

ALTE WERFT. NEUE IDEEN.

Entwicklungskonzept für das
Werftareal in Korneuburg



ALTE WERFT. NEUE IDEEN.
KORNEUBURG



VORWORT



Christian Gepp, MSc

Bürgermeister der Stadt-
gemeinde Korneuburg
und Vorstandsmitglied
des SEFKO Stadtentwick-
lungsfonds Korneuburg



Thomas Pfaffl

Vizebürgermeister der
Stadtgemeinde Korneu-
burg und Vorstandsvor-
sitzender des SEFKO
Stadtentwicklungsfonds
Korneuburg

In dieser Broschüre dürfen wir Ihnen den Rahmen-
plan für die Entwicklung der Werft präsentieren.
Viele von Ihnen haben sich aktiv an dem langen
Prozess, der nun in die nächste Phase geht, beteiligt,
wofür wir herzlich danken. Der mit Ihnen und exter-
nen ExpertInnen erarbeitete Rahmenplan stellt ei-
nen wesentlichen Schritt zur Entwicklung der Werft
dar. „Korneuburg an die Donau“ lautet der Leitsatz,
unter dem die Planung begann und noch heute
steht – doch was bedeutet das konkret? Korneu-
burg hat viele Vorzüge, die auch in der Werft ihre Er-
gänzung finden sollen. Dazu kommt, dass die bis-
herige Nutzung der Werft in die zukünftigen Pläne
integriert werden soll. So kristallisierte sich ein Mix
aus Wohnen, Arbeit, Freizeit, Kultur und Bildung her-
aus, der in der Werft umgesetzt werden soll. Ein ganz
neues Quartier direkt am Wasser und auch verbun-
den mit dem Wasser, ebenso dem Stadtzentrum –
das soll die „neue Alte Werft“ werden.

Trotz der begonnenen Belebung der Werft gibt es
noch viel zu tun, bevor der Traum vom neuen Quar-
tier Realität wird. Der erste Schritt, die Erstellung des
Rahmenplans ist nun abgeschlossen und wir schau-
en zurück auf einen erfolgreichen Prozess: aufgrund
der positiven Erfahrungen, die wir mit der BürgerIn-
nenbeteiligung beim Masterplan Korneuburg 2036
gemacht hatten, setzte sich die Stadtgemeinde
auch diesmal intensiv für BürgerInnenbeteiligung
ein und wurde nicht enttäuscht. Die Aktion „Dialo-
grad“, mit der das Team von RAUMPOSITION an
mehreren Punkten in der Stadt über den Prozess in-
formierte und Fragen und Wünsche entgegennahm,
wurde sehr gut angenommen. Die gesammelten
Informationen wurden in enger Zusammenarbeit
zwischen Politik und PlanerInnen verdichtet und
ausformuliert, um damit eine Aufgabenstellung für
die TeilnehmerInnen des Wettbewerbs zu gestalten.
Transparenz und BürgerInnenbeteiligung endeten
hier aber nicht, sondern blieben auch im Wettbe-
werb erhalten. Durch die Entscheidung für einen

dialogischen Wettbewerb wurden neue Wege be-
schritten, weg von der Anonymität klassischer Aus-
schreibungen und hin zu einem regen Austausch
der Planungsteams mit der Öffentlichkeit.
Nun hat sich der Entwurf von KCAP Architects &
Planners mit Baumschlager Hutter Partners und
YEWO Landscapes gegen die drei Konkurrenzent-
würfe durchgesetzt. Mit ihrem Entwurf gelang es,
den größtmöglichen Konsens zwischen den vielfäl-
tigen Ansprüchen an die Werft zu erzielen. Die größ-
te Herausforderung ist aber sicher noch der Abbau
der Hürde, die die A22 und die S-Bahn sowohl phy-
sisch als auch in den Köpfen der Menschen darstel-
len. Das soll einerseits durch neue Lösungen für die
Anbindung des Gebiets gelöst werden, aber auch
indem die Menschen zum Umdenken angeregt wer-
den, die Werft mehr als Teil Korneuburgs zu sehen.
Der entwickelte und in dieser Broschüre präsentier-
te Rahmenplan ist die Basis für den Flächenwid-
mungs- und Bebauungsplan, der in Folge ausgear-
beitet und bewilligt werden soll; ein Wegweiser für
die Zukunft der Werft.
Wir werden Sie mit weiteren Informationsveranstal-
tungen auf dem Laufenden halten und hoffen, dass
sich weiterhin so viele KorneuburgerInnen an der
Gestaltung der Werft beteiligen.

Inhalt

1	Ausgangslage	8	5	Ausblick	140
1.1	Anlass und Zielsetzung	12			
1.2	Planungsgebiet	16			
1.3	Die Werft damals	19	6	Weitere Wettbewerbsbeiträge	144
1.4	Die Werft heute	25	6.1	Zweiter Rang	146
			6.2	Dritter und Vierter Rang	150
2	Planungsprozess	32		Impressum	152
2.1	Prozessablauf	36			
2.2	Dialog und Beteiligung	38			
2.3	AkteurInnen	54			
3	Dialogischer Wettbewerb	60			
3.1	Aufgabenstellung	62			
3.2	Räumliche Rahmenbedingungen	66			
3.3	Das Siegerprojekt	73			
4	Rahmenplan	80			
4.1	Räumlicher Entwurf	82			
4.2	Prinzipien der Bebauung	87			
4.3	Verortung und Ausformung Bildungseinrichtungen	98			
4.4	Mögliche Bauplatzteilungen und bebaubare Flächen	105			
4.5	Entwicklungsetappen	112			
4.6	Freiraumkonzept	114			
4.7	Flächennachweise	125			
4.8	Verkehrskonzept Werftareal	130			

1 AUSGANGSLAGE

Das Werftareal ist ein Ort mit einer ganz besonderen Geschichte. Der Standort ist einzigartig und trägt für viele in Korneuburg eine besonders große Bedeutung. Es handelt sich um einen Standort, über dessen Entwicklung alle mitreden sollen!





Die ehemalige Slipanlage (im Vordergrund) und die heute als Veranstaltungsort genutzte Halle 55 (im Hintergrund)

Das ehemalige Werftareal in Korneuburg: ein einzigartiger Standort direkt an der Donau!

Wo einst mehr als 1.500 Menschen beschäftigt waren um Schiffe zu fertigen, soll zukünftig ein vielfältiges Quartier für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, Gastronomie, Dienstleistungen, Bildung und öffentliche Nutzungen geschaffen werden.

Mit der Einstellung des Werftbetriebes wurde das Areal als Betriebs- und Gewerbestandort zwischengenutzt. Gleichmaßen hat das Hafengelände aber auch eine überaus wichtige Bedeutung für Freizeit und Erholung vieler BewohnerInnen von Korneuburg und deren Gästen. Nun wird der nächste Schritt gesetzt: unter dem Motto „Korneuburg an die Donau“ ist es das erklärte Ziel der Stadtgemeinde Korneuburg, die Potentiale dieses für die Stadt und die gesamte Region strategisch wichtigen Standortes zu heben und zu einem lebendigen Stadtquartier an der Donau zu entwickeln.

1 AUSGANGSLAGE

1.1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Ausgangslage

Unter der Überschrift „Korneuburg an die Donau“, ist die Entwicklung des Werftareals ein hoch-priorisiertes Thema und ein Kern-Vorhaben der Stadt, dokumentiert im Masterplan für Korneuburg, der als Leitfaden für die Gestaltung der Zukunft in einem partizipativen Prozess in intensiver Zusammenarbeit von BürgerInnen, PolitikerInnen und MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung erarbeitet und beschlossen wurde. Die Entwicklung des Werftareals stellt sich als komplexe, anspruchsvolle und bedeutende, dem öffentlichen Interesse verpflichtete Entwicklungsaufgabe der Stadt Korneuburg dar. Eine Aufgabe, die eine perspektivische Planung, einen umsichtigen Kommunikations- und Beteiligungsprozess und ebenso ein leistungsfähiges Projektmanagement erforderlich macht. In der Vergangenheit hat es eine Reihe von Ansätzen gegeben, das Areal neu zu entwickeln. Meist handelte es sich dabei jedoch um Konzepte mit geringer Chance auf Realisierbarkeit. Mit dem nunmehr gestarteten Prozess soll die Entwicklung des Areals mit dem Nutzungsprofil Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, Gastronomie, Dienstleistungen, Bildung und öffentlichen Nutzungen auf eine breite Grundlage gestellt werden. Im Kern geht es dabei um die Erarbeitung eines robusten Rahmenplanes, der zur Grundlage der künftigen Widmung und zur Leitlinie für künftige Investitionsvorhaben und qualitätssichernde Prozesse werden soll. Zum einen geht es all dem um eine gesamtheitliche entwicklungsstrategische Herangehensweise des Werftareals im Kontext der Gesamtstadt Korneuburgs und zum anderen um die Qualifizierung des Werftareals selbst. Im Vordergrund stehen hierbei die Aufwertung und die impulsgebende Unterstützung bereits bestehender aktiver Nutzungsbausteine durch die Inwertsetzung verfügbarer Entwicklungsflächen einerseits und das Hinzufügen neuer ergänzender Bebauungsstrukturen im Kontext der Umgebung andererseits.

Planungsaufgabe

Mit dem Strukturwandel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft ergeben sich in der Stadtentwicklung – trotz attraktiver und stadtnaher Lage – mindergenutzte Flächen. Neue Entwicklungsgebiete entstehen dann, wenn ganze Gebiete ihre Funktion verändern und/oder verlieren. So werden etwa Hafengebiete vielerorts umgenutzt, wenn auch oftmals nur für einen temporären Zeitraum, und grundlegend umstrukturiert. Nicht selten stellen sie aufgrund von Lage und Atmosphäre Standorte für attraktives Wohnen und Arbeiten am Wasser dar. Oft verfügen sie trotz neuerer Gebäudestrukturen über Geschichte und am Wasser entstehen Quartiere mit vielfältigen Frei- und Grünräumen. Einst lagen die Häfen und Produktionsstätten möglichst isoliert, weil mit den damaligen Nutzungen Lärm und Emissionen verbunden waren. Mit der veränderten Ausgangslage ergeben sich heute neue Vernetzungsmöglichkeiten. Die Gebiete können für die Umgebung geöffnet und zu neuen „Trittsteinen“ in der Stadtlandschaft werden. Umgekehrt ist es für die neuen Wohn- und Arbeitsorte förderlich, an bestehende Strukturen in der Umgebung angebunden zu sein und dortige Infrastrukturangebote zu nutzen. Sowohl für die Anbindung der neuen Stadtbausteine an das Umfeld als auch für die Binnenstruktur kommt vor allem den öffentlichen Frei- und Grünräumen eine wichtige Funktion zu. Oft bilden sie von Anbeginn ein Gerüst, das dann schrittweise aufgefüllt wird – nicht selten auch mit Gebäuden und Nutzungen, die sich im Zuge des Planungsverfahrens bis zur Realisierung und Umsetzung nochmals verändern. Dementsprechend robust muss also die Grundstruktur der Straßen, Plätze und Freiräume ausgebildet sein. Dabei ist zu beachten, dass Wasserlagen zwar hochattraktiv sind, diese aber auch immer eine trennende Wirkung für den Stadtraum mit sich bringen, welche die Erreichbarkeit und Zu-

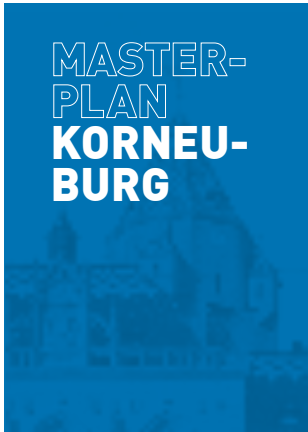
gänglichkeit beeinträchtigen. Im Fall des ehemaligen Werftareals in Korneuburg ist es aber nicht nur das Wasser, das einen Teilbereich des Entwicklungsgebietes vom Festland räumlich trennt (die Halbinsel ist nur an einer Stelle mit dem Festland verbunden), es sind vor allem die hochrangigen Verkehrsinfrastrukturtrassen, die im Laufe der Stadtentwicklung errichtet wurden. Die Autobahn und die Bahnlinie lassen in der Stadt zwei Seiten und einen „dazwischen liegenden Raum“ entstehen, der den Standort der Werft vom Rest der Stadt abgrenzt. Vernetzung ist daher nicht nur im Inneren eines solchen Entwicklungsgebietes eine zentrale Herausforderung, sondern auch im Äußeren – mit dem Kontext der Umgebung. Die Vernetzung bedingt ein besonderes Augenmerk bei der Gestaltung der öffentlichen Räume. Liegen Hafengebiete unmittelbar an Flüssen, haben sie oft entsprechend zwei Seiten, die zu betrachten sind: Bereiche am Festland und Bereiche am Fluss. Im Idealfall können beide verbunden und gesamtstädtisch in ein übergeordnetes Freiraumkonzept eingewoben werden. Mit der Umnutzung solcher Areale geht oft auch eine Art „Rückkoppelungseffekt“ einher. Mit den Veränderungen auf den eigentlichen Entwicklungsflächen werden neue Impulse gesetzt, auf die auch das Umfeld reagiert.

Planungsaufgabe im Kontext des Masterplans

Die zukünftige Entwicklung des Werftareals wurde im Rahmen des Masterplanprozesses thematisiert und in diesem Kontext erneut auf die Potentiale des Standortes hingewiesen. Für die gegenständliche Aufgabenstellung gilt es somit auf die übergeordneten Zielformulierungen des „Masterplans Korneuburg 2036“ Bezug zu nehmen. Der „Masterplan Korneuburg 2036“ wurde im Rahmen eines intensiven Beteiligungsprozesses unter Zusammenarbeit von BürgerInnen, PolitikerInnen und VertreterInnen der Stadtverwaltung, begleitet

von externen BeraterInnen, erarbeitet, im Juni 2016 fertiggestellt und vom Gemeinderat beschlossen. Den darin enthaltenen, für die gesamte Stadtentwicklung relevanten Themenfeldern darübergestellt wurden sogenannte „Leuchttürme“ – Schwerpunkte, die Korneuburg über die Stadtgrenzen hinaus Identität und Strahlkraft verleihen sollen. Unter dem Titel „Stadt-Land-Fluss“ setzt sich dieser Leuchtturm die dynamische Entwicklung des Gebietes an der Donaulände/Werft zum Ziel, zu jenem auch die Schaffung einer attraktiven Verbindung zum Stadtzentrum zu zählen ist. Zielformulierung aus dem Masterplan: „Korneuburg ist eine untrennbar mit Wasser verbundene Stadt. Die Identifikation der Bevölkerung mit Donau, Werft und Wasser ist historisch gewachsen und wird mit der Realisierung der Entwicklungspotentiale dieses Gebiets lokal wie (über-)regional erkennbar. Das Gebiet stellt für KorneuburgerInnen und Gäste Erholungsraum und Kulturangebote bereit. Es beinhaltet Wohnraum für gemischte Anforderungen – inklusive Nahversorgung – und überwindet mit einer innovativen Verbindung die Barrieren zwischen dem Stadtzentrum und der Donau“ (vgl. Masterplan Korneuburg 2036, Pkt. 3.3, S. 24).

Der Masterplan Korneuburg 2036 beinhaltet Vorschläge für die weitere Entwicklung, Leuchttürme sowie die Charta für BürgerInnenbeteiligung.



Der Rahmenplan als konsensfähige Handlungsgrundlage

Über den Rahmenplan wird das Ziel verfolgt, eine konsensfähige und perspektivisch angelegte Handlungs- und Entscheidungsgrundlage zur räumlichen und nutzungsstrukturellen Weiterentwicklung des Standortes zu erhalten.

Damit muss dieser auf die strukturellen Stärken setzen, die gefestigt, verbreitert und weiter profiliert werden müssen. Nicht zuletzt muss der Rahmenplan als Clearingstelle und Koordinationsinstrument verstanden werden, um gemeinsam und aufeinander abgestimmte Ziele der Standortentwicklung, der Stadtgestaltung und der Nutzungsstruktur anzustreben. Nur so kann er seiner eigentlichen Aufgabe gerecht werden, zu einer wichtigen Orientierungsgrundlage künftiger Planungen und Investitionsvorhaben werden zu können.

Insbesondere bezogen auf die verfügbaren Grundstücksflächen müssen die hohe Qualität des Standortes für Wohnen einerseits, für Arbeiten andererseits sowie die Qualitäten als Erholungs-, Bildungs- und Freizeitstandort und deren räumliche Konsequenzen ausgelotet und diskutiert werden. Das Verfahren „ALTE WERFT. NEUE IDEEN.“ wurde zur Plattform dieser Debatte.

Zentrale Fragen und Herausforderungen

Ohne jeglichen Zweifel: die Entwicklung des Werftareals ist ein Projekt von strategischem Rang für die Entwicklung der Stadt Korneuburg und darüber hinaus auch für die Region. Als zentrale Fragen und Aufgaben zur Entwicklung des Werftareals gelten:

- » die Themen der Stadt- und Standortentwicklung, der Definition eines Standortprofils des Korneuburger Positionierungsfokus „Wasser“ und der Weiterentwicklung und Prüfung eines integrativen Nutzungskonzeptes im Kontext bestehender Nutzungsbausteine wie auch im Kontext der Gesamtstadt;
- » die Entwicklung einer tragfähigen räumlichen-strukturellen Konzeption;
- » die Verknüpfung des Werftareals mit der Korneuburger Innenstadt, der Ausbau von attraktiven Verbindungen über die trennende Bahntrasse und Autobahn hinweg und die Identifizierung strategischer Anknüpfungspunkte an die unmittelbare Umgebung;
- » die Entwicklung und Gestaltung der öffentlichen Räume;
- » der Umgang mit bestehenden denkmalgeschützten baulichen Strukturen und Freianlagen;
- » die prozessuale und strategische Entwicklung des Gesamtareals (inkl. Umfeld Natura 2000/Au und Donaulände) und die ersten Impuls- und Initialprojekte für eine zeitnahe Realisierung, in Teilbereichen auch für einen längerfristig angelegten Entwicklungsprozess.



Die ehemalige Werfthalle „Halle 55“ wurde zur „Planungswerkstatt vor Ort“.

1.2 PLANUNGSGEBIET



Korneuburg liegt nur 12 km nordwestlich von Wien entfernt. In weniger als 30 Minuten gelangt man mit der S-Bahn in die Hauptstadt.

Lage in der Nähe von Wien

Korneuburg liegt im Weinviertel in Niederösterreich an der Donau, nur rund 12 km nordwestlich von Wien entfernt. Für den motorisierten Individualverkehr ist Korneuburg sehr gut erschlossen: über zwei Abfahrten der A22 „Korneuburg Ost“ und „Korneuburg West“ und eine Abfahrt von der Schnellstraße S1 „Korneuburg Nord“ sowie über ein Hauptstraßennetz, bestehend aus der B3 (Stockerauer Straße), B6 (Laaer Straße) und anderen, niederrangigen Ausfallstraßen wie der Klein-Engersdorfer Straße und der Bisamberger Straße. Derzeit werden verschiedene Varianten einer zusätzlichen Autobahnabfahrt „Korneuburg Mitte“ geprüft, um auch das künftige Entwicklungsgebiet Werft unmittelbar an das hochrangige Straßenverkehrsnetz anzuschließen. Korneuburg ist über die Schnellbahn (Nordwestbahnstrecke) an den öffentlichen Schienenverkehr angeschlossen. Das neugestaltete, moderne Bahnhofsbauwerk und der Bahnhofsvorplatz tragen

zusätzlich zu einer Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs bei. Die Nordwestbahn bietet die Möglichkeit, in weniger als einer halben Stunde Fahrzeit im Zentrum der Bundeshauptstadt zu sein. Andere Destinationen im Großraum Wien sowie die Landeshauptstadt St. Pölten sind zumeist nur über einen Umstieg in Wien zu erreichen.

Wien wächst und die Umlandgemeinden wachsen mit

Aktuell leben in Korneuburg knapp 13.000 Menschen. Die Nähe zu Wien und der enorme Bevölkerungszuwachs in der Hauptstadt, führen ebenso zu einem Bevölkerungszuwachs in den Umlandgemeinden. Die Bevölkerungsentwicklung von Korneuburg verzeichnet somit einen stetigen Zuwachs. Bis 2036 wird ein Zuwachs auf 18.000 bis 20.000 EinwohnerInnen prognostiziert (vgl. dazu Masterplan Korneuburg 2036).

Lage an der Donau

Die Lage des Werftareals direkt an der Donau ist herausragend, seine Anbindung überaus vielfältig. Der Standort ist über die A22 Abfahrt Korneuburg Ost an das hochrangige Autobahnnetz angebunden und entweder über die Donaustraße oder in untergeordneter Weise über die Straße „Zum Scheibenstand“ (geringere Anbindungsqualität, fehlender Bahnübergang und lange Wartezeiten zu Stoßzeiten (bis zu 60%)) zu erreichen. Wie bereits erwähnt, ist in diesem Bereich eine neue Autobahnabfahrt in Planung. Öffentlich ist der Standort einerseits durch die S-Bahn erreichbar. Der Bahnhof befindet sich in etwa 10 Gehminuten entfernt vom Standort. Der neu geschaffene, südliche Ausgang verbessert die Erreichbarkeit des Bahnhofes. Andererseits

erschließt ein unregelmäßig frequentierender Regionalbus den Rand des Werftareals (die Linie endet in der Straße „Am Hafen“) und verbindet es mit dem Bahnhof und dem Zentrum. Der Donauradweg, welcher von Passau nach Wien verläuft, führt direkt am Areal vorbei. Zudem verfügt der Standort über eine bestehende Anlegestelle für Schiffe entlang der Donauroute Nordsee / Schwarzes Meer und konkret Linz-Budapest. Die Route steuert ebenso die Schiffsstation Handelskai in Wien an. Mittels einer Rollfähre wird Korneuburg mit der gegenüberliegenden Stadt Klosterneuburg verbunden. Hierbei handelt es sich um die einzige Überquerungsmöglichkeit zwischen der Tullner Donaubrücke und der Wiener Nordbrücke.

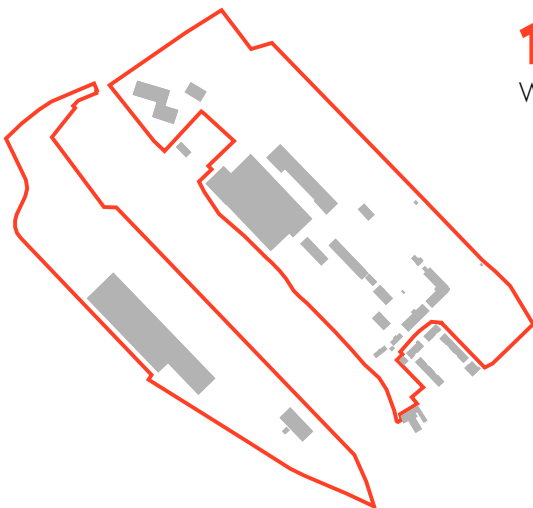


Die strategisch gute Lage des ehemaligen Werftareals: direkt an der Donau, nahe dem Bahnhof sowie dem Stadtzentrum von Korneuburg. Die Autobahn A22 und die Bahnlinie wirken jedoch als räumliche Barrieren.

Trotz dieser vielzähligen und vielfältigen An- und Verbindungen erscheint das Areal nur bedingt präsent in der Wahrnehmung der städtischen Öffentlichkeit zu sein. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass Autobahn und Bahnlinie eine starke Zäsur zwischen der Innenstadt und der Donau darstellen. Diese räumlich und vor allem mental zu überwinden, wird eine Herausforderung des gesamten Planungsprozesses sein.

Größenverhältnis

Die Entwicklung des ehemaligen Werftareals stellt für die Stadtgemeinde Korneuburg nicht nur aufgrund der außerordentlichen Lagegunst des Standortes direkt an der Donau eines der bedeutendsten, aber gleichermaßen auch herausforderndsten Entwicklungsprojekte dar, sondern auch aufgrund der beachtlichen Größendimension des Geländes. Das Werftareal verfügt samt allen verfügbaren Entwicklungsflächen und jenen mit Nutzungen belegten Flächen, die es in die zukünftige räumliche Konzeption einzubeziehen gilt, über eine Größe von etwa 18 ha. Bezogen auf die Grundfläche ist das Werftareal mit dem gewachsenen historischen Zentrum der Stadt zu vergleichen, welches einer Fläche von etwa 22 ha entspricht. Für die Ausarbeitung des Rahmenplans bedeutet dies vor allem herausfordernde Anforderungen an eine schrittweise Entwicklungsstrategie.



18 ha
Werftareal*



22 ha
Historisches Zentrum Korneuburg

* berücksichtigt sind die gesamten Entwicklungsflächen inkl. die Grundstücke, die es in das räumliche Konzept einzubeziehen gilt

Der Text nimmt inhaltlich Bezug auf die „Korneuburger Kulturnachrichten“ Ausgabe 2012 (Hg.: Otto Pacher, Museumsverein Korneuburg)

Die Werft Korneuburg im Vollbetrieb, 1959

1.3 DIE WERFT DAMALS

Die Anfänge

Im Jahr 1851/52 wurde das Wasserbecken erstmals als Abstellplatz für Donaudampfschiffe der DDSG (Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) genutzt. Mit der Errichtung eines Reparaturplatzes kam es zur Gründung der eigentlichen Werft. Das Gelände umfasste 1,2 ha und man beschäftigte damals etwa 60 Arbeiter. Für die Weiterentwicklung des Werftgeländes errichtete man Werkstätten und zudem wurden erste Blechbearbeitungsmaschinen angeschafft. 1852 wurden laut Schiffs-Bauverzeichnis bereits 36 Warenboote ausgeliefert, wodurch in kurzer Zeit die Zahl der Beschäftigten auf 470 Personen ansteigen konnte. In den folgenden Jahren konzentrierte sich die Arbeit auf dem Areal vor allem auf die Schiffsreparatur und die Herstellung von Warenbooten. In Folge von Mechanisierung und technischen Entwicklungen erweiterte sich das Angebot der Fertigstellung jedoch rasch. Die Entwicklung und anschließende Erweiterung der ersten Helling, einer Stapelanlage um Schiffe zu Wasser zu lassen, die Errichtung des neuen Kesselkrans sowie der Bau weiterer Werkstattegebäude ließen dabei das Areal

weiter anwachsen. Ab 1908 sind eine Vielzahl an Gebäuden und Hallen gebaut worden, die heute noch am Werftareal vorzufinden sind. Im Zuge zusätzlicher Erweiterung des Werftareals wurden 1912 von der DDSG Baugründe der Stadt gekauft und die Arbeitersiedlung „Kolonie“ errichtet. Die damalige Wohnsituation in Korneuburg und Umgebung galt als sehr schlecht, worauf die damaligen Verantwortlichen reagieren mussten und hierfür etwa 50 Wohnungen für die Arbeiter errichteten.

Die Werft im 1. und 2. Weltkrieg

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges (1914) kam es zu Veränderung für die Werft und ihre Beschäftigten. Die Werft kam zu diesem Zeitpunkt unter staatliche Aufsicht und erhielt einen militärischen Betriebsleiter. Zu dieser Zeit haben sich die Löhne der Arbeiter verdoppelt, die Lebenshaltungskosten hingegen stiegen um das 150-fache, was zu einer katastrophalen Lage für die Bevölkerung führte. Nach dem Untergang der Monarchie, verlor die DDSG im Jahr 1918 die wichtigsten Werft-





Links oben:
Das Werftareal im Jahr 1982. Zu dieser Zeit war die Produktion gut ausgelastet und eine Vielzahl an Schiffen wurden gebaut und ausgeliefert.

