

Positionspapier – Alte Werft Korneuburg

Dieses Papier ist ein gemeinsam erarbeiteter Standpunkt aller teilnehmenden politischen Fraktionen sowie der Verwaltung der Stadtgemeinde Korneuburg. Eine Ergänzung erfolgte durch die Inputs von BürgerInnen (Rückmeldung zur Ausstellung der städtebaulichen Konzepte im Rahmen des Planungsverfahrens im Jänner und Februar 2017, Feedback aus Lastenradterminen, Emails von BürgerInnen, Postkarten von BürgerInnen sowie aus weiteren Bürgeraktivierungsmaßnahmen) und BürgerInnengremien (Steuerstern) der Stadtgemeinde Korneuburg.

Das Positionspapier konkretisiert die bisherige Aufgabenstellung im Rahmen des laufenden Planungsverfahrens „Alte Werft. Neue Ideen.“ weiter und dient als Basis für die weitere Ausarbeitung und Verfeinerung des Rahmenplanes durch das zu beauftragende Siegerteam.

Die Eckpunkte des Positionspapiers umfassen die im Folgenden erläuterten Schwerpunkte:

Bildung

Bildung ist als ein Element im Projekt zu verankern. Dabei ist mit Bildung nicht nur Kindergarten gemeint, sondern durchaus höhere Schulen (auch private Schulen) bzw. Erwachsenenbildungsinstitute, der tertiäre Sektor oder etwa Fachhochschulen.

Lebendige Nutzungsmischung

Im Sinne der Schwerpunkte des Masterplanes wird eine gemischte Nutzung aus Wohnen, Arbeiten, Sozialem, Kultur und Bildung etc. (siehe auch ursprüngliche Aufgabenstellung) geschaffen. Die Werft soll keine „Schlafstadt“ werden. Es entstehen Räume, die eine Vielfalt an Nutzungen ermöglichen.



Gemischter Wohnbau

Leistbares Wohnen wird mit Mehrwert als eine Priorität im Wohnbau dargestellt und zumindest 20% der gesamten Wohnnutzfläche im Planungsgebiet werden für den gemeinnützigen Wohnbau (Stichwort: leistbares Wohnen) gewidmet.

Bei der Planung von Entwicklungsstufen (Bauetappen – es sind jedenfalls Aufschließungszonen vorzusehen) werden auch die Nutzungen berücksichtigt. Wohnen und andere Nutzungen werden somit zumindest parallel entwickelt.

Als Wohnformen soll es im Hinblick auf geförderte Genossenschaftswohnungen und dem freifinanzierten Wohnbau Differenzierungen geben. Auch die Wohnungsgrößen sollen unterschiedlich sein, um so einen gewissen Nutzungsmix Wohnen zu erzielen. Überlegungen werden angestellt, wie man leistbaren Wohnbau im Gesamtprojekt „verankern“ kann (Stichwort: städtebauliche Verträge).

Bei der Bebauung der Zirkuswiese ist der Bauverbotszone im Bereich der A22 zu beachten sowie zu evaluieren und auf eine höherwertige Architektur und städtebauliche Gestaltung Wert zu legen, da dies auch das zukünftige Entree des Werftareals darstellt.

Verkehr

Basis für eine Werftentwicklung ist jedenfalls ein Verkehrskonzept, nämlich nicht nur bezüglich der Innenkonzeption des Verkehrs im Planungsgebiet Alte Werft, sondern die Stadtgemeinde Korneuburg insgesamt betreffend und im Besonderen auch die Anbindung Zentrum und Werft sowie die Anbindung der Werft zum hochrangigen Verkehrsnetz (Autobahn). Dabei sind sowohl LKW's (FF, RK, Schneeräumung, Müllabfuhr, Anlieferer) als auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) zu bedenken.

Auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbes und den Vorgaben der Stadt wird ein Verkehrskonzept für den gegenständlichen Bereich entwickelt/erstellt, vor allem unter dem Aspekt der Anbindung an das höherrangige Straßennetz bzw. über die bestehenden Erschließungsstraßen und die öffentlichen Verkehrsträger. Dieser Aspekt ist die wesentliche Grundlage für die Überlegungen zu einer phasenweisen Umsetzung der Planungen und für Aussagen zur Abhängigkeit der Umsetzung des Gesamtprojektes von der Anbindung an ein höherrangiges Straßennetz.

