicklungsziele

Deanonymisierung

Das Leben hinter den Lärmschutzwänden hervorholen;
den mobilisierten Individualverkehr verringern;
Aufenthalt in erster Reihe schaffen

Multimodalität

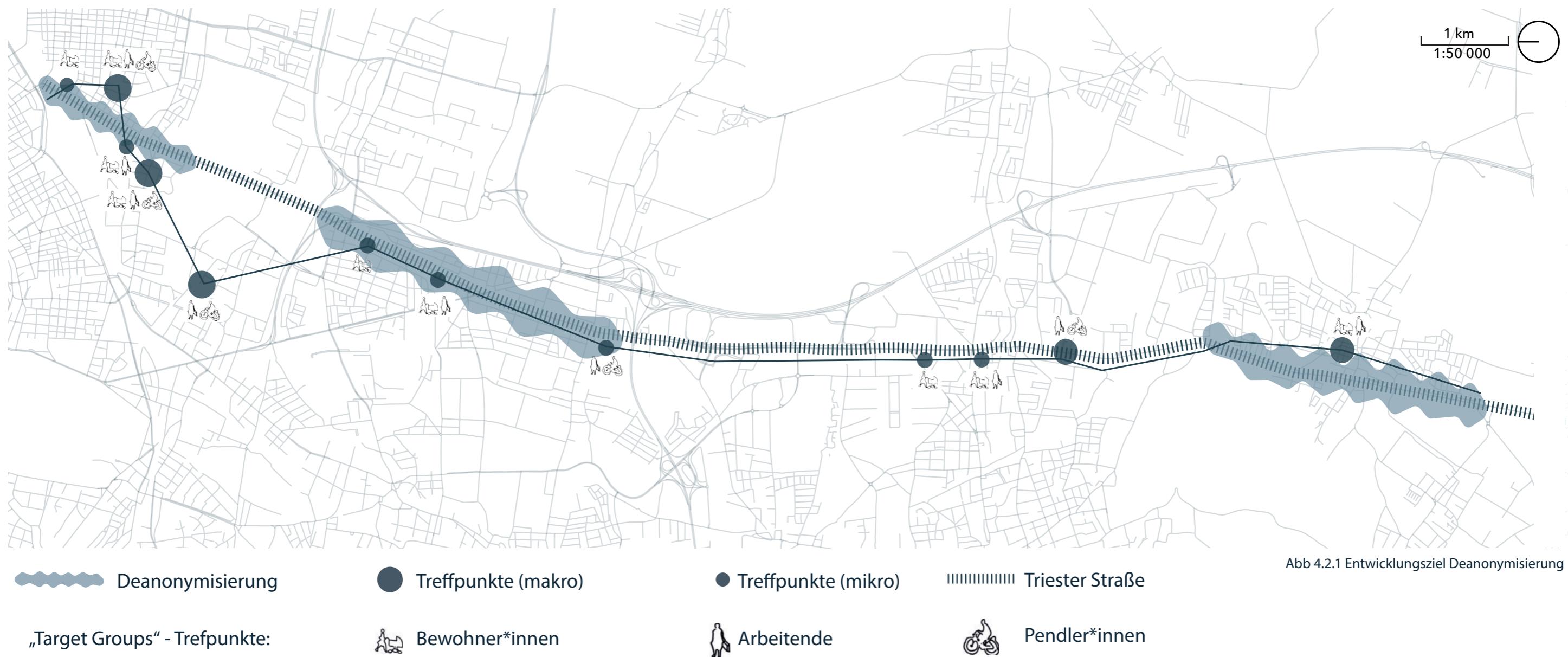
Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur
Mobilitätsstationen
NMIV - Verbindungen schaffen
MIV Reduzieren



Grüne Lunge

Grüne Verbindungen schaffen;
Soft Skill Faktoren
Lebensqualität durch Grünräume stärken

4.2 Deanonymisierung



Die 1. und 2. Reihe

Mit dem Aufbrechen der ersten Reihe an manchen Stellen, soll die zweite Reihe mit ihre Qualitäten und Potentialen mehr Aufmerksamkeit bekommen. Erdgeschoßzonen sollen in diesem Zug ebenso mehr belebt oder wieder belebt werden. Die Straße soll belebt und urban werden.

Freiräume vernetzen

Das Netz an bestehenden Freizeiträumen (Naherholungsgebiet Wienerberg, Pyramide, Wienerbergteich ...) soll in Zukunft stärker ausgebaut und besser miteinander verknüpft werden.

Begegnungsplätze

Es ist erforderlich Treffpunkte (sog. Begegnungsplätze) an strategisch wichtigen und stark frequentierten Orten zu schaffen, um der Triester Straße neben der Verkehrsfunktion auch andere Funktionen zuzuschreiben. Jeder dieser Treffpunkte wird andere Ansprüche an den Raum haben. Diese sollen auf verschiedene Art und Weise genutzt werden, je nachdem was erforderlich und wie groß der Einzugsbereich ist, sollen diese in Makro-, Meso- und Mikro-Freiräume unterteilt werden. Es sollen Aufenthaltsräume für Pendler*innen/Durchreisende, die ihre Wartezeit gerne dort verbringen, Arbeitende, die ihre Mittagspause genießen und Bewohner*innen, die ihre Freizeit verbringen können, geschafft werden.

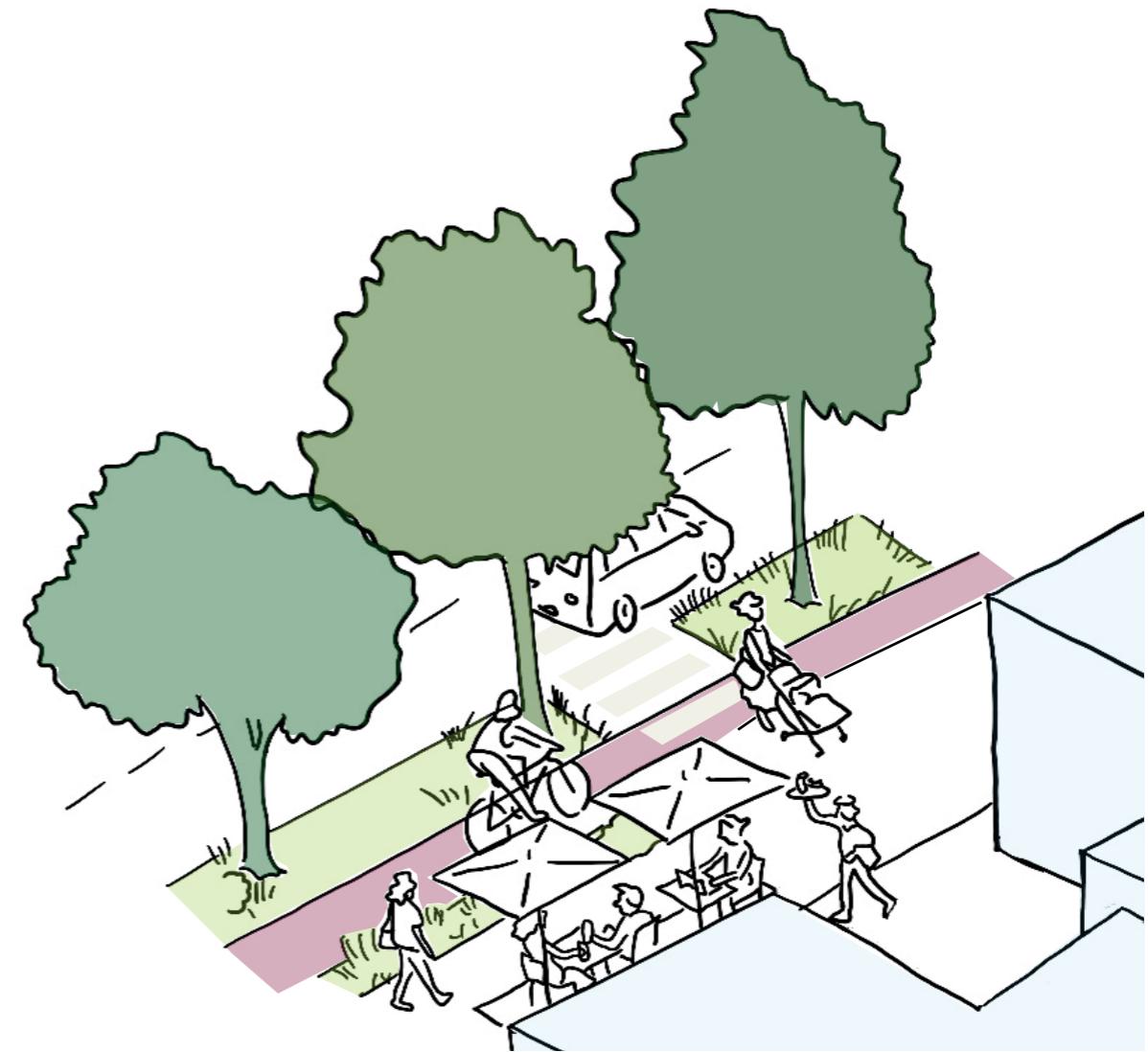


Abb 4.2.2 Skizze Deonymisierung

4.3 Multimodalität

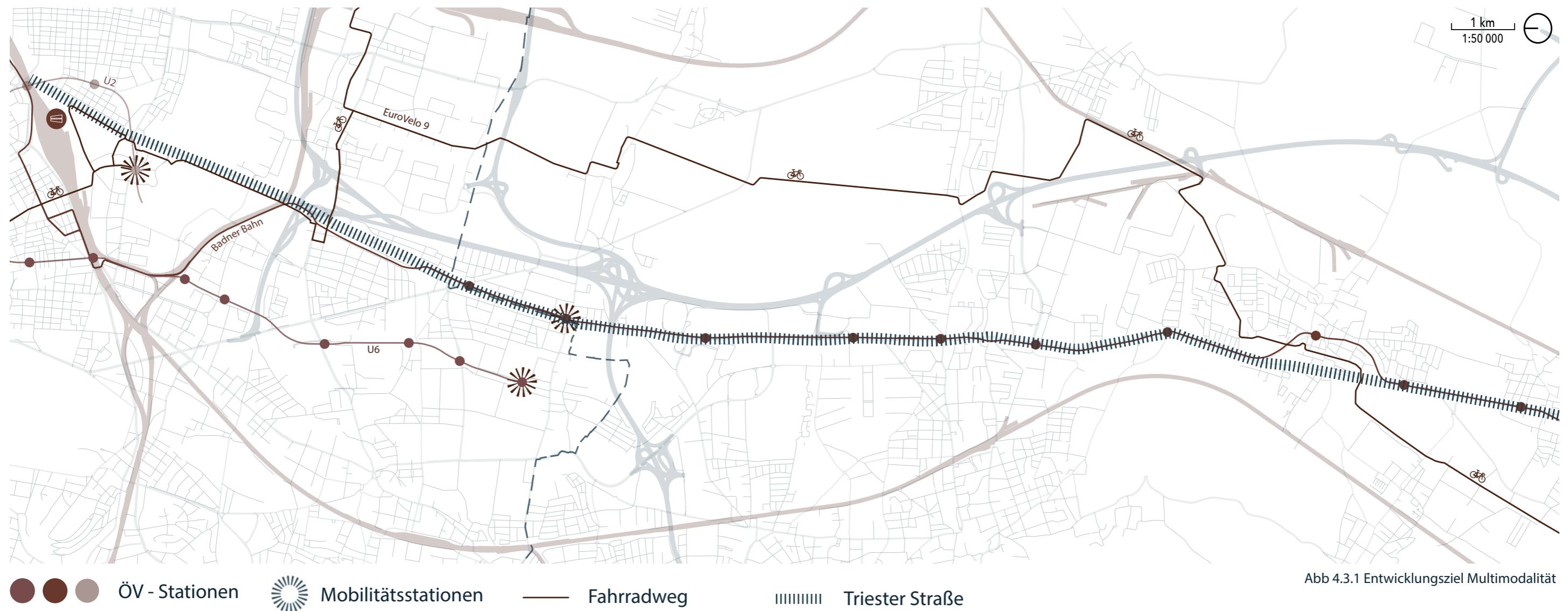


Abb 4.3.1 Entwicklungsziel Multimodalität

● ● ● ÖV - Stationen

● ● ● Mobilitätsstationen

— Fahrradweg

||||| Triester Straße

Multimodalität stärken

Unter Multimodalität versteht man die flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, zu einem bestimmten Zeitpunkt. Im Raum der Triester Straße sollen Anreize für multimodale Mobilität geschaffen werden. Die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln an den wichtigen Verkehrsknoten mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsmitteln soll systematisch verbessert werden. Beginnend mit einem konsequenten Ausbau der Haltestellen zu multimodalen Mobilitätsknoten („Mobility Hubs“), die mit einer attraktiven Hardware (Bike & Ride, Park & Ride, E-Mobilität, Fahrzeugverleih, Wartebereich, ...) und einer vernetzen Software ausgestattet sind, wie Informationen und digitale Dienstleistungen. 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. Es sollen attraktive Alternativen zum privaten PKW angeboten werden, wodurch man sich langfristig einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs erwartet. 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.

Bequemlichkeit - Effizienz - Orientierung- Information

Es soll ein angenehmes Fortbewegen auf allen Verkehrswegen ermöglicht werden. Dies schließt Fahrt-, Warte- & Umsteigezeit mit ein. Effizientes Fortbewegen bedeutet ein optimales Verhältnis von Preis und Zeit. Den Teilnehmer*innen des nicht motorisierten Individualverkehrs soll die Fähigkeit und Möglichkeit gegeben werden sich richtungsbezogen und angemessen im Raum zu bewegen. Den Radfahrer*innen und Fußgänger*innen wird durch Beschilderung und Bodenmarkierungen ermöglicht angemessen zu handeln.



Abb 4.3.2 Skizze Multimodalität

4.4 Grüne Lunge



Abb 4.4.1 Entwicklungsziel Grüne Lunge

IST:  übergeordnetes Grünnetz

 wichtiges Grün mit Einzug

 überregionales Grün

 wichtige Seen / Flüsse

SOLL:  potentielle Grünverbindungen

 potentielle Baumreihe

 soziale Aufwertung

 kleinklimatische Aufwertung

Standort- und Sympathiefaktor

Charakteristisch prägend für das Erscheinungsbildes eines Ortes sind die Ortseinfahrten. Als solche kann die Triester Straße sowohl in Richtung Wien, als auch Niederösterreich gesehen werden. Sie gibt den ersten Eindruck, der bei Menschen Gründ für Sympathie oder Abneigung sein kann. Ziel ist es gerade in diesem Bereich ein besonderes Augenmerk auf das Ortsbild zu legen. Denn die Freiraum- und Landschaftsqualitäten, wie sie an der Triester Straße zu finden sind, sind als "soft skill"-Standortfaktoren zu erkennen und wertzuschätzen. Gerade in der überregionalen Positionierung kann dieser Mehrwert mehr in das Zentrum rücken.

Kleinklimatische und Soziale Aufwertung

Die Naturräume und Grünräume in der Stadt und im Umland tagen 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. Auch kleinteiligen grünen Freiräume sind nicht als Platzhalter zwischen einzelnen Gebäuden oder Erschließungsfunktionen zu verstehen, sondern sollen im ökologischen und sozialen Sinne nutzbar gemacht und dementsprechend gestaltet werden.

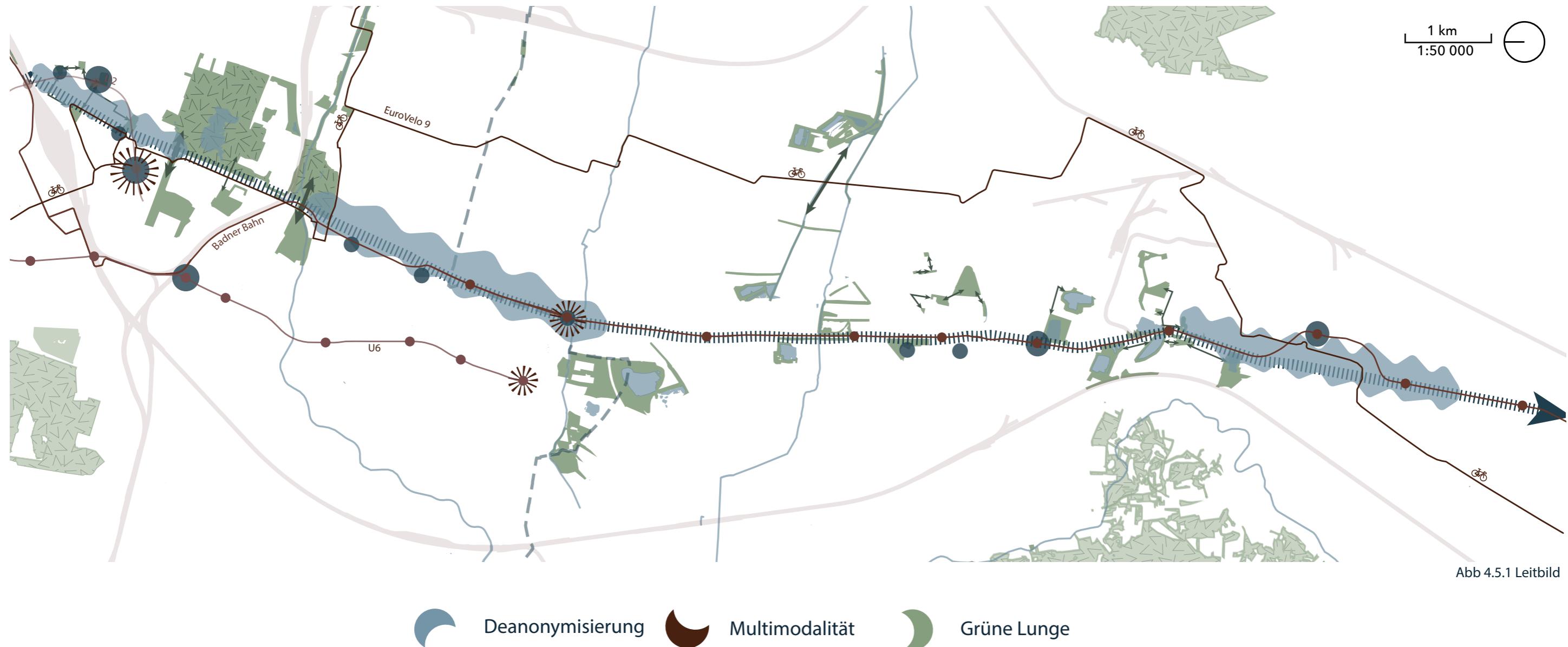
Grüne Verbindungen

2020 wurde Wien als grünste Stadt ausgezeichnet. Das soll auch an der Triester Straße abgebildet werden und damit Versiegelung reduziert und die grüne Infrastruktur gefördert werden. 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.



Abb 4.4.2 Skizze Grüne Lunge

4.5 Leitbild



Deanonymsierung

Charakteristisch prägend für das Erscheinungsbildes eines Ortes sind die Ortseinfahrten. Als solche kann die Triester Straße sowohl in Richtung Wien, als auch Niederösterreich gesehen werden. Sie gibt den ersten Eindruck, der bei Menschen Gründ für Sympathie oder Abneigung sein kann. Ziel ist es gerade in diesem Bereich ein besonderes Augenmerk auf das Ortsbild zu legen. Denn die Freiraum- und Landschaftsqualitäten, wie sie an der Triester Straße zu finden sind, sind als "soft skill"-Standortfaktoren zu erkennen und wertzuschätzen. Gerade in der überregionalen Positionierung kann dieser Mehrwert mehr in das Zentrum rücken.

Multimodalität

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. Auch kleinteiligen grünen Freiräume sind nicht als Platzhalter zwischen einzelnen Gebäuden oder Erschließungsfunktionen zu verstehen, sondern sollen im ökologischen und sozialen Sinne nutzbar gemacht und dementsprechend gestaltet werden.



Grüne Lunge

2020 wurde Wien als grünste Stadt ausgezeichnet. Das soll auch an der Triester Straße abgebildet werden und damit Versiegelung reduziert und die grüne Infrastruktur gefördert werden. 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.

| 05 |

Maßnahmen

5.1 Maßnahmen

5.2 Maßnahmenbox

5.3 Eine Straße für Alle

5.4 Lärmschutzwände durchbrechen

5.5 Sonstige

5.6 Fazit

5.7 Die 7 NEUEN Gesichter

5.8 Alle Maßnahmen auf einem Blick

Im folgenden Kapitel wird eine Übersicht über mögliche Maßnahmen gegeben, die zur Erreichung des Leitbilds und der Entwicklungsziele maßgeblich beitragen. Sie wurden in zwei Leitprojekte gebündelt, um Synergieeffekte und positive gegenseitige Auswirkungen möglich zu machen. „Eine Straße für Alle“ und „Lärmschutzwände durchbrechen“ wird detailliert vorgestellt und schlussendlich ein Fazit und eine detaillierte Übersicht gegeben.

5.1 Maßnahmen

/'ma:sna:me, Máßnahme/
Substantiv, feminin [die]

Handlung, Regelung o. Ä., die etwas Bestimmtes bewirken soll
„eine unpopuläre Maßnahme“

Um die Triester Straße zu einer Vorzeige-Einfahrtsstraße zu machen und sie im Sinne des Leitbilds in sozialen, mobilen und grünen Aspekten nachhaltig zu gestalten, bedarf es der Umsetzung einer großen Bandbreite an Maßnahmen. Dabei tragen alle Maßnahmen jeweils zu der Erfüllung eines der drei Entwicklungsziele bei. Diese Entwicklungsziele sind jedoch nicht voneinander unabhängig zu betrachten, sondern bilden gemeinsam ein Netz aus Maßnahmen, die kooperativ das Leitbild umsetzen sollen. Im Sinne der Zielerfüllung des Leitgedankens sind diese also ziel- und/oder leitgedankenübergreifend vernetzt und beeinflussen sich gegenseitig auf eine positive Art und Weise. Einige Maßnahmen können einzeln hintereinander umgesetzt werden, viele bedingen sich jedoch auch und vereinfachen durch eine gemeinsame Umsetzung den Prozess.

In einer idealen Zukunft ohne zeitliche und finanzielle Einschränkungen würden alle Maßnahmen des Konzepts umgesetzt werden- und noch mehr. In einer realistischen Betrachtung des planerischen Prozesses, muss dies jedoch differenzierter betrachtet werden. Die ausgewählten Maßnahmen sind bereits jene, die als prioritär identifiziert worden sind. Die wichtigsten, die zur Erfüllung des Leitbilds umgesetzt werden müssen, wurden zu Leitprojekten zusammengebündelt, um eine effiziente Umsetzung zu ermöglichen.

Bei diesen Leitprojekten handelt es sich also grob um Maßnahmenbündel. Die Maßnahmen im jeweiligen Bündel ergänzen sich positiv und decken in Summe ein breites Zielspektrum ab. Insgesamt wurden hierfür **27** Maßnahmen ausgewählt und in zwei Leitprojekte kombiniert: „Eine Straße für Alle“ und „Lärmschutzwände durchbrechen“. Bei der Zusammensetzung wurde darauf geachtet, dass die Maßnahmen untereinander harmonieren und dadurch Synergieeffekte gefördert werden. Damit wird gebündelt durch verschiedene Maßnahmensestellungen in alle Entwicklungsziele eingezahlt und das insgesamte Leitbild erreicht – um die Triester Straße grüner, sozialer und mobiler zu machen. Und zwar für Alle!



Eine Straße für Alle



**Lärmschutzwände
durchbrechen**



Sonstige

Grüne Lunge

- S8** Grüner nach Triest
S9 Die Triester Straße als Schwammstadt
S10 Über Stock und Steinweg von der Versiegelung
S11 Beschilderung

Deanonymisierung

- S5** Umnutzung KFZ-bezogenem Gewerbe
S6 Füll den Leerstand!
S7 Belebte EG - Zone

Multimodalität

- S1** Runter vom Gas
S2 Sichere Überquerungswege
S3 Triester Straße NEU
S4 Parkstreifenumnutzung
S12 Lückenschluss

- L3** Rahmenprogramm
L4 Selbstbau-Fassadenbegrünung „BeRTA“
L5 Leuchtturmprojekt SCS
L6 Klimafit-Gruppe
L13 Natur- und Regenspielplatz

- L1** Begegnung in erster Reihe
L2 Triff mich hinter der Lärmschutzwand
L7 Morgends Parken - Abends Party
L8 Sonntagsmarkt
L9 Communityevents

- L10** Awareness Sustainable Mobility
L11 Mobilitätsstationen
L12 Velo 9

- A** Greenpass-Certification

- B** Badner Bahn für die Zukunft

5.2 Maßnahmenbox

MaßnahmenBox für das Entwicklungziel
DEANONYMISIERUNG

Maßnahme:			
Ziel:			
AkteurlInnen:			
Instrumente:			
Priorität:	<table border="1"> <tr> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> </tr> </table>	Niedrig	Mittel	Hoch
Niedrig	Mittel	Hoch		
Zeithorizont:	<table border="1"> <tr> <td>< 3 J.</td> <td>< 10 J.</td> <td>+ 10 J.</td> </tr> </table>	< 3 J.	< 10 J.	+ 10 J.
< 3 J.	< 10 J.	+ 10 J.		
Investitionskosten:	<table border="1"> <tr> <td>< 20.000 €</td> <td>< 500.000 €</td> <td>+ 500.000 €</td> </tr> </table>	< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €
< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €		
Laufende Kosten:	<table border="1"> <tr> <td>< 5.000 €</td> <td>< 15.000 €</td> <td>+ 15.000 €</td> </tr> </table>	< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €
< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €		
Vorkommend in Abschnitt:			

MaßnahmenBox für das Entwicklungziel
GRÜNE LUNGE

Maßnahme:			
Ziel:			
AkteurlInnen:			
Instrumente:			
Priorität:	<table border="1"> <tr> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> </tr> </table>	Niedrig	Mittel	Hoch
Niedrig	Mittel	Hoch		
Zeithorizont:	<table border="1"> <tr> <td>< 3 J.</td> <td>< 10 J.</td> <td>+ 10 J.</td> </tr> </table>	< 3 J.	< 10 J.	+ 10 J.
< 3 J.	< 10 J.	+ 10 J.		
Investitionskosten:	<table border="1"> <tr> <td>< 20.000 €</td> <td>< 500.000 €</td> <td>+ 500.000 €</td> </tr> </table>	< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €
< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €		
Laufende Kosten:	<table border="1"> <tr> <td>< 5.000 €</td> <td>< 15.000 €</td> <td>+ 15.000 €</td> </tr> </table>	< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €
< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €		
Vorkommend in Abschnitt:			

MaßnahmenBox für das Entwicklungziel
MULTIMODALITÄT

Maßnahme:			
Ziel:			
AkteurlInnen:			
Instrumente:			
Priorität:	<table border="1"> <tr> <td>Niedrig</td> <td>Mittel</td> <td>Hoch</td> </tr> </table>	Niedrig	Mittel	Hoch
Niedrig	Mittel	Hoch		
Zeithorizont:	<table border="1"> <tr> <td>< 3 J.</td> <td>< 10 J.</td> <td>+ 10 J.</td> </tr> </table>	< 3 J.	< 10 J.	+ 10 J.
< 3 J.	< 10 J.	+ 10 J.		
Investitionskosten:	<table border="1"> <tr> <td>< 20.000 €</td> <td>< 500.000 €</td> <td>+ 500.000 €</td> </tr> </table>	< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €
< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €		
Laufende Kosten:	<table border="1"> <tr> <td>< 5.000 €</td> <td>< 15.000 €</td> <td>+ 15.000 €</td> </tr> </table>	< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €
< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €		
Vorkommend in Abschnitt:			

In den folgenden Kapiteln des Entwicklungskonzeptes werden die Maßnahmen jeweils einzeln näher erläutert und genauer beschrieben. Dafür wurden sogenannte Maßnahmenboxen erstellt, welche die wesentlichen Charakteristika der Ideen, schnell und einfach auf einen Blick veranschaulichen sollen. Hierfür wurde für das jeweilige Entwicklungsziel eine eigene Maßnahmenbox erstellt, welche farblich auf dieses abgestimmt ist, wie man anhand der Muster-Maßnahmenboxen in Abbildung x.x und x.x erkennen kann. Weiters werden die Maßnahmenboxen in zwei weitere Leitprojekte „Lärmschutzwände durchbrechen“ und „Eine Straße für alle“ unterteilt.



ZIEL soll beschreiben, was durch die angeführte Maßnahme in Zukunft erreicht werden soll.



AKTEURINNEN hier werden jene Personen, Institutionen, Vereine und Unternehmen aufgelistet, die für die Zielerreichung maßgeblich sind.



INSTRUMENTE beschreibt jene Planungsinstrumente, die benötigt werden, um das Ziel zu erreichen.



ZEITHORIZONT Eine ungefähre Zeitangabe lässt darauf schließen, ob eine Maßnahme eine kurz-, mittelfristige oder langfristige Umsetzungsdauer hat.



PRIORITÄT Jede Maßnahme wird einer der drei Prioritätstufen zugeordnet. Dadurch soll aufgezeigt werden, welche Maßnahmen eine niedrige, mittlere oder hohe Relevanz haben. Durch diese Einteilung soll zum Ausdruck kommen, welche Maßnahmen schnell umgesetzt werden sollen.



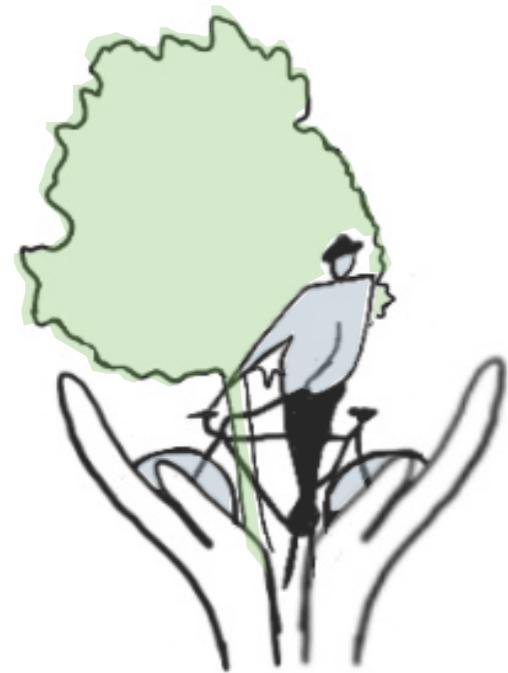
INVESTITIONSKOSTEN Hier wird die Höhe der Kosten, die zu Beginn der Realisierung der Maßnahme anfallen, ausgewiesen. Da es sich um ein Projekt von Studierenden handelt und genaue Geldbeträge schwer ermittelbar sind, werden die Investitionskosten in niedrig, mittel und hoch klassifiziert.



LAUFENDE KOSTEN Es handelt sich hierbei um Kosten, die jährlich anfallen. Dazu zählen unter anderem Instandhaltungs- und Personalkosten.



VORKOMMEND IN ABSCHNITT An dieser Stelle wird aufgelistet in welchem Abschnitt der Triester Straße die angeführte Maßnahme seine Wirkung zeigen wird.



5.3 Eine Straße für Alle

Mit diesem Leitprojekt wird die B17 eine Straßentransformation durchleben. Derzeit verbindet man diese mit einem sehr hohen Verkehrs-aufkommen, Lärm und einem geringen Anteil von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen. Die Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten „weicher“ Verkehrsarten, also denen ohne Verbrennungsmotor, bekommt bei den Maßnahmen Vorrang. Beispielsweise das Anlegen und Verbinden von Fahrradwegen oder von gut organisierten geteilten Flächen, sogenannte Shared Spaces (Begegnungsplätzen), sowie die Reduktion von Straßenprofilen (Schwammstadt); darüber hinaus geht es um Konzepte, wie das schaffen von neuen und direktere Fuß-gängerquerungen entlang des Straßenbandes. Zudem verfügt die gewöhnliche Straße über großes Potential, einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der klimarobusten Stadt zu leisten. Schließlich ist die Wirksamkeit von Maßnahmen gegen Hitzestress und für einen besseren städtischen Wasserhaushalt gerade bei einem dezentralen und kleinteiligen Ansatz besonders hoch.

Eine Straße die für alle Verkehrsteilnehmer*innen attraktiv und sicher ist!

S.1 Runter vom GAS!

„Alles für's Auto!“ ... Der Stadtraum rund um die Triester Straße ist aufgrund des enormen Autoverkehrs von geringer Lebensqualität gekennzeichnet. Verschiedene Planungsgenerationen und Einflüsse haben dazu geführt, dass der Fokus jahre Lang auf den Motorisierten Individualverkehr gelegt wurde. Der Verkehr ist das einzige spürbare und wahrnehmbare Konstante. Durch den verursachten Lärm leiden die angrenzenden Stadträume. Es ist besonders wichtig für die zukünftige Entwicklung den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Unter anderem damit sich das Leben der Anrainer*innen wieder zur Straße hinzuwendet und die Aufenthaltsqualität sich erhöht. Ebenso soll die Verringerung des Verkehrs die Umwelt entlasten.



28.04.2021 12:10 | BUNDESLÄNDER > WIEN

BIS ZU 111 KM/H

Straßenrennen auf Wiener Triester Straße gestoppt

12.02.2021, 11:30

BMW-Raser brettert mit 174 km/h über Triester Straße

WIEN

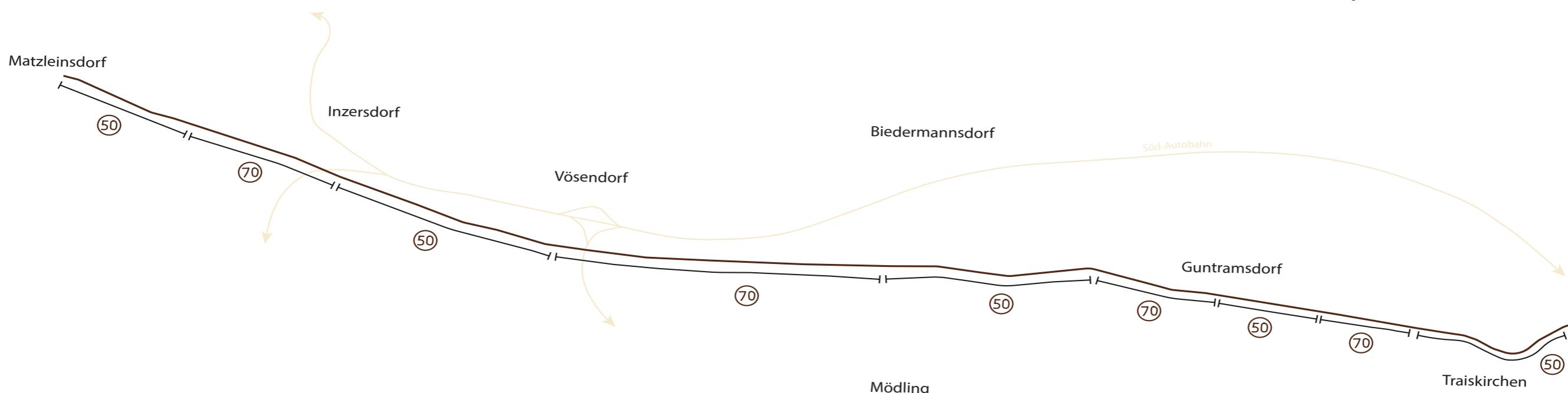
Raser mit 182 km/h auf der Wiener Triester Straße gestoppt

Abb S.1.1 Schlagzeilen

S.1.1 Tempolimit

Die Triester Straße ist eine der befahrensten Straßen in Wien. Auf rund zwei Kilometern dieser Durchzugsstraße liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 70 km/h. Dies ist eine starke Belastung für das zum Großteil dicht besiedelte Gebiet. Es handelt sich dabei um keine angemessene Geschwindigkeit und verleitet sehr viele mit dem Auto zu rasen. Vor allem noch in den städtischen Raum im Norden der Triester Straße bis zur Autobahnauffahrt ist eine Temporeduktion unumgänglich. Diese Maßnahme soll einerseits die Emissionen und die Lärmbelästigung verringern, die bei einem reduzierten Tempo in einem geringeren Maße auftreten und andererseits eine höhere Wohn-, Lebens-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität anstreben.

Tempolimit aktuell



Tempolimit neu

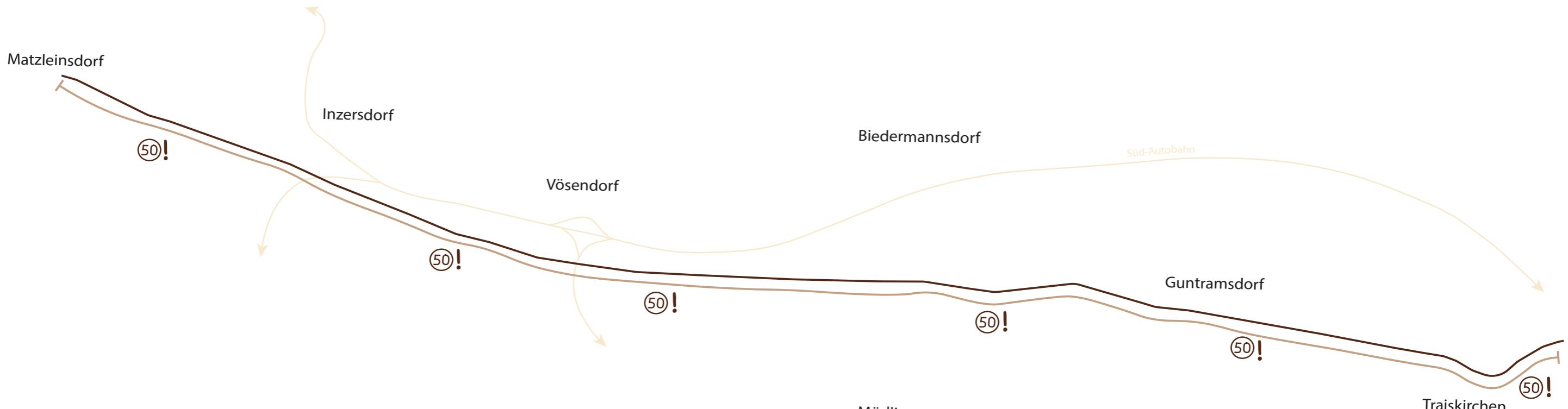


Abb S.1.3 Tempolimit Neu

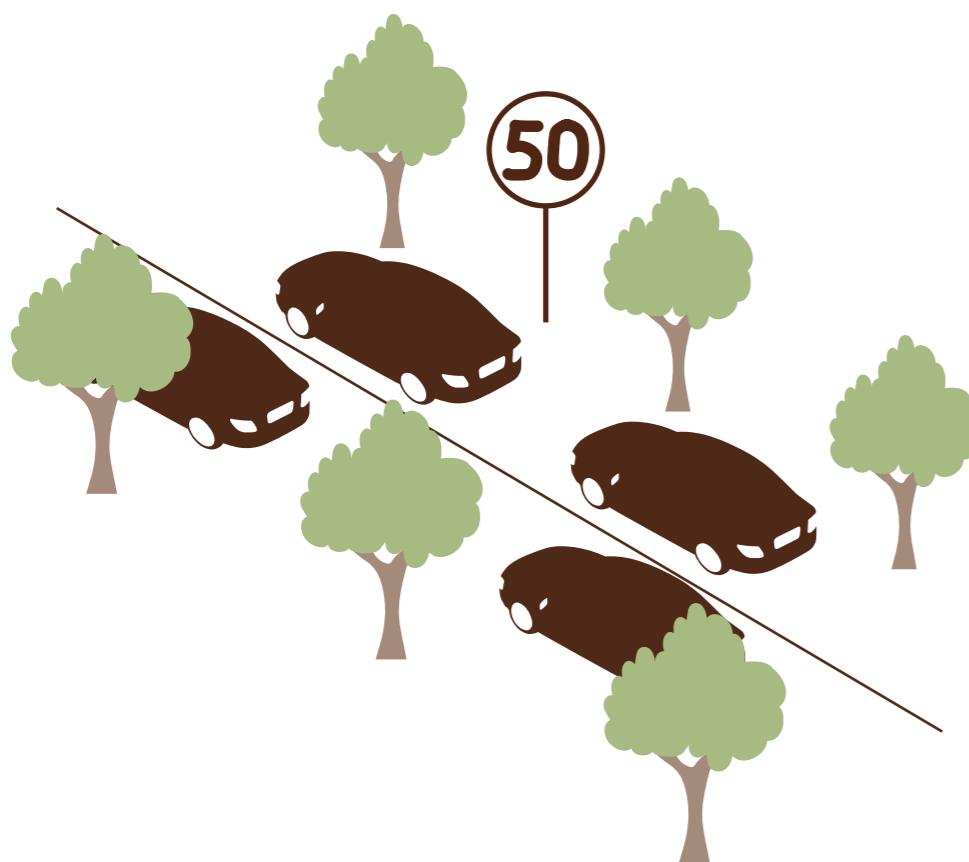


Abb S.1.4 Illustration Triester Straße Neu

Mit der Umsetzung der Maßnahme „Runter vom GAS!“ wird die Triester Straße auf ihren 6.9 km ein Tempolimit von 50 km/h aufweisen. Durch diese Geschwindigkeitsreduktion werden unterschiedliche Ziele angestrebt. Besonders wichtig erscheint den Fokus des motorisierten Individualverkehrs hin zu den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen zu verschieben. Um für mehr Sicherheit zu sorgen ist die Temporeduktion maßgeblich. Ebenso wird eine weiter steigende Verringerung des Fahrzeugaufkommens erwartet durch den Autobahnanschluss. Mit dieser Maßnahme soll die Lebensqualität drastisch gehoben werden.

Aufgrund der Wichtigkeit dieser Maßnahme soll diese in den nächsten drei Jahren schon umgesetzt werden. Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt.

Maßnahme: Runter vom GAS!

Ziel: Wohn-, Arbeits-, Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessern
Lärm- / Feinstaubreduktion & Klimaziele anstreben

AkteurInnen: Bezirksmannschaften Niederösterreich, MA 46 - Stadt Wien

Instrumente: Verordnung

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I. - VII.

S.2 Sicher über die Straße

Die Triester Straße ist eine sehr stark befahrene Straße. Um dem nicht-motorisierten Individualverkehr mehr Komfort und Sicherheit zu gewähren ist es ein großes Anliegen, die Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu verbessern. Der Aspekt der Barrierefreiheit wird in einer alternden Gesellschaft dabei immer wichtiger. Besondere Aufmerksamkeit ist daher der Möglichkeit zum sicheren Queren und der Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖPNV zu schenken. Menschen mit Sehbehinderung stellen dabei andere Anforderungen an barrierefreie Anlagen als Menschen, die im Rollstuhl oder beispielsweise mit Kinderwagen mobil sind. Freie Sichtbeziehungen und niedrige Geschwindigkeiten sind die wichtigsten Grundsätze jeglicher Straßenplanung, gerade an Straßenknoten. Insbesondere der geradeausfahrende Radverkehr wird häufig von rechts abbiegenden Kfz-Fahrerinnen und -fahrern nicht beachtet, was zu schweren Unfällen führt. Das Freihalten von Sichtachsen ist eine einfache Maßnahme, scheitert häufig aber an „falschparkenden“ Kfz oder anderen Sichthindernissen. (vgl. Aichinger; Fehn, 2017)



80 %
der innerorts verunglückten Fußgänger*innen werden einer Studie zufolge beim Queren der Straße verletzt.

(vgl. AGFK-Baden-Württemberg, 2020)

Abb. S.2.1 Illustration - Straßenüberquerung

Maßnahme: Sicher über die Straße

Ziel: Querung der Straße für alle Menschen so sicher wie möglich

AkteurInnen: MA 46/ MA 28 - Stadt Wien
Bezirksmannschaften Niederösterreich

Instrumente: Verordnung, Investition

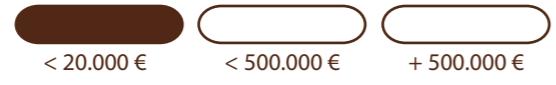
Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I.-VII.

S.2.1 Die Vision ...

Um den überquerenden Menschen der Triester Straße mehr Sicherheit zu gewähren ist nicht nur eine Maßnahme zielführend, denn um dies zu ermöglichen, sind andere Umsetzungen unumgänglich, (Siehe Maßnahme „Runter vom Gas!“, „Parkstreifen Umnutzung“) denn derzeit sind die Autofahrer*innen zu schnell auf der Straße unterwegs, damit man eine hohe Sicherheit und einen gewissen Komfort erreicht. Wesentliche Punkte der Umsetzung „Sicher über die Straße“ sind einerseits stärkere und bessere Beleuchtung der Übergänge. Alle Schutzwege sind ausreichend zu beleuchten, um auch in der Dunkelheit ein sicheres Queren sicher zu stellen. Besonders effizient sind andere Lichtfarben als die regulären Straßenbeleuchtungen, damit die Querungsstelle samt Aufstellflächen im Straßenraum optisch hervorgehoben werden. Andererseits, wenn Radwege und Gehwege getrennt geführt werden, sollen vor allem im Kreuzungsbereich und an Gefahrenstellen die Radwege farblich gestaltet oder Piktogramme verwendet werden. Bei einer Neugestaltung ist es sinnvoll, Radwege mit einem anderen Bodenbelag, als dem des Gehweges zu versehen. Dadurch können Verwechslungen vermieden werden. Bauliche Maßnahmen können ausgesprochen viel Sicherheit an Verkehrsknoten geben. Beispielsweise eine Gehsteigvorziehung. Vor allem bei nicht ausreichenden Sichtweiten, können nur Vorziehungen, die die Fahrbahn verlängern und eine zusätzliche Auftrittsfläche schaffen, mehr Sicherheit bieten. Die Lenker*innen sehen die querungswilligen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen deutlicher und früher, aber auch die herannahenden Fahrzeuge sind besser ersichtlich. Durch das Entfernen von Fahrstreifen gewinnt die Triester Straße an Platz, durch sog. Schutzinseln (Fahrbahnteiler) wird den Fußgänger*innen mehr Zeit für die Fahrbahnquerung gegeben. Die Fahrbahn kann in zwei Etappen überquert werden, sodass jeweils nur der Verkehrsstrom aus einer Fahrtrichtung beobachtet werden muss. (vgl. Ing. Hofecker, 2009) Eine weitere Möglichkeit ist es den Schutzstreifen durch eine bunte Gestaltung mehr in den Vordergrund zu bringen. Ebenso ein geteilter Übergang mit einem Fußgängerstreifen und einem für Radfahrer*innen, damit niemand beim Queren behindert wird.