Links unten:
Bis Anfang der 90er Jahre wurden in der Werft Korneuburg Schiffe gebaut. Das Bild zeigt unterschiedliche Schiffstypen auf den Slipanlagen, 1991

ten in Ungarn, wodurch die Korneuburger Werft an Bedeutung gewann und die Zahl der Beschäftigten stark zunahm. Aufgrund von Kapitalnot gelangte die DDSG zwischen 1920 und 1929 zu einem Drittel in Besitz englischer Investoren. Durch die Wirtschaftskrise verringerte sich 1923 die Anzahl der Beschäftigten von 420 auf 170 Personen. Mit Hilfe von staatlichen Subventionen versuchte man die Werft wieder aufzuwerten, um weiterhin neue Aufträge verbuchen zu können. Die anhaltend prekäre, wirtschaftliche und politische Lage führte 1935 zur Gefahr eines Konkurses der Werft. Durch Kapitalzufluss und Restrukturierung im Zuge eines Sanierungsplans konnte die Werft jedoch wieder wettbewerbsfähig gemacht werden. Wichtigste Investition war die Errichtung des zu diesem Zeitpunkt modernsten Schiffsaufzugs an der Donau, womit Schiffe mit einer Länge von 85 m und mit einem Gewicht bis zu 600 t bewegt werden konnten. 1938 wurde die Werft in die Reichswerke AG „Hermann Göring“ eingegliedert und in der Zeit bis 1945 zum kriegswichtigsten Betrieb erklärt. Zu dieser Zeit erfolgten die größten Umbaumaßnahmen, sodass das Werftgelände auf 19,7 ha vergrößert, das Werftbecken verlängert, verbreitert und vertieft wurde. Vier neue Hellinge mit Stapelplätzen und Hellingkrananlagen wurden im Zuge dessen errichtet. In den Kriegsjahren waren in der Werft zu Spitzenzeiten an die 1.500 Personen beschäftigt.

Die Werft nach der Besatzung

Im Zuge der russischen Besatzung 1945 wurde die Loslösung der Werft von der DDSG veranlasst, was die Demontage von 75% der vorhandenen maschinellen Einrichtungen zur Folge haben sollte. Nach 1945 kam die Werft unter sowjetische USIA-Verwaltung. Im Zeitraum bis 1949 zählten Reparaturen und Umbauten von Schiffen und Kränen zu den Kernaufgaben der Werft, die dabei erwirtschafteten Gewinne wurden den Besatzungsmächten bereitgestellt. Im Jahr 1955 wurde die Werft in die DDSG reintegriert. Im Gegensatz zu anderen Werft-Stand-

orten bestand zu dieser Zeit in Korneuburg ein großer Nachholbedarf für Investitionen. Durch personelle Änderungen und neue internationale Auftraggeber wurden die nötigen finanziellen Mittel dafür aufgebracht.

1959 löste sich die Werft wieder von der DDSG und wurde als „Schiffswerft Korneuburg AG“ selbstständig weitergeführt. Der Schiffbau sollte um die Bereiche Stahlverarbeitung und Finalfertigung ergänzt werden. In Folge dessen legte man das Augenmerk verstärkt auf die Weiterentwicklung von Schweißtechnologien und Blechverformung, aber auch die maschinelle und technische Ausrüstung der Schiffe konnte verbessert werden. Ab 1964 wurde das Areal im Zuge eines Investitionsprogrammes weiter modernisiert und entwickelt. Dafür wurden ein neuer Schiffsaufzug, ein Zentralmagazin und neue Speiseräume gebaut. 1972 folgte mit dem Inselausbau (zwei 25 t Kräne, Fundamentierung, Schiffbauhalle) eine weitere große Investition. 1974 kam es durch das Verstaatlichungsgesetz (1964) zur Verschmelzung der Schiffswerft Korneuburg AG und der Schiffswerft Linz AG in die Österreichische Schiffswerften AG Linz-Korneuburg. Im Jahr 1991 wurde die Werft privatisiert. 1993 kam das letzte Schiff in der Korneuburger Werft zur Fertigstellung, danach wurde der Werftbetrieb eingestellt.

Das Werftareal gliedert sich seit jeher in zwei Teile. Die Halbinsel, die das innenliegende Hafenbecken von der Donau trennt und das bebaute, besiedelte Festland, welches sich zum Stadtkern hin orientiert. Der Großteil der Flächen wurde gewerblichen (teils temporären) Nutzungen zugeführt und mit Lagerhallen bebaut. Einige der damaligen Schiffsproduktionshallen blieben bis heute erhalten und stehen unter Denkmalschutz. Sie verweisen auf die Geschichte dieses Standortes und tragen zu seiner außerordentlichen Atmosphäre bei.

„Wenn ein Schiff nach seiner Fertigstellung zu Wasser gelassen wurde, war dies in der ganzen Stadt zu hören.“





Links:
Das Werftareal im heutigen Zustand mit der denkmalgeschützten ehemaligen Werfthalle 58

1.4 DIE WERFT HEUTE

Derzeitige Nutzungen

Seit der Schließung des Betriebes der Schiffswerft in den 1990er Jahren wurde das Hafenareal einer breiten Palette unterschiedlicher Nutzungsarten zugeführt. Einige darunter nur für einen begrenzten Zeitraum, andere hingegen werden auch in Zukunft am Areal erhalten bleiben.

Zu den derzeitigen Nutzungen am Areal zählen unter anderem gewerblich genutzte Hallen, Büros, ein Schulungszentrum, eine öffentliche Veranstaltungshalle (wie etwa zur Veranstaltung der Werftbühne, des Hafenfests, Konzerte, Feste uvm.) sowie der Sitz des Großhandelsbetriebes Kuwopa, eine Schiffsanlegestelle oder etwa auch das öffentliche Sommer-Werftbad an der ehemaligen Slipanlage. Weiters gibt es Nutzungen wie Fischerei, einen Motorbootclub, einen Ruderverein, Gastronomie, Parkplätze sowie historische Schiffe, welche als Außenstandort des heeresgeschichtlichen Museums für BesucherInnen zugänglich sind. Derzeit nehmen 30.000 m² des gesamten Areals die dort befindlichen Lagerhallen ein. 2.200 m² entfallen auf Büroflächen und etwa 5.000 m² werden als Abstellflächen genutzt.

Für die zukünftige Entwicklung dieses Standortes im Sinne eines Gesamtkonzeptes galt es, auf diese Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungsbausteinen und -intensitäten Bezug zu nehmen. Zentrale Fragen galten aber nicht nur dem Neben- und Miteinander unterschiedlicher Nutzungen, sondern auch dem Nebeneinander unterschiedlicher baulicher Strukturen. Auf dem Werftgelände befinden sich eine Reihe denkmalgeschützter Bebauungsstrukturen und historischer Relikte, wie etwa die ehemalige Kran- und Slipanlage sowie ehemalige Schiffsbauhallen und Slipbahnen, welche auf die bedeutende Geschichte dieses besonderen Standortes verweisen. Eng damit verbunden ist die heutige identitätstiftende Wirkung der Werft. Noch immer ist dieser Ort prägend für die Stadtgemeinde und ihre Bewohner-

Innen. Das gesamte Areal wurde nach Schließung des Werftbetriebes vollständig saniert und dekontaminiert. Der Bau des Hochwasserschutzes konnte im November 2015 begonnen und im September 2016 abgeschlossen werden. Zudem wurde seitens der Stadtgemeinde der südliche Zugang zum Bahnhofsareal Korneuburg umgesetzt. Eine weitere Zu- bzw. Abfahrt zur Autobahn A22 soll den Standort über die Straße „Zum Scheibenstand“ zukünftig direkt an das hochrangige Verkehrsnetz anbinden und die Standortbedingungen sowie die Anbindung an das Zentrum verbessern. All diese Maßnahmen zeugen von einer Aufbruchsstimmung und dem damit verbundenen Willen zur Entwicklung des Werftareals durch die Stadtgemeinde Korneuburg.

Räumliche Struktur/ Stadt- und Landschaftsbild

Die Umgebung des Hafenareals ist in ihrer städtebaulichen Struktur sehr heterogen und gliedert sich in unterschiedliche, räumlich/funktionale Teilbereiche. Nördlich des Areals befindet sich in unmittelbarer Nähe der Autobahn A22 eine Kleingartensiedlung, jenseits der Autobahn – im „Zwischenland“ zwischen Autobahn und der Bahnlinie – wurde das neue Justizzentrum errichtet. Der restliche Bereich dieses „Zwischenlandes“ weist vorrangig kleinteilige Wohnsiedlungen sowie weitere Flächen auf, die zur Entwicklung zur Verfügung stehen. Wohnen spielt direkt am Areal nur eine untergeordnete Rolle. Im südöstlichen Bereich des Areals ist die ehemalige Werftkolonie situiert. Eine soziale Wohnsiedlung, in der die damaligen Werftarbeiter untergebracht waren. Heute befindet sich der Großteil der Wohnungen in Privatbesitz. Im Südosten befindet sich eine weitere Kleingartensiedlung, die direkt an das Areal angrenzt (auf der stadtzugewandten Seite liegend). An der Lage direkt am Wasser sind Freizeitnutzungen wie etwa Ruder- und Bootsvereine situiert.







DONAU-AUWALD

„Zum Scheibenstand“

JUSTI ZANSTALT

A22 (Stockerau - Wien)

Stockerauer Straße

Bahnlinie Korneuburg - Wien

MOTORBOOTCLUB
VINDOBONA

KERNBEREICH
FESTLAND

KLEINGARTENSIEDLUNG

LAGERHALLE
KUWOPA

HAFENBECKEN

EHM. WERFTHALEN

EHM. SLIPANLAGE/
OFFENTL. WERFTBAD

KERNBEREICH
HALBINSEL

WOHNQUARTIER
EHM. WERFTKOLONIE

Donaustraße

Korneuburg Zentrum

SCHIFFSMUSEUM/
ANLEGESTELLE

KLEINGARTENSIEDLUNG

RUDERVEREIN
ALEMANIA

Donaulände

BOOTSCLUB

DONAU

■ ■ ■ ■ Betrachtungsraum
- - - - - Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

2 Planungsprozess

Die Entwicklung des Werftareals ist eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe. Durch eine offene und transparente Art der Prozessgestaltung mit der Möglichkeit zur Beteiligung und Mitwirkung durch die BürgerInnen kann eine wesentlich höhere Akzeptanz von Planungsvorhaben erzielt werden.





2 PLANUNGSPROZESS



Daniela Allmeier
RAUMPOSITION

Der Prozess und die Möglichkeit der Beteiligung

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich die Bedingungen kommunaler Politik tiefgreifend verändert. Ein gestiegenes Bewusstsein in der Bevölkerung für Planungsfragen und die wachsende Erwartung, an Planungsprozessen mitwirken zu können, werden für die Stadt- und Gemeindeentwicklung immer wichtiger. Die Entwicklung von Städten und Gemeinden erfordert den offenen Dialog, die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Sichtweisen, den Mut zu Visionen, das Ringen um Qualität; dies erst Recht dann, wenn es um Entscheidungen geht, die alle betreffen. Planungsprozesse sind immer auch Lernprozesse: Planende lernen von der Bürgerschaft, Politik von der Wissenschaft, Wirtschaft von der Kultur etc. Es gibt ExpertInnen, die mit ihrem Wissen und dem Blick von außen eine Sachlage einordnen und eine fachliche Aussage treffen können. Immer geht es darum, vorhandenes Wissen zu vernetzen und zugänglich zu machen – dies gilt auch für das Ortswissen der Bevölkerung. Die BürgerInnen von Korneuburg sind die ExpertInnen ihrer Gemeinde. Die Menschen, die hier leben und arbeiten, können schließlich am besten ihre Erwartungen und Anforderungen an jenen Raum darstellen, den sie auch nutzen. Jene Menschen, die in der Gemeinde leben und arbeiten, sind ExpertInnen im Alltagsgebrauch „ihres Ortes“ und bilden somit eine

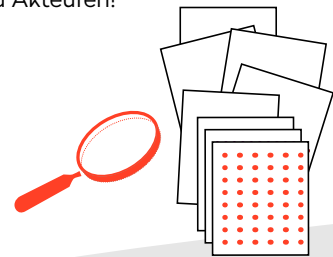
wertvolle Grundlage für Planungsentscheidungen; daher müssen sie darauf auch Einfluss nehmen können und die Möglichkeit haben, aktiv am Planungsverfahren mitzuwirken. Das Alltagswissen bildet somit eine wertvolle Grundlage in diesem Planungsprozess. Um dieses lokale Wissen fassen zu können, muss zuallererst eine gemeinsame Sprache gefunden werden. Erst wenn sich BürgerInnen auf Augenhöhe mit Planungsentscheidungen befinden, besteht die Möglichkeit, sich gezielt in solche Prozesse einzubringen. Schließlich sind nur transparente Planungsentscheidungen auch nachvollziehbare und damit tragfähige Planungsentscheidungen. Darüber hinaus muss eine Vertrauensbasis aufgebaut werden, um eine Entwicklung in Gang setzen zu können. So entsteht die Möglichkeit, aktiv an Planungsverfahren mitzuwirken und Einfluss auf Entscheidungen nehmen zu können.

Links:
Im Zuge des Planungsprozesses wurden Erwartungen, Anregungen und Vorschläge für die zukünftige Entwicklung des Werftareals gesammelt. Viele davon wurden direkt vor Ort diskutiert und schließlich in die Planung miteinbezogen.

2.1 PROZESSABLAUF

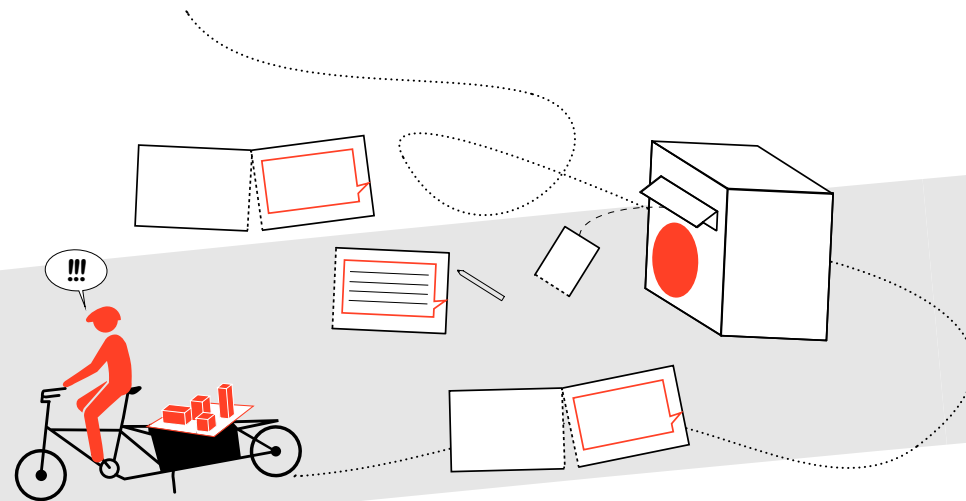
1 ÜBERBLICK VERSCHAFFEN

Das Team von RAUMPOSITION verschaffte sich allem voran Überblick. Vieles war schon vorhanden, musste gesichtet, gesammelt und gebündelt werden: Konzepte, Gutachten, Studien, Visionen und Ideen standen im Raum. Das Planungsvorhaben musste geschärft, Ziele und Erwartungshaltungen mussten diskutiert werden. Das Team führte viele Gespräche mit allen planungsrelevanten Akteurinnen und Akteuren!



2 MEINUNG SAGEN!

Mit dem Dialograd machte sich das Team von RAUMPOSITION auf Tour durch die Stadt. An ausgewählten Stationen kamen die StadtplanerInnen mit den BürgerInnen ins Gespräch, im Zuge dessen wurde über den Prozess informiert und Fragen sowie Anmerkungen entgegengenommen. Postkarten boten Platz dafür.



PLANUNGSZEITUNG #1

Im Herbst 2016 erschien die erste Planungszeitung zur Information über den Stand der Dinge. Hier wurde die Bevölkerung über die Entwicklungsziele, den weiteren Ablauf, Veranstaltungstermine sowie Möglichkeiten zur Beteiligung informiert.



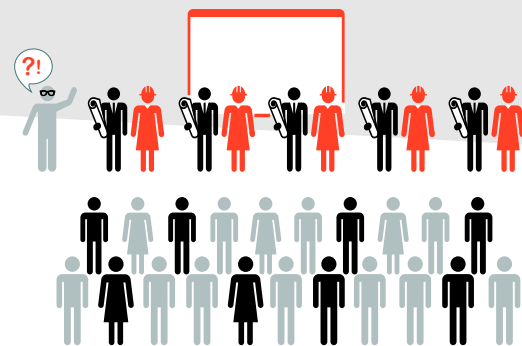
3 DIE AUFGABENSTELLUNG

Die gesammelten Informationen und kondensierten Beiträge bildeten die Grundlage der Aufgabenstellung für die ArchitektInnen, Stadt-/RaumplanerInnen, LandschaftsplanerInnen, die sich im Rahmen eines Wettbewerbes an die Erarbeitung räumlicher Konzepte zum Werftareal machen. Das Team von RAUMPOSITION begleitete den Wettbewerb und erarbeitete dafür die Aufgabenstellung in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den EigentümerInnen und der Stadtgemeinde Korneuburg. Es ging um Zieldefinitionen, die auf einen breiten Konsens gestellt werden mussten.



4 STANDORTFORUM 1: AUFTAKT ZUM WETTBEWERB

Jetzt begann die konkrete Planungsarbeit! Im Rahmen eines Einladungswettbewerbs entwickelten bis zu fünf Teams aus Architektur/Städtebau/Landschaftsplanung tragfähige, räumliche Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Werftareals. Beim öffentlichen Standortforum fand eine Vorstellung der Teams statt. Hier erhielt die Bevölkerung erneut die Möglichkeit, sich – bezüglich der Erwartungen an die Ergebnisse – aktiv einzubringen.



5 STANDORTFORUM - ZWISCHENKOLLOQUIUM

Nach vier Wochen Planungsarbeit präsentierten die vier Teams zum ersten Mal ihre Zwischenergebnisse, um die Entwürfe und Entwicklungsstrategien zu überprüfen. Änderungsvorschläge und die Justierungen der Schwerpunktsetzung konnten von den BürgerInnen im Rahmen einer öffentlichen Abendveranstaltung angeregt werden.

6 STANDORTFORUM 2: ABSCHLUSS DES WETTBEWERBS

Bei der Schlussveranstaltung wurden die Entwicklungskonzepte öffentlich präsentiert. Meinungen sowie Feedback zu den Entwürfen konnten direkt an die Planungsteams gerichtet werden! Im Rahmen einer internen Sitzung wählte die Fachjury den besten Entwurf aus, welcher die Grundlage für die nachfolgende Bebauungs- und Flächenwidmungsplanung bildet. Nach einer intensiven Ausarbeitungsphase des Entwurfes zum Rahmenplan soll dieser vom Gemeinderat beschlossen werden.

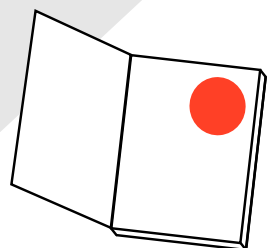
PLANUNGSZEITUNG #2

Am Ende des Planungsverfahrens wurde die zweite Zeitungs Ausgabe veröffentlicht, die über die Ergebnisse des Wettbewerbs informierte und die wichtigsten Kerninhalte zusammenfasste.



7 DER RAHMENPLAN ZUM WERTFAREAL

Das ausgewählte Planungsteam vertiefte den Entwurf und arbeitete diesen zu einem Rahmenplan aus, der die Grundlagen für die zukünftige Bebauung und Gesamtentwicklung am Werftareal bilden wird. Der Rahmenplan wird vom Gemeinderat beschlossen.

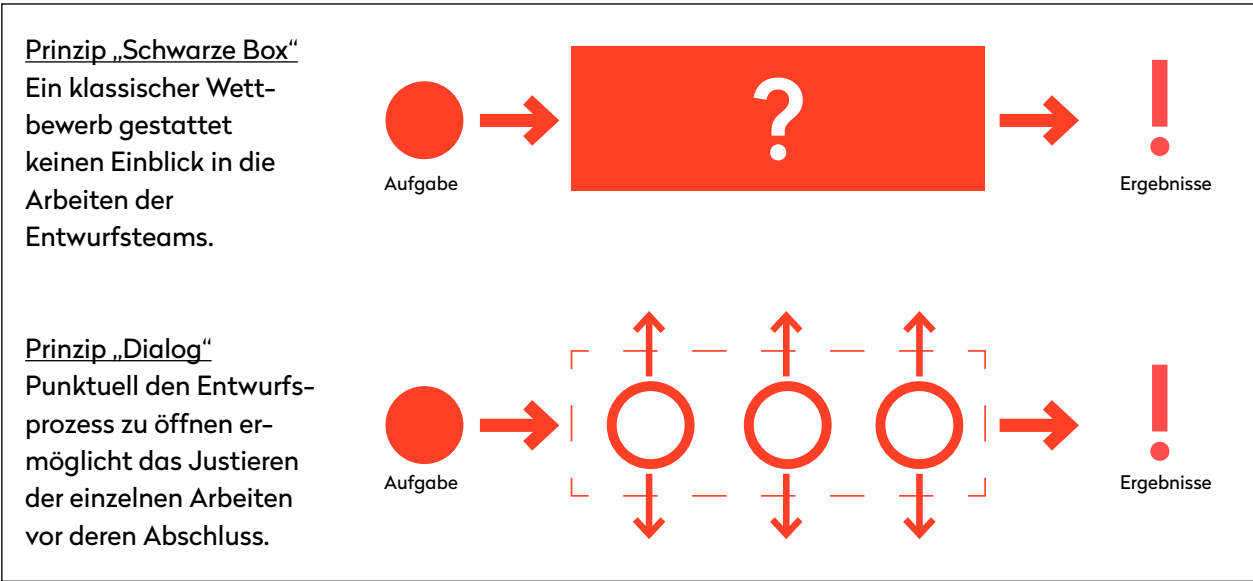


2.2 DIALOG UND BETEILIGUNG

Planung ist Dialog, ist Überzeugungsarbeit

Warum dieser wettbewerbliche Dialog notwendig war und warum er erst der Auftakt zu einem umfangreichen Kommunikations- und Aushandlungsprozess ist: Die Ausgangssituation im Umgang mit der Entwicklung des Werftareals war nicht ganz einfach. Vielschichtige Erwartungen an das zukünftige Nutzungsprofil, der Anspruch an eine qualitätsvolle Gestaltung der öffentlichen Räume und der Umgang mit der wertvollen Donauhalbinsel machte es notwendig, ein maßgeschneidertes Planungsverfahren zu entwickeln, das möglichst alle Interessenslagen zu bündeln vermochte. Daher entschied sich die Stadtgemeinde Korneuburg zur Durchführung eines sogenannten wettbewerblichen Dialogs – zwei Aspekte, die vermeintlich nicht zusammenpassen: Dialog meint den kontinuierlichen Austausch über die Annäherung an die Aufgabenstellung, Wettbewerb meint das Arbeiten in Konkurrenz zueinander ohne Kenntnis der jeweils anderen Arbeiten. Warum hat man in diesem Verfahren diese beiden Aspekte zusammengeführt? Im Gegensatz zu ei-

nem klassischen Wettbewerb, der sich nach dem Prinzip einer „Schwarzen Box“ unter anderem durch die Wahrung der Anonymität während der gesamten Entwurfsphase auszeichnet, hat man erkannt, dass in diesem Fall der kontinuierliche Dialog zwischen allen Beteiligten von zentraler Bedeutung ist. So wurde nicht nur die Aufgabenstellung gemeinsam mit der Öffentlichkeit sowie der Stadtgemeinde ausgearbeitet, auch in der Entwurfsphase konnte die „Box“ geöffnet werden. Im Sommer hatten alle BürgerInnen die Möglichkeit, Wünsche, Ideen und Vorschläge zur Werft mittels Postkarten abzugeben. Das Dialograd war in der Stadt unterwegs und informierte über den Wettbewerb. Im Rahmen der Kolloquien nahmen die Jury sowie die BürgerInnen Einblick in die Zwischenstände der Arbeiten. Sie alle konnten den Planungsteams Rückmeldung geben. Gleichzeitig wurden Entwurfsentscheidungen nachvollziehbar und damit argumentier- und diskutierbar. Somit gestaltete sich der gesamte Wettbewerb als gemeinsamer, stetiger Lernprozess, den es nun in die nächste Etappe zu bringen gilt.



Ziel des Planungsprozesses war es, einen offenen Diskurs über die Weiterentwicklung des Werftareal zu führen. Eine dialogorientierte Vorgehensweise war dafür notwendig!

Die BürgerInnen gestalten mit!

In einem offenen, vielschichtigen und transparenten Planungsverfahren wurden die Entwicklungsperspektiven und die Qualitätsanforderungen an das Werftareal diskutiert und erarbeitet. Als ExpertInnen ihrer Gemeinde kam den BürgerInnen Korneuburgs dabei eine besondere Bedeutung zuteil. Übliche Beteiligungsprozesse laufen meist so ab: erst entwickeln sogenannte ExpertInnen einen Plan, der dann im Rahmen einer BürgerInneninformationsveranstaltung zur Diskussion gestellt wird. Dies in der Hoffnung, dass alle Interessen berücksichtigt wurden. In Korneuburg lief das anders ab! Hier wurden die BürgerInnen frühzeitig in die Konzeptbearbeitung eingebunden. Nur so konnte es gelingen, dass die Planung auf eine solide Entscheidungsgrundlage gestellt und den hohen Anforderungen an die bedeutende Zukunftsaufgabe für Korneuburg gerecht werden kann. Im Frühjahr und Sommer 2016 wurde die Aufgabenstellung vorbereitet. Zusammen mit der Information zum Verfahren wurde zur Einbringung von Ideen aus der Bürgerschaft aufgerufen. Mittels Rückmeldekarten waren die KorneuburgerInnen aufgefordert, ihre Anliegen an die Entwicklung des Werftareals einzubringen. Im Sommer hat sich das Team von RAUMPOSITION mit dem Dialograd auf Tour durch die Stadt gemacht, um an unterschiedlichen Standorten mit den BürgerInnen ins Gespräch zu kommen und deren Fragen sowie Anmerkungen entgegenzunehmen. Dabei konnten Erwartungen und erste Vorschläge bezüglich einer Neugestaltung des Werftareals ausgetauscht und diskutiert werden. Viele Ideen konnten im Zuge dessen zusammengetragen werden. Ebenso waren die Jugendlichen im Rahmen einer Planungswerkstatt eingeladen, ihre Vorstellungen zum zukünftigen Stadtteil einzubringen. Den Auftakt des Wettbewerbs bildete das Standortforum im September 2016. Hier wurden Anregungen gesammelt, die Bestandteil der Aufga-

benstellung wurden. In einem Auftaktkolloquium machten sich dann alle Teams mit Ort und Aufgabe vertraut, um in einem Zwischenkolloquium wenige Wochen später ihre Arbeitsstände sowohl der Jury als auch im Rahmen einer öffentlichen Zwischenpräsentation den BürgerInnen von Korneuburg vorzustellen. Anders als in einem klassischen Wettbewerb konnte hier die Anonymität zwischen den Planungsteams, der Jury und der Öffentlichkeit aufgehoben werden. Dies gab die Möglichkeit, Kommentare und Empfehlungen für die vertiefende Ausarbeitung der Entwürfe direkt an die Teams zu richten. Diese dialogorientierte Vorgehensweise ermöglichte ein gemeinsames Lernen aller Beteiligten und zeigt in allen Ergebnissen ihre Qualität.



Postkarten

Im Rahmen einer Postkartenaktion waren alle KorneuburgerInnen gefragt, ihre Ideen, Meinungen und Vorschläge einzubringen. Die Postkarten konnten in den Planungspostkästen an unterschiedlichen Standorten in der Stadt retourniert werden. Die Beiträge wiesen in eine klare Richtung: für die KorneuburgerInnen ist das Hafenareal ein besonderes Juwel, das es sehr sorgsam und umsichtig zu entwickeln gilt.



Dialograd

Die Postkarten konnten nicht nur an fixen Planungspostkästen abgegeben, sondern auch direkt mit dem Team von RAUMPOSITION beim „Dialograd auf Tour durch die Stadt“ vor Ort diskutiert werden. Ein Austausch von Ideen und Erwartungen zwischen den BürgerInnen und ExpertInnen stand dabei im Fokus. Die Rückmeldungen wurden im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt und sind in die Aufgabenstellung miteinbezogen worden.



VERFT.
IDEEN.
RAUM
POSITION.

Hier ist Platz für Ihre Meinung!
Nutzen Sie die Möglichkeit,
Ihre Ideen und Erwartungen
bezüglich der Umgestaltung
des Werftareals einzubringen.