Es erfolgt auch eine Einbeziehung von Verkehrsmöglichkeiten am Wasser und die Nutzung von Rad- und E-Bike Lösungen.

Ein Durchstich für den Langsamverkehr bei der Autobahn wurde im Hinblick darauf geprüft, wo dieser technisch realisierbar ist und wie hoch die Schätzkosten sind. Beim Durchstich wie im aktuellen Projekt geplant gehen wir von ca. € 2 Mio. aus. Jedenfalls darf das Projekt nicht von diesem Durchstich abhängig sein und eine Alternative ist zu berücksichtigen. Auch ohne Durchstich muss das Projekt städtebaulich schlüssig sein (Alternative zum Durchstich).

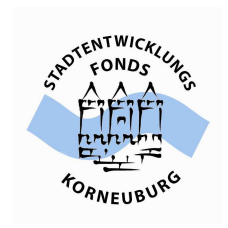
Auch eine barrierefreie Anbindung des Planungsgebietes ist erforderlich.

Die Anbindung der Werft für den langsamen Verkehr und damit die gelungene Gestaltung des Fuß- und Radweges (mind. 5-6 Meter breit und ca. 40 Meter lang – wie Bahndurchgang, Stichwort „enge Röhre vs. heller breiter Weg“) zum Zentrum und Bahnhof sind als prioritär zu erachten. Stichwort: „Korneuburg an die Donau“. Dabei ist auch die derzeit beauftragte und in Erstellung befindliche Studie „Anbindung Stadt und Werft“ zu berücksichtigen.

Ein Konzept für Mobilität und Verkehr innerhalb des Werftareals ist erforderlich. Barrierefreiheit muss im Sinne der Chancengleichheit für öffentliche Flächen gewährleistet werden. Die sinnvolle Verortung von verschiedenen Nutzungen (im Hinblick auf ihren Anteil am Verkehrsaufkommen) ist bei den Planungen ausreichend zu berücksichtigen. Bestehende Anrainer werden beim (Aus)Bau der Zufahrtswege beachtet. Das Radwegenetz wird bei den Planungen ausreichend berücksichtigt. Zudem ist auch eine adäquate Anbindung an das Stadtzentrum zu schaffen. Die RadfahrerInnen des Donauradweges sollen nicht länger an Korneuburg vorbeifahren.

Im Planungsgebiet Alte Werft Teil Insel sind verkehrsberuhigte Zonen (Begegnungszonen, Definition laut STVO) zu schaffen, ohne Durchzugsverkehr auf der Insel und nur mit der Möglichkeit zum Zufahren für BewohnerInnen/NutzerInnen/AnrainerInnen, z. B. ein Stellplatz pro Wohnungseinheit auf der Insel und der Rest der Stellplatzverpflichtungen dann in Sammelgaragen. Es wird nicht nur der Boulevard als Hauptverkehrsachse, sondern auch weiterhin die Werftstraße als Verkehrsweg genutzt werden. Grundsätzlich soll der Verkehr in den Randbereich des Planungsgebietes gebracht werden und im Projektgelände selbst nur das Zufahren möglich sein. Eine öffentliche, direkte Anbindung an die Werft erfolgt über den bereits bestehenden Busverkehr in die Werft, bei entsprechendem Bedarf kann eine Verbesserung des Taktes erfolgen.

Ein Zufahren auf die Halbinsel des Planungsgebietes wird möglich sein, auf der Halbinsel besteht die Möglichkeit der Relation ein Parkplatz je Wohneinheit, die restlichen Parkplätze zur Erfüllung der Stellplatzverpflichtung können dann in einer möglichen Sammelgarage errichtet werden (jedenfalls ist die gesetzlich vorgegebene Stellplatzverpflichtung einzuhalten). Ein gut durchdachtes Parkplatzkonzept für AnrainerInnen und BesucherInnen sowie Festland und Insel (Berücksichtigung von Grundwasser) wird als essentiell betrachtet. Öffentliche Parkflächen für BesucherInnen sind ebenso einzuplanen wie Parkmöglichkeiten für AnrainerInnen.



