

Potential einer kleinen Stadt -
räumliche Gerechtigkeit in
Wiener Neustadt



Mario Stefan, BSc.

Potential einer kleinen Stadt –
räumliche Gerechtigkeit in Wiener Neustadt

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin
Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, Januar 2021

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

Potential einer kleinen Stadt -
räumliche Gerechtigkeit in
Wiener Neustadt

Abstract

This Master's thesis *Potential einer kleinen Stadt – räumliche Gerechtigkeit in Wiener Neustadt* deals with the issue of holistic urban planning by embedding the project in larger scale strategies.

The starting point of the thesis is the fact that many small cities across Europe are struggling with the economic changes of globalisation and the donut effect. The proximity to Vienna is seen as the city's greatest potential to respond to people's changing needs.

Based on a historical and spatial analysis of the city structure, the railway station and the city centre are strengthened into one unit. As a reference, urban planning principles of Aspern – Die Seestadt Wiens are integrated into the spatial situation of Wiener Neustadt. An almost identical commuting time from both locations to Vienna's core city also makes Wiener Neustadt more attractive as a residential location in Vienna's environs, insofar as mobility, community and residential spaces form a whole as in the reference. This enables participation in the social environment in the core city of Vienna - in the same time. To achieve this, the districts in Wiener Neustadt must be better connected to the main railway station and, at the same time, inner-city densification must be forced.

Different patterns of use of public space are transformed into thematic corridors. For the corridors, continuity, spatial equity and the promotion of a lively urban life are overriding characteristics. Adjacent areas are described as potential development areas for inner-city densification. The area that offers the greatest influence on urban development is further processed on the basis of analyses of existing functions. Methodically, intersections and profiles of corridors are transformed and the development of the potential area is used to close gaps in the urban network. For the transformation process of the potential area into the Neues Stadtquartier, the people are at the centre. In the development, urban connections and reorganised existing functions shape the built structure of the quarter. An active mix of uses on the ground floor supports the public space and a thematic distribution of functions strengthens the establishment of the social fabric in the Neues Stadtquartier.

Ultimately, the aim is to create a holistic picture of how Wiener Neustadt's inner city can exploit its greatest potential through urban linkages with inner-city densification and become a more liveable place for all residents.

Kurzfassung

Die vorliegende Masterarbeit *Potential einer kleinen Stadt – räumliche Gerechtigkeit in Wiener Neustadt* beschäftigt sich mit dem Thema einer ganzheitlichen Stadtplanung durch Einbettung des Projekts in größer maßstäbliche Strategien.

Ausgangspunkt der Arbeit ist die Tatsache, dass viele kleine Städte in ganz Europa mit den wirtschaftlichen Veränderungen der Globalisierung und des Donut-Effekts zu kämpfen haben. Die Nähe zu Wien wird als größtes Potential der Stadt betrachtet, um auf die sich verändernden Bedürfnisse der Menschen zu reagieren.

Basierend auf einer geschichtlichen und räumlichen Analyse der Stadtstruktur werden der Bahnhof und die Innenstadt zu einer Einheit gestärkt. Als Referenz werden städtebauliche Prinzipien von Aspern – Die Seestadt Wiens in der räumlichen Situation Wiener Neustadts integriert. Eine nahezu identische Pendelzeit von beiden Standorten in die Wiener Kernstadt attraktiveren Wiener Neustadt auch als Wohnstandort im Wiener Umland, insofern Mobilitäts-, Gemeinschafts- und Wohnräume wie in der Referenz ein Ganzes bilden. Dies ermöglicht die Teilnahme im sozialen Umfeld in der Wiener Kernstadt – in der gleichen Zeit. Dazu müssen die Stadtteile in Wiener Neustadt besser mit dem Hauptbahnhof vernetzt und gleichzeitig eine innerstädtische Verdichtung forciert werden.

Unterschiedliche Nutzungsmuster des öffentlichen Raums werden zu thematischen Korridoren transformiert. Für die Korridore stellen Durchgängigkeit, räumliche Gerechtigkeit und die Förderung eines lebendigen Stadtlebens übergeordnete Merkmale dar. Daran angrenzende Areale werden als potentielle Entwicklungsflächen für innerstädtische Verdichtung beschrieben. Die Fläche, die den größten Einfluss auf eine städtische Entwicklung bietet, wird anhand von Analysen der bestehenden Funktionen weiter bearbeitet. Methodisch werden Kreuzungen und Profile der Korridore transformiert und die Entwicklung der Potentialfläche zur Lückenschließung im urbanen Netzwerk herangezogen. Für den Transformationsprozess der Potentialfläche zum Neuen Stadtquartier stehen die Menschen im Mittelpunkt. In der Entwicklung formen urbane Verbindungen und umorganisierte vorhandene Funktionen die bauliche Struktur des Quartiers. Eine aktive Nutzungsmischung im Erdgeschoß unterstützt den öffentlichen Raum und eine thematische Verteilung der Funktionen verstärkt die Etablierung des sozialen Gefüges im Neuen Stadtquartier.

Letztlich soll ein ganzheitliches Bild entstehen, wie die Wiener Neustädter Innenstadt anhand von urbaner Verknüpfung mit innerstädtischer Verdichtung ihr größtes Potential ausschöpfen und zu einem lebenswerteren Ort für alle Bewohnerinnen werden kann.

Inhaltsverzeichnis

01. Prolog	13	05. Das volle Potential	75
Wiener Neustadt in der Zukunft?	15	Vernetzung und Entwicklung gemeinsam denken	77
02. Einleitung	19	Die Drei Korridore	79
Über Schwierigkeiten kleiner Städte	21	Der Mobile Korridor – Das Teilen von Raum	81
Zum Überleben kleiner Städte	23	Der Lebendige Korridor – die lokale Ökonomie	91
Wiener Neustadts ehemals größtes Potential	27	Der Grüne Korridor – ein grünes Netzwerk	101
Wiener Neustadts zukünftig größtes Potential	31	Potentialflächen	111
03. Eine Stadt im Wiener Wirkungsfeld	39	Potentialfläche 1 als Knotenpunkt	115
Stadtstruktur im geschichtlichen Überblick	41	06. Transformation	125
Wiener Neustadt heute	49	Der Mobile Korridor	129
Lernen von Aspern – Die Seestadt Wiens	57	Der Lebendige Korridor	133
Ungleiche Entfernung – gleiche Zeit	63	Der Grüne Korridor	139
04. Lokale Vernetzung	65	Transformationsprozess der Potentialfläche 1	143
Räumliche Gerechtigkeit	66	Platz der Heimkehrer	149
Physische und wahrgenommene Barrieren	69	Das Neue Stadtquartier	151
Vernetzungen und Querungen	70	Unterstützter öffentlicher Raum	159
Zwischen Bahnhof und Altstadt	73	Conclusio	169
		08. Anhang	175
		Literaturverzeichnis	176
		Abbildungsverzeichnis	180

01. Prolog



Abbildung 1: Postkarte „Wiener Neustadt in der Zukunft“, ca 1910

Wiener Neustadt in der Zukunft?

Wie stellt man sich Wiener Neustadt in 100 Jahren vor?

Die Vorstellung über die Zukunft, das – *wie es einmal sein wird* – erweitert oder schmälert sich mit den äußeren Einflüssen unserer Umwelt und Gesellschaft.

Fortschritte in Wissenschaft und Technik formen neue Standards und erweitern somit ständig unsere Vorstellung der Zukunft. Dieses Zukunftsbild stellt immer nur eine Momentaufnahme dar, während sich die Dinge im permanenten Wandel befinden.

Vor 100 Jahren träumten die Leute nach damaligen Errungenschaften. Die industrielle Revolution in Europa erweiterte die Vorstellungskraft zu Beginn des 20. Jahrhunderts enorm. Man träumte von Maschinen, die einen fortbewegen können – mit Rädern, Schienen oder Flügeln. Eine Momentaufnahme dieser Vorstellungskraft zeigt die Postkarte „Wiener Neustadt in der Zukunft“, eine handgefärbte Aufnahme des Wiener Neustädter Hauptplatzes, vermutlich aus dem Jahr 1910. → Abb.1

Auf der Karte tummeln sich Menschen auf Fahrrädern, Motorrädern, in Straßenbahnen, Autos und Doppeldeckerbussen. Allem Anschein nach ohne System rauschen Verkehrsmittel über den Hauptplatz. Die Straßenbahnen bewegen sich sternförmig in alle Himmelsrichtungen, für die Utopie stellt selbst die geschlossene Bebauung des Hauptplatzes kein Hindernis dar. Der beinahe umkippende Doppeldeckerbus verliert auf seiner rasanten Fahrt über den ebenen Platz sogar einige seiner Passagiere. Die wenigen Menschen, die nicht Teil der rasanten Bewegung sind, blicken trostlos aus der Mitte der Karte heraus.

Noch bizarrer wird es, wenn man einen Blick in den Himmel wirft. Hier kreuzen Luftschiffe und Flugzeuge ihre Wege mit Heißluftballonen und einer Schwebebahn.

Diese Karte zeichnet ein Bild in dem jede Person Mobilität nicht nur nutzt, sondern davon profitiert und Spaß daran hat. Die sich verändernden Dinge, die man sich in der Zukunft vorstellen konnte, beschränken sich alleinig auf die Mobilität der Menschen. *Zukunft* vermittelte man vor allem mit einem Thema – Mobilität.

Die Postkarte „Wiener Neustadt in der Zukunft“ ist nur eine von vielen Karten dieser Art, die um die Jahrhundertwende produziert wurden. Utopische Bilder ließen sich vermutlich gut verkaufen, auch wenn die Inhalte gänzlich erfunden waren. Größere österreichische Städte besitzen oft ähnliche Postkartenmotive mit stadtbezogenen Fotografien als Grundlage, aber mit identischen *Zukunftsinhalten* (Menschen, Autos, etc.), die dann gemeinsam zu einer Collage überlagert wurden. Aus den identischen Motiven erschließt sich, dass die Postkartenmotive mehrerer Städte aus einer Hand entstanden sind und weiters in lokalen Druckereien reproduziert wurden.



Abbildung 2: Archigram, A Walking City, 1964

Ab 1960 illustrierte die englische Architektengruppe „Archigram“ utopische Ideen, wie auch bei der Wiener Neustädter Postkarte nicht mit der Absicht baulicher Umsetzung, aber zur Veröffentlichung im gleichnamigen Magazin *Archigram*. Dank dem gedruckten Medium und ihrer 1963 gestalteten Ausstellung „Living City“ am Londoner Institute for Contemporary Arts erlangte die Gruppe internationale Aufmerksamkeit.¹ Das Gefallen an neuen Technologien und das Erweitern der klassischen Architekturdiziplin zeichneten die utopischen Arbeiten von Archigram aus.

Die Idee einer Welthauptstadt war Ausgangspunkt für die 1964 von Ron Herron entworfene *Walking City*, einer fiktive, nicht ortsgebundenen Stadt der Zukunft. Beflügelt durch das Thema der Mobilität beschränkte sich Archigram nicht nur auf das Fortbewegen von Menschen, sondern entwickelte eine bewegliche Stadt. Ausgestattet mit allen notwendigen Versorgungseinrichtungen kann die *Walking City* stets auf die Bedürfnisse ihrer Bewohner reagieren, indem sie ihren Standort wechselt. Die *Walking City* wird von sogenannten *world traveller-workers* bevölkert – Menschen, die in den mobilen Städten wohnen und in ihr an Orte mit Bedarf an Arbeitern reisen.² So gedacht, können die Menschen stets ihr Lebensumfeld aus Wohnen und Arbeiten kombinieren. → Abb.2

Mehr als 50 Jahre nach „Wiener Neustadt in der Zukunft“ ist das zentrale Motiv der Zukunft noch immer die Mobilität – lediglich das Ausmaß ist ein anderes. Die Bevölkerung ist dem Ort entflechtet und ihre Existenz in der Mobilität gesichert.

Diese Utopie ist nicht die heutige Realität und sollte es auch nie sein. Das Thema Mobilität hingegen greift nach wie vor in das Leben eines jeden Menschen ein, Tendenz steigend. In den letzten Jahrzehnten beeinflussten mehrere Faktoren unser Verhältnis zur Mobilität. Es wurde immer leichter für uns mobil zu sein – es wurde schneller, bequemer und erschwinglicher. Einhergehend mit diesen Fortschritten erhöhte sich auch die Selbstverständlichkeit längere Wege in ähnlicher Zeit in Anspruch zu nehmen. Größere Distanzen in Hinsicht auf Arbeitsplätze und Ausbildung, aber auch in Hinsicht auf Waren des täglichen Bedarfs. Es legen nicht nur die Menschen größere Entfernungen für ein größeres Angebot an Waren zurück. Auch die Waren werden über längere Wege an ihren Verkaufsort transportiert. Die weltweite Verflechtung – die Globalisierung – greift immer mehr in unseren Alltag ein und erhöht unseren Stellenwert der Mobilität.

Mit der immer wichtiger werdenden Mobilität stellt sich die Frage, wie man sich Mobilität in kleinen Städten zukünftig vorstellen kann. Werden die Menschen genügend Platz am Hauptplatz zur Verfügung haben, wenn die Mobilität immer wichtiger wird, der Platz aber gleich groß bleibt? Wie sieht die Mobilität in einem „Wiener Neustadt in der Zukunft“ ohne Schwebbahn und als „non walking city“ aus?

¹ Vgl. Crompton u.a. 2018, 51.

² Vgl. Ebda., 114.

02. Einleitung

Über Schwierigkeiten kleiner Städte

In früheren Zeiten dienten kleine Städte als kulturelles Zentrum einer stark landwirtschaftlich geprägten Bevölkerung. Die bewirtschafteten Flächen zogen sich über die Herzogtümer und die Städte verteilten sich dazwischen – als Handelszentrum und Marktplatz für Waren aus dem Umland und Städten.³ Meistens entwickelten sich aus kleineren Siedlungen über die Jahre Dörfer, die mit weiterem Zuwachs an Bevölkerung zu Städten wurden. Ein weiterer Grund, dass kleine Städte und Siedlungen an Bevölkerung und Bedeutung rasant wachsen konnten, lag an ihrer beabsichtigten oder auch zufällig strategisch günstigen Lage zur Grenzsicherung und Verteidigung der Herrschaftsgebiete.

Jahrhunderte später, als die Stadtbefestigungen nicht mehr notwendig waren und zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Schleifungen der Stadtmauern in ganz Europa begonnen hatten, vollzogen die Städte ausgehend vom Vereinigten Königreich eine Wende ins industrielle Zeitalter. Während bis dahin die Bevölkerung hauptsächlich von der Agrarwirtschaft lebte, nahm deren Bedeutung unter Zunahme von neuen sich in den Vorstädten ansiedelnden Industrien immer weiter ab. Dabei war die Spezialisierung auf einen bestimmten Industriezweig meistens abhängig von lokalen Ressourcen. Ohne bestimmte lokale Ressourcen bediente man oft ein beliebiges industrielles Feld. Man nutzte große leerstehende Räumlichkeiten, in denen man passende Industrien etablierte oder man stützte sich auf das Know-How einzelner Personen auf spezielle Industrien. Bei Misserfolgen konnte dies aber den finanziellen Ruin kleiner Städte und gar ganzer Regionen bedeuten, da ein Großteil an Arbeitsplätzen und finanziellen Mitteln der Städte in einer einzigen Industrie lag. Größere Städte taten sich bei diesem Wandel leichter, da sie nie von nur einem industriellen Feld abhängig waren und somit ein einzelner Rückschlag wirtschaftlich nie so schwer lastete.⁴

Rund 150 Jahre später in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vollzog sich erneut eine Wende von der industriellen zur digitalen Arbeit – der geistige Beitrag wurde ökonomisch wichtiger als das physische Handwerk in den lokalen Fabriken. Das Wissen um die digitale Arbeit, das neue Kapital, wird in den großen Metropolen gelehrt und weitergegeben, womit kleine Städte nach und nach an Wichtigkeit im nationalen wirtschaftlichen Gefüge verloren. Die Zentren um das digitale Wissen befanden sich in den großen Metropolen, während das Umland als ausführende Kraft die Waren produzierte. Um ökonomischer produzieren zu können wurden Schwerindustrien und Fabrikationen vermehrt ins Ausland ausgelagert. Die Arbeitsplätze, die noch vor Ort bestehen blieben, wurden vermehrt durch automatisierte Arbeitsschritte ersetzt, wodurch dem digitalen Wissen rund um das Automatisieren erneut Gewicht zukam. Die großen Zentren des digitalen Wissens vernetzten sich global um

³ Vgl. Paul Krugman: The Gambler's Ruin of Small Cities (Wonkish), 30.12.2017, <https://www.nytimes.com/2017/12/30/opinion/the-gamblers-ruin-of-small-cities-wonkish.html>, 3.12.2019

⁴ Vgl. Ebda.

voneinander zu lernen oder eine Verbindung vor Ort zu den ausführenden Fabriken zu generieren. Die Vernetzung untereinander verstärkt einen Austausch an digitalem Wissen und Arbeitskraft, der früher lokal und jetzt global funktioniert. Dies hat zur Folge, dass die kleinen Städte die Verbindung beziehungsweise den Anschluss an die großen Zentren verlieren, wirtschaftlich nicht mithalten können, Bedeutung am globalen Markt einbüßen und neben den Metropolen übrig bleiben.⁵

Erneut fällt kleinen Städten die Umstrukturierung schwerer als den großen Metropolen, die die Zentren der digitalen Arbeit sind. Wenn Betriebe auf keine lokalen Ressourcen mehr angewiesen sind, weil die Produktion ausgelagert wurde, erwägen Firmen umso öfter eine Abwanderung in urbane Gebiete, da gute infrastrukturtechnische Anbindung und ausgebildetes Fachpersonal im digitalen Bereich für Firmen essentiell sind.

Große Betriebe in ruralen Gebieten sind oft Motoren für die Wirtschaft ganzer Regionen, weshalb eine Abwanderung große wirtschaftliche und gesellschaftliche Schäden zur Folge hat.

Immer mehr junge Menschen absolvieren höhere Ausbildungen in urbanen Gebieten. Mit vermehrter Abwanderung der Firmenstandorte in urbane Gebieten erhöhen sich dort auch die Beschäftigungschancen für junge Absolventinnen, die oft nach dem Abschluss in den Städten auch dort sesshaft werden. Dieser Vorgang wird als *brain drain* – die Abwanderung von Intelligenz in andere Regionen oder Länder – bezeichnet.⁶

Kleine Städte sehen sich somit der Gefahr einer doppelten Abwanderung von Firmen und jungen Menschen konfrontiert. Kleine Städte, aber auch rurale Regionen müssen Lösungsstrategien erarbeiten, wie diese Gebiete in Zukunft wirtschaftlich und auch gesellschaftlich überleben können.

Die beschriebenen Vorgänge sind weit verbreitete Phänomene, die in den letzten Jahrzehnten, aber vor allem mit dem Einzug des Internets und der Globalisierung beschleunigt beziehungsweise ausgelöst wurden. Die Schattenseiten der Globalisierung haben die produzierenden Territorien im mitteleuropäischen Raum bereits zu spüren bekommen. Viele Produktionen und Standorte sind in osteuropäische oder asiatische Staaten ausgelagert worden, während der verwaltende (digitale) Teil der Firmen im nationalen Gefüge bestehen bleibt. Die Globalisierung neigt dazu historische Verflechtungen der Territorien zu stören.⁷

Die Verflechtungen, so wie wir sie kennen, haben sich über Jahrhunderte entwickelt. Stadt und Land konnten voneinander wirtschaftlich profitieren, während sich die Interpendenzen mit dem Einsetzen der Industrialisierung zwar verändert haben, aber dennoch noch bestehen blieben. Im industriellen Zeitalter waren die Vorstädte mit den angesiedelten Fabriken die Produktionsorte und es entstanden Arbeiterviertel an den Stadträndern oder rund um

5 Vgl. Badger, Emily (22.12.2017): What Happens When the Richest U.S. Cities Turn to the World?, https://www.nytimes.com/2017/12/22/upshot/the-great-disconnect-megacities-go-global-but-lose-local-links.html?_r=0, in: nytimes.com, 3.12.2019

6 Vgl. Brain Drain, <https://www.wirtschaftundschule.de/wirtschaftslexikon/b/brain-drain/>, 20.12.2020

7 Vgl. Behar 2017, 22.

die Fabriken. Die veränderte Dynamik ließ aber immer noch eine traditionelle Leseart der Territorien zu, da Industrien sich mit dem Vorkommen natürlicher Ressourcen oder Know-How einzelner Personen etablieren konnten. Die Fabriken waren immer noch mit dem Ort verbunden – Orte oder Regionen konnten mit einer Warengruppe identifiziert werden.

Die Globalisierung stört diese traditionellen Kategorien der Interpendenzen. Während in der Agrargesellschaft die Stadt als Handelsplatz unweigerlich mit dem Land als Agrarfläche verbunden war, wurden in der Industriegesellschaft die natürlichen Ressourcen aus der Region in der lokalen Fabrik weiterverarbeitet.⁸ Im Zeitalter der Globalisierung ist nicht mehr nachvollziehbar wo die Waren letztendlich verkauft werden, die außerhalb der Stadt kultiviert werden. Ebenso wenig verbindet die Großlager der Lebensmittel- und Onlinehändlern mit den Gemeinden neben denen sie gebaut werden. Hier wiederum ist der geografische Standort ausschlaggebend, um ein flächendeckendes Netzwerk zur Auslieferung zu generieren.

Zum Überleben kleiner Städte

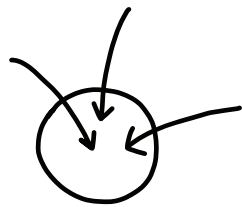
Neben der Störung der uns bekannten Kategorien organisiert die Globalisierung Pfade und Netzwerke als neue Kategorien. Damit kleine bis mittelgroße Städte in diesen neuen Kategorien weiterhin bestehen können, bedarf es einer neuen Leseart der gegenseitigen Abhängigkeiten. Anstatt der Typologie der Territorien müssen wir die Beziehung *zwischen* den Territorien unterscheiden.

Damit kleine bis mittelgroße Städte wirtschaftlich überleben können, müssen sie in ihrem vollen Potential wirken können. Dafür unterscheidet man drei Formen kleiner Städte: Erstens, Städte mit lokalem Becken – zweitens, Städte, die als Netzwerk funktionieren – und drittens, Städte, die unter Einfluss einer Metropole stehen.⁹ → Abb.3
Österreichische Beispiele für diese drei Formen sind:

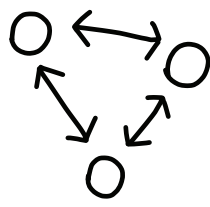
1. Lokales Becken: Graz + Umland:
Als mittelgroße Stadt ist Graz von seinem lokalen Becken mit vergleichbar kleinen Gemeinden abhängig
2. Städte als Netzwerk: Bregenz + Dornbirn + Feldkirch:
Auf die drei vergleichbar großen Städte sind die landesweiten Verwaltungen des Bundeslandes Vorarlberg aufgeteilt – dezentrale Verwaltung

8 Vgl. Behar 2017, 20.

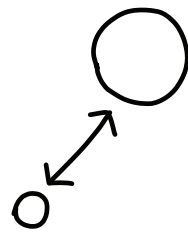
9 Vgl. Ebda., 20.



Lokales Becken:
Graz + Umland



Städte als Netzwerk:
Bregenz + Dornbirn + Feldkirch



Satellit zur Metropole:
Wiener Neustadt
zu Wien

Abbildung 3: drei Formen kleiner Städte heute

3. Satellit zu Metropole: Wiener Neustadt zu Wien:
Wiener Neustadt steht als kleine bis mittelgroße Stadt unter Einfluss der etwa 45km entfernten Bundeshauptstadt Wien.

Kleine bis mittelgroße Städte sind heutzutage über diese regionalen Pfade oder Netzwerke gegeneitig abhängig. Aber je stärker die Beziehungen zwischen den Territorien forciert werden (Wiener Neustadt – Wien), umso stärker verblassen die Nahverbindungen im lokalen Maßstab. Wenn die historischen Verflechtungen (Stadt-Land) nachlassen, muss man neue Verknüpfungsstrategien denken. Es benötigt territoriale Gleichstellung, die neue Verbindungen aktivieren kann, Kurzschlüsse schafft und Anliegen vor Ort löst. Mit anderen Worten eine horizontale Politik der Territorien.¹⁰

Territoriale Gleichstellung kann nur auf lokaler Ebene gelöst werden. Heutzutage kann man rural in Bezug auf seine Wohnsituation, aber urban in seinen sozialen Praktiken leben.¹¹ Kleine und mittelgroße Städte können ihren Bewohnern und deren unterschiedlichen sozialen und beruflichen Bedürfnissen nicht alles an einem Ort zur Verfügung stellen. Um die Territorien gleichzustellen muss versucht werden jedem den Zugang – in Bezug auf Wohnen, Arbeit und Ausbildung – zu ermöglichen. Nicht nur die traditionellen Kategorien haben sich geändert. Die Globalisierung hat auch die Bedürfnisse der Gesellschaft verändert. Kleine bis mittelgroße Städte können diesen Veränderungen nur mit lokalen Maßnahmen begegnen.¹²

Satellit zur Metropole

Wiener Neustadt entspricht der dritten Kategorie als Stadt unter Einfluss einer Metropole. Wien ist die mit Abstand größte Stadt Österreichs und bietet zusätzlich als Bundeshauptstadt natürlich ein sehr breites Angebot an Kultur, Ausbildung und Arbeitsplätze. Eine kleine Stadt ist von diesem Angebot durch die geografische Nähe beeinflusst und somit davon auch abhängig. Um zu überleben muss die Stadt von der Abhängigkeit auch profitieren können. Wiener Neustadt kann das Angebot der Metropole Wien ihren Bewohnerinnen täglich zugänglich machen. Die geographische Nähe zu Wien bietet die Möglichkeit auf die geänderten Bedürfnisse der Gesellschaft direkt einzugehen und manifestiert sich als Wiener Neustadts größtes Potential.

¹⁰ Vgl. Behar 2017, 22.

¹¹ Vgl. Ebda., 19.

¹² Vgl. Ebda., 26.

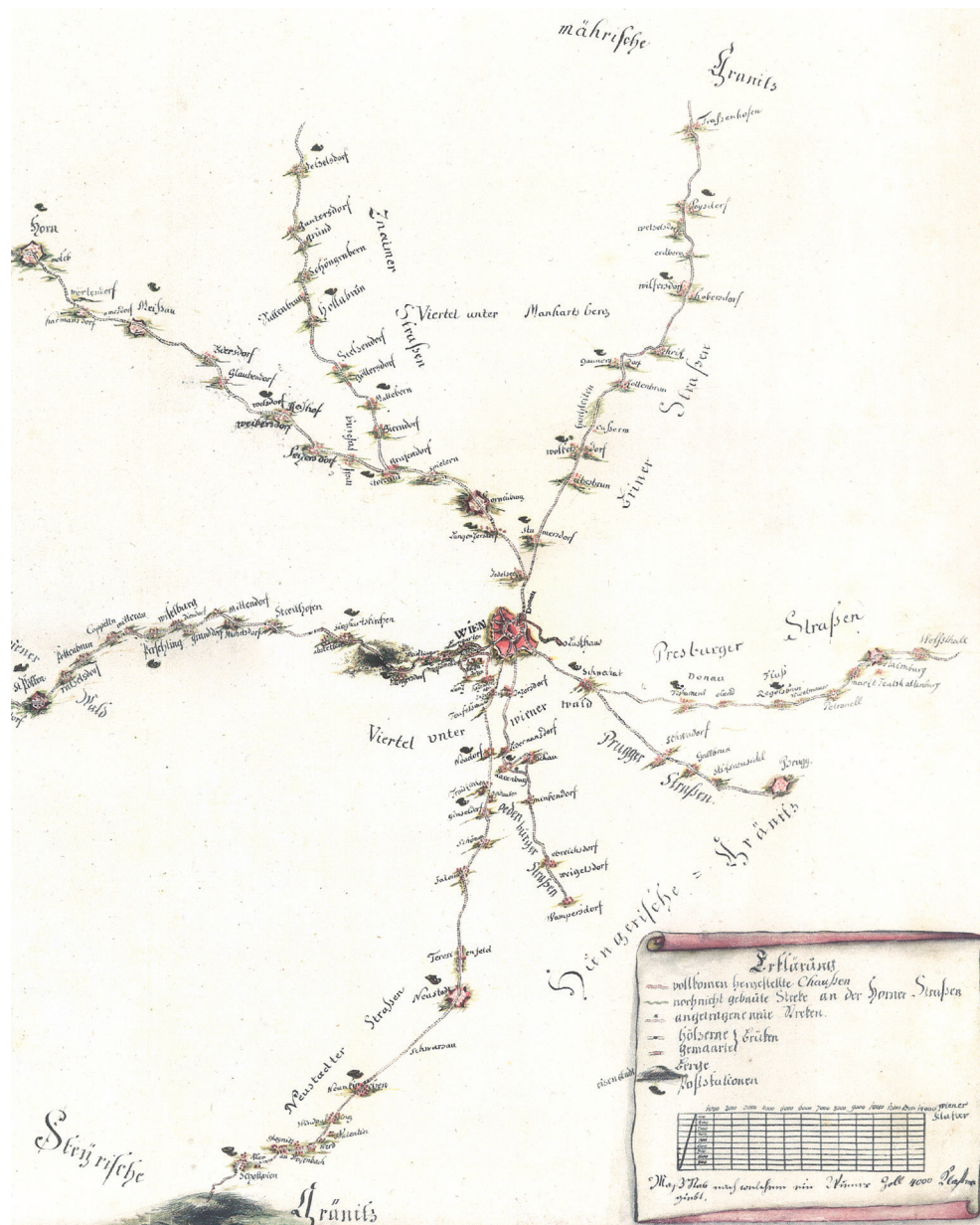


Abbildung 4: Ausschnitt einer handgezeichneten Straßenkarte von Niederösterreich, 1785

Wiener Neustadts ehemals größtes Potential

Seit der Gründung Wiener Neustadts Ende des 12. Jahrhunderts profitierte die Stadt von der Nähe zu Wien. Die Entscheidung eine Stadt im südlichen Wiener Becken zu gründen ging vor allem auf die Notwendigkeit der östlichen Grenzsicherung des Babenberger Herzogtums zurück. Kleine Flüsse und ein Wegenetz aus der Römerzeit bestimmten die geografische Lage des Babenberger Bollwerks, die die Versorgung aus dem Umland der Handelsstadt sicherstellen sollten. Zeitgleich mit der Stadtgründung schuf man eine zusätzliche direkte Verbindung nach Wien und in südliche Richtung zum Semmering-Pass. Im Mittelalter, einer Zeit in der Städte vom Handel mit anderen Städten lebten, sorgte die direkte Verbindung für einen schnellen wirtschaftlichen Aufschwung der Neustadt.¹³

Die Städte, die auf einer Hauptverbindung in Richtung Wien lagen, konnten dies für sich nutzen. Die rein thematische handgezeichnete *Straßenkarte von Niederösterreich* aus 1785 zeigt die acht sogenannten k.k. Post- und Commercialstraßen ausgehend von Wien an. Ohne topographischer Grundlage liegt der Fokus dieser *Wegmappe* auf den Straßenverbindungen, den wichtigsten Handelsorten und den Poststationen in den jeweiligen Ortschaften. Die südlich verlaufende Verbindung war die Neustädterstraße, die bis Schottwien und weiter über den Semmering führte. Aufbauend auf diesen Handelsstraßen wurden in den folgenden Jahrzehnten weitere infrastrukturtechnische Verbindungen realisiert.¹⁴

→ Abb.4

Zeuge früher Mobilität

Schon im 18. Jahrhundert hatte die Straße zwischen Wien, Wiener Neustadt und weiter bis Triest mit Überbelastungen im Bereich von Wiener Neustadt zu kämpfen. Schlechte Witterungsbedingungen und aufgeweichte Straßen erschwerten zusätzlich das Vorankommen und hatten oft Einsinken der Fuhrwerke zur Folge. Ab 1790 wurden in der Region in aufgelassenen und neu erschlossenen Bergwerken große Mengen Steinkohle abgebaut. Für eine lückenlose und wirtschaftliche Transportmöglichkeit nach Wien kam die überlastete Straße nicht in Frage und die Betreiber realisierten mit der finanziellen Hilfe Kaiser Franz II. die Anlage eines schiffbaren Kanals. Zu Beginn war der Verlauf des Kanals vom Semmering bis Wien geplant, aus technischen Gründen wurde der Kanal aber nur zwischen Wiener Neustadt und Wien realisiert. Die Fertigstellung 1803 ermöglichte eine um ein Vielfaches höhere Frachtleistung als auf der Straße, die in den nächsten rund 40 Jahren die bevorzugte Transportmöglichkeit schwerer Lasten zwischen den Städten darstellte. Die logistische Wichtigkeit des Kanals wurde ab 1841 mit der Eröffnung der Eisenbahn abgelöst.¹⁵

→ Abb.5

13 Vgl. Geissl 2019, 28.

14 Vgl. König/Pils 2007, zit. nach Wurzbach 1865, 108.

15 Vgl. Geissl 2019, 131-135.



Abbildung 5: Karte des Wiener Neustädter Kanals, um 1845

Neue Möglichkeiten

Als Impulse von der Hauptstadt Wien ausgingen, profitierte Wiener Neustadt im näheren Radius zu liegen – sei es für die Lieferung von Steinkohle nach Wien oder die umliegenden Städte mit moderner Mobilität an Wien anzuschließen.

1841 eröffnete die Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Wiener Neustadt als erster realisierter Teil der zukünftigen Südbahn. Das Projekt sah vor Wien mit Triest, dem Hafen des Kaisertum Österreich, zu verbinden. Am Eröffnungstag beförderte die *Österreichische Eisenbahn* rund 10.000 Personen. Die *Oesterreichisch-Kaiserliche privilegierte Wiener Zeitung* schrieb über das historische Ereignis des 20. Juni 1841:

„Gerade 45 Minuten nach der Abfahrt von Baden, und nach einer Fahrzeit im ganzen von 2 Stunde und 36 Minuten stieg die größte Masse von friedlichen Gästen, welche Wiener Neustadt je von einmal direct von Wien ankommen sah, von den freudigsten Gefühlen beseelt, und mit dem herrlichsten Willkomm von Seite der Einwohner begrüßt, unter Böllersalven in dem auf's Schönste decorirten Neustädter Bahnhofe ab, wo die Direction von dem dortigen Magistrate, den Officieren, der Bürgergarde und den übrigen Honoratioren empfangen wurde.“¹⁶

Das neue Transportmittel konnte sich schnell in der Stadtstruktur etablieren, da man bereits im Vorfeld zum Bahnhofsbau 1837 ein zusätzliches Stadttor für den Verlauf der heutigen Bahngasse geschaffen hat, die direkt zum Bahnhofplatz führt.¹⁷ → Abb.10

1842 wurde eine Bahnabzweigung Richtung Westungarn realisiert und mit dem revolutionären Bau der Semmeringebahn von 1848 bis 1853 konnte die Strecke bis Triest ausgebaut und 1857 eröffnet werden.

Seit knapp 180 Jahren ist Wiener Neustadt nicht nur an das Bahnnetz angebunden, von hier gingen auch Verzweigungen und Erweiterungen aus. Die Eisenbahn war im städtischen Kontext bestens integriert und akzeptiert, wodurch sie als Wirtschaftsfaktor eine große Rolle spielte. Wiener Neustadts fulminanter wirtschaftlicher Aufstieg im industriellen Zeitalter ist nicht zuletzt auf den frühen Bahnanschluss der Stadt resultierend aus der Nähe zu Wien zurückzuführen.

16 *Oesterreichisch-Kaiserliche privilegierte Wiener Zeitung*, 22.06.1841

17 Vgl. Geissl 2019, 149.



Abbildung 6: Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-T

Wiener Neustadts zukünftig größtes Potential

Historisch gesehen legte die geographische Lage und die frühe durchgängige Bahnverbindung zwischen Wien und Triest einen Grundstein für die Ansiedlung verschiedenster Industrien und sorgte für eine gute wirtschaftliche Entwicklung entlang der Bahnstrecke. Selbst der Name der Region – das Industrieviertel – zeugt bis heute von diesem wirtschaftlichen Schwerpunkt der Region südlich von Wien. Aber nicht nur in der Vergangenheit profitierte das Industrieviertel von der Bahnverbindung. Mit einem Wandel zu nachhaltiger Mobilität im 21. Jahrhundert forciert auch die Europäische Union die Bahn.

Das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-T

Seit 2014 befasst sich die Europäische Kommission mit der Entwicklung und Umsetzung eines europaweiten Verkehrsnetzes für Güter- und Personentransport. Das Netz beinhaltet Eisenbahn- und Straßenverbindungen, sowie Binnenwasserstraßen, Schifffahrtsrouten, Häfen, Flughäfen und Eisenbahnterminals.¹⁸ Grundsätzlich wurde versucht internationale Nord-Süd- und Ost-West-Korridore zu schaffen, die auf gegenwärtigen Verbindungen basieren. Das bestehende Netz wurde analysiert und im ersten Schritt auf insgesamt neun Kernnetzwerk-Korridore aufgeteilt. Die Korridore verbinden Häfen mit dem Hinterland weiter zu urbanen Zentren mit Flughäfen bis an das andere Ende des Festlands, wo wiederholt Häfen angeschlossen sind. Die Analyse der Korridore zeigte stark unterschiedliche Qualitäten der Verkehrsnetzwerke auf, wofür die TEN-T Politik folgendes Leitmotiv für ein durchgehend gutes Netzwerk der Nationen formulierte:

„The ultimate objective is to close gaps, remove bottlenecks and technical barriers, as well as to strengthen social, economic and territorial cohesion in the EU.“¹⁹

Das Endziel ist die Schließung von Lücken, die Beseitigung von Nadelöhren und technischen Hindernissen sowie die Stärkung des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts in der EU.