*mit dem Werftareal
verbundene Idee ein
freies, unverbautes
Areal - schon gestaltet
für uns + Touristen*

An der
Stadtgemeinde Kornelburg
mit dem Raumposition

**ALTE WERFT.
NEUE IDEEN.**

**RAUM
POSITION.**
Gemeinde Kornelburg

KORNEUBURG
Stadt

Auf einen gemeinsamen Planungsprozess
Herzliche Grüße
Bürger

Gemeinde Kornelburg
Raumposition

Die BürgerInnen waren eingeladen,
Ideen und Erwartungen bezüglich
der Umgestaltung des Werftareals
einzubringen. Auf Basis der
abgegebenen Postkarten entstand
dadurch eine breite Diskussions-
grundlage für den weiteren
Planungsprozess.



Jugendworkshop

Die Jugend Korneuburgs nutzt das Werftareal ebenso wie die Erwachsenen. Hier wird gefeiert, geskated, geschwommen uvm. Es ist der Stadtpolitik somit ein besonderes Anliegen, auch die Jugendlichen in diesen Planungsprozess einzubeziehen. SchülerInnen der PTS, AHS und HAK Korneuburg nahmen sich in der letzten Schulwoche einen Nachmittag lang Zeit, gemeinsam mit dem Team von RAUMPOSITION Zukunftsfragen zur Werftentwicklung anhand von Plänen, Modellen und während einer Expedition durch das Planungsareal zu diskutieren und ihre Anforderungen näherzubringen.



Stakeholderworkshop

Die erste Annäherung an das Planungsvorhaben bildete das Stakeholderforum in der Werfthalle im Juni 2016, an dem VertreterInnen der Stadtpolitik und Verwaltung, EigentümerInnen, VertreterInnen von Vereinen vor Ort sowie VertreterInnen diverser Gremien des Masterplanprozesses teilnahmen. Die Veranstaltung bildete die Basis für ein gemeinsames Planungsverständnis und diente zur Klärung von Rahmenbedingungen sowie Erwartungen an die Aufgabenstellung zum Planungsprozess.



Projektzeitung

Die Projektzeitung war ein wichtiges Medium für den dialogorientierten Prozess. Zwei Ausgaben bildeten den jeweiligen Planungsstand ab. Die BürgerInnen wurden so über das Projekt informiert, wodurch ein Diskurs innerhalb der Bevölkerung angeregt werden konnte. Ein wesentlicher Aspekt der Projektzeitungen war der bewusst fehlende Anspruch auf Endgültigkeit, da der Prozess stets offen gegenüber neuen Inputs bleiben sollte!





Standortforum 1: Auftakt

Im Fokus des Auftaktforums standen die Vermittlung der Rahmenbedingungen und die Anforderungen an die Entwurfsbearbeitung. Aufbauend auf der Auslobung legte dies den Grundstein zu einem wettbewerbsbezogenen Spannungsboden: über eine mehrwöchige Atelierphase bis hin zum öffentlichen Abschlussforum. Das auf dem Gelände des Werftareals stattfindende Forum richtete sich sowohl an die WettbewerbsteilnehmerInnen wie auch an die Öffentlichkeit. Aufbauend auf der ersten Projektzeitung wurde über den Stand der Dinge und über die Ziele zum Wettbewerb informiert. An Infopunkten/Litfaßsäulen hatten die BürgerInnen die Möglichkeit, weitere Informationen in das Verfahren hineinzutragen und mit den Planungsteams ins Gespräch zu kommen.





Standortforum - Zwischenkolloquium

Nach einer ersten Bearbeitungsphase von rund 4 bis 6 Wochen, bündelte ein Zwischenkolloquium die notwendigen Gespräche zwischen allen Beteiligten. Anders als beim Auftaktforum hatten die Teams nun erste Ideen und darauf aufbauende Entwürfe zur Strukturierung des Areals erarbeitet. Diese Entwürfe wurden vorgestellt, diskutiert und es wurden Empfehlungen zur weiteren Ausarbeitung gegeben. Die Diskussionen fokussierten auf Fragen der räumlichen Strukturierung des Areals, der Adress- und Abschnittsbildung sowie der immobilienwirtschaftlichen Verwertbarkeit. Inhaltlich angereichert wurden diese Gespräche über integrierte Fachgespräche. TeilnehmerInnen, VertreterInnen des Preisgerichts sowie sachverständige BeraterInnen diskutierten beispielsweise über Anforderungen des Immobilienmarktes, über notwendige Vorleistungen und mögliche Impulsprojekte zur Standortaktivierung.

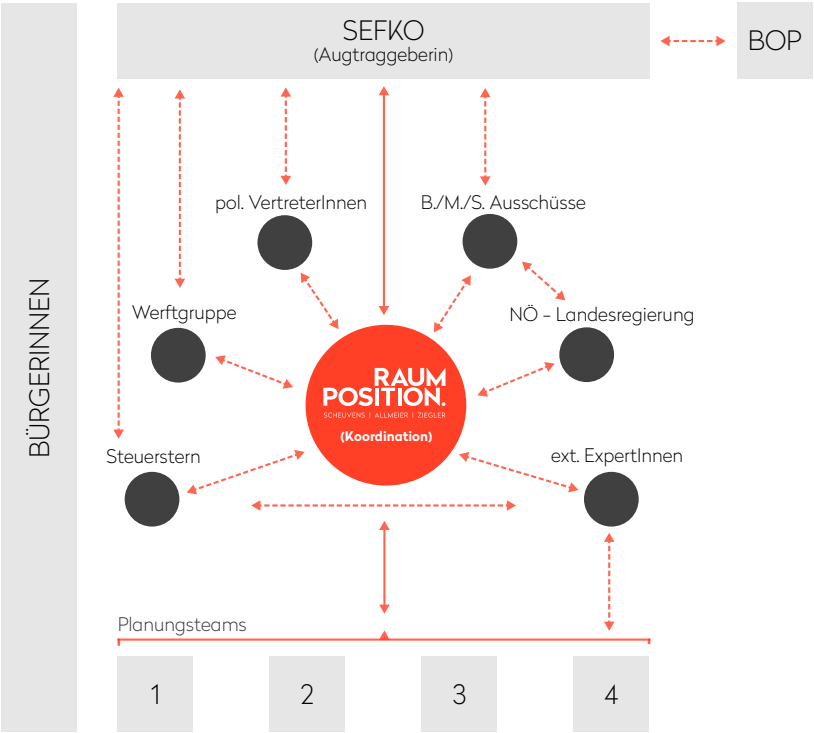
**Standortforum 2:
Abschlussforum und Preisgericht**

Das Abschlussforum stellte die Präsentation und die Diskussion der Entwürfe in den Mittelpunkt. Den Auftakt des Abschlussforums bildete eine öffentliche Präsentation der Wettbewerbsergebnisse durch die Planungsteams, zu der die interessierten BürgerInnen die Möglichkeit erhielten, sich zu informieren und ihre Anmerkungen zu den Beiträgen abgeben zu können. In Kenntnis der Anmerkungen tagte das Preisgericht in der abschließenden Jurysitzung unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Letztlich mündete der Wettbewerb in einer Empfehlung des Preisgerichtes zur Auswahl eines Entwurfes und eines Teams hinsichtlich der weiteren planerischen Bearbeitung des Wertareals.



2.3 AKTEURINNEN

AkteurInnen im Planungsprozess



- » SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg (Auftraggeberin)
- » BOP Hafenentwicklungs GmbH (Kooperationspartnerin)
- » RAUMPOSITION (Verfahrensbegleitung)
- » Politische VertreterInnen/ExpertInnen der Gemeinde
- » Bau-, Mobilitäts- und Stadtentwicklungsausschuss
- » Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
- » Steuerstern (Gremium der Stadt Korneuburg)
- » Werftgruppe (Bürgergremium)
- » Schulen (PTS, AHS, HAK Korneuburg)
- » Büro Dr. Paula (Ortsplanung)
- » Planungsteams
- » BürgerInnen Korneuburgs
- » Externe FachexpertInnen:
 - › Rosinak & Partner (Mobilität/im Planungsprozess)
 - › Traffix (Mobilität/in der Erstellung des Rahmenplans)
 - › GeoConsult Schulz (Hochwasser)
 - › Bundesamt für Denkmalschutz (Denkmalschutz)
 - › Hubert Giracek (Schifffahrt)

Planungsteams



**FROETSCHER
LICHTENWAGNER**
Wien (AT)

in Kooperation mit
LATZ + PARTNER

»Eine gute Architektur versucht, auf die Fragestellung des Ortes die richtigen und angemessenen Antworten zu finden. [...] Wir beschäftigen uns mit dem ‚Erbe der Moderne‘ und versuchen in unseren städtebaulichen Projekten die jeweils angemessene Dichte zu definieren. Dichte ist kein absoluter Wert.«

KCAP
Rotterdam (NL), Zürich(CH),
Schanghai (CN)

in Kooperation mit
**BAUMSCHLAGER
HUTTER PARTNERS**
und
YEWO LANDSCAPES

»KCAP stellt sich das Ziel, klare, lebendige Lösungen sowie ethische Antworten auf die sozialen, wirtschaftlichen und pragmatischen Aspekte zu entwickeln.«

AkteurInnen im Prozess der Ausarbeitung des Rahmenplans



TELEINTERNETCAFE
Berlin (DE)

in Kooperation mit
TREIBHAUS

»Die Auseinandersetzung mit dem Ort und dem Situativen bildet jeweils den Ausgangspunkt für die Suche nach neuen, offenen Formen von Stadt.«

**ORTNER & ORTNER
BAUKUNST**
Wien (A), Köln (D), Berlin (D)

»Das Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst mit Sitz in Wien, Berlin und Köln [...] hat seine Wurzeln in der Architektengruppe Haus-Rucker-Co, die zur virulenten Wiener Kunst- und Architekturszene der 1960er und 1970er Jahre gehörte. Der konzeptionell künstlerische Ansatz ist heute noch ein Markenzeichen des [...] international tätigen Büros. Der unmittelbare Bezug zur Szenerie und Atmosphäre der umgebenden Stadt ist ein weiteres Anliegen der Architekten.«

Externe FachexpertInnen:



**ARCH. DIPL.ING.
KATHARINA BAYER**

ist seit 2006 gemeinsam mit Markus Zilker Geschäftsführerin von einzueins architektur. Als Architektin sammelte sie umfangreiche Erfahrungen in Büros in Wien und Amsterdam und engagiert sich berufspolitisch im Vorstand der IG Architektur. Für das 2013 fertiggestellte „Wohnprojekt Wien“ am Nordbahnhof erhielt ihr Büro den Staatspreis für Architektur und Nachhaltigkeit.



**DIPL.ING.
ANNA DETZLHOFFER**

ist seit 1993 als selbstständige Landschaftsarchitektin tätig. Gemeinsam mit Sabine Dessovic gründete sie 2012 das Planungsbüro DnD Landschaftsplanung in Wien. Das Büro weist eine lange Werkliste unterschiedlicher Projekte auf: von der Gestaltung und Umsetzung von Freiraumkonzepten, der Erarbeitung städtebaulicher Konzepte und Masterpläne bis zur Durchführung von Wettbewerben im Kontext von Landschaftsplanung und Städtebau. Seit 2012 ist Anna Detzlhofer Mitglied im Grundstückbeirat der Stadt Wien, sowie seit 2010 im Gestaltungsbeirat der ASFINAG. Zudem ist sie ausgebildete Mediatorin und Lehrbeauftragte am Institut für Architektur und Landschaft an der TU Graz. Als Gutachterin und Preisrichterin begleitet Anna Detzlhofer vielzählige Planungsverfahren.



**DR.
ROBERT KORAB**

ist seit der Gründung von raum & kommunikation 2001 dessen Geschäftsführer. Er war langjähriges Mitglied des Grundstückbeirats der Stadt Wien. Mehrere Jahre lang war er mit dem Aufbau und der Leitung der „Beratungsstelle für stadtökologische und umwelttechnische Fragen des Wohnbaus“ im Wohnfonds tätig. Er ist Mitinitiator des Baugruppenprojektes „Sargfabrik“ in Wien. Sein Büro ist mit der Projektentwicklung und Projektsteuerung an gemeinschaftlichen Wohnbauprojekten beauftragt. Seit 1992 unterrichtet er an mehreren Universitäten in den Bereichen Ökologie, Stadtplanung, Architektur und Bauwesen.



**PROF.
DIPL.ING. DR.
IVA KOVACIC**

ist Architektin und als Assistenzprofessorin für den Fachbereich Industriebau und interdisziplinäre Bauplanung an der TU Wien tätig. Darüberhinaus ist sie Leiterin der Forschungsgruppe für Integrale Planung und setzt sich im Rahmen ihrer Forschungstätigkeit mit der interdisziplinären Planung auseinander: der Schaffung von neuem, gemeinsamen, disziplinübergreifendem Wissen und somit Innovation durch die Kollaboration.



**ARCH. DIPL.ING.
ULI HELLWEG**

stammt aus Dortmund und ist Architekt. Von 1992 bis 1996 war Ulli Hellweg Dezernent für Planen und Bauen der Stadt Kassel. Nach seiner Tätigkeit als Stadtbaurat folgten Geschäftsführertätigkeiten, u.a. bei der Wasserstadt GmbH (Berlin), der DSK (Wiesbaden) und der agora s.a.r.l. (Großherzogtum Luxemburg). Von 2006 bis 2013 war er Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung Hamburg GmbH. Für seine Leistungen wurde Uli Hellweg mit der Semper-Medaille des Architekturzentrums Hamburg des Bundes Deutscher Architekten ausgezeichnet. 2014 bis 2015 baute er als Geschäftsführer die IBA Hamburg-Nachfolgegesellschaft auf, die als öffentliche Entwicklungsgesellschaft mehr als 5.000 Wohnungen und 125.000 qm BGF Handel, Dienstleistungen und Gewerbe in den Hamburger Bezirken Mitte und Harburg entwickelt. Seit 2015 ist er Gesellschafter der HELLWEG URBAN CONCEPT GbR. Uli Hellweg ist Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, des Deutschen Werkbundes und des Architekturforums Zürich.



**DR.
BRUNO ETTENAUER**

war von 2009 bis 2015 Vorsitzender des Vorstands der CA Immo. Bruno Ettenauer kann auf mehr als 20 Jahre Erfahrung im Bereich der Immobilienfinanzierung sowie als gerichtlich beeideter Immobilien-sachverständiger zurückgreifen.

ExpertInnen aus Korneuburg:



**MSC
CHRISTIAN GEPP** ist Bürgermeister der Stadtgemeinde Korneuburg und Vorstandsmitglied des SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg, Verwaltungsorganisation der gemeindeeigenen Grundstücke und Gebäude des Werftareals. Etwa 50% der Gesamtareals steht im Eigentum der Stadtgemeinde.



**MAG.
MARTIN
KUTSCHERA** ist Immobilien- und Projektentwickler aus Wien. Mit seinem Unternehmen entwickelt er Projekte unterschiedlicher Größenordnungen sowohl in Österreich als auch in Osteuropa. Martin Kutschera ist Gesellschafter und Geschäftsführer der BOP Hafenentwicklungs GmbH die zukünftig im Besitz sämtlicher Liegenschaften der WRG Werft Revitalisierung GmbH und der Danube Privatstiftung (ca. 50 % des gesamten Hafenareals) sein wird.



MARTIN WIMMER ist gebürtiger Korneuburger und vertritt das Interesse der Bürgerschaft im ExpertenInnengremium. Seit Jahren engagiert sich Martin Wimmer für die Entwicklung des Werftareals. Er ist Leiter der Projektgruppe Werft, welche im Rahmen der Stadterneuerung 2010 ins Leben gerufen wurde, sowie Mitglied des Steuergremiums der Stadtgemeinde Korneuburg.



**MAG.
AXEL MADER** ist Immobilien-Unternehmer aus Wien und wird gemeinsam mit Martin Kutschera für die BOP Hafenentwicklungs GmbH tätig sein.



THOMAS PFAFFL ist Vizebürgermeister und Vorstandsvorsitzender des SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg.

StellvertreterInnen aus Korneuburg:



**DIPL.ING.
VERENA MÖRKL** Architektur/Städtebau, Wien



**MSC
ELISABETH
KERSCHBAUM** Stadträtin
SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg



WILFRIED STIPSITS BOP Hafenentwicklungs GmbH



**MAG.
REGINA GRUBER** BürgerInnenvertreterin
Vertreterin im Steuergremium Stadtplanung Korneuburg,

3 DIALOGISCHER WETTBEWERB

Im Sinne eines „lernenden Verfahrens“ ist der Wettbewerb darauf ausgerichtet, dass sich die teilnehmenden Planungsteams konstruktiv auf den Dialog mit allen im Prozess Beteiligten einlassen. Durch den Dialog können so die Entwurfsbeiträge der Teams geschärft und verbessert werden, mit dem Ziel der Maximierung der planerischen Qualität.



3 DIALOGISCHER WETTBEWERB

3.1 AUFGABENSTELLUNG

Ausgangslage

Ausloberin des Wettbewerbs war die Stadtgemeinde Korneuburg, die in etwa über die Hälfte der Liegenschaften am Areal verfügt. Die Verfahrensbegleitung erfolgte durch das Wiener Büro RAUMPOSITION. Vier interdisziplinär zusammengesetzte Planungsteams, bestehend aus ArchitektInnen / StädtebauerInnen und LandschaftsplanerInnen wurden zur Teilnahme an dem Wettbewerb von einer Jury ausgewählt.

Auswahl Planungsteams

Die Auswahl der Planungsteams erfolgte über ein offenes Bewerbungsverfahren. Interessierte ArchitektInnen / StadtplanerInnen und LandschaftsarchitektInnen wurden aufgefordert, sich für die Teilnahme am städtebaulichen Wettbewerb zu bewerben. Die Bewerbung erfolgte mittels einer Referenzliste, über die die Teams ihre spezifischen Erfahrungen im Umgang mit vergleichbaren Aufgaben und kooperativen Prozessen dokumentieren sollen. Auf Basis der eingereichten Unterlagen erfolgte die Auswahl von 4 Teams durch eine unabhängige Kommission. Dieses Verfahren ermöglichte die gezielte Auswahl besonders erfahrener Teams hinsichtlich Aufgabe und Prozess.

Dialogischer Wettbewerb

Kern des Verfahrens war ein dialogischer Wettbewerb, der als Einladungswettbewerb an vier in vergleichbaren Aufgaben herausragend qualifizierten Planungs- / Entwurfsteams ausgelobt wurde. Die überschaubare Anzahl an TeilnehmerInnen schaffte die Voraussetzungen zu einem intensiven Dialog zwischen Ausloberin, Preisgericht, TeilnehmerInnen und der Öffentlichkeit. Angesichts der Komplexität der Aufgabe war dies eine notwendige Voraussetzung zur Sicherung der Ergebnisqualität des Wettbewerbs. Der Wettbewerb fokussierte auf die Entwicklung tragfähiger räumlicher Strukturen

zur Qualifizierung des Planungsareals. Besondere Aufmerksamkeit kam dabei der Strukturierung und der Gestaltung der öffentlichen Räume und der Entwicklung einer strategischen und prozessual angelegten, räumlichen Konzeption zuteil. Vertiefungsaufgaben befassten sich mit der Gestaltung der zentralen Freiräume zum Wasser, mit der Ausgestaltung der Anbindung an die Innenstadt, mit der exemplarischen Entwicklung einzelner Baufelder sowie in der Integration der vorhandenen denkmalgeschützten Bausubstanzen. Über allem stand das Ziel der Entwicklung einer ökonomisch tragfähigen und gleichermaßen robusten räumlichen Konzeption.

Ziele und Vorgaben

Allgemein ist festzuhalten, dass für dieses Areal eine Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit/Tourismus und Gastronomie vorgegeben wird. Erklärtes Ziel ist die Entwicklung eines lebendigen, vielfältigen Quartiers am Wasser. Vorgaben zur baulichen Dichte und Geschoßigkeit, zur Anzahl der Wohneinheiten oder auch zur Verortung der einzelnen Nutzungsbausteine werden bewusst nicht gegeben. Hier soll das Planungsverfahren dazu verhelfen, mögliche Wege aufzeigen und mit Blick auf Identitäts- und Adressbildung, Qualität, Tragfähigkeit und Realisierbarkeit bewerten zu können. Einzig definiert ist der Erhalt der denkmalgeschützten Bausubstanz für öffentliche Nutzungen (Kultur, Freizeit) sowie die Integration der Slipanlage als öffentlicher Freiraum in das künftige Freiraumkonzept. Wesentliche Freiraumbezüge, Wegeverbindungen, räumliche und nutzungsbedingte Schwerpunkte als auch der generelle Qualitätsanspruch an die Entwicklung eines vielfältigen, durchmischten und belebten Quartiers sind in besonderer Weise aufzugreifen und im Entwurf für das Werftareal integriert zu behandeln.



Eigentumsverhältnisse am Werftgelände

Flächenmäßig befindet sich etwas weniger als die Hälfte aller Grundstücke im Besitz der Stadtgemeinde Korneuburg. Die einzelnen Grundstücke grenzen allerdings nicht direkt aneinander, sondern verteilen sich über das Areal. Ebenso im Eigentum der Stadtgemeinde stehen die denkmalgeschützten Werfthalen und die ehemalige Slipanlage. Verwaltet wird das Eigentum von SEFKO Stadtentwicklungsfonds Kor-

neuburg. Die restlichen Grundstücksflächen befinden sich im Privatbesitz. Viele davon befindet sich auf der südlichen Halbinsel. Großteils gehören sie der BOP Hafenentwicklungs GmbH und verteilen sich ebenso über das gesamte Areal wie jene Flächen der Stadtgemeinde Korneuburg. Entwickelt werden sollen die Flächen der Stadtgemeinde und jene der BOP.

Arbeiten

Das Werftareal besitzt eine hohe Attraktivität für Unternehmen, für die die Lage am Wasser und die Einbindung in einen urbanen Quartierskontext ein entscheidendes Qualitätsmerkmal und Standortkriterium darstellt. Hierauf setzt die Standortentwicklung.

Es sollen die räumlichen Voraussetzung für Betriebsansiedlungen geschaffen werden, für die diese Lagequalitäten entscheidend sind und die einen Beitrag zur wirtschaftlichen Prosperität der Stadt leisten können.

Soziale Infrastruktur und Bildung

Zu einem attraktiven Quartier zählen nicht nur die Qualität der Wohnangebote, sondern auch die Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen und der Bildungsinfrastruktur.

Hierfür sind entsprechende Standorte zu entwickeln und kleinräumig in die Gesamtstruktur des Quartiers zu integrieren.

Freizeit und Tourismus

Bedingt durch die Lage am Wasser und durch die Umgebung des prägenden Landschaftsraumes des Donauwaldes, ist das Werftareal besonders attraktiv für Nutzungen im Kontext von Freizeit, Tourismus, Erholung, Sport etc.

Es ist das Ziel der Stadtgemeinde, innovative Tourismusstrukturen zu schaffen, die sich in den Kontext der Umgebung einfügen und eine Synergiebildung mit anderen Nutzungsbausteinen darstellen. Ebenso ist es Ziel, den Standort für den Schiffs- und den Fahrradtourismus zu attraktivieren und diesen besser mit der Innenstadt zu vernetzen.

Darüber hinaus gilt es auch alle derzeitigen wasserbezogenen Freizeitnutzungen in den künftigen Entwicklungen zu integrieren.

Wohnen

Wohnen am Wasser, in den Nähe des Stadtzentrums von Korneuburg und ebenso in der Nähe der Bundeshauptstadt Wien verspricht eine hohe Attraktivität und Nachfrage. Die Herausforderungen in Korneuburg liegt darin, eine breite Vielfalt an Wohnformen und Angeboten, auch im Bereich des leistbaren, sozialen Wohnens zu realisieren.

Im Rahmen des Verfahrens sollen innovative Wohnkonzepte entwickelt werden, die den Bedürfnissen aller Generationen und den verschiedenen Lebensmodellen Rechnung tragen. Die naheliegenden Frei- und Grünräume sowie Wasserflächen sind als besondere Qualitäten einzubinden. Fragen nach dem verträglichen Maß der Bebauung, der Dichte sowie der Höhenentwicklung sind im Rahmen des Planungsprozesses auszuloten.

Die Werfthallen

Das Werftareal hat sich in den vergangenen Jahren als pulsierendes und attraktives Zentrum für Veranstaltungen, Feste, Events entwickelt. Wichtiger Ort ist die Halle 55, die seitens der Stadtgemeinde Korneuburg als Veranstaltungshalle für Konzerte, Theateraufführungen und dergleichen genutzt wird. Auch zukünftig sollen kulturelle und kulturwirtschaftliche Nutzungen am Werftareal Korneuburg ihren Platz finden. Weitere Hallen sollen nach Anforderungen des Denkmalschutzes saniert und für Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Freizeit, Gastronomie, Jugend oder Ausstellungen und Märkte geöffnet werden.

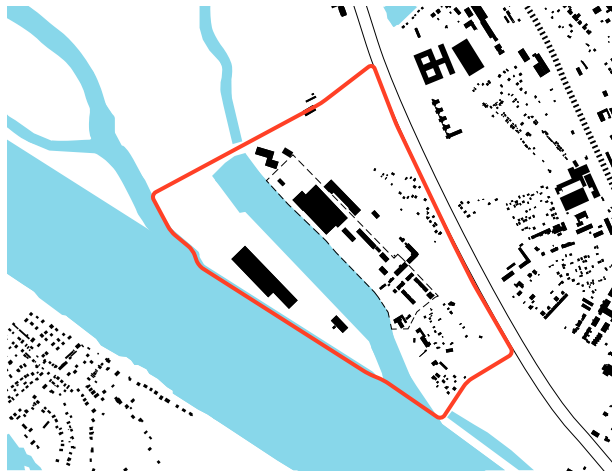
In Verbindung mit der öffentlich genutzten Slipanlage kann die Aktivierung der Hallen maßgeblich zur Belebung des Standortes beitragen.

Freiräume und Wasser

Das Areal ist vom hochwertigen, unter Naturschutz stehenden Erholungsgebiet der Donauauen (Natura 2000) umgeben, welches für die gesamte Bevölkerung der Stadt, der Region und darüberhinaus auch für Touristen von großer Bedeutung ist. Ein schlüssiges Freiraumkonzept soll darauf Bezug nehmen. Diesbezüglich wird der Ausbildung der Ränder des Planungsgebietes eine zentrale Aufmerksamkeit zuteil werden.

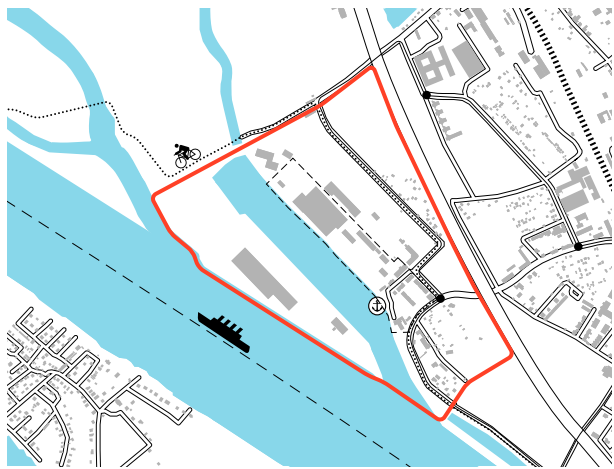
Darüberhinaus gelten hohe Anforderungen an die Schaffung neuer Frei- und Grünraumverbindungen innerhalb des Werftareals. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Sicherung der Zugänglichkeiten zum Wasser und den Bedarfen der NutzerInnen an den Wasseranlagen.

3.2 RÄUMLICHE RAHMENBEDINGUNGEN



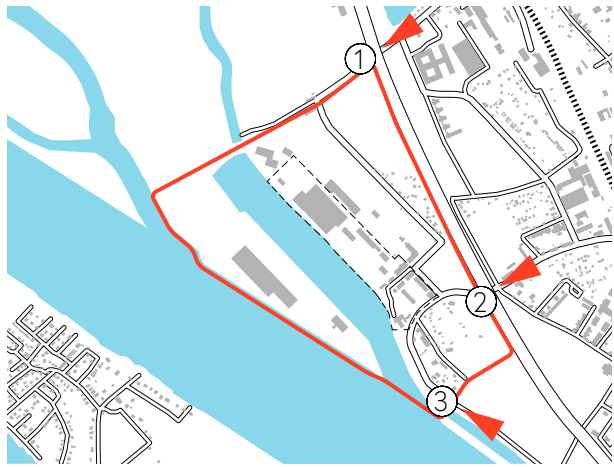
Die Lage des Standortes
Das Gelände der ehemaligen Werft liegt direkt an der Donau, südlich der Kernstadt von Korneuburg. Trotz der geographischen Nahelage zum historisch gewachsenen Stadtzentrum, wo sich vielfältige Handels- und Versorgungsinfrastrukturen, Schulen, Gastronomie sowie Verwaltungseinrichtungen befinden, scheint das Areal der Werft in der Wahrnehmung entrückt zu sein.

