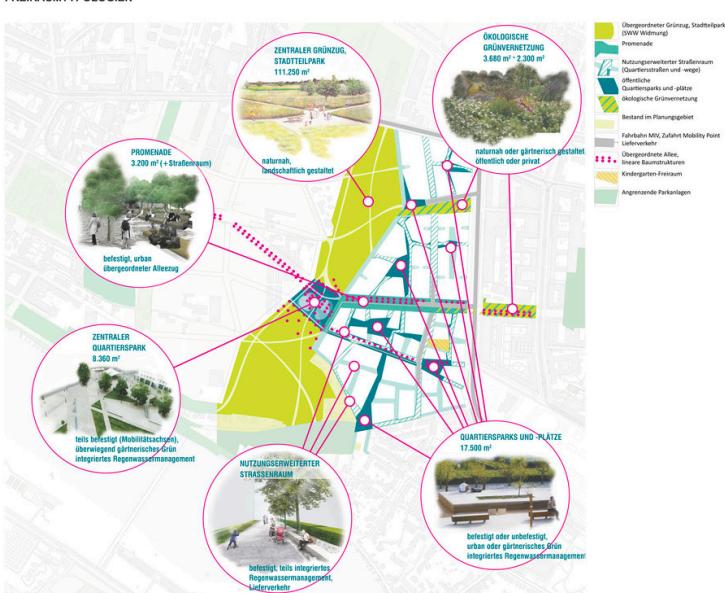


Öffentlicher Raum und Mobilität Donaufeld



© DnD, Komobile



Öffentlicher Raum und Mobilität Donaufeld

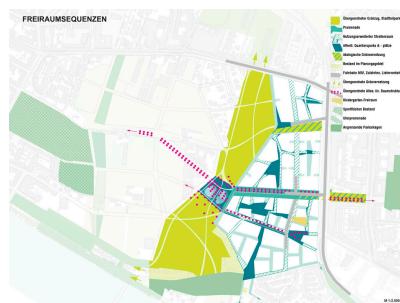
Studie - Phase 1: 2015

Laut dem „Leitbild Donaufeld. Stadtklima entwerfen“ soll knapp ein Drittel der etwa 60 Hektar umfassenden Gesamtfläche des Wiener Stadtentwicklungsgebietes Donaufeld aus öffentlichem Grün- und Freiraum bestehen. Die grundsätzliche Förderung des Umweltverbundes und die Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs im Donaufeld 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.

Aufbau auf dem „Leitbild Donaufeld. Stadtclima entwerfen“ (2012, querkraft architekten, stadtland) sowie der „Rahmenplanung Dückegasse“ soll das etwa 60 Hektar umfassende Wiener Stadterweiterungsgebiet Donaufeld in den nächsten Jahrzehnten entwickelt werden. Dem Leitbild nach soll in einer ersten Phase der Ostteil des Gebietes an der Dückegasse und der Donaufelder 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 Donaufeldes.

Laut dem Leitbild Donaufeld 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 Donaufelderstraße 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 Donaufeld 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



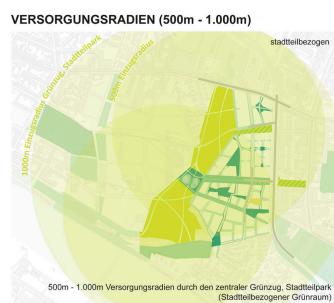
© DnD, Komobile



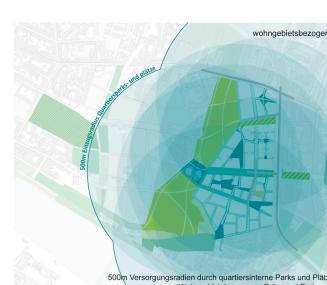
© DnD, Komobile

Öffentlicher Raum und Mobilität Donaufeld

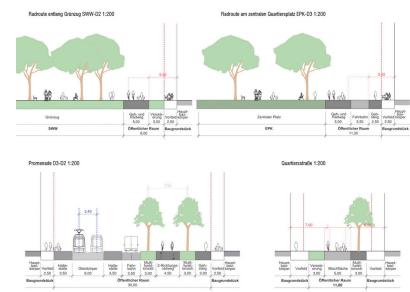
linear verlaufende Zone mit vermehrt öffentlichen Gebäudenutzungen und Freiräumen das urbane Rückgrat des Donaufeldes dar. Dieses städtebaulich definierte „Erlebnisband“ wird von einer breiten Promenade begleitet, die als Mobilitäts- und Aufenthaltsachse städtisches Leben bündeln soll und als strukturbildende Allee gebietsübergreifend gestaltet ist. Ebenfalls Teil des Ereignisbandes 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.



© DnD, Komobile



© DnD, Komobile



© DnD, Komobile