Das Ziel ist eine verbesserte Nutzung der Infrastrukturen, die Verringerung der Umweltbelastungen, mehr Sicherheit und eine Verbesserung der Energieeffizienz des Verkehrs. Dies soll zusätzlich zum Bau neuer physischer Infrastruktur auch unter Anwendung neuer Innovationen, Technologien und digitale Lösungen aller Transportträger erreicht werden. → Abb.6 Bis 2030 soll das Kernnetzwerk der neun Korridore fertiggestellt sein und in der zweiten Phase soll mit einem Gesamtnetzwerk alle europäischen Regionen bis 2050 erschlossen werden.²⁰

¹⁸ Vgl. Trans-European Transport Network (TEN-T), https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, 28.04.2020

¹⁹ Trans-European Transport Network (TEN-T), https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, 28.04.2020

²⁰ Vgl. Trans-European Transport Network (TEN-T), https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, 28.04.2020

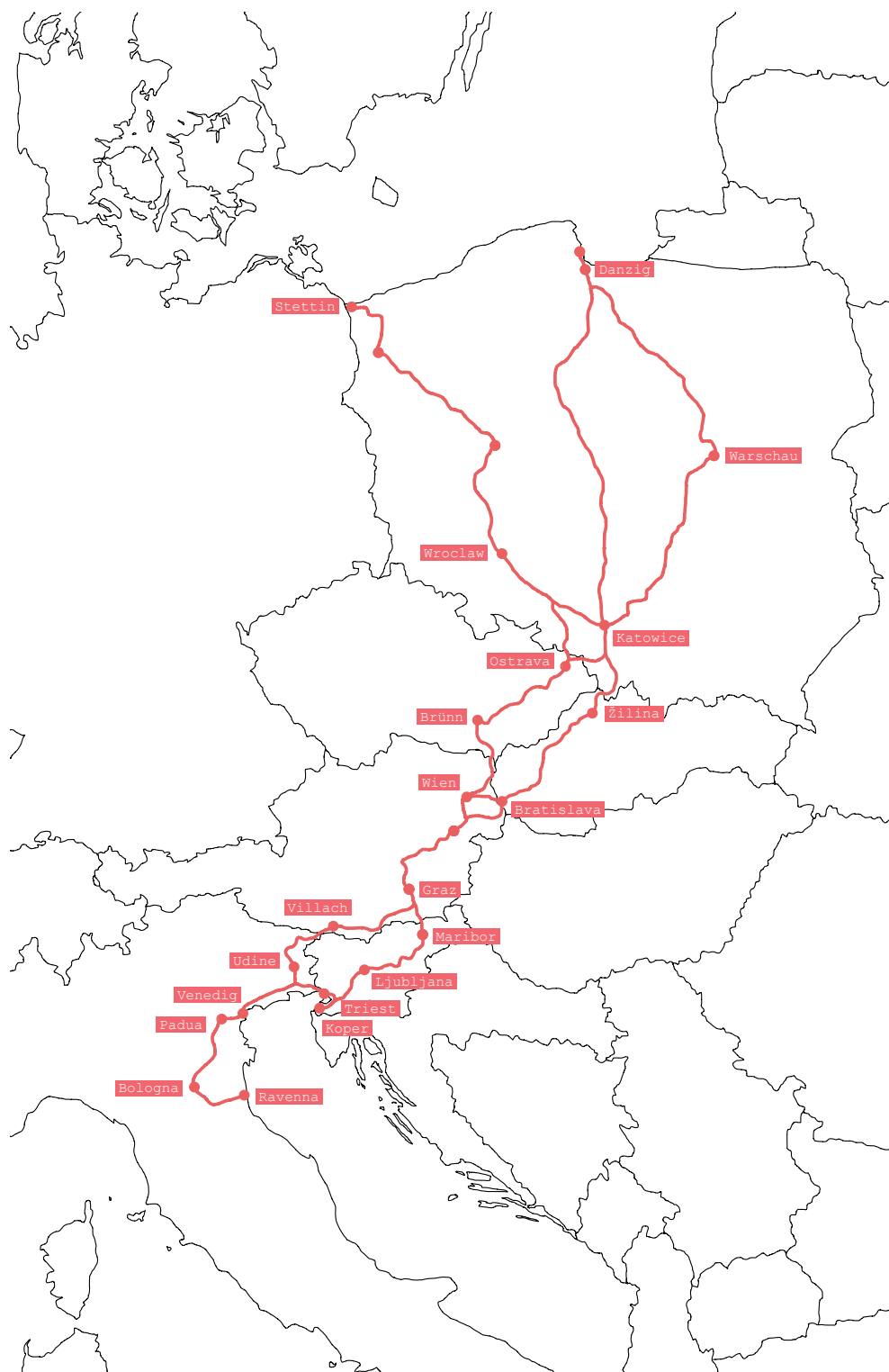


Abbildung 7: Baltisch- Adriatischer Korridor

Der Baltisch-Adriatische Korridor

Einer der östlichen Korridore ist der 1.800km lange Baltisch-Adriatische Korridor. Er verbindet sechs Mitgliederstaaten der EU in nord-südliche Richtung. Beginnend im Norden Polens, an den Häfen von Stettin oder Danzig, verläuft der westliche Arm über Wrocław bis nach Katowice oder Ostrava in Tschechien. Einer der östlichen Arme erstreckt sich über Warschau und der andere verbindet Danzig direkt mit Katowice. Nach dem Kreuzungspunkt in Katowice verläuft der Korridor erneut in parallelen Bahnen. Von Ostrava führt der westliche Korridor über Brunn nach Wien, während sich der östliche Korridor von Katowice über Žilina und Bratislava nach Wien im nördlichen und westlichen Teil der Slowakei erstreckt. In Wien münden die Arme ineinander und nach Graz teilt sich der Korridor erneut auf. Östlich verläuft der Korridor in Slowenien über Maribor und Ljubljana zu den Häfen in Koper und weiter nach Triest. Im weiteren Verlauf bis Venedig mündet der westliche Korridor ausgehend von Graz über Villach und Udine ein. Vom Hafen von Venedig erstreckt sich der Korridor weiter über Padua bis Bologna und endet schließlich im Hafen von Ravenna. Insgesamt umfasst der Korridor 13 urbane Knoten und Flughäfen, 10 Häfen und 24 Eisenbahn-Straßen-Terminals.²¹

Das gesetzte Ziel besteht in der Entwicklung zu einem Korridor des nachhaltigen und sozio-ökonomischen Wachstums, dessen Grundstein mit einer Umschichtung von vermehrten Straßen- zu Eisenbahntransporten verwirklicht werden soll. Generell soll der Korridor mehr als nur reine Mobilitätsinfrastruktur darstellen. Er muss einen Mehrwert für die Territorien haben. Dies kann nur dann der Fall sein, wenn die Verkehrsinfrastruktur stark in die nationalen und regionalen Entwicklungsstrategien eingebettet ist, um auch einen positiven Faktor auf andere soziale und wirtschaftliche Sektoren zu erzielen.²² Im Sinne der Umschichtung zu vermehrten Eisenbahntransporten wird im Folgenden der Fokus auf die Schieneninfrastruktur des Baltisch-Adriatischen Korridors gelegt. → Abb.7

21 Vgl. European Commission 2018 CEF support to Baltic-Adriatic Corridor, 3.

22 Vgl. European Commission 2015 Baltic Adriatic. Work Plan of the European Coordinator, 1.

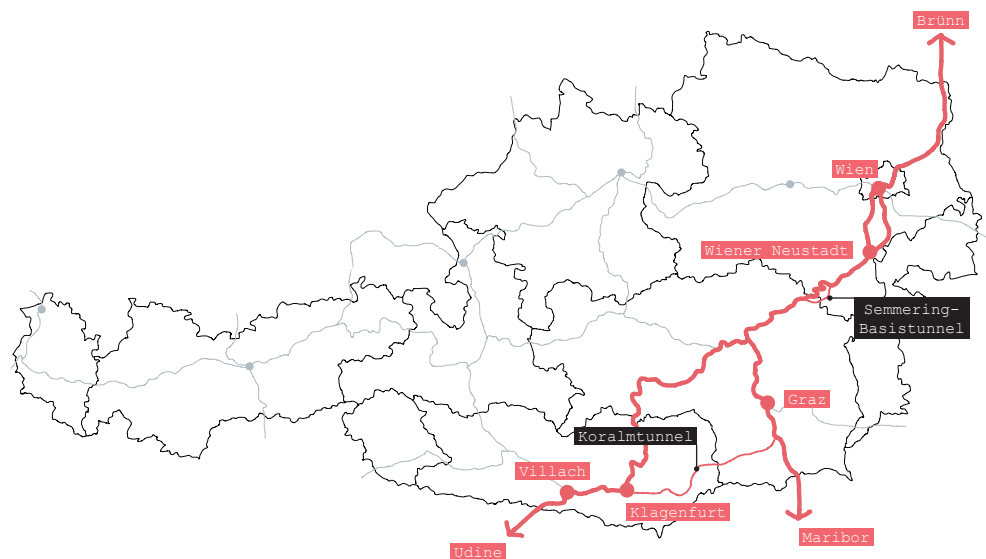


Abbildung 8: Österreichischer Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors

Das schwächste Glied

Obwohl das Kernnetzwerk bis 2030 fertiggestellt werden soll, funktioniert der Baltisch-Adriatische Korridor bereits jetzt als durchgehende Infrastruktur. Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Leitmotivs der TEN-T Politik auch Lücken und Nadelöhr zu beseitigen, weist der Korridor zwischen Ostsee und Adriatischem Meer eine Lücke und ein Nadelöhr auf.²³ Diese zwei schwachen Glieder befinden sich in Österreich. Zum einen handelt es sich um den noch nicht fertiggestellten Abschnitt der Koralmbahn, eine neue Bahnstrecke mit 130km Länge, die die Weststeiermark mit Südkärnten verbinden soll. Zum anderen wird der neue Semmering-Basistunnel Niederösterreich mit der Steiermark verbinden.²⁴ → Abb.8

Die Koralmbahn stellt die Schließung einer Lücke im Kernnetzwerk her und verbindet Graz mit Klagenfurt. Bis dahin verzweigte sich die historische Südbahn bei Bruck an der Mur und führte über Graz bis Triest, den einstigen Haupthandelshafen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Der andere Arm führte über Leoben nach Klagenfurt weiter bis Italien. Die Koralmbahn stellt die Kontinuität des Korridors mit der Verbindung zwischen der steirischen und Kärntner Landeshauptstadt her. Zusätzlich trägt die Bahnverbindung wesentlich zur Verringerung der Umweltbelastungen bei, da die direkte Verbindung Graz-Klagenfurt mit öffentlichen Verkehrsmittel nur mit dem Bus angetreten werden kann – von der deutlich zeitintensiveren Zugverbindung über Bruck an der Mur abgesehen.

Der Semmering-Basistunnel stellt eine neue physische Verbindung dar, die im Netzwerk aber bereits existiert. Mit dem Bau der historischen Semmeringebahn zwischen 1848 und 1853 wurde die erste Hochgebirgsbahn der Welt realisiert. Erst mit Vollendung dieses Teilstückes konnte die Südbahn, die Wien mit Triest verbindet, eröffnet werden. Einhergehend mit der Infrastruktur konnte das Semmering-Gebiet mit dem Bau charakteristischer Villen- und Hotelarchitektur der Monarchie als Ausflugs- und Tourismusziel erschlossen werden. Mit der Errichtung von 14 Tunneln, 16 Viadukten und über 100 Überführungen konnte ein Höhenunterschied von mehr als 450m überwunden werden. 1998 wurde die revolutionäre Semmeringebahn mit einer Länge von 41km in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen.²⁵ Die kurvenreiche und geschützte Semmeringebahn stellt aus heutiger infrastruktureller Sicht ein Nadelöhr auf dem Baltisch-Adriatischen Korridor dar, vor allem in Bezug auf die Geschwindigkeit, mit der die Strecke befahrbar ist. Der 27,3km lange Semmering-Basistunnel verbindet Gloggnitz in Niederösterreich mit Mürzzuschlag in der Steiermark, bildet eine neue kaum geneigte Verbindung, die auch für schwere Güterzüge mit nur einem Triebfahrzeug befahrbar ist und stellt eine verbesserte Nutzung des Korridors sicher. Zusätzlich wird der Mehrwert, die historische Semmeringebahn und die Region zu entlasten, erzielt.²⁶

23 Vgl. European Commission 2015 Baltic Adriatic. Work Plan of the European Coordinator, 4.

24 Vgl. Zügiger Ausbau: So bleibt Österreich Bahnland Nummer 1, 18.12.2018, <https://infothek.bmvit.gv.at/eisenbahn-investitionen-bahnland-nummer-1/>, 30.04.2020

25 Vgl. Semmeringebahn, <https://www.unesco.at/kultur/welterbe/unesco-welterbe-in-oesterreich/semmeringebahn>, 30.04.2020

26 Vgl. Zügiger Ausbau: So bleibt Österreich Bahnland Nummer 1, 18.12.2018, <https://infothek.bmvit.gv.at/eisenbahn-investitionen-bahnland-nummer-1/>, 30.04.2020

Beide Großprojekte sollen in den nächsten Jahren in Betrieb genommen werden können. Die Koralmbahn soll 2024 fertiggestellt und die Fahrzeit mit der direkten Zugverbindung zwischen Graz und Klagenfurt von bisher 3h 50 Minuten reduziert werden. Der Semmering-Basistunnel soll 2026 eröffnet werden können und die Fahrzeit zwischen Wien und Graz von bisher 2h 40 Minuten auf 1h 50 Minuten minimieren.²⁷

Mit der Fertigstellung des Baltisch-Adriatischen Korridors bis 2030 kann von einer generellen Verbesserung und Intensivierung entlang dieser Bahnverbindung ausgegangen werden. Mit der Zeiteinsparung und logistischer Vereinfachung wird eine Umschichtung auf vermehrte Eisenbahntransporte zukünftig leichter möglich. Zwischen Graz und Wien verläuft der Korridor entlang der Südstrecke und schließt Wiener Neustadt direkt an das transeuropäische Kernnetzwerk an. Mit dem Ziel der Verringerung der Umweltbelastungen und einer gesteigerten Energieeffizienz bildet der Baltisch-Adriatische Korridor eine langfristige Perspektive für Mobilität und Wirtschaft. Wiener Neustadts größtes Potential – die Nähe zu Wien – kann somit nur mit der Bahn als gebaute Verbindung voll ausgeschöpft werden. Mit dem Fokus auf der Verbindung, dem generierten Pfad, muss wie bereits früher erwähnt, die verstärkte Verkehrsinfrastruktur in regionale Entwicklungskonzepte eingegliedert, in allen Bereichen des täglichen Lebens eingesetzt und an den Ort angepasst werden. Der Zug, als öffentliches und nachhaltiges Verkehrsmittel für die Verbindung nach Wien, stellt weiters die einzige Mobilitätsform dar, die zusätzlich in der Lage ist, die lokale Ökonomie Wiener Neustadts positiv zu beeinflussen. Zeitgleich müssen lokale Verknüpfungsstrategien für die Stadt und das Umland gedacht werden um positive Auswirkungen für soziale und wirtschaftliche Sektoren Wiener Neustadts erzielen zu können.

²⁷ Vgl. Vgl. Zügiger Ausbau: So bleibt Österreich Bahnland Nummer 1, 18.12.2018, <https://infothek.bmvit.gv.at/eisenbahn-investitionen-bahnland-nummer-1/>, 30.04.2020

03. Eine Stadt im Wiener Wirkungsfeld

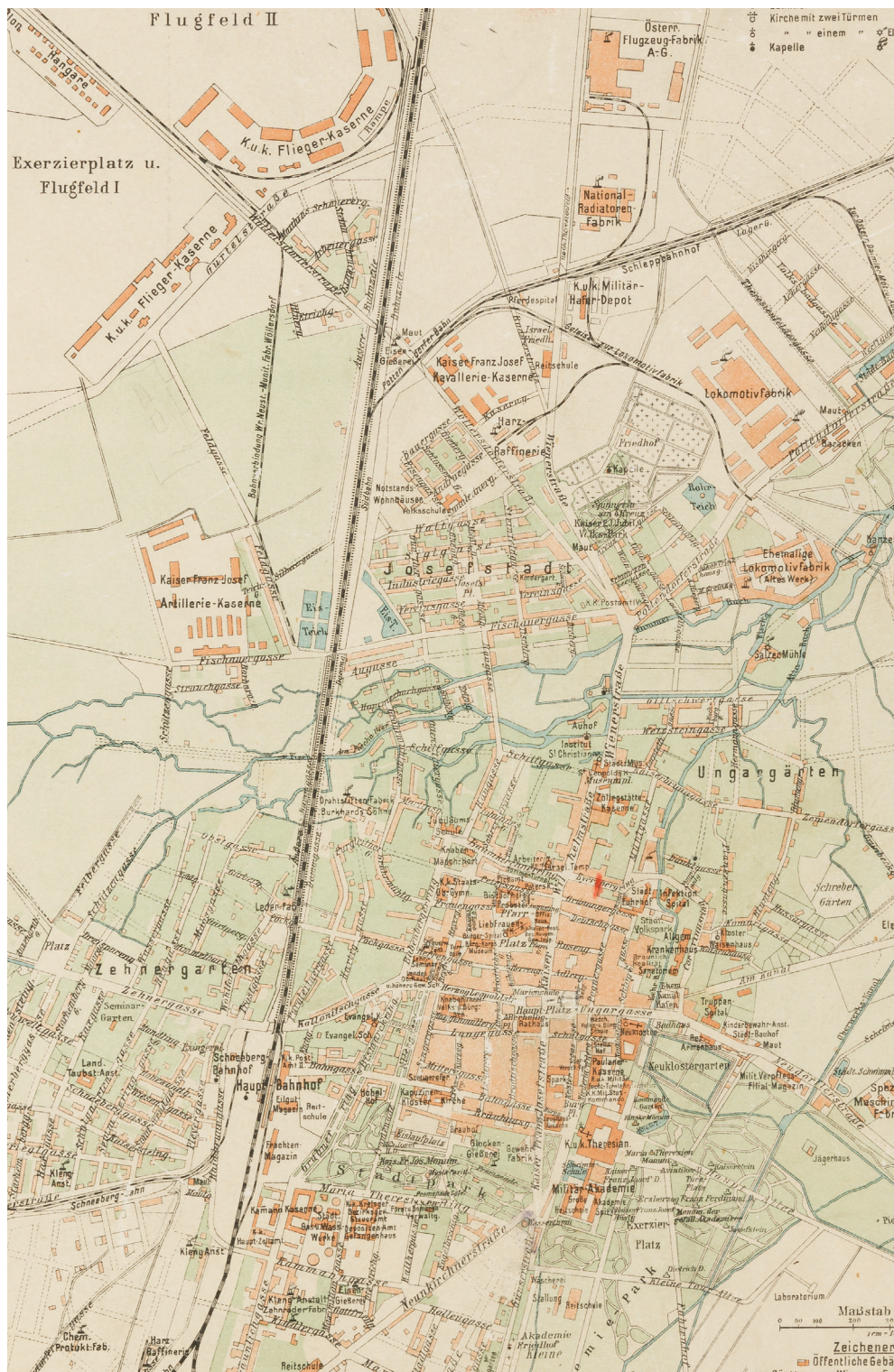


Abbildung 9: Ausschnitt eines Plans von Wiener Neustadt, 1918

Stadtstruktur im geschichtlichen Überblick

Für die heutige Struktur Wiener Neustadts sind viele historische Maßnahmen verantwortlich. Viele davon wurden nach positiven oder negativen Ereignissen beziehungsweise als Reaktion auf solche in der frühen und älteren Geschichte getroffen. Ausgehend von einer befestigten Planstadt im Mittelalter wuchs Wiener Neustadt mit dem Einsetzen der Industrialisierung rasant an. Historisch gesehen war die teilweise Schleifung der Stadtmauer ab 1864 wohl der bis dahin gravierendste Eingriff.³³

Ursprung

Wiener Neustadt entsprang der Notwendigkeit der Grenzsicherung an einer wohl überlegten Stelle. Nach Zusammenlegung zweier Fürstentümer gründeten die Babenberger Ende des 12. Jahrhunderts eine stark befestigte Stadt als Handelszentrum und militärische Grenzsicherung gegen Streitmächte aus dem Osten. Nach der Struktur römischer Stadtbauweise wurde Wiener Neustadt streng geometrisch angelegt. Vom Hauptplatz ausgehend folgen die vier Hauptstraßen nahezu den Himmelsrichtungen, während der Dom und die rechteckige Stadtmauer mit den vier flankierenden Ecktürmen nach dem Sonnenstand des christlichen Pfingstfeiertages 1192 ausgerichtet sind, dem nicht exakt datierten Gründungsjahr der Stadt. Mit den zusätzlich geschaffenen Verbindungen nach Wien und zum Semmering-Pass wurde die gute Anbindung der Handelsstadt in die Wiege gelegt.³⁴

Industrialisierung

Nach der Eröffnung der Eisenbahn 1841 verlor der Wiener Neustädter Kanal logistisch an Wichtigkeit. Als eine der ersten Städte an dem neuen Bahnnetz angeschlossen zu sein bot der Wiener Neustädter Wirtschaft viele neue Möglichkeiten. Man war auf Technologie aus dem Ausland angewiesen, bis man kurz nach Eröffnung der Bahnstrecke beschloss, eine österreichische Dampfmaschinenfabrik in Wiener Neustadt zu gründen. 1842 eröffnete somit eine der ersten Lokomotivfabriken am europäischen Festland. Mit Baubeginn des Semmeringabschnitts 1848 stand man nicht nur bei der Trassenführung vor neuen Herausforderungen. Bis dahin gab es keine Lokomotive, die den Anforderungen der steilen Gebirgsstrecke standhalten konnte. An einem von der Monarchie international ausgeschriebenen Wettbewerb reichte die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik als eine von vier Teilnehmern ihre Konstruktionen ein. Die Lokomotivkonstruktionen aller vier Fabriken hielten den topographischen Ansprüchen nur mit erheblichen Mängelerscheinungen stand. Daraufhin ließ der Auftraggeber eine Lokomotive mit den jeweiligen Vorzügen der verschiedenen Beiträge konstruieren und erteilte der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik die Lizenz die optimierte

³³ Vgl. Geissl 2019, 150.

³⁴ Vgl. Geissl 2019, 29.

Lokomotive zu produzieren.³⁵ Durch den Bau der Bahnlinie konnten sich über die Jahre auch andere metallverarbeitende Werke, wie Munitions-, Pulver-, Benzol- und Tritolfabriken, in und rund Wiener Neustadt ansiedeln.³⁶

Etwa 60 Jahre nach Eröffnung der Lokomotivfabrik siedelte sich 1899 über eine Kooperation Industrieller eine weitere Motorenfabrik in Wiener Neustadt an. Zunächst an der Herstellung von Motoren aller Art interessiert, produzierte die Fabrik ein paar Monate später bereits erste Automobil-Nutzfahrzeuge. 1906 wurde Ferdinand Porsche als Chefkonstrukteur nach Wiener Neustadt berufen, der sich sehr erfolgreich auf Personen- und Rennfahrzeuge spezialisierte. Unter seiner Führung feierte die Fabrik 1910 erste Höhepunkte, da die Fahrzeuge auch internationalen Absatz in Europa fanden. Ab 1909 startete nach einem Auftrag auch die Produktion militärischer Fahrzeuge.³⁷

Die Nähe zur Hauptstadt Wien, die gute Anbindung mit der Bahn und die vorteilhafte topografische Lage mit weiten ebenen Flächen kamen Wiener Neustadt zugute um 1909 das erste offizielle zivile Flugfeld Österreichs anzulegen. Auch die Bodenbeschaffenheit spielte dabei eine große Rolle, da der Boden eine natürliche Drainage am sogenannten Steinfeld fördert. Selbst nach starken Regenfällen konnte das Wasser schnell abfließen, der Boden wieder austrocknen und der Naturflugplatz behielt durchgehend einen festen Untergrund. Für einen weiteren Vorteil des Flugplatzes Wiener Neustadt sorgte der glückliche Umstand, dass die Motorenfabrik rund um Ferdinand Porsche die Flugpioniere mit Ersatzteilen und Motoren der Automobilindustrie ausstatten konnte. Die Nähe zwischen Pilot und Konstrukteur förderte dabei die Zusammenarbeit und sparte wertvolle Zeit im internationalen Wettrennen um das Flugwesen. Die wachsende Bekanntheit lockte immer mehr Flugpioniere nach Wiener Neustadt und für die Öffentlichkeit stellten die abgehaltenen Flugmeetings eine Sensation dar. 1910 entwickelte Ferdinand Porsche schließlich einen brauchbaren Flugmotor, der die großen Fortschritte in der österreichischen Aviatik begründete. Im Sommer 1912 eröffnete das Flugfeld in Wien Aspern als neuer Standort der österreichischen Luftfahrt. Der öffentlichen Funktion entzogen, diente das Flugfeld Wiener Neustadt fortan nur noch militärischen Zwecken.³⁸

35 Vgl. Geissl 2019, 142f.

36 Vgl. Ebda., 180.

37 Vgl. Ebda., 167-171.

38 Vgl. Ebda., 171-175.

Der Erste Weltkrieg

Mit Kriegsbeginn 1914 wurde der militär-avaistische Standort Wiener Neustadt massiv ausgebaut. Auf Verlangen des Kriegsministeriums erweiterte man das Flugfeld um eine Fliegeroffiziersschule, einer Fliegerkaserne mit mehreren Nebengebäuden und einer Flugzeugfabrik, die von der Motorenfabrik gegründet werden musste.³⁹ Die ständigen Erweiterungen der militärischen und industriellen Anlagen der Stadt für die Kriegswirtschaft bewirkten auch einen beträchtlichen Bevölkerungszuwachs, die mit dem Bau mehrerer Wohnanlagen einhergingen, die das Stadtzentrum mit den Industrieanlagen zusammenwachsen ließen.⁴⁰

Auf der Karte von 1918 (→ Abb. 9) ist die städtische Struktur, die für das heutige Wiener Neustadt prägend ist, bereits zu erkennen. Der Bau der Eisenbahn westlich der Altstadt teilte bereits damals die Altstadt von den Vorstädten und den damaligen zwei Flugfeldern. Die Fabriken siedelten sich vermehrt südlich und nördlich der Altstadt an und waren mit Schleppbahnen an das Eisenbahnnetz angebunden. Mehrere Kasernen wurden nördlich der Altstadt zwischen den Fabriken errichtet. Neben den Baukörper-Ensembles gehörten auch große Freiflächen zu den Arealen, von denen heutzutage noch einige existieren und in der städtischen Struktur vorhanden sind. Viele der kriegsbedingt schnell abgewickelten Erweiterungen und Neubauten während des ersten Weltkriegs bilden heute räumliche Barrieren oder innerstädtische Platzreserven, die in den vergangenen Jahrzehnten teilweise entwickelt wurden.

Kleinstaatlichkeit

Der Wandel nach dem Ersten Weltkrieg von einem Vielvölkerstaat mit über 50 Millionen Einwohner zu einem Kleinstaat bescherte der österreichischen Wirtschaft mit der zusätzlichen kriegsbedingten Zerstörung große Probleme. Die meisten industriellen Betriebe der Stadt wurden mit anderen Standorten fusioniert und ausgelagert. Das im Vertrag von Saint Germain festgehaltene Verbot der Flugzeugherstellung in Österreich machte den Flieger-Standort Wiener Neustadt zunichte. Die Folgen der „Kleinstaatlichkeit“ trafen zuletzt auch die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik. Der geschrumpfte Absatzmarkt und die schlechte wirtschaftliche Kaufkraft machten mehrere Standorte lokomotiverzeugender Fabriken überflüssig, weswegen auch die Fabrik in Wiener Neustadt 1930 schließen musste. Mit dem Einsetzen der Weltwirtschaftskrise 1929 verlor auch der letzte Großbetrieb der Stadt, die Motorenfabrik, seinen finanziell stabileren Absatzmarkt, worauf 1934 die Auslagerung und die Auflassung des Standort Wiener Neustadts folgte. Die Folgen der vielen Schließungen waren verheerend. 1933 verzeichnete Wiener Neustadt eine Arbeitslosenrate von über 50 Prozent und war somit eine der davon am stärksten betroffenen Städte der Ersten Republik.⁴¹

39 Vgl. Geissl 2019, 176f.

40 Vgl. Ebda., 186f.

41 Vgl. Ebda., 188-191.



Abbildung 10: Hauptplatz in Richtung Westen, Wiener Neustadt, Frühjahr 1946

Der Zweite Weltkrieg

Für das nationalsozialistische Regime spielte der Standort Wiener Neustadt erneut eine große militärische Rolle. Viele existierende Grundlagen legten die Wiederaufnahme der Rüstungsindustrie nahe. Seit den Schließungen weitgehend ungenutzt standen die Hallen der Flugzeugfabrik und die großen Komplexe der Motoren- und Lokomotivfabrik leer. Weiters verfügte die Stadt über leerstehende Kasernen und natürlich das Flugfeld, welches im Norden und Nordosten weitere Flächen mit ebenfalls guter Bodenbeschaffenheit zu Erweiterungszwecken bot. Die extrem hohe Anzahl an Arbeitslosen, darunter viele ausgebildete Fachleute, ebnete zusätzlich eine schnelle Etablierung der nationalsozialistischen Rüstungsindustrie in Wiener Neustadt. Unter Einbezug der Rüstungsindustrien im Umland sollte Wiener Neustadt zu einem Zentrum der Deutschen Luftwaffe ausgebaut werden. Nach dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich 1938 wurde auch die Lokomotivfabrik wieder aktiviert um Vorratsbehälter für das Betreiben von Dampflokomotiven, sogenannte Schlepptender, zu produzieren. Zusätzlich wurde auch Munition hergestellt. Wiener Neustadt wuchs zum größten Feldflughafen des Deutschen Reiches heran und stellte einen strategisch wichtigen Punkt im Krieg gegen Südosteuropa dar. Die militärische Wichtigkeit Wiener Neustadts rückte die Stadt mit Fortschreiten des Krieges in den Fokus der alliierten Streitkräfte. 1943 begannen die Bombardierungen auf Wiener Neustadt, deren Ziel es war, die deutsche Flugzeugherstellung zu vernichten. Das Vordringen der alliierten Fronten ermöglichte jederzeit eine Bombardierung der Stadt, die ein dreiviertel Jahre von August 1943 bis April 1945 andauern sollte. Zunächst galten die Angriffe vorwiegend den Fabrikhallen der Stadt. In der zweiten Phase zielte man auf Wohngebiete, um die Bewohner zur Flucht zu animieren und den Fabriken somit weniger Arbeiter zur Verfügung zu stellen. Die dritte Phase galt letzten Endes dem Stadtkern, der von Dezember 1944 bis April 1945 Ziel der Luftangriffe war. Zu diesem Zeitpunkt waren die Anlagen der Rüstungsbetriebe weitestgehend zerstört und ausgelagert worden. Mit Kriegsende stellte Wiener Neustadt die am stärksten zerstörte Stadt Österreichs dar.⁴²

Stadt der Heimkehrer

Neben dem Ruf der meist zerstörten Stadt Österreichs verband man Wiener Neustadt in der Nachkriegszeit auch mit positiven Ereignissen. Hier kehrten besonders viele ehemalige Kriegsgefangene nach Österreich zurück und betraten am Bahnhof Wiener Neustadt nach oft jahrelanger Abwesenheit wieder heimischen Boden. Zehn Jahre lang kehrten zwischen 1945 bis 1955 insgesamt 102.000 Soldaten aus der Gefangenschaft zurück. Von Familien und Freunden sehnsüchtig erwartet, versammelten sich Angehörige sowie große Teile der Bevölkerung bereits mehrere Stunden zuvor am Bahnhofplatz. Die Stadt und der Platz waren mit Hoffnung und positiver Euphorie erfüllt. Es war gewiss, dass dies das Ende der schwierigsten Zeit sei, wenn man die Angehörigen wieder in die Arme schließen kann. Die vielen negativen Emotionen und Erinnerungen, die mit der Stadt und dem Krieg assoziiert wurden, konnten für einen Moment vergessen werden.

42 Vgl. Geissl 2019, 198-208.

Auch politische Vertreter empfingen ab 1946 die Heimkehrer in Wiener Neustadt. Zur Erinnerung an die heimgekehrten Soldaten und das gefühlvolle Wiedersehen benannte man die Straße am Bahnhofplatz 1976 zur „Heimkehrerstraße“ um.⁴³

(Wieder) -Aufbau

Das erste Jahr nach Kriegsende war von Reaktivierungsversuchen, die menschlichen Grundbedürfnisse wiederherzustellen, gekennzeichnet. Die gesamte Infrastruktur, Wasser-, Strom- und Gasleitungen waren zerstört. Bewohnbar war nur, was die Bevölkerung auf sich allein gestellt sichern konnte, da etwa die Hälfte der Gebäude nicht zu verwenden waren und die andere Hälfte wiederaufgebaut oder vor Einsturz gesichert werden mussten. Der Mangel an Arbeitern, Baumaterialien und an Wirtschaftskraft verlangsamte den Aufbau Wiener Neustadts und beschränkte ihn lediglich auf die Instandsetzung der Versorgungsbetriebe.⁴⁴

*„Richtiger wäre, das Wort ‚Wieder‘ überhaupt wegzulassen,
denn es hat mit dem Aufbau in der Regel nichts zu tun und
bezieht sich auf die Tätigkeit des Menschen,
der eben ‚wieder‘ einmal von vorne anfangen muss.“⁴⁵*
Karl Kupsky

Mit der enormen Zerstörung bot sich zumindest die Möglichkeit städtebauliche Strukturen der unkontrolliert gewachsenen Stadt in Zeiten der Industrie zu überdenken. 1946 schrieb die Stadt Wiener Neustadt einen Wettbewerb für einen Flächenwidmungs- und Generalregulierungsplan aus. Die Vorgabe war die wirtschaftlichen Kräfte wieder entstehen zu lassen und trotz gewünschter Modernisierung die Geschichte der Stadt für zukünftige Generationen zu erhalten. Der Architekt Univ.-Prof. Dr. Karl Kupsky, der auch an der Technischen Hochschule Wien unterrichtete, gewann den Wettbewerb und ist für die städtebauliche Struktur des heutigen Wiener Neustadts mitverantwortlich. Der neue Flächenwidmungsplan beinhaltete die Industrie an den Stadträndern zu etablieren, die Innenstadt als Handels- und Geschäftszentrum auszubauen und Wohnareale in den Vorstädten mit öffentlichen Grünräumen aufzufüllen. Die wichtigsten Punkte seines Generalregulierungsplanes stellten den Aufbau der beschädigten Denkmäler, eine neue Ortsdurchfahrt östlich der Altstadt, die heutige Grazer Straße und die Verlegung des Busbahnhofes vom Hauptplatz zum Bahnhofplatz dar. Seine Änderungen zum Flächenwidmungsplan wurden Anfang 1948 von der Stadt beschlos-

43 Vgl. Geissl 2019, 216-218.

44 Vgl. Ebda., 208-211.

45 Kupsky 1949, 173.

sen und im selben Jahr konnte man nach den schwierigen Jahren auch von einer langsam eintretenden Normalität reden.⁴⁶

In den nächsten Jahrzehnten konnte sich Wiener Neustadt wirtschaftlich und gesellschaftlich wieder erholen. Die Kaufkraft stieg wieder und beflügelte den Aufschwung zum wichtigen Handelszentrum im südlichen Niederösterreich. Die gute regionale Anbindung mit der Bahn zog auch Kaufkraft aus dem Wiener Neustädter Umland an. Wie gut die Altstadt als Handelszentrum funktionierte zeigt auch die Tatsache, dass 1974 die Neunkirchner Straße als die erste Fußgängerzone Österreichs realisiert werden konnte. In den folgenden Jahren konnten weitere Gassen der Altstadt als Fußgängerzone etabliert werden bis schließlich der Hauptplatz 1995 für den Individualverkehr geschlossen wurde.⁴⁷

Ausgehendes 20. Jahrhundert

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat sich Wiener Neustadt ähnlich wie die meisten österreichischen Städte derselben Größe entwickelt. Autofreie Zonen förderten das urbane Leben in den Innenstädten. Die Fußgängerzonen lockten die Menschen in die Innenstädte und der Einzelhandel florierte. Der wirtschaftliche Aufschwung der letzten Jahrzehnte ermöglichte der letzten Generation ihren Traum vom „Haus im Grünen“ an den Stadträndern mit guter Anbindung an die Autoinfrastruktur zu verwirklichen.⁴⁸ Mit der hohen Nachfrage „zersiedelten“ sich die Stadtränder immer stärker und mit zunehmenden Distanzen erhöhte sich auch die PKW-Abhängigkeit. Die fortschreitende Zersiedelung bewegte die Einzelhändler die Waren näher an den Kunden zu bringen. In der Folge entstanden Einkaufszentren auf billigen Grundstücken im suburbanen Raum. Internationale Betriebe ließen sich in den Einkaufszentren nieder, während bis dahin meist lokale Betriebe in den Innenstädten die Nachfrage der Kundschaft abdeckte. Zusätzlich wanderten große Geschäftstreibende aus den Innenstädten ab, sodass kleine Betriebe nicht überleben konnten und heute das wirtschaftliche Überleben vieler Altstädte gefährdet ist.

46 Vgl. Geissl 2019, 213-216.

47 Vgl. Ebda., 225-227.

48 Vgl. Bendiks/Degros 2019, 20.

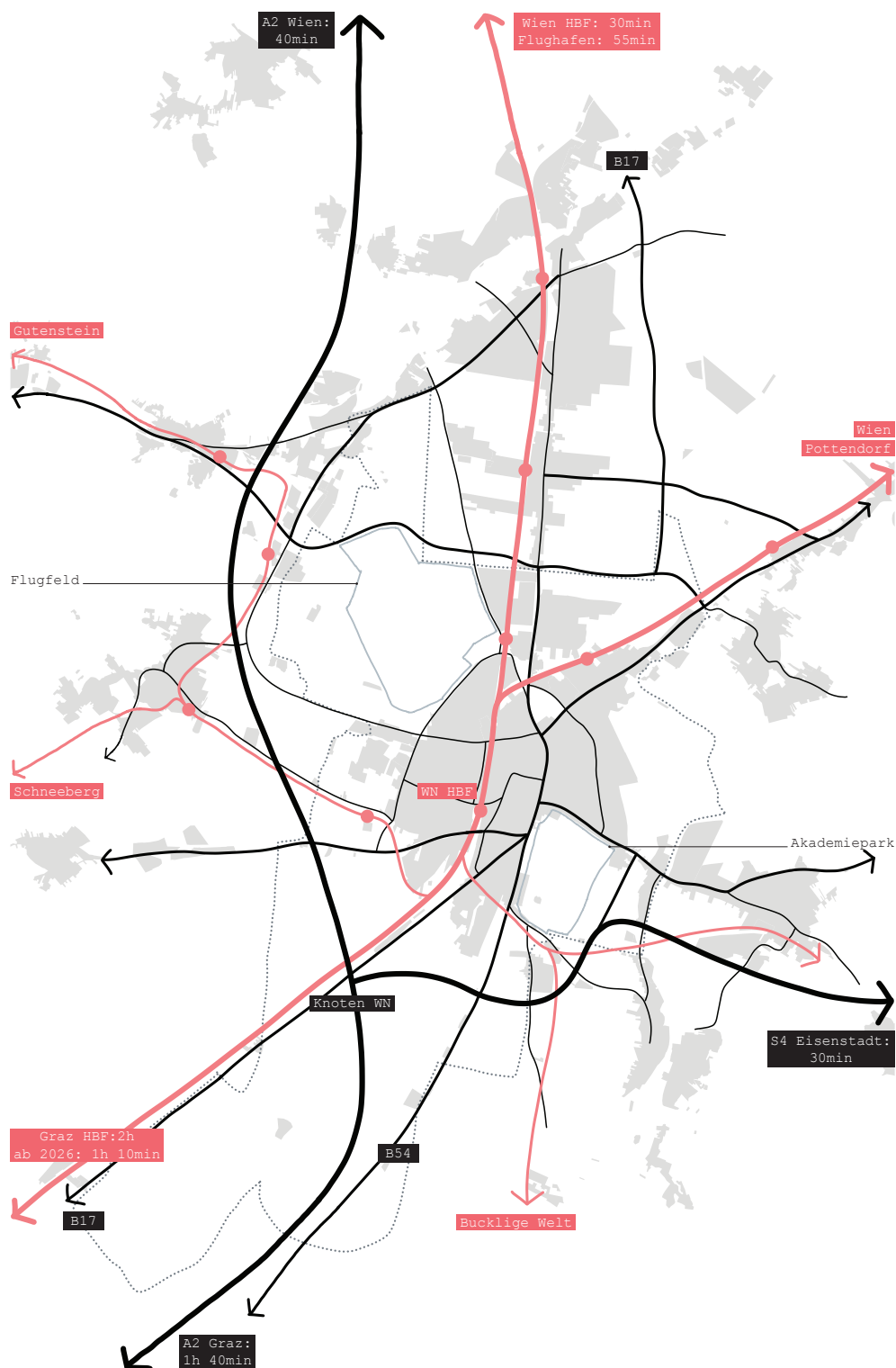


Abbildung 12: Ballungsraum Wiener Neustadt

Wiener Neustadt heute

Ballungsraum

Wiener Neustadt ist eine wachsende, im österreichischen Kontext, mittelgroße Stadt mit rund 45.000 Einwohnerinnen.²⁸ Als größte Stadt im südlichen Wiener Becken, zirka 45km von Wien entfernt, fungiert Wiener Neustadt mit seinem hohen Angebot an Bildungs- und Forschungseinrichtungen als urbanes Zentrum im Industrieviertel. Angebunden an die Südbahnstrecke, die Autobahn A2 und die Schnellstraße S4 bildet die Stadt einen überregionalen Verkehrsknotenpunkt. → Abb. 12

Über die A2 erreicht man in südliche Richtung in 1h 40min Graz und in nördliche Richtung Wien in 40min. Vom Knoten Wiener Neustadt verläuft in östliche Richtung die S4 Richtung Eisenstadt über Mattersburg.