- Betrachtungsraum für die Gesamtentwicklung
- - - Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



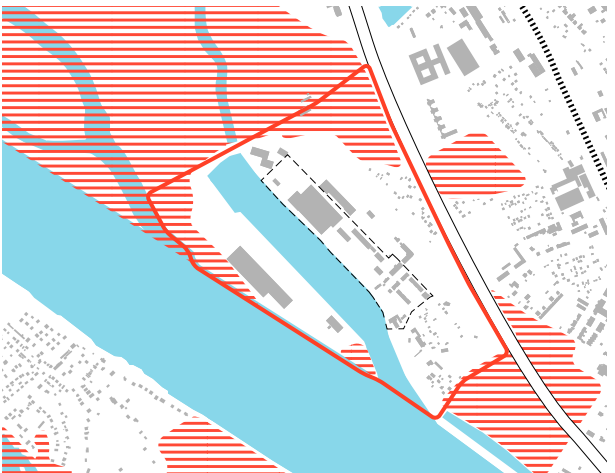
Vielfältige Anbindungen
Die Anbindungsmöglichkeiten und Erreichbarkeiten zum Werftareal sind vielfältig: Eine der wichtigsten internationalen Radverbindungen (von Passau nach Wien) führt am Rande des Areals entlang. Etwas stromabwärts liegend wird Korneuburg durch eine Rollfähre mit der gegenüberliegenden Stadtgemeinde Klosterneuburg verbunden. Das Areal verfügt über eine Anlegestelle für Passagierschiffe, welche auf der Donau verkehren. Eine öffentliche Buslinie verbindet den Rand des Standorts mit dem Zentrum sowie dem Bahnhof. Mit dem Auto und dem Rad ist das Werftareal in nur wenigen Minuten vom Zentrum aus zu erreichen.

- Radroute
- - - Schiffsroute
- Busverbindung
- - - Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



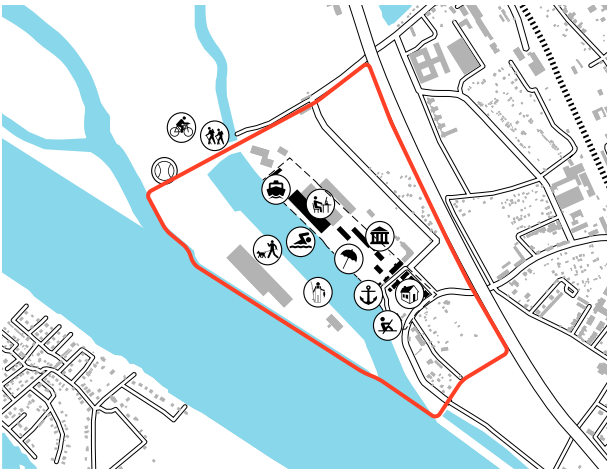
Zugänge und Barrieren
Trotz der vielfältigen Anbindungsmöglichkeiten bringt das Werftareal hinsichtlich seiner Zugänglichkeiten besondere Herausforderungen mit sich. Die hochrangigen Verkehrswege, die Donauuferautobahn A22 einerseits, die Bahntrasse der Stammstrecke nach Wien andererseits, bilden massive räumliche und mentale Barrieren. Sie wirken wie Zäsuren, die das Werftareal vom Kerngebiet der Stadt Korneuburg trennen. Die Schließzeiten des Bahnübergangs im Nordwesten („Zum Scheibenstand“) ① führen regelmäßig zu langen Wartezeiten, die Autobahnunterführungen („Zum Scheibenstand“, Donaustraße) ② stellen regelrechte „Nadelöhr-Situationen“ dar, welche die Zufahrtsmöglichkeiten aufgrund der vorhandenen Höhenbeschränkung für den motorisierten Verkehr einschränken. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Areal bildet die Donaulände. ③

- ◀ Zufahrten/Zugänge zum Werftareal

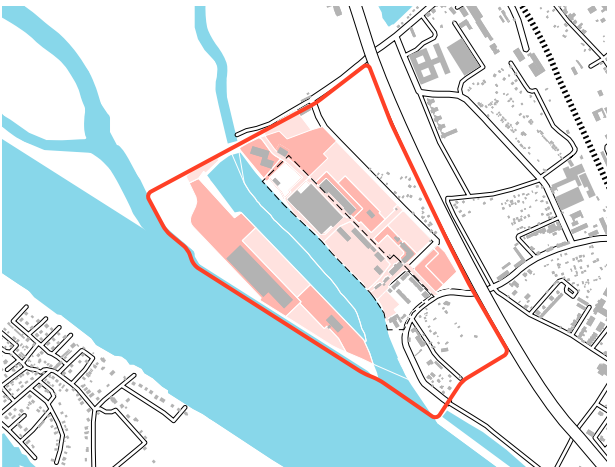


Frei- und Grünräume
Das Gelände der ehemaligen Werft ist im Nordwesten von der für die Region typischen und freiräumlich prägenden Donau-Aulandschaft umgeben. Diese zählt zum großflächigen Schutzgebiet der Natura 2000. Die Vegetation des Auwaldes zieht sich entlang des Donauufers bis zur südlichen Spitze der Halbinsel, wird jedoch auf der Halbinsel durch die derzeit bestehenden Lagerhallen unterbrochen. Aufgrund der vorhandenen Rad- und Wanderrouten kommt diesem Grünraum eine bedeutende Erholungs- und Freizeitfunktion, nicht nur für die BewohnerInnen von Korneuburg, sondern auch für Rad- und Wandertouristen zuteil.

- Grünräume
- - - Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

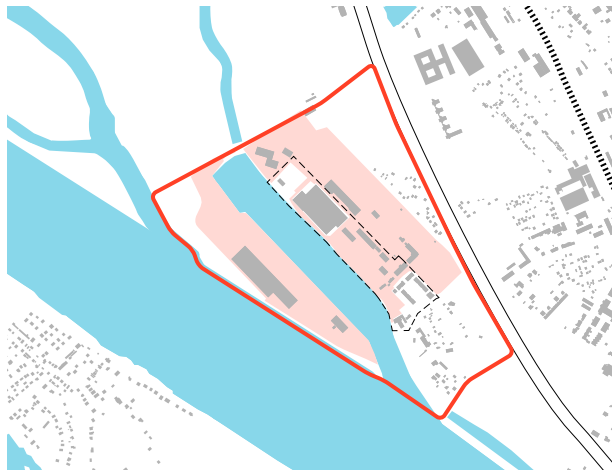


Nutzungsbausteine
Es sind vor allem die Erholungs- und Freizeitnutzungen, die für die lokale Bevölkerung von besonderer Bedeutung sind. Die Lage am Wasser bietet dafür vielfältige Möglichkeiten. Alle wasserbezogenen Nutzungsbausteine sind am Standort zu belassen und in die zukünftigen Entwicklungen des Areals zu integrieren. Dies betrifft derzeit etwa die als öffentliches Werftbad genutzte Slipanlage, den Ruderclub, die Schiffsanlegestelle, die historischen Museumschiffe, die denkmalgeschützten Gebäudestrukturen, den Motorbootclub und aber auch die Fischer. Gleichermäßen ist der Standort von gewerblich genutzten Gebäudestrukturen geprägt. Die am Ufer des Festlandes befindliche Halle 100 befindet sich in Privatbesitz und wird auch weiterhin am Standort verbleiben.



Eigentumsverhältnisse
Der Großteil der Flächen befindet sich im Besitz der Stadtgemeinde Korneuburg, verwaltet durch den SEFKO, Stadtentwicklungsfonds Korneuburg, sowie des Privatunternehmens BOP Hafenentwicklungs GmbH. Aufgrund der heterogenen Flächenaufteilung beider GroßbesitzerInnen ist eine gemeinsame Strategie Grundbedingung für die Entwicklung des Areals. Zudem befinden sich zwei Liegenschaften in Uferlage des Festlandes in Privatbesitz. Dies betrifft einerseits die Fläche des Motorbootclubs sowie jene des Großhandelsbetriebes Kuwopa.

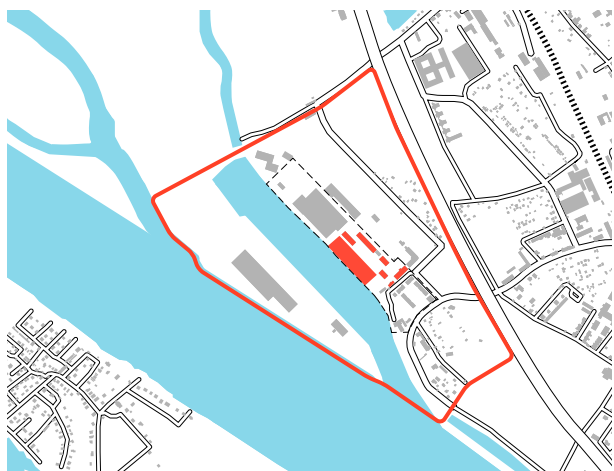
- BOP Hafenentwicklungs GmbH
- SEFKO/Stadtgemeinde Korneuburg
- Sonstige EigentümerInnen
- - - Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



Verfügbare Entwicklungsflächen

Zu den verfügbaren Entwicklungsflächen am Areal der ehemaligen Werft zählen alle Flächen der Stadtgemeinde Korneuburg sowie jene Grundstücksflächen der BOP Hafenentwicklungs GmbH. In Summe ergeben eine Gesamtentwicklungsfläche von etwa 18 ha.

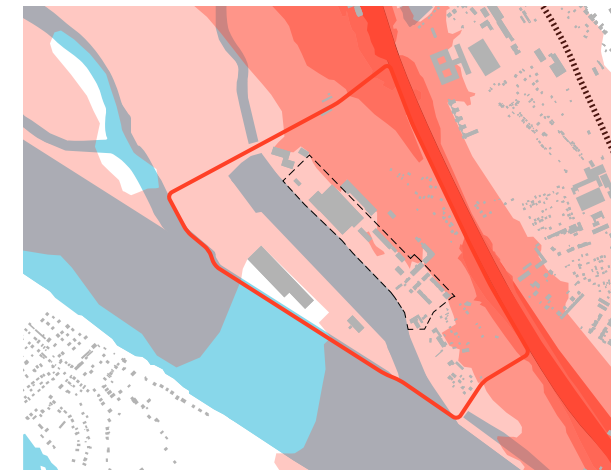
- Verfügbare Entwicklungsflächen
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



Historische Relikte

Aufgrund des einstigen Werftbetriebes befinden sich heute noch historisch wertvolle Gebäudestrukturen auf dem Areal. Vier Backsteingebäude, die ehemaligen Schiffsproduktionshallen (Halle 176, 58, 55 und 177) sowie die ehemalige Slipanlage inklusive der dort befindlichen Krananlage stehen heute unter Denkmalschutz. Einzig die Halle 55 wurde bereits baulich saniert und wird aktuell vom SEFKO als Veranstaltungsort betrieben. Die restlichen Hallen werden als Lagerungsräume verwendet bzw. sind aufgrund ihres baulich desolaten Zustandes ungenutzt. Ebenso zu erhalten sind die Fassaden der ehemaligen Verwaltungsgebäude (Gebäude 61 und 60). Die ehemalige Werftkolonie stellt das einzig erhaltene Wohnquartier aus der Zeit des Werftbetriebes dar, welches direkt an das Planungsgebiet angrenzt. Die einstigen Werft-Arbeiterwohnungen befinden sich heute zum Großteil in Privatbesitz.

- Denkmalgeschützte Strukturen
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

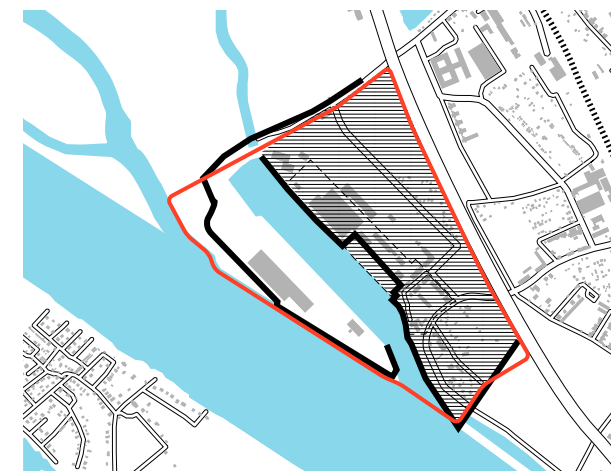


Lärm und Luft

Die Donauuferautobahn A22 bringt vor allem hinsichtlich der Lärm- und Luftimmissionen besondere Herausforderungen für jene Entwicklungsflächen mit sich, die sich in unmittelbarer Nähe befinden. Durch die ausreichende Distanz hat die Autobahn keine direkten Lärmeinwirkungen auf die Halbinsel. Zu beobachten ist jedoch eine starke Schallausbreitung von der Ufernähe des Festlandes auf die gegenüberliegende Seite der Halbinsel.

- >75
- 70-75
- 65-70
- 60-65
- 55-60 [dB]
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

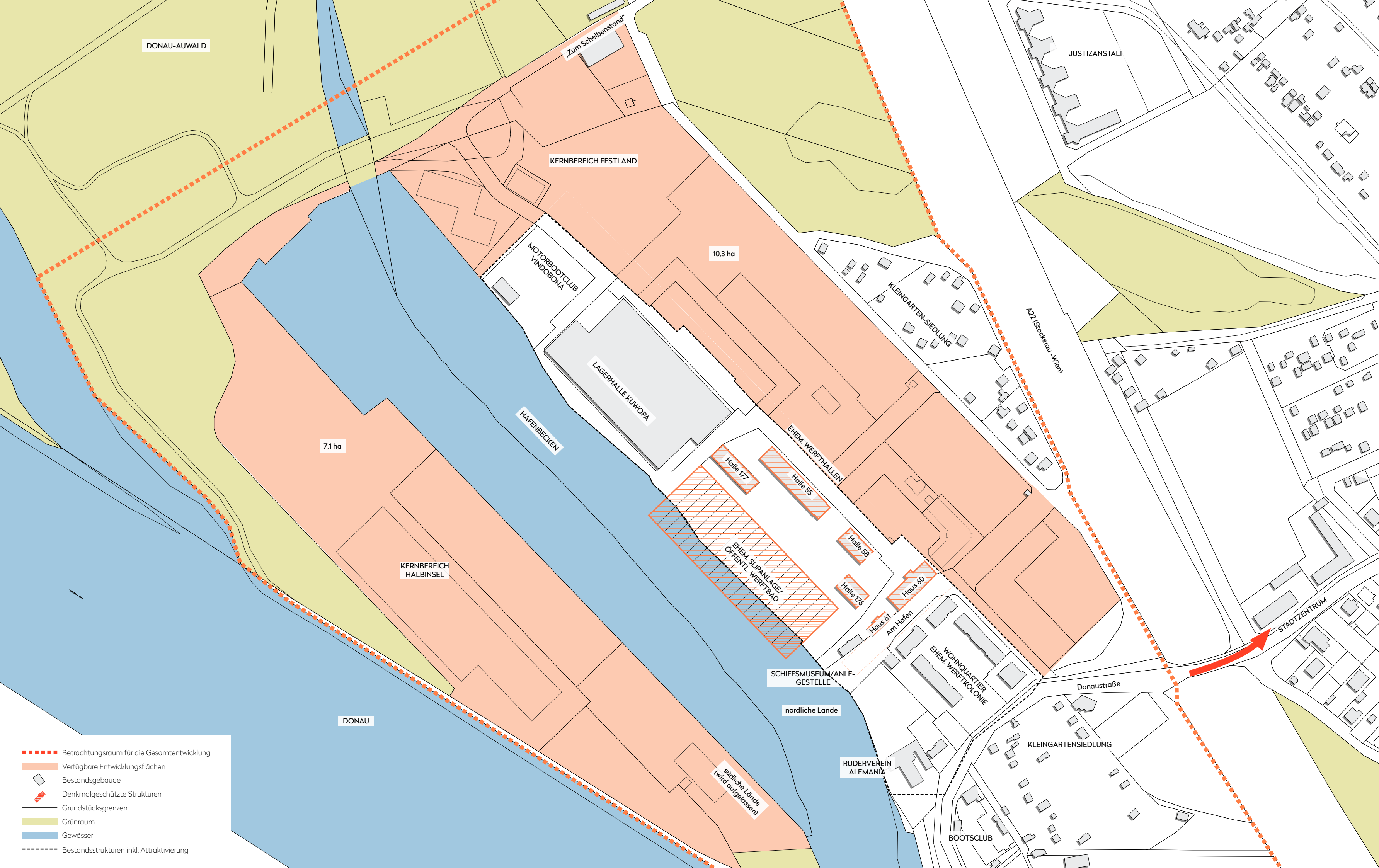
Quelle: www.laerminfo.at, 24h Durchschnitt 4 m



Hochwasserschutz

Nach langjähriger Planung und Abstimmung mit den Fördergebern Land und Bund betreffend Finanzierung wurden die baulichen Maßnahmen zum Schutz gegen ein 100-jähriges Hochwasser (HQ100) seitens der Stadt als Bauherr bis Herbst 2016 umgesetzt. Die in Teilen mobile Schutzmauer entlang des Ufers zum Hafenbecken sichert mit jeweils einem oberen und unteren Einbindedamm den gesamten, am Festland liegenden Bereich des Areals. Ein Leitdamm entlang des Donauufers schützt das Hafenbecken vor zu starker Durchströmung. Ebenso kommt es im Bereich der Halbinsel nur noch zu geringem Rückstau bei einem HQ100. Die gesetzten Maßnahmen bieten entsprechend den derzeit anzuwendenden Förderrichtlinien einen Schutz bis zum HQ100 der Donau. Höhere Wasserführungen als HQ100 sind, wenn auch mit ganz geringer Auftrittswahrscheinlichkeit, möglich und ergeben um bis zu 1 m über das Schutzniveau reichende Hochwasserspiegel beim sog. rechnerischen Höchsthochwasser (RHHQ). Demnach ist trotz der gesetzten Maßnahmen ein sog. Restrisiko gegeben. Im Rahmen der Restrisikovorsorge sind derartige Eventualitäten in die zukünftigen Planungen zu integrieren.

- Schutzmauer
- Leitdamm
- HQ100 -Bereich
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



DONAU-AUWALD

„Zum Scheibenstand“

KERNBEREICH FESTLAND

10,3 ha

MOTORBOOTCLUB
VINDOBONA

LAGERHALE KUWOPA

HAFENBECKEN

7,1 ha

KERNBEREICH
HALBINSEL

Halle 17

Halle 55

Halle 58

Halle 17a

Haus 60

Haus 61

Am Hafen

SCHIFFSMUSEUM/ANLE-
GESTELLE

nördliche Lände

südliche Lände
(wird aufgelassen)

RUDERVEREIN
ALEMANIA

BOOTSCLUB

JUSTIZANSTALT

A22 (Stockerau-Wien)

STADTZENTRUM

Donaustraße

KLEINGARTENSIEDLUNG

- Betrachtungsraum für die Gesamtentwicklung
- Verfügbare Entwicklungsflächen
- Bestandsgebäude
- Denkmalgeschützte Strukturen
- Grundstücksgrenzen
- Grünraum
- Gewässer
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

3.3 DAS SIEGERPROJEKT

Die Jury hat sich für den Entwurf von KCAP Architects & Planners mit Baumschlager Hutter Partners und YEWOLandscapes ausgesprochen.

Wohnen und Arbeiten an der Donau - am Wasser - im Grünen

Exzellent gelegen an der Donau bedarf es eigentlich nur einer guten Anbindung sowie der Aktivierung und Verdichtung des Areals, um das Ziel „Korneuburg an die Donau“ zu bringen zu erreichen. Das Areal ist mit seiner Wasserlage „draußen und doch ganz nah!“ Es bietet die Vorteile einer Kleinstadt, die ein ruhiges Wohnen im Grünen ermöglicht, aber auch alle infrastrukturellen und kulturellen Angebote der Stadt selbst sowie der Metropole Wien.

Reaktivierung der Donauauen

Die Lage an der Donau, das großzügige Hafenbecken sowie die Auenlandschaft sind qualitäts- und identitätsstiftend für das zukünftige Quartier. Die vorhandenen, gut genutzten Naherholungs-, Freizeit- und Kulturangebote sowie die bestehenden, teils denkmalgeschützten Gebäudestrukturen bergen ein enormes Potential für zukünftige Entwicklungen. Neben den hochattraktiven Wasserflächen bietet die Auenlandschaft unterschiedliche Naherholungsqualitäten. Durch die Neuentwicklung des Areals soll Korneuburg wieder an die Donau angebunden werden. Dabei wird die Donau-Au zum offenen, naturnah gestalteten Naherholungspark für die AnwohnerInnen und die Umgebung. Durch die Vernetzung mit den bestehenden Verbindungen und die Positionierung strategisch neuer Verbindungen wie auch temporärer Aufwertung vorhandener Freiflächen und Bauten, wird ein attraktiver und besser zugänglicher Ort geschaffen. Dieser profitiert von der nahegelegenen Kernstadt und bietet gleichzeitig die Chance, ein eigenständiges Quartier sowie Zentralität zu entwickeln.

Wesentliche Maßnahmen:

Neben einer behutsamen Transformation bzw. Integration der bestehenden Strukturen und Charaktere sind strukturelle, räumliche Verbesserungen der bestehenden Situation ganz essentiell:

Zum Ersten betrifft dies die Aufwertung der vorhandenen Auenlandschaft, in die sich das Werftquartier mit verdichteten Bebauungsinseln einbettet. Diese profitieren von der Weite des Hafenbeckens bzw. der Donau. Das neue „Alte Werft Quartier“ bietet verdichtetes urbanes Wohnen, umspült vom Donau Auenpark und Wasser.

Zum Zweiten bedarf es einer maßgeblichen Verbesserung der Anbindung Richtung Stadtzentrum. Neben der Donaustraße soll eine neue Verbindung westlich der Slipanlage und Halle 55 über den neuen Bahnhof bis ins Stadtzentrum geführt werden. Mittels eines zusätzlichen Durchstichs durch die A22 könnte eine vollkommen neue Anbindungssituation für den Fußgänger- und Radverkehr entstehen. Zudem würde eine neue Fahrrad- und Fußgängerbrücke die Halbinsel auf direktem Weg an das Zentrum anbinden.

Transformationsstrategie

Neben Donaulage, Hafenbecken und Auenlandschaft bietet die bestehende, teilweise hochwertige Bausubstanz sowie vorhandene attraktive Nutzungen die Möglichkeit, sehr schnell temporäre wie langfristige Nutzungen anzusiedeln. Langfristige Nutzungen sind beispielsweise das neue Wohnquartier auf der Donauhalbinsel, kurzfristige Nutzungen u.a. die Nutzung der Slipanlage oder auch die Ansiedlung von Kreativindustrie auf dem Festland. Die Werftkolonie soll maximal in die Planungen integriert werden. Typologisch wie räumlich bildet diese eine angenehme Wohninsel im heterogenen Umfeld. Diese Qualitäten sollen in den projektierten Wohn- und Arbeitsinseln weitergeführt werden

Links:
Endpräsentation zum Wettbewerb.
Ergebnisse des Projektgewinners
KCAP + Baumschlager Hutter Partners + YEWOLandscapes

Die Hafenländer und das Areal um die Halle 55 inklusive der Slipanlage sowie die neu zu gestaltende Hafenpromenade auf dem Süd-Quai bieten eine perfekte Spielwiese für urbane Interventionen im Außenraum, die auf verschiedenen Ebenen den Kontext verändern, aufwerten, nutzbar machen und die Wahrnehmung des Ortes verändern würden.

Das Kulturquartier um die Slipanlage und Halle 55 würde weiterhin eine eher öffentliche Kulturzone bieten, wo sich die KorneuburgerInnen treffen, Veranstaltungen besuchen oder einfach nur ein Bad genießen. Der Süd-Quai mit seiner Hafenpromenade würde durch ein neues, hochattraktives Wohnquartier definiert werden. Die dort vorhandene ehemalige Slipanlage könnte ein Pendant des öffentlichen Raumes bilden, welche über den Werftsteg direkt vom Stadtzentrum aus zugänglich werden würde.

Die Bereiche am Donauufer sind geprägt durch die Ausläufer des Auenwaldes und für SpaziergängerInnen der Au bis zur naturbelassenen Inselfspitze zugänglich. So kann ein Nebeneinander von gebautem und naturnahem wie gestaltetem Freiraum geschaffen werden, der Neuentwicklung, Bestand und Freiraumqualitäten aktiviert und sie friedlich nebeneinander koexistieren lässt. Die bereits vorhandene Halle 55, die Slipanlage, das Museum etc. bilden eine exzellente Ausgangslage für weitere Entwicklung und Aktivierung. Eine zusätzliche Neuprogrammierung weiterer Bestandsgebäude sowie große Teile des öffentlichen Raumes und die Neuentwicklungen auf der Donauhalbinsel bilden die notwendige kritische Masse für ein in sich funktionierendes, autarkes Quartier.

Programmierung

Die Bebauungsinseln bieten die Möglichkeit einer variierenden, programmatischen wie typologischen Einfüllung. Es wird in Bezug auf Bestand, Nutzung, aber auch Ausrichtung und Lage eine optimale Mischung vorgeschlagen, die unterschiedliche Teilquartiere definiert. Das Nebeneinander von Wohncluster, Innovationspark, Kreativ- und Bildungscluster sowie vorhandenen, wie neuen kulturellen Nutzungen garantieren einen bunten, urbanen, gemischt genutzten Stadtteil, der vielfältige Wohn- und Arbeitsmilieus bietet. Diese ermöglichen ein angenehmes Neben- und Miteinander von unterschiedlichen Altersgruppen und Lebensstilen.

Alles dreht sich um das gemeinsame Zentrum – das Hafenbecken, das eine großzügige urbane Mitte bildet. Attraktive, zentrumsbildende Nutzungen wie Kultur und Serviceeinrichtungen könnten hier angelagert werden. Ihre direkte Aktivierung erfolgt über bereits vorhandene und neu zu initiiierende temporäre wie stationäre, intensive Nutzungen – bestehende Events wie das Hafenfest oder das etablierte Theaterfestival könnten mit neuen Attraktionen wie beispielsweise einem Open-Air-Kino, ergänzt werden. Auf dem Festland wechseln sich Wohncluster und gemischt genutzte Quartiere ab. Im Innovationspark und Kreativcluster ist Wohnen und Arbeiten in unterschiedlichen Mischungen möglich. Diverse neue Wohnformen können angeboten werden. Die Typologien sind so angelegt, dass sie flexibel auf sich verändernde, programmatische Anforderungen reagieren können. Der Bereich der Firma Kuwopa bleibt als Gewerbestandort erhalten, könnte jedoch langfristig auch als gemischt genutztes Gewerbe- und Kreativquartier in die Entwicklungen integriert werden.