In Garagen und auf öffentlichen Parkplätzen werden ausreichend E-Tankpunkte vorgesehen. Mobilitätsalternativen wie Wasser-Taxi, E-Bike, Next Bike System etc. werden in Betracht gezogen. Eine Wasseranbindung an Wien wird geprüft (Stichwort: „Donau Regio Liner“).

Kooperation der Grundstückseigentümer

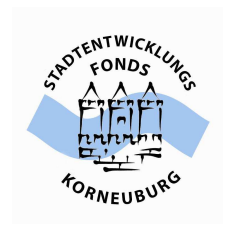
Es erfolgt eine Zusammenarbeit mit privaten Grundstückseigentümern und Überlegungen dazu, wie eine Strukturierung der Grundstücksaufteilung erfolgen kann (gemeinsame Gesellschaft, Grundstücke tauschen, kaufen, verkaufen etc.). Eine Regelung und Einigung mit den wesentlichen Grundstückseigentümern erfolgt bezüglich der Kostenaufteilung der Allgemein- und Infrastrukturkosten (es können nicht die gesamten Kosten bei der Stadtgemeinde Korneuburg verbleiben). In diesem Zusammenhang kommt das Instrument der städtebaulichen Verträge zur Anwendung.

Prinzipiell ist die Strategie, welche die Grundstücke der Stadtgemeinde Korneuburg, öffentliche Flächen und die Grundstücke des Stadtentwicklungsfonds Korneuburg betrifft, jene, dass nicht verkauft wird, sondern die Grundstücke weitestgehend in Baurecht vergeben werden. Möglicherweise wird aber im Einzelfall ein Tausch oder sogar ein Verkauf erforderlich sein.

Energie

Um unter anderem Masterplankonformität hinsichtlich Energieautonomie zu erreichen, müssen den zukünftigen Bauvorhaben im Planungsgebiet Alte Werft entsprechende Energiestandards vorgeschrieben und vertraglich vereinbart werden. Die solare Ausrichtung der Dächer soll in der Planung berücksichtigt werden (bei Flachdach ist das nicht notwendig), ebenso das Thema Belichtung.

Zur Energieproduktion in der Werft sind die Möglichkeiten, Wasser als Energieträger zu nutzen, in den Planungen zu berücksichtigen (Strombojen zum Beispiel). Trotz der hier angeführten Maßnahmen Energie soll der oben angeführte Anteil gemeinnütziger Wohnbau erhalten bleiben.



Öffentlich zugängliche Flächen

Der Inselfspitz wird öffentlich zugänglich gehalten und nicht mit Wohnbau bebaut. Die Schaffung von öffentlich zugänglichen Nutzungen (z.B. Gastronomie) ist aber durchaus gewünscht. Der Inselfspitz ist in diesem Zusammenhang als Fläche östlich der Verlängerung der Zufahrtsstraße zur Schiffsanlegestelle (Koloniestraße) definiert. Beigelegt ist eine planliche Darstellung.

Generell sind die Wasserflächen öffentlich zugänglich zu machen, wobei schon derzeit zu berücksichtigen ist, dass nicht alle Uferbereiche öffentlich zugänglich sind (Anlegestellen, Motorbootclub).

Zeitachse

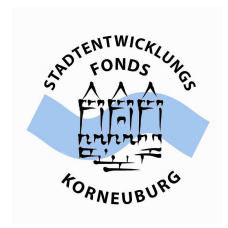
Es besteht kein zeitlicher Druck seitens der Stadtgemeinde. Die zeitliche Strukturierung in der Realisierung von Wohn- und sonstigen Nutzungen wie bereits oben angeführt ist einzuhalten. Im Zuge des Flächenwidmungsverfahrens werden von der Stadtgemeinde Korneuburg Aufschließungszonen (-freigaben) und Bauphasen vorab definiert. Insbesondere ist - was den Baubeginn Wohnbau im Großen betrifft - zu klären, wie der Baustellenverkehr erfolgt. Ein Baubeginn Wohnbauprojekte in der Werft ist vor Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Zufahrt ins Planungsgebiet (Anbindung ans hochrangige Straßennetz) aus derzeitiger Sicht nicht möglich, im Hinblick auf Betriebsansiedlungen, gewerbliche Projekte, Tourismusprojekte, Sozialprojekte und Bildungseinrichtungen sollen Ausnahmeregelungen zur Anwendung kommen.