Die überregionale Bahnverbindung ist die von Norden nach Süden verlaufende Südbahnstrecke, auf welcher mit dem Fernverkehr ausgehend vom Hauptbahnhof Wiener Neustadt in 30min der Wiener Hauptbahnhof und in 55min der Flughafen Wien erreicht wird. In südliche Richtung ist vor Fertigstellung des Semmering-Basistunnels Graz in zwei Stunden und ab 2026 in fast der Hälfte der Zeit in 1h 10min zu erreichen. Nördlich des Wiener Neustädter Hauptbahnhofs zweigt die Südbahnstrecke Richtung Nordosten als Regionalbahnstrecke nach Pottendorf ab. Im Fernverkehrsnetz wird diese Strecke vermehrt für Gütertransport verwendet und vernetzt das Güterzentrum Wien Süd und den Zentralverschiebebahnhof Wien Kledering mit dem Wiener Hauptbahnhof. Der Hauptbahnhof Wiener Neustadt bildet auch einen innerstädtischen Bahnknotenpunkt für regionalen Bahnverkehr Richtung Westen bis Puchberg am Schneeberg oder Gutenstein, Richtung Süden in die Bucklige Welt und Richtung Osten nach Mattersburg und Eisenstadt.

2017 verfügt die Stadt Wiener Neustadt als urbanes Zentrum über rund 29.000 Arbeitsplätze und in etwa 20.000 Erwerbstätige. Von den 20.000 Erwerbstätigen pendeln zirka 11.000 Personen aus Wiener Neustadt hinaus. Hinzu kommen dann in etwa 20.000 erwerbstätige Einpendlerinnen in das Stadtgebiet. Somit zeigt sich, dass mehr Erwerbstätige aus Wiener Neustadt auspendeln, als in Wiener Neustadt beschäftigt sind.

Im Bildungsbereich (Pflicht- und Höhere Schulen, Fachhochschulen) verfügt Wiener Neustadt über knapp 11.500 Bildungsplätze. Insgesamt leben in Wiener Neustadt rund 5.800 Menschen, die ein Bildungsangebot beanspruchen. Zirka 900 Personen beanspruchen ein Bildungsangebot außerhalb der Stadt Wiener Neustadt und bilden somit die Gruppe der Bildungsauspendler. Zu den knapp 4.900 Personen, deren Wohn- und Bildungsort Wiener Neustadt ist, addieren sich rund 6.600 Bildungseinpendler.²⁹

²⁸ Vgl. Zahlen, Daten und Fakten zur Stadt Wiener Neustadt, <https://www.wiener-neustadt.at/de/stadt/daten-und-fakten>, 27.05.2020

²⁹ Vgl. Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017 - Erwerbs- und Schulpendinger/-innen nach Entfernungskategorie, 20.05.2020, <https://www.statistik.at/blickgem/ae2/g30401.pdf>, 27.05.2020

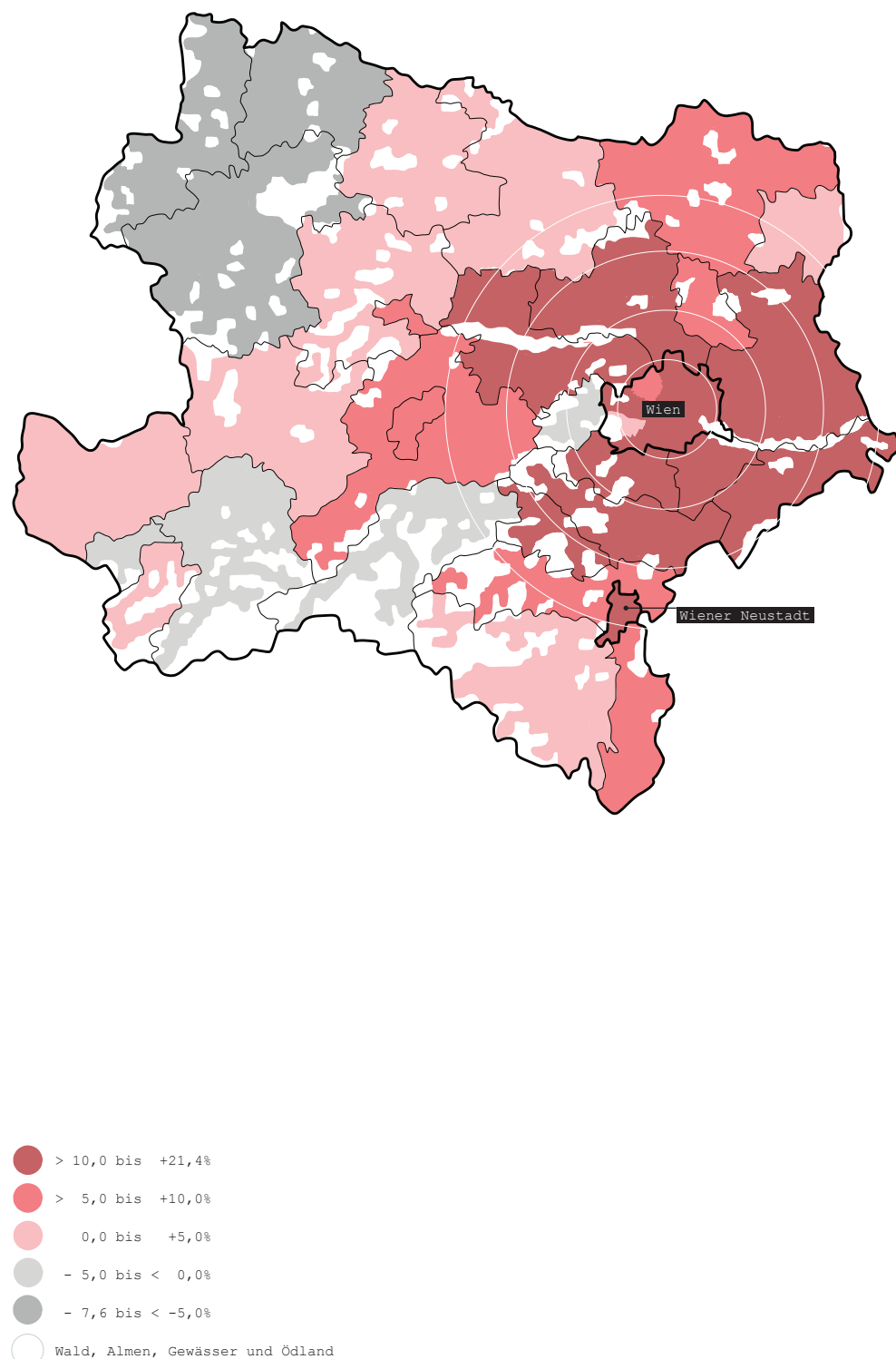


Abbildung 13: Bevölkerungsveränderung in Niederösterreich bis 2040

Die Statistik zeigt große Pendelströme stadtein- und stadtauswärts auf. In den beiden Bereichen Arbeit und Bildung pendeln mehr Menschen in die Stadt hinein als aus der Stadt hinaus. Dies stellt die Mobilität in Wiener Neustadt vor große Herausforderungen, da zusätzlich zu den Ein- und Auspendlerinnen die Binnenpendlerinnen hinzugezählt werden müssen, die innerhalb der Stadt zu Bildungs- oder Arbeitsort pendeln. Daraus ergibt sich ein übermäßiges Verkehrsaufkommen zu bestimmten Zeiten, wie zum Beispiel den Geschäfts- und Betriebsöffnungszeiten oder dem Schulbeginn am Morgen.

Allgemein sehen sich österreichische Städte ähnlicher Größenordnung wie Wiener Neustadt oft mit gleichen Themen konfrontiert. Gründe für die aktuell meist innerstädtische „Mobilitätskrise“ liegen unter anderem an schlechter Vernetzung neuer Siedlungen am Stadtrand, dem Gefühl eines unzureichenden Angebots öffentlicher Verkehrsmittel, räumlichen Barrieren wie Industrieflächen, Straßen und Schienen und kleinteiliger Zersiedelung mit Einkaufszentren am Stadtrand. All diese Dinge tragen zur PKW-Abhängigkeit bei, die in immer stärker werdenden Verkehrsaufkommen in den Innenstädten resultiert.

Wiener Neustadt wächst

Die Bevölkerungszahlen in Wiener Neustadt werden in den nächsten Jahrzehnten steigen. Allgemein in Österreich zeigen vor allem größere Städte und deren Umland eine positive Bevölkerungsveränderung. Für Niederösterreich kann man sagen, dass das Bevölkerungswachstum vor allem auf das Wachstum der Bundeshauptstadt Wien zurückzuführen ist. Von allen neun Bundesländern wächst Wien am stärksten. Den Randbezirken Donaustadt (22. Bezirk), Floridsdorf (21. Bezirk) und Favoriten (10. Bezirk) prognostiziert man bis 2040 das größte Wachstum – eine um ein Fünftel höhere Bevölkerungszahl als derzeit. Der Bevölkerungszuwachs im 22. Bezirk wird zusätzlich durch das Stadterweiterungsgebiet der Seestadt Aspern verstärkt.³⁰

Von Wien ausgehend wächst auch die Bevölkerungszahl im niederösterreichischen Wiener Umland nahezu in konzentrischen Kreisen. Auch Wiener Neustadt fällt mit der Nähe zu Wien in dieses Wachstumsgebiet und soll bis 2040 einen Bevölkerungszuwachs von +17,5% verzeichnen.³¹ 2018 beträgt die Einwohnerzahl in Wiener Neustadt rund 45.000 – 2040 wird sich die Zahl um etwa 8.000 Einwohnerinnen auf rund 52.500 Einwohnerinnen erhöhen.³² Die Bevölkerungszahl wächst in den nächsten 20 Jahren um fast ein Sechstel an, wofür zusätzlicher Wohnraum in Wiener Neustadt benötigt wird. Ausgehend von Wien liegt Wiener Neustadt in dessen Einflussbereich und muss auf diesen Aspekt im Zuge einer städtischen Entwicklung reagieren.

30 Vgl. ÖROK 2019 Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040, 51.

31 Vgl. Ebda, 30.

32 Vgl. Ebda, 32.

Die jetzige Generation möchte zwar in der Stadt wohnen, kann sich das Wohnen dort aber immer schwieriger leisten. Viele Menschen ziehen daher in neu errichtete Quartiere an den Stadtrand. Durch fehlende regionale Planung sind diese Quartiere zu Beginn oft schlecht an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und können nur monofunktional als Wohnort ohne ausreichende Infrastruktur verwendet werden.

Daher zieht es viele Menschen auch in umliegende Gemeinden, da sich dort leistbarer Wohnraum zwar in kleinerem, aber trotzdem gewachsenem Umfeld mit Pendelzeiten nach Wien vereinbaren lassen. Kleinen Städten beziehungsweise kleinen Gemeinden fehlt im Zuge dessen Strategien wie sie mit großem Zuzug umgehen sollen. Ohne regionaler Planung entstehen erneut neue Siedlungen an den Rändern, die nur mit dem PKW erschlossen werden können und somit die gewohnte Mobilitätsform zum Wiener Arbeitsplatz darstellen.

Donut - Effekt

In ganz Europa gefährdet die suburbane Entwicklung vor allem Innenstädte kleiner und mittelgroßer Städte. Man spricht vom sogenannten *Donut-Effekt* – volle Ränder und leere Mitte:

„Seit Jahren kämpfen unsere Städte und Dörfer mit dem Phänomen der aussterbenden Ortskerne. Vor den Türen der Gemeinden werden Einkaufszentren und Wohnsiedlungen angelegt, die alten Ortskerne verstummen. Im schlimmsten Fall entsteht durch die fehlende Aktivitäten Leerstand in ehemals lebendigen Zentren. Man spricht vom Donut-Effekt und der frisst die Ortskerne leer. [...] Der Ortskern muss wieder zu einem Testlabor für eine vitale Zukunft werden. Wir müssen einen Krapfen-Effekt erzeugen und in das Loch in der Mitte unserer Orte müssen wieder süße Marillenmarmelade und andere, innovative Füllungen kommen. Das Süßeste, die Fülle des Lebens, muss in die Mitte zurück.“⁴⁹

Folgen des Donut-Effekts

Der Donut-Effekt stellt auch Wiener Neustadt vor große Herausforderungen. In den letzten Jahren sind an nahezu jeder Stadtausfahrt Fachmarktzentren im suburbanen Raum entstanden und bereits bestehende Einkaufszentren wurden weiter ausgebaut. Neue städtische Infrastrukturen der letzten 25 Jahre wie die Fachhochschule Wiener Neustadt, aber auch zuvor innerstädtisch gelegene, wie das städtische Hallenbad und das Stadion wurden aufgelassen und im suburbanen Raum neu realisiert. Die Vergrößerungen der Einkaufszentren schufen letztendlich immer weitere Anreize für den innerstädtischen Einzelhandel an den Stadtrand abzuwandern. Die letzten größeren Einzelhändler der Innenstadt, die als Frequenzbringer galten, übersiedelten 2018 in Einkaufszentren, wodurch die Wiener Neustädter Innenstadt heute mit einer überdurchschnittlich hohen Anzahl an Leerstand in den Erdgeschoßzonen zu kämpfen hat.

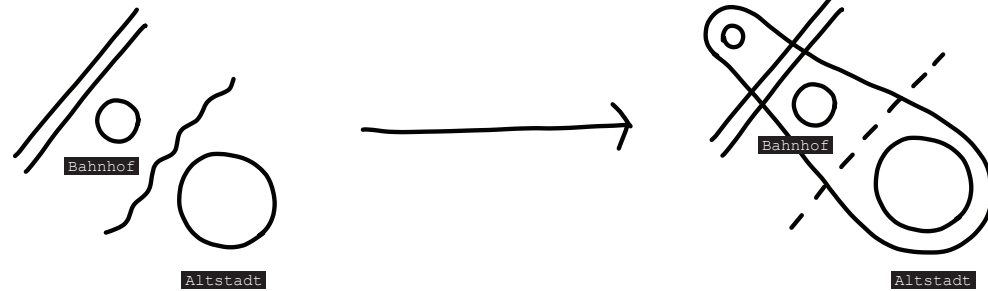


Abbildung 14: Bahnhof mit Altstadt zu einer Einheit stärken

Vom Donut zum Krapfen

Um den Donut-Effekt entgegenzuwirken muss die Marmelade wieder zurück in die Mitte. Um letztendendes die Innenstadt zu stärken und ein *vitales Stadtzentrum* zu entwickeln, benötigt es langfristige und nachhaltige Strategien. Man muss zunächst eine gute Basis schaffen um im Weiteren erst eine positive wirtschaftliche innerstädtische Entwicklung zu ermöglichen.

In Wiener Neustadt kann dafür nur eine gute Basis geschaffen werden, wenn auf das vorhandene Potential eingegangen und in allen Phasen mitgedacht wird, sodass im Weiteren eine langfristige Stärkung der Innenstadt möglich wird. Ohne Teig in der Mitte auch keine Marmelade im Krapfen, wenn man so will.

„Die jetzige Generation schätzt dagegen die Vorteile des Lebens in der Stadt, hat aber nicht mehr die finanziellen Mittel, um hier wohnen zu können. Die Menschen [...] wünschen sich ein Lebensumfeld in dem Mobilitäts- und Gemeinschaftsräume ein Ganzes formen. Sie wollen vor allem verbunden sein mit dem gesellschaftlichen Leben.“⁵⁰

Wiener Neustadts größtes Potential – die Nähe zu Wien – bietet für die innerstädtische Entwicklung große Möglichkeiten. Ausgehend vom Bahnhof als zentrumsnahen Mobilitäts- und Gemeinschaftspunkt muss eine innerstädtische Entwicklung von hier ausgehen. Um ein Lebensumfeld zu bieten, das auf die geänderten Bedürfnisse der Gesellschaft eingehen kann, müssen Lebens- und Mobilitätsräume zu einem Ganzen geformt werden. Dafür ist es notwendig, den Bahnhof und die Altstadt zu einer Einheit werden zu lassen. → Abb.14

Während Wiener Neustadt mit dem Donut-Effekt zu kämpfen hat und versuchen muss seine Innenstadt zu stärken, reagieren große Städte wie Wien auf ihr prognostiziertes Bevölkerungswachstum mit groß angelegten Stadtentwicklungsprojekten am Stadtrand, um benötigten Wohnraum zu schaffen. Die notwendige Tendenz zur nachhaltigen Stadtentwicklung und einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs versucht die Stadt Wien in ihrem größten Stadtentwicklungsprojekt am Stadtrand mit Fokus auf öffentlichen Nahverkehr umzusetzen.

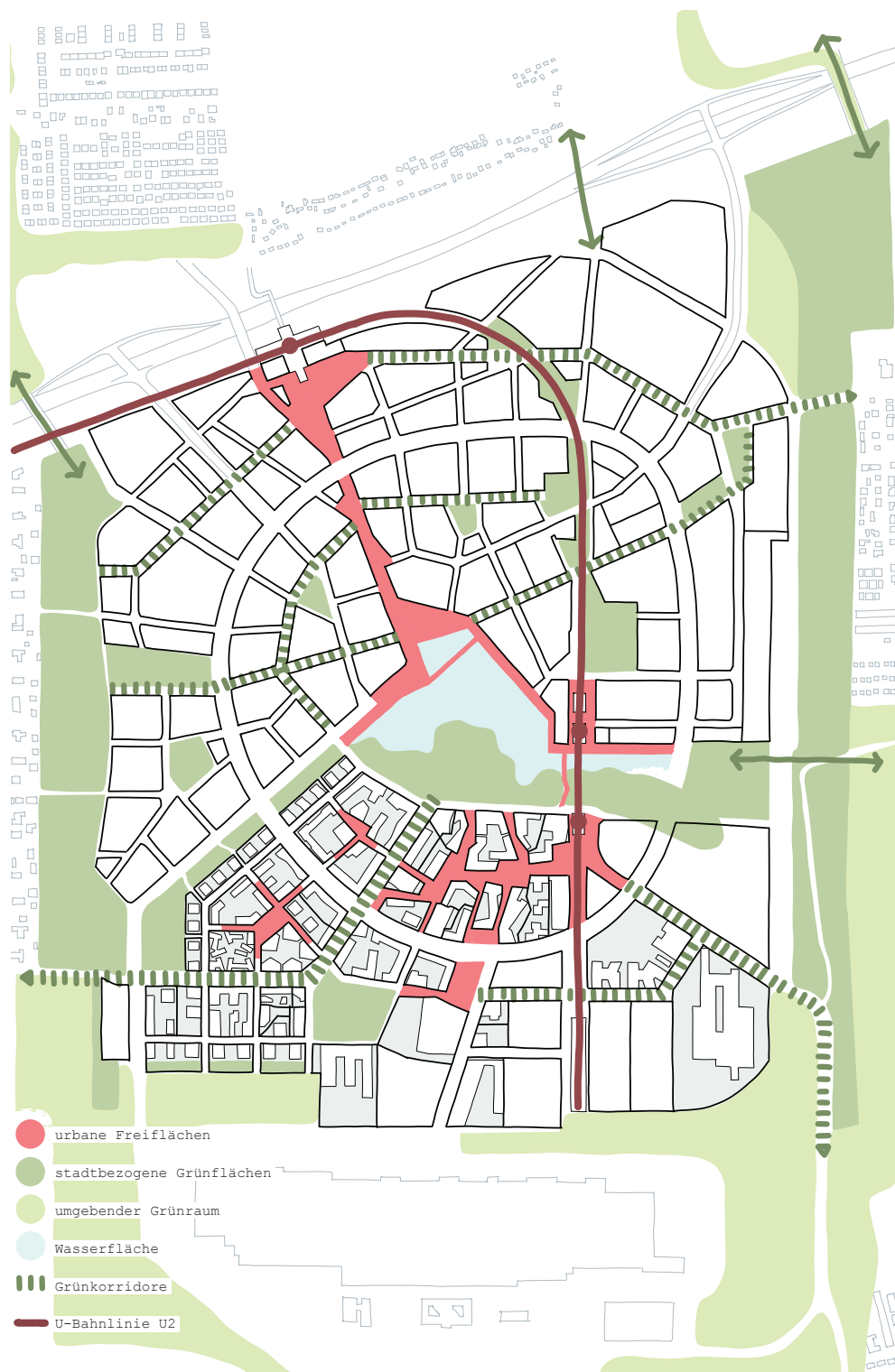


Abbildung 15: Masterplan Aspern - Die Seestadt Wien

Lernen von Aspern - Die Seestadt Wiens

Das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern ist mit einer Größe von 240 Hektar europaweit eines der größten Projekte seiner Art. 2007 vom Wiener Gemeinderat beschlossen, dauert die Entwicklung mit einer dreistufigen Realisierung über 20 Jahre.⁵³ Im Nordosten Wiens, am ehemaligen Flugfeld Aspern sollen mit Fertigstellung des Projekts bis 2028 Wohnraum für 20.000 Bewohnerinnen und 20.000 Arbeitsplätze geschaffen werden.⁵⁴ Das planerische Ziel stellt eine nachhaltige Stadtentwicklung als Einheit von städtischer Dichte in Kombination mit großzügigen Erholungsflächen und aktiven Mobilitätskonzepten dar.

Hervorzuheben sind die erarbeiteten Prinzipien einer nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Stadtteilentwicklung, die unter anderem den öffentlichen Raum, ausbalancierte Mobilitätsformen, lebendige Erdgeschoßzonen mit Funktionsmischungen und den Klimaschutz behandeln.⁵⁵

Die Seestadt wird als *eigenständiges stadträumliches Gebilde* beschrieben, welches räumlich stark gefasst ist durch bestehende Infrastrukturen, Siedlungen und Industrien an den Rändern, die ein unkontrolliertes Wachsen beziehungsweise ein Zersiedeln verhindern sollen.⁵⁶ Der 2007 von Johannes Tovatt erarbeitete Masterplan für das Gebiet stellt keine starre räumliche Vision dar, alle Prozesse und Planungsphasen sollen an die laufenden technischen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen anpassbar sein. Viel mehr soll der Masterplan einen robusten Rahmen bilden, in dem sich *individuelle Beiträge leicht und frei entfalten können*.⁵⁷ Zirka die Hälfte der Grundfläche des Gebiets ist öffentlicher Raum bestehend aus Plätzen, Grünräumen unterschiedlicher Qualität sowie Erholungs- und Bewegungsräume, die großteils bereits vor der ersten Besiedelung der Seestadt fertiggestellt wurden. Ebenso wurde die öffentliche Verkehrsanbindung an die Innenstadt Wiens mit der Verlängerung der Linie U2 vor der Besiedelung umgesetzt.⁵⁸

Der öffentliche Raum wird allgemein von drei Faktoren bestimmt: Erstens verbinden grüne Korridore Grätzelparks mit zentralen Plätzen und übergeordneten Landschaftsräumen woraus sich ein Netzwerk von sicher nutzbaren Grün- und Freiräumen ergibt. Zweitens nimmt die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs eine zentrale Rolle ein. Fußgängerinnen und Radfahrerinnen wird Priorität im Straßenraum zugeschrieben, während die Verkehrsströme in einem hierarchischen Straßennetz gebündelt werden. Für die ganze Seestadt sind Quartiers- und Sammelgaragen an Punkten vorgesehen, die mindestens gleich weit entfernt von der nächsten Haltestelle des ÖPNV-Netzwerks angeordnet sind. Und drittens wird entlang der Hauptachsen der Seestadt eine Nutzungsvielfalt der Erdgeschoßzone fokussiert, um ein Gefühl des urbanen Gefüges, der sozialen Kontrolle und gesellschaftlichen Lebens zu etablieren.⁵⁹ → Abb.15

53 Vgl. wien 3420 aspern development AG 2018, 4.

54 Vgl. Ebda., 32.

55 Vgl. Ebda., 40.

56 Vgl. Ebda., 16.

57 Vgl. Ebda., 4-7.

58 Vgl. Ebda., 10.

59 Vgl. Ebda., 18-32.

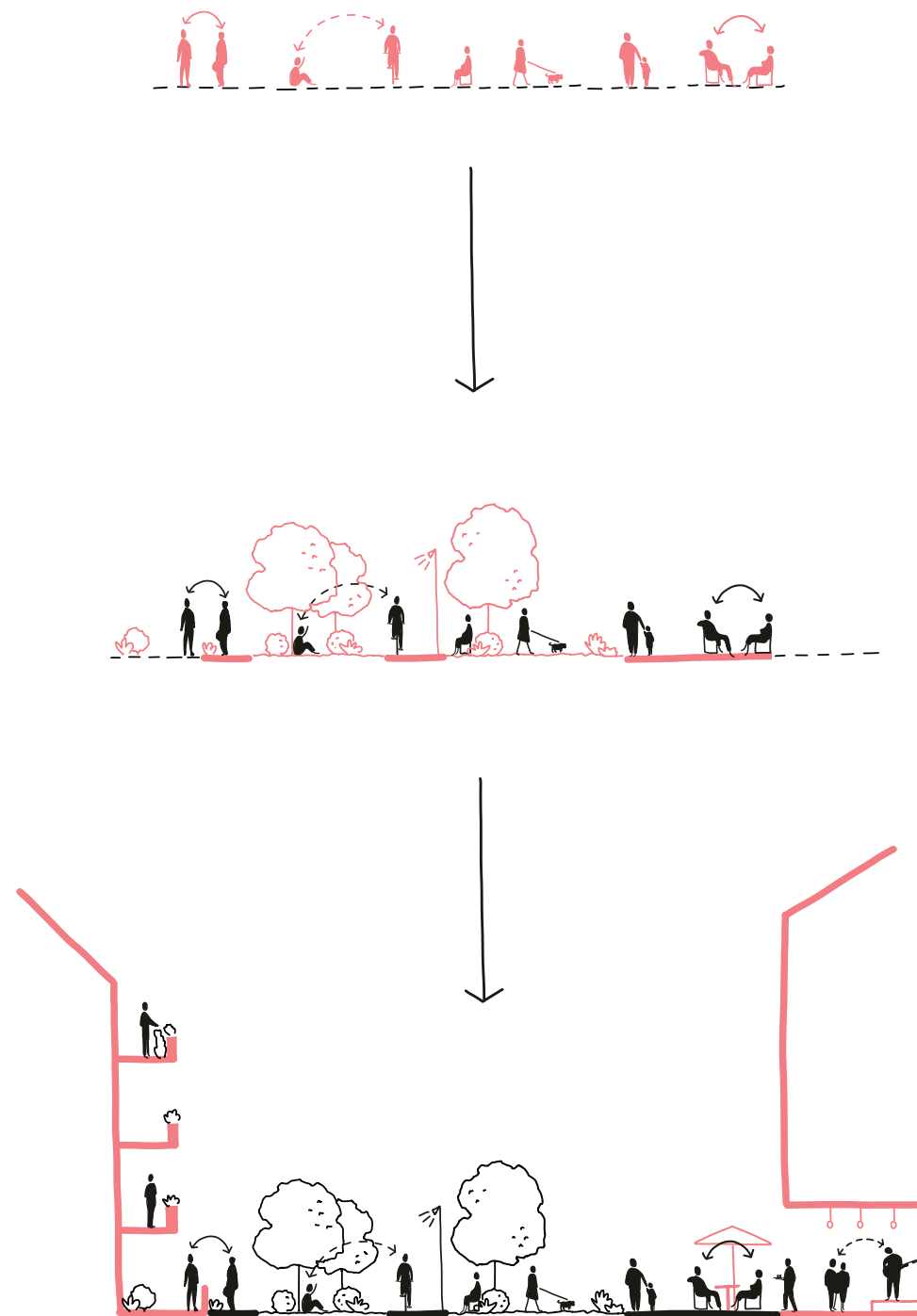


Abbildung 16: Methodik das Leben in Aspern zu etablieren

Etwas passiert, weil etwas passiert

Ein Projekt zur Stadtentwicklung wie das der Seestadt Aspern bringt einige Schwierigkeiten mit sich. Einen neuen Stadtteil von Grund auf zu planen, zu realisieren und so zu besiedeln, dass er wie ein Stück gewachsene Stadt funktioniert, wie wir sie kennen und uns wünschen, kann Generationen dauern. Erste Besiedlungen werden meist von einer Nutzergruppe ähnlicher demographischer Struktur vollzogen, während aber eine Mischung aus Menschen unterschiedlichen Alters und Herkunft angestrebt wird. Gebäude und Freiräume unterschiedlichen Maßstabs und Nutzungen werden zwar organisiert und entworfen, aber auch wie in älteren gewachsenen Stadtteilen bringt erst der Faktor Zeit hervor, wo Optimierungen notwendig werden – der Stadtteil passt sich den Bedürfnissen der Menschen an.⁶⁰

Die erste Realisierungsphase der Seestadt Aspern ist abgeschlossen und wurde bereits von den ersten Bewohnerinnen besiedelt. Mit Abschluss der ersten Phase wohnen nun zirka 6.000 und etwa 1.500 Menschen arbeiten im neuen Stadtteil.⁶¹

Die große Herausforderung besteht im Etablieren öffentlichen Lebens. Es ist wichtig von Beginn an gesellschaftliches Leben zu fördern um einerseits ein soziales Gefüge zwischen den ersten Bewohnerinnen und in Folge zu Bewohnerinnen weiterer Realisierungsphasen zu knüpfen. Gesellschaftliches Leben entsteht im öffentlichen Raum womit ihm ein besonders hoher Stellenwert zukommt.

„[...] lebendige öffentliche Stadträume [sind] im besonderen Maße von ihrer hohen Qualität abhängig. Hohe Qualität als Stadtraum in sich sowie hohe Qualität in Bezug auf die Art und Weise, wie die Gebäude mit dem Stadtraum kommunizieren.“⁶²

Für eine sichere und schnelle Etablierung gesellschaftlichen Lebens in der Seestadt Aspern werden die komplexen Wünsche der Menschen fokussiert und in den Mittelpunkt gerückt. Als Ausgangspunkt für lebendige Stadträume steht erstens die Idee wie das Leben an einem bestimmten Ort aussehen könnte. Die erwünschten Aktivitäten werden dann durch die dazu gestalteten Stadträume unterstützt, während die vorhandenen Qualitäten des Ortes gleichermaßen gestärkt werden. Um eine gute Kommunikation zwischen den Stadträumen und den Gebäuden entstehen zu lassen, müssen schließlich Gebäude und öffentlicher Raum ihre Qualitäten gegenseitig verstärken. Die Begrenzung des öffentlichen Raums, die Fassade eines Gebäudes, muss in ihren Eigenschaften auf den Ort und die Idee des Lebens, das dort entstehen soll, eingehen.⁶³ → Abb.16

⁶⁰ Vgl. Fiedler 2009, 5,114.

⁶¹ Vgl. wien 3420 aspern development AG 2018, 10.

⁶² Fiedler 2009, 17.

⁶³ Vgl. Fiedler 2009, 18.

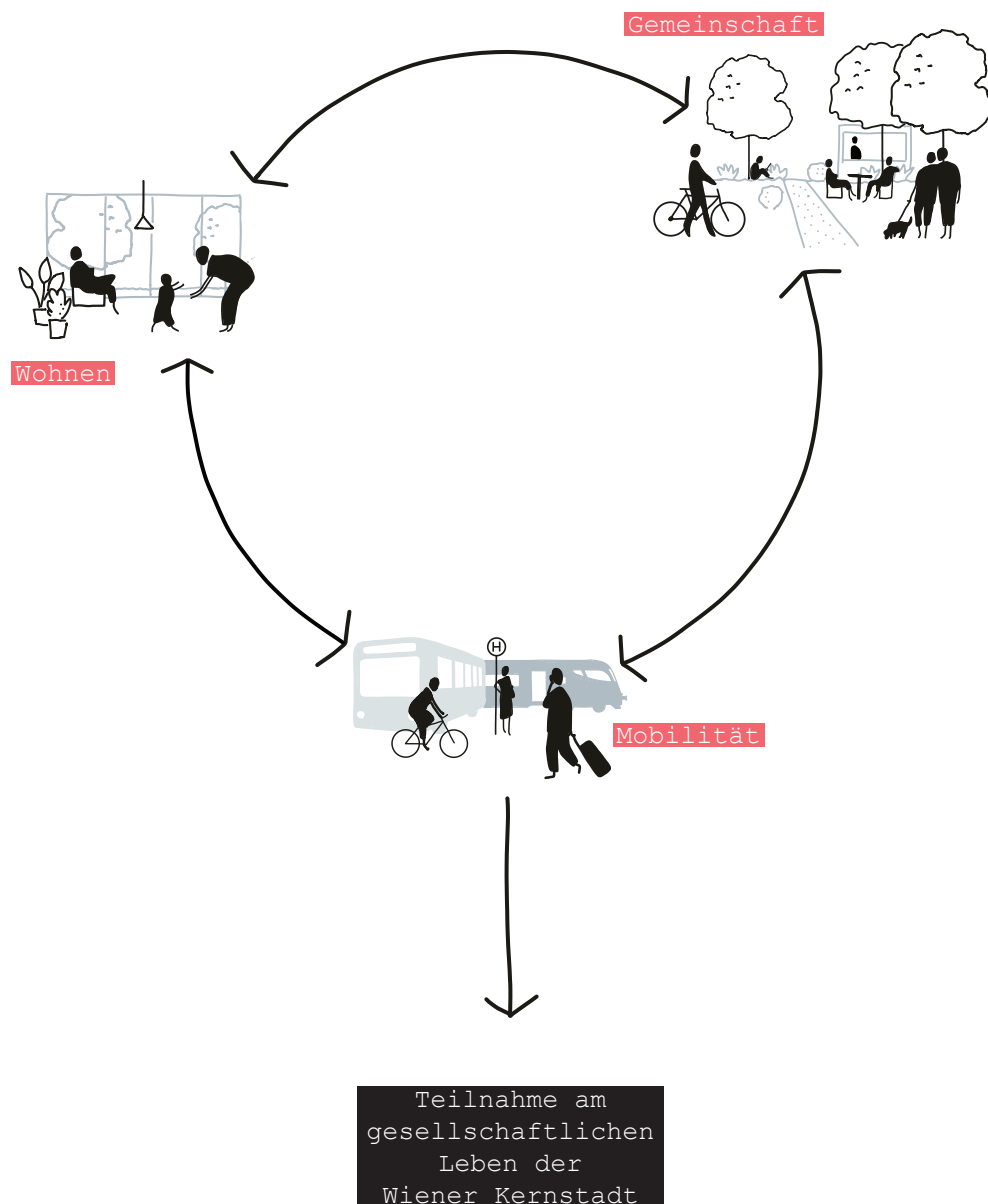


Abbildung 17: Leben am Stadtrand / Leben im Umland

Prognostizierten Nutzungsmuster nach wird es keinen natürlichen Überschuss an öffentlichem Leben in der Seestadt Aspern geben. Mit der progressiven Stadtplanung – als Methode vom lebendigen Stadträumen ausgehend – wird versucht öffentliches Leben und die Verkehrsströme der Menschen in der Seestadt Aspern entlang bestimmter Punkte zu verdichten.⁶⁴

Die Planerinnen der Seestadt Aspern versuchen akribisch den Nährboden für ein schnelles Entstehen sozialen Gefüges zu schaffen. Generell, aber speziell dafür ist es wichtig, dass jede Maßnahme getroffen wird um den öffentlichen Raum mit Menschen zu bespielen. Angestrebt ist ein gleiches Verhältnis von Wohn- zu Arbeitsplätzen, womit den ganzen Tag über der öffentliche Raum von unterschiedlichen Nutzergruppen bespielt werden kann. Nach Abschluss der ersten Phase verfügt die Seestadt zur Zeit jedoch über vier mal so viel Wohn- wie Arbeitsplätze. Mit dem geringeren Anteil von Arbeitsplätzen wird die Seestadt Aspern vermehrt als „Schlafstadt“ genutzt, die meisten Bewohnerinnen sind von Arbeitsplätzen der Wiener Kernstadt abhängig. In den nächsten Jahrzehnten wird sich zeigen ob das Verhältnis angeglichen werden kann und die Seestadt Aspern sich als *eigenständiges stadträumliches Gefüge* verwirklichen kann.

Schwierigkeiten am Stadtrand / Vorteile im Umland

Ein vielfältiges Stadtleben an einem Ort oder in einem Quartier ergibt sich aus Leuten, die sich über alle Zeiten des Tages verteilt im öffentlichen Raum aufhalten. Dazu gehören Bewohnerinnen, Arbeiterinnen sowie Auszubildende und Leute in sozialen Aktivitäten.⁶⁵ Diese Mischung bespielt so gut wie alle Tageszeiten und auch die Anforderungen, die von den Nutzergruppen an den öffentlichen Raum gestellt werden, überschneiden sich. Diese notwendige Mischung stellt für die Seestadt Aspern jedoch das Problem dar. Da weniger Leute im neuen Stadtteil arbeiten, beschränkt sich das Publikum auf den Straßen auf die Bewohnerinnen, die sich während den Arbeitszeiten aber nicht in der Seestadt befinden. Auch Unternehmungen mit Kolleginnen nach dem Arbeitstag werden demnach nicht in der Seestadt, sondern in der Nähe des Arbeitsplatzes unternommen.

Trotz des geringeren öffentlichen Lebens und somit weniger sozialem Gefüge ziehen Menschen in die Seestadt Aspern, da sie nach wie vor an ihrem sozialen Umfeld, welches sich in der Kernstadt befindet, teilnehmen können. Die Seestadt ermöglicht den Menschen in neuen Quartieren mit großzügigen Gemeinschaftsflächen zu wohnen und gleichzeitig mit vorhandenen Mobilitätsanschlüssen an die Kernstadt ihr gewohntes gesellschaftliches Leben nicht aufgeben zu müssen. Alle drei Bestandteile werden als Einheit benötigt um eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und somit aus dem Lebensumfeld ein Ganzes zu bilden. → Abb.17

64 Vgl. Fiedler 2009, 114.

65 Vgl. Jacobs 1969, 97.

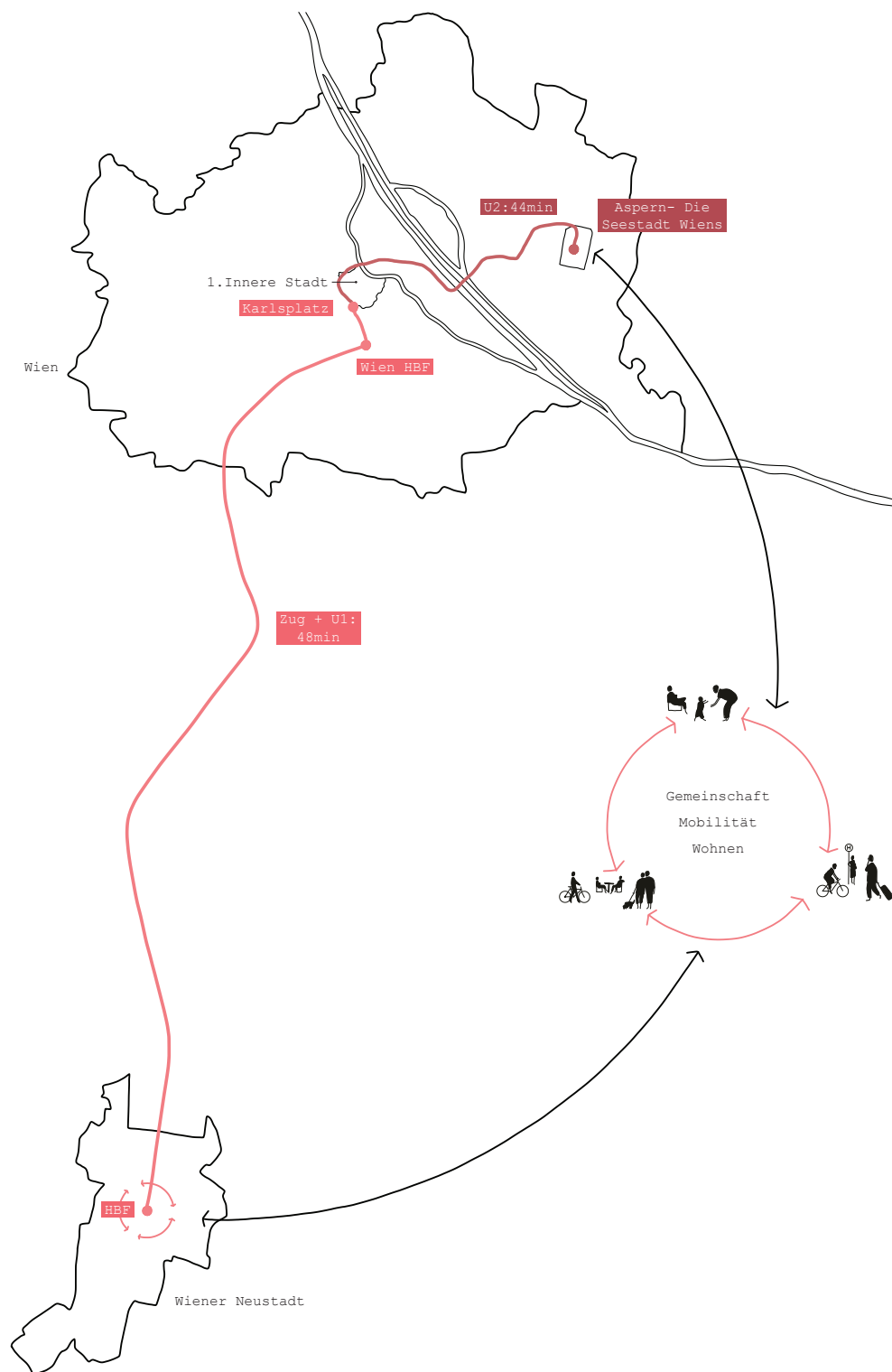


Abbildung 18: Pendeln vom Stadtrand / Pendeln vom Umland

Ungleiche Entfernung – gleiche Zeit

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass die Wiener Innenstadt vom Hauptbahnhof Wiener Neustadt und der Seestadt Aspern in der *gleichen* Zeit erreichbar ist. Von Wiener Neustadt erreicht man mit Zug und U-Bahnlinie U1 den Wiener Karlsplatz in 48 Minuten. Für die Strecke von der Seestadt Aspern zum Karlsplatz mit der U-Bahnlinie U2 benötigt man 44 Minuten – beinahe die gleiche Zeit.⁶⁶ → Abb.18

Wiener Neustadt ist an die Wiener Kernstadt sehr gut angeschlossen. Das bereits erwähnte größte Potential – die Nähe zu Wien – attraktiviert Wiener Neustadt auch als Wohnstandort. Lediglich die Nähe reicht aber nicht aus. Wie auch die Seestadt muss Wiener Neustadt sicherstellen, dass Wohn- mit Gemeinschafts- und Mobilitätsräume ein Ganzes bilden. → Abb.17

Die Seestadt als neuer Stadtteil muss versuchen, aus der Basis der drei Bestandteile, das gesellschaftliche Leben zu etablieren. Die gewachsene Stadt Wiener Neustadt hingegen verfügt bereits über etabliertes gesellschaftliches Leben im Zentrum, welches der Donut-Effekt aber kontinuierlich schwächt. Wiener Neustadt besitzt ebenfalls die drei notwendigen Bestandteile, vielmehr aber liegt hier die Aufgabe darin, die Bestandteile neu zu organisieren und zu verknüpfen, um sie zusammen als Basis zu verschränken, auf der neues gesellschaftliches Leben aufgebaut wird. Während sich das gesellschaftliche Leben in der Seestadt erst in den nächsten Jahren entwickeln muss und vermehrt in der Wiener Kernstadt abspielt, hat Wiener Neustadt den Vorteil bereits über gesellschaftliches Leben in einem gewachsenen urbanen Umfeld zu verfügen und dieses schneller und leichter verstärken zu können. Zusätzlich kann Wiener Neustadt das gesellschaftliche Leben der Wiener Kernstadt in der gleichen Zeit wie die Seestadt Aspern ihren Bewohnerinnen zur Verfügung stellen.