S.2.2 Die Umsetzung und Referenzen

Die Umsetzung setzt einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der Sicherheit der bereits bestehenden Straßenüberquerungen, aber auch das errichten von neuen Querungen. Die Straße soll für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen attraktiver werden, mit einem höheren Anteil des NMIV muss die Triester Straße die Infrastruktur für diese verbessern. An einigen Stellen gibt es derzeit keine Möglichkeit das Straßenband zu queren. Wie dies umgesetzt werden kann, wird an Referenzbeispielen dargestellt.

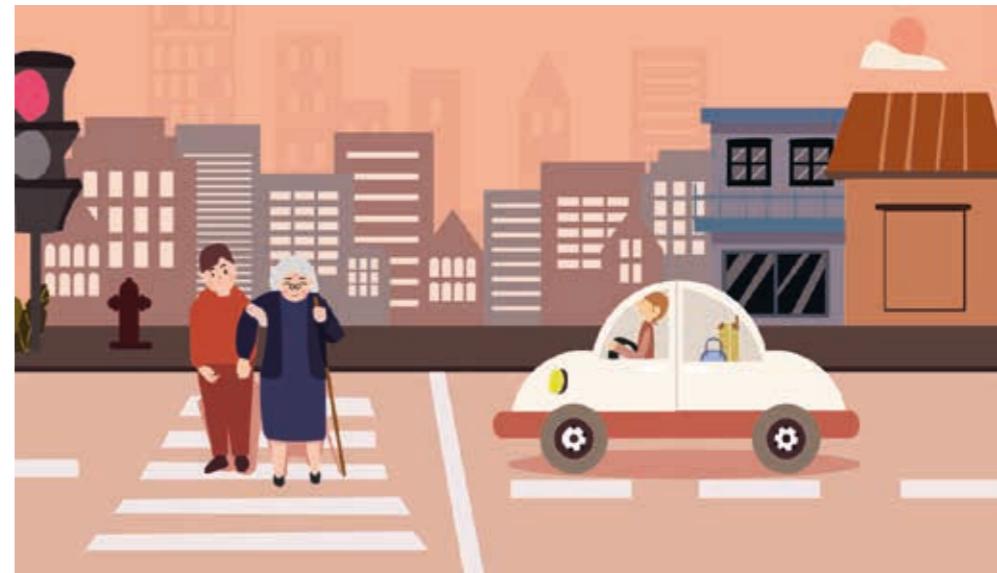


Abb. S.2.4 Verkehrsinseln (Rauenberg/DE)



Abb. S.2.2 Multicolored pedestrian crossing (London)



Abb. S.2.3 Smart and Safe pedestrian crossing



Abb. S.2.4 Sichtbeziehungen

Verkehrsinseln

Mittelinseln können als Einzelement sowie in Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen, Aufpflasterungen, Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen eingesetzt werden. Sie sollten in möglichst direkter Verbindung der häufigsten Querungslinien des Fußverkehrs liegen, um eine hohe Akzeptanz der Anlage zu erreichen. Mittelinseln sollen grundsätzlich baulich ausgeführt werden und mindestens 2,0 m breit sein. Für überquerende Personen mit Kinderwagen o. Ä. sind 2,50 bis 3,0 m breite Inseln günstiger.

Kreativer - Bunter Übergang

Durch das kreative Gestaltung von Fuß- und Radübergängen wird einerseits der Straßenraum eine Aufwertung bekommen. Andererseits wird die Straßenüberquerung für die Autofahrer*innen sichtbarer gemacht. Den Menschen wird dadurch mehr Sicherheit gegeben.

Bessere Beleuchtung

Fußgängerüberwege müssen generell beleuchtet werden, damit auch Fußgänger*innen bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn auf dem Fußgängerüberweg und auf der Wartefläche am Straßenrand aus beiden Richtungen deutlich zu erkennen sind. Die Markierung muss auch in der Nacht sichtbar sein.

Sichtbeziehungen

Einen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit von Querungsanlagen haben die Sichtbeziehungen zwischen den kreuzenden Verkehren. Deshalb sind die Sichtbeziehungen in diesem Fall immer zu gewährleisten. Ebenso wie die rechtzeitige Erkennbarkeit der Querungshilfe muss sichergestellt und eindeutig sein.

S.3 Triester Straße NEU

Die Triester Straße ist eine sehr breite Straße. Sie beginnt am Matzleinsdorfer Platz mit vier Spuren plus Busspur. Teilweise wird die Straße sogar sechs-spurig. Umso breiter sie wird, desto weniger Platz bleibt dem nicht motorisierten Individualverkehr. Um die Aufenthaltsqualität und die Verbindungsfunction für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu verbessern wird eine Fahrbahnverengung empfohlen. Dadurch ist es ebenfalls möglich den Straßenraum nachhaltiger und attraktiver zu gestalten. Derzeit besitzen die Fahrzeuge eine gewisse Vorreiterstellung, was den Platz anbelangt. Dies gehört dringend geändert, um auch den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen ihren Raum zur Verfügung stellen zu können. Wer derzeit auf der Triester Straße mit dem Rad fahre, spürt die Enge, auch wenn zunehmende Lastenräder, Botendienste etc. auf den Radwegen unterwegs sind. Mehr Platz für diese sollte jedenfalls nicht auf die Kosten der Fußgänger*innen abgewälzt werden. Zusätzlich um den Lärm zu reduzieren, die Einfahrt nach Wien zu attraktivieren und den Anrainer*innen eine schönere Wohnumgebung zu bieten.



Abb. S.3.2 Verkehrsteilnehmer-Waage (letzten Jahrzehnte)

Die letzten Jahrzehnte ...

In den letzten Jahrzehnten wurde die Planung der Triester Straße ausschließlich nach dem motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Prioritäten lagen darin so schnell wie möglich an ein Ziel zu kommen. Die Straße hatte ausschließlich die Funktion einer Durchfahrtsstraße. Allein durch die wichtige Verbindungsfunction der Straße ist sie mehr Bedeutung als Kommunikationsweg bekommen. Ein Kommunikationsweg zwischen Ort und Ort, Ort und Insel, Ort und Mensch, ... Heute wollen viele nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen wegen des starken Verkehrs, des Lärms und der unsicheren Fahrbahn nicht auf diesem Weg unterwegs sein bzw. können es teilweise gar nicht. Ebenfalls wurden durch die Dominanz der Pkw's öffentliche Räume vernachlässigt. Es ist Zeit für einen Wandel!

2045 ...

- Neues Selbstverständnis: Schluss mit Besitz!**
- Autonomes Fahren - Carsharing**
- Intelligent vernetzt unterwegs**
- Ein Drittel weniger Autos in den Städten**
- Mindestens jedes dritte Auto klimaneutral**
- Jeder zweite Weg mit dem Rad oder zu Fuß**



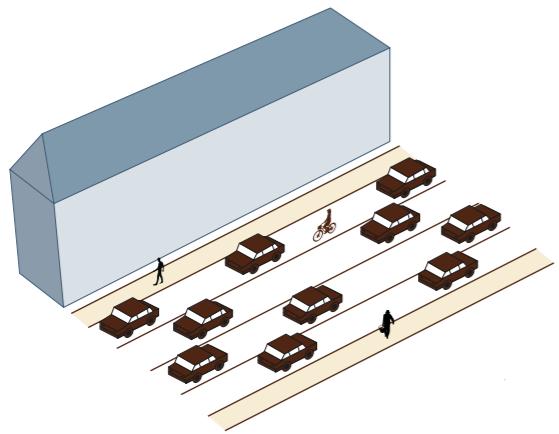
Abb. S.3.1 Nachhaltige Mobilität



Abb. S.3.3 Verkehrsteilnehmer-Waage (nächsten Jahrzehnte)

Ein Blick in die Zukunft ...

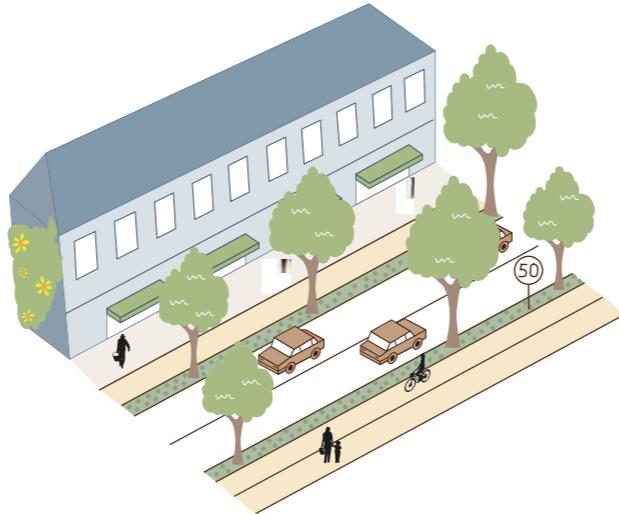
Heute ist bei der Planung einer neuen Straße der Platz für Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und öffentliche Verkehrsmittel von Priorität. Man möchte den motorisierten Individualverkehr so gut wie möglich aus der Stadt bringen. Um die Triester Straße neuinterpretieren zu können, müssen wir uns mit den Herausforderungen auseinandersetzen, die sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts stellen. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird stark ansteigen. Kombiniert mit dem Wandel in der Arbeitswelt zu flexibleren Arbeitszeiten, ortsunabhängigen Arbeiten etc. entwickelt sich der Trend zu einer Freizeitgesellschaft und neuen Mobilitätsmustern. Die Zeiten der Vollmotorisierung sind erreicht und die Triester Straße kann nicht weitere Fahrzeuge aufnehmen. Die zu erwartende Verknappung der fossilen Energieträger und der Klimawandel verlangen nach neuen Mobilitätsformen. Diesen soll auch genügend Platz gegeben werden.



Die Triester Straße in der Gegenwart ...

Abb S.3.4 Schaubild - Triester Straße heute

Die Triester Straße gibt in der Gegenwart wie man an Abb. 5.x. erkennt nur dem motorisierten Individualverkehr Platz. Die Radfahrer*innen müssen auf der Fahrbahn fahren und begeben sich somit meistens in Lebensgefahr. Fußgänger*innen sind selten unterwegs, da die Straße kein schöner Ort für einen Spaziergang etc. ist.



Die Triester Straße in der Zukunft ...

Abb S.3.5 Schaubild Triester Straße morgen

Die Triester Straße gibt in der Zukunft wie man an Abb. 5.x. erkennt allen Verkehrsteilnehmer*innen genügend Platz. Durch den Grünstreifen, der die Fahrbahn und den Fuß-/Radweg trennt, wird den Menschen ein sicheres Fortbewegen gewährleistet. Außerdem bekommt die Straße eine große Aufwertung im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität.

Maßnahme: Eine Straße für Alle

Ziel: genügend Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer*innen

AkteurInnen: Bezirkshauptmannschaften Niederösterreich
MA46 /MA 21/MA 28- Stadt Wien

Instrumente: Verordnung

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I. - III.

S.3.1 Referenzen

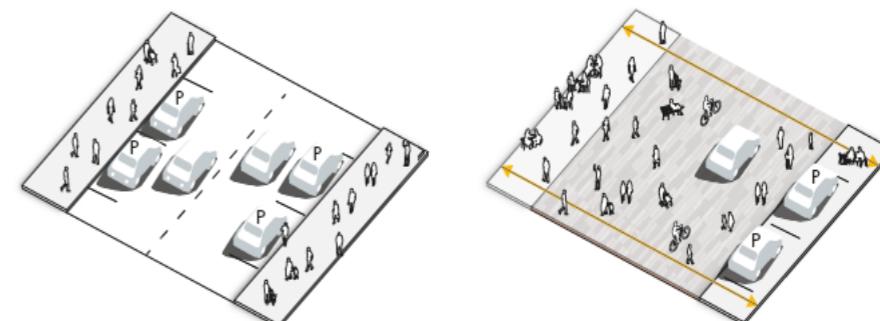


Abb. S.3.6 Shared Streets of Seattle US

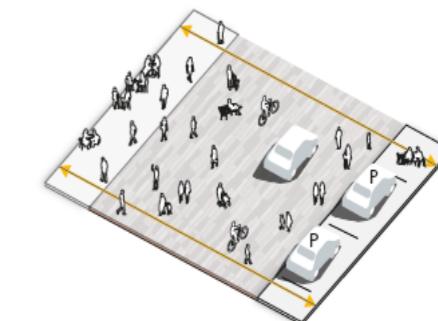
„Shared Streets of Seattle US“

Diese „Shared Street“ befindet sich in Innenstadtbezirken wie Belltown (Seattle US) und Pioneer Square (Seattle US). Diese Straße unterstützt eine lebendige Mischung aus Einzelhandel, Wohnen, Büro und Unterhaltung.

Besonders erachtenswert ist das große Maß an Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Eine deutliche Reduktion von einer ehemaligen vier-spurigen Fahrbahn. Sie hat nun öffentliche Räume, Landschaftsgestaltung und andere Elemente, die zu einem nachbarschaftsorienten und fußgängerfreundlicheren Straßenbild beitragen. Transit kann trotzdem vorhanden sein.



Before Transformation



Shared Street

Abb S.3.7 Shared Street - Niederländisches Konzept

Das **niederländische Konzept der Woonerf** (übersetzt als „lebendige Straße“) wendet ein ähnliches Konzept in einem typischen Wohnumfeld an und vermischt Benutzer mit Annehmlichkeiten und andere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Die Straße wurde hier ebenso für alle Verkehrsteilnehmer*innen geöffnet. Es kam auch zu vielen dieser Maßnahmen in Zeiten der Pandemie, wo durch das reduzierte Fahrzeugaufkommen, die Straße für alle geöffnet wurde.

S.4 Parkstreifen Umnutzung

S.4.1 Verortung

Im Bereich Liesing/Vösendorf wird die Triester Straße sehr schmal durch die parallel-parkenden Autos. Für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen bleibt kaum Platz. Ebenso ist es unmöglich den Straßenraum schön bzw. grün zu gestalten. Es bedarf einer Entfernung der sehr langen Parkmöglichkeit um der Straße eine Aufenthaltsqualität zurückzugeben.

Die Maßnahme soll im Bereich Nördlich des Knoten Vösendorfs umgesetzt werden. Die Parkstreifen liegen östlich vom Zielgebiet „In der Wiesen“ und einige Meter vor der Grenze Wien - Niederösterreich.

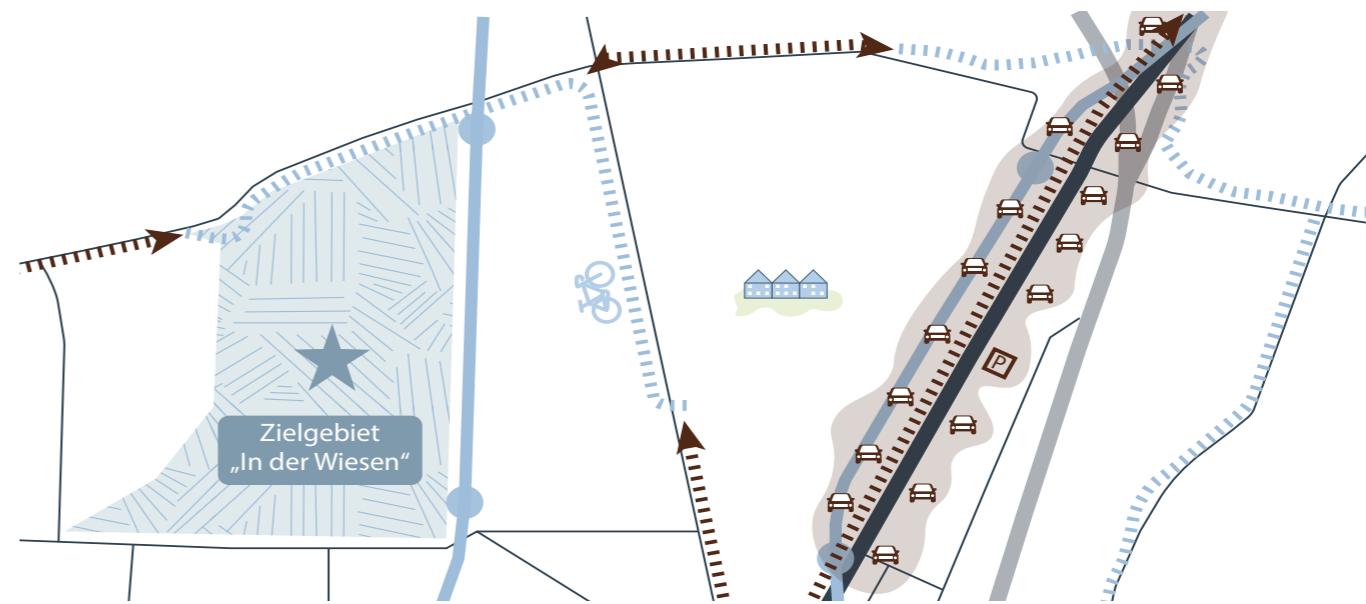


Abb S.4.1 Verortung Parkstreifen

S.4.2 Zukünftige Nutzung

Der gewonnene Platz durch die Entfernung der Parkstreifen an der rechten und linken Straßenseite ist nun vielfältig nutzbar. Hier werden einige Möglichkeiten angeführt.

1. Erdgeschoß-Zonen beleben

In vielen Städten wird durch verschiedene Herangehensweisen probiert, die Erdgeschoßzonen wieder zu beleben und dabei die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Beispielsweise wurde dies, wie in Abb. 5.x sichtbar, durch sogenannte „Pop-Up Cafes“ probiert, die durch den neuen Raum ebenso die Möglichkeit bekommen eine Outdoor-Gastronomie zu führen. An der Triester Straße gibt es so gut wie keine Möglichkeit sich niederzulassen und einen Cafe oder eine Mahlzeit einzunehmen. Der Parkstreifen wird somit ein belebter Ort.

Beispiele zu diesem Umnutzen gibt es aus Amerika, Lower Manhattan. Hier wird an einer sehr stark befahrenen Straße (Fifth Avenue/ Smith Street), die ebenfalls kaum Aufenthaltsqualität aufweist, ein Pilotprojekt gestartet, das erlaubt in den Sommermonaten „Pop-up“ Cafes auf Parkstreifen zu errichten. Oft werden in der Regel dort sogenannte „Parklets“ eingesetzt, wo lokale Eigentümer oder Anwohner die Notwendigkeit sehen, die Sitzplatzkapazität und den öffentlichen Raum in einer bestimmten Straße zu erweitern. Um ein Parklet zu erhalten, schließen Grundstückseigentümer mit der Stadt, in einigen Fällen über ein stadtweites Antragsverfahren, eine Vereinbarung über die Beschaffung von Sitzplätzen am Straßenrand anstelle eines oder mehrerer Parkplätze ab. (vgl. Lewis, Schwindeler, 2014)

1 Parkplatz



2 Parkplätze



3 Parkplätze



Kleine Nutzung



Mittlere Nutzung



Große Nutzung



Abb. S.4.2 Parkplatz Strategien



Abb. S.4.3 Nutzungsmöglichkeiten (1)



Abb. S.4.4 Nutzungsmöglichkeiten (2)

2. Mehr Platz für Fußgänger*innen

Eine weitere Möglichkeit für eine zukünftige Nutzung ist die Vergrößerung des Fußgängerweges bzw. die Errichtung einer Fahrradstreifens. Breitere Bürgersteige können das Stadterlebnis für Fußgänger*innen verbessern. Die Fußgänger*innen werden an diesem Teil der Triester Straße derzeit nicht berücksichtigt. Es ist ein schmaler Weg, wo die Autos die Straße allein für sich in Anspruch nehmen. Der Straßenabschnitt würde durch diese Maßnahme aufgewertet werden. Menschen können sich gut zu Fuß fortbewegen und behalten dabei eine gewisse Distanz zu den rasenden Autos. Beispiele hierfür sind unter anderem die Trennung des Fußweges und dem Fahrstreifen mit einem Grünstreifen bzw. einer Hebung oder Senkung des Gehsteiges. Es ermöglicht ein angenehmes und sicheres Fortbewegen.

3. Ausbuchtungen / Bordstein-Verlängerungen

Ausbuchtungen oder Bordstein-Verlängerungen sind eine Strategie, um den Bürgersteig zu erweitern. Auch sogenannte Ausbuchtungen können an Kreuzungen die Fußgängerüberquerungen verkürzen und die Sicherheit erhöhen, in dem das Abbiegen von Fahrzeugen verlangsamt wird. Sie können aber auch im Laufe des Straßenzuges angebracht werden, es dient der Verkehrsberuhigung durch optische Verengung der Fahrbahn. Es wird nicht nur die Sicherheit verbessert, sondern bietet auch Platz für öffentliche Einrichtungen wie Fahrradabstellplätze, Haltestellen, Sitzgelegenheiten und Grün Infrastruktur.



Abb. S.4.6 Begrünende Straßenelemente



Abb. S.4.7 Straßenelemente

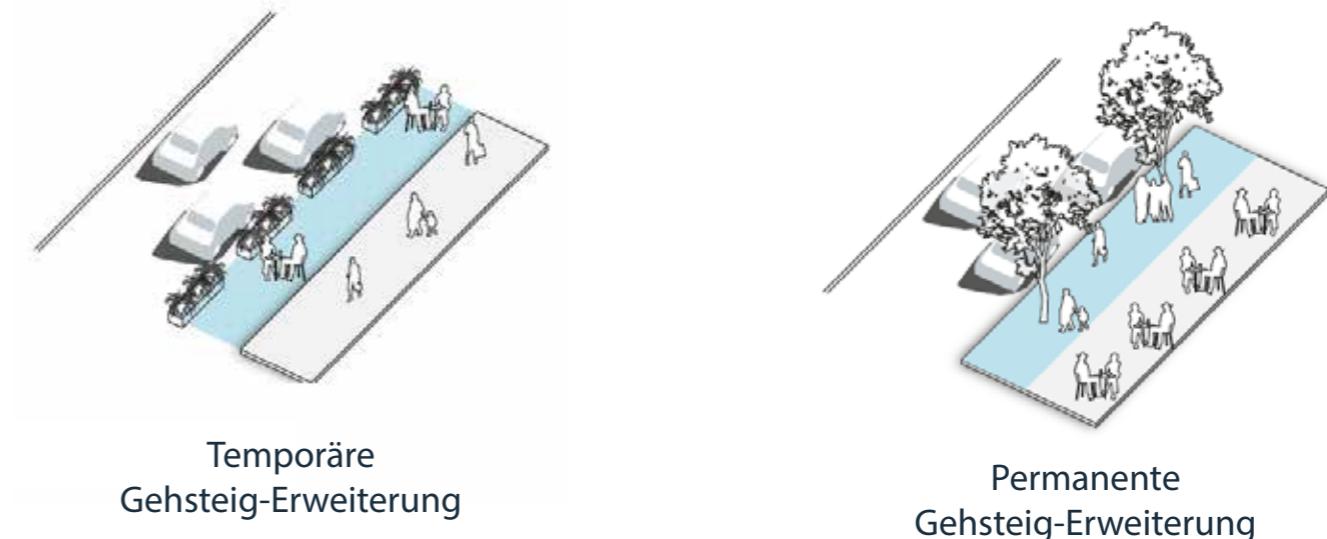


Abb. S.5.5 Gehsteig - Transformation

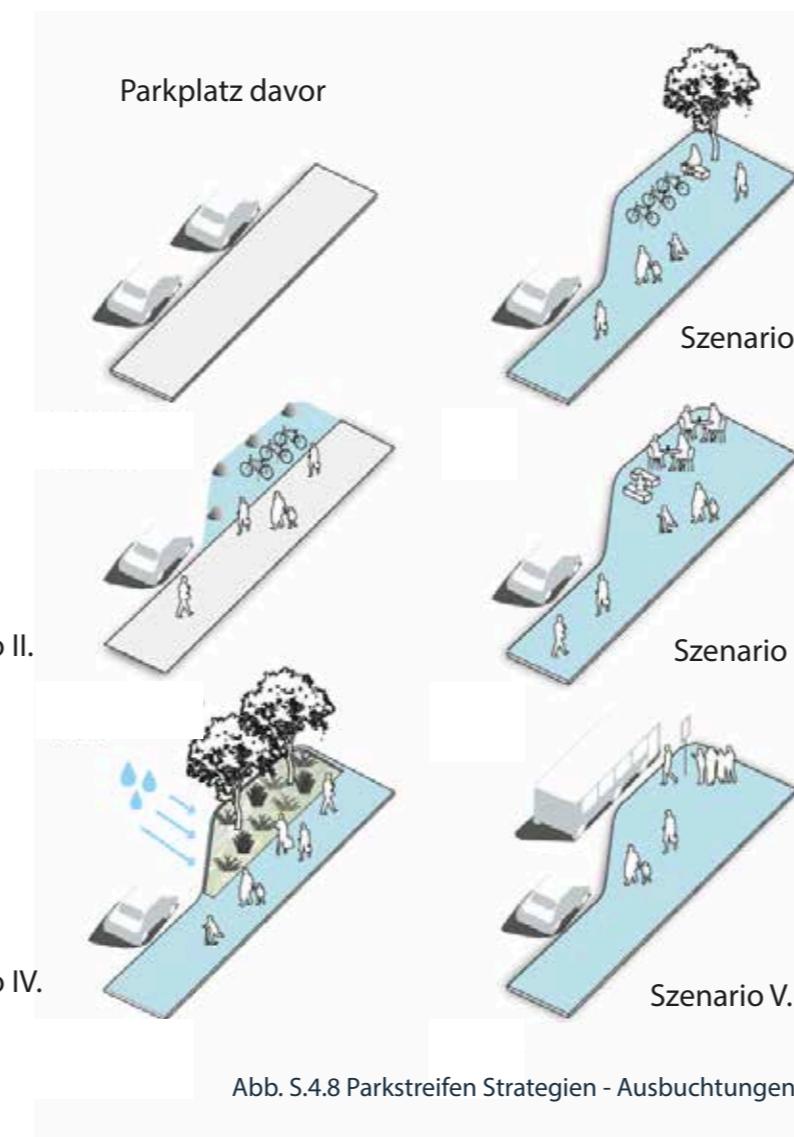


Abb. S.4.8 Parkstreifen Strategien - Ausbuchtungen

Maßnahme: Parkstreifen Umnutzung

Ziel: Raum gewinnen für NMIV, Begrünung, EG-Zonen etc.

AkteurInnen: MA 46/ MA 28 / MA21 - Stadt Wien

Instrumente: Verordnung

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: III.

S. 5 Umnutzung Kzf bezogenem Gewerbe

Der Leerstand entlang der Triester Straße nimmt zu. Immer mehr Gebäude sind ungenutzt auch in Zukunft wird davon ausgegangen, dass viele von ihnen leerstehen werden.

Vorallem in Abschnitten wie „Antriebslos“ geht man davon aus, dass in den nächsten 10-20 Jahren ein Großteil der MIV bezogenen Betriebe aussterben bzw. schließen, da prognostiziert wird, dass der MIV immer mehr abnehmen wird in den nächsten Jahren. Daher ist es notwendig sich auf die kommenden Leerstände vorzubereiten und ein Konzept für die Leerstandsbekämpfung zu entwickeln.

S.5.1 Verortung

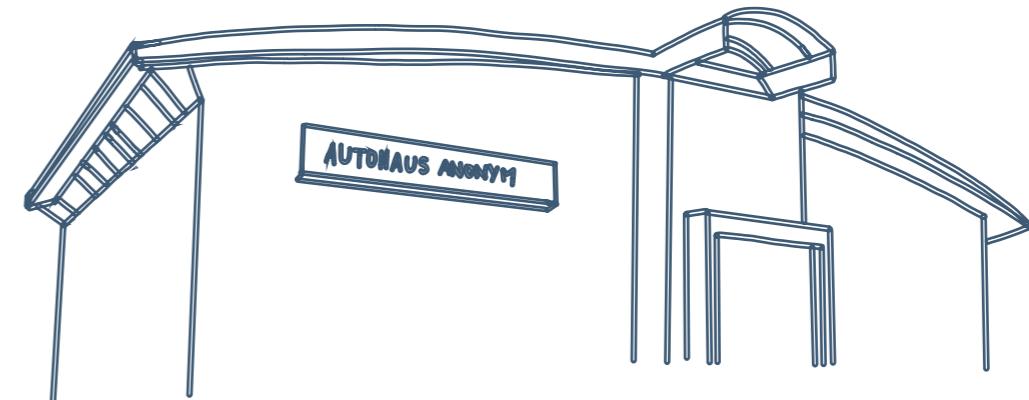
Der Fokus dieser Maßnahme liegt im 3. Abschnitt „Abseits“.

Besonders im diesem Abschnitt dominiert das Auto. Ein Autohändler nach dem nächsten, gefolgt von KFZ Werkstätten bis hin zu Tankstellen. Dieser Teil der Triester Straße ist zumindest in der ersten Reihe ganz klar auf den Motorisierten Individualverkehrverkehr ausgelegt. In der Zukunft wird allerdings mit einem Rückgang des MIV's gerechnet, daher ist davon auszugehen, dass viele Gebäude des MIV- Gewerbes in den nächsten Jahren leerstehen werden. Somit wäre die Triester Straße gesäumt von ungenutzten Barracken und leerstehenden Schaufenstern. Das reduziert die Qualität der Straße, das Wohlfühlen der Menschen darauf und hat auch keinen Nutzen für die Umgebung. Deshalb soll diesem Leerstands-Drama entgegengewirkt werden!

Mit der Wiederbelebung und Umnutzung dieser Geschäftsflächen soll mehr Leben in die B17 gebracht werden. Primär ist davon die erste Reihe betroffen, aber auch in zweiter Reihe gibt es vereinzelt potentielle Leerstands-Fälle aufgrund des hohen MIV-Zentrismus. Daher muss bereits jetzt an Lösungsansätze für morgen gedacht werden.

S.5.2 Umsetzung

Einerseits soll die Möglichkeit genutzt werden, um die Aufenthaltsqualität der Straße im dritten Abschnitt zu verbessern und das Netz der Begegnungsplätze und Grünräume zu erweitern. Außerdem können auch neue Nutzungen gefunden werden und die Orte wieder weitervermietet werden. Auch in Umbauten soll investiert werden, wenn dadurch eine bessere Weitervermietung möglich ist. Durch die Reduktion der Autos müssen die Menschen auf andere Verkehrsmittel umsteigen - wie auf die Badner Bahn, Busse oder das Rad. Daher liegt es Nahe in Gewerbe zu investieren, dass alternative Verkehrsmittel fördert. Statt einem Autohaus kann es in Zukunft Leih-Systeme geben (z.B. für Räder, Roller, Elektroautos), Reparaturwerkstätten für (Lasten-)Fahrräder oder Biking-Plätze, wo das Transport- zu einem Sport- & Spaßmittel werden kann.



Maßnahme: Umnutzung KFZ bezogener Geschäftslokale

Ziel: Umnutzung leerstehender Flächen

AkteurInnen: Wien, Bezirk Mödling

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: III.

S.5.3 Planungsbeispiele

Für eine Veranschaulichung wurden zwei Geschäftslokale in ihrem jetzigen Zustand gewählt. Das zweite Bild zeigt diese in ein paar Jahren.

a) Ein Großteil der Tankstellen in diesem Abschnitt werden in nicht allzu ferner Zukunft leerstehen.

Aus diesen werden attraktive Begegnungsplätze/ Aufenthaltsflächen.

Sitzmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten für Kinder, natürliche Beschattung werden Zapfsäulen und Benzingeruch ablösen.

b) KFZ Werkstätten werden zu zukunftsorientierten bzw. zukunftsangepassten Fahrradwerkstätten.

Dies soll einen Anstoß geben, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren, da das Angebot rund um Kauf und Reparatur leichter gestaltet werden soll, als das des Automobils.

vorher



Abb. S.5.1 Tankstelle an der B17



Abb. S.5.2 Kfz- Betrieb an der B17

nachher



Abb. S.5.3 Collage Tankstelle

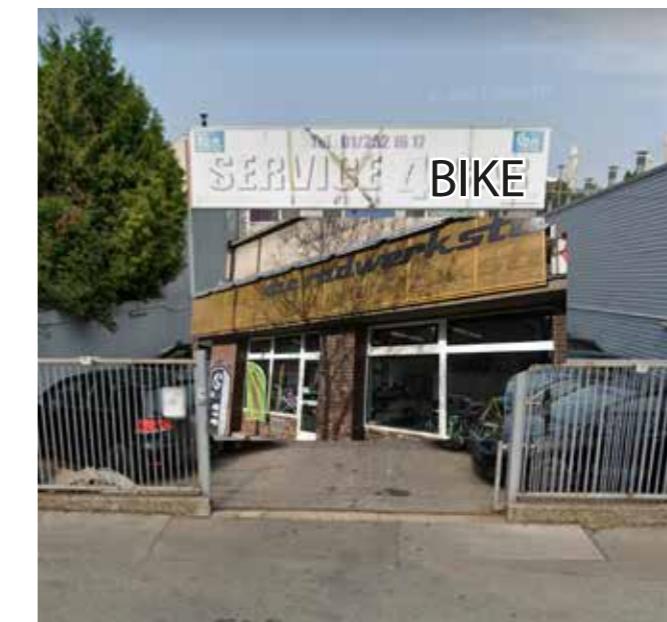


Abb. S.5.4 Collage Kfz- Betrieb

S. 6 Füll den Leerstand!

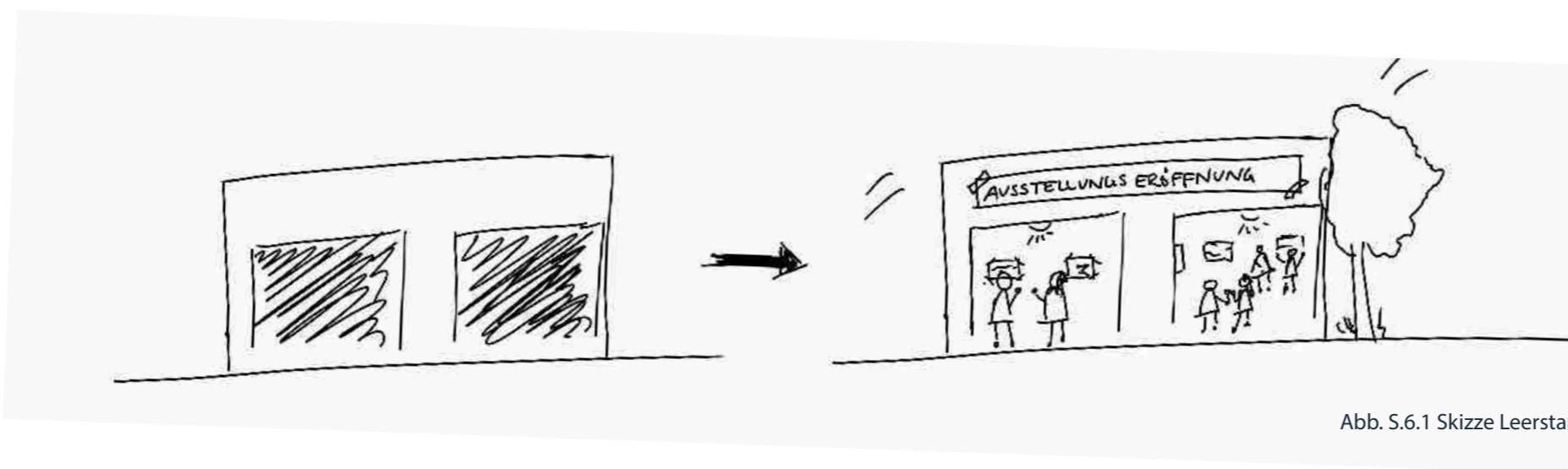


Abb. S.6.1 Skizze Leerstand

Leerstehende Flächen in erster Reihe erzeugen eine kühle und unattraktive Atmosphäre. Anstatt hier zu verweilen, möchte man so schnell wie möglich von solchen Orten verschwinden oder meidet diese sogar, wenn möglich. Füll den Leerstand! dient dazu genau diesem Gefühl entgegenzuwirken, in dem diese verlassenen, kalt wirkenden Orte/Geschäftsflächen wieder zum Leben erwachen. Eine Umnutzung der leeren Fläche bietet zahllose Möglichkeiten. Beginnend bei Pop-Up Stores über Cafés/Restaurants bis hin zu Nutzungen im Kunst und Kulturbereich.

S.6.1 Umsetzung

Folgender Ablauf wird dabei vorgesehen: Die Wiener Bezirke entlang und um die Triester Straße und der Bezirk Mödling kooperieren, um eine ressourceneffiziente Umsetzung entlang der Triester Straße zu ermöglichen. In Folge wird eine Person eingestellt, die den Posten des Leerstandsbekämpfers einnimmt. Der oder die Leerstandsbekämpfer*in erstellt ist daraufhin verantwortlich für die Leerstandswiederbelebung. Dieser Person kümmert sich aktiv darum, dass leerstehende Geschäftsflächen temporär (Pop-Up) oder permanent wiederbelebt werden. Bei schwer zu vermietbaren Flächen können diese durch Investitionen der Bezirke gefördert werden, sodass sie für eine gewisse Zeit billiger angeboten werden können und damit eine höhere Wahrscheinlichkeit der Vermietung besteht. Außerdem ist es zudem möglich für Kunst- und Kulturschaffende, sowie für zeitlich begrenzte Pop-Up-Stores solche Flächen übergangsweise gratis zur Verfügung zu stellen, um ein besseres Umfeld zu schaffen und somit die anliegenden Leerstände besser vermietbar zu machen. Durch Aufwertung der gesamten Straße in Form von Parkplatzumnutzung/reduktion, Grünstreifen und viel natürlicher Beschattung, bekommt diese eine viel höhere (Aufenthalt-)qualität. Das trägt auch dazu bei, dass mehr Menschen sich dort aufhalten wollen und der Leerstand zurück geht.

Maßnahme: Füll den Leerstand!

Ziel: Umnutzung leerstehender Flächen

AkteurInnen: angrenzende Wiener Bezirke; Bezirk Mödling

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I-VII.

S.6.2 Referenzen

Bei dieser Referenz handelt es sich um ein Konzept, welches Strategien für den Umgang mit leerstehenden Warenhäusern in NRW liefern soll.

Es geht darum Nutzungen/Nachnutzungen für jene auserwählten Warenhäuser zu finden.

Bei einer Gruppe wurde eine hybride Nachnutzung gefunden, die meist Einzelhandel im Erdgeschoss und Dienstleistungen oder Wohnen im Obergeschoss beinhaltete. In einzelnen Fällen wird das Gebäude abgerissen und es kommt anschließend zu einem Neubau.



Abb. S.7.3 Umnutzungsmöglichkeit (2)

Beispiel: Raum für Veranstaltung

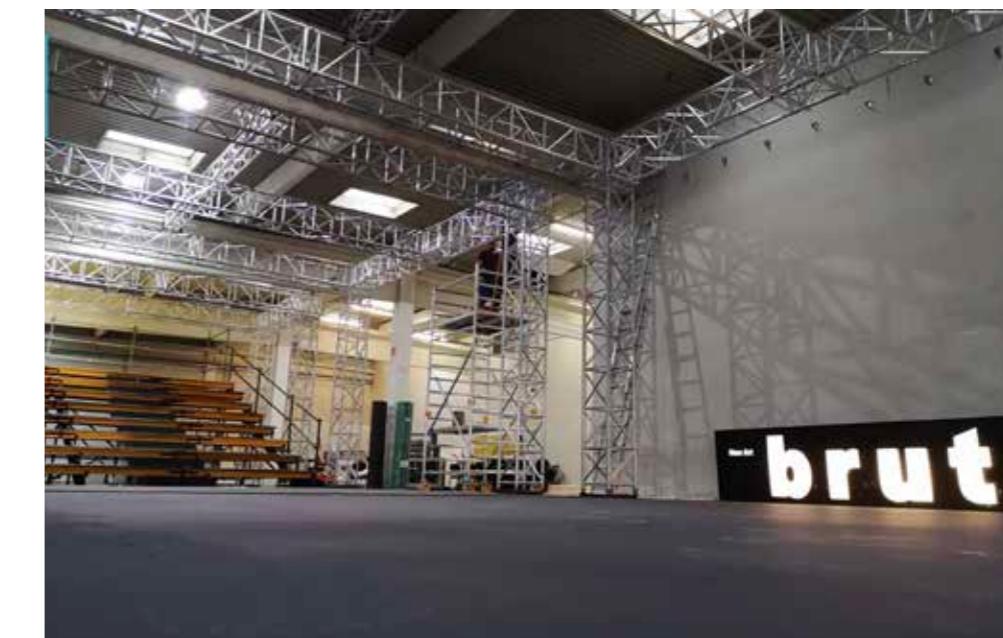


Abb. S.7.2 Umnutzungsmöglichkeit (1)

Ein Beispiel für die Wiederbelebung dieser Geschäftsflächen, ist es diese als Raum für diverse Veranstaltungen oder Ausstellungen zu verwenden. Dies kann langfristig oder nur für einen kurzen bestimmten Zeitraum passieren. (Bsp. Pop Up Stores, Veranstaltungen etc..)

S.6.3 Verortung

Die Maßnahme betrifft alle momentan und zukünftig leerstehenden Gebäude in der ersten Reihe der Triester Straße. Es soll jedoch ein spezifischer Fokus auf den zukünftig entstehenden Leerstand im dritten Abschnitt gelegt werden, der bereits in der vorhergehenden Maßnahme S.5 umfassend erläutert worden ist.

S. 7 Belebte EG-Zonen

Eine belebte und aktive Erdgeschosszone wirkt dem Leerstand entgegen und folgt den Zielen der Deanonymisierung. Vorallem der dritte Abschnitt bietet eine gute Voraussetzung für eine in Zukunft sehr viel belebtere EG-Zone. Die erste Reihe in diesem Teil der Triester Straße bietet zurzeit keinerlei Aufenthaltsmöglichkeiten in Form eines Cafes/ Bar etc... Wenn nun davon ausgegangen wird, dass einiger der KFZ Betriebe in den nächsten Jahren schließen werden, und die Geschäftsflächen somit leer werden, kann für die Reaktivierung der Erdgeschosszone schon jetzt ein Konzept erstellt werden.

Für die Abschnitte I., III., VII. soll ein Gremium aus Verantwortlichen der betreffenden Wiener Bezirken und dem Bezirk Mödling gegründet werden. Dieses soll sich mit dem Aussterben der Geschäfte auseinander setzen und in Folge ein Konzept erstellt, welches darauf vorbereiten soll, zukünftig leerstehende Flächen wiederzubeleben.

Einen weiteren Beitrag dazu leisten andere Maßnahmen. Beispielsweise die Fahrspurenverringerung; Gehsteigvergrößerung. Diese ermöglichen kleine Schanigärten in erster und größere, grünere in zweiter Reihe. Diese Änderungen tragen dazu bei, dass sich Menschen miteinander auf die Straße (in dem Fall den Gehweg/ Schanigarten) bewegen.



Abb. S.7.2 aktive Erdgeschosszone (2)



Abb. S.7.1 aktive Erdgeschosszone (1)

Maßnahme: aktive EG Zonen

Ziel: aktive Nutzung der Erdgeschosszonen

AkteurInnen: Wien, Bezirk Mödling

Instrumente: Konzepterstellung

Priorität:



< 3 Jahre < 10 Jahre + 10 Jahre

Zeithorizont:



< 20.000 € < 500.000 € + 500.000 €

Investitionskosten:



< 5.000 € < 15.000 € + 15.000 €

Laufende Kosten:

Vorkommend in Abschnitt: I. III. VII.