Nahversorgung

Die Nahversorgung erfolgt möglichst am Rand des Planungsgebietes oder überhaupt auf der nördlichen Seite der Autobahn bei der Unterführung Autobahn Zum Scheibenstand/Brückenstraße. Diese mögliche Einrichtung fungiert auch als Versorger fürs „Zwischenland“ außerhalb der Werft.

Lokale/Gastro/Café

Gastronomie ist jedenfalls Teil des Projektes, z. B. am Inselfspitz oder im öffentlichen Raum im Bereich Anlegestelle und rund um den Bereich der denkmalgeschützten Hallen.



Schaffung von medizinischer Infrastruktur

Eine Versorgung soll erfolgen, eventuell auch auf der sogenannten Zirkuswiese.

Halle 55

Die Halle 55 wird als Mehrzweckhalle aufgewertet und „in Wert gesetzt“. Eine bessere Ausstattung wird geschaffen (z.B. umweltfreundliche Heizung, Steigerung Attraktivität für Veranstaltungen). Der Überbau der Halle 55 wie im Siegerprojekt der Jury dargestellt wird abgelehnt.

Der bestehende Denkmalschutz ist jedenfalls in die Überlegungen einzubeziehen.

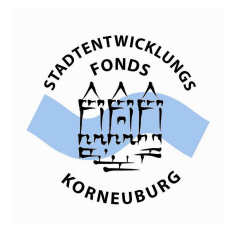
Bebauungsdichte

Eine fachliche Konkretisierung der Parameter bezüglich Baumassen, Gebäudehöhen und Freiflächenanteil muss getroffen werden. Dies unter anderem auch im Hinblick auf die Rahmenbedingungen Landschaftsbild, Stadtbild, Emissionen und Verkehr. Dabei ist auf die bestehenden Strukturen und das Orts- und Landschaftsbild sowie die Maßstäblichkeit der Stadt Korneuburg Rücksicht zu nehmen.

Ausgangspunkt für Überlegungen zur Bebauungsdichte ist eine gewünschte Einwohnerzahl im Planungsgebiet von 1.300 bis 1.500 BewohnerInnen und die Schaffung von qualitativ hochwertigen Freiflächen. Diese Einwohnerzahl wird mit der Wohnfläche laut statistischem Zentralamt für NÖ hochgerechnet. Bei 44,6 m² je BewohnerIn kommt man auf eine gesamte Wohnfläche von ca. 58.000 bis 66.900 m² und ca. 77.300 bis 89.200 m² Bruttogeschossfläche. Die angeführten Zahlen sind als Richtwerte und Größenordnungen zu verstehen.

Im Zuge der Planungen sind qualitative Freiflächen vorzusehen, darauf aufbauend kann dann die Bebauungsdichte festgelegt werden.

Prinzipiell sollte auf der Insel eine drei- bis fünfgeschossige Verbauung erfolgen, punktuelle Ausnahmen und somit punktuell dichtere Bebauung sind möglich, insbesondere, wenn dies zu mehr qualitativen Freiflächen führt. Im Zuge der nächsten Planungsphase muss zum Thema Bebauungshöhe, -dichte und Freiflächenqualität noch eine Feedbackschleife erfolgen, in der die Planer darstellen was eine 3-5 geschossige Bebauung versus höherer Bebauungen für die Insel im Hinblick auf Freiräumqualitäten und sonstige städtebauliche Auswirkungen bedeutet.