Steigert sich in Wiener Neustadt die Attraktivität als Wohnstandort, siedeln sich mehr Leute an. Somit kann mehr gesellschaftliches Leben in Wiener Neustadts Zentrum integriert werden und dies wiederum stärkt das innerstädtische Zentrum. Dies kann aber nur erreicht werden, wenn eine ähnliche Pendelzeit in die Wiener Kernstadt wie die der Seestadt Aspern garantiert wird. Das bedeutet, dass die Anschlusswege an den Hauptbahnhof in Wiener Neustadt so kurz wie möglich gehalten werden müssen. Es benötigt also geringe Pendelzeiten nach Wien, kurze Wege in Wiener Neustadt *und* gleichzeitig muss ein reibungsloses Wechseln auf eine andere Mobilitätsform garantiert sein.

Die gute Anbindung Wiener Neustadt – Wien ist bereits vorhanden und kurze Wege zum Bahnhof können mit neuen Wohnquartieren in unmittelbarer Nähe sichergestellt werden. Verknüpft zu bestehenden Gemeinschafts- und Grünräumen formt das Zentrum Wiener Neustadt ein urbanes Gefüge, das auf die geänderten Bedürfnisse der Gesellschaft eingeht und das vorhandene soziale Leben in der Innenstadt nachhaltig stärkt.

⁶⁶ Vgl. [google.at/maps](https://www.google.at/maps), 26.08.2020

04. Lokale Vernetzung

Ein großmaßstäbliches Projekt wie die Seestadt Aspern benötigt genaue Planung, um den öffentlichen Raum und ein soziales Gefüge zu entwickeln. Internationale zeitgenössische städtebauliche Perspektiven floßen ebenso ein wie die Rücksicht auf die ortsbezogene Identität. Mit einer progressiven Planungsstrategie konnte von Beginn an der öffentliche Raum als Ausgangspunkt einer nachhaltigen Stadtentwicklung angewendet werden.

Die erarbeitete Methode das Leben in den Mittelpunkt zu rücken bringt auch für Wiener Neustadt essentielle Aspekte mit sich. Zwar hat sich das öffentliche Leben in Wiener Neustadt etabliert, es wird aber merklich von der PKW-Abhängigkeit als Folge des Donut-Effekts geschmälert. Das öffentliche Leben wird nicht ausreichend durch den Stadtraum unterstützt in dem es sich abspielt. Der Wiener Neustädter Stadtraum muss sich dem Ziel der Einheit aus Bahnhof und Altstadt hin transformieren. Es ist notwendig die Qualität der darin bestehenden Gemeinschafts-, Mobilitäts- und Wohnräume zu verbessern und untereinander stärker zu verknüpfen, damit das Potential der Einheit vollends entfaltet werden kann.

Räumliche Gerechtigkeit

Um eine Einheit zu bilden müssen die Stadtteile besser miteinander vernetzt werden. Mit einer besseren Vernetzung werden Wege verkürzt, Nachbarschaften verbunden und neue Synergien generiert. Die Vernetzungen müssen durchgängig, sicher und gut gestaltet sein um die Qualität des öffentlichen Raums dauerhaft zu verbessern. Oberste Priorität muss dabei der Lebensqualität zukommen, auf die mit einer Neuverteilung des öffentlichen Raums hingearbeitet wird. Aktive Mobilität – zu Fuß gehen und Rad fahren – muss neben passiver Mobilität – Auto und Bus – mindestens gleichwertig gedacht, entworfen und umgesetzt werden.⁶⁷

„Zwar definiert sich der öffentliche Raum eigentlich nicht dadurch, dass dort private Gegenstände (Autos oder Fahrräder) abgestellt werden oder er von einem bestimmten Nutzertyp (Autofahrer) dominiert wird. Tatsächlich wird er aber nur selten als ein allen zur Verfügung stehender Ort der kollektiven Begegnung und des Austauschs wahrgenommen bzw. als solcher behandelt.“⁶⁸

Die vorherrschende PKW-Abhängigkeit in Wiener Neustadt lässt die Verkehrsplanung und somit die Autofahrerinnen als Nutzertyp den öffentlichen Raum definieren. Steht aber die Lebensqualität im Mittelpunkt, die die Interessen aller Nutzerinnen beinhaltet, müssen die unterschiedlichen Verkehrsnutzerinnen gleichrangig behandelt und eine bessere Vernetzung der Stadtteile aus einer gerechten Teilung des öffentlichen Raums heraus entwickelt werden. Der öffentliche Raum ist begrenzter Raum. Betrachtet man den öffentlichen Raum von Fassade zu Fassade, erkennt man klare Grenzen, die für die Teilung des Raumes bestimmend sind. Mit einer gerechten Teilung des Raums geht im Weiteren eine Neuorganisation des dessen einher.

Eine angestrebte Vernetzung von Bahnhof und Altstadt lässt sie voneinander profitieren. Das Ziel einer gesteigerten Lebensqualität kann nur die aktive Mobilität erfüllen. Zu Fuß gehen und Rad fahren fördern die Kommunikation untereinander, sind flexibel und lassen parallel auch andere Funktionen zu. Der motorisierte Individualverkehr hingegen führt ohne Mehrwert von A nach B und belegt große Flächen monofunktional im öffentlichen Raum. Die Vernetzung sollte also vorrangig mit aktiver Mobilität gedacht und umgesetzt werden, damit die täglichen Nutzerfrequenz des Bahnhofes auch für die Altstadt genutzt werden kann.

Die hohen Pendelströme Wiener Neustadts zeigen im Weiteren, dass die Vernetzung mit aktiver Mobilität auch Potential für die Siedlungen im suburbanen Raum darstellt. Eine Minimierung der PKW-Abhängigkeit wird durch eine interaktive, nachhaltige Alternative erzielt, die im Weiteren in einer Entlastung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt und einer Vergrößerung des Bahnhof-Potentials durch bessere Erreichbarkeit resultiert.

Die notwendige Neuorganisation des öffentlichen Raums zugunsten aktiver Mobilität setzt eine Reduzierung von Flächen für passive Mobilität voraus. Der minimierte Flächenbedarf und die daraus mögliche bessere Vernetzung der Stadtteile führen langfristig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt. In der Folge kann der hohe Anteil an monofunktionaler Parkierungsfläche teilweise dezimiert, rückgebaut oder umorganisiert werden.

Für eine durchgängige gute Vernetzung für aktive Mobilität wird das bestehende Netz analysiert und versucht darin Lücken zu schließen und notwendige Verbindungen zu schaffen. Räumliche Barrieren stellen dabei die größten Hindernisse in einer Stadtstruktur dar, da es oft nicht nur flächenmäßige Neuorganisation, sondern die generelle Schaffung neuer Verbindungen benötigt. Als Lösungsansatz kann auch versucht werden große Flächen, die sich oft im Privatbesitz befinden, in Abstimmung mit der Stadt für die Öffentlichkeit zugänglich beziehungsweise durchquerbar zu machen.

67 Vgl. Bendiks/Degros 2019, 24.

68 Bendiks/Degros 2019, 22.

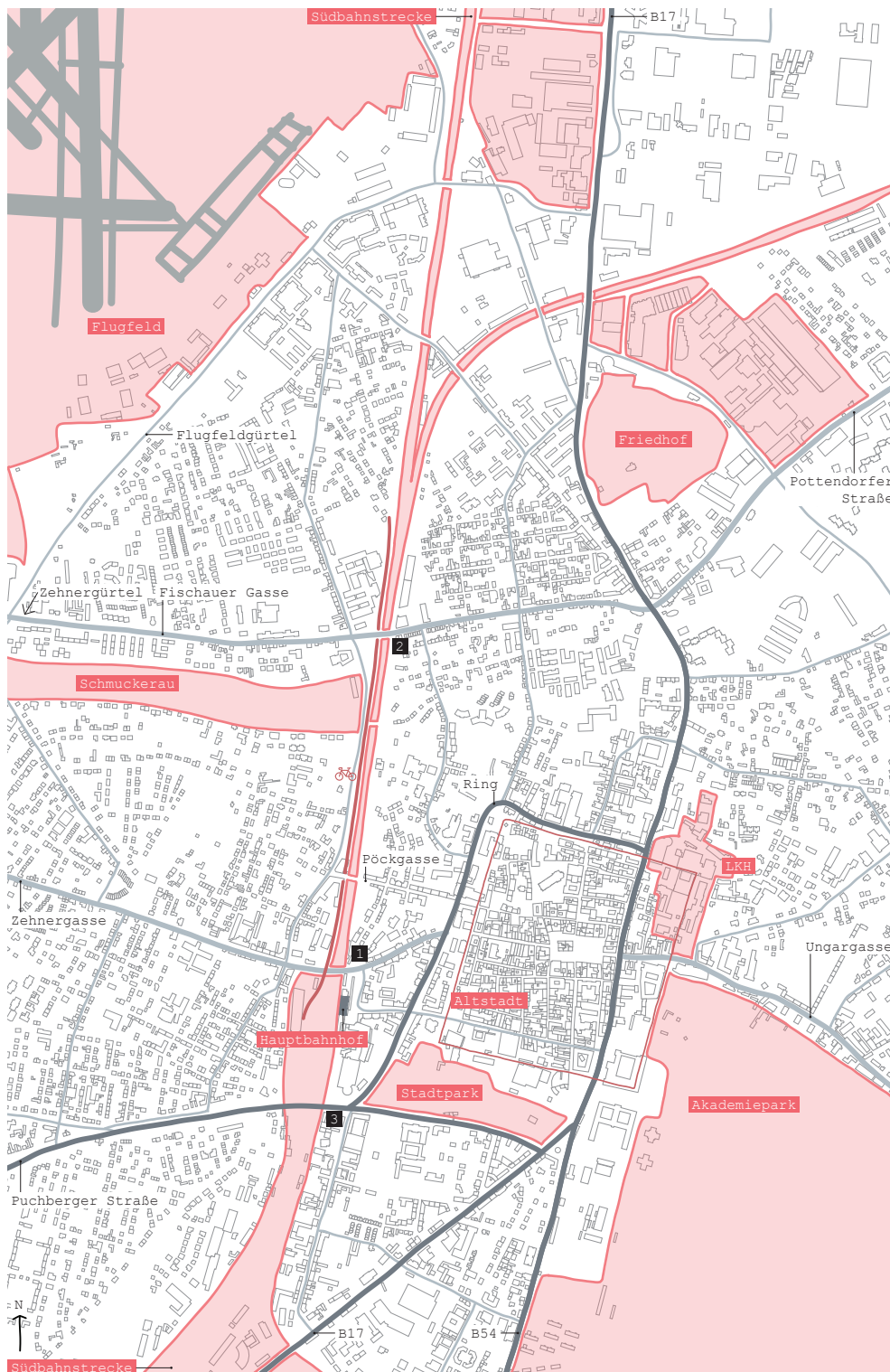


Abbildung 19: Physische und wahrgenommene Barrieren in Wiener Neustadt

Physische und wahrgenommene Barrieren

Neben großen Infrastrukturen wie der Eisenbahn stellen auch Firmengelände oder militärische Areale räumliche Barrieren dar. Wiener Neustadts Stadtstruktur ist stark geprägt von der industriellen und militärischen Entwicklung und den daraus entstandenen räumlichen Barrieren. Aus heutiger Sicht wurde die Stadtstruktur vor allem mit dem Bau der Eisenbahn stark geprägt. Zur Bauzeit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde der Verlauf der Infrastruktur westlich der dicht bebauten Altstadt in die Vorstadt gelegt, wo sie nur bedingt als räumliche Barriere angesehen wurde. → Abb. 9

Zunächst außerhalb der Altstadt realisiert, wuchs die Stadt in den darauffolgenden Jahrzehnten um ein Vielfaches in alle Richtungen, sodass heute die Trasse die Stadt von Norden nach Süden in zwei Teile teilt und der Bahnhof mit der Altstadt das innerstädtische Zentrum bildet.

Räumliche Barrieren können in physische und wahrgenommene Barrieren unterteilt werden. Der Bahndamm stellt die dominanteste physische Barriere in der Stadtstruktur dar, kann aber an mehreren Stellen durchbrochen werden, um eine bessere Vernetzung zu gewährleisten. Das Flugfeld als militärisches Areal im Nordwesten stellt eine tatsächliche Barriere dar und kann nicht durchquert werden. Lediglich kann versucht werden das Umgehen einer solchen Barriere zu erleichtern. Oft werden Firmen- oder Industriegelände beziehungsweise große monofunktionale Areale als räumliche Barrieren wahrgenommen. Auch wenn sie keine wirkliche physische Barriere darstellen, nimmt man sie durch nicht ausreichende Planung und fehlender soziale Kontrolle als Barriere wahr. Ebenso werden Straßen mit breitem Querschnitt ohne sichere Überquerungsmöglichkeit an einer notwendigen Stelle als Barriere wahrgenommen. Neben den bereits erwähnten physischen Barrieren der Eisenbahn und des Flugfelds bilden gewerbliche Betriebe und Fachmarktzentren im Norden der Stadt und das zentral gelegene Landeskrankenhaus räumliche Barrieren in Wiener Neustadt. Mit dem Fehlen von sozialer Kontrolle und einem daraus entstehendem Angstgefühl zu bestimmten Zeiten, vor allem aber nachts, werden auch Parkanlagen, wie der Akademiepark, der Stadtpark und die Schmuckerau als Barrieren wahrgenommen.⁵¹

Eine Konsequenz der räumlichen Barrieren resultiert in kanalisiertem Mobilitätsfluss entlang dieser. Die Wiener bzw. Grazer Straße (Landesstraße B17) als wichtigste Nord-Süd-Verbindung verläuft parallel zur Bahntrasse, umschließt die Altstadt an der östlichen Seite und verläuft weiter Richtung Südwesten, während Richtung Süden die Landesstraße B54 führt. Der Akademiepark schmiegt sich im Osten an die Altstadt an, womit die Ungargasse die einzige innerstädtische überregionale Verbindung Richtung Osten darstellt. Rund um die vom Durchzugsverkehr befreite Altstadt und den Stadtpark führt der Verkehr heute ringförmig. Der Ring fungiert als Hauptdrehscheibe des Öffentlichen und Individualverkehrs in der Innenstadt.

⁵¹ Vgl. Artgineering 2020 Haren, 22-31.

So einschränkend räumliche Barrieren auch sein mögen, bieten sie entlang dieser gleichzeitig hohes Potential für den Radverkehr. Zum Beispiel verbindet ein bestehender Abschnitt Radinfrastruktur westlich des Bahndammes bereits den nördlichen Stadtteil mit dem Bahnhof Wiener Neustadt an. → Abb.19

Wird eine Durchquerung einer wahrgenommenen Barriere an einer wünschenswerten Stelle möglich gemacht und trägt diese gleichzeitig zu einer Lückenschließung im Netzwerk der Stadt bei, kann mit der richtigen Ausformulierung und einer höheren Frequentierung das fehlende Sicherheitsgefühl und somit die Wahrnehmung der Barriere vermindert werden.

Eine stadtweite Vernetzung an Infrastruktur für aktive Mobilität kommt neben den Nutzerninnen auch großen Arbeitgeberinnen und Institutionen zugute, die mit einem geringeren Bedarf an monofunktionaler Parkierungsfläche für ihre Mitarbeiterinnen den generellen Flächenbedarf verringern und womöglich flexibler in der Standortfrage agieren können.

Eine funktionierende Vernetzung setzt voraus die negativen Aspekte der räumlichen Barrieren zu erkennen und sie für Infrastruktur nutzbar zu machen. Die Durchbrechungen beziehungsweise Querungen bei tatsächlichen Barrieren sind meist starre Punkte, denen eine besondere Aufmerksamkeit in der Planung einer besseren Vernetzung zukommen sollte.

Vernetzungen und Querungen

Das Flugfeld und vor allem der Akademiepark sind großflächige Barrieren am Stadtrand, um die der motorisierte Verkehr innerstädtisch herumführt. Während bei den eben genannten Barrieren der Verkehr herumführt, wird die lineare Barriere der Eisenbahn punktuell durchquert.

Der Bahndamm wird an drei relevanten innerstädtischen Stellen von Querverbindungen durchbrochen: Zu diesen zählen erstens die Kollonitschgasse, die nach der Bahnunterführung als Zehnergasse weitergeführt, den Ring mit dem Bahnhof und dem Zehnergürtel verbindet. Zweitens die Fischauer Gasse, die in westliche Richtung eine Anbindung an etliche Einkaufszentren und weiters zur Autobahn A2 bietet. Richtung Osten wird die Fischauer Gasse als Pottendorfer Straße weitergeführt und stellt die einzige durchgehende West-Ost-Verbindung nördlich der Altstadt dar. Drittens überführt die Puchberger Straße ausgehend vom Ring die Bahntrasse und dient als Zubringerstraße zur A2 in westliche Richtung. Am östlichen Teil des Rings schließt die Ungargasse als weitergeführte Querverbindung der Puchberger Straße an. Die räumliche Barriere der Bahn kanalisiert das Verkehrsaufkommen auf diesen drei Querverbindungen. Während die dritte Verbindung, die Puchberger Straße, als Landesstraße B26 ausgewiesen und somit hochrangiger und vermehrt kreuzungsfrei gestaltet ist, sind die beiden anderen Querverbindungen typische Straßen ohne Hierarchie im Ortsgebiet. Zwischen der Fischauer Gasse und der Kollonitschgasse / Zehnergasse existieren noch zwei weitere Querverbindungen. Eine Fuß- und Radverbindung auf Höhe der Schmuckerau und die Pöckgasse, die als einspurige Verbindung unter der Bahn durchführt. → Abb. 19

Weitere Querverbindungen am Stadtrand sorgen zwar für eine leichte Minimierung des Verkehrsaufkommens der drei Hauptverbindungen, dies trifft aber nicht für die zentrale Querung Kollonitschgasse / Zehnergasse zu. An dieser schließt der Hauptbahnhof Wiener Neustadt direkt an und ist somit im Verkernetz für dessen Erreichbarkeit essentiell.

Gut erreichbare Orte des öffentlichen Verkehrs, die rundum gut vernetzt mit ihrer Umgebung sind, ermöglichen eine erhöhte Besucherfrequenz mit aktiver Mobilität. Aktive Mobilität trägt zudem auch zur Minimierung von wahrgenommenen Barrieren bei.

„Nur selten sind Stadt- und Verkehrsplaner angemessen mit dem Verhältnis zwischen menschlichem und automobilem Maß als zwei eigenen Planungssparten umgegangen, da der Autoverkehr das Verständnis für die menschliche Dimension erheblich geschmälert hat.“⁵²

Eine gerechtere Teilung des Raumes bringt das menschliche Maß auf die Straßen zurück. Gerechte Teilung aktiver und passiver Mobilität auf den Straßen schmälert breite stark befahrene Straßenquerschnitte für Kraftfahrzeuge, entschleunigt und trägt zu einem besseren Miteinander bei. Aktive Mobilität ist mit ihrer reduzierten Geschwindigkeit, dem geringeren Platzverbrauch und der erhöhten Kommunikationsfähigkeit an den menschlichen Maßstab angepasst und kann somit auch auf Straßen und Plätze integriert werden auf denen kein motorisierter Individualverkehr zugelassen ist.

Die Vernetzung von Bahnhof und Altstadt untereinander bildet die Grundlage einer gestärkten Einheit. Die Erreichbarkeit dieser Einheit von den umliegenden Siedlungen ist für dessen gewünschte erhöhte Frequentierung essentiell und muss stets mitgedacht und gefördert werden. Zusätzlich attraktiviert eine gute Vernetzung die Einheit aus Bahnhof und Altstadt auch als urbanen Wohnstandort. Bahnhofsnaher Quartiersentwicklung entlang vernetzter öffentlicher Räume schaffen notwendigen Wohnraum kurzer Wege, direkter Mobilitätsanschlüsse und Gemeinschaftsflächen.

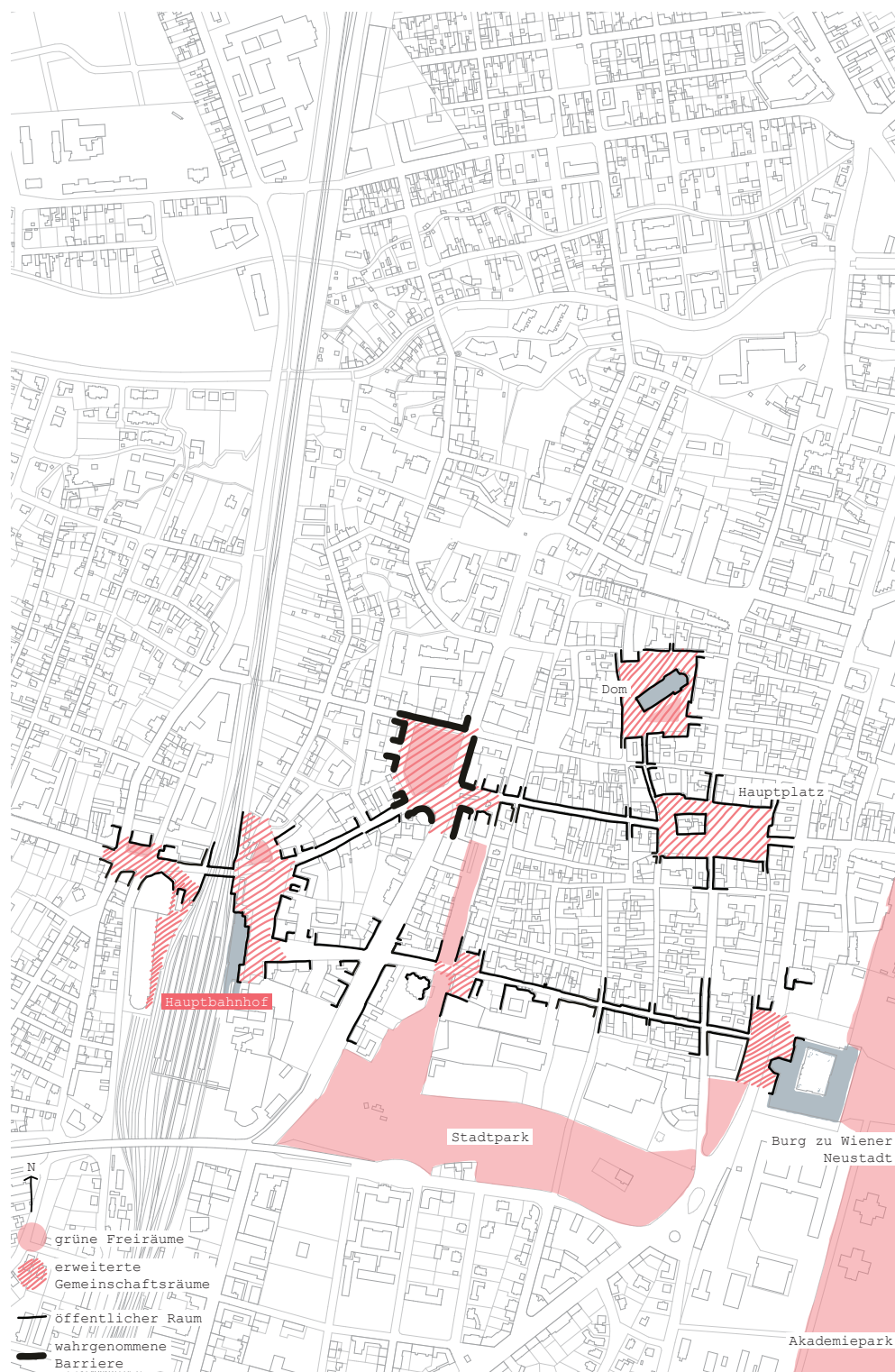


Abbildung 20: Der öffentliche Raum als Vernetzungspotential

Zwischen Bahnhof und Altstadt

Die notwendige Verknüpfung zwischen Gemeinschaftsräumen, Mobilitätsräumen und Wohnräumen findet im öffentlichen Raum statt. Der öffentliche Raum fungiert somit als Gemeinschaftsraum, in dem aber mehrere Aktivitäten auf wenig Raum stattfinden.

Ähnlich wie in der Seestadt Aspern angedacht, verfügt Wiener Neustadts Zentrum über kanalisierte Verkehrsströme von Menschen. An diese Hauptverbindungen schließen Gemeinschaftsräume unterschiedlicher Nutzungen an. Die Verkehrsströme der Menschen zeigen sich vor allem in Fußgängerzonen, entlang direkt vernetzter öffentlicher Funktionen wie Schulen, Institutionen oder Parks und rund um Mobilitätsanschlüsse.

Zwischen Bahnhof und Altstadt verlaufen zwei Verbindungen. Erstens führt eine direkte Verbindung zum Hauptplatz, welche aus der Kollonitschgasse und ab der Kreuzung mit dem Ring aus der Herzog-Leopold-Straße besteht. Zweitens verbinden die Burggasse und die Bahngasse die Burg mit dem Hauptbahnhof. → Abb. 20

Die Verknüpfung von Gemeinschafts-, Mobilitäts- und Wohnräumen zu einer Einheit muss entlang diesen beiden Stadträume erfolgen. Die Anforderung an die beiden Stadträume ist es auf die speziellen Aspekte der einzelnen Bestandteile zu reagieren.

Gemeinschaftsraum

Die vorhandenen Gemeinschaftsräume wie Grün- und Freiräume müssen sicherer, besser zugänglich gemacht und untereinander verknüpft werden. Dabei liegt die Abschwächung wahrgenommener Barrieren mit besserer Ausstattung der Durchquerungen im Mittelpunkt. Auf öffentlichen Plätzen müssen auch konsumfreie Zonen integriert werden, die zu *vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen*.⁶⁹

Mobilitätsraum

Die Mobilitätsschwerpunkte wie zum Beispiel Bahnhofsgebäude (von der Tür bis zum Bahnsteig) sind für sich gesehen meist gut erschlossen. Der Schwerpunkt sollte dabei aber die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von allen Seiten, alle Mobilitätsformen und die räumliche Gerechtigkeit beleuchten. Gleichzeitig muss beachtet werden, dass der Mobilitätsraum einen reibungslosen Wechsel auf andere Mobilitätsformen sicherstellt und wie diese Räume zusätzlich ausgestattet sein müssen um hohe Qualität, Aufenthaltsqualität und gemischte Nutzungen zu gewährleisten.

Wohnraum

Für eine gestärkte Innenstadt kurzer Wege wird versucht rund um den Mobilitätsschwerpunkt Bahnhof neue Wohnquartiere zu entwickeln. Wohntypologien für unterschiedliche Nutzergruppen müssen in Kombination mit privaten und halbprivaten Freiräumen umgesetzt werden. Der angrenzende Stadtraum soll durch öffentliche Funktionen in den Erdgeschoßzonen das Leben im Stadtraum unterstützen.

⁶⁹ Gehl 2015, 83.

05. Das volle Potential

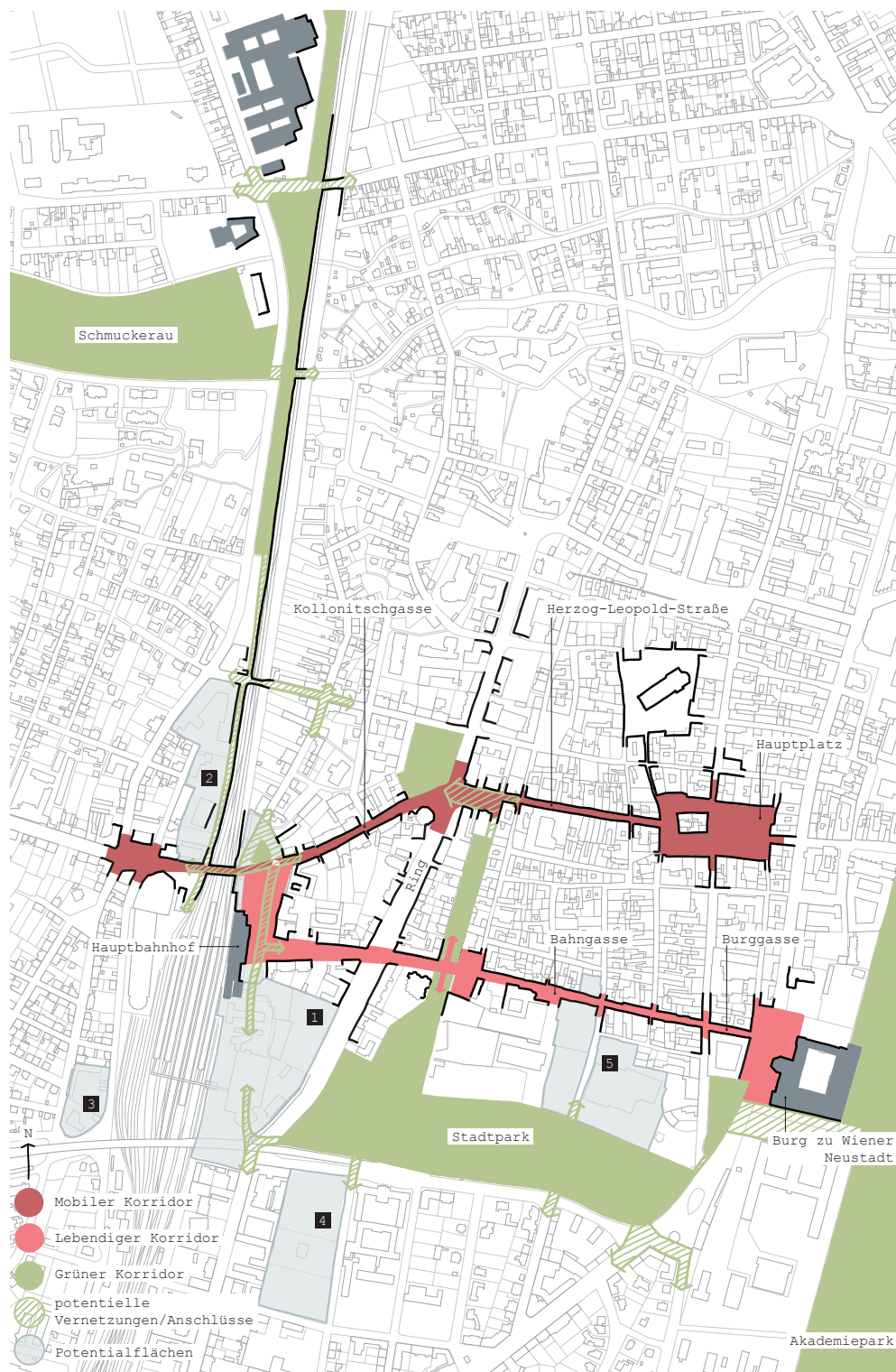


Abbildung 21: räumliche Verknüpfung anhand drei thematischer Korridore

Vernetzung und Entwicklung gemeinsam denken

Die beiden Wiener Neustädter Hauptverbindungen sind durch unterschiedliche Absichten ihrer NutzerInnen geprägt. Der Stadtraum muss diesen unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen entsprechen. Das Leben im öffentlichen Raum kann somit unterstützt werden und neue Formen hervorbringen.

Auch die öffentlichen Stadträume der Seestadt Aspern, Saiten benannt, werden als Hauptverbindungen unterschiedlicher Gestalt, Nutzung und Bestimmung entwickelt, um lebendige Stadträume zu fördern.⁷⁰

„Wiens Neue Saiten beruhen auf einer Projektion des Potenzials öffentlichen Lebens [...] und gezielten Strategien zur Konzentration öffentlichen Lebens, um den Puls der Seestadt zu stärken.“⁷¹

Die historisch entwickelten unterschiedlichen Nutzungsmuster der beiden Wiener Neustädter Verbindungen sollen ihr Potential im Stadtraum stärker widerspiegeln. Für eine Stärkung des öffentlichen Lebens werden die Verbindungen zwischen Bahnhof und Altstadt in zwei Kategorien transformiert. Eine dritte Kategorie sorgt für eine Vernetzung entlang der städtischen Grünräume, die auch Siedlungen außerhalb des Zentrums anbinden und vernetzen sollen. → Abb. 21

Die Durchgängigkeit und Erreichbarkeit, die räumliche Gerechtigkeit und die Förderung des Stadtlebens stellen die übergeordneten Hauptmerkmale aller drei Verbindungen dar. Thematisch sind die drei Verbindungen in den Mobilen, den Lebendigen und den Grünen Korridor unterteilt. Basierend auf der derzeitigen Hierarchie und Nutzung im städtischen Netzwerk, soll die Gestaltung das Potential der drei Korridore widerspiegeln. Mit einer differenzierten Gestaltung wird Bestehendes positiv beeinflusst und Erstrebenswertes für den Stadtraum gefördert.

⁷⁰ Vgl. Fiedler 2009, 10.

⁷¹ Fiedler 2009, 16.

„Menschen kommen dort zusammen, wo 'etwas los ist' und suchen instinktiv die Gegenwart anderer Menschen.“⁷²

Um eine Konzentration öffentlichen Lebens entlang der drei Korridore zu etablieren, liegt eine Verdichtung innerstädtischen Wohnens auf potentiellen Flächen entlang dieser nahe. Neben der Notwendigkeit mehr Wohnraum für Wiener Neustadt zu schaffen, spricht innerstädtisches Wohnen einer gewissen Dichte für einen ressourcenschonenden Umgang von Flächenverbrauch und gegen die problematische PKW-Abhängigkeit kleiner Städte. Rund um den Hauptbahnhof liegen fünf große Areale, die Potential für eine Nachverdichtung darstellen. Im Moment stellen diese Flächen teilweise räumliche Barrieren dar und können im Zuge einer Transformation dazu genutzt werden, Lücken im urbanen Netzwerk zu schließen.
→ Abb.21: 1-5

Die Potentialflächen liegen direkt an den Korridoren und fördern Verkehrsströme entlang dieser. Alle Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und sind ehemals industriell und heute vermehrt gewerblich genutzte Flächen. Funktionslose Gebäudeleerstände, große monofunktionale PKW-Abstellflächen und unkontrollierte Erweiterungsbauten ohne Organisation machen diese Flächen zu Reststücken im innerstädtischen Gefüge.

Nur die Kombination aus einer Ausformung der Korridore *und* einer Entwicklung von Wohnformen entlang dieser, kann eine nachhaltige Stärkung für die Innenstadt bedeuten, die als Basis zur weiteren Etablierung neuer Formen städtischen Lebens benötigt wird.

72 Gehl 2015, 39.

Die Drei Korridore

Die thematische Einteilung soll verschiedene Arten öffentlichen Lebens gezielt ermöglichen und verdichten. Keinenfalls soll das Thema eines Korridors ein Ausschlusskriterium für Aktivitäten sein, die einem anderen Korridor zugeordnet sind. Die drei Korridore sollen das Stadtzentrum verknüpfen – nicht uniform, sondern abhängig von der Situation.⁷³

Die Kollonitschgasse und die Herzog-Leopold-Straße stellen den Mobilien Korridor dar. Als Verlängerung zur Fußgängerzone stellt die Kollonitschgasse die direkte Verbindung zwischen Hauptplatz und Bahnhof dar. Der Ring, Drehscheibe für den motorisierten Individual- und öffentlichen Verkehr rund um die Altstadt, stellt das Ende der Fußgängerzone dar und ist über die Kollonitschgasse an den Bahnhof und die außen liegenden Stadtteile angebunden.

Die Burggasse und die Bahngasse repräsentieren den Lebendigen Korridor als direkte Verbindung zwischen Bahnhof und der Burg. Zur Hälfte innerhalb der Altstadt verlaufend, erweitert sich der Straßenraum auf Höhe des einstigen Ferdinandstors zu einem breiteren Querschnitt und schließt an dieser Stelle auch an den Stadtpark an.⁷⁴

Der Grüne Korridor verläuft nicht entlang einer Straße, viel mehr entsteht er durch die Vernetzung städtischer Grünräume. Der Bahndamm als physische Barriere und die großen Grünräume bieten großes Potential eines sicheren stadtweiten Korridors aktiver Mobilität.