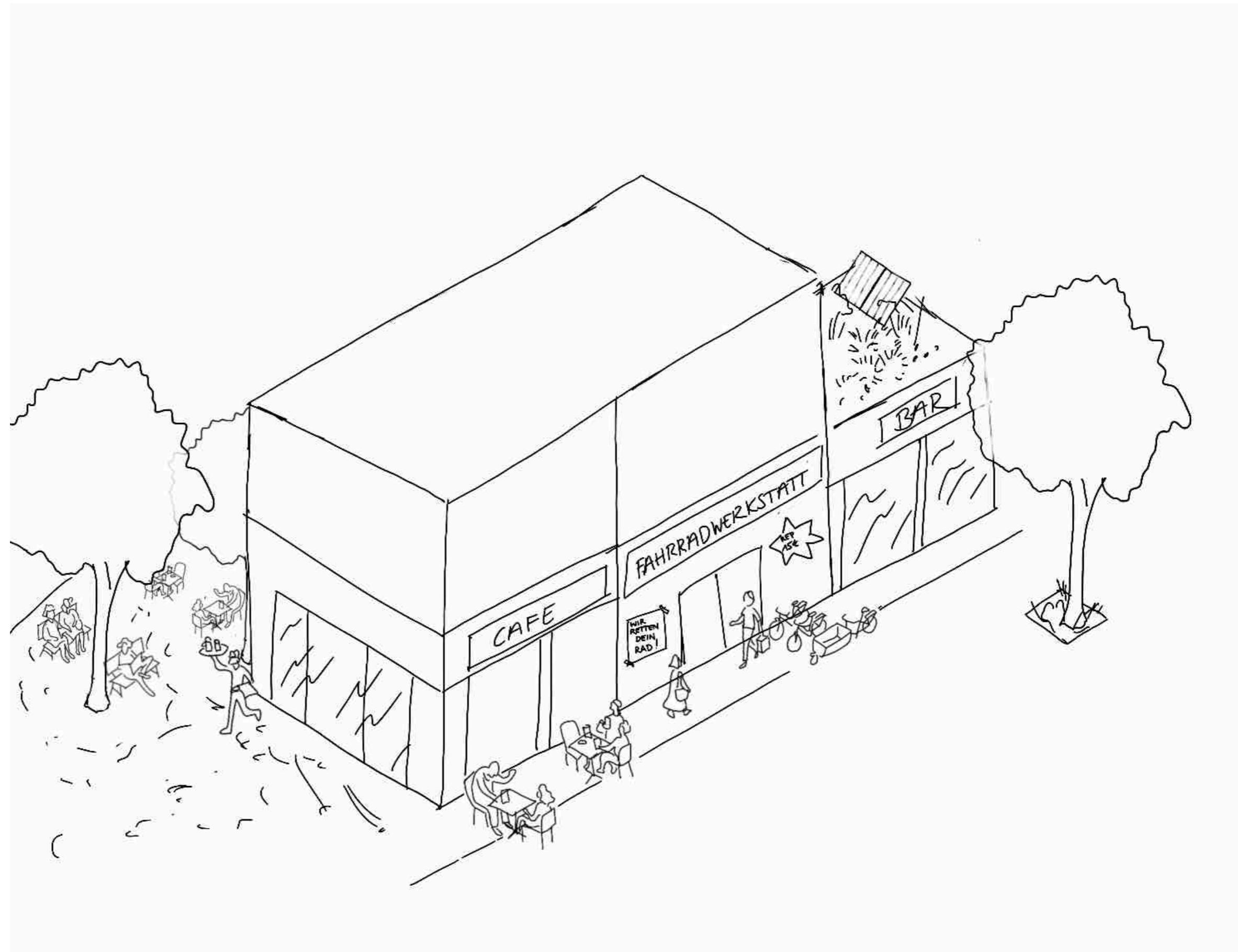


Abb. S.7.3 Skizze EG-Nutzungen

S.8 Grüner nach Triest

Durch die Fahrstreifenreduktion bzw. Fahrbahnverringerung (vgl. Maßnahme S.3) entsteht neuer Platz. Dieser soll einerseits für den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs genutzt werden, andererseits auch für die Begrünung der Straße. Als wichtige Ein- und Ausfahrt in die österreichische Hauptstadt soll das auch die Einstellung Wiens abbilden und identitätsstiftend wirken. Wien als lebenswerte und grüne Stadt, soll auch bei dem ersten Eintreffen so wirken. Zudem unterstreicht das die historische und heutige Wichtigkeit der Triester Straße. Statt eines dünnen Grünstreifens, den es bereits jetzt in Abschnitten der Straße zu finden gibt, sollen Blumen, Sträucher und Bäume gepflanzt werden.

Durch die Bäume wird zusätzlich die Aufenthaltsqualität durch Kühlung verstärkt, indem sie Beschattung bieten. Außerdem dienen sie zur kleinklimatischen Aufwertung, z.B. der Verbesserung der Luftqualität, und sind ein Schritt in die richtige Richtung zur Bekämpfung des Klimawandels.

S.8.1 Umsetzung

In Wien ist der Bereich „Räumliche Entwicklung“ der MA22 - das Magistrat für Umweltschutz - für die Entwicklung der Stadt nach ökologischen Gesichtspunkten zuständig. So auch für die Begrünung von z.B. Straßenräumen und Fassaden. Bei der Bepflanzung einer Allee muss mit Kosten von ungefähr 100 Euro für einen kleinen Baum und 450 Euro für einen großen Baum gerechnet werden. Laufende Betriebskosten belaufen sich auf ungefähr 4,5% der Investitionskosten. Schutzmaßnahmen, wie beispielsweise Baumschutzbügel, können die Investitionskosten noch 50-100 Euro pro Baum erhöhen (vgl. Dipl.-Ing. Norbert Trolf, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, 2008). Bei einer Strecke von ca. 3 300 Metern Straße, entlang der die Baumallee umgesetzt werden soll, ergeben das 500 neue Bäume! Ausgegangen wird dabei von den freiraumplanerischen Standards für Baulandgestaltung Graz, die bei Straßenbäumen von einer Baumscheibe von 9 Quadratmetern und einem Abstand zwischen den Bäumen von 3 Metern ausgehen.

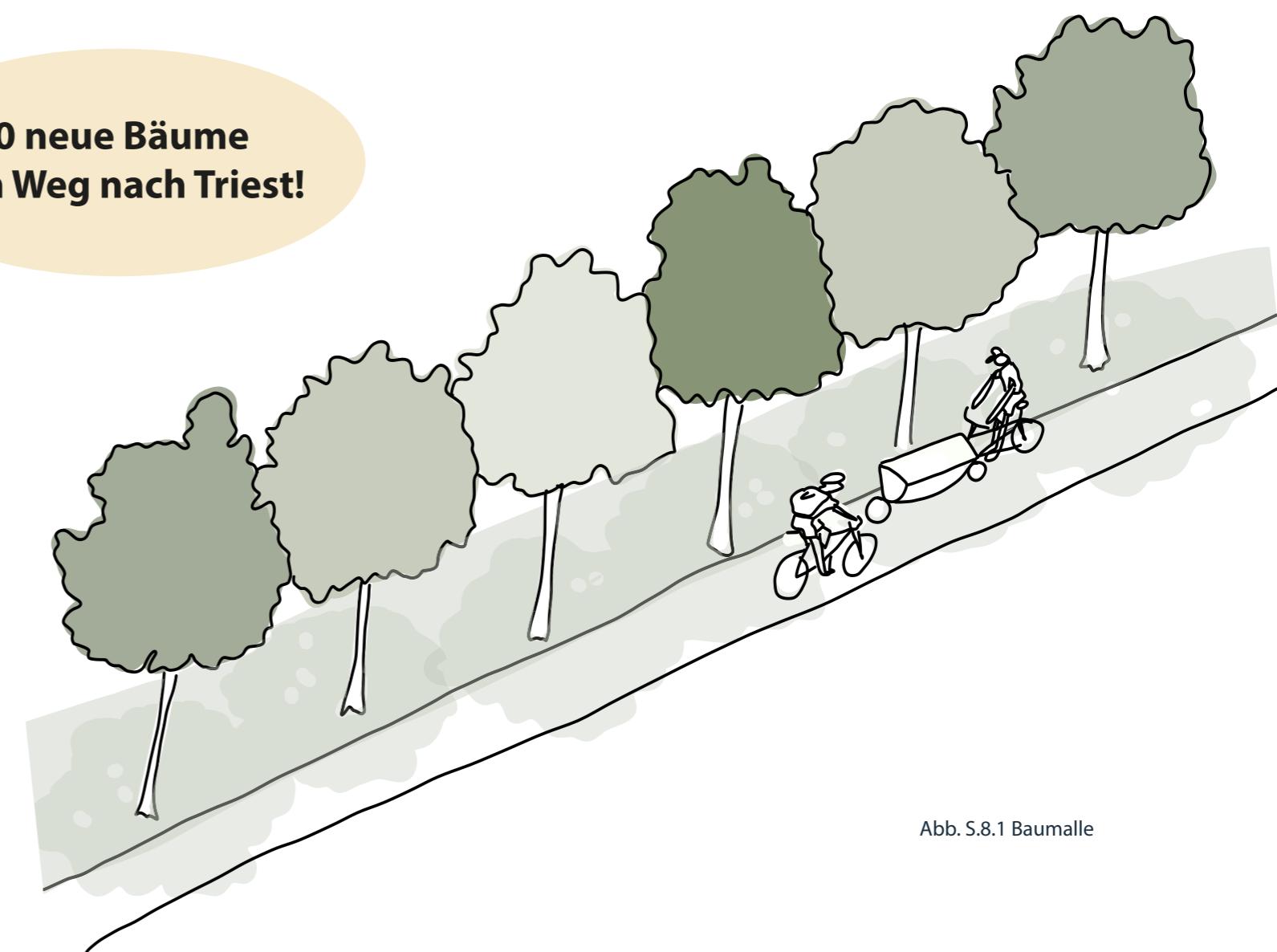


Abb. S.8.1 Baumalle

S.8.2 Verortung

Eine durchgehende Baumallee soll dort gepflanzt werden, wo der meiste Platz durch die Fahrbahnreduktion entsteht, was sich größtenteils im wiener Hochstiegsgebiet verorten lässt. Auch entlang der restlichen Straße soll je nach Platz punktuelle Begrünungen durchgeführt werden und Bäume gesetzt werden. Die konkrete Maßnahme bezieht sich allerdings auf eine straßenbegleitende Baumallee in Abschnitt I., II. und III.

S.8.3 Referenz

Es gibt eine große Anzahl von wichtigen Straßen, die von Bäumen gesäumt sind. Gerade historisch wichtige Prunkstraßen oder Straßen in den inneren Bezirken. In Wien selbst ist das perfekte Beispiel die Ringstraße, die neben den wichtigsten historischen Gebäuden verläuft und riesige Grünflächen miteinander verbindet. Ein weiteres eindrucksvolles Beispiel ist die Leopoldsstraße, die die Fortsetzung der Ludwigsstraße ab dem Siegestor in Schwabing-West im Münchener Norden bildet. Auch die Triester Straße hat historische Wichtigkeit und eine geschichtliche Vergangenheit, die jedoch im Abbild der Straße nicht mehr zu erkennen ist. Außerdem ist sie eine wichtige Einfahrtsstraße in die Hauptstadt Österreichs. Und das soll sie nun auch abbilden!

S.8.4 Sonstige Grünverbindungen

Abgesehen von der zentralen Baumreihe direkt entlang der Triester Straße, sollen auch kleinteilige Grünverbindungen in zweiter Reihe entstehen. Abhängig von der Straßenbreite und räumlichen Möglichkeiten, kann das als große Baumallee, kleinere Straßenbäume oder Grünstreifen mit blühenden, trockenheitsverträglichen und heimischen Stauden umgesetzt werden. Das soll die kleinsteilige Grünraumnetz, das es bereits in der zweiten Reihe gibt, unterstützen. Dabei dient die grüne Infrastruktur der kleinklimatischen Aufwertung, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Ästhetik des Straßenraums und damit der ganzen Quartiere und gibt der Tier- und Pflanzenwelt mehr Platz im Stadtraum. Zusätzlich dazu sollen auch kleine Plätze für „Zusätze“ entlang der Straße geschaffen werden. Das kann ein Vogelhäuschen sein, das von der Gemeinde aufgestellt wird und den Tieren damit das Überleben in kalten Jahreszeiten erleichtert oder ein Insektenhotel, das die Kinder einer nahegelegenen Volksschule gemeinsam errichtet haben.



Abb. S.8.2 Leopoldsstraße



Abb. S.8.3 Wiener Ringstraße



Abb. S.8.4 Insektenhotels



Abb. S.8.5 Vogelhaus

S.9 Die Triester Straße als Schwammstadt

Um einen noch größeren Beitrag zu der Erreichung der Klimaziele zu leisten, kann die vorhin beschriebene Baumallee entlang der Triester Straße auch als Schwammstadt umgesetzt werden. Damit wird zusätzlich auch die Qualität und Langlebigkeit der Bäume verbessert. Die Schwammstadt kann sowohl bei einem Neubau umgesetzt werden, als auch bereits auf der versiegelten Fläche eingesetzt werden. Ziel ist es durch die Implementierung des Schwammstadt-Prinzips ein möglichst naturnahen Wasserkreislauf zu ermöglichen. Ideal wäre damit eine Verdunstung von 75% des Niederschlags, wodurch das Kanalnetz entlastet wird. Die dadurch entstehende Kühle soll den Urban-Heat-Island-Problems entgegenwirken. Außerdem verbessert die Versickerung das Problemmanagement von Starkregenereignissen. Im Falle einer Naturkatastrophe können Schäden an privaten und öffentlichen Einrichtungen signifikant reduziert werden.

S.9.1 Das Schwammstadt-Prinzip

Das Schwammstadt-Prinzip (oder auch Stockholmer System) beugt einer Überlastung des Kanals bei Starkregenereignissen vor und sorgt gleichzeitig auch für größere und vitale Bäume (vgl. KlimaKonkret). Sonst werden Stadtbäume nur etwa 20-25 Jahre alt, da die derzeitigen Bedingungen entlang von Straßen o.ä. schwer zu überleben sind – er hat wenig Platz für Wurzeln und Krone, steht auf verdichteten Böden, muss jeden Winter dem Streusalz stadhelfen und filtert täglich verschmutztes Wasser. Da die Bedeutung von Bäumen durch den Klimawandel immer wichtiger wird, muss ihnen besser Lebensbedingungen geboten werden, damit sie ihre Funktion umsetzen können (vgl. Umweltbundesamt, 2020).

Der Untergrund der Schwammstadt wird dabei hohl konstruiert und als Schotterkörper miteinander verbunden, sodass Wurzeln und Wasser genug Platz haben (vgl. Umweltbundesamt, 2020). Somit kann es auch überbaut werden und somit andere Ansprüche (z.B. die des Straßenbaus) ebenso erfüllen (vgl. KlimaKonkret). Das lockere Untergrund unter der Oberfläche – meist Split, vermischt mit Kompost und anderen Substraten – gibt dem Prinzip dabei ihren Namen, da es wie ein Schwamm wirkt (vgl. Umweltbundesamt, 2020). Dabei werden grobkörnige Substrate im Leitungsgraben verwenden und wurzelfeste Rohre eingesetzt, die eine hohe mechanische Belastbarkeit und maximale Porenräume haben (vgl. Bennerscheidt, 2017).

Durch eine Neuorganisation sowohl unter, als auch auf der Straße kann dieser Platz geschaffen werden. Dafür können Leitungen zentral an einer Stelle verlaufen und Straßenraum durch Fahrspur-reduktion umgenutzt werden (vgl. Kli-

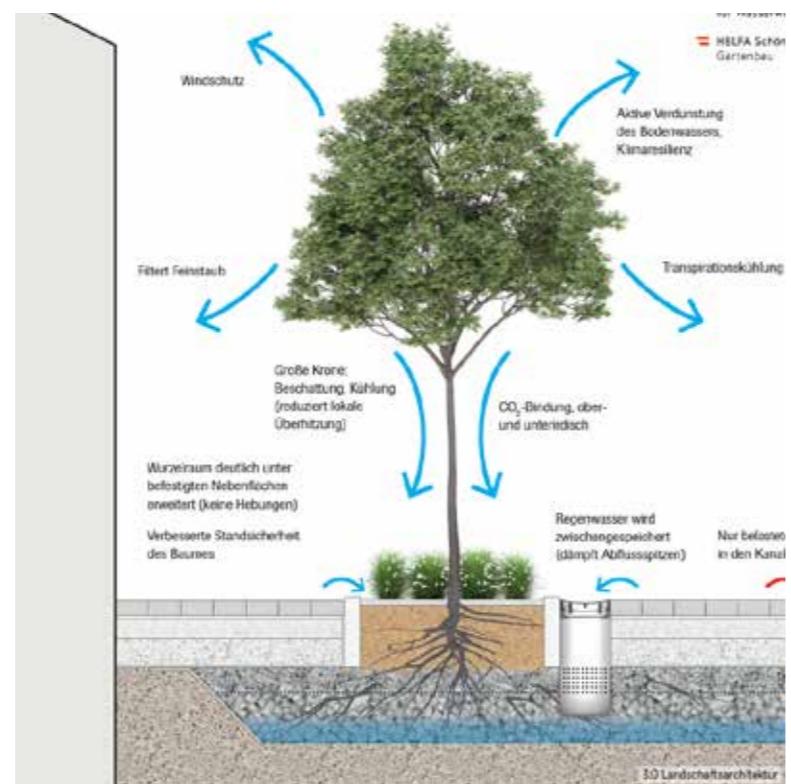


Abb. S.9.1: Das Schwammstadt-Prinzip

maKonkret). Zudem steigert das Prinzip die Kühlleistung der Vegetationsflächen durch die Speicherung von Regenwasser, bodenverbessernden Maßnahmen und kontinuierlicher Versorgung der Vegetation mit Wasser (vgl. Bennerscheidt, 2017).

In Skandinavien (z.B. Stockholm) wird dieses System bereits seit Jahrzehnten erfolgreich umgesetzt. Stefan Schmidth von der HBLFA Schönbrunn hat das Prinzip erfolgreich nach Österreich gebracht.

S.9.2 Regenwasser-management

Das Stockholmer System - oder auch Schwammstadt-Prinzip - ist nur eine von vielen Möglichkeiten des Regenwassermanagements. Aber warum ist das überhaupt wichtig?

In der Natur wird das Wasser, das während des Niederschlags zu Boden fällt, im Boden zwischengespeichert und verdunstet anschließend über die Vegetation. Dabei verdunstet zirka 75% des Regenwassers im natürlichen Wasserkreislauf wieder am selben Ort. Dadurch entsteht die sogenannte Verdunstungskälte und kühl und befeuchtet die umliegende Luft. Im Siedlungsgebiet hingegen verdunstet nur ungefähr 5% des Niederschlags. Grund dafür ist die zunehmende Versiegelung und die konventionelle Ableitung der Oberflächengewässer (vgl. Stadt Wien). In Wien fallen durchschnittlich 54 Millionen Quadratmeter Niederschlagswasser auf versiegelten Boden und wird Großteils in den Kanal und schließlich in die Kläranlage weitergeleitet. Dieser Regenwassertransport lastet 90% der Kanalkapazitäten aus. Im Vergleich dazu: nur ca. 7% werden für Schmutzwasser benötigt (vgl. Doppler, Kubu & Willerstorfer, 2013).

Durch Regenwassermanagement – die Speicherfunktion des Bodens wird dabei technisch nachgeahmt – wird ein möglichst naturnaher Wasserkreislauf angestrebt. Dieses Wasser versorgt dann Dach-, Fassadenbegrünung oder Straßenbäumen.

Dazu kommt, dass im Zuge des Klimawandels immer häufiger Starkregenereignisse vorkommen. In Deutschland werden daher nach den Unwettern im Süden und Westen schätzungsweise über 1,2 Milliarden Euro Versicherungskosten fällig.

Durch RegenwasserRetention und -management kann diesen vorgebeugt und die negativen Effekte abgeschwächt (vgl. Stadt Wien).

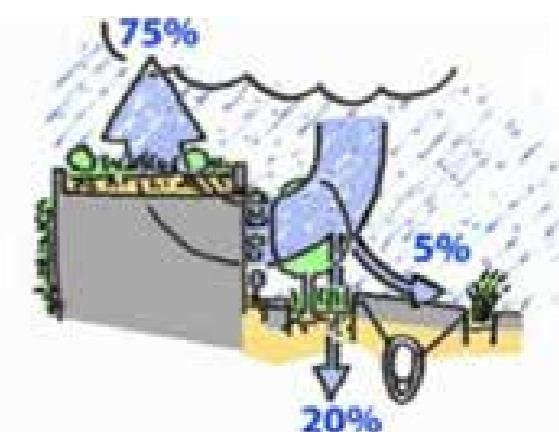
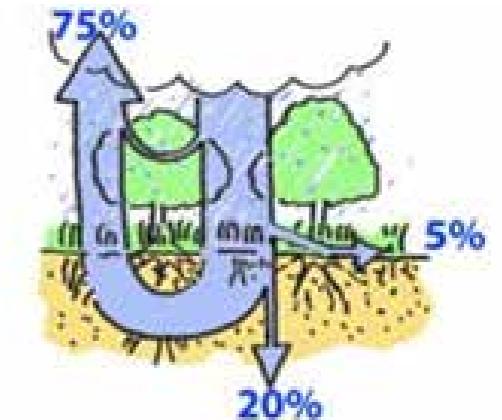


Abb. S.9.2: Regenwasserversickerung

Maßnahme: Triester Straße als Schwammstadt

Ziel: Förderung der WasserRetention

Akteuren: Wien

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I.-III.

S.9.5 Umsetzung

Bei einer Umsetzung einer Schwammstadt arbeiten eine Vielzahl von Magistraten zusammen. Die Landes -und Sanitätsdirekt (MA15) kümmert sich um mögliche Infektionsrisiken bei stehenden Gewässern und die MA 39 um allgemeinen hygienischen Aspekte. Daher sollte zurückgehaltenes Wasser innerhalb von einer Woche aufgebraucht werden. Die MA22 ist für den Umweltschutz und damit auch das Regenwassermanagement im Allgemeinen zuständig. Die MA29 kümmert sich um die quantitativen Aspekte der Versickerung und die Baupolizei (MA37) um die baubehördlichen Vorschriften. Um die wasserrechtlichen Aspekte kümmern sich die MA45 und MA58. Um die Einleitung in den Kanal kümmert sich „Wien Kanal“ (vgl. Deinhammer et al., 2018).

Die Kosten der Maßnahme sind dabei relativ gering - vor allem im Vergleich zu der möglichen anderen Option - einer kompletten Neudimensionierung des gesamten Kanalnetzes, wenn die WasserRetention nicht gemanagt wird (vgl. Wirtschaftsagentur Wien, 2020)

Bei der Errichtung der Schwammstadt ergeben sich zwei Möglichkeiten:

1. Einsetzung der Schwammstadt bei Neuerrichtung

Da die Fahrspurenverringerung durchgeführt wird und auch das Rad- und Fußwegnetz ausgebaut werden soll, kann die Schwammstadt direkt beim Neubau eingesetzt werden. Dabei entstehen kaum nennenswerten Mehrkosten. Bei einem Neubau der Strecke ist das die beste Lösung, die schon oft erprobt worden ist.

2. Errichtung mit StreetTREE

2019 wurde in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsagentur Wien versucht eine Lösung für „Regenwasser in der Stadt“ zu finden. Darin wurde unter anderem der „Street-Tree-Planter“ ausgezeichnet, der von diversen Unternehmen und dem Institut für Ingenieurbiologie und Landschaftsbau (BOKU) erstellt worden ist. Es bietet eine kostengünstige Möglichkeit Stadtbäume noch einfacher im urbanen Raum einzusetzen. Es bietet den Bäumen genug Wurzelraum, während die leistungsgebundene Infrastruktur (Kanalisation, Trinkwasserleitung...) geschützt wird - und das vollkommen unabhängig von Einbauten. Die versiegelten Oberflächen werden zur Nährstoffversorgung für den Baum genutzt und der eingeschränkte Wurzelraum somit kompensiert. Da die Bäume bereits mit dem Pflanzensystem zur Baustelle geliefert werden, ist die Errichtung noch einfacher. Das Projekt „StreetTREE“ wird von der BOKU geleitet, aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Smart Cities Demo - Living Urban Innovation“ durchgeführt. Ziel ist es die Klimaanpassung in der Bestandstadt so schnell wie möglich voran zu treiben (vgl. BOKU). Noch stehen die Street-Tree-Planter nicht zu Verkauf, bei der Umsetzung der Schwammstadt entlang der Triester Straße in einigen Jahren sieht das möglicherweise aber anders aus!



Abb. S.9.3. Konstruktion Schwammstadt

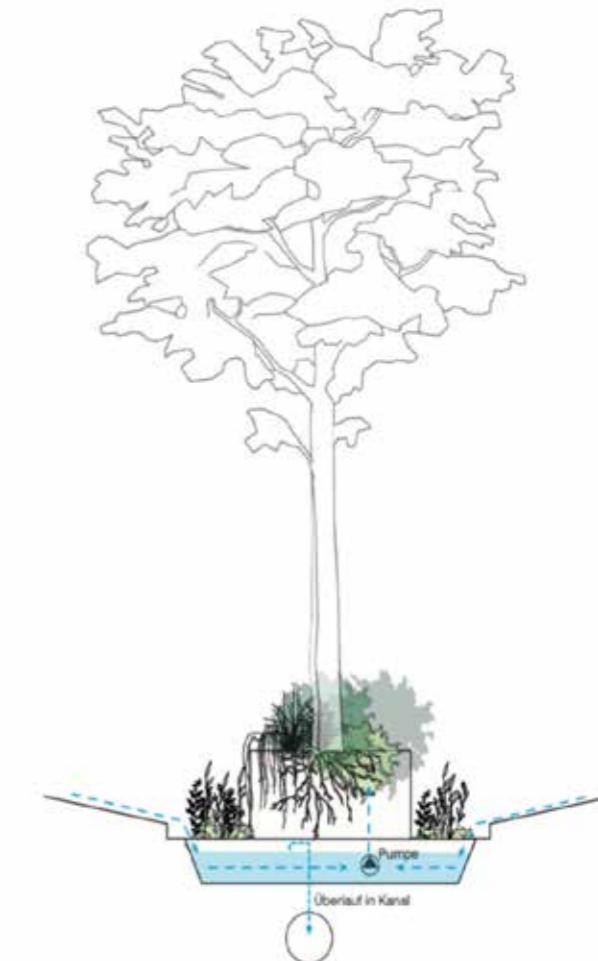


Abb. S.9.4. StreetTREE-Planter

S.9.3 Wiener Kontext

Während viele Jahre lang in Wien das Ziel war, Regenwasser so schnell wie möglich in die Kanalisation zu bringen, wird heute eine Versickerung vor Ort angestrebt. Das wird auch in der Smart-City Rahmenstrategie ausdrücklich betont. Noch bleibt eine flächendeckende Umsetzung in Wien jedoch aus. Die Nutzung des Schwammstadt-Prinzips wird von Wien zwar bei der Wohnbauförderung (v.a. in der Kategorie Ökologie und Soziales) gefördert, aber es gibt noch kaum Wienerischen Straßenräume, die das System umsetzen (vgl. Wirtschaftsagentur Wien, 2020).

S.9.4 Referenz

Als erster innerstädtische Straßenraum wurde die Pelzgasse im 15. Bezirk zu einer „Coole Straße Plus“. Die Bäume stehen in Baumscheiben, haben jedoch direkten Kontakt zu einer darunter liegenden Schotter-Schicht und können diese damit durchwurzeln. Das Winterwasser, das oft sehr salzbelastet ist, wird in den Kanal abgeführt, während das Regenwasser den Pflanzen zugeleitet wird (vgl. Wirtschaftsagentur Wien, 2020).

S.10 Über Stock und Stein - weg von der Versiegelung

Das System der Schwammstadt ist nicht die einzige Möglichkeit, um Wassermanagement zu betreiben. Durch das Einsetzen von versickerungsfähigen Flächen kann ebenfalls die WasserRetention gefördert werden. Das Ziel ist es, dem Urban-Heat-Island-Effekt (bereits in der Klima-Analyse erläutert) entgegenzuwirken. Gerade in Städten und deren Umland steigt dadurch die Temperatur - die Lebensqualität der Menschen und Tiere sinkt dadurch beträchtlich.

Versickerungsfähige Verkehrsflächen, sind Oberflächenbefestigungen im Straßen- und Wegbau, welche Oberflächenwasser am Ort ihres Auftretens in größerem Umfang versickern lässt. Diese Vorgehensweise ist noch nicht sehr lange verbreitet – erste Anwendungen fanden in den 1980ern und 1990ern im deutschsprachigen Raum statt (Borgwardt, 1996).

S.10.1 Materialien

Abhängig von der Frequentierung der Fläche, können unterschiedliche Materialien verwendet werden, die der Versiegelung entgegenwirken.

- Für wenig frequentierte Flächen, wie beispielsweise Einfahrten oder kurze Verbindungswege, kann Schotterrasen oder Kieselbelag gewählt werden
- Spiel-, Stell- und Aufenthaltsflächen können mit Rindenhäksel ausgelegt werden
- Für mäßig bis stark frequentierte Flächen bieten sich Rasengittersteine oder Porenplaster an.

Für stärker frequentierte Flächen werden in Deutschland zum Beispiel wasserdurchlässige Pflastersysteme, Pflastersteine mit Sickerfugen, Drainaspahaltschichten oder Drainbetonschichten öfter verwendet (beschrieben im Merkblatt für versickerungsfähige Verkehrsflächen der FGSV), wobei Pflastersysteme die häufigste Anwendung finden. In den Richtlinien für die Planung, Ausführung und Unterhaltung für begrünbare Flächenbefestigungen der FLL werden zum begrünbaren Beläge der Entseiegelung angeführt.

S.10.2 Umsetzung

Entlang der Triester Straße ist die Straße, sowie die begleitende Infrastruktur, wie Geh- und Radwege, durchgehend versiegelt. Ziel bei der Umsetzung der Maßnahmen in diesem Entwicklungskonzept ist es, so gut wie möglich unversiegelt zu arbeiten. Beim Ausbau der NMIV-Infrastruktur und den Begegnungsplätzen sind präferierte Materialien dabei versickerungsfähige Optionen. Als Beispiel der Umsetzungsmöglichkeiten werden anschließend die Umsetzung/Kosten für den Ausbau des Velo9 als Erlebniswegs und ein ausgewählter Begegnungsplatz mit versickerungsfähigen Materialien skizziert. Diese dienen nur als Beispiel und Einschätzung der Zusatzkosten, um die Maßnahme besser einschätzen zu können. Gleichwertig kann die Umsetzung aber auch auf weitere Infrastruktur und Begegnungsplätze umgelegt werden. Ziel ist es die Versiegelung im gesamten Gebiet immer weiter zu reduzieren. Und damit muss jetzt begonnen werden!

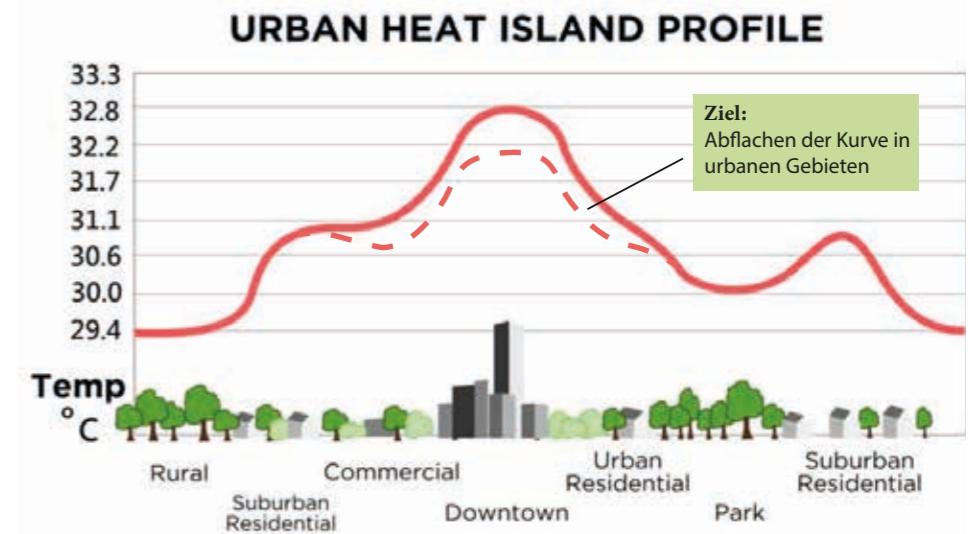


Abb. S.10.1. Urban Heat Island Profile

Maßnahme: Über Stock und Stein

Ziel: Versiegelung minimieren

AkteurInnen: Wien & Bezirk Mödling

Instrumente: Investition

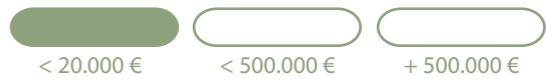
Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I.-VII.

Auswahl aus versickerungsfähigen Materialien

Natursteinpflaster



Abb. S.10.2: Natursteinpflaster

30 - 100 EUR/m²

Terraway



Abb. S.10.3: Terraway

50 - 110 EUR/m²

Kunststoffrasenplatten TTE



Abb. S.10.4: Kunststoffrasenplatten TTE

5 - 8 EUR/m²

Schotterrasen



Abb. S.10.5: Schotterrasen

4 EUR/m²

wasserdurchlässiges Pflaster



Abb. S.10.6: wasserdurchlässiges Pflaster

10 - 18 EUR/m²

Drainbeton



Abb. S.10.7: Drainbeton

45 - 100 EUR/m²

S.10.3 Umsetzungsbeispiel: Begegnungsplatz

Im folgenden Leitprojekt (Maßnahme S1) wird ein Netz an Begegnungsplätzen und Treffpunkten vorgestellt. Einer davon soll als Beispiel dienen, um die Umsetzung der Versiegelungsminimierung aufzuzeigen. Der Platz ist momentan mit kleinen Sträuchern bepflanzt und hat kaum Aufenthaltsqualität. Wenn er aufgewertet wird und im Zuge dessen ein Spielplatz, Bänke und Urban-Gardening errichtet wird, werden auch Wege zur fußläufigen Erschließung benötigt. Diese werden normalerweise einfach asphaltiert - und damit versiegelt. Es können jedoch eine Vielzahl an Bodenbelägen verwendet werden - ebenso wie ein Mix aus mehreren. In dem Platz auf der rechten Seite werden 250 m² Wege und Plätze geschaffen.

Kosten

Davon sind ca. 40 m² kleinere Verbindungswege. Diese können mit Schotter aufgefüllt werden. Bei einer Schütt Höhe von 0,25 Metern beträgt das insgesamt ungefähr 500 EURO.

Es gibt auch zentrale Wege und zwei Plätze, die mit Natursteinpflaster umgesetzt werden können. Diese belaufen sich auf ungefähr 160 m². Die Kosten variiieren zwischen 30 und 100 Euro, je nach Zulieferer und Menge. Daher wird von einem Durchschnitt von 65 Euro ausgegangen. Der Bodenbelag macht damit 10.400 Euro aus.

Schlussendlich bleibt noch ein ungefähr 50 m² großer Spielplatz, der mit Holzhackschnitzel ausgelegt werden kann, damit die Kinder darauf herumtoben können. Bei einer Schütt Höhe von 0,25 Metern beträgt dies ungefähr 900 Euro.

Der Preis des unversiegelten Belags des Platzes beläuft sich dabei auf insgesamt geschätzte 11.800 Euro. Im Vergleich: Bei einer Asphaltierung der Wege und Plätze, würde dies ungefähr 15.000 Euro kosten. Das heißt: Es ist sogar um einiges billiger!

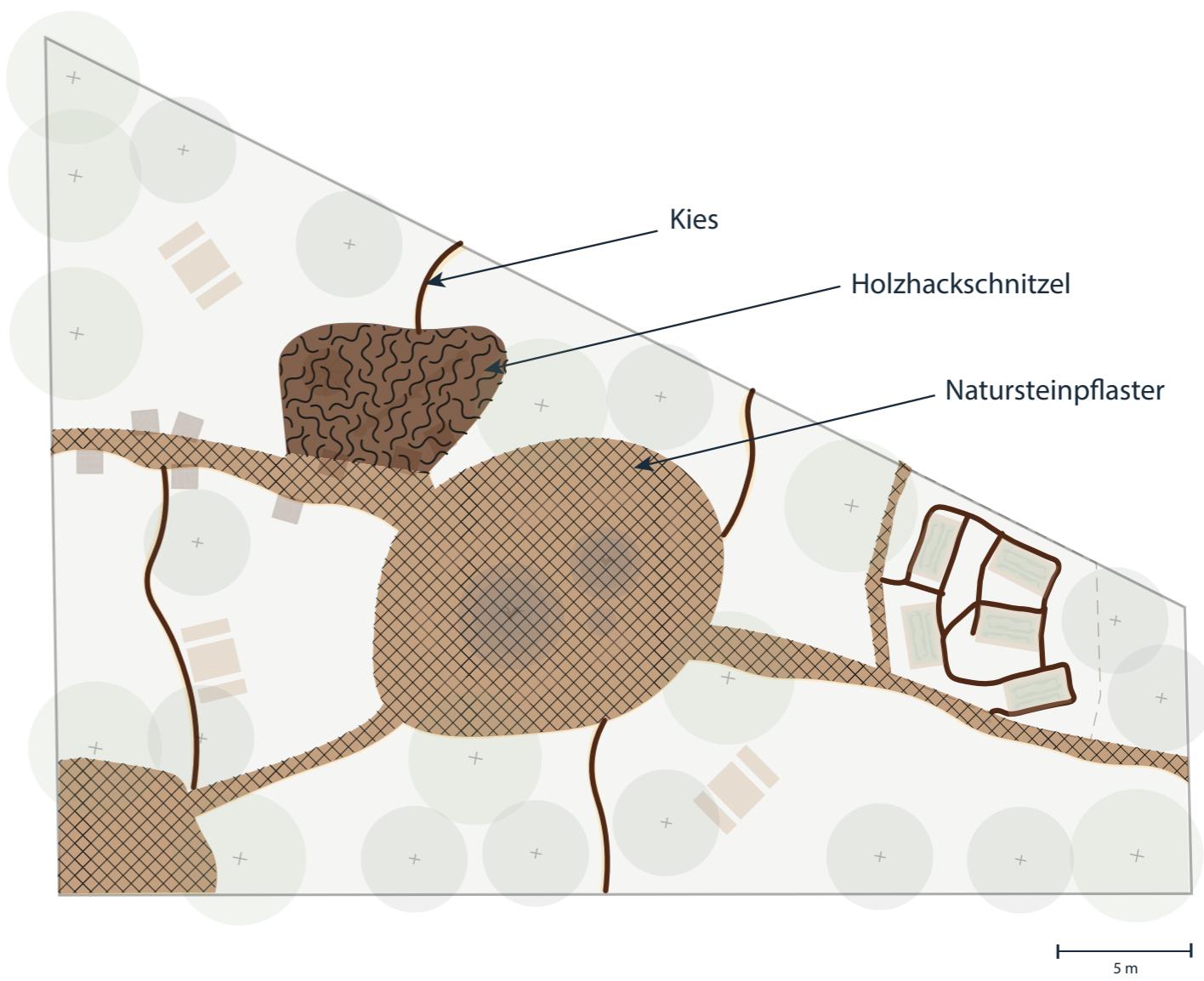


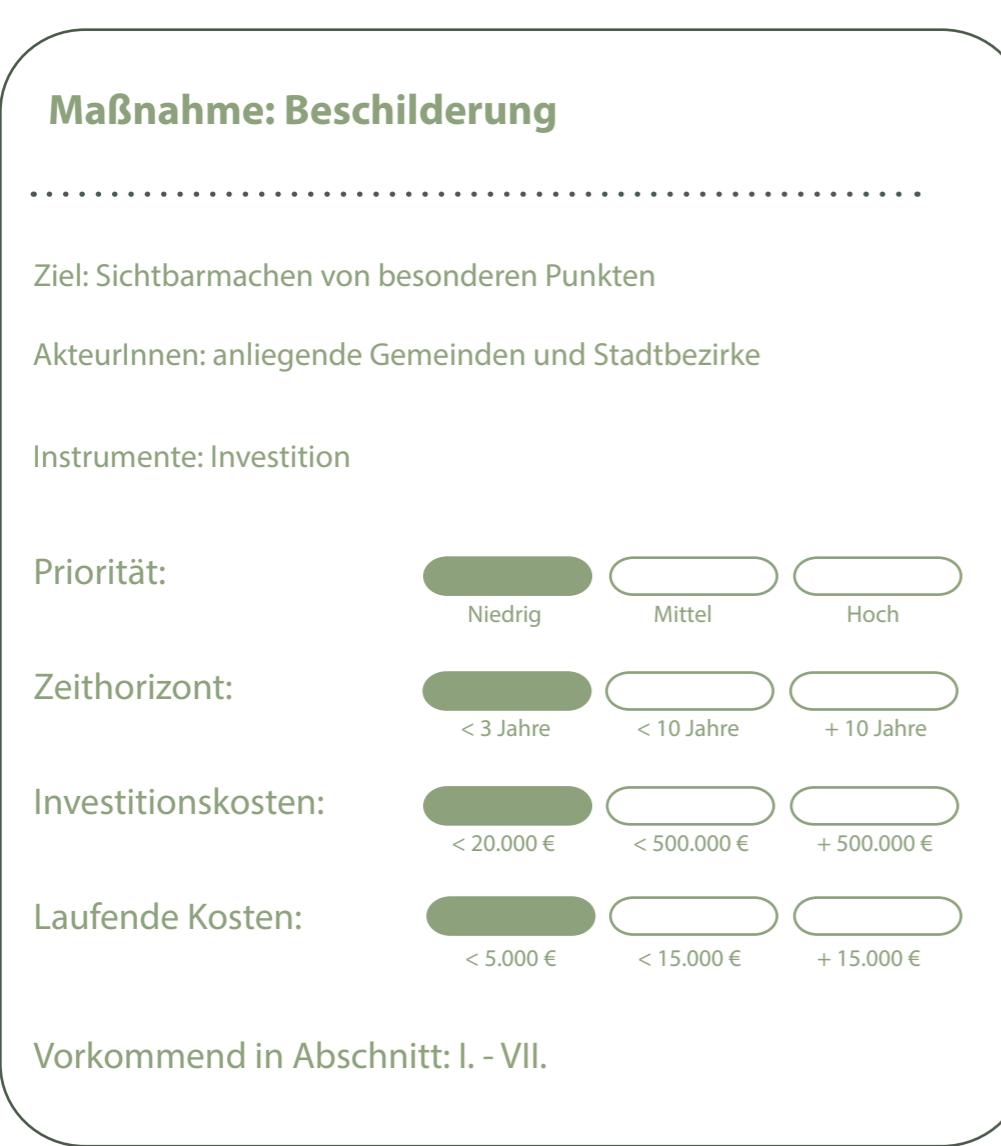
Abb. S.10.8: Bodenbelag Begegnungsplatz

40 m ²	Schotter / Kies	~ 500€
160 m ²	Natursteinpflaster	~ 10.400€
50 m ²	Holzhackschnitzel	~ 900€
<hr/>		<hr/>
250 m ²		<u>11.800€</u>
<hr/>		
250 m ²	Asphalt	<u>15.000€</u>

S.11 Beschichterung

S.11.1 Leitidee

Entlang der Triester Straße gibt es, verborgen in der zweiten Reihe, viele Naturschätze, Freizeitaktivitäten und Geschichtsstücke, die Ortsunkundigen niemals auffallen würden. Sei es der Ozean, der sich hinter einem Zaun erstreckt; der Wienerbergerteich, der sich hinter Gebüschen und Sträuchern versteckt oder die Spinnerin am Kreuz, deren Geschichte langsam verloren geht. Mit einer besseren Beschilderung soll die Zugänglichkeit erhöht werden, auch für Nicht-Ortsansässige. Verständlicherweise, wollen Anrainer*innen oft solche Schätze für sich behalten, um die Privatheit genießen zu können. Doch durch eine bessere Orientierung könnte die Zielgruppe erhöht werden und damit mehr Menschen die Möglichkeit zur Erholung und Entspannung im Grünen und neuer Information über geschichtsträchtigen Stadtbausteinen ermöglicht werden. Welche Standorte angeschrieben werden sollen, soll dabei von den jeweiligen Gemeinden abgesegnet werden, um Verärgerungen so gut wie möglich zu vermeiden.



Durch ein einheitliches Design der Schilder wird jedoch trotzdem ein Zusammenhang vermittelt und Verwirrungen vorgebeugt. Zusätzlich sollen in der Nähe von Stadtbausteinen mit viel Geschichte oder interessanten Naturangeboten Informationsschilder aufgestellt werden, um Interessierten die Möglichkeit zu geben etwas dazuzulernen. Außerdem soll es in angemessenen Abstand Orientierungstafeln mit allen Punkten im Überblick geben.

S.11.2. Verortung

Rechts wurden insgesamt 10 Punkte entlang der Triester Straße identifiziert, die sich bei erster Betrachtung für eine übergeordnete Beschilderung qualifizieren. Diese sollen von den Gemeinden und Bezirken abgesegnet werden, bevor die Schilder aufgestellt und hergestellt werden.

S.11.3. Kosten

Die Kosten der Maßnahme setzen sich aus dem Design der Schilder, Informationstafeln und Überblickstafeln, sowie deren Materialien und Aufstellung zusammen. Pro Schild wird je nach Anbieter und Material um die € 50,- berechnet. Das Design der Tafeln beläuft sich abhängig von der Aufwendigkeit auf unter € 5.000,-. Auch die laufenden Kosten sind minimal, da es sich nur um Ausbesserungsarbeiten oder minimale Wartung handelt, wenn pfeilgeleichtes Material gewählt wird.