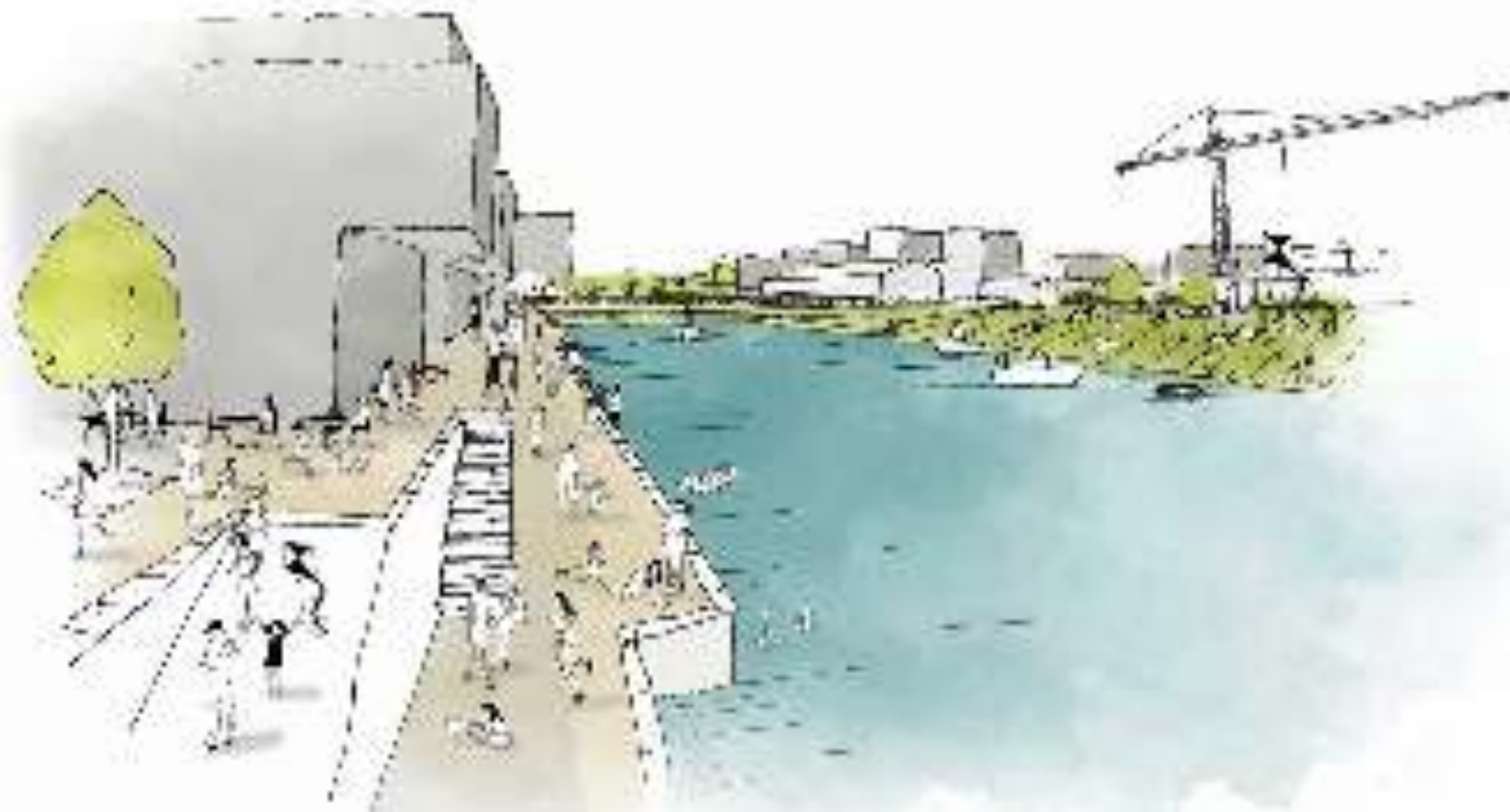
Alleinstellungsmerkmal: Freiräume ums Wasser

Die städtischen Boulevards bilden das Rückgrat des Festlandes und der Halbinsel. Um die Wohn-, Gewerbe- und Kulturinseln entwickeln sich öffentliche Freiräume mit Spiel- und Wohncharakter bei gleichzeitiger Einbettung in die Auenlandschaft. Somit verwischen die Grenzen und die Teilquartiere vernetzen sich über bewusst gesetzte Landschaftswege mit dem Auwald. Diese verästeln sich ins Hinterland und spielen mit den Aspekten des Natürlichen und des Wilden. Gerade für Kinder ist dieses Naturerlebnis von besonderer Bedeutung. Highlights an wichtigen Kreuzungspunkten stellen Gestaltungseinseln für Spiel und Sport dar, erweitern das Freiraumangebot und erzeugen attraktive Zielorte. Die räumliche Grundstruktur aus Werftbecken und Donaulände erzeugt eine maximierte Kontaktfläche von Quartier und Flusslandschaft. Gerade dieser Übergang vom Festland zum Wasser stellt eine zentrale Entwurfsaufgabe dar. Eine Typologie aus Wasserkanten und Wasserufern erzeugt städtische und sehr

landschaftliche Zugänge zum Wasser. Naturufer mit Treppelwegen, die partiell im Hochwasserfall überschwemmt werden, interagieren mit höher gelegenen Promenaden- und Waldwegen, die mit Plattformen über dem Wasser „schweben“. Die Wasserkanten am Süd- und Nord-Quai sind als terrassierte Promenaden konzipiert. Eine Besonderheit stellen die zwei Slipanlagen dar. Sie sind die sanften Uferzonen in Form von durchgrünten Werftterrassen oder dem Werftbad.

Anbindung und Erschließung

Die Erschließung des Areals wird zukünftig verstärkt auch über die S-Bahn Haltestelle Bahnhof Korneuburg erfolgen. Neben der Hauptzufahrt über die Donaustraße und den Stockerauer Postweg bzw. Zum Scheibenstand für die Anlieferung, wird mittels eines neuen Durchstichs durch die A22 eine weitere zentrale Zugangsachse für den Fußgänger- und Radverkehr etabliert, die das Areal direkt an das historische Stadtzentrum anbinden würde.



Rechts:
Visualisierung aus der Endpräsentation des Projektgewinners KCAP
+ Baumschlager Hutter Partners +
YEWOLandscapes

Die Begründung der Jury

Die besondere Qualität des Projekts liegt im einfachen, großzügigen und übersichtlichen Erschließungs- und Freiraumgerüst. Es wird eine klare Verbindung vom Stadtzentrum bis auf die Halbinsel und ans Ufer der Donau geschaffen, die durch eine abwechslungsreiche Freiraumsequenz führt. Die innere Erschließung sowohl am Festland als auch auf der Halbinsel erfolgt über zwei attraktiv auszugestaltende Straßenräume („Boulevards“). Besonders gewürdigt werden die öffentlich zugänglichen Freiräume zwischen den Gebäudekomplexen auf der Halbinsel, die attraktiven Freiräume am Wasser und die hochwasserfreie Promenade auf Geländeneiveau. Am Wasser werden zahlreiche, bewusst gesetzte Aussichtspunkte geschaffen. Bezüglich der Ausprägung der landschaftlichen und nutzungsmäßigen Ausgestaltung der Inselfspitze (Café etc.) empfiehlt die Jury eine weitere Ausarbeitung im Zuge der Rahmenplanerarbeitung. Um zu starke Barrieren zu vermeiden, wird die landschaftsarchitektonische Einbeziehung der Sockel der Gebäudekomplexe in die umgebende Landschaft empfohlen. Das Verhältnis von Bebauung und Freiräumen ist ausgewogen, wobei wirtschaftliche Bebauungsdichten erreicht werden können. Unter dem Motto „Quartiere im Quartier“ wird ein robustes, städtebauliches Grundkonzept verfolgt. Ein klarer Kernbereich mit öffentlicher Benutzbarkeit um den denkmalgeschützten Bestand bildet ein „grünes Zentrum“ als Komplementär zum historischen Stadtzentrum. Die landschaftlich gehaltene Aufweitung und Grünraumverzahnung im Bereich der Kleingartenanlage ist schlüssig und wird begrüßt. Es wird empfohlen, die bestehende Werftstraße im Zuge der schrittweisen Realisierung an dieser Stelle rückzubauen und vom Individualverkehr freizuhalten, um diese Verbindung noch stärker zur Geltung zu bringen. Das Projekt besticht durch angemessene bauliche Aus-

nutzung bei moderatem Anteil an Verkehrsflächen. Die Gewerbeflächen werden kleinteilig in die Gesamtbebauung integriert. Die vorgeschlagenen Bauphasen (synchrone Bebauung auf „Festland“ und Halbinsel von Süden nach Norden) sind bauphysikalisch und immobilienwirtschaftlich schlüssig. In Summe besticht das Projekt durch seine klare Grundstruktur, die vielseitigen Typologien und die stimmige Einbindung in den Landschaftsraum.

Beurteilungskriterien

Der Bewertung der eingereichten Arbeiten durch das Preisgericht lagen die in der Auslobung formulierten Beurteilungskriterien zugrunde:

- » Umsetzung Positionierung Fokus „Wasser“ der Stadt Korneuburg
- » Qualität des räumlichen und funktionalen Konzeptes
- » Plausibilität, Relevanz und Nachvollziehbarkeit des Entwurfs
- » Einbeziehung in den stadträumlichen Kontext der Umgebung, bezogen auf die öffentlichen Räume, Frei- und Grünräume, Natura 2000 etc.
- » Entwicklung wirtschaftlich tragfähiger und auf Realisierung angelegter Nutzungskonzepte
- » Relevanz einer kurzfristigen, in Teilgebieten schrittweisen Entwicklungsstrategie
- » Nachvollziehbarkeit eines sinnvollen den Nutzungen angemessenen, zuträglichen und ökonomisch darstellbaren Erschließungskonzeptes



Endpräsentation zum Wettbewerb.
Ergebnisse des Projektgewinners
KCAP + Baumschlager Hutter Partners + YEWOLandscapes



4 RAHMENPLAN

Das Siegerprojekt wird zum Rahmenplan weiterentwickelt. Dieser zeigt eine grundlegende, zusammenhängende und wirtschaftlich tragfähige Perspektive zur Entwicklung des alten Werftareals auf.

Der Rahmenplan bildet somit eine zwischen unterschiedlichen Interessen und Haltungen ausgehandelte Grundlage für die nachfolgende Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung.



4

RAHMENPLAN

4.1

RÄUMLICHER ENTWURF

Konzeptdiagramme

Exzellente Lage an der Donau bedarf es eigentlich beinahe ausschließlich einer guten Anbindung sowie der Aktivierung und Verdichtung des Areals, um das Ziel „Korneuburg an die Donau“ zu bringen zu erreichen.

Die Stadt Korneuburg ist exzellent erreichbar, über die A22 und vor allem aber soll die S-Bahnanbindung künftig ausgebaut werden und das Areal zukünftig einen noch besseren Anschluss per Wasser erhalten. Es bietet die Vorteile einer Kleinstadt, die ein ruhiges Wohnen im Grünen anbieten kann, aber auch alle infrastrukturellen und kulturellen Angebote der Stadt selbst sowie der Metropole Wien.



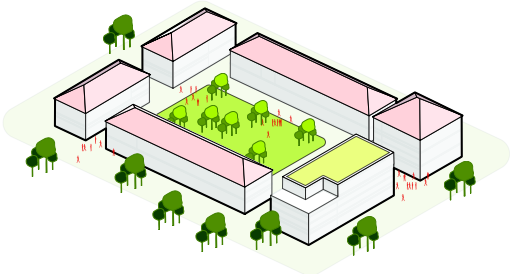
Status quo Landschaftsraum



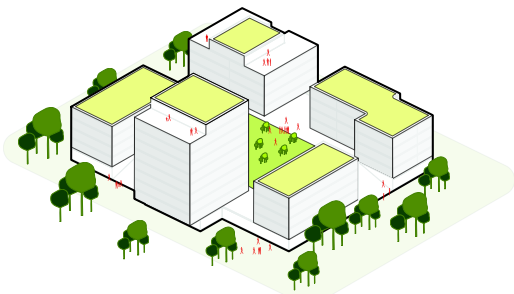
Korneuburg ans Wasser



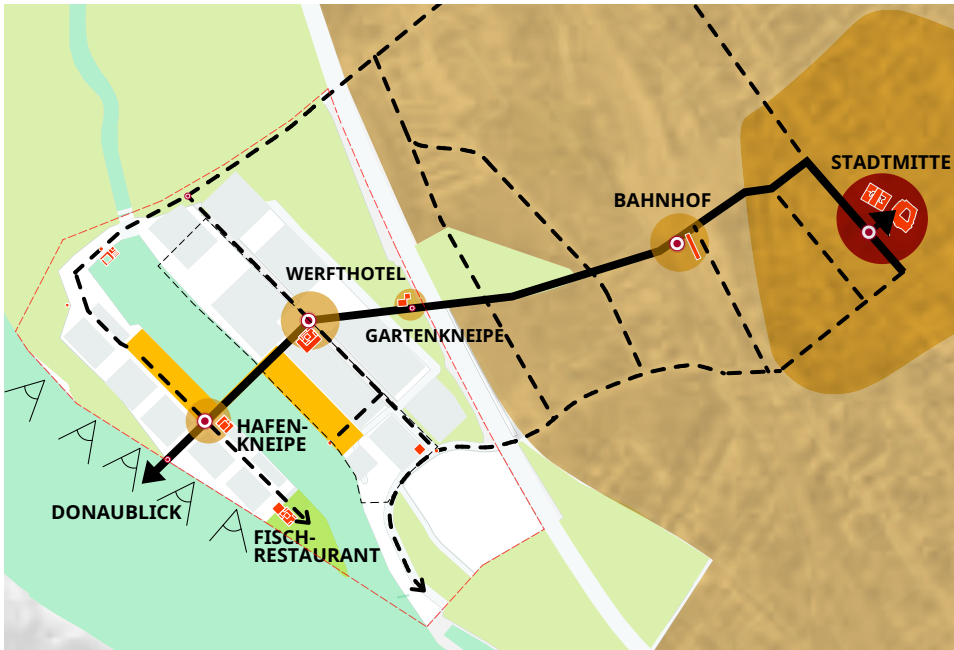
Anbindung des Stadtraums und Verknüpfung der Strukturen



Gebäudetypologie und Baufeld



Gebäudetypologie und Baufeld



Stepping stones, vom Stadtplatz über den Bahnhof bis zur Donau



Inselcluster Akzentuierung durch kompakte Baufelder



Werftboulevard in Verbindung mit feinmaschigen Erschliessungsrückgrat im Areal

Der Rahmenplan

Die gesamtheitliche Entwicklungsstrategie für das Werftareal Korneuburg, welche im Kontext der Gesamtstadt zu betrachten ist, besteht in einem flexiblen, robusten Rahmenplan. Er basiert auf einem offenen System, das sich entsprechend einem vorgegebenen Regelwerk flexibel ent- und weiterentwickeln lässt. Der Rahmenplan verfolgt das Ziel, jederzeit die notwendige Anpassungsfähigkeit zu gewährleisten und auf sich ständig wandelnde städtische und wirtschaftliche Bedürfnisse reagieren zu können, ohne dass die Gesamtkonzeption des Werftareals ihre einheitliche Gestalt einbüßt. Diese Planungsmethodik mit ihrem flexiblen, aber robusten Regelwerk knüpft nahtlos an das Positionspapier der Stadt Korneuburg an und bietet das Grundgerüst, das Werftareal durch die Aufwertung und die impulsgebende Unterstützung bereits bestehender aktiver Nutzungsbausteine sowie durch die Inwertsetzung verfügbarer Entwicklungsflächen und das Hinzufügen neuer ergänzender Bebauungsstrukturen im Kontext der Umgebung andererseits nachhaltig verdichten, transformieren und erweitern zu können.

- Betrachtungsraum
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



4.2 BEBAUUNGSPRINZIPIEN

Bebauungskanten und Baufelder

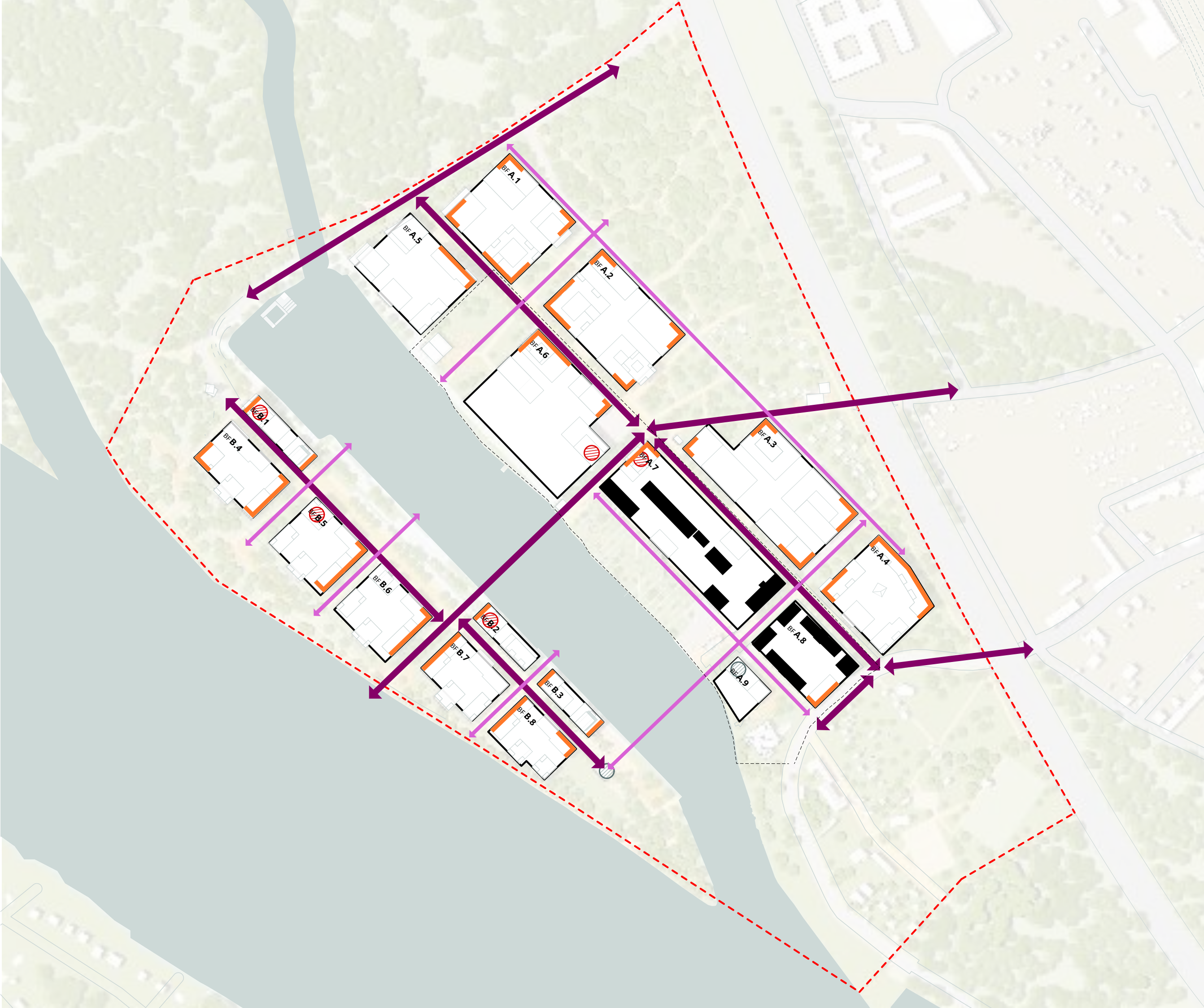
Der vorliegende Rahmenplan soll Grundlage und Richtschnur für alle zukünftigen weiteren Planungen sein. Er bildet das Rahmengerüst, in dem sich die bestehenden NutzerInnen sowie zukünftige NutzerInnen weiterentwickeln können. Sowohl für die NutzerInnen und die Hauptakteure BOP, SEFKO sowie auch die Planungsbehörden liegt hiermit eine Grundlage vor, auf der die unterschiedlichen Interessen der einzelnen lokalen Player sowie der Stadtgemeinde Korneuburg berücksichtigt sind. Mit diesem gemeinsam erarbeiteten Rahmenplan haben sich die Stakeholder auf einen größten gemeinsamen Nenner geeinigt, der ihnen nun jeweils Grundlage für ihre eigenen, weiteren Planungen ist. Der Rahmenplan legt ein das gesamte Werftareal strukturierendes Grundgerüst fest, in welchem die räumliche Primär- und Organisationsstruktur festgelegt wird. Durch Festlegung von übergeordneten Karten zur Freiraumstruktur, Baufeldanordnung, Erschließung Infrastruktur, Nutzungsanordnung und Mischung sowie Bauregeln werden orientierende und strukturierende Maßnahmen definiert, innerhalb dieser sich jeder Teilbereich im weiteren anhand der festgelegten Prinzipien frei weiterentwickeln kann. Zukünftige individuelle Planungen innerhalb der jeweiligen Einzelbereiche können somit – ohne Gefahr zu laufen, übergreifende Belange zu konterkarieren – unabhängig erfolgen. Der Rahmenplan gibt sowohl für bauliche wie freiraumplanerische Fragen ein Spektrum an Möglichkeiten in die Hand, die den jeweiligen Planern als Hilfestellung dient, sie in ihrem Handlungsspielraum innerhalb der vorgegebenen Spielregeln aber frei walten lässt.

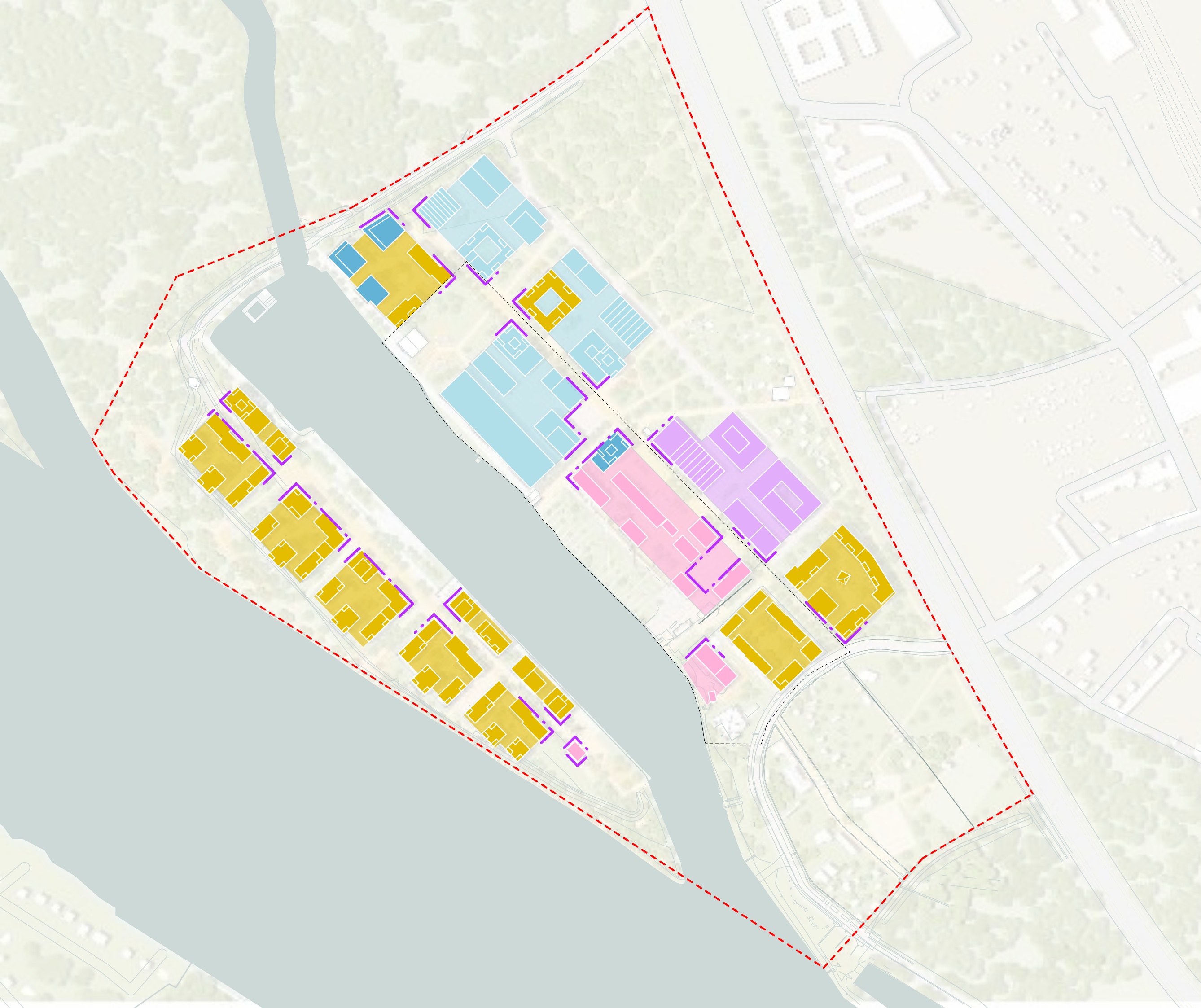
-  Betrachtungsraum
-  Baufeld
-  Baufeldrand als lesbare Kante
-  Öffnung der Baufeldkante
-  Verbindung gewährleisten
-  Wichtige Unterführung
-  Mögliche Durchwegung
-  Blickbeziehung maximieren
-  Bestandsgebäude im Denkmalschutz
-  Gebäude Konturpräsenz ~75 % - 80 %
-  Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

Blickbeziehungen und Wegeverbindungen

Generell sollten die primären Sichtverbindungen im gesamten Areal die Ausrichtung zur Donau suchen und fördern. Allenfalls auftretende Unterbrechungen sollten jedoch in ihrer Nutzbarkeit und Gestaltung eindeutig als Übergangs- bzw. Schwellenbereiche erkennbar sein.

- ➡ Primäre Sichtverbindung
- ➡ Sekundäre Sichtverbindung
- └ Geschlossene Gebäudekante/ raumbildender Akzent
- ⊗ Baulicher und räumlicher Akzent
- ⊙ Programmatischer Akzent
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung





Nutzungsmischung in Erdgeschoss- bzw. Sockelzonen

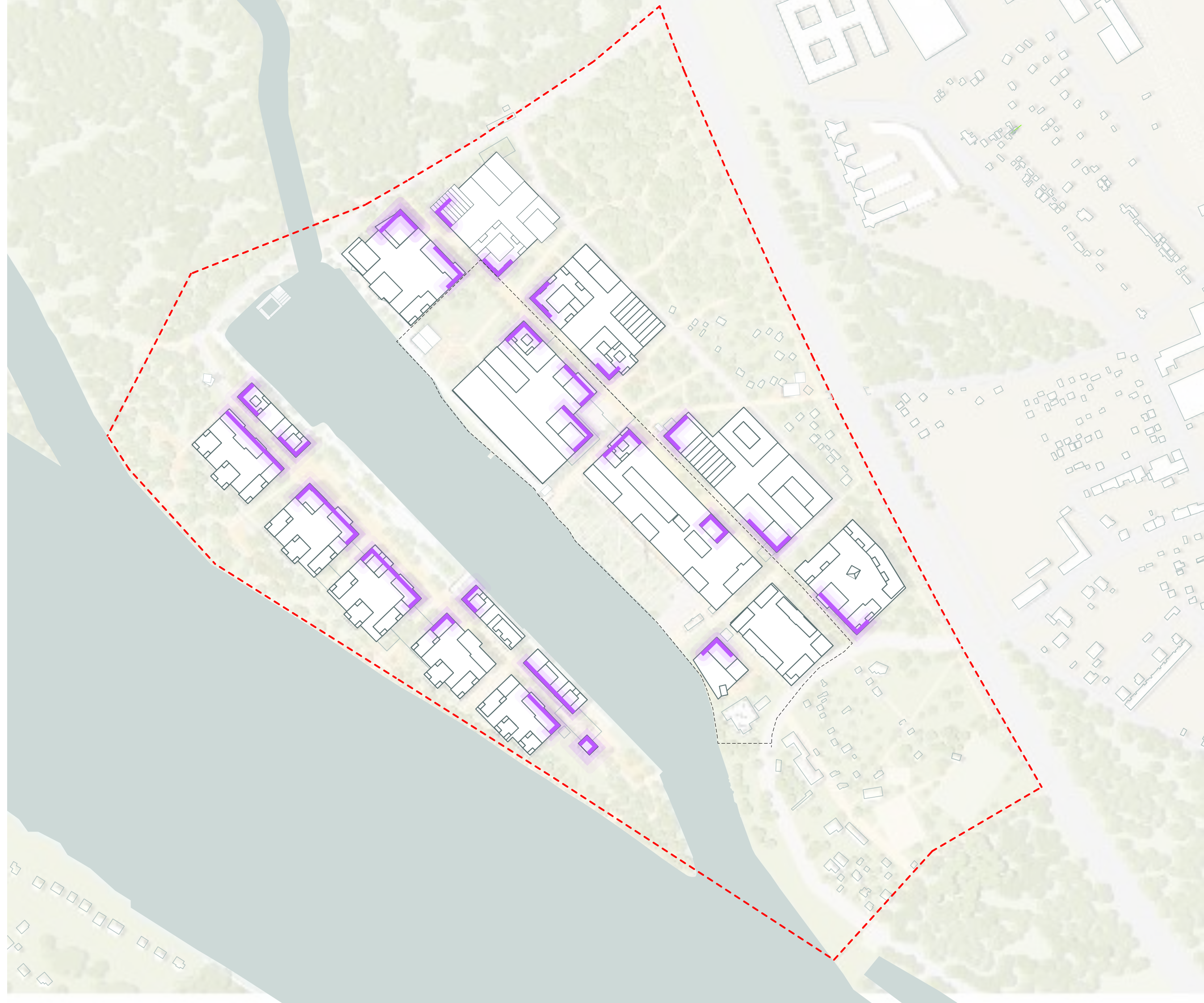
Die Bebauungsinseln bieten die Möglichkeit einer variierenden, programmatischen wie typologischen Einföhlung. Es wird in Bezug auf Bestand, Nutzung aber auch Ausrichtung und Lage eine optimale programmatische Mischung vorgeschlagen, die unterschiedliche 'character areas' definiert.

- Wohnen & wohnaffine Nutzungen
- Gewerbe
- Bildungseinrichtungen
- Kultur + Freizeit
- Hotel/ Service
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung
- Aktivierung von Erdgeschoss bzw. Sockelzonen

Aktivierung von Erdgeschoss- bzw. Sockelzonen

Die Nutzung und Aktivierung von Erdgeschoss- und Sockelzonen sollte einen hohen Stellenwert in der zukünftigen Gestaltung des Werftareals Korneuburg erfahren. Dies kann eine gestalterisch konstruktive – oder funktionale Aussage betreffen. In dieser Zone sollte ein gewisses Grundangebot von Nahversorgern, Handel, Kleingewerbe sowie Sozialen- und Dienstleistungseinrichtungen vorgesehen werden. Auf der Halbinsel des Werftareals sollte neben den geplanten Sammelgaragen auch eine Sockelzone – Aneignung geplant werden, welche mögliche Nutzer der Sport- und Parkflächen sowie aus dem Segment Kunst- und Kultur zu besonderen Konditionen nutzen können.

-  Aktivierung von Erdgeschoss- bzw. Sockelzonen
-  Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



Madrid Matadero

Sulzer Areal Winterthur

Sulzer Areal Winterthur

Jungkunst Winterthur



Sulzer Areal Winterthur

Fenix Food Factory

Meatpacking District Kopenhagen

Experimenta Kopenhagen

Aktivierung Bestandsgebäude

Neben Donaulage, Hafenbecken und Auenlandschaft, bieten die bestehende, teilweise hochwertige Bausubstanz sowie vorhandene, attraktive Nutzungen die Möglichkeit, sehr schnell temporäre wie langfristige Nutzungen anzusiedeln. Langfristige Nutzungen sind beispielsweise das Neue Wohnquartier auf der Donauhalbinsel, kurzfristige Nutzungen u.a. eine Intensivierung der Nutzung der Slipanlage oder auch die Ansiedlung von Kreativindustrie auf dem 'Festland'. Ein weiteres Kleinod, das wir maximal in die Planungen integrieren, ist die Werftkolonie. Typologisch wie räumlich bildet das Areal eine angenehme Wohninsel im heterogenen Umfeld. Diese Qualitäten werden in den projektierten Wohn- und Arbeits-Inseln weitergeführt.

Die Hafenlande und das Areal um die Halle 55 inklusive Slipanlage sowie die komplett neu zu gestaltende Hafenpromenade auf dem Süd-Quai bieten eine perfekte Spielwiese für urbane Interventionen im Außenraum, die auf verschiedenen Ebenen den Kontext verändern, aufwerten, nutzbar machen und hiermit die Wahrnehmung des Ortes, 'the sense of place', auf einen Schlag verändern werden.

Das Kulturquartier um Slipanlage und die Halle 55 werden weiterhin eine eher öffentliche Kulturzone bieten, wo sich die KorneuburgerInnen treffen, Veranstaltungen besuchen oder einfach nur ein Bad genießen. Der Süd-Quai mit seiner Hafenpromenade wird durch ein hoch attraktives Wohnquartier neu definiert, das in den Bereichen der südlichen Quai Mauer sowie der hier ehemals vorhandenen Slipanlage ein Pendant des öffentlichen Raumes bildet, der über den Werftsteg direkt und auf dem kürzesten Weg vom Stadtzentrum aus zugänglich ist. Die Bereiche am Donauufer sind geprägt durch die Ausläufer des Auenwaldes und für Spaziergänger in der Au bis zur naturbelassenen Inselfspitze zugänglich.

Die bereits vorhandenen 'facts on the ground' der Halle 55 sowie die Slipanlage, das Museum etc. bilden eine exzellente Ausgangslage für die weitere Entwicklung und Aktivierung.



Foto 1: Werftareal



Foto 2: Wohngebäude auf Halbinsel



Foto 3: Grünflächen im Werftareal



Foto 4: Quartiersplatz mit Slipanlage

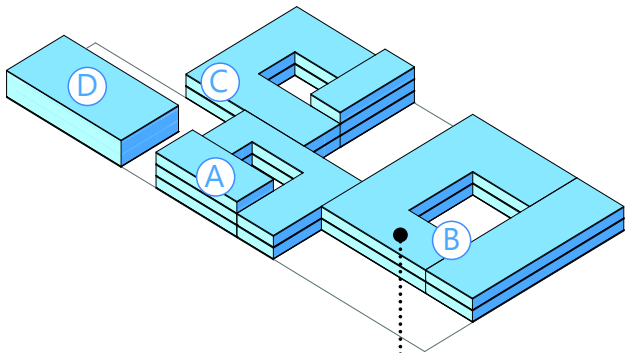
4.3 VERORTUNG UND AUSFORMUNG BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Evaluierter Standort der Bildungseinrichtungen V1

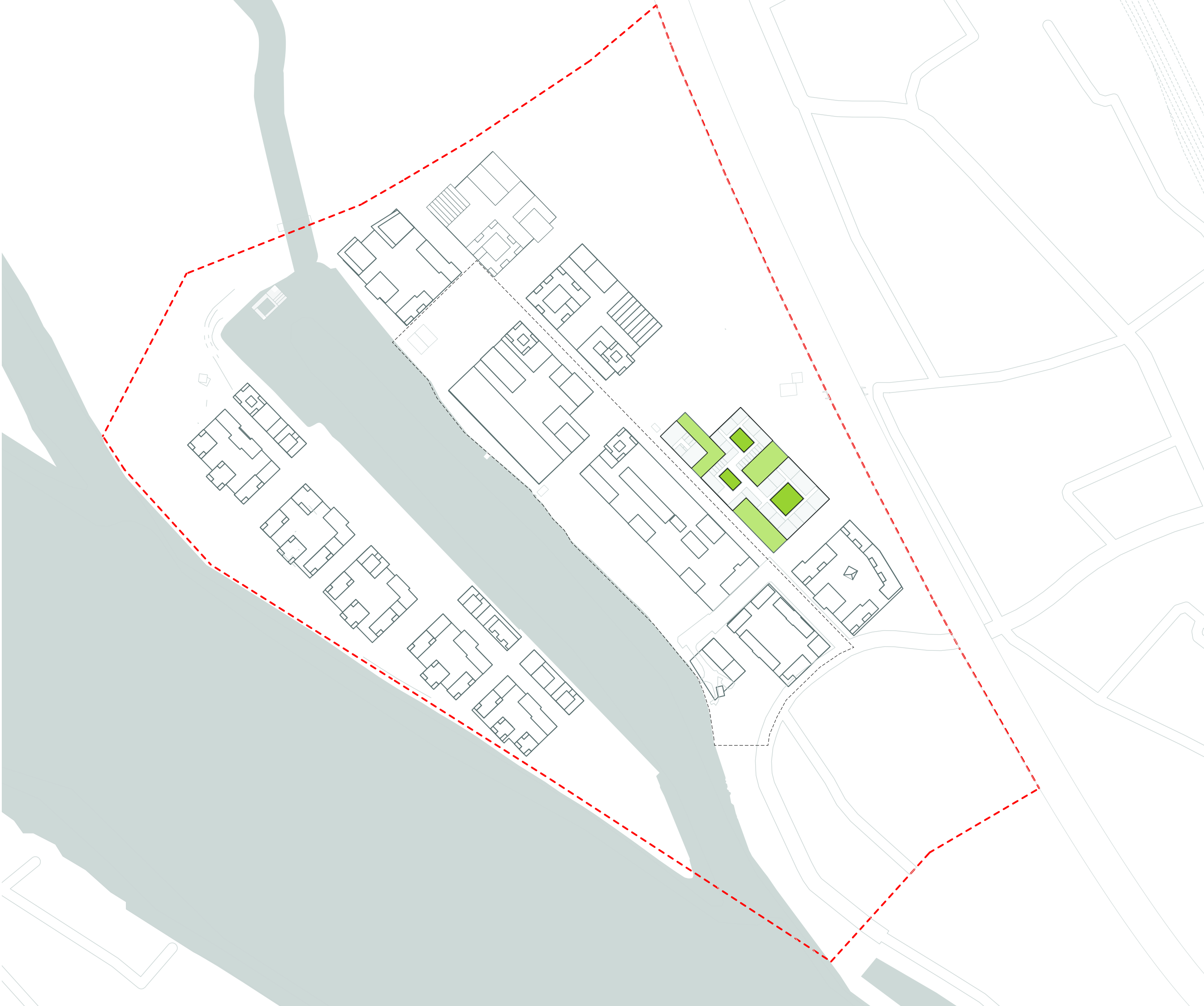
Für einen möglichen zukünftigen Bildungscampus wurde im Wertareal Korneuburg ein Standort evaluiert, der einen zentralen Verortung mit einer günstiger Anbindung an den öffentlichen Verkehr ermöglicht. Auf dem Baufeld A.3 ist ein mehrteiliges Bildungsgebäude mit einer zusätzlichen Mehrzwecksporthalle möglich.

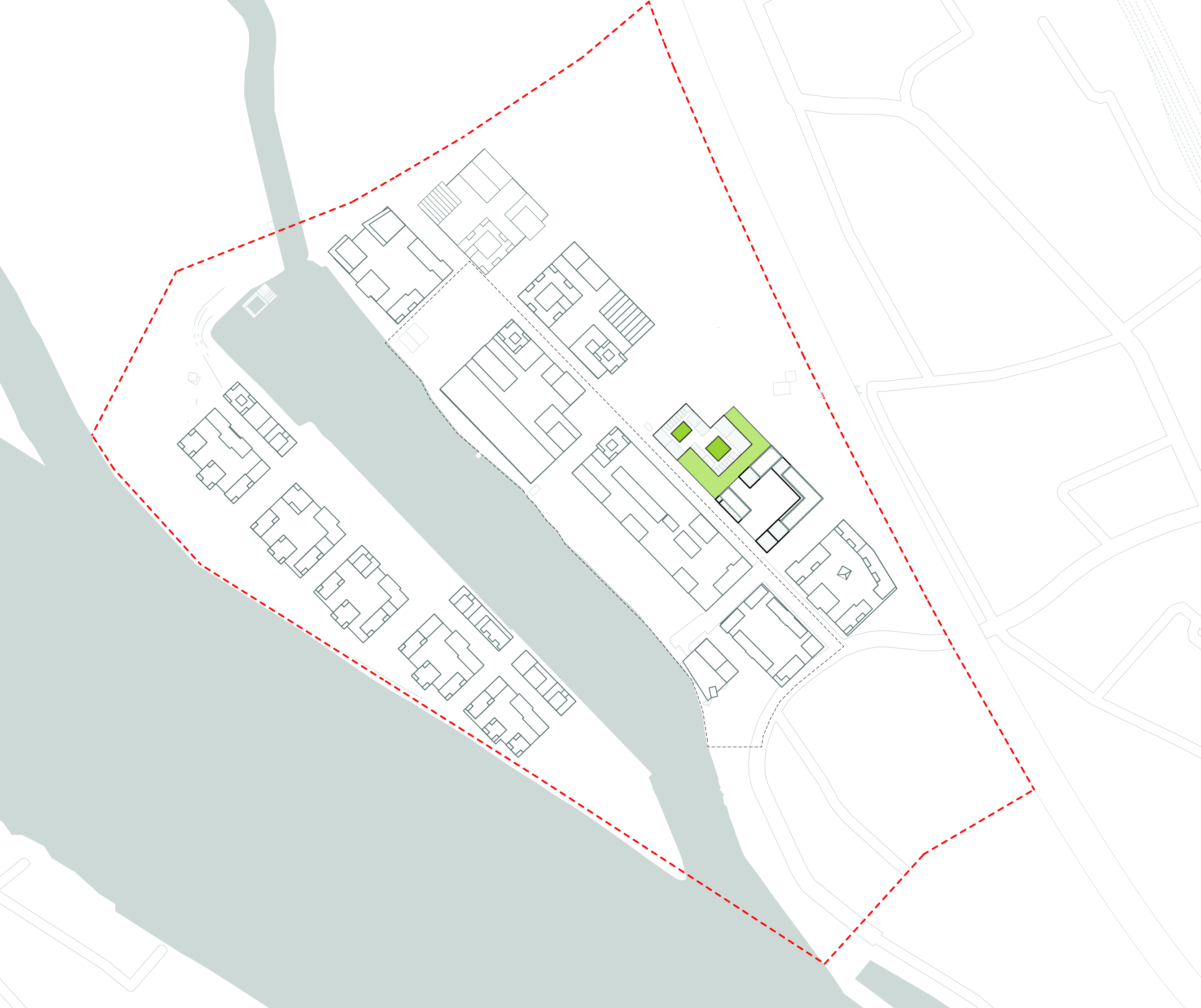
----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

Baufeld A.3
Bildungseinrichtung
Verwaltung
Geschosszahlen I - III



Bildungs-/Forschungs-
Campus
A ~ 3.040 m2
B ~ 5.650 m2
C ~ 3.600 m2
D ~ 970 m2
GFo
Gesamt ~13.260 m2





Evaluiertes Standort der Bildungseinrichtungen V2

Als Alternative zu einem ganzheitlichen Bildungscampus auf einem Baufeld wurde eine Lösung für einen kleinteiligen Ansiedlungsprozess erarbeitet, dabei wird das Baufeld geteilt und neben einer kompakten Bildungseinheit ein zusätzlicher Wohnblock aufgezeigt, welcher sich in Typologie und Wohnflächen an der Bebauung des Baufeldes der Zirkuswiese orientiert.

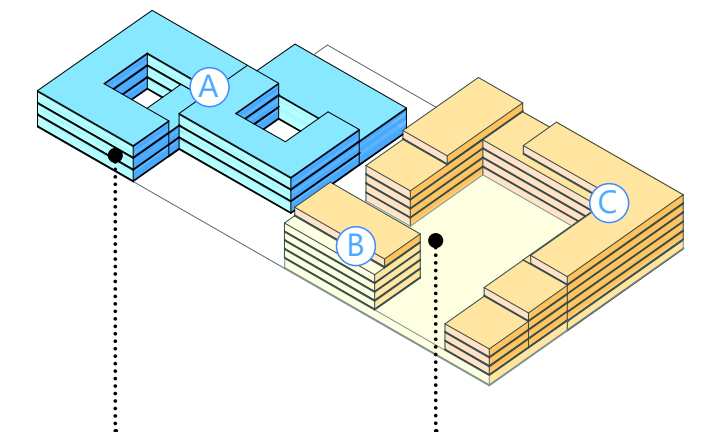
----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

Baufeld A.3

Bildungseinrichtung

Verwaltung

Geschosszahlen I - III



Bildungscampus
A ~ 6.830 m²
GFo
Gesamt ~ 6.830 m²

Wohnblock
B ~ 2.750 m²
C ~ 11.750 m²
GFo
Gesamt ~ 14.500 m²

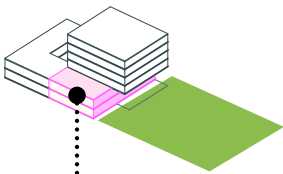
Evaluierter Standort des Kindergartens

Für einen zukünftigen Standort eines öffentlichen Kindergartens inklusive Außenraum wird das Baufeld A.2 vorgeschlagen. Es verbindet eine sehr gute Erreichbarkeit des ÖV's mit großen Freiraumpotentialen für Außenspielräume.

----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

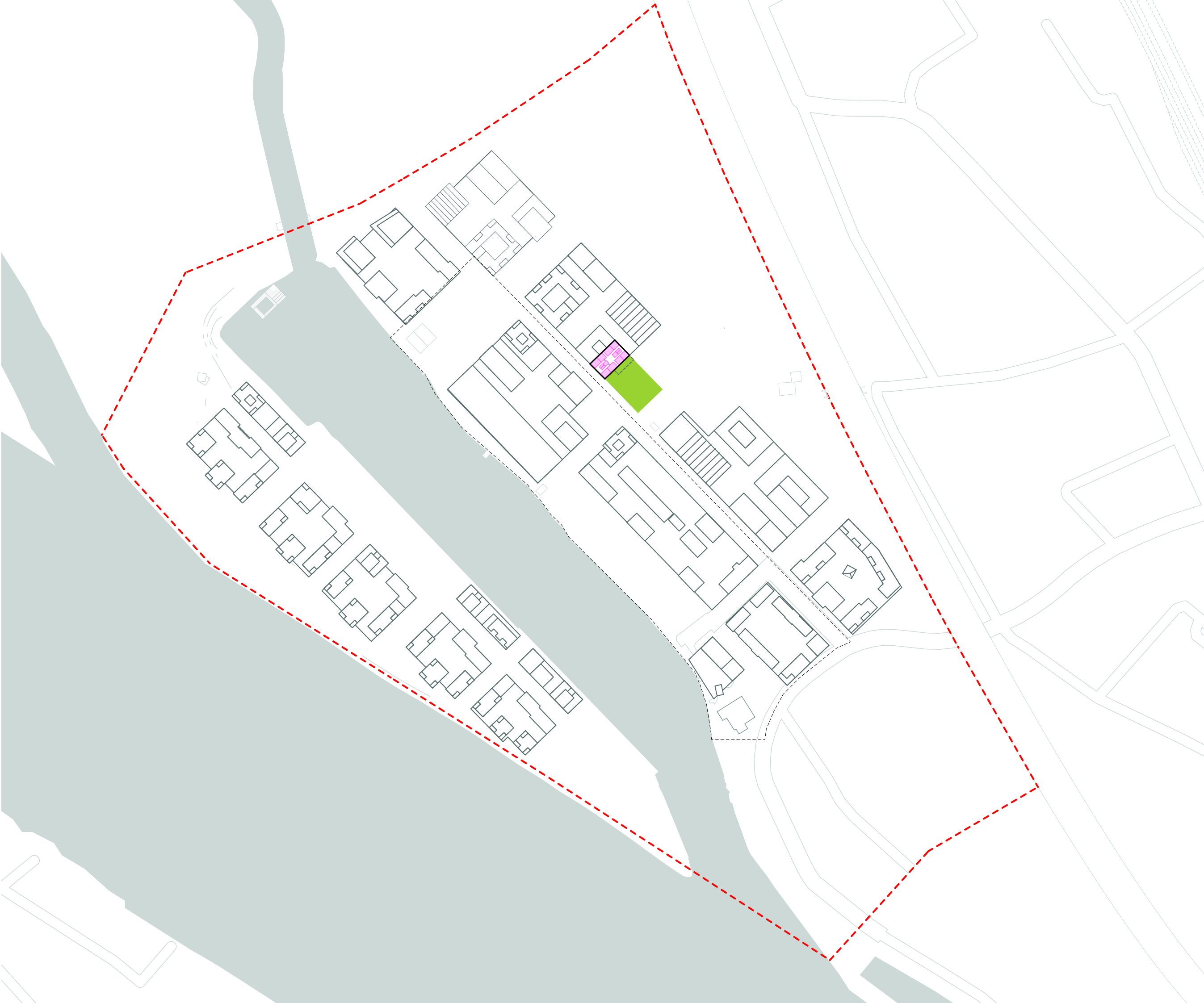
Baufeld A.2

KiGa als Solitär oder im Gebäude integriert.



KiGa - Cluster

Gfö
Gesamt ~1.400 m2
Freiraum ~1.600 m2



4.4 MÖGLICHE BAUPLATZTEILUNGEN
UND BEBAUBARE FLÄCHEN

Variante A „Anpassung Wettbewerb“

Flächenangaben:

GFo WO (m2) ~ 58.070 m2

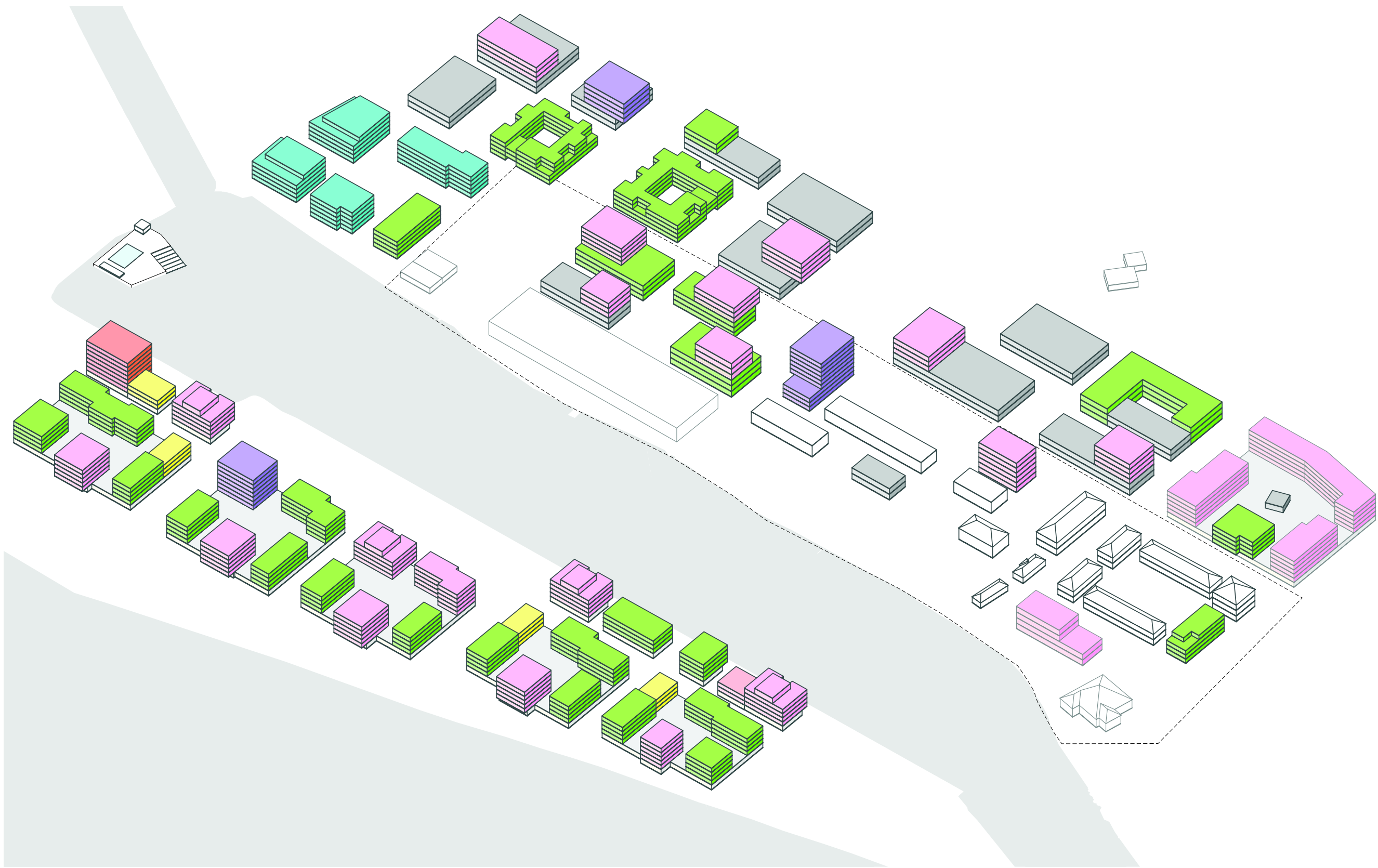
HALBINSEL

GFo WO (m2) ~ 85.570 m2

GESAMT

* Farblegende Gebäude siehe Bauklassen

----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

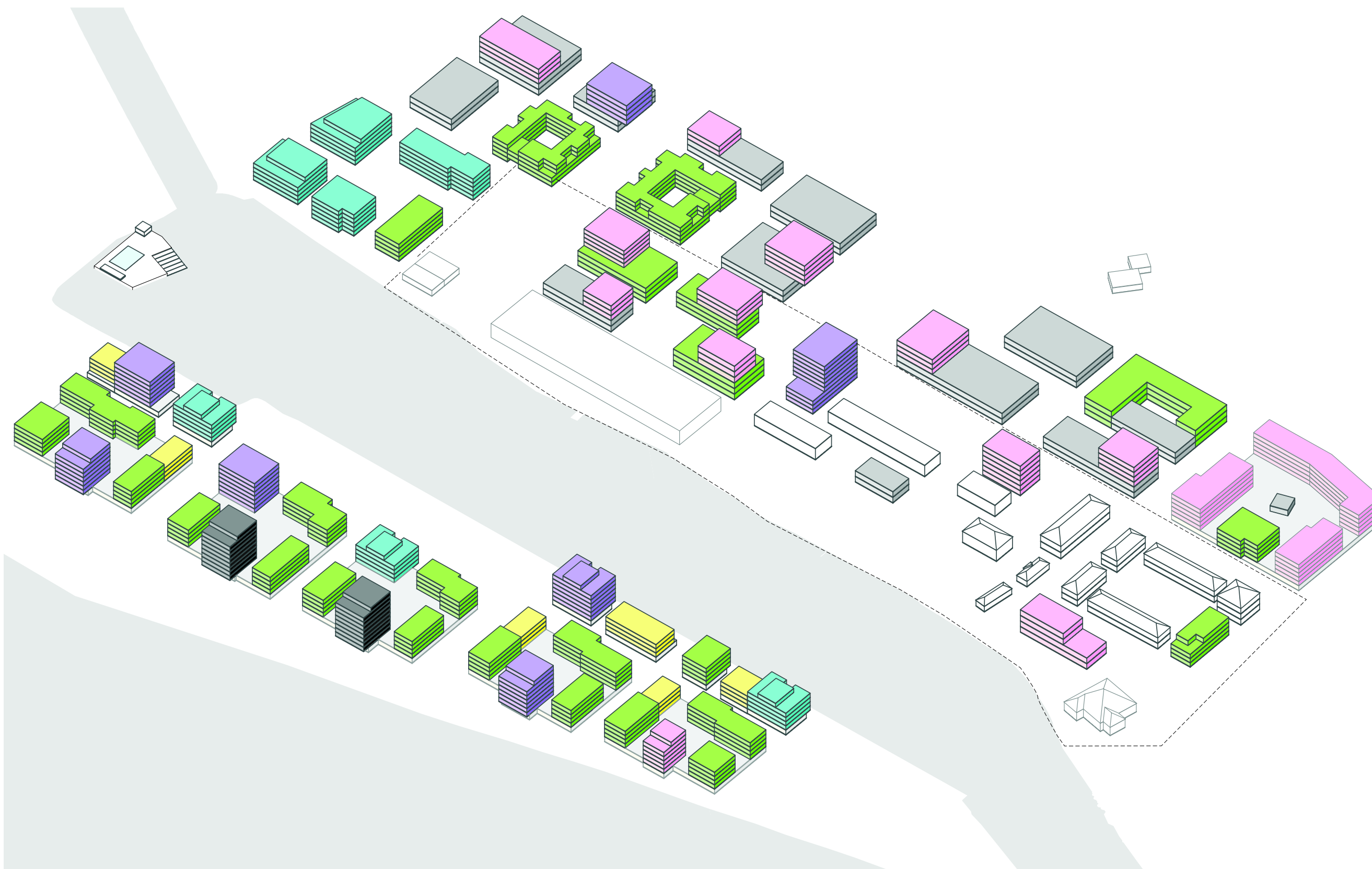


Bauklassen und Höhenentwicklung

	Bauklasse I	bis 5m
	Bauklasse II	über 5m – 8m
	Bauklasse III	über 8m – 11m
	Bauklasse IV	über 11m – 14m
	Bauklasse V	über 14 m – 17 m
	Bauklasse VI	über 17m – 20m
	Bauklasse VII	über 20m – 23m
	Bauklasse VIII	über 23m–25
	Bauklasse IX	über 25m (Hochhaus)

----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung





Variante B „Optimierung“

Flächenangaben:

GfO WO (m2) ~ 62.550 m2

HALBINSEL

GfO WO (m2) ~ 90.050 m2

GESAMT

* Farblegende Gebäude siehe Bauklassen

----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

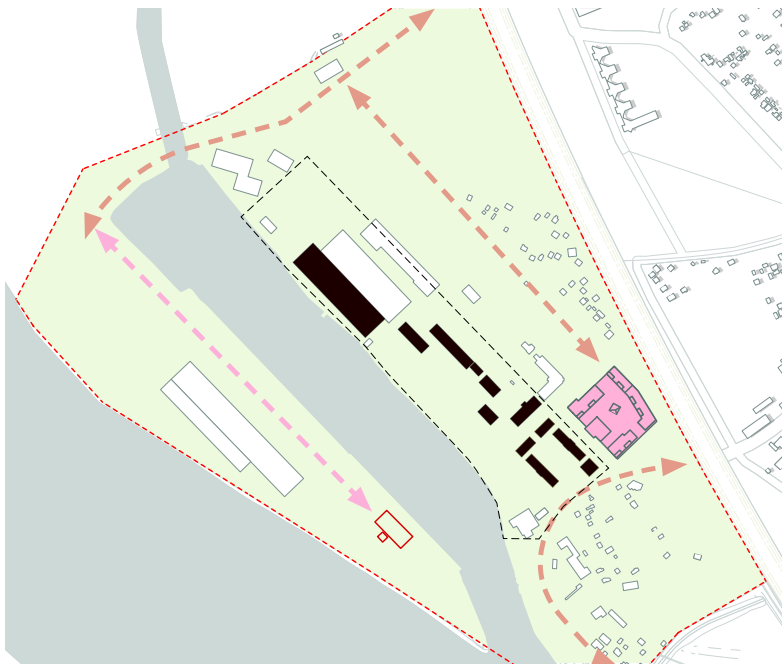
Bauklassen und Höhenentwicklung

	Bauklasse I	bis 5m
	Bauklasse II	über 5m – 8m
	Bauklasse III	über 8m – 11m
	Bauklasse IV	über 11m – 14m
	Bauklasse V	über 14 m – 17 m
	Bauklasse VI	über 17m – 20m
	Bauklasse VII	über 20m – 23m
	Bauklasse VIII	über 23m–25
	Bauklasse IX	über 25m (Hochhaus)

----- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



4.5 ENTWICKLUNGSETAPPEN



Etappe 1 2017/2018



Etappe 2 2020/21



Etappe 3 2021/22



Etappe 4 2024/25



Etappe 5 2028/29



Etappe 6 2032/33

Entwicklungsetappen 1 - 6

- Gebäude in Zwischennutzung/Rückbau
- Aktivierung Bestandsgebäude
- Neubau in Planung
- Gebäude/Infrastruktur in Fertigstellung
- Gebäude Denkmalschutz/historisch wertvoll
- Aktivierung Bestandsstraße
- Neue Anbindung in Planung
- Anbindung in Fertigstellung
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

4.6 FREIRAUMKONZEPT

Umfeld

Das Entwicklungsgebiet Alte Werft Korneuburg liegt in einer Umgebung, in der heute schon zahlreiche räumliche, infrastrukturelle und gesellschaftliche Potenziale vorhanden sind. Zu den wertvollsten Ressourcen zählt der Auwald, der den landschaftlichen Rahmen für das Quartier schafft. Zusammen mit großen Parkanlagen von Norden und Westen umschließt die grüne Umgebung das Quartier und ermöglicht vielfältige, naturnahe Freizeitaktivitäten. Wohnen am Wasser bedeutet Stadt trifft Natur. Die gesamte Grünanlage ist durch lokale Straßen und Wege verbunden und vernetzt. Das Erschließungsnetz ermöglicht schnellen und attraktiven Zugang zum Wasser und verknüpft das neue Quartier mit der Stadt. In der Schnittstelle zwischen Stadtzentrum und Werftquartier entsteht ein semiurbaner Freiraum mit unterschiedlichen Qualitäten und Potenzialen. Der starke landschaftliche Kontext prägt das gesamte Siedlungsbild.

-  Auwald
-  Parkanlage
-  Wohnen am Wasser
-  Semiurbaner Freiraum
-  Erschließung
-  Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung





Erschließung

Für die Realisierung eines attraktiven Standortes bei der Alten Werft Korneuburg spielt die Mobilität eine Schlüsselrolle. Die Verkehrsinfrastruktur setzt sich aus vier Bausteinen zusammen: Plätze, Fußwege, Begegnungszonen und PKW Verkehrsflächen. Das teilweise autofreie Areal erleichtert die Nutzung von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Als Haupteerschließung dienen zwei parallele Boulevards auf dem Land und der Halbinsel. Diese werden größtenteils als Begegnungszonen geplant und fördern in erster Linie den Langsamverkehr. Der Individualverkehr nutzt die bestehende Werftstraße. Das Quartier ist an zwei Stellen durch Unterführungen gut an die Stadt angebunden. Die mögliche, dritte Anbindung (in der Mitte) ist als Fuß- & Radanbindung geplant. Das dichte Fußwegenetz sorgt für attraktive und sichere Wege innerhalb des Quartiers und führt bis zur Donau. Diese Durchlässigkeit des Quartiers und die Verbindung zum Wasser zählen zu den wichtigsten Qualitätsmerkmalen des Projektes. In der ersten Phase wird die Uferpromenade kürzer und mit einem zusätzlichen, temporären Zugang zu dem Boulevard hin geführt. Die Plätze erfüllen strategische Rollen für ein aktives Quartiersleben und ermöglichen nachbarschaftliche Kontakte. Der Radweg ‚Eurovelo‘ verläuft am Rande des Gebietes, als schnelle und sichere Verbindung durch das Quartier. Der Radweg ‚ins Zentrum‘ bietet eine bequeme Anbindung zum Bahnhof.

- Platz
- Fußweg
- PKW Verkehr
- Radweg ‚Eurovelo‘
- Radweg ‚ins Zentrum‘
- Begegnungszone
- temporäre Promenadeführung
- Unterführung
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



Topographie

Auf der Halbinsel sind Maßnahmen zum Hochwasserschutz geplant, die das Gebiet gegen HQ100 absichern. Sowohl die vorhandene Topographie, als auch die nicht bewohnten Erdgeschosszonen tragen zu einer resilienten Quartiersentwicklung bei.

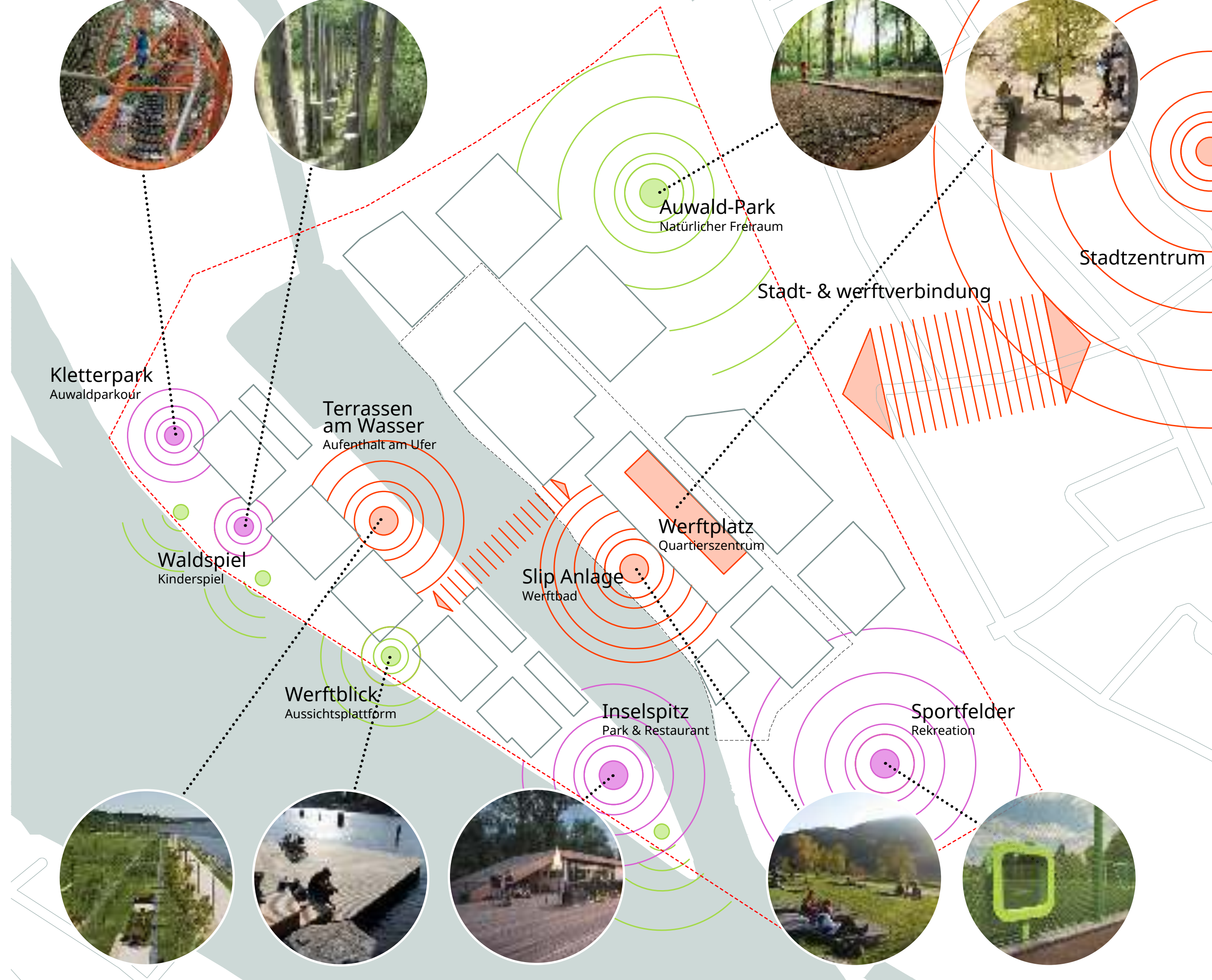
- Hochwasserschutz
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

Charakter und identitätsstiftende Merkmale

Die neue Siedlung schafft eine Verbindung zwischen Stadt und Donau. Um den Charakter des Ortes zu unterstreichen und zu stärken, sind mehrere identitätsstiftende Merkmale geplant. Das neue Quartier ist besonders durch die Donau geprägt. Deswegen sind die wichtigsten Freiraumelemente – wie Slipanlage mit dem Werftbad und den gegenüberliegenden Terrassen – im direkten Kontakt mit dem Fluss. Beide Anlagen sind mit einer Brücke verbunden, um den Zusammenhang des Gebietes zu stärken. Eine wichtige Rolle für ein lebendiges Quartiersleben spielt der Werftplatz – als Quartierzentrum. Er ist ein urbaner Freiraum, der die Bestandsgebäude mit einbindet, um dadurch die Zukunft mit der Geschichte des Ortes zu verbinden. Das grüne Wohnumfeld prägt das Gebiet und fördert ein reiches Programm an landschaftlichen Attraktionen. Die schönen Ausblicke, von der Halbinsel auf die Donau, können von den Aussichtsplattformen entlang des Ufers genossen werden. Ein Highlight auf der Halbinsel bildet ein Restaurant mit umliegenden Spielmöglichkeiten und einem großzügigen Park. Der naturnahe Außenraum mit attraktiven Spielplätzen für Kinder & Jugendliche und der weitläufige Auwald-Park bieten Erholungsmöglichkeiten aller Art. Die angrenzenden Sportfreiräume schaffen Raum zu zahlreichen Aktivitäten.

Identitätspunkte:

- Stadt / Quartier
- Landschaft
- Freizeit
- wichtige Verbindung
- wichtiger Platz
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung





● Naturufer - Promenade unten



● Naturufer - Promenade hoch



● Naturufer - Promenade am Wasser



● Terrassen



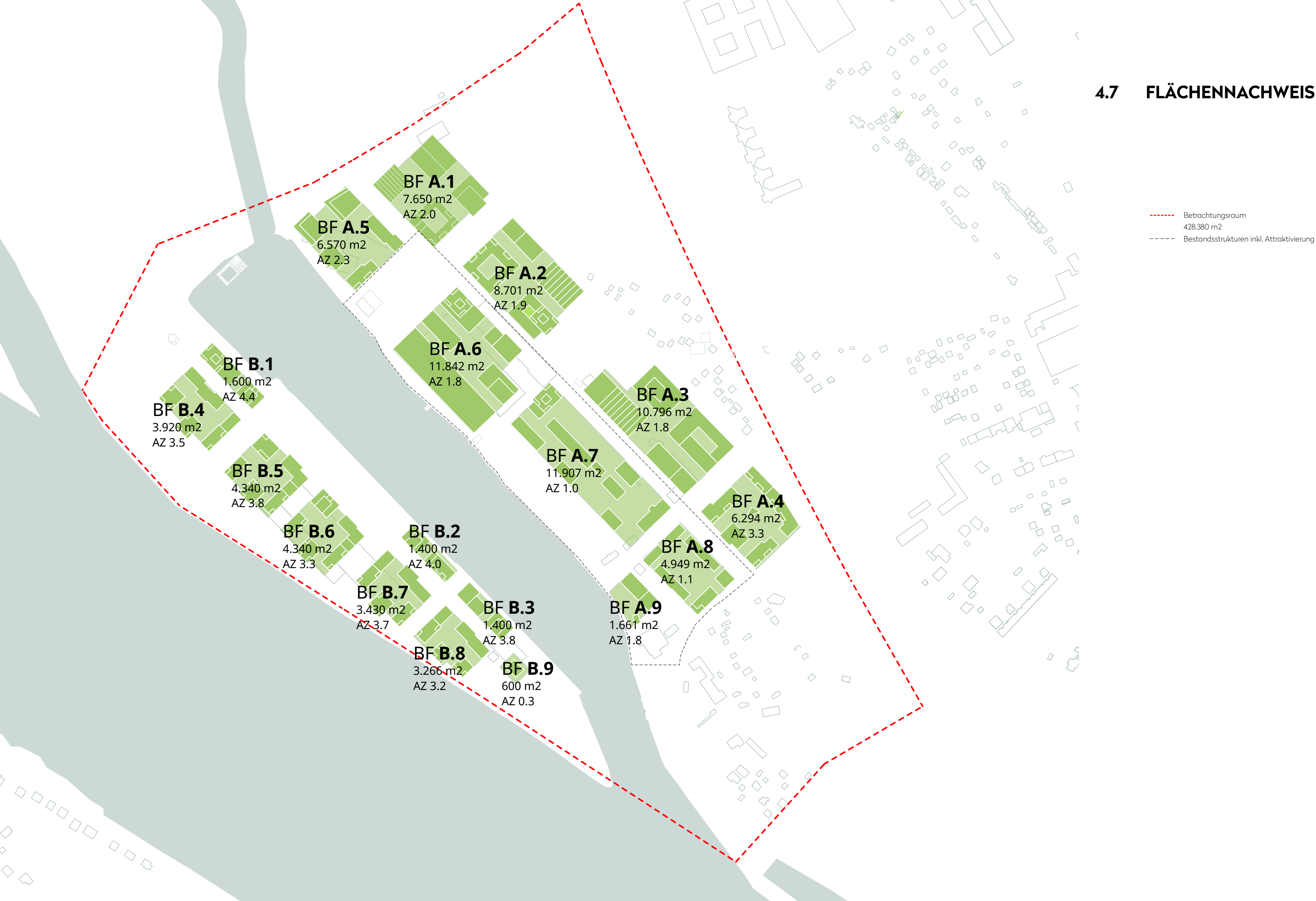
● Urbane Kante



● Hafenbad



4.7 FLÄCHENNACHWEISE



Flächen je Baufeld V1

Bereich: Festland														
Baufeld	Gebäude	GFo Gesamt (m2)	GFo neu (m2)	GFo Bestand (m2)	GFo WO (m2)	GFo GE (m2)	GFo BL (m2)	GFo KU (m2)	GFo HO/SE (m2)	GFo PP (m2)	~Anzahl PP	~ Wohn-einheiten	Fläche Baufeld (m2)	Ausnutzung
A.1														
	A.1.1	4955	4955			4955								
	A.1.2	4097	4097			4097								
	A.1.3	4190	4190			4190								
	A.1.4	2156	2156			2156								
Total		15398	15398	0	0	15398	0	0	0	0	0	0	7650	2,0
A.2														
	A.2.1	2568	2568			2568						0		
	A.2.2	2796	2796			2796						0		
	A.2.3	5355	5355			5355						0		
	A.2.4	5718	5718		5718									
Total		16437	16437	0	5718	10719	0	0	0	0	0	57	8701	1,9
A.3														
	A.3.1	2917	2917				2917							
	A.3.2	5910	5910				5910							
	A.3.3	4366	4366				4366							
	A.3.4	6423	6423				6423							
Total		19616	19616	0	0	0	19616	0	0	0	0	0	10796	1,8
A.4														
	A.4.1	5948	5948		5948									
	A.4.2	2730	2730		2730									
	A.4.3	1975	1975		1975									
	A.4.4	3820	3820		3820									
	A.4.5	100	100		100									
	A.4 PP	6217	6217							6217	174			
Total		20790	20790	0	14573	0	0	0	0	6217	174	146	6294	3,3
A.5														
	A.5.1	3819	3819						3819					
	A.5.2	3338	3338		3338									
	A.5.3	2304	2304		2304									
	A.5.4	2611	2611						2611					
	A.5.5	3339	3339						3339					
Total		15412	15412	0	5643	0	0	0	9769	0	0	56	6570	2,3
A.6														
	A.6.1	5848	5848			5848								
	A.6.2	3911	3911			3911								
	A.6.3	4304	4304			4304								
	A.6.4 KUWC	4336		4336		4336								
	A.6.5	2675	2675			2675								
Total		21074	16738	4336	0	21074	0	0	0	0	0	0	11842	1,8
A.7														
	A.7.1	5373	5373						5373					
	A.7.2 H.55	837		837				837						
	A.7.3	2460	2460					2460						
	A.7.4 H.58	337		337				337						
	A.7.5 H.60	1104		1104				1104						
	A.7.6 H.61	131		131				131						
	A.7.7	127	127					127						
	A.7.8 H.176	304		304				304						
	A.7.9	666	666					666						
	A.7.10 H.177	550		550				550						
Total		11887	8626	3262	0	0	0	6514	5373	0	0	0	11907	1,0
A.8														
	A.8.1	493		493	493									
	A.8.2	969		969	969									
	A.8.3	744		744	744									
	A.8.4	1569	1569		1569									
	A.8.5	969		969	969									
	A.8.6	502		502	502									
Total		5246	1569	3677	5246	0	0	0	0	0	0	52	4949	1,1
A.9														
	A.9.1	2368	2368					2368						
	A.9.2	694	694					694						
Total		3062	3062	0	0	0	0	3062	0	0	0	0	1661	1,8
Flächen Festland		128922	117648	11275	31179	47191	19616	9576	15142	6217	174	312	70370	1,8

- GFo neu
- GFo Bestand
- Wohnen
- Wohnen im Bestand
- Gewerbe
- Gewerbe im Bestand
- Bildung
- Kultur
- Kultur im Bestand
- Hotel/Service
- Parken/Sockel

*GFo – Geschossfläche

Bereich: Halbinsel														
Baufeld	Gebäude	GFo Gesamt (m2)	GFo neu (m2)	GFo Bestand (m2)	GFo WO (m2)	GFo GE (m2)	GFo BL (m2)	GFo KU (m2)	GFo HO/SE (m2)	GFo PP (m2)	~Anzahl PP	~Wohn- einheiten	Fläche Baufeld (m2)	Ausnutzung
B.1														
	B.1.1	4307	4307		4307	0							0	
	B.1.2	2556	2556		2556	0							0	
	B.1 PP	1263	1263							1263	35			
Total		8126	8126	0	6863	0	0	0	0	1263	35	69	1600	5,1
B.2														
	B.2.1	2036	2036		2036	0							0	
	B.2.2	1627	1627		1627	0							0	
	B.2 PP	1019	1019							1019	29			
Total		4682	4682	0	3663	0	0	0	0	1019	29	37	1400	3,3
B.3														
	B.3.1	943	943		943	0							0	
	B.3.2	2854	2854		2854	0							0	
	B.3 PP	1016	1016							1016	28			
Total		4813	4813	0	3797	0	0	0	0	1016	28	38	1400	3,4
B.4														
	B.4.1	2944	2944		2944	0							0	
	B.4.2	2131	2131		2131	0							0	
	B.4.3	2082	2082		2082	0							0	
	B.4.4	1666	1666		1666									
	B.4 PP	4043	4043							4043	113			
Total		12866	12866	0	8823	0	0	0	0	4043	113	88	3920	3,3
B.5														
	B.5.1	3360	3360		3360	0							0	
	B.5.2	2092	2092		2092	0							0	
	B.5.3	1538	1538		1538	0							0	
	B.5.4	2082	2082		2082									
	B.5.5	1457	1457		1457									
	B.5 PP	4409	4409							4409	123			
Total		14938	14938	0	10529	0	0	0	0	4409	123	105	4340	3,4
B.6														
	B.6.1	2140	2140		2140	0							0	
	B.6.2	2214	2214		2214	0							0	
	B.6.3	1253	1253		1253	0							0	
	B.6.4	2082	2082		2082									
	B.6.5	1505	1505		1505									
	B.6 PP	4068	4068							4068	114			
Total		13262	13262	0	9194	0	0	0	0	4068	114	92	4340	3,1
B.7														
	B.7.1	2290	2290		2290	0							0	
	B.7.2	2444	2444		2444	0							0	
	B.7.3	1380	1380		1380	0							0	
	B.7.4	2082	2082		2082									
	B.7 PP	3669	3669							3669	103			
Total		11865	11865	0	8196	0	0	0	0	3669	103	82	3430	3,5
B.8														
	B.8.1	2273	2273		2273	0							0	
	B.8.2	2293	2293		2293	0							0	
	B.8.3	1186	1186		1186	0							0	
	B.8.4	1256	1256		1256									
	B.8 PP	3220	3220							3220	90			
Total		10228	10228	0	7009	0	0	0	0	3220	90	70	3266	3,1
B.9														
	B.9 Restaurant	200	200											
Total		200	200	0	0	0	0	200	0	0	0	0	600	0,3
Baufeld	Gebäude	GFo Gesamt (m2)	GFo neu (m2)	GFo Bestand (m2)	GFo WO (m2)	GFo GE (m2)	GFo BL (m2)	GFo KU (m2)	GFo HO/SE (m2)	GFo PP (m2)	~Anzahl PP	~Wohn- einheiten	Fläche Baufeld (m2)	Ausnutzung
Flächen Halbinsel		80980	80980	0	58075	0	0	200	0	22707	636	581	24296	3,3
Flächen Total		209903	198628	11275	89254	47191	19616	9776	15142	28924	810	893	94666	2,2

4.8 VERKEHRSKONZEPT WERFTAREAL

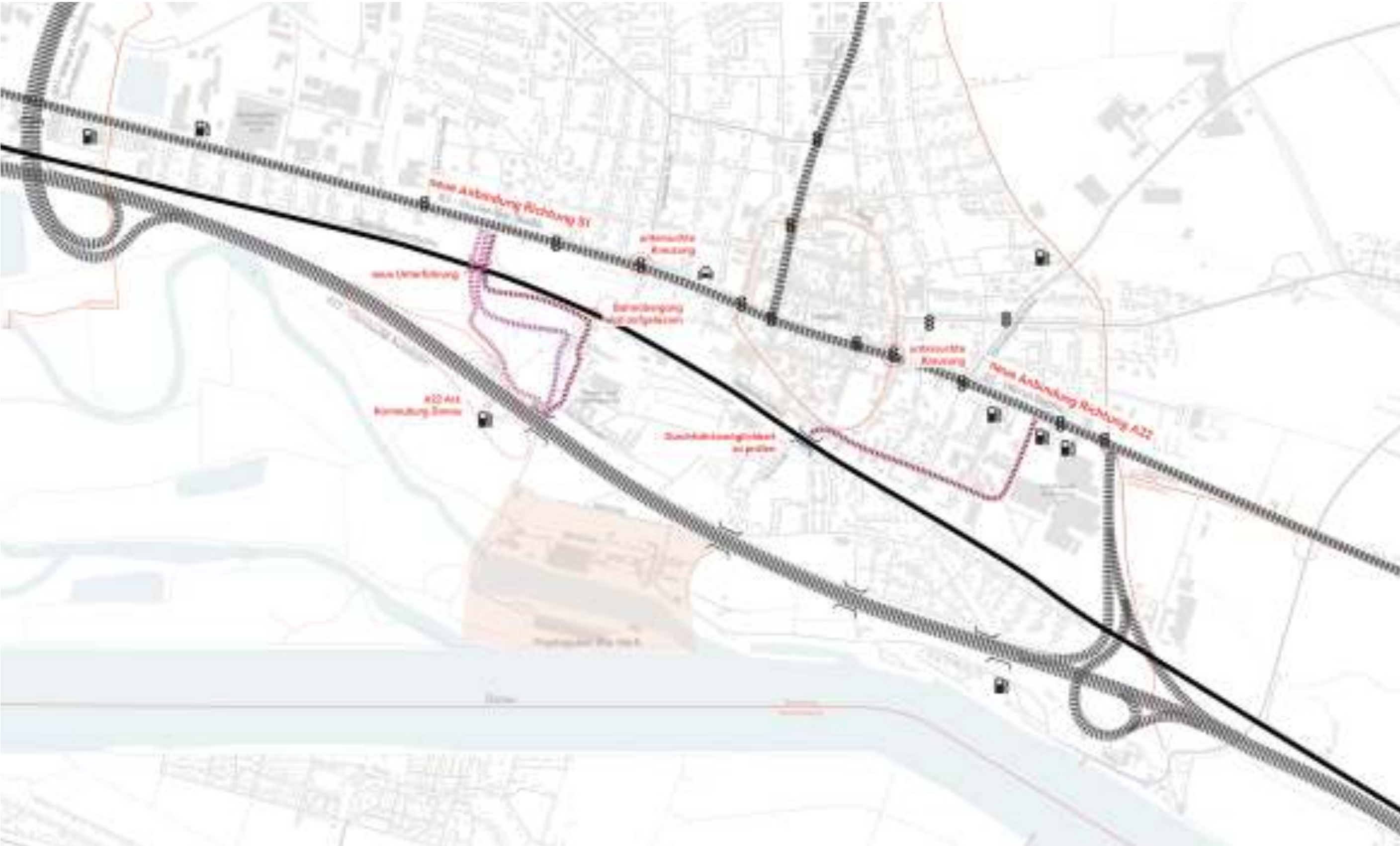


- Radverkehr**
- bestehende Radschnellverbindung
 - zu adaptierende Radschnellverbindung
 - sekundäre Radverbindung
 - Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

Öffentlicher Verkehr

- Buslinie Bestand
- Haltestellen Bestand
- Buslinie neu
- Haltestellen neu
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung





Kfz-Verkehr, Korneuburg

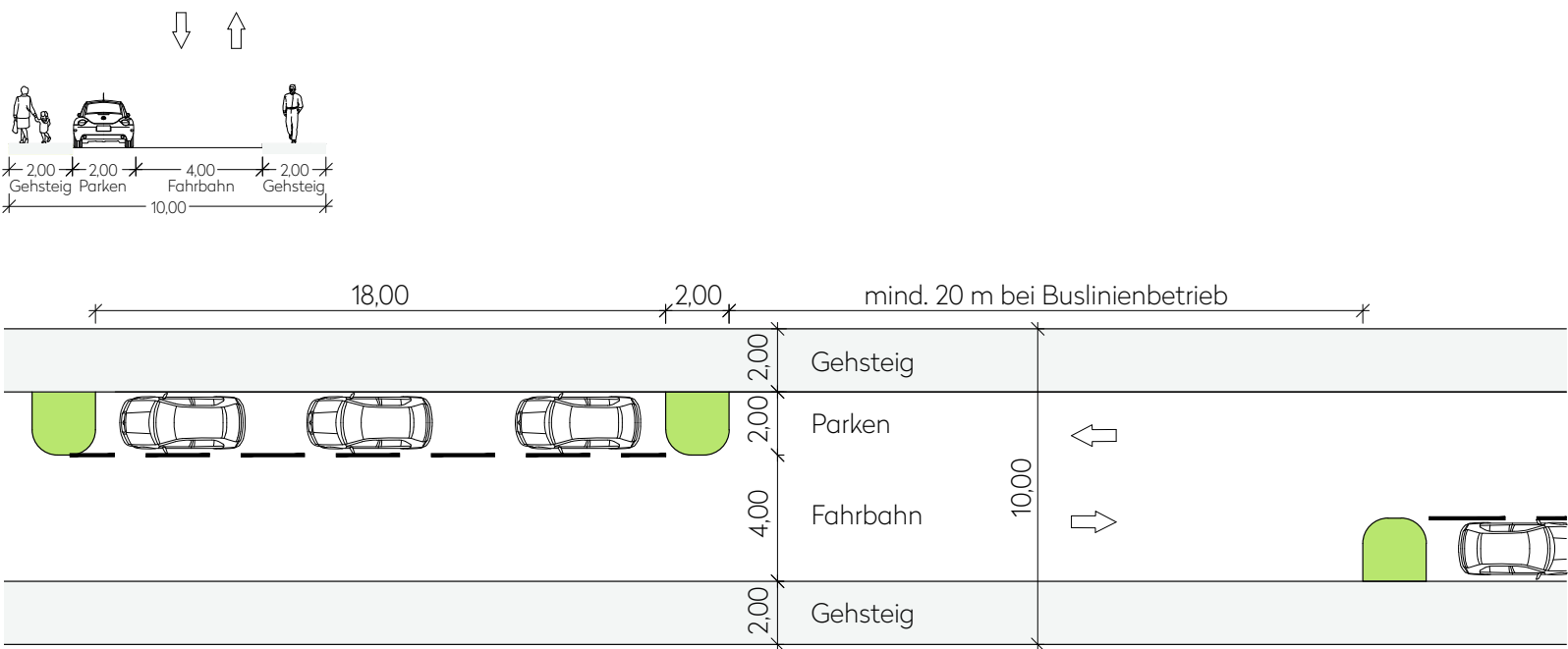
- Projektgebiet
- Gemeindegrenze
- Bundesstraße
- Autobahn/Schnellstr.
- Bahn
- Ringstraße
- Erschließungsvariante 1
- Erschließungsvariante 2
- Erschließungsvariante 3
- Brücke/Unterführung
- Tankstelle
- Taxistandplatz
- Kreuzungsbereich/Lichtsignalanlage
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung



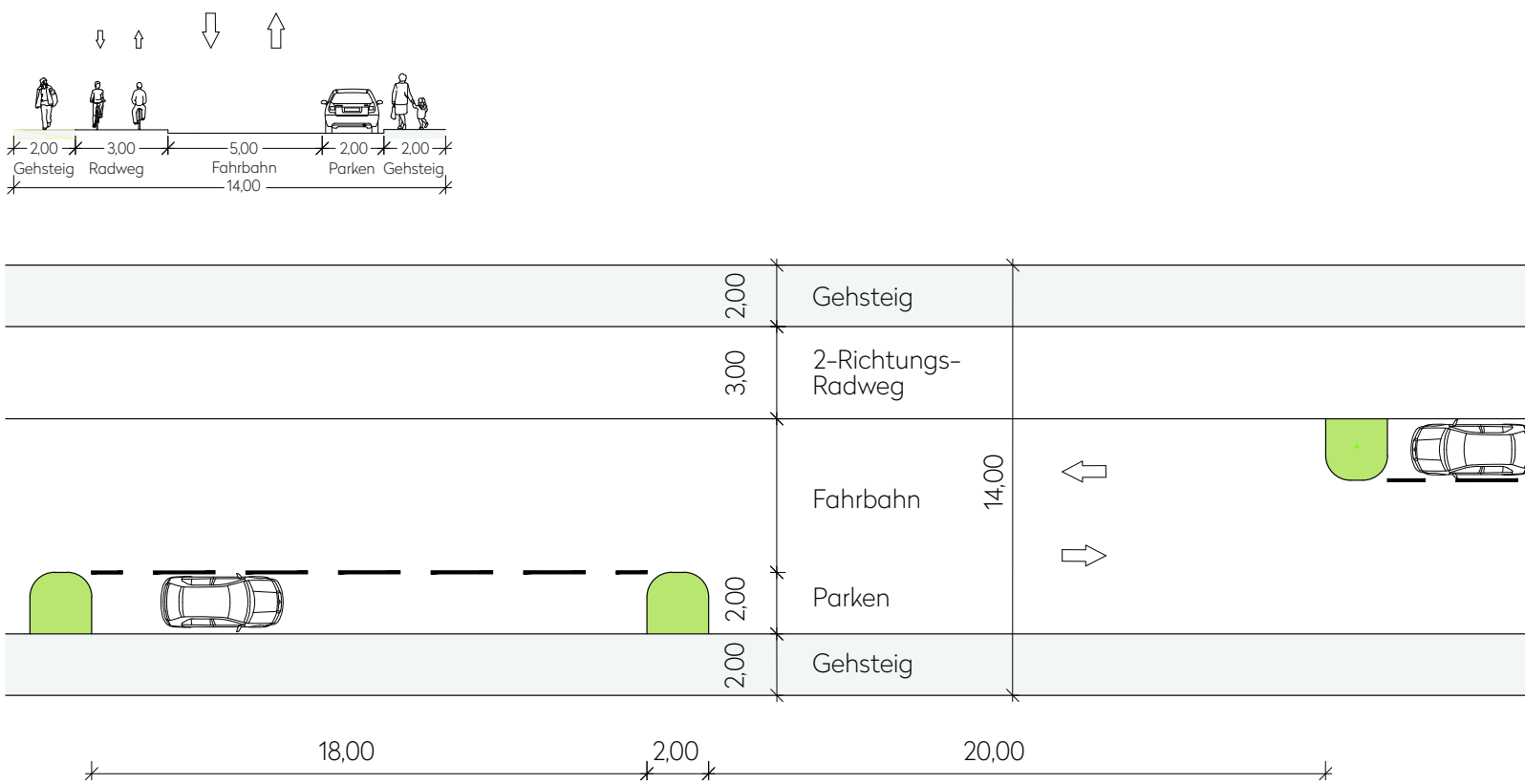
Kfz-Verkehr, Werftareal

- Querschnitt 20,6 m
- Querschnitt 14 m
- Querschnitt 10 m
- Bestandsstrukturen inkl. Attraktivierung

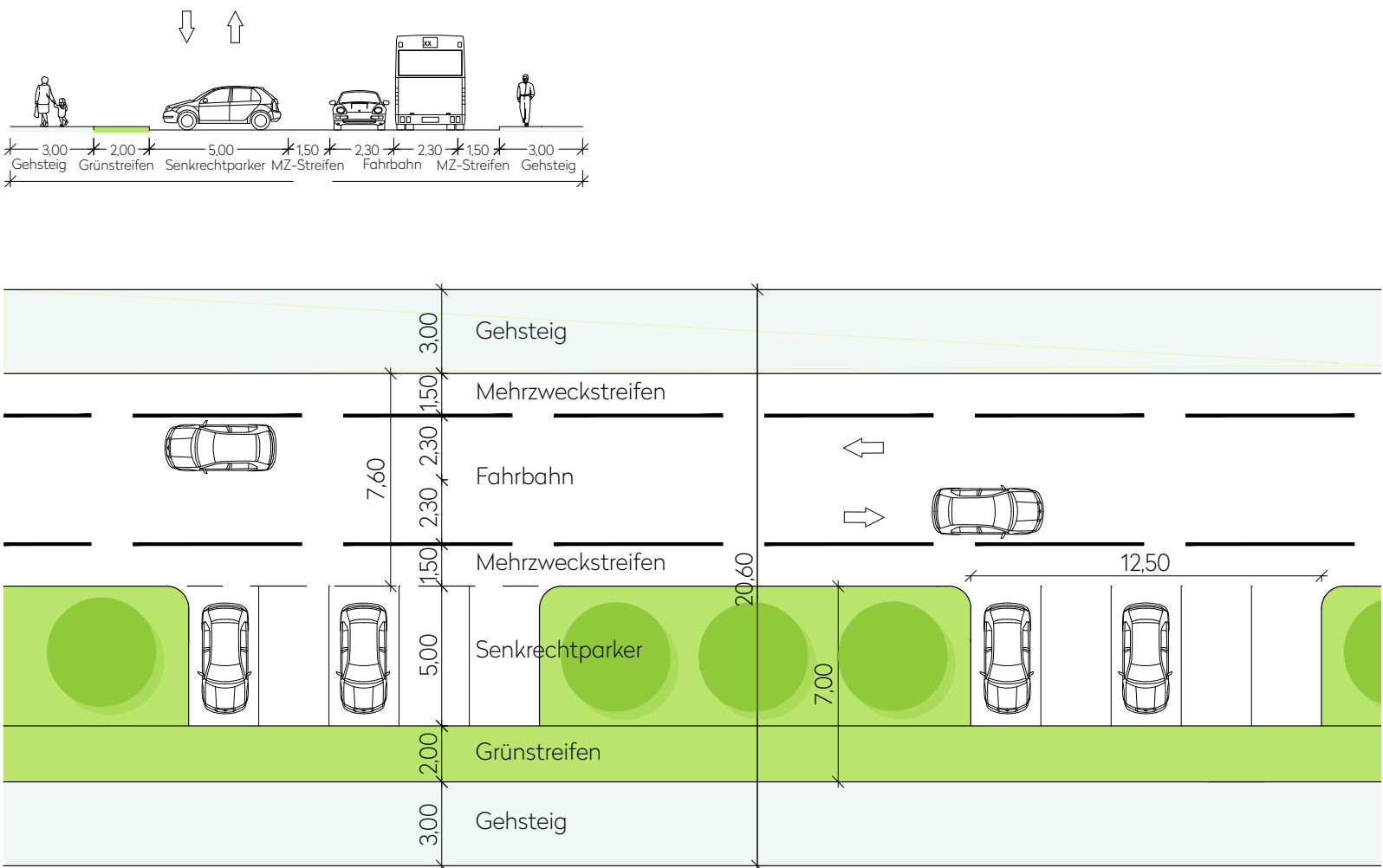
Regelquerschnitt 10 m



Regelquerschnitt 14 m



Regelquerschnitt 20,6 m



5 AUSBLICK

Über den wettbewerblichen Dialog wurde ein grundlegendes Konzept und eine Leitlinie darüber, wie sich das ehemalige Werftareal zukünftig entwickeln soll, ermittelt. Nun gilt es, daran anknüpfend ganz konkrete Entwicklungsvorhaben vorzubereiten.



Wie geht es mit der Werft weiter?

Im April 2016 startete das komplexe Planungsverfahren mit dem Ziel, einen schlüssigen, stimmigen und an die Bedürfnisse der Zukunft angepassten Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zur Realisierung bringen zu können.

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ist aber nur ein Teil des Gesamten, in welchem Zielsetzungen für die Entwicklung des Werftareals geregelt werden können. Zusätzlich bilden die Instrumente der städtebaulichen Verträge sowie der Projektsicherungsverträge, die im Rahmen weiterer konkreter Schritte zu erarbeiten sind, einen wesentlichen Bestandteil der Umsetzungsphase.

Natürlich ist auch in Bezug auf die Planbarkeit der zu erwartenden spezifischen Infrastruktur- und Allgemeinkosten Kostenbewusstsein gefragt. Hierzu wird in einem gemeinsamen Projekt mit dem Amt der NÖ Landesregierung der NÖ Infrastrukturkostenkalkulator (kurz: NIKK) zum Einsatz kommen.

Verkehrstechnisch ist das Entwicklungsgebiet ebenfalls für die Zukunft aufzurüsten. Die Planungsarbeiten für eine zweite, leistungsfähige Anbindung (Spange zur Stockerauer Straße bzw. Errichtung der Abfahrt Korneuburg Mitte) sind Voraussetzung für das Projekt, ebenso wie die bereits auch im Rahmenplan thematisierte Anbindung und damit verbundene Integration der Werft an und in das derzeitige Stadtzentrum von Korneuburg.

Auch bei der Energieversorgung bedarf es einem zukunftsfähigen Zugang. Hier werden wir den Blick auf alternative und/oder erneuerbare Energien und Energiekonzepte richten. Das vom Klimaschutzfonds geförderte Projekt „Green Energy Lab“ befasst sich mit der vollständigen Versorgung eines Bereiches mit erneuerbaren Energien (wie auch schon im Masterplan beschrieben). Damit wird der Standort zusätzlich aufgewertet und zu einem Vorzeigeprojekt der gesamten Region.

Nach wie vor ist es für uns – auch nach Abschluss

dieser Planungsphase – sehr wichtig, den Dialog mit den privaten Eigentümern (BOP Hafenentwicklungs GmbH, Motorbootclub Vindobona, Großhandelsbetrieb Kuwopa, Stift Klosterneuburg uvm.) konstruktiv weiterzuführen. Die Grundstücksverhandlungen sehen wir als zentrales Thema, um auch hier die optimale Entwicklung zu gewährleisten und das Juwel Werft entsprechend seiner hochkarätigen Bedeutung für Korneuburg in Wert zu setzen.

Dieser, für uns wesentliche Faktor des Dialogs mit den Beteiligten macht aber nicht bei den privaten Eigentümern Halt. Wir werden uns auch weiterhin für eine gute und schlüssige Zusammenarbeit mit den jetzigen NutzerInnen der Werft (Schifffahrt, Fischer, Ruderer, Motorbootclub etc.) einsetzen.

Aufbauend auf die im Rahmenplan grob festgelegte Aufteilung der Flächen im Hinblick auf die zukünftige Nutzung werden wir ein detailliertes, vertieftes Konzept für den derzeit öffentlichen und auch zukünftig öffentlich bleibenden Raum in der Werft erarbeiten. Hier sprechen wir im Speziellen von der Slipanlage und den denkmalgeschützten Hallen am Festland sowie dem Inselspitz. In diesem Konzept finden ebenso die geplante Museumswerft sowie die Förderung von Schifffahrt und Tourismus ihren Platz. Auch hier streben wir eine zeitgemäße Entwicklung und umfassende Einbindung in das gesamte Projekt an.

Bereits in der Anfangsphase der Werftentwicklung wurde der Beschluss für eine gemischte Nutzung – und damit Wiederbelebung – des Areal gefasst. Es soll hier ein Mix aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit, Gastronomie, Dienstleistung, öffentlichen Nutzungen und Erholung, der in seiner Gesamtheit die einzigartige Lage des Areal – am Wasser, an der Au und doch auch mitten in der Stadt – zu fördern weiß.

Der Schutz vor Hochwasser stellt für das Werftareal eine wesentliche Anforderung dar. Diesbezüg-



Roland Raunig
Geschäftsführer
Stadtentwicklungsfonds
Korneuburg



Thomas Pfaffl
Vizebürgermeister und
Vorstandsvorsitzender
Stadtentwicklungsfonds
Korneuburg

lich wurden bereits entsprechende Maßnahmen durchgeführt. Um nun auch die Entwicklung von Wohnnutzungen auf der Halbinsel zu ermöglichen, bedarf es weitere Sicherstellungsmaßnahmen. Es muss gewährleistet sein, dass die neu zu errichtenden Wohngebäude, allem voran aber die neuen BewohnerInnen vor einem 100-jährigen Hochwasser geschützt werden. Gemeinsam mit den GrundstückseigentümerInnen ist die Stadtgemeinde Korneuburg bestrebt, diese Sicherstellung in Zukunft zu gewährleisten.

Im Projekt sowie auch im Rahmenplan wurde der Anteil des geförderten Wohnbaus mit 20% festgelegt. Dieser wie auch andere, im Rahmenplan festgehaltene Parameter werden durch entsprechende Qualitätssicherungsmaßnahmen bei der Umsetzung begleitet und überwacht werden.

Genauso wie bei der Erstellung eines alternativen Energiekonzeptes werden wir auch bei der verkehrstechnischen Anbindung innovative Alternativen in das Projekt mit einbinden. So z.B. wird der Donau und dem damit verbundenen Verkehrswege große Bedeutung zugemessen werden. Der Radweg als Verkehrsroute, die Korneuburg mit der Bundeshauptstadt Wien verbindet, ist ebenfalls Teil dieser Planungen.

Zusammenfassend möchten wir festhalten, dass mit dem nun vorliegenden Konzept ein robuster, flexibler und vor allem tragfähiger Rahmen für die weitere Entwicklung unserer „Alten Werft“ geschaffen wurde. Nun gilt es Zug um Zug – stets unter Gewährleistung hoher Qualitätssicherung – die einzelne Projekte, als Teile eines großen Ganzen zur Umsetzung zu bringen.

6 WEITERE WETTBEWERBSBEITRÄGE

**Neben dem Siegerprojekt wurden weitere hochwertige Wettbewerbsbeiträge eingereicht.
Der zweite Rang ging an das Team Froetscher Lichtenwagner mit Latz + Partner.**



6 WEITERE WETTBEWERBSBEITRÄGE

6.1 ZWEITER RANG



Links:
Gestaltungsplan von Froetscher
Lichtenwagner & Latz + Partner

TEAM 1
Froetscher Lichtenwagner (Wien)
mit Latz + Partner (Kranzberg, D)

Prinzipiell soll der Charakter des Werftareals erhalten und die bestehenden Gebäude in neue Nutzungen eingebunden werden. Das Kerngebiet wird durch eine Konzentration von städtischen Funktionen und größeren Bebauungsstrukturen geprägt sein, während sich der umgrenzende Siedlungssaum typologisch an der ehemaligen Werftkolonie orientiert. Die funktionale Zonierung sieht die Zusammenfassung der Bestandsgebäude zu Clustern und entsprechend ihres Potentials die Ergänzung durch Neubauten vor.

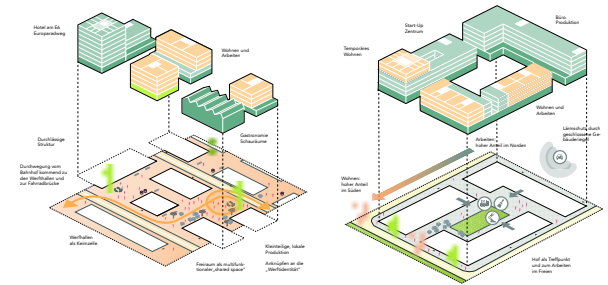
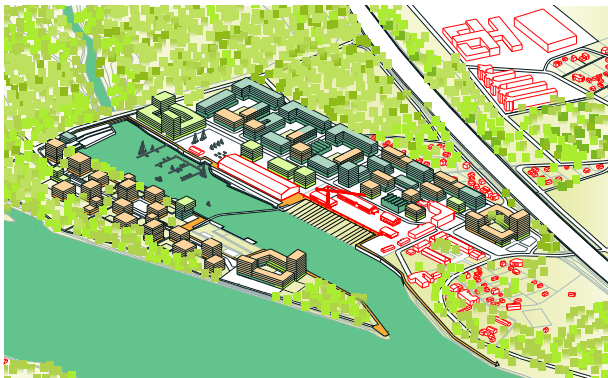
Strategie
Die bestehenden Werftgebäude sollen den ursprünglichen Charakter des Areals erhalten, während diese neue Nutzungen einbinden können. Ganz allgemein strukturiert sich das Werftgelände in die “Werftstadt” und den “Siedlungssaum”. Die “Werftstadt”, welche im Kerngebiet des Areals liegt, wird durch die Konzentration städtischer Funktionen einerseits und größerer Bebauungsstrukturen andererseits geprägt. Der umliegende Siedlungsraum orientiert sich typologisch an der ehemaligen

Werftkolonie. Prinzipiell sollen die Baufelder aus dem Bestand heraus entwickelt werden. Dies betrifft vor allem die Strukturierung der Straßen- und Freiräume.
Der Entwurf sieht eine funktionale Zonierung vor: Bestandsgebäude werden zu Clustern zusammengefasst und entsprechend ihres Potentials mit Neubauten ergänzt. Das zu entwickelnde Geschäfts-, Bildungs-, Kreativ-, und Kulturcluster umgrenzt den zentralen Freiraum in der Werftstadt – dem Werftforum.
Freiräumliche Strategie
Die ehemalige Werft Korneuburg wurde im Donau-Auwald errichtet und stellt heute den Auftakt des Auwalds am östlichen Donauufer dar. Deshalb soll der bestehende Auwald in die neuen Entwicklungen integriert werden. Bestehende Auwaldfragmente werden erhalten, in Zukunft gestärkt und sollen im Sinne eines “Auwald als Park” als prägendes Freiraumelement der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Für die neu entstehenden Wohnquartiere bedeutet dies die Verwebung mit dem Auwald. Die gemeinschaftlichen Freiräume bzw. Wohnhöfe übernehmen die Funktion eines Treffpunkts für die BewohnerInnen, welche mit Grünflächen, Pflanzungen, Erschließung, Kinderspiel und gemeinschaftlichen Einrichtungen im Erdgeschoss ausgestaltet werden können. Im Bereich der Wohnquartiere nahe dem Auwald wird die Auenvegetation in den Gemeinschaftsbereichen fortgesetzt und zum Garten ausgestaltet. Zu den Gestaltungselementen zählen private Terrassen sowie Gärten, Spielflächen, Wasserretentionsflächen, aber auch Schwemmland als Wiesenhügel. Für die öffentlichen Freiräume ist die Sicherstellung der Zugänglichkeit zum Wasser von besonders großer Bedeutung. Diese soll in Form einer Werftpromenade als Rundweg und durch einen öffentlichen Park auf dem Inselspitz umgesetzt werden.

Nachfolgend begründet die Jury die Bewertung des Beitrags von Frötscher Lichtenwagner mit Latz+Partner.
Insgesamt bildet das Projekt einen robusten räumlichen Rahmen. Das Konzept basiert auf einer klaren Zonierung in einen zentralen, urbaneren Bereich höherer und gemischt genutzter Bebauung sowie einen flacheren „Siedlungssaum“ für Wohnnutzungen – in Anlehnung an die alte Werftkolonie – entlang der Ränder. Die mäandernde, räumliche Figur mit jeweils einer urbaneren, dem Wasser zugewandten und einer landschaftlichen, dem Auwald zugewandten Seite wird von der Jury als innovative Lösung für die Halbinsel gewürdigt, wenngleich der typologische Bezug zu den Wohnhöfen der ehemaligen Werftarbeitersiedlung des Festlandes auf der Halbinsel kritisch gesehen wird. Der Entwurf sieht eine Konzentration von gewerblichen, kulturellen und sozialen Nutzungen im zentralen Bereich um das Werftforum vor. Ein Geschäftscluster bildet einen adäquaten Eingang und Anknüpfungspunkt für die Verbindung über den Durchstich zum Zentrum. Diese Stärkung des zentralen Werftforums durch additive Neubauten wird positiv gesehen. Die straßenbegleitende Bebauung entlang der Werftstraße bildet durch ihre geschlossene Form eine zu starke Barriere in Richtung Kleingarten. Der Versuch, dadurch das Quartier vor Lärmeinträgen durch die Autobahn zu schützen, wird gewürdigt. Jedoch wird der gewünschte Effekt aufgrund der niedrigen Bauweise nicht erzielt. Gewerbenutzungen sind dort funktional nachvollziehbar, erscheinen hinsichtlich ihres Umfangs aber als zu groß bemessen. Der hohe Wohnanteil im Gesamtgebiet wird als realistisch eingestuft.
Sehr positiv bewertet wird die sanfte Einbindung des Auenwaldes in das Planungsgebiet sowie die stadträumliche Anbindung der Innenstadt über den Durchstich bis zum Werftforum, die qualitativ umgesetzt wird.



6.2 DRITTER UND VERTER RANG



TEAM 3
Teleinternetcafe (Berlin)
mit Treibhaus (Berlin)

Das neue Werftquartier zielt auf räumliche, atmosphärische und soziale Qualitäten ab. Der Entwurf folgt der Leitidee einer „produktiven Mischung“ von Arbeiten, Wohnen, Bildung und Freizeit. Diese Nutzungsmischung fördert Synergien, wie etwa Kombinationen von Wohnen und Arbeiten, Kooperationen von Forschung und Praxis etc. Dabei findet die Mischung auf unterschiedlichen Ebenen statt: Eine Mischung von Typen (Grundrissvielfalt) bietet Raum für unterschiedliche Lebensformen. Eine Mischung von Modellen (Miete, Eigentum, Genossenschaft) spricht unterschiedliche Zielgruppen an und unterstützt eine soziale Mischung im Quartier. Und das Konzept der Mischung korrespondiert mit differenzierten räumlichen und atmosphärischen Gestaltungen des Quartiers, wie z. B. in der Entwicklung von Teilquartieren.



TEAM 4
Ortner & Ortner Baukunst (Berlin)
mit Topotek 1 (Berlin)

Mit der Verdichtung nutzungsdurchmischter und teilweise urbaner Quartiersstrukturen wird die Möglichkeit entwickelt, den Standort als qualifizierten Stadtraum bereitzustellen. Räume werden freigemacht und neu formatiert. Die Stadträume vernetzen die Teile des Werftareals und erzeugen attraktive öffentliche Räume verschiedener Qualitäten: Die großen Wiesen der ehemaligen Slipanlagen werden zu den zentralen und großen Grünräumen. Zudem werden kleine Plätze am Wasser und im Quartier gestaltet. Naturräume wie etwa Donau, Au, Hafen und Grüne Spitze bleiben erhalten und bieten neue Ausblicke. Neben einer Uferpromenade als grüner Weg um das Hafenbecken soll eine Brücke als Aussichtspunkt zur Halbinsel geschaffen werden. Am Festland entwickelt sich ein Boulevard mit unterschiedlichen Angerplätzen.

IMPRESSUM

Eigentümerin und Herausgeberin

SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg

Inhalt und Redaktion

RAUMPOSITION.
Scheuven | Allmeier | Ziegler OG
Rudolf Scheuven, Daniela Allmeier
Mitarbeit: Ekaterina Winter, Mario Weisböck, Charlotte Heller

Rahmenplankonzeption

KCAP Architects & Planners
YEWOLandscapes e.U.
TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

Gestaltung und Layout

RAUMPOSITION.
Scheuven | Allmeier | Ziegler OG
Stefan Goller

Druck

Ueberreuther

Graphische Inhalte und Bilder

SEFKO / C. Fürthner (Umschlag, S. 2, 10, 15, 24–29, 32–34, 40–49, 52–53, 60, 72, 77, 140)
Otto Pacher (S. 19–23)
KCAP / Baumschlager Hutter Partners / YEWOLandscapes (S. 74, 78–79)
KCAP / YEWOLandscapes (S. 80–129)
TRAFFIX (S. 130–139; Plandarstellungen wurden von RAUMPOSITION graphisch überarbeitet)
Froetscher Lichtenwagner / Latz + Partner (S. 146–149)
Teleinternetcafe / Treibhaus (S. 150)
Ortner & Ortner Baukunst / Topotek 1 (S. 151)

Alle nicht genannten Abbildungen wurden von RAUMPOSITION erstellt.

© SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg, 2017



Das Areal der Alten Werft ist ein für die gesamte Region einzigartiger Standort. Vor allem für die BürgerInnen von Korneuburg ist es ein Ort mit ganz persönlichem Zugang.

Unter dem Motto „Korneuburg an die Donau“ ist es das erklärte Ziel der Stadtgemeinde, die Potentiale dieses strategisch wichtigen Standortes zu heben. Hier soll ein lebendiges und vielfältiges Quartier mit einem Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeit, Kultur und Bildung entstehen.

Die Entwicklung des Werftareals ist eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe. Die Mit- einbeziehung und Mitwirkung der BürgerInnen Korneuburgs wurde während des gesamten Planungsprozesses stets großgeschrieben. Der hier vorliegende Rahmenplan ist das Ergebnis eines breit angelegten, dialogischen Planungs- verfahrens.

Der Rahmenplan zeigt eine grundlegende, zu- sammenhängende und tragfähige Perspekti- ve zur Entwicklung des alten Werftareals und bildet die Leitlinie für alle nachfolgenden Ent- wicklungsvorhaben.