73 Vgl. Fiedler 2009, 22.

74 Vgl. Pinczolics 2015, 36.

„Es gibt kein Naturgesetz, das dem motorisierten Verkehr immer die Vorfahrt einräumt, aber es ist ein allseits akzeptierter Fakt, dass Autos in Parks, Bibliotheken, Stadthallen und Häusern fehl am Platz sind.“⁷⁸

Jan Gehl

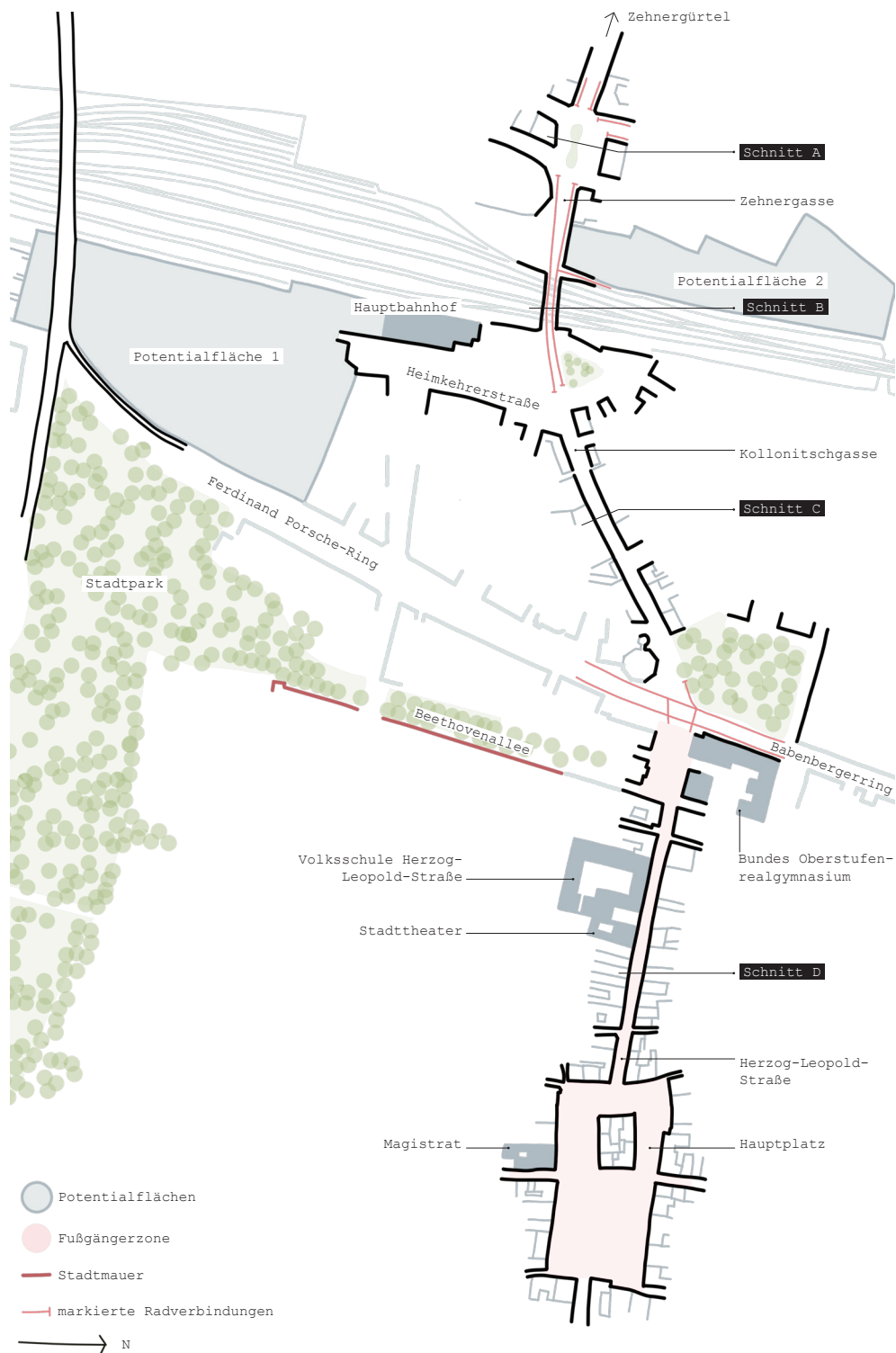


Abbildung 22: Der Mobile Korridor

Der Mobile Korridor – Das Teilen von Raum

„Ziel ist die Integration von Mobilitätskonzepten im urbanen, Nutzungsgemischten Raum, die ein sozial verträgliches, post-fossiles und ressourcenschonendes Mobilitätsverhalten fördern.“⁷⁹

Der Mobile Korridor bildet die direkte Verbindung zwischen Hauptplatz, Bahnhof und des Zehner Viertels auf der gegenüberliegenden Seite des Bahndammes. Vom Hauptplatz führt die Herzog-Leopold-Straße bis zum Ring, der das Ende der Altstadt und der Fußgängerzone markiert.

Traditionell wurden breite Ringstraßen um historische Stadtkerne errichtet und bieten wichtige Anschlüsse an die außenliegenden Stadtbezirke, womit den Anschlussstraßen mindestens ein gleich hoher Stellenwert zukommt.⁸⁰ Die Kollonitschgasse ist eine dieser wichtigen Anschlüsse, da sie an den Bahnhof anschließt, den Bahndamm unterfährt und den Zehnergürtel mit dem Ring vernetzt. → Abb.22

Die westlichen Abschnitte des Rings, der Ferdinand Porsche-Ring und der Babenbergerring, sind stark befahrene Straßen im städtischen Netzwerk. Als 30m breite Profile bieten sie die Möglichkeit Mobilitäts- und Aufenthaltsräume für unterschiedliche Nutzergruppen zu gewährleisten. → Abb. 27

Im Gegensatz dazu verfügt die Kollonitschgasse als Anschlussstraße an der engsten Stelle lediglich über ein Profil von zwölf einhalb Meter, nimmt aber das gleiche Mobilitätsaufkommen wie der Ring auf. Dadurch kommt es zu einem ungleichmäßigen Verhältnis der Raumteilung in der Kollonitschgasse. → Abb.23 Schnitt C → Abb.24

Für die Durchgängigkeit des Mobilen Korridors stellt das breite Ringstraßenprofil im Kreuzungsbereich und somit das weitergeführte Verkehrsaufkommen in der Kollonitschgasse eine Barriere dar.

79 Forlati/Peer/TU Wien 2017, 82.

80 Vgl. Fiedler 2009, 40.

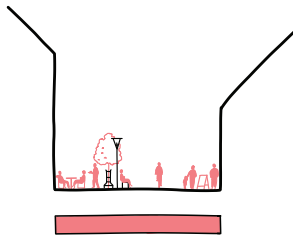
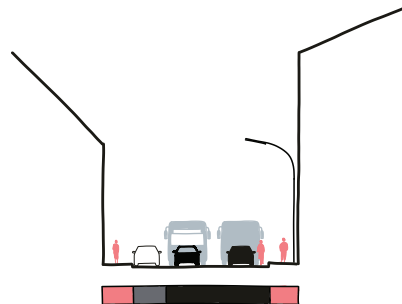
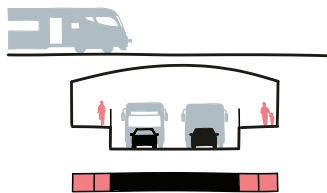
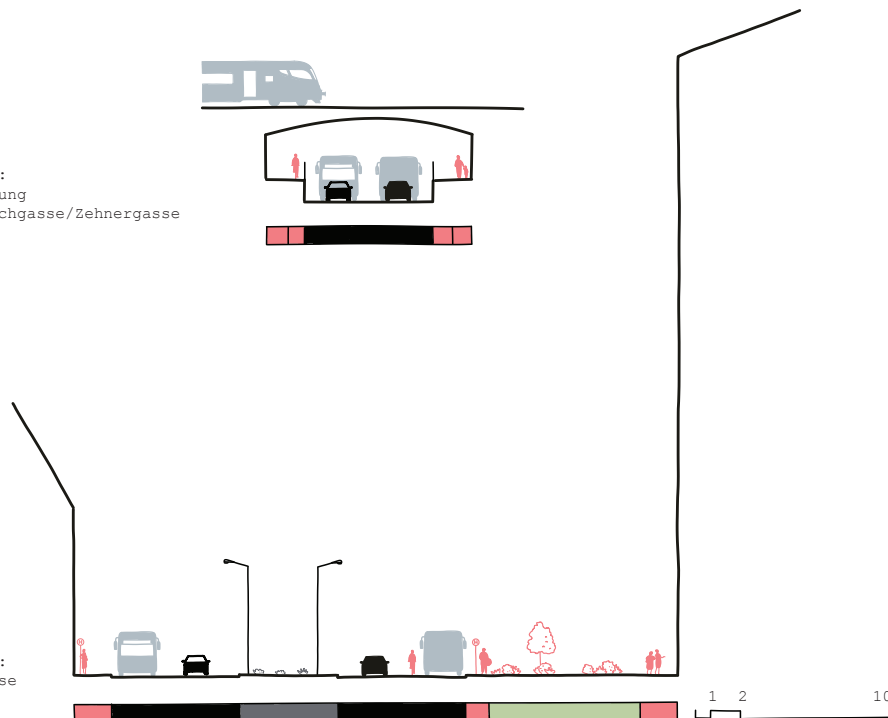
Schnitt D:
Herzog-Leopold-StraßeSchnitt C:
KollonitschgasseSchnitt B:
Unterführung
Kollonitschgasse/ZehnergasseSchnitt A:
Zehnergasse

Abbildung 23: Mobiler Korridor - bestehende Profile

Die Herzog-Leopold-Straße unterstützt als Fußgängerzone bereits das öffentliche Leben in der Altstadt. Neben Einzelhandel und Gastronomie, befinden sich auch gesellschaftlich wichtige Funktionen wie Schulen und das Stadttheater in dieser Straße. Seit 2017 dürfen sich auch Radfahrerinnen im Schrittempo in der Fußgängerzone fortbewegen, was zu einer erhöhten Nutzung der Straße geführt hat und für eine Erweiterung der Strecke als Mobilen Korridor spricht.⁸¹ → Abb.21 Schnitt D → Abb.26

Um das vom Ring ausgehende und einmündende Verkehrsaufkommen in der Kollonitschgasse bewältigen zu können, wurde dem motorisierten Verkehr ein Großteil des Raumes auf Kosten der Zufußgehenden und Radfahrenden zugeschrieben. Dem übergeordneten Ziel den Verkehr nicht ins Stocken zu bringen, veranlasste zudem die *störenden* Elemente wie Verkehrsschilder, Parkautomaten, Laternen und Zufahrtsrampen auf den bereits geschmäleren Gehsteigflächen unterzubringen. Die Situation für Radfahrende ist in der Kollonitschgasse aber noch drastischer: Für Fußgängerinnen wurden die Flächen zwar verschmälert – für Fahrradfahrerinnen sind sie hingegen nicht existent. → Abb.21 Schnitt C → Abb.25 Ebenso im Bereich der Heimkehrerstraße – Busbahnhof und Mobilitätsknoten – gibt es keine markierten Flächen für Radfahrer um ein sicheres Abbiegen zu gewährleisten.

Dabei befördert ein typischer Radweg mit zwei Meter Breite fünf Mal so viele Personen wie eine Autofahrspur.⁸² Fahrradfahren und normales Schrittempo beziehungsweise das Nebeneinandergehen werden hier gestört und machen die Verbindung für aktive Mobilität weder sicher, noch attraktiv.⁸³

Im Bereich der Unterführung sind getrennte Fahrspuren für aktive Mobilität umgesetzt. Auf der westlichen Seite des Bahndammes nach der Unterführung erweitert sich der Straßenraum, aber auch hier ist das Straßenprofil lediglich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Gerade in diesem Bereich, der als länglicher Kreisverkehr ausgebildet ist, ist eine gerechte Teilung des Raumes zur Gewährleistung von Sicherheit notwendig. → Abb.21 Schnitt A + B

Das Ziel für den Mobilen Korridor stellt eine Abschwächung der Barrieren anhand einer Neuorganisation der Kreuzungspunkte und einer gerechten Teilung des Raumes dar. Dazu müssen baulich getrennte Fahrspuren für Fahrradwege in den Bereichen, wo diese noch nicht existieren, und sichtbare Markierungen in Kreuzungsbereichen im Straßenprofil integriert werden. Dadurch kann ein erhöhtes Sicherheitsgefühl erzielt, die Luftverschmutzung reduziert und aktive Mobilität zwischen Hauptplatz, Bahnhof und dem Zehner Viertel gefördert werden.⁸⁴

81 Vgl. Fußgängerzonen ab sofort für Radverkehr im Schrittempo geöffnet, 11.09.2020, <http://www.radlobby.org/noe/wiener-neustadt-fussgaengerzonen-ab-sofort-fuer-radverkehr-im-schrittempo-geoeffnet/>, 09.11.2020

82 Vgl. Gehl 2015, 124.

83 Vgl. Ebda., 110.

84 Vgl. Fiedler 2009, 36.

Abbildung 24: auf die Bewältigung passiver Mobilität ausgelegt



Abbildung 25: unzureichendes Netzwerk für aktive Mobilität



Abbildung 26: Fußgängerzone unterstützt die aktive Mobilität



Abbildung 27: räumliche Gerechtigkeit für alle Nutzerinnen am Ring



„Wenn mehr Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind, wird das Stadterlebnis auch abwechslungsreicher, interessanter und attraktiver.“⁹¹
Jan Gehl



Abbildung 28: Lebendiger Korridor

Der Lebendige Korridor – die lokale Ökonomie

„[...] einen Beitrag zur Entwicklung der lokalen Wirtschaft leisten und das soziale Gefüge beleben.“⁸⁵

Der Lebendige Korridor stellt neben dem Mobilien Korridor die zweite Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt dar. Er verläuft zwischen Burgplatz und Bahnhof und bildet sich aus der Burggasse und der weiterführenden Bahngasse.

Erst mit dem zusätzlichen Bau des Ferdinandtores 1837 in der Stadtmauer wurde die direkte Verbindung zum Bahnhof geschaffen, wovon auch der Name Bahngasse zeugt, der sich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts etablierte.⁸⁶ Die direkte Verbindung ermöglichte eine wirtschaftliche Entwicklung der Bahngasse, in der sich vermehrt Gewerbe ansiedeln konnte. Im Zuge der teilweisen Schleifung der Stadtmauer wurde der Stadtpark und die Beethovenallee außenseitig angelegt. Im weiteren Verlauf wurde der Ring rund um die Altstadt und den Stadtpark errichtet, der von der Bahngasse gekreuzt wird.

Die kleinteilige Bebauung und das schmale Straßenprofil der Bahngasse zeugen von der mittelalterlichen Baustruktur. Mit der späteren gründerzeitlichen Bebauung außerhalb der Stadtmauer verzeichnet das Straßenprofil eine Verbreiterung um mehr als das Doppelte und eine eineinhalbfach höhere Bebauung.

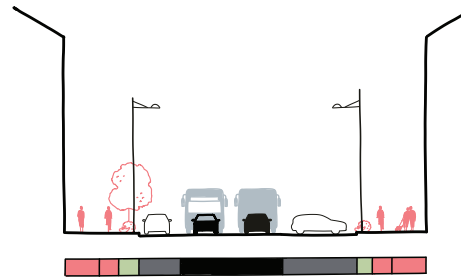
Die Burggasse und die Bahngasse bilden heute die einzige Querverbindung für motorisierten Individualverkehr innerhalb des Rings. Wegen der direkten Verbindung zum Bahnhof wird die Bahngasse heute oft als Abkürzung im städtischen Verkehr verwendet, obwohl der Ring infrastrukturtechnisch besser geeignet ist.

Das breite Straßenprofil der Bahngasse außerhalb der Stadtmauer ist fähig, das Verkehrsaufkommen des Rings aufzunehmen. Der aber nur von Ost nach West geführte Straßenverlauf innerhalb der Stadtmauer stößt dabei an seine Grenzen.

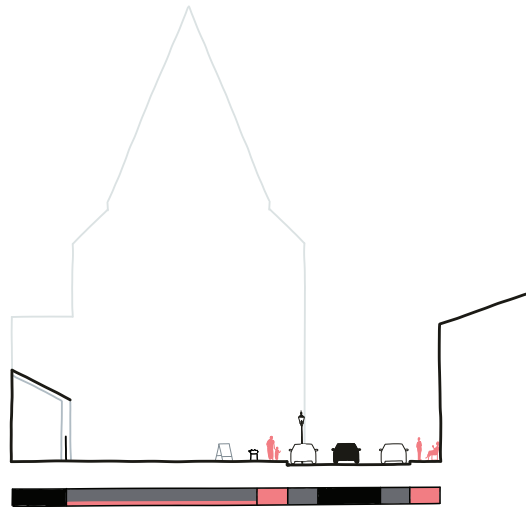
Um die Verbindung zwischen Burg und Bahnhof zu einem Lebendigen Korridor zu transformieren, muss die Mobilitätsform und die Gestaltung den Charakter des Stadtraums unterstützen.

⁸⁵ Bendiks/Degros 2019, 32.

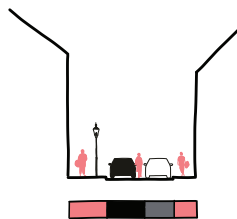
⁸⁶ Vgl. Pinczolis 2015, 36.



Schnitt E:
Bahngasse außerhalb
der Stadtmauer



Schnitt F:
Bahngasse im Bereich
der katholischen Kirche
St. Jakob



Schnitt G:
Bahngasse
innerhalb der Stadtmauer



Abbildung 29: Lebendiger Korridor - bestehende Profile

Die Bahngasse charakterisiert sich aus vermehrt schmaler, zwei- bis dreigeschoßiger Bebauung. In Zeiten der Industrialisierung haben sich viele kleine Gewerbe mit Wohnfläche in den Obergeschoßen angesiedelt. Heute bespielen Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen die Erdgeschoße. Innerhalb der Stadtmauer kann der Stadtraum der Bahngasse das Leben nicht unterstützen, da der Raum im Moment, wie in der Kollonitschgasse, nur auf die Bewältigung des motorisierten Verkehrs getrimmt ist. Die verkehrliche Überbeanspruchung drängt auch hier die Fußgängerinnen an den Rand und die daraus geringere Frequentierung von Passantinnen führt vermehrt zu Leerständen in der Bahngasse. → Abb.29 Schnitt G → Abb.

Im Gegensatz zur Kollonitschgasse ist die Bahngasse aber kein Teil des übergeordneten Straßenverkehrsnetzes und kann somit durch Auslagerung des motorisierten Durchzugsverkehrs zu einem lebendigen Gefüge transformiert werden. Der Lebendige Korridor bietet sich vor allem als Verbindung für aktive Mobilität an, da die Anschlüsse daran gut möglich sind und der Stadtraum ein abwechslungsreiches Programm bietet.

Die Raumteilung ist in der Bahngasse entscheidend, da für die lokale Ökonomie gerade die Zufußgehenden essentiell sind. Zufußgehende nehmen, im Gegensatz zu Personen in PKWs, Erdgeschoßfassaden intensiv wahr, da Gehrhythmus und Tempo dies zulassen. An den Stellen mit einem schmalen Straßenquerschnitt können Zufußgehende auch die Schaufenster an der gegenüberliegenden Straßenseite im Blickfeld haben und sorgen somit für die gewünschte Frequenz.

Kleinteilige Fassaden regen die Menschen zu mehr Interaktionen im öffentlichen Raum an, während Gastgärten für eine zusätzliche Bespielung des Stadtraums sorgen.⁸⁷ → Abb.32 Kulturelle Einrichtungen bieten innenliegende Gemeinschaftsräume, konsumfreie Aufenthaltsqualitäten im Freien und eine Frequentierung des öffentlichen Raums zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten. Mit dem Fokus auf aktive Mobilität wird der Lebendige Korridor auch für Radfahrerinnen sicherer und attraktiver, die wiederum für eine stärkere Frequentierung sorgen. Generell ist nicht die Quantität der Menschen ausschlaggebend, sondern dass der Stadtraum vielfältige Nutzungen und soziale Kontakte ermöglicht.⁸⁸

Das Ziel für den Lebendigen Korridor stellt eine Transformation zu einem Stadtraum aktiver Mobilität dar. Ein besser gestalteter Stadtraum ist in der Lage, mehr Raum für verschiedene Aktivitäten zu generieren, um im Weiteren die vorhandenen kulturellen, gemeinschaftlichen und kommerziellen Innen- und Außenräume zu verbinden und zu unterstützen.⁸⁹

⁸⁷ Vgl. Gehl ²2015, 99.

⁸⁸ Vgl. Ebda., ²2015, 80.

⁸⁹ Vgl. Ebda., ²2015, 80.

Abbildung 30: monofunktionale Nutzung erzeugt kein Stadtleben



Abbildung 31: zu wenig Vorzone für Betriebe



Abbildung 32: abwechslungsreiche Fassaden erzeugen Heterogenität



Abbildung 33: erweiterter Straßenraum erzeugt mehr Möglichkeiten



*“Integration [...] in bestehende Ökosysteme und Kreisläufe
und – bestenfalls – deren Verbesserung.“⁹⁰*

⁹⁰ Bendiks/Degros 2019, 32.



Abbildung 34: Grüner Korridor

Der Grüne Korridor – ein grünes Netzwerk

„[...] die unterschiedlichen Wohngebiete miteinander verknüpfen.“⁹²

Im Gegensatz zum Mobilten und Lebendigen Korridor – die zumindest räumlich bestehen – entsteht der Grüne Korridor erst durch eine Vernetzung der vorhandenen großen Grünräume. Für die Entstehung des Korridors und um die Stadtteile entlang diesen zu vernetzen, müssen bestehende Lücken geschlossen und Engstellen entschärft werden. Eine durchgehende Fahrradinfrastruktur entlang grüner Strukturen schafft eine sichere Verbindung für aktive Mobilität und fördert die Akzeptanz einer alternativen Verbindung in und durch das Zentrum. Nicht zuletzt trägt eine grüne Achse zur Verbesserung der Luftqualität, des thermischen Komforts und der Vermeidung des Hitzeinseleffekts in der Stadt, bei.⁹³

Die drei größten gemeinschaftlichen Grünflächen, bestehend aus dem Akademiepark, dem Stadtpark und der Schmuckerau, besitzen unterschiedliche Qualitäten. Besser verbunden, profitieren die Nutzergruppen voneinander, da verschiedene Aktivitäten angeboten werden können, die leicht und sicher zu erreichen sind.

Die größte Grünfläche, der knapp 190 Hektar große Akademiepark erstreckt sich vom östlichen und südlichen Stadtrand bis an die Burg, die die Grenze der Altstadt bildet. Ursprünglich zur Burg gehörend und als Tiergarten im 15. Jahrhundert angelegt, wurde das ummauerte Areal ab dem 18. Jahrhundert für die Bevölkerung geöffnet. Der Akademiepark wird heute für Naherholungszwecke, Veranstaltungen und Landwirtschaft genutzt. Teile des weitläufig angelegten Parks mit über hundertjährigem Baumbestand, Bächen und Teiche, sind für Besucherinnen aktiv nutzbar, während andere für die Regeneration des ursprünglichen Bewuchs geschützt werden.^{94 95} Westlich der Burg wurde der Stadtpark gegen Ende des 19. Jahrhunderts südlich der Stadtmauer angelegt und bildet mit der Beethovenallee ein Bindeglied zur Fußgängerzone in der Herzog-Leopold-Straße innerhalb und zum Esparantopark außerhalb des Babenbergerrings. Nach der teilweisen Schleifung der Stadtmauer wurde der Park auf dem ehemaligen Glacis, dem zu Verteidigungszwecken unverbauten Vorbereich der Stadtmauer, nach den damaligen Idealen der Landschafts- und Gartenkunst angelegt.⁹⁶ Der Stadtpark als heutiges Naherholungsgebiet ist mit Spielplatz, historischen

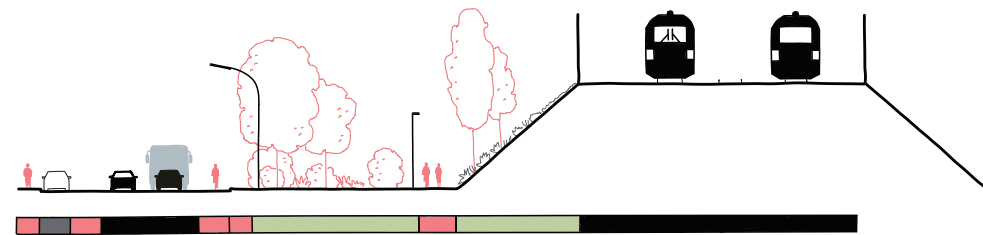
⁹² Fiedler 2009, 80.

⁹³ Vgl. Bendiks/Degros 2019, 114.

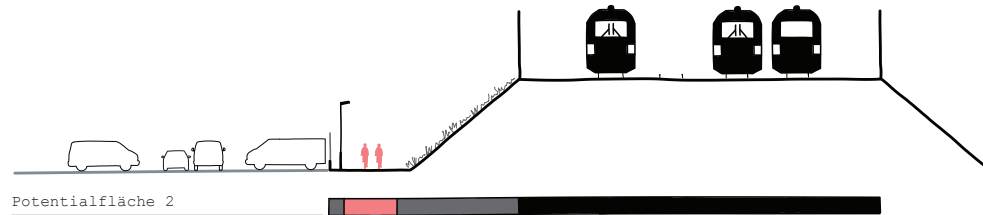
⁹⁴ Vgl. Akademieparkkonzept, 2020, <https://www.milak.at/akademiepark>, 10.11.2020

⁹⁵ Vgl. Akademiepark, 2020, <https://www.milak.at/informationen-fuer-besucher/akademiepark>, 10.11.2020

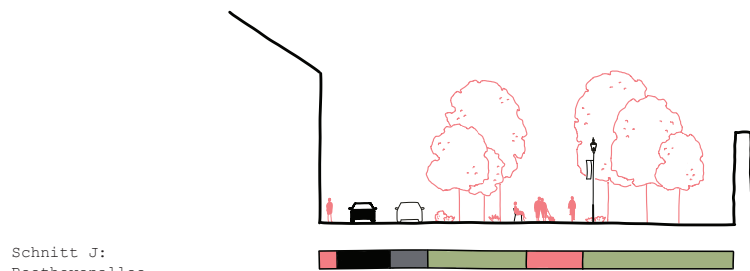
⁹⁶ Vgl. Tour durch den Stadtpark, 2020, <http://www.zeitgeschichte-wn.at/stadt-spaziergaenge/segway-town/place/493>, 10.11.2020



Schnitt H:
Wohlfahrtgasse



Schnitt I:
Äußere Bahnzeile



Schnitt J:
Beethovenallee



Abbildung 35: Grüner Korridor - bestehende Profile

Pavillon, Tennisplätzen und einem Teich ausgestattet. Westlich des Bahndammes wird der Randbereich der Barriere teilweise bereits als grüne Infrastruktur genutzt, die nördlich zwei Schulen, den Stadtteil Flugfeld und westlich an die Schmuckerau anknüpft. Der unberührt wirkende Grünzug erstreckt sich bis zum westlichen Stadtrand und formt sich aus der unbebauten Fläche zwischen der Warmen Fische und dem Hammerbach. Die naturnahe Vegetation zeigt einen starken Kontrast zum ästhetisierten Stadtpark und dient vor Allem für die Nachbarschaften und angrenzenden Schulen als Freizeit- und Sportareal.

Um die Grünräume zu einem Ganzen werden zu lassen, muss vor allem die Verbindung zwischen ihnen verbessert werden. Während manche Stellen zwischen den Grünräumen zum Aufenthalt und aktiver Mobilität einladen, bilden andere Stellen Räume ohne soziale Kontrolle beziehungsweise Lücken im Netzwerk, da weder Grünstrukturen, noch baulich getrennte oder markierte Radwege vorhanden sind.

Die Beethovenallee stellt ein gutes Beispiel einer Verbindung zwischen den Grünräumen dar. Die Allee bietet neben nutzbaren Grünflächen auch Aufenthaltsraum mit einem Fokus auf aktive Mobilität. In der höher frequentierten Verbindung zwischen Stadtpark und Fußgängerzone ist der motorisierte Individualverkehr seitlich für Anrainerinnen organisiert und die historische Stadtmauer bildet eine ästhetische Kulisse für die Nutzerinnen.

→ Abb.35 Schnitt J → Abb.38

Entlang der Äußeren Bahnzeile existiert im Randbereichs des Bahndammes eine beleuchtete Fuß- und Radverbindung. Der Bahndamm auf der östlichen und das private Grundstück auf der westlichen Seite (Potentialfläche 2) machen diesen Abschnitt uneinsehbar und somit zu einer wahrgenommenen Barriere. Der nur spärlich begrünte Bahndamm schafft keinen Mehrwert für die Nutzer und bietet somit auch keine Aufenthaltsqualität.

→ Abb.35 Schnitt I → Abb.37

Entlang der Wohlfahrtgasse erweitert sich das Straßenprofil und formt einen Grünstreifen zwischen Bahndamm und Straße. Generell ist eine breite grüne Infrastruktur wie hier zu begrüßen, der dichte Bewuchs schmälert aber auch hier die soziale Kontrolle von der Straße. Zusätzlich wäre eine Bündelung beider Fahrradwege zu Einem anzustreben um eine starke Achse zu generieren und zu bespielen. → Abb.35 Schnitt H → Abb.39

Der Grüne Korridor verfügt über starke Qualitätsunterschiede in gebauter Infrastruktur und demnach auch am vorhandenen Sicherheitsgefühl. Für die Durchgängigkeit des Korridors müssen die Lücken geschlossen und die gleiche Qualität an Infrastruktur an allen Stellen garantiert werden. Dadurch können die Parks Teil einer grünen Achse mit einem angemessenen Verhältnis von versiegelter und unversiegelter Oberfläche werden. Der Grüne Korridor fördert umweltbewusste Verhaltensweisen, die das Zentrum mit den Stadträndern, sowie die Nachbarschaften untereinander verbindet.⁹⁷

97 Vgl. Bendiks/Degros 2019, 114.

Abbildung 36: unsichere Kreuzungen für aktive Mobilität



Abbildung 37: hohe Mauern erzeugen Angsträume



Abbildung 38: Grüner Korridor entlang der Stadtmauer



Abbildung 39: Grüner Korridor entlang des Bahndamms





Abbildung 40: Bahnhofsnaher Potentialflächen

Potentialflächen

Die aktuellen Verwendungszwecke der bahnhofsnahen Areale ähneln einander und zeigen, dass große Flächen monofunktional im innerstädtischen Gefüge verwendet und vorhanden sind:

1. Eisenbahninfrastruktur der ÖBB: Sukzessive Erweiterungen und sich daraus ergebende Restflächen werden auf dem Areal als Lager- beziehungsweise Parkfläche verwendet. Das sanierungsbedürftige Parkhaus I soll abgerissen und vergrößert neu errichtet werden.⁷⁵ Der im Norden anschließende Bahnhofsvorplatz inklusive Busbahnhof ist im Moment allein für motorisierten Verkehr konzipiert und lässt keine räumliche Gerechtigkeit zu. → Abb.44

2. Autohaus + Werkstatt Patsch: Das eingezäunte Areal parallel zum Bahndamm verfügt über gewerbliche Gebäude und große PKW-Stellflächen. Am südlichen Ende schließt ein privates Grundstück mit gesäumten PKW-Garagen und Freistellfläche an. Der existierenden Radverbindung zwischen dem Areal und Bahndamm fehlt es durch hohe Mauern und Zäune an sozialer Kontrolle. → Abb.45

3. KFZ-Werkstatt, Gartengestaltung und ehemalige Tankstelle: Weder die Nutzung der KFZ-Werkstatt, noch die Gartengestaltungsfirma fügt sich in die umgebende Einfamilienhausbebauung ein oder kann vom nahe gelegenen Bahnhof profitieren. Die ungenutzte Fläche einer ehemaligen Tankstelle gliedert sich an die gewerblichen Flächen an. → Abb.42

4. Altstandort „Gaswerk Wiener Neustadt“: Während der Gasproduktion auf dem Areal zwischen 1860 und 1960 wurde der Untergrund verunreinigt. Zwischen 2007 bis 2009 wurde das Areal saniert – alte Gebäude wurden abgerissen, der kontaminierte Untergrund ausgehoben und Restbelastungen immobilisiert. Der Altstandort gilt heute als saniert und wird teilweise als öffentliche PKW-Stellfläche verwendet.⁷⁶ → Abb.43

5. ehemaliges Möbelhaus Leiner: Das mehrstöckige innerstädtische Kaufhaus mit direktem Anschluss an den Stadtpark wurde Ende 2018 geschlossen. Die PKW-Stellflächen und die Hochgarage sind weiterhin in Verwendung.⁷⁷ → Abb.41

Während eine Entwicklung jeder Potentialfläche einen Mehrwert für die Korridore bringt, knüpft einzig die Potentialfläche 1 an alle drei Korridore an und wird deswegen weiter bearbeitet. Außerdem stellt die Potentialfläche 1 das größte Areal dar und umfasst den Hauptbahnhof inklusive Busbahnhof. Diese Tatsachen machen die Potentialfläche 1 zur vorrangig behandelten Fläche.

⁷⁵ Vgl. Neues Parkdeck in Wiener Neustadt fix, 21.01.2020, <https://www.noen.at/wr-neustadt/bahnhof-neues-parkdeck-in-wiener-neustadt-fix-wiener-neustadt-erweiterung-parkdeck-185833945>, 03.09.2020

⁷⁶ Vgl. Sanierte Altlast N17 Gaswerk Wiener Neustadt, Juni 2012, <https://altlasten.gv.at/atlas/verzeichnis/Niederosterreich/Niederosterreich-N17.html>, 03.09.2020

⁷⁷ Vgl. Super-Investor für Leiner-Areal, <https://www.noen.at/wr-neustadt/wiener-neustadt-super-investor-fuer-leiner-areal-wiener-neustadt-leiner-klemens-hallmann-171710367>, 03.09.2020



Abbildung 41: Potentialfläche 5



Abbildung 42: Potentialfläche 3



Abbildung 43: Potentialfläche 4



Abbildung 44: Potentialfläche 1

Abbildung 45: Potentialfläche 2





Abbildung 46: Bahnhof als Knotenpunkt

Potentailfläche 1 als Knotenpunkt

Die Ausformulierung der thematischen und räumlichen Korridore ist ausschlaggebend für eine bessere Vernetzung von Altstadt und Bahnhof. Umso wichtiger ist demnach die Entwicklung rund um den Hauptbahnhof. Wie muss der Bereich konzipiert sein, dass die verschiedenen Nutzergruppen der Drei Korridore und deren Vernetzung mit dem Bahnhof profitieren können?

Der Bereich rund um den Hauptbahnhof, die Heimkehrerstraße, ergibt sich aus dem nördlichen schmälere Teil der Potentailfläche 1. Diese Potentailfläche ist die einzige, die Teil von allen ausformulierten Korridoren ist und legt nahe, der Potentailfläche 1 die höchste Priorität zur Transformation zukommen zu lassen.

Die Potentailfläche soll als Ganzes betrachtet werden und die Korridore in die Transformation integriert werden. Am Mobilen Korridor kann die Barriere an der Kreuzung mit dem Ring abgeschwächt und die aktive Mobilität zum Bahnhof gestärkt werden. Die durchgehende Fahrradverbindung in der Kollonitschgasse muss auch einen sicheren Anschluss an die Heimkehrerstraße, den Bahnhof und die angrenzenden Nachbarschaften bieten.

Der Lebendige Korridor ist als Fahrradstraße organisiert und bietet eine geradlinige Verbindung aktiver Mobilität, die am westlichen Ende der Bahngasse in die Potentailfläche mündet. Einerseits muss die Radverbindung hier an das Radwegenetz der Stadt angeschlossen und weitergeführt werden, um gute Anschlüsse an den Lebendigen Korridor zu bieten. Andererseits bieten die größeren, bereits angesiedelten Funktionen rund um den Bahnhof zusätzliche Möglichkeiten für die Prozesse der lokalen Ökonomie des Lebendigen Korridors und müssen daher integriert werden.

Entlang des Bahndamms verfügt der Grüne Korridor über sichere Kreuzungsmöglichkeiten, unterschiedliche Nutzungen und ein erhöhtes Sicherheitsgefühl für Alle. Für ein durchgehendes, grünes Netzwerk muss die größte Lücke des Grünen Korridors, die Verbindung von Bahnhof zu Stadtpark, geschlossen werden. Diese führt über den südlichen Bereich der Potentailfläche 1 und leitet deren Transformationsprozess zu einem städtischen Quartier ein.

Für eine nachhaltige, flächenschonende Stadtentwicklung ist wichtig, auf den Ort und bestehende Funktionen einzugehen. Die bestehenden Funktionen und Gebäude auf der Potentailfläche werden analysiert und in den Transformationsprozess integriert.

→ Abb.46



Abbildung 47: Potentialfläche 1 1:3500

Ausgangslage – Platz des Verkehrs

Die Potentialfläche rund um den Bahnhof teilt sich derzeit in zwei Teile: Der nördliche, schmale Streifen fungiert als Hauptmobilitätspunkt in Wiener Neustadt. Neben dem Hauptbahnhof wird der Platz mit dem Busbahnhof für städtische und regionale Linien, Busparkstreifen, Taxistände und PKW-Haltezonen befüllt. Die städtischen Busse werden im Uhrzeigersinn am Ring geführt, über die Bahngasse zum Bahnhof geleitet und bleiben in der Heimkehrerstraße an der Hauptbushaltestelle stehen, wo größtenteils Schüleransammlungen auf den richtigen Bus warten. → Abb. 47

Der ganze Bereich ist auf die Abwicklung des Verkehrs ausgelegt und dabei werden Zu- fußgehende und Radfahrende vernachlässigt. Der meist überfüllte Wartebereich für den städtischen Busverkehr ist lediglich so breit wie ein Gehsteig und verhindert in kürzester Zeit ein bequemes Warten sowie ein sicheres Entlanggehen. Man könnte den Bahnhofsvorplatz als einen großen Parkplatz gesäumt von einem schmalen Gehsteig für die Menschen beschreiben. → Abb. 48 → Abb. 49

Für Besucherinnen, Bewohnerinnen und Pendlerinnen sollte der Bahnhofsvorplatz ein positives Gefühl hervorrufen. Die Hauptachse aus dem Bahnhofsbauwerk, der erste Blick den man auf die Stadt richtet, sollte in einem öffentlichen Raum stattfinden. Dieser soll ermöglichen, seinen Blick ungestört schweifen zu lassen, ein paar Schritte zu gehen und sich mit der Umgebung vertraut zu machen. Auf den zweiten Blick bemerkt man, wo sich weitere Anschlüsse wie Busse und Taxis befinden und schließlich erkennt man, welche Richtung zum Stadtzentrum führen muss. Sei es die Gestaltung, die einen leitet, die Gebäude, die den Straßenraum säumen oder einfach der Weg, den die meisten Menschen zu gehen scheinen. Der Stadtraum um den Bahnhof sollte alle Nutzerinnen in der Stadt willkommen heißen und einen positiven ersten Eindruck vermitteln.¹¹²

Der Tatsache der ungerechten Raumverteilung ist geschuldet, dass der öffentliche Raum um den Bahnhof nicht diesen Eindruck vermittelt. Kurz nach dem Verlassen des Bahnhofsbauwerks quert die Heimkehrerstraße die Hauptachse und begrenzt den autofreien Raum. Als Hauptachse führt ein Zebrastreifen über die Heimkehrerstraße und verhindert jedem Nutzenden die Möglichkeit, den eigenen Weg über den Vorplatz zu finden.

Für eine entschärfte Verkehrssituation rund um den Bahnhof muss die Fläche für motorisierten Verkehr reduziert und umorganisiert werden. Zusätzlich muss der Durchzugsverkehr ausgelagert werden, um ein Kreuzen im Bahnhofsvorplatz von aktiver und passiver Mobilität zu verhindern.

¹¹² Vgl. Zube 1970 John Brinckerhoff Jackson, 102.

Abbildung 48: schmaler Rand für Fußgängerinnen



Abbildung 49: vom Verkehr dominierter, öffentlicher Raum



Ausgangslage – Autoabstellfläche

Der südliche halböffentliche Bereich der Potentialfläche besteht aus mehreren Einzelgebäuden, die als Bürofläche für die Österreichischen Bundesbahnen genutzt werden. Schrittweise Erweiterungen führten immer wieder zu neuen ein- bis zweigeschossigen Einzelgebäuden, deren Freibereich für PKW-Stellfläche verwendet wird. Östlich davon befindet sich eine Filiale und Büroflächen der Österreichischen Post samt Verteilerlager, Kundenparkplätzen und Parkflächen für die Post-Flotte. Im südlichen Bereich schließt das in die Jahre gekommene Parkdeck I an, dessen Park-Frequenz von der Park+Ride-Hochgarage auf der westlichen Seite der Bahngleise entlastet wurde. Nach wie vor ist das Parkdeck I hoch frequentiert, da ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen über eine Fußgängerbrücke möglich ist. → Abb.47

Mit der Auslastung beider Parkdecks sind die Freiflächen rund um die Hochgarage der Potentialfläche bis zur angrenzenden Bebauung am südlichen Ende zusätzlich für PKW-Abstellfläche freigegeben worden. → Abb. 51

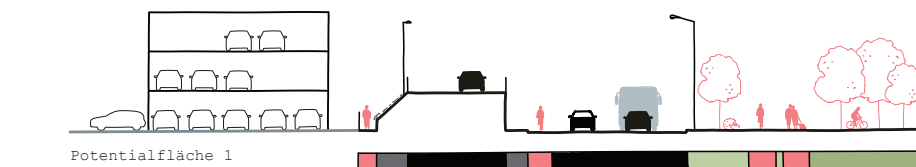
Die überaus große monofunktionale Autoabstellfläche wird nur sehr kurz und zu bestimmten Tageszeiten von Menschen frequentiert, die sich kurz am Areal aufhalten und nicht verweilen. Die geringe Präsenz von Menschen bildet ohne sozialer Kontrolle Angsträume, die, obwohl das Areal öffentlich und durchquerbar wäre, eine Barriere bildet.