Abb. S.11.1 Beschilderung



Abb. S.11.23 Erster Vorschlag wichtige Punkte

S.12 Zweirad statt Vierrad!

Wien hat im Bereich nachhaltiger Mobilität schon viel erreicht: Mehr als 70 % der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder am Fahrrad zurückgelegt. Die Stadt Wien fördert seit einigen Jahren den Ausbau von Radwegen und Radrouten in der Großstadt. Um diesen Trend zu verstärken, ist es von großer Bedeutung auch auf der Triester Straße den Mobilitätswandel möglich zu machen. Die Infrastruktur bzgl. des Radfahrens zu attraktivieren und eine sichere, komfortable Fahrt zu gewährleisten. Das Fahrrad mit einem Stellplatz als Start- und Endpunkt bei der eigenen Wohnhausanlage ist als schnelles, flexibles und preisgünstiges Verkehrsmittel zunehmend beliebt. Immer mehr Personen nutzen das Rad für ihre täglichen Wege oder kombinieren es mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Radverkehr als leistbare, umweltfreundliche und gesunde Mobilitätsform für Menschen. (vgl. Stadt Wien - MA21, 2019) Ebenso in Niederösterreich steigt der Fahrradtrend immer weiter an und der Landeshauptmann strebt eine Verbesserung der Radinfrastruktur an. Die Triester Straße hat das Potenzial eine hochfrequentierte Radroute zu werden, für Pendler*innen, Arbeitende, Schüler*innen, Freizeitradfahrer*innen, Sportler*innen u.v.m. Bis es allerdings soweit ist müssen einige Maßnahmen in den nächsten Jahren durchgesetzt werden.

Martin K. (12.05.2020)

„Insbesondere hoffe ich auf einen durchgehenden Radweg entlang der Triesterstraße. Besonders alternativlos ist derzeit der Streckenabschnitt zwischen Matzleinsdorferplatz und KFJ-Spital. Ich hoffe, dass dies im Anschluss an die U-Bahn Bauarbeiten beim Matzleinsdorferplatz umgesetzt wird.“ (Mobilitätsagentur Wien, 2020)



Dominik S. (21.06.2021)

„Der Abschnitt zwischen Matzleinsdorferplatz und dem Anfang der Triester Straße ist momentan schrecklich. Stadtauswärts ist immerhin beim OBI schon ein Radweg, dann allerdings hört er auf und erst bei den Wohnungen fängt einer wieder an. Stadteinwärts gibt es gar keinen Radweg. Kein Wunder, dass dann viele Personen mit dem Auto fahren. Eine Verbesserung dieser Situation hätte einen großen Effekt, dass mehr Leute auf das Rad umsteigen würden.“ (Mobilitätsagentur Wien, 2020)

S.12.1 Die Vision ...

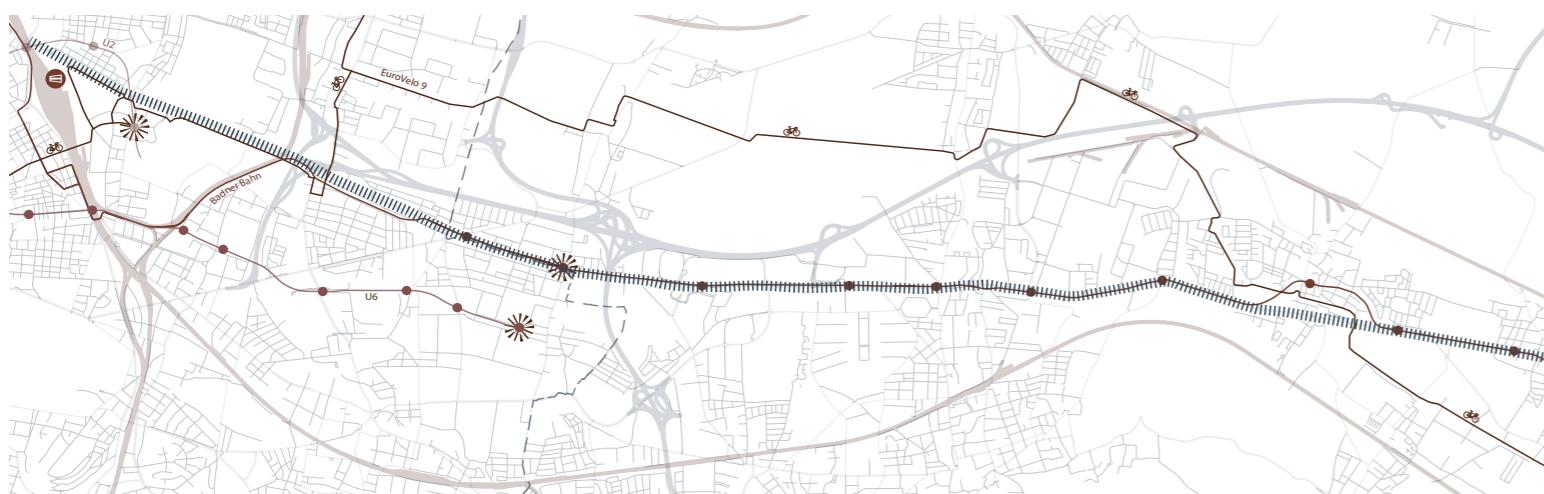


Abb. S.12.1 Verortung Fahrradweg

Die Vision einer Zweirad - freundlichen - B17 ...

Derzeit ist es unmöglich direkt an der Triester Straße von Norden in den Süden oder umgekehrt mit dem Fahrrad zu fahren. Ausgenommen man will sich in gefährliche Situationen bringen und sich unter die rasenden PKW's und LKW's mischen. Um den Fahrradfahrer*innen eine hürdenlose Fahrt zu garantieren, ist es notwendig die bereits vereinzelt bestehenden Fahrradwege zu verbinden und qualitativ aufzuwerten.

Am Matzleinsdorfer Platz ist ein Radweg, der allerdings abrupt endet. Entlang der B17 entlang des Wienerberges geht die Fahrt weiter. Um dieses Stück zu verbinden ist eine Straßentransformation unerlässlich, um den Radfahrer*innen Platz zu geben. Auf Grund der Autobahnauffahrten/-abfahrten und der Badner Bahn ist es mit der derzeitigen Verkehr-

führung nicht machbar einen straßenbegleitenden Radhighway anzubieten. Deshalb besteht die Möglichkeit die Fahrradfahrer*innen auf den Velo9/Thermenradweg umzuleiten, der bis in den Süden der Triester Straße verläuft. Der Velo 9 ist eine Radroute des europäischen Radrouten-Netz Eurovelo. Ein Projekt des Europäischen Radfahrer-Verbandes. Der EuroVelo 9 verbindet die Ostsee mit der Adria und durchquert dabei auch immer wieder Niederösterreich. Die Route führt von Břeclav (Grenzübergang Reintal) bis Wien durch das idyllische Weinviertel und geht anschließend in die genussvolle Thermenregion Wienerwald über, um schlussendlich in den Wiener Alpen am Wechsel aus Genussradlern Gipfelstürmer zu machen. Der Velo 9 soll ein Radweg für alle werden. Ein sog. Sport und Erlebnisweg. (vgl. L6 Der Neue EuroVelo9)

Durch die neue Verbindung erhofft man sich, dass einige Autonutzer*innen, doch auf die nachhaltige Variante umsteigen. Der Anschluss an Unternehmen, Einkaufshäuser und verschiedene Gewerbe soll im nächsten Schritt gemacht werden. Ebenso die Möglichkeit den Schüler und Schülerinnen einen Umstieg auf das Fahrrad zu gewähren. Kurze Wege sollten auch an der Triester Straße mit dem Rad gut erreichbar sein. Durch ein Portal soll die Möglichkeit bestehen, aufmerksam auf Lücken im Fahrradsystem zu machen, damit diese geschlossen werden können. Denn Angebot schafft Nachfrage, so werden die Radanteile in Zukunft steigen. Die Vision ist eine Triester Straße, die auch für den Radverkehr attraktiv ist. Beleuchtete Anlagen, sicheres und bequemes Fortbewegen, Abstellmöglichkeiten bei frequentierten Standorten. Es soll aber nicht nur die Verbinzungsfunktion gestärkt werden, sondern auch die Freizeitaktivitäten von Wien und dem Wiener Umland. Es besteht ebenso die Möglichkeit an einem „Bike-Day“ im Jahr die Triester Straße alleine für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu öffnen.

Maßnahme: Zweirad statt Vierrad!

Ziel: Radverkehr stärken, sicheres und bequemes Fortbewegen

AkteurInnen: MA 46/MA 21/MA 28 - Stadt Wien
Bezirksmannschaften Niederösterreich

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I.-VII.

AUFBRUCH FAHRRAD

Abb. S.11.4 Logo Fahrrad Volksinitiative



Abb. S.12.5 Fahrrad-Demo München

S.12.3 Referenzen & Fahrradkampagnen



Abb. S.11.2 Hamburg Kampagne

Fahr ein schöneres Hamburg!

Der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher, hat am 7. Mai 2019 den Startschuss für die Marketingkampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ zur Stärkung des Radverkehrs sowie der Lebensqualität in Hamburg gegeben, basierend auf einem Beschluss der Bürgerschaft. Die dreijährige Kampagne hatte zum Ziel die Bereitschaft für das Radfahren zu steigern, das Engagement der Stadt sicht- und erlebbar zu machen, die Fahrradfreundlichkeit Hamburgs zu vermitteln sowie das Klima unter den Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. (vgl. Berger, 2020)



Abb. S.12.3 Logo Österreich Radelt

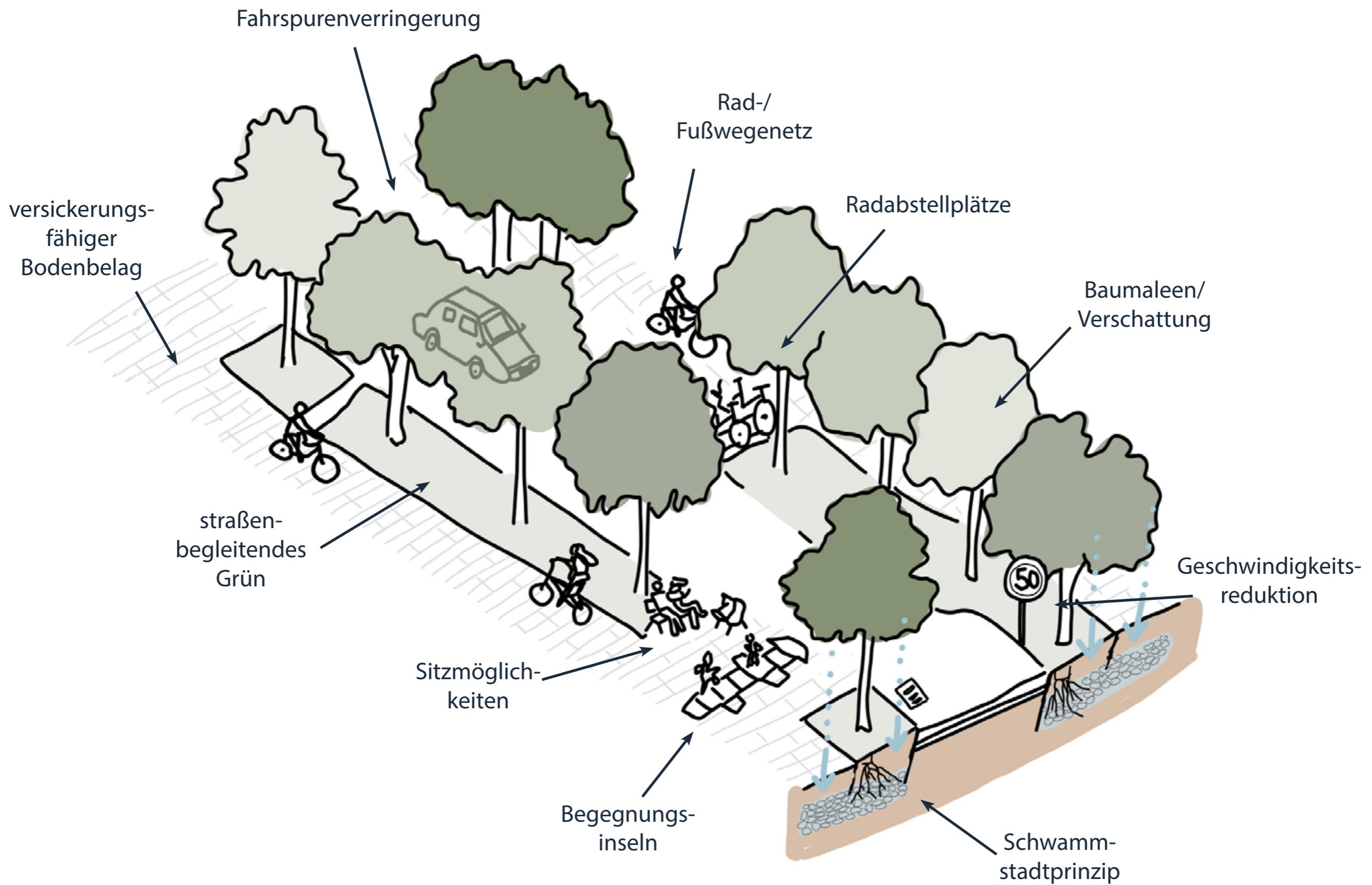
Österreich radelt!

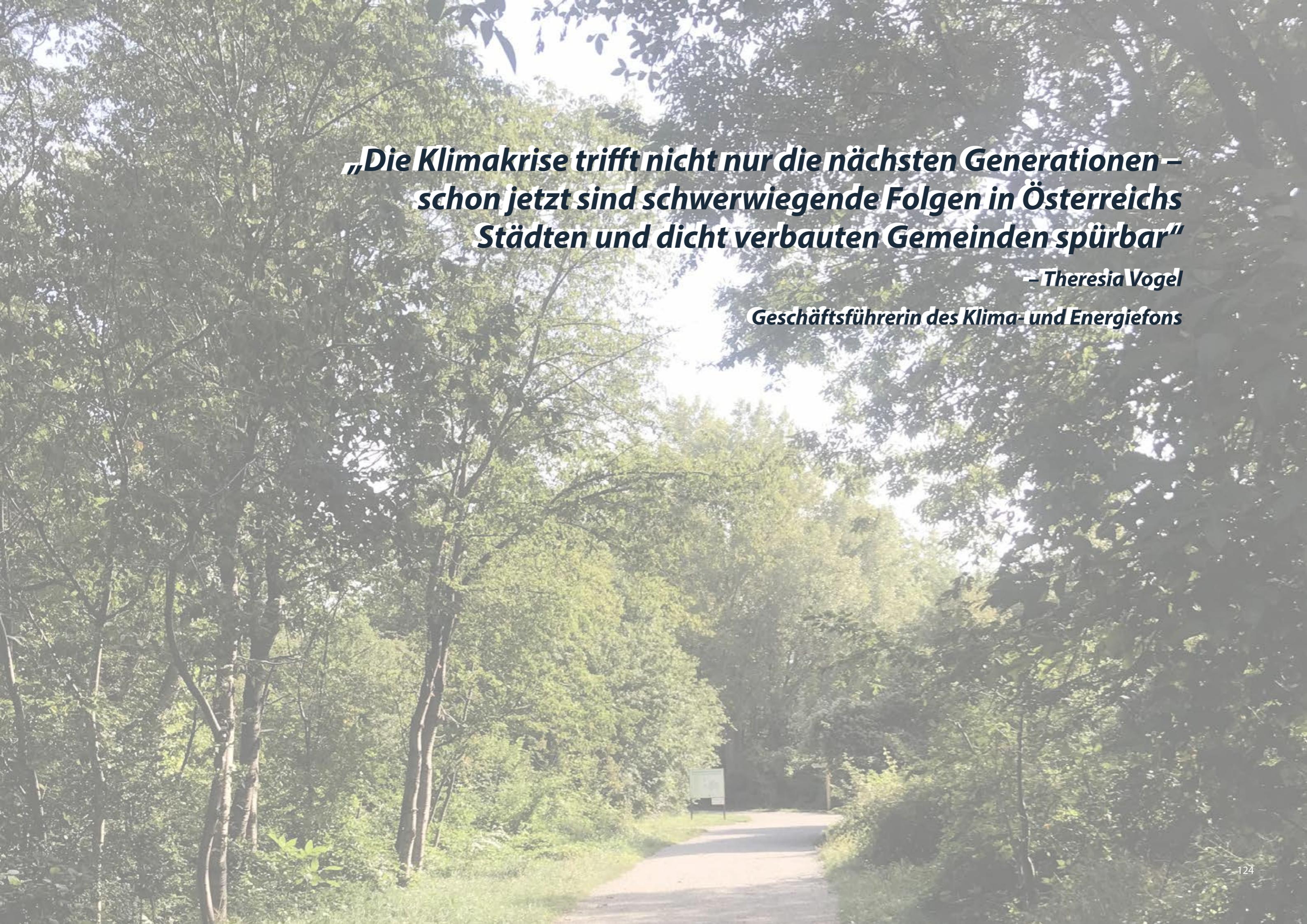
Von März bis September 2020 wurden in Österreich wieder gemeinsam Radkilometer sammeln – im Alltag, in der Freizeit, auf Arbeits- und Schulwegen oder beim Sporteln. Die Teilnehmenden radeln im Jahr 2021 weiter für mehr Gesundheit, saubere Umwelt und viele Gewinnchancen. Fast 19.000 Österreicherinnen und Österreicher waren 2020 dabei und sammelten 16 Millionen Radelkilometer. Im Vergleich zu Autofahrten konnten dadurch beinahe 3.000 Tonnen CO2-Ausstoß vermieden werden.

Aufbruch Fahrrad (Nordrhein-Westfalen)

Die Kölner Organisationssoziologin hat in Nordrhein-Westfalen eine wahre Aufbruchsstimmung für das Fahrrad entfacht. 2017 initiierte sie mit ihrem Verein RADKOMM den passend benannten „Aufbruch Fahrrad“ – eine Volksinitiative, die von der Landesregierung den konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur fordert. „Aufbruch Fahrrad“ schmiedete ein Aktionsbündnis, an dem sich über 200 Organisationen aus ganz NRW beteiligten und sammelte über 200.000 Bürger-Unterschriften – genug, um einen landesweiten Volksentscheid einzuleiten. „Aufbruch Fahrrad war von Anfang an ein Gemeinschaftsprojekt“, so Symanski. „Wir haben viel Zeit investiert, um das Aktionsbündnis aufzubauen, das nun 215 zivilgesellschaftliche Vereine und Verbände umfasst.“ Der Erfolg der Initiative zeigt, dass viele Menschen sich mehr Radverkehr wünschen und auch bereit sind, daran mitzuarbeiten, wenn man es schafft, die Vision einer schöneren Zukunft zu vermitteln: „Wir haben uns überlegt, wofür wir sind, nicht wogegen. Und dann haben wir diese schönere und neue Wirklichkeit beschrieben und die Menschen dazu eingeladen, an dieser neuen Stadt mitzubauen.“ Unter dem Namen „Radentscheid“ gibt es mittlerweile in der ganzen Republik solche Initiativen. Berlin machte 2015 den Anfang. Bundesweit finden sich Menschen zusammen und teilen ihre Lust am Radfahren.

„Nutzen Sie einfach so oft wie möglich das Fahrrad, nehmen Sie Ihre Kinder mit und begeistern Sie Ihre Freunde“, sagt Annika Meenken vom VCD. „Die Zeichen stehen auf Verkehrswende und je mehr Fahrräder unterwegs sind, desto mehr Rückenwind bekommt sie.“ Eine tolle Gelegenheit, die Flagge zu zeigen, ist zum Beispiel die Aktion „STADTRADELN“, die jährlich zwischen Mai und September stattfindet: Dabei treten Menschen aus ganz Deutschland drei Wochen lang in die Pedale und sammeln Radkilometer für ihre Stadt. Die Kommunen mit den meisten Kilometern bekommen einen Preis. 2019 schwangen sich rekordverdächtige 407.734 Teilnehmer aus 1.127 Kommunen aufs Rad und legten über 77 Millionen Kilometer auf dem Fahrrad zurück. Der Radverkehr ist aus seinem Dornröschenschlaf erwacht – und die vielen Beispiele aus Deutschland und Europa zeigen: **Wo ein Wille ist, ist ein Radweg. Und wo ein Radweg ist, da sind auch Radfahrer.** (vgl. Dr. Albrecht, 2020)





**„Die Klimakrise trifft nicht nur die nächsten Generationen –
schon jetzt sind schwerwiegende Folgen in Österreichs
Städten und dicht verbauten Gemeinden spürbar“**

– Theresia Vogel

Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds



5.4 Lärmschutzwände durchbrechen

123

Mit diesem Leitprojekt wollen wir ein soziales, gemeinschaftliches Miteinander in der ersten und zweiten Reihe der Triester Straße schaffen. In den letzten 60 Jahren war die Stadtplanung auf Autos fokussiert. Der Stadtraum als Bewegungs- und Aufenthaltsraum ist zu einem Verkehrsraum geworden. Der Straßenraum der B17 wird hauptsächlich mit Verkehr und dessen negativen Auswirkungen assoziiert. Um dieses Verständnis zu wandeln, ist neben der Anpassung des Verkehrs die Schaffung und Freihaltung von Räumen für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten sinnvoll. Durch das Schaffen von differenzierten Gestaltungsmotiven und der Wechsel von einer Fahrzeugorientierten Nutzung zu einer belebten Erdgeschoßzone, Begegnungsplätzen, Treffpunkten und Orten der Kommunikation sog. konsumfreie Räume und partizipativen Prozessen bietet die Triester Straße eine sehr gute Voraussetzungen für die Etablierung einer lebenswerten, belebten Straße.

Die Triester Straße als Lebensraum und nicht als Transitraum!

L.1 Meet and Greet - Begegnung in erster Reihe

L.1.1 Verortung

Entlang der Triester Straße sollen mehrere Begegnungsplätze als Treffpunkte der umliegenden Bevölkerung, Vorbeikommende Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen, Pendler*innen und Arbeitende der Umgebung geschaffen werden. In der folgenden Skizze sind Punkte eingezeichnet, die jeweils ein kleinteiliges Netz an Treffpunkten repräsentieren.

Besonders in den Abschnitten, die durch die Straßenveränderung mehr Platz für den NMIV bekommen ist es möglich dadurch neue Treffpunkte zu schaffen. Aber auch ohne eine Veränderung der Straße gibt es entlang der B17 genügend Plätze, die noch nicht ausreichend genutzt werden und aufgewertet werden können.

Vor allem in den nördlicheren Teilen der Triester Straße gibt es mehrere Spuren pro Richtung für den motorisierten Individualverkehr. Die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen haben auf den ersten Blick sehr wenig bis gar keinen Platz an manchen Stellen. Radwege und Radrouten werden von der Stadt Wien seit den letzten Jahren immer und immer mehr gefördert. Nun ist es an der Zeit auch den Fußgänger*innen mehr Platz einzuräumen. Im wahrsten Sinne des Wortes, der NMIV soll reduziert und die Fußwege breiter werden!

Zurzeit besteht für den NMIV nahezu keine Möglichkeit sich an einer Stelle entlang der Triester Straße aufzuhalten. Ein schnelles aneinander Vorbeihuschen ist wohl der Höhepunkt des Möglichen. Hiermit wird der Straße ihre Funktion als Lebensraum komplett entzogen. Die Triester Straße ist zurzeit eine Transitstraße und das zeichnet sich auch in dem ersten Abschnitt sehr stark ab.

Genau das soll sich in den nächsten Jahren ändern!



Abb. L1.1 Netz der Begegnungsplätze in erster Reihe

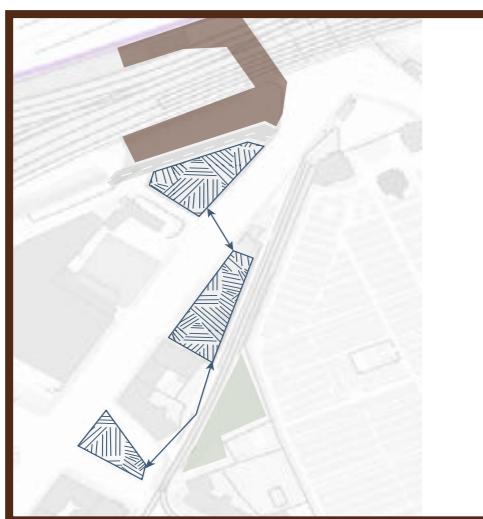
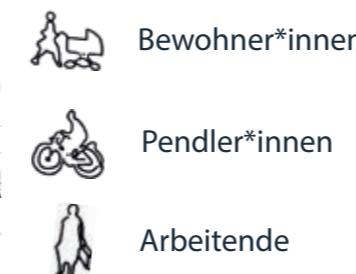


Abb. L1.2: Bsp. Beispielhafte Verortung der Begegnungsplätze in erster Reihe

Dieser Zoom-In zeigt ein Beispielhaftes Netz an Begegnungsplätzen im ersten Abschnitt, rund um den Matzleinsdorfer Platz. Es werden dabei bereits bestehende Orte genutzt, die durch eine Aufwertung einen neuen Nutzen bekommen und damit der Umgebung eine bessere Qualität bieten können. Dieses Netz an Plätzen soll vor allem der Bevölkerung in der Umgebung zu gute kommen, aber auch den Pendler*innen, die vom Matzleinsdorfer-Platz jeden Tag vorbei kommen.



Bewohner*innen
Pendler*innen
Arbeitende

Maßnahme: Begegnung in erster Reihe

Ziel: Begegnungsplätze schaffen

AkteurInnen: Stadt Wien, Bezirk Mödling

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I. - VII.

L.1.2 Planungsbeispiel



In der Skizze ist ein beispielhafter Begegnungsplatz der Triester Straße in erster Reihe dargestellt. Er soll der Umgebung einen qualitativen Aufenthaltsort bieten. Dabei gibt es Teile, die vor allem für die umliegende Bevölkerung bestimmt sind - wie ein Urban-Gardening-Angebot, das durch einen Urban-Gardening-Verein betrieben werden kann oder von Interessent*innen bepflanzt werden kann. Außerdem gibt es ein Angebot von Spielmöglichkeiten für die Kinder - von der Wippe, zu kleinen verteilten Trampolinen, die im Boden eingelassen sind und den Weg spielerischer gestalten sollen.

Der Platz ist zudem auch ökologisch ausgestattet und wird zu 100 % unversiegelt gestaltet (vgl. Maßnahme S9). Die großen, grünen Bäume können damit tief wurzeln und bieten eine natürliche Beschattung, die eine Langlebigkeit verspricht.

Der mittlere Platz lädt zum Sitzen und Verweilen ein für Arbeitende, die eine Mittagspause halten oder Pendler*innen, die kurz verweilen wollen. Durch die Brunnen ist es auch im Sommer angenehm und es bietet eine natürliche Abkühlung.

L.2 Meet and Greet - Triff mich hinter der Lärmschutzwand

Die Treffpunkte in zweiter Reihe ergeben ein kleinteiliges Netz an Plätzen, aufgewerteten Grünräumen und Begegnungsorten. Dabei soll der Fokus auf konsumfreie Orte gelegt werden, der sich von der Bevölkerung, den Pendler*innen und den Arbeitenden der Umgebung selbst angeeignet werden könnten.

Als Beispiel für die Verortung wurde der erste und zweite Abschnitt herangezogen. Es wurden dabei 3 Punkte der Begegnung identifiziert und zugeordnet. Außerdem gibt es auch ein kleinteiliges Netz an Grünräumen, die aufgewertet werden sollen und als Treffpunkte gestaltet sind. Das bedeutet Sitzgelgenheiten, Spielmöglichkeiten oder andere Freizeitangebote, wie ein großes Schachbrett, Picknickplätze oder Wasserattraktionen.

L.2.1 Meet an Greet im Zusammenhang

Die Maßnahme soll dabei eng mit der Maßnahme S. 4 ausgeführt werden. Diese handelt von der Gestaltung von Treffpunkten in erster Reihe. Es soll darauf geachtet werden weder die erste, noch die zweite Reihe zu bevorzugen und schrittweise die Plätze und Grünräume aufzuwerten und neu zu gestalten. Da die Begegnungsmöglichkeiten der Zielgruppen einen so wichtigen Teil im Entwicklungskonzept einnehmen, wurden sie in beide Leitprojekte miteinbezogen. Trotzdem müssen sie ganzheitlich betrachtet werden und müssen daher auch bei der Konzeption gemeinsam mitgedacht werden.



Abb L2.2 Treffpunkte der zweiten Reihe im ersten und zweiten Abschnitt

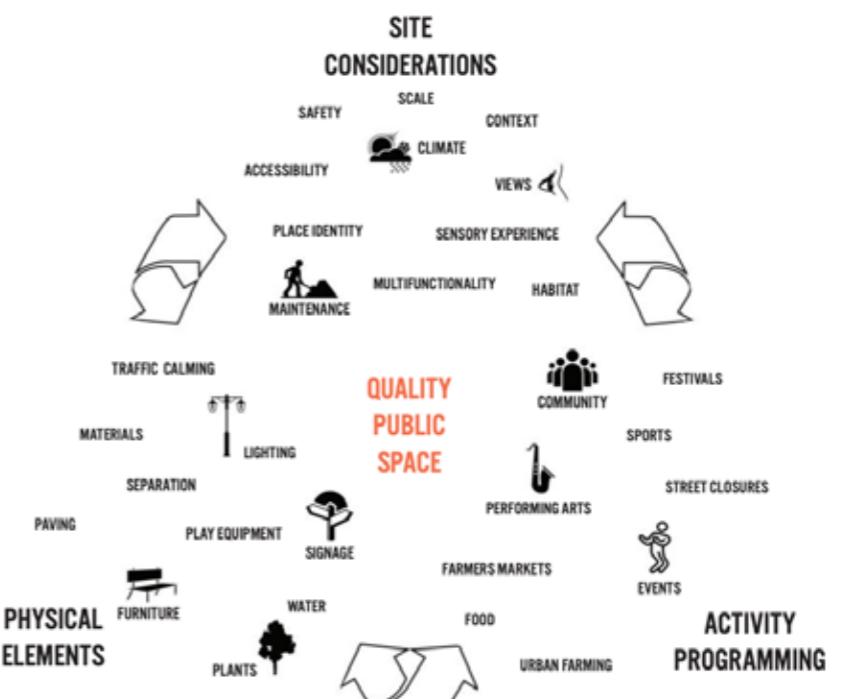


Abb L2.1 Qualitäten eines öffentl. Platzes



Abb L2.3 Grünräume zur (sozialen) Aufwertung im ersten und zweiten Abschnitt

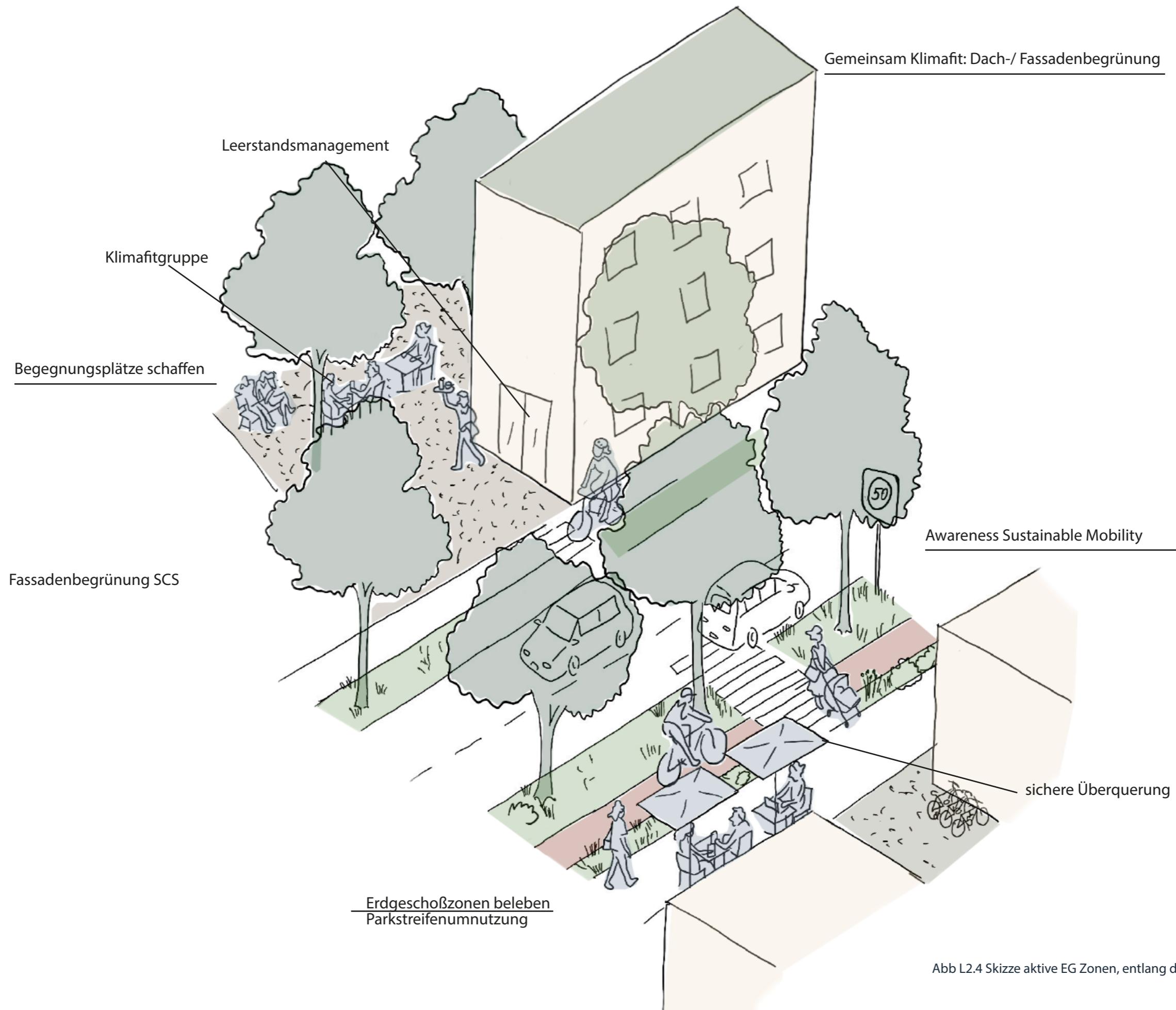


Abb L2.4 Skizze aktive EG Zonen, entlang der Straße & in 2. Reihe

L.3 Gemeinsam Klimafit - Rahmenprogramm



Abb. L3.1: Podiumsdiskussion

Während Workshops, Podiumsdiskussionen und Vorträge den Informationsrahmen des Programms bilden und damit alle weiteren Tätigkeiten einbetten, werden drei Säulen ausgestaltet, um definitive Handlungen gemeinsam mit der Bevölkerung anzuregen.

1. Pilotprojekt Selbstbau-Fassadenbegrünung

In Wien wird das Begrünen der Fassaden bereits fleißig gefördert. So sehr, dass gemeinsam mit der Organisation „BeRTA“ bereits pro Haushalt vier Selbstbau-Fassadenbegrünungsmodulen zu 100% gefördert werden können. Nun soll diese Finanzierung auch im Bezirk Mödling als Pilotprojekt starten und im Rahmen des Programms „Triester Straße - Gemeinsam Klimafit“ durchgeführt werden.

2. Klimafit-Gruppe

Im Laufe des Programms wird eine Gruppe auf die Beine gestellt, die sich selbstständig mit „Klimafit-Themen“ auseinandersetzt. Je nach Interessen kann das Hauptthema von einem Food-Coop zu Urban Gardening oder veganen Kochworkshops reichen. Die Hauptsache ist das Programm wird gemeinsam entwickelt und wirkt zum Thema „Klimafit“ mit.

2. Leuchtturmprojekt Westfield Shopping City Süd

Die Shopping City Süd dominiert den Ein- und Ausgangsbereich nach Niederösterreich und ist ein signifikanter Stadtbaustein und wirtschaftlicher Pull-Faktor. Daher ist sie das perfekte positive Beispiel dafür zu zeigen, was klimabewusstsein und eine grüne Lebensweise bedeuten kann.

„Nun gilt es „klimafit“ als Standard bei der Weiterentwicklung unserer Gemeinden und Städte zu etablieren. Die Rahmenbedingungen dafür sind günstig. Jetzt heißt es, alle Verantwortlichen und Zuständigen an einen Tisch zu bringen - dann gelingt es uns!“

*- Die KlimaKonkret Initiator*innen*

Der Klimawandel ist schon lange keine gesellschaftliche und politische Debatte mehr, sondern beeinflusst die Menschen zunehmend in ihren privaten Wünschen und Entscheidungen. Sie senkt Tag für Tag die Lebensqualität der Österreicher und Österreicherinnen durch extreme Temperaturen und Wettererscheinungen, steigende Temperatur- und Bezinpreise und anderen alltäglichen Beeinträchtigungen. Aber wie kann man als Einzelne oder Einzelner etwas dagegen unternehmen? Diese Frage stellen sich die Menschen schon lange. Denn gegen gescheiterte Klimagipfel kann man als Einzelperson nur wenig ausrichten und jeden Freitag streiken zu gehen können sich leider viele Bewohner und Bewohnerinnen nicht leisten. Das neue Awarenessprogramm „Gemeinsam Klimafit“ soll nun die Möglichkeit geben den Anrainern und Anrainerinnen um die Triester Straße etwas tun zu können. Und zwar gemeinsam! Es gibt dabei primär Bewusstseinsbildung zu betreiben, um das Problem für alle Bevölkerungsschichten noch einmal in den Kopf zu holen und in verständlicher Sprache zu erklären. Weiters soll es aber auch Problemlösungen bieten. Ein reines Erklärungsmodell reicht schließlich nicht. Dabei soll ein dialogorientierter Prozess entstehen, der die Bevölkerung mit Politik und Verwaltung verbindet. Das Ziel ist nicht primär die Öffentlichkeitsarbeit nach außen, sondern die Förderung der Kommunikation nach Innen. Mit Experten und Expertinnen werden Workshops angeboten werden, Podiumsdiskussionen veranstaltet und Vorträge gehalten. Der Fokus ist dabei immer das Einbeziehen einer möglichst großen Gruppe an Menschen, ohne eine bestimmte Gruppe dabei zu bevorzugen. Politik, Verwaltung und Institutionen sollen genauso miteinbezogen werden wie die interessierte Einzelperson.

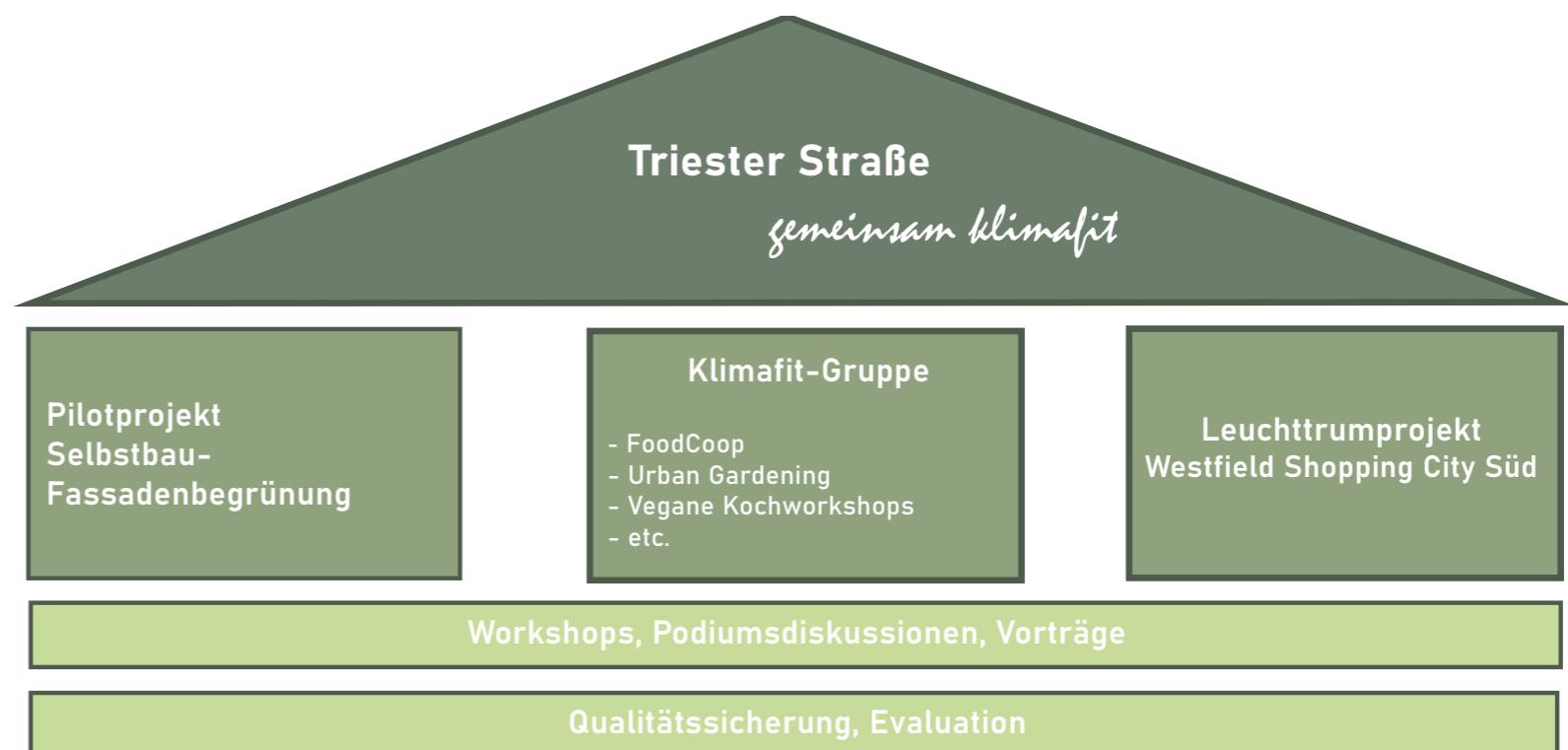
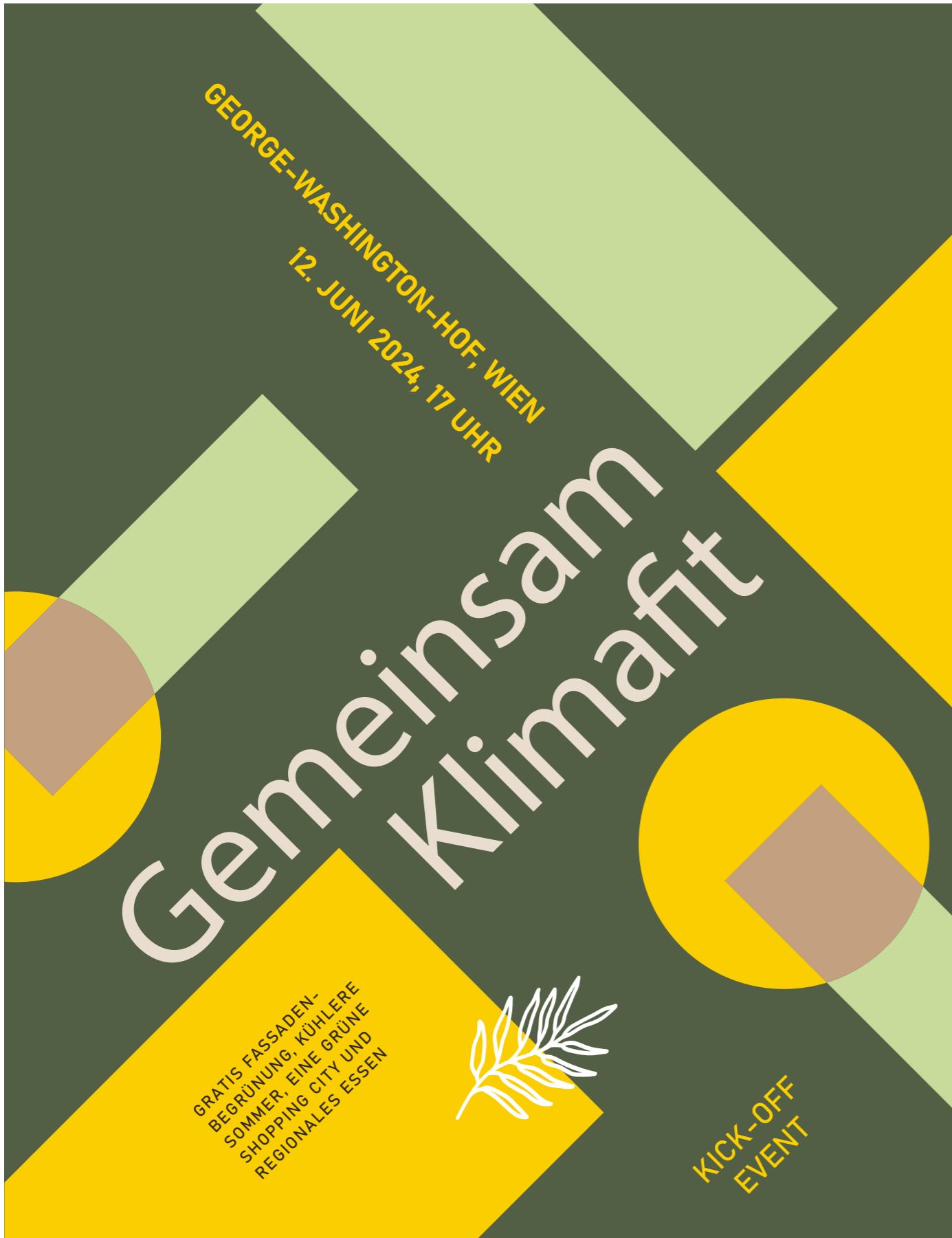


Abb. L3.2: Aufbau Gemeinsam Klimafit

BEISPEIL-FLYER FÜR DAS KICK-OFF-EVENT VON GEMEINSAM KLIMAFIT



L.3.1 Workshops, Podiumsdiskussionen, Vorträge...