Es erfolgt eine qualitätsvolle Grünraum- und Freiflächenplanung und ein schonender Umgang mit der angrenzenden Au. Die Erstellung eines Freiraumkonzeptes stellt qualitativ hochwertige Freiräume mit attraktiver und ausreichender Gestaltung sicher. Bei der Bewertung des Grünraumanteils in der Planung wird das Augenmerk v. a. auf den öffentlichen Anteil gelegt, es entstehen keine privaten Großflächen. Das Flair der Au wird bewusst verstärkt in die Planungen einbezogen. Sport- und Aufenthaltsflächen für verschiedene Nutzergruppen (Jugendliche, Familien etc.) werden eingeplant (Sportplätze, Liegewiese, ...). Die Freiflächen laden auch Nicht-Werft-Bewohner zur Nutzung ein. Grünräume, die Baumpflanzungen ermöglichen, werden eingeplant.

Sichtachsen aus verschiedenen Perspektiven bleiben erhalten, z.B. die Sicht auf das andere Donauufer, vom Festland auf die Insel. Straßen und Wege zwischen den Wohnbauten sind öffentlich. Plätze und Räume für Begegnung werden geschaffen. Der Gedanke des Leitbilds „Leben im Zusammen:Fluss“ prägt das soziale Miteinander. Überall am Gelände sind Begegnungszonen/-plätze vorhanden.

Auf der Insel werden nicht nur Wohnbebauungen geplant: auch gewerbliche Nutzungen (Geschäfte, Gastro) und Einrichtungen sind gewünscht.

Emissionen/Immissionen

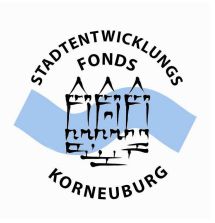
Emissionen und Immissionen sind bei der Planung zu berücksichtigen. Die Lärmbelastung durch die A22 findet mehr Berücksichtigung (z. B. eine Sammelgarage als Abgrenzung positiv nutzbar). Der Bauverbotsbereich in der Umgebung von Autobahnen ist zu beachten.

Freizeit

Angebote für Jugendliche sind zu schaffen, wie zum Beispiel ein Skaterplatz oder eine Skaterhalle und die Errichtung von altersspezifischen Spielplätzen.

Umsetzung konkreter Projekte

- Hartls Ölwelt
- Donau RegioLiner
- Museumswerft



Bei der Museumswerft ist noch offen, von welchem Umfang hier die Rede ist, ein Konzept dazu wird vom Museumsverein eingefordert, die Varianten reichen von nur einer Anlegestelle (dies ist die bereits beantragte und in Umsetzung befindliche Lände und Anlegestelle vor der Halle 100) bis zu etwas Größerem/Musealem inklusive gewisser Gebäudekubaturen. Ziel ist es jedenfalls, die Geschichte (insbesondere Schifffahrt und -bau) lebendig zu halten. Die Werft ist als Kulturstandort zu entwickeln. Der Charakter und die Geschichte der Werft sind im städtebaulichen Konzept sichtbar. Der Anlegeplatz für historische Schiffe bleibt erhalten und die Möglichkeiten werden ausgebaut (Museumswerft).

Brücke Festland/Insel

Die Brücke (Steg) auf die Insel wird errichtet, Überlegungen zur Kostenaufteilung (beginnend mit den Planungskosten) sind mit den Grundstückseigentümern abzusprechen.

Kindergarten

Falls erforderlich kann ein Kindergarten in der Werft errichtet werden, eventuell gibt es die Alternative in der Brückenstraße oder den bestehenden Kindergarten in der Fischerzeile. Die Finanzierung von Kindergartengruppen erfolgt jedenfalls als eigenes Thema im Hinblick auf städtebauliche Verträge.

Werftbecken

Das Werftbecken wird in seiner Form erhalten und die Zugänglichkeit so weit möglich gesichert. Das Werftbecken bleibt erhalten (auch keine teilweise Zuschüttung) und rundum mittels einer Promenade zum großen Teil frei zugänglich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass schon derzeit Teile nicht öffentlich zugänglich sind (Anlegestellen, private Grundstücke).

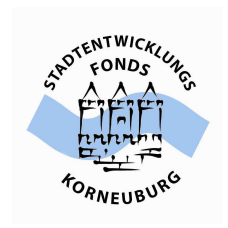
Tourismus in der Werft entwickeln

Zumindest ein Hotelstandort wird am Werftgelände ebenso als wünschenswert betrachtet wie ein attraktives, leistbares, gastronomisches Angebot. Der Europa Radweg führt über den Boulevard. Eine hochwertige Anbindung ins Zentrum von Korneuburg ist notwendig (dies ist unbedingt auch als Teil des Projektes Werft zu sehen). Radfahrer sollen auch auf den Hauptplatz geleitet werden.