Östlich der Potentialfläche befindet sich der Stadtpark, ein Frei- und Gemeinschaftsraum hoher Qualität und Beliebtheit. Die Nähe zum Bahnhof und dem Stadtpark sind die wichtigsten kontextuellen Bezugspunkte der Potentialfläche und werden im Transformationsprozess eine große Rolle spielen. Der Ring bildet auch hier eine wahrgenommene Barriere und trennt die Potentialfläche vom Stadtpark. Zusätzlich besteht im südöstlichen Bereich der Potentialfläche eine Auffahrt zur Überführung über die Bahngleise. Diese Auffahrt formt eine physische Barriere, bietet keinen barrierefreien Gehweg im Randbereich zur Potentialfläche und erzeugt an der Fahrspurteilung ein nicht sicheres Kreuzen von Radfahrerinnen und PKWs.

→ Abb. 50 → Abb. 52

Die Auffahrt zur Puchberger Straße kann als Abkürzung im übergeordneten Straßenverkehr verstanden werden, da knapp 200m weiter am Maria Theresien-Ring auf Höhe des Landesgericht Wiener Neustadt die Überführung auf Straßenniveau in den Ring mündet und dort ebenso aufgefahren werden kann.

Für eine Aufwertung der Potentialfläche im Transformationsprozess werden die vorhandenen Funktionen beibehalten und umorganisiert, während große monofunktionale Barrieren reduziert oder entfernt werden, um die Potentialfläche bestmöglich in den Kontext einzubetten und zu integrieren.



Schnitt K:
Ferdinand-Porsche-Ring



Abbildung 50: bestehendes Profil Ferdinand-Porsche-Ring

Abbildung 51: monofunktionale PKW-Abstellflächen



Abbildung 52: physische Barrieren isolieren die Potentialfläche



06. Transformation

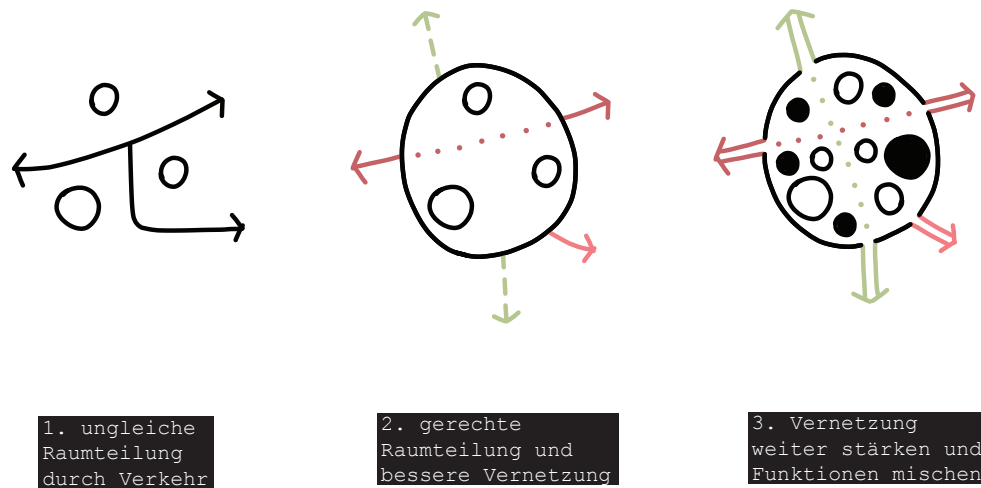


Abbildung 53: Methodik zur Transformation

Die Transformation der Korridore und der Potentialfläche 1 kann nur anhand von räumlicher und sozialer Gerechtigkeit vollzogen werden. Einerseits in der gerechten Teilung von Raum, um zu gewährleisten, dass allen Verkehrsmodi und Nutzerinnen Platz im öffentlichen Raum gegeben wird. Andererseits soll auch soziale Gerechtigkeit, in Form von typologischen Wohn- und Gemeinschaftsräumen zur Verfügung stehen. Der zukünftigen Stadtentwicklung muss vorausgesetzt sein, dass unterschiedliche Bedürfnisse für differenzierte Nutzergruppen sichergestellt werden. Zusätzlich muss allen Nutzerinnen der Zugang zu Gemeinschafts-, Mobilitäts- und Freiräumen gesichert werden, um Chancengleichheit zu erzeugen.¹¹⁰

Der Bahnhofsvorplatz in seiner derzeitigen Ausformulierung ist auf die Bewältigung des motorisierten Verkehrs zugeschnitten. Lokale Buslinien, regionale Buslinien samt Parkflächen und PKW-Durchzugsverkehr bilden Barrieren im Vorbereich des Bahnhofs. Die Barrieren erschweren den Nutzern ein sicheres Vorankommen und trennen beziehungsweise isolieren die angesiedelten Funktionen rund um den Bahnhof.

→ Abb. 53: 1

Mit dem Ziel der räumlichen und sozialen Gerechtigkeit muss das Areal als Platz ohne verkehrlicher Hierarchie angesehen werden. Dabei sollten alle Verbindungen analysiert werden und wenn möglich ausgelagert oder zumindest als Barriere abgeschwächt werden. Weiters wird zusätzliches Vernetzungspotential erhoben und versucht das Areal zur Lückenschließung oder zusätzlichen Durchwegung zu verwenden.

→ Abb. 53: 2

Als weiterer Schritt werden die Vernetzungen und Anschlüsse gestärkt und ausgebaut. Die Vernetzungen haben einen hohen Stellenwert am Areal, sind aber gleichwertig und parallel mit anderen Entwicklungen zu denken. Für einen lebendigen, integrierten Stadtraum ist am Areal eine festgesetzte Funktionsmischung anzustreben, um die verschiedenen Nutzungsbedürfnisse zu erfüllen und die PKW-Abhängigkeit zu minimieren.¹¹¹

→ Abb. 53: 3

¹¹⁰ Vgl. Farzin/Jordan 2008, 307.

¹¹¹ Vgl. Forlati/Peer/TU Wien 2017, 14.

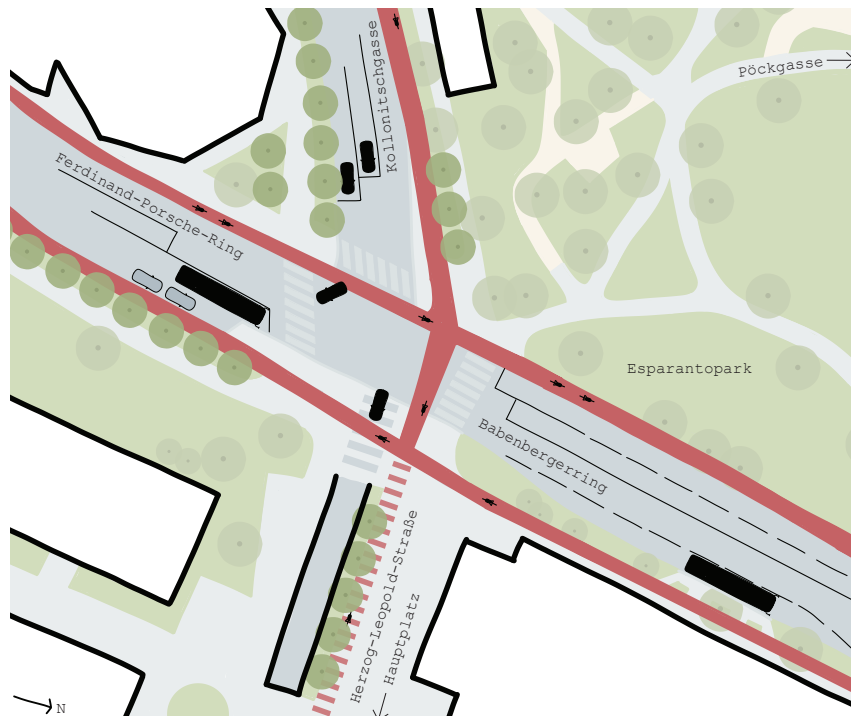
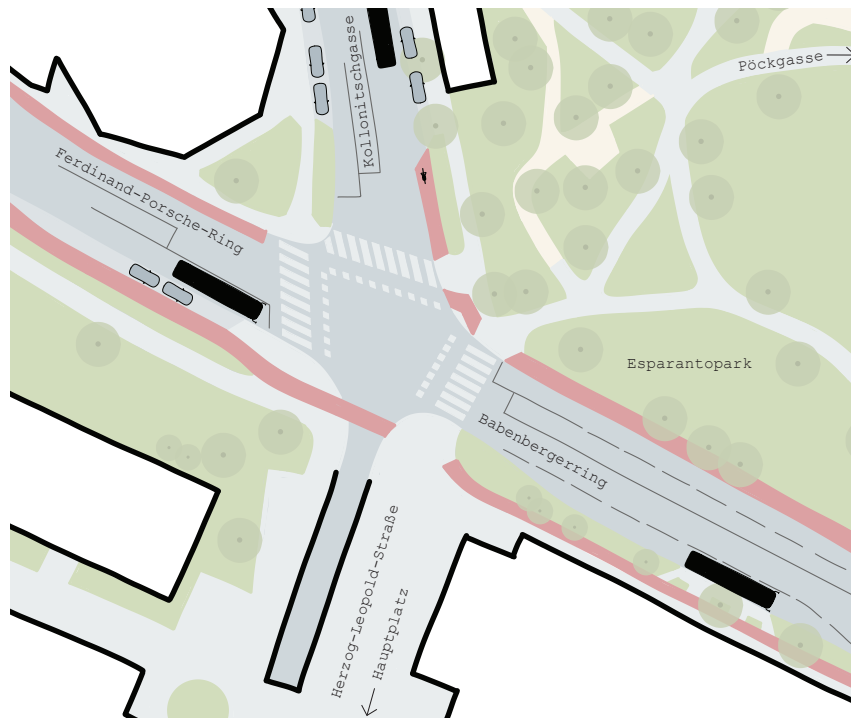


Abbildung 54: Transformationspotential Mobiler Korridor - M 1:1000

Der Mobile Korridor

Räumliche Gerechtigkeit

Im Kreuzungsbereich des Mobilen Korridors mit dem Ring entsteht eine grobe Verschlechterung der Situation für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen, da hier der mehrspurige Ring an die Kollonitschgasse anschließt. Mit dem Ende der Fußgängerzone endet auch der sichere Rahmen für Radfahrende im öffentlichen Raum. Im Kreuzungsbereich sind weder baulich getrennte noch markierte Radwege vorhanden – punktierte Linien parallel zu den Zebrastreifen zeigen hier die Überquerungsmöglichkeiten an. Weiter Richtung Kollonitschgasse endet der baulich getrennte Radweg und wird mit der Straße zusammengeführt. Der Platzbedarf des Radwegs wird weiter als Parkstreifen für PKWs genutzt. → Abb.54

Für die Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs ist der Kreuzungspunkt essentiell. Die baulich getrennte, lineare Radwegführung des Rings sollte sich mit der gleichen Qualität über die Kreuzung ziehen. Da hier der Radweg auf Straßenniveau gekreuzt wird ist eine Unterscheidung durch Farbe oder Material zu treffen. Weiter in der Kollonitschgasse wird an der nördlicher Seite ein in zwei Richtungen geführter, baulich getrennter Radweg im Profil integriert. Der Esparantopark kann zusätzlich als grünes Bindeglied zur Pöckgasse und weiter zum Grünen Korridor verstanden werden. In der Fußgängerzone Richtung Hauptplatz bedarf es zwar keinem baulich getrennten Radweg, aber eine optische Markierung macht auf die zweite erlaubte Mobilitätsform neben dem Zufußgehen aufmerksam. Zugleich wird mit einer Bepflanzung entlang der Fahrradflächen die Linearität unterstützt und diese zusätzlich verstärkt.

Die Qualität des Zufußgehen am Mobilen Korridor verschlechtert sich ebenfalls an der Kreuzung signifikant. Länger geschaltene und häufigere Grünphasen für Fußgängerinnen tragen zum Sicherheitsgefühl und zur Verringerung der Barriere des Rings bei. Die durch *road dieting* – der systematischen Fahrbahn- beziehungsweise Fahrbahnbreitenreduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – gewonnenen Flächen tragen zur gerechten Teilung des Raums bei.⁹⁸ Im Kreuzungsbereich können die zusätzlichen Flächen aktiver Mobilität allgemein zur Entschärfung von Engstellen, als Haltebereiche für Fahrradfahrerinnen und zur Implementierung von entsiegelten Grünflächen verwendet werden.

98 Vgl. „Road Diets“: Warum international Straßen immer öfter auf Diät gesetzt werden, <https://www.vcoe.at/publikationen/blog/detail/road-diets-warum-international-strassen-immer-oefters-auf-diaet-gesetzt-werden>, 04.12.2020

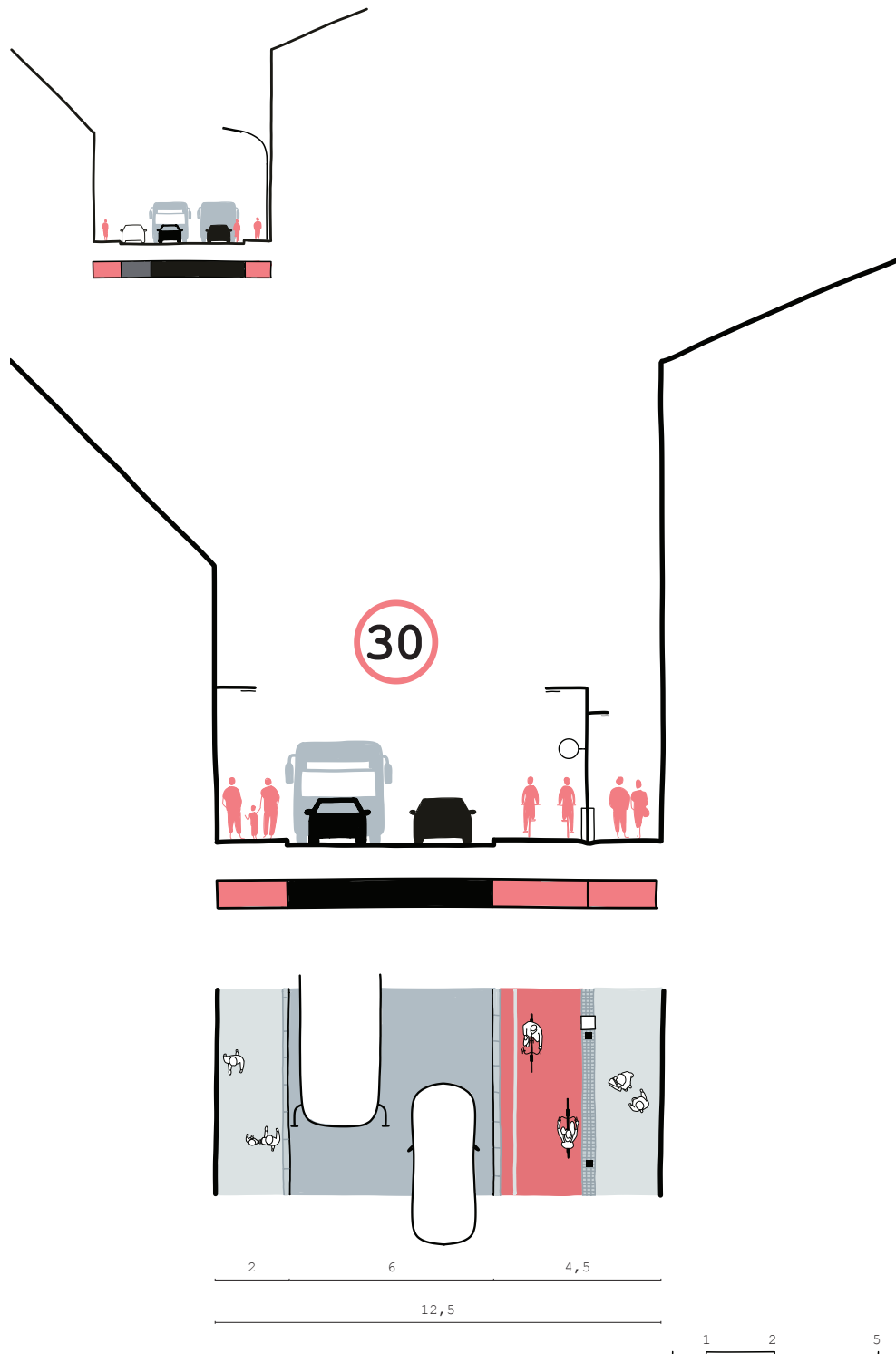


Abbildung 55: Profil nach Transformation – Mobiler Korridor

Das enge Profil der Kollonitschgasse verlangt umso mehr einer gerechten Raumteilung entlang des Mobilen Korridors. Grundsätzlich sollten Geh- und Radwegbereiche getrennt angelegt werden, sofern die bauliche Breite dies zulässt.⁹⁹ Am engsten Punkt ist der Straßenraum der Kollonitschgasse lediglich 12,5m breit und stellt somit das Maß für die Wahl der Radverkehrsanlage dar. Entscheidend ist die Umsetzung einer ununterbrochenen Führung der gewählten Anlage.

Für die Organisation eines getrennten Geh- und Radweges werden laut Richtwert mindestens 4,5m benötigt. Dieser ergibt sich aus dem Fußweg, der mit 30cm Pflaster, einer haptischen Unterscheidung, vom mindestens 2m breiten Radweg getrennt ist. Zusätzlich trennt ein 60cm breiter Sicherheitsstreifen den Radweg von der abgesetzten Fahrbahn. Aus dem Richtwert ergibt sich eine Gehwegbreite von 1,6m, wobei im Allgemeinen stets eine Gehwegbreite von 2m anzustreben ist.¹⁰⁰

Um den getrennten Geh- und Radweg in der Kollonitschgasse zu organisieren wird zusätzlich zum *road dieting* die Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert. Dies dient einerseits einem erhöhten Gefühl der Sicherheit und zusätzlich kann dadurch der Verkehrsraum für eine zweistreifige Fahrbahn mit Begegnungsfall auf 6m reduziert werden. → Abb.55

Grundsätzlich kann bei der Höchstgeschwindigkeit von 30km/h in Anlieger- und Sammelstraßen das Mischprinzip von KFZ- und Radverkehr angewendet werden, wobei im übergeordneten Straßennetz mit zulässigen 50km/h eine getrennte Radverkehrsanlage bevorzugt wird.¹⁰¹ Auch wenn hier das Mischprinzip bei 30km/h angewendet werden könnte, ist dennoch das Erzeugen eines starken Sicherheitsgefühls, vor allem bei Älteren Menschen und Kindern im Radverkehr, vorrangig. Außerdem stellt die Kollonitschgasse nach wie vor eine Straße des übergeordneten Straßennetzes dar, was ausdrücklich für eine baulich getrennte Radverkehrsanlage spricht.

Zusätzlich werden in der Kollonitschgasse die Gehwege von verschmälernden Gegenständen freigespielt und im gepflasterten, wasserführenden Trennstreifen oder an der Hausmauer integriert. Weitet sich das Profil auf, tragen trennende Grünstreifen zur Entsiegelung und einem zusätzlichen Sicherheitsgefühl aller Nutzergruppen des Mobilen Korridors bei.

⁹⁹ Vgl. Mobilitätsstrategie der Stadt Graz 2012, 15.

¹⁰⁰ Vgl. Ebda., 38.

¹⁰¹ Vgl. Ebda., 15.

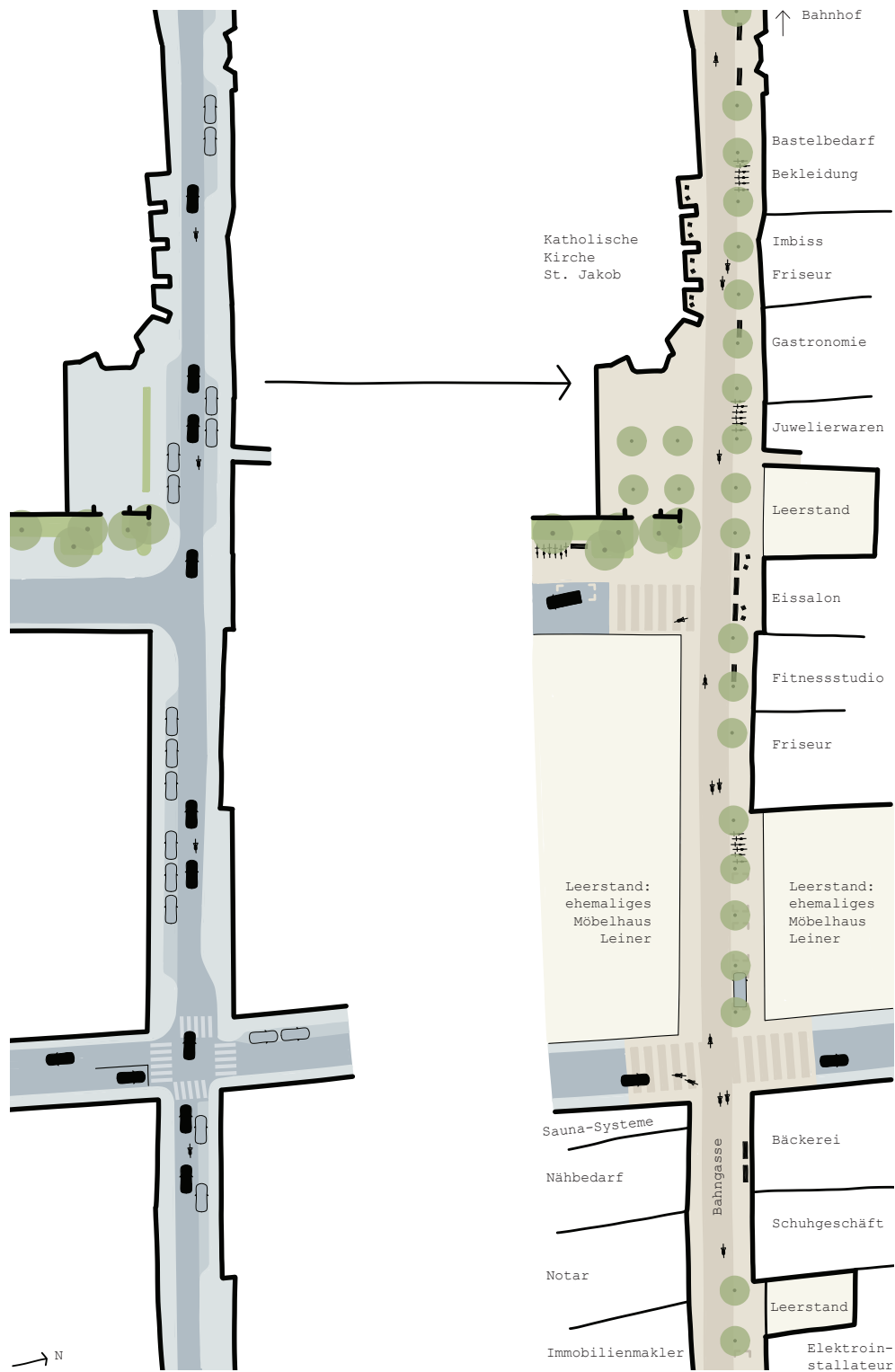


Abbildung 56: Transformationspotential Lebendiger Korridor - M 1:1000

Der Lebendige Korridor

Von der Einbahn zur Fahrradstraße

In der Bahngasse stellt selbst der Verkehr einer Fahrspur eine Überbeanspruchung des öffentlichen Raums dar. Die Fahrspur mit angrenzenden Parkflächen bieten den ansässigen Betrieben keinerlei zusätzliche Fläche vor den Lokalen. Die Gehsteige und potentiellen Gastgärten der ansässigen Betriebe werden geschmälert, während die Straße dauerhaft als Abkürzung Richtung Bahnhof benutzt wird.

Das Mobilitätsverhalten muss an das Profil des Lebendigen Korridors angepasst werden. Sobald ein Straßenprofil zu schmal ist um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen zu garantieren, muss es neu organisiert werden. Der Transformation zum Lebendigen Korridor ist vorausgesetzt, den motorisierten Individualverkehr auszulagern und die Durchfahrt zu verhindern. Stattdessen wird der Verkehrsraum zu einer sicheren und schnellen Verbindung aktiver Mobilität organisiert, der die lokale Ökonomie unterstützt und dadurch erweitert werden kann.

→ Abb.56

Als eine vier Meter breite Fahrradstraße bietet der Lebendige Korridor hohe Qualität für Fahrradfahrerinnen und Fußgängerinnen. Per Definition haben Radfahrende auf einer Fahrradstraße Vorrang gegenüber dem KFZ-Verkehr, dem außerdem nur das Zufahren und Queren, die Durchfahrt jedoch nicht gestattet ist. Die lineare Straßenführung der Bahngasse bietet zusätzlich eine hohe Nutzerfreundlichkeit, da der Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit garantiert und eine kurze Fahrtzeit erzielt werden kann.

Im Bereich von Kreuzungen ist darauf zu achten, dass sie übersichtlich gestaltet sind und sichergestellt ist, dass das Fahrrad Vorrang genießt. Ebenso können frühzeitige Markierungen im Bereich von Querungen PKWs entschleunigen und somit ein sicheres Gefühl aufrecht erhalten bleiben.¹⁰² Anlieferungen können über die Fahrradstraße getätigt werden, markierte Ladezonen sind an Stellen organisiert, die die Mindestanforderungen der Breite von Gehweg und Fahrradstraße nicht beschneiden.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der Tatsache, dass die Fahrbahnbreite ein Nebeneinanderfahren in beide Richtungen erlaubt und fördert. Aus einer einspurigen Fahrbahn in eine Richtung kann somit ein mehrspuriger Verkehrsraum in beide Richtungen entstehen und gleichzeitig können die Flächen für Fußgängerinnen vergrößert werden. Großzügigere Flächen entlang einer abwechslungsreichen Achse erhöhen den Aufenthaltsfaktor und laden zu unterschiedlichen Nutzungen ein. Ein begrünter Straßenraum fördert zudem einen längeren Aufenthalt, beugt der Überhitzung vor und stärkt zusätzlichen den Charakter des Lebendigen Korridors.

¹⁰² Vgl. Fahrradstraße, <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>, 04.12.2020

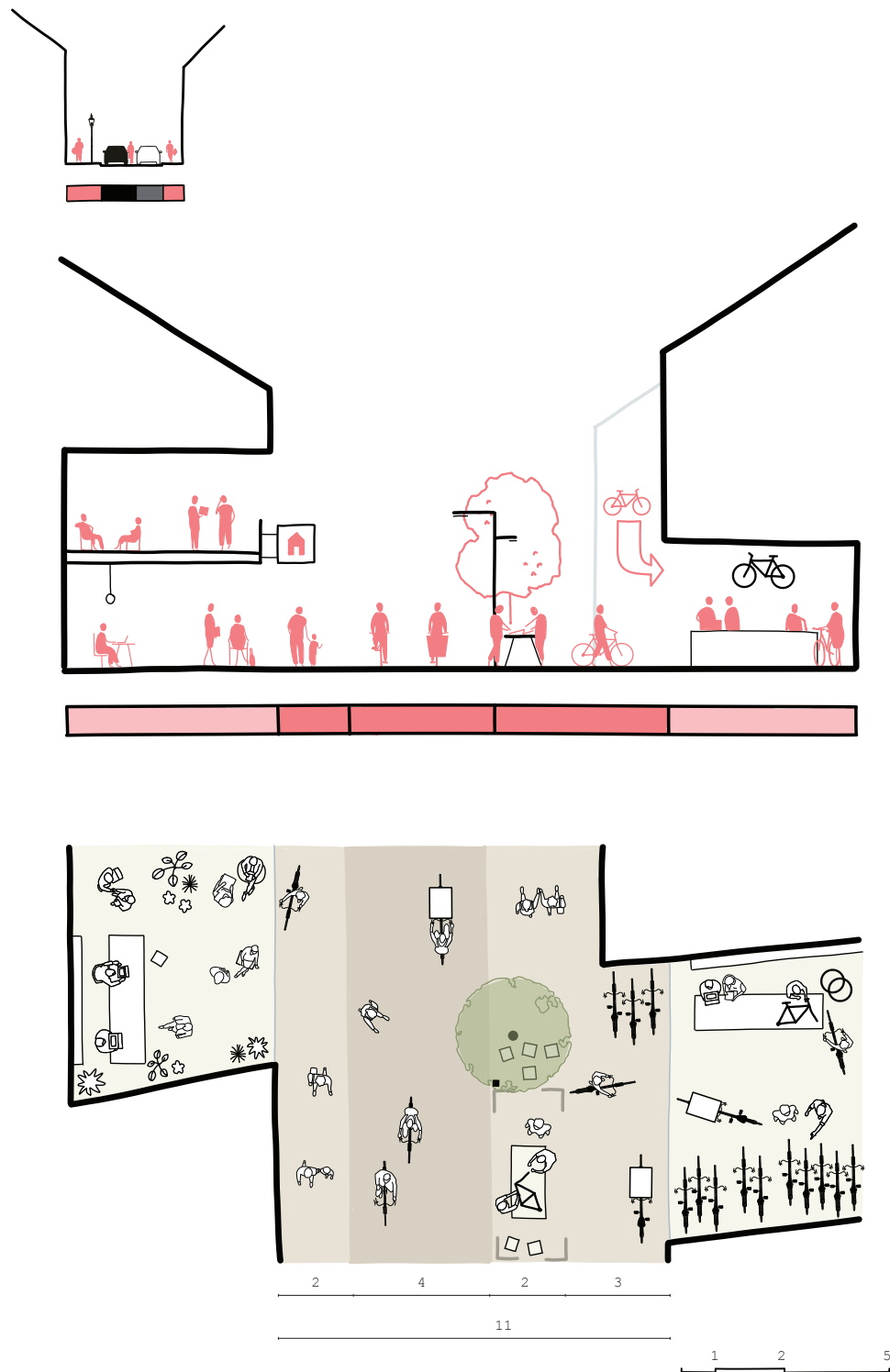


Abbildung 57: Profil nach Transformation - Lebendiger Korridor

Mehrere Erdgeschoßleerstände in der Bahngasse resultieren aus der übermäßigen monofunktionalen Benutzung als Durchzugsstraße. Mit einem System, das mehr auf aktive Mobilität setzt, können daraus neue Funktionen für leerstehende Lokale erarbeitet werden. Die neuen Funktionen müssen auf den umorganisierten öffentlichen Raum und die vorhandenen angrenzenden Gewerbe reagieren um voneinander profitieren zu können.¹⁰³

Ein vorhandenes Immobilienbüro könnte für die Leerstände entlang des Lebendigen Korridors passende neue Mieter finden. Mit der Transformation zu einer Fahrradstraße bietet sich vor allem die Etablierung einer Fahrradwerkstatt an. Diese Funktion belebt die lokale Ökonomie, bringt zusätzliche Kundschaft in den Lebendigen Korridor und kann ein identitätsstiftendes Gewerbe für die ganze Gasse sein. Die Funktion kann mit Veranstaltungen, wie Tage der Offenen Tür oder einer Straßenwerkstatt, den öffentlichen Raum mitbenutzen und erweitern. Zusätzlich können die Fahrräder aus der Werkstatt auch für die angrenzenden Gewerbe eine Bereicherung bieten. Die Bäckerei nebenan erweitert den Service um einen Lastenrad-Lieferdienst und einen Lastenrad-Verkaufswagen. Das Immobilienbüro gegenüber absolviert die Besichtigungstermine mit den Fahrrädern der Werkstatt. → Abb.57

Die gestärkte aktive Mobilität und das ähnliche Tempo des Zufußgehens und Fahrradfahrens machen eine bauliche Trennung der Mobilitätsmodi überflüssig. Verfügt der Verkehrsraum über ein einheitliches Niveau, wird er nicht nur optisch verbreitert, sondern auch die Barriere der baulichen Trennung wird damit aufgehoben und ein Wechseln zur anderen Fahrradstraßenseite wird an jedem Punkt barrierefrei möglich. Eine Differenzierung zwischen Gehweg und Fahrradstraße kann über das Material beziehungsweise der Farbgebung erfolgen. Die Kriterien für die Materialwahl gelten einer Fahrbahnoberfläche in langanhaltenden, guten und ebenen Zustand.¹⁰⁴

Unter Einhaltung der Mindestbreiten von Gehweg und Fahrradstraße sind in den zusätzlichen Flächen Ladezonen für An- und Ablieferungen integriert. Mit festgesetzten Zeitfenster der erlaubten An- und Ablieferungen kann die Fläche der Ladezone tagsüber auch als Erweiterung der Geschäftslokale angesehen und für Kleingewerbe, Gastgärten oder konsumfreie Zonen genutzt werden.

¹⁰³ Vgl. Bendiks/Degros 2019, 74.

¹⁰⁴ Vgl. Fahrradstraße, <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>, 04.12.2020

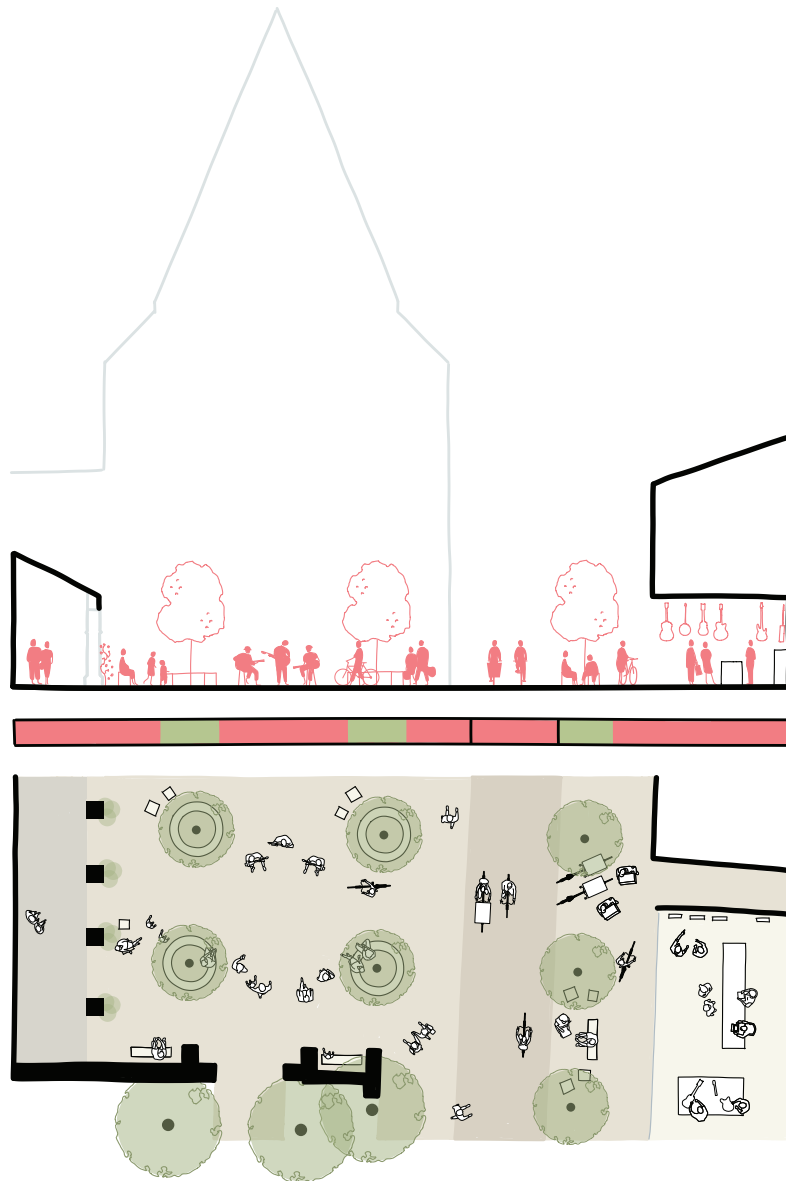
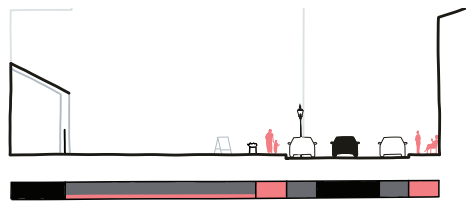


Abbildung 58: Profil nach Transformation - Lebendiger Korridor

Erweitert sich der öffentliche Raum zu einem Platz wertet, die ganzheitliche Gestaltung des Lebendigen Korridors das bestehende und städtische Gefüge auf. Bis dahin wenig genutzte Räume können thematisch neu interpretiert werden. Der erweiterte Straßenraum kann für die Gestaltung konsumfreier Räume mit passendem Mobiliar herangezogen und im Weiteren auch von angrenzenden Institutionen mitbenutzt werden.¹⁰⁵ Werden konsumfreie Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum mitgestaltet, trägt dies zu einer Vervielfachung von Aktivitäten bei, im Gegensatz zu bisherigen Durchgangsräumen.¹⁰⁶ → Abb.58

Sich wiederholende Veranstaltungen und Aktivitäten im öffentlichen Raum können neue Funktionen in leerstehenden Geschäftslokalen entstehen lassen. In Zusammenarbeit kann gegenseitig voneinander profitiert werden und die kulturelle Bekanntheit und der Kundentamm weiter gesteigert werden.

Die Fokussierung aktiver Mobilität unterstützt mit dem geringeren Tempo ebenso die lokale Ökonomie, indem Blicke in Schaufenster, neue Geschäfte und Plätze ermöglicht werden. Ein spontanes Auf- und Absteigen mit dem Fahrrad ist entlang der Fahrradstraße ebenfalls leicht möglich. Im zusätzlichen Raum zwischen der Begrünung können Fahrradabstellplätze und Bänke integriert werden.

105 Vgl. Bendiks/Degros 2019, 140.

106 Vgl. Gehl 2015, 91.

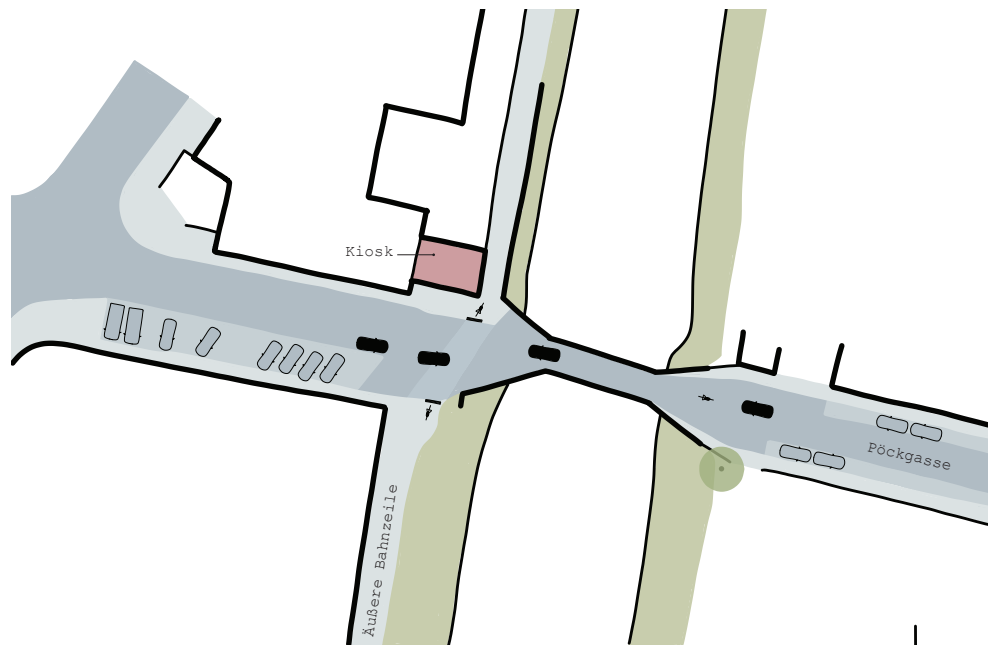


Abbildung 59: Transformationspotential Grüner Korridor - M 1:1000

Der Grüne Korridor

Sicheres Kreuzen für alle

Die Durchfahrt unter dem Bahndamm in der Pöckgasse ist lediglich 3,5m breit und 2,2m hoch. Die Verbindung gilt als Nebenverbindung im städtischen Netzwerk und sollte ein sicheres Durchqueren, vor allem an dieser Engstelle, möglich machen. Im Moment ist eine maximale Geschwindigkeit von 10km/h erlaubt und mit Vorrang von West nach Ost ausgewiesen.

Auf der westlichen Seite des Bahndammes kreuzt die Pöckgasse den als Äußere Bahnzeile benannten Geh- und Radweg, ein bereits bestehender Teil des Grünen Korridors. Anstatt eine durchgehende Radverbindung zu generieren und der aktiven Mobilität den Vorrang zu geben, endet der beschilderte Geh- und Radweg mit einer *STOP*-Markierung vor der Kreuzung mit der Pöckgasse und wird unlängs nach der Querung wieder beschilddert weitergeführt.

→ Bild Mitte S.92

Nach einer stark entschleunigten und sekundären Verbindung dem passiven Verkehr den Vorzug gegenüber einer bestehenden primären Radverbindung zu geben, spricht gegen das Ziel einer gerechten Raumteilung für alle Nutzerinnen.

Direkt an der Kreuzung besteht ein kleiner Kiosk, an dem Eiscreme direkt aus dem Fenster verkauft wird. Das Lokal ist von den Nachbarschaften gut erreichbar, da der Kiosk einerseits an einer Radroute und andererseits an der Durchquerung der Pöckgasse liegt und der Bahndamm somit keine Barriere für die Anrainer östlich davon darstellt. Die monofunktionale Ausrichtung des öffentlichen Raums für passive Mobilität hingegen bietet nahezu keinen Platz für eine Terrasse, die die Eisdielen bespielen könnte, obwohl die Pöckgasse nur eine sekundäre Verbindung im städtischen Netzwerk darstellt.

Das Transformationspotential für die Kreuzung Grüner Korridor / Pöckgasse besteht in einer durchgängigen Geh- und Radroute an der Äußeren Bahnzeile. Vorrang für aktive Mobilität entlang des Grünen Korridors und der Durchquerung unter dem Bahndamm. Im Kreuzungsbereich wird eine auffallende Bodengestaltung als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme für PKWs verwendet. Zusätzlich werden die Fahrstreifen entlang der Pöckgasse mit Haltlinien versehen um ein sicheres Gefühl für die Nutzerinnen aktiver Mobilität zu erzielen. In der Durchfahrt gilt das selbe Prinzip – Fußgängerinnen und Radfahrerinnen genießen Priorität vor dem motorisierten Individualverkehr.

Für eine gerechte Raumteilung und sichere Anschlüsse an den Grünen Korridor spricht ebenfalls die Errichtung einer vorgelagerten Terrasse für die Eisdielen. Umso mehr ininteressante Punkte und Ziele am Grünen Korridor aufgefädelt sind, umso stärker kann die Route ausformuliert und Anschlüsse daran gestaltet werden.

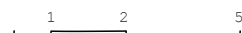
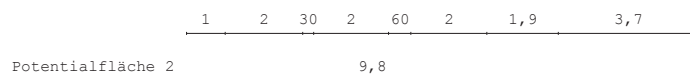
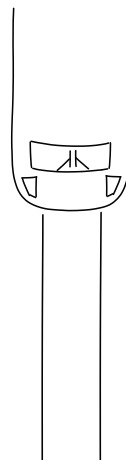
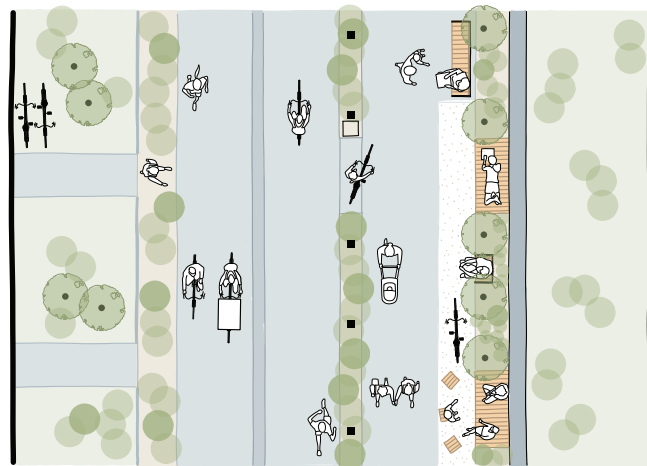
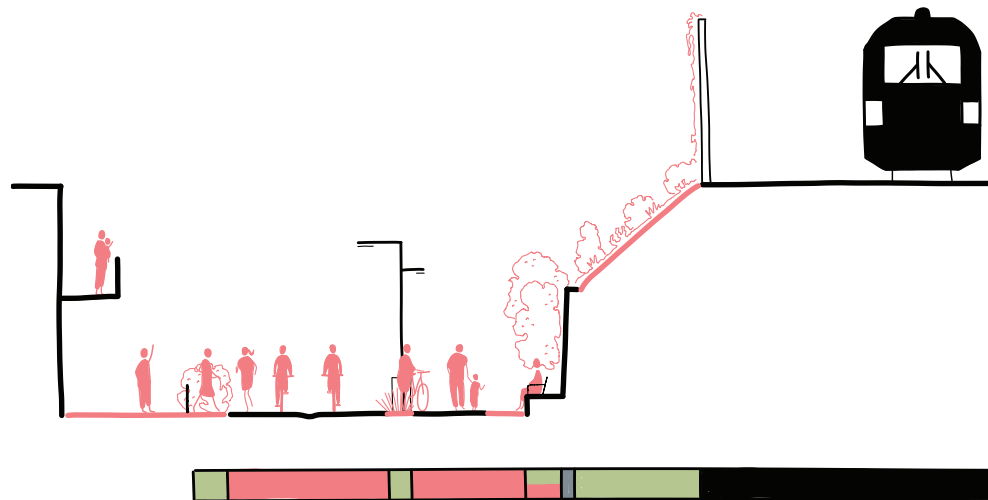
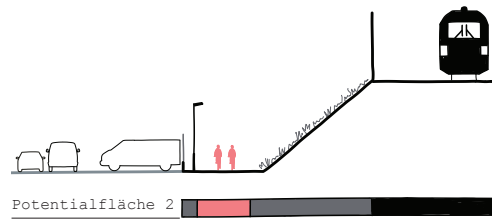


Abbildung 60: Profil nach Transformation – Grüner Korridor

Weiter südlich an der Äußeren Bahnzeile verläuft der Grüne Korridor zwischen dem Bahndamm und der Potentialfläche 2. Das uneinsehbare und vor allem Nachts kaum frequentierte Areal erzeugt einen Angstraum am Grünen Korridor. Zusätzlich ist der als Geh- und Radweg genutzte Randbereich des Bahndamms zu schmal, um Aufenthaltsorte oder zusätzliche Nutzungen zu integrieren, die den als Angstraum wahrgenommenen Abschnitt sicherer machen können.

Um die Äußere Bahnzeile als Grünen Korridor zu stärken, muss das Profil entlang der Potentialfläche 2 mehr Aktivitäten zulassen. Eine eingezogene Stützmauer lässt eine Verbreiterung des Profils und eine Trennung der Mobilitätsmodi zu. Zunächst kann ein mit Pflaster getrennter Zweirichtungsradweg zuzüglich Sicherheitsstreifen angelegt werden. Die Breite von 2m je Fahrstreifen bietet die Möglichkeit des kommunikativen Nebeneinanderfahrens sowie ein sicheres Überholen. Die bauliche Trennung zum Gehweg mit einem Grünstreifen verringert zusätzlich das Unfallrisiko. An mehreren Stellen ermöglichen Verbindungsstücke das bequeme Auf- und Absteigen vom Fahrrad und ein Wechseln auf den Gehweg.

Der Gehweg ist ebenfalls 2m breit und ermöglicht damit ein gefahrloses und bequemes Begegnen von Fußgängern.¹⁰⁷ Zur Stützmauer ist der Gehweg mit konsumfreien Aufenthaltsbereichen unterschiedlicher Qualität erweitert. Ein nicht versiegelter 1m breiter Streifen markiert die Aufenthaltszone, die mit einem begrünten Plateau ergänzt wird. Zwischen der Vegetation sind Sitz- und Liegeflächen integriert, die mit einer Breite von 90cm eine Variation aus Sitzbänken und Liegeflächen bietet. Um eine barrierefreie Nutzung für Alle zu ermöglichen stehen manche Bänke auf versiegeltem Grund und sind mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet. Ebenso bieten Einzelplätze die Möglichkeit zur passiven Teilnahme am Geschehen und bewegliche Stühle können für Gesprächsrunden zusammengestellt werden. Die Stützmauer schützt den Rücken und trägt samt Vegetation zu einem behaglichen Mikroklima bei, das mit einer intensiven Begrünung am Bahndamm noch zusätzlich verstärkt wird.¹⁰⁸

Um den öffentlichen Raum und eine sichere Atmosphäre am Grünen Korridor zu unterstützen, muss die Potentialfläche 2 in ihrer baulichen Entwicklung dazu beitragen. Die Gebäude entlang des Grünen Korridors müssen zu ihm orientiert sein, um die Sicherheit von Besucherinnen und Bewohnerinnen zu gewährleisten. Vorgärten und Eingänge zum Grünen Korridor generieren eine automatische Frequentierung durch Bewohnerinnen und tragen außerdem zu deren aktiven Mobilitätsverhalten bei. Einsehbare Vorgärten verbreitern optisch den Raum und zusammen mit belebten Balkonen erhöhen sie das Sicherheitsgefühl, da mehr Augen auf den Grünen Korridor gerichtet sind.¹⁰⁹

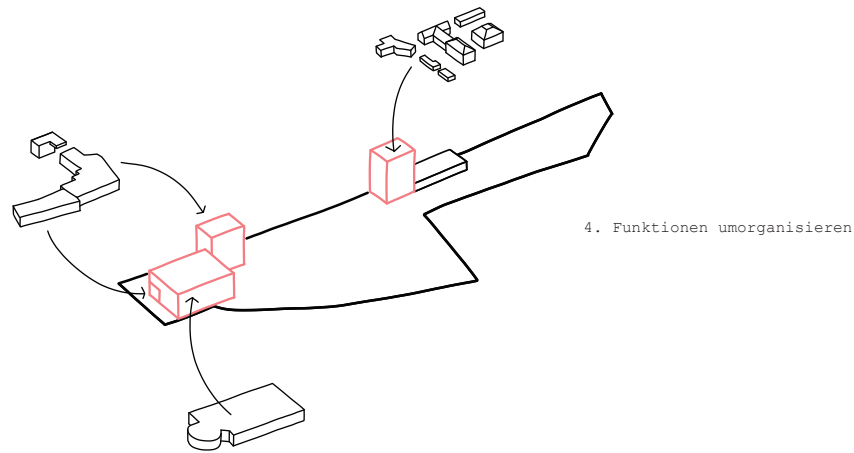
¹⁰⁷ Vgl. Mobilitätsstrategie der Stadt Graz 2012, 10.

¹⁰⁸ Vgl. Gehl 2015, 159-168.

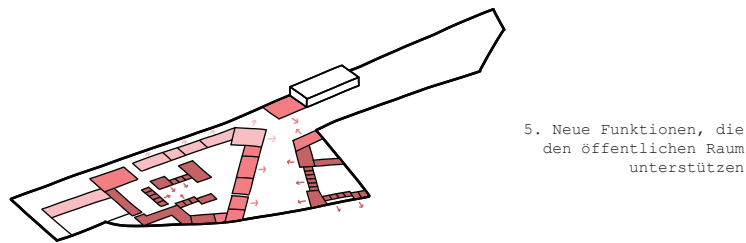
¹⁰⁹ Vgl. Jacobs 1969, 32.

“Innenstadtnahe Brachen können besondere Chancen für nachhaltige Formen der Nutzungsmischung bieten, etwa vermittelt ihrer zentralen Lage, die für viele verschiedene NutzerInnen attraktiv ist.“¹¹³

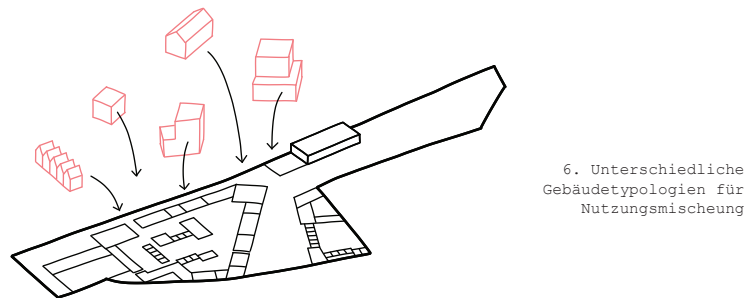
¹¹³ Forlati/Peer/TU Wien ²2017, 12.



4. Funktionen umorganisieren



5. Neue Funktionen, die den öffentlichen Raum unterstützen



6. Unterschiedliche Gebäudetypologien für Nutzungsmischung

4. Schritt: Funktionen umorganisieren

Die vorhandenen Funktionen der Potentialfläche bleiben bestehen und werden in den Transformationsprozess integriert. Die separierten Büroflächen der Österreichischen Bundesbahnen werden zu einem Volumen verdichtet und anschließend neben dem Bahnhofsgebäude platziert. Die Büroflächen der Österreichischen Post werden ebenfalls verdichtet und am südlichen Ende positioniert. Das Verteilerlager samt Freiflächen wird mit einem neuen Parkdeck kombiniert ausgeführt, um große monofunktionale Flächen und Bauten zu vermeiden. Für gerecht geteilten Raum und die Menschen zur aktiven Mobilität zu animieren, wird zusätzlich die Anzahl der Parkplätze im neuen Parkdeck verringert. Das neue Parkdeck wird auch für die Bewohner des neuen Quartiers als Sammelgarage genutzt, um ein sicheres, autofreies Umfeld zu schaffen. Für ein geringeres Flächenmaß und sichtbares Bauvolumen besteht das neue Parkdeck aus zwei Untergeschoßen und drei Hochgeschoßen.

→ Abb.62: 4

5. Schritt: Neue Funktionen, die den öffentlichen Raum unterstützen

Für eine Etablierung konzentrierten Lebens im öffentlichen Raum müssen die Funktionen den Stadtraum unterstützen und aktiv für seine Bespielung verwendet werden. Entlang der Freiräume und Verbindungen werden somit unterschiedliche Funktionen thematisch aneinandergereiht. Eine Mischung von Nutzungen ermöglicht Bereiche mit städtischer Vielfalt und Robustheit, Kompaktheit und fördert quartiersübergreifende Synergien, Intensität und Anteilnahme.¹¹⁵

→ Abb.62: 5

6. Schritt: Unterschiedliche Gebäudetypologien für Nutzungsmischung

Je nach Bereich werden die Funktionen mit darüberliegenden Wohnformen ergänzt. Dabei wird die Wohnform auf den thematischen Bereich der Sockelzone abgestimmt. Für das Quartier werden thematische Vorbedingungen wie Durchwegungen und Hauptfunktionen fixiert – die Gebäudetypologie bleibt flexibel und passt sich der fixierten Funktion an, beziehungsweise kann sie später bei Bedarf angepasst werden. Es wird ein Gleichgewicht an Unternehmerinnen, Bewohnerinnen und Besucherinnen angestrebt. Dies schlägt sich auch in unterschiedlichen Gebäudetypologien nieder, die räumlich als auch funktional ein Ensemble bilden.¹¹⁶

→ Abb.62: 6

115 Vgl. Forlati/Peer/TU Wien 2017, 12.

116 Vgl. De Zwarte Hond/VORM/OTO landscape, ZOHO, 2019.

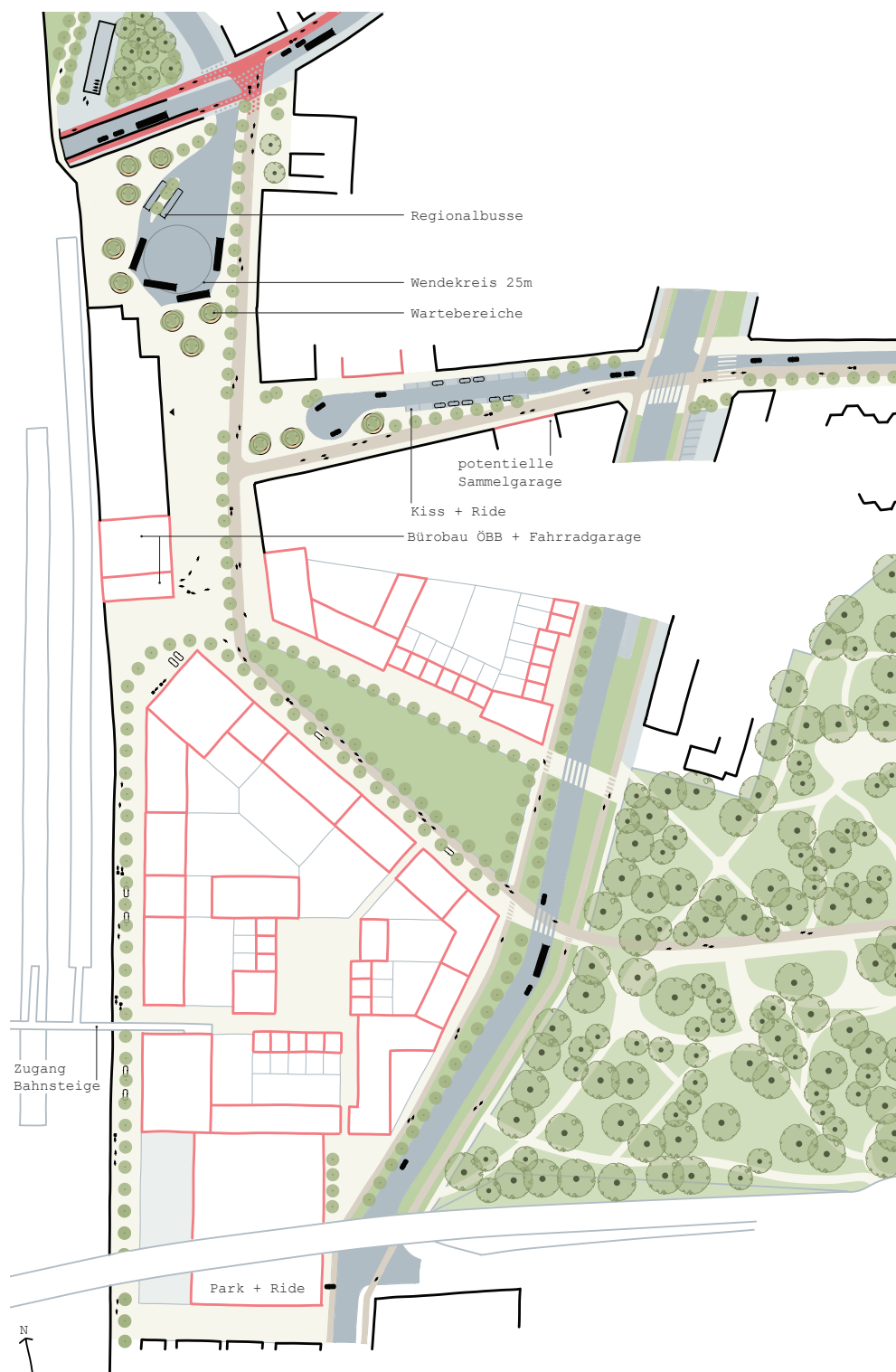


Abbildung 63: Das Neue Stadtquartier / Platz der Heimkehrer 1:2500

Platz der Heimkehrer

Als Schnittpunkt der Drei Korridore fungiert der Bahnhofplatz als multimodaler Knotenpunkt, der die unterschiedlichen Interessen seiner Nutzerinnen unterstützt. Mit der Entflechtung der Durchzugsstraße für passive Mobilität wird der ehemalige Vorbereich des Bahnhofs zu einem tatsächlichen Platz, der einer Namensänderung von der Heimkehrerstraße zum *Platz der Heimkehrer* gerecht wird.

Im Norden schließt der Radweg des Mobilien Korridors an den Bahnhofplatz an und wird mit einer Baumreihe, baulich vom Busbahnhof getrennt, geführt. Die Verkehrsfläche für den Busbahnhof wurden reduziert und in einen großen Wendekreis transformiert, den auch Gelenksbusse befahren können. Ein Wendekreisradius von 25 m mit zusätzlich ausgebildeten Haltenischen ermöglicht ein unabhängiges Zu- und Abfahren der Busse und eine Vergrößerung der Wartebereiche. Zusätzlich sind unabhängige Spuren für Regionalbusse integriert, die auch eine längere Parkdauer der Busse vorsieht. Rund um die Haltenischen sind mehrere Warteeinseln angeordnet – kreisrunde Bänke, die in der Mitte mit schattenspendenden Bäumen bepflanzt sind und auch als konsumfreie Strukturen betrachtet werden können.

Seitlich geführt bildet der durchgehende Radweg einen großen Vorbereich zum Hauptbahnhof. Die Achse vom Eingang Richtung Lebendigen Korridor wird geöffnet und von den Bäumen gerahmt. Der Radweg mündet in die Fahrradstraße des Lebendigen Korridors, führt sicher über den Ferdinand-Porsche-Ring und bietet eine attraktive Verbindung aktiver Mobilität Richtung Osten. Die Bahngasse zwischen Bahnhof und Ferdinand-Porsche-Ring ist als *Kiss+Ride*-Anlage mit Halteplätzen für den motorisierten Individualverkehr gelöst und ermöglicht ein Wenden für PKWs und Servicedienste, wie zum Beispiel der Müllabfuhr. Die entfallenen Parkplätze, in diesem Abschnitt der Bahngasse, die für Bewohnerinnen und Patientinnen der angesiedelten Arztpraxen vorhanden waren, können anhand von Sammelgaragen in Baulücken mit einer zusätzlichen Funktion im Erdgeschoß verdichtet neu errichtet werden.

Südlich des Bahnhofsgebäudes schließt der verdichtete Bürobau der ÖBB an, der gleichzeitig als Einfahrt in die Fahrradgarage im Untergeschoß fungiert. Hier beginnt die neue Bebauung der transformierten Potentialfläche und der Grüner Korridor spannt eine großzügige öffentlichen Grünfläche zum Stadtpark auf. Der Grüne Korridor bietet eine sichere Verbindung über den Ring und weiter durch den Stadtpark bis zum Akademiepark.

Die Verbindung östlich der Bahngleise sichert die Anbindung der südlichen Nachbarschaften und wird für Anlieferung und Versorgung des Quartiers benutzt. Die Durchwegung in den Innenbereich des Gebäudeensembles formt einen halböffentlichen Platz, der zur öffentlichen Grünfläche am Grünen Korridor führt. Die Brücke für den Zugang zu den Bahnsteigen führt über den halböffentlichen Platz und zum Eingang der Park+Ride-Anlage auf der dem Ring zugewandten Seite. → Abb.63

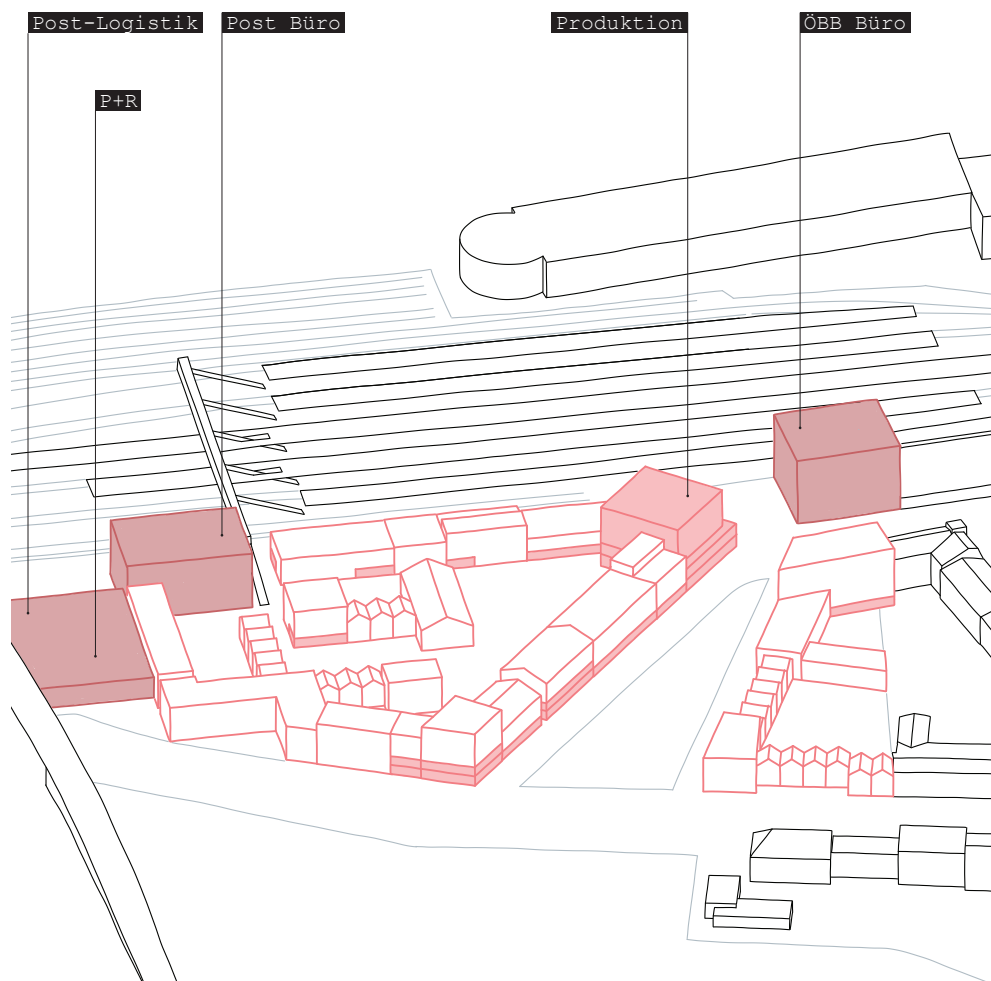


Abbildung 64: Das Neue Stadtquartier - Funktionsverteilung

Das Neue Stadtquartier

Für einen lebendigen und zusammenhängenden Stadtraum sind unterschiedliche Zonen, eine Überlagerung unterschiedlicher Aktivitäten und eine aktive Erdgeschoßzone ausschlaggebend.¹¹⁷ Für den Transformationsprozess der Potentialfläche 1 werden die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse berücksichtigt, eine höhere Bedeutung des öffentlichen Raums angestrebt und die spezifische Identität des Gebiets miteinbezogen.¹¹⁸

Um monofunktionalen und eintönigen Wohnquartieren entgegenzuwirken, wird in jüngst geplanten Quartieren eine Mischung aus unterschiedlichen Funktionen und Wohnnutzung angestrebt. Während ein Verhältnis von 50:50 als große Herausforderung angesehen wird, stellt ein Verhältnis von 80 Prozent Wohnnutzung zu 20 Prozent Nicht-Wohn-Nutzung in der Stadt Wien eine realisierbare Mischung dar.¹¹⁹ Dieses realisierbare Verhältnis wurde für Wiener Neustadt übernommen und auf der Potentialfläche angewendet. Nicht-Wohn-Nutzungen sind hauptsächlich entlang der Erdgeschoßzone der thematischen Verbindungen angeordnet.

→ Abb.64

Im Mischungsverhältnis nicht mitberücksichtigt sind die vorhandenen und verdichteten Funktionen. Die Österreichischen Post und das Verteilerlager werden mit der Parkgarage kombiniert, welche an den Verlauf der Überführung angepasst ist. Die Bürofläche der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wird mit dem Hauptbahnhof kombiniert und bildet einen starken Punkt, der das Quartier zum Bahnhofsvorplatz öffnet.

Als elementarer Bestandteil für die ganztägige Belebung der Erdgeschoßzone und somit des ganzen Quartiers muss eine Mischung aus Wohn-, Büro- und Gewerbenutzung erzielt werden. Neben dem neuen Volumen der ÖBB bildet ein Standort für produzierendes Gewerbe einen Schwerpunkt im Quartier. Die Art des Gewerbes muss unter Berücksichtigung von Emissionen wie Lärm und Luft gefunden werden und soll im Weiteren nicht nur für das Quartier, sondern einen regionalen Einfluss haben. In enger Verflechtung mit lokalen Forschungsinstituten und kleinen sowie großen vorhandenen Unternehmen unterstützt ein innerstädtischer Gewerbeschwerpunkt das Ansiedeln kleinerer neuer Betriebe im Quartier und folgt dem Prinzip einer *Stadt der kurzen Wege*.¹²⁰

Auf der 3,6 Hektar großen Fläche wird die Transformation zu einem dichten innerstädtischen Quartier angestrebt. Desto dichter das Quartier, desto mehr können Nutzungen voneinander profitieren und ermöglichen neue Synergien untereinander. Die erreichte Dichte von 1,75 ermöglicht eine enge Verflechtung der Funktionen, lässt aber gleichzeitig eine enge Kombination von Wohn- und Freiräumen zu.

¹¹⁷ Vgl. Fiedler 2009, 61.

¹¹⁸ Vgl. Forlati/Peer/TU Wien 2017, 14.

¹¹⁹ Vgl. Ebda., 27.

¹²⁰ Vgl. Ebda., 95f.

“Nutzungsmischung ist keine romantische Vorstellung, sondern ein Erfordernis, um lebenswerte und zukunftsfähige urbane Räume zu schaffen. Sie ist nicht nur eine Notwendigkeit im Sinn einer Gleichverteilung über die Stadt, sondern auch hinsichtlich der Inwertsetzung ihrer Potenziale in konkreten räumlichen Situationen.“¹²¹

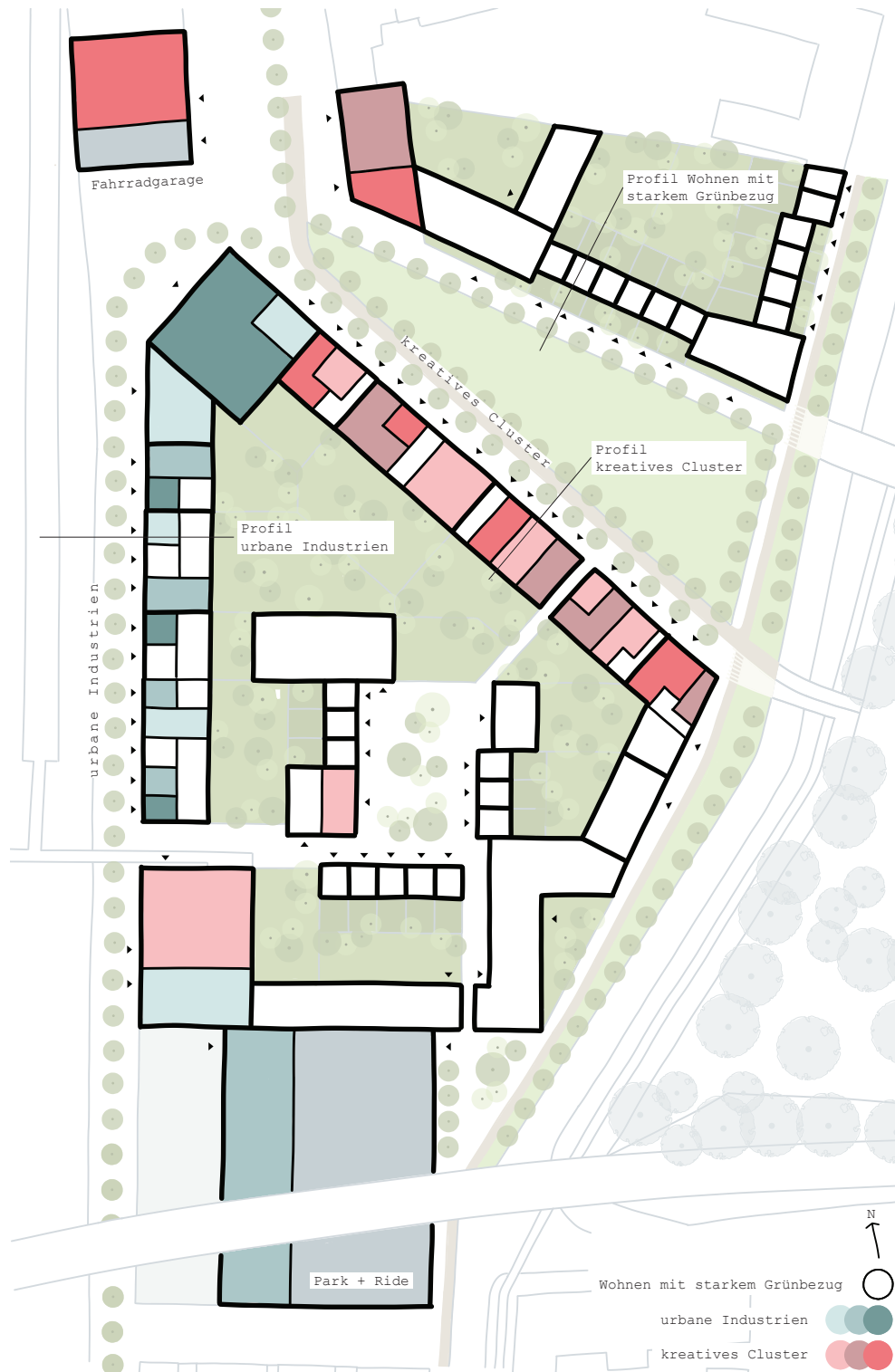


Abbildung 65: Nutzungsmischung im Neuen Stadtquartier 1:1550

Nutzungsmischung

Für die Belebung des Neuen Stadtquartiers ist eine thematische Nutzungsmischung in der Erdgeschoßzone vorgesehen. Vor allem an Eckpunkten werden größere Funktionen vorgesehen, die als Frequenzbringer für Besucherinnen und Katalysator für die lokale Ökonomie im Quartier fungieren. Zusätzlich bieten kleinteilige und nicht an einen Nutzungstyp gebundene Strukturen große Flexibilität, deren Form von Anpassbarkeit in einem neuen Quartier von großer Bedeutung sind.¹²² Um die Nutzungsoffenheit beizubehalten, sind für Nicht-Wohn-Nutzungen in der Erdgeschoßzone eine Raumhöhe von vier Meter festgesetzt.

Zur Steigerung der erfolgreichen Nutzungsmischung sind die Funktionen thematisch und unterstützend zur Situation des angrenzenden öffentlichen Raums verteilt. Die Funktionen sind stets mit Wohnfunktion kombiniert und unterteilen sich in drei Kategorien: Urbane Industrie, kreatives Cluster und Wohnen mit starkem Grünbezug. → Abb.65

Die urbanen Industrien verteilen sich im Bereich neben den Bahngleisen und bieten die Möglichkeit zur Warenerzeugung unterschiedlichster Art. Produzierende, innenstadtfreundliche Industrien finden sich zum Beispiel im Kunst- oder Manufakturbereich wieder, sind oft kombiniert mit anderen nahen Dienstleistungen und benötigen unterschiedliche grob- und feinkörnige Produktionsflächen. Ebenso sind experimentelle Flächen wie Fab-Labs oder Werkstätten zur Etablierung im Stadtgefüge vorzusehen. Zusätzliche Vorteile ergeben sich aus den kurzen Wegen zum Bahnhof, zum Lebendigen Korridor mit ansässigen Gewerben und der größeren Produktionsfläche im nördlichen Bereich.¹²³

Das kreative Cluster verteilt sich teilweise zweigeschoßig an der südlichen Seite des Grünen Korridors, sowie an den Eckpunkten Richtung Bahnhof. Kreative start-ups und co-working spaces können bereits während der Transformation der Potentialfläche mit Beteiligungsprozessen und place-making Projekten miteingebunden werden. Identitätsstiftende Projekte im Vorfeld wie kulturelle Veranstaltungen mit Gastronomie können im Weiteren zur räumlichen Etablierung im Quartier führen. In Kombination mit Gastronomie kann sich ein Ort des Dialogs für die Nachbarschaft etablieren. Über die Grenzen des Neuen Stadtquartiers hinaus kann die Funktion eine Plattform für junges kreatives Publikum und Anlaufstelle für die Vermittlung von Büro- und Atelierfläche bilden.¹²⁴

Neben den zwei Kategorien mit einem Fokus auf die Funktion thematisiert der dritte Bereich das Wohnumfeld. Nördlich des Grünen Korridors, sowie zum Stadtpark und im Innenbereich des Gebäudeensembles sind Wohnformen auch im Erdgeschoß vorgesehen und verfügen somit über einen starken Grünbezug zur zusätzlichen Belebung des öffentlichen Raums.

¹²² Vgl. Forlati/Peer/TU Wien 2017, 29.

¹²³ Vgl. Ebda., 95.

¹²⁴ Vgl. Ebda., 87.



Abbildung 66: Grüne Qualitäten im Neuen Stadtquartier 1:1550

Grüne Qualitäten

Unterschiedliche Bedürfnisse bezüglich Wohntypologie und Wohnform zeigen ebenso unterschiedliche Bedürfnisse an Freibereichen auf. Für ein lebendiges attraktives Quartier werden neben öffentlichen aktiven Grünflächen auch gemeinschaftliche, halböffentliche und private Grünflächen benötigt. → Abb.66

Der Grüne Korridor bildet als Verbindung zum angrenzenden Stadtpark das grüne Rückgrat des Neuen Stadtquartiers. Die breit aufgerollte öffentliche Fläche soll für Bewohnerinnen, Nachbarinnen und Besucherinnen zusätzliche Grünfläche vor der Haustüre bilden. Als freie Vorzone zum Stadtpark bietet der Quartierspark eine simple, aber flexible Fläche für gemeinschaftliche Aktivitäten. Im Gegensatz dazu ist der Stadtpark als ausgedehnte Grünstruktur mit geschwungenen Wegen zum Flanieren und Programm wie Spielplätze gestaltet. Der öffentliche Quartierspark wird von Baumreihen gesäumt, die als Vorzone zur angrenzenden Bebauung den öffentlichen Raum strukturieren.

Der enge Grünbezug im Neuen Stadtquartier verstärkt sich in den Innenbereichen des Ensembles umso mehr, da an die Gebäude gemeinschaftlich genutzte Innenhöfe angeschlossen sind. Diese lassen unterschiedliche Nutzungen für die Bewohnerinnen eines Gebäudes wie Obstgärten, Gemüsegärten oder Ruhebereiche zu. Auch baufeldübergreifende Nutzungen wie Spielplätze oder Liegewiesen können an zugänglichen Grundstücken organisiert werden.

Ebenso stellen die Sportplätze auf der Parkgarage Gemeinschaftsflächen dar. Der Freibereich bietet eine Erweiterung des Programms im öffentlichen Raum, da der Zugang über die Erschließung der Parkgarage organisiert ist.

Als halböffentliche Fläche kann der Platz im Innenbereich des Ensembles betrachtet werden. Grundsätzlich ist es ein öffentlicher Platz, der eine Durchquerung ermöglicht. Die niedrigere Gebäudehöhe und geringere Größe strahlt aber mehr Intimität und Privatheit aus.

Als vierte Kategorie bilden private Grünflächen und Terrassen zusätzliche ruhigere Freiflächen. Diese werden hinter den einzelnen Wohneinheiten oder als Vorgärten ausgebildet. Vorgärten besitzen den Vorteil, private Flächen zu generieren, die trotzdem Kommunikation mit dem öffentlichen Raum zulassen.

Unterstützter öffentlicher Raum

Urbane Industrien

Das Straßenprofil entlang der urbanen Industrien ist ähnlich dem des Lebendigen Korridors – an eine versorgende Verbindung reihen sich kleine Unternehmen.