Das Programm „Triester Straße - Gemeinsam Klimafit“ soll als ein ganzheitliches betrachtet werden, wobei alle Punkte durch die Workshops, Podiumsdiskussionen und Vorträge zusammengehalten werden sollen. Diese bilden den Ausgangspunkt, um natürliche Personen für die drei weiteren Einzelprojekte zu mobilisieren. Sie sollen nicht nur für Anrainer und Anrainerinnen angeboten werden, sondern auch Information für alle anderen Stakeholder liefern. Egal ob es sich dabei um einen kleinen Einzelhandel-Laden handelt, der sich gegen den Klimawandel engagieren will oder ob es sich um die großen Konzerne in den Industriezentren entlang der Triester Straße handelt. Politik, Verwaltung, Industrie, Handel, Gewerbe, Bevölkerung, Bauträger*innen und Vereine sollen Angebote erhalten. Das Angebot soll 1 1/2 Jahre in verschiedenen Gemeinden und Stadtbezirken entlang der Triester Straße angeboten werden, um so viele Personen wie möglich anzusprechen. Generell muss darauf geachtet werden, dass durch die Formulieren, die Uhrzeiten oder Standorte der Angebote so wenige Bevölkerungsgruppen wie möglich ausgeschlossen werden, um ein inklusives Angebot zu schaffen.

Die verschiedenen Angebote sind dabei kostenlos (freie Spende) und finden ungefähr einmal im Monat statt. Damit ergeben sich ungefähr 30 Angebote. Das erste ist das Kick-Off-Event, das letzte ein Abschluss-Event. Dazwischen können die Angebote variieren - Workshops, Lesungen, Podiumsdiskussionen, Vorträge, Filmvorführungen, Mitmachevents, Seminare, Theatervorführungen,... Die Möglichkeiten sind sehr weitgreifend.

L.3.2 Vorbereitungszeit

Das Programm wird von der Stadt Wien - speziell der MA 22, dem Magistrat für Umweltschutz - ausgeführt, in Kooperation mit dem Bezirk Mödling. Unterstützend wirkt eine Kommunikationsagentur, die einerseits die Organisation der Angebote übernimmt und andererseits eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit durchführt. Das Programm wird für insgesamt 3 Jahre angesetzt, wobei das erste halbe Jahr ausschließlich für Vorbereitungsarbeiten, Organisation etc. reserviert ist. Außerdem beginnt in der ersten Periode bereits die Öffentlichkeitsarbeit und Interess*innen für das Programm zu gewinnen.

Maßnahme: Rahmenprogramm

Ziel: Vorbildprojekt zur Fassadenbegrünung

AkteurInnen: MA22, Bezirk Mödling, Kommunikationsagentur

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I.-VII.



Abb. L3.3 Zeitstrahl Gemeinsam Klimafit

L.3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird durch eine eigens engagierte Agentur durchgeführt. Monatliche Kosten für Campaigning mit einer Kommunikationsagentur belaufen sich auf € 5.000,- bis € 10.000,- (vgl. Bredl, 2021). Bei einer Laufzeit von 3 Jahren ergibt dies insgesamte Kosten von € 180.000,- bis € 360.000,-. Dabei ist die Agentur für die Organisation der Angebote zuständig, wobei die Themen gemeinsam mit Expert*innen und der MA22 entwickelt werden. Zudem sorgt sie für Flyer, Plakate und Social-Media-Präsenz zum Bewerben des Programms. Es wird zudem eine Website aufgesetzt, auf der Informationen eingesehen werden können, sowie Voranmeldungen zu den Programmpunkten erfolgen können. Die Einrichtung einer professionellen Website verlangt Investitionen zwischen € 700,- und € 1.000,-. Bei einer durchgehenden, individuellen Gestaltung können sich die Kosten von € 2.500,- bis zu € 7.000,- belaufen. Wenn weitere Features, wie Buchungsmöglichkeiten oder Verkauf, eingebunden werden soll liegen die Investitionskosten wieder höher - bei € 5.000,- bis € 15.000,-. Ein professionelles Design für das Corporate Design liegt bei € 1.500,- bis € 5.000,-. Die laufenden Kosten zur Wartung der Website belaufen sich auf € 100,- bis € 1.000,- abhängig von der Art der Website (vgl. Schlegel, o.J.).

L.3.4 Qualitätssicherung & Evaluation

Beide Bundesländer - sowohl Wien, als auch Niederösterreich - stellt eine Person, die die Qualitäts sicherung während des Programms überwacht. Diese dienen als Ansprechpersonen für die Kommunikationsagentur und als Koordinationsstellen. Die Personen sind Mitarbeiter*innen des Magistrats 22 und der Bezirksbehörde Mödling. Sie dienen auch der Qualitätssicherung - also der Kontrolle der Agentur und als Navigator*innen durch das Programm. Am Ende der 3 Jahre soll auch eine Evaluation stattfinden, die zeigen soll, ob das Programm erfolgreich durchgesetzt worden ist, welche Dinge gut funktioniert haben und wo es bei der Durchführung eines ähnlichen Programms in der Zukunft Verbesserungspotential gibt.

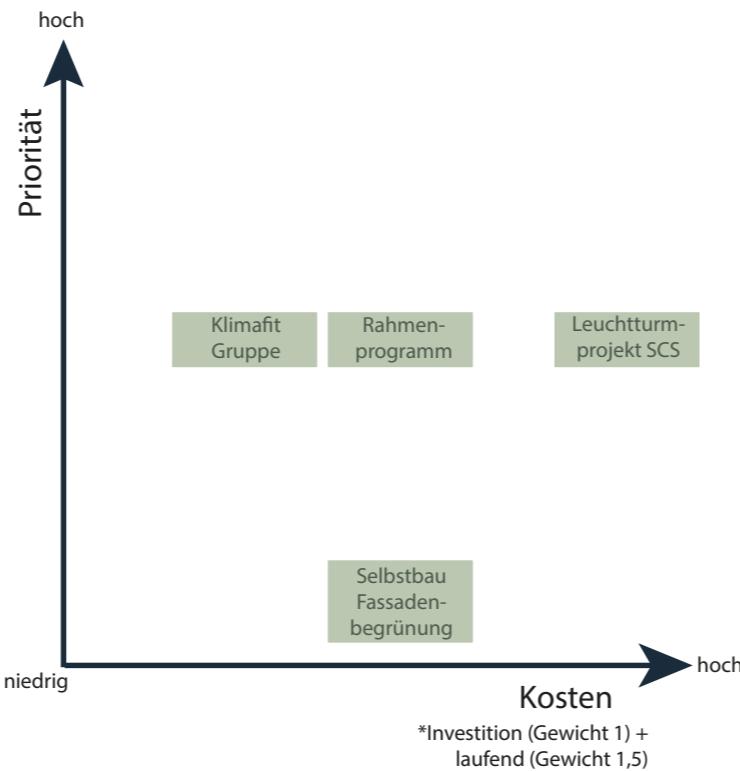


Abb. L3.4: Priorität/Kosten Gemeinsam Klimafit

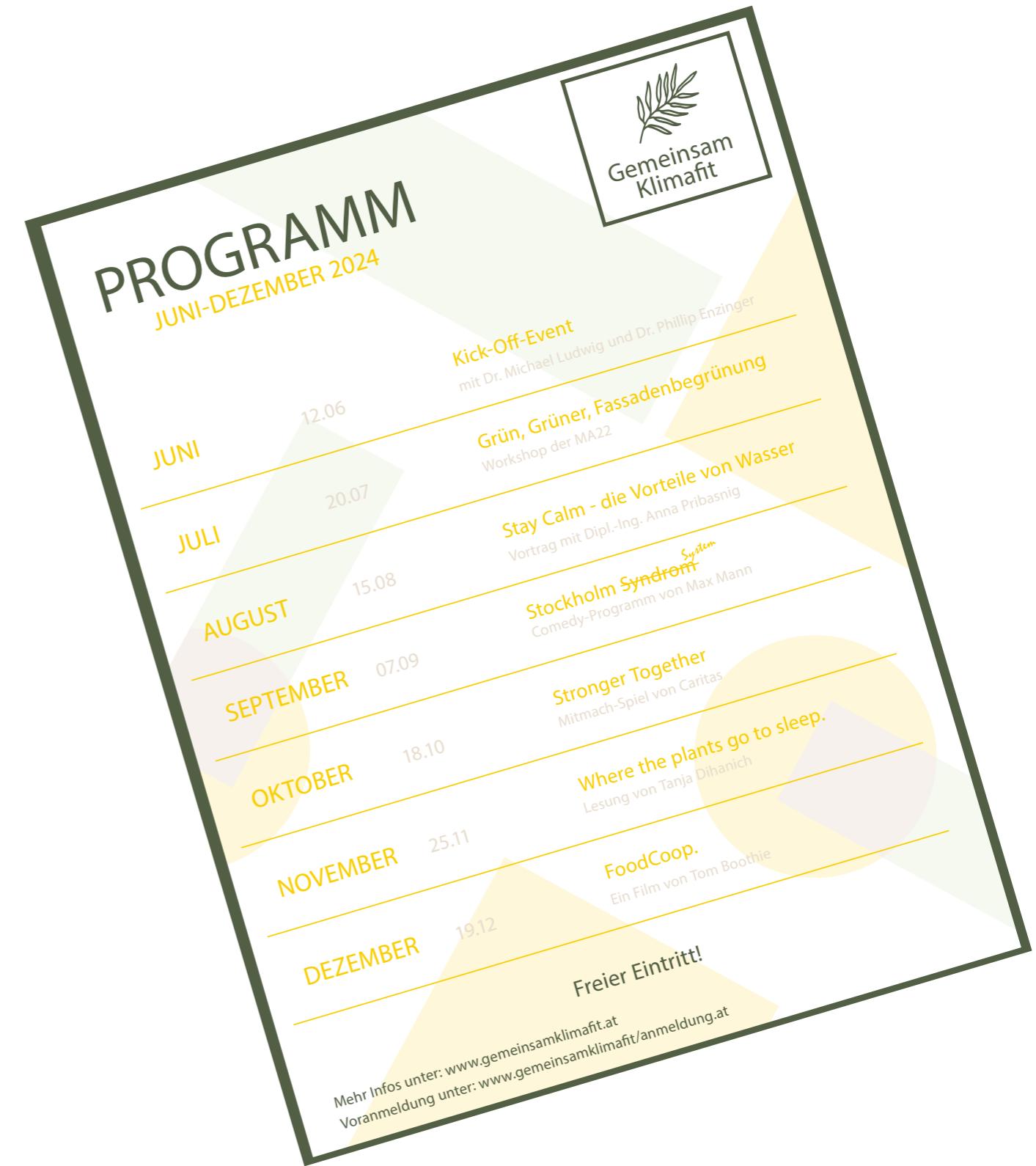


Abb. L3.5: Programm Gemeinsam Klimafit

L.4 Gemeinsam Klimafit - Selbstbau-Fassadenbegrünung mit „BeRTA“

L.4.1 Die Vorteile von Fassadenbegrünung

Die Idee von Fassadenbegrünungen ist nicht neu, sondern reicht bis in die Antike zurück, wo bereits Efeu eingesetzt wurde (vgl. Gothein, 1926). Mit Hintergedanken an den Klimawandel wird darauf heute immer mehr einen Fokus gelegt – in Wien gibt es dazu bereits seit 2013 einen Leitfaden, der 2019 erneuert wurde. Dabei bringen Gebäudebegrünungen nicht nur für das Klima und für die Allgemeinheit Vorteile, sondern auch für Investor*innen und Wohnbauträger*innen. Zusätzlich bietet sie eine ästhetische Repräsentation davon, dass immer mehr Schritte zur Klimatischen Anpassung gesetzt werden. Einige Vorteile, die das Durchsetzen von Fassadenbegrünung an Bauträgern auslösen, sind folgend aufgelistet. Die Liste hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll nur eine Übersicht geben.

- Verbesserung des Stadt- und Mikroklimas (z.B. durch Verdunstungskühlung)
- Reduktion von Feinstaub
- Produktion & CO2 Bindung
- Wasserrückhalt (z.B. Entlastung der Kanalisation und Pufferung von Starkregenereignissen)
- Reduktion der Lärmbelastung
- Steigerung von Produktivität und Denkleistung in begrünten Umgebungen
- Ermöglichen von Natur-Erleben - auch im dicht bebauten Gebiet
- Ästhetische Aufwertung urbaner Freiräume (vertikales Gestaltungselement)
- Aktivierung ungenutzter urbaner Flächen als multifunktionale Oberflächen
- Attraktivierung von Gebäude und Liegenschaft (Wertsteigerung)
- Ökologischer Ausgleich von Grünflächenverlusten infolge baulicher Maßnahmen
- Steigerung der Biodiversität (Aussichtspunkt, Versteck, Kletterhilfe, Fressplatz, Paarungsraum...)
- Schutz der Bausubstanz (gegen Sonnenstrahlung, Temperaturextreme, Wind- und Regeneinwirkung)
- Reduktion von Betriebskosten (für Heizung und Kühlung)
- Volkswirtschaftliche Vorteile
- ...

Beinahe jede Fassade ist für eine Art der Begrünung geeignet. Dabei gibt es eine Unterscheidung in „**Bodengebundene Begrünung**“ und „**Fassadengebundene Begrünung**“. Während erstere kostengünstiger ist und auch in Langzeit-Perspektive weniger Pflege benötigt, ist diese sehr standortabhängig und eine großflächige Begrünung braucht längere Wachstumszeit. Die Fassadengebundene Variante hingegen ist dreimal bis zwanzigmal so teuer und benötigt mehr Pflege. Die Vorteile dabei sind jedoch eine höhere Teilbegrünung der Fassade, weniger Standortabhängigkeit (auch ohne Bodenanschluss), rasche Umsetzung und eine höhere Varietät an Pflanzenarten (MA22 et al., 2019).

Urbane Grünflächen haben einen positiven Effekt auf das Stadtklima, den Menschen und Biodiversität im Allgemeinen. Damit tragen sie einen wichtigen Teil bei, das Mikroklima in der Stadt und dessen Umland zu verbessern. Laut MA22 (vgl. MA22 et al., 2019) sind Fassaden eine der größten ungenutzten Potentialflächen, wenn es um die kleinklimatische Aufwertung in Wien geht. Bereits seit einigen Jahren versucht die Bundeshauptstadt die Begrünung von Oberflächen zu fördern - es gibt bereits eine Vielzahl an Leitfäden und Studien. Um die Begrünung der Fassaden und Dächer um die Triester Straße zu fördern, sollen jedoch konkrete Maßnahmen ausgearbeitet werden. Damit soll die Umgebung um die Einfahrtsstraße nicht nur als Vorbild für die restlichen Stakeholder in Wien und Umgebung sein, sondern auch gerade als Eintrittsort in die Stadt dessen Zielvorstellungen repräsentieren und lesbar machen.

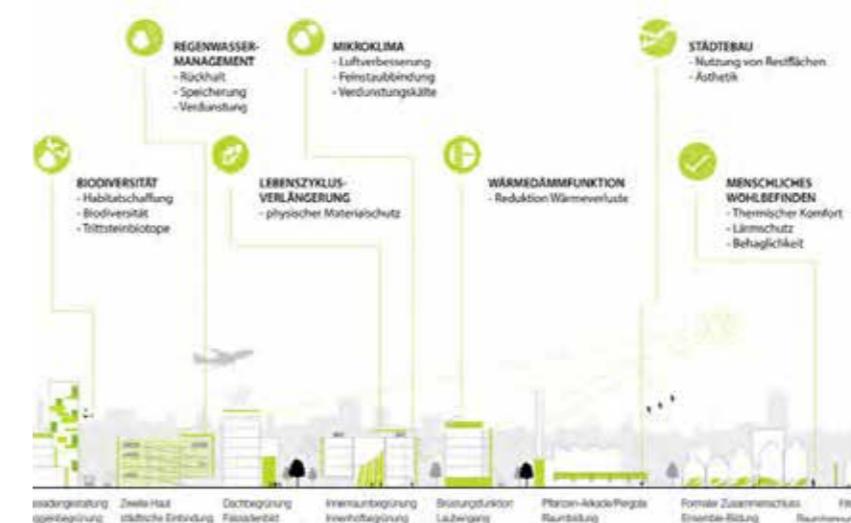


Abb. L4.1: Vorteile der Fassadenbegrünung



Abb. L4.2: Referenz Besco Vertical Mailand



Abb. L4.3: Referenz TU Berlin

L.4.2 Umsetzung

Gemeinsam mit Wissenschaftlern entwickelte die Stadt Wien eine All-in-One-Begrünungslösung - „BeRTA“. Diese benötigt aber bis jetzt noch immer ein Montageteam und eine Aufstellungsgenehmigung – und damit eine Hürde für die Umsetzung der Fassadenbegrünung. Doch es gibt bereits eine Selbstbauvariante! Ziel dabei ist es mehr Bewohner*innen dazu zu bringen ihre Hausfassade zu begrünen und damit den Hitzewellen in der Stadt vorzubeugen. Laut einer Sprecherin von „BeRTA“ kann damit ein Innenhof bis zu 13 Grad abgekühlt werden. Im Selbstbau-Paket ist alles enthalten, was man zur Begrünung braucht, nur die Pflanzen müssen noch selbstständig besorgt werden. Mit Ausnahme von denkmalgeschützten Gebäuden oder Bauten in einer Schutzzone sind diese DIY-Optionen ohne Genehmigung der Stadt nutzbar. Es braucht allerdings die Bewilligung der Gebäudeeigentümer*innen und einen privaten Teil zum Aufstellen der Tröge. Geschätzte Aufbauzeit beträgt ohne Vorkenntnisse 60 Minuten (vgl. BeRTA, o.J.; wien.ORF.at, 2021). Durch die Bewerbung im Laufe des Programms, Verlosungen einiger Selbstbau-Pakete und einigen Workshops und Vorträgen zum Thema Fassadenbegrünung soll diese Möglichkeit gefördert werden und in den Fokus der Bevölkerung gerückt werden.

L.4.3 Kosten Wien

Ein Selbstbau-Modul von „BeRTA“ kostet € 762,- plus Zustellungskosten falls keine Selbstabholung in Stockerau möglich ist. Die Zustellungskosten in Wien liegen zwischen € 100,- und € 200,-. Da die DIY-Module jedoch in privaten Bereichen aufgestellt werden müssen, greift in der Stadt Wien hier die Innenhofbegrünungsförderung. Diese fördert Innenhofbegrünungen in Wien und kann die bis zu max. € 3.200,- betragen.

Damit können bis zu vier „BeRTA“-Selbstbaumodule finanziert werden, da diese zu 100% von der Förderung gedeckt werden. Jedes darüber hinaus gehende Modul und die Zustellungskosten müssen selbst getragen werden (vgl. BeRTA, o.J.)

Maßnahme: Selbautbau-Fassadenbegrünung

Ziel: Kleinklimatische Aufwertung von Fassaden

AkteurInnen: BeRTA, Bezirk Mödling, „Gemeinsam Klimafit“

Instrumente: Förderung

Priorität:

Niedrig	Mittel	Hoch
---------	--------	------

Zeithorizont:

< 3 Jahre	< 10 Jahre	+ 10 Jahre
-----------	------------	------------

Investitionskosten:

< 20.000 €	< 500.000 €	+ 500.000 €
------------	-------------	-------------

Laufende Kosten:

< 5.000 €	< 15.000 €	+ 15.000 €
-----------	------------	------------

Vorkommend in Abschnitt: IV. - VII.

L.4.4 Pilotprojekt Bezirk Mödling

Während die ersten Teile der Triester Straße, die in der Stadt Wien liegen, bereits seit Sommer 2021 geförderten Zugang zu „BeRTA“s Selbstbauprojekt haben, ist das für Niederösterreich noch nicht der Fall. In einem Pilotprojekt soll in Kooperation mit „BeRTA“ und der Stadt Wien im Bezirk Mödling ein Fördertopf erstellt werden, der auch in den niederösterreichischen Gemeinden die private Begrünung der Fassade unterstützt. Ein Vorschlagswert liegt bei € 87.000,- für die erste Förderperiode. Damit könnten 25 Mal vier „BeRTA“-Selbstbaumodule mit einer 100% Förderung vergeben werden. Nach der ersten Förderperiode von 1 Jahr soll weiters entschieden werden ob das Angebot angenommen wird, der Fördertopf angepasst werden muss und das Pilotprojekt eingestellt oder weitergeführt werden soll. Im Zuge der Einführung dieses Pilotprojekts soll im Zuge des „Triester Straße - Gemeinsam Klimafit“-Programms verstärkt darauf hingewiesen werden und zur Bewerbung auch einige Dies kann auch im Zuge der Workshops und Awareness-Arbeit geschehen, die bereits in der vorherigen Maßnahme beschrieben worden ist.

Anzahl BeRTA Selbstbau-Pflanztröge	Kosten bei Selbstabholung in Stockerau	Kosten bei Zustellung im Raum Wien *
Selbstabholung bzw. Zustellung erfolgt verpackt auf Palette	Selbstabholung mit geeignetem KFZ Palettenbeladung muss möglich sein!	Zustellung mit dem Kran-LKW abgeladen auf der Gehsteigkante. Kein weiteres Vertragen oder sonstige Manipulation inkludiert. Kein Palettentausch!
1	762,-	894,-
2	1.524,-	1.656,-
3	2.286,-	2.418,-
4	3.048,-	3.180,-
5	3.810,-	3.942,-
mehr	Preis auf Anfrage	Preis auf Anfrage

Abb. L4.4: Kostenaufstellung von BeRTA Selbstbau-Pflanztrögen



Abb. L4.5: Referenzprojekt „BeRTA“-Selbstbau

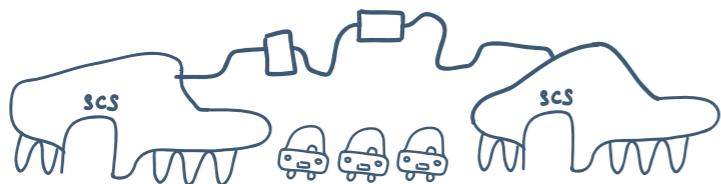
L.4.5 Referenz

Im Sommer 2021 wurde das erste DIY-Projekt von „BeRTA“ umgesetzt. Es wurden zwei Pflanzentröge im Heilpädagogischen Hort in der Dreihackengasse im Wiener Stadtbezirk Alsergrund aufgestellt. Dank eines Sponsorings der Firma Dachgrün sogar ganz umsonst. Rund 32 Quadratmeter Fassade werden damit begrünt, wenn die Pflanzen ausgewachsen sind. Damit wird den Betreuer*innen und Kindern auch die Möglichkeit zum „gartln“ direkt im Innenhof gegeben (vgl. Haider, 2021)

L.5 Leuchtturmprojekt Westfield Shopping City Süd

L.5.1 Was ist die SCS?

Die Westfield Shopping City Süd ist das größte Einkaufszentrums Österreichs und gehört mit einer Verkaufsfläche von 192.500 Quadratmetern auch zu einem der größten Einkaufszentren in ganz Europa. Sie liegt direkt an der Grenze zum Wiener Stadtrand, steht jedoch in Niederösterreich im Bezirk Mödling. Der größte Teil liegt in Vösendorf, Teile gehören jedoch auch zu Wiener Neudorf. Sie wurde von Hans Dujšík gegründet und 1976 eröffnet. Das Gebäude hat eine ungefähre Gesamtfläche von 270.000 Quadratmetern und beinhaltet 359 Geschäfte. Angebunden ist das EKZ durch die Lokalbahn „Badner Bahn“ und durch die Buslinien 207 und 265, sowie durch die Südautobahn und die Wiener Neustädter Straße (=Triester Straße). Mit einem Umsatz von über 630 Millionen Euro und einer Beschäftigtenanzahl von 5.000 Menschen ist die Shopping City Süd auch ein wirtschaftliches Zentrum (vgl. APA, 2012).



L.5.2 Warum genau die SCS?

Durch die hohe Kaufkraft direkt vor den Toren Wiens, gehören zu den Zielgruppen nicht nur Niederösterreicher und Niederösterreicherinnen, sondern auch Wiener*innen. Das führt zu Spannungen zwischen den beiden Bundesländern und ist oft ein Hinderungsgrund für Zusammenarbeiten der Länder. Indem die Westfield Shopping City Süd als Leuchtturmprojekt in einem Programm, das durch beide Bundesländer unterstützt wird, ausgewählt wird, zeigt das eine Einigkeit, die es schon lange braucht. Zudem bietet sie sich durch die Lage direkt an der Grenze zu Wien und Niederösterreich an, da so beide durch wenig Distanz profitieren. Wenn ein grünes Zeichen gesetzt wird, dann wertet das auch die Ein- und Ausfahrt zu den Bundesländern auf - direkt an der Triester Straße.

Durch ihre enorme Größe (und Länge! – von Interspar bis Ikea sind es 1,6 km durchgehend begehbar Fläche) ist sie außerdem einer der wichtigsten Stadtbausteine der Gegend und wirkt allein dadurch als Vizeobjekt. Indem das Einkaufszentrum partiell vertikal begrünt wird, wird ein Statement zur Klimakrise gesetzt. Es kann auch als Anstoß für die über 22 Millionen jährlichen Besucherinnen und Besucher wirken, um die kleinklimatische Aufwertung ebenfalls in die Hand zu nehmen und sich dem Selbstbegrünungs-Angebot anzunehmen (vgl. APA, 2012).

Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität und Attraktivität erhöht, indem die Fassadenbegrünung zusätzlich ästhetische Effekte auf das Einkaufszentrum hat. Da die Shopping City Süd bereits zuvor einen Fokus auf eine Begrünung im Innenraum durch kleine Parks und Baumstrukturen gelegt hat, wird dieses Konzept nur nach Außen weiter getragen.

DIE SHOPPING CITY SÜD HEUTE



Abb. L5.1: SCS heute

DIE SHOPPING CITY SÜD IN ZUKUNFT



Abb. L5.2: SCS in Zukunft

L.5.3 Kosten

Durchschnittlich kostet die Gesamtbegrünung eines Gebäudes unter 2% der Gesamtbaukosten. Die Shopping City Süd wurde damals mit 692,7 Millionen österreichischen Schilling errichtet. Das beträgt ungefähr 50,34 Millionen Euro. Bei einem infaltionsbedingten Preisunterschied von 389.99% wären damit schätzungsweise 261 Millionen Euro von nötig, um die Shopping City Süd zu heutigen Bedingungen zu errichten. Damit wären 2% trotzdem immer noch 5 Millionen Euro Investition, die für Begrünungsmaßnahmen ausgegeben werden müssten. Um die Kosten zu minimieren soll die SCS daher nur partiell vertikal begrünt werden. Die Investitionskosten bei einer bodengebundenen Begrünung - der deutlich günstigeren Alternative zu fassadengebundener Begrünung - liegt bei ca. 20-100 Euro pro Quadratmeter. Die Zielfläche, die begrünt werden soll, liegt bei ungefähr 1.000 Quadratmeter, was damit eine Investition zwischen 20.000 und 100.000 Euro benötigt. Die laufenden Kosten sind hingegen signifikant geringer. Als Richtwert lassen sich 10 Euro pro Quadratmeter Begrünung definieren, wobei die Kosten jedoch bei steigender Fläche immer mehr sinken. Durch eine automatisierte Bewässerungsanlage können diese laufenden Kosten durch eine einmalige Investition verringert werden. Demnach ist es nur noch notwendig einmal jährlich die vertikale Begrünung richtig zurückzuschneiden. Bei einer so großen Fläche wird das von einer professionellen Firma erledigt (vgl. MA22 et al., 2019). Um den Anreiz für die Westfield Shopping City Süd zu erhöhen das Leuchtturmprojekt im Thema Fassadenbegrünung entlang der Triester Straße zu werden, wird vorgeschlagen die Investition durch eine Förderung des „Gemeinsam Klimafit“-Programms zu erleichtern. Die Stadt Wien fördert sonstige Fassadenbegrünungen im eigenen Einzugsbereich mit höchstens 5.200 Euro, was bei der kleinsten Investitionssumme von 20.000 Euro bereits ein Viertel ausmachen würde. Obwohl die SCS nicht in Wien selbst liegt, kann diese Förderung durch eine Sonderausnahme zutreffen, da das Projekt unter einem wiener Programm läuft. Wenn Niederösterreich eine ähnlich hohe Summe daraufschlägt, beläuft sich die Förderung auf ungefähr 10.000 Euro. Wenn die Investitionssumme der Westfield Shopping City Süd für die Fassadenbegrünung allerdings niedrig ausfällt, muss ein Deckungsbetrag (z.B. eine Förderung von höchstens 25% des Investitionswerts) festgelegt werden.



Abb. L5.3: Referenz Sihlcity Shopping Center Zürich

Maßnahme: Leuchtturmprojekt SCS

Ziel: Vorbildprojekt zur Fassadenbegrünung

AkteurInnen: „Gemeinsam Klimafit“, Westfield SCS

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: IV.

L5.4 Referenz

„SIHLCITY SHOPPING CENTER“ Zürich

Bereits 2001 wurde in Zürich begonnen ein Shoppingzentrum zu begrünen. 2007 waren schließlich 587m² Fläche mit Vertikalbegrünung überzogen. Das „Sihlcity Shopping Center“ liegt in einem urbanen und dichten städtebaulichen Kontext im Zentrum der Schweizer Hauptstadt Zürich, kann jedoch durch gestalterisch hochwertige und gut nutzbare Freiräume ihr Konzept unterstützen. Fassaden werden durch präzise gestaltete Vegetations und Wasserelemente belebt. Durch die Wahl von bodengebundenen Begrünungen ist der Unterhalt der Pflanzen einfach.

Als Pflanzen wurde Blauregen und Pfeifenwinde gewählt. Die Pflanzen winden sich an einem Rankseilsystem nach oben und werden durch spezielle Klemmen unterstützt. Bewässert werden sie durch eine automatische Tropfschlauch-Bewässerungsanlage (vgl. GRÜNSTATTGRAU, 2021)

L.6 Klimafit-Gruppe

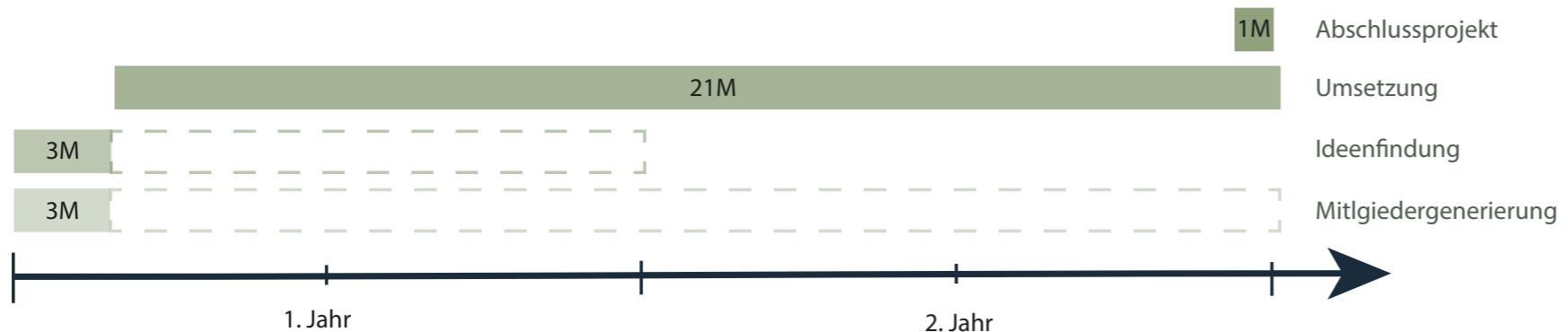
Im Laufe des „Klimafit“-Programms soll auch eine gemeinschaftlich entwickelte Gruppe entstehen, die sich mit nachhaltigen Themen beschäftigt. Die genaue Richtung soll dabei die Gruppe prozessorientiert selbst entscheiden. Sie soll basisdemokratisch aufgebaut sein und somit jedem Mitglied die Möglichkeit geben sich einzubringen und gleichwärtige Entscheidungen zu treffen. Das „Klimafit“-Programm finanziert dabei eine Ansprechpersonen, die die selbstentstehende Gruppe bei entwaffneten Fragen unterstützt. Diese kann zum Beispiel durch ein Unternehmen gestellt werden, das sich mit sozialer Nachhaltigkeit und Nachbarschaftsentwicklung beschäftigt (z.B. Stadtteilarbeit Caritas). So sollen sowohl finanzielle Unterstützungen geliefert werden, als auch Know-How zu rechtlichen und organisatorischen Fragen beim Aufbau einer selbstorganisierten Gruppe. Das Ziel ist es, dass die Gruppe auch noch nach dem „Klimafit“-Programm weiter besteht und sich selbst weiterentwickelt. Gerade in den Anfangszeiten ist es jedoch schwierig eine Gruppe zu gründen und eventuell einen Verein rechtswirksam einzureichen.

L.6.1 Mitgliedergenerierung und Ideen-Findung

In den ersten drei Monaten ist die Mitgliedergenerierung und der Ideen-Findungs-Prozess eingeplant. Während des Kick-Off-Events soll es die ersten Möglichkeiten geben, Interesse für die Gruppe auszusprechen. Danach werden die Ansprechpersonen sich auch weiter bemühen während den Workshops und Vorträgen, die im Rahmen des „Klimafit“-Programms abgehalten werden, Mitglieder zu generieren. Auch andere Methoden wie das persönliche Ansprechen auf der Straße oder SocialMedia-Kanäle sollen dabei genutzt werden. Zudem können auch schon die ersten Treffen stattfinden, um Brainstorming zu betreiben und erste Ideen zu sammeln wohin die Gruppe laufen könnte. Es kann auch versucht werden in der ersten Zeit einige Vereine zu besuchen, die eine der Ideen woanders bereits umgesetzt hat, um sich Inspiration zu holen. Im Laufe dieser Ausarbeitung werden bereits drei Ideen vorgestellt, in welche Richtung die Gruppe gehen könnte. Das ist jedoch keinesfalls verpflichtend oder eine abschließende Liste. Diese Ideen können nur als Ideenanstoß dienen.

L.6.2 Ausarbeitung und Umsetzung der Idee

Nach diesem Zeitraum muss die Gruppe nicht vollkommen geschlossen sein, sondern kann durchaus beschließen auch im Laufe der Zeit neue Personen aufzunehmen. Falls die Gruppe sich jedoch im ersten Prozess bereits so gefestigt hat, dass sie in erster Zeit exklusiv bleiben möchte, kann auch diese Option demokratisch beschlossen werden. Beim Ausarbeiten von der genauen Umsetzung, sowie allen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Problemen, die damit einher gehen, sollen die Ansprechpersonen unterstützend mitwirken. Abhängig von der Idee, für die sich entschieden wurde, kann diese Phase länger oder kürzer dauern. Finanziell wird die Gruppe in den ersten zwei Jahren vom Programm unterstützt und auch bei materiellen Wünschen, wie einem Raum für wöchentliche Treffen oder einem Verkehrsmittel zum Transport, kann vom Programm Hilfe angefordert werden.



Maßnahme: Klimafit-Gruppe

Ziel: Gemeinschaftlich nachhaltig leben

AkteurInnen: „Gemeinsam Klimafit“, Argentur für soziale Nachhaltigkeit

Instrumente: Investition, Koordination

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I-VII.

L.6.3. Abschlussprojekt

Am Ende des Programms wird es für die Gruppe die Möglichkeit geben ein „Abschlussprojekt“ zu präsentieren. Der Begriff ist dabei aber nicht eng gefasst oder wie im schulischen Kontext zu verstehen. Abhängig von der Idee, der Gruppenanzahl, den Talenten, Interessen etc. kann sich dieses Projekt in einer Videozusammenschnitt der letzten 2 Jahre, einem kleinen Fest, einem Folder, einem Vortrag, einem Gedicht o.ä. ausdrücken. Es soll dazu dienen das Programm offiziell abzuschließen. Das Ziel ist es, dass die Gruppe auch über das Programm hinaus bestehen kann und sich während der 2 Jahre die Kompetenzen und finanziellen Mittel durch externe Förderungen o.ä. sucht, um fortzubestehen. Trotzdem soll ein Abschluss für das Programm ermöglicht werden, das auch als Überblick fungiert, was mit den Mitteln der Investor*innen passiert ist.

L.5.4 Ideen-Vorschläge

1. FoodCoop

Eine Idee ist es, dass sich die „Klimafit-Gruppe“ zu einer FoodCoop-Gruppe entwickelt und sich dahingehend intensiv mit nachhaltigem Leben beschäftigt. Zu Deutsch bedeutet es „Lebensmittelkooperative“ und ist ein Zusammenschluss aus mehreren Personen (oder ganzen Haushalten), die sich von lokalen Produkten ernähren möchten. Sie beziehen dabei selbstorganisierte biologische Produkte von Bauernhöfen, Imkerein, Gärtnerin usw. Die Lebensmittel sind dabei saisonal, regional und ökologisch nachhaltig, sowie sozial gerecht produziert. Dabei sind die Gemeinschaften nicht gewinnorientiert, sondern eine selbverwaltende Gemeinschaft, die gemeinsam die Infrastruktur zur Besorgung und Verteilung von nachhaltigen Produkten schafft. Organisiert ist es basisdemokratisch – alle Mitglieder müssen Recht zur Mitbestimmung haben.

Der erste FoodCoop Österreichs wurde 2007 von einem Dutzend junger Menschen gegründet, die sich „Bioparadeis“ nannten. Das Hauptziel dabei war eine Alternative zu der industrialisierten Lebensmittelproduktion zu finden und zentralisierte Handelsstrukturen aufzubauen, um es den Einzelnen und der Einzelnen zu erleichtern. Heute gibt es ungefähr 80 Initiativen – sehr viele davon in großen Ballungsräumen wie in Wien. Während anfangs die Mitmachenden eine recht homogene Gruppe von jungen Student*innen waren, weitete sich diese Gruppe immer mehr auf auf Menschen aller Alters-, Einkommens- und Bildungsschichten.

In den Gemeinden entlang der Triester Straße gibt es noch keine eigene Food-Coop Gruppe und daher Potential Interessent*innen zu finden. Auch falls ein anderer Fokus präferiert wird oder Inspiration gesucht wird, kann mit anderen FoodCoops zusammengearbeitet werden. In Magareten – am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets – haben sich bereits einige FoodCoop-Gruppen angesiedelt. Beispielsweise der Verein „Herz & Rübe“, der sich ein solidarisches und zukunftsähniges Lebensmittelnetzwerk zum Ziel gesetzt hat (vgl. [foodcoops](http://foodcoops.at)).

2. Urban Gardening Verein

Eine weitere Idee ist das Gründen eines urban gardening oder urban farming-Netzwerks, das sich über die Bundeslandgrenzen hinwegzieht. Dadurch kann ebenfalls nachhaltiges Essen, sowie die Begrünung der Gemeinden und Stadtgebiete gefördert werden. Zudem können Teilnehmer*innen wichtige Dinge über die Natur dazulernen. In Wien gibt es dazu die koordinierende und unterstützende Anlaufstelle „Garteln in Wien“, die durch die Bio Forschung eingerichtet worden ist (vgl. [gartelninwien](http://gartelninwien.at)) und eine Vielzahl von bereits laufenden Urban-Gardening Vereinen, die als Vorzeigeprojekt beobachtet werden kann und Kooperationen organisiert werden können.

3. Vegane Koch-Gruppe

Die Klimafit-Gruppe muss sich nicht zwingend in einen Verein verwandeln, sondern kann auch als private Möglichkeit zur Vernetzung und gemeinsamen Lernen angesehen werden. Beispielsweise kann eine Koch-Gruppe gegründet werden, in der Rezepte ausgetauscht werden, gemeinsam gekocht und gegessen wird und rotierende Abende gehostet werden. Um den nachhaltigen Aspekt miteinzubeziehen kann dabei der Fokus auf nachhaltige Produkte und eine vegane Essensweise gelegt werden. Im Zuge dessen kann beispielsweise auch mit einem FoodCoop oder einem Urban-Gardening-Verein kooperiert werden. Es kann also durchaus sein, dass so mehrere Ideen zusammengefasst werden können, um mehrere Interessen abzudecken. Die Hauptsache ist, dass damit ein nachhaltiges Thema bearbeitet wird und das in einem gemeinschaftlichen Sinne passiert. Es können auch kleine Koch-Workshops abgehalten werden oder gemeinschaftlich gekochtes Essen an sozial benachteiligte Familien oder Obdachlose verteilt werden.

Es wird schnell klar, dass die Möglichkeiten einer solchen Gruppe beinahe endlos sind und sich sehr an den Interessen, zeitlichen Ressourcen, Vorstellungen und Kompetenzen der Teilnehmer und Teilnehmerinnen orientieren kann. Die Ansprechperson übernimmt gerade am Anfang und Ende eine wichtige Rolle diese Interessen und Vorstellungen zusammenzuführen und in einen produktiven Output umzuwandeln. Zu Beginn ist die Herausforderung ein gemeinsames Ziel zu definieren, am Ende ein Endprojekt zu bestimmen und über die Zukunft der Gruppe zu entscheiden. Durch regelmäßige Abstimmungsprozesse und ein respektvolles Umgehen zwischen den Individuen kann das aber ermöglicht werden. Egal, welcher Themenschwerpunkt gewählt wird, die Gruppe kann vieles bewirken!



Abb. L6.2: FoodCoop-Planung



Abb. 6.3: Kochgruppe

L.7 Parkplatzumnutzung

- Morgens Parken, Abends Party

L.7.1 Verortung

Die gesamte Parkfläche rund um die SCS soll verschiedene Optionen der Umnutzung ermöglichen. Dabei geht es vor allem um ebenerdige, große Parkplatzflächen, wie sie in großer Anzahl in der Umgebung existieren. Im Westen gibt es einige kleinteilige Parkplatzflächen, die einem oder einer Handvoll von gewerblichen Gebäuden zugeordnet sind. Im Osten gibt es eine große - beinahe zusammenhängende - Fläche an Parkplätzen die zur Westfield Shopping City Süd gehören.

Maßnahme: Morgens Parken, Abends Party

Ziel: Parkplatzumnutzung

AkteurInnen:

Instrumente: Investition, Information

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: IV.

L.7.2 Referenz

Dieses Beispiel zeigt die Nord Alley in Seattle.

Dort wurde/n Straßenraum bzw. Parkplätze zu verschiedenen Uhrzeiten und Jahreszeiten, für verschiedene Zwecke genutzt.

Parkplätze die gerade nicht genutzt werden, Bsp. SCS nach den Öffnungszeiten oder an Sonntagen, können schnell und flexibel umgenutzt werden.

Vor allem der Einsatz von leichten Elementen, wie Sitzmöglichkeiten oder Spie macht eine temporäre Umnutzung für die Nutzer*innen schnell und einfach möglich.

Mit der Zeit werden diese anfangs nur temporären Maßnahmen eventuell schließlich permanenter.

Somit könnte es in fernerer Zukunft zu einer komplett neuen Nutzung von Parkplätzen kommen.

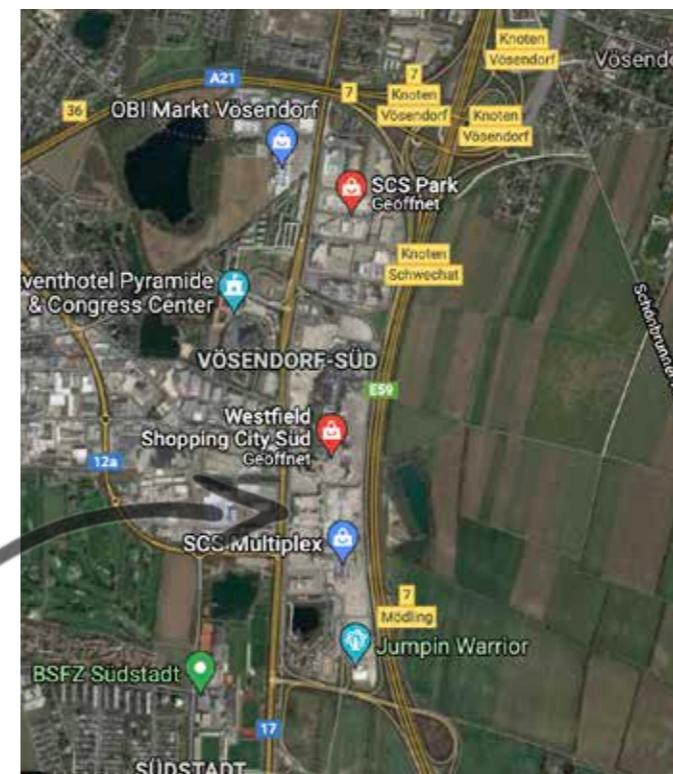


Abb. L.7.1 Verortung



Parking During Peak Hours



Cafe Seating in the Afternoon



Music in the Evening



Abb. L.7.2 Referenz

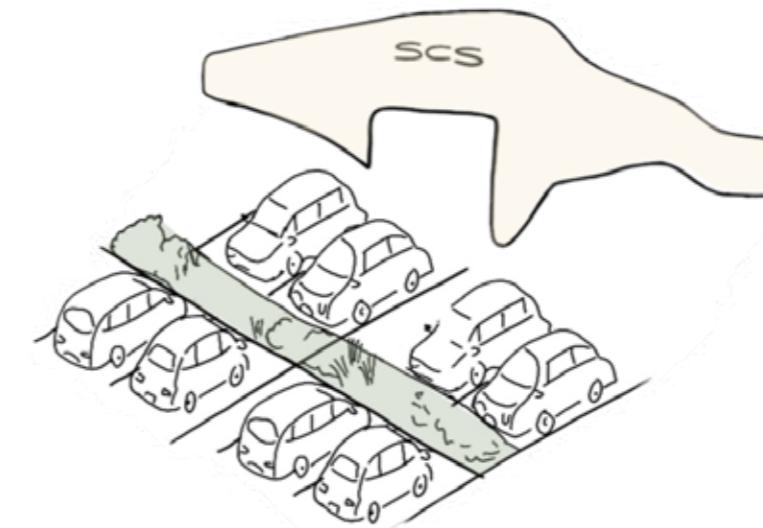
L.7.3 Umsetzung

Rund um die SCS ein Parkplatzmeer. Parkplätze wohin das Auge reicht.

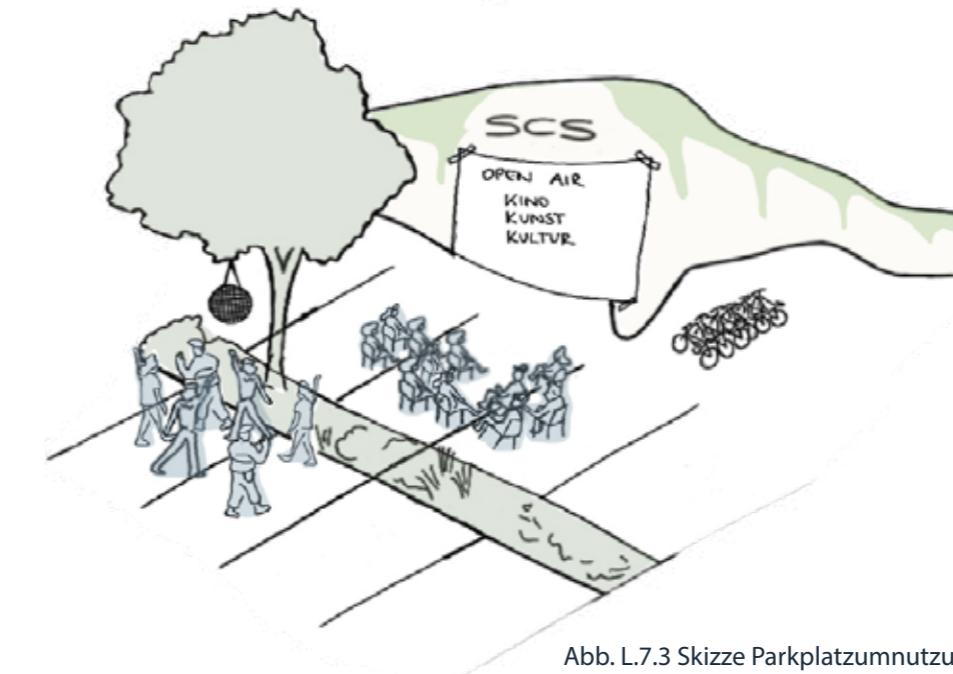
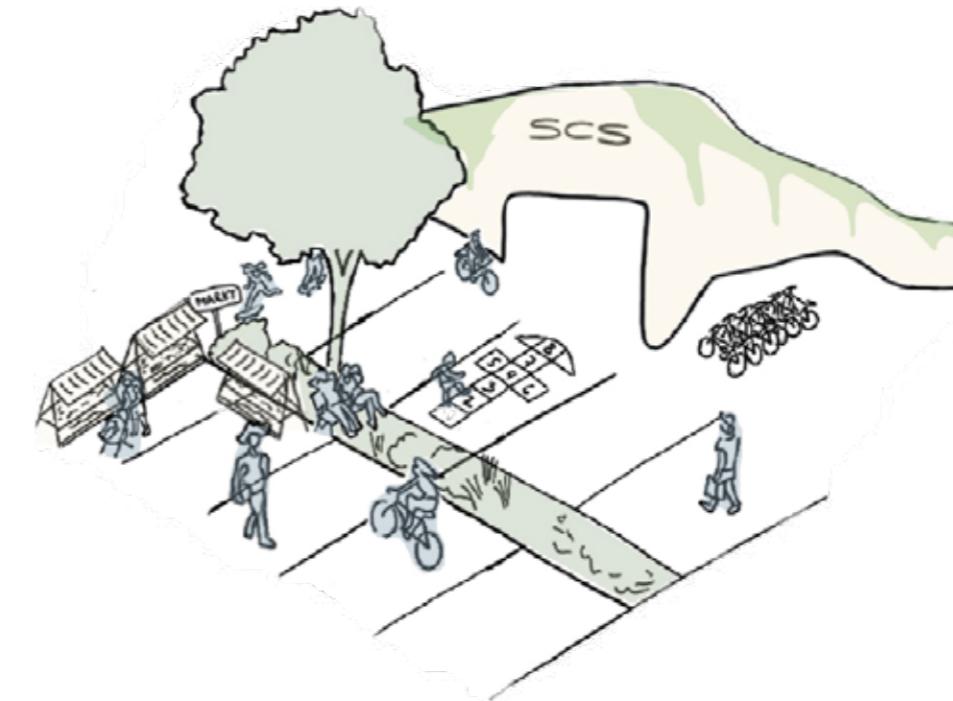
Eine riesige versiegelte Fläche direkt neben der Triester Straße. Genutzt wird diese allerdings nur tagsüber und von Montag bis Samstag. Sie dient nahezu ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr. Diese Fläche jedoch bietet vor allem außerhalb der Öffnungszeiten der Shoppin City Süd ausreichend Platz um sie dem NMIV zur Verfügung zu stellen, bzw sie für die Bewohner*innen der Umgebung zugänglich zu machen.

Nach Geschäftsschluss ist diese riesige Fläche ungenutzt. Die Autos sind weg, alles was bleibt ist eine riesige leere Fläche. Vorallem im Sommer gibt es unzählige Möglichkeiten den Parkplatz anders zu nutzen. Jugendliche aus der Umgebung können beispielsweise Parties und diverse Veranstaltungen dort hin verlagern. Diese beschränken sich jedoch nicht nur auf Parties. Sowohl Kulturelle Veranstaltungen, Open Air Kinos als auch Sportmöglichkeiten (bspw. Basketballkörbe, Markierungen für Fußballspiele), sollen auf dem Parkplatz der SCS ihren Platz finden.

vorher



nachher



L.7.4 Zukunftsausblick

2065, es gibt fast keine Autos mehr und alle Menschen benutzen öffentliche Verkehrsmittel, gehen zu Fuß oder kommen mit dem Fahrrad. Nachdem der Parkplatz nun auch unter der Woche nicht mehr als Parkplatz für Autos genutzt wird, werden die Umnutzungen zu einer permanenten Änderung. Das kann auch schrittweise umgesetzt werden, je weiter die Autos reduziert werden und die Parkplätze teilweise permanent genutzt werden.

Abb. L.7.3 Skizze Parkplatzzumnutzung

L.8 Sonntagsmarkt

Am Naschmarkt in Wien findet Wochenends außerhalb des alltäglichen Marktgeschehens ebenfalls ein Markt für Lebensmittel als auch für Vintage Artikel statt. Dies passiert großteils auch auf den Parkflächen angrenzend an das Marktgebiet.

Der Parkplatz der SCS bietet sich hervorragend für einen solchen Wochenendmarkt. Im Zuge dessen werden Bauern und lokale Betriebe gefördert und unterstützt. Ein saisonaler Markt, ermöglicht Bauern einen lokalen Verkauf von heimischen Produkten. Zusätzlich tun wir der Umwelt etwas Gutes, da Lebensmittel nicht zwingen aus fernen Ländern gekauft werden müssen und man somit vielleicht erreichen kann, dass ein Teil der Bevölkerung mehr Bewusstsein dafür bekommt, woher welche Lebensmittel kommen.

Hinzu kommt, dass es für Leute aus der Umgebung nun die Möglichkeit gibt, ohne ein Auto zu benötigen an einem Sonntag den Einkauf zu erledigen, zumindest was frisches Obst und Gemüse betrifft.



Abb. L.8.1 Naschmarkt

L.8.1 Referenz

Naschmarkt+ angrenzender Parkplatz, der sich wochenends immer in ein Markterlebnis verwandelt.

L.8.2 Verortung

Der Parkplatz der SCS soll ein sogenanntes Marktgebiet bekommen. Ein gewisser Teil soll Fläche für den wöchentlichen Markt bieten.

Maßnahme: Sonntagsmarkt

Ziel: Parkplatzumnutzung in Form eines Sonntagmarktes

AkteurInnen: Stadt Wien

Instrumente: Information, Investition

Priorität:



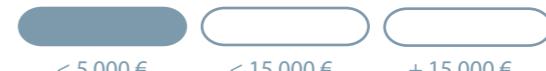
Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: IV.



Abb. L.8.2 Collage Sonntagsmarkt

L.9 Communityevents

L.9.1 Pilotprojekt

Im Zuge der gesamten Deanonymisierung soll eine Art Nachbarschaftsgruppe gegründet werden. Diese soll es Bewohner*innen entlang der Triester Straße ermöglichen, sich für diverse Events gemeinsam zu organisieren. Mithilfe eines Online Tools soll es den Bewohner*innen möglich sein gemeinsame Events auszuschreiben. Diese Plattform soll sowohl online als Website als auch mobil als App nutzbar sein. So wird es möglich sowohl ältere Menschen ohne Smartphone als auch junge Menschen mit Smartphone anzusprechen. Das Ziel ist eine Vernetzung miteinander und ein Austausch untereinander. Die Hauptzielgruppe ist die junge Bevölkerung. Ihr soll es ermöglicht werden in der Umgebung Communityevents aller Art zu besuchen oder gar diese zu organisieren. Es soll ein Anreiz sein, die Leute aus seiner Umgebung ein wenig besser kennenzulernen. Zusätzlich schafft es eine Möglichkeit Events ohne lange Anfahrt zu erreichen. Diese Maßnahme schließt an die Parkplatzumnutzung an bzw. überlappt mit dieser.

Auch hierfür ist der Parkplatz der Shoppin City Süd der optimale Ort. Die freistehende Fläche kann abends oder an Sonn- und Feiertagen ideal für Events verschiedenster Art genutzt werden.

L.9.2 Verortung

Die ersten Versuche sollen am Parkplatzgelände der Shoppin City Süd geschehen. Jedoch soll die Plattform in Zukunft für alle Abschnitte verwendbar sein.

Maßnahme: Communityevents

Ziel: Vernetzung und Organisation der Bewohner*innen

AkteurInnen: Bewohner*innen

Instrumente: Partizipation, Information

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



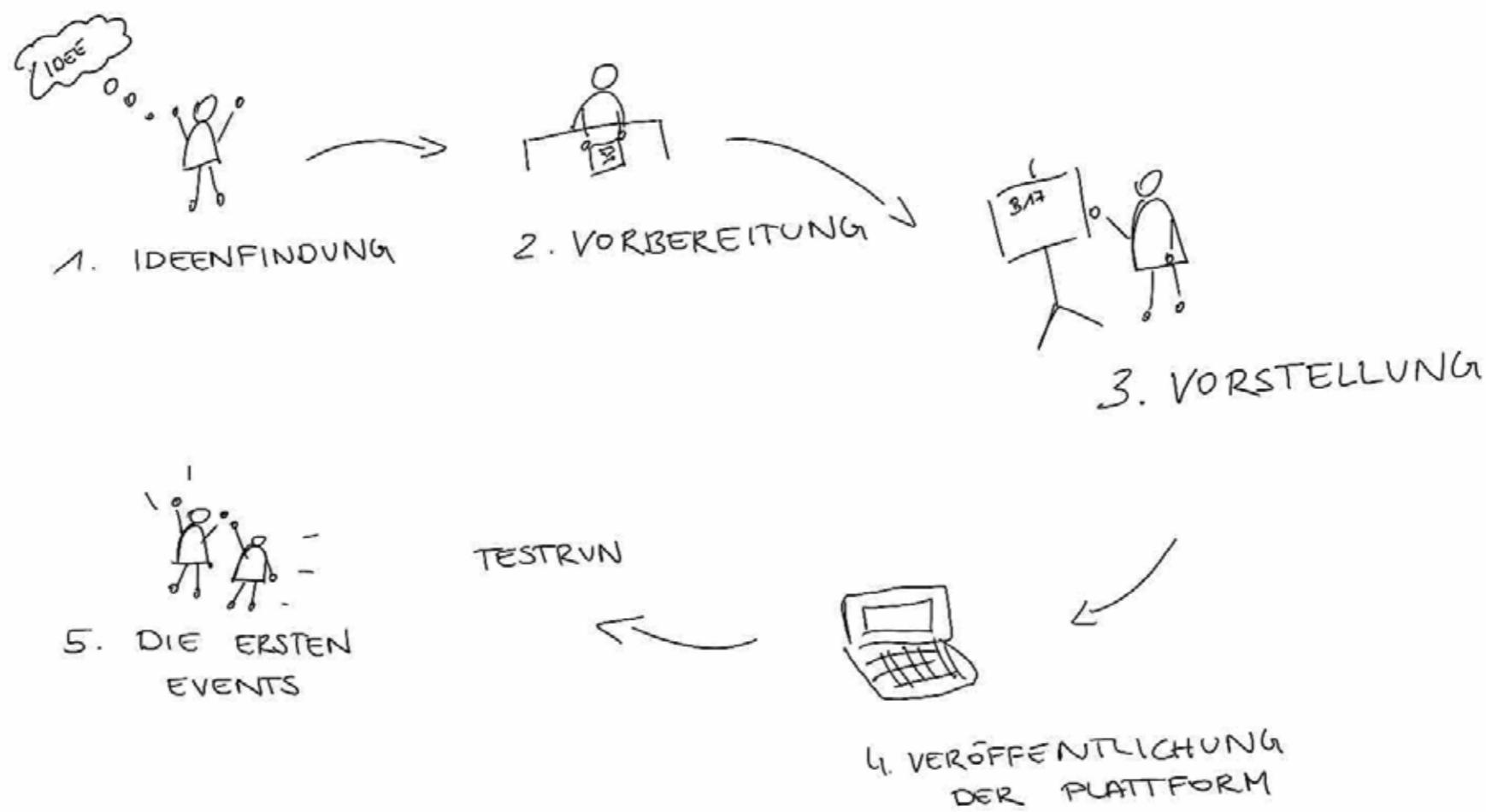
Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: IV.



Abb. L.9.1 Zeitstrahl



L.10 Awareness Sustainable Mobility

Um den Wandel von dem motorisierten Individualverkehr hin zu einer Priorisierung des nicht motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs auf der Triester Straße möglich zu machen, bedarf es an Maßnahmen, die die Bevölkerung aufmerksam auf das Angebot und die Auswirkungen von „sustainable mobility“ machen. Denn das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren, zu Fuß gehen und das Nutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden. Das Handlungsfeld geht dabei über die reine Öffentlichkeitsarbeit hinaus. Zielgruppe sind nicht nur die Menschen vor Ort und die Medien (Kommunikation „nach außen“). Kommunikationsmaßnahmen müssen sich auch an Politik, Verwaltungen und die so genannten Multiplikatoren richten (Kommunikation „nach innen“).

L.10.1 Umsetzung

Erfolgreiche Kommunikationsarbeit im Hinblick auf nachhaltige Mobilitätsformen muss strategisch geplant und professionell durchgeführt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass so genannte weiche Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen oder die Einbindung von wichtigen gesellschaftlichen Akteuren zielen, teilweise erst langfristig wirken. Maßgeblich ist, dass Kommunikation auf allen Handlungsebenen als Daueraufgabe verstanden wird und dass die einzelnen Maßnahmen mit Kontinuität verfolgt werden. Im Verhältnis zur Infrastruktur sind Kommunikationsmaßnahmen zwar nicht kostenlos, aber überaus kosten effizient. Sie sind in jedem Stadium der Rad-/Fuß- und öffentliche Verkehrsförderung erforderlich. Wichtig ist die Erkenntnis, dass kein Zeitpunkt „zu früh“ und kein Budget „zu klein“ ist. Neben der Vermittlung der positiven Effekte des Radfahrens und zu Fuß gehens liegt eine weitere Aufgabe der Kommunikation im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit darin, für ein sicheres und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu werben. Dabei ist maßgeblich, dass sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrem eigenen Verhalten angesprochen fühlen. Im Sinne einer Änderung der Verkehrsmittelwahl sollten in Zukunft verstärkt Vermarktungsansätze gewählt werden, die die Qualität einer kombinierten Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel verdeutlichen und unter anderem das Fahrrad als Element leistungsfähiger Mobilitätsketten darstellen. Schließlich ist bei Radverkehrsplanungen eine aktive Beteiligung der Menschen vor Ort im Rahmen einer auf Dialog ausgerichteten Strategie anzustreben. Diese soll Akzeptanz sowie Vertrauen schaffen und die Mitwirkung in der Radverkehrsförderung ermöglichen.

Wie in Abb. L10.1 zu sehen ist, wird das „Awareness Sustainable Mobility“ Programm auf 5 Säulen aufgebaut um alle Gesellschaftsgruppen zu erreichen. Schon im jungen Alter kann man Kinder und Jugendliche mit wichtigen Informationen an nachhaltige Mobilitätsformen erreichen. In Schulen sollen Vorträge, Workshops etc. stattfinden um schon bei den Jüngsten die Mobilitätswende ins Bewusstsein zu rücken. Pendler*innen und Unternehmen sollen ebenso durch Vorträge, Workshops, Beratungen mit in den Mobilitätswandel eingebunden werden. Für die Bewohner*innen an der Triester Straße sollen durch eine Mobilitätszeitschrift „Kopf an - Motor aus!“, die einmal jährlich ausgesendet wird, Informationen zu dem nachhaltigen Mobilitätsangebot, Tarife, Neue Projekte etc. erlangen.

Maßnahme: Awareness Sustainable Mobility

Ziel: Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilitätsformen

AkteurInnen: Marketing, Expert*innen

Instrumente: Investition, Information

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I. - VII.

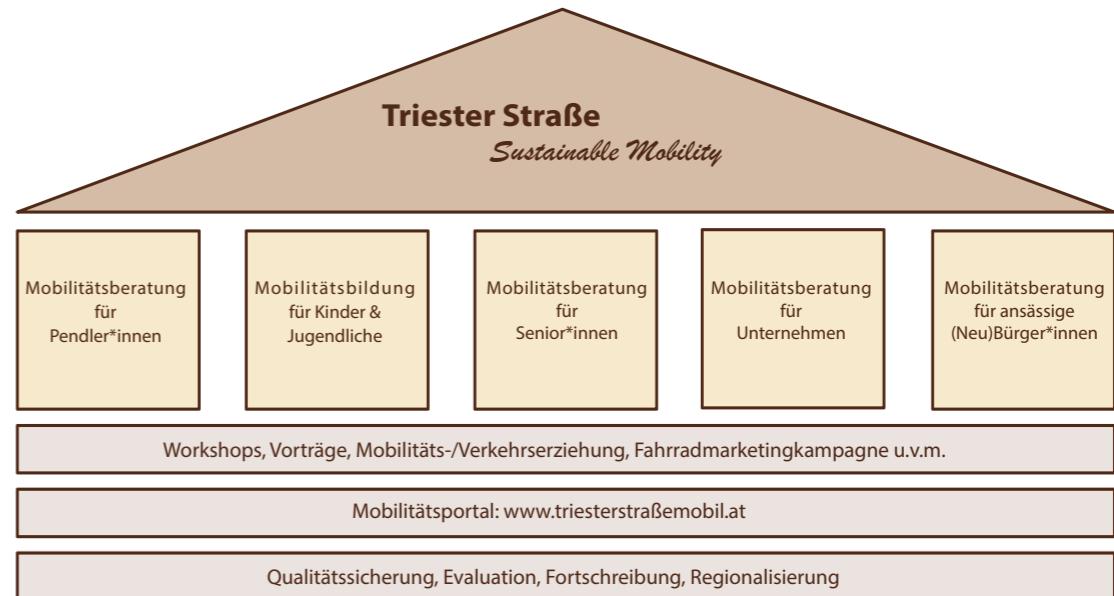


Abb. L.10.1 Triester Straße „Sustainable mobil“ Aufbau

L.10.2 Pilotprojekt Workshop Green Mobility

Im Zuge der Awareness-Kampagne sollen ebenfalls Workshops zu dem Thema nachhaltige Mobilität („green Mobility“) umgesetzt werden. Die Zielgruppe sind dabei vor allem Bürger*innen und Unternehmer*innen. Die Themen des Workshops sind u.a. das Aufmerksam machen von Alternativen zum PKW („zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit“, positive Meldungen zum Thema Radverkehr, Mitmach-Aktionen, Wettbewerbe und Preise, wie beispielsweise einer Auszeichnung für fahrradfreundliche Geschäfte/Unternehmen. Es sollen Anreize für nachhaltige Verkehrsmittel gestetzt werden. Ebenso steht der Schwerpunkt auf einer aktiven Einbeziehung der Bürger und Bürgerinnen wie beispielsweise durch das Melden von Mängeln an der Infrastruktur, in Form von Begehungungen und Befahrungen mit Entscheidungsträgern vor Ort oder durch eine online Plattform. Die Workshops werden kostenlos sein und werden halb-jährlich stattfinden. Ausgerichtet werden sie jeweils an wechselnden Standorten und Uhrzeiten entlang der B17, um so vielen verschiedenen Zielgruppen die Möglichkeit zu geben teilzunehmen. Natürlich besteht auch die Möglichkeit,

dass die Workshops online stattfinden. Die Workshops sind nicht kontinuierlich, aber aufeinander abgestimmt, sodass mehrmalige Besuche genauso wie einmalige Interessensbekundungen möglich sind. Das Projekt soll für eine Laufzeit von drei Jahren angesetzt werden und danach neu evaluiert werden. Je nach Annahme des Projekts und Rückmeldung der Teilnehmer*innen kann das Projekt verlängert werden, die Workshop-Abstände verändert werden und neue Schwerpunkte gesetzt werden.

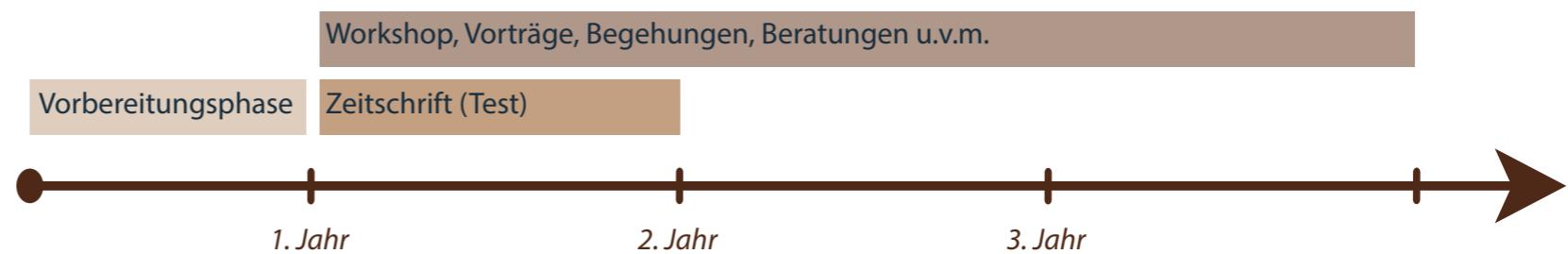


Abb. L.10.2 Zeitstrahl Workshop Green Mobility



Abb. L.10.3 Verkehrserziehung Volksschule/Kindergarten



Abb. L.10.4 Smart Mobility Zeitschrift



Abb. L.10.5 Bürger*innen Forum zum Thema Verkehr (Hannover)

L.11 Mobilitätsstationen

Zur Förderung multimodaler Mobilität tragen Mobility Hub's auf verschiedene Weise bei. Es sollen an wichtigen Umstiegsstellen/Verkehrsknoten Anlaufpunkte geschaffen werden, an denen, vergleichbar mit einem Werkzeugkoffer, je nach Bedarf auf das passende Angebot zugegriffen werden kann. Mobilitätsstationen sollen als Start- bzw. Endpunkt und oder als Verknüpfungspunkte genutzt werden. Durch ihre Lage im öffentlichen Raum kommt zudem die Funktion zu, für diese neue Form der Mobilität zu werben. Sie dienen damit nicht nur als Zugangspunkt zu Mobilitätsangeboten, sondern ebenso als Zugangspunkt zu Informationen, wodurch sich zusätzliche Nutzer*innenpotenziale erschließen lassen. Darüber hinaus ergibt sich durch die Errichtung von Mobilitätsstationen die Chance, den Verkehrsraum im Hinblick sowohl auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs neu zu ordnen und insgesamt den öffentlichen Raum aufzuwerten. Ebenso kann die Bereitstellung attraktiver Flächen im öffentlichen Raum an Mobilitätsdienstleister durch entsprechende Vorgaben als strategisches Instrument genutzt werden, um ein für den Nutzer integriertes Angebot bezüglich Information, Buchung, Tarif und Zugang zu schaffen.

L.11.1 Verortung



Abb. L.11.1: Verortung Mobilitätsstationen

L.11.2 Ausstattung Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sollen Angebote für vor Ort bestehende Mobilitätsbedarfe bereithalten. Nachfolgend werden einige konkrete Angebote vorgestellt, die Bestandteile von Mobilitätsstationen sein können, wobei weitere Angebote nicht auszuschließen sind.

1. Informationsmedien

Informationen dürfen an Mobilitätsstationen nicht fehlen. Entsprechende Informationselemente wie beispielsweise in Form von einer App, die Auskunft über Informationen zu Angebotsformen, Umgang und Lage vor Ort gibt.

2. Anschluss an das ÖV-System

In dem Fall der Triester Straße wollen wir die Mobilitätsstationen an bereits bestehende U-Bahn/Bus Stationen anbinden (U6 Siebenhirten). Ebenso wie die in Zukunft errichteten U2 Stationen in Nähe des Wienerbergs. Umsteige-/Ausstiegs und Ausstiegspunkte, die bereits eine hohe räumliche und zeitliche Erschließung bieten, eignen sich besonders gut für die Errichtung.

3. Bike-Sharing-Station

In Bike-Sharing-Systemen können Fahrräder an einer Vielzahl von Stationen entliehen und abgegeben werden. Dabei müssen die Räder nicht an derselben Station abgegeben werden, an der sie ausgeliehen wurden und ermöglichen somit „Ein-Weg-Fahrten“. Sie eignen sich den ÖPNV zu ergänzen und dem Problem der „letzten Meile“ entgegenzuwirken.

4. Lastenradverleih

Insbesondere für innerstädtische Transporte sind Lastenräder gut geeignet, da ein Großteil der Transporte hier auch ohne PKW realisiert werden kann. Sie bieten sich dabei als Teil des Angebots an Mobilitätsstationen insbesondere an sehr dicht besiedelten Orten an, wie unter anderem im Bereich des Matzleinsdorfer Platzes. Dabei kann die Integration von Elektroantrieben den Transport erleichtern.

5. Fahrradabstellanlagen

Das Vorhalten von Fahrradbügeln an Mobilitätsstationen sollte als Minimalanforderung an die Sicherung von Fahrrädern beim Wechsel auf ein anderes Verkehrsmittel gesehen werden. Witterungsschützte Radabstellanlagen bieten einen zusätzlichen Anreiz, auch hochwertigere Fahrräder abzustellen.

6. Aufenthalt

Um mögliche Wartezeiten beim Wechsel des Verkehrsmittels angenehm zu gestalten, sollten Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten vorgehalten sein. Sofern ÖV-Stationen Teil der Mobilitätsstation sind, ist dieses Erfordernis meist bereits erfüllt.

7. Autoverleih / E-Ladesäule für PKW's

Elektrische Antriebe als Ersatz für Verbrennungsmotoren bieten insbesondere für den Verkehr der Triester Straße Potenziale, die Abgas- und Lärmemissionen zu senken. Analog zu Tankstellen für Verbrennungsmotoren bedarf es auch für die Ladung von Akkumulatoren für Elektroautos entsprechender Infrastruktur. Ebenso soll das Ausleihen von E-Autos ermöglicht werden.

8. Serviceangebote

Bei Nähe zu einer ÖV-Station kann die Integration eines Fahrkartautomats hilfreich sein. Ein öffentlich zugängliches WLAN kann ebenso als „Lockangebot“ die Bekanntheit der Mobilitätsstation steigern.

L.5.6 Mehrwert

- 📍 Bürger*innen ohne Auto werden mobiler
- 📍 Informationen zu neuen & bestehenden Angeboten werden gebündelt
- 📍 Sichtbarmachen der Angebote und Möglichkeit, diese auszuprobieren
- 📍 Treffpunkt, um gemeinsam mobil zu sein



Abb. L.11.2: Illustration Mobilitätsstation Frankfurt am Main

L.5.7 Referenzen

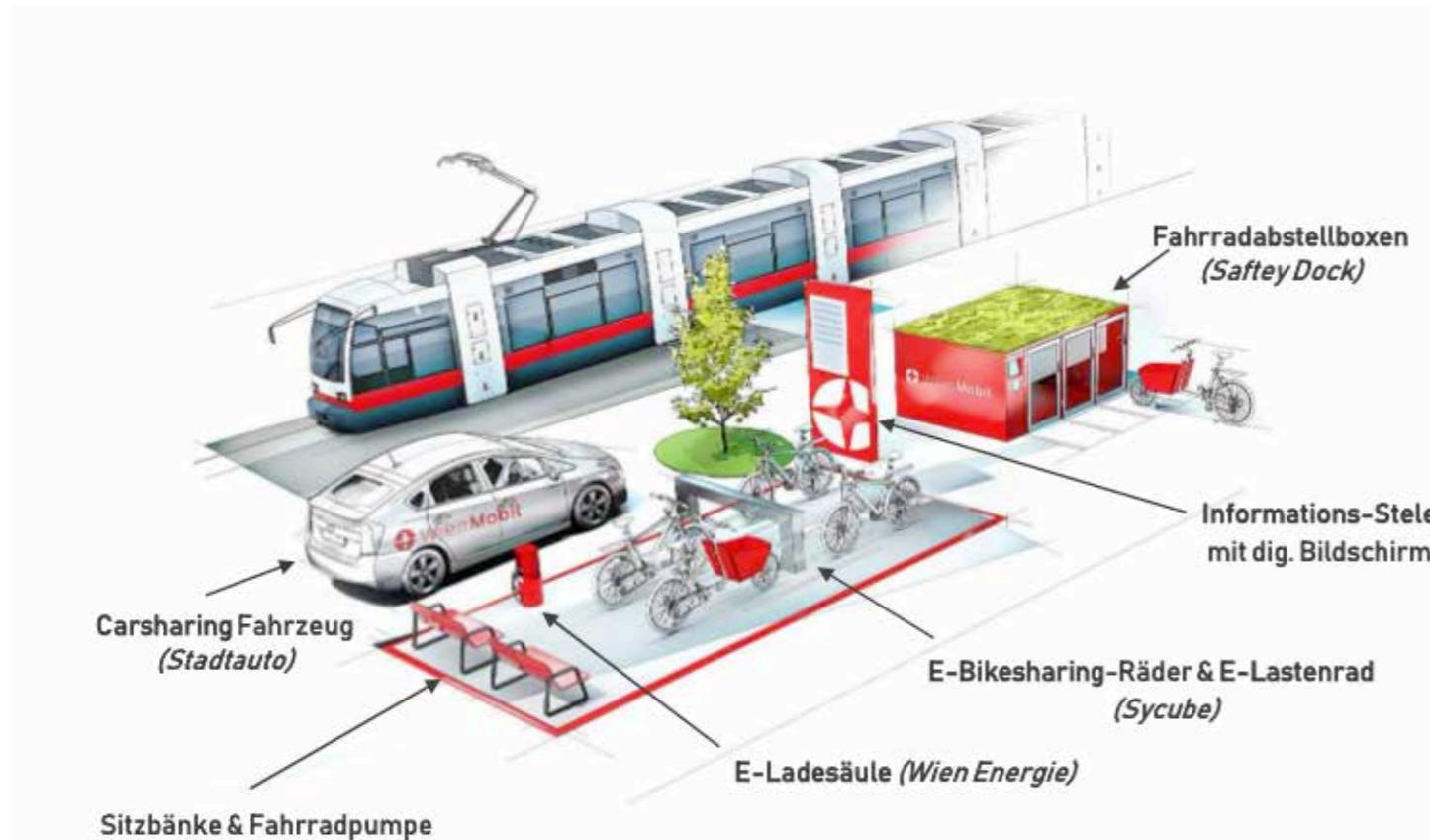


Abb. L.11.3: Mobilitätsstation Wien Simmering (Wiener Linien)

Maßnahme: Mobilitätsstationen

Ziel: Multimodalität fördern

AkteurInnen: MA 18, MA 21, MA 28, Mobilitätsagenturen

Instrumente: Investition

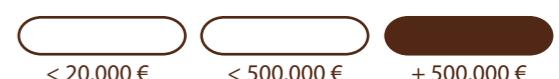
Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I. - VII.

L.12 Der neue EuroVelo 9

Derzeit besteht keine Möglichkeit durchgehend an der Triester Straße in den Süden bzw. in den Norden zu fahren. Der Grund dafür ist die breite Straße, die ausschließlich von dem MIV genutzt werden kann. In wenigen Jahren ist es möglich durch die Straßenraumveränderung in den ersten Abschnitten bis zum Draschepark an dem Verkehrsband mit dem Fahrrad ohne Behinderung von dem motorisierten Individualverkehr entlang zu fahren. Ab dort soll der Radverkehr auf den bereits bestehenden EuroVelo 9 umgeleitet werden. Im Moment ist es eine sehr beliebte Strecke für Touristen und Langstreckenradfahrer*innen. Dieser wird aufgewertet und einige Freizeitaktivitäten für Familien, Jugendliche und Kinder bieten. Durch die Attraktivierung und das Vermarkten der neuen Radverbindung erhofft man sich eine steigende Anzahl der Radfahrer*innen an der Triester Straße.



Abb. L.12.1 EuroVelo 9 Beschilderung



Abb. L.12.2 Thermenradweg (EuroVelo9)



Abb. L.12.3 EuroVelo 9 Niederösterreich

Maßnahme: Der neue EuroVelo 9

.....

Ziel: Nord-Süd/Süd-Nord Radverbindung schaffen

AkteurInnen: Bezirksmannschaften Niederösterreich, MA 21

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: III. - VII.

Der neue EuroVelo 9 soll nach dem Drasche Park beginnen und endet in Guntramsdorf (vgl. Abb. L.6.4) Wegweiser an der Triester Straße sollen die Zufahrt markieren. Es handelt sich um einen 6 km langen Sport- und Erlebnisweg. Am Ende und am Anfang des Weges werden ein Fahrradzähler und ein Kilometer-Zähler angebracht. Entlang der Strecke wird es möglich sein, eine Ausstellung zu machen, wo man mehr über die Geschichte der Triester Straße erfahren kann. Natur, Sport und Kunst wird vereint! Außerdem sollen ein Naturspielplatz, den Kindern ein Abenteuer bieten. Freie, grüne Flächen sollen für Communityevents, wie Yoga, Gymnastik und Fitness, freigehalten werden. Für Fahrradreparaturen wird eine Service-Station mit Luftpumpe und Werkzeug angebracht. Derzeit ist der einspurige Radweg nur allein für Radfahrer*innen nutzbar. In Zukunft soll der Weg auch für Fußgänger*innen geöffnet werden. Eine breitere (> 5m) Radspur und ein 4m breiter Familienweg soll neu geplant werden.

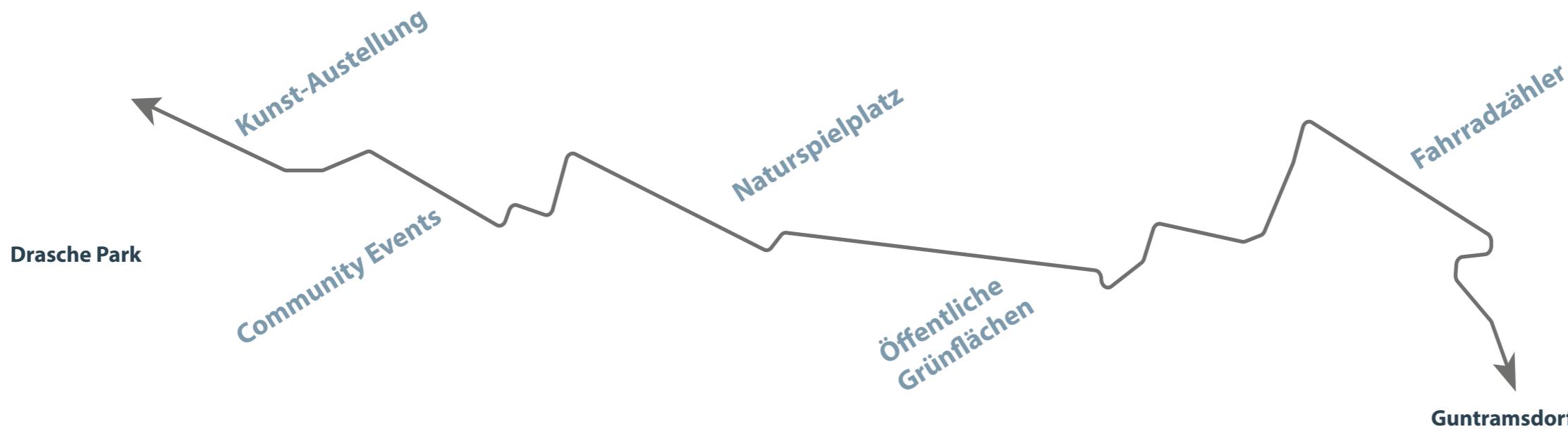


Abb. L.12.4 Familienradweg



Abb. L.10.5 Schaubild

Der Sport und Erlebnisweg für Alle

*Liebe Bewohner*innen der Triester Straße und radbegeisterte Menschen!*

Viele Jahre waren Sie an ihr Auto für alltägliche Wege gebunden. Wir dürfen Ihnen den neuen EuroVelo 9 vorstellen. Ein Sport- und Erlebnisweg, der für jedermann etwas zu bieten hat. 6 km langer Naturweg durch die schönen Felder. Schnappen Sie sich ihr Fahrrad oder kommen Sie zu Fuß - und entdecken Sie die neue Rad-/Fußroute.

Wollen Sie etwas ausstellen, ein Event auf den Freiflächen veranstalten oder neue Ideen einbringen, wie man den Weg attraktiviert und mehr Menschen mobilisieren kann mit dem Rad zu fahren - melden Sie sich.

*Mit freundlichen Grüßen,
Ihr Planungsteam, Transit[ion]*

L.13 Natur- & Regenspielplatz

L.13.1 Verortung

Entlang des neuen Erlebniswegs neben dem EuroVelo 9 soll ein Natur- & Regenspielplatz entstehen. Er soll in der Nähe der Siedlungen von Vösendorf angesiedelt werden, jedoch immer noch neben der Route des EuroVelo 9 und damit des neuen Erlebniswegs liegen. Ebenfalls vorteilhaft ist der nahegelegene Badeteich, der gut kompatibel mit einem Spielplatz ist. Vor allem das Thema Wasser wird damit von der Umgebung wieder aufgenommen. Durch den verlaufenden, neuen Erlebnisweg für die ganze Familie, die Siedlungen mit vielen jungen Kernfamilien und dem Badeteich, der vor allem im Sommer ein Magnet ist, kann die Zielgruppe ideal ausgenutzt werden.

L.13.2 Leitidee

Durch die Nutzung von natürlichen Baustoffen wie Holz, Lehm und Erde soll der Spielplatz naturverbunden bleiben, zusätzlich soll er zur RegenwasserRetention dienen und damit einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima leisten. Zusätzlich kann Wasser, neben der Natur ganz im Allgemeinen, damit für Kinder erlebbar gemacht werden. Es soll als Mehrgenerationenfläche angelegt werden und damit allen Altersgruppen einen Raum geben. Durch eine Bürger*innenbeteiligung können die Spiel- und Sporelemente mitbestimmt werden. Schulen und Kindergärten in Vösendorf sollen in der Konstruktion der Elemente miteinbezogen werden - nicht nur beim Brainstorming und Ideenfindung, sondern auch bei der handwerklichen Gestaltung im Zuge von Werkstunden oder Freifächern. Der Spielplatz soll Möglichkeiten für das Erleben von Natur und Wasser, Sport, Spiel und Rast geben. Es soll ein Fokus auf Begrünung durch Bäume und Büsche gelegt werden und somit eine Waldartige, geschützte Lichtung schaffen, in der Toben, Verstecken und freies Spielen möglich sein soll.

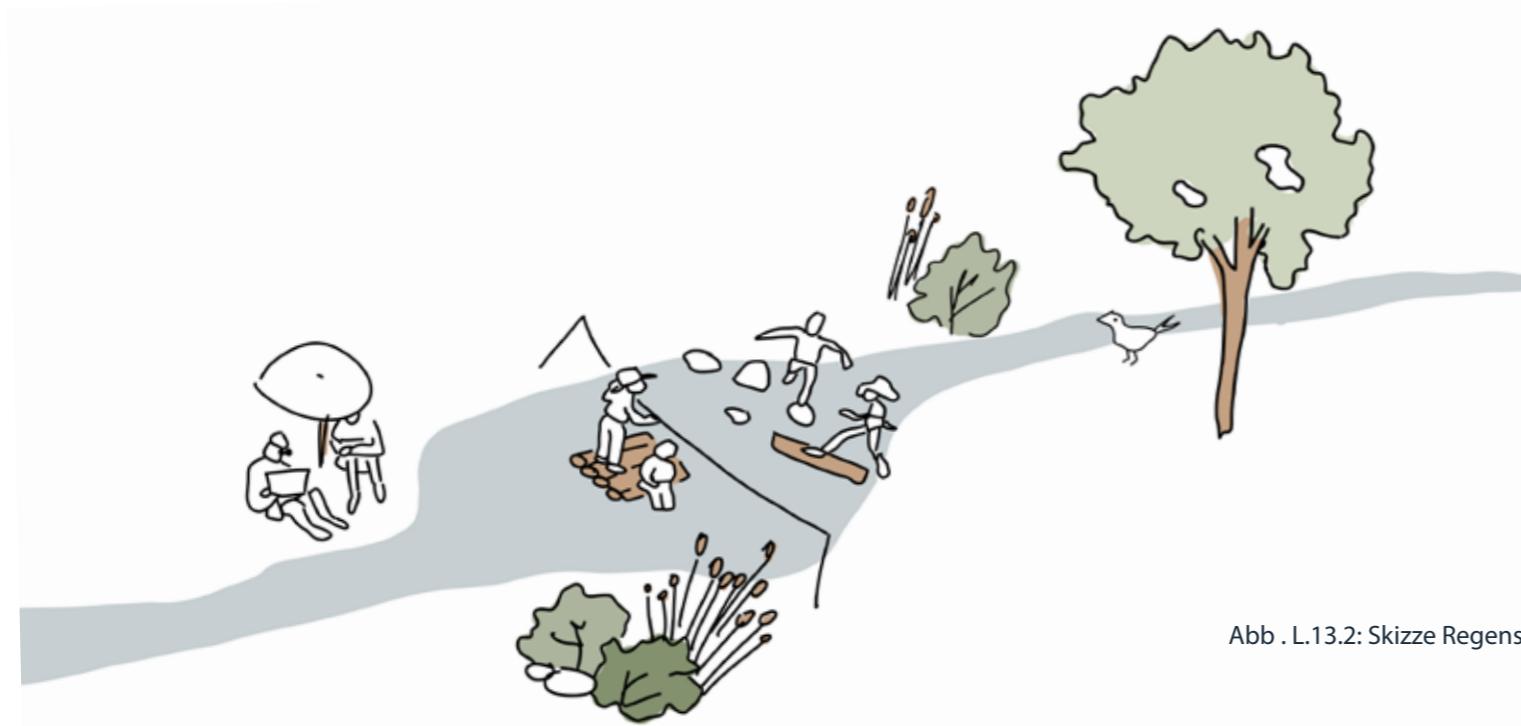


Abb . L.13.2: Skizze Regenspielplatz



Abb . L.13.1: Verortung Natur- & Regenspielplatz

Maßnahme: Natur- & Regenspielplatz

Ziel: Regenrückhalt und Natur erlebbar machen

AkteurInnen: Gemeinde Vösendorf, Bildungseinrichtungen Vösendorf

Instrumente: Investition

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: IV.

