

Öffentlicher Raum und Mobilität Donauefeld

komobile



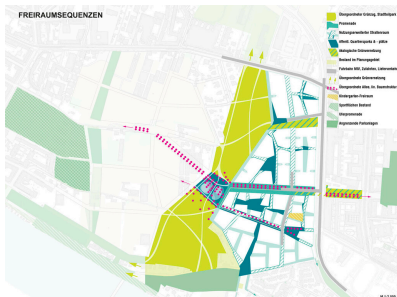
© DnD, Komobile

Öffentlicher Raum und Mobilität Donauefeld Studie - Phase 1: 2015

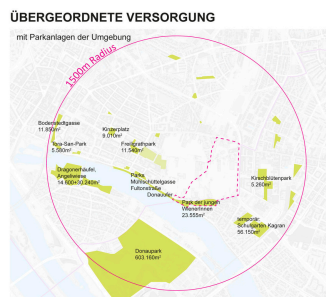
Laut dem „Leitbild Donauefeld. Stadtklima entwerfen“ soll knapp ein Drittel der etwa 60 Hektar umfassenden Gesamtfläche des Wiener Stadtentwicklungsgebietes Donauefeld aus öffentlichem Grün- und Freiraum bestehen. Die grundsätzliche Förderung des Umweltverbundes und die Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs im Donauefeld sollen alternativ nutzbare Straßenräume schaffen. Es wurde daher ein Freiraumsystem entwickelt, das unterschiedliche Frei- und Grünraumtypologien und die nutzungserweiterten Straßenräume gleichermaßen einbezieht und einen hochwertigen, vielseitig nutzbaren, integrierten Lebensraum schafft.

Aufbauend auf dem „Leitbild Donauefeld. Stadtklima entwerfen“ (2012, querkraft architekten, stadtländ) sowie der „Rahmenplanung Dückegasse“ soll das etwa 60 Hektar umfassende Wiener Stadterweiterungsgebiet Donauefeld in den nächsten Jahrzehnten entwickelt werden. Dem Leitbild nach soll in einer ersten Phase der Ostteil des Gebietes an der Dückegasse und der Donauefelder Straße bebaut werden. Im Rahmen dieses Vorhabens entstand in Zusammenarbeit von DnD mit komobile das „Mobilitätskonzept - Verkehrliche Organisation und Öffentlicher Raum“ für die erste Entwicklungsphase des Donauefeldes.

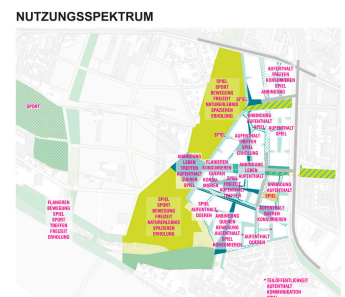
Laut dem Leitbild Donauefeld soll knapp ein Drittel der Gesamtfläche aus öffentlichem Grün- und Freiraum bestehen. Quartiersprägend für das gesamte Gebiet ist ein zentraler, naturnah gestalteter Grünzug (etwa 110.000m²), der von der Donauefelderstraße bis zur Alten Donau reicht und Teil eines übergeordneten Grünzuges ist. Neben der wichtigen ökologischen Bedeutung dieses landschaftlichen Stadtteilparks (SWW Widmung), soll er auch wichtige Nutzungsfunktionen und stadträumliche Funktionen aufweisen. Die Förderung des Umweltverbundes und die Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs im Donauefeld sollen alternativ nutzbare Straßenräume schaffen, die zum Einen das engmaschige fuß- und radläufige Erschließungsnetz aufnehmen und für Durchgängigkeit des Gebietes sorgen, die zum Anderen durch Integration von Aufenthalts-, Aktivitäts- und Erholungsfunktionen aufgewertet werden und den öffentlichen Raum beleben sollen. Es wurde daher ein hochwertiges und vielseitig nutzbares Freiraumsystem entwickelt, das unterschiedliche Frei- und Grünraumtypologien und die nutzungserweiterten Straßenräume gleichermaßen einbezieht. Neben dem übergeordneten Grünzug und der gebietsprägenden Uferpromenade stellt eine breite,



© DnD, Komobile



© DnD, Komobile

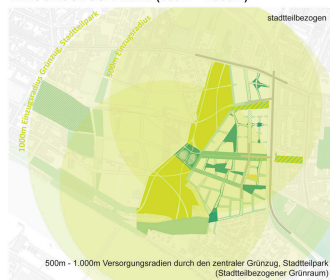


© DnD, Komobile

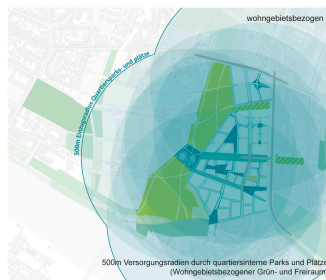
Öffentlicher Raum und Mobilität Donaufeld

linear verlaufende Zone mit vermehrt öffentlichen Gebäudenutzungen und Freiräumen das urbane Rückgrat des Donaufeldes dar. Dieses städtebaulich definierte „Erlebnisband“ wird von einer breiten Promenade begleitet, die als Mobilitäts- und Aufenthaltsachse städtisches Leben bündeln soll und als strukturbildende Allee gebietsübergreifend gestaltet ist. Ebenfalls Teil des Erlebnisbandes ist der zentral gelegene Quartierspark (ca. 8.400m²), der aber auch Teil des Grünzuges ist und somit urbane und landschaftliche Elemente aufweist. Die kleinen Quartiersparks und -plätze innerhalb des Wohnquartiers zeichnen sich durch ihre Nähe und Verfügbarkeit aus. Sie werden je nach Bedarf mit Möglichkeiten für Kinderspiel, Aufenthalt, Bewegung, etc. ausgestattet. Die Freiraumstruktur Donaufeld Phase 1 wurde in ihrer Dimensionierung im Sinne des im Wiener STEP 2025 ausgewiesenen Bedarfes an Frei- und Grünräumen konzipiert.

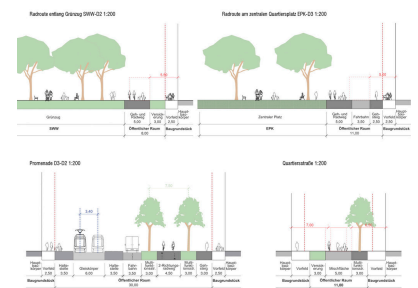
VERSORGUNGSRADIEN (500m - 1.000m)



© DnD, Komobile



© DnD, Komobile



© DnD, Komobile