Hier prägt das Umfeld die Art der kleinen Unternehmen. Die angrenzenden Gleise und die damit verbundene Geräuschkulisse ermöglichen produzierendes Gewerbe, welches weniger auf ein ruhiges Umfeld achten muss. Die Bahngleise bieten ebenfalls den Vorteil, keine Kreuzungen mit anderen Verbindungen entstehen zu lassen – ein Punkt, der vor allem für Radinfrastruktur entlang dieser Route spricht. → Abb.67

Der Gehweg und die Radspur werden von einer Baumreihe getrennt, die für zusätzliche Aufenthaltsbereiche für die Unternehmen sorgen. Zwischen den Bäumen sind Ladezonen für An- und Ablieferungen markiert, die abseits von den kurzen Aufenthalten der Fahrzeuge als Erweiterung der Produktionsfläche und Aufenthaltsfläche benutzt werden können. Die urbanen Industrien sollen eine starke soziale Gemeinschaft und ein gemeinsames Arbeiten fördern, das mit flexiblen Einheiten, die ein Zusammenlegen oder Teilen der baulichen Einheiten erleichtern, unterstützen soll.

Manche Einheiten werden zweigeschößig ausgebildet, um die produzierenden Flächen auch um eine organisatorische Ebene zu erweitern. Ebenso können die Einheiten im Obergeschoß als Wohneinheit verwendet werden und spiegeln somit eine historisch angelegte Lebensform wider – unten arbeiten, oben wohnen.

Für eine kleine Stadt ist es wichtig, den jungen Unternehmern und jungen kreativen Menschen leistbaren Arbeits- und Wohnraum zur Verfügung zu stellen, um selbstständige Kreativität in der Stadt anzusiedeln. Nicht nur dürfen diese Räume günstig sein, es benötigt ein kreatives Umfeld, welches Experimente zulässt und den Arbeits- und Wohnort vereint. Das Vorhandensein von Gleichgesinnten und die Nähe zu Freiräumen fördern den Zusammenhalt der urbanen Industrien, da die Kreativität nicht an einen Arbeitsort gebunden ist, sondern dort, wo man auch lebt.

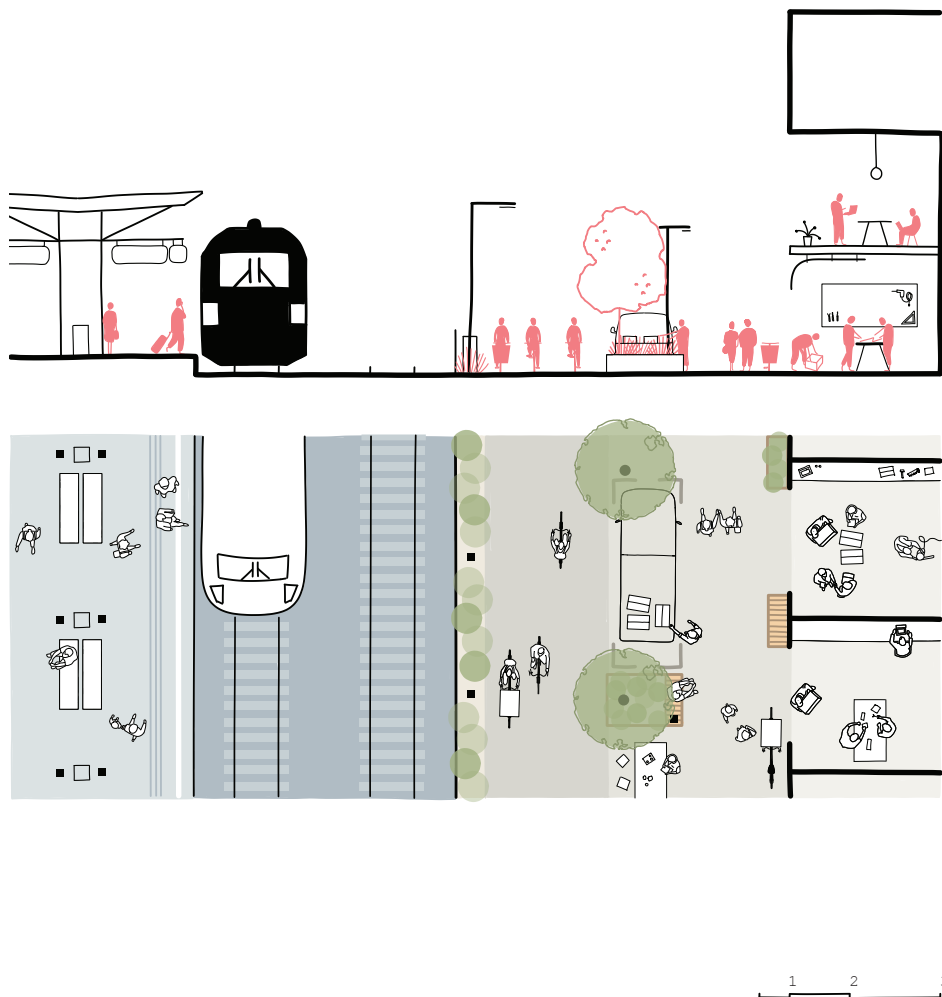


Abbildung 67: Profil - urbane Industrien

Kreatives Cluster

Das kreative Cluster soll den Dialog mit den Bewohnerinnen entlang von Aufenthaltsbereichen unterschiedlicher Nutzungen fördern.

Im besten Fall haben sich hier nach der Transformation zum neuen Stadtquartier bereits Kollektive und Vereine etabliert, die bereits im Vorfeld mit Beteiligungen und Dialogen der Bewohnerinnen am Neuen Stadtquartier mitgearbeitet haben. Für die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort ist es entscheidend sichtbar zu sein. Um eine Anlaufstelle für Bewohnerinnen und Interessierte zu generieren, werden Büros in der Erdgeschoßzone und im Obergeschoß integriert. → Abb.68

Um auch Aufenthaltsorte entstehen zu lassen, sind auch konventionelle Nutzungen wie Gastronomie und Einzelhandel und medizinische Einrichtungen vorgesehen. Mit Hilfe dieser gewohnten und akzeptierten Nutzungen kann eine bessere Verbindung der Menschen zum kreativen Cluster aufgebaut werden. Wie bereits vorher erwähnt, können Dialoge in einem angrenzenden Café besser geführt werden.

Das Profil des kreativen Clusters erlaubt, ebenso wie entlang der urbanen Industrien, eine Funktionserweiterung im öffentlichen Raum. Der Quartierspark bietet hier öffentlichen Freiraum, der von einer Fahrradverbindung und einer Baumreihe begrenzt ist. Zwischen den Bäumen bietet eine Vorzone zum Gehweg ein sicheres Auf- und Absteigen vom Fahrrad, sowie die Möglichkeit zur Integration von Fahrradabstellplätzen und Anlieferungshaltezonen für Fahrzeuge. Der Gehweg ermöglicht als breite freigespielte Fläche ein bequemes Flanieren und Stehenbleiben.

Als Vorzone zu den Geschäftslokalen sind Gastgärten und Terrassen für die einzelnen Nutzungen vorgesehen. Weiters können diese Flächen auch für Marktstände, Dialogrunden oder als Arbeitsplatz im Freien verwendet werden.

Für die Etablierung des kreativen Clusters ist nutzbarer öffentlicher Raum entscheidend. Vereine und Kollektive müssen im Stadtleben präsentiert werden, um für potentielle Mitglieder sichtbar und erfahrbar zu sein. Zusätzlich unterstützt die Lage entlang des Grünen Korridors und der Fahrradverbindung zwischen Bahnhof und Stadtpark die Sichtbarkeit in der ganzen Stadt.

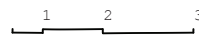
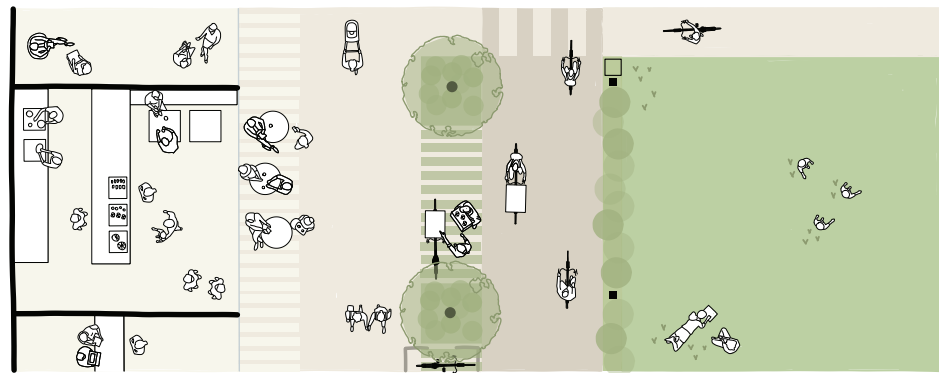
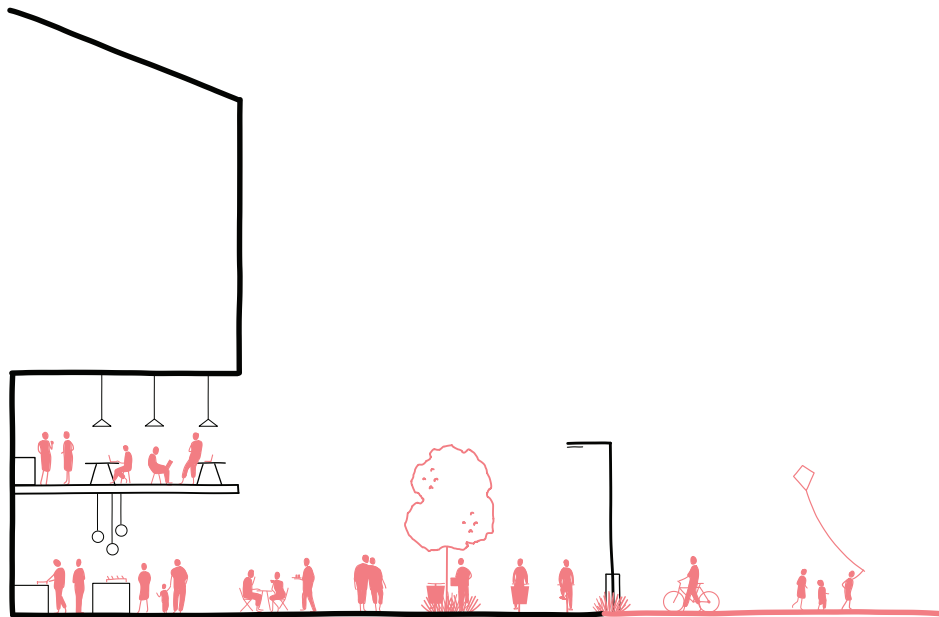


Abbildung 68: Profil - kreatives Cluster

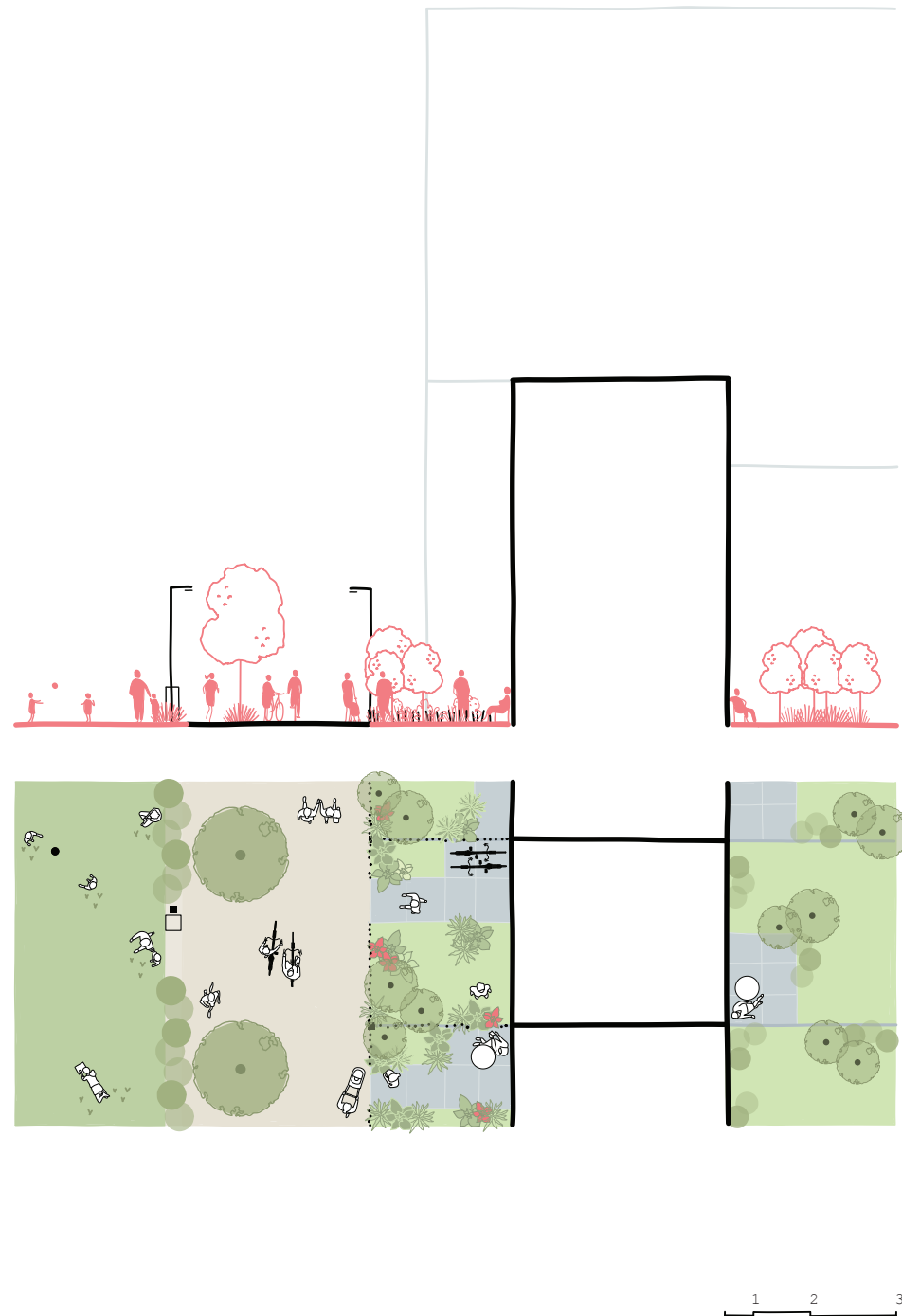


Abbildung 69: Profil - Wohnen mit starkem Grünbezug

Wohnen mit starkem Grünbezug

Die verdichtete Positionierung gemischter Nicht-Wohn-Nutzung ermöglicht an ruhigeren Stellen Räume und Verbindungen anderer Qualität zu etablieren. Eine Besonderheit im innerstädtischen Umfeld bieten private Grünräume, ohne dabei auf gemeinschaftliche Freiflächen zu verzichten.

Am nördlichen Bereich des Grünen Korridors sind neben verdichteten Wohnbau auch einzelne Wohneinheiten aneinandergereiht, die mit privaten Freiflächen und Vorgärten ausgestattet sind. Die privaten Gärten in den Innenhöfen bieten ruhige Freiflächen und können mit Gemeinschaftsflächen der angrenzenden Gebäude kombiniert werden.

Die zum öffentlichen Raum gerichteten Vorgärten sind ebenfalls private Grünflächen, die einen stark ausgeprägten kommunikativen Charakter besitzen. Die Gestaltung muss die Privatheit vermitteln, gleichzeitig einladend wirken und Sichtbezüge sowie spontane Interaktionen erlauben.

Angrenzend zu den Vorgärten führt eine breite Verbindung samt Baumreihe zum Bahnhof oder den Stadtpark. Die Breite ermöglicht neben dem Zufußgehen auch andere Aktivitäten, wie zum Beispiel Fahrradfahren für Kinder, ohne in Berührung mit den schnelleren Radverkehrsanlagen zu kommen. Die Baumreihe teilt den Vorbereich asymmetrisch, wodurch sich geradlinige Aktivitäten wie Jogging auf der schmälere Seite anbieten.

Anschließend dazu ergänzt der öffentliche Quartierspark den starken Grünbezug und bietet den Bewohnerinnen eine großzügige Gemeinschaftsfläche vor der Haustüre.

Aktiv benutzte und gestaltete Vorgärten bieten großes Potential, um das öffentliche Leben im Quartier zu etablieren. Die Vorzone zu den Gebäuden bietet ein abwechslungsreiches Bild und fördert mit Radabstellflächen zusätzlich die aktive Mobilität. Sitzende, spielende oder arbeitende Bewohnerinnen im Vorgarten beleben nicht nur das Stadtleben, sie richten ihre Augen auf die Straße und unterstützen somit ein sicheres Wohnumfeld für Alle.

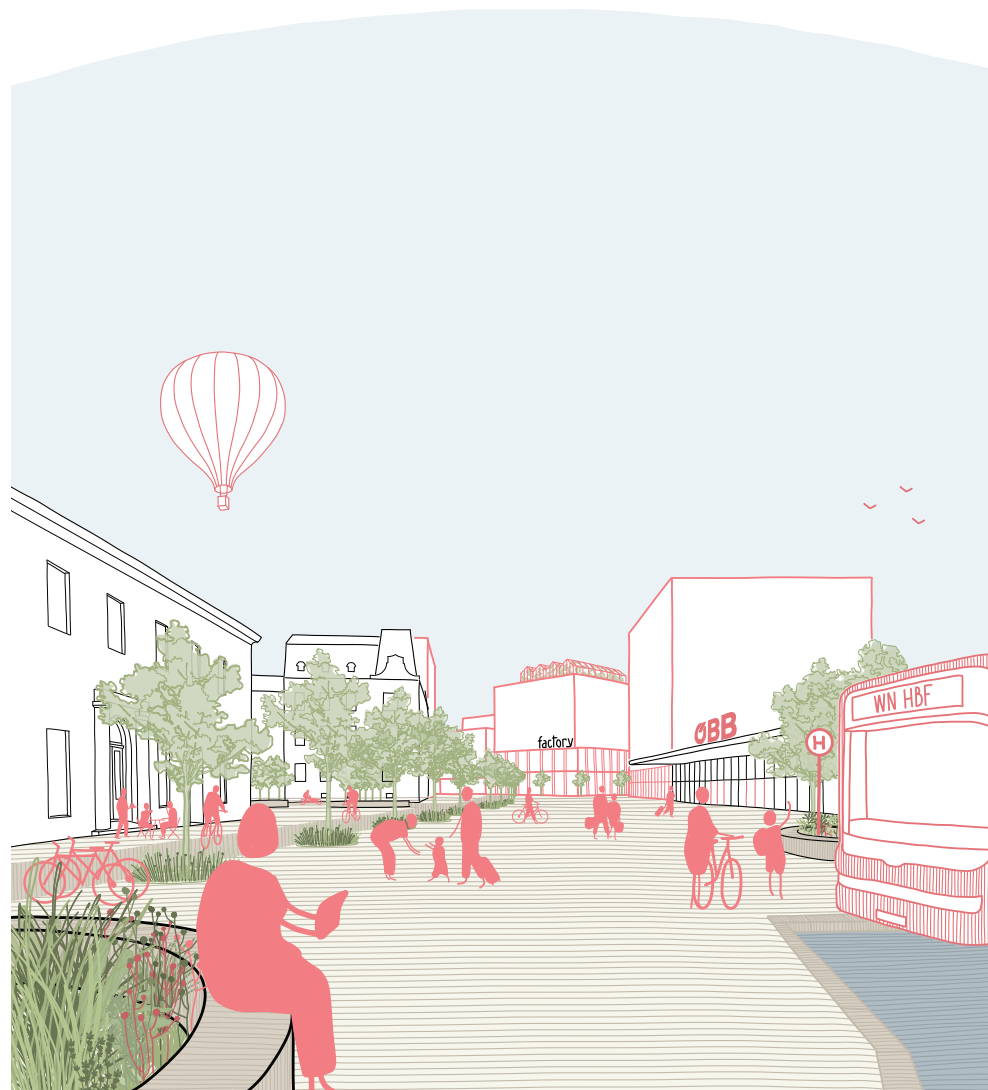


Abbildung 70: Platz der Heimkehrer Richtung Neues Stadtquartier

Platz der Heimkehrer mit Blick Richtung Neues Stadtquartier

Der Platz der Heimkehrer soll einen Ort darstellen, an dem Mobilität zum Alltag eines jeden Menschen gehört. Mobilität hat einen hohen Stellenwert in unserer Gesellschaft. Mobil sein und von einem Ort zum Anderen gelangen, sollte, ebenfalls wie andere für uns wichtige Bereiche unseres Lebens, ansprechend und mit hoher Qualität geformt sein. Gute Mobilitätsräume sind Plätze zum Aufhalten, Kommunizieren und bieten größere Möglichkeiten für uns alle.



Abbildung 71: Kreatives Cluster Richtung Bahnhof

Kreatives Cluster Richtung Bahnhof

Das Neue Stadtquartier soll neue Formen des Wohnens, Arbeitens und Zusammenlebens für Wiener Neustadt bringen. Raum für aktiv geförderte Kreativität und urbane Experimente geben der Stadt neue Impulse sich selbst zu verbessern, neue Synergien zu erzeugen und den Menschen eine lebenswerte Stadt, in der sie sich entfalten können.

Conclusio

Im Prozess der Erarbeitung dieser Masterarbeit hat sich mir gezeigt, dass Probleme kleiner Städte, wie in Wiener Neustadt, zum Teil selbst herbeigeführt worden sind. Seien es kurzfristige, nicht gesamtheitliche Planungsstrategien oder die Entwicklung großer Projekte lediglich auf dem Baugrundstück ohne Berücksichtigung des städtischen Kontext. In diesen Ebenen der Planung geht das meiste Potential verloren.

Der Vorteil ein Projekt im Rahmen einer Masterarbeit zu erarbeiten ist die Möglichkeit über die Grenzen dieser Limitierungen denken und das Maximum einer Idee ausarbeiten zu können. Ich denke, wenn man ermöglicht, dass Planungsstrategien interdisziplinärer und gesamtheitlicher erarbeitet werden, können übergeordnete Ziele besser im Dialog besprochen werden, die im Weiteren unter Zusammenarbeit aller Beteiligten eher zur Umsetzung gelangen. Wenn man in langfristiger Planung die Basis für eine kleinteilige Entwicklung schafft, ist das Risiko geringer, da der Grundstein bereits gelegt worden ist. Erst wenn kleine Städte lokal gut vernetzt sind, können sie vom regionalen Maßstab profitieren.

Meine Idee, Wiener Neustadts größtes Potential in der regionalen Mobilität zu sehen, um schlussendlich die Transformation einer bahnhofsnahe Fläche in einen weiten städtebaulichen Kontext einzubetten, stützt sich auf meine Überzeugung, dass Wiener Neustadt alle Qualitäten besitzt, die es haben muss, um für die Menschen einen Ort zum Wohlfühlen darzustellen. Im Moment werden die Orte, die als Lebensumfeld ein Ganzes bilden sollen, getrennt voneinander betrachtet und zu oft stellt die Verbindung zwischen ihnen das Auto dar.

Ich hoffe, die vorliegende Masterarbeit beleuchtet lokale und stadtweite Aspekte, die einen Anstoß geben können, ganzheitliche und überregionale Stadtplanung zu forcieren. Indem man über die Grundstücks- oder Stadtgrenzen hinausdenkt, können zukünftige Projekte besser in der Stadt integriert werden, vom Kontext profitieren und zum großen Ganzen beitragen.

Die Probleme der überwiegend passiven Mobilität in Wiener Neustadt werden sich in den nächsten Jahren weiter zuspitzen, wenn weiterhin die Zersiedelung an den Stadträndern und die Erweiterungen von innerstädtischen PKW-Abstellflächen vorangetrieben wird. Auch wenn die Innenstadt mit mehr Besucherinnen belebt werden kann, wird die Innenstadt nicht rund um die Uhr bespielt werden können und – noch gravierender – die Verbindungen an die Stadtränder werden weiter an Attraktivität und Lebendigkeit verlieren. Ein erster Schritt zur Transformation muss gesetzt werden, indem die Menschen in den Mittelpunkt gerückt, mit einbezogen und – allem voran – Dialoge gestartet werden.

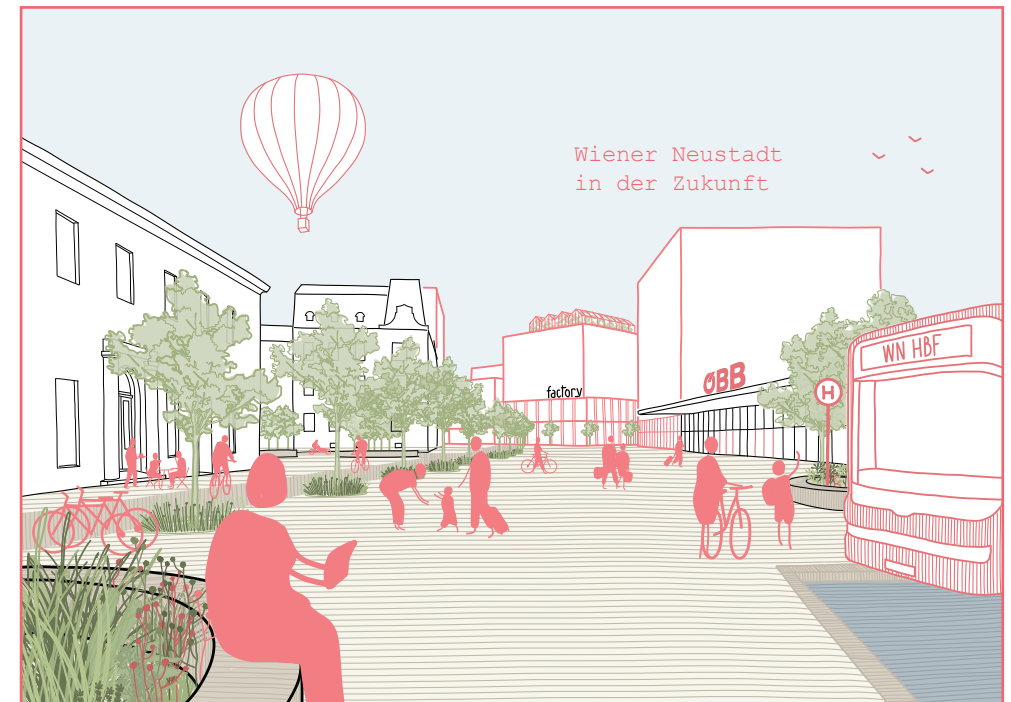
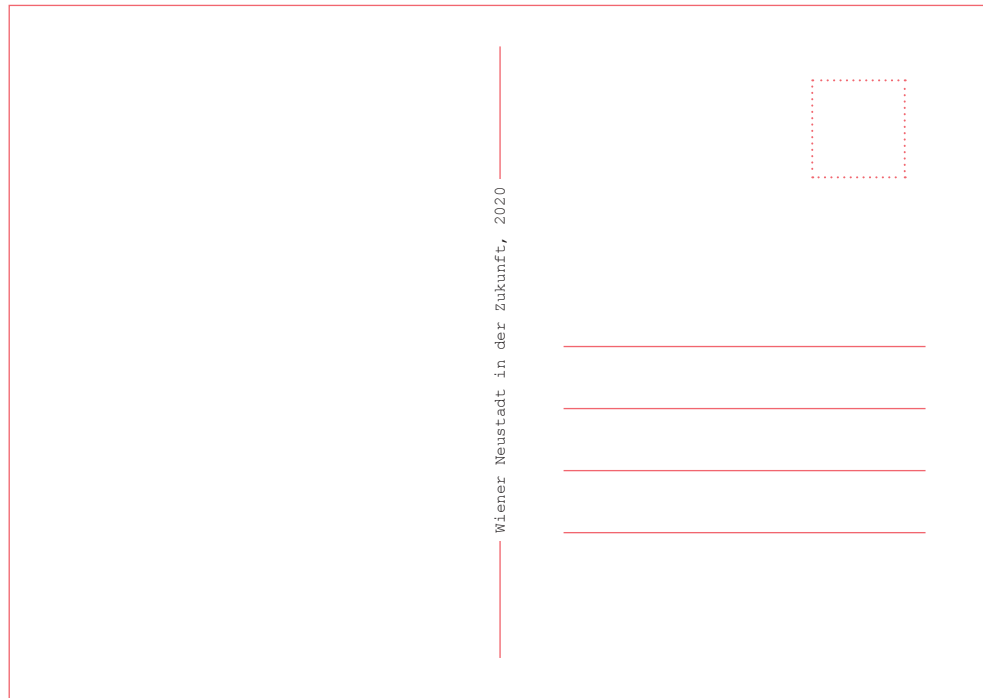


Abbildung 72: Postkarte „Wiener Neustadt in der Zukunft“, 2020



Danke

Für die Erarbeitung dieser Arbeit möchte ich mich bei Allen herzlichst bedanken, die mich in dieser intensiven Zeit unterstützt haben.

Allen voran möchte ich Aglaée Degros, als meiner Betreuerin der Masterarbeit und Institutsleiterin am Institut für Städtebau, danken. Ebenfalls möchte ich mich bei allen meinen ehemaligen KollegInnen am Institut für Städtebau für die jahrelange Zusammenarbeit bedanken.

Ich bedanke mich bei meinen Eltern für die Unterstützung in den Jahren vor und während meiner Studienzeit.

Ein besonderer Dank geht an meine Freunde Saša, Philipp, Iveta, Tadej, Andrea und Steffi, die mir eine besondere Stütze in meiner Studienzeit waren und meinem Freund Silvio, der in allen Phasen und schlechten Momenten an mich geglaubt hat.

08. Anhang

Literaturverzeichnis

Selbstständige Publikationen:

Badger, Emily (22.12.2017): What Happens When the Richest U.S. Cities Turn to the World?, https://www.nytimes.com/2017/12/22/upshot/the-great-disconnect-megacities-go-global-but-lose-local-links.html?_r=0, in: nytimes.com, 03.12.2019

Behar, Daniel: Fracture territoriale. Le frisson qui rassure, in: Benbassa, Esther/Attias, Jean-Christophe: Nouvelles relégations territoriales, Paris 2017

Bendiks, Stefan/Degros, Aglaée: Traffic Space = Public Space. ein Handbuch zur Transformation = a handbook for transformation, Zürich 2019

Burzan, Nicole: Ungleichheit, in: Farzin, Sina / Jordan, Stefan: Lexikon Soziologie und Sozialtheorie. Hundert Grundbegriffe, Stuttgart 2008, 306–309

Crompton, Dennis u.a. [Hg.]: Archigram. The Book, London 2018

Forlati, Silvia/Peer, Christian/TU Wien: Mischung: Possible! Wege zur zukunftsfähigen Nutzungsmischung, Wien 2017

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2015

Geissl, Gerhard: Wiener Neustadt. Geschichte einer bewegenden Stadt, Berndorf 2019

Jackson, John Brinckerhoff: The Stranger's Path, in: Zube, Ervin [Hg.]: Landscapes. selected writings of J. B. Jackson, Amherst 1970, 92–106

Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Wien—Berlin—Ullstein 1969

König, Gebhard/Pils, Richard [Hg.]: Mappae austriae inferiores. Niederösterreich im Bild alter Landkarten, Wien 2007

Krugman, Paul (30.12.2017): The Gambler's Ruin of Small Cities (Wonkish), <https://www.nytimes.com/2017/12/30/opinion/the-gamblers-ruin-of-small-cities-wonkish.html>, in: nytimes.com, 03.12.2019

Kupsky, Karl: Stadtplanung Wiener Neustadt, in: Der Aufbau, Monatszeitschrift für den Wiederaufbau Jahrgang 4 (1949), 173

o.A.: Oesterreichische Eisenbahnen. Feierliche Eröffnung der Eisenbahn von Wien nach Wiener Neustadt, in: Oesterreichisch-Kaiserliche privilegierte Wiener Zeitung, Nr.170, 22.06.1841

Pinczolits, Franz: Lexikon der Wiener Neustädter Straßen- und Gassennamen, Wiener Neustadt 2015

Projektspezifische Quellen:

Artgineering [Hg.]: Vade-mecum portant sur l'aménagement et la signalisation des sentiers et chemins de Haren | Phase 1, o.O. 2020
artgineering.eu

De Zwarte Hond [Hg.] / VORM / OTO landscape: ZOHO. Stadsbrouwerij, Rotterdam 2019
dezwarthond.nl

European Commission - Directorate General for Mobility and Transport (Hg.): Baltic Adriatic. Work Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, EU publications 2015

Fiedler, Johannes/wien 3420 aspern development AG [HG]: Die Instrumente des Städtebaus: Vision + Wirklichkeit. Partitur des öffentlichen Raums, Wien 2009

Studioninedots/DELVA Landscape Architecture Urbanism/Karres en Brands: Cityplot Concept, <https://studioninedots.nl/project/cityplot/>, in: studioninedots.nl, 2014, 01.12.2020
studioninedots.nl

o.A.: Mobilitätsstrategie der Stadt Graz, Graz 2012

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) [Hg.]: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040 mit einer Projektion bis 2060 und Modellfortschreibung bis 2075 (ÖROK-Prognose), Wien 2019

European Commission - Innovation and Networks Executive Agency (Hg.): CEF support to Baltic-Adriatic Corridor, EU publications 2018

Statistik Austria [Hg.](11.05.2020): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017 - Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie, <https://www.statistik.at/blickgem/ae2/g30401.pdf>, in: statistik.at, 27.05.2020

wien 3420 aspern development AG [HG]: aspern. Die Seestadt Wiens. Fortschreibung Masterplan, Wien 2018

Onlinequellen:

Hacker-Walton, Philipp (12.11.2019): Super-Investor für Leiner-Areal, <https://www.noen.at/wr-neustadt/wiener-neustadt-super-investor-fuer-leiner-areal-wiener-neustadt-leiner-klemens-hallmann-171710367>, in: noen.at, 03.09.2020

NÖN Redaktion (21.01.2020): Neues Parkdeck in Wiener Neustadt fix, <https://www.noen.at/wr-neustadt/bahnhof-neues-parkdeck-in-wiener-neustadt-fix-wiener-neustadt-erweiterung-parkdeck-185833945>, in: noen.at, 03.09.2020

o.A., o.J.: Brain Drain, <https://www.wirtschaftundschule.de/wirtschaftslexikon/b/brain-drain/>, in: wirtschaftundschule.de, 20.12.2020

o.A., o.J.: Das „Warum, wer was?“ zum STEP WN2030, <https://www.wiener-neustadt.at/de/stadt/warum-wer-was>, in: wiener-neustadt.at, 04.06.2020

o.A., o.J.: Daten und Fakten zur Stadt Wiener Neustadt, <https://www.wiener-neustadt.at/de/stadt/daten-und-fakten>, in: wiener-neustadt.at, 27.05.2020

o.A.: Fahrradstraße, <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>, in: wien.gv.at, 04.12.2020

o.A., o.J.: „Road Diets“: Warum international Straßen immer öfter auf Diät gesetzt werden, <https://www.vcoe.at/publikationen/blog/detail/road-diets-warum-international-strassen-immer-oeffter-auf-diaet-gesetzt-werden>, in: vcoe.at, 04.12.2020

o.A. (12.06.2012): Sanierte Altlast N17 Gaswerk Wiener Neustadt, <https://altlasten.gv.at/atlas/verzeichnis/Niederoesterreich/Niederoesterreich-N17.html>, in: altlasten.gv.at, 03.09.2020

o.A., o.J.: Semmeringebahn, <https://www.unesco.at/kultur/welterbe/unesco-welterbe-in-oesterreich/semmeringebahn>, in: unesco.at, 30.04.2020

o.A., o.J.: Stadtregion Wiener Neustadt, <https://www.stadtregionen.at/wiener-neustadt>, in: stadtregionen.at, 27.05.2020

o.A., o.J.: Trans-European Transport Network (TEN-T), https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, in: ec.europa.eu, 28.04.2020

o.A., o.J.: Was ist der Krapfeneffekt?, <https://www.nonconform.at/krapfeneffekt/>, in: nonconform.at, 04.06.2020

o.A. (18.12.2018): Zügiger Ausbau: So bleibt Österreich Bahnland Nummer 1, <https://infothek.bmvit.gv.at/eisenbahn-investitionen-bahnland-nummer-1/>, in: infothek.bmvit.gv.at, 30.04.2020

Sulzgruber, Werner (2015): Tour durch den Stadtpark, <http://www.zeitgeschichte-wn.at/stadt-spaziergaenge/segway-town/pplace/493>, in: zeitgeschichte-wn.at, 10.11.2020

Theresianische Militärakademie (2020): Akademieparkkonzept, <https://www.milak.at/akademiepark>, in: milak.at, 10.11.2020

Theresianische Militärakademie (2020): Akademiepark, <https://www.milak.at/informationen-fuer-besucher/akademiepark>, in: milak.at, 10.11.2020

Zauner, Karl (11.09.2017): Fußgängerzonen ab sofort für Radverkehr im Schritttempo geöffnet, <http://www.radlobby.org/noe/wiener-neustadt-fussgaengerzonen-ab-sofortfuer-radverkehr-im-schritttempo-geoeffnet/>, in: radlobby.org, 09.11.2020

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: o.A., Postkarte: Wiener Neustadt in der Zukunft, ca 1910, handgefärbte Postkarte, 14,8 x 10,5 cm, Eigentum des Autors

Abbildung 2: Crompton, Dennis u.a. [Hg.]: Archigram. The Book, London 2018

Abbildung 3: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 4: Alois Groppenberger, Straßenkarte von Niederösterreich, 1785, kolorierte Manuskriptkarte, 57 x 51 cm, NÖ Landesbibliothek

Abbildung 5: http://www.morgen.or.at/wp/wp-content/uploads/2015/03/01_WrN_Kanal_Plan_Wenedikt.jpg

Abbildung 6: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: European Commission, Trans-European Transport Network, 2013

Abbildung 7: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: European Commission, Mobility and Transport, 2018, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Abbildung 8: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: https://infothek.bmvit.gv.at/assets/uploads/2017/12/grafik_tunnel_2017-09-18_v2-01-1.jpg

Abbildung 9: Stadtarchiv Wiener Neustadt

Abbildung 10: Stadtarchiv Wiener Neustadt

Abbildung 11: Stadtarchiv Wiener Neustadt

Abbildung 12: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: openstreetmap.org

Abbildung 13: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: ÖROK Regionalprognosen 2018

Abbildung 14: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 15: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: wien 3420 aspern development AG [HG]: aspern. Die Seestadt Wiens. Fortschreibung Masterplan, Wien 2018, 17,21

Abbildung 16: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: Fiedler, Johannes/wien 3420 aspern development AG [HG]: Die Instrumente des Städtebaus: Vision + Wirklichkeit. Partitur des öffentlichen Raums, Wien 2009, 15

Abbildung 17: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 18: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 19: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: openstreetmap.org

Abbildung 20: digitale Handskizze, Autor
Kartengrundlage: GIS-Wiener Neustadt, GB V/1 - Geoinformation

Abbildung 21: digitale Handskizze, Autor
Kartengrundlage: GIS-Wiener Neustadt, GB V/1 - Geoinformation

Abbildung 22: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 23: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 24: Autor

Abbildung 25: Autor

Abbildung 26: Autor

Abbildung 27: Autor

Abbildung 28: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 29: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 30: Autor

Abbildung 31: Autor

Abbildung 32: Autor

Abbildung 33: Autor

Abbildung 34: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 35: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 36: Autor

Abbildung 37: Autor

Abbildung 38: Autor

Abbildung 39: Autor

Abbildung 40: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: google.at/maps

Abbildung 42: Autor

Abbildung 41: Autor

Abbildung 43: Autor

Abbildung 45: Autor

Abbildung 44: Autor

Abbildung 46: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 47: digitale Handskizze, Autor
Grundlage: atlas.noel.gv.at, 02.12.2020

Abbildung 48: Autor

Abbildung 49: Autor

Abbildung 50: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 51: Autor

Abbildung 52: Autor

Abbildung 53: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 54: digitale Handskizze, Autor
Kartengrundlage: GIS-Wiener Neustadt, GB V/1 - Geoinformation

Abbildung 55: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 56: digitale Handskizze, Autor
Kartengrundlage: GIS-Wiener Neustadt, GB V/1 - Geoinformation

Abbildung 57: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 58: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 59: digitale Handskizze, Autor
Kartengrundlage: GIS-Wiener Neustadt, GB V/1 - Geoinformation

Abbildung 60: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 61: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 62: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 63: digitale Handskizze, Autor
Kartengrundlage: GIS-Wiener Neustadt, GB V/1 - Geoinformation

Abbildung 64: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 65: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 66: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 67: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 68: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 69: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 70: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 71: digitale Handskizze, Autor

Abbildung 72: digitale Handskizze, Autor

Ende .