L.13.4 Erlebnisspielplatz Vösendorf

Der Spiel- und Erlebnisort soll auf einem Grundstück in Vösendorf entstehen, das bislang Feld ist und dadurch mit dem Erlebnisweg und dem Badeteich verbunden werden. Die Dimensionen betragen dabei 150m mal 60m. Damit werden rund 9.000 Quadratmeter zum Austoben errichtet. Das Angebot richtet sich primär an die Bevölkerung Vösendorfs, doch auch an alle anliegenden Gemeinden und Familien, die den Erlebnisweg nutzen. Neben dem Spielen, dient der Ort auch der WasserRetention und dem „Aware-machen“ im Thema Klimawandel für die von junger Generation. Die klimatische Aufwertung soll schon für junge Kinder erlebbar und verstehbar gemacht werden - sowohl mit Informationstafeln, als auch mit dem Sichtbarmachen des Regenwassers und anderen Naturelementen wie Bäumen und Naturmaterialien (Ton, Stroh, Kiesel...). Das Regenwasser soll nicht nur in den Spielementen (z.B. eine Wasserschraube) aufgegriffen werden, sondern auch durch einen kleinen Teich und Flussverläufe sichtbar gemacht werden. Im Sommer kann das Wasser zudem zur Abkühlung (z.B. durch Nebelduschen oder Spritzelementen) genutzt werden. Durch eine dichte Bepflanzung soll ein Waldgefühl entstehen. Auch in den Materialien soll dieses aufgegriffen werden - die Attraktionen werden primär aus Holz hergestellt sein. Durch eine Art Tribüne mit diversen Sitzgelegenheiten, soll auch den Eltern und Großeltern ein Platz gegeben werden zum Verweilen und Ausruhen. Auch hier sollen Spaßelemente, wie Schachtische oder „chill-out-areas“ geplant werden. Durch das Abtrennen des Spielplatzes in mehrere Teile sollen allen Generationen ein eigener Ort eingeräumt werden. So sollen sowohl Jugendliche, als auch Kleinkinder die Möglichkeit haben die Natur eigenständig zu erforschen, ohne sich gegenseitig in die Quere zu kommen.



Abb . L.13.3: Skizze Regenspielplatz 2

L.13.3 Beteiligungsprozess

Der Beteiligungsprozess wird sich auf Jugendliche und Kinder fokussieren. Obwohl der Ort als Mehr-generationenplatz ausgezeichnet werden soll, ist die Perspektive der Kinder und Jugendlichen besonders interessant, da sie sich signifikant von der Perspektive der Planer*innen unterscheiden. Dieser Prozess soll in Kooperation mit den Bildungseinrichtungen in Vösendorf entwickelt werden und speziell auf die Bedürfnisse der jüngeren Generation angepasst werden. Durch Verbindungen mit dem Stoff des Schulunterrichts in den Themen Klimawandel, Wasserretention, Rückhalteflächen und Flora und Fauna in suburbanen Gebieten, soll damit auch ein erster Lernprozess entstehen und eine Informationsvermittlung ausgeführt werden. Besonders bei der Art der Spiel- und Sportgeräte sollen die Meinungen der Kinder und Jugendlichen miteinbezogen werden und auch ein freies Brainstorming ermöglicht werden, ohne bereits vorgefertigte Ideen nur der Abstimmung zu unterlegen. Auch im weiteren Prozess sollen Kinder und Jugendliche eingebunden werden, z.B. beim Helfen von dem Aufbau der Holzgerüste im Zuge des Werkunterrichts oder dem vorzeitigen Ausprobieren der Sport- und Spielgeräte im Turnunterricht. Der Prozess ist dabei wiederholend, das heißt das auch im Laufe des Entwurfsprozesses und der Bauarbeiten Schüler*innen miteingebunden werden und immer wieder Feedback eingeholt werden muss.

L.13.4 Referenz

2013 hat Hamburg im Rahmen des Regeninfrastrukturprojekts (RISA) als Beitrag zur Klimaanpassung in Hamburg den bunten ersten Regen-Spielplatz fertiggestellt. Damit soll nicht nur den Kindern und Jugendlichen ein Ort für Spiel und Spaß geboten werden, sondern auch RegenwasserRetention gefördert werden. Das sogenannte „Biberland“ liegt in einer künstlich gebildeten Regenwassermulde. Bei Starkregen wird das überschüssige und vorgereinigte Regenwasser aus dem öffentlichen Kanalnetz aufgenommen und kontrolliert versickert. Dieser Wasserkreislauf wird durch vielfältige Spielgeräte entlang dieser Regenwassermulde erlebbar. Durch Informationstafeln wird auch ein Bildungsauftrag erfüllt. Verbunden werden die Spielgeräte durch barrierefreie Wegverbindungen. Der Spielplatz ist als Mehrgenerationenort angelegt und bietet nicht nur Kindern, sondern auch Jugendlichen und Älteren einen Platz. Die Jugendlichen konnten in einem Beteiligungsprozess selbst entscheiden welche Spiel- und Sportgeräte gewünscht sind - so wie ein Trampolin oder eine Graffitiwand. Für ältere Generationen gibt es Ausruhemoglichkeiten auf Bänken und Schach-Stationen. Die Baukosten des 8.000 Quadratmeter großen Spielplatzes beliefen sich auf ungefähr € 5.000,-. Dieser Betrag wurde als Referenz für das Projekt am Erlebnisweg herangezogen (Hafencity Universität Hamburg, 2020).



Abb. 13.4. Visualisierung „Biberland“

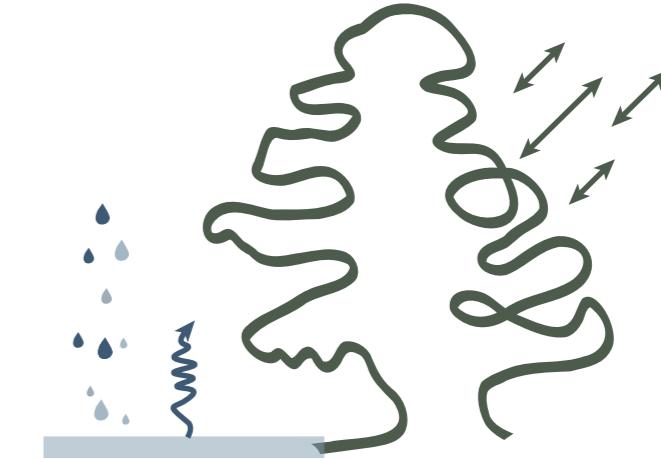


5.5 Sonstige

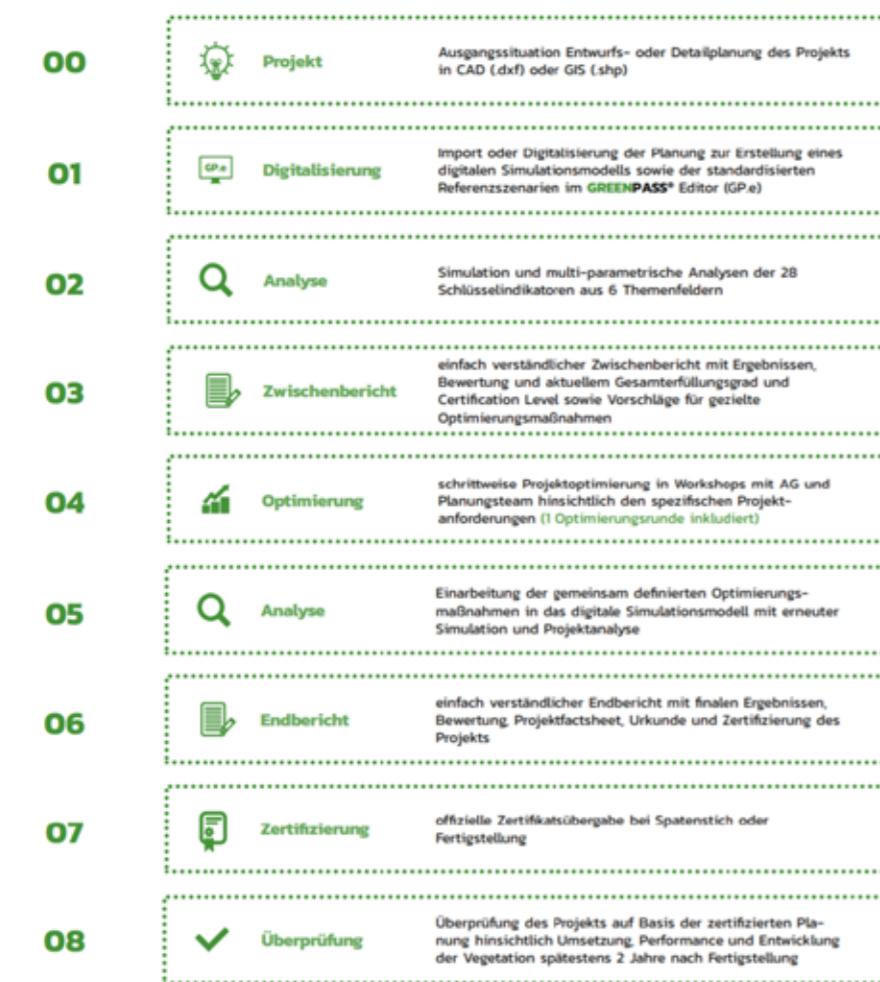
A) GREENPASS Zertifikation

A.1 Warum kleinklimatische Aufwertung?

Unter dem Begriff Mikroklima versteht man das Klima in einem kleinen Maßstab – also bis zu einer Reichweite von 100 Metern, also z.B. ein Baublock. Gerade im Angesicht des Klimawandels, der städtischen Verdichtung, zunehmender Versiegelung und der künstlichen Oberflächen im Stadtbild gewinnt die kleinklimatische Aufwertung immer mehr an Bedeutung. Fassaden, Dach- und Straßenflächen zählen dabei zu den größten ungenutzten Restflächen im Städtebau (vgl. MA22 & ÖkoKaufWien, 2019). Hinzu kommt, dass die Oberflächen des Stadtbildes die Temperatur maßgeblich beeinflussen – je nach Material und Farbe erwärmen, speichern, leiten und emittieren versiegelte Oberflächen wesentlich stärker als unversiegelte. Daraus entstehen städtische Wärmeinseln (Urban-Heat-Islands oder UHI) (Europäische Union, 2014). Die Wirkung von Pflanzen im urbanen Kontext spielt eine große Rolle zur Regulation des Mikroklimas und ist auch im globalen Kontext eine essentielle Maßnahme zur Bekämpfung der Erderwärmung. Jegliche Art von grüner Infrastruktur (z.B. Bauwerksbegrünungen, Straßenbegleitgrün, Parks etc.) gelten auch in Österreich als essentiell zur Bekämpfung des Klimawandels. Daher gibt es eine Vielzahl von Leitfäden, wie den UHI-Strategieplan der MA22 in Kooperation mit der BOKU Wien oder den Leitfaden für Fassadenbegrünung durch die MA22 und ÖkoKauf Wien von 2013 und 2019.



A.2 GREENPASS® Certification



„Die GREENPASS® Certification ist ein wissenschaftlich entwickeltes, standardisiertes Prüfverfahren, um die klimabezogenen Aufenthalts- und Lebensqualität, Wirtschaftlichkeit sowie Wirkung eines Projekts zu optimieren und zu bestätigen.“ (GreenPass, 2020)

Die GREENPASS® Certification liefert den ersten internationalen Qualitätsnachweis für die Klimaresilienz von Gebäuden, Quartieren und Freiräumen. Dabei wird die standadisierte Analyse und Simulation eines Projekts bewertet. Es handelt sich dabei um insgesamt 28 aussagekräftigen Indikatoren aus insgesamt 6 urbanen Themenfeldern und 3 Bonusfeldern. Die mögliche Zertifizierung erstreckt sich von „Zertifiziert“ (35% Gesamterfüllungsgrad) über „Silber“ (50% Gesamterfüllungsgrad), „Gold“ (75% Gesamterfüllungsgrad) und „Platinum“ (90% Gesamterfüllungsgrad). Die Zertifikation kann für Quartiere, Gebäude und Freiräume angewendet werden, sowohl im Neubau, als auch im Bestand. Vor allem bei urbanen Entwicklungsprojekten kann sie angewendet werden, um das Projekt zu optimieren. Selbst bei wenig Handlungsspielraum kann die Qualität offiziell zertifiziert werden (vgl. GreenPass, 2020)

Urbane Indikatoren

- KLIMA
 - Thermischer Abluftstrom
 - Thermischer Komfort
 - Thermische Performanz
 - Strahlung
 - Albedo
 - Evapotranspiraton
 - Beschattungsfaktor
 - Nächtliche Abkühlung
- ENERGIE
 - Thermische Speicherfähigkeit
 - Kühlgradstunden Gebäude

- WASSER
 - Abflussbeiwert
 - Versiegelungsgrad
 - Wasserspeicherung
 - Wasserbedarf GI
 - Wasserbedarf GI/TCS
- BIODIVERSITÄT
 - Blattfläche
 - Grünfläche
 - Shannon Index

- LUFT
 - CO2 Speicherung
 - Windfeld
- KOSTEN
 - Kosten Invest GI
 - Kosten Invest GI/m²
 - Kosten Invest GI/TCS
 - Kosten Invest GI/Wasserspeicherung
 - Kosten Invest GI/ Red. Kühlgradstunden
 - Kosten Pflege GI
 - Kosten GI/m²
 - Kosten Wasserbedarf GI/m²

Abb. A.1: Ablauf GREENPASS Certification

Bonusfelder

- BONUS BIODIVERSITÄT**
 - Biodiversität
 - Begegnungsstrukturen
 - Habitatsstrukturen
 - Artenreiche Kratschicht
 - Förderung bedrohter Pflanzenarten
 - Förderung bedrohter Tierarten
 - Bienenweide
 - Vogelweide
 - Nistplätze
 - Brutplätze
 - Insekten- und tierfreundliche Lichtquellen
 - Vermeidung von Tierfallen

- BONUS RESSOURCEN**
 - Verwendung von recycelten Materialien
 - Grauwassernutzung
 - Regenwassernutzung
 - Smarte Beleuchtungskonzepte
 - Intelligente Bewässerungssysteme

- BONUS SOZIALES**
 - Privater Freiraum
 - Gemeinschaftsbereich
 - Barrierefreier Außenraum

A.3 Verpflichtende Zertifizierung bei Neubauten

In vielen Bauträgerwettbewerben in Wien ist es bereits üblich eine GREENPASS® Certification einzuholen bzw. einen gewissen Gesamterfüllungsgrad zu verlangen. In Niederösterreich ist diese Praxis jedoch noch nicht sehr gängig. Daher soll im Gebiet um die Triester Straße bei Neubau eine verpflichtende GREENPASS® Certification eingeführt werden. Sowohl bei einzelnen Gebäuden, als auch bei Quartiere, die in angrenzenden Gemeinden oder Bezirken entwickelt werden, soll zumindest „Zertifiziert“ angestrebt werden und solche Projekte vorgezogen werden, die bei sonstigen gleichen Qualitätsniveau eine höhere Zertifizierung erreichen. Bei Freiräumen, Gebäuden und Quartieren die von den Bundesländern selbst errichtet werden, sollverpflichtend eine Zertifizierung von „Silber“ angestrebt werden.

A.4 Wirtschaftlichkeit

Der Zertifizierungsprozess startet bei 2 €/m² Projektfläche und liegt durchschnittlich bei < 1 €/BGF (Bruttogeschoßfläche). Bei der Kostenberechnung spielen jedoch auch Topographie, Komplexität und gewünschte Zusat- und Sonderauswertungen eine Rolle. Der Zeitraum für die Zertifizierung beträgt je nach Umfang vier bis zwölf Wochen.

A.5 Referenz

Als absolutes Vorzeigeprojekt bietet sich die Biotope-City an, die im zweiten Abschnitt der Triester Straße „Work-Life-Balance“ direkt neben dem Wienerberg liegt. Auf dem ehemaligen Areal der Cocoa-Cola-Produktion sind rund 950 Wohnungen, Büroflächen, eine neue Mittelschule, ein Kindergarten, Geschäfte, Gemeinschaftsflächen und ein großflächiges Grün- und Freiraumangebot entstanden. Die Biotope City Foundation entwickelte das Konzept für das Quartier - die Stadt als Natur. Im Zentrum steht dabei die notwendigen fundamentalen Veränderungen der Rahmenbedingungen in Architektur und Städtebau augrund von dem Klimawandel und immer rasanter werdende Verstädterung (vgl. GreenPass, 2021).

Die Biotope-City Wienerberg ist weltweit das erste offizielle klimafitte und GREENPASS Platinum zertifizierte Stadtquartier. Damit hebt es sich deutlich von den 10 Ländern und insgesamt 90 Projekten hervor, die bereits einer Zertifizierung unterzogen worden sind. Mit einem Gesamterfüllungsgrad von 93% ist die Biotope City damit offiziell das klimafitte Stadtquartier weltweit (vlg. GreenPass, 2021).

Maßnahme: GREENPASS Certification

Ziel: Optimierung von klimabasierter Aufenthalts- & Lebensqualität

AkteurInnen: GREENPASS, Wien, Niederösterreich

Instrumente: Verordnung

Priorität:



Zeithorizont:



Investitionskosten:



Laufende Kosten:



Vorkommend in Abschnitt: I. - VII.



Abb. A.2: Greenpass Biotope City

B) Die Badner Bahn - fit für die Zukunft

Die Badner Bahn fährt ab dem III. Abschnitt „Antriebslos“ an der Triester Straße. Sie ist die bedeutende öffentliche Verbindung in den Süden. Viele Passagiere nutzen die Badner Bahn um in die umliegenden, im Süden gelegenen Gemeinden von Wien zu gelangen oder um die Shopping City Süd etc. zu besuchen. Besonders auffällig ist, dass einige die Stationen der Bahn oftmals unauffällig sind und in den letzten Jahren kaum modernisiert wurden. Mit der Aufwertung vereinzelter Badner Bahn Station will man die klimafreundliche Süd-Verbindung mehr in das Bewusstsein der Nutzer*innen der B17 bringen. Bereits heute gibt es einige Stationen von der Badner Bahn, die man an mehreren Standorten weiterentwickeln sollte. Mit der geplanten Taktveränderung und des neuen Klimatickets erhofft man sich eine weitere positive Entwicklung der Badner Bahn Passagiere. 13,4 Millionen Fahrgäste – so viele wie nie zuvor – nutzten 2019 die Badner Bahn. Das ist ein weiterer Fahrgastzuwachs von rund 700.000 Fahrgästen auf der Strecke von Wien nach Baden. „Die Badner Bahn etabliert sich immer mehr als umweltfreundliche Alternative zum Auto. Die Fahrgastzahlen steigen seit Jahren und haben 2019 noch einmal kräftig um fast sechs Prozent zugelegt“, zeigt sich Monika Unterholzner, Geschäftsführerin der Wiener Lokalbahnen, dem Betreiber der Badner Bahn, zufrieden. Zum Vergleich: 2010 verzeichnete die Badner Bahn noch 10,7 Millionen Fahrgäste. (vgl. WIENER LOKALBAHNEN GmbH, 2020)



Abb. B.1: Logo der Wiener Lokalbahnen (WLB)

Neu Erlaa



Abb. B.2 Station Neu Erlaa

Maria Enzersdorf - Südstadt

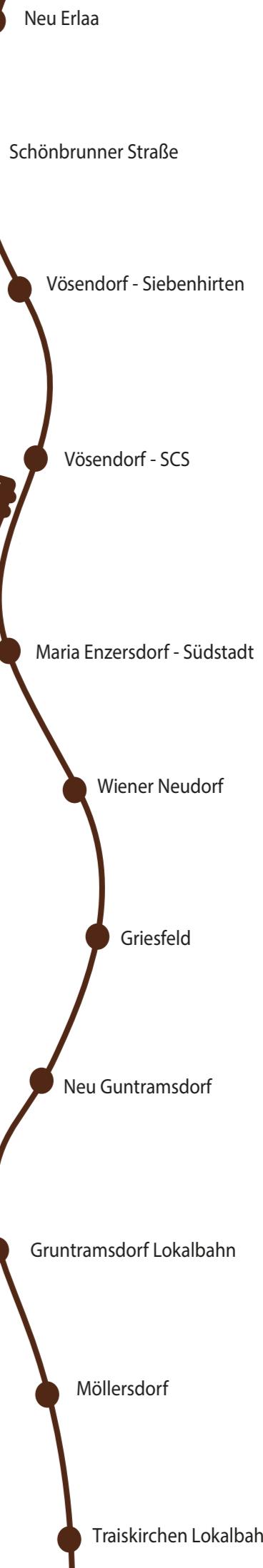


Abb. B.3 Station Maria Enzersdorf - Südstadt

Traiskirchen Lokalbahn



Abb. B.4 Station Traiskirchen Lokalbahn



B.1 Referenzen

Um einen Denkanstoß für die Modernisierung und Entwicklung neuer Konzepte für die Badner Bahn zu geben, werden einige internationale und lokale Referenzen angeführt.



Abb. B.5 Concept of the Bird-Tree-Station



Abb. B.6 Begrünte Gleise - Wiener Linien



Abb. B.7 Sonnenstrom Badner Bahn

1. The Bird-Tree-Station

Jede Haltestelle wird auf dem Dach eine Auswahl an einheimischen Pflanzen haben, die nicht nur schön sind, sondern auch verschiedenen Vogelarten aus der Umgebung ein Zuhause und Nahrung bieten und sie zur Rückkehr in die Stadt einladen. Mehrere Biologen sind der Meinung, dass eine gleichmäßig verteilte einheimische Vegetation in einer Stadt die mit ihr verbundenen Vögel anziehen würde. Die Badner Bahn ist ein effizientes öffentliches Verkehrsmittel, das in einer nachhaltigen Stadt gefördert werden sollte. Bei der Herstellung handelt es sich um ein modulares System, das eine schnelle und einfache Installation ermöglicht, ohne besonders teure Materialen oder Verfahren zu verwenden. Ebenso bestehen die wenigen Komponenten aus nachhaltigen Ressourcen, was die Trennung für Recycling erleichtert. Um den Menschen die Wartezeit zu erleichtern gibt es Informationen über Vögel, einheimische Pflanzen und die Umwelt. Der Boden der Station liegt ca. 15 cm über dem Gehsteig, was den Einstieg in die Bahn erleichtert. Die Begrünung des Daches sorgt für eine hervorragende Wärmedämmung. (vgl. Noe marcial gonzalez camperi, 2009)

2. Die begrünten Gleise

Die Wiener Linien begrünen immer mehr Gleise. Diese Grüngleise haben viele Vorteile – sie kühlen die Umgebungsluft, binden Staub und speichern Wasser. Und nebenbei sehen sie nett aus. Zwischen den Schienen das Gras sprießen zu lassen ist aber gar nicht so einfach, ob Grüngleise möglich sind, muss geprüft werden. „Neben der optischen Aufwertung des Stadtbildes und der kühlenden Wirkung auf die Umgebung in den Sommermonaten, haben begrünte Gleiskörper viele weitere Vorteile“, sagt Hammer. „Die Pflanzen auf den Grüngleisen binden den Staub und senken so die Staubbelastung in der Umgebung und wirken auch als Wasserspeicher, der etwa bei Starkregen vor Überlastung des Kanals schützt“. Damit ein Gleis mit Rasen bepflanzt werden kann, müssen einige Voraussetzungen gegeben sein. Der Gleiskörper darf zum Beispiel nicht von Autos befahren werden – seien es Zufahrten zu Häusern oder auch nur ausnahmsweise Befahrungen etwa durch Polizei oder Feuerwehr. Ausgeschlossen sind auch Gleise mit Fußgängerübergängen, Weichen oder Unterführungen. (vgl. Grasel, 2020)

3. Sonnenstrom

Unter den bereits bestehenden Badner Bahn Stationen, gibt es auch ein Vorreitermodell, das eine umweltfreundliche Energie aus Sonnenkraft erzeugt. Eine innovative Anlage der Wiener Lokalbahnen im niederösterreichischen Griesfeld direkt an der Triester Straße. Auf insgesamt 24 Quadratmeter Fläche der Überdachung des Fahrradabstellplatzes produzieren die dort nachgerüsteten Photovoltaikfolien Strom im Ausmaß von über 4000 kWh/Jahr – das entspricht etwa dem durchschnittlichen Jahresbedarf eines vierköpfigen Haushaltes. Damit liefert die gemeinsam mit Wien Energie entwickelte Photovoltaiklösung über 10 Prozent des an der Haltestelle benötigten Stroms. Monika Unterholzner, Geschäftsführerin der Wiener Lokalbahnen, erklärt: „Auf Glas verklebte Photovoltaikzellen sind eine echte Innovation und erleichtern umweltfreundliche Stromerzeugung auf bereits bestehenden kleinen Flächen. Umwelt- und Klimaschutz hat viele Facetten. Der öffentliche Verkehr spielt dabei aber in vielerlei Hinsicht eine Vorreiterrolle.“ Als weiterer Bestandteil der Lösung ist ein Batteriespeicher im Einsatz. Überschüssiger Strom der Photovoltaik-Anlage landet vorrangig dort und sorgt in der Nacht etwa für die Beleuchtung der Station. Zusätzlich wird damit auch die Sicherheit an der Haltestelle durch eine Notbetriebsfähigkeit erhöht. Über eine sogenannte Netzumschaltbox können bei einem Ausfall des lokalen Stromnetzes wichtige Systeme der Station, etwa Beleuchtung oder Signaltechnik, aus der Batterie weiterversorgt werden.

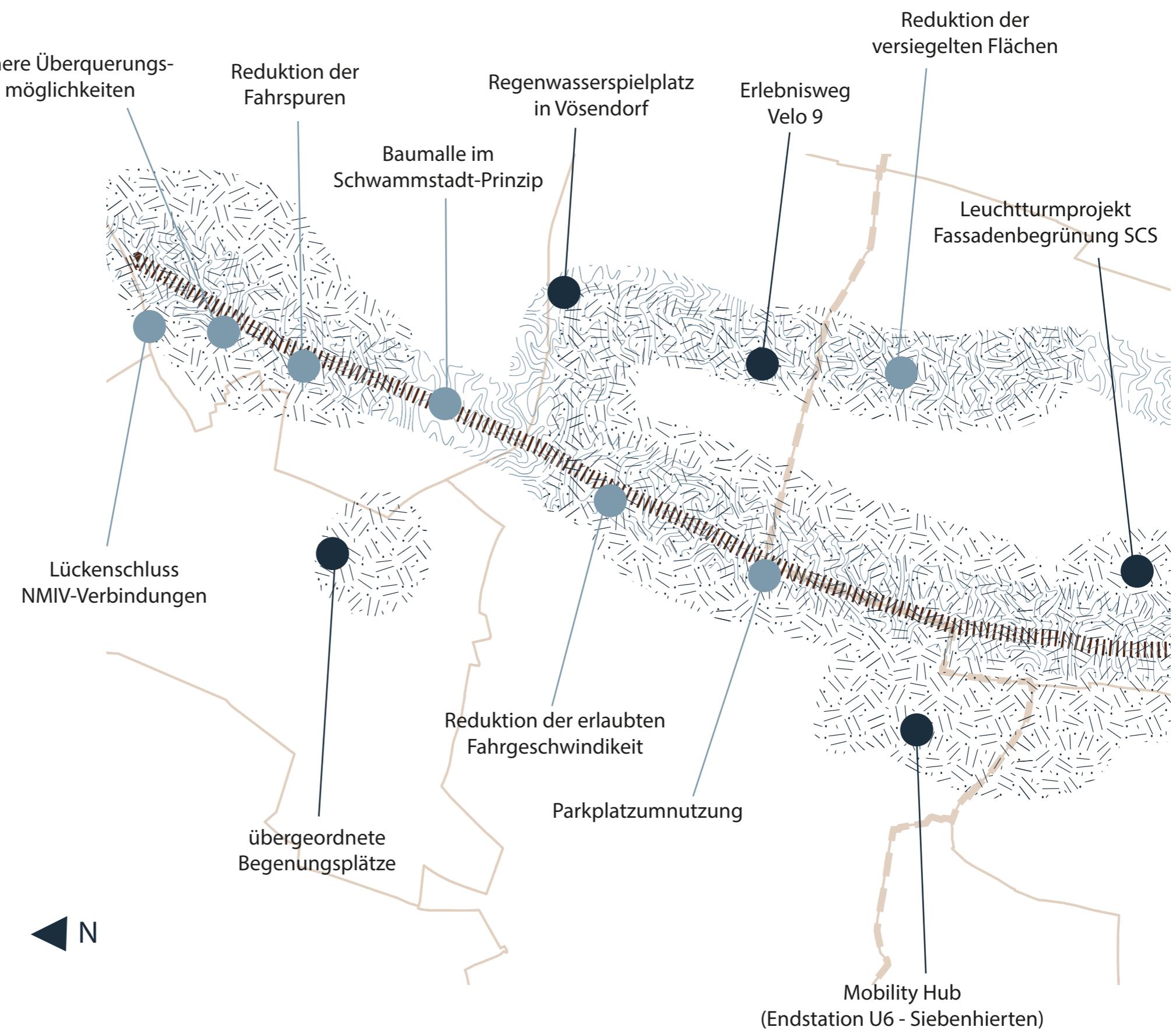


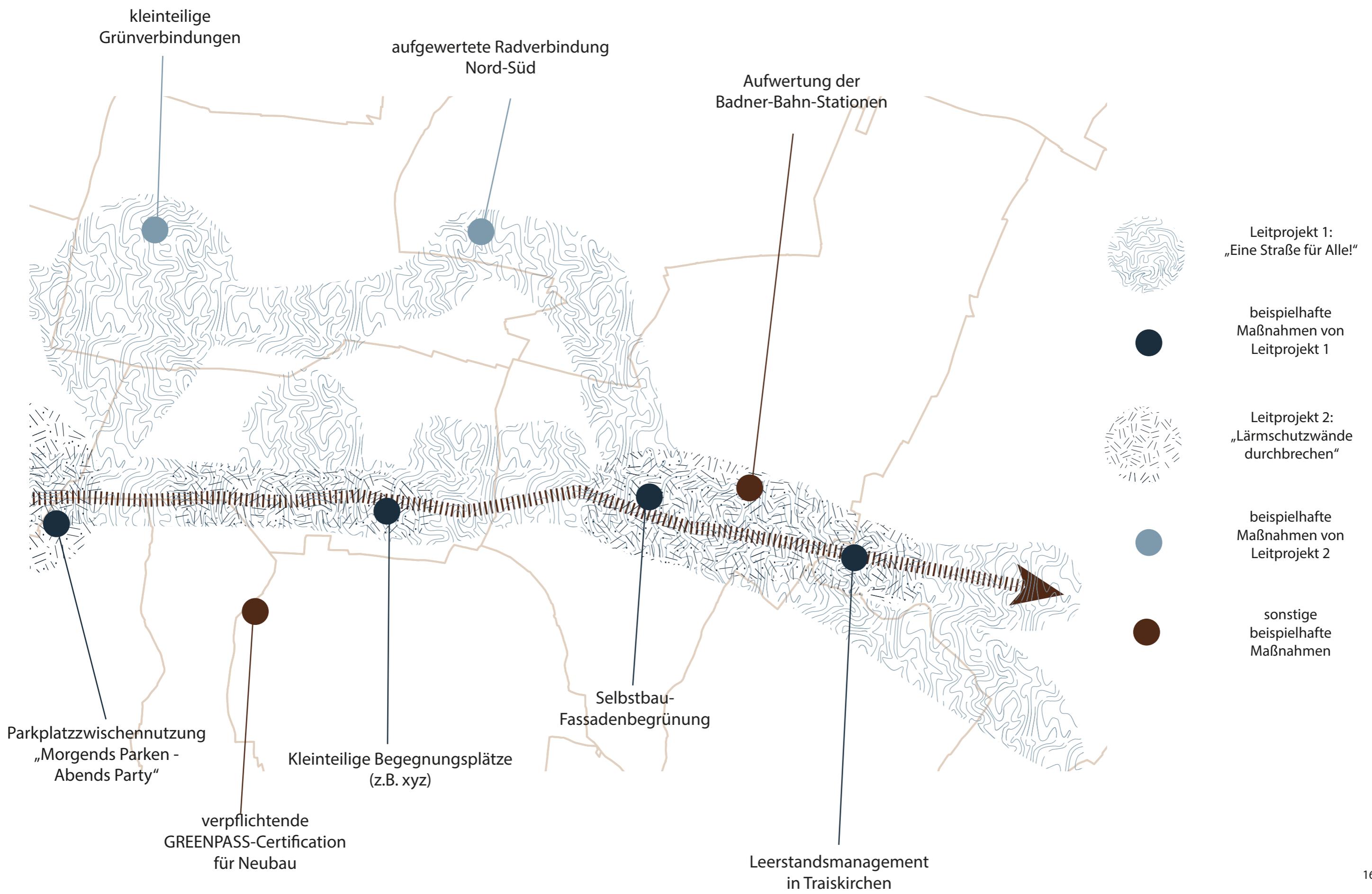
5.6 Fazit

5.6.1 Verortung

Die Maßnahmen wurden in den Erläuterungen unter den Leitprojekten zwar genau verortet, doch nicht immer in den größeren Kontext gesetzt. In der anschließenden Karte soll genau das geschehen. Die beiden Leitprojekte werden grob in Bubbles im Entwicklungsbereich verortet. Dabei wird einerseits die Verzahnung der Leitprojekte deutlich, da sich diese sehr oft in den selben Gebieten erstrecken, und andererseits wird die linienhaftigkeit der ersten und zweiten Reihe dadurch noch einmal in den Vordergrund gestellt. Während die konkreten Maßnahmen nur im unmittelbaren Umfeld der Triester Straße stattfinden, haben sie trotzdem eine große Auswirkung auf die Umgebung im größeren Maßstab. Nicht nur verbessert sie die gefühlte Qualität für all jene, die die Straße (auch international) als Transitmöglichkeit nutzen, aber auch die Lebensqualität der Bewohner*innen der anliegenden Stadtbezirke und niederösterreichischen Gemeinden.

Außerdem werden einzelne Maßnahmen zusätzlich punktuell dargestellt, um beispielhaft zu zeigen, wo diese vorkommen können. Dabei ist weder die Aufzählung der Maßnahmen vollständig, noch die Verortung der jeweiligen Maßnahmen ausschließlich. Für eine umfassende Aufzählung der Maßnahmen, kann in den nachfolgenden Übersicht nachgeschlagen werden. Eine genaue Verortung ist in der detaillierten Beschreibung der Maßnahme im Zuge der Leitprojekte vorzufinden. Die Darstellung soll also bloß dabei helfen ein Raumgefühl zu bekommen und eine Vorstellung davon zu haben, wie verteilt die Maßnahmen sein können, ohne den Zusammenhang zu verlieren.





5.7 Die 7 NEUEN Gesichter

Ein Blick in die Zukunft: Alle Maßnahmen sind umgesetzt, die Entwicklungsziele sind erfüllt, die Leitprojekte haben sich ideal entfaltet. Wie sieht es jetzt mit unseren „7 Gesichtern“ der Triester Straße aus?

Die Lebensqualität hat sich erhöht, die Gemeinschaft wurde gestärkt und die Transitfunktion funktioniert für alle Verkehrsmittel - egal ob motorisiert oder nicht - gleich gut. Trotzdem sind die Charaktere der Gesichter erhalten geblieben und die Identitäten der Abschnitte wurden sogar gestärkt. Deshalb haben sich auch die Erscheinungen und Namen der Gesichter verändert - erkennbar sind sie aber dennoch!

Folgend wird für drei ausgewählte Gesichter auch beispielhaft ein kleiner Ausblick gegeben, wie die Entwicklung stattfinden könnte und wie es den Personen, die darin leben ergehen sein könnte.

I.



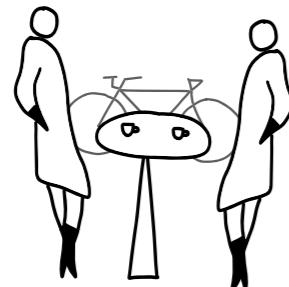
Lust auf mehr!

II.



Mitten im Leben

III.



Voller Energie

IV.



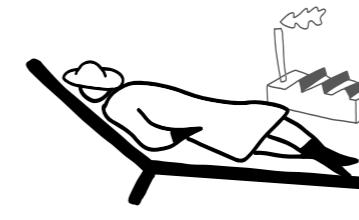
Freizeiterlebnis

V.



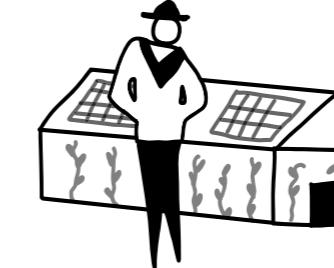
Höhenflug

VI.



Urlaub daheim

VII.



Echt Leiwand!

I. (Ver)Lust

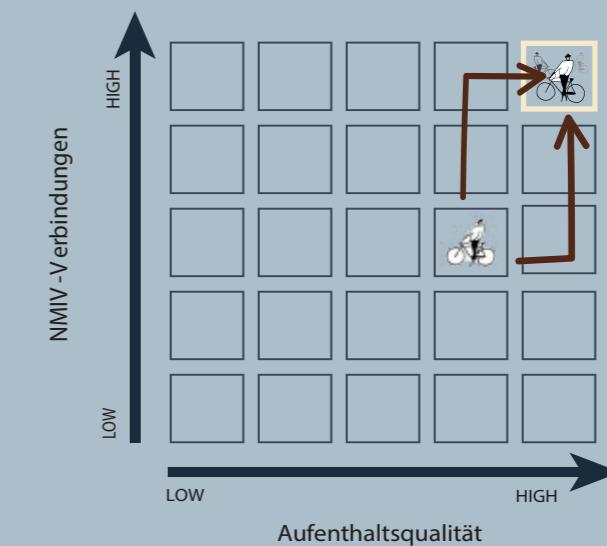
Lust auf mehr!



Maximilian H. (35 Jahre)

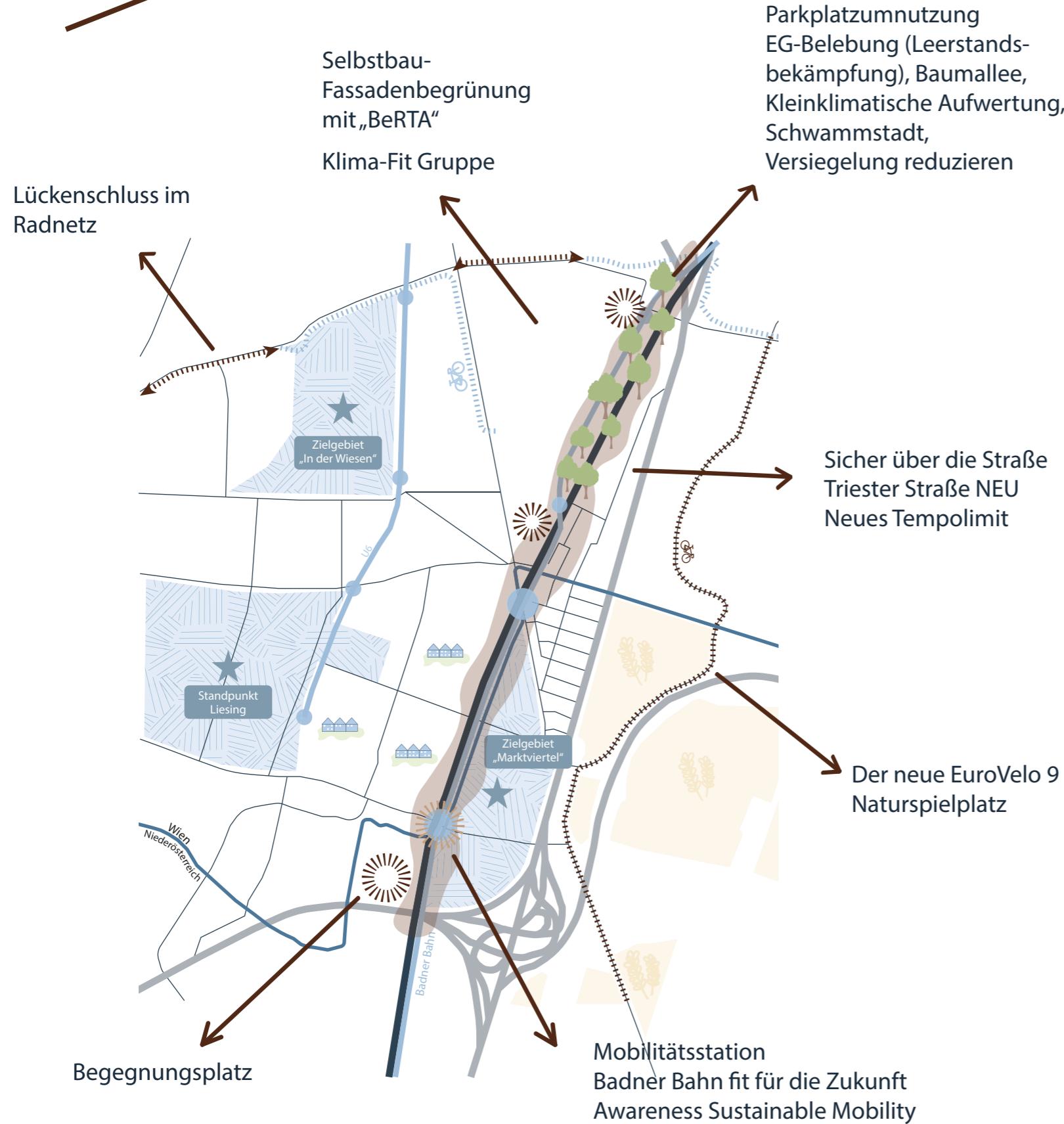
Ich wohne nun schon einige Jahre hier an der Triester Straße. Ich komme ursprünglich aus Amsterdam (Niederlande), dort bin ich jeden Tag mit dem Fahrrad in die Universität gefahren. Als ich hierher gezogen bin, gab es noch keinen separaten geführten Radweg. Es war mir zu gefährlich mich unter die vielen, rasenden Autos zu mischen. Doch jetzt gibt es endlich einen eigene Radweg und die Fahrzeuge dürfen nur noch 50 km/h fahren. Ich kann nun endlich all meine täglichen Wege mit dem Rad zurücklegen. Außerdem hat sich die Triester Straße sehr verändert. Der MIV wurde deutlich reduziert, in dem man Fahrspuren wegnahm. Straßenraum ist jetzt für alle da. Ebenso halte ich mich sehr gerne bei den neuen Begegnungsplätzen auf, ich treffe mich dort mit Freunden. Es ist schön einen Ort in der Nachbarschaft zu haben, wo Kommunikation stattfinden kann. Ich bin auch seit 2 Jahren aktiv in der Klimafit-Gruppe. Der Klimawandel ist ein sehr wichtiges Thema für mich, wo ich mich gerne mit anderen Menschen austausche. Früher habe ich im Sommer die Triester Straße gemieden, da es kaum Bäume gab, die Schatten geworfen haben und die drückende Hitze erleichterten, aber das sind Probleme von gestern. Heute sind sehr viele neue Bäume an der B17 gepflanzt worden, auch neue Bodenbelege kämpfen gegen die Versiegelung. Das Schwammstadt-Prinzip hat auch seinen Platz gefunden. Abschließend möchte ich sagen, dass ich zufrieden mit der positiven Veränderung der Triester Straße bin. Ich hätte niemals gedacht, dass aus dieser Straße mit hohem Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen negativen Auswirkungen ein so attraktiver Wohn- und Lebensort werden kann.

Wahrnehmungsmatrix NEU:

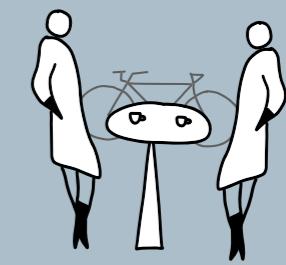


Voller Energie

II. Antriebslos

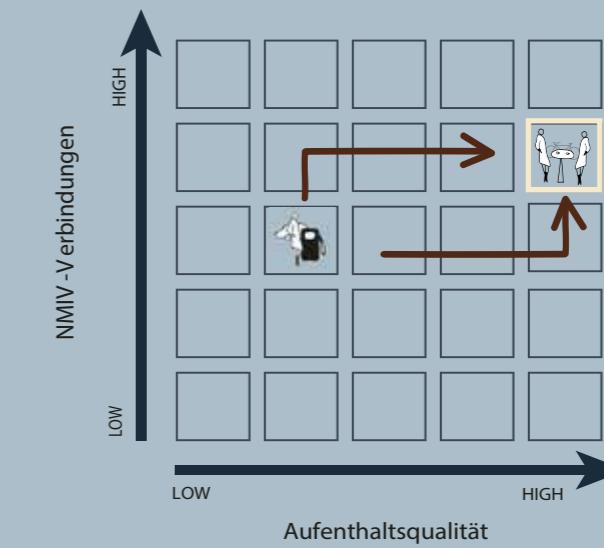


Letztes Jahr habe ich in Wien zum Studieren begonnen und wohne in Liesing (23. Gemeindebezirk der Stadt Wien) in einer Wohngemeinschaft mit Freunden. Meine Eltern und ich leben schon seit vielen Jahren in diesem Bezirk, deshalb kenne ich mich hier sehr gut aus. Die B17 war nie ein gutes Gesprächsthema bei mir zuhause beim Abendessen. Meine Mutter hat sich meistens über den Lärm oder den Stau beschwert. Mein Vater hat sie als hoffnungslosen Fall beschrieben: "Naja, es ist halt eine Transitstraße." Ich fahre seit Jahren mit der Badner Bahn. Dabei hab ich mir oft gewünscht, dass es vielleicht eine belebte Erdgeschoßzone gibt, wo ich bei der Ankunft noch einen Cafe mit Freunden trinken kann. Lange war das nicht möglich, doch heute ist die Triester Straße wie NEU. Ich habe nun endlich eine belebte, grüne Erdgeschoßzone in meiner Umgebung, genauso wie Begegnungsplätze, wo ich mich ohne etwas zu konsumieren mit Menschen treffen kann. Besonders begeistert bin ich auch von den neuen Mobilitätsstationen. In meiner Freizeit leihe ich mir sehr gerne einen E-Scooter aus und erkunde meine Nachbarschaft, oder mit dem Fahrrad den neuen EuroVelo 9. Meiner Meinung nach, ist die Triester Straße auch um einiges sicherer geworden. Es wurde ein neues Tempolimit eingeführt, die Straßenüberquerungen sind ersichtlicher und es gibt genügend Platz für den nicht motorisierten Individualverkehr. Meine Mutter fährt, seitdem der Takt der Badner Bahn verändert wurde auch endlich mit dem Öffentlichen Verkehr in die Arbeit und mein Vater sieht die B17 nicht mehr als hoffnungslos, sondern als grüne, multimodale Straße.



Florentina P. (21 Jahre)

Wahrnehmungsmatrix NEU:

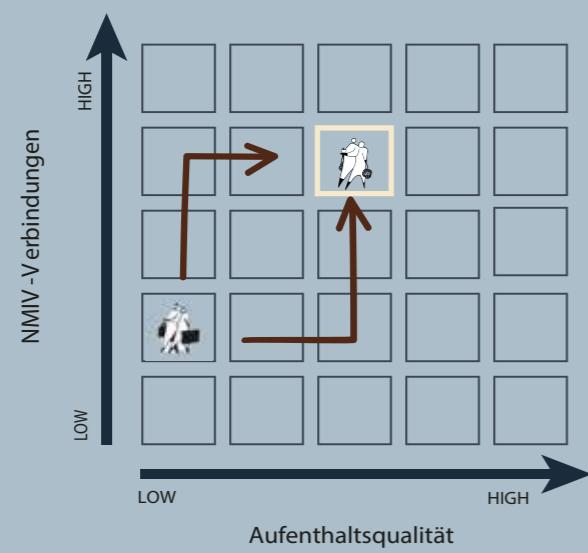




Sabine S. (54 Jahre)

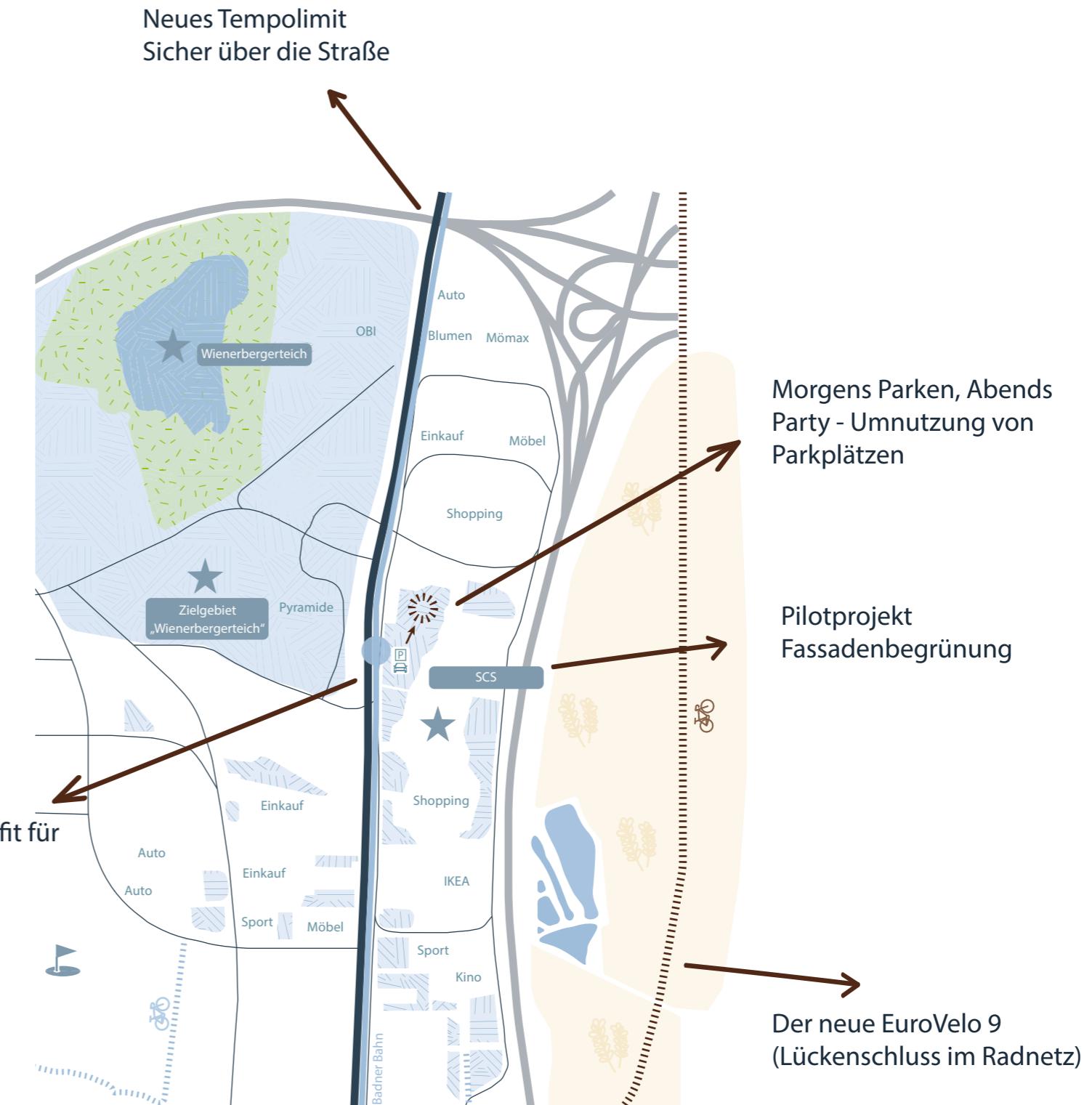
Ich wohne schon seit vielen, vielen Jahren mit meinem Mann in Vösendorf. In den letzten Jahren hat sich hier einiges getan. Sie müssen wissen, ich bin eine leidenschaftliche Shopping-Queen. Samstags treffe ich mich sehr gerne mit Freundinnen in der SCS auf einen Cafe und zum Shoppen. Seit ca. zwei Jahren gibt es jeden Sonntag einen Markt vor der SCS. Es ist wirklich sehr lobenswert, dass diese Parkflächen, die meiner Meinung nach, viel zu viel des kostbaren Boden verschwenden, nun endlich eine Nutzung haben, die der Bevölkerung zugute kommt. Auch an ausgewählten Tagen gibt es Veranstaltungen sog. Communityevents für die Jugendlichen. Das Angebot wird sehr gut angenommen, ich bin gespannt was hier noch stattfinden wird. Ich fahre jeden Tag mit der Badner Bahn von Vösendorf nach Wien. Die Taktveränderung, die nachhaltige, moderne und attraktive Gestaltung der Stationen hat meinen Weg zur Arbeit positiv beeinflusst. Im Sommer kann ich nun endlich mit meinem neuen E-Bike in die Stadt fahren. Durch das Awareness Sustainable Mobility Programm bin ich darauf aufmerksam geworden, dass der EuroVelo 9 nun an das Radnetz angeschlossen wurde. Es ist wirklich ein wunderschöner Radweg. Man fährt durch die Natur, kommt an einem wunderschönen Naturspielplatz vorbei („Da wäre ich selbst gern nochmal jung“ *sie lacht*), es ist genügend Platz und muss sich nicht vor den rasenden Autos fürchten. Generell habe ich den Eindruck, dass sich die Triester Straße in den letzten Jahren stark verändert hat. Es wurden sichere Überquerungsmöglichkeiten geschaffen und der NMIV wurde akzeptiert und hat auch seinen Platz bekommen.

Wahrnehmungsmatrix NEU:



Freizeiterlebnis

IV. Konsumrausch



5.8 Alle Maßnahemn auf einem Blick

5.8 Maßnahmenüberblick

Maßnahme	Entwicklungsziel	Akteur*innen	Instrumente	Priorität	Zeithorizont	Investitionskosten	Laufende Kosten	In Abschnitt...
Runter vom GAS!	Multimodalität	Bezirksmannschaften Niederösterreich, MA 46 - Stadt Wien	Verordnung	 niedrig mittel hoch	< 3 Jahre < 10 Jahre +10 Jahre	< 20.000 € < 500.000 € < 500.000 € < 5.000 € < 15.000 € +15.000 €		I.-VII.
Sicher über die Straße	Multimodalität	MA 46/ MA 28 - Stadt Wien; Bezirksmannschaften NÖ	Verordnung, Investition	 low medium high				I.-VII.
Triester Straße NEU	Multimodalität	MA46 /MA 21/MA 28 - Stadt Wien; Bezirksmannschaften NÖ	Verordnung	 low medium high				I.-III.
Parkstreifen Umnutzung	Multimodalität	MA 46/ MA 28 / MA21 - Stadt Wien	Verordnung	 low medium high				III.
Umnutzung Kfz bezogenem Gewerbe	Deanonymisierung	Wien, Bezirk Mödling	Investition	 low medium high				III.
Füll den Leerstand!	Deanonymisierung	angrenzende Wiener Bezirke; Bezirk Mödling	Investition	 low medium high				I.-VII.
Belebte EG-Zonen	Deanonymisierung	Wien, Bezirk Mödling	Konzept erstellung	 low medium high				III.-VII.
Grüner nach Triest	Grüne Lunge	Wien MA 22	Investition	 low medium high				I.-III.
Die Triester Straße als Schwammstadt	Grüne Lunge	Wien	Investition	 low medium high				I.-III.
Über Stock und Stein	Grüne Lunge	Wien, Bezirk Mödling	Investition	 low medium high				I.-VII.
Beschilderung	Grüne Lunge	anliegende Gemeinden und Stadtbezirke	Investition	 low medium high				I.-VII.
Zweirad statt Vierrad!	Multimodalität	MA46 /MA 21/MA 28 - Stadt Wien; Bezirksmannschaften NÖ	Investition	 low medium high				I.-VII.
Meet and Greet Begegnungen in 1. Reihe	Deanonymisierung	Wien, Bezirk Mödling	Investition	 low medium high				I.-VII.
Meet and Greet Triff mich hinter der Lärmschutzwand	Deanonymisierung	Stadt Wien	Investition	 low medium high				I.-VII.
Gemeinsam Klimafit-Rahmenprogramm	Grüne Lunge	MA22, Bezirk Mödling, Kommunikationsagentur	Investition	 low medium high				I.-VII.
Gemeinsam Klimafit- „Berta“	Grüne Lunge	BeRTA, Bezirk Mödling, „Gemeinsam Klimafit“	Förderung	 low medium high				IV.-VII.
Leuchtturmprojekt SCS	Grüne Lunge	„Gemeinsam Klimafit“, Westfield SCS	Investition	 low medium high				IV.
Klimafit-Gruppe	Grüne Lunge	„Gemeinsam Klimafit“, Argentur für soziale Nachhaltigkeit	Investition, Koordination	 low medium high				I.-VII.
Morgens Parken, Abends Party	Deanonymisierung	Wien, Bezirk Mödling	Investition, Information	 low medium high				IV.
Sonntagsmarkt	Deanonymisierung	Wien, Bezirk Mödling	Investition, Information	 low medium high				IV.
Communityevents	Deanonymisierung	Bewohner*innen	Partizipation, Information	 low medium high				IV.
Awareness Sustainable Mobility	Multimodalität	Marketing, Expert*innen	Investition, Information	 low medium high				I.-VII.
Mobilitätsstationen	Multimodalität	MA 18, MA 21, MA 28, Mobilitätsagenturen	Investition	 low medium high				I.-VII.
Der neue EuroVelo9	Multimodalität	Bezirksmannschaften Niederösterreich, MA 21	Investition	 low medium high				III.-VII.
Natur- & Regenspielplatz	Grüne Lunge	Gemeinde Vösendorf, Bildungseinrichtungen Vösendorf	Investition	 low medium high				IV.
GREENPASS Zertifikation	Grüne Lunge	GREENPASS, Wien, Niederösterreich	Verordnung	 low medium high				I.-VII.
Die Badner Bahn fit für die Zukunft	Multimodalität	Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB)	Investition	 low medium high				I.-VII.

Abbildungsverzeichnis

00 Einleitung

01 erste Annäherung

1.1.1 Fernhandelsstraße in den Süden

vgl. Dutkowski, 2012

1.1.2 historische Triester Straße

Bayerl, 2015

1.1.3 Verbindungsstraße Wien - Triest

1.1.4 vergangene Planungen entlang der Straße

wien.gv.at; geschichtewiki.wien.gv.at; commons.wikipedia.org; oldmapsonline.org; austria-forum.org; hdg.de; m.spiluttini.azw.at; alchetron.com; azw.at

1.1.5 Zeitstrahl

wien.gv.at; geschichtewiki.wien.gv.at; commons.wikipedia.org; oldmapsonline.org; austria-forum.org; hdg.de; m.spiluttini.azw.at; alchetron.com; azw.at

1.2.1 Verortung der Straße in Österreich

1.2.2 definierter Abschnitt der Triester Straße

1.2.3 erstes Lesen des Untersuchungsgebiets

1.3.1 Tabelle zu Bezirk Mödling und Baden

1.3.2 Bezirke der angrenzenden Gemeinden

1.3.3 angrenzende Stadtbezirke in Wien

1.3.4 angrenzende Stadtbezirke in Niederösterreich

1.3.5 Bevölkerungsverteilung in den angrenzenden Gemeinden

Statistik Austria, Statistik des Bevölkerungsstandes (27.05.2021)

1.3.6 Flächenverteilung in den angrenzenden Gemeinden

Wikipedia

1.3.7 Ergänzung von sonstigen wichtigen Gemeinden

1.4.1 Route Begehung 1

1.4.2 Graffiti am Kinderspielplatz

eigene Abbildung

1.4.3 Arbeiter in der Mittagspause

eigene Abbildung

1.4.4 Gründerzeit / Neubau

eigene Abbildung

1.4.5 Quartier Liesing

eigene Abbildung

1.4.6 Badner Bahn Straße

eigene Abbildung

1.4.6 Wienerberg City

eigene Abbildung

1.5.6 1./2. Reihe

eigene Abbildung

1.6.1 Strukturkarte

eigene Abbildung

2. Analyse

2.2 Wirtschaft und Arbeit

Abb. 2.2.1 Pendlerströme

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.2 Auspendler

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.3 Erwerbstätigkeit der 15 - 64 Jährigen (Gesamt)

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.4 Arbeitslosigkeit

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.5 Anteil der Teilzeitarbeit

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.6 Immofinanz AG

<https://immo-finanz.com/de/home>

Abb. 2.2.7 Blick auf Wienerberg City vom Wienerberg

Eigene Abbildung

Abb. 2.2.8 Ziegelei am Wienerberg (1815)

Wikipedia

Abb. 2.2.9 Wirtschaftspark IZ Niederösterreich Süd

<https://www.familieundberuf.at/unternehmen/ecoplus-niederoesterreichs-wirtschaftsagentur-gmbh>

Abb. 2.2.10 Ecoplus Center (IZ NÖ-Süd)

<https://www.ecoplus.at/wirtschaftsparks/ecoplus-wirtschaftspark-iz-noe-sued/>

Abb. 2.2.11 Logo Ecoplus

<https://www.ecoplus.at/wirtschaftsparks/ecoplus-wirtschaftspark-iz-noe-sued/>

Abb. 2.2.12 Nutzung Matz bis McD

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.13 Nutzung SCS

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.14 Nutzung Südstadt/IZ

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.15 Nutzung Wienerberg/Knoten Vösendorf

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.16 Nutzung Guntramsdorf

Eigene Abbildung/Inhaltsanalyse: Gruppe 6

Abb. 2.2.17 Foto Collage Nutzungen Triester Straße

[https://de.cleanpng.com/png-433c6g/download-png.html \(Pom\)](https://de.cleanpng.com/png-433c6g/download-png.html (Pom))

Eigene Aufnahmen

<https://www.familii.at/ort/shopping-city-sued/>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:FC_Admira_Wacker_M%C3%B6dling_\(2013\)_-_Bundesstadion_S%C3%BCdstadt_\(02\).jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:FC_Admira_Wacker_M%C3%B6dling_(2013)_-_Bundesstadion_S%C3%BCdstadt_(02).jpg)

[https://de.cleanpng.com/png-9g4tb8/download-png.html \(Mechaniker\)](https://de.cleanpng.com/png-9g4tb8/download-png.html (Mechaniker))

https://www.tripadvisor.at/Attraction_Review-g190454-d240966-Reviews-City_Country_Club_Wienerberg-Vienna.html

[https://de.cleanpng.com/png-k00nsj/download-png.html \(Golf\)](https://de.cleanpng.com/png-k00nsj/download-png.html (Golf))

[https://www.louis.at/filialen/louis-wien-sued \(motorrad geschäft\)](https://www.louis.at/filialen/louis-wien-sued)

https://www.eventlokale.at/site/_eventlokale/3/Osterreich/17782/Eventhotel_Pyramide.html

<https://www.regensburg-digital.de/gesetzesverstöße-xxxl-mobelgigant-mit-rudem-stil/02082009/>

2.4. Demografie

2.4.1. Bevölkerung

Statistik Austria, Statistik des Bevölkerungsstandes (27.05.2021)

Statistik Austria, Bevölkerungsregister PopRe (1.1.2019)

2.4.2. Bevölkerungsprognose Favoriten

ÖROK (2018): Regionalprognose 2018 - Bevölkerung. Statistik Austria

2.4.3. Bevölkerungsprognose Liesing

ÖROK (2018): Regionalprognose 2018 - Bevölkerung. Statistik Austria

2.4.4. Bevölkerungsprognose Bezirk Mödling

ÖROK (2018): Regionalprognose 2018 - Bevölkerung. Statistik Austria

2.4.5. Ausbildungsniveau Favoriten

Statistik Austria (2019): Bildungsstandregister.

03 Gesichter IST

- Abb. 3.2.1 Analyse Abschnitt I ((Ver)lust)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.2.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.2.3 Spielplatz Knöllgasse 1010
Eigene Darstellung
- Abb. 3.2.4 Bordell - Triester Straße 45
Eigene Darstellung
- Abb. 3.2.5 Matzleinsdorfer Platz
Eigene Darstellung
- Abb. 3.2.6 Typologien
Eigene Darstellung
- Abb. 3.3.1 Analyse Abschnitt II (Work-Life-Balance)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.3.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.3.3 Wienerbergteich
Eigene Darstellung
- Abb. 3.3.4 Bürogebäude
www.pke.at
- Abb. 3.3.5 Golfplatz
www.golf-treff.at
- Abb. 3.3.6 Draschepark
<https://de.wikipedia.org/wiki/Draschepark>
- Abb. 3.4.1 Analyse Abschnitt III (Antriebslos)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.4.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.4.3 Nutzung KFZ-Mechaniker
Google Street View
- Abb. 3.4.4 Nutzung Tankstelle
Google Street View
- Abb. 3.4.5 Nutzung Autoreparatur
- Abb. 3.5.1 Analyse Abschnitt IV (Konsumrausch)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.5.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.5.3 SCS Parkplätze
noe.orf.at
- Abb. 3.5.4 Die Pyramide
<https://demo.tagungshotel.com>
- Abb. 3.5.5 XXX-Lutz
www.glassdoor.at
- Abb. 3.5.6 Kaufpark
<https://www.kaufparkvoesendorf.at/>
- Abb. 3.6.1 Analyse Abschnitt V (Abseits)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.6.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.6.3 Admira Wacker Stadion (Südstadt)
<https://de.wikipedia.org/wiki/BSFZ-Arena>
- Abb. 3.6.4 Palmers Areal
https://www.meinbezirk.at/moedling/c-wirtschaft/palmers-zieht-sich-aus-wiener-neudorf-zurueck_a915222
- Abb. 3.7.1 Analyse Abschnitt VI (Gestrandet im IZ)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.7.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.7.3 Badeteich Ozean
<https://www.bergfex.at/sommer/guntramsdorf/seen/badesee-ozean/>
- Abb. 3.7.4 Eco-Plus Center (IZ Süd)
https://www.ecoplus.at/media/8525/immobiliendownload_ecocenter_wienerneudorf.pdf
- Abb. 3.8.1 Analyse Abschnitt VII (Echt Lax)
Eigene Darstellung
- Abb. 3.8.2 Verortung
Eigene Darstellung
- Abb. 3.8.3 Traiskirchner Frühlingsfest
https://www.meinbezirk.at/baden/c-leute/fruehlings-fest-2019-in-traiskirchen-hauptplatz-2452019_a3414801
- Abb. 3.8.4 Rathaus Traiskirchen
<https://www.traiskirchen.gv.at/a-z/rathaus-traiskirchen/>
4. Entwicklungsziele - Leitbild
- Abb. 4.2.1 Entwicklungsziel Deanonymisierung
Eigene Darstellung
- Abb. 4.2.2 Skizze Deanonymisierung
Eigene Darstellung
- Abb. 4.3.1 Entwicklungsziel Multimodalität
Eigene Darstellung
- Abb. 4.3.2 Skizze Multimodalität
Eigene Darstellung
- Abb. 4.4.1 Entwicklungsziel Grüne Lunge
Eigene Darstellung
- Abb. 4.4.2 Skizze Grüne Lunge
Eigene Darstellung
- Abb. 4.5.1. Leitbild
Eigene Darstellung

Maßnahmen

S1 Runter vom GAS!

Abb. S.1.1 Schlagzeilen

<https://www.heute.at/s/raser-brettert-mit-174-kmh-ueber-die-triester-strasse-100127624>; <https://www.vienna.at/raser-mit-182-km-h-auf-der-wiener-triester-strasse-gestoppt/6259613>; <https://www.krone.at/2400860>

Abb. S.1.2 Tempolimit Aktuell

Eigene Darstellung

Abb. S.1.3 Tempolimit Neu

Eigene Darstellung

Abb. S.1.4 Illustration Triester Straße Neu

Eigene Darstellung

S2 Sicher über die Straße

Abb. S.2.1 Illustration - Straßenüberquerung

<https://www.freepik.com>

Abb. S.2.2 Multicolored pedestrian crossing (London)

<https://www.dezeen.com/2016/09/23/camille-walala-multicoloured-pedestrian-crossing-london-design-festival-2016/>

Abb. S.2.3 Smart and Safe pedestrian crossing

<https://www.gov.pl/web/diplomacy/smartpole-crossing-is-designed-for-lighting-of-the-pedestrian-crossing-zones-and-warns-about-the-presence-of-pedestrians>

Abb. S.2.4

<http://ecobrush.info/kommunale-unkrautbekaempfung/unkraut-verkehrsinsel-rauenberg/>

Abb. S.2.5

<https://londonist.com/london/art-and-photography/seen-this-colourful-new-crossing-in-banks>

S3 Triester Straße NEU

Abb. S.3.1 Nachhaltige Mobilität

<https://bassocontinuo.de/nachhaltige-mobilitaet/132/>

Abb. S.3.2 Verkehrsteilnehmer-Waage (letzten Jahrzehnte)

<https://www.flickr.com/photos/16nine/10308528906/>

Abb. S.3.3 Verkehrsteilnehmer-Waage (nächsten Jahrzehnte)

<https://www.flickr.com/photos/16nine/10308528906/>

Abb. S.3.4 Schaubild Triester Straße heute

Eigene Darstellung

Abb. S.3.5 Schaubild Triester Straße morgen

Eigene Darstellung

Abb. S.3.6 Shared Street - Niederländisches Konzept

https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final

Abb. S.3.7 Shared Streets of Seattle US

<https://streetsillustrated.seattle.gov/street-type-standards/downtown-neighborhood-streets/>

S4 Parkstreifen Umnutzung

Abb. S.4.1 Verortung Parkstreifen

Eigene Darstellung

Abb. S.4.2 Parkplatz Strategien

Lewis, J., Schwindeler, M. (2014): ADAPTIVE STREETS - STRATEGIES FOR TRANSFORMING - THE URBAN RIGHT-OF-WAY. University of Washington. verfügbar unter: https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final (06.01.2022) S. 14.

Abb. S.4.3. Nutzungsmöglichkeiten (1)

<https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>

Abb. S.4.4 Nutzungsmöglichkeiten (2)

<https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>

Abb. S.4.5 Gehsteig - Transformation

Lewis, J., Schwindeler, M. (2014): ADAPTIVE STREETS - STRATEGIES FOR TRANSFORMING - THE URBAN RIGHT-OF-WAY. University of Washington.

Abb. S.4.6 Begrünende Straßenelemente

Lewis, J., Schwindeler, M. (2014): ADAPTIVE STREETS - STRATEGIES FOR TRANSFORMING - THE URBAN RIGHT-OF-WAY. University of Washington. S.40

Abb. S.4.7 Straßenelemente

Lewis, J., Schwindeler, M. (2014): ADAPTIVE STREETS - STRATEGIES FOR TRANSFORMING - THE URBAN RIGHT-OF-WAY. University of Washington.

Abb. S.4.8 Parkstreifen Strategien - Ausbuchtungen

Lewis, J., Schwindeler, M. (2014): ADAPTIVE STREETS - STRATEGIES FOR TRANSFORMING - THE URBAN RIGHT-OF-WAY. University of Washington.

S5 Umnutzung Kfz bezogenem Gewerbe

Abb. S.5.1 Tankstelle an der B17

Google Maps

Abb. S.5.2 Kfz- Betrieb an der B17

Google Maps

Abb. S.5.3 Collage Tankstelle

Google Maps

<https://www.pinterest.de/messmerkatharina/pocket-park/>

Abb. S.5.4 Collage Kfz- Betrieb

Google Maps

<https://www.herold.at/blog/fahrrad-service-wien/>

S6 Füll den Leerstand!

Abb. S.6.1 Skizze Leerstand

Eigene Darstellung

Abb. S.6.2 Umnutzungsmöglichkeit (1)

<https://www.kreativeraumwien.at/category/projekte/>

Abb. S.6.3 Umnutzungsmöglichkeit (2)

https://baukultur.nrw/site/assets/files/2189/stadtbaukultur_neueroeffnung_nach_umbau.pdf

S7 Belebte EG-Zonen

Abb. S.7.1 aktive Erdgeschosszone (1)

<https://www.architektur-online.com/kolumnen/die-stadt-raeumlich-programmieren>

Abb. S.7.2 aktive Erdgeschosszone (2)

<https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/de/index/stadtentwicklung/gesellschafts-und-raum/nahversorgung-und-zentrenentwicklung/gesamtstadt/lebendige-erdgeschosse-2019.html>

Abb. S.7.3 Skizze EG-Nutzungen

eigenen Darstellung

S 8 GRÜNER NACH TRIEST

S 8.1 Baumallee

Eigene Darstellung

S 8.2 Leopoldstraße

munich.foravist.com

S 8.3 Wiener Ring

wikipedia.org

S 8.4 Insektenhotels

www.mein-schoener-garten.de

S 8.5 Vogelhaus

www.plantura.garden

S 9 Die Triester Straße als Schwammstadt

Abb. S. 9.1 Das Schwammstadt-Prinzip

www.klimawandelanpassung.at

Abb. S.9.1: Regenwasserversickerung

wien.gv.at

Abb. S.9.3. Konstruktion Schwammstadt

wien.gv.at

Abb. S.9.4. StreetTREE-Planter

www.streettree.at

S 10 Über Stock und Stein - weg von der Versiegelung

Abb. S.10.1. Urban Heat Island Profile

<https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtclima>

Abb. S.10.2: Natursteinpflaster

<https://www.derkleinegarten.de/gartengestaltung/garten-anlegen-galabau/flaechenbelaege-im-galabau/pflasterflaechen-unkraut.html>

Abb. S.10.3: Terraway

<https://terraway.at/projekte/referenzobjekte/>

Abb. S.10.4: Kunststoffrasenplatten TTE

<https://www.securetek.de/Produkte/Bodenbefestigung/Rasenstabilisierung/62/Rasengitter-RG24>

Abb. S.10.5: Schotterrasen

<https://hydrosaat.ch/de/ansaat/schotterrasen/>

Abb. S.10.6: wasserdurchlässiges Pflaster

https://www.bodenbuendnis.or.at/images/doku/8_kumpfmueler_versickerungsfaehige_flaechen.pdf

Abb. S.10.7: Drainbeton

https://www.archiproducts.com/de/produkte/betonrossi/wu-beton-fur-strassenbau-drainbeton_69845

Abb. S.10.8: Bodenbelag Begegnungsplatz

eigene abbildung

S 11 Beschilderung

Abb. S.11.1 Beschilderung

www.pxhere.com

Abb. S.11.2 Erster Vorschlag wichtige Punkte

eigene Darstellung

S 12 Zweirad statt Vierrad!

Abb. S.12.1 Verortung Fahrradweg

Eigene Darstellung

Abb. S.12.2 Hamburg Kampagne

<https://www.marketing.hamburg.de/radkampagne.html>

Abb. S.12.3 Logo Österreich Radelt

<https://wien.radelt.at/vergangene-statistik/156>

Abb. S.12.4 Logo Fahrrad Volksinitiative

https://de.wikipedia.org/wiki/Aufbruch_Fahrrad

Abb. S.12.5 Fahrrad-Demo München

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/mit-dem-fahrrad-zur-iaa-muenchen-aus-protest,SiZwSHT>

L1 Meet and Greet- Begegnungen in erster Reihe

Abb. L1.1Netz der Begegnungsplätze in erster Reihe

eigene Darstellung

Abb. L1.2: Bsp. Beispielhafte Verortung der Begegnungsplätze in erster Reihe

eigene Darstellung

Abb. S.1.3 Beispiel Ansicht Begegnungsplatz

Eigene Darstellung L2 Meet and Greet- Triff mich hinter der Lärmschutzwand

L3 Meet an Greet - Triff mich hinter den Lärmschutzwänden

Abb L2.1 Qualitäten eines öffentl. Platzes

https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final

Abb L2.2 Treffpunkte der zweiten Reihe im ersten und zweiten Abschnitt

eigene Darstellung

Abb L2.3 Grünräume zur (sozialen) Aufwertung im ersten und zweiten Abschnitt

eigene Darstellung

Abb L2.4 Skizze aktive EG Zonen, entlang der Straße & in 2. Reihe

eigene Darstellung

L3 Gemeinsam Klimafit - Rahmenprogramm

Abb. L3.1 Podiumsdiskussion

www.fitfur_podium.at

Abb. L3.2 Aufbau Gemeinsam Klimafit

eigene Abbildung

Abb. L3.3 Zeitstrahl Gemeinsam Klimafit

eigene Abbildung

Abb. L3.4: Pirorotät/Kosten „Gemeinsam Klimafit“

eigene Abbildung

Abb. L3.5: Programm Gemeinsam Klimafit

L4 Gemeinsam Klimafit - Selbstbau-Fassadenbegrünung mit "BeRTA"

Abb. L4.1: Vorteile der Fassadenbegrünung

MA22 et al., 2019

Abb. L4.2: Referenz Besco Vertical Mailand

MA22 et al., 2019

Abb. L4.3: Referenz TU Berlin

MA22 et al., 2019

Abb. L4.4: Kostenaufstellung von BeRTA Selbstbau-Pflanztrögen

www.berta-modul.at

Abb. L4.5: Referenzprojekt „BeRTA“-Selbstbau

www.berta-modul.at

L 5 Leuchtturmprojekt Westfield Shopping City Süd

Abb. L5.1: SCS heute

www.icc-fassadentechnik.at

Abb. L5.2: SCS in Zukunft

www.icc-fassadentechnik.at und eigene Zeichnung

Abb. L5.3: Referenz Sihlcity Shopping Center Zürich

www.greenroofs.com

L 6 Klimafit-Gruppe

Abb. L6.1.: Zeitstrahl Klimafit-Gruppe

eigene Abbildung

Abb. L6.2: FoodCoop-Planung

www.foodcoops.at

Abb. L6.3: Koch-Gruppe

<https://www.salz-suppe.de/kochgruppen/kochgruppe-8/>

L 7 Parkplatzumnutzung- Morgens Parken, Abends Party

Abb. L.7.1 Verortung
Google maps

Abb. L.7.2 Referenz
https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final?epik=dj0yJnU9UDBYeTNQVV93aWpMd-IRDaHVGQnNoWUd4dXU0dW5feVUmcD0wJm49Ynl2OXRJTWxPQ3VjLThuZjJFSGV2QSZ0PUF-BQUFBR0hXTXpj

Abb. L.7.3 Skizze Parkplatzumnutzung
eigene Darstellung

L 8 Sonntagsmarkt

Abb. L.8.1 Naschmarkt
<https://feelgood-apartments.at/wien-guide/>

Abb. L.8.2 Collage Sonntagsmarkt

<http://www.tourmycountry.com/austria/vienna-pic-naschmarkt.htm>
<https://www.tourist-net.co.at/naschm/naschm1.htm>
<https://icc-fassadentechnik.at/referenzen/scs-wien/>

L 9 Communityevents

Abb. L.9.1 Zeitstrahl
eigene Darstellung

Abb. L.9.2 Prozessskizze
eigene Darstellung

L10 Awareness Sustainable Mobility

Abb. L.10.1 Zeitstrahl Workshop Green Mobility
Eigene Darstellung

Abb. L.10.2 Triester Straße "Sustainable mobil" Aufbau
eigene Darstellung

Abb. L.10.3 Zeitschrift Smart Mobility

<https://mwk.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/fuer-eine-digitalisierte-und-nachhaltige-mobilitaet-der-zukunft/>

Abb. L.10.4 Verkehrserziehung Volksschule/Kindergarten

<https://verkehrshelden.com/artikel/kitaschule/intro>

Abb. L.10.5 Bürger*innen Forum zum Thema Verkehr (Hannover)

<https://www.haz.de/Umland/Sehnde/Buergerworkshop-zum-Thema-Verkehr-in-Sehnde-Bei-Bus-und-Bahn-muss-nachgebessert-werden>

L.11 Mobilitätsstationen

Abb. L.11.1: Verortung Mobilitätsstationen
eigene Darstellung

Abb. L.11.2 Illustration Mobilitätsstation Frankfurt am Main
<https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/raum-fuer-neue-mobilitaet-mobilitaetsstationen-und-mehr-in-der-region-frankfurtrheinmain/>

Abb. L.11.3 Mobilitätsstation Wien Simmering (Wiener Linien)
https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/sozialestadt/Dominik_Karall_24.9.2019.pdf

L12 der neue EuroVelo

Abb. L.12.1 EuroVelo Beschilderung
<https://www.niederoesterreich.at/eurovelo9>

Abb. L.12.2 Thermenradweg (EuroVelo 9)
<https://www.outdooractive.com/de/route/radtour/pfaelzer-bergland-und-donnersberg/glan-blies-radweg-familientour-stoerche-kirchen-draisinen-/2930314/#dmlb=1>

Abb. L.12.3 Thermenradweg (EuroVelo 9)
<https://www.outdooractive.com/de/route/radtour/pfaelzer-bergland-und-donnersberg/glan-blies-radweg-familientour-stoerche-kirchen-draisinen-/2930314/#dmlb=1>

Abb. L12.4 Familienradweg
<https://tretwerk.net/blog/so-lernen-kinder-richtig-radfahren/>

Abb. L.12.5 Schaubild
Eigene Darstellung

L13 Natur- und Regenspielplatz

Abb. L.13.1: Verortung Natur- & Regenspielplatz
eigene Darstellung

Abb. L.13.2: Skizze Regenspielplatz
eigene Darstellung

Abb. L.13.3: Skizze Regenspielplatz 2
eigene Darstellung

Abb. 13.4. Visualisierung „Biberland“
Fotos von Gudrun Lang, 2013

A) GREENPASS Zertifizierung

A.1: Ablauf GREENPASS Certification
Greenpass, 2020
A.2: Greenpass Biotope City
Greenpass, 2021

B) Die Badner Bahn fit für die Zukunft

Abb. B.1 Station Neu Erlaa
<https://www.google.at/maps/preview>
Abb. B.2. Station Maria Enzersdorf - Südstadt
<https://www.google.at/maps/preview>
Abb. B.3. Station Traiskirchen Lokalbahn
<https://www.google.at/maps/preview>
Abb. B.4. Concept of the Bird-Tree-Station
Noe marcial gonzalez camperi (2009): Bird Bus stop by Noe marcial gonzalez camperi. Argentinien. verfügbar unter: <https://www.designboom.com/project/bird-bus-stop/> (09.01.2022)

Abb. B.5. Begrünte Gleise - Wiener Linien
<https://www.trendingtopics.eu/grungleise-wenn-wiener-strasenbahnen-uber-wiesen-rollen/>
Abb. B.6. Logo der Wiener Lokalbahnen (WBL)
<https://seekvectorlogo.com/download-vector-logo-5219/#>

Abb. B.7. Sonnenstrom Badner Bahn
<https://www.noen.at/moedling/photovoltaikzellen-sonnenstrom-fuer-badner-bahn-station-griesfeld-maria-enzersdorf-photovoltaik-wiener-lokalbahnen-badner-bahn-print-278585403>

Literaturverzeichnis

- Stadt Wien (2020): Zielgebiete der Stadtentwicklung. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/index.html> (03.02.2022)
- Österreichischer Integrationsfond (2016): Kinder und Jugendliche. Statistiken zu Migration & Integration. verfügbar unter: https://www.integrationsfonds.at/fileadmin/content/AT/Fotos/Publikationen/Broschueren/Kinder_und_Jugend_Web.pdf (27.11.2021)
- Statistik Austria (2021): Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit und Geburtsland. verfügbar unter: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_staatangehoerigkeit_geburtsland/index.html (27.11.2021)
- Ayaz, E. (2020): Österreich wächst – Überalterung prognostiziert. Österreichischer Gemeindebund, 20.11.2020, verfügbar unter: <https://gemeindebund.at/oesterreich-waechst-ueberalterung-prognostiziert/> (29.11.2021)
- Black Rock (2018): Demografie und sozialer Wandel. verfügbar unter: <https://www.blackrock.com/at/pri-vatanleger/themen/megatrends/demographics-and-social-change> (29.11.2021)
- Wiener Lokalbahn (2020): Neue Fahrplanverbesserungen auf Schiene. 07.12.2020, verfügbar unter: <https://www.wlb.at/neue-fahrplanverbesserungen-auf-schiene> (19.11.2021)
- zukunftsInstitut (o.J.): Die Megatrends. verfügbar unter: <https://www.zukunftsinstut.de/dossier/megatrends/> (20.11.2021)
- zukunftsInstitut (2020): Der Megatrend Mobilität. verfügbar unter: <https://www.zukunftsinstut.de/dossier/megatrends/> (20.11.2021)
- Wien Geschichte Wiki (2021): Treister Straße. Ein Service der Stadt Wien, 01.04.2021. verfügbar unter: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Triester_Stra%C3%9Fe (20.22.2021)
- Arbeitsmarktprofil Mödling (2020). Arbeitsmarktservice Österreich(AMS). Verfügbar unter: http://www.arbeitsmarktpfle.at/321/teil_04.html (10.12.2021)
- Zahlen, Daten und Fakten (2018). Integrationsfond Österreich. Verfügbar unter: <https://www.integrationsfonds.at/mediathek/mediathek-publikationen/publikation/wien-l-zahlen-daten-und-fakten-4428/> (10.12.2021)
- Arbeitsmarktinformation Niederösterreich (2021). Arbeitsmarktservice (AMS). Verfügbar unter: <https://www.ams.at/arbeitsmarktdaten-und-medien/arbeitsmarkt-daten-und-arbeitsmarkt-forschung/der-niederoesterreichische-arbeitsmarkt> (12.12.2021)
- Juhasz, A.; Golias, E. (2017): Mobilität im Erwerbspendlerverkehr. Niederösterreichische Wirtschaftskammer. S.18ff.
- Balint, I. (2021): ecoplus. Die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich. Niederösterreich: ecoplus.
- Dutkowski, D. (2012): Urbane Transformation. Die Triester Straße im Wandel, Doktorarbeit, Wien. S.61.
- Stadt Wien (2021): Die großen Landschaftsräume Wiens. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/landschaftsraeume/index.html> (12.12.2021)
- Stadt Wien (2021): Wienerberg - Erholungsgebiet in Wien. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/wienerberg/> (12.12.2021)
- Klima. Hitzekarte zeigt heißeste Stadtviertel (2019). Verfügbar unter: www.wien.orf.at/stories/3007245/ (9.12.2021)
- Stadt Wien (2021): Anpassung an den Klimawandel in Wien. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/anpassung.html> (11.12.2021)
- Fohler-Norek, C. (2009): Vorwort der Wiener Klimaschutzkoordination. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/pdf/klip2-kurz.pdf> (11.12.2021)
- Wien 1x1 (2019): Open Data: Das Wetter in Wien seit 1955 - Monat für Monat, Jahr für Jahr. Verfügbar unter: <https://wien1x1.at/oggd-wetter/> (12.12.2021)
- Stadt Wien (2021): Wienerberg-City. Verfügbar unter: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wienerberg-City> (12.12.2021)
- Lewis, J., Schwindeler, M. (2014): ADAPTIVE STREETS - STRATEGIES FOR TRANSFORMING - THE URBAN RIGHT-OF-WAY. University of Washington. verfügbar unter: https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final (06.01.2022)
- WIENER LOKALBAHNEN GmbH (2020): Badner Bahn: 13,4 Millionen Fahrgäste bedeuten neuen Fahrgastrekord. APA-OTS. verfügbar unter: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200122OTS0031/badner-bahn-134-millionen-fahrgaeste-bedeuten-neuen-fahrgastrekord (09.01.2022)
- Noe marcial gonzalez camperi (2009): Bird Bus stop by Noe marcial gonzalez camperi. Argentinien. verfügbar unter: <https://www.designboom.com/project/bird-bus-stop/> (09.01.2022)
- Grasel, S. (2020): Grüngleise: Wenn Wiener Straßenbahnen über Wiesen rollen. Wien. verfügbar unter: <https://www.trendingtopics.eu/grungleise-wenn-wiener-strasenbahnen-uber-wiesen-rol-ten/> (09.01.2022)
- Stadt Wien – Stadtteilplanung und Flächenwidmung - MA 21 (2019): (Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien. Werkstattbericht 184. Wien. verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008569.pdf> (13.01.2022)
- Mobilitätsagentur Wien (2020): Radverkehr: Bauprogramm 2020. verfügbar unter: <https://www.fahrrad-wien.at/2020/05/12/bauprogramm-2020/> (13.01.2022)
- Dr. Albrecht, T. (2020): Urbane Mobilität – Wo stehen wir auf dem Weg zur Verkehrswende. BIKEBOOK (Ausgabe 1). Verfügbar unter: <https://www.fahrrad-xxl.de/blog/bikebook-urbane-mobilitaet/> (16.01.2022)
- Aichinger, W.; Fehn M. (2017): Straßen und Plätze neu denken. Fachbroschüre des Umweltbundesamt Deutschland. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschue-re_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf (16.01.2022)
- Ing. Hofecker, C. (2009): Mobilitätshilfen - Teil 2. Planungsgrundlagen. Amt der niederösterreichischen Landesregierung. St.Pölten. Verfügbar unter: https://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Mobilitaetshilfen_Planungagrundlagen.pdf (16.01.2022)
- AGFK-Baden-Württemberg (2020): QUERUNGSHILFEN FÜR DEN FUSSVERKEHR. Faktenblatt 04. Verfügbar unter: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/Faktenblaetter/AGFK-Faktenblatt_Querungshilfen.pdf (10.02.2022)
- Berger B. (2020): Marketingkampagne zur Stärkung des Radverkehrs und der Lebensqualität in Hamburg. Stadt Hamburg. Verfügbar unter: <https://www.marketing.hamburg.de/radkampagne.html> (10.02.2022)

https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final?epik=dj0yJnU9UDBYeTNQVV93aWpMd-IRDaHVGQnNoWUd4dXU0dW5feVUmcD0wJm49Ynl2OXRJTWxPQ3VjLThuZjJFSGV2QSZ0PUF-BQUFBR0hXTXpj (15.2.2022)

<https://www.kreativeraeumewien.at/category/projekte/> (15.2.2022)

https://baukultur.nrw/site/assets/files/2189/stadtbaukultur_neueroeffnung_nach_umbau.pdf (15.2.2022)

Borgwardt, S. (1996): Die fachgerechte Anwendung versickerungsfähiger Pflastersysteme aus Beton. SLG, Bonn 1996.

Sportverein Bösel (o.J.): Grundflächenzahl wasserdurchlässiges Pflaster. Verfügbar unter: <http://www.sv-boesel.de/> (27.01.2022)

Wirtschaftsagentur Wien (2020): Regenwasser in der Stadt. Technologischer Report, Wien, verfügbar unter: https://wirtschaftsagentur.at/fileadmin/user_upload/Technologie/Factsheets_T-Reports/TechnologieReport_Regenwasser_in_der_Stadt_DE_WEB.pdf (22.01.2022)

BOKU (o.J.): Projektstart für StreetTree.