Bootshaus in der Werft für die Feuerwehr

Ein Bereich (nahe der vorgesehenen Anlegestelle) ist einzuplanen, wo alle Materialien und das Zubehör für Wassereinsätze gelagert werden. Es sollte auch Sanitäreinrichtungen (Dusch-/Waschmöglichkeiten, insbesondere für Taucher) geben. Weiters ist ein kleiner Aufenthaltsraum zwecks Besprechungen und Koordination bei Wassereinsätzen erforderlich.



Anhang

Der Anhang soll weiterführende Informationen an das Planungsteam geben, um ein noch komplexeres Bild der Planungsziele der Stadtgemeinde zu geben.

Ein erklärtes Ziel ist es, den „Leuchtturm Werft“ noch strahlender zu machen. Bis dato sind in den städtebaulichen Konzepten die Leuchttürme zu wenig berücksichtigt. Die Planungen haben bisher kaum einen aktiven Bezug zu Wasser (abgesehen von der Lage am Wasser). Die Entwicklung des Geländes als solches stellt natürlich bereits einen Leuchtturm dar, die im Masterplan formulierten Ziele/Leuchttürme finden noch mehr Eingang. Das Prinzip „Miteinander leben. Miteinander genießen.“ wird auch in der Werft gelebt.

Ein Gemeinschaftshaus soll errichtet werden (Sharing Konzept: Auto, Bike, Gegenstände des täglichen Lebens, Reparaturcafé usw.).

Die Ansiedelung einer Forschungseinrichtung soll forciert werden. Die besondere Ausrichtung auf das Thema „Wasser“ ist gemäß den Zielsetzungen von Leitbild und Masterplan wünschenswert.

Ein Kulturcampus soll entstehen: Museen, Veranstaltungssaal, Werftbühne, Vereinszentren ..., daher sollen Kultureinrichtungen neu errichtet bzw. bestehende ausgebaut werden. Dabei sind mögliche Lärmbelastigungen schon in der Planungsphase zu berücksichtigen (Kultur im Freien, v.a. rund um die Kulturhalle).

Bei der Planung der Kanalisation sind Steigungen/Abflüsse zu berücksichtigen.

Gesetzliche Vorgaben bezüglich Umweltvorgaben sind einzuhalten. Das Thema Hochwasser (aktueller HW Schutzbau, Restrisiko, Insel weiterhin hochwassergefährdet – Restrisiko für den gesamten Bereich der ehem. Werft) soll entsprechend in der Planung berücksichtigt werden. Die Prüfung der

STADTENTWICKLUNGSFONDS KORNEUBURG



Umsetzbarkeit des Projektes mit den zuständigen Amtssachverständigen des Landes NÖ hat zu erfolgen, um die raumordnungsrechtlichen Bestimmungen zu berücksichtigen. Insbesondere zählen dazu die Abstimmungen bezüglich/mit

- Vorgaben für Umwidmung und Festlegungen im Bebauungsplan im Bereich der Lärmausbreitung der A22,
- der Vorgaben bei der Umwidmung von Flächen im Hochwasserbereich,
- der ASFINAG bezüglich des Bauverbotsbereiches (40 Meter) an der A22, welche Widmungsarten sind auf den betroffenen Flächen zulässig, welche Grenzwerte müssen im Bereich der gesamten Baulandfläche eingehalten werden und ob allfällig notwendige Abstände zwischen den unterschiedlichen Nutzungen eingehalten werden müssen.

Es sind als Grundlage für eine Entscheidung über die Möglichkeit zur Widmung von Wohnbaulandflächen und als Grundlage für die Festlegung von Gebäudehöhen auch Untersuchungen zur Lärmausbreitung entlang der A22 unter Berücksichtigung der Lärmausbreitung in verschiedenen Höhen erforderlich.

Korneuburg, Stand Juni 2017

